



شرکت بسیط اختر



حل شدنی است
زیاده مشکلی

قابل توجه استانداران
فرمانداران، شهرداران
اعضا، محترم شورای شهر
سازمان محیط زیست
اساتید و صاحب نظران محیط زیست
درسراسر مین اسلامی

شرکت

بسیط اختر



خردکن تنه درخت، شاخه
سر شاخه، سبزیجات و علوفه
چکشی و تیغهای مدل بیوه ۴۰۰

● سازنده و فروشنده ماشین آلات
سازگار با محیط زیست
تحت لیسانس شرکت ایروک آلمان

● سازنده کارخانجات تبدیل
زباله به کود کمپوست
به منظور استفاده در شهرهای
بزرگ تاروستاهای کوچک

● دارنده عنوان مقام اول بهترین
تکنولوژی سبز در اولین نمایشگاه
بین المللی محیط زیست ایران

تهران - فلسطین جنوبی، نبش شهید نظری
ساختمان کاخ، پلاک ۷۹/۲ طبقه اول، واحد ۲
تلفاکس: ۶۴۰۵۳۹۰ - ۶۴۱۵۴۲۵ - ۶۴۰۲۹۵۷

آدرس جدید از آبانماه ۱۳۷۹

انتهای خیابان بهار، میدان بهار شیراز، پلاک ۱۱
طبقه اول تلفن: ۸۸۴۹۰۰۷ و ۸۸۴۹۰۰۸ فاکس: ۸۸۴۸۸۱۷



سرنده زباله و جداسازی مواد به ظرفیت ۱۵ تن در ساعت



شهرداریها

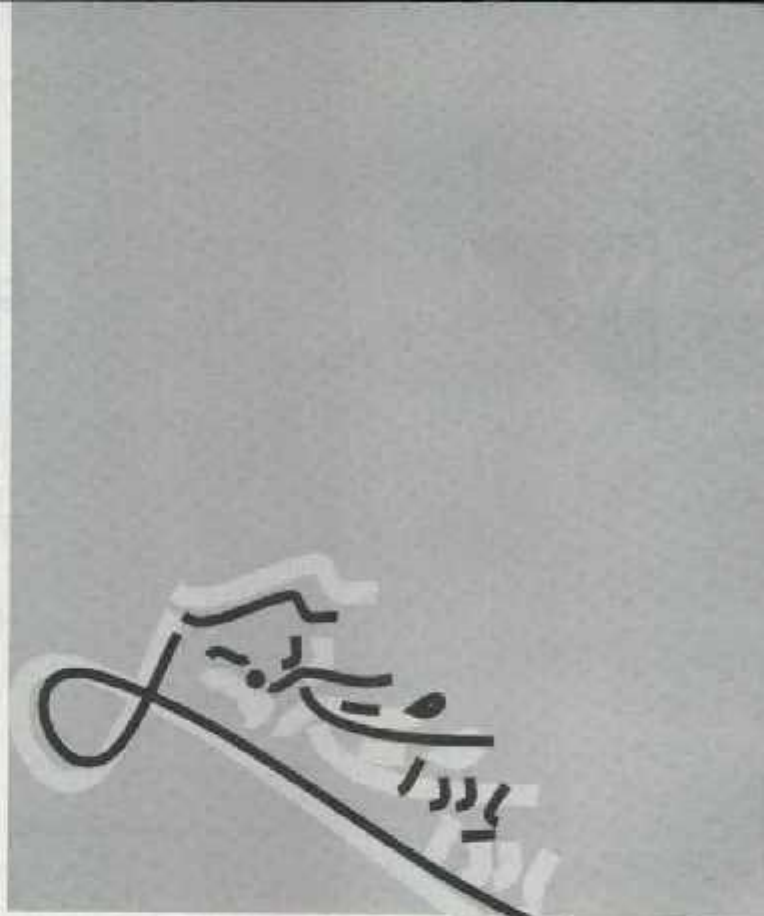
شماره ویژه علمی، آموزشی و اطلاع رسانی
پولاد روزی و مدیریت شهری
شماره ۱۷ - شهریور ۱۳۷۹

۱۷

طرح دوم جاده چمنشید یاری شیر مرد
مربوط به گزارشی اصلی
مجلس پشت جاده سونمس، باس، تندیس - آب، نمای
ویرانه آتش، مربوط به مطلب مشارکت در طراحی
فضاهای فراغت

- ۱- مطالب مفردج لزوماً بیانگر نخلرات
و شهرداریها نیست.
 - ۲- شهرنار بهما، در ویرایش و
تلفیض مطالب آزاد است.
 - ۳- مطالب ارسالی به هیچ وجه باز
گردانده نخواهند شد.
 - ۴- استفاده از تمام مطالب و طرحهای
مانمانه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.
- صاحب امتیاز و وزارت کشور - سازمان شهرداریهای
کشور
مدیر مسئول: احمد خرم
سردبیر: علی نوذری
معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی
زهرانشکر / سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا
کاظمیان / سرویس حقوقی - بین المللی: حسن شفیعی
ویرایش: غلامرضا طالبی
مدیر هنری: جمشید یاری شیر مرد
تصویرساز: مهدی یار محمدی
همکاران این شماره: شهناز بخشی، مهناز بوالحسنی،
حسن عزیز، ویرانه عزیز، تقی عسکری، علی
کلانتری، اسماعیل نعمت زاده، فرحناز توپخت، تازیلا
مزادی، سعید مردانه، محمود نقاری، لیلی مقدس،
محمد رضا معبودی، میتو موسوی
امور آگهی: مرضیه ناهی
امور توزیع: مرضیه خردانی
حروفچینی: فریده دارستانی فراهانی
نمونه خوان: لیلا شاه بخشی
لیتوگرافی و چاپ: ملراجان فردا
شمارگان: ۵۰۰ نسخه

- یادداشت سردبیر** ۴
گزارش اصلی
- ۵ مخصوص سازی خدمات شهری و بهر موری در شهرداریها/ زهرا تشکر
- اندیشه و پژوهش**
- ۱۲ بهر موری خدمات شهری: شاخصها، کاستیها، انعکاسها/ مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور
- ۱۷ جایگاه طرحهای جامع شهرستان (تأجیه) در نظام برنامه ریزی توسعه/ احمد ماجدی
- ۲۴ **مشاور حقوقی/ حسین احتشامی**
قانون شهر
- ۲۶ شوراها و اختیار تأسیس شرکت تعاونی انصرت الله حاجی پور
- ۳۰ **مشاور اداری/ شهرام سعادت املی**
از نگاه شهردار
- ۳۱ ۲۲۰ هزار شهروند، ۳۰ میلیون موش گفتگو با ابراهیم کریمی - شهردار گرگان
- تجربیات جهانی**
- ۳۵ مشارکت مردم در طراحی فضاهای فراغت/ ارنالد هستر
- ۴۰ همکاری بین المللی شهرداریها در ارائه خدمات شهری: تجربه ساکوپولو و تورنتو/ دلیویا هویت
- گفتگو**
- ۴۳ فضای سبز معابر شهری/ گفتگو با فرهاد ابولضیاء
- آموزش**
- ۴۸ طراحی مبلمان برای خیابان (۱) تیمکت و سندلی خیابانی/ رضا مرتضایی
- ۵۲ **شهرها و شهرداریهای جهان**
هستههای مشاوره ای - با زوی توانای مدیریت شهری
در دهکدهای الکترونیکی - شهرداران فرانسه با یکدیگر ارتباط برقرار می کنند و ...
- ۵۹ **گزارشهای خبری**
دستفروشی معضل شهرداران، مطلوب، بکاران، پروژه شهر سالم نمودی از مشارکت مردمی، در همایش مدیریت
صواد زائد جامد شهری: چگونگی برخورد با زباله به بحث گذاشته شد، آتش نشانی و مدیریت بحران در آلمان،
آتش نشانی ایران و سوریه (نگاهی مقایسه ای) و ...
- ۶۹ **اخبار کوتاه**
دینگاه
- ۷۲ سرویس مدارس، مشکلی که باید برای آن چاره جویی کرد/ محمود پراگادی
- ۷۵ **تازمهای نشر**
شهرست انگلیسی ۷۸



حفظ امکانات و سرمایه شهرداری باشد. ارتباطی سازنده با کارکنان شهرداری برقرار کند و در نهایت عامل بازدارنده اتلاف منابع مادی و انسانی سازمان شهرداری باشد.

شاخصهای بهره‌وری و شیوه‌های ارتقای بهره‌وری

تبیین شاخصهای بهره‌وری، اولین گام است و شناخت این شاخصها از الزامات اساسی بهبود مدیریت شهری است. از این رو باید برای همه وظایف شهرداریها در بخش خدمات شهری، این شاخصها به دقت و با مطالعه‌ای عمیق و گسترده تعریف شوند؛ از شاخصهای حمل و نقل عمومی تا شاخصهای بهداشت و نظافت شهری. در گام دوم باید وضعیت موجود یا توجه به شاخصهای یادشده تبیین شود و در گام سوم استانداردهای مشخصی برای این شاخصها تعریف شود و در نهایت شیوه‌های ارتقای شاخصهای بهره‌وری تعریف و تبیین شود. در این زمینه می‌توان به راهکارهایی چون جلب مشارکت مردم و ایجاد بستر مناسب برای شکل‌گیری سازمانهای غیردولتی (NGO) و خصوصی‌سازی اشاره کرد.

راهکارها، ارتقای بهره‌وری در برنامه پنجساله سوم توسعه

در یکی از راهکارهای اجرایی فصل عمران شهری برنامه پنجساله سوم توسعه کشور پیش‌بینی شده است: «به منظور جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری بخشهای تعاونی، خصوصی و سازمانهای غیردولتی در امر ایجاد و بهره‌برداری از تأسیسات و امکانات شهری، همراه با یکسان‌سازی نظام حمایتها برای فعالیتهای شهری بین شهرداریها و مؤسسات خصوصی سرمایه‌گذار، هماهنگی لازم در جهت اقدامات دستگاههای اجرایی ذی‌ربط به عمل خواهد آمد».

برای تحقق راهکار یاد شده در جهت ارتقای شاخصهای بهره‌وری در امر خدمات و عمران شهری باید اقدامات اساسی انجام داد. این امر مهم صورت نمی‌پذیرد مگر روح تحقیق و پژوهش در سازمانهای مدیریت شهری دمیده شود و این باور اساسی در نزد مدیران شهرداریها ایجاد شود که فعالیتهای خدمات آنان وقتی ارزشمند و در جهت افزایش بهره‌وری است که با تحقیق همراه باشد و مبتنی بر حرکت برنامه‌ای و از پیش اندیشیده.

از این رو راه‌اندازی شوراهای پژوهشهای شهری در استانداردها و نیز تشکیل مراکز پژوهشی شهرداریهای شهرهای بزرگ ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است؛ موضوعی که در دستور العمل بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۷۹ بر آن تأکید شده است.

بهره‌وری در خدمات شهری

یکی از مباحث اساسی در مدیریت شهری، بحث بهره‌وری در خدمات شهری است؛ موضوعی که عمدتاً در بخش صنعت مورد بحث و بررسی بوده و در بخش خدمات پروژه خدمات شهری مورد توجه قرار نگرفته است. خوشبختانه این موضوع مدنظر دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور بوده و یکی از پروژه‌های مطالعاتی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری به تدوین شیوه‌های ارتقای بهره‌وری خدمات شهری اختصاص یافته است. در این پروژه پس از تعریف شاخصهای بهره‌وری، شیوه‌های ارتقای بهره‌وری نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفته است که از نتایج آن در اتخاذ سیاستها و تصمیمات آینده در محورهای مختلف خدمات شهری استفاده خواهد شد.

نقش مدیریت در بهره‌وری

مدیریت، فرایند به کارگیری کارآمد و مؤثر منابع مادی و انسانی سازمان در برنامه‌ریزی، سازماندهی، اجرا و نظارت و کنترل برای نیل به اهداف سازمانی با توجه به نظام ارزشی جامعه است. عامل اصلی و نقشه شروع ایجاد نهضت بهره‌وری در هر سازمانی «مدیریت» است. مدیریت در تبیین و شناخت راههای ارتقای بهره‌وری، نقش چراغ راه و هدایت‌گر را دارد. چه کسی مسئول نظارت بر بهترین استفاده از منابع سازمان است؟ چه کسی مسئول آن است تا مراقب باشد که منابع سازمان به بهترین وجه با هم ترکیب شوند؟

در تمامی سازمانها وظیفه ایجاد موازنه در استفاده از منابع و ایجاد هماهنگی بین کارکنان برای تحقق اهداف سازمانی از جمله وظایف مدیریت است. در سازمان شهرداری این وظیفه برعهده شهردار است. شهردار به عنوان مدیر شهر باید قادر به

خصوصی سازی خدمات شهری

و بهره‌وری در شهرداریها

زهرا اشکر

اگر قرار باشد در مورد تک تک خدمات متنوعی که شهرداریها ارائه می‌دهند، میزان رضایت شهروندان یعنی دریافت کنندگان این خدمات سؤال شود، تا چه حد پاسخها نشان از مطلوبیت، صرفه اقتصادی و کارآمدی خدمات دارد؟ با همه «شاید»ها و «اگر»ها آیا می‌توان در طیف وسیع شهرهای کوچک و بزرگ کشور ما، مسئول یا مدیری را یافت که بتواند ادعا کند مطلوبترین خدمات را ارائه می‌دهد؟ آیا نقصانها و کاستیها در خدمات رسانی صرفاً به دلیل کمبود پول، امکانات، تجهیزات و اعتبارات است؟ آیا با هزینه‌ای که در ارائه خدمات در شهرها صرف می‌شود نمی‌توان خدمات بهتر، بیشتر و با کیفیت‌تری عرضه کرد؟ آیا مدیریت مدبران شهری ما مدیریت هزینه است؟ آیا می‌شود به جای گله‌ای همیشگی بر سر کمبود امکانات و اعتبارات، با همین میزان پولی که در دست مدیران و تصمیم‌گیران شهرهاست خدمات بهتری ارائه داد؟

بحث گزارش اصلی این شماره به جای طرح مشکلات اعتباری شهرداریها، قصد دارد به طرح این سؤال بپردازد که آیا شهرداریها می‌توانند با همین میزان امکانات و اعتباری که دارند، توسعه شهری و رفاه اجتماعی بیشتری ایجاد کنند؟ آیا شهرداریها به عنوان سازمانهایی خدمت‌رسان می‌توانند بهره‌ورتر باشند؟ آیا منابع آنها می‌تواند به طور کارآمدتری مورد استفاده قرار گیرد؟ راهکارها در این باره چیست و چه ملاحظاتی را باید در نظر گرفت؟

بهره‌وری در ارائه خدمات شهری

قبل از پرداختن به تعاریف موضوع بهتر است ابتدا مقصود خود را از بهره‌وری روشن کنیم. در مورد مفهوم بهره‌وری تعاریف مختلفی در منابع مربوطه مطرح شده است. عمده‌ترین این تعاریف با نگرشهای اقتصادی، فرهنگی و مدیریتی به تعریف بهره‌وری پرداخته و هر یک به شیوه‌های خاص عوامل مؤثر در بهره‌وری سازمان را مورد بحث قرار می‌دهند. در پژوهشی با عنوان «تدوین شیوه‌های ارتقای بهره‌وری خدمات شهری» که با حمایت و نظارت مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور صورت گرفته است، با استفاده از منابع مختلف، تعریف بهره‌وری به شرح زیر پذیرفته شده است:

«بهره‌وری عبارت است از استفاده مؤثر از هر یک از عوامل تولید از طریق تلاش نظام یافته در جهت بهبود مستمر نظام». همان‌طور که از تعریف فوق برمی‌آید هدف بهره‌وری، استفاده مؤثر از عوامل است و در جهت امکان‌آرئای بهره‌وری، شیوه‌ها و روشهای متفاوتی نیز وجود دارد. اگر منابع یک سازمان به طور کارآمدتری مورد استفاده قرار گیرد، تعداد هدفهایی که تحقق می‌پذیرند بیشتر خواهد بود. البته باید گفت در هر برنامه‌ریزی مشخص کردن اولویتها و تعیین اهمیت و نقش هر عامل در حصول هدف، یعنی بهره‌گیری مطلوب از منابع محدود، باید مدنظر قرار گیرد.

ضرورت بهره‌وری

همان‌طور که گفته شد از بهره‌وری تعاریف مختلفی ارائه شده است. اساساً همه این تعاریف به نوعی دو مفهوم «کارایی» و «اثربخشی» را در خود نهفته دارند. کارایی و اثربخشی در واقع دو عامل بهره‌وری است و این هر دو برای بهره‌ور شدن یک سازمان باید رخ بدهند. کارایی به این معنی است که خروجی (مستأنده) یک سازمان باید همیشه از ورودیهای آن (داده) بیشتر باشد، یعنی همیشه سعی شود داده کمتر و مستأنده بیشتری داشته باشیم. اثربخشی به اهداف تعیین شده سازمان اشاره دارد، یعنی سازمانی اثربخش است که بتواند به نتیجه مورد نظر خود برسد. امروزه در مدیریت سازمان در جهان بحث اصلی گرفتن ماکزیمم انرژی از امکانات و داده‌هاست.



کسوفتن بیشترین انرژی و بیشترین خروجی در واقع در سازمانهای پیشرفته دنیا به صورت یک نیاز در آمده است. سیستمی که بتواند از همه خرده سیستم‌های خود ماکزیمم خروجی داشته باشد، موفق است و می‌توان آن را سازمانی «کارآمد» خواند.

بحث پایه‌ای دیگری که در این باره باید مطرح کرد این است که هر سازمانی اعم از تولیدی یا خدماتی، برای پاسخ به نیاز با نیازهایی طراحی می‌شود و نیاز جزء اصولی تعریف سازمان است. گرچه دو مفهوم نیاز و سازمان به یکدیگر بسیار نزدیک‌اند اما نگاه در برخی فعالیتها بخصوص خدمات عمومی، بین این دو مفهوم فاصله می‌افتد. کارشناسان این فاصله را به دلیل ویژگیهای خدمات عمومی می‌دانند. خدمات عمومی کالایی قابل لمس نیست، پیچیدگی دارد و شامل مجموعه‌ای از فعالیتهای کثیف و کثیف است. خدمات عمومی در موقع تولید مصرف می‌شود مانند خدمات

به طور عام روشهای ارتقای بهره‌وری متعدّدند برخی از پیشنهادهایی که از سوی صاحب‌نظران برای بهبود بهره‌وری مطرح شده است، ارتقای کیفیت نیروی انسانی را از طریق روشهایی مانند آموزش، انگیزشها و مزایا، مشارکت، مهارت و... مورد تأکید قرار می‌دهد و برخی دیگر نیز پیشنهادهایی در زمینه انوماسیون، صرفه‌جویی، برنامه‌ریزی و زمان‌بندی، استاندارد کردن روشها، محصولات و... را مطرح می‌کنند.

برخی از عمده‌ترین روشهای بالابردن بهره‌وری، روشهای مدیریتی است که بویژه در بحث خدمات عمومی می‌توان به آنها توجه کرد. روشهایی مانند ترسیم سازمان بر اساس وظایف، اصلاح ساختار مدیریتی، استانداردسازی کردن خدمات، فعالیتها و... بحثهایی هستند که به خوبی در بالابردن بهره‌وری خدمات شهری که شهرداریها ارائه می‌دهند، جای طرح دارد.



غلامرضا حاجی‌حبی

آتش‌نشانی با حمل و نقل عمومی. ویژگیهای دیگری نیز برای خدمات عمومی ذکر شده است. از جمله اینکه در آمدهای جنبی ایجاد می‌کند و به سختی کمیت‌پذیر است. برای عوامل دیگر محیطا اثرات ناشی دارد، قابل ذخیره و نگهداری نیست و... در هر صورت هر کالای خدمت با هر ویژگی باید بر اساس نیاز مصرف کننده طراحی شود. ارتباط تولید و مصرف، منطبق بهره‌وری است.

روشهای ارتقای بهره‌وری

واژه بهره‌وری همواره در محدوده عمل فعالیتهای صنعتی به کار رفته و استفاده از آن کمتر در سایر فعالیتهای حومه خدمات مورد توجه قرار گرفته است. این امر علاوه بر اولویت فعالیتهای خاصی تولید - همان‌طور که ذکر شد - در اثر پیچیدگی روشهای ارتقای بهره‌وری در خدمات عمومی و به دلیل پیچیدگی خود این خدمات است.

یکی از مهم‌ترین روشهای ارتقای بهره‌وری ارائه خدمات شهری که از سوی کارشناسان و صاحب‌نظران مطرح شده است، بحث واگذاری اجسام برخی فعالیتهای حیطه خدمات شهری به بخشهای غیردولتی، اعم از شرکتها، پیمانکار خصوصی طرف قرارداد با شهرداری، سازمانهای غیردولتی، تعاونیها و... است. گرچه طرح این راهکار در جامعه ما چندان تازه نیست، اما می‌توان در بحث خدمات عمومی شهری با در نظر گرفتن ملاحظاتی مجدداً مطرح کرد. از این رو در ادامه بحث به جای طرح گنرای انواع روشهای ارتقای بهره‌وری در خدمات شهری و کارآمدی ارائه آنها، راهکار واگذاری فعالیتهای خدمات شهری را به بخش خصوصی مطرح کرده و با پشتوانه و هدف افزایش بهره‌وری در شهرداریها ملاحظاتی را نیز در این باره مطرح خواهیم نمود.



سعید عابدین درگوش

هدف، واگذاری خدمات عمومی به بخش خصوصی نیست بلکه افزایش کارآمدی و بهره‌وری با تعیین اهداف و اولویت‌های خاص است. برای همه خدمات، در همه شهرها و در همه نقاط شهر نمی‌توان نسخه واحدی پیچید

چرا بخش غیردولتی؟

غلامرضا حاجی خانی، کارشناس ارشد شهرسازی و مدیر پروژه طرح تدوین شیوه‌های ارتقای بهره‌وری خدمات شهری، معتقد است موفقیت در تولید کالا یا خدمت یعنی نزدیک بودن به خواست مشتری. از نظر او خدمات‌رسانی به معنی فرآیند ارائه خدمت از مصرف‌کننده یا مشتری به مشتری است. نکته بعدی اینکه خدمات عمومی پیچیده است و فعالیت‌هایی که برای رفع نیازهای عمومی صورت می‌گیرد نیز پیچیده است، علاوه بر این، رفع نیازهای عمومی عمدتاً در اختیار بخش‌های عمومی است و این در حالی است که معمولاً به دلیل در نظر گرفتن منفعت و سود حداکثر، عرضه خدمات عمومی از سوی بخش‌های غیر عمومی بهره‌ور تر و کارآمدتر است، یعنی این بخش‌ها در ارائه خدمات عمومی موفق‌ترند.

از سوی دیگر سهم‌دین خدمات عمومی مانند فضای سبز به بخش عمومی به معنی اقتادن کار در فرآیندهای طولانی و پیچیده و رعایت قواعد و مقررات متعدد است، در حالی که ویژگی بخش خصوصی علاوه بر در نظر گرفتن سود و منافع مادی، نزدیکی به نیازهای مصرف‌کننده است. بخش خصوصی همیشه سعی دارد فاصله بین هدف و راهکاری را که برای رسیدن به آن هدف، در نظر می‌گیرد کم کند. او سازمان خود را بر مبنای کاری که انجام می‌دهد ترسیم می‌کند و از سوی دیگر در پاسخ به نیاز مشتری انعطاف زیادی دارد. بخش غیر عمومی به این دلیل کار آسبی بیشتری دارد که می‌تواند سریع‌تر به نیازهای محیط پاسخ دهد.

خدمات عمومی مانند فضای سبز باید بر اساس نیاز شهروندان تأمین شود. البته خوانست شهروندان نیز باید به ویژگی‌های کارشناسی تبدیل شود.

اکنون در اکثر بخش‌های تولیدی جهان مدیریت در اختیار سازمان اصلی است و تقریباً سازمان‌های بزرگ حدود ۹۰ درصد

فعالیت‌های خود را به تأمین کنندگان (Suppliers) واگذار می‌نمایند و خود تنها استراتژی‌ها و جهت‌گیری‌ها را مشخص کرده و برنامه‌ریزی می‌کنند. در فعالیت‌های خدمات شهری نیز این راهکار زیاد دور از ذهن نیست، یعنی به جای اینکه تمام مراحل در شهرداریها انجام شود، کار به بخش‌ها و قطعات قابل انتقال تقسیم و واگذار می‌شود. بخش خصوصی می‌تواند خود نظر مشتریان را گرفته و به نحو مطلوبی به خدمت تبدیل کند البته این واگذاری نیازمند شرایط و ویژگی‌های مناسبی است که باید به آن توجه کرد.

ملاحظات در واگذاری

نباید تصور کرد که با تأکید بیش از حد بر یک روش بدون در نظر گرفتن ظرایف و ملاحظات مدیریتی می‌توان به سمت بهره‌وری خدمات شهری پیش رفت. برای استفاده بهینه از انواع راهکارهای رسیدن به بهره‌وری بالاتر باید جوانب کار را سنجید و ملاحظات متعددی در نظر گرفت.

سعید عابدین درگوش، دکترای اقتصاد شهری و دانشیار دانشگاه شهید بهشتی، درباره ملاحظات که در واگذاری خدمات شهری به بخش غیردولتی باید مدنظر قرار گیرد می‌گوید: شهرداری‌ها در واقع دو نوع خدمت ارائه می‌دهند؛ یک نوع کالا و خدماتی که از دید اقتصادی کالای عمومی محسوب می‌شوند. یعنی همه شهروندان از آن استفاده می‌کنند و بابت آنها پرداختی هم صورت نمی‌گیرد چرا که با مصرف آن چیزی از کالا کم نمی‌شود مانند پارک‌ها، اما برخی دیگر از خدماتی را که شهرداری ارائه می‌دهد می‌توان از زمره خدمات خصوصی به حساب آورد چرا که با مصرف آن، مصرف دیگران محدود می‌شود مانند خدمات اتوبوسرانی. این قبیل کالاهای خصوصی را شهرداری‌ها می‌توانند به بخش خصوصی واگذار کنند و از آن استقبال هم می‌شود چرا که

بخش خصوصی همیشه سعی دارد فاصله بین هدف و راهکاری را که برای رسیدن به آن هدف در نظر می‌گیرد کم کند. او سازمان خود را بر مبنای کاری که انجام می‌دهد ترسیم می‌کند و از سوی دیگر در پاسخ به نیاز مشتری انعطاف زیادی دارد. بخش غیر عمومی به این دلیل کارآمدی بیشتری دارد که می‌تواند سریع‌تر به نیازهای محیط پاسخ دهد.

زندگی می‌کنند، رسیدن به وسیله حمل و نقل ارزان باشد. خلاصه اینکه در اینجا هدف، واگذاری خدمات عمومی به بخش خصوصی نیست بلکه افزایش کارآمدی و بهره‌وری یا تعیین اهداف و اولویت‌های خاص است. برای همه خدمات، در همه شهرها و در همه نقاط شهر نمی‌توان نسخه واحدی پیچید.

یا در نظر گرفتن همه این ملاحظات می‌توان پیشنهاد کرد که به جای واگذار کردن کلیت خدمات شهری به بخش خصوصی، می‌توان مکانیزم‌هایی را در نظر گرفت که نسبت ارزش ستاننده را به داده بیشتر کنیم. از جمله اینکه بر اساس نوع فعالیت به جای کلیت، زیر مجموعه‌هایی را تعریف کرده و آنها را به بخش خصوصی واگذار کنیم. مثلاً به جای واگذاری همه پارک به بخش خصوصی، سرویس‌های بهداشتی، رستوران و بوفه‌های آن را می‌توان واگذار کرد و یا در مورد اتوبوسرانی برخی از زیربخشها مانند تعمیرات ماشین‌آلات واگذار شود. در مجموع باید گفت می‌توان با روشهای خاصی زیر مجموعه‌های خدماتی کوچکی را در انواع فعالیتهای خدماتی مشخص کرد و به بخش خصوصی واگذار نمود، البته با حفظ مدیریت شهرداری، نظارت و مدیریت شهرداری به معنی داشتن تشکیلاتی قوی، حرفه‌ای با مشاوران و کارشناسان زنده است؛ مشاورانی که بتوانند برای واگذاری هر جزئی از خدمات، مکانیزم خاصی تعریف کرده و با روشهای مناسبی نیز بر عملکرد بخش خصوصی نظارت و کنترل داشته باشند.

بهره‌وری و انحصار بخش خصوصی

یکی دیگر از ملاحظات آنکه باید در واگذاری خدمات عمومی به بخش خصوصی در نظر گرفته شود، جلوگیری از ایجاد انحصار است. از آنجا که اغلب خدمات عمومی در جامعه ما از سوی دولت یا بخش عمومی ارائه می‌شده و فعالیت بخش خصوصی بیشتر در امور

می‌توان سودی از آن دریافت کرد. اما این طرز تلقی را نمی‌توان در همه جا به طور مطلق پذیرفت، ملاحظاتی وجود دارد که باید توجه شود. اولین پرسشی که در واگذاری چنین خدماتی باید مطرح شود این است که هدف ما چیست؟ در این واگذاری چه چیزی مهم است؟ کارایی بیشتر یا دسترسی و استفاده اقشار کم درآمد از برخی خدمات؟ به عنوان مثال باید دید در شرایطی که اتوبوس تنها وسیله حمل و نقل اقشار پایین و متوسط است، آیا با واگذاری آن به بخش خصوصی، عدالت اجتماعی را از بین نبرده‌ایم. گرچه کارایی نیز افزایش یافته باشد و بخش خصوصی بتواند خدمات حمل و نقل یا کیفیت تری نیز ارائه دهد. بنابراین ملاحظه می‌شود که اولین نکته مهم تصمیم‌گیری بر سر واگذار کردن یا نکردن انواع خدماتی است که شهردارها ارائه می‌دهند.

باید توجه داشت که ویژگی بخش خصوصی، در نظر گرفتن سود است و واگذاری خدمات عمومی به بخش خصوصی در بیشتر موارد توأم با افزایش قیمت‌هاست. نتیجه اینکه باید ابتدا هدف، روشن شود. به عنوان مثال برای اتوبوسرانی می‌توان اهداف مختلفی در نظر گرفت و متناسب با آن هدف، راهکاری برای افزایش کارآمدی آن تعیین کرد. گاه هدف، ضرر ندادن سیستم اتوبوسرانی است و گاه می‌گوییم که باید سود هم بدهد، بعضی وقتها هم هدف ما استفاده بیشترین اقشار کم درآمد از اتوبوس است و... بر اساس هر یک از این اهداف و با توجه به محدودیتها، میزان و نحوه ارائه خدمات مطلوب اتوبوسرانی تعیین می‌شود. قابل توجه اینکه این سخن به معنی برخورد یکسان با کل سیستم اتوبوسرانی نیست. می‌توان با طراحی یک سیستم اتوبوسرانی مناسب، اهداف متفاوتی را نیز برای بخشهای مختلف آن در نظر گرفت مثلاً هدف اتوبوسرانی در نقاط مره شهر می‌تواند کسب سود و در نقاطی که اقشار کم درآمد



آنه محمد نیازی

امروزه در مدیریت سازمان در جهان بحث اصلی گرفتن ماکزیمم انرژی از امکانات و داده‌هاست. گرفتن بیشترین انرژی و بیشترین خروجی در واقع در سازمانهای پیشرفته دنیا به صورت یک نیاز درآمده است. سیستمی که بتواند از همه خرده سیستم‌های خود ماکزیمم خروجی داشته باشد، موفق است و می‌توان آن را سازمانی «کارآمد» خواند

حاجی خانی در این باره می‌گوید: یکی از اصول کار در بخش خصوصی، گرفتن نیازهای مشتری و انطباق سازمان ارائه‌کننده خدمت با این نیازهاست. همین تأمین نیازها هم می‌تواند ابزار کنترل و هدایت باشد. اما ما در یک مرحله گذار از سازمانهای متمرکز به سازمانهایی به سر می‌بریم که باید بر مشتری متمرکز باشند و ناچاریم با استاندارد کردن برخی فعالیتها، کار با بخش خصوصی را در خدمات عمومی به سمت وضوحی که در فعالیتهای تولیدی به چشم می‌خورد ببریم. در فعالیتهای تولیدی الگوی استاندارد و مدلهایی وجود دارد که می‌توان براساس آنها الگوی ارتباط تأمین شونده و تأمین‌کننده کالا را پیش‌بینی کرد، درحالی که در فعالیتهای خدماتی چنین الگوهایی وجود ندارد.

تعریف استانداردها و فرآیندها گامی در جهت کنترل بهتر و تعریف الگوی ارتباطی بین خدمت و نیاز شهروندان است. نکته مهم اینکه وجود تشکلهای غیردولتی و مشارکت بیشتر مردم می‌تواند ما را به این استانداردها نزدیک کند. نقش این تشکلهای در واقع افزایش تقاضای خدمات شهری و ارائه بازخورد در یافت خدمات است. تشکلهای غیردولتی (NGOs) در واقع اطلاعات و بازخوردها را به سیستم منتقل می‌کنند. در تمام دنیا کار این تشکلهای لزوماً عمل کردن نیست، بلکه اعمال فشار و طرح تقاضا و کانالیزه کردن آن است. به همین دلیل است که می‌توان گفت ترویج مشارکت مردم از طریق مختلف از سوی شهرداری در واقع پایه بهره‌وری بیشتر است، چرا که دریافت پاسخ مشتری و اعلام نظر او به تولیدکننده خدمت، اصل مهم بهره‌وری و کنترل کیفیت خدمات است.

یکی دیگر از راهکارهای کنترل، کوچک‌سازی فعالیتها و هماهنگ کردن هر بخش با بخش دیگر است. اگر هر خدمت

تولیدی متمرکز شده است، تصور سودآوری در خدمات عمومی هنوز آنچنان که باید شکل نگرفته و این عمده‌ترین دلیل عدم اقبال بخش خصوصی به فعالیتهای خدماتی است. از این رو شهرداریها در واگذاری این بخش با مشکل تعداد محدود پیمانکاران شرکت‌کننده در مناقسه‌ها روبرو هستند. چنین مشکلی خود به خود فعالیتهای بخش خدماتی را دچار انحصار خواهد کرد. سعید عابدین در کوشش در این باره می‌گوید: در اقتصاد تقریباً ثابت شده است که هر چیزی که به شکل انحصار درآید از شرایط کارآمدی دورتر می‌شود. یکی از ابزارهای بالابردن کارآمدی ایجاد رقابت است. اگر شهرداریها در واگذاری وظایف خدماتی به بخش خصوصی نتوانند به نحوی باتدابیر مدیریتی این انحصار را بشکنند، دچار مشکلات جدید و البته حادثتری خواهند شد، چرا که بخش خصوصی فرصت می‌یابد امتیازات مختلفی را به دلیل نداشتن رقیب از شهرداری بگیرد. راهکار حل این مشکل رقابتی کردن واگذاری خدمات شهری است تا بتوان از طریق آن و با دادن امتیازات با کیفیت بالاتر به بهره‌وری بیشتری نیز دست یافت. در صورت نبود رقابت، عرضه خدمات محدود می‌شود و با بالابردن تقاضای قیمت خدمات افزایش می‌یابد و پس از چندی وضعیت به صورتی در می‌آید که گویی شهرداری با شمار عرضه بهتر خدمات، فقط قیمتها را افزایش داده است.

نظارت، کنترل، هماهنگی

یکی دیگر از نگرانیهایی که در این باره مطرح می‌شود، یافتن راهکارهای مناسبی در نظارت و کنترل و در مجموع مدیریت بخش خصوصی از سوی شهرداریهاست. شهرداریها به عنوان ناظر یا برنامه‌ریز اصلی باید با تدوین استانداردهای مشخص هر جزء از فعالیت، کنترل خود را به شکل دقیقتری اعمال کنند. غلامرضا

کوچکی را با تعریفی مشخص به سازمانهای کوچک واگذار کنیم و ورودی و خروجی هر سازمان را از جهت انطباق با ورودی و خروجی سازمان دیگر کنترل نماییم در واقع گام مهمی در نظارت برداشته ایم. مثلاً شهرداری به عنوان مرکز برنامه ریزی فضای سبز می تواند تولید بذرها، نهال، کاشت و نگهداری گیاهان را به پیمانکاران مختلف واگذار نماید، اما بین بخشهای مختلف و ورودی و خروجی هر بخش نظارت نیز داشته باشد. شیوه های عمل هر یک از این سازمانها می تواند آزاد باشد. در این صورت بخشی خصوصی که قرار است بخش کوچکی از خدمات را انجام دهد ملزم خواهد شد با تصحیح روشها و فرایندهای کار، محصول و خروجی بهتری ارائه دهد، چرا که باید خود را با بخش دیگری که کار کوچک دیگری انجام می دهد هماهنگ نماید. با این تفاسیر به نظر می رسد کنترل ورودیها و خروجیهای هر بخش و ایجاد هماهنگی بین آنها بهترین راه کنترل و نظارت بر بخش خصوصی باشد.

نکته مهم دیگری که باید بر آن تأکید شده تدریجی عمل کردن است. به دلیل کم تجربگی بخش خصوصی در ارائه خدمات عمومی، کمبود امکانات و دانش فنی این بخش و نیز به دلیل ضعف شهرداریها در کنترل و نظارت و دلایلی از این دست، در واگذاری خدمات عمومی به بخش خصوصی نباید شتابزده عمل کرد.

مرحله ای عمل کردن و هدایت کارشناسی بخش خصوصی از سوی شهرداریها، نشان از مدیریت صحیح شهرداری دارد. واگذاری انجام این قبیل فعالیتها به معنی کم شدن بار مسئولیت شهرداریها نیست.

یک تجربه

اکنون شهرداریها در وضعیت به سر می برند که به هیچ وجه نمی توان ادعا کرد می نیاز از تدابیر مداوم مدیریتی در جهت افزایش کارآمدی در ارائه خدمات به شهروندان هستند. بی تردید با توضیح دیدگاههای نوین در مورد مدیریت شهری که وجود شوراهای شهری در جهت باوروی آنهاست، این تدابیر مورد تأکید بیشتری قرار گرفته است. با نگاهی به عملکرد اخیر شهرداریها، نمونه های فرلوانی از تلاش در جهت افزایش بهره وری قابل مشاهده است. ما برای روشن تر و ملموس تر شدن بحث به نمونه ای از این تلاشها اشاره می کنیم.

آسه محمدنیزی، شهردار شهر گنبد کاووس، تجربه شورای شهر و شهرداری این شهر را در بحث واگذاری برخی از خدمات شهری به بخش خصوصی و مشکلات، فواید، نکات و موارد قابل توجه و پیشنهادی را در این باره باز می گوید:

ما نیز در گنبد کاووس مانند بسیاری از شهرداریها مشکل نیروی انسانی متخصص داریم، در حالی که نیاز ما به نیروی متخصص در هر زمینه زیاد است، این نامه های استخدامی، چارچوبهای خاصی را برای ما قائل شده اند. بنابراین خیلی از مسائل ما به محدودیتهای مسائل استخدامی و قانون کار برمی گردد. از سوی دیگر نیروهای موجود نیز در سطح مطلوب نیستند. بنابراین تنها راه، کوچک کردن بدنه غیر تخصصی از طریق واگذاری بخشی از فعالیتهاست.

به نظر من شهرداریها باید خود را از گرفتاری بدنه غیر تخصصی رها کنند. در برخی موارد شهرداری می تواند با تعداد محدودی نیروی متخصص، کار مدیریتی و نظارتی انجام دهد، در حالی که بیشتر شهرداریها درگیر کارهای اجرایی و روزمره هستند. با این تفکر بود که ما طرحی را به تصویب شورا رساندیم، مبنی بر اینکه خدمات مربوط به نظافت و جمع آوری زباله را به عنوان یکی از عقود خدماتی به بخش خصوصی واگذار کنیم. هدف ما از این تصمیم، بهینه کردن و اقتصادی تر کردن خدمات بود نه صرفاً سپردن کار به دست بخش خصوصی و به همین دلیل باید مسائل و جواب کار را به خوبی تجزیه و تحلیل می کردیم.

ما شهر را به چهار قسمت تقسیم کردیم و تصمیم گرفتیم به طور مرحله ای و تدریجی عمل کنیم. با این کار در واقع هم مطلوبیت خدمات را بالا بردیم و نتیجه اقتصادی بهتری غایمان شد و هم حجم پرسنل را کم کرده و خود را از تنشهای کاری فرار نمودیم.

شیوه کار به این ترتیب بود که ما آگهی مناقصه منتشر کردیم و افراد مختلفی بر گه های مناقصه را

پر کردند. حتی ما پیشنهاد کردیم که کارگران رسمی یا روزمزد خدمات شهری خود شهرداری نیز می توانند با تشکیل شرکت تعاونی به عنوان پیمانکار شهرداری وارد مناقصه شوند. در ابتدا تعدادی شرکتها ثبت شده و حدود ۵ نفر هم اشخاص حقیقی که جویای کار بودند در مناقصه شرکت کردند، البته همینجا باید به یکی از مشکلات در این زمینه اشاره کنم و آن، نبود شرکتها و مؤسسات خدماتی یا تخصصیهای قابل قبول بود. در شهرهای کوچک است، بیشتر شرکتها پیمانکار امور ساختمانی و اموری مشابه هستند، اما شما کمتر شرکتی را می توانید پیدا کنید که در امور خدماتی مانند زباله یا فضای سبز فعالیت داشته باشد و سطح مناسبی از خدمات را نیز ارائه دهد. به همین دلیل قیمتها و شرایطی که از سوی شرکتها شرکت کننده در مناقصه پیشنهاد می شود، بی تناسب و بدون ضابطه مشخص و بدون تخصص است.

در صورت نبود رقابت، عرضه خدمات محدود می شود و با بالا بردن تقاضا قیمت خدمات افزایش می یابد و پس از چندی وضعیت به صورتی در می آید که گویی شهرداری با شعار عرضه بهتر خدمات، فقط قیمتها را افزایش داده است

به دلیل کمبود شرکت‌های تخصصی در زمینه خدمات شهری ما ناچاریم از نیروهای غیرمتخصص استفاده کنیم؛ به آنها آموزش داده و کمک کنیم و نظارت مداوم نیز بر عملکرد آنها داشته باشیم. با در نظر گرفتن همه این ملاحظات بود که به چند نفر افراد حقیقی که در مناقصه شرکت کرده بودند پیشنهاد کردیم با هم جمع شوند و یک شرکت تشکیل دهند. پس از طی مراحل قانونی، ابتدا یک - چهارم شهر را با نظارت خود شهرداری به این افراد واگذار کردیم و پس از طی چند ماه که فعالیت آنان مثبت ارزیابی شد و مشخص شد که آنان توانستند کار را با کیفیتی بهتر انجام دهند و در ضمن هزینه پرستلی شهرداری نیز تا حدود زیادی کاهش یافت، قسمت دیگری از شهر را مجدداً از طریق مناقصه به شرکت دیگری واگذار کردیم.

در ادامه باید به چند نکته نیز اشاره کنم و آن اینکه واگذاری خدمات به بخش خصوصی به معنای رفع همه اشکالات نیست. طبعاً معایب و محاسنی در کار وجود دارد که باید در مجموع سنجیده شود و ما با نظارت مسئولان واحد خدمات شهری، سعی در اصلاح کاستیها داریم. نکته دیگر اینکه چنین اقداماتی می‌تواند در شهرداریها بویژه در شهرهای کوچک مطرح باشد، چرا که هم از نظر بهینه کردن کیفیت خدمات مؤثر است و هم به نوعی ایجاد اشتغال است.

مطلب مهم دیگر اینکه با این تدابیر تقریباً می‌توان مسائل پرستلی را تا حد زیادی حل کرد. ما در تجربه خودمان با تشویقهایی که صورت گرفت در صدد قابل توجهی از پرسنل خدماتی را بازنشسته کردیم و به جای اضافه کردن پرسنل جدید، خلأ ایجاد شده را با بیمانکار جبران کردیم. ما با چنین سیاستی توانستیم در مدت یک سال ۲۰ درصد از حجم نیروهای خود را کاهش دهیم و این به نظر من رسیدن به تعادل در مجموعه‌ای

است که بی‌دلیل و با نیروهای غیرمتخصص، فربه شده است. نکته دیگر اینکه بحث نظارت نیز نباید فراموش شود. ما در حال حاضر به طور مرتب با شرکت‌های طرف قراردادمان در حال داد و ستد کیفی هستیم. با بازدیدهای مکرر، خطوط عمل را برای آنها مشخص کرده و اشکالات را به آنها یادآوری می‌کنیم. با واگذاری خدمات شهری به بخش خصوصی تا حدود زیادی هم می‌توان با نظارت و کنترل، کیفیت بهتری را طلب کرد و به آن رسید. در شرایطی که خدمات شهری در شهرداریها دارند، گاه یک مسئول مدیریت ۲۰۰ نفر کارگر را به عهده دارد و کنترل فقط در سطح گشت‌زنی در شهر است. اما با کار کردن با بخش خصوصی در صورت پیش‌بینی شرایط در چارچوب قرارداد می‌توان اهرمهای تنبیهی را در نظر گرفت تا از کم کاری و یا از کیفیت نامطلوب جلوگیری شود. در تجربه ما اهرمها و جرائم مالی خاص به ما اطمینان می‌دهند که کیفیت کار حفظ شود.

نکته آخر اینکه در واگذاری خدمات به بخش خصوصی، نگرانیهایی نیز وجود دارد از جمله اینکه ما جایگزینهای مختلف نداریم که بتوانیم در این واگذاری رقابت ایجاد کنیم. به همین دلیل این نگرانی وجود دارد که بخش خصوصی با انحصاری که خود به خود برایش ایجاد شده این امکان را به دست آورد تا به شهرداری فشار وارد کند. تصور کنید شهری که جمع‌آوری زباله خود را به بخش خصوصی واگذار کرده و شرکت طرف قرارداد برای امتیاز گرفتن بیشتر، برای مدت کوتاهی زباله‌ای جمع‌آوری نکند؛ این مهمترین نگرانی است. ما در تجربه خودمان به عنوان مکاتیبی مؤثر در مقابل این نگرانی، از شرکت‌های خدماتی که خدمات نظافتی ارائه می‌دهند استفاده کرده و در صورت بروز مشکل از طریق آنان تأمین نیرو می‌کنیم.

ترویج مشارکت مردم از طرق مختلف از سوی شهرداری در واقع پایه بهره‌وری بیشتر است، چرا که دریافت پاسخ مشتری و اعلام نظر او به تولیدکننده خدمت، اصل مهم بهره‌وری و کنترل کیفیت خدمات است

سخن آخر

طلی مطلبی که از نظر گذشت، واگذاری انجام برخی از فعالیت‌های خدمات عمومی به بخشهای غیر عمومی، به عنوان یکی از راهکارهای قابل توجه در رسیدن به بهره‌وری و کارآمدی بیشتر در شهرداریها مطرح شد. برخلاف تصور رایج، نباید چنین تدبیری را به معنی رهایی شهرداری از بار مسئولیت خدمات شهری تلقی کرد. واگذاری خدمات شهری به بخش خصوصی در واقع با هدف بهره‌وری بیشتر و استفاده مؤثر از عوامل تولید (نیروی انسانی،

سرمایه و...) صورت می‌گیرد و شهرداریها از این طریق در جایگاه صحیح مدیریت و برنامه‌ریزی قرار خواهند گرفت و علاوه بر ایفای نقش هدایتگری، توسعه شهری بیشتر، اشتغال بالاتر و در نهایت کارآمدی افزون‌تری را باعث خواهند شد. اما مهمترین مطلب مورد تأکید در این شماره این است که توجه داشته باشیم در نظر گرفتن ملاحظات دیگری که ذکر شد و برخی دقیق کارشناسی دیگری که در این مطلب به آن اشاره شد، شهرداریها را به سمت درایت و مدیریت و پرهیز از مطلق‌گدیشی در زمینه راهکاری خاص دعوت می‌کند.

در اندازه‌گیری بهره‌وری آنها شاخصهای عملکرد کابردی بر شاخصهای عملکرد مالی ترجیح دارند.

تعریف بهره‌وری

اگر مفهوم بهره‌وری را به طور عام به معنی استفاده از امکانات تلقی نماییم، مقوله بهره‌وری قدمتی به عمر انسان افزاوند و انسان اجتماعی دارد؛ زیرا بهره‌گیری از ابزار و زندگی اجتماعی، سارقه‌هایی از تفکر انسان برای ایجاد شرایط مطلوبتر برای کار و استفاده بهتر از امکانات است.

یکی از نکات اساسی و متمایز در مقوله بهره‌وری، روشمند و سیستماتیک بودن برنامه‌ها و اقدامات است. بر این اساس تعریف بهره‌وری به این شرح است: بهره‌وری عبارت است از استفاده مؤثر از هر یک از عوامل تولید از طریق تلاش نظام یافته در جهت بهبود مستمر نظام.

و حال با توجه به عمومی بودن خدمات که موضوعیت سود را در خود ندارد (به معنی سود مستقیم، زیرا به هر حال هر فعالیت عمومی در جهت کسب منافعی است که چه بسا به صورتی غیر مستقیم و یا با فاصله تحقق یابد) و با توجه به مراحل اساسی هر فرآیند که متضمن دو مقوله اساسی چه چیزی تولید می‌شود و چگونه تولید می‌شود (که در قیاس با مضامین بهره‌وری، تأخر بر دو مقوله اثربخشی و کارایی است) مفهوم بهره‌وری خدمات شهری را می‌توان این گونه تعریف نمود: «کارایی در استفاده از منابع در ارائه اثربخشی و عدالت خدمات انسانی».

با گسترش شهرنشینی، مقوله خدمات شهری و کیفیت آن مورد توجه مدیران، برنامه‌ریزان و شهروندان قرار گرفته است. اصولاً طرح مباحث خدمات شهری با توسعه شهرنشینی همراه بوده است و صرف نظر از ماهیت خدمات شهری که متأثر از شرایط و ساختارهای اقتصادی، سیاسی، اداری و اقلیمی است، کیفیت ارائه خدمات شهری از دیرباز به عنوان یکی از شاخصهای بارز مدنیت مطرح بوده است. بر اساس تقسیم‌بندی متعارف بخشهای اقتصادی، تمامی فعالیتهای غیرصنعتی و غیر کشاورزی ذیل گروه خدمات طبقه‌بندی می‌شوند. خدمات شهری نیز بخشی و سطحی از خدمات است که در واحدی نسبتاً مستقل و محلی به منظور توسعه و رفاه زندگی شهری و حل مسائل زندگی شهری ارائه می‌گردد. بر اساس این تعریف می‌توان محورهای متعدد و عرصه‌های گسترده‌ای را برای ارائه خدمات شهری تعریف نمود. بدیهی است که بررسی همه این مقولات در یک پژوهش امکان‌پذیر نیست؛ از این رو محورهای زیر جهت بررسی و تحلیل برگزیده شد:

تطبیق جمع‌آوری و دفع زباله، آتش‌نشانی و خدمات ایمنی، نگهداری فضای سبز شهری، اتوبوسرانی شهری و خدمات اداری شهری (سردر قبض عوارض نوسازی و صدور پروانه ساختمان) این خدمات شهری، توسط بخش عمومی ارائه می‌شوند و به همین دلیل بر خلاف مؤسسات خصوصی که بر پایه سود - هزینه پایه‌گذاری شده‌اند با شیوه بودجه - هزینه اداره می‌شوند و از این رو

بهره‌وری خدمات شهری شاخصها، کاستیها، راهکارها

علامه رضا حاجی خانی
نویسنده سبیلوی رضوانی

این مقاله گزیده‌ای از پروژه تحقیقاتی «تدوین شیوه‌های ارتقای بهره‌وری خدمات شهری» است که به سفارش مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور توسط مهندسین مشاور آرمانشهر به انجام رسیده است. گردآوری اطلاعات این پژوهش در سال ۱۳۷۸ انجام شده و نتایج نهایی آن در سال ۱۳۷۹ منتشر شده است.





مثال در زمینه تنظیف، جمع آوری و دفع زباله، تعداد کارکنان صفی یعنی رفتگران به کل کارکنان بین ۰/۲۴ تا ۱ متغیر بوده و میانگین آن ۰/۶۴ است و در زمینه فضای سبز نیز این شاخص بین ۰/۱۶ تا ۱ متغیر و میانگین آن ۰/۸ است.

همچنین مبنای نحوه تقسیم گردآوری زباله از منازل و تنظیف معابر در ۲۷/۸ درصد از شهرها بر مبنای جمعیت، در ۴۱/۵ درصد بر مبنای مساحت و در ۳۱/۷ درصد بر مبنای تلفیق دو عامل جمعیت و مساحت است. در مواردی که جمعیت مبنای عمل است، به طور متوسط هر رفتگر به یک هزار و ۲۶۵ شهروند خدمات ارائه می دهد حداقل این تعداد ۱۵۳ نفر و حداکثر آن ۴ هزار و ۵ نفر است که نشانگر تفاوتی چشمگیر است. این در حالی است که مشخص بودن ضابطه تعیین محدوده خدمت رفتگران، نقش مهمی در بهینه سازی تقسیم کار بین کارگران خدمات شهری و کیفیت خدمات رسانی دارد. گاهی کیفیت پایین خدمت رسانی مربوط به کمبود رفتگران و بزرگ بودن محدوده ارائه خدمات آنهاست و در بعضی موارد نیز تراکم نیروی انسانی مشاهده می شود که بهره‌وری سرمایه را کاهش می دهد. از سوی دیگر استاندارد تعداد جمعیت به آتش نشان ۲ هزار و ۵۰۰ نفر و میانگین وضع موجود ۳ هزار و ۵۳۷ نفر است.

۳- یکی از عوامل مهم تأثیرگذار بر ارتقای بهره‌وری، آموزش است. در این زمینه در اغلب شهرداریها اقدام مؤثری انجام نشده است. به عنوان مثال در زمینه فضای سبز فقط در ۸/۶ درصد شهرداریها برنامه‌های آموزشی پیش‌بینی شده و در زمینه دفع زباله به طور متوسط هر یک از کارکنان تنها ۲/۳۹ ساعت آموزش دیده است.

۳- کاستیهای بهره‌وری خدمات شهری نه تنها در کیفیت ارائه خدمات که در کمیت عرضه خدماتی نیز که به شهروندان عرضه می شود، مشهود است. به عنوان مثال با اینکه گردآوری روزانه زباله یک ضرورت است، در برخی از شهرهای مورد بررسی هفته‌ای سه بار یا یک بار انجام می شود.

۴- یکی دیگر از عوامل کاهش بهره‌وری، ایجاد ظرفیتهای شهری بدون توجه به امکانات نگهداری آن است. به عنوان مثال در زمینه فضای سبز، ۲۲ درصد رفلورها و ۴۶ درصد میادین فاقد فضای سبز است.

۵- برخی از وظایف شهرداریها به اندازه کافی مورد تأکید قرار نگرفته است و به همین دلیل بهره‌وری در انجام این وظایف در حد بسیار نازکی قرار دارد. به عنوان مثال در ۸۶/۲ درصد شهرداریها وظیفه پلاک‌کوبی و سرشماری درختان شهر انجام نمی شود.

۶- تلاش برای اطلاع از آخرین دستاوردهای تحقیقاتی نیز از عوامل بهبود بهره‌وری محسوب می شود. با وجود این اغلب شهرداریها در این زمینه فعالیتی انجام نمی دهند. از جمله در ۵۷/۷ درصد از شهرداریها در زمینه فضای سبز، مکانیسمی برای این اقدام وجود ندارد.

از جمله نکات اساسی در زمینه اندازه‌گیری بهره‌وری خدمات عمومی شهری، موضوع فقدان حق انتخاب مشتری است. در واحدهای تولیدی، خود تولیدکننده مشتری را انتخاب می کند و اساساً بحث انتخاب مشتری یا گروههای اجتماعی مخاطب و تعیین نیازهای مربوطه، فعالیتی مهم در بحث بازاریابی این گونه واحدهاست.

این مقوله در بسیاری از خدمات شهری صادق است. مقوله‌هایی چون خدمات آب‌رسانی، برق، گاز، مخازن، درمانی و... امکان انتخاب مشتری را ندارند. در حالی که در زمینه خدمات عمومی شهری، سازمان خدمات‌دهنده موظف به ارائه خدمت به تمامی گروههای اجتماعی و اقشار مختلف مردم است. سازمانهای فضای سبز، اتوبوسرانی یا آتش‌نشانی دخالتی در انتخاب مشتریان یا خدمات‌گیرندگان ندارند و موظف به ارائه خدمت به تمامی شهروندان هستند.

از این جهت موضوع ارائه خدمت در زمینه خدمات عمومی دارای پیچیدگی‌هایی است. به این معنی که سازمان در زمینه تحقق اهداف خویش باید تمامی خواسته‌ها و نیازهای مرتبط با مشتریان را که از گروهها و اقشار مختلف تشکیل شده و طبعاً انتظارات متفاوتی نیز دارند تأمین نماید. به عنوان مثال یک بوستان خوب از نظر شهروند (به طور عام) آن است که بتواند نیاز کودکان را برای بازی و ارضای حس کنجکاوی، ایمنی در مورد تصادفات، سرقت، افتادن در آب و... در کنار نیاز افراد مسن برای آرامش، کتاب خواندن، قدم زدن، چای نشستن، گپ زدن، چای خوردن و سایه و همچنین نیاز جوانان را به محیطی پر جنب و جوش و پرتحرک، فضای تفریح، سرگرمی و ورزش و همین‌طور انتظارات خانواده‌ها را برای بیه کردن بساط، در دسترس بودن دستشویی، آبخوری، محل اقامه نماز، نزدیک بودن به محل بازی کودکان پاسخگو باشد.

برای تعیین مکانیزم‌های اثرگذار بر ارتقای بهره‌وری خدمات شهری باید به سئوالات زیر پاسخ گفت و ابعاد متعددی را استجد: از یک سو اهداف بهره‌وری در سازمان، دو محور اصلی کارایی و اثربخشی را شامل می شود و از سوی دیگر در بحث خدمت رسانی، موضوع کیفیت خدمت که مبین میزان اثربخشی سیستم است دارای اهمیت و نقش محوری است و تعیین مصاداها یا موارد مشخصی از اهداف خدمات شهری در هر یک ضروری می نماید. این مقایسه به صورت جدول زیر قابل استخراج است.

اهداف بهره‌وری (میزان آتش‌نشانی)	اثربخشی	کارایی
سرعت پاسخ‌گویی به محل حادثه	حضور به موقع در محل حادثه	نسبت حضور مکانیست به مدت زمان حضور
سرعت اطفاء حریق	دفع به موقع خطر	نسبت هزینه نیروی انسانی به مدت زمان اطفاء حریق

یافته‌های پژوهش میدانی

با توجه به دیدگاههای ذکر شده، شاخصهایی برای سنجش بهره‌وری ارائه خدمات شهری در پنج محور یاد شده، انتخاب گردید و اطلاعات لازم نیز در این زمینه گردآوری شد. گزیده نتایج این بررسی به شرح زیر است:

۱- از معضلات عمومی که شهرداریها در زمینه بهره‌وری با آن مواجه هستند می توان به نامشخص بودن استانداردها یا عدم رعایت آنها اشاره نمود. تفاوت زیاد بین شاخصهای بهره‌وری عمدتاً از نبود معیارها و ضوابط یکپارچه نشأت می گیرد. به عنوان



علمی به صورتی که از تو اکم یا کمبود نیرو جلوگیری شود، به همراه تعیین استانداردهای شغلی و مهارتی به صورتی که توانایی‌های مورد نیاز تعیین شده و تحقق آن نیز کنترل گردد. در نهایت محصول کار وجود نیروهای مطلوب به تعداد مورد نیاز و در شرایط زمانی و مکانی مورد نیاز است.

۲- تدوین شیوه‌های نگهداری و بهسازی نیروی انسانی به صورت آیین نامه یا دستورالعمل مصوب (یا اصلاح شیوه‌های موجود به صورتی که موارد زیر را محقق نماید).

هدف: تعیین ضوابط، شرایط و چگونگی نگهداری و بهسازی نیروی انسانی.

دامنه: تمامی کارکنان در سطوح مختلف و تمامی عوامل اثرگذار در نگهداری و بهسازی نیروی انسانی از جمله روشهای آموزش و انگیزش و مشارکت کارکنان.

موضوع: تعیین روشها و معیارهای تعیین نیازهای آموزشی و مراحل اجرا و ارزیابی آن در مورد تمامی کارکنان، همچنین تعیین شیوه‌های انگیزش و مشارکت کارکنان از طریق تدوین روشهای مشارکت در تصمیم‌گیری و بهبود آن، مانند سیستم پیشنهادها و مشارکت در موفقیتها یا شکستهای سازمان مانند پرداخت کارانه و آگوردو و کارایی.

نتیجه: ایجاد اطمینان در قابلیت‌های کارکنان از طریق آموزش مورد نیاز و اطمینان از وفاداری، التزام و تعلق خاطر کارکنان به اهداف و آرمانهای سازمان از طریق انگیزش و مشارکت.

۳- تدوین شیوه‌های ارزیابی عملکرد کارکنان (نیروهای صف در ارتباط با مشتری به صورت مصوب).

هدف: تعیین سطح عملکرد نیروهای صف بویژه در ارتباط با مشتری و تعیین نقاط ضعف و کاستیها.

دامنه: تمامی نیروهای صف اعم از رفتارگران، سرپرستان رفتارگران و رانندگان.

موضوع: تعیین معیارها و شاخصهای مطلوب بودن خدمت مانند رفتار رفتارگران و رانندگان، نحوه رفت و روب، نحوه جمع‌آوری، حمل و دفع زباله و درج آن در قالب پرسشنامه‌های مشخص و انجام پرسشگری از شهروندان (یا سازمانها) در مقاطع زمانی تعیین شده و تعیین موارد ضعف و بیگیری آن تا مرحله رفع یا بهبود.

نتیجه: اطمینان از ارائه خدمات مطلوب و رضایت مشتری و امکان شناخت کاستیها به صورتی که همواره سازمان با قبول امکان بروز معایب، قابلیت شناخت شفاف و سریع آن را داشته باشد.

۴- یافتن وضعیت مطلوب در تعداد ماشین آلات.

با عنایت به تجمع نزدیک به ۸۰ شهر از جامعه نمونه در سطوح پایین میانگین این شاخص، لزوم کنترل و بهبود این شاخص احساس می‌شود. حداقل سه عامل زیر در تعیین حد مطلوب تعداد ماشین آلات تأثیر دارد و از این رو یافتن حد مطلوب بر این اساس ضروری است:

- آیا تعداد ماشین آلات نسبت به وزن کل زباله مناسب است؟
- آیا تعداد ماشین آلات نسبت به مسافت طی شده جهت حمل زباله مناسب است؟

- آیا تعداد ماشین آلات با توجه به جمع‌آوری و حمل زباله مناسب است؟

با توجه به تأثیر عوامل فوق و لزوم بررسی این موضوع در شرایط بومی و محلی لازم است شیوه‌های تعیین تعداد و انواع

۷- برخی از خدمات شهری مانند آتش‌نشانی از آنجا که با جان مردم سروکار دارند، از اهمیت بسزایی برخوردارند و وجود این در این زمینه نیز استاندارد رعایت نمی‌شوند. به عنوان مثال زمان استاندارد رسیدن به محل حادثه ۳ دقیقه است، اما تنها ۱۶ درصد از واحدهای آتش‌نشانی در این مدت به محل حادثه می‌رسند و حتی در برخی از شهرها که مشکل ترافیک ندارد این زمان به ۱۵ دقیقه نیز می‌رسد.

۸- در زمینه بهره‌وری مواد، میانگین مصرف آنها متفاوت است. به عنوان مثال میانگین سوخت مصرفی سالانه اتوبوس‌ها در شهرهای مختلف بین ۱۰ هزار و ۵۸۲ لیتر تا ۲۸ هزار و ۸۰۰ لیتر متفاوت است.

۹- مراحل و فرآیندهای ارائه خدمات در شهرهای مختلف به صورت استاندارد در نیامده است. به عنوان مثال مراحل صدور پروانه در شهرهای گوناگون، متفاوت است.

ارتقای بهره‌وری از طریق تدوین روشها و دستورالعملها برای بهبود بهره‌وری خدمات شهری، اقدامات متسجم و جامعی مورد نیاز است که ذکر همه آنها در حوصله این مقاله نمی‌گنجد. از این رو در اینجا به ذکر یکی از راهکارها که تدوین روشها و دستورالعملها به منظور ارتقای بهره‌وری در فرآیند خدمات و کیفیت آنهاست، اکتفا کرده و گزینه‌های از این روشها و دستورالعملها را نیز در هر محور بیان می‌کنیم.

الف - برخی روشها و دستورالعملهای لازم برای بهبود بهره‌وری خدمات نظیف، گردآوری و دفع زباله‌های شهری:
۱- تدوین شیوه‌های جذب نیروی انسانی به صورت آیین نامه یا دستورالعمل مصوب (یا اصلاح شیوه‌های موجود به صورتی که موارد زیر را محقق نماید).

هدف: تعیین ضوابط، شرایط و مراحل جذب نیروی انسانی.
دامنه: تمامی کارکنان در سطوح مختلف و روشهای استخدامی متفاوت و همچنین نیروهایی که از طریق بیمه‌کنار به کار گرفته می‌شوند و تمامی عوامل اثرگذار در جذب از جمله مشخصات فردی و شغلی مورد نیاز جهت افراد و مراحل تأیید جذب.
موضوع: تعیین میزان و ویژگیهای فردی مانند سن، تحصیلات، شرایط جسمانی، آموزشهای حرفه‌ای، تجربیات، توانایی‌ها و صلاحیتهای دیگری مانند قدرت رهبری و هدایت در خصوص سرپرستان و مدیران، قدرت تصمیم‌گیری و چگونگی و مراحل تحقق آن شامل تعیین مسئولان، تعیین نیاز، تعیین مشخصات و تأیید جذب.

نتیجه: قانونمندی تعداد نیروهای مورد نیاز بر اساس معیارهای

ماشین آلات به شرح زیر تدوین و تحت کنترل در آید:

• تدوین شیوه‌های تعیین نیاز و انتخاب ماشین آلات به صورت مصوب (یا اصلاح روشهای موجود).

هدف: بهره‌گیری از شیوه‌های عملی در تعیین نیاز و انتخاب ماشین آلات با تعیین معیارهای مربوطه.

داده: تمامی ماشین آلات و تجهیزات مورد کاربرد در نظیف، گردآوری و دفع زباله از قبیل وسائل نگهداری خانگی، سازمانی یا ایستگاهی، وسائل حمل و جابجایی، وسائل دفن، بازیافت یا سوزاندن و وسائل نظافت.

موضوع: تعیین روشها و معیارهای تعیین نیاز به ماشین آلات و تجهیزات از قبیل حجم، وزن و نوع زباله، وسعت شهر، نوع بافت شهر، مسافت شهر تا محل دفن زباله، شرایط اقلیمی شهر، رفتارهای مردم در زمینه دفع زباله و سایر شرایط و عوامل تعیین کننده در تعیین نیاز و انتخاب ماشین آلات از قبیل سطح تکنولوژی سازمان و دانش کارکنان، مناسبتهای استفاده، تناوب، حجم استفاده و کاربرد، قابلیت‌های تغییرپذیری، قابلیت جبران (Redundancy) و قابلیت بخش‌پذیری (Modularity).

نتیجه: تعیین حد مطلوب ماشین آلات و تجهیزات با مشخصات و توانایی‌های مورد نیاز سازمان.

• تدوین روشهای برنامه‌ریزی کاربرد ماشین آلات و تجهیزات (یا بهبود روشهای موجود).

هدف: تعیین شیوه‌های علمی به جهت بهره‌برداری مطلوب و کامل از امکانات و تجهیزات سازمان با توجه به ارزش اقتصادی آن. داده: تمامی ماشین آلات سازمان.

موضوع: تدوین برنامه مشخص علمی زمانهای بهره‌برداری از ماشین آلات (در مکانهای مورد نظر) بر اساس قابلیت‌های ماشین آلات و نیاز مندیها به صورتی که از حداکثر ظرفیت ممکن بهره‌برداری شود و این امر از طریق فهرست ماشین آلات، دسته‌بندی انواع ماشین آلات حمل، نگهداری، دفن و بازیافت، تعیین زمان و مکان مورد نیاز و مسافتهای حمل زباله و نوع آن میسر است.

نتیجه: کاهش هزینه‌های ماشین آلات به دلیل کاربرد صحیح و کامل پتانسیل‌های موجود.

• تدوین شیوه‌های تعمیرات و نگهداری ماشین آلات (اعمال تعمیرات اتفاقی یا پیشگیرانه).

• تدوین استانداردها و ضوابط حمل زباله با در نظر گرفتن صرفه‌های اقتصادی (انتخاب مسیرها و ایستگاهها) و ضوابط بهداشتی حمل.

• تدوین پرسشنامه و دریافت نظر مردم در زمینه کفایت و کیفیت ماشین آلات و تجهیزات در زمینه نظیف، گردآوری، حمل و دفع زباله.

۵- سایر موارد.

• تدوین ضوابط و چارچوب‌های کنترل و نظارت سرپرستان بر کار رفتارگران به صورت چک لیست مصوب.

• تدوین روشهای ارائه تسهیلات فردی مانند لباس، کفش، چکاپ پزشکی کارکنان بویژه نیروهای صف.

ب- برخی روشها و دستورالعملهای لازم برای بهبود خدمات آتش نشانی:

۱- تدوین شیوه‌های ارزیابی عملیات امداد و نجات به منظور تعیین نقاط ضعف و قوت نیروی انسانی بر اساس دستورالعمل معین.

هدف: تعیین نقاط ضعف و قوت نیروی انسانی به منظور

امکان برنامه‌ریزی در جهت رفع نقاط ضعف.

داده: این دستورالعمل تمامی فعالیتهای اطفاء امداد و نجات را شامل می‌گردد. نقاط مورد نظر جهت ثبت و تحلیل منحصر به ایجاد انسانی است.

موضوع: تدوین مراحل و مسئولیتهای در خصوص ارزیابی نیروی انسانی پس از عملیات به صورتی که مسئول مربوطه (در تیم) گزارش خود را بر اساس پرسشنامه از قبل تهیه شده - که حاوی نکات و ابعاد انسانی فعالیتها بوده - تکمیل می‌نماید و در جلسهای جمعی ضمن ارزیابی و ارائه علل موفقیت و عدم موفقیت، اقدامات اصلاحی معینی را جهت رفع کاستیها بر اساس نقاط قوت تنظیم و با تعیین مسئولی معین اجرا خواهد نمود.

نتیجه: هر تجربه امداد و نجات عملاً به عنوان یک کلاس آموزشی تلقی می‌شود و در درازمدت نواقص کار مرتفع می‌گردد (از طریق ایجاد روند بهبود مستمر).

۲- تدوین دستورالعملها و ضوابط کنترل فاکتورهای جسمی کارکنان.

هدف: تعیین سلامتی جسمانی کارکنان و ایجاد وضعیت آماده باش دائمی جسمی.

موضوع: تعیین موارد مختلف فاکتورهای سلامتی مانند کنترلهای پزشکی و دوره‌های آن، ساعات معین و کنترل شده فعالیتهای ورزشی، تغذیه، تعیین و اختصاص اماکن ورزشی با فضای مربوطه در ایستگاهها با تأکید بر فعالیتهایی که امکان افزایش سرعت عمل را نیز داشته باشد.

نتیجه: حضور دائمی نیروهای عملیاتی سالم و با نشاط.

۳- تدوین شیوه‌ها و دستورالعملهای کنترل و ارتقای فاکتورهای روحی و روانی کارکنان.

هدف: سادابی، نشاط، تحقق خاطر و احساس مسئولیت و تقویت نوع دوستی و فداکاری.

داده: تمامی نیروهای عملیاتی در سطوح مختلف و تمامی فاکتورهای روحی اعم از احترام و منزلت، قدرشناسی، روحیه سازی و ...

موضوع: تدوین شیوه‌های ارزیابی نیروها به لحاظ شرایط روحی و روانی و ایجاد مکانیزم‌های لازم جهت تقویت آن مانند بازخورد‌های ارزیابی پس از عملیات قدردانی و تحلیل از نیروهای فداکار و مؤثر، تنظیم برنامه‌های چکاپ روانی نیروها، تنظیم برنامه‌های تفریحی و استراحت مانند برنامه‌های تفریحی و خانوادگی به همراه برنامه‌های توسعه قابلیت‌های هوش کارکنان.

نتیجه: حضور دائمی نیروهای با نشاط، با انگیزه و فداکار در عملیات.

۴- تدوین شیوه‌های جذب و نگهداری نیروی انسانی.

هدف: قانونمندی نحوه جذب و نگهداری نیروی انسانی. داده: تمامی مشاغل کارکنان سازمان.

موضوع: تعیین مقررات و مسئولیتهای در تعیین نیروی انسانی مورد نیاز، نسبت نیروهای عملیاتی، رابطه تعداد نیروی انسانی با جمعیت شهر یا تعداد حوادث، توزیع سنی نیروها و متوسط آن، ضوابط و ویژگیهای جسمی، تحصیلی، روحی پروانی در تعیین شایستگیها برای جذب و ضوابط ارتقا یا تغییر شغلی.

نتیجه: جلوگیری از کیفیت و کمیت نامطلوب نیروی انسانی.

۵- تدوین روشها یا دستورالعملها و ضوابط تأمین و مدیریت مواد.



مراحل و مسئولیتهای مربوطه در تعیین انواع تجهیزات پارکها در مراحل طراحی مانند تأسیسات مذهبی، فرهنگی، ورزشی، پذیرایی، تفریحی، اماکن بازی، آبریزگاهها، تمسکتهای، سطلهای زباله، آب نماها، روشنایی و آب خوری.

۵- برخی روشها و دستورالعملهای لازم برای بهبود خدمات اتوبوسرانی:

۱- تدوین دستورالعمل تعیین نیاز اتوبوس.
 هدف: تعیین ضوابط و فرایند تعیین نیاز اتوبوس در جهت پاسخ مطلوب به نیازهای سفر درون شهری.
 دامنه: تمامی واحدهای اتوبوسرانی شهری.
 نتیجه: ارائه معیارهای معینی جهت تعیین تعداد اتوبوس موردنیاز و مراحل تأیید این نیاز در مراجع مختلف براساس پارامترهای مختلف، و مؤثر از جمله تعداد جمعیت، ضریب تحرک، مقیاس فیزیکی شهر و...

۲- تدوین ضوابط تعیین ایستگاه.
 هدف: تعیین معیارهای معین در تعیین ایستگاه.
 دامنه: انواع ایستگاههای اتوبوسرانی شهری.
 موضوع: تعیین ضوابط و معیارهایی که از طریق آن بتوان به نحو مطلوب و مناسبی ایستگاهها را تعیین نمود مانند چگونگی تحلیل سفرها، تحلیل مسیرها، تحلیل مکانیابی، تحلیل فاصلهها و...
 نتیجه: ایجاد قابلیت انتخاب نظام ایستگاهها.

۳- تدوین ضوابط تخصیص اتوبوس به مسیر.
 هدف: تعیین معیارهای نحوه اختصاص اتوبوس در هر مسیر.
 دامنه: تمامی انواع اتوبوسها در سیستم اتوبوسرانی شهری.
 موضوع: ترسیم و تدوین روشها و معیارهایی که از طریق آن بتوان تصمیم مناسبی جهت تعیین تعداد مناسب اتوبوس و مشخصات موردنیاز اتوبوس برای هر مسیر اتخاذ نمود.
 نتیجه: انتخاب صحیح تعداد و کیفیت مناسب اتوبوس به ازای مسیر.

۴- تدوین ضابطه تعیین مبدأ و مقصد مسیرها.
 هدف: تدوین معیارها و روشهایی برای دستیابی به بهترین اطلاعات مبدأ و مقصد مسیرها.
 دامنه: تمامی مسیرهای اتوبوسرانی شهری.
 موضوع: تعیین معیارها، ضوابط و روشهایی که امکان انتخاب صحیح و کامل مبدأ و مقصد مسیرها از طریق آنالیز سفرها، گرههای ترافیکی، مسیرهای کار، آموزش، خانه و... را فراهم نماید. در مورد ضابطه اعلام نیاز اتوبوس و ضابطه ایستگاهها قبلاً توضیحاتی دادهایم.

۵- تدوین روشهای عملی و سیستماتیک در موارد زیر:
 - تعیین مقدار تولید و جذب سفر در هر منطقه.
 - تعیین نسیت سفر با اتوبوس.
 - تعیین مطلوب بودن قیمت بلیت در مقایسه با سایر وسائط نقلیه.
 - تعیین نوسانات سفر.

همان طور که ذکر کردیم، این گزارش گزیده‌ای از نتایج پروژه تحقیقاتی «تدوین شیوه‌های ارتقای بهره‌وری خدمات شهری» را ارائه می‌نماید و علاقه‌مندان جهت بهره‌گیری جامع‌تر از نتایج این تحقیق می‌توانند به اصل گزارش در مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور مراجعه نمایند.

هدف: تعیین ضوابط، مقررات و روشهای معین جهت تأمین مواد مطلوب و نگهداری و به کارگیری صحیح آن.
 دامنه: تمامی مواد مصرفی در خدمات آتش‌نشانی و ایمنی مانند مواد ضد حریق، مواد سوختی، مواد بهداشتی و درمانی.
 موضوع: تعیین شرایط، مراحل و ویژگیهای موردنیاز از مشخصات فنی مواد و نحوه تأمین، نگهداری، جایگزینی و مصرف آن تحت شرایط کنترل شده و تعیین مسئولیتهای مربوطه.
 نتیجه: تأمین به موقع، ایمن و صحیح مواد در شرایط مختلف.

ج- برخی روشها و دستورالعملهای لازم برای بهبود بهره‌وری خدمات فضای سبز:
 ۱- تدوین روشها و دستورالعملهایی به منظور تعیین نیازهای تجهیزات و ماشین‌الات.
 هدف: نظام مند نمودن نحوه تعیین نیاز و مشخصات فنی تجهیزات و ماشین‌الات براساس عوامل اساسی مؤثر در تصمیم‌گیری مانند مساحت فضای سبز، تعداد باغبان و...
 دامنه: تمامی تجهیزات و ماشین‌الات مورد استفاده در مرحله عملیات اصلی فضای سبز.

موضوع: تعیین نحوه محاسبه کمیت و کیفیت ماشین‌الات و تجهیزات، اعم از ماشین‌الات سنگین و سبک و تجهیزات موردنیاز و مسئولیتهای مربوطه به صورتی که از طریق فورمولاسیون دقیق داده‌های سیستم (مانند سطح و نوع فضای سبز و شرایط اقلیمی) امکان تعیین خلاها جهت برنامه‌ریزی به دست آید.
 نتیجه: ایجاد امکان و قابلیت‌های لازم در سیستم به منظور شناخت نقاط شکاف به لحاظ تجهیزاتی در سیستم و نحوه رفع آن.
 ۲- تدوین شیوه‌ها و دستورالعملهای معین جهت تشخیص نیازهای تجهیزاتی و تأسیساتی پارکها به منظور مشخص نمودن





جمعیت با چندی
کمتر در شهر زندگی

مقدمه

بر اساس برآوردهای به عمل آمده، جمعیت شهری ایران از ۳۶/۸ میلیون نفر در سال ۱۳۷۵ به حدود ۴۹ میلیون نفر در سال ۱۳۸۰ و ۹۹ میلیون نفر در سال ۱۴۰۰ افزایش خواهد یافت. بنابراین، دولت باید توجه خاصی به توسعه و عمران شهر و برنامه‌ریزی آن بنماید. در این زمینه دولت سیاستهایی را در جهت بهبود برنامه‌ریزی توسعه و مدیریت شهری اتخاذ نموده است و انواع برنامه‌های توسعه را در سطوح ملی - منطقه‌ای (یک یا چند استان)، ناحیه‌ای (یک یا چند شهرستان) و محلی، ویژه برای شهرهای اصلی که در دهه‌های گذشته با سرعت زیاد توسعه یافته‌اند تهیه کرده و پیشنهادهای آنها را نیز به مورد اجرا می‌گذارد (۱). از یک سو برنامه‌های پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برای کشور تهیه می‌شود و از سوی دیگر طرح آمایش سرزمین جدید در دست تهیه است تا ملاحظات فنی بر اساس توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را مدنظر قرار دهد. این طرح مراحل ابتدایی تهیه را می‌گذراند و سپس مورد بررسی و تصویب قرار خواهد گرفت (۲).

جایگاه

طرحهای جامع شهرستان (ناحیه)

در نظام برنامه‌ریزی توسعه

مقاله حاضر با نگرش به روند شهرنشینی در ایران و با استناد به سیاستگذارها و برنامه‌ریزی‌های کلان ملی و منطقه‌ای انجام شده در این زمینه، به معرفی طرحهای توسعه و عمران (جامع) ناحیه، ضرورت تهیه این طرحها و کارکرد آنها در نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه می‌پردازد.

نویسنده اعتقاد دارد این طرحها می‌توانند حلقه اتصال طرحهای ملی و محلی باشند و کارکرد اصلی آنها را در تکمیل این زنجیره می‌داند. با این حال به نظر می‌آید فقدان سازوکارهای اجرایی برای این طرحها و عدم ضمانت اجرایی آنها در نظام مدیریت سرزمین می‌تواند موجب مشکلات و تنگنایهای عديده‌ای در کارایی این طرحها و نهادهای ذی‌ربط باشد.

از این رو این مقاله می‌تواند نقطه آغازی بر نقد و ارزیابی این طرحها و عواقب آنها باشد. تداوم این مبحث توسط صاحب‌نظران مورد استقبال ماهنامه قرار خواهد گرفت.

توسعه روزافزون جمعیت شهرنشین کشور و عدم پیش بینی اراضی کافی و مناسب برای توسعه شهرها، لزوم مکان یابی اراضی مناسب برای توسعه شهری و مکان یابی نقاط جدید شهری را در محدوده شهرستان ایجاب می نماید

غیرقابل تصور ۶ درصد در سال رسید و این نرخ در دهه بعد به ۲/۲ درصد کاهش یافت. افزایش جمعیت شهری ایران به بیش از ۲/۵ برابر در ۲۵ سال آینده براساس ارقام اشاره شده قضا نیز یک آینده نگری غیرواقعی نیست (۷).

نتیجه آنچه ذکر شد، ضرورت گسترش مناطق جدید شهری به بیش از دو برابر آنچه در چند هزار سال تاریخ کشور ما ساخته شده، است. با در نظر گرفتن این موضوع که اکثر شهرهای موجود در مرغوبترین اراضی کشاورزی واقع شده اند، رشد سریع آنها جز نابودی اراضی مرغوب کشور چیزی به دنبال نخواهد داشت. علاوه بر این، تأثیرات منفی رشد سریع شهرهای موجود از نظر محیطی، آلودگی منابع آب در روی زمین و همچنین آبهای زیرزمینی، تخریب جنگلها و مراتع و به خطر انداختن مناطق حساس زیست محیطی مانند اکوسیستم دریاها، سواحل، تالابها، حیات وحش، مناظر زیبا و مناطق واجد ارزش بصری است (۸).

سیاستهای توسعه شهری و ناحیه ای در طرح کالبدی ملی به منظور در نظر گرفتن جهات فیزیکی برنامه های توسعه کشور، طرح کالبدی ملی برای دوره زمانی ۱۳۷۵ تا ۱۴۰۰ توسط وزارت مسکن و شهرسازی تهیه و در سال ۱۳۷۶ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است.

طرح کالبدی ملی (۱۴۰۰-۱۳۷۵) نیز توسط وزارت مسکن و شهرسازی تهیه شده است که ملاحظات فیزیکی طرح آمایش سرزمین و برنامه های توسعه کشور را تبیین می نماید. این طرح قبل از تهیه طرح آمایش سرزمین توسط وزارت مسکن و شهرسازی تهیه شده و در سال ۱۳۷۵ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است (۳).

در مقیاس منطقه ای (یک یا چند استان) نیز تمام کشور به ۱۰ منطقه بزرگ برنامه ریزی تقسیم شده و وزارت مسکن و شهرسازی از سال ۱۳۷۲ در حال تهیه طرحهای کالبدی منطقه ای برای آنها بوده است و انتظار می رود که این طرحها تا پایان سال ۱۳۸۰ تکمیل شوند. طرح کالبدی سواحل بحر خزر (استانهای گیلان، مازندران و گلستان) از جمله طرحهای منطقه ای است که تهیه و مراحل تصویب خود را در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران گذارده است (۴).

به منظور ایجاد ارتباط لازم بین برنامه ها و طرحهای ملی و منطقه ای یا طرحهای محلی (طرحهای توسعه شهری و روستایی) و همچنین به جهت تنظیم چارچوبی مناسب برای تهیه طرحهای توسعه شهری و روستایی بویژه میزان جمعیت شهرها و روستاهای واقع در شهرستان در آینده و اراضی مورد نیاز برای توسعه آینده شهرها (اعم از توسعه پیوسته و یا گسسته) از سال ۱۳۷۰ توسط دفتر طرح ریزی شهری و ناحیه ای وزارت مسکن و شهرسازی، تهیه طرحهای جدیدی در مقیاس ناحیه ای (یک یا چند شهرستان) تحت عنوان طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان آغاز شده است (۵).

در مقیاس محلی، طرحهای جامع و تفصیلی برای شهرهای بزرگ (شهرهای با جمعیت ۵۰ هزار نفر و بیشتر) توسط وزارت مسکن و شهرسازی و طرحهای هادی برای شهرهای کوچک (شهرهای با جمعیت کمتر از ۵۰ هزار نفر) توسط وزارت کشور تهیه می شوند تاکنون بیش از ۲۰۰ طرح جامع و تفصیلی تهیه، تصویب و توسط شهرداریها و سازمانهای دیگر به مورد اجرا درآمده است. علاوه بر این، حدود ۶۰۰ طرح هادی نیز تهیه و به وسیله شهرداریها اجرا شده است (۶).

در این مقاله سعی خواهد شد که پس از اشاراتی به «روند شهرنشینی در ایران و برنامه ریزیهای انجام شده در این خصوص، نسبت به معرفی و ارزیابی طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان» که تهیه و تصویب گردیده و به مورد اجرا درآمده است، اقدام و در نهایت جایگاه این طرحها در نظام برنامه ریزی توسعه و مدیریت آن بحث شود.

روند شهرنشینی در ایران

جمعیت شهری ایران از حدود ۶ میلیون در سال ۱۳۲۵ به بیش از ۳۶/۸ میلیون در سال ۱۳۷۵ افزایش یافته و نسبت شهرنشینی در همین دوره از ۳۱/۴ درصد به ۶۱/۳ درصد رسیده است. در طول این دوره تعداد شهرهای کشور از ۱۸۶ شهر به ۶۱۲ شهر افزایش یافته است.

متوسط نرخ رشد سالیانه جمعیت در دهه ۶۵-۱۳۵۵ به رقم



شهرستانها

تقسیمات سیاسی پیشنهادی شهرستان بر اساس شبکه

به منظور ایجاد ارتباط لازم بین برنامه‌ها و طرح‌های ملی و منطقه‌ای با طرح‌های محلی و همچنین به جهت تنظیم چارچوبی مناسب برای تهیه طرح‌های توسعه شهری و روستایی تهیه طرح‌های جدیدی در مقیاس ناحیه‌ای (یک یا چند شهرستان) تحت عنوان طرح‌های توسعه و عمران (جامع) شهرستان آغاز شده است

ب- تقویت نقش نقاط شهری اطراف مناطق بیش از حد تمرکز یافته به وسیله ایجاد سیستم حمل و نقل سریع بین این نقاط شهری و مراکز صنعتی اطراف.

ج- شناخت فعالیت‌های اداری، اجتماعی، اقتصادی و خدماتی که ضرورتی از نظر عملکردی برای استقرار آنها در مناطق بیش از حد تمرکز یافته وجود ندارد و انتقال آنها به شهرک‌های آقماری و سایر نقاط مناسب در سطح مملکت.

۴- توسعه سیستم ارتباطی بین مناطق مجاور به منظور تقویت مبادلات کالا و خدمات بین مناطق مختلف کشور.

۵- توسعه سیستم توزیع انرژی برای به سیاست‌های توزیع جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی با در نظر گرفتن اولویت مناطق محروم.

۶- حداکثر استفاده از منابع طبیعی انرژی در انتخاب محل توسعه‌های جدید با در نظر گرفتن شرایط آب و هوایی مناطق مختلف در طرح‌های شهرسازی و معماری به منظور حفظ انرژی.

۷- انتقال آب مازاد رودخانه‌ها از شمال و غرب کشور به سایر مناطق نیازمند برای مصارف کشاورزی، صنعت و آب آشامیدنی در شهرها و کنترل آن.

۸- ایجاد پایگاه اطلاعات جغرافیایی (GIS) در کشور.

مسائل توسعه و عمران در فواحي کشور

در طول ۵۰ سال گذشته، هیچ‌یک از برنامه‌های توسعه اقتصادی - اجتماعی کشور عوامل محیطی مربوط به مراکز سکونتی را به اندازه کافی مدنظر قرار ندادند. علاوه بر این، تمامی آنها به توسعه‌های جدید سکونتگاه‌ها بدون در نظر گرفتن نتایج زیست‌محیطی نیز پرداخته‌اند (۱۰).

برخی از مسائل برنامه‌ریزی توسعه شهری و ناحیه‌ای به شرح زیر است: (۱۱)

الف- رشد انفجاری جمعیت شهری در سالهای آینده.

ب- نیاز به توسعه‌های جدید شهری تا سال ۱۴۰۰ شهرهای کشور بیش از دو برابر سطح فعلی شهرها - چه به صورت گسترش شهرهای موجود و یا ایجاد شهر و یا شهرک‌های جدید - توسعه خواهند یافت.

ج- ناسازگاری گسترش بدون برنامه شهرها؛ رشد بدون برنامه و خودجوش شهرها در گذشته، نتایج زیان‌باری را مانند تخریب منابع طبیعی، محیط‌زیست، میراث فرهنگی و خطرات ناشی از بلایای طبیعی به همراه داشته است. شهرهای کشور به طور معمول یا در میان و یا در نزدیکی بهترین اراضی کشاورزی واقع شده‌اند. توسعه کنترل نشده شهرها باعث از بین رفتن این ثروت‌های ارزشمند شده است. علاوه بر اراضی که برای گسترش شهرها در گذشته مورد استفاده بوده‌اند، اراضی پیرامون شهرهای مهم - که در عمل تمامی اراضی قابل کشاورزی کشور را در بر می‌گیرند - نیز تحت تأثیر تنش‌های شهری، افزایش قیمت زمین، تغییر کاربری زمین و شهرنشینی در پیرامون شهرها قرار می‌گیرند.

د- نبود چارچوبی مناسب برای تهیه طرح‌های محلی؛ نبود برنامه‌ها و طرح‌های منطقه‌ای، همواره یکی از مشکلات تهیه طرح‌های محلی مانند طرح جامع شهری برای شهرهای بزرگ و

اولویت‌های برنامه‌های اجرایی طرح یاد شده در زمینه توسعه شهری و ناحیه‌ای به شرح زیر است: (۹)

۱- ایجاد تعادل در توزیع جمعیت و جلوگیری از تمرکز فعالیت در شهرهای بزرگ از طریق:

الف- برنامه‌ریزی به منظور هدایت و کنترل استقرار جمعیت، به علت ضرورت حفظ اراضی کشاورزی، جنگل‌ها و مراتع، اراضی حساس از نظر اکولوژیکی، اراضی یا چشم‌اندازهای طبیعی زیبا و ایجاد اهمیت از نظر آثار باستانی.

ب- بازنگری در سیستم برنامه‌ریزی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی در جهت تضمین اجرای آنها.

۲- ایجاد تعادل در توزیع جمعیت و اشتغال در کشور در چارچوب اهداف سیاسی و اقتصادی و با در نظر گرفتن هرم اقمی تمامی مراکز سکونتی و قابلیت‌های محیطی و تأسیسات زیربنایی.

۳- جلوگیری از رشد انفجاری و کنترل نشده مناطق بیش از حد تمرکز یافته از طریق:

الف- کنترل سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی و خدماتی با عملکرد فرامتنقه‌ای در آنها به وسیله تدوین شاخص‌های مؤثر مانند نرخ بهره‌گیری از خدمات و تأسیسات زیربنایی و برقراری سیستم مالیات منطقه‌ای.



شاهای همیار (آترناتو دوم)

موسوسا و طرحهای هادی برای شهرهای کوچک و روستاها بوده است، زیرا نقش شهر در شبکه شهری از طریق برنامه‌ها و طرحهای با مقیاس وسیعتر مانند برنامه‌ها و طرحهای منطقه‌ای قابل شناخت است.

۵- نبود طرح کاربری اراضی در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها در طرحهای جامع و هادی شهری، نقشه استفاده از اراضی و ضوابط و مقررات ساخت و ساز برای اراضی واقع در محدوده قانونی و استحفاظی شهر تهیه نشده و نقشه استفاده از اراضی برای پروژه‌های عمرانی خارج از محدوده شهرها و روستاها وجود ندارد. حتی اگر فرض شود که تمامی شهرها و روستاهای کشور دارای طرح جامع یا هادی باشند، سطح اراضی دارای طرح کاربری زمین از ۲ تا ۳ درصد سطح کشور تجاوز نخواهد کرد. نبود این گونه مقررات در پاره‌ای موارد منجر به تبدیل آسان اراضی کشاورزی، جنگلها و مراتع به مناطق شهری و صنعتی گردیده است.

معرفی طرحهای توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای (یک یا چند شهرستان)

ضرورت بررسی و شناخت خصوصیات شهر و حوزه نفوذ آن، به صورت یکپارچه و در نظر گرفتن روابط متقابل شهر و آبادیهای اطراف آن از یک سو و ضرورت ارتباط برنامه‌ریزی شهری با سطوح بالاتر برنامه‌ریزی (منطقه‌ای و ملی) از سوی دیگر، از مهمترین مسائلی بوده است که همیشه از آنها به عنوان اشکالات مهم نظام برنامه‌ریزی شهری در کشور یاد شده است. براین اساس شرح خدمات طرحهای جامع شهری در سال ۱۳۶۳ مورد تجدیدنظر قرار گرفته است و بخشی با عنوان حوزه نفوذ به آن اضافه شده که در آن بررسی و شناخت حوزه نفوذ، تجزیه و تحلیل و استنتاج از بررسیها و نهایتاً تهیه طرح و برنامه‌های مربوطه به حوزه نفوذ مورد توجه قرار گرفته است. اما از آنجا که در مطالعات حوزه نفوذ، معمولاً حوزه نفوذ مستقیم شهر یا در نظر گرفتن دسترسی مراکز جمعیتی اطراف به خدمات شهری تعیین و مورد توجه قرار می‌گرفت، مطالعات مربوطه عموماً به تمسادی از روستاهای پیرامون شهر محدود گردیده و از طرف دیگر پیشنهادهای مربوطه به همراه طرح جامع شهر ارائه می‌گردید که برای اجرا فقط به شهر دارای شهر مورد نظر ابلاغ می‌شد و چون مسائل عمرانی و ارائه خدمات در روستاهای پیرامون شهر از وظائف شهرداریها محسوب نمی‌گردد، از این رو معمولاً این پیشنهادها مورد توجه و استفاده قرار نمی‌گرفت و اجرا نمی‌شد.

لار سایرینهایی که به آن اشاره شد از یک سو و نبود طرحهای منطقه‌ای و ملی به منظور برقراری ارتباط برنامه‌ریزی شهری با سطوح بالاتر برنامه‌ریزی از سوی دیگر باعث شد تهیه طرح جدیدی با عنوان «طرح توسعه و عمران (جامع) شهرستان» در اوائل سال ۱۳۷۰ از طرف دفتر طرح‌ریزی شهری وزارت مسکن و شهرسازی پیشنهاد گردد (۱۲). انتخاب محدوده شهرستان برای طرح یاد شده به دلیل استقرار بسیاری از خدمات مورد استفاده مراکز جمعیتی واقع در شهرستان در مرکز شهرستان و ارتباط نزدیک اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بین مرکز شهرستان با سایر شهرها و روستاهای واقع در شهرستان است. علاوه بر این، توسعه روزافزون جمعیت شهرتشین کشور و عدم بیش‌بیش اراضی کافی و مناسب برای توسعه شهرها لزوم مکان‌یابی اراضی مناسب برای توسعه شهری و مکان‌یابی نقاط جدید شهری را در محدوده شهرستان ایجاد می‌نماید.

ارائه پیشنهادهای عملی برای بالابردن سطح رشد و توسعه

اقتصادی - اجتماعی و اقدامات عمرانی مورد نیاز شهرستان، به منظور توسعه و عمران شهرها و روستاهای واقع در آن و ایجاد تعادل در توسعه شهرها و مراکز جمعیتی واقع در شهرستان، با در نظر گرفتن امکانات بالقوه و بالفعل منطقه و سازمانهای اجرایی مربوطه، استقرار حداکثر جمعیت را در شهرستان ممکن می‌نماید و از مهاجرت‌های بی‌روته در داخل استانها و یا در سطح کشور جلوگیری می‌کند.

در طرح جامع شهرستان، نقشه استفاده از اراضی شهرستان تهیه می‌شود که در آن علاوه بر مشخص نمودن اراضی شهری، مراکز سکونت روستایی، مراکز صنعتی، اراضی کشاورزی، جنگلها و مراتع، اراضی قابل حفاظت از نظر زیست‌محیطی، چشم‌اندازهای زیبا و تفریحی، مناطق و آثار تاریخی و... مشخص می‌گردد.

در طرحهای جامع شهرستان توزیع فضایی و چگونگی استقرار و سلسله مراتب نقاط شهری و روستایی و تقسیمات ترویجی شهرستانها، تعیین شبکه‌ها و مراکز اصلی تأسیسات زیربنایی و توزیع خدمات رفاهی (آموزشی، درمانی، بهداشتی و...) در هر یک از



نقاط شهری و روستایی مورد توجه قرار گرفته است و تنابیر لازم در جهت تعیین معیارها و ضوابطی که باید در ساخت و ساز کاربریهای گوناگون شهرستان مورد توجه قرار گیرند نیز اتخاذ می‌گردد.

از زمان ارائه پیشنهاد تهیه طرح جامع شهرستان در سال ۱۳۷۰ تاکنون بیش از ۱۱۰ طرح جامع شهرستان تهیه شده و حدود ۴۰ طرح از طرحهای یاد شده به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است. نتایج سودمند تهیه و اجرای این طرحها آشکار گردیده و مورد استقبال مراجع شهرسازی کشور قرار گرفته است.

با گسترش تهیه این طرحها، خلأ بین سطوح بالا و پایین طرحریزی کالبدی (طرحهای ملی و منطقه‌ای) و طرحهای توسعه شهری و روستایی) برشده و زمینه استفاده طرحهای یاد شده از اطلاعات و سیاستهای مشترک طرح جامع شهرستان نیز به عنوان طرح پایه فراهم گردیده است. همچنین از بروز تضاد و تعارض بین اهداف و پیشنهادهای طرحهای توسعه شهرها و روستاهای واقع در

شهرستان واحد جلوگیری به عمل آمده. زمینه هماهنگی آنها نیز همپا گردیده و از انجام معاملات تکراری در طرحهای نقاد شهری و روستایی مبرحط به شهرستان واحد پیشگیری شده است. طرح جامع شهرستان، هدف اصلی سازماندهی فضایی نظام اسکان را در سطح شهرستان دنبال می‌کند و به عنوان اهداف تبعی، تعیین الگوی ساختاری توسعه کالبدی شهرستان، حوزه‌بندی قابلیت‌های محیطی، اقتصادی و توسعه کالبدی شهرستان و تنظیم برنامه‌های عمرانی از نظر هماهنگی توسعه کالبدی - فضایی شهرستان را پی می‌گیرد. این طرح سرانجام و به عنوان اهداف عینی، نظام فضایی شبکه سکونتگاهها را در سطح شهرستان تعیین و به ساماندهی فضایی استقرار فعالیت‌های تولیدی و خدماتی و تأسیسات زیربنایی در سطح شهرستان می‌نماید (۱۳).

ارزیابی طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان و جایگاه آنها در نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه

طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان که از لحاظ فرم، محتوی و ضوابط جدید هستند، تا حد زیادی بانگرس ساختاری - راهبردی تهیه می‌گردند.

عنوان «ساختار» بیانگر این است که در این الگو، برنامه‌ریزی با شهرها و روستاهای واقع در شهرستان به عنوان مجموعه‌های «یکپارچه» و «تحول پذیر» سرو کار دارد و برای ساختار اقتصادی، اجتماعی و کالبدی آنها برنامه‌ریزی می‌شود و اصطلاح «راهبردی» نشان می‌دهد که این گونه برنامه‌ریزی، به هدایت و کنترل سیستم کلی توسعه شهرستان (از طریق مداخله در ساختار و عملکرد) معطوف است (۱۴). از مجموع حدود ۲۰ طرح مصوب، ۲۵ طرح به وسیله سازمانهای دولتی مختلف و نهادهای محلی در ۱۰ استان (از ۲۸ استان) کشور به مورد اجرا گذاشته شده است.

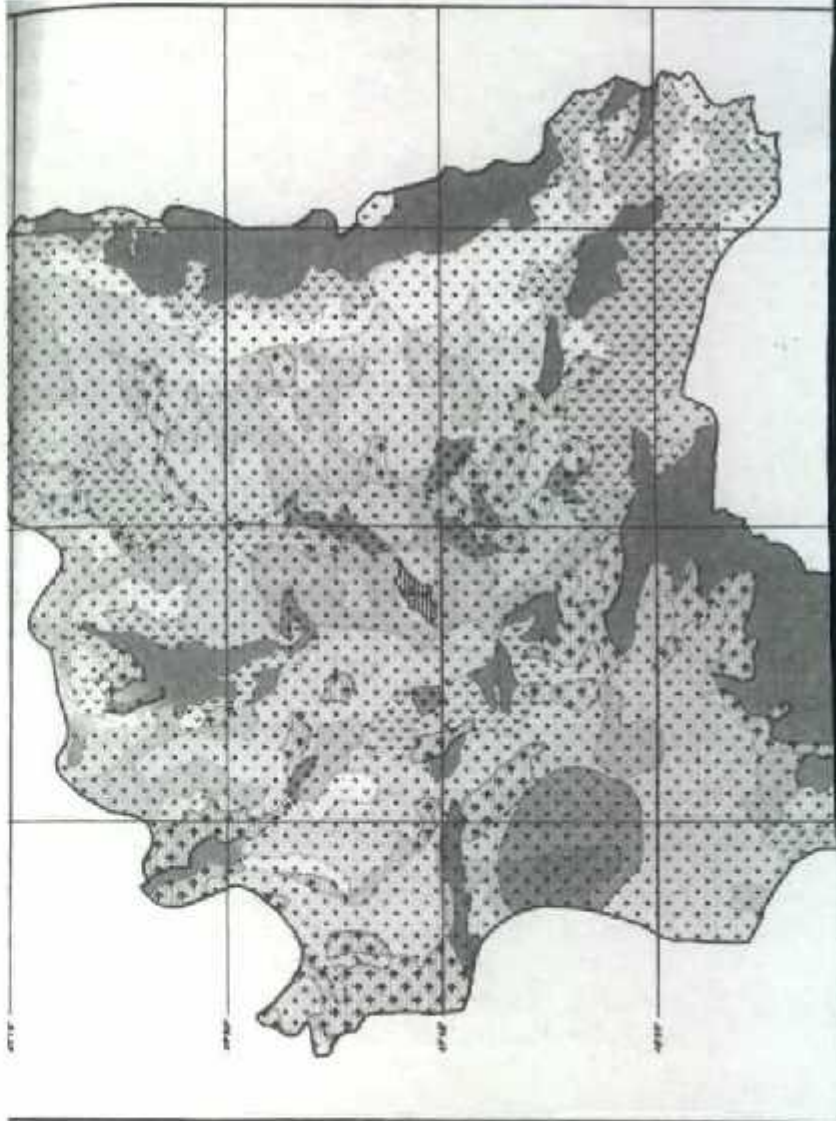
در این بخش سعی خواهد شد که اثرات طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان بر روی طرحهای محلی و هدایت و کنترل توسعه شهرستان مورد ارزیابی قرار گیرد. برای این منظور دفتر طرحریزی شهری و ناحیه‌ای وزارت مسکن و شهرسازی در اواخر سال ۱۳۷۷ نسبت به ارزیابی اثرات طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان بر روی طرحهای محلی و هدایت و کنترل توسعه و عمران شهرستان اقدام نموده است (۱۵).

بروشنامه‌ای در ارتباط با مسائل فوق توسط این دفتر تهیه شد و برنی استانهایها و سازمانهای مسکن و شهرسازی ۱۰ استان (استانهای دارای طرح جامع شهرستان مصوب شامل خراسان، اصفهان، فارس، آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، اردبیل، خوزستان، گلستان و...) ارسال گردید تا به سئوالات آن پاسخ دهند. در نتیجه ۲۵ طرح توسعه و عمران (جامع) شهرستان تهیه شده مصوب - که در این استانها به مورد اجرا گذاشته شده بود - مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و اثرات آنها بر روی طرحهای محلی و هدایت و کنترل توسعه و عمران شهرستان توسط سازمانهای

پادشده و استنادیها مورد بررسی قرار گرفت. پاسخهای حاصله دستهبندی شده و نتایج آنها در ارتباط با بعضی از مباحث مهم به شرح زیر است (۱۶).

الف - اجرای سیاستهای برنامه‌های ملی و منطقه‌ای: بخش مهمی از محتوای طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان دارای اثرات ملی و منطقه‌ای است و در نتیجه آنها باید در ارتباط با چارچوب سیاستهایی که در برنامه‌های بخشی و طرحهای کالبدی ملی و منطقه‌ای پیشنهاد می‌گردند قرار گیرند. سیاستهای برنامه‌ها و طرحهای بالاتر دست را بپذیرند، آنها را تعدیل نمایند و با شرایط

شهرستان میانه



سحلی تطبیق دهند.

اکثر پاسخهای واصله نشان می‌دهد که طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان به نحو بسیار مطلوبی سیاستهای برنامه‌های بخشی در سطح ملی و طرحهای کالبدی ملی و منطقه‌ای را به سطح ناحیه‌ای انتقال داده‌اند. این سیاستها در برگیرنده این موارد است: توزیع خدماتی که در برنامه‌های ملی و منطقه‌ای برای هر بخش پیش‌بینی گردیده است، مکان‌یابی اراضی مورد نیاز برای توسعه آینده شهرها چه به صورت توسعه شهرهای موجود و یا ایجاد شهرها و یا شهرکهای جدید در پیرامون شهرهای بزرگ موجود، شبکه شهری شامل انداز و سلسله مراتب شهرهای اصلی، نقشه استفاده از اراضی و ضوابط و مقررات ساختمانی برای تمام کشور و مناطق مختلف.

ب- تهیه چارچوبی برای طرحهای محلی: همان گونه که طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان در چارچوب محتوای سیاستهای ملی و منطقه‌ای تهیه می‌گردند، آنها نیز زمینه‌ای را فراهم می‌سازند که طرحهای محلی نیز - طرحهای جامع شهری و هادی شهری و روستایی - در چارچوب آن تهیه گردند. بنابراین سیاستها و پیشنهادهای گوناگون طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان - چارچوبی را برای ارائه سیاستها و پیشنهادهای دقیقتر در طرحهای محلی فراهم می‌سازند. پاسخهای واصله نشان می‌دهد که طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان در این زمینه چارچوب مناسبی برای تهیه طرحهای محلی به وجود آورده‌اند.

این چارچوب شامل انتخاب دقیقتر اراضی مورد نیاز برای توسعه

واقع در محدوده قانونی و حریم شهرها و محدوده شناخته شده روستاها فراهم می‌نمایند. طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان، نقشه استفاده از اراضی و ضوابط و مقررات ساخت و ساز را برای پروژه‌های عمرانی واقع در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها پیشنهاد می‌نمایند. این طرحها با شناسایی قابلیت‌های اقتصادی شهرستان، بویژه کشاورزی، معادن و صنایع وابسته به آنها، برنامه‌های توسعه اقتصادی شهرستان را پیشنهاد می‌کنند.

اکثر پاسخها نشان می‌دهد که پروژه‌های عمرانی خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها به وسیله طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان هدایت و کنترل گردیده‌اند. عمران اکثر اراضی خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها بر اساس نقشه استفاده از اراضی طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان صورت گرفته و بیشتر ساختمانها بر اساس ضوابط و مقررات ساختمانی پیشنهادی طرحهای یاد شده ساخته شده‌اند.

ه- سطح بندی جمعیتی و خدماتی: در طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان، شبکه مراکز جمعیتی - که در برگیرنده انداز و سلسله مراتب شهرهای بزرگ، شهرهای کوچک و روستای واقع در شهرستان است - تهیه می‌گردد. این طرحها خدمات عمومی مورد نیاز برای هر یک از شهرهای بزرگ یا کوچک و روستاهای واقع در شهرستان را با توجه به موقعیت استقرار و محدوده تحت نفوذ آنها تعیین می‌نمایند.

اکثر پاسخهای واصله نشان می‌دهد که طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان زمینه‌ای مناسب برای بحث و تبادل نظر بین اعضای کمیته‌های برنامه‌ریزی استان و شهرستان ایجاد نموده‌اند.

با گسترش تهیه این طرحها، از بروز تضاد و تعارض بین اهداف و پیشنهادهای طرحهای توسعه شهرها و روستاهای واقع در شهرستان واحد جلوگیری به عمل آمده، از انجام مطالعات تکراری در طرحهای تقاطع شهری و روستایی مربوط به شهرستان واحد پیشگیری شده است.

سازمانهای عمومی مسئول ارائه خدمات اجتماعی در سطح محلی، سعی بر توزیع خدمات عمومی بین مراکز سکونت شهری و روستایی بر پایه پیشنهادهای طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان نموده‌اند.

جمع بندی

با در نظر گرفتن نتایج فوق، می‌توان به طور کلی نتیجه‌گیری نمود که اغلب طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان به خوبی توانسته‌اند ارتباط بین سطوح مختلف برنامه‌ریزی (سطوح ملی و منطقه‌ای با سطح محلی) را برقرار نمایند، چارچوب مناسبی برای تهیه طرحهای محلی فراهم کنند، هماهنگی لازم را بین طرحهای توسعه شهری و روستایی ایجاد نمایند، رهنمای مناسبی را برای هدایت و کنترل توسعه شهرستان فراهم کنند و سطح بندی جمعیتی و خدماتی مناسبی را برای مراکز جمعیتی شهرستان ایجاد نمایند که حملگی این موارد در بهبود نظام برنامه‌ریزی توسعه و مدیریت آن در یک مقیاس قابل قبول سرزمینی (ناحیه متشکل از یک یا چند شهرستان) مؤثر است.

آینده شهرها، چه از طریق توسعه شهرهای موجود و یا از طریق ایجاد شهرکهای جدید در اطراف شهرهای بزرگ بوده است. نقشه کاربری اراضی و ضوابط و مقررات ساخت و ساز در شهرستان نیز به عنوان چارچوبی برای تهیه نقشه استفاده از اراضی در طرحهای جامع شهری و هادی شهری و روستایی به کار گرفته شده است.

ج- ایجاد هماهنگی بین طرحهای توسعه شهری و روستایی: اکثر پاسخهای واصله نشان می‌دهد که طرحهای جامع شهری و همچنین هادی شهری و روستایی که پس از تهیه طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان تهیه شده‌اند، به وسیله سیاستها و پیشنهادهای این طرحها هماهنگ گردیده‌اند.

این سیاستها جمعیت و فعالیت پیشنهادی برای هر شهر یا روستا را در طرح توسعه و عمران (جامع) شهرستان و همچنین خدمات عمومی را که برای هر یک از مراکز سکونت شهری و روستایی توصیه گردیده‌اند شامل می‌شود.

د- تهیه راهنما برای هدایت و کنترل توسعه و عمران شهرستان: طرحهای محلی (جامع و تفصیلی شهری و هادی شهری و روستایی)، راهنمای دقیقی را برای هدایت و کنترل توسعه اراضی

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه، به سؤالات متنوع حقوقی پاسخ می‌دهد. دیدگاههای مشاور حقوقی بانسانه (۱) و دیدگاههای اداره کل حقوقی وزارت کشور بانسانه (۲) مشخص شده‌اند.

اقدامات شورایی می‌تواند واقع گردد.

۳- قانون نحوه تقویم ابنیه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداریها (مصوب سال ۷۰) قانون خاص و با توجه به عموماًت قانون، اجرای احکام آن برای شهرداریها الزام‌آور است و چون شوراها به موجب قانون در تصمیمات و اقدامات خود ملزم به رعایت قوانین هستند، از این رو اگر شورای بی‌خلاف سیاق قوانین از جمله قانون مورد بحث عمل نمایند، تحقیقات از اختیارات و وظایف قانونی خود تخطی نموده و در هیئتهای حل اختلاف (موضوع ماده ۸۰ قانون شوراها) با رعایت ترتیبات اشاره شده قابل نقض است.

● با توجه به اختلاف نظر در بین کارشناسان در مورد تبصره ۳ ماده ۵ قانون نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت (مصوب ۵۸/۱۱/۷ شورای انقلاب) خواهشمند است راجع به نحوه پرداخت حق کسب و پیشه املاکی که در مسیر طرحهای عمرانی و خدماتی قرار می‌گیرند اعلام نظر مشورتی و حقوقی فرمایید. ضمناً نظر کارشناسان ذیلاً منعکس می‌شود:

۱- برخی معتقدند که منظور از یک سال این است که شرط پرداخت حق کسب و پیشه، داشتن حداقل یک سال سابقه کسب در محل مورد نیاز دستگاه اجرایی است و این یک سال می‌تواند متصل به تصمیم دستگاه اجرایی و زمان اجرای طرح نباشد. مثلاً شخصی ۲۰ سال در محلی کسب و پیشه داشته و ۳ سال قبل از تصمیم اجرای طرح تعطیل شده، بده میزان سالیانه‌ای که در آن محل کسب می‌نموده حق کسب و پیشه به او تعلق می‌گیرد.

۲- عده‌ای اعتقاد دارند که شرط پرداخت حق کسب و پیشه این است که حداقل یک سال قبل از تصمیم دستگاه اجرایی در زمینه اجرای طرح محل کسب و پیشه فعال باشد و در صورتی که مثلاً ۲ سال قبل از تصمیم دستگاه اجرایی در زمینه اجرای طرح محل کسب تعطیل بوده، حق کسب و پیشه به او تعلق نخواهد گرفت.

(۱) حکم تبصره ۳ ماده ۵ قانون نحوه خرید و تملک اراضی و املاک... (مصوب ۵۸/۱۱/۷ شورای انقلاب) ناظر به آن دسته از املاکی است که حداقل تا یک سال قبل از اعلام تصمیم دستگاه اجرایی در آن محل به فعالیت کسی اشتغال داشته باشد.

● سازمان همیاری شهرداریها با توجه به اینکه سازمانی خدماتی و پشتیبانی کننده شهرداریها در هر استان است و اقدامات اقتصادی آنها صرفاً جهت کسب درآمد برای شهرداریهای ذی نفع است، خواهشمند است در خصوص شمول و یا عدم شمول مفاد بند «ش» و «ع» تبصره ۳ قانون بودجه سالهای ۷۸ و ۷۹ کل کشور اعلام نظر فرمایید.

(۲) احکام مرتباً بایندهای «ش» و «ع» تبصره ۳ قانون

معاون شهرداری سامان با طرح سه سؤال که ذیلاً منعکس می‌شود، استعلام نموده است:

● ۱- آیا شوراها می‌توانند عوارض تفکیک و عوارضات پروانه مسکونی و تجاری و نیز جرائم ماده صد افرا را چه به صورت جزئی و یا کلی تخفیف دهند؟ با توجه به اینکه چنین تخفیفهای اعمالی، باعث تبعیض و شک و شبهه بین شهروندان و مؤدیان می‌گردد.

۲- اگر مؤدی از شورای اسلامی شهر شکایت و یا اختلاف نظری داشته باشد به کدام مرجع می‌تواند مراجعه نماید؟

۳- با توجه به قانون نحوه تقویم ابنیه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری (مصوب ۲۸ آبان سال ۷۰) آیا شوراهای اسلامی شهر می‌توانند بدون قیمتگذاری کارشناسی روز کارشناسان رسمی یا خبره، صرفاً با نظر شخصی و اعمالی خود نسبت به قیمتگذاری اراضی دارای مالک بدون در نظر گرفتن و توافق وی شخصاً بر ملک مالک قیمتگذاری نمایند؟

(۳) ۱- نظر به اینکه سؤال اول متضمن دو مورد متفاوت است، به طور تفکیک بررسی و اظهار نظر می‌گردد.

الف- به موجب بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون شوراها، امر وضع، لغو، تغییر نوع و میزان عوارض به شورای شهر واگذار گردیده که پس از رعایت سیاستهای عمومی دولت و طی ترتیبات و تشریفات قانونی به شهرداری جهت اجرا ابلاغ می‌گردد. در مضمون و متعلق بند یاد شده، حکمی که به شورا اجازه دهد به شخصی خاصی و به صورت موردی در این باره تخفیف و بخشش اعطا نماید ملاحظه نگردد، زیرا که این عملکرد با فلسفه برقراری عوارض و اصل عدالت و انصاف اسلامی و قانونی و همچنین با روح کلی قانون شوراها بویژه حکم بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون مزبور در تضاد است.

ب- جرائم ناشی از آرای کمیسیون ماده صد قانون شهرداری حاصل تصمیمات ۳ عضو از مراجع مختلف بوده و دقیقاً آثار و تبعات رأی متوجه متخلف ساختمانی است که از نظامات و مقررات شهرسازی تخطی نموده است. از آنجا که در قانون شوراها و همچنین سایر قوانین هر ربطاً اجازه دخالت (تغییر اصلاح و معافیت) در مضمون آرای تجویز نموده است، از این حیث تخفیف میزان جرائم ساده صد نوعی دخالت تلقی می‌شود. در هر صورت شوراها می‌توانند با رعایت بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری به لحاظ یاری رساندن به اقشار مستضعف و بی بضاعت بدون ورود به قضای قانونی عوارض و جرائم در صورت تأمین اعتبار در بودجه شهرداری و در حد تجویز به تمام شهر معاضدت لازم را در این باره معمول دارند.

۲- نظر به اینکه محاکم قضایی نسبت به سایر مراجع اختصاصی و... دارای صلاحیت عام هستند، از این نظر صلاحیت رسیدگی به اعتراضات و شکایات اشخاص حقیقی از تصمیمات و

بودجه سالهای ۷۸ و ۷۹ با نظر به فعالیت‌های اقتصادی بحثی دولتی و عمومی است و با توجه به اینکه سازمان همیاری - همان‌طور که از نامش پیداست - اولاً به منظور پشتیبانی امور عمرانی شهرداریها تأسیس شد و ثانیاً تمامی فعالیت‌های سازمان انحصاراً خدماتی بوده و به شهرداریهای عضو تعلق می‌گیرد و با این کیفیت در دایره شمول حکم یاد شده واقع نمی‌شود، ضمناً به دلیل یکساله بودن قانون بودجه سال ۷۸ در حال حاضر قانون بودجه ۷۸ برای سال ۷۹ اعتبار قانونی ندارد.

● در اجرای مفاد تبصره ماده ۹۸ قانون شهرداری، دفاتر فنی استانداردها مبادرت به تهیه طرح هادی برای شهرهای جدیدالتاسیس که فاقد هر گونه محدوده قانونی و حریم هستند می‌نمایند و یا اینکه به موازات توسعه شهری اقدام به افزایش محدوده شهری می‌کنند. بدیهی است مقادیری از اراضی کشاورزی اطراف به منظور ایجاد فضاهای خدماتی و مسکونی در بافت شهری منظور می‌گردد که این امر به دلیل برداشتی که سازمان کشاورزی از قانون حفظ اراضی کشاورزی و مصوبه ۷۸/۸/۱۰ شورای عالی شهرسازی و معماری می‌نماید، امر بررسی و تصویب طرح هادی با موانعی مواجه می‌شود و متوقف می‌گردد. خواهشمند است اعلام نظر حقوقی بفرمایید.

● (۹۹) از آنجا که به موجب ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها (مصوب سال ۷۴) تغییر کاربری این گونه اراضی را در خارج از محدوده قانونی شهرها ممنوع نموده و تشخیص تغییرات را تابع ترتیبات خاص و به کمیسیون ارجاع نموده است، از این رو اگر در طرح‌هایی در دست تهیه مشاوران در فضاهای طرح مواردی باشد که مستلزم رعایت نکات قانونی مورد اشاره باشند، ضرورتاً می‌بایست قبل از هر گونه اقدامی، نظرات کمیسیون موضوع تبصره ۱ ماده ۱ قانون حفظ اراضی زراعی (مصوب سال ۷۴) را تحصیل نموده و سپس با توجه به مجوز دریافتی مبادرت به تهیه و ترسیم طرح نمایند.

● نظر به اینکه در قانون در مورد منع توقیف اموال منقول و غیر منقول متعلق به شهرداریها، ذکر می‌شود که از سازمانها، مؤسسات و شرکت‌های وابسته به شهرداریها نشده است،

آیا دایره شمول قانون یاد شده نسبت به سازمانها و شرکت‌های وابسته به شهرداریها تسری می‌یابد یا خیر؟
 (۱۰۰) با توجه به عنوان و کلیت اطلاق قانون که دایره شمول آن را با استعمال الفاظی از قبیل «اموال متعلقه» و «اشخاص ثالث» و... به تمامی اموال متعلقه که حسب مورد و تجویز قانون به عنوان سرمایه، دارایی، سهام... در قالب سازمانهای وابسته و تابعه انتقال یافته تسری و تعمیم داده است، شرکت‌های وابسته به شهرداری نیز مشمول قانون منع توقیف اموال منقول و غیر منقول متعلق به شهرداریها می‌شوند.

● آیا اعضای شورای شهر حق عزل و نصب مدیر مسئول روزنامه مربوط به شهرداری را دارند یا خیر؟

(۱۰۱) مطابق بند یک ماده ۷۱ و ماده ۷۲ قانون شوراهای انتخاب و عزل شهردار به عهده شورا است و به موجب ماده ۷۳ قانون یاد شده شورای شهر یا هر یک از اعضای شورا حق ندارد در نصب و عزل کارکنان شهرداری مداخله کند یا به آن دستور بدهند. بنابراین در بحث ما عزل و نصب مدیر مسئول نشریه به عهده شهرداری است.

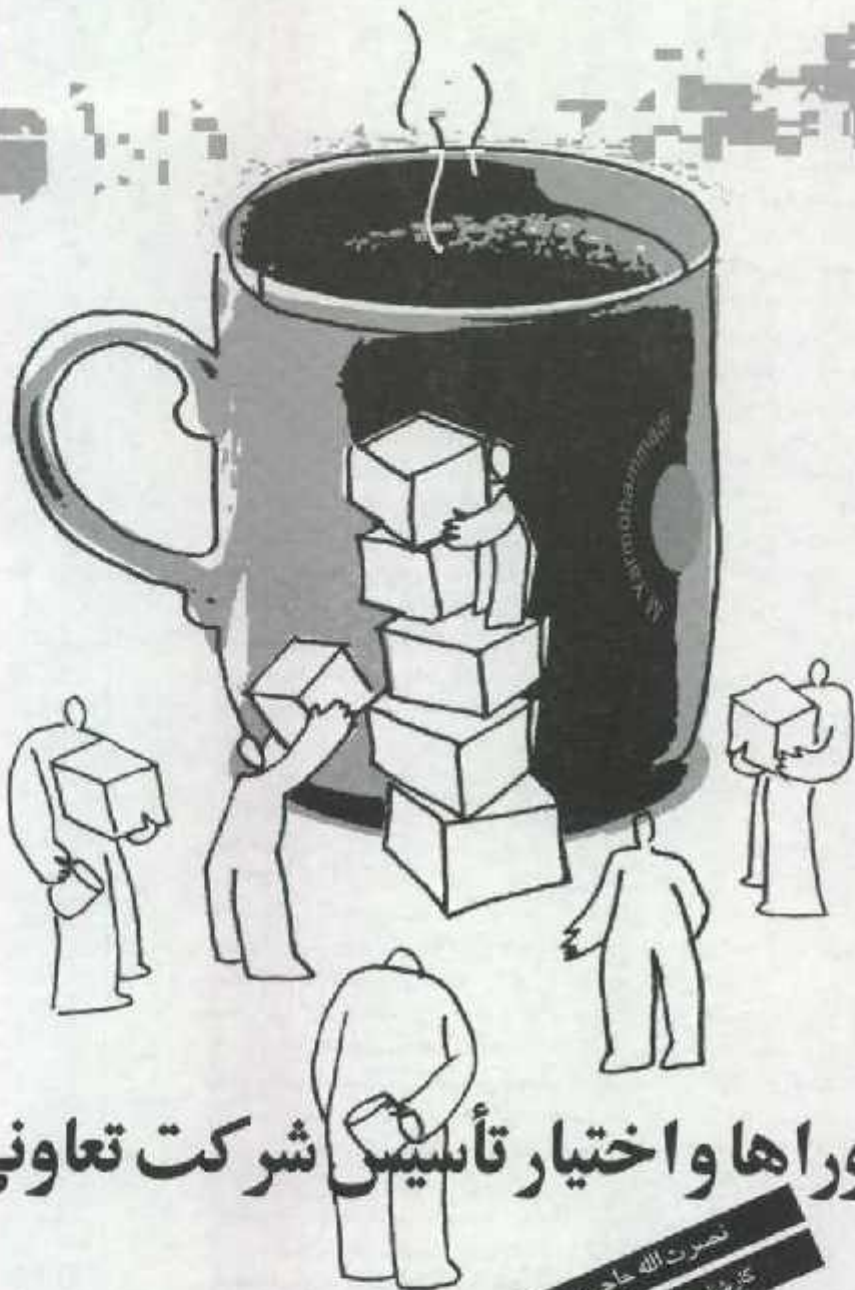
● مراکز ایرانگردی و جهانگردی معتقدند مهمانسراهای وابسته به هر کز، هتل تلقی نشده و به همین دلیل مشمول تعرفه عوارض مسافر خانه‌ها و هتل‌ها نمی‌شوند. خواهشمند است ارائه طریق فرمایید.

(۱۰۲) با عنایت به مسراحت مندرج در تعرفه عوارض مسافر خانه و هتل‌ها و با توجه به اینکه عرفاً مهمانسرا همان مسافر خانه تلقی می‌شود، از این رو مهمانسراهای مراکز ایرانگردی و جهانگردی نیز مشمول پرداخت عوارض متعلقه به مسافر خانه‌ها به میزان یک درصد گزایه هر شب اتاق هستند. استدلال سازمان ایرانگردی و جهانگردی نیز تاحدی که مهمانسرا را غیر از هتل تلقی می‌کنند صحیح است اما اگر بر اساس آن معتقد به خروج مهمانسراهای مراکز ایرانگردی و جهانگردی از شمول تعرفه عوارض مسافر خانه‌ها و هتل باشد، مقرون به صحت نیست. نتیجه اینکه مهمانسراهای مراکز ایرانگردی و جهانگردی مشمول پرداخت عوارض یک درصد گزایه هر شب اتاق به شهرداری هستند.

تجهیزات آبنا
طرح - اجرا - فروش
 پی‌اژ سالها فعالیت در صنعت آب بهترین کالا و خدمات عرضه می‌گردد
 تلفن: ۰۲۱-۹۹۱۱۱۱۱
 صندوق پستی: ۱۵۲۵۰-۳۶۱ کرج
 ۱۵۳۳۳۳۳

پماهنامه
سهر داریها
آگهی

شرکت ایتراک
 ITRAC
ایتراک
 کاروری و ساخت تجهیزات صنایع عالی - خدماتی و زیست محیطی
 برخی از محصولات و خدمات شرکت ایتراک:
 ● تجیزات کشتارگاههای صنعتی و بهداشتی
 ● تجهیزات کارخانه های تولید زیاده به کود گیاهی (کمپوست)
 ● کوره های لاشه سوز و زیاده سوز جهت
 آلودگی محیطی و طبیعت کشتارگاهها و فروع زیاده های شهری و بیمارستانی
 تهران - بوکان واحد صنعتی (شماره ۳۰) - پلاک ۳۰ - صندوق پستی ۱۱۳۶-۱۱۳۵
 تلفن: ۲۲۷۲۸۳۹ - ۲۰۰۰۹۹۰ - ۲۰۰۰۸۷۴۲ فکس: ۲۰۰۰۹۹۰



شوراهای و اختیار تأسیس شرکت تعاونی

حضرت الله حاجی پور
مدرس ارشد حقوق عمومی

اصل چهل و چهارم قانون اساسی، بخش تعاونی اقتصاد جمهوری اسلامی را شامل شرکتها و مؤسسات تعاونی تولید و توزیع می‌داند که در شهر و روستا بر طبق ضوابط اسلامی تشکیل می‌شوند. بنابراین صرفاً چهار نوع شرکت تعاونی از این تصریح و تجویز قانونگذار قابل استنباط است: ۱- شرکت تعاونی تولید شهری، ۲- شرکت تعاونی تولید روستایی، ۳- شرکت تعاونی توزیع شهری، ۴- شرکت تعاونی توزیع روستایی. به نظر می‌رسد که این شرکتها منحصر به همین چهار نوع است. زیرا در اصل یاد شده هیچ قیدی دال بر تمثیلی بودن آنها نیست. درست است که بیان جزئیات امر طبق قسمت اخیر اصل یاد شده به موجب قانون عادی خواهد بود، اما قانون عادی باید در چارچوب قانون اساسی بوده و حدود مقرر را در قانون اساسی - و از جمله منطبق یاد شده منتهی بر حصری بودن شرکتهای مذکور - رعایت نماید. البته اشکالی ندارد که قانونگذار به بیان و تجویز شرکتهایی جزئی تر در زیر مجموعه این عنوان کلیان بپردازد و از این روست که قسمت اخیر اصل ۴۴ تفصیل قلمرو و ضوابط بخش تعاونی را به قانون عادی واگذار نموده است.

در بهار ۱۳۷۸ تحولی عظیم در نظام مدیریت شهری ایران صورت گرفت. این تحول تأسیس شوراهای بود. با تأسیس شوراهای، مشارکت فعالانه مردم در سطوح نظارتی و تصمیم گیری به سوی نهادینه شدن سوق یافت. بدیهی است که نهادینه شدن و استمرار مشارکت نیازمند ملزومات و ابزار مناسب است. شوراهای زمانی می‌توانند از کارایی برخوردار باشند که مسئولیتها و اختیارات متناسب به آنها محول شده باشد. شفافیت و نظایف و اختیارات شوراهای و سایر سازمانهای متولی اداره شهر از دیگر موضوعات کارآمدی شوراهای است. شوراهای باید با ابزار مناسب به جلب مشارکت مردم، ایجاد رفاه، ارائه خدمات و سایر سازوکارهای استمرار بخش چنین امور و اهدافی بپردازند. تأسیس شرکتهای تعاونی از جمله اختیارات شوراهای است که در قانون شوراهای به آن تصریح شده است. سئوالاتی که در اینجا مطرح می‌شوند این است که آیا اطلاق شوراهای در تأسیس تعاونی، شوراهای شهر و روستا و دیگر شوراهای رانیز شامل می‌شود؟ شوراهای چه نوع شرکتهای تعاونی را می‌توانند تأسیس نمایند؟

اختیارات شوراهای در تأسیس تعاونیها با سایر قوانین موضوعه مرتبط با تعاونیها مغایرت یا مطابقت دارد؟ این مقاله ضمن تأکید بر اختیارات قانونی شوراهای در تأسیس تعاونی با ارائه ادله و مستندات، نقائص و کاستیهای این عرصه از اختیارات شوراهای را ارائه می‌دهد.

در مورد مبانی وظایف و اختیارات شوراهای محلی باید گفت که در اصل ۷ قانون اساسی، شوراهای اسلامی محلی از ارکان «تصمیم‌گیری» و «اداره امور کشور» محسوب شده‌اند. اداره امور در اینجا لزوماً به معنای اجرای امور نیست، زیرا در همین اصل مجلس شورای اسلامی نیز از ارکان اداره امور کشور محسوب شده است، در حالی که مجلس فقط تصمیم‌گیری و نظارت می‌کند. با توجه به این وحدت ملاک و نیز معنای «شورا» که نهادی مشورتی است و نیز حقیق آنچه در اصل ۱۰۰ قانون اساسی آمده است، شوراهای محلی صرفاً اختیار تصمیم‌گیری و نظارت دارند.

شوراها و تشکیل تعاونیها

پی‌تردید شوراهای اسلامی محلی که منتخب و برخاسته از مردم محل هستند، اصولاً مناسبترین نهاد برای تأسیس شرکتهای تعاونی به منظور رفع قسمتی از نارسایی‌های محلی و نیز رفاه اهالی محل بوده و از این نظر نوعی محلی بودن در ذات آنها نهفته است. شوراها با توجه به شناختی که در عمل از نواقص امور در محل و کمبودهای آن کسب می‌کنند، بهتر می‌توانند برای رفع آن نواقص و ایجاد رفاه بیشتر، شرکتهای تعاونی را متناسب با نیاز و رفاه محل تأسیس نمایند. در همین زمینه بند ۷ از ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵/۳/۱) یکی از وظایف و اختیارات شورای شهر را اقدام در خصوص تأسیس تعاونیهای تولید، توزیع و مصرف

منتخب مردم محلی بوده و با خواسته‌های محلی شهروندان و نواقص و نارسایی‌های امور محلی آنان آشنایی دارند، در برخی موارد به این نتیجه خواهند رسید که ضرورت دارد برای رفع بخش قابل توجهی از نیازهای محلی و نیز فراهم نمودن رفاه برای شهروندان، شرکتهای تعاونی تشکیل دهند. اصولاً شهرداری هر شهر با توجه به وظایف و اختیاراتش در امور شهری و به عنوان نهاد اجرایی امور محلی شهر، بیشتر از هر نهاد اجرایی دیگر با ضرورت تأسیس شرکتهای تعاونی متناسب در هر محل از شهر آگاه بوده و از این روست که اصولاً پیشنهاد تأسیس شرکت تعاونی، از شهرداری به شورای شهر تقدیم می‌گردد.

شوراها، شهرداریها و سرمایه تعاونیها

سرمایه تعاونی اموال و دارایی‌هایی است که برای تأسیس تعاونی یا افزایش سرمایه قبلی در اختیار او قرار می‌گیرد (ماده ۱۶ قانون بخش تعاونی)، دانه مشارکت شورا و شهرداری در تأمین سرمایه شرکت تعاونی تا چه حد است؟ دانه این مشارکت به دو دلیل محدود است: ۱- میزان مشارکت شورا و شهرداری مانند ضابطه عضویت در تعاونیها (ماده ۶۴ قانون بخش تعاونی) باید با رعایت اصل عدم تمرکز و تداول ثروت باشد. ۲- مفهوم مخالف ماده ۱۷ همان قانون که باید براساس آن تمام یا حداقل ۵۱ درصد سرمایه شرکت تعاونی به وسیله اعضا (اشخاص حقیقی) در اختیار شرکت قرار گیرد، این است که حداکثر سرمایه‌ای که توسط شورا یا

یکی از ضعفهای قانون شوراهای این است که به اختیار یا صلاحیت شورای روستا برای تأسیس شرکتهای تعاونی اشاره‌ای ننموده است، حال آنکه این شورا اساسی‌ترین - و اصولاً تنها - واحد و نهاد محلی روستاست و از این جهت مناسبترین نهاد برای تأسیس شرکتهای تعاونی روستایی نیز هست

شهرداری تأمین می‌شود. ۴۹ درصد خواهد بود. البته به نظر می‌رسد شورا یا شهرداری می‌تواند مثلاً ۴۹ درصد سهام شرکت را از طریق مشارکت، از آن خود نماید و ۵۱ درصد بقیه را نیز از راه اجاره، فروش اقساطی و... به اعضا تأمین نماید.

ایسا می‌توان شرکت تعاونی‌ای را که بخش عمده‌ای از سرمایه آن متعلق به شهرداری یا شورای شهر است، متعلق و وابسته به این اشخاص حقوقی دانست؟ جواب این سؤال منفی به نظر می‌رسد، زیرا اولاً شرکت تعاونی شخصیت حقوقی مستقلی دارد (ماده ۷ قانون بخش تعاونی) و نیاز و ضرورتی به متعلق یا وابسته شدن به هیچ نهادی را ندارد. ثانیاً طبق آنچه در ذیل خواهد آمد، نوع رابطه شهرداری و شورا با این شرکتهای بر مبنای مشارکت است، یعنی این اشخاص حقوقی عضو شرکت محسوب نشده و فقط در تأمین سرمایه آن مشارکت دارند. ثالثاً چنین وابستگی و تعلق با اهداف بخش تعاون در تضاد است زیرا در بخش تعاون اصل برقرار دادن وسائل کار در اختیار کسانی است که قادر به کار هستند و ولی وسائل کار ندارند. دولت نیز موظف است به گونه‌ای با بخش تعاونی همکاری کند تا زمینه اداره یا دخالت در اداره تعاونیها یا کارفرمای مطلق شدن دولت فراهم نشود (ماده ۳ قانون بخش تعاون). رابعاً چنین وابستگی و تعلق در هیچ قانونی مورد تجویز قرار نگرفته، بلکه همان‌طور که در بند پیشین آمد، مورد نهی قرار گرفته است. از این رو باید چنین امکانی را منفی دانست.

با توافق دستگاههای ذی‌ربط می‌داند. چنین اختیاری را شورای شهر که نیز براساس ماده ۷۶ قانون شوراها داراست.

بند ۴ ماده ۶۶ قانون بخش تعاونی اقتصاد جمهوری اسلامی ایران (مصوب ۱۳۷۰/۱۶/۱۳) نیز یکی از وظایف و اختیارات وزارت تعاون را تشویق، کمک و همکاری در تأسیس و گسترش تعاونیها یا جلب همکاری و مشارکت عموم مردم و شوراهای اسلامی کشوری می‌داند. بر خلاف ماده یاد شده از قانون شوراها که به شورای شهر برای تأسیس شرکتهای تعاونی نقش فاعلی داده است، در مفهوم بند فوق از قانون بخش تعاونی، نقش فاعلی با وزارت تعاون است و شوراهای محلی دارای نقش انفعالی هستند.

یکی از ضعفهای قانون شوراها در بحث ما این است که به اختیار یا صلاحیت شورای روستا برای تأسیس شرکتهای تعاونی اشاره‌ای ننموده است. حال آنکه این شورا اساسی‌ترین - و اصولاً تنها - واحد و نهاد محلی روستاست و از این جهت مناسبترین نهاد برای تأسیس شرکتهای تعاونی روستایی نیز هست. همچنین عدم تصریح اختیار تأسیس تعاونیها برای سایر شوراهای قانونی و معتبر از قبیل شورای شهرستان، استان و شورای عالی استانها نیز مورد ایراد است.

حسب مقررات کنونی قانون شوراهای محلی، شوراهای شهر و شهرک می‌توانند ابتدا به ساکن (بدون نیاز به لزوم دعوت وزارت تعاون از آنها) شرکت تعاونی تأسیس نمایند. از آنجا که شوراهای مذکور

این شرکتها و عضویت در آنها دانسته است. عده‌ای معتقدند که قانون شوراها به عنوان قانون خاص و مؤخر قانون بخش تعاونی را که عام و مقدم است تخصیص زده و موکداً ماده ۹۲ قانون شوراها تمامی قوانین معایر یا آن قانون را لغو شده می‌داند چون براساس قانون شوراها، شورای شهر می‌تواند اقدام به تأسیس شرکت تعاونی نماید این امر تخصیص دهنده لزوم حقیقی بودن اشخاص مؤسس و عضو شرکت تعاونی است و از شرایط اعضا و مؤسسان شرکت فقط آنچه در مورد اشخاص حقوقی قابل تصور و تحقق است. در مورد شوراها نیز باید رعایت گردد.

منوط بودن تأسیس شرکتهای تعاونی توسط شوراها به «توافق دستگاههای مربوطه» و «نه «طبق قوانین مربوطه» در بند ۷ ماده ۷۱ قانون شوراها، قریب به ای بررورد قانون شوراها بر قانون بخش تعاونی و نقی التزام رعایت قانون بخش تعاونی در مورد بحث، ماز سوی شوراها بوده و بر لزوم رعایت این ورود توسط دستگاههای مربوطه دلالت دارد.

نگارنده براین نظر است که از مواد مختلف قانون بخش تعاونی و نیز روح حاکم براین بخش برمی آید که شوراها می‌توانند شرکت تعاونی تأسیس کنند و در تأمین سرمایه آن نیز مشارکت کنند، اما عضویت شورا در شرکت تعاونی محل تأمل است.

بحث دیگر این است که براساس تبصره ماده ۱۷ قانون بخش

در خصوص تأمین سرمایه شرکت تعاونی، وفق قسمت اخیر ماده ۱۷ قانون بخش تعاونی، شوراهای اسلامی کشوری و شهرداریها - با تصویب و نظارت شورای شهر - می‌توانند جهت اجرای بند ۲ اصل ۲۳ از راه وام بدون بهره یا هر راه مشروع دیگر از قبیل مشارکت، مضاربه، مزارعه، مساقات، اجاره، اجاره به شرط تملیک، بیع شریفاً، فروش اقساطی و صلح، اقدام به کمک در تأمین یا افزایش سرمایه شرکتهای تعاونی نمایند بدون اینکه عضو باشند شوراهای اسلامی کشوری همچنین براساس بند ۲ ماده ۶۴ قانون بخش تعاونی می‌توانند به اطلاق های تعاون نیز کمک کنند.

سرمایه مربوط به شورا یا شهرداری در شرکت تعاونی متعلق به شهرداری است، زیرا براساس ماده ۷۵ قانون شوراها تمامی اموال منقول و غیرمنقول در اختیار شورای شهر متعلق به شهرداری مربوطه است.

آیا اختیار شورا صرفاً جنبه تشویقی دارد یا خود نیز می‌تواند شرکت تعاونی تأسیس نماید؟ آیا اختیار تأسیس شرکت تعاونی و تأمین سرمایه آن توسط شورا در برارنده حق عضویت شورا در شرکت تعاونی نیز هست یا خیر؟ تشویقی دانستن اختیار تأسیس شورا مردود است، زیرا اولاً هنگامی که اشخاص حقیقی به راحتی و سهولت می‌توانند شرکتهای مختلف تعاونی را با تشویقهای فراوان دولت تأسیس نمایند، دیگر چه نیازی است که چنین اختیار

شوراها می‌توانند شرکت تعاونی تأسیس کنند و در تأمین سرمایه آن نیز مشارکت کنند، اما عضویت شورا در شرکت تعاونی محل تأمل است

تعاونی، در مواردی که دستگاههای دولتی در تأسیس شرکتهای تعاونی شریک می‌شوند ظرف مدتی که با موافقت طرفین در ضمن عقد شرکت تعیین خواهد شد سهم سرمایه گذاری دولت بتدریج بازپرداخت و صد در صد سرمایه به تعاونی تعلق خواهد گرفت. این تبصره در مورد «دستگاههای دولتی» است و حکم آن دال بر بازپرداخت کمکهای مشارکتی، شامل شوراها نمی‌شود و ابان تا زمان دوام شرکت می‌توانند شریک آن باشند. شهرداریها نیز از وضعیت مشابه شوراها برخوردارند، زیرا در خود ماده‌های شهرداریها به عنوان یکی از دستگاههای عمومی - در آن ماده در عرض دستگاههای دولتی و نه جزء آن - نام برده شده و شهرداریها نیز برطبق قانون فهرست نهادهای مؤسسات عمومی غیردولتی (مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۶) مؤسسه عمومی غیردولتی محسوب می‌شوند.

مسئله دیگر میزان مسئولیت شوراها و شهرداریهای تأمین کننده سرمایه شرکت تعاونی است. وفق تبصره ماده ۲۳ قانون بخش تعاونی، مسئولیت این دستگاهها به میزان سرمایه متعلق به آنان است مگر آنکه در قرارداد ترتیب دیگری شرط شده باشد.

در خصوص جنبه‌های دیگری از کمک دولت و شوراها به تعاونیها تاکنون ذکر است که ماده ۲۴ قانون بخش تعاونی دولت را موظف نموده است به منظور اجرای بند ۲ اصل ۲۳ شرایط و امکانات لازم را برای تشکیل و تقویت تعاونیها در جهت تأمین مقاصد یاد شده در

مضامین و بیوده‌ای به شورا داده شود؟ ثانیاً عبارات مقرر در بند ۷ ماده ۷۱ افاده تشویقی بودن نقش شوراها در تأسیس تعاونیها نمی‌نمایند، زیرا اگر قانونگذار چنین منظوری می‌داشت (مانند بند ۶ همان ماده) می‌بایست از کلمات و اصطلاحات متناسب (تشویق و ترغیب) استفاده می‌کرد نه از اصطلاحات «اقدام» و «تأسیس»، و از «اقدام» لغتاً و عرفاً به معنای عمل کردن و قدم برداشتن است و ترکیب «اقدام برای تأسیس» (در بند ۷ ماده ۷۱ قانون شوراها) یعنی اینکه خود شورا شرکت تعاونی تشکیل دهد. همچنین بند ۴ ماده ۶۶ قانون بخش تعاونی، یکی از وظایف وزارت تعاون راجب همکاری و مشارکت شوراهای اسلامی کشور در تأسیس و گسترش تعاونیها دانسته است؛ یعنی شوراها در امر تأسیس تعاونیها مستقیماً همکاری و مشارکت دارند نه اینکه فقط دارای نقش تصویب کننده و تشویق کننده مردم باشند، زیرا اگر چنین بود یا وجود عبارت «عموم مردم» در این بند، دیگر نیازی به ذکر عبارت «شوراهای اسلامی کشور» نبود. علاوه براین، در این بند شوراهای اسلامی کشوری در کنار و در عرض عموم مردم ذکر شده‌اند و این دلالت بر دارا بودن نقش هم عرضی و یکسان این دو در تأسیس شرکتهای تعاونی دارد و نه نقش طولی و تشویقی برای شوراها و اقدام برای مردم.

در جواب تعارض بین اختیار تأسیس شرکت تعاونی توسط شوراها با قانون بخش تعاونی که صرفاً اشخاص حقیقی را قادر به تشکیل

این سند فراهم آورد تبصره ۱ این ماده نیز اشعار می‌دارد که به منظور فوق دولت می‌تواند با استفاده از منابع بودجه‌ای یا منابع بانکی با تضمین دولت، وام بدون بهره در اختیار تعاونی قرار دهد و امور منقول یا غیر منقول و وسائل و امکانات لازم را به قیمت عادلانه به طور نقد و یا اقساط برای تشکیل و تقویت تعاونیها به آنها بفروشد یا اجازه دهد یا اقسام به عقد اجاره بشرط تملیک نماید و یا سهام شرکتهای و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و بانکها و مضاربه و ملی شده را به تعاونیها منتقل نماید.

انحلال، ادغام یا تفسیر موادی از اساسنامه تعاونی که معایر شروط و قراردادهای متعقد با منابع تأمین کننده اعتبار و کمک مالی و امکانات مختلف و سرمایه‌گذاری و مشارکت باشد به موافقت مراجع یاد شده موکول خواهد شد (تبصره ۲ همان ماده).

تبصره ۱ ماده ۲۰ قانون بخش تعاونی بیان می‌کند که شهرتاریها و شوراهای اسلامی کشوری که در تعاونی مشارکت یا سرمایه‌گذاری کرده‌اند می‌توانند برای نظارت و بازرسی در تعاونی شرکت در جلسات مجمع عمومی و هیئت مدیره نمایندگی‌های به عنوان ناظر داشته باشند. این نماینده فقط اختیار نظارت و بازرسی دارد و صیقل سمت عضویت در شرکت است. متأسفانه حدود اختیارات و دامنه نظارت و بازرسی این نمایندگان، ارتباط آنان با بازرسان خود شرکت، راههای جلوگیری از تداخل وظایف این دو و ضمانت اجرای این نظارت مشخص نشده است.

با توجه به قانون بخش تعاونی، حدود مقرر برای تأسیس شرکتها توسط شورا مبهم است و مشخص نیست که منظور از اختیار تأسیس چیست و آیا تأسیس، متضمن سمت عضویت در شرکت نیز هست

۲- دولت می‌تواند طبق قرارداد بابت استهلاک، بازسازی، نگهداری و یا توسعه واحد مزبور سالانه مبلغی نقد و یا کالا دریافت نماید.

۴- دولت می‌تواند در واگذاری واحدهای فوق و سایر امکانات، مقرراتی به عنوان شرایط الزامی در رعایت سیاستهای دولت در قیمت‌گذاری و برنامهریزی تولید، توزیع و تأمین منابع عمومی تعیین نماید.

نتیجه گیری

۱- در قانون شوراها، قانونگذار اختیارات کلی و مبهمی را برای شوراها مقرر کرده و به دقت و آن گونه که شایسته و بایسته است حدود آن را تعیین و مقرر ننموده است. با توجه به ارتباط تنگاتنگ این اختیارات با اختیارات نهادهای ملی و امکان تداخل آنها، باید چنین نقیصه‌ای را مقرر کردن دقیق اختیارات شوراها و رفع هر گونه تداخل آن با اختیارات دستگاههای عمومی و دولتی برطرف گردد.

از مصادیق این اختیارات کلی و ابهام آلود، اختیار شورای شهر برای تأسیس شرکت تعاونی است. در حالی که با توجه به قانون بخش تعاونی، حدود مقرر برای تأسیس این شرکتها توسط شورا مبهم است و مشخص نیست که منظور از اختیار تأسیس چیست و آیا تأسیس، متضمن سمت عضویت در شرکت نیز هست یا خیر؟ اختیارات شورا که شرکت تعاونی تأسیس می‌کند در اداره و سرمایه آن تا چه حد است؟ و...

از این رو لازم است قانونگذار با رعایت اصول و موازین فن قانونگذاری به گونه‌ای وظایف شوراها را مقرر نماید که ابهامات فراوان موجود مرتفع گردد.

۲- در خصوص اختیارات شوراها و تأسیس شرکتها تعاونی، در قوانین مربوطه ناهماهنگی وجود دارد. در قانون اساسی و مواد تبصره‌ها و بندهای مختلفی از قانون بخش تعاونی، اختیاراتی به شوراهای اسلامی کشوری داده شده، اما در قانون شوراها فقط از اختیار شورای شهر و نیز به طور غیر مستقیم شورای شهرک در تأسیس تعاونی نام برده شده است و از چنین اختیاری برای شوراهای روستا و بخش، نامی به میان نیامده است. در سایر قوانین شوراها این اختیار برای سایر شوراها از قبیل شورای دهستان، شهرستان، استان و شورای عالی استانها تصریح و تجویز نشده است.

۳- آن گونه که بایسته و شایسته است در قانون بخش تعاونی و قانون شوراها، ساز و کارهایی برای تضمین حدود بخش تعاونی و ضوابط مربوطه و ذکر شده در قانون اساسی (توازن مقرر در اصل ۴۲) مقرر نشده است و به همین دلیل همواره بیم به خطر افتادن تضییق و تضییع این بخش وجود دارد.

اگر شهرداری دو تأمین سرمایه یک شرکت تعاونی مشارکت نماید، علاوه بر نماینده خود شهرداری، شورای شهر نیز بر این امر نظارت می‌کند. زیرا این شورا بر حسن اداره و حفظ سرمایه و دارایی‌های شهرداری و نیز بر حساب درآمد و هزینه آنها به گونه‌ای که مخل جریان عملی امور شهرداری نباشد نظارت دارد (بند ۸ ماده ۷۱ قانون شهرداری) و نیز معاملات اعم از خرید، فروش، مقاسمه، اجاره و استیجاره که به نام شهر و شهرداری صورت می‌پذیرد باید با در نظر گرفتن صرفه و صلاح و با رعایت مقررات آیین نامه مالی و معاملات شهرداری به تصویب شورای شهر برسد و این شورا بر آنها نظارت نماید (بند ۱۴ همان ماده).

و سخن آخر اینکه دولت بر اساس ماده ۱۸ قانون بخش تعاونی می‌تواند با رعایت اصول چهل و سوم و چهل و چهارم قانون اساسی، واحدهای صنعتی یا کشاورزی یا خدماتی و... را که از اموال عمومی است و در اختیار دارد به صورتهای زیر در اختیار شرکتها تعاونی قرار دهد:

۱- واحدهای یاد شده را به صورت حبس موقت یا مادام که تعاونی به صورت قانونی وجود داشته باشد در اختیار تعاونی قرار دهد و تعاونی مالک منافع آن باشد.

۲- در صورتی که واحدهای یاد شده کارکنان واجد شرایط داشته باشند در عضویت آن تعاونی اولویت خواهند داشت.

مشاور اداری

شهرام سعادت آملی

مشاور

واقعیت این است که وقتی نشریه‌های خود را آموزشی معرفی می‌کنند، دیگر نمی‌توانند فقط به آموزش غیر مستقیم (که به هر حال از چسب، هر مقاله و گزارش حاصل می‌شود) بسنده کنند، بلکه چنین نشریه‌ای باید با موضوعات آموزشی گروه‌های مخاطب خود به صورت مستقیم درگیر شود و پاسخگوی نیازهای آموزشی عاجل انسان نیرومندی پس از اینکه بخش ویژه مشاور اداری و مالی در ماهنامه شهردارها در دستور کار قرار گرفت، این سؤال مطرح شد که چه نیازی موجب اتخاذ چنین تصمیمی شد؟ آیا درخواست ارائه راهنمایی‌های اداری و مالی از شهردارهای کشور واجب شده است، آیا مدیریت محلی مرتبط با شهردارها (شهرداران، اعضای شورای شهر و معاونان امور عمرانی استانی‌ها) در مکاتبات و مذاکرات خود با مدیریت ستادی مسئول هماهنگی و نظارت شهردارها در وزارت کشور ضرورت پرداختن به این موضوع را در ماهنامه مطرح کرده‌اند؟ و سئوالات دیگری از این دست که همه معطوف به این زمینه فکری هستند که نیاز می‌یابست از طرف مخاطبان ماهنامه اعلام شود تا ماهنامه به آن توجه نماید. طبیعی است که پاسخ همه این سئوالات منفی بود، اما بلافاصله سؤال دیگری نیز خودنمایی کرد که اگر در ماهنامه شهردارها به مسائل اداری و مالی شهردارها توجه نشود، پس در کدام نشریه و جزوای باید این موضوع مدنظر قرار گیرد؟ انتشار این اعلام نیاز به این می‌ماند که واضعان فکر انتشار ماهنامه شهردارها منتظر در خواست انتشار آن از سوی مخاطبان خود می‌شدند تا به این کار اقدام کنند که این انتظار بی‌بهره‌ای بوده است، چرا که اصولاً در چنین نشریه‌ای تشخیص نیازهای پژوهشی، آموزشی و اطلاع‌رسانی گروه‌های مخاطب از وظایف و ویژگی‌های مدیریت یویا و آگاهان است.

مسائل و مشکلات فعالیتهای اداری و مالی شهردارها مسائلی نیستند که برای ظهور و ثبوت آن نیازی به تحقیق و اکتشاف باشد این موضوع حدیثی دیرینه است که در جای جای اداره امور شهردارهای کشور خودنمایی می‌کند از مشکل کمبود درآمد شهردارها که بخشی کلی و اصولی است تا نارسایی‌های قوانین و مقررات مالی، سازمان و تشکیلات شهردارها، عدم اطلاع مسئولان ذی‌ربط از قوانین، آیین‌نامه‌ها و دستورالعملهای مربوطه تا جزئی‌ترین مسائل مالی و اداری شهردارها حتی در حد آشنا و صدور یک ابلاغ اداری، همه و همه مسائلی هستند که در هر سطحی از بحث و بررسی راجع به مدیریت شهردارها مطرح می‌شوند و موجبات تکراری و دغدغه‌ساز می‌شوند.

بنابراین نشریه‌ای که رسالت خود را بر ارتقای آگاهی مدیریت شهردارها و کارکنان زحمتکش آن قرار داده است می‌بایست به

صورت مستقیم و رودررو به این امر مهم بپردازد تا در رهگذر بسر آوردن یک نیاز واقعی و اساسی شهردارها، مشکلات و نارسایی‌های موجود را از زبان مجریان قوانین و مقررات مالی و اداری شهردارها نیز به گوش بنشینند و زمینه جمع‌آوری و تدوین آنها را برای اصلاح و چارندیشی فراهم نماید.

به نظر نگارنده گشایش این صفحه فقط انتقال دانش و تجربه چند کارشناس ستادشهری به تشکیلات آموزش نشسته در صف نیست، بلکه چنانچه این بخش مورد توجه و اقبال مخاطبان واقعی ماهنامه شهردارها قرار گیرد انبوهی از تجربیات اجرایی و اطلاعات عملی مسئولان و مسئولان شهردارها نیز به ستاد متعکس خواهد شد و چه بسا از بسیاری از مشکلات اجرایی قوانین و مقرراتی که از عمر وضع و تصویب بعضی از آنها چنددهه می‌گذرد و حتی با وقوع یک تحول سیاسی - اجتماعی عظیم و تأثیرگذار بر نظام اداری کشور و شهردارها ثابت و ساکن باقی‌مانده است و تاکنون مجال بسوی طرح آن پیدا نشده، برده‌بر گرفته خواهد شد. از این رو شاید بی‌مناسبت نبود اگر به جای عنوان «مشاوره اداری و مالی» از عنوان «مشاوره اداری و مالی» در این صفحه استفاده می‌شد.

بدیهی است با وجود بخش مشاور حقوقی در ماهنامه مشاور اداری و مالی پیشتر به جنبه‌های اجرایی و مشکلات و راهکارهای عملی قوانین، آیین‌نامه‌ها، دستورالعملها و روشهای متداول مالی و اداری خواهد پرداخت و به طرح موضوعات و پاسخ به سئوالات رسیده در موضوعات زیر می‌پردازد خواهد و روزی:

- بخش مقررات مالی قانون شهردارها و آیین‌نامه مالی شهردارها.
- امور معاملات شهردارها.
- قوانین و مقررات استخدامی.
- سازمان و تشکیلات شهردارها و سازمانهای وابسته.
- برنامه پنجساله شهردارها و بودجه‌نامه‌های.
- روشهای مالی و حسابداری درآمد - هزینه.
- حسابداری شهردارها.
- اموال و انبارداری.

ماهنامه شهردارها از خوانندگان گرامی دعوت می‌نماید که سئوالات و ابهامات قابل طرح در زمینه‌های فوق را به صورت واضح و روشن به دفتر ماهنامه ارسال نمایند و از متخصصان و صاحب‌مظران نیز درخواست می‌نماید یا انعکاس نظرات و تجربیات خود در موضوعات پیش گفته و همچنین با ارائه راهنمایی‌های لازم برای تدوین صحیح و متناسب این بخش، ماهنامه شهردارها را یاری دهند.

از نگاه شهردار



۲۲۰ هزار شهروند، ۳۰ میلیون موش

مقبوله، کم و بیش در همه شهرهای ماژ جمله در شهر گرگان، حضوری در دسترس یافته است. اگرچه توجه جدی خود را به موضوعت بسیار در این شهر معطوف نموده، اما پروژه این سه موضوع را از اولویت برنامه‌های خود حذف داده است. شهر گرگان اکنون آمیخته است دست کم در این سه محور به آرامش و امنیت مورد نظر برسد.

● آقای شهردار، در یک تحقیق علمی، موشهای موجود شهر گرگان ۳۰ میلیون برآورد شده است! این موشها معمولاً در جویها، نهرها و رودخانه‌ها زندگی می‌کنند؛ شهرداری گرگان چه تدبیری در این زمینه اندیشیده است؟

○ شهر گرگان دو رودخانه دارد که در گذشته‌های دور، محل تفریح مردم شهر بوده است، اما به تدریج در دو - سه دهه اخیر بر اثر افزایش جمعیت، استفاده نامناسب از رودخانه‌ها و رُس بودن خاک منطقه - که نفوذ آب و قاضلاب را غیر ممکن نموده - به تقاطع متعفن، زشت و پسر خطر تبدیل شده است! این رودخانه‌ها هم باعث افزایش غیرقابل کنترل موش شده و هم بهداشت شهر را مورد تهدید قرار داده است. متأسفانه هنوز شهروندان ما، بخشی از زباله‌های خود را داخل جویها و نهرها می‌ریزند که سرانجام به رودخانه‌ها می‌رسد و امکان زندگی موشها را فراهم می‌نماید. تعداد موش در گرگان به حدی رسیده است که کمتر تشکیلاتی، توان مقابله با آن را دارد! وجود ۳۰ میلیون موش را مرکز بهداشت گرگان تأیید کرده است.

گفتگو با ایرام کریمی - شهردار گرگان

غلامرضا طالبی

بی‌شوچی شهرنشینان و عدم ریزش شهری مانع است به عناصر شهری از یک سو و نبود دیدی جمیع در زمینه‌های مختلف شهری از سوی دیگر، سرانجام در قالب گرگانه‌ها، کور، دلفین، شهر و نسلان و مذبذب و اگر وقت و بخش مهمی از انرژی ملی و معنوی جامعه را وقف خود نمود. سخن در این است که اکنون نیز اگر به «امام» و «انگ» های کاز شش‌سده، توجهی نداشتیم و به سازو کارهای مقطعی بسنده نمی‌ساختیم، به زودی بحرانی غیرقابل کنترل، ما را امیر خود خواهند نمود و بزرگ حتی مجال انقباضی خورشید را هم به ما نخواهند داد! ما بحث زباله، افزایش بی حد و حصر موش و دفع آبهای سطحی، مشکلاتی این گونه‌اند. این سه

استان گلستان از همان شهرهایی است که در نقل حکیم نوس، فردوسی پارسی گوی «همیشه بهار» توصیف شده است؛ نه سرد و نه گرم. استانی برخوردار از جنگل، دریا و باران که از زیباترین لطایف طبیعت‌اند و خود نیز عاملی در تنظیف هوا. گرگان - مرکز استان - با نام پهلوی هیرکانیا، بخشی از دارالملک استرآباد بوده است. بنای گرگان را به گرگین میلاد (قهرمان ایرانی) و یا انوشیروان نسبت داده‌اند. آثار به دست آمده ۶ هزار ساله، حکایت از قدمت این شهر دارد. گرگان در قرن اول میلادی، سرزمینی مستقل بوده، اما حملات تیمور و مغول باعث نابودی آن شده است. مسجد جامع شهر، حکایتی از سلجوقیان و امامزاده نور، نشانی از تیموریان بر جای گذاشته است. این شهر اماکن زیارتی و تاریخی دیگری نیز دارد از جمله کاخ آقا محمدخان (سنه ۱۲ هجری قمری)، دیوار دفاعی اسکندر، تپه باستانی قلعه خندان و تورنگ تپه. گرگان در مسیر جاده بین‌المللی قرار گرفته و با شبکه راه‌آهن سراسری نیز در ارتباط است. در این شهر اقلیت‌های مذهبی مانند ارمنی، زرتشتی، کلیمی و مسیحی در کنار شیعه و سنی با زبان و لهجه‌های خود زندگی می‌کنند. جمعیت گرگان در حال حاضر ۲۲۰ هزار نفر است.

● بی توجهی شهروندان جقدر در افزایش موش نقش داشته است؟

○ آنچه قطعی است این است که بی توجهی شهروندان، یکی از عوامل اصلی این فاجعه است. متأسفانه مردم ما تکالیف شهروندی «خود را به درستی نمی شناسند» به عنوان مثال فکر می کنند اگر زباله خود را داخل جوی آب یا نهر بریزند، هم از سبز زباله خلاص شده اند و هم اینکه زباله را آب خواهد برد و مشکلی پیش نمی آید، در حالی که گاه همین زباله ها نیز باعث آلودگی برخی از مجاری رودخانه ها شده و خسارات جانی، روحی و مالی فراوانی به وجود آورده است. در یک نوبت ۲۰۰ میلیون تومان خسارت وارد شد. علاوه بر این، زباله هایی که در جویها و نهرها تخلیه می شود مشکلات بهداشتی فراوانی نیز به دنبال دارد و عامل اصلی تنذیب و ادامه حیات موشهاست.

● علاوه بر آموزش شهروندان و خریدن کیسه های زباله منازل - که دو عامل مهم در سروسامان دادن به مقوله زباله است - شاید بتوان با راهکارهایی شبیه در نظر گرفتن تشبیهی مؤثر برای شهروندان خاطی، بخشی از این گونه مشکلات را مهار کرد.

○ بلکه و حتی می توان برای این گونه موارد در قانون، جایی باز کرد، مورد مهم دیگری که می توان برای آن سازوکاری از این دست ارائه داد، تخلیه نخاله ساختمانی از طرف شهروندان در همین رودخانه هاست که این مورد بسیار در آلودگی برخی مجاری رودخانه های گرگان نقش مهمی داشته است و ضرر آن به خود شهروندان برگشته است. خساراتی از جمله همان ۲۰۰ میلیون

تومان که عرض کردم و یا خسارات بسیار دیگری که منازل و مغازه ها متحمل می شوند، شاید با مکانیزم تشبیه که شما اشاره کردید به حداقل برسد.

● چه کسانی این نخاله ها را به درون رودخانه ها می ریزند؟

○ نخاله های ساختمانی را معمولاً افرادی که در دو - سه دهه گذشته در بستر رودخانه ها، ساخت و سازهای غیرمجاز کرده اند، به داخل رودخانه ها می ریزند. این کار باعث می شود رودخانه ها به راحتی سیلاب را از خود عبور ندهند و به ناچار آب در شهر بماند و باعث خرابیها و گاه تلفات جانی نیز بشود.

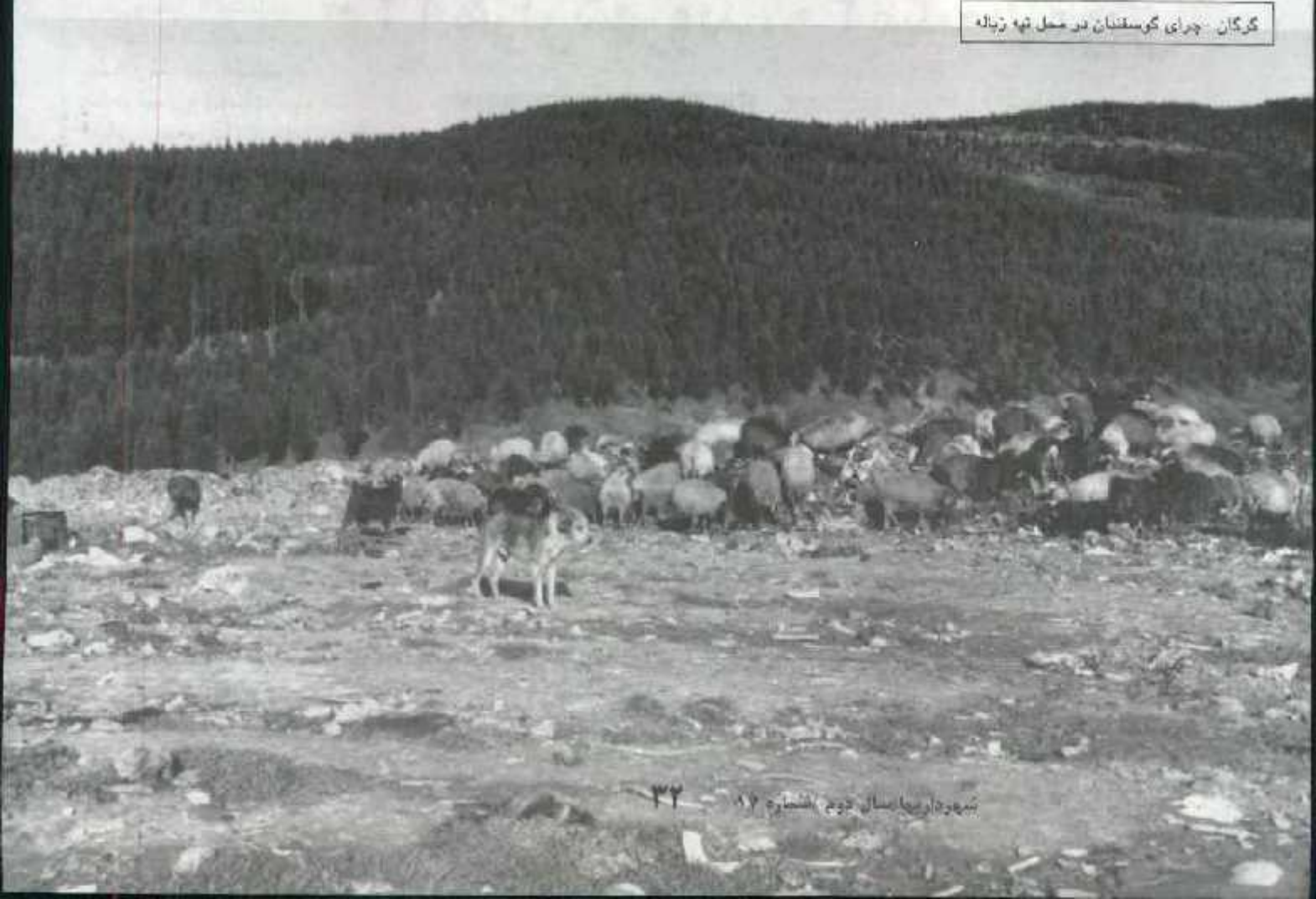
● طعمه گذاری برای مبارزه با موش، یکی از روشهای رایج است و در بعضی جاها جواب هم داده است.

○ ببینید، موش محیط مناسب و غذای کافی می خواهد که متأسفانه جویها، تفرها و رودخانه های مادر شکل فعلی آن، این دو عامل حیاتی را برای موش تأمین می کنند. طعمه گذاری در صورتی مفید است که به عوامل اصلی نیز توجه لازم بشود و گرنه موشهای جدید متولد می شوند و این قشه، همچنان ادامه می یابد. البته از «طعمه گذاری نیز غافل نبودیم»! مقداری سم تهیه کردیم که به زودی این شیوه را تجربه خواهیم کرد.

● راهکار ریشه ای و متناسب با شهر گرگان در این زمینه چیست؟

○ باید دو طرف رودخانه ها دیواره سازی شوند تا مسیر حرکت موش مسدود شود و سپس با موشهای موجود در این منحنیهای مهار شده مبارزه کنیم. ارتباط رودخانه ها با شهر و جریان داشتن

گرگان - چرای گوسفندان در محل تپه زباله



است: آیا آنها هم همین سر نوشت را پیدا کرده‌اند؟

○ خیر، وضعیت آنها هنوز خاد نشده است.

● **پلهای گسه روی رودخانه‌ها وجود دارد قدیمی، قسرسوده و فاقد ایمنی لازم است، آیا برای این پلهای نیز فکری کرده‌اید؟**

○ برخی از این پلهای، عمری ۳۰ ساله دارند و تا به حال هیچ کاری روی آنها انجام نشده است. این پلهای فاقد ویژگیهای لازم (کف، فونداسیون و...) هستند. زیرا پلهای به تدریج خالی شده و اکنون دیواره‌های برخی از آنها روی هواست! دو رودخانه‌ای که داخل شهر هستند شهر را به سه بخش تقسیم کرده‌اند و در چنین وضعیتی، پلهای نقش اساسی دارند. از این رو در سیم، تبریز و اخلاک هفت دهنه پل نیز در دستور کار است.

● **در سال ۷۸ چند پارندگی در شهر گران، چرخه زندگی شهری را دچار مشکل کرد؛ علت عدم دفع گاهل آبهای سطحی چیست؟**

○ عرض کردم بخش مهم این امر به شهرنشانی برمی گردد که زیاده، نخاله ساختمانی و... در نهرها و رودخانه‌ها می ریزند و باعث انسداد برخی مجاری آن می شوند. در همین سال ۷۸ که شما اشاره کردید سه توبت بارندگی، حدود سی نقطه از شهر را کاملاً مختل کرد و مشکلات و خسارات فراوانی به منازل و مغازه‌ها وارد شد. در بعضی خیابانها حتی ارتفاع آب به ۶۰ سانتی متر نیز رسید. علاوه بر این، در برخی کوچه‌ها که به شکل غیرقانونی ساخت و ساز شده، شیب کوچکیها به طرفین است و در بارندگیهای معمولی هم دچار مشکل می شوند. در این زمینه‌ها نیز مطالعات و

فاضلاب در آنها، یکی از عوامل مهم تغذیه موشهاست که در فضای ریشه‌ای، باید مورد توجه لازم قرار گیرد. رودخانه‌ها و نهرها باید فقط آبهای سطحی شهر را به خارج شهر هدایت کنند و در ایامی که بارندگی نیست کاملاً خشک باشند. نه اینکه به عنوان مجرای برای فاضلاب منازل از آنها استفاده شود. اگر سیستم فاضلاب شهر اجرا شود، رودخانه‌ها و نهرها کارکرد اصلی خود را خواهند یافت.

● **اگر مشکلات بهداشتی رودخانه‌ها مرتفع گردد، اطراف آنها می تواند به مکانی تفریحی تبدیل شود.**

○ بله، پس از دیواره‌سازی دو طرف رودخانه‌ها، چاه‌سازی و ایجاد فضای سبز نیز در دستور کار شهرداری است.

● **آیا آب آلوده این رودخانه‌ها جمع‌آوری و تصفیه می‌شود و یا اینکه با همین وضعیت آلوده، به دریای مازندران می‌ریزد؟**

○ متأسفانه هیچ نوع تصفیه‌ای صورت نمی‌گیرد و مستقیم به دریا می‌ریزد! شهرنندان در چرخه‌ای به هم پیوسته با رها کردن فاضلاب منازل خود به جویها و نهرها و از آنجا به رودخانه‌ها و دریا، در واقع در آلوده کردن دریا نیز سهم بزرگی دارند. البته طرحی برای جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب شهر در دست مطالعه است. در برآوردی سرانگشتی، ۱۰ میلیارد تومان اعتبار برای این پروژه پیش بینی شده است که اگر به نتیجه برسد بخش مهمی از مشکلات شهر سروسامان می‌یابد.

● **بجز این دو رودخانه که داخل شهر است و در مورد آن صحبت کردیم، دو رودخانه دیگر هم در خارج شهر**

آلودگی نهرها



تحقیقات جدی شروع شده، نقاط بحرین، سطوح آبریز و... شناسایی شده، راهکارها مشخص شده، هزینه برآورد شده و به زودی این مشکل نیز در شهر گرگان سامان خواهد یافت. البته مطالعات تکمیلی هنوز ادامه دارد. اگر رودخانه‌های گرگان کارکرد اصلی خود را بیابند، برای انتقال آبهای سطحی شهر کفایت می‌کنند و نیازی به حفر کانالهای جدید نخواهیم داشت.

● **در بازدیدی که از محل دفع زباله شهر گرگان داشتیم، شاهد فاجعه‌ای زیست‌محیطی بودیم! نوجوانان و حتی کودکان کم سن و سال، ساعت ۱۰ یا ۱۱ شب با چراغ فانوس برای جمع‌آوری مواد قابل استفاده در میان زباله‌های تازه از راه رسیده پرسه می‌زدند، گوسفندان در میان تپه‌های زباله می‌چریدند تا در فرصتی مناسب گوشت آنها نصیب شهروندان شود، زباله‌های بیمارستانی و معمولی بدون تفکیک روی هم انبار می‌شدند، شیرابه زباله‌ها نیز مشکلاتی به وجود آورده بود...** چه تدبیری برای این قضیه اندیشیده‌اید؟

○ در زمینه زباله به نتایج و تصمیماتی رسیده‌ایم؛ اولاً اینکه در نظر داریم زباله‌های بیمارستانی را از زباله‌های عمومی تفکیک نماییم و آنها را به سوله‌های بهداشتی و در محلی غیر از محل زباله‌های عمومی دفن کنیم و محفظه ویژه‌ای را که زباله‌های بیمارستانی در آنها جمع‌آوری می‌شود به‌طور منظم ضدعفونی نماییم. ثانیاً محل دیگری را در ۵۰ کیلومتری شهر پیش‌بینی کرده‌ایم که هم از نظر محل مناسب است و هم زمینهای شور و نافرغی است که برای کشاورزی مناسب نیست و از این طریق به کشاورزان آن منطقه ضرر و زیانی نخواهد رسید. علاوه بر این، تا شعاع زیاد هیچ منطقه مسکونی در آن اطراف وجود ندارد که خطرات ناشی از زباله، آنان را تهدید کند. تملک این زمین از ۸ سال قبل در جریان بوده و نتیجه آن به زودی قطعی خواهد شد. این زمین بیش از ۵۰ هکتار است و تپه‌های زیادی اطراف آن موجود است که به اندازه کافی خاک ژس دارد؛ زیرا برای دفن زباله، وجود خاک ژس ضرورتی اولیه است. ثالثاً تفکیک زباله در مبدأ را هم به زودی شروع خواهیم کرد که این کار نیز حجم زباله را کم می‌کند. تفکیک از مبدأ، هم برای شهروندان اقتصادی و مقرون به صرفه است و هم به چرخه اقتصادی و تولید کمک می‌کند.

● **زباله شهر گرگان روزانه چقدر است؟**

○ ۱۲۰ تن در روز. از این گذشته، از آنجا که بسیاری از ساکنان روستاهایی که فاصله کمی با شهر دارند و بعضاً چسبیده به شهرند یا با فاصله ۵ دقیقه با ماشین به شهر می‌رسند، زباله خود را نیز در نزدیک شهر تخلیه می‌کنند تا شهرداری مجبور شود آنها را جمع‌آوری نماید.

● **ظاهراً بین شما و سازمان میراث فرهنگی در مورد محل جدیدی که برای دفن زباله در نظر گرفته‌اید اختلاف است، این اختلاف به کجا رسیده است؟**
○ اختلاف ما همچنان ادامه دارد؛ میراث فرهنگی معتقد است

این تپه‌ها ارزش باستانی دارد و احتمال وجود گنج در آنجا زیاد است. هنوز در حال مذاکره هستیم.

● **اگر این اختلاف، سرانجام به سود شهرداری تمام شود، برای شهرهای مجاور هم قابل استفاده خواهد بود.**

○ بله، همین طور است. آبی قلا، بندر ترکمن و کردکوی از این محل استفاده خواهند کرد. در بحث زباله، هزینه حمل و نقل نسبت به هزینه‌ها و خسارات دیگر اندک است. دورترین شهر مجاور کردکوی است که ۶۰ کیلومتر فاصله دارد. مهمتر از همه اینکه در این محل، امکان دفن بهداشتی و امکانات آن وجود دارد.

● **ظاهراً بحث کمپوست نیز در گرگان مطرح بوده است. اگر چنین طرحی وجود داشته و مورد بحث بوده، اکنون در چه مرحله‌ای است؟**

○ بحث کمپوست جدی است، زمینش انتخاب شده و قرار داشت هم بسته شده است. ما امیدواریم این کارخانه به زودی نصب شود تا بتواند حداقل، شرق استان گلستان را پوشش دهد.

در قانون شهرداری، حق نظارت بر بستن رودخانه‌ها برای شهرداری، تعریف شده، در حالی که در قانون تأسیس شهرداری آب و فاضلاب نیز سلباً تعریفی بر بستن رودخانه‌ها برای این شرکت تعریف شده و هر گونه دخل و تصرفی فقط برای شرکت یاد شده مجاز داشته شده است. این تناقض در قانون، اکنون در شهر گرگان، عامل اختلاف و ناآرامی این نوسازان شده است و پاشنده‌های عینی این ناآرامی، قبل از هر کس نصیب شهروندان گرگانی می‌شود. شهردار گرگان، قانون شهرداری را زیر سؤال برده و غیره کار را غیر جامع و در موردی، از جمله در جمع‌آوری «سمنبر» و «خلو گیزی» از ساخت و سازهای غیر مجاز، دارای ایراد می‌داند. او معتقد است شهروندان مسائل شهری دارای بیخودگی‌های ویژه‌ای است که قانونی جامع، شفاف و قدرتمند نیز می‌طلبد. او همچنین معتقد است سرانجام باید روشن شود که امور و مسئولی شهرداری به عنوان مرجع اصلی شهرداری چیست؟ وزارت کشور یا وزارت مسکن و شهرداری؟ او ابراهیم کریمی ریشه بسیاری از مشکلات را ناآرامی شهروندان می‌داند و معتقد است آموزش شهروندی باید از دوره دبستان و کتب درسی آغاز شود تا پایه کارگیری نیروهای متخصص (ایستادن و قیود ایستادن) در بخشهای مختلف شهرداری گرگان، در ارتقای کیفی امور شهرداری محلی مهم برداشته است. او همچنین سه پرسش خود توصیه و تأکید کرده است که «برنامه‌ریزی» باید کار خود را انجام دهد و «مجموعی» کار خود را او هیچ کدام در امور دیگری دخالت نکنند. ابراهیم کریمی، ایستادن بهیات با گرایش هفت و میدانی حقوق اسلامی دارد و متولد گرگان است. او در یکی از مناطق شهر دارای تهرانی نیز مشغول خدمت بوده و دارای سوابقی در خور توجه است.

● **آقای شهردار از اینکه ما را پذیرفتید متشکرم.**



لس آنجلس
پارک بیدی ماسون

مشارکت در طراحی فضاهای فراغت

راندولف مستر
صابرقلی زاده

امروزه که قرن بیستم را پشت سر گذارده ایم، به دوره جدیدی با می گذاریم که با گذشتن خود تا حدود زیادی قطع ارتباط کرده است. عصر حاکمیت مردم یا مردم سالاری واقعی را آغاز کرده ایم. اگر در قری که گذشت دموکراسی نمایندگی، تنها ارمان مسلط در جهان به شمار می رفت امروزه دموکراسی مشارکتی و محلی گرایی جایگزین آن شده است. مقاله ای که قرار می دارید قابلیت و کارایی دموکراسی مشارکتی را در پایداری و کارآمدی طراحی فضاهای گذران اوقات فراغت در برخی از شهرهای ایالات متحده نشان می دهد. نویسنده در پایان مقاله خاطر نشان می کند که «امیدوار است نظریه ها، روشها و فنون ارائه شده در این مقاله بتواند ابزارهای لازم را برای برنامه ریزان و طراحان جهت مبارزه با بی عدالتیهای زیست محیطی فراهم ساخته و از دموکراسی مشارکتی و خود کفایی حمایت به عمل آورد». این مقاله دوازده مورد از پروژه های طراحی را مورد بررسی قرار می دهد که در آنها مشارکت مردم و توجه به عوامل اجتماعی و طراحی و اجرای پروژه ها به خوبی نشان داده شده است. این دوازده مورد به طراحی فضاهای گذران اوقات فراغت در واحدهای همسایگی مربوط می شود. موارد انتخاب شده از نظر تنوع و انطباق با مسائل واقعی هر مورد و تأثیر نظام محیطی بر اجرای این پروژه ها برگزیده شده است.

طی سالهای اخیر طراحان در اجرای پروژه های طراحی در واحدهای همسایگی شهرها به این نتیجه رسیده اند که عوامل اجتماعی، فنون، مهارتها و ضوابط را باید به صورت ترکیبی در نظر بگیرند. بر این اساس طراحی به مثابه سیستمی در نظر گرفته شد که تمامی اجزای آن با یکدیگر در تعامل است. یکی از مواردی که باید در طراحی محلات مورد توجه قرار گیرد مسئله توانمندی، رضای نیازها و اقتناع است. در این مقاله ما دوازده پروژه را با توجه به موارد فوق به صورت خلاصه مرور می کنیم، تا شاید بتوانیم کارایی مشارکت و در نظر گرفتن عوامل اجتماعی را در طراحی نشان دهیم.

از دیگر پروژه‌هایی است که توسط یکی از اهالی محل به منظور زیباسازی خیابانها، جلوگیری از آلودگی از آلودگی و فرسایش طبیعت به وجود آمده است. این پروژه در ابتدای امر به قدری شهرت نیویورک را تحت تأثیر قرار داد که هزینه ۱۰۰ مصله درخت را برای هر نفر در محله متقبل نمود. هدف اصلی از اجرای این پروژه بهبود شرایط منطقه، ایجاد و احیای طبیعت در محله و ایجاد مکانی برای بزرگسالان بود تا گل و سبزی پرورش دهند و فضای مناسبی را بیرون از منزل جهت گذران اوقات فراغت به وجود آورند. اولین مسئله قبل از طراحی در اجرای پروژه خرید زمین بود، چرا که اگر مردم احساس مالکیت می‌کردند همان احساس محرکی بود برای ادامه پروژه و حمایت و حفاظت از آن. پس از خرید زمین یکی از ساکنان محل اظهار داشت که باغ و درخت در نظر ما ارزشی مانند کلیسا دارد و متعلق به همه ما و هر کسی است که از آن لذت می‌برد. پس از خرید زمین دانشگاه کرنل نیروی متخصص خاک، ابزار و سایر لازم را برای کاشت درختان و توسعه فضای سبز به عهده گرفته. مرکز اشتغال یابی جوانان در مائگولیا نیروی کار آن را فراهم نمود. اداره بهداشت به تنظیف و پاکسازی زمین پرداخت و یک هنرمند محلی به طراحی تصاویر و نقاشیهای کودکان پرداخت. سرانجام پروژه با همکاری و مساعدت مردم به ثمر نشست و به یک فضای عمومی در چارچوب محلی برای گذران اوقات فراغت تبدیل شد.

۴- تدیس جاوژ پارک (نیومکزیکو): این پروژه به منظور ایجاد مکانی طراحی شده بود که در آن آملی تئاتر، خیمه‌سب بازی، نمایش فیلم، نمایش تئاتر، نمایشگاهها و گردهماییهای عمومی صورت گیرد. حجره‌های این پروژه عمدتاً اسپانیولی و بقیه اقلیت سیاه پوست بودند. اهداف اولیه طراحی ایجاد کانونی برای تبادل فرهنگی و ایجاد منطقه برای بازی کودکان بود. مصالح به کار گرفته شده در اجرای پروژه تصویری از فرهنگی بومی و ارزشهای مشخص عمومی را تداعی می‌کرد. فضاهایی که در این پروژه طراحی شده بود عمدتاً به منظور به کار انداختن قوه تخیل کودکان مسورت گرفته بود. فضاهایی مانند پل - تونل - غار ... اما اهالی محله نسبت به این ایده کاملاً بدبین و بی‌اعتماد بودند. آنان بسیار فقیر و اکثراً با درآمد سرانه کمتر از ۲ هزار دلار زندگی می‌کردند و از لحاظ فرهنگی نیز درون‌گرا بودند. برای اینکه آنان به بحث و گفتگو ترغیب شوند یک طرح پیشنهادی در بین بیست گروه مختلف به بحث گذاشته شد و به این ترتیب زمینه‌های مشارکت آنان فراهم شد. مشارکت اهالی موضوعات مختلف پروژه از قبیل استفاده از رنگ، مصالح، نور، تجهیزات و مسائل زیست‌محیطی را به بحث گذاشت و در نتیجه پروژه منطبق با نیازهای آنان و سلیقه‌های خاص اجتماعی و فرهنگی طراحی و اجرا شد.

۱- طراحی میدان و مرکز خرید ژاکوب ریس (شهر نیویورک): این میدان و مرکز خرید توسط یکی از مراحان معروف در شهر نیویورک طراحی و احداث شد. طراحی میدان قبل از اجرای پروژه اطلاعات و آماری از خواسته‌ها و نیازهای ساکنان آن را به دست آورد. پس از کسب این اطلاعات به طراحی میدان پرداخته. طراحی میدان و مرکز خرید به نحوی اجرا شد که تمامی نیازهای گروه‌های متنی را رعایت نمود. سه - چهارم مساحت میدان به اجرای پروژه‌های تهیه مسکن برای ۸ هزار نفر از سکنه اختصاص یافت. در بخشهای دیگر میدان زمین بازی، آملی تئاتر، باغ برای سالمندان، زمین بسکتبال و خیابان مستد از میدان مرکز خرید ساخته شد. برای کارایی بیشتر استفاده از میدان از گروه‌های سنی مختلف نظر خواهی شد. از کودکان گرفته تا سالمندان. سالمندان از فضاهای بسته و محصور میدان شکایت داشتند، در حالی که این مکانها برای بازی قایم‌باشک کودکان بسیار مناسب بوده است. روی هم رفته طراحی میدان ژاکوب با استفاده از اطلاعات اجتماعی، ابزار بسیار ارزشمندی را در اختیار طراحان قرار داد. وضعیت کودکانی که از زمین بازی این میدان استفاده می‌کنند حکایت از مناسب بودن این پروژه از لحاظ اجتماعی دارد. می‌توان کودکان را مشاهده کرد که از وسائل بازی بالا می‌روند، می‌ریزند، شر می‌خورند و بازیهای را از خود ابداع می‌کنند و همه اینها تنوع محیطی را آشکار می‌کند.

۲- پارک زول، شهر مانتسوی (ایالت کارولینای شمالی): این پارک توسط یکی از طراحان به نام زول بوری در سال ۱۹۷۳ به یادبود دوستمین سالگرد انقلاب آمریکا احداث شد. در ابتدای امر چیزی جز شور و شوق زول محرک و انگیزه این اقدام به شمار نمی‌رفت. اهالی نسبت به احداث این پارک بدبین بودند، اما او در مقابل انتقادات با فشاری کرده اصرار ورزید و توانست با مصالح، ابزار و امکانات اندک به احداث پارک بپردازد. به گفته او این پارک با استفاده از بقایا و خرده مصالح ساختمانی کوبیده شده ساخته شده است. به هنگام پیشرفت کار، مردم به اهمیت آن پی بردند و بتدریج از آن استقبال نمودند و به احداث تپه‌های پارک پرداختند. یک شرکت دست‌اندرکار تولید سیمان یادمانی در پارک بنا نمود و شرکت برق تاحیه هزینه‌های روشنایی پارک را متقبل شد. اولین مرحله پروژه که کامل گردید چشم‌اندازی از چمنهای سرسبز هویدا شد که بلافاصله مورد استقبال ساکنان قرار گرفت و پس از آن موجودات مشارکت شهروندان و کمک به توسعه و پیشرفت پارک فراهم شد. مهمترین و برجسته‌ترین اهدافی تدیسی بود که از طرف باشگاه زنان به پارک هدیه شده بود. این تدیس از تنه یک درخت سرو ساخته شده بود. بوری از این هدایا استقبال کرد، اما از ایجاد تغییر در پارک به منظور انطباق یا طرح تفصیلی شهر مقاومت نمود؛ مقاومت او مورد حمایت ساکنان قرار گرفت که اکنون این پارک را مانند تکه‌ای جواهر قلمند می‌کردند. حمایت مردم از پارک زول زمانی عینیت یافت که طی یک نظرسنجی مردم آن را مهمترین از کلیسای محل به شمار می‌آوردند. پارک زول مجموعه‌ای است از اشیای مقدس و به یادمانی؛ یادمان، تدیسی از سرو، لامپ‌های یادبود، مصالح کهنه و خاطره‌انگیز. این پارک برای ساکنان آن دارای هویت و حرمت است. اکنون ساکنان این محله در برگزاری جشنها و مراسم مذهبی و فرهنگی خود از آن استفاده می‌کنند. پارک زول مظهر کاربرد نمادین اشیا در خلق فضاهای معنا دار است.

۳- ورنون اونیو گاردن (محله بروکلین نیویورک): پروژه اونیو گاردن



طراحی میدان زاکوب با استفاده از اطلاعات اجتماعی، ابزار بسیار ارزشمندی را در اختیار طراحان قرار داد. وضعیت کودکانی که از زمین بازی این میدان استفاده می کنند حکایت از مناسب بودن این پروژه از لحاظ اجتماعی دارد، می توان کودکان را مشاهده کرد که از وسایل بازی بالا می روند، می پرند، بتر می خورند و بازیهای را از خود ابداع می کنند و همه اینها تنوع محیطی را آشکار می کند

مردم در مورد اینکه خواسته های آنان چیست و چه چیزی را دوست دارند، این محوطه به محلی تبدیل شد که در آن هم می توان اوقات فراغت را گذراند و هم اینکه کودکان و نوجوانان به آموزش بپردازند. به عبارتی دیگر در این فضا آموزش و بازی درهم آمیخته است. در طراحی این فضا سه تنها محیط آموزشی یا بازی بلکه محیط اطراف آن نیز در برنامه ریزی در نظر گرفته شده بود. طراحان این طرح قبل از اجرای پروژه به بررسی و دریافت نظریات آموزگاران، کودکان، والدین و ساکنان محله پرداختند و پس از کسب این اطلاعات مشخص گردید که استفاده کنندگان خواستار فضاهای متعدد و متنوعی هستند. براساس این تقاضاها بود که طراح پروژه طرح جامع تعطیلی را به وجود آورد که در آن طرح خواسته های اکثریت افراد منعکس شده بود. به موازاتی که طرح اجرا می شد به مناسبت های جشنهایی نیز با شرکت ساکنان محله در آن برگزار می شد. پس از پایان جشن باغی احداث می شد، روی دیوارها را نقاشی می کردند و مناطق سبز و جنگلی و پرکها جایگزین بصری سبزه ها می شدند. وقتی از یک کودک ۸ ساله در آن محوطه سؤال شد که در این محوطه اغلب به چه کاری مشغول است پاسخ داد: با سبزه ها کار می کنم، باغ را آب می دهم، آشغالها را جمع می کنم، درختان خود را می کارم و بستکبال بازی می کنم. در محوطه آموزش - تقریبی بر کلی یک کودک می تواند بازیها و سرگرمیهای معمولی خود را به راحتی انجام دهد، اما همین کودک در یک چشم به هم زدن می تواند خود را در بزمه زارها و باتلاقهای رودود از نظرها پنهان نماید و یا در یک لحظه در دریاچه ای به ماهگیری مشغول شود. رویهم رفته این فضا از لحاظ کیفیت عملکرد پذیر، تنوع و گوناگونی، هم خوشایند کودکان است و هم همچنان انگیز، به طوری که وقتی کودکان در این محوطه قدم می گذارند، گویی وارد سرزمین عجایب شده اند.

۵- کینگ وود فرست پارک (ایالت کارولینای شمالی) هدف اصلی از اجرای این پروژه اثبات این موضوع بود که ساکنان محله ها قادر به از صای نیازهای واقعی خودشان هستند و می توانند با مشارکت فعالانه فضاهای مناسبی را از نظر فرهنگی و اجتماعی برای محله های شهر ایجاد کنند.

قبل از اجرای پروژه ساکنان محله کینگ که همگی سیاه پوست بودند برای اولین بار از شورای شهر تقاضای احداث پارک را نمودند، اما مراجعات مکرر آنان نتیجه نداد و مقامات شهر با یادآوری مکرر کسری بودجه، هیچ کمکی به آنان نمودند. در نتیجه با کمک اهالی محل، یکی از دانشجو یان رشته طراحی به نام ویلی توانست با مشارکت مستقیم مردم و نشستهای متعدد با بزرگسالان و نوجوانان به اجرای پروژه احداث پارک در محله کینگ بپردازد. غصه پس از آغاز فعالیت با گروههای سنی مختلف گفتگوهای متعددی به عمل آمد و پروژه با در نظر گرفتن فضا برای نوجوانان، بزرگسالان و سایر گروههای سنی و جنسی اجرا شد.

۶- پروژه آموزشی و بازی، بر کلی (ایالت کالیفرنیا) فضای مورد نظر در ابتدای امر زمین متروک و اسفالتی بیش نبود، اما با استعلام از

در محوطه آموزشی - تفریحی بر کلی یک کودک می تواند بازیها و سرگرمیهای معمولی خود را به راحتی انجام دهد، اما همین کودک در یک چشم به هم زدن می تواند خود را در بیشه زارها و باتلاقهای رودود از نظرها پنهان نماید و یا در یک لحظه در دریاچه ای به ماهیگیری مشغول شود. وقتی کودکان در این محوطه قدم می گذارند، گویی وارد سرزمین عجایب شده اند

الاکتگ، سرسره و سایر وسائل بازی وجود داشته باشد. ۲- ایجاد فضای جدید نشستن والدین و نوجوانانی که از کودکان خردسال مراقبت می کنند. ۳- ایجاد مکانی جهت نشستن و تفریح افراد مسن.

پس از این نشستها طراح پروژه نظریات ساکنان محل را با اولویت بندی بر روی نقشه پیاده می نمود. بک از اولویتها این بود که ساکنان خواهان استفاده از رنگهای براق و نور قوی بودند. سایر نیازهای کم اهمیت از جمله ایجاد وسائل بازی برای مراقبان از کودکان، ایجاد فضای بزرگ همگانی و سایر موارد نیز مدنظر قرار گرفته. پونتام کردن به فضایی تبدیل شد که کودکان و بزرگسالان و تمامی ساکنان محل آن را متعلق به خود می دانستند و به وجود آن افتخار می کردند. بر همین اساس این فضا توسط ساکنان، روزانه نظیف می شد و مراقبت و نگهداری از آن نیز به ساکنان محل واگذار شد. به این ترتیب این فضا به ساکنان آن اعتبار، قدرت و هویت بخشید.

۸- دانایسار که کمبریج (ایالت ماساچوست): امروزه پذیرفته شده است که فضای عمومی هر محله فضای منحصر به فرد آن به حساب می آید و با توجه به همین منحصر به فرد بودن است که گروههای متعدد برای در اختیار گرفتن آن به رقابت می پردازند. این رقابت میان گروههای مسنی مانند نوجوانان، سالمندان و کودکان خردسال بیش از همه وجود دارد.

۷- پونتام گاردن کمبریج (ایالت ماساچوست): هدف از اجرای این پروژه انتخاب محلی بود که بافضایهای محله همخوانی داشته باشد. در این پروژه فضا به گونه ای تعریف شده بود که والدین بر فعالیت کودکان و بازی آنان نظارت داشته باشند. هدف اصلی در این پروژه استفاده بهینه از امکانات و درست هزینه کردن اعتبارات بود. قبل از اجرای پروژه دهها گروه و انجمن محلی، نشستهای متعددی را جهت انتخاب مکان تشکیل دادند. بخش توسعه اجتماعی کمبریج نیز نقشه ها و طرحهای مکان را تهیه نمود. در نهایت تصمیم بر این شد که محله مکان موردنظر را طوری انتخاب نمایند که کنترل و نظارت تام بر آن داشته باشند. پس از انتخاب محل پروژه سلسله نشستهایی به منظور تصمیم گیری در مورد اجرای پروژه به عمل آمد. ساکنان محل خواستار در نظر گرفتن موارد زیر بودند:

۱- ایجاد فضایی برای کودکان پیش دبستانی که در آن تاب،

محل گورن اینگر
محل از موزه شهر



ساکنان آنها بود، اما از لحاظ اقتصادی ارزش بالایی برخوردار نبود. شورای محل هم به دلیل قرار گرفتن در رقابتها وضعیت چندان آرامی نداشت. تنها نقطه امید برای طراحی و سامان دهی این فضا این بود که طراح پروژه در یافت که این محله شدیداً به جایی برای بازی کودکان و گردش دسته جمعی خانواده‌ها نیاز دارد. این امر را نظر خواهی چند سال قبل به اثبات رسانده بود که در آن ۶۵۰ خانوار بر ضرورت فضایی برای پارک جهت بهبود وضع محله تأکید کرده بودند، اما در ارتباط با انتخاب بهترین مکان برای پارک مخالفت می نمودند.

طراح پروژه با در نظر گرفتن مسائل ارتباطی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مکانی را برای اجرای پروژه انتخاب کرد، اما این مکان مورد خرسندی و رضایت محل نبود و بر منزلت اجتماعی آنان نسبت به طبقات اجتماعی مرفه شهری تأثیر منفی می گذاشت. بنابراین نصاب‌گرایی مکان نکته مهمی بود که در طراحی شهری بایستی مورد توجه قرار می گرفت و این نکته حکایت از ارتباط تنگاتنگ طراحی و توسعه اجتماعی داشت.

۱۰- آزادراه مک آر تور در اوکلند: این پروژه بیانگر این نکته است که در طراحی، گذشته از ایمنی، راحتی، آرامش و سکوت نیز مدنظر بوده است. زمینهای اطراف این آزادراه که بلااستفاده بودند به مکانی تبدیل شدند که بتواند آرامش و رفاه اکثر افراد این محله را که عمدتاً از طبقه کارگر بودند فراهم نماید. بر این اساس بود که در طراحی این فضا تأثیر بسری قوی، تأمین حداکثر ایمنی و اطمینان خاطر، کنترل الودگیهای صوتی و الودگیهای ناشی از دود و نیازهای گروههای سنی مختلف مورد توجه قرار گرفت. در نتیجه پارک با دقت فراوان طراحی شده به نحوی که افراد برای رهایی از سروصدا و سایر مزاحمتهای صوتی و بصری به این پارک مراجعه می کردند.

۱۱- استرویسری کریک پارک، برکنی (ایالت کالیفرنیا): امروزه نهرهای برکنی به مثابه شریانهایی هستند برآمده از یک فضای باز که از تپه‌های ساحلی به داخل شهر سرازیر شده‌اند. در این پروژه که عنوان احیای طبیعت مستنی بر خصوصیات یک محله را به خود گرفته، پارکی احیا شده است که زمین آن به دو بخش مشخص تقسیم شده است، بخشی که در کنار رودها قرار دارد و با میادین، تپه‌ها و طبیعت مرتبط است و پیاده‌روها و فضاهای نشستن و گردنم آمدن بزرگسالان و خانواده‌ها و بزرگی متمایز آن به شمار می رود. در بخش دیگر میادین ورزشی قرار دارند. در این پارک نیازهای متنوع گروههای اقتصادی، جنسی، سنی و فرهنگی رعایت شده‌اند.

۱۲- پروژه دیویس کالیفرنیا: در این ناحیه که طی سالهای ۱۹۷۲ تا ۱۹۸۰ به عنوان منطقه‌ای صنعتی و تکنولوژیک به شمار می رفت، پروژه‌های طراحی شده است که پاسخگوی نیازهای طبقه متوسط آمریکاست. در این پروژه تاکستانها، باغها، فضاهای سبز، تکنولوژی آفتابی، فضاهای باز، سیستم فاضلاب و سایر عناصر مورد نیاز در طراحی فضا مدنظر قرار گرفته است.

رویه‌مرفته تجربه طراحی فضاها در واحدهای همسایگی شهرهای ایالات متحده حکایت از کارآمدی دموکراسی مشارکتی دارد که در تحلیل نهایی ضمن حفظ و حمایت از محیطزیست، بی عدالتیها و نابرابریهای طبقاتی و اجتماعی را کاهش داده و زندگی در شهر را برای تمامی ساکنان آن دایمیز می نماید.



پارک سنی
سالی بلینش بلر پارک

در اجرای پروژه خانایارک گروههای رقیب توانستند با مشارکت در روند برنامه‌ریزی تعارضات و رقابتهای خود را حل کنند. طرفین در نشستهای مختلف در روند طراحی پارک قرار گرفتند. در این روند با مراجعه به نظر عمومی و مشخص نمودن قلمرو مختلف گروههای سنی، طراحی به گونه‌ای صورت گرفت که تعارضات را به نحو اساسی کاهش داد. در این طراحی مسیر پیاده‌رو بهاد فضای سبز، محل نشستن و محل پارک ماشین به گونه‌ای طراحی شد که نیاز تمامی گروههای سنی را مدنظر قرار داد.

۹- رتوود اسکول، سالت لیک سیتی (ایالت اوتاها): در شهر سالت لیک مردم ثروتمند شهر در نقاط مرتفع و در دامنه تپه‌ها زندگی می کنند و افراد فقیر در مناطق پست و مسطح، بنابراین وجود چند تپه بزرگ به منظور ایجاد مقام و منزلت اجتماعی در میان طبقات فقیر، انگیزهای برای احیا و در نظر گرفتن الگوهای طراحی در مناطق فقیر نشین شد. برای ایجاد این پروژه مشکلات زیادی قرار روی طراحان وجود داشت. در مناطق فقیر نشین با وجود اینکه متارل عمدتاً در مالکیت

این مقاله ترجمه‌ای از متن زیر است
Randolph, T. Hester, Jr., Planning
Neighborhood Space with people
Library of Congress, 1984, pp.
160-196.



تورنتو

همکاری بین‌المللی شهرداریها در ارائه خدمات شهری

تجربه سائوپولو و تورنتو

دیلگو آبی هویت
نظیم و رئیس سرویس حقوقی - بین‌المللی

آنچه تاکنون در ادبیات و تجارب مربوط به ارائه خدمات شهری توسط شهرداریها خوانده، دیده و یا شنیده‌ایم محدود به دولتی کردن یا خصوصی سازی خدمات شهری بوده است. بدیهی است این دو روش محدود و محصور به مرزهای ملی یک کشور هستند. امروزه با توجه به فرایند جهانی شدن و وابستگی متقابل کشورها و تأثیر و تأثر آنها از مسائل زیست محیطی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی راهکار سومی نیز در تدوین الگوها و استراتژی‌های ارائه خدمات شکل گرفته است که همانا همکاری بین‌المللی شهرداریهاست. مقاله‌ای که فراروی دارید تجربه دو شهرداری کلاتشهرهای کانادا و برزیل را در ارائه خدمات شهری بویژه ارائه خدمات مربوط به اطفای حریق، خدمات اورژانس و نجات مصدومان نشان می‌دهد. ذکر این نکته ضروری است که ارائه چنین خدماتی تا حدودی برای شهرداریهای ایران ناآشنا به نظر می‌آید؛ چرا که ارائه خدمات بهداشتی و اورژانسی، حداقل امروزه در زمره وظایف شهرداریهای ایران به شمار نمی‌رود. اما چارچوب کار یعنی شیوه‌های همکاری شهرداریها در عرصه بین‌المللی می‌تواند تجربه‌ای موفق برای شهرداریهای ایران محسوب گردد.

خدمات و حمایت از شهرداریها در اجرای برنامه‌ها و طرحهای شهری ۳- برگزاری دوره‌های آموزشی و سمینارهای تخصصی به منظور افزایش تواناییها و دانش فنی کارشناسان شهرداری. بر این اساس مبادله کارشناسان و صاحب‌منصبان شهرداریهای تورنتو و سائوپولو به منظور انجام برنامه‌های آموزشی و تحقیقاتی، یکی از مهمترین اقداماتی است که تاکنون با حمایت اتحادیه شهرداریهای کانادا صورت گرفته است. سابقه این همکاری به کنفرانس چهل و نهمین سال اتحادیه شهرداریهای کانادا در سال ۱۹۸۶ برمی‌گردد. در آن سال شهرداران دو شهر در مورد همکاریهای اقتصادی، فنی و اجرایی به گفتگو پرداختند. سرانجام نتیجه این گفتگوها به تدریج و امروزه هر کدام با استفاده از قابلیتها و توانمندیهای فنی مشکلات یکدیگر را حل می‌کنند. همکاری این دو شهر با یکدیگر به خاطر تواناییهای تورنتو و محدودیتهای سائوپولو جهت همکاری و تشریک مساعی است؛ به این معنی که سائوپولو از لحاظ وسعت و جمعیت از تورنتو بزرگتر است، اما تورنتو از لحاظ تراکم جمعیت جزء بزرگترین شهرها محسوب می‌شود و از تواناییهای مالی و صنعتی بالایی برخوردار است. تورنتو به عنوان یک شهر توسعه یافته امکانات و قابلیت‌های فراوانی را برای ارائه به سائوپولو در اختیار دارد. از طرف دیگر سائوپولو نیز طی سالهای اخیر با رشد چشمگیری روبه‌رو بوده است؛ رشد چشمگیر سائوپولو مسائل و مشکلات فراوانی را فراروی او قرار

سائوپولو در حال حاضر به عنوان یکی از کلانشهرهای برزیل دارای وسعتی نزدیک به ۱۵۰۰ کیلومتر مربع و جمعیتی بیش از ۱۰ میلیون نفر و تورنتو دارای وسعتی نزدیک به ۶۰۰ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ۲ میلیون نفر است. روند شتابان افزایش جمعیت در سائوپولو، مشکلات عدیده‌ای از قبیل کمبود زمین، کمبود مسکن، بیکاری، کمبود منابع، ناهماهنگی در سیاستهای ملی - منطقه‌ای شهری و به طور کلی عدم مشارکت عمومی را در فرایند برنامه‌ریزی به وجود آورده است. این مشکلات منجر به ناهماهنگی و عدم تعادل در کیفیت زندگی ساکنان آن شده است. ابتکار حکومتی محلی در مبادله اطلاعات و تکنولوژی، یکی از جدیدترین اقدامات در جهت توسعه و ترویج نوآوریها و مبادله دانش فنی میان شهرداریهاست. این روش باعث گردیده است که شهرداریها بتوانند با مشکلات خاص شهری خود مبارزه کنند. اساس همکاری شهرداریهای تورنتو و سائوپولو قرار دادی است که به موجب آن، یک سازمان هماهنگ کننده آثاری و اجرایی به وجود آمده است. در این سازمان نماینده اتحادیه‌های شهرداری کانادا نقش اصلی را ایفا می‌کند. اتحادیه شهرداریهای کانادا در زمینه این توافقنامه سه گام اساسی برداشته است: ۱- توسعه همکاری در جهت حل مشکلات شهرها و توانمند نمودن حکومتی محلی یا شهرداریها. ۲- ارائه

واهمها و کمکهای جهانی برای پروژه‌های زیربنایی، اجرای پروژه‌های کوچک و همکاری‌های فنی در بخشهای حمل و نقل، خدمات عمومی، توسعه کتابخانه‌ها، جمع آوری و دفن بهداشتی زباله و توسعه منابع انسانی و فرجنگی از جمله دستوردهای این قرارداد بوده است. اما بهسازی و بسط سازه‌ی توسعه خدمات محلی پروژه ارائه خدمات مربوط به اطفای حریق، نجات مصدومان و خدمات اورژانس از مهمترین دستوردهای قرارداد تورنتو - سانتوپولو به شمار می‌روند.

در سانتوپولو براساس قوانین و مقررات موجود شهرداری، دو

داده است که از آن جمله می‌توان به افزایش جمعیت، کمبود مسکن، آلودگی هوا، محدود بودن شبکه‌های ارتباطی، عدم خدمات عمومی (بهداشت، آسوزش و...) اشاره کرد. بنابراین انعقاد قرارداد با تورنتو وسیله مؤثری برای ارتقا و افزایش توانایی و ظرفیت برنامه‌ریزی محلی سانتوپولو به شمار می‌رود.

طراحی و اجرای پروژه‌های مختلف در زمینه‌های اطلاع‌رسانی، ارائه خدمات شهری، توسعه پارکها به سبک پارکهای کانادا و فضاهای گذران اوقات فراغت، اصلاحات اداری، افزایش مشارکت مردم در برنامه‌ریزیها و تصمیم‌گیریهای شهرداری، دسترسی به



سانتوپولو



سانتوپولو

آژانس مجزا مسئولی ارائه خدمات اورژانس هستند. این دو آژانس عبارتند از آژانس امداد و آژانس درمان که انحصاراً توسط شهرداری اداره می‌شوند.

سرکس خدمات درمانی اورژانس، بخشهای بازرسی فنی، ارتباطات، اطلاع‌رسانی و بهداشت و درمان را شامل می‌شود. در بخش امداد شبکه‌های گسترده‌ای از جمله بخش نجات، ایستگاهها و بخش انتقال مصدومان و مجروحان وجود دارد. در تورنتو با وجود شباهت ساختاری سازمانهای ارائه خدمات با سازمانهای سانتوپولو، نوعی توسعه و پیشرفت نیز مشاهده می‌شود. در این شهر ۲۶ مرکز ارائه خدمات و مراقبتهای بهداشتی و درمانی وجود دارد که مستقیماً زیر نظر شهرداری اداره می‌شود. در این ۲۶ مرکز ۵۹۷ پزشک و ۸۷ دستیار وجود دارد که به صورت تمام وقت به شهروندان خدمات ارائه می‌دهند. مراکز درمانی به گونه‌ای طراحی شده‌اند که در فاصله زمانی حداکثر ۷ دقیقه از زمان وقوع حادثه، عملیات نجات، امداد و درمان را انجام می‌دهند. اکنون در سانتوپولو نیز مراکز خدمات از نظر سازمانی، تخصص کارکنان و سرعت و دقت در ارائه خدمات کاملاً شبیه تورنتو عمل می‌کند.

به منظور ارتقا و افزایش مهارتها و دانش فنی و تبادل اطلاعات و تکنولوژی در زمینه‌های خدمات شهری، در دوره‌های معینی همایشهای متعددی متناسب با شرایط و وضعیتهای موجود برگزار می‌شود. این همایشها گاهی به شکل سمینار یا حضور

ابتکار حکومت‌های محلی در مبادله اطلاعات و تکنولوژی، یکی از جدیدترین اقدامات در جهت توسعه و ترویج نوآوریها و مبادله دانش فنی میان شهردارهاست

انعقاد قرارداد با تورنتو وسیله مؤثری برای ارتقا و افزایش توانایی و ظرفیت برنامه‌ریزی محلی سانتوپولو به شمار می‌رود

**خدمات شهری زمانی می تواند از
کارایی و توانمندی
لازم بر خوردار شود که بر سیستم
مدیریت مشارکتی و
پاسخگویی به نیازها و خواسته های
شهروندان مبتنی باشد**

یکی از مهمترین دستاوردهای همکاری این دو شهرداری، ارتقای آموزش کارکنان شهرداریهای ساتویولو است. ارتقای آموزش کارکنان در حوزه ارائه خدمات شهری، بر افزایش مهارت و ارتقای کارایی مبتنی است. در ساتویولو کارکنان حوزه خدمات شهری فاقد آموزشهای لازم در زمینه شغلی خود هستند و آموزش را از طریق تجربه به دست می آورند. در حالی که در تورنتو کارکنان خدمات شهری باید برنامه آموزش یکساله ای را گذرانده و مطابق استانداردهای پذیرفته شده شروع به کار کنند.

در تورنتو کارکنان خدمات شهری باید آموزشهای زیادی را قبل از استخدام و در دوران اشتغال فرا بگیرند. پس از توافق تورنتو و ساتویولو دوره های پرستنی کارکنان خدمات شهری به مدت یک سال در ساتویولو آغاز شد. این دوره های آموزشی بر مسائل خاص خدمات شهری در ساتویولو متمرکز بود.

روی هم رفته همکاری دو جانبه این دو شهرداری نقطه عطفی در تاریخ همکاری بین الصلای شهرداریها به شمار می رود. بهبود و توسعه تجهیزات خدمات شهری، افزایش توانایی کارکنان، بهبود سیستمها و روشهای ارائه خدمات از مهمترین دستاوردهای این همکاری به شمار می رود. به طور کلی تجربه شهرداری تورنتو و ساتویولو در گسترش همکاریهای دو جانبه می تواند نکاتی را در زمینه بهبود خدمات شهری برای شهرداریهای ایران روشن نماید. این نکات در موضوعات زیر قابل بررسی است:

۱- مسائل سازمانی خدمات شهری: خدمات شهری زمانی می تواند از کارایی و توانمندی لازم برخوردار شود که بر سیستم مدیریتی مشارکتی و پاسخگویی به نیازها و خواسته های شهروندان مبتنی باشد. به عنوان مثال - همان طور که در این مقاله ذکر شده - شهروندان ساتویولو بر اساس خواسته ها و نیازهای خود سهم مؤثری در ارائه الگوهای خدمات شهری ایفا کرده اند. بنابراین اگر سازمان ارائه خدمات شهری از خواسته های شهروندان بریده باشد و به صورت تصمیم گیریهای آنی و زودگذر در آید، بدون تردید هیچ نتیجه ای به بار نخواهد آمد.

۲- آموزش: کارکنان حوزه خدمات شهری باید در تمامی مسائل و موضوعات مربوط به این موضوع، از مسائل بهداشتی گرفته تا مسائل فرهنگی و زیبایی شناسی، اطلاعات لازم را داشته باشند. کارکنان شهرداری نمی توانند بدون آموزش، در ارائه خدمات مؤثر و مفید واقع شوند.

۳- مسائل بین المللی و زیست محیطی: امروزه در سراسر دنیا سازمانها و نهاد های بین المللی متعددی وجود دارند که با استفاده از ابزارهای مالی و اجرایی از محیط زیست حمایت می کنند. از آنجا که خدمات شهری به طور مستقیم با مسائل زیست محیطی ارتباط دارد، بنابراین شهرداریهای ایران می توانند ضمن آگاهی از آثار زیست محیطی خدمات شهری از حمایتها و مساعدتهای بین المللی نیز بهره ببرند.

صاحب منصبان عالی رتبه اداره می شود، زمانی در محیط شاغلان خدمات شهری و بعضی اوقات نیز به شکل غیر رسمی یا از طریق تلفن و یا پست الکترونیکی انجام می شود.

بر اساس قرارداد همکاری میان شهرداری تورنتو و ساتویولو تاکنون سه پروژه اساسی تعریف شده است: ۱- پروژه توسعه و افزایش تأسیسات خدمات شهری، ۲- پروژه توسعه سیستمها و روشهای ارائه خدمات شهری، ۳- آموزش کارکنان شهرداری.

از لحاظ تأسیسات خدمات شهری گسترش تجهیزات اسدک، تأسیسات مخابراتی، گسترش مراکز و واحدهای ارائه خدمات از



جمله خدمات ارائه شده به شمار می روند.

بیشرفت و توسعه تجهیزات مربوط به نجات خریق و مصدومان در ساتویولو مدیون کمکهای تورنتو است. در این شهر سیستمهای اسدک و نجات از وسائط نقلیه گرفته تا دستگاههای مخابراتی و نیروهای تخصصی، همگی مطابق الگوهای رایج در تورنتو طراحی و اجرا شده اند.

از لحاظ توسعه سیستمها و روشهای شهرداری، ساتویولو توانسته است با استفاده از سیستمهای مدیریتی و کارشناسی تورنتو به تجزیه و تحلیل داده ها، اطلاعات و اتخاذ تصمیمات مقتضی بپردازد.

این مقاله ترجمه از منبع زیر است:

<http://www.proquest.com/social-science/Maniopoulos>

کار به تکمیل است که نشر اصلی مقاله توسط انتشارات پریموم منتشر شده و از انتشار به سایر ترجمه این متن انگلیسی می گنجیم.

درباره قهراد ابو الضیاء



قهراد ابو الضیاء متولد ۱۳۲۳ قمری یزد در سال ۱۳۴۵ فوق لیسانس مهندسی باغبانی را از دانشگاه تهران و در سال ۱۳۷۵ فوق لیسانس معماری منظر را از دانشگاه اباتنی لویزیانا دریافت کرد. ابو الضیاء علاوه بر تدریس در گروه معماری منظر دانشگاه لویزیانا (۱۹۷۵-۶۱) از سال ۱۳۶۲ تاکنون در دانشگاه علم و صنعت، قاراب، هنر و تهران به تدریس درس طراحی کاشت و معماری منظر پرداخته است. وی هم‌اکنون استادیار و مدیر گروه مهندسی طراحی محیط دانشگاه محیطزیست دانشگاه تهران است. قهراد ابو الضیاء در طول فعالیت حرفه‌ای خود طراحی محوطه و فضای سبز پروژه‌های گوناگونی را برعهده داشته است که از جمله می‌توان به باغ غدیر اسفهان، بولوار ساحلی بندر عباس، بزرگراه چمران تهران، پارک آزادگان، پارک پردیس و توسعه پارک چسبیده تهران و کوفتگی مشهد اشاره کرد.

آب و هوای گرم و خشک و آفتاب تند و سوزان، اقلیم غالب شهرهای کشور را تشکیل می‌دهد. این وضعیت، یکی از عوامل تاریخی تعیین کننده در میزان تمرکز و تراکم یا باز و بسته بودن بافت شهرها بوده است. در شهرها و مناطق مرکزی و جنوبی کشور که محدودیت آب و هوا و گرما افزایش می‌یابد سعی شده است با ایجاد گذرها و بازارهای سرپوشیده، کوچه‌های باریک و بلند، بافت متراکم و چسبیده ساختمانها، فضاهای عمومی نسبتاً مطلوب در محیط شهری به وجود آید.

اما در شهرهایی با محدودیت کمتر، این هدف با کاشت ردیفی درختان سایه‌انداز در حاشیه کوچه‌ها و خیابانها تأمین شده است. در واقع، فضای سبز معابر شهری بیش از اینکه جنبه تزئین و زیبایی گذرها را داشته باشد، هدف مهمتری را دنبال می‌کرده و آن، محفوظ نگه داشتن شهروندان پیاده از تابش تند آفتاب بوده است. این نقش را درخت به بهترین نحو ایفا می‌کرده است. در عوض، گل و گلدان بیشتر در خرد اقلیم‌ها و خرد مکانهایی همچون لایه لای سایه آفتاب درختان حیاط و دور و بر حوض آب جای می‌گرفته است، یعنی همان تصویر اثری از حیاط ایرانی.

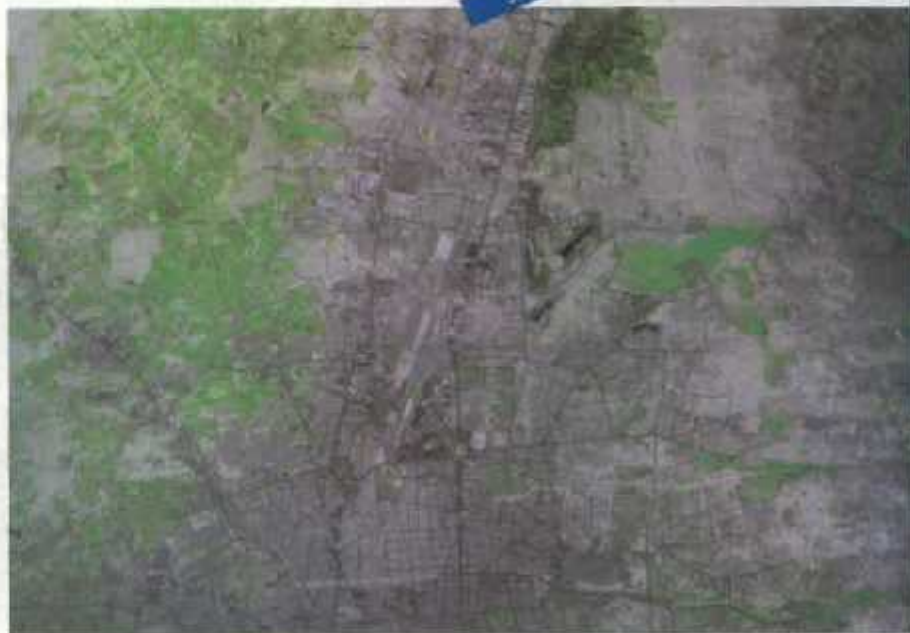
به همین دلیل می‌توان گفت استفاده خردمندانه و سنجیده از درخت در معابر و فضاهای باز شهری و حتی در فضاهای خصوصی و نیمه‌خصوصی، یکی از ارزشهای دیرینه و پایدار معماری و شهرسازی ایران را تشکیل می‌دهد. آیا در ایجاد و توسعه فضاهای سبز در کوچه‌ها و خیابانهای امروزی، این ارزش فراموش شده است؟

فضای سبز معابر شهری

کفتگو با قهراد ابو الضیاء
ناقص‌ترین کشور

● وقتی صحبت از فضای سبز معابر شهری می‌شود بی‌اختیار بیشتر درخت و درختکاری به ذهن آدم می‌رسد، تا گل و بته و چمن و سایر گیاهان. نمی‌دانم این به علت اهمیت تاریخی درخت در کشور ماست، یا درخت به خاطر حجم عظیمی که دارد عملاً سایر گیاهان شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهد و یا اینکه دلیل دیگری دارد.

○ همین‌طور است. اصولاً در فضای سبز شهری، درخت بیشتر از همه اهمیت دارد. بعد از آن درختچه است و سپس نوبت به بقیه می‌رسد. درحقیقت، چمن و گل و سایر گیاهان در معابر شهری در حکم سبزه درختان و درختچه‌ها هستند. شما وقتی شهری را از آسمان نگاه می‌کنید مسیرهای فضای سبز یا درختکاریها مشخص می‌شود و این هم به دلیل اندازه و بزرگی درختان است. نکته مهم دیگر، پایداری و طول عمر درختان در معابر و فضاهای شهری است. درختان با وجود تغییر شهرداران و مدیران شهری بر سر جای خود می‌مانند، درحالی که گلها و گیاهانی که ظاهر فضای سبز شهری را می‌سازند با تغییر یکی از مدیران و یا حتی تغییر سلیقه آنان ممکن است از بین بروند. بنابراین در مورد فضای سبز معابر شهری باید گفت اول درخت و بعد درختچه.



● پس ما صحبت خود را بر نقش درخت در فضای سبز شهری متمرکز می‌کنیم، بخصوص که درخت در کشور ما اهمیت فراوانی دارد. در فرهنگ عامه ما همواره درخت به عنوان پدیده‌ای مقدس تلقی شده است و هنوز درختان کهنسال فراوانی در جای‌جای این سرزمین وجود دارد که آثار نذر و نیاز مردم بر شاخ و برگ آنها دیده می‌شود. اما نقش و جایگاه درخت در معابر شهری چیست؟

در ایران، درخت از قدیم در کنار مسیرهای آب به طور ردیفی کاشته می‌شده است. این درختان بیشتر از نوع سایه‌انداز مانند چنار، بیله، تیریزی، نارون و زیزان گنجشک بوده‌اند. در روستاها این مسیرهای ردیفی علاوه بر ایجاد سایه، برای تعیین حد و حدود باغها نیز به کار می‌رفته است. وقتی صحبت از شهر می‌شود دنبال درختان غیر معطر می‌رویم؛ درختانی که می‌توانند سایه ایجاد کنند، مقاوم هستند و مدام نیاز به سم‌پاشی ندارند. دلیلش هم روشن است، زیرا درختان میوه در معابر شهری آسیب‌پذیرند و بچه‌ها و نوجوانان از وقتی که میوه این درختان به صورت جفاله است شاخه‌هایشان را می‌شکنند. غیر از

این، درخت میوه در محیط شهری آفت‌پذیر نیز هست. حتی یک نوع درخت، مانند درخت توت، در بیرون شهر درخت معلوبی است؛ خم میوه خوبی می‌دهد و هم آفت کمی دارد و چون زیر درخت خاکی است کثیف نمی‌شود، اما همین درخت میوه در داخل شهر به دلیل اینکه زیر آن اسفالت یا موزاییک است زمین را کثیف می‌کند و باعث جمع شدن پشه و مگس در محیط شهری می‌شود.

● علاوه بر زیبایی و ایجاد سایه در محیط شهری، درختان در تلطیف و تعدیل هوای شهر نیز نقش بسیار مهمی دارند.

بله، بخصوص با توجه به فضایی که درخت اشغال می‌کند و تاج گسترده‌ای که در هوا دارد، می‌تواند چندین بربر فضاهای سبزی مثل گل و گیاه و چمن که روی زمین پخش هستند گردوغبار شهری را جذب کنند. گاز کربنیک هوا را بگیرند و اکسیژن تولید کنند.

● با توجه به عملکردها و اثرات مثبتی که درخت و درختچه می‌توانند در معابر شهری داشته باشند، به نظر شما ایجاد و توسعه فضای سبز معابر در شهرهای ما سنجیده و آگاهانه صورت گرفته است؟

باید برای شهرها طرح جامع فضای سبز تهیه شود تا تکلیف فضای سبز هر شهر از نظر انتخاب گونه‌ها مشخص شود چون دید غالب در ایجاد فضای سبز شهری، دید کوتاه مدت است؛ فعلاً این چمن را بکاریم تا سبز شود و یا نشانی فصل را بکاریم تا گل بدهد. اگر هم می‌خواهیم درخت بکاریم دنبال درختی می‌رویم که سریع رشد کند

ببینید، به هر حال در دوره‌ای، مسیرها و جویهای آبی که از محلات قدیمی و کوچه‌ها رد می‌شده، خودبه‌خود انگیزه‌های ایجاد می‌کرده که در کنار آنها درختی بکارند تا هم سایه‌ای بدهد و هم لطافتی داشته باشند. در آن موقع، فضای باز کافی نیز برای رشد مناسب درخت وجود داشته است. هنوز هم در قسمت مرکزی بعضی از شهرها آثار این جویها و درختکاری خاشیه آنها وجود دارد اما اکنون وضع کاملاً تغییر کرده و سنت رایج این شده است که در کنار کوچه و حتی خیابانهای عریض، پیاده‌رو باریک و جوی کوچک و محل کاشت ۷۰-۸۰ سانتی متری برای درخت در نظر می‌گیرند. بخصوص وقتی که درخت در قسمت جنوب معبر یا در کوچه‌های شرقی - غربی کاشته می‌شود تاج قرینه درست نمی‌شود و درخت همیشه تعادل دارد به طرف وسط خیابان بیاید.

● منظورتان از تاج قرینه، تاج کامل است؟

بله، مثلاً نارون چتری را در نظر بگیرید که تاج آن در حالت رشد متعادل به شکل کوه استه‌ما و وقتی کنار دیوار کاشته می‌شود تاج آن به صورت نیم‌کوه در می‌آید. بعد هم بتدریج تنه درخت کج می‌شود، چون به‌طور طبیعی درخت از سایه می‌گریزد و به طرف نور می‌رود. اما در قسمت دیگر که حیاط خانه‌ها قرار دارد درختان تاج بهتری دارند. بنابراین اگر در کوچه‌ها و خیابانها دقت کنید می‌بینید درختانی که سمت جنوب قرار دارند تاج نامنظم و غیرقرینه دارند، در حالی که درختان سمت شمال معابر مرتب‌تر هستند. موضوع دیگر که این وضعیت را تشدید می‌کند نحوه انتخاب گونه‌های درخت است. درخت باید متناسب و به اندازه فضا انتخاب

آلمان
بروکل کاشت
پارک پاتره



شود، در حالی که در برخی کوجه‌ها می‌بینیم درختانی مثل چنار، کاج و نارون کاشته‌اند. اینها درختانی هستند که فضای وسیع‌تری برای ریشه و شاخ و برگ لازم دارند تا بتوانند خوب رشد کنند.

● دلیل این کار چیست؟ آیا به خاطر ناآگاهی مسئولان فضای سبز است یا عوامل دیگری دخالت دارد؟

○ به نظر می‌رسد ایجاد فضای سبز در شهرهای ما بیشتر سلیقه‌ای است و در هر زمان کاشت نوعی درخت مد شده است. مثلاً حدود ۳۰-۴۰ سال پیش، درختان چنار و کاج، مد روز بوده و در همه شهرهای ایران کاشته شده است، حتی در زنجان و همدان هم که شرایط آنها برای درخت چنار مناسب نیست همین نوع درخت را کاشته‌اند. درخت چنار در آب و هوای مناسب و خاک خوب کرج رشد می‌کند اما هرگز در همدان عمل نمی‌آید، چون هر درختی شرایط اقلیمی خاصی می‌خواهد.

در حال حاضر درخت مد روز، درختانی هستند که زود به نتیجه می‌رسند، مثل اقلیمی چتری، این درخت را تا چند سال پیش هیچ کس نمی‌شناخت، اما چون سریع رشد می‌کند و ظاهر قشنگی دارد، آن را در همه جا می‌کارند، در حالی که اقلیمی چتری عمر بسیار کوتاهی دارد، اغلب PH بالای خاک را تحمل نمی‌کند و برگ‌هایش

در تابستان زرد می‌شوند، در فضای سبز شهری اغلب کشورهای پیشرفته، معمولاً درختانی را که زیر ۱۰۰ سال عمر می‌کنند درختان کوناها عمر می‌گویند. عمر درخت اقلیمی چتری در بهترین شرایط به ۲۰ سال هم نمی‌رسد. در فضای سبز شهرهای ما، درختانی که بالای ۱۰۰ سال عمر می‌کنند انگشت‌شمارند.

● آیا این رفتار سلیقه‌ای و به طور کلی وضعیت کنونی فضای سبز معابر شهری، یکی از پیامدهای رشد سریع شهرنشینی نیست؟ منظورم این است که قبلاً گونه‌های درختی متناسب با اقلیم و شرایط هر شهر انتخاب می‌شده و بتدریج گسترش می‌یافته است. انتخاب و کاشت درختان چون تدریجی و آرام بوده است بهتر و درست‌تر هم مسورت می‌گرفته، اما گسترش سریع شهری، همه چیز و از جمله فضای سبز شهرها را به هم ریخته است.

○ درست است، اما شهرنشینی به صورت دیگری بر فضای سبز شهری تأثیر گذاشته است. تا حدود ۳۰ سال پیش که درختان در کنار جویهای آب به خوبی رشد می‌کردند در اغلب شهرها مشکلی به نام درختان خیابانی وجود نداشت، زیرا نه جدولی کنار جوی آب بود که

برخی درختان نمی‌توانند توسعه شهری را تحمل کنند، یعنی از نظر اکولوژیکی در تنگنا قرار می‌گیرند و دیگر قادر به مبارزه نیستند

تهران
پارک جنگلی لویزان
تلفیق معماری شهری و پارک

عانع رشد درخت شود و نه پیاده‌روها آسفالت و یا موزاییک شده بود، در نتیجه درخت می‌توانست به راحتی تنفس کرده و از امکانات دور ویر خود استفاده کند. اما بتدریج سطح خیابانها آسفالت شد و جویهای یهون با گذاشتن جدولهای بتنی محصور شد. از سوی دیگر ساخت و ساز در حاشیه خیابانها گسترش یافت، پیاده‌روها آسفالت و یا موزاییک شد، عبور تأسیسات زیربنایی از زیر زمین ریشه‌های درختان را نیز قطع کرد و این گونه اقدامات باعث کم شدن رشد سرشاخه‌های درختان، ضعیف شدن و خشک شدن درختان در بسیاری از شهرها گردید.

بهترین نمونه این ماجرا خیابان کوهسنگی مشهد است. در این خیابان تا دو دهه پیش چندین ردیف درخت اشن یا نوعی گیوه وجود داشت، اما یکباره پس از انقلاب همه اینها در عرض چند سال از بین رفت. چرا؟ عده‌ای می‌گویند عمرشان تمام شده بود، ولی آفتی که طغیان کرد و همه درختان را در بزرگترین رطوبت به عمر آنها نداشت، چنان که همان درختان در فاصله ۳۰ کیلومتری مشهد، در منطقه گل‌مکان، در تمام روستاهایی که به عنوان یادشکن کاشته شده‌اند هنوز سرسبز و شاداب هستند. خیابان کوهسنگی هم که ابتدا در شبکه‌ها در آن رفت و آمد می‌کردند احتمالاً سنگفرش و یا خاکی بوده است، بعد که اتومبیل می‌آید خیابان آسفالت می‌شود. با ایجاد ساختمان در دو طرف خیابان، پیاده‌روها هم آسفالت می‌شوند. در نتیجه دیگر یک‌اصله حتی از آن درختان باقی نمانده است.

● شعا تحقیقی در باره فضای سبز معابر در شهر تهران انجام داده‌اید که نتایج آن واقعاً تأسف بار بود، زیرا نشان می‌داد که بیش از ۹۰ درصد درختان مورد مطالعه



دارای کیفیت متوسط، ضعیف و خیلی ضعیف هستند. البته آدم به صورت تجربی هم متوجه می‌شود که درختان خیابانیها معمولاً کج و کوله و ضعیف شده‌اند و به ندرت درختی سواداب و سرحال مثل درختان طبیعت بیرون شهر دیده می‌شود. ولی وقتی این وضعیت در قالب آمار و ارقام می‌آید تکان دهنده است. آیا نتایج این تحقیق را می‌توان به تمام درختان شهر و حتی شهرهای دیگر هم تعمیم داد؟

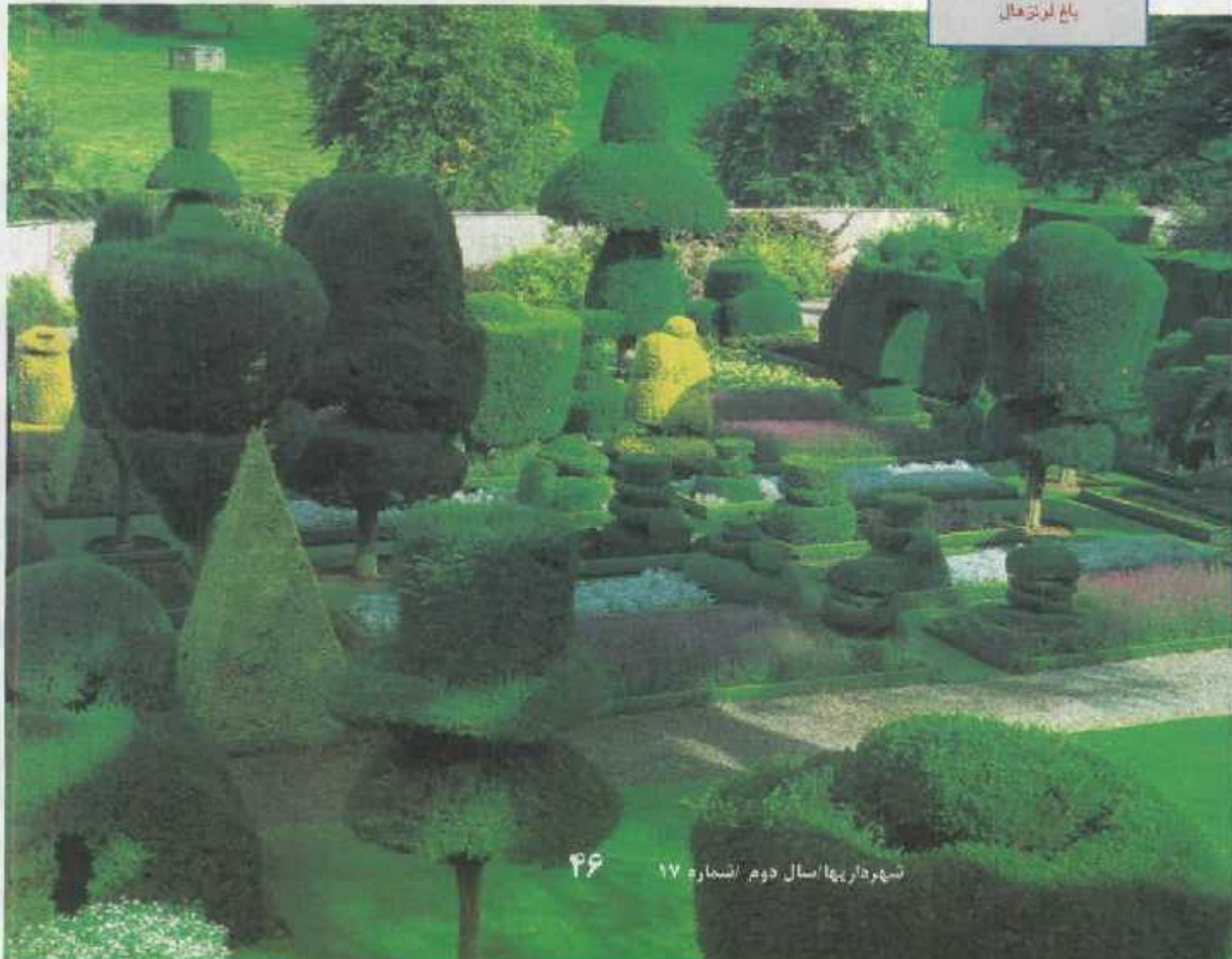
(۳) چون این تحقیق به روش علمی انجام شده است فکر می‌کنم نتایج آن را می‌توان به تمام شهر عمومیت داد. در شهرهای دیگر نیز وضع درختان کم و بیش همین‌طور است. در این حالت، برخی درختان نمی‌توانند توسعه شهری را تحمل کنند. یعنی از نظر اکولوژیکی در تنگنا قرار می‌گیرند و دیگر قادر به مبارزه نیستند. یک درخت را نوعی آفت می‌زند، درخت دیگر را بیماری از یاد می‌آورد و به این ترتیب، همه درختان از بین می‌روند.

● در این صورت، اقدامات شهردارها به دور باطل تبدیل می‌شود؛ یعنی از یک طرف به منظور توسعه فضاهای سبز، نهالهای جدید در معابر شهری می‌کارند و از طرف دیگر روشهای نادرست اجرا و نگهداری موجب از بین رفتن درختان تنومند می‌شود. به نظر شما برای ارتقای کیفیت فضای سبز معابر شهری چه باید کرد؟ چگونه می‌توان هم از نابودی فضای سبز موجود

جلوگیری کرد و هم در توسعه فضاهای سبز جدید به نحوی عمل کرد که رشد درختان با محدودیت‌های جدی مواجه نشود؟

(۴) برای ارتقای کیفیت درختان فضای سبز معابر، سیاستهای مختلفی را باید در پیش گرفت که در اینجا به چند مورد مهم‌تر آن اشاره می‌کنم. اول اینکه باید برای شهرها طرح جامع فضای سبز تهیه شود تا تکلیف فضای سبز هر شهر از نظر انتخاب گونه‌ها مشخص شود. البته این پیشنهاد سالهاست که مطرح شده است ولی هیچ وقت آن را جدی نگرفته‌اند. چون دید غالب در ایجاد فضای سبز شهری، دید کوتاه مدت است؛ فعلاً این چمن را بکاریم تا سبز شود و بیانشای فصل را بکاریم تا گل بدهد. اگر هم می‌خواهیم درخت بکاریم دنبال درختی می‌رویم که سریع رشد کند مثل افاقیای چتری و سرو نقره‌ای، در صورتی که سرو نقره‌ای اصلاً درخت شهری نیست، بلکه درخت جنگلی است چون به فضای کافی احتیاج دارد. وقتی آن را در شهر و یا فاصله کم می‌کارند مجبورند یا صرف هزینه فراوان مدام آن را هرس کنند و به شکل تخم مرغ در آورند. در صورتی که هرس کردن هر روزه مربوط به قرن هفدهم میلادی است. بنابراین تکلیف انتخاب گونه‌ها باید در طرح جامع فضای سبز روشن شود.

نکته دیگر این است که در طراحی معابر باید استانداردهایی رعایت شود تا درخت فضای کافی برای رشد داشته باشد. مثلاً در کوچه ۱۰ متری بهتر است درخت فقط در یک طرف کوچه یعنی در



باعث رشد علفهای هرز می گردد. بنابراین اصلاح روشهای آبیاری نیز از جمله نکات مهم دیگری است که باید مورد توجه قرار گیرد.

● سیاستهایی را که شما اشاره کردید بیشتر به اصلاح روشهای مدیریت فضای سبز شهری مربوط می شود، اما چگونه می توان شهروندان را در حفظ و توسعه فضای سبز معابر شهری، بویژه فضای سبز کوچه ها و دسترسیمهای محلی دخالت داد؟ تجربه ها و نظرات جدید نشان می دهد دخالت مستقیم مردم و حتی کودکان و نوجوانانی که شاید بیشتر بین آسیب رابه فضای سبز محلی وارد می کنند حس تعلقی بین آنان و فضای سبز به وجود می آورد. به نظر شما این حس تعلقی را چگونه می توان ایجاد کرد؟

در این زمینه باید اول مسئله آب مورد نیاز فضای سبز را حل کرد. نمی توان از شهروندان انتظار داشت آب آشامیدنی را با توجه به قیمت بالای آن به راحتی به فضای سبز شهری بدهند. هم اکنون با لارتن تصاعدی قیمت آب، اثر فراوانی بر فضای سبز معابر، بویژه معابر محله ها گذاشته است. چون کسی تمایل ندارد آب گران را برای آبیاری درختان مصرف کند، انتظار دارند شهرداری این کار را انجام دهد. اگر هم در مرحله ای جلوی چند خانه سرسبز و تازادب است بیشتر به خاطر علاقه شخصی ساکنان آنجا است. بنابراین در وهله اول باید آب خام را به هر ظرفیتی که هست برای آبیاری درختان تأمین کرد.

در صورت تأمین آب مورد نیاز، می توان از روشهای تشویقی برای مشارکت مردم استفاده کرد؛ مثلاً می توان کسانی را که جلوی خانه شان را سبز و خرم نگه می دارند از انواع عوارض معاف کرد. در این صورت قطعاً بر تعداد کسانی که می کوشند فضای سبز مطلوبی در کنار معابر ایجاد کنند افزوده خواهد شد.

● من دیگر سئوالی ندارم، اگر موضوعی هست بفرمایید.

بد نیست در اینجا به دو نکته اشاره کنم. نکته اول، ایجاد باغ گیاه شناسی زینتی در شهرهاست. این باغ می تواند حتی باغی کوچک باشد. در این باغ می توان درختان زینتی سازگار با آب و هوای هر شهر را گرد آورد و برای آموزش عموم از آن استفاده کرد. افراد بسیاری علاقه مند به یادگیری در این زمینه هستند، اما مکان مناسبی در شهرها وجود ندارد. باغ گیاهان زینتی از این نظر بسیار سودمند است.

باغ گیاهان زینتی همچنین می تواند محل مناسبی برای آزمایش انواع گونه ها و قابلیت رشد آنها در خاکها و آب و هوای مختلف باشد.

موضوع دیگری که به آن اهمیت لازم داده نشده است پرورش درختان در شرایط مناسب و استفاده از فن آوری جابه جایی درختان بزرگ است که حمایت دستگاههای دولتی، از جمله وزارت کشور و شهرداریها را می طلبد. با این روش در زمان شکل گرفتن فضای سبز شهری صرفه جویی می شود. می توان درختان مقنوم مانند انواع بلوطها یا سکنجبین ها را که کند رشد، ولی عمری طولانی دارند، به صورت درختان جوان ۱۵-۱۰ جابه جا کرد تا هم نظر مسئولان برآورده شود و هم فضای سبز شهری زودتر شکل بگیرد.

● با سپاس از شما.

قسمت شمايي که حياحا خانه ها است کاشته شود تا بتواند رشد کند اگر کوچه پهن تر باشد می توان در دو طرف کوچه درخت کاشته، به این شرط که پیاده روی با عرض کافی پیش بینی شود تا درخت فاصله مناسبی از ساختمان داشته باشد. همچنین باید فضای کافی نیز برای رشد ریشه درخت پیش بینی شود. فضای ریشه باید حداقل به عرض ۱۲۰ متر باشد. تازه، در صورت رعایت همه این استانداردها باید اندازه گونه ها نیز مناسب باشد. اگر در کوچه تیر چراغ برق هست و سیم برق از آنجا عبور می کند هرگز نباید درختان بزرگ کاشته، زیرا پس از مدتی هم وزارت نیرو مجبور است هزینه ای صرف کند تا شاخه ها را قطع کند و هم درختان از ریختن می افتند.

● اساساً در طرحهای توسعه شهری - چه در طرحهای جامع و یا تفصیلی - چنین جزئیاتی رعایت نمی شود، مقاطعی که برای محل فضای سبز کوچه ها و خیابانها تعیین می گردد مقاطعی کلیشه ای و بدون توجه به مواردی است که شما اشاره کردید.

دلیلش این است که تخصصهای لازم در این زمینه دخالت ندارند. همچنین، استانداردهای لازم نیز تدوین نشده است. مثلاً استانداردهای ندریم که در خاکهای ماسه ای یا خاکهای رسی، چه درختی باید کاشته، یا در مورد آبیاری، هنوز روشهای نامناسب اجرا می شود. آبیاری اگر به صورت آب روان باشد موجب شسته شدن خاک و باقی ماندن شن و ماسه می شوند اگر به صورت بارانی باشد

امریکا - هونولولو
تاسیسات ورزشی و
مصنوعه آمادگی جسمانی
لکه ای سبز در شهر



طراحی مبلمان برای خیابان (۱)

نیمکت و صندلی خیابانی

رها برنصابی
طراح صنعتی

تعیین نیمکت در شهرهای امروزی، امری ضروری است؛ نیمکت در ایستگاه اتوبوس برای منتظران اتوبوس، در پارک برای رفع خستگی و لذت بردن از محیط، در سطح خیابان برای استفاده رهگذران و نیز مکانهای بسیار دیگر.

در انتخاب جایی برای نشستن، معمولاً استفاده کوتاه و یا بلندمدت مدنظر است. نشستن بلندمدت الزامات و تسهیلات خاص خود را می طلبد، مانند فرم، عدولازیمه (قطعه بندی)، آراگونومی (تناسب سایز گنجهای کالبدی بدن انسان) و قطعات اضافی، برای استفاده کوتاهمدت می توان ترکیب ساده و متنوع تری را در نظر داشت؛ نیمکت های یکپارچه با گشادان، روشنایی، زیاله دان یا نیمکت های دیواری و پایه کوتاه روی دیوار (تصویر ۱).

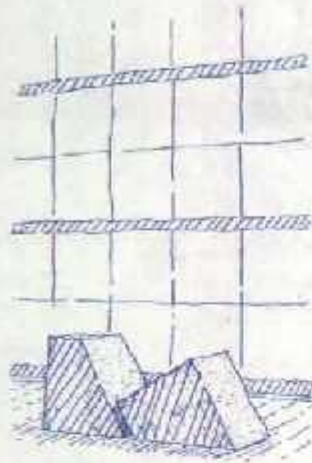
به تعبیر دیگر، نیمکت ها و صندلی های خیابانی با استفاده کوتاهمدت در دسته بدون پشتی و بلندمدت در گروه نیمکت های با پشتی قرار می گیرند. دسته اول در تکمیل فضاهای معماری ساخت

نشستگاه در هر شهر، مکانی برای تمرکز برخی فعالیتهاست؛ فضای برای حیاسالان و سالنخوردگان تا درد دل های خود را در برابر آفتاب زمستانی و یازیرسایه درختان تابستانی بایکدیگر رد و بدل کنند، جایی برای دانش آموز و دانشجوی اهل مطالعه، منظر مناسبی برای آنان که آرزوها و برنامه های زندگی مشترک آینده را مرور می کنند، موضعی استراحتیک برای مادران تا ضمن زیر نظر داشتن فرزند خود با دوست جدیدشان تیز صحبت کنند و شاید استراحتگاهی برای پاهای خسته فروشنده دوره گرد.

می گویند که دولتمردان برای نیمکت های عمومی شهر، نصادی از اندیشه و تدبیر قائل اند و معروف است که در باره یک شهر می توان بر حسب تعداد نیمکت هایش داوری کرد. این بدان معناست که قابلیت طراحی و استفاده از این وسیله در یک محیط اجتماعی، نگرانی و مسئولیت پذیری مسئولان یک شهر را در برابر همشهری هایشان مشخص می کند» (۱).

اگر بپذیریم که هدف نهایی شهرسازی، ایجاد محیط کالبدی مناسب برای زندگی سالم، امن و آسوده شهروندان است، آن گاه آمایش، طراحی و آماده سازی فضاهای شهری متناسب و لازم برای این زندگی و الزامات آن، جایگاه عمده ای در فرآیند شهرسازی می یابد. اما فضاهای شهری موجود در کشور ما از این نظر بسیار فقیر و ناکارآمد ارزیابی شده اند. حل این مشکل مستلزم اقدامات متعدد و گاه توأم برنامه ریزی، طراحی، اجرایی و مدیریتی است و طراحی و ساماندهی مبلمان شهری در چارچوب فضای شهری، یکی از همین اقدامات است. ماهنامه شهرداریها با تأکید بر ضرورت برخوردی جامع و هماهنگ با تمام عناصر فضای شهری و فرآیند طراحی آن، مجموعه ای از مباحث طراحی مبلمان شهری برای خیابان را تنظیم کرده است که بتدریج در هر شماره به یکی از این عناصر خواهد پرداخت. اولین بخش از این مباحث به نیمکت و صندلی خیابانی اختصاص دارد.





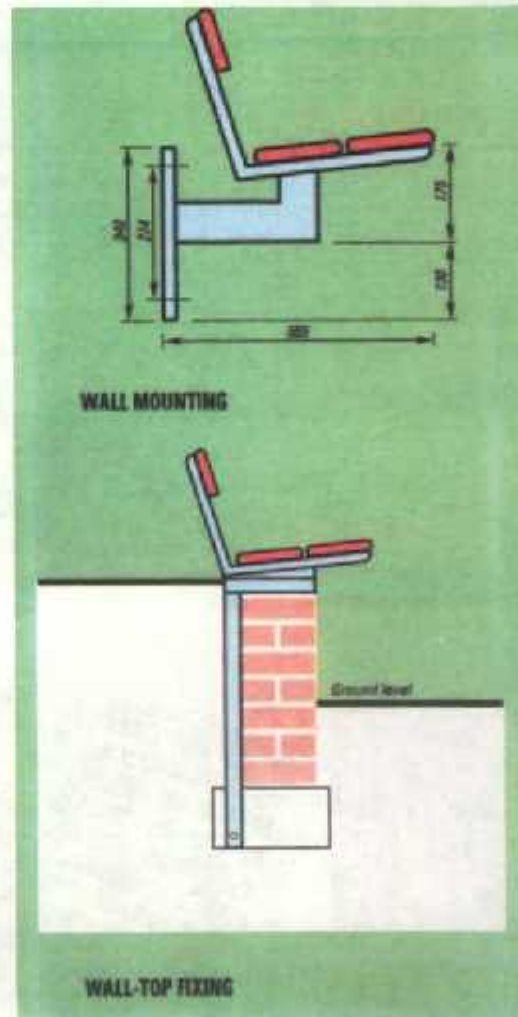
نمونه ۶ - نیمکت بدون پشت و استفاده از مصالح پلاستیکی - بوئمنز لومباردا



نمونه ۷ - نیمکت دیوار بر روی نیمکت پایه گره تانمپوار

عمومیت بیشتری دارند. معمولاً در اکثر این نشستگاهها، اهداف زیبایی شناسی و تزیینی رعایت گردیده و کمتر به راحتی آنها توجه شده است. همچنین نزدیک کردن آنها به اجزای تندیس وار در محوطه های مورد نظر حلراخان، عرفی رایج شده است. بدین ترتیب اغلب این وسائل از مصالح بتابی و ساختمانی نظیر سیمان، سنگ و آجر مانند عمارتهای پیرامونشان ساخته می شوند. این اجزا از همساختگی نسبی خوبی با محیط مورد استفاده خود برخوردارند و در برابر وندالیسم (تخریب گرایی) هم مقاومت خوبی دارند (تصویر ۳). اما پر استفاده ترین و راحت ترین نیمکتها، آلبانی هستند که دارای پشتی، چادستی، قسری راحت و مطابق با بدن هستند. این گونه نشستگاهها افراد را به تأمل در نشستن و سیری کردن اوقات با آسودگی خاطر در محیط شهری تشویق می کنند (تصویر ۳). می توان برای نشستن، چند حالت زیر را قائل شد:

- رودر رو برای ایجاد ارتباط، مکالمه و صحبت.



- پشت به پشت بدون هیچ تماسی.
- نشستن در کانون توجه و فعالیت مانند میدانها و تفریحگاهها.
- نشستگاه برای مقاصد خاص مانند صندلی های سربناه ایستگاه اتوبوس یا کافه خیابانی.
- نشستگاه های مدولار که در واحدهای کوچک، قابلیت ایجاد قوس گرد و منحنی را دارند و بویژه برای گردنگرد درخت و گلدان مفیدند.
- نیمکت و صندلی دنج و بنهسان که با گلکاری یا گیاهان پایه بلند گلدانی ادغام شده، برای بوسه (۲) مناسب را خلق می کنند. تا حد ممکن وسائل نشستن باید در جایی نصب شوند که از برخی عوامل جوی بویژه باد در امان باشند. استقرار آنها باید بر اساس چیدمانی منطقی انجام شود تا از معلق ماندنشان در سطح خیابان و فضای مورد استفاده جلوگیری شود. چیدمان نادرست نه سادگی باعث ایجاد حس شلوغی و مزاحمت در مکان مورد استفاده



تصویر ۳ نیمکت‌های بیشتر بار ایستاده
بر اساس کمترین و راحت‌ترین نیمکت

محیط - که نیمکت و صندلی هم یکی از آنهاست - از ضروریات است. تست‌نگاه‌ها در محیط شهری بیشتر از حومه شهر حالت و جنبه ماندگاری دارند. در خارج و اطراف شهر استفاده از مصالح پرمای تأکید می‌شود. «در مجموع باید دقت داشت که طراحی نشستگاه بدون پشتی از نظر بصری مقبول‌تر و دست‌طراح برای خلق فرم، آزادتر است. مقبولیت بصری آن به دلیل نداشتن اجزای زیاد و در نتیجه تداعی حس مزاحمت و سدکنندگی است. ولی به هر حال باید سالخوردگان و استفاده‌کنندگان بلندمدت را نیز مدنظر داشت» (۳). نیمکت ارگونومیک بدن را به طور کامل در بر می‌گیرد و باعث توزیع یکنواخت وزن بدن بر سطح نشستگاه می‌گردد (تصویر ۵).

استفاده از مواد مختلف تأثیرات گوناگونی به دنبال دارد. چوب دارای طبیعتی گرم است. فلز و سنگ با وجود راحتی و کاربرد زیاد آن به طور ذاتی سطوحی سرد هستند. تیرک‌ها و الوارهای چوبی برای نیمکت، هم بافتی مدرن دارند و هم سنتی و کلاسیک به

می‌گردد. تعدادی از نیمکت‌ها و صندلی‌های خیابانی را در سایه و تعدادی دیگر را در آفتاب قرار می‌دهند. آنهایی که در گذرگاه و محل تردد زیادگان قرار می‌گیرند، نباید مزاحمتی در رفت و آمد مردم ایجاد کنند و بیش از اینکه استفاده‌کننده، مردم و ترددشان را نظاره کنند، نیمکت باید طوری موقعیت‌دهی شده باشد که فرد، طبیعت و منظر اطراف را مشاهده کند. همچنین استقرار نیمکت‌های خیابانی در طرح‌های مختلف برای استراحت‌های کوتاه در گذرگاه‌ها و مکان‌های انتظار کوتاه‌مدت، کاری شایسته است (تصویر ۴).

هنگام طراحی نیمکت یا صندلی خیابانی در نظر گرفتن نکاتی

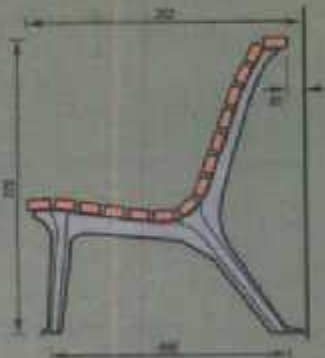
حائز اهمیت است. راحتی، دوام، جذب حرارت در مصالح به کار رفته، تجمع آب روی سطح محصول، تعمیر و نگهداری آسان و مقاومت در برابر وندالیسم از جمله این نکات است.

به این مجموعه باید سادگی فرم و ثبات در ساخت را نیز اضافه کرد. هماهنگی هر جزئی از اجزای شهری با

می‌گویند که دولت‌مردان برای
نیمکت‌های عمومی شهر،
نمادی از اندیشه و تدبیر
قائل‌اند و معروف است که در
باره یک شهر می‌توان
برحسب تعداد
نیمکت‌هایش داوری کرد



تصویر ۴ نیم صندلی بر اساس کمترین بار ایستاده



LAMBOURNE SEAT



شهرداریها/سال دوم /شماره ۱۷ ۵۰

تصویر ۵ - نیمکت‌های کلاسیک و مدرن با استفاده از مصالح مختلف



تصویر ۱- نمونه‌های از جنس چوب

برای ساخت نیمکت و صندلی خیابانی ترجیح دارند که نیاز به مراقبت کمتری داشته باشند. هر نوع فلز باید در برابر خوردگی به طور کامل مسلح شود؛ بویژه در محل اتصالات، فلزات باید توسط پوشش‌های سخت سایشی مانند رنگ‌های پودری به روش الکترواستاتیکی محافظت شوند. فولاد ضدزنگ و آلومینیوم باید برای مناطق ساحلی و مکان‌هایی که هر نوع پوشش را تخریب می‌کنند، به کار روند. فروشگاه‌های زنجیره‌ای، پر تردد و مکان‌هایی از این قبیل در زمره مکان‌هایی هستند که کثرت استفاده دارند و سایش سطوح در آنها زیاد است. چوب در برابر بوسیدگی و بتن در مقابل ترک‌خوردگی باید محافظت شوند. در نهایت باید گفت، بهترین

مصلح برای نشستگاه‌های عمومی آنهایی هستند که در برابر سرما، گرما، رطوبت و خشکی، کیفیت خود را از دست نمی‌دهند (تصویر ۷).

نیمکت‌ها و صندلی‌های خیابانی که در معرض وندالیسم هستند باید با بچهای نگهدارنده و تثبیت کننده در زمین ثابت شوند و یا به طور مستقیم در زمین کاشته

حساب می‌آیند. چوب‌ها باید دارای سطوحی صاف و صیقلی یا گوشه‌هایی گرد شده باشند. تراشه و زائده‌های سطح چوب رنده شده باید برطرف شوند، پوشش نهایی چوب بارنگ است و یا لاک‌های مخصوص محافظ که در برابر تغییرات آب و هوا مقاوم‌اند. در ساخت نیمکت و صندلی چوبی برای خیابان عموماً از «سخت‌چوب‌ها» استفاده می‌شود.

در تهیه چوب، همواره تأکید می‌شود چوب‌های مناطقی استفاده شوند که قابل جایگزینی باشند (تصویر ۶). صفحات فلزی مشبک، شبکه‌های مقوللی یا توری سیمی اشکال مناسبی برای استفاده از ماده دیرفرسایش هستند. فلز این ماده بویژه برای محیط‌های

شهری مناسب است. استفاده از ریخته‌گری در ساخت فلزی نشستگاه، جزئیاتی را پوشش می‌دهد که با مواد و مصالح دیگر غیر ممکن یا دشوار است. استقرار نشستگاه می‌تواند از طریق هر چیزی امکان‌پذیر شود؛ لوله فولادی، چدن یا آلومینیوم، بتن، سنگ و یا الوارهای چوب. در مجموع مصالحی

پراستفاده‌ترین و راحت‌ترین نیمکت‌ها، آنهایی هستند که دارای پشتی، جادستی، فرمی راحت و مطابق با بدن هستند. این گونه نشستگاه‌ها افراد را به تأمل در نشستن و سپری کردن اوقات با آسودگی خاطر در محیط شهری تشویق می‌کنند



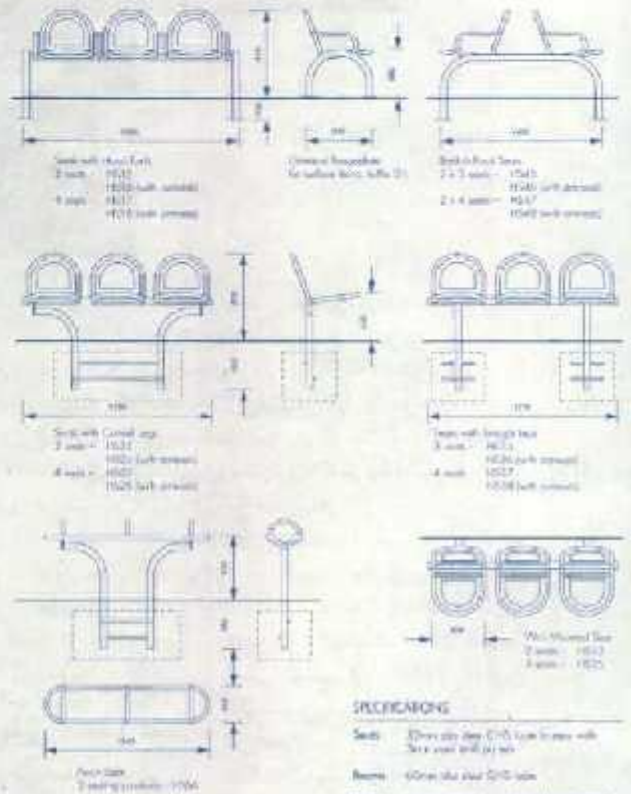
تصویر ۷- نیمکت تمام فلزی



تصویر ۸- نیمکت‌های سنگین بازان به تنگه‌اند



COOP BENCH SEAT / TECHNICAL



SPECIFICATIONS

- Seat: 120x45x45 cm (HxLxW) with 3x4x4x4 (HxLxW) seat
 - Frame: 40x40x40 cm (HxLxW) steel
 - Finish: Powder coated, 100% zinc powder coated
- (specifications may be changed without prior notice)

نیمکت‌ها و صندلی‌های خیابانی که در گذرگاه و محل تردد پیادگان قرار می‌گیرند، نباید مزاحمتی در رفت و آمد مردم ایجاد کنند و بیش از اینکه استفاده کننده، مردم و ترددشان را نظاره کند، نیمکت باید طوری موقعیت‌دهی شده باشد که فرد، طبیعت و منظر اطراف را مشاهده کند

۴۹۰ تا ۶۲۵ میلی‌متر ترجیح دارد. در ضمن هرچه پروفیل عرضی به فرم بدن نزدیکتر باشد و پشتی و کف نسیب‌سلایم داشته باشند بهتر است» (۵)

در مقایسه این اندازه‌ها با اندازه‌های پیشنهادی در کتاب اطلاعات معماری توپسرت، این نتایج حاصل می‌شود: «ارتفاع از کف زمین ۴۱۵، عمق ۵۰۰

و متوسط ارتفاع پشتی از کف ۷۲۵ میلی‌متر (۶)». چنانچه این مقایسه با منابع دیگر ادامه یابد دامنه ابعاد و اندازه‌هایی به دست می‌آید که در شرایط تقصی اطلاعات آنتروپومتر یکی جامعه تحت طراحی، بسیار گسترده خواهد بود. در طراحی نیمکت و صندلی خیابانی این دامنه مشخص کننده اندازه‌های بحرانی این محصول است.

برخی از این اندازه‌ها عبارتند از ارتفاع نشستگاه ۴۴۰-۳۸۰، عمق ۵۰۰-۴۰۰ و ارتفاع متوسط پشتی تا زمین ۷۰۰-۶۵۰. در مجموعه تصاویر ۹ تعدادی نیمکت و صندلی خیابانی برای درک بهتر موضوع ارائه شده است.

شوند، اما اگر نشستگاه‌ها سنگین باشند به طور مثال بتنی باشند، نیازی به کیفیت ندارند. در سواردی نیز می‌توان آنها را به دیوار یا روی دیوارهای کوتاه قرار داد (تصویر ۸).

ابعاد نیمکت و صندلی خیابانی از نسیب‌های متفاوتی پیروی می‌کنند، با این حال ویژگی‌های عمومی بدن

انسان، تفاوت چنانچه با هم ندارند. در طراحی هر سیستم مبلمان شهری بویژه نشستگاه‌ها، رعایت ابعاد آنتروپومتر یکی (۴) جامعه مورد نظر بسیار اهمیت دارد. با این حال، ابعاد اصلی و تعیین کننده یک نیمکت عموماً به شرح زیر توصیه می‌شود:

«ارتفاع نشستن از کف زمین برای مردان و زنان ۴۴۰ میلی‌متر، عمق برای مردان ۴۸۰ و زنان ۴۲۰ میلی‌متر، متوسط ارتفاع پشتی از کف ۷۲۰ میلی‌متر (برای نشستگاه پایه بلند طبقه بین ۶۵۰ تا ۶۰۰ میلی‌متر) و هم‌ا در قسمت کف برای مردان ۳۷۰ و زنان ۴۰۰ میلی‌متر. برای راحتی بیشتر، نشیمنی کوتاه‌تر و عمیق‌تر (حالتی شیبه لم دادن) با ارتفاعی بین ۳۹۵ تا ۳۲۰ میلی‌متر و عمقی حدود

تصویر ۱۲- استفاده از نشیمنگاههای دایره‌ای در محفل شهری



تصویر ۱۱- نیمکت‌های ساخته شده از خوارچین روی آن جلوگیری می‌کند



تصویر ۱۳- سگ‌ها، استفاده‌ای با عنوان نشیمنگاه

مصالحی برای ساخت نیمکت و صندلی خیابانی ترجیح دارند که نیاز به مراقبت کمتری داشته باشند. در برابر سرما، گرما، رطوبت و خشکی، کیفیت خود را از دست نمی‌دهند

چهار گوش برای کتاب، روزنامه و با وسایل همراه کاری شایسته است. انتخاب سمت مطلوب از سوی استفاده کننده، امتیاز بزرگ این نشیمن‌های چهارسویه است. نوعی نیمکت بلند دنیا دار نیز وجود دارد که هدفهای خاصی را دنبال می‌کند معمولاً در مکانهایی که افراد زیاد گرد هم می‌آیند و ملاقات و گفتگو

بازار گرمی دارد. این گونه نشیمنگاه رواج دارد (تصویر ۱۲). در زمینهای مسطح، نیمکت را به طور مستقیم می‌توان ثابت کرد ولی در سطوح شیبدار نیاز به زیر سازی و تراز نمودن سطح مینا وجود دارد. این عمل باعث هماهنگی بیشتر، استفاده راحت‌تر، نظم معمول‌تر و ازدحام بصیری کمتر در محیط می‌شود. تمامی اتصالات باید خزینه شده و در پوش داشته باشند.

ظرافتها و مو شکافیهای زیادی در طراحی آرایش نشیمن وجود دارد. از جمله مقدار فضای معین برای ایجاد پرایوسی نزد افرادی آشنا یا هم روی نشیمنگاه است؛ به طور مثال در طول ۱۸۰ سانتی متر به ندرت می‌توان بیش از ۲ نفر را دید. در حالی که از دیدگاه آنتروپومتی این اندازه برای نشیمن ۳ نفر نیز کافی است.

نیمکت‌های رایج عموماً در طولهای ۱۲۰، ۱۸۰ و ۲۴۰ سانتی متر ساخته می‌شوند. نیمکت‌های طولی به تخت خواب و لگژدان بدل خواهند شد. چاره این مشکل در نظر گرفتن تعدادی دسته در طول نیمکت یا تکه تکه ساختن نشیمن و پشتی است (تصویر ۱۰). در فضاهای باز که حرکت، جریانی آزاد دارد، استقرار نیمکت‌هایی با پشتی، دسته، آرایه و تزیینات زیاد، خیلی سنگین و خطا کشی شده به نظر می‌رسد. توصیه می‌شود برای جلوگیری از سرهم خوردن نظام هماهنگ غالب در محیط از سکوهایی چهار گوش کوتاه و پهن در فرم نشیمنگاه استفاده شود (تصویر ۱۱). در این حالت تعبیه میزهایی مناسب و هماهنگ با نیمکت

زیر نویسها

1- Halprin, Lawrence, Cities, New York, Reinhold Pub. Corp., 1963, P. 60.
2- پرایوسی (Privacy) خصوصی، مشکل که دارای ویژگیهای بسته است و افراد بی‌آن محیط امکان رفتن و فعالیت شخصی در کنار پرایوسی به پرایوسی روی آنها ستاد و در نزد تقسیم بندی است.
3- Mills, Edward D. The Architect's Handbook Planning, London, Butterworth 10th ed., 1977, P. 94.
4- آنتروپومتی (Anthropometrics) علم مطالعه و سنجش اجسام انسانهاست.
5- Gibbons, Johanna, Obermoller, Bernard. Urban Streetscape, Cambridge, BS Professional Books, 1991, P. 53.
6- Herz, Rudolf, Neufert Architect's Data, London, Grady Lockwood & Son Ltd., 4th ed., 1997, P. 101.

هسته‌های مشاوره‌ای، بازوی توانای مدیریت شهری

تشکیل هسته‌های مشاوره‌ای در حکومت‌های مبتنی بر مشارکت، کمک بزرگی به مدیریت پیچیده شهری منتقل می‌کند. در این زمینه، هسته مشاوره امور شهری کلمبو، پایتخت سریلانکا، که توسط شورای شهر سازماندهی شده است همواره

در زمینه موضوعات مهم شهری مانند افزایش درآمد شهرداری، تقویت شوراهای توسعه اجتماعی و ارائه راهکارهایی برای ایجاد حکومت شهری پاسخگو فعال بوده است.

این هسته در خصوص بالا رفتن درآمد شهرداریها به افزایش میزان مالکیت در مناطق کم درآمد و درگیر نمودن شوراهای توسعه اجتماعی در جمع‌آوری مالیات تأکید کرد و مسئولیت شوراهای توسعه اجتماعی را در ارائه خدمات شهری خاطر نشان نموده. موضوع مهم مطرح در هسته‌های مشاوره‌ای، تقویت شوراهای توسعه اجتماعی و تفویض قدرت به آنان برای

اموری مانند اخذ مالیات، مدیریت خدمات و اطمینان از ارائه سرویس به افراد فقیر است. گفتنی است که این هسته مشاوره‌ای در کشور بوتان نیز پس از تهیه طرح توسعه شهری توسط سازمان ملل تشکیل شد.

این هسته نیز مانند هسته سریلانکا مسئولیتهایی را مانند ایجاد ارتباط بین اجزای مختلف مدیریت شهری، تدوین طرح‌های توسعه، نظارت بر زمین و مستیتهای نقشه‌برداری و ارائه ابتکارات مالی برای شهرداری برعهده دارد.

<http://www.ubel.org/forum>

منبع

گامی در جهت افزایش امنیت راهها

فرانسه سرعت اتومبیل‌ها را با ۱۳۰ کیلومتر در ساعت تنظیم می‌کند



پاریس یکی از محورهای اصلی شهر

دولت فرانسه برای جلوگیری از تصادفات ناشی از سرعت غیرمجاز، سرعت اتومبیل‌ها را بر اساس ۱۳۰ کیلومتر در ساعت تنظیم می‌کند.

این طرح که در سال ۱۹۸۹ توسط «این نامه امنیت راهها» پیشنهاد شده بود در سال ۱۹۹۹ مورد توجه جدی قرار گرفت تا با هماهنگ نمودن ساختار اتومبیل‌ها با سرعت ۱۳۰ کیلومتر در ساعت گامی اساسی در جهت افزایش عبور و مرور بردارد.

اما تحقق این طرح نیازمند حمایت دولت و کنارگزاران سیاسی است، چرا که تاکنون صاحبان صنایع خودروسازی تمایلی به اجرای آن نشان نداده‌اند. هم‌اکنون دولت فرانسه به این موضوع توجه جدی نشان داده است و شواهد حاکی از این است که صاحبان صنایع خودروسازی مقاومت چندانی در برابر این مسئله نشان ندهند.

منبع: Le Journal des Journaux-TV5-June 2000

برای جابه‌جایی مسافران افزایش یافته است. شایان ذکر است که دولت به شهرهایی که به طور کامل به این طرح پیوسته‌اند کمک‌های مالی اعطا می‌کند.

همه هفته در این روز ۱۳ ساعت از ورود تمامی وسایط نقلیه اعم از سواری، موتورسیکلت و کامیون به مرکز شهر ممنوعت می‌شود.

آمار بیانگر این واقعیت است که با انجام این برنامه، تصادفات ناشی از ترافیک ۷۵ درصد کاهش یافته است و ۶۵ درصد مردم از اجرای این طرح حمایت کرده‌اند. نکته قابل توجه اینکه به دلیل اجرای این طرح، حجم وسیعی از آلودگی هوا کاهش یافته است و فعالیت وسایط حمل و نقل عمومی در این روز به خصوص

با ممنوعیت ورود خودرو به مرکز شهرهایی چون رم، فلورانس و میلان شهر و ندان ایتالیایی یک روز در هفته از هوای بهتری برخوردار می‌شوند.

بوگوتا به عنوان اولین شهر مهم در بخش جنوبی و با ۶ میلیون نفر جمعیت، پنجشنبه‌ها را به عنوان روز رها از ماشین اعلام کرد. به گفته شهردار این شهر، پنجشنبه روزی است که مردم به بهبود شرایط زندگی در این کلانشهر دارای ترافیک سنگین فکر می‌کنند.

ممنوعیت ورود خودرو به مرکز شهر

ایتالیایی‌ها یک روز در هفته نفس می‌کشند

منبع: Urbanlinks, Source Newstrib, April 2000, No 29, pp.34-37.

به منظور اطلاع رسانی در مورد آینده شهرها

سازمان ملل

هسته مشاوره‌ای تشکیل داد

شهرداران برخی شهرها از سراسر جهان به همراه رؤسای شوراهای جهانی و منطقه‌ای در ژانویه سال جاری میلادی در ونیز گردهم آمدند تا یک هسته مشاوره‌ای

در باره کمک مالی بانک جهانی به اکرین

شهروندان کی یف

نظرات خود را ارائه می دهند

دفتر بانک جهانی در پایتخت اکرین در مورد نحوه صرف کمکهای مالی این بانک به کی یف از طریق اینترنت، نظرات شهروندان را به منظور جلب مشارکت آنان جمع آوری می کند. به گفته مسئولان بانک جهانی، تلاوم،



به دلیل آلودگی آبها کشورهای اروپایی بروکسل را میزبان خود می کنند

جدید را در سازمان ملل تشکیل دهند

این هسته مشاوره‌ای توسط مرکز سکونتگاههای بشری سازمان ملل تشکیل شده است تا به عنوان مرکز تولید فکر برای ابداعات و آگاهی بخشی در خصوص آینده شهرها فعالیت کند.

اعضای این هسته مشاوره‌ای با کمیته‌های محلی و بخشهایی که در زمینه شوراهای شهری فعال هستند در خصوص اهدافی مانند ایجاد سربانه برای مردم و توسعه شهری پایدار همکاری می کنند.

این هسته از فعالیتهای جدید و جهانی مرکز سکونتگاههای بشری سازمان ملل در زمینه‌های حکومت شهری و امنیت تصدی حمایت می کند. منظور از حمایت از تصدی در واقع

اثرگذاری و گسترش چنین برنامه‌هایی نیاز به آگاهی و مشارکت مردم دارد، زیرا با اجرای چنین روشی، تخصیص اعتبارات با توجه به اولویتهای مورد نظر مردم و حکومت انجام خواهد شد.

به دنبال تعیین اولویتهای و نیازهای کشور، مقامات بانک با نمایندگانی از سازمانهای غیردولتی، حکومتهای محلی، هیئتهای علمی دانشگاهها و بخش خصوصی در ارتباط بوده‌اند تا سرفصلهایی مانند توسعه پایدار اکرین، حفاظت از محیطزیست، کاهش فقر، سازمان دهی مجدد بخش انرژی و سلامت و آموزش شهروندان به عنوان اولویتهای شناسایی شوند.

خاطر نشان می شود که سیاست جدید کمک بانک جهانی به اکرین، منوط به تقویت جامعه مدنی به عنوان جزئی مهم در پیشرفت بازسازی ساختار جامعه و کاهش

بلژیک به دلیل اعمال در عدم کنترل آلودگی آب رود سن که از این کشور می گذرد، مورد مؤاخذه دیگر کشورهای اروپایی قرار گرفته است.

هر چند که این تصدیقات، بیشتر جنبه اخلاقی دارد، اما دولت بروکسل را وادار می کند در مورد جلوگیری از آلودگی آبها و تصفیه آلودگی از آنها، گامهایی عملی بردارد، چرا که در غیراین صورت محیطزیست تمام کشورهای منطقه با مخاطره روبه رو می شود.

حمایت از اغلب نیازهای اساسی شهری برای توسعه پایدار و فراهم نمودن فضای امن برای افراد فقیر است.

شایدان ذکر است که حمایت از توسعه حکومت شهری شهروندان را به این سمت هدایت می کند تا حکومت شهری بهتری را براساس اهدافی مانند دموکراسی محلی، عدالت، کارایی، امنیت و عدم تمرکززدایی ایجاد کنند.

از دیگر اهداف این هسته مشاوره‌ای می توان به سوق دهی به سمت یک منشور جهانی در مورد خودگردانی محلی اشاره نمود تا به ایجاد چارچوبی بین المللی برای تمرین مردم سالاری محلی منجر گردد.

Urban Links, No 29, April 2000.

فقر در کشور است.

نتایج بحثها، جلسات و نظرها از سازمانهای اجتماعی مدنی اکرین در سیاست اعطای کمک بانکی جهانی تأثیرگذار بوده و به عنوان سند کمک عالی منتشر خواهد شد.

شایدان ذکر است که در این تبادل نظر اینترنتی، بخش اسناد و پایگاه دادهها نیز ایجاد شده است تا برقراری ارتباط میان متخصصان بانک جهانی و گروههای جامعه مدنی که بخشی از روند سیاست مشاوره‌ای کمک حالی است آسان شود. در این خصوص مشارکت مردم و اظهار نظر برای احاد مردم آزاد است و شهروندان می توانند آزادانه در تکمیل این برنامه مشارکت کنند.

<http://www.worldbank.htm.com/news>

بروکسل موظف بود تا دسامبر ۱۹۹۸ در این زمینه اقدامات اساسی انجام دهد، اما برنامه ریزیهای انجام شده از سال ۱۹۷۰ تاکنون به نتیجه دلخواه نرسیده است. هم اکنون با احداث دومین ایستگاه عملیاتی تصفیه آب در بروکسل، پیش بینی می شود که اقدامات دولت در معانت از گسترش آلودگی آبها تا سال ۲۰۰۵ میلادی به نتیجه برسد.

Le Journal des Journaux, TVS, June 2000.

شهرداری پاریس با ابتکارات جدید خود علاوه بر جلب رضایت بیش از پیش شهروندان، گردشگران بیشتری را به این شهر فراخوانده است. برخی از این ابتکارات را به شرح زیر پیش رو دارید.

پرواز بالن بر فراز شهر

شهرداری پاریس، بزرگترین بالن دنیا را بر فراز این شهر به نمایش می گذارد. از زمان افتتاح، این بزرگترین بالن دنیا هزاران نفر را در خود جای داده و هزاران نفر



ابتکارات شهرداری پاریس در سال ۲۰۰۰

و نزدیکی با برج ایفل به آنها دست می دهد؛ زیبایی هایی که در هر فصل و در هر هوایی به نوع خاص و متفاوت جلوه گر می شوند.

رود سن در حاله ای از نور

بله ای پاریس را حاله ای از نور فراگرفته است که بازتاب آن رود سن را مملو از روشنایی می کند.

جسادی، افسانه ای و شگفت انگیزی پاریس - این پایتخت نور و روشنایی های جهان - هیچ گاه نتوانسته بود تا این اندازه شایسته نام خود باشد. به مناسبت فستیوال جشنهای

و مسائل. از سال ۱۹۱۳، نجوم شناس معروف (کمیل فلاماریون) در نظر داشت میدان کتکورد را به یک صفحه خورشیدی مزین کند. نزدیک به ۹۰ سال بعد، شهرداری پاریس، مجمع نجوم شناسی فرانسه و قصر اکتشافات نوین به توافق رسیدند با همکاری یکدیگر این رؤیای شاید کمی مضحک را به تحقق برسانند.

نیم تگهای به تاریخ گذشته، در عصر تکنولوژی، یادآور قرن است که سیر حرکت خورشید، تعیین کننده سیر حرکت روزها بود.

صفحه خورشیدی میدان کتکورد، این پدیده شگفت انگیز، از سپیده دم تا غروب آفتاب، زمان را به ما نشان می دهد؛ زمانی که شاید ما را تا حدودی از سال ۲۰۰۰ جدا می کند.

نصف النهار سبز پاریس

هزاران درخت در امتداد نصف النهار پاریس، بین دانکرک و پارسلون کاشته شده، و این همان پروژه روایی، مهندس معمار «پیل شمتو» است.

این بنای مملو از گیاهان سبز که ساکنان شمال و جنوب پاریس را به هم پیوند می دهد، در واقع به عنوان نوعی آشتی میان گوناگونیها و تفاوت های موجود در کشور محسوب می شود.

۲۵ نوامبر سال ۱۹۹۹ - روزی که در تمامی بیشه ها نهالهایی کاشته می شود - کودکانی از تمامی مناطق با حضور شهردار پاریس درختان کوچکی را که عمری ۱۰۰ ساله دارند برای نسلهای آینده می کارند.

تجلی افتراق آمیز دیگری از زمان، یک پیگ نیک باورنگردنی که در ۱۴ ژوئیه سال ۲۰۰۰ در تمامی خیابانهای اطراف این نصف النهار سبز پاریس برگزار می شود. در منوی این پیگ نیک نوشته شده: شادی و اخلاق خوش همراه با یکی از زردآلو! نصف النهار سبز پاریس.

اوقاتی همراه با شگفتی های زمان؛ ۲۵ نوامبر ۸۹ کاشت درختان در حضور بچه های مدارس، ژوئن ۲۰۰۰، ایجاد مسیری جدید از درختان سبز. ژوئیه ۲۰۰۰، کاشت ۲۰ نوع متنوع از گلهای مختلف، ۱۴ ژوئیه، پیگ نیک باورنگردنی.

<http://www.mairie.de.paris>

هزار ساله، پاریس ۳۶ پل افسانه ای خود را در زیر آتشی از نور پروژکتورها قرار داده است؛ پلهایی که شاعران فرانسوی، بارها و بارها آنها را مدح و ستایش کرده اند. این بناهای پراز رمز و راز پاریس، اساسی از تصور به تن کرده و در حاله پرشکوهی از نور و روشنایی می درخشند. جشنی شگفت انگیز و بزرگ که نباید آن را از دست داد.

تزئین میدان کنکورده با یک صفحه خورشیدی

شهرداری پاریس پس از ۹۰ سال از تصمیم اختر شناس معروف، کمیل فلاماریون، مبنی بر نصب یک صفحه خورشیدی در میدان کنکورده، این تصمیم را به تحقق

توسط این تجربه بی عیب و نقص شهرداری پاریس بر فراز آسمانها به پرواز در آمده اند. این بالن در یکی از زیباترین پارک های پاریس (پارک اندره) قرار گرفته، طرح روی این بالن عظیم الجثه زرد رنگ، تصاویر کودکان خندان است که در حال شادمانی هستند و با شادی خود کودکان و بزرگترها را به سفری دور در ارتفاعات ۱۵۰ متری بر فراز آسمانها دعوت می کنند.

از فرانسوی این جزیره کوچک سبز رنگ و رودی سیای سن، پاریسی ها همراه با دیگر افراد می توانند در کمال مسرت، شادی و روشنائی زیبای شهر را مشاهده کنند؛ شهری که در این ارتفاع برای آنها بسیار کوچک است و از بالا تماشای این درخشش زیبای نوعی احساس غرور ناشی از ساختار زیبای شهر، توأم با نوعی احساس صمیمیت

در دهکده‌های الکترونیکی

شهرداران فرانسه با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند

به زودی تمامی ۳۶ هزار و ۷۷۳ شهردار شهرهای فرانسه با ایجاد دهکده‌های الکترونیکی از طریق اینترنت با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند.

به گفته رئیس انجمن شهرداران فرانسه، این برنامه گام جدیدی در توسعه شبکه وب انجمن شهرداران است تاکنون تمامی شهروندان حق ورود به این سایت را داشته‌اند، اما با ایجاد این شبکه،

بخش خاصی برای شهرداران ایجاد خواهد شد تا دسترسی به کدها و تلفنهای مورد نیاز بدون هیچ هزینه‌ای میسر گردد.

از فواید ایجاد چنین دهکده‌ای می‌توان به برقراری مستقیم ارتباط با اعضای انجمن بدون ارسال و مسائل پستی اشاره کرد. این سرویژه بخشی از طرح کمک به اعضای انجمن محلی است تا به وسیله برقراری ارتباط بهتر، دسترسی سریعتری نیز به اطلاعات داشته باشند و اعضا به

آخرین فن‌آوریهای روز مجهز شوند. شایان ذکر است که انجمن شهرداران فرانسه همه ساله کنگره‌هایی را با حضور شهرداران و مقامات محلی این کشور برگزار می‌کند که هشتاد و دومین کنگره شهرداران در سال ۱۹۹۹ به موضوع «شهرداران و افق» پرداخته است.

سج <http://www.FrenchMayorsNews/>
21 June 1999.

با استفاده از نور در پاریس

دویست بنای شهری چشمه‌ها را به خود خیره کرده است



بیش از دویست بنای نورانی در پاریس، چشمه‌های گردشگران را به اماکنی خیره‌گرده است که تا پاسی از شب جلوه‌نمایی می‌کنند.

مرکز پاریس با برخورداری از مناطق زیبای تاریخی، از نخستین مکانهایی بود که با استفاده از نور آراسته شده و بتدریج دیگر مناطق شهر نیز از این صورت‌آرایی بهره بردند.

تاریخ استفاده از نورپردازی به سال ۱۹۳۴ و تزئین بناهای یادمانی Invalides بازمی‌گردد. اما نخستین نورپردازی مدرن در ساره برج ایفل و به مناسبت نمایشگاه بین‌المللی ۱۹۳۶ اجرا گردید. همچنین این تکنیک در سال ۱۹۵۲ مقارن با دیدار ملکه الیزابت از پاریس در مورد بناهای حاشیه رود سین اجرا شد که نمکاس تصاویر،

چشم‌اندازی زیبا در برابر بینندگان قرار داد. نورپردازی بناها بر اساس مطالعاتی خاص بر روی جنبه‌های زیبایی‌شناسی، نورسنجی، خصایص تاریخی، معماری و طراحی سمبولیکی و همچنین بر اساس شیوه‌های مختلف نورپردازی پیام‌های گوناگونی را القای می‌کند. به وسیله طراحی نورپردازی، پیامهایی با محتوای نظم و قدرت در اماکن دولتی مانند دادگاه، هشدار و راهنمایی در بزرگراهها و ورزشهای سمبولیک در کلیساها به بیننده القا می‌شوند. به عنوان نمونه نوری که از درون کلیسا به بیرون تابانده می‌شود تجلی حیات روحانی است.

در واقع به وسیله نورپردازی می‌توان بناهای خاص شهر را که در زمره ذخایر ملی به شمار می‌آیند زیر چتر حمایت و بهسازی گرفت.

صاحب‌نظران نورپردازی را شامل چهار مرحله بیش، مطالعه تکنیک، آزمایش و اجرا می‌دانند و این عمل را در سه بعد روشنایی، نماد نورانی کردن اجزای بنا و قرار دادن کلیت بنا در یک فضای شهری بررسی می‌کنند.

روشنایی در هر بنا مباحثی مانند نورسنجی، تغذیه به هنگام قطع نور، تعیین مسیر کابلها، جایگاه مبدلها و بررسی زیبایی‌شناسی را شامل می‌شود.

شایان ذکر است که هر یک از نورها باید دارای ویژگیهایی مانند سودمندی، کارایی و پایداری باشد تا چشم‌انداز جسته‌وگور گردشگران را به خود بخوانند و با جلوه‌آرایی بناهای شهری چهره‌های دیگر به شهر آرزائی کند.

سج <http://www.LumièresdeParis.com>
guenier, Gattaneo Arzimet.

با طرح جامع توسعه ساحلی

شهر کویت هویت تاریخی خود را احیای کند



برای دو چرخه سواری و اسکیت سرویس می‌دهد.

همچنین در انتهای جنوب غربی محدوده یک لنگرگاه مخصوص برای قایقهای خلیج و یک بازار ماهی نیز در مجاورت آن ساخته خواهد شد و به دلیل اتصال بازار ماهی به این لنگرگاه برتردد، غرفه‌های خرده‌فروشی و حراج، دهانه، بازار سنتی، کافه و نمازخانه در نظر گرفته می‌شود. سومین بخش توسعه را نیز بازار الشرق تشکیل می‌دهد و انتهای شمال شرقی آن، عدازه‌ها با ابعاد مختلف، بازار مواد غذایی، رستوران‌ها و امکانات تفریحی قرار می‌گیرند.

شایان ذکر است که این طرح جامع، اهمیت فرهنگی، تاریخی و تجاری ساحل را تقویت می‌کند و آن را مورد استفاده بیشتر مردم قرار می‌دهد. همچنین طرح یاد شده ساحل را با بافت شهری موجود هماهنگ می‌کند.

The Architectural Review, London, Mar 1998.

بن‌سودگی منجر به شکایت حکومت

منطقه علیه مسئولان امور آب شده است.

مسئولان تأمین آب شهر نیز می‌گویند هزینه‌های مطالبه شده برای آب، ۵۰ درصد از هزینه تأمین و تحویل آب را جبران می‌کنند. این در حالی است که آنان فقط ۱۵ درصد از هزینه‌ها را دریافت می‌کنند.

در این زمینه در سال ۱۹۹۲ شهرداری اقدام به نصب کنتور آب نموده است، اما هنوز ۲۰ درصد از مصرف کنندگان فاقد کنتور هستند. به همین دلیل آنان هیچ انگیزه‌ای برای مصرف صحیح آب ندارند.

همچنین کارخانه‌ها نیز بدون هیچ مجوزی از سفره‌های آب زیرزمینی استفاده می‌کنند بدون اینکه به تبعات چنین کاری بپردازند. شایان ذکر است که مسئولان شهر در تلاش اند تا در سال ۲۰۱۰ میلادی نقشه جامع آب آشامیدنی شهر را با هدف افزایش تعداد فیشهای ارسالی و اخذ هزینه‌های مربوط به آب تهیه نمایند؛ اما پژوهشگران آب شهری بر این باورند که تنها صرفه جویی استفاده مجدد آن می‌تواند تشنگی یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای دنیا را مرتفع نماید.

Urban Age, Winter 1999.

را با خلیج فارس تبیین می‌کنند. این طرح جامع توسعه با دربرگیری سه منطقه ساحل الشرق، لنگرگاه قایقهای خاص منطقه خلیج و بازار ماهی و مرکز بازرگانی الشرق، این اهداف را دنبال می‌کند؛ ساحل الشرق به عنوان مکانی توریستی به خانواده‌هایی که به گردش می‌آیند با مکانهایی مجهز به چادر، محوطه‌سازی برای ایجاد سایه و امکاناتی

طرح جامع توسعه مناطق ساحلی در شهر کویت، مردم را با تاریخ کشتیرانی این شهر از طریق نمایش کاربریها آشنا می‌کند. شهر کویت نیز مانند اغلب شهرهای بزرگ ساحلی به سواحل خود با چشم تفریح و تجارت می‌نگرد، از این رویکرد شرکت معماری امریکایی با اجرای طرحی جامع برای سواحل الشرق، ارتباط تاریخی کویت

بخش زیادی از آب آشامیدنی پایتخت مکزیک به دلیل فرسودگی سیستم آبرسانی و نشت آب از لوله‌ها تلف می‌شود.

مسئولان سیستم آبرسانی مکزیکوسیتی می‌گویند سالانه ۵۰ هزار سورت نشتی در سیستم تعمیر می‌شود، بدون اینکه روش مشخصی برای جلوگیری از اتلاف آب طراحی شده باشد. این در حالی است که با پروژه بهره‌زینه انتقال آب یکی از رودخانه‌ها اگر مقدار ۵ متر مکعب در تابه به سیستم آبرسانی اضافه شود، هیچ‌گاه نمی‌توان جای نشتی ۱۲ متر مکعب را

به دلیل نشت آب از سیستم آبرسانی

قسمت اعظم آب آشامیدنی مکزیکوسیتی هدر می‌رود



در تابه پرتمود.

حوضه آبخیزی که زیر شهر مکزیکوسیتی قرار دارد، ۷۰ درصد آب مورد نیاز پایتخت را تأمین می‌کند، اما این حوضه، قادر به پاسخگویی به نیاز جمعیت ۸/۵ میلیونی شهر نیست و به ناچار کسری آب مصرفی از رودخانه‌هایی که در ۱۲۰ کیلومتری شهر قرار دارند تأمین می‌شود. با وجود این هنوز ۲۰۰ هزار نفر از آب لوله‌های خانگی استفاده می‌کنند.

این در حالی است که حتی آبی که در لوله‌ها جریان دارد نامطلوب و گاه آلوده به مواد رادیواکتیو است. همچنین علاوه بر رنگ آب که مانند شیوه نمبر هندی است اصلاح و موجوداتی مانند کرم نیز در آن مشاهده می‌شود و باعث بیماری بسیاری از شهروندان شده است که به عنوان نمونه می‌توان به مرگ ۵۸۵ نفر از هر ۱۰۰ هزار نفر به دلیل بیماریهای عفونی در سال ۱۹۹۵ اشاره کرد.

مسئولان شهر معتقدند کیفیت آب ارتباط مستقیمی با کمیت آن دارد، به این معنی که کمبود آب باعث شده مسئولان، آب را از منابع نامناسب تهیه کنند. همچنین بهره‌برداری بیش از حد از حوضه‌های آبخیز تا عمق ۲۰۰ متر، منجر به استخراج آب حاوی املاحی چون آهن و منگنز می‌گردد.



پروژه شهر سالم، نمودی از مشارکت مردمی

نگاهی به پروژه شهر سالم
بخش دوم



شهر سالم پروژه‌های غیردولتی است و رمز موفقیت آن نیز در همین نکته است. اگر ما از این رصص غافل شویم، پروژه را به غلط هدایت کرده‌ایم. پروژه شهر سالم تهران در بعد فرهنگی و اجتماعی، طرحهای نسبتاً

در بخش اول این گزارش با عنوان «شهر سالم، شهری که با همت مردم ساخته می‌شود» به ابعاد مختلف اجرای این پروژه در یکی از محلات جنوبی تهران پرداخته شد.

در این پروژه پس از بررسیهای همه جانبه و تشکیل ستاد شهر سالم طرحهایی همچون فرهنگسرا، خانه فرهنگ، کتابخانه، فضای سبز، مجتمع ورزشی، احداث جوی و کانال و دیگر موارد به مورد اجرا گذاشته شد.

اینک بخش دوم این گزارش که با تأکید بر مشارکت مردم در موفقیت پروژه آغاز شده است پیش روی شماست.

موفقی را اجرا کرده است، همچنین در بخش عمرانی هم می‌تواند الگو باشد و در بخش درآمدزایی و اشتغالزایی نیز که موضوع بسیار مهمی در مناطق محروم است دستاوردهای زیادی داشته است.

فرج الهی در زمینه رکود فعالیت پروژه می‌گوید: از سال ۷۲ تا ۷۶ شتاب خوبی داشتیم، اما در سالهای ۷۸-۷۷ این شتاب متوقف شد و ما در ۲ سال گذشته فقط توانستیم دستاوردهای ۵ سال گذشته را حفظ کنیم. اما شنیده‌ایم که از این به بعد حمایت‌هایی از پروژه خواهد شد و ما امیدواریم.

فرج الهی اضافه می‌کند: از آنجا که نباید شکل اداری و بوروکراسی بر پروژه حاکم باشد، در شهرداری تهران جایگاهی برای پروژه مشخص نشد. به همین دلیل ستاد به طور کامل در ارتباط با کشورهای مختلف در دنیا بویژه کشورهای اروپایی که دارای شبکه شهرهای سالم هستند مستقل عمل نموده است. همین ارتباط با ارگانها و وزرای عضو اجرای شهرهای سالم باعث شد که در تمامی کارها و فعالیتهای اجتماعی، فرهنگی، عمرانی از سرعت کار بالایی برخوردار باشیم و همین امر باعث شد به طور متوسط هر سال ۳ تا ۴ طرح عمرانی افتتاح شود که هزینه‌های بالغ بر ۵۰ میلیارد ریال در برداشته است.

وی ادامه می‌دهد: معمولاً در همه دنیا پروژه شهر سالم را پروژه اداری نمی‌بینند. با تغییر وضعیت شهرداری و مشکلات اجتناب‌ناپذیر ناشی از تغییر شهردار، نگران بودیم که این پروژه با این چاب‌جایی از بین برود، اما در جلساتی که با آقای الویری، شهردار تهران و آرگانی، معاونت اجتماعی داشتیم، انسان حمایت خود را از پروژه اعلام کردند و معتقد بودند این پروژه نه تنها در شهر ری بلکه در تمام مناطق تهران که مشکل بزهکاری و مضامات اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی دارند و نقاط آسیب‌پذیر

قلی می‌شوند انجام شود. بر همین اساس، پروژه شهر سالم به زودی در منطقه خاک سفید تهران نیز که یکی از مناطق بحث‌انگیز شهر تهران است اجرا خواهد شد و هم اکنون مطالعه و تحقیق در مورد این منطقه در حال انجام است.

وی ادامه داد: در حال حاضر در معاونت امور اجتماعی شهرداری تهران، جایگاهی برای پروژه تعیین شده است که از نظر پشتیبانی و تبلیغات خوب است، اما نگرانی ما به خاطر سرعت اولیه و استقلال طرح است که اگر شرایط مهیا نباشد، ادامه آن با مشکل روبرو خواهد شد.

اصول اساسی شهر سالم

شهر سالم بر اساس اساسنامه برای دستیابی به موارد زیر و تحقق این اهداف کیفی تلاش می‌کند:

- ۱- داشتن فضایی متمیز و محیط فیزیکی مطمئن با کیفیت عالی (این امر شامل کیفیت مسکن نیز می‌شود).
 - ۲- داشتن اکوسیستمی که در حال حاضر ثابت و در درازمدت پایدار باشد.
 - ۳- داشتن جامعه‌ای منسجم و قوی با حمایت دو جانبه از سوی مردم و دولت.
 - ۴- ایجاد زمینه برای مشارکت بیشتر مردم و کنترل آنان در مورد اخذ تصمیماتی که در زندگی، بهداشت و رفاه آنان مؤثر است.
 - ۵- برآوردن نیازهای اساسی از قبیل غذای، آب، سرسبز، درآمد، ایمنی و کار برای تمام مردم شهر.
 - ۶- دسترسی گسترده به انواع تجربیات و منابع با داشتن شانس زیاد برای تعاضهای گوناگون و ارتباطات در سطح گسترده.
 - ۷- داشتن اقتصاد شهری زنده، نوآور و پویا.
 - ۸- تشویق شهروندان به داشتن ارتباط با تمدن و میراث بیولوژیکی سایر گروهها و نسلهای گذشته.
 - ۹- داشتن سیستمی که با خصوصیات موجود سازگار بوده و موجبات ادامه راه را فراهم آورد.
 - ۱۰- داشتن حداقل سطح مناسب در زمینه بهداشت عمومی و خدمات مراقبت از بیماریها، به گونه‌ای که این خدمات در دسترس همگان قرار گیرد.
 - ۱۱- داشتن وضعیت بالایی بهداشتی (بالا بودن سطح مثبت بهداشت و پایین بودن سطح بیماریها).
- در هر حال رسیدن به تمام این اهداف، همکاری سازمانهای متعدد را می‌طلبد که بدون آن، انجام این امور دشوار و تقریباً

غیرممکن است. شروع مطالعات برای پیوستن منطقه خاک سفید به پروژه که در حال حاضر به عنوان یکی از معروفترین محله‌های تهران از نظر فساد، مواد مخدر و... شناخته شده است، نشان دهنده دید مثبت شورای شهر تهران و معاونت امور اجتماعی شهرداری مرکز به این پروژه است و اگر همکاری سازمانها و مسئولان مربوطه نباشد، بی شک این پروژه نیز مانند بسیاری از برنامه‌ها عقیم خواهد ماند.

پروژه شهر سالم از سوی مسئولان بسیاری از شهرهای کشور مورد استقبال قرار گرفته و در بسیاری از شهرها نیز در حال اجراست، اما مطالعات زیربنایی برای اجرای این پروژه از مهمترین اصولی است که باید در نظر داشت، در غیر این صورت برنامه‌ها و ابتکارات با شکست مواجه می‌شود.

هیئت وزیران در جلسه ۱۳۷۵/۷/۲۶

کسری تحول و تغییراتی که در جامعه شهری سبب تحول و دگرگونی در محیطزیست و سطح سلامت شهروندان می‌شود از مواردی است که توجه مسئولان را می‌طلبد، چرا که یکدستی و هماهنگی سیاستها و جهت‌گیریهای بهداشتی در توسعه پایدار، وحدت و همدلی، خیامن رشد، بقا و استحکام این نوع پروژه‌هاست. از طرفی بدون مشارکت و دخالت مردم، این امر مهم تحقق نخواهد یافت، زیرا اگر هدف عمده برنامه‌های شهر سالم، تغییر در رفتار و نگرش مردم نسبت به مسائل محیطزیست و آلودگی شهرنشینی است، باید مردم نیز این تغییر را در زندگی خود بپذیرند و نسبت به قبول یافته‌های جدید تصمیم بگیرند و گرنه تلاش برنامه‌ریزان، معیوب، مقلمی و بی‌نتیجه خواهد ماند.

بنابه پیشنهاد وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و به استناد اصل ۱۲۸ قانون اساسی، برای رعایت اصول بهداشتی در ایجاد توسعه شهرها و حفظ، تأمین و ارتقای سلامت و بهداشت عمومی و تحقق هدف سلامت برای همه، شورایی را با عنوان شورای هماهنگی پروژه شهرهای سالم کشور تصویب کرد و این نقطه شروعی برای حرکت به سوی ایجاد شهر سالم بود، زیرا تهیه برنامه کاری و هدایت پروژه‌ها نیازمند بدنه کارشناسی و داشتن اطلاعات کافی و جامع از روند توسعه در شهرهای کشور است. بی شک توجه به ابعاد فرهنگی، آموزشی، صنعتی، مسکونی، تجاری و اداری در یک شهر در اتخاذ سیاستهای مناسب ضروری است، تا تعابیری در روند توسعه کفی و کیفی شهر باسلامتی حال و آینده ساکنان آن ایجاد نشود. ضابطه‌مند

دستفروشی، معضل شهرداران، مطلوب زهره خوش‌سک پیکاران

سالهای اول انقلاب و همچنین در هنگامه جنگ، کار دست‌فروشان سکه بود. پیاده‌رو خیابانهای ولی عصر، میدان انقلاب، ونک، ناصر خسرو و خیلی از مناطق کلیدی شهر در قرق بساط‌گران بود. هر صبح بساط خود را پهن می‌کردند و در انتظار روزی - که کم هم نبود! - می‌نشستند.

دست‌فروشان اغلب مهاجران روستاها و یا شهرستانهایی بودند که از ترس جنگ و یا به امید یافتن کار، راهی پایتخت شده بودند. از آن زمان تا به حال خیلی سال گذشته و اداره امور شهر سازمان یافته‌تر شده است، اما هنوز معضل دست‌فروشی و سد معبر از مسائل عمده شهرداری تهران است و برای زیبا کردن چهره

شهری که میزبان دولتمردان خارجی است و همچنین پاک کردن آن از بساط دستفروشان و متکدیان، کوپن‌فروشان و دلالان ارز، دلار و سکه و... هنوز به نتیجه قابل قبولی نرسیده‌اند.

بلال فروشان، جگرکی‌ها، فروشندگان لباسهای کهنه و مندرس، فروشندگان کتابهای قدیمی، توزیع‌کنندگان داروهای نایاب و... در حاشیه و متن میدانها و گذرگاهها، شهر سلوغ را سلوغ‌تر کرده‌اند. فریاد اخطار «مامور سد معبر آمد! جمع کنید» کمتر آنان را به هراس می‌اندازد، چرا که نهایت کار پرداخت جریمه‌ای است قلیل! که آن‌هم به جایی بر نمی‌خورد.

مرز نشینان حرفه‌ای قانوندان!

درست سر مرز بساط پهن می‌کنند همان جایی که اگر مأموران شهرداری هر منطقه سر بزنند، آنان پای خود را طرف دیگر می‌گذارند و تاریشین مأموران منطقه دیگر کار می‌کنند. یعنی بساط دستفروشی را بر حسب کارکرد وظیفه شهرداری پهن و جمع می‌کنند. اینان دستفروشان حرفه‌ای هستند و آشنا به قانون! می‌دانند چه کنند برای همین کسب و کار روبه راهی دارند. نه تنها اینان که همه دستفروشان سطح شهر.

همه آناتی که در میدانها، خیابانها و بازارهای اصلی شهر می‌نشینند و کار می‌کنند! بدون پرداخت اجاره و مالیات و حتی داشتن سرمایه زیاد.

به گفته مسئول خدمات شهری منطقه ۳ شهرداری تهران، عدم نیاز به سرمایه زیاد و تخصص در این شغل موجب می‌شود کسانی که به هر دلیل نتوانسته‌اند یا نمی‌توانند کاری سخت و سنگین انجام دهند از دهستان یا شهرستان به تهران بیایند و راحت‌ترین کار را انتخاب کنند و با درآمدی که گاه تا ۱۵-۱۰ هزار تومان و بیشتر در روز می‌رسد، مشغول به کار شوند. طبیعی است خیلی از دستفروشان برای سکونت خود، حاشیه شهرها را نیز آباد می‌کنند بنابراین یک چهره این کار، همدردی مردم را برمی‌انگیزد و روبه دیگر آن مصالح شهر را به خطر می‌اندازد.

شهرداری حمایت قانونی نمی‌شود «محسن امین، مدیر خدمات شهری منطقه یک شهرداری تهران معتقد است: «حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد کل توزیع کالا در تهران را دستفروشان به عهده دارند».

وی می‌افزاید: «بر اساس بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداریها رفع سد معبر بر عهده شهرداری است، اما هیچ راه و روش قانونی برای برخورد با سد معبر کنندگان نیست. پیشه‌اند و حتی مجازاتی هم برایشان تعیین نکرده‌اند. به همین دلیل وقتی دستفروشان را به دادسرا می‌فرستیم، با پرداخت مبلغ بسیار کمی به عنوان جریمه آزاد می‌شوند. حالا دیگر آنان با موارد قانونی هم آشنا هستند و پاسخ می‌دهند».

امین ادامه می‌دهد: «نبودن قوانین یکی از نقص‌هایی است که در ۲۱ سال اخیر با

آن رویرو بوده‌ایم. در حال حاضر قانون شهرداریهای مصوب ۲۵-۱۳۳۳ اجرا می‌شود و تنها یکی دوبار ماده واحده‌ای به آن اضافه شده، اما با شرایط امروز شهری بازنگری شده است.»

این نامه امور خلافی مصوب ۲۲ مرداد ۱۳۳۳ می‌گوید: «با اختصاصی که بدون اجازه شهرداری در پیاده‌روها و معابر آسپایی بگذارند یا حیواناتی نگاه دارند که مزاحم عبور و مرور شده یا به هر نحوی تمام پیاده‌رو و معبر یا قسمتی از آن را اشغال کند، به ۲ روز حبس تعزیری و پرداخت ۱۰ تا ۵۰ ریال غرامت محکوم می‌شوند و بر اساس ماده دوم همین آیین‌نامه، افرادی که در عرض خیابان یا کوی عمومی بدون اجازه شهرداری تیر چوب، آهن و یا هر شیئی دیگری بگذارند یا نصب کنند که باعث سد راه عابران شود، به ۵ تا ۷ روز حبس تعزیری



و از ۵۰ تا ۱۰۰ ریال غرامت محکوم خواهند شد.

امین در این زمینه می‌گوید: «این نامه‌ها نقش ضابط و اندازند و تنها نیروی انتظامی می‌تواند به عنوان ضابط مجری قانون عمل کند و چون تخلف شهری به صورت لحظه‌ای اتفاق می‌افتد باید بتوان به عنوان یک ضابط برخورد لحظه‌ای کرد. از طرفی ما می‌توانیم فقط با دستوروشانی برخورد کنیم که وسائل خود را بیرون می‌گذارند، اگر یک سیگار فروش کالای خود را پنهان کند ما نمی‌توانیم برخوردی با او داشته باشیم.»

دستوروشی پوششی برای کارهای خلاف

همه حاشیه میدان بزرگ تجریش از بیوه فروشان و بساطچه‌های جلو در مغازه‌ها تا گردو فروشان و آدامسی‌ها موج می‌زند. خیابان شهرستانی در میدان امام حسین جای سوزن انداختن ندارد. غروب که می‌شود به دشواری باید راهی برای عبور باز کنی، از دل و جگر مرغ گرفته تا هر چه را که لازم داری در مغازه‌ها، جلوی پیاده‌روها و نزد دست فروشان می‌بانی. خیابان مازندران پر از کالاهای اسقاطی و دست دوم است.

با مأموران ستاد سدممبر همراه می‌شویم. هر کدام از دستوروشان که مشغول منطقه را می‌بینند وسائل خود را جمع می‌کنند. مردی که می‌گوید باز نشسته است بساط خود را در ساک می‌ریزد تا ببرد، از او می‌پرسیم: «روزی چقدر کار می‌کنی؟»

ترجم می‌دهد که هیچ نگویند و می‌روند. مردی خود را به ما می‌رساند و از مددی مدیر امور شهری منطقه ۱۳ می‌خواهد که چرخ او را آزاد کنند. می‌پرسیم: «اهل کجایی؟» می‌گوید: «همدان» و ادامه می‌دهد: «رفته بودم شهرستان برای فارغ شدن همسرم، آخر پدر شدم حالا که برگشتم به من می‌گویند گاری‌ام را شهرداری برده است. خواهش می‌کنم آن را به من پس دهید. این ابزار روزی‌رسان من است.» می‌پرسیم: «مگر همدان کار نبوده چرا اینجا آمدی؟» می‌گوید: «اگر کار بود که اینجا نمی‌آمدم، آنجا هم میوه‌فروشی کردم، دستوروشی کردم، هر کاری که بگویند، تنها دزدی نکردم!»

آب و خون در جویهای خیابان شهرستانی روان است، خونا به دل و جگر سرخی که همان جا می‌شویند، مددی می‌گوید: «همین چند روز قبل با همکاری دامپزشکی منطقه ۷ تهران، مغازه پروتئین فروشی را که کله پاچه و سیراب شیردان می‌فروخت پلمب کردیم و حالا به

دنبال آن هستیم که از طریق قوه قضاییه، چند مغازه دیگر را هم ببندیم». او می‌افزاید: «حدود ۴۰ نیرو به اضافه دو دستگاه خودرو فقط در ناحیه مشغول هستند که بساط فروشان را جمع‌آوری کنند. در میان اغلب دستوروشان انواع خلاف‌کارها نیز مشاهده می‌شود. رد و بدل مواد مخدر، فروش لوازم دزدی، کالاهای غیر استاندارد و غیر بهداشتی و... و ما تنها می‌توانیم با اینها برخورد داشته باشیم، تازه اگر نیروهای سدممبر اقدام کنند از وقتی شهرداری اقدام به تعدیل نیروهای کارگری کرد، با مشکل بیشتری مواجه شدیم. ماهی ۶۰ هزار تومان به یک کارگر می‌دهیم که صبح تا شب در این مناطق گشت بزند، اما به دلیل اینکه ترس از اخراج ندارد و با دستوروشان و مغازه‌دارانی که سدممبر می‌کنند کنار می‌آید و مغزری هم از آنان دریافت می‌کند ما چه می‌توانیم بکنیم. البته سعی می‌شود با جابه‌جایی نیروها این امکان را کمتر کنیم. از طرفی برخوردهایی پیش می‌آید و در این درگیری‌ها نیروها آسیب نیز می‌بینند مثلاً همین چند شب قبل، دکه محل استقرار نیروهایمان را در خیابان مازندران به آتش کشیدند، نیروهای ما برونده‌های زیادی در قوه قضاییه دارند. خود من بارها به دادگاه احضار شده‌ام، در حالی که اگر یک پستوانه قضایی داشته باشیم در مدت ۲ هفته کل مسئله را حل می‌کنیم، ما را احضار نکنند و بازخواست نشویم، مجوز قضایی پیشکش»

با مددی می‌گویند من رئیس امور شهر هستم و تمیز نگهداشتن شهر وظیفه ناداری من است. من چاره‌ای جز برخورد ندارم، زیرا از نظر قانون، سدممبر جرم است. خالت است بدانید از یک ماه گذشته ۹ برادر در کنار اتوبان با وانت‌ها اقدام به دستوروشی می‌کنند و بازارها با آنان درگیر شدیم. برادر کوچکتر بالای ۱۰۰ کیلو است. حالا کار ما این شده که هر روز با آنان به مراجع قضایی برویم چون نیروی ما را با جاقو ملواری زده‌اند که او را با آمبولانس به بیمارستان فرستادیم. در ضمن بسیاری از کالاهایی که از دستوروشان می‌گیریم حتی دزدی از کار در می‌آیند که تحویل کلانتری می‌دهیم.»

مغازه‌داران، هوای نیروهای سدممبر را دارند مددی از یک دستوروش می‌پرسد: «به مأمور من چقدر داده‌ای؟» او می‌گوید: «این حرفها چیست؟ من تا به حال حتی یک ریال هم به کسی نپرداخته‌ام.»

از مأمور سدممبر می‌پرسیم: «چرا سینی‌های میوه جلوی مغازه‌ها را جمع نمی‌کنید؟» می‌گوید: «چشم» و روی خود را بر من گرداند تا پاسخی ندهد. مددی



می گویند: «بسیاری از معازرها جلوی معازره خود را حتی تا ماهی ۹۰ هزار تومان به دستفروشها اجاره می دهند البته خیلی از معازره داران نیز جلوی معازره خود، بساطی پهن می کنند و کارگری می گیرند تا این اجناس را برای آنان بفروشند و به این شکل مزاحم رفت و آمد مردم می شوند».

اسماعیل افراسیابی، مدیر خدمات شهری منطقه ۳ شهرداری تهران می گویند: «اگر چه پهن کردن بساط، هم ساده است، هم سرمایه کمی می خواهد و درآمد خوبی هم دارد، اما این کار سازمان یافته تر از آن است که در ظاهر به نظر می آید. بویژه وقتی درآمد کار هم قابل توجه باشد».

وی اضافه می کند: «وقتی همین دستفروشان را که گاه بر خورد شدیدی هم بین آنان صورت می گیرد به دلاگاه می فرستیم، قاضی دستور می دهد سرپا و سبک به آنان برگردانده شود و آنان با پرداخت جرمهای اندک، دوباره بساط پهن می کنند. البته آنان هم چاره ای ندارند، بسیاری از دستفروشان واقعا نیازمندند اما این مسئله را باید مسئولان مورد توجه و رسیدگی قرار دهند. اگر ما جلوی دستفروشان را نگیریم، همین مردمی که به هنگام برخورد نیروهای ما با بساطگران، جانب انسان را می گیرند از ساشاکی می شوند».

امین نیز معتقد است: «ما از حقوق عمومی دفاع می کنیم و منافع شخصی نداریم، به همین دلیل توقع داریم قاضی نیز طبق قدر حقوق عمومی باشد، ما عدم حمایت را در ابهام قانون می بینیم. اگر قوانین ما شفاف باشند و علاوه بر این، این نامه اجرایی آن نیاز مجریان را برآورده کند، هم حجم پرونده های دادگستری کاهش می یابد و هم مشکلات نیروی انتظامی و شهرداریها کمتر می شود».

مسئولان: جمع آوری دستفروشان وظیفه شهرداری است

می گویند در یکی از مناطق تهران، روبه روی یک آزمایشگاه، یک آب آلبانو و زغال اخته فروشی ۴ نفر مراقب (بیا) دارد و روزی ۳ هزار تومان به هر کدام از آنان می دهد تا مراقب سررسیدن مأموران شهرداری و کاسه های محل باشند. در میدان شمیری آب زرشک فروشی هست که وقتی به سراغ او می روند، چاقو را روی شاهرگ خود می گذارد و یا مأموران را تهدید به مرگ می کند.

مسئولان خدمات شهری تهران و نیروهای رفع سد معبر اگر دچار حادثه ای نشوند و یا خود حادثه ای نیافرینند، مثل همان اتفاقی که در منطقه ۱۶ و مناطق دیگر رخ داده می دهد، بورانه شاهد هزاران مورد از این دست هستند.

مسئولان شهرداری تهران می گویند: «ما می پذیریم که شرایط اقتصادی و نیاز، گروهی را به دستفروشی وامی دارد، اما شهرداری هم باید برای سامان دادن به وضع شهر یا این پدیده برخورد کند. از سوی دیگر به دلیل عدم کنترل و نظارت بر آنان، مواد مخدر، نوار ویدیویی، ورق و اجناس دیگر هم از همین طریق رد و بدل می شود، ما وظیفه قانونی خود را انجام

مدیر خدمات شهری منطقه یک: بر اساس بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداریها رفع سد معبر بر عهده شهرداری است، اما هیچ راه و روش قانونی برای برخورد با سد معبر کنندگان در نظر گرفته نشده است

می دهیم و مسئول بیکاری شهروندان نیستیم. این مشکل را باید مراجع دیگر مانند وزارت کار و امور اجتماعی، سازمان بهزیستی و سازمان اجتماعی با کمک شهروندان تهران حل کنند. هم اکنون آثارهای بسیاری از مناطق تهران بر است از انواع کالاها، اجناس، چرخهای دستی و...».

بر اساس دستور العمل مصوب، میوه ها و خوراکیها تحویل حرا گز بهزیستی می شوند تا مورد استفاده افراد نیازمند قرار گیرند. اجناس دیگر هم اگر بعد از ۲ هفته از طرف ضاحیان شان تحویل گرفته نشوند، یا در انبارها می مانند و یا تحویل ستاد فرمان امام (ره) می شوند.

وزارت بازرگانی وارد ماجرا می شود می گویند ماجرای دستفروشی و سد معبر از همان تهران قدیم وجود داشته

است و شاید حتی قبل از آن با شروع و گسترش شهرنشینی، دستفروش هایی که کالا های خود را به مناطق مختلف می بردند، میانه راه فکر کردند که می توانند بمانند و فروشی داشته باشند و همین کار را هم کردند!

این معضل تنها مربوط به ما نیست، بلکه همه جهان به نوعی با آن درگیر بوده و هستند. در برخی کشورها مثل آلمان، فرانسه، مالزی و... بازارهایی خشکی برای عرضه اجناس دستفروشان در نظر گرفته شده است که شکل کارناوال نیز دارد. این بازارها در تهران هم تجربه شد، استقبال هم خوب بود اما ناگهان به شهرداریهای مناطق بخشنامه شد که از برگزاری آن جلوگیری کنند. علتش مخالفت وزارت بازرگانی بود.

افراسیابی می گویند: «معازره دارانی که سرمایه گذاری کلانی کرده اند و مالیات، جرمیه و بیمه و بقیه هزینه ها را می پردازند نسبت به این وضعیت اعتراض داشتند، زیرا دستفروشها متحمل این هزینه ها نمی شدند و به همین علت جنس را ارزانتر از معازره ها ارائه می کردند. هر چند بسیاری از این اجناس بتیجل و غیراستاندارد نیز بود».

شهرداری تنها متولی حل معضل نیست

در هر صورت این بازارها دوباره تعطیل شد و دستفروشها دوباره به خیابانها سرازیر شدند. مسئولان شهرداری برای جلوگیری از نابسامان شدن اوضاع شهر مجبور به برخورد با آنان شدند و قوه قضاییه نیز برای جلوگیری از وقوع جرم در بین آنان وارد صحنه شد.

بر اساس آمار سال ۷۵ در این سال یک میلیون و ۴۵۰ هزار بیکار در کشور وجود داشته است. بر اساس این آمار ۸۰۰ هزار نفر در سال وارد بازار کار می شوند به گفته رضا شیوا، اقتصاددان، ظرف سالهای ۵۵ تا ۷۵ تنها ۲۸۹ هزار نفر در سال ایجاد شده است، در حالی که این تعداد در برنامه سوم باید به ۷۶۵ هزار برسد و برای رسیدن به ۱۰ تا ۱۲ درصد اشتغال نیازمند ۷/۱ درصد رشد سرمایه گذاری هستیم که این خود با مشکلات بسیاری مواجه است».

بر اساس آمار سال ۷۵ از ۱۶ میلیون نفر جمعیت فعال کشور، ۱/۵ میلیون نفر شاغل و ۱/۵ میلیون نفر جویهای کار یا بیکار داشته ایم و تازه این آمار مربوط به رقم بیکارانی است که نامشان در مراکز ادارات کار و امور اجتماعی به ثبت رسیده است.

از سال ۶۵ تا ۷۵ بیش از ۸ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر به جمعیت فعال سنین ۱۵ تا

۶۳ ساله کل کشور اضافه شده، در حالی که طی این دهه تنها ۶ میلیون و ۶۰۰ هزار شغل ایجاد شده است. همچنین نزدیک به ۱۷ درصد جمعیت کشور در سنین بین ۲۰ تا ۳۰ سال به دنبال کارند و برای تأمین اشتغال برای این نیروها حدود ۱۲ هزار میلیارد ریال بودجه لازم است. وحید روح نژاد، مدیر خدمات شهری منطقه ۱۲ تهران می‌گوید: «پدیده دستفروشی اساساً باید تعریف و علل پیدایش آن مشخص شود. حل این معضل تنها بر عهده شهرداری نیست. سایر ارگانها

میادین میوه و تره بار یا بازارهای هفتگی در حد متوسط برقرار شود». او معتقد است باید از تجارب دیگران استفاده کرد تا راه رفته را دوباره ترویج او می‌افزاید: «نحوه توزیع خدمات و کالاها با توجه به صنعت بستهبندی از عرضه کالاهای ناهم‌غوب توسط دستفروشان جلوگیری می‌کند. در بخش مواد غذایی، بسیاری از میسرهای عمده‌تاز طریق دستفروشان شیوع پیدا می‌کند و قربانیان آن کودکان هستند. اما وزارت بهداشت در این مورد کمتر احساس تکلیف می‌کند و

وی می‌افزاید: «مقوله هجوم روستاییان به شهرهای اطراف یا تهران و مراکز استانها عملاً به عنوان یک واقعیت غیر قابل انکار درآمده است و اگر دولت زمینه‌های برای رونق سرمایه‌گذاری و اشتغال ایجاد نکند ممکن است این بحران روز به روز شدیدتر شود.

این وضع تا حد زیادی متأثر از عدم سرمایه‌گذاری، ایجاد اشتغال و از سوی دیگر ساختار توزیع سنتی کالا در ایران است. تعداد مراکز توزیع کالا در کشور زیادند و در نهایت وجود خرده‌فروشی در ابعاد گسترده از واقعتهای جامعه ماست. در کشورهای صنعتی تعداد مراکز فروش کم است، یعنی برای هر هزار نفر یک مغازه، اما در ایران برای هر ۴ خانواده یک مغازه وجود دارد. این یک پدیده کاملاً جهان سومی است. پدیده دستفروشی دهها سال است که در کشورهای صنعتی یا حتی در حال رشد سریع مثل شرق آسیا منسوخ شده و دیگر وجود ندارد. اصولاً این شیوه توزیع کالا یا خدمات رسالی عقب مانده و سنتی، خاص کشورهای جهان سوم است، زیرا نیروی انسانی در کشورهای صنعتی در مراکز تولیدی اشتغال دارند. ما توانسته‌ایم از سیستم پیشرفته توزیع کالاها مثل فروشگاههای زنجیره‌ای استفاده کنیم. در همه کشورهای جهان، خرید کالا از فروشگاههای بزرگ و زنجیره‌ای مقرون به صرفه است و مردم تنها زمانی از مغازه‌ها خرید می‌کنند که خرید جزئی داشته باشند در حالی که در کشور ما تعداد فروشگاههای زنجیره‌ای بسیار کم است. از سوی دیگر قیمت کالا در فروشگاههای زنجیره‌ای تفاوت زیادی با دیگر مراکز ندارند. آنان برای حفظ اعتبار و نام خود از عرضه کالاهای غیر استاندارد و قیمت پایین خودداری می‌کنند ولی در ایران کالاهای غیر استاندارد نیز با کیفیت پایین در فروشگاهها عرضه می‌شود.

شهرداری تهران در زمان مدیریت پیشین، اقدام به احداث این مراکز مانند شهروند نمود، اما در مدیریت جدید ما شاهد گسترش این گونه مراکز و میادین میوه و تره بار نبودیم. گسترش این گونه فروشگاهها یا استفاده از مدل‌های فروشگاه‌های زنجیره‌ای جهان، عرضه کالاهای با قیمت پایین، به علاوه ایجاد بازارچه‌های خرید همگانی، خرده‌فروشی و دستفروشی را بتدریج منسوخ می‌کند، زیرا دستفروشی تا مشغولی دارد کالا عرضه می‌کند.

آرمان اضافه می‌کند: «فروشگاههای شهر وند می‌توانستند مدل خوبی برای



کاربرهای تجاری در شهر به طور اصولی پراکنده نشده است؛ در برخی نقاط با تراکم بافت تجاری روبه‌رو هستیم و در برخی نقاط دیگر با کمبود گسترش دستفروشی می‌شود

نیاز باید در حل آن کمک کنند. ما به کمک نیروی انتظامی نیاز داریم. بر اساس قانون، شهرداری موظف است از هر گونه سد سیر جلوگیری کند، اما یک سری موارد هست که جرمی برای آن متصور نیست یا اینکه در تخلف متفاوت و اصراً می‌وزند. قانون چگونگی برخورد با این موارد را مشخص نکرده است. در اینجا با اشکال قانونی مواجه می‌شویم.

سیستم نامناسب توزیع، دستفروشی را افزایش می‌دهد

آمین معتقد است باید دستفروشان سازماندهی شوند. باید شبکه‌های هدایت کننده را از افرادی که به خاطر نیاز وارد این کار می‌شوند تفکیک کرد و خلاصه اینکه با برنامه‌ریزی درازمدت، جنگ و گریز شهرداری را با دستفروشان کاهش داد.

وی می‌افزاید: «کاربرهای تجاری در شهر به طور اصولی پراکنده نشده است؛ در برخی نقاط با تراکم بافت تجاری روبه‌رو هستیم و در برخی نقاط دیگر با کمبود و همین ناموزون بودن، موجب عدم دسترسی مردم در برخی از مناطق به کالاهای مورد نیازشان است و عاملان از همین مسئله استفاده می‌کنند و اقدام به عرضه کالاهای مورد نیاز مردم از این طریق می‌کنند، مثل همین وانت‌بارها و دوره‌گردان. برای حل این مشکل باید

نیروی انتظامی نیز همکاری لازم را ندارد؛ شاید به دلیل کمبود پرسنل، امکانات و... بازارهای هفتگی هم به خاطر عرضه نامناسب کالا، عدم کنترل توسط مراجع ذی‌ربط، گسترش کارهای خلاف شئون اجتماعی تحت پوشش عرضه کالا و... موجب شد تا شهرداری به این نتیجه برسد که بازارهای هفتگی طرح موفقی نیست». دستفروشی پدیده جهان سومی است. بهمن آرمان، اقتصاددان نیز می‌گوید: کاهش حجم سرمایه‌گذاری در طول ۲-۳ سال اخیر، بحران خشکسالی، خروج سرمایه از کشور و اصولاً کاهش انگیزه برای سرمایه‌گذاری موجب شده است که در بخشهای قابل توجهی از کشور، شاهد بیکاری باشیم؛ واقعیتی که قابل بررسی است. این معضل، بحرانی را در پی دارد که ممکن است شالوده جامعه را نیز متاثر نماید.

توزیع کالا در تهران باشند. تجربه نشان داده که با شروع به کار این فروشگاهها جذابیت کار برای خردهفروشی کاهش می یابد».

شهرام چیترازادگان، مدیر دفتر همکاریهای فرهنگی، در زمینه اقدامات شهرداری برای ساماندهی دستفروشان و اینکه چرا هنوز آمار و برنامه ریزی درازمدت در این خصوص وجود ندارد می گوید: «مسئله دستفروشی مسئله شهرداری به تنهایی نیست بلکه نشأت گرفته از وضعیت اقتصادی جامعه است. به قول جان استوارت میل، بهترین وضعیت طبیعت بشر وضعیتی است که کسی فرآن فقیر نیست. هیچ کس آرزوی ثروتمند شدن ندارد و هیچ کس دلیلی ندارد تا فکر کند که ناگزیر است با دیگر شهروندان درگیر شود».



چیترازادگان همچنین در باره اینکه آیا تا به حال از سوی مسئولان شهرداری، برنامه ریزی خاصی برای جمع آوری دستفروشان از سطح شهر یا ساماندهی آنان شده است می گوید: «منی توان انتظار داشت پدیده دستفروشی از جامعه به کلی رخت بریند بدون اینکه از تمامی جهات مورد بررسی و چاره جویی قرار گرفته باشد».

برای ریشه یابی این معضل تمامی مسئولان اعم از سیاستمداران، برنامه ریزان، قانونگذاران و نیز دستگاههای دست اندر کار و سازمانهای اجرایی از جمله استانداری، فرمانداری، نیروی انتظامی، دادگستری، وزارت کار و امور اجتماعی، سازمانهای اقتصادی و... باید با هم همکاری کنند و امکانات و لوازم مورد نیاز نیز به منظور اجرای قوانین تأمین شود. اجرای صحیح قانون به همراه امکانات مادی و زیربنایی، به علاوه سیاستگذارهای اصولی و برنامه ریزی اساسی برای رفع این معضل مورد نیاز است. شهرداری تهران هم اعلام آمادگی می کند تا در این زمینه همکاریهای لازم را به عمل آورد».

به موجب تبصره ۹ ماده ۹۶ قانون شهرداریها (مصوب ۱۳۴۵) معیار عمومی ملک شهرداریها محسوب می شوند و به موجب تبصره یک، بند ۲ ماده ۵۵ همان قانون سدمعایر عمومی، اشغال بیادروها و استفاده غیر مجاز از میدانها، پارکها و باغهای عمومی برای کسبه مسکن و یا هر عنوان دیگری ممنوع است و شهرداری مکلف است از آن جلوگیری و در رفع سد معبر و موانع موجود و آزاد نمودن معابر ساکن یاد شده به وسیله مأموران خود اقدام کند و اشخاص خاطی حق ادعای هیچ گونه خسارتی نخواهند داشت.

به منظور عرضه و فروش فرآوردههای غذایی و کشاورزی، شهرداری تهران نسبت به راه اندازی میدانهای منطقه ای و بازارهای محلی فروش سبزه و تره بار اقدام کرده است و در این مکانها زمینه مناسبی برای فروش این گونه کالاها در کنار سایر مایحتاج عمومی شهروندان فراهم شده است. بنابر گزارشهای رسیده دوباره بازارهای هفتگی که گاه در برخی مناطق شاهد فعالیت آنها هستیم، در خصوص کیفیت، بسیار پایین مواد و کالاهایی که در این بازارها عرضه می شود شکایات متعددی از سوی شهروندان به شهرداری شده است. با توجه به استعداد این گونه مکانها در جهت رشد و گسترش بسیاری از ناهنجاریهای اجتماعی، با هماهنگی وزارت بازرگانی بخشنامه ای از سوی معاونت خدمات شهری شهرداری تهران صادر شد که به موجب آن، صدور مجوز جدید و ادامه کار بازارهای داخلی در تمامی مناطق غیر قانونی اعلام شد. البته یکی دو بازار مشغول فعالیت هستند که به علت به اتمام ترسیمین قرارداد آنها با شرکت یا سازمان بریاکننده آن توانستیم از ادامه کار آنان جلوگیری کنیم، زیرا مجبور به

پرداخت خسارت سنگینی می شدیم، اما سعی کردیم کنترل را در آنجا افزایش دهیم.

وی در خصوص نظارت بر بازارها می افزاید: «بخش زیادی از وقت عوامل ما صرف حل و فصل دعوای مشتریان و فروشندهها بویژه در مناطق جنوبی می شد. از طرفی صاحبان مغازهها و اصناف مختلف هم معترض بودند که چرا باید مالیات بدهند یکی از موارد صدور بخشنامه تعطیلی این بازارها از سوی وزارت بازرگانی همین بود. این وزارتخانه به عنوان مرجع تصمیم گیرنده با توجه به گزارشهای دریافتی و شکایات کسبه و فروشندگان از شهرداری تهران خواست به سرعت نسبت به جمع آوری بازارها اقدام کند. در هر صورت این تجربه، تجربه موفقی نبود. البته ممکن است برپایی مجدد روزانه برخی مراکز در دستور کار ما قرار گیرد. شهرداری به لحاظ مقررات می تواند در جهت ساماندهی دستفروشان اقدام کند که تا به حال هم گام بزرگی برداشته است. بقیه بر عهده ارگانهای اقتصادی است».

چیترازادگان در پاسخ به اینکه ایده بازارهای هفتگی را از کجا گرفتید می گوید: «از روستاهای کشور و شهرهای کوچک بویژه در شمال کشور. البته این ایده تکمیل نشد و نتوانستیم آن گونه که می خواستیم آن را تکمیل کنیم. این بازارها قطعه زمین مناسب و وسیعی نیاز داشتند تا مزاحمتی برای شهروندان ایجاد نکنند. این بازارها حداقل در هفته یک روز تعطیل، آسایش و آسودگی خیال شهروندان را مختل می کردند علاوه بر اینکه موجب آلودگی زیست محیطی و آلودگی صوتی نیز می شدند. مشکل دیگر این بود که این مکانها تبدیل به پاتوقی برای فروشندگان شده بود و بقیه روزهای هفته نیز آنجا بودند بدون اینکه وجهی برای نظافت به شهرداری پرداخت کنند».

به طور متوسط روزانه بیش از ۲۵۰ مورد سد معبر در شهر تهران انجام می شود. یعنی ماهانه ۱۰ هزار و ۵۰۰ مورد. در ۵ ماه گذشته ۱۰ هزار و ۹۲۰ مورد رفع سد معبر داشته ایم. از نیمه تیرماه تا نیمه مرداد ماه در منطقه ۱۵، ۲۲ مورد توقیف وانت داشته ایم. در خودروهای رفع سد معبر، نماینده اداره کل اجراییات شهرداری تهران به عنوان شایسته نیروی انتظامی، کارشناس خدمات شهری به همراه ۲ نفر نیروی سد معبر حضور دارند. با توجه به آلودگی صوتی وانت بارهای دستفروشی از هفته آینده برخورد با آنان تشدید می شود. ستادی نیز برای ساماندهی

چرخهای دستی در محدوده بازار تهران با مرکزیت منطقه ۱۲ فعال شده که مانع رفت و آمد چرخهای دستی در بازار خواهد شد. این چرخهای دستی دارای یالاک شناسایی خواهند بود و به صورتی زیبا با ابعاد فیزیکی تعریف شده مورد استفاده قرار خواهند گرفت. حاملان این چرخها با لباسهای فرم مشخص تردد می کنند. برای پارک آنها نیز جای خاصی در بازار در نظر گرفته شده است.

در هر صورت این مشکل عمده شهر

تهران و بسیاری از شهرهای بزرگ کشور است که هنوز راهبردی اصولی برای آن اتخاذ نشده است.

کارشناسان این امر مهم را وظیفه شهرداری می دانند. مسئولان شهرداری می گویند این معضل ریشه ای تر از آن است که به دست ماحل شود. این مشکل به وضعیت اقتصادی جامعه و افراد برمی گردد و تا برنامه ریزی دراز مدت، مطالعات زیربنایی و همکاری همه سازمانها و ارگانها نباشد پدیده بساط گسترده رفع نخواهد شد. تعداد دستفروشان به دلیل افزایش

تعداد بیکاران و مهاجران از روستاها به شهرها رو به افزایش است. این مسئله چهره شهر را بیش از پیش به وضعیت غیرقابل قبول سوق می دهد. برخوردهای فیزیکی کارگوان روزمزد شهرداری دیگر کمتر می تواند این مشکل را حل کند. جمع کردن دستفروشان از پاندمروهای شهر، برنامه ریزی و مطالعات دقیقتر و گسترده تری می طلبد. این معضل مثل همه مسائل اساسی کشور نیاز به عزم ملی و هماهنگی سازمانها و ارگانها و وحدت رویه بین آنها دارد.

در همایش مدیریت مواد زائد جامد شهری

همایش مدیریت مواد زائد جامد شهری با حضور مسئولان ستادی وزارت کشور، شهرداران، معاونان خدمات شهری و تنی چند از صاحب نظران، بیست و هفتم مرداد ماه در شهر رشت برگزار شد و مشکلات، معضلات و چگونگی برخورد با زباله مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

چگونگی برخورد با زباله به بحث گذاشته شد

عنوان نمونه مؤسسه محیط زیست دانشگاه تهران در سال ۷۶ پس از بررسی ریه های خانگی شهر رشت میانگینی از آنالیز مواد تشکیل دهنده زباله را ارائه داد که به این شرح است: مواد آلی ۸۰/۲۶ درصد، کاغذ و مقوا ۷/۷۳ درصد، پلاستیک ۵/۲۸ درصد، شیشه ۱/۳۳ درصد، مسوجات ۱/۸ درصد، فلزات ۱/۵ درصد، لاستیک چرخ ۰/۲ درصد، چوب ۰/۵۵ درصد و سایر مواد ۱/۶۶ درصد. حمیدی یکی از نکات قابل توجه در بررسی نمودارهای ارائه شده را مسئله آداب مصرف در بین شهروندان دانست و

شهردار رشت احداث کارخانه کمپوست را با توجه به میزان مواد آلی در زباله شهرهای شمالی کشور بهترین راه زباله دانست و گفت کارخانه کمپوست رشت به همت استانداری گیلان و ده شهر همجوار رشت در زمینی به مساحت ۲۲ هکتار در دست ساخت است که ۵۵ درصد آن به شهرداری رشت تعلق دارد. تاکنون بالغ بر یک میلیارد تومان در این کارخانه هزینه شده و امسال نیز ۲۸۰ میلیون تومان از محل اعتبارات استانی به ساخت این کارخانه اختصاص داده شده است. گفتنی است تاکنون ۴۰ درصد از تأسیسات صنعتی و ماشین آلات این کارخانه ساخته شده و در سال آینده فاز اول آن به بهره برداری خواهد رسید. همچنین ظرفیت این کارخانه ۵۰۰ تن در روز است و زباله ده شهر را تحت پوشش قرار می دهد. حل معضل زباله با مشارکت مردم امکان پذیر است.

استاندار گیلان در ادامه این همایش به شرایط اقلیمی استان گیلان اشاره کرد و آن را عامل تشدید معضل زباله در این استان دانست. وی افزود با توجه به نوع آب و هوای این استان و رطوبت هوا، تخمیر مواد زائد دیرتر صورت می گیرد و شویابه این مواد به طبیعت راد می یابد و به همین دلیل دفن زباله در این منطقه ضررهای جبران ناپذیری به طبیعت وارد می کند.

صوفی حل معضل زباله را علاوه بر مدیریت صحیح، در مشارکت مردم دانست و گفت: همان طور که شهروندان نسبت به آلودگی و آزارهای خصوصی خود حساسیت دارند باید به آزارهای عمومی و مسائل محیطی نیز توجه کنند و برای محافظت از محیط زیست و جلوگیری از تخریب منابع طبیعی اقدام نمایند. امروزه در اکثر کشورهای توسعه یافته، حفظ محیط زیست جزئی از فرهنگ عمومی شده و حساسیت نسبت به مسائل

شهردار رشت: علت
در صد بالای مواد آلی
موجود در زباله های
شهری مصرف نادرست
مواد است

نوذر پور: با توجه به فقدان
فرهنگ تفکیک زباله در
کشور، اولویت نخست با
دفن بهداشتی زباله در
شهرهاست

علت در صد بالای مواد آلی موجود در زباله های شهری را مصرف نادرست مواد عنوان کرد.

وی ادامه داد: با مقایسه تطبیقی بین شهرهای ایران و کشورهای دیگر، اهمیت الگوهای مصرف در نوع مواد تشکیل دهنده زباله مشخص می شود. به عنوان نمونه در مقایسه رشت با کشورهای آلمان و انگلیس که از لحاظ آب و هوایی تشابه دارند مشاهده می کنیم که میزان مواد آلی در زباله های رشت ۸۸/۳۷ درصد اما در آلمان ۲۲/۴ درصد و در انگلستان ۳۰/۱۶ درصد است.



حمیدی، شهردار رشت، در ابتدای این همایش یکی از اصولیترین اقدامات لازم را در مدیریت مواد زائد جامد شهری آنالیز و تجزیه زباله در هر شهر عنوان کرد و گفت: به این منظور باید زباله های هر شهر را از نظر فیزیکی و شیمیایی مورد مطالعه قرار داد و بر اساس شناخت نوع زباله در هر شهر، طرحی جامع برای جمع آوری و دفن زباله های شهری ارائه و اجرا نمود. وی افزود: طی سالهای اخیر در وزارت کشور، استاندارها و شهردارها مطالعات بسیاری در زمینه راههای جمع آوری و دفن زباله های خانگی انجام شده است، به

زیست محیطی از اهمیت بسزایی برخوردار است. همچنین زیباله در این کشورها به عنوان یک منبع ثروت عمومی تلقی می شود و از آن به عنوان طلای کثیف یاد می کنند.

وی با اشاره به مشکلات دفن زیباله در استانهای شمالی کشور گفت: به دلیل با ارزش بودن زمین در این استانها و شرایط اقلیمی خاص، مکان مناسب برای دفن زیباله در سطح این منطقه وجود ندارد و محلهایی که برای دفن زیباله در شهرها در نظر گرفته شده بود در حال پر شدن است. همچنین با توجه به موقعیت جغرافیایی استانهای شمالی و یارندگیهای بسیار، آلودگی زیباله باعث آلودگی سفرهای آب زیرزمینی و آلودگی رودخانه ها می شود که این مسئله تأمین آب شرب را در آینده با مخاطره روبرو خواهد کرد.

استاندار گیلان ادامه داد: قارچ ها و باکتری ها به طور طبیعی در چرخه طبیعت به باز یافت مواد زائد می پردازند، اما با توجه به حجم انبوه زیباله های که هر روز تولید می شود این موجودات نمی توانند آثار تخریبی آن را از بین ببرند و به همین دلیل اگر به باز یافت زیباله بی توجهی شود، شیرابه آن در طبیعت نفوذ می کند و باعث مرگ موجودات زنده و آسیبهای جدی به انسان می شود.

وی آلودگی تورودخانه اصلی شهر وشت را معضل جدی زیست محیطی این منطقه دانست و افزود: حل این معضل نیازمند ایجاد یک شبکه فاضلاب شهری است و باید دولت در این زمینه اقدام جدی کند. البته در طرحی که در دست مطالعه است هزینه های بالغ بر ۲۶ میلیارد تومان برآورد شده که اجرای چنین طرحی عزمی ملی را نیز طلب می کند.

بهره گیری از بازیافت زیباله در کشور پایین است

نوذریور، مدیر همایش، نیز با تأکید بر نقش مدیریت مواد زائد جامد شهری در برنامه پنجم ساله سوم گفت: در راهکارهای اجرایی برنامه پنجم ساله سوم تأکید شده تا وزارت کشور با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست و سایر دستگاههای مربوطه به منظور رعایت بهداشت محیط شهری در دو زمینه اقدام کنند که عبارت اند از: ۱- تعیین ضوابط، آیین نامه ها، دستورالعملهای اجرایی و نظارت بر دفن و بازیافت بهداشتی مواد زائد جامد شهری. ۲- طراحی و اجرای سیستم مناسب جمع آوری مواد زائد از طریق اعمال روشهای مکانیزه، تفکیک زیباله از مبدأ و جمع آوری مواد سمی و آلوده کننده به طور

جداگانه.

سردیس ماهنامه شهرداریها در ادامه به شاخصهای بهره گیری در امر خدمات شهری اشاره کرد و در زمینه میزان درآمد حاصل از بازیافت زیباله گفت: مطالعات انجام شده حاکی از این است که به ازای هر تن زیباله ۲۷/۹ ریال درآمد کسب شده که این مطلب بیانگر بهره گیری بسیار پایین و بازیافت زیباله در کشور است.

وی همچنین اهمیت آموزش در افزایش بهره گیری نیروی انسانی را خاطر نشان ساخت و ادامه داد: براساس مطالعات انجام شده در سال ۷۶ از مجموع شهرهای نمونه تنها در یک شهر دوره های آموزشی برای رتنگران برگزار شده و در بقیه شهرها تنها توجهی مقدماتی رتنگران صورت گرفته بود که به جز مشخص می توان گفت تنها در ۲۵/۵ درصد از شهرهای وظایف رتنگران به صورت کتبی و در ۷۳/۵ درصد از شهرهای به صورت شفاهی ابلاغ می شود.

نوذریور تعیین تکلیف ضابطه مشخصی را برای محدودده خدمات رتنگران، عوامل کاهش کیفیت خدمات رسانی عنوان کرد و گفت: یکی دیگر از دلایل کاهش بهره گیری سرمایه در مدیریت مواد زائد، تعداد اندک رتنگران در شهرهای بزرگ و یا تراکم نیروی انسانی در چند بخش خاص است.

وی به ضرورت بازنگری و مطالعات دقیقتر در سطح گیلان مدیریت مواد زائد اشاره کرد و ادامه داد: در این زمینه اقداماتی در حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی صورت گرفته و قرار بر این شده است که شورای بهداشت و حفظ نظافت شهری در وزارت کشور تشکیل شود که اساسنامه این شورا تدوین و مراحل قانونی خود را طی می کند.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور، در ارتباط با شناخت اولویتهای دفن زیباله گفت: به این منظور دانشکده محیط زیست با همکاری صاحب نظران مطالعاتی تحت عنوان طرح جامع مدیریت دفع و بازیافت زیباله انجام داد و براساس آن مشخص شد که با توجه به فقدان فرهنگ تفکیک زیباله در کشور، اولویت نخست بنا دفن بهداشتی زیباله در شهرهاست.

وی افزود: براین اساس در سال جاری اعتباراتی از محل بند «ج» تبصره ۹، به دفن بهداشتی زیباله در شهرها اختصاص یافته و دستورالعمل آن به شهرداریها ابلاغ شده است.

نوذریور اقدام دیگر وزارت کشور را در

این خصوص تهیه و تدوین بانک اطلاعات مواد زائد جامد شهری عنوان کرد و افزود: به این منظور هر سال پرسشنامه هایی برای گردآوری اطلاعات و ویژگیهای مواد زائد شهری به شهرداریها ارسال می کند و از این اطلاعات در برنامه ریزیها و سیاستگذاریها استفاده می نماید.

وی به تخصیص ۵۸۰ میلیون تومان بودجه به امر بازیافت زیباله اشاره کرد و گفت: پس از بررسیهای لازم قرار بر این شد تا در ۹ شهر کشور که امکان تفکیک زیباله در آنها وجود دارد، تأسیسات بازیافت احداث شود. البته تحقق کامل این امر نیازمند سرمایه گذاری بخش خصوصی، بانکها و اهتمام جدی شهرداران است.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی با اشاره به خلا قانونی در مدیریت مواد زائد خاطر نشان ساخت: در حال حاضر تنها دو بند از قانون شهرداری در خصوص تطبیف و پاکیزگی شهر است که آن هم اشارهای به جمع آوری زیباله و دفع آن ندارد؛ به همین دلیل برای رفع خلأهای قانونی در امر زیباله، پیش نویس قانون زیباله تهیه و در دست بررسی است و در صورت تصویب، تقدیم مجلس می شود.

وی در خصوص جذب سرمایه های بین المللی در پروژه های مربوط به تأسیسات بازیافت و زیباله سازی گفت: به این منظور در مهر ماه جاری، همایشی تحت عنوان سرمایه گذاری بین المللی در مسکن و عمران شهری برگزار خواهد شد که لازم است تمامی شهرداران پروژه ها و طرحهایی را که نیاز به جذب سرمایه های داخلی و خارجی دارد به دفتر برنامه ریزی عمرانی معرفی کنند.

بزرگترین مشکل مواد زائد ضعف مدیریت است

مجیدی، معاون عمرانی استانداری مازندران، در ادامه ضمن اشاره به اهمیت ارائه تجربیات مختلف، در همایشهای مختلف در جهت گسترش افق دید مدیران، اقدامات اجرایی انجام شده در شهرها و روستاهای استان مازندران را تشریح کرد و گفت: از سال ۷۴ با استفاده از نظرات کارشناسی و مطالبات انجام شده، وضعیت زیباله استان در قسمتهای تولید، جمع، انتقال، حمل و نقل و دفع تبیین شده است و هم اکنون به طور جدی در پی اجرای نتیجه این مطالعات هستیم.

مجیدی استانهای شمالی کشور را بزرگترین تولیدکنندگان زیباله دانست و مراکز تولید زیباله را در این استانها علاوه بر ساکنان واحدهای مسکونی در شهرها، روستاها، شهرکهای مسکونی و ویلاها،

واحدهای خدماتی بین راهی و گردشگران برشمرد.

وی همچنین به آسوزش شهروندان در زمینه تحویل زباله به هنگام شب در زمان تعیین شده و مسائل جمع‌آوری و حمل زباله اشاره نمود و بزرگترین مشکل را در مدیریت مواد زائد ضعیف در مدیریت شهرداریها عنوان کرد.

مجیدی، مشکل زباله را در استانهای شمالی کشور علاوه بر تولید بالای مواد زائد، محل دفن اعلام کرد و افزود: به دلیل کاربری زمینها برای کشاورزی و فضای جنگلیها با محدودیت زمین برای دفن بهداشتی مواجه هستیم و به این موضوع مشکل اعتراض اهالی نیز که در نزدیکی اقامتشان دفن زباله انجام می‌شود اضافه می‌گردد.

معاون امور عمرانی استانداری مازندران در خصوص اقدامات آن استانداری در مورد زباله گفت: برای روستاهایی که در ارتفاعات قرار دارند مقرر شد با احداث چاهک، زباله‌ها را دفن و سپس از کمپوست آن استفاده کنند. همچنین روستاهایی که تا شعاع ۲۰ کیلومتری شهرها قرار دارند زباله‌های خود را به محل دفن زباله‌های شهری انتقال می‌دهند که مدیریت این چرخه را به فرماندارها واگذار کردیم و مقداری از هزینه این برنامه از خود روستاییان اخذ می‌شود. در خصوص شهرها نیز با مشورت مشاوران مکانیهای را برای دفن بهداشتی در نظر گرفتیم.

وی افزود: در خصوص بازیافت نیز در برخی محله‌های ساری که از لحاظ فرهنگی وضعیت بهتری داشتند برنامه آموزشی پیاده کردیم که به موفقیتهایی نیز نائل شدیم. همچنین جمع‌آوری زباله حریم راهها را به پیمانکار واگذار کرده‌ایم که آمیواریم به این وسیله تا حد زیادی از مشکلاتمان کاهش یابد.

در ادامه همایش رجعی، شهردار شیراز، با ابراد سخنانی، حمایت دولت از شهرداریها را ضروری خواند و با اشاره به نقش کلیدی آموزش شهروندان و پرستل شهرداری، استفاده از مطابعات علمی شهری را در خصوص مواد زائد مفید عنوان کرد.

وی همچنین به طرجهای شهرداری شیراز در خصوص مواد زائد اشاره کرد از جمله طرح شش مرحله‌ای تفکیک از مبدأ، استقرار طرجهای تفکیک زباله در سطح شهر، تشویق مردم به وسیله اعطای جوایز حاصل از درآمد محصولات بازیافتی و مکان‌یابی کارخانه‌های بازیافت، رجعی

خرزم: اکنون در دنیا نهر و کانال روباز به دلیل غیراستاندارد بودنش وجود ندارد، اما در کشور ما بویژه در مناطق شمالی، رفتگران به دلیل عدم آموزش، زباله‌ها را در رودخانه و جویهای روباز خالی می‌کنند که باعث آلودگی شدید آنها شده است

مشکل عمده شیراز را معضل مکان‌یابی دفن زباله به دلیل عمق کم آبهای زیرزمینی عنوان کرد.

سپس عربی، معاون خدمات شهری شهرداری مشهد، طی سخنانی به افزایش جمعیت شهری، خصوصی‌سازی و ضرورت بازیگری قوانین اشاره کرد و مزایای بازیافت زباله را حفظ بهداشت محیط‌زیست و کمک به اقتصاد ملی کشور عنوان کرد.

وی همچنین مشکل عمده شهرداری مشهد را در خصوص جمع‌آوری و بازیافت زباله، گروههای زباله‌دزد مطرح کرد.

شهرداری، مواد زائد را مدیریت کند
خرزم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، نیز در پایان همایش به جمع‌بندی مساحت پرداخت و با تأکید بر تصدی شهرداریها افزود: ما باید در مدیریت مواد زائد جامد نیز صرفاً مدیریت سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کلان کنیم و امور اجرایی را به بخش خصوصی بسپاریم.

وی ادامه داد: می‌بایست هر چه سریعتر سازمانهای بازیافت را در شهرها تشکیل دهیم تا آنان را با مسائل مربوط به زباله بی‌ربانند. در این زمینه اساسنامه شورای هماهنگی بهداشت و حفظ محیط شهری مراحل قانونی خود را طی می‌کند که - پس از تصویب - کمیته‌هایی همچون جلوگیری از آلودگی آب و مواد زائد جامد را شامل می‌شود.

خرزم با تأکید بر بهداشت نیروهای شاغل در بازیافت زباله و معاینه پزشکی آنان به سرفصل دفن بهداشتی زباله در بودجه سال ۷۸ اشاره کرد و افزود: مردم باید در خصوص رسیدن زباله به محل دفن، تفکیک و بازیافت آن آموزش ببینند تا تبدیل به فرهنگ شود و این موضوع، نیازمند حضور نیروهای دانشگاهی و صاحب‌نظر است.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور با انتقاد از راه‌اندازی بیش از حد کارخانه‌های کمپوست گفت: در برخی موارد وزارت کشاورزی از تحویل گرفتن

کمپوست خودداری می‌کند، چرا که به دلیل بی‌دقتی در تفکیک زباله‌ها برخی مواد آلاینده به کمپوست راه یافته و کمپوست آلوده یک زمین کشاورزی وسیع را نابود می‌کند.

وی با بررسی راههای مختلف برخورد با زباله همچون کمپوست، دفن و سوزاندن خاطر نشان ساخت: راه‌اندازی یک کارخانه ۲۵۰ تنی زباله‌سوز، سالانه یک میلیون دلار سوددهی دارد، به شرط اینکه وزارت نیرو برق تولیدی این کارخانه را با قیمتهای معمول خود خریداری کند.

خرزم با اشاره به اینکه شهرداری صرفاً موظف است محل تخلیه زباله و نخاله را معرفی کند افزود: شهرداری می‌تواند بابت جمع‌آوری، حمل و دفن زباله از شهروندان عوارض بگیرد و بحت سودسید صرفاً در مقوله دفن بهداشتی مطرح است.

وی در بخش دیگری از سخنانش به نظافت سطح شهر، آنها را روباز و ساخت سطوحی زباله استاندارد پرداخت و گفت: اکثر رفتگران، زباله‌های جمع‌آوری شده را داخل جوی آب می‌ریزند و این در حالی است که اکنون در دنیا نهر و کانال روباز به دلیل غیراستاندارد بودنش وجود ندارد، اما در کشور ما، بویژه در مناطق شمالی، رفتگران به دلیل عدم آموزش زباله‌ها را در رودخانه و جویها خالی می‌کنند که باعث آلودگی شدید آنها شده است.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور با تأکید بر نقش مثبت شوراهای یاری رساندن به اداره شهر گفت: در این زمینه مهمترین کار شوراهای تشکیل گروههای NGO است. این گروههای مردمی قادرند به راحتی مشکلات شهر، روستا و محل خود را حل کنند که پاکسازی کوهپایا و حاشیه دریاها از نمونه مشارکت چنین گروههایی است.

خرزم در پایان به سازمانهای تحت پوشش شهرداری اشاره کرد و افزود: شهرداریها می‌بایست با تأسیس و واگذاری اختیارات به چنین مؤسساتی صرفاً به مدیریت بپردازند، همان‌طور که می‌توان در سازمانهای بازیافت، مدیریت تفکیک، انتقال، دفن یا کمپوست و زباله‌سوز را تعریف نمود. همچنین در خصوص اصلاح قوانین و مقررات مربوط به زباله، نیز پیش‌نویس قانون مواد زائد جامد تهیه شده است که پس از بررسی همه‌جانبه به دولت و مجلس ارائه می‌شود.

شاپان ذکر است در این همایش به سخنرانی علمی توسط آقایان عبدلی، عصرانی و اسلامی ایراد شد که در شماره آینده درج خواهد شد.

آتش نشانی ایران و سوریه (نگاهی مقایسه ای)

دبیرخانه ستاد هماهنگی
امور ایمنی و آتش نشانی کشور

گزارشی از بازدید کمیته فنی دبیرخانه ستاد هماهنگی اموری ایمنی و آتش نشانی از کشور سوریه

آمارهای سالانه در سراسر جهان نشان می دهد که آفاتهای زیادی بر اثر بروز حوادث مختلف و بویژه آتش سوزی، جان خود را از دست می دهند و یا دچار آسیب می شوند. همچنین خسارتهای مادی زیادی نیز از این حوادث برجای می ماند. این مسئله، پژوهشگران و کارشناسان مربوطه را بر آن داشته است تا از تجربیات و دستاوردهای کشورهای دیگر استفاده کنند. کسب و رشد اطلاعات و دانش فنی، قطعاً مانع بروز برخی از این گونه تخریبها خواهد شد. در این زمینه به منظور استفاده دو جانبه از اطلاعات و دانش فنی و تخصصی مجموعه های آتش نشانی ایران و سوریه در تیرماه سال جاری، توسط کمیته فنی دبیرخانه ستاد هماهنگی اموری ایمنی و آتش نشانی کشورمان، بازدیدی از مراکز آتش نشانی سوریه صورت گرفت که در پی می آید.

دمشق پایتخت سوریه ۲ میلیون نفر جمعیت دارد. این شهر جایگاه حکومت مرکزی و کانون اداری و فرهنگی کشور است. خانه های مسکونی به وسیله کارخانه ها و فروشگاههای کوچک احاطه شده اند. حدود ۴۰۰ نفر از اعضای گروه آتش نشانیان در ۸ ایستگاه آتش نشانی خدمات ارائه می دهند. با توجه به تعداد قابل توجه عملیات اطفای حریق (۲ هزار و ۳۴۳ مورد در یک سال) در این شهر، تجهیزات فنی وجود دارد. حتی بلندترین نودبان آتش نشانی شهر که ۴۵ متر است، نمی تواند بلندترین ساختمان شهر دمشق را که ۶۵ متر است پوشش دهد. در ۸ ایستگاه با نیروی متوسط ۵۰ نفر، تعداد ۷۰ دستگاه خودرو آتش نشانی وجود

دارد. سامانه نوبت کار، به صورت ۲۴ ساعت کار و ۴۸ ساعت استراحت تنظیم شده است. در ایران نیز عموماً نوبت کاری به صورت ۲۴ ساعت کار و ۴۸ ساعت استراحت است. اما برخی از شهرهای کشور از این قاعده مستثنی بوده و به صورت های دیگر از جمله ۱۲ به ۲۴ تنظیم شده است.

آمار نشانگر این است که تعداد آتش سوزی به ازای هر هزار نفر جمعیت در تهران ۵۵ مورد و در دمشق ۵۱ مورد است که نشان از بیشتر بودن این شاخص در تهران دارد. همچنین با توجه به استانداردهای جهانی باید برای هر ۵۰ هزار نفر یک ایستگاه مستقل وجود داشته باشد که در این صورت تهران باید دارای ۱۳۶ ایستگاه آتش نشانی باشد در حالی که اکنون تنها ۵۵ ایستگاه در این شهر وجود دارد. شهر دمشق نیز باید طبق استاندارد دارای ۸۰ ایستگاه مستقل باشد، اما با کمبود بیش از ۷۰ ایستگاه آتش نشانی مواجه است.

شهر تهران طبق استاندارد باید برای هر ۲ هزار و ۵۰۰ نفر شهروند یک آتش نشانی داشته باشد، حال آنکه در حال حاضر با توجه به وضعیت مطلوب جدول شماره ۲ دارای ۲ هزار و ۸۳۹ نفر نیرو است که این آمار بیانگر کمبود ۸۸۱ نفر نیرو است. همچنین تعداد نیروهای آتش نشانی شهر دمشق نیز ۴۰۰ نفر است که با توجه به جدول شماره ۲، با هزار و ۳۰۰ نیرو کمبود مواجه است.

جدول شماره ۱ حکایت از این دارد که آتش نشانی سوریه برای تکمیل کادر تخصصی خود به بیش از ۵ هزار نیروی آتش نشانی نیاز دارد و آتش نشانی ایران نیز با کمبود بیش از ۶ هزار نیرو مواجه است. این در حالی است که طبق آمار موجود در کشور سوریه به ازای هر هزار نفر، ۰/۴۶ و در ایران ۰/۹۴ حریق رخ می دهد.

مدیریت و آموزش

در سوریه تمام مدیران و فرماندهان آتش نشانی کشور از کادر ارتش انتخاب می شوند و پس از طی یک دوره آموزش ۶ ماهه به عنوان مسئولان رده بالا مشغول به کار می شوند. همچنین آموزش آتش نشانیان سوریه، سالانه در ۳ مرحله در مرکز آموزش شهری دمشق برگزار می شود و افسران آتش نشانی نیز برای گذراندن آموزش عالی به کشور مصر اعزام می گردند.

در این زمینه در ایران رشته های دانشگاهی وجود ندارد، اما در تهران یک

مرکز آموزش آتش نشانی فایز است که به فارغ التحصیلان، مدرک کارشناسی آتش نشانی اعطا می کند و طی ماههای گذشته چندین نفر از آتش نشانیان برای فراگیری آموزشهای لازم به کالج مورتون انگلیس اعزام شده اند. همچنین دوره های آموزش حرفه ای برای مربیان استانها و کلاسهای مقدماتی برای پرسنل مناطق و دوره های آموزشی برای ۲۲۰ سرباز وظیفه برگزار می شود.

تجهیزات و تحصیلات

از لحاظ تجهیزات و لوازم آتش نشانی در سوریه، تمامی تجهیزات از خارج کشور وارد می شود و در اختیار واحدهای آتش نشانی قرار می گیرد. در ایران نیز با وجود چندین کارخانه سازنده لوازم و تجهیزات آتش نشانی در داخل کشور، برخی از تجهیزات از جمله لباس نسوز، جک، قیچی هیدرولیکی، خودروهای مخصوص برخورد با حوادث شیمیایی، نردبان و... از کشورهای پیشرفته وارد می شود. در خصوص سطح تحصیلات آتش نشانیان دو کشور، باید گفت میانگین تحصیلات پرسنل آتش نشانی سوریه دیپلم است، حال آنکه ۷۴ درصد از سیکل نیروهای آتش نشانی ایران کمتر از سیکل سواد دارند و یکی از مشکلات آتش نشانیهای ایران پایین بودن سطح سواد پرسنل است.

آتش نشانی سوریه دارای سازمان سرکزی است که زیر نظر وزارتخانه اداره محلی فعالیت می کنند، اما در ایران سازمان مرکزی آتش نشانی وجود ندارد. طبق بند ۱۴ ماده ۵۵ قانون شهرداریها، آتش نشانیها زیر نظر شهرداریها فعالیت می کنند و زیر مجموعه وزارت کشور محسوب می شوند. ضرورت تأسیس سازمان ملی ایمنی و آتش نشانی کشور به شدت احساس می شود و در صورت تأسیس این سازمان، شاهد تحولی جدی در آتش نشانی خواهیم بود.

بودجه و نظارت

در آتش نشانی سوریه بودجه آتش نشانی مانند ایران از سوی شهرداری هر شهر تأمین می شود. همچنین آتش نشانی سوریه هیچ گونه نظارتی بر مراحل ساخت اماکن تجاری، صنعتی و... ندارد. این در حالی است که برخی از سازمانهای آتش نشانی و خدمات ایمنی ایران بر ساخت و سازهای شهرها نظارت دارند و در ساخت و سازهای شهری رعایت موارد ایمنی و آتش نشانی الزامی است.

جدول شماره ۲- مقایسه شاخصهای ایمنی و آتش نشانی شهر تهران (۱۳۷۶) و دمشق (۱۹۹۹)

شاخص	وضعیت موجود		وضعیت مطلوب	
	تهران	دمشق	تهران	دمشق
جمعیت	۶۸۰۰۰۰۰	۴۰۰۰۰۰۰	-	-
تعداد حریق	۳۷۵۱	۲۰۴۴	-	-
تعداد ایستگاه	۵۵	۸	۱۳۶	۸۰
تعداد آتش نشان	۱۸۳۹	۴۰۰	۲۷۲۰	۱۶۰۰

در مجموع، آمارهای موجود می‌تواند بهترین شاخص برای ارزیابی عملکرد آتش نشانی ایران در مقایسه با سوریه باشند. تگانه‌ی تحلیلی به این آمارها حکایت از این دارد که خدمات آتش نشانی و خدمات ایمنی در ایران در حد مطلوبتری به شهر و نخلان ارائه می‌شود و امید است که با تلاش مسئولان این وضعیت بهتر نیز بشود.

نظریه محترم

جدول شماره ۱- مقایسه شاخصهای ایمنی و آتش نشانی ایران (۱۳۷۶) و سوریه (۱۹۹۹)

شاخص	ایران	سوریه	استاندارد جهانی
جمعیت شهری	۳۶ میلیون	۱۷ میلیون	---
تعداد نیروی آتش نشان	۷۹۰۹ (وضعیت مطلوب: ۱۴۴۰۰)	۱۷۰۰ (وضعیت مطلوب: ۶۸۰۰)	هر ۲۵۰۰ نفر ۱ آتش نشان
تعداد آتش سوزی	۳۸۰۷۶ (سال ۱۳۷۶)	۷۷۸۸۹ (۱۹۹۹)	---
شیفت کاری	۲۴-۴۸ ۱۲-۲۴	۲۴-۴۸	---
سازمان مرکزی	ندارد	دارد	باید داشته باشد
تجهیزات آتش نشانی	بعضی لوازم از کشورهای پیشرفته وارد می‌شود	کلاً از خارج وارد می‌شود	---
میانگین زمان رسیدن به حریق	۵/۶ دقیقه	۵ دقیقه	۳ دقیقه
مانکن تجهیزات	۷۳ درصد زیر سیگل	دیپلم	---
آرم یکسان	دارد	ندارد	باید وجود داشته باشد

منسجم در امر سوانح و حوادث طبیعی است به نحوی که امور مربوط به سوانح به طرز مشخص و برنامه‌ریزی شده دارای نقشی شفاف و هدفمند برای حضور فوری و به موقع کمک‌رسانی به حادثه‌دیدگان باشند و تمامی اقدامات موازی سازمانها و دستگاههای اجرایی دست‌اندر کار حذف شوند تا از این طریق زمینه مناسبی برای بهینه‌سازی امور مربوط به مقابله و پیشگیری از وقوع سوانح و حوادث غیر مترقبه فراهم گردد.

وی خاطر نشان کرد: با تهیه و در دست داشتن این طرح، مسئولان اعم از استاندار، فرماندار، بخشدار و دهیار می‌توانند در صورت وقوع حادثه و بدون هیچ گونه اضطراب با مراجعه به دستورالعملهای از پیش تهیه شده در جهت بهبودی وضعیت منطقه آسیب دیده و عادی سازی روند زندگی برنامه‌ریزی کنند.

• تعیین حریم رودخانه‌ها

دیسر کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی در خصوص لزوم تعیین حریم رودخانه‌ها گفت: از آنجا که بیش از ۳۱۵ شهر کشور در کنار رودخانه قرار گرفته و با رودخانه از میان آنها می‌گذرد و ۶۲ درصد از این شهرها در معرض خطر مستقیم سیل قرار دارند، کمیته فرعی پیشگیری از سیل و



نامگذاری شده تا یادآور لزوم تلاش جامعه انسانی در مقابله با چنین حوادثی باشد. به همین مناسبت با عباس جزایری، مدیرکل دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی و بازسازی وزارت کشور، میاخی را در این خصوص در میان گذاشتیم که گزیده‌ای از آن پیش روی شماست.

طرح جامع مدیریت بحران جزایری در خصوص تدوین طرح جامع مدیریت بحران گفت: هدف از ارائه این طرح، اعمال مدیریت علمی، هماهنگ و

کاهش اثرات بلایای طبیعی

نیازمند آینده‌نگری و برنامه‌ریزی

حوادث غیر مترقبه و بلایای طبیعی، همواره جان انسان قرن ۲۱ را با مخاطرات فراوانی مواجه نموده است و این در حالی است که بشر با وجود ذکاوت فراوان و احاطه بر علوم بشری و ماورای طبیعی، هنوز نتوانسته به طور قطعی، دقیق و به موقع از وقوع چنین حوادثی بگذرد. بنا بر این از آنجا که سواردی چون سیل، زلزله، طوفان و... همواره جان بسیاری از انسانها را گرفته است، ۲۰ مهر به عنوان روز جهانی کاهش اثرات بلایای طبیعی

نوسانات آب دریا و طغسیان رودخانه‌ها یا همکاری وزارت کشور طرح تعیین حریم و بستر رودخانه‌ها را در رأس برنامه‌های خود قرار داده است تا در یک برنامه زمان‌بندی شده، حریم و بستر رودخانه‌ها بویژه در محدوده شهرها مشخص و منته‌گذاری گردد و در صورت طغیان، از خسارات احتمالی جلوگیری شود.

• توزیع اعتبارات خشکسالی

جزایری در خصوص چگونگی توزیع اعتبارات مربوط به خشکسالی و معیارهای توزیع این اعتبارات افزود: برای تعیین حجم خسارات وارده و تخصیص اعتبار به

هر استان، فاکتورهایی را نظیر ریزشهای جوئی تا تاریخی مشخص برای تمامی استانها و مقایسه آن با میانگین نزولات جوئی در درازمدت و میانگین سالانه، کاربرد اراضی استان شامل سطح اراضی زیر کشت آبی و ذیوم، مراتع و جنگلها همچنین تعداد دام سبک و سنگین روستایی و عشایری و وضعیت آب آشامیدنی مناطق شهری و روستایی که شرایط بحرانی و اضطراری ناشی از خشکسالی در وضعیت آنها نمود می‌یابد در نظر گرفته‌ایم که اعتبارات بر همین اساس تخصیص می‌یابد.

وی همچنین در باره شماره تلفنهای ۱۱۱ و ۱۲۵ که از سوی این دفتر اعلام شده است گفت: شماره ۱۱۱ به منظور ارائه خدمات امدادی و راهنماییهای اورژانسی و شماره ۱۲۵ برای ارائه اطلاعات هواشناسی و اطلاع‌رسانی به مراجعان درخصوص پیش‌بینی هوا و وضعیتهای جوئی در نظر گرفته شده است. هم‌اکنون همه دستگاهها و برنامه‌ریزیهای دقیق از خسارات احتمالی وقوع حوادث و بلایای طبیعی جلوگیری شود. گفتگو و تنظیم علی‌کلانتری

ره‌آورد سفر عنوان صحف‌های است که از این پس در هر شماره ماهنامه درج می‌شود. هدف از گزینش این صفحه، انتقال مشاهدات و تجربیاتی است که طی مأموریتها و سفرها به کشورهای دیگر کسب شده، یا این فرض است که نتیجه این مشاهدات و تدبیر آنها با وضعیت موجود کشور، راهگشای مدیران شهری خواهد بود.

ره‌آورد سفر این شماره به مشاهدات حسین ابعانی، رئیس مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور اختصاص یافته است. وی در سال گذشته طی سفری که به منظور بررسی وضعیت کشورهای دیگر در امور بهداشت و نظارت شهری، حمل‌ونقل و گردشگری به کشور آلمان داشت از دو ایستگاه آتش‌نشانی در شهرهای فردریش‌هافن و هایدن‌هایم نیز بازدید کرد. ره‌آورد این سفر اکنون پیش‌روی شماست.

ره‌آورد سفر آتش‌نشانی و مدیریت بحران در آلمان

رئیس مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور در خصوص جایگاه اجتماعی آتش‌نشانی در کشور آلمان به مجوبیت آتش‌نشانان برین مردم این کشور اشاره می‌کند و می‌گوید از آنجا که آتش‌نشانان کار ارزشمندی انجام می‌دهند، از منزلت اجتماعی خوبی هم برخوردارند و به همین علت دستمزدهای بالایی دریافت می‌کنند. البته این مسئله در مورد آتش‌نشانان داوطلب بیشتر صدق می‌کند، چون این افراد خدمات آتش‌نشانی را بدون چشمداشت و بهر‌مادی انجام می‌دهند و مورد احترام همه هستند. نکته دیگر اینکه آتش‌نشانان داوطلب دارای مشاغل دیگری نیز هستند و در مواقع لزوم به فعالیت آتش‌نشانی می‌پردازند. همچنین تعداد قابل ملاحظه‌ای برچوردند به طوری که در هر ایستگاه آتش‌نشانی به طور متوسط تنها ۸ آتش‌نشان حرفه‌ای مشغول به کارند و بیش از ۲۰ آتش‌نشان داوطلب وجود دارند که در مواقع لزوم آماده عملیات‌اند.

ایمانی یکی از دلایل جذب افراد به شغل آتش‌نشانی را هیجان و تحرک این حرفه عنوان می‌کند و می‌افزاید: به منظور اینکه انگیزه افرادی که به صورت داوطلب کار می‌کنند پایدار بماند، تسهیلاتی توسط ایستگاههای آتش‌نشانی فراهم شده است، از جمله اینکه مزایا و امکاناتی برای این افراد اختصاص یافته است. به عنوان مثال ساختمان ایستگاههای آتش‌نشانی به گونه‌ای ساخته شده است که قابلیت تبدیل به کلاس یا باشگاه را هم دارد و آتش‌نشانان حرفه‌ای می‌توانند از آن برای برگزاری مسابقات و

حرفه‌های مختلف خود نیز استفاده کنند. همچنین امکانات مختلف ورزشی در این ایستگاهها وجود دارد و تیم‌های ورزشی هر ایستگاه با یکدیگر رقابت می‌کنند به طوری که راهبردهای ایستگاهها از کتابها و نشریه‌های یاد‌بود و علائم ورزشی معلوم است. وی همچنین در باره مدیریت حوادث آتش‌سوزی با توجه به تعداد آتش‌نشانان داوطلب می‌گوید: آتش‌نشانان داوطلب از نظر آموزش و سلسله مراتب، تفاوت زیادی با آتش‌نشانان حرفه‌ای ندارند، تنها تفاوت آن در این است که در هنگام وقوع حوادث به حرفه‌ای‌ها می‌بویسند و در سایر اوقات به مشاغل خود سرگرم‌اند. از نظر مدیریت حوادث، هر شهر به چند منطقه تقسیم شده و برای هر قسمت تیمی مشخص شده است که به دستگاه پیچر، مجهزند و در هنگام حادثه نزدیکترین افراد به محل حادثه بیج می‌شوند. از طرفی به دلیل اینکه ایستگاههای آتش‌نشانی در تقاطع مناسبی از شهر قرار دارند آتش‌نشانان داوطلب می‌توانند خود را سریعاً به ایستگاهها رسانند و پس از تجهیز خود با هماهنگی فرمانده وارد عملیات شوند. نکته دیگر اینکه تقسیم کار دقیقی برای نیروهای داوطلب مشخص شده تا در هنگام وقوع حادثه هر فرد به صورت منظم به وظیفه خود بپردازد. ایمانی یکی دیگر از کارکردهای ایستگاههای آتش‌نشانی را کارکرد آموزشی عنوان می‌کند و می‌گوید: در این ایستگاهها به صورت هفتگی، ماهانه و سالانه دوره‌های آموزشی برگزار می‌شود و آتش‌نشانان به طور مرتب مانور می‌دهند این مسئله باعث می‌شود

هماهنگی، انسجام و وحدت فرماندهی برای همیشه حفظ شود.

وی در باره نظام آموزشی آتش‌نشانی می‌گوید: در آلمان ایستگاههای آتش‌نشانی مراکز شهرها به گونه‌ای عمل می‌کنند که می‌توانند چند شهر و روستای مجاور را تحت پوشش قرار دهند؛ کسانی که علاقه‌مند به کار داوطلبانه هستند به این ایستگاهها مراجعه می‌کنند و دوره‌های آموزشی مقدماتی را می‌گذرانند. همچنین ایستگاههای مرکزی مجهز به امکانات آموزشی از جمله کلاسهای مختلف، اتاق دود، نوارهای ویدئویی و کتابهای تخصصی هستند. نکته دیگر اینکه در مراکز آتش‌نشانان دانشکده‌های فنی برای آموزش دوره‌های تخصصی وجود دارد. در مرکز نیز دانشکده‌های برای آموزشهای فرماندهی مشغول فعالیت است. به‌طور کلی می‌توان گفت که نظام آتش‌نشانی از برنامه‌ریزی دقیقی برخوردار است و امکانات لازم نیز برای این امر فراهم است؛ ضمن اینکه افرادی که دوره‌های آموزشی را طی می‌کنند بر حسب مدرکی که می‌گیرند درجه‌بندی شده و بر همین اساس، وضعیت حقوقی و شغلی آنان مشخص می‌شود.

ایمانی در ادامه درباره تجهیزات ایستگاههای آتش‌نشانی با توجه به موقعیت مکانی هر شهر می‌گوید: در ایستگاههای آتش‌نشانی فردریش‌هافن با توجه به نزدیکی این شهر به دریا، تملک امکانات مربوط به حوادث دریایی نیز فراهم شده است. همچنین در هایدن‌هایم به این دلیل که در اطراف شهر مناطق کشاورزی قرار دارد تجهیزات نیز برای اطفای حریق در مزارع و ابزارهای محصولات کشاورزی وجود دارد. به طور خلاصه می‌توان گفت که با توجه به موقعیت جغرافیایی، کاربردهای مختلف، نوع حوادثی که ممکن است در هر منطقه اتفاق بیفتد تجهیزات و امکانات لازم در ایستگاهها پیش‌بینی و فراهم شده است.

گفتگو و تنظیم: فهیمه مزینانی

تبریز، نامزد برگزاری المپیاد آتش نشانان

چهارمین جلسه کمیته آمادگی جسمانی آتش نشانان کشور، شهریورماه گذشته در ارومیه تشکیل شد. در این جلسه که با هدف بحث و بررسی در زمینه مسائل و مشکلات اجرایی المپیاد عملیاتی - ورزشی آتش نشانان کشور برگزار شد راهکارهای اجرایی بهبود برگزاری المپیاد مطرح گردید و بزرگوار می‌تواند حمل مشعل بازیها تا محل برگزاری مسابقات، برنامه‌ریزی دقیق با فاصله زمانی فضولتی، سرعت، نظارت بر تجهیزات و لوازم ساخته شده برای مسابقات المپیاد و

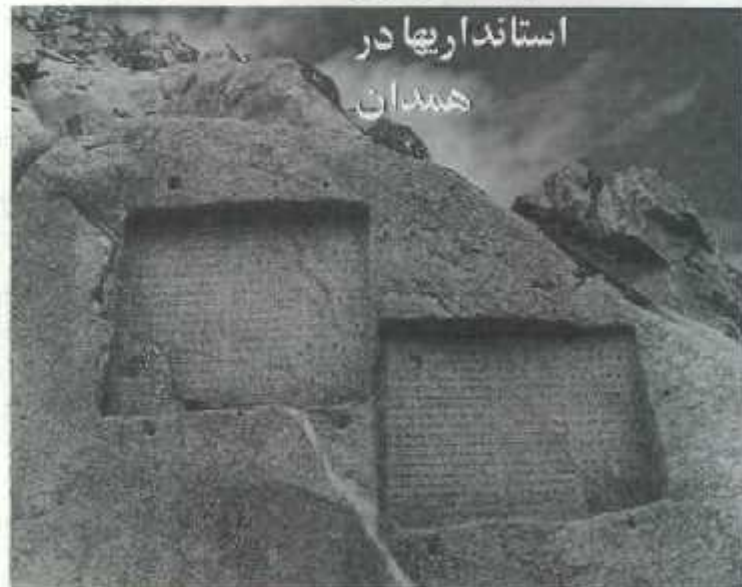
بررسی خصوصی سازی فضای سبز مروودشت

چهارمین همایش کارشناسان فضای سبز شهرداریهای استان فارس در محل شهرداری مروودشت برگزار شد. به گزارش روابط عمومی شهرداری شهرداری منطقه یک تبریز با برنامه پاکسازی فضای اطراف مدارس این منطقه به استقبال اول مهر می‌رود. به گزارش روابط عمومی شهرداری منطقه یک تبریز، این شهرداری تصمیم

منطقه یک تبریز و استقبال از اول مهر

گردهمایی مدیران کل دفاتر فنی استانداریها در همدان

همدان - ابراهیم پوینده



برگزاری کلاسهای توجیهی قبل از شروع مسابقات برای داوران، سرپرستان و بازیکنان تأکید شد.

همچنین در برگزاری اولین جشنواره ورزشی آتش نشانان کشور - جام شهدای آتش نشانان - در دهه فجر پیشنهاد شد که در صورت تصویب، رشته فوتسال سالی نیز انجام شود.

شایان ذکر است که موارد جدید آبدهی، آب‌رسانی و عبور از دیوار که جنبه آموزشی - عملیاتی دارند نیز به مسابقات المپیاد افزوده شد و شهر تبریز به عنوان قهرمان اولین المپیاد، جهت برگزاری دومین دوره مسابقات انتخاب و پیشنهاد گردید.

مروودشت در این همایش خصوصی سازی فضای سبز و نیز احداث شبکه‌های اختصاصی انتقال آب قضاای سبز شهری مورد بررسی قرار گرفت.

شهردار مروودشت نیز در این نشست گرفته است فضای اطراف مدارس موجود را در منطقه از عوامل زایدی که موجب آلودگی و بی‌زاری می‌شوند پاکسازی کند.

تخلیف خیابانها، پیاده‌روها و جویهای اطراف مدارس، تعمیر سطهای زیاده

گردهمایی مدیران کل دفاتر فنی استانداردهای کشور مردادماه گذشته در همدان برگزار شد. در این گردهمایی گزارش عملکرد کمیته‌های تخصصی، شامل آموزش و تشکیلات، شهرسازی و معادن ارائه گردید.

همچنین مسائل و مشکلات مربوط به گردشگری نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفت و سیستم اطلاعات رایانه‌ای توریستی استان همدان به حاضران ارائه گردید.

در ادامه گردهمایی احمد خرم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، در زمینه مسائل مربوط به گردشگری اظهار داشت، با توجه به نسبت جمعیت و وسعت کشور ما در مقایسه با جمعیت و وسعت دیگر کشورها و وجود پتانسیل‌های غنی اقلیمی، تاریخی و تفریحی سهم ایران از ۲۵۰ میلیارد دلار درآمد جهانی، تنها ۵۰۰ میلیون دلار است که می‌بایست در این زمینه سرمایه‌گذاری زیربنایی انجام



توسعه فضاهای سبز را به منظور تخلیف هوا و شادابی شهروندان مورد تأکید قرار داد و اعلام کرد سرانه فضای سبز مروودشت از ۳/۴ متر در سال ۷۰ به ۶ متر در سال جاری افزایش یافته است.

اطراف مدارس، پاکسازی دیوارها از پوسته‌های تبلیغاتی بویژه آگهی‌های ترحیم، جمع‌آوری زباله و نخاله و رفع سد معبر از خیابانهای اطراف مدارس، از برنامه‌های پیش‌بینی شده شهرداری منطقه یک تبریز است.

داد. وی با اشاره به غنای فرهنگ ایرانی - اسلامی ادامه داد: ما باید با برخورداری از چنین غنایی در مقوله توریست تأثیرگذار باشیم و از تأثیر آنان نیز واژه‌های نداشته باشیم.

خرم یکی از محورهای توسعه کشور را در برنامه سوم، توسعه گردشگری عنوان کرد و افزود: به ازای هر ۷ نفر توریست خارجی و هر ۳۰ مسافر داخلی یک فرصت شغلی ایجاد می‌شود و اگر هر توریست خارجی ۸۰۰ دلار هزینه کند ما می‌توانیم با جذب سالانه ۱۱ میلیون توریست به افزایش سرانه درآمد ارزی دست یابیم.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور بر تهیه طرح جامع گردشگری کشور تأکید کرد و خاطر نشان نمود وزارت کشور ۵۰ درصد اعتبارات تهیه طرح جامع گردشگری را در استانها می‌پردازد و در سال آینده شهرداریها ملزم خواهند شد در برنامه پنجساله و بودجه سالانه خود، فصل گردشگری را مدنظر قرار دهند.

سررویس مدارس، مشکلی که باید برای آن چاره جویی کرد

محمود پیرآبادی

کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای



مقدمه

در ششم دی ماه ۷۱ حادثه ای در نوار تهران را تکان داد. دانش آموز نمونه راهتمایی که در سررویس مدرسه سه راه اردو می رفتند در خیابان ولنجک دچار حادثه ای فاجعه انگیز شدند. مینی بوس در سرایشی خیابان از کنترل راننده خارج شد و به دیوار برخورد کرد و دانش آموزان به شدت مجروح و خدنگار مدرسه کشته شدند. هر چه روزنامه ها به تشویق تاریخ در مورد این واقعه اعتبار نداشتند و حوادثی همچون این در قشری بزرگ بود که هر یک از آن در نواحی تهران می داد و جا داشت مسئولان اهمیت لازم را برای آن می دادند تا از تکرار چنین حوادثی جلوگیری شود.

این اولین بار نبود که سررویس مدارس حادثه می آفرید. چندی بعد نیز یک دختر دبیرستانی در اثر فشار ناشی از ازدحام دانش آموزان داخل مینی بوس، هنگام گردش در یک پیچ در اثر باز شدن در به بیرون پرتاب شد و در اثر خونریزی مغزی در گذشت (۱)!

روز دوازدهم دی ماه نیز بر اثر تصادف مینی بوس حامل دانش آموزان در جاده اهواز - اندیمشک با یک کامیون، ۴ دختر دانش آموز کشته و ۸ تن مجروح شدند (۲)!

همچنین در اسفند ۷۱ بر اثر واژگون شدن مینی بوس سررویس مدارس ۲۵ دانش آموز دختر مجروح شدند که خوشبختانه این حادثه تلفات جانی به همراه نداشت (۳) و...

سررویس مدارس در حال حاضر در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور و حتی در شهرهای کوچکی که دانش آموزان، بیشتر با آنها به مدرسه می روند به عنوان یک معضل اجتماعی چهره نموده است.

سررویس مدارس اغلب از مینی بوس هایی است که به صورت خطی و با درستی (در تهران تحت نظارت شرکت واحد اتوبوسرانی) خدمات می دهند. مینی بوسها معمولاً چند برابر ظرفیت خود سوار می کنند و هیچ کس مراقب دانش آموزان نیست. اگر دانش آموزی سرودست خود را بیرون بیاورد و یا قبل از ایستادن در را باز کند، راننده توجهی به او ندارد و اگر هم بخواهد نمی تواند چنین مراقبتی را انجام دهد زیرا تعداد دانش آموزان به قدری زیاد است که او قادر نیست آنان را کنترل نماید. علاوه بر این هیچ گونه کنترلی بر صلاحیت اخلاقی رانندگان نیز نمی شود. اغلب دیده شده رانندگان رعایت ادب را در حضور دانش آموزان (چه دختر و یا پسر) نمی کنند، سیگار می کشند، حرفهای ناشایست می زنند و آهنگهای نامناسب از ضبط صوتشان پخش می شود. بی نظمی در زمان رفت و آمد مزید بر علت است.

فنی مختلف امری نیست که به آسانی قابل حصول باشد. تا کسی ها نیز با وجود افزایش کمی، جایگزینی تقاضای سفرها نیستند. به همین دلایلی که بر شمرده ایم مبادی که سررویس های حمل و نقل عمومی سامان نیافته اند، والدین مجبورند فرزندان خود را با سررویس به مدرسه بفرستند، گرچه این کار برخلاف میل آنان انجام گیرد.

۲- بعد مسافت: گسترش فیزیکی شهرها از یک سو و تخصیص نامتعادل امکانات آموزشی از سوی دیگر باعث شده است که دانش آموز گاه مسیری بسیار طولانی را برای رفتن به مدرسه طی کند. در حال حاضر ایجاد مدارس غیرانتفاعی، مدارس نمونه و مدارس اختصاصی (مانند مدارس تیزهوشان، کودکان استثنایی و مدارس تطبیقی) نیز موجب رفت و آمدهای بیشتر دانش آموزان در سطح شهر شده است، تا چند سال پیش که آموزش و پرورش طرح ثبت نام دانش آموز را در محدوده محلی خود با حدیث بیشتری رعایت می کرد، با توجه به سطح آموزشی نسبتاً یکسان مدارس، رفت و آمدهای دانش آموزان در محدوده محلات صورت می گرفت و در نتیجه بیشتر سفرهای دانش آموزان زیاده انجام می شد. اما اکنون به دلایلی که بر شمرده ایم و شاید به سبب کاهش کیفیت سطح آموزش در مدارس دولتی، خانواده ها یا انتخاب مدرسه ای در مسیری دورتر، به منظور دریافت خدمات آموزشی بهتر، سفرهای سواره دانش آموزان را افزایش داده اند.

۳- ایمن نبودن معابر: عوامل دیگری که سررویس مدارس را افزایش داده است، خطر عبور دانش آموزان از معابر و ایمن نبودن خیابان است. بسیاری از والدین به این دلیل از سررویس مدرسه استفاده می کنند که فاصله منزل تا مدرسه از چند تقاطع و خیابان بزرگتر است که می گذرد و اوبه تنهایی نمی تواند

ظیبی است که وقتی مسیر طولانی باشد، زمان رفت و آمد را نمی شود تنظیم کرد. گاهی در هوای سرد دانش آموزان باید زمانی طولانی انتظار بکشند تا مینی بوس بیاید و گاهی چون سررویس زودتر از زمان همیشگی آمده و رفته است پدر و مادر باید خود زحمت بردن دانش آموز را تقبل کنند. همه این مسائل باعث شده است تا سررویس مدارس را به عنوان بخشی از حمل و نقل عمومی دچار مشکل کند، مشکلی که هیچ کس خود را پاسخگوی آن نمی داند. نه آموزش و پرورش که مدارس و آموزشگاهها را سرپرستی می کند و نه شهرداریها که حمل و نقل عمومی شهرها را بر عهده دارند و مینی بوس ها تحت نظارت آنهاست و نه اولیای مدارس که مسئولیت حفظ دانش آموزان را بر عهده دارند.

هر خانواده ای که فرزندش با سررویس به مدرسه می رود همواره متوجه شدن خبری ناگوار است. آیا زمان آن نرسیده است که طرح و برنامه ای برای این مشکل پیشنهاد شود؟

دلایل استفاده از سررویس مدارس

۱- کمبود وسائط حمل و نقل عمومی: در حال حاضر بیشتر رفت و آمد دانش آموزان با سررویس مدارس انجام می شود. دلیل این امر در درجه اول کمبود وسائط حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوس و تاکسی است. با وجود افزایش این دو وسیله در شهرها، هنوز تا اندازه مورد نیاز فاصله زیادی وجود دارد. علاوه بر کمبود اتوبوس، نبود زمان بندی نیز در خطوط باعث عدم امکان زمان بندی ساعت رفت و آمد یا حرکت اتوبوس شده است و از سوی دیگر با حجم مسافری که به اتوبوس هجوم می آورد، برای دانش آموزان امکان سوار شدن تقریباً وجود ندارد. زمان بندی حرکت اتوبوس ها به دلیل تنگناهای



وسيله نقلیه عمومی است و رانندگی با آن با وسیله نقلیه شخصی تفاوت دارد.

۴- از نفع یله ورودی آن برای دانش آموزان مناسب نیست.

از بررسی معایب و محاسن مینی بوس می توان نتیجه گرفت که استفاده از مینی بوس برای سرویس مدارس در همه شرایط درست نیست، مگر مواردی که تعداد دانش آموزانی که در یک مسیر قرار دارند، به آن اندازه نباشد که بتوان از اتوبوس استفاده کرد. در هر صورت اگر ناگزیر به استفاده از مینی بوس باشیم باید برای آن مقررات خاصی وضع کرد که در ادامه مقاله به بررسی آن خواهیم پرداخت.

تشویق به پیاده روی: جایگزین سرویس مدارس با اینکه بیشتر سفرهای دانش آموزان از نظر مسافت کوتاه است، می تواند به صورت پیاده نیز انجام شود، اما به دلیل ایمن نبودن مسیرهای پیاده در داخل شبکه معابر شهری، به ناچار با وسائط نقلیه موتوری انجام می شود. یکی از راههای کاهش استفاده از وسائط نقلیه موتوری و از جمله سرویس مدارس، تشویق به سفرهای پیاده است. اما برای پیاده روی نیز باید مسیرهای پیاده آماده سازی شوند. زمانی می توان دانش آموزان را به پیاده رفتن تشویق کرد که مسیر پیاده ایمن باشد. برای این امر، اقدامات زیر الزامی است:

- ۱- افزایش تسهیلات موجود. ۲- خط کشی گذرگاه عابر پیاده بویژه در نزدیکی مدارس. ۳- نصب تابلوهای محل عبور عابر پیاده و محل عبور اطفال. ۴- نصب چراغ راهنمای ویژه عابر پیاده. ۵- تعبیه گذرگاه غیرهمسطح در مسواردها و ضروری بویژه در تقاطع بزرگراهها. ۶- لزوم رعایت حقوق عابران پیاده از سوی رانندگان. ۷- تشویق دانش آموزان به عبور از محلهای مجاز. ۸- تعیین مسیرهای ویژه دانش آموزان.
- در بسیاری از کشورهای جهان برای رفتن ایمن دانش آموزان به مدرسه، مسیرهای ویژه دانش آموزی در نظر گرفته اند. این مسیرها از محلهای عبور می کنند که کمترین تلاقی را با خیابانهای اصلی و پررفت و آمد شهر داشته باشند. نقشه این مسیرها با توجه به منازل دانش آموزان و محل رفت و آمد آنان در مدارس تهیه می شود و در اختیار دانش آموزان قرار می گیرد و مسیرها از لحاظ تسهیلات ایمنی تجهیز می شوند. دانش آموزان موظفانه برای رفت و آمد به مدرسه از این مسیرها استفاده کنند.

کنترل تقاطعها و مسیرهای تصادف خیز

محلهای در شهر وجود دارند که به دلیل شیب یا قوس خیابان، طراحی هندسی غلط و یا سرعت بالای وسائط نقلیه تصادف خیز است. در صورتی که بتوان نواقص فنی چنین خیابانهای را اصلاح کرد، نیاز به کنترل ترافیک امری ضروری است. این کنترل می تواند به وسیله پلیس راهنمایی و یا مأمور انتظامات انجام شود.

تجهیز پیاده رو

علاوه بر عواملی که برای ایمنی مسیرهای پیاده

سرویس ها مرتب در حال تغییر و جابه جایی هستند؛ اینکه تا پایان سال قرارداد دارند، اما محل کار خود را ترک کرده و به محل دیگری می روند. برآوردها نشان می دهد که با وجود ادعای رانندگان، کار در سرویس مدارس بسیار سودآور است.

علل استفاده از مینی بوس

علت رواج استفاده از مینی بوس برای سرویس مدارس را باید در عوامل زیر جستجو کرد:

- ۱- مینی بوس فضای کمتری را اشغال می کند و در نتیجه قدرت مانور بیشتری نسبت به اتوبوس دارد و در خیابانهای کم عرض و کوچه ها نیز می تواند رفت و آمد کند، در حالی که چنین امکانی برای اتوبوس وجود ندارد.
- ۲- مینی بوس سرمایه اولیه و هزینه نگهداری کمتری دارد.
- ۳- تعداد صندوقی کمتری دارد. بنابراین می تواند زودتر پر شود و در نتیجه زمان تلف شده دانش آموز کمتر است. از این رو برای تعداد کم دانش آموز (۱۰ تا ۲۰ نفر) مناسب است.

معایب مینی بوس

اما در برابر این مزایا، مینی بوس معایب زیر را نیز دارد:

- ۱- ضریب ایمنی بالایی ندارد.
- ۲- برای حمل و نقل دانش آموزان طراحی نشده و از لحاظ صندوقی و درهای ورود و خروج اشکال دارد. سیستم درهای اتوماتیک که در اتوبوس ها به کار گرفته می شود، مناسبتر است؛ زیرا راننده مادامی که در پیسته نشده حرکت نمی کند، در حالی که در مینی بوس ممکن است پیسته نشده باشد و با تکیه به آن باز شود.
- ۳- برای رانندگی با مینی بوس داشتن گواهینامه پایه ۲ کافی است، از این رو ممکن است رانندهای تجربه کافی نداشته باشد و این در حالی است که مینی بوس یک

این مسیر را اگر چه از لحاظ مسافت طولانی نیست بیعاید.

۴- **اشتغال والدین:** زمانی که پدر و مادر کار می کنند و مجبورند در ساعتی معین سر کار خود حاضر شوند، حتی اگر وسیله نقلیه هم داشته باشند، نمی توانند کودکان خود را به مدرسه برسانند. در این صورت تر جیح می دهند با پرداخت مبلغی، آنان را به سرویس بیاورند، بویژه اگر لازم باشد برای پرورش فرزندان خود در محدوده پررفت و آمد شهر تردد کنند.

مینی بوس وسیله نقلیه اصلی سرویس مدارس

در حال حاضر سرویس مدارس به مینی بوس منحصر شده است و وسائط نقلیه دیگر کمتر چنین نقشی را به عهده دارند. البته در مواردی نیز تعدادی از خانواده های هم مسیر از تاکسی استفاده می کنند، اما تعداد آنان با توجه به حجم سفرهای دانش آموزان بسیار ناچیز است.

اغلب چند راننده به صورت مشارکتی، سرویس مدرسه ای را برعهده می گیرند و با جلب موافقت اولیای مدرسه، مستقیماً با والدین دانش آموزان قرارداد می بندند. اما مدارس کمترین مسئولیتی را در این زمینه برعهده نمی گیرند. از آنجا که نظارتی دقیق بر سرویس مدارس اعمال نمی شود، رانندگان سرویس برای سود بیشتر، همواره زیاده تر از ظرفیت خود سوار می کنند و اغلب چند سرویس را با هم انجام می دهند. به همین دلیل تند و شتابزده می رانند و در سوار و پیاده کردن دانش آموزان عجله دارند. زیرا می خواهند هر چه زودتر به سرویس بعدی برسند. از سوی دیگر از آنجا که بر معاینه فنی آنها نظارت نمی شود، اغلب از وسائط نقلیه فرسوده استفاده می کنند.

از این گذشته، به دلیل تغییرات زیاد و سریع در افزایش قیمت اولیه و هزینه نگهداری خودرو،

پرونده دوم، پارهای اقدامات دیگر نیز برای تجهیز و آماده‌سازی مسیرهای پیاده باید اجرا شود، زیرا در حال حاضر بسیاری از پیاده‌روها به علی‌چون سد معبر و یا حفاری به منظور کانال کشی برای عبور مناسب نیستند. اقداماتی که برای تجهیز مسیرهای پیاده باید انجام گیرد عبارتند از:

۱- ارتقاء سطح پیاده‌روها سواره‌رو از طریق نصب پلهای استاندارد و آیین.

۲- تنظیم شیب پیاده‌رو- شیب مناسب برای پیاده‌رو طبق استانداردهای ایمنی تراکتیک بین ۲/۵ تا ۲ درصد است (۲).

۳- تنظیم عرض پیاده‌رو
۴- انتخاب نوع پوشش پیاده‌رو.

از جمع بندی مطالب مطرح شده این نتیجه حاصل می‌شود که برای تسهیل سواره‌روی پیاده به طور کلی و رفت و آمد دانش آموزان به طور خاص باید به تجهیز و آماده‌سازی مسیرهای پیاده اقدام کرد.

زمانی می‌توان دانش آموزان را به پیاده‌روی تشویق کرد که پیاده‌رو ایمن، راحت و مناسب باشد، زیرا در این صورت است که بخشی از سفرهای دانش آموزان که با وسیله نقلیه شخصی و یا سرویس مدارس انجام می‌شود، کاهش خواهد یافت.

پیشنهادهایی برای بهبود وضع سرویس مدارس
سرویس مدارس به عنوان جزئی از سیستم حمل و نقل عمومی نیازمند توجه بیشتر است. این توجه می‌تواند به اشکال گوناگون صورت گیرد. اینکه چه سازمانی یا نهادی این نظارت را اعمال کند و یا تشکیلات ویژه‌ای به این منظور ایجاد شود، جای بحث دارد؛ باید جوانب آن را سنجید، تجربیات دیگر کشورها را نیز بررسی کرد و با در نظر گرفتن شرح وظایفی که حدود اختیارات و مسئولیتهای چنین سازمانی را تعیین کند اقدام کرد. اما تا وقتی چنین سازمانی به وجود نیامده، نیاید بی تفاوت ماند، بلکه به منظور بهبود وضع موجود می‌توان یک سلسله اقدامات انجام داد. این اقدامات به چهار دسته تقسیم می‌شود:

- ۱- نظارت بیشتر بر کار سرویس مدارس.
- ۲- تأمین تسهیلاتی که بتوان سرویس‌های کونوی مدارس را به ایمنی بیشتری نزدیک کرد.
- ۳- آموزش رانندگان سرویس مدارس.
- ۴- آموزش دانش آموزانی که از سرویس مدارس استفاده می‌کنند.

این اقدامات هر چند به حل ریشه‌ای مشکل نخواهد انجامید، اما قطعاً در بهبود وضع موجود مؤثر خواهد بود.

نظارت بیشتر

در حال حاضر سرویس‌های مدارس در ایران از کمترین استانداردهای ایمنی در جبهه‌جایی دانش آموزان برخوردارند. علاوه بر این هیچ‌گونه کنترل و نظارتی نیز بر سرویس مدارس انجام نمی‌شود. مأموران راهنمایی و رانندگی به دلیل نبود مقرراتی ویژه در این زمینه و نیز به سبب اینکه مسیر تردد سرویس‌ها

بیشتر در خیابانها و گذرگاههای فرعی است و کمتر در معرض کنترل پلیس است، نظارت لازم را بر آنها ندارند.

۱- رنگ مشخص: برای کنترل بیشتر سرویس مدارس، لازم است که سرویس مدارس با رنگ و یا علامتی ویژه از دیگر وسائط نقلیه مشخص شوند. در کشورهای دیگر نیز سرویس مدارس رنگ مشخصی دارند و این رنگ معمولاً زرد متمایل به نارنجی است. این امر سبب می‌شود وسائط نقلیه‌ای که به این کار اشتغال دارند، از سوی پلیس به خوبی قابل کنترل باشند.

گرچه رنگ مشخص، هزینه‌ای بر رانندگان تحمیل می‌کند و نیز جلوگیری از کار کردن در غیر از سرویس مدارس، بخشی از درآمد آنان را خواهد گاست و آنان به ناگزیر این هزینه را از اولیای دانش آموزان دریافت خواهند کرد، اما چنین اقدامی برای کنترل بیشتر بر سرویس مدارس ضروری است.

۲- داشتن کارت صلاحیت: معمولاً در همه جای دنیا نسبت به مهارت فنی و صلاحیت اخلاقی رانندگان سرویس‌های عمومی و ویژه سرویس مدارس، دقت و توجه خاصی اعمال می‌شود. این رانندگان باید از سازمانی که زیر نظر آن کار می‌کنند، کارت صلاحیت دریافت کنند و اگر از چارچوب مقرراتی که ملزم به رعایت آن هستند عدول کنند، کارت صلاحیت آنان باطل می‌شود. این امر به دلیل حساسیتی است که این گونه مشاغل دارند.

در زمینه شرایط دریافت و تمدن اعتبار چنین کارتی، لازم است ضوابطی را در نظر گرفت که خواسته‌ها و نظرات رانندگان سرویس‌ها، اولیای مدارس، والدین و سازمانهای نظارت کننده بر حمل و نقل عمومی شهر در آنها رعایت شده باشد.

تأمین تسهیلات

۱- داشتن مهماندار یا راهنما: سرویس مدارس باید مجهز به مهماندار شوند و او بر سوار و پیاده شدن دانش آموزان نظارت نماید. در سرویس‌هایی که به جابه‌جایی کودکان استانی‌ها و یا دانش آموزان کلاسهای اول و دوم می‌پردازند، این نیاز بیشتر احساس می‌شود. مهماندار موظف است هنگام سوار شدن به کودکان کمک نماید و در هنگام پیاده شدن، آنان را از سطح سواره‌رو به محلی امن در پیاده‌رو هدایت کند.

۲- دارا بودن گواهینامه پایه یک: لازم است تنها به دارندگان گواهینامه پایه یک اجازه رانندگی با سرویس داده شود. برای این کار می‌توان مجلتهای (مثلاً یک سال) را در نظر گرفت تا رانندگان سرویس مدارس در این مدت اقدام به گرفتن گواهینامه پایه یک نمایند.

پیشنهاد تغییر در طراحی بعضی تجهیزات داخلی مینی‌بوس‌ها: اگر لازم است از

مینی‌بوس به عنوان سرویس استفاده شود، باید تغییراتی در طراحی آن صورت گیرد. درهای اتوماتیک که اکنون در اتوبوس‌های درون شهری استفاده می‌شود، برای این کار مناسبتر است. فایده درهای اتوماتیک این است که راننده تا به بسته شدن در

اطمینان نکند راه نمی‌افتند، در حالی که درهای فابلی مینی‌بوس‌ها به نحوی است که ممکن است به ظاهر بسته به نظر برسد ولی با یک فشار باز شود.

پله ورودی مینی‌بوس نیز برای سوار شدن دانش آموزان مناسب نیست. ارتفاع پله بالا، سطح ساییده شده، صاف و لغزنده آن و نبود دستگیره‌ای برای کمک گرفتن، این مشکل را برای دانش آموزان افزایش داده است.

همچنین سرویس‌های مدارس باید در خروج اضطراری دانش‌آموزان باشند تا در هنگام حادثه‌ای ناگوار، دانش آموزان بتوانند از اضطراری خارج شوند. در اتوبوس‌های سرویس مدارس در کشورهای دیگر، دری نیز در سقف برای خروج اضطراری در نظر گرفته شده است. این گونه اصلاحات در مینی‌بوس‌ها از لحاظ تکنولوژی داخلی امکان پذیر است.

آموزش به رانندگان سرویس

این آموزش‌ها می‌تواند به شکل حضوری و یا از طریق فیلم و کتابچه صورت گیرد و در آن مجموعه نکاتی که رانندگان باید در جابه‌جایی دانش آموزان رعایت کنند گوشرد شود؛ به عنوان مثال اینکه رانندگان سرویس باید برنامه منظمی برای رفت و آمد خود داشته باشند تا دانش آموزان مجبور نباشند در سرمای زمستان و یا گرمای اواخر بهار انتظار بکشند. رانندگان نباید قبل از اطمینان از سوار و پیاده شدن دانش آموزان راه بیفتند و یا از آنان بخواهند که عجله کند. دانش آموزان به لحاظ خلق و خو و تحرک رفتاری، متفاوت‌اند و ممکن است دانش آموزی نتواند به سرعت پیاده و یا سوار شود. در این صورت سرفروش رانندگان موجب دستچاگی او می‌شود. رانندگان باید دانش آموزان را در محل ایمن پیاده کنند و تا وقتی از حرکت وسائط نقلیه‌ای که از سمت راست در حرکت‌اند، مطمئن نشده‌اند، اجازه ندهند که دانش آموز از مینی‌بوس پیاده شود. رانندگان سرویس، دانش آموزان را باید مانند فرزندان خود به حساب آورند و به رفتار شایسته در حضور آنان اهمیت دهند.

آموزش دانش آموزان

دانش آموزانی که از سرویس مدرسه استفاده می‌کنند نیز باید آموزش‌های لازم را فراگیرند. این آموزش‌ها می‌تواند به وسیله والدین در خانه و یا در مدرسه انجام شود و نیز می‌تواند به طریق حضوری، نمایش فیلم در سینما و یا تلویزیون، کتابچه و یا به شکل‌های دیگر باشد.

زینت‌نویسها

۱- مجله حوادث، مهر ۱۳۳۲.
۲- روزنامه اطلاعات، ۲۲ شهریور ۱۳۳۲.
۳- روزنامه مشرق، یکشنبه ۲۲ شهریور ۱۳۳۲.
۴- جابل نام، ماهنامه فرهنگ مرکز نشر دانشگاهی، بهار، دوم ۱۳۳۲.
۵- مجله پیام و راه، ماهنامه فرهنگ و کانون، بهار، شماره ۱۰، زمستان ۱۳۳۲.
۶- بهار ۱۳۳۲.



کندوکاوی در تعریف طراحی شهری / کورش گلکار / مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران / چاپ اول پاییز ۱۳۷۸ / ۶۶ صفحه.

موضوع کتاب، بررسی تعاریف متقدم و متأخر در زمینه طراحی شهری، مقایسه تطبیقی تعاریف ارائه شده و استنتاج ویژگی‌های طراحی شهری از منابع موجود است. کتاب شش فصل دارد. در فصل اول و مقدمه، طرح مسئله، اهمیت موضوع و روش مطالعه مطرح شده است. در فصل دوم به صورت موجز، زمینه‌های ظهور و رواج رشته طراحی شهری بررسی شده است. فصل سوم به بررسی تعاریف متقدمان از طراحی شهری اختصاص دارد. در فصل چهارم ویژگی‌های بنیادین طراحی شهری ارائه شده و در فصول پنجم و ششم تعاریف متأخر از طراحی شهری و نتیجه گیری مؤلف مطرح گردیده است. به جهت آشنایی بیشتر با این کتاب، به برخی از مباحث آن بر اساس فصل بندی کتاب اشاره می‌کنیم:

۱- مقدمه: ارائه تعریفی از طراحی شهری، امری سهل و ممتنع است. از یک سو و در نگاهی سطحی، کثرت تعاریف ارائه شده که توسط صاحب نظران این رشته ثبت گردیده است بر سهیل بودن این امر اشاره دارد و از سوی دیگر و در نگاهی عمیقتر، همین تعاریف مطرح شده ارائه تعریفی جامع و مانع را - به نحوی که ضمن در نظر گرفتن تمام ویژگی‌های اصلی، مانع اختلاط و ابهام این حوزه با دیگر حوزه‌های مشابه گردد - دشوار می‌نماید. کتاب

کوششی در زمینه بیان سامان یافته و جوه جدایی و تشابه این تعاریف متنوع است و از روش تحلیل محتوایی متون و نظرات صاحب نظران در این خصوص استفاده کرده است.

۲- زمینه ظهور و رواج رشته طراحی شهری: به طور کلی علی‌رغم آنکه به ظهور، گسترش و نهادیم این رشته انجامیده است می‌توان به دو دسته تقسیم نمود. دسته اول علل متقدم است که از یک سو از خلأ موجود بین حرفه‌های معماری و برنامه‌ریزی شهری و از سوی دیگر به گفته لینچ از دغدغه‌های حوامع گوناگون در خصوص ارتقای کیفیت زندگی انسان و نقشی که طراحی شهری می‌تواند از طریق «ارتقای کیفیت محیط کالبدی همگانی» در آن داشته باشد نشأت گرفته است. دسته دوم علل متأخر است که باعث تداوم و رواج فزاینده رشته طراحی شهری شده است و عمدتاً ماهیت اقتصادی، سیاسی و فرهنگی دارند.

بر اساس پژوهشهایی که در سالهای اخیر انجام شده، علل اقتصادی و مالی از مهمترین علل رواج و رونق طراحی شهری بوده است و عوامل دیگری به گفته دیوید هاروی «رقابت فشرده بین شهرها» در جهان توسعه یافته است. در واقع ساختار و فرم شهری، تبدیل به وسیله‌ای برای جذب سرمایه و تبلیقات اجتماعی خاصی از مردم شده است. شهرها در صددند سیمای خود و تصور ذهنی از خود را سامان ببخشند تا افراد به سرمایه‌گذاری، خرید و اشتغال در آنجا متمایل گردند.

علاوه بر علل اقتصادی در برخی از منابع از نقش اساسی طراحی شهری در خلق وجهه و سیمای یک شهر و از آن طریق در خلقی وجهه بین‌المللی یک کشور نیز یاد شده است که به علل سیاسی و فرهنگی تفاوت طراحی شهری اشاره دارد.

۳- تعاریف متقدمان از طراحی شهری (بخشی و جزء گرایانه): رویکردهای متفاوت به طراحی شهری از یک سو از سنت طراحی در رشته‌های معماری و معماری منظر و از سوی دیگر از مهارت‌های تحلیلی رشته برنامه‌ریزی شهری اقتباس شده است. تعاریف اولیه طراحی شهری به خوبی روایت و تأکیدات گوناگون هر یک از این رشته‌ها را می‌رساند. تعبیری مانند معماری بزرگ معماری فضاهای عمومی، طراحی فضاهای بین ساختمانها، هنر ایجاد ارتباط

تأکید بر خصلت زیباشناسانه، تأکید بر خصلت سه بعدی بودن طراحی شهری در مقابل دو بعدی بودن برنامه‌ریزی شهری، تأکید بر بزرگی موقعیت مداخله و تقلیل فرم و عملکرد به عنوان حیرات جنبش مدرنیسم، تأکیدات تعاریف اولیه از طراحی شهری بوده است که در مقایسه با تعاریف متأخر همگی جزئیات تلقی می‌گردند. رویکرد عمدتاً هنری و کالبدگرایانه تعاریف اولیه از طراحی شهری که در آثار برخی از متأخران نیز مشاهده می‌شود، در بین آثار صاحب نظران ایرانی هم قابل مشاهده است.

۴- ویژگی‌های بنیادین طراحی شهری: در این فصل مؤلف با مقایسه تطبیقی رویکردهای جدلی متقدم و متأخر طراحی شهری، سعی در ارائه ویژگی‌های اصلی طراحی شهری دارد. مباحث جدلی که مورد بحث قرار گرفته‌اند عبارتند از: شهودی و هنری بودن طراحی شهری در مقابل مسئله گشایی و تحلیلی بودن آن، فرآورده یا فرآیند بودن طراحی شهری، بی‌توجهی به نیازهای انسانی یا پاسخ کالبدی به نیازهای انسان، تجلی اراده و خلاقیت فردی در مقابل تجلی اراده و مشاورکت جمعی، ماهیت طراحی شهری همچون بخشی از یک رشته خاص در مقابل فصلی میان رشته‌ای، گستره حوزه عرصه عمومی شهر به عنوان قلمرو طراحی شهری، تعیین کالبدی فرهنگ، خاطره جمعی و حس مکان و همچنین بحث ایجاد ارتباط بین ساخت و سازهای جدید و فرم موجود شهری و غنی ساختن تجربه فضای شهر به عنوان دغدغه‌های طراحی شهری. فصل اخیر که بیشترین حجم کتاب را در بر می‌گیرد حاوی مطالب ارزشمندی بوده و به شکل روشنی و به اختلاف و اشتراک نظرات صاحب نظران را در خصوص مباحث اساسی فوق ارائه می‌نماید.

۵- تعاریف متأخران از طراحی شهری (جامع و کل‌گرا): در تعاریف متأخر از طراحی شهری به دو نیروی فرهنگ و طبیعت به مثابه محورترین مؤلفه‌های شکل دهنده فرم شهر، توجهی خاص شده و گرایشهای کالبدگرایانه افسرانی و زیباشناختی مورد جانش قرار گرفته است. تقلیل امر طراحی شهری به دستکاری نمایی خیابانها و آرایش فضاهای شهری به منظور ایجاد تأثیرات بصری قوی در افراد به عنوان پدیده‌های موسوم به

طراحی شهری آرایشی مورد انتقاد دیدگاه‌های کل گرایانه متأخر قرار گرفته است.

۶- نتیجه گیری: نظیر مؤلف بر این است که با وجود توجه روزافزون صاحب‌نظران متأخر در زمینه ارائه تعاریف کل گرایانه و جامع، هنوز تعریفی واحد از طراحی شهری که مورد پذیرش همگان باشد ارائه نشده است و دلایل این امر از نظر مؤلف جوانی نسبی حرقه طراحی شهری و کمبود اصلاح بودن آن است.

مؤلف برای ارائه تعریفی قراردادی بر پایه مباحث مطرح شده اخیر در طراحی شهری، ابتدا مباحث محوری تعاریف متأخر را در نقد طراحی شهری آرایشی، پایداری اکولوژیکی، مشارکت استفاده کنندگان، مقوله مکان و میان‌رشته‌ای بودن طراحی شهری را به طور خلاصه بیان می‌کند و سپس تعریف زیر را از طراحی شهری ارائه می‌نماید:

«طراحی شهری فعالیتی است میان رشته‌ای و گروهی که توأمان در برگیرنده فرآیند مسئله‌گشایی و راه‌حل‌هایی (فراورده‌هایی) است که هدفشان سازمان بخشی کالبدی عرصه عمومی شهر به نحوی است که موجب ارتقای کیفیات عملکردی، زیست‌محیطی و تجربه زیباشناختی مکانهای شهری گردد».

سراشته کاربریهای شهری / سیدمحسن حبیبی - صدیقه مسائلی / سازمان ملی زمین و مسکن دفتر مطالعات زمین و مسکن / دی ماه ۱۳۷۸ / ۶۳ صفحه.



کتاب به دو بخش تقسیمات کالبدی یک شهرک و راه و دسترسی تقسیم شده است. در مقدمه بخش اول مباحثی مانند چگونگی ایجاد فضاهای عمومی شهری، ارتقای کیفیت و نحوه سازماندهی آنها، رعایت سلسله مراتب کاربریهای مورد نیاز، شناخت عناصر شاخص هر یک از تقسیمات کالبدی و مقیاس و اندازه مورد نیاز هر کدام به عنوان اهداف کلی کتاب - که در قالب یک طرح پژوهشی تهیه شده - آمده است.

در این بخش جدول تقسیمات کالبدی چنین تعریف شده است: الگوی شهر یا پاره شهر باید به گونه‌ای طراحی شود که در مجموعه دستگاه شهری، تنها واحد اندازه‌گیری و تعیین کننده، مقیاس انسانی باشد. به کارگیری چنین مقیاسی عملاً به سلسله مراتب فضاها و شبکه‌های ارتباطی، گذران اوقات فراغت و مکان‌یابی اشتغال در تقسیم‌بندی کالبدی شهر منجر خواهد شد. با محور قرار دادن انسان و مقیاس انسانی، تقسیمات کالبدی شهر از ذره تا کلان جای خویش را می‌یابند. این سلسله مراتب با عوامل دامنه نوسان خنثوار، شعاع دسترسی، عنصر شاخص و عناصر مرکزی به عنوان ستونهای جدول و واحد مسکونی، کوچه یا گروه مسکونی، کوی یا واحد همسایگی، محله، بوزن، ناحیه و منطقه به عنوان ردیفهای جدول تقسیمات کالبدی یک شهر را تعریف می‌کنند.

عوامل تعریف کننده ردیف جدول تقسیمات کالبدی نیز در واقع رده‌های تقسیمات کالبدی را شکل می‌دهند. این عوامل از ذره (واحد مسکونی) شروع و تا کلان (منطقه و شهر) را شامل می‌شوند. مؤلفان کتاب به صورت موجز و مفید عناصر تشکیل دهنده هر یک از رده‌های جدول تقسیمات کالبدی را تشریح و جزئیات هر یک از رده‌ها را در جدولهای جداگانه‌ای ارائه می‌نمایند.

در مقدمه بخش دوم کتاب تحت عنوان راه و دسترسی، مؤلفان کتاب بر اهمیت راه و خیابان به عنوان استخوان‌بندی اصلی شهر تأکید می‌کنند و برای کنترل سرعت درون بافتهای شهری، ضرورت ایجاد سلسله مراتب را در نحوه قرارگیری راهها نیز یادآور می‌شوند. در این بخش ابتدا انواع راهها در قالب تقسیمات کالبدی شهر طبقه‌بندی شده و تعریف عملکرد، نقش جابه‌جایی و دسترسی و همچنین نقش اجتماعی هر یک از انواع

راهها تشریح می‌گردد و سپس ضوابط و جزای راههای شهری از نظر سرعت، ظرفیت و تعداد خطوط، شیبای عرضی، عرض خطوط و حاشیه طراحی نیز ارائه می‌گردد.

راههای شهری راههای محلی، راه شریانی درجه ۲ و راه شریانی درجه ۱ را شامل می‌شود. راه محلی، خیابانی است که در طراحی و بهره‌برداری از آن نیازهای وسائط نقلیه موتوری، دوچرخه سواری و پیاده با اهمیت یکسان رعایت می‌شود. نقش دسترسی و نقش اجتماعی، اصلی‌ترین نقشهای خیابانهای محلی است و در طراحی خیابانهای محلی بیشترین اهمیت به این نقشها داده می‌شود. به طوری که سرعت وسائط نقلیه در این نوع راهها محدود (حداکثر ۳۰ کیلومتر در ساعت) و امکان تردد پیاده از تمامی نقاط عرضی خیابانهای محلی فراهم می‌شود. این نوع خیابانها در واقع عرصه زندگی، کار، جنب و جوش، گردش و خرید تلقی می‌شوند.

راه شریانی درجه ۲ راهی است که در طراحی و بهره‌برداری از آن به جابه‌جایی و دسترسی وسائط نقلیه موتوری برتری داده می‌شود و برای رعایت این برتری، حرکت پیاده از عرض خیابان کنترل می‌گردد. عملکرد خیابانهای شریانی درجه ۲ و جابه‌جایی درون شهری ترافیک موتوری و نقش اصلی آنها جابه‌جایی و دسترسی است و ایجاد تعادل بین نقش دسترسی و نقش جابه‌جایی در خیابانهای شریانی اهمیت ویژه دارند. نقش اجتماعی راههای شریانی درجه ۲ به جهت تعارض یا نقش توافیقی، ضعیفتر است و در مواردی که راه شریانی دارای نقش اجتماعی است باید با اقداماتی مانند کنترل نوع کاربریهای اطراف و میزان تراکم آنها، تنظیم عبور پیاده از عرض خیابان به وسیله خط‌کشی، ناپو و چراغ از تحمیل نقش اجتماعی و در نتیجه عبور از وظیفه اصلی راه شریانی درجه ۲ جلوگیری کرد.

راههای شریانی درجه ۱ که شامل آزادراه بزرگراه و راه عبوری است تنها نقش جابه‌جایی دارد و به همین دلیل نقش دسترسی و اجتماعی آن از کمترین اهمیت برخوردار است. عملکرد اصلی راه شریانی درجه ۱ ارتباط دادن مناطق دور شهرهای بزرگ به یکدیگر و اتصال شبکه راههای درون شهری به شبکه‌های بیرون شهری است.



شرکت هربرز

وزارت مسکن و شهرسازی برگزار می نماید:
اولین همایش بین المللی سرمایه گذاری
در طرحهای مسکن، شهرسازی و تاسیسات زیربنایی



وزارت مسکن و شهرسازی اولین همایش بین المللی سرمایه گذاری در طرحهای مسکن، شهرسازی و تاسیسات زیربنایی را در ۲۶ و ۲۷ مهر ماه ۱۳۷۹ برگزار می نماید. هدف از برگزاری این همایش معرفی جاذبه های سرمایه گذاری در طرحهای مسکن، شهرسازی و تاسیسات زیربنایی به سرمایه گذاران، بانکها و موسسات مالی و اعتباری داخلی و بین المللی به منظور ترغیب آنان به مشارکت در اجرای طرحها و توسعه صدور خدمات فنی و مهندسی، ماشین آلات و مصالح ساختمانی می باشد.

هزینه شرکت در همایش مبلغ ثبت نام برای هر نفر معادل ۲.۰۰۰.۰۰۰ ریال می باشد.

نحوه پرداخت هزینه های ثبت نام: علاقمندان می توانند هزینه ثبت نام را به صورت واریز نقدی / حواله بانکی به حساب شماره ۲۳۷/۰۹ بانک سپه شعبه میلاد در وجه شرکت هربرز پرداخت نمایند.

هزینه ثبت نام بابت جواز هزینه های شرکت در همایش، نهار، اسناد و مدارک فنی بده و شامل هزینه های اقامت و نمازگاه نمی شود.

نحوه ثبت نام: از علاقمندان درخواست می شود، جهت ثبت نام فرم ذیل را تکمیل نموده و همراه با حواله بانکی / قبض واریز نقدی و یک برگ فتوکپی از شناسنامه افراد شرکت کننده به نشانی تهران ۱۹۸۸۹، خ ولیعصر، ج شهید سرلشکر فلاحی (زعفرانیه)، خ نیلزاده، خ کوهبایه، شماره ۲۷ ارسال نمایند.

تلفن: ۲۷۱۹۶۲۶ و ۲۷-۷۹۵۴ فکس: ۲۵۷۲۳۹۳

پست الکترونیک: conbuild2000@harborz.com

اینترنت: Http: www.harborz.com/conbuild2000

ثبت نام از طریق ارسال مدارک بوسیله فکس نیز امکانپذیر می باشد.

فرم ثبت نام اولین همایش بین المللی سرمایه گذاری در طرحهای مسکن، شهرسازی و تاسیسات زیربنایی

منقاص: حقیقی حقوقی (نام شرکت: به فارسی / به انگلیسی)

نشانی: _____ تلفن تماس: _____

مشخصات فرد یا افراد شرکت کننده: _____ فکس: _____

ردیف	نام خانوادگی	Surname	نام	Name	سمت

* به پیوست رسید واریز نقدی / حواله بانکی به مبلغ _____ ریال بابت ثبت نام _____ نفر ارسال می گردد.

* چنانچه علاقمند به داشتن غرفه در نمایشگاهی که در جوار همایش برگزار می گردد، هستید
مترال مورد نیاز را مشخص نمایید. _____ متر مربع.

(حداقل مساحت غرفه ۹ متر مربع و هزینه هر متر مربع ۱.۵۰۰.۰۰۰ ریال می باشد. لطفا هزینه نمایشگاه را جداگانه به حساب فوق واریز نمایید.)

تاریخ: _____ امضاء: _____

* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

* Managing Director: Ahmad Khorram

* Editor - in -Chief : Ali Nozarpoor

Contents

4	Editor's Note
	Special Report
5	Privatization of Urban Services & Productivity in Municipalities: Z.Tashakor
	Ideas & Research
12	Productivity of Urban Services: Indicators, Decreases, Strategies: Research Center of Urban Planning
17	Status of County (Region) Comprehensive Plans in Development Planning System: H.Majedi
24	Legal Counsellor: H. Ehteshami
	Urban Law
26	Councils & Authority of Establishment of Cooperative Society: N.Hajpoor
30	Administrative Counsellor: Sh. Saadat Amoli
	Mayor's View Point
31	Twenty - Two Thousand Citizen, Thirty Million Mouse. Interview with Ibrahim Karimi, Mayor of Gorgan
	World's Experiences
35	Participation in Design of Recreation Spaces: R.Hester
40	International Cooperation Between Municipalities in Presentation of Urban Services: Experience of Sapporo & Toronto: W.E.Hewitt
	Dialogue
43	Green Space of Urban Passages: Interview with Farhad Aboalzia
	Education
48	Design & Furniture for Street (1): Seat & Chairs of Street: R.Mortezai
54	World's Municipalities & Cities
59	News Reports
69	Brief News
	Point View
72	School's Service, A Problem Would be Seeking A Remedy: M.Barabadi
75	Books Review



ماشین های چندکاره بابکت

نمایشگاه بین المللی تهران
 ضلع شرقی سالن ۳۸ (آلمان)
 ساختمان توران تو (بابکت)



ماشین های راهسازی فیات-هیلتاچی



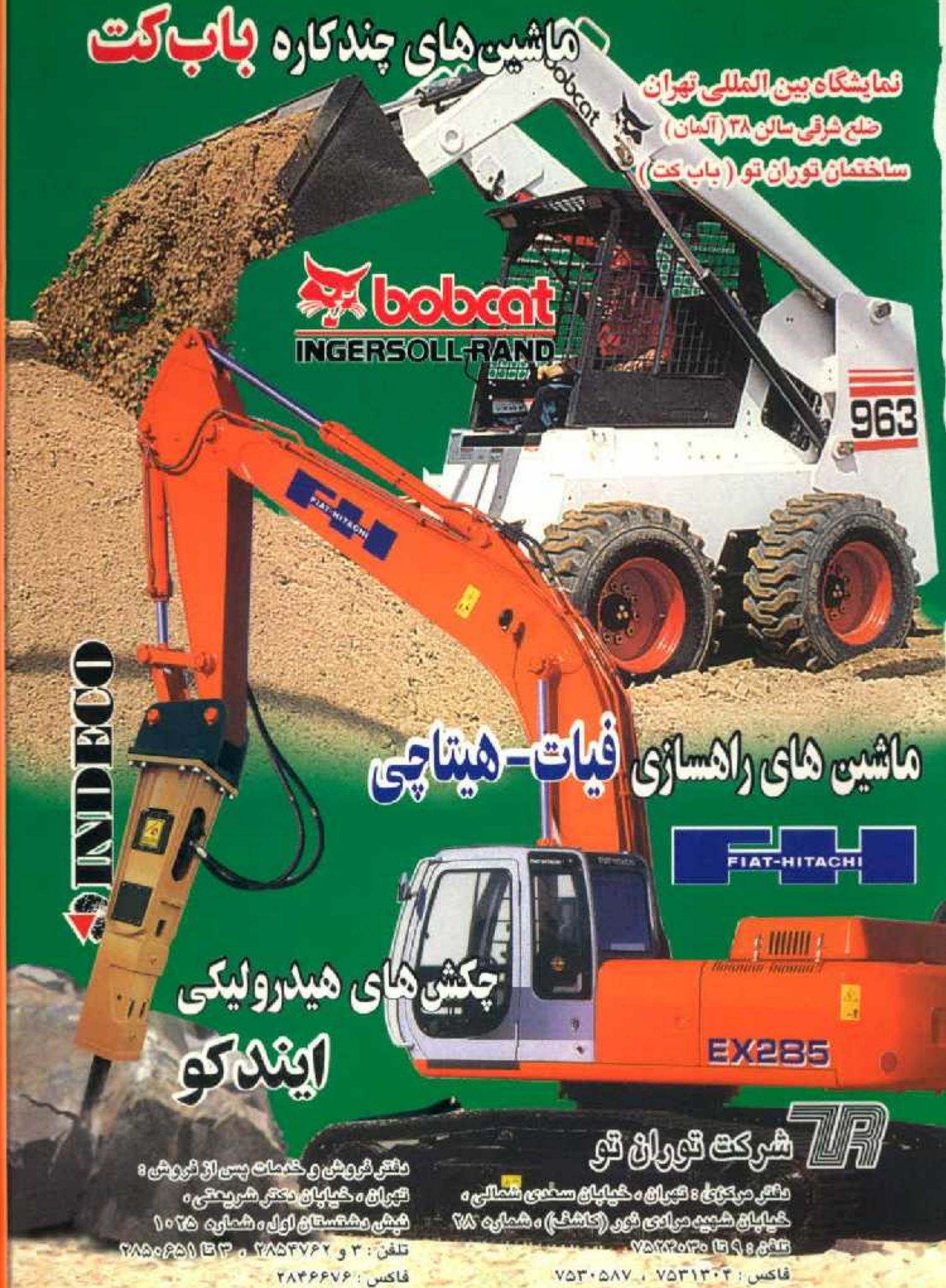
چکش های هیدرولیکی ایندکو

INDDED

شرکت توران تو

دفتر فروش و خدمات پس از فروش و
 تهران و نمایندگی شرکت شریعتی و
 فروش و خدمات پس از فروش و شماره ۱۰۲۵
 تلفن: ۳ و ۲۸۵۴۷۶۲ و ۱۳۱ ۲۸۵۰۶۵۱
 فاکس: ۲۸۴۶۶۷۶

دفتر مرکزی و تهران و نمایندگی شمالی و
 نمایندگی شریعتی مرکزی (کاشف) و شماره ۷۸
 تلفن: ۱۳۱ ۷۵۲۲۰۲۳۰ و ۷۵۲۲۰۲۳۰
 فاکس: ۷۵۳۰۵۸۷ و ۷۵۳۱۳۰۲



17

Monthly Journal of International
Educational and Research
on Urban Management and Planning
Vol. 2, No. 17 Oct. 2000

Shahrdariba

- Privatization of Urban Services & Productivity in Municipalities
- Productivity of Urban Services: Indicators, Decreases, Strategies
 - Councils & Authority of Establishment of Cooperative Society
 - People's Participation in Design of Recreation Spaces
- Green Space of Urban Passages
 - Seat & Chairs of Street
- School's Service, a Problem Would be Seeking a Remedy
- Administrative Counsellor

