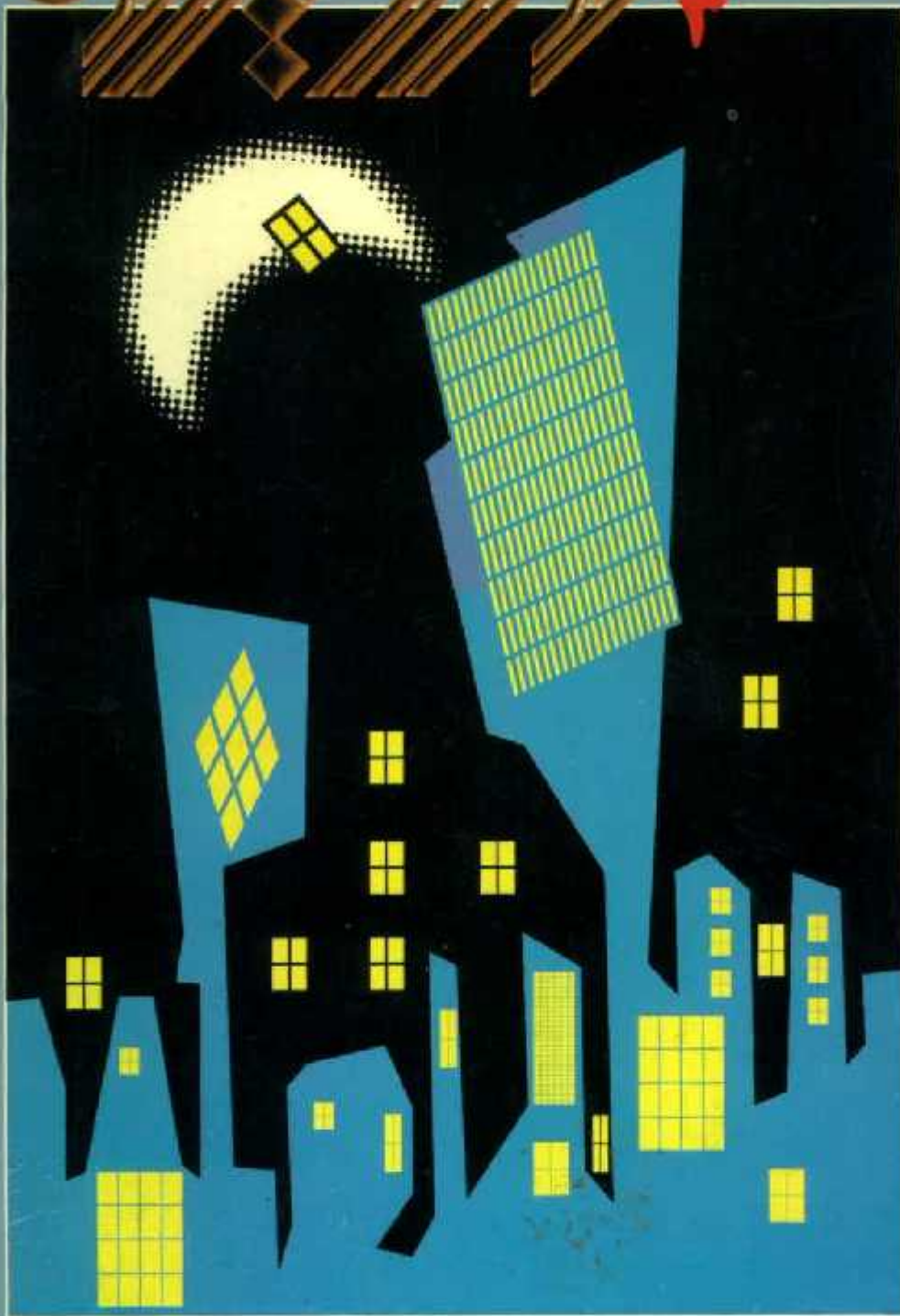


شهریار

ماهنامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
برنامه ریزی و مدیریت شهری
نوره جدید سال اول - شماره ۲ - مرداد ۱۳۷۸
۶۸ صفحه - ۲۰۰۰ ریال

همراه با ۱۶ صفحه ویژه نامه رنگی



- افزایش وظایف شهر داریها
- موانع و راهکارها
- شهر خیالی زول ورن
- معیارهای ساماندهی
- شهر سالم، شهر روان
- شکل شهر در فرهنگ سنتی اسلامی
- آب نماها و مجسمه های آبی
- قم، حاشیه نشین دریایچه نک
- عباس آباد، تپه ای سبز برای همه

شرط لازم توسعه سیاسی - اجتماعی

تقویت مدیریت های محلی

40 bobcat 1958 - 1998



TR شرکت توران تو
 نمایندگی انحصاری لودرهای چند منظوره باب کت در ایران

لودرهای چند منظوره باب کت با بیش از ۴۰ سال سابقه در جهان و توانایی انجام بیش از ۴۰ نوع عملیات مختلف عمرانی، خدماتی، کشاورزی و صنعتی در خدمت عمران و آبادی کشور



مزایای لودرهای چند منظوره باب کت :

- ۱- اقتصادی: قیمت مناسب با توجه به تنوع کاربری - هزینه پایین نگهداری
- استهلاک کم - بازگشت سرمایه در کوتاه مدت
- ۲- فنی: طراحی مناسب - سهولت انجام سرویس - خدمات و پشتیبانی کامل
- ۳- رفاهی، اجتماعی: حفظ محیط زیست - مناسب در خدمات شهری

آدرس دفتر مرکزی: خیابان سعدی - خیابان شهید مرادی (نو کاشف) شماره ۲۸ - کد پستی ۱۱۴۷۱
 صندوق پستی ۳۵۴۳/۱۵۸۱۵ تلفن: ۳۹-۲۰-۷۵۲۴۰۰ فکس: ۷۵۲۰۵۸۷
 آدرس دفتر فروش و خدمات پس از فروش: خیابان شریعتی - نبش دشتستان اول
 پلاک ۱۰۲۵ کد پستی ۱۹۴۷۹ تلفن: ۲-۷۸۵۱۷۶۶-۲ و ۷۸۵۰۶۵۱-۲ فکس: ۲۸۶۶۷۶



- ۴ **یادداشت سردبیر**
- **گزارش اصلی**
- ۵ افزایش وظایف شهرداریها؛ موانع و راهکارها / زهرا تشکر
- **اندیشه**
- ۱۳ شهر خیالی زول وزن / اسماعیل صالحی
- **سازمانهای بین‌المللی**
- ۱۹ حکومت محلی، چشم‌انداز جهانی / حسن شفیعی
- **قانون شهر**
- ۲۳ مدیریت شهری، حقوق شهری و جامعه مدنی / سید محمود نجابتی حسینی
- **نگاه دیگران**
- ۳۰ قم، حاشیه‌نشین دریاچه نمک / غلامرضا طالبی
- **عمارت نو**
- ۲۶ نیهای سبز برای همه / سرویس فرهنگی - اجتماعی
- **شهر دیگران**
- ۳۰ شهر سالم، شهر روان (سیستم سهمیه‌بندی خودرو در سنگاپور) / فوتوان سیک
- **گزارش خبری**
- ۴۶ مجتمع تجاری پانید کیش؛ محصول مشارکتی موفق
- ۴۸ معیارهای توزیع اعتبارات بندج تبصره ۱۹
- ۵۲ پیشنهادها و توصیه‌های مدیران آتش‌نشانی کشور
- ۵۴ سیاستهای فصل عمران شهری و روستایی در برنامه سوم توسعه
- ۵۵ برای دست‌اندرکاران حمل‌ونقل شهری دوره‌های آموزشی برگزار می‌شود
- ۵۵ همایش یکروزه رابطین خبری استانداریها
- ۵۶ شوراها، مسائل و راه‌حلها / سخنرانی حسن حبیبی معاون اول رئیس‌جمهور
- **شهر در سرزمینهای اسلامی**
- ۶۰ شکل شهر در فرهنگ سنتی اسلامی / اسیم. س. حکیم
- ۶۴ **تازه‌های نشر**
- **با مخاطب**
- ۶۵ **چکیده مقالات (انگلیسی)**
- ۶۶

طرح‌ریزی جلد نوزدهم
مربوط به مقاله شهر خیالی زول وزن
عکس پشت جلد یادمان شهر همدان
آرامگاه بوعلی سینا

۱. مطالب منتشره لزوماً بياشگر سفارشات
شهریارها نیست
۲. شهرداریها در ویرایش و تکمیل مطالب
لزوم است
۳. مطالب ارسال شده به هیچوجه بازگردانده
نخواهد شد

- ♦♦ صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریها
- ♦♦ مدیر مسئول: احمد خرم
- ♦♦ سردبیر: علی نوریپور
- ♦♦ معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی
- ♦♦ مدیر پروژه: زهرا تشکر
- ♦♦ هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی اجتماعی: زهرا تشکر / سرویس علمی پژوهشی: نوید سعیدی رضوانی / سرویس بین‌الملل: حسن شفیعی
- ♦♦ همکاران این شماره: محمد اسلامی / غلامرضا ساداتیان / اسماعیل صالحی / بابک لعل‌قام / حمید محمدزاده / سید محمود نجابتی حسینی
- ♦♦ ویرایش: غلامرضا طالبی
- ♦♦ امور هنری و فنی: معاونت فنی مؤسسه فرهنگی - مطبوعاتی ایران
- ♦♦ توزیع سراسری: شرکت تعاونی توزیع جراید ایران

یادداشت سردبیر

شهرداریها در ایران برخلاف شهرداریهای کشورهای توسعه یافته، تنها در زمینه های مشخص و محدود دارای وظیفه اند؛ هر یک از وزارتخانه ها با تأسیس اداره های محلی، امور محلی مربوط به خود را سازماندهی و هدایت می کنند و در این خصوص چندان کاری هم با شهرداریها ندارند. این وضعیت مشکلات بسیاری به وجود آورده که نمونه روشن آن، ناهماهنگی میان اداره های مختلف شهر و شهرداریهاست و سبب می شود که تنها شهردار، مدیر شهر نباشد بلکه مدیریت شهری تمامی سازمانها و اداره های محلی را شامل شود.

در برنامه پنجساله دوم، پس از بحث و بررسیهای بسیار در کمیته ها و شوراهای بخش عمران شهری نظام برنامه ریزی برنامه دوم، یکی از خط مشیهای اساسی برای تحقق بهبود مدیریت شهری، عبارت است از:

«حرکت در جهت واگذاری اداره امور شهرها به مدیریتهای انتخابی، توسعه اختیارات، وظایف و تقویت نقش سازمانهای محلی (شهرداریها)، بازنگری در قوانین، مقررات، تشکیلات و روشهای آنها؛ برقراری نظام نوین مدیریت شهری و نظارت بر فعالیتهای محلی توسط منتخبان مردم».

در خط مشی مذکور، برقراری نظام نوین مدیریت شهری به عنوان زیرهدف یا هدف فرعی تحقق «بهبود مدیریت شهری» مورد تأکید قرار گرفته و جهت برقراری نظام نوین مدیریت شهری انجام سیاستهای زیر پیش بینی شده است:

۱- نظارت بر فعالیتهای محلی توسط منتخبان مردم

با برگزاری انتخابات شوراهای کشوری، نظارت بر بخشی از فعالیتهای محلی در سال آخر برنامه پنجساله دوم به منتخبان مردم واگذار گردید؛ لیکن تا تحقق امر نظارت بر کلیه فعالیتهای محلی راهی بس طولانی در پیش است که البته گامهای بعدی با عنایت به برنامه انتخاباتی رییس جمهور محبوب ملت و سیاستهای پذیرفته شده نظام جمهوری اسلامی ایران، به سرعت برداشته خواهد شد.

۲- حرکت در جهت واگذاری اداره امور شهرها به مدیریتهای انتخابی

با تعیین شهرداران منتخب شوراهای اسلامی شهری اداره امور شهرداریها به مدیریتهای انتخابی واگذار گردید؛ لیکن تحقق واگذاری اداره امور شهرها به شهرداران منتخب مردم، نیازمند تغییرات اساسی در ساختارهای اداری - سازمانی کشور است که در یادداشت سردبیر شماره قبل به آن اشاره شد.

۳- توسعه اختیارات، وظایف و تقویت نقش سازمانهای محلی (شهرداریها)

تحقق این سیاست، یعنی واگذاری وظایف جدید به شهرداریها همزمان با توسعه اختیارات شهرداریها و تقویت نقش سازمانهای محلی در اداره امور شهرها در راستای تحقق سیاست مذکور در بند دوم یعنی واگذاری اداره امور شهرها به مدیریتهای انتخابی است. براساس تحقق این امر مطالعات امکان سنجی اعطای وظایف جدید به شهرداریها توسط مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور مراحل پایانی خود را طی می کند.

۳- بازنگری در قوانین و مقررات، تشکیلات و روشهای آنها

در راستای واگذاری وظایف جدید به شهرداریها و اعطای مدیریت شهری به منتخبان مردم هر شهر، ارزیابی و بازنگری قوانین شهرداریها، مقررات مرتبط و تغییر در تشکیلات و سازمانهای اداری مدیریتهای محلی (شهرداریها) ضرورتی اجتناب ناپذیر است. همچنین بازنگری در روشهای انجام امور خدمات و عمران شهرها، با تدوین شاخصهای بهره وری از ضرورتهای اساسی پایه گذاری نظام نوین مدیریت شهری است.

در مورد قانون شهرداری و مقررات مرتبط مطالعاتی تحت عنوان «بررسی قانون شهرداریها» و در خصوص تدوین شاخصهای بهره وری خدمات شهری و راههای افزایش بهره وری در امور مذکور نیز تحقیقاتی توسط مرکز مطالعات دفتر برنامه ریزی عمرانی در حال انجام است.

با توجه به نقش و اهمیت اداره امور شهرها در راستای دستیابی به سیاستها و اهداف برنامه دولت، اجرای نظام نوین مدیریت شهری از اهداف اساسی حوزه معاونت هماهنگی امور

عمرانی وزارت کشور است ♦

افزایش وظایف شهرداریها؛ موانع و راهکارها

(قسمت دوم)

♦ زهراتشکر

اشاره

در گزارش اصلی شماره قبل به طرح مباحثی در زمینه وظایف و اختیارات شهرداریها پرداختیم. دانستیم در حالی که در بسیاری از کشورهای پیشرفته تمایل به تصدی همه امور شهر از سوی شهرداری است و دیدگاه‌های نوین تأکید بر مدیریت واحد، هماهنگ و با اختیارات گسترده در اداره امور شهر دارند؛ در کشور ما در روندی تاریخی، شهرداریها به‌عنوان سازمان متولی امور شهر به تدریج تبدیل به سازمانهایی با وظایفی محدود شده‌اند و این در حالی است که شهرهای ما روز به روز هم از نظر تعداد و هم از نظر حجم و اندازه، بزرگ و بزرگتر می‌شوند. زندگی شهری با مسائل و مشکلات خاص خود گسترش می‌یابد اما هنوز تکلیف نظام مدیریت ما در اداره امور شهر روشن و معین نیست. در چنین شرایطی است که می‌توان به تقویت شهرداریها به‌عنوان مدیریتهای محلی اندیشید، وظایف بیشتری برای آنها تعریف کرد و اختیارات قانونی و اعتبارات مالی بیشتری نیز به آنها واگذار نمود. گزارشی که در این شماره می‌خوانید، پس از مروری کلی بر مباحث قبلی بيموانع افزایش اختیارات و وظایف شهرداریها می‌پردازد و راهکارها و پیشنهادهاى عملی را در این باره بررسی می‌کند.

گسترش وظایف شهرداریها در جهان

به‌دنبال طرح دیدگاه‌های نوین سیاسی-اجتماعی مبنی بر کاهش دخالت و حضور مستقیم دولت مرکزی در حوزه اداره امور عمومی، در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، شهرداریها به‌عنوان سازمانهای محلی غیردولتی و عمومی و نهادهای مدنی تلقی شده و وظایف بیشتری را عهده‌دار شده‌اند. در اغلب کشورهای جهان با هدف استفاده بیشتر از مشارکتهای محلی، سعی دولت‌ها بر این بوده است که مدیریت امور عمومی را به مدیریتهای محلی واگذار کنند و در این مسیر، تجدید حیات سازمانهایی محلی بخصوص شهرداریها از طریق افزایش مسئولیتهای آنان با جدیت دنبال شده است.

مطالعات مقدماتی در خصوص تجارب جهانی مدیریت شهری و چگونگی توزیع وظایف مربوط به اداره امور شهر نشان می‌دهد که تقریباً در تمام شیوه‌های حکومتی می‌توان روند روبه رشد افزایش وظایف و اختیارات شهرداریها را مشاهده نمود. گستردگی وظایف شهرداریها بیش از هر چیز از قراردادهای سیاسی-اجتماعی و سطح توسعه‌یافتگی کشورهای مختلف تبعیت می‌کند. شهرداریها در اغلب کشورهای جهان یک نهاد محلی و اجتماعی است و نه سازمانی سیاسی.

از منظر مدیریت شهری نوین شهرداریها نهادهایی مدنی، مستقل و با حیطه وظایف گسترده در تمام ابعاد حیات شهری هستند اما در کشورهای

در حال توسعه، تلقی دیگری از شهرداریها وجود دارد. در چنین کشورهایی از یک سو تلقی شهروندان از شهرداری ناقص و محدود است و از سوی دیگر دولتها نیز شهرداریها را به سمت انجام وظایفی محدود مانند خدمات شهری و یا پاره‌ای اقدامات عمرانی سوق می‌دهند و کمتر برای آنان وظایف فرهنگی، مدنی، آموزشی و... تعریف می‌شود.

مدیریت شهری در ایران

مدیریت شهری در ایران اصولاً تحت نظارت دولت مرکزی قرار داشته و به‌عنوان مدیریت محلی مستقل و مستول اداره همه امور شهر مطرح نبوده است. ساختار اداری و برنامه‌ریزی بخشی و تمرکزگرا در کشورها، نتوانسته امکاناتی برای پیدایش و رشد سیستمهای مدیریت محلی ایجاد کند.

بر همین اساس، شهرداریها در طول دوران کوتاه توجه به مدیریت شهر در کشور ما به‌عنوان سازمانی مستقل و مستول اداره همه امور شهر مورد توجه نبوده‌اند. در حالی که در اصول پایه تدوین وظایف، اهدافی بسیار گسترده برای تشکیل شهرداریها ذکر شده است، اما وظایفی که به‌عهده آنها گذاشته شده

مهمی از وظایف آنها به چنین سازمانهایی انتقال یافته است و شهرداریهای ایران به‌طور مداوم کوچکتر، ضعیفتر و در مدیریت شهری کم‌تأثیرتر شده‌اند براساس نظر کارشناسان، امروزه در کشور ما شهرداریها عمدتاً وصایفی را انجام می‌دهند که بر زمین مانده‌اند و سایر سازمانها حاضر به انجام آنها نبوده‌اند. برخی از وظایف نیز که مربوط به اداره امور شهر است هنوز در حیطه اختیارات شهرداریها تعریف می‌شوند اما به‌جهت فقدان امکانات و تواناییهای لازم عملاً به فراموشی سپرده شده است.

وضعیتی که ذکر آن رفت و وجود بسیاری از ناهماهنگیها در ایفای وظایف از سوی سازمانهای موازی متولی امور شهر، دلایل مهمی هستند که طرح مسئله «اعطای وظایف و اختیارات بیشتر به شهرداریها» را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. علاوه بر همه اینها به‌عنوان توجیه اساسی طرح این مسئله باید به تأکید دولت بر استراتژی عدم تمرکز اداری اشاره کرد. این ایده در سالهای اخیر به اشکال مختلف از جمله اجرای قانون شوراهای کشوری دنبال شده است. ایجاد، گسترش و تقویت نهادهای محلی و تلاش در جهت استقرار سیستم برنامه‌ریزی و مدیریت

هر هدفی قبل از انجام باید «باور» شود. باید اعتقاد داشته باشیم که اعطای اختیارات بیشتر به شهرداریها و هماهنگی همه خدماتی که باید در یک شهر انجام بگیرد و تمرکز آنها در یک سازمان لازم است، وضعیت آشفته شهرهای ما را بهبود خواهد بخشید. پس از این اعتقاد باید بسیار با احتیاط عمل کرد. هر تصمیم عجولانه‌ای ممکن است ما را به این نتیجه برساند که هدف درست نبوده است. در حالی که ما در واقع احتیاط لازم را به کار نبرده‌ایم

منطقه‌ای از اهداف مهم برنامه سوم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است.

اکنون پس از طرح مسئله و ذکر پاره‌ای نکات درباره وظایف و اختیارات شهرداریها - که بخشی از آنها در گزارش شماره قبل آمد - به‌موانع و راهکارهای اجرای سیستم مدیریت شهری نوین در کشور می‌پردازیم.

فقدان فرهنگ مشارکت

اینکه شهرداری در اذهان مردم ما در حد اداره عوارض‌گیر و یا مجموعه‌ای از نیروهای خدماتی و

اتفاقی چندانی با اهداف ندارد. یکی از دلایل عمده این امر، تغییرات و اصلاحات جزئی و مقطعی در تشکیلات، قوانین، وظایف و اختیارات شهرداریها بوده است.

بیش از چهل سال است که بدون توجه کافی به اصول و چارچوبهای نوین مدیریت شهری و برخلاف گرایشها و چشم‌اندازهای جهانی، در ایران، مرتباً میزان اختیارات و حیطه عمل شهرداریها کاهش یافته و برای انجام بسیاری از وظایف مربوط به اداره امور شهر سازمانها و نهادهایی جدید و مستقل شکل یافته است. در روند تضعیف تدریجی شهرداریها، بخشهای

نظافتی تجلی می‌یابد، از کجا تشأت گرفته است؟ چرا تصور می‌شود شهرداری، بازرسی است که باید با انواع ترفندها از گیر ممنوعیتهای آن گریخت؟ چرا مردم، کوچه، خیابان و شهرشان را از خود نمی‌دانند؟



متوجه مریخی

بحث بر سر مسائل و مشکلات فرهنگی بویژه فرهنگ شهرنشینی فرصتی دراز می‌خواهد که در اینجا قصد طرح آنرا نداریم. در پذیرش واقعیت نقصانهای فرهنگی تنها دولت را مقصر دانستن یا به ریشه‌های روانشناسی اجتماعی مسئله پرداختن هم چندان کمکی نمی‌کند. آنچه مهم است این است که بپذیریم فقدان فرهنگ مشارکت در زندگی شهری از موانع عمده تقویت شهرداریهاست چرا که انجام بسیاری از امور شهر جز با مشارکت مردم امکان‌پذیر نیست. در حالی که مردم ما همواره شهرداریها را جزئی از دولت دانسته و با یک بدبینی تاریخی، همکاری و معاضدت لازم را با آنها نداشته‌اند. باید چنین واقعیتی را پذیرفت و برای محو تدریجی آن چاره‌ای اندیشید. تقریباً تمام کارشناسانی که ما در طرح بحث، نظر آنان را جویا شدیم بر ضعف فرهنگ مشارکت در میان شهروندان ایرانی اشاره کرده و آنرا مانعی عمده در راه افزایش وظایف شهرداریها دانسته‌اند. متوجه مریخی که دارای دکترای شهرسازی و استاد دانشگاه در این رشته است معتقد است فرهنگ مشارکت در زندگی شهری باید به تدریج ایجاد شود تا مردم به‌مرور شوراها و شهرداریها را از خود بدانند. بهنام خاقان، کارشناس ارشد دفتر مسکن و عمران شهری و روستایی سازمان برنامه و بودجه نیز آموزش را مهمترین راهکار برای فرهنگ‌سازی در جهت مشارکت مردم در امور شهر می‌داند و معتقد است آموزش باید از کلاسهای درسی حتی از دوره ابتدایی آغاز گردد. برخی دیگر از کارشناسان بر نقش صدا و سیما در این زمینه تأکید کرده‌اند.

وظایف بیشتر، بار مالی سنگینتر

در واگذاری هر وظیفه به هر نهاد یا سازمانی، پیش‌بینی اعتبارات مالی از جمله گامهای اولیه است. افزایش وظایف و اختیارات شهرداریها در وهله اول به معنی افزایش بار مالی است که وظایفی جدید برای آنها ایجاد می‌کند. شهرداریها هم‌اکنون نیز با وظایف محدود اغلب با مشکلات مالی روبرو هستند و در صورت پذیرش چنین طرحی، دولت باید در کوتاه‌مدت برای تأمین اعتبار وظایف جدید، منابع مالی و اعتبارات ویژه‌ای برای شهرداریها در نظر بگیرد.

در بسیاری از کشورها دو نوع مالیات وجود دارد؛ مالیاتهای ملی که به خزانه می‌رود و صرف طرحها و برنامه‌های کلان ملی می‌شود و مالیاتهای محلی که هزینه وظایف محلی را تأمین می‌کند و در جهت رفع نیازهای منطقه‌ای در اختیار شهرداریها قرار می‌گیرد. از نظر کارشناسان علاوه بر تأمین اعتبارات مالی خاص برای شهرداریها از سوی دولت، برای تأمین بار هزینه‌هایی که وظایف جدید تحمیل خواهند کرد، از جمله گامهای اساسی، اصلاح قانون مالیات است که باید همزمان با واگذاری وظایف جدید به شهرداریها برداشته شود. باید برای تأمین منابع مالی مورد نیاز شهرداری، مالیاتهای محلی در قانون پیش‌بینی شده، پس از وصول، در اختیار شهرداریها قرار گیرد.

کادر متخصص، ساختار مناسب

در محاسبه‌ای اولیه، برآورد کارشناسان مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری حکایت از آن دارد که تقریباً چیزی حدود ۵/۵ درصد نیروی انسانی شاغل در مجموعه سازمان شهرداری دارای تحصیلات لیسانس و بالاتر هستند. بالاترین درصد نیروی انسانی شهرداری، یعنی حدود ۶۲ درصد این نیروها، تحصیلات ابتدایی و یا سیکل دارند و نزدیک به ۱۹ درصد آنان بی‌سوادند.

بمخوبی روشن است که با چنین ترکیب کادر، تاچه حد می‌توان ادعا نمود که شهرداریها بتانسلیهای لازم را برای پذیرش مسئولیتها و وظایف جدید در خود دارند. با طرح مسئله واگذاری وظایف و اختیارات بیشتر به شهرداریها نباید ساده‌انگارانه و سطحی برخورد کرد. نباید تصور کرد که ایده مدیریت شهری واحد و هماهنگ به‌معنی اعطای تعدادی وظایف محدود است که با چند ماده و تبصره قانونی به‌انجام

تصمیم عجولانه‌ای ممکن است ما را به این نتیجه برساند که هدف درست نبوده است. در حالی که ما در واقع احتیاط لازم را به کار نبرده‌ایم.

به نظر منوچهر مزینی این طرح باید در ابتدا به‌طور نمونه در چند شهر انجام بگیرد و نتایج آن سنجیده شود. برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده همراه با روشهای گام به گام و آزمایشی امکان حصول نتیجه را بیشتر خواهد کرد. در این باره الگوی هیچ کشوری هم به‌طور کامل به کار ما نمی‌آید چرا که ما وضعیت خاص خودمان را داریم و تجربه کشورهای دیگری که سابقه طولانی در تشکیلات شورای شهر دارند و از لحاظ فرهنگی و اجتماعی با ما متفاوتند نمی‌تواند عیناً برای ما کارگشا باشد.

می‌رسد. از نظر کارشناسان، سازمان شهرداری قبل از هر چیز باید از لحاظ ساختاری و نیروی انسانی برای پذیرش وظایف جدید آماده شود. وقتی قرار است وظیفه‌های شهرداری منتقل شود از یک سو باید اختیار و منابع اعتباری لازم را در اختیار داشته باشد و از سوی دیگر باید ساختار و تشکیلات مناسب نیز برای وظیفه مذکور پیش‌بینی شود.

باید پذیرفت که سازمان شهرداری از نظر نیروی فنی و متخصص توانایی پایینی دارد. تخصصهای شهرسازی، عمران، حمل‌ونقل و ترافیک، تخصصهای مربوط به بهداشت و نظافت و فضای سبز شهری و تخصصهای مربوطه دیگر حتی برای اختیارات محدود کنونی کفایت نمی‌کند. چنین وضعیتی، به‌طور حتم در شرایط اعطای اختیارات بیشتر تا حد زیادی مشکل‌ساز بوده، اجرایی وظایف جدید را با نقصان فنی - اجرایی روبرو می‌کند.

چگونه می‌توان عمل کرد؟

تعریف وظایف جدید و تغییرات سازمانی از لحاظ اختیارات و مسئولیتها، همیشه می‌تواند با آشفتگیها، ناهماهنگیها و بیاتکلیفی کوتاهمدت یا بلندمدت مواجه باشد. پیش‌بینی مشکلات احتمالی در راستای مطالعه وضع موجود و پذیرش واقعیتها و تواناییها، از

منطقی‌ترین گامهای ایجاد هر اصلاح یا تغییری است. ما در مباحث قبل تنها به بخشی از موانع عمده بر سر راه واگذاری وظایف و اختیارات بیشتر به شهرداریها اشاره کردیم. مطالعات بیشتر می‌تواند موانع ساختاری، تجهیزاتی، مالی، حقوقی و... بیشتری را مورد شناسایی قرار دهد. اما به‌راستی با وجود پذیرش چنین موانعی، گامهای اولیه عملی کردن چنین طرحی چیست؟

با اساتید و صاحب‌نظرانی که این گزارش با اتکا به نظرات آنان تنظیم شده است، چگونگی تحقق عملی پیشنهاد واگذاری وظایف و اختیارات بیشتر به شهرداریها را مطرح کردیم. منوچهر مزینی بر ایجاد اعتقاد نسبت به این مسئله تأکید دارد. او می‌گوید هر هدفی قبل از انجام باید «باور» شود. باید اعتقاد داشته باشیم که اعطای اختیارات بیشتر به شهرداریها و هماهنگی همه خدماتی که باید در یک شهر انجام بگیرد و تمرکز آنها در یک سازمان لازم است، وضعیت اشفته شهرهای ما را بهبود خواهد بخشید. پس از این اعتقاد باید بسیار با احتیاط عمل کرد. هر



بهنام خاقان

بهنام خاقان نیز معتقد است اقدامات ناگهانی در این باره ممکن است مشکلات شدیدی به‌وجود آورد. از نظر او اصولاً هر تحولی تا رسیدن به بهره‌وری و بهره‌برداری، یک دوره زبان‌بخش نیز دارد؛ می‌توان این دوره را با برنامه‌ریزی کاهش داد اما نمی‌توان از بین برد. بهنام خاقان معتقد است به‌دلیل سابقه طولانی کشورهای دیگر در برنامه‌ریزی منطقه‌ای باید با مطالعه نوع تشکیلات، ارتباطات و مسیر تحول برنامه‌ریزی منطقه‌ای در کشورهای دیگر از آنها الگوبرداری کنیم.

مجید غمامی دربارهٔ قدمهای اول می‌گوید: اولین قدم آن است که در مورد چنین طرحی اقتناع و اجماع به‌وجود آید یعنی کلیه سطوح تصمیم‌گیری که در کشور به‌تواری با این مسئله برخورد خواهند کرد، باید دربارهٔ ضرورت موضوع قانع شوند و در سطوح بالا یعنی قوهٔ مقننه و مجریه ضرورت مسئله را کاملاً درک کنند. پس از این اقتناع و مستند کردن آن باید دید اگر شهرداری اختیاراتش بیشتر شود، نسبت و رابطه‌اش با بخشهای اجرایی مثل وزارت کشور

چگونه خواهد بود. در چارچوب این بررسیها باید قانون شهرداریها بازنگری اساسی شود و هر جا با سازمانهای دیگر تناقضی دارد تکلیف آن روشن گردد. به نظر مجید غمسی تجدید نظر و بازنگری وظایف شهرداریها کاری نیست که با یکی دو لایحه معاونت پارلمانی وزارتخانه حل شود بلکه باید دانست ۶۰ درصد مردم ما در شهرها زندگی می کنند و این درصد در ۲۰ سال آینده بیشتر خواهد شد بنابراین باید متناسب با اهمیت مسئله با آن برخورد شود. از نظر علی نودریور نیز قدم اول گام قانونی است. او در این باره می گوید: در حال حاضر از ۵۲ وظیفه قانون مصوب سال ۱۳۳۴ کمتر از ۵۰ درصد توسط شهرداریها انجام می شود. مابقی یا بین شهرداری و



مجید غمسی

سایر ادارات مشترک است یا به سازمانهای دیگر منتقل شده، به این دلیل که دولت از نظر مالی به واسطه نفت توانمند شده و خواسته است با وظایف در دست شهرداری تخصصی تر برخورد کند، لذا تشکیلات جدیدی تعریف کرده است. شاید بهتر بود از ابتدا به جای کردن وظیفه، شهرداریها را توانمند می کردند و اعتبارات را در اختیار خود شهرداری قرار می دادند. البته اکنون کار تخصصی تر شده و لذا برگشت کار با دستاوردهای بیشتر و مشکلات کمتری خواهد بود. ولی باید قبل از هر کار قوانین مرتبط دوباره اصلاح شود. قانون نوین مدیریت شهری توسط دولت طراحی و از سوی مجلس تصویب شود و ملاک عمل دستگاههای دیگر قرارگیرد.

امکان سنجی

بحث مطالعه و تحقیق جدی و عمیق درباره طرح واگذاری وظایف و اختیارات بیشتر به شهرداری از بحثهایی است که مورد تأکید همه کارشناسانی قرار گرفته که در این گزارش از نظرات آنان استفاده

شده است. شاید بتوان گفت مقدم بر هر کار و تصمیمی در این باره باید بررسی شود که اساساً از لحاظ اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و نیز از نظر برنامه ریزی و ساماندهی در بخشهای کلان کشور تا چه حد امکان تحقق این طرح وجود دارد. هر وظیفه ای که بخواهد به شهرداری منتقل شود قبل از انتقال باید با مطالعات امکان سنجی هم تبعات منفی آنرا شناخت و هم کمک کرد که انتقال وظایف به درستی انجام شود. با چنین مطالعاتی است که می توان امیدوار بود درگیر دار انتقالات نه وظیفه معطل می ماند و نه برای دستگاههای گیرنده و دهنده وظیفه مشکلی ایجاد می شود.

در راستای همین ضرورت است که مدتی است در مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور توسط تعدادی از کارشناسان و اساتید برنامه ریزی و مدیریت شهری در دانشگاهها، طرح تحقیقاتی «امکان سنجی واگذاری وظایف و اختیارات جدید به شهرداریها» در حال مطالعه است.

هماهنگی دستگاههای موازی و تصحیح

اصل هماهنگی با سازمانهای دیگر در انجام وظایف مرتبط یکی از مواردی است که در فعالیتهای شهرداریها از سوی کارشناسان مورد توجه قرار می گیرد اغلب بر این امر تأکید می شود که در مواردی که لازم است فعالیتها با همکاری انجام شود باید ضوابط مشخصی وجود داشته باشد. از سوی دیگر وظایف سازمانهای موازی با وظایف شهرداری باید به دقت از یکدیگر تفکیک شوند. از نظر بهنام خاقان تمامی سازمانهایی که اکنون به طور مجزا در حال انجام خدمات شهری هستند باید دقیقاً با مدیریت شهری هماهنگ شوند. گاه لازم است در همین مسیر سازمانهایی را نیز حذف کنیم. علاوه بر این، ارتباط و هماهنگی شهرداریها با دستگاههای اجرایی مسئول و سیاستگذار هر مسئله نیز بسیار لازم است؛ به عنوان مثال نمی توان بخش آب شهری را بدون هماهنگی با وزارت نیرو به سرانجام رساند. البته دستگاههای اجرایی دولتی مانند وزارتخانهها باید جنبه سیاستگذاری خود را حفظ کنند اما می توان «خطوط ارتباطی منسجم و مشخصی» را طراحی کرد تا کارها با هماهنگی انجام شود.

ترسیم خطوط ارتباطی دقیق و روشن در واقع آغاز راه تصحیح و مدیریت محلی است. علی نودریور

در حال حاضر از ۵۳ وظیفه قانون مصوب سال ۱۳۳۴ کمتر از ۵۰ درصد توسط شهرداریها انجام می‌شود. مابقی یا بین شهرداری و سایر ادارات مشترک است یا به سازمانهای دیگر منتقل شده، به این دلیل که دولت از نظر مالی به واسطه نفت توانمند شده و خواسته است با وظایف در دست شهرداری تخصصی‌تر برخورد کند، لذا تشکیلات جدیدی تعریف کرده است. شاید بهتر بود از ابتدا به جای کردن وظیفه، شهرداریها را توانمند می‌کردند و اعتبارات را در اختیار خود شهرداری قرار می‌دادند

به‌عهدده شوراهای اسلامی گذاشته شده است، اما در تدوین قانون شوراها (مصوب ۱۳۷۵) وظایف کم‌رنگتر و بسیار محدود شده است.

همان‌طور که ذکر شد شهرداریها بازوهای اجرایی شورای شهرند و واگذاری وظایف در حوزه‌های مختلف به شهرداریها به شوراها کمک می‌کند مسئولیت اداره شهر را به‌نحو احسن انجام دهند. در شرایط فعلی صرفاً بخشی از مسائل عمران شهری در حیطه وظایف شهرداریهاست اما می‌توان کلیه مسائل عمرانی را که توسط بخشهای مختلف تأمین اعتبار و برنامه‌ریزی می‌شوند به شهرداریها واگذار کرد.

شهرداریها در برنامه‌ریزیهای میان بخشی مانند طرحهای توسعه شهری نیز انجام وظیفه می‌کنند. در چنین طرحهایی شهرداری برای اجرا با سه دسته پیشنهاد روبرو می‌شود. گروه اول پیشنهادهایی هستند که مستقیماً با وظیفه شهرداری ارتباط می‌یابند و مجری آنها نیز خود شهرداری است مثل کشتارگاه‌ها، گورستانها و فضای سبز. این دسته در حال حاضر بخش کمی را دربرمی‌گیرد و لازم است برنامه‌های بخشی بیشتری به آن اضافه شود مانند آب و فاضلاب. دومین گروه پیشنهادهایی است که مجری آنها بخشهای مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و آموزشی هستند و تنها شهرداری از طریق صدور پروانه ساختمانی، برفعالیت آنان نظارت دارد مانند فضاهای آموزشی؛ در اینجا نیز حداقل کار این است که اجرای فیزیکی فضاهای مورد نیاز بخشها به شهرداری واگذار شود. البته در همه جای دنیا در اصل، امور اجتماعی، فرهنگی و آموزشی وظیفه شوراهاست و لازم است بعد از بررسیهای لازم با تجدیدنظر در قانون این وظایف نیز به شوراها انتقال یابد. سومین گروه پیشنهادهایی است که توسط مردم و بخش خصوصی به اجرا درمی‌آید و شهرداری مسئولیت

بر تصحیح و بازنگری در مدیریت محلی تأکید دارد، اما معتقد است علاوه بر آن باید مدیریتهای ناظر بر مدیریت محلی نیز در سطح ملی مورد بازبینی قرارگیرد. اکنون گاه در تدوین استانداردها، ضوابط و دستورالعملها دو وظیفه از یک سنخ به‌عهدده دو وزارتخانه گذاشته شده است مثل طرح هادی و جامع که هر دو از یک مقوله‌اند اما به‌عهدده دو مجموعه وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی است و یا بحث آمایش سرزمین را سازمان برنامه و بودجه دنبال می‌کند و طرح کالبدی ملی - منطقه‌ای را وزارت مسکن و شهرسازی؛ در حالی که باید برنامه‌ریزی شهری، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و ملی توسط یک نهاد یا سازمان ملی مدیریت شود. البته اینکه این نهاد ناظر عالی چه مختصات و ویژگیهایی داشته باشد و از ادغام چه سازمانها و دستگاههایی ایجاد شود نیاز به مطالعه و بررسی دارد.

نهادی برای ایجاد هماهنگی

از نگاه کارشناسانه اعطای وظایف و اختیارات بیشتر به شهرداریها و دنبال کردن تعریف نوین از مدیریت محلی در شهرها، نظارت عالی بر مدیریتهای منطقه‌ای - که در محدوده جغرافیایی خاص مطرح می‌شوند و اغلب پراکنده و نامنسجم هستند - را نیز در پی دارد. همان‌طور که ذکر شد برخی از صاحب‌نظران بر ایجاد نهاد ناظر عالی و هماهنگ‌کننده تأکید داشته‌اند. این بحث از سوی حمید ماجدی به‌صورت چند پیشنهاد به‌هم پیوسته به‌طور جدیتری دنبال شده است.

حمید ماجدی معتقد است شهرداریها در واقع بازوهای اجرایی شوراهای شهرند. بنابراین طرح ایده واگذاری وظایف بیشتر به شهرداریها، در نظر گرفتن اختیارات بیشتر برای شوراهاست. در حالی که در قانون اساسی اداره امور شهر در حد وسیع و متنوع



حسین سلجاتی

هدایت، نظارت و کنترل آنها را دارد مانند مسکن، نقش شهرداری در اینجا این است که به مالکان متقاضی ساخت و ساز پروانه ساختمانی می‌دهد. بنابراین می‌بینیم که وظایف شهرداریها در طرحهای توسعه شهری بسیار محدود است و اگر بخواهیم طبق پیش‌بینی قانون اساسی عمل کنیم باید برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی شهر به شوراها و بازوهای اجرایی آنها یعنی شهرداری واگذار شود و به همان نسبت هم اختیاراتی به شوراهای بخش و شوراهای روستا داده شود. در اینجا است که می‌توان به ایجاد وزارتخانه یا سازمانی در سطح کشور اندیشید که هماهنگی برنامه‌های اقتصادی، فرهنگی و کالبدی شهر را در مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای به‌عهده داشته باشد. چنین سازمان ملی که می‌توان آنرا «سازمان طرح‌ریزی فضایی کشور» نام نهاد، وظیفه هماهنگی برنامه‌های توسعه شهری و برنامه‌های توسعه روستایی را به‌عهده خواهد داشت. این سازمان می‌تواند در برنامه‌ریزی و توسعه عمران کشور، برنامه‌ریزی روستایی برای روستاها و بخشها و طرح‌ریزی مسائل شهری دخالت، هدایت، نظارت و کنترل داشته باشد. چنین سازمانی، سازمانی ملی است زیرا هر برنامه‌ای که برای یک منطقه جغرافیایی خاص اعم از شهر و روستا تهیه شود بر نقاط جغرافیایی پیرامون خود نیز تأثیر می‌گذارد.

شهرداریها، وظایف برنامه‌ریزی توزیع وزارت نیرو، اداره شرکت شهرکهای صنعتی از وزارت صنایع، اداره میراث فرهنگی از وزارت ارشاد، بخش بزرگی از وظایف سازمان حفاظت محیط زیست و... را می‌توان منتزع نمود و به سازمان مزبور داد. این سازمان برنامه‌ریزی توسعه فضایی کشور و آمایش سرزمینی که اکنون توسط سازمان برنامه و بودجه انجام می‌شود - را نیز می‌تواند تحت پوشش خود داشته باشد. سیاستهای کلی در زمینه ایجاد شهرهای جدید، بهسازی بافت قدیم شهرها، مسکن و زمین شهری و... نیز می‌تواند از سوی این سازمان تعیین شود.

نکته دیگری که لازم است به آن اشاره شود این است که همان‌طور که برای شوراهای شهر بازویی اجرایی به نام شهرداری تعریف و تعیین شده است باید برای بازوهای اجرایی شوراهای بخش و روستا نیز فکری بشود؛ به‌طوری‌که بتوان محدوده مورد عمل بازوی اجرایی شورای شهر را با محدوده عمل بازوی اجرایی روستا و بخش موازییک کرد و با موازییک‌کردن این محدوده‌های عمل هیچ نقطه‌ای از پهنه سرزمین ما بدون دستگاه اجرایی محلی باقی نماند. شاید در این مسیر لازم باشد بخشدارها را از سلسله مراتب نظام اداری مملکت جدا نمود و به‌عنوان بازوی اجرایی شوراهای بخش درآورد. از این جهت بخشدارها می‌توانند وظایفی مشابه شهرداریها در کنار شوراهای بخش داشته باشند.

در حالی که در قانون اساسی اداره امور شهر در حد وسیع و متنوع به‌عهده شوراهای اسلامی گذاشته شده است، اما در تدوین قانون شواها (مصوب ۱۳۷۵) وظایف کمرنگتر و بسیار محدود شده است

انتقال نیروی متخصص

گفتم یکی از موانع عمده در مسیر طرح اعطای اختیارات بیشتر به شهرداریها، ترکیب نامناسب نیروی انسانی از نظر توانایی فنی و تخصصی در حوزه‌های مختلف شهری است. چنین مشکل مهم و ساختاری را چگونه می‌توان مرتفع نمود؟ در نگاه اول، آموزش نیروها و ارتقای علمی - فنی آنان و یا استخدام متخصصان عملی‌ترین راه‌حل به‌نظر می‌رسد؛ ولی راهکاری بلندمدت و دومی راه‌حلی است که در کوتاه‌مدت می‌توان بدان اندیشید. راه‌حل اول نیاز به

سازمان طرح‌ریزی فضایی کشور از ادغام بخشی از وظایف وزارتخانه‌ها و سازمانهای موجود یا تمام آن ایجاد می‌شود و امور هماهنگی شوراهای شهر، بخش، روستا و بازوهای اجرایی آنان را به‌عهده خواهد داشت. چنین سازمانی صرفاً برنامه‌ریزیهای کلی را انجام خواهد داد و به‌طور مستقیم وارد کار اجرایی نخواهد شد. بخش برنامه‌ریزی در زمین شهری و مسکن از وزارت مسکن و شهرسازی، وظایف معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور در زمینه پشتیبانی فنی، مالی، اداری و آموزشی

و نگهداری فضای سبز، جمع‌آوری زباله، انجام برخی پروژه‌های عمرانی، امور تعمیرگاه‌ها و ماشین‌آلات عمرانی و خدماتی و... اموری هستند که می‌توانند با ایجاد رقابت بین شرکت‌های خصوصی به‌خوبی انجام شوند. اگر قرار باشد شهرداری این بخش از وظایف خود را به بخش خصوصی واگذار کند، به این معنی خواهد بود که نیروهای باکیفیت پایین خدماتی خود را از سازمان خود خارج و در قالب شرکت‌های خصوصی



علی نودریپور

همان‌طور که برای شوراهای شهر بازویی اجرایی به نام شهرداری تعریف و تعیین شده است باید برای بازوهای اجرایی شوراهای بخش و روستا نیز فکری بشود؛ به‌طوری‌که بتوان محدوده مورد عمل بازوی اجرایی شورای شهر را با محدوده عمل بازوی اجرایی روستا و بخش موزاییک کرد

سازماندهی کند در این صورت از یک سو از هزینه‌های بالایی پرسنلی خود خواهد کاست و از سوی دیگر می‌تواند با جذب کادر نیروی انسانی متخصص و فنی، با کیفیت بالا در امور مختلف خود را تقویت کرده و از این طریق وظیفه نظارتی خویش را به انجام رساند.

در گزارشی که طی دو شماره از نظراتان گذشته، طی بحثی اجمالی جوانب مختلف طرح اعطای وظایف جدید به شهرداریها را بررسی کردیم و نظرات کارشناسان صاحب‌نظر در زمینه وظایف و اختیارات شهرداریها را جویا شدیم. در یک جمع‌بندی می‌توان گفت همه کارشناسان بر تدریجی‌بودن این طرح و پرهیز از تصمیم‌گیریهای شتابزده تأکید کرده‌اند و لزوم مطالعات امکان‌سنجی، توصیه مؤکد آنها بوده است. در پایان یادآوری می‌کنیم ذکر یارهای از موانع و برشماری برخی از راهکارها در این گزارش به‌معنای القای تصمیمات و برنامه‌ریزیهای دستوری و سخت نیست. هدف اصلی ما در تنظیم چنین گزارشی بازگردن باب گفتگو در خصوص بازنگری در تعریف مدیریت شهری در اداره امور شهراست و کمک‌کردن قاصه میان واقعیت موجود در تلقی ما از «شهرداری» به‌عنوان سازمان متولی امور شهر و برداشت نوینی که از مدیریت شهرداری تقریباً در اکثر شهرهای دنیا وجود دارد. بر همین اساس ماهنامه شهرداریها از نظرات صاحب‌نظران، کارشناسان و مدیران اجرایی در زمینه‌های مختلف برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در این زمینه استقبال می‌کند. ♦

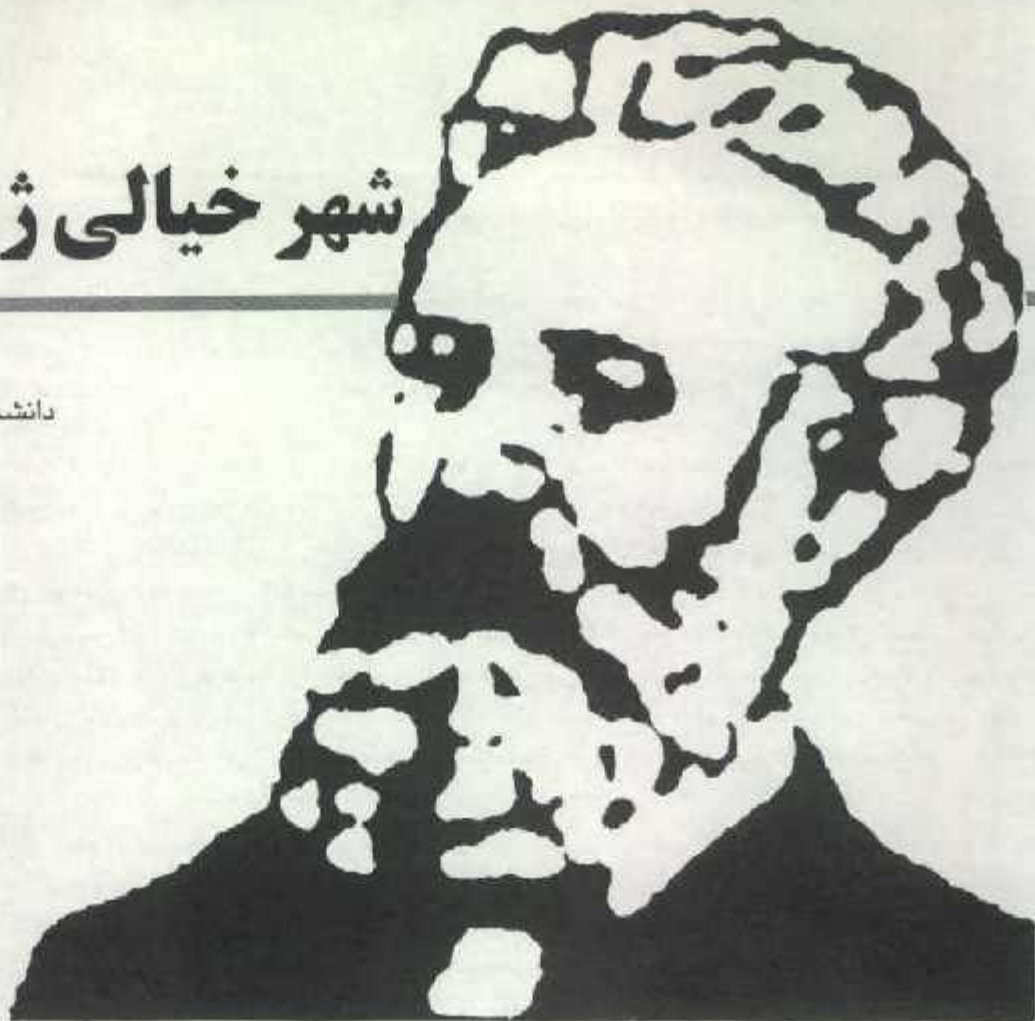
برنامه‌ریزیهای وسیع و هماهنگ دارد و راه‌حل دوم اصلاح ساختارهای آموزشی، دانشگاهی، تقویت رشته‌های تحصیلی مرتبط و... را می‌طلبد. اما با تصدیق چنین مواردی راه‌حل عملی‌تر کدام است؟ از نظر علی نودریپور می‌توان کادر متخصص و نیروی انسانی سازمانهای متحل‌شده را در شهرداری به‌کار گرفت و نیروی انسانی باقیمانده در قالب ادارات شهرستانی وظیفه نظارت و کنترل بر وظایف واگذارشده به شهرداریها را به‌عهده خواهند گرفت. البته باید توجه داشت پذیرش وظایف توسط شهرداری به‌معنی انجام تمام کارها از سوی این نهاد نیست. نگرانی برخی از کارشناسان و صاحب‌نظران از اینکه با اعطای اختیارات بیشتر، شهرداریها تبدیل به تشکیلات بزرگ بروکراتیک شوند، می‌تواند با صرفه‌جویی در تمرکز مدیریت شهری و ایجاد محدودیت در تشکیلات مرتفع گردد. بهترین راهکار در این زمینه استفاده از بخش خصوصی است. برخی از وظایف بخصوص آنهایی که سابقه طولانی در شهرداری دارند، مانند وظیفه خدمات شهری، می‌تواند توسط بخش خصوصی انجام شده و شهرداری نظارت کند. در یک فرآیند می‌توان سیستمی برای شهرداری طراحی کرد که شهرداری وظایفی را برای مدتی محدود در اختیار بگیرد و پس از برطرف‌کردن مشکلات عملی و حک و اصلاح، به بخش خصوصی واگذار کرده و خود نظارت نماید.

نظر کارشناسان و برنامه‌ریزان امور شهری اساساً بر این است که شهرداری باید امور شهری را «مدیریت» کند نه «تصدی» آنرا به‌عهده بگیرد. حفظ

شهر خیالی ژول ورن

♦ اسماعیل صالحی

دانشجوی دکتری شهرسازی



شماره

ژول ورن یکی از معروفترین رمان‌نویسهای فرانسه و جهان در قرن نوزدهم است. کمتر کسی است که با آثار او یا حداقل نام او آشنا نباشد. ژول ورن در مقطعی از تاریخ فرانسه به دنیا آمد که انقلاب صنعتی در حال شکل‌گیری بود و عواقب صنعتی شدن به تدریج در شهرها منعکس می‌گردید؛ از این رو شهرها تسدیداً با بحرانهای اجتماعی زیست‌محیطی و بهداشتی دست به‌گریبان بودند.

در واقع ژول ورن، هنگامی با به‌عمرسه وجود گذاشت که پیوند بین صنعت و شهر محکم شده بود و در عین حال تلاشی برای نجات شهرها از آثار سوء صنعتی شدن نیز در حال تصحیح گرفتن بود. به‌عنوان مثال، ژول ورن طی سالهای ۱۸۵۳ تا ۱۸۶۹ - در حالی که حدود ۳۰ الی ۳۶ سال سن داشت - شاهد کارهای بزرگ هوسمان (شهردار اصلاح‌گرای پاریس) در ساماندهی شهری بود. همچنین او با نظرات اجتماعی اصلاح‌طلبانی چون فوریه، کابیه، پرودون، کونسیدران، گودن، ریچاردسون و سن سیمون آشنا شد و این نظرات نیز در شکل‌گیری آثار و تخیلات شهری او بی‌تأثیر نبوده است.

محتوای آثار و تفکرات

«ژول ورن هشتاد دایستان و چندین کتاب علمی و تاریخی از جمله جغرافیای مصور فرانسه و مستعمرات آن (۱۸۶۷)، تاریخ مسافرت‌های بزرگ و مسافران مشهور (۱۸۷۸) و کریستف کلمب (۱۸۸۳) را نوشته و با همکاری دیگران پنجاه نمایشنامه به‌صحنه آورده است.»

«این نویسنده بزرگ مانند ستاره‌های درخشان ظاهر شد و شبیه هنرمندی فوق‌العاده و چون کسی که از دنیای غیب خبر می‌دهد با قدرتی عجیب و خلاقه - مانند مردی که چیزهای نادیده را می‌بیند و می‌تواند در عالم خیال تصویری عجیب پدیدآورد - تاریخ علوم انسانی را ورق زد و آنچه نوشت در نوع خود بی‌سابقه بود. مردم درباره او سخنها گفتند، اما کسی نمی‌دانست این نویسنده بی‌تأثیر با این قدرت خلاقه چگونه توانسته است اسرار تاریخ جهان آینده را روشن کند.»

پانویس

۱- ژول ورن، صاحب‌دعا، ترجمه کریم‌عباسی، انتشارات نیان، کتاب ۱۳۰۵، ص ۳

در حقیقت، این بسیار عجیب بود که نویسندگانی معمولی، مانند هزاران نویسنده دیگر، قلم به دست گیرد و در مدت کوتاهی مطالبی اسرارآمیز در قالب داستان بنویسد که تا امروز دانشمندان موفق نشده بودند آن حقایق را در علوم به دست آورند.^۱

در واقع، او نخستین نویسنده‌ای بود که کوشید مرزهای تصنیی بین ادبیات و علوم را بردارد و با آثار خود شوق بیشتر دانستن درباره جهان را در دل خواننده برانگیزد. بسیاری از کشفیات و انتزاعاتی که او در کتابهایش از آن سخن می‌راند، چند دهه بعد از مرگ وی به نحو شگفتی‌آوری به تحقق پیوست؛ چنان که گویی پیشگویی پیامبرگونه‌ای بوده است.^۲

«آنچه را که او در داستانهای خود نوشته مربوط به آینده است، اما توانسته راهی برای رسیدن به این آینده نشان دهد. ژول ورن چون شاعری در قرن نوزدهم است نه چون مهندسی برای قرن بیستم...»^۳

ژول ورن از نظر اجتماعی نیز فعال بوده، او اواخر عمر خود را در انجمن شهر آمین به اموری که در شهرداری برای او معین کرده بودند، سرگرم شد.

او ضمن اینکه همواره تأکید می‌کرد، «علم نباید سریعتر از اخلاق پیش رود» در برابر مسائل اجتماعی دوران خود بی‌اندازه حساس بود. در دوران جوانی چنین به نظرش می‌آمد که توسعه صنعت می‌تواند وسیله مطلوب و مغتنمی برای بهتر کردن و بالا بردن سطح زندگی باشد، ولی بتدریج که بر سائهای عمرش افزوده می‌شد، بیم روزافزونی در دلش پدید می‌آمد که توسعه صنعت نمی‌تواند انتظاری را که از آن می‌رود برآورده سازد.^۴

آثار شهری ژول ورن

آینده‌نگری در داستانهای ژول ورن، به جهت متأثر بودن از شرایط محیطی حاکم آن عصر و نیز آرا و افکار اجتماعی وی، همان طور که به موضوعات متنوعی ارتباط پیدا می‌کند، بعضاً به موضوعات شهر و شهرسازی نیز مربوط می‌گردد. از مهمترین آثار ژول ورن در این خصوص می‌توان به سه رمان و یک متن سخنرانی اشاره نمود که در اینجا به ترتیب زمان چکیده‌ای از آنها ارائه می‌شود.

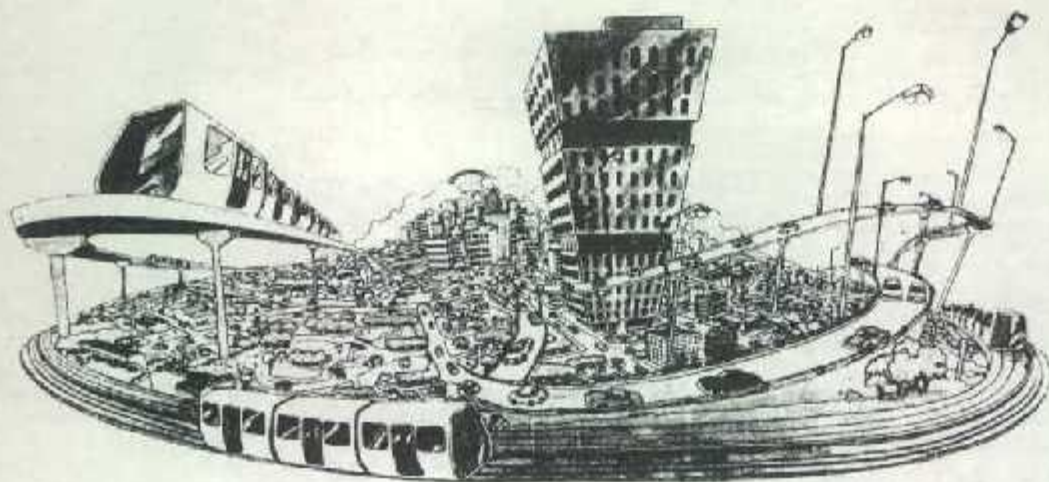
آینده‌نگری در داستانهای ژول ورن، به جهت متأثر بودن از شرایط محیطی حاکم آن عصر و نیز آرا و افکار اجتماعی وی، همان طور که به موضوعات متنوعی ارتباط پیدا می‌کند، بعضاً به موضوعات شهر و شهرسازی نیز مربوط می‌گردد

یک شهر دلخواه

ژول ورن در سال ۱۸۷۵ طی یک سخنرانی در آکادمی شهر آمین در قالب طنز و انتقاد از وضع نابسامان شهر آمین، شهری را به عنوان یک شهر دلخواه توصیف می‌کند:

«او در آنجا دچار حیرت می‌شود از اینکه آمین، شبیه شهری شده است که از هر جهت برای ساکنانش دلخواه و مطلوب است. به عنوان مثال در آن شهر از ترنهایی سخن به میان می‌آورد که از شهر خارج یا بدان وارد می‌شوند و مسافران برای استفاده از آنها در طول مسیر فقط یک بار بلیت می‌خرند (انتقاد از وضع موجود شهر آمین). در جای جای گذرگاه‌ها و خیابانها، نیمکت‌های پاکیزه و آسوده‌ای گذارده شده است. این گذرگاه‌ها و خیابانها جملگی در شب از نور برق برخوردار هستند (در آن زمان خیابانها از نور برق برخوردار نبودند). باج راه به کلی منسوخ شده و جملگی خیابانها و کوچه‌های پر از گل‌ولای (وضع موجود) با قطعات سنگ خاوبی مرتب و همواره مفروش شده است. در نتیجه وضع یک قانون، از افراد مجرد مالیات دریافت می‌گردد و لذا ازدواج به میزان چشمگیری رونق یافته است. مردم تا وقتی سالم هستند ماهانه مبلغی به پزشکان می‌پردازند و هرگاه بیمار شوند بدون پرداخت هیچ‌گونه حق‌العلاجی مورد مداوا قرار می‌گیرند، بنابراین کمتر با اشخاص مریض و یا بیماری که معالجه‌اش به درازا کشد برخورد می‌کنیم؛ زیرا این پزشکان هستند که همه کوشش خود را می‌دانند تا ساکنان شهر به طور دائم سلامت باشند تا بتوانند مقرری ماهانه را بپردازند.»^۵

۱- همان، ص ۴
۲- ژول ورن روزنامه‌نگار و نویسنده ژول ورن
ترجمه علی‌اکبر بهرام‌پوری
انتشارات آستان قدس، ۱۳۷۶، ص ۷
۳- همان، ص ۴
۴- همان، ص ۷۰
۵- همان، صص ۳۴۹-۳۵۳



داستان پانصد میلیون ثروت

این داستان که در سال ۱۸۷۸ به رشته تحریر درآمده است، ترجیحات ژول ورن را در جوامع شهری در قالب حوادث داستان به تصویر می‌کشد. در اینجا، ترجیحات ژول ورن به راه حلی بسیار انسانی می‌رسد که دست‌آورد اصلی رشد فنی در آن در بهداشت خلاصه می‌گردد.

او در این داستان از اندیشه‌هایی روشن که به سود جامعه بشریت است دفاع می‌کند. موضوع و محور اصلی داستان، رقابت بین دو شهر «اشتال اشتاد» (شهر فولاد) - که در واقع همان شهر آسن در آلمان است - و شهر «فرانس ویل» (فرانسه شهر) است؛ شهری پر از گل و سبزه که همه چیز در آن منطقی، عقلانی، زیبا و بهداشتی است...

فرانسه شهر توسط بانی آن دکتر سازازن با استفاده از بخشی از پانصد میلیون ثروت به ارث رسیده بنیانگذاری می‌شود. دکتر سازازن منشور بنیانگذاری آنرا در کنگرهای بدین صورت شرح می‌دهد:

«آقایان، در میان علتهای بیماری، بدبختی و مرگ - که ما را احاطه کرده‌اند - یک علت وجود دارد که من فکر می‌کنم منطقی باشد و باید اهمیت زیادی به آن بدهیم و آن شرایط بهداشتی اسفناگیزی است که اکثر مردم دچار آن هستند. مردم در شهر ما متمرکز شده‌اند و در خانه‌هایی که اغلب اوقات از هوا و نور محروم‌اند زندگی می‌کنند؛ هوا و نوری که اولین عامل حیاتی زندگی به‌شمار می‌آیند، گاهی اجتماع و تراکم انسانها به کانونهای واقعی آلودگی تبدیل می‌شوند. کسانی که مرگ سراغ آنها نمی‌رود، حداقل، سلامتی آنها مبتلا به این آلودگی‌هاست. نیروی مولد آنان کاهش می‌یابد و مقادیر زیادی کار و تلاش - که می‌توانند برای استفاده‌های گرانبها به‌کار آیند - از دست می‌رود. آقایان، چرا ما در این راه قویترین وسایل را به‌کار نبریم؟ چرا ما تمام نیروهای مخیله خود را برای طرح‌ریزی یک شهر نمونه براساس فرضیات و پایه‌های قوی علمی مجتمع نکنیم؟ و چرا ثروتی را که در اختیار داریم برای ساختن این شهر و نشان دادن آن به همه دنیا به‌عنوان آموزش علمی، صرف نکنیم؟ این شهرک - که هر کدام از ما با چشم خیال آنرا می‌بینیم - تا چند ماه آینده می‌تواند از واقعیات باشد؛ شهر سلامت و رفاه. ما همه را برای دیدن آن دعوت می‌کنیم، همچنین تمام خانواده‌های درستکار - که فقر و بیکاری باعث شده از نواحی بی‌چیز مهاجرت کنند - را جمع می‌کنیم... در آن شهر دانشکده‌های وسیعی خواهیم ساخت تا جوانان برومندی که توانایی توسعه متعادل همه قوای معنوی، جسمی و روحی را دارا هستند برای آینده به‌عنوان نسلی قوی تربیت شوند.

نام آن «شهر رفاه» خواهد بود، ولی نه، من درخواست می‌کنم که اسم کشورم را به آن بدهیم و آنرا «فرانسه شهر» بنامیم».

«انتخاب زمین شهر، تنها با مطالعاتی جدی و عمیق طی چند روز به‌انجام رسید و نیازی به سفر تحقیقی خاصی نداشت. علم در دنیا اکنون به قدری پیشرفت کرده است که انسان می‌تواند بدون خارج شدن از دفتر کارش، اطلاعاتی دقیق و صریح دربارهٔ دورترین مناطق نیز به‌دست آورد».

«نخستین اقدام برقراری یک شبکهٔ راه‌آهن بود. در این فاصله طرحهای عمومی شهر و جزئیات مسائل مربوط به مسکن و اماکن عمومی به‌مورد اجرا گذاشته شده بود.

انجمن شهر، در نظر نداشت نوعی خاص از خانه را به سازندگان آن تحمیل کند؛ حتی با این همشکلی

۱. ژول ورن، پانصد میلیون
ثروت، ترجمهٔ جمال موسوی
شیرازی انتشارات توسن ۱۳۳۶
صفحه ۴۰-۳۶
۱۳۳ هجری قمری

خسته کننده مخالف نیز بود، فقط به اراده تعداد مشخصی قوانین ثابت اکتفا کرد که معماران می‌بایست آنها را رعایت می‌کردند».

چهار مورد از این قوانین ده‌گانه عبارت بودند از:

«هر خانه در قطعه زمینی زراعی قرار خواهد داشت و با درخت، چمن و گل محصور خواهد بود. این خانه تنها به یک خالواده تعلق دارد.

دوم، هیچ خانه‌ای بیش از دو طبقه نخواهد داشت؛ نباید هوا و نور به وسیله خانه‌ای به زیان دیگر خانه‌ها اختکار گردد.

سوم، تمامی خانه‌ها در فاصله‌ای ده‌متری از خیابان قرار خواهند داشت.

چهارم، دیوارها از آجر مدور، مصوب و طبق الگو ساخته خواهند شد».

«نقشه شهر اساساً ساده و با نظم است، به نحوی که شهر برای همه نوع توسعه و گسترش دارای قابلیت [امکان] است. خیابانها، با تقاطعهای نود درجه، دارای عرض یکسان و فاصله‌های منظم است. علاوه بر این، درختکاری و شماره‌های معین از مشخصات دیگر خیابانهاست.

در هر نیم کیلومتر، خیابان وسیعتری (مانند بولوار) قرار دارد که در یکطرف آن مسیری مشخص برای تراموا و راه آهن شهری در نظر گرفته شده است. در نزدیکی تمام چهارراه‌ها، فضایی به‌یاد ملی اختصاص یافته که با نمونه‌های زیبایی از هنر مجسمه‌سازی تزیین شده و در انتظار به سر می‌برد تا هنرمندان فرانسوی مجسمه‌هایی درخور فرانسه شهر بسازند.

ژول ورن در سال ۱۸۷۵ طی یک سخنرانی در آکادمی شهر آمین در قالب طنز و انتقاد از وضع ناپسامان شهر آمین، شهری را به‌عنوان یک شهر دلخواه توصیف می‌کند. آمین، شبیه شهری شده است که از هر جهت برای ساکنانش دلخواه و مطلوب است. به‌عنوان مثال در آن شهر از ترنهایی سخن به میان می‌آورد که از شهر خارج یا بدان وارد می‌شوند و مسافران برای استفاده از آنها در طول مسیر فقط یک بار بلیت می‌خرند

تمام شغلها و تجارتها آزادند. برای به‌دست آوردن حق سکونت در فرانسه شهر کافی است بتوان در شغلی مناسب، لیاقت و مهارت کسب نمود و مدرکی ارائه داد. رعایت قوانین شهر الزامی است و زندگی افراد بی‌کار و بی‌مصرف در آنجا قابل تحمل نیست. ساختمانهای عمومی شهر بسیار زیادند؛ مهمترین آنها عبارت‌اند از کلیسای جامع، تعدادی کلیسای کوچک، موزه، کتابخانه، مدرسه و ورزشگاه با تجمیل زیاد و امکانات بهداشتی کافی که شایسته یک شهر بزرگ است. بهداشت شخصی و جمعی از اندیشه اصلی سازندگان فرانسه شهر است. پاکیزه و تمیز نمودن و از بین بردن هر نوع آلودگی که از تجمع افراد به‌وجود می‌آید، کار اصلی دولت مرکزی است. محل تجمع فاضلاب بیرون شهر است، و جهت استفاده به دست و صحرا منتقل می‌گردد. فاضلاب در آنجا فشرده و طبقه‌بندی می‌شود. آب همه‌جا جریان دارد. خیابانهای آسفالت شده با چوب و قیر و پیاده‌روهای سنگفرش شده همانند آجرهای کف منازل درباری و سلطنتی هُلند برق می‌زنند. بازارهای مواد غذایی بی‌وقفه مورد مراقبت و مواظبت قرار می‌گیرند و برای فروشنده‌هایی که سلامت عمومی را به‌بازی می‌گیرند مجازاتهای سنگینی اعمال می‌گردد»^{۱۱}.

«به‌دلیل اینکه مراقبتهای پزشکی تا واحدهای مسکونی نیز تعمیم یافته است، بیمارستانها اندک‌اند [در این الگو ساختن بیمارستانهای بزرگ و جمع‌کردن هفتصد الی هشتصد مریض در یک محل ممنوع شده است]»^{۱۱}.

داستان بیست و چهار ساعت از زندگی یک روزنامه‌نگار

ژول ورن داستان کوتاه این روزنامه‌نگار آمریکایی را در سال ۲۸۸۹ به‌سبب داستانهای علمی - تخیلی به تصویر می‌کشاند و نخستین بار آنرا در سال ۱۸۸۹ در مجله آمریکایی فوروم به چاپ می‌رساند.

۱۰-فرانسواز فراب، شهرسازی، تخیلات و واقعیات ترجمه حسن حبیبی، تهران: نشر آند، دانشکده، صص ۱۲۲-۱۲۷.

۱۱-ژول ورن، بیست و چهار ساعت در فرانسه، صص ۱۴۱-۱۴۰.

۱۲-فرانسواز فراب، شهرسازی، تخیلات و واقعیات، صص ۱۲۳.

به طور کلی تأثیرات «ادبیات از شهر» و «شهر از ادبیات»، بی تردید از جمله انگاره‌هایی است که کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. در حالی که نمی‌توان از تأثیر شرایط محیطی حاکم بر هر جامعه (اعم از شرایط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و وجه غالب معیشت و سکونت) در ادبیات آن جامعه تردید داشت

«در این داستان - که زمان وقوع آن درست هزار سال بعد از سال نگارش آن است - خواننده خود را در محیطی می‌یابد که رفت‌وآمد مردم در آنجا با وسائط نقلیه و اتومبیل‌های هوایی انجام می‌شود از طریق رشته‌هایی از لوله که درون آن هوای فشرده وجود دارد مردم به راحتی اقیانوسها را طی می‌کنند و از قاره‌ای به قاره دیگر می‌روند. تلفن‌ها به یک دستگاه تلویزیون مجهز است به طوری که وقتی دو نفر با یکدیگر صحبت می‌کنند می‌توانند همدیگر را ببینند؛ نام این دستگاه جالب، تله‌فوتون است. دارنده هر دستگاه تله‌فوتون می‌تواند برای شنیدن اخبار و لذت بردن از برنامه‌های سرگرم‌کننده تلویزیونی نیز استفاده کند. ماشینهای حسابگر الکتریکی (نظیر کامپیوترهای امروزی) آنچنان پیشرفت کرده و کامل شده است که دشوارترین مسئله ریاضی را در چند ثانیه انجام می‌دهند. روزنامه‌ها دارای قدرت زیادی هستند این روزنامه‌ها از طریق عراجعه به افکار عمومی و همه‌پرسی درباره جنگ و صلح احکام بدون چون و چرا صادر می‌کنند و بدین ترتیب جامعه را از حکومت و دادگاه بی‌نیاز می‌سازند. روزنامه «آرت هرالده» درآمد قابل توجهی از طریق نشر آگهی بر روی ایرها به دست می‌آورد. سردبیر این روزنامه از چنان موقعیتی برخوردار است که نظیر یک سلطان بی‌تاج و تخت یا رئیس دولت رفتار می‌کند. مخازن برق و ژنراتورهایی که از انرژی خورشیدی تغذیه می‌شوند، آب‌وهوای همه‌جا را دائماً به وضعی متعادل نگاه می‌دارد... پیاده‌روها به‌طور متحرک ساخته شده است به طوری که مردم می‌توانند روی آن ثابت بایستند و به مقصدهای خود برسند. بین مناطق مختلف برای توزیع مواد خوراکی شبکه‌ای لوله‌ای - آنچنان که در حال حاضر برای نفت و گاز استفاده می‌شود - تعبیه شده است و با استفاده از نور مصنوعی، تعداد ساعات روز و شب به دلخواه تعیین و برقرار می‌گردد و همه این نوآوری‌هایی که در سال ۱۸۸۹ عجیب می‌نماید، در سال ۲۸۸۹ جزء زندگی عادی و پیش‌پاافتاده مردم شده است»^{۱۲}.

داستان جزیره شناور

ژول ورن در داستان جزیره شناور - که در سال ۱۸۹۸ منتشر گردیده - از شهری تخیلی با اوصاف زیر یاد می‌کند:

«این شهر شگفتی آور و دلخواه، خیابانها و کوچه‌های عریض دارد. عمارت‌های قصر مانند آن - که به سبک‌های گوناگون معماری ساخته شده است - بالکنهایی دارد که روی پیاده‌روها پیش آمده و مشرف به خیابان است. زیر این بالکنها، پیاده‌روهای متحرک قرار دارد. مغازها و فروشگاه‌های زیبا و معتبر، سرشار از اجناس متنوع است؛ ولی مشتریان به تعداد کمی در آنها دیده می‌شوند، زیرا خریدار کالای مورد نیازش را با شیوه تلگراف سفارش می‌دهد و کالای سفارش داده شده به منزلش تحویل داده می‌شود. شهروندان این شهر دلخواه، با استفاده از همین شیوه تلگرافی چک‌هایشان را امضا می‌کنند و پول مورد نیاز را از بانکها وصول می‌نمایند، بدون آنکه لازم شود از محل سکونتشان بیرون آیند، با همین شیوه، ازدواج می‌کنند و حتی همسرشان را طلاق می‌دهند. خیابانها و کوچه‌ها با پارکتی که در برابر بید و هرگونه عامل فاسدکننده‌ای مقاوم است، مفروش شده است و شهروندان در اتومبیل‌های برقی رفت‌وآمد می‌کنند، ولی در محله‌های اعیان‌نشین، وسیله رفت‌وآمد، درشکه‌ها و کالسکه‌های زیبایی است که هر یک را چند اسب می‌کشند. این شهر میلیونرها به «میلیاردرستی» (شهر میلیارد) مشهور است و مانند هر شهر دیگری، هم ثروتمند و هم فقیر دارد».

آثار ژول ورن جملگی متأثر از شرایط اجتماعی حاکم بر عصر خویش بویژه شهرهای آن سرزمین است. «زمان از نظر شکل و محتوا، در مقایسه با سایر رشته‌های هنری بجز سینما، به‌طور مستقیمتری از پدیده‌های اجتماعی مایه می‌گیرد. با وجود اینکه رمانها غالباً وابسته به لحظات خاص تاریخ جامعه هستند... مستقیماً با

۱۲-۱۳: ژول ورن، زندگی ژول ورن، همان، جلد ۳، ص ۳۲۳-۳۲۵.

ماهیت و وضعیت ما در تاریخ و جهتی که آن وضعیت در حال پیشروی به سوی آن است، مرتبط است. زمان، نقاب پیشگویی را برای خود می‌پذیرد؛ به این علت که ما را شفاف‌تر از دیگر هنرها با معنا و ارزش شرایط گریزناپذیر تاریخی و اجتماعی‌مان مواجه می‌سازد^{۱۳}».

در این میان وجه مشترک زمان‌نویسی و شهرسازی در وهله اول بر انگاره‌های «تخیل» و «آینده‌نگری» استوار خواهد بود؛ هرچند که «شهر» یا «بندیده‌های اجتماعی» کاملاً عینی هستند ولی انگاره‌های ذهنی در انتظام «فضایی» یا «ساختاری» آنها نقش بسزایی ایفا می‌کنند.

موفقیت زول ورن و ماندگاری آثار او در تخیل توأم با آینده‌نگری استوار گردیده است و از این رو است که بسیاری از مصادیق پیشرفت علوم و تغییر بدیده‌های اجتماعی از جمله سفر به کره ماه، ساخت زیردریایی، سفر به دور دنیا، شبکه اینترنت، خریدهای غیرحضوری، GIS، وسایل حمل و نقل سریع و... را می‌توان به آثار او رجوع داد. به‌طور کلی تأثیرات «ادبیات از شهر» و «شهر از ادبیات»، بی‌تردید از جمله انگاره‌هایی است که کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. در حالی که نمی‌توان از تأثیر شرایط محیطی حاکم بر هر جامعه (اعم از شرایط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و وجه غالب معیشت و سکونت) در ادبیات آن جامعه تردید داشت. همچنین نمی‌توان از عدم تأثیر آرمانها و انگاره‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی حاکم بر ادبیات در طول زمان و اعصار برانگاره‌های فضایی و کالبدی جوامع یا قطعیت سخن گفت. بررسی این بُعد از ادبیات هر چند بسیار مشکل و پیچیده است، لکن جذابیت خاصی دارد.

بررسی ادبیات عتی و سرشار پارس و بزرگانی چون فردوسی، حافظ، سعدی و مولوی در تبیین شهرهای اسطوره‌ای و شرایط آرمانی جوامع خالی از لطف نخواهد بود. در واقع «در داستانهای ایرانی نیز ما با شهر مواجه هستیم؛ شهر با همه جنب‌وجوش و سایه روشنش. این ویژگی در داستانهای شهری هزارویک شب و همچنین داستانهای الفرج بعنالشده ظهور می‌کند و در حکایت عوفی و سعدی استحکام و قوام می‌یابد»^{۱۴}.

در ادبیات سایر کشورها نیز - همان‌طور که در بررسی آثار زول ورن مشاهده گردید - مملو از این‌گونه شرایط است. در این خصوص می‌توان به آثار نویسندگان بزرگ دیگری چون امیل زولا، دیکنز و بالزاک اشاره نمود. ♦

۱۳. میخائیل زولوف، ادبیات داستانی، زمان و واقعیت اجتماعی، ترجمه نسیم پدروسی، ۱۳۶۸، صص ۶-۱۷.
۱۴. بابرخدا رکاشی، فرهنگ‌شناسی شهر در داستانهای قرون میانه اسلامی و ایرانی، مجله آریایی شماره ۲۳، ص ۴۴.

ماهنامه

شهرداریها

آگهی می‌پذیرد

مشاوره حقوقی در «ماهنامه شهرداریها»

با توجه به مسائل و مشکلات حقوقی خاصی که بعضاً در شهرداریها و سازمانهای تابعه وجود دارد، ماهنامه شهرداریها در جهت کمک به حل این‌گونه مسائل و ارائه راهکارهای مناسب تصمیم دارد صفحه‌ای را جهت پاسخ به مشکلات حقوقی شهرداریها اختصاص دهد. به‌همین منظور از تمامی مخاطبان حقوقی و حقیقی در شهرداریها و مراکز تابعه دعوت می‌نماید که سوالات خود را در این زمینه به دفتر ماهنامه شهرداریها ارسال نمایند.

حکومت محلی، چشم انداز جهانی

معرفی اتحادیه بین‌المللی حکومت‌های محلی (IULA)

♦ حسن شفیعی

انباره

در شماره قبل خواندید که به منظور ترویج و گسترش مشارکتهای مردمی در اداره امور محلی، تشکیلاتی به نام اتحادیه بین‌المللی حکومت‌های محلی تأسیس شده است. براساس این اهداف، این اتحادیه بیانیه‌های متعددی از جمله بیانیه گسترش نقش زنان در اداره امور محلی و نقش و جایگاه آنان در حکومت محلی صادر نموده است. در شماره قبل ماده ۸ از یک بیانیه که به نقش و جایگاه حکومت محلی مربوط می‌شد منتشر گردید. در این شماره به مواد دیگر آن و در واقع، بخش پایانی بیانیه توجه می‌کنیم.

(بخش دوم)

۹- اکنون بخشی از رسالت جهانی ما، ارتقای منشور جهانی دولت خودگردان محلی است و همکاری با کمیسیون اسکان بشر سازمان ملل و هماهنگی با دولت‌های عضو این سازمان بخشی از آن است. بین‌المللی کردن اصول راهت‌های دولت خودمختار محلی به منظور تأسیس حکومتی آرمانی است. تعداد روبه‌رشد دولتهایی که در سالهای اخیر منشور اروپایی را تصویب کرده‌اند، نشان‌دهنده این است که این هدف قابل دستیابی و مهم است.

۱۰- مردم‌سالاری محلی فقط یک ارزش صوری و رسمی نیست، بلکه باید همواره بازنگری شود و تغییر کند و در جهت عدالت واقعی و مشارکت همگانی، اطمینان به وجود آورد. ما بویژه بر نقش مهم زنان به عنوان نمایندگان و شهروندان تأکید می‌کنیم و وظیفه داریم اطمینان یابیم که تمام خدمات ما در جهت هدایت مهارت‌ها و نیازهای آنان بوده و نیز اینکه تمامی این اهداف مدنظر قرار می‌گیرند.



IULA

International
Union of
Local
Authorities

۱۱- برای نیل به این هدف، ما از بیانیه ایولا تحت عنوان «زنان و حکومت‌های محلی» که در نوامبر ۱۹۹۸ در حوازه^۱ تشکیل شد، حمایت می‌کنیم و خود را متعهد می‌نماییم که به آن توجه بیشتری کنیم و آنرا در همه سطوح به اجرا درآوریم. این حمایت شامل پنجمین کنفرانس پکن + ۵ در سازمان ملل در سال ۲۰۰۰ نیز می‌شود. در خصوص این بیانیه، برابری زنان و مردان را در نهادهای تصمیم‌گیری در تمامی سطوح انجمنها و حکومت‌های محلی، مورد تشویق قرار می‌دهیم.

۱۲- ما مسئولیت خود را در جهت تضمین شفافیت هنجارها و معیارهای بالای اخلاقی و رفتاری در حکومت محلی، میان نمایندگان و کارکنان منتخب تصدیق می‌کنیم. مشروعیت حکومت محلی مردم‌سالارانه باید بر مبنای همین ارزشها پایه‌گذاری شود.

۱۳- آنچه بر آن تأکید می‌کنیم، این است که مردم‌سالاری محلی تحقق نمی‌یابد مگر آنکه دولت‌های محلی، منابع متناسب با مسئولیت‌های ما را دارا باشند؛ در عین حال استفاده معقول از منابع محدود را برای تحقق مشارکتهای جدید به رسمیت می‌شناسیم.

۱۴- تصدیق می‌کنیم که مردم‌سالاری محلی نقش‌های جدیدی در دنیای فردا ایفا می‌کند. به‌عنوان مثال مردم‌سالاری محلی ضرورتاً متضمن تعهداتی در زمینه حقوق بشر و حقوق مدنی (سیاسی، اجتماعی و اقتصادی) است که در سازمان ملل نیز تصدیق شده است. در این چارچوب، حکومت محلی نقش بسیار مهم و حساسی در جامعه ایفا می‌کند.

۱۵- ما شدیداً از اتفاقاتی که در سایر بخش‌های جهان روی می‌دهد متأثر هستیم. اتفاقاتی که در حوزه‌های اقتصاد، محیط، جرم، مهاجرت، فقر، دامن‌گستر، حوادث طبیعی و صلح و جنگ وجود دارد. بنابراین نمی‌توانیم به‌شکلی کاملاً بسته و محدود، عرصه ملی یا محلی را فارغ از تأثیر و تأثرات محیطی حفظ نماییم.

۱۶- شهرها و تمامی حکومت‌های محلی، نقش بنیادی و اساسی دارند اگر بپذیریم که قرن بیست و یکم، قرن قابل زیست برای تمام مردم جهان است. خویشین را متعهد می‌سازیم که در سطحی بین‌المللی در امر فراگیری از یکدیگر، با حفظ روح همکاری، به‌منظور ابراز همبستگی با یکدیگر مشارکت داشته باشیم.

برای مدیریت پیچیده شهرها، محله‌ها و مناطق در دوران مدرن، مشارکت فعال شهروندان امری بسیار حائز اهمیت است

۱۷- یکبار دیگر نقش حیاتی مشارکتهای فراملیتی و ارتباط خواهرخواندگی شهرها^۲ را به‌عنوان نیروی برای ادراک، یادگیری، همبستگی و صلحی که بر پایه روابط منصفانه و احترام متقابل صورت می‌گیرد، تأیید می‌کنیم.

۱۸- بر همکاری بین‌المللی شهرداریها و همیاری متقابل، از طریق برنامه‌های اساسی جهانی، تأکید می‌کنیم؛ این امر باید بویژه بر نقش حیاتی انجمن‌های ملی حکومت‌های محلی به‌عنوان حامیان حکومت محلی در مقابل سایر سطوح حکومتی در جهت دستیابی به حقوق حکومت‌های محلی، متمرکز گردد.

پانویس

1- Hirore

۲- این واژه بر اساسنامه سازمان شهروندان متحد به‌منظور توسعه همکاری بین مقامات محلی و منطقه‌ای به‌کار رفته است.

نمی‌توان به شکلی کاملاً بسته و محدود عرصه ملی یا محلی را فارغ از تأثیر و تأثرات محیطی حفظ کرد

توسعه پایدار و برنامه‌کاری محلی شماره ۲۱**

۱۹- از زمان اجلاس سران زمین در ریو، حکومت محلی نقشی راهبردی در سطوح محلی، ملی و بین‌المللی در جهت ترفیع برنامه کار شماره ۲۱ ایفا کرده است. آیولا و اعضای آن به واسطه همکاری با «شورای بین‌المللی نوآوریهای محیطی محلی»^۲ (ICLET) به یک برنامه ۲۱ کاملتر محلی و مشارکتهای بیشتر با تمام قاره‌ها دست‌یافتند. ما خود را به پیگیری و گسترش این نقش راهبردی - که نقش مهمی در دهمین سال بزرگداشت کنفرانس ریو دارد - متعهد می‌سازیم.

۲۰- اصول توسعه پایدار، اکنون نیز همچون گذشته پارچا باقی مانده است. هرگز یک انفکاک محیطی از سایر موضوعاتی که با آن روبرو هستیم وجود ندارد. آنچه ضروری است رهیافت واحدی است که تحولات محیطی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را مرتبط می‌سازد.

۲۱- حکومت محلی تاریخچه طولانی و پرباری در استفاده از تکنولوژیهای جدید دارد. اهمیت توسعه و ارتقای تکنولوژیهای حساس محیطی را درون شهرها، شهرستانها و مناطق روستایی تصدیق می‌کنیم. به‌عنوان مثال در زمینه حمل‌ونقل شهری، مدیریت مواد زاید جامد و سایر موضوعات مربوطه، می‌توان از تکنولوژیهای نوین استفاده نمود.

۲۲- مشکلات دسترسی همگان به خدمات و منابع عمومی مانند انرژی و آب را می‌پذیریم و بر وظایف خود، مبنی بر تداوم این خدمات و منابع برای شهروندان آینده و نسلهای آینده، واقف هستیم.

۲۳- ما تأکید می‌کنیم که امنیت غذایی برای اقشار و گروه‌های کم‌درآمد در کشورهای در حال توسعه^۳، به‌عنوان هدف اصلی سیاستها و برنامه‌های توسعه محلی است و در راستای قطعنامه‌های اجلاس جهانی غذا در سال ۱۹۹۵ رم قرار دارد.

«انسجام و مشارکت اجتماعی»

۲۴- دهه گذشته شکاف فزاینده‌ای میان فقر و ثروت ظاهر شده است. این امر در سطح بین‌المللی در میان کشورها و در سطح ملی و محلی، به‌حقیقت پیوسته است. فقر واقعیتی است که حکومت‌های محلی در تمامی سطوح باید بدان توجه داشته باشند.

۲۵- در چارچوب رسالت همبستگی، حکومت محلی، فقرزدایی را در دستور کار خود قرار می‌دهد تا بلکه بتواند فقیرترین اقشار جامعه را به‌نجوی از این بلا رها سازد. حمایت متقابل دولتهای محلی و انجمنهای ملی نقش مهمی در این رابطه ایفا می‌کند. نمی‌توان مسایل عمده‌ای از قبیل بدهی بین‌المللی و سقوط قیمت کالاها را که تأثیر بسیار زیادی بر روابط کشورهای در حال توسعه و سطوح حکومتی آنها گذاشته است، نادیده گرفت. اگر حکومت محلی بخواهد نقش خود را در زمینه توسعه ایفا کند باید به منابع اولیه دسترسی داشته باشد.

۲۶- بررسی مسئله فقر، بررسی عدالت و منافع مشترک نیز هست. موفقیت‌های پایدار اقتصادی در تمامی سطوح نیازمند انسجام اجتماعی است که با استفاده از سرمایه‌گذاری در اقتصاد محلی بتواند عمیقاً کج‌رویها و جرم‌های اجتماعی را تحت تأثیر قرار دهد. محرومیت اجتماعی از لحاظ اخلاقی نادرست بوده و مضر به‌حال تمام جامعه است.

۲۷- برای ایجاد تفاهم، گفتگوی میان فرهنگها و ایجاد اجتماعات هماهنگ و همگن باید خود را متعهد سازیم تا با نژادپرستی و بیگانگی‌ترسی در تمامی سطوح مبارزه و مقابله کنیم.

۲۸- اهمیت حیاتی خدمات عمومی جهانی، مانند تعلیم و تربیت، بهداشت و حمل‌ونقل عمومی برای تأسیس یک جامعه منسجم و برابر، همواره مورد تأکید است و باید همواره از این خدمات در جوامع حمایت شود.

۲۹- مدیریت موفق سکونتگاههای انسانی صرفاً مسئله ارائه خدمات نیست، بلکه هدف اصلی خدمات با

** منظور برنامه‌های است که سازمان ملل متحد از اجلاس سالانه مجمع عمومی و برنامه عملیاتی ملل متحد به منظور تقویت حکومت محلی و مشارکتهای مردمی مطرح و مورد تأیید قرار داده است.

2- International Council for Local Environmental Initiatives.
3- World Food Summit

کیفیت بالاست. برای مدیریت پیچیده شهرها، محله‌ها و مناطق در دوران مدرن، مشارکت فعال شهروندان امری بسیار حائز اهمیت است. ما خود را در برابر گسترش مشارکتهای مردمی متعهد می‌دانیم.

۳۰. آنچه همواره باید مورد توجه قرار گیرد، یافتن راه‌حلهای جدید برای تمامی بخشهای جامعه است. یعنی؛ آنهایی که صدایشان باید بیشتر شنیده شود. براین اساس باید تکنولوژیهای ارتباطی شهروندان به صورت عادلانه در اختیار آنها قرار داده شود. ما مصمم به تأسیس جوامعی هستیم که در سطوح محلی آن، هر شهروند برای خود یک سرمایه‌گذار واقعی باشد. بطور خلاصه، نقش ما صرفاً به عنوان یک حکومت محلی نیست بلکه حکمرانی محلی را نیز شامل می‌شود.

۳۱. مسئله برابری و مشارکت، مرزهای خدمات سنتی را می‌شکند. باید از این موضوع اطمینان یابیم که نیاز بخشهای وسیعتری از جامعه - مانند کودکان و در بسیاری از کشورها، تعداد روبه‌رشد شهروندان مسن‌تر - را به صورت یک روش جامع و به هم پیوسته بنگریم.

۳۲. در چنین برهه‌ای، تصدیق می‌کنیم که حکومت محلی در هر کشوری باید خود را با چالشهای متغیر جهانی تطبیق داده و سازگار کند. حکومت محلی مردم سالار وظیفه و مشروعیت خاصی برای ترفیع و ادغام اقتصادی و رفاه محیطی - اجتماعی و محلی خود برعهده دارد و با تمام بخشهای عمومی، خصوصی و جامعه مدنی نیز مشارکت دارد. چرا که نمی‌توان بریده از زمان عمل کرده و در گذشته به سر برد.

حکومت محلی، فقرزدایی را در دستور کار خود قرار می‌دهد تا بلکه بتواند فقیرترین اقشار جامعه را به نحوی از این بلاها سازد

«پیش بسوی صدای یکپارچه برای دولت محلی جهانی»

۳۳. ما از تمامی گامهای دقیق و مثبتی که در زمینه تأسیس و سازماندهی یکپارچه و نوین حکومتهای محلی در سطوح جهانی، برای ایجاد صدای یکپارچه و نیرومند نظام سازمان ملل و اجتماع بین‌المللی و مهمتر از همه همکاری میان حکومتهای محلی برداشته می‌شود، استقبال می‌کنیم.

۳۴. با توجه به سنتها و تاریخ گوناگون ملل مختلف، با تمام قوا از IULA و UTO (سازمان شهرهای متحد)، در این موقعیت تاریخ، که زمان توجه به نیازهای ناحیه‌ای است، پشتیبانی خواهیم کرد و اطمینان داریم که کنگره بارسلونا، گام بسیار مهمی در ارتباط با این هدف تاریخی است.

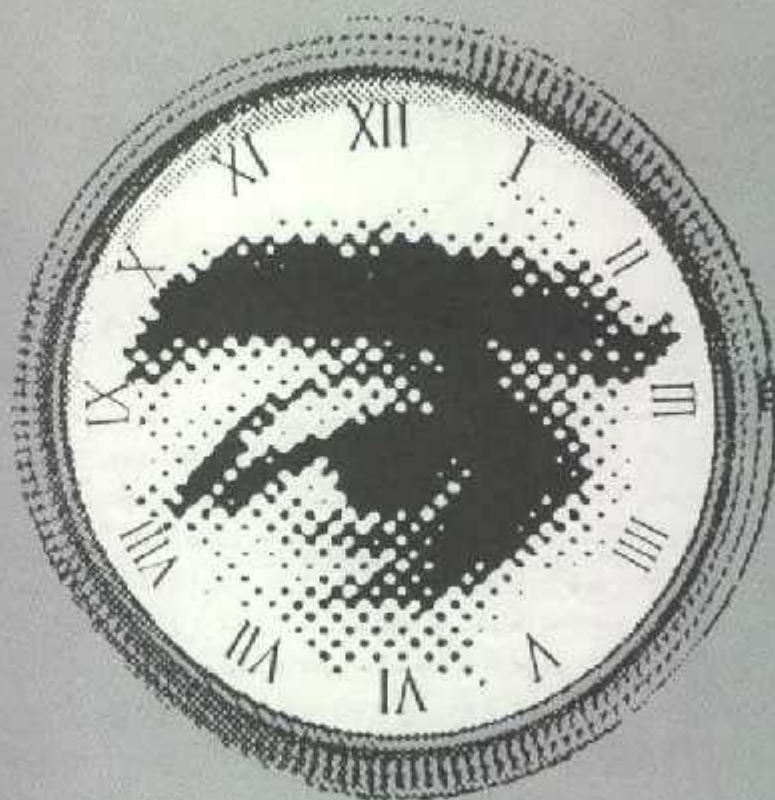
«پیام ما به سازمان ملل و جامعه بین‌المللی»

۳۵. همکاری با سازمانهای بین‌المللی را بخاطر داشته و از آن حمایت می‌کنیم. گرچه عقیده داریم، حکومت محلی باید نقش کاملتری را در قرن آینده بازی کند، تا بتواند با چالشهای نوین که ارمغان قرن جدید است، مقابله کند. ما همواره در صدد هستیم نقش صحیح و مشارکت واقعی خود را در تمامی سطوح به معرض نمایش گذاریم و مطمئن هستیم که در این راه موفق خواهیم شد.

۳۶. خود را موظف می‌دانیم در کنگره «استانبول + ۵۵» سال ۲۰۰۱ که در مجمع عمومی سازمان ملل، برگزار خواهد شد، شرکت کنیم. به این امر نیز توجه داریم که در این موقعیت، همکاری با کمیسیون سکونتگاههای بشری ملل متحد و انطباق با منشور جهانی حکومت خودمختار محلی به عنوان یکی از گوانسیونهای سازمان ملل، برای تأسیس یک نهاد تأسیسی مشورتی حکومت محلی در چهارچوب سیستم ملل متحد، تأثیر بسزایی خواهد داشت.

۳۷. اکنون در جهان شهروندان، به چیزی بیش از این نیاز ندارند. بیایید با یکدیگر برای تحقق این مأموریت جهانی متحد شویم. ♦

بارسلونا - ۲۳ مارس ۱۹۹۹



مدیریت شهری، حقوق شهری و جامعه مدنی

نگرشی تحلیلی به چالشهای حقوقی نظام مدیریت شهری

♦ سید محمود نجاتی حسینی
دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی

اشاره

در بخش نخست این مقاله، ضمن بررسی چند نمونه از مطالعات ادبیات حقوق شهری و ارائه برخی از داده‌های اساسی که مورد نیاز ادبیات حقوق شهری است؛ به سه رویکرد علمی برای بررسی حقوق شهری اشاره شد که عبارت‌اند از: (رویکرد حقوق دکماتیک و معرفت‌شناسی حقوق؛ رویکرد جامعه‌شناسی تاریخی حقوق شهری؛ رویکرد جامعه‌شناسی حقوق شهری)

رویکرد جامعه‌شناسی تاریخی حقوق شهری مورد بحث قرار گرفت. در بخش دوم و پایانی این مقاله دو رویکرد علمی دیگر مورد بررسی قرار گرفته است. علاوه بر این برخی از یافته‌های یک نظرخواهی پهنانگرنه از مدیران شهری کشور - که درباره مشکلات و تنگناهای شهرداریهای کشور در اجرای قانون شهرداری است - نیز انجام گرفته است. سرویس علمی - پژوهشی

حقوق شهری و قانون شهرداری از دیدگاه حقوق شهری دکماتیک

حقوق به‌عنوان شاخه‌ای از معرفت بشری و مجموعه‌ای از قواعد رفتاری، متکفل وضع، کشف و یا تبیین آن دسته از قواعد الزام‌آوری است که بر رفتار اجتماعی فرد و سازمان اجتماعی حاکم بوده و زندگی اجتماعی را سامان می‌بخشد. این قواعد، منظومه‌ای از «دگمها یا جزمها» (اوامر و نواهی حقوقی، قانونی) را شامل می‌شود که با منطقی مخصوص به‌خود (منطق حقوقی) نظام حقوقی هر جامعه‌ای - از جمله نظام حقوق شهری - را می‌سازند. بررسی حقوق از این منظر - که منظری درونی است - برعهده دیدگاه این پرسش‌بنیادی است که چه چیز ذاتاً و چگونه به‌عنوان حقوق معتبر است و چگونه می‌توان آنرا به‌مورد اجرا گذاشت. در این دیدگاه، هدف تبیین و تفسیر قواعد با مفاهیم حقوقی و تبعاً توسعه یا سازگاری آن با شرایط متفاوت است. روش بررسی در دیدگاه حقوق دکماتیک (برخلاف دیدگاه جامعه‌شناسانه حقوقی که با تفسیر، مشاهده و مقایسه سروکار دارد) و از روشهای علوم اجتماعی سود می‌جوید) روش حقوقی محض مورد عمل حقوقدانان است.^۱

ویژگیها و شئون روش‌شناختی حقوقی دیدگاه حقوق دکماتیک (حقوق محض) - که در مطالعه حقوق شهرداری می‌توان به‌کار بست - به‌شرح زیر است:

۱- محورهای اساسی این دیدگاه معنای قواعد حقوقی، دامنه شمول آن بر موضوعات مختلف، چگونگی ضمانت اجرای قواعد حقوقی و ارتباط آن با سایر موازین و قواعد حقوقی است.

۲- در این دیدگاه منابع اصلی بررسیهای حقوقی عبارت‌اند از قانون (متون رسمی و مصوب دستگاههای قانونگذاری)، رونه قضایی (آرای محاکم دادگستری)، عرف (باورهای مهم عمومی الزام‌آور در رفتارهای اجتماعی افراد یک جامعه و مورد تأیید نظام حقوقی جامعه) و آرای حقوقدانان (نظریات اهل فن حقوق).

۳- هدف این دیدگاه شناخت قواعد معتبر حقوقی، قواعد منسوخ حقوقی و تحلیل محتوای مفاهیم و قواعد حقوقی به‌منظور تبیین و تحلیل شئون و ویژگیهای یک نظام حقوقی مشخص - از جمله نظام حقوق شهری - است.^۲

نگاه مختصری به قانون شهرداری از دیدگاه حقوق دکماتیک نشان می‌دهد که محور اصلی مورد نظر ما در این رویکرد «تعبیرات محتوایی حقوقی» شهرداری است که در حقیقت با رویکرد «معرفت‌شناسی حقوق» ارتباط تنگاتنگی دارد. همان‌گونه که پیش از این نیز ذکر شد، یکی از وجوه برجسته و قابل توجه قانون شهرداری تغییرات حقوقی مستمر آن است. از دیدگاه حقوق دکماتیک و معرفت‌شناسی حقوق این تغییرات مستمر در قانون، باعث می‌شود نظام حقوقی پیش‌بینی شده در متن قانون از احتمال تحقق کمتری برخوردار شود و علاوه بر این به دلیل تکرار سازماندهی اداری، به‌منظور انطباق با دستورهای جدید حقوقی و قانونی، نظام مدیریت شهری و اجتماعی جامعه متکفل هزینه‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی - فرهنگی بدون برگشتی شود.

از سوی دیگر «تعداد و تنوع متون قانونی راجع به شهرداری در ایران موجب ایهام در قوانین و مقررات حاکم بر حقوق شهری و قانون شهرداری می‌شود و هنگامی که متون رسمی قانون حقوق شهری (قانون شهرداری) دچار ایهام، چنگانگی، از هم‌گسیختگی و ناهماهنگی گردد؛ نظام مدیریت شهری و اجتماعی جامعه نمی‌تواند توقع روشن و شفافیتی از پایداری، کارکرد و کارایی نظام حقوق شهری داشته باشد»^۳.

برای توضیح و تبیین این امر ارائه چند نمونه از آثار تغییرات حقوقی مستمر در قانون شهرداری و نیز گونه‌بندی محتوایی قواعد و قوانین حقوقی قانون شهرداری سودمند است.

از دیدگاه حقوق دکماتیک و معرفت‌شناسی حقوق اگرچه قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ از حیث عنوان معتبر و جاری است اما گونه‌بندی محتوایی حقوقی دوگانه این قانون - که می‌توان آنرا به‌عنوان نقص محسوب کرد - جای تأمل دارد.

پانویس

- ۱- لوی برون، جامعه‌شناسی حقوق، ترجمه ایرانشین قاضی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۰
- ۲- کامبیز نوروزی، طرح پیشنهادی پروژه تحقیقات بررسی قانون شهرداری تهران مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری و ربات، کشور، ۱۳۷۵ (در دست انتشار)
- ۳- برای آگاهی بیشتر مراجعه شود به:
۳/۱- کامبیز نوروزی، طرح پیشنهادی پروژه تحقیقات بررسی قانون شهرداری تهران، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری و ربات، کشور، ۱۳۷۵ (در دست انتشار)
۳/۲- لوی برون، همان
۳/۳- نوروزی، همان

از حیث محتوایی قوانین موجود شهرداری بر دو گونه است:

الف - قوانینی که مستقیماً و از حیث عنوان در مورد شهرداری وضع شده است

این گروه از قوانین به دو دسته تقسیم می‌شوند: دسته‌ای از این قوانین مشخصاً با نام قانون شهرداری شناخته می‌شوند و یا برخی از مواد و تبصره‌های آنها تغییر داده‌اند. قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ و اصلاحیه‌های بعدی آن از این دسته‌اند. این دسته از قوانین زیربنای اصلی قانون شهرداری را تشکیل می‌دهند. اما دسته دیگر قوانینی هستند که از حیث عنوان راجع به شهرداری هستند، ولی بدون اینکه مستقیماً تغییری در متن قانونی شهرداری وارد کنند منجر به تغییر دامنه وظایف، اختیارات و سازمان شهرداری شده‌اند. قانون نوسازی و عمران شهری و قانون منع توقیف اموال منقول و غیرمنقول شهرداریها از این دسته‌اند.

ب - قوانینی که عناوین آن راجع به شهرداری نیست

بعضی از مفاد این دسته از قوانین از طریق نسخ، تخصیص، تقیید و یا... مقررات حاکم بر شهرداریها را تغییر داده و موجب تحدید یا توسعه مفاهیم، نهادها، مناسبات و حدود آنها شده‌اند. قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری، قانون اراضی شهری و نظایر آن از این گروه هستند. تعداد اولیه این قوانین در طول دوره قانونگذاری (از ۱۳۸۶ به بعد) تقریباً بیش از صد فقره است و بخش قابل ملاحظه‌ای از آنها نیز هنوز معتبر و لازم‌الاجراست. در واقع اکنون قوانین و مقررات حاکم بر شهرداری، مجموعه‌ای از قوانین گونه‌های الف و ب است. مشکل اساسی که در این زمینه وجود دارد این است که هر چند بنابر قواعد قانون‌نویسی و قانونگذاری در هر موضوع،

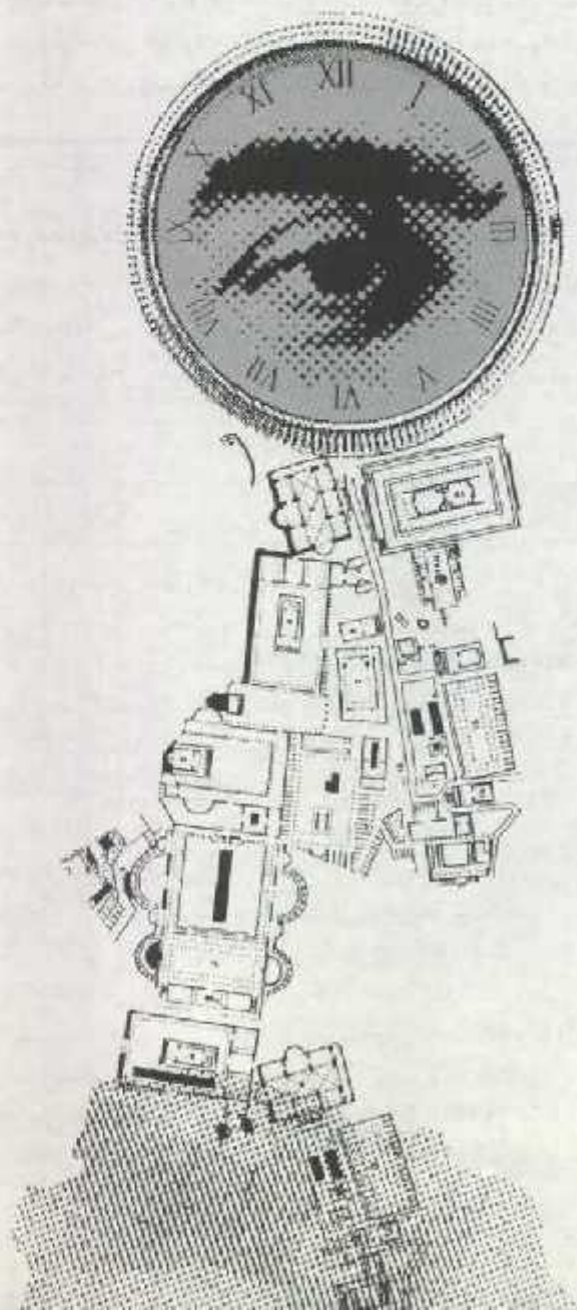
تعداد و تنوع متون قانونی راجع به شهرداری در ایران موجب ابهام در قوانین و مقررات حاکم بر حقوق شهری و قانون شهرداری می‌شود و هنگامی که متون رسمی قانون حقوق شهری (قانون شهرداری) دچار ابهام، چندگانگی، از هم‌گسیختگی و ناهماهنگی گردد؛ نظام مدیریت شهری و اجتماعی جامعه نمی‌تواند توقع روشن و شفافیتی از پایداری، کارکرد و کارایی نظام حقوق شهری داشته باشد

قوانین مرتبط غیرمستقیم گونه ب باید کمتر از قوانین مرتبط مستقیم گونه الف باشد ولی در خصوص قانون شهرداری و نظام حقوق شهری کشور، قوانین گونه ب چه از حیث تعداد و چه از لحاظ اهمیت دست کم مهم‌تر از قوانین گروه الف است. این وضعیت، نظام حقوق شهری و قانون شهرداری را با مشکل مواجه می‌کند. مروری بر کلیات قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ مؤید این مطلب است. مثلاً مواد ۴ تا ۵۴ این قانون در خصوص «انجمن شهر» و طرز انتخابات، تشکیلات و وظایف آن است که در مجموع با قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری و اصلاحات آن دستخوش تغییرات شده است. همچنین ماده ۵۵ قانون شهرداری که راجع به وظایف قانونی و تکالیف شهرداری است یا قوانین متعدد دیگری مانند تشکیل سازمان حفاظت محیط‌زیست، سازمانهای آب و برق منطقه‌ای و نظایر آن دگرگون شده است.

به هر حال همان‌طور که در ابتدای این بخش ذکر شد فراوانی، پراکندگی و تنوع قوانین راجع یا ناظر به قانون شهرداری با ابهام در قوانین و مقررات آن بی‌ارتباط نیست. خاصه آنکه در ادبیات حقوق شهری کشور ما رونق قضایی و آرای حقوقدانان - که نقش مهمی در تغییر و توسعه حقوق دارند - جز در مواردی نظیر ماده ۱۰۰ و بند ب ماده ۵۵ قانون شهرداری بسیار ضعیف است.^۵

تغییرات حقوقی مستمر در قانون شهرداری نیز بی‌ارتباط با دگرگونیهای نظام حقوقی شهری کشور نیست. مطالعه اجمالی انجام‌شده در این زمینه - که توسط مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور صورت گرفته - نشان می‌دهد که قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ در موارد متعدد مورد تجدید نظر قرار گرفته و به موجب آن، موادی از قانون مزبور اصلاح یا نسخ شده و مواردی نیز به آن الحاق گردیده است. از جمله این موارد می‌توان

به قانون اصلاح پاره‌ای از مواد و الحاق مواد جدید به قانون شهرداریها (مصوب ۱۳۴۲/۷/۱۳)، قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۲۸ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۵۲/۲/۷)، قانون الحاق دو تبصره به ماده ۵۵ و اصلاح تبصره ۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۵۲/۵/۱۷)، قانون اصلاح پاره‌ای از مواد قانون شهرداری (مصوب ۱۳۵۴/۷/۲۹)، قانون اصلاح پاره‌ای از مواد قانون شهرداری و الحاق ۶ ماده به آن (مصوب ۱۳۵۵/۴/۱۵) و لایحه قانون اصلاح تبصره‌های ماده ۱۰۰ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۵۸/۶/۲۷) اشاره کرد. براساس این تغییرات مجموعاً از سرجمع ۱۱۹ ماده قانون شهرداری ۲۰ ماده آن (۱۶/۸ درصد از کل مواد قانون) به‌طور صریح نسخ شده و ۶۵ ماده دیگر نیز (۵۴/۶ درصد) عملاً کنار گذاشته شده‌اند. بدین ترتیب در حال حاضر بیشتر از ۷۱/۴ درصد مواد قانونی قانون شهرداری مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. در این میان فصلهای ۲ تا ۵ و ۸ و ۹ قانون شهرداری - که مربوط به انجمن شهر است - به‌طور کامل کنار گذاشته شده است. برخی دیگر از مواد قانونی اگرچه به‌طور ضمنی یا صریح نسخ نشده‌اند، اما به مرور زمان تغییراتی در نظام حقوق شهری و نظام مدیریت شهری و سازوکار سازمانی شهرداریهای کشور به‌وجود آورده که موجب بروز اختلاف‌نظرهایی نیز شده است. از جمله ماده ۵۵ قانون شهرداری که به‌طور تفصیلی به وظایف و تکالیف قانونی شهرداریهای کشور مربوط است.



با توجه به این توضیحات از حیث روش‌شناسی، تحقیقات حقوقی و منطبق حقوق (دیدگاه حقوق دگماتیک و معرفت‌شناسی حقوق) «تنقیح قوانین راجع به شهرداری و ایضاح آنها» نخستین گام در تدوین حقوق شهری و قانون شهرداری و در صورت لزوم «تحلیل انتقادی» آن جهت دستیابی به «نظام متکامل، پویا و کارآمد حقوق شهری و قانون شهرداری» است.^۸

در این راستا انتظار می‌رود نتایج و یافته‌های طرح مطالعاتی کلان بررسی قانون شهرداری - که در حال حاضر توسط مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران و با نظارت و همکاری مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور در دست انجام است - راهبردهایی در خصوص تحقق این اهداف ارائه دهد.

حقوق شهری و قانون شهرداری از دیدگاه جامعه‌شناسی حقوق شهری

از دیدگاه جامعه‌شناسی حقوق (که نوعی منظر بیرونی است) حقوق، پدیداری اجتماعی (Social phenomenon) و به معنای مجموعه قواعد الزام‌آور اجتماعی برای تنظیم روابط اجتماعی است که توسط جامعه متعین شده است. پدیدار اجتماعی حقوق در این تعریف دارای سه مشخصه اساسی است: قواعد حقوقی که

حقوق شهری به عنوان یک پدیده اجتماعی شهری از جامعه سرچشمه می‌گیرد و منشأ قواعد حقوقی آن ضرورت‌های اجتماعی زندگی شهری است و نظام مدیریت شهری (شهرداریها) و شهروندان در دوسوی آن قرار می‌گیرند و تکالیف و وظایف قانونی خاصی در برابر همدیگر دارند. حقوق شهری به عنوان یک پدیدار اجتماعی هم در معرض دگرگونی است و هم از آن انتظار می‌رود که به نیازهای شهری جدید پاسخ دهد

الزام‌آورند، توسط جامعه و گروه اجتماعی متعین می‌گردند و در معرض دگرگونیهای دائمی قرار دارند.^۹ از دیدگاه ژرژ گورویچ، یکی از جامعه‌شناسان حقوقی معاصر، حقوق عبارت است از کوشش در راه تحقق عدالت اجتماعی. به نظر وی زندگی حقوقی جامعه، جایگزین زندگی اجتماعی شده است و لذا پدیدارهای حقوقی مناسبات تنگاتنگی با زندگی اخلاقی و دینی جامعه دارند. وی با استناد به این ضربالمثل لاتینی «هر جا جامعه است حقوق نیز آنجاست» می‌گوید حقوق دقیقاً پدیداری اجتماعی است. از نظر او و سایر جامعه‌شناسان حقوق معاصر (ماکس وبر، امیل دورکیم، اوزن اهرلیش، لنون دوگی و هانری لوی برول) موضوع و هدف جامعه‌شناسی حقوق، مطالعه حقوق به عنوان یک پدیدار اجتماعی و واقعیت اجتماعی است که با سایر پدیدارهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، جغرافیایی و... ارتباطی دیالکتیکی و دوسویه دارد.^{۱۰} لوی برول در مورد ارتباط دوسویه میان جامعه و حقوق بر این نظر است که چون اصل و ریشه مجموعه قواعد حقوقی ناشی از جامعه و گروه اجتماعی مسلط است لذا جامعه و گروه اجتماعی مسلط (دولت) میل دارد روابط اجتماعی جامعه را سامان دهد. بنابراین از آنجا که حقوق بیانگر اراده هیئت اجتماعی جامعه است به هر ترتیبی که هیئت اجتماعی بر جامعه تأثیرگذار باشد به همان شیوه نیز بر حقوق آن جامعه تأثیر می‌گذارد. به نظر وی مهمترین عوامل دگرگونی و تحول حقوق - از جمله نظام حقوق شهری - عبارت‌اند از: عوامل اقتصادی، که از ساختار اقتصادی جامعه متأثر است نظیر ساختار صنعتی، کشاورزی و خدماتی که نوع خاصی از حقوق را ایجاد می‌کند؛ عوامل سیاسی، که تحت تأثیر ساختار سیاسی جامعه قرار دارد و نوع رژیم سیاسی، که تعیین‌کننده نظام حقوقی است مانند دموکراسی، دیکتاتوری و...؛ عوامل فرهنگی، که متأثر از ساختار فرهنگی جامعه است و با جهان بینی، فرهنگ، دین و گستره‌های علمی ارتباط دارد.^{۱۱}

در این راستا نگاه مختصری به حقوق شهری و قانون شهرداری از دیدگاه جامعه‌شناسی می‌تواند ما را در شناخت بیشتر این بحث یاری رساند.

پیش از این گفتیم از دیدگاه جامعه‌شناسی حقوق، حقوق به عنوان یک پدیدار اجتماعی، مجموعه‌ای از

۸- گورویچ، همان
۹- لوی برول، همان.
۱۰- سیدمحمود نجاشی حسینی، جامعه‌شناسی ژرژ گورویچ (زبان‌نامه کارشناس علوم انسانی - پژوهشگری - استاد راهنما) همان زانگی زانگی، دانشگاه فردوسی مشهد دانشکده ادبیات و علوم انسانی دکتر خرم‌بخت، گروه علوم اجتماعی، ۱۳۸۹.
۱۱- لوی برول، همان.

از حیث روش‌شناسی، تحقیقات حقوقی و منطق حقوقی دکماتیک «تنقیح قوانین راجع به شهرداری و ایضاح و تحقیق انتقادی آنها» دستمایه رسیدن به نظام پویا و کارآمد حقوق شهری است

هنجارها و قواعد اجتماعی الزام‌آور است که در ارتباط با زندگی انسان در جامعه معنا و مفهوم می‌یابد. براساس این دیدگاه، قواعد حقوقی - از جمله قواعد حقوقی شهری و مستندات قانونی آن یعنی قانون شهرداری - عینی، الزام‌آور و در معرض دگرگونی هستند. حقوق شهری یا به عبارت دیگر مجموعه هنجارها و قواعد اجتماعی الزام‌آور برای شهروندان و شهرداریها نیز از این قاعده مستثنی نیست. «حقوق شهری به‌عنوان یک پدیده اجتماعی شهری از جامعه سرچشمه می‌گیرد و منشأ قواعد حقوقی آن ضرورت‌های اجتماعی زندگی شهری است و نظام مدیریت شهری (شهرداریها) و شهروندان در دوسوی آن قرار می‌گیرند و تکالیف و وظایف قانونی خاصی در برابر همدیگر دارند. حقوق شهری به‌عنوان یک پدیده اجتماعی هم در معرض دگرگونی است و هم از آن انتظار می‌رود که به نیازهای شهری جدید پاسخ دهد». به عبارت دیگر «نظام حقوق شهری باید ویژگیها و شئون یک نظام حقوقی ایده‌آل و مناسب را داشته باشد؛ مانند نبودن، پویابودن، متحول بودن، پاسخ‌دادن به نیازهای جدید و... همچنین نظام حقوق شهری به‌عنوان یک پدیدار اجتماعی و به‌مثابه یکی از عناصر نظام اجتماعی باید با سایر عناصر این نظام بویژه خرده‌نظام فرهنگی - علم، مذهب، سنت، عرف - هماهنگ و مرتبط باشد. علاوه بر این از نظام حقوق شهری یک جامعه انتظار می‌رود به‌نحوی با دگرگونیهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، جغرافیایی انطباق داشته باشد».

بررسی تاریخی اجتماعی زندگی شهری در ایران معاصر نشان می‌دهد که داشتن چنین انتظاراتی از نظام حقوق شهری کشور - که از پیشینه قابل‌توجهی نیز برخوردار است - غیرمنطقی نیست. طی چند دهه اخیر دگرگونیهای اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی در جامعه ایران، بویژه موج نوسازی، نوگرایی، توسعه فرهنگی، آرمان‌خواهی‌های ناشی از انقلاب اسلامی و شکل‌گیری اندیشه جامعه‌مدنی، قانون‌گرایی و... نظام حقوق شهری کشور را با چالشهای جدیدی نسبت به دوره‌های اولیه و میانی شکل‌گیری نظام حقوق شهری کشور - یعنی دهه‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۵۰ - روبرو ساخته است. این دگرگونیها نقش کارکردی شهرهای کشور را تغییر داده و وظایف و عملکردهای جدیدی برعهده شهرداریهای کشور نهاده است و همچنین ارتباط شهروندان و شهرداریهای کشور را تنگاتنگ نموده و توقعات و انتظارات متقابل شهروندان و شهرداریها را افزایش داده است. برای پاسخگویی به این چالشها ساختار سازمانی تعدادی از شهرداریهای کشور، بویژه در شهرهای بزرگی مانند تهران، مشهد، اصفهان، شیراز و تبریز دستخوش تغییرات مدیریتی قابل‌توجهی شده و در نهایت، نظام مدیریت شهری کشور را به‌چالش فراخوانده است.

نظام حقوق شهری باید ویژگیها و شئون یک نظام حقوقی ایده‌آل و مناسب را داشته باشد؛ مانند نبودن، پویابودن، متحول بودن، پاسخ‌دادن به نیازهای جدید و... همچنین نظام حقوق شهری به‌عنوان یک پدیدار اجتماعی و به‌مثابه یکی از عناصر نظام اجتماعی باید با سایر عناصر این نظام بویژه خرده‌نظام فرهنگی - علم، مذهب، سنت، عرف - هماهنگ و مرتبط باشد

چالش اساسی نظام مدیریت شهری کشور در برابر این دگرگونیها این است که برای هماهنگ‌شدن و انطباق با دگرگونیهای مذکور، ایجاب می‌کند به بازسازی و نوسازی یک نظام حقوقی شهری پویاتر و کاراتر روی آورد. آشکار است که در این میان بازنگری و پیرایش و بهسازی قوانین و مقررات حقوقی راجع به شهرداریهای کشور از اهمیت خاصی برخوردار خواهد بود^{۱۱}. تبعاً برای تحقق این اهداف، نظام مدیریت شهری کشور باید با استفاده از

دیدگاه‌های جامعه‌شناسی حقوق، جامعه‌شناسی تاریخی حقوق و حقوق دکماتیک به این مهم روی آورد. در دیدگاه جامعه‌شناسی حقوق استفاده از نقطه‌نظرات مدیران شهری کشور، متخصصان و صاحب‌نظران، کارشناسان و پژوهشگران و نیز عموم شهروندان اجتناب‌ناپذیر است.

در یک نظرخواهی پنهانگرا (با همکاری و نظارت مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور) از مدیران شهری کشور که در خصوص ویژگیها و مشکلات و تنگناهای شهرداریها در اجرای قانون شهرداری صورت گرفته، نکات قابل توجهی مطرح شده است که بدون شک برای نظام مدیریت شهری کشور سودمند خواهد بود.^{۱۳}

در این نظرخواهی از ۶۳ شهردار کشور خواسته شد به این سؤال که «آیا قانون شهرداری کارایی و جامعیت لازم را دارد یا نه؟» پاسخ دهند. ۵۲/۴ درصد از شهرداران پاسخ داده‌اند که قانون شهرداری از کارایی و جامعیت لازم برخوردار نیست. همچنین از آنان خواسته شد «دلایل نارسایی قانون شهرداری» را ذکر نمایند. پاسخ شهرداران از این قرار است:

۱- مسائل مالی و اعتباری (۸۳/۸ درصد)؛ ۲- تشکیلات و ساختار سازمانی (۶۶/۸ درصد)؛ ۳- ارتباط شهرداری با دیگر سازمانها و دستگاه‌های دولتی و غیردولتی (۴۸/۵ درصد)؛ ۴- تداخل وظایف با دستگاه‌های دیگر (۴۵/۴ درصد)؛ ۵- فعالیتهای خدماتی (۲۷/۳ درصد)؛ ۶- فعالیتهای عمرانی و اجرایی (۲۴/۲ درصد)؛ ۷- شرایط انتخاب شهردار (۱۵/۱ درصد).

علاوه بر این، به نارسایی قانون شهرداری نیز اشاره کرده‌اند؛ نبود استقلال کافی در تصمیم‌گیری برای شهرداران، قدیمی بودن قانون و عدم پاسخگویی آن به مشکلات موجود شهرداریها، قاطع نبودن قانون، نامشخص بودن حدود مرز قانون، محدود بودن اختیارات شهرداریها، نارسایی قانون در ارتباط با جلوگیری از تخلفات ساختمانی و عدم همکاری قوه قضائیه در این زمینه، نامشخص بودن اختیارات شهرداریها در مقابل نمایندگان مجلس، فرمانداران، امامان جمعه و... متناقض بودن قوانین مورد عمل، عدم تناسب قانون شهرداری با نهادهای حکومتی جدید، عدم تناسب قانون شهرداری با تغییرات ایجادشده در نگرش جامعه نسبت به مسائل سیاسی و اجتماعی.^{۱۴}

۱۳. برای آگاهی بیشتر مراجعه شود.

۱۴. همان.

۱۴۱۹. مختارپور، همان.

۱۴۲۲. مهندسین مشاور هامونپناه.

شيوه‌های نوآوری درآمد و کاهش

مزیته شهرداریها تهران، مرکز

مطالعات برنامه‌ریزی شهری، وزارت

کشور، ۱۳۷۲ (در دست انتشار).

۱۴. هامونپناه، همان.

فرم اشتراک ماهنامه شهرداریها

برای اشتراک ماهنامه شهرداریها به موارد زیر توجه فرمایید:

۱- بهای اشتراک تا پایان سال (۸ شماره)، ۱۶۰۰۰ ریال است.

۲- وجه اشتراک را به حساب شماره ۹۰۰۲۵ بانک ملی شعبه وزارت کشور و از بزرگترین فیش بانکی رتبه همراه برگ درخواست اشتراک به

آدرس تهران، خیابان گاندی، خیابان پنجم، پلاک ۱۶، طبقه دوم، ماهنامه شهرداریها ارسال نمایید.

۳- در صورت عدم دریافت ماهنامه تا ۱۵ روز پس از انتشار، دفتر ماهنامه را مطلع سازید.

برگ درخواست اشتراک

ماهنامه شهرداریها

نام و نام خانوادگی..... تحصیلات..... شغل.....

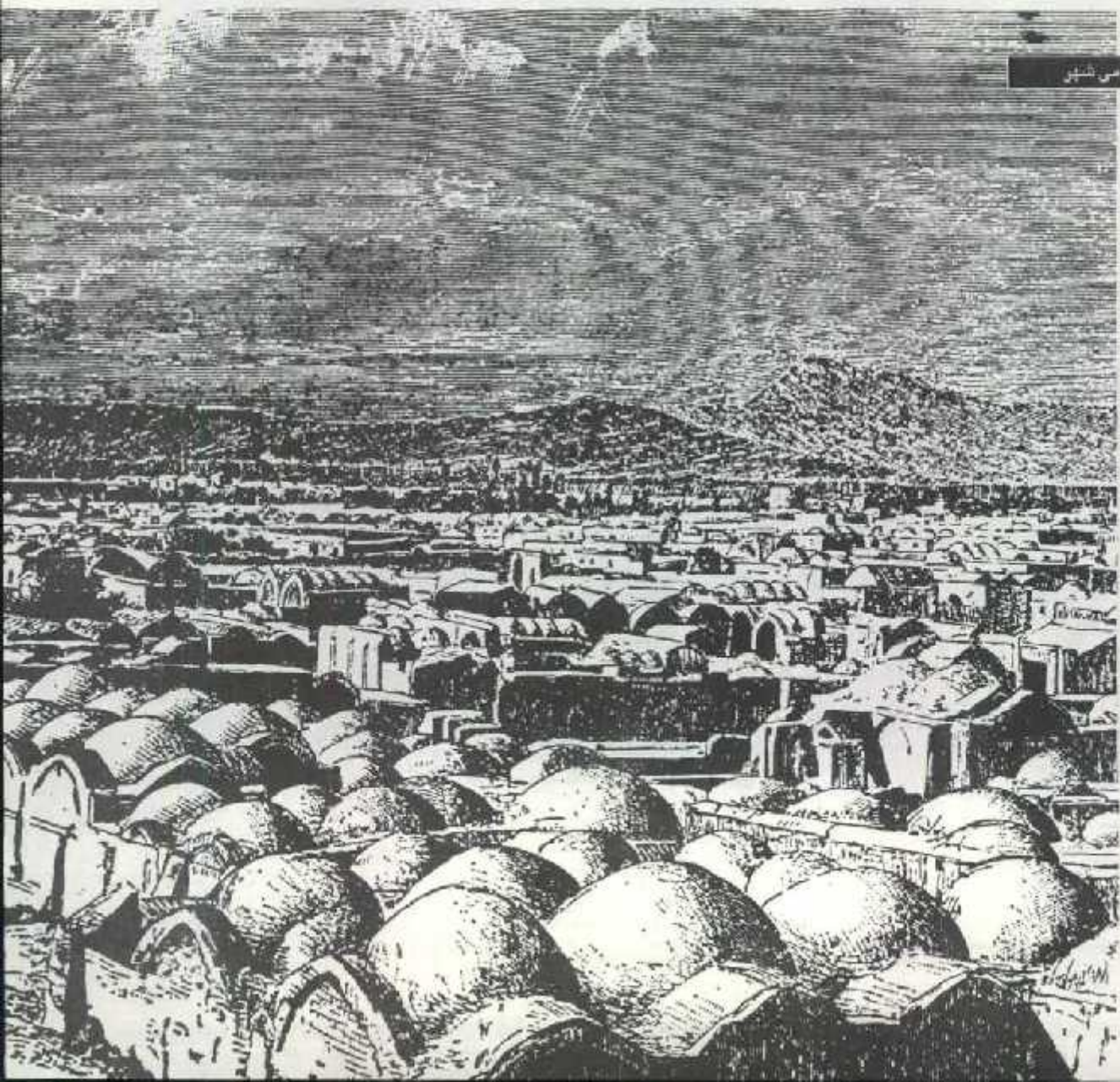
نشانی.....

کد پستی..... تلفن.....

قم؛ حاشیه‌نشین دریاچه نمک

♦ غلامرضا طالبی

قم: نمای عمومی شهر



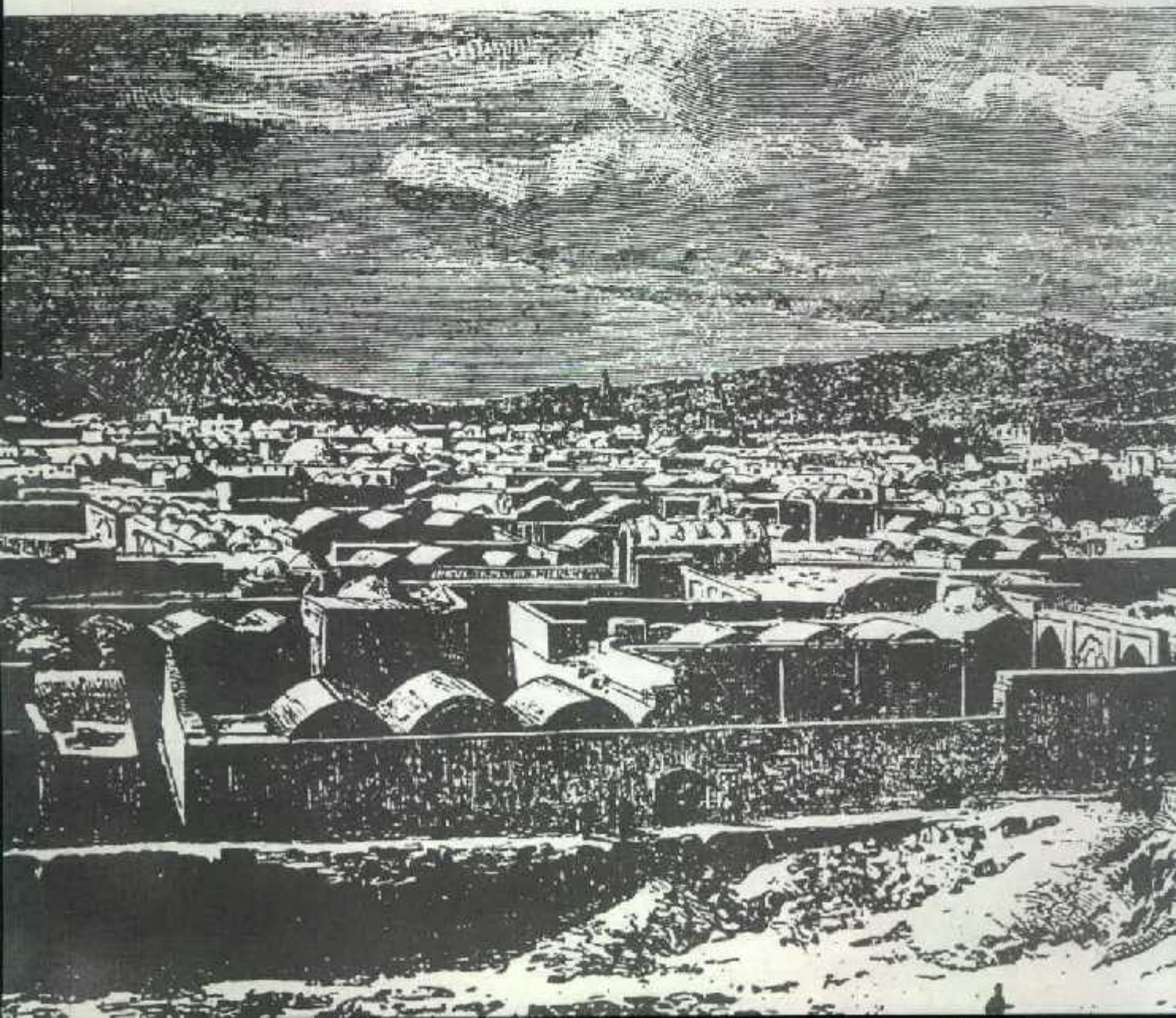
قرن نوزدهم - دهه هشتاد؛ مامان دیولاقوا و همسرش؛ زوجی سیاح در هیئت کاروانی کوچک؛ خسته اما عصمت؛ آخرین رمق خویش را به بیابان برهوتی هدیه می‌کند که تنها جاندارش عقربهای زهراگین است. «مسافرت کردن در ماه زوئیه، آن هم به دنبال کاروان الاغ و در بیابان لمبزرع قم، کار دیوانگان است... هنوز هم وقتی به فکر... صدماتی که کشیدیم می‌افتم، لرز مختصری در اعضا می‌پیدا می‌شود... جرم بدنه زین، مانند کاغذی که در مقابل آتش باشد، لوله‌شده و یک بند رکاب پاره و بند دیگر هم در تمام طول، شکاف برداشته بود. از تمام بدن ما و حیوانات عرق مانند قطرات باران به زمین می‌ریخت. عنان اسب، در دستهای من تر شده و می‌لغزید. چشمانم خیره شده و مزگانم از تشعشع آفتاب، التهابی پیدا کرده و باز نمی‌شدند. در شقیقه‌هایم ضربان سختی تولید شده و سرم به جدی درد گرفته بود که گویی می‌خواهد بترکد. حیوانات هم بی‌طاقت شده و به زحمت راه می‌رفتند و اتصالاً سکندری می‌خورند».

اما سرانجام گنبد و گلدسته‌های حرم حضرت معصومه(س) - که بیش از سایر بناهای شهر در فضا اوج گرفته بودند و در پرتو خورشید چون ستارگان شب نیزه‌بازی می‌کردند - آرامش را به این کاروان کوچک باز می‌گرداند. در کاروانسرای اتراق می‌کنند.

«پس از مختصر استراحتی، از روزنه‌های این بالاحانه به تماشای منظره شهر پرداختیم. خانه‌ها همه... دارای گنبدهای خست و گلی هستند که شکل آنها از خارج دیده می‌شود و به قدری زیاد هستند که از دور هم مانند لکه‌های درخشانهای در پرتو آفتاب خودنمایی می‌کنند و به افق مه‌آلودهای که در پایه کوهستان به نظر می‌آید

پانویس

۱- مامان دیولاقوا، ایران، کده و شوق، ترجمه علی محمد فروری، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۶۶، چاپ پنجم، ص ۱۹۱ و ۱۹۵ و ۱۹۷



متهی می‌گردند... در دوردست بناهای مخروطی شکل مقابر شیوخ نمایان است و در طرف چپ باغهای قشنگی مقبره حضرت فاطمه [معصومه] (س) را احاطه کرده است.^۲

با به درون شهر می‌گذارند؛ نعمتهای فراوان پیش‌رو؛ شهری سربلند و بُرافتخار از دوست مقبره عالی در گذشته شکوهمند خویش. دریغ اما که اکنون بیش از نیم این جلال و شکوه روبه ویرانی نهاده است. در خارج شهر، باقیمانده‌ای از مقابر شیوخ هنوز با گردنی برافراشته و سینه‌های ستبر در مقابل طوفان حوادث، آذین رهایی سر می‌دهد؛ سه برج بزرگ در باغی مشجر؛ بجا مانده از عهد مغول؛ یادگار خونهایی که خاک را خضاب کردند و گردنهایی که، به جبر، تیغ جلد را بوسیدند؛ سیاه مغول را می‌گویم. سنگ قرش و در و پنجره ویران، اخمی بر چهره و غمی بر دل کاروان کوچک می‌نشانند. اما زینتهای ظریف گچبری - که اینجا و آنجا در اطراف درگاه‌های بیضی شکل خودنمایی می‌کنند - اخم و غم می‌شوید.

زوج ستاج به کاخ حاکم دعوت می‌شوند و به «اندرونی» راه می‌یابند. حکایت رازهای مگویی اندرونی و ممنوعیت شدید رازگشایی از آنرا در هزارویکتب خوانده‌اند؛ اما اکنون بدون کوچکترین تلاش و رنجی، دری فراویشان گشوده می‌شود، به درون می‌خزد.

ارتباط عمارت بیرونی با اندرونی به وسیله دهلیز طولی است که در آن چندین در قرار دارد. آخرین آنها به طرف باغی باز می‌شود که در انتهای آن، دو عمارت مقابل یکدیگر واقع شده‌اند؛ یکی روبه طرف شمال و محل سکنای تابستانی و دیگری روبه جنوب و مخصوص زمستان... در زیر این عمارت بناهای آجری است که آنها را زیرزمین می‌گویند و در هنگام گرما به آنجا پناهنده می‌شوند.

عمارت تابستانی دارای سه تالار بزرگ است که از پنجره‌های متعدد روشنایی می‌گیرند. در عقب این تالارها، اتاقهای دیگری وجود دارند که درهای آنها به تالارهای اولی باز می‌شوند و داخل آنها کمی تاریک ولی دارای هوای خنکی هستند.

در هنگام تابستان، سکنه خانه، شب را در بالای بام به سر می‌برند که اطراف آن از دیوار احاطه شده است. طرف صبح به اتاقهای اولیه می‌آیند و همین که هوا قدری گرم شد به اتاقهای عقب می‌روند و بالاخره در وسط روز به زیرزمینها پناه می‌برند که هوای خنک و مطبوعی دارند.

تمام اتاقها با گچ سفید شده و بخاریها، مختصر گچبری و تزییناتی دارند. درها خیلی بست و کوتاه‌اند و ابتدا رنگ و روشن نخوردند و به وسیله یک قطعه زنجیر آهنی باز و بسته می‌شوند که آنرا چفت می‌گویند... عمارت زمستانی هم به استثنای اتاقهای تاریک و زیرزمین، شبیه به همان عمارت تابستانی است.^۳

تاریخ قم برای سیاحان به گونه‌های مختلف جلوه کرده است. ابراهیم و، ویلیامز جکسن، آنرا تاریک و نامعلوم می‌یابند؛ شهری پُر از مسجد، گلسته، مدرسه... و بی‌درنگ از آن می‌گریزد.^۴

آر. ای. دوراند، وزیر مختار انگلیس در ایران، نیز چون او قم ۹۰۰ - ۱۸۹۴ میلادی را حزن‌انگیز می‌یابد. قسمت عمده شهر مخروطیه است و ساختمان حرم مطهر نظرش را جلب می‌کند. از دیدنیهای شهر فقط به چند خیابان کثیف و یک بازار بسته می‌نماید. یک سنت ایرانی، مدتی به‌مثابه سؤال و ابهامی بزرگ بر ذهن او چمبره می‌زند: «بست‌نشینی». «قم برای پناهنده‌شدن یا به‌قول خود ایرانیها «بست‌نشستن» مکان جالب توجهی است. ادیت‌کردن افرادی که به آنجا پناه می‌برند در حکم توهین به مقدسات مذهبی است. سنت بست‌نشینی در این کشور، توسعه عجیبی دارد»^۵.

از این اندک که بگذریم، دیگران کم‌وبیش در سیاحت خویش در این نقطه از خاک به تحقیق و تأمل گام برداشته‌اند. قم به اعتراف اکثر سیاحان و شرق‌شناسان از شهرهای بسیار قدیمی این مرزوبوم است. برخی یبایش آنرا به دوره اسلامی و اعراب اشعری نسبت می‌دهند. عده‌ای طهمورت و گروهی بهرام گور را بانی آن می‌دانند. بعضی هم بنای شهر را به سال ۲۰۳ مسیحی ذکر می‌نمایند.

در وجه تسمیه شهر نیز نظرات مختلف است. برخی قم را برگرفته از دو حرف اول بانی آن «قمسار بن لهراسب» می‌دانند و گروهی براین باورند که آب رودخانه «تیمره» [دیمره] و «انار [این رودخانه به «اناربار» یا «رودخانه قم» معروف است] در محل فعلی قم جمع می‌شده و چنان گیاه و سبزه در اطراف آن می‌روییده که به دشت کیود مشهور شده است. محل تجمع آب به عربی «قم» است و وجه تسمیه شهر نیز ریشه در اینجا دارد. حدودالعالم، قم را شهری بزرگ اما ویران می‌داند. تذکره‌الشعراى هفت اقلیم، بزرگی و شکوه قم را به گونه‌ای

۱- همان، ص ۱۶۷

۲- همان، ص ۱۶۹

۳- ابراهیم و، ویلیامز جکسن.

مطرفنامه جکسن، ترجمه متوجه

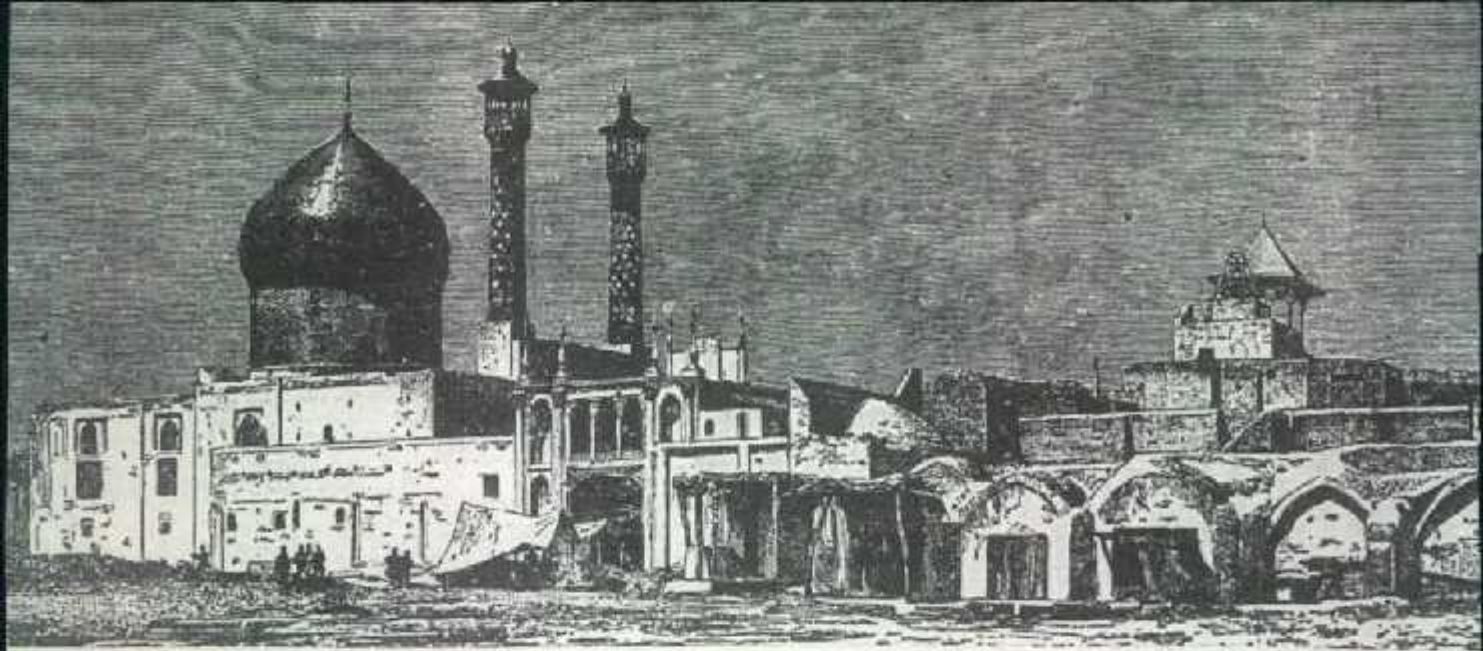
امیری و فریدون جرمایی، انتشارات

خوارزمی، ۱۳۵۴، چاپ اول، ص ۲۴۱

۴- آن ای، دوراند، مطرفنامه دوراند،

روح‌الله علی‌محمد سالکی، کتابفروشی

مصلحی، ۱۳۴۴، ص ۲۱



دیگر تأیید می‌کنند؛ او برای این شهر چهارصد و چهل و چهار مقبره ذکر می‌نماید.

صورت‌الارض، به‌حصار پیرامون شهر، اشاره‌ای گذرا دارد و وفور نعمت در این شهر، او را به سیاست وامی‌دارد. در گزارش او، تأمین آب آشامیدنی از چاه و آبیاری باغها به وسیله دولاب توصیف شده است. دسترسی به آب چاه را نزهة‌القنوب در ۱۵ گزی و اندکی شور می‌داند. در این کتاب، شهر، مخروبه اما بارویش پایرجا، با ده‌هزار گام، ذکر شده است.

سفرنامه ابودلف، از آب خنک و گوارای قم به وجد آمده و چندان به تحسین آن پرداخته که پس از آن، دیگر هرگز روی زمین آبی به‌مانند قم نیاخته است. در یادداشت‌های او، ساختمانهای شهر آجری با سرداب‌های بسیار خنک توصیف شده است.

یعقوبی، قم را شهری جلیل‌القدر می‌داند با هزار گنبد، به گفته او، درون شهر دزی است گهین برای عجم. دو نهر در شهر جاری است: «رأس‌المور» در بالای شهر و «فروز» در پایین شهر.

تاریخ قم، از شش راه اصلی و هفت راه فرعی در این شهر جهت ارتباط با شهرها و روستاهای پیرامون خود برده برمی‌دارد. کاریزهای بیست‌گانه شهر از نگاه این کتاب دور نمانده است؛ هر کاریزی به نام شخصی که آنرا حفر کرده است. آب کاریزها به رودخانه سنتی می‌شوند و از رودخانه، جویهایی، مزارع را سیراب می‌کنند. وجود پنجاه و یک آسیا در حاشیه نهرها، تجلی نیت خیر واقفان آن است.

سفرنامه اولیویه می‌نویسد گویا قم همان «شوانه» یا «شاونه» باشد که مورخان قدیم یونان مانند بطلمیوس، دیودور و سیسلین آنرا در جهت شرقی «مدیه» [ماد] قرار داده‌اند. شهر قدیم قم، اندکی در جنوب غربی شهر جدید قرار داشته که اکنون بعضی از خرابه‌های آن باقی است.

برج و مناره‌ای مخروطی شکل که فرشته مرگ هنوز به تمامی زندگیش را نربوده است، زخمهای است شاید بر احساس موسیقایی اولیویه؛ بیست‌وشش قدم حجم آنجا بر خاک نشسته است (پیرامون دایره).

سفرنامه شاردن را نیز توضیحاتی از این دست آذین کرده است.

«بعضی از محققان معتقدند که قم «آریات» و یا «هکاتوم پیل» باستان است... این شهر فوق‌العاده قدیمی می‌باشد و بنای قم در دوره طهماسب به طالع جوزا نهاده شده است. محیط شهر بالغ بر دوازده ذراع و در عظمت با بابل هم‌تراز بوده است. عظمت بنای قم مسلم و محقق می‌باشد زیرا در اطراف و اکناف شهر هنوز هم آثار و اطلال عهود سابق و بقایای عمارات قدیم مشاهده می‌شود، ولی به هر صورت بنای شهر چندان باستانی به‌نظر نمی‌رسد.»

برج و باروی قم شاید بیش از هم‌تاهای خود در سایر شهرها، شاهد دوگونه فریاد بوده است؛ فریادی با نیت صدا و فریادی با نیت سکوت؛ ستکار و ستعکس؛ خلاصه‌البلدان، بنای نخست باروی قم را به «یزدان فاذا» صاحب قریه «ابریستان» نسبت می‌دهد. ورود اعراب و گسترش شهر، باعث تخریب این بارو و تولد بارویی جدید با وسعت و استحکامی بیشتر می‌گردد. باروی جدید هنوز از گرد راه ترسیده که به دستور مأمون (۲۱۰ ه. ق.) به

* مشارف سیاحتنامه شاردن
ترجمه محمد عباسی، مؤسسه چاپ
و انتشارات امیرکبیر، ۱۳۴۶، جلد
سوم، ص ۶۸

فراوشخانه برمی‌گردد، اما به زودی با رجعتی دوباره در ۲۵۴ و ۲۹۱ هـ. ق طی حوادثی دیگر و ۶۲۱ هـ. ق نیز با حمله سپاه ویرانگر مغول بارها تخریب می‌گردد؛ اما همت و پشتکار ساکنان شهر تضمینی است برای تجدید بنا و مرمت بارو.

جغرافیای تاریخی شهرها، محلات قدیمی قم را منحصر به سفیداب، سر بازار و سریل می‌دانند؛ نماهایی از معماری بومی شهر. اما نیمه قرن سوم هجری، شهر را به دو شقه می‌کند و رودخانه در میان آن دو جریان می‌یابد.

اولناریوس، مستشار و دبیر اول سفارت آلمان در ایران، که قرن ۱۷ شاهد ورود او به قم است؛ از لحظه ورود خود - که از سویی کم‌نظیر و از دگرسو، حکایتی از روحیات مردم آن زمان است - می‌نویسد:

«در خارج شهر، داروغه قم با پنجاه سوار به استقبال آمد. در میان شهر در چند نقطه، شیوچی‌ها و طبل‌ها ایستاده و به عنوان خوشامد، آهنگهایی را می‌نواختند. مردم، کوچه و معابر را آب پاشیده بودند که موقع عبور ما گردوخاک بلند نشود. زیرا کوچه و خیابانهای قم همه خاکی بوده و سنگفرش نشده‌اند»^۷.

سفرنامهٔ یاکوب ادوارد پولاک به صفحه‌هایی از مرمر سفید اشاره می‌کند که بناهای عمومی شهر را تزیین نموده است؛ آرایشی از مواد و مصالح بومی.

کلاویخو، جهانگرد فرنگی، در قرن ۱۵ دو نوبت به قم آمده است. در نوبت اول شمار خانه‌های قم را از همهٔ شهرها بجز تبریز و سمرقند افزون می‌یابد، دریغ اما که در نوبت دوم بیشتر خانه‌ها روبه ویرانی گذارده‌اند!

الفونس گابریل از همتای خود عقب نمی‌ماند؛ او نیز دو نوبت (دهه «۲» و «۳» میلادی) به قم سفر می‌کند. تزیینات رنگارنگ اماکن متبرکه در یادداشت‌های او جایگاه خاصی می‌یابند. اما او نیز خانه‌هایی اینچنین در حال فروریختن و تبدیل به تلی از خاک‌شدن در هیچیک از سرزمینهای اسلامی دیگر گزارش نمی‌کند.

«قم... یکی از کانونهای استوار برای شیعیان بود... کوچه‌ها مملو از سیدها و امامان جماعت با ریشهای حنا بسته بود. قاریان در گوشه و کنار به خواندن سوره‌هایی از قرآن کریم مشغول بودند. درآویش با کشکولهای خود مزاحی و رفت‌وآمد می‌کردند»^۸.

شاردن، اما، در میان سیاحان نگاهی منحصر به‌فرد بویژه به جنبه‌های مذهبی قم دارد. او در ابتدا تصاویری گذرا از شهر پیش‌روی‌مان می‌گشاید. قم را شهر بزرگی می‌یابد در هیئت مربع‌مستطیل، بلدهای یا بانزده هزار خانه - باغچه. اکناف و اطراف شهر را پُر از باغ و بوستان توصیف می‌کند و مقبرهٔ رستم‌خان - از سلسله سلاطین گرجستان - که در یکی از همین باغهاست، از نظرش دور نمی‌ماند. بازارهای خوب و بزرگ شهر نظر او را جلب می‌کنند، اما آنها را فاقد موقعیت عمدهٔ تجاری می‌یابد. باقی‌ماندهٔ حصار پیرامون شهر و سدی که در امتداد این حصار برای محافظت شهر از سیلاب بنا شده است، او را به تأمل وامی‌دارد. نگاه ژرف او در تمام کوچه پس‌کوچه‌ها به دو دو می‌رود و بدینجا و آنجا و همه‌جای شهر ناخنکی و تلنگری می‌زند. آب‌انبارهای بزرگ و عمومی برای ذخیرهٔ آب مشروب شهر، تعصب شدید و نزاعهای فراوان داخلی - که غارت و خرابی کم‌نظیری بجای گذاشته - و... از چشمان تیزبین او دور نمی‌مانند.

به گفتهٔ شاردن، قم تبعیدگاه بزرگانی است که در حاکمیت صفویه، مورد خشم حاکمان قرار می‌گرفتند. او به‌خلاف سیاحان دیگر، مردم شهر را بسیار معقول، مؤدب و قابل معاشرت توصیف می‌نماید.

اما آنچه نگاه شاردن را ویژه کرده است، دقت او در توصیف بارگاه حضرت معصومه (س) است. خادمان حرم و مجموعهٔ اداری این مرکز مقدس و حواشی آن از جمله شاهان مدفون در این زیارتگاه نیز در نگاه او جایگاهی خاص می‌یابند.

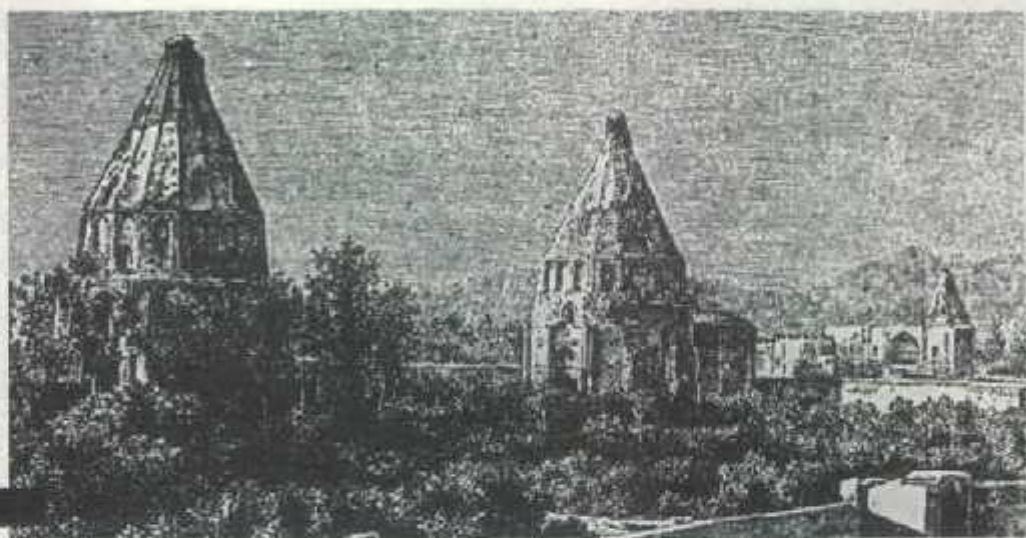
«[این بارگاه] دارای چهار حیاط می‌باشد. محوطه نخستین همچو باغی است که از گل و درخت مستور است و به شکل مربع‌مستطیل می‌باشد. خیابان وسطی سنگفرش شده و با طارمی و نرده از باغچه و گلستان مجزا گشته است و دو منطقه مرتفع آجرفرش به ارتفاع سه یا در دو طرف خیابان مشاهده می‌شود که در طول حیاط امتداد یافته است. بر سطح هر یک از این مناطق بیست باب اتاق دیده می‌شود که هر یک دارای طاقی به وسعت نه یای مربع و یک بخاری و یک ایوان است. در قسمت ورودی این محوطه، در جانب چپ، سرداب عمیقی... دیده می‌شود و در قسمت راست قفسی مشاهده می‌گردد... جوی آب زلالی از حوضی که در مداخل محوطه است خارج می‌شود و بفحوض دیگری که در منتهی‌الیه حیاط واقع می‌باشد روان می‌گردد و به‌طور کلی سرتاسر محوطه را

۱- آدام اولناریوس، سفرنامه آدام اولناریوس، ترجمه حسین کریمی، انتشارات کتاب برای همه ۱۳۶۹، جلد دوم، ص ۵۷۷.
۲- الفونس گابریل، عبور از معماری ایران، ترجمه فرامرز صدیق، مشهد، مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی ۱۳۷۶، ص ۶۲.

چرخ می‌زند...».

در این نقطه از زمین و این ولایت تشنه، آب همان مایع بهشتی موعود است. به گفته شاردن، اهالی قم چهل یا پنجاه پله در دل خاک فرو می‌روند تا در اعماق زمین و منابع تحت‌الارضی، از آن مایع غیرقابل وصف، جانی دوباره گیرند. آب این منابع، بسیار مطبوع و فوق‌العاده خنک است و منشأ آن، چشمه‌هایی است که در همان محل از زمین می‌جوشند.

شاردن به آب خنک و مطبوع منازل - که در تابستان در اثر تخلخل و ترشح مدام به سرعت اعجاز‌آوری خنک، مطبوع و نوشیدنی می‌شود - اشاره می‌کند و توصیف جامعی از این امر مهم ارائه می‌دهد.



قم، امیرزاده

«کسانی که طالب آب مطبوع و خنک می‌باشند، از یک کوزه، حداکثر، بیش از پنج یا شش روز استفاده نمی‌کنند. معمولاً برای دفع رايحه گل ابتدا کوزه را با گلاب می‌شویند، آنگاه آنرا از آب پُر ساخته، پارچه سفید تری به دورش پیچیده در هوای آزاد اویزان می‌کنند. یک ربع آب کوزه در شش ساعت اولیه به بیرون تراوش می‌کند ولی سپس کمتر ترشح می‌شود به طوری که روز به روز منافذ کوزه با کثافات (آهک، خاک و اجرام دیگر شیمیایی) گرفته می‌شود و خلل و فرج آن به طور کلی مسدود می‌گردد. در این موقع دیگر این قبیل ظروف فاقد صلاحیت می‌گردند و به علت عدم ترشح آب در آنها می‌گنند و بایستی تازه‌اش را گرفت»^۹.

مادام دیولافوا و همسرش، اکنون به پایان سیاحت خود در این نقطه از خاک رسیده‌اند و اینک در بیابانهای خارج شهر، به سوی کشفی دیگر در حرکت‌اند؛ اما در شب؛ چرا که تجربهٔ تور تفتیدهٔ آغاز سفر - که هر قوی‌بندیهای را جزاله می‌کند - برایشان کافی است. می‌خواهم برگردم، اما ناگهان کاروان کوچک را می‌بینم که روی جرقه‌های آتش راه می‌پیمایند؛ چیزی عجیب و هراس‌انگیز. شاید در این نیمهٔ شب در حوالی قم سحر و جادویی در کنار است!

«پیاده شدیم و در دنبال حیوانات به مشاهده پرداختیم و به زودی قضیه را کشف کردیم. حیوانات برای دور کردن مگس‌ان که شب تاریک هم از آنها دست نمی‌کشند، اتصالاً دم خود را به طرفین تنه می‌زنند تا آنها را از خود دور کنند و بنابراین در هوای مخصوص و خشک فلاتهای ایران از تماس موها با هوا، شراره‌های الکتریکی تولید می‌گردد»^{۱۱}.

کاروان کوچک در همان وضعیت رعب‌آور به پیش می‌روند و من برمی‌گردم، اما سوالی بزرگ به ذهنم هجوم آورده است؛ اینکه پس از اینهمه فراز و فرود، اکنون شهر قم به کدامین سوی روان است؛ دربی احتیای گذشته پرشکوه خویش است و یا طرحی نو پیش رو دارد؟ سفرنامه‌های یک قرن دیگر، چه راه‌آوردی از اکنون قم، برای نوه‌هایم خواهند داشت؟ ♦

۹- برای اطلاعات بیشتر مراجعه کنید به شاردن، همان، صفحه ۶۷ تا ۷۸.

۱۰- شاردن، همان، ص ۶۶.
۱۱- مادام دیولافوا، همان، ص ۶۴.

عباس آباد؛ تپه‌ای سبز برای همه

گزارشی از مجموعه تفریحی - فرهنگی عباس آباد همدان

♦ آتوساروش

اشاره

سخن در این است که وقتی جزیره کوچکی مانند نیکوزیا بخش عمده درآمد خود را از توریسم تأمین می‌کند چرا کشور ما که جزه یکی از ۱۰ کشور اول دنیا در صنعت توریسم است از ۴۰۰ میلیارد دلار درآمد این صنعت تنها ۲۰۰ میلیون دلار آنرا نصیب خود نموده است؟ یعنی تنها ۷ درصد از درآمد صنعت توریسم در سطح جهان متعلق به ایران است. در حالی که اگر قرار بود کشور ما تنها به لحاظ جمعیت، که یک درصد جمعیت جهان را در خود جای داده و سه به لحاظ استعدادهای و پتانسیل‌های خدادادی طبیعی و تاریخی برای جذب جهانگردان در نظر گرفته می‌شد، باید ۴ میلیارد دلار از این درآمد نصیب کشور می‌شد. ما در صنعت توریسم هنوز حتی قدمهای اول را برداشته‌ایم.



همدان، توریسم و ناگفته‌ها

کارشناسان معتقدند استان همدان به‌عنوان پنجمین قطب گردشگری کشور و با پتانسیلهای بسیار در جذب مسافر، هنوز حرفهای بسیاری برای گفتن دارد.

غار علیصدر، گنجنامه، هگمتانه، نوشی‌جان، دامنه‌ها و تپه‌های سرسبز الوند و صنایع دستی از قبیل، سفال، سرامیک، شیشه، چرم، چوب منبت، صنایع دستی سنگی، فرش و زیرانداز دلایل خوبی بودند تا مسئولان استان با انتخاب صنعت گردشگری از سال ۱۳۷۱ برای جذب مسافر در این بخش از

کشور یکسری عملیات عمرانی را طراحی کنند و به‌انجام برسانند.

اجرای سه طرح

تپه عباس آباد، باغ میوه و سد اکباتان در همدان بدون شک سهم قابل توجهی در باروری پتانسیلهای استان داشتند اما با وجود فضاهاى طبیعی در ملایر، مقبره حقیوق نى در تویسرکان و سردابه‌های نهاوند، هنوز جای بسیاری از طرحهای اینچنینی در استان خالی است.

توریسم یعنی اشتغال

بررسیها نشان می‌دهد که به ازای هر ۶ توریست خارجی یک اشتغال ایجاد می‌شود. این رقم در همدان به ازای ۲۵ تا ۳۰ مسافر داخلی و برای تحقق قطعی، ۵۰ نفر در نظر گرفته شده است. همچنین محاسبات نشان می‌دهد با یک میلیون مسافر داخلی که به یک استان وارد می‌شوند ۲۰ هزار شغل، بدون نیاز سرمایه‌گذاری دولت، ایجاد خواهد شد. تنها با صرف هزینه‌های زیربنایی نظیر تأمین آب، برق و راه می‌توان شغل‌های بسیاری از جمله خدمات حمل‌ونقل،

هتلداری، خدمات تغذیه‌ای و... در یک استان ایجاد کرد.

کارشناسان معتقدند با ورود هر توریست خارجی درآسدى ارزی بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ دلار وارد کشور می‌شود و با ورود هر مسافر داخلی این رقم حدود ۳۰۰۰ تومان در یک روز است.

احمد خزّم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، این ارقام را در استان همدان این‌گونه برآورد می‌کند: محاسبات به ما می‌گفت با اقامت ۲ روزه هر مسافر و با احتساب یک میلیون توریست و با فرض اینکه هر مسافر در روز ۳۰۰۰ تومان خرج کند، ورودی استان نزدیک به ۸ میلیارد تومان خواهد بود، که با توجه به حداقل گردش مالی استان در طول سال چیزی نزدیک به ۲۳ میلیارد تومان گردش مالی یا فعالیت اقتصادی در استان ایجاد خواهد شد و این رقمی نیست که مسئولان و استانداریان بتوانند به راحتی از آن بگذرند و این در حالی است که ارزش حاصل از توریسم به‌طور کامل وارد کشور می‌شود اما در سایر موارد از جمله صادرات غیرنفتی این‌گونه نیست و درصدی از ارزش حاصله از کشور خارج می‌گردد.

تپه‌های سبز برای همه

برای آنهایی که امروز از تپه عباس‌آباد در استان همدان بازدید می‌کنند تصور اینکه این مکان در کمتر از ۲ سال از تپه‌های خاکی با مساحتی نزدیک به ۴۰ هکتار مترمربع و با صرف هزینه‌ای بالغ بر ۱۵۰ میلیون تومان به مجموعه‌ای تفریحی - توریستی تبدیل شده است مشکل باشد، اما احمد خزّم، آنرا تنها نقطه شروعی برای ایجاد طرحهای اینچنینی در دامنه‌های تپه مشرف به همدان می‌داند.

این تپه که محل اختلاف اداره منابع طبیعی، شرکت برق منطقه‌ای، سازمان ایرانگردی و جهانگردی، اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی و مرکز آموزش مدیریت دولتی برای احداث مهمانسرای اختصاصی بود با توافقی ملی تبدیل به یکی از جاذبه‌های ملی و حتی فراملی شده است.

احمد خزّم در خصوص ضرورت انجام این طرح می‌گوید: از آنجا که استان همدان، آب مورد نیاز برای بهره‌برداری زمینهای مستعد کشاورزی را ندارد و در بخش صنعت هم زیر ساختهای صنایع مادر در این استان وجود ندارد بعد از بررسیهای بسیار صنعت گردشگری به‌عنوان تنها محور توسعه استانی مطرح گردید.

البته انتخاب توریسم در همدان به‌عنوان محور اصلی توسعه، باعث نقی توسعه کیفی در بخش کشاورزی و صنعتی استان نمی‌شود. در همدان توریسم محور اول و صنعت و کشاورزی محورهای



بعدی توسعه استان را تشکیل می‌دهند.

مسئولان توریسم را باور کنند

در امور اقتصادی بودجه استانی فصلی است به نام ایرانگردی و جهانگردی؛ اما با گذشت ۱۹ سال هنوز این فصل - یعنی فصل یازدهم - مورد بی‌مهری قرار می‌گیرد و با اعتبارات و درآمدهای دولت این فصل تقویت نمی‌شود. به عبارت دیگر ما باور نکرده‌ایم که در صنعت توریسم به طراحی و اجرای پروژه‌های زیربنایی در سایتها و فضاهای توریستی نیاز داریم، با وجود این آنچه در تپه‌های عباس‌آباد انجام شد بیشتر یک خواست ملی بود تا اجرای صرف یک پروژه دولتی.

احمد خرم می‌گوید: تنها یک بسیج همگانی و همیاری تمامی ارگانها ما را قادر ساخت تا بتوانیم کار ساخت مجموعه تفریحی تپه عباس‌آباد را اجرا کنیم. حتی برای راهاندازی تأسیسات زیربنایی بر روی تپه عباس‌آباد از جمله آب، برق و راه‌دستیایی به سایت مجبور شدیم از مردم قرض کنیم.

است. سایت به گونه‌ای طراحی شده که مسافران ضمن استفاده از محیط، مسافت نسبتاً طولانی را نیز پیاده طی می‌کنند و نوعی تحرک جسمانی و شادایی را در طبیعت تجربه می‌نمایند.

در آنجا در بالای تپه همه چیز مسطح و زیباست اما خیری از جدولها و بتونهای سیمانی نیست. این بار انسان طبیعت را با رویکردی جدید به تسخیر خود درآورده است.

بخش خصوصی کجا و کی!

شاید یکی از سئوالات اساسی در صنعت جهانگردی این باشد که بخش خصوصی کجا و چگونه وارد این صنعت شود.

کارشناسان معتقدند صنعت توریسم در ایران تا یک دهه نیاز به سرمایه‌گذاریهای زیربنایی دارد و تا زمانی که این صنعت به توجیه اقتصادی قابل قبولی برای بخش خصوصی نرسیده است، شدیداً به حمایت دستگاه‌های دولتی و شهرداریها نیاز دارد.

احمد خرم از تجربیات خود در تپه‌های عباس‌آباد

از آنجاکه استان همدان، آب مورد نیاز برای بهره‌برداری زمینهای مستعد کشاورزی را ندارد و در بخش صنعت هم زیر ساختهای صنایع مادر در این استان وجود ندارد بعد از بررسیمهای بسیار صنعت گردشگری به عنوان تنها محور توسعه استانی مطرح گردید

توافقی ناگفته

طراحی مراکز توریستی باید به گونه‌ای باشد که ضمن خرج هزینه کمتر و عدم دخل و تصرف در طبیعت بتوان محیط را برای استفاده آماده کرد.

در تپه عباس‌آباد انسان و طبیعت با توافقی ناگفته و ناثوخته در کنار هم حضوری آرام دارند؛ زیرا در ساخت این مجموعه تلاش شده حداقل دست‌اندازی به طبیعت صورت گیرد و تغییرات و تأسیسات ایجاد شده هماهنگی لازم را با محیط داشته باشند.

تمامی ۲۰ هزار مترمربع سنگفرش سایت با استفاده از سنگهای موجود در تپه و گل رس به جای سیمان، ضمن ایجاد هماهنگی با آب و هوای منطقه، هزینه‌ها را به میزان قابل توجهی کاهش داده است.

جالب است بدانید با گذشت چهار سال بهره‌برداری از این مجموعه، سنگفرش هنوز هیچگونه آسیبی ندیده و هزینه نگهداری آن بسیار ناچیز است.

ویژگی خاص تپه عباس‌آباد - که شاید در کمتر مجموعه سیاحتی بتوان یافت - عدم حضور ماشین

و همدان می‌گوید: تنها پس از ایجاد تأسیسات زیربنایی در عباس‌آباد بود که بخش خصوصی حاضر به سرمایه‌گذاری شد. در احداث رستوران و تله‌سی‌یژ بخش غیردولتی پیش‌قدم و فعال شد. امروز بخش خصوصی مایل و مشتاق است در تکمیل سایر سایتهای این مجموعه سرمایه‌گذاری کند.

طرحهایی از جمله ایجاد فضاهای اقامتی (مهمانسرا و هتل)، ورزشی، بیست اسکیت، دوچرخه‌سواری کوهستان، سایت بازیهای رایانه‌ای و... از جمله طرحهایی هستند که امکان ایجاد آن در تپه‌های عباس‌آباد با مشارکت بخش خصوصی وجود دارد.

وی می‌گوید حتی در مورد غار علیصدر نیز این‌گونه بود، تنها وقتی آماده‌سازیهایی از جمله تأمین آب و برق غار فراهم شد بخش خصوصی در سایر زمینه‌ها حاضر به سرمایه‌گذاری شد.

محاسبات نشان می‌دهد با یک میلیون مسافر داخلی که به یک استان وارد می‌شوند ۲۰ هزار شغل، بدون نیاز سرمایه‌گذاری دولت، ایجاد خواهد شد

افق توریسم روشن است به شرطی که ...

کارشناسان معتقدند افق توریسم در ایران بسیار روشن است؛ اما برای دستیابی به این افقهای روشن لازم است از گذرگاه‌های داخلی عبور کنیم. زمانی قرار بود سازمانی به نام سازمان توسعه و عمران با هدف توسعه صنعت جهانگردی در هر استان از وزارت کشور مجوز فعالیت بگیرد، اما در آن زمان به‌علی این امکان فراهم نشد؛ در صورت تحقق این امر تقریباً تمام فعالیتها و امور کارشناسی مربوط به توریسم در هر استان در قالب این سازمان و با همکاری شهرداریها صورت می‌گرفت و هر استان قادر بود با توجه به امکانات و نیازهای خود به ساخت و تکمیل سایتهای توریستی بپردازد. در همدان این سازمان ایجاد شد و در سطح استان فعالیتهای درخور تأملی در خصوص ایجاد سایتهای توریستی انجام داد. احمد خزّم در خصوص طرح جامع صنعت توریسم معتقد است روش فعلی ما در صنعت توریسم بدین صورت است که طرح جامع توریسم کشور را تهیه و سپس به طرحهای جامع استان می‌پردازیم؛ در حالی که روش دیگر می‌تواند این باشد که ابتدا طرحهای جامع استانهای مستعد و تلفیق آنها با یکدیگر را تهیه کنیم و سپس به طرح جامع کشور بپردازیم. طرحهای جامع استانی نباید معطل طرح کشوری شوند احمد خزّم معتقد است استانهای کشور سالانه استحقاق کسب درآمد بین ۸ تا ۱۰ میلیارد دلار را دارا

سایتها به نتیجه رسید. به‌نظر وی مسلماً تشکیل سازمان توسعه عمرانی هر استان با همکاری مراکزی مانند میراث فرهنگی، ایرانگردی، جهانگردی و... می‌تواند تحولی عظیم در صنعت توریسم داخلی و به تبع آن توریسم خارجی ایجاد کند.

این آخرین بخش از سخنان احمد خزّم بود و مسلماً اولین فصلهای صنعت گردشگری در ایران نیز خواهد بود؛ چنانچه در تپه عباس آباد ساخت استخر، رستوران و... حرف آخر نبود بلکه سرفصلهایی بود تا بتوان در این مجموعه حداقل تا ۳۰ سال آینده طرحها و پروژههای بسیاری را به اجرا درآورد. این مجموعه تنها بخش کوچکی از منطقه وسیع تپه‌های مشرف به همدان از دره گنجنامه به سمت دره مرادبیک است، همچنان که بخش کوچکی از میلیونها مترمربع فضای جاذب توریستی در این کشور است.

در کشوری که در دهه‌های آینده زمانی که صادرات نفتی حریفی برای گفتن ندارند، صنعت توریسم پیامهای زیادی با خود برای مردم کشور خواهد داشت

تشکیل سازمان توسعه عمرانی هر استان با همکاری مراکزی مانند میراث فرهنگی، ایرانگردی، جهانگردی و... می‌تواند تحولی عظیم در صنعت توریسم داخلی و به تبع آن توریسم خارجی ایجاد کند

هستند به شرط اینکه با فعال کردن توریسم و اصلاح نقاط ضعف کشور را بیش از پیش برای پذیرش مسافر خارجی مهیا کنیم و با فعال کردن فرهنگ گردشگری و راه‌اندازی توریسم داخلی در استانها به عرصه توریسم خارجی وارد شدیم.

در همدان با تشکیل سازمان توسعه و عمران استان این چرخه به صورت منطقی و معقول طی شد و سایت توریستی عباس آباد و غار علیصدر و سایر



شهر سالم، شهر روان

(قسمت اول)

مدیریت تقاضای حمل و نقل شهری؛

سیستم سهمیه‌بندی خودرو در سنگاپور*

◆ نوشته فوتو آن سیک

◆ ترجمه سپهر نوابزاده شفيعی

اشاره

در سنگاپور کم‌زمین، سیاست کلیدی در مورد حمل و نقل، کاستن از تراکم ترافیک است. در اواخر دهه ۱۹۸۰ روشن شد مالیات خودرو و محدودیت استفاده از خودرو برای جلوگیری از رشد سریع تعداد خودروها، کارایی ندارد. این دلیل، فلسفه استفاده از یک ابزار سیاستگذاری موسوم به سیستم سهمیه‌بندی خودرو (VQS) بود. این مقاله درباره جنبه‌های عملیاتی (VQS) بحث می‌نماید همچنین در مورد چگونگی بروز مسائل متعدد اجرایی، توضیح می‌دهد و مشخص می‌کند که (VQS) چگونه به‌طور مؤثری باعث کنترل تعداد خودروها می‌شود، ولی قیمت خودروها را افزایش می‌دهد، به‌طوری که برای بخش قابل توجهی از خانواده‌ها قابل خرید نخواهد بود.

مقدمه

سنگاپور کشوری جزیره‌ای است و ۶۳۷/۵ کیلومتر مربع وسعت دارد. جمعیت آن در سال ۱۹۹۵ برابر ۲/۹۹ میلیون نفر برآورد گردیده است. تراکم جمعیت بالا، به‌میزان ۴۶۰۰ نفر در کیلومتر مربع این شهر را به یکی از پرتراکم‌ترین مناطق شهری در سطح جهان تبدیل نموده است. این جزیره که در ۱۳۷ کیلومتری شمال خط استوا واقع شده، با کمبود شدید زمین روبروست. ناحیه مسکونی آن در سال ۱۹۹۵ در مجموع ۳۱۹/۳ کیلومتر مربع بوده که ۴۹/۳ درصد از پهنه این سرزمین را تشکیل می‌دهد. زیرساختهای شبکه معابر نیز ۱۱ درصد از آنرا دربرمی‌گیرد.

با وجود محدودیتهای فیزیکی، سنگاپور به‌سرعت پیشرفت نموده و از کشوری در حال توسعه با تولید ناخالص ملی ۲۷۶۱ دلار سنگاپور (۱۹۷۳ دلار آمریکا) در سال ۱۹۷۱، به کشوری صنعتی در سال ۱۹۹۵ با GNP سرانه ۳۱۴۳۲ دلار سنگاپور (۲۳۴۵۱ دلار آمریکا) تبدیل شد و رتبه بالایی در میان کشورهای آسیایی به‌دست آورد. در سال ۱۹۹۵، بخش حمل و نقل و ارتباطات، سهم مهم ۱۱/۷ درصدی از GDP را به‌خود تخصیص داد، برای ۱۸۳۳۰۰ نفر اشتغال ایجاد کرد و ۲۱/۳ درصد از هزینه‌های مصرف‌کننده را جذب نمود.

سیاست حمل و نقل زمینی سنگاپور

سنگاپور شبکه ارتباطی بسیار خوبی با جهان خارج از طریق راه‌های هوایی و دریایی دارد. اما موقعیت استراتژیک آن به‌عنوان یک مرکز در منطقه، به‌طور جدی خطر وقوع مسائل ناشی از تراکم ترافیک را در این

پانویس

* این مقاله نوشته فوتو آن سیک از دانشگاه ملی سنگاپور است که در منبع زیر درج شده است.
-Cities, Vol. 15, No. 1, 1998, PP. 27-33



جزیره افزایش می‌دهد. در اوایل دهه ۱۹۷۰ اولین مطالعات جامع حمل‌ونقل توسط ویلبر اسمیت و شرکا (۱۹۷۴) به پایان رسید. این مطالعات، خطر مالکیت کنترل‌نشده سواریهایی شخصی و استفاده از آنها را با توجه به محدودیت زمین در سنگاپور نشان داد. این اخطار از سوی دولت جدی گرفته شد و در سیاست حمل‌ونقل زمینی سنگاپور، کاهش تراکم ترافیک عنصر کلیدی به حساب آمد و کاهش تراکم ترافیک در ایجاد جاذبه برای سرمایه‌گذاری خارجی، تجارت و گردشگری، امری بی‌اندازه ارزشمند تلقی گردید. استراتژیهای اصلی حمل‌ونقل زمینی که بر مبنای این سیاست شکل گرفته‌اند و تاکنون نیز ادامه دارند، عبارت‌اند از:

- ۱- مطالعات همزمان حمل‌ونقل و کاربری زمین، به طوری که تقاضای سفر را به حداقل و استفاده از فضای معابر را به حداکثر برساند.
 - ۲- توسعه شبکه معابر، به حداکثر رساندن ظرفیت و ایجاد دسترسی به تمام قسمتهای شهر
 - ۳- اصلاح کارایی سیستم حمل‌ونقل عمومی و تأکید بر خدمات وسائل حمل‌ونقل ریلی، اتوبوس و تاکسی
 - ۴- مدیریت کارآمد تقاضای سفر از طریق مدیریت مالکیت وسائل نقلیه و استفاده از آن
- شد اصلاح اقدامات مدیریتی ترافیک
- مدیریت و اداره بخش حمل‌ونقل در سنگاپور که تا قبل از سال ۱۹۹۵، پراکنده بود و در دست آژانسهای حمل‌ونقل متعددی قرار داشت، اکنون در اختیار قانون حمل‌ونقل زمینی، که از بیشتر آن آژانسها ترکیب شده است، قرار دارد.

سیاستهای اولیه برای مالکیت خودرو

در اواخر ۱۹۶۰، سیاستهای اولیه سنگاپور برای مالکیت خودرو، محدودیت از طریق مالیات بود. مجموعه‌ای از مالیاتها، به قیمت بازار آزاد خودرو (OMV) افزوده می‌شد که در اصل عبارت بود از قیمت کارخانه همراه با هزینه بیمه و حمل. نوع مالیاتهای مربوط به خودرو صفر کیلومتر نرخ این مالیاتها که برای اولین بار در سال ۱۹۶۸ اعمال شد، عبارت است از عوارض واردات (۳۰ درصد OMV)؛ هزینه ثبت (۱۵ دلار سنگاپور) و هزینه‌های ثبت اضافی (ARF) (۱۵ درصد OMV).

مالکان خودرو ملزم به پرداخت مالیات سالانه راه نیز شدند که به نسبت ظرفیت موتور خودرو افزایش می‌یافت و در سال ۱۹۶۸ عبارت بود از مبلغ مقطوع ۰/۱۰ دلار سنگاپور بر CC (سانتیمتر مکعب). افزایش هزینه‌های سرمایه‌داری، باعث نگهداری طولانیتر خودروها می‌گردید که این امر نیز به نوبه خود موجب تخریب جاده‌ها، آلودگی هوا و مسئله تراکم ترافیک می‌شد. به همین دلیل طرح ARF ترجیحی (RARE) ارائه

گردید. این طرح انگیزه‌هایی از جمله تخفیف و کاهش ARF برای جایگزینی خودروهای کهنه را فراهم نمود. افزایش بعدی در مالیات‌ها از سال ۱۹۸۰ اعمال گردید که نرخ ARF تا ۱۵۰ درصد افزایش یافت و نرخ مالیات راه نیز ترقی کرد. در سال ۱۹۹۰، به دنبال ابتکار سیستم سهمیه‌بندی خودرو (VQS)، نرخ ARF به شدت کاهش یافت و از ۱۷۵ درصد در سال ۱۹۸۸ به ۱۶۰ درصد رسید و سپس در سال ۱۹۹۱ به ۱۵۰ درصد تنزل کرد. هدف کاهش فشار از مالکان خودروها بود که در آن هنگام ناچار به پرداخت هزینه اضافی مجوز مالکیت (GOE) - که ابزار دیگری برای محدودیت مالکیت خودرو بود - شده بودند. سازوکار VQS (سیستم سهمیه‌بندی خودرو) در بخش بعد مورد بحث قرار می‌گیرد.

فلسفه سیستم سهمیه‌بندی خودرو (VQS) سطح ماشینی شدن (موتوریزه شدن)

از سال ۱۹۶۱ تا سال ۱۹۷۰، تعداد سواریهایی شخصی در سنگاپور، دو برابر شد و از ۷۰۱۰۸ دستگاه به ۱۳۲۵۶۸ دستگاه رسید. در همین دوره، طول راه‌های عمومی تنها ۳۵ درصد افزایش یافت و از ۱۳۳۷ کیلومتر به ۱۹۲۷ کیلومتر رسید که از این تعداد ۲۴۰ کیلومتر (۱۲ درصد) راه‌های شریانی اصلی و بزرگراه بود چگالی ترافیک بر مبنای تعداد خودرو بر کیلومتر طول راه‌های عمومی، از ۸۲/۱ به ۱۴۹/۹ افزایش یافت. در سال ۱۹۷۵ سواریهایی شخصی نیمی از خودروهای سنگاپور را تشکیل می‌دادند و به ازای هر ۱۶ نفر یک سواری شخصی وجود داشت. تراکم ترافیک با افزایش تردد در CBD (مناطق مرکزی تجاری شهر) سنگاپور آغاز گردید. سرعت متوسط سفر به حدود ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یافت. چنانچه از تشدید محدودیت‌های قیمتی برای مالکیت خودرو، مانند افزایش مالیات‌های خودرو، دولت ملزم به اعمال محدودیت بر استفاده از خودرو نیز شد.

خطر مالکیت کنترل نشده سواریهایی شخصی و استفاده از آنها با توجه به محدودیت زمین در سنگاپور از سوی دولت جدی گرفته شد و در سیاست حمل و نقل زمینی، کاهش تراکم ترافیک عنصر کلیدی به حساب آمد.

محدودیت‌های استفاده (از خودرو)

دولت در ماه ژوئن ۱۹۷۵ اقدام به ایجاد محدودیت استفاده از خودرو تحت عنوان طرح مجوز ناحیه‌ای (ALS) نمود. مجوز ناحیه‌ای شکل ساده‌ای از قیمت‌گذاری راه‌ها است که به موجب آن باید در ساعات اوج ترافیک، مجوزی برای استفاده از خودرو در محدوده ترافیک خریداری گردد. این طرح با اقدامات بیشتر در جهت ایجاد محدودیت در استفاده از خودرو، مانند مالیات‌های سنگین بر سوخت و هزینه پارکینگ بالا در (CBD)، صورت پذیرفت.

براساس تعیین هزینه‌ها که از سال ۱۹۷۵ آغاز شد، یک مجوز روزانه، ۳ دلار سنگاپور (یا ۶۰ دلار سنگاپور در ماه) برای ورود به محدوده ترافیک از ساعت ۷:۳۰ تا ۱۰:۱۵ در روزهای عادی هفته یعنی از دوشنبه تا شنبه، خریداری می‌گردد. برای ساعات غیراوج، یکشنبه‌ها و سایر روزهای تعطیل عمومی نیاز به پرداخت هزینه نبود. مرزهای ALS در ناحیه مرکزی سنگاپور (که شامل CBD است) واقع شده و با وسعت ۷ کیلومتر مربع، تقریباً تمام راه‌های ناحیه مرکزی را دربر می‌گیرد. طبق برآوردها، پس از اجزای طرح، از حجم ترافیک در ساعات اوج تا ۴۵ درصد کاسته شده و سرعت تردد نیز ۲۰ درصد افزایش و میزان تصادفات تا ۲۵ درصد کاهش می‌یافت. مطالعه‌ای که در سال ۱۹۹۱ انجام شد، مشخص کرد تعداد خودروهای وارد شده به محدوده ترافیک در ساعات اوج صبح ۴۶۰۰۰ دستگاه بود، در حالی که درست قبل از اجرای ALS در مارس ۱۹۷۵ بیش از ۷۴۰۰۰ مدت ۱۹۹۰ - ۱۹۷۵ قابل ملاحظه است. مطالعه دیگر نشان داد که، متوسط سرعت سفر معادل ۳۰ کیلومتر در ساعت در ساعات اوج صبح حاصل می‌شود در حالی که در CBD اغلب شهرها این سرعت محدود‌های بین ۱۰ تا

۱۸ کیلومتر در ساعت است.

محدودیت‌های تعداد خودرو

اگرچه ALS در جلوگیری از تراکم ترافیک در ناحیه مرکزی، از طریق محدود نمودن جریان ترافیک در ساعات اوج موفق بود، اما از رشد تعداد خودرو جلوگیری نکرد. محدودیت‌های قیمتی به شکل مالیات‌ها، مانند عوارض واردات، هزینه‌های ثبتی و ARF نیز از افزایش تعداد خودرو جلوگیری نکرد. همان‌گونه که پیش از این گفته شد، تعداد خودرو و چگالی ترافیک در سنگاپور، به ترتیب به میزان ۹۲/۴ درصد و ۴۵/۹ درصد در سالهای ۱۹۷۵ تا ۱۹۹۰ افزایش یافت.

بنابراین در سال ۱۹۹۰، دولت با افزایش حجم ترافیک در داخل و خارج از CBD و معابر متراکم که در همه نقاط در حال افزایش بودند، مواجه شد. با توجه به مسئله محدودیت زمین در سنگاپور، فضای کمی در اختیار بود که بتوان بدون وارد آوردن ضررهای شدید به زندگی و محیط در این کشور جزیره‌ای اقدام به ساخت معابر نمود. مالیات‌ها می‌توانند افزایش یابند، اما اثر آنها بر تقاضا به دقت قابل تحقیق نیست. به علاوه، از نظر سیاست‌گذاری، تنظیم ادواری نرخ مالیات‌ها یا تعیین مالیات‌های بسیار سنگین، دشوار است. به همین دلیل محدودیت تعداد یا سهمیه بر روی خودروها ضروری بود. ابزاری که از نظر ریاضی دقیق باشد، تنها حجم ترافیک در معابر را محدود نمی‌کند، بلکه از تعداد سفرهای سواره نیز می‌کاهد. این مورد اخیر در مطالعات ترافیک مشخص گردید و معلوم شد که خانوارهای مالک خودرو، در مقایسه با خانوارهای فاقد خودرو، تمایل بیشتری برای انجام سفر دارند.

اجرای سیستم VQS سهمیه‌بندی خودرو

در اول ماه مه ۱۹۹۰، به دنبال توصیه کمیته منتخبی که توسط مجلس سنگاپور تعیین گردیده بود، سیستم سهمیه‌بندی خودرو (VQS) معرفی شد. براساس این سیستم برای استفاده از خودروهای جدید، مجوزهای مالکیت (COE) لازم بود. سیستم سهمیه‌بندی خودرو به این منظور ابداع شد که نیروی بازار، نرخهای ترجیحی COE را برای تقسیم‌بندی مختلف خودروها، تعیین نماید.

دسته‌بندیهای خودرو

سیستم سهمیه‌بندی ۸ دسته مختلف را براساس ظرفیت موتور و نوع استفاده از خودرو تعیین می‌کند. این دسته‌ها به شرح زیر است:

مجوز ناحیه‌ای شکل ساده‌ای از قیمت‌گذاری راه‌هاست که به موجب آن باید در ساعات اوج ترافیک، مجوزی برای استفاده از خودرو در محدوده ترافیک خریداری گردد

دسته اول: خودروهای کوچک (۱۰۰۰ سانتیمتر مکعب و کمتر از آن)؛ دسته دوم: خودروهای با اندازه متوسط و تاکسی‌ها (۱۰۰۱ تا ۱۶۰۰ سانتیمتر مکعب)؛ دسته سوم: خودروهای بزرگ (۱۶۰۱ تا ۲۰۰۰ سانتیمتر مکعب)؛ دسته چهارم: خودروهای تجملی (۲۰۰۱ سانتیمتر مکعب و بیش از آن)؛ دسته پنجم: خودروهای باری و اتوبوسهای شخصی؛ دسته ششم: موتورسیکلت؛ دسته هفتم: آزاد؛ دسته هشتم: خودروهای آخر هفته. خودروهایی که از مجوز مالکیت معاف هستند، خودروهای حمل‌ونقل عمومی و یا خودروهای با هدف خاص همچون اتوبوسهای زمان‌بندی شده، اتوبوسهای مدارس، خودروهای امداد، تریلرها، خودروهای سیاسی (با پلاک سیاسی) و خودروهای معلولان است. فلسفه در نظر گرفتن دسته‌بندی‌های مختلف این بود که از خریداران موتورسیکلت‌ها و خودروهای کوچک محافظت گردد تا توسط خریداران ثروتمند خودروهای بزرگتر از دور رقابت خارج نگردند. دسته هفتم (آزاد)، اجازه می‌دهد که برندگان این دسته (در مزایده)، در دوره شش ماهه اعتبار COE خود، هر نوع خودرویی را که بخواهند، انتخاب کنند. این امر تاحدی به نیروی بازار، انعطاف‌پذیری می‌دهد تا بر

ترکیب خودروها تأثیر گذارد. به عنوان مثال، افزایش در فعالیتهای ساختمان سازی، تقاضا برای کامیون را بالا می برد که این تقاضا با سهمیه تعیین شده برای دسته پنج قابل برآورد شدن نیست. اما با استفاده از دسته هفتم (آزاد)، قابل تأمین است. هر سال، ۲۰ درصد از خودروهای از رده خارج شده، (اوراقی) سایر دسته ها، در دسته آزاد منظور می گردد.

خودروهایی که از مجوز مالکیت معاف هستند، خودروهای حمل و نقل عمومی یا خودروهای با هدف خاص همچون اتوبوسهای زمان بندی شده، اتوبوسهای مدارس، خودروهای امداد، تریلرها، خودروهای سیاسی (با پلاک سیاسی) و خودروهای معلولان می باشند

تخصیص سهمیه

هر ساله، دولت نرخ رشد تعداد خودرو را اعلام می نماید که بر مبنای شرایط حاکم بر ترافیک و ظرفیت معابر است. سهمیه فعلی، معادل حدود ۳ درصد تعداد کل خودروها افزایش می یابد. علاوه بر این خودروهای جایگزین شده برای آنها که سال گذشته از رده خارج شده اند نیز در سهمیه منظور می گردد. همچنین COE ها به خاطر وجود نواحی ترافیکی استفاده نشده، شرایط ترافیکی بهتر و دلایل دیگر افزایش می یابد.

درخواست خودرو

مزایده به صورت ماهانه از طریق مزایده عمومی برگزار می گردد که در آن درخواست کنندگان تحویل خود را برای دسته بندی خودروی مورد نظر از طریق فرم یا ماشین برگه شمار (که از آوریل ۱۹۹۱ شروع به کار کرده است) مطرح نموده و همچنین ۵۰ درصد ودیعه نیز پرداخت می نمایند. درخواست به صورت الکترونیک امکان پردازش رایانه ای کارتر و کم هزینه تر را فراهم می نماید. معلوم شد که تعداد درخواستهایی که به صورت الکترونیک تسلیم می گردد، از ۱/۷ درصد در مزایده آوریل ۱۹۹۲ به میزان ۴۲/۳ درصد در مزایده سپتامبر ۱۹۹۲ افزایش یافته است. در حال حاضر اکثر درخواستها به صورت الکترونیک تسلیم می گردد.

درخواست کنندگان منفرد می توانند یک تقاضا نامه در هر مزایده داشته باشند. نرخ تعرفه COE در هر مزایده با کمترین مبلغ درخواست شده برنده، معین می گردد و کلیه برندگان مزایده نرخ تعرفه یکسانی پرداخت می کنند. شرکت هایی که در مزایده برنده شوند، دو برابر نرخ تعرفه در هر دسته بندی را پرداخت می کنند. این سیستم بر سیستم «بپردازید به مقداری که خواسته اید» (که در آن برندگان مزایده مبلغی را که خود درخواست کرده اند، پرداخت می نمایند) ارجحیت دارد. زیرا به طور طبیعی مقبول است که کلیه برندگان مزایده، نرخ تعرفه یکسانی را برای یک دسته بندی مشخص پرداخت نمایند. اگرچه عادلانه است که برندگان مزایده که مبلغ بیشتری پیشنهاد کرده اند، مبلغ بیشتری نیز پرداخت نمایند، ولی این افراد دریافته اند که پذیرش سیستم «بپردازید بقدری که خواستاید» دشوارتر است، زیرا رفتاری متفاوت با سایر خریداران برای یک محصول خواهند داشت.

نسبت تعداد کل درخواست دهندگان به تعداد برندگان مزایده از دسته ای به دسته دیگر متغیر است. اما معمولاً در دامنه ۱/۵ به ۱ تا ۳ به ۱ است (دفتر ثبت خودروها، سالهای متعدد). همواره تعداد درخواست کنندگان از تعداد COE ها بیشتر است. به عنوان مثال در مزایده سپتامبر ۱۹۹۲، برای دسته دوم ۲۸۸۷ درخواست دریافت شد ولی سهمیه این دسته ۱۳۲۳ بود. کمترین درخواست ۳۰ دلار سنگاپور و بیشترین ۳۰ هزار دلار سنگاپور بود. نرخ تعرفه نهایی برای هزار و سیصد و بیست و سومین درخواست بالا، میزان ۲ هزار و ۷۱ دلار سنگاپور بود که برای کلیه ۱۳۲۳ برنده مزایده در نظر گرفته شد.

افزایش در مایلاژ (مسافت پیموده شده) سالانه خودروها

متوسط مسافت پیموده شده در سنگاپور، ۱۸ هزار و ۶۰۰ کیلومتر است که براساس استانداردهای جهانی مسافت زیادی است. دور از انتظار نیست که، مالکان خودروها به علت هزینه سنگین خرید خودرو نو، تمایل دارند

از خودروهای خود حداکثر استفاده را داشته باشند به عنوان مثال هزینه استفاده از خودرو در یک دوره ۱۰ ساله برای خودروهای متوسط شامل هزینه خرید خودروی نو ۵۹ درصد (خودرویی صفر کیلومتر)، هزینه استفاده از خودرو ۲۵ درصد (سوخت، هزینه استفاده از معابر، پارکینگ و نگهداری) و هزینه ثابت سالانه ۱۶ درصد (مالیات معابر و بیمه). بنابراین هنگامی که هزینه استفاده از خودرو در مقایسه با هزینه‌های سرمایه و هزینه‌های ثابت سالانه، پایین است، استفاده‌کنندگان از خودرو در انجام سفرهای مکرر، احساس نمی‌کنند که هزینه زیادی را تحمل می‌نمایند.

تشدید اقدامات محدودکننده استفاده از خودرو، از جمله اعمال ALS (طرح مجوز ناحیه‌ای) در تمام روز و اعمال طرح قیمت‌گذاری الکترونیکی معابر (ERP) در سطح جزیره سنگاپور که برای اواخر ۱۹۹۷ برنامه‌ریزی شده است، اقداماتی است که برای تعدیل روند شدید استفاده از خودرو، اخیراً به کار رفته است.

مشکلات طرح خودروهای آخر هفته

«خودروهای آخر هفته» (دسته هشتم)، که محدود به استفاده در ساعات غیراوج شده‌اند، در ماه مه ۱۹۹۱ برای اینکه افراد بیشتری بتوانند از آن استفاده کرده و ایجاد تراکم نیز نکنند، در نظر گرفته شده است. این خودروها بر مبنای مالیاتهای پایین‌تر و هزینه‌های کمتر ارجحیت یافته‌اند. مالکان خودروهای آخر هفته، تخفیف مالیاتی در هزینه‌های ثبت، عوارض واردات و تعرفه COE تا حداکثر ۱۵۰۰۰ دلار سنگاپور دریافت نموده و از ۷۰ درصد کاهش مالیات سالانه معابر نیز بهره می‌برند. این نوع خودرو تنها در ساعات غیراوج (۱۹ تا ۷) روزهای عادی هفته، پس از ساعت ۱۵ در روزهای شنبه و در تمام مدت روزهای یکشنبه و تعطیل عمومی، مجاز به استفاده خواهند بود.

با وجود ساختار مالیاتی ساده و نرخ تعرفه سهمیه پایین‌تر برای خودروهای آخر هفته، کسانی که برای خودروهای آخر هفته ثبت نام کرده‌اند، از صرفه‌جویی بزرگی در مالیات معابر و نرخ تعرفه COE بهره می‌برند که در مقایسه با هزینه خرید خودرو و استفاده از مجوز روزانه (به قیمت ۲۰ دلار سنگاپور) هر روز در تمام مدت سال، مقرون به صرفه‌تر است. برای فایز شدن بر این سوءاستفاده، طرح خودروهای غیراوج (OPC) در اکتبر ۱۹۹۴ مطرح شد که منسوخ شدن دسته‌بندی هشتم COEها را به دنبال داشت.

در طرح OPC، یک خودرو غیراوج در دسته‌بندی COE مناسب ثبت نام می‌کند و از معافیت‌های مالیاتی که تقریباً تمامی خودروها یا هر ظرفیت موتور بر خوردارند، بهره‌مند می‌شود. بنابراین به‌طور مؤثری از سوءاستفاده از این طرح جلوگیری شد. ♦

توضیح شرکت مترو

دریغی خرج گزارشی از پروژه متروی تهران یا عنوان «بعد از سالها... مترو» که در صفحه عمارت تو شماره اول ماهنامه شهرداریها آمده بود، از طرف مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) توضیحی تکمیلی به دفتر ماهنامه رسیده است که در ذیل می‌خوانید:

«ایجاد ظرفیت بین ۴۰ تا ۶۰ هزار سفر در هر مسیر و در هر ساعت، در کریدورهای حاضر و در شلوغ‌ترین، آلوده‌ترین و بسته‌ترین مسیرها یا وسیله‌ای جز مترو، چه زیر زمین و چه روی زمین، امکان‌پذیر نیست و با احتساب تعداد سفرهای برنامه‌ریزی شده در طول پنجاه سال که اصولاً سیستمهای این چنینی را مستهلک می‌کند، هزینه سرمایه‌گذاری برای هر سفر در درازمدت کمتر از ۱۰ تومان خواهد بود که از کلیه سیستمها ارزانتر است. به این دلیل است که بیشتر از صد کشور جهان یا مترو دارند یا در حال ساخت چنین سیستمی هستند و مسلماً ایجاد چنین جذابیتی به‌علت ندانم کاری مدیران برنامه‌ریزی این کشورها نیست.

موضوع دیگر به‌حل مشکل متروپینگ (حومه) تهران مربوط است که به وسیله شرکت فرانسوی «سوفرتو» در سال ۱۳۵۳ تا ۱۳۵۵ انجام شده و منجر به ارائه پیشنهادی برای ساخت سیستم خیابان-اتوبان مترو گردیده و براساس همان طرح نیز اجرا شده است؛ لذا حذف سیستم حمل‌ونقل متروپینگ تهران نه منطقی و نه امکان‌پذیر به نظر می‌رسد.

ماهنامه شهرداریها از توجه و بیگیری و اعلام نظر روابط عمومی شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه سپاسگزار است.

مجتمع تجاری پانید کیش؛ محصول مشارکتی موفق



مجتمع تجاری «پانید» به‌عنوان الگویی موفق از همکاری شرکت‌های سرمایه‌گذاری با سازمان‌های همیاری شهرداریها مطرح است.

این مجتمع که با سرمایه ۳/۵ میلیارد تومان و با مشارکت «سازمان همیاری شهرداریهای استان سمنان»، «سازمان منطقه آزاد کیش» و «شرکت سرمایه‌گذاری توسعه و عمران استان سمنان (گومش‌گستر)» در جزیره کیش بنا شده است، طبق برآوردهای انجام‌شده می‌تواند در عرض دو سال به سودآوری صددرصد دست یابد.

در مراسم افتتاح این پروژه معاون اداری و مالی وزارت کشور، مدیران عامل سازمان‌های منطقه آزاد کیش و همیاری شهرداریهای استان سمنان و رئیس هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری توسعه و عمران استان سمنان در تشریح ابعاد این نوع همکاری، مطالبی بیان داشتند که گزیده‌ای از آن از نظر آنان می‌گذرد:

با مشارکت بانکهای خارجی خلأ سرمایه‌گذاری بانکها در مناطق آزاد جبران می‌شود

بهزادیان، معاون اداری - مالی وزارت کشور، طی سخنانی گفت: مشارکت دادن سرمایه‌های کوچک در طرح‌های مردمی و اعتماد عمومی به موفقیت پروژه‌هایی که با همت شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی به‌انجام می‌رسد، از نکات بارز این پروژه است. ما امیدواریم این طرح علاوه بر ایجاد اشتغال، در آینده نیز اشتغال مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند.

وی پیشنهاد کرد سرمایه‌گذاری در بخش‌های جذب توریست و ایجاد مجتمع‌های توریستی نیز در این نوع همکاری مورد بررسی قرارگیرد.

بهزادیان ابراز امیدواری کرد با توجه به سودآوری‌بودن ساخت مجتمع‌های تجاری و سایر بناها در جزیره کیش، در آینده مصالح ساختمانی در همین جزیره تولید شود.

وی به تفاوت توسعه اقتصادی و عمرانی شمال و جنوب خلیج فارس اشاره کرد و گفت: بخش شمالی خلیج فارس که سرزمین ماست رونقی ندارد اما در مقایسه با بخش جنوبی - چه منطقه امارات متحده و چه مناطقی که متعلق به عربستان است - بسیار پربرونق و توسعه‌یافته است و این در حالی است که تمدن و فرهنگ ما به‌لحاظ سابقه و پیشرفت قابل مقایسه با فرهنگ مناطق جنوبی خلیج فارس نیست.

بهزادیان از سرمایه‌گذاری اندک بانکها در پروژه‌های عمرانی انتقاد کرد و گفت: شرکت در این پروژه‌ها برای بانکها بسیار سودآورتر از فعالیتهای دیگر است و انجام پروژه مجتمع تجاری پانید دلیل بر این مدعاست.

معاون اداری - مالی وزارت کشور از مصوبه اخیر مجمع تشخیص مصلحت نظام در ایجاد بانکهای خارجی و توسعه سرمایه‌گذاری آنها در منطقه آزاد کیش استقبال کرد و گفت: امیدوارم با ایجاد مراکز و مؤسسات اعتباری در مناطق آزاد کشور، بتوانیم خلأ کم‌کاری نظام بانکی داخلی را در این مناطق جبران کنیم. بهزادیان به بازگشت سرمایه تا ۲۰۰ درصد در ظرف دو سال - که در طرح پانید پیش‌بینی شده - اشاره کرد و گفت: در هر نقطه‌ای از دنیا نرخ بازگشت سرمایه در سال بین ۴ تا ۱۲ درصد است.

مردم از سرمایه‌گذاری در طرح ملی کیش استقبال می‌کنند

یزدان‌پناه، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، نیز در مراسم افتتاح گفت: جزیره کیش طرحی ملی است که با مشارکت همه‌جانبه مردم کشورمان گسترش می‌یابد.

وی ضمن تشکر از دست‌اندرکاران این طرح گفت: مجمع پانید با هزینه‌ای کمتر از چهار میلیارد تومان به‌سرعت انجام شد و بیشتر این هزینه‌ها با مشارکت مردم تأمین شد و سهم بانکها در این پروژه



بسیار ناچیز بود.

وی افزود: این گونه طرحها نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در کیش با استقبال مردم روبرو می‌شود. یزدان پناه تصریح کرد: تمامی نقاط کشور برای عمران و زیباسازی، استعداد لازم را دارند. با مدیریت توانا و شایسته می‌توان در آبادانی کشور سهیم شد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش به دشواری انجام پروژه‌ها در این جزیره اشاره کرد و گفت: کار در جزیره کیش با انجام فعالیت مشابه در مناطق دیگر کشور متفاوت است، زیرا نیازهای اولیه پروژه‌های عمرانی که در جزیره احداث می‌شود به‌طور کامل باید به‌وسیله کشتی از آب عبور کند و یا از طریق هوا به این منطقه انتقال یابد.

امنیت سرمایه و سرمایه‌گذار لازمه توسعه است

موسوی، مدیرعامل سازمان همیاری شهرداریهای استان سمنان، نیز در این مراسم گفت: سرمایه‌گذاری با خواهش و پند و اندرز به‌ثمر نمی‌رسد بلکه مقدماتی دارد و مقدمه اول آن تحقق «امنیت» برای «سرمایه» و «سرمایه‌گذار» است. وی تأکید کرد برای توسعه یک جامعه، وحدت سه گروه «صاحبان اندیشه»، «صاحبان ثروت» و «صاحبان قدرت» ضروری است و بدون همکاری این سه گروه، توسعه اقتصادی ممکن نیست.

موسوی ضرورت همگراشدن صاحبان ثروت، قدرت و اندیشه را نیز متذکر شد و گفت: اگر این همگرایی وجود نمی‌داشت، سرمایه‌ای که نهایتاً منجر به تکمیل و راه‌اندازی یک طرح ملی شده است، در حال حاضر وارد بازار مصرف شده بود و یا افزایش نقدینگی بازار، تنها به تورم موجود در جامعه افزوده بود. وی به اتمام نقدینگی شرکت سرمایه‌گذاری در هنگامی که پروژه به نیمه راه رسیده بود، اشاره کرد و گفت: توانستیم با پیش‌فروش واحدهای مجتمع پانزده نقدینگی لازم را برای احداث و تکمیل آن فراهم کنیم که این کار در پروژه‌های دیگر نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

موسوی وضعیت اشتغال در ۲۰ کشور صنعتی را برشمرد و گفت: در این کشورها ۳۰ درصد اشتغال در بخش صنعت، ۵ درصد در بخش کشاورزی و ۶۵ درصد در بخش خدمات است و این نشان‌دهنده آن است که هرچه جامعهای توسعه‌یافته‌تر باشد، میزان

اشتغال در بخش خدمات آن بیشتر است.

مدیرعامل سازمان همیاری شهرداریهای استان سمنان بخش سیاحت و جهانگردی را جزء بخشهای خدمات عنوان کرد و گفت: ما نباید از سرمایه‌گذاری در بخش جهانگردی غافل بمانیم.

اندوخته‌های کوچک را به سرمایه‌های سودآور تبدیل کرده‌ایم

همچنین افشانی، رئیس هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری توسعه و عمران استان سمنان و رئیس هیئت مدیره سازمان همیاری شهرداریهای این استان، در گفتگو با خبرنگار ما در تشریح چگونگی فعالیت شرکت گفت: شرکت سرمایه‌گذاری توسعه و عمران استان سمنان در سال ۱۳۷۵ با مشارکت سرمایه‌های کوچک مردم و شرکت ۲۰ هزار سهامدار آغاز به کار کرد و در بدو تأسیس، هیئت مدیره آن تصمیم گرفت هرچه سریعتر به وعده‌های داده‌شده یعنی به‌دست آوردن سود مناسب عمل کند.

وی افزود: یکی از ثمرات تأسیس این شرکت، تبدیل سرمایه‌های کوچک ۱۰ تا ۳۰ هزار تومانی به سرمایه‌های بزرگ و سودآور بود که با این اقدام علاوه بر کارآمد شدن سرمایه‌ها، از بالا رفتن نقدینگی بازار که مصرف این گونه اندوخته‌ها به‌دنبال دارد، جلوگیری شد.

افشانی گفت: در اولین گام برای به‌دست آوردن سود، اقدام به ساخت مجتمع تجاری پانزده نمودیم و برای ساخت این پروژه بین ۳۲/۲ تا ۲/۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری کردیم.

وی تصریح کرد: پس از دو سال کار، برای فروش واحدهای این مجتمع تا سقف ۷ میلیارد تومان، قیمت‌گذاری کردیم به این معنی که انجام چنین پروژه‌های بین ۳/۵ تا ۴ میلیارد تومان برای سرمایه‌گذاران سودآوری خواهد داشت.

افشانی در مورد وظایف سازمان همیاری شهرداریها گفت: این سازمان که سهامدارانش شهرداریهای هر استان است با هدف پشتیبانی از شهرداریها در زمینه‌های عمرانی و خدماتی تشکیل شده و با توجه به اساسنامه آن، یکی از وظایف اصلی مشارکت در پروژه‌های تجاری و انجام فعالیت‌های درآمدزاست. وی اضافه کرد: به‌دلیل نیاز به سرمایه‌های بیشتر، این سازمان با شرکت‌های سرمایه‌گذاری نیز مشارکت می‌کند. ♦

معیارهای توزیع اعتبارات بندج تبصره ۱۹

قانون بودجه سال ۱۳۷۸

اشاره

کمکهای دولت به شهرداریها نمی‌تواند جایگزین تمام منابع درآمدی مورد نیاز آنها گردد بخصوص که در سالهای اخیر سهم دولت در تأمین هزینه فعالیتهای عمرانی شهرداریها کاهش یافته است. اما این بدان مفهوم نیست که کمکهای دولت به‌طور کامل قطع شود. باید تا زمان لازم این کمکها به‌طور متناسبی بین شهرداریها توزیع شود. اعتبارات مربوط به بندج تبصره ۱۹ قانون بودجه به‌همین منظور براساس ضوابط مشخصی که در زیر شرح داده می‌شود با هدف ایجاد تعادل در درآمد و هزینه شهرداریها، بین آنها توزیع می‌گردد.

رقم قابل ملاحظه‌ای است و ممکن است به بیش از ۵۰ درصد بودجه آنها نیز بالغ گردد. از جمله سیاستهای حاکم بر نحوه استفاده از این اعتبار و توزیع آن می‌توان موارد زیر را نام برد:

۱- فراهم نمودن بستر لازم جهت شروع سرمایه‌گذاریهای نسبتاً بزرگ توسط یک یا چند شهرداری در اجرای طرحهای درآمدزا و مرتبط با وظایف شهرداریها با مشارکت بخش خصوصی و بانکها

۲- فراهم نمودن بستر سرمایه‌گذاریهای بزرگ با مشارکت دستگاههای دولتی و بانکها در طرحهای بزرگ عام‌المنفعه و با توجهات اقتصادی کافی در جهت کسب درآمدهای مطمئن و مستمر

۳- برخورداری بیشتر شهرداریهای کوچک و

حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور از محل تبصره‌ها، بندها و ردیفهای بودجه و همچنین عواید و درآمدهای متفرقه دیگر، منابع مالی و اعتباری مختلفی در اختیار دارد که در راستای سیاستهای کلی کشور و مبتنی بر شناخت خود از وضعیت شهرها و مناطق، برنامه‌ریزی لازم جهت استفاده مناسب شهرداریها از این اعتبارات را انجام می‌دهد. از جمله منابع مالی، اعتبارات بندج تبصره ۱۹ است که مبلغ آن نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی یافته و پانصد میلیارد ریال است. هرچند سهم این اعتبار در کل بودجه شهرداریهای کشور رقم چندان قابل ملاحظه‌ای نیست ولی شیوه برنامه‌ریزی و نحوه استفاده از آن به‌گونه‌ای است که در تعداد قابل توجهی از شهرداریهای مشمول استفاده از این اعتبار،

محروم با درآمد سرانه پایین از اعتبارات جهت اجرای پروژه‌های مختلف عمرانی و ارائه خدمات از اهداف عمده مورد توجه در برنامه‌ریزی جهت استفاده از اعتبارات مذکور نیز می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- ۱- سوق دادن شهرداریها به سمت اجرای طرحهایی که در آینده درآمدهای مستمر برای آنها فراهم آورد و خودکفایی آنها را محقق نماید.
- ۲- ارتقا و بهبود مدیریت شهری از طریق اجرای طرحهای مختلف آموزشی.
- ۳- بهبود محیط زیست شهری از طریق تشویق و هدایت شهرداریها برای اجرای پروژه‌های مرتبط.
- ۴- ایمنی بیشتر شهرها در مقابل بلایای طبیعی و حریق.

۵- تعمیم بهداشت محیط شهری و جلب توجه شهرداریها به سرمایه‌گذاری در این زمینه.

۶- تسریع در اجرای پروژه‌های عمرانی، اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام و ارائه خدمات مناسبتر توسط شهرداریها.

با توجه به اهداف و سیاستهای فوق، در دستورالعمل سال جاری سرفصلهای مختلف جهت

اعتبار به مجوز نمودن شهرداریهای درجات ۶، ۷ و ۸ هر استان به سیستم رایانه‌ای است.

۲- اعتبار کمک به تعدیل نیروی انسانی که طبق شرایط خاصی در شهرهایی که مشکلات عمده‌ای در این زمینه داشته و مبتنی بر ارائه طرحهایی مشخص جهت تعدیل نیروی انسانی و بهبود ساختار آن مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

۳- اعتبار کمک به اجرای طرحهای عمرانی شهرداریها: این اعتبار به شهرداریهایی که سرانه اعتبارات عمرانی آنها کمتر از ۵۰ هزار ریال باشد تعلق می‌گیرد. مبلغ این اعتبار در سال جاری ۷۰ میلیارد ریال است که نسبت به سال قبل افزایش قابل توجهی داشته است و به پروژه‌های واجد اولویت و نیمه‌تمام شهرداریهای شهرهای کمتر از صد هزار نفر جمعیت اختصاص خواهند یافت. از جمله پروژه‌های موردنظر در این سرفصل می‌توان به مواردی چون آسفالت معابر، توسعه فضای سبز و ایجاد پارک، ایستگاه‌های آتش‌نشانی، به بهبود شبکه معابر، ایمن‌سازی شهر در مقابل حریق و بسیاری پروژه‌های عمرانی دیگر اشاره نمود.

در این سرفصل اعتباری، ضرورتاً حداقل ۳ درصد

با توجه به سرفصلهای اعتباری و تعیین ضوابط مختلف جهت استفاده از آن، برنامه‌ریزی دقیق استانداردها می‌تواند در انتخاب و معرفی پروژه‌های واجد اولویت تعدادی از شهرهای واجد شرایط و مبتنی بر شناخت کافی از وضعیت شهرها و نیازهای عمرانی و خدماتی آنها و اجتناب از خرد شدن اعتبارات بین پروژه‌های متعدد و همچنین نظارت مستمر بر اجرای پروژه‌ها نقش اصلی و اساسی ایفا نماید.

از اعتبار سهم استان به آموزش کارکنان شهرداریها اختصاص یافته است که با توجه به تشکیل شوراهای اسلامی شهر و ضرورت اجرای برنامه‌های آموزشی برای آنان، استانداردها می‌توانند در صورت لزوم بیش از ۳ درصد اعتبارات این سرفصل را به آموزش کارکنان شهرداریها و اعضای شورای اسلامی شهرها اختصاص دهند.

۴- اعتبار تهیه طرحهای هادی شهرها و نقشه جامع شهرسازی حریم شهرها: به دلیل اهمیت طرحهای توسعه شهری و به هنگام بودن این طرحها، اعتبار لازم جهت تهیه طرحهای هادی برای شهرهایی که فاقد آن هستند و یا زمان طرحهای

استفاده مناسبتر از اعتبارات هر یک از آنها تعیین و پیش‌بینی شده است. به‌طور کوتاه و گذرا به نکاتی چند اشاره می‌گردند:

۱- سهمیه کمک به بودجه: این اعتبار عمدتاً صرف بهبود مدیریت شهرداریها و تأمین اعتبار هزینه ارتقای بهره‌وری و بهبود ارائه خدمات شهری به‌طور عام و در محورهای بهداشت و نظیف شهرها، حمل‌ونقل درون شهری، ایمنی شهر، دفع مواد زائد جامد و برخی فعالیتهای اداری در شهرهای با جمعیت کمتر از صد هزار نفر جمعیت و درآمد سرانه کمتر از ۸۵ هزار ریال اختصاص خواهد یافت. از نکات قابل توجه در این سرفصل ضرورت تخصیص ۵ درصد از این

مبلغ اعتبارات بندج تبصره ۱۹ نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی یافته و یانصد میلیارد ریال است. هرچند سهم این اعتبار در کل بودجه شهرداریهای کشور رقم چندان قابل ملاحظه‌ای نیست ولی شیوه برنامه‌ریزی و نحوه استفاده از آن به گونه‌ای است که در تعداد قابل توجهی از شهرداریهای مشمول استفاده از این اعتبار، رقم قابل ملاحظه‌ای است و ممکن است به بیش از ۵۰ درصد بودجه آنها نیز بالغ گردد.

شهرها قطعی است؛ البته هماهنگی‌های ستادی آن بین وزارت کشور، وزارت جهاد سازندگی و سازمان دامپزشکی قبلاً به عمل آمده است:

۷- اعتبار کمک به جبران خدمات شهرداریهای بندری و مرزی به گمرکات؛ این اعتبار همه‌ساله به منظور الزام ارائه خدمات و اجرای طرحهای عمرانی ناشی از فعالیت گمرک به شهرداریهای بندری و مرزی تعلق می‌گیرد که صرف فعالیت‌های عمرانی مختلف مرتبط می‌گردد.

۸- اعتبار طرح حفظ و مرمت بناهای مذهبی، فرهنگی و ملی کشور؛ به منظور حفظ ارزشها و میراث فرهنگی کشور اعتباری جهت مرمت ابنیه مذهبی، فرهنگی و ملی اختصاص یافته است که در جهت انجام این اقدام ملی؛ شهرداریها نیز با سازمان میراث فرهنگی مشارکت داشته باشند. انجام هماهنگی‌های لازم جهت استفاده صحیح این اعتبارات در سطح ملی بین وزارت کشور و سازمان میراث فرهنگی صورت خواهد پذیرفت و هماهنگی‌های استانی جهت سرفصل پروژه‌های واجد اولویت و نحوه هزینه اعتبارات در سطوح استانی نیز بین استاندارها و دستگاه‌های ذی‌ربط به عمل خواهد آمد.

۹- اعتبار کمک به خرید ماشین‌آلات و وسائط نقلیه خدماتی و عمرانی شهرداریها؛ این اعتبار در جهت مکانیزه کردن برخی خدمات شهری از جمله جمع‌آوری و حمل مواد زائد شهری به تجهیزات شهرداریها به ماشین‌آلات اطفای حریق و برخی ماشین‌آلات عمرانی در نظر گرفته شده است که با خرید متمرکز آن به برخی شهرداریهای کوچک و نیازمند واگذار خواهد شد.

۱۰- اعتبار طرح کمک به خرید شیر آتش‌نشانی؛ با توجه به اهداف برنامه پنج‌ساله دوم در جهت ایمنی شهرها نصب شیرهای آتش‌نشانی در شهرهای

هادی آنها گذشته است در نظر گرفته شده است و همچنین برای تهیه نقشه‌های جامع حریم شهرها نیز اعتباراتی پیش‌بینی شده است که جهت طرحهای پیشنهادی هزینه خواهد شد.

۱۱- اعتبار تهیه طرح مطالعات ساماندهی ترافیک از دیگر سرفصلهای اعتباری است که عمدتاً به شهرهای بزرگی که مطالعات مرحله اول آنها به اتمام رسیده و تصویر شده است به جهت انجام مطالعات مرحله دوم اختصاص خواهد یافت. پیش‌بینی این اعتبار به منظور برطرف نمودن مشکلات مربوط به ترافیک شهرهای کشور و ساماندهی آن در نظر گرفته شده است.

۱۲- اعتبار طرح توسعه، تجهیز و بازسازی کشتارگاه‌های کشور؛ به دلیل اهمیت خاص مسائل بهداشتی و سلامت شهروندان و کاهش شمار مبتلایان به بیماریهای مشترک انسان و دام و عرضه گوشت سالم و همچنین به دلیل اهمیت زیست‌محیطی نحوه فعالیت بیش از ۵۰۰ کشتارگاه کشور از جهت دفع فاضلاب و امحای لاشه‌های ضعیف و غیرقابل مصرف، اعتباری معادل دوبرابر سال قبل به این سرفصل اختصاص یافته است. این اعتبار به منظور توسعه و بازسازی کشتارگاه‌های موجود که قابلیت بازسازی و توسعه را داشته باشند در نظر گرفته شده است و از استفاده آن در کشتارگاه‌های سنتی و غیربهداشتی که قابلیت‌های لازم را برای بهره‌برداریهای آینده ندارند باید خودداری شود. در واقع تأمین این اعتبار به منظور حذف کشتارگاه‌های سنتی و غیربهداشتی و بازسازی و توسعه کشتارگاه‌هایی که قابلیت توسعه دارند، جهت استفاده منطقه‌ای و شهری از آنهاست. در مورد اعلام پروژه‌های مذکور توسط استاندارها، ضرورت انجام هماهنگی‌های لازم با سازمان دامپزشکی استان و

مختلف و در حد استانداردهای مورد لزوم در برنامه کاری دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور قرار گرفت. طی سالهای قبل و سال جاری اعتباری به منظور خرید شیرهای آتش نشانی و توزیع آن بین شهرداریها و نصب آن در مناطق مختلف - که نقش قابل توجهی نیز در افزایش ضریب ایمنی شهرها در مقابل حریق دارد - اختصاص یافته است.

۱۱- اعتبار طرح دفن بهداشتی مواد زاید جامد: به جهت اهمیت خاص حفظ منابع آب و خاک شهرها و کاهش آلودگی هوا ناشی از انباشت، سوزاندن و یا دفن غیربهداشتی مواد زاید جامد در سال جاری، اعتباری برای دفن بهداشتی این مواد در نظر گرفته شده است. اعتبار مذکور صرفاً براساس ارسال طرحهای مدون و با توجیحات کافی زیست محیطی، با تأیید دفتر برنامه ریزی، قابل پرداخت خواهد بود.

۱۲- طرحهای توسعه گردشگری: اعتبار این سرفصل به دلیل وجود جاذبه های طبیعی فراوان - که می تواند منابع عمده ثروت و درآمد برای کشور و شهرداری محسوب گردد - برای اولین بار در برنامه ریزی توزیع اعتبارات بند ج تبصره ۱۹ و با مشارکت شهرداریها و بخش خصوصی و دستگاههای دولتی ذی ربط پیش بینی شده است که اعتبار آن به پروژه های مشخص هر استان که از توجیحات کافی اقتصادی برخوردار باشند اختصاص خواهد یافت.

با توجه به سرمایه گذاریهای کلان مورد نیاز برای اجرای این گونه طرحها، اعتبار مورد نظر عمدتاً جهت انجام مطالعات مربوط به پروژه هایی که مورد قبول وزارت کشور است اختصاص خواهد یافت و هزینه های اجرایی آن باید از منابع درآمدهای محلی شهرداریها و بانکها و بخش خصوصی و یا سازمانها و دستگاههای سرمایه گذار دیگر تأمین شده باشد.

۱۳- اعتبار سرمایه گذاری در طرحهای مشارکتی: از دیگر سرفصلهای جدید در سال جاری اعتبار سرمایه گذاری در طرحهای مشارکتی است. این اعتبار صرفاً به منظور ایجاد نوعی ارتباط منطقی سرمایه گذاری بین مجموعه یا چند شهرداری استان یا بانکها و دستگاههای دولتی از جمله بانک توسعه صنعت و معدن، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت صنایع و سایر دستگاههایی که آمادگی این نوع سرمایه گذاریها را با شهرداریها داشته باشند اختصاص یافته است. طرحهای مذکور باید از توجیحات کافی اقتصادی برخوردار باشند و علاوه بر ایجاد درآمدهای

مستمر برای شهرداریها بتوانند در جهت ایجاد اشتغال و فعالیتهای جدید در مناطق شهری کشور مؤثر باشند.

جهت استفاده از اعتبار مذکور، استانداردها با توجه به شناخت لازم از استعدادهای موجود و آگاهی از سرمایه گذاریهای مؤثر در زمینه های مورد نظر و شناخت دستگاههای سرمایه گذار می توانند شهرداریها را نیز در این گونه امور از جهت تأمین تسهیلات لازم برای اجرای پروژه و تأمین بخشی از سرمایه گذاری سهم نمایند.

علاوه بر سرفصلهای فوق، اعتباراتی نیز جهت پرداخت وام بدون کارمزد به شهرداریهای نیازمند جهت اجرای پروژه های مختلف عمرانی و یا خرید ماشین آلات و تجهیزات در نظر گرفته شده است که طبق دستورالعمل وام و به روند سالهای قبل از طریق معرفی مجموعه شهرداریهای واجد شرایط توسط استانداردها و انجام بررسیهای لازم توسط دفتر برنامه ریزی عمرانی قابل پرداخت خواهد بود.

همچنین سرفصل دیگری نیز تحت عنوان کمک به اتوبوسرانیهای وابسته به شهرداریها در نظر گرفته شده است که از محل این اعتبار در مواقع لزوم به اتوبوسرانیهای کمکی مالی لازم انجام خواهد شد.

با توجه به سرفصلهای اعتباری مذکور و تعیین ضوابط مختلف جهت استفاده از آن، برنامه ریزی دقیق استانداردها می تواند در انتخاب و معرفی پروژه های واجد اولویت تعدادی از شهرهای واجد شرایط و متنی بر شناخت کافی از وضعیت شهرها و نیازهای عمرانی و خدماتی آنها و اجتناب از خرد شدن اعتبارات بین پروژه های متعدد و همچنین نظارت مستمر بر اجرای پروژه ها نقش اصلی و اساسی ایفا نماید.

همچنین چنانچه استانداردها توزیع این گونه اعتبارات را در قالب برنامه های میان مدت برای مجموعه شهرداریهای استان مورد توجه قرار دهند؛ امکان اجرای پروژه های محدود ولی مشخص و با اعتبار کافی برای تعدادی از شهرداریها در طول سال و برای مجموعه شهرداریهای واجد شرایط در طول برنامه فراهم خواهد گشت ♦

پیشنهادها و توصیه‌های مدیران آتش‌نشانی کشور

متناسب با شرایط اقلیمی و ساختارهای مختلف شهری کشور
۵- تجهیز آتش‌نشانیهای کشور به خودروهای پیشرو، موتورهای تندرو، موتور پمپ آب پرتابل، با توجه به بافت قدیمی و سنتی موجود اکثر شهرهای کشور
۶- تجهیز شهرهای دارای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت به پالا به‌خودروی نجات با توجه به احتمال وقوع حوادث غیرمترقبه و سایر حوادث شهری
۷- در نظر گرفتن دو واحد درسی ایمنی و آتش‌نشانی برای دانش‌آموزان در مقطع دبیرستان توسط وزارت آموزش و پرورش
۸- تشکیل و برپایی شاخه کارودانش در خصوص امور ایمنی و آتش‌نشانی در راستای مصوبات هیئت

بسیرو برگزاری گردهمایی مدیران آتش‌نشانی شهرهای بزرگ کشور در ۱۳۷۸/۴/۱ کمیته‌های تخصصی (۱- سازمان و تشکیلات ۲- استانداردها و ضوابط ایمنی ۳- آموزش و پیشگیری ۴- منابع درآمدی ۵- لوازم و تجهیزات) مواردی را پیشنهاد نمودند که مهمترین آنها عبارت‌اند از:

- ۱- تشکیل سازمان مرکزی هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی کشور
- ۲- طرح استفاده از نیروهای وظیفه در آتش‌نشانی (سربازان آتش‌نشانی)
- ۳- اعطای اختیار به آتش‌نشانیها برای کنترل و نظارت بر ضوابط و مقررات ایمنی
- ۴- تشکیل کمیته‌های تخصصی و فنی یکسان‌سازی خودروها و تجهیزات آتش‌نشانی،





وزیران

سازمانهای آتش‌نشانی، طی بخشنامه‌ای به شهرداریهای کشور ابلاغ نماید درصدی از درآمد خود را به سازمانهای آتش‌نشانی اختصاص دهند.

۱۷- آموزش عمومی و تخصصی ضوابط و معیارهای فنی حفاظت شهرها در برابر حریق به‌وسیله سازمانهای مسئول، به‌منظور آگاهی و ارتقای فرهنگ ایمنی جامع و آشنایی با اهمیت و ضرورت یکارگیری این ضوابط و معیارها

۱۸- شرکت‌های سازنده و فروشنده خودروهایی آتش‌نشانی ملزم گردند تسهیلات لازم را در زمینه تعمیر و تأمین قطعات مورد نیاز و خدمات پس از فروش در مراکز استانها فراهم نمایند.

۱۹- اخذ مجوز، بورسیه از وزارت فرهنگ و آموزش عالی در رشته‌های مرتبط به مهندسی حفاظت از حریق (ساختمان، برق، مکانیک، شیمی...) به‌منظور هماهنگی علمی سازمانهای آتش‌نشانی با مراکز و مجامع هم‌تراز

۲۰- تجهیز شدن اتوبوسهای شرکت واحد، اتوبوسهای برون شهری، تاکسیها، اتوبسها و اتحادیه کامیون‌داران به کسپولهای آتش‌نشانی و جعبه کمکهای اولیه

۲۱- لزوم تدوین ضوابط و معیارهای طراحی، ساخت و مکان‌یابی ایستگاههای آتش‌نشانی

۲۲- لزوم تدوین قانون جامع ایمنی و آتش‌نشانی

◆ کشور

۹- ایجاد دانشکده آتش‌نشانی و امور ایمنی با هدف ارتقای آموزش تا سطح کارشناسی

۱۰- برگزاری آزمونهای دوره‌ای (ضمن خدمت) جهت ارتقای سطح دانش و مهارت حریق‌های آتش‌نشانیهای کشور و افزایش رتبه، گروه و سایر مزایای شغلی آنها (ایجاد انگیزه)

۱۱- آموزش ایمنی به‌کلید پرسنل وظیفه و بسیجیان جهت استفاده از آنها در مواقع بروز حوادث غیرمترقبه و مترقبه

۱۲- ایمن‌سازی فضاهای عمومی شهر از قبیل پارکها، گردشگاهها، اماکن بازی کودکان و سایر فضاهای عمومی توسط سازمانهای آتش‌نشانی و خدمات ایمنی

۱۳- هماهنگی مستمر با مسئولان حوادث سازمانهای مختلف از قبیل گاز، برق، آب و فاضلاب و اورژانس در سازمان آتش‌نشانی شهر برای دستیابی به راهکارهای اجرایی مناسب در زمان حوادث و جلوگیری از انجام دوباره کارها و تسریع در امدادسانی

۱۴- اختصاص ۵ درصد درآمد حاصل از گاز و برق مصرفی مشترکان گاز شهری به سازمان آتش‌نشانی

۱۵- اختصاص درصدی از درآمد شرکت دخانیات به سازمان آتش‌نشانی بابت هزینه ارائه خدمات ایمنی

۱۶- وزارت کشور با توجه به مشکلات مالی

سیاستهای فصل عمران شهری و روستایی در برنامه سوم توسعه

۱- ایجاد انسجام و هماهنگی در نظام مدیریت شهری و محلی به منظور نظارت و هدایت فرایند توسعه شهرها و فعالیت واحدهای عهده‌دار تأسیسات در خدمات شهری با تأکید بر حذف انحصارات، مشارکت مردم و سازمانهای غیردولتی، حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تقویت نقش شوراهای اسلامی همراه با توسعه منافع مالی.

۲- ارتقای بهره‌وری تأسیسات و تسهیلات شهری به همراه ترویج صرفه‌جویی در مصرف، ملاحظه مسائل زیست محیطی و رعایت حقوق مصرف‌کنندگان با توجه به توان اقتصادی محلی و ایجاد انضباط و ساده‌سازی در نحوه ارائه خدمات زیربنایی.

۳- ارتقای آگاهیهای عمومی، آموزش شهروندان تقویت نظام اطلاع‌رسانی و توسعه منابع انسانی.

۴- دستیابی به حمل‌ونقل مناسب و ایمن با تأکید بر حفظ محیط‌زیست و توسعه و گسترش حمل‌ونقل عمومی ارزان قیمت.

۵- ایمن‌سازی شهرها و اصلاح نظام مدیریت بحران (قبل، حین و بعد از وقوع حوادث).

۶- هدایت و کنترل توسعه شهرها و حمایت از شهرهای کوچک و متوسط با تأکید بر جلوگیری از توسعه کلان‌شهرها (خصوصاً تهران) با تأکید بر استفاده بهینه از اراضی شهری

سیاستهای استراتژیک عمران شهری و روستایی که در نظام برنامه‌ریزی برای تنظیم برنامه پنجساله سوم توسعه کشور پیش‌بینی شده است، از سوی کمیته عمران شهری تهیه و به تصویب شورای برنامه‌ریزی مسکن و عمران شهری و روستایی کشور رسیده است. این سیاستها ناظر به رهنمودها و راهبردهای بنیادی عمران شهری است.

فرایند تهیه و تصویب برنامه پنجساله سوم توسعه کشور از ابتدای پائیز ۱۳۷۷ آغاز گردید و به موجب آن کمیته عمران شهری در وزارت کشور با مشارکت سازمانها و دستگاههای ذی‌ربط، جامعه مهندسان مشاور و اساتید دانشگاه تشکیل گردید پس از بررسی وضع موجود و تبیین مسائل و مشکلات حل‌گزارشی از بخشهای ذی‌ربط که شامل مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد، فضای سبز شهری، آتش‌نشانی، تأسیسات و تجهیزات شهری، بلایای طبیعی و غیرمترقبه، مدیریت شهری، حمل‌ونقل درون شهری و برنامه‌ریزی عمران شهری می‌گردید، رهنمودهایی ارائه شد.

مرحله دوم برنامه‌ریزی از اوایل بهمن ۱۳۷۸ آغاز شد و فرایند عملیاتی‌کردن رهنمودهای عمران شهری در دستور کار قرار گرفت. از این رو سیاستهای استراتژیک عمران شهری به شرح زیر تدوین و به تصویب شورای تلفیق برنامه پنجساله سوم کشور رسید:

برای دست‌اندرکاران حمل‌ونقل شهری دوره‌های آموزشی برگزار می‌شود

علاوه بر هماهنگی‌های به‌عمل آمده توسط دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با دانشگاه جامع علمی - کاربردی، اقدامات زیر صورت پذیرفته است.

- اخذ استعلام از کلیه استانها به‌منظور برآورد تعداد متقاضیان شرکت‌کننده برای هر یک از دوره‌های آموزش مذکور

- عقد قرارداد تدوین برنامه‌های درسی هر یک از دوره‌های آموزشی با همکاری اساتید دانشگاه برای ارائه به کمیسیونهای تخصصی وزارت فرهنگ و آموزش عالی

لازم به توضیح اینکه پس از تدوین برنامه‌های دروس یادشده، بایستی مراحل تصویب آن در کمیسیونهای تخصصی وزارت فرهنگ و آموزش عالی طی شود تا امکان رسمیت بخشیدن به دوره‌ها و اعطای مدرک معتبر به دانش‌آموختگان مهیا گردد. ♦

به‌منظور ارتقای سطح دانش کارکنان شاغل در استانداردها، فرمانداریه‌ها و شهرداریهای کشور و آشنانمودن دست‌اندرکاران این حرفه با اصول علمی و مهندسی امور حمل‌ونقل و ترافیک، دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با همکاری دانشگاه جامع علمی - کاربردی اقدام به برنامه‌ریزی جهت برگزاری دوره‌های آموزشی دانشگاهی در سه مقطع کاردانی ناپیوسته ترافیک، کاردانی ناپیوسته حمل‌ونقل عمومی و کارشناسی حمل‌ونقل عمومی و ترافیک نموده است و قرار است با برگزاری آزمون سراسری آبانماه ۱۳۷۸ دانشگاه جامع علمی - کاربردی، دوره‌های آموزشی یادشده در مراکز استانها به‌صورت غیرمتمرکز و با بهره‌گیری از امکانات موجود آموزشی در هر شهر برقرار شوند.

بدین منظور برای دستیابی به این هدف، تاکنون

همایش یکروزه رابطین خبری استانداردها

مدیریت شهری، ارتقای دانش کارشناسی مدیران و کارکنان شهرداریها و آگاهی مدیریت شهری کشور از تجربیات و دستاوردهای مثبت مدیریت شهری در سایر کشورها را از جمله اهداف انتشار ماهنامه شهرداریها دانست.

در ادامه این همایش، یونس شکرخواه - مدرس دانشگاه، در بخشی فشرده رابطین خبری را با نحوه گزینش و نگارش خبر آشنا نمود. همچنین اعضای هیئت تحریریه ماهنامه، سیاستهای ماهنامه را تشریح کردند و متقابلاً از نظرات رابطین خبری استانداردها در این خصوص مطلع شدند. ♦

همایش رابطین خبری استانداردها با ماهنامه شهرداریها با حضور رابطین خبری استانداردها و اعضای هیئت تحریریه این ماهنامه در چهارشنبه بیست‌وسوم تیرماه در تهران برگزار گردید. مسئولان برگزاری این همایش، ارتقای سطح مهارتهای خبررسانی رابطین خبری و بهبود روند اطلاع‌رسانی این نشریه را به‌عنوان اهداف برپایی این همایش اعلام کردند.

در این همایش یکروزه علی نوذری‌پور، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور و سردبیر ماهنامه، طی سخنانی، طرح مسائل و مشکلات

شوراها، مسائل و راه‌حلا

گزیده سخنان حسن حبیبی، معاون اول رییس جمهور
در همایش اعضای شوراهای اسلامی

اشاره:

در همایش بزرگ اعضای شوراهای اسلامی شهر و روستا که در دوم خرداد ماه سال جاری برگزار شد، معاون رییس جمهور، سخنرانی مسوولی در مورد شوراهای ایراد نمودند که به جهت اهمیت و پایداری بودن مساحت مطرح شده، گزیده‌ای از آن انتخاب شده که در ذیل می‌خوانید.

سرریس خبر و گزارش

الف - درباره شرایط توفیق شوراهای

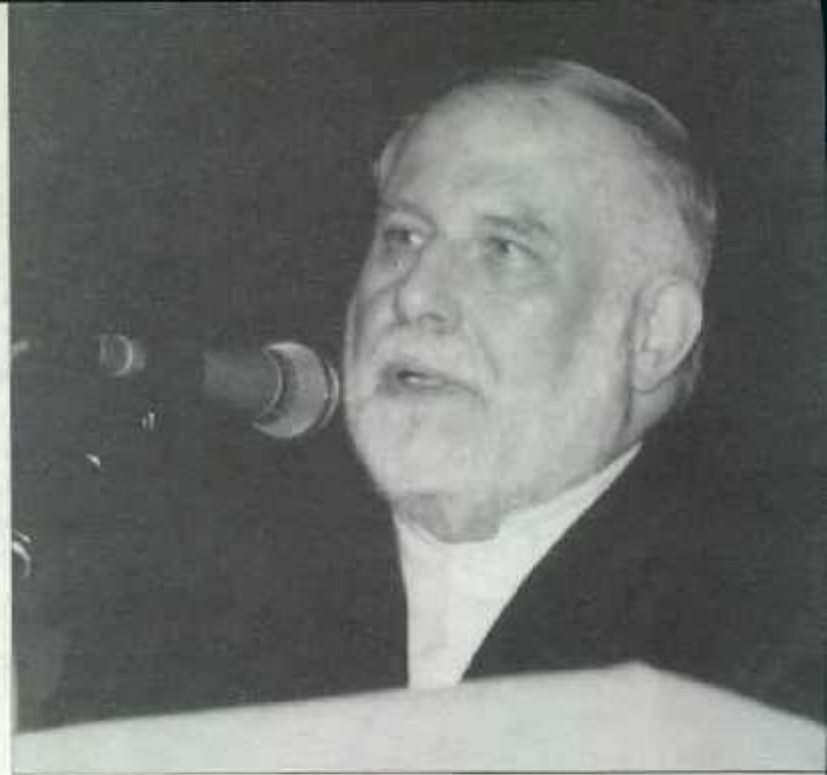
شوراهای مطابق قانون دارای وظایف فراوانی هستند. تبلیغاتی هم که به هنگام برگزاری انتخابات در مورد لزوم شوراهای به عمل آمد و نیز حمایتها و راهنمایی‌های رهبر معظم و ریاست جمهوری، توقع مردم را از شوراهای بیشتر نمود.

۱- مردم به حد مایل اند شوراهای محل بحث و گفتگوهای سازنده و ارائه راه‌حلهای عملی باشد و طبیعی است که این امر مهم بدون اتحاد واقعی همه اعضای شورا و همدلی، هماهنگی و تفاهم تحقق نمی‌یابد. باید امیدوار بود که اختلافهای جزئی و یا چهره‌گیریهای جناحی و بگومگوهای سیاسی، شوراهای را از وظایف اصلی شان باز ندارد.

۲- مدیریت علمی و کارشناسانه، لازمه اداره امور پیچیده اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهر و روستاست. شوراهای شهر و روستا با بی‌افکندن اساسی استوار برای مواجهه کارشناسانه با امور می‌توانند شیوه‌های صحیح اداره امور شهرها و روستاها را بیابند؛ برخورد علمی و فنی با مسائل سبب می‌شود اصول و مبانی همسان برای اداره امور شناخته شوند و هماهنگی لازم میان مدیریتهای

سه امر در تشکیل شوراهای و چگونگی اقدامات و راهبری آنها مدنظر قانونگذاران بوده است؛ پیشبرد سریع برنامه‌ها از هر قبیله، همکاری و نظارت مردم بدین ترتیب وظایفی متنوع و سنگین، برعهده شوراهاست که بی‌شک بدون مشارکت و همکاری مردم - که قانونگذاران نیز بدان توجه کافی داشته‌اند - عملی نیست. شهر، شهرک و روستا به عنوان مفهوم و مصداق امری شناخته شده است. آنچه بیش و کم ناشناخته است، سازوکار پیچیده زندگی شهری و در نتیجه شهر جدید در دوره صنعتی و نیمه‌صنعتی و در فرایند تحولات مربوط به توسعه در کشورهای در حال توسعه و ایران است.

قانون، پیشبرد سریع برنامه‌ها و نظارت بر امور روستا، بخش، شهر و شهرک را به‌عهده شما برگزیدگان مردم و اعضای شوراهای شهرها و روستاها گذاشته است. وظایف شما در فصل سوم قانون ۱۳۷۵، از ماده ۶۸ تا ۷۸ به تفصیل ذکر شده است. من به اختصار در سه بخش درباره شرایط توفیق شوراهای و برخی امور که از لحاظ مبنا و اساس باید درباره آنها تصمیم گرفت و به جستجوی راه‌حل پرداخت نکاتی عرض می‌کنم.



توقعات مردم از دولت و نظام از حدود امکانات فراتر نرود. نمی‌توان در تصمیم‌های اجرایی، امور کلی و اساسی و مصالح و منافی را که جنبه ملی و همگانی دارند فدای امور جزئی و یا مصالح و منافع محلی، با تأثیر کوتاه مدت، نمود و امور رفاهی فرعی و هزینه‌های بی‌مورد یا با درجات کمتری از اهمیت را مدنظر قرارداد.

۵. شرط دیگری که باید آنرا شرط اصلی موفقیت شوراهای دانست و وجود آن مشارکت و همکاری بلندمدت مردم و وفاق ملی را تأمین خواهد نمود؛ توجه کامل به عدالت اجتماعی در برنامه‌ریزیها و مدیریت روستایی و شهری است. توجه به عدالت اجتماعی و یکسان دیدن و محترم‌شناختن همه مردم، توزیع عادلانه امکانات شهری و استقرار صوابت و حذف روابط و تبعیض، بر آرایش و رضایت‌خاطر شهروندان می‌افزاید و آنها را به مشارکت هرچه بیشتر با مدیران تشویق می‌نماید.

ب - پرسشهایی که در اداره امور روستاها و شهرها پاسخ می‌طلبند

پیش از پرداختن به این مقوله - به‌خصوص در مورد شهرها - به این نکته اشاره می‌کنم که شهر واقعی نمی‌تواند و نباید به‌سورت شهر - خوابگاه، درآید. مسائل و مشکلاتی که شهر - خوابگاه ایجاد می‌کند، باید مورد بررسی دقیق قرارگیرد و از بینایش آنها جلوگیری شود. برای شهرهایی که به این سو جهت گرفته‌اند نیز باید تدبیری اندیشید و مانع ادامه این جهت‌گیری شد. محیطهای زندگی ما در یکی از این سه وضعیت‌اند:

۱- برخی از این محیطها از حالت تعادلی خارج شده و بعضی از عناصر، تعریف شهر و روستایی واقعی را از دست داده‌اند.

۲- برخی از این محیطها کم‌وبیش در حالت تعادل‌اند.

۳- برخی از این محیطها مختصات اصلی را از دست نداده‌اند، اما امکانات معمولی برای پاسخگویی به همه نیازها را در اختیار ندارند.

در مورد اول باید شیوه‌ها و روشهایی را جستجو نمود که اجرای آنها سبب شود محیطهای گروه اول تا حد ممکن به حالت معمولی تعریفهای پذیرفته‌شده بازگردند، در مورد دوم باید مواظبت کرد که گروه دوم از حالت معمولی و ادای وظایف خود خارج نشوند در

متعدد، به صورت علمی و از طریق پژوهشی که نیازمند صرف وقت فراوان هم نیست، تحقق یابد. این امر باعث می‌شود از ناهماهنگی‌هایی که طبعاً موجب آشفتگی امور می‌شود بپرهیز گردد و حتی برای یافتن راحل، صرفه‌جویی فراوانی در وقت به‌عمل آید. شناسایی متغیرها نیز همگان را به وجود تنوعها آگاه خواهد نمود و تبادل تجربه‌ها موجب یافتن راه‌حلهای نزدیک به یکدیگر خواهد شد و این موارد به‌وحدت عمل و نظر بیشتر منجر خواهد شد.

۳- اساس کار شوراهای بر مشارکت همه مردم با یکدیگر و با مدیریت شهری و روستایی استوار است. اگر شوراهای به‌اندازه کافی به‌این امر و پیامی که قانون اساسی در این زمینه دارد توجه کنند، کشور در مدتی قابل قبول و حتی زودتر از آنکه انتظار می‌رود به توسعه مطلوب و پرشتاب سیاسی، اجتماعی و فرهنگی نایل خواهد شد و مردم همچنان در صحنه کار و فعالیت در چارچوبهای قانونی باقی خواهند ماند. همچنین این امر موجب خواهد شد بسیاری از افراد صاحب‌تجربه، درس‌خوانده و شایسته در مدیریت اجرایی کشور سهیم گردند و مدیران برجسته آینده از میان مردم سربرآورند؛ مدیرانی که در جریان فعالیتهای روستایی و شهری شناخته شده، شیوه‌های گوناگون حل امور دشوار و پیچیده را آموخته‌اند.

۴- دست‌اندرکاربودن مردم در اداره امور روستایی و شهری نه‌تنها سبب می‌شود پیچیدگی امور بر تعداد قابل توجهی از مدیران - که منتخب مردم روستا و شهرند - آشکار شود، بلکه آگاهی آنان از میزان و محدودیت برخی منابع باعث می‌شود انتظاراتها و

مورد سوم باید کوشش نمود که امکانات کافی برای گروه سوم فراهم شود.

اکنون به اختصار به مواردی اشاره می‌کنیم که شوراهای باید برای این قبیل مسائل و مشکلات، براساس مقتضیات محل، راه‌حلهایی بیابند:

۱- بهداشت شهری و روستایی: باید

۵- زیبایی شهر و روستا: زیبایی همراه با مناسبت محیط، در آرامش روحی شهروندان - که در دوره معاصر با دشواریهای فراوان مواجه است - تأثیری بسزا دارد. هزینه زیباسازی شهر و روستا اگر به صورت علمی و فنی با آن برخورد شود زیاد نیست و بازده آن بیشتر از هزینه‌ای است که در حال حاضر پرداخت می‌شود. آنچه مهم است راه‌حلهای بهینه و

دست‌اندرکار بودن مردم در اداره امور روستایی و شهری نه تنها سبب می‌شود پیچیدگی امور بر تعداد قابل توجهی از مدیران - که منتخب مردم روستا و شهرند - آشکار شود، بلکه آگاهی آنان از میزان و محدودیت برخی منابع باعث می‌شود انتظارات و توقعات مردم از دولت و نظام از حدود امکانات فراتر نرود

راه‌حلهایی یافت که همگان در شهر - هم آنها که در مناطق مرتفع زندگی می‌کنند و هم محله‌هایی که در مناطقی با ارتفاع کمتر واقع‌اند و پذیرای برخی از مواد آلوده و آلاینده خاص این مناطق‌اند - از نوعی پاکیزگی، بهداشت و سلامت بهره‌مند شوند.

۲- روشنایی شهر: در جامعه‌شناسی به این نکته مهم اشاره می‌شود که مناطق روشن شهر و روستا کمتر دچار آلودگیهای اخلاقی و احتمالاً تخلف و جرم هستند؛ این مطلب را که به ظاهر ساده می‌نماید باید جدی گرفت و برای تأمین آن راه‌حل سریع یافت.

۳- حمل و نقل درون شهری و دور شهر: باید به گونه‌ای عمل نمود که بتوان از تراکم اتومبیل در همه محیطها، اعم از شهرهای بزرگ و متوسط و در صورت لزوم کوچک پرهیز کرد. شوراهای شهرها برای حل این مسئله باید راههای عملی و کم‌هزینه جستجو کنند.

۴- محیط زیست: در حفظ محیط زیست، کاستن از آلودگی هوا در شهرهای متوسط و بزرگ و راه‌حلهای مربوط به آن و توسعه هرچه بیشتر فضای سبز توافق همگانی وجود دارد. راه‌حلهای مسئله نیز کم و بیش معلوم‌اند؛ اما باید این راه‌حلها دسته‌بندی شوند و سازوکارهایی برای اعمال و اجرای آنها اندیشیده شود.

علمی است.

۶- بهداشت اخلاقی و امنیت معنوی جامعه در شهر و روستا: یافتن راه و روش کار و بویژه استفاده از جوانان و افراد صاحب‌نظر و پرهیزکار و مورد احترام برای ایجاد محیطهای سالم و اخلاقی در سراسر کشور از وظایف جدی شوراهاست.

ج- مواردی دیگر: دسته دیگری از مسائل هستند که پیش از یافتن راه‌حل، باید اصول و مبنای آنها تعیین شود؛ یعنی تا موضوع به طور کامل تبیین نشود و خطامشی و سیاست مربوط به آن تعیین نگردد، نمی‌توان به دنبال پاسخ و حل مسئله بود این موارد عبارت‌اند از:

۱- توسعه شهرهای بزرگ، متوسط و کوچک و تبدیل روستا به شهر: تا چه اندازه مصلحت است که روستاها تبدیل به شهر شوند و شهرهای کوچک و متوسط بیش از اندازه توسعه یابند؟ آیا نمی‌توان برای روستا تعریفی برگزید که آنچه به اصطلاح مواهب شهری تلقی می‌شود از قبیل آب، برق، ارتباطات و... در اختیارش قرارگیرد و در عین حال روستا از آنچه مضرات شهری است مصون بماند؟ آیا باید شهرها در حدود و اندازه‌های معینی بمانند و یا روز به روز بزرگ و بزرگتر شوند، به گونه‌ای که به ابرشهر دارای شهرهای اقماری و شهرکهای متعدد تبدیل شوند و بسیاری از روابط اجتماعی لازم که در

مردم به جد مایل اند شوراهای محل بحث و گفتگوهای سازنده و ارائه راه‌حلهای عملی باشد و طبیعی است که این امر مهم بدون اتحاد واقعی همه اعضای شورا و همدلی، هماهنگی و تفاهم تحقق نمی‌یابد

شهری اکتفا نمایند: مردم از آنها توقع دارند در امور فرهنگی و سامان‌دادن به معنویت محیط نیز مداخله کنند. مسئله مهم، حدود و تعور این مداخله و چگونگی پرداختن به این امور است. آیا فعالیتهای فرهنگی، کتابخانه‌ها، فرهنگسراها، تئاترها، موزه‌ها و موارد دیگر از این قبیل، در محدوده کار و فعالیت شهری و شهرداریها قرار می‌گیرند و یا این امور در حیطه وظایف قوه مجریه است و بنابراین به تصمیمهای مرکزی مربوط می‌شود؟ اینگونه مسائل پاسخ روشن می‌طلبند تا بتوان براساس آن به جستجوی راه‌کارها برآمد و حدود اجرایی وظایف، مسئولیتهای و اختیارات را تدوین نمود.

با توجه به این نمونه‌ها به‌خوبی روشن می‌شود که وظایف سنگین و درعین حال سرنوشت‌سازی برعهده شوراهای شهر و روستاست؛ وظایفی که کار و تحقیق مداوم می‌طلبد و بی‌شک مستلزم همکاری قوای مجریه، مقننه، قضائیه و سازمانهایی چون صدا و سیما است. شوراهای نیز باید به دولت کمک کنند و پیش از آنکه راه‌حلهای معین شوند و منابع و امکانات اجرایی شناخته و فراهم گردند، توقعهایی پدید نیآورند که در نهایت به دلسردی و یأس شهروندان بینجامد. البته از آغاز کار باید ترتیبی اتخاذ شود که شیوه‌های همکاری و هماهنگی با برخی دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شود که پیشتر یا همزمان، بستر تصمیمهایی که شوراهای اتخاذ می‌کنند، توسط وزارتخانه‌ها فراهم آمده و آماده باشد. علاوه بر وزارت کشور، وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی، صنایع و در برخی موارد معادن، جهاد سازندگی، بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، بازرگانی، ارشاد و آموزش و پرورش باید شوراهای را یاری دهند و با آنها همکاری و همگامی نزدیک داشته باشند. بدین ترتیب شوراهای شهر و روستا و شهرداریها در چارچوب مدیریت شهری و روستایی موفق خواهند شد با مشارکت همه‌جانبه مردم، به توسعه جامع‌الاطراف کشور کمک کنند. ♦

شهرهای کوچک و متوسط وجود دارند از هم گسیخته شوند؟ بهر حال ابتدا باید در این زمینه به‌انتخاب لازم و علمی پرداخت و سپس راه‌کارهای جلوگیری از توسعه سرسام‌آور را یافت.

۲- بلندمرتبه سازی: بلندمرتبه‌سازی یکی از نتایج افزایش جمعیت و توسعه شهرها تلقی می‌شود. سخن در این است که در کشوری نظیر ایران که وسعتی قابل توجه دارد آیا بلندمرتبه‌سازی، تنها انتخاب، است؟ و یا اگر توسعه روزافزون شهری را هم بپذیریم می‌توان به توسعه افقی اندیشید؟ در این تصمیم‌گیری باید به‌مسائل مربوط به آب، برق، حمل‌ونقل و دیگر مسائل شهری و همچنین امنیت اخلاقی و مسائل مربوط به روابط اجتماعی توجه جدی نمود.

۳- معماری و شهر اسلامی: آیا می‌خواهیم و یا لازم است نوعی معماری داشته باشیم که گزارشگر هویتمان باشد و یا حداقل کسی که وارد ایران می‌شود احساس کند به محیط معینی با هویت مشخص وارد شده است؟ یا به‌عکس در روزگاری که از دهکده جهانی سخن می‌گویند این مطالب اهمیت و ارزشی ندارند و نباید دلمشغول این‌گونه مسائل بود؟ در حال حاضر بسیاری از شهرهای ما هویت مشخصی ندارند. برای این امر باید راه و رسم روشنی معین نمود.

۴- بافت قدیمی شهرها و روستاهای بزرگ: سؤال اساسی این است که آیا باید و یا می‌توان بافت قدیمی شهر را - که عموماً در مرکز شهرها قرار گرفته است - به‌عنوان میراثی ارزشمند حفظ کرد یا باید از آنها چشم پوشید؟ در حفظ و نگهداری، بازسازی و بازسازی این بافتها و خانه‌ها تا چه حد باید تلاش کرد؟ آیا باید کل بافت قدیمی را حفظ، بازسازی و بازسازی نمود، یا بخشی از بافت و محلات را و یا برخی از خانه‌ها را در بخشی از بافت یا به‌طور پراکنده در همه شهر؟

۵- شورای شهر و مسائل فرهنگی: شوراهای شهر و شهرداریها نمی‌توانند تنها به برخی از خدمات

شکل شهر در فرهنگ سنتی اسلامی*

(مروری بر ادبیات تخصصی و طرحهای نظری)

نوشته بسیم بن حکیم
ترجمه بابک لعل فام

۱- اشاره

در طول دهه گذشته مطالعات فراکنده و زیادی درباره شهرهای سنتی اسلامی منتشر شده است. هدف عمده این مطالعات به دست دادن نظریه‌ای همه‌شمول در مورد شهرهای سنتی اسلامی بوده اما با وجود این هنوز چنین نظریه‌ای شکل نگرفته و لذا لازم است از طریق مرور ادبیات تخصصی موجود، زمینه را برای شکل گرفتن این نظریه فراهم کرد. چنانچه این مقاله به این هدف نایل بود سعی ما مشکور بوده است.



۲- مروری مختصر بر ادبیات تخصصی موجود

عمده مطالعات انجام شده در زمینه شهرهای سنتی اسلامی توسط دانشجویان فوق لیسانس و دکتری دانشگاه‌های غرب بوده است. آثار این دانشجویان - چه آنهایی که غربی هستند و چه کسانی که مسلمان‌اند - می‌تواند برای بخشی از هدف ما مناسب باشد.

بررسی جامع نگارنده از اواسط دهه ۱۹۷۰ میلادی تا اوایل دهه ۱۹۸۰ درباره این ادبیات [Hakim, 1990] کاستیهایی را نشان می‌دهد که فهرستوار به چند نمونه آن اشاره می‌کنیم:

۲/۱- کتاب "معماری در جهان اسلام" اثر ارنست گروب (۱۹۷۸) صرفاً شامل معماری است و سایر حوزه‌های شهرسازی را دربر نمی‌گیرد.

۲/۲- ایده‌های مورخ هنر، اوسگ گرابار ابزار تحلیلی مفیدی است اما در صورت استفاده نادرست از آن تبعات منفی خواهد داشت.

۲/۳- کتاب "معماری و پیوستگی بناها در جهان اسلام معاصر" اثر هالود و راستورفر و کارهای آقاخان آوارد برخورداردی سطحی با معماری دارد و از منطقه عمرانی - که نظام یکپارچه‌ای از سطوح معماری است - تصویر صحیحی ارائه نداده است.

ذکر این چند نمونه می‌تواند بیانگر این نکته باشد که برای تدوین نظریه درباره شهرهای سنتی اسلامی ضرورتاً می‌بایست چند ملاحظه روش‌شناختی مدنظر قرارگیرد؛ این موارد عبارت‌اند از:

الف: تنظیم چارچوب تحقیق و مدنظر قراردادن تمامی رشته‌های تخصصی ذی‌ربط
ب: بررسی تمامی دیدگاه‌های نظری راجع به موضوع به‌منظور تدوین نظریه‌ای جامع در زمینه شهرهای سنتی اسلامی

پ: توجه به مفاهیم کلیدی و واژگان فرهنگ سنتی اسلامی

۳- یافته‌های موجود برای تشکیل نظریه

منطقه عمرانی در جوامع مسلمان - نظیر سایر جوامع - سیستمی یکپارچه است که در سطوح مختلف معماری کاربرد داشته و بین آنها نیز روابط منظمی دیده می‌شود. منطقه عمرانی با این معنا موضوع اصلی نظریه درباره شهرهای سنتی اسلامی است. بررسی این منطقه از سه جنبه برای اهداف تحقیقی تشکیل نظریه ما مفید است:

جنبه اول بررسی بناها به‌صورت منفرد است مانند بناهای مذهبی، اقتصادی، دفاعی، نظامی، بهداشتی و سایر بناهای ایجاد شده توسط صاحبان قدرت نظیر قلعه‌ها، باغها و...

جنبه دوم بررسی بناهایی است که در ناحیه‌ای از شهر قرار دارند مانند تعدادی خانه و خیابان که در چهارطرف شهر قرار گرفته‌اند.

جنبه سوم بررسی کلی منطقه عمرانی - مسکونی است که با عناصر ظاهری و حدود فاصله‌های فضایی تشکیل‌دهنده روستاها، شهرها و شهرکها در ارتباط است.

یادداشت

* این مقاله از منبع زیر ترجمه و توسط مروری بن‌امثال انجام و بازبینی شده است.

Cities, Vol. 16, No. 1, 1988,

PP51-55.

برای شکل‌دادن به نظریه‌ای جامع در زمینه شهرهای سنتی اسلامی لازم است مطالعاتی از جمله در زمینه‌های زیر صورت گیرد:

- بررسی فرآیند تعیین مرزهای زمین در ابتدای شکل‌گیری نواحی شهری
- بررسی تأثیر و کارکرد نهاد وقف و تأثیر آن در ساختمان‌سازی و کالبد شهری
- بررسی مصالح ساختمانی و فنون ساختمان‌سازی

برخی از آثار تخصصی موجود که به این سه جنبه اشاره کرده و می‌توانند برای شکل‌دادن به نظریه درباره شهرهای سنتی اسلامی مورد استفاده قرار گیرند، عبارت‌اند از:

الف: کارهای گزارا (۱۹۷۳) السعید و یارمن (۱۹۷۶) و القروخی (۱۹۸۵) که به جنبه اول (معماری و هنری) توجه کرده‌اند.

ب: آثار طراحان و معماران شهری که مربوط به جنبه دوم است و حاوی عناصر نظری برای تبیین نظام اصول بناها و همچنین تصمیم‌گیری برای تبیین شکل منطقه عمرانی است.

پ: آثار موزخان و جغرافیدانان (مثلاً بونین ۱۹۷۹ و ریموند ۱۹۸۵) که به جنبه سوم پرداخته‌اند و عناصر ظاهری شهرها را تحلیل نموده‌اند.

۴- مطالعات تکمیلی برای تشکیل نظریه

برای شکل‌دادن به نظریه‌ای جامع در زمینه شهرهای سنتی اسلامی لازم است مطالعات تکمیلی دیگری صورت گیرد. در این مطالعات پیشنهاد می‌شود این مؤلفه‌ها که مربوط به شکل و ماهیت شهر در سرزمینهای اسلامی است بررسی شود:

۴/۱- بررسی ایده‌های شهرنشینی پیش از اسلام (در شبه جزیره عربستان، خاورمیانه و...)

۴/۲- بررسی فرآیند تعیین زمین و تقسیم آن به قطعات کوچکتر و تأثیر آن در شکل‌گیری اولیه شهرهای اسلامی

۴/۳- بررسی اصول و کارکردهای تخصیص زمین (اقطاع) و بازسازی آن (احیا) در داخل و حاشیه مناطق مسکونی

۴/۴- بررسی فرآیند تعیین مرزهای زمین در ابتدای شکل‌گیری نواحی شهری (محلات) یا بناها در یک ناحیه شهری





- ۴/۵- بررسی تأثیر و کارکرد نهاد وقف و تأثیر آن در ساختمان سازی و کالبد شهری
- ۴/۶- بررسی مالکیت زمین و نحوه استفاده از ساختمانها و تأثیر مالیات زمین
- ۴/۷- بررسی نقش قدرت حقوقی و نهاد "حسیه" و تأثیر آن بر مدیریت شهری
- ۴/۸- بررسی نقش و تأثیر آداب و رسوم (عرف) در طرح و ساختن بناها که عاملی مهم در تصمیم گیری و طراحی بوده است.
- ۴/۹- بررسی نقش ریاضیات، هندسه و تکنیکهای مهندسی به کاررفته در طراحی و ساختن بناها
- ۴/۱۰- بررسی تجلی نمادها در تقسیم بندی منطقه عمرانی
- ۴/۱۱- بررسی زبان طرح (عرف زبانی) ساختمان سازی و شهرسازی
- ۴/۱۲- بررسی مصالح ساختمانی و فنون ساختمان سازی
- ۴/۱۳- بررسی فعالیتها و فنون سنتی ذخیره سازی و مشخصه های آنها
- ۴/۱۴- بررسی نحوه استفاده از حیاط در طرح و نقشه کشی خانه ها به عنوان یک عنصر میراثی
- ۴/۱۵- بررسی و تدوین اطلس جغرافیایی از شهرهای مختلف مناطق اسلامی که در آنها نقشه شهر، الگوهای ریخت شناسی شهری و انواع بناها، طرحها، نماها و قسمتهای مختلف بناها آمده باشد.

۵- راهکارهایی برای شکل دادن به نظریه

- برای شکل دادن به نظریه ای جامع درباره شهرهای سنتی اسلامی توجه به این راهکارها سودمند است:
 - ۵/۱- استفاده از شبکه جهانی اینترنت برای استفاده از ایده ها و تجارب فکری - تحقیقاتی متخصصان ذی ربط
 - ۵/۲- برگزاری سمپوزیومها و همایشها برای تبادل اطلاعات و ایده های جدید
 - ۵/۳- بررسی مفاهیم تخصصی جدید از طریق ارجاع به اصول زیربنایی این مفاهیم
- چنانچه پیشنهادها و راهکارهای این نوشتار مدنظر متخصصان شهرسازی قرارگیرد، نه تنها برای فهم جهان اسلام و خرده فرهنگهای آن بلکه برای ارتقای شناخت ما از شهرنشینی و پدیده های شهری - که یکی از اصطلاحهای فرهنگی جهانی است - بسیار ارزشمند است. ♦

تازه‌های نشر

◆ گروه اطلاع‌رسانی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور

رهنمون برای شوراهای اسلامی شهر / منصور غنی‌زاده / مؤسسه فرهنگی نشر ایندگان / تهران ۱۳۷۸

اگرچه پیشینه قانونی ایجاد شوراهای شهر در ایران نزدیک به صد سال قدمت دارد، اما اقدام جدی برای تشکیل این شوراها به تازگی آغاز شده است. این تجربه جدید نیازمند آن است تا با آموزش مستمر، تناور گشته و توانمند در مسیر مشکلی که دارد گام بردارد.

در نبود یا کمبود منابع آموزشی سودمند برای شوراهای اسلامی شهرها پدید آوردن کتابهای آموزشی کاری ستودنی و ماندنی است. یکی از تازه‌ترین کارها در این زمینه انتشار این کتاب از سوی منصور غنی‌زاده، مدیرکل امور شوراهای اسلامی شهر و شهرداریهای وزارت کشور، است. کتاب حاضر مشتمل بر چهار فصل است که در آن تاریخچه تشکیل شوراهای اسلامی کشور از پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون مرور شده است و وظایف شورای اسلامی شهر مندرج در قانون شوراها، تقسیم کار در شورا و کمیسیونهای مربوطه، ارتباط شورا با شهرداری و نحوه نظارت بر امورات کاری شهرداریها به اختصار و روشنی بیان گردیده است. کتاب رهنمونی است بر اعضای محترم شوراهای اسلامی شهر و شهرداران منتخب آنها.

در این کتاب با چگونگی ارتباط و مناسبات شورا با شهرداری و اقدام برای نظارت‌های قانونی شورا، وضع و تدوین مقررات و همچنین چگونگی ارتباط و مناسبات شوراها به وزارت کشور و دیگر وزارتخانه‌ها و سازمانها آشنا می‌شویم.

بررسی ساختار مدیریت شهری در ایران / منوچهر مزینی / مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور / تهران ۱۳۷۷ / چاپ دوم

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری یکی از محورهای مطالعاتی خود را طی سالهای اجرای برنامه پنجساله دوم در حوزه مدیریت شهری متمرکز ساخته است. تدوین نظام مدیریت شهری از جمله



مهمترین اهداف کیفی مندرج در برنامه پنجساله دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران است و از مولفه‌های بنیادی این برنامه، گسترش مطالعات مدیریت شهری است. این نشریه به تبیین سازوکار موجود نظام مدیریت شهری در ایران اختصاص دارد و این نظام را به صورت تطبیقی با سایر کشورهای جهان مورد بررسی قرار می‌دهد و می‌تواند به صورتی نسی (برای شهرداران، اعضای شورای اسلامی شهر، دانشجویان و کارشناسان حوزه شهری) شناختی از نظام موجود و سازوکار مدیریت شهری در ایران و جهان ارائه نماید.

کتاب در شش فصل به شرح زیر به رشته تحریر درآمده است:

فصل اول، مدیریت شهری از آغاز مشروطیت و پس از آن تا انقلاب اسلامی و در نهایت پس از پیروزی انقلاب اسلامی را دربر می‌گیرد.

در فصل دوم، پیشینه مدیریت شهری کشورهای انگلستان، امریکا، ترکیه و وجه شباهت آن با ایران مورد توجه قرار گرفته است.

وزارت کشور (شهرداریها، اداره کل امور شوراهای اسلامی شهرها و شهرداریها، دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، دفتر فنی، دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی و بازسازی، دفتر امور شهری و روستایی، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری)، سازمان برنامه و بودجه، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان امور اسلامی و استخدانی هنر کدام به نوعی ارتباطی تنگاتنگ با مقوله مدیریت شهری دارند که نوع ارتباط آنها در فصل سوم مورد بررسی قرار گرفته است.

سیستمهای اداره شهرها در کشورهای انگلستان، ایالات متحده، آلمان و ترکیه و بویژه کشورهایی که زمانی مستعمره بوده‌اند.

در فصل پنجم شناخت ساختاری مدیریت شهری در ایران و رابطه آن با بخش دولتی و خصوصی و بخش مردمی مورد ارزیابی قرار گرفته و در این مقوله از وظایف شهرداریها و عرصه اختیارات و مسئولیتهای آنان به تفصیل بحث شده است.

فصل ششم به رابطه شهرداریها با بخشهای دولتی، خصوصی، مردمی و وظایف محوله به شهرداریها پرداخته است. تجربه موفق سایر کشورها در این بحث می‌تواند برای مجریان مدیریت شهری در ایران مفید باشد. ◆



با توجه به اینکه مخاطبان اصلی این ماهنامه را مدیران شهری، اعضای شوراهای اسلامی شهرها، کارشناسان شهرداریها و سازمانهای وابسته و نیز کارشناسان استانداردها و حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور تشکیل می‌دهند؛ آگاهی از نظرات آنان درباره محتوای ماهنامه و بهره‌برداری مناسب از این تغییرات و پیشنهادها برای بالا بردن کیفیت مجله سودمند است.

ماهنامه شهرداریها ضمن ارج نهادن به مخاطبان خود و درخواست اعلام نظرات و پیشنهادها در این صفحه به انعکاس برخی از آنها می‌پردازد.

□ نقش نشریات تخصصی و پشتیبانی علمی - آموزشی شهرداریها و شوراهای اسلامی کشوری
سیداحمد مطهری - مدیرکل پیشین دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور

مدیرکل پیشین دفتر برنامه‌ریزی عمرانی - که خود یکی از مشوقان شکل‌گیری ماهنامه شهرداریها طی دوران مدیریت دفتر برنامه‌ریزی عمرانی بوده است - ضمن بیان اهمیت انتشار نشریات ادواری تخصصی برای پشتیبانی علمی - آموزشی شهرداریها و شوراهای اسلامی کشوری به جایگاه مهم ماهنامه شهرداریها در تحقق اهداف آموزشی نظام برنامه‌ریزی و مدیریت شهری کشور نیز اشاره کرده است.

□ ماهنامه شهرداریها به عنوان یکی از بازوان مدیران شهری کشور

زمانی - شهردار بندر دلوآر

شهردار بندر دلوآر (استان بوشهر) ضمن بیان اهمیت انتشار چنین نشریاتی، پیشنهاد کرده است صفحه‌ای از ماهنامه به گفتگو با شهرداران و بیان مشکلات شهرها اختصاص یابد.

□ لزوم توجه بیشتر به موضوع شوراهای اسلامی کشوری و مسائل حقوقی و تخصصی آن

عبدالله پور - رئیس شورای اسلامی شهر رامسر

رئیس شورای اسلامی شهر رامسر چند پیشنهاد مرتبط با شوراهای اسلامی ارائه داده است:

۱- مصاحبه با اعضای شوراهای اسلامی

۲- اعلام نکات اصلاحی و تفسیرات قانون شوراها، برای آگاهی عموم

۳- درج نظرات تخصصی صاحب‌نظران شهری درباره توسعه شهری و مسائل فنی - اداری شهرداریهای کشور

□ لزوم توجه به مسائل شهری شهرها و شهرکهای بناشده در کنار تأسیسات صنعتی

بنی‌اسدی - رئیس شورای اسلامی شهر مس سرچشمه

رئیس شورای اسلامی شهر مس سرچشمه (استان کرمان)، ضمن ارج نهادن به مباحث ماهنامه شهرداریها درباره شوراهای اسلامی پیشنهاد کرده است مطالبی نیز در این ماهنامه به شهرها و شهرکهای همجوار کارخانجات عظیم اقتصادی و همچنین مسائل زیباسازی، عمران، توسعه و فضای سبز این مناطق اختصاص یابد.

□ لزوم توجه به مسائل حمل‌ونقل درون شهری کشور و تجربیات سیستم حمل‌ونقل شهری جهان

مدرس زاده - مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی قم و حومه

مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی قم و حومه ضمن بیان اهمیت و جایگاه ماهنامه شهرداریها در برقراری ارتباط میان شهرداریهای کشور و جهان خواستار ارائه مطالبی درباره مسائل حمل‌ونقل درون شهری، وضعیت موجود آن، بافت شهری و مسائل حمل‌ونقل شهری، حمل‌ونقل در کشورهای صنعتی و پیشرفتهای تکنولوژی حمل‌ونقل شهری شده است

○ Joulvern's Imagining Cities

By: Esmail Salehi

Joulvern, as one of the most famous novelists of the world, was contemporary with the time when Industrial Revolution was taking place and its consequences were gradually appearing in cities. For example in the one hand cities were faced by socio-ecological-crises and the otherhand there was an increasing effort in order to deal with them.

In such a sphere, Joulvern's imaginations and forward-looking mind-as the remedies for mankind's problems-had been drawn to Urban development.

Of his most considerable works are three novels (Bigom's Property

of Five Hundred Thousand, 24 Hours of A Journalist's Life and The Floating Island) and a text of lecture. In Floating Island, that published in 1898, Joulvern gives a view of shoppes in which goods are sold by telegraph and direct contact with customers is scarce. Here, we see that "indirect shopping" had been proposed by Joulvern many decades before it really come in to existance.

Investingating Joulvern's works represents an interaction between "Litreture & City"; So, it's helpful for those related to urban issues to study his works and other-Forward looking writers' as well.

○ Urban Tableaux: Criteria For Organizing

By: Kish Free Zone Organization

Namad Rassa Gostar Institute

Controlling and investigating the urban signs, Providing guidelines of streets, information, propagation, and advertisements are of the most important duties of municipalities which may lead to appropriate organization of urban-space. More important, these signs may be considered as a part of urban furniture which includes firstly, those elements which are set up in publicly open space, and secondly, those that would be capable of meeting the citizens' needs in these spaces.

To organize the elements of urban furniture - including the signs - we should compile a series of criteria, in order to evaluate them and eliminate the difficulties related to them as well.

The main criteria for organizing these kinds of tableaux are as follows:

Legibility, brevity, continuity, comprehensiveness, sufficiency, equivalence, harmony, variety, identity, justice, immunity, considering the role of people, and focusing on the users.

۷-۳. تنوع و هویت

اگرچه وضع ضوابط و استانداردها با هدف کنترل رقابت، بین پیام رسانان و ایجاد نظم بصری خواه ناخواه قدری از تنوع می‌کاهد، اما با توجه به اینکه هدف از وضع ضوابط، هم‌شکلی و یکنواختی کامل تابلوها - که موجب کاهش تنوع بصری در چهره و سیمای شهر می‌گردد - نیست، باید معیار تنوع را در برنده ریزی تابلوها در نظر داشت. در حال حاضر تابلوهایی که لزوماً نیازی به یکنواخت بودن آنها نیست، مثل تابلوی مغازه‌ها، به‌طور فزاینده‌ای یکنواخت شده‌اند و به عبارت دیگر شکلهای تکراری کارخانه‌ای، وجه غالب تابلوها را تشکیل داده‌اند. تابلوها شبیه به هم هستند؛ چه آنکه مربوط به رستوران باشند یا سوپر مارکت و با فروشگاه لباس، استفاده از سمبلیها و پیکتوگرامها کمتر مشاهده می‌شود. تابلوها اغلب فقط واحد نام تابلو هستند، در حالی که شکل تابلوها باید به‌طور مستقیم جریان زندگی، فعالیت مردم و ساختار فضایی مکانی را که در آن قرار گرفته‌اند بازتاب دهند.

تابلوها ذهن مردم را به‌طور جدی مشغول می‌کنند، بنابراین درجایی که آنبوه مردم به‌طور متراکم برای تفریح گرد آمده‌اند، تابلوها نیز باید متناسب با محیط، چنین روحیه‌ای داشته باشند. در پارکها و فضاهای آرام که مورد استفاده مردم برای آرامش و استراحت است، تابلوها نیز باید به نحوی طراحی و کنترل شوند که این آرامش را تأمین نمایند.

اصولاً در طراحی تابلو برای مناطق خاصی باید چهار عامل تاریخ (History) فعالیت (Activity)

تراکم (Intensity) و قومیت (Ethnicity) را در نظر گرفت تا تنوع مطلوب حاصل آید و ناخودآگاه در مناطق که واجد هویت ویژه است، تابلوها نیز تقویت‌کننده این هویت باشند.

یکی از مسائل مهم در زمینه تنوع، رعایت خداعتدال است. بیننده در عین حال که از تنوع محیط به هیجان می‌آید، احساس کند نوعی همبستگی (Coherence) بین تابلوها وجود دارد. فشار در این زمینه پژوهشی انجام داده است. در این پژوهش تنوع و پیچیدگی تابلوها با شاخصهای گوناگونی نظیر تغییر اندازه، اختلاف میان علائم و موقعیت و مرکزیت آنها نسبت به زمینه، شکل، رنگ، نحوه نصب و نوع حروف، اندازه گیری شده است. به نظر این محقق تنوع، تحرک و هیجان را افزایش می‌دهد، اما باعث کاهش همبستگی می‌گردد و همبستگی موجب افزایش آرامش می‌شود. نتایج تحقیق او در زمینه عوامل مؤثر بر خوشایندی تابلوها نشان می‌دهد که تنوع در حد متوسط، در حالتی که همبستگی در حد اکثر باشد، بیشترین خوشایندی را به وجود می‌آورد. اگرچه تحقیق یاد شده را نمی‌توان در همه جا قابل تعمیم دانست اما می‌توان پذیرفت که تنوع متوسط می‌تواند از سویی باعث افزایش هیجان، تحرک و خوشایندی گردد و از سویی دیگر عامل ایجاد تضاد و اغتشاش بصری نخواهد بود.^{۲۰}

۸-۳. توجه به نقش مردم و تمرکز روی استفاده‌کننده

برخلاف پاره‌ای از فعالیتهای هنری - که هنرمندان اثری بر اساس سلیقه و پسند خود می‌آفرینند و بعداً عرضه عمومی، بازتاب اثر خود را در جامعه نه نظاره می‌نمایند - در عرصه گرافیک محیطی، طراحان لزوماً باید از نگرشها و ترجیحات گروه‌های مختلف بهره‌بردار آگاه باشند و توجه دقیق‌تری نسبت به نیازهای آنها معلوف دارند؛ چرا که تابلوها خواه ناخواه در معرض دید مردم قرار می‌گیرد، لذا حذف نقش آنها در فرایند طراحی تابلوها، محروم نمودن ایشان از حق اظهار نظر در مورد یک مسئله عمومی است. برخی از طراحان، ناآگاهانه تابلوهایی را طراحی می‌کنند که فقط برای خودشان قابل درک است، تمرکز روی استفاده‌کننده باعث می‌شود که طراح این اشتباه را تکرار نکند.

نقشها و مسئولیتهای مردم را فرایند طراحی تابلوها باید تعریف و به وسیله همه ابراز شود. طراحان باید سمبلیهایی که برای درج در تابلوها در نظر گرفته‌اند طراحی کنند تا ببینند مردم معنی آنها را می‌یابند یا خیر. این کار باید از طریق مطالعات میدانی انجام شود. اما چون برای همه طراحان چنین اقدامی میسر نیست، پیشنهاد می‌شود که حداقل طراحان با یکدیگر و همچنین کارفرما و بهره‌برداران برجسته مشورت کنند. قابل فهم بودن (Understandability)، در معرض دید بودن (Visibility) و خوانا بودن (Legibility) یک تابلو را می‌توان از طریق تحقیقات میدانی ارزیابی و اندازه‌گیری نمود.

همچنین جالب بودن تابلو بستگی به نظر مردم دارد. جان وود گرافیکست و محقق استرالیایی در این باره می‌نویسد: در شهرهای ماجنگلهایی از تابلو وجود دارد، حتی حومه‌ها بیشتر و بیشتر به اشغال تابلوها درمی‌آیند. بنابراین وقتی شما از جاب تابلویی عبور می‌کنید و آن تابلو توجه شما را جلب می‌کند، حتماً چیز خیلی خاصی در آن وجود داشته است. این چیز خاص چیست؟ به نظر من به عنوان یک کل قابل درک بودن (Conceived as a whole) است؛ بدین نحو که عنصر گرافیکی و ساختار تکنیک نمایش همه یکدیگر را به گونه‌ای تکمیل نمایند تا تأثیری بیش از هر یک از اجزای آن تولید کنند.^{۲۱}

ظرفیت انسان برای دریافت اطلاعات کاملاً محدود است؛ به همین دلیل معیار بسندگی یا کاهش زیادگی از اهمیت زیادی در ایجاد تعادل در سیستم اطلاع رسانی محیطی برخوردار است. اگر نصب تابلوها تنها از اصل رقابت پیروی کنند شهرها به جنگلی از تابلوها شباهت پیدا خواهد کرد

20- C.F. Hilgenhurts, op cit, pp. 20, 23, 32; Jack. L. Nasar, the Effect of Sign Coherence and Complexity on Perceived Quality of Retail Scene, APA Journal, Autumn, 1987.

21- C.F. Sims, op cit, pp 63, 86, 91, 162, 165.

نظر مردم را در مورد تابلوها، با پژوهشهای تجربی در سه زمینه زیر می توان جویا شد:

۱- معنا شناختی: آیا سمبلهای طراحی شده پیام مورد نظر را به وضوح به مردمی که دارای فرهنگها یا حداقل خرده فرهنگهای متفاوت هستند می رساند؟

۲- ترکیبی: آیا ارتباط یک تصویر بصری به دیگر تصاویر و سمبلهای متروج در سیستم تابلوها قابل درک است و آیا این تصویر با کل طرح تناسب دارد؟

۳- عملی: آیا تابلو قابل رویت است و تحت شرایط و ابعاد متفاوت دیده می شود؟

چیریس لادلو (Chris Ludlow) طراح سیستم تابلوهایی متروی لندن به تأثیر متقابل تابلوها و مردم اشاره می کند: «تفاوتی گرافیک محیطی بسیار گسترده است و از تابلوهایی گرافیکی گرفته تا تابلوهایی نام معاند ها و صفحه نام فرد (Name Plates) را بر مردمی گیرد. به همین دلیل طراحی تابلو را نمی توان تنها در عرصه گرافیکی منتظر قرار داد بلکه این حرفه را باید به عنوان حرفه ای کارکردی (Functional) پذیرفت. به همین دلیل ممکن است مردم به ظاهر به تابلوها توجه نکنند اما در واقع تابلوها تأثیر بسزایی در برداشت مردم از محیط دارند. به عنوان مثال وقتی تابلوهایی جدید در ایستگاه زیرزمینی ویکتوریا نهاده شد آنها فکر کردند ایستگاه نوسازی شده است»^{۲۲}.

جرالد ویزمن که در عرصه تابلوهایی راهنامه ای مسیر و اطلاع رسانی فعالیت می کند نیز تأکید دارد که یک محقق در این زمینه بدون انجام بررسیهای شیمی سازی و پیمایشی و شناخت روشهای گوناگون که مردم بتوانند راه را پیدا کنند، نمی تواند راه حلهای مناسبی برای طراحی سیستم پیدا کردن مسیر (Way Finding) بیابد. تمامی این یافته ها مؤید لزوم توجه به نقش و نظرمردم در برنامه ریزی و طراحی تابلوها است.^{۲۳}

۹.۳ عدالت

تابلوها یکی از وسایل ارتباطی هستند که باید همه شهروندان و نه فقط گروه خاص، بتوانند بواسطه خود را از طریق آن مستقل کنند. بنابراین برنامه ریزان باید تدابیری بیندیشند که گروههای کم درآمد نیز بتوانند از این رسانه استفاده کنند. البته این عمل به طور غیررسمی از طریق دیوارنوشته ها (Graffiti) انجام می شود و مردم احساسات، پیامها یا شعارهای مطلوب خود را از این طریق منتقل می کنند. اما معیار عدالت ایجاب می کند که به این عمل رسمیت داده شود. [منطقه سخنگویان (The Speaker's Area) در هایدپارک لندن چنین کاری برده دارد. در این محدوده، سخنرانان با استفاده از امکانات و فضای پارک آزادانه به ایراد سخن می پردازند و ممکن است از یک تا هزاران نفر مستمع داشته باشند.]

تابلوهایی اطلاعاتی که محلی برای نصب پیامهای عموم مردم بدون پرداخت وجه است. تمهیدی برای تحقق این معیار به شمار می رود. همچنین دیوارهایی که تحت مقررات معین، آماده سازی و برای نوشتن پیامهای عمومی مجاز شمرده می شوند و با عنوان Public Wall Space شناخته می شوند، اگرچه به معنی دقیق کلمه تابلو محسوب نمی شوند اما با در نظر گرفتن همین معیار، مورد برنامه ریزی قرار گرفته اند.^{۲۴}

۱۰.۳ ایمنی

در ساخت و نصب تابلوها باید موارد ایمنی رعایت گردد. این موارد به نحوه اجرای محاسبات سازه، انتخاب مصالح به کار رفته، نصب ادوات الکتریکی و استفاده از جزئیات اجرایی مناسب باز می گردد.

نمونه ساخت، چگونگی نصب و نوع مصالح تابلوها باید ثابت و دوام تابلو را تضمین کند. استفاده از مصالح قابل احتراق و شکننده مانند چوب، پلاستیک و شیشه باید تابع ضوابط خاص باشد. همچنین در نصب ادوات الکتریکی باید پیش بینیهای لازم انجام پذیرد. از سوی دیگر در ساخت و نصب تابلوها باید با احتمال بروز عوامل مخربی چون بادهای شدید، زمین لرزه، حریق و... توجه داشت و تابلوها را در مقابل این عوامل مقاوم ساخت.

۴ نتیجه گیری

توجه به معیارهای ساماندهی تابلوهایی شهری نشان می دهد که برای هرگونه دخالت در فضای شهری، حتی در زمینه تجهیزات شهری، نیازمند مواجهه ای سیستماتیک است و دربرگیرنده فرایندی است که در ساده ترین صورت خود از مرحله تدوین اهداف آغاز می گردد و از مراحل بررسی وضع موجود، شناخت تنگناها و مشکلات تدوین معیارهای برنامه ریزی، تعیین ضوابط برنامه ریزی، تعیین راه حلها و انتخاب راه حل نهایی می گذرد و به اجرا و بازنگری می انجامد. بنابراین معیارهای طراحی و نصب تابلوها، جزء مراحل آغازین ساماندهی تابلوهاست و لازم است با اقدامات دیگری ترکیب شوند تا نتیجه بهینه حاصل گردد ■



22- C.F. Sims, opcit, pp. 63, 86, 91, 162, 165.
23- C.F. Sims, opcit, pp. 63, 86, 91, 162, 165.
24- C.F. Hilgenhurts, opcit, pp. 22, 23.

باشد. بی تردید دلپذیری هر عنصری در شهر - اعم از اینکه کارکرد عینی بر آن مترتب باشد یا نه - به تناسب و زیبایی آن بستگی دارد. لذا هدف این تفکیک، توجه دادن به این موضوع است که در ساماندهی دسته نخست (مبلمان کارکردی) تأکید بر جنبه های عملکردی یعنی توزیع متناسب، مکان یابی صحیح و اندازه متناسب با محیط است. تابلوها در این میان وضعیتی بینابین دارند؛ از سویی پاره ای از تابلوها، مانند تابلوهای راهنمای مسیر، نقش اطلاع رسانی محیطی را برعهده دارند و هدف از وجود آنها هدایت ناظر به محل دقیقی است که باید برود. شهر و محله بدون تابلوهای شهری - به ویژه اگر بزرگ باشند - به پیشه ای انبوه می مانند که گذر از لایه ای آن محتاج ممارست فراوان و آزمون و خطای

بسیار است. در چنین حالتی مقاصد به سختی پیدای شوند، ترافیک ناشی از توقفهای مکرر و بی ضابطه برای پرسیدن آدرس افزایش می یابد. آنگاه تصادفاتی در پی این اقدام رخ می دهد و در بعضی موارد نیز درگیریهایی بین اشخاص پدید می آید.

درسوی دیگر طیف تابلوها، تابلوهای تزئینی قرار دارند که برای ایجاد تنوع بصری، برگردن فضاهای خالی و کاستن از یکنواختی نماهای شهری نصب شده اند. بدین ترتیب ساماندهی تابلوهای شهری محتاج ژرف نگری در



مبلمان شهری شامل عناصری می شود که اولاً در فضاهای باز عمومی شهر مکان یابی می شوند و مورد استفاده عمومی دارند و ثانیاً وجود آنها در فضای شهری به نیازی از نیازهای شهروندان پاسخ می گوید

نقشهای متعددی است که می پذیرند. به این نکته باید توجه داشت که این مهم، یعنی ساماندهی تابلوهای شهری، در حال حاضر با اتکا به طرحهای جامع و تفصیلی امکانپذیر نیست؛ چرا که شرح خدمات موجود این طرحها شامل چنین موردی نمی گردد. بنابراین لازم است که شهرداریها (به ویژه شهرداریهای شهرهای متوسط و بزرگ) در این خصوص، انجام طرحهای مطالعاتی - اجرایی را مدنظر قرار دهند.

سازمان منطقه آزاد کیش با توجه به همین ضرورت، طرح مطالعاتی ساماندهی تابلوهای جزیره کیش را با همکاری مؤسسه نماد رساگستر به انجام رسانده و نتایج این پژوهش را جهت بهره برداری علمی در اختیار مأموران شهرداریها قرار داده است. آنچه در پی می آید گزیده ای از مباحث بنیادین این طرح مطالعاتی است که ضمن تعریف مبسوط تابلو، معیارهای اصلی ساماندهی تابلوها را برمی شمارد. ضمن تشکر از دست اندرکاران علمی و اجرایی این پروژه، امید است نتایج این پژوهش مورد استفاده شهرداریها قرار گیرد.

سرویس علمی - پژوهشی



۱- پیشگفتار

موضوع مقاله حاضر «معیارهای سازماندهی تابلوهای شهری» است. در نگاه اول شاید به نظر رسد که چنین مسئله‌ای نیاز به پژوهش ندارد و می‌توان بر اساس درک علمی که از قضیه وجود دارد و مبتنی بر تجربه و سلیقه هنری، این عمل را به انجام رساند؛ اما باید توجه داشت که یافتن راه حل مناسبی جهت پیدا کردن مبنای معیار در طراحی فضاها مسئله‌ای است که به ویژه در سالهای اخیر، معماران، طراحان شهری و گرافیستهای محیطی را به خود مشغول کرده است. اما فقدان روشهای غیرذهنی که تنها مبتنی بر عقل سلیم (Common sense) نبوده بلکه عینی (Objective) و قابل تجربه باشد و بتوان با استفاده از آنها به مطالعه و تجزیه و تحلیل رفتارها در فضا پرداخت - کلاً محسوس است. گرافیستهای نیز مانند معماران و طراحان معمولاً بر مفاهیم ذهنی (Intuitive) طراحی - که معنی بر سوابق، سلیقه و تجربیات شخصی آنهاست - تکیه می‌کنند. این در حالی است که پیچیدگیهای روزافزون محیط زیست و تحولات سریع تکنولوژی، انعکاس این پیچیدگیها و بررسی و تجزیه و تحلیل منطقی و علایق آنها را به صورت ذهنی غیر ممکن ساخته است.^۱ بنابراین لازم است در این زمینه از ابعاد مختلف به پژوهش پرداخته شود و به صورتی جامع از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی، معیارها و ضوابطی برای طراحی فرم، تعیین رنگ، نوع خط مورد استفاده تعیین اندازه، نحوه مکان یابی و برنامه ریزی تابلوها تدوین گردد.

جایگاه تابلوها در بین وسایل ارتباطی

پیام رسانی از طریق تابلوها نوعی ارتباط به شمار می‌آید. به عبارت دیگر تابلو یکی از ابزارهای اطلاع رسانی است که باید در چارچوب کلی «ارتباط جمعی» مورد بررسی قرار گیرد. بنابراین نگاهی به مفاهیم و تقسیم بندی ارتباط می‌انجامیم.

ارسطو در تعریف ارتباط می‌نویسد: «ارتباط عبارت است از جستجو برای دست یافتن به کلیه وسائل و امکانات موجود برای ترغیب دیگران»^۲.

دنيس لانگی و مشیل شین در فرهنگ لغات ارتباطات - منتشر شده در سال ۱۹۸۶ - در تعریف ارتباط چنین می‌نویسد: «ارتباط عبارت است از فرآیند انتقال اطلاعات با وسایل ارتباطی گوناگون از یک نقطه، یک شخص و یا یک دستگاه به دیگری»^۳.

جامعترین و کاملترین تعریف از ارتباط و وسائل ارتباطی را کولی ارائه داده است: «ارتباط مکانیسمی است که روابط انسانی بر اساس و به وسیله آن به وجود می‌آید و تمام مظاهر فکری و وسائل انتقادی و حفظ آنها در مکان و زمان بر پایه آن توسعه پیدا می‌کند. ارتباط حالات چهره، رفتارها، حرکات، طنین صدا، کلمات، نوشته‌ها، چاپ، راه آهن، تلگراف، تلفن و تمام وسائل را که اخیراً بر راه غلبه بر مکان و زمان ساخته شده اند»^۴ در برمی‌گیرد.

ارتباط را با توجه به چگونگی ایجاد و افراد شرکت کننده بر آن می‌توان به ارتباط مستقیم و شخصی، ارتباط غیرمستقیم و غیرشخصی و ارتباط جمعی تقسیم کرد.

ارتباط مستقیم و شخصی یا ارتباط بدون واسطه و رودررو، ارتباطی است که بین پیام دهنده و پیام گیرنده مستقیماً ایجاد می‌شود. ارتباط غیرمستقیم و غیرشخصی، ارتباطی با واسطه است. در این نوع ارتباط امکان تماس و گفت و گوی رودررو وجود ندارد. ارتباط جمعی یا ارتباط توده‌ای، ارتباط غیرمستقیمی است که از طریق مطبوعات، پرتویژن و رادیو و تلویزیون ایجاد می‌شود. بنابراین مهمترین عنصر برای تقسیم بندی ارتباط، کانال ارتباط است. جدوید برولو در این زمینه می‌نویسد: «انها وسایل نقلیه‌ای هستند که پیام را حمل می‌کنند»^۵.

همراه با پیشرفت فرهنگ و رشد و توسعه جوامع، وسائل ارتباطی نیز تکامل یافتند. ابتدا، خط تصویری و پس از آن خط الفبایی، بعدها چاپ و بالاخره وسائل ارتباط جمعی نوین دیداری و شنیداری مانند رادیو و تلویزیون و سینما به وجود آمدند و امکانات تازه‌ای برای انتقال سریع اخبار، افکار و روشهای زندگی در اختیار مردم سراسر جهان قرار دادند. بطوری که بسیاری از اندیشمندان، با توجه به نقش برجسته این وسائل در انتقال اطلاعات و تبادل افکار و اندیشه‌های انسانی، عصر کنونی را «عصر ارتباطات» نامیده اند.^۶ در عصر ارتباطات از ابزارهای مختلفی برای اطلاع رسانی استفاده می‌شود. برخی از این ابزارها سنتی و برخی مدرن هستند؛ به عنوان مثال، کتاب ابزار اطلاع رسانی سنتی و CD (لوح فشرده) ابزاری نوین در این عرصه به شمار می‌آید. تابلوها یکی از ابزارهای اطلاع رسانی هستند که قدمت آنها از کتاب نیز بیشتر است. چرا که در آغاز تاریخ کتاب، انسانها پیامشان را از طریق حکاکی آنها روی سنگها و نصب آنها در معرض دید عموم

منتقل می‌کردند. لوح خمورایی یا کتیبه بیستون مواردی از این نوع پیام رسانی به شمار می‌آیند. در یونان قدیم دیوارهای سفید رنگی وجود داشت که اعلانها را روی آنها می‌نوشتند. سپس چوبهای مخصوصی به این کار اختصاص یافت که پائل خواننده می‌شدند. این پائلها عمودی بوده و به صورت یک ستون درمی‌آمدند. بعدها ستونهایی به همین شکل ساخته شدند که دارای مکانیزمی چرخشی بودند و آکسون (Axone) خواننده می‌شدند و هنگام برگزاری مسابقات، نام و اساسی شوالیه‌ها و ترتیب مازها را بر روی آنها می‌نوشتند. در اواخر قرن ۱۴ تابلوها به



تابلوهای شهری جزئی از تجهیزات شهری هستند که خارج از فضاهای بسته قرار می گیرند. کارکرد اصلی آنها انتقال پیامی از سوی شخص، گروه یا مؤسسه ای به سایر شهروندان به صورت موجز و به وسیله علائم - اعم از نوشته یا تصویر - است



پانویس:

1- C.F. Arnold Whittick. Encyclopedia of urban planning, Mc GrawHill, Newyork, 1974, PP24, 28, 433, 436.

۲- ر.ک. حسین بحری، تحلیل فضاهای شهری، دانشگاه تهران، ۱۳۷۵، ص ۱۰.

۳- مهدی محسنیان راد، ارتباط شناسی، تهران انتشارات سروش

۱۳۶۹، ص ۴۳.

۴- همان، ص ۵۰.

۵- همان، ص ۲۸.

۶- همان، ص ۲۰۹.

۷- رابطه تبلیغات و توسعه

ملی، رسانه، سال چهارم،

شماره ۲، تابستان ۱۳۷۲،

ص ۵۲.

۸- ر.ک. مجید خادم، بررسی

بیلبردهای شهری (پایان

نامه)، دانشگاه هنر، ۱۳۷۳

ویژه در انگلستان دوباره رواج یافتند. البته در این زمان تابلوها بیشتر دارای تصویر بودند و کارکرد عمده آنها معرفی فعالیت مغازه ها بود. در اواخر قرن ۱۷ در پاریس و لندن قواعدی برای تأمین ایمنی و عدم تجاوز به معابر وضع گردید و از طریق تابلوها منعکس شد و استفاده از تابلوها تاحدی ضابطه مند گردید. در قرن ۱۸ و ۱۹ تابلوها عمومیت یافتند. در حال حاضر نیز این ابزار اطلاع رسانی کاربرد دارد و مورد استفاده قرار می گیرد. به نظر می رسد ویژگیهای زیر از جمله دلایل تداوم به کارگیری این ابزار اطلاع رسانی باشد:

۱- تعداد گیرندگان پیام قن زیاد است.
۲- ترکیب گیرندگان پیام متنوع است. به عبارت دیگر، این ابزار همه را مورد خطاب قرار می دهد؛ حتی افرادی که فاقد سواد خواندن و نوشتن هستند می توانند با قدرت آموزش، توانایی فهم این علائم را پیدا کنند و به همین دلیل است که رانندگی افرادی بی سواد به شرط آگاهی از علائم خاص - که از طریق تابلوها منتقل می شود - ملغی ندارد.
۳- توزیع پیام سریع است.

۴- دریافت پیام تبلیغی به دراختیار داشتن ابزار دیگری ندارد و بلاواسطه منتقل می شود، در هر حالی که ترسایر موارد، به عنوان مثال پیامهای رادیویی، فرستنده و گیرنده باید به ابزارهایی خاص مجهز باشند.

۵- هزینه دریافت پیام برای مصرف کننده کم است. البته این هزینه به صورت مستقیم صفر است؛ چون پیام گیرنده به ظاهر مبلغی برای استفاده از تابلوها نمی پردازد اما اگر تابلوها جنبه عمومی و غیراقتصادی داشته باشند (مانند تابلوهای راهنمایی و رانندگی) از طریق مالیات یا عوارض و اگر جنبه اقتصادی و تبلیغاتی داشته باشند از طریق تأثیر بر هزینه تمام شده کالاها یا مورد تبلیغ، هزینه ای را بر مصرف کننده تحمیل می کند.

لذا استفاده از تابلوها برای پیام رسانی محیطی از مزایای متعددی برخوردار است که جایگاه آنها را در بین تجهیزات شهری تثبیت می کند و پژوهش را برای بهبود کیفیت آنها ضروری می سازد.

تعریف

تابلوهای شهری جزئی از تجهیزات شهری هستند که خارج از فضاهای بسته قرار می گیرند. کارکرد اصلی آنها انتقال پیامی از سوی شخص، گروه یا مؤسسه ای به سایر شهروندان به صورت موجز و به وسیله علائم - اعم از نوشته یا تصویر - است. این تجهیزات شهری، سطوح یا اجزایی هستند که از مصالح مقاوم یا سخت ساخته شده اند و به منظور استفاده دائم یا موقت به کار می روند.

در این تعریف، بر چند مشخصه برای تعیین مفهوم تابلوی شهری تأکید شده، که عبارت اند از:

۱- جزئی از تجهیزات شهری بودن و قرار گرفتن آنها در فضاهای باز (اعم از اینکه به بدنه ها متصل باشند یا اینکه خود دارای پایه باشند). بدین ترتیب تابلوهای داخلی، به عنوان مثال تابلوهای که در ورودی اتاقهای ادارای چسبانده می شوند، تابلوی شهری محسوب نمی شوند.

۲- کارکرد اصلی تابلو، ایجاد ارتباط و انتقال پیامی با موضوعی فرهنگی، اقتصادی، اطلاع رسانی و یا راهنمایی و رانندگی به منظور راهنمایی کردن، آگاهی بخشیدن، هشدار دادن، کنترل کردن، آموزش و... است.

۳- پیام مطرح در تابلو به صورت خلاصه بیان می شود بنابراین تراکتهای دیواری که، بطور نسبی، اطلاعات بیشتری را ارائه می کنند، متفاوت از تابلو عمل می کنند. ذکر این نکته ضروری است که نسبی بودن یعنی خلاصه بودن و به عبارت دیگر یعنی بیان مطالب مهم و اساسی در مختصرترین شکل ممکن با استفاده از

هر روشی که امکانپذیر باشد. برای درک این خصوصیت لازم است در هر مورد تابلوی موردنظر با ابزار اطلاع رسانی متناظر یا جایگزین آن مقایسه شود؛ به عنوان مثال تابلویی که به معرفی یک پیام می پردازد نسبت به یک بروشور - که همان لایم را با ذکر مشخصات عوامل تولید و در چند عکس معرفی می کند - به شیوه موجزتری اطلاعات را عرضه می کند و یا تابلویی که در مقابل یک بنای تاریخی نصب می شود و در چند خط به معرفی آن می پردازد، به طور معمول در مقایسه با مقاله نشریه ای که همین معرفی را در چند

صفحه به انجام می‌رساند، خلاصه تر است. این ویژگی از مهمترین خصوصیات تحدیدکننده مفهوم تابلو به شمار می‌رود زیرا اگر ناظر، سواره باشد معمولاً در گسری از دقیقه ناظر تابلو است و اگر پیاده باشد نیز معمولاً در شرایط زمانی و مکانی خاصی قرار دارد که نمی‌تواند بیش از چند دقیقه به دریافت پیام اختصاص دهد و محیط و کالبد تابلو نیز بیش از این اقتضا نمی‌کند.

۲- تاکید بر مقاوم بودن مصالح ساخت تابلوها نیز آنها را از سایر ابزارهای اطلاع‌رسانی متمایز می‌سازد. لازم به ذکر است که اتصال عناصر غیر مقاوم، به عنوان مثال پوستر کاغذی روی تابلو، این ویژگی را دشمنه دار نمی‌کند؛ چرا که اگر پوستر کاغذی یا پارچه‌ای به عنوان جزئی از تابلو مورد استفاده قرار گیرد و با آن ترکیب شود، ماهیت موضوع عوض می‌شود و دیگر پوستر یا پلاکارده بطور خاص و امتزاجی مورد توجه نیست بلکه جزئی از تابلویی مقاوم است که می‌توان فلز، پارچه یا کاغذی را به آن متصل نمود یا پارنگ روی آن چیزی نوشت و یا ترسیم نمود.



۳- معیارها

۱-۳ خوانایی (Legibility)

خوانایی عبارت از کیفیتی است که به موجب آن، مشاهده‌کننده تابلو پیام مندرج در آنرا به روشنی و به سرعت (تقریباً بلافاصله بعد از رؤیت تابلو) درمی‌یابد و بدین ترتیب هدف پیام دهنده تأمین می‌شود. در ارسال پیامهای بصری از طریق تابلو، ویژگی در موقعیتهای خاص که سرعت شناسایی ضروری است (از قبیل تابلوهای راهنمایی و راهنمایی شهری و هشدار دهنده) رعایت این اصل بسیار مورد تأکید قرار گرفته است. لذا پیامها باید تا حد ممکن با وضوح، سادگی و صراحت بیان گردند. البته مواقعی پیش می‌آید که پنهان داشتن، اسرارآمیز نمودن و یا سهم نگاه داشتن مطلوب است. اما در مورد تابلوها به ویژه تابلوهایی که با هدف خوانا ساختن شهر و آشکار نمودن هویت و کارکردهای آن نصب می‌شوند، چنین اصلی وجود ندارد.

خوانایی یک مسئله پیچیده است و به عوامل بسیاری ارتباط دارد که در خلال محتوای آن در مورد رنگ و شکل تابلوها مورد بحث قرار می‌گیرد و در اینجا به عوامل اصلی مؤثر بر خوانایی می‌پردازیم:

■ شرط لازم خوانا بودن تابلو و قابل بودن آن است (اصل رؤیت)؛ به این مفهوم که موانع فیزیکی نباید موجب دیده شدن یا محسوس شدن تابلو گردد. به همین منظور ضوابطی برای تأمین حریم تابلوها و تعیین ارتفاع و ایجاد آنها وضع شده است که در بخشهای بعدی ذکر می‌شود. تأکید بر این نکته ضروری است که اصولاً تابلو نباید به اندازه‌ای باشد که از درون خودرو خواننده نباشد و نه کوتاه که از پشت یک وسیله نقلیه پارک شده، دیده نشود. همچنین تابلو باید در محلی نصب گردد که تابلوهای دیگر، شاخ و برگ درختان و سایر تجهیزات شهری متناسب، مانع دید کامل آن نگردد.

■ بزرگی حروف تابلو باید به حدی باشد که از مسافت مطلوب خواننده شود (بعضی از خطهای نازک از فاصله دور دیده نمی‌شوند و در نتیجه خوانایی را کاهش می‌دهد) اما نه به اندازه‌ای بزرگ که از متناسب با خیابان خارج گردد. البته اضافه کردن اندازه، همواره افزایش خوانایی را تضمین نمی‌کند و چنان که در مباحث بعد شرح می‌دهیم اندازه در ارتباط با دیگر تصمیمات طراحی عمل می‌کند. اصولاً اندازه حروف باید متناسب با کارکرد در نظر گرفته شده آن برای تابلو باشد و انتخاب سایر حروف به میزان زیادی به محیط تابلو بستگی دارد.

■ تابلوهای جاری نوشته، باید با یک نوع حروف (فونت) ساده و خوانا نوشته شده باشند، زیرا مردم بطور معمول حروف آشنا را بهتر درمی‌یابند و به عبارت دیگر فونتهای آشنا، بهتر و سریعتر درک می‌شوند. البته، آشنا بودن، خودش یک مسئله پیچیده است و به عوامل بسیاری نظیر سن و تحصیلات مشاهده‌گر و خاطره یا حافظه (Memory) بستگی دارد. آزموی دیگر وقتی فونتهای جدیدی به کار گرفته می‌شوند به تدریج شکلهای جدید جامی افتند و قابل تشخیص و شناخت می‌شوند.

انتخاب شکل حروف به روحیه و کارکرد موضوع مرتبط نیز بستگی دارد. به عنوان مثال، اگر پیام تابلو اطلاع‌رسانی یا هشدار دهنده و یا راهنمای مسیری باشد و به هر حال ماهیت اطلاع‌رسانی داشته باشد استفاده از یک فونت کلاسیک و آشنا، خوانایی را تضمین می‌کند و آزموی دیگر معنایی که حروف به تابلو می‌دهند متناسب با کارکرد آن است. به عنوان مثال انتخاب شکل حروف برای دستوران، مرکز تفریحی و یا کلوب ورزشی می‌تواند حالتی خاص مثلاً مفرح، سرگرم کننده یا متنوع بودن را القا کند. البته گاهی اوقات پیامهای

۹- کوبن ایچ، طرح شهر و نما و ظاهری شهر (مقالاتی در باب شهر و شهرسازی)، ترجمه منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۲، ص ۳۳۵.





ممنون در شکل حروف و ریشه در تاریخ دارند و به همین مناسبت است که در ارائه ضوابط برای قونت تابلوها، معمولاً توصیه می‌شود در یافته‌های تاریخی از خطوط سنتی - که متناسب با کالبد و روحیه حاکم بر این مناطق است - استفاده شود.

در هر صورت تابلو جایی نیست که طراح، سلیقه و ذائقه شخصی خود را بیان کند بلکه باید از معانی مستتر در شکل حروف انتخاب شده آگاه باشد و از خط‌های استفاده نامناسب از قوشهای مورد علاقه بدون توجه به تناسب و خوانایی آنها بپرهیزد.

■ مختصر نویسی (استفاده از حروف اختصاری یا Abbreviation) نباید در تابلوها مورد استفاده قرار گیرد. اختصارات ممکن است موجب سردرگمی شوند و نوعی احساس بیگانگی به وجود آورند و در نهایت از خوانایی بکاهند.

نقطه گذاری (Punctuation) نباید در تابلوها مورد استفاده قرار گیرد. هیچ گونه ویرگول، نقطه و خط کشی، ویرگول قابل استفاده نیست.

■ رعایت اصول صفحه آرایی نظیر فضای کافی میان حروف، واگان، سطرها و در نظر گرفتن حاشیه‌ها در خوانایی تابلوها مؤثر است و باید رعایت گردد.^{۱۰}

۲-۳- اختصار

«اختصار فنی است که در آن با صرف حداقل انرژی و به کارگیری کمترین عناصر بصری حداکثر واکنش و توجه بیننده برانگیخته می‌شود. نظم و ترتیب سهم بسزایی در به وجود آوردن یک طرح ساده ایفا می‌کند. صراحت و منفرد و مصدوب بودن عناصر و حذف ریزه کاریها و جزئیات کم اهمیت و درجه، از خصوصیات دیگر فن ساده کردن طرح است»^{۱۱}. چنان که در بخش نخست ذکر شد اختصار یکی از ویژگیهای تعریف کننده تابلو است، عدم رعایت این ویژگی موجب می‌شود تابلوها کارکردی بیبینه نداشته باشند. بینندگان تابلو اگر سوار باشند در کمتری از دقیقه و اگر پیاده باشند حداکثر در چند دقیقه ببنده تابلوها هستند، به همین دلیل است که خوانایی تابلو در پیوند مستقیم با اختصار قرار دارد. تابلوها به عنوان ابزاری برای اطلاع رسانی، آموزش

خوانایی عبارت از کیفیتی است که به موجب آن، مشاهده کننده تابلو پیام مندرج در آنرا به روشنی و به سرعت (تقریباً بلافاصله بعد از رؤیت تابلو) درمی یابد و بدین ترتیب هدف پیام دهنده تأمین می‌شود. در ارسال پیامهای بصری از طریق تابلو، بویژه در موقعیتهای خاص که سرعت شناسایی ضروری است رعایت این اصل بسیار مورد تأکید قرار گرفته است

۱۰- ر. ک. رامین شیخانی، گرافیک شهری و کاربرد آن در سامانه‌های میدان هشت گنبد (پایان نامه)، تهران دانشگاه هنر ۱۳۷۶، ص ۷۱ و ۷۰.

- Mitzisims, Sign Design (Graphics, Materials, Techniques), Tames and Hadson, London, 1991, pp 42, 43, 47, 49.

- مهندسان مشاور آتک، سامانه‌های تابلوهای شهر تهران، کارفرما، سازمان زیباسازی شهر تهران ۱۳۷۲، ص ۲۲.

۱۱- هونیس، ا. دانیس، مبادی سواد بصری، ترجمه سعید سپهر، چاپ سوم، تهران انتشارات سروش ۱۳۷۵، ص ۲۰۲.

عمومی و نشان دادن ساختار، کارکرد و حتی معرفی فرهنگ و تاریخ شهر از جمله فرجه‌هایی است که تابلوها در اختیار پیام‌بندگان قرار می‌دهند. اما نحوه پیام رسانی به وسیله تابلو با سایر رسانه‌ها متفاوت است و باید از توجه به شرایط خاص آن - که اختصار ایجاب می‌نماید - انجام پذیرد.

۳-۳- تلاطم و جامعیت

خوانایی تابلوها به صورت منفرد نمی‌تواند موفقیت سیستم اطلاع رسانی محیطی را تضمین کند و وجود نظامی که به موجب آن، اطلاعات لازم به صورت جامع و با توانی مناسب در زمینه‌های گوناگون در اختیار شهروند گذاشته شود، ضروری است. در حال حاضر بسیاری از اطلاعات اساسی در اختیار شهروندان قرار نمی‌گیرد یا اینکه به صورت گسسته و جزئی منتشر می‌شود و به ندرت خیابانها از سیستم جامع اطلاعاتی بهره‌مند هستند.

سیاست اطلاع رسانی محیطی می‌تواند به این سمت هدف گیری کند که به هر کسی در هر زمانی بگوید که کجا هست، در آن مکان چه امکانات و فرجه‌هایی وجود دارد، چه محدودیتهایی برای رفتار او در آن مکان مقرر شده است و برای حرکت به سوی مکان دیگر چه باید بکند. با توسعه سنجیده سیستم تابلوهای عمومی، همراه با کنترل تابلوهای خصوصی، شهر می‌تواند خوانا، پرسعتی و گویا باشد.

این سیستم، به نوبه خود به دو سیستم فرعی تقسیم می‌شود، ۱- سیستم اطلاعاتی برای مردم پیاده؛ یعنی تابلوهایی که در پیوندگاه‌های مهم حمل و نقل و سایر مراکز اصلی شهر نهاده می‌شود و اطلاعات بسیاری در زمینه جهت یابی، تاریخ، انکولوژی، امکانات و سایر موارد ضروری در شهر ارائه می‌کند.

تابلوها خواه ناخواه در معرض دید مردم قرار می گیرند، لذا حذف نقش آنها در فرایند طراحی تابلوها، محروم نمودن ایشان از حق اظهار نظر در مورد یک مسئله عمومی است



12-C.F. Cherie, G. Hilgenharts, city signs and Lights Boston, 1973, pp. 5, 19.

۱۳ سرگ. شیخانی، همان، ص ۲۴.

۲- سیستم اطلاعاتی برای وانتدگان و وسایل نقلیه که شامل تابلوهای کنترل ترافیک، هدایتی و... می شود. در هر دو سیستم فرعی، اصل اساسی میان پیام این است که شکل قابل دیدن (Visible) داشته باشد. با فعالیتی که پیام در مورد آن منتشر می شود متناسب باشد و تا حد ممکن از جامعیت برخوردار باشد. به عنوان مثال یک ایستگاه اتوبوس در کاملترین شکلش می تواند حاوی یک تابلوی تصویر اتوبوس که به معنی محل توقف و مسافرگیری اتوبوس است، یک نقشه از مسیر اتوبوس، جدول زمانی حرکت اتوبوس و یک دستگاه پیمایش شده جهت سرویس گویا و چشم الکترونیک که به ماشینهای در حال پارک هشدار می دهد و انتقادات مسافری را ثبت می کند، باشد.^{۱۲}

البته پاره ای از این عناصر از تعریف تابلو خارج هستند اما می توانند در ارتباط با تابلوها به تحقق معیار جامعیت کمک کنند.

۳-۳- بستگی (برهیز از زیادگی)

ظرفیت انسان برای دریافت اطلاعات کاملاً محدود است؛ به همین دلیل معیار بستگی یا کاهش زیادگی از اهمیت زیادی در ایجاد تعادل در سیستم اطلاع رسانی محیطی برخوردار است. اگر نصب تابلوها تنها از اصل رقابت پیروی کند شهرها به جنگلی از تابلوها شباهت پیدا خواهند کرد. پدیده زیادگی (Overload) در بسیاری از شهرهای بزرگ مشاهده می شود و مسابقه نصب تابلو بین مؤسسات اقتصادی باعث مغشوش شدن چهره شهرها شده است. نکته مهم در مورد تابلوهای تبلیغاتی این است که برخلاف دیگر تبلیغات نمی توانیم هروقت که بخواهیم به سهولت آنها را برچینیم یا نابوده انگاریم. تلویزیون را می توان خاموش کرد، مجلات را می توان ورق نزد و بوسترها را می توان به آسانی کند یا جابه جا نمود، اما تابلوهای عظیم و پرهزینه تبلیغاتی براحتمالاً قابل برچیدن و یا جابه جا نمودن نیستند.

در حال حاضر بیلبوردها (تابلوهای عظیم تبلیغاتی) در کنار شریانههای شهری برترافیک و نقاطهای مهم نصب می شوند و یا جلب توجه راننده، ایمنی حرکت را تهدید می کنند. رشد نامتوازن، کنترل نشده و قارچ گونه تابلوها، به ویژه تابلوهای تبلیغاتی، موجب از بین رفتن سلامت بصری شهری و سردرگمی و ناراضیاتی بینندگان می گردد. این است که اکنون حرکت گسترده ای برای محدود ساختن سطوح اختصاص یافته به تبلیغات آغاز شده است. به عنوان مثال در نواحی تاریخی شهر بوستن تابلوهای تبلیغاتی بزرگ حذف شده اند و همچنین در نواحی مسکونی این شهر از نصب این تابلوها جلوگیری می شود. تجار نیز در برخی مراکز تجاری برای کاهش بیلبوردها متحد شده اند؛ زیرا این نوع تابلوها شخصیت محلی مرکز تجاری را تحت تأثیر قرار می دهند. در شهرهای کوچک آمریکا نیز قوانین ضد بیلبورد (Anti-billboard ordinance) اعمال می شود و برای محافظت از چشم اندازهای طبیعی و حفاظت ایمنی نیز حکومت فدرال تدابیری برای محدود کردن یا غیرقانونی اعلام کردن نصب بیلبوردها در استانها شاهرها اندیشیده است. اصول مهمی که برای تأمین بستگی و برهیز از زیادگی قابل تکرار است، به شرح زیر است:

- رقابت بصری فوق العاده که برای جلب توجه مشاهده گر صورت می پذیرد، ویژه در نقاطی که راننده یا تصمیمات بحرانی مواجه است، باید حذف گردد.
- اگر چه تعداد دقیق پیامهایی که مردم می توانند تحت شرایط محیطی متفاوت دریافت کنند معلوم نیست، اما این مسئله قطعی است که مردم از زیادی پیامهای موجود در بسیاری از نقاطهای موجود گنج می شوند. درجه اغتشاش بصری می تواند از نظر تجربی آزموده شود و براساس آن، سیاست تعدیل تعداد تابلوها ویژه تابلوهای تبلیغاتی تعیین شود.
- احترام به خاوت دیگران، اصلی دیگر است. افراد باید از مزاحمت تابلوها به ویژه تابلوهای نوری دوامان باشند. جلوه های تازمند به جانب توجه دیگران، نظیر تابلوهای بسیار بزرگ، تابلوهای نورانی چشمک زن یا بسیار نورانی بطور غیر مستقیم و نوری که از تابلوهای تبلیغاتی نوری سالمع می شود و دقیقاً به پنجره اتاق خواب افراد می تابد بطور آشکار ایجاد مزاحمت می کند.^{۱۳}

۳-۳-۳ تعادل (برهیز از تسلط و تضاد)

جایی که رقابت نامحدود، یک قاعده شود قویترین رقابت کننده مسلط می شود. در مورد تابلوها نیز معمولاً تابلوهای تبلیغاتی این نقش را ایفا می کنند و به دلیل بزرگتر بودن، نورپردازی بهتر، جذابیت افزونتر و نصب در مکانهای قابل رویت (Visible) تر، توجه بیشتری رایه خود معطوف می سازند. در این زمینه



رقابتی حتی ممکن است غلایم ترافیکی دیده نشوند. با کمتر جابجایی، تابلوهای دیگر نظیر تابلوهای اطلاع رسانی، هشدار دهنده و معرفی نیز تحت تأثیر این تابلوها قرار می گیرند و بدین ترتیب سیستم اطلاع رسانی محیطی نامتعادل می شود. حل این تضاد بین سیستم اطلاعات محیطی نیازمند یک تلاش عمومی برای تشخیص اولویتها و قواعد لازم برای ایجاد نظم است.

به موجب این تدبیر، هر نوع از تابلوها حوزه محیطی خاص خود را دارند و بنابر اولویت بندی انجام شده، مهمترین اطلاعات در مرکز حوزه بصری مکان یابی می شود. برای تعیین توزیع برابر و یکسان فرصتهای پیام رسانی و کاهش تسلط پیام فرستادن بزرگتر بر دیگران، باید نهادها، تابلوها و تقاضاهای عملکرد نهادها، عمومی در این زمینه حذف شود و از سوی دیگر رقابت بین منافع خصوصی نیز کنترل شود.^{۱۴}

برای اولویت بندی در گام اول باید پیامهای خصوصی را از پیامهای عمومی تفکیک نمود. همچنین پیامهای عمومی مهمتر را بر پیامهای عمومی که اهمیت کمتری دارند رجحان داد. به عنوان مثال از آنجا که توجه رانندگان معمولاً به طور مستقیم و به جلو است و با افزایش سرعت نیاز بیشتری به تمرکز دارند، تابلوهای راهنمایی و رانندگی و راهنمای مسیر باید در مرکز مخروط بصری رانندگان قرار گیرد و مزاحمت تابلوهای خصوصی در این محدوده به حداقل برسد.

در بین پیامهای عمومی آذانهایی که جریان حرکت اتوبیلهای مردم را کنترل می کنند باید در اولویت قرار گیرند و با استفاده از ابزارهایی نظیر متحد بودن شکلهای، تقویت رنگها، آسان بودن فهم پیام، نورپردازی و نوع کنتراست با زمینه در معرض توجه قرار گیرند.

در اولویت بعدی تابلوهای هشدار دهنده و اطلاع رسانی قرار می گیرند و در پایین ترین مرحله، تابلوهای تبلیغاتی قرار دارند. به عنوان مثال تبلیغورها باید نور از چهارراه های شلوغ و در جاهایی نظیر پارکینگها یا فضاهای باز مقابل مراکز عمومی که فاقد تردید سواره است، قرار گیرند. البته نباید فراموش کرد که تمرکز تبلیغورها در این فضاهای اوقات بدون ایجاد مزاحمت برای سایر تابلوها جاذبه بصری محل را توسعه می دهند. بنابراین، اولویت بندی با هدف تضعیف هیچیک از تابلوها انجام نمی شود بلکه به منظور ایجاد تعادل به نحوی که منافع عمومی و نه مزایای اقتصادی، تعیین کننده اولویت نصب و مکان یابی تابلوها باشند، انجام می پذیرد.^{۱۵}

۳-۲- هماهنگی

«انسان طالب و جویای هماهنگی و آرامش خاطر است. مانیاز منظم محرکهای مختلف را به صورت یک کل واحد درآوریم و از تشنج یا تنش بکاهیم تا بتوانیم پدیده‌ای را به صورت معقول درآوریم.»^{۱۶} از نظر ویتیک هماهنگی عبارت از تعادل بین اجزا است.^{۱۷} در شهر نیز همانند هر محیط دیگر، این گونه هماهنگی مطلوب ساکنان آن است.

در مورد تابلوها، هماهنگی را می توان در دو حالت بررسی کرد: الف- هماهنگی میان تابلوهای مختلف ب- هماهنگی میان تابلوها، محیط پیرامونی و سایر عناصر شهری.

در مورد تابلوهای راهنمایی و رانندگی، راهنمای مسیر، هشدار دهنده و تابلوهای معرف مکانهای عمومی،

هماهنگی بین تابلوها از طریق تعیین جنس، فرم، رنگ، ابعاد، اندازه و جزوف و ... تأمین می شود. در مورد سایر تابلوها نیز در برخی از ابعاد، ضوابط استاندارد تعیین می گردد (مانند ابعاد تابلوهای تبلیغاتی) و در برخی دیگر، ضوابط کنترل کننده (مانند میزان پیش آمدگی تابلوهای معرف، واحدهای تجاری) اما تعیین این چارچوبها بدین مفهوم نیست که راه حلهای خلاق برای ایجاد هماهنگی یا محیط وجود نداشته باشد. به عبارت دیگر بجز تابلوهای راهنمایی و رانندگی که از استانداردهای پذیرفته شده بین المللی تبعیت می کنند، در سایر زمینه ها می توان راه حلهای مبتکرانه و هماهنگ با محیط را برای تعیین شکل، رنگ ابعاد، نورپردازی، فونتها و ... آزمود.

یکی از جنبه هایی که این ابتکارات را تحت

14- C.F. ibid, pp 10, 22, 31.

15- C.F. ibid, pp 11, 24.

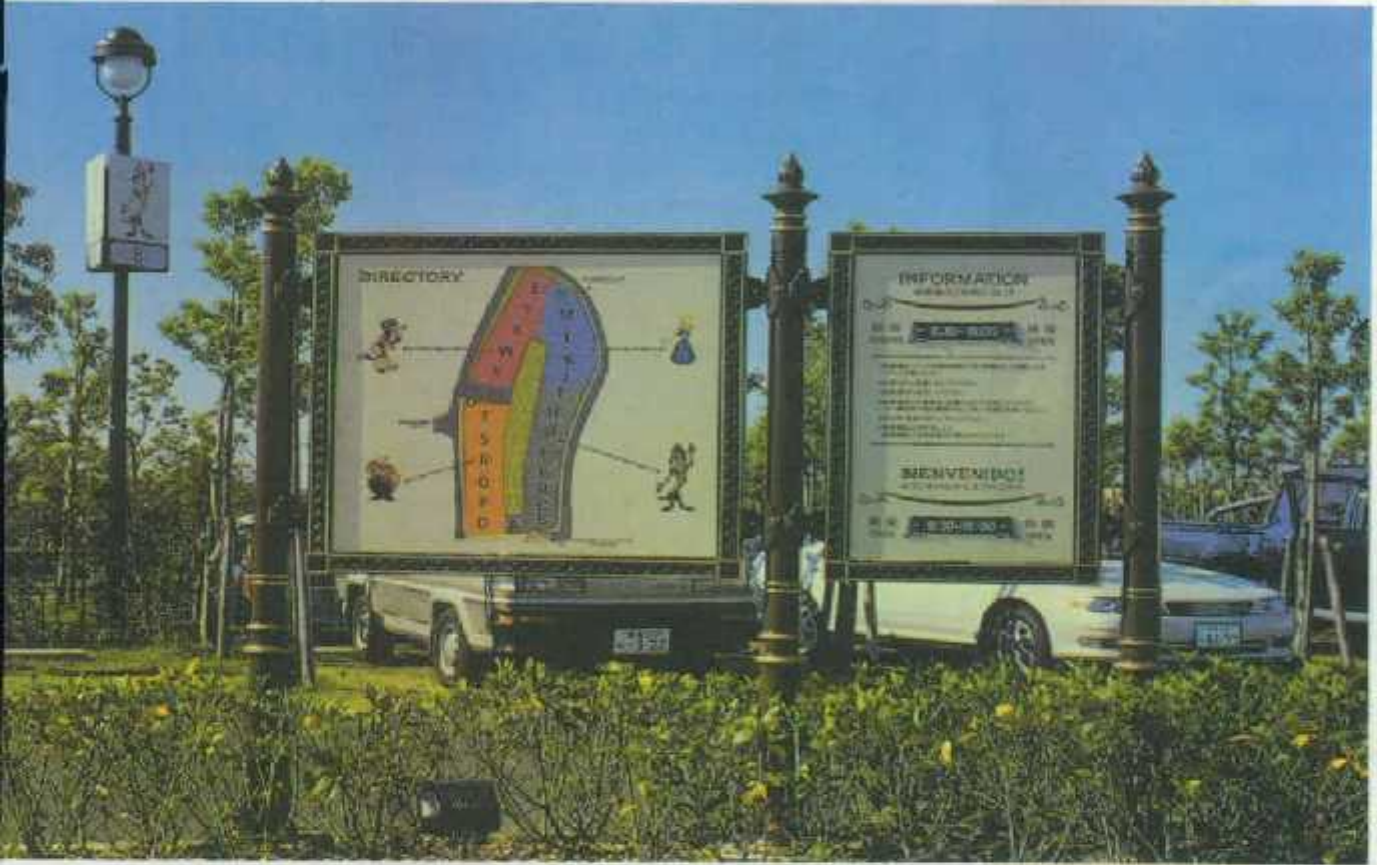
۱۶- غلامحسین نسلی، مبنای

شهرهای تخصصی، تهران

انتشارات نويس ۱۳۷۱، ص ۱۱۸.

17. C.F. Whitick, Op Cit.





تأثیر قرار می دهد زمینه (Background) ای است که تابلو در آن نصب می شود. در اغلب فعالیت‌های گرافیکی زمینه یک کاد یا یک عنصر تعریف شده دویعدی است در حالی که در گرافیک، محیط زمینه تابلو، یک سیستم سه بعدی است که ممکن است نقش مهمی در طراحی ایفا کند. این زمینه ممکن است یک محیط ساخته شده مترکم یا یک محیط روستایی کم تراکم باشد. طراح در اینجا باید عوامل محیطی نظیر چشم انداز (Perspective) آب و هوا، نور، حرکت و... را در نظر بگیرد و بعد نسبت به طراحی ژند. حر موقه‌های خاصی، مثلاً در جایی که طبیعت زیباست، طراح ممکن است بخواهد تابلویش با محیط اطراف درآیزد. بدین منظور وی می تواند از مواد شفاف در ساخت تابلو کمک بگیرد. یا وقتی که تابلویی روی یک ساختمان نصب می شود، طراح باید نوع معماری ساختمان، رنگ و بافت (Texture) آنرا در نظر بگیرد.

یکی دیگر از عواملی که بویژه در محیط‌های شهری نقشی مهم در هماهنگی ایفا می کند، همگنی تابلوها به عنوان جزئی از ملمان شهری یا سایر عناصر این مجموعه است. عناصر ملمان شهری را می توان به گروه‌های گوناگونی تقسیم کرد. عناصری که با تراکم سروکار دارند مانند حصار کنار خیابانها، ایستگاه اتوبوس و سکوی پلیس راهنما، عناصری که به تأسیسات شهری ارتباط پیدا می کنند مانند چراغ روشنایی، پستهای برق، تلفن، گاز و شیرآتش نشانی، ملمان‌هایی که در پارکها و میدانها برای زیبایی و گذران اوقات فراغت مورد استفاده قرار می‌گیرند مانند نیمکت، بندها، بخوری، وسایل بازی، مجسمه، عناصر شهری که در پرده روها تعبیه می شوند و جنبه خدماتی دارند مانند باجه تلفن، پست، فروش بلیت و سطل زباله^{۱۸}.

مقولن ایجاد هر یک از این عناصر، سازمانی خاصی است، اما این سازمانها نیز معمولاً رعایت اصول هماهنگی را در عناصر تحت اداره خویش ننموده اند و در مجموع، هماهنگی اندکی بین عناصر متعدد تشکیل دهنده ملمان شهری مشاهده می شود. با وجود این، ایجاد هماهنگی بین تابلوها و سایر عناصر به عنوان یک معیار باید مدنظر برنامه ریزان باشد. این هماهنگی می تواند تحدی از طریق جنس، رنگ و فرم، حداقل در ارتباط با پاره‌ای از عناصر ملمان شهری، ایجاد گردد.

به هر حال باید توجه داشت که زیبایی و هماهنگی تابلو با محیط و پیام تابلو ارتباط متقابل دارد و تابلو می تواند مکمل فضای معماری و شهری باشد. البته بدیهی است که در مورد تابلوهای راهنمایی و رانندگی یکنواختی، مقدم بر هماهنگی با محیط است. اما در مورد سایر تابلوها تلاش در جهت هماهنگی با محیط ضروری و سئودنی است.^{۱۹}

۱۸- مهندسین مشاور آتک، همان، صص ۵۲۴-۵۳۵
19- C.F. Sims, op cit, pp50.

ویژد نامه

«ساماندهی مبلمان شهری»

با مقالاتی تحت عنوان

نابلوه‌های شهری: معیارهای ساماندهی
آب نماها و مجسمه‌های آبی



اشاره :

ماهنامه شهرداریها در نظر دارد هر چندگاه، ویژه نامه ای را در خصوص موضوعات مورد توجه و نیاز شهرداریها منتشر نماید. ویژه نامه مذکور حاوی مباحث علمی و کاربردی است و به صورت مستقل یا به پیوست منتشر خواهد شد. اولین ویژه نامه با عنوان «مباحثی در ساماندهی شهری» پیش روی شماست و دو مقاله در این خصوص با عناوین «تابلوهای شهری: معیارهای ساماندهی» و «آب نماها و مجسمه های آبی» را در آن می خوانید.

تابلوهای شهری؛ معیارهای ساماندهی

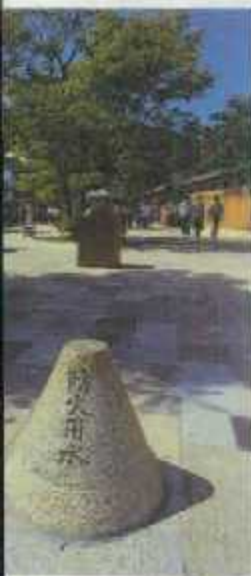
سازمان منطقه آزاد کیش
مؤسسه نهاد رساگستر

یکی از وظایف شهرداریها که ایفای صحیح آن، نقش مهمی در ساماندهی فضای شهری دارد؛ رسیدگی به امور مربوط به تابلوهای شهری - اعم از تابلوهای معرف خیابانها، راهنمای مسیر، اطلاع رسانی، تبلیغاتی، اعلانات و ... - است. به موجب بند ۲۷ از ماده ۵۵ قانون شهرداری، وضع مقررات خاصی برای نامگذاری معابر، نصب تابلوی الصاق اعلانات، برداشتن و محو کردن آگهی ها از محلهای غیرمجاز و هرگونه اقدامی که در حفظ نظافت و زیبایی شهر مؤثر باشد به شهرداری محول شده است.

همچنین به موجب بند ۲۵ از ماده ۷۱ قانون انتخابات شوراهای اسلامی تشکیلات، وظایف و انتخاب شهرداران، 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 برعهده شورای اسلامی شهر است.

اهمیت این مقوله زمانی بیشتر آشکار می گردد که تابلوها را به عنوان جزئی از مبلمان شهری (Urban Furniture) در نظر آوریم.

مبلمان شهری شامل عناصری می شود که اولاً در فضاهای باز عمومی شهر مکان یابی می شوند و مورد استفاده عمومی دارند و ثانیاً وجود آنها در فضای شهری به نیازی از نیازهای شهروندان پاسخ می گوید. حذف مبلمان شهری از اندام شهر، باعث ناکارآمدی عملکرد سامانه شهر می شود و نیازهای متعددی را بی پاسخ می گذارد. آرنولد ویتیک یکی از نظریه پردازان برجسته شهرسازی، مبلمان شهری را به دو گروه کارکردی و تزئینی تقسیم می کند. از نظر وی عناصری مانند چراغ روشنایی معابر، چراغ راهنمایی، سطل زباله، سایه بان اتوبوس، اتاقک تلفن عمومی، صندوق پست و گارد ریلها از عناصر تشکیل دهنده مبلمان کارکردی و درختهای تزئینی، گلدانها، مجسمه ها، برج ساعت، آب نما و پرچم از عناصر تشکیل دهنده مبلمان تزئینی شهر به شمار می روند. این عناصر، نیاز عینی خاصی را برآورده نمی سازند اما به نیاز ذهنی زیبایی طلبی و تنوع جویی پاسخ می دهند و صحنه شهر را می آرایند. این تفکیک بدان معنا نیست که مبلمان کارکردی شهر نباید آراسته و چشم نواز





آب نماها و مجسمه های آبی

تکنولوژی استفاده از نور و آب در طراحی فضاهای شهری

نگاهی به طرح شرکت بین المللی تکنولوژیهای آبی در لوس آنجلس*

نوشته رابرت شفر

ترجمه فاطمه شاعری کوچکی

در بسیاری از کشورها طرحهایی ارائه داده ایم که تحسین بازدیدکنندگان را برمی انگیزد. بیشتر مواقع، بازدیدکنندگان عکس از طرحهایی به ما نشان می دهند که در آمریکا کمتر به آنها برمی خوریم. در چنین مواقعی آرزوی من کتم کاش این طرحها به گونه بی دیگر ساخته می شدند. اینها گوشه ای از نظرات «مارک فولر» است. او یکی از دو مدیر عوفق شرکت WIT¹ است که در زمینه ساختن و طراحی آب نماها و مجسمه های آبی، تحقیقات و آزمایشات زیادی انجام داده و به نتایج مسرت بخشی نیز دست یافته است. در این شرکت آنچه همواره مدنظر است، این است که آب و نور، دنیای رؤیا و تکنولوژی را به یکدیگر مرتبط و متصل می گردانند و هر دوی این عناصر، ما را به یاد «من رابینسون»، طراح مشهور شرکت، «پارک دیسنی» می اندازد که با طرحهای خود، تأثیری ویژه و خاص برانسان می گذارد.

از سال ۱۹۸۲ شرکت WIT همواره بر روی اثر حیرت انگیز آب، تحقیق و مطالعه می کند. اگرچه این شرکت، تنها مرکزی نیست که درصدد است با به کارگیری نور و آب و با استفاده از تکنولوژی، طرحهای جدید ارائه دهد. یکی از موفقترین این طرحها، طرحی بود که توسط رایانه های گرانتیتم در مرکز موسیقی^۲ لوس آنجلس طراحی شد. این طرح شامل استخری بزرگ بود که وسط آن مجسمه «لیپچیتس»^۳ قرار داشت. ده ها قواره از همه طرف و به صورت متقاطع در چهار گوشه استخر تعبیه شده بود که بطور منظم و هماهنگ آب می پاشیدند. چنجال و

*این مقاله در مجله

(Garten + Landschaft)

شماره ۱۹۹۳، ۴ به رشته تحریر

در آمده است.

- 1- Water Intertainment Technologies
- 2- Music Center
- 3- Lacues Lipchitz



پارک دیسنی با به کارگیری نور و آتش و هماهنگ نمودن آنها با هم، صحنه های اعجاب آور و تحسین برانگیزی به وجود آورده است

سروصدایی از آبراز احساسات بینندگان در فضا بیچیده بود. خانواده های برای تفریح به آنجا می آمدند تا از تماشای فوران آب لذت ببرند. همه چیز تضمین زنده و عاصبه شده بود تاوقه ای ایجاد نشود.

سوراخهای سرلوله ها نیز یکسان تعبیه شده بودند.

تا چشم کار می کرد همه تماشاگر، زلال و درخشان بود. انبوهی از نور در نقطه اوج فواره ها دیده می شد. اطراف چشمه ها نیز از طریق رقص نور قابل رؤیت بود. بلندی اشعه های نور و آب تا ۵ متر می رسید. آب خطی از هنر و زیبایی برای نور به وجود آورده بود. آب هر چه بیشتر در هوا معلق بماند، نور اطرافش را روشنتر می گرداند. جهت سرلوله فواره ها، دو ثانویاً، طوری تنظیم شده بودند که از یک مخزن W.Q.H.S ۲۵۰ آب را از پایین به بالا هدایت کنند و همزمان ستونهای آب توسط نور پردازی از پایین کاملاً روشن می شدند. اما نکته اصلی، ظرافتهای فنی است؛ جهت سرلوله ها، آنقدر صاف و منظم سوراخ شده اند که آب مثل اشک چشم از آن جاری می شود، بدون آنکه جبهایی ایجاد کند. هوا باعث می شود آب، کف تولید نماید و تابش نور به این

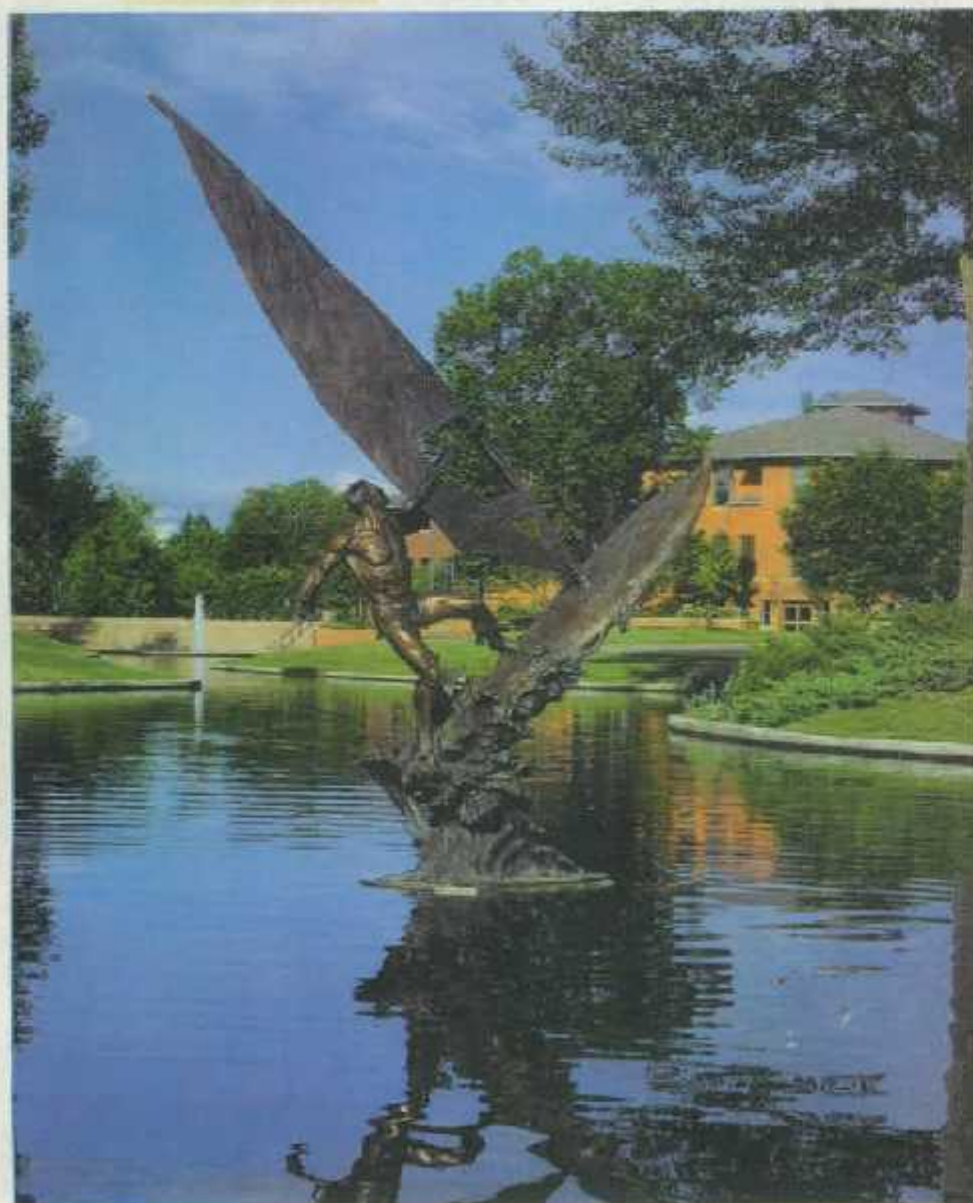
4- Watt - Quartz -
Halogen - Spot

جریان لایه لایه ای ملکولهای آب، آب را مثل شیشه شفاف، زلال و قابل رؤیت می کند. ستونهای آب زیر نور نور افکنها مانند رنگین کمانی یخ زده اند

ستونهای آب، آنقدر صاف، شفاف و روشن هستند که می توانند نور را جذب و منعکس کنند و حتی خود منبع نوری به شمار آیند

آب کف آلود، مثل این می ماند که اشعه های نور به اطراف پاشیده می شوند. یک گروه طراحی، شامل ۲۵ نفر، بطور روزانه مشغول فعالیت هستند تا همواره طرحهای جدیدی ارائه دهند. اثر ویژه و خاص در اینجا فقط مبتنی بر یک پدیده ساده فیزیکی است؛ یعنی جریان لایه ای که به معنای جریانی منظم و پیوسته - نه آشفته و متلاطم - است. جریان لایه لایه ای ملکولهای آب، آب را مثل شیشه، شفاف، زلال و قابل رؤیت می کند. ستونهای آب زیر نور نور افکنها مانند رنگین کمانی یخ زده اند. ستونهای آب، آنقدر صاف، شفاف و روشن هستند که می توانند نور را جذب و منعکس کنند و

5- Laminar



حتی خود منبع نوری به شمار می آیند. این منظره شبیه مجسمه های آبی است. در واقع جهت های آب طوری قرار می گیرند و طراحی می شوند، تا قطرات پیوسته آب، که گویا به یکدیگر چسبیده اند، همانند هزاران وزغ ناگهان از مخفیگاه خود بیرون بجهند. این صحنه ها، اتفاقی و تصادفی نیستند، بلکه برای به وجود آوردن آنها باید طراحی و برنامه ریزیهای خاصی انجام گیرد. این تناسب و نظم زیبا، توسط تکنسینها و مهندسان مجرب تدارک دیده می شود.

پارک دیسنی با به کارگیری نور و آتش و هماهنگ نمودن آنها با هم، صحنه های اعجاب آور و تحسین برانگیزی به وجود آورده است. آب نمای «جامسویی» در لوس آنجلس نیز چنین است. در این آب نما، از ستونهای بلند و مشرف، لایه ظریف و شفاف آب جاری است. در فواصل مختلف شعله هایی از آتش در فوک ستونها زبانه می کشند و به طرف پایین سرازیر می گردند. آتش روشن می شود و در یک لحظه تماس آتش با آب باعث بخار آب می شود و صحنه ای زیبا پدید می آید. دوباره همه چیز آرام می شود و



آب به صورت لایه ای ظریف و شفاف سر از زیر می‌گردد.

برای عشق‌رغان و طراحان زمین آب نماهایی، کاملاً منطقی و طبیعی است که این گونه چشمه‌ها، بدون هیچ گونه حد و برزی، همه جا وجود داشته باشد، نظیر آنچه در مرکز موسیقی لوس آنجلس مشاهده می‌شود. آنها باید اجازه تحقیق در هر جایی را داشته باشند. هر یک از آنها باید این حق را داشته باشند تا هر جا را که لازم است در اختیار گیرد تا فرمهای متنوع و گوناگونی تجربه شوند.

انبوه عملی از قایقهای باریک ساخته شده از سنگ، در سطح آب در تاریکی به جلو رانده می‌شوند. لحظه ای جلوی قایقها و لحظه ای دیگر عقب آنها روشن می‌شود و به همین دلیل چنین تصور می‌شود که قایقها در یک مسیر در حال حرکت اند. ما این طرح را با در نظر گرفتن حرکت کشتیها انجام دادیم و آن را برای پارکینگ یکی از مراکز خرید در اسکلیس تونا طراحی کردیم. در واقع می‌خواستیم این فضا را که داستان و تاریخ را توضیح دهد، در غیر این صورت پارکینگ با ظرفیت ۵۰۰ ماشین، که مشخصات هر یک از ماشینها در آن ثبت می‌شود، را از دست می‌دادیم. وجود این آب نما حسنگی را از اذهان می‌زداید و تأثیر خوبی بجای می‌گذارد. البته این کار بسیار مشکل است که بتوان، به گونه ای، به پارکینگها معنا و روح بخشید - که مشکلات عمده اغلب فضاهای شهری نیز هست.

توقفگاه اسکلیس تونا یکی از فضاهایی است که با وجود این آب نما و قایقهای سنگی، تأثیر ژرفی بر اذهان می‌گذارد و در تاریکی شب چشمها را نوازش می‌دهد. ماشینها در توقفگاه‌ها لحظه به لحظه در تاریکی بیشتری از اسفالت فرو می‌روند. اما در این توقفگاه ناگهان در دل تاریکی، آب نما و کشتیهای سنگی ظاهر می‌شوند و حرکت آرام و شبانه خود را شروع می‌کنند. این آب نما طی روز هم زیبایی خاص خود را دارد. این ناوگان کشتیهای نیروی دریایی، همچون واگنهای قطار به هم متصل هستند. نور در این آب نما از تعدادی لامپ با ارتفاع کوتاه و بلند تشکیل شده است که در نوک نکل کشتیها تعبیه شده اند. از به کارگیری لامپهای معمول شهری اجتناب کرده ایم و برای اینکه فضای نوری در لامپهای به وجود آوریم، خواستیم تضاد شب و روز و حرکت و سکون را به تصویر بکشیم. طی مدت روز در اینجا انبوهی از آدمها و ماشینها در حال حرکت اند و در شب کسی در این بندر خیالی و رویایی سرگردان نمی‌شود و راه خود را کم نمی‌کند ■



باربری



خاکی



باربری



TR شرکت توران تو
تولید کننده و توزیع کننده انواع ماشین های کشاورزی و باغبانی در ایران

لودرهای چند منظوره باب کت با بیش از ۴۰ سال سابقه در جهان و توانایی انجام بیش از ۴۰ نوع عملیات مختلف عمرانی، خدماتی، کشاورزی و صنعتی در خدمت عمران و آبادی کشور



باربری



باربری



خاکی

مزایای لودرهای چند منظوره باب کت :

- ۱- اقتصادی: قیمت مناسب یا توجه به تنوع کاربری - هزینه پایین نگهداری
- استهلاک کم - بازگشت سرمایه در کوتاه مدت
- ۲- فنی: طراحی مناسب - سهولت انجام سرویس - خدمات و پشتیبانی کامل
- ۳- رفاهی، اجتماعی: حفظ محیط زیست - مناسب در خدمات شهری

آدرس دفتر مرکزی: خیابان سعیدی - خدایان شهید مرادی (نو کاشف) شماره ۲۸ - کد پستی ۱۱۴۷۳
هستونق پستی ۱۵۸۱۵/۳۵۴۲ تلفن: ۳۹-۲۰۳۰۲۰۷۵۲۴ فکس: ۵۸۷۰۵۸۷
آدرس دفتر فروش و خدمات پس از فروش: خیابان شریعتی - نش دشتستان اون
پلاک ۱۰۲۵ کد پستی ۱۹۴۷۹ تلفن: ۳-۳۸۵۴۷۶۲ و ۳-۲۸۰۶۵۱ فکس: ۲۸۴۶۶۷۶



باربری



خاکی



باربری

Shahrdariha

- The Increase of Municipality's Responsibilities Limitations & Strategies
 - Joulvern's Imagining Cities
 - Urban Tableaux: Criteria for Organizing
 - Urban Form in Islamic Traditional Cultures
 - Water Views & Water Statues
- om: A Salt Lake Margin City
althy City, Light Traffic City
as Abad: A Green Hill for All

