



شاسی میارز مدل ۱۷۵۱



شاسی میارز مدل ۲۶۵۱



شاسی میارز مدل ۱۹۵۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۱ یا بالاتر



ماشین نجات مدل ۴۴۱



جاروب خیابانی مدل ۶۱۲ (گرفون)



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (فونیکس)



جاروب خیابانی مدل ۶۱۱



زباله جمع کن مدل ۴۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۲



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۱



جدول شوی مدل ۵۲۱

آزمونی جدید و سه با کمترین قیمت در شرکت میارز



جهت اخذ اطلاعات بیشتر
با دفتر فروش تماس حاصل فرمایید

● دفتر فروش ، اسفهان - سر و سه پل - ابتدای چهارباغ با
مجتمع تجاری و اداری کوثر - طبقه هفتم - شماره ۹۰۲
تلفن : ۷۴۱۹۷۶ خدمات پس از فروش ۷۴۱۹۷۷ دورنگار ۷۴۱۹۷۸
● کارخانه ، اسفهان - منطقه صنعتی ج - خیابان پنجم
تلفن : ۸۰-۴۱۷-۵۲۰۱ و ۵۲۰۱-۵۴۱۸۹۰ (۰۳۱)
دورنگار : ۴۱۹-۵۲ (۰۳۱)



زباله جمع کن مدل ۵۰۱



آتش نشانی مدل ۱۲۲۱ (فوماتیک)



تجربیات

ماهنامه پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی
برنامه ریزی و مدیریت شهری
نفره چندی - سال پنجم - دی ۱۳۸۶

طرح روی جلد چشمشید یازی شیر مرد
مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد ایلی نوز؛ تندیس آتش؟
مربوط به مقاله هنر، معماری و شهرسازی

۳ یادداشت سردبیر
گزارش اصلی

۵ شهرداریها و حمل و نقل شهری
اندیشه و پژوهش

۱۲ بررسی و تحلیل نظام حرکت پیاده در شیراز / محمدحسین جهانشاهی

۱۷ مراکز خرید؛ مباحثی / مهندسان مشاور و شهردار
دیدگاه

۲۲ هنر، معماری و شهرسازی / منوچهر مزینی
گفتگو

۲۶ کاهش آلودگی صوتی در شهرهای بزرگ / گفتگو با مجید مفنوم
قانون شهر

۲۰ اختیارات شوراها و شهرداریها در ساماندهی تابوهای شهری / حسین صالحی
تجربیات جهانی

۳۳ الگوی تقسیم کار بین شوراها و شهرداریها در ایالات متحده / مرکز مدیریت شهری سازمان ملل متحد

۳۶ مشاور حقوقی / حسین احتشامی
تجربیات جهانی

کوریتیبیا؛ حمل و نقل کارآمد، ابزاری برای برنامه ریزی شهری / مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری
کوریتیبیا
آموزش

۳۳ طراحی مبلمان برای خیابان (۲)؛ علائم، تابلوها، پلاکاردها و پرچم / رضا مرتضایی

۳۷ شهرها و شهرداریهای جهان
کوریتیبیا شهری نمونه، سیستم اطلاع رسانی شهری در ریاض، شهرداری آنکارا، جشن رمضان برپا کرد
و -

۵۱ گزارشهای خبری / علی کلاسی
در تبریز، مدیران عامل اتوبوسرانی و شهرداران، حمل و نقل شهری را بررسی کردند، نگاهی به وضعیت
مطابق درآمد شهرداریهای کشور (بخش دوم)

۵۹ اخبار کوتاه

۶۲ اخبار پژوهشی / مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور
با مخاطب

۶۳ نگاهی دیگر به مشکلات شهرداریهای کشور / ناصر نفوی

۶۴ آمار شهر - فنون مدیریت

۶۵ تازه های نشر

۶۶ فهرست انگلیسی

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات
شهرداریها، نیست.
- ۲- شهردار و همکاران، در ویرایش و
تلفیح مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه باز
کردارنده نخواهد شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
مدیر مسئول: احمد خرم
سرمدبیر: علی نوذری
معاون سردبیر: نوید سعیدی، رشوانی
هیئت تحریر: سوسو سوسو، فرهنگ - اجتماعی، زهرانشکر /
سوسو علمی - پژوهشی، غلامرضا کاظمیان / سوسو
حقوقی - بین المللی، حسن شفیعی
دیپلومیته نامه زهرانشکر
مشاورین علمی: این شماره: محمدحسین شهبیدی، مظفر
حیرانی
ویرایش: غلامرضا طالبی
مدیر هنری: چشمشید یازی شیر مرد
تصویر ساز: مهدی یار محمدی
همکاران این شماره: ابرج اسدی، مهناز یو الحسنی، علی
زهبیده نقلی، عسگری، سعید مردانه، لویه مزینتی، لیلی مقدس
امور نگهبان، سرخسبه تاشی
امور توزیع: موشبه مردانی
چاپ و جیب: فریده دارستانی، فرامانی
نمونه خوان: ایلا شاه بختری
لیتوگرافی و چاپ: طراشان فرنا
شمارگان: ۵۰ نسخه

منشور آتن (مصوب کنگره معماران در سال ۱۹۳۳) حمل و نقل را در کنار سکونت، کار و تفریح جزء چهار فعالیت انسانی بشر به شمار آورده است و اکنون نیز در آغاز هزاره جدید و با گذشت ۷۷ سال، نه تنها از اهمیت آن کاسته نشده است، بلکه همچنان به عنوان یکی از اجزای اصلی حیات زندگی بشر محسوب می‌شود.

در بررسی و تبیین مسائل و مشکلات حمل و نقل درون شهری در شورای برنامه‌ریزی بخش مسکن و عمران شهری و روستایی نظام برنامه‌ریزی برنامه پنجساله سوم توسعه کشور، بر محورهای ذیل تأکید گردید:

- ۱- نامناسب بودن شبکه‌های ارتباطی با سیستمهای مختلف حمل و نقل درون شهری.
 - ۲- کمبود ناوگان (عمومی) تأسیسات و تجهیزات مورد نیاز و متناسب نبودن عرضه و تقاضاها.
 - ۳- عدم تعادل در آمد و هزینه در اتوبوسرانیهای شهری.
 - ۴- پایین بودن ضریب ایمنی در حمل و نقل درون شهری (بالا بودن سرنه تصادف).
 - ۵- نامناسب بودن ترکیب حمل و نقل شهری کشور (عدم کفایت سیستمهای حمل و نقل انبوه در شهرهای بزرگ).
 - ۶- بالا بودن تعداد سفرهای غیر ضروری شهری و عدم بهره‌مندی مناسب از خدمات پست و مخابرات.
- برای غلبه بر مشکلات یاد شده و به منظور بهبود حمل و نقل درون شهری با برقراری دسترسی ایمن، سریع، راحت و ارزان و در عین حال، حفظ و برقراری تعادل محیط زیست شهری، راهکارهای اجرایی ذیل مطرح و تصویب گردید:
- ۱- افزایش کارایی و ایمنی سیستمهای حمل و نقل عمومی.
 - ۲- خصوصاً سازی و رفع انحصارات.
 - ۳- ایجاد سازمان ترافیک برای شهرهای بزرگ.
 - ۴- گازسوز کردن وسائط حمل و نقل عمومی و ارائه تسهیلات لازم برای تسریع در گازسوز کردن خودروها و تأمین گاز مورد نیاز مراکز سوخت رسانی.
 - ۵- تنظیم قیمت جابجایی بار و مسافر در درون شهرها از سوی مدیریت شهری.
 - ۶- ایجاد امکانات لازم برای حمایت از خدمات حمل و نقل ویژه معلولان در شهرهای بزرگ با مشارکت بخش خصوصی، توسط نهادهای ذی ربط.
- انتظار می‌رود با این راهکارها و همچنین با تخصیص اعتبارات کافی برای توسعه حمل و نقل عمومی و با افزایش نسبی بهره‌مندی و استفاده بهینه

از تأسیسات و تجهیزات عمومی، تا پایان برنامه سوم توسعه، بتوان ضمن کاهش میزان آلودگی هوای ناشی از وسائط نقلیه و ترافیک، شهرها، میزان رضایت‌مندی مردم را نیز از ساز و کار حمل و نقل عمومی افزایش داد.

به منظور تحقق اهداف توسعه‌ای برنامه سوم، وزارت کشور بر توسعه حمل و نقل عمومی بویژه اتوبوس و تاکسی تأکید نموده و توانسته است سهم حمل و نقل عمومی را از ۲۵/۳ درصد در سال ۱۳۷۲ به ۴۴/۴ درصد تا پایان سال ۱۳۷۸ برساند. نقطه عطف این اقدامات، ورود بیش از ۴ هزار دستگاه اتوبوس از ابتدای روی کار آمدن دولت جدید تاکنون بوده است و این تعداد، معادل یک سوم کل ناوگان اتوبوسرانی است.

در سال جاری نیز با تخصیص اعتبارات ریالی و ارزی از محل صرفه‌جویی منابع انرژی، انتظار می‌رود بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس دیگر نیز وارد ناوگان عمومی شود. البته لازم به ذکر است که این امر مهم با مساعدت و کمک شهرداریها به سازمانهای اتوبوسرانی به تحقق خواهد پیوست.

از سوی دیگر، با تنظیم دستورالعمل و اصلاح آن به سازمانهای اتوبوسرانی و واگذاری ۲۰ درصد اتوبوسهای تدارک شده سال جاری به بخش خصوصی یا شرایط سویمیستی، روند خصوصی‌سازی به طور جدی آغاز شده است. به این ترتیب امید می‌رود با مشارکت مردم، مساعدت اتوبوسرانیها و همکاری بانکها در اعطای تسهیلات بانکی بتوان بخش از ناوگان حمل و نقل عمومی و اتوبوسرانیها را به بخش خصوصی واگذار نمود.

محور فعالیت دیگر، گازسوز کردن اتوبوسرانیهاست که با تخصیص اعتبارات ریالی و ارزی از ناحیه دولت، در سال جاری اتوبوسرانی تهران و در سالهای آینده اتوبوسرانی هفت شهر بزرگ کشور (اصفهان، مشهد، تبریز، شیراز، اهواز، کرج و اراک) بتدریج گازسوز خواهند شد.

در پایان باید به مسئله اساسی بهره‌مندی در ناوگان اتوبوسرانی اشاره نمود که در زمینه‌های مختلف، توجه جدی به آن ضرورت دارد. بهره‌مندی را باید در بخشهای مختلف مانند نیروی انسانی، ناوگان، مدیریت، مواد، سرمایه و تجهیزات به صورت مستمر در سیستمهای اتوبوسرانی شهری مورد سنجش قرار داد و پس از آن تلاش نمود تا با شیوه‌ها و راهکارهایی به سویی شاخصهای استاندارد حرکت کنیم. خوشبختانه براساس نتایج مطالعاتی با عنوان «تهیه و تدوین شاخصهای بهره‌مندی خدمات شهری، که مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری بران مدیریت و نظارت داشته، این شاخصها تدوین گردیده است. نتایج این مطالعات بزودی به مدیریتیهای اتوبوسرانی شهرها اعلام خواهد شد و همچنین برای تعیین شاخصهای توزیع اعتبارات، سال آینده مورد توجه قرار خواهد گرفت.

شهر داریها و حمل و نقل شهری

تنظیم: مرجان ذکایی

تنوع و پیچیدگی موضوعات مرتبط با شهر و شهر داریها به حدی است که همواره طیفی از موضوعات باقی می ماند که با وجود اهمیتشان کمتر به آنها توجه شده است. حمل و نقل و ترافیک درون شهری با وجودی که رفته رفته همه حیات شهری ما را تحت الشعاع خود قرار می دهد، یکی از همان موضوعاتی است که در شهر داریها کمتر به آن توجه شده و می شود. فقدان یا ضعف معاونتهای حمل و نقل و ترافیک شهر داریها و تعداد بالنسبه کم متخصصان و برنامه ریزان حمل و نقل شهری، از جمله شواهد این مدعاست و این در حالی است که در بسیاری از نقاط جهان، بحث حمل و نقل و ترافیک درون شهری به حدی از اهمیت رسیده است که از طریق برنامه ریزی و مدیریت آن، حتی مسیر توسعه شهر رقم می خورد.

به منظور توجه به اهمیت چنین مبحثی، ماهنامه شهر داریها بحث اصلی این شماره خود را به «حمل و نقل درون شهری» اختصاص داد است. میزگردی که مباحث مطرح شده در آن را در ذیل می خوانید، با حضور تنی چند از صاحب نظران و دست اندر کاران مسائل ترافیک تشکیل شده و در آن، برخی از مشکلات این حوزه از جنبه های برنامه ریزی، مدیریتی، اجرایی و کارشناسی - به طور اجمال - مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

ماهنامه شهر داریها از محمد حسن شهیدی، کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه ای و مشاور شورای عالی ترافیک، که علاوه بر پیگیری و حسن توجه، زحمات مشاوره و اداره جلسه را نیز بر عهده داشتند، سپاسگزار است. دیگر اعضای شرکت کننده در میزگرد عبارتند از:

- علیرضا اتابک، کارشناس ارشد ترافیک.
- علی اصغر اردکانیان، دکتر در مهندسی ترافیک.

- محمدرتوفی، مدیر کل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.

محمد حسن شهیدی: پیش از آغاز بحث باید بگویم که در این میزگرد، چندی نگر در سمت شهردار یا معاون او و یک نفر از طرف انتظامات و کنترل راهمایی - رانندگی خالی است. اگر چه این افراد در بالاترین سطوح آن از طرف ماهنامه شهر داریها انتخاب و دعوت شده بودند، اما به علت برخی گرفتاریها نتوانستند بیایند. البته فکر می کنم ترکیب حاضر در جلسه بتواند این خلأ را پر کند؛ بنابراین از حاضرین درخواست می کنم که این جنبه های قضیه را نیز در نظر بگیرند.

برای شروع بحث بدلیست مباحثی را در مورد ضرورت مسئله مطرح کنم. همان گونه که همه می دانند، رفت و آمد ضرورت ذاتی زندگی اجتماعی است و بای پیچیدگی و گسترده شدن زندگی شهری، تقسیم کار نیز بیشتر می شود و به همین دلیل، پدیده دیگری که اکنون در شهرها اتفاق می افتد و موجب افزایش رفت و آمد می شود، پدیده های تحت عنوان تنوع کاربری و افزایش تراکم - برای توضیح این پدیده، مثال ساده ای مطرح می کنم: فرض کنیم یک هکتار زمین که فقط کشاورزی دیم در آن انجام می شود ممکن است در سال، حداکثر ۲۰ یا ۳۰ سفر داشته باشد.

حالا اگر نیمی از این زمین را یک ساختمان ۳۰ طبقه بسازیم و نیم دیگر را به واحدهای تجاری ۵۰ متری تبدیل کنیم سالانه حدود ۱/۸ میلیون سفر تولید می کند و اگر این بخش تجاری را به برج تجاری ۲۰ طبقه تبدیل کنیم، سالانه ۲۶/۵ میلیون سفر تولید خواهد کرد.

از این اعداد و ارقام می خواهیم این نتیجه را بگیریم که از آنجا که تراکم و کاربریهای مختلف در شهرها، تولید و جذب سفرها را متفاوت می کند، بنابراین هر نوع تصمیمی در شهر داریها که به تغییر و تحول کاربریها در شهرها می انجامد و یا مثلاً تصمیماتی که در طرحهای جامع شهرها گرفته می شود، همگی دارای عوارض و نتایج حمل و نقل ترافیکی هستند و نباید از آن غافل بود.



در شهر داریها، استاندارها، راهنمایی - رانندگی و ارگانهای دیگر و هم برای مردم لازم است. برای مثال، هنوز رشته‌ای با عنوان حمل و نقل و ترافیک در سطوح کارشناسی و حتی کاردانی در کشور وجود ندارد و کسانی که در این زمینه استخدام می‌شوند غالباً تحصیلاتی غیرمرتبط دارند. البته ما امیدواریم که با هماهنگی با دست‌اندرکاران دانشگاه جامع علمی - کاربردی بتوان این خلأ را برطرف کرد. در سطح مردم نیز صحبت از آموزش فرهنگ ترافیک است. آموزش به مردم باید به صورت مستمر باشد نه اینکه تا فردی گواهینامه گرفت دیگر ارتباطش به کلی با آموزش قطع شود. در این زمینه صدا و سیما از مهمترین رسانه‌هایی است که می‌تواند کار کند. در حال حاضر صدا و سیما هر روز صبح دست کم ۱۵ دقیقه برای ورزش و سلامتی مردم برنامه دارد؛ همچنین در سراسر ایران برنامه‌های مختلفی در مورد خانواده و اجتماع، مواد مخدر، طلاق، و حتی آشپزی پخش می‌کند، اما در مورد ترافیک، کمتر برنامه‌ای در زمینه آموزش به چشم می‌خورد.

علی اصغر اردکانیان: متأسفانه مشکل ترافیک در کشور ما مسئله جدیدی نیست و حرف‌های من هم در این زمینه تکرار حرف‌هایی است که هیچ وقت گوش شنوایی برای آنها نبوده است! به نظر من مهمترین مسئله ترافیک در ایران، ناشناس بودن مسئولان و مردم با فرهنگ ترافیک است. در اینجا مردم به هنگام رانندگی به حقوق یکدیگر تجاوز می‌کنند و متخلفان جایزه می‌گیرند چون هیچ کس نیست که مانع تخلف آنان شود و یا آنان را مجازات کند. این افراد معمولاً زودتر از دیگران به مقصد می‌رسند و رانندگان دیگر نیز به آنان اجازه عبور می‌دهند. در ایران مشکل ترین کار در رانندگی، همان گرفتن گواهینامه است - درست مثل کنکور - و کسی که عرواست گواهینامه بگیرد دیگر هیچ کس با او کاری ندارد که چطور رانندگی می‌کند. این مسئله آن قدر جدی است که گویی برخی رانندگان، گواهینامه را مجوزی برای تجاوز به حقوق دیگران تلقی می‌کنند! دستگاه اجرایی نیز با تبعض‌هایی که بین متخلفان قائل می‌شود به این تخلفات دامن می‌زند.

بازنگاهی به وضعیت کنونی حمل و نقل در کشور ما، ضرورت این بحث آشکار می‌شود. در حال حاضر چیزی در حدود ۶۰ درصد جمعیت کشور ساکن شهرنشین است، اگر به طور متوسط سفر سرانه روزانه را در شهرهای بزرگ و کوچک ۱/۲ قریض کنیم با در نظر گرفتن ۷۰۰ شهر در کشور، روزانه حدود ۳۳ میلیون سفر در شهرها صورت می‌گیرد. اگر فرض کنیم فقط نیم ساعت از هر کدام از این سفرها بیجاست و اگر بتوانیم فقط نیم ساعت یا حتی ۱۵ دقیقه این سفرها را مدیریت کنیم، تأثیر شگرفی خواهیم گذاشت.

برای بحث در موضوع ترافیک باید به زمینه‌های مختلف فیزیکی شهر و شبکه، حجم تقاضا و ترافیک، کاربرها و تراکم و همچنین عوارض شهری پرداخت. سازماندهی ترافیک شهری، از سیاست‌گذاری گرفته تا اجرا و نظارت، حجم عظیمی از عملیات و تصمیم‌گیری‌ها را می‌طلبد و در اصل، شهرنشینان مسئول ارائه کننده خدمات مورد نیاز در این زمینه هستند. در این میزگرد قصد داریم به موضوع ترافیک از جنبه سیاست‌گذاری‌های کلان، مطالعات و آموزش، تصمیم‌گیری‌های اجرایی و ابعداد فنی و تخصصی - که هر یک از آکادمی‌ها در عوارضی از آن صاحب‌نظرند - بپردازیم. بحث را با سیاست‌گذاری‌های کلان آغاز می‌کنیم.

آموزش عمومی، تخصصی و فرهنگ ایمنی

محمد رفیعی: همان گونه که اشاره شد، هم اکنون حجم وسیعی از اسلاف منابع سرمایه‌ای و انسانی به علت نامناسب بودن سیستم حمل و نقل کشور صورت می‌گیرد که از آن جمله می‌توان به آلودگی هوا، مصرف نابجای سوخت، اتلاف وقت و هزینه‌های مالی و جانی ناشی از تصادفات اشاره کرد. آمار در این زمینه نشان می‌دهد که اگر از مدیریت و برنامه‌ریزی صحیحی استفاده کنیم و از دانش نوین ترافیک در کشورمان و تجربه سایر کشورها بهره بگیریم، می‌توانیم این هزینه‌ها را بسیار کم کنیم.

یکی از مهمترین ابزار این کار، که در واقع بزرگترین نقطه ضعف در سیستم حمل و نقل کشور نیز محسوب می‌شود، بحث آموزش است. آموزش در سطوح مختلف، هم برای دست‌اندرکاران

فراهم آوردن سیستم حمل و نقل عمومی وظیفه دولتهاست و دولت و حکومت الزاماً باید این خدمات را ارائه بدهند، در مقابل، استفاده کننده‌هایی که از وسیله نقلیه شخصی استفاده می‌کنند نیز باید بخشی از هزینه‌ای را که به دیگران تحمیل می‌کنند بپردازند

مسیر قانون و مقررات عبور نمی‌کند، در واقع می‌خواهم بگویم عوامل مختلفی در فرهنگ ترافیکی دخیل‌اند و اگر تنها از جنبه اخلاقی به آن بپردازیم کافی نیست.

حمل و نقل عمومی

محمد رتوفی: یکی از موضوعات بسیار مهم در بحث ترافیک، حمل و نقل عمومی است. ما باید بتوانیم امکانات و تسهیلاتی ایجاد کنیم تا شهروندان بتوانند به جای استفاده از خودروی شخصی از امکانات حمل و نقل عمومی استفاده کنند. مهم‌ترین نکته در این زمینه، جلب اعتماد مردم است. کارایی سیستم حمل و نقل عمومی، زمانی آشکار می‌شود که مردم از آن استفاده کنند و مردم هنگامی از این سیستم استفاده می‌کنند که بتوانند به آن اعتماد کنند. در حال حاضر، مدیریت بخش حمل و نقل هنگامی در اختیار افرادی است که در زمینه حمل و نقل ترافیک تخصص ندارند و باید مشاورانی در کنار آنان قرار بگیرند و آنان را هدایت کنند. از جمله زمینه‌های مشاوره‌ای که مشاوران می‌توانند به مدیران توصیه کنند، تنظیم خطوط و ایستگاهها، حذف خطوط سوازی، توسعه خطوط جدید، نیاز به ناوگان، مدیریت و زمانبندی حرکت اتوبوسهاست.

من فکر می‌کنم لزومی ندارد برای هر یک از مؤلفه‌های حمل و نقل عمومی، مدیریتی جدا داشته باشیم. ضرورتی ندارد که تاکسیرانی، اتوبوسرانی و قطار شهری، هر کدام جدا از دیگری باشد؛ اینها را می‌توان یک کاسه کرد و مدیریت حمل و نقل همگانی شهر را به دست یک سازمان داد تا آن سازمان، خودش برنامه‌ریزی و هدایت و نظارت این مجموعه را انجام دهد.

یکی از مباحثی که در بحث حمل و نقل عمومی مطرح می‌شود، بودجه‌ای است که باید به این کار اختصاص یابد. عوارض سوختی که شهرداریها در دهه ۳۰ در بافت می‌گرفتند ۵۰ دینار و معادل ۱۰ درصد قیمت بنزین آن روز بود؛ اکنون نیز شهرداریها همان ۵۰ دینار را دریافت می‌کنند. من نمی‌دانم قیمت بنزین چقدر باید باشد. این کار اقتصاددانهاست. اما می‌گویم شهرداریها باید همان ۱۰ درصد قیمت را به عنوان عوارض سوخت دریافت کنند. با این کار می‌توان بسیاری از هزینه‌های حمل و نقل عمومی را تأمین کرد. در حال حاضر قرار است سالانه ۵ هزار دستگاه اتوبوس، وارد سیستم حمل و نقل عمومی شهرها شود که البته به دلیل کمبود درآمدها هنوز محقق نشده است. موضوع راه‌اندازی قطارهای شهری در شهرهای بزرگ و در خواست پوزانس برای تجهیزات این شهرها نیز در حال پیگیری است.

علی اصغر اردکانیان: نکته‌ای که در حمل و نقل عمومی خوب است به آن توجه کنیم این است که اگرچه توجه به سیستم حمل و نقل عمومی ضروری و صحیح است و تأمین یک سیستم حمل و نقل عمومی که مردم بتوانند به آن اعتماد کنند کار خوبی است، اما تجربه تمام کشورها نشان می‌دهد که در هیچ جای دنیا این تنها راه حل نیست و هیچ جای دنیا نیست که مردم فقط با وسایط حمل و نقل عمومی رفت و آمد کنند. در تمامی کشورهای هم‌گام که به بحث حمل و نقل عمومی توجه خاصی می‌شود، به هیچ وجه از امکانات و وسایط نقلیه شخصی کم نمی‌کنند و اصلاً به لحاظ قانونی مجاز به این کار نیستند. بخش دولتی نمی‌تواند جای بخش خصوصی را تنگ کند. در امریکا اگر مسیری را که به حرکت اتوبوسهای شخصی مربوط است به اتوبوس اختصاص دهند و مشکلاتی برای تردد خودروها ایجاد نمایند، شهروندان می‌توانند در این مورد اعلام جرم کنند.

علیرضا آتابک: به نظر من بخش عمده‌ای از مشکلات ترافیکی به این بر می‌گردد که در حال حاضر مسئولان حمل و نقل کشور چه کسانی هستند و چقدر با این رشته آشنایی دارند؟ و اینکه مسئولان حمل و نقل در شهرهای مختلف، چقدر با بخش حمل و نقل آشنا هستند و تخصصشان چیست؟ هم اکنون بخشهای حمل و نقل شهرها چند پروژه مطالعاتی در دست مهندسان مشاور دارند؟ من به حرات می‌گویم بخش حمل و نقل شهرداریها از بسیاری جهات غیرفعال است؛ بیشتر مطالعاتی که در شهرداریها صورت می‌گیرد در بخش عمرانی است و در بخش حمل و نقل، انگشت شمار است؛ حتی در همان مطالعاتی هم که صورت می‌گیرد جای بحث است.

شهردار لندن در یکی از مصاحبه‌های خود افتخار می‌کرد که عملکرد معاون ترافیکی او به گونه‌ای بوده که در ۵ سال گذشته، زمان سفر در مرکز شهر لندن تغییری نکرده است؛ اما ثابت نگه‌داشتن زمان سفر در یک نقطه خاصی از شهر در کشور ما موفقیت بزرگی تلقی نمی‌شود. شهرداریهای ما در طرح‌های مطالعاتی خود به دنبال موفقیت‌های عجیب و غریب می‌گردند و از مشاوران نیز انتظار معجزه و کارهای خارق‌العاده دارند.

محمد حسن شمهیدی: یکی از بحث‌هایی که دوستان اشاره کردند فرهنگ ترافیک است و من فکر می‌کنم که خوب است فرهنگ و با اقتصاد پیوند بزنیم. ارتقای فرهنگ، تنها به معنی افزایش دانش نیست بلکه بین دانستن و عمل فاصله است. فرهنگ، طیف از دانش، پیش‌روش و منش را در برمی‌گیرد و آنچه بیش از همه، منش را تحت تأثیر قرار می‌دهد وضعیت اقتصادی است. با افزایش ناسامانی اقتصادی، افراد، سودآبی و شخصی را به منافع بلند مدت و مدنی ترجیح می‌دهند و به این ترتیب هزینه اطاعت از قوانین برای کسانی که بضاعت مالی ندارند بیشتر می‌شود. در شرایط اقتصادی، کوتاهترین فاصله برای رسیدن به هدف، مسیر مستقیم است و مسیر مستقیم، الزاماً از



محمد حسن هوسینی

مختلف دانش تعمیرات نیز احتیاج دارد. البته منظور من این نیست که در یک شهر فقط از سیستم اتوبوس یا تاکسی یا ریلی استفاده شود بلکه منظور من این است که در یک شهر - آن طوری که من شنیده‌ام - مثل مشهد از دو نوع سیستم ریلی استفاده نشود. این شاید در کشوری که خودش سازنده است چندان بد نباشد و کیفیت و گسار آیی متفاوتی را هم ایجاد نماید، اما در کشور ما که وارد کننده هستیم جز هزینه چیزی نخواهد بود.

متأسفانه آندیشه‌ای که اکنون بر سیستم فکری تصمیم‌گیران ما حاکم است این است که فکر می‌کنند هر چه بیشتر بخیریم و هر چه بیشتر به سیستمها تنوع بدهیم خدمت بیشتری انجام دادیم؛ در حالی که ممکن است این طور باشد و یا نباشد. مثلاً خریدن اتوبوس در بعضی جاها مفید است و در بعضی جاها می‌تواند مضر هم باشد. در جایی که هم آکسون خیابانها و ایستگاهها جوابگوی اتوبوسهای فعلی نیست، اضافه کردن به اتوبوسها جز اینکه سرعت و کارایی وسایل موجود را پایین تر می‌آورد کار دیگری نمی‌تواند بکند. همچنین خرید اتوبوس در هر خط خاص باید بررسی شود، یا اینکه برای ایجاد یک سیستم جدید - مثلاً ریلی - باید ابتدا تقاضای آن را برآورد کرد و در صورت نیاز، آن راه وجود آورد و اگر مورد استقبال قرار گرفت، آن گاه به آن افزود.

علیرضا آتابکد من فکر می‌کنم یکی از مشکلاتی که ما در بخش حمل و نقل داریم این است که سزایا و معایب سیستم حمل و نقل عمومی ما هنوز تعریف نشده است. در حال حاضر نظر مسئولان این است که سیستم حمل و نقل عمومی باید بتواند از پس متخرج خود برآید. در حالی که مدیریت سیستم حمل و نقل عمومی ما این گونه نیست. از سوی دیگر، پارانته‌هایی که برای اداره سیستم حمل و نقل عمومی پرداخت می‌شود به هیچ وجه کافی نیست و دلیل عمده‌اش هم به نظر من این است که مسئولان ما هنوز نمی‌دانند مزایای استفاده از حمل و نقل عمومی واقعاً چیست. نتیجه بساز و وضع بد حمل و نقل، وجود مسافر گمشد است که هم خودشان درآمد خوبی دارند و هم بخش عمده‌ای از تقاضای حمل و نقل عمومی را جواب می‌دهند و خدا می‌داند اگر یک روز اینها دست از کار بردارند چه پلائی بر سر شهرهای ما خواهد آمد! حال در شرایط فعلی که ظرفیت سیستمهای حمل و نقل عمومی ما بسیار محدود است و سطح خدمات آنها بسیار کم است، دولت و شهردارها نمی‌توانند و اصلاً حق ندارند به من شهروند بگویند که حق نداری از وسیله نقلیه شخصی خودت استفاده کنی، چون الان گزینه دیگری برای شهروند وجود ندارد که بخواهد از وسیله نقلیه شخصی خود استفاده نکند. اگر سیستم حمل و نقل عمومی ما به گونه‌ای می‌بود که در سطح قابل قبولی، خدمات ارائه کند آن وقت می‌توانستیم از شهروندانی که می‌خواهند از وسیله خودشان استفاده کنند عوارض و پول هزینه‌ای را که به دیگران تحمیل می‌کنند، درخواست کنیم.

محمد حسن شهیدی: مهمترین عاملی که می‌تواند مشکلات ترافیکی شهرهای ما را به وضعیت بسامان برساند، تقویت حمل و نقل عمومی است که بحق جزء وظایف وزارت کشور است. حمل و نقل عمومی همچون خدمات بهداشتی، درمانی، ورزشی و از وظایف مدیریت جامعه است. امکان دسترسی از یک نقطه به نقطه دیگر در هر شهر، حق مسلم هر شهروند است و نمی‌توان به مردم گفت برای اینکه اجازه رفت و آمد داشته باشند باید پولش را بدهند، اما داشتن وسیله نقلیه یک امتیاز است؛ حق یا امتیاز فوق می‌کند. به عبارت دیگر، فراهم آوردن سیستم

من می‌خواهم بگویم که استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی برای شهروندان ما نباید به صورت توفیق اجباری باشد بلکه کیفیت سیستم حمل و نقل عمومی باید به گونه‌ای باشد که مردم بتوانند انتخاب کنند تجربه بعضی کشورها نشان می‌دهد که افراد در صورت استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی زودتر به مقصد می‌رسند؛ بنابراین آگاهانه و آزادانه از آن استفاده می‌کنند - بعضی مسیرهای ویژه در کشور ما نیز همین طور است - اما در شرایط عمومی فعلی که همه می‌دانند حتی با وجود ترافیک نابسامان موجود نیز یا ماشین شخصی خود زودتر به مقصد می‌رسند، نمی‌توان از آنان انتظار داشت که از وسایط عمومی استفاده کنند. در هر حال به نظر من اگر چه سیستم حمل و نقل عمومی در هر کشور ضروری است، اما باید به عنوان مکمل سیستمهای دیگر محسوب شود.

نکته دیگر اینکه من خرید از خارج کشور را برای تجهیز حمل و نقل عمومی شهرها صحیح نمی‌دانم؛ زیرا کشورهایی که شبکه حمل و نقل عمومی شان را خودشان می‌سازند، گذشته از اینکه پولی خرج می‌کنند و چیزی به دست می‌آورند، کار هم برای هموطنان شان تولید می‌کنند و مهمتر از همه اینکه ارزش افزوده این تولید نیز به داخل کشورشان برمی‌گردد. در حالی که ما فقط خریدار این وسایل هستیم و جالب اینکه بسیاری از این خریدها هم تقلیدی است!

محمد رونقی: من در این مورد چندان با شما موافق نیستم؛ به هر حال ما باید تکنولوژی سیستمهای حمل و نقل عمومی را به کشور وارد کنیم. ما با هدف تولید، اشتغال و انتقال تکنولوژی، این خریدها را انجام می‌دهیم و سعی می‌کنیم که بتدریج در تولید آنها نیز خودکفا شویم.

علی اصغر اردکانیان: اگر با برنامه ریزی و حساب شده باشد حرفی نیست. یک نکته دیگر که می‌خواستم بگویم این است که مثلاً در یک شهر از دو یا چند نوع سیستم حمل و نقل عمومی استفاده نکنیم. بدون شک، دو سیستم حمل و نقل به دو سیستم نگهداری، دو سیستم لوازم بدگی، دو سیستم تعمیرات و دو گروه



استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی برای شهروندان ما نباید به صورت توفیق اجباری باشد بلکه کیفیت سیستم حمل و نقل عمومی باید به گونه‌ای باشد که مردم بتوانند انتخاب کنند

به عبارت دیگر، بهتر است بگوییم این طور گفته شد، اما حضور و عملکرد بخش خصوصی در این حوزه اساساً مؤید چنین چیزی نیست. تعداد مشاغل در این بخش از ۶ سال پیش تاکنون هیچ تغییری نکرده است. علاوه بر این، تعداد شرکتها هم که در بخش حمل و نقل و خدمات و در بخش مطالعات حمل و نقل فعال بوده‌اند رو به کاهش است و این می‌تواند معیاری باشد برای سنجش اینکه تا چه حد توانسته‌ایم در این بخش بر اساس هدف تمرکززدایی، بخش خصوصی را تقویت کنیم.

کیی برداری ممنوع

علی اصغر اردکانیان: متأسفانه یکی از گرفتاریهای ما این است که برای حل مشکلات ترافیکی تهران از کشورهای دیگر ایده می‌گیریم و سایر شهرهای ایران نیز برای حل مشکلات خود از تهران تقلید می‌کنند؛ در حالی که در بعضی مواقع این ایده‌ها مشکلات آن کشورها را هم نتوانسته حل کند و اگر هم موفق شده، به علت شرایط خاص محیطی آن منطبق بوده است.

اولین طرح جامع تهران از روی نسخه لس‌آنجلس کیی برداری شده بود. همه می‌دانند که شبکه ترافیکی و بزرگراههای لس‌آنجلس در هیچ جای دنیا نظیر ندارد، اما حتی مسائل ترافیکی این شهر نیز هیچ وقت حل نشده است. مسائل ایران، مختص ایران است و باید به دست ایرانی حل شود. با کیی برداری همان طور که تا به حال به جایی نرسیده‌ایم، از این به بعد هم نخواهیم رسید.

بزرگ کردن شبکه، یکی از راه‌حلهایی است که در ابتدا به نظر می‌رسد برای حل مشکلات ترافیکی تمام شهرها مناسب است، اما همان‌طور که تجربه لس‌آنجلس و بسیاری شهرهای دیگر نشان داد این طور نیست. بزرگ کردن شبکه و ایجاد بزرگراه و آزادراه‌ها را با پدیده وسیله - راه - وسیله مواجه می‌کنند؛ به این معنی که هر اندازه شبکه گسترش یابد تقاضا برای سفر نیز افزایش می‌یابد و حجم کل ترافیکی شهر بالا می‌رود.

به همین دلیل است که می‌گوییم با چشم بسته و ساده‌انگاری نمی‌توان نظریه‌ای را به کار برد و برای هر شهر باید در زمان و مکان خودش تصمیم گرفت. مثلاً ظرفیت خیابانها در تئوری، با آنچه در عمل اتفاق می‌افتد تفاوت دارد. طبق تئوری، در شرایط ایده‌آل از یک خط عبور آزاد راه در ساعت ۱۵۰۰ تا ۱۸۰۰ وسیله نقلیه سواری عبور می‌کند، اما واقعیت این است که ظرفیت خیابان در زمان و مکانهای مختلف متفاوت است. تراکم یکی از عواملی است که به طور مستقیم بر ظرفیت خیابان اثر می‌گذارد؛ وقتی تراکم بالا می‌رود، سرعت پایین می‌آید و آن وقت تعداد وسیله نقلیه‌ای که از مقطع مشخصی عبور می‌کند کم می‌شود. آزادراههایی که ورودی و خروجیهای متعددی دارند از ظرفیت کمتری برخوردارند؛ زیرا سرعت خودروها به هنگام رسیدن به هر یک از این ورودی و خروجیها کاهش می‌یابد و بر ظرفیت اثر می‌گذارد. حال اگر ما می‌ایم با استفاده از تئوریها بگوییم این آزادراه را در این موقعیت احداث می‌کنیم و این تعداد ماشین در روز از آن عبور خواهد کرد و بدون شک، تأثیر ترافیکی آن - مثلاً - این گونه خواهد شد، ممکن است بشدت دچار اشتباه شویم. حتی موضوع سادها مثل ظرفیت خیابان، این طور نیست که در همه جا ثابت باشد. بنابراین همان طور که نباید از شهرها و کشورهای دیگر تقلید کرد، اطاعت محض و چشم بسته از تئوریها نیز صحیح نیست.

محمد رسولی: همان طور که گفته شد بسیاری از شهرها از تهران تقلید می‌کنند و چه بسا که در خود تهران هم خیلی کارها به اشتباه صورت گرفته باشد؛ یعنی بدون کار و مطالعه فنی و دقیق و

حمل و نقل عمومی وظیفه دولتهاست و دولت و حکومت اثر اما باید این خدمات را ارائه بدهند. در مقابل، استفاده کننده‌هایی که از وسیله نقلیه شخصی استفاده می‌کنند نیز باید بخشی از هزینه‌های را که به دیگران تحمیل می‌کنند بپردازند. حمل و نقل عمومی، گذشته از اینکه یک صنعت است، خدمت نیز محسوب می‌شود و مسئولان نباید این را فراموش کنند؛ از آنجا که خدمت است باید از محل بودجه عمومی تأمین شود و از آنجا که صنعت است باید از مدیریت و نظارت بالایی برخوردار باشد.

قوانین و مقررات

محمد رسولی: یکی از اهدافی که وزارت کشور دنبال می‌کند اصلاح قوانین و مقررات است که مهمترین آن، اصلاح این نامه راهنمایی - راهنمایی است. در حال حاضر اصلاح چهار فصل آن تمام شده است. تجهیزات راهنمایی - راهنمایی به امکانات و پرسنل موردنیاز نیز یکی دیگر از اهدافی است که به دنبال آن هستیم؛ به گونه‌ای که با مکانیزه کردن سیستم و ایجاد بانک اطلاعات خودرویی، بتوان اطلاعات مربوط به هر خودرو را در هر نقطه کشور به دست آورد. ورود بخش خصوصی به این حوزه - آن گونه که در برنامه سوم آمده است - نیز می‌تواند بسیار مؤثر باشد.

علی اصغر اردکانیان: مسئله این است که ما کشوری هستیم با جمعیتی بسیار زیاد که فقط عده بسیار معدودی، قوانین ترافیکی را رعایت می‌کنند. بنابراین اگر چه اصلاح قوانین و مقررات خوب است، اما به نظر من فردی را دوا نمی‌کند. اصلاح قوانین خوب است ولی اولویت ندارد، آنچه اولویت دارد اجرای قوانین و مقررات است. من هم قبول دارم که قوانین ما مشکل دارند، اما اگر قرار باشد که اجرا نشود، قانون خوب یا قانون بد چه فرقی می‌کند ما در بحث ترافیک هنوز درگیر مشکلات و مسائل بسیار ابتدایی هستیم!

علیرضا آتابک: من می‌خواستم در مورد استفاده از خدمات بخش خصوصی - که در اینجا مطرح شد - توضیحی بدهم. همان گونه که مطلع هستید از سالها پیش سیاست دولت، تقویت بخش خصوصی بوده و در بخش حمل و نقل نیز فضا از همین قرار است و

الآن که معلوم نیست برای یک مشکلی که پیش می آید چه کسی مقصر است و چه کسی باید پاسخگو باشد!

تداخل جزء و کل

علیرضا آقابیک: دو زمینه مهمی که مهندسان مشاور و دستاورد کارشان حمل و نقل و ترافیک در آن فعالیت می کنند «برنامه ریزی حمل و نقل» و «مهندسی ترافیک» است. می دانیم که اگر بخش برنامه ریزی حمل و نقل، جزا از مطالعات طرحهای جامع کاربری اراضی شهری کار کند نتیجه مورد نظر حاصل نخواهد شد. برای برنامه ریزی حمل و نقل شهری به اجبار باید وارد طرح کاربری و طرح برنامه ریزی کاربری شویم. در حالی که ما مطالعاتی انجام می دهیم تحت عنوان طرحهای جامع کاربری و همه را نسبت می کنیم. آن وقت بعد از آن می خواهیم برنامه ریزی ترافیک انجام دهیم! نتیجه این کار، شبکه راههایی است که به کوبهای طراحی شده که جنبه اجرایی ندارد و بیوسه نیازمند اصلاحات است.

در مورد مهندسی ترافیک هم وضع بهتر از این نیست. اصلاً در طراحی راهها و میلان شهری، علم مهندسی ترافیک کاملاً نادیده گرفته می شود. بسیاری از مبادی که در طرحهای تفصیلی طراحی می شود مورد تصویب نیز قرار می گیرد و اگر کسی به نادشانی نرسد به اجرا هم گذاشته می شود که فردا نتیجه ای جز راهنندان و تصادف نخواهد داشت.

محمد رسولی: من هم فکر می کنم همه متخصصان حمل و نقل ترافیک به بی توجهی نسبت به برنامه ریزی حمل و نقل در طرحهای توسعه شهری اذعان دارند و امیدواریم که اصلاحی در این زمینه صورت گیرد. مطلب دیگر اینکه کاربری زمین و حمل و نقل ترافیک دوروی یک سکه هستند و باید توأم باشند. نمی توان گفت که ابتدا کاربریها را تعیین می کنیم و سپس ترافیک را همین طور به صورت حدس و گمان پیشنهاد می دهیم! زیرا به این ترتیب حجمی از مسائل و مشکلات اجتماعی و اقتصادی را بر شهرها تحمیل خواهیم کرد.

آخرین نکته ای که در پایان می خواستم اضافه کنم این است که تقریباً همه دوستان به مشکلات سخت افزاری و نرم افزاری ترافیکی اشاره کردند. بدون شک رفع تمامی این نواقص احتیاج به زمان و برنامه ریزی مدون دارد، اما اگر بخواهیم در همین لحظه اقدامی عملی برای بهبود وضعیت ترافیکی انجام دهیم به نظر من اساسی ترین اقدام این است که مدیران رأساً تصمیم به اجرای کار نگیرند. اگر می خواهند میدانی را بر دارند یا میدانی را ایجاد کنند، خیابانی را تعریض کنند یا تقاطعی را هم خطوطی که فکر می کنند اصلاح نمایند حتماً از مشاور متخصص در زمینه حمل و نقل و ترافیک استفاده کنند. بعضاً یک مشاور شهرساز میدانی را برای شهر طراحی می کند و چون صرفاً وجه شهرسازی قضیه را مدنظر قرار می دهد مشکلاتی ایجاد می شود، یا تقاطعی را تنها با دیدی شهرسازانه اصلاح می کنند و گره رایه تقاطع دیگری منتقل می کنند و بعد از مدتها متوجه می شوند که اشکال کار از کجا بوده است؛ در حالی که اگر یک مشاور حمل و نقل و ترافیک در کنار مشاور شهرسازی باشد می تواند مشکلات را پیش بینی کند. مدیران ما دیگر نباید از آزمون و خطا کار کنند؛ ما این فکر که مثلاً این خیابان را بکنترقی می کنیم بیبنیم چقدر تصادف می شود، آن گاه قضاوت خواهیم کرد! این روشها دیگر کهنه شده و امروز علم ترافیک قابل دستیابی است. بنابراین توصیه من این است که مدیران، تصمیم گیریها را به مشاوران واگذار کنند و در کنار پرسنل خود نیز حتی الحاکمان از متخصصان رشته حمل و نقل ترافیک



علی اصغر زنگنه



محمد رسولی

صرفاً به این منظور که بگوییم اینجا یک کاری کرده ایم و بخوابیم پروژه های را افتتاح کنیم. الان وزارت کشور در تلاش است برای شهرهای با جمعیت ۵۰۰ هزار نفر به بالا، سازمان ترافیک و برای شهرداری آنچه معاونت حمل و نقل ترافیک - یا تحصیلات مشخص - تعیین کند. به نظر من سازمان مدیریت و برنامه ریزی، وظیفه دارد پیشنهادها را به گونه ای تعیین کند که دارای عنوان باشد و مشخص شود که هر پست به کدام رشته تحصیلی و چند سال سابقه نیاز دارد، نه اینکه هر کسی با هر تحصیلاتی و بدون تجربه کاری از دانشگاه بیاید و وارد یک پست شود! اگر ما می خواهیم هر منطقه برای خودش فکر کند و تصمیم بگیرد باید افرادی تخصص و تجربه این کار را داشته باشند البته در این راه، شهرداریها و وزارت کشور، باید توجه بکنند که از تکرار و به وجود آوردن سازمانهای متعدد و موازی جداً پرهیز کنند. الان در تهران ۱۴ سازمان، شرکت و واحد مربوط به حمل و نقل و ترافیک وجود دارد که زیر مجموعه معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری است. اغلب هم دیده می شود اطلاعاتی که می دهند یا تصمیماتی که می گیرند ضد و نقیض است و به این ترتیب هم کارها قفل می شود و هم امکان پاسخگویی و نظارت بر عملکرد آنها از بین می رود؛ مثل



برای برنامه ریزی حمل و نقل شهری به اجبار باید وارد طرح کاربری و طرح برنامه ریزی کاربری شویم، در حالی که ما مطالعاتی انجام می دهیم تحت عنوان طرحهای جامع کاربری و همه را تثبیت می کنیم، آن وقت بعد از آن می خواهیم برنامه ریزی ترافیک انجام دهیم! نتیجه این کار، شبکه راههایی است که به گونه ای طراحی شده که جنبه اجرایی ندارد و پیوسته نیازمند اصلاحات است

و ساختن بزرگراه ممکن نیست. تا وقتی که سیستم حمل و نقل عمومی کارآمدی نداشته باشیم، ماشینهای شخصی و مسافرکشیها تمام راهها را اشغال خواهند کرد.

۸- از اندیشه و تخصص مشاوران استفاده مناسب نمی شود. کارفرمای گه برای فکر کردن، کمترین ارزشی قائل نیست و دستور دادن را مقدم بر فکر کردن می داند. هر اندازه هم که تعداد مشاورانش زیاد باشد نمی توان گفت که از اندیشه کارشناسی بهره ای می برد.

۹- بهتر است مدیران کارشناسی نکنند؛ آنان باید مدیریت کنند و تصمیم گیری نمایند و اجازه بدهند که کارشناسان تصمیم سازی کنند.

۱۰- شهرداریها از متخصصان حمل و نقل خالی است و کمبود نیروی انسانی متخصص و واحدهای کارشناسی در این زمینه، شهرهای ما را با مشکلات و محدودیتهای زیادی روبرو کرده است.

۱۱- شهرداریها مسئولان حمل و نقل باید در مقابل مردم پاسخگو باشند. حمل و نقل را نمی شود به صورت یک نسخه از کشورهای دیگر آورد و در همه شهرها تجویز کرد.

۱۲- در بهبود سیستم حمل و نقل نمی توان نگرش موضعی، مقطعی و عسودی داشت. در تصمیمات ترافیکی باید نگرش جامع وجود داشته باشد؛ صرف خرید تجهیزات و گسترش شبکه، هدف نیست.

۱۳- ما باید مدیریت حمل و نقل عمومی را در کنار مدیریت حمل و نقل خصوصی داشته باشیم؛ پرداختن به یکی و غافل شدن از دیگری مشکل ساز خواهد بود.

۱۴- برای ارتقای فرهنگ ترافیک باید با متخلفان برخورد شود و تسمای مردم هم بدانند که اگر مشکلی در یک خیابان به وجود آید به کدام مرجع مراجعه کنند.

استفاده نمایند. واقعیت این است که ما باید در مقابل مردم پاسخگو باشیم و حق اشتباه کردن نداریم. اگرچه تا به حال کسی از ما سؤال و جواب نکرده است، اما مردم و نمایندگان مردم این حق را دارند و می توانند سؤال کنند و ما باید بتوانیم از هر تصمیمی که می گیریم دفاع کنیم، نه اینکه یک تصمیم را ما بگیریم و مردم هزینه اش را بپردازند.

جمع بندی

محمدحسن شهیدی؛ از یادآوریهایی ظریف و ریز تما سیانگسارم. دشوار است که این صحبتها را هم گوش کرد، هم مشارکت کرد و هم جمع بندی نمود. با این حال محورهای مطالب گفته شده را جمع بندی می کنیم:

۱- به طور کلی می توان گفت که موضوع حمل و نقل در کشور ما هنوز تولید درست و حسابی ندارد، ما هم در مهندسی و طراحی مسئله داریم و هم در برنامه ریزی حمل و نقل. مشکلات ترافیکی ما الزاماً به دلیل کمبودها نیست بلکه عملکردها و استفاده های نابجا از تجهیزات، امکانات، مدیریتهای و نظرات کارشناسانه نیز به آن دامن می زند.

۲- فرهنگ استفاده از وسیله نقلیه نیز مانند بسیاری از محصولات وارداتی به کشور ما، دچار بحران است.

۳- آموزش ترافیک یا اعطای گواهینامه به شخص پایان نمی گیرد بلکه این تازه آغاز راه است.

۴- بیش از اینکه نیاز به اصلاح و تغییر مقررات داشته باشیم نیازمند التزام به اطاعت از قوانین موجود هستیم.

۵- توجه به موضوع حمل و نقل در شهرداریها بسیار محدود است؛ عمدتاً به این موضوع در بخشهای عمرانی شهرداریها و معاونتهای عمرانی پرداخته می شود.

۶- خرید تجهیزات از خارج کشور الزاماً به صلاح و صرفه ما نیست، بنابراین برای رفتن به سمت تجهیزات سنگین حمل و نقلی، نیازمند مطالعات کافی در زمینه انتقال تکنولوژی هستیم.

۷- زمان مسابقه شوم وسیله - راه - وسیله حتی در ایران هم گذشته است، حل مشکل تقاضا در کشور ما دیگر از طریق تعریفی

طرح‌های توسعه شهری در ایران تا کنون از تجهیز شهرها به خطوط ویژه دوچرخه و پیاده، به عنوان یکی از اشکال حمل و نقل پایدار غفلت کرده‌اند و محوریت طرح‌های توسعه شهری، همیشه با مسیرهای سواره بوده است. ضرورت و اهمیت این دو شکل از حمل و نقل (دوچرخه و پیاده) برای شهرهای کنونی و آینده، بویژه برای مراکز تاریخی در جهت ایجاد محیط‌های شهری امن و راحت برای شهروندان و همچنین به منظور احیای خصیصه‌های اجتماعی و فرهنگی قضا‌های گذشته و نیز صرفه‌جویی در مصرف انرژی، قابل‌گمان نیست.

برای ایجاد محلات شهری قابل‌زیست که به صورت واحدهای اقتصادی و اجتماعی نیرومند عمل کنند، باید مسیرهای ارتباطی داخل شهر به گونه‌ای سازمان‌یابند که از کارایی و حساسیت زیست محیطی بالایی برخوردار باشند و نیازها و اولویت‌های عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و وسائط نقلیه عمومی را نیز لحاظ کرده باشند.

برای انجام این کار، اولین گام، به دست آوردن اطلاعات کافی درباره الگوهای مسافرتی عابران پیاده و همچنین انگیزه‌های آنان است. در این باره، اطلاعات بسیار کمی در دست داریم. الگوهای مسافرتی پیاده و انگیزه‌های آنها از جمله امور ناشناخته در شهرهای ایران است. از آنجا که طرح‌های توسعه شهری - که تنها ابزار ساماندهی و هدایت توسعه شهری است - تاکنون مورد غفلت قرار گرفته؛ بنابراین برای هر نوع برنامه‌ریزی و طراحی در این جهت، باید ابتدا مطالعاتی اساسی به منظور تجزیه و تحلیل نقاط مبدأ و مقصد مسافرتی پیاده در سطح محلات شهر انجام شود؛ مسافرتی‌هایی که برای مقاصد مختلف از جمله مدارس، ایستگاه‌ها، کتابخانه، مراکز خرید و... انجام می‌گیرد و در نهایت سیاستها و طرح‌هایی ارائه گردد تا موانع موجود در این نقاط و مسیرها شناخته شوند و امنیت و آسایش آنها برای حرکت عابران پیاده تأمین شود.

تاکنون در ایران طرح‌های انگشت شماری در زمینه پیاده‌سازی نواحی مرکزی شهرها انجام شده است که در چند شماره قبلی ماهنامه به نمونه‌هایی از آن در تبریز و مشهد اشاره شد. در شماره گذشته نیز مقاله‌ای درباره مفاهیم، ضرورت و نقش فضاهای پیاده در کیفیت شهری به چاپ رسید. در این شماره، در ادامه مقاله شماره قبل و کار بست اصول مطرح شده، نمونه‌ای از طرح پیشنهادی بافت مرکزی شیراز ارائه می‌شود.

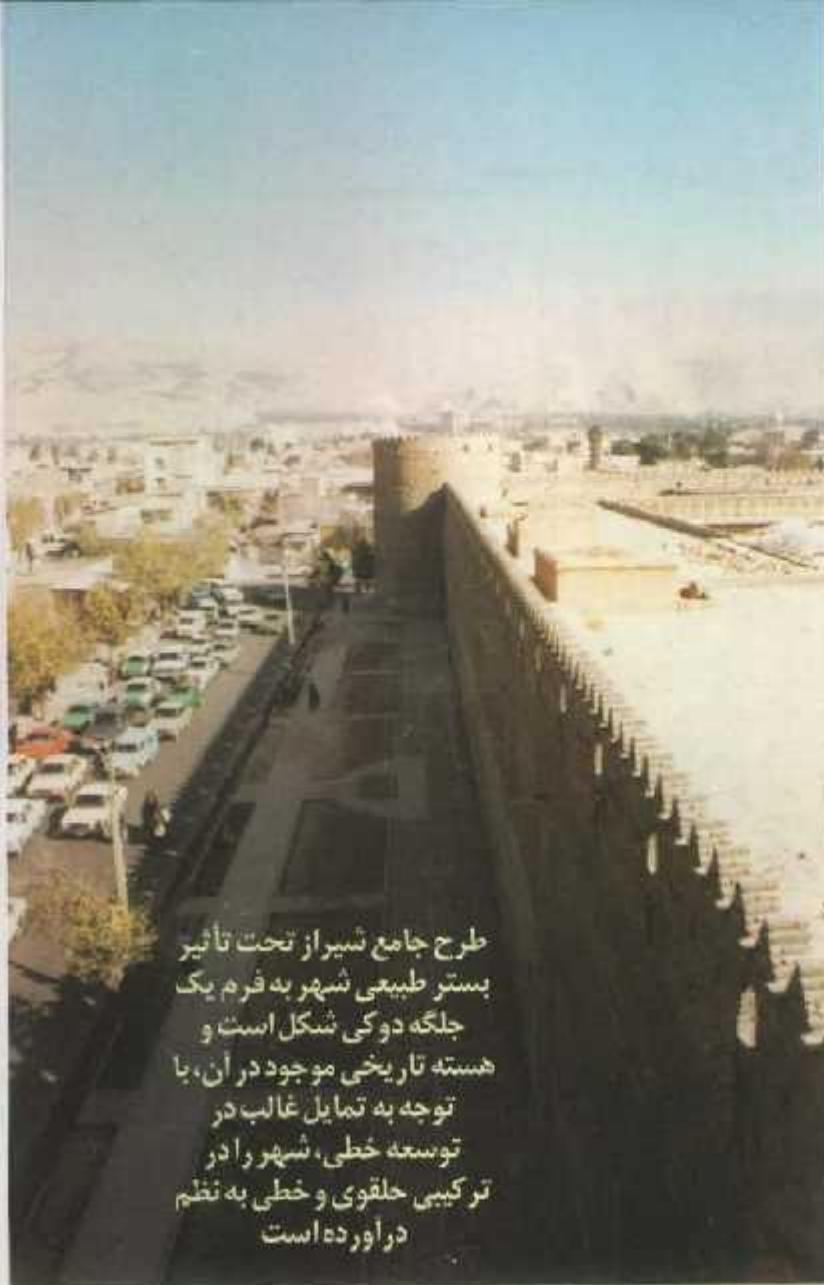
بررسی و تحلیل نظام حرکت پیاده در شیراز

محمد حسین جهانشاهی
کارشناس ارشد معماری

تحلیل حرکت پیاده در شیراز (وضع موجود)

هرچند از اهمیت امتداد دروازه‌های شهر به شاه‌چراغ - که استخوان‌بندی شهر قدیم شیراز محسوب می‌شود - نسبت به گذشته کاسته شده است، اما به دلایل پیوند با مجموعه بازار قدیم و فضاها و کاربری‌های شهری بر اهمیتی مانند مجموعه شاه‌چراغ و مجموعه کریمخانی، همچنان به عنوان محوری فعال در جذب حرکت پیاده عمل می‌کند. دو خیابان اصلی شهر، یعنی کریمخان زند و لطفعلی‌خان زند عمود بر بازار و محور یاد شده و امتداد خیابان کریمخان زند تا فلکه ستاد و بیمارستان نمازی و خیابان لطفعلی‌خان زند به خیابان قصرالدشت، همچنین خیابانهای عمود بر این دو محور به موازات و امتداد بازار، یعنی خیابانهای فاروش، قالی، نادر و ملاصدرا، عملاً محورهای فعال حرکت پیاده را در شیراز به شکلی پیوسته و در بافت مرکزی شهر تشکیل می‌دهند و با توجه به شکل‌گیری قضاها و کاربری‌های عمومی و شهری اطراف خیابانهای یاد شده می‌توان آن را بخش اصلی و استخوان‌بندی شهر نامزد حاضر دانست. خارج از این امتدادها با در جهت آن، کلیت‌های تمرکز پیاده مانند فلکه گاز، پارک شهر، میدان ولی عصر، دروازه قران، باغ دلگشا، سعدی و حافظ هر یک با خصیصه و عملکردی متفاوت شکل یافته‌اند.

علت تمرکز و شدت حرکت پیاده در محورها و کانونهای یاد



شیراز - طرح معماری کارپوشایی - عناصر و انجمنی پیاده - سوزن‌ها و آرا - طراحی

طرح جامع شیراز تحت تأثیر
بستر طبیعی شهر به فرم یک
جلگه دوکی شکل است و
هسته تاریخی موجود در آن، با
توجه به تمایل غالب در
توسعه خطی، شهر را در
ترکیبی حلقوی و خطی به نظم
درآورده است

درجه ۱ به بالا تشکیل داده‌اند و مرز نواحی به شرابهای ارتباطی و خدماتی درجه ۲ محدود می‌گردند. طرح تفصیلی در پی تعریف یا تعیین سرز محلات بوده، بلکه شناخت و تعیین راسته خدماتی هر محله را - که با استخوان بندی شهر پیوند می‌یابد - مدنظر قرار داده است. سلسله مراتب فضایی شهر بر روی استخوان بندی شهر و متأثر از تقسیمات شهری، مسیر حرکت پیاده را از غنا و تنوع فضایی، خوانایی، پیچیدگی و راز گونه‌گی برخوردار می‌سازد.

شبکه ارتباطی شهر و نظام حرکت پیاده و پیاده

طرح جامع شیراز تحت تأثیر بستر طبیعی شهر به فرم یک جلگه دوکی شکل است و هسته تاریخی موجود در آن، با توجه به تمایل غالب در توسعه خطی، شهر را در ترکیبی حلقوی و خطی به نظم درآورده است.

یک شریانی ۶۰ متری بافت تاریخی شهر را به نحوی حلقه زده است که از ۹ منطقه شهری شیراز ۷ منطقه درون کمربندی قرار گرفته و مناطق ۱ و ۹ در نواحی شرقی و غربی شهر و خارج از کمربندی ۶۰ متری به آن عماس گردیده‌اند. درون کمربندی ۶۰ متری از شمال به جنوب و شرق به غرب به موازات بازار و خیابان زند یک شبکه شطرنجی به فاصله تقریبی ۷۵۰ متر عبور نموده و یک در میان عملکرد خدماتی و ارتباطی بر عهده هر شریان گزارده شده است. به پیشنهاد طرح تفصیلی شرابهای خدماتی توسط یک

شده، قبل از هر چیز ریشه در نظام توزیع کاربریهای عمومی و شهری دارد. تمرکز کاربریهای عمومی و به طور عمده کاربریهایی تجاری و اداری (دفتری) در بافت و محورهای مرکزی شیراز باعث توزیع نامتناسب حرکت پیاده در سطح شهر و همچنین عدم پیوستگی و تعاون حرکت شده است. علاوه بر این، افزایش تولید سفر با ماشین و بسیاری پیامدهای ناسامان کالبدی و اجتماعی دیگر در شهر که به تمرکز خدمات عمومی بستگی دارند، خود موضوع بحث و بررسی جداگانه‌ای است. در تأمل بر مبنای مناسب به منظور شکل گیری نظام کاربری زمین و ایجاد انگیزه و ترغیب و تشویق به حرکت پیاده از طریق ایجاد ساختار فضایی پیوسته و پر تنوع با سلسله مراتب فضایی متناسب در عملکرد اجتماعی و انعکاس آن در تقسیمات شهری، باعث جان بخشیدن، سرزندگی، افزایش تحرک و جاری شدن زندگی در کالبد شهر خواهد شد. در ادامه بحث به پیشنهادها و راه‌حلهای مشخص برای دستیابی به این منظور می‌پردازیم.

طرح تفصیلی شیراز و نظام حرکت پیاده

طرح تفصیلی شیراز بر سه نظام تقسیمات شهری، شبکه ارتباطی و نظام حرکتی شهر، استخوان بندی یا ساختار شهر استوار است. طرح تفصیلی، شهر را به ۹ منطقه و هر منطقه را به چند ناحیه تقسیم کرده است. سرز مناطق را شبکه‌ها و شرابهای ارتباطی

همه رید خدماتی شه
محور خدماتی و مع
محور خدماتی پیشا
بافت تاریخی
محدوده بافت

سواره و پیاده مدنظر قرار می گیرد. با رعایت این نظم، حرکت پیاده در تمام سطح شهر با تفکیک از سواره تسهیل می گردد و از امتداد و پیوستگی لازم برخوردار می شود. در شریانهای خدماتی، عملکرد حرکت پیاده به دو موضوع اصلی حرکت مستقیم و حرکت، توأم با مکث و تعاملاً تقسیم می شود، اما در شریانهای ارتباطی تنها حرکت مستقیم پیاده و تفکیک آن از سواره مدنظر قرار می گیرد.

ترکیب حرکت پیاده با استخوان بندی شهر پیوند کاربرهای خدماتی و عمومی شهری، منطقه‌ای، ناحیه‌ای، مراکز نواحی و مناطق که گانه شهر در امتداد و در جهت شریانهای خدماتی، استخوان بندی شهر را تشکیل دادند و توسط رشته‌های محله‌ای تا عمق محلات شهر نفوذ کرده و به آنها پیوند

کمر بندی خدماتی به موازات کمر بندی ۶۰ متری در سطح شهر به یکدیگر پیوند می یابند.

مناطق ۱ و ۹ به کمک شریانهای در طرفین رودخانه خشک در جهت شرقی به غرب و دیگر شریانهای خدماتی و ارتباطی در

عوارزات آن به کل شهر و مناطق شهری دیگر پیوند می یابند. شریانهای ارتباطی، نقش ارتباط و نظام سفرهای سریع شهری و مناطق شهری و شریانهای خدماتی، نقش برقراری ارتباط و پیوند خدمات و فضاهای عمومی شهری، منطقه‌ای و ناحیه‌ای را به عهده دارند. از این رو، دسترسی از طریق شریانهای ارتباطی به خدمات شهری و نفوذ به درون نواحی و محلات محلول گردیده و به عهده شریانهای خدماتی گذاشته شده است. بزرگوارها

بازار - خیابان زکریا - شهرک مسیحا



بازار زکریا - خیابان زکریا - شهرک مسیحا

هر چند از اهمیت امتداد دروازه اصفهان به شاهچراغ - که استخوان بندی شهر قدیم شیراز محسوب می شود - نسبت به گذشته کاسته شده است، اما به دلیل پیوند با مجموعه بازار قدیم و فضاها و کاربریهای شهری بر اهمیتی مانند مجموعه شاهچراغ و مجموعه کریمخانی، همچنان به عنوان محوری فعال در جذب حرکت پیاده عمل می کند

خوردند. از این رو، حرکت پیاده از طریق شریانهای خدماتی به تمامی فضاهای عمومی و کاربریهای خدماتی، محلات شهر و واحدهای مسکونی ارتباطی می یابد. توزیع مناسب کاربریهای عمومی در سطح شهر مشوق اصلی حرکت پیاده و جاری نمودن جنبش و حرکت آدمی در تمام شهر است. با توجه به این موضوع مهم، طرح تفصیلی، توسعه خطی و کلانوی که منطقه شهر را مدنظر قرار داده است.

در شریانهای خدماتی بنا طرح میدان بر سر مرکز منطقه تأکید می گردد. میدان توسط یک فضای سبز خطی به پارک منطقه منتهی می شود و به عمق منطقه نفوذ می کند. عناصر منطقه‌ای در جهت فضای سبز خطی لایحه می یابند و کاربریهای تجاری، اداری و هرگونه کاربری شهری و منطقه‌ای در جهت شریان خدماتی سامان می یابند.

هدف از طرح کانوئن و مرکز منطقه، فراهم شدن امکان توسعه در هر منطقه است. ترکیب مناسب خیابان و میدان با توجه به سلسله مراتب فضایی شهر و مناسبت آن با تقسیمات شهری، طرح

به روی شریانهای ارتباطی مسدود شده و واحدها یا مجموعه‌های مسکونی تنها مجاز به برقراری ارتباط پیاده به سمت شریانهای ارتباطی از طریق پیاده‌رو و ۶۰ متر حوریم سبز هستند، اما شریانهای خدماتی پذیرای باز شوها و وظیفه نفوذ به درون نواحی و محلات را بر عهده دارند.

بنا تفاوت عملکرد شریانهای ارتباطی و خدماتی، حرکت پیاده توأم دو شریان از کیفیتی متفاوت برخوردار است. در شریانهای خدماتی تأکید بر محدودیت سرعت اتومبیل و اولویت حمل و نقل عمومی است و خیابان به عنوان فضای اصلی شهری در خدمت پیاده و تحت سلطه او قرار دارد. از این رو تأکید طرح بر این است که تسهیلات لازم برای حرکت پیاده فراهم شود و محدودیتهای لازم در برابر سرعت اتومبیل و کنترل حرکت آن در جهت آسایش پیاده پیش‌بینی شود.

در شریانهای خدماتی به تفکیک حرکت پیاده از سواره توجه می شود و طراحی مقطع خیابان یا ایجاد جوی و باغچه و توجه به نظام باغ آری برای ایجاد فاصله لازم بین سطح متعلق به حرکت

توزیع مناسب کار بر پهنای عمومی در سطح شهر مشوق اصلی حرکت پیاده و جاری نمودن جنبش و حرکت آدمی در تمام شهر است. با توجه به این موضوع مهم، طرح تفصیلی، توسعه خطی و کانونی نه منطقه شهر را مدنظر قرار داده است



میدان و میدانچه در امتداد راسته‌های خدماتی محله‌ای، باجه‌ای و منطقه‌ای، حرکت پیاده را از تنوع فضایی لازم برخوردار می‌سازد که در ترکیب با تنوع کاربری و توزیع مناسب آن در سطح شهر، سرزندگی، جنبش و حرکت شبانه‌روزی را در شهر امکانپذیر می‌نماید. در مقطع خیابان و طراحی پیاده‌رو یافتن پاسخ مناسب به رفتار پیاده و روانشناسی رفتار انسانی باید مدنظر قرار گیرد. تنوع عملکرد مانند آستادین، سکون و تماشا، حرکت سریع و مستقیم، نشست، حرکت نمودن و بسازی کردن، ملاقات و انتظار، تنها در صورت طرح و ساخت مناسب پیاده‌رو امکانپذیر است. رشد درختان با اختصاص فضای مناسب و توجه به عرض باغچه، پیوند خیابان با نظام باغ‌آزایی و فضای سبز شهر در حکم دامن جان به خیابان، پاسخ به شرایط متغیر اقلیم و کمک به شکل فضایی خیابان و محیطی مطلوب برای انسان است.

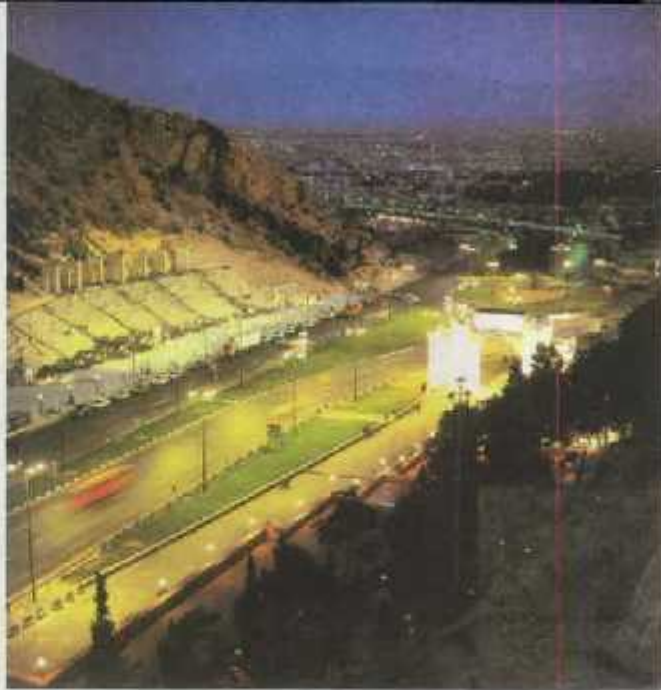
مرکز شهر و ساماندهی حرکت پیاده در آن

توسعه خطی شیراز و تمایل شهروندان به سکونت در غرب شهر و بهره‌برداری سوداگران زمین شهری از این تمایل بر پراکندگی و نامساواتی شهر افزوده است. هدف طرح تفصیلی ساماندهی شهر درون کمربندی ۶۰ متری همراه با سامانه‌های ترغیب توسعه و ارزش دهی به اراضی جنوب شهر بوده است. برای تجسم ابعاد نامطلوب توسعه خطی شهر کافی است بدانیم که فاصله میدان گل‌سرخ در منتهی عقبه شرقی شهر تا خیابان عالی‌آباد واقع در غرب شهر ۲۲ کیلومتر است، در حالی که نهایت فاصله توسعه پیش‌بینی شده به سمت جنوب از دروازه قرآن در شمال تا جنوبی‌ترین نقطه در کمربندی ۶۰ متری از ۶ کیلومتر تجاوز نخواهد کرد.

پراکندگی توسعه خطی شهر با برقراری ارتباط مطلوب پیاده در شهر معیار است و سفرهای شهری ناگزیر به مسائل مکانیکی تکیه می‌کنند. طرح تفصیلی شیراز، امتداد دروازه قرآن به بازار وکیل، شاهچراغ و اتمسفر آن تا جنوب عمود بر خیابان زند را به عنوان مرکز شهر مطرح نموده است.

هم‌اکنون خیابان زند از فنکته نمازی تا میدان ولی عصر، خیابان اصلی و مرکزی شهر است و خیابان موجود پیشنهادی عمود بر آن مرکز شهر را به شکل به علاوه طراحی نموده و با استخوان‌بندی شهر پیوند می‌دهد. از دروازه قرآن به دروازه اسفهان دو شریان ارتباطی به موازات محور مرکزی، حرکت سریع اتومبیل را به طرفین خیابان مرکزی انتقال می‌دهند. از این رو این محور با توجه به تسلط حرکت عابر پیاده بر خیابان به دست طراحی با طراحی بعدی سپرده شده است. با عبور خط فرضی از مرکز دروازه قرآن به مرکز دروازه اسفهان، محوری به عرض ۱۰ متر پیشنهاد شده که با تدابیر لازم در طرح، آرایش خاص روشنائی در شب، میلان خاص، کاشت درخت و نظام باغ‌آزایی می‌تواند به نحوی سمبلیک یادآور تاریخ این محور باشد.

حرکت کنترل شده سواره در طرفین، وجود باغچه و پیاده‌روهای عریض ضمن تقسیم حرکت پیاده بر سه امتداد دروازه قرآن را به دروازه اسفهان، بازار، مجموعه گرمخانی و شاهچراغ ارتباط می‌دهد و در امتداد آن از بازار سیبویه به طرف جنوب، خیابانی به عرض ۵۰ متر طراحی شده است که سه محور حرکت پیاده در مرکز و طرفین خیابان تا جنوبی‌ترین میدان شهر امتداد می‌یابند. دو شریان ارتباطی و دو شریان خدماتی شرقی - غربی با این خیابان تقاطع دارند، اما با طرح میدانهایی در محل تقاطعها و عبور غیر همسطح سواره، حرکت پیاده از محور مرکزی خیابان



بلوار تهران در قرآن - منطقه شروع مسیر پیاده

شرقی خیابان به دو فضای عملکردی هر کتبه تماشا و مکتب در مقابل و تیرین مغازه‌ها و دیگر کاربری‌های عمومی تقسیم شده‌اند. نظام باغ‌آرایی با درختان خزان‌پذیر برای ایجاد سایه و مقابله با تابش در فصل گرم‌ها و ساخت رونق بویژه در بر غریب مکمل سایه درختان است و از آنجا که خزان‌پذیرند در زمستان برای تفتیش مستقیم آفتاب، مانع خاصی وجود ندارد.

با ساماندهی مقطع خیابان زنده، عمود بر محور شمالی - جنوبی بادشده، حرکت پیاده‌از شمال به جنوب و شرق به غرب، زندگی و جنبش را در مرکز شهر به جریان می‌اندازد با توجه به اینکه خیابان زنده از سمت غرب به بیمارستان نمازی ختم و من بست می‌شود و خیابان‌های شریانی و ارتباطی شرقی و غربی، همچنین خیابانهای ساحلی در دو طرف رودخانه خشک به تفریحک شهری پاسخ می‌دهند، در صورت لزوم، خیابان زنده از مجموعه گرمخانه‌ها تا قلعه نمازی می‌تواند به طور کامل در اختیار حرکت پیاده قرار گیرد. ترکیب حرکت پیاده با نظام سبز و مناطق گردشگاهی و تفریحی شهر

جزیره‌ها و قطعات جدا مانده سبز، پارکها، باغها و درختان موجود در خیابانها با اختصاص حداقل سطح باغچه و انتخاب ناچجا و بدون کاربرد انواع درخت به لحاظ دانش باغبانی، نظام کنونی فضای سبز شهر را شکل داده است. تخصیص فضا و عرض باغچه موجود در دو طرف خیابان زنده تجربه موفق است که هرگز در توسعه خیابانهای بعد از آن، مدنظر قرار نگرفته است. در خیابانهای تازه احداث شده، درختان در دو ابروی به قطر کمتر از یک متر، بدون دقت در انتخاب نوع، بی تناسب با عرض خیابان و بدون توجه به شرایط لازم برای امکان رشد کاشته شده‌اند. نظام سبز شهر حاصل ترکیب و پیوند پارکها، باغهای تاریخی شیراز، باغهای قصرالدشت در غرب و دریاچه مهارلو در شرق، حریمهای سبز با نظام باغ‌آرایی خیابانها و پیاده راههاست که در نهایت با زمین‌آرایی و مناظر سبز شهر و ساماندهی رودخانه خشک، ترکیب موزون و زیبایی را در پیوند با استخوان بندی و ارتباط پیاده در شهر فراهم می‌کند.

اتصال خیابانهای خدماتی توسط یک پارک خطی به پارک منطقه‌ای، نه منطقه شهر را با نظام باغ‌آرایی به هم پیوند خواهد زد. در مسیر شریانی ارتباطی نیز با ایجاد خط سبز و کاشت درخت در طرفین و حد واسط حرکت پیاده و مسیر دوچرخه و اتومبیل، همچنین با رعایت ۱۰ متر حریم سبز در طرفین و حد واسط کنار بریههای مسکونی تا خیابان بز شکل‌گیری نظام باغ‌آرایی در شهر تکمیل شده است. حریم سبز پیش‌بینی شده در استفاده شریانی ارتباطی، الزاماً در مالکیت شهرداری قرار نمی‌گیرد بلکه با حفظ مالکیت خصوصی، مالک ملزم به عقب‌نشینی ساختمان و ایجاد باغچه و کاشت درخت در حد فاصل ساختمان و لبه پیاده‌رو و خیابان خواهد بود. آزاد نمودن طرفین رودخانه خشک با عبور دو شریانی در طرفین آن و ساماندهی رودخانه، شرق و غرب شهر از دریاچه مهارلو تا باغهای قصرالدشت توسط یک خط سبز به مرکز شهر پیوند می‌یابد و در ترکیب با باغهای قصرالدشت - در صورت ساماندهی آن - به عنوان یک منطقه گردشگاهی و سبز برای گذران اوقات فراغت، ترکیبی زیبا و مفید برای شهر ایجاد می‌شود. هم‌سایه آنچه بیان شد با وجود مدیریت بر تلاش و بافر است و مشارکت مردمی و باور به نقش زیبایی در اعتلای کیفیت محیط زندگی امکانپذیر است.

اتصال خیابانهای خدماتی توسط یک پارک خطی به پارک منطقه‌ای، نه منطقه شهر را با نظام باغ‌آرایی به هم پیوند خواهد زد. در مسیر شریانی ارتباطی نیز با ایجاد خط سبز و کاشت درخت در طرفین و حد واسط حرکت پیاده و مسیر دوچرخه و اتومبیل، بر شکل‌گیری نظام باغ‌آرایی در شهر تاکید شده است

بدون انقطاع تسلیم دارد. اولین تقاطع در امتداد محور تاریخی با خیابان سیویه بر فضایی به منظور ایجاد نشانه‌ای در میدان یا نقطه واسط بین ختم محور تاریخی و محور جدید توسعه شهری تاکید شده است. میدان دیگر هر یک با ابعاد و تناسبهای متفاوت فضایی و عملکردی در امتداد این خیابان به میدان انتهایی در جنوب - که ابعادی بسزگتر از میدان دیگر دارد و بسزگترین میدان شهر محسوب می‌شود - ختم می‌شوند.

محور شرقی - غربی که از آخرین میدان یاد شده عبور می‌کند، محور خدماتی شهر است. محور یاد شده از بلوار سیویه تا جنوبی‌ترین میدان از میان منطقه ۳ طرح تفصیلی عبور می‌کند؛ منطقه‌ای که شریانی ارتباطی در شمال و جنوب و شرق و غرب آن را از مناطق همجوار و منطقه تاریخی شهر جدا نموده‌اند. این منطقه به شش ناحیه واقع در طرفین محور خدماتی مرکزی تقسیم شده‌اند و میدانچه‌هایی در امتداد راسته مرکزی، نشانه ورود به درون نواحی و محلات است. مجموعه این میدان و میدانچه‌ها به محور مرکزی تنوع فضایی خاصی بخشیده است که به عنوان بخشی از محور مرکزی شهر، پر تنوع‌ترین خیابان شهر را به خدمت حرکت پیاده خواهد گرفت و سه محور پیاده و میدانین پذیرای هر گونه فعالیت مردم خواهند بود. فعالیتهایی مانند دستفروشی، فروش تنقلات و خوراکی، نشست، معالجه کردن، دکه‌های توزیع روزنامه، کتاب و نوار و راه رفتن به پیاده‌رو مبتدئ سرگزی اختصاص یافته است. پیاده‌روهای جانبی دو بر غربی و



نظام هم‌پوشانی فضایی هم‌پوشانی منطقه‌ای

زیرنویس
- این مقاله بر اساس گزارش نویسنده به مشارکت
او در تهیه طرح تفصیلی شهر از ۱۰ به عنوان
مسئول طرح شهری و تنظیم شده است.
مشاور طرح را خدیجه طرح دور استاده
مهندس مشاور نقش جهان - پارسی طرح
تفصیلی شهر از وزارت مسکن و شهرستان،
تهران، ۱۳۷۴-۱۳۷۵.

مراکز خرید؛ مبانی مطالعاتی

مراکز خرید نسبت به مغازه‌های انفرادی به علت تمرکز کالاهای گوناگون و مقایسه سریع آنها توسط خریداران و همچنین به علت وجود امکانات رفاهی - خدماتی مزایای فراوانی دارند. جلوگیری از اتلاف وقت و هزینه در خرید و نیز کاهش آثار سوء زیست‌محیطی، اقتصادی، ترافیکی و اجتماعی حاصل از پراکندگی مغازه‌های انفرادی از جمله مزایای این گونه مراکز خرید است که در نهایت، باعث جذب خریداران به این گونه مراکز و اسکن و رونق اقتصادی آنها می‌گردد. از زمانهای قدیم موقعیت بازارها بستگی به جمعیت و دسترسی آنان به راههای عبوری داشته است و این امر هنوز هم ضامن حیات فروشگاههاست.

در این مطلب قبل از پرداختن به موضوع اصلی، یعنی عوامل و شرایط اقتصادی مؤثر بر مکان‌یابی مراکز خرید و همچنین اصول طراحی آنها، ویژگیهای بازارهای سنتی در ایران، تعاریف و تحول آنها و نیز دسته‌بندی انواع بازارها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

این مطلب از دو جهت برای شهرداریها کاربرد دارد: اول اینکه مراکز خرید موفق، پر جنب و جوش و مطابق با اقتضانات محلی از تجلیات یک شهر زنده و پویاست و دوم اینکه بسیاری از شهرداریها علاقه‌مند به ایفای نقش مستقیم یا غیر مستقیم در این زمینه هستند و به همین دلیل به مبانی لازم در این زمینه نیاز مندند.

مهندسان مشاور رزوه شهر
تخصص و تنظیم: ایرج آسنی

مفاهیم و تعاریف

مراکز خرید، به مفهوم کلی آن، محلی سرپوشیده و پاروین است که تجمع تعدادی فروشگاه، چه از یک صنف و یا اصناف مختلف، را در برمی‌گیرد و به عنوان کانون دادوستد فعالیت می‌کند. از نظر اقتصادی، به نظر پرفسور هاردی، بازار مکانی است که در آنجا عرضه و تقاضا به منظور تعیین قیمت واحد، تلاقی می‌کنند. بازار محلی جغرافیایی است که عده‌ای از افراد را که دادوستد آنان باعث ایجاد عرضه و تقاضا و قیمت واحد می‌شود، در خود جمع می‌کند.

تاریخچه و سیر تکاملی مراکز خرید

از تمدنهای اولیه تاکنون، فروشندگان برای فروش اجناس خود و ارائه خدمات در مکانهایی تجمع می‌کردند که عموم مردم به ایجاد سترسی داشتند. ۱۱۰ سال پس از میلاد مسیح در امپراطوری سروزان، بردهای یونانی - که به حرقه معماری اشغال داشت - مرکز خریدی مجاور میدان عمومی شهر رم بنا کرد. این مرکز خرید دارای بازار چدای در دو طبقه و مجهز به سیستم تهویه بود. در این محل ردیفی از حجره‌ها - که به منظور شگفت‌انگیزی بنا امروزی ترین مراکز خرید شیاجت دارد - بنا شده بود.

سه نظر می‌رسد تجمع مغازه‌ها و غرفه‌ها در یک خیابان نسبت به حالت انفرادی آنها خریداران بیشتری را جذب می‌کند. با مرور تاریخچه فعالتهای خرید و فروش در ایالات متحده آمریکا نیز مشاهده می‌شود که فعالتهای عمده خرید و فروش در مرکز



چهران - بازار وکیل



در نزدیکی قصر حکام احداث می شده و پس از جذب طبقات عادی مردم به بازارهای شهری تبدیل می شدند از آنجا که بازارها یکی از مهمترین مکانهای اجتماعی و اقتصادی شهر بوده اند به منظور دسترسی راحت تر آنها همواره در مرکز شهر قرار می گرفتند. بازار دارای راهروهای عرضی و سرپوشیده بوده است و حیواناتی به هم پیوسته در دو سوی آن قرار می گرفتند این راهروها که به نام «راسته» شهرت یافته اند، معمولاً طول یکسانی نداشتند و در هر کدام کالای خاصی عرضه می شده است. عرض این راسته ها به گونه ای طراحی می شد که عبور و مرور آسان و سریع داشته باشد و در آنجا جریان یابد و مراجه کنندگان نیز بتوانند به راحتی فروشگاههای دو طرف مسیر را ببینند و کالاهای مورد احتیاج خود را بیابند.

در گذشته بازارهای سرپوشیده بویژه در مناطق گرم و خشک، معمولی خوشایند بوده اند که علاوه بر عملکرد تجاری، به عنوان رابطی بین محلات مختلف شهر نیز محسوب می شدند. اصلی ترین راسته بازار که به عنوان شریان اصلی شهر محسوب می شده است در کنار یکی از راههای مهم کاروان رو که از وسط شهر می گذشته و معمولاً به ازگ حکومتی منتهی می شده است به وجود می آمدند راسته های درجه دوم و فرعی تر نیز عموماً در امتداد یا عمود بر راههای اصلی قرار داشتند که به محلات میگویند و فضاهای عمومی شهر منتهی می شدند. در مرکز محلات، معمولاً بازارچه هایی وجود داشتند که از بازار اصلی شهر تفکیک می کردند و احتیاجات روزمره اهالی محل را برتفع می ساختند.

فضاهای تشکیل دهنده بازارهای ایرانی عبارتند از:

- ۱- فضاهای مربوط به کالاهای تولیدی، شامل دالان، بند، فیروزه، کارگاه و دکان.
- ۲- فضاهای مربوط به انبارداری و نگهداری کالا، شامل

شهرهای بزرگ و کوچک متراکز است. می توان گفت که موقعیت مکانی مناسب یا تراکز جمعیت و شبکه های حمل و نقل، بستوانه اصلی ایجاد فروشگاههای مراکز شهر است. پس از جنگ جهانی دوم، با حرکت جمعیت به سوی حومه های شهر، فروشگاهها نیز به دنبال مشتریان خود به خارج شهر منتقل شدند. از اواسط دهه ۱۹۷۰ با گذشتن رشد جمعیت حومه های شهر، روزهای شگوفایی این گونه فروشگاهها نیز به پایان رسید البته این موضوع به این معنا نیست که هیچ مرکز خرید دیگری احداث نخواهد شد، بلکه منظور این است که ماهیت بناهای فروشگاهی تغییر کرده است و به صورتهای دیگری توسعه خواهند یافت.

خطوط فکری جدیدی در احداث مراکز خرید پیدا شده است از جمله ایجاد انواع جدید مراکز خرید، توجه به طبقه متوسط جامعه، توجه به سگانهایی که قبلاً نادیده گرفته می شدند و همچنین احصای بازارهای مراکز شهر. طرح معماری بازارها و مراکز خرید امروزی برخلاف مراکز و بازارهای سنتی، از معماری محیبه متأثر نیست و تابع سبک خاصی از معماری است که بر طراحی بناهای مجاور نیز تأثیر می گذارد. این بازارها نه تنها اجناس مختلف بلکه خدمات متنوعی مانند خدمات بیمه، خدمات بانکی، سینما، محل بازی کودکان و رستوران را نیز ارائه می دهند و مجهز به تسهیلاتی مانند پارکینگ، سیستم گرمایشی، سرمایشی و اطفای حریق نیز هستند.

مراکز خرید در ایران

معماری بازار در آغاز بسیار ساده بوده، اما بتدریج بر اساس احتیاجات زمانهای مختلف تغییر کرده است. نقشه شهرهای قدیمی نشان می دهد که بازار معمولاً در نقاطی به وجود آمده است که ارتباط مستقیم بین تولید کننده و مصرف کننده وجود داشته است. این بازارها که مرکز قدرت سیاسی و اقتصادی بوده اند، اغلب

که بیشتر در حجم، فرم و جزئیات ساختمانی بازار تجلی یافته است
 بر شکل گیری بازارهای سنتی ایران تأثیر گذاشته است که از جمله
 آنها می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بازارهای فلات (حاشیه کویر)
- بازارهای نقاط سرد و کوهستانی.
- بازارهای نقاط گرم و مرطوب.
- بازارهای نقاط معتدل و سرد.

اصول مکان یابی مراکز خرید

هر فعالیتی لزوماً در هر جایی از شهر امکان استقرار ندارد،
 ایجاد هر فعالیتی در فضا نیازمند شرایط و بست و ویژه های است که
 بستگی تمام به نوع فعالیت و سیستم شهری دارد. مکان مناسب
 برای ایجاد یک مرکز خرید با مکان مناسب برای استقرار یک واحد
 آموزشی یا صنعتی متفاوت است. برای استقرار هر گونه کاربری و
 فعالیت در شهر مطالعاتی ویژه مورد نیاز است.

مطالعات لازم در باره زمینه سنجی استقرار فعالیت و همچنین
 ارزیابی اثرات زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی حاصل از آن
 فعالیت، ماسا به تصمیم صحیح و در نهایت تعیین مکانی مناسب
 برای آن فعالیت خواهد رساند.

در این بخش از مطالعه، به بررسی شرایط اقتصادی مؤثر در
 مکان یابی مراکز خرید و همچنین ارائه ویژگیها و الگوهای
 معماری شناختی در طراحی موفق این مراکز می پردازیم.

برای ایجاد یک مرکز خرید موفق دو شرط زیر باید تحقق یابد:

- ۱- قرار گرفتن مرکز خرید در مکانی مناسب.
- ۲- حدیثت مرکز خرید برای مراجعه کنندگان.

نمودار شماره یک نشان دهنده خلاصه ای از مؤلفه های مؤثر
 در مکان یابی مراکز خرید است.

قرار گرفتن در مکانی مناسب

در اینجا امکان استقرار مراکز خرید از نظر جغرافیایی مورد
 بررسی قرار می گیرد و محدوده های را شامل می شود که موقعیت
 اقتصادی مناسبتری دارد. اگر دو قطعه زمینی را که از هر جهت با
 یکدیگر متفاوتی می کنند در نظر بگیریم قطعه زمینی که موقع
 اقتصادی مناسبتری دارد باید مورد توجه واقع شود اما اگر زمین
 قبلاً انتخاب شده باشد سؤال مهم در اینجا این است که آیا زمین
 مورد نظر برای ایجاد یک مرکز خرید مناسب است یا خیر؟ اگر
 جواب مثبت بود باید سایر مشخصات زمین تعیین شود، اما اگر
 زمین قبلاً انتخاب شده باشد باید مطالعه اقتصادی وسیعی برای
 تعیین بهترین مکان انجام شود. در مطالعات اقتصادی در این زمینه
 باید موارد زیر مدنظر قرار گیرد:

۱- دسترسی: از آنجا که یک مرکز خرید مورد استفاده عموم
 مردم یک شهر یا منطقه قرار می گیرد باید از نظر سهولت و سرعت
 دسترسی مورد مطالعه قرار گیرد. در این مطالعه باید مشخص شود
 که این مرکز خرید به چه طریقی با نقاط مختلف شهر ارتباط برقرار
 می کند و همچنین اینکه این ارتباط با سهولت و سرعت انجام
 می شود یا خیر.

۲- پتانسیل فروش: پتانسیل فروش در یک منطقه عبارت
 است از میزان فروش منطقه بر اساس جمعیت و درآمد آن. بنابراین
 در بررسی پتانسیل فروش باید موارد زیر مدنظر قرار گیرد:

الف - تحلیل جمعیتی منطقه: در تحلیل جمعیتی منطقه،
 اطلاع از تراکم منطقه مهمتر از تعداد مطلق جمعیت است. تراکم
 جمعیت یک منطقه از تراکم مستقیم یا تعداد واحدهای تجاری آن
 دارد و به عبارت دیگر، هر قدر میزان تراکم جمعیت بیشتر باشد



مراکز خرید جدید

کاروانسرا، سرا و خانقار یا کانسار.

۳- فضاهای مربوط به فعالیت تجاری، شامل نیمچه، کلن و
 راینه.

۴- فضاهای مربوط به فعالیتهای اجتماعی و خدماتی، شامل
 مسجد، حنطه، تکیه، مدرسه، ایستگاه و زورخانه.

۵- فضاهای ارتباطی، شامل راسته ها، کوچه ها و جارسوقها و
 فواصل بین فضاهای اصلی.

الوان مراکز خرید

مراکز خرید به عنوان فضاهای عمومی شهری، هنوز به
 با رنگی پسر ارتباطی ناکسنتی داشته و در طول زمان دچار تغییر
 و تحول شده اند. فضاهای خرید را با توجه به سه عامل زیر می توان
 دست بندی کرد:

۱- وسعت و حواله نمود.

۲- عملکرد فضاهای تجاری.

۳- تأثیر عوامل طبیعی جغرافیایی.

بازارها از نظر وسعت و حوزه نفوذ (یعنی محدوده های که در
 اطراف مراکز خرید قرار گرفته و اهالی ساکن در آن از این مرکز
 خرید می کنند) به چهار دسته اصلی زیر تقسیم می شوند:

الف - بازارهای بین المللی.

ب - بازارهای شهری.

ج - بازارهای منطقه ای.

د - بازارهای محلی.

بازارها از نظر عملکرد فضاهای تجاری (یعنی نوع کالاهایی
 که در آن خرید و فروش می شود) به دو دسته زیر تقسیم می شوند.

الف - هم نشینی عملکردهای یکسان (سورس کالا های خاص).

ب - هم نشینی عملکردهای متنوع (بازارهای عمومی).
 تأثیر عوامل طبیعی و جغرافیایی به صورت تأثیراتی مستقیم

با مطالعه میزان درآمد می توان سطح اجتماعی افراد یک منطقه را تعیین کرد و سپس براساس آن، نسبت به تعیین نوع اجناس و فروشگاهها اقدام نمود

۱۱۰ سال پس از میلاد مسیح در امپراطوری تروژان، بردهای یونانی که به حرقه معماری اشتغال داشت - مرکز خریدی مجاور میدان عمومی شهر رم بنا کرد. این مرکز خرید دارای بازار جدای در دو طبقه بود در این محل ردیفی از حجره ها بنا شده بود

واحدهای تجاری بیشتری نیز مورد نیاز است. پس از بررسی واحدهای تجاری موجود، تراکم جمعیت و مقایسه آن با استانداردها و در نهایت پیش بینی جمعیت آینده، به میزان واحدهای تجاری متناسب با نیازهای حال و آینده دست خواهیم یافت.

علاوه بر اطلاعات فوق، آگاهی از تعداد خانوارها نیز بسیار مهم است؛ زیرا برای بسیاری از کالاها، خانوار یک واحد خرید محسوب می شود. ممکن است تعداد خانوارها در بسیاری از اجتماعات بدون افزایش جمعیت، افزایش یابد و به همین علت میزان تقاضا برای بسیاری از کالاها نیز بیشتر می شود.

ب - میزان درآمد منطقه: در این بخش، میزان درآمد کسب شده و مقداری از آن را که خرج می شود مورد مطالعه قرار می دهیم. با مطالعه میزان درآمد می توان سطح اجتماعی افراد یک منطقه را تعیین کرد و سپس براساس آن، نسبت به تعیین نوع اجناس و فروشگاهها اقدام نمود. در این موضوع، توجه به موارد زیر حائز اهمیت است:

- توزیع درآمد: فروشندگان می خواهند بدانند که چه تعداد از افراد و خانوارها با توجه به درآمدشان کالاهای آنان را خواهند خرید.

- چگونگی صرف درآمد: هزینه و صرف درآمد به میزان درآمد خانوار بستگی دارد. خانوارهایی که درآمد بیشتری دارند معمولاً مبلغ بیشتری صرف خرید می کنند و خانوارهایی که درآمد کمتری دارند هزینه خرید آنان نیز کمتر خواهد بود. برای فروشندگان مهم است که بدانند مصرف کنندگان درآمد خود را چگونه صرف می کنند. یک نمونه گیری در امریکا اطلاعات زیر را در این زمینه به ما می دهد:

غنا ۲۰ درصد، نوشیدنی ۳ درصد، وسایل منزل ۴ درصد، وسایل نقلیه و سوخت ۱۲ درصد، لوازم ساختمانی و کالاهای فیزی ۴ درصد، لوازم آرایشی و دارو ۱۲ درصد، لوازم متفرقه ۵ درصد.

۳ - موقعیت و وضعیت فروشگاههای موجود: مطالعه بررسی و تعیین نوع کالاهای مورد فروش و میزان آن برای واحدهای موجود اهمیتی ویژه دارد. این بررسی در پی جواب به این سؤال است که آیا این نوع کالا با این میزان فروش جوابگوی جمعیت هست یا خیر؟

جذابیت برای مراجعه کنندگان

خرید یکی از مهمترین فعالیتهای روزمره است و فضای تخصصی یافته به آن باید جذابیت لازم را داشته باشد تا مراجعه کننده از طی مسافت در آن لذت ببرد و وقت بیشتری را در آنجا صرف کند و مجدداً نیز به آنجا باز گردد.

به منظور ایجاد جاذبه برای یک مرکز خرید می توان از شیوه های مختلفی مانند آب نما، مجسمه، فراهم آوردن تسهیلات و تفریحات برای خریداران و... استفاده کرد. تمام این روشها را می توان به دو گروه اصلی زیر تقسیم کرد:

۱- عوامل بصری

عوامل بصری عواملی هستند که خریدار به واسطه رویت آنها به مرکز خرید جذب می شود. عوامل موارد زیر را شامل می شود:

الف - عوامل جذاب در طراحی: این بخش شامل مواردی است که در طراحی مجموعه تجاری به منظور ایجاد جذابیت و ترغیب عابران و مراجعان مدنظر قرار می گیرد و به دو صورت نماد بیرونی و نماد درونی جلوه گر می شوند.

نماد بیرونی: مقصود از نماد بیرونی، بخش خارجی مجموعه

فضای باز و عبوری باید پررفت و آمد، مهیج و پر تحرک باشد و به منظور استراحت مراجعان، فضاهای مکثی نیز داشته باشند. فضاهای سبز، درختان، مجسمه ها، آب نماها و... مواردی هستند که یک فضای تجاری را زنده و جذاب می کنند

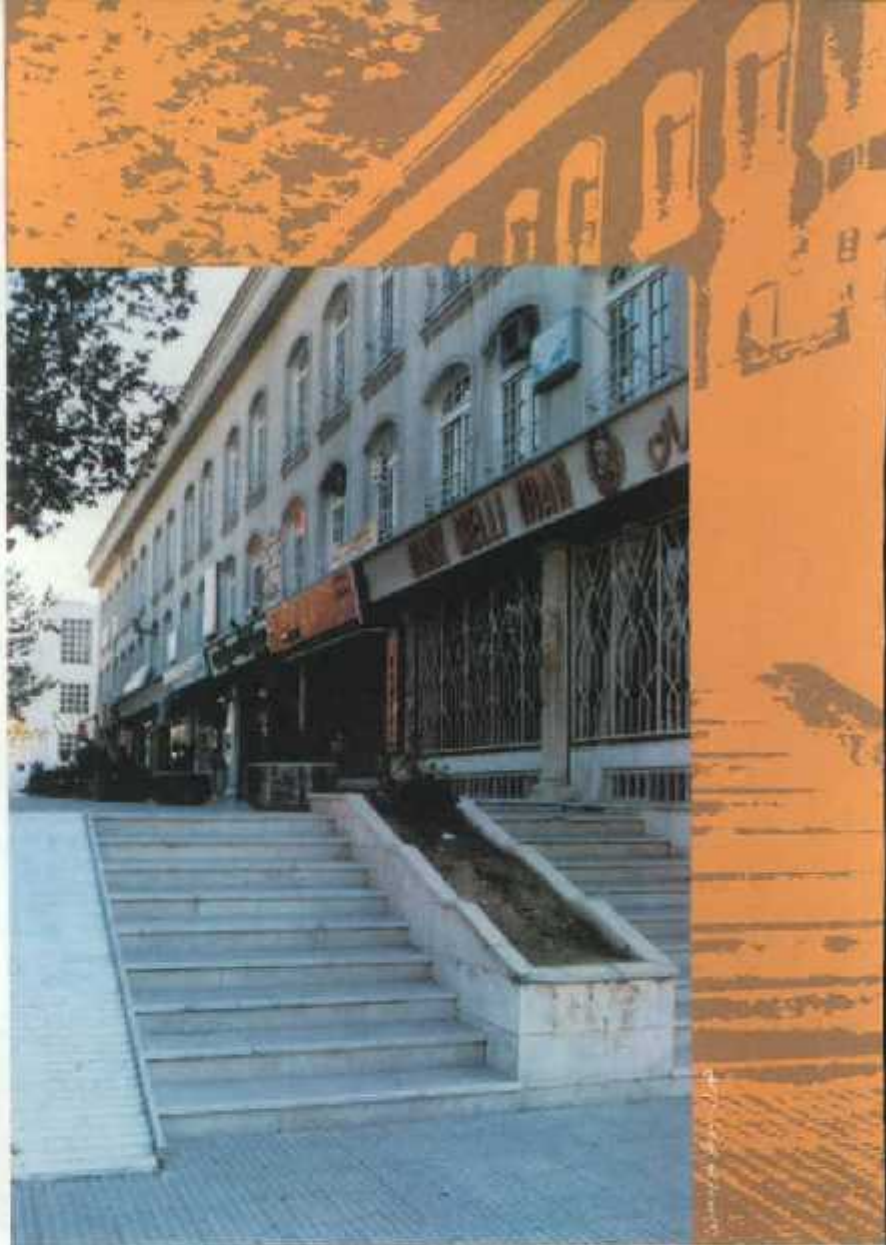
قرارگیری هر یک از فروشگاههای مرکز خرید در مکانی که بالاترین میزان ترافیک پیاده را داراست علاوه بر اینکه بهترین تضمین برای افزایش فروش است، عاملی مؤثر نیز در جذب جمعیت به فضای تجاری محسوب می گردد و عابیان با مشاهده ازدحام جمعیت در یک مرکز تجاری به خرید ترغیب و تشویق می شوند

تجاری از نظر دید عابران است. نمود خارجی یک مجموعه تجاری باید به گونه ای باشد که توجه عابران را برانگیزاند. در این زمینه می توان موارد زیر را بررسی نمود:

- فضای باز مجموعه: فضای باز و عبوری باید پررفت و آمد، مهیج و پر تحرک باشد و به منظور استراحت مراجعان، فضاهای مکثی نیز داشته باشند. فضاهای سبز، درختان، مجسمه ها، آب نماها و... مواردی هستند که یک فضای تجاری را زنده و جذاب می کنند.

- حجم و نمای خارجی مجموعه: طراحی اجسام، نماها و علائم باید به گونه ای صورت پذیرد که مشخص کننده عملکرد تجاری مجموعه باشد. علاوه بر این، تنوع اجسام و نماها می تواند عامل مهمی در جهت جذب نمودن یک مرکز خرید محسوب شود زیرا باعث می شود تا مردم مدت طولانی تری را صرف تماشای آنها کنند و با هر بار عبور از کنار این مجموعه، نگاه آنان به آن مرکز جذب گردد.

نماد داخلی: جلوه داخلی یک مجموعه تجاری، به اندازه بخش خارجی آن اهمیت دارد. این بخش شامل ویترین و بخشهای نمایشی داخل مجموعه تجاری است. در مورد اهمیت جلوه فروشگاهها می توان گفت که نمای خارجی فروشگاه آغازگر اقدام مشتری برای خرید و نمای داخلی آن، تا اوم دهنده این حرکت است. طراحی داخلی مجموعه تجاری شامل



دو قسمت زیر است:

طراحی نما یا خیارجی فروشگاه: نما یا خیارجی فروشگاه باید به گونه‌ای باشد که ضمن حفظ ویژگی‌های منحصر به فرد خود یا محیط اطراف نیز تلفیق شود و مجموعه هماهنگ و یکپارچه‌ای به وجود آورد. از طریق برنامه ریزی و طراحی مناسب می‌توان ضمن حفظ یکپارچگی، تنوع نیز به وجود آورد. ویرین‌ها باید عابران را برای ورود به فروشگاه ترغیب نمایند. به‌طور کلی نورپردازی، رنگ، فرم و مصالح مورد استفاده در ویرین‌ها برای ایجاد کشش و جذابیت دارای اهمیت ویژه‌ای است.

طراحی داخلی فروشگاهها: کالا باید به گونه‌ای در فضا قرار گیرد تا هم خریدار را در انتخاب و هم فروشنده را در فروش یاری نماید. روان‌شناسی خرید و فروش به دو موضوع توجه دارد: اول برانگیختن حس توجه و دوم ارضای آن. در یک طراحی مناسب باید حرکت در فضا به سهولت انجام پذیرد و مشتری در برابر بیشترین میزان کالای ممکن قرار گیرد. گردانندگان فروشگاه‌های بزرگ در بافته‌اند که اگر نحوه آرایش به صورت سلف سرویس باشد موجب تسریع فروش می‌گردد. وجود عناصر الحاقی مانند رنگ، نور و موسیقی هماهنگ با فضا نیز در جذب خریدار مؤثر است.

ب - تبلیغ: تبلیغ به منظور ایجاد شناختی تأثیر گذار از یک

کالا یا مکان، باعث پیشرفت فوق‌العاده فعالیت تجاری می‌گردد. در این میان تبلیغی موفق‌تر است که بتواند توجه اقرا را به خود جلب کند. این تبلیغ‌ها در داخل فضای تجاری صورت می‌گیرد و یا در خارج آن و هر کدام روشها و ابزارهای ویژه‌ای دارد.

ج - ترافیک پیاده در مرکز خرید: یکی از عوامل عمده در ایجاد جذابیت برای مراکز خرید، افزایش میزان ترافیک پیاده در آنهاست. قرارگیری هر یک از فروشگاه‌های مرکز خرید در مکانی که بالاترین میزان ترافیک پیاده را داراست علاوه بر اینکه بهترین تضمین برای افزایش فروش است، عاملی مؤثر نیز در جذب جمعیت به فضای تجاری محسوب می‌گردد و عابران یا مشاهده از دحام جمعیت در یک مرکز تجاری به خرید ترغیب و تشویق می‌شوند.

عوامل غیر بصری

عوامل غیر بصری عواملی هستند که در یک فضای تجاری، به صورت غیر مستقیم و از طریق غیر از مشاهده در مراجعان ایجاد کشش می‌کنند. فراهم آوردن تسهیلات و ارائه خدمات مناسب در جهت رفع نیازهای مراجعان، یکی از عوامل مؤثر در جذب خریدار به مرکز خرید است. در این زمینه می‌توان موارد زیر را مورد بررسی قرار داد:

الف - ارائه خدمات: وجود فعالیتهای یا عناصری برای سرویس دهی به بخش فروش و مراجعه کنندگان می‌تواند فضای مرکز خرید را مطلوب و جذابتر نماید. به این منظور خدمات زیر از جمله خدماتی است که برای یک فضای تجاری پیشنهاد می‌شود: کسافه ترپا، نیمکت‌هایی برای استراحت مشتریان، بخش‌هایی برای بازی کودکان، امکانات تفریحی برای بزرگسالان، کیوسک تلفن، آب خوری، سالن‌ها و سکوهای نمایش، تلویزیون مدار بسته، کمدهای کوچک برای نگهداری کالاهای مشتریان در ضمن خرید، موزیک ملایم و...

ب - عرضه کالا با قیمت مناسب: نحوه قیمت گذاری روی کالا یا نحوه به سطح درآمد مراجعان و سوددهی مرکز تجاری تعیین می‌شود. بهتر است قیمت اجناس به گونه‌ای باشد که مراجعان را به خرید از این مراکز ترغیب نماید. در این زمینه بازارهایی که به صورت مستقیم کالا را در معرض فروش قرار می‌دهند و واسطه‌ای در آنها نقش ایفا نمی‌کنند بهترین عملکرد را دارند.

ج - رفتار مناسب فروشندهگان: از آنجا که فروشندهگان با مراجعان در ارتباط‌اند، نحوه برخورد آنان با خریداران، عامل تعیین کننده‌ای در جهت ترغیب مشتریان به خرید محسوب می‌شود؛ از این رو مدیریت مرکز تجاری باید در انتخاب فروشندهگان نهایت دقت را به عمل آورد.

د - جداسازی انواع ترافیک: جداسازی انواع ترافیک از جمله تسهیلاتی است که می‌تواند فضای تجاری را برای مشتریان جذاب کند. در این زمینه یادآوری نکات زیر حائز اهمیت است:

- جداسازی محوطه پیاده‌رو از محل عبور وسائط نقلیه (به سبب مشکلاتی که وسائط نقلیه با داشتن دوده بوی نامناسب و خطر ایجاد می‌کنند).

- جداسازی بخش‌های خدماتی از ترافیک مراجعان (توسیه‌های حمل بار از اتومبیل‌های مراجعان جدا شود).

- جداسازی وسائط نقلیه عمومی از ترافیک مراجعان (پیش‌بینی ترمینال‌هایی برای وسائط نقلیه عمومی و تفکیک آن از اتومبیل‌های مراجعان).



در توضیح پیوند و خوبشوندی هنر با معماری و شهرسازی لازم است به یک ویژگی اصلی این دو (معماری و شهرسازی) اشاره کنیم و آن این است که هر معماری و شهرسازی استدلالاتی کاربردی مترتب است، در حالی که در مورد نقاشی و تندیسگری چنین نیست. هر کدام این است که در ساختمان و در شهر، مردم زندگی می‌کنند و خانه و شهر از سلوهای اصلی و آشکار زندگی است و حال آنکه مردم در درون آثار نقاشی و تندیسگری زندگی نمی‌کنند، اما ممکن است با آنها زندگی کنند. از همین روست که در انگارسی معماری و شهرسازی هنرهای کاربردی (۳) خوانده می‌شوند و به نقاشی و تندیسگری، هنرهای ناب و یا محض (۴) گفته می‌شود.

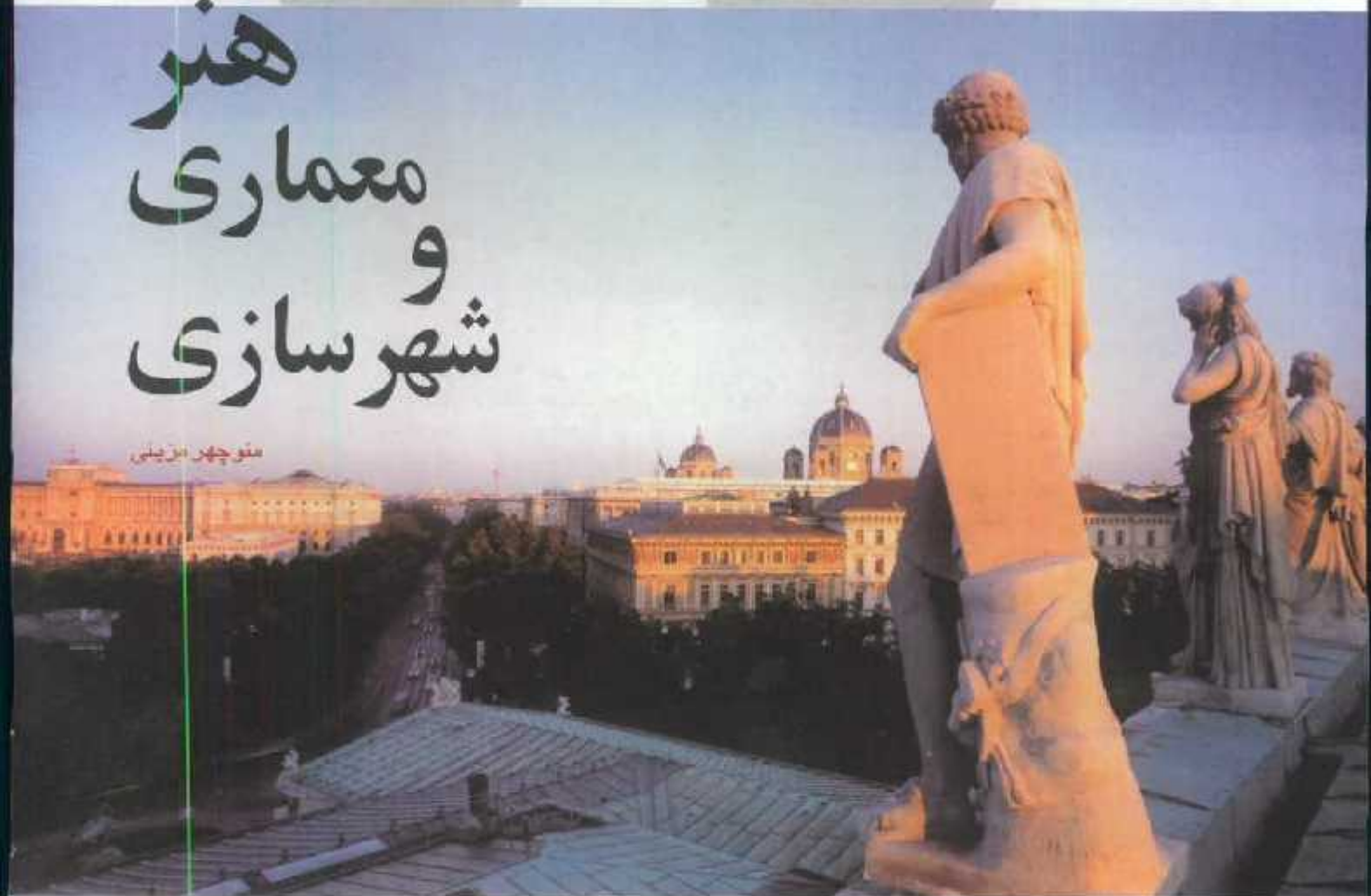
این تفاوت را نمی‌توان دست کم گرفته؛ زیرا برای معماری و شهرسازی محدودیت‌هایی بیش می‌آورد که هنرهای ناب از آنها قنار کنند. از جمله این محدودیتها باید از محدودیت‌های مالی، فنی، اجتماعی، فرهنگی، هستی و حتی محدودیت‌های حقوقی نام برد. اما چنه ویژگی بین معماری و شهرسازی از یک سو و هنرهای پلاستیک از سوی دیگر مشترک است؟ مسکن است قدری در پداسخ شتاب کرد و فوراً گفته که ابتداء (نوآوری) ویژگی مشترک

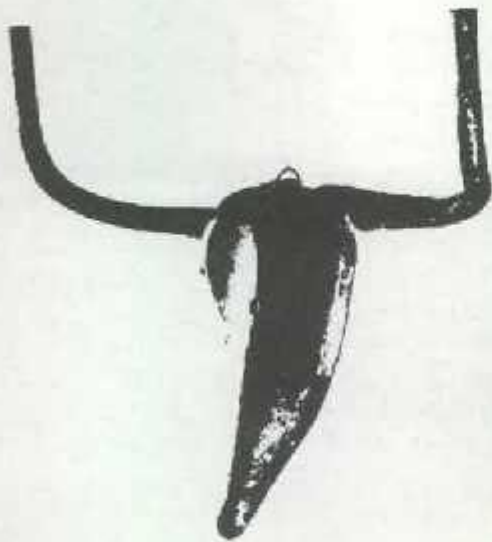
چه رابطه‌ای بین هنر، معماری و شهرسازی وجود دارد؟ بحث اصلی ما در این مقاله، پاسخ به همین پرسش است. نخست این نکته را یادآور می‌شویم که هنری که در اینجا از آن سخن می‌گوییم، عرصه‌های محدودتر نسبت به تعاریف پذیرفته شده و آنچه معمولاً از این واژه به ذهن می‌آید دارد و شامل هنرهای می‌شود که به آنها هنرهای تجسمی یا بصری (۱) و یا هنرهای پلاستیک (۲) می‌گویند. از این رو، ما از ادبیات و بویژه شعر، موسیقی و هنرهای نمایشی - مگر به اشاره - سخن نمی‌گوییم. البته این مطلب به این معنا نیست که بین هنرهای یاد شده و معماری و شهرسازی پیوندی وجود ندارد، بلکه به این دلیل است که اگر تلمتسه موسوع مورد بحث، گسترده شود ممکن است پیوندهای عمده، از هم گسیخته شود. پس مراد ما از هنر در این مقاله همان است که به هنر پلاستیک شهرت یافته و به طور کلی، نقاشی و تندیسگری را شامل می‌شود و از این دو نیز تندیسگری به بحث سازد بکتو است. در توجه این سخن این مناسبت نیست. اشاره کنیم که بسیاری از کتابهایی که عنوان «تاریخ هنر» و یا چیزی شبیه این را دارند، فقط درباره نقاشی، تندیسگری و معماری (و هر چند آن، شهرسازی) سخن گفتارند.

فرشاد - ۲۰۰۸

هنر معماری و شهرسازی

مقوله چهارم این فصل





آمدن سبکها و شیوه‌های هنری مانند امپرسیونیسم یا کوبیسم در نقاشی و گنیک یا باژک در معماری از همین روستا، حتی می‌توان خط سیر یک اثر هنری را در چند قرن متممادی در آثار چندین هنرمند و یازده کشور های متفاوت تعقیب کرد. اما اثر هنری هنگامی سزاوار نمایش است که در آن نکته تازه‌ای به بیان آمده باشد.

ممکن است بسیاری از نوآوریها در آغاز و یا حتی تا دهها سال مقبول نیفتد و پذیرفته نشود. اما با گذشت زمان بتدریج جایفتد و یا حتی کشف شود. به عنوان مثال می‌توان در عرصه نقاشی از آثار کبوسنلو کوریه (۱۸۸۸-۱۸۱۹) که او را پدر سبک رئالیسم خوانده‌اند نام برد. از آنجا که آثار این نقاش برای نمایش در نمایشگاه رسمی سالانه پاریس پذیرفته نشد وی در انباری محقر در گوشه‌های از پاریس سه نمایش چهل اثر خود برداشت و نام رسالیه را که منتقدان از سر تحقیر به وی دادند با میل و رغبت پذیرفت. اما امروز ارزش نوآوریهای کوریه کاملاً شناخته شده و نام وی در تاریخ نقاشی قرن نوزدهم ثبت شده است (تصویر ۲). از این گونه مثالها در عرصه هنر فراوان است. چند دوره یا سبک هنری نیز از این قاعده مستثنی نیست. سبک گنیک که امروز جاافتاده و

این هنر هاست. اگر چه این پاسخ ممکن است قدری عجولانه به نظر برسد، اما عاری از حقیقت نیست. حتی می‌توان یک گام بیشتر گذاشت و گفت هر اثر که فاقد ابداع باشد نمی‌تواند نام هنر به خود بگیرد و در شمار هنرها به حساب آید. تندیس «سر گاو»، اثر بیکاسو (تصویر ۱) از این روایتی هنری به شمار آمده که موضوع و عناصر پدید آورنده آن کاملاً تاریکی دارد. این اثر ترکیبی از یک زین و یک دسته دوچرخه است. به قول چسین، ناقد و صاحب نظر هنر معاصر، پیش از بیکاسو هزاران نفر - هنرمند و حامی - زین و دسته دوچرخه را دیده بودند، اما هیچ کس به این گونه که بیکاسو آنها را در کنار هم نهاده است تا سر گاوی پدید آید، ترکیب نکرده بود.

تاریکی و دلگیری بیکاسو در این اثر برآستی بی نظیر و ستودنی است! ولی آیا می‌توان این ویژگیها را به همه آثار هنری تعمیم داد؟ پاسخ مثبت به این پرسش نیز ممکن است قدری عجولانه باشد. واقعیت این است که نوآوری بی تردید یکی از ویژگیهای برجسته هنر است و شاید یکی از معیارهای نیز باشد که می‌توان به وسیله آن، هنر را از غیر هنر باز شناخت.

بی گمان هنر اصیل نمی‌تواند تقلیدی و تکراری باشد. اگر چه بی تردید هنرمندان از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند و یکی از دلایل پدید



تصویر ۳ لکوزوره - سویلانویه



تصویر ۴ گوستاو کوریه - روزی پهلوانی کوریه - ۱۸۸۴

معتبر است و نزدیک به چهار یا پنج قرن در اروپا رواج و برتری داشته است، در آغاز پذیرفته نشد و به یکی از قبائل وحشی اروپا به نام گت‌ها - که تمدن عظیم روم را مورد حمله و تهدید قرار می‌دادند - نسبت داده شد.

تصام معماران مدرن نخستین از پیتر پهرتس، رایت، میس و تندر، گریوس و لکر بویزه گرفته تا الوار، اتو، مارسل بویز و هینریش زایمزر نوآور بودند و هر یک به سهم خود در گرایشهای برتر گذشته - بویزه اواخر قرن نوزدهم - نقش مهمی ایفا نمودند. اینان با توجه به امکانات و روحیات زمانه، آثار تازه‌ای به عرصه معماری عرضه کردند. در مورد لکر بویزه، بی‌آنکه بخواهیم تک تک آثار وی را نام ببریم، شاید بتوان گفت وی دوبار نوآوری کرد: یکی در حدود سالهای ۱۹۱۰-۱۵ که همراه و همگام با دیگر پیشگامان معماری مدرن، سادگی، ایجاز و تأکید بر تکنولوژی را در آثار خود جانشین سبکهای پیچیده و تقلیدی اواخر قرن نوزدهم کرد (تصویر ۳) و دیگر اینکه با طرح کلیسای رنشان - ۱۹۵۵ (تصویر

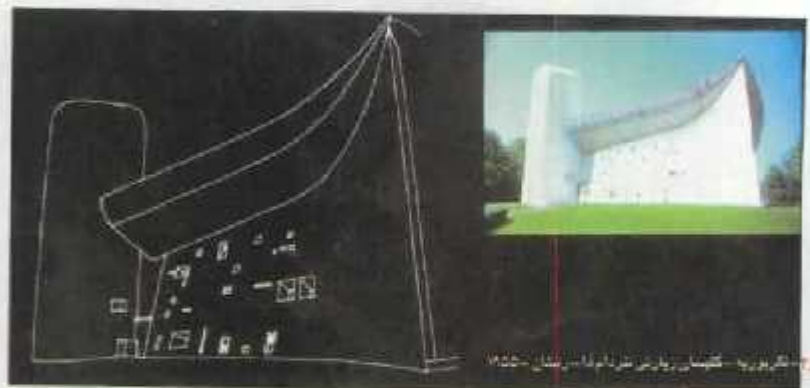
معماری به کندی و با تأنی زیاد صورت گرفت. معماری مدرن (با به تعبیر امروز معماری مدرن نخستین) اگر از استثنائات بگذریم، تقریباً یکسره به معماری باقی‌مانده تا دهه ۱۹۶۰ که شاهد دگرگونیهایی - که عموماً نخست مدرنیسم و با کاسترو و کوسیم نامیده می‌شوند - در معماری و شهرسازی بوده‌ایم.

در معماری و از آن بیشتر در شهرسازی، هم رعایت اصول فنی که بسیار به تکنولوژی وابسته است و هم ملاحظات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، اگر نگوییم «موانعی»، عواملی هستند که به نوآوری «محدودیت» می‌دهند. علت اینکه «عوامل» را به «موانع» ترجیح داده‌ایم این است که چه سزاوار معماری که در آنها معمار با تفوق بر این موانع یا عوامل شاهکارهایی پدید آورده که همواره آثار برجسته هنرهای بصری از اعتماد و ارزش جهانی برخوردار شده‌اند.

هر یک از «ایتم» هنرهای بصری و بویژه آلهایی که بیجان شدن دارای نوآوری‌هایی بوده‌اند که آنها را کاملاً از یکدیگر

هدف شهرسازی ایجاد محیطی آرام و سالم است که آسایش و غنای زندگی در آن ممکن باشد. آسایش را می‌توان تأمین نیازهای مردم تعریف کرد، اما غنای زندگی هنگامی پدید می‌آید که معنویت هنری در شهر یا محیطهای شهری فراهم باشد

شهر بستر و مکان زندگی است و رابطه شهرسازی با هنر در همین جا است



تصویر ۳ - کلیسای رنشان، فرانسه - ۱۹۵۵

شعاری می‌کنند؛ به این معنی که نوآوری باریزی در آنها مشهود است. چگونه می‌توان نقاشیهای آرام و «واقع‌بینانه» گوستاو کوربه را با قلمهای تند و دیوانه‌گون ون‌گگ (یا به تلفظ هلندی فن کخ) یکی دانست و نوآوری‌های این نقاش سرگشته و گوش‌بریده هلندی را نادیده گرفت (تصویر ۵) و با نقاشیهای این هنرمند را از آثار پیکاسو و یادداشت‌ها که بر ضد همه چیز حتی خودش بودند بیاز نشناخت!

اصاً همان گونه که گفتیم، تحولات معماری در این سالها به این سرعت صورت نگرفت. تازه در حدود دهه ۶۰ میلادی بود که برای نخستین بار، فریادی بر ضد معماری مدرن برخاست؛ آن هم بیشتر از جانب کسانی چون جین جیکرز و تام پالف و حتی برنس چارلز انگلستان که چون به این حرفه وارد نبودند، دست کم در آغاز، محافل معتبر معماری و شهرسازی جهان سخنان ایشان را جدی نمی‌گرفتند، تا اینکه بتدریج خودمعماران به نیاز تحول واقف شدند و گرایشهای جدید در معماری جدید پدید آمد، اما همچنان بستگی معماری و شهرسازی به جنبه‌های عملکردی باقی ماند و نمی‌تواند باقی‌ماند. بگذریم از استثنائاتی چون خانه‌ای که ایرنمن برای یک ریاضی‌دان طراحی کرد و ساخت؛ به گونه‌ای که در میان

(۴) از اساس مدرنیسم عدول کرد. جمله معروف او در سومین کنگره جهانی معماران مدرن (CIAM) «آقایان، دوستان، به تغییر زمانه توجه کنید» بیانگر همین معنی است.

بنابراین با این گونه شواهد و مثالهایی توان پذیرفت که نوآوری از ویژگیهای اصلی آثار هنری - خواه نقاشی و یا معماری - است. اصلاً بداند می‌شویم که نوآوری در عرصه هنرهای بصری آسانتر صورت می‌گیرد تا در عرصه معماری و شهرسازی. در مورد نوآوری در عرصه شهرسازی، توضیح بیشتری خواهیم داد.

از جمله مثالهایی که می‌توان برای سهولت نوآوری در هنرهای بصری - نسبت به معماری و شهرسازی - بیان کرد این است که از زمان گوستاو کوربه، در اواخر قرن نوزدهم که وی بر ضد قرار دادهای پذیرفته شده نقاشی شورید و سبک رئالیسم را پایه‌ریزی کرد و به همین سبب در نابویی به نام «روز بخیر (درود) آقای کوربه» به خود درود گفت، تندیسگری و بویزه نقاشی تقریباً سرعت و به گونه‌ای باور ناگرددنی از رئالیسم به امپرسیونیسم، از امپرسیونیسم به اکسپرسیونیسم، کوبیسم، فوتوریسم، سوررئالیسم و سرانجام به نقاشی کنشی و اکسپرسیونیسم تجربی تا به روزگار ما تحول یافته است؛ در حالی که در همین دوره، گرایشهای

بیهوده می‌شده آنچه می‌تواند به زندگی معنی و غنا بخشد هنر است. این را حتی بدبین‌ترین فیلسوفانی چون شوپنهاور دانسته و گفته‌اند.

شهر بستر و مکان زندگی است و رابطه شهرسازی با هنر در همین جا است. کم نیستند شهرهایی که به صورت نسبی با ساختن نیازهای رفاهی شهروندان خویش اند اما معنوی را که لازمه شهر است ندارند. این نکته را بویژه کوین لینچ در اشاره به برخی از شهرهای امریکایی و مقایسه آنها با شهرهای اروپایی قدیمی تر در مقدمه کتاب خود «سیمای شهر» که در نزد محافل معماری و شهرسازی شناخته شده است خاطر نشان کرده است.

بحاست یادآور شویم که سیمای شهر در روزگار معاصر، از نخستین کتابهایی است که در این باره (پیوند شهرسازی و هنر) مطالب دقیق و مفصلی دارد. اگرچه لینچ در این زمینه به صراحت مطلبی ننوشته است، اما نگاه خوانندگان خود را به مطالبی که با این پیوند ارتباط دارد می‌گشاید.

اتباق خواب آن حفره‌های بی‌جا و پیکانی بی‌مصرف ساخته شده بود! خود ایزنمن نخست «عملکرد» را نفی کرد و سپس در مصاحبه‌ای با چکنز نفی خود را انکار نمود! همچنین دوشی که چارلز مری در میان سالن پذیرایی خانه‌ای که برای خود ساخت بنا نهاد.

در شهرسازی - نسبت به معماری - جنبه‌های «عملکردی» افزایش قابل ملاحظه می‌باشد. عرصه‌هایی چون اقتصاد و علوم اجتماعی، جغرافیا، مهندسی ساختمان و حقوق که حلقه‌های مربوط به جنبه‌های عملکردی شهرسازی هستند نیز به میدان می‌آیند. در گذشته، هنرمندانی چون میکل آنژ هم نقاش بودند و هم تندیسگر و معمار. لئو تالوینچی، عرصه کارش هم هنرهای بصری را شامل می‌شد و هم عرصه‌های دیگری که بسیاری از آنها در جنبه‌های فنی معماری کاربرد مستقیم دارد. بسیاری از معماران مدرن نخستین از جمله رایت و بویژه لگربوریه هم در معماری صاحب آثار متعددند و هم در شهرسازی اندیشه‌ها و طرح‌های فراوان دارند.



ج.م.و. ترنر - قطار، بخار و راه‌آهن مرکزی - ۱۸۸۸



وینسنت ون گوگ - پورتрет - ۱۸۸۹

در معماری و از آن بیشتر در شهرسازی، هم رعایت اصول فنی که بسیار به تکنولوژی وابسته است و هم ملاحظات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، اگر نگوییم «موانعی» عواملی هستند که به نوآوری «محدودیت» می‌دهند

نخستین و عمده‌ترین مطلب مورد نیاز این است که از ارزشهای بصری شهر آگاه شویم و این کار را لینچ با مهارت بی‌سابقه‌ای انجام داده است و همین ارزشهای بصری، پیوند شهر و شهرسازی را با هنر و ارزشهای معنوی برقرار می‌کند. جنبه‌های عملکردی مربوط به عوامل اقتصادی، اجتماعی و مهندسی شهر است که بیشتر با ارقام، اعداد و نمودار سروکار دارد و در اهمیت آنها در شهرسازی معاصر تردید وجود ندارد. هنگامی که شهر را بنایه تعریف و معیارهای لینچ «نشانه»، «گره»، «لبه»، «راه» و «محله» می‌بینیم و متوجه اهمیت بصری شهر می‌شویم، نخستین گام را در شناخت اهمیت ارزشهای هنری شهر برداشته‌ایم. این معیارها به ما می‌آموزد که مظاهر بصری شهر چیست؟ این مظاهر بصری چلگی در عرصه هنر قرار دارند و معیارهای هنری می‌مانند ترکیب، هماهنگی، رنگ زیبا و تناسبات پسندیده درباره آنها صدق دارد. جالبتر اینکه اعتلای مظاهر بصری به معیار هنری در عملکرد نیکوی شهر نقشی مؤثر دارند و زندگی را در شهر آسایش بخش‌تر و غنی‌تر می‌کنند؛ آسایش و غنایی که گاه ممکن است ارزش آن را، مستقیماً با ریال و یا دلار نتوان معلوم کرد.

همیشه تحصیلی هیلبرزایمر که کتابهای متعدد و طرح‌ها و اندیشه‌های فراوان در زمینه شهرسازی دارد، معماری بود؛ اما پیچیدگی روابط عملکردی شهرهای امروز چندان است که دیگر تمام فوت و فن شهرسازی را صرفاً باید در دانشگاهها آموخت، با وجود این، پیوندهای شهرسازی با معماری و هنر به قدری قوی و استوار است که این حرفه را علم و هنر شهرسازی خوانند.

جنبه‌های هنری شهرسازی در چیست و پیوند این حرفه با هنر در چه نکاتی است؟ این پرسشها و پرسشهای مانند آن را در صورتی بهتر می‌توان پاسخ گفت که هدف از شهرسازی را به یادآوریم؛ ایجاد محیطی آرام و سالم که آسایش و غنای زندگی در آن ممکن باشد. آسایش را می‌توان تأمین نیازهای مردم مانند آب، برق و سایر احتیاجات زندگی روزمره امروز و فراغت از مشکلات چون مسائل ترافیک و آلودگی هوا تعریف کرد، اما غنای زندگی هنگامی پدید می‌آید که معنویت هنری در شهر یا محیطهای شهری فراهم باشد. معنویت که گاندینسکی در کتاب خود «در باب معنویت در هنر» از آن سخن می‌گوید از متافیزیک افلاطونی بسیار بدور است. اگر زندگی تنها با نیازهای روزانه - که از شرایط نخستین زندگی آدمی است - برطرف می‌شود، زندگی نیز سرده بی‌معنی و

- در ادامه
- 1-Visual Arts
 - 2-Plastic Arts
 - 3-Applied Arts
 - 4-Pure Arts

شهر چهره‌ای، جوانی، ارتباطی از در فلسفه ندرت و تنوع آن در معماری معاصر، مسئله معنی‌بخش، ۹ کتابستان ۱۳۷۹، صفحات ۳۷-۳۸

کاهش آلودگی صوتی در شهرهای بزرگ

گفتگو با مجید مخدوم
ناصر برک پور



در باره مجید مخدوم

مجید مخدوم، متولد ۱۳۲۴ زشت، در سال ۱۹۷۶ فوق لیسانس آمایش سرزمین را از دانشگاه ملی استرالیا و در سال ۱۹۸۰ دکترای آرزایی محیط زیست را از دانشگاه ماکواری سیدنی دریافت کرد. او پس از فراغت از تحصیل به پژوهش در زمینه‌های گوناگون محیط زیست در ایران مانند آرزایی توان اکولوژیکی محیط زیست، آمایش سرزمین، تعیین ظرفیت برد و کاهش آلودگیهای محیط زیست پرداخت. از جمله پژوهشهای او در زمینه آلودگی صوتی می‌توان از کاهش ملبومی آلودگی صدا (۱۳۶۳)، کاهش آلودگی صدا در تهران (۱۳۷۰) و کاهش آلودگی صوتی (۱۳۷۳) یاد کرد. از مجید مخدوم کتابها و مقاله‌های گوناگونی به زبان فارسی و انگلیسی منتشر یافته است که برای نمونه می‌توان به ترجمه کتاب «زیستن در محیط زیست» (دانشگاه تهران - ۱۳۶۶) و تألیف کتابهای «واژه نامه محیط زیست» (مرکز نشر دانشگاهی - ۱۳۶۹) و «شالوده آمایش سرزمین» (بانکدگاه تهران - ۱۳۷۲) اشاره کرد. مجید مخدوم هم‌اکنون استاد و مدیر گروه برنامه ریزی و مدیریت محیط زیست دانشگاه تهران است.

سرج چرمایف و کریستفر الکساندر در کتاب خود «عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی» ترجمه منوچهر مزینی، از «اتومبیل» و «سروصدا» به ترتیب به عنوان دشمن شماره یک و دوی شهرها و جوامع انسانی یاد کرده‌اند. آنان همچنین از سی و سه نیروی مؤثر بر آسایش واحدهای مسکونی، شش نیرو را با سروصدا مرتبط دانسته‌اند.

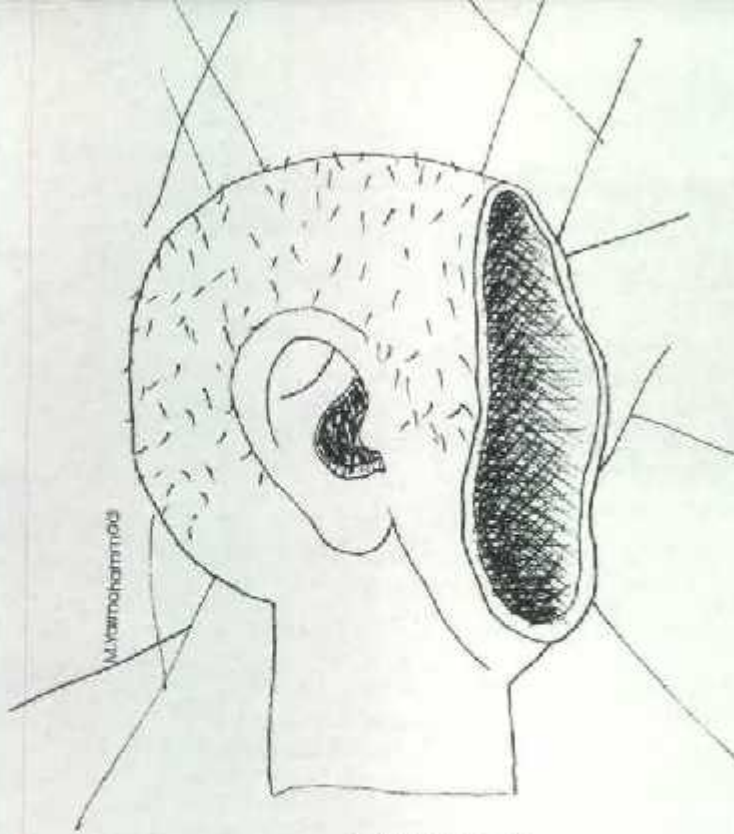
امروزه با زندگی در شهرهای بزرگ و حتی متوسط، سخن این دو محقق را بهتر می‌توان درک کرد. عرصه‌های زندگی جمعی ما، یعنی خیابانها، فضاهای شهری و مکانهای عمومی، نه تنها از نظر هوا، بلکه از نظر صدا نیز آلوده‌اند. عرصه‌های زندگی خصوصی یا واحدهای مسکونی نیز از سروصدا در امان نیستند، بویژه خانه‌هایی که در مجاور بزرگراهها و خیابانهای اصلی قرار دارند. آلودگی هوا که تا چند سال پیش جدی گرفته نمی‌شد، اکنون به مسئله‌ای بحرانی تبدیل شده است. به نظر می‌رسد همان روند درباره آلودگی صدا نیز در حال تکرار است. در گفتگوی حاضر که در محیطی پر سروصدا، یعنی دانشگاه تهران، انجام گرفت عمدتاً سررویش کاهش آلودگی صدا در عرصه خصوصی تأکید شده است. پژوهش تکمیلی می‌تواند روشهای کاهش آلودگی صدا را در عرصه‌های جمعی نیز مورد بررسی قرار دهد. همان طور که در این گفتگو اشاره شده است، حل مسائل امروزی محیط شهری نیازمند تغییر رویکردهای سنتی و به رسمیت شناختن ارزشهای زیست محیطی و انسانی است.

● آقای مخدوم، ظاهراً برده دیگر مسائل شهری ما بعد از حاشیه‌نشینی، ترافیک، آلودگی هوا و... آلودگی صوتی است! اگر چند سال پیش کسی را در خیابان می‌دیدیم که ماسک به دهانش زده بود خیلی عجیب و غریب به نظر می‌رسید، اما امروزه عادی شده است. شاید چند سال دیگر هم عده‌ای را ببینیم که ماسک به گوششان زده‌اند و در خیابان راه می‌روند! شما چه فکر می‌کنید؟
ن همین طور خواهد شد. حدود ۲۰ سال قبل که ابتدا مسئله آلودگی هوا مطرح شد، خیلی‌ها با یخچادی تسخیر آمیز از کنارش می‌گذشتند. الان مشکل آن قدر حاد شده است که همانها امروز دارند به قول معروف پاشنه در را از جامی کنند. در این مشکل گیر کرده‌اند و دنبال راه حل می‌گردند. در مورد صدا هم که ما چند سال پیش، پژوهشی را شروع کردیم به نظر نمی‌رسد که مشکلی وجود داشته باشد. بعد از چند سال که گزارش بررسی ما انتشار یافت در آغاز، سروصدای زیادی بلند شد، اما بعد به بوتله فراموشی سپرده شد. در صورتی که باید از الان به فکر این مسئله باشیم تا در آینده مثل آلودگی هوا گرفتارش نشویم.

● آلودگی صوتی تفاوت‌هایی با آلودگی هوا و آب دارد و می‌توان گفت هم بنه‌ان و هم آشکار است؛ بنه‌ان، از این نظر که دیده نمی‌شود و آشکار، به این دلیل که شدت احساس می‌شود. از این نظر شاید پیچیده‌تر از آلودگیهای دیگر باشد. این طور نیست؟

ن آلودگی صدا برخلاف سایر آلودگیها بیشتر جنبه ذهنی دارد تا جسمی. آلودگی آب و آلودگی هوا، آلودگیهایی جسمی هستند و شما می‌توانید آنها را اندازه‌گیری کنید و دقیقاً بگویید که مثلاً چقدر سم تولید شده است یا اگر مقدار سم از آستانه مشخصی بگذرد، انسان را دچار بیماریها و عوارض ناگوار می‌کند. اما آلودگی صدا تا حد زیادی بستگی دارد به صدای پس‌زمینه‌ای که در محیط هست. برای مثال در شهر تهران، مردم صدایی بیش از ۷۵ دسی‌بل را آلوده به حساب می‌آورند. در صورتی که در شهری مثل نوشهر یا کاشان، صدایی بیش از ۵۵ دسی‌بل از نظر مردم آلوده کننده است. بنابراین مردم تهران صدای بین ۵۵ تا ۷۵ دسی‌بل را تحمل می‌کنند هر چند روی سلسله اعصابشان تأثیر می‌گذارد.

● آیا این تفاوت به دلیل عادت است؛ یعنی آستانه



ناراحت کننده خواهد بود.

● در محیط شهری به نظر می‌رسد مهم‌ترین منبع آلودگی صوتی، اتومبیلها باشند. غیر از این، چه منابع دیگری وجود دارند؟

○ در بررسی ملاحظه عامل اصلی شناسایی شده‌اند که عبارت‌اند از: وسائط نقلیه موتوری، فرودگاهها، ازیر اتومبیلها، مته‌های کمپرسی و سروصدای ناشی از کارهای ساختمانی، وسائل یخخش صوت خانگی، بلندگوهای دستی و بلندگوهای ثابت در اماکن مختلف و سروصدای جمعیت در کوچه و خیابان. جمع اینها، سروصدای موجود در محیط را تشکیل می‌دهند.

البته مقداری از تولید صدا طبیعی و لازم است. مثلاً در جنگل اگر صدای از بالای درختان بوزد، حدود ۴۰ دسی‌بل صدا تولید می‌کند که به طور طبیعی خوشایند است. یا نجوای معمولی ما حدود ۲۰ دسی‌بل صدا تولید می‌کند که کیفیت آن بستگی به محیط دارد. در سالن نمایش یا کنفرانس یا سینما، ۴۰ دسی‌بل نجوا آدم را ناراحت می‌کند، در صورتی که در خیابان ۲۰ دسی‌بل که سهل است ۷۵ دسی‌بل را هم تحمل می‌کنیم. به همین دلیل بسته به محیط می‌توان گفت آلودگی صدا وجود دارد یا خیر، نه نسبت به شدت خود صدا.

● وضعیت کنونی شهرهای ما از نظر آلودگی صوتی چگونه است؟ آیا در این مورد تحقیقی انجام شده است که بتوانیم شهرها را از نظر منبع یا میزان تولید صدا طبقه‌بندی بکنیم؟

○ در این زمینه تاکنون تحقیقی انجام نشده است. در بررسی ما، چند شهر شمالی و مرکزی کشور با تهران مقایسه شده‌اند. به طور کلی شهرهای بزرگ و اغلب مراکز استانهای ما از نظر صدا آلوده‌اند، اما شهرهای کوچک، هنوز به آن حد نرسیده‌اند. همچنین شاید بتوان گفت تهران از نظر صوتی، آلوده‌ترین شهر کشور است.

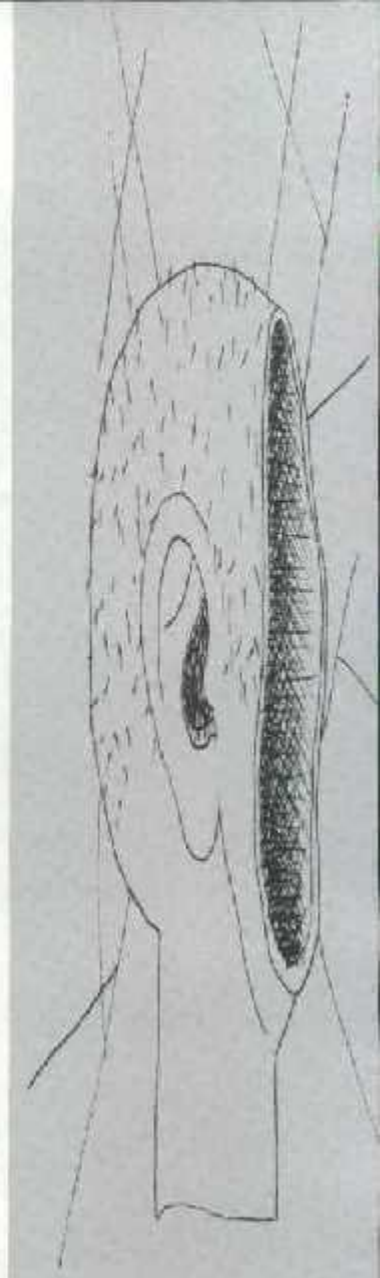
● بررسی شما مربوط به چه سالی است و چه ابعادی را در بر می‌گیرد؟

○ مقدمات تحقیق در سال ۱۳۶۲ فراهم شد و انجام آن تا سال ۱۳۷۲ طول کشید. قرار نبود زمان تحقیق این قدر طولانی باشد، اما به دلیل وارد شدن متغیرهای جدید کار به درازا کشید. در آغاز نقش قضای سبز در کاهش صدای محیط شهری مورد توجه

هفت عامل اصلی آلودگی صوتی عبارت‌اند از: وسائط نقلیه موتوری، فرودگاهها، ازیر اتومبیلها، مته‌های کمپرسی و سروصدای ناشی از کارهای ساختمانی، وسائل یخخش صوت خانگی، بلندگوهای دستی و بلندگوهای ثابت در اماکن مختلف و سروصدای جمعیت در کوچه و خیابان

تحمل فرد بر اساس عادت او شکل می‌گیرد یا عامل دیگری دخالت دارد؟ بر فرض ممکن است فردی از تهران به شهری کوچکتر برود و آنجا احساس آرامش کند، هر چند که در آن شهر نیز آلودگی وجود داشته باشد.

○ مقداری از آن به عادت بستگی دارد و مقداری به پذیرش فرد از محیط. در شهری مثل تهران، خیلیها انتظار صدای پس زمینه‌ای را دارند و این صدای زمینه را تا ۷۵ دسی‌بل تحمل می‌کنند. اما غیر از ذهنی بودن، نکته دیگری که در مورد آلودگی صوتی اهمیت دارد، کیفیت تولید صداست. اگر صدایی که تولید می‌شود فرکانس منظمی داشته باشد، حتی با دسی‌بل‌های بالا نیز ناخوشایند نیست مانند صدای موسیقی. درازگستری که نوازنده‌ها هماهنگ با هم کار می‌کنند صدا یا آهنگی که تولید می‌شود خوشایند است. ولی تصور کنید که در همین آراکستر ۲ یا ۳ نفر با اینکه به تنهایی صدایی منظم تولید می‌کنند اگر گامهایشان با گامهای بقیه هماهنگ نباشد صدایی که از جمع شنیده می‌شود



بود و بعد بررسی عواملی مانند مصالح ساختمانی ویستی و بلندی نیز ضرورت یافت.

بررسی نقش فضای سبز، ابتدا با گونه‌های جنگلی و در محیط جنگل آغاز شد. به طور مثال گونه‌های راش، گونه‌های بلوط، انواع نارون، انجیری و حتی گردو مورد بررسی قرار گرفتند. نتیجه این بود که گونه‌های جنگلی ما، نقش مهمی در کاهش صدا ندارند. سپس این بررسی به گونه‌های مناطق مرکزی ایران، یعنی اقلیاء، چنار، سروشیرازی، کاج تهران، کاج سیاه، بید و... کشیده شد. این گونه‌ها خیلی خوب جواب دادند. در مرحله بعد ترکیب و تراکم این گونه‌ها مورد بررسی قرار گرفت و نتایج خوبی هم به دست آمد.

اما با همه اینها باز در شهری مثل تهران به دلیل آلودگی شدید صدا، فضای سبز به تنهایی نمی‌توانست صدرا تا حد قابل قبول یعنی زیر ۷۵ دسی‌بل کاهش دهد. بنابراین مصالح ساختمانی هم به عنوان عامل جدید وارد بررسی شد. ساختمانهای مختلف با انواع مصالح ساختمانی در چند منطقه شهر با هم مقایسه گردید و سرانجام بهترین ترکیب فضای سبز و مصالح ساختمانی در کاهش صدا به دست آمد. علاوه بر اینها، ارتفاع و شیب مناسب نیز برای کاهش تأثیر صدا بر ساختمانهای مجاور خیابانها بررسی و تعیین

به طور کلی شهرهای بزرگ و اغلب مراکز استانهای ما از نظر صدا آلوده‌اند، اما شهرهای کوچک، هنوز به آن حد نرسیده‌اند. همچنین شاید بتوان گفت تهران از نظر صوتی، آلوده‌ترین شهر کشور است

با بیش اقتصادی در دنیا شکل گرفته است. نخست، اقتصادی است که همه چیز را در سرمایه یعنی پول، طلا، اوراق بهادار، ملک و نیروی انسانی - ماهر و غیر ماهر - خلاصه می‌کند و همه را هم ارز می‌داند. این اقتصاد مثلاً برای یک متر مربع زمین تجاری یا اداری، بیش از یک آدم ارزش قائل است! چون حساب می‌کند این زمین را می‌تواند به ساختمان چند طبقه‌ای تبدیل کند که هر طبقه آن، چند میلیون تومان می‌ارزد. اما هیچ آدمی از نظر او آن قدر دارد و میراث طبیعی یعنی جنگلهای و مراتع را هم سرمایه می‌داند. علاوه بر این، آدمها را هم نیروی انسانی می‌داند که می‌تواند سرمایه طبیعی را به سرمایه انسان ساخت تبدیل کند.

پس از اقتصاد نئو کلاسیک، اقتصاد کشاورزی یا منابع طبیعی شکل گرفت. این اقتصاد برای سرمایه طبیعی ارزش خاصی قائل شد و حساب کرد که مثلاً هر هکتار سرمایه طبیعی چند تن کالای طبیعی مثل چوب، کانگ، علوفه دام و غذای تهیه می‌کند. از دل این اقتصاد، اقتصاد محیط زیست درآمد که برای سرمایه طبیعی، ارزش بیشتری قائل می‌شود و می‌گوید ارزش سرمایه طبیعی، تنها در تولید علوفه، کانگ و غذای نیست، بلکه تولید خاکه آب و اکسیژن را

مواردی از آلودگی صوتی، مانند یخس صدا از بلندگوها و سروصدای جمعیت، بیشتر جنبه آموزشی و فرهنگی دارد. به رانندگان باید گفت دیگر بوق نزنند

هم باید حساب کرد. علاوه بر این باید دید که برای تربیت هر نیروی انسانی ماهر چقدر هزینه می‌شود، آن را هم در نظر گرفت و به سرمایه‌های موجود اضافه کرد.

اخیراً بیش تازه‌ای شکل گرفته است بنام اکولوژی اقتصادی، نه اقتصاد محیط زیست یا اقتصاد منابع طبیعی، بلکه اکولوژی اقتصادی. اکولوژی اقتصادی حساب می‌کند که ارزش چرخه زندگی هر عنصر روی کره زمین چقدر است. مثلاً ارزش بنزین بدون سرب در برابر بنزین با سرب بر اساس همین بیش اکولوژی اقتصادی تعیین می‌شود. این بیش دارد دیدگاهها را عوض می‌کند. حالا ما در ایران در موارد بسیاری هنوز گرفتار بیش اقتصادی هستیم! بر اساس این بیش، اجرای بسیاری از طرحها ممکن است با از دست دادن سرمایه زیادی همراه باشد! زیرا سرمایه در پول، ارز، اوراق بهادار و همچنین زمین و ملک خلاصه می‌شود، اما ارزش مردم به اندازه اینها ارزش ندارد! حالا فرض کنید اجرای مدلی برای کاهش آلودگی صوتی در خیابانهای تهران مستلزم ایجاد هزینه‌ای به عرض ۲۵ متر بین فرستنده صدا، یعنی اتومبیلها و گیرنده صدا باشد! دیگر اجرای چنین طرحی و یا طرحهای مشابه آن در تهران که هر متر مربع زمین، ارزش فراوانی دارد غیر عملی می‌شود. در صورتی که بیش اکولوژی اقتصادی اساساً جور دیگری به قضیه نگاه می‌کند و ارزش محیط شهری را با افزایش کارایی شهروندان مرتبط می‌داند.

شد. همه این عوامل و متغیرها به صورت مدلهایی درآمد تا شهر داریها برحسب بتوانند به طراحی و اجرای آنها بپردازند.

● آیا امکان اجرای این مدلها با توجه به تفاوتهای آب و هوایی و سازگاری گونه‌های گیاهی نیز مد نظر قرار گرفت؟

○ گونه‌های پیشنهادی، گونه‌هایی هستند که کاشت آنها در تهران و شهرهای بزرگ ایران رایج است. علاوه بر این، کاربردی بودن مثل نیز مورد توجه بود و اینکه گونه‌هایی انتخاب شوند که به دست آوردن آنها راحت باشد و ارزان تمام شود. کاشت گونه‌هایی مثل اقلیاء، چنار، بیدمجنون یا ترون در شهرهای ما رایج است. به همین دلیل انتظار این بود که این طرح با استقبال شهر داریها روبه رو شود، اما این طور نشد!

● به نظر شما دلیل اصلی اجرا نشدن این طرح چیست؟
○ مسئله تنها به این طرح مربوط نمی‌شود، بلکه ریشه در نوع نگاه و بیش سازمانهای مسئول نسبت به اجرای طرحها دارد. طرحهای مناسبی تهیه می‌شود، اما به دلیل تعارضی که با بیش مسئولان پیدا می‌کند، به اجرا در نمی‌آید. این مشکل، بیشتر در بیش اقتصادی انسان نهفته است که شاید ریشه به این گنگو نداشته باشد.

● نه، اتفاقاً می‌تواند جالب باشد!
○ ببینید، از یک دیدگاه می‌توان گفت تاکنون چند نوع اقتصاد

● در تحقیقی که انجام شده و مدلی که تنظیم شده است، بیشتر به کاهش آلودگی صوتی در روندهای جاری می‌پردازد؛ یعنی فرض بر این است که آلودگی صوتی تولید می‌شود و بعد این مدل می‌خواهد صداها را کاهش دهد. اما در مورد شناسایی منابع و کاهش آلودگی صوتی در سرچشمه آن چه کاری شده است؟

○ فکر نمی‌کنم در ایران کسی در این زمینه کار کرده باشد. در عین حال همان طور که عرض کردم در بررسی ما منابع آلاینده صدا شناسایی شده‌اند و رفع یا کاهش آلودگی هر کدام از آنها بر خورد ویژه‌ای می‌طلبند. بخش عمده آلودگی صوتی ناشی از وسائط نقلیه است و همان طور که می‌بینید اتومبیل‌های جدید با سروصدای کمتر به بازار می‌آیند. در واقع تحقیق در مورد کم کردن صدای موتور از زمان اختراع موتور سیکل‌ها یعنی سال ۱۹۰۰ شروع شده است. از همان موقع در فکر بوده‌اند صدای موتور را کم کنند. همچنین در مورد فرودگاهها امروزه سعی می‌شود با ایجاد فضاهای سبز و دیوارهایی با مصالح خاص، صدای نشست و برخاست هواپیماها را کاهش دهند. عوارضی هم از آلودگی صوتی، مانند پخش صدا از بلندگوها و سروصدای جمعیت، بیشتر جنبه

محیط برای ایجاد شهر، فرودگاه، بندر و... سنجیده می‌شود. در مورد شهرهای موجود نیز توان طبیعی شهر از نظر پستی و بلندی، نوع خاک، گونه‌های گیاهی، گریزبرهای هوا و عوامل دیگر به منظور مکان‌یابی مراکز خرید، گردش و... بررسی می‌شود تا آلودگی صدا یا هوا کاهش یابد. بنابراین برنامه‌ریزی کاربری زمین، تحت الشعاع برنامه‌ریزی محیط‌زیست قرار می‌گیرد.

● نکته دیگر، هماهنگی و توانایی ساختار تشکیلاتی موجود برای کاهش آلودگی صوتی در شهرهای بزرگ است. در حال حاضر مسئول این قضیه کدام سازمان است؟ شهرداری، سازمان محیط‌زیست یا جای دیگر؟
○ مشکل ما وجود برنامه‌ریزی بخشی است؛ در حالی که برنامه‌ریزی محیط‌زیست، برنامه‌ریزی یکپارچه است. اکنون چندین سازمان به این موضوع می‌پردازند و کارشان هم به جایی نرسیده است. در کشور ما هنوز مسئول اجرایی برنامه‌ریزی آلودگی سرزمین مشخص نیست؛ اگر این موضوع روشن شود شاید بتوان مشکل را حل کرد. در هر صورت، بزودی بیانیهای از طرف جبهه سبز منتشر خواهد شد که در آن پیشنهادهایی برای ساختار تشکیلاتی مناسب ارائه شده است، از جمله یکپارچه کردن و

یکی از روشهای تعیین شاخصهای محیط‌زیست به همین صورت است که می‌گویند نوعی پرند، مثلاً پرستو، به شهر باز گردد. برای این کار، مقدمات فراوانی لازم است؛ مثلاً گونه‌های گیاهی مناسب باید وجود داشته باشد، در جهای از اکسیژن لازم است و سروصدای محیط باید کم باشد، تا پرستو باز گردد. اگر پرستو برگردد، یعنی خیلی از مشکلات حل شده است

آموزشی و فرهنگی دارد. به رانندگان باید گفت دیگر بوق نزنند!

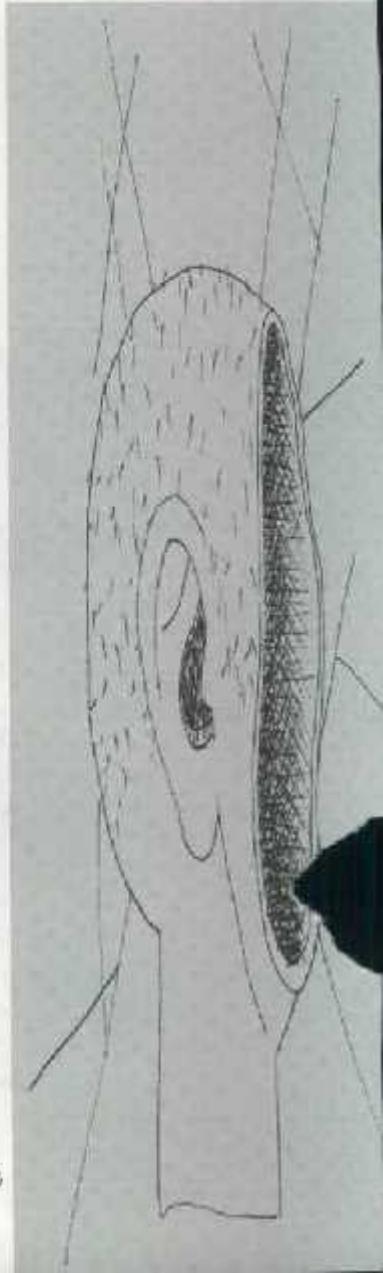
● نکته‌ای هست که مطرح کردن آن نیز ضروری به نظر می‌رسد و آن جایگاه مطالعات مربوط به شناسایی و یافتن راههای کاهش آلودگی صوتی در طرحهای توسعه شهری است. به طور کلی در طرحهای شهری ما، شناخت منابع آلاینده و کاهش آلودگیها، از جمله آلودگی صوتی، جایگاهی ندارد، اما انتظار می‌رود دانشگاهها به دلیل افق دید وسیعتر و مشغله اجرایی کمتر، پیش از اینکه مسائل شهری جنبه حاد و بحرانی پیدا کنند، آنها را تشخیص دهند تا در عرصه حرفه‌ای، اقدامات عملی مناسبی در مورد آنان صورت گیرد.

○ اتفاقاً به موضوعی اشاره کردید که برای ما بسیار حساس است. از زمانی که گروه برنامه‌ریزی محیط‌زیست به عنوان تنها گروه دانشگاهی ایران در این زمینه شکل گرفت، این نکته نیز مورد توجه بوده است. تاکنون در طرحهای جامع برای خالی نمودن عریضه، بخشی هم با عنوان محیط‌زیست و اکولوژی پیش‌بینی شده است، در صورتی که امروزه برنامه‌ریزی محیط‌زیست، اساس برنامه‌ریزی شهری است. اگر بخواهید برنامه‌ریزی شهری بکنید باید ببینید برنامه‌ریزی محیط‌زیست چه می‌گوید و بعد کارتن را از همانجا شروع کنید. زیرا پیش‌نیاز برنامه‌ریزی محیط‌زیست، ارزیابی توان محیط است؛ به این مفهوم که در مقیاسی بزرگ، توان

تقسیم کار این مسئولیت؛ تا برسیم به برنامه‌ریزی محیط‌زیست در برنامه چهارم توسعه کشور.
● در پایان صحبت‌دید نیست از قبول یکی از دوستان و کارشناسان خوش ذوق محیط‌زیست عرض کنم که می‌گفت یکی از سیاستهای تکمیلی کاهش آلودگی صوتی در شهرهای بزرگ می‌تواند جذب پرندگان خوش آواز در محیط شهری، پارکها و فضاهای سبز باشد. یا در جایی نقل شده بود که احیا و بازگرداندن گونه خاصی از ماهیها به رودخانه‌های شهر به عنوان یکی از اهداف طرح جامع شهر تعیین شده است!

○ همان قضیه قاشق طلاست. خیلی کار دارد. یکی از روشهای تعیین شاخصهای محیط‌زیست به همین صورت است که می‌گویند نوعی پرند، مثلاً پرستو، به شهر باز گردد. برای این کار، مقدمات فراوانی لازم است؛ مثلاً گونه‌های گیاهی مناسب باید وجود داشته باشد، در جهای از اکسیژن لازم است و سروصدای محیط باید کم باشد، تا پرستو باز گردد. اگر پرستو برگردد، یعنی خیلی از مشکلات حل شده است.

● با سیاست از شما. امیدواریم یکی از اهداف اصلی طرحهای جامع شهرهای بزرگ ما در آینده، بازگشت پرستوها به شهر باشد.



اختیارات شوراها و شهرداریها در ساماندهی تابلوهای شهری

حسین صالحی

مقدمه

تابلوهای شهر به عنوان یکی از عوامل تسهیل کننده زندگی شهری، از وضعیت ساده و ابتدایی گذشته خارج شده و در شرایط کنونی علاوه بر اینکه به نوعی با زیبایی های محیط شهری در آمیخته است تا حدود زیادی بر نظم عمومی شهر نیز تاثیر گذاشته است.

تجویزها و همین طور ممنوعیتهایی که در تهیه و نصب تابلوهای شهر به عنوان قواعد امره حاکمیت دارند کار را به جایی رسانده است که بدون توجه به برخی اصول کلی و بعضی معیارهای جزئی، اثرات نامطلوب و مستقیمی بر اداره امور شهر عارض می گردد.

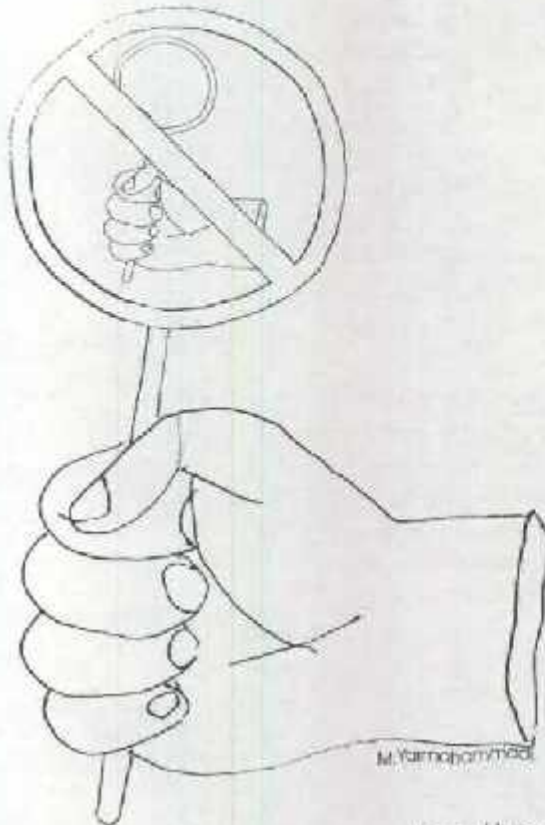
در این میان «قوانین و مقررات مربوط به تابلوها» به عنوان مهمترین قواعد لازم الاجرا فعالیت تمامی دستگاههای ذی مدخل را در امور شهری متأثر می سازند و روش کار را معرفی می کنند. گونه های مختلف تابلوها اعم از علائم راهنمایی و رانندگی، تابلوهای مربوط به نامگذاری یا شماره گذاری اماکن، میادین، خیابانها، کوچه ها و... و همچنین تابلوهای تبلیغاتی، تجاری، آموزشی، فرهنگی، اجتماعی، ورزشی و... که در مکانهای گوناگون نصب می شوند بی دلیل و بدون تناسب تهیه نمی شوند اما گاه مراجع ذی ربط برای نصب تابلوها به نوعی تداخل یا ناهماهنگی می رسند که معیارهای قانونی می تواند در این زمینه راهگشا باشد.

سابقه قانونگذاری

اولین بار به موجب ماده ۹۲ قانون شهرداری (مصوب ۱۱ تیرماه ۱۳۳۳) قواعدی در مورد نوشتن هر نوع مطلب یا الصاق نوشته بر روی دیوارهای شهر وضع گردید و به شهرداری اجازه داده شد مجلهایی برای نصب و الصاق اعلانات تعیین کند.

پس از آن قانونگذار در ۱۳۲۵/۱۱/۲۷ بر اساس بند ۲۷ الحاقی به ماده ۵۵ قانون یاد شده، مقرراتی ویژه برای نامگذاری معابر، نصب بنام معابر، شماره گذاری اماکن، نصب تابلوی الصاق اعلانات، برداشتن و محرکگی ها از مجلهای غیر مجاز و به طور کلی اقدامات دیگری از این دست در جهت حفظ زیبایی شهر به عنوان یکی از وظایف قانونی شهرداری وضع نمود.

این نامه اماکن عمومی (مصوب ۱۳۶۳/۲/۲۳ هیئت وزیران) که در ۱۳۶۴/۱۱/۱۹ اصلاحاتی در آن صورت گرفت، متصدیان اماکن و مؤسسات عمومی را به موجب ماده ۲۸ مکلف نمود برای مکان عمومی محل فعالیت خود به زبان فارسی و با مضامین موافق عفت عمومی، نامی انتخاب کنند و فقط به زبان فارسی بر



روی تابلو بنویسند.

قانون ممنوعیت به کارگیری اسامی، عناوین و اصطلاحات بیگانه (مصوب ۱۳۷۵/۹/۱۲) الزامات فرهنگی ویژه ای برای دست اندرکاران تهیه تابلوهای شهری وضع نمود و این نامه نامگذاری شهرها، خیابانها، اماکن و مؤسسات عمومی (مصوب ۱۳۷۵/۸/۱۶) شورایی انقلاب فرهنگی نیز قواعد امره ای در مورد ضوابط و معیارهای نامگذاری و... وضع نمود.

با وجود فراز و نشیبهایی که در قوانین و مقررات شوراها وجود داشت، سرانجام با تصویب قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران در ۱۳۷۵/۳/۱ - که عملاً از اوائل سال ۱۳۷۸ به مرحله اجرا درآمد - به موجب بند ۲۴ ماده ۱۷۱ این قانون، تصویب نامگذاری معابر، میادین، خیابانها، کوچه و کوی در حوزه شهری و همچنین تغییر نام آنها به عنوان یکی از وظایف شورای اسلامی شهر (انجمن شهر سابق) مورد تأکید مجدد قرار گرفت.

همچنین به موجب بند ۲۵ ماده ۷۱ قانون مورد اشاره، تصویب مقررات لازم به پیشنهاد شهرداری جهت نوشتن هر نوع مطلب و یا الصاق هر نوع نوشته و آگهی و تابلو بر روی دیوارهای شهر با رعایت مقررات موضوعه و انتشار آن برای اطلاع عموم به عنوان وظیفه دیگر شورای اسلامی شهر مورد تأکید و تأکید دوباره قرار گرفت.

از سوی دیگر در سال ۱۳۷۶ قانونی تحت عنوان قانون الزام اختصاص شماره ملی و کدپستی برای تمامی اتباع ایرانی به تصویب رسید و به موجب این نامه اجرایی این قانون (مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۱ هیئت وزیران) شهرداریهای سراسر کشور موظف شدند با همکاری شرکت پست، طی سال اول برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران نسبت به

باید با آن مرجع هماهنگ باشند ضرورت دارد. در این صورت دستگاهها و مراجعی که حق مداخله در این امر را ندارند نیز مشخص خواهد شد.

همان گونه که اشاره شده به موجب ماده ۹۲ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۳۴) نوشتن هر نوع مطلب یا الصاق هر نوشته‌ای بر روی دیوارهای شهر که مخالف مقررات انجمن شهر باشد ممنوع است مگر در محلهایی که شهرداری برای نصب و الصاق اعلانات معین می‌کند و در این محلهها فقط باید به نصب و الصاق آگهی اکتفا نمود. اما نوشتن روی آن ممنوع است و متخلف علاوه بر تأدیه خسارت مالکان به پرداخت ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ ریال جریمه محکوم خواهد شد (این جریمه در حال حاضر نامتناسب است).

بنابراین مدلول ماده یاد شده، شهرداری نقش تعیین کننده‌ای در صدور مجوز نصب تابلو (در محلهای معین اعم از خصوصی یا عمومی) دارد و مقررات تصویبی شورای شهر (انجمن شهر سابق) در این میان ملاک اعتبار است. همچنین همان طور که در بند ۲۵ ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵) آمده است تصویب مقررات لازم به پیشنهاد شهرداری جهت نوشتن هر نوع مطلب و یا الصاق هر نوع نوشته، آگهی و تابلو بر روی دیوارهای شهر با رعایت مقررات موضوعه و انتشار آن برای اطلاع عموم مردم از وظایف شورای اسلامی شهر است. در واقع این دو نص قانونی بر اختیار یا وظیفه اجرایی و نظارتی شهرداری و شورای اسلامی شهر تأکید دارند. این وظایف و اختیارات مکمل یکدیگرند و انفکاک آن دو از یکدیگر امکانپذیر نیست.

رعایت قوانین و مقررات موضوعه به ویژه قوانین جزایی که در برخورد با عملیات مجرمانه توسط قانونگذار تعیین شده است از قبیل تصویبی که مربوط به نظم، امنیت و آسایش عمومی، اخلاقی حسنه و عفت عمومی است در پیشنهاد و تصویب مقررات مورد بحث توسط شهرداری و شورای اسلامی شهر ضروری است.

نکته دیگر اینکه به موجب بند ۱۲ ماده ۴ قانون نیروهای انتظامی جمهوری اسلامی ایران (مصوب ۱۳۷۸/۲/۲۷) اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از مأموریتها و وظایف نیروی انتظامی است و طبقاً نیروی انتظامی نیز به عنوان مرجع ذی ربط در امر تهیه و نصب تابلوهای مربوط به راهنمایی و رانندگی شناخته می‌شود. اما نکته مهم و قابل توجه این است که این وظیفه نیروی انتظامی بنا به دلایل یاد شده، صلاحیت ذاتی شهرداری را در امور مربوط به تابلوهای شهری مخدوش نمی‌کند و لزوماً باید با هماهنگی شهرداری این وظیفه قانونی را ایفا نماید؛ زیرا در صورت ناهماهنگی با شهرداری و عوامل اجرایی آن ممکن است نتوانی نامطلوب و در نتیجه، بی‌نظمی را به ارمغان آورد.

از سوی دیگر مراجعی که به موجب قانون در اخذ قسمتی از قیمت آگهی‌های تجاری و شهری ذی سهم شناخته شده‌اند (مانند وزارت ارشاد که به موجب قانون بودجه سال ۱۳۷۹ این اختیار را دارد) حق مداخله در صدور مجوز برای نصب تابلوهای شهری را ندارند و صرفاً مجاز به دریافت مطالب تعیین شده از سوی قانونگذار هستند.

بنابراین مراتب یاد شده روشن است که برای اجرای قوانین و مقررات موجود در زمینه تابلوهای شهری، تنها شهرداری و شورای اسلامی شهر است که اولاً اجازه مداخله در این امر را دارند و ثانیاً می‌توانند با طرحی فنی و کارشناسی صحیح، موجبات تأمین آسایش شهروندان و برقراری نظم عمومی در اداره امور شهر را فراهم آورند.

تصویب مقررات لازم به پیشنهاد شهرداری جهت نوشتن هر نوع مطلب و یا الصاق هر نوع نوشته، آگهی و تابلو بر روی دیوارهای شهر با رعایت مقررات موضوعه و انتشار آن برای اطلاع عموم مردم از وظایف شورای اسلامی شهر است

نصب پلاکهای کدستی ۱۰ رقمی در محل ورودی اماکن اقدام نمائید تا جایگزین پلاکهای شناسایی موجود شود.

ماده قانونی دیگری که می‌تواند در میان قوانین مرتبط با این موضوع مورد بحث قرار داد، ماده ۶۱ قانون انتخابات مجلس شورای اسلامی (مصوب ۱۳۷۸) است که به موجب آن الصاق اعلامیه، عکس و پوستر تبلیغاتی بر روی علائم راهنمایی و رانندگی، تابلوی بیمارستانها، مدارس و سایر مؤسسات آموزشی، تابلوهای منصوبه در معابر عمومی مربوط به بخش دولتی و وابسته به دولت، مستودقهای پست، باجه های تلفن، پست‌های برقی و تابلوها و املاک بخش خصوصی بدون رضایت مالکان یا متصرفان ممنوع اعلام شده است.

در ماده ۱، بند الف، تبصره ۳۶ قانون بودجه سال ۱۳۷۹ کل کشور به واریز نمودن ۲۰ درصد از قیمت آگهی تابلوهای تبلیغاتی، تجاری و شهری به حساب درآمدهای عمومی بابت تأمین بخشی از هزینه‌های مورد نیاز وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی اشاره شده است.

اجمالاً می‌توان ادعا نمود در تصویب و متون قانونی، قواعد مربوط به تابلوهای شهری به سورتی کاملاً اختیاری و اصطلاحاً تلگرافی مورد اشاره قرار گرفته است و از تهیه یا ارائه طرحی جامع در این زمینه خبری نیست و این امر، بحث ما را با مشکل مواجه نموده است. بنا به مراتب یاد شده می‌توان موارد ذیل را استنباط نمود:

الف - مرجع صدور مجوز نصب تابلو:

اینکه در حوزه شهری (محدوده عملکرد شهرداری - محدوده قانونی و حریم مصوب شهر) چه مرجعی قانوناً برای صدور مجوز نصب تابلو صلاحیت ذاتی دارد از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. تعیین این مرجع، برای معرفی و تعیین مراجع دیگری نیز که قانوناً



الزامات فرهنگی و اجتماعی دیگری نیز وجود دارد که از جنبه صرفاً حقوقی در تهیه و نصب تابلوها اثر رفته و مقررات آمیزه دیگری در این زمینه محسوب می‌شوند که مهمترین آنها عبارتند از:

الف - منع به کارگیری اسامی، عناوین و اصطلاحات بیگانه
بر اساس قانون ممنوعیت به کارگیری اسامی، عناوین و اصطلاحات بیگانه (مصوب ۱۳۷۵ مجلس شورای اسلامی) به منظور حفظ قیوت و اصالت زبان فارسی به عنوان یکی از ارکان هویت ملی ایران و رسان دوم جهان اسلام، دستگاههای قانونگذاری، اجرایی و قضایی کشور اشهر دارها و شوراهای متشکل این قانون هستند (موظفانند از به کار بردن کلمات و واژه‌های بیگانه در گزارشها، مکاتبات، سخنرانیها و مساجلهای رسمی خودداری کنند و همچنین استفاده از این واژه‌ها بر روی تمامی تولیدات داخلی اعم از بخش دولتی و غیر دولتی که در داخل کشور عرضه می‌شود نیز ممنوع است.

فرهنگستان زبان و ادب فارسی نیز مکلف شده است بر اساس اصول و ضوابط مصوب خود برای واژه‌های مورد نیاز، واژه‌گزینی یا واژه‌سازی نموده و ارائه نماید.

بنابراین مراتب یاد شده استفاده از واژه‌های فارسی در تهیه تابلوها نیز الزامی است و در صورتی که از این امر تخلف شود به موجب تبصره ۸ قانون مورد اشاره و حسب مورد ممکن است متخلف به اخطار کتبی توسط وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، توبیخ اعلام و نشانه‌ها و تمییز اسامی و عناوین پس از اعلام وزارت کشور و یا دستگاههای ذی ربط (به هزینه متخلف) به تعطیلی موقت محل کار و یا لغو پروانه کار محکوم گردد. همچنین حسب تبصره ۹ ماده واحده مورد بحث، نیروی انتظامی موظف است از نصب و استفاده از علائم به زبان و خط بیگانه توسط مراکز تولید، توزیع و صنوف جلوگیری نماید.

ب - نامگذاری شهرها، خیابانها، اماکن و مؤسسات عمومی
به موجب ماده ۱۲ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵) هر گونه تفسیر نام و نامگذاری واحدهای تقسیمات کشوری (مانند شهر) بنا به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران خواهد بود. شورای اسلامی شهر می‌تواند در این زمینه درخواست خود را به وزارت کشور ارائه دهد. از سوی دیگر همان طور که اشاره شد حسب بند ۲۴ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵) تصویب نامگذاری معابر، میدان، خیابانها، کوچه و گوی در حوزه شهری و همچنین تغییر نام آنها یکی از وظایف شورای اسلامی شهر است.

این نامه نامگذاری شهرها، خیابانها، اماکن و مؤسسات عمومی (مصوب جلسه ۱۳۷۵/۹/۶ شورای عالی انقلاب فرهنگی) متضمن مقرراتی در زمینه نامگذاری است که طمأ در تهیه تابلوهای شهری باید مورد توجه مراجع ذی ربط قرار گیرد. به موجب این آیین نامه، شهرهای جمهوری اسلامی ایران در ظاهر و باطن باید نمایانگر تاریخ و جغرافیای تمدن و فرهنگ اسلامی و ایرانی باشند و یکی از مصادیق مهم این امر، اسامی خیابانها، اماکن و مؤسسات عمومی در شهرهاست و این اسامی حکم شناسنامه شهرها و بیانگر ارزشهای اعتقادی، تاریخی، فرهنگی و ملی جامعه محسوب می‌شوند.

مهمترین معیارها و ضوابط نامگذاری که بر اساس این آیین نامه باید توسط شورای اسلامی شهر مورد توجه قرار گیرد عبارت

ب - وضع عوارض نصب تابلوها:

تهیه و نصب تابلوهای شهری علاوه بر اینکه مستلزم مجوز و تشریفات قانونی و رعایت برخی قواعد امر است، برای تهیه، ساخت و نصب آن نیز به هزینه نیاز است و شوراهای اسلامی شهر می‌توانند با رعایت جوانب حقوقی و قانونی نسبت به تعیین و وضع عوارض در مورد نصب تابلوها اقدام نمایند.

سواردی مانند اختیار تصویب لوایح، برقراری یا لغو عوارض شهر، تغییر نوع و میزان عوارض یا در نظر گرفتن سیاست عمومی دولت، اعمالی از سوی وزارت کشور، تصویب نرخ خدمات ارائه شده توسط شهرداری و سازمانهای وابسته به آن یا رعایت آیین نامه مالی و معاملات شهرداری، وضع عوارض متناسب با درآمدهای اهالی، به منظور تأمین بخشی از هزینه‌های خدماتی و... طبق آیین نامه مصوب هیئت وزیران، به ترتیب موضوع بند ۱۶ و بند ۲۴ ماده ۷۱ و همچنین ماده ۷۷ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵) و همین طور تصویب نامه مورخ ۱۳۷۸/۷/۷ هیئت وزیران، مستنداتی قانونی هستند که به شورای اسلامی شهر اجازه می‌دهند نسبت به تعیین و وضع عوارض معقول، متناسب و مورد لزوم در مورد نصب تابلوها اقدام نمایند.

در تدوین مصوبات شوراهای اسلامی شهر ممکن است تعدادی از تابلوها از عوارض معاف قرض شوند. تابلوهای متعلق به کسبه جزو، پلاکهای منازل و معابر و... از این دسته‌اند، اما همین معافیت تعارف را هم نمی‌توان بر شورای شهر تحمیل کرد مگر به موجب قانون، تابلوهای تبلیغاتی و تجاری در میان تابلوهای شهری به جهت اینکه در نهایت به درآمدهای مختلف برای صاحبان آگهی خاسته می‌شود معنادار قابل توجهی برای وضع عوارض متناسب محسوب می‌شوند. اگر عوارض مربوط به تابلوهای عمومی، فرهنگی و آموزشی حتی المنذور به صورت غیر مستقیم وضع و دریافت شود منطقی تر به نظر می‌رسد. عوارض تابلوها ممکن است بر اساس نوع، جنس، اندازه، عمودی و یا افقی بودن آنها و همچنین مشخصات فنی دیگر، متفاوت باشند.

ج - الزامات فرهنگی در تهیه و نصب تابلوها:

علاوه بر مواردی که به عنوان مراحل شکلی در چگونگی تهیه و نصب تابلوهای شهری ملاحظه توجه است، مجموعه قواعد و

برای اجزای قوانین و مقررات
موجود در زمینه تابلوهای شهری،
تنها شهرداری و شورای اسلامی
شهر اجازه مداخله در این امر را
دارند و می‌توانند با طراحی فنی و
کارشناسی صحیح، موجبات
تأمین آسایش شهروندان و
برقراری نظم عمومی در اداره
امور شهر را فراهم آورند

تابلوهای تبلیغاتی و تجاری در
میان تابلوهای شهری به جهت
اینکه در نهایت به درآمدهای
مختلف برای صاحبان آگهی‌ها
منتهی می‌شود مصادیق قابل
توجهی برای وضع عوارض
متناسب محسوب می‌شوند

است از:

- نام شخصیت‌های مهم تاریخی صدر اسلام و انقلاب اسلامی
و شهدای گرانقدر انقلاب و حوادث مهم تاریخی مبارزات اسلامی
مردم ایران در درجه اول و نام شخصیت‌های فرهنگی، ادبی، علمی،
سیاسی و تاریخی ایران و اسلامی راجع به تدبیر، فکر و هنر و
همچنین مظاهر زیبای طبیعت ایران در مراتب بعدی باید مورد
توجه قرار گیرد.

- در نامگذاری تناسب اسم و صفت رعایت شود.

- از اسامی مناسبی که باعث ایجاد روحیه افتخار ملی و
حماسی و انبساط خاطر و تملیف اخلاقی و عاطفی مردم می‌شود
و بیاتگر غنای فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی است باید استفاده
شود.

- به منظور حفظ و تحکیم یکپارچگی سیاسی و فرهنگی
کشور و حفظ هویت ملی، نامها باید فقط به زبان فارسی باشند.

- در نقاط مختلف کشور ضمن توجه به ویژگی‌های منطقه‌ای
از اسامی شهرهای دیگر نیز استفاده شود.

- به منظور ایجاد پیوندهای سیاسی و فرهنگی با کشورهای
دیگر می‌توان در نامگذاری اماکن بنا به پیشنهاد وزارت امور خارجه
و تأیید شورای فرهنگ عمومی از نام شخصیت‌های سیاسی و
مردمی کشورهای دیگر و یا از اسامی اماکن این کشورها استفاده
کرد. در این زمینه اولویت با کشورهای اسلامی است.

- در نامگذاری علاوه بر توجه به شخصیت‌های ملی و
قهرمانان، باید به شخصیت‌های محلی هر منطقه نیز توجه شود.

- از نام اشخاص خیری که تأسیسات مهم عام المنفعه (اعم از

دینی، آموزشی، علمی فرهنگی، هنری و تربیتی) احداث کرده‌اند
نیز می‌توان برای نامگذاری اماکن یاد شده استفاده کرد.

- فروشگاهها، شرکتهای و مراکز کار و پیشه باید از انتخاب
اسامی خارجی جداً خودداری کنند. نامها باید به زبان فارسی باشند
مگر در مواردی که به تشخیص شورای فرهنگ عمومی، این
اسامی به منظور ایجاد پیوندهای فرهنگی، علمی و سیاسی
انتخاب شده باشند.

مفاد قواعد یاد شده در نامگذاری شهرها، بزرگراهها، خیابانها،
بازارها، کوچهها، مدارس و مهدکودکها، مؤسسات تحقیقاتی و
مجموع علمی و فرهنگی، تالارهای عمومی، بیمارستانها و مراکز
بهداشتی و درمانی، سینماها و مراکز تفریحی، باغها و بوستانها،
میدانها و پایانه‌ها، فرودگاهها و ایستگاههای راه‌آهن،
پالایشگاهها، کارخانه‌ها، بانکها، مراکز ورزشی و باشگاهها،
فروشگاهها، شرکتهای مراکز کسب و پیشه و... نیز حاکمیت دارد
طبعی است که مقررات آمره فوق باید در نامگذاریهایی که
شورای اسلامی شهر مسئولیت قانونی آن را عهده دار است، به
طریق اولی در تهیه و نصب تابلوهای شهری مورد توجه قرار گیرد.

د - الزامات فنی

در تمامی مراحل تهیه و نصب تابلوهای شهری علاوه بر
الزامات قانونی و فرهنگی، الزامات دیگری نیز وجود دارد که باید
مسورد توجه مسئولین امور شهر و مدیران شهری قرار گیرد که
عبارتند از: متحدالشکل بودن تابلوها، رنگهای مناسب و سازگار
با محیط شهر و متناسب با منطقه شهری و موضوع تابلو، محل
مناسب، اندازه مطلوب، جنس، نوع، نقش، خط و سایر شاخصه‌های
فنی که قبل از تصویب قواعد و مقررات توسط مراجع ذیصلاح
باید مورد توجه قرار گیرد.

نتیجه گیری

از آنچه بیان شد می‌توان به اختصار چنین استنتاج نمود که:
اولاً - شهرداری و شورای اسلامی شهر تماماً مسئولیت تمامی
امور مربوط به تهیه و نصب تابلوهای شهری را به عهده دارند.
شهرداری امور اجرایی این مسئولیت را عهده‌دار است و شورای
اسلامی شهر، امور مربوط به برنامه‌ریزی و نظارت آن را به عهده
دارد. علاوه بر این، سایر مراجعی که به نوعی در حیطه امور شهر
وظایف قانونی خود را ایفا می‌کنند مکلفاند ترتیبات قانونی تعیین
و معسرقتی شده توسط شورای اسلامی شهر و شهرداری را در این
زمینه رعایت نمایند و طبعاً حق دخالت در اموری را که در صلاحیت
ذاتی شورا و شهرداری است ندارند.

ثانیاً - تقسیم بندی و تفکیک انواع تابلوهای شهری به منظور
تأمین رفاه، آسایش و نظم عمومی در شهر از اهمیت ویژه‌ای
برخوردار است؛ از این رو نمی‌توان برای تمامی تابلوهای شهری یا
یک نظر تعیین تکلیف نمود، بلکه صدور مجوز نصب و وضع
عوارض بر تابلوهای گوناگون باید به صورت طبقه‌بندی شده، مجزا
و کارشناسانه انجام شود.

ثالثاً - تبلیغات در تابلوهای شهری و زندگی کنونی شهر و نفع
به درجه‌ای از اهمیت رسیده است که طراحان و برنامه‌ریزان را به
تهیه «طرح جامع تبلیغات شهری» هدایت می‌کند؛ زیرا با جلوه‌گر
شدن نیازهای جدید در محیط شهر می‌توان به صورتی یکپارچه در
این زمینه تصمیم‌گیری نمود. تأسیس سازمانی مستقل و وابسته به
شهرداری برای انجام علمی و حساب شده امور مربوط به تابلوهای
شهری، پیشنهادی قابل توجه است.

الگوی تقسیم کار بین شوراها و شهرداریها در ایالات متحده

مرکز مدیریت شهری
ترجمه محمدرضا معبودی

مدیریت شهری کارآمد به عوامل متعددی از جمله سودمندی، مشارکت، تخصص، تفکیک اختیارات و انطباق با تحولات نیازمند است؛ اما در این میان تفکیک اختیارات نهادها و مؤسسات متولی اداره شهر از اهمیت بیشتری برخوردار است.

مقاله زیر که از مجموعه انتشارات مرکز مدیریت شهری وابسته به مرکز سکونتگاههای بشری ملل متحد است و به بررسی مطالعاتی، مشاوره‌ای و آموزشی در زمینه مدیریت شهری می‌پردازد، با توجه به جایگاه شوراها در نقش پارلمان محلی و شهرداریها در نقش حکومت محلی، حدود وظایف و اختیارات آنها را براساس تجارب دولتهای پیشگام در نظام مدیریت شورایی ارائه می‌دهد که برای نظام مدیریت شهری نیز سودمند است.

- تصویب بودجه شهر.
- تعریف حیطه قدرت و وظایف کارمندان ارشد شهری و کارکنان.
- تعیین و تصویب حقوق کارمندان ارشد و دیگر کارکنان.
- ایجاد شرایط کاری برای کارمندان ارشد و دیگر کارکنان.
- تنویم سیستم بازنگری و مستمری.
- اعمال سیستم جرمه و مجازات به خاطر عدم رعایت مقررات شهری.
- انعقاد قراردادها.
- منظم کردن سیستم تملک، فروش و دیگر اختیارات در مورد اسوا منقول.
- اعمال مالیات در صورتی که قوانین دولتی آن را ممنوع نکرده باشد.

- کمک به اعمال سیستم سالکیت شهری در مورد خدمات رفاهی و اداره آنها.
- پذیرش انتقاد در مورد نحوه اداره شهر.
- اعطای یارانه در استفاده از شبکه راههای عمومی.
- دادن جواز به انواع مشغله به منظور کسب درآمد و ایجاد نظارت.
- علاوه بر موارد فوق، شورا این اختیار را نیز دارد که برای این نامه داخلی خود از جمله گردهمایی‌ها و جلسات استماع نظارت، قوانینی وضع کند.
- شهردار در واقع، رئیس اجرایی، کارمند ارشد اداری شهر، مسئول اجرای سیاستهای وضع شده از سوی شورا و ناظر بر حسن اجرای قوانین محلی است. شهردار یا مدیر در شهر برخوردار از سیستم شورا - مدیر، مسئول نظارت بر فعالیتهای شهری از جمله نظارت بر فعالیت کارمندان ارشد منصوب شده و دیگر کارکنان است.

- بنا توجه به قوانین موجود شهری، شهردار در استخدام و اخراج کارمندان ارشد منصوب شده و دیگر کارکنان مجاز است. همچنین شهردار از اختیارات دیگری نیز به شرح زیر بهره‌مند است:
- اجرای قراردادها.
- انجام دعاوی حقوقی با رضایت شورا.
- اداره و یا به عبارت دیگر ریاست نهشتهای شورا.
- دعوت از شورا برای برپایی نشستهای خاص.
- ارائه گزارش به شورا در مورد مسائل مختلف شهری از جمله مسائل مالی.

- فعالیت به عنوان رئیس قانونی شهر.
- تأیید و یا عدم تأیید قراردادهای رسمی و یا قراردادهای متعددی با بیعتکاران.
- براساس نظر به تفکیک اختیارات، شورا حق ندارد در حدود

در حکومتهای محلی کارا و مؤثر، مسروبی است که مقامات شهری بویژه شهرداران، اعضای انجمن و مدیران شهری، وظیفه ادارات تابعه و حدود روابط بین خود و دیگر مقامات را بشناسند. با توجه به نتایج بررسیهای انجام شده، عامل بروز بسیاری از اختلافات در حکومتهای شهری، نتیجه سردرگمی در مورد این وظایف و در نتیجه، رعایت نکردن حدود اختیارات است. با اینکه در بعضی موارد این حدود نامشخص است، اما در حکومت شهری، ساختار اساسی وجود دارد که این وظایف از آن نشأت می‌گیرند. گرچه تا کید این مقاله به حکومت از نوع شهردار - شورا است، اما برای حکومت از نوع شورا - مدیر شهر نیز قواعدی کلی به طور برابر اعمال می‌شود که چه ممکن است حوزه قدرت و وظایف شهرداران و اعضای انجمن در مورد طبقه بندی شهری تا حدی متفاوت باشد.

قدرت حکومت شهری، مانند حکومتهای فدرال و دولتی، در سه زمینه جداگانه توزیع شده است: قانونگذاری، اجرایی و قضایی. شورا مانند مجلس دولتی است و شهردار یا مدیر شهر نیز مانند حاکم و رئیس است. با نظر به «تفکیک اختیارات»، هر سه بخش، قدرت تعریف شده مشخصی را بدون از دخالتهای غیر منطقی تجربه می‌کنند. با وجود این، هر سه بخش به عنوان سیستم «نظارت و موازنه» یا یکدیگر را بیاط دارند و باید توجه داشت که اختیارات عمده این سه بخش در زمینه حکومت شهری در قانون اساسی نیز تعریف شده است.

شورا به خاطر قانونی بودنش، امکان سیاستگذاری، هماهنگ نمودن امور با قوانین دولتی و تنظیم مسائل محلی و شهری را از طریق تصویب قوانین و مقررات دارد. به طور کلی، حاکمیت شورا موارد ذیل را در برمی‌گیرد:



بر اساس نظریه تفکیک اختیارات، شورا حق ندارد در حدود اختیارات شهردار در حیطه امور اجرایی شهری دخالت کند

اگر شورا از انتصاب‌هایی که شهردار انجام می‌دهد تراضی است، تنها در صورتی که اختیار تأیید و یا رد انتصاب انجام شده را داشته باشد می‌تواند انتصاب را رد کند و شهردار را وادار نماید تا شخص دیگری را انتخاب کند

که تمامی ارتباطات یا کارمندان شهری از طریق دفتر او صورت گیرد و شورا احساس کند که شهردار به صورت غیر قانونی دستیابی شورا را به کارمندان شهری به منظور تبادل اطلاعات محدود کرده است.

برای اصلاح این گونه موارد لازم است وظایف شهردار و شورا مرور شود تا حدود اختیارات هر یک مشخص گردد. به عنوان مثال، اگر شورا از انتصاب‌هایی که شهردار انجام می‌دهد تراضی است، تنها در صورتی که اختیار تأیید و یا رد انتصاب انجام شده را داشته باشد می‌تواند انتصاب را رد کند و شهردار را وادار نماید تا شخص دیگری را انتخاب کند و یا کارمند خاطی را توبیخ نماید، اما در غیر این صورت فقط می‌تواند نارضایتی خود را اظهار کند. علاوه بر این، در برخی شهرها از شهردار خواسته شده که انتصاب‌ها را بر اساس توانایی و تجربه انجام دهد.

شهردار نمی‌تواند اعضای شورا را از به دست آوردن اطلاعات مورد نیاز منع کند، اما می‌تواند به طور متعلق روند کسب اطلاعات را کنترل نماید. اگر انجام این تحقیقات باعث ایجاد مزاحمت برای کارمندان و کارکنان شهرداری شود و یا آنان را از وظایفشان باز دارد، شهردار می‌تواند این کار را به‌گیری کند.

سورددیگری که بستر مناسبی برای بروز اختلاف است، مسائل مالی است؛ به عنوان مثال، شهردار نمی‌تواند اختیار کاملی در بودجه‌ای که شورا به او واگذار کرده است داشته باشد. شورا می‌تواند پست معینی را با حقوقی مشخص تعیین کند، اما شهردار است که تصمیم می‌گیرد پست مورد نظر را به چه ترتیبی به جریان اندازد. گرچه شهردار به هیچ کارمندی کمتر از میزان تعیین شده از سوی شورا نمی‌پردازد، اما در شرایط مالی خاصی می‌تواند حقوق مورد نظر را کاهش دهد. البته در این مورد نیز در قانون ابهام وجود دارد و بهترین روش، توافق دو جانبه شهردار و شورا است.

موضوع دارای ابهام و مورد اختلاف دیگر این است که شورا اختیارات بیشتری دارد یا شهردار! معمولاً در این گونه موارد، یا شورا و شهردار روبرو روی یکدیگر قرار می‌گیرند و با یکی از آنها یا هر دوی آنها نخست موضوع را تجزیه و تحلیل می‌کنند و آن‌گاه به نتیجه می‌رسند.

شناخت وظایف گام مهمی در حل بسیاری از اختلافات است. با وجود این زمانی که وظایف به طور مشخص تعریف نشده باشد مصالحه و کنار آمدن یا یکدیگر ترجیح دارد، باید دانست که مقدرات هم‌یشه نمی‌تواند راهگشا باشد. تعامی گروچه‌های فعال برای رسیدن به اهداف خود، باید انتصاف پذیر باشند.



اختیارات شهردار در حیطه امور اجرایی شهری دخالت کند. اعضای شورا نمی‌توانند به رؤسای سازمانها و یا دیگر کارمندان شهری دستور دهند. در شهرهای با سیستم شورا-مدیر این ممنوعیت، وجهه قانونی دارد و شورا باید با مدیر شهر در مورد موضوعات اداری شهر گفتگو کند. البته شورا می‌تواند با کارمندان ارشد و دیگر کارمندان تحت نظرس مدیر شهر، مستقیماً فقط به منظور تحقیق گفتگو کند. برای اینکه شورا بتواند وظایفش را به درستی انجام دهد نیاز به اطلاعاتی در مورد چگونگی اداره شهر دارد و شهردار یا مدیر، مستقیماً یا از طریق کارمندان ارشد و یا دیگر کارمندان باید اطلاعات مورد نظر را به طور صحیح و کامل فراهم کنند و در اختیار شورا قرار دهند. ممکن است در برخی موارد، مسائل بین شورا و شهرداری به خوبی پیش نرود. همچنین ممکن است خط بین سیاست و اجرا در بعضی موارد دارای ابهام باشد و یا جنبه شخصی پیدا کند!

امکان دارد شورا از موقعیت خاص شهردار و یا عملکرد بعضی از کارمندان ارشد و عادی تراضی باشد همچنین ممکن است یک کارمند از وضع موجود شکایت کند و یا اینکه شهردار احساس کند افرادی در مورد نظارت وی بر کارکنان و استخدام و اخراج آنان اعمال نفوذ می‌کنند. مورد دیگر اینکه شهردار می‌تواند دستور دهد

این مقاله ترجمه ای از منبع زیر است:
WWW.Proques/councils&Municipalities

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه، ترکیبی از سؤالات و پاسخهای حقوقی در زمینه‌های تغییر کاربری، انتشار مصوبات شوراهای سازمان همیاری شهرداریها، نامگذاری معابر و اماکن و یک مطلب آموزشی برای شوراهای شهرداریها در مورد مصوبات شورایی عالی شهرسازی و معماری در زمینه ضوابط احداث ساختمانهای پنج طبقه در شهر تهران است. مطالب یاد شده، به ترتیب با عناوین «الف - پرسش و پاسخ، ب - آموزش: آنچه شوراهای شهرداریها باید بدانند» ارائه شده است. پاسخها به منزله دیدگاههای مشاور حقوقی است و مطلب آموزشی از رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری استخراج شده است.

الف - پرسش و پاسخ

● **شهرداری تسوج - از توابع اذربایجان شرقی -** استعمال نموده است که یک واحد تجاری به مساحت ۲۰ متر مربع از شهرداری مجوز احداث گرفته است، اما مالک از محل یاد شده به عنوان دفتر فروش مصالح ساختمانی استفاده می‌کند. از سوی دیگر، مالک به اعتبار همین جواز، اراضی اطراف این دفتر را - که کاربری باغ و فضای سبز دارند - برای انباشتن مصالح ساختمانی، مورد استفاده تجاری قرار داده است. آیا شهرداری می‌تواند از ادامه فعالیت تجاری مالک بر اراضی یاد شده جلوگیری کند و اگر می‌تواند با چه روشی باید اقدام کند؟

(ج) استفاده از هر نوع کاربری که در طرح تفصیلی مشخص شده نیاز به پروانه ساختمانی و جواز فعالیت یا رعایت ضوابط و معیارهای شهرسازی دارد. استفاده غیر مجاز و یا هر اقدام دیگری برخلاف کاربریهای مصوب، از مسائلی تخلفات نامبر در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری است. بنابراین، مالک نمی‌تواند به اعتبار ۲۰ مترمربع جواز تجاری، دامنه فعالیت خود را بدون موافقت شهرداری به اطراف آن نیز گسترش دهد. این مورد قابل طرح و رسیدگی در کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری است.

● **بند های ۴ و ۵ ماده ۱۷ آیین نامه اجرایی قانون** تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری (مصوب ۱۳۷۸/۱/۱۱ هیئت وزیران) شوراهای را ملزم به انتشار صورت جامع درآمد، هزینه و مقررات مصوب می‌نماید، با توجه به بندهای یاد شده، به نظر می‌رسد در صورتی که مصوبات شورای اسلامی شهرها به طور هفتگی در روزنامه‌های محلی منتشر شود، علاوه بر رفع تکلیف قانونی موجب خواهد شد شهروندان از چگونگی عملکرد و مصوبات شورا نیز آگاهی یابند و با ارائه نظرات و پیشنهاد های خود به شوراهای تصمیم گیریها یشان کمک نمایند. با توجه به این مطلب، در مورد سؤالات زیر، اعلام نظر فرمایید:

۱- آیا انتشار تمامی مصوبات شوراهای به این طریق امکانپذیر است؟

۲- در مورد تصمیمات طبقه بندی شده در جلسات غیر علنی شورا چگونه باید عمل کرد؟

(ج) ۱- شهرداری بر اساس تکلیف مقرر در ماده ۲۷ قانون شهرداری، مکلف است مصوباتی از اجتناب را (به اعتبار تبصره ۱ بند ۲۹ ماده ۷۱ قانون شوراهای شورا جایگزین اجتناب شده است) که جنبه عمومی دارند به طریق ممکن به اطلاع عموم برسانند. از این رو انتشار این گونه مصوبات از طریق روزنامه محلی ممکن است یکی از راههای انتشار محسوب شود.

۲- بر اساس بند ۱۰ ماده ۷۱ قانون شوراهای انتشار تأییدیه صورت جامع درآمد و هزینه شهرداری، هر ۶ ماه یک بار مجاز است و از آنجا که حکم این بند حصر زمانی دارد، شهرداری باید در مهلت مقرر نسبت به انتشار آن اقدام نماید. در این صورت نیز ممکن است محل انتشار آن روزنامه محلی باشد.

۳- شورا می‌تواند به اعتبار ماده ۱۸ آیین نامه مالی و اداری شوراهای صورت جامع و هزینه مصوب خود را هر ۶ ماه یک بار، همراه با صورت جامع درآمد و هزینه شهرداری برای اطلاع عموم منتشر نماید و انتشار آن در روزنامه محلی ممنوع نیست. بدین است که تصمیمات طبقه بندی شده قابل انتشار نیست و صرفاً برای مقامات مجاز قانونی ارسال می‌شود.

● **با توجه به تبصره ۵۲ قانون بودجه سال ۱۳۷۸** در مورد اینکه سازمانهای مسکن و شهرسازی زمینهای در تملک خود را با کاربریهای مختلف به فروش برسانند، آیا این حکم شامل آن دسته از زمینهایی هم که در سالهای قبل در اختیار ادارات و ارگانهای دولتی بوده است می‌شود یا خیر؟

(ج) حکم بند ۵۲ تبصره ۵۲ قانون بودجه سال ۱۳۷۸ انحصاراً ناظر به آن دسته از اراضی است که در همان سال در تملک سازمان ملی زمین و مسکن بوده است. این حکم بر زمینهای شهری که در سالهای گذشته به سایر اشخاص حقیقی یا حقوقی فروخته شده و یا در اختیار ادارات و مؤسسات دولتی قرار گرفته است نیز و تعمیم نمی‌یابد.

● **سازمان همیاری شهرداریها، طبق اساسنامه** مصوب به منظور خدمات رسانی به شهرداریهای تابعه استان تأسیس شده است و از لحاظ تشکیلاتی و مدیریتی، بیشتر اداری تلقی می‌شود تا واحدی تولیدی و کارگاهی. آیا توجه به این مطلب اخیراً ادارات کار به دلیل اینکه در تشکیلات این سازمان، تعدادی مشاغل کاری نیز وجود دارد، سازمان یاد شده را کارگاه لحاظ کرده و سعی می‌کند مقررات کامل کار را در این سازمان اعمال نماید. در این زمینه اعلام نظر فرمایید؟

(ج) در ماده ۴ قانون کار، کارگاه به محلی اطلاق می‌شود که کارگر به درخواست کارفرما در آن محل کار کند و با توجه به همبستگی کلیت این تعریف، در هر محلی «اعم از کارگاه مؤسسات خصوصی، دولتی، عمومی غیر دولتی و...» که افرادی در قالب این تعریف به کار گرفته شوند، باید در نظر گرفتن آیین قانون کار و عمومیت مقررات مورد عمل الزاماً مشمول مقررات قانون کار خواهند بود و در این مقوله، قانون استثنائی قابل تشدد است.

● **به موجب بند ۲۴ ماده ۷۱ قانون شورا، وظایفی** مانند نامگذاری معابر به شوراهای واگذار شده است. از سوی دیگر شورای نامگذاری بر اساس ضوابط و معیارهای ابلاغی در هر شهرستان بر عهده فرماندار است، آیا محدوده عملکرد شورا و فرمانداری در موضوعی واحد، در یکدیگر تداخل ندارند؟

(ج) شورایی انقلاب فرهنگی در محدوده اختیارات محوله، صرفاً امور سیاستگذاری را بر عهده دارد اما شوراهای شهر به موجب بند ۲۴ ماده ۷۱ قانون شوراهای و تألیف نامگذاری معابر، اماکن و... را بر اساس سیاستهای تعیین شده بر عهده دارند. بنابراین هر یک در بسته قانونی خود عمل می‌کنند و در امور یکدیگر تداخل ندارند. بنابراین شورا هنگام تصویب نامگذاری باید در چارچوب ضوابط و سیاستگذاری شورایی انقلاب فرهنگی عمل نماید.

● **مجوز مالیاتی و مسئولان ادارات دارایی و امور** اقتصادی، حقوق کارکنان سازمان همیاری را مانند

شرکتها و مؤسسات خصوصي مي دانند و تا سقف ۲۵۰ هزار ريال، حقوق و مزايای کارکنان را معاف از ماليات اعلام نموده اند؛ در صورتي که طبق مقررات و قوانين استخدامي کشوري و ساير مقررات مربوطه، اولاً سقف معافيت ۱۸۰ هزار ريال است و ثانياً در سازمان همياري بايد از لحاظ مقررات قانوني و برقراري ماليات مانند شهرداري عمل نمود. خواهشمند است در اين باره اعلام نظر فرمايد.

۱- نظريه اينکه وضعت استخدامي کارکنان سازمان همياري، بر اساس قوانين و مقررات استخدامي حاکم بر شهرداريهاست و از سوي ديگر، بودجه پرسنلي اين سازمان نيز از محل منابع مالي شهرداريها به عنوان سپهبدار تامين و پرداخت مي شود. از اين رو مقررات مالياتي اين گونه کارکنان، مشابه است و بايد مانند ساير پرسنل شهرداري تلقی شوند.

● به دليل اختلاف نظر اعضای شورا با يکديگر در مورد انتخاب فردي شايسته به عنوان شهردار، اين انتخاب صورت نگرفته است؛ در اين صورت آیا شورا به منظور جلوگیری از اختلال در امور شهرداري مي تواند يکي از اعضای خود را به عنوان سرپرست شهرداري تا تعيين شهردار معرفی نمايد؟

۱- تبصره ۲ بند ۱ ماده ۷۱ قانون شوراهای همزمانی عضویت در شورا و تصدی سمت شهردار را ممنوع نموده است؛ دايره شمول اين حکم سرپرستی شهرداري را نيز نوبرمی گيرد.

۲- در شرح وظائف و مسؤوليتهاي مندرج در ماده ۷۱ و عيومات قانون شوراهای حکمی که اجازه دهد در مواقع ضروري يکي از اعضای شورا ضمن انجام امور محوله، نقش شهردار را نيز ايفا نمايد، ملاحظه نگردید.

۳- به موجب تضييحي که در تبصره ۱ بند ۱ ماده ۷۱ قانون شوراهای اسده است، شوراهای موظفند بلافاصله پس از رسميت، نسبت به انتخاب شهردار واجد شرايط اقدام نمايند. اين موضوع به اين معنی نيست که اگر شورا به دليلی از جمله عدم توافق، موثقی به انتخاب شهردار در جهت تقرر نگردیده، اين حق از آنان ساقط گردد، بلکه عمل ارتكابی آنان تركه فعل تلقی می شود و اين امر در هيئتهاي حل اختلاف قابل طرح است و تصميم هيئت ملاک عمل خواهد بود.

ب- آموزش - آنچه شوراهای و شهرداريها بايد بدانند مطلب آموزشي زير، دادخواستی است که از سوي شکات حقيقي عليه مصوبات شورايعالی شهرسازی و معماری تقدیر هيئت عمومي ديوان عدالت اداری شده است. در اين دادخواست مطرح شده است که مصوبات شورا در زمينه تهيه و تصويب طرح تفصيلی تهران، ضوابط احداث ساختمانهای پنج طبقه در تهران و پروانه های ساختمانی در مصوبه شماره ۳۳۵/۳۱۰/۱۱/۱۳ (مفاير با اهداف قانون تاسيس شورا و طرح جامع تهران است. ديوان عدالت اداری اين ادعا را به شرح زير مردود اعلام کرده است:

شماره ۵-۱۲۸/۷۸	۲۵۲	۱۳۷۸/۶/۲۴
تاریخ ۱۳۷۸/۶/۱۳	۲۵۴	۱۴۲/۷۸
شماره دادنامه ۲۵۳	۲۵۴	۱۴۲/۷۸

مرجع رسيدگی: هيئت عمومي ديوان عدالت اداری

موضوع شکايت و خواسته ابطال بندهای ۱ و ۴ ماده ۵ و ماده ۶ تبصره ۱ ماده ۶ مصوبه شماره ۳۳۵/۳۱۰/۱۱/۱۳ مورخ ۱۳۷۷/۱۱/۱۳ شورای عالی شهرسازی و معماری ايران.

مقدمه شکات طی دادخواستهای تفديمي اعلام داشته اند، مصوبه شماره ۳۳۵/۳۱۰/۱۱/۱۳ مورخ ۱۳۷۷/۱۱/۱۳ شورای عالی شهرسازی با هدفهای قانون تاسيس شورای عالی شهرسازی و معماری مصوب سال ۱۳۵۱ و طرح جامع تهران مصوب سال ۱۳۷۰ در تضاد است و بر طبق اصل ۱۷۳ قانون اساسی و بندهای الف و ب و پ ماده ۱۱ قانون ديوان عدالت اداری ابطال بندهای زير از مصوبه شماره ۳۳۵/۳۱۰/۱۱/۱۳ اتخاذ تصميم فرمائيد.

الف - بند ۱ ماده ۵ بندهای ۱ ماده ۵ مفاد مصوبه شورای عالی شهرسازی را در منطقه تاهيه و تصويب طرح تفصيلی شهر تهران در آن منطقه معتبر و لازم الاجرا دانسته است و حال آنکه قبل از تصويب طرح تفصيلی در کمیسیون ساده ۵ شهرداری هانا مکلف به اجرائی مفاد طرح جامع تهران مصوب ۱۳۷۰/۱۲/۱۹ هستند. بنا بر اين مندرجات اين بند خارج از اختیارات شورای عالی شهرسازی و معماری و مفاير با قانون اصلاح تبصره ماده ۵ قانون تاسيس شورای عالی شهرسازی و معماری ايران مصوب سال ۱۳۶۵ است.

ب - بند ۴ ماده ۵ اين بند چنين مقرر ساخته است که شهرداری تهران ضوابط و مقررات احداث بنا برای ساختمانهای ۵ طبقه در شهر تهران، مطابق با طرح جامع مصوب تهران تهيه و تا پايان مردادسال ۱۳۷۸ در کمیسیون ساده ۵ به تصويب رساند و حال آنکه شهرداری بر طبق ماده ۷ قانون تاسيس شورای عالی شهرسازی و معماری سال ۱۳۵۱ مکلف به اجرائی مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری هستند و قانون هیچ حقی به شهرداری برای تهيه ضوابط و مقررات احداث بنا نداشته است و کمیسیون ماده ۵ نیز بر طبق قانون مجاز به تصويب مقررات شصتيم تهيه شده از سوي شهرداری را به هیچ وجه ندارد. در بند ۴ ماده ۵ مصوبه مورد شکايت باره به مصوبه شماره ۲۶۹ کمیسیون ماده ۵ که مطابق دلائله شماره ۲۷۴ مورخ ۱۳۷۷/۱۲/۲۲ هيأت عمومي ديوان عدالت اداری متغیي مشخص شده را برای احداث ساختمانهای ۵ طبقه و کمتر ملاک عمل دانسته است. اين تصميم نيز خارج از صلاحیت شورای عالی شهرسازی و معماری است و باطل محسوب می گردد.

پ - ماده ۶ مصوبه مندرجات ماده ۶ مصوبه مورد بحثه آن دسته از پروانه های ساختمانی را که با تخلف از قوانين شهرسازی از سوي شهرداری صادر شده و از طريق مراجع قانونی حکم به توقیف عمليات ساختمانی آنها صادر شده است، کدامان معتبر دانسته است که اين امر در صلاحیت شورای عالی شهرسازی و معماری نيست. تشخیص عدم معايرت يک پروانه ساختمانی با قوانين شهرسازی از جمله طرح جامع و طرح تفصيلی، بوجهی مورد به عهده دادگاههای عمومي، ديوان عدالت اداری و با بر طبق ماده ۲۵ قانون نظام مهتدي و کنترل ساختمان به عهده وزارت مسکن و شهرسازی است. مرجع رسيدگی و رفع توقیف از عمليات ساختمانی همان دادگاهی است که دستور توقیف را بر طبق مقررات صادر کرده است و شورای عالی شهرسازی و معماری هيچگونه صلاحیتی برای رفع توقیف از اين گونه ساختمانهارا ندارد. تبصره ۱ ماده ۶ در مقام حفظ حقوق مکتمبه افراد مقرر ساخته است که شهرداری تهران موظف است پرونده آن دسته از بروج هائی را که با تخلف از قوانين شهرسازی در حال احداث بوده و دستور توقیف آنها پيرو شکايات متعدد مردم از مراجع صلاحیتدار صادر شده بوده است و حتی با ضوابط مندرج در همین مصوبه مورد اعتراض معايرت دارند، جهت بررسي و اتخاذ تصميم به کمیسیون ماده ۵ شهر تهران ارائه نمايد. اين عمل خارج از صلاحیت قانونی کمیسیون ماده ۵ قانون تاسيس شورای



عالی شهرسازی است، زیرا این کمیسیون تنها و منحصرأ دارای صلاحیت بررسی و تصویب طرح های تفصیلی شهری و تغییر آنها است و هیچگونه صلاحیتی به رسیدگی قضائی و تشخیص تخلف در مورد پروندهها و اقدامات ساختمانی در پلاکهای گوناگون را ندارد. مصوبه مورد بحث پارا ۱ این هم فراتر نهاده و مقرر ساخته است که «بدیهی است رأی و نظر کمیسیون معتبر و لازم الاجراء است» و حال آن که کمیسیون یک مرجع رسیدگی قضائی و یا حتی اداری نیست و حق صدور رأی در این پروندهها را ندارد؛ آنکه رأی او معتبر و لازم الاجراء باشد، در هر حال تفویض چنین اختیار و صلاحیت قضائی به کمیسیون ماده ۵ برخلاف صلاحیت محقق قانونی این کمیسیون است که در قانون سال ۱۳۶۵ به آن اعطای شده است. بنده مراتب مزبور در خواست ابطال بندهای ۱ و ۴ ماده ۵ و ماده ۶ و تبصره ۱ آن را تازم مدیرکل دفتر حقوقی و امور مجلس وزارت مسکن و شهرسازی در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۱۸۷۷/۱۱ مورخ ۲۲/۱۱/۱۳۷۷ اعلام دانستند:

۱- در مورد بند ۱ ماده ۵ تصویب ضوابط و مقررات مربوط به احداث ساختمانهایی ۶ طبقه و بیشتر در سال ۱۳۷۷ که بخشی از همان ضوابط و مقررات اجرائی طرح جامع است و حتی در صورتی که معایری با ضوابط کلی داشته باشد، جایگزین آن خواهد شد و شهرسازی با هم تا زمان تهیه و تصویب طرح تفصیلی مکلف به اجرای آن می باشد. شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ضوابط و مقررات طرح جامع را که موجب تعریف مسطح در بند ۲ ماده ۱ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی مصوب سال ۱۳۵۴ جزء لا یشک آن است. بدین وسیله تکمیل با اصلاح نموده است.

۲- بند ۲ ماده ۵ در بند ۲-۵ مصوبه سال ۱۳۷۰ طرح جامع تهران مقرر شده است که در طرح تفصیلی با مطالعه و بررسی ابعاد و مساحت قطعات ساخته شده و ساخته شده هر منطقه تراکم های ساختمانی متناسب با ابعاد و مساحت قطعات اراضی به نحوی تعیین شود که برای اراضی با مساحت بیشتر، تراکم ساختمانی زیادتر با سطح اشغال کمتر و تدریجاً تعداد طبقات بیشتر در نظر گرفته شود. ضوابط موضوع این بند در اجرای مصوبات شورای عالی به عنوان قسمتی از طرح تفصیلی تهران که روال معمول توسط شهرداری تهران تهیه می شود، با توجه به طبقه نظارتی این وزارتخانه بتواند دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بر تهیه طرحهای تفصیلی (بند ۴ ماده ۴ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) با هماهنگی بعمل آمده با شهرداری تهران به شهرداری مذکور طبق روال معمول محول شده است.

مصوبات شورای عالی که ناشی بر رعایت آن توسط شهرداری تراکم نموده است، همان طرح جامع و ضوابط و مقررات آن است که در این بند هم رعایت آن در تعیین این ضوابط تأکید شده است. علاوه بر آن کمیسیون ماده ۵ را به عنوان مرجع تصویب طرح تفصیلی مجاز به تصویب ضوابط مذکور به عنوان بخشی از طرح تفصیلی می باشد.

۳- در مورد ماده ۶ طبق اصول مسلم حقوقی تشخیص همیشه با مرجع تشخیص است. بنابراین تشخیص اینکه مصوبات کمیسیون ماده ۵ با طرح جامع تهران مغایرت دارد یا شورای عالی شهرسازی و معماری است، که در خصوص مورد تناکون چنین مغایرت و تعارضی توسط شورای عالی شهرسازی و معماری اعلام نگردیده است. ضمناً تاکنون مراجع قضائی حکم توقیف عملیات هیچ ساختمانی را صادر نکرده اند، بلکه بر اساس درخواست وزارت متبوع، دادگاهها به نیروی انتظامی فقط دستور همکاری با وزارت متبوع را صادر نموده اند.

۴- در مورد تبصره ماده ۶ شروطی می دارد، بر اساس تعریف صریح طرح تفصیلی در بند ۳ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی، مساحت زمین، تراکم ساختمانی و در نتیجه سطح اشغال و تعداد طبقات بر اساس ضوابط کلی طرح جامع شهر تهران تعیین

می کنند که بررسی و تصویب آن از وظایف کمیسیون ماده ۵ است. این رسیدگی قضائی نیست.

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجتالاسلام والمسلمین دژی نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤساء مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی صدارت به صدور رأی می نماید.

رأی هیأت عمومی

الف- بند ۱ ماده ۵ مصوبه شماره ۳۳۵/۳۱۰ مورخ ۷۷/۱۱/۱۳ مورخ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در باب اعتبار و قابلیت اجرای مفاد مصوبه مذکور و مطالعات و نقشه مکان یابی و ایستاد و مدارک مربوط به آن در هر منطقه تا تهیه و تصویب طرح تفصیلی امیر تهران، با عنایت به حدود وظایف و اختیارات شورای مذکور در تعیین ضوابط مربوط به تأسیس و احداث ساختمان و تعیین مناطق مسکونی و اداری و تجاری در شهرها و تصویب نقشه ضلع شهر فی حد ذاته معایری یا قانون ندارد.

ب- مجرد الزام شهرداری به تهیه ضوابط و مقررات احداث بنا برای ساختمانهایی ۵ طبقه و کمتر در شهر تهران با رعایت نقشه جامع شهر تهران به منظور تصویب در کمیسیون ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ و اعلام قابلیت اجرای ضوابط مربوطه به احداث ساختمان ۵ طبقه و کمتر از آن به شرح مسطح در مصوبه ۲۶۹ مورخ ۱۳۷۶/۷/۱۸ موضوع بند ۴ ماده ۵ مصوبه، با توجه به مواد ۲ و ۵ و ۷ قانون مزبور در خصوص اختیارات و مسئولیتهای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و وظایف کمیسیون ماده ۵ قانون فوق الذکر و تکلیف شهرداریها به اجرای مصوبات شورای عالی کمیسیون حقوق الاشخاص و نقای اعتبار، مصوبه ۱۳۷۶/۷/۱۸ در حد ساختمانهای ۵ طبقه و کمتر از آن مغایر قانون تشخیص داده نمی شود.

ج- مسئول ماده ۶ مصوبه مورد اعتراض در زمینه تنفیذ اعتبار پروانههای ساختمانی برای ساختمانهایی ۶ طبقه و بیشتر که قبل از ۱۳۷۶/۷/۱۸ صادر شده و همچنین اجراء افاده عملیات ساختمانی بر اساس توافقات بین شهرداری و مالکین به شرط عدم مغایرت با ضوابط مقرر در مصوبه مزبور به لحاظ قضائی با وظایف و اختیارات قانونی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خلاف قانون نیست.

د- نظر به اینکه رفع اثر از دستور مراجع قضائی میسر بر توقیف عملیات ساختمانی در دعوی مطروحه از طرف اشخاص ثالث متوجه به تصمیم و دستور مراجع قضائی نباشد، لذا آن قسمت از مفاد ماده شش مصوبه که اطلاق آن مقید جواز رفع توقیف ادامه عملیات ساختمانی متوقف «که به دستور مراجع قضائی متوقف گردیده اند» بدون رسیدگی و اتخاذ تصمیم مقتضی از سوی مراجع قضائی است، مخالف مقررات قانونی مربوط به تکالیف و اختیارات مراجع قضائی و خارج از حدود اختیارات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تشخیص داده می شود و به استناد قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری عبارت از رفع توقیف از ادامه عملیات اجرایی ساختمانهایی مذکور که بنایه شکایت اشخاص ثالث و دستور مراجع قضائی، عملیات اجرایی آنها متوقف گردیده است) از متن ماده ۶ مصوبه ابطال می گردد.

ه- الزام شهرداری به ارسال و طرح موارد معایر با مصوبه مورد اعتراض به کمیته سوابق مربوط به کمیسیون ماده ۵ شهر تهران به منظور رسیدگی و تعیین تکلیف قضائی و تأیید اعتبار و قابلیت اجرای رأی کمیسیون مزبور در جهت حفظ حل منکسر اشخاص فی نفعه مخالفتی با قانون ندارد.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری
قرابانعلی دژی نجف آبادی

کوریتیا؛ حمل و نقل کار آمد ابزاری برای برنامه ریزی شهری

مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری کوریتیا
ترجمه سپهر نواب زاده شفیعی

شبهه حمل و نقل شهر کوریتیا (۱) - مرکز ایالت پارانا (۲) - نشان داده است که می توان در تقابل با جمعیت روز افزون به طور موفقیت آمیزی از به کار گیری حمل و نقل و مجموعه راهها، به عنوان ابزاری مناسب توسعه استفاده نمود. به علت مکاتیزه شدن کشاورزی در سالهای ۱۹۵۰ تا ۱۹۸۰ و با مهاجرت مردم از مناطق روستایی به شهر، شهرهای برزیل از جمله کوریتیا بسرعت رشد نمودند. در این سالها جمعیت کوریتیا تقریباً با نرخ رشد سالانه ۵/۷ درصد افزایش یافت. افزایش مهاجرت شده جمعیت، برنامه ریزی شهری کار آمد، از خدمات اجتماعی، خانه سازی و بهداشت گرفته تا محیط زیست و حمل و نقل را ایجاب کرد. از سالهای ۱۹۴۰ تا ۱۹۶۰ برنامه ریزان شهری در کوریتیا یک برنامه جامع شهری را آغاز نمودند. بخشی از این برنامه شامل احداث یک سیستم حمل و نقل عمومی منسجم برای جابه جایی راحت مردم در تمام ناحیه کلاتشهر و شهر داریهای اطراف آن می شد.

این سیستم به ایستگاههای تونلی (۳) و پایانه ها متصل می شود و همچنین شامل سیستم اتوبوسرانی سریع السیری است که به صورت متروی روی سطح زمین (۴) برای شهر کوریتیا عمل می نماید پیش بینی این سیستم در برنامه ریزی شهری نتایج موفقیت آمیز و وجود آورده است. گسترش سیستم حمل و نقل کوریتیا - که معروفیت جهانی دارد - از اواخر سالهای ۱۹۶۰ و اوایل سالهای ۱۹۷۰ آغاز شده است. برخلاف سایر شهرهای آمریکای لاتین در آن زمان، برنامه ریزان کوریتیا تصمیم گرفتند با قرار بند حمل و نقل به صورت رویکردی همه جانبه که می تواند به توسعه شهر نیز کمک کند، برخورد نمایند. برنامه ریزان کوریتیا به این نتیجه رسیدند که سیستمهای حمل و نقل می توانند ستون فقرات توسعه و رشد شهر در آینده باشند. آنان به جای تسلیم در برابر تقاضای مردم و به جای برخورد با حمل و نقل به صورت خدمتی که تقاضای ضروری و مداوم را برآورده می کند، سیستم خود را اساساً با هدف دیکته کردن رشد شهر طراحی نمودند.

کوریتیا تصمیم گرفت اتوبوس رایج عنوان اولین وسیله حمل و نقل عمومی به کار برده زیرا نه تنها در گذشته این وسیله برای حمل و نقل انتخاب شده بود، بلکه مقرون به صرفه ترین وسیله حمل و نقل نیز محسوب می شد.

طرح مقدماتی شهر و طرح جامع

از اواخر سالهای ۱۹۴۰ تا اواسط سالهای ۱۹۵۰ به دنبال اجرای طرح مقدماتی شهر، تغییر شکل قابل توجهی در کوریتیا، آغاز گردید. در این زمان، معمار و برنامه ریز شهری، الفردو آگاشه (۵)، یکی از بنیانگذاران انجمن فرانسوی مطالعات شهری،

پیشینه

با تصویب طرح جامع کوریتیا در سال ۱۹۶۶، خط مشی هایی تدوین شد تا شکل شعاعی شهر را به صورت یک مدل خطی توسعه شهری بازسازی کند. بنابراین، برنامه ریزان شهری نشان دادند که به کار گیری حمل و نقل و مجموعه راهها می تواند به عنوان ابزار مناسب توسعه و همسو با این خط مشی ها به کار رود. در سالهای ۱۹۷۰ قوانین منطقه بندی به تصویب رسید و خیابانهای اصلی طراحی شدند تا بتوانند با جذب جمعیت و تراکم تجاری در امتداد مسیر حمل و نقل، رشد شهر را به صورت خطی هدایت نمایند. در سال ۱۹۷۴، خطوط اصلی حمل و نقل در طول این خیابانها آغاز به کار کرد. با تأسیس و هدایت مؤسسات برنامه ریزی مانند مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری کوریتیا سیستم حمل و نقل توسعه یافت به سلسله ای که امروزه سیستم حمل و نقل شهرک را پوشش داده و ۱/۹ میلیون مسافر را در هر روز جابه جایی نماید. براساس مطالعاتی که انجام شده، نرخ رضایت مندی مردم از این سیستم ۸۹ درصد است.

همراه رشد جمعیت در ۲۰ سال گذشته، سیستم حمل و نقل با به کار گیری انواع خدمات اتوبوسرانی گسترش یافت تا بتواند نیازهای مسافران را در نواحی کلاتشهری و شهر داریهای حومه برآورده سازد. شبکه حمل و نقل - که در حال حاضر با یک هزار و ۹۰۲ اتوبوس فعالیت می کند - به شکلی طراحی شده که به مسافران امکان می دهد تا درون نواحی کلاتشهر، سفرهای خود را به برخی از مقصدها به گونه ای تنظیم نمایند که بیش از یک کرایه تپه دارند.



شهر را رقم زند، در طول این معرکه احداث ساختمانهای بزرگ با تراکم بالای جمعیتی، مجاز بود، ولی با دور شدن از معبرهای مرکزی، چکالی مجاز از ساختمانهای آبار تمامی شهری به محلات مسکونی تقلیل می یافت.

حل مسئله کرایه

با تکامل سیستم حمل و نقل، نیاز به روش کارآمد پرداخت کرایه بیشتر شد. انجمن شهر کوریتیا خواستار تسریع در ارائه خدمات اتوبوسرانی گردید و وقته مربوطه به نحوه پرداخت کرایه توسط مسافران را به عنوان یکی از عوامل ایجاد تأخیر دانسته در طول سالها، روشهای گوناگونی برای پرداخت کرایه به اجرا درآمد. سیستم جدیدی برای برهیز از تأخیر طراحی شد که در آن، روش پرداخت نقدی حذف و روش پرداخت اعتباری یا زونهای کاغذی جایگزین آن گردید، اما پس از گذشت ۲ ماه از اجرای این طرح، جعل گسترده این برکها کشف شد. سپس مسئولان به فکر روش پرداخت دو کرایهای افتادند که در آن، کرایه اتوبوسهای سریع السیر از کرایه اتوبوسهای تغذیه کننده (اتوبوسهای خالسه ای که به اتوبوسهایی که به مرکز شهر می روند، مرتبطاند) مجزا می شد. این روش نیز پس از یک سال و نیم لغو شد؛ زیرا به نفع افراد ثروتمندی بود که در مناطق نزدیکتر به مرکز شهر زندگی می کردند، در حالی که افراد فقیرتری که در اطراف و حومه شهر زندگی می کردند مجبور به پرداخت دو کرایه برای رسیدن به مرکز شهر بودند.

به این ترتیب، مسئولان کرایه اتوبوسهای تغذیه کننده را لغو نموده و به مسافران اجازه دادند تا این اتوبوسها را به طور رایگان سوار شوند. چندی بعد مردم نسبت به شرایط غیر بهداشتی اتوبوسهای تغذیه کننده شکایت کردند. این اتوبوسها به خوابگاه افرادی خائن تبدیل شده بود و زانندگان، زانندگی این اتوبوسها را نمی پذیرفتند! مسئولان تصمیم به بازگشت به روش تک کرایه ای و احداث حصار بین ایستگاههای اتوبوسهای سریع السیر و تغذیه کننده گرفتند، روشن شد که این روش تا زمانی موفق است که اتوبوسها دچار ازدحام بیش از حد نشوند. این اتوبوسها غیر بهداشتی بودند و اغلب خودکدانی خوانده می شدند.

در نهایت در سال ۱۹۸۰ با پایانه های انتقال مسافر (از اتوبوسهای سریع السیر به اتوبوسهای تغذیه کننده و بالعکس)

بر آن بودند تا استاندار جدیدی برای طراحی فضای شهری تعریف نماید. آگاشه که مأمور تهیه طرح شهری برای کوریتیا شده بود، طرح توسعه ای را تدوین کرد که به خدمات شهری از جمله بهداشت، کاهش تراکم ترافیک و ایجاد مراکزی برای رشد زندگی اجتماعی و تجاری، اولویت می داد. با وجودی که برنامه آگاشه به طور کامل به اجرا در نیامد، ولی از همان ابتدا روشن بود که بر اساس میزان شهری در کوریتیا خواستار توسعه شهر بر اساس دیدگاه او هستند.

در سالهای ۱۹۶۰ مؤسسه تحقیقات و برنامه ریزی شهری، مأموریت یافت که طرح شهری برای کوریتیا تهیه نماید. طرح جامع، خط مشی هایی را به تصویب رساند که شکل شعاعی رشد شهر را به مدل خطی توسعه شهری، تغییر داد. این برنامه، کاربری و مجموعه راهها را به صورت ابزاری مناسب برای عملی ساختن این اصل به کار گرفته. پس از تصویب برنامه در سال ۱۹۶۶ قدم اول با ایجاد مؤسسه تحقیقات و برنامه ریزی شهری در کوریتیا برداشته شد. این مؤسسه قوانین و طرح منطقه بندی شهر را بر مبنای طرح شهر ارائه کرد. در سال ۱۹۶۹ شهردار وقت، طرح مقدماتی حمل و نقل را گسترش داد و در سال ۱۹۷۱ شهردار بعدی به طرح پایانه حمل و نقل را دنبال کرد.

سیستم حمل و نقل کوریتیا

شهردار وقت کوریتیا در سال ۱۹۷۱، با احداث اولین شبکه پیاده رو در مرکز شهر، مدیریت خود را آغاز کرد، اما مهمترین تغییرات در سیستم حمل و نقل در سال ۱۹۷۴ با طبقه بندی راهها و سیستم کنترل زمین، مسورت پذیرفت، هماهنگ با طرح جامع، احداث دوره از پنج راه شریانی که در عمل معبرهای اصلی توسعه شهر را تشکیل می داد و الگوی توسعه شهر را دیکته می کرد، آغاز شد. این معبرهای اصلی از سیستم سه گانه مسیر، همراهِ یک مسیر وسط - دارای دو خط عبوری محصور، مختص اتوبوسهای سریع السیر - تشکیل شده است. به موازات خطوط عبوری اتوبوس سریع السیر، دو راه محلی با جهات مختلف وجود دارد. این دو راه امکان عبور ترافیک را از شهر می دهد. در سال ۱۹۸۳ هر پنج معبر اصلی با خطوط بین منطقه ای و تغذیه کننده تکمیل شد. قوانین منطقه بندی مطابق با این راههای اصلی به تصویب رسید تا توسعه

احداث گره دیدند که مانند ایستگاههای مترو عمل می‌کرد. این پایانه‌ها به تلفن، روزنامه‌فروشی و گل‌فروشی دسترسی داشته و زیبا، جذاب و مورد پسند استفاده کنندگان بودند.

در این زمان بود که پلیت فروشی خودکار وارد سیستم شد. این روش پرداخت به مسافران امکان می‌داد تا تونلهای فیزی را در پایانه‌ها، روزنامه‌فروشیها یا معازدها خریداری نموده و یا در پایانه‌ها پول پرداخت کنند. مسئولان امیدوار بودند سرعت پرداخت کرایه و سوارشدن مسافران افزایش یابد و در نتیجه گردش اتوبوسها سریعتر شوند. آنان اعتقاد داشتند با برنامه‌ریزی دقیق پرداخت کرایه، مسافران قادر خواهند بود در تمام مجموعه، تنها با یک کرایه سفر کنند. با وجود مسئله کرایه، جاذبه سیستم سریع‌السیر رو به

طراحی اتوبوس و ایستگاه

پس از ساخت پایانه‌ها و وضع کرایه یکسان، مسئولان در پی طراحی اتوبوسها و ایستگاهها با هدف جلوگیری از عدم پرداخت کرایه برآمدند. برای این منظور، اتوبوسهایی با سه در طراحی شد؛ دو در برای خروج و یک در برای سوارشدن در جلو اتوبوس. این اتوبوسها با موتور «توربو»، کف کم ارتفاع، درهای پهن در و طراحی مناسب برای حمل و نقل آتیوه ساخته شده بودند. کوربینا ایستگاههای تونلی را گسترش داد و آنها نیز در امتداد مسیرهای مستقیم و خطوط عبوری سریع‌السیر قرار گرفتند. برای افزایش راحتی، سوارشدن کارآمد و کاستن از تعداد افرادی که از پرداخت کرایه امتناع می‌کنند، ایستگاههای تونلی ایجاد شده که مسافران

سیستم حمل و نقل کوربینا از ۳۴۰ خط تشکیل شده و یک هزار و ۹۰۲ اتوبوس را مورد استفاده قرار می‌دهد تا بتواند روزانه ۱/۹ میلیون نفر مسافر را جابه‌جا نماید

سیستم حمل و نقل کوربینا مثالی از برنامه‌ریزی شهری کارآمد است. برنامه‌ریزان شهری این شهر دریافتند که حتی اگر رشد جمعیت قابل کنترل نباشد، رشد و گسترش زیرساختها در شهر می‌تواند توسعه شهری را هدایت کند



را در سطح سکویی قرار می‌دهند، جلوی سکو درهای خودکار یا کنترل متصدی ایستگاه عمل کرده و به موازات درهای اتوبوس باز می‌شود. مسافران کرایه ورود را در «گردان در» (۷) پرداخت نموده و منتظر اتوبوس مستقیم یا سریع‌السیر می‌شوند تا عبور نمایند. مسافران پیاده شده، از طریق یک خروجی مستقیم ایستگاه را ترک می‌کنند.

برای کمک بیشتر به مسافران، هر ایستگاه تونلی مجهز به نقشه مسیر و ایستگاه است و یک بالابر کوچک که در کنار ورودی ایستگاه قرار گرفته، به مسافران معلول، کالسکه‌چرخه و مسافرانی که کیفهای سنگین دارند کمک می‌کند تا سرعت وارد ایستگاه شوند.

سیستم حمل و نقل کونولی

سیستم حمل و نقل از سه سطح ارائه خدمات مکمل تشکیل شده که خطوط تغذیه کننده، خطوط سریع‌السیر و مسیرهای بین ناحیه‌ای را شامل می‌شود. خطوط تغذیه کننده از محله‌های حاشیهای شهر عبور می‌کند و دسترسی سیستم به مناطق کم تراکم را تسهیل می‌نماید. این خطوط تغذیه کننده، با استفاده از راهپایی که با سایر وسائط نقلیه مشترک است، به سیستم سریع‌السیر در طول معبرهای اصلی متصل می‌شود. سیستم سریع‌السیر از خطوط عبوری ویژه استفاده کرده و تعداد زیادی مسافر را به مناطق متعدد در طول معبرهای اصلی حمل می‌کند؛ بنابراین به متروی روی سطح زمین خیلی شبیه است. مسیرهای

افزایش نهاد. از هنگام به کارگیری این سیستم در سال ۱۹۷۳، تازگی و عاصه پسند بودن آن، باعث شد این اتوبوسها دچار ازدحام بیش از حد شوند. اما این روش نیز تاخیر در سوارشدن در ایستگاهها و پایانه‌ها را به دنبال داشت. برای جبران اتلاف زمان، رانندگان اتوبوسها، سرعت را افزایش دادند و در نتیجه شرایط خطرناک و تصادفاتی را به وجود می‌آوردند. مسئولان دریافتند که لازم است سرعت اتوبوسها کنترل شود. همچنین ایستگاههای تونلی برای سوارشدن ایجاد شود و طرحهای مناسب‌سازی اتوبوسها ارائه گردد. تا به تقاضای فزاینده پاسخ داده شود. از سوی دیگر، مسئولان باید سیستمی را ایجاد می‌کردند که در آن شرکت‌های مجزای اتوبوسرانی - که در نواحی مختلف شهر خدمات رسانی می‌کردند - بدون رقابت با یکدیگر در درآمدها سهیم شوند. به طور سنتی، شهر به نواحی مختلفی تقسیم شده بود که توسط شرکت‌های مجزای اتوبوسرانی سرویس دهی می‌شد، اما با ایجاد مسیرهای بین ناحیه‌ای و شبکه حمل و نقل - که در آن کرایه یکسانی دریافت می‌شد - مسافران می‌توانستند به یک شرکت در پایانه‌های واقع در یک ناحیه خاص کرایه بدهند و سوار شوند. بدون اینکه به شرکت دیگری کرایه بدهند. در سال ۱۹۸۷، مسئولان این مسئله را به این صورت حل کردند که درآمد حاصل از حمل و نقل را بر مبنای تعداد کیلومترهای پیچیده شده خودروهایی هر شرکت، توزیع نمودند؛ به این ترتیب با دادن تعدادی مسیر و جدول زمانی به هر شرکت، آنها با برنامه زمانبندی رقابت می‌کردند و نه با یکدیگر!

بین ناحیه‌ای به مسافران امکان می‌دهد تا به محورهای خطوط سریع‌السیر دست یابند. بدون اینکه به ناحیه مرکزی شهر وارد شوند شبکه حمل و نقل، مواردی را به این شرح شامل می‌شود: پایانه‌های انتقال مسافر از یک وسیله به وسیله دیگر، خطوط سریع‌السیر، خطوط مستقیم با به کار بردن ایستگاههای تونلی مخصوص سوار شدن مسافر، خطوط تغذیه کننده و بین ناحیه‌ای که با خطوط مرکز شهر تکمیل شده‌اند. خطوط محله‌های مسکونی، خطوط شبانه، خطوط مربوط به آموزشهای استثنایی و خطوط مربوط به تفریحگاهها. موارد یاد شده در مجموع، سیستم حمل و نقل کوریبتیا را تشکیل می‌دهند. با ایستگاههای تونلی و پایانه‌هایی که به وقت طراحی شده‌اند، مسافران می‌توانند یک گزایه برداخت کرده و در تمام سیستم سفر کنند. برای سهولت استفاده از سیستم، مسافران می‌توانند یک خط معین را با رنگ و نوع اتوبوسهای به کار گرفته شده مشخص کنند. به عنوان مثال

حومه، پایانه‌های جمع کننده و مرکز شهر فعالیت می‌نمایند. خط گردش کننده دور شهر، ناوگانی از مینی بوسهای سفید رنگ است که پایانه‌های مهم حمل و نقل و نقاط مختلف و مهم مرکز شهر را طی می‌کنند. تمامی اتوبوسهای مدرسه با خطوط راه راه زرد علامتگذاری شده و اتوبوسهای ویژه معلولان، آبی رنگ است. سیستم حمل و نقل کوریبتیا از ۲۳۰ خط تشکیل شده و یک هزار و ۹۰۲ اتوبوس را مورد استفاده قرار می‌دهد تا بتواند روزانه ۱/۹ میلیون نفر مسافر را جابه‌جا نماید.

کل شبکه یک هزار و ۱۰۰ کیلومتر از راه‌ها را پوشش می‌دهد که ۶۰ کیلومتر آن ویژه اتوبوس است. ۲۵ پایانه انتقال مسافر و ۲۲۱ ایستگاه تونلی در سیستم وجود دارد که در تمام آنها می‌توان گزایه را پیش برداخت کرد و سپس سوار شد. این سیستم ۲۸ خط و اتوبوس ویژه برای حمل و نقل مربوط به آموزشهای استثنایی و افراد معلول نیز دارد.

شبکه حمل و نقل، مواردی را به این شرح شامل می‌شود: پایانه‌های انتقال مسافر از یک وسیله به وسیله دیگر، خطوط سریع‌السیر، خطوط مستقیم با به کار بردن ایستگاههای تونلی مخصوص سوار شدن مسافر، خطوط تغذیه کننده و بین ناحیه‌ای که با خطوط مرکز شهر تکمیل شده‌اند، خطوط محله‌های مسکونی، خطوط شبانه، خطوط مربوط به آموزشهای استثنایی و خطوط مربوط به تفریحگاهها. موارد یاد شده در مجموع، سیستم حمل و نقل کوریبتیا را تشکیل می‌دهند.

نتیجه

سیستم حمل و نقل کوریبتیا مثالی از برنامه‌ریزی شهری کارآمد است. برنامه‌ریزان شهری این شهر دریافته‌اند که حتی اگر رشد جمعیت قابل کنترل نباشد، رشد و گسترش زیر ساختها در شهر می‌تواند توسعه شهری را هدایت کند. آنان به جای اینکه حمل و نقل را صرفاً راه حلی برای یک مسئله رو به تزاید به حساب آورند، آن را به عنوان وسیله‌ای برای رسیدن به ادله‌های بزرگتر دیدند و در نتیجه توانستند سیستم حمل و نقل مقرون به صرفه‌ای بسازند که به طور کارآمد به اجرا در آید و هزینه‌های خود را تأمین کند. در این شهر اتوبوس به کار گرفته شد زیرا سنت استفاده از اتوبوس وجود داشت، گرچه این سیستم از موتورهای دیزلی استفاده می‌کند. اما کاهش تعداد خودرو، تفاوت در انتشار منوکسید کربن را جبران می‌نماید. سیستم حمل و نقل کوریبتیا مانند هر شهر دیگر، گرفتار ازدحام بیش از حد مسافر در ساعات اوج ترافیک و بی نظمی در زمان رسیدن اتوبوسهاست ولی این امر مشکلی کوچک در مقایسه با خدمات ارائه شده و دسترسی به آن است. در مقایسه با سیستم‌های حمل و نقل رودوآلیرو، که مسافران باید به راننده اشاره کنند که توقف کند و به دنبال اتوبوسهای خصوصی که از مسیرهای متفاوتی به یک مقصد مشخص می‌روند، بدون و همچنین در مقایسه با شهر نیویورک که اتوبوسها اغلب و در ساعات زیادی از روز گرفتار شلوغی بیش از حد هستند، سیستم جامع اتوبوسرانی شهر کوریبتیا، با داشتن خطوط سریع‌السیر و مزایای اتوبوس، به شکل خودکار عمل می‌کند.

سازده خط سریع‌السیر که تشکیل دهنده سیستم اتوبوسرانی سریع‌السیر است، در معبرهای اصلی فعالیت کرده و با اتوبوسهای بزرگ فرمز رنگ تک مفصلی، دو مفصلی و یا اتوبوسهای نفرهای پهنون (۸) مشخص می‌گردند.

اتوبوسهای تک مفصلی و دو مفصلی اتوبوسهای بزرگی هستند که می‌تواند، به ترتیب، ۱۷۰ و ۲۷۰ مسافر را جابه‌جا کند. این اتوبوسها از وسط تا مفصل و محافظه اعمال پذیرد به یکدیگر متصل گردیده‌اند و می‌توانند دور بزنند، بدون اینکه بیش از یک خط عبوری ترافیک را اشغال نمایند. اتوبوسهای تک مفصلی یک محل اتصال داشته و اتوبوسهای دو مفصلی حداقل دو واحد متصل به هم دارند. آنها شبیه قطاری با واگنهای پیوسته به یکدیگر هستند. این اتوبوسها به پایانه‌های انتقال مسافر به مرکز شهر مرتبط می‌شوند. مسافران در ایستگاههای تونلی، گزایه را برداخت کرده، سوار و یا پیاده می‌شوند.

خطوط تغذیه کننده با اتوبوسهایی که با رنگ نارنجی مشخص شده‌اند، از محله‌های حومه شهر به پایانه‌ها متصل می‌شوند.

خطوط بین ناحیه‌ای، از اتوبوسهای پهنون یا مفصلی سبز رنگ استفاده می‌کنند که پایانه‌های انتقال مسافر را به مناطق مختلف متصل می‌نمایند، بدون اینکه از مرکز شهر عبور کنند. خطوط مستقیم و سریع، تقریباً رنگ است و ایستگاههای تونلی را در طول خطوطی مورد استفاده قرار می‌دهند که منطقه اصلی و شهر کهای حومه را به شهر کوریبتیا متصل می‌نمایند. خطوط شعاعی جمع کننده نیز وجود دارد که با اتوبوسهای پهنون زرد رنگ مشخص می‌شوند. آنها در شبکه راه‌های عادی، بین شهر کهای

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است:

[www.google.com/Urban Transportation](http://www.google.com/UrbanTransportation)

زیرایوسها

1- Curitiba, Brazil

2- Parana

3- Tube Stations - ایستگاههای تونلی

که در سطح زمین ساخته می‌شود.

4- Surface Subway

5- Alfredo Agache

6- The Civic Center

7- Turnstile - پایانه‌ای تونلی که به صورت

عمودی قرار گرفته و چهار دایره افقی در آن متصل

است. افرادی که عبور از آن دو پایانه پول یا کارت را

زودتر مشخص می‌راند حمل مربوطه را به هدایت

بهر خط و با هر بخش یک نفر می‌تواند عبور کند.

نمونه این وسیله در ایستگاههای مترو نیویورک

و در دانشگاه ایلیز به چشم می‌خورد.

8- Patron



Sports Club
Sams School Road ↑

طراحی مبلمان برای خیابان (۴)

علائم، تابلوها، پلاکارد و پرچم

رضامهر تضایی



امیریکا - تکران - سالاتا - تابلوی معرّف مکان بر تابلو

ارتفاع، اندازه و شکل علائم نیز باید از خوانایی و وضوح کامل برخوردار باشند و شخصیتی ویژه به محیط بیخشند. ارتباط منسجم علائم در خط افقی و پرسپکتیو خیابان می‌تواند در ارائه چهره بصری منظم‌تر، کمکی مؤثر باشد (تصویر ۳).

همچنین می‌توان به سازمانهای مسئول و شرکتهای بزرگ توصیه کرد تا در طراحی، تولید و کارکرد علائم و تابلوها، ویژگیها و هویت بومی را نیز مدنظر قرار دهند. این امر، در حفظ هویت اصیل شهر، نقشی مؤثر دارد.

علائم و تابلوها الزماً نباید خودنمایی کنند. اجزای بصری محیط بر وضوح و خوانایی علائم تأثیر می‌گذارد. علائم و تابلوها اگر در برابر عمارتی مستقر شوند و یا فضایی سبز، تأثیرات متفاوتی خواهند داشت. تضاد پیش زمینه و پس زمینه، آنها را از محیط جدا و یا در آن حل می‌کند. باید دقت کرد که تابلوهایی مرتفع، به دلیل پس زمینه آسمان و نور فراوان آن اکثراً باعث پدیده ضد نور می‌شوند.

علائم و تابلوهایی کم ارتفاع مزاحمت کمتری دارند و در مقیاس محیطهای انسانی بیشتر به چشم می‌آیند.

تابلوهایی اطلاعاتی برای یادگان باید در موقعیتهایی نصب شوند که توقف استفاده کنندگان از آنها، مزاحمتی برای تردد دیگران ایجاد نکنند. برای پنهان ماندن پشت تابلو می‌توان آن را به دیوار یا بنا نصب کرد. وجود گیاه در پشت تابلو - هنگامی که امکان

علائم و تابلوها

امروزه بیشتر مردم به «گویندگانی افراطی» تبدیل شده‌اند و حتی از روشهای ابتدایی ارتباطات بصری هم کمتر به نحوی دقیق و کامل استفاده می‌کنند. شهر نیز با وجود نظام پیچیده‌اش، می‌تواند برای رهاسن از این معضل، بسیاری از پیامهایش را بصری کند و از سخنهای گراف و بیهوده دوری جوید. باید شهر را از ازدحام نوشته و حروف‌رها کرد و جای آن را به تصویر داد؛ تصویری که در صد زیادی از پیام‌ها انتقال می‌دهد و تنها چند کلمه ساده و مختصر پیام‌رسانی آن را (در صورت لزوم) تکمیل می‌کند (تصویر ۱). طراحی گرافیک نقشی اصلی در طراحی پیامهای علائم و تابلوهایی شهری دارد و به این ترتیب هنر را به بیکره شهر و خیابان تزریق می‌کند. دور نیست زمانی که مردم آرایشگاه را از قیچی اغشراق شده بزرگ سر در محافزه تشخیص می‌دادند و دوچرخه‌ای بر فراز پیاده‌رو، نندانگر فعالیتی در همین ارتباط در آن مکان بود.

علائم در منظر خیابان باید به گونه‌ای منطقی طراحی شوند تا ازدحام تیر که ستون و پایه در شهر ایجاد نشود. آنها را می‌توان به دیوار، بنا و ستونهای موجود شهر متصل نمود تا تعداد نگهدارندهای آنها کاهش پیدا کند (تصویر ۲).



تصویر شماره ۲ - نشان برای پارک دوچرخه‌سواران

نشان و لوگو

می‌توان بر اساس شکل، رنگ و نحوه اتصال، خانواده‌ای از علائم و تابلوها برای محیطی خاص طراحی کرد. گرافیک به کار رفته در هر پنج نوع علائم یاد شده باید بازتاب تیزهای استفاده کننده و محیط استفاده باشد. «برای سوار»، وضوح و خوانایی از دور با حروف بزرگ و ساده بدون «سریف» (۲) مورد نیاز است. همچنین حداقل ارتفاع ۱۰۰ میلیمتر یا ۲۵ میلی‌متر به ازای هر ۷/۵ متر فاصله از تابلو یا جزئیاتی محدود (بین ۶ تا ۱۰ جزه) باید مورد توجه قرار گیرد. برای پیاده، اطلاعات بیشتر و جزئی تری را نیز می‌توان با حروفی زیبا و کوچک ارائه کرد (۳) (تصاویر ۵).

علائمی که منع قانونی ندارند باید با استانداردهای کنترل رفت و آمد هماهنگ باشند. برای علائم ایمنی و ترافیکی باید استانداردهای بین‌المللی را مدنظر قرار داد. اما برای گروه‌های دیگر، توجه به ویژگی‌های منطقه‌ای باید قراومش شود؛ بنابراین طراحی این گروه‌ها از علائم باید متناسب با روحیه ویژه هر محیط انجام شود.

گرافیک‌های تزئینی و مکمل را می‌توان به سادگی در جهت ارتقای طراحی معماری بنا و منظر سازی فضا به کار برد. نشانه‌ها و نمادها را جز در شرایطی که فهم آنها فرآیند بین‌المللی و برداشت از آنها یکسان است، نباید با اطلاعات نوشتاری مورد حمایت قرار داد. تنوع شکل حروف باید در حداقل باشد و با تشخیص محیط و کاربرد مورد نظر نیز متناسب باشد. به عنوان مثال، در داخل و

تصویر شماره ۳ - پیکان‌ها و مستطک‌ها برای نام و جایگاه‌ها



نصب به دیوار یا بنا نباشد - ضمن ایجاد فضایی دلپذیر تر، نمای نامطلوب پشت علائم و تابلوها را نیز می‌پوشاند (تصویر ۴).
 نحوه رفتار با یک نماد و یا علامت، بازتاب قابلیت درک و قدرت تصویر فرد است. علائم باید در خور فضای معماری پیرامون باشند و زیبایی و عملکرد را با هم تلفیق کنند. از دید گرافیکی، شاخصه‌هایی قابل ملاحظه در رؤیت درست علائم و تابلوها وجود دارد. برخی از این شاخصه‌ها عبارتند از:

- میزان دید که ۶۰ مترجه است.
- سرعت یا نرخ خواندن ویژه در وسیله نقلیه در حال حرکت.
- متوسط ارتفاع دید به ترتیب ۱۷۰ سانتیمتر برای ایستاده، ۱۳۰ برای نشسته و ۱۳۰ برای داخل خودرو (۱).
- برای علائم و تابلوها می‌توان پنج وظیفه زیر را تعیین کرد:
- جهت یابی و هدایتگری معابر و گذرگاهها.
- شناسایی آبیه، میدانها، پارکها.
- کنترل ترافیک (اهتمالی و رانندگی).
- اطلاع رسانی و آگاهی بخشی در مورد موقعیتها و وقایع تاریخی.
- استفاده تر آیین‌های تشریفاتی (پلاکارد، پرچم، دیوار نگاره،

تصویر شماره ۴ - درک مناسب تابلو یا نشانه‌ها



شهر نیز با وجود نظام پیچیده‌اش، می‌تواند برای رها شدن از این معضل، بسیاری از پیامهایش را بصری کند و از سختی‌های گزاف و بیهوده دوری جوید. باید شهر را از ازدحام نوشته‌ها و حروف رها کرد و جای آن را به تصویر داد



تصویر ۸- لانتنا، روح و عتاق مسیحی شهری با استفاده از پرچم و پلاکارد

تبلیغات خیابانی در آفرینش فضاهای زیبای شهری، بسیار مؤثرند. تجربه ثابت کرده است که تابلوهای بزرگ لزوماً تأثیر گذار نیستند. آنچه این روزها خواستار دارد، کیفیت طراحی است و توجه به ویژگیهای منطقه‌ای. کلید این موفقیت است



تصویر ۸- پلاکارد و پرچم

به عنوان یک قاعده کلی، پلاکاردها به طور عمودی آویخته می‌شوند. پرچمها معمولاً چهار گوش اند و به طور افقی به اهتزاز در می‌آیند. با وجود این ممکن است نصب پرچم را در شکل عمودی بر فراز عمارت یا بتانی خاص توصیه کرد (تصاویر ۸ و ۹).

وزش باد شدید عمده‌ترین خطر برای پلاکارد و پرچم است. در این زمینه، رعایت نکات زیر ضروری است:

- نوع و جنس پارچه به کار رفته.
- سوراخهای موضعی بر روی پارچه.
- ارتفاع و طول پلاکارد و پرچم.
- ثابت کردن پارچه (از بالا و پایین، بالا ثابت و پایین آزاد).

پلاکارد نباید در ارتفاع پایین، نزدیک گذرگاه پیاده‌گان نصب شود؛ زیرا علاوه بر ایجاد مزاحمت در تردد، در معرض وندالیسم (تخریب گواهی) نیز قرار می‌گیرد.

به طور کلی با تحلیل درست، درکی عمیق از نیازها و عادات استفاده کنندگان از محیط و برنامه‌ریزی و طراحی دقیق شهری، می‌توان به استفاده‌های بهینه از انواع علائم، تابلو، پلاکارد و پرچم دست یافت.

فلسفه و متعکس کننده‌ها جمله این توصیه‌ها هستند. سطوح شفاف کرومی و آینه‌ای نیز بشدت مورد انتقاد قرار گرفته‌اند.

در مورد نور نیز قانون مدونی وجود ندارد. نور بیشتر در شب جذابیت دارد و بسیاری در تلاش اند تا از این امر مهم در جلب توجه رهگذران به شکل‌های مختلف استفاده کنند. به نظر می‌رسد این همان لحظه‌ای است که باید فکری اساسی درباره محدودیت استفاده از نور برای تبلیغات شود.

برای امنیت پیاده‌گان، سازه‌های متناسب با فرم تبلیغات بالای ۴ متر ارتفاع مورد نیاز است. جزئیات چنین طرح‌هایی فقط در چند کشور تعیین شده است، اما سایر کشورها فاقد این امر مهم هستند.

پلاکارد و پرچم

«پلاکارد» (Banner) و پرچم، جنبش، رنگ و شادی به منظر خیابان می‌بخشند. به تشخیص مکانها و ساختمانهای مهم کمک می‌کنند و می‌توان از آنها برای مقاصد اطلاعاتی یا تبلیغاتی سود جست. در شرایطی نیز اساساً تزئینی هستند و به وسیله هنرمندان طراحی می‌شوند.



لنتن - تابلوهای راهنمای مسیر

این مقاله ترجمان از منبع زیر است:
Alex Lifschutz, DETAIL, Neue Stadtmobilität für London, München, Institut für Internationalen Architekturdokumentation GmbH, April 2000, PP. 671-674.

- ۱- Gibbons, Johanna oberholzer, Gerard, urban streetscape, BSP Professional Books, Cambridge, 1991, P. 142.
- ۲- سرفیلد (Self)، خطوط و نازک در پیش‌پایان پایتخت برش حرفه‌پایه لانتن
- 3- Gibbons & oberholzer, op.cit., P. 143.
- 4- Seto, Masaru, Community Design, Graphico-sha, Tokyo, 1992, P. 57.

می‌رسد و آنان می‌توانند از زمان رسیدن اتوبوس به ایستگاههای بین مسیر آگاه شوند.

سیستم یادشده این امکان را به شهروندان می‌دهد که با آرامش خاطر از وسائط نقلیه عمومی استفاده کنند و نگرانیهای آنان از زمان رسیدن اتوبوسها به مقصد از بین برود. همچنین مسافران این امکان را می‌یابند تا از اطلاعات جدید مربوط به مکانهایی مختلف و آگهی‌های تبلیغاتی نیز استفاده کنند و از سوزیک ملایمی که در اتوبوس پخش می‌شود لذت ببرند.

شایان ذکر است که شهرداری بروکسل، مرکزی را نیز به منظور ارائه تاریخچه اتوبوسرانی افتتاح نموده است.

ترجمه: بهروز جواد

WWW.Mairie.de.Bruxelle.Com

و ترافیکی و پارکینگهای موجود در سطح شهر را تجزیه و تحلیل کند.

شایان ذکر است که در جنگ خلیج فارس، این سیستم با مشخص نمودن خدمات و امکانات موردنیاز در سطح شهر به پرسنل ارتش کمک کرد تا چندین مرکز درمانی در ریاض بسازند.

ترجمه: بهروز جواد

WWW.Google/UrbanInformation

این معماران بر آن شدند تا به فضاهای عمومی شهر نظم و ترتیب جدیدی بدهند و با احداث راهپاها و ایجاد گذرگاههای سرپوشیده مخصوص عابران، ساختار جدیدی برای شهر ارائه کنند.

این طرح جدید، احیای سطح خیابانهای مختلف، نصب لامپها و نرده‌های متحدالشکل را نیز شامل می‌شد. هدف اصلی طرح یاد شده، میدان اصلی شهر بود که کلیسای ویران شده استغف اعظم با بقایای تاریخی بالارزش در آن قرار داشته. در این طرح کلیسای ویران شده با کاستن از اجزای ظاهری آن، در یک فضای عمومی نوسازی شد و در بخشی از ساختمان آن، یک فضای مرکزی که شبیه صحنه تئاتر بود نیز ساخته شد.

همچنین ستونهای این کلیسا به وسیله سنگ نماسازی شد و در یک فضای هندسی هماهنگ طراحی گردید.

ترجمه: بهروز جواد

DETAIL, "Stadtmuerung in

saeen, Italien," Munchen, 2000, P. 648.



اطلاع‌رسانی را در اتوبوسها به اجرا گذاشته.

در این سیستم اطلاع‌رسانی، زمان دقیق حرکت اتوبوسها به اطلاع مسافران

شهرداری بروکسل برای رفاه حال استفاده کنندگان از ناوگان حمل و نقل عمومی و ترغیب شهروندان به استفاده از اتوبوس، سیستم

در این سیستم، پاسخ سوالات به صورت اطلاعات جدولی و گرافیکی ارائه می‌شود و همچنین نقشه‌هایی رنگی وجود دارند که به عنوان مثال موقعیت تمام معازه‌های خیاطی را در شهر نشان می‌دهند.

همچنین این سیستم می‌تواند مسائلی مانند تنظیم کاربری زمین، خدمات رفاهی

شورای عالی شهر ریاض به منظور تجزیه، تحلیل و عرضه اطلاعات یک سیستم اطلاع‌رسانی راه‌اندازی کرد.

این سیستم فقط اطلاعات معتبر را جمع‌آوری می‌کند و هم‌اکنون دارای ۷۵ میلیون سند مربوط به کاربری زمین است که نقشه و عکس آنها نیز موجود است.

شهرداری بروکسل سیستم اطلاع‌رسانی اتوبوسرانی راه‌اندازی کرد

سیستم اطلاع رسانی شهری در ریاض

پس از ویرانی زلزله بناهای تاریخی شهر سالمی ایتالیا نوسازی شد



اصد تبدیل شده است و این در حالی است که آثار قدیمی آن همچنان پابرجاست.

منبع: N-TV1, News, November 2000.



می توجهی به مکانی برای انجام کارهای نابینجسار تبدیل شده بود، با تلاش شهرداری استانبول به رستورانی پر رفت و آمد.

شهرداری استانبول اقدامات جدیدی به منظور بهسازی مناطق ویران شده و قدیمی اتخاذ کرده است.

این اقدامات به نحوی اجرا می شوند که مناطق باد شده با حفظ شکل تاریخی خود، با وضعیت فعلی و نیازهای جدید جامعه نیز تطبیق یابند و به مکانهای عبور و مرور و تجمع مردم مانند کافه و رستوران تبدیل شوند.

به عنوان نمونه «قلعه دختر» که رو به ویرانی بود و به دست فراموشی سپرده شده بود، با اقداماتی هنرمندانه به مکانی زیبا و دیدنی تبدیل شده است. همچنین ساختمان «اسکله قدیمی شهر» که با قدمتی ۱۵۶ ساله، از زمان امپراتوری عثمانی به جا مانده است و به دلیل

شهرداری استانبول بناهای تاریخی را بهسازی می کند

کاهش ترافیک و آلودگی پرتلند با توسعه اتوبوسرانی

شهری ترغیب شدند و دولت ۲ هزار و ۴۰ پروژۀ توسعه درون شهری را مورد توجه قرار داد و بخشی از این تلاشها باعث ایجاد ۲۰ هزار شغل نیز در شهر گردید.

در برنامه احیا و بازسازی بافت مرکزی شهر، بخش سوارهرو مرکز شهر به تفرجگاه پیاده تبدیل شد و برای ایجاد ایستگاههای اتوبوس در مکانهایی نزدیک به محل تردد تمامی شهروندان در مرکز و حومه شهر نیز برنامه ریزی شد. اجرای این برنامه، افزایش ۴۰ درصدی استفاده کنندگان از وسائط حمل و نقل عمومی را در پی داشته است و این موضوع باعث شده شمار روزهایی از سال که مقدار گاز دی اکسید کربن از حد استاندارد تجاوز می کرد از ۱۰۰ روز به ۷۰ روز کاهش یابد.

اما آنچه بیش از هر موضوع دیگر در این برنامه نمود یافته این است که توسعه مسیرهای حمل و نقل و محدود کردن تراکم شهری باعث کاهش میزان استفاده از خودروهای شخصی می شود.

منبع: WorldResources, 1996-1997, P. 92.

شدن ناحیه مرکزی بوده است که مشکلاتی را مانند خالی شدن آراشی و تخریب آنها در پی داشته است. از این رو، پورتلند به نحوی گسترده در جهت تغییر نحوه استفاده از اراضی یکپارچه و برنامه ریزی برای توسعه حمل و نقل شهری اقدام نموده است.

در نتیجه با واگذاری مقدار محدودی از اراضی، شهروندان در جهت توسعه درون

از آنجا که استفاده بیش از حد از وسائط نقلیه شخصی، باعث افزایش ترافیک و آلودگی هوا در پرتلند روگوشه شده است، مسئولان این شهر تصمیم گرفتند ناوگان اتوبوسرانی شهر را گسترش دهند.

از دلایل دیگر این اقدام، پراکندگی شهری، توسعه حومه شهر و خالی از سکنه



شهرهای آنها وجود دارد. آلودگیهای ناشی از خودروها موجب آسیبهای مغزی و اختلالات یادگیری در کودکان می شود. سرب موجود در فضای کشورهای اروپای شرقی و مرکزی، بیش از ۱۵ میکروگرم در هر دسی لیتر است و گاه از ۴۰ میکروگرم نیز در مرکز شهرها فراتر می رود!

یک تحقیق در لهستان نشان داد

تحقیقات علمی بیانگر این است که آلودگی هوا علاوه بر تأثیرات منفی و مستقیم بر روی سلامتی، امید به زندگی را نیز در افراد به خطر می اندازد.

براساس تحقیقات انجام شده، این موضوع در شهرهای هلند و چکسلواکی به اثبات رسیده است، قابل توجه اینکه امید به زندگی در روستاهای این دو کشور بیش از

آلودگی هوا امید به زندگی را کاهش می دهد

افزایش یافته است - ۷۵ درصد سرب موجود در هوا از خودروهای با قدمت ۱۰ تا ۳۰ سال خارج می‌شود.

آلودگی هوا در کشورهای اروپایی مرکزی و شرقی، شهرهای را بر آن داشته تا در جهت کنترل آلودگی هوا گامهایی بردارند. از جمله در برخی از این کشورها دستورالعملهایی مبنی بر کاهش تولیدات مراکز صنعتی در کشورهای یاد شده بین سالهای ۱۹۸۹-۹۲، ۵۰ درصد و در کشورهای چکسلواکی و لهستان ۵۵ درصد کاهش باید.

شایان ذکر است که این موفقیتها با مدیریت کارآمد و تدوین این نامه‌هایی توأم با ضمانت اجرایی به وجود آمده است.

ترجمه علی عزیزی نیا

منبع: WorldResources, 1996-97, PP.20-21.



افراد می‌کنند که در مرکز شهر زندگی می‌کنند بیش از دیگران در معرض خطر ابتلا به سرطان هستند و این موضوع در بخشهایی از شهر که برای تأمین نیاز حرارتی خود از سوخت زغالی استفاده می‌کنند حادث است. این در حالی است که خودروهای کهنه و فرسوده، سهم بیشتری در آلودگی هوا دارند، چنانچه در شهرهای بزرگ مجارستان - که سرانه خودروها ۳۳ درصد



به نحوی چشمگیر کاهش داد.

ترجمه علی عزیزی نیا

منبع: World, 1996-1997, P. 20. Resources

شهرداری حیدرآباد هند به منظور جلوگیری از آلودگی‌های زیست محیطی زباله‌های شهر را با کمک اهالی محلات مختلف جمع‌آوری می‌کند.

از آنجا که گاهی اوقات زباله‌ها در شهر حیدرآباد یا تاخیر جمع‌آوری می‌شوند و حتی در برخی موارد روی سطح خیابانها و انبار بخش می‌گردید، شهرداری این شهر بر آن شد تا برای رفع این مشکل از مردم کمک بگیرد.

از این رو، شهرداری در هر یک از محلات شهر، انجمنی را برای رسیدگی به امر زباله تشکیل داد. این انجمن علاوه بر مشخص نمودن مکانی دائمی برای

شهرداری حیدرآباد زباله‌ها را جمع‌آوری می‌کند

جمع‌آوری زباله، شخصی را نیز مأمور سرکشی به منازل و تحویل زباله از آنان نمود و این اقدام هزینه جمع‌آوری زباله را

در حال توسعه و یا توسعه یافته مطرح شود. مهم‌ترین ویژگی در موفقیت کوریتیا تأکید مسئولان این شهر بر هماهنگ کردن سیستم حمل و نقل یا طرح کاربری زمین است. در این طرح، گسترش فیزیکی شهر به طرف بیرون از مرکز و در طول پنج محور مدنظر قرار گرفته است.

هر یک از این محورها دارای مسیرهای ویژه‌ای برای اتوبوسهای سریع‌السیر، ترافیک محلی و نیز ترافیک ناشی از سرعت زیاد خودروهایی است که در داخل و خارج شهر تردد می‌کنند. بابه

شهر کوریتیا در برزیل به خاطر استفاده مناسب از منابع طبیعی و طراحی موفق شهری، از تحسین بین‌المللی برخوردار شده است.

این شهر که به دلیل رشد سریع جمعیت شهری، تصرف زمینها توسط مهاجران و بی‌توجهی به فاضلابهای درون شهری، وضعیت نامناسبی داشت، توانست با مدیریتی قوی، به کار گرفتن راه‌حلهای عملی و انعطاف‌پذیر و تقویت حس مشارکت عمومی مردم به وسیله دولت، به عنوان الگویی قابل قبول در میان شهرهای

کوریتیا، شهری نمونه

کارگیری این طرح مرکز شهر نیز تا حد زیادی از ازدحام ترافیکی و سروصدا نجات یافته و آرامش به عابران پیاده بازگشته است.

در نتیجه این تلاشها، روزانه ۱۲ میلیون مسافر با اتوبوس رفت و آمد می‌کنند و ۲۸ درصد از این تعداد را افرادی تشکیل می‌دهند که قبلاً از خودروهای شخصی استفاده می‌کردند.

با اینکه کوریتیا از نظر سرانه اتومبیل شخصی، مقام دوم را در برزیل داراست، اما مصرف سرانه پترویل در این شهر ۳۰ درصد

مشارکت می‌کنند و همین موضوع باعث تفکیک دو - سوم زیاده‌های شهر، یعنی ۱۰۰ تن شده است!
در محله‌های فقیر نشین که خیابانها بسیار باریکند و کامیونهای حمل زیاله قادر به عبور از آنها نیستند، طرح «خرید زیاله» اجرا شده است. در این طرح، خود اهل

از دیگر اقدامات مسئولان این شهر می‌توان به تأسیس پایگاه اطلاع‌رسانی شهری اشاره کرد. این پایگاه، اطلاعات لازم را در مورد اماکنی که می‌توان در آنها ساخت و سازی انجام داد به شهروندان ارائه می‌کند.
کوریسیا برای حل مشکل زیاله خود به

کمتر از ۸ شهر هم ردیف آن است و طبیعاً آلودگی هوا نیز در این شهر بسیار پایین‌تر از دیگر شهرهای برزیل است.
مسئولان کوریسیا با استفاده از مشوقها و قوانین مربوط به طرح کاربری زمین، میزان فضای سبز را برای هر یک از شهروندان از نیم متر مربع در سال ۱۹۷۰ به



کیسه‌های زیاله را جمع‌آوری می‌کنند و آنها را با بلیت اتوبوس، دفتر یادداشت و مواد غذایی معاوضه می‌کنند. در این طرح تاکنون ۳۵ هزار خانواده فقیر از امکانات فراهم شده از این طریق سود برده‌اند.

ترجمه: سعید فاطمی

Jonas Rabinovich, "Integrated Transportation Landuse Planning channel Curitiba's Growth", World Resources, 1996-97, pp. 121-122.

کارخانه بازیافت بزرگی نیاز داشت، اما منابع مالی شهر تکافوی احداث این کارخانه را نمی‌کرد؛ بنابراین مسئولان شهر، طرح جدیدی را با عنوان «زیاله‌های که زیاله نیست» اجرا نمودند. براساس این طرح، هر محله زیاله‌های خود را تفکیک می‌کند قابل توجه اینکه از این طریق، میزان قابل توجهی از هزینه‌های شهرداری کاسته شده است؛ همچنین برای گسترش این طرح، آموزش کودکان نیز مدنظر قرار گرفته است. هم‌اکنون ۷۰ درصد از محله‌های شهر در طرح تفکیک

۵۰ متر مربع در سال ۱۹۹۲ افزایش داده و همچنین با وضع قوانینی، باقی‌مانده حوزه رودخانه‌های شهری را حفاظت کرده‌اند. ترمیم مجراهای طبیعی قاضلاب این شهر را از سرمایه‌گذاریهای عظیم به منظور کنترل سیل بی‌نیاز نموده است.

همچنین مسئولان شهر، اقدامات دیگری را نیز برای جلوگیری از مشکلاتی مانند زمینهای بدون مالک و اعطای مجوز ساخت و ساز به شکل غیر اصولی که معمولاً در شهرهای در حال توسعه رخ می‌دهد انجام داده‌اند.

هزینه‌ای برای این جشنها نمی‌پردازند و فقرا و اقشار بی‌بضاعت نیز از این اقدام شهرداری بهره‌مند می‌شوند.

ترجمه: سعید فاطمی

D-TV, News, 29 November, 2000, Mexico

سنتها، موسیقی، تئاتر خیابانی و عملیات آکروبات را در خیابانهای شهر به اجرا می‌گذارد و شیرینی‌های سنتی نیز در اختیار مردم قرار می‌دهد.

شایان ذکر است که مردم از این جشنها استقبال کرده‌اند و خواستار برگزاری آن در سالهای آینده شده‌اند. در ضمن باید خاطر نشان کرد که مردم هیچ

شهرداری استانبول ماه مبارک رمضان را جشن گرفته است.

این مراسم هر شب پس از افطار و در محله‌های مختلف شهر برگزار می‌شود و تا سحر ادامه می‌یابد. نکته قابل توجه اینکه شهرداری در این مراسم از سنتها و فرهنگ قدیمی مردم استفاده می‌کند؛ همچنین برای تجدید خاطرات و حفظ

برگزاری جشن رمضان توسط شهرداری استانبول

شیرینی فطر بر شما مبارکباد

شرکت توران تو

بازار کوی جمهوری، تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰۰

منابع مالی بسیاری از شهرداریها کفاف خرجشان را نمی‌دهد

نگاهی به وضعیت منابع درآمدی شهرداریهای کشور

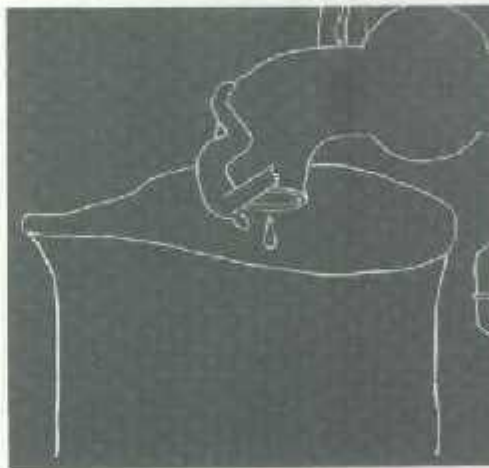
قسمت دوم و پایانی

... ایجاد مجتمع ورزشی اقباسان شامل بیست اسب‌دوانی و موتورسواری، دریاچه مصنوعی، پارک طبیعی و دهها پروژه دیگر که می‌تواند در آینده ما را در جهت کسب درآمد بیشتر نیز یاری دهد.

بوسطنی در روز یکشنبه، شهردار سمنان، افزایش درآمد این شهرداری را حدود یک میلیارد ریال عنوان می‌کند و می‌گوید: «برای ایجاد منابع درآمدی به سراغ سرمایه‌گذاری رفتیم. دو عامل باعث افزایش درآمد شهر شد: نخست اینکه به دلیل تعیین محدوده شهر، مردم برای ساخت و ساز به سراغ واحدهای قدیمی رفتند و همچنین به ارتفاع روی آوردند که این نیز درآمد تراکم را بالا می‌برد. علاوه بر این به منظور استفاده از زیر زمین به عنوان واحد مسکونی در صورتی که شرایط لازم را داشته باشد، مجوز صادر کردیم. استفاده از مشارکتهای مردمی، انجام امور بیمه‌کاری، خرید زمین و ایجاد ارزش افزوده در آن باعث شد که از این طریق در تابستان گذشته حدود ۱۵ میلیارد ریال درآمد کسب کنیم. بیکسری برای ایجاد یک کارخانه نخ‌ریسی با بیش‌بسی ۵ میلیارد ریال سود مشارکت در بخش مسکن، ساخت پاساژ و مجتمع کشت و صنعت، ایجاد باغ بسته و زیتون و... نیز می‌تواند درآمد قابل توجهی نصیب شهرداری کند.»

مشکل، قانون است

سعادت املی، مسئول گروه توزیع اعتبارات و تنظیم حسابهای دکتور برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور، معتقد است مشکل شهرداریها این نیست که بنا به مقتضیات و پتانسیلهای موجود شهر، عوارض را شناسایی و تصویب کنند، بلکه مشکل اساسی در بررسی وضعیت درآمد شهرداریها این است که در قوانین و اقتصاد کلان کشور جایفتاده است که عوارض در تعاریف اقتصادی به عنوان مالیات محلی تعریف می‌شود. برای اداره امور کشور، عمده‌ترین منبع هزینه‌های عمومی و اداری، وصول مالیات است. مالیات عمومی به دو دسته متمرکز و محلی تقسیم می‌شوند. عوارض محلی، عوارضی است که از طریق سازمانهای محلی - که متولی اصلی آنها در شهرها شهرداریها هستند - وصول می‌شود. از طرف دیگر مشکلی که به نوعی به تأمین منابع درآمد شهرداریها مربوط است، عدم مدیریت واحد شهری در تشکیلات دولتی است؛ یعنی بخشی از عمران شهر را به شهرداری می‌دهیم و شهرداری متناسب با شرایط اقتصادی، اقلیمی و اجتماعی شهر برای تأمین هزینه‌های خود درآمد کسب می‌کند. بنابراین روشن است که این درآمدها بدون ارتباط با اقتصاد شهر مفهومی ندارند و قابل تشخیص نیستند و با ابزار لازم برای وصول آنها در اختیار سازمانهای محلی نیست. وقتی در مورد مسائل درآمدی و بودجهای شهرداریها صحبت می‌کنیم، به نظر می‌رسد در قوانین و



در بخش اول این گزارش، وضعیت و منابع درآمدی شهرداریها مورد بررسی قرار گرفت و مشکلاتی مانند رکود ساخت و ساز، عدم تنوع عوارضی که ۲۰ سال پیش وضع شده‌اند بخشودگیها و معافیتهایی که دولت و مجلس نسبت به عوارض شهرداریها اعمال می‌کنند از زبان برخی شهرداران و مسئولان مالی بیان شد. در بخش دوم و پایانی این گزارش، مشکلات قانونی بر سر راه اخذ عوارض توسعه شهرداریها و لزوم شناسایی منابع و ارقام جدید درآمدی مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

این واقعیتی غیر قابل انکار است که منابع درآمدی بسیاری از شهرداریهای کشور با واقعیت موجود آنها سنجیده نمی‌شود. از این گذشته، معیارهای تخصیص درآمدهای ملی نیز از سوی وزارت کشور هنوز به وضعیت قابل قبولی نرسیده است، اما با وجود این، شهرداریها با توجه به شرایط خاص خود می‌توانند در جهت کاهش مشکلات خود قدم بردارند. عزت‌الله نوابی فر، شهردار بروجرد، برای افزایش درآمد شهر به دنبال افزایش جاذبه سیاحتی شهر است. او می‌گوید: «برای سر و سامان دادن شهر به این نتیجه رسیدیم که اگر مردم در تصمیم‌گیریهای شهرداری حضور داشته باشند، مشارکت آنان نیز افزایش خواهد یافت و این امر در انجام پروژه‌های عمرانی و خدمات شهری به ما کمک می‌کند. ما با همین مشارکت توانستیم روی قطب توریستی شهر که پتانسیل آن را نیز داراست اقدام کنیم. ایجاد یک هتل پنج ستاره در بلندترین منطقه شهر (چناتر)، ایجاد مجتمع فرهنگی، تفریحی و ورزشی در زمینی به مساحت ۵۰ هکتار، ایجاد مجتمع ورزشی بانوان در بخش‌های اطراف شهر، سرو سامان دادن به پارکهای جنگلی و ایجاد فضاهایی مناسب برای دوچرخه سواری، پلنسازی، استخر و

دستور آمده‌ها به جای اقتصاد شهری، بیشتر به تراز شهری توجه داریم؛ یعنی برقراری تراز شهری، که جزئی از اقتصاد است، بدون مشخص بودن منابع پیگیری می‌شود.

بنابراین اساسی‌ترین گام در ارتباط با تأمین منابع مالی شهرداریها و تحقق خودکفایی آنها این است که در اقتصاد کلان کشور، موضوع درآمدهای محلی روشن شود. به نظر می‌رسد شرایط اداره امور کشور ما به گونه‌ای نیست که بتوانیم اقتصاد شهری را در اختیار سازمانهای محلی قرار دهیم و یا شاید با توجه به ساختار تشکیلاتی کشور، انجام این کار به صلاح نباشد، اما به هر حال باید سهم واقعی سازمانهای محلی، شوراهای شهر و شهرداریها در اقتصاد کلان از مالیات مشخص باشد. یعنی در تمام عرصه‌هایی که شهرداریها به نوعی در امور عمومی به طور مستقیم و یا غیر مستقیم سرویس می‌دهند باید سهم خود را از منابع مربوطه دریافت کنند و این طور نباشد که شهرداریها مجبور به جستجوی عوارض و منابع و کشف آن باشند؛ زیرا این کشف یا توانایی و میزان توجه اشخاص صورت می‌گیرد و طبیعی است که روند ثابت و صحیحی را در همه شهرها نمی‌توان پیگیری شد.

مشکل شهرداریها این نیست که بنا بر مقتضیات و پتانسیلهای موجود در شهر، عوارض را شناسایی و تصویب کنند بلکه مشکل اساسی در بررسی وضعیت درآمد شهرداریها این است که در قوانین و اقتصاد کلان کشور جا نیفتاده است که عوارض در تعاریف اقتصادی به عنوان مالیات محلی تعریف شود

مشکلی که به نوعی به تأمین منابع درآمد شهرداریها مربوط است، عدم مدیریت واحد شهری در تشکیلات دولتی است

تعدادی از درآمدهای شهرداری یا درآمدهای دولت تداخل پیدا کرده است یعنی عوارضی که باید شهرداری وصول کند، دولت وصول می‌کند و یا برعکس که این وضعیت باید هر چه زودتر به سامان برسد

وی در زمینه تعیین منابع درآمدی در قانون شهرداریها می‌گوید: «در قانون شهرداریها و بین نامه‌های مربوط به تشکیل شهرداری مشخص نشده است که برای تأمین اعتبار هزینه‌ها، منابع خود را از کجا تأمین کنند. ما در قانون شهرداریها حکم مشخصی نداریم و این نشان می‌دهد که قوانین پس از استقرار نهادها نوشته شده‌اند؛ یعنی تجزیه هستند و همین حلقه معقوده‌ای است که بین اقتصاد کلان کشور و اقتصاد محلی - با وجود تصویب قانون جدید - وجود دارد. در قوانین شهرداری وضعیت اقتصادی سازمانهای محلی روشن نشده، ولی در این نامه مالی شهرداریها منابع درآمد شهرداری به شش مورد تقسیم شده است، یعنی وضعیت موجود را سریع کرده است و به عبارت دیگر، منابعی درآمدی وجود ندارد، اما طبق بندی وجود دارد».

سعادت آملی در مورد اصلاح قوانین شهرداریها می‌گوید: «هزینه شهرداریها را نمی‌توان به صورت اتزاعی بررسی کرد. یکی از مسائل اساسی مؤثر در این مورد فقدان یک مسئول متخصص

بسرای پرداختن به مشکل شهرداریهاست. در سال ۱۳۶۵ هیئت وزیران مصوبه‌ای صادر کرد که به موجب آن می‌بایست سازمان شهرداریهای کشور تشکیل شود این سازمان طبق ماده ۶۶ قانون شهرداریها مسئولیت هماهنگی، پشتیبانی، نظارت و آموزش شهرداریهای کشور را بر عهده دارد، اما بدون چنین سازمانی موجب می‌شود که مشکلات شهرداریها به نهادهای مسئول منتقل نشود. ضرورت تشکیل این سازمان اختیابناپذیر است و تا این سازمان تشکیل نشود وزارت کشور یا این همه مشکلات نمی‌تواند به مسائل شهرداریها بپردازد. قانون شهری، مربوط به سال ۱۳۴۸ است، طبیعی است با تحولاتی که در کشور پیش آمده این قانون نیز نیازمند بازبینی است. اما تاکنون هیچ اقدام عملی در مورد تجدیدنظر در قوانین صورت نگرفته است. از پروازات کشور با این ترس کپی و تشکیلات و سازماندهی، نمی‌توانند به این مشکل رسیدگی کنند».

وی در مورد چگونگی رسیدگی به شهرهایی که در وضعیتی نامطلوب به سر می‌برند می‌گوید: «بهری درآمدهای شهرداریها وضع ثابت تری دارد، مثل درآمدهای ناشی از صدور پروانه کسب و فروش و... اما سهم درآمد شهرداریها از درآمدهای محلی تعریف نشده است و رقم پایینی از بودجه شهرداریها را تشکیل می‌دهد. وقتی درآمد شهرداری به بخنی وابسته باشد که اقتصاد محلی نیست و اختیاری در آن ندارد (ساخت و ساز و مسکن، به اقتصاد کلان مربوط است) و تا وقتی که وضع این گونه است شهرداریها با مشکلات حاد در آمدی روبه‌رو هستند که باید چاره‌ای برای آن اندیشید. با شیوه‌های معمول وصول عوارض مانند تفریق موردی وصول عوارض، تصویب و تجویز وصول عوارض بدون پشتوانه مطالباتی، تشکیل ستادها و کمیته‌های بررسی درآمد خلق الساعه و... نمی‌توان در وضعیت مالی شهرداریها تحولی ایجاد کرد. در فقدان نهاد مسئول، نقش وزارت کشور این است که این گونه مسائل را منعکس کند و خواستار روشن شدن مطلب و توجه به آن در اقتصاد کلان کشور شود».

کارشناسان شهری معتقدند که شهرداریها همواره از محل درآمدهای ملی تغذیه می‌کردند؛ هر چند ممکن است چند شهر خاص از عهده مختار جشن برآمده باشند و یا حتی در مقطعی شهرداریهایی مثل اصفهان به بقیه هم فرض داده باشند، اما در مجموع، شهرداریها همواره بازی بر دوش هزینه‌های ملی بوده‌اند. بر اساس ماده ۴۳ قانون شهرداریها - که در سال ۱۳۷۳ با موافقت ریاست جمهوری وقت ایفنا شد - ۷ درصد عوارض شهرداریها توسط دارایی وصول و به حساب خزانه واریز می‌شود و در اختیار وزارت کشور قرار می‌گیرد تا طبق دستور العمل توزیع اعتبارات در اختیار شهرداریهای ضعیف تر قرار گیرد. اما هنوز بسیاری از شهرداریها که با ضعف شدید در کسب درآمد مواجه هستند توانسته‌اند اعتبارات لازم را دریافت کنند و به نظر می‌رسد تا وقتی که بدون توجه به شرایط و وضعیت شهرها، عوارض متعزز وضع شود، این روند نیز ادامه خواهد داشت. از سوی دیگر تعدادی از درآمدهای شهرداری یا درآمدهای دولت تداخل کرده است؛ یعنی عوارضی که شهرداری باید وصول کند، دولت وصول می‌کند و بنا بر عکس و این وضعیت باید هر چه زودتر به سامان برسد

همچنین تا قبل از پایان سال ۱۳۷۶ هیئت وزیران تجویز کرده بود که عوارض شهرداریها از ارزش کالا، حقوق گمرکی و سود بازرگانی بر مبنای ارزی و معادل هر دلار ۷۰ ریال محاسبه شود، اما

در روزهای پایانی همان سال با تلاش حوزه معاونت عمرانی وزارت کشور این تصویب نامه لغو و مقرر شد که عوارض موضوع تصویب نامه یاد شده از اول سال ۱۳۷۷ برابر قوانین و مقررات مربوطه دریافت گردد و این بدان معنی است که عوارض متعزک شهردارها براساس درصدهای مصوب و بر مبنای ارزش ریالی کالا، حقوق گمرکی و سود بازرگانی محاسبه شوند. از این رو، ناگهان عواید یاد شده از مبلغ ۶۶ میلیارد ریال در سال ۷۶ به ۲۷۵ میلیارد ریال در سال ۷۷ و ۳۳۰ میلیارد ریال در سال ۷۸ بالغ شد که این رقم با توجه به مانده پرداخت نشده سالهای قبل به مبلغ ۵۰۰ میلیارد ریال نیز رسیده است، اما در استفاده از همین درآمدهای محدود ملی هم تفاوتی بین شهردارهای مختلف وجود دارد.

سعادت اعلی می گوید: «سیاست صحیح این است که از عوارض مستمر کشور وزارت کشور به شهردارهایی کمک شود که مشکل جدی تر دارند. بخشی برای تحقق اهداف برنامه توسعه پنجساله و بخش دیگر برای کمک به مشکلات مالی سیاست کشور نیز در این جهت است که ضوابط و معیارهایی انتخاب شود تا این کمکها به شهردارهایی که مشکلات بیشتری دارند برسد».

وی می افزاید: «کمک به شهردارها به منظور سرمایه گذاری در ۲ سال گذشته مطرح شده است؛ به این صورت که به جای پرداخت کمک، در امور مختلف سرمایه گذاری شود، اما در این مورد نیز مشکلاتی وجود دارد. از آنجا که دولت تاجر خوبی نیست اکثر شهردارها با مشکل مدیریت سرمایه گذاری روبه رو هستند. در سال ۱۳۷۸ اعتباری برای سرمایه گذاری مشارکتی در شهردارهای کشور تخصیص یافت و از حوزه معاونت عمرانی استاندارها خواسته شد تا طرحهای واجد اولویت سرمایه گذاری را در شهرها تشخیص دهند و معرفی کنند. برای اعطای اعتبار از بیست استان، تنها طرحهای دو استان پذیرفته شد و طرحهای هجده استان دیگر مربوط به سازمان همیاری بود. ما سعی کردیم عواید سرمایه گذاری را نیز به خود آنها اختصاص دهیم. به طور کلی این طرح، مورد توجه وزارت کشور قرار گرفته است و در سال ۱۳۷۹ میزان اعتبار سرمایه گذاری نسبت به سال ۱۳۷۸ از محل عواید عوارض مستمر گز، دو برابر شده است».

البته نظر دیگری نیز وجود دارد و آن اینکه شهردارها باید در ارتباط با وظایف و خدمات خود به سرمایه گذاری بپردازند. در قانون، منعی برای فعالیتهای دیگر در شهرداری وجود ندارد و شهردارها به عنوان سازمانهای محلی می توانند از تمام پتانسیلهای موجود برای افزایش درآمد خود استفاده کنند».

انصر ملک خویان، کارشناس و مشاور تعدادی از شهردارها نیز معتقد است عوارض متعزک که از کارخانههای بزرگ دریافت می شود باید با توجه به ضوابط جمعیت، درجه برخورداری از مشکلات زیست محیطی، فقدان درآمد و... تقسیم شوند. ولی تجربه ثابت کرده است که این ارقام نمی توانند مشکل شهردارها را حل کند و دست به دست شدن آنها نیز از رسیدن به موقع آن به شهردارها جلوگیری می کند. بی رویزیایی باید گفت که مخالفترین دستگاه دولتی، شهرداری است؛ زیرا هیچ حمایت کننده ای در مجلس، هیئت دولت و... ندارد. طبق ماده ۶۲ قانون شهردارها وزارت کشور مکلف است مهندسان و کارشناسان لازم را برای ارائه خدمات فنی، اناری و کارشناسی در اختیار شهردارها قرار دهد. تشکیل سازمان شهردارها برای حمایت و برنامه ریزی، امری ضروری، به نظر می رسد تا اگر دولت و مجلس باری از دوش شهردارها بر نمی دارند، بسیاری هم بر دوش آنها نگذارند. اگر

نمایندگی از شهردارها در مجلس شورای اسلامی باشد نباید بتوان از معافیتهای عوارضی که در مجلس تصویب می شود جلوگیری کرد و یا حداقل باعث شود که جایگزینی برای این معافیتهای مشخص شود. در قوانین بودجه هر ساله معافیتهایی پیش بینی می شود که باید این خلأ درآمدی را پر کرد. در مجلس و هیئت دولت باید مناقع شهردارها در تصمیم گیریها حفظ شود. اگر هدف دولت معاف کردن عوارض آموزشگاههاست این باید از خزانه دولت پرداخت شود. اگر سازمان شهردارها به صورتی اصولی و اساسی با ایجاد اصلاحاتی در اساسنامه فعال شود و محور کار آن، شهردارها و شوراها باشند، نه وزارت کشور و همچنین اگر متولیان این سازمان، دست اندر کاران شهردارها باشند، آن وقت می توان امیدوار بود که شهردارهای کشور سرو سامانی بگیرند.

سخن آخر اینکه به نظر می رسد بازنگری در قوانین بودجه شهردارها، ردیفهای بودجه ای، شناخت منابع و اقلام جدید درآمدی و تدوین بودجه شهرداری براساس هزینه سرانه خدمات شهری، امری ضروری است. بررسی روشهای وصول به موقع عوارض شهردارها، اصلاح ساختار اداری و تشکیلاتی شهرداری، ضرورت توجه به مطالعه و تدوین برنامه های توسعه شهری بلند مدت، میان مدت و کوتاه مدت و توجه به توزیع عوارض ملی بین تمام شهردارها به نسبت سهم سرانه در کاهش محدودیتهای موجود و افزایش درآمد شهردارها از اهمیتی ویژه برخوردار است. اما مهمترین مسئله، تشکیل سازمان شهرداریهاست که به نظر می رسد با مدیریت شهرداریانی که خود به نوعی با این مشکلات روبه رو هستند، در انتقال مسائل، پیشنهادها و یافتن راهکارهای اساسی برای حل مشکلات موفق تر خواهد بود. شاید در این صورت برای نجات از وضعیتی که شهرداران بسیاری از شهرهای کشور ساکنان است با آن دست به گریبان هستند راه حل مناسبی نیز پیدا شود.

فراخوان

ماهنامه شهردارها در جهت اهداف علمی، پژوهشی و اطلاع رسانی در نظر دارد موضوع منابع مالی شهردارها را اعم از انواع منابع و اقلام، کانسٹیپها، محدودیتهای قانونی، نقش شوراهای دولت در این زمینه، تأثیر قوانین مصوب گذشته در وضعیت موجود و دیگر موارد مرتبط با این موضوع را طی سلسله مطالبی به بحث بگذارند که دومین آن پیش روی شماست. به این منظور ماهنامه شهردارها از تمامی شهردارها، شوراهای اسلامی، استاندارها، کارشناسان و صاحب نظران این حوزه دعوت می کند مطالب و نظرات خود را حداکثر تا پایان سی ماه سال جاری به آدرس ماهنامه ارسال نمایند.

مدیران عامل اتوبوسرانی و شهرداران، حمل و نقل شهری را بررسی کردند

این امر باعث شده با حضور نماینده رانندگان در هیئت مدیره، بر میزان مسئولیت پذیری و نقش رانندگان در شبکه اتوبوسرانی افزوده شود.

وی همچنین درباره تقویت نقدینگی گفت: با تغییر شیوه فروش بلیت و به کارگیری اهرمهای تبلیغاتی توانسته ایم شاهد افزایش ۳۰ درصدی درآمد شرکت واحد باشیم.



شهردار بهای متصدی حمل و نقل عمومی

در ادامه این همایش علی نودریزور، مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی و وزارت کشور، گزارشی از وضعیت اتوبوسرانی شهرهای کشور و عملکرد دفتر برنامه ریزی عمرانی در این زمینه ارائه کرد.

وی به سهم اتوبوسرانی در برنامه دوم توسعه اشاره کرد و گفت: در سال ۱۳۷۲ سهم ناوگان اتوبوسرانی در جابه جایی های درون شهری ۲۷/۸ درصد بود که این میزان در سال ۱۳۷۶ به ۳۲ درصد تغییر یافت و در حال حاضر این شاخص به ۳۵/۲ درصد افزایش یافته است، این در حالی است که با وجود ۸ میلیون سفر روزانه در شهرهای کشور، ناوگان حمل و نقل عمومی ۶۴ درصد از این سفرها را پوشش می دهد و از عمر متوسط اتوبوسهای شهری کاسته شده است.

نودریزور در زمینه تغییر شاخصهای موجود حمل و نقل عمومی کشور در برنامه سوم گفت: در حال حاضر ۱۲ هزار و سیصد دستگاه اتوبوس در شهرهای کشور در حال فعالیت اند و براساس شاخصهای برنامه سوم باید ۴ هزار دستگاه اتوبوس جایگزین اتوبوسهای مستهلک ناوگان اتوبوسرانی شوند.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی با اشاره به منابع مالی مورد نیاز برای تجهیز سیستم اتوبوسرانی خاطر نشان کرد: در حال حاضر اتوبوسهایی که توسط وزارت کشور تهیه می شوند از دو شرکت ایران خودرو و شهاب خودرو خریداری می شوند که ۶۰ درصد از بهای آن از محل اعتبارات عمومی و ۴۰ درصد از محل درآمد های اتوبوسرانی ها و شهرداریها تهیه می شود، البته اتوبوسرانی ها به دلیل توان مالی ضعیف خود، عموماً درخواست کاهش یا تقصیر این ۴۰ درصد دارند و این امر دولت را برای تحویل اتوبوسها با مشکل مواجه کرده است.

وی درباره سهم کمکهای دولت در پرداخت هزینه های جابه جایی مسافر گفت: برای اینکه مسافر با بهایی کمتر جابه جا

همایش بررسی مسائل و مشکلات اتوبوسرانی های شهری کشور یا حضور شهرداران و مدیران عامل اتوبوسرانی های شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر، آبان ماه گذشته در تبریز برگزار شد. در این همایش مسائل، مشکلات و نواوریهای مربوط به سازمانهای اتوبوسرانی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

عمادالله فتح الهی، شهردار تبریز، حاکم نبودن فرهنگ بهره گیری صحیح از اتوبوس و تقابلی مؤلفه های ترافیکی را از عوامل نارسایی اتوبوسرانی دانست و افزود: مقررات و قوانین، مسائل شهرسازی، امکانات حمل و نقل، عوامل مدیریتی، گذرگاهها، تابلوها، پلها و... بر مجموعه این نارساییها می افزایند. شهردار تبریز حل مسائل اتوبوسرانی شهرها را در بهره گیری از مقالات علمی و تحقیقات وسیع عنوان کرد و افزود: طی سالهای گذشته تنها با کمکهای مالی و خرید اتوبوسهای جدید سعی در حل نارساییهای حمل و نقل عمومی می شد در حالی که برای استفاده بهینه از امکانات موجود اتوبوسرانی ها و ارائه بهتر خدمات به شهروندان، باید سیاستگذاری صحیحی به منظور ایجاد موازنه منطقی بین حمل و نقل عمومی و خصوصی اعمال شود.

وی به ضرورت واردات متوازن و متناسب خودروهای شخصی و عمومی اشاره کرد و گفت: در این زمینه ابتدا باید تقویت وسائط حمل و نقل عمومی مورد توجه قرار گیرد تا علاوه بر تأمین متقاض مصرف کنندگان به اهداف دیگری نیز چون ارائه خدمات حمل و نقل عمومی، کاهش ترافیک و خسارات ناشی از تصادفات، بهبود شرایط محیط زیست و... دست یابیم.

وی افزود: در این زمینه پیشنهاد می شود دولت با واردات یک دستگاه اتوبوس به ازای تولید یا واردات صد دستگاه خودروی شخصی، زمینه رقابت بخش حمل و نقل عمومی را نسبت به بخش خصوصی و ارتقای کیفیت و کیفیت سیستم حمل و نقل عمومی فراهم کند.

شهردار تبریز ضرورت محلی شدن سیستم اتوبوسرانی را مورد تأکید قرار داد و گفت: با توجه به تشکیل شوراهای اصلاح ساختار تصمیم گیری دولت در مورد اتوبوسرانی ضروری است و بر نصاب ریزی حمل و نقل باید به مدیران محلی تفویض شود و برنامه های استانی در این زمینه تغییر کند.

فتح الهی به وضعیت اتوبوسرانی تبریز اشاره کرد و گفت: از جمله اقداماتی که در سال جاری انجام شد می توان به راننده محوری در الگوی مدیریت مشارکتی شرکت واحد اشاره کرد که

شهردار تبریز: پیشنهاد می شود دولت، با واردات یک دستگاه اتوبوس به ازای تولید یا واردات صد دستگاه خودروی شخصی، زمینه رقابت بخش حمل و نقل عمومی را نسبت به بخش خصوصی فراهم کند

نودریزور: ۵۴/۵ درصد از اتوبوسرانیهای کشور فاقد سازمان تفصیلی هستند و در زمینه انتخاب کارکنان، رانندگان و تعمیرکاران، ضوابط دقیق و یکسانی اعمال نمی شود

شود ۳۶ درصد هزینه‌ها را دولت پرداخت می‌کند و کمکهای شهرداری - اعم از نقدی و غیر نقدی - ۷/۸ درصد و سهم اتوبوسرانی‌ها در تأمین هزینه‌ها ۴۳/۲ است.

نودرپور در ادامه افزود: دولت در ۲ سال گذشته توجه ویژه‌ای به امر حمل و نقل عمومی نموده است به طوری که چهار هزار دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان اتوبوسرانی اضافه شده است. گفتنی است



کنه در سالهای ۱۳۷۷ تا ۷۹ از محل عوارض فرآورده‌های نفتی، اعتبارات قابل توجهی به این امر اختصاص یافته است. البته باید توجه داشت که دولت بیش از این قادر به پرداخت کمکهای مالی به اتوبوسرانی‌ها نیست و شهرداریها و شوراهای باید برای حل معضلات حمل و نقل عمومی تلاش بیشتری کنند.

وی با اشاره به شاخصهای بهره‌وری در اتوبوسرانی گفت: یکی از محصورهای بهره‌وری، توجه به مسائل رفاهی کارکنان و نیروی انسانی است، در حالی که براساس آمار موجود در اتوبوسرانی، اقدامات محدودی در مورد تعاونی مسکن، واگذاری زمین، برنامه‌های تفریحی و ... صورت گرفته است.

مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی افزود: راحتی سفر یا نسبت ظرفیت ایستاده به نشسته، یکی دیگر از شاخصهای بهره‌وری است، اما براساس تحقیقات انجام شده میانگین این شاخص در اتوبوسرانی‌های کشور ۷۶ درصد است که حداقل این میزان به سمنان با ۹۳ درصد و حداکثر آن به تبریز با ۲۳۰ درصد مربوط می‌شود.

نودرپور درباره دیگر شاخصهای بهره‌وری گفت: سرعت یا حفظ ایمنی یکی دیگر از این شاخصهاست. براساس آمار ارائه شده، سرعت اتوبوسها در ۶۲/۴ درصد از شهرها بین ۱۰ تا ۲۰ کیلومتر در ساعت و در ۲۵/۷ درصد بیش از ۲۰ کیلومتر بوده است. به طوریکه میانگین سرعت در شهرها ۱۶ کیلومتر در ساعت بوده است.

وی کاهش زمان انتظار برای سوار شدن به اتوبوس را یکی دیگر از شاخصهای بهره‌وری دانست و افزود: متوسط زمان انتظار در شهرهای کشور ۱۱ دقیقه است که حداقل این زمان مربوط به نیشابور و حداکثر آن مربوط به سمنان است.

نودرپور درباره نداشتن سازمان تفصیلی مصوب در اتوبوسرانی‌ها خاطر نشان کرد: ۵۴/۵ درصد از اتوبوسرانی‌های کشور فاقد سازمان تفصیلی هستند و در زمینه انتخاب کارکنان،

راندگان و تعمیر کاران ضوابط دقیق و یکسانی اعمال نمی‌شود؛ به طوری که هر سازمان به تناسب میزان دانش و تجربه خود، ضوابطی برای استخدام کارکنان وضع می‌کند. از این رو، ارزیابی کارکنان براساس معیارهایی مشخص صورت نمی‌گیرد.

مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، آموزش و استفاده از دانش فنی روز را عامل مهمی در ارتقای تخصص و دانش پرسنل اتوبوسرانی‌ها دانست و گفت: در حال حاضر به ازای هر تعمیرکار تنها ۳/۶ ساعت به آموزش اختصاص یافته است؛ همچنین منابعی که در اختیار سازمانهای اتوبوسرانی است تنها به منابعی که توسط وزارت کشور و سازمان حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران تدوین شده محدود می‌شود و لازم است در این زمینه از منابع علمی، کتب و نشریات تخصصی نیز استفاده شود.

وی در مورد ضوابط اعلام نیاز به اتوبوس خاطر نشان ساخت: اتوبوسرانی‌های کشور، ضابطه مشخصی در این زمینه ندارند و تنها به شاخص جمعیت اشاره می‌کنند. در حالی که شناسایی دقیق ساختار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی شهر به همراه میزان تقاضای سفر و جمعیت برای اعلام نیاز به اتوبوس ضروری است.

نودرپور همچنین به ضوابط تخصیص اتوبوس به مسیرهای درون شهری اشاره کرد و گفت: در شهرهای مورد مطالعه ضوابط یکسانی در این زمینه وجود ندارد و تنها در اسفهان برای تعیین ایستگاهها از ضوابط کارشناسی استفاده شده است.

سر دبیر ماهنامه شهرداریها درباره استفاده از نظرات مردم و بخش خصوصی در اتوبوسرانی‌ها گفت: تاکنون در ۵۸ درصد از اتوبوسرانی‌ها از مشارکت بخش خصوصی استفاده شده و عمدتاً در زمینه بازسازی بدنه‌ها، کف اتوبوس، پلیت فروشی، واگذاری سرویس روغن و تراشکاری قطعات، پمپ‌سازی و جلوبندی بوده است. شایان ذکر اینکه براساس سیاستهای سال جاری دولت، باید حداقل ۳۰ درصد از اتوبوسهای واگذار شده از سوی وزارت کشور به اتوبوسرانی‌ها با ضوابط سوبسیدی در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد که در این زمینه دستور العمل خصوصی سازی نیز تدوین شده است.

نودرپور با اشاره به میانگین شاخص بهره‌وری سیستم اتوبوسرانی شهرهای کشور خاطر نشان کرد: در میان شهرهای مورد مطالعه، وضعیت اتوبوسرانی قزوین از جهت دسترسی به شاخصهای بهره‌وری نسبت به سایر شهرها از موقیعت ممتازی برخوردار بوده است.

وی در مورد وضعیت اعتباری سال جاری اتوبوسرانی‌ها گفت: در سال جاری دولت ۴۱/۵ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس و توسعه حمل و نقل عمومی تخصیص داده است. همچنین ۱۰ میلیارد تومان صرف خرید قطعه و لوازم یدکی اتوبوسرانی و ۷/۴ میلیارد تومان صرف کمکهای جاری به اتوبوسرانی‌ها خواهد شد.

نودرپور افزود: به منظور بالا بردن کیفیت اتوبوسهای تحویلی از سوی خودروسازان، کمیته فنی وزارت کشور در شتاب خودرو و ایران خودرو مستقر هستند و تاکنون پروژه‌های اصلاحی بسیاری در این دو شرکت اجرا شده است. البته در این زمینه قصد داریم پس از تحویل اتوبوسها به ناوگان اتوبوسرانی، نظارت و مدیریت بر اتوبوسها ادامه یابد.

مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی ضرورت توجه شهرداریها را به حمل و نقل عمومی شهرها مورد تأکید قرار داد و افزود: عمدتاً مدیران اتوبوسرانی از بی‌توجهی شهرداریها ناراضی هستند و



تنها در اصفهان برای تعیین ایستگاهها از ضوابط کارشناسی استفاده شده و قزوین از جهت دسترسی به شاخصهای بهره‌وری نسبت به سایر شهرها از موقعیت ممتاز تری برخوردار است

رنوفی: در بخش حمل و نقل عمومی، عمده مشکلات، مربوط به کمبود ناوگان، عدم ارائه برنامه زمان بندی برای حرکت نبودن ایستگاهها و پایانه‌های مناسب، کیفیت نامطلوب داخل وسائط نقلیه، رعایت نکردن قوانین از سوی رانندگان و ضعفهای ساختاری در مدیریت سیستم حمل و نقل است

ترفع: با استفاده از سیستمهای جدید سعی ما بر این است که تمامی امور سازمان به صورت کامپیوتری انجام شود به طوریکه در آینده، سیستم کارت پلیت، جایگزین سیستم سنتی خواهد شد

شهر دارپهسا نیز به دلیل ترکیب هیأت مدیره و شورای سازمانهای اتوبوسرانی ها آن را خارج از سیستم خود و در حیطه وظایف وزارت کشور و استانداری تلقی می کنند؛ در حالی که وزارت کشور تنها مسئول تأمین هزینه های جابهجایی مسافر است و بخش اصلی هزینه ها باید از محل درآمدهای شهرداریها و سازمانهای اتوبوسرانی تهیه شود.

در ادامه این همایش رنوفی، مدیر کل دفتر حمل و نقل، ضرورت توجه به مدیریت حمل و نقل و مباحث علمی و تخصصی آن را مورد تأکید قرار داد و گفت: براساس آمار به دست آمده سالانه حدود ۱۵ میلیارد لیتر بنزین در بخش حمل و نقل مصرف می شود و ۷۰ درصد آنودگی هوای شهرها نیز به همین امر بستگی دارد. از سوی دیگر تاکسون برای گازسوز کردن و بهینه سازی اتوبوسها، تعریض خیابانها و سایر عملیات شهرسازی مرتبط هزینه بسیاری مصرف شده، اما نسبت به مدیریت حمل و نقل توجه اندکی صورت گرفته است. وزارت کشور پس از تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، این امر را در دستور کار خود قرار داده است.

رنوفی در ادامه به تشکیل کمیته آموزش در وزارت کشور اشاره کرد و گفت: قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی بسیار قدیمی است و به بازنگری نیاز دارد. نکته دیگر فراهم کردن زمینه های مناسب برای کاهش تقاضای سفر است که با آموزش مردم و اصلاح ساختار اداری امکانپذیر می شود.

وی درباره ساماندهی ترافیک شهری گفت: تاکنون در ۳۰ شهر کشور این کار صورت گرفته و طبق بررسیهای به عمل آمده مشخص شده است که بخش عمده مشکلات شهرهای کشور در حمل و نقل عمومی است و مشکلات دیگر به بافت مرکز شهر و اصلاح هندسی تقاطعها و معابر مربوط می شود.

رنوفی ادامه داد: در بخش حمل و نقل عمومی عمده مشکلات مربوط به کمبود ناوگان، عدم ارائه برنامه زمان بندی برای حرکت ناوگان، نبودن ایستگاهها و پایانه های مناسب، کیفیت نامطلوب داخل وسائط نقلیه، رعایت نکردن قوانین از سوی رانندگان و ضعفهای ساختاری در مدیریت سیستم حمل و نقل است.

مدیر کل دفتر حمل و نقل، جلب اعتماد شهروندان به سیستم حمل و نقل و قابلیت دسترسی و ایمنی را مورد تأکید قرار داد و خاطر نشان کرد: از جمله اقداماتی که در این زمینه انجام خواهد شد می توان به اصلاح موقعیت ایستگاههای اصلی، طراحی تسهیلات ایستگاهها از جمله نابارها و علائم، تفکیک خطوط و اشاره کرد.

وی در خصوص تغییر سوخت خودروها گفت: ستاد تغییر سوخت خودروها با همکاری وزارت نفت و صنایع تشکیل شده و قرار بر این است که تاکسی های تحت پوشش سازمان تاکسیرانی طبق ضوابط آیین نامه و براساس نرخ تعیین شده گازسوز شوند. همچنین در قالب برنامه پنجساله ای که برای گازسوز کردن اتوبوسهای هشت شهر بزرگ و آلوده کشور تدوین شده، اعتباری معادل ۱۰۰ میلیون دلار و ۱۰ میلیون تومان پیش بینی شده است.

سپس محمد علی ترفع، مدیر عامل شرکت اتوبوسرانی تهران، به تشریح تجربیات و ابتکارات اتوبوسرانی تهران پرداخت و گفت: در حال حاضر ۵ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس متعلق به شرکت واحد به همراه هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی بوس بخش خصوصی در تهران مشغول فعالیت است.

وی به تشکیل ستاد مرکزی ساماندهی اتوبوسرانی اشاره کرد

خزم: می بایست شیوههایی که از نظر فنی و اقتصادی مناسب تر هستند شناسایی و طراحی شوند که یکی از اقدامات انجام شده در این زمینه، راه اندازی تعمیرگاههای منطقه ای برای چند استان است به طوریکه تعمیرات اساسی در همین مراکز صورت گیرد

و گفت: وظیفه این ستاد مطالعه، برنامه ریزی، نظارت، کنترل، تنبیه و تشویق، تسلوین برنامه ها و حمایت از بخشهای اجرایی است. از سوی دیگر هر منطقه اتوبوسرانی تهرانی به طور مستقل مدیریت، هیئت مدیره و برنامه های مشخص دارد و ما تنها از آنها حمایت می کنیم. به این ترتیب این فرصت برای ستاد مرکزی ایجاد شده است تا بتواند به ارائه راهکارهای مناسب بپردازد.

وی درباره دیگر اقدامات سازمان اتوبوسرانی تهران خاطر نشان کرد: یکی دیگر از اقدامات ما توجه به آموزش بود و دوره های مختلفی در این زمینه برگزار نمودیم. همچنین نیروهای جوان و تحصیل کرده را جایگزین نیروهای قدیمی کرده ایم. علاوه بر این با ایجاد دوازده تعمیرگاه مستقل اتوبوسرانی در مناطق مختلف، ظرفیت نیروی فنی خود را به یک هزار و ۷۰۰ نفر افزایش داده ایم.

مدیر عامل شرکت اتوبوسرانی تهران به تشکیل پنج حوزه معاونت در ستاد مرکزی مذکور اشاره کرد و گفت: این معاونتها شامل معاونت فنی، برنامه ریزی مالی، اداری و بهره برداری و انتظامی می شود و هر یک به طور مستقل در شاخه تخصصی خود مشغول به کار هستند. همچنین به منظور ارتباط مناسب با پرسنل، شوراهای شرکت واحد تشکیل شده و طی دوره های آموزشی شرح وظایف آنها مشخص گردیده است.

وی افزود: در این شوراها کمیته های مختلفی اعم از کمیته انضباط کنار، فنی، بهداشت و تغذیه، طبقه بندی مشاغل و وام تشکیل شده است و به اموری چون تخلفات، تصادفات، بهداشت کار، مسائل رفاهی، مشکلات پرسنلی و ... می پردازند.

ترفع در مورد استفاده از سیستمهای کامپیوتری در سازمان گفت: با استفاده از سیستمهای جدید سعی ما بر این است که تمامی امور سازمان به صورت کامپیوتری انجام شود و در آینده سیستم کارت پلیت جایگزین سیستم سنتی خواهد شد.

در ادامه این همایش نوروزی، شهردار مشهد در مورد تجربیات و راهکارهای جدید حمل و نقل درون شهری توضیحاتی ارائه داد. او گفت: یکی از مسائلی که برای رفع مشکلات سیستم اتوبوسرانی مشهد منتظر قرار گرفت حمل و نقل ریلی است که علاوه بر سرعت و کیفیت مناسب، از آلودگی صوتی و ریسک محیطی نیز جلوگیری می کند. به همین دلیل با استفاده از مشاوران خارجی و مطالعات انجام شده، طرح قطار شهری مشهد تهیه و در بخشی از مسیرها به اجرا درآمده است.

همچنین در این همایش، دربندی زاده، مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی قزوین، سوده بودن سیستم اتوبوسرانی قزوین را مورد



شهردار مشهد: یکی از مسائلی که برای رفع مشکلات سیستم اتوبوسرانی مشهد مدنظر قرار گرفت، توجه به حمل و نقل ریلی است که علاوه بر سرعت و کیفیت مناسب از آلودگی صوتی و زیست محیطی نیز جلوگیری می کند

در بندی زاده: تمامی امور تعمیرگاهی سازمان اتوبوسرانی قزوین را ۳۰ نفر در طول شبانه روز و با حداقل هزینه انجام می دهند. همچنین لاستیکهای روکش شده کارکرد بیشتری نسبت به لاستیکهای نو دارند که از این طریق از پنجر شدن و ترکیدگی لاستیک به نسبت زیادی جلوگیری می شود

تأکید قرار داد و علل موفقیت و توسعه این سازمان را در عواملی دانست که عبارت اند از: صرفه جویی در تمامی امور سازمان، بازسازی ناوگان به عنوان سرمایه های بی پایان، ایجاد ارتباطی حسنه میان مدیریت و ریزر مجموعه و سیستماتیک کردن امور اداری با حداقل نیروی انسانی و حداقل هزینه.

وی همچنین ایجاد انگیزه و هدفدار نمودن مجموعه، تعدیل نیروی غیر کیفی و ایجاد تعمیرگاه مرکزی فرا استانی را از دیگر اقدامات موفق این سازمان دانست.

در بندی زاده در زمینه ایجاد تسهیلات رفاهی برای کارکنان گفت: از جمله اقداماتی که در این زمینه انجام شده می توان به پرداخت حقوق و مزایا در یک زمان ثابت، پرداخت وام، ارائه ارزاق عمومی، بن پوشاک، تشکیل تعاونی مسکن، هدایای تشویقی، سفرهای زیارتی - تفریحی و... اشاره کرد.

مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی قزوین توان پرسنل تعمیرگاهی این سازمان را بسیار بالا عنوان کرد و افزود: تمامی امور تعمیرگاهی را ۳۰ نفر در طول شبانه روز و با حداقل هزینه انجام می دهند که خدمات آنان از جهت ثنی در سطح بسیار مطلوبی قرار دارد.

وی همچنین نظافت اتوبوسها را مورد تأکید قرار داد و افزود: در این مورد سعی شده است از صندوقهای قابل شستشو و مناسب استفاده شود و خوردگیهای اتوبوس تعمیر و داخل آن به طور منظم نظافت شود.

در بندی زاده درباره استحصالی در آمد گفت: روزانه از هر دستگاه اتوبوس ۱۷ هزار تومان درآمد خالص کسب می شود که قسمتی از آن از طریق سرویس دهی به سفرهای بیرون شهری به دست می آید به این نحو که بخشی از جایگاه مسافر را در ایام تعطیل سیستم اتوبوسرانی قزوین انجام می دهد.

مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی قزوین به استفاده از روکش لاستیک برای صرفه جویی و کسب درآمد بیشتر اشاره کرد و افزود: با بررسیهایی که انجام دادیم مشخص شده است که لاستیکهای روکش شده نسبت به لاستیکهای نو، کارکرد بیشتری داشته اند. همچنین از این طریق از پنجر شدن و ترکیدگی لاستیک نیز تا حد زیادی جلوگیری می شود.

گفتنی است در این همایش، جلسه پرسش و پاسخ نیز در زمینه مسائل و مشکلات اتوبوسرانی ها برگزار شد و سمنانی، واقف و فتوت از شرکت های خودرو ساز و رتوفی، نوذریور و شهر داران تبریز، مشهد و شیراز به پرسشهای مطرح شده پاسخ دادند.

در پایان همایش احمد خزرم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، در جمع بندی این همایش به راه اندازی راه آهن

شهری در چند شهر کشور اشاره کرد و گفت: در سالهای اخیر طرحهای نیمه تمام گذشته فعال شده و به بهره برداری رسیده است. از جمله طرح احداث سه راه آهن شهری در شیراز، مشهد و اصفهان آماده شده است و در صورت تصویب راه آهن شهری تبریز می توان گفت عملیات چهار طرح در عرض ۲ سال آغاز شده است.

وی همچنین درباره تخصیص اعتبار لازم برای افزایش ناوگان اتوبوسرانی خاطرنشان ساخت: در پایان سال ۱۳۷۷ دولت ۳۴ میلیارد تومان از محل فروش گاز و تیل، نفت سفید و نفت کوره به این امر اختصاص داد و این مبلغ در سال جاری به ۴۱/۵ میلیارد تومان رسیده است. این در حالی است که در یکی دو سال گذشته ۲۱ سازمان اتوبوسرانی به ۴۸ سازمان قبلی اضافه شده است.

خزرم ضرورت تشکیل اتحادیه منتخب مدیران عامل اتوبوسرانی های کشور را مورد تأکید قرار داد و افزود: بخش وسیعی از امور اتوبوسرانی ها که در وزارت کشور انجام می شود باید به این اتحادیه واگذار شود و تنها نظارت و کنترل امور بر عهده وزارت کشور باشد.

وی درباره وضعیت نیروی انسانی در سازمانهای اتوبوسرانی گفت: نیروهای غیر کیفی باید تعدیل شوند و تسهیلات لازم فراهم شود. البته خصوصی سازی نیز در این زمینه مؤثر است.

معاون هماهنگی امور عمرانی لزوم اصلاح شیوه های تعمیر و نگهداری را مورد تأکید قرار داد و افزود: در حال حاضر شیوه های تعمیر و نگهداری در سازمانهای اتوبوسرانی به صورت واحد اعمال نمی شود؛ از این رو باید شیوه هایی که از نظر فنی و اقتصادی مناسب تر هستند شناسایی و طراحی شوند.

یکی از اقدامات انجام شده در این زمینه راه اندازی تعمیرگاههای متخصصی برای چند استان است. به طوریکه تعمیرات اساسی در همین مراکز صورت گیرد.

خزرم همچنین به کمکیهای عالی دولت به سازمانهای اتوبوسرانی اشاره کرد و افزود: به طور کلی در مورد هزینه های اتوبوسرانی - اعم از هزینه های جاری و سرمایه گذاری - می توان گفت ۶۴ درصد هزینه ها توسط دولت، ۲۳ درصد توسط مردم و ۲ درصد نیز توسط شهرداریها تأمین می شوند.

وی تشکیل شورای آموزش را مورد تأکید قرار داد و خاطرنشان کرد: به منظور اجرای برنامه های آموزشی، شورایی در دیار تعان حمل و نقل و ترابریک تشکیل شده و در آینده پس از تقسیم بندی استانها، کارگاههای آموزشی نیز راه اندازی خواهد شد.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در زمینه بازرسی اتوبوسرانی ها گفت: گزارشهای بازرسی از چند مرکز نشان می دهد که نسبت به حفظ و نگهداری اتوبوسها توجه چندانی نشده است و در مواردی، مدیران عامل اتوبوسرانی ها اطلاع درستی از وضعیت سازمان تحت امر خود ندارند، در حالی که بازرسی برای ما از اهمیت بسالایی برخوردار است و در تعیین شاخصهای سهمیه بندی مورد توجه قرار می گیرد.

وی توجه به ظاهر و زیبایی اتوبوسها را مورد تأکید قرار داد و افزود: سیمای شهر موضوعی اساسی است و باید علاوه بر مسائل فنی به زیبایی اتوبوسها نیز توجه شود.

خزرم همچنین با اشاره به پرداخت مالیات محلی به اتوبوسرانی ها گفت: در این زمینه سعی شده است بین ۰/۵ تا ۲/۲ درصد از حقوق تمام مؤسسات و کارخانه هایی که بیش از ۹ نفر پرسنل دارند به امر حمل و نقل اختصاص یابد.

دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی شهرداری طرقيه

طرح مالکیت زمانی را برای توسعه منابع مالی شهر به اجرا درآورد

دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی شهر طرقيه، وابسته به شهرداری این شهر، طرح مالکیت زمانی را به عنوان یکی از راههای توسعه منابع مالی شهرداری به اجرا درآورد.

مسئول شایان، مسئول دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی شهرداری طرقيه، درباره دلایل اجرای این طرح گفت: وجود پتانسیلهای منطقه‌ای و فقدان برنامه مدون اجایی، زمینه سوء استفاده سودجویان را از بیلاقات مشهد فراهم کرده بود که از جمله می‌توان به استفاده بی‌مقتد طالبانته شرکتهای تعاونی مسکن از قانون

زمانی مجموعه مایان محسوب می‌شود. شایان با اشاره به موقعیت و امکانات منطقه یاد شده ادامه داد: این منطقه با بهره‌مندی از راههای مواصلاتی و برخورداری از امکانات زیربنایی مانند سد چالیدره و امکان استفاده از دو - پنجم منابع آن به نفع شهرداری و همچنین وجود برق و گاز، به عنوان یکی از مناطق جذاب گردشگری مطرح است.

مسئول دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی طرقيه افزود: پس از معالعات انجام شده و با توجه به ساختار مالی موجود شهرداری و مشکلات مدیریتی در زمینه هتل داری، ایجاد مهمانسرا، هتل و

به منظور جلوگیری از اتلاف منابع محلی و ساماندهی فعالیتهای خود جوش، شهرداری طرقيه در خرداد ماه سال جاری، نسبت به تأسیس دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی شهر طرقيه مبادرت نمود

استفاده از روش مالکیت زمانی، ضمن ایجاد زمینه سرمایه گذاری مستقیم استفاده کنندگان، موقعیت ایجاد تمرکز سرمایه را برای برنامه بلندمدت نیز امکانپذیر می‌سازد

هتل، بهترین روش برای شهرداری استفاده از روش مالکیت زمانی (Time Sharing) است تا با ایجاد اسکان همگانی، بویژه برای اقتصار کم درآمد، زمینه انجام سرمایه گذاری گسترده تر نیز فراهم گردد.

شایان در مورد محاسن روش مالکیت زمانی گفت: استفاده از این روش، ضمن ایجاد زمینه سرمایه گذاری مستقیم استفاده کنندگان، موقعیت ایجاد تمرکز سرمایه را برای برنامه بلندمدت نیز امکانپذیر می‌سازد.

وی به ارائه خدماتی مانند وجود فضاهای تجاری، تفریحی، فرهنگی، ورزشی و زیست محیطی در مجموعه چالیدره اشاره کرد و مهمترین اهداف پروژه یاد شده را به این شرح بیان کرد: ایجاد زمینه بهره‌برداری عمومی از منابع طبیعی بیلاقات طرقيه، ایجاد اسکان مناسب و ارزان قیمت برای زائران حرم مطهر امام رضا (ع) و اقتصار کم درآمد، تعریف منابع مالی مناسب برای شهرداری، تأمین منابعی برای اجرای پروژه‌های توریستی، ایجاد زمینه مناسب برای سرمایه گذاری در منطقه با نظارت شهرداری و امکان بازدید و استفاده از نقاط دیدنی اطراف مشهد با توجه به در اختیار بودن خودرو.

شایان ادامه داد: ویلاهای طرح یاد شده با امکان بهره‌مندی از خودرو، به مدت ۲۵ سال و هر سال یک هفته به متقاضیان با تسهیلاتی ویژه واگذار می‌شود.

اشاره کرد و این در حالی است که با گذشت ۲۰ سال از پیروزی انقلاب اسلامی، تنها شاهد کسب درآمدهای غیر معمول این شرکتهای بوده هستیم.

وی خاطر نشان کرد: فقدان فضاهای تفریحی مناسب در منطقه باعث شده بود که حاشیه باغهای خصوصی به منظور تفریح و تفرج مردم مورد استفاده قرار گیرند، اما نارسایی باغداران و عدم امکانات لازم، باعث سر خوردگی گردشگران و مراجعت نکردن آنان در سالهای بعدی شد. بنابراین به منظور جلوگیری از اتلاف منابع محلی و ساماندهی فعالیتهای خود جوش، شهرداری طرقيه در خرداد ماه سال جاری، نسبت به تأسیس دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی شهر طرقيه مبادرت نمود.

شایان در پاسخ به این پرسش که چه برنامه‌هایی مدنظر این دفتر است گفت: دفتر سرمایه گذاری و جهانگردی طرقيه با تدوین یک برنامه بلندمدت ۱۵ ساله با هدف مدیریت مستمر کز و به منظور پر هیز از ایجاد تورم اجرائی و ساختاری در شهرداری، وظیفه تدوین طرحهای مدیریتی و اجرایی را تحت نظارت کمیسویی متشکل از مدیران و کارشناسان استانی برعهده گرفته و سر فصلهایی را همچون توسعه گردشگری، تولیدی، صنعتی، فرهنگی، ورزشی و زیست محیطی تعریف نموده است.

وی درباره نحوه توسعه گردشگری در طرقيه گفت: نبودن برنامه و تسهیلات لازم برای پذیرایی از ۱۲ میلیون گردشگر در هر سال، شهرداری را بر آن داشت تا با توجه به ۷۰ هکتار اراضی تحت اختیار، نسبت به طراحی منطقه تفریحی - توریستی چالیدره اقدام کند و این فعالیتی در ادامه طراحی و اجرای واحدهای مالکیت

اتوبوسرانی شیراز و آموزش کودکان و نوجوانان

مدیر عامل اتوبوسرانی شیراز در حاشیه همایش بررسی مسائل و مشکلات اتوبوسرانیهای شهری کشور در تبریز، فعالیت‌های این سازمان را تشریح کرد.

حمیدرضا ناصری، مدیر عامل اتوبوسرانی شیراز، در گفتگو با خبرنگار ما گفت: با توجه به گسترش روزافزون شهرها، دیگر نمی‌توان با ایذه و تفکر سنتی، آنها را مدیریت کرد، بلکه باید با مطالعات و داده‌های آماری به برنامه‌ریزی در این زمینه پرداخت.

وی با اشاره به تهیه طرح جامع سیستم اتوبوسرانی شیراز افزود: پس از آمارگیری دقیق از وضعیت حمل و نقل درون شهری شیراز مشخص شد که در کدامیک از مسیرها و خطوط به تقویت ناوگان نیاز داریم و سر همین اساس مبادرت به تعیین تعداد ایستگاههای درون شهری نمودیم.

ناصری ادامه داد: همچنین براساس مطالعات انجام شده، هفده پایانه حمل و نقل درون شهری پیش‌بینی کردیم و در داخل پایانه‌ها نیز خدمتانی مانند ارائه عوادغذایی و خدمات پستی و مخابراتی برای رفاه حال مسافران مدنظر قرار گرفته است. گفتنی اینکه این موضوع ساعت کاهش تقاضای سفر در سطح شهر نیز شده است و ساکنان شهر کهای اقماری از این خدمات بیشترین بهره‌مندی را می‌کنند.

وی همچنین خاطرنشان ساخت: با هماهنگی‌هایی که با شرکت‌های حمل و نقل بیرون شهری انجام شده است، شهروندان می‌توانند با مراجعه به این پایانه‌ها بلیت سفرهای بیرون شهری خود را تهیه کنند.

ناصری در پاسخ به این پرسش که چه اقداماتی در مورد آموزش مردم و پرسنل اتوبوسرانی انجام داده‌اید گفت: در مورد آموزش پرسنل سعی کرده‌ایم نحوه

برخورد مناسب و متین را برای آنان تشریح و تبیین نماییم، اما در ارتباط با آموزش شهروندان، این موضوع را از مدارس شروع کرده‌ایم. به این شکل که دانش آموزان دبستانی را با دو دستگاه اتوبوس که به نام اتوبوس شادای تجهیز شده‌اند، با هماهنگی‌هایی به عمل آمده با آموزش و پرورش و کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان در سطح شهر می‌گردانیم و به اسکان تفریحی می‌بریم تا ضمن تفریح و بازی، چگونگی استفاده از اتوبوس و حفظ نگهداری آن را نیز به آنان منتقل کنیم.

مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شیراز در مورد نحوه استفاده از بخش خصوصی گفت: سعی کرده‌ایم خطوط اتوبوسرانی را واگذار کنیم و بیشتر در جهت واگذاری خطوط حاشیه شهر تلاش کرده‌ایم. همچنین در نظر داریم نسبت به تأسیس شرکت‌های مسافربری درون شهری نیز اقدام کنیم و اتوبوسهای قدیمی را به صورت اقساط به بخش خصوصی واگذار نماییم.

تبریز طرح جامع حمل و نقل تهیه می‌کند

شهرداری تبریز با موافقت شورای شهر، طرح جامع ساماندهی حمل و نقل تبریز را به مشاوران سفارش می‌دهد.

گزارش روابط عمومی شهرداری تبریز

حاکم از این است که این شهرداری با تشکیل جلسات توجیهی برای سازمانهای تابعه در جهت تدوین برنامه پنجساله شهرداری تلاش می‌کند.

حس-ول طرح و برنامه شهرداری

تبریز در آخرین جلسه توجیهی سازمانهای تابعه، قدم نخست را در تدوین برنامه پنجساله، تعریف وضعیت موجود، تعیین کمبودها و پیش‌بینی‌های تخصصی بر مبنای مطالعات مورد نیاز عنوان کرد.

شهرداری بناب و همایش دوچرخه سواری

پنجمین همایش دوچرخه سواری با شعار دوچرخه سواران بناب، پیام آوران شهر سالم بر گزار شد.

به گزارش خبرنگار ما این همایش با شرکت بیش از ۲۰ هزار تن از اهالی بناب و تنی چند از مسئولان این شهر با هدف ترویج دوچرخه سواری و به منظور

جایگیری از آلودگی هوا و حفظ محیط‌زیست شهرها برگزار شد.

دوچرخه سواران شرکت کننده در این همایش پس از تجمع در استادیوم شهر، به یکباره دوچرخه‌های خود را بالای سر بردند و شعار بناب شهر دوچرخه سر دادند.

شایان ذکر است که بناب در جنوب

انسان آذربایجان شرقی واقع شده است و بیش از ۹۰ درصد از آقاییان در این شهر، رفته و اسد روزانه خود را به وسیله دوچرخه انجام می‌دهند.

در باره این همایش با شهردار بناب گفتگویی انجام داده‌ایم که در شماره‌های بعد درج خواهد شد.



گردهمایی مدیران عامل سازمانهای تاکسیرانی و همایش مدیران کل دفاتر فنی در تهران

نخستین گردهمایی مدیران عامل سازمانهای تاکسیرانی و مسئولان واحدهای تاکسیرانی شهرداریهای کشور توسط دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برگزار شد.

در این همایش رکسوفی به ارائه گزارشی از فعالیتهای دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در مورد مسائل تاکسیرانی

پرتاخت و مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی نیز درباره تاکسیرانی ها و سهمیه تاکسی برای شهرها سخنرانی ایراد نمود.

در ادامه، برخی از مدیران سازمانهای تاکسیرانی در زمینه مسائل و مشکلات تاکسیرانی ها به بحث و بررسی پرداختند و سپس نتایج کار کمیته های کاری ارائه گردید و احمد خزیم ساخت را جمع بندی کرد.

همچنین گردهمایی مدیران کل دفاتر فنی استانهای کشور در تهران

برگزار گردید. در این گردهمایی پس از بیان تساواریها و مشکلات مدیران دفاتر فنی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور به پرسشهای آنان پاسخ گفت و علی نودریور درباره پژوهش و برنامه ریزی در زمینه مسائل فنی و عمرانی سخنرانی کرد.

شایان ذکر است گزارشی از گردهمایی های یاد شده در شماره های آینده درج خواهد شد.

شهرداری رشت و مبارزه با آلودگی رودخانه ها

شهرداری رشت برای حل مشکل آلودگی رودخانه زرچوب و گوهر رود اقدام می کند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری رشت، رحمت حمیدی شهردار رشت، با اشاره به مشکلات رودخانه های سطح شهر گفت: اینجا که فاضلاب خانگی ۵۰۰ هزار نفر از ساکنان شهر رشت وارد رودخانه زرچوب و گوهر رود می شود، این رودخانه ها به کانالهای روباز فاضلاب شهری تبدیل شده اند. قابل توجه اینکه با سرریز شدن پساب های شهری و صنعتی به تالاب انزلی، ضربه های جبران ناپذیری به این تالاب وارد شده است!

وی خاطر نشان کرد: شرکت آب و فاضلاب به عنوان متولی امر فاضلابهای خانگی باید هر چه زودتر نسبت به احداث تصفیه خانه های مورد نیاز اقدام نماید و به لحاظ اینکه این طرح نیاز به اعتباری

معادل ۳۵ میلیارد تومان دارد، با تأمین اعتبارهای موجود، یعنی سالی یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، بهره برداری از آن حداقل تا ۳۰ سال به طول خواهد انجامید!

شهردار رشت در مورد اقدامات شهرداری در این زمینه افزود: شهرداری برای کاستن از مشکلات، حفر چاههای عمیق را در حاشیه این رودخانه ها منظور قرار داد که آب این چاهها در فصول کیم آبی به طور اتوماتیک برای رفیق شدن فاضلابها وارد رودخانه ها می شود.

همچنین می توان از چاههای یاد شده برای آزادسازی حرم رودخانه ها و تبدیل آنها به فضای سبز نیز استفاده کرد.

حمیدی در ادامه به منابع درآمد شهرداری اشاره کرد و گفت: ۲۵ درصد از درآمدهای شهرداری از طریق یک درصد فروش کارخانه ها تأمین می شود، اما متأسفانه حدود ۴۰ درصد از کارخانه های

شهر صنعتی به حالت تعطیل درآمده اند و بقیه نیز توانسته اند تولیدات خود را به فروش برسانند؛ بنابراین ۱/۵ میلیارد تومان از مطالبات شهرداری وصول نشده است.

وی ادامه داد: همچنین ۲۸ درصد از کل درآمد شهرداری به عوارض پروانه های ساختمانی بستگی دارد، اما به دلیل رکود در بخش مسکن، در این بخش از درآمد شهرداری نیز کاهش فراوانی مشاهده می شود.

شهردار رشت خاطر نشان کرد: اگر از محل درآمدهای مازاد ارزی که به استانها تخصیص می یابد، بخشی هم به شهرداریها اعطا گردد، می تواند کمک بزرگی برای اجرای پروژه های بزرگ شهری باشد.

برگزاری پنجمین گردهمایی شهرداران و مدیران آتش نشانی شهرهای بزرگ کشور

دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور، پنجمین گردهمایی شهرداران و مدیران آتش نشانی شهرهای بزرگ کشور را در تهران برگزار کرد.

در این همایش، مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی اهداف، فعالیتهای و عملکردهای دفتر برنامه ریزی عمرانی را



در مورد مسائل ایمنی و آتش نشانی کشور تشریح کرد و تنی چند از شهرداران و مدیران عامل سازمانهای آتش نشانی نیز در مورد شیوه های مشارکت شهروندان در تأمین ایمنی شهری، از تساط مدیریت شهری با مدیریت ایمنی شهری و شیوه های آموزش شهروندان در زمینه مقابله با آتش سوزی به ایراد سخنرانی

پرداختند. همچنین گزارشی کار کمیته های استاندارد و ضوابط ایمنی، آموزش و پیشگیری، سازمان و تشکیلات، منابع درآمدی و لوازم و تجهیزات ارائه گردید و معاون مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی در مورد ضوابط طراحی و تهیه نقشه های تیب ایستگاههای آتش نشانی سخنرانی نمود که گزارشی از این گردهمایی در شماره بعدی چاپ خواهد رسید.

شایان ذکر است که در حاشیه این گردهمایی، نمایشگاهی نیز از لوازم، تجهیزات ایمنی و آتش نشانی، کتب و مقالات منتشره توسط انتشارات سازمان شهرداریها برگزار شد. احمد خزیم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، ضمن بازدید از این نمایشگاه، رهنمودهای لازم را در زمینه لزوم توجه به مسائل ایمنی ارائه کرد.

شهرداران استان تهران در اسلامشهر

سومین گردهمایی شهرداران
استان تهران با حضور معاون
عمرانی استاندار تهران در
اسلامشهر برگزار شد.

علیرضا گودرزی، شهردار اسلامشهر،
در حاشیه این گردهمایی در مورد تفاوت
این گردهمایی با موارد مشابه قبل به
خبیرنگار ما گفت:

در سومین گردهمایی علاوه بر حضور
مسئولان استانداری و شهرداران،
شهروانهای اسلامی نیز حضور داشتند که
این امر باعث در جریان قرار گرفتن شهروانها
از مشکلات شهرداریها می شود همچنین

شهروانها به یکسری توصیه های قانونی نیاز
دارند که حضورشان در چنین جلساتی در
این زمینه نیز مفید و مؤثر است.

گودرزی بازنگری قانون شهروانها را
ضروری دانست و افزود: کاستیهای موجود
نشانی از ضعف قانون است؛ زیرا در قانون
فعلی شهروانها وظایف به طور دقیق تفکیک
نشده اند. به عنوان نمونه در بحث چگونگی
نظارت بر شهروانها، دولت به نظارت عالی
معتقد است، اما شهروانها بر این باورند که
شخصیتی مستقل اند و کسی حق نظارت
بر آنها را ندارد.

اهالی منطقه ۸ مشهد پارک ساختند

اهالی منطقه ۸ شهرداری مشهد،
یک پارک محلی به مساحت ۵ هزار
مترمربع ساختند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری
منطقه ۸ مشهد، این پارک با مشارکت
کامل اهالی - شامل پرداخت هزینه های

اجرای و تامین نیروی انسانی - با اعتباری
معادل ۵۰ میلیون ریال و در مدت ۵۰ روز
ساخته شد.

نوروزی، شهردار مشهد، در مراسم
افتتاح پارک افاقیه، این اقدام را مصداق بارز
تعلق شهرداری به مردم دانست.

سخنرانی تخصصی در مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری

لحاظ هویت، پستر شهری، رفتار و عملکرد
استفاده کنندگان فضاهای شهری و
همچنین ارتباط انسان و محیط
مورد بررسی قرار گرفت.
در دیدگاه مطرح شده، بحران هویت
مفهومی خاص یافته و این مفهوم به عدم
انطباق هویت مکانی فرد به هویت مکانی
بیرونی او اطلاق شده است.

همچنین اثرات مثبت انطباق بین
انتظارات فرد از محیط بیرونی و واقعیت
موجود این محیط در سه بُعد مورد بررسی
قرار گرفت که عبارت اند از: ایجاد تعلق
مکانی، بازسازی روحی - روانی فرد و

ارزیابی مثبت زیبا شناسانه - احساسی.
در ادامه این سخنرانی ضمن بررسی
نظرات مختلف در مورد میزان تأثیرات
محیط بر انسان، گروههایی از نظریه
پردازان نیز که به نوعی با مسائل انسانی -
محیطی درگیر هستند معرفی شدند و نقاط
قوت و ضعف آنها مورد بحث و بررسی قرار
گرفت.

شایان ذکر است که مرکز مطالعات
برنامه ریزی شهری، هر ماه اقدام به
برگزاری یک سخنرانی علمی - آموزشی
در حوزه مدیریت و برنامه ریزی شهری
می نماید.

بحران ادراکی - رفتاری در
فضاهای شهری، عنوان یک
سخنرانی است که راضیه رضازاده
در مرکز مطالعات برنامه ریزی
شهری انجام داده است.
در این سخنرانی، بحران کنونی به

مهندسان شهر ساز نقشه های تفکیک زمین را بررسی می کنند

اگر چه نقشه های تفکیک زمین
تاکنون نیز بر اساس ضوابط و مقرراتی که
در مورد کیفیت زمین در طرح جامع،
تفصیلی و یا هادی وجود داشت تهیه
می شدند، اما به موارد عمده ای مانند ایجاد
فضاهای آموزشی، درمانی، تجاری،
تفریحی و... توجه جدی نمی شد و
ناهنجاریهای فیزیکی بسیاری نیز در پی
داشت.

بنابراین به منظور رفع این مشکل،
گروه تخصصی شهر سازی سازمان نظام
مهندسی ساختمان با همکاری جامعه
مهندسان شهر ساز، میلادرت به تهیه شرح
خدمات برای طراحی تفکیک اراضی

جامعه مهندسان شهر ساز، از این
پس به منظور ارتقای کیفیت
محیط کالبدی شهر - از نظر شکل
و ساختار - اراضی شهری را
بر اساس اصول و ضوابط
شهر سازی تفکیک خواهند نمود.

شهری تصویب شده است که بر اساس آن،
شهرداریها موظفاند نقشه های تفکیک
اراضی را فقط از مانکنای پذیرند که به
امضای مهندسان دارای پروانه اشتغال
رسیده باشد.

شایان ذکر است که این اقدام بر اساس
ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها صورت گرفته
است. ماده ۱۰۱ مقرر می دارد: ادارات ثبت
و دادگاهها مکلف اند هنگام تقاضای
تفکیک اراضی در محدوده شهر و حریم
آن، عمل تفکیک را مطابق نقشه های انجام
دهند که قبلاً به تصویب شهرداری رسیده
باشد.

یکی از وظایف مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، اطلاع‌رسانی پژوهشی برای محققان و کاربران پژوهشهای شهری است. به همین منظور، از این شماره، صفحه‌ای را به «اخبار پژوهشی» اختصاص داده‌ایم. این صفحه - که مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری آن را تهیه می‌کند - حاوی اخبار پژوهشی داخلی و خارجی و قابل استفاده برای شهرداران، کارشناسان شهرداریها و سایر علاقه‌مندان خواهد بود.

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری

گزارشی از تشکیل شوراهای پژوهشی در معاونت‌های امور عمرانی استانداریها

بی‌شک بافته‌ها و نتایج حاصل از پژوهشها و مطالعات، یکی از ارکان اصلی برنامه‌ریزیها و سیاستگذاریها در عرصه‌های مختلف است. با توجه به نقش حیاتی پژوهش در مسائل شهری و بی‌توجهی به این موضوع در سطح مناطق و شهرستانها، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری برای تقویت و گسترش این امر خطیر در سطح کشور، موضوع تشکیل شوراهای پژوهشی استانی را در دستور کار خود قرار داد و این موضوع از طرف مسئولان ذی‌ربط نیز مورد استقبال قرار گرفت؛ به همین منظور اجتهاد معادل یک میلیارد ریال از محل اعتبارات بند «ج» تبصره ۱۹ به این امر اختصاص یافت. مرکز مطالعات در جهت تحقق هرچه سریعتر این امر مهم «شیوه‌نامه تشکیل شوراهای پژوهشی در معاونت امور عمرانی استانداریها» را تهیه نمود و مراتب از سوی معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور در شهریور ماه سال جاری به معاونتهای عمرانی استانداریها ابلاغ شد. ارتقای توان علمی مدیران محلی و منطقه‌ای و انجام مطالعات و تحقیقات در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت محلی و منطقه‌ای از جمله اهداف مهم تشکیل این

پروژه‌های پژوهشی، باید قرار دادهای مطالعاتی را نیز از نظر شمولیت مالی و اداری پیگیری کند. همچنین اخذ گزارشهای سالانه، برگزاری منظم جلسات و برگزاری ارتباط با دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور از دیگر وظایف این دبیرخانه است.

شورای پژوهشی به نحوی که بیان شد در اکثر استانداریها شکل گرفته و بر اساس گزارشهای دریافتی جلسات اولیه و مقدماتی خود را نیز برگزار کرده‌اند؛ حتی بعضی از شوراهای طرحهای تحقیقاتی - پژوهشی پیشنهادی خود را تهیه نموده و آن را به دفتر برنامه‌ریزی عمرانی ارائه داده‌اند. استانیهای کرمانشاه و قزوین در این زمینه فعالیت بیشتری نمودند.

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری به منظور حمایت، تقویت و هدایت شوراهای پژوهشی، وظایفی برای خود متصور است. تصویب طرحهای پژوهشی استانی، تصویب گزارشهای ارسالی از استانداریها، ارائه مشاوره لازم جهت تکمیل طرحهای پژوهشی و انتخاب پژوهشهای برتر استانی از جمله وظایفی است که مرکز مطالعات به منظور خدای آنها را دنبال می‌کند.

شوراهای پژوهشی معاونت‌های امور عمرانی استانداریها، عرصه مناسبی است تا شهرداریهای کشور با بهره‌گیری از امکانات مالی و اداری آن در انجمن برخی از طرحهای تحقیقاتی خود بکوشند.

شورا محسوب می‌شود که در شیوه‌نامه یاد شده قید شده است.

ترکیب شورا در این شیوه‌نامه به این شکل است: معاون امور عمرانی استانداری به عنوان رئیس شورای پژوهشی، ۲ نفر از اساتید یا تجربه‌داران دانشگاه، رئیس یا یکی از اعضای شورای اسلامی استان و در صورت عدم تشکیل شورای اسلامی استان، رئیس یا یکی از اعضای شورای اسلامی مرکز استان، یکی از شهرداران استان و مدیرکل دفتر شهری و روستایی به عنوان دبیر شورا.

تعیین سیاستهای پژوهشی در سطح محلی و منطقه‌ای، تشخیص اولویت نیازهای مطالعاتی و تحقیقاتی، تصویب نیازهای پژوهشی و انتخاب و تصویب نهایی پروژه‌های مطالعاتی و تحقیقاتی از وظایف مهم این شورای پژوهشی محسوب می‌شود.

شورای پژوهشی معاونت عمرانی استانداریها، دبیرخانه‌ای دارد که در دفتر شهری و روستایی معاونت عمرانی مستقر است. این دبیرخانه علاوه بر شناسایی نیازهای مطالعاتی و تعریف و طرح مسائل

توضیح و تصحیح

در شماره ۱۹ ماهنامه شهرداریها مطلبی تحت عنوان «روش و معیارهای درجه بندی شهرداریها» به چاپ رسید که در پاراگراف آخر، سطر سوم، عبارت «مجموع این امتیازات محاسبه شود» صحیح بوده و باید به جای عبارت «متوسط این امتیازات محاسبه شود» جایگزین گردد.

ماهنامه

شهرداریها

آگهی می‌پذیرد

نگاهی دیگر به مشکلات شهرداریهای کشور

ناصر نغری
شهردار میارک

شهرداریها مانند سایر نهادهای مدنی، بر حسب نیاز و اقتضای سیستمی در جوامع مختلف به وجود آمده‌اند و در درون خود، رفع نیازهای دیگری را جویا شده و متحول گردیده‌اند. بدین لحاظ شهرداریهای امروز سازماندهی شده‌اند. راه حل اندیشی پرسروا، ارائه سازمان تفصیلی، تخصیص پست کارشناسی و تخصصی، اصلاح سیستم وصول عوارض، بهینه‌سازی و قانونمند نمودن ارتباطات شوراهای شهرداری، آموزش شهرداران و اعضای شوراهای... هستند تا بتوان از این طریق در هزاره سوم در جهت توسعه شهری گام برداشتند. در غیر این صورت با معضلات دست و پاگیری در بیشتر سازمانهای مدیریتی و عمران شهری مواجه خواهیم بود.

نمونه این مشکلات، محدودیت منابع درآمدی و هزینه‌های شهرداریهاست. با اینکه در کشور ایران شهرداریها تشکیلات غیردولتی هستند، اما از مشارکت مردمی هم برخوردار نیستند و تلقی درستی از آنها وجود ندارد. از این رو مشکلات مالی - مشکلی که همگی عادت کرده‌ایم آن را (ام‌لاضراف) بنامیم - به سار مخالف همه طرحها و برنامه‌های اجتماعی، فرهنگی و کالبدی شهرداریها تبدیل شده است. با این حال نمی‌توان از شهرداری سخن گفت مگر اینکه به رقم کلان هزینه خدماتی که ارائه می‌دهند اشاره کرد. جیب هر شهروند برای یکبار هم که شده به صندوق شهرداری گیر می‌کند و به همین دلیل هم هست که مردم تصور می‌کنند در آمد شهرداری از هر سازمان دیگری بیشتر است. آیا به راستی شهرداریها با مشکلات مالی مواجه‌اند؟ آیا درآمدی که به دست می‌آورند هزینه‌هایشان را کفایت نمی‌کند؟ اگر شهرداریها مشکل مالی دارند، چرا این مشکل و یا مشکلات مطرح نمی‌شود و در جهت رفع آنها معالمانهای جامع و علمی صورت نمی‌گیرد؟

شهرداری به عنوان مرکز اداره کننده امور شهری - در حیطه درون سازمانی و برون سازمانی - با مقوله‌های مختلفی ارتباط دارد و همان طوری که علوم مختلف به صورت زنجیره‌ای از خدمات یکدیگر استفاده می‌کنند، در مدیریت شهرداریها نیز خدمات متقابل بین عناصر شهری و شهرداری وجود دارد. در این بین، برای رسیدن به راهکارهایی مطلوب و بهینه، ابتدا باید در درون تشکیلات اداری و سازمانی شهرداریها تحولی ایجاد نمود تا در سرخه اول، خود شهرداری به یک سازماندهی تفصیلی برسد و سپس بتواند به عنوان تشکیلاتی هماهنگ، پویا و کارپردی، به نحوی مؤثر به ایفای نقش بپردازد.

بنابراین، به منظور ارتقای کیفیت مدیریت شهرداریها، باید از جمله در گزینش پستهای کارشناسی در دوایر شهرداریها توجه کافی مبذول نمود تا به ساختاری پویا و کاربردی دست یافت. در این صورت و با تحول اداری، شهرداریها خواهند توانست در امر سرفه‌جویی و مدیریت هزینه، موفق شوند و با ارائه و اجرای طرحهای مطلوب و کارآمد از هزینه‌سازی بی‌رویه بکاهند. در واقع یکی از مشکلات جدی شهرداریها، ارتباط بین درآمد و هزینه‌هاست که در بعضی مراکز به کسری بودجه نیز می‌انجامد.

به عنوان مثال، متحول شدن شهرداریهای کشور در جهت افزایش امور مشارکت‌پذیر مردمی و همچنین ارائه خدمات و درصافت عوارض بابت خدمات انجام شده و بحث خودکفایی، مستلزم اعمال مدیریت صحیح و تصمیمات مناسب و به موقع شهرداران و مدیران منتخب اوست و این امر، امکان‌پذیر نخواهد بود مگر با تجزیه و تحلیل صورت حسابهای مالی که باید توسط متخصصان و کارشناسان مالی انجام شود.

همچنین در احداث عوارض و سیستم وصول آن نیز در شهرداریها با مشکلات جدی روبه‌رو هستیم و این موضوع نیز باید بر اساس اصول علمی حسابداری سازماندهی و قانونمند شود. تا از این طریق و با دریافت به موقع عوارض قابل وصول، پیش‌بینی و برنامه‌ریزی جامع امکان‌پذیر شود، اما اگر دریافت عوارض، قابل تضمین نباشد، حجم برنامه و میزان اعتبارات دچار اشکال می‌گردد.

با توجه به تشکیل شوراهای اسلامی شهر و نقش و وظایف آنها به عنوان نهادی مردمی، باید با روشی قانونمند، جایگاه و حدود ارتباطات شوراهای شهرداری و مردم تعیین شود تا بتوان با تدبیری شایسته به انجام امور اجرایی پرداخت. از این رو شوراهای به عنوان نمایندگان منتخب مردم می‌توانند زمینه‌های مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را در طرحها و برنامه‌های شهرداریها فراهم نمایند و رسیدن به این خواسته، تنها وقتی عسر است که ارتباطات شوراهای شهرداریها نهادینه شود و در چارچوب قواعد کارپردی و علمی قرار گیرد. بنابراین، شایسته است تا با اصلاح و ویرایش قانون شوراهای به حدود خواسته شده دست یابیم. از مسائل دیگری که تاکنون در مدیریت شهرداریها با کم توجهی مواجه شده است عدم آموزش شهرداران و در شرایط فعلی، عدم آموزش اعضای شوراهای شهر است. با توجه به تحولات جهانی و پیشرفت تکنولوژی ساخت و ساز و توسعه شهری و عرصه بی‌دری متدها و طرحهای جدید لازم است مدیران و شهرداران با شرکت در کارگاههای آموزشی ویژه نسبت به این تحولات و علوم جدید آشنایی پیدا کنند تا بتوانند آنها را در توسعه روابط سازمانی خود به کار گیرند.

بنابراین، در یک جمع‌بندی کلی، توجه به مفاد ذیل می‌تواند راهگشای برخی معضلات باشد:

- ۱- بافتن مشکلات و معضلات سیستم شهرداریها و محدوده استحفاظی آنها و همچنین جستجو برای دستاوی به راه حل صحیح و کارا برای رفع این مشکلات و معضلات.
- ۲- تدابیر و ارائه طرح سازمان تفصیلی شهرداریها در جهت اصلاح ساختار کنونی و زمینه‌سازی پیشرفت همه جانبه شهرداریها از جمله تخصیص پست کارشناسی برای شهرداریهای درجه ۷ و پایین‌تر.
- ۳- اصلاح و ساماندهی سیستم وصول عوارض، ایجاد منابع جدید درآمدی برای شهرداریها و اتخاذ روشی مؤثر و معتبر در این مورد.
- ۴- بهینه‌سازی و قانونمند کردن ارتباطات شوراهای اسلامی شهر و شهرداری.
- ۵- تشکیل کارگاههای آموزشی برای آموزش شهرداران، مدیران زیرمجموعه و حتی اعضای شوراهای.
- ۶- ایجاد دواپس و ضوابطی به منظور برقرار نمودن ارتباطی فنی، احصایی، فرهنگی و... بین شهرداریهای استان تا ضمن ترمیم نقاط ضعف موجود، از تجربیات یکدیگر نیز استفاده کنند.

درآمد سرانه شهرداریها بر حسب تعداد جمعیت

منطقه بندی درآمد سرانه شهرداریها بر حسب رده بندی جمعیتی شهرها می تواند تصویری از ارتباط بین منابع درآمدی و اندازه جمعیتی شهرها ارائه کند. جدول زیر ارائه کننده این تصویر برای شهرداریهای کشور در سال ۱۳۷۶ است.

جدول فوق نشان می دهد که بین میانگین درآمد سرانه رده های مختلف جمعیتی با جمعیت هر طبقه، ارتباط متناسب وجود ندارد.

نور شمال در حالی که شهرهای ۵۰۰ هزار نفر تا یک میلیون نفر و بیش از یک میلیون نفر و همچنین شهر تهران به نسبت جمعیت از درآمد سرانه بالایی برخوردارند، اما میانگین درآمد سرانه شهرهای ۳۵۰ هزار تا ۵۰۰ هزار نفر، کمتر از میانگین درآمد سرانه شهرهای تا ۵ هزار نفر است و یا شهرهای ۵۰ هزار تا ۷۵ هزار نفر دارای کمترین میانگین درآمد سرانه هستند و همچنین میانگین درآمد سرانه شهرهای بین ۵ هزار تا ۱۰ هزار نفر از میانگین درآمد سرانه ۴ رده قبلی جمعیتی بالاتر بعدی، بیشتر است.

درآمد سرانه شهرداریها در سال ۱۳۷۶ بر حسب رده های مختلف جمعیت شهری شهرهای کشور

ردیف	رده بندی جمعیتی	پیش بینی درآمد در برده (به هزار ریال)	جمعیت شهری	میانگین درآمد سالانه	تعداد شهر
۱	۰ تا ۵۰۰۰ نفر	۳۳۵۱۴۶۳۹	۳۴۰۸۲۳	۹۸/۳	۱۰۲
۲	۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر	۷۹۵۹۵۱۱۴	۱۱۱۳۰۶۰	۷۱/۵	۱۵۲
۳	۱۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ نفر	۱۸۰۶۵۲۳۳۷	۲۶۲۷۸۸۱	۶۸/۷	۱۶۹
۴	۲۵۰۰۰ تا ۵۰۰۰۰ نفر	۲۲۳۵۲۶۳۸۲	۳۴۴۵۴۴۰	۶۵/۳	۹۸
۵	۵۰۰۰۰ تا ۷۵۰۰۰ نفر	۱۲۰۶۴۳۵۲۱	۲۱۲۸۶۱۴	۵۶/۷	۳۵
۶	۷۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰۰ نفر	۱۲۰۵۷۳۲۳۹	۲۰۷۹۱۹۳	۵۸	۲۴
۷	۱۰۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰۰ نفر	۳۷۶۱۹۲۴۵۳	۵۱۳۳۲۲۶	۷۳/۳	۳۶
۸	۲۵۰۰۰۰ تا ۵۰۰۰۰۰ نفر	۴۳۸۷۵۸۵۷۵	۴۷۷۳۷۱۸	۹۱/۹	۱۴
۹	۵۰۰۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰۰۰ نفر	۳۴۶۵۳۶۱۳۹	۳۲۱۶۶۱۱	۱۰۸	۴
۱۰	۱۰۰۰۰۰۰ نفر به بالا	۲۹۸۱۲۸۸۹۷۰	۱۲۱۶۲۳۲۹۴	۲۴۵	۵
۱۱	تهران	۱۹۰۲۹۳۲۵۰	۶۷۵۸۸۴۵	۲۸۱/۵	۱
	جمع	۴۹۰۲۲۸۱۵۶۹	۳۷۰۰۰۹۶۰	۱۳۲/۵	۶۳۹

مخلف سرانه یونسکو: تهران ۱۳۷۶، مرکز مطالعات و تحقیقات شهری، وزارت کشور، تهران ۱۳۷۸

فنون مدیریت (۳)

میز تابلو را تمیز کنید

کاغذهای حرکتی (Papertalk) به تنهایی می توانند روزانه یک ساعت وقت شمار برای جستجوی انبیا و جوانی پرنی دائمی بگیرند. بسیاری از افراد عادت کرده اند دفترشان را به قهرستی بزرگ از کاغذهایی که باید انجام شده تبدیل کنند. کاغذها کارهایی که باید در آینده انجام شوند، پرونده ها، نامه ها، کارهای در کار، بیانه های تلفنی و همه چیزهایی که در اطراف ما قرار دارند فریاد می زنند که به من نگاه کن! به من بپرداز! برای ساکت کردن کاغذهای حرکتی به این ترتیب عمل کنید:

- چیزهایی را که در کسب و کار به بیرون آن است در کمد، یا در پشت سرتان در قفسه و یا حتی خارج از دفتر کارتان بگذارید، نه روی میز.
- میزتان را یک گاز به واقعی بسازید نه یک پرونده به هم ریخته.

استفاده موثر از پرونده های اصلی

- همه پرونده های بدرتخسور را دور بریزید (بیش از ۸۵ درصد اسنادی که یک سازمان نگهداری می کند، هیچ گاه دوباره به کار نمی آید).
- تمامی کاغذها را از روی میزتان بردارید (هر قطعه کاغذ که روی میز شماست، پنج مرتبه در هر روز حواس شما را پرت می کند).
- قفسه هایشان را ایستاد دیگر مرتب کنید: به جای اینکه کابینت ها را پر کنید، به سراغ کتبه و قفسه های بزرگ (در این صورت ۲۵ درصد فضای سرقفسه جویی کرده اید).

- تمامی پرونده هایتان را بروش سازماندهی و عنوان گذاری دوباره کنید، به هر شکلی از پرونده های انباشته بیهیزید.

منبع: tauccess@dircon.co.uk

ترجمه: مامرو شاه حسینی



جغرافیای طبیعی شهرها - جلد ۱
 ژنومورفولوژی / محمدرضا اصغری مقدم / انتشارات مسعمی / چاپ اول ۱۳۷۸ / ۱۸۷ صفحه

ژنومورفولوژی، علم مطالعه عوارض سطح زمین است که تمامی پدیده‌های طبیعی سطح زمین و فرآیندهای تغییر و تحول آنها را مورد مطالعه قرار می‌دهد. ستر شهرها را پدیده‌های مختلف ژنومورفولوژیکی تعریف می‌کند. بنابراین، این پدیده‌ها نقش عملی در شکل دهی به مورفولوژی شهرها دارند.

کاهش آثار سوء ناشی از تحول پدیده‌های ژنومورفولوژیکی و استفاده بهینه از آنها در سامانه‌های فضاهای شهری از دیگر مزایای بررسی و شناخت پدیده‌های ژنومورفولوژیکی در فرآیند برنامه‌ریزی شهری است. کتاب حاضر سعی کرده است پدیده‌های ژنومورفولوژیکی و تبعات آنها را بر توسعه و گسترش شهرها به طور اجمال معرفی کند.

کتاب شامل ده فصل است که نگاهی اجمالی به مباحث زیر دارد:

- اهمیت ژنومورفولوژی و پدیده‌های مؤثر بر شکل‌گیری شهر.
- ضرورت مطالعات ژنومورفولوژی در مکان‌یابی و توسعه مناطق شهری.
- ارتباط پدیده‌های زمین‌شناسی و

ژنومورفولوژی.

- پدیده‌های ژنومورفولوژی و مورفولوژی شهرها.

- فرآیندهای ژنومورفولوژیکی مؤثر بر اراضی شهر.

- شب و نقش آن در مورفولوژی شهرها.

- نقش مورفولوژی اراضی بر شکل‌گیری شهر.

- شناخت مناطق آسیب‌پذیر شهری در ارتباط با فرآیندها و پدیده‌های ژنومورفولوژیکی.

- نقش انسان در آسیب‌پذیری شهرها.

- تأثیر عوامل اقتصادی - اجتماعی بر پدیده‌های ژنومورفولوژیکی.

شناسایی حوضه‌های آبریز مجاور شهرها، ارتباط اراضی شهر با شبکه هیدروگرافی حوضه‌های یاد شده، خطرات سیل‌گیری شهر، امکانات دسترسی به منابع آب و نحوه انتقال و بهره‌مندی از آنها می‌پردازند و پس از شناخت امکانات و محدودیت‌های طبیعی، میزان توسعه‌های شهری را تعیین می‌کنند.

همچنان‌که مؤلف در مقدمه کتاب اشاره کرده، سعی او بر این بوده است که اصول علم هیدروولوژی و تأثیر مطالعات هیدروولوژی را بر تأمین آب و سیل‌خیزی شهرها به اختصار بررسی نماید. کتاب دارای هشت فصل است. در فصول اولیه، آشنایی با اصول هیدروولوژی و اهداف مطالعات هیدروولوژی مدنظر بوده است.

در فصل سوم، روش‌های عملی مطالعات هیدروولوژی - شامل روش‌های شناخت واحدهای هیدرولوژیک، زمان تمرکز جریان در واحد هیدرولوژیک، ذبی جریان، تریسیم هیدروگراف و... - مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرند.

در فصل چهارم، خصوصیات روان‌آبها و سیلاب‌های شهری، نحوه محاسبه استدلالی میزان روان‌آبها و امکان پیش‌بینی سیل بررسی می‌شوند.

در فصل پنجم، روش‌های مقابله با سیلابها از طریق اقدامات ساختمانی مانند اصلاح مسیر رودخانه‌ها، ایجاد سیل‌بندها، ایجاد سدهای مخزنی و انحرافی، فعالیت‌های آبخیزداری و همچنین روش‌های دیگر مانند ایجاد سطوح نفوذپذیر در سطح شهر، ایجاد فضاهای نفوذپذیر و ساخت کانال‌های شهری نفوذپذیر معرفی می‌شوند. در انتهای این فصل، روش‌های مدیریت سیلاب نیز مورد بحث قرار می‌گیرند.

فصل ششم به بررسی منابع تأمین آب شهرها از آب‌های سطحی و زیرزمینی اختصاص دارد و در فصل هفتم ویژگی‌های فیزیکی و شیمیایی آب آشامیدنی شهری، نحوه و انواع آلودگی‌های آب و روش‌های برداشت آب آشامیدنی معرفی می‌شوند. در فصل هشتم ویژگی‌های آب‌های معدنی از نظر بهداشتی و درمانی و همچنین اهمیت آنها در جلب توریست‌های داخلی و خارجی در شهرها مورد بررسی قرار می‌گیرند.



جغرافیای طبیعی شهرها - جلد ۲
هیدرولوژی و سیل‌خیزی شهرها
 محمدرضا اصغری مقدم / انتشارات مسعمی / چاپ اول ۱۳۷۸ / ۲۰۰ صفحه

بررسی راه‌های دسترسی به آب و بهره‌برداری از آن، آشنایی با علل وقوع سیلاب و ارائه راهکارهایی برای مقابله با سیلاب در حوزه مطالعات علمی، هیدروولوژی نام دارد. هیدروولوژی شهری، بخشی از علم هیدروولوژی است که در برنامه‌ریزی شهری به کار گرفته می‌شود و براساس آن، برنامه‌ریزان شهری به

* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities
 * Managing Director: Ahmad Khorram
 * Editor-in-Chief: Ali Nozarpoor

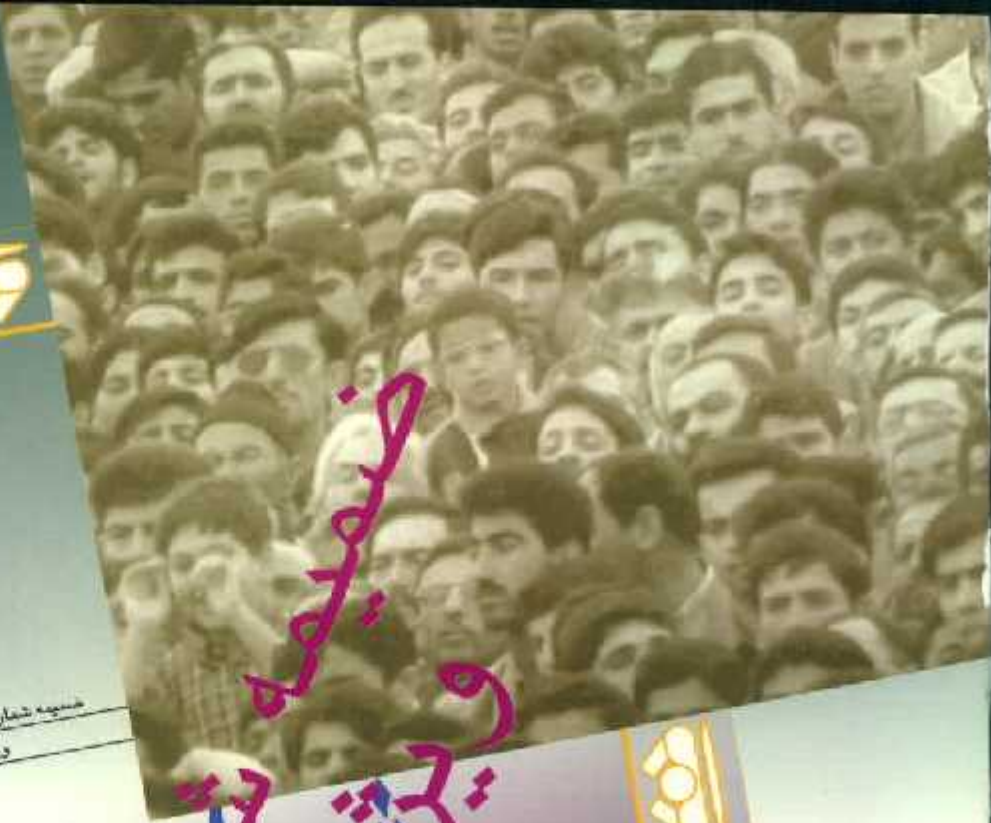
Contents

Editor's Note	4
Special Report	
Urban Transportation & Municipalities	5
Idea & Research	
Survey & Analyze of Pedestrian Moving System in Shiraz: M. Jahanshahi	12
Shop Centers, Basis of Studies: "Rahshahr" Consultants Engineerings	17
Point View	
Art, Architecture & Urban Planning: M. Mozayani	22
Dialogue	
Reduction of Noise Pollution in Megalopolis: Interview with Majid Makhdoom	26
Urban Law	
Authorities of Councils & Municipalities in Organizing of Urban Tableaux: H. Salehi	30
World's Experiences	
Pattern of Division of Labour between Councils & Municipalities in the United States: Urban Management Center of United Nations	34
Legal Counsellor: H. Ehteshami	36
World's Experiences	
Curitiba, Efficient's Urban Transportation, Instrument for Urban Planning: Research Center of Urban Planning of Curitiba	39
Education	
Design of Furniture for Street (4): Signs, Tableaux, Placard & Flag: R. Morlaezi	43
World's Cities & Municipalities	47
News Reports : A. Kalantari	51
Brief News	
News of Research: Research Center of Urban Planning	59
Letters	
Another Lock to Problems of Municipalities of Iran: N. Nafari	63
Urban Statistics - Management Techniques	64
Books Review	65

Special Number (4): City Councils, Abilities & Straits

- First Decision, Selection of Mayor: Interview with City Council's Chief of Ghazvin 4
- Councils, Fresh to Acquire People Participation: M. Zarey 5
- Presence of Councils in Local Planning System: J. Masoum 4
- Young's Council at Lyon 21
- In Absence of Homogeneous Urban Management, Councils have been Recommender: Interview with City Council's Chief of Isfahan 5
- Agent or Policy - Maker: J. Masoum 23
- Relation Between City Council & Urban Economics is Interruption: Interview with City Council's Member of Urmoyeh 5
- Is there any Sanction for Council's Decision? Interview with City Council's Member of Kasha 3
- From "Agera" to "City Hall": N. Moradi 45

Address: Second Floor- No. 16 - 5th GANDHI Avenue - Tehran - Iran.
 Tel/Fax (0098-21) 8860226-8798537-61312610-8772634-35
 E-Mail: SHAHRDARI@yahoo.com
 ISSN: 1606-7495



تجدید

مجموعه شماره ۲۰ شهری ۱۳۳۹
ویژه نامه شماره ۴

خطبه

پیام‌ها
سوره‌ها
تواریخها و تفاسیرها

شماره ۳
شماره ۳
۱۳۱۶۱۳۱

20

Monthly Journal of Informationary,
Educational and Research
on Urban Management and Planning
Vol. 2, No. 20, Jan 2001

Shahrdariba

- Urban Transportation & Municipalities
 - Reduction of Noise Pollution in Megalopolis
 - Shopcenters, Basis of Studies
- Art, Architecture & Urban Planning
- Authorities of Councils & Municipalities in Organizing of Urban Tableaux
- Curitiba, Efficient's Urban Transportation, Instrument for Urban Planning
- Design of Furniture for Street (4): Signs, Tableaux, Placard & Flag
- Another Look to Problems of Municipalities of Iran
- Special Number (4): City Councils, Abilities & Straits
 - First Decision, Selection of Mayor
 - Presence of Councils in Local Planning System
 - Young's Council of Lyon
 - From "Agura" to "City Hall"

