



- حمل و نقل عمومی شهری، واقعیات و نوهمات
- سبزه‌راه، عنصر شهری چند منظوره
- تنها راه حل، توسعه حمل و نقل بزرگ مقیاس
- وضع و وصول عوارض حمل و نقل درون شهری
- سرمین سالگرد تأسیس شوراهای
- شهرسازی مشارکتی، برنامه کوتاه برای قضاوت
- زمان‌های کوتاه برای قضاوت
- در برنامه ریزی حمل و نقل، دسترسی و عدالت
- شهرهای جهانی مشارکتی، تجربه انگلیس
- مسکو در راه جهانی شدن
- شهرهای جهانی مشارکتی، تجربه انگلیس
- گذری در دوحه و استانبول
- گره کور ترافیک شهرها
- در کلام گزینده باسنگرست، قطار سبک
- شهرهای تراموا، مترو و بی...



۳۶ شماره ماهنامه شهرداریها  
۸ شماره فصلنامه مدیریت شهری  
۱ شماره فصلنامه فرهنگ ایمنی

بیش از دوپست عنوان کتاب و نشریه در زمینه های برنامه ریزی و مدیریت شهری

انتشارات سازمان شهرداریهای کشور منتشر کرد:



علاقتمندان می توانند جهت کسب اطلاعات با انتشارات سبزه های در تماس حاصل نموده

یا به آدرس

تهران - ج کاندلی - کوچه پنجم - پلاک ۱۶ - طبقه دوم - انتشارات سازمان شهرداریهای کشور -

کد پستی: ۱۵۱۷۶۳۳۳۱۱ از ایستگاه پستخانه شماره

(مزینه ارسال نشریات به جهت انتشارات است)





# شهرداریها

معدنه پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی  
برنامه ریزی و مدیریت شهری  
نورچشمید - سال سوم - آذرماه ۱۳۸۱

۳۶

۴ ..... یادداشت سردبیر  
گزارش اصلی

۵ ..... حمل و نقل عمومی شهری، واقعیات و توهمات / جلال معصوم و جوادعلی آبادی  
اندیشه و پژوهش

۱۲ ..... سبزراه عنصر شهری چند منظوره / محسن سلیمانی و رسول سلیمانی

۱۷ ..... پاهای عابر پیاده لزوم ساماندهی / کیومرث ایراندوست  
قانون شهر

۲۱ ..... وضع و اصول عوارض حمل و نقل درون شهری / شاپور نظریور  
مشاور و حقوقی / دفتر حقوقی وزارت کشور

۲۲ ..... مشاور اداری - مالی / دفتر حقوقی وزارت کشور

۲۴ ..... شهرداریها به روایت اسناد / سرویس حقوقی - بین المللی

۲۸ ..... از نگاه شهردار  
تنها راه حل توسعه حمل و نقل بزرگ مقیاس / گفتگو با عبداللہ فتح الهی شهردار تبریز

۳۰ ..... گفتگو

۳۳ ..... چنبره حمل و نقل شهری / گفتگو با فریدون نژاد  
شورا و مشارکت

۳۶ ..... سومین سالگرد تأسیس شوراها، زمانی کوتاه برای تضایق / گفتگو با ابراهیم اصغرزاده  
ابتکاری دیگر، خلیف و اختیارات انجمن های محلی در دامغان / بتفشه رضایی

۴۲ ..... شهرسازی مشارکتی برنامه ریزی با مردم / حسن احمدی

۴۵ ..... یک دریچه، یک نگاه / حسینعلی وکیل علی آبادی، محمود نمشکی، کمال الدین پیرزاد  
تجربیات جهانی

۴۹ ..... جایابی، دسترسی و عدالت در برنامه ریزی حمل و نقل - تجویز انگلیس / جاب ویکار  
شهرداریهای جهان مشکلاتی مشابه دارند / برنامه عمران سازمان ملل متحد

۵۷ ..... مسکو در راه جهانی شدن / جرمی آلتن و دیگران

۶۱ ..... شهرها و شهرداریهای جهان  
ایجاد بانک حمل و نقل در کاسرون، امکانهای جدید ترافیک شهری در بولیویا، ترغیب شهروندان  
کوری شی با برای بازیافت زباله، جشن کلوب شهرهای دو چرخه فرانسه

۶۵ ..... عمارت نو  
پارک ساحلی بندر امام، پیوند انسان و دریا / علی صفوی، محمد رشیدیان

۶۹ ..... آموزش  
دستورالعمل مصوب ویژگیهای فنی معابر و علائم عبور و مرور / دفتر حمل و نقل وزارت کشور

۷۲ ..... دیدگاه  
توسعه پایدار حمل و نقل / حمید فتوحی

۷۸ ..... رهاورد سفر  
گذری در دوحه و استانبول / فریدین شاکوی

۸۱ ..... گزارشهای خبری / علی کلانتری  
کاشان، شهر آموزش شهروندان، مجموعه ورزشی و سنجان آشتی میان سنت و تجدد، درگر همایی  
یکروزه تهران انجام شد؛ بررسی تشکیل اتحادیه پایانه های شهرداریهای کشور -

۸۳ ..... اخبار کوتاه  
شهرداری خرم آباد و اجرای طرح یاوران محله، برگزاری جشنواره انتصاب شهروند سبز در مشهد  
عوامل مؤثر در ترافیک شهر گرگان و...

۸۶ ..... در سوگ یاران / خاتون میرزاد

۱۱۶ ..... تازه های نشر / عباس جلال

۱۱۸ ..... فهرست انگلیسی

شرح روی جلد چشمپند یاری شیر مرد - مربوط به  
گزارش اصلی

- ۱- مطالب مترجم لزوماً بیانگر نظرات  
شهرداریها نیست.
- ۲- به شهرداریها در ویرایش و  
تخصیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه باز  
گردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه  
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز، وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور  
سردبیر: علی نوردیور  
معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی  
هیئت تحریریه: سرویس علمی - پژوهشی، غلامرضا  
کاظمیان / سرویس حقوقی - بین المللی، حسن شفیعی  
ویراستار: حمید خادمی  
مدیر هنری: چشمپند یاری شیر مرد  
سازمانگرفته امور فنی: سعید مرزانه  
تصویرساز: مهدی یارمحمدی  
حروفچین: فریده دارستانی فرامانی  
نمونه خوان: لیلا شاه بختی  
شمارگان: ۵ - نسخه

آدرس: تهران، خیابان گلندی، خیابان پنجم، پلاک ۸۶، سازمان شهرداریهای کشور، طبقه دوم، دفتر ماهنامه شهرداریها، کدپستی: ۱۵۷۷۴۳۳۱

<http://www.magiran.com/shahrdariha>

E-mail: SHAHRDARI @ yahoo.com

ISSN: 1606-7495

تلفن و فاکس: ۰۲۵-۸۸۸۸۹۷۶-۸۷۷۷۴۳۳

## بعد از ۳۶ شماره

سی و شش شماره از انتشار - دوره جدید - ماهنامه شهرداریها می‌گذرد. بعد به نظر می‌رسید که با توجه به مشکلات موجود بتوان این تعداد نشریه را - در مجموع با ۳۱۷۲ صفحه مطلب پژوهشی، آموزشی و خبری - منتشر ساخت؛ و در واقع نشریه‌ای تخصصی را سه سال به صورت مستمر و منظم برای مدیران و کارکنان شهرداریهای کشور تهیه کرد و انتشار داد.

انتشار منظم و مستمر ماهنامه، مزیتی آشکار برای این نشریه محسوب می‌شود؛ و یژه اینکه مخاطبان آن طیف وسیعی از شهرداران، اعضای شورای شهر، کارشناسان و مدیران میانی شهرداریها، مهندسان مشاور معمار و شهرساز، تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان در ادارات و مؤسسات مرتبط با امور شهری، استادان و دانشجویان رشته‌های برنامه‌ریزی و طراحی شهری، علوم اجتماعی، مدیریت و جز اینها را در بر می‌گیرد.

در نظر سنجی‌ای که از مخاطبان به عمل آمد، عمده‌ترین و مهم‌ترین انگیزه آنها از مطالعه این نشریه، آشنایی با مسائل روز مدیریت و برنامه‌ریزی شهری، ارتقای دانش تخصصی، ارتقای آگاهی‌های شغلی، آشنایی با ایده‌ها و تجربه‌های متخصصان شهری، آشنایی با تجربه‌های جهانی، کسب اخبار شهرداریها و آشنایی با پژوهشهای انجام شده در حوزه مدیریت شهری اعلام شد.

در این مدت بی‌همراهی هم‌زمان، اقدامی صورت پذیرفت که بدون اعراق باید آن را اقدامی بزرگ و ستورگ خوانده اقدامی که به تولید و نشر دانش و تجربه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در اندام شهرداریهای کشور انجامید و موجب توانمندسازی و بهبود مدیریت شهری شد.

استقبال شهرداران و جامعه علمی و تخصصی از انتشار این نشریه، بیانگر ضرورت انتشار آن و جای خالی انتشارات تخصصی شهرداریهاست. این استقبال به گونه‌ای بود که پس از تجربه موفق ماهنامه شهرداریها، دو نشریه تخصصی دیگر - «مدیریت شهری» و «فرهنگ ایمنی» - نیز برای پاسخگویی به نیازهای تخصصی مدیریت شهری و همچنین ایمنی شهرها در برابر حوادث و حریق منتشر گردید.

اکنون به نظر می‌رسد که «ماهنامه شهرداریها و فصلنامه مدیریت شهری» و سایر کتب منتشر شده دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، به منابعی تبدیل شده‌اند که هر مدیر و کارشناس، و به طور کلی هر فرد علاقه‌مند به مسائل شهری، ناگزیر از مراجعه به آن است.

رجاء و آئق داریم که نشریات مذکور تنها به بخش کوچکی از نیازهای متعدد و پیچیده شهرداریها پاسخ می‌دهند، بدین ترتیب این نیاز جدی به چشم می‌خورد که نشریات تخصصی ویژه فضای سبز، مواد زائد جامد، «بلاهای طبیعی و غیرمترقیه»، اقتصاد شهرداریها، و نظایر اینها نیز در آینده نزدیک منتشر شوند.

علاوه بر اینها، به منظور پشتیبانی علمی از اقدامات و فعالیت‌های شهرداریها، انتشارات دفتر نیز در طی سالهای گذشته حدود ۱۸۰ عنوان کتاب و نشریه منتشر ساخت، که با استقبال خوب جامعه دانشگاهی و تخصصی مرتبط نیز مواجه شده است.

این انتظار جدی از شهرداران محترم وجود دارد که با برخورد فعال و عمیق و سازنده با ماهنامه شهرداریها، فصلنامه «مدیریت شهری» و فصلنامه «فرهنگ ایمنی»، زمینه حضور بیشتر انتشارات را در شهرداریها فراهم آورند، چرا که حداقل نیمی از موفقیت اقدامات فرهنگی، هم‌واره به مخاطبان آن بستگی دارد.

تقاضا داریم که شهرداران یا تأکید بر مطالعه نشریات مذکور به وسیله کارکنان و مدیران شهرداریها، ضمن بهره‌برداری مقتضی از مطالب آموزشی آنها، با نقد و بررسی و از سال دینگاه‌های خود به وزارت کشور، در بهبود آتی انتشارات سازمان شهرداریها همراهی و همکاری ورزند.

امیدوار هستیم که با گرفتن مجوز روزنامه، شمارنده از هیئت نظارت بر مطبوعات، امکان اطلاع‌رسانی به شهر و ندان محترم شهرهای مختلف کشور نیز فراهم آید و با افزایش اطلاعات و آگاهیهای شهروندان، اینان هم با حقوق و تکالیف‌شان نسبت به شهر خود دهبتر آشنا گردند.



# حمل و نقل عمومی شهری؛ واقعیات و توهمات

تنظیم: جلال معصوم - جواد علی آبادی

## اشاره

امروزه با توسعه شهرها و گسترش کالبدی آنها، تقاضای سفرهای شهری ابعاد گسترده تری به خود گرفته است. هر روز بخشی از اوقات مردم در شهرهای بزرگ و متوسط در صف اتوبوس و تاکسی و راهبندانها تلف می شود. منابع اقتصادی زیادی نیز در نتیجه استهلاک وسایل نقلیه شخصی و مصرف سوخت به هدر می رود. آسیبهای روانی، جسمی و زیست محیطی چنین وضعیتی کمتر از جنبه های اقتصادی مسئله نیست. محاسبه هزینه چنین مسائلی مبالغ هنگفتی را نشان می دهد، که با سرمایه گذاری تنها بخشی از آن در حمل و نقل عمومی شهری می توان به بسیاری از این مشکلات پایان داد.

ماهنامه شهرداریها، در میزگردی با شرکت چند تن از صاحب نظران مسائل حمل و نقل عمومی، به بررسی برخی موانع موجود در توسعه این بخش از حمل و نقل شهری پرداخته است. در این میزگرد مباحثی در خصوص تعاریف و جایگاه حمل و نقل عمومی، بهینه سازی مصرف سوخت، خصوصی سازی حمل و نقل عمومی و شرایط بهره گیری از سیستمهای امروزی حمل و نقل شهری مورد کنکاش قرار گرفته اند.

شرکت کنندگان در این میزگرد عبارتند از:

۱- مجتبی جمشیدی - کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل.

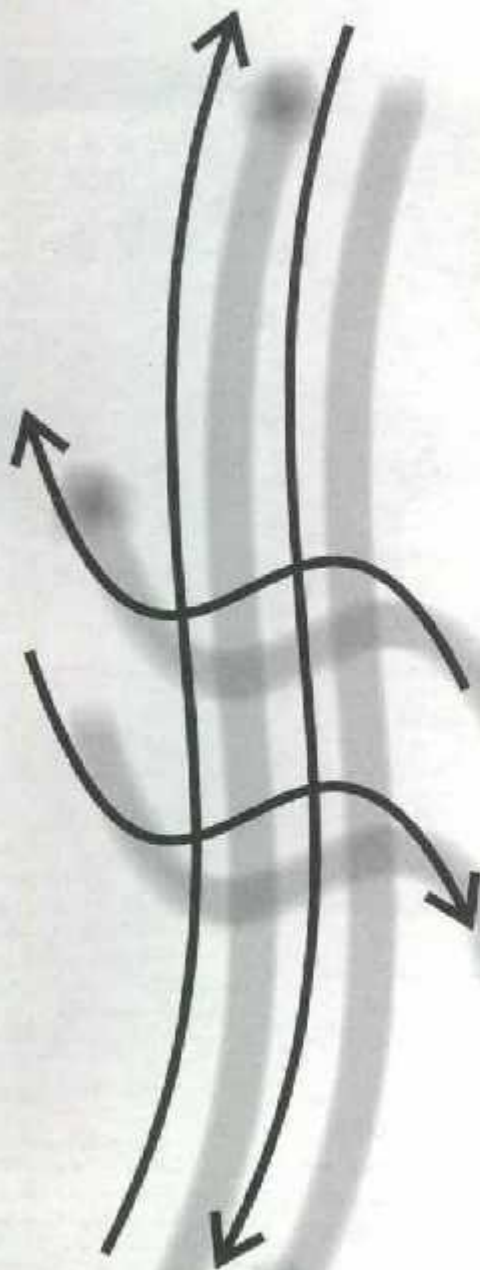
۲- یوسف رشیدی - کارشناس ارشد شرکت کنترل کیفیت هوا.

۳- بهمن رویانیان - کارشناس ارشد حمل و نقل و رئیس هیئت مدیره مهندسین مشاور رهپویان.

۴- محمد حسن شهیدی - کارشناس ارشد شهرسازی و مدیرعامل مهندسین مشاور سبزینه راه.

۵- منوچهر علی نژاد - کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل و معاون دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهری کشور.

در زمان تدارک برگزاری این میزگرد، خیر تأسف برانگیز درگذشت مهندس بهمن برنیان، معاونت دفتر حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور، و همکارانشان مهندس محمد ناصر فرحانیه را در یافت کردیم. به پاس نقش آنها در حمل و نقل عمومی، این گزارش به آنان تقدیم می گردد.



ماهنامه شهرداریها: با گرامیداشت یاد و خاطره مهندس برنیان که در زمینه حمل و نقل عمومی و همگانی زحمات بسیاری متحمل شدند، جلسه را آغاز می کنیم. دو ابتدا بهتر است با مقدمه ای، به مفاهیم حمل و نقل همگانی پرداخته شود تا بعد به دیگر مباحث برسیم.



عمومی نوعی خلط مبحث به چشم می خورد، و حمل و نقل همگانی به این معنی تصور می شود که تنها به بخش عمومی تعلق دارد و نمی تواند در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد. در مورد وسایل حمل و نقل عمومی نیز هنوز اشتراکی در تعریف وجود ندارد و عده ای تنها اتوبوس و قطار شهری را وسایل حمل و نقل عمومی قلمداد می کنند. مفاهیمی همچون سفر و مسافر و بلیت سفر نیز به اشتباه به جای یکدیگر به کار می روند. همه اینها به دلیل نبود استاندارد سازی مفاهیم و فقدان مطالعات پایه ای در زمینه حمل و نقل به وجود آمده است که من در فرصت بعدی به آن خواهم پرداخت.

**مجتبی جمشیدی همان طور که چندی پیش شهبیدی اشاره کردند، تعریف درستی از حمل و نقل عمومی وجود ندارد و هر وسیله ای که چند نفر با هم از آن استفاده کنند جزء حمل و نقل عمومی قلمداد می شود که این تعریف صحیح نیست. در تعریف استاندارد، حمل و نقل عمومی شامل سیستمی است که در آن یک وسیله مشخص، در فواصل زمانی مشخص، در ایستگاههای مشخص و در مسیری میان یک مبدأ و مقصد مشخص تردد می کند. از این دست است سیستم اتوبوسرانی، مترو، تراموا و جز اینها. بر اساس این تعریف، در کشورهای پیشرفته تاکسی جزء وسایل حمل و نقل عمومی محسوب نمی شود، زیرا در اختیار مسافر است و به مسیر و زمان مشخصی محدود نمی شود. اما در کشور ما این وسیله در زمره وسایل حمل و نقل عمومی قرار می گیرد، چون همزمان چندین مسافر از آن بهره می گیرند و در نتیجه چندان در اختیار مسافر قرار ندارد. در ایران مینی بوس ها، سرویس ادارات و مسافرکش هایی شخصی نیز وسایل حمل و نقل عمومی خوانده می شوند، در حالی که این وسایل در متون و منابع علمی، عمومی و همگانی محسوب نمی شوند. با تعریف ما از حمل و نقل عمومی، به عنوان مثال، ۶۰ درصد سفرها در شهری مثل تهران به وسیله حمل و نقل عمومی - شامل اتوبوس، مینی بوس، تاکسی، سرویس ادارات و مسافرکش ها - انجام می شود. از این ۶۰ درصد تنها حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد با سیستمی که دولت در آن سرمایه گذاری کرده است - یعنی اتوبوس - صورت می پذیرد و ۴۰ درصد بقیه سفرها از طریق حمل و نقل خصوصی یعنی سواری، وانت و موتور سیکلت انجام می شود.**

به هر حال یکی از موانع در برنامه ریزی حمل و نقل عمومی کشور، وجود ابهام در تعریف این نوع حمل و نقل و اجزای آن است. این ابهام نیز از فقدان اطلاعات و آمار و ارقام صحیح و مستند در مورد حمل و نقل همگانی نشأت می گیرد. ما فاقد مطالعات و اطلاعاتی هستیم که بر پایه آنها بتوانیم به قضاوت و برنامه ریزی بپردازیم.

**منوچهر علی نژاد به نظر می رسد الگوهای کلی که در حمل و نقل همگانی کشور از آنها استفاده می شود، و استانداردهای کلی که بر طبق آنها صورت می گیرد، بر اساس مطالعات پایه ای قرار ندارد. مثلاً سکانه، مجبوریم از الگوهای حاکمیتی که به ما دیکته شده است، تبعیت کنیم. در این الگوهای حاکمیتی جایگاه تاکسی، مینی بوس، اتوبوس، مترو و سیستمهای ریلی شهری مشخص شده است و مطالعاتی هم که راجع به حمل و نقل همگانی صورت می گیرد در قالب همین الگوهای حاکمیتی است. مثلاً تحقیقی در این زمینه انجام نشده است که آیا تاکسی و مینی بوس جزء حمل و نقل عمومی هستند یا نه. الگوهای حاکمیتی که به ما دیکته شده اند، تاکسی و مینی بوس را جزء حمل و نقل عمومی بر**



محمد حسن شهبیدی

متولد ۱۳۲۶

**مدارج تحصیلی**

- کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه ای از دانشگاه اشجعین، لبنان - ۱۳۴۴

- کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه ای از دانشگاه تهران - ۱۳۵۹

**مشاوتهای اجرایی**

- مجری طرح مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران ۷۱-۱۳۷۰

- مدیر عامل شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران ۷۲-۱۳۷۱

- عضو کمیته فنی - تخصصی سیاستگذاری حمل و نقل و ترافیک شهری کشور ۱۳۸۰

- مدیر عامل شرکت مهندسی مشاور سبزین راه ۱۳۷۳ تاکنون

**سوابق علمی - پژوهشی**

- مشارکت در ۲۸ طرح تحقیقاتی در زمینه حمل و نقل و شهرسازی، از جمله: طرح انتقال مرکز اداری - سیاسی کشور - ۱۳۶۸، طرح شهر جدید مجانی - امپهان - ۱۳۶۷، طرح جامع شهر زاهدان - ۱۳۵۶، و برخی دیگر.

- حقوق، تألیف و ترجمه دهها مقاله در زمینه حمل و نقل و ترافیک کشور. از جمله: م. روسی مسائل ایمنی ترافیک در کنترل سیستم حمل و نقل درون شهری تهران - ۱۳۷۵، مسروزی مسوئله ترافیک کوهی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور - ۱۳۷۵، جایگاه اطلاعات پایگاه اطلاعاتی در ارزیابی عرضه و تقاضای حمل و نقل زمینی - ۱۳۷۵، و جزاینها.

**محمد حسن شهبیدی نیاز به جایایی و رفت و آمد در شهرها چیزی در حد نیاز به خوراک، پوشاک، مسکن، حق دانش آموختن و حق استفاده از خدمات بهداشتی است، زیرا برای به دست آوردن همه این موارد به جایایی و حمل و نقل نیاز است. در واقع حمل و نقل و رفت و آمد از جمله حقوق مسلم شهروندان است و حکومتهای ملی و مدیریتهای شهری موظفند که آن را همانند دیگر خدمات ضروری، تأمین مورد لزوم برای عموم فراهم آورند. البته این الزام استانه ای دارد که فراتر از آن استفاده کنندگان موظف به پرداخت هزینه اند. به نظر می رسد هنوز تعریف درستی از حمل و نقل عمومی وجود ندارد و منظور از واژه حمل و نقل عمومی به درستی درک نشده است. گاهی اوقات میان مفهوم همگانی و**

**گاهی اوقات میان مفهوم همگانی و عمومی نوعی خلط مبحث به چشم می خورد، و حمل و نقل همگانی به این معنی تصور می شود که تنها به بخش عمومی تعلق دارد و نمی تواند در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد**

**در تعریف استاندارد، حمل و نقل عمومی شامل سیستمی است که در آن یک وسیله مشخص، در فواصل زمانی مشخص، در ایستگاههای مشخص و در مسیری میان یک مبدأ و مقصد مشخص تردد می کند**



می‌شمارند، در حالی که در واقع اینگونه نیست، بنابراین ما در اساسی کار، که داشتن تعریف دقیق و روشنی از حمل و نقل همگانی است، دچار مشکل هستیم و تعاریف ما با هم تناقض دارد. باید این تناقضات در تعریف حمل و نقل همگانی از بین بروند و تعریفی دقیق و مشخص در این زمینه به دست داده شود. بدین ترتیب سیاستگذاران و برنامه‌ریزان نیز خواهند توانست بر پایه این مطالعات و تعاریف سیاستگذاری کنند.

**بهمین رویانمان من نیز با نظر دوستان در خصوص مشکلات ناشی از اینها در تعاریف موافقم.** اگر بخواهیم وارد شرایط عینی در سایر حوزه‌ها شویم، من مایل هستم در اینجا به مسئله اصلی تقاضای سفر بپردازم و ارتباط آن را با مشکلات حمل و نقل عمومی کشور کمی توضیح دهم. براساس مطالعات، هر چه شهرها بیشتر به فعالیت اقتصادی، بازرگانی، تجاری، فرهنگی، ورزشی و نظایر اینها بپردازند، طبیعتاً تقاضای سفر بیشتری نیز در آنها ایجاد می‌شود. این امور وابستگی تملی به وضعیت مالی یا درآمد سرانه مردم دارد. یعنی هر چه درآمد سرانه بیشتر باشد، تقاضای سفر بیشتری نیز وجود خواهد داشت و این به نوبه خود نشان دهنده

**تقاضای سفر در شهرهای ایران، و خصوصاً شهرهای بزرگ تر، بیش از آن چیزی است که انتظار می‌رود. ایران در مقایسه با کشورهایایی که تقاضای سفر مشابه با آنها دارد، دارای درآمد سرانه پایین تری است. ضریب سفر در مورد شهرهای بزرگ ایران ۱/۸ یا ۱/۹ سفر سواره در روز برای هر فرد است، که رقم نسبتاً بالایی است**

فعالیت‌های گسترده تر فرهنگی، تجاری و جز اینهاست. به طور کلی تقاضای سفر در شهرهای ایران، و خصوصاً شهرهای بزرگ تر، بیش از آن چیزی است که انتظار می‌رود. ایران در مقایسه با کشورهایایی که تقاضای سفر مشابه با آنها دارد، دارای درآمد سرانه پایین تری است. ضریب سفر در مورد شهرهای بزرگ ایران ۱/۸ یا ۱/۹ سفر سواره در روز برای هر فرد است، و این نسبت به درآمد سرانه و فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی موجود رقم نسبتاً بالایی است. ضریب سفر سواره در شهرهای ما می‌توانست کمتر از این ارقام باشد. دلیل بالا بودن تقاضای سفر در شهرهای ما، آمد و شدهای اضافی و زائیدی است که برای بهره‌مند شدن از خدمات، مراجعه به ادارات، بانکها و سازمانهای مختلف صورت می‌گیرد. آمار موجود نشان می‌دهد که ۶۵ تا ۷۵ درصد سفرهای روزانه شهری یا وسایل حمل و نقل عمومی - اعم از اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و مسافرکشی‌ها - صورت می‌گیرد، که خود نشان دهنده درآمد سرانه پایین مردم است. در این میان استفاده از وسایل کم

خلرفیت مثل تاکسی و مسافرکشی‌ها سهم بالایی دارد. نظیر ناپدیدبسیاری این نوع وسایل حمل و نقل عمومی خود مشکلات عدیده‌ای را برای مدیریت ترافیک شهری ایجاد کرده است. حل برخی از این مشکلات به مقوله تقاضای سفر مربوط می‌شود، که در حیطه مباحث ساماندهی سفر قرار می‌گیرد و مدیریت تقاضای سفر یکی از حوزه‌های آن است. مدیریت تقاضای سفر مقوله‌ای است که در اینجا کمتر روی آن کار شده است. ما می‌توانیم با این نوع مدیریت از ایجاد بسیاری از سفرهای کاذب، روزانه جلوگیری کنیم زیرا در حد بالایی از سفرهای شهری از نوع سفرهای اجباری - و در نتیجه خدمات‌رسانی ناسامان - است. از طریق مدیریت تقاضای سفر می‌توان از حجم سفرهای اجباری کاست و به سهم سفرهای اختیاری افزود، و از این راه از بروز بسیاری از مشکلات جلوگیری به عمل آورد.

**محمّد حسن شهبیدی** مشکلاتی که به آنها اشاره می‌شود، اعم از فقدان وحدت در تعاریف و مفاهیم حمل و نقل، کمبود اطلاعات و آمار پایه برای مستندسازی، عدم تناسب میان عرضه و تقاضای سفر یا شرایط اجتماعی - اقتصادی، وجود سفرهای زائد شهری، مشخص نبودن جایگاه حمل و نقل عمومی و طبق آن، استاندارد نبودن وسایل حمل و نقل همگانی و نظایر اینها، همگی ناشی از فقدان مطالعات پایه‌ای در زمینه حمل و نقل است. متأسفانه در کشور ما مطالعه جامع و جدی راجع به سیستم‌های حمل و نقل عمومی متناسب با شهرهای آن وجود ندارد. به عنوان نمونه، بیگان اتومبیلی است که بدون مطالعه وارد این کشور شد و ۴۰ سال سرنوشت شبکته و سیستم حمل و نقل ما را رقم زد. باید پذیرفت که بدون مطالعه و پژوهش در سطح ملی و حتی جهانی، نمی‌بایست به یک سیستم حمل و نقل روی آورد. امروز جایگاه سیاست‌گذارهای منتج از تحقیق و پژوهش در حمل و نقل همگانی کشور ما خالی است. ما راهبردهای مطالعه شده‌ای برای انتخاب سیستم حمل و نقل همگانی، چه از نظر نوع تقاضای سفر و چه از نظر الگوهای متناسب عرضه، برای کشور و شهرهای ما، در اختیار نداریم.

**مجتبی جمشیدی** من می‌خواهم در خصوص مطالبی که مهندس رویانمان در مورد سفرهای زائد شهری و بالا بودن نرخ سفر در شهرها فرمودند، به چند نکته اشاره کنم. همان طوری که قبلاً گفتم، ما فاقد اطلاعات و آمار معتبر و دقیقی هستیم که براساس آنها بتوان مسائل حمل و نقل شهری کشور را به درستی تبیین کرد. به نظر می‌رسد ما در برخی از تحلیل‌ها ناچار می‌شویم که براساس حدسها و گمان‌ها جلو برویم، و نه واقعیات موجود. شاخصهایی که مراکز مطالعاتی براساس آنها آمارهای حمل و نقل شهری را گردآوری می‌کنند، به درستی متناسب با ویژگیهای مشترک شهرها تعیین نشده‌اند و در نتیجه گاه آمارهای متناقضی در امور حمل و نقل شهری مشاهده می‌شوند. مثلاً در بسیاری از موارد، تکنیک صحیحی حیسان «مفهوم «سفر» و «جابجایی» صورت نمی‌گیرد و جابجاییهایی که در شهرها انجام می‌شود به عنوان سفرهای شهری قلمداد می‌گردند. چیزی که می‌خواسته به آن اشاره کنم، این است که به نظر من بالا بودن میزان (ترخ) سفرها در شهرهای ما نشان دهنده سفرهای زائد شهری نیست. در واقع ما اساساً - به دلایلی که ذکر خواهم کرد - با تقاضای سفر زائیدی به آن شدت مواجه نیستیم. مطالعات ما نشان می‌دهد که میزان سفرهای شهری در شهرهای بزرگ کشور نمی‌تواند بالای ۱/۷ نفر سواره در روز باشد، که این میزان برای شهرهای کوچک بسیار





سرمایه گذاری بر روی آن مطمئناً می توان به میزان زیادی از سهم آلایندگی هوا کاست. اگر این مسئله از دیدگاه بهداشتی و لزوم تعیین سلامت افراد جامعه مورد بررسی قرار گیرد، اهمیت آن بیشتر مشخص خواهد شد. متأسفانه در کشور ما تحقیقاتی در این زمینه انجام نشده است. اما بر اساس مطالعاتی که در سایر کشورها صورت گرفته مشاهده شده است که تأثیرات زیان بار مالی آلودگی هوا بر بهداشت و سلامت افراد به مراتب بیشتر از سرمایه گذاری اولیه برای کنترل آلودگی هواست. در نگاهی سطحی هزینه های مبارزه با آلودگی هوا فوق العاده بالا به نظر می آید، اما وقتی که با هزینه های بهداشتی که آلودگی هوا در دوازدهم مدت بر جامعه تحمیل می کند مقایسه شود، می توان دید که بسیار صرفه تر است. بنابراین با توجه به آماری که در ابتدای بحث داده شد، هر مقدار که در توسعه وسایل حمل و نقل عمومی هزینه شود، این هزینه ها که خود نوعی سرمایه گذاری به حساب می آید، از طریق صرفه جویی در مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا و افزایش سطح سلامت مردم بازگردانده می شوند.

**مشوچهر علی نژاد** بهینه سازی مصرف سوخت و انرژی در حمل و نقل درون شهری فقط از دیدگاه زیست محیطی و آلودگی هوا مطرح نیست؛ دیدگاه بسیار مهمتر در این میان جنبه اقتصادی مسئله است. ایران به عنوان یکی از بزرگترین کشورهای دارای ذخایر عظیم گاز طبیعی در جهان مطرح است و با سرمایه گذاری بر این امر به صورت گاز سوز کردن وسایل نقلیه همگانی می توان صرفه اقتصادی فراوانی به دست آورد. به همین

### متأسفانه در کشور ما مطالعه جامع و جدی راجع به سیستمهای حمل و نقل عمومی متناسب با شهرهای آن وجود ندارد. به عنوان نمونه، پیکان اتومبیلی است که بدون مطالعه وارد این کشور شد و ۴۰ سال سرنوشت شبکه و سیستم حمل و نقل ما را رقم زد

دلیل است که دولت قصد گاز سوز کردن اتوبوسها و وسایل نقلیه همگانی را دارد که معادل صرفه جویی ارزی آن برابر با (و یا حتی کمتر از) میزان سرمایه های است که باید برای خرید و نصب تجهیزات کنترل آلودگی هوا بر روی خودروها پرداخت کرده و باز به اقتصادی آن نیز در دراز مدت بالاتر از وسایل کنترل کننده آلودگی هواست - هر چند در ابتدا هزینه های زیادی را می طلبد.

**بهمن رویانیا** اگر مقایسه ای میان وسایل حمل و نقل به لحاظ استفاده بهینه از منابع انجام گیرد، آن گاه اهمیت و جایگاه وسایل حمل و نقل عمومی با ظرفیت بالا مشخص خواهد شد. هر تا کسی با مسافرکش روزانه در حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ نفر مسافر را جابجا می کند، در صورتی که هر اتوبوس در روز بیش از ۱۰۰۰ نفر

کمتر است. البته تردید نیست که سفرهای زائدی برای دریاخت خدمات صورت می گیرد؛ ولی این گونه سفرها مگر چند درصد از کل سفرها را تشکیل می دهد؟ حدود ۷۰ درصد از سفرهای شهری ماه، سفرهای اجتناب ناپذیری همچون سفرهای شغلی و تحصیلی است. هر فرد شاغل در سال حداقل ۳۰۰ سفر کاری انجام می دهد و ۳۰۰ سفر هم برای بازگشت به منزل دارد. اگر سفرهای رفت و برگشتی برای گرفتن خدمات ضروری دیگر نیز محاسبه کردند، می توان دید که درصد سفرهای زائد شهری کمتر از آن رقمی است که تصور می شود. به هر حال میزان سفر شهری در جامعه ما چندان بالا نیست. ضمناً باید توجه داشت که به دلیل پایین بودن درآمد خانوار شهری و برخی مسائل فرهنگی، تعداد سفرهایی مانند سفرهای تفریحی در کشور ما نسبت به سایر کشورها بسیار پایین است. همچنین بخش زیادی از جمعیت کشور ما را جمعیت جوان تشکیل می دهد - که اینها اصولاً یا سفر ندارند و یا کم سفر می کنند. بدین ترتیب مشکل ما چندان مربوط به میزان بالای سفرهای زائد و یا تعداد بالای سفر نیست. مشکل را می بایست در جای دیگری جست و جو کرد.

**بهمن رویانیا** اشاره من در خصوص سفرهای زائد شهری به معطوف به عدم تناسب میان شرایط اقتصادی - اجتماعی و ضریب سفرهای ۱/۷ و یا ۱/۸ شهری بود - که شرایط اقتصادی صرفی را می طلبد. منظور از سفرهای زائد سفرهایی است که غیر اقتصادی اند یا بازده اقتصادی ندارند؛ مثلاً جوانها بر اثر بیکاری به سفرهای زائد شهری می پردازند.

**محمد حسن شهیدی** یکی از نکات مهم در بحث حمل و نقل عمومی، استفاده بهینه از منابع کمیاب و محدود است. در واقع جوهر اصلی بحث حمل و نقل عمومی، بهینه سازی منابع است. در این مفهوم استفاده صحیح و کارآمد از منابع مالی، شبکه، تسهیلات، ناوگان، زمان و حتی منابعی همچون سوخت و هوا و امثال اینها مورد توجه است. بهینه سازی سیستم، افزایش بازدهی آن و کاهش عوارض حمل و نقل، اهداف حمل و نقل همگانی محسوب می شود. پرسش اصلی این است که آیا واقعاً رویکرد حمل و نقل همگانی می تواند به استفاده بهینه از منابع بینجامد و عوارض محیطی این فعالیت را کاهش دهد؟

**یوسف شهیدی** من در پاسخ به این پرسش مهندس شهیدی، می خواهم به بحث مصرف منابع انرژی و تأثیرات زیست محیطی آن اشاره کنم. همان طور که دوستان اشاره کردند، در حدود ۶۰ درصد از سفرهای درون شهری ماه به وسیله سیستم حمل و نقل عمومی صورت می گیرد. برخلاف تصور همگان، که فکر می کنند سیستم حمل و نقل همگانی و اتوبوسرانی سهم بسیار بالایی در آلودگی هوا دارند، بر سپهانشان می دهند که در شهر تهران تقریباً حدود ۳ درصد از ذرات معلق - که یکی از آلاینده های مهم هوای شهر تهران است - به وسیله سیستم اتوبوسرانی در هوا منتشر می شود، ۵۲ درصد از تولید این آلاینده مربوط به خودروهای سبک شهری - شامل تاکسی، مسافرکش ها و خودروهای شخصی - است، و ۱۳ درصد را مینی بوسها تولید می کنند. ۲۶ درصد را کامیونها و خودروهای سنگین، و حدود ۶ درصد نیز به وسیله موتورسیکلتها تولید می شود. با محاسبه ای ساده می توان دید که موتورسیکلتهایی که در سطح شهر تهران در حال تردد هستند دو برابر میزان اتوبوسهای سطح شهر در آلودگی هوا سهم دارند. بنابراین می توان نتیجه گرفت که سیستم اتوبوسرانی سهم بسیار پایینی در تولید آلودگی هوا دارد و با

#### بهمن رویانیا

متولد ۱۳۲۲

#### مدارح تحصیلی

سهندس راه و ساختمان دانشگاه

براندور، انگلستان - ۱۳۴۶

- کارشناس ارشد حمل و نقل از دانشگاه

براندور، انگلستان - ۱۳۴۸

#### مسئولتهای اجرایی

- مدیر امور مطالعات سازمان ترافیک

تهران ۶۶-۱۳۵۲

- رئیس هیئت مدیره مهندسین مشاور

دهیویان ۱۳۶۶ تاکنون

#### سوابق علمی - پژوهشی

- استادیار دانشکده فنی دانشگاه تبریز

۱۳۵۰-۱۳۵۲

- مشارکت در مقاله چندین طرح پژوهشی

در زمینه حمل و نقل ریلی



را جایجا می کند، از طرفی میزان مصرف سوخت و هزینه استهلاک در مسافر کش ها، تاکسی ها و مینی بوس ها در ازای هر کیلومتر - نفر جایجایی بیشتر از اتوبوس است. بنابراین می توان نتیجه گرفت که با استفاده بیشتر از مینی بوس و تاکسی و اتومبیل های مسافر کش، هم به اقتصاد ملی ضرر وارد می شود، و هم این امر باعث افزایش آلودگی هوا و تراکم ترافیک و افزایش هزینه زمان از دست رفته می گردد. به نظر من اولین قدمی که می توان برای بهینه کردن مصرف سوخت و انرژی و دیگر سرمایه ها برداشت، این است که سیستم حمل و نقل همگانی به سمتی هدایت گردد که مردم از اتوبوس بیشتر استفاده کنند. در قسمتهایی از شهر هم که تراکم مسافر زیاد است و خط ویژه اتوبوس نمی تواند جوابگوی این حجم زیاد باشد، می توان از قطار سبک شهری که ظرفیت حمل مسافر بیشتری دارد استفاده کرد.

**مجتبی جمشیدی** در بحث مصرف بهینه انرژی، هدف این است که میزان مصرف سوخت کاهش یابد. این هدف می تواند از طریق کم شدن کیلومتر پیمایشی وسایل نقلیه صورت گیرد و یا اینکه مصرف واحد سوخت در ماشینی که آن را تبدیل به انرژی انتقالی می کند کاهش یابد. ضریب سرشمین خودروها در کشور ما ۱/۵ نفر است که رقم بسیار پایینی است؛ و به همین دلیل میزان مصرف سوخت برای هر واحد نفر در کشور ما بالاست. مثلاً در تهران حدود ۶۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه مسافر کش وجود دارد و هر روز حدود ۶۰۰ تا ۵۰۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه شخصی در سطح شهر در حال تردد هستند. خودروهای مسافر کش معمولاً سن

خودرو در کشور ما به جای کالایی مصرفی تبدیل به کالایی سرمایه ای شده است. به همین دلیل کسی که با سرمایه کالایی خودرو تهیه کرده است دیگر مسلماً آن را در خانه و پارکینگ نگه نخواهد داشت تا از سیستم حمل و نقل همگانی ناکارآمد موجود استفاده کند، بلکه از وسیله نقلیه خود استفاده می کند. این امر باعث تشدید بحران آلودگی هوا، بالا رفتن مصرف سوخت و نظایر اینها می شود. لیکن در کشورهای دیگر وضعیت بسیار متفاوت است. در این کشورها قیمت وسیله نقلیه ارزان است و در مقابل، هزینه های نگهداری و استفاده بالاست؛ و برای شخص هم مهم نیست از آن استفاده کند یا نه. از طرفی نیز سیستم حمل و نقل عمومی با قیمت مناسب و خدمات استاندارد در اختیار همگان قرار دارد. در واقع شرایط به گونه ای است که افراد عمدتاً به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی ترجیح می شوند. می بایست به مدیریت تقاضا و مدیریت سیستم به صورت توأمان توجه کرد. این مدیریت دو گانه در عین پاسخگویی به تقاضاهای سفر از طریق سیستم حمل و نقل عمومی موجب کاهش سفرهای زائد و کیلومتر پیموده شده و مصرف سوخت می شود، و گامی در جهت بهینه سازی منابع به شمار می آید.

**ماهناسه شهرداریها** اگر اجازه فرمایند، باب جدیدی را در جلسه باز کنیم. منظور بحث تقاضا و عرضه در سیستم های حمل و نقل جدید ریلی است که چندی است در کشور ما مطرح شده و خواهان زیادی پیدا کرده است و شهرهای بزرگ و کوچک به دنبال ایجاد آن هستند. این سیستمها تا چه حد می توانند در

## امروز جایگاه سیاستگذار یهای منتج از تحقیق و پژوهش در حمل و نقل همگانی کشور ما خالی است. ما راهبردهای مطالعه شده ای برای انتخاب سیستم حمل و نقل همگانی، چه از نظر نوع تقاضاهای سفر و چه از نظر الگوهای متناسب عرضه، برای کشور و شهرهای مان در اختیار نداریم

بر خلاف تصور همگان، که فکر می کنند سیستم حمل و نقل همگانی و اتوبوسرانی سهم بسیار بالایی در آلودگی هوا دارد، بررسیها نشان می دهند که در شهر تهران تقریباً حدود ۳ درصد از ذرات معلق - که یکی از آلاینده های مهم هوای شهر تهران است - به وسیله سیستم اتوبوسرانی در هوا منتشر می شود، ۵۲ درصد از تولید این آلاینده مربوط به خودروهای سبک شهری است

بالایی دارند و فرسوده اند و به همین خاطر مصرف سوخت شان بالاست و آلودگی زیادی نیز تولید می کنند. بنابراین اگر نتوان به نوعی این وسایل را سالم اندکی کرد و آنها را از سیستم مصرف سوخت خارج ساخت، گام مهمی در کاهش مصرف منابع انرژی و آلودگی هوا برداشته خواهد شد.

تکته دیگری که در مورد بهینه سازی سوخت و آلودگی هوا اهمیت دارد، رعایت دو اصل است. اصل اول آن است که در بخش حمل و نقل خصوصی باید به طرف وسیله نقلیه ارزان قیمت ولی با خدمات گران قیمت - یعنی هزینه سوخت گران، مالیات بالا و بیمه بالا - حرکت کنیم. اصل دوم آن است که سیستم حمل و نقل عمومی استاندارد و متناسب در اختیار مردم قرار گیرد. یکی از مشکلات عمده در حمل و نقل خصوصی در کشور ما این است که

شهرهای ما به عنوان سیستم های عمومی به کار گرفته شوند و ما در انتخاب این سیستمها با چه مسائلی مواجه هستیم؟

محمّد حسن شهیدی چیزی که در این تقاضاهای فزاینده به چشم می خورد؛ این توجهی به شرایط و ویژگیهای شهری در انتخاب سیستمهای جدید حمل و نقل است. چنین نیست که هر شهر بزرگ، ولو با جمعیت میلیونی و فرامیونی، لزوماً به سیستم ریلی بسا قطار شهری نیاز داشته باشد. عوامل دیگری نیز باید در انتخاب این نوع سیستم دخالت داده شوند، که امروز کمتر مورد توجه قرار می گیرند. برای مثال، این نوع سیستم برای شهرهایی که در حاشیه دریای خزر یا خلیج فارس قرار دارند و دارای کشیدگی خطی در شکل خود هستند مناسب است. این شهرها ممکن است جمعیت زیادی هم نداشته باشند و از این لحاظ در رده شهرهای





مجتبی جمشیدی

متولد ۱۳۲۶

مدارح تحصیلی

- کارشناس ریاضی از دانشگاه صنعتی

۱۳۵۲

- کارشناس ارشد ریاضی از دانشگاه

قزاقی ۱۳۵۹

مستوایتهای اجرایی

- کارشناس ارشد حمل و نقل عمومی

شرکت اتوبوسرانی تهران ۷۰-۷۴

- مدیر کل هماهنگی و برنامه ریزی شرکت

اتوبوسرانی تهران ۷۲-۱۳۷

- مدیر پروژه مطالعات حمل و نقل و

ترافیک شرکت مطالعات جامع ۱۳۸۰-۱۳۷۲

سوابق علمی - پژوهشی

- مشارکت در مطالعات جامع حمل و نقل و

ترافیک تهران ۸-۱۳۷۱

- مشارکت در مطالعات حمل و نقل و

ترافیک مشهد ۱۳۷۲

- مشارکت در مطالعات قطار سریع السیر

تهران ۱۳۸۰

میانۀ قرار گیرند ولی تقاضای سفر در آنها در ساعات اوج و در یک  
گرمسور به ۲۰ تا ۳۰ هزار می رسد. در شهری مثل بندر عباس که ۳  
کیلومتر عرض و ۴۰ کیلومتر طول دارد، طبیعی است که چنین  
سیستمی، پس از مطالعات همه جانبه، می تواند به عنوان سیستمی  
جدید مورد توجه باشد.

شهرهای ما به لحاظ جمعیتی، توپوگرافی، اقتصادی، سطح  
فن آوری، خدمات پشتیبانی، توان مالی، بافت شبکه حمل و نقل و  
جهت توسعه تفاوت های بسیاری با هم دارند. در داخل قلات ایران  
شهرهایی میلیونی وجود دارند که به دلیل توزیع متعادل  
کاربرهای شهری، شبکه حمل و نقل آنها خطی نیست بلکه  
ترکیبی از شبکه های شعاعی، حلقوی و شعرتجی است. در این  
شهرها به دلیل توزیع نامتوازن کاربرها، تمرکز تقاضای سفر در  
بعضی محورها به وجود نیامده است. در شهرهای مذکور طول  
متوسط سفرها بین یک تا دو کیلومتر است و در واقع مبدأ و مقصد  
سفر فاصله زیادی ندارند. بنابراین بعد جمعیتی شهر نمی تواند

### در مورد بهینه سازی رعایت دو اصل اهمیت دارد. اصل اول آن است که در بخش حمل و نقل خصوصی باید به طرف وسیله نقلیه ارزان قیمت ولی با خدمات گران قیمت - یعنی هزینه سوخت گران، مالیات بالا و بیمه بالا - حرکت کنیم. اصل دوم آن است که سیستم حمل و نقل عمومی استاندارد و مناسب در اختیار مردم قرار گیرد

دلیلی برای انتخاب سیستمهای جدید ریلی باشد بلکه عوامل  
متعدد دیگری می بایست با هم جمع شوند تا شهری را نیازمند این  
نوع سیستم کنند. از طرفی باید توجه داشت که این سیستمها  
هزینه های بالایی دارند و انتخاب آنها، همان طور که در ابتدای  
بحث گفتیم، نیازمند مطالعه و پژوهشی است که متأسفانه در کشور  
ما جای آن بسیار خالی است. جای تأسف است که برای ایجاد یک  
سیستم در شهری ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه می شود ولی برای  
مطالعه آن حتی ۲۰ میلیون تومان هزینه نمی شود. ما برای انتخاب  
نوع سیستم حمل و نقل عمومی متناسب با شرایط شهرهای ما  
نیازمند پژوهش در مقیاس ملی هستیم. در نبود چنین پژوهشهایی  
هر گونه ارائه راهکار، نوعی نسخه پیچی واحد برای دردهایی است  
که منشأ متفاوت دارند؛ و ممکن است پیامدهای منفی این امر بیش  
از تأثیرات مثبت آن باشد.

**بهن رویاتیان** سیستمهایی که تحت عنوان سیستمهای  
جدید حمل و نقل مطرحند، سابقه تاریخی زیادی دارند ولی برای  
ما تازه اند. سابقه تاریخی سیستمهای حمل و نقل ریلی شهری به  
قبل از اختراع اتومبیل بازمی گردد. مزایای این سیستمها می توان

در ظرفیت و سرعت بالایی آن، سازگاری با محیط زیست، کم  
سروصدا بودن، استهلاک کم، طول عمر زیاد و مصرف نسبتاً پایین  
سوخت آن دانست. از آنجا که ما تولید کننده این سیستمها نیستیم،  
و مجبوریم تأسیسات و تسهیلات آنها را از خارج از کشور وارد  
کنیم، پس اینها ارزیابی بسیار بالایی برای ما دارند. بنابراین قبل از  
اجرای هر پروژه قطار شهری باید مطالعات مفصلي در مورد آن  
صورت گیرد مبنی بر اینکه آیا - به طور مثال - پروژه قطار سبک  
شهری برای شهر مورد نظر مناسب است یا نه، و سپس اقدام به  
اجرا و بهره برداری از آن شود. متأسفانه در کشور ما به این مسئله  
توجهی نمی شود. اولین شهری که اقدام به تأسیس قطار سبک  
شهری کرده شهر مشهد است ولی هنوز این پروژه در مشهد به  
بهره برداری نرسیده است؛ و با آنکه نتایج آن هنوز مشخص نشده،  
بج شهر دیگر هم برای احداث قطار سبک شهری انتخاب شده اند.  
بهر این بود که در ابتدا پروژه قطار سبک شهری در یک یا دو شهر  
به بهره برداری می رسید و معایب و مزایای آن مشخص می گردید  
و بعد شهرهای دیگر به این کار اقدام می کردند. ذهنیت دیگری که  
هزینه احداث و بهره برداری از قطار سبک شهری را در کشور ما  
پسالاتی می برد، این است که ما می خواهیم قطار سبک شهری حتماً  
مسیر ویژه خود را داشته باشد و مسیر ترافیک عبوری را قطع نکند؛  
به همین دلیل مجبوریم مسیر قطار سبک شهری را به زیرزمین  
برسیم که در نتیجه هزینه های افزایش می یابد. برای مثال، هزینه  
احداث یک کیلومتر تونل زیرزمینی ۱/۲ تا ۲ میلیارد تومان است  
که بسیار بیشتر از ایجاد خطوط ریلی روی زمین است. در حالیکه با  
شتاب، ظرفیت، سرعت بالا و صرفه اقتصادی ای که قطار سبک  
شهری دارد، باید در تقاطعها اولویت را به آن داد و ترافیک سواره را  
پشت آن نگه داشت.

**مجتبی جمشیدی** به نظر من سیستمهای مدرن حمل و نقل  
شهری فقط شامل سیستمهای همگنی بر حجم و سریع ریلی  
مانند مترو و قطار سبک شهری نیست. این سیستمها ممکن است  
برای تهران و شهرهایی مانند آن مناسب باشند ولی در شهرهای  
دیگر جواب نمی دهند. ایجاد سیستمهای بر حجم و سریع ریلی  
هزینه بسیار بالایی می خواهد و دوره زمانی احداث آن بسیار  
طولانی است. گزینه های دیگری هم برای حل مشکلات  
حمل و نقل عمومی وجود دارند که هم هزینه بالایی ندارند، هم در  
همه شهرها قابل استفاده اند، و هم دوره بهره برداری از آنها کمتر  
است. البته همان طور که مهندس رویانیان گفتند، شاید بتوان اسم  
مدرن بر روی آنها گذاشت. قبلاً اشاره شد که وسایل نقلیه کوچک  
مانند تاکسی ها و مسافر کس ها نقش عمده ای در جابجایی  
مسافران شهری دارند. می توان سیستمهای کوچک و مدرنی را که  
امروزه به نام «ون» (van) معروفاند جایگزین آنها کرد. می توان  
این سیستم ۶ یا ۱۰ نفره را که دارای سرعت مناسب، تسهیلات  
لازم و سازگار با محیط زیست است، در خطهای مسافر کس (به  
جای اتومبیلهای مسافر کس) قرار داد. پیشنهاد دیگر من در مورد  
ساماندهی وسایل نقلیه آژانسهای کرایه ای حمل و نقل است. برای  
این مؤسسات می توان از وسایل نقلیه کم حجم و کم مصرف با  
ظرفیت ۷/۱ تا حداکثر ۱/۵ نفر استفاده کرد. بنابراین دیگر لازم  
نیست در این مؤسسات از وسایل نقلیه ای که ظرفیت ۵ تا ۶ نفر با  
مصرف سوخت بالا دارند استفاده کرد. با این کار هم از آلودگی هوا  
کاسته می شود و هم در مصرف سوخت صرفه جویی می گردد.

**محمد حسن شهیدی** من در اینجا لازم می دانم مفهوم  
قطار سبک شهری، و تفاوت آن با قطار سنگین شهری (مترو) را



**بعد جمعیتی شهر نمی تواند دلیلی  
برای انتخاب سیستمهای جدید  
ریلی باشد بلکه عوامل متعدد  
دیگری می بایست با هم جمع  
شوند تا شهری را نیازمند این نوع  
سیستم کنند. این سیستمها  
هزینههای بالایی دارند و انتخاب  
آنها، نیازمند مطالعه و پژوهشی  
است که در کشور ما جای آن بسیار  
خالی است. جای تأسف است که  
برای ایجاد یک سیستم در شهری  
۲۰۰ میلیارد تومان هزینه می شود  
ولی برای مطالعه آن حتی ۲۰  
میلیون تومان هزینه نمی شود**

برگشت آن ۶ تا ۷/۵ متر از عرض مسیر را اشغال می کند. مزیت دیگر قطار سبک شهری این است که هر واگن کشتنده مخصوص خود را دارد و بر طبق افزایش یا کاهش تقاضای سفر در طول روز از ۱ تا ۴ واگن را می توان به هر کشتنده وصل کرد.

**ماهنامه شهرداریها** یکی از راه‌طهایی که همواره در حمل و نقل عمومی مطرح می گردد، بحث خصوصی سازی است. حال به عنوان آخرین مبحث در این جلسه، بد نیست سیستم چنین رویکردی تا چه حد می تواند پاسخگوی مشکلات حمل و نقل عمومی باشد.

محمد حسن شهیدی همان طور که قبلاً اشاره شد، در شهرهای بزرگ ما دو سوم حمل و نقل همگانی در دست بخش خصوصی است، و در شهرهای کوچکتر این درصد باز هم بیشتر است. بنابراین چیز زیادی در بخش عمومی وجود ندارد که ما به بخش خصوصی واگذار کنیم. به نظر من بدون مطالعه به دنبال مسئله خصوصی سازی حمل و نقل عمومی رفتن، کار درستی نیست. متأسفانه مطالعات چندانی هم راجع به خصوصی سازیها نیست که در اتوبوسرانی چند شهر صورت گرفته انجام نشده است تا نتایج مثبت و منفی آنها ارزیابی گردند. ولی به هر حال بخش خصوصی زیر بار مسئولیت بخش حمل و نقل همگانی پر حجم، که سرمایه گذاری بسیار بالایی می خواهد و از طرفی آینده آن روشن نیست، نخواهد رفت. اگر هم این مسئولیت را بپذیرفت، باید مواظب تبعات منفی آن بود. در کشور ما متأسفانه «خصوصی سازی» با «شخصی سازی» معادل گرفته می شود. در اینجا کارها به بخش خصوصی که نهادی سازمان یافته است واگذار نمی گردد بلکه به اشخاص سپرده می شود و این خود حیف و میل شدن منابع را به دنبال می آورد. از طرفی، هنگامی فکری خصوصی سازی مطرح می گردد که سیستم در بدترین شرایط قرار دارد و از حالت سوددهی خارج شده است. در واقع بدین ترتیب بخش عمومی می خواهد مشکلات خود را به بخش خصوصی واگذار کند. اینها با اصول خصوصی سازی مغایرت دارد و ما می بایست درک خود را از خصوصی سازی گسترش دهیم.

**منوچهر علی نژاد** هدف از خصوصی سازی حمل و نقل همگانی، ارتقاء سطح خدمات است و نه واگذاری کل سیستم به بخش خصوصی. در اداره سیستم حمل و نقل همگانی سه عامل «مالکیت»، «مدیریت» و «نظارت» دخیل اند. در خصوصی سازی حمل و نقل همگانی مالکیت و مدیریت، سیستم به بخش خصوصی - که کارایی بیشتری دارد - واگذار می شود ولی نظارت بر سیستم حمل و نقل همگانی همچنان در دست دولت باقی می ماند. در خصوصی سازی حمل و نقل همگانی سعی می شود پارانهایی که قبلاً دولت به این بخش می پرداخت - و مقدار زیادی از آن به هدر می رفت - از این به بعد برای اداره سیستم مستقیماً به بخش خصوصی داده شود، و سیستم حمل و نقل همگانی از این پس با پارانهایی دولتی - ولی به دست بخش خصوصی - اداره گردد. دو مشکل در راه خصوصی سازی حمل و نقل همگانی ما وجود دارد: اول اینکه دولت چگونه می تواند بر سیستمی که مالکیت آن بر عهده بخش خصوصی است نظارت داشته باشد تا مشکلات سیاسی و امنیتی به وجود نیاید؛ و دوم نحوه محاسبه نرخ کرایه هاست. در مورد مسئله اول باید بگویم که مثلاً در خصوصی سازی اتوبوسرانی، مالکیت وسایل نقلیه به بخش خصوصی واگذار می گردد ولی حق بهره برداری و امتیاز اتوبوسرانی شهری قانوناً در اختیار شهرداریهاست؛ و با خصوصی سازی فقط به اجازه گذاشته می شود. از طریق قرار دادی که تنظیم شده است و



**منوچهر علی نژاد**  
متولد ۱۳۳۲  
مدیر تخصصی  
- کارشناس معتمدی عمران از دانشگاه تبریز  
۱۳۶۷  
- کارشناس ارشد و نامزدی حمل و نقل و ترافیک از دانشگاه صنعتی شریف ۱۳۷۰  
**مشاورانتهای اجرایی**  
- معاون فنی شرکت راه سازی آذربایجان غربی  
۱۳۷۷-۷۲  
- مسئول گروه حمل و نقل همگانی دفتر حمل و نقل و نیروگاه شورایی عالی همگانی ترافیک شهری کشور ۸۰-۱۳۷۶  
- معاون دفتر حمل و نقل و نیروگاه شورایی عالی همگانی ترافیک شهری کشور  
سوابق علمی - پژوهشی  
- مشارکت در طرح «محدوده مفروضه طرح ترافیک تهران»  
- مشارکت در طرح تعیین شاخصهای عملکردی و خدمتی اتوبوسرانیهای ترویج شهری کشور  
- مشارکت در طرح تعیین شاخصهای توزیع اعتبارات بین اتوبوسرانیهای ترویج شهری کشور  
- مشارکت در طرح خصوصی سازی اتوبوسرانیهای شهری کشور

کمی توضیح دهم. در بسیاری از موارد تصور مسئولان از مترو و سبیله‌ای است که حتماً باید از زیرزمین حرکت کند و قطار سبک شهری یعنی وسیله‌ای که حتماً باید از روی زمین حرکت کند. این تصور درست نیست چون قطارهای سبک شهری ای وجود دارند که در مرکز شهر در زیرزمین حرکت می کنند؛ و برعکس، متروهایی هم هستند که در خارج از شهر روی سطح زمین در حرکتند. در واقع تفاوت اصلی بین قطار سبک شهری و قطار سنگین شهری، در مسیرهای اختصاصی آنهاست. در مترو و سبیله‌ای خود مسیر به خود مترو تعلق دارد و هیچ تلاقی در طول و عرض با ترافیک سواره و پیاده ندارد. اگر میزان این تلاقی افزایش پیدا کند، بحث قطار سبک شهری مطرح می شود. رویکرد جدید به قطار سبک شهری از دهه ۸۰- که مسائل زیست محیطی به طور جدی مطرح گردید - به وجود آمد. رویکرد مجدد به قطار سبک شهری، علاوه بر مسائل زیست محیطی، به خاطر دیگر مزایای آن نیز هست. قطار سبک شهری دارای قیمت نسبتاً مناسبی است و حجم زیادی هم ندارد و قسمت محدودی از فضای شهر را به خود اختصاص می دهد. به گونه‌ای که در مجموع یک خط رفت و





یوسف رشیدی  
متولد ۱۳۴۸

**مدارج تحصیلی**

- کارشناس مهندسی شیمی از دانشگاه صنعتی امیرکبیر ۱۳۷۱
- کارشناس ارشد مهندسی شیمی از دانشگاه صنعتی امیرکبیر ۱۳۷۲
- دانشجوی دکتری مهندسی شیمی در دانشگاه صنعتی امیرکبیر
- مسئول ایتهای اجرایی
- کارشناس ارشد شرکت کنترل کیفیت هوا از ۱۳۷۵

به هنگام واگذاری اتوبوسها در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد. در شرایط اضطراری و مورد لزوم می‌توان از اتوبوسها استفاده کرد و آنها را برای خدمات اضطراری و خاص آماده ساخت. در مورد تعیین نرخ کرایه‌ها برای تاکسی در سال ۷۷ و ۷۸ انگوی تعیین نرخ در شورای عالی ترافیک کشور تهیه شد و در اختیار تاکسیرانیهای شهرهای مختلف کشور قرار گرفت. این الگوی الگوی مناسبی بود و سعی شد که کاستیهای آن در عمل برطرف گردد. لیکن در مورد اتوبوس قضیه فرق می‌کند، چون کرایه‌ها را شورای شهر تعیین می‌کند و با تأیید وزیر کشور به اجرا در می‌آید. بخش خصوصی به دلیل سودآور نبودن نرخ کرایه‌های اتوبوس چندان تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش ندارد. نرخهای فعلی ۱۰، ۲۰ و ۳۰ تومانی برای مسیرهای ۸ تا ۷ کیلومتری برای بخش خصوصی صرفه اقتصادی ندارد. در تحلیل هزینه‌های ما که خود انجام دادیم، نرخ تمام شده هر نفر برای پوشش هزینه‌های اتوبوسرانی، ۳۰ تا ۵۰ تومان به دست آمد. از این رو سعی شد با پرداخت یارانه‌های دولتی به بخش خصوصی کمک شود تا انگیزه بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در سیستم اتوبوسرانی از بین نرود.

اکنون در پنج شهر خصوصی‌سازی انجام گرفته است. در این میان شیراز نمونه موفق‌تری از این اقدام است، که یارانه‌های دولتی در آن مستقیماً به بخش خصوصی داده می‌شود. برای سال آینده نیز برنامه‌های در دست است که ۵۰ درصد اتوبوسها در هفت شهر بزرگ کشور به بخش خصوصی واگذار گردد.

**محتجین چشمبندی** ما به نوعی می‌توانیم بگوییم که قوی‌ترین بخش خصوصی را در حمل و نقل همگانی داریم؛ و اینکه بحث خصوصی‌سازی حمل و نقل همگانی مطرح می‌گردد، به نظر من درست نیست. حمل و نقل همگانی ما خصوصی شده است و جای چندانی برای خصوصی شدن در آن باقی نمانده. در بعضی از شهرهای کشور مسافر کشی‌های شخصی تا ۵۰ درصد حمل و نقل عمومی را زیر پوشش دارند. در تهران ۱۵ تا ۱۰ درصد سفرها به وسیله اتوبوس انجام می‌شود. اگر حمل و نقل همگانی به یک هندپاشانه تشبیه گردد، در واقع گل هندپاشانه را بخش خصوصی برداشته، چیزی که مانده پوست و قسمت نامرغوب آن است که به بخش دولتی تحمیل شده است. هیچ بخش خصوصی‌ای حاضر نیست مسئولیت این قسمت نامرغوب را به عهده گیرد. منظورم از این حرف این نیست که از حمل و نقل خصوصی کم شود و به حمل و نقل همگانی اضافه گردد، به هرحال وجه حجم حمل و نقل همگانی ما به اندازه کافی زیاد هست. مشکل استاندارد نبودن آن است. بنابراین باید هدف این باشد که حمل و نقل همگانی استاندارد شود. این کار چه به دست بخش خصوصی و چه به دست بخش عمومی و با هر وسیله ممکن - چه سیستمهای سنتی یا سیستمهای سریع و مدرن - می‌بایست انجام پذیرد.

**محمد حسن شهیدی** من اجازه می‌خواهم که با ارائه جمع‌بندی از مباحث مطرح شده، به این نشست در همین جا خاتمه دهیم و برپرسی سایر ابعاد مسئله حمل و نقل عمومی را در فرمتهای آتی دنبال کنیم. باز جا دارد یاد و خاطره مرحوم مهندس برنیان و همکاری مهندس فرهانیه را که بحق در زمینه حمل و نقل همگانی تلاش کردند، زنده نگه داریم و این جلسه را با یاد و خاطره آنها به پایان برسانیم.

نکاتی که از جمع‌بندی مباحث به دست آمد، به شرح ذیل ارائه می‌گردد:

**سیستمهای مدرن حمل و نقل شهری فقط شامل سیستمهای همگانی پر حجم و سریع ریلی مانند مترو و قطار سبک شهری نیست. وسایل نقلیه کوچک مانند تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها نقش عمده‌ای در جابجایی مسافران شهری دارند. می‌توان سیستمهای کوچک و مدرنی را که امروزه به نام «ون» (van) معروف‌اند جایگزین آنها کرد. می‌توان این سیستم ۹ یا ۱۰ نفره را که دارای سرعت مناسب، تسهیلات لازم و سازگار با محیط زیست است، در خطهای مسافر کشی (به جای اتومبیلهای مسافرکش) قرار داد**

- ۱- در تعریف و مفاهیم اولیه حمل و نقل عمومی درون شهری، به دلیل غلبه مطالعات پایه، اشتقاقی و ابهام به چشم می‌خورد.
- ۲- برای تعیین جایگاه حمل و نقل عمومی و انتخاب سیستمهای مناسب با شرایط هر شهر، پیش از هر اقدامی به مطالعات جامع و جدی در مقیاس ملی و شهری نیاز است.
- ۳- کمیته‌های آمار و اطلاعات صحیح نتیجه فقدان مفاهیم استاندارد برای حمل و نقل شهری کشور است. این امر مانع مستقیم‌سازی سیستم حمل و نقل، به عنوان اساسی‌ترین ابزار مدیریت آینده حمل و نقل همگانی، شده است.
- ۴- اجزای حمل و نقل همگانی در کشور ما جایگاه مشخصی ندارند و هر کدام به جای دیگری کار می‌کنند.
- ۵- حمل و نقل عمومی در کشور استاندارد نیست و تناسبی بین عرضه و تقاضا در حمل و نقل عمومی وجود ندارد.
- ۶- به دلیل تفکیک نشدن تقاضاهای کاذب و واقعی سفر، ضرورت تحرک در شهرهای ما بالاست.
- ۷- بسیاری از تقاضاهای سفر در شهرهای کشور، از طریق مدیریت تقاضا و برنامه‌ریزی کاربری زمین و توزیع متعادل خدمات قابل پاسخگویی است.
- ۸- به دلیل دیررس بودن تأثیرات بهداشتی، زیست محیطی و اقتصادی بهینه‌سازی مصرف سوخت، تاکنون بهای لازم به آن داده نشده است.
- ۹- حمل و نقل عمومی بیش از آنکه نیازمند مدیریت و مالکیت متمرکز و دولتی باشد، نیازمند سیاستگذاری و برنامه‌ریزی متمرکز است.
- ۱۰- نسخه‌نویسی واحد و وحدت رویه در انتخاب سیستمهای حمل و نقل - موسوم به - جرید، و عدم توجه به شرایط و ویژگیهای شهری، اقتضای زندگی در مدیریت حمل و نقل شهری کشور است.



## مقدمه

در تحولات شهرسازی تأکید بیش از حد بر نقش وسایل نقلیه موتوری موجب شد مسیرها به جای آنکه موجبات ارتباط و اتصال بین بخشهای مختلف و شهر و نمان را فراهم آورند، بیش از هر چیز به لبه‌های جداکننده تبدیل شوند و شهر نیز با این معیار به قطعه‌های جدا از هم تقسیم گردد. بدین ترتیب است که زمینه مناسب برای کاهش ارتباط و تماس بین مجموعه افراد یک شهر فراهم می‌آید، که گاه می‌تولن این تفاوتها را در دو کناره یک بزرگراه شهری به وضوح مشاهده کرد. انسان که در گذشته از تمام مسیرها و معابر شهری برای رفت و آمد استفاده می‌کرد، کم‌کم با ورود ماشین به عرصه زندگی و گسترش استفاده از آن، به فضاهای بین ساختمانها (کوچه‌ها) و سرانجام به فضای محدود بین خیابانها و ساختمانها عقب رانده شد. مسیرهای پیاده جزئی از فضاهای عمومی است که به لحاظ برقراری ارتباط فضایی بین عملکردهای شهری و تقویت روابط اجتماعی در بین شهروندان، اهمیت زیادی دارند. لیکن توجه کافی به آنها نشده است. در واقع این فضاهای با ارزش که می‌توانند کاربریهای عمده شهری را به هم متصل کنند و باعث شناخت هر چه بهتر شهر شوند و ادراک فضای آن را برای برقراری ارتباط بین شهر و شهروند میسر سازند، مورد بی‌مهری قرار گرفته‌اند. در چنین شهرهایی، یکی از نیازهای اساسی بشر، یعنی پیاده‌روی، نادیده گرفته می‌شود، و حال آنکه هیچ نوع حرکتی - به لحاظ هماهنگی با احساس و ادراک انسان - به پای حرکت پیاده نمی‌رسد.

از طرف دیگر در شهرسازی مدرن، به علت جزئی نگری و توجه بیش از حد به معیارهای اقتصادی و برای کاهش هزینه‌های طراحی، اجرا و مدیریت فضاهای سبز بر ایجاد پارکهای مجتمع به وسعت چندین هکتار تأکید شده است. این باعث گردیده که، در حالی که کل شهر دارای سازه‌های مناسب است، گاه قسمت نسبتاً بزرگی از شهر فاقد فضای سبز کافی باشد. این مسئله برای ساکنان این محله‌ها مشکلات زیست‌محیطی و اجتماعی زیادی را به وجود آورده است.

حومه شهرها نیز به سرعت در حال گسترش است. این گسترش غالباً به صورتی انجام می‌گیرد که زمینهای شهری و زراعی در مناطق وسیعی از حومه شهر، همچون محله شطرنج درهم آمیخته‌اند. اراضی کشاورزی نیز که در محاصره شهر کجا قرار گرفته‌اند، چه بسا به زمین بازاری فروخته شوند که بلافاصله نسبت به توسعه آنها اقدام نکنند بلکه آن را تا بالا رفتن قیمتها به همان نحو و رها سازند. در این حالت این اراضی نه زمین کشاورزی اند و نه اراضی شهری.

توجه به مسائل و مشکلاتی از این دست، متخصصان شهری را ایوان داشت که در جهت اصلاح معضلات برآیند بدین ترتیب تفکر پیشرو در زمینه برنامه‌ریزی فضای باز، که در قرن نوزدهم بر اساس ایجاد لکه‌های سبز بود، با تفکر ایجاد نوارهای سبز تکمیل شد و متخصصان شهری شروع به طراحی و احداث فضاهای باز به نام باغ راه (۱)، کمربند سبز (۲) و در نهایت سبزه راه (۳) کردند.

**بعد از انقلاب صنعتی، گسترش کارخانه‌ها و مهاجرت مردم به شهرها از سویی و گسترش استفاده از وسایل نقلیه موتوری از سویی دیگر، باعث به وجود آمدن مشکلات عدیده زیست‌محیطی و اجتماعی شد. انسان قرن بیستم نیز که گریز از مشکلات را راه حل مناسبی نمی‌دید، در صدد حل این معضلات برآمد و اقدام به طراحی فضاهای باز خطی در سطح شهر و حومه کرد. انسان سرانجام توسعه شبکه‌ای از سبزه راهها را به عنوان گزینه‌ای مناسب برگزید، که امروزه گسترش و توسعه آن در دستور کار مدیران شهری قرار دارد.**



## سبزه راه، عنصر شهری چند منظوره

محسن سلیمانی و رسول سلیمانی  
دانشجویان مهندسی فضای سبز



## باغراه

باغراهها شبکه‌ای از پارکهای خطی اند که پارکهای متمرکز و قدیمی را به هم متصل می‌کنند. باغراهها از مسیرهایی به نام بولوار مشتق شده‌اند؛ و فردی که زمینه این تبدیل را فراهم آورد یک معمار منظرساز آمریکایی به نام ادمال، المستد بود. او در اواسط قرن نوزدهم ایجاد باغراه را به منظور اتصال بین پارکهای نیویورک و بوستون پیشنهاد کرد. باغراههای اولیه شامل مسیرهایی برای عبور کالسکه و رفت و آمد تفریحی بودند، اما بعد از آنکه این باغراهها به دلیل ترافیک سنگین وضعیت نامطلوبی پیدا کردند شهرسازان به باغراههایی روی آوردند که حرکت وسایل نقلیه در آنها ممنوع شده بود برنامه پیشنهادی پاتریک ایبر کرامی برای لندن از جمله مهم‌ترین برنامه‌ریزیهای فضای باز است که با الهام از ایده باغراه ارائه شده است.

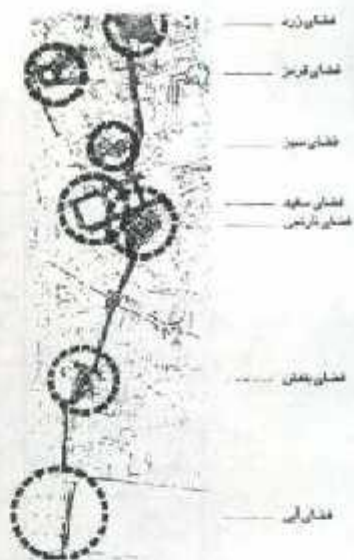
او عقیده داشت که شهروند باید بتواند از درگاه منزل خود به آسانی از میان فضای باز و از باغ به پارک (و برعکس) و از آن به جداکننده سبز، و از آن نیز به کمربند سبز دست یابد.

ایبر کرامی با طراحی شبکه‌ای از باغراهها که می‌توان آن را یک سیستم پارک نامید، ضمن ایجاد زمینه مناسب برای رفت و آمد تفریحی در سطح شهر و حومه و توزیع مناسب فضای سبز شهری، شمع نفوذ فضاهای باز بزرگ را افزایش داد و آن فضاها را با مناطق اطراف شهر مانوس تر ساخت.

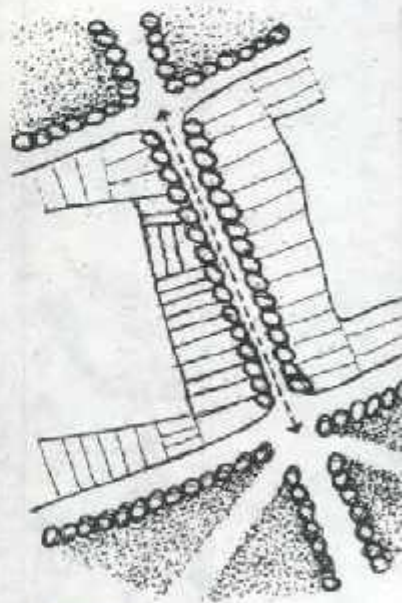
## سبز راه

به فضاهای باز خطی که در طول عوامل طبیعی یا مصنوعی شکل می‌گیرند سبزه راه گفته می‌شود. از این دست اند رودخانه‌ها، دره‌ها، کانالها، راه آهن‌های متروکه، جاده‌ها، خیابانهای اصلی و فرعی و نظایر آنها. سعی می‌شود از طریق شبکه‌ای از این فضاها نقاط مهم شهر از قبیل فروشگاههای زنجیره‌ای، ایستگاههای وسایل نقلیه عمومی، مدارس، کارخانه‌ها، پارکها و همچنین چشم‌اندازهای مطلوب حومه شهر به هم وصل شوند بدین ترتیب فرد می‌تواند به صورت پیاده یا با دوچرخه، با استفاده از این فضاها با خیالی راحت و در امنیت کامل به تردد و تفریح در سطح شهر و حومه بپردازد. به طور کلی هر مسیری در سطح شهر و حومه که مختص پیاده و دوچرخه باشد، و از لحاظ زیست‌محیطی نیز مناسب باشد، سبزه راه نامیده می‌شود و لزومی ندارد که فضای سبز را نیز در برگیرد. سبزه راه غالباً (نه همیشه) شامل قسمتهایی از یک رودخانه و یا نهر (به عنوان عنصر مرکزی) و تریلهای تفریحی است. در واقع همین دو جزه اصلی اند که قادرند جوامع را در فرایند احداث یک سیستم سبزه راه در سطح شهر و حومه یاری کنند گاه ممکن است تریلهای سبزه راهها به اتصالات سبزه راههای دیگر متصل شوند و باعث تشکیل سیستم بزرگی از سبزه راهها - که چندین محله را به هم دیگر متصل می‌کند - گردند.

امروزه برای تصویب پروژه سبزه راه و قبول سرمایه گذاری بر روی آن، باید به پرسشهایی از این دست جواب داده شود:



تصویر فضا از طرح سبزه راه



ایده ایستگاه راه

تصویری از سیستم سبزه راه در سطح شهر و حومه

۱- آیا سبزه راه مورد نظر مناطق مسکونی مجاور را به مدارس، ایستگاههای حمل و نقل عمومی، مراکز عمده شهر یا دیگر مکانهای عمومی و جذاب متصل می‌کند؟

۲- آیا سبزه راه مورد نظر دارای ارزشی معادل یا سواره و است و از لحاظ اقتصادی نیز مقرون به صرفه است؟



۳- آیا سبزه راه نتایج مثبتی بر سلامتی بچه‌ها و بزرگ‌ترها دارد؟

۴- آیا سبزه راه مورد نظر بر تسهیل بازدید از منطقه و بهبود کیفیت هوا مؤثر است؟

۵- فرایند حفظ و توسعه سبزه راه چگونه است؟

## تفاوت سبزه راه و باغراه

باغراه یک سیستم پارک را به وجود می‌آورد که در آن از فضای سبز خطی برای اتصال پارکهای متمرکز و قدیمی استفاده می‌شود. در واقع در فرایند برنامه‌ریزی فضای باز بر اساس ایده باغراه به کارگرداننده‌ای فضای باز اهمیت بیشتری داده می‌شود و بر طرف کردن نیازهای روحی و روانی انسان در مرتبه بعدی قرار می‌گیرد. این در حالی است که در طراحی سبز راهها بر طرف کردن نیازهای روحی و روانی شهروندان در اولویت قرار دارد و این مسیرها بنا توجه به چنین نیازهایی به صورتهای مختلف برنامه‌ریزی، طراحی و اجرا می‌شوند تا زمینه مناسب برای بر طرف کردن تمام این نیازها فراهم آید. در واقع طرح یک سبز راه به گفته تام ترنر یک طرح رنگارنگ برای فضای رنگارنگ به منظور تناسب با زندگی رنگارنگ است.

## انواع سبزه راهها

سبزه راهها بر اساس موقعیت قرارگیری به دو نوع تقسیم می‌شوند: حومه‌ای و شهری.

## سبزه راه حومه‌ای:

مسیرهای پیاده و دوچرخه که شامل مسیرهای مختلفاند و غالباً در سرتاسر حومه شهر، کوهستان و ساحل گسترده می‌شوند. سبزه راه حومه‌ای نام دارند. مسیرهای منشعب شده از آنها برای انواع فعالیتهای تفریحی مانند دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی، دویدن، اسکیت، قایق‌رانی و جزاینها استفاده می‌شوند. غالباً این گونه سبزه راهها به صورت فضاهای آرام و فاقد هیجانات زائد طراحی می‌شوند. به طور مثال در سیستم سبزه راه ساحل شرقی آمریکا، که شهرهای بزرگی را به هم متصل می‌کند و به این علت بیشتر شامل سبزه راههای حومه‌ای است، ۸۰ درصد فضاها به صورت فضاهای آرام طراحی شده‌اند. با توجه به روند رو به افزایش احداث پارکهای جنگلی در حومه شهرها، شهرهای ایران نیازمند احداث چنین سبزه راههایی هستند تا به وسیله این مسیرهای تفریحی و جذاب





پتانسیل این را دارند که متناسب با کاربریهای مختلف طراحی و احداث شوند، ولی در تمام موارد (بجز در برخی از نقاط که نقش حفاظتی دارند) باید در آنها مسیر پیاده و دوچرخه طراحی و احداث شود.

### فواید سبزهراها

#### فراهم آوردن فضای مناسب برای تفریح:

تفریح شامل کلیه تفریحاتی است که در خارج از محیطهای بسته و محدود انجام می‌گیرد. تفریح در محیطهای باز به فضا و منابع نیاز دارد و سبزهراه فضای مناسب را برای این قبیل فعالیتها فراهم می‌آورد. با رشد مقبولیت عمومی فعالیتهای تفریحی خارج از خانه مانند اسکیت، دوچرخه‌سواری کوهستانی و جز اینها، نیاز به فضاهای وسایل تسهیل کننده تفریح - همچون سبزهراه - افزایش یافته است. البته سبزهراه به تنهایی نمی‌تواند خدمات مناسبی ارائه کند و باید برای ارتقاء کیفیت آن وسایل موردنیاز برای تفریح و تفریح در طول آن فراهم شود، و در ضمن دسترسی آسان به آن نیز ممکن باشد. به علاوه باید کاربریهای متنوع در طول آن احداث شود تا بدین طریق جذابیت کافی برای افراد مختلف به وجود آید.

#### تأثیرات مثبت بر کاهش میزان استفاده از وسایل نقلیه موتوری در سفرهای درون شهری

طبق بررسیهای انجام گرفته، دو سوم رفت و آمدهای درون شهری در فاصله کمتر از هشت کیلومتر صورت می‌گیرد و سبزهراه با مرتبط کردن مناطق مسکونی و مراکز شهری، زمینه مناسب را برای رفت و آمدهای درون شهری با دوچرخه یا پیاده فراهم می‌آورد و باعث کاهش تمایل به استفاده از وسایل نقلیه موتوری می‌شود. با کاهش تعداد وسایل نقلیه در سطح معابر، سرعت رفت و آمد نیز افزایش می‌یابد و بدین ترتیب از آلودگیهای هوا و صوتی کاسته می‌شود و در انرژی گرانبهای سوخت فسیلی نیز صرفه جویی می‌گردد.

#### تأثیرات مثبت بر سلامتی افراد

ورزشهای ملایم مانند پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری در صورتی که به طور منظم و مداوم صورت گیرد، تأثیرات مثبت زیادی بر سلامتی افراد دارد. سبزهراه وسایلهای متنوع شده از آنها مکانهای مناسبی برای این قبیل فعالیتها هستند. تحقیقات ثابت کرده است که چنین فعالیتهایی استرس‌ها را تقلیل می‌دهند، چربیهای اضافی را می‌سوزانند، و بدین ترتیب باعث مهار بیماریهایی از قبیل گشاد شدن مجاری قلب، دیابت، سرطان، ورم عفاصل و نظایر اینها می‌گردند.

#### فواید اقتصادی

بررسیها نشان داده است که سبزهراهها عامل مهمی در جذب و نگهداری گردشگران به شمار می‌آیند و درآمد حاصل از صنعت گردشگری را در بسیاری از جوامع افزایش داده‌اند. سبزهراه عامل مؤثری در توسعه صنعتی منطقه نیز محسوب می‌شود. به طور مثال، شرکت کاتریسلار به دلیل ارزشی که برای حفظ سلامتی کارمندانش قائل بود، محله‌ای را که دارای سبزهراه بود برای احداث شرکت برگزید. استفاده کنندگان از سبزهراه، پول خود را در مکانهایی مانند هتل، رستوران، مغازه‌های خرده‌فروشی، زمینهای گمب، جایگاههای گرایه دوچرخه و مانند اینها صرف می‌کنند و بدین ترتیب درآمد هنگفتی برای سیستم سبزهراه فراهم می‌آید. به عنوان نمونه می‌توان به سبزهراه Mark Trail در فلوریدا اشاره کرد.



امکان ارتباط مناسب بین پارکها و شهر فراهم شود. بدین ترتیب با ایجاد دسترسی مناسب و تفریحی پیاده و دوچرخه از ترافیک بی‌مورد در این محورها جلوگیری به عمل می‌آید و دسترسی مناسب به این فضاهای نیز فراهم می‌شود. همچنین با احداث مسیرهای مختلف در این گونه پارکها یا در حومه شهر می‌توان با هزینه اندک بر جذابیت و کیفیت این فضاهای افزود.

#### سبزهراه شهری:

سبزهراههای شهری باید به شکل نوعی شبکه، پارکها و فضاهای سبز، مدارس، مناطق مسکونی، تجاری و ایستگاههای مهم سیستم حمل و نقل عمومی را به هم اتصال بدهند، تا پیاده و دوچرخه‌سوار بتوانند از میان شهر و در محیطی که تا حد امکان از شلوغی و ترافیک محافظت شده است حرکت کنند. این مسیرها ممکن است کم‌عرض مانند یک کوچه، یا به عرضی یک خیابان باشند که در طول آن امکانات تفریحی قرار داده شده و به صورت پارک خطی درآمده است. غالباً این نوع پارکهای خطی در اطراف دره‌ها و رودخانه‌های شهری طراحی می‌شوند و علاوه بر بهبود منظره رودخانه‌های شهری، امکان استفاده مناسب از آب و خاک را فراهم می‌آورند. هنگامی که سبزهراه به رودخانه برخورد کند و در طول آن امتداد یابد، باعث می‌شود که سیل در صورت وقوع، بدون خسارت به ساختمانهای اطراف رودخانه یا اختلال در اقتصاد عمومی رخ دهد. البته باید توجه داشت که برخی از این مسیرها برای رفت و آمد و تفریح در نظر گرفته می‌شود و بقیه مناطق رودخانه و زمینهای کناره رود باید منطقه ممنوع برای ورود انسانها اعلام شود، تا محیط مناسب برای زندگی جانوران غیر اهلی به وجود آید.

در برخی مواقع از سبزهراه به صورت کمربندهای حاشیه، به عنوان عامل بازدارنده زمین‌خواری و همچنین به منظور تملیظ منظره شهر استفاده می‌شود.

سبزهراه با توجه به اینکه عنصری جدید در طراحی شهری به شمار می‌آید، غالباً حومه‌ای‌تر از پارکهای مجتمع است، مگر در برخی از شهرها که برای سامان‌دهی یافت قدیم به سمت مرکز شهر گسترش یافته است.

با توجه به آنچه گفته شد، سبزهراهها در قسمتهای مختلف شهر



## هر مسیری در سطح شهر و حومه که مختص پیاده و دوچرخه باشد، و از لحاظ زیست محیطی نیز مناسب باشد، سبزه راه نامیده می شود

گونه های گیاهی و جانوری اند. در حقیقت این کمربند سبز به عنوان محافظ عمل می کند و مانند نوعی صافی از آلوده شدن رودخانه ها و جویبارها به رواناب های شهری، مناطق فرسایش یافته یا زمینهای کشاورزی جلوگیری می کند. از طرف دیگر سبزه راهها از طریق تسویق مردم به رفت و آمد غیر آلاینده، به طور فزاینده ای موجب بهبود کیفیت هوا و کاهش آلودگی صوتی می گردند. علاوه بر اینها، احداث و توسعه سبزه راهها باعث ایجاد مناظر و چشم اندازهای جذاب در سطح شهر می شوند.

### بهبود مدیریت مناطق سیلاب خیز

در مناطق سیلاب خیز، زمینهای کشاورزی و زیرساخت های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی غالباً پس از وقوع سیلاب متحمل زیانهای مالی و معنوی زیادی می شوند. در سال ۱۹۹۰ سیلابها در مقایسه با دیگر بلایای طبیعی، بیشترین میزان خسارت را برای جوامع و کشورها به بار آوردند. یکی از دلایل میزان بالای خسارت این بود که این مناطق مدام در حال توسعه بودند در حالی که برای این مشکل راه حل اندیشیده نشده بود. ولی امروزه جوامع به فواید حفاظت از مناطق سیلاب خیز از طریق توسعه استراتژی سبزه راه که همچون کمربندی محافظ عمل می کند و تبعات سیلاب را کاهش می دهد، پی برده اند. به هر حال طراحی یک سبزه راه در

که تقریباً ۱۷۰ هزار نفر در سال از آن بازدید می کنند و هر بازدید کننده به طور متوسط روزانه ۱۱ دلار خرج می کند؛ یا سبزه راه Northern Central Rail Trail که در مناطق حومه مریلند واقع است، ضمن ایجاد ۲۹۴ فرصت شغلی، سالانه معادل ۲/۳۸ میلیون دلار درآمد دارد.

از طرف دیگر سبزه راهها باعث افزایش ارزش اقتصادی املاک و داراییهای مجاور خود می شوند. به عنوان مثال، در مطالعه ای که در سال ۱۹۹۲ صورت گرفت، معلوم شد که ۳۹ عامل اصلی که بر روی تصمیم گیری خریداران خانه تأثیر می گذارند، سه مورد شامل نزدیکی به مسیرهای پیاده روی، دوچرخه سواری و نزدیکی به پارکهای خطی است.

به طور کلی سرمایه گذاری بر روی سبزه راهها به عنوان سرمایه گذاری بر روی زیرساختهای اقتصادی پذیرفته شده است و گاه ممکن است مانند بزرگراه و یاد دیگر فضاهای رها شده به بخش خصوصی واگذار شوند. درآمد بخش خصوصی از سبزه راهها می توان به سه قسمت عمده تقسیم کرد: ۱- درآمد حاصل از احداث سبزه راه ۲- درآمد حاصل از نگهداری و حفظ امنیت این فضاها و ۳- افزایش ارزش املاکی که در مجاورت سبزه راه قرار دارند.

## در طراحی سبزه راهها برطرف کردن نیازهای روحی و روانی شهروندان در اولویت قرار دارد، و این مسیرها با توجه به چنین نیازهایی به صورت تهای مختلف برنامه ریزی، طراحی و اجرا می شوند تا زمینه مناسب برای برطرف کردن تمام این نیازها فراهم آید

حاشیه رودخانه، فضایی مناسب را برای عبور سیلاب فراهم می آورد و بدین ترتیب نیاز به نظافت ساحل را نیز برطرف می سازد.

### حفاظت از ابراهها

حفاظت از رودخانه ها از مهم ترین عملکردهای سبزه راهها به شمار می آیند. یک نوار ۱۰ فوتی (۳/۰۴ متری) چمنی، فضای مناسبی برای جذب ۷۰ درصد رسوبات سرازیر شده از ارتفاعات و ۴۰ درصد آفت کش های وارد شده به رودخانه است. ریشه های درختان و گیاهان موجود در کنارهای رودخانه نقش مهمی در تصفیه و بهبود کیفیت آب وارد شده به رودخانه دارند. همچنین درختان و درختچه های مشرف بر سطح آب با ایجاد سایه بر روی آب باعث سردتر نگه داشتن آن در تابستان می شوند و بدین ترتیب محیطی مناسب را برای رشد و نمو ماهیها و موجودات آبی فراهم می کنند.

### - ساماندهی بافتهای قدیمی

از سبزه راه می توان برای ساماندهی بافت قدیم مرکز شهر نیز استفاده کرد. احداث این مسیرها علاوه بر اینکه در تجدید حیات مرکز شهر نقش انکارناپذیری دارد، روشی مناسب برای گسترش فضای سبز به داخل بافت قدیمی شهر است. به هر حال این مناطق غالباً از نظر فضای سبز عمومی فقیرند و با تبدیل خیابانهای قدیمی محل به پارکهای خطی، تا حدودی این کمبود را می توان جبران کرد و این محله را از لحاظ زیست محیطی بهبود بخشید.

مالکان زمینهای مجاور سبزه راه به دلیل فواید اقتصادی زیاد این فضاها، غالباً در اجرای این طرحها مشارکت می کنند و در نتیجه سبزه راهها معمولاً در زمینهایی با مالکیت مشاع احداث می شوند.

### نتایج آموزشی سبزه راهها

وجود مناظر طبیعی، تاریخی و فرهنگی در طول سبزه راه زمینه آموزشی مناسبی را برای جوانان و بزرگسالان در این فضا فراهم می آورد. در برخی جوامع سعی شده است ایجاد زمینه مناسب آموزشی در طراحی و توسعه سبزه راهها مدنظر قرار گیرد. به عنوان مثال، در ساخت سبزه راه Swift Creek Recycled در منطقه Gray بریتانیا، مواد بازیافت شده مورد استفاده قرار گرفته است؛ یا در طول سبزه راههای Stones River و Boulder مناظر و چشم اندازهای طبیعی جذابی وجود دارد و در واقع بازدید از آنها نوعی بازدید علمی محسوب می شود و به کودکان در آشنایی با سیستمهای طبیعی اطرافشان باری می رساند.

### فواید زیست محیطی سبزه راه

ایجاد شبکه های نیمه طبیعی از محیط زیست که با شهر درهم آمیخته می توانند در بردارنده فواید اکولوژیکی فراوانی باشند. سبزه راه ایزار اکولوژیکی مهمی برای حفاظت و گسترش محیط زیست طبیعی است. سبزه راهها با ایجاد کمربند محافظ در طول رودخانه ها و جویبارها، باعث بهبود کیفیت آب آنها می شوند و در ضمن محلی مناسب برای رشد و زندگی مجموعه های متنوع از

پارکها:

- 1- Park Way
- 2- Green Belt
- 3- Green Way

منابع:

- پیرنیا، محمدکریم، جویبارها، مسیری ایران
- کدوین غلامحسین معماریان، نشر اسلامی، تهران، ۱۳۸۹
- تریس، تام، شهر میلیون چشم انداز، ترجمه فرشاد نوریان، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران، ۱۳۸۹
- جنوریان، هدیکا، امپاشی و برنامه ریزی فضای پارکهای فضایی سبز و تفرجگاهها، سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران، تهران، ۱۳۷۴
- وات، کنت، اطراف محیط زیست، ترجمه عبدالحسین و مهران، جهاد دانشگاهی، مشهد، ۱۳۷۲
- سازمان برنامه و بودجه، تسهیلات پیاده روی ایجاد اول سبزی، مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات سازمان برنامه و بودجه، تهران، ۱۳۷۵
- A. O Connoll, Missing links "landscape architecture", april, 2001.
- Gray Chris, "Design portfolio", Urbangreen way study, 2001.
- Green way Incorporated, Frequently Asked questions, 2001.
- Green way Incorporated, open space project, 2001.
- Save the Green Way bulletin, Save the Green way Born in Mc calls, spirit. Little Tennessee River Project, 1995.



# پلهای عابر پیاده؛ لزوم ساماندهی

کیومرث ایراندوست

## پل عابر پیاده؛ چرا؟

پیاده‌روی در نظام حمل و نقل شهری جایگاه مشخص و برجسته‌ای دارد و روشها و ابزار تسهیل پیاده‌روی از موارد و مسائل مورد بحث در برنامه‌ریزی شهری است.

گذرگاههای عرضی غیر همسطح، که تردد پیاده و سواره را به صورت عمودی جدا می‌کنند، به عنوان وسیله‌ای برای تسهیل سیستم پیاده‌روی احداث می‌شوند.

گذرگاههای غیر همسطح روگذر (پلهای عابر پیاده) با توجه به ویژگیهای مثبتی همچون هزینه کمتر، سرعت و سهولت نصب و اجرا، ایجاد حداقل تداخل در جریان ترافیک عبوری نظیر به هنگام ساخت، انعطاف‌پذیری، امکان جانمایی و قابلیت رؤیت از دور، ارجحیت بسیاری نسبت به زیرگذرها دارند.

گذرگاههای عرضی فراتر از جنبه ارتباطی معمول خود، نقش اقتصادی و اجتماعی عمده‌ای را ایفا می‌کنند و در پیوند دادن شهروندان با عناصر و اجزای اقتصادی و فرهنگی شهر، نقش تسهیلی دارند. به این ترتیب این گذرگاهها به عنوان جزئی ضروری از سامانه پویای شهری در دستیابی به پایداری اقتصادی و بوم‌شناختی و فرهنگی عمل می‌کنند.

روند احداث پلهای روگذر پیاده به طور معمول از درخواست اهالی محل، مسئولان مدارس و یا مدیران ادارات و کارخانجات آغاز می‌گردد و با تأیید کارشناسان ترافیک در جهت ضرورت احداث ادامه می‌یابد و نهایتاً به تصویب و طراحی و نصب ختم می‌شود.

معمولاً ضرورت احداث یک گذرگاه عرضی غیر همسطح روگذر بر اساس ملاحظات ترافیکی، ایمنی، اقتصادی و راهبردی تعیین می‌گردد. در مواردی چون وجود عبور از راهرو و کمربند سه‌ساله کودکان، کودکان و دانش‌آموزان، وجود عبور از راهرو و سابل نقلیه سنگین و نبود فواصل کافی برای عبور از راهرو و سابل خیابانهای عرضی و چند بانده، وجود جریبه‌ها و نظایر آن، احداث این نوع گذرگاهها توصیه می‌شود.

در مجموع، ایجاد گذرگاه عرضی علاوه بر تسهیل احداث تسهیل رفت و آمد و کاهش مشکلات ترافیکی، همسایه‌ها را نیز تأمین می‌کند.

## پل عابر پیاده در ایران؛ کارایی و ناکارایی

سابقه ایجاد پلهای عابر در ایران به بیش از پنجاه سال می‌رسد. در این مدت پلهای متعددی در گذرگاههای عرضی مسطح بر رفته و احداث شده‌اند که بسیاری از آنها توانسته‌اند نقش خود را به خوبی ایفا کنند. اما در مواردی هم، بنا نتوانسته‌اند جایگاه خود را بیابند، به گونه‌ای که حتی معدودی از آنها را می‌توان پلهای متروک نامید.

ناکارایی پلهای به یک عامل بلکه به مجموعه‌ای از عوامل و عوامل مربوط می‌شود که روند مکان‌یابی، طراحی و نصب پل را در بر می‌گیرد.

گمان می‌رود در پلهایی که کارایی چندانی ندارند مسئله مکان‌یابی بسیار تعیین‌کننده و حساس باشد؛ حساس از این جهت

## مقدمه

از احداث اولین پل عابر پیاده در ایران بیش از نیم قرن می‌گذرد و این امر همواره در این مدت به عنوان رویکردی در برنامه‌ریزی حمل و نقل پیاده مطرح بوده است. هدف از این نوشته قضاوت کلی درباره موفقیت یا عدم موفقیت و ساز و کار ایجاد پلهای و کاستی‌های آن نیست بلکه تنها ذکر این نکته است که پلهای موجود که بعضاً دارای کارایی کافی نیستند، با اندکی دقت - خصوصاً در مکان‌یابی آنها - می‌توانند موفق‌تر عمل کنند.

انگیزه پرداختن به این مسئله از آنجا ناشی شد که در هفته آخر مهر ماه یکی از دانش‌آموزان نوجوان در بولوار اصلی تهرانسر در چند متری پل عابر پیاده، به هنگام عبور از عرض خیابان در اثر تصادف مصدوم شد و پس از چند روز جان سپرد.





که با توجه به ویژگیهای فرهنگی و روان شناختی عابران، اختلاف مکان یابی حتی در حد چند متر نیز به میزان زیادی در کارایی آنها مؤثر است.

معمولاً پلهایی که در بزرگراهها احداث شدهاند، به علت اینکه گزینه دیگری برای عبور از عرض خیابان وجود ندارد، دارای کارایی بالایی هستند ولی پلهای واقع در مکانهایی که راه دیگری هم برای عبور عابران وجود دارد، معمولاً کارایی چندانی ندارند.

#### کارایی پلها

کارایی پل عبارت است از: نسبت تعداد عابروانی که در مدت یک ساعت از روی پل عبور می کنند، به مجموع تعداد عابروانی که در همان ساعت از زیر پل (به فاصله ۵۰ متر از طرفین) می گذرند. طبق برآورد از آنکه شده در جلد اول کتاب تسهیلات پیاده روی، میانگین کارایی روگذرهای پیاده در سطح شهر تهران در مقاطع زمانی مختلف به قرار زیر بوده است:

سال	۱۳۶۰	۱۳۶۵	۱۳۶۶	۱۳۷۱
میانگین کارایی (درصد)	۲۰/۲	۲۲/۲	۱۷/۱	۳۹/۲

این آمار مربوط به میانگین کل روگذرهای پیاده در سطح شهر تهران است. چون هدف این نوشته کوتاه تأکید بر کارایی اندکی تعدادی از پلهاست، به عنوان نمونه ۲ مورد انتخاب شده در سطح شهر (که به نظر می رسد دارای کارایی اندکی باشند) مورد بررسی قرار می گیرند.

#### نمونه اول، پل روگذر پیاده تهرانسر

این پل در بولوار گلها، پس از شهرک کاظمیه واقع شده است. در سمت غرب آن محله مسکونی و چند مدرسه قرار دارد. سمت شرقی آن زمین خالی است و در شمال شرق آن یک دبیرستان و محله مسکونی شهرک کاظمیه قرار دارد. این پل از جمله

**گذرگاههای عرضی فراتر از جنبه ارتباطی معمول خود، نقش اقتصادی و اجتماعی عمدهای را ایفا می کنند و در پیوند دادن شهروندان با عناصر و اجزای اقتصادی و فرهنگی شهر، نقش تسهیلی دارند**

روگذرهایی است که کارایی تقریباً نازلی دارد. در پرسشگری از ۱۲۸ دانش آموز دبیرستانی که به طور معمول هر روز دو بار عرض خیابان را طی می کنند، این نتایج حاصل شد:

میزان استفاده از پل عابر، به هنگام عبور از عرض خیابان در رفت و آمد روزانه

تعداد	پله	خبر	بیشتر اوقات	گاهی اوقات	جمع
۲	۱۰۰	۶	۲۰	۱۲۸	
۷۶	۷۸	۴/۷	۱۵/۷	۱۰۰	

همان گونه که ملاحظه می شود، تنها ۱/۶ درصد پاسخ دهندگان همیشه از پل استفاده می کنند و در مقابل ۷۸ درصد هیچ گاه از پل استفاده نمی کنند. از مجموع کل دانش آموزان مورد پرسش قرار گرفته، ۱۲۰ دانش آموز به پرسش در مورد علت عدم



استفاده از پل برای عبور از عرض خیابان، چنین پاسخ داده اند:

علت	تعداد	درصد
۱- مسافت طولانی پل و تبع شدن وقت	۸۶	۷۱/۷
۲- مکان نامناسب پل	۱۰	۸/۳
۳- همرفتی درختان	۸	۶/۷
۴- عدم امنیت و ترس از بلندی	۷	۵/۸
۵- شمشیر دوستانگی	۵	۴/۲
۶- دیدگر غلط	۴	۳/۳



**کارایی پل عبارت است از: نسبت  
تعداد عابراتی که در مدت یک  
ساعت از روی پل عبور می کنند، به  
مجموع تعداد عابراتی که در همان  
ساعت از زیر پل (به فاصله ۵۰ متر  
از طرفین) می گذرند**

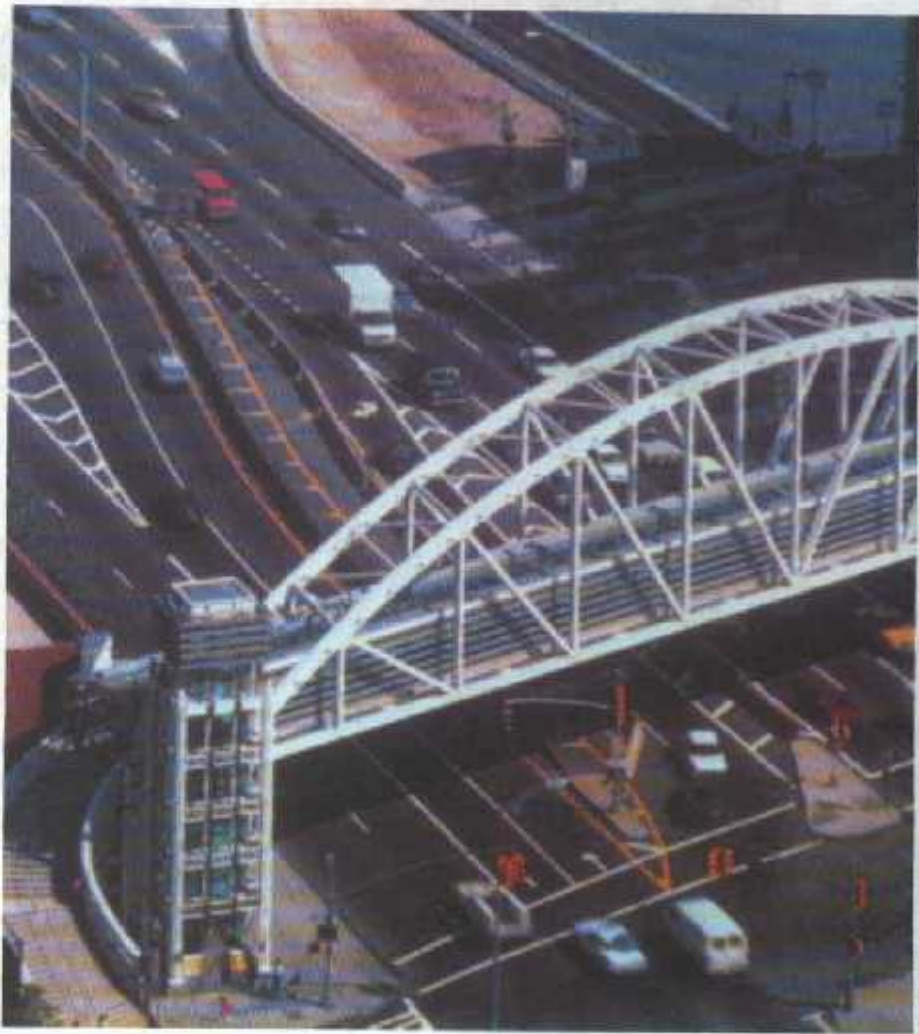
دو ساعت پراز دحام (۷/۵ تا ۸/۵ و ۱۶ تا ۱۷) تعداد کسانی که از روی پل گذشته اند و کسانی که از عرض خیابان (در محدوده ۵۰ متری پل) عبور کرده اند شمارش شدند میزان کارایی این پل ۱۸ درصد بود یعنی در مقابل هر ۱۰۰ نفر که از عرض خیابان عبور می کردند تنها ۱۸ نفر از روی پل، و بقیه یعنی ۸۲ نفر از لابلای خودروها می گذشتند از عابراتی که عرض خیابان را بدون استفاده از پل طی کرده اند، به سبب تضاد فی از ۲۰ نفر دوباره علت عدم استفاده از پل پرسش شد که ۱۵ نفر (۷۵ درصد) دور بودن مسافت، عجله داشتن و کمبود وقت را عامل این امر ذکر کرده اند؛ ۳ نفر (۱۵

**پلهای موجود که بعضاً دارای کارایی کافی  
نیستند، با اندکی دقت - خصوصاً در مکان بایی  
آنها - می توانند موفق تر عمل کنند**

درصد خلوت بودن خیابان و عدم ضرورت استفاده از پل را بر شمرده و ۲ نفر نیز حاضر به ذکر علت نبودند. جانب توجه اینکه بیشترین پاسخ دهندگان کمبود وقت و مسافت طولانی را علت عدم استفاده از پل ذکر کرده اند. در حالی که تفاوت زمانی عبور از پل و از زیر پل اندک بود و غالب عابران زمانی را که صرف انتظار عبور خودروها می کردند بیشتر از زمان عبور از روی پل بود.

**نمونه دوم، پل پمپ پتیزین بزرگراه چمران**

این پل در محل تقاطع بزرگراه چمران و خیابان تانیاک واقع شده است و به صورت شمالی جنوبی دو سوی بزرگراه چمران را به هم مرتبط می کند. چون سمت جنوبی بزرگراه غیر مسکونی است و سمت شمالی بزرگراه غالباً مسکونی و آموزشی است، عبور عرضی پیاده عمدتاً یکسویه و از سمت جنوب بزرگراه به طرف شمال است. عابراتی که در حاشیه جنوبی بزرگراه پیاده شده اند به سمت شمال، عرض بزرگراه را طی می کنند. در این مکان نیز در دو ساعت پراز دحام (۷/۵ تا ۸/۵ و ۱۶ تا ۱۷) عابران هنگام عبور از عرض خیابان سر شماری شده اند که بدین طریق کارایی پل ۹ درصد به دست آمده است؛ یعنی از هر ۱۰۰ عابر پیاده که عرض بزرگراه را طی کرده اند تنها ۹ نفر از پل برای عبور استفاده کرده اند. در واقع این نمونه وضعیت به مراتب نامطلوب تری نسبت به نمونه قبلی دارد. در این مکان نیز ۲۰ عابری که از پل برای عبور استفاده نکردند درباره علت این امر مورد پرسش قرار گرفتند که ۱۷ نفر (۸۵ درصد) عجله داشتن و دور بودن پل را ذکر کرده اند، ۱ نفر گفته که اصلاً متوجه پل نشده است. ۱ نفر اعلام کرده که علاقه ای به



همان گونه که ملاحظه می شود، بیشترین عامل ذکر شده عبارت بوده است از مسافت طولانی پل و تلف شدن وقت، که بیش از ۷۱ درصد پاسخ دهندگان را شامل شده است. این افراد حملاتی نظیر اینها را به کار برده اند؛ پلهای زیاد است، حوصله بالا رفتن نداریم، وقت سان تلف می شود، و از این دست. جالب آنکه در این میان ۴/۴ درصد دانش آموزان علت عدم استفاده را تمسخر دوستان و همکلاسیها عنوان کرده اند. در یک نمونه گیری در مکان پل و برای تعیین کارایی آن، در





علاوه بر این، برنامۀ راهبردی در روند احداث گذرگاهها، و ساماندهی و مدیریت پلهای موجود نیز بسیار ضروری است. در این زمینه ابتدا باید پلهایی که کارایی چندانی ندارند شناخته شود و علل عدم کارایی آنها مشخص گردد، سپس در جهت رفع نواقص و کاستیها اقدامات مقطعی و یا بلند مدت در نظر گرفته شود. چنین به نظر می رسد که غالب این گذرگاهها با اقدامات محدود و فوری تا حد زیادی اصلاح پذیر باشند.

برای مثال، در مورد نمونه اول (پل تهرانسر) مهم ترین اقدام مورد نیاز ترده کشتی بوسولار تا محدوده های معین در دو طرف پل است، که می تواند مانع عبور عرشی از سطح خیابان شود. علاوه بر آن، جایگاهی ایستگاه اتوبوس و نزدیک تر کردن آن به پل می تواند به افزایش کارایی پل کمک کند. همچنین مسقف کردن پل در القای امنیت روانی و جلوگیری از تجمع آب و یخ بنان در سطح پل در زمستان مؤثر است.

در باره نمونه دوم یعنی پل بزرگراه چمران، به علت وجود تقاطع خیابان تابناک و بزرگراه چمران امکان جدا کردن کامل دو طرف بزرگراه و برده کشتی و ایجاد حائل وجود ندارد. در این مکان مشکل اصلی فسرار داشتن ایستگاه اتوبوس و تاکسی پس از پل است، که بدین ترتیب غالب عابران عبور از لابلای خودروها را به بازگشت چند متری و عبور از روی پل ترجیح می دهند.

روی هم رفته ذکر این دو نمونه که دارای کارایی اندکی هستند، نشان می دهند که تعدادی از پلهای توانسته اند اهداف را برآورده کنند. بر این اساس این پلهای نیازمند ساماندهی هستند. برای رسیدن به این هدف اقدامات مؤثری را می توان انجام داد که به اصلاح و بهبود عملکرد پلهای و محیط پیرامون آنها می انجامد بدون شک تعیین دقیق اقدامات لازم، به بررسی جامع و همه جانبه نیاز دارد.

### لازمه ارتقای کارایی این گذرگاهها وجود طرحی جامع و منسجم است که روند احداث پل را، از توجیه ضرورت و مکان یابی تا نصب و مدیریت و نگهداری، شامل شود

عبور از پل ندارد، و نهایتاً نفر نیز دلیل خاصی برای این موضوع ارائه نکرده است. در این مکان به علت وجود چراغ راهنمایی انگیزه عبور بدون استفاده از پل تقویت می شود و این کار به علت ازدحام خودرو بسیار مختل کننده است و ساماندهی عبور عرضی در آن ضروری به نظر می رسد.

#### لزوم ساماندهی

اصلاح نظام حمل و نقل شهری، ساماندهی رفت و آمد پیاده را می طلبد و گذرگاههای عرضی غیر همسطح روگذر در این فرایند جایگاه ویژه ای دارند. مسلماً لازمۀ ارتقای کارایی این گذرگاهها وجود طرحی جامع و منسجم است که روند احداث پل را، از توجیه ضرورت و مکان یابی تا نصب و مدیریت و نگهداری، شامل شود. این طرح الزاماً باید با سایر طرحها و برنامه های شهری هماهنگ باشد و در تدوین آن تمامی ویژگیهای محیطی، فرهنگی، اقتصادی جامعه و ویژگیهایی از این دست لحاظ گردد. علاوه بر این، در مقیاس خرد و محلی مکان پل نیاز به بررسی دقیق دارد. در این زمینه موقع، توپوگرافی، شبکه ارتباطی پیرامونی، ویژگی های اقتصادی و فرهنگی کاربری و موقعیت سایر عناصر شهری در مکان یابی و طراحی پل بسیار تعیین کننده است.

- منابع:
- ۱- واحد تحقیقات سازمان مشاور شهری و مهندسی، تهران، تهران، بررسی مسأله عبور عابران پیاده، بی. ۷۷
  - ۲- سازمان برنامه و بودجه، شهرداری، برنامه شهری (احداث اول) (مجلسی، تهران، ۱۳۷۵، ص ۱۰۷)
  - ۳- سازمان برنامه و بودجه، شهرداری، برنامه شهری (چهارم) (توسعه کارسواران، تهران، ۱۳۷۵)
  - ۴- سازمان برنامه و بودجه، شهرداری، برنامه شهری (پنجم) (توسعه کارسواران، تهران، ۱۳۷۶)





## وضع و وصول عوارض حمل و نقل درون شهری

شاپور نظر پور



M. Vaez Mohammadi

عوارض حمل و نقل، به تفکیک حمل و نقل درون شهری و

### برون شهری

در بحث عوارض ناشی از حمل و نقل، باید بین دو مقوله حمل و نقل درون شهری و برون شهری تفکیک قائل شد. به هر حال مراجع صلاحیت دار در هر یک از این قلمروها تفاوت دارد و نوع و نحوه وصول عوارض نیز دارای احکام جداگانه‌ای است. قواعد حاکم بر تفکیک این دو قلمرو همان مقررات مربوط به محدوده‌های قانونی و حریم شهرهاست که به وسیله مراجع صلاحیت دار تصویب و ابلاغ می‌شود، و دارای ساز و کار مخصوص به خود است. نسبی نیست که مرجع صالح برای وضع و وصول عوارض تا محدوده‌های قانونی و حریم شهرها، شورها - به عنوان متولی امور شهرداریها - هستند. مرجع صالح برای وضع و وصول عوارض چاده‌ای و خارج از قلمروهای بیان شده نیز وزارتخانه متولی است، که با تصویب قانون سال ۱۳۵۷، نام آن از وزارت راه به وزارت راه و ترابری تغییر یافته البته قانون بودجه سال ۱۳۵۷ در تبصره ۴۲، که به عنوان یکی از تبصره‌های دائمی بودجه نیز به تصویب مجلس وقت رسیده این مرجع را وزارت امور اقتصادی و دارایی تعیین کرده است. تبصره ۲۳ قانون بودجه سال ۵۷ اشعار می‌دارد: «به وزارت امور اقتصادی و دارایی اجازه داده می‌شود برای عبور و مسایط نقلیه از شاهراهها (اتوبان) عوارض عبور دریافت کند. میزان عوارض مذکور و نحوه وصول آن با تصویب هیئت وزیران تعیین خواهد شد». البته معلوم نشده است که چرا حکم قانونگذار در این زمینه به عوارض «اتوبانها» محدود گردیده، و چرا وزارت امور اقتصادی و دارایی متولی این امر شده است. البته این وظیفه با تحولات بنیادی به وزارت راه و ترابری به عنوان متولی اصلی این امر واگذار شد - که ما در این مقوله وارد نمی‌شویم، چرا که بحث اصلی ما عوارض ناشی از حمل و نقل شهری است.

یکی از مقوله‌های بسیار مهمی که همواره جزو منابع درآمدی شهرداریها برای ارائه خدمات هر چه بیشتر و بهتر به شهروندان بوده، عوارض و نحوه وضع و وصول آن است. بحث عوارض از پیچیده‌ترین و در عین حال جنجالی‌ترین موضوعاتی است که هنوز هم پس از گذشتن سالیان دراز از قانونگذاری در این زمینه، مفهوم و قلمرو و شیوه‌های وصول آن کاملاً روشن و بدون ابهام نیست. اینکه اساساً چه تفاوت ماهوی و حقوقی میان عوارض و بهای خدمات، به عنوان دو مقوله بسیار نزدیک - و در عین حال با مفاهیم متفاوت - وجود دارد، هنوز مشخص و روشن نیست. موضوعات مخاطب عوارض و مراجع وصول نیز گاه متفاوت و متعارض هستند و در حیطه اجراء، حقوق شهروندان را در معرض تعدی قرار داده‌اند. به هر حال آنچه اهمیت دارد، لزوم اتخاذ سیاست قانونگذاری واحد و اصولی در این زمینه است، تا قانون نیز بتواند ضمن حفظ حقوق شهروندان، زمینه جلب اعتماد و اطاعت آنان را نیز به همراه داشته باشد.

بنابراین، قبل از ورود به مبحث اصلی که عوارض حمل و نقل شهری است، پیشنهادهای مشخصی به شرح ذیل ارائه می‌گردد، تا مراجع ذی صلاح بتوانند در صورت صلاحدید، سیاست حقوقی و قانونگذاری واحدی را در این زمینه دنبال کنند:

- ۱- مفهوم، مصادیق و قلمرو اجرایی عوارض به عنوان یکی از منابع درآمدی شهرداری باید به دقت روشن شود.
- ۲- تفاوت ماهوی عوارض با مقوله بهای خدمات، که مفهوم مشابه ولی در عین با احکام متفاوت است، دقیقاً مشخص گردد.
- ۳- مراجع وضع و وصول عوارض و قواعد حقوقی حاکم بر عملکرد آنها دقیقاً مدلل شود.
- وضع قواعدی صریح و روشن در خصوص هر یک از سه محور بیان شده باعث ایجاد رویه و اصول ثابت می‌شود، و قانون را دارای خصوصیات ارزنده ثبات و دوام - که اجزای انکارناپذیر آن هستند - می‌سازد.



## راهنمایی و رانندگی یکی از مهم‌ترین مراجعی است که همکاری آن با شهرداری در وضع و وصول عوارض حمل و نقل شهری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید

### عوارض حمل و نقل شهری:

بررسی قوانین مصوب حاکی از آن است که مقوله جداگانه‌ای تحت عنوان عوارض ناشی از حمل و نقل شهری وجود ندارد. قانونگذار مشخصه ویژه‌ای را برای این نوع عوارض قائل نبوده است تا به نحوی خاص و جدایی از سایر عوارض به آن بنگرد و قواعد خاصی را برای آن وضع کند. در واقع از این دیدگاه عدم صراحت قانونگذار در این زمینه به معنی عدم ضرورت این نوع عوارض نبوده است، چرا که این بخش با اتخاذ سیاست اصولی می‌تواند یکی از منابع عمده درآمدی شهرداریها باشد. حمل و نقل شهری از مقوله‌های بسیار مهمی است که تمامی جنبه‌های خدمات شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهد و قطعاً شهرداری برای خدماتی که در این زمینه ارائه می‌دهد باید بتواند مبالغی را نیز دریافت کند. اما همواره سوالاتی اساسی در این زمینه و به خصوص این نوع عوارض نیز مطرح است که در اینجا پاسخ هر یک از آنها به تفکیک ارائه می‌گردد. اساسی‌ترین سؤال در این زمینه، مبانی قانونی وضع این نوع عوارض است؛ یا به عبارت دیگر، چه توجیه قانونی برای وضع این نوع خاص عوارض وجود دارد، و قانونگذار چه تدابیری را برای دریافت اندیشیده است. آیا نگاه قانونگذار به صورت عام و کلان و در قالب سایر عوارض بوده یا ساروکار خاصی در نظر گرفته شده است؟ ثانیاً، مرجع تصویب و وصول این عوارض کدام است؟ به عبارت دیگر، پریش این است که در وضعیت کنونی کدام مراجع قانونی حق وضع و وصول عوارض ناشی از حمل و نقل شهری را دارند. نیز ساز و کار وصول در زمان حاضر چگونه است، و به چه طریق می‌توان با سهولت بیشتری این منبع درآمدی شهرداریها را تحقق بخشید. ثالثاً، وضعیت کنونی این دسته از عوارض چگونه است و جایگاه شهرداریها در این میان کجاست.

### ۱- مبانی قانونی وضع عوارض حمل و نقل شهری

مبنای جامعه شناختی وضع عوارض حمل و نقل شهری لزوم ارائه خدمات هر چه بهتر و بیشتر به وسیله شهرداری، به عنوان متولی رفاه شهروندان، است. قطعاً ارائه هر چه مطلوب‌تر این

**اگر چه وضع عوارض حق قانونی شوراهای محلی محسوب می‌شود ولی وضع این عوارض نمی‌تواند بدون هیچ قید و ضابطه‌ای و با صلاحیت عام و مطلق این مراجع صورت بگیرد**

خدمات مستلزم همکاری متقابل نهادهای مسئول خدمات اجتماعی و مردم است. لذا در خصوص مبانی قانونی وضع عوارض ناشی از حمل و نقل، همان‌طور که در بحث قبل نیز اشاره رفت، قانونگذار این نوع عوارض را جدایی از سایر انواع عوارض ندانسته است. بنابراین قواعد عام حاکم بر وضع و وصول عوارض شهری در این قلمرو نیز قابلیت اجرا دارد. همان‌طور که می‌دانیم، صریح‌ترین حکم قانونی ماده ۷۴ قانون شهرداری اصلاحی ۱۳۴۵/۱۱/۲۷ است: «شهرداری با تصویب انجمن شهر آیین‌نامه اجرایی و وصول عوارض شهرداری و آیین‌ها و اعمال آن را تدوین و تنظیم می‌نماید». پس در اینجا یکی از مبانی وضع و وصول عوارض حمل و نقل شهری که ماده ۷۴ قانون شهرداری است مشخص شد این ماده دارای حکمی عام و کلی است که می‌تواند با رعایت سایر مقررات و قواعد حاکم، مبانی اصلی قانونی وضع و وصول عوارض قرار بگیرد. قطعاً عوارض ناشی از حمل و نقل نیز در



قلمرو و حکم عام این ماده قرار می‌گیرند و شهرداریها می‌توانند با توسل به این مقرر قانونی، پیشنهادهای خود را در این خصوص به شوراهای اسلامی شهر ارائه دهند. بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران نیز مبانی قانونی دیگری است که شوراهای اسلامی می‌توانند به استناد آن، و بنابر پیشنهاد شهرداری، نسبت به برقراری و لغو عوارض حمل و نقل شهری اقدام کنند. در بند ۱۶ مذکور، در بیان یکی از وظایف شوراهای، چنین آمده است: «تصویب لوایح برقراری یا لغو عوارض شهر و همچنین تغییر نوع و میزان آن یا در نظر گرفتن سیاست عمومی دولت که از سوی وزارت کشور اعلام می‌شود». پس از نظر مبانی قانونی در وضع عوارض شهری در شرایط حاضر خلأ قانونی وجود ندارد و مراجع صلاحیت‌دار می‌توانند مستنداً به مقررات قانونی پیش گفته نسبت به وضع و وصول عوارض حمل و نقل شهری اقدام کنند. اما متطلب مهمی که بند ۱۶ قانون شوراها بر آن تصریح کرده، در نظر گرفتن سیاست عمومی دولت در وضع عوارض است که به وسیله وزارت کشور اعلام می‌شود. منظور از سیاست عمومی دولت در این زمینه



## یکی از مبانی وضع و وصول عوارض حمل و نقل شهرداری ماده ۷۴ قانون شهرداری است

شهر امکان پذیر است. پس در اینجا دو مرجع ذی‌مدخل اند؛ یکی شهرداری است که با توجه به هزینه‌ها و درآمد‌هایش پیشنهاد خود را در قالب بودجه سالانه در زمینه عوارض حمل و نقل شهری به شورای اسلامی شهر ارائه می‌دهد؛ و دیگری شورای اسلامی است که به جانشینی از انجمن شهر سابق اقدام به تصویب عوارض پیشنهادی در چارچوب آیین‌نامه سال ۷۷ هیئت وزیران می‌کند. اما سازوکار وصول این عوارض هم خارج از قواعد عام حاکم بر وصول مطالبات شهرداریها نیست. معمولاً تحقق این امر نیز با همکاری سایر نهادها و ارکان حاکمیتی و در قالب قدرت اجرایی مصوبات شوراها و سایر ساز و کارهای موجود امکان پذیر است. راه‌نمایی و رانندگی یکی از مهم‌ترین مراجعی است که همکاری آن با شهرداری در وضع و وصول عوارض حمل و نقل شهری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید. شورای اسلامی شهر می‌تواند با پیش‌بینی عوارض مربوط به حمل و نقل شهری و پیشنهاد آن به شورای اسلامی شهری، تقاضای تصویب کند. این مصوبه نیز پس از اجرای تشریفات قانونی، برای اجرا به مراجع ذی‌صلاح ابلاغ می‌شود.

### در زمان حاضر وصول عوارض حمل و نقل شهری در تهران در قالب «لایحه قانونی اصلاح قانون وصول مالیات از اتومبیل‌های سواری برای بهبود امر عبور و مرور در تهران» مصوب ۱۳۵۸ صورت می‌گیرد

۳- وضعیت کنونی وصول عوارض حمل و نقل شهری در زمان حاضر وصول عوارض حمل و نقل شهری در تهران در قالب «لایحه قانونی اصلاح قانون وصول مالیات از اتومبیل‌های سواری برای بهبود امر عبور و مرور در تهران» مصوب ۱۳۵۸ صورت می‌گیرد. وزارت کشور در این زمینه، و در اجرای این لایحه قانونی و به استناد بند ۱ ماده ۲۵ قانون شهرداری که موضوع قائم مقامی انجمن شهر را مورد حکم قرار داده است، و به استناد تبصره ۴ این ماده واحده آیین‌نامه‌هایی را تدوین و در چندین مرحله اصلاح کرده است. وضعیت وصول این عوارض نیز در شهر تهران بدین طریق مشخص گردیده است. اما وضعیت وصول این عوارض در شهرستانها و دیگر مراکز استانها، محل ابهام و تردید است؛ و مشخص نیست آیا چنین عوارضی به استناد قواعد و مقررات موجود وضع شده است یا نه، و چنانچه وضع شده ساز و کار وصول آن چگونه است. اتخاذ شیوه‌ای واحد و رویه‌ای منسجم از سوی شهرداریهای کشور در خصوص این منبع درآمدی، می‌تواند به بسیاری از نابسامانیها در ارائه خدمات به این بخش در سطح شهرها پایان دهد.

جست و شهرداریها و شوراها تا چه حدودی ملزم به رعایت این موضوع اند؟ نیز ساز و کار ابلاغ و اعلام سیاست عمومی دولت کدام است؟ اگر چه وضع عوارض حق قانونی شوراها به عنوان قانونگذاران محلی محسوب می‌شود ولی وضع این عوارض نمی‌تواند بدون هیچ قید و بند و ضابطه‌ای و با صلاحیت عام و مطلق این مراجع صورت بگیرد. به هر حال، عوارض یکی از مقوله‌هایی است که با حقوق قانونی شهروندان مرتبط است و هر گونه اضرار و تفریط در تصویب آن قواعد مربوط به نظم عمومی جامعه را، که دولت حامی آن است، تحت تأثیر قرار می‌دهد. در هر صورت دولت به عنوان حافظ حقوق عمومی باید نقش نظارتی خود را حفظ کند و در این مقوله‌ها به عنوان ناظر، هماهنگ کننده اقدامات بخشهای مختلف جامعه باشد دولت با توجه به صلاحیتها و ساز و کارهای قانونی که در اختیار دارد، باید سیاست عمومی خود را در قالب آیین‌نامه نحوه وصول عوارض مصوب ۱۳۷۷ مشخص



و اعلام کند. قطعاً هر گونه مصوبه‌ای در زمینه وضع و وصول عوارض باید با توجه به مفاد این آیین‌نامه صورت بگیرد و اقداماتی فراتر از این سیاستها - که سیاستهای بخش حاکمیتی کشور نیز محسوب می‌شوند - فاقد هر گونه اثر قانونی است. هر شورا که در اجرای ماده ۷۴ قانون شهرداری مصوب ۱۳۴۵ و بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون شوراها اقدام به وضع عوارض حمل و نقل شهری می‌کند، باید در تصمیم‌گیری خود آیین‌نامه سال ۷۷ هیئت وزیران را مد نظر قرار دهد و در چارچوب آن اقدام کند.

۲- مرجع تصویب و وصول عوارض حمل و نقل شهری همان‌طور که در مباحث قبیل نیز به تفصیل بیان شد، سه مقرره قانونی در خصوص وضع عوارض، که عوارض ناشی از حمل و نقل نیز یکی از بخشهای آن است، وجود دارد: ۱- ماده ۷۴ قانون شهرداری؛ ۲- بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون شوراها؛ و ۳- آیین‌نامه سال ۱۳۷۷ مصوب هیئت وزیران. در این مقررها مرجع وضع عوارض نیز مشخص شده است. در ماده ۷۴ قانون شهرداری مصوب ۱۳۴۵، وصول عوارض با پیشنهاد شهرداری و تصویب انجمن



# مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور  
حسین احتشامی

(۱) بدیهی است در صورت دسترسی بودن صادر کننده چک، مهم ترین و مفیدترین اقدام همانا رجوع به محاکم دادگستری و اقامه دعوی کیفری است. لیکن در صورتی که شهرداری به رغم تقسیم بدیهی و گرفتن چک با مشکل گریز از پرداخت مطالبات روبرو باشد، می تواند نسبت به معرفی ضامن معتبر و گرفتن چک دیگر از ضامن اقدام کند، و یا حتی الامکان چکهایی را دریافت کند که علاوه بر امضای صادر کننده، دارای پشتنویس (ظهورنویس) معتبر نیز باشد. همچنین در این زمینه می توان از طریق سفته اقدام کرد. بدیهی است برای اجرای سفته می توان از طریق اجراییه ثبت و یادادگستری اقدام کرد و نیز می توان از ضامن سفته وجه آن را طلب کرد.

در هر حال واضح است که باید برای احراز اعتبار مؤدی و سپس تقسیط بدیهی و گرفتن چک، از وی تحقیق کافی به عمل آید تا امکان گریز از قانون به حداقل موارد کاهش یابد.

● در قوانین موضوعه اختیارات تخفیف عوارض به کمیسیون ماده ۷۷ تفویض نشده است و اصولاً تخفیف عوارض به صورت موردی محمل قانونی ندارد.

خواهشمند است در پاسخ اعلام فرمایید:

۱- آیا کمیسیون ماده ۷۷ حق تخفیف عوارض را دارد یا خیر؟

۲- آیا عضو شورای شهر در کمیسیون ماده ۷۷ می تواند رأیاً مبادرت به جرح و تعدیل عوارض به صورت موردی کند یا خیر؟

(۱) کمیسیون ماده ۷۷ شهرداری در محل رفع اختلاف، در نوع و میزان عوارض است و به هیچ عنوان در جایگاه جرح و تعدیل تعرفه های مصوب، واقع نمی شود.

۲- جرح و تعدیل تعرفه های عوارضی حسب تجویز حکم بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون شوراها، آنجا که به شورای شهر محول گردیده است و احدی از اعضای شورای شهر بدون رعایت ترتیبات مقرر در ماده ۱۵ قانون شوراها مجوز تغییر، اصلاح، حذف و مانند اینها را در مصوبات شورا ندارد.

● بعضاً در اعمال تعرفه های عوارضی مصوب برخی از شرکتهای تجاری و واحدهای تولیدی به دلیل اینکه بخشی از فعالیتها و محصولات تولیدی آنها جنبه صادراتی دارد، خود را از شمول مقررات عوارضی معاف می دانند، که این امر موجب بروز اختلاف و طرح موضوع در کمیسیون ماده ۷۷ می شود. خواهشمند است مستدلاً در این باره اعلام نظر حقوقی فرمایید.

(۱) به موجب حکم بند «ب» ماده ۱۱۲ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، کلیه کالاها و خدماتی که صادر می شود از پرداخت عوارض و مالیات معافاند.

۲- به صراحت حکم بند «د» تبصره ۱۴ قانون بودجه سال ۸۰ و ماده ۱۸ قانون صادرات و واردات، و نیز به اعتبار ماده واحده قانون معافیت صادرات کالا و خدمات مصوب سال ۷۹، این گونه کالاها و خدمات از پرداخت هر گونه عوارض معافاند.

۳- حل اختلاف راجع به عوارض کالاها و خدمات صادراتی

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به موضوعات متنوعی از جمله ساخت و ساز به وسیله واحدهای نظامی، بدیهی مؤدیان مشمول ماده ۲۲ آیین نامه مالی و ماده ۷۷ قانون شهرداری، تخفیف عوارض، معافیت از عوارض، تشکیل مجامع به وسیله شوراها، و یک رأی دیوان در خصوص اعلام تمارض آرای شصت و یک و ۱۲ و دیوان پرداخته است. مطالب مذکور به منزله دیدگاه دفتر حقوقی وزارت کشور هستند که مشاور حقوقی ماهنامه آنها را تنظیم کرده است.

● بعضاً مشاهده می شود که یگانها و واحدهای نظامی بدون رعایت مقررات شهرداری و گرفتن مجوز از شهرداری، در داخل و خارج از محدوده نظامی خود اقدام به ساخت و ساز می کنند، که این اقدام منجر به بروز اختلاف میان شهرداری و مدیریتهای مختلف یگانهای نظامی می گردد. خواهشمند است اعلام نظر فرمایید که آیا این گونه ساخت و سازها مستلزم گرفتن موافقت و مجوز از شهرداری مربوط است، یا خیر.

(۱) به نظر ستورتهی و حقوقی، به عنوان جواب اعلام می دارد: مطابق تبصره ۴ ماده ۲۶ قانون نوسازی و عمران شهری مصوب سال ۱۳۳۷، کلیه وزارتخانه ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و مؤسسات خیریه برای ایجاد بنای خود مکلف به دریافت پروانه ساختمانی از شهرداری و رعایت ماده صد قانون اصلاحی مصوب سال ۱۳۳۵ و ... هستند؛ و در این مقوله هیچ گونه استثنایی برای یگانها و واحدهای نظامی که دولتی اند پیش بینی نشده است.

● در اجرای ماده ۲۲ آیین نامه مالی و ماده ۷۷ قانون شهرداریها، بدیهی مؤدیانی که قادر به پرداخت یکجای آن نیستند حداکثر تا سقف مقرر در قانون (۳۶ ماه) تقسیط می گردد. نظر به اینکه شهرداری برای گرفتن اقساط معتبر اقدام به وصول چک می کند، و از طرفی ارائه بیست قطعه چک به طور یکجا از نظر مقررات بانکی برای متقاضیان مقدور نیست، اینان شهرداری را تحت فشار می گذارند و در مقابل این تعداد اقساط، یک فقره چک ضمانت برای کل مبلغ بدیهی به شهرداری تحویل می دهند و اقساط آن را ماهیانه طی قیض نقدی واریز می کنند. با عنایت به اینکه این مؤدیان بعضاً فاقد اسناد رسمی اندیده گونه ای که بتوان نقل و انتقال آنها را کنترل کرد، گناه اینان اقدام به فروش املاک دارای بدیهی می کنند و بدین ترتیب پس از ترک محل، آن چک مجهول المکان می شود. شهرداری در گذشته از این قبیل چکها گرفته است و اکنون امکان وصول آن وجود ندارد. حال با توجه به اینکه نحوه وصول اقساط و تضمین در قوانین شهرداری مشاهده نمی شود، و از طرفی بانکها نیز در جهت وصول سفته یا شهرداری همکاری نمی کنند، خواهشمند است در مورد چگونگی گرفتن وصول اقساط ارائه طریق فرمایید.



بین صادر کنندگان و دستگاههای اجرایی، حسب تجویز ماده ۶ این نامه اجرایی بند ۱۱ ماده ۱۱۳ قانون توسعه اقتصادی... به کمیسیتی با مسئولیت وزارت امور اقتصادی و دارایی مرکب از نمایندگان وزارت بازرگانی، مرکز توسعه صادرات ایران، اتاق تعاون، اتحادیه... محول گردیده است. همچنین در راستای مشی تعیین شده در حکم قسمت اخیر ماده ۱۱ این نامه اجرایی قانون شوراها در زمینه عوارض، اختیاراتی به کمیته‌ای واگذار کرده است که اعضای این کمیسیون به اتفاق می‌توانند عوارض موضوع تبصره ۴ این نامه اجرایی موصوف را بررسی و راهکارهای لازم را ارائه کنند.

پدیدهی است نظر ریاست جمهوری و آرای دیوان عدالت اداری که در زمینه‌های وضع و برقراری و... عوارض ارائه و صادر گردیده است، موضوعاً ناظر به عوارض بند ۱ ماده ۳۵ قانون شوراها مصوب سال ۱۳۶۱ است و منصرف از معافیت کالاهای صادراتی از پرداخت عوارض است.

● برطبق اصول یکمدم، یکمندیکم و ماده یک قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور، سلسله مراتب شوراها در سطوح مختلف کشور مشخص و معین گردیده است. لکن مشاهده می‌شود که برخی از شوراها برای پیگیری بعضی از مسائل، به تشکیل مجامع و برگزاری جلساتی با مسئولان کشوری مبادرت می‌ورزند، که گاه این امر پیامدهایی را به جا می‌گذارد. با توجه به اینکه به نظر می‌رسد این قبیل پیامدها با فلسفه وجودی شوراها مغایر باشد، خواهشمند است در خصوص تشکیل و برگزاری چنین مجامعی اعلام نظر فرمایید.

ب- به نظر مشورتی این دفتر، تشکیل مجمع به وسیله شوراهای اسلامی به منظور مشورت و تبادل نظر در زمینه مسائل مرتبط با شوراها، به دلیل نبود منع قانونی و به موجب اصل اباحه، بلا اشکال است.

نقل از شماره ۱۶۳۶۴ - ۱۳۸۰/۲/۱۶ روزنامه رسمی شماره هـ/۷۹/۲۷۴۵/۱۲/۱۳۷۹ تاریخ: ۱۳۷۹/۱۰/۴ شماره دادنامه: ۲۸۴ کلاسه پرونده: ۴۵/۷۹ مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری شاکی: .....

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آرای صادره از شعب ۱۲ و ۱۸ دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف - شعبه دوازدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۲۷۲/۷۲ موضوع شکایت آقای ..... به طرفیت شهرداری ملایر به خواسته اعتراض به رای مورخ ۱۳۷۱/۴/۷ کمیسیون ماده ۷۷ شهرداری ملایر و تقاضای استرداد عوارض مأخوذه به شرح دادنامه شماره ۲۰۲ مورخ ۱۳۷۲/۷/۸ چنین رای صادر نموده است، با التفات به مستنبط از مفاد نظر به ذیل نامه شماره ۹۲۷/۱/۳/۳۴ مورخ ۱۳۶۶/۶/۱۵ وزارت کشور به عنوان رئیس دیوان عالی کشور و با عنایت به مندرج ماده یک قانون دفتر استاندار رسمی و کانون سردفتران و دفتر یاران مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۵ که دفتر خانه اسناد رسمی را واحد وابسته به وزارت دادگستری دانسته و طبق مندرج ماده ۲ قانون مذکور سردفتران به موجب ابلاغ وزیر دادگستری منصوب می‌گردند، و همچنین مندرج تبصره یک، ماده ۲ قانون نظام صنفی مصوب ۱۳۵۹/۴/۱۲ که

صاحبان دفاتر اسناد رسمی را از شمول قانون مذکور مستثنی نموده است. به رای فوق الذکر اشکالاتی وارد است. زیرا قطع نظر از اینکه مندرجات نامه مذکور حکایتی از تنفیذ صریح ندارد و معلوم نیست اعلام نظریه به عنوان چه مقامی داده شده است، چون این نظریه در مقام اجرای بند یک ماده ۳۵ قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشور اعلام گردیده است و مندرجات رای کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری حکایتی از قید دلیل قاطع بر تحقق شرط مندرج در نظر رئیس دیوان عالی کشور و همچنین شرط مندرج در بند یک ماده ۳۵ قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشور و شمول بر دفتر خانه‌های رسمی ندارد، ثانیاً اینکه نظریه مستند بعد از تاریخ ۱۳۶۶/۷/۲ اعلام گردیده است، مندرجات رای حکایتی از مجوز قانونی مشمول عوارض دانستن دفتر خانه اسناد رسمی شماره ۱۷ ملایر را از سال ۱۳۶۴ تا آخر سال ۱۳۷۰ ندارد، ثالثاً مندرجات رای حکایتی از قید مستند قانونی عوارض مورد مطالعه ندارد. رابعاً چون اساساً دفتر خانه مذکور مدعی بوده است که اساساً عوارض مورد مطالبه شامل دفتر خانه اسناد رسمی نمی‌گردد تا مورد مشمول ماده ۷۷ قانون شهرداری باشد، در نتیجه رسیدگی کمیسیون مذکور فاقد مجوز قانونی بوده است لذا به جهات مذکور و سایر اوضاع و احوال حکم به ورود شکایت شاکی و بطلان رای مورخ ۱۳۷۱/۴/۷ کمیسیون ماده ۷۷ شهرداری ملایر و محکومیت آن شهرداری به مسترد نمودن وجوه مأخوذه از شاکی بابت عوارض محل بحث صادر می‌گردد. ب - شعبه هجدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۳۰/۷۸ موضوع شکایت آقای ..... به طرفیت شهرداری شاهرود به خواسته بطلان آرای ۱۳۷۱/۵/۳۱، ۱۳۷۵/۱۰/۱۱ و ۱۳۷۸/۱/۲۵ صادره از کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداریها به شرح دادنامه شماره ۱۵۹۹ مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۱۶ چنین رای صادر نموده است. نظر به اینکه اعتراض شاکی صرفاً در زمینه این است که دفاتر اسناد رسمی وابسته به وزارت دادگستری بوده و خارج از شمول مقررات ماده ۲ قانون نظام صنفی است و بند یک ماده ۳۵ قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشور شامل دفاتر اسناد رسمی نمی‌شود، و حال آن که اخذ عوارض از دفاتر اسناد رسمی که باز عایت تشریفات قانونی به تنفیذ مقام صلاحیتدار مذکور در ماده ۲۵ فوق‌الذکر رسیده است، با توجه به وحدت ملاک از رای وحدت رویه شماره ۱۸۷ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۷ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مغایرتی با قانون ندارد. علی‌هذا رای به رد شکایت صادر می‌گردد. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین ذری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بنوی و رؤسای مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صدور رای می‌نماید.

**رای هیئت عمومی**

نظر به اینکه دریافت عوارض مورد ادعا برابر مقررات به تصویب مقام صلاحیتدار رسیده است، باینکه دادنامه شماره ۱۵۹۹ مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۱۶ شعبه هجدهم دیوان در حدی که متضمن این معنی می‌باشد موافق اصول و موازین قانونی است. این رای به استناد قسمت آخر ماده ۲۰ قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع مربوط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

**رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری**  
**قر بانعلی ذری نجف آبادی**



# مشاور اداری - مالی

دفتر حقوقی وزارت کشور  
جمشید رضایی

اندیشیده شود که حقوق کارکنان این گونه شهرداریها از طریق استانداری یا وزارت کشور پرداخت گردد.

(۱) در خصوص موضوع استفاده از وام، اعلام می‌دارد که چگونگی استفاده از وامهای گوناگون - از قبیل وام مسکن، ازدواج و جز آن - به موجب قوانین و مقررات تعیین می‌گردد. در برخی موارد بعضی از سازمانها و اداراتی که دارای بودجه و اعتبارات کافی هستند؛ مسئولان آنها از طریق توافق با برخی بانکها، تسهیلاتی را برای استفاده کارکنان خود از وام ایجاد می‌کنند که شهرداریها نیز می‌توانند به همین طریق اقدام کنند. در خصوص قسمت دوم سؤال، یعنی پرداخت حقوق کارکنان شهرداری از طریق استانداری و وزارت کشور، به استحضار می‌رساند که این امر مانع قانونی دارد. متأسفانه پس از تصویب قانون شهرداری در سال ۱۳۳۴، به مرور زمان منابع درآمدی شهرداریها با تأسیس سازمانها و ادارات گوناگون از شهرداری جدا گردید، تا جایی که با مذاکره در وظایف برجای مانده برای شهرداری، چنین مستقادی می‌گردد که عمده وظایف شهرداری در زمان حاضر هزینه‌زاست و در واقع هیچ ترازنی بین درآمد و هزینه شهرداری وجود ندارد. همین امر موجب گردیده است تا شهرداریها نتوانند بواقع حداقل حقوق کارکنان خود را پرداخت کنند. البته می‌توان با تجدید نظر در قانون شهرداری و ایجاد منابع درآمدی جدید، این مشکل شهرداریها را مرتفع ساخت.

● شهردار محترم چونقان طی نامه شماره ۳۳۷۶ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۲ پرسشهایی را بدین شرح مطرح کرده‌اند: ۱- آیا معافیت شهرداریها از پرداخت حق ثبت املاک و مالیات موضوع ماده ۱۰۹ قانون شهرداری که کارکنان به قوت خود باقی است؟ ۲- اعضای کمیسیون ماده صد، افزایش ارتفاع خارج از پروانه ساختمان را جریمه نمی‌کنند. و اعلام می‌دارند که برای افزایش ارتفاع غیر مجاز قانون خاصی ندارند. آیا چنین چیزی درست است؟

(۱) - با توجه به ماده ۵۸ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۹/۱۱/۱۷ که مقرر می‌دارد: «از سال ۱۳۷۹ کلیه تحقیقات، تریبانات و معافیتهای مالیاتی و حقوق گمرکی کلیه دستگاههای موضوع ماده ۱۱ این قانون، مؤسسات، نهادهای انقلابی و عمومی غیر دولتی جز در مورد بخشهای فرهنگی و به غیر از معافیتهای برقرار شده بر اساس کنوانسیونهای بین المللی تجاری و واردات کاش، برای تهیه کتب درسی آموزش و پرورش لغو می‌گردد»، و نیز به موجب قانون فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیردولتی مصوب سال ۱۳۷۵، شهرداریها در زمره مؤسسات عمومی غیردولتی اند. لذا ماده ۱۰۹ قانون شهرداری دایر بر معافیت شهرداریها از پرداخت مالیات، ظاهراً منسوخ است. ۲- در خصوص

● مدیر کل محترم دفتر امور شهری و روستایی استانداری قزوین طی دورنویس شماره ۱۴۲۱۴/۴-۲ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۲۹ اعلام کرده است که نظر مشاور اداری و مالی مندرج در شماره ۳۱ ماهنامه در پاسخ به این سؤال که «آیا شوراهای اسلامی شهرها می‌توانند مطابق ماده ۱۰۶ آیین نامه نحوه وضع و وصول عوارض برای خود مبادرت به وصول درآمد کنند، به طوری که درآمد حاصل در حساب شورا وارد گردد؟ نیز؛ هزینه درآمد حاصل از ماده ۱۶ به چه ترتیب خواهد بود؟»، مقایسه دستورالعملهای صادر شده است؛ زیرا در اجرای مفاد ماده ۱۷ آیین نامه نحوه وضع و وصول عوارض، شوراهای اسلامی شهر می‌توانند برای تأمین تمام یا بخشی از هزینههای طرحهای خاص خدماتی یا عمرانی، عوارض خاصی را برای مدت و مورد معین وضع کنند. همچنین با توجه به مفاد بند ۲-۲ دستورالعمل نحوه تنظیم بودجه شوراهای اسلامی شهر به شماره ۲۶۱۷۸/۲/۳۲ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۲۱ عوارض تصویبی به وسیله شهرداری و وصول و تماماً به بودجه شورا تخصیص داده می‌شود.

(۱) نظر دفتر حقوقی این است که شورای اسلامی شهر نمی‌تواند هم مرجع وضع عوارض باشد و هم مرجع وصول آن، به طوری که درآمد حاصل را در حساب اختصاصی خود پاریز کند بلکه شورای اسلامی شهر می‌بایست مرجع تصویب و نظارت باشد و شهرداری مرجع اجرای مصوبات. بدین ترتیب چنانچه شورای اسلامی شهر برای تأمین تمام یا بخشی از هزینههای طرحهای خاص خدماتی یا عمرانی، عوارض خاصی برای مدت و مورد معین وضع کرده باشد و شهرداری آن را وصول کند، در قالب بودجه شورا قابل برگشت به شورا است. بنابراین نظر مندرج در شماره ۳۱ ماهنامه فاقد هر گونه مقایرتی با مقررات موجود و دستورالعمل نحوه تنظیم بودجه شورای اسلامی شهر است.

● مسئول محترم امور مالی شهرداری مهربان طی نامه‌ای اعلام کرده است که اکثر کارکنان سایر وزار تخانه‌ها از قبیل وزارت آموزش و پرورش، بانکهای کشور و جز آن، به میزان زیادی از وام مسکن، ازدواج و نظایر اینها (با معرفی اداره متبوع خود از بانکهای کشور) بهره‌مند می‌شوند. این وامها اکثراً ۱۵ ساله است. این در حالی است که کارکنان رسمی شهرداریها، که از اول صبح تا پاسی از شب مشغول به کار هستند، از چنین مزایایی بی بهره‌اند. همچنین اظهار کرده‌اند که چون شهرداریها اکثراً با کمبود نقدینگی مواجه هستند و همین امر موجب شده است تا حقوق کارکنان چندین ماه پرداخت نگردد، لذا تدبیری

مشاوره اداری - مالی این شماره ماهنامه به موضوعات مختلفی از جمله نحوه وضع و وصول عوارض به وسیله شوراها، نحوه استفاده کارکنان شهرداریها از وام، معافیت شهرداریها از پرداخت حق ثبت املاک و مالیات، آرای دیوان عدالت اداری راجع به چگونگی استفاده از مرخصی استحقاقی ذخیره شده هنگام بازنشستگی و محکومیت کیفری مشمولین قانون کار، به مثابه قطع رابطه همکاری آنان با کارفرما، پرداخته است. این مطالب به منزله دیدگاههای دفتر حقوقی وزارت کشور هستند که به دست مشاور اداری - مالی تنظیم شده‌اند.



ایجاد بنا به از تقاعی بالغ بر ارتفاع مندرج در پروانه ساختمانی، اعلام می‌نارد با توجه به: الفدیه صوجب ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، مالکان املاک و اراضی واقع در محدوده شهر یا حریم آن قبل از شروع ساختمان مکلف به گرفتن پروانه از شهرداری اند و مسالک می‌بایست مطابق بنا مقاد پروانه اقدام به ایجاد بنا کند و شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمانهای مخالف مقاد پروانه جلوگیری به عمل آورد. بدینکی از مقاد مندرج در پروانه که مسالک مکلف به رعایت آن است، عبارت است از ارتفاع بنا، ج. قسمت اخیر تبصره ۶ ذیل ماده ۱۰۰ رسیدگی به سایر موارد تخلف مانند عدم استحکام بنا، عدم رعایت اصول فنی و بهداشتی و شهرسازی در ساختمان را در صلاحیت کمیسیونهای ماده ۱۰۰ قرار داده است (موارد مذکور جنبه نمائین دارد، نه حصری). بنابراین رسیدگی به تخلف ایجاد بنا به ارتفاعی بالغ بر ارتفاع مندرج در پروانه ساختمانی، در صلاحیت کمیسیون ماده صد است.

**● آیا در زمان حاضر ماده ۱۰۵ قانون شهرداری که مقرر می‌دارد: «مواد معدنی طبقه اول مذکور در ماده یک قانون معادل مصوب ۱۳۳۶/۲/۳۱ واقع در داخل حوزه خدمات و نظارت شهرداری جزء اموال شهرداری محسوب می‌شود مگر اینکه داخل ملک اشخاص حقیقی و یا حقوقی باشد» به قوت خود باقی است یا خیر؟**

ج) با توجه به مراتبی که در ادامه ذکر می‌گردد، ماده ۱۰۵ قانون شهرداری (الحاقی ۱۳۵/۱۱/۲۷) به طور ضمنی منسوخ است: ۱- مطابق اصل چهل و پنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، معادن بلاطلاق در زمره انفال و ثروت‌های عمومی و در اختیار حکومت اسلامی قرار داده شده است و ترتیب و تقسیم استفاده از آن به قانون محول گردیده است. ۲- در ماده ۲ قانون معادن مصوب ۱۳۳۷/۲/۲۷ مسئولیت اعمال حاکمیت دولت بر معادن کشور به وزارت معادن و فلزات محول شده است و به موجب ماده ۴ آن امور مربوط به مواد معدنی طبقات یک و دو - به استثنای شن و ماسه معمولی و خاک رس معمولی - در چارچوب قانون مزبور در حیطه وظایف وزارت معادن و فلزات است. ۳- مضافاً اینکه به موجب تبصره ۶۶ قانون بودجه سال ۱۳۴۲ کل کشور مصوب ۱۳۴۲/۱۲/۳۰ از اول سال ۱۳۴۳ کلیه امور مربوط به بهره‌برداری از معادن شن و ماسه معمولی و خاک رس معمولی به وزارت کشور محول شده است تا این کار را از طریق فرماندارها، بخشدارها و شهرداریهای هر محل یا سازمانهای دولتی دیگر و یا بخش خصوصی انجام دهد. ضمناً در زمان حاضر، قانون حاکم بر معادن همانا قانون مصوب سال ۱۳۳۷/۲/۲۷ است و در نتیجه قانون معادن مصوب ۱۳۳۶/۲/۳۱ منسوخ است.

رای وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری راجع به چگونگی استفاده از مرخصی استحقاقی ذخیره شده هنگام بازنشستگی تاریخ ۱۳۸۰/۸/۶ شماره دادنامه ۲۴۶ کلاسه پرونده ۱۵۰/۸۰

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری  
شاکتی:.....

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آرای صادره از شعب ۸ و ۱۶ دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الفدئیه هشتم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۵۲۹/۷۷ موضوع شکایت آقای..... به طرفیت.....

به خواسته در خواست پرداخت حقوق و مزایای ایام مرخصی ذخیره شده زمان قبل از بازنشستگی به شرح دادنامه شماره ۹۰۴ مورخ ۱۳۷۹/۶/۲۷ چنین رأی صادر نموده است: نظر به اینکه شاکتی در تاریخ ۱۳۵۹/۶/۱۰ به افتخار بازنشستگی نایل گردیده و در پایان سال ۱۳۵۸ قبل از بازنشستگی مدت ۲۷۹ روز مرخصی استحقاقی طلبکار بوده که چهار ماه آن را قبل از بازنشستگی استفاده کرده و به حکایت مستندات ضمیمه دادخواست مدت هشت ماه و نه روز دیگر از بابت مرخصی استفاده نشده زمان اشتغال، مرخصی استحقاقی طلبکار است که با توجه به بازنشسته شدن استحقاقی ایشان به دریافت وجه مربوط به این مرخصی استحقاقی استفاده نشده محرز و مسلم است و پاسخ سازمان مشکی عنه اشاره به اینکه شاکتی قبل از اجرای قانون تعدیل نیروی انسانی مصوب ۱۳۶۶/۱۲/۱۴ بازنشسته شده‌اند و مجوزی برای پرداخت حقوق و مزایای ایام مرخصی استحقاقی استفاده نشده در دست نیست، توجیهی است فاقد هرگونه وجهت و موقیعت قانونی؛ لذا رأی به ورود شکایت و استحقاق شاکتی به دریافت وجه مرخصی مورد مطالبه استفاده نشده صادر و اعلام می‌گردد. بند ششم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۹۸۲/۷۹ موضوع شکایت آقای..... به طرفیت..... کشور به خواسته تقاضای صدور حکم مبنی بر الزام اداره خواننده به پرداخت ۱۲ ماه مرخصی استحقاقی معوقه به شرح دادنامه شماره ۷۲ مورخ ۱۳۸۰/۱/۱۹ چنین رأی صادر نموده است: شاکتی اعلام نموده است که ۱۲ ماه مرخصی استحقاقی استفاده نشده دارد و تقاضای الزام مشکی عنه به پرداخت وجه آن دارد و مشکی عنه اعلام نموده است که شاکتی قبل از قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی مصوب ۱۳۶۶ (که چنین اجزای را داده است) بازنشسته شده و مجوزی برای پرداخت وجه مرخصی مذکور وجود ندارد. با توجه به مراتب فوق و مستنداً به ماده ۴۷ قانون استخدام کشوری و مواد ۹ و ۱۰ این نامه مرخصی‌ها شاکتی استحقاق استفاده از حقوق و مزایای چهار ماه از مرخصی استحقاقی استفاده نشده را دارد. علی‌هذا حکم به ورود شکایت نسبت به پرداخت حقوق و مزایای ۴ ماه مرخصی استحقاقی استفاده نشده شاکتی را صادر و اعلام می‌دارد و مازاد بر آن نیز به لحاظ فقد مجوز قانونی محکوم به رد می‌باشد. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام و المسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی میادرت به صدور رأی می‌نماید.

به موجب لایحه قانونی استخدام کشوری و آیین نامه مرخصی‌ها که در تاریخ بازنشستگی شاکیان معتبر و لازم‌الاجراء بوده، استفاده از مرخصی استحقاقی ذخیره شده هنگام بازنشستگی حداکثر به مدت چهار ماه تجویز گردیده و زائد بر آن مجوز قانونی نداشتن است. بنابراین دادنامه شماره ۷۲ مورخ ۱۳۸۰/۱/۱۹ شعبه شانزدهم بدوی دیوان در حدی که متضمن این معنی باشد، موافق اصول و موازین قانونی است. این رأی به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۷۸/۲/۱ برای شعب دیوان و سایر مراجع ذی‌ربط در موارد مشابه لازم‌التیاع است.

**رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری**  
**قربانعلی دری نجف آبادی**



## شهرداریها به روایت اسناد

سرویس حقوقی - بین‌المللی

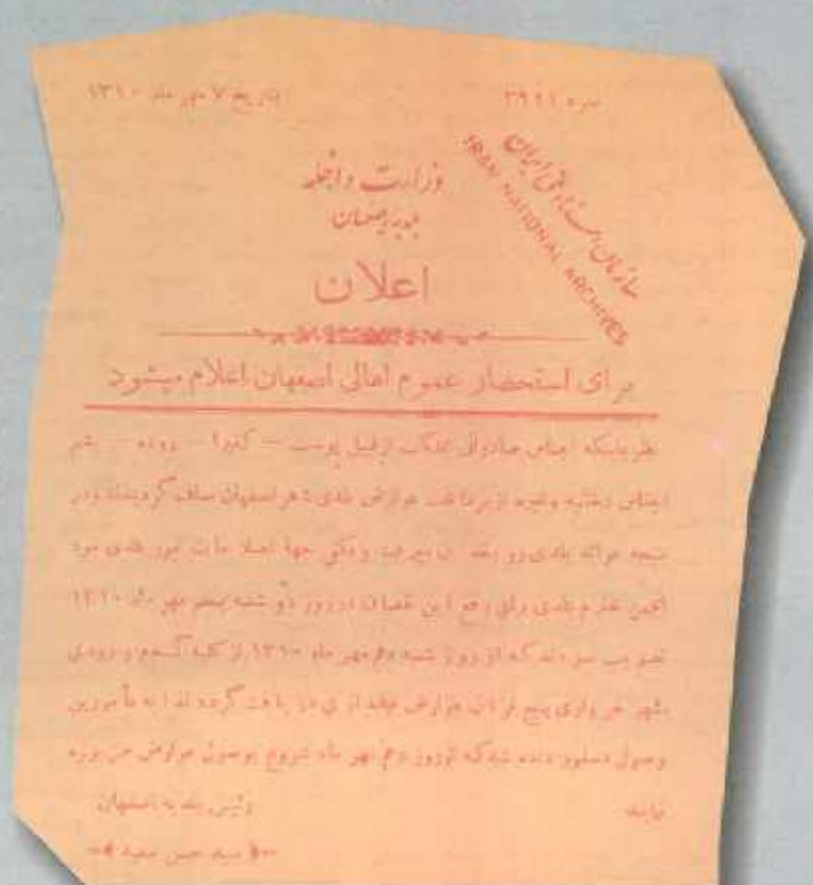
در این شماره ماهنامه، اسنادی انتخاب شده‌اند که هر کدام حکایت از اوضاع و احوال اقتصادی - اجتماعی دوران خود را دارند. سند اعلان بلدیۀ اصفهان مربوط به دورانی است که در مجلس ششم، سیاست دخالت دولت در اقتصاد با استراتژی جایگزینی واردات حاکم شده بود. سیاست انحصار تجارت خارجی و انحصار اسعار (ارز) خارجی نیز از جمله سیاستهای دولت در این دوران بود. سند جمعیت اصلاح طلبان امور شهر دقیقاً به دوران بحران و بی‌ثباتی در ایران برمی‌گردد که پیدایش فرقه‌های دموکرات آذربایجان و کردستان، و نفوذ روزافزون حزب توده تیلور عینی آن هستند. بازتاب این اوضاع و احوال به وضوح در اسناد مذکور دیده می‌شود.

متن اعلانیۀ عمومی بلدیۀ اصفهان در خصوص وضع عوارض برگردم وارداتی به شهر اصفهان به تاریخ: ۷ مهر ماه ۱۳۱۰  
نمره: ۳۹۱۱

وزارت داخله  
بلدیۀ اصفهان  
اعلان

برای استحضار عموم اهالی اصفهان اعلام می‌شود نظر به اینکه اجناس صادراتی مملکت از قبیل پوست، کتیرا، روچه پشم، اجناس دکلیه و غیره از پرداخت عوارض بلدی شهر اصفهان معاف گردیدند و در نتیجه عواید بلدی رو به نقصان می‌رفت و مکفی جهت اصلاحات امور بلدی نبود آنجن محترم بلدی برای رفع این نقصان در روز دوشنبه پنجم مهر ماه ۱۳۱۰ تصویب نمودند که از روز شنبه دهم مهر ماه ۱۳۱۰ از کلیه گندم ورودی به شهر، خسرواری پنج قران عوارض اقیاناری دریافت گردد. لذا به مأمورین وصول دستور داده شد که از روز دهم مهر ماه شروع به وصول عوارض مزبوره نمایند.

[امضاء: از رئیس بلدیۀ اصفهان  
سید حسن سعید





مکاتبه جمعیت اصلاح طلبان امور شهر با نخست  
وزیر و وزیر کشور، در خصوص معرفی اعضای  
جدید جمعیت اصلاح طلبان امور شهری.

جمعیت اصلاح طلبان امور شهر تهران شماره: ۱۳۲

پیوست: —

تاریخ: ۲۱ تیر ماه ۱۳۲۴

جناب آقای نخست وزیر و وزیر کشور

با تقدیم عرض شادباش و ابراز مسرت از استقرار دولت آن  
جناب و امید به اقدامات مفید و اساسی به حال ملک و ملت، چون  
دوره دوساله نمایندگان انجمن شهر تهران در شرف انقضاء است و  
فائزاً انتخابات جدید به همین زودی باید شروع شود و در انظار  
این امر مشروع ملی اقدامات غیر مطلوبی از طرف افراد و مقامات  
ذی نفوذ ظاهر و هویادست و جمعیت اصلاح طلبان امور شهر که  
مدتی است تشکیل گشته و البته از بیانیهای منتشره جمعیت از  
سرام و مقصود آن تحصیل استحضار فرموده‌اند، اینک آقایان  
نامبردگان زیر:

- ۱- رضانیکمهد ۲- تقی فتحی ۳- ابوالفضل سجادیان ۴-
- مهدی ۵- دکتر خلعتبری ۶- قاهری ۷- حسن بنی هاشمی ۸-
- محمودولی نویسان ۹- مهدی منصور ۱۰- تقی بیفش ۱۱- رشید
- یاسمی ۱۲- ابراهیم کجوری ۱۳- محسن عراقی ۱۴- محمود
- دوره ۱۵- علی اکبر موسوی.

در جلسه عمومی مورخ ۲۴/۲/۲۰ برای شرفیابی انتخاب  
شده‌اند که حضوراً مطالب لازمه را به عرض رسانیده و توجهات  
مخصوصه آن جناب و سایر مقامات صالحه را به اجرای مویات  
حقه و مقاصد اصلاح طلبانه این جمعیت طلب نمایند.

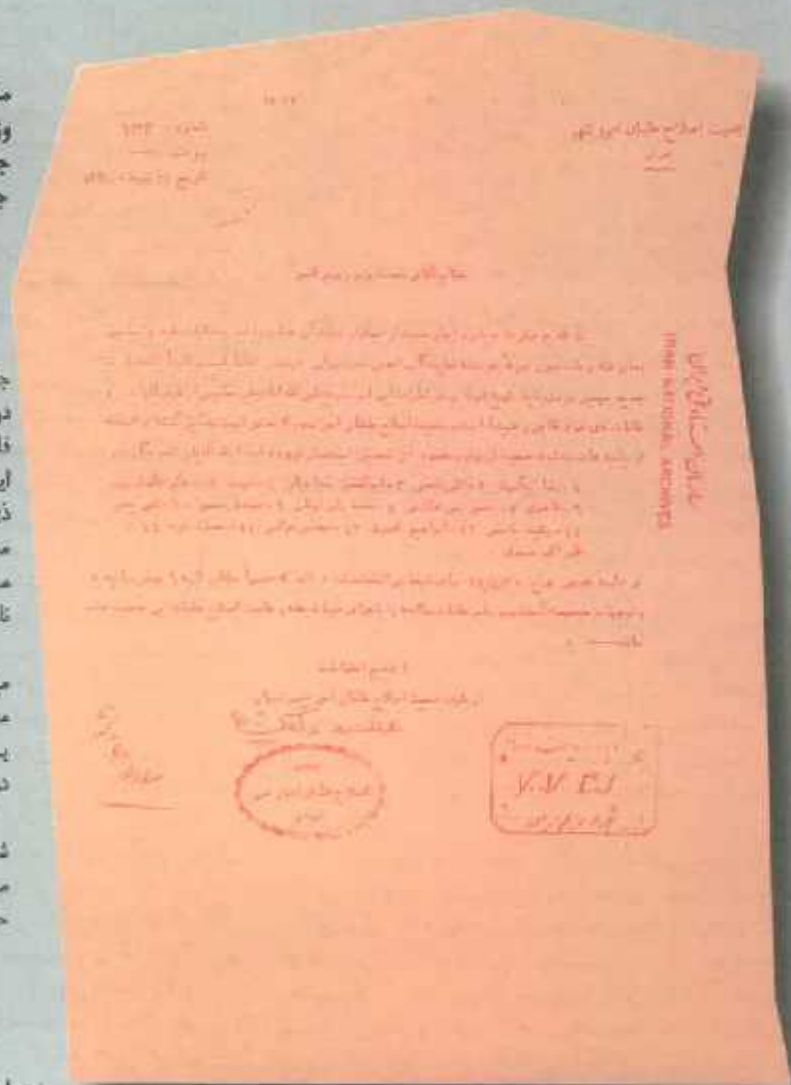
امضاء: با تقدیم احترامات

از طرف جمعیت اصلاح طلبان امور شهر

تهران

دکتر خلعت بری

[حاشیه پایین: ملاحظه فرمودند، بایگانی شود.]





# تنها راه حل: توسعه حمل و نقل بزرگ مقیاس

گفت و گو با عبداللہ فتح اللہی - شهردار تبریز

گفت و گو از: محمدسالاری راد



● آقای شهردار، کلان شهر تبریز با چه حجمی از حمل و نقل شهری روبروست و نظام حمل و نقل این شهر بر چه روش هایی متکی است؟

○ جمعیت کنونی شهر تبریز حدود ۱/۵ میلیون نفر است، اما بنا به ویژگی کلان شهری اش روزانه حدود ۵۰۰-۴۰۰ هزار نفر نیز از مناطق پیرامونی به این شهر می آیند. بنابراین، شهر تبریز روزانه حدود ۲ میلیون نفر را در خود دارد. برای جابجایی این جمعیت دو سیستم حمل و نقل عمومی - شامل اتوبوس رانی و تاکسی رانی - و یک سیستم حمل و نقل خصوصی وجود دارد. مطابق با آخرین برآوردهای مشاور حمل و نقل، حدود ۲/۲۵ میلیون سفر در سطح شهر تبریز تولید می شود که ۲۹ درصد آن بر عهده اتوبوسها و مینی بوسها، ۲۳ درصد بر عهده تاکسیها و مسافر کشتهای شخصی، و ۴۸ درصد نیز شامل وسایل نقلیه شخصی و وانت بارها و سایر وسایل است. میزان سفر با توجه به جمعیت ۱/۵ میلیون نفری، حدود ۱/۵ سفر برای هر نفر و تراکم نفر در وسیله نقلیه کوچک ۲/۵ نفر است.

در وضع موجود، حدود ۳۵۰۰ دستگاه تاکسی و حدود ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در سیستم حمل و نقل عمومی وجود دارد. علاوه بر آن، حدود ۱۱ هزار خودرو به صورت غیر مجاز در این سیستم فعالیت می کنند که مطابق با نمونه گیریهای مشاور حمل و نقل، بخش بزرگی از آنها، از بیزامون شهر تبریز به این شهر می آیند. این نظام غیر رسمی و سایه، عملاً فشار زیادی بر سازمان تاکسی رانی ما وارد کرده، و البته به کاهش درآمدهای تاکسی رانی و افت کیفیت حمل و نقل شهری نیز منجر شده است.

ایا باز هم می توان برای نظام حمل و نقل تکیه کرد؟ منظور نظامی است که خودروهای جمعی آن کمتر از ۳۰ درصد سفرهای درون شهری را بر عهده دارند، اتوبوسها و مینی بوسها در شهرهای بزرگ ما در دریایی از اتومبیلهای سواری غوطه می خورند و مسافرانی که بیشتر آنها از اقشار متوسط به پایین جامعه اند، را جابجا می کنند. تاکسیها، مسافر کشتهای و سواربهای شخصی که سهم اصلی در تولید سفر و جابجایی کالا و مسافر بر عهده آنهاست، نیز وضع بهتری ندارند.

هزینه تولید یک واحد سفر درون شهری در شهرهای بزرگ کشور ما بسیار بالاتر از سایر کشورهاست. این هزینه با آنکه مسافر آن را به طور مستقیم نمی پردازد، اما بر دوش جامعه سنگینی می کند. از این دست است بارانه های سوخت، هزینه های سرمایه ای و استهلاک ماشین الات، هزینه ایجاد و استهلاک معابر، اتلاف وقت اتسانها و هزینه های زیست محیطی. تمامی این هزینه را بی کم و کاست باید پرداخت، اما پرداختی ناپدیدنی؛ چه هزینه هایی که افراد، خانوارها، بنگاهها و دولت به طور مستقیم پرداخت می کنند، و چه هزینه هایی همچون اتلاف زمان کاری اتسانها، اتلاف عمر، کاهش سلامتی و طول عمر، و نظایر اینها.

مسافرانی که از شهرهای پیشرفته (اصلاً چرا دور تر برویم؟) از همین کلان شهرهای کشورهای مجاور خودمان) به ایران می آیند، جای خالی حمل و نقل ریلی، اهمیت به حمل و نقل عمومی و خطوط ویژه اتوبوس رانی، اهمیت دو چرخه سواری و به طور کلی جای خالی حمل و نقل ارزان، راحت، انسانی و متناسب با طبیعت را مشاهده می کنند. اما از نگاه ما، گویا شرایط کنونی، سرنوشتی محتوم است که چاره ای هم جز تحمل آن نیست.



فتح اللہی، شهردار تبریز، به نکته ای اشاره داشت و آن اینکه تبریز در ابتدای این قرن دارای حمل و نقل ریلی - و نیز از

پیشگامان آن در ایران - بوده است. معنا خودروهایی بلژیکی، خیابانهای شهر را تصرف کردند و هیچ کس هم به حرارت بازسازی و توسعه آن شیوه نیفتاد، تا در نظام حمل و نقل شهری نیز نوعی گسست تاریخی رخ نهد.





تهربوز - نمایان از خیابان جمهوری

### ار نقای حمل‌ونقل اتوبوسی دیده است؟

(۱) تصمیمات ترافیکی در شهر تبریز در شورای ترافیک گرفته می‌شود. در این شورا اداره پست، سرب، راهنمایی و رانندگی و نیروی انتظامی، نماینده‌های از استانداری و همچنین شهرداری عضویت دارند. شهرداری در این بین همچون بقیه صاحب یک رأی است و بدیهی است که نمی‌تواند تأثیر قاطعی داشته باشد. من معتقدم که برای حل مدیریت ترافیک شهر باید به سمت مدیریت واحد شهری رفت. و از این تشریحی که در سالهای بعد از انقلاب در تسویه قدرت به وجود آمده است جلوگیری کرد. شهرداری تبریز کاملاً بر اهمیت خطوط اتوبوس‌رانی در شهر تأکید دارد اما سایر اعضای شورا در این باره به اجماع نرسیدند. ما کوشش کردیم که اهمیت این مسئله را جا بیندازیم و آخرین تصمیمات بر آن بوده است که محدوده مرکزی شهر را به این نوع از حمل‌ونقل اختصاص دهیم. اما در مرکز شهر تبریز، به دلیل عرض محدود خیابانها، امکان ایجاد خطوط ویژه اتوبوس‌رانی وجود ندارد! و در مناطق پیرامونی نیز به دلیل کاهش بار ترافیکی خیابانها نیازی به ایجاد این خطوط نیست.

● به مسئله مدیریت واحد شهری در ترافیک اشاره کردید؛ آیا عناصر دیگر شورای ترافیک به این اجماع رسیده‌اند؟ به نظر می‌رسد تا پیش از اقصاء داوطلبانه مدیرینهای پراکنده شهری، امکان ایجاد مدیریت واحد وجود نداشته باشد. وجود قانون بدون پشتوانه‌های اجرایی، به چیزی همچون تجربه شهر تهران منجر می‌شود.

(۲) به هر حال هرگاه حل مشکلات ترافیکی ایجاد مدیریت واحد است. به نظر من، لولویت اجرای ماده ۱۳۶ قانون توسعه باید به مدیریت واحد در حمل‌ونقل شهری و ترافیک داده شود. در صورت اجرای این طرح، راهنمایی و رانندگی به یاروی مهندسی و شهرداری به بازوی اجرایی مجهز خواهد شد، و اینها یکدیگر را تکمیل خواهند کرد. در شرایط کنونی همه اجزای مدیریت ترافیکی ز حمت ریزایی می‌کشند، اما این تلاشها، گاه در جهت خنثی‌سازی اعمال متقابل آنها صورت می‌گیرد. در مجموعه کنونی مدیریت ترافیک، هدف و راهبرد یکسانی به چشم نمی‌خورد، و هر کس تعریف خود را از حمل‌ونقل شهری دارد. از پلیس و شهرداری گرفته تا قانون‌گذار و قاضی. هر کس بتابه تعریف خود به کنترل ترافیکی می‌پردازد. اما این مجموعه سیستم واحدی را تشکیل نمی‌دهند و این تشتت در مدیریت، پتانسیلهای

● آخر به هر حال چنین نظامی، تأکید بر حمل‌ونقل خصوصی دارد؛ چرا که کمتر از ۳۰ درصد آن به وسیله اتوبوس صورت می‌گیرد.

(۳) تاکسی‌رانی را هم باید در سیستم حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفت.

● منظور من از حمل‌ونقل عمومی، حمل‌ونقل با خودروهایی جمعی است. سهم این گونه از حمل‌ونقل، بسیار پایین است. همان گونه که اطلاع دارید، این حمل‌ونقل در ایران جزو کالاهای پست است و تقاضای آن به طور عمده از سوی اقشار تهیدست شهری است. لیکن در کشورهای دیگر این گونه نیست و تمامی اقشار جامعه بدون احساس کسر شأن اجتماعی از آن استفاده می‌کنند. در ایران، دستیابی به این هدف دور از دسترس می‌نماید، اما می‌توان تمهیداتی برای ارتقاء این نظام حمل‌ونقل تدارک دید. اتوبوسهای تبریز در وضع موجود، در محاصره کامل سواریه‌ها، امکان تحرک چندانی ندارند. شهرداری تبریز چه تدارکی، برای

تهربوز - پل روکش چهارراه آب‌ریزان







یک زیرگذر در محل بازار شمس تا بازار امین اشاره کرد. کوشش کرده‌اید که با احداث واحدهای تجاری در این زیرگذر و ایجاد نورگیر در وسط آن، انگیزه کافی برای عابران پیاده ایجاد کنید. اما باز هم مشاهده می‌شود که عابران پیاده همکف خیابان را ترجیح می‌دهند. اینکه عابران پیاده همکف را انتخاب می‌کنند، امری طبیعی است و مبارزه با این رفتار هم به نتیجه چندانی نمی‌رسد. مهم آن است که این رفتار را به رسمیت بشناسیم و برای آن راه‌حلهای ترافیکی و فرهنگی و کالبدی بیابیم.

(۳) از نظر من، با توجه به مشاهدات روزانه، زیورگری که اشاره کردید نقش بسیار زیادی در کاهش ترافیک پیاده در سطح خیابان داشته است و این یکی از مخرجهای موفق عمرانی شهرداری است که در سال اخیر به بهره‌برداری رسیده است. اما درباره رفتار عابران پیاده، ما نباید تسلیم فرهنگ موجود ترافیکی شویم. تبعیت از رفتار توده وار مردم به هرج و مرج واقعی منجر می‌شود. البته باید کوشش کرد تا در آنجا که ترافیک پیاده غلبه دارد، ترافیک سواره را به سطوح غیر همسطح کشاند.

● بعضی راه‌حلهای کوتاه مدت، شهر تبریز، همچون سایر کلان‌شهرها، قرار است به خطوط ریلی و راه‌آهن شهری نیز مجهز شود. در باره میزان پیشرفت کار و چسبیدن آن توضیح بفرمایید.

(۴) شاید اطلاع داشته باشید که شهر تبریز از جمله پیشگامان حمل‌ونقل ریلی بوده، ولی متأسفانه این سیستم به دلیل بی‌توجهی برچسبیده شده است. از این نظر، ایجاد راه‌آهن شهری می‌تواند خاطره آن گذشته را زنده کند؛ و البته ما نیز برای استفاده از این شیوه حمل‌ونقل می‌توانیم بر آن تجربه تکیه کنیم. همان گونه که می‌دانید، مطابق با مصوبات وزارت کشور، قرار بر آن است که در کلان‌شهرهای پنجگانه - از جمله شهر تبریز - حمل‌ونقل ریلی ایجاد شود. در تبریز، در خط متقاطع حل‌احی شده است که خط اول آن از ایل‌کلی تا لاله و به طول ۱۸ کیلومتر در اولویت است. برآورد اعتبار آن حدود ۱۲۰ میلیارد تومان است و برای سال جاری مبلغ ۱۰ میلیارد تومان بودجه پیش‌بینی شده که ۶ میلیارد تومان آن را دولت و ۴ میلیارد تومان را هم شهرداری پرداخت می‌کند. تاکنون حدود یک میلیارد تومان از این مقدار از اعتبار شهرداری هزینه شده و کوشش بر آن است که بقیه اعتبار شهرداری و دولت نیز هزینه شود. عملیات اجرایی آن تا چند روز دیگر آغاز می‌شود. بخشی از این مسیر به تاجر به برزمن خواهد رفت و از این رو ایجاد چنین سیستمی بسیار هزینه‌زا است.

● تأثیر این نظام حمل‌ونقل بر ترافیک شهری چقدر خواهد بود. آیا گره‌ها از کار کلان‌شهری همچون تبریز می‌گشاید؟

(۵) مطابق با برآوردها، میزان جابه‌جایی مسافر در خط یک، در ساعت اوج حدود ۱۷ هزار نفر خواهد بود و این رقم بسیار بزرگی است. اما به هر حال سایر عناصر حمل‌ونقل شهری نیز باید سامان‌دهی شوند. فکر می‌کنم در آینده بتوان با سه سیستم حمل‌ونقل اتوبوسی، تاکسی و قطار شهری مشکلات حمل‌ونقل تبریز را حل کرد. اما تا آن موقع فشار زیادی بر سیستم موجود وارد می‌آید.

● از اینکه این فرصت را به ماهنامه دادید، متشکرم.

موجود را در جهت‌های مختلف می‌کشاند و از بین می‌برد. اکنون می‌توان به عینه مشاهده کرد که انتظارات شهرداری از ایجاد کنارگذرها، پلهای روگذر و زیرگذر، کندروها و تندروها برآورده نشده است. زیرا اقدامات عمرانی شهرداری با تصمیمات تکمیل‌کننده - همچون یکطرفه کردن برخی خیابانها، نصب چراغهای راهنمایی، مسدود ساختن برخی معابر و نظایر اینها همراه نبوده است. به این ترتیب، مشألاً کار گشایش سرعت‌گیر در تندروها برای آرام کردن ترافیک شکلی ناگزیر به خود گرفت - و این یعنی نقض غرض!

● وجود سیستم حمل‌ونقل سایه یا مسافرکشهای شخصی، معضلی است که گریبان همه شهرها و به ویژه شهرهای بزرگ را گرفته است. در شکل‌گیری و گسترش این پدیده بیش از هر چیز بحرانیهای اقتصادی و ثمری محدود بخشهای تولیدی جامعه در جذب نیروی انسانی نقش دارد. بدین ترتیب، افراد مختلف با سرمایه‌گذاری حدود ۲ میلیون تومانی خود را در فرستهای شغلی موجود شریک می‌کنند. راهکارهای شما برای حل موضوع چیست؟

(۶) همان گونه که اشاره کردید، این موضوع ربطی به تصمیمهای ما ندارد و حل آن در گرو سیاستهای کلان‌کشوری است. آنچه که در اختیار ماست، رسمیت دادن و سامان‌دهی به بخشی از آنهاست. تاکنون توانسته‌ایم حدود ۲۰۰۰ دستگاه از این خودروها را در قالب خطوط ویژه تاکسی‌رانی سامان‌دهی کنیم - که البته این امر تأثیر چندانی بر کل موضوع ندارد. هرچند راهکارهای حقوقی و قانونی هم وجود دارد که وابسته به تصمیمات شورای ترافیک است. براین نکته تأکید می‌کنم که قوانین موجود برای جلوگیری از این تخلفات کافی نیستند. امروزه نمی‌توان با جریمه ۵۰۰ تا ۲۰۰۰ تومانی، انگیزه مسافرکنشی را کاهش داد.

● از جمله راه‌حلهای کوتاه مدت و عاجل مشکلات ترافیکی، اهمیت دادن به پیاده‌راهها و عابران پیاده است. در این زمینه، به عنوان مثال، می‌توان به ایجاد



# چنبره حمل و نقل شهری

گفت‌وگو با فریدون نژادار

گفت‌وگو از: ناصر برک‌پور



دو باره فریدون نژادار فریدون نژادار، متولد ۱۳۲۲ در تبریز، ابتدا در سال ۱۳۴۰ در دانشکده فنی دانشگاه تهران به تحصیل پرداخت و سپس در اتریش و آلمان در رشته راه و ساختمان ادامه تحصیل داد. وی سرانجام در سال ۱۳۵۶ تحصیل خود را در زمینه مهندسی ترافیک در دانشگاه هانور آلمان

تمام کرد و به ایران بازگشت. پس از انقلاب حدود ۱۲ سال در دانشگاه‌های خواجه نصیر، آزاد، دکتر بهشتی و علوم انتظامی به تدریس حمل و نقل پرداخت. او مدتی معاون برنامه‌ریزی سازمان ترافیک تهران بود و شش سال نیز مدیریت انتظامی شرکت واحد را بر عهده داشت. فریدون نژادار مقاله‌های گوناگونی را در نشریات تخصصی ترافیک نوشته و کتاب «تکنولوژی حمل و نقل عمومی شهری» اثر زیگفرید روگر را نیز ترجمه و منتشر کرده است.



**حمل و نقل در کنار مسکن و کار و گذران اوقات فراغت، به عنوان یکی از چهار عملکرد اساسی شهری قلمداد شده است، به گونه‌ای که زندگی شهری امروز را بدون آن نمی‌توان تصور کرد. اما حمل و نقل در مقابل بزرگ‌ترین دستاوردی که به همراه داشته است، یعنی افزایش سرعت و میزان دسترسی، آثار و عوارض زیان‌بار گسترده‌ای را نیز همچون مصرف بالای انرژی، آلودگی هوا، کاهش ایمنی شهری و افزایش خطرهای جانی، از بین بردن بافت‌ها و بیوندهای سنتی شهر و نظایر اینها، به بار آورده است. مسئله حمل و نقل در کشورهای در حال توسعه، هنگامی که با مسائل دیگری مانند فرهنگ شهرنشینی، حقوق شهروندی، مدیریت ترافیک و نظایر آن عجین می‌شود، سنگین‌تر و پیچیده‌تر می‌گردد. حل این معضل شهری بدون تدوین راهبردهایی مشخص و با تکیه بر تصمیم‌گیربهای موردی و سلیقه‌ای، دشوار خواهد بود.**

● امروزه در بسیاری از شهرها عموماً حمل و نقل به عنوان یکی از مشکلات شهری عنوان می‌شود. ابتدا بفرمایید «مشکل حمل و نقل» یعنی چه، و چه وقت می‌توان گفت در شهری مشکل حمل و نقل وجود دارد؟

○ «مشکل حمل و نقل» موضوعی ذهنی نیست، بلکه مقوله‌ای عینی و کمی است. به این ترتیب که اگر بین ظرفیت شبکه یا خیابان یا تقاطع - یا هر جا که به عنوان تأسیسات حمل و نقل مورد مطالعه است - و حجمی که قرار است از آنجا عبور کند تعارضی پیش بیاید، یعنی حجم ترافیک بیش از آن ظرفیت باشد یا در حدی باشد که موجب تأخیر شود، مشکل ترافیک به وجود می‌آید.

● حد و اندازه آن چگونه برآورد می‌شود؟

○ استانداردهایی در این زمینه وجود دارد. برای مثال، می‌توان نسبت حجم عبور را به ظرفیت شبکه محاسبه کرد. اگر این نسبت زیر ۵۰ درصد باشد، می‌گویند سطح سرویس خوب است؛ اگر مساوی یا یک باشد، نشان می‌دهد مشکلی وجود دارد؛ و وقتی هم که این اندازه از یک بالاتر باشد، می‌گویند شبکه اشباع است. ولی واقعیت این است که فقط این استانداردها تعیین‌کننده کیفیت ترافیک شهرهای ما نیستند. در زمان حاضر موضوع ترافیک در شهرهای کوچک با ترافیک در شهرهای بزرگ به کلی متفاوت است. در شهرهایی که تعداد کل اتومبیل آنها ممکن است به پنج هزار تا هم نرسد، بازگاه از مشکل ترافیک در تقاطع‌های شهر سخن به میان می‌آید، در حالی که این طور نیست. در شهر کوچکی که ممکن است گاهی چند اتومبیل در تقاطعی بایستند و آنجا شلوغ شود تا پلیس بیاید و تقاطع را باز کند (یا حتی خودشان دوستانه این کار را بکنند) نمی‌توان گفت مشکل ترافیک وجود دارد. زمانی از مشکل ترافیک می‌توان صحبت کرد که تأخیرها در مقیاس اقتصاد ملی چنان باشد که زیانهای بزرگ به بار آورد. برای مثال در تهران،



بنابر آمار غیر رسمی، روزانه حدود پنج میلیون ساعت وقت تلف می‌شود؛ این را البته می‌توان مشکل ترافیک دانست.

● به این ترتیب، آیا می‌توان گفت بجز تهران و چند شهر بزرگ کشور، در سایر شهرها مشکل ترافیک وجود ندارد؟

(۱) همین طور است، واقعاً مشکلی وجود ندارد در واقع، بخشی از مشکلات مانع‌ناشی از کاربرد استانداردهایی است که از خارج می‌آوریم و استفاده می‌کنیم. در این استانداردها رفتارهای ترافیکی بسیار مؤثرند، در حالی که ما آنها را نادیده می‌گیریم. و این موجب بروز مشکلات فراوان همچون ایجاد خیابانهای عرض ۷۶ متری می‌شود.

● ظاهراً این تصور وجود دارد که شهرهای کوچک هم در حال گسترش‌شانند و براساس پیش‌بینی افزایش جمعیت و افزایش سفرهای شهری، توسعه شبکه حمل‌ونقل صورت می‌گیرد. نظر شما چیست؟

(۲) ببینید، مشکلات ترافیکی شهرهای بزرگ و شهرهای کوچک تفاوت ماهیتی ندارند، بلکه تفاوت کمی دارند. ولی با این فرض که در طول زمان بر تعداد اتومبیل در شهرهای کوچک افزوده خواهد شد و ما باید شبکه موجود را توسعه دهیم تا بتواند پذیرای اتومبیل‌های بیشتر باشد، طول شهر به طور معلوم از چهار طرف افزایش خواهد یافت تا به شهری مثل تهران تبدیل شود این اصلاً تعریف درستی از مسئله نیست. باید برای ایجاد شبکه حمل‌ونقل مطلوب در شهرهای کوچک و بزرگ، راهبردی مناسب تدوین کرد.

● معیارها و ویژگیهای شبکه حمل‌ونقل مطلوب چیست؟

(۳) نخست اینکه، شبکه مطلوب باید کارایی داشته باشد انرژی‌ای که صرف حرکت می‌شود باید بازده لازم را داشته باشد؛

به این معنی که سرعت حرکت باید مناسب و تأخیر نیز کم باشد دوم اینکه، شبکه حمل‌ونقل باید دارای ایمنی باشد شبکه باید دارای سلسله مراتب باشد و عقلا تیر بر آن حکم کند. همچنین برای راننده قابل درک باشد تا او بتواند با استفاده از تابلوها یا سلسله مراتب موجود، سرعت خود را تعیین کند؛ جایی سریع و جایی هم آهسته برود و ایمن به مقصد برسد. سوم، شبکه حمل‌ونقل باید ارزان تمام شود. سرانجام، معیار چهارم، حفظ محیط زیست است. برای این کار باید سطح شبکه را به جایی رساند که حداکثر ۱۶ تا ۲۰ درصد سطح شهر را پوشاند و نه ۴۰ تا ۵۰ درصد آن را.

این چند معیار فقط از دید مهندسی ترافیک بود، اما در چند سال اخیر این نکته مطرح شده است که ما با استفاده از شبکه ترافیک شهری به عنوان ناسیسات ساختمانی و یا تجهیزاتی که به کار می‌بریم، می‌توانیم در ارتقای کیفیت فضاهای شهری نیز قدمی برداریم. در واقع برخلاف روشهای گذشته که مهندسی ترافیک شهر را قیچی می‌کرد، مردم این طرف خیابان را از آن طرف خیابان جدا می‌کرد و مناظر ناخوشایندی در شهر به وجود می‌آورد. امروزه این امکان وجود دارد که با نوع خاصی از کاربرد ساختمانهای ترافیکی به صورت بلک، خیابان، زیرگذر و نظایر آن، و همچنین استفاده از تجهیزات خیابانی مثل دوربینها و چراغهای راهنمایی متنوع، نورپردازیهای جلباب، خط کشیها و تابلوهای زیبا بتوان کیفیت فضاهای شهری را بالا برد.

● به نظر می‌رسد تاکنون در ایران، چه در شهرهای بزرگ و چه کوچک، توسعه و تمرین خیابانها، بلوارسازها و به طور کلی بسط و گسترش شبکه حمل‌ونقل، به عنوان مهم‌ترین راه حل در زمینه ایجاد و بهبود شبکه حمل‌ونقل به کار رفته است. این روش آن قدر متداول شده که حتی به ذهن عامه مردم نیز راه یافته است؟ آیا واقعاً این روش می‌تواند راه حل مناسبی در ایجاد شبکه مطلوب باشد؟

(۴) خیر. باید به این نکته توجه کرد که اگر بولوار برای شهر ساخته می‌شود برای حرکت اتومبیل نیست بلکه برای حرکت عابر پیاده و لغت بردن پیاده از آن است. ایجاد خیابانهای پهناور از این تصور غلط ناشی شده است که اگر عرض خیابان کمتر از مثلاً ۶۰ متر باشد، به آن نمی‌توان خیابان گفت. یکی از اصولی که در پاسخ قبلی به آن اشاره کردم، اصل ارزان شدن ساختمان شهری است. اگر عرض یا طول خیابانی زیاد شود این باعث می‌گردد چندین کیلومتر بر طول سیم برق، لوله آب، لوله گاز، کابل تلفن و سایر تجهیزات افزوده شود. پس این کار درست نیست. در واقع باید حرکت و جایگاهی در شهر را دوباره تمرین کرد و براساس برآورد نیازها کام برداشت؛ اما در عمل هر روز خیابانهای پهن تر و پهن تر احداث می‌شود. دلیل ایجاد خیابانهای به عرض ۴۵ متر، ۶۰ متر، ۷۶ متر و حتی ۱۳۰ متر چیست؟ عرض خیابان باید آن قدر باشد که یک پسرزن به همراه سوادش به راحتی بتواند از آن رد شود. این موضوع که چه تعداد ماشین از این خیابان عبور کند، بانوع ماشین چه باشد، بحث فرعی است.

● در واقع شما از نوعی نگاه انسان محور به شبکه حمل‌ونقل دفاع می‌کنید.

(۵) بله، چون شهر برای آدم ساخته می‌شود نه برای حرکت ماشین. بنابراین در ساخت شبکه شهری باید نیازهای انسان در کانون توجه قرار گیرد. باز هم تأکید می‌کنم که عرض شبکه باید قابل تحمل باشد و مقیاس انسانی داشته باشد؛ به این صورت که





تولید می‌شود باید خیابان هم ساخته شود تا در آن حرکت کنند. هیچ وقت این سؤال پیش نیامده است که چرا باید برای اتومبیلی که تولید می‌شود خیابان هم تولید شود. همه این دورا به هم مربوط می‌دانند. اما یکی از سیاستها باید این باشد که این دوازدهم جدا گردند.

سالها پیش، من چندروز به لندن سفر کردم که مقارن با اعتصاب کارگران سیستم حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو) بود. آن گاه مردم مجبور شدند با اتومبیلهای خود به سر کار بروند. تقریباً تمام خیابانها بسته شده بود و جایگاهی بسیار دشوار بود. این نشان می‌دهد که در اینجا این مسئله به نوعی حل شده است. داشتن اتومبیل به معنای سوار شدن و یا آن تک و تنها به سر کار رفتن نیست. تهیه اتومبیل در آنجا بسیار ارزان است اما اتومبیل سواری بسیار گران در می‌آید. لیکن در اینجا ما اتومبیل تولید می‌کنیم و بلافاصله هم یا خیابان جدید می‌سازیم یا خیابانها را تعریض می‌کنیم.

● آیا درباره راهبرد مناسب حمل و نقل در ایران اتفاق نظر اولیه‌ای وجود دارد، یا این راهبرد تکرار چیزی شبیه همان شعار همیشگی گسترش حمل و نقل عمومی است؟

○ نه دیگر آن نیست. وقتی ما جابگانه حمل و نقل عمومی را در یک تایلوری راهبردی تعیین کنیم، این یا کاری که بیست سال پیش کردیم و فقط گفتیم حمل و نقل عمومی باید تقویت شود فرق می‌کند. امروزه تقویت حمل و نقل عمومی می‌تواند یکی از سیاستهای ترافیک شهری باشد. اما راهبرد اصلی هنگامی شکل می‌گیرد که عوامل مختلفی مثل میزان تولید صنعتی خودرو، میزان معابر و مسیرهایی که می‌توانیم - و مجاز هستیم - در شهر احداث کنیم، مقدار مصرف انرژی و بیژن، میزان سرمایه گذاری و نظایر اینها را با هم ترکیب و چار چوب اقدامات اصلی خود را تعیین کنیم. حرفهای زیادی در باره اینها می‌توان گفت اما شاید در قالب این بحث قرار نگیرد. به هر صورت باید مجموعه‌ای از کارشناسان و دست‌اندرکاران این راهبرد را تعریف کنند.

● در پایان صحبت اگر نکته‌ای هست بفرمایید.

○ گرچه در تهران و بعضی از شهرهای بزرگ، مشکل ترافیک به چشم می‌خورد، اما این مشکل هنوز به بحران تبدیل نشده است. در تهران به آن سمت پیش می‌رویم که شبکه حمل و نقل واقعاً بسازیم. در همین شهر با اجرای شبکه راهبردی جاهایی مثل دره فرح زاد طبیعت از بین رفته است. چون تصور می‌شود که با فرمول ریاضی تعیین قوس بر حسب سرعت می‌توان به راهبرد حمل و نقل تهران پاسخ داد؛ در حالی که این کار، نشدنی است. نباید در عالم قوس و شیب و زیرگذر و روگذر غرق شد. این مسائل هم فنی است، هم اجتماعی و هم فرهنگی؛ و جنبه اجتماعی آن نیز بسیار قوی است.

در زمان حاضر مراکز تصمیم‌گیری متعددی در مورد مسائل حمل و نقل وجود دارد. حال، منظور من این است که اینها باید یکی شوند و سازمان جدیدی تشکیل گردد؛ بلکه باید فکرها را موجود را بدون ساخته آن هم در مدتی محدود؛ چون فرصت ما نامحدود نیست. باید پس از تعیین اهداف، به تدوین راهبرد حمل و نقل یا تمام مؤلفه‌های صنعتی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی آن پرداخت. تازه آن وقت است که می‌دانیم چه اقداماتی را باید انجام دهیم.

● با سپاس از شما.



آدم وقتی در یک طرفه خیابان راه می‌رود بتواند کسی را که در طرف دیگر می‌گذرد ببیند و بشناسد. در این حالت عرض خیابان دارای مقیاس انسانی خواهد بود. در سالهای اخیر، بعضی از دست‌اندرکاران به کشورهای دیگر سفر می‌کنند و در آنجا از دیشن خیابانهای پهن قرن هفدهم و هیجدهم لذت می‌برند. بعد که می‌آیند، تصور می‌کنند اگر در اینجا هم خیابانهای با آن پهنا ایجاد شود، همان کیفیت و سیمای شهری به وجود می‌آید. در حالی که در اینجا هم خیابان پهن است، هم طراحی و احداث پیاده‌روها اصولی است، هم مبلمان شهری مناسب است و هم معابرهای شیک وجود دارد. در واقع همه چیز آن به هم می‌آید. اما در اینجا خیابانهای با پهنای زیاد احداث می‌شود و بعد مثل هیولایی عظیم‌رها می‌گردد. در نتیجه اگر فردی نا آشنا بخواهد از چنین خیابانی رد شود هر آن ممکن است زیر ماشین برود.

● همه این مسائل دست به دست هم داده و مشکل ترافیک را به کلاف سر درگمی تبدیل کرده‌اند. نمونه آن هم وجود دوگانگی در حمایت از گسترش حمل و نقل عمومی از یک سو، و تولید و تبلیغ روزافزون استفاده از اتومبیل شخصی از سوی دیگر است. به نظر شما چه تحولی باید در برخورد با مشکل حمل و نقل به وجود آید؟

○ مهم‌ترین تحولی که باید صورت گیرد، این است که ما باید اول تصمیمات بزرگ بگیریم و بعد سیاست گذاری و اقدام بکنیم. ما راهبرد حمل و نقل را نه تعریف کردیم و نه به دنبال آن بودیم. به همین دلیل، از یک سو پس از انقلاب سالها اتوبوس‌رانی گسترش یافت فقط در تهران ۴۰ کیلومتر خط ویژه یکطرفه و دو طرفه طراحی و اجرا شد، که مسافت نسبتاً زیادی است و از سوی دیگر دیده می‌شود که ۶۰ درصد صنایع ما را اتومبیل‌سازی تشکیل می‌دهد؛ یعنی اگر اتومبیل‌سازی محدود گردد صنعت این کشور می‌خواهد، این تصور هم وجود دارد که برای همه اتومبیل‌هایی که



## زمانی کوتاه برای قضاوت

گفت و گو با ابراهیم اصغرزاده

تنظیم: سعید سفیری

نزدیک به سه سال پیش، در اردیبهشت ماه سال ۱۳۷۸، شوراهای اسلامی شهر و روستا با رأی مستقیم مردم و اراده جمعی ملت و دولت اولین دوره فعالیت خود را آغاز کردند. شهروندانی که تحقق جامعه مدنی را در تبلور شوراهای جست و جوی کردند، به پای صندوقهای رأی رفتند و منتخبانی را از بطن خود در درون ساختار حاکمیت جای دادند تا ترجمان مطالبات انباشت شده آنها در فضای زندگی شان باشد. امروز بعد از گذشت سه سال از روی کار آمدن شوراهای مردم و شوراهای نظام در جست و جوی پامخ این پرسش اندک که چه بخشی از انتظارات مردم و نظام از شوراهای برآورده شده، و تلقی از شوراهای چه مسیر تکاملی ای را طی کرده است. بدین منظور با ابراهیم اصغرزاده، عضو شورای اسلامی شهر تهران، به گفت و گو نشستیم تا موانع و مشکلات مسیر را که در اولین تجربه شوراهای گریبانگیر اعضای این نهاد مردمی بوده است، جویا شویم و ارزیابی از عملکرد سه ساله به دست آوریم. آنچه در اینجا می خوانید، محصول این گفت و گو است.



● برای بررسی عملکرد شوراهای باید پارامترهایی در دست داشت. به نظر شما در بررسی عملکرد شورا - به عنوان نهادی مدنی - باید به چه پارامترهایی توجه کرد؟

○ من شوراهای را تشکل غیر دولتی (NGO) نمی دانم؛ همچنین به نظر من در قالبی که در کشورمان در حال طراحی است، شوراهای نهاد مدنی هم نیستند. شوراهای در کشور ما در واقع بخشی از دستگاههای حکومتی به حساب می آیند و بخشی هستند که فضای باقی مانده سازمان سیاسی و اداری کشور را پر می کنند. در واقع در ساختار سیاسی و اداری کلان کشور که سه قوه حضور دارند، بخشهایی در بیرون از سه قوه باقی مانده است که مشارکت مردم را طلب می کنند. این بخشها بر عهده شورای اسلامی شهر و روستا گذاشته شده است.

و اداری کشور در حوزه شوراهای تحقق می یابد. شوراهای مکلف اند بار جمهوریت نظام را به پیش ببرند.

این بار جمهوریت عبارت است از ایجاد حقوقی برای شهروندان به منظور راهیابی به ارکان تصمیم گیری. شهروندان هر شهر، خود تصمیم می گیرند که منطقه و شهرشان چه هویتی داشته باشد و استراتژی توسعه آن چگونه باشد؛ و آنان این تصمیم را به مقامات شهری، ملی و حکومتی منتقل می کنند.

البته بخش غیررسمی کشور یعنی نظریه پردازان و روشنفکران که در انقلاب و تأسیس جمهوری اسلامی نقش داشتند - و شاید بخشی از دیدگاههای آنان، نویسندگان قانون اساسی را نیز تحت تأثیر قرار داده است - تلقی دیگری از شوراهای دارند. برداشت آنها از شورا این است که شوراهای شهر و روستا سنگر جمهوریت نظام است. یعنی اگر قرار باشد نظام جمهوری اسلامی با دو بال جمهوریت و اسلامیت حرکت کند، بخش جمهوریت نظام سیاسی



در ساختار سیاسی و اداری کلان کشور که به قوه حضور دارند، بخشهایی در بیرون از سه قوه باقی مانده است که مشارکت مردم را طلب می کند. این بخشها بر عهده شورای اسلامی شهر و روستا گذاشته شده است

پیچیدگی و تنوع موضوعات شهری شورای شهر را مقید می سازد که از نیروهای متخصص در حوزه های مختلف کمک بگیرد. این متخصصان با جمع آوری براین دیدگاههای مردم و نیازهای شهر، تعریفی از شهر و چشم انداز آن ارائه می دهند که شورای شهر را مقید می سازد که چگونه یا شهر بر خورد کند.

اما برای اینکه بتوان عملکرد شورا را ارزیابی کرد، باید دید که شوراها در چه مرحله ای قرار دارند و از چه نقطه ای شروع کرده اند. در زمان غیبت شوراها کلیه تصمیمات نظام برنامه ریزی شهری، همراه با پیامدهای توزیع قدرتی آن، به قائم مقامی وزارت کشور صورت می گرفته است. این مجموعه پس از روی کار آمدن شورای اسلامی شهر و روستا به طور ناتمام به شوراها منتقل شده است. شورای شهر نمی تواند در شهری مدیریت کند که بخش مهمی از زمینهای آن در اختیار دستگاههای مختلف دولتی و حکومتی باشد و این دستگاهها هر روز با بودجه عمومی کشور اقدام به ساختمان سازی کنند. در زمان حاضر شرکتهای دولتی و وزارتخانه ها بیشترین حجم ساخت و ساز را در شهر دارند و به این ترتیب اقتصاد شهر را تحت تأثیر قرار می دهند. اگر قرار است چنین باشد، بهتر است سازو کار این امر عوض شود؛ یعنی شهردار باید به انتخاب عموم مردم شهر گذاشته شود و شهردار نیز خود انجمنی از معتمدان محلی و اصناف و مانند اینها تشکیل دهد تا وی را راهنمایی کنند و به مصوبات شهرداری نیز وجهه منطقی ببخشند. اما اگر قرار است شوراها وجه جمهوریت نظام را محقق کنند، باید بتوانند نظام اجرایی موجود را از وضعیت بن بست خارج سازند. در وضعیت فعلی دولت پول نفت را می گیرد و دائم دیوان سالاری خود را حجیم تر می کند؛ به این ترتیب همان اتفاقی می افتد که می بینید - یعنی فضای شهرهای ما تماماً دولتی است.

● شما دو طرز تلقی را از شوراها بیان کردید؛ اما نگاه قانون به شورا

برای اینکه بحث انتزاعی نشود، از زاویه دیگری به آن می پردازم. همان طور که می دانید، شوراها در مورد منطقه ای خاص و اهالی آن نظر می دهند. هر منطقه ای که عده ای در آن زندگی می کنند، عبارت است از فضایی کالبدی که فیزیک آن منطقه است، و فضایی معنوی که تاریخ و فرهنگ آن منطقه به شمار می آید، و نیز یک فضای عملکردی. فضای عملکردی شهر بدین معنی است که آیا شهر خوابگاهی است یا صنعتی یا گردشگری یا جز آن. وقتی شوراها در رأس تصمیم گیری برای شهر قرار می گیرند، باید نسبت به کلیه این فضاها پاسخگو باشند؛ و موظف اند دیدگاههای موکلان خود را در مورد فضای کالبدی، کاربردی و معنابخشی شهر در نظر بگیرند. شورای شهر ازاده عمومی مردم و فرهنگ و تاریخ هر شهر را نمایندگی می کند.

شوراها مکلف اند بار جمهوریت نظام را به پیش ببرند. این بار جمهوریت عبارت است از ایجاد حقوقی برای شهروندان به منظور راهیابی به ارکان تصمیم گیری



چگونه است و با کدام یک از این دو تلقی همخوانی دارد؟

○ قوانین مختلف، مواضع متفاوتی دارند. در قانون اساسی برداشتهای بسیار وسیعی از نظام شورایی وجود دارد. قانون اساسی شوراهای رایجی از ارکان مملکت می بیند و تا جایی پیش رفته است که می گوید مصوبه شورا برای تمام مقامات لازم الاجراست. این خود به فضای قبل از انقلاب باز می گردد که همه از استبدادزدگی در مدیریتهای عمومی کشور گریزان و متنفر بودند و ضمناً اهمیت شهر را هم به خوبی درک کرده بودند. بحث شوراهای در قانون اساسی بسیار مترقی است. در زمان تصویب قانون اساسی، نظام مدیریت کشور اثراتژی معینی برای شهرنشینی داشته است. ● به نظر می رسد این امر در آن زمان متأثر از نظامهای حقوقی غربی - خصوصاً رژیم حقوقی فرانسه - بوده است.

○ بله، شهرنشینی و زندگی شهری بخشی مهمی از فضای هر حکومتی را اشغال می کند. دولتها باید موضع خود را نسبت به شهر اعلام کنند و جایگاه شهر را در نظام حکومتی مشخص سازند. آنها باید بدانند که هر بخش چه بخشی از تولید ناخالص ملی (GNP) کشور را تولید می کند و چقدر از مصرف کشور را به خود اختصاص می دهد. انقلاب ایران نیز انقلابی شهری بود، و قانون نویسان آن زمان نمی توانستند فضاهای فیزیکی جامعه را نادیده بگیرند و نسبت به شهر بی تفاوت باشند. بنابراین زاویه ای مترقی در قانون اساسی بیاز شد که باید به قوانین موضوعی بدل می گردید. اما به هنگام اجرا و تحت تأثیر شرایط جنگ دولت به شدت متراکم و متمرکز شد و در تمامی عرصه ها حضور پیدا کرد. امروز هم حضور دولت در اقتصاد، صنعت، سیاست و شهرسازی کاملاً پررنگ است. حتی نام وزارت مسکن و شهرسازی بیانگر حضور دولت در عرصه شهرسازی است. شورای عالی شهرسازی کاملاً دولتی است و دولت با ۱۰ یا ۱۲ وزیر طرح جامع و چگونگی توسعه شهر را تعیین می کند.

شورای شهر نمی تواند در شهری مدیریت کند  
که بخش مهمی از زمینهای آن در اختیار  
دستگاههای مختلف دولتی و حکومتی باشد و  
این دستگاهها هر روز با بودجه عمومی کشور  
اقدام به ساختمان سازی کنند

در طول دو دهه انقلاب این نگرانی وجود داشت که ممکن است روی کار آمدن شوراهای موجب واگرایی در کل سیستم و تضعیف ضریب امنیتی کشور شود. روی کار آمدن شوراهای اسلامی شهرها و به دست گرفتن قدرت به وسیله آنها، با وجود قومیتها و اقلیتهای مختلف در کشور، نگرانی بروز پراکندگی در کشور را تشدید می کرد. این نگرانی و شرایط جنگ سبب شد که دولت حضور غول آسایی در تمام عرصه های جامعه پیدا کند.

● یعنی شرایط زندگی پس از انقلاب سبب شد که چرخشی در مورد شوراهای نسبت به زمان تدوین قانون اساسی ظاهر شده و به همین دلیل قانون مصوب شوراهای در سال ۱۳۷۲ چندان با قانون اساسی همسو نیست و ابهامات بسیاری دارد. حال در شرایط فعلی اگر شوراهای بخواهند جمهوریت نظام را محقق کنند نیاز به چه پیش زمینه هایی دارند؟

○ دیدگاه شخص من این است که شوراهای نوعی جنبش اند. شوراهای جنبشی هستند که اگر قبل از فراهم شدن مقدمات کار به نهاد تبدیل شوند در واقع با زایمان زودرس مواجه شده اند. بدین ترتیب در واقع بچه ای متولد شده که نارس است، شورایی به وجود آمده که حقوق آن مشخص نشده است و بستر حقوقی لازم برای حضور آنها فراهم نیامده است.

اگر شوراهای در کلیت نظام شورایی دیده  
نشوند و به اراده ای عمومی برای مدیریت و  
برنامه ریزی و اجرا در کشور تبدیل نگردند  
که بتوانند مطالبات خود را از مجاری شورای  
عالی استان جمع کنند، پروژه شوراهای موفق  
نخواهد بود



همان طور که قبلاً هم گفتیم، در ابتدای انقلاب نگرشی نسبت به شوراهای پدید آمد که عمیق مانند در دوره‌ای که بحث بازسازی اقتصادی کشور مطرح شد و همراه با آن جنبش اصلاح طلبی تقویت گردید، بر تشکیل شوراهای تأکید شد و بازگشتی منطقی به دوران اول انقلاب و قانون اساسی صورت گرفت.

● که همزمان با خرداد ۷۶ و آغاز جنبش اصلاح طلبی بود.

○ نمی‌خواهم شوراهای را داخل تقسیم‌بندی‌های سیاسی کنم. به هر حال در دوره بعد از جنگ، دولتی که در دوره جنگ آقدر متورم شده بود باید تمامی مسئولیتها را بر عهده می‌گرفت. به این ترتیب باروی کار آمدن مجلس سوم و تدوین برنامه پنج ساله اول و آمدن دولت آقای هاشمی رفسنجانی، صحبت از آغاز دوره تعدیل اقتصادی به میان آمد. ولی در عمل یک مرحله گذار طی شد، با این نیت که دولت کوچک و محدود شود و بخشهایی از وظایف آن به بخش

غیردولتی واگذار گردد. در چنین فضایی بحث شوراهای مطرح شد و شکلی جدی به خود گرفت.

● برخورد دولتمردان در آن زمان با تشکیل شوراهای چگونه بود؟

○ هاشمی رفسنجانی موافق تشکیل شوراهای بود اما کابینه نسبت به این امر مقاومت نشان می‌داد. به همین دلیل قانون مصوب سال ۷۳ محصول تلاش دولت نبود بلکه برآیند نظر جمعی از نمایندگان مجلس بود. پس از خرداد ۷۶ علاقه آقای خاتمی و دولت ایشان به تشکیل شوراهای بود و وزارت کشور هم در این راه تلاش بسیاری کرد. اگر چه قانونی که در اختیار داشتند قانون نوشته شده از قبل بود. در همان زمان هم بسیاری از نظریه‌پردازان معتقد بودند

## یک دریچه، یک نگاه

ما هنوز پس از گذشت دو سال و نیم از تشکیل شوراهای، در شوراهای مادون مانده‌ایم و متولیان نیز به رغم وعده‌های داده شده، نسبت به تشکیل شوراهای مافوق که در قانون نیز تصریح شده است، اقدامی نکرده‌اند. چنانچه شوراهای مافوق -

مثل شورای شهرستان و استان - تشکیل می‌یافت، قطعاً در صد موفقیت شوراهای مادون با پشتوانه آنها فزونی می‌گرفت. از جمله شوراهای مافوقی که می‌تواند نقش مهمی در اداره امور و تحقق موفقیتها داشته باشد، شورای عالی استانهاست. در اصل یکصد و یکم قانون اساسی چنین آمده است: «به منظور جلوگیری از تبعیض و جلب همکاری در تهیه برنامه‌های عمرانی و رفاهی استانها و نظارت بر اجرای هماهنگ آنها، شورای عالی استانها تشکیل می‌شود». همچنین این شورا - بر اساس اصل یکصد و دوم قانون اساسی - می‌تواند خود نسبت به تهیه و ارائه طرح‌های مورد نظر به صورت مستقیم به دولت یا مجلس به منظور تصویب، اقدام کند.

محمود لطفی

رئیس شورای اسلامی شهر بوشهر

روی کار آمدن شوراهای اسلامی شهرها و به دست گرفتن قدرت به وسیله آنها، با وجود قومینها و اقلینهای مختلف در کشور، نگرانی بروز پراکندگی در کشور را تشدید می‌کرد

که اگر شوراهای در کلیت نظام شورایی دیده نشوند و به اراده‌ای عمومی برای مدیریت و برنامه‌ریزی و اجرا در کشور تبدیل نگردند که بتوانند مطالبات خود را از مجاری شورای عالی استان جمع کنند، پروژه شوراهای موفق نخواهد بود. اما آنچه در عمل اتفاق افتاد چیزی غیر از این بود. شوراهای تقریباً در درون فرمانداریها و وزارت کشور شکل گرفتند و بدین ترتیب پیشنهادهای شان نیز باید به وزارت کشور داده شود تا این وزارتخانه آنها را به صورت لایحه به مجلس تقدیم کند. حتی لایحه اصلاح قانون شوراهای نیز باید به وسیله وزارت کشور به مجلس ارائه شود، در حالی که نص صریح قانون اساسی، یکی از مراجع ارائه لوایح را شورای عالی استان می‌داند. شوراهای که اینک حکم واقعی سیاسی و اجتماعی را دارند و بیش از ۲۰۰ هزار نفر از فرزندان دلسوز و برجسته این مملکت را در خود جای داده‌اند، نه درون قوه مقننه‌اند و نه به قوه قضاییه مربوط می‌شوند. تنها جایی که برای شان باقی می‌ماند، این است که به عنوان بخشی دیر متولد شده، در حوزه قوه مجریه جای گیرند و وزارت کشور که خود قائم مقام آنها بوده است از حقوق آنها دفاع کند.



● آیا شوراها تلاشی برای برقراری ارتباط با مجلس شورای اسلامی انجام داده‌اند، تا راهکارهای قانونی عبور از این مشکل را فراهم کنند؟

○ هیچ نهادی بین شورا و مجلس این ارتباط را به صورت رسمی برقرار نمی‌کند. حتی شوراهای شهرها نتوانسته‌اند نماینده‌ای پارلمانی در مجلس داشته باشند؛ و به ناچار خواسته‌های خود را به صورت غیررسمی منتقل می‌کنند و در واقع هیچ سیستمی وجود ندارد.

● ارتباطات غیررسمی تا چه حد موفقیت آمیز عمل کرده است؟

○ این حق برای هر شهروندی وجود دارد که با نماینده شهر خود لابی کند. ما به عنوان شخصیت حقوقی در شورای شهر دارای حقوق و تکالیفی هستیم، قسم یاد کرده‌ایم و بر اساس قوانین موجود مسئولیت‌هایی داریم. ما باید سیاست‌گذاری کنیم، در حالی که مجلس مسئولیت سیاست‌گذاری ندارد.

مثالی را خدمت‌تان عرض می‌کنم: در همین شورای شهر تهران، به تصویب اعضا، قرار شد استراتژی‌های توسعه شهر تهران و اصول راهبردی برای آن تدوین شود؛ که این تصمیم به «منشور تهران» منتهی شد. منشور شهر تهران نوعی سند بالادستی بود که با حضور بسیاری از صاحب‌نظران و کارشناسان امور شهری تدوین شده بود و انتظار می‌رفت به عنوان سندی بالادستی طرح‌های تفصیلی شهر را تحت تأثیر قرار دهد، اما با پرهیز دستگاه‌های اجرایی مواجه شد و کاملاً بایکوت گردید. من در منشور تهران به این نتیجه رسیدم که باید اتفاق دیگری رخ دهد. «چشم‌ها را باید شست؛ جور دیگر باید دید». به شوراها باید به عنوان نوعی جنبش نگاه کرد و تعریف سازمان را از درون آن بیرون کشید. ظاهراً سازمانها و مناسبات کلیشه‌ای موجود به شوراها اجازه حضور و برنامه‌ریزی نمی‌دهند.

● در شرایط فعلی مهم‌ترین اقدام برای ارتقای جایگاه شوراها چه می‌تواند باشد؟

شوراها برای اینکه تبدیل به نهاد بشوند پیش از آنکه چشم به دست دولت داشته باشند باید متکی بر اراده عمومی باشند - اراده‌ای که برگرفته از وحدت شوراهاست

هنوز شورای شهرها در بسیاری موارد از طریق جرایم در جریان برخی اتفاقات شهر قرار می‌گیرند

● بنابراین شورایی که شما آن را جنبش می‌نامید هنوز مراحل اجتماعی لازم را برای تبدیل شدن به نهاد طی نکرده است. این جنبش در پی اصلاح چه مواردی است؟

○ این جنبش با تعبیری که برای جنبشهای اجتماعی به کار می‌برند تا حدی متفاوت می‌نماید و من واژه جنبش را با تسامح به کار می‌برم. جنبش شورایی باید به وسیله خود شوراها اداره شود و از حقوق خود دفاع کند. شوراها نیاز به اتحادیه‌ای دارند تا خودشان نهادهای لازم برای اداره شورایی را تأسیس کنند. اگر بخواهیم نهادسازی کنیم، باید مطالبات شوراها، وظایف آنها و حیطه کارشان مشخص باشد. شوراها برای اینکه تبدیل به نهاد بشوند پیش از آنکه چشم به دست دولت داشته باشند باید متکی بر اراده عمومی باشند - اراده‌ای که برگرفته از وحدت شوراهاست.

● این اتحادیه چگونه می‌تواند به راه‌اندازی نهاد شورا کمک کند؟

○ اتحادیه انتظارات و تفسیرهای خود را از قانون اساسی اعلام می‌کند، بحث‌ها را عملیاتی می‌کند و دولت را در کاهش حجم و کوچک شدن یاری می‌دهد. خوب است این سؤال از دولت پرسیده شود که از وقتی ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم، به منظور کوچک شدن اندازه دولت و واگذاری بخشی از تصدیهای دولت به شهرداریها و شوراها، تصویب شده تاکنون چه اتفاقی رخ داده است و چه کارهایی واگذار شده است. هنوز شورای شهرها در بسیاری موارد از طریق جرایم در جریان برخی اتفاقات شهر قرار می‌گیرند.

به شوراها باید به عنوان نوعی جنبش نگاه کرد و تعریف سازمان را از درون آن بیرون کشید. ظاهراً سازمانها و مناسبات کلیشه‌ای موجود به شوراها اجازه حضور و برنامه‌ریزی نمی‌دهند



شماره‌هایی که کاندیدها در ابتدای تشکیل شوراها دادند، و بعد هم جامعه آن را پذیرفت و به آن رأی داد، خلافی آن چیزی است که در عمل در این سه ساله اتفاق افتاده است

○ به نظر می‌رسد باید دید گاه رسمی از شورا تغییر کند.  
● عملکرد سه ساله شوراها را بر مبنای کدام یک از دیدگاه‌های موجود می‌توان ارزیابی کرد؟

○ عملکرد سه ساله شوراها پیش از آنکه ناظر بر عملکرد شوراها باشد، ناظر بر عملکرد دولت است. باید دید دولت چه برداشت مبنایی از شوراها داشته و چقدر از آن محقق شده است. به نظر می‌رسد شماره‌هایی که کاندیدها در ابتدای تشکیل شوراها دادند، و بعد هم جامعه آن را پذیرفت و به آن رأی داد، خلافی آن چیزی است که در عمل در این سه ساله اتفاق افتاده است.

● این شماره‌ها که کاندیدها مطرح کردند، به نوعی مورد تأیید و تأکید دولت نیز قرار گرفت. کدام یک از این دو به تعهدات خود عمل نکردند؟

○ اگر چه نمی‌توان عدم اطلاع کافی اعضای شورای شهر را در ابتدای راه نادیده گرفت، اما من بیشتر روی بخش رسمی تأکید دارم. بر طبق قانون نظام اداری، سازمان شهرداری بازوی اجرایی شورای شهر است، اما حتی اگر شهرداری هم مصوبات شورا را به طور کامل اجرا کند باز هم سازمان‌هایی در سطح شهر هستند که در مقابل مصوبات مطیع نیستند - و قانون هم به آنها این اجازه را

می‌دهد. بنابراین به نظر می‌رسد که باید در ساختار سیاسی و اداری تجدید نظر کرد.

● با وجود تمام آنچه که گفته شد، ارزیابی شما از عملکرد سه ساله شوراها چیست؟

○ اگر قرار است شوراها بار جمهوری نظام را بردوش بکشند، سه سال فرصت اندکی برای ارزیابی و قضاوت است. اگر ما به عنوان شهروند می‌خواهیم خوب و راحت زندگی کنیم، هوای سالم تنفس کنیم، فضای زیست‌محیطی شهرمان را به نحو مطلوبی نگه داریم، و اگر می‌خواهیم شهرمان به لحاظ اقتصادی رونق داشته باشد، ساخت و ساز در آن کنترل شود و شهرهایی هویت نباشد، و نظایر اینها، باید به خودمان و همچنین به نظام و نهادهای محلی فرصت بدهیم. شهر را قدرت و ثروت مردم، مدیران و طراحان شهری می‌سازند؛ و این فرایندی تدریجی تاریخی است. مردم و شورای شهر می‌توانند روند موجود در شهرها را اصلاح کنند، اما این به زمان نیاز دارد.

اگر قرار است شوراها بار جمهوری نظام را بردوش بکشند، سه سال فرصت اندکی برای ارزیابی و قضاوت است



## وظایف و اختیارات انجمن‌های محلی در دامغان

بنفشه رضائی یگانه



در آیین‌نامه قانون انجمن محلی دامغان آمده است که: انجمن تشکلی است برای پیگیری امور عمومی مردم محل و منطقه تحت پوشش، برای شناسایی و رفع معضلات فرهنگی، خدماتی، عمرانی و سایر امور رفاهی که تحت نظارت شورای شهر فعالیت می‌کند

انجمن مؤلف است تا نسبت به بررسی مشکلات ارائه شده از سوی مردم، و ارجاع آن به شورای اسلامی شهر به صورت کتبی (به منظور بررسی) اقدام کند

طبق اصل هفتم قانون اساسی کل کشور بر اساس دستور قرآن کریم «وامرهم شوری بینهم» و «شاورهم فی الامر» شور، مجلس شورای اسلامی، شورای استان، شهرستان، شهر، محل، بخش و روستا و نظایر اینها از ارکان تصمیم‌گیری و اداره امور کشورند. طرز تشکیل و حدود اختیارات و وظایف شوراهارا این قانون و قوانین ناشی از آن تعیین می‌کند.

شورای اسلامی شهر دامغان که در سالهای اخیر با ازدیاد جمعیت و پیدایش شهرکهای مسکونی در بافت شهری خود مواجه بوده است. بدین خاطر این شورا بر آن شد تا در خصوص لزوم تعاون و مشارکت برای عمران و سازندگی و سهیم کردن مردم در امر تصمیم‌سازی و در اجرای بند ۷ ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور، در نخستین گامهای اساسی اقدام به تشکیل انجمنهای محلی کند. هدف این بوده است که با بهره‌گیری از اندیشه و تجربه افراد متعهد، عمران و آبادانی این شهر باستانی به نحو احسن صورت پذیرد.

دامغان شهری است با آب و هوای گرم، کم آب و بادخیز، که در دامنه کوه و در دل ریگزار واقع شده است. این شهر در سالهای اخیر به دلیل انتقال واحدهای دانشگاهی، دارای جمعیت زیادی شده است. شورای شهر برای اداره امور به دلیل بافت خاص شهری دامغان که از شش شهرک تشکیل شده است، شش انجمن محلی در سطح شهرستان ایجاد کرده و شهرکهای بوستان، گلستان، معاد و



انجمن علاوه بر دریافت مشکلات و ارائه آن  
به شورای اسلامی شهر، می‌تواند مردم را در  
امر تشکیل صندوق تعاون و فروشگاه تعاونی  
محل تشویق کند

## یک دریچه، یک نگاه

مدیران شهرها تلاشهای بسیار گسترده‌ای را در اداره امور شهرها انجام داده‌اند ولی متأسفانه در فراسوی این تلاشها نتایج مطلوبی کسب نمی‌شود، چرا که مردم شهرها نسبت به حقوق خود آشنا نیستند و نمی‌دانند که دارای چه حقی در قبال حقوق شهری و جامعه شهری‌اند. مردم در عین حال به وظایف خود نیز هیچ گونه آشنایی ندارند. فعالیتهایی که باید زمینه مشارکت مردم در آن وجود داشته باشد و اینان نقش بیشتری را در آن ایفا کنند، در شهرهای ما کم‌رنگ است و بسیاری از افراد که در شهرها زندگی می‌کنند و خود را شهروند می‌دانند، هیچ گونه مشارکت مادی و معنوی در امور شهری ندارند.

ایشان حتی نسبت به انتخاب مدیران شهری احساس مسئولیت نمی‌کنند، و این عدم مشارکت نسبت به پرداخت هزینه‌های زندگی شهری در زمان پرداخت عوارض نیز به وضوح دیده می‌شود. شهروندان ما واکنشی هم در مقابل کسانی که حقوق ایشان را پایمال می‌کنند نشان نمی‌دهند. در مجموع، نبود فرهنگ شهرنشینی در جوامع شهری امروزی سبب شده است تا هم به تأسیسات و اموال عمومی آسیب برسد و هم شهروندان نسبت به حقوق و تکالیف خود بی‌اطلاع باشند.

حسینعلی وکیل علی‌آبادی  
شهردار کاشان

افراد عضو انجمن مجاز به مکاتبه مستقیم  
باهیچ یک از ادارات و ارگانها نیستند، ضمن  
آنکه خدمت در انجمن افتخاری است و هیچ  
تعهدی را برای شورای اسلامی شهر به وجود  
نمی‌آورد

انقلاب را در سال ۱۳۷۸، و شهرکهای ولی عصر، منطقه قلعه آق بابا و راه آهن را از سال ۱۳۷۹ تحت پوشش این انجمن‌های محلی قرار داده است.

در آیین‌نامه قانون انجمن محلی دامغان آمده است که: انجمن تشکیلی است برای پیگیری امور عمومی مردم محل و منطقه تحت پوشش، برای شناسایی و رفع معضلات فرهنگی، خدماتی، عمرانی و سایر امور رفاهی که تحت نظارت شورای شهر فعالیت می‌کند.

هر فرد برای عضویت در انجمن محلی باید حداقل یک سال سابقه سکونت در محل داشته باشد و مورد وثوق عامه مردم باشد. بر طبق ماده ۴ این آیین‌نامه، تشکیلات زیر نظر شورای اسلامی شهر اداره می‌شود و شورای شهر موظف است که پس از اعلان در سطح منطقه نسبت به برگزاری انتخابات در مسجد یا محل مناسب دیگری اقدام کند. افراد منتخب باید خوشنام و دارای وقت کافی برای انجام اموری که محول می‌گردد باشند.

شورای شهر موظف است پس از انتخاب پنج نفر در اولین جلسه، به برگزاری انتخابات داخلی مبنی بر تعیین رئیس، نایب رئیس و منشی و خزانه‌دار اقدام کند.

جلسات انجمن محلی حتی المقدور در مسجد یا حسینیه همان محل برگزار می‌شود. افراد منتخب به مدت ۲ سال عضو انجمن هستند.



شرح وظایف اعضای انجمن بر طبق ماده ۵ این آیین نامه مشخص شده است. بر این اساس، رئیس انجمن محلی و غلیفه اداره جلسات و طرح موضوعات ارائه شده با دیگر اعضا برابر عهده دارد. سپس به دنبال تأیید شورای اسلامی شهر دامغان، برابر مصوبات اقدام خواهد شد.

نایب رئیس انجمن جانشین رئیس است که در صورت غیاب وی وظایف رئیس را عهده دار می شود و در قبال انجمن مسئول است. منشی نیز عضو انجمن است و وظیفه دارد تا کلیه مکاتبات انجمن را ثبت کند و دستور جلسات را به اطلاع اعضا برساند. خزانه دار یا حسابدار بررسی مسائل مالی، بودجه، ثبت اسناد مالی و پرداخت ها را بر عهده دارد.

جلسات ماهانه انجمن با حضور دو سوم اعضا به رسمیت شناخته می شود و در صورت نیاز، پس از اعلان کتبی رئیس انجمن و یادخواست دو نفر از اعضا، جلسه فوق العاده تشکیل می شود و انجمن موظف است تا نسبت به بررسی مشکلات ارائه شده از سوی مردم، و ارجاع آن به شورای اسلامی شهر به صورت کتبی (به منظور بررسی) اقدام کند.

در تبصره ماده ۶ قانون انجمن محلی چنین آمده است: انجمن علاوه بر دریافت مشکلات و ارائه آن به شورای اسلامی شهر، می تواند مردم را در امر تشکیل صندوق تعاون و فروشگاه تعاونی محلی تشویق کند. همچنین می تواند مردم را نسبت به پیگیری امور مذهبی، فرهنگی، عمرانی، بهداشتی، امنیتی یا نظافتی و ارائه خدمات رسانی به افراد مستضعف و تشکیل کمیته های مردمی کمک به خانواده های مستمند ترغیب کند. به علاوه، انجمن باید از هر گونه هزینه سازی خارج از مقدرات خودداری ورزد.

در این آیین نامه، محدوده اختیارات و باید و نبایدهای انجمن مشخص شده است. افراد عضو انجمن مجاز به مکاتبه مستقیم با هیچ یک از ادارات و ارگانها نیستند، ضمن آنکه خدمت در انجمن

افتخاری است و هیچ تعهدی را برای شورای اسلامی شهر به وجود نمی آورد. در صورت غیبت غیرموجه و اخلاف در امر فعالیت انجمن، افراد خاطی پس از تصویب انجمن و تأیید شورای اسلامی شهر، از انجمن اخراج می شوند.

این انجمنها برای تأمین منابع مالی، می توانند جلسات عمومی خود را با حضور اعضای شورای شهر و اهالی محل تشکیل دهند و ضمن ارائه توضیحات لازم نسبت به جذب کمکهای مردمی، دریافتها را به حسابی که قبلاً افتتاح کرده اند واریز کنند. صورت کلی هزینه های انجمن هر سه ماه یک بار به شورای اسلامی شهر ارسال می شود و انجمنها موظف اند زمان و مکانی را برای دریافت پیشنهادها و مشکلات مردم تعیین کنند.

ارتباط اعضای این انجمن با اعضای شورای شهر دامغان به ۳ طریق حضوری، کتبی و جلسات مشترک با یکدیگر امکان پذیر است. اقداماتی که این انجمنها در خصوص مسائل جزئی شهری انجام داده اند، بسیار گسترده است. از جمله این اقدامات می توان به این مورد اشاره کرد: سرو سامان دادن مسابقات ورزشی برای جوانان با ایجاد امکانات رفاهی، طرح بازیافت مواد زاید با همکاری شهرداری، هدایت فاضلابهای خانگی به بیرون از منازل، تلاش برای بهبود وضعیت بهداشتی شهر در خصوص ریشه کنی بیماری سالک، تأسیس درمانگاه با کمک یکی از افراد خیر شهر، بازگشایی مجدد یکی از مراکز بهداشت با همت و پیگیری یکی از انجمنها، و نظایر اینها.

این فعالیتها و اقدامات شایان توجه در امر مدیریت خردشهری در گوشه و کنار این مرز و بوم ما را به فردایی پربارتر در رسیدن به حکومت مردم سالار و مردم مدار امیدوار می سازد. امید است دیگر شوراها نیز با مطالعه این تجربه موفق، گامهایی استوار در تحکیم پایه های جامعه مدنی بردارند.

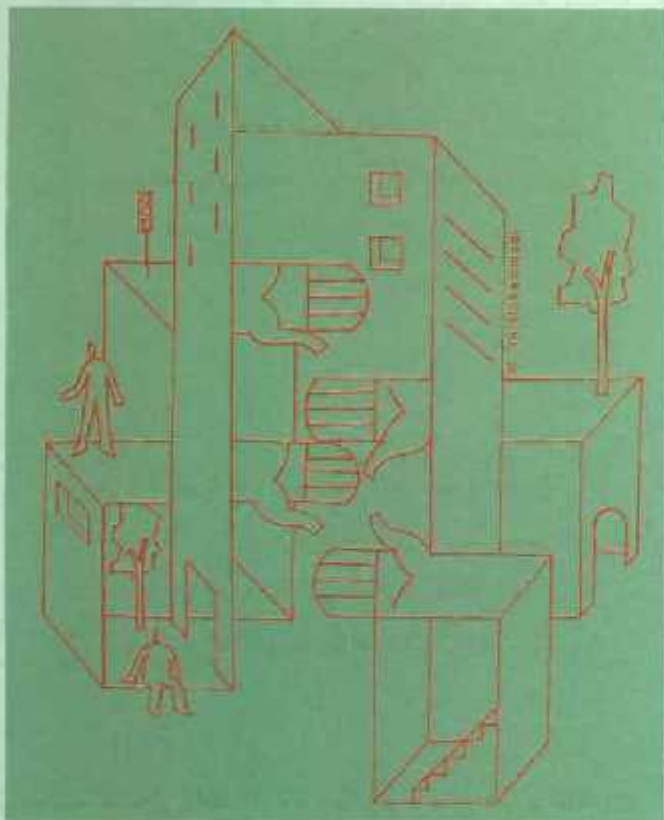


## شهرسازی مشارکتی

# برنامه ریزی با مردم

حسن احمدی

دکتر در شهرسازی



نقش مردم در تمامی امور اجتماع روز به روز حساس تر می شود. حق تعیین سرنوشت مردم به دست خودشان، که از حقوق طبیعی و خداداد انسانهاست، مورد پذیرش همگان قرار گرفته است. یکی از امور مهم زندگی در جوامع امروزی، شهرسازی است؛ که از حدود سه دهه پیش به این سو نقش مردم در آن مطرح گردیده و در بسیاری از کشورها پذیرفته شده است.

در کشور ما از ابتدای مطرح شدن امر شهرسازی تاکنون بحث مشارکت مردم چندان جدی گرفته نشده و طرحها و برنامه های شهری مختلف بدون حضور و مشارکت مردم تهیه شده اند. اما در شرایط فعلی جامعه ما که موضوع مشارکت مردم در تمامی زمینه ها به طور جدی مطرح شده و بحث جامعه مدنی به گفتمان روز بدل گشته است، بررسی و تحلیل موضوع مشارکت مردم در فرایند شهرسازی ضرورت انکارناپذیر یافته و شهرسازی مشارکتی به مقوله ای مهم و

با ارزش تبدیل شده است.

شهرسازی مشارکتی چیست

برای درک مفهوم شهرسازی مشارکتی ضروری است که تعریفی از مقوله مشارکت ارائه گردد.

«مشارکت عبارت است از دخالت مؤثر اعضای یک گروه یا جامعه (و یا نمایندگان آنها) در تمامی فعالیتها و تصمیم گیریهایی که به کل گروه و جامعه مربوط می شود.» (۱)

دایرةالمعارف شهرسازی، مشارکت عمومی در شهرسازی را این گونه تعریف کرده است: «مشارکت عمومی در شهرسازی ابزاری است که به وسیله آن اعضای جامعه قادر به شرکت کردن در تدوین سیاستها و طرحهایی می گردند که بر روی محیط زندگی آنها تأثیر می گذارند.» (۲) براساس این تعریف، هرگاه شهروندان یک شهر بتوانند در تدوین سیاستها، طرحها و برنامه هایی که برای شهر آنها تهیه می شود شرکت کنند، مشارکت شهروندان در شهرسازی صورت گرفته است.

بر مبنای تعاریفی که ذکر شد، می توان چنین گفت که شهرسازی مشارکتی فرایندی است که در آن عموم شهروندان در فعالیتهای شهرسازی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم بر روی زندگی آنان تأثیر دارد، دخالت می کنند.

ظهور ایده شهرسازی مشارکتی

به نظر می رسد این عوامل در ظهور و گسترش ایده شهرسازی مشارکتی مؤثر بوده اند:

الف. اهمیت یافتن نقش مردم در اداره امور جامعه و پیدایش و گسترش نظامهای سیاسی و اجتماعی مردم سالار.

ب. تجربه اندوزی از روندهای توسعه در دهه های گذشته بیانگر این حقیقت است که عدم مشارکت مردم در فرایند توسعه سبب وارد آمدن زیانهای فراوان شده است.

ج. عدم تطابق طرحها و برنامه های شهرسازی با نیازها و خواسته های مردم و بروز نارضایتیها و واکنشهای منفی نسبت به این طرحها از سوی مردم طی دهه های گذشته.

د. اهمیت یافتن فرایند تهیه طرحهای شهرسازی، و به اصطلاح فرایند نگر (Process Oriented) شدن طرحها.

ه. عدم توانایی مالی دولتها برای تأمین مالی طرحهای شهرسازی.



در کشور ما از ابتدای مطرح شدن امر  
شهرسازی تا کنون بحث مشارکت مردم چندان  
جدی گرفته نشده و طرحها و برنامه‌های شهری  
مختلف بدون حضور و مشارکت مردم تهیه  
شده‌اند

هر گاه شهروندان یک شهر بتوانند در تدوین  
سیاستها، طرحها و برنامه‌هایی که برای شهر  
آنها تهیه می‌شود شرکت کنند، مشارکت  
شهروندان در شهرسازی صورت گرفته است

ی. عدم تداوم فعالیت‌های توسعه و عمران، به علت عدم حفظ و  
نگهداری از طرحها و پروژه‌ها به وسیله مردم، که خود ناشی از  
احساس بیگانگی آنان با طرحها بوده است.

ک. اخلاق اجتماعی برنامه‌ریزی. «سنت قومی تعهد اجتماعی و  
ایده آل گرایی ذاتی برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزان و اولیای امور  
برنامه‌ریزی را نسبت به هر گونه فکر مشارکت عمومی بسیار  
دلسوز ساخته و آن را به طور آشکاری ارتقا بخشیده است.» (۷)  
مزایای شهرسازی مشارکتی

عمده‌ترین مزایای شهرسازی مشارکتی به قرار زیر است:  
الف- سهیم شدن مردم در قدرت. مشارکت مردم در فعالیت‌های  
اجتماعی - و از آن جمله تهیه برنامه‌ها و طرحهای شهری - سبب  
سهیم شدن مردم در قدرت سیاسی و مدیریت جامعه می‌گردد.  
«مشارکت محلی استقرار قدرتی جدید در سطح جامعه محلی را در  
برمی‌گیرد.» (۸)

ب- افزایش سطح آگاهی‌های عمومی جامعه. «مردم از طریق  
مشارکت، نسبت به حقوق خویش آگاه می‌گردند. آنان به عنوان  
عاملان فعال عمل خواهند کرد و نه به عنوان پاسخگویان  
مغفل.» (۹)

ج- ایجاد حس مسئولیت اجتماعی و تعلق به جامعه. «مشارکت  
عمومی یک حس واقعی و اصیل مسئولیت جمعی و حس وابستگی  
به جامعه را خلق می‌کند. این امر به نوبه خود سبب درگیر شدن  
فعالانه مردم در مشارکت و اجرای طرحها می‌گردد.» (۱۰)

د- بهبود کیفیت طرحها و برنامه‌های شهری.  
مشارکت مردم در فعالیت‌های شهرسازی از راههای زیر سبب  
بهبود کیفیت طرحها و برنامه‌های شهری می‌گردد:

• اتخاذ تصمیمات درست‌تر و منطقی‌تر، به هر حال تصمیماتی  
که به وسیله جمع بزرگی گرفته شود، مطمئناً اشکالات کمتری دارد  
و نسبت به تصمیماتی که عده‌ای معدود می‌گیرند، صحیح‌تر و  
منطقی‌تر خواهد بود.

• تدوین هدفهای صحیح‌تر برای برنامه‌ها و طرحهای شهری، با  
توجه به شناخت بهتر مردم نسبت به امکانات و محدودیتها و

و. توسعه اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی. اغلب مطالعات  
نشان می‌دهند که وضعیت اجتماعی و اقتصادی بالاتر به طور مستقیم  
با مشارکت گسترده‌تر شهروندان همراه است.» (۳)

ز. احساس تهدید منافع در شهروندان. «بسیاری از شهروندان  
دریافته‌اند که منافع خاص آنها به طور مستقیم مورد تهدید واقع شده  
است و این احساس خطر سبب عمل دسته‌جمعی و گروهی  
شهروندان گردیده است.» (۴)

ح. پیچیدگی فزاینده زندگی شهری. «اساسی‌ترین محرک  
مشارکت عمومی، پیچیدگی فزاینده زندگی شهری است. پیچیدگی  
روزافزون زندگی، خصوصاً در قلمرو شهری، این امر را مطرح ساخته  
است که فعالیتها و ترجیحات جامعه به طور مداوم در حال پیچیده‌تر و  
متنوع‌تر شدن است و این امر ابداع ابزارهای ارتباطی و سازمانی را  
برای برخورد با این موقعیتهای پیچیده ضروری ساخته است.» (۵)

ط. جلوگیری از وابستگی جامعه به دولت. جلوگیری از ایجاد  
حالت وابستگی مردم به دولت و تهیه برنامه‌هایی که ظرفیت و توان  
مردم را برای خود کفایی زیاده کند، غالباً انگیزه‌ای برای تقویت  
مشارکت مردمی بوده است.



## یک دریچه، یک نگاه

از نظر مبانی حقوقی، شوراهای اسلامی کشور خارج از سلسله مراتب سازمانی قوای سه گانه حکومتی (مجریه، مقننه و قضائیه) است. این نوع سازمانها را، که در شمار سازمانهای عمومی غیردولتی اند، باید غیر حکومتی دانست. هر شورا به طور مستقل دارای شخصیت حقوقی است و در حوزه انتخاباتی خود تحت مدیریت هیچ کدام از مراجع یا ادارات حکومتی قرار ندارد. تصمیمات شوراهای حتی برای سازمانهای کشور نیز لازم الاتباع است. بدین ترتیب، با توجه به خصوصیات هیئت حل اختلاف شوراهای، بی تردید تنها راه مقدر و مناسب برای رسیدگی به تخلفات و اقدامات غیرقانونی احتمالی شوراهای، استفاده از ساز و کار نهادهای مدنی است.

کمال الدین پیر مؤمن

عضو شورای اسلامی شهر اردبیل

**مردم محلی اطلاعات کاملی درباره مسائل و امکانات و منابع محلی دارند. علاوه بر آن، شناخت بیشتری نیز نسبت به اولویتها دارند**



اولویتها. «مردم محلی اطلاعات کاملی در باره مسائل و امکانات و منابع محلی دارند. علاوه بر آن، شناخت بیشتری نیز نسبت به اولویتها دارند.» (۱۱)

• افزایش شناخت برنامه ریزان نسبت به شهر و محل مورد برنامه ریزی

• برقراری پیوند بین مردم و طرحها و برنامه های شهری

• ازدیاد نیروی انسانی مورد نیاز اجرای طرحها و برنامه ها

• کاهش هزینه و زمان اجرای طرحها و برنامه ها

• ارتقای کیفیت اجرای طرحها و برنامه ها

• گسترش منابع مالی مورد نیاز طرحها و برنامه ها

ه- پذیرش طرحها و برنامه های شهری به وسیله مردم.

مشارکت مردم در فرایند شهرسازی می تواند سبب پذیرش طرحها و برنامه های شهری تهیه شده از سوی مردم گردد. زیرا هنگامی که مردم در تهیه یک طرح مشارکت داشته باشند، طبعاً طرح بیشتر با نیازها، خواسته ها، علایق و سلیقه های آنان مطابقت می یابد و همین امر سبب پذیرش طرح به وسیله آنان می گردد. «درگیر ساختن شهروندان از پیش در فرایند طراحی سبب ترویج دیدگاهی مثبت نسبت به طرح می گردد. از نظر سیاسی، مشارکت عمومی اولیه می تواند عکس العملهای خشمگینانه را، که فرایند طراحی را دچار مشکل می سازند، حذف کند.» (۱۲)

و- عدم تمرکز برنامه ریزی. یکی از آثار مثبت شهرسازی مشارکتی، تمرکززدایی در امر برنامه ریزی است.

ز- بازآموزی شهروندان. مشارکت شهروندان در فرایند شهرسازی، جزیانی دوسویه است که در آن هم شهروندان و هم برنامه ریزان و تصمیم گیرندگان در فرایند آموزشی و یادگیری وارد می شوند.

ج- دستیابی به مدیریت بهتر جوامع. «مشارکت عمومی یکی از عناصر عمده مدیریت خوب و پیش نیازی برای آن گونه توسعه ای است که به نیازها، مسائل و اولویتهای مردم پاسخ می دهد.» (۱۳)

**شهرسازی مشارکتی فرایندی است که در آن عموم شهروندان در فعالیتهای شهرسازی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم بر روی زندگی آنان تأثیر دارد، دخالت می کنند**

**مردم از طریق مشارکت، نسبت به حقوق خویش آگاه می گردند. آنان به عنوان عاملان فعال عمل خواهند کرد و نه به عنوان پاسخگویان منفعل**



در شهرسازیهای غیرمشارکتی، آنچه که به عنوان وضعیت مطلوب تصور می‌شود و به شکل اهداف طرحها و برنامه‌ها تدوین می‌گردد، الزاماً خواسته‌های دقیق مردم نیست، بلکه خواسته‌های برنامه‌ریزان و طراحان است

شهرسازی مشارکتی رویکرد برنامه‌ریزی را از برنامه‌ریزی برای مردم به برنامه‌ریزی با مردم تبدیل می‌کند و بدین ترتیب مشروعیت اقدامات شهرسازی را بالا می‌برد

### نتیجه‌گیری

اگر برنامه‌ریزی را حرکت از وضع موجود به سمت وضع مطلوب بدانیم، آن‌گاه شناخت دقیق دو مقوله در امر برنامه‌ریزی ضرورت تام می‌یابد؛ یکی شناخت صحیح وضع موجود است، و دیگری شناخت صحیح وضع مطلوب. طبیعی است تا ندانیم در کجا هستیم و به کجا می‌خواهیم برویم، هیچ حرکت صحیحی صورت نخواهد گرفت؛ لذا برنامه‌ریزی مستلزم شناخت صحیح وضعیت موجود و وضعیت مطلوب است. اگرچه شناخت وضعیت موجود یک شهر بدون حضور و مشارکت شهروندان هم می‌تواند صورت بگیرد (که البته چندان دقیق و صحیح نیز نخواهد بود)، اما وضعیت مطلوب شهر را، که عبارت است از خواست مردم و شهروندان یک شهر، چگونه می‌توان بدون حضور خود مردم شناسایی کرد؟ در شهرسازیهای غیرمشارکتی، آنچه که به عنوان وضعیت مطلوب تصور می‌شود و به شکل اهداف طرحها و برنامه‌ها تدوین می‌گردد، الزاماً خواسته‌های دقیق مردم نیست، بلکه خواسته‌های برنامه‌ریزان و

طراحان است. شهرسازان آینده‌آلهای خود را به عنوان خواست مردم تلقی می‌کنند و بر مبنای آنها به تنظیم اهداف طرحها و برنامه‌های شهری می‌پردازند؛ و رمز عدم موفقیت بسیاری از طرحها و برنامه‌های شهری همین امر است.

ناتوانی در درک و شناخت صحیح مسائل و نیازها و خواسته‌های شهروندان، ریشه در پیچیدگی اجتماع و تنوع خواسته‌ها و نیازهای اجتماعی دارد. در چنین وضعیتی تنها راه برای دستیابی به شناخت صحیح از خواست جامعه، مشارکت مردم است. رویکرد شهرسازی مشارکتی می‌تواند به شناخت دقیق و درست خواست عمومی منجر گردد و بر مبنای این شناخت درست می‌توان برنامه‌ها و طرحهای شهری صحیح و منطبق با نیازهای مردم تهیه کرد. شهرسازی مشارکتی رویکرد برنامه‌ریزی را از برنامه‌ریزی برای مردم به برنامه‌ریزی با مردم تبدیل می‌کند و بدین ترتیب مشروعیت اقدامات شهرسازی را بالا می‌برد.

the 1980, Edited by: Dan Soen, Frederick A. Lutz and Yoram Newman. Gower Publishing Company, Hampshire, 1984.

6- Pascoalany, Omyia; "Citizen Participation for Good Governance and Development at the Local level in Kenya", in: *Regional Development Dialogue (RDD)*, Vol.21, No.1, Spring 2000, United Nations Centre for Regional Development (UNCRD), Nagoya, Japan.

7- Shirvani, Hamid. *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1985.  
8-Whick, Arnold (Editor): *Encyclopedia of Urban Planning*, McGraw-Hill, New York, 1979.

Sep. 1992, Vol. 11, No. 1, (151).

10- Ibid, P. 59

11- Ibid, P. 69

12- Shirvani, Hamid. *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1985, P.112.

13- Sharam, Kesharc; "Popular Participation for Good Governance and Development at the Local level, the Case of Botswana", in: *Regional Development Dialogue (RDD)*, Vol. 21, No. 1, Spring 2000, PP. 177-191. United Nations Centre for Regional Development (UNCRD), Nagoya, Japan.

پانوشته‌ها  
1- احمدی، حسین مشارکت مردم در برنامه‌ریزی شهری در ایران، رساله دکتری شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ۱۳۶۸، ص ۱۶۸.

2- Whick, Arnold (editor): *Encyclopedia of Urban Planning*, Mc Graw Hill, New York, 1990, P. 850.

3- Oosthuizen, Andreas; "Public Participation in the Planning and Development of Urban Areas", in: *Cities, Communities and Planning in the 1980*. Edited by: Dan Soen, Frederick A. Lutz and Yoram Newman. Gower Publishing Company, Hampshire, 1984, P.214.

4- Ibid, P. 206

5- Ibid, P. 208

۶- سیف‌الدینی، فرانک مشارکت و برنامه‌ریزی توسعه، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران، ۱۳۷۷، ص ۳.

7- Oosthuizen, Arnold, P. 210

8- Omyia, Pascoalany; "Citizen Participation for Good Governance and Development at the Local level in Kenya", in: *Regional Development Dialogue (RDD)*, Vol.21, No.1, Spring 2000, PP. 194-212. United Nations Centre for Regional Development (UNCRD), Nagoya, Japan.

9- Duta, A. K. and Jena P.K.; "People's Participation in Development Process- Role of Education", *ITPI Journal*,

۱- احمدی، حسین مشارکت مردم در برنامه‌ریزی شهری در ایران، رساله دکتری شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ۱۳۶۸.

۲- سیف‌الدینی، فرانک مشارکت و برنامه‌ریزی توسعه، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران، ۱۳۷۷.

3- Duta, A. K. and Jena P.K.; "People's Participation in Development Process- Role of Education", *ITPI Journal*, Sep. 1992, Vol. 11, No. 1, (151).

4- Sharam, Kesharc; "Popular Participation for Good Governance and Development at the Local level, the Case of Botswana", in: *Regional Development Dialogue (UNCRD)*, Nagoya, Japan

5- Oosthuizen, Andreas; "Public Participation in the Planning and Development of Urban Areas", in: *Cities, Communities and Planning in*

مشارکتی و نویسندگان صنایع شهروندی و مشارکت  
مرجان ذکاکی  
پژوهش‌رشته‌های معماری و شهرسازی  
نازیلا مرادی



## جابجایی، دسترسی و عدالت در برنامه ریزی حمل و نقل؛ تجربه انگلیس

جف ویکار

ترجمه: کیومرث ایراندوست

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی



اشاره

حمل و نقل و جابجایی از جنبه های اصلی حیات شهری است و ساماندهی حمل و نقل از نیازهای اولیه شهر «سالم» و «خوب» به شمار می آید.

جامعه هر روز هزینه هنگفتی را به صورت مستقیم و غیرمستقیم به دلیل ناکارآمدی و ضعف حمل و نقل شهری می پردازد، که از جمله اینها اتلاف انرژی، اتلاف وقت، مشکلات زیست محیطی، بهداشتی، روانی و اجتماعی تصادف و نظایر اینهاست.

بدون شک برون شد از این وضعیت نامطلوب، به تجدید نظر در سیاستهای حمل و نقل و اتخاذ راهبردی فراگیر و منسجم در سیاستگذاری حمل و نقل نیاز دارد. مسلماً از آنجا که حمل و نقل خود هدف محسوب نمی شود بلکه وسیله ای برای دسترسی به خدمات و تسهیلات است، هر راهبرد انتخابی یا دسترسی و عدالت در دسترسی را در اولویت داشته باشد. مسائل زیست محیطی نیز ما را ملزم می کند که کاهش هر چه بیشتر نقش خودرو و شخصی را مدنظر قرار دهیم. به هر حال در این راه مرور تجربیات دیگر کشورها لازم به نظر می رسد. این مقاله، که رویکردهای چند دهه گذشته سیاستگذاران حمل و نقل در انگلستان را به تفصیل نقد و بررسی کرده است، در این زمینه مفید خواهد بود.

عیانگین مسافت طی شده فزونی گرفته است. همان گونه که جدول «مسافتهای طی شده» نشان می دهد، رشد زیادی در مسافت طی شده با خودرو شخصی و وانت به چشم می خورد.

میانگین مسافت پیموده شده در سال ۱۹۹۶ نسبت به سال ۱۹۸۶ تقریباً به میزان ۲۷ درصد افزایش یافته است. پیش بینی می شود که افزایش رفت و آمد جادهای همچنان ادامه یابد، مگر اینکه خط مشی هایی به منظور تعدیل این روند به اجرا آید. پیامدهای محیطی افزایش حمل و نقل جادهای به شکل آلودگی هوا، آلودگی صوتی و بصری، و نیز تأثیر بر بافت مناظر اطراف، نگرانیهای بسیاری را برانگیخته است.

شیوه های حمل و نقل گذشته تا اندازه ای ناشی از خط مشی دولت پیشین در برنامه ریزی کاربری زمین، احداث راهها و شیوه نگرش به شبکه حمل و نقل بوده است. بازتابهای این سیاستگذارها در ادامه بررسی خواهد شد. با وجود اینکه مسافرت با وسایل نقلیه عمومی در انگلستان کاهش یافته است اما در بسیاری از کشورهای اروپایی، در کنار افزایش مسافرت با خودرو

این مقاله، در سه بخش به بحث و بررسی خط مشی حمل و نقل و ابعاد اجتماعی آن در انگلستان می پردازد:

نخست شیوه های اصلی جابجایی در انگلستان در سالهای اخیر بررسی می شود و سپس راهکارهای اخیر ارائه شده دولتهای مرکزی و محلی مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرد.

سومین قسمت، که مهم ترین بخش مقاله است، به بررسی جنبه های اجتماعی در برنامه ریزی حمل و نقل می پردازد.

در پایان نیز پیشنهادهایی درباره کاربرد عملی جنبه اجتماعی ارائه می گردد و انتظاراتی که از سیاستگذاران حمل و نقل و دیگر بخشهای دولتی وجود دارد بر شمرده می شود.

### شیوه های جابجایی

افزایش شمار خودروها و به کارگیری روزافزون خودروهای شخصی، کاهش سفر با وسایل نقلیه عمومی و دوچرخه و پیاده روی، ویژگی غالب جابجایی در انگلستان در چند دهه گذشته است.

در دهه اخیر شمار جابجایی مسافر و کالا افزایش نیافته اما



جایجایی توجه دارد - توجه به سطوح خرد تحلیلی و فعالیت روزمره مردم معطوف شود.

#### خط مشی‌های اتخاذ شده

بارتون می‌گوید که برنامه‌ریزان حمل و نقل مسائل حمل و نقل را به شکل سنتی از دیدگاه جایجایی، و نه دسترسی، بررسی می‌کنند. بدین لحاظ با توجه به اینکه استفاده از خودرو شخصی در زندگی مردم افزایش یافته، کوشش برنامه‌ریزان حمل و نقل بر افزایش تحرک و ایجاد فضای آزاد برای حرکت سریع کالا و مسافر متمرکز شده است. بازتاب این دیدگاه، چند دهه است که در کار برنامه‌ریزان حمل و نقل مشاهده می‌شود. پیش‌بینی میزان رفت و آمد آینده در یک مسیر معین و برنامه‌ریزی برای تسهیل این امر، اصلی‌ترین مسئله‌ای بود که به رهیافت «پیش‌بینی و تدارک» (Predict and Provide) منجر شد.

این الگو از دهه ۱۹۶۰ به این سو مورد انتقاد قرار گرفت اما به دلایل اجتماعی و محیطی، و نبود نظریه‌ای استوار، همچنان در دهه ۱۹۹۰ به عنوان شیوه کار (Modus operandi) برنامه‌ریزی حمل و نقل دوام آورده است. شواهد نشان می‌دهد که الگوی پیش‌بینی و تدارک دچار تغییرات بسیاری شده است.

البته با وجود غلبه این رویکرد، تصویر کلی برنامه‌ریزی حمل و نقل همواره پیچیده‌تر از انطباقی کورگورانه بارهیافت پیش‌بینی و تدارک بوده است.

مفهوم مدیریت تقاضا (Demand Management) که در دهه ۱۹۶۰ ظهور کرد، از آن زمان تاکنون زبربنای بسیاری از کارها در زمینه شهرها و شهرکها بوده است.

اوپنوز (۱۹۹۵) می‌گوید که الگوی جدید شکل گرفته در برنامه‌ریزی حمل و نقل را باید «پیش‌بینی و پیشگیری» (predict and prevent) نام نهاد، چون کانون توجه آن پیش‌بینی تقاضای آینده مسافرت جاده‌ای و جست‌وجوی راههای پیشگیری از تحقق این تقاضا، با کمک تدابیر مدیریت تقاضاست.

پیدایش این الگوی جدید با نگرانی درباره تأثیر رفت و آمدهای آینده جاده‌ای بر محیط زیست، ناکارایی برنامه‌های انبوه راهسازی برای رفع نیاز افزایش آمدوشد، و همچنین هزینه‌های احداث راه در مقام تنها راه حل در دوره‌های مالی فشرده و محدود همراه بوده است.

خدمت‌های حمل و نقل ملی انگلستان در دهه ۱۹۹۰ دگرگون شد و هم‌اکنون هدف آن ایجاد تنوع در انتخاب شیوه رفت و آمد از راه مزیت نسبی دیگر شیوه‌های جایجایی، به ویژه پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از وسیله نقلیه عمومی به جای خودروی شخصی است.

به علاوه، کاهش وابستگی به خودروی شخصی و افزایش قدرت رقابتی و جذابیت مراکز شهری در برابر گسترش حاشیه‌های شهر نیز مورد توجه است.

این نگرش با تصویب قانون «کاهش رفت و آمد جاده‌ای» در سال ۱۹۹۷ و لایحه قانونی «کاهش رفت و آمد جاده‌ای» به سال ۱۹۹۸ ابعاد تازه‌ای یافت.

این دو قانون مقاصد محلی را ملزم کرد تا نظریه‌های رایج منظور کاهش میزان رفت و آمد در منطقه‌شان بی‌ریزی کنند و به جای مدیریت تقاضا توجه خاصی به کاهش تقاضا داشته باشند.

از آنجا که الزام و پایشندی مقامات محلی متفاوت است و قوانین مذکور از نظر تعریف اهداف، و یا تأمین منابع مالی و قدرت اجرایی دارای نارسانیهایی است، میزان کاهش رفت و آمد چندان

## افزایش مسافت در رفت و آمدها ممکن است اجباری و ناشی از فقدان خدمات در سطح محل، و یا بیاتگر بهبود تحرک و خدمات‌رسانی در بخش حمل و نقل باشد. همچنین این امر می‌تواند از رغبت و توان مالی مردم در پرداخت هزینه مسافر آنها ناشی شود

شخصی، مسافت‌های پیچیده شده با وسایل نقلیه عمومی نیز فزونی گرفته است. سیاستمداران، برنامه‌ریزان کاربری زمین و حمل و نقل و همچنین تئاندازهای عامه مردم به این اتفاق نظر رسیده‌اند که رشد پیوسته حمل و نقل جاده‌ای نمی‌تواند ادامه یابد.

پسامد این رشد، ناتوانی در آشنی و همسازي میان نیازهای گروه‌های مختلف مردمی و تقاضاهای رقابتی این گروه‌ها برای فضای تحرک بوده است. مضامین رقابت بر سر فضای محدود تحرک در ادامه مورد بحث قرار می‌گیرد. هدف اصلی این مقاله ارزیابی سائیس اجتماعی این جایجایی اضافی و پیوند آن با برنامه‌ریزی کاربری زمین است، در حالی که برنامه‌ریزی حمل و نقل به طور معمول کار مهندسان و اقتصاددانان است اما برنامه‌ریزی کاربری زمین نیز در این میان نقشی روبه گسترش یافته است.

#### مسافت‌های طی شده در مقاطع مختلف (کیلومتر)

سال	اتوبوس	خودروسواری - وانت - تاکسی	راه‌آهن	مونوریل - سیکل - دوچرخه
۱۹۵۶	۸۹	۹۱	۲۰	۲۲۵
۱۹۶۶	۶۷	۲۵۲	۲۵	۲۶۹
۱۹۷۶	۵۸	۲۲۸	۲۲	۲۵۲
۱۹۸۶	۳۷	۴۶۵	۲۷	۵۶۶
۱۹۹۶	۴۴	۶۲۰	۲۸	۷۷۷

منبع: (DETR (1997a)

راهبرد برنامه‌ریزی کاربری زمین از آن جهت اهمیت می‌یابد که امکان دسترسی مردم به تسهیلات و فرصت‌ها بیوند نزدیکی با جایگاه این فرصت‌ها و تسهیلات در فضا دارد. بنا بر این افزایش مسافت در رفت و آمدها ممکن است اجباری و ناشی از فقدان خدمات در سطح محل، و یا بیاتگر بهبود تحرک و خدمات‌رسانی در بخش حمل و نقل باشد. همچنین این امر می‌تواند از رغبت و توان مالی مردم در پرداخت هزینه مسافر آنها ناشی شود.

بیا بر خلاف آن، ممکن است کاهش مسافت و تعداد مسافر آنها ریشه در کاهش توان مالی مردم داشته باشد، یا آنکه امکان دسترسی به خدمات از طریق ارتباط از راه دور جایگزین رفت و آمد شود. تفسیر و تحلیل این روندها در سطح کلان کار مشکلی است. این خود باعث شده است که به رغم دیدگاه سنتی در برنامه‌ریزی حمل و نقل - که بیشتر به تراکم جریانها، رفت و آمدها و شیوه‌های





اشکار نیست و گاه سؤال برانگیز است. سال این همه، بیشتر مقامات محلی خط‌مشی مدیریت تقاضا را دنبال می‌کنند. این خط‌مشی چهار عنصر را در نظر دارد:

- ۱- کاهش فاصله عیان مردم و امکانات رفاهی؛
- ۲- اولویت دادن به وسایل حمل و نقل عمومی، دوچرخه سواری و پیاده روی در فضای جاده‌ای موجود؛
- ۳- انسجام بیشتر شیوه‌های حمل و نقل عمومی، به منظور تحقق سفری پیوسته و بدون وقفه؛ و
- ۴- تشویق استفاده کنندگان اصلی خودرو (خصوصاً رانندگان خودروهای شخصی) به مسئولیت‌پذیری بیشتر در برابر اجتماع و محیط زیست.

این دگرگونی بنیادی در خط‌مشی مقامات محلی (در دوره زمانی کوتاه و به صورت رقابتی) با چالشهایی در سرتاسر انگلستان رویرو بوده است. از آنجا که نحوه استفاده از خودرو عمیقاً در انتخاب شیوه مردم ریشه دوانیده و پایبندی به چنین برنامه‌هایی در میان مقامات محلی متفاوت است، بی‌تردید میزان رفت و آمد به سادگی کاهش نخواهد یافت.

چنین تغییری برخلاف دیدگاه بسیاری از سیاست‌گذاران محلی است که - با ذکر دلایلی - معتقدند آزادی دسترسی به خودرو برای رونق اقتصادی منطقه‌شان ضروری است.

دگرگونی یادشده در واقع چالشی بود با فرهنگ برنامه‌ریزان حمل و نقل در دولتهای محلی، که در چهل سال گذشته به مسئله جایجایی - آن هم اساساً از رهگذر ایجاد شبکه جاده‌ای بارفت و آمد روان - توجه داشته‌اند.

با این همه، نشریه دولتی حمل و نقل (Transport White Paper) در سال ۱۹۹۸ تا اندازه‌ای راه‌دستایی به این هدف را برشمرد، که شامل تلاش برای وادار ساختن استفاده کنندگان خودرو به پرداخت کامل هزینه انتخاب، وسیله نقلیه مورد نظرشان از راه وضع مالیات بود. این روش به صورت بالقوه راه بهره‌مند شدن مقامات محلی از اختیارات بیشتر برای حل این مشکلات را هموار ساخت.

#### میراث خط‌مشی‌های گذشته

به علت آنچه که از رویکردهای اجتماعی - اقتصادی گذشته و راهبردهای پیشین حمل و نقل در سطح منطقه‌ای به جای مانده است، مشکل کارایی محلی دو چندان می‌شود.

پیامد رهیافت پیش‌بینی و تدارک در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، تلاش برای ارتقاء زمینه به کارگیری خودرو در برنامه‌ریزی‌های شهری به شکل احداث خیابان در مناطق شهری بود.

یکی از نتایج این تدابیر ناسامانی جمعیت‌های درون شهری به علت محدودیت ناشی از ایجاد راه‌های جدید بود، به گونه‌ای که افراد پیاده اغلب مجبور می‌شدند که مسافت‌های بیشتری را با عبور از پله‌های هوایی و زیرگذرها بپیمایند. همچنین امکان خطر تصادف برای افراد پیاده و آلودگی بیشتر هوا وجود داشت.

بسیاری از شهرهای امروزی با وجود آنکه چنین مولف‌فیزیکی رایج سر راه خود ندارند هنوز نسبت به محدودسازی رفت و آمد با خودروی شخصی و رواج دیگر شیوه‌های جایجایی دچار تردید هستند. در نبود تسهیلات گسترده‌ای برای عبور و مرور افراد پیاده، زمان‌بندی این گذرگاهها و بی‌توجهی به نیازهای دوچرخه سواران و استفاده کنندگان اتوبوس، این مشکل نمود اشکاری می‌یابد. مذاکلات برنامه‌ریزی‌های گذشته اثر نامتعادلی بر کل جامعه گذاشته است. برخی از رویکردها نیز بر الگوهای دسترسی‌پذیری

گروه‌های اجتماعی تأثیر گذار بوده است.

در چند دهه گذشته تمرکز زیادی در زمینه اشتغال، خرید و فروش و فعالیت‌های مربوط به گذران اوقات فراغت در مناطق شهری شکل گرفت. این امر در دهه ۱۹۸۰ به شکل برنامه‌ریزی برای کاربری آزادانه زمین و نیز تراکم زیادی حاشیه شهرها مشاهده شد.

اشتغال، خرید و فروش و فعالیت‌های تفریحی در نقاط کمتر اما با وسعت بیشتری محدود شده است. بنابر این در طول این دوره گزایشی به پیمودن مسافت‌های بیشتری برای دسترسی به اشتغال و خدمات وجود داشت. تمرکز داین، بی‌توجهی به امکانات دوچرخه سواری و پیاده روی را در بی‌ثباتی و تدارک وسایل نقلیه عمومی برای کاربران جدید حاشیه شهر را نیز دشوار تر ساخت.

گزایش به بازارهای کاری انعطاف‌پذیرتر و افزایش درآمد خانوارها، خودرو شخصی را پیش از پیش به وسیله‌ای برای رفت و آمد روزانه تبدیل کرد. مردم غالباً محل کار خود را بیشتر از محل سکونت تعیین می‌دهند و پیامد این امر افزایش رفت و آمدهای روزانه و معضل مسافت‌بین محل کار و زندگی است.

این نکات لزوم توجه بیشتر به دسترسی را بر مقابل تحرک نمایان می‌سازد؛ که در ادامه مورد بحث و بررسی بیشتر قرار می‌گیرد.

#### عدالت و دسترسی در برنامه‌ریزی حمل و نقل

در صورتی که کانون توجه یک خط‌مشی همانا جایجایی با خودرو شخصی باشد، این به زمان کسانی است که به خودرو دسترسی ندارند و خود مشکلات اجتماعی فراوانی را برای برنامه‌ریزی شهری به همراه می‌آورد.

کسانی که دسترسی دائمی به خودرو ندارند برای رفت و آمد به پیاده روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی متکی می‌شوند. همان‌گونه که قبلاً اشاره شد، سیاست کنونی دولت مرکزی انگلستان به دلایل مالی زیست محیطی، و نه به دلایل اجتماعی، بهبود بخشی این شیوه‌های جایجایی است.



با این همه، میراث رویکردهای گذشته همچنان پابرجاست و برخی امتیازات ناعادلانه مانند مزایای مالیاتی استفاده از خودروهای شرکی هنوز باقی است.

در باره میزان تأمین هزینه های واقعی جابجایی با خودرو شخصی از رهنظر عالیهایی وضع شده بر آن، به ویژه آنجا که بای مسائل سلامتی مانند آلودگی دود آگزوها و خطر تصادفات به میان می آید دیدگاههای مختلفی مطرح شده است.

بسیاری از مردم نمی توانند خواسته های شان را - مانند دسترسی به کالا، خدمات یا فرصت دیدار دوستان - برآورده سازند. هرگاه فرصت ها و نیازهای جابجایی مردم یکسان نباشد از نظر امکان جابجایی آسیب پذیر و محروم قلمداد می شوند. بررسی که به میان می آید این است که چگونه باید نیاز را ارزیابی کرد. هرگونه ارزیابی نیاز اساساً تجویزی خواهد بود اما به هر شکل در بر دارنده ارزیابی الگوهای کنونی فعالیت و توجه به ترتیب زمانی و مکانی فعالیتها، و به عبارتی مکان و زمان لازم برای دسترسی فرد است. بررسی مهم دیگری که مطرح می گردد، این است که چه خدماتی مورد نیاز هستند مسلماً این نیازها در افراد مختلف متفاوت است اما اساساً شامل تسهیلات آموزشی، بهداشتی، مکانهای عبادی، بانکها، فروشگاهها و امکانات تفریحی و اجتماعی می شود بنابراین ارزیابی نیاز کار ساده ای نیست. اگر الگوهای کنونی فعالیت بررسی شود، می توان گفت که میان مسافتهای پیموده شده و دسترسی به خدمات، عدم توازن اجتماعی آشکاری وجود دارد. پیشنهادیهای خاص این فرایندها اساساً تابع درآمد است.

میان درآمد و مسافتهای پیموده شده در سال رابطه ای مستقیم وجود دارد. بنابراین مفهوم عدالت در ارزیابی مشکلات اساسی خطمشی های انتخاب شده در امر حمل و نقل بسیار مهم است. در نتیجه شمار کسانی که می توانند نیازهای جابجایی شان را برآورده سازند، و نیز آنانی که امکان دسترسی به فرصت ها و امکانات را دارند حقیقتاً اندک است.

وایتنگ سه پیوند میان حمل و نقل و عدالت را چنین برمی شمرد:

- توزیع نابرابر منابع طبیعی محدود میان کشورها و حتی در داخل کشورها؛

- دسترسی نابرابر در فرصتهایی که فقط نیازهای گروه های خاصی را تأمین می کنند؛

- توزیع نابرابر آثار منفی حمل و نقل در اجتماع.

در ادامه به تشریح هر یک از موارد مذکور پرداخته می شود.

#### نابرابریهای جهانی

در مقیاس جهانی، رویکرد کنونی حمل و نقل در کشورهای توسعه یافته از نظر استفاده از منابع کمیاب و محدود - مانند نفت - و نیز پیامدهای حمل و نقل - مانند آلودگی ناشی از دود خودروها - غیرعادلانه است. این موضوع در مذاکرات محدود سازی تولید گازهای گلخانه ای، در کنفرانس زمین ریو و گروههای سازمان ملل متحد درباره تغییر آب و هوا در نوامبر ۱۹۹۷ در توکیو ژاپن به بحث گذاشته شد. در این نشست کشورهای جهان سوم به چند کشور توسعه یافته که معضل گازهای تولیدی روزافزون شان را برطرف نکرده اند معترض شدند.

#### دسترسی و فرصت

دومین دیدگاه وایتنگ از تباطو بیشتری با محتوای بحث کنونی ما دارد. این نگرش از آنجا نشأت گرفته است که حمل و نقل کمتر حکم نوعی هدف را دارد و اغلب وسیله ای برای دستیابی به برخی

خدمات و فرصتها شمرده می شود. لازم است در یک برنامه ریزی اجتماعی، به حداکثر رساندن دسترسی مردم به فرصتها در اولویت قرار گیرد.

نمود چنین فرصتی با مفهوم محرومیت و توانمندی اجتماعی رابطه دارد. از آنجا که به تازگی مسئله محرومیت اجتماعی در همه سطوح دولتی مورد توجه قرار گرفته است، حمل و نقل یکی از مؤلفه های اساسی و تأثیر گذار آن به شمار می آید. بنابراین برخی گروههای اجتماعی به توجه ویژه ای نیاز دارند. دسترسی به خودرو برای رفت و آمد با سطح درآمد و جنس افراد پیوند نزدیکی دارد کسانی که درآمد پایینی دارند ممکن است توان استفاده از وسیله نقلیه شخصی - و یا حتی رهنی به این کار - نداشته باشند. ایشان به همین دلیل به وسایل نقلیه عمومی، دوچرخه سواری، پیاده روی و یا سواری محالی گرفتن متکی می شوند حتی ممکن است دسترسی به وسایل نقلیه عمومی برای برخی از افراد مانند معلولان و کودکان دشوار باشد. زنان، کودکان، سالمندان و قشر کم درآمد

### خطمشی حمل و نقل ملی انگلستان در دهه ۱۹۹۰ دگرگون شد و هم اکنون هدف آن ایجاد تنوع در انتخاب شیوه رفت و آمد از راه مزیت نسبی دیگر شیوه های جابجایی، به ویژه پیاده روی، دوچرخه سواری و استفاده از وسیله نقلیه عمومی به جای خودروی شخصی است

جامعه اغلب دسترسی چندانی به خودرو شخصی ندارند. بنابراین، خطمشی هایی که به بهبود تحرک خودروها می پردازد و همچنین رویکردهای مربوط به کاربزی زمین با هدف تمرکز ثانی و پراکندگی فعالیتها، که نیازمند استفاده از خودرو برای دسترسی به آنهاست، تأثیر نامطلوبی بر گروههای پاد شده می گذارد.

دسترسی این گروهها به فرصتها عمدتاً تابع نزدیکی به خدمات و با مهیا بودن وسایل نقلیه عمومی ارزان است. از آنجا که ۶۷ درصد افراد بالای ۷۰ سال گواهینامه رانندگی ندارند، توجه به سالمندان اهمیت بیشتری می یابد حتی در خانواده هایی که فقط یک خودرو دارند، خودروی خانواده اغلب برای رفت و آمد روزانه به محل کار استفاده می شود و در بیشتر اوقات روز دیگر اعضای خانواده به خودرو دسترسی ندارند و به ناچار از دیگر شیوه های جابجایی استفاده می کنند. به طور کلی، در صورتی که همه افراد دارای خودرو باشند و یا در آمد بالایی داشته باشند، دسترسی به امکانات چندان مسئله ساز نخواهد بود. به همین ترتیب، این موضوع برای کسانی که درآمد پایینی دارند و یا به خودرو دسترسی ندارند، مشکل ساز می شود.

در مناطق روستایی که دسترسی به وسیله نقلیه عمومی بسیار محدود است (و یا به کلی امکانش وجود ندارد)، این مشکل نمود بیشتری می یابد. راههای محدود سازی فرصتها به علت محدودیت دسترسی، در ادامه به بحث گذاشته می شود.



دسترسی به فرصتهای شغلی، به ویژه در مناطقی که میزان زیاد و دوره طولانی بیکاری بر آنها حکمفرماست، اثر مدتها پیش توجه سیاستگذاران را به خود جلب کرده است.

دوری محل کار از محل زندگی، همچنان مسئلهای است که گریبانگیر برخی از گروههاست. کسانی که دستمزدهای پایینی دارند و نمی‌توانند مالک خودرو شوند، از این جمله‌اند.

در یک بررسی در منطقه روستایی آکسفوردشایر (Oxfordshire)، ۵۶ درصد از افراد ۱۶ تا ۲۹ ساله اظهار داشتند که به علت مشکلات دستیابی به محل کار، از یافتن شغل محروم شده‌اند. از این رو دسترسی به فرصتهای شغلی یا تکیه بر حمل و نقل عمومی ارزان، بسیار با اهمیت است.

هنگامی که در دهه ۱۹۸۰ کرایه حمل و نقل عمومی در شفیلد و لندن کاهش فراوان یافت، بیکاران از جمله گروههای اجتماعی بودند که بسیار سود بردند.

از این رهگذر آنها توانستند در ناحیه گسترده‌تری به جست و جوی کار بپردازند و به علاوه، امکان دسترسی شان به اطلاعاتی که

### برای تداوم بیشتر حمل و نقل هم از جنبه محیطی و هم از جنبه اجتماعی، نیاز است که حمل و نقل در قلب برنامه‌ریزی کاربری زمین و همچنین در زمینه گسترده‌تری جای گیرد

در کارایی به آن نیاز داشتند نیز بیشتر شد. این بدان معنی بود که نرخ آرزای حمل و نقل عمومی باعث شد که آنها بتوانند از اندازه‌تر مسافرت کنند، و بنابراین الگوهای کارایی شان نیز گسترده‌تر شد. برای دیگر گروههای اجتماعی و از جمله کسانی که مسئولیت سرپرستی خانواده به عهده آنهاست، زمان اهمیت زیادی دارد، زیرا نیاز شغلی مسئولیت سرپرست خانواده را دو چندان می‌کند و برای وی هزینه زیادی را به همراه دارد. بنابراین در اینجا نیز نزدیکی به فرصتهای شغلی برای یافتن شغل اهمیت می‌یابد. زیرا این نزدیکی از زمان سفرهای روزانه می‌کاهد.

همان گونه که دسترسی به مکانهای اشتغال عاملی مهم به شمار می‌رود، دسترسی به خدمات و اسکانات تفریحی نیز یکی از مؤلفه‌های اصلی کیفیت زندگی است.

به عقیده پارتون، صرف نظر از مردان گروه سنی ۲۰ تا ۵۹ سال، مهم‌ترین انگیزه سفر روزانه جمعیت - بر پایه مسافت پیموده شده - پرداختن به فعالیت گذران اوقات فراغت است.

بر چیده شدن بانکها و فروشگاهها در مناطق روستایی یکی از موضوعات درخور توجه است. این مسئله حتی در سالهای اخیر به مناطقی شهری نیز کشیده شده است. به گونه‌ای که فروشگاههای مواد غذایی در واحدهای بزرگ‌تر و اغلب دور از مناطق مسکونی متمرکز شده‌اند. پیامد این روند، تعطیلی فروشگاههای پرت و دور افتاده و سوپرمارکت‌های کوچک در مناطق سنتی خرید بوده است.

این روند برای کسانی که به خودرو دسترسی نداشتند مشکلات جدی را در پی داشت. در دهه ۱۹۹۰ به دنبال متوقف ساختن ارائه خدمات مالی در مناطق روستایی و تعطیلی شعبه‌های بانکی در محله‌های غیراصلی خرید در مناطق شهری، بحثهای مشابهی در گرفت.

در پی سیاستهای کاهش کرایه در شفیلد و لندن، که پیش‌تر به آن اشاره شد، وجود حمل و نقل عمومی ارزان سبب گردید تا خانوارهای کم درآمد از کالا و خدمات آن بخشهای از شهر که پیش‌تر به علت هزینه بالای رفت و آمد دسترسی به آنجا دشوار بود، استفاده کنند.

روندهای اتخاذ شده در دیگر بخشهای خدمات عمومی نیز در بحث دسترسی اهمیت دارند.

رویکرد چندین ساله مسئولان آموزش و بهداشت توجه به صرفه‌جویی و برچسب‌ن واحدهای کوچک‌تر خدمات و تمرکز تسهیلات در یک مکان بوده است.

بنابراین مجدداً پرسشهایی در زمینه دسترسی پذیری، به ویژه برای کسانی که به خودرو دسترسی ندارند، مطرح شد. این روند بخشی از حرکت تدریجی گسترده به سمت مدیریت‌گرایی در اداره امور است، که در آن بخشهای مختلف دولت تصمیمات را نه بر اساس هزینه بیشتر همة بخشهای دولتی، بلکه بر اساس آنچه از هزینه‌های هر یک از بخشها می‌کاهد، اتخاذ می‌کنند.

تقسیم دولت به بخشهای هزینه ساز جداگانه روندی قابل درک است اما می‌تواند فرایند محرومیت اجتماعی را پایدار سازد.

حمل و نقل یکی از جنبه‌های متعددی است که با این شرایط در چارچوب شبکه بخشی شده دولت محلی نمی‌گنجد. در این رویکرد ملاحظات اقتصادی اولویت می‌یابد و پیامد این امر تبدیل وزارت اقتصاد و دارایی به سردمدار بی‌منازع محدوده‌هایی است که تا پیش از این توجه به منافع اقتصادی دولت در آنها مد نظر نبود و اغلب از راه قدرت اجرایی اداره می‌شد.

این رویکرد نیز فشار زیادی را بر برخی از قشرهای جامعه مانند پرستاران، که مسئولیت مراقبت از افرادی را در مسیرهای طولانی مدرسه و بیمارستان به عهده دارند (و بیشتر آنها زنان هستند) و به همین خاطر فرصت چندانی برای فعالیتهای دیگر ندارند، وارد می‌آورد.

همچنین، این امر که والدین مدارس دورتری را برای فرزندانشان انتخاب می‌کنند، مجموع مسافتهای طی شده برای دسترسی به این تسهیلات را افزایش می‌دهد. در واقع بدین ترتیب سفر با خودروهای شخصی فزونی می‌گیرد. در نتیجه در زمان حاضر، رفت و آمد در مسیر مدرسه، علت اصلی ترافیک در ساعات اولیه باسناد در مناطق شهری است. بانیستر بررسی اجتماعی را برای ارزیابی تأثیر این خط‌مشی‌ها توصیه می‌کند و از روشهای ارزیابی رایج، که محدود و صرفاً مالی و مبتنی بر هزینه است، فراتر می‌رود.

در این بررسی هزینه‌های اقتصادی منتقل شده به استفاده کنندگان خدمات و دیگر عناصر بخش دولتی، و همچنین پیامدهای اجتماعی و زیست محیطی این تصمیم‌گیری‌ها ارزیابی می‌شود. برنامه‌ریزان کاربری زمین راهکارهای دیگری را نیز برای حل این مشکلات در اختیار دارند. از تقایم معیارهای دسترسی پذیری برای ارزیابی کاربردهای برنامه‌ریزی در راستای توسعه یکی از این راههاست.

بر پایه این معیارها توسعه جدید فقط برای مکانهایی مناسب



است که در آنها امکان دسترسی به شیوه‌های دیگر رفت و آمد - بجز خودرو شخصی - وجود دارد.

هندیست توسعه به مناطق نزدیک گرگانهای حمل و نقل عمومی و همچنین توسعه متراکم‌تر، دستیابی به اهداف اقتصادی و اجتماعی را آسان می‌سازد؛ بسیاری از مسئولان محلی نیز این نظر را پذیرفته‌اند.

با آنکه همگان از فرایند توسعه جدید استقبال می‌کنند، این تنها جزء کوچکی از محیط ساخته شده را تشکیل می‌دهد و لازم است تدابیر دیگری نیز همپای کاربرد عملی این معیارها به وجود آید.

اگر برنامه‌ریزان با توجه به واقعیت‌های محیطی به شکلی شتابزده عمل کنند و چنان که باید به ساکنان کنونی مناطق مسکونی توجه نداشته باشند این خطر وجود دارد که ساکنان از نظر امکانات دسترسی محروم باقی بمانند.

راه‌های دیگری نیز وجود دارد که صرفاً به حمل و نقل مربوط می‌شود؛ از قبیل در نظر گرفتن پارانه برای حمل و نقل عمومی و تأمین بودجه برای راه‌پسودمینی بر نرخهای ارزان‌گرایه، که

### برنامه‌ریزی حمل و نقل را نباید صرفاً مجموعه‌ای از طرح‌های مهندسی دانست بلکه در حقیقت بخشی از فرایند گسترده‌تر تأمین نیازهای مردم به شمار می‌آید

پیش‌تر به آن اشاره شد. با این همه، محدودیت‌هایی در دستاوردهای مسئولان محلی در این زمینه به چشم می‌خورد.

دولت محلی از نظر مالی وابستگی شدیدی به بودجه دولت مرکزی دارد. ارائه خدمات اتوبوسرانی که از نظر اجتماعی امری ضروری است، در محدوده وظایف مسئولان محلی قرار می‌گیرد. اما با وجود ارتقای خدمات روستایی در بودجه ۱۹۹۸، بودجه این دسته از خدمات همواره رو به کاستی گذاشته است.

طرح‌های تخفیف گرایه از دیگر راه‌های تأمین پارانه رفت و آمد برای گروه‌هایی مانند سالمندان و بیکاران است. اما دانسته این طرح‌ها را مسئولان محلی تعیین می‌کنند ولی بیشترشان هم آن را تمام و کمال به اجرا در نمی‌آورند.

افزون بر این، به علت خصوصی‌سازی حمل و نقل عمومی، راه‌های چندانی برای ارتقای حمل و نقل عمومی از سوی دولت محلی باقی نمانده است.

شراکت با شرکتهای اتوبوسرانی و راه‌آهن، از معدود انتخاب‌های مقامات محلی در این زمینه به شمار می‌آید، اما توانایی مشارکت آنها اغلب محدود است.

محرومیت از دسترسی آخرین و سومین نظر وابستگی، به توزیع نابرابر تأثیرات زیان‌بار

حمل و نقل اشاره دارد. افزایش رفت و آمد گروه‌های دارای خودرو به دسترسی بالقوه دیگر گروه‌های اجتماعی لطمه می‌زند.

ساخت جاده‌ها موانعی فیزیکی را برای حرکت افراد پیاده پدید می‌آورد. استفاده از خودرو و الودگی هوارا در پی دارد. محیط‌های مسکونی و محل‌های رفت و آمد افراد پیاده را ناامن می‌سازد و جلوی حرکت وسایل حمل و نقل عمومی را می‌گیرد.

بنابراین در اینجا بحث عدالت به میان می‌آید، زیرا عموماً اقتصار فقیرتر جامعه که دسترسی به خودرو ندارند، بیشترین آسیب را از افزایش به کارگیری خودرو متحمل می‌شوند.

در اینجا باز هم کودکان و پرستاران آنها تأثیر نامطلوبی از این فعالیت‌ها می‌پذیرند. زیرا کودکان در تصادف‌های خیابانی آسیب‌پذیرترند و به علت استفاده زیاد مردم از خودرو به مراقبت بیشتر نیاز دارند.

افزون بر این، از بیشتر بررسی‌ها چنین برمی‌آید که تعامل بین همسایگان در محله‌ها در کل با میزان رفت و آمد خودروها رابطه معکوس دارد. در حقیقت احداث راه‌ها برای توسعه اقتصادی در بیشتر مواقع به کیفیت زندگی مردم محله لطمه زیادی زده و بدین ترتیب برخلاف انتظار، روند تمرکزگرایی شدت بیشتری گرفته است.

پس چگونه باید با مشکل ضعف دسترسی روبرو شد؟

یکی از نکات اساسی، تقسیم خط‌مشی‌ها به مکانی و غیر مکانی است. بی‌تردید برخی از خط‌مشی‌ها در زمینه حمل و نقل به مکان مربوط نمی‌شود. دسترسی بهتر به توان جایابی ناانرژی‌های غیر مکانی است و یکی از اصولی است که بر نامه‌ریزان حمل و نقل، معماران و همه متخصصان فضا‌های ساخته شده باید در عملکردهای خود در نظر بگیرند.

اما اصل محرومیت اجتماعی بیابانگر به‌دلیل مکانی مفاهیمی چون کیفیت زندگی است. برای برخی از قشرهای جامعه که در مکان‌های خاصی زندگی می‌کنند، گستره خدمات موجود ناچیز است و باید علاوه بر برنامه‌ریزی در زمینه حمل و نقل، به مشکلات دسترسی به خدمات نیز توجه کرد.

ویژگی این مناطق دسترسی اندک (یا عدم دسترسی) به خودرو شخصی و وجود خدمات ناچیز در زمینه حمل و نقل عمومی است.

دوری از خدمات و نبود حمل و نقل عمومی مشکلات چندانی را برای کسانی که صاحب خودرو هستند پدید نمی‌آورد، اما بر کیفیت زندگی افرادی که بهره‌ای از خودرو یا کسانی که توان مالی برگزیدن دیگر روش‌های جایابی را ندارند تأثیر بسیاری می‌گذارد. بنابراین باید در سیاست‌گذاری‌ها به کیفیت زندگی و قدرت دسترسی توجه کرد و چه بسا لازم است ساکنان کم‌درآمد روستاها را بیشتر مد نظر قرار داد.

موضوعات مربوط به حمل و نقل در مقام یکی از مؤلفه‌های محرومیت اجتماعی در مناطق شهری نیز با اهمیت است. اما در مناطق روستایی مجموعه‌ای از راهبردهای تکراری نیز به اجرا در آمده‌اند که اغلب شامل ایجاد راه‌های ارتباطی است. با این همه هنوز افرادی هستند که دسترسی چندانی به فرصت‌ها و خدمات با اهمیت ندارند و این مسئله تأثیر عمده‌ای بر کیفیت زندگی آنها گذاشته است. برای مثال، بر پایه گزارش‌های سال ۱۹۹۸، حدود ۲۰ درصد از خانوارهای روستایی خودروی شخصی ندارند، با آنکه نگرانی‌هایی در مورد تأثیرات افزایش مالیات بر مالکان خودرو در مناطق روستایی وجود دارد. این بخش از جامعه در مباحث کلان



شده، عمیقاً در تفکرات سیاست‌گذاران و مسئولان محلی ریشه دوانیده است.

این دو نگرش چگونگی اجرای برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل و نیز انتظارات اکثر مردم برای بهره‌مند شدن از تحرک آزادانه و بدون مانع را تعریف می‌کند.

دیدگاه‌های دولت رفاه بسیار تغییر کرده است. لازمه دگرگونی، شناخت و درک بالا و نیز پایبندی دست‌اندرکاران در همه سطوح بخش‌های سیاست‌گذاری است. این التزام در میان شبکه گسترده دیگر مقامات اجرایی نیز به چشم می‌خورد. چنین دستاوردی در گفتار بسیار ساده به نظر می‌رسد؛ اما راه‌های عملی و ممکن برای رفع معضل تاب‌آوری‌های موجود در امر حمل‌ونقل کدام است؟

به علت وجود نیروهای سیاسی و اقتصادی بین‌المللی، توجه به سطوح گوناگون مسائل عدالت جهانی ضروری است. اما در سطح محلی و در مورد دسترسی به فرستاده راهکارها در همان چهار عنصری که بانیستر ارائه کرده، و پیش‌تر به آنها اشاره شد، خلاصه شده است: کاهش فاصله میان مردم و تسهیلات رفاهی، اولویت دهی به حمل‌ونقل عمومی، دوچرخه سواری و پیاده‌روی در تخصیص فضای خیابانی موجود، هماهنگی بهتر شیوه‌های حمل‌ونقل عمومی برای تحقق سفری پیوسته و بدون وقفه، در نهایت فراخوانی استفاده کنندگان خودرو (به ویژه رانندگان خودروهای شخصی) به پذیرش مسئولیت بیشتر به مسائل اجتماعی و زیست‌محیطی.

می‌توان اختصاص بارانه به امر حمل‌ونقل، به ویژه در مناطق روستایی را به موارد یاد شده افزود. تأمین بودجه این بارانه ممکن است با این اندیشه همراه باشد که استفاده کنندگان وسایل نقلیه، چنانچه توان مالی دارند، باید تمام هزینه رفت و آمدشان را بپردازند.

می‌توان به موارد دیگری نیز، مانند حذف مزایای مالیاتی استفاده کنندگان خودروهای شرکتی و الزام کارفرمایان به نمایاندن مشکلات دسترسی در برنامه‌های رفت و آمد روزانه، رفت و آمد به محل کار و در نهایت دسترسی به خدمات از راه دور و از طریق ارتباطات دوربرد، اشاره کرد. افزودن بر این، جوامع می‌توانند نوآوری‌های بسیاری را به اجرا بگذارند، که از آن جمله است طرح‌های اجتماعی خودرو مشترک (Car-Sharing). البته بیشتر جوامعی که به این طرح نیاز دارند، اغلب از مهارت‌های لازم برای اجرای آن بی‌بهره‌اند. «مکن است گروه‌های آسیب‌پذیر برای برآوردن نیازهای جایجایی‌شان به دولت و بخش ارائه خدمات رایگان از سوی داوطلبان، بیشتر تکیه کنند. بنابراین مسئولان محلی در این زمینه نقش اجرایی و تسهیل امور را پیدا خواهند کرد.

دولت مرکزی بخش عمده قدرت تنظیم بخشی خود را در امر حمل‌ونقل حفظ می‌کند. نظارت دولت مرکزی بر منابع مالی، امری قوی برای وادار ساختن مسئولان محلی در رعایت اصول و مقررات خاص به شمار می‌آید.

البته لازم است دولت مرکزی هم‌زمان با حمایت از راهبردهای سیاست‌گذاری که نمایانگر جنبه‌های نهفته در تصمیم‌گیری درباره خط‌مشی‌هاست، نوآوری‌هایی مانند طرح‌های کاهش هزینه حمل‌ونقل عمومی با هدف حفظ دسترسی و کیفیت زندگی برای اقشار آسیب‌پذیر اجتماع را نیز مورد توجه قرار دهد. بنابراین، همراه با ضرورت تغییر دولت مرکزی به این موضوعات،

برنامه‌ریزی حمل‌ونقل نادیده گرفته شده است. در حقیقت، لازم است به حمل‌ونقل در کنار مسائل دیگر توجه کرد. مردم معمولاً زندگی خود را همانند دولت به بخش‌های کارکردی تقسیم نمی‌کنند. واقعیت زندگی روستایی نشان می‌دهد که نمی‌توان راهبردها را به شیوه سنتی و بخش‌پذیر مانند مسکن، آموزش، حمل‌ونقل و جدا از موارد دیگر اجرا کرد.

#### ادغام دوباره مسائل دسترسی در بستر اداری

این بخش از مقاله نشان می‌دهد که مسائل اجتماعی در امر برنامه‌ریزی حمل‌ونقل نادیده گرفته شده‌اند و مسائل حمل‌ونقل در صلاحات تصمیم‌گیرندگان بخش دولتی و بازار کالی منظور نمی‌شود. برای تداوم بیشتر حمل‌ونقل هم از جنبه محیطی و هم از جنبه اجتماعی، نیاز است که حمل‌ونقل در قلب برنامه‌ریزی کاربری زمین و همچنین در زمینه گسترده‌تری جای گیرد.

دستیابی به این امر در گرو دیدگاهی کلی‌نگر است. برنامه‌ریزی حمل‌ونقل را نباید صرفاً مجموع‌های از طرح‌های مهندسی دانست بلکه در حقیقت بخشی از فرایند گسترده‌تر تأمین نیازهای مردم به شمار می‌آید. در حالی که لازم است تأثیرات محیطی محدود گردند، لیکن نباید بر قدرت رقابت اقتصادی منطقه



تأثیر منفی گذاشت. از آنجا که جامعه درگیر استفاده از خودرو شده است این فرایند چندان ساده و آسان نخواهد بود. خاستگاه این مسئله شیوه زندگی مردم است. بنابراین لازم است که راه‌حلها خلاق و در راستای تجزیه و تحلیل مجموعه عواملی باشد که فرایند موتوری کردن را دامن می‌زند. ایجاد تحول در این زمینه به علت حاکمیت تفکر نولیبرالی مقامات محافظه کار انگلستان در دهه ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ بسیار دشوار است.

بازاری شدن خدمات عمومی، کاهش تصدی‌گری دولت و ناتوانی دولت‌های محلی و ملی، همه تلاش‌های دولت را برای ارتقای تغییر شیوه زندگی با مشکل مواجه کرده است.

دو عنصر اصلی نگرش نولیبرالی ارتباطاً ویژه‌ای با مسائل حمل‌ونقل دارند: نخست اینکه از تقای آزادی فردی از ویژگی‌های اصلی رویکرد راست جدید به شمار می‌آید. معنای این سخن در بستر حمل‌ونقل همانا فراهم آمدن جایجایی بی‌مانع خودرو و آزادی رانندگان خودرو بدون توجه به پیامدهای عمیق اجتماعی آن است. دوم اینکه مسئولان محافظه کار، راهسازی را حلقه جدایی‌ناپذیر قدرت رقابت اقتصادی می‌دانند. این نگرش، که در برنامه راهسازی ۱۹۸۹ از آن با عنوان «احداث راه برای رونق بیشتر» یاد



لازم است به سطوح محلی و کیفیت زندگی مردم در محله‌هایشان نیز توجه بیشتری شود. این امر بیانگر لزوم یکپارچگی خط‌مشی‌هاست، تا کوشش در زمینه نوآوری‌های محلی در تضاد با نوآوری‌های دیگر قرار نگیرد.

با آنکه مشکلات دسترسی نیز اهمیت دارند، توجه اصلی باید بر مناطق دارای محرومیت اجتماعی قرار گیرد. این برنامه کاری به تأمین بودجه، انتطاف‌پذیری، پایبندی دست‌اندرکاران محلی و بودن در چارچوب دولت مرکزی نیاز دارد. تا ضمن ارتقای برنامه یاد شده، انتطاف‌پذیری لازم برای دستیابی مقامات محلی به این هدف فراهم آید.

چنین تغییری به معنای دخالت گسترده دولت نیست. همچنین تحقق این دگرگونی در گرو یکپارچگی کامل دولت و سایر خدمات رسانی نیست، بلکه لازم است اهمیت جایگاه کاربری زمین، تسهیلات رفاهی و خدمات‌رسانی در ذهن سیاستگذاران امر حمل‌ونقل و دیگر بخش‌های سیاست‌گذاری بیشتر شود. نوآوری‌هایی مانند ایجاد بخش زنان و محرومان اجتماعی، که راهی از میان بخش‌های سنتی سیاست‌گذاری در دولت باز می‌کند، از جمله شیوه‌های رسیدن به هدف یاد شده به شمار می‌آید.

سازده چنین کارهایی به گونه‌ای است که بر برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل تأثیر گذاشته است. افزون بر این، کمیته متشکل از بخش‌های گوناگون درون دولت، وظیفه بررسی مسائل محیطی همه بخش‌های دولتی را بر عهده دارد. با افزایش جایگاه اجتماعی این کمیته مؤلفه نیرومند عدالت و برابری که به موازات مسائل

### رویکرد جدید در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، بایستی بتواند راه حلی برای مشکل آلودگی محیط زیست ارائه کند و نابرابری‌های شناخته شده در زمینه دسترسی به حمل‌ونقل را بر طرف سازد

محیطی در برنامه کاری محلی شماره ۲۱ (Local Agenda 21) وجود دارد، ارتقاء می‌یابد. با آنکه دولت‌های محلی در پیشبرد برنامه اجتماعی نقش مهمی دارند، ضرورتاً مشکلات مربوط به دسترسی را حل و فصل نمی‌کنند و همواره توانمندیهایی‌شان در زمینه ابتکارات مالی و پیشبرد تحول بسیار محدود است.

آزادسازی ارائه خدمات حمل‌ونقل و تقسیم مسئولیتها در برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل و خدمات دیگر، به این معنی است که دولت‌های محلی باید به جست و جوی راهی در میان هزار نوع اداری بپردازند تا به دگرگونی‌های لازم در سطح محلی دست یابند.

دولت‌های محلی نظارت مستقیم خود بر حمل‌ونقل عمومی را از دست داده‌اند و در پی شراکت با سرمایه‌گذاران هستند، زیرا این دولت‌ها توان مالی چندانی ندارند و سرمایه‌گذاران نیز به زمینه‌های کاری سودآور توجه دارند. با این همه چه بسا لازم باشد که مسائل مربوط به دسترسی در بستر اداری، در سطح محلی و با خط‌مشی‌های سیاستگذاران مورد بازنگری قرار گیرد. قلمرو سیاست‌گذاری در دهه ۱۹۹۰ تغییر بسیاری را پذیرفت و ملاحظاتی محیطی و کاهش هزینه‌های عمومی آن را ارتقاء بخشید. تغییر در

سیاست‌گذاری، با اتخاذ خط‌مشی‌های معقول‌تر همراه بوده است. با این همه هنوز نیاز به تأکید بر جنبه اجتماعی احساس می‌شود، هر چند عامل پیش‌برنده دگرگونی در حمل‌ونقل دنیای معاصر به شمار نمی‌آید و نقش حمل‌ونقل در فرایندهای محرومیت اجتماعی همچنان برجسته و ملموس است. مفاهیم دسترسی مدتی در دستور کار دولت‌های محلی قرار داشته است اما به نظر می‌رسد که این دیدگاه محدود است و به ایجاد فضاهای عمومی، ساختمان‌سازی و فراهم آوردن حمل و نقل عمومی آسان‌تر برای جایجایی بهتر توجه می‌کند. در نتیجه گسترش مشکلات دسترسی اغلب از یک بخش اجرایی دیگر در سطح محلی که با برنامه‌ریزی حمل‌ونقل سرو کار ندارد، بر می‌خیزد.

افزون بر این، ارتقاء مسئولیت‌پذیری نسبت به این مسائل به عهده مقام اجرایی واحدی است و بنابراین یکی از ضامتهای خط‌مشی به شمار می‌آید که به جای اینکه نیروی پیش‌برنده در کل خط‌مشی حمل و نقل باشد، در مرحله خاصی از فرایند سیاست‌گذاری حضور پیدا می‌کند. یک برنامه اجتماعی برای برنامه‌ریزی حمل و نقل، مسلماً مسائل دسترسی را در کانون توجه قرار خواهد داد.

#### نتیجه‌گیری

چه راهی پیش رو داریم؟ پس از چند دهه که برنامه‌ریزی حمل‌ونقل به معنی برنامه‌ریزی برای احداث راه بوده است و دیگر الگوها در فعالیت بخش‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل نادیده گرفته شده‌اند، اکنون در انگلستان نشانه‌های امیدبخشی به چشم می‌خورد. مبنی بر اینکه نیاز به تحول در این زمینه به خوبی احساس شده است.

این دگرگونی تا اندازه‌ای در گرو روی آوردن اجباری برنامه‌ریزان حمل‌ونقل به عملکردهای متفاوت در پی کاهش بودجه وزارت دارای، و تا حدی نیز برخاسته از برتری عامل محیطی نسبت به خط‌مشی عمومی است.

رویکرد جدید در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، بایستی بتواند راه حلی برای مشکل آلودگی محیط زیست ارائه کند و نابرابری‌های شناخته شده در زمینه دسترسی به حمل‌ونقل را بر طرف سازد. البته این تمام قضیه نیست.

با آنکه بیشتر مسئولان محلی مشکلات دسترسی را محور برنامه‌ریزی حمل‌ونقل قرار داده‌اند، هنوز نگرانی بزرگی وجود دارد و آن نادیده گرفته شدن این مسائل در برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل و تصمیم‌گیری‌هاست، که پیامدهای نامطلوبی را برای کیفیت زندگی افراد محروم از دسترسی به همراه دارد. سیاستگذاران حمل و نقل به تدریج نسبت به مفهوم تغییر شناخت پیدا می‌کنند اما آن خط‌مشی حمل‌ونقل که از جنبه‌های اجتماعی و محیطی معقول‌تر است، به هنگام اجرا مسئله ساز خواهد شد.

تحقق این خط‌مشی در گرو ایجاد تغییرات مؤثر در شیوه زندگی مردم و همچنین در نگرش و ذهنیتهای مقامات دولتی و دست‌اندرکاران امور کار و اشتغال است.

گاهی به پیامدهای اختلال در امر جایجایی و نیازهای افراد محروم از دسترسی، در کنار مسائل محیطی که هم اکنون محور اصلی تحولات در زمینه خط‌مشی حمل‌ونقل به شمار می‌آید، حقیقتاً مهم است. این مسائل دسترسی در تصمیم‌گیری‌های دولت و به خصوص تصمیم‌گیری در زمینه کار و فعالیت نقش دارد.

کوتاه سخن اینکه، دسترسی موضوعی نیست که تنها برنامه‌ریزان حمل‌ونقل به آن بپردازند.



# شهرداریهای جهان مشکلاتی مشابه دارند

برنامه عمران سازمان ملل متحد  
ترجمه: مرصیه شاه محمدی



برنامه عمران سازمان ملل متحد طی گزارشی در ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۷ اعلام کرد که بر طبق نظر سنجی از شهرداران شهرهایی از گوشه و کنار جهان، بیکاری اولین مشکل شهری دنیاست. در سال ۱۹۹۴ نیز مشخص شده بود که بیکاری مهم‌ترین معضل شهرهای جهانی است. علاوه بر این، طی یک نظرسنجی از ۱۵۱ شهردار، مشخص گردیده است که دومین مشکل جدی که ساکنان شهرها با آن روبرو شده‌اند، عدم دفع مناسب مواد زائد جامد است. این گزارش ناکافی بودن مسکن را به عنوان دومین مشکل در سال ۱۹۹۴ مطرح کرد که اکنون در رتبه چهارم از این نظر قرار دارد. شگفت آنکه از میان ۱۴ مقوله مشکل‌زا، یکی از دو مشکلی که اهمیت کمتری دارد عبارت است از خشونت شهری و جرم و بزهکاری؛ که در نظر سنجی سال ۱۹۹۴ از میان ۱۷ مشکل در رتبه چهارم از نظر اهمیت و شدت قرار گرفته بودند.

بر اساس اظهارات جیمز گوستاوا سیس، مدیر برنامه عمران سازمان ملل متحد، اکنون برای اولین بار در تاریخ جهان بیش از نیمی از جمعیت دنیا در شهرها و شهرستالها (در مقایسه با مناطق روستایی) به سر می‌برند و بنابراین اکنون مشکلات شهری و راه‌حلهای شان مهم‌ترین دستور جلسه جهانی است.

- چهارده مقوله مشکل‌زای مورد توجه برنامه عمران سازمان ملل متحد، و در صد شصت و شش شهرداران از درجه اهمیت آنها، به مسورت ذیل است (ناگفته نماند که در این نظرسنجی شهرداران مجاز به انتخاب بیش از یک مقوله از مشکلات بوده‌اند).

- غالب توجه اینکه ۷۰ درصد شهرداریانی که بیکاری را به عنوان مشکل جدی قلمداد کرده‌اند، فقر شهری را نیز به عنوان مشکل جدی بر شمرده‌اند.

## اشاره

«فرایند شهرنشینی شتابان در جهان سوم و خالی شدن روستاها و شهرهای کوچک از جمعیت، توأم با بزرگ شدن فزاینده کلان شهرها، منجر به مشکلات متعددی شده است. از جمله این مشکلات می‌توان به بحران مسکن، بحران آب، ترافیک، جرم و بزهکاری و شیوع بیماریها اشاره کرد. در این میان، بر طبق نظر سنجی بانک جهانی در سال ۱۹۹۷ از ۱۵۱ شهرداری، مشکل بیکاری و بحران زیاده عمده‌ترین مشکلات شهرها محسوب می‌شود. مطلب حاضر گزیده‌ای است از این نظرسنجی‌ها که با توجه به مشکلات حاد در شهرهای ایران می‌تواند گامی مثبت در شناخت مشکل و ارائه راهکارهای مناسب باشد.»

- در همین زمینه پای‌نویس کاندی شهردار بوجومبور از بروندی، چنین می‌نویسد: تمام مشکلات از فقر ناشی می‌شود. بنابراین بر نامه‌های توسعه بایستی با هدف توجه به بیکاری تأمین اعتبار گردد و به همین دلیل است که مردم در انجام کار بیشتر اصرار می‌ورزند. او می‌افزاید که بخش آموزش باید مردم را از مشکلات مربوط به نوسازی و هر چیزی که با بیسوادی مرتبط است آگاه سازد.

- از دیگر نتایج درخور توجه آن است که ۴۴ درصد شهرداران ناکافی بودن دفع مواد زائد جامد و ۵۶ درصد آنان جمع‌آوری ناکافی مواد زائد جامد و نیز تسهیلات نامناسب آب و بهداشت را به عنوان مشکل جدی بر شمرده‌اند.

- کریستوفر آرم، ایگاس شهردار کامیالای اوگاندا، مشکلات شهرها را نتیجه مهاجرت روستاییان می‌داند. به گفته وی، بهترین راه به کارگیری تعداد زیادی از مهاجران، سهیم کردن آنها در فشار مسئولیت رهبران از طریق شرکت آنها در تأمین و ارائه خدمات است. وی می‌افزاید: برای مثال، ما مالکیت بازارها، تاکسیهای



## مشکلات شهرداریهای جهان

درجه اهمیت	مشکل	درصد
۱	بیکاری	۵۲
۲	دفع ناکافی مواد زائد جامد	۲۲
۳	فقر شهری	۲۱/۶
۴	نبود مسکن مناسب	۲۲/۸
۵	جمع آوری نامکفی مواد زائد جامد	۲۰/۹
۶	عدم تکافوی امکانات آب و بهداشت	۲۸/۲
۷	حمل و نقل عمومی نامناسب	۲۶/۲
۸	سنگینی ترافیک	۲۲/۲
۹	ضعف خدمات بهداشتی - درمانی	۲۱/۵
۱۰	مشارکت ناکافی و جامعه مدنی	۲۰/۹
۱۱	خدمات آموزشی نامناسب	۱۸/۹
۱۲	آلودگی هوا	۱۷/۴
۱۳	خشونت شهری / جرم و بزهکاری / ایمنی فردی	۱۳/۵
۱۴	تعمیرات (زیرساخت و سازه)	۶/۸

خطی و توالت‌های عمومی را به بخش خصوصی واگذار کرده‌ایم و نتایج نیز امیدوار کننده‌اند.

بر طبق برآورد ویلیام مورفی، شهردار وودریج ایلینویز ایالات متحده (با جمعیت ۲۶۲۵۶ نفر)، هیچ یک از مشکلات سخت نیستند و ایجاد مشاغل، رشد پایه مالیاتی و بهبود جاده‌ها را موفق توصیف کرده است. به گفته وی، مشارکت به پیشرفت آینده اقتصادی جامعه و کیفیت زندگی هر یک از ساکنان کمک کرده است.

کارلوس لویولا شهردار هوماچوکوی پرو نیز مهاجرت از روستا به شهر را عامل عدم تکافوی تسهیلات آب می‌داند که جدی‌ترین مشکل شهری است. وی می‌افزاید: ما با فقر شدید شهری و ناکافی بودن مسکن، بهداشت، برق، آموزش و خدمات درمانی مواجه هستیم.

از طرف دیگر شهردار شهر تورنتوی کانادا (با جمعیت ۴۳۵۲۳۹۵) بیکاری و آلودگی هوا را شدیدترین مشکلات شهرش عنوان کرده است. بر طبق اظهارات شهردار شهر آن تونگر، موفقیت شهری در هزاره جدید با محوریت شهرهای توسعه یافته‌ای است که دارای قانونگذاری و توان مالی باشند تا بتوانند از عهده چالش‌های موجود برآیند. شهرها نیاز به تقویت همکاری جدید با دولتهای بزرگ‌تری دارند که دارای رشد جمعیت و اشتغال‌زایی، زیرساخت محکم، خدمات اجتماعی و نیز ساختارهای مناسب اعمال حاکمیت مدنی باشند.

برای به دست آوردن اطلاعات آماری مفیدی از شهرها، نتایج همایش برنامه عمران ملل متحد به وسیله ادارات منطقه‌ای IULA (اتحادیه بین‌المللی مقامات محلی) و انجمن مالی شهرها توزیع شد.

شهرداران شهرهای اوگندا (جمعیت ۱۱۶۸۲۶) و مریدایو کاتان (جمعیت ۲۲۳۹۱۲) از مکزیکو، طیف مشکلات شهرهای آمریکای شمالی را گسترده‌تر دانسته‌اند.

نتایج ارائه شده به وسیله شهرداران، در اجلاس بین‌المللی شهرداران روی حکومت برای توسعه و عدالت پایدار که از ۲۸ لغایت ۳۰ ژوئیه ۱۹۹۷ در مقر سازمان ملل واقع در نیویورک برگزار شد، مورد بحث قرار گرفت. بیش از ۱۰۰ شهردار دعوت شرکت در اجلاس را که مرکز سکونتگاه‌های بشری سازمان ملل متحد و برنامه عمران ملل متحد میزبان آن بودند، پذیرفتند و در آن شرکت کردند.

شهردار لوگزا کاجارز برآورد می‌کند که سنگینی ترافیک و مسکن ناکافی، که ناشی از مهاجرت روستاییان به شهر است، جدی‌ترین مشکل شهر به شمار می‌آید. این در حالی است که شهردار مریدایو دفع ناکافی مواد زائد جامد را به عنوان جدی‌ترین مشکل شهرش قلمداد می‌کند.

اهداف مورد بررسی اجلاس مذکور عبارت بودند از: شناسایی میزان مشکلات شهری، شناخت حوزه‌هایی که شهرها در آن موفق بوده‌اند و نیز معیاری برای بررسی‌های نظام‌مند آینده در جهت کمک به درک بهتر گرایشها، نیازها و فرصتها. با توجه به موارد مذکور، بررسی مشکلات شهرها در مناطق مختلف جهان - اعم از توسعه یافته و در حال توسعه - حائز اهمیت است.

### آمریکای لاتین:

بیکاری به عنوان معضلی جدی در آمریکای لاتین، پاسخ شهرداران (جمعیت ۹۰۸۹۷) از کشور نیکاراگوئه است. به گفته وی، اخیراً شهرداری با بحران واقعی اقتصادی مواجه شده است که بر اثر آن بیش از ۲۲ درصد جمعیت به فقر شدید دچار شدند. بیش از ۷۰ درصد جمعیت قبائل نیز شغل خود را از دست دادند. این موضوع نشان از وخامت اوضاع در بهداشت و آموزش و افزایش بیسوادی دارد.

اگر چه در سطح دنیا خشونت شهری، جرم و امنیت فردی در بین مقولات چهارده گانه مشکلات در درجه بالایی از اهمیت قرار نگرفته است، لکن شهرداران شهرهای سنت لوئیس (جمعیت ۳۹۶۶۸۵) و فورت وین (جمعیت ۱۷۳۰۷۲ نفر) از ایالات متحده جرم را در رتبه با اهمیت‌ترین مشکلات بر شمرده‌اند. برای مثال، به گفته یاول هلمک شهردار شهر فورت وین ایندیانا، بزرگ‌ترین چالش در فورت وین مبارزه با جرایمی همچون قاچاق غیرقانونی مواد مخدر است.

همچنین بر طبق گزارش، بیکاری شدیدترین مشکل شهرهای سان فرانسو و فلورنسیو واری آروانتین - و به همان شدت در شهرهای بوئیو مانتای اکوادور - است.

تلاش‌های ما در جهت تقویت انظار پلیس و ملزم ساختن محله‌ها و شهروندان در شناسایی مشکلات محلی، به ایجاد یک تمایز واقعی در سطوح امنیت و مراحل تصمیم‌گیری کمک کرده

علاوه بر بیکاری، مهم‌ترین مشکل کورودویای آروانتین



(جمعیت ۵۸۶۰۱۵) سنگینی ترافیک و آلودگی هوا گزارش شده است.

#### اروپا:

تعدادی از شهرداران اروپایی، از جمله شهرداران تورینی (جمعیت ۱۰۰۲۸۶۲) و ناپلس (جمعیت ۱۲۰۴۱۴۹) از ایتالیا، نیجمن (جمعیت ۲۷۱۵۰) و اورتوچ (جمعیت ۲۳۱۶۰۰) از هلند اسکوپتی (جمعیت ۲۰۸۱۱۷) از مقدونیه، مالمو (جمعیت ۲۲۲۴۰۸) از سوئد و کولوگونی (جمعیت ۹۷۶۶۹۲) از آلمان، بیکاری را به عنوان معضلی جدی برشمردند.

- سنگینی ترافیک در بولونیا (جمعیت ۴۱۷۴۱۰) از ایتالیا و چندین شهر از جمله کراکویا (جمعیت ۷۲۸۳۵۶)، کاتوریس (جمعیت ۳۶۷۰۴۱) و وارن (جمعیت ۱۶۵۵۰۶۳) از هلند و پراگو (جمعیت ۱۲۱۴۷۷۲) از جمهوری چک به عنوان مشکلی



جدی مطرح شده است. تعدادی از شهرداران اروپایی فقر شهری را به عنوان معضلی جدی برشمردند. به هر حال چنین می‌نماید که شهرهای اروپایی با مشکلات ناشی از مدرنیته شدن و فناوری رو تر روند اظهارات شهرداران تورین و کولوگونی نشان از این امر دارند.

- والتنیو کاستلانی شهردار تورین می‌نویسد: می‌خواهیم شهر فوردیستی تورین را به شهر اروپایی مدرن تبدیل کنیم. این فرایند، دراز مدت و دشوار و آهسته است و نیاز به زمان و مشارکت تمام سیستمهای شهری دارد. حصار این قبیل دگرگونی شهری نادیده گرفتن بخشهای عمده‌ای از جمعیت شهری است لیکن ما مایل به چنین امری نیستیم بلکه تلاش می‌کنیم که توسعه و همبستگی را

با هم به دست آوریم.

- کولوگونی شهردار نوربوت بورگر در خصوص رابطه فناوری با مسائل محیطی می‌نویسد: موفقیت در ایجاد شرکتهای فناوری مدرن (از جمله رسانه‌های جمعی، فناوریهای ژنتیکی، زیستی و محیطی) نشان می‌دهد که پیشرفت اقتصادی بدون توجه به منافع محیطی برای آشتی اقتصاد و محیط زیست ناممکن است.

#### افریقا:

برخی از شهرداران افریقایی به همبستگی بیکاری و فقر، مهاجرت از روستا به شهر و در نتیجه تأثیر منفی روی خدمات اشاره کردند. مشکلات شهرهای افریقایی به هم مرتبطند. به گفته شهردار لیلونگوی از مالاوی، بیکاری شهری باعث فقر می‌شود و به خاطر همین فقر، مردم قادر به پرداخت هزینه خدمات از قبیل آموزش و خدمات درمانی خود نیستند. جول کافو کو شهردار جینیا در اوگاندا اظهار می‌دارد که ورشکستگی صنایع باعث افزایش فقر ناشی از بیکاری شده است. همچنین شهردار جیتانگ ویزا از زیمبابوه (با جمعیت ۱۷۲۴۰۰۰) اظهار داشت که سطح پایین توسعه صنعتی منجر به فقر و بیکاری شده است.

### برنامه عمران سازمان ملل متحد طی گزارشی در ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۷ اعلام کرد که بر طبق نظر سنجی از شهرداران شهرهایی از گوشه و کنار جهان، بیکاری اولین مشکل شهری دنیاست

- دیک، دبایروم باکوا شهردار تاپروبی کنیا بیان می‌دارد که به دنبال هجوم جمعیت به شهرها، تهیه و تدارک کافی خدماتی از قبیل مسکن، مدارس، بیمارستان، آب، شبکه فاضلاب، جاده‌ها و نظایر اینها، اکنون حکم کابوس را یافته است.

بعضی از شهرداران افریقایی بیکاری را با مشکلات مربوط به جوانان و لغرد مرتبط می‌دانند. با توجه به این امر، اکثر دسانو شهردار بویودیالاسو (با جمعیت ۳۹۰۰۰۰) از بورکینافاسو می‌نویسد که شهرش در گذشته تمیزتر از امروز بود. اکنون جوانان این شهر بیشترین وقت خود را صرف نوشیدن چای می‌کنند. آنها نمی‌خواهند کار کنند.

- علی مومودولوی جی شهردار باتجوک (جمعیت ۲۴۱۲۸) از گامبیا می‌افزاید: مشکلاتی همچون استفاده از مواد مخدر و مهاجرت از روستا به شهر بین جوانان ما افزایش یافته، و این موضوع عمدتاً ناشی از استمرار خشکسالی و بیکاری بوده است. همین امر باعث تحریک هر چه بیشتر منابع محدود شهر می‌شود. - شهردار کار در سنگال، برنامه‌ای را برای اشتغال جوانان در دستور کار خود دارد. اما مادودوب، شهردار این شهر می‌افزاید: با توجه به جنبه‌های نامطلوبی که گاه در شهر یافت می‌شود، شعار "Set-Setalen wolof" (به یکی از زبانهای علی سنگال) به



## شهر دار شهر تورنتوی کانادا بیکاری و آلودگی هوا را شدیدترین مشکلات شهرش عنوان کرده است

### کیوشی تاکاهاشی شهردار کاوازاکی از ژاپن می گوید: جامعه پیر و میزان رو به کاهش مولید جدی ترین مشکل آن شهر است

وان شوهای اینها عمده ترین مشکلات شهر به شمار می آیند.  
- دفع ناکافی مواد زائد جامد همچنان از جدی ترین معضلات شهرهای بارونا (جمعیت ۷۴۴۰۳۳) و گانتوراز هند (جمعیت ۳۶۷۲۱۹)، ناگویای ژاپن (جمعیت ۲۱۵۴۶۶۴)، گاماندوی نیال (جمعیت ۲۲۵۲۱۱) و شوای فیجی (جمعیت ۶۹۶۶۵) است.  
ملی واکروا کوبا، شهردار شوای اظهار می دارد که سیستم اجاره ای زمین در فیجی مانع از یافتن محل مناسبی برای دفع مواد زائد جامد دچار مشکل ساخته است.

- کیوشی تاکاهاشی شهردار کاوازاکی (جمعیت ۱۷۳۶۶) از ژاپن می گوید: جامعه پیر و میزان رو به کاهش مولید جدی ترین مشکل آن شهر است. پدیدار شدن ناگهانی جامعه پیر، مشکلی جدی است که در سراسر ژاپن به چشم می خورد. به گفته وی، پیش بینی می شود که جمعیت بالای ۶۵ سال کاوازاکی تا سال ۲۰۱۰ میلادی به دو برابر برسد. بر همین اساس اگر نخواهیم سرپرستی سالمندان را به عهده بگیریم، باید بر ساخت تسهیلاتی به منظور مراقبت از آنان متمرکز شویم و به فکر یافتن منابعی از نیروی انسانی باشیم.

تاکیساماستوسا، شهردار ناگویا، نیز یکی از مشکلات عمده شهرش را تهیه سیستم مراقبت از جامعه ای می داند که به سرعت در حال پیر شدن است.

سون جانگ سو شهردار یوزان کره (جمعیت ۳۵۱۲۷۹۸) اظهار می دارد که ترافیک سنگین و نبود آب آشامیدنی تمیز، مهم ترین و جدی ترین مشکل شهر است. شهرداران کاتماندو و تانسانینگ نیال تأمین آب را به عنوان مهم ترین مشکلاتشان قلمداد می کنند.

- شهردار کاتماندو کشاورز استادیته اظهار می دارد که تقاضا برای آب آشامیدنی متناسب با افزایش جمعیت و رشد سریع شهری در حال افزایش بوده است.

در زمان حاکم کل آب عرضه شده در هر روز از زیر زمین و روی زمین حدود ۶۰ میلیون لیتر است. در حالی که تقاضا به ۱۱۴ میلیون لیتر در روز می رسد. او می افزاید که منظور پر آورده کردن این نیار، حکومت مرکزی فریبی داده است که به «پروژه تأمین آب ملامچی» حمله عمل ببینند. اختلاف این پروژه ممکن است از هم اکنون تا زمان بهره برداری حداقل ۷ سال طول بکشد. که این خود مستلزم صرف مقادیر هنگفتی سرمایه است.

همچنین از شهرداران درخواست شد که علاوه بر مشکلات شهری ذکر شده، مناطقی را که در برخورد با مشکلاتشان به شکلی موفق عمل کرده اند، مطرح سازند. ذکر این موفقیت ها باعث خواهد شد که مدیران و گردانندگان شهرها در این گونه تجارب مثبت سهمی گردند و همه از یکدیگر چیزهایی بیاموزند.

معنی «پاکیزه باشید و پاکیزه سازید»، شهرداری را قادر ساخته است که برای اشتغال تمام جوانان، با گروه بندی آنها در تشکیلی زیر نظر سازمان CAMCUD (اتحادیه هماهنگ کننده های جامعه شهری، داکار)، برای پاکیزگی شهر داکار سرمایه گذاری کند. از دیگر عوامل ایجاد اشتغال، توسعه حس تعلق شهروندی، توانایی مشارکت در مدیریت شهری و مبارزه با محرومیت و فقر است.

#### مدیرانه شرقی و خاور میانه

شهرداران دمشق (جمعیت ۱۲۵۱۰۲۸) از سوریه و نیکوزیا



(جمعیت ۱۶۸۸۰۰) از قبرس، حمل و نقل عمومی نامناسب را به عنوان مهم ترین مشکل جدی برشمرند. به گفته ام، زهیر تعلیمی، شهردار دمشق، همه انواع آلودگی نیز مشکلی عمده به شمار می رود.

شهردار نیکوزیا لوس دمتزیاریس می افزاید که نیکوزیا تنها شهر از هم گسیخته جهان به شمار می رود.

- اردم ساگر شهردار بورس، یکی از پنج شهر بزرگ ترکیه (جمعیت ۴۶۶۱۷۸)، اظهار می دارد که مهم ترین مشکل در این شهر مسکن، زیرساخت و اشتغال است که در اثر مهاجرت از آناتولی شرقی، بلغارستان، یوگسلاوی سابق و آلبانی به وجود آمده است. شهرداران رافاح و غزه (جمعیت ۱۸۳۰۰۰) در فلسطین اشاره می کنند که فقدان زیرساختها، مخصوصاً نامکفی بودن امکانات بهداشتی و آب و سیستم فاضلاب از جدی ترین مشکلاتشان به شمار می آید. شهردار غزه همچنین بر عدم تکافی مسکن تأکید می کند، در حالی که شهردار رافاح بر عدم کفایت جاده های آسفالتی به عنوان دیگر مشکلات جدی اشاره دارد.

#### آسیا و اقیانوسیه

اگر چه شهر واهان چین (جمعیت ۴۲۵۰۰۰۰) نسبت به جمع آوری و دفع مواد زائد جامد پیشینه بیشتری دارد، لکن به گفته

این مقاله از منبع زیر ترجمه شده است:  
WWW.GooglieUrbanProblems.  
Remain Similar Worldwide.



# مسکو در راه جهانی شدن

جرمی آلدن، استیفن کرو و یانا بیگولنکو  
ترجمه و تلخیص: علی خاکساری



شهر مسکو با جمعیتی حدود ۸/۷ میلیون نفر در سال ۱۹۹۶، یکی از بزرگ‌ترین پایتخت‌های جهان بود. پیش‌هال در کتاب خود تحت عنوان «شهرهای جهانی» به مسکو به عنوان بزرگ‌ترین مجتمع شهری بر اساس یک مرکز شهری در قاره اروپا اشاره کرد. سازمان ملل در سال ۱۹۹۴ اشاره می‌کند که شهر مسکو در دهه ۱۹۹۰ در کنار پاریس و لندن تنها شهرهای اروپایی خواهند بود که در بین ۲۵ پایتخت بزرگ جهان قرار می‌گیرند. جمعیت ۱۱ میلیونی کلان‌شهر مسکو، این شهر را از لحاظ اندازه در رتبه اول در اروپا قرار داده است. این شهر با داشتن عوامل کالبدی مانند میدان سرخ، کاخ کرملین، کلیسای سنت باسیل و مجتمع کلیسایی کریست ساویور، شهری جذاب و دیدنی است. با توجه به زمینه‌های مستعد برخی از کلانشهرهای ایران، به ویژه شهرهای تاریخی و سیاحتی، این مقاله می‌تواند راهکارهای مؤثرتری را در گستره جهانی ارائه دهد.

می‌گردیدند. اما در دهه ۱۹۹۰ شهر مسکو تا حدی تغییر ماهیت داد و خصیصه‌ها و فعالیت‌های سرمایه‌داری در آن پررنگ شد. بر اساس قانون اساسی مصوب دسامبر ۱۹۹۳ روسیه، کشوری دموکراتیک، اتحادی و جمهوری است که قدرت سیاسی آن بین سه قوه مقننه، مجریه و قضائیه (که مستقل از یکدیگرند) تقسیم شود. رئیس جمهور روسیه، رئیس دولت و فرمانده کل نیروهای مسلح کشور است و قدرت اجرایی وسیعی نیز دارد. این کشور دارای ۲۱ جمهوری بود که در رژیم قبلی بیشتر آنها تاحدی ضعیف، حکومت محلی مستقل و خودگردان داشتند. در سیستم جدید، شهرهای مسکو و سنت پترزبورگ موقعیت اداری خاصی دارند. این شهرها به ترتیب با ۸/۷ و ۲/۴ میلیون نفر جمعیت، در واقع دو شهر بزرگ کشور محسوب می‌شوند. کل جمعیت کشور روسیه ۱۴۸ میلیون نفر است.

## میراث اتحاد شوروی

برنامه‌ریزی شهری در مسکو، تقریباً همانند هر چیز دیگری در اتحاد جماهیر شوروی سابق در حال تحول و گذار است. تا زمان فروپاشی شوروی در ماه اوت ۱۹۹۱، سیستم برنامه‌ریزی شهر مسکو کاملاً به سیستم کلی برنامه‌ریزی اقتصادی اتحاد شوروی وابسته بود. از این زمان، برنامه‌ریزی شهر مسکو می‌بایست خود را با انتظارات عمومی از فرایند دموکراتیک و تقاضاهای سیستم بازار آزاد تطبیق دهد.

در زمان اتحاد شوروی برنامه‌ریزی شهری یکی از اجزای

مسکو از زمان قرون وسطی به عنوان «مادر شهر» (۱) مطرح بوده است. کاتون در کتاب خود تحت عنوان «مسکو: اداره کلان شهر سوسیالیست»، درباره نحوه گرایش مسکو به یک کلان شهر غیر سوسیالیستی بحث می‌کند. جدول شماره ۱، جمعیت شهر مسکو را در سالهای مختلف نشان می‌دهد.

جدول شماره ۱- جمعیت شهر مسکو در طول یک قرن

سال	۱۹۱۷	۱۹۲۵	۱۹۶۱	۱۹۹۱	۱۹۹۶	۲۰۰۱	۲۰۱۱*
جمعیت (میلیون نفر)	۷/۸	۲/۷	۶/۱	۹	۸/۷	۸/۵	۸/۲

\* پیش‌بینی شده

همان طور که جدول نشان می‌دهد، جمعیت مسکو در حالی که در طول ۳۰ سال (۱۹۶۱ تا ۱۹۹۱) حدود ۵۰ درصد افزایش یافت، از سال ۱۹۹۱ به این سو شروع به کاهش کرده است. در زمان حاضر فقط اندازه جمعیت فعلی مهم‌ترین و منقدهم‌ترین سیاست برنامه‌ریزی سیاست‌گذاران شهر مسکو است. در دهه ۱۹۶۰ دو شهر مسکو و یکن دو نمونه از کلان‌شهرهای عظیم در کشورهای کمونیستی محسوب



سیستم برنامه‌ریزی اقتصادی فواکیر اتحادی تحت عنوان GOSPLAN بود که به وسیله حزب کمونیست اداره می‌شد. به هر حال به دنبال فروپاشی، این سیستم نیز تغییر کرد و سعی شد تا سیستم برنامه‌ریزی شهری کاملاً مستقلی ارائه گردد. بعد از اینکه تزار پیشواول در سال ۱۷۰۲ پایتخت را به سمت پترزبورگ انتقال داد، مسکو به مدت حدود ۲۰۰ سال به دست گروه‌های مختلف تخریب شد تا اینکه مجدداً در سال ۱۹۱۷ به عنوان پایتخت انتخاب گردید. در این زمان به نظر می‌رسید که این شهر دارای معماری مدرن اروپایی خواهد شد، اما با به قدرت رسیدن استالین در سال ۱۹۲۹، برنامه‌ریزی شهری و معماری در دهه ۱۹۳۰ تغییر ماهیت داد؛ و این دوران را تنها می‌توان دوران استالینیستی نامید. این تغییر از دید برنامه‌ریزی به مفهوم بازسازی شهر مطابق با کمربندی‌های عظیم و الگوهای شعاعی، همراه با بولوارهای وسیع بر اساس الگوهای پاریسی بود. به عنوان مثال، بزرگراه کورکی یا حداقل سه مسیر ترافیکی در هر طرف ساخته شد و در اطراف آن نیز بلوکهای عظیم اداری و تجاری، که در پشت آنها ساختمانهای مسکونی قرار داشت، احداث شد. معماری این دوران، تئوکلاسیک و دارای نمایی میمانی و آجری بود. از مشخصه‌های این معماری، دانشگاه مسکو است، که در زمان حاضر ۲۵ هزار دانشجو دارد.

## آپارتمان‌هایی که در دوره استالین ساخته شده بودند، همچنان بدلیل نزدیکی به مرکز شهر، معروف و پرطرفدار باقی مانده‌اند

بسیاری هستند و هم بازسازی شان امکان‌پذیر نیست. شهر مسکو با خطوط معروف متروی آن، دارای بهترین سیستم حمل و نقل عمومی است که همراه با قطارهای برقی، اتوبوسهای ریلی و تراموا تکمیل می‌گردد، و رفعت و آمد در سطح شهر و به حومه‌ها، سریع و آسان است. جدول شماره ۲، مقایسه ترافیک زیرزمینی مسکو را با پنج شهر بزرگ جهان در سال ۱۹۸۰، به دست می‌دهد.

جدول شماره ۲ - ترافیک روزانه مترو در پنج شهر بزرگ جهان - سال ۱۹۸۰

شهر	نیویورک	لندن	پاریس	توکیو	مسکو	شهر
۳	۷۶	۴۶	۵	۶۲	توانیک زیرزمینی	نیویورک

در زمان حاضر تعداد استفاده کنندگان از متروی مسکو در روز حدود ۹ میلیون نفر است که به وسیله ۲۰۰۰ قطار و ۱۳۹ ایستگاه تغذیه می‌شوند. به رغم این سیستم عالی، امروزه مالکیت و استفاده از خودرو شخصی به طور فزاینده‌ای مد شده است.

### چارچوب قانونی برای برنامه‌ریزی

در قانون اساسی روسیه سه بخش به برنامه‌ریزی شهر مسکو مربوط می‌شود:

- الف) بخش مربوط به قانون برنامه‌ریزی شهری؛
- ب) بخش مربوط به قانون زمین؛ و
- ج) بخش مربوط به مرزهای شهری.

مرزهای شهر مسکو در سال ۱۹۶۰ گسترش یافته و مجدداً در سال ۱۹۸۴ به کل مساحت خارج از کمربندی و بخشی از حومه‌های اطراف توسعه پیدا کرد. اما در عین حال به هیچ عنوان کل حومه‌ها را در برنگرفته، و به عنوان مثال فرودگاه شومتوو (۲) خارج از محدوده شهر واقع شدند. اکنون برنامه‌ریزان شهری به توسعه مجدد نواحی کمتر توسعه یافته و بازسازی ساختمانهای موجود توجه خاصی دارند.

در مورد قانون زمین گفتنی است که تمایزاتی در مالکیت زمین، حق استفاده از ساختمانها و مالکیت آنها به چشم می‌خورد. در زمان حاضر هیچ قانونی در مورد مالکیت زمین وجود ندارد و

**شهر مسکو با خطوط معروف متروی آن، دارای بهترین سیستم حمل و نقل عمومی است که همراه با قطارهای برقی، اتوبوسهای ریلی و تراموا تکمیل می‌گردد، و رفت و آمد در سطح شهر و به حومه‌ها، سریع و آسان است**

امروزه ساختمانهای محفوری که در آن دوران ساخته شده بودند، بی‌توجهی و غفلت نسبت به خود را به خوبی به نمایش می‌گذارند. به هر حال آپارتمان‌هایی که در دوره استالین ساخته شده بودند، همچنان بدلیل نزدیکی به مرکز شهر، معروف و پرطرفدار باقی مانده‌اند. رشد جمعیت پس از جنگ جهانی، منجر به تقاضای بیش از حد برای مسکن شده و در نتیجه یکی از اهداف اولیه سیاسی در طول ۲۰ سال آینده، بود. هدف ساختن کمبود مسکن در مسکو است. در این زمینه به نظر می‌رسد که علاج کار از یک سوی ایجاد روشهای ساخت صنعتی و از طرف دیگر به حداقل رساندن استانداردهای فضای لازم برای هر شخص است. اقتصادی‌ترین طرح ساخت و ساز که در تمام نقاط مسکو و سایر شهرهای شوروی سابق به چشم می‌خورد، ساختمانهای آپارتمانی ۵ طبقه بدون آسانسور و معروف به «خروشچیکی» - برگرفته از نام اولین دبیر کل حزب کمونیست - است. به هر حال این ساختمانها مطابق با معیارهای مورد نظر ساخته شدند و امروز که ۴۰ سال قدمت دارند، هم دارای مشکلات



قانون شوروی سابق مالکیت خصوصی زمین را، بجز در موارد مالکیت قطعات کوچک برای سکونت، ممنوع کرده است. تلاشها در جهت امکان مالکیت زمین به واسطه مقاومتها و مناقع کشاورزی، بی فایده بوده است. در نتیجه تمام زمینها بجز قطعات بسیار کوچک، در مالکیت دولت و یا سازمانهای بخش دولتی است. لیکن قوانین جدید حتی استفاده از زمین و مالکیت ساختمانها را در دوره‌های کمتر از ۴۹ سال، مجاز دانسته است.

برنامه‌ریزان شهری در شهرداری مسکو پیش‌نویس طرحی را تهیه کرده‌اند که بر طبق آن، سیستم جدید ناحیه‌بندی بر اساس طرح عمومی ناحیه‌بندی (۳) برای کل شهر ارائه شده است و با طرحهای تفصیلی ناحیه‌بندی تکمیل می‌گردند.

**سیستم اداری و مدیریت شهری و شهرهای پیشرو**  
در نظام برنامه‌ریزی شهری در سیستم شوروی سابق برای تمام شهرها بجز مسکو و لنینگراد، به وسیله یک مؤسسه تحقیقاتی مرکزی ارائه می‌شد. این مؤسسه کماکان، ولی با قدرتی کمتر، به فعالیت مشغول است. شهر مسکو دارای مؤسسه خاص خود بود که در واقع سازمان معماری و برنامه‌ریزی آن محسوب می‌شد و مسئول برنامه‌ریزی و ساخت و ساز در سراسر شهر بود. اما دخالتی در توسعه اقتصادی یا حمل و نقل عمومی نداشت. در شهر مسکو ۱۲۸ منطقه شهرداری وجود دارد که هر کدام شورای خاص خود را دارند. مدیریت شهر مسکو بر عهده شهر دار است. در سال ۱۹۹۱ شهر دار یو یو ف (۲۷) اداره‌ای را تحت نظارت خود تشکیل داد تا توسعه استراتژیک شهر را اداره و مدیریت کند. بعد از او یوری لوز کف (۸) شهر دار شد. وی اکنون از چهره‌های سیاسی با نفوذ در روسیه است. مسکو امروزه پایتختی معمولی است که در آن ارتباط پیچیده و نامطمئنی بین حکومت شهری و حکومت ملی وجود دارد.

#### بازار مسکن جدید و امکانات توسعه

بخش مسکن در شوروی سابق یکی از بازارهای به شدت کنترل شده مسکن در جهان به شمار می‌آمد. به طوری که شهروندان شوروی از مسکن دولتی و کم هزینه بهتر و مندر می‌گشتند و اجاره این مسکن تا سال ۱۹۹۴ ثابت مانده و برابر با اجاره سال ۱۹۲۸ بود. این وضعیت موجب ارائه مسکن با کیفیت نازل شده و کمبودهای زیادی را نیز دامن زده بود. همچنین باعث به وجود آمدن لیست طولانی انتظار و شلوغی بیش از حد شده بود. اصلاح سیاستهای مسکن در دهه ۱۹۹۰ و واگذاری نقش دولت به بخش خصوصی موجب به وجود آمدن مالکیت خصوصی، امکان جایجایی مسکن (۶) بهبود وضعیت مسکن و ایجاد قدرت خرید در مردم گردید.

مهم‌ترین تغییر و تحول در بخش مسکن در شهر مسکو تغییر از مالکیت دولتی به خصوصی بود. بر اساس مطالعات انجام شده، مالکیت خصوصی در کل روسیه از ۲۲/۶ درصد به ۵۱ درصد (بین سالهای ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۴) افزایش یافت و در همین زمان مالکیت خصوصی در شهر مسکو از ۹/۳ درصد به ۳۹/۱ درصد رسید. پیش‌بینی می‌شود که این رقم برای شهر مسکو در سال ۲۰۰۰ به ۶۰ درصد برسد. یکی از مهم‌ترین آثار این تغییر مالکیت، امکان جایجایی مسکن در مسکو است. امکان ترک و جایجایی مسکونی که به دنبال سیاست خصوصی‌سازی ایجاد شد، موجب بهبود شرایط زندگی گردید. در زمان حاضر ساخت و سازهای تازه زیادی در حومه مسکو در دست انجام است و در عین حال بازسازی و نوسازی مسکن در مرکز شهر نیز اهمیت زیادی یافته است.

**برنامه‌ریزان شهری در شهرداری مسکو پیش‌نویس طرحی را تهیه کرده‌اند که بر طبق آن، سیستم جدید ناحیه‌بندی بر اساس طرح عمومی ناحیه‌بندی برای کل شهر ارائه شده است و با طرحهای تفصیلی ناحیه‌بندی تکمیل می‌گردند.**





**مهم ترین چالش برای برنامه ریزان و مسئولان شهر مسکو، فراهم کردن استانداردهای مطلوب شرایط زندگی و کیفیت بالای زندگی و زیرساختهای شهری است. توسعه اقتصادی و نوسازی شهری در مسکو نیازمند سرمایه گذاری خارجی است، که این به نوبه خود به ثبات سیاسی بستگی دارد. این موضوع یکی از عوامل مهم در شکل دهی نتایج برنامه ریزی برای مسکو، و نقشی که به عنوان پایتختی جهانی در قرن بیست و یکم خواهد داشت، به شمار می آید**

از نکات در خور توجه، وضعیت نامناسب تعمیر و نگهداری مسکن در شهر مسکو و در سراسر روسیه است، به طوری که بودجه در نظر گرفته شده برای تعمیر و نگهداری مسکن در مسکو در سال ۱۹۹۲ تنها ۵۰ تا ۲۵ درصد بودجه مورد نیاز بوده است.

قصدان زمین برای توسعه جدید و همچنین کمبود مقررات لازم برای قانونی کردن مالکیت زمین، موجب گردیده است که فرصت‌های واقعی برای توسعه فراهم نگردد. در بیشتر مکانها سرمایه گذاری عمدتاً به بازسازی و نوسازی ساختمانهای موجود، و تبدیل آنها به ساختمانهای اداری و هتل‌هایی سه شیوه غربی، اختصاص یافته است.

به رغم گرایش شدید مسکو به سرمایه‌گذاری غرب، چند پروژه عظیم ساختمانی برای بازسازی نمادهای کالبدی بسیار قدیم مسکو نیز در دست انجام‌اند.

#### دورنمای آینده

یکی از نگرانیهای اصلی برنامه ریزان شهری و عموم مردم، کیفیت نامناسب محیط شهری مسکو است. در زمان حاضر ۸۰ درصد از ساکنان مسکو در ساختمانهای دوره خروشوف و برژنف - که در حال تخریب‌اند - زندگی می‌کنند، ولی آنان هم نزدیکی به مرکز شهر را از مهم ترین مزایای این ساختمانها می‌دانند. بسیاری از جوانها نیز که در حومه شهر زندگی می‌کنند، ترجیح می‌دهند که به مرکز شهر نقل مکان کنند. در واقع فرهنگ زندگی در مرکز شهر به رغم آلودگیهای فراوان آن، بسیار قوی است. به عقیده برنامه ریزان شهر مسکو، آنها با مشکلات مراکز شهر که در شهرهای غربی و سرمایه‌داری تجربه شده است مواجه نخواهند شد و برنامه ریزان مسکو در این مورد کاملاً اطمینان دارند.

به هر حال کیفیت مسکن در مسکو مطمئناً رضایت بخش نیست. ترافیک و کیفیت محیط شهر، حکم معضلی جدی را برای مسئولان پیندا کرده است. در سالهای اخیر بسیاری از فضاهای سبز



منبع: Alden, Jeremy and Stephen Crow, Yana Beiguelenko; "Moscow: Planning for a World Capital City Towards 2000", Cities, Vol. 15, No. 5, Oct. 1998, PP. 361-375.  
1- Mother City  
2- Sheremетьevo  
3- General Scheme of Zoning  
4- Popov  
5- Yuri Luzhkov  
6- Residential Mobility

شهر مسکو از بین رفته، و این مسئله عمدتاً به دلیل آلودگی ناشی از عبور و مرور خودروها و آلودگیهای کارخانجات بوده است. مهم ترین چالش برای برنامه ریزان و مسئولان شهر مسکو، فراهم کردن استانداردهای مطلوب شرایط زندگی و کیفیت بالای زندگی و زیرساختهای شهری است. توسعه اقتصادی و نوسازی شهری در مسکو نیازمند سرمایه گذاری خارجی است، که این به نوبه خود به ثبات سیاسی بستگی دارد. این موضوع یکی از عوامل مهم در شکل دهی نتایج برنامه ریزی برای مسکو، و نقشی که به عنوان پایتختی جهانی در قرن بیست و یکم خواهد داشت، به شمار می آید.

### مخاطبان گرامی

برنامه موضوعات اصلی ۹ ماهه ماهنامه شهرداریها از تیر تا اسفند ۱۳۸۱، به شرح ذیل به تصویب رسیده است، با ارسال مقالات، اخبار و اظهار نظرهای خود ما را در تحقق مطلوب این برنامه یاری فرمایید. لازم به ذکر است که برای درج مطالب مرتبط با موضوع هر گزارش، مطالب باید ۲۵ روز قبل از انتشار به دفتر ماهنامه رسیده باشند. ماهنامه، اول هر ماه منتشر می‌شود.

### برنامه مصوب ماهنامه شهرداریها (تیر - اسفند ۱۳۸۱)

شماره	موضوع اصلی	ماه
۲۸	واگذاری و تعایف جدید به شهرداریها (مانه ۱۲۶): تأسیسات زیربنایی و ...	تیر
۲۹	استدائاتزیربنای عمران شهری	مرداد
۳۰	شهرداریها و اشتغال	شهریور
۳۱	امنیت شهر	مهر
۳۲	استقرار سیستم مدیریت کیفیت در شهرداریها	آبان
۳۳	ساماندهی کورستانها	آذر
۳۴	شهرداریها و تحقیقات	دی
۳۵	اسکان غیررسمی	بهمن
۳۶	درگیریهایی قضایی شهرداریها	اسفند



اصلاحیه

در مواجهه با شهردار محترم قزوین اشتباهی به شرحی که داده شده است رخ داده که ضمن اعتذار، عین توضیح ایشان ذکر می‌گردد: احتراماً چون در مدرجیات صفحه ۲۴ ماهنامه شماره ۳۳ در گفتگو با اینجانب در سطر هجدهم ستون دوم عبارت (شورای اسلامی شهر در لای فیم اقلتاده و مفهوم کلام عوض شده لذا خواهشمنداست دستور فرمایید متن درست زیر را در ماهنامه به نحو چشمگیری درج نمایند. آیین نامه ارزش معاملاتی است که با پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای اسلامی شهر در کمیسیون ماده ۱۰۰ املاک عمل قرار می‌گیرد»



## ایجاد بانک اطلاعاتی حمل و نقل در کامرون



به منظور انجام تحقیقات برای بهبود سیستم حمل و نقل در کامرون، بانک اطلاعاتی ایجاد شده است.

بر اساس برزی و وضع قوانین در خصوص مسائل حمل و نقل، تدوین و برگیری سیاستهای مربوط به حمل و نقل، مدیریت صحیح مؤسسات مختلف حمل و نقل شهری و هوایی، کنترل عبور و مرور در بنادر و افزایش کیفیت سیستمهای حمل و نقل از جمله فعالیتهای بانک مذکور است.

همچنین مهیا ساختن امکانات لازم برای مشارکت همه جانبه در جهت ارتقای کیفیت سیستم حمل و نقل و ایجاد زمینههای مناسب برای رقابت میان بخش خصوصی، از دیگر وظایف این بانک به شمار می آید. در بانک یاد شده، گروه ویزهای پس از بررسیهای لازم، اعتبار فعالیتهای در نظر گرفته شده را تصویب یا رد می کند.

هدف دولت کامرون در زمینه حمل و نقل شهری، مهیا کردن شرایط و امکانات لازم برای استفاده هر چه بهتر و سهل تر تمامی شهروندان از سرویسهای عمومی است. در این زمینه، به درخواستها و پیشنهادهای شهروندان برای جابه جایی در سطح شهر، اهمیت زیادی داده می شود.

با توجه به اینکه، برگزاری سمیناری درباره سیاستهای امروزی حمل و نقل شهری، بررسی استراتژیهای مناسب برای توسعه حمل و نقل شهری و ارائه زمینههای نظری لازم، راینیتهای گسترده تریزه دریافت عوارض و استفاده از راه آهن برای جابه جایی کالا، و نظایر اینها، از جمله مواردی است که در کامرون انجام شده است.

اهداف اصلی دولت کامرون در زمینه حمل و نقل عبارتند از: بهبود سیستمهای ارتباطی در کل کشور، ارزشیابی و سرمایه گذاری برای بازسازی گذرگاههای اصلی، کاهش قیمت حمل و نقل دریایی، و بهبود زمینههای رقابت در بنادر.

همچنین به منظور تعیین معیارهای کاهش حمل و نقل بندری و بهبود ساختار شرکتها و مؤسساتی که در زمینه حمل و نقل دریایی فعالیت می کنند، کمیته ملی کاهش ترافیک دریایی تأسیس شده است. توسعه و افزایش امکانات گردشگری در کنار گذرگاهها، از جمله سیاستهای راهبردی دولت کامرون با هدف درآمد زایی برای این کشور است.

در این خصوص با ایجاد شورای ملی گردشگری (توریسم) فعالیتهای گستردهای انجام شده است که بخش عمده ای از آن به افزایش کیفیت حمل و نقل و جابجایی گردشگرانی اختصاص یافته است.

توجه: منبع عمومی

منبع:

WWW.Transporturban

## بولونیا با ۴۰۵ هزار نفر جمعیت، یکی از مهم ترین شهرهای ایتالیا است که در مرکز تلاقی خطوط راه آهن این کشور قرار گرفته است.

این شهر در طول دو دهه گذشته به دلیل رشد اقتصادی و گسترش رفاه عمومی با افزایش فراوان تقاضای سفر روبه رو شده است. بدین خاطر شهرداری بولونیا طرح جدید ترافیک این شهر را برای مدت دو سال به اجرا گذاشته، و به همین منظور طرح جامع این شهر نیز مجدداً تدوین گردیده است.

هدف اصلی از اجرای طرح جدید ترافیکی در این شهر، توسعه خدمات حمل و نقل عمومی نظیر ساخت راه آهن کلاستر شهری، شبکه تراموا، گسترش پیاده راه سازی و احداث سیرهای ویژه دوچرخه برای کاهش تقاضای سفر و نیز کاهش از میزان آلودگی شهر بوده است.

از میزان دیگر اهداف طرح یاد شده می توان به بهبود ایمنی جادهها برای افراد پیاده و دوچرخه سواران، کاهش مصرف انرژی در بخش حمل و نقل و افزایش دسترسیهای پیاده برای عموم و به ویژه معلولان اشاره کرد.

ابزارهای اصلی برای تیل به اهداف یاد شده نیز از مدیریت عرضه و تقاضا در بخش حمل و نقل ناشی می شود که در کنار راهکارهای ذیل، پایه اصلی استراتژی حمل و نقل را تشکیل می دهد:

سازماندهی مجدد اشعاعات راه آهن از طریق ساخت مترو، که منجر به افزایش جدی ارائه سرویسهای حمل و نقل - در حدود رفت و آمد ۷۰۰ تا ۲ هزار تن در روز - می شود؛ اقدام به حمل کالا از طریق مترو؛ اجرا و تحقق برنامه های حمل و نقل عمومی به شکل مالکیت عمومی و خصوصی، و گسترش آن در حومه شهر؛ ساخت و تجهیز شبکه تراموا؛ توسعه اتوبوسهای برقی.

هم اکنون در حدود ۵۴ سفر روزانه با اتوبوس در ناحیه تاریخی یا

## راهکارهای جدید ترافیک شهری در بولونیا



سافت قدیمی شهر گزاش شده است، که این حجم زیاد سفر زین پس با وسایل نقلیه برقی صورت خواهد گرفت.

برای کوششها در شهرداری بولونیا نشان می دهد که راهاندازی دو خط تراموا از تردد ۲۲ هزار اتوبوس و ۲۳۰ هزار خودرو شخصی جلوگیری خواهد کرد و به تبع آن نیز به میزان ۱۰ درصد از آلودگی هوا و منابع ایجاد صوت و لرزه کاسته خواهد شد.

گفتنی است این طرح با مشارکت شهرداری خسر متعلقه و خود شهروندان اجرا می شود و پیش از آن نیز برنامه های مطالعاتی جامعه شناسی وسیعی به اجرا گذاشته شده است.

توجه: منبع عمومی

منبع:

WWW.Google/MunicipalityofBologna



## ترغیب شهروندان کوری تی با برای بازیافت زباله



شهر کوری تی با در برزیل با دو میلیون نفر جمعیت، که هر ۳۰۰ کیلو متری جنوب ریودو ژانیرو قرار دارد، نمونه‌ای مطلوب در مدیریت شهری به شمار می‌رود.

تجربیات ارزنده این شهر در طراحی برنامه‌های آموزشی زیست-محیطی، حمل و نقل شهری، بهسازی فضا، سلامت بهداشت شهری، آموزش حرفه‌ای و مانند اینها، سبب شده است تا بسیاری از شهرهای برزیل (و دیگر کشورهای در حال توسعه) به الگو برداری از آن اقدام کنند.

یکی از تجربیات موفق این شهر، برنامه‌ریزی برای بازیافت زباله است. این برنامه در بردارنده اقدامات کم هزینه و مستقیم بر مشارکت مردمی برای بهبود محیط شهری است.

کوری تی با در اواخر دهه ۱۹۸۰، با معضل جدی مدیریت زباله روبه‌رو بود. این امر مسئولان شهر را بر آن داشت تا یک کارخانه بازیافت به ارزش ۷۰ میلیون خریداری کنند. لیکن با احضار دیگر شهرهایی که با این مشکل روبه‌رو بودند، بودجه مورد نیاز برای انجام چنین کاری به ۷۰۰ میلیون دلار می‌رسید.

اما شهر کوری تی با مصمم شد تا این مسئله را به گونه‌ای دیگر حل کند؛ بدین صورت که تبلیغات وسیعی در محله‌ها و مدارس شهر برای تشویق زنان خانه‌دار انجام شد تا زباله‌های آلی را از غیر آلی جدا کنند.

سیمس شهرداری تعدادی کامیون را که با رنگ سبز رنگ آمیزی شده بودند، برای جمع‌آوری زباله‌های تفکیک شده از محله‌ها به کار گرفت.

در این بین با همکاری سازمانی به نام «مؤسسه همبستگی اجتماعی»، شمار زیادی از افراد بیکار شهر برای جداسازی کاغذ، فلز، پلاستیک، شیشه و جز اینها به کار گرفته شدند. این اشتغال‌زایی باعث شد کازی که کارخانه بازیافت ۷۰ میلیون دلاری با هزینه‌ای بیشتر و اشتغال‌زایی کمتر می‌توانست انجام دهد، به دست خود شهروندان صورت پذیرد.

اکنون با انجام این پروژه در شهر، مجموعاً ۷۰ درصد از شهروندان، زباله‌ها را در مبدأ تفکیک می‌کنند.

همچنین در پروژه مذکور، برنامه‌هایی نظیر دریافت غذا در

قبال ارائه زباله‌های تفکیک شده نیز انجام می‌شود. در برنامه‌های دیگر، با مواد تفکیک شده در مدرسه‌ها اسباب‌بازی می‌سازند. دیگر اینکه در ازای تحویل ۱۰ کیلوگرم زباله، بلیت اتوبوس، کیسه میوه و سبزیجات و یا قراورده‌های لبنی به مردم داده می‌شود.

به عنوان نمونه، فقط یکی از فواید اجرای طرح یاد شده این است که میزان کاغذ بازیافتی هر یک روز در کوری تی با، برای حفظ ۱۲۰۰ درخت کافی است.

طرح بازیافت زباله با مشارکت مردمی نشان می‌دهد که در رهگذر مدیریت شهری، نوآور و مبتکر، و همکاری با گروه‌های مردمی، می‌توان در کنار جلوگیری از مخارج غیر ضروری و ایجاد اشتغال برای شهروندان، یکی از معضلات بزرگ شهری را حل کرد و به بهبود بهداشت شهری یاری رساند.

ترجمه: حسین ایمانی عاقر می  
منبع: پیش‌شماره ماهنامه شهر دار بهار - ۱۳۷۸



شهر را در خود دارد و فراهم کننده جویزهای عمومی و دوستانه است.

ترجمه: علی عربانی دانا

منبع:

Michael Parcell and Gordon Power, Planning For urban quality, urban Design in Towns and cities, Routledge publishers, 1997, P174.

## میدان ویکتوریا، نقطه‌ای بدون ترافیک

بازسازی میدان ویکتوریا، نشان از احیای یکی از زیباترین شهرهای بریتانیا - یعنی میدلند - را در خود دارد.

این میدان در زمان حاضر نقطه‌ای است بدون ترافیک در مرکز شهر، که آن را محورهای پیاده‌آرامش کرده‌اند.

در میدان مذکور از شیب موجود در منطقه و ساختارهای بزرگ اطراف آن استفاده مطلوب به عمل آمده و طرحی با کیفیت عالی ایجاد شده است.

میدان ویکتوریا در پستی و بلندی واقع گردیده، و با پله و مجسمه و آب تزئین شده است.

در بازسازی میدان، ترافیک منطقه به خیابانهای اطراف منتقل شده و تسهیلاتی نیز برای رفت و آمد پیاده در نظر گرفته شده است. میدان ویکتوریا در بخشهای مختلف خود، اصالت طرح معابد رومی را با مشخصه‌های تاریخی - اما به صورت مدرن - حفظ کرده است.

کیفیت عالی و اثر دوام مصالح میدان، نشان از غرور و انتخاب



حقوقی، اجرایی، مالی و سرمایه‌گذاری، بهداشت و محیط زیست، طرح و برنامه، فنی و مهندسی و کار و تشکیلات سازمانی.

شهرداری عمان در نظر دارد برای جذب گردشگران خارجی، شهری پاک و زیبا را به نمایش گذارد.

بر این اساس، شهرداری فعالیت خود را در جهت اجرای پروژه‌های زیربنایی متمرکز کرده، به طوری که انجام پروژه‌های عمرانی و فرهنگی و هنری در سراسر عمان روندی رو به رشد یافته است.

یکی از پروژه‌های عمرانی عمان، ساخت تونلها و زیرگذرهایی است که برای تسهیل در حمل و نقل شهری احداث شده‌اند.

همچنین به منظور دستیابی به محیط زیست سالم، شهر عمان توسعه فضای سبز شهری را از طریق ساخت پارکهای متنوع در دستور کار خود قرار داده است، که پارکهای ملت و خیرنگران از جمله آنهاست.

از جمله دیگر پروژه‌های شهرداری، ساخت تالار بزرگ و احیای ساختار قدیمی شهر است. این طرح با مساحت ۴۰ هزار متر مربع به شکل یک هلال طراحی شده است که مکانهایی از قبیل مسجد، سالن همایش، موزه، کتابخانه عمومی و یک پارک برای مردم را در خود جای می‌دهد.

همچنین این شهرداری، تعدادی ساختمان و عمارت قدیمی را خریداری کرده و با ترمیم آنها قدم مثبتی در جهت حفظ میراث کهن شهر برداشته است.

علاوه بر اینها، شهرداری عمان با احداث کارخانه تولید سوختهای طبیعی، نیروی برق مورد نیاز شهر را به طریق طبیعی به دست می‌آورد و ضمن جلوگیری از تخریب منابع طبیعی و آلودگی آب و هوا، در جهت داشتن شهری کم هزینه و جذاب و زیبا پیش می‌رود.

ترجمه: علیرضا بیرونی منبع:

[WWW. Google/ MunicipalityofOman](http://WWW.Google/MunicipalityofOman)



شهرداری عمان برای تسریع در خدمات هر چه بهتر، ساختار نیروی انسانی خود را برای این شهر ۱/۲ میلیون نفری که ۵۲۰ کیلومتر مربع مساحت دارد، با جذب ۹ هزار نیروی جوان افزایش داده است.

بدین منظور شهرداری عمان این شهر را به ۲۰ منطقه تقسیم کرده و شهرداری هر منطقه را به پرسنل محلی مجرب و ماشین‌آلات پیشرفته مجهز ساخته است.

در رأس هرم هر یک از شهرداریهای مناطق، شورایی ۴ نفره به ریاست شهردار کل ایجاد شده، و این شورائین نیز اعضای خود را در ۱۱ کمیته مختلف سازماندهی کرده است. این کمیته‌ها عبارتند از: کمیته‌های تحقیق و توسعه، بازرسی، انقورماتیک، روابط عمومی،

## ۹ هزار نفر در شهرداری عمان

### فعالیت خود را جشن گرفت.

در طول ده سال گذشته که در سیاستهای زیست محیطی فرانسه معیارهایی برای استفاده از دوچرخه در محیطهای شهری تعیین شده است، استفاده از این وسیله نقلیه در شهرها مورد تشویق و حمایت قرار می‌گیرد.

امروزه، دوچرخه در فرانسه، گذشته از جنبه تفریحی، نمادی از کیفیت زندگی برتر و امروزی (مدرن) محسوب می‌شود.

با آغاز به فعالیت کلوب شهرهای دوچرخه در سال ۱۹۸۹ و گسترش نامنه فعالیت آن، روشهای حمل و نقل مورد بحث و بررسی قرار گرفته و استفاده از دوچرخه در شهرها برای کاهش میزان استفاده از اتومبیل، جایگاه ویژه‌ای یافته است. این موضوع به وضع قوانین جدید نیز منجر گردیده، به طوری که سرعت خودروها در شهر به ۵۰ کیلومتر در ساعت - و در مناطق خاص، حتی به ۳۰ کیلومتر در ساعت - کاهش پیدا کرده است.

از جمله برنامه‌های کلوب مذکور، توسعه مناطق است که عبور و مرور در آنها با آرامش و بدون سر و صدا صورت می‌گیرد. به عنوان نمونه در روزهای یکشنبه گذرگاههای منتهی به سواحل، برای خودروها بسته است، و در عوض سایر وسایل عبور و مرور مانند دوچرخه و کفش اسکیت و همچنین پیاده‌روی در آنها آزاد است.

به علاوه، طی چهار سال گذشته این امکان برای گردشگران و

کلوب شهرهای دوچرخه فرانسه، که با هدف مهیا ساختن زمینه برای استفاده از دوچرخه در شهرها و ایجاد فرصتهای لازم برای دوچرخه سواران و رعایت حقوق آنها تاسیس شده است، دوازدهمین سال

## جشن کلوب شهرهای دوچرخه فرانسه





ساکنان حومه شهر یاریسی فراهم شده است که از بودجه‌های چندین ایستگاه مترو، دوچرخه به امانت بگیرند. لازم به ذکر است که در فرانسه در زمینه دوچرخه سواری، اقدامات مؤثری نظیر ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه، ساخت پارکینگ برای دوچرخه در کنار ایستگاههای مترو، و نیز گسترش پیاده‌روها صورت گرفته است. این در حالی است که در سالهای اخیر، در صد جابجایی با دوچرخه در استراسبورگ از ۵ درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته است.

تحقیقات و نظرسنجیهای اخیر، بیانگر آن است که ۶۳ درصد از شهروندان استراسبورگ معتقدند که به دلیل آلودگیهای بیش از حد مجاز، دوران استفاده از خودرو به سر آمده است. شایان ذکر است که کلوب شهرهای دوچرخه، فعالتهای مشابهی را نیز در سطح اروپا برای ترویج استفاده از این وسیله نقلیه به کار بسته است.

ترجمه: میتو موسوی  
منبع:  
WWW.Equipementurbain

## نقش شهرداریها در مبارزه بر ضد فقر در آفریقا

در بیشتر شهرهای آفریقایی مبارزه بر ضد فقر آغاز شده است، و در این میان شهرداریها نقش مهمی را بر عهده دارند. همزمان با رشد سریع شهرها، فقر و ناامنی نیز افزایش یافته است. برای مبارزه با این معضل، دولتها، ادارات، حکومتهای محلی و نظایر آنها مشارکتی گسترده و همه جانبه را با نظارت و رهبری شهرداریها ایجاد کرده‌اند. در ایچان، پایتخت ساحل عاج، طرحی در دست اجراست که بر مبنای آن، گروههای مبارزه با فقر تمامی بخشهای شهر را در



روزهای خاص و مشخصی مورد رسیدگی قرار می‌دهند. بدین منظور، کمیته‌هایی تشکیل گردیده و قراردادهایی برای فعالیت آنها تعیین شده است و پروژه‌های اشتغال زایی نیز طراحی گردیده‌اند.

این پروژه‌ها بیشتر برای مناطق فقیر نشین در نظر گرفته شده و به گونه‌ای طراحی شده‌اند تا مددجویان یا به کارگیری توان و

نیروی خود، آسایش و رفاه عموم مردم را جهت دهی کنند. اما ضعفهایی نیز در این میان وجود دارند که موجب تشدید مشکلاتی از قبیل کمبود منابع مالی و انسانی می‌گردند. با این حال هم اکنون در حلقه‌های فقیرترین شهرهای غرب آفریقا تسهیلاتی برای حفظ منابع طبیعی و افزایش کیفیت زندگی شهروندان انجام شده است، و گروههایی از مردم که توانایی لازم را دارند برای اجرای فعالتهای مبارزه با فقر در شهرها بسیج شده‌اند.

از دیگر اقدامات انجام شده در آفریقا، تحقیقات و مطالعات گسترده‌ای است که برای توسعه صنعتگری در شهرها صورت پذیرفته است. خصوصاً در کشور سنگال برنامه‌ریزیهایی بر پایه اطلاع‌رسانی، توسعه تدریجی و ایجاد شبکه‌های مختلف، مانند مشارکت در جهت توسعه گروههای شهروندی برای همکاری با شهرداریها، به اجرا در آمده است.

بدین منظور در این کشور کارگاههایی برای اطلاع‌رسانی و مشارکتهای اصولی تشکیل شده است که در شاخه‌های مختلف اقتصادی و عرضه محصولات به بازارهای جهانی فعالیت می‌کنند. بدین ترتیب امکان حمایت از گروههای تولیدی در حلقه‌های محروم شهر تقویت خواهد شد.

آمایش محله‌های فقیرنشین، ایجاد تجهیزات شهری و اجرای سیستمهای صحیح مالی، از جمله محورهای اصلی این کارگاهها به شمار می‌آید.

به علاوه، زنان نیز مورد حمایت‌هایی ویژه قرار می‌گیرند تا بتوانند سهمی جدی در درآمد خانواده خود داشته باشند.

شایان ذکر است که ایجاد تشکلهای و گروههای شهروندی و صندوقهایی که وامهای بدون بهره به زنان اعطا می‌کنند، از شاخصهای درخور توجه پروژه مبارزه بر ضد فقر در شهرهای آفریقا است.

ترجمه: میتو موسوی  
منبع:  
WWW.Economieurbaine

# ماهنامه شهرداریها آگهی می‌پذیرد



# پارک ساحلی بندر امام؛ پیوند انسان و دریا

اشاره

روند توسعه ماشینیسیم و پدید آمدن سدر نیته، تهدیدات فراوانی را برای محیط زیست ایجاد کرده است. در گذر از این دوران، توجه روزافزون انسان به توسعه پایدار، تمایل افراد به گردشگری و پناه آوردن به محیطهای طبیعی عساری از هرگونه الودگی ناشی از ماشینیسیم را افزایش داده است. در این میان پارکهای ساحلی به عنوان یکی از گزینهها در جریان گردشگری در عرصه ملی مطرح می گردند و به عنوان مقاصد مسافر تهای تفریحی پذیرای سیل عظیمی از بازدید کنندگان در فصول مناسب سال هستند. شناخت این گونه پتانسیلها در هر کشور در مقیاس ملی می تواند راهگشای برنامه ریزی برای رونق بخشیدن به این گونه فضاها و زمینه ساز شادابی عموم مردم جامعه گردد. در شهرهای ساحلی کشور ما لازم می آید تا با شناخت و تحلیل مناسب فرصتها و محدودیتهای موجود، برنامه های فرآیندی در چارچوب طرح جامع گردشگری تدوین گردد و با مشخص کردن مقیاسهای این برنامه ریزی در سطوح استراتژیک و اجرایی، هر چه سریع تر به بهره گیری از این گونه فرصتها پرداخته شود.

## مقدمه

نزدیکی به طبیعت و استفاده از کیفیتهای بصری و ادراکی محیطهای طبیعی همواره جزء نیازهای ذاتی و جایگزین ناشدنی انسان است.

بشر همواره سعی داشته است تا با کنترل طبیعت و ایمن سازی دسترسی به آن، ارتباط هر چه نزدیکتری با طبیعت پیدا کند و به سرزندگی و طراوت زندگی خود بیفزاید. این امر با توجه به انواع آلودگیهای ادراکی، بصری، زیست محیطی و جز اینها در محیطهای شهری امروزی، در سالهای اخیر اهمیت ویژه ای یافته است. به نحوی که در دهه های اخیر انواع فعالیت های گردشگری که به نوعی با طبیعت سروکار دارند، از جمله گردشگری دریایی، جایگاه ویژه ای در سیاستهای اقتصادی و زیست محیطی بسیاری از کشورهای صاحب منابع پیدا کرده است.

پارکهای ساحلی به عنوان یکی از بارزترین نمودهای عینی این صنعت در سراسر جهان مطرح اند. این پارکها علاوه بر ارتقای وضعیت اقتصادی منطقه، می توانند باعث افزایش کیفیتهای اکولوژیکی و همچنین ایجاد بستری برای تعاملات و تبادلات فرهنگی بین افراد بومی و گردشگران شوند. از طرفی نیز در صورت مدیریت نادرست و نداشتن برنامه مناسب برای توسعه پایدار و بهره برداری غلط و دفع نامناسب زوائد آنها می توانند باعث ایجاد لطمات جبران ناپذیری در محیط زیست گردند.

لازم به ذکر است که در شرایط کنونی تعداد پارکهای ساحلی ما بسیار محدود است. و به خصوص سواحل جنوبی کشور به علت شوری آب دریا، و دیگر مشکلات ریز اقلیمی موجود در سواحل ایجاد این گونه پارکها، اینها غالباً حالتی رها شده و متروک دارند.

در این میان، شهرداری بندر امام توانسته است در تجربیاتی گرانبها دست به تأسیس چنین پارکی بزند و مکانهای خاصی را در آن پیش بینی کند که قرارگاه رفتاری بسیاری از فعالیتهای تفریحی و گردشگری است. این نوشته گزارشی است از این پروژه ارزشمند

## معرفی پروژه

جنگه خوزستان دارای متوسط ارتفاعی معادل ۲۰۰ متر، با

علی صفوی - محمد رشتیان

شیب ملایم به طرف دریاست، وجود رودخانه های متعدد باعث ایجاد آب قتهای فراوان در سطح جلگه شده که خاک آن را برای کشاورزی مساعد ساخته است. ولی این وضعیت در سواحل خلیج فارس و شهرهای ساحلی کاملاً برعکس است و خاک آن نواحی برای کشاورزی و ایجاد فضای سبز مناسب نیست. بندر امام نیز به عنوان یکی از شهرهای ساحلی خلیج فارس دارای آب و هوای گرم و نیمه حارهای، همراه با کمی ابر است. در شهریور ماه دمای هوا در این محدوده تا ۴۷ درجه سانتیگراد و شدت تبخیر آب تا حدود ۷۰ میلیمتر نیز می رسد.

بندر امام خمینی طی سالهای اخیر، خصوصاً در ۳۰ سال گذشته، دارای رشدی سریع و همچنین تنوع قومی - شامل اقوام لر، عرب و بومی بندری - بوده است. به لحاظ اقتصادی نیز با توجه به وجود کارخانه های متعدد از جمله مناطق ویژه اقتصادی پتروشیمی و شیمیایی رازی و یکی از مجهزترین تأسیسات بندرگاهی کشور و خاورمیانه، مقام اول صادرات را در استان به خود اختصاص داده است. این شرایط باعث شده است تا این شهر از امکانات مالی خوبی برخوردار گردد.

پارک ساحلی بندر امام در کنار جلگه بندر قرار گرفته و از یک طرف به خور موسی و شعب آن، و از طرف دیگر به جلگه مذکور و منطقه ویژه اقتصادی ختم می شود. این پارک حدود ۱۴ هکتار وسعت دارد و با هزینه ای معادل ۵ میلیارد ریال ساخته شده است و در کنار تأسیسات بندری و خطوط آهن و راههای حمل و نقل کیفیتهای طبیعی درخور توجهی را به محیط پیرامون خود بخشیده است.

مردانی، مسئول روابط عمومی شهرداری بندر امام، درباره تاریخچه ساخت پارک چنین می گوید: «طراحی پارک در سال ۱۳۷۶ انجام شد، و شروع ساخت آن به حدود ۲ سال پیش - یعنی سال ۱۳۷۸ - بازمی گردد. او اهمیت ویژه ای برای توسعه و تکمیل این پارک قائل است و آن را مایه غرور شهروندی ساکنان شهر می داند و معتقد است این فضا یکی از مهم ترین عوامل جذب گردشگران در سطح ملی به این شهر به شمار می آید.



بندر امام پارک ساحلی



## در انتخاب نوع وسایل بازی بچه‌ها سعی شده است از گونه‌هایی استفاده شود که به آنها امکان دید باز تری از ارتفاع بالاتر را بدهد

بازی پارک، استفاده از فرم‌های جلب برای بچه‌هاست. به طور مثال، برخی از بازیها به گونه‌ای خاص در درون یک کشتی مصنوعی طراحی شده‌اند و همین امر باعث می‌شود تا بچه‌های غیربومی به خاطر داشتن تجربه حضور در یک کشتی، که نمونه واقعی آن را در اطراف این پارک زیاد دیده‌اند و مجاز به ورود به آنها نبوده‌اند، علاقه بیشتری به ورود به این عنصر نمادین داشته باشند. نکته در خور توجه دیگر در انتخاب نوع وسایل بازی، عملکرد وسایل بازی بچه‌هاست. همان گونه که در تصاویر نیز مشخص است، در انتخاب نوع وسایل بازی بچه‌ها سعی شده است از گونه‌هایی استفاده شود که به آنها امکان دید باز تری از ارتفاع بالاتر را بدهد. به عنوان مثال، سراسره چند طبقه پارک و چرخ و فلک بزرگ آن این امکان را ایجاد کرده است تا بچه‌ها بتوانند به راحتی به تمام سایت پارک و همچنین ساحل اطراف آن دید بسیار خوبی داشته باشند. البته لازم به ذکر است که نه تنها بچه‌ها، بلکه حتی بزرگ‌ترها نیز برای مشاهده سطح بیکران دریا و مشاهده سایت اطراف به استفاده از این وسایل بازی علاقه نشان می‌دهند. آخرین لایه مورد نظر در طراحی پارک ساحلی که به لحاظ اهمیت دارای موقعیت بسیار ویژه‌ای است، قسمت

## نه تنها بچه‌ها، بلکه حتی بزرگ‌ترها نیز برای مشاهده سطح بیکران دریا و استفاده از این وسایل بازی علاقه نشان می‌دهند

حاشیه‌سازی ساحل است. از آنجا که ساحل پارک نقطه تماس با طبیعت دریاست، و به همین خاطر موقعیت ویژه‌ای برای هنرنمایی و ابراز سلیقه دارد، شهرداری سعی کرده است نهایت تلاش خود را در بهره‌گیری از این موقعیت و پتانسیل بالا به کار گیرد. لازم به ذکر است که این قسمت از پارک مراحل اولیه اجرای خود را پشت سر می‌گذارد و کار در مرحله آماده‌سازی بستر است. لیکن آنچه که از طرح مورد نظر برای اجرا برداشت می‌شود، وجود حاشیه‌سازی زیبا و ایجاد بستری مناسب برای برقراری ارتباطی دوستانه بین طبیعت دریا و رفتار انسان است. در طرح ارائه شده یک استخر آب محدود شده مشاهده می‌شود که این امکان را دارد تا با آلودگی آب پر شود و تا بالا آمدن دوباره آب در روز بعد و تازه شدن آب آن، پُر بماند. همچنین در نقاطی در لبه این حاشیه معطله‌ایی برای ماهیگیری تفریحی و یا قایق سواری نیز تعبیه شده است که در نوع خود دارای جذابیت ویژه‌ای است. پس از مسئله طراحی معماری وسایل زیر ساختی پارک، فضای سبز و گونه‌های گیاهی مناسب آن مسئله دیگری است که نیاز به تصمیم‌گیری دارند.

وی می‌افزاید: «زمین پارک به علت مجاورت پارک ساحلی با آب دریا و شوری خاک، برای ایجاد فضای سبز نامناسب است و به همین جهت زهکشی و انتقال خاک مناسب به این محل، امری اجتناب‌ناپذیر در احداث پارک به نظر می‌رسید. برای این منظور خاک موجود در این پارک به عمق زیاد برداشته شده و کف آن بعد از طی مراحل مختلف با استفاده از قلوه سنگ و خاک متراکم کاملاً پُر گردید و سپس زهکشی انجام گرفت. این زهکشی با کانالهایی به عمق حدوداً یک متر و فواصل ۱۰ تا ۱۲ متری انجام شده است و حدود ۸۰ درصد از سطح پارک را شامل می‌شود. از جمله مشکلات این زهکشی وجود آبهای تحت‌الارضی است که باعث ایجاد رسوب در لوله‌های سیمانی مخصوص زهکشی می‌شود و به همین خاطر سعی شده است تا بیشتر از لوله‌های غیرسیمانی - از جمله لوله پوлика - استفاده گردد»

در مورد طراحی معماری پارک نیز می‌توان گفت که طرح داخلی پارک دارای پلان ساده و خواناست که از شبکه‌های شعرنجی با عرض تقریبی حدود ۲ متر برای عبور پیاده و یک مسیر لوپ در دور فضای پارک برای دسترسی سواره تشکیل شده است. محل پارکینگ بین محوطه فضای سبز پارک و استخر بازی کودکان قرار گرفته و از لحاظ بصری چندان پوشش داده نشده است؛ و به طور معمول هر کسی بخواهد وارد محوطه پارک شود باید از جلوی این فضا عبور کند.

در تقاطع‌های مسیرهای عبوری درون فضای سبز، ایجاد یک گشایش فضایی و آسایش حس مکث تعبیه مبلمان مناسب برای استراحت و نشستن و همچنین در نظر گرفتن درختان سایه‌دار، باعث شده است تا فضایی دلپذیر، متعادل و با حس مکان مناسب برای استراحت و گفت‌وگو در این نقاط به وجود آید. از نکاتی که در طراحی این پارک دقت کافی نسبت به آن مبذول شده، استفاده از گونه‌های گیاهی مناسب است. از جمله است استفاده از درختان پوسایه در نقاط مکث در شرایط جوی بندر امام، که دارای تابستانهای گرم و طاقت‌فرسا است و مجال هر گونه تفریح در فضاهای باز را از افراد می‌گیرد. در این شرایط تنها سایه این درختان است که می‌تواند آسایش را در زیر چتر خود پناه دهد و محرک باشد برای استفاده شهروندان از فضاهای عمومی باز.

در یک لایه جلوتر از فضای سبز، محوطه بازی کودکان در نظر گرفته شده است. نکات در خور توجه در طراحی وسایل



استفاده از نمادهای محلی برای شکل‌دادن به طرح‌های کلیدی درون پارک





**نکاتی که در طراحی این پارک دقت کافی نسبت به آن مبذول شده، استفاده از گونه‌های گیاهی مناسب است. از جمله است استفاده از درختان پرسیا به در نقاط مکت در شرایط جوی بندر امام، که می‌تواند انسان را در زیر چتر خود پناه دهد و محرکی باشد برای استفاده شهروندان از فضاهای عمومی باز**

طلوعی، مسئول فضای سبز شهرداری، در مورد گونه‌های مناسب فضای سبز در پارک ساحلی چنین می‌گوید: «در این پارک سعی شده است با تحقیقات و بررسی‌های دقیق، گونه‌هایی انتخاب شود تا نه تنها با شرایط خاص اقلیمی این محل سازگار باشند بلکه از لحاظ فرم نیز جوابگوی نیازهای عملکردی پارک باشند»

نوع چمنی که در این پارک استفاده می‌شود برموداگراس نام دارد که دارای رشد سریع است و علفهای هرز اطراف را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

از دیگر گونه‌های گیاهی که در این پارک مورد استفاده قرار گرفته‌اند، با توجه به تجربیات و مطالعات شهرداری، از انواع خاص مقاوم در هوای نیمه‌خارهای و به خصوص گونه‌های موجود در کشور هندوستان است، که از جمله‌اند درختان آنجیر معابد، آنجیر بنگالی که چتر و برگ‌های پهن دارند و سریع‌الرشد هستند؛ و همچنین از گونه‌هایی چون جمبو، کهور، اکالیپتوس، آفایا، و جز آن.

از میان درختچه‌ها نیز می‌توان از خرزهره، شاپسند، حکمی

چینی، گل زرد، شمشاد آهوازی و شمشاد تنهایی نام برد. ضمناً گونه‌هایی مانند درخت منجد، سیب، آلبالو و جز اینها نیز به شرط احیای خاک در این منطقه، پاسخگو خواهد بود ولی هنوز به دلیل مشکل عدم کنترل یادهای گرم که از سمت جنوب و جنوب‌غربی در تابستانها می‌وزند و فضاها را سبز را می‌خشکانند قابل استفاده نیستند.

طلوعی از درخت نخل به عنوان نماد خوزستان یاد می‌کند و اهمیت کاشت آن در پارک ساحلی راه به رغم مشکلات فنی، بسیار زیاده می‌داند.

او در مورد نحوه آبیاری این پارک که از نوع غرقابی است، مشکل تشدید آبهای تحت‌الارضی را ذکر می‌کند که باعث نابودی ریشه گیاهان می‌گردد و به همین علت استفاده از آبیاری بارانی یا قطره‌ای را در این پارک لازم بر می‌شمارد.

طلوعی در ادامه به انگیزه و لزوم احداث پارک‌های ساحلی اشاره دارد، چرا که تماشای دریا در کنار پارک‌های ساحلی به منظور آرامش روحی و روانی، در واقع به سرهم‌شدن از یکی از جالب‌ترین پدیده‌های طبیعی است و آرامش که نظیری را در انسان به وجود می‌آورد.

منسوری، از مسئولان شهرداری، نیز ضرورت حضور چنین مجموعه‌های را در کنار جاده عبوری و تأسیسات بندری در کنار ساحل امری ضروری می‌داند، چرا که مردم برای اوقات فراغت از تفریحاتی چون شنا و قایق سواری، قبل از احداث پارک مجبور به توقف در جاده و اشغال آن بودند و لذا این مسئله منجر به ترافیک بسیار شدید و تصادفات گسترده‌ای در جاده می‌گردید. امروزه با حضور این مجموعه در کنار ساحل بسیاری از این گونه مشکلات مرتفع گردیده و این فعالیتها به داخل فضایی تعریف شده، که همانا پارک ساحلی است، منتقل شده است.

**نقد و بررسی**

در نگاهی کلی به مجموعه می‌توان احساس کرد که این پارک، کیفیتهای مثبت فولتانی را در محیط ایجاد کرده است که از جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- با توجه به همجواری پارک با کارخانه‌های مختلف پتروشیمی که منبع تولید آلودگیهای مختلف جوی و منشا تولید گازهای سمی‌اند، این پارک به صورت نوعی تصفیه‌خانه در برابر این قبیل آلودگیها عمل می‌کند.

- وجود فضای سبز در پارک ساحلی کمک زیادی به تلطیف هوا و کاهش دما در تابستان می‌کند و محیطی مناسب را برای گذراندن اوقات فراغت به وجود می‌آورد - که همچون واحفای در یک محیط رها شده، دارای ارزشهای فراوان است.

- وجود سواحل وسیع خلیج فارس که غالباً به صورت رها شده و بدون برنامه‌اند، و از طرفی متنوعیت ورود به بندر گاه و اسکله این شهر بندری برای عموم، باعث شده است که این پارک به عنوان تنها نقطه تعریف شده برای پیوند دادن انسان با طبیعت جایگاه ویژه‌ای یابد.

- پارک ساحلی به عنوان نماد هویتی، بستری مناسب برای خاطره آفرینی در ذهن مسافران از بندر امام، خصوصاً در ایام نوروز، به حساب می‌آید.

- فعالیتهای متنوع تفریحی در این پارک، مانند امکان انجام انواع تفریحات دریایی همچون قایق سواری، ماهیگیری، شنا و جز آن، باعث شده است تا به جاذبه‌هایی این پارک بیش از پیش افزوده شود.



لازم به ذکر است که پارک ساحلی در عین حال با مشکلات عدیده‌ای نیز مواجه است که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- وجود پادشاهی گرم که در تابستان از سمت جنوب و جنوب غربی به سمت ساحل می‌وزند و اغلب پوشش گیاهی منطقه را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهند.

- ایجاد لایه‌های نمک در سطح خاک بعد از تبخیر آبهای سطحی که لزوم شست‌وشو و زهکشی خاک را در این منطقه کاملاً توجیه‌پذیر می‌نماید - که این امر خود به مشکلات پارک می‌افزاید.

- مجاورت پارک با کارخانجات صنعتی پیرامون، و متعاقباً آلوده شدن محیط زیست اطراف آن، که در بلندمدت باعث کاهش کیفیات زیست‌محیطی در پیرامون این پارک می‌شود.

- دور بودن پارک ساحلی از بافت مسکونی و فقدان دسترسی مناسب و آسان، که باعث شده است نقطه اوج استفاده از پارک به ایام نوروز و زمان حضور مسافران محدود گردد.

- گرسامی طاقت‌فرسا و هوای شرجی، که عملاً باعث می‌شود تنها ۳ تا ۴ ماه هوای مناسب و بهاری برای حضور مردم در فضاهای عمومی خارج از خانه مهیا باشد - که خود نوعی محدودیت به‌شمار می‌آید.

جهان آراء شهردار بندر امام، در خصوص مشکلات موجود در زمینه توسعه پروژه‌های عمرانی بندر امام - از جمله پارکهای ساحلی - چنین می‌گوید: «بخش محسوب شدن این منطقه در عرصه تقسیمات سیاسی استان خوزستان، با وجود جمعیت ۷۰ هزار نفری آن و امکانات مناسب اقتصادی شهر (همچون اسکله بی نظیر آن) که رتبه اول صادرات را نیز در سطح استان به خود اختصاص داده است، باعث شده تا امکانات و تسهیلات کافی به لحاظ چارتر تشکیلاتی به این استان اختصاص داده نشود». وی معتقد است کمبود نیروی انسانی با تخصصهای مناسب، مشکلاتی را برای شهرداری در زمینه برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای پروژه‌های شهری به وجود آورده است - که امید است در آینده با توجه به پتانسیلها و امتدادهای بالقوه این شهر مرتفع شود.

#### آینده پروژه

شهردار بندر امام از برنامه‌هایی که به منظور رفع برخی موانع و مشکلات موجود در توسعه پارک ساحلی مدنظر است صحبت می‌کند، و عنوان می‌نماید: «با توجه به آنکه پارک ساحلی پا در نظر گرفتن تعداد پارکهای محلی در خود شهر و همچنین بعد مسافت آن تا شهر توجه چندانی برای استفاده مردم بومی منطقه ندارد، لذا استفاده از آن بیشتر برای استفاده مهمانان نوروزی و مسافران و گردشگران است که این امر در ۳ تا ۴ ماه سال تحقق‌پذیر است. برای جبران این نقیصه و ایجاد جذابیت برای کشاندن مردم به پارک، تأسیس کاربریهای همسنگ در کنار ایجاد تأسیسات و تجهیزات تفریحی در پارک در دستور کار شهرداری قرار دارد. از جمله اینها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

توسعه شهربازی موجود در مجموعه پارک ساحلی، ایجاد سویتهای استراحت برای مسافران با استفاده از گونه‌شناسی معماری بومی، ایجاد وسایل بازی و ترویج اسب‌دوانی، ایجاد رستوران، طراحی تئاتر و سینمای روباز، ساحل‌سازی و زیباسازی آن، ایجاد مناطقی برای قایقرانی، احداث اسکله‌های بزرگ تفریحی و ماهیگیری، و ایجاد منطقه امن برای شنا از طریق

احداث دیواره موج شکن که در هنگام جزر و مد تیز آب آن خارج نشود.

او همچنین به طرحی در مورد ساماندهی این پارک در جهت ایجاد دید هرچه بیشتر به دریا، از طریق ایجاد گریزورهای بصری که ارتفاع مناسب، آنها به وسیله خاکریزی به ارتفاع مناسب در نقاط مسلط به سطح دریا تأمین می‌گردد، اشاره می‌کند و می‌افزاید که مشاور پروژه تا حدود زیادی نقشه‌های اجرایی آن را تهیه کرده است.

شهردار همکاریهای مردمی را در جهت حفاظت و نگهداری هر چه بهتر از این پارک امری ضروری می‌داند و در نظر گرفتن نیازهای تفریحی و فرهنگی مردم بومی را در توسعه آنی این پارک دیدگاه غالب در ساماندهی پارک ساحلی بومی‌شمارد. او همچنین از پارک ساحلی به عنوان نمادی از پیوند انسان و طبیعت نام می‌برد و این پروژه را از این نظر، پروژه موفق آرزوایی می‌کند.

در تکمیل موارد پیش گفته، مسئول فضای سبز شهرداری بندر امام، اقدام در جهت رفع برخی از مشکلات فرهنگی همچون

**آنچه که از طرح مورد نظر برای اجرا برداشت می‌شود، وجود حاشیه‌سازی زیبا و ایجاد بستری مناسب برای برقراری ارتباطی دوستانه بین طبیعت دریا و رفتار انسان است**

**پارک ساحلی به عنوان نمادهای، بستری مناسب برای خاطره آفرینی در ذهن مسافران از بندر امام، خصوصاً در ایام نوروز، به حساب می‌آید**

تخریب فضاهای سبز و همچنین از بین بردن برخی نهالها یا شکستن شاخه برخی درختان را ضروری بومی‌شمارد. وی جلب مشارکت مردم و آموزش شهروندان را امری ضروری قلمداد می‌کند و طرحهایی پیشنهادی را نیز به عنوان اقدامات در دست بررسی، ذکر می‌کند. از جمله این طرحها عبارتند از: ایجاد سمینار اهمیت فضای سبز در آموزشگاهها، عرصه نهال بچگانه و کود و خاک مناسب به مردم در جهت پرورش نهالها و توسعه فضاهای سبز در فضاهای نیمه خصوصی و خصوصی زندگی، و موازید از این دست. وی معتقد است که این نوع فرهنگ‌سازی باعث تشویق مردم به حفظ فضای سبز شهری می‌شود. این قبیل اقدامات در نمونه‌های امتحان شده نیز به گونه‌ای مؤثر پاسخگو بوده است. به نحوی که اکنون فضای سبز محوطه‌های جلوی خانه‌ها نسبت به گذشته بسیار متفاوت شده است و ارتقای کیفی مناسبی در منظر شهری مشاهده می‌شود.

#### در سهایی از پروژه

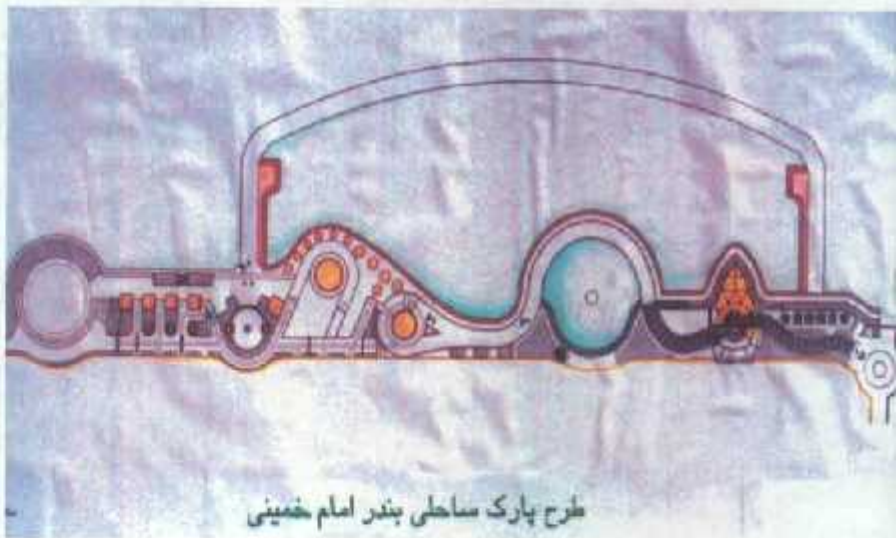
پارک ساحلی بندر امام توانسته است گام مؤثری در جهت رشد و توسعه گردشگری محلی بردارد و باعث جذب گردشگران



زیادی به این شهر بندری گردد. جنبه دیگر اهمیت این پارک، جدید بودن ایده ساخت پارکهای ساحلی در ایران است. این پروژه، به رغم مشکلات خاص خود، توانسته است به عنوان تجربه‌ای مهم در تولید این گونه فضاها در سطح کشور مطرح گردد و با انجام این نوآوری، زمینه‌سازی برای پایه‌ریزی چنین طرح‌هایی در دیگر سواحل شهرهای ساحلی کشور باشد، که در زمان حاضر عموماً چهره‌های رها شده، بدون برنامه و مغشوش دارند.

در این میان ذکر چند نکته در مورد این طرح ضروری به نظر می‌رسد که اختصالاً در صورت توجه به آنها برخی مشکلات موجود در این گونه پروژه‌ها در تجربه‌های بعدی مرتفع خواهد گردید.

بر اساس نظریه دونالد ایلوارد، هر پروژه شهری را می‌توان در قالب سه محور اصلی مورد بررسی قرار داد، که اولین آنها توجه به مسائل عملکردی طرح است؛ از جمله مسائل عملکردی در خور توجه در این پروژه، می‌توان به این موارد اشاره کرد: مکان‌یابی مناسب، دسترسی از مراکز شهری به پارک ساحلی، دسترسی‌های



طرح پارک ساحلی بندر امام خمینی

موجود در درون خود پارک ساحلی، شبکه‌های زیرساختی پارک، شبکه دفع آبهای سطحی، نظام فعالیتهای موجود در پارک، سازگاری بین فعالیت و زمان و فضا، ایمنی و امنیت پارک در قبال سوانح طبیعی مانند سیل و زلزله یا سوانح مصنوعی مانند تصادفات و ایمنی وسایل بازی، امنیت انجام فعالیتهای محدودۀ لبه ساحل یا محوطه پارک و مانند اینها.

همان‌طور که در موارد ذکر شده مشاهده می‌شود، در مقایسه با مسائلی که در مرحله معرفی پارک بیان شد، می‌توان دید که پروژه مورد نظر در بسیاری از موارد به شکلی موفق عمل کرده است ولی در برخی موارد نیز به تأمل نیاز دارد. در طرح مذکور می‌توان دید که اهمیت شنا در کنار ساحل به وسیله محوطه حفاظت شده تأمین گردیده است و با فضای مکت درون پارک دارای سایه‌گیری مناسب برای تحقق پذیری فعالیتهای رفتارهای پیش‌بینی شده است. همچنین محوطه درونی پارک دارای شبکه دسترسی مناسب است ولی از طرف دیگر می‌توان به در نظر نگرفتن برخی مسائل در مکان‌یابی این پارک اشاره کرد. به طور مثال، این پارک به خاطر قرار گرفتن در مسیر ترانزیت کالا

که شریان اصلی عبور ماشینهای سنگین است، امنیت دسترسی خود را تا حدی از دست داده و مسیر دسترسی به آن به مسیری کاملاً خشن و خطرناک تبدیل شده است. همچنین نبود برنامه‌ای برای مدیریت زمانی در این پارک و فقدان فعالیتهای متنوع و مناسب برای زمانهای متنوع با توجه به اقلیم منطقه، باعث شده است که این پارک فقط در زمانهای محدودی از سال مورد استفاده مناسب قرار گیرد. در بقیه سال این پروژه عظیم که هزینه هنگفتی صرف آن شده است بدون استفاده و برنامه خاصی رها شده است. محور ارزیابی دیگری که ایلوارد مطرح ساخته است، توجه به مسائل زیست محیطی است. این موضوع که در مسائلهای اخیر به خصوص در کشورهای در حال توسعه بسیار مطرح است، یکی از مهم‌ترین معیارهای ارزیابی این گونه پروژه‌ها و شرط اصلی پایداری آنها به شمار می‌آید. در این پروژه نیز، همان‌طور که قبلاً در چکای دیگر به آن پرداخته بودیم، می‌توان دید که به لحاظ همجواری این سایت با صنایع آلاینده پتروشیمی، این منطقه دائماً در معرض گازهای شیمیایی قرار دارد. در زمان حاضر بعضاً تأثیر این گازها بر روی گیاهان مشاهده شده است و اقداماتی نیز برای فیلتر کردن خروجیها و گازهای آلاینده این صنایع انجام گرفته است. یکی از تأثیرات این مشکل، گسترش پیدا نکردن شهر به این سمت است و مطمئناً در آینده هیچ نوع بافت مسکونی در اطراف این پارک وجود نخواهد داشت.

به عنوان آخرین محور برای ارزیابی پروژه، می‌توان به خاصیت تجربی - زیباشناختی این پارک اشاره کرد. این خاصیت با توجه به مفاهیم جدیدی که در عرضه طراحی شهری مطرح گردیده‌اند، به اشکال جدیدی تعریف شده است.

اولین مؤلفه فرم و منظر عینی محیط است که مواردی همچون استخوان بندی فضایی، سازمان کالبدی و محیط ادراکی حسی (فرم فضا، کانونها و کریدورهای بصری) را در برمی‌گیرد. دومین مؤلفه منظر ذهنی محیط است که آن نیز شامل مواردی همچون نقش انگیزی فرم و منظر ذهنی محیط، سازمان معانی انضمامی و ادراک و ارزیابی کاربران از محیط پیرامون است. آن گونه که در این پارک مشاهده می‌شود، به هویتهای اقلیمی و گونه‌های معماری توجه شده است و فرمهای متنوعی در آن به کار رفته و سعی شده است تا خلایق کافی در طرحها وجود داشته باشد. از طرفی نیز تاحدودی به رفتارهای انسانی توجه شده و سعی گردیده که افراد از حضور در این فضالذت ببرند. به طور مثال، کفسازیهای پارک، رنگی و جالب و با مقیاسی مناسب و انسانی است. بخش عمده‌ای از مبلمان با استفاده از فرمها و مصالح طبیعی و بوم آورد کار شده است. و کریدورهای بصری و دیدهای خوبی در پارک به شهر و ندان ارائه گردیده است. با این همه، باید توجه داشت که چنین پروژه‌هایی به لحاظ فقر برخی از این شهرها به لحاظ نیروی انسانی تحصیلکرده، به حمایت علمی و عملی مراجع بالاتر نیاز دارند.

در این زمینه می‌توان عنوان کرد که شاید یکی از مؤثرترین روشها، تهیه برنامه‌های فراگیر برای توسعه فضاهای گردشگری با استفاده از استعدادهای محلی باشد. با تهیه برنامه‌ای استراتژیک در این سطح و تمسیم آن به سطوح محلی، و همچنین حمایت از گانه‌های محلی از قبیل شوارها و شهردریاه می‌توان انتظار داشت که در آینده طرح‌هایی با کیفیت بالاتر و پایدارتر تحقق یابند.



# دستور العمل مصوب ویژگیهای فنی معابر و علائم عبور و مرور

(مفاهیم، رنگ، شکل و اندازه)

دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

با افزایش شبکه‌های درون شهری، همه روزه پر شمار تابلوهای راهنما و گونه‌گونی آنها افزوده می‌شود. به ویژه آنکه، گاه تابلویی نو پدید با علائم غریب بر کناره راه سر برمی‌آورد. هم اینک نیز تابلوها به انبوهی از نمادهای ناآشنا با رنگهای متفاوت تبدیل شده‌اند که در یک شهر بزرگ به راحتی می‌تواند به سردرگمی رانندگان و مسافران بینجامد. راهبندان پدید آوردن و میزان تصادفهای شهری را بالا ببرد، برای گریز از چنین وضعیتی، دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور دو گروه ضوابط را تهیه کرده و به تصویب رسانده است.

گروه اول تحت عنوان «مفاهیم، رنگ، شکل و اندازه علائم عبور و مرور» در آذر ۷۹ به تصویب شورای عالی رسید و گروه دوم تحت عنوان «ویژگیهای فنی معابر» نیز مصوب اردیبهشت سال ۱۳۸۰ است.

با توجه به اهمیت و کاربرد گسترده این ضوابط و ضرورت اطلاع رسانی عمومی آنها، ماهنامه به انتشار آنها می‌پردازد.

۱- عنوان، رنگ، شکل و اندازه علائم عبور و مرور  
۱-۱- مقدمه

به منظور ایجاد وحدت رویه و هماهنگی در رنگها و شکلهای مورد استفاده در علائم عبور و مرور، و نیز افزایش سطح ایمنی حمل و نقل، کمیته «مهندسی و طراحی محیط و ترافیک و وسیله نقلیه» که از این پس کمیته «هماهنگی ضوابط و مشخصات فنی» نامیده می‌شود، پس از برگزاری جلسات کارشناسی متعدد، در تاریخ ۷۹/۵/۱۹، مفاهیم مربوط به رنگها و شکلهای علائم عبور و مرور را بر اساس مراجع معتبر بین‌المللی و به ویژه کنوانسیون ۱۹۶۸ وین و مقررات راهنمایی و رانندگی در کشورمان، مطابق آنچه در صفحات بعد آمده است، مورد تأیید قرار داد. از این پس کلیه تابلوهایی که در کشور بر اساس مقررات مربوط تصویب می‌شوند باید بر اساس شکل و رنگ و مفاهیم عنوان شده مصوب تهیه و به کار برده شوند.

۱-۲- کلیات مشخصات فنی علائم عبور و مرور

۱-۲-۱- تورافشانی علائم عبور و مرور

با توجه به اینکه عملکرد علائم در شب و روز باید یکسان باشد، استفاده از شیرنگ در کلیه علائم عبور و مرور الزامی است. شیرنگ مورد استفاده باید ساخت شرکتی باشد که صراحتاً اذعان می‌دارند محصول خود را بر اساس یکی از استانداردهای ASTM D4956 آمریکا، DIN 67520 آلمان، NF P98 520 فرانسه یا BS 873 انگلیس تولید کرده‌اند.

شایان ذکر است از شیرنگ رده مهندسی ۷ ساله و یا شیرنگ لاتکس زنبوری ۱۰ ساله و یا شیرنگ الماسی، که در میزان بازتابی و زاویه بازتابش نور عملکردهای متفاوت دارند، متناسب با کاربرد علامت و محدودیت بودجه استفاده می‌شود.

۱-۲-۲- طیف (فام) رنگها در علائم عبور و مرور

طیف هر یک از رنگها بسیار گسترده است اما طیف رنگهای مورد استفاده موجود در شیرنگ، محدود است. باید توجه شود که این طیف مطابق با جدول CIE chromaticity است که اصولاً شرکتی معتبر سازنده شیرنگ آن را رعایت می‌کنند. لازم به ذکر است که این شرکتها معمولاً از یک شماره تجاری برای معرفی محصول، که معین کننده مشخصات فنی مربوط به نوع رنگ و نوع







سبز رنگ است، استفاده می کنند.

۳-۲-۱- مشخصات فنی علائم عبور و مرور

این مشخصات فنی شامل رنگ زمینه، خاشیه و نوشته های روی علائم، ابعاد و ارتفاع و محل قرار گیری و نصب آنها (۱)، فونت نوشته ها و مانند اینهاست. باید دانست که ابعاد این علائم، با سرعت مجاز در انواع معابر، رابطه مستقیم دارد. به طوری که هر چه سرعت مجاز بیشتر باشد، اندازه ابعاد این علائم نیز افزایش می یابد. اندازه نوشته های روی این علائم نیز تابع سرعت مذکور است.

رنگ زمینه علائم نیز با توجه به مفهوم آنها و رعایت نکات ایمنی تردد انتخاب شده است. (جدول ۱). همان طور که در این جدول ملاحظه می شود، تابلوی ایست به دلیل اهمیتی که برای حفظ ایمنی دارد به طور منحصر به فرد به شکل هشت گوشه تنظیم است و به همین دلیل تنها تابلویی است که دارای رنگ زمینه قرمز (۲) است.

شایان توجه است که ویژگیهای شکل هندسی و رنگ زمینه هر یک از علائم عبور و مرور، همان طور که در قسمت الف و ب آمده است، دارای مفاهیمی خاص هستند که برای افزایش سطح ایمنی تردد، راننده را در فاصله های دور تر و مناسب برای تصمیم گیری و عکس العمل، قبل از رؤیت کامل نقوش و نوشته ها

جدول شماره ۱: مشخصات فنی علائم عبور و مرور در راههای درون شهری

مکان ایست	مکان ترافیک	شکل و درجه	رنگ		ابعاد و نوشته	ابعاد استاندارد	
			پس زمینه	خط		شروع پروژه	پایان پروژه
مکان عبور	عمومی	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰
	مکان ترافیک	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰
	مکان ایست	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰
مکان ترافیک و ایست	ایست	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰
	مکان ترافیک	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰
مکان ترافیک	مکان ترافیک	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰
	مکان ترافیک	مکعب مستطیل (مربع)	سبز	سفید	۳۰۰	۹۰	۳۰۰

۱- طبق جدول ملی، مربع طول مربع، دارد. طول قطر، حالت گرد - ارتفاع



از کلیات پیام مورد نظر آگاه می کنند.

۲- ویژگیهای فنی معابر  
۱-۳- مقدمه:

همان جنور که حیوانات می دانند، انسان، راه و وسیله نقلیه سه عامل مهم و تأثیر گذار و تأثیر پذیر از یکدیگر در سیستم حمل و نقل و ترافیک هستند. اگر روشهایی به کار گرفته شود تا این سه عامل به صورت مرتبط یا یکدیگر و مستقل از هم به درستی عمل کنند، پیامدهای مثبتی را - از جمله افزایش سطح ایمنی حرکت، افزایش بهره وری و کاهش در هزینه های اجرایی - به دنبال خواهند داشت. از سویی، بر تمام متخصصان امور حمل و نقل واضح است که به کارگیری علم مهندسی، آموزش و اعمال و اجرای قوانین، سه رأس یک مثلث و محورهای اصلی در تحقق برنامه های مورد نظر هستند.

پس برای تحقق بخشی از موارد پیش گفته، استفاده از علم مهندسی به عنوان محور و رأس تکمیل کننده و به دنبال آن ویژگیها و مشخصات فنی خیابانها، مورد توجه دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور قرار گرفته.

آگاهی از مشخصات فنی و کاربرد صحیح و دقیق آنها در اجرا،



جدول شماره ۲- ضوابط فنی راههای درون شهری

ردیف	شرح ضوابط فنی	معماری		تعمیراتی		ملاحظات
		عمق	عرض	عمق	عرض	
۱	عرض معابر عمومی در سطح شهر	۳	۳	۳	۳	
۲	عرض معابر عمومی در محله‌ها	۳	۳	۳	۳	
۳	عرض معابر عمومی در مناطق ویژه	۳	۳	۳	۳	
۴	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۵	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۶	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۷	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۸	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۹	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	

از مهم‌ترین نیازهای روزافزون و جدی مسئولان و مدیران شهری به شمار می‌آید. آنچه که در تدوین این مجموعه حائز اهمیت است، دیدگاهی است که در آن سعی شده تا مشخصات وضع موجود با آنچه در حالت استاندارد و ایده‌آل وجود دارد هر چه بیشتر به هم نزدیک گردد و با واقع‌نگری در جهت انطباق و تعدیل این مشخصات، با توجه به ویژگیهای محیطی و اقلیمی شهرهای کشور، گام برداشته شود.

باید توجه داشت که به دلیل عدم تناسب ساختار کهن قسمتی از بافت شهر و خیابانهای مربوط با رشد تعداد وسایط نقلیه و رشد فناوری، ممکن است این خیابانها در نقش حقیقی خود عملکرد مطلوبی نداشته باشند؛ لذا مشخصات ذکر شده می‌تواند برای بهبود هر چه بیشتر عملکرد این خیابانها ملاحظه عمل باشد، اما به کارگیری این ضوابط برای خیابانهای جدیدالاحداث و بافت جدید شهری، الزامی است.



جدول شماره ۲- ضوابط فنی راههای درون شهری

ردیف	شرح ضوابط فنی	معماری		تعمیراتی		ملاحظات
		عمق	عرض	عمق	عرض	
۱	عرض معابر عمومی در سطح شهر	۳	۳	۳	۳	
۲	عرض معابر عمومی در محله‌ها	۳	۳	۳	۳	
۳	عرض معابر عمومی در مناطق ویژه	۳	۳	۳	۳	
۴	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۵	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۶	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۷	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۸	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۹	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۱۰	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۱۱	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۱۲	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۱۳	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۱۴	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۱۵	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۱۶	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۱۷	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۱۸	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۱۹	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۲۰	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۲۱	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۲۲	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۲۳	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۲۴	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۲۵	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۲۶	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۲۷	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	
۲۸	عرض معابر عمومی در مناطق فاخر	۳	۳	۳	۳	
۲۹	عرض معابر عمومی در مناطق متوسط	۳	۳	۳	۳	
۳۰	عرض معابر عمومی در مناطق کم‌بهره	۳	۳	۳	۳	

از این پس کلیه تابلوهایی که در کشور بر اساس مقررات مربوط نصب می‌شوند، باید بر اساس شکل و رنگ و مفاهیم عنوان شده مصوب تهیه و به کار برده شوند

۲-۲- تعاریف پایه:

چون ضوابط فنی راههای درون شهری بر مبنای تعاریف خاصی از خیابانها و به طور کلی معابر به تصویب رسیده‌اند، لذا شهرداریها و دیگر ارگانهای مسئول در امر عبور و مرور باید به تعاریف زیر توجه داشته باشند.

- راه - عسارت است از تمامی سطح جاده، خیابان یا کوچه و کلیه معابری که برای عبور و مرور عموم باز است یا به این کار اختصاص داده شده است.
- جاده - مسیری است خارج از شهر برای عبور و مرور وسایط نقلیه.
- خیابان - مسیری است درون شهری برای عبور و مرور وسایط نقلیه و مردم که شامل معابر شریانی درجه یک، دو و محلی است.
- معابر شریانی درجه یک - به معابری گفته می‌شود که در طراحی و بهره‌برداری از آنها به جابجایی وسایط نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. این معابر ارتباط با راههای درون شهری (جاده‌ها) را تأمین می‌کنند. راههای شریانی درجه یک بر اساس نحوه کنترل دسترسی تقاطعها، به سه گروه آزادراه، بزرگراه و راه عبوری تقسیم می‌گردند.



• آزادراه - راهی است که حداقل دارای دو خط عبوری و یک شانه در هر طرف به عرض ۳ متر است و در تمام طول آن، ترافیک دو طرف به وسیله موانع فیزیکی از هم جدا شده‌اند، و برای جلوگیری از عبور عابران پیاده و حیوانات، طرفین آن محصور و تمام تقاطعهای آن غیر همسطح است.

• بزرگراه - راهی است که حداقل دارای دو خط عبوری در هر طرف است و ترافیک دو طرف آن به وسیله موانع فیزیکی از هم جدا شده‌اند و عموماً دارای تقاطعهای غیر همسطح است. بزرگراه می‌تواند معدودی تقاطع همسطح و کنترل شده داشته باشد.

• راه عبوری - ادامه راههای بیرون شهری دو خطه دو طرفه در داخل شهرهای معمولاً کوچک و متوسط یا روستاهاست. به شرط آنکه عملکرد عبوری آنها در داخل شهر یا روستا نیز حفظ شود. برای حفظ این عملکرد، ورود و خروج وسایط نقلیه به آن کاملاً تنظیم و ملاحظه می‌شود و فاصله تقاطعهای همسطح آن از یکدیگر کمتر از حدود ۲/۵ کیلومتر نیست.

• معابر شریانی درجه دو - به معنای گفته می‌شود که در طراحی و بهره‌برداری از آن، به جابجایی و دسترسی وسایط نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. برای رعایت این برتری، حرکت پیاده‌ها از عرض خیابان کنترل می‌شود. راههای شریانی درجه ۲ دارای عملکرد درون شهری‌اند و شبکه اصلی راههای درون شهری را تشکیل می‌دهند.

• شریانی اصلی درجه دو - راهی است که ارتباط بین خیابانهای «جمع و بخش کننده» و بزرگراهها را برقرار می‌کند. در این معابر فواصل بین تقاطعها نسبت به بزرگراهها کمتر است.

جدول شماره ۲ - ضوابط فنی راههای درون شهری

ردیف	نوع راه	عرضهای مجاز				ملاحظات
		مجموعی	اصولی	فرعی	فرعی	
۱۵	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	
۱۶	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	در تقاطعها با سایر راهها باید علامت‌دهی مناسبی در جهت اولویت‌دهی به آنها در نظر گرفته شود.
۱۷	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	
۱۸	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	در تقاطعها با سایر راهها باید علامت‌دهی مناسبی در جهت اولویت‌دهی به آنها در نظر گرفته شود.
۱۹	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	
۲۰	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	
۲۱	مختصه فنی رنگ جدولی	۱۰-۱۲	۸-۱۰	۶-۸	۴-۶	

۱- عرضهای مجاز در جدول شماره ۲، بر مبنای عرضهای استاندارد در نظر گرفته شده است. در موارد خاص، با توافق کمیته فنی راهها، می‌تواند از این عرضها کمتر یا بیشتر باشد. همچنین در موارد خاص، می‌تواند از این عرضها کمتر یا بیشتر باشد. در موارد خاص، با توافق کمیته فنی راهها، می‌تواند از این عرضها کمتر یا بیشتر باشد. همچنین در موارد خاص، می‌تواند از این عرضها کمتر یا بیشتر باشد.



تابلوی ایست به دلیل اهمیتی که برای حفظ ایمنی دارد به طور منحصر به فرد به شکل هشت گوشه منتظم است و به همین دلیل تنها تابلویی است که دارای رنگ زمینه قرمز (۲) است

دو چرخه سواران، سرعت وسایط نقلیه موتوری در این معیار پایین نگه داشته می‌شود.

• محلی اصلی: راهی است که با خیابانهای محلی فرعی و خیابانهای جمع و بخش کننده ارتباط دارد و سرعت طرح در آن ۴۰ کیلومتر در ساعت است.

• محلی فرعی: راهی است که در مناطق صرفاً مسکونی قرار دارد و ارتباط بین کوچه‌ها و معابر محلی اصلی را برقرار می‌کند.

۲-۲- ضوابط فنی معابر

در جدول شماره ۲، کاربردی‌ترین و تعیین کننده‌ترین ویژگیهای فنی خیابانها و معابر آورده شده است. این ویژگیها به چند بخش اصلی تقسیم می‌شوند که عبارتند از:

- ۱- مشخصات هندسی (فیزیکی): شامل مشخصه‌هایی مثل سرعت، تعداد خطوط عبوری، عرض خطوط عبوری، حداکثر شیب طولی و جز آن.
- ۲- مشخصات عملکردی (ترافیکی): شامل نوع تقاطعها، وضعیت پارکینگ، چراغهای راهنمایی، رنگ زمینه علائم راهنمای مسیر و جز آن.
- ۳- مشخصات ایمنی: شامل ارتفاع و رنگ جدول، ارتفاع توده‌های حفاظتی (گاردریل) و جز آن.

• شریانی فرعی درجه دو (جمع و بخش کننده) - راهی است که ارتباط میان خیابانهای محلی و خیابانهای شریانی اصلی را برقرار می‌کند. در خیابانهای جمع و بخش کننده، محل عبور عابران پیاده از عرض خیابان باید مشخص باشد. در حالی که در خیابانهای محلی عابران پیاده مجازند که از هر نقطه از عرض خیابان عبور کنند.

• معابر محلی - راهی است که در طراحی و بهره‌برداری از آن نیازهای وسایط نقلیه موتوری، دوچرخه سواران و عابران پیاده، با اهمیت یکسان رعایت می‌شود. برای رعایت حال عابران پیاده و

- ۱- برای آگاهی از مشخصات نصب علائم، رنگ آیین نامه علائم راهنما، آیین نامه که دو خط به وسیله موانع راهزنی و حفاظت امور استثنای وزارت راه و ترابری به چینی در سینه است.
- ۲- رنگ قرمز بازاری بیشترین طول موج و قابلیت رویت است.



# توسعه پایدار حمل و نقل

حمید فتوحی

کارشناس ارشد مهندسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل

## مقدمه

توسعه پایدار عبارت است از «توسعه‌ای که در عین تأمین نیازهای نسل کنونی، به توانایی‌های نسل‌های آینده برای تأمین نیازهایشان اطلاعاتی وارد نیابد».

در اوایل دهه ۱۹۶۰ میلادی، برخی از متخصصان حمل و نقل هشدار داده بودند که استفاده از خودروهای سواری برای جابجایی افراد در شهرها، نسل‌های آینده را با آلودگی‌های زیست محیطی مواجه خواهد کرد. این هشدارها، حقایق را در خود داشت که پس از بیست سال - یعنی در اوایل دهه ۱۹۸۰ میلادی - به منته ظهور رسیدند.

بر مبنای این واقعیات، نظریه‌هایی که قبلاً درباره نقش مثبت حمل و نقل همگانی ابراز می‌گردیدند، هم‌اکنون مورد تأکید قرار گرفته است.

## ۱- هدف

هدف حمل و نقل پایدار عبارت است از ارتقای کیفیت زندگی شهری و دستیابی به جوامع قابل زیست روستایی یا اقتصاد سالم. ضمانت اجرایی دستیابی به راهبرد توسعه پایدار حمل و نقل در یک جمله خلاصه می‌شود:

برنامه‌ریزی توأم کاربری زمین و نیازهای حمل و نقلی، به بیان دیگر، همکاری مشترک مهندسان شهرساز و مهندسان ترافیک امری ضروری و بنیادین برای توسعه پایدار حمل و نقل است.

## ۲- سیاستها

سیاستهایی که برای رسیدن به راهبرد توسعه پایدار حمل و نقل در حالی برنامه‌ریزی توأم نحوه استفاده از اراضی و حمل و نقل مورد هماهنگی قرار می‌گیرند، می‌توانند به شرح زیر باشند:

۱- کاهش نیاز به سفر (کاهش آهنگ رشد ترافیک موتوریزه)

۱-۱- محدود کردن طرح‌های پارکینگ

۲-۱-۲- توسعه پیاده‌روی و دوچرخه سواری در مرکز شهر

۲-۲- کاهش تأثیرات سوء حمل و نقل (تسریع گزینه‌های بیهینه حمل و نقل)

۱-۲-۲- ارتقای آگاهی‌های عمومی

۲-۲-۲- ارتقای حمل و نقل عمومی

۲-۲-۲- ایجاد تسهیلات برای عابران پیاده و دوچرخه

سواران

برنامه‌ریزان و مهندسان به دنبال فرصتهای مناسبی برای برآوردن سیاستهای پیش گفته هستند. ولی با محدودیتهایی عملی نیز در این کار مواجه اند. به هر حال تمامی سیاستهای مذکور در سایه برنامه‌ریزی توأم شهرسازی و ترافیک جامه عمل می‌پوشند.

## ۳- فرصتها

فرصتهای مناسب برای برآوردن سیاستهای توسعه پایدار را می‌توان شامل تغییر کاربری زمین، الگوهای حمل و نقل، مدیریت ترافیک و آگاهی‌داشتن به افکار عمومی دانست. در ذیل به طور جداگانه به شرح آنها پرداخته می‌شود:

۱- ۳- تغییر کاربریهای زمین و الگوهای حمل و نقل

گزاره مشاهده گردیده است که بنا بر ماهیت رابطه بین کاربری اراضی و حمل و نقل، توسعه و بهسازی راهها موجب افزایش ترافیک می‌شود. با کاهش منظوبیت، سفر به وسیله خودروی سواری و تغییر مکان فعالیتهای می‌توان تأثیرات سوء ترافیک را کاهش داد. یکی از مشکلات موجود بر سر این کار، این است که تغییر در کاربری زمین به علت جابجایی آهسته آن محتاج مدت زمان طولانی است و لذا تغییر در نحوه استفاده از زمین ۳۰ سال یا بیشتر - طول می‌کشد.

۲- ۳- مدیریت ترافیک

برای مدیریت تقاضای سفر، به ویژه در نواحی شهری، اقداماتی را به شرح زیر می‌توان به کار برد:

۱- ۳-۲-۱- ارتقای حمل و نقل ریلی سنگین (مترو) و حمل و نقل ریلی سبک (آل. آر. تی).

۲- ۳-۲-۲- افزایش شواثر اتوبوس، قابلیت اعتماد و کیفیت خدمات آن.

۳- ۳-۲-۳- به اجرا گذاشتن اولویت عبور اتوبوس و قطار سبک.

۴- ۳-۲-۴- پایین نگه داشتن کرایه حمل و نقل عمومی.



- ۵-۲-۲- افزایش قیمت سوخت وسایط نقلیه موتوری،
- ۶-۲-۳- آرام سازی ترافیک و مدیریت ترافیک محلی،
- ۷-۲-۳- ترویج طرحهای پارک - سوار،
- ۸-۲-۳- اجرای طرحهای عبور پیاده‌پسند و متنوعیت عبور برخی از انواع وسایط نقلیه،
- ۹-۲-۳- ارتقای تسهیلات عبور پیاده و دوچرخه سواران، و
- ۱۰-۲-۳- بهبود اطلاع‌رسانی در خصوص خدمات حمل و نقل عمومی،
- تمامی اقدامات مذکور در صورتی مؤثرند که با محدودیتهای پارکینگ و بنا گرفتن عوارض از خودروهای سواری توأم باشند، محدودیتهای پارکینگ عبارتند از:
  - ۱۱-۲-۳- کنترل تعداد و قیمت پارکینگهای خطی حاشیه خیابان و همچنین پارکینگهای خارج از سطح سوار در،
  - ۱۲-۲-۳- محدود کردن تعداد جاهای مجاز پارکینگ در مناطق جدید شهری،
  - ۱۳-۲-۳- کنترل پارکینگهای اختصاصی غیرمسکونی در صورت امکان،
- گرفتن عوارض از شهرها و شهرکها نیز می‌تواند به صورت عوارض راه و عوارض محدوده ممنوعه شهری در دروازه‌های عوارضی اعمال گردد.

#### پیاده‌روی انجام گردد. ۴- محدودیتهای

- محدودیتهایی که مهندسان و برنامه‌ریزان با آن روبرو هستند ممکن است شامل مقاومت عمومی در نحوه استفاده از وسیله نقلیه و تقاضا برای انتخاب نوع خاصی از وسیله حمل و نقل باشد. علاوه بر این، رقابت بین مدیران شهری در بازسازی و ساخت و ساز شهرها نیز در زمره این محدودیتهای قرار دارد. در ذیل به طور جداگانه به شرح مختصر این محدودیتهای پرداخته می‌شود.
- ۱-۴- مقاومت در برابر تغییر سفر یا خودروی سواری اختصاصی بودن و راحتی سفر با اتوموبیل شخصی موجب مقاومت دارندگان آن برای تغییر سفر با حمل و نقل عمومی، پیاده‌روی و دوچرخه سواری گردیده است. اما این حقیقت کتمان شدنی نیست که حمل و نقل دسته‌جمعی در عین جابجایی انبوه مسافر، مقدار کمی از فضای راهپا را اشغال می‌کند.
- به عنوان یک قاعده سرانگشتی، اگر اتوبوسها در یک شهر ۵۰ درصد سفرها را جابجا کنند، در آن صورت فقط ۱۰ درصد فضای راهپا را مورد استفاده قرار خواهند داد. بنابراین طرحهای زیر برای ارتقای اتوبوسرانی ضروری می‌نمایند:
  - ۱-۴-۱- اولویت عبور اتوبوس در شهر به منظور ارتقای قابلیت اعتماد و کاهش زمان سفر آنها

### ضمانت اجرایی دستیابی به راهبرد توسعه پایدار حمل و نقل

#### در یک جمله خلاصه می‌شود: برنامه‌ریزی توأم کاربری زمین و نیازهای حمل و نقلی

- ۲-۱-۲- استفاده از اتوبوسهای مدرن با کیفیت بالا و با دسترسی کامل افراد ناتوان به آنها،
- ۳-۱-۲- بهبود اطلاع‌رسانی در خصوص سرویسهای اتوبوسرانی،
- ۴-۱-۲- ارتقاء کمی و کیفی پایانه‌ها و ایستگاههای اتوبوس،
- ۵-۱-۲- افزایش توان سرویسهای اتوبوسرانی.
- برخی دیگر از مقاومتیتهایی که برای تغییر شیوه جابجایی به دوچرخه سواری و پیاده‌روی انجام می‌گیرند، عبارتند از:
  - فقدان ایمنی مسیرهای دوچرخه سواری، روشنایی ناکافی، و مستقیم نبودن این مسیرها،
  - فقدان امنیت و سرپوشیده نبودن پارکینگهای دوچرخه سواری، و
  - فقدان مسیرهای ایمن برای پیاده‌روی، به ویژه برای کودکان،
- مورد اخیر، به ویژه در خصوص پیاده‌روی کودکان تا مدرسه، از علل عمده عدم روی آوری به پیاده‌روی بوده است. در بسیاری از کشورها، غالباً مهندسان ترافیک بیشتر بر روی ایمن سازی پیاده‌روی برای کاهش تصادفات کار می‌کنند تا بر روی ترویج پیاده‌روی، اما در کشورهایی مانند آلمان، هلند و دانمارک اقبال عمومی بیشتری نسبت به پیاده‌روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی وجود دارد.

- ۳-۳- تدوین سیاستهای حمل و نقلی در فرایند شهرسازی
- تدوین سیاستها و پیشنهادهایی حمل و نقلی در فرایند برنامه‌ریزی به منظورهای زیر انجام می‌گیرد:
  - ۱-۳-۳- کاهش تصادفات
  - ۲-۳-۳- پشتیبانی از سیاستهای مکان‌یابی در پروژه‌ها
  - ۳-۳-۳- ارتقای کیفیت زیست محیطی
- از فواید مهم این کار آن است که از بارگذاری سنگین راههای کوتاه محلی جلوگیری می‌کند و در عین حال مانع ایجاد دسترسی برای راههای طولانی اصلی می‌شود. متقابلاً هم سیاستهای کاربری اراضی نیز از اهداف حمل و نقلی، به منظور طراحی طبقه‌بندی ایمن از راهپا، حمایت خواهند کرد.
- ۴-۳- آگاه‌سازی افکار عمومی
- افکار عمومی در بسیاری از شهرها نسبت به آثار تراکم ترافیک آگاه است؛ ولی تأثیرات سوء زیست محیطی حمل و نقل به این سادگی آشکار نمی‌شود. برای مثال، در کشور انگلستان هزینه بهداشتی آلودگیهای زیست محیطی ناشی از حمل و نقل سالانه در حدود ۱۵ بلییون پوند برآورد شده است. یکی از زمینه‌های مهم آگاهیهای عمومی نحوه استفاده از خودروهای سواری است. سفرهای کوتاه خودروهای سواری، به لحاظ محدودیتهای میدلهای کانالیستی، بسیار آلوده کننده‌اند. سفرهای کوتاه‌تر از ۸ کیلومتر در ساعت می‌تواند به وسیله اتوبوس، دوچرخه و یا



#### ۲-۴- تقاضا برای انتخاب نوع وسیله حمل و نقل

زندگی در یک اقتصاد مبتنی بر بازار، آزادی حق انتخاب نوع وسیله نقلیه را نیز می طلبد. این آزادی در انتخاب شغل و فعالیتهای تجاری و تفریحی نیز صادق است. در زمینه حمل و نقل، دولت تنها می تواند با قیمت گذاری یا سایر کنترلهای مدیریت تقاضا بر اساس فایدهها و هزینهها برای تحقق سیاستهای خود اقدام کند.

#### ۳-۴- رقابت بین مدیران شهری

مدیران برای حفظ یا ارتقای وضعیت اقتصادی مجموعه تحت مدیریت خود، به رقابت با یکدیگر می پردازند. این رقابت ممکن است به پیشنهاد موقعیتهایی مانند ارائه جای پارکینگ به کارکنان منحصر شود. همچنین این رقابت ممکن است موجب پایین نگه داشتن هزینه پارکینگ در مرکز شهر یا تأمین جای پارکینگ بیشتر برای جذب مشتری و خریدارانی که از مراکز شهری دیگری می آیند گردد. برای جلوگیری از این رویدادها، مدیران بایستی با سیاستهای پارکینگ اعلام شده از طرف دولت هماهنگی و همکاری داشته باشند.

#### ۵-۵- استفاده از مخابرات الکترونیکی

استفاده از مخابرات الکترونیکی و به کارگیری سیستمهای حمل و نقل هوشمند موجب به حداقل رساندن نیاز به انجام سفر و ارائه اطلاعات برای کارایی بیشتر سفرها می گردد.

#### ۶-۵- ایجاد فرهنگ بدون خودروی سواری

فرهنگ انجام سفرها بدون استفاده از خودرو و سواری در صورتی می تواند ایجاد گردد که ترکیبی از اقدامات پیش گفته، همراه با اطلاع رسانی درباره سفرها به وجود آید.

#### ۶- شاخصهای پایداری

شاخصهایی که می توانند برای اندازه گیری پایداری طرحهای توسعه، با توجه به اقدامات پیش گفته مورد استفاده قرار گیرند، به شرح زیرند:

#### ۱-۶- میزان شمول سفرها در داخل منطقه تحت

توسعه،

#### ۲-۶- تعداد سفرهای روزانه انجام شده با خودروی

سواری به ازای هر خانوار،

### فرصتهای مناسب برای برآوردن سیاستهای توسعه پایداری را می توان شامل تغییر کاربری زمین، الگوهای حمل و نقل، مدیریت ترافیک و آگاهی دادن به افکار عمومی دانست

### در زمینه حمل و نقل، دولت تنها می تواند با قیمت گذاری یا سایر کنترلهای مدیریت تقاضا بر اساس فایدهها و هزینهها برای تحقق سیاستهای خود اقدام کند

#### ۴-۴- نیاز به بازسازی شهر

بسازی از مدیران شهری عملاً نیاز به ساخت و ساز و بازسازی شهر و همچنین به کارگیری ابزار جدید را بر کاهش تراکم و کاهش آلودگی ترجیح می دهند. افراد تازه استخدام شده هم غالباً برای رسیدن به محل کار به فضای پارکینگ کافی نیاز خواهند داشت. این امر نیز از محدودیتهای تغییر شیوه جابجایی محسوب می گردد.

#### ۵- اقدامات

برخی از فرصتهایی که امکان اقدامات برای فرایند توسعه پایدار را فراهم می کنند عبارتند از:

#### ۱-۵- طراحی راهها به صورتی که سفرهای کوتاه با

خودرویی سواری انجام نشود،

#### ۲-۵- طراحی شبکههای پیاده روی و دوچرخه سواری

#### ۳-۵- اشتغال و خرید و فروش به صورت محلی.

اگر فرصتهای شغلی و خرید و فروش در نزدیکی نواحی مسکونی قابل دسترسی باشد، در آن صورت سفرهای کوتاه ترویج خواهد شد. پس از آن با تهیه شبکه دوچرخه سواری و پیاده روی، می توان این سفرها را به وسیله دوچرخه و با پای پیاده انجام داد.

#### ۴-۵- ارتقای حمل و نقل عمومی

پوشش حمل و نقل عمومی در طرحهای توسعه، مکان یابی و افزایش سهم حمل و نقل عمومی در طرح بارگذاری معابر، باعث ترغیب هر چه بیشتر استفاده از حمل و نقل عمومی می گردد.

#### ۳-۶- مقدار کیلومتر پیموده شده روزانه با خودروی

سواری به ازای هر خانوار،

#### ۴-۶- سهم هر کدام از طریقهای انجام سفر،

۵-۶- میزان تراکم ترافیک،

#### ۶-۶- تأثیرات ترافیک بر حومه های شهر،

۷-۶- قابلیت های حمل و نقل عمومی،

#### ۷- نتیجه گیری

ارتقای کیفیت زیست محیطی در توسعه پایدار حمل و نقل، مستلزم برنامه ریزی توأم شهرسازی و ترافیک است. سیاستهای ترسیم شده در این فضا باید شامل کاهش نیاز به سفر و ترویج گزینه های بهینه حمل و نقل است.

فرصتهای مناسبی که برای برآوردن این سیاستها مورد انتظار هستند، عبارتند از تغییر در کاربری زمین و الگوهای حمل و نقل. اما محدودیتهایی نیز مانند مقاومت در برابر تغییر الگوی سفر با خودرو سواری وجود دارد که می توان با مدیریت تقاضای سفر و آگاهی دادن به افکار عمومی بر آنها فائق آمد.

انجام اقداماتی که امکان آنها در صورت بروز فرصتهای مذکور مورد تأکید است، شامل ارتقای حمل و نقل عمومی، توسعه شبکه های پیاده روی و دوچرخه سواری، انجام فعالیتهای به صورت محلی، استفاده از کاربردهای الکترونیک و سیستمهای حمل و نقل هوشمند، و نهایتاً ایجاد فرهنگ انجام سفرها بدون استفاده از خودروی سواری است.



# گذری در دوحه و استانبول

فردین شاگری - شهردار سنندج

رهاورد سفر این شماره به مشاهدات فردین شاگری - شهردار سنندج - از کشورهای ترکیه، قطر، اردن و سوریه اختصاص دارد. وی به منظور شرکت در چند مسابقه ورزشی از تعدادی از شهرهای کشورهای مذکور دیدار و با مدیران شهری آنها گفت‌وگو کرده است. مطلب حاضر نیز از گفت‌وگو با شهردار سنندج تهیه شده است.



ترکیه

## سیمای سنتی - اسلامی در قطر

شهردار سنندج در خصوص وضعیت طراحی شهری در شهر دوحه پایتخت قطر چنین می‌گوید: دوحه شهر بسیار زیبایی است که تمام اصول شهرسازی در آن رعایت شده است. این مسئله در بخشهای تازه احداث شده شهر بیشتر به چشم می‌خورد. در بخشهای قدیمی دوحه نیز سعی شده است تا با حفظ نمادهای سنتی و بناهای تاریخی از معماری سنتی شهر برای ساخت بناهای جدید استفاده شود؛ و به این ترتیب بخشهای قدیمی این شهر هنوز رنگ و بوی گذشته‌اش را دارد.

وی می‌افزاید: کلیه بناهای جدید - از مجتمعهای تجاری و اداری گرفته تا هتلها و جز این - با رعایت نمادهای سنتی و اسلامی ساخته شده‌اند. و نمای آنها تلفیقی از معماری مدرن و اسلامی است. به عنوان مثال، در یکی از مجموعه‌های آپارتمانی علاوه بر نمای ساختمان، محوطه و حصار مجموعه نیز با الهام از بناهای سنتی و به سبک معماری اسلامی ساخته شده‌اند که این امر فضای شهر را بسیار زیبا و دیدنی کرده است.

شهردار سنندج به استفاده از المانهای معماری اسلامی در ساخت تندیسها و نمادهای شهر دوحه اشاره می‌کند و می‌گوید: در بیشتر میدانها، دلتاها و رفوژهای شهر از المانهای معماری اسلامی - همچون قوسها و هلالها - استفاده شده است. نمای کلیه تندیسها و بناها سفید رنگ است و اینها در شب به نحو زیبایی نورپردازی می‌شوند. نکته دیگری که در طراحی شهری دوحه اهمیت دارد، این است که در نمای ساختمانهای مدرن از المانهای



ترکیه



**در بخش‌های قدیمی دوحه نیز سعی شده است تا با حفظ نمادهای سنتی و بناهای تاریخی از معماری سنتی شهر برای ساخت بناهای جدید استفاده شود؛ و به این ترتیب بخش‌های قدیمی این شهر هنوز رنگ و بوی گذشته‌اش را دارد**

**در قطر ساختمانهای هر محله از تفرجگاه مشخصی دارند، و در محله‌ای با ساختمانهای دو یا سه طبقه، هیچ‌گاه ساختمانی با ارتفاع بلند ساخته نمی‌شود. در واقع در محله‌ها، علاوه بر رعایت نمای مشابه، ارتفاع یکسان نیز رعایت شده است**



قطر

**در اکثر زیر گذرهای شهر استانبول مراکز تجاری بزرگی ایجاد گردیده و تبدیل به فضای تعامل و خرید و فروش شده است**

اسلامی استفاده شده و طرح اسلامی از نمای شیشه‌ای کلی به وسیله مصالح غیر شیشه‌ای ساختمان مجزا گردیده است. به عبارت دیگر، کل نمای ساختمان به صورت شیشه‌ای است و در قسمتی از آن از یک طرح سنتی استفاده شده و در شب یا نورپردازی، تنها طرح غیر شیشه‌ای در نمای ساختمان دیده می‌شود و بقیه نمای شیشه‌ای بنا به چشم نمی‌آید.

وی ادامه می‌دهد: به رغم کمبود آب در قطر، فضای سبز جایگاه ویژه‌ای در دوحه دارد و در کلیه میدانها، رفوژها و حاشیه خیابانها از فضای سبز و انواع گلها استفاده شده است. برای آبیاری فضای سبز نیز از روش آبیاری قطره‌ای استفاده می‌شود.

شاکسری از دیگر ویژگیهای طراحی شهری در دوحه، از ارتفاع

یکسان ساختمانها در محله‌ها و رعایت ارتفاع در نقاط مختلف شهر یاد می‌کند و می‌گوید: در قطر ساختمانهای هر محله ارتفاع مشخصی دارند، و در محله‌ای با ساختمانهای دو یا سه طبقه، هیچ‌گاه ساختمانی با ارتفاع بلند ساخته نمی‌شود. در واقع در محله‌ها، علاوه بر رعایت نمای مشابه، ارتفاع یکسان نیز رعایت شده است.

شهردار سنندج در خصوص مشاهدات خود از استانبول می‌گوید: یکی از مسائلی که در استانبول به چشم می‌خورد، ساختمانهای نیمه کاره‌ای است که بخشی از آنها تکمیل شده و بخشهایی نیز در حال احداث است. به عبارت دیگر، کل ساختمان با هم احداث نمی‌شود بلکه هر بخش آن جداگانه تکمیل می‌گردد. این مسئله برخلاف روند کار در کشور ماست. بر اساس ضوابط کنترل پروژه در ایران، ابتدا اسکلت کل ساختمان برپا می‌گردد و بخشهای دیگر مرحله به مرحله تا تکمیل نهایی - و سخت کاری گرفته تا تأسیسات و جز آن - شکل می‌گیرند.

وی می‌افزاید: شهردار استانبول درباره علت این امر چنین توضیح داد که تکمیل مرحله به مرحله ساختمانها به خاطر اطمینان یافتن از تأمین اعتبار کامل ساخت و ساز است. یعنی زمانی می‌توان از ضوابط کنترل پروژه برای ساخت و ساز استفاده کرد که اطمینان نسبت به اعتبار کامل پروژه حاصل آید. اگر این اطمینان وجود نداشته باشد و اعتبار کامل تخصیص نیابد، قسمت احداث شده بدون استفاده و متروک می‌ماند. اما با این روش تا جایی که اعتبار مورد نیاز فراهم است، بخشهایی از ساختمان تکمیل و قابل استفاده می‌شود و تا تأمین بودجه لازم، ساختمان احداث شده بی‌استفاده نمی‌ماند.

شاکسری در ادامه چنین می‌گوید: علت بسیاری از پروژه‌های نیمه تمام کشور ما ناکافی بودن اعتبارات است و این پروژه‌ها تا تأمین مجدد اعتبار، بدون استفاده می‌مانند. پس از چند سال هم که بودجه‌ای برای تکمیل پروژه‌های نیمه تمام تخصیص می‌یابد، دیگر آن پروژه از نظر اقتصادی سوددهی لازم را ندارد.

وی یکی دیگر از اقدامات شهرداری استانبول را ایجاد مراکز تجاری در زیر گذرهای شهر عنوان می‌کند و می‌افزاید: در اکثر زیر گذرهای شهر استانبول مراکز تجاری بزرگی ایجاد گردیده و تبدیل به فضای تعامل و خرید و فروش شده است. نکته جالبی که در این زیر گذر ها به چشم می‌خورد، این است که برای تأمین نور و روشنایی زیر گذر ها از نور طبیعی استفاده شده است؛ یعنی رفوژ خیابانها و دلتهای اطراف چهار راهها به عنوان نورگیر زیر گذر مورد استفاده قرار گرفته است و دسترسی به این زیر گذر ها از چند جهت امکان پذیر است.

وی خاطر نشان می‌سازد: استانبول شهری تاریخی است که در محله‌های قدیمی آن از طرح‌های سنتی استفاده شده و هویت تاریخی این محله‌ها بدین طریق حفظ گردیده است. همچنین بسیاری از ساختمانهای قدیمی شهر مرمت شده‌اند، که از جمله‌اند مسجد صوفیه، ساختمان پلیس، دانشگاه بایزید و دیوار بین استانبول اروپایی و آسیایی. در واقع اینها به عنوان عناصر هویت بخش شهر مورد توجه قرار گرفته‌اند.

شاکسری در ادامه نیز، مهم‌ترین نکته حاصل از مشاهدات سفر به اردن و سوریه را هماهنگی نهادها و رعایت نکردن ضوابط ساخت و ساز، وضعیت نامناسب ارائه خدمات شهری و نفاق شهرهای این کشورها عنوان کرد.



## گره کور ترافیک شهرها را کدام گزینه پاسخگوست قطار سبک شهری، تراموا، مترو یا...

زهرة خوش‌نمک



آهنگ رشد بی سابقه شهرهای جوامع در حال توسعه به اندازه‌ای افزایش یافته که جمعیت شهری را طی دهه‌های گذشته به چندین برابر رسانده است به طوری که در طول سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۰، برای اولین بار در تاریخ تمدن بشری، جمعیت شهرنشین از جمعیت غیرشهرنشین در تمام دنیا پیشی گرفته است و این وضعیت شامل کشور ما نیز می‌شود. افزایش جمعیت در نتیجه افزایش تعداد سفرها در هفت کلان‌شهر کشور به ویژه تهران از یک سو، و مناسب نبودن سیستم حمل‌ونقل عمومی از سوی دیگر، موجب بروز مشکلات بی‌شمار شده است. از جمله اینهاست: تأخیر، آلودگی هوا، افزایش میزان مصرف سوخت، جایگزین شدن سیستم‌های نامناسب مانند مسافربرها، نارضایتی مردم از تغییرات مداوم، افزایش هزینه‌های سفر، و نظایر اینها. این درحالی است که حمل‌ونقل شهری زمانی می‌تواند در جایگاهی سهم‌مؤثری ایفا کند که جایگاهی مردم و کالادر سرتاسر شهر با حداقل سرمایه‌گذاری و هزینه عملیاتی، زمان کمتر، حرکت ایمن‌تر و آسایش بیشتر همراه باشد.

توانست جریان اصلی و عمده تردد را از خیابانهای شریانی به معیار بزرگراهی منتقل کند و باعث تسهیل ترافیک شود. اما با توجه به کمبود سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی از یک سو و افزایش تولیدات واردات اتومبیل از سوی دیگر، همچنان نقل اصلی حمل‌ونقل درون شهری بر وسایل نقلیه شخصی متمرکز شده است. در صورتی که آهنگ رشد جمعیت و مهاجرت به تهران طبق زوال گذشته ادامه یابد، تردد در بزرگراه‌ها نیز به اندازه‌ای زیاد می‌شود که سرعتها کاهش می‌یابند و دیگر در استاندارد سرعت بزرگراهی نخواهد بود. در اقصی دورتر، گرایش ناخواسته عمومی برای استفاده از وسایل نقلیه شخصی، رفته رفته بزرگراه‌ها را به پارکینگ‌هایی پر ظرفیت برای فرد امیل می‌کند.

بنابراین، این معضل پایدار خواهد بود مگر آنکه به گفته محمد رشیدی، مدیر کل دفتر حمل‌ونقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، امکانات و تسهیلاتی ایجاد شود تا شهروندان بتوانند به جای استفاده از خودروی شخصی از امکانات حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند و مهم‌ترین نکته در این زمینه جلب اعتماد مردم است.

وی می‌گوید: «کارایی سیستم حمل‌ونقل عمومی زمانی آشکار

به عقیده کارشناسان، سیستم حمل‌ونقل شهری مناسب، شهرها را قادر می‌سازد تا در جهت توسعه اجتماعی، فرهنگی و سیاسی و همچنین رشد اقتصادی سازمان یابند.

اما سرعت زیاد رشد تقاضا و هزینه‌ها موجب غفلت مؤسسات مسئول حمل‌ونقل می‌شود، به گونه‌ای که بسیاری از آنها آمادگی چندانی در برخورد با این مشکل ندارند. رشد تقاضا نیز به صورت نامحدودی در حال افزایش است. در بسیاری از شهرها زیربنای خدمات حمل‌ونقل بیش از حد بارگذاری می‌گردد و به ندرت به طرز مناسب از آنها استفاده می‌شود. از ظرفیت موجود شبکه راه‌های ارتباطی به علت فقدان مدیریت ترافیکی مناسب و استفاده غیراقتصادی از آنها، به طور مداوم کاسته می‌شود. توجه و کارایی حمل‌ونقل عمومی در اثر فقدان انگیزه‌ها کاملاً نامناسب است و سرمایه‌گذارها در اصلاحات غیرضروری، بار سنگینی را بر بودجه‌های شهری تحمیل کرده است.

در تهران چه می‌گذرد؟

به عقیده کارشناسان، در سالهای اخیر با توجه به مشکلات ناشی از تراکم تردد در معابر شهری، مدیریت شهرداری تهران حرکت پرشتابی را در زمینه احداث و توسعه بزرگراه‌ها آغاز کرد و



نشان می‌دهد که افراد در سورت استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی زودتر به مقصد می‌رسند، و به همین خاطر آگاهانه و آزادانه از آن استفاده می‌کنند اما در این وضعیتی که همه می‌دانند، حتی با وجود ترافیک نابسامان موجود نیز افراد با ماشین شخصی خود زودتر به مقصد می‌رسند. در نتیجه نمی‌توان از آن انتظار داشت که از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند.

به گفته کامران حاج نصراللهی، مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، ۲۸ درصد از کل سفرهای این شهر از طریق سواری شخصی، ۳ درصد به وسیله وانت، ۲۰ درصد با تاکسی و مسافرپرورها، ۱۳ درصد با مینی‌بوس، ۵ درصد با اتوبوس سرویس، ۲۳ درصد با اتوبوس واحد و ۸ درصد نیز با موتور و دوچرخه انجام می‌شود.

وی می‌گوید: «همین اعداد بیماری حمل و نقل عمومی تهران را به خوبی نشان می‌دهند. اگر تاکسی به عنوان وسیله حمل و نقل عمومی به حساب نیاید حدود ۴۰ درصد سفرها با حمل و نقل عمومی انجام می‌شود در حالی که آنچه در دنیا روال است ۷۰ درصد است. این در حالی است که در تهران نصف آنچه که باید باشد اتفاق می‌افتد.»

به طور کلی باید گفت سیستمهای حمل و نقل عمومی موجود (اعم از اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و مسافرپرور) حاکی از آن است

### حمل و نقل شهری زمانی می‌تواند در جایجاییها سهم مؤثری ایفا کند که جایجایی مردم و کالا در سرتاسر شهر با حداقل سرمایه گذاری و هزینه عملیاتی، زمان کمتر، حرکت ایمن تر و آسایش بیشتر همراه باشد

که این وسایل قادر به جایجایی افزایش تقاضا در سانهایی نمی‌شوند و یا اینکه افزایش تقاضا در جایجایی مسافران غیراقتصادی خواهد بود و به طور کلی اتخاذ سیاست بهبود وسایل حمل و نقل متکی بر سیستم اتوبوسرانی تاکسی و دور از واقع بینی است.

حاج نصراللهی دلایل استفاده از حمل و نقل عمومی در شهرهای بزرگ را چنین برمی‌شمارد: «حمل و نقل عمومی از بعد اقتصادی کاملاً به صرفه و صلاح است زیرا با صرف انرژی کمتر آسوده مردم به مقصد می‌رسند. علاوه بر آنکه حمل و نقل عمومی کارآزمایانه‌های پنهان دولت، مانند مشکل آلودگی هوا و فشارهای اجتماعی - سیاسی ناشی از آن را کاهش می‌دهد و موجب پایین آمدن هزینه‌های خطایی در امر بهداشت و سلامت جامعه می‌شود.» وی می‌افزاید: «از بعد مهندسی ترافیک یا شهرسازی نیز با ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی آسوده، نیاز به ایجاد امکانات و تسهیلات برای حمل و نقل شخصی پایین می‌آید و دیگر نیازی به شبکه ارتباطی گسترده نیست و نیاز به ساخت پارکینگ نیز کمتر می‌شود و اتومبیل جایگاه بی‌چون و چوای خود را از دست می‌دهد.»

از بعد ساختارهای اقتصادی - اجتماعی، در کشورهایی که



می‌شود که مردم از آن استفاده به عمل آورند و بتوانند به آن اعتماد کنند این در حالی است که مدیریت بخش حمل و نقل عمومی در زمان حاضر در اختیار افرادی قرار دارد که در زمینه حمل و نقل و ترافیک تخصص ندارند و باید مشاورانی در کنار آنان قرار گیرند و آنان را هدایت کنند. از جمله مشاورانی که اینان می‌توانند توصیه کنند، تنظیم خطوط و ایستگاهها، حذف خطوط مسواری، توسعه خطوط جدید، نیاز به ناوگان، مدیریت و زمان بندی حرکت اتوبوسهاست.

در زمان حاضر در تهران ۱۴ سازمان، شرکت و واحد مربوط به حمل و نقل و ترافیک وجود دارد که زیر مجموعه معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری اند و اغلب اطلاعات یا تصمیمات ضد و نقیض ارائه می‌کنند و همین امکان پاسخگویی و نظارت بر عملکرد آنها را از بین می‌برد!

محمدحسن شهیدی، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و مشاور شورای عالی ترافیک، نیز معتقد است با افزایش کیفیت سیستم حمل و نقل عمومی باید امکان انتخاب مردم را در استفاده از این سیستم بالا برد. وی می‌افزاید: تجربه برخی کشورها



میزان مالکیت خودرو و میان اقسار جاسه پایین است. و خلیفه ایجاد تسهیلات رفت و آمدی بر عهده دولتها گذاشته می شود و بسته به گستردگی شهرها و جمعیت نوع وسایل نقلیه مشخص خواهد شد. به گونه ای که در کلان شهرها سیستم اتوبوسرانی پاسخگوست و سیستم حمل و نقل اتوبوسه مثل مترو، قطار سبک شهری یا تراموا که قدیمی ترین و ساده ترین سیستم به شمار می رود، در کنار هم به سرویس دهی مشغولند. مطالعات نشان داده است که اگر جمعیت شهری بالای یک میلیون نفر باشد، اتکال بر سیستم حمل و نقل چادمانی غیر اقتصادی می شود. در اینجا با استفاده از حمل و نقل ریلی و اتوبوسها، به عنوان تغذیه کننده های این وسایل، می توان به هدف مورد نظر که سرعت بیشتر و هزینه کمتر و ایمنی است، دست یافت. در آن صورت تا کسی هم کار کرد خود را به عنوان وسیله نقلیه ای برای جابه جایی تنها یک مسافر از مبدأ به مقصد ایفا می کند. حاج نصر الهی با اشاره به اینکه در تهران از هر یکصد خانوار تنها ۲۲ خانوار وسیله نقلیه شخصی دارند، گفت: «ما بهترین شرایط را از نظر پایین بودن میزان مالکیت خودروهای شخصی داریم اما سیستم حمل و نقل عمومی ما متناسب نیست و با سیستم موجود

سیستمهای حمل و نقل عمومی بیندیشند. هر یک از این مدیرتها به فراخور تجربه شخصی، علاقه و مانند اینها، راه حل مشکل شهر خود را در انتخاب «سیستم خاصی» جست و جو می کنند و بر آن اصرار می ورزند که لزوماً منتج از مطالعه کارشناسی و یا بررسیهای متمرکز مراکز تحقیقاتی نیست.

وی معتقد است: «انتخاب هر سیستم حمل و نقلی باید با توجه به مجموعه امکانات و محدودیتهای محلی، منطقه ای، ملی، جغرافیایی، زیست محیطی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، فنی، مدیریتی و بهره برداری - امکان پذیری آن - با توجه به مجموع شرایط یاد شده، صورت پذیرد. از طرفی در انتخاب چنین سیستمی، علاوه بر اهداف خواسته شده، باید عوارض ناخواسته اقتصادی، زیست محیطی، فرهنگی، فنی و مانند اینها را نیز جست و جو کرد.»

حمیدسلطان موسوی معاون طرح و توسعه شرکت مترو معتقد است حمل و نقل شهری تعریف جدیدی را می طلبد. وی می گوید: «در حمل و نقل عمومی سه بحث عمده وجود دارد: کریدور، وسیله نقلیه و افق زمانی. در برنامه ریزی برای افق مورد نظر، هزینه ها در

### کارایی سیستم حمل و نقل عمومی زمانی آشکار می شود که مردم از آن استفاده به عمل آورند و بتوانند به آن اعتماد کنند. این در حالی است که مدیریت بخش حمل و نقل عمومی در زمان حاضر در اختیار افرادی قرار دارد که در زمینه حمل و نقل و ترافیک تخصص ندارند



مسیر (کریدور)، و وسیله نقلیه سر شکن می شود. این تراز به مطالعات اقتصادی - مهندسی دارد. به طور مثال، ممکن است سهم کریدور مترو در افق کوتاه مدت زیاد باشد اما باید آن را در مقایسه با حجم جابجایی و مدت زمان اختصاصی ارزیابی کرد.»

سیادت موسوی معتقد است که باید مسائل ترافیکی و شهری را با نگاه بلندمدت نگریم. وی می گوید: «به وسیله کریدور، وسیله نقلیه و افق زمانی، می توان به ظرفیت مورد نظر یک دست یافت. برای این اساس، برای حمل و نقل تعداد کمتر از ۳ هزار نفر به مینی بوسرانی، برای ۷ هزار نفر به اتوبوسرانی، برای ۱۵ هزار نفر به تراموا، برای ۲۰ هزار نفر به قطار سبک شهری (LRT) و برای بالای ۲۵ هزار نفر به مترو (HRT) نیاز است.»

قطار سبک شهری سیستم حمل و نقلی است که از نیروی برق استفاده می کند و واکنشهای ریلی کم وزن را به صورت یک یا چند واگن در مسیرهای حوریلی ثابت به گردش در می آورد و می تواند جدا از عبور و مرور وسایط نقلیه باشد و مسافران را در سکوهایی به ارتفاع کم تا متوسط سوار و پیاده کند.

مترو نیز سیستم حمل و نقل سریع السیر و پر حجمی است که بدون تلاقی با سیستمهای دیگر حمل و نقل بزرگرو زمین و زیرزمین به جابجایی مسافر می پردازد.

می توان تقاضاهای آینده را پوشش داد؛ زیرا شبکه معابر این اجازه را نخواهد داد که تعداد اتوبوسها، تاکسیها و دیگر مسافربرها افزایش یابند. از طرفی به دلیل جوان بودن جمعیت ما با افزایش سفر در سالهای آینده روبرو خواهیم بود. بنابراین باید به دنبال راهکارهایی بود که دیگر کشورها تجربه کرده اند؛ و یکی از آنها استفاده از سیستمهای ریلی درون شهری است.

#### حمل و نقل ریلی، شاید بهترین گزینه!

تا چندین سال پیش، بسیاری از برنامه ریزان و طراحان شهری بر این باور بودند که شهرها باید متناسب با خودروهای شخصی طراحی و ساخته شوند؛ در نتیجه در طراحیهای خود، اقدام به احداث معابر عریض، مکانهای توقف وسیع و نظایر اینها می کردند، بدون آنکه به عواقب آن از جمله اتلاف بیش از حد فضاهای شهری، ضایع کردن فضاهای زنده شهری، مصرف نیروی انرژی و گسترش نامتناسب سطح شهرها و معضلات خدمات رسانی متناسب توجه کنند.

اما به گفته اسماعیل نعمت زاده، کارشناس حمل و نقل شهری، در زمان حاضر مدیریتهای شهری و مسئولان محلی بر آن شده اند که برای پاسخگویی به تقاضاهای فزاینده سفر، به انواع



## حمل و نقل عمومی کارا هزینه‌های پنهان دولت، مانند معضل آلودگی هوا و فشارهای اجتماعی - سیاسی ناشی از آن را کاهش می‌دهد و موجب پایین آمدن هزینه‌های جانی در امر بهداشت و سلامت جامعه می‌شود

از طرفی LRT موجب آزاد شدن حجمی از اتوبوسها و اختصاص آنها به سایر مسیرها می‌شود، ایمنی مناسبی دارد. موجب افزایش کاربری پهنه زمینهای اطراف خود می‌شود. بر ظرفیت حمل مسافر می‌افزاید و زمان سفر را کاهش می‌دهد. سرمایه‌گذاری در LRT به عنوان یک سرمایه‌گذاری خوب محسوب می‌شود به طوری که یک لاین آزاد راه در هر ساعت ۱۵۰۰ تا ۱۸۰۰ خودرو را، که کمتر از ۲۲۰۰ نفر را شامل می‌شود، پوشش می‌دهد. ۲۰ تا ۵۰ درصد مسافران LRT از بین کسانی هستند که خودروی شخصی دارند و این نشان دهنده توانایی جذب مسافران جدید در این سیستم است. سیستم مذکور در اغلب مسیرها قابل اجراست و موجب تقویت امور تجاری بخشهای مرکزی شهر می‌شود.

هزینه نسبی سرمایه‌گذاری اولیه برای انواع سیستمهای حمل و نقل عمومی در مطالعات گفته مذکور، و براساس آن،



مترو بالاترین هزینه را به خود اختصاص می‌دهد. به گفته نعمت‌زاده، اگر چه سیستمهای قطار سبک شهری نوع سوم و چهارم به دلیل استفاده از مسیرهای زیرگذر و سیستمهای ایمنی نیازمند سرمایه‌گذاری کلانی است، با این حال این سیستم به مراتب ارزان‌تر از راه‌آهن زیرزمینی تمام می‌شود.

هزینه متوسط تصام شده برای یک LRT از نوع سوم با مسیر دو خطه و ایستگاههایی که حداقل ۲۰ درصد از آنها در تونل و معابر زیرزمینی قرار داشته باشد، در حدود ۲۸ میلیون دلار در هر کیلومتر است؛ در حالی که سیستم مترو حداقل ۱۱۰ میلیون دلار در هر کیلومتر هزینه دربر خواهد داشت. سیستمهای LRT نوع اول و دوم نیز تنها حدود ۲۰ تا ۴۰ درصد هزینه ایجاد سیستمی از نوع سوم را نیاز دارند زیرا این سیستمها از مسیرهای عبور همسطح استفاده می‌کنند.

ترانسواها نیز وسایل نقلیه‌ای هستند که از نیروی برق استفاده می‌کنند و به صورت یک یا چند واگن در ترافیک مختلط و در مسیر خیابانهای شهری به حرکت در می‌آیند تفاوت این سیستم، که به قطار برقی هم معروف است، با قطار سبک شهری در این است که قطار سبک شهری انعطاف‌پذیری بیشتری دارد، در حالی که ترانسواها در طول مسیر خود با سیستم عبور و مرور شهری در می‌آیند. لذا قطارهای سبک شهری در مسیرهای مخصوص یا نیمه اختصاصی حرکت می‌کنند و این عامل سرعت و حرکت بیشتری را امکان‌پذیر می‌سازد و می‌تواند از چندین مسیر مختلف بهره‌گیری کند.

قطار سبک شهری دارای ریل کم وزن است. مسافر زائر مسیر دارای سطح کوتاه جابجایی می‌کند. امکان حرکت در خیابان را دارد. از سیستمهای هوایی (فرفورم یا بوق گیر) برای برقی‌گیری می‌کند و می‌تواند در مسیر مشخص سرویس‌دهی کند.

در زمان حاضر، به گفته محمود سیادت موسوی، مدیر عامل مرکز کنترل ترافیک تهران، «۹۵ سیستم مترو، ۷۵ سیستم ریلی سبک و ۳۵۰ سیستم ترانوا در جهان وجود دارد».

وی با تشریح ظرفیت جابجایی مسافر در سیستمهای مختلف حمل و نقل عمومی، می‌گوید: «اتوبوس معمولی ۴۴ مسافر نشسته و ۳۶ مسافر ایستاده با فاصله حرکتی ۶۰ ثانیه، اتوبوس مفصلی ظرفیت ۶۲ مسافر نشسته و ۷۱ مسافر ایستاده با فاصله حرکتی ۶۰ ثانیه، قطار سبک شهری شاسی کوتاه ظرفیت متوسط و تعداد ۲ واگن (۱۶۰ مسافر نشسته و ۳۰۰ مسافر

### میزان آلودگی انواع وسائط نقلیه (گرم)

ردیف	وسيله نقلیه	Pb	CO	H	NOx	SO2	دوده و خاک	مجموع
۱	شخصی	۰/۹	۱۲۵۰	۱۶۵	۱۵۰	۴/۲	۰/۲	۱۵۵۰
۲	اتوبوس	-	۲۱/۹	۱۵/۴	۱۲۵/۹	۱۲/۴	۲/۸	۲۰۰
۳	راه‌آهن سبک	-	۰/۹	۲/۴	۱۳/۷	۱۷/۴	۰/۷	۳۵/۷

### میزان آلودگی صوتی انواع وسائط حمل و نقل عمومی

ردیف	نوع سیستم	محل اندازه‌گیری	میزان آلودگی (db)
۱	اتوبوس دیزلی	موقع شناسایی در فاصله ۶ متری	۸۸
۲	اتوبوس برقی	در فاصله ۶ متری	۷۹
۳	قطار سبک شهری	در فاصله ۶ متری	۸۳
۴	راه‌آهن زیرزمینی	در فاصله ۶ متری	۹۴

ایستاده) با فاصله حرکتی ۹۰ ثانیه، LRT ظرفیت بالا و تعداد ۲ واگن، ۱۵۰ مسافر نشسته و ۷۵۰ مسافر ایستاده با فاصله حرکتی ۹۰ ثانیه و مترو ۸ واگن تعداد ۳۹۲ مسافر نشسته و یک هزار و ۱۱۴ مسافر ایستاده را سرویس می‌دهند.

اگر چه معاون طرح و توسعه مترو، این وسیله نقلیه را بهترین گزینه برای شهری مثل تهران عنوان می‌کند، اما مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک تهران ده دلیل را براساس مطالعات کمیته حمل و نقل ریلی (که زمانی خود ریاست آن را بر عهده داشت)، برای انتخاب قطار سبک شهری به عنوان سیستم حمل و نقل تهران بر می‌شمارد و می‌گوید: «LRT موجب کاهش آلودگی هوا می‌شود، دارای آلودگی صوتی کمتری است و هزینه حمل و نقل با ظرفیت بالا را کاهش می‌دهد. حتی در مواردی هزینه بهره‌برداری از آن به ازای مسافر - کیلومتر برای LRT ۵۰ درصد کمتر از اتوبوس بوده است».



کارشناسان معتقدند که قطار سبک با سرعت ۲۵ کیلومتر در ساعت، نسبت به اتوبوسیل شخصی با سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت و اتوبوس با سرعت ۶۶ تا ۱۰ کیلومتر در ساعت از جهت بار، علاوه بر اینکه این سیستم ۱۶ برابر یک پیکان فضای معابر را اشغال می‌کند در حالی که کارایی آن در حمل مسافر ۶۱ برابر است. امکان بروز حوادث رانندگی در قطار سبک کمتر است و براساس آمار تعداد تصادفات در یک میلیون ساعت کار وسایل نقلیه ریلی در حدود یک مورد است. همچنین کمترین آلودگی صوتی را دارد و به دلیل به کارگیری چرخهای با خاصیت ارتجاعی، دارای حرکتی آرام و بدون سروصداست.

مسئولان بر آن شدند که در مصوبه‌ای برای کاهش مشکلات ترافیکی ۶ کلان شهر کرج، تبریز، اصفهان، مشهد، شیراز و اهواز از قطار سبک شهری استفاده کنند که البته بسیاری از کارشناسان روی مبحث یکسان سازی بحث دارند. اما در شهر تهران مترو هنوز حرف اصلی را می‌زند. اگرچه پس از گذشت حدود ۳۰ سال از آغاز مطالعات احداث مترو و سپری شدن حدود ۲۰ سال از شروع نخستین عملیات حفرتونل آن، تهران، تنها صاحب چند کیلومتر از مترو و عده داده شده است، اما هنوز بسیاری از موافقان ادامه کار مترو، راهکارهای دیگر را در مان قطعی مشکل ترافیک و آلودگی هوا نمی‌دانند. در این خصوص، توسلی که یکی از پانویسان راه‌اندازی مجدد پروژه مترو پس از انقلاب بود، در گفت‌وگویی با نشریه تازه‌های ترافیک در پاییز سال ۷۹ می‌گوید: «قطعا مترو با توجه به سهمش در کاهش

آلودگی هوا می‌تواند نقش مؤثری داشته باشد زیرا عاری از آلاینده‌های ناشی از سوخت فسیلی است اما گاهی دیده می‌شود که برخی مدیران مترو برای توجیه پروژه، آمار و ارقامی ارائه می‌دهند که با واقعیتها همخوانی ندارند و از نظر کارشناسی مورد قبول نیستند. از یک طرفه گفته می‌شود که یک خط مترو ۴۰ هزار مسافر را در ساعات اوج ترافیک جابجا می‌کند (البته این آمار ظرفیت اسمی است). حال اگر فرض کنیم یک خط مترو ۱۰ ساعت کار می‌کند (که این احتمال نیست ۱۰ ساعت با ظرفیت ساعات اوج ترافیک عمل کند) در کل می‌شود ۴۰۰ هزار سفر که با احتساب دو خط جمعاً ۸۰۰ هزار سفر را در برمی‌گیرد. این در شرایطی است که اگر فرض کنیم روزانه مجموعاً ۱۵ میلیون سفر در تهران انجام می‌شود، نسبت ۸۰۰ هزار سفر توسط مترو در مقابل مجموع سفر در تهران، حدود ۵ درصد را شامل می‌شود. بنابراین همان‌طور که ملاحظه می‌شود، این ارقام با سهم در نظر گرفته شده برای مترو - که ۲۰ درصد از مجموع سفرهای شهری است - همخوانی ندارند.

مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران با اشاره به اینکه «زمان زیادی برای اتمام طرح مترو مورد نیاز است، گفت: «نمی‌توان ترافیک شهری مثل تهران را به حال خود رها کرد تا چند سال آینده صاحب مترو شد؛ بلکه باید روی حمل و نقل سبک نیز در این شهر کار کرد. کار قطار سبک شهری نسبت به مترو کمتر اما در عین حال زودبازده‌تر است.»

وی می‌افزاید: «در دنیا، تمرکز تنها بر روی یک سیستم حمل و نقل صورت نمی‌گیرد بلکه از سیستم حمل و نقل ترکیبی مثل مترو، قطار سبک شهری، تاکسی، اتوبوس و مانند اینها استفاده می‌کنند و امکان انتخاب را با هزینه‌های متفاوت به شهروندان می‌دهند. یعنی هیچ چیز در آنجا ممنوع نیست، بلکه

**برای حمل و نقل تعداد کمتر از ۳ هزار نفر به  
مینی بوس رانی، برای ۷ هزار نفر به  
اتوبوس رانی، برای ۱۵ هزار نفر به تراموا،  
برای ۳۰ هزار نفر به قطار سبک شهری  
(LRT) و برای بالای ۴۵ هزار نفر به مترو  
(HRT) نیاز است**

در واقع ترافیکها امکان انتخاب را ایجاد می‌کنند. از طرف دیگر گزینه برتر در بسیاری کشورها روی حمل و نقل ریلی سبک است. گرایش دنیا به مترو کمتر است. حاج نصراللهی نیز گرچه مترو را ایده‌آل ترین نوع حمل و نقل عمومی - به دلیل حمل حجم بالای مسافر، زیرزمینی بودن و نداشتن تلاقی یا ترافیک شهری - می‌داند، اما می‌گوید: «اگر شهری امکان ایجاد مترو را داشته باشد باید اقدام کند اما ساخت مترو باید به دلیل تأسیسات شهری زیاد، مناسب نبودن نوع خاک و بودجه دولت توجیه داشته باشد.»

منوچهر علی زاهد معاون دفتر حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور در مورد مصوبه استفاده از سیستمهای ریلی در کلان شهرهای کشور می‌گوید:

«از سال ۱۳۷۸ مطالعات سیستم حمل و نقل ریلی در کشور آغاز شد. اعتباراتی از بودجه سالهای ۱۳۷۸ و ۷۹ برای آن در نظر







گرفته شد که مشخصاً برای مشهد و تهران بود. بعد از آن در قانون بودجه سال ۱۳۸۰ ردیف بودجه‌ای براساس بند الف- تبصره ۴۰ برای این سیستم باز شد و ۵۰ میلیارد تومان به ۶ کلان شهر (به غیر از تهران) تخصیص یافت.

وی می‌افزاید: «مطالعات از سیستم حمل و نقل ریلی براساس مصوبه شورای عالی ترافیک کشور مبنی بر استفاده از این سیستم در شهرهای پرترافیک آغاز شد. به طوری که مطالعات زیست‌محیطی و هزینه‌های این سیستم در شهر اصفهان در حال انجام است. و سه خط اولویت‌دار این شهر را گروه مشاوران مشخص کرده است.

از ابتدای سال ۸۰ روی فاز اجرایی آن کار شد. انتخاب کریدورها با توجه به مسائل فرهنگی و عدم جدیه به بافت سنتی در دست مطالعه است. بحث بر سر آن است که ریلها روی زمین یا روی سطح باشد و اینکه تأثیر آن بر بافت سنتی شهر چگونه است.

در شیراز نیز کارشناسان دانشگاه صنعتی شریف از سال ۷۸ مطالعه برای انتخاب کریدورها را، با توجه به وضعیت اقتصادی و زیست‌محیطی و حتی انتخاب سیستم حمل و نقل، آغاز کرده‌اند و

قطار شهری تبریز انجام و مطالعات اجرایی آن نیز آغاز شده است. سه کریدور برای قطار سبک شهری انتخاب شده که اولویت اول آن - سیرری به طول ۱۸ کیلومتر - به تصویب شورای عالی ترافیک رسیده است. این مسیر ۱۲۸ ایستگاه بین راهی و دو دپوی اصلی و فرعی در ابتدا و انتهای مسیر دارد. نقشه‌های مورد نیاز در طول مسیر تهیه شد. تأسیسات شهری موجود شناسایی و روی نقشه‌های مناسب پیاده شده است. عملیات ژئوتکنیک و زمین‌شناسی آن به اتمام رسیده و قرارداد مطالعات سازمانی مسیر نیز بسته شده است.»

خوشروان آذر معتقد است: «بر طبق استانداردهای بین‌المللی حمل و نقل ریلی تیم ساعت از لحاظ زمانی، و ۷ الی ۱۵ سنت صرفه جویی ارزی در سوخت دارد. آسایش برای بالابریدن میزان استفاده از حمل و نقل ریلی، این سیستم با سیستم اتوبوسرانی، تغذیه کننده ایستگاه‌های مترو یا قطار سبک شهری باید به صورت یکپارچه عمل کند. در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا، سیستم‌های حمل و نقل ریلی به همراه دیگر سیستم‌های حمل و نقل شهری به صورت ترکیبی مورد استفاده قرار می‌گیرند. نمونه آن، شهر بروکسل است که ترکیبی از اتوبوسرانی، قطار سبک شهری و قطار سنگین یا مترو را مورد استفاده قرار می‌دهد. به نحوی که این مجموعه به صورت منسجم، سیستمی کارآمد و بهینه را برای این شهر فراهم آورده است. اما در کشور ما به دلیل تعدد مراکز تصمیم‌گیرنده، ناهماهنگ بودن آنها، معمولاً این کار به سختی صورت می‌گیرد و نمونه آن اوایل کار مترو در تهران است. این در حالی است که یکی از مولود جذب مسافر، راحتی دسترسی به مسیرهای محلی است.»

علی تیزاد نیز معتقد است: «به موازات سیستم‌های حمل و نقل ریلی، سیستم‌های مکمل دیگری هم باید سیستم حمل و نقل را بسازی کنند و اتوبوسرانی عامل مهم مکمل است. به عنوان مثال، سیستم‌های اتوبوسرانی شهری تا زمانی که خط متروی تهران (سادقیه تا میدان امام خمینی) راه نیفتاده بود، به دلیل نبود هماهنگی، سیستم را تغذیه نمی‌کردند و مردم با مشکل مواجه بودند.»

وی افزود: «همه شهرهای کشور امکان استفاده از

## قطار سبک شهری انعطاف‌پذیری بیشتری دارد، در حالی که ترامواها در طول مسیر خود یا سیستم عبور و مرور شهری در می‌آمیزند اما قطارهای سبک شهری در مسیرهای مخصوص یا نیمه اختصاصی حرکت می‌کنند و این عامل سرعت و حرکت بیشتری را امکان‌پذیر می‌سازد و می‌تواند از چندین مسیر مختلف بهره‌گیر

در زمان حاضر مشغول برآورد هزینه جابجایی، حجم ریلی و مانند اینها هستند. در مشهد نیز اجرای سیستم قطار سبک شهری ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است که در صورت تخصیص اعتبار لازم از بند الف تبصره ۴۰، در سال ۱۳۸۱ به بهره‌برداری می‌رسد.»

وی می‌افزاید: «از همین محل اعتبارات سایر کلان شهرها نیز لحاظ شده است و اعتبار اوزی لازم نیز برای خریدهای خارجی اختصاص یافته است که تا پایان سال به اتمام می‌رسد.» علی تیزاد سیاست دولت را بهبود حمل و نقل و ارتقای سطح خدمات ارائه شده به شهروندان عنوان می‌کند و می‌گوید: «در همین زمینه، سیستم‌های حمل و نقل ریلی در کلان شهرها مورد استفاده قرار می‌گیرد و دولت به طور جدی‌گیر آن است.»

### حمل و نقل ریلی در تبریز

برای آگاهی از وضعیت سیستم حمل و نقل ریلی در تبریز ما دکتر علی خوشروان آذر مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز گفت‌وگو کردیم. وی گفت: «مطالعات ترافیکی و امکان‌سنجی





سختن آخر اینکه، گسترش شهرنشینی و افزایش جمعیت، افزایش حجم سفرها و کمبود شبکه معابر متعارف در مقایسه با تقاضای حمل و نقل گرایش به سوی حمل و نقل عمومی را اجتناب ناپذیر کرده است. لیکن در عین حال سرعت، ایمنی، راحتی، هزینه مناسب و سازگاری با محیط زیست نیز از گزینه‌هایی است که باید در این گونه حمل و نقل مورد توجه جدی قرار گیرد. در این صورت، شهرهای کشور قطعاً از این وضعیتی که گرفتار شده‌اند نجات می‌یابند و میزان استفاده عموم از این گونه وسایل نیز بیشتر می‌شود. سیستم‌های حمل و نقل ریلی امروزه به عنوان گزینه‌های مطلوب برای حمل و نقل همگانی مورد توجه واقع شده است. شهرهای مهم و پیشرفته دنیا نیز سالهاست که از این سیستم استفاده می‌کنند و یا تقذیه مناسب آن از طریق سیستم‌های دیگر حمل و نقل همگانی، اتخاذ سیاستگذارانه‌های مناسب برای جلب مسافران شهری، ایجاد مراکز خرید مختلف در کنار ایستگاه‌های این گونه وسایل و برنامه‌ریزی‌های دقیق توانستند بر این مشکل فائق آیند. به عنوان نمونه، در شهر یکن،



در لحظه‌های مهم‌ترین میدان شهر معمولاً جمعیت می‌شود، به طوری که امکان حرکت را از آدم سلب می‌کند و دقایقی به‌دلتی از مسافران شهری نیست. این مسافران یا در مراکز خرید به سر می‌برند و یا با سیستم‌های تقذیه کننده به سوی مقصد حرکت می‌کنند. بنابراین برای به حداکثر رساندن منافع سرمایه‌گذاری در یک سیستم ریلی، خدمات جابجایی در یک شهر باید به صورت یکپارچه باشد و خطوط اتوبوسرانی تقذیه کننده نیز به ایستگاه‌های مترو و LRT سرویس‌دهی کنند. از طرفی سیستم‌های ریلی موجب افزایش فعالیت‌های تجاری می‌شود و این کار از طریق آوردن تمدن بیشتری از مشتریان به مرکز شهر و کمک به شافلان در رسیدن راحت‌تر به محله‌های کارشان صورت می‌گیرد. و این در حالی است که برنامه‌ها در زمان‌بندی مناسب انجام شوند، از گاتها و سازمان‌های مرتبط هماهنگ عمل کنند و کارشناسان و متخصصان بر مبنای مطالعات علمی پیش روند البته ناگفته نماند که سیستم‌های جدید غیر ریلی نیز جای بحث دارند و مسئولان لازم است قبل از سرمایه‌گذاری در این بخش همه جوانب را بررسی کنند.

حمل و نقل ریلی را ندارند و سیاست دولت در غیر کلان شهرها در توسعه حمل و نقل عمومی - به ویژه اتوبوسرانی - است. به همین دلیل قراردادی در سال ۷۷ پسنه شد که طی آن در برنامه زمان‌بندی مشخص ۱۵ هزار دستگاه اتوبوس وارد ناوگان اتوبوسرانی کشور می‌شود.

وی همچنین اظهار داشت: «با توجه به نقش اتوبوسها در آلودگی هوای شهر تهران و بر اساس مصوبه شورای عالی، در صورت عدم تطبیق اتوبوسها با استانداردهای جدید، آنها از ابتدای سال ۸۰ شماره گذاری خواهند شد و حتماً باید گازسوز شوند.» وی با اشاره به این که استفاده از تجهیزاتی مثل کوئر برای اتوبوسها در شهرهای گرمسیر که موجب جذب مسافر می‌شود، افزود: «با این روند و با ورود اتوبوسهای مدل جدید به سیستم، سن متوسط ناوگان اتوبوسرانی کاهش می‌یابد.»

علی نژاد ابلاغ و گذاری اتوبوسرانی به بخش خصوصی و تعاونی‌ها را با موافقت‌نامه سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور از مهم‌ترین اقدامات دولت در جهت کاهش تصدیی گری و ارتقاء کیفیت ارائه خدمات عنوان کرد و گفت: «بخش خصوصی و تعاونی سهم ۴۰ درصد قیمت اتوبوس را در وجه کارخانجات سازنده پرداخت می‌کنند و ۶۰ درصد قیمت سیستم نیز به وسیله خود دولت در بخش شرکتهای سازنده پرداخت می‌شود. با توجه به مشکلات بخش خصوصی و تعاونی، برای تأمین سهم ۴۰ درصدی نیز از محل بند ب تبصره ۲۹ قانون بودجه سال ۸۰ حدود نصف سهم ۴۰ درصدی به صورت یارانه و تسهیلات بانکی یا بهره کم در اختیار آنان قرار می‌گیرد.»

لازم به ذکر است که از اردیبهشت ماه سال آینده ۷۰۰ دستگاه «میدل باس» (خودروهایی با گنجایش بیشتر از مینی‌بوس و کمتر از اتوبوس) در شهرهای دارای جمعیت کمتر از یکصد هزار نفر به مناقشیهان واگذار خواهد شد.

محمدسرتوفی، مدیر کل دفتر حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در این مورد می‌گوید: «در سال جاری اعتباری بالغ بر ۲۱۴ میلیارد تومان در این بخش هزینه می‌شود و این رقم در سال آینده حدود ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت.»



در گردهمایی یکروزه تهران انجام شد

## بررسی تشکیل اتحادیه پایانه‌های شهرداریهای کشور

آزاده افشار

هماهنگ ارائه کنند. این آموزش باید تداوم داشته باشد تا ملکه ذهن افراد شود، زیرا در غیر این صورت نتیجه‌ای در بر نخواهد داشت.

وی با بیان اهمیت عامل انسانی در ۸۰ درصد از تصادفات، اظهار داشت: میزان تصادفات در شش ماهه اول سال ۱۳۸۰ نسبت به مدت مشابه در سال گذشته، ۱۲ درصد افزایش یافته و همچنان در حال رشد است. به همین خاطر است که گسترش آموزش عمومی جزو سیاستهای راهبردی وزارت کشور است.

مدیر کل دفتر حمل و نقل، توسعه و بهبود خدمات حمل و نقل همگانی را از دیگر سیاستهای وزارت کشور اعلام کرد و گفت: در سال گذشته [۱۳۸۰] ۴۶۰ میلیارد ریال برای خرید اتوبوس اختصاص یافته است که ۴۰ درصد این رقم هزینه خرید خودرو است و ۶۰ درصد مابقی را شهرداریها پرداخت می‌کنند. این خودروها با اعطای وام بانکی در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد.

رتوفی همچنین از برقراری خطوط مینی-بوس رتویی در شهرهای زیر یکصد هزار نفر خبر داد و گفت: مقرر شده است تا شبکه مینی-بوس رتویی نیز در شهرهایی که دارای جمعیت ۴۰ تا ۱۰۰ هزار نفری هستند ایجاد شود.

وی یادآور شد: روزانه در کشور ما هر اتوبوس شهری حدود هزار نفر را جابه‌جایی می‌کند. این در حالی است که در شهرهای توسعه یافته جهان این رقم به ۴۰۰ تا ۵۰۰ نفر نیز نمی‌رسد. بدین لحاظ همواره می‌بایست در راستای افزایش رفاه عمومی و کاهش انتظار سفر گام برداشت، و به فکر تقویت و بهینه‌سازی خدمات کمی و کیفی ناوگان حمل و نقل عمومی بود.

رتوفی ساماندهی ترافیک را از دیگر برنامه‌های وزارت کشور اعلام کرد و گفت: طرح مطالعه و ساماندهی ترافیک در ۳۰ شهر کشور در حال اجراست و به نظر می‌رسد با دریافت نتایج مطالعات، بتوان به طراحی علمی و امروزی ترافیک در شهرها دست یافت.

وی افزود: راهاندازی مراکز معاینه فنی خودروها در شهرهای کشور و گاز سوز کردن ناوگان همگانی از دیگر اقدامات در دست

دومین گردهمایی مدیران عامل سازمان‌های پایانه‌های مسافربری و مسئولان پایانه‌های شهرداریهای بالای یکصد هزار نفر جمعیت در کشور، با هدف تشکیل اتحادیه و جدت مدیریت و تعیین سیاستگذاری، در تهران برگزار شد.

در ابتدای این مراسم جواد خیری، مدیر عامل سازمان پایانه‌های شهرداری تهران، با اظهار این مطلب که ۸۵ درصد از سفرها با بهره‌گیری از ناوگان حمل و نقل جاده‌ای صورت می‌گیرد، بر بهینه‌سازی و ارتقای کمی و کیفی خدمات پایانه‌ها و ناوگان حمل و نقل تأکید کرد.

وی تصریح کرد: امروزه توجه به مسائل طراحی در ساخت پایانه‌های مسافربری در شهرهای کوچک خانوار اهمیت است و در شهرهای بزرگ نیز الزامی است. سازمان پایانه‌های شهرداری تهران با انجام مطالعات و بهره‌گیری از آرای کارشناسان و مطالعات مکان‌یابی، در حال ساخت بزرگ‌ترین پایانه مسافربری کشور، با رعایت استانداردهای امروزی در شرق تهران است. این پایانه می‌تواند الگوی مناسبی برای ساخت دیگر پایانه‌ها در شهرهای مختلف باشد.

خمیری یادآور شد: امید است که با تشکیل اتحادیه پایانه‌های مسافربری، زمینه تبادل بیشتر اطلاعات و تجربیات در زمینه احداث علمی پایانه‌های مسافربری و ارائه امکانات و تسهیلات در جهت رفاه و آسایش مسافران فراهم شود.

در ادامه گردهمایی محمد رتوفی، مدیر کل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، به تشریح سیاستها و برنامه‌های وزارت کشور در امور حمل و نقل و ترافیک پرداخت.

وی فقدان آموزش عمومی را یکی از مشکلات ترافیکی کشور عنوان کرد و گفت: به شهروندان و رانندگان آموزشهای لازم داده نشده است و با این حال انتظار می‌رود که آنها بهترین رفتار ترافیکی را از خود نشان دهند.

رتوفی تأکید کرد: آموزش عمومی را باید تمامی نهادهای ذی‌ربط - نظیر شهرداری، نیروی انتظامی و رسانه‌ها - به صورت



پایانه مسافربری غرب تهران



اجراست، که برای این کار تیار به ۲۰۰ پایانه مسافری است. رفوئی با اشاره به پاره‌ای از موارد که اتحادیه با فعال شدن در آنها می‌تواند نقش مؤثری ایفا کند، گفت: اتحادیه می‌تواند مراکز دانشگاهی را برای مطالعه علمی در زمینه مکان‌یابی واحداث پایانه‌های مسافری شمال سازد تا بتوان هر چه بیشتر از تصمیم‌گیریه‌های غیر علمی و شخصی برخی مدیران دور شد. به علاوه، بدین ترتیب نوعی پایگاه اطلاعاتی در اتحادیه ایجاد می‌شود و تمامی اطلاعات مربوط به پایانه‌ها در سطح استانی و ملی تدوین می‌گردد و بر روی شبکه اینترنت قرار می‌گیرد.

از دیگر اقداماتی که لازم است در زمینه اطلاع‌رسانی به اجرا درآید، ایجاد «شماره تلفن گویا» است که زمان حرکت و ظرفیت مسافران را اعلام کند.

وی با بیان این مطلب که ارائه تمام خدمات مسافرتی باید در پایانه‌ها صورت گیرد، افزود: همواره در پایانه‌های مسافری شهرها دیده می‌شود که مسافرهای شخصی اقدام به سوار کردن مسافران می‌کنند. هدف از طرح این مسئله آن است که در آینده موارد مذکور حذف شود و تمامی مسافرهای شخصی تحت پوشش پایانه‌های مسافری قرار گیرند و بر اساس برنامه‌ای منظم و مشخص حرکت کنند، تا امنیت جانی و مالی مردم تأمین گردد.

همچنین در این گردهمایی اسفوری، مدیر کل حمل و نقل مسافری پایانه‌های کشور، در مورد ضوابط ارائه تسهیلات و وام بانکی برای احداث پایانه‌های مسافری چنین گفت: پایانه‌ها باید دارای پیشرفت فیزیکی ۴۰ درصد باشند تا سازمان پایانه‌های کشور برای ۶۰ درصد باقی مانده وام پرداخت کند. مدت بازپرداخت این وام پنج سال است و متقاضی آن نیز می‌تواند شخص حقیقی یا حقوقی باشد.

وی افزوده به منظور ارائه تسهیلات بانکی برای ساخت و ساز پایانه‌ها مواردی نظیر جمعیت بالای ۱۰ هزار نفر، وجود دانشگاه، پادگان، نظام ویژه گردشگری و مکان مناسب پیش‌بینی شده است.

مدیر کل حمل و نقل مسافری پایانه‌های کشور، با ارائه گزارشی از وضعیت تلوکان مسافری کشور چنین گفت: هم‌اکنون اتوبوسهای با عمر ۲۰ تا ۴۰ سال نیز در حال فعالیت هستند که با مشکلاتی نظیر عدم ایمنی و رفاه مسافری مواجه‌اند.

وی در ادامه گفت: در برنامه توسعه سوم دولت عمر متوسط

هر ناوگان مسافری ۱۴ سال پیش‌بینی شده است که بر اساس برآوردهای صورت گرفته در این زمینه، سالانه می‌باید ۱۳۲۰ دستگاه اتوبوس وارد ناوگان شود و همین رقم نیز اسقاط گردد. بدین منظور برای متقاضیان خرید اتوبوسهای نو ۴۰ درصد قیمت خودرو با سود ۱۲ درصد، و برای متقاضیانی که دارای اتوبوس اسقاطی هستند ۷۰ درصد قیمت خودرو با سود ۴ درصد در نظر گرفته شده است.

مسئولان یهمن پرتیان، معاون مدیر کل دفتر حمل و نقل و ترافیک، با اشاره به مباحث مطرح شده در خصوص نتایج اولین گردهمایی پایانه‌های مسافری کشور، چنین گفت: تدوین این نامه ماده ۶ قانون پایانه‌های کشور، در اولویت برنامه‌ها قرار گرفته است. برای تدوین ماده مذکور جلسات حقوقی بین وزارت کشور و وزارت راه و ترابری برگزار گردید که در اکثر موارد این نامه توافق حاصل شد. در ۳ ماده‌ای که اختلاف پدید آمد، پیشنهادهای این وزارتخانه‌ها در دو بند جداگانه تدوین گردید که اصلاحیه آن با امضای دو وزیر برای تصویب به هیئت دولت ابلاغ خواهد شد.

همچنین در ادامه گردهمایی محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، با تأکید بر واگذاری امور به کارشناسان گفت: می‌بایست مسئولیت انجام امور تخصصی را به کارشناسان و اهل فن واگذار کرد زیرا تسلط و آگاهی بر مسائل موجود بهتر می‌تواند در جهت حل مشکلات اقدام کرد.

وی در مورد شکل‌گیری اتحادیه پایانه‌های مسافری اظهار داشت، امید است با آغاز فعالیت اتحادیه مذکور و با همکاری یکدیگر، نارسایی‌ها را به حداقل رسانیم و زمینه و شرایط مناسبی را برای حمل و نقل جاده‌ای فراهم کنیم.

وی در پایان گفت: می‌بایست آسایش، رفاه و امنیت مردم را سرلوحه کار خویش قرار داد تا بهترین خدمات به مردم ارائه شود. لازم به ذکر است که در پایان گردهمایی، انتخابات اعضای هیئت مدیره اتحادیه سازمان پایانه‌های کشور برگزار شد. در این انتخابات مسعود حسن شاهی از شیراز، حسین مصی از اصفهان، جواد خیری از تهران، محمود بهزادی از اهواز، حسین قادری از تبریز، و دریک‌لو از خرم‌آباد جداگانه آرا را به دست آوردند.

شایان ذکر است که اساسنامه اتحادیه سازمانهای پایانه‌های شهرداریهای کشور در ۲ فصل و ۱۲ ماده تهیه و تنظیم شده است.



پایانه مسافری جنوب تهران



# کاشان؛ شهر آموزش شهروندان

مروری بر برگزاری دومین جشنواره آموزش شهروندی در کاشان

## سحر شفاقی

«شهروندی» و «شهروندی» دو واژه‌اند که معنای به ظاهر یکسانی را به ذهن متبادر می‌کنند، حال آنکه در عالم مصداق تفاوتی ماهوی بین معانی این دو واژه وجود ندارد. البته بحث ما در این مقال مربوط به ترجمان این دو کلمه نیست بلکه صرفاً در پی آنیم تا از دم گذار از مفاهیم «شهروندی» به مسووعیت، شهروندی، و مطرح سازیم. این امر نیز با توجه به بساطت اجتماعی جامعه شهری ایران جز با اهرم آموزش میسر نیست. آموزش مسوولانه‌ای است که در طی این سالها، در کشورهای توسعه یافته و با توجه عدم اولویت به انتهای نیست نیازهای جامعه شهری دو دهه اخیر فرستاده شده است.

در این میان شورا و شهرداری و سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان، با درک اهمیت موضوع آموزش و یادآوری حقوق متقابل شهروندی، دومین جشنواره آموزش شهروندی را - متفاوت از جشنواره قبلی، از حیث فراخوانی از سراسر کشور - برگزار کردند.

مهمترین هدفی که جشنواره در پی آن بوده، عبارت است از ایجاد اعتماد متقابل بین شهروندان و شهرداری و آگاه سازی عمومی، حول محورهای شهر شاداب، زیباسازی شهر، حفظ و استفاده صحیح از اموال عمومی، بهداشت شهری، ترافیک، فرهنگ، برخورد با گردشگران و مشارکت شهری. قرار است این جشنواره همه ساله در ایام و قالبهای جدیدی برگزار گردد و تداوم یابد.

جشنواره پس از بررسیهای کارشناسی در سه کمیته علمی، اجتماعی و تبلیغاتی در دو بخش - مسابقه و جنبی - طراحی شد. در بخش مسابقه جشنواره، محورهای پیش گفته در قالبهای کسریکاتور، عکس، نمایشنامه، فیلم و نمایش خیابانی مطرح گردید و به دلیل تأثیرپذیری و تأثیرگذاری کودکان، قالبهای کاریکاتور و داستان و نقاشی به سبب گذارنده شد.

در بخش جنبی جشنواره نیز همایش مدیران، راهاندازی کارگاههای شادی، برپایی ایستگاه نقاشی کودکان، میرگرهای محله‌ای و انتخاب محله نمونه، نقاشی دیواری و رنگ آمیزی خیابانها طراحی و اجرا گردید.

شهرداری بهاء به دلیل اهمیت موضوع آموزش و تفریحی متابع در این زمینه، سعی دارد دومین جشنواره آموزش شهروندی را با نگاهی تحلیلی به مخاطبان خود عرضه کند تا به عنوان الگو مورد استفاده علاقه مندان قرار گیرد؛ چه نقش پای رنگان، هموار سازد راه را.



سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان در زمستان ۱۳۸۰، جشنواره‌ای را با عنوان آموزش شهروندی برگزار کرد. که از جمله اهداف آن عبارت بوده‌اند از: تغییر در نگرش شهروندان نسبت به حقوق شهروندی، تعامل اجتماعی، مشارکت گسترده شهروندان در امور مربوط به خودشان، انتظار شهروندان از شهری تمیز و منظم که دارای فضاهای تفریحی و فرهنگی و تعاملی باشند، و نظایر آنها. این سازمان اقداماتی را در این زمینه انجام داده و در مسیر دستیابی به اهداف خود از ابزارهای گوناگون هنری و اجتماعی مدد جسته است. دیگر اهدافی که در دومین جشنواره آموزش شهروندی مدنظر قرار گرفتند عبارت‌اند از: شهر شاداب، بهداشت شهری، استفاده صحیح از اموال و تاسیسات عمومی و حفظ آنها، زیباسازی شهر، ترافیک، ایمنی، آلودگی شهری، ارتباط شهرداری و شهروندان و نیز فرهنگ برخورد با گردشگر.



می‌توان انجام فعالیت‌های روزمره را در سایه تعامل و گفت و گو انتظار داشت. از طرفی نیز هدف ما تداوم و تداوم برنامه‌های شاداب‌سازی و ارائه راهکارهای جدیدتر و مناسب‌تر برای این منظور است. ابزارهای فعلی در به کارگیری این هدف، برپایی کارناوال شادی و رنگ‌آمیزی خیابانها با رنگهای شاد و زنده است. وی در باره یکی از روشهای مفید آموزشی می‌افزاید: «از آنجا که سنین کودکی یکی از مقاطع مهم در امر آموزش پذیری است، دانش‌آموزان مقطع دبستان و کودکان بر طبق برنامه سوار بر اتوبوسی شدند که در آن یک عروسک با آواز و موسیقی، آنان را به رعایت بهداشت شهری و نظم و انضباط دعوت می‌کرد، و ضمن گشت و گذار در نقاط مختلف شهر، با مسائل شهرنشینی آشنا می‌ساخت. در ضمن با این کار آنها با قسمتهای مختلف خدمات شهری - مثل سازمان خدمات شهری، راهنمایی و رانندگی و شورای شهر - آشنا شدند. کودکان نیز با سر دادن شعارهایی در زمینه نظم، قانون و نظایر اینها در مکانهای عمومی، فرهنگسراها، شهرداری و دیگر مکانها، همگان را به رعایت فرهنگ شهرنشینی دعوت می‌کردند.»

وی در خصوص دیگر اقدامات انجام شده در جشنواره می‌افزاید: «اقدام دیگری که به منظور شاداب‌سازی شهر صورت گرفت، ایجاد تمپیر در چهره شهر از طریق رنگ‌آمیزی خیابانها بود. بدین منظور توانستیم مشارکت مردم را جلب و هزینه این کار را تأمین کنیم. برای این عمل چهار خیابان اصلی شهر انتخاب شدند و با طرحهای متنوع رنگ‌آمیزی گردیدند.»

دیگر اقدام انجام شده در این زمینه، برپایی ایستگاه نقاشی کودک بود که این کار در یکی از بخشهای نمایشگاه اجرا شد. بچه‌ها در طول روز بر اساس موضوعات ارائه شده، و با این هدف که چگونه شهری شاداب داشته باشیم، موضوعاتی را بر می‌گزینند و نقاشی می‌کردند. از طرفی با انتخاب عکسها و طرحهای رسیده به جشنواره از کودکان خواسته می‌شد که برداشت خود را از مشاهداتشان بنویسند. این امر باعث بالا رفتن حس خلاقیت و تفکر در زمینه مسائل شهری - به خصوص برای کودکان ۹-۵ ساله - می‌شود. از دیگر برنامه‌های جشنواره که با ایجاد فضایی با طراوت و شاداب و با روشهای گوناگون به بیان آموزه‌های زندگی شهرنشینی می‌پردازد، برنامه جنگی بود که هر روزه در فرهنگسرای مهر به اجرا در می‌آمد. این برنامه با استقبال گسترده شهروندان روبرو شد.»

ساحبظفران مسائل شهری بر این باورند که هیچ ابزاری جز مشارکت شهروندان، نمی‌تواند بهداشت و سلامت یک شهر را تضمین و تأمین کند. به عنوان نمونه، دولت‌ها سالانه مبالغ هنگفتی را به دفع و بازیافت زباله اختصاص می‌دهند. برخی از این زباله‌ها که تجزیه‌ناپذیرند، مثل انواع پلاستیک، نه تنها باعث آلودگی محیط‌زیست می‌شوند بلکه سالیان سال در چرخه محیط‌زیست مشکل ایجاد می‌کنند. بنابراین آموزش شهروندان در مورد دفع بصورت زباله‌ها، تفکیک و نیز بسته‌بندی مناسب آنها، بسیار مهم و ضروری است.

عطایی شاد در باره برنامه‌های جشنواره در خصوص بهداشت شهری چنین می‌گوید: «برای آموزش شهروندان در این زمینه رابطان بهداشتی از اقشار مختلف مردم انتخاب شدند و به آموزش مردم در مورد دفع و تفکیک زباله پرداختند. برای این منظور رابطان بهداشتی با تعریف کلی و طبقه‌بندی زباله‌ها، روش صحیح بسته‌بندی زباله را به مردم آموزش دادند.»



عکس برگزیده با موضوع بازیافت زباله



عکس برگزیده با موضوع زیباسازی

قاعدتاً مسائل در نظر گرفته شده برای ساماندهی یک شهر یا توجه به خصیصه‌های فرهنگی، اجتماعی و مذهبی متغیر است. البته به هر حال نمی‌توان منکر مسائل مشترک شهرها - اعم از بهداشت، زیباسازی، فضای سبز و مانند اینها - بود. لیکن بایستی در خصوص مشارکت دادن مردم در امور شهری، مسائل خاص هر شهر را مدنظر قرار داد؛ که برگزاری جشنواره مورد بحث در واقع ابزاری برای جلب چنین مشارکت‌هایی بوده است.

#### خلاصه برنامه‌ها

به گفته مسئولان برگزاری جشنواره، با نگاهی به فضای شهر کاشان می‌توان به نوعی دلمردگی و سکون در شهر بی برد این دلمردگی در وضعیت ظاهری شهر - و حتی پوشش مردم - نیز نمود می‌یابد.

سعید عطایی شاد، مدیر عامل سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان، یکی از اهداف عمده جشنواره را ایجاد فضایی شاداب و مطلوب برای اهالی شهر عنوان می‌کند و می‌گوید: «تعمیر روحیه مردم، یکی از اهداف عمده برپایی این جشنواره است. شادابی شهر به منظور سوق دادن مردم به انجام فعالیت‌های روزمره، امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است و تنها در فضای شاد شهری



## شادابی شهر به منظور سوق دادن مردم به انجام فعالیتهای روزمره، امری ضروری و اجتناب ناپذیر است و تنها در فضای شاد شهری می توان انجام فعالیتهای روزمره را در سایه تعامل و گفت و گو انتظار داشت



نگار از کارهای هنری به رنگهای روشن و بخش رنگارنگ

نیز با عنوان فرهنگ بر خور، دباگردشگران گنجانده شده که هدف از آن آشناسازی شهر وندان کاشانی با نوع برخورد با گردشگران، و چگونگی برقراری ارتباط با آنها در جهت شناساندن جلوههای فرهنگی، هنری، تاریخی و مذهبی شهر است.

میزان رضایت گردشگران از برخورد اهالی، یکی از مهم ترین ملاکهای جذب جهانگرد است - که این کار نیز به آموزش دارد. در این خصوص ما اقدام به برگزاری مسابقات عکس، کاریکاتور، فیلمنامه و نیز نمایشهای خیابانی کرده و با برگزاری میزگردهایی در سطح شهر به این مسئله پرداخته ایم.

## در جشنواره دوم، بخشی نیز با عنوان فرهنگ بر خورد با گردشگران گنجانده شده که هدف از آن آشناسازی شهروندان کاشانی با نوع برخورد با گردشگران، و چگونگی برقراری ارتباط با آنها در جهت شناساندن جلوههای فرهنگی، هنری، تاریخی و مذهبی شهر است

### استفاده از ابزار هنر

هنرمندی گمان زمان بسیار گویایی برای پرداختن به ناهنجاریهای اجتماعی است و ابزار موثری نیز در مسیر تثبیت رفتارها و هنجارهای مثبت اجتماعی به شمار می آید. عقابلی شاد با اعلام اینکه بیش از ۱۵۰۰ اثر در زمینه های مختلف به دبیرخانه جشنواره ارسال شد، می گوید: «از بین آثار ارسالی ۲۵۵ اثر انتخاب شدند و در بخشهای مختلف جشنواره، واسطه انتقال پیام جشنواره قرار گرفتند. ناگفته نماند که به دلیل اهمیت نقش آموزش در کودکان و نوجوانان و تأثیر گذاری و تأثیر پذیری بیشتر آنان، بخش دانش آموزی جشنواره بسیار پسرانگ بود. بنابراین چهار قالب کاریکاتور، نقاشی، داستان، و نیز پیامهای دانش آموزی برای کودکان و در سطح دانش آموزان سراسر کشور، در بخش مسابقه در نظر گرفته شد. اعلام برگزاری مسابقه نیز از طریق سازمانهای دانش آموزی سراسر کشور و

اقدام دیگری که در زمینه مشارکت مردم در حفظ و گسترش بهداشت در شهر انجام شد، راه اندازی اماکن و مراکز درمانی بوده است. در محله های کاشان علاوه بر تأسیس مراکز بهداشت، رابطان بهداشت از میان زنان محله ها انتخاب می شوند و در جهت برنامه های توجیهی و ارتقاء سطح فرهنگ محله ها از نظر مسائل زیست محیطی، اهالی محل را یاری می رسانند. همچنین با همکاری سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری، زیرزمین برخی از منازل نیز به مراکز مشاوره بهداشت محله های اختصاص یافته است.

به گفته عطایی شاد اولین قدم در راه ایجاد چنین مراکزی جلب اعتماد مردم نسبت به شهرداری و ارگانهای مرتبط است. وی معتقد است: «تجربه نشان داده است که هر قدر مردم به ارگانهای مرتبط با شهر اطمینان داشته باشند، از گناهای نیز توانایی مردم را باور کنند، نتایج بسیار مثبتی به بار خواهد آمد. یکی از راههای ایجاد مشارکت در امور شهر ایجاد احساس مسئولیت و تعلق مردم نسبت به محل زندگی خودشان است. در برابری جشنواره شهروندی نیز تلاش بر این بوده است که مردم درگیر مسائل مرتبط با شهر شوند.»

متأسفانه رنگ در شهرهای ایران کاربرد چندانی ندارد. ساختمانها و تابلوها بسیار بی روح و خاکستری اند و تنوع رنگ در پوشش و وضع ظاهری انسانها نیز به چشم نمی خورد. آنچه مسلم می نماید این است که بدنه و نمای ساختمانها، کسازیه، مطمئن شهری، فضای سبز، تبلیغات شهری و حتی رنگ آمیزی پوشاک و البسه افراد، همگی نقش مهمی در چهره شهر دارند. در گذشته های دور رنگ هر شهر تثبیت شده بود، به طوری که این رنگ جزو هویت آن محسوب می شد. اما امروزه استفاده از رنگ در شهرها ارزش پیشین خود را از دست داده است. تصور شهری که رنگهای به کار رفته در آن تابع هیچ قاعده مشخصی نیستند، بسیار آزار دهنده است و در واقع نمی توان منکر ارتباط بی چون و چرای رنگ آمیزی شهری با زیباسازی آن بود.

مدیرعامل سازمان فرهنگی - تفریحی شهرداری کاشان با ذکر این نکته که در رنگ آمیزی تابلوها و خیابانها سعی شده است که اصول و قواعد رنگ ساسی به کار گرفته شود، گفت: «برای این منظور از نقاشیها و کاریکاتورهای شاد که در جشنواره ارسال به عنوان آثار برتر انتخاب شده اند استفاده کرده ایم و قرار است که هر سه ماه یک بار آنها را تعویض کنیم. همچنین با رنگ آمیزی درها و پنجره های خیابانهای اصلی شهر و به کارگیری طرحهای شاد به این امر اهتمام ورزیدیم.»

توجه به اماکن تاریخی و مذهبی، و مرمت و بازسازی آنها در جلب و جذب جهانگردان و تأمین منافع ملی و کسب درآمد بسیار مهم و ضروری است. علاوه بر آن، ایجاد امکانات رفاهی در حد استاندارد، و برخورد اهالی شهر با جهانگردان نیز اهمیت ویژه ای دارد. آنچه که بیش از هر چیز در جذب گردشگران اهمیت دارد، و حتی ممکن است شهری را بدون هیچ جایزه گردشگری به شهر پذیرای گردشگران تبدیل کند، برخورد افراد بومی، امکانات رفاهی، و به ویژه فرهنگ آن منطقه است. این امکانات شامل مکانهای قابل اسکان، وسایل نقلیه جهت رفت و آمد، وجود اماکن تجاری جهت خرید ما یحتاج ضروری و مانند اینهاست، که می توان با جلب سرمایه های خصوصی و یادولتی به آن جامه عمل پوشاند.

عطایی شاد در این زمینه می گوید: «در جشنواره دوم بخشی



## معرفی بخش حرفه‌ای جشنواره

### • عکس

مسابقه عکس در دو سطح حرفه‌ای و شهروندی برگزار شد. عکسها در بخش حرفه‌ای بزرگتر از قطع ۱۸x۲۴، و در بخش شهروندی و غیر حرفه‌ای در قطع ۹x۱۲ بودند. هیئت داوران آثاری را از میان آنها برای شرکت در نمایشگاه انتخاب کردند و از بین آثار منتخب به داوری پرداختند.

موضوعات عکسهای ارسالی شامل شهر شاداب، بهداشت شهری و مقوله‌هایی از این دست بود، که در واقع موضوعات کلی جشنواره را در بر می‌گرفت. هیئت داوران بر اساس معیارهای لحاظ شده در زمینه‌های مذکور، جوایزی را به پنج اثر برگزیده در مسابقه عکس اهدا کرد.

### • کاریکاتور

در بخش کاریکاتور ۱۵۵ اثر، از بین ۱۴۰۱ اثر، به بخش مسابقه راه یافت که این آثار برای داوری به محل نشریه کیهان کاریکاتور ارسال شدند و هیئت داوران از بین آنها در مرحله اول تعداد ۱۷۵ اثر را انتخاب و بقیه را از مسابقه خارج کردند. از بین آن ۷۵ اثر نیز به ۱۷ اثر، رأی سه داور تعلق گرفت و در مرحله بعدی به سه اثر برگزیده جوایزی اهدا شد.

### • فیلمنامه نویسی

این بخش از مسابقه با هدف تشویق فیلمنامه‌نویسان و فیلمسازان برای پرداختن به مسائل شهری برگزار شد. هیئت داوران در این بخش پس از بررسی فیلمنامه‌های ارسالی، ۲۰ فیلمنامه را شایسته شرکت در بخش مسابقه تشخیص دادند. به زعم این هیئت، برخورد اکثر نویسندگان با موضوعات جشنواره نسبتاً سطحی بوده است و فیلمنامه‌ها نیز دقت و پرداخت ظریف و هنر متناهی لازم را نسبت به مسائل و موضوعات مطرح شده در آیین نامه، در خود نداشته‌اند.

هیئت داوران در بخش مستند، هیچ فیلمنامه‌ای را درخور دریافت جایزه ندانست و تنها از یک فیلمنامه تقدیر کرد.

بهترین فیلمنامه بخش انیمیشن نیز برای فیلمنامه «شوع» در نظر گرفته شد که خلاصه داستان بدین شرح است:

«در اثر آلودگی محیط زیستی ناشی از دود آتومبیلها، جو آلوده می‌شود، نوزادی در کنار شومینه همراه مادرش به خواب رفته است. بیابهای ناشناس که از سرما بر خود می‌لرزد با وارد شدن به خانه، نوزاد و مادرش را به ماجرای که عاقبتش عطسه کردن است می‌کشاند، و محیط زیست را آلوده می‌سازد. بیه‌گونی که در آخر ماجرا، جهان هستی در یک چشم به هم زدن از بین می‌رود». همچنین در بخش فیلم داستانی نیز فیلمنامه «رنگ صدا» به عنوان فیلمنامه برگزیده مورد تقدیر قرار گرفت.

### • نمایشنامه نویسی

هنر نمایش تأثیر عمده‌ای در ارتقای فرهنگ جامعه دارد. در همه کشورهای پیشرفته جهان، شهردارها با توجه به این هنر، به برگزاری مسابقات و جشنواره‌های مختلفی در این زمینه همت می‌گمارند. در حقیقت ساخت سالنهای نمایش و حمایت از گروه‌های نمایشی در شهرهای دنیا، به عهده شهردارهاست.

پاکیزه کردن محیط زیست تنها مختص برداشت زباله، اسفالت کاری، درختکاری و مانند اینها نیست بلکه پاکیزه‌سازی فضای فکری و فرهنگی و آموزشهای لازم به شهروندان در ابعاد مختلف زیست - محیطی نیز دارای اهمیت فراوان است. به همین خاطر در جشنواره آموزش شهروندی، سعی شد تا به این امر نیز پرداخته شود و هیئت داوران به بررسی آثار رسیده در این

## در محله‌های کاشان علاوه بر تاسیس مراکز

### بهداشت، رابطان بهداشت از میان زنان

### محله‌ها انتخاب می‌شوند و در جهت

### برنامه‌های توجیهی و ارتقاء سطح فرهنگ

### محله‌ها از نظر مسائل زیست محیطی، اهالی

### محل را یاری می‌رسانند



یکی از کاریکاتورها در جشنواره بخش کاریکاتور

کانونهای پرورش فکری به اطلاع آنها رسید. به علاوه، دو قالب تانگو و روزنامه دیواری در سطح شهر کاشان به مسابقه گذاشته شد که این بخش نیز با استقبال فراوانی مواجه شد و موجبات ادامه مشارکت دانش آموزان را فراهم آورد.

### بخشهای مختلف جشنواره

جشنواره آموزش شهروندی در سه بخش اصلی حرفه‌ای و دانش آموزی و جانی طراحی شد که هر یک دارای شاخه‌هایی به شرح ذیل بودند: بخش حرفه‌ای شامل قالبهای عکس، کاریکاتور، فیلمنامه، نمایشنامه نویسی، نمایش خیابانی و فیلم؛ بخش دانش آموزی شامل نشریه دیواری، تئاتر و کارناوال شادی؛ و برنامه‌های جانبی جشنواره نیز شامل برگزاری همایش مدیران، طراحی و اجرای رنگ آمیزی خیابانهای شهر، مروری بر آثار محمود هروتی (عکاس مستند کار اجتماعی)، ایستگاه نقاشی کودکان، مسابقه درک عکس و کاریکاتور، چاپ بولتن روزانه و ویژه‌نامه همایش مدیران، میزگردهای محلی، نشریه محله‌ای و جشنواره محله‌ای کوچک و نیز انتخاب محله نمونه، تشکیل انجمن آموزش شهروندی، تقاضای دیواری در سطح شهر، ایجاد پارک کودکان و اجرای برنامه جنگ نیادی.

علاوه بر اینها، در زمان بندی جشنواره اقداماتی از قبیل تبلیغات و اطلاع رسانی، تعیین مهلت ارسال آثار، انتخاب و داوری آثار رسیده، مهلت بازگرداندن آثار، زمان برگزاری جشنواره و همچنین پذیرایی از هنرمندان میهمان انجام گرفت.



یکی از کاریکاتورها در جشنواره بخش کاریکاتور



۲- موضوعات مورد نظر و کارشناسی شده استاد برگزاری، به صورت دفترچه‌ای به گروه‌های متقاضی ارائه شود.

۳- در سالهای آتی در خاشه جشنواره، سمینار پژوهشی یا ارائه فیلمهای آموزشی نمایش خیابانی در خصوص موضوع مورد نظر برگزار شود، تا در رشد و تعالی گروهها مؤثر باشد.

۴- نمونه‌سازی و حمایت از گروههایی که می‌توانند این وظیفه سنگین را - با توجه به کارشناسی مناسب - به عهده بگیرند، می‌تواند در رسیدن به اهداف جشنواره مؤثر باشد.

۵- بهره‌گیری از شیوه‌های مختلف، از جمله تکنیک نمایش عروسکی خیابانی، می‌تواند در ایجاد حاذق و جلب تماشاچی نقش مهمی داشته باشد.

هیئت داوران در بخش نمایش خیابانی، نمایشهای «زباله‌ها نمی‌میرند» و «صندلی» را مشترکاً حائز رتبه نخست اعلام کرد.

همچنین هیئت داوران پس از بررسیهای لازم هیچ یک از گروهها را به عنوان گروه اول برگزید. و جایزه دوم خود را به گروه نمایشی «زباله‌هایی می‌میرند» اعطا کرد.

**فیلم**

از دیگر بخشهای مسابقه جشنواره در سطح حرفه‌ای نمایش فیلم بود، که هیئت داوران از بین ۵۰ فیلم ارسالی به دبیرخانه جشنواره، تعدادی را انتخاب کرد. این فیلمها در طول روزهای جشنواره برای شهروندان به نمایش گذاشته شدند.

بخش فیلم قسمتهای مجزایی را شامل فیلمهای انیمیشن، نماهنگ، فیلمهای مستند و فیلمهای داستانی در بر می‌گرفت.

در بخش انیمیشن هیئت داوران جایزه ویژه خود را به فیلم «کویسر» اهداء کرد، و در بخش نماهنگ نیز فیلم «تردد» را مورد تقدیر قرار داد.

شرح انتصاب گروه نمونه در هیئت داوران - ۲۲ بهار ۱۳۸۰

ردیف	نام گروه	رئیس	اعضای هیئت داوران
۱	گروه نمایش خیابانی	...	...
۲	گروه فیلم	...	...
۳	گروه عروسکی	...	...
۴	گروه عروسکی	...	...
۵	گروه عروسکی	...	...
۶	گروه عروسکی	...	...
۷	گروه عروسکی	...	...
۸	گروه عروسکی	...	...
۹	گروه عروسکی	...	...
۱۰	گروه عروسکی	...	...
۱۱	گروه عروسکی	...	...
۱۲	گروه عروسکی	...	...
۱۳	گروه عروسکی	...	...
۱۴	گروه عروسکی	...	...
۱۵	گروه عروسکی	...	...
۱۶	گروه عروسکی	...	...
۱۷	گروه عروسکی	...	...
۱۸	گروه عروسکی	...	...
۱۹	گروه عروسکی	...	...
۲۰	گروه عروسکی	...	...
۲۱	گروه عروسکی	...	...
۲۲	گروه عروسکی	...	...
۲۳	گروه عروسکی	...	...
۲۴	گروه عروسکی	...	...
۲۵	گروه عروسکی	...	...
۲۶	گروه عروسکی	...	...
۲۷	گروه عروسکی	...	...
۲۸	گروه عروسکی	...	...
۲۹	گروه عروسکی	...	...
۳۰	گروه عروسکی	...	...

همچنین در بخش فیلمهای مستند، فیلم «دوسر حلال» به عنوان بهترین فیلم شناخته شد.

در بخش فیلم داستانی نیز دو اثر با عنوان «عیور» و «پارادوکس» مشترکاً به عنوان بهترین فیلم داستانی شناخته شدند.

**معرفی بخش دانش آموزی**

بخش غیر حرفه‌ای جشنواره آموزش شهروندی کاشان به دانش‌آموزان سراسر کشور اختصاص داشت. در این بخش دانش‌آموزان از طریق ادارات آموزش و پرورش از برنامه‌های جشنواره مطلع شدند و در جشنواره شرکت کردند.



نمایش خیابانی زباله‌ها نمی‌میرند از کاشان

**پاکیزه کردن محیط زیست تنها مختص برداشت زباله، اسفالت کاری، درختکاری و مانند اینها نیست بلکه پاکیزه‌سازی فضای فکری و فرهنگی و آموزشهای لازم به شهروندان در ابعاد مختلف زیست - محیطی نیز دارای اهمیت فراوان است**

کاریکاتور برگزیده بخش دانش آموزی



مقاله همت گمارند. نمایشنامه‌ای که موفق به کسب رتبه اول شد، «بوق آباد» نام داشت، که خلاصه آن به این شرح است:

راننده‌ای که با بوق زدنهای بیجای اتومبیل خود تمام افراد را کلافه کرده بود، با اخطارهای پلیس مواجه می‌شود و بی توجه به آن، به کار اشتباه خود ادامه می‌دهد ولی دست آخریان می‌بیند. این نمایشنامه نشان می‌دهد که افراد قانون گریز از استدلالهایی بسیار سطحی و ابتدایی برای توجیه اعمال خلاف خود استفاده می‌کنند و دست آخر نیز مقیوم می‌گردند.

**نمایش خیابانی**

نمایش خیابانی گونه‌های گوناگونی از نمایش است که جایگاه و مقام خود را طی سالیان متمادی در میان مردم کوچه و بازار یافته است. این نوع نمایش با ظرفتهای موجود در خون و پاپره‌گیری از عناصر نمایش ایرانی و برداشتن به موضوعات گوناگون، توانسته است قدمهایی مثبتی در جهت آموزش و رشد و اعتلای فرهنگ بردارد.

این نوع نمایش در کنار مردم، در میدانها، خیابانها، چهارراهها، سانس و پارکها با مخاطب خود ارتباط برقرار می‌کند و مقوم مورد نظر خود را با بازیها و نمایش با مردم در میان می‌گذارد. با استفاده از این هنر نیز می‌توان در جهت بستر سازی فرهنگ شهرنشینی بهره برد. هیئت داوران ضمن ارزیابی آثار رسیده، به چند نکته در زمینه ارتقای این هنر در جشنواره‌های آتی اشاره کرده‌اند:

۱- در سالهای آتی حضور آثار نمایش خیابانی در جشنواره می‌تواند تنها با ارائه نمایشی مؤثر افتد که در هیچ جشنواره‌ای شرکت نکرده باشد.



کارناوال شادی



داستان، نقاشی، پیام دانش آموزی و کاریکاتور جزو قالبهای شرکت در جشنواره بود و آثار دانش آموزان در این بخشها، مورد ارزیابی هیئت داوران قرار گرفت.

دانش آموزان همچنین اقدام به تهیه نشریه دیواری و اجرای تئاتر کردند. بخش تئاتر دانش آموزی در بین دانش آموزان مدارس کاشان و در قالبهای صحنهای، خیابانی و عروسکی به مسابقه گذاشته شد. از دیگر بخشهای دانش آموزی، راهاندازی کارناوال شادابی بود، که پیش‌تر به آن اشاره شد. تزئین و راهاندازی یک اتوبوس شادابی برای دانش آموزان در سطح شهر به



### تزئین و راهاندازی یک اتوبوس شادابی برای دانش آموزان در سطح شهر به منظور بازدید از ادارات و ارگانهای مرتبط با مدیریت شهر، نمایشگاهها و بخشهای هنری جزو برنامه کارناوال شادابی بود

منظور بازدید از ادارات و ارگانهای مرتبط با مدیریت شهر، نمایشگاهها و بخشهای هنری جزو برنامه کارناوال شادابی بود. همچنین اجرای نمایش عروسکی با موضوعات جشنواره و گردش در سطح شهر، تعامل و ارتباط با مردم و مسئولان، در آموزش مسائل شهری به دانش آموزان بسیار مؤثر واقع شد.

#### معرفی بخش جنبی

در بخش جنبی، برنامه‌هایی مانند همایش مدیران، رنگ‌آمیزی خیابانهای شهر، ایستگاه نقاشی کودکان، میزگردهای محله‌ای و نظایر اینها برگزار گردید.

برنامه همایش مدیران با دعوت از مدیران شهری از سطح استان و کشور و با هدف بهینه‌سازی سیاستهای اجرایی در سطح شهر، به منظور ارتقای سطح فرهنگ شهرنشینی برگزار شد. این نکته نیز مورد توجه قرار گرفت که آموزش شهروندی نه‌تنها به شهروندان اختصاص ندارد بلکه آموزه‌های زندگی شهرنشینی و فرهنگ شهروندی بایستی در تمام سطوح و لایه‌های اجتماعی - حتی مدیران - نفوذ کند.

با توجه به این هدف، همایشی نیز تحت عنوان «همایش مدیران» با حضور شهرداران و اعضای شورای شهرهای مختلف، مدیران شهری منطقه و مدیران شهرداری، برگزار شد. در این برنامه، تعدادی از صاحبزنان مسائل شهری و استادان دانشگاه به بحث و بررسی موضوعاتی چون آموزش شهروندی، جامعه مدنی، حیات شهری، مشارکت شهروندان در اداره امور شهر، آموزش شهروندی و نظریه سرمایه‌های اجتماعی با محوریت مشارکت، و نظایر اینها پرداختند.

علی نوذری‌پور، مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور که در همایش مدیران سخن می‌گفت، با اشاره به اهمیت شوراهای اسلامی شهر و روستا اظهار داشت: «پس از دوم خرداد ۱۳۷۶ مفاهیمی همچون جامعه مدنی و شهروندمداری نمودی عام یافت اما هنوز پس از چهار سال که از طرح چنین مسائلی می‌گذرد، تعریف مشخصی برای این مفاهیم ارائه نشده است؛ و تنها مسئله‌ای که شاید بتوان آن را در طرح مسائل شهری مهم و اساسی تلقی کرد، تشکیل شوراهای اسلامی شهر و روستاست.» وی خاطر نشان ساخت: «سد حوزه خصوصی، عمومی و

یکی از برنامه‌های بخش جنبی جشنواره، عبارت بود از تشکیل میزگردهای محلی با هدف جلب مشارکت مردم. تشکیل این میزگردها اقدام مناسبی در جهت تحقق این امر بود، و نتایج به دست آمده از گفت‌وگوها و میزگردهای محله‌های مختلف منجر به انتخاب محله نمونه در پایان جشنواره شد



ایستگاه نقاشی کودکان

دولتی در حیات اجتماعی دخیل است، که حوزه عمومی به منزله رابط بین حوزه‌های خصوصی و دولتی عمل می‌کند. بنابراین عرصه عمومی تنها شرط استقرار جامعه مدنی محسوب می‌شود و این عرصه با حضور فعال افراد جامعه در عرصه سیاست رشد می‌کند و توسعه می‌یابد.»

وی افزود: «افراد جامعه بایستی در جهت تأمین نیازهای جامعه حرکت کنند؛ به این معنی که محور استقرار جامعه مدنی لزوم توجه به مفهومی به نام شهروندی است. در واقع تنها توجه به این نکته است که جامعه شهروندمدار را از جامعه اقتدارگرا متمایز می‌سازد.»

نوذری‌پور ادامه داد: «شهروندی نیز که در عرصه عمومی فعالیت می‌کند، هسته اصلی چنین جامعه‌ای به شمار می‌آید. محل زندگی شهروند در چنین جامعه‌ای، با عنوان فضای عمومی شهر، اهمیت ویژه و فوق‌العاده‌ای دارد. این فضا را می‌توان به سه بخش خصوصی، نیمه عمومی و عمومی تقسیم کرد، که در این بین فضای عمومی دارای اهمیت بیشتری است.»

نوذری‌پور، سر دبیر ماهنامه شهر‌داریها، طراحی فضاهای عمومی و ایجاد فضای مناسب برای تعامل شهروندان را از ویژگیهای جوامع شهری بر شمرده و گفت: «چنین فضای می‌تواند مکانی برای مخالفت یا موافقت مردم باشد؛ و نتیجه آن حس تعلق شهروندان به شهر و حساسیت نسبت به مسائل و مشکلات آن است و باعث می‌شود که شهروندان به صورت خودجوش در حفظ و نگهداری شهر کوشا باشند.»

وی افزود: «مسئولان باید بدانند که فقط دادن تکالیف



نمی تواند حس تعلق در شهروندان ایجاد کند بلکه بایستی آنها را به حقوق خودشان آشنا کرد و انتظاراتشان را برآورده ساخت.»  
 بودرسور در ادامه گفت: «فضاهای عمومی شهر - که شامل خیابانها، گذرها، میدانها و نظایر اینهاست - هم می تواند تسهیل کننده روابط شهروندان و هم مانع ارتباط آنها باشد، و این امر بستگی به این مسئله دارد که شهر سازی بر پایه چه روابطی برقرار گردد.»

وی جایگاه استقرار جامعه مدنی را وجود مفهومی به نام شهروند ذکر کرد و افزود: «این مفهوم در عرصه حوزه های عمرانی جامعه معنا و عموسیت پیدا می کند و از لوازم آن نیز گفت و گو و مکالمه معنادار و جهت دار است.»

همچنین در این همایش طاقانی، از انجمن شهروندان ایران، به بیان دیدگاههای خود در مورد لزوم مشارکت شهروندان در برنامه های شهری پرداخت و گفت: «متأسفانه مقوله مشارکت در کشور ما جنبه مالی دارد؛ و در این میان به بیان دیدگاهها و مشارکت فکری کمتر بها داده شده است.»

وی افزود: «توجه به اقلیم و اقتصاد شهر نیز پس از طرح ایده شهر سازی مشارکتی مطرح شد و در حالی که طرحهای جامع نمی توانستند جوابگوی نیاز مردم باشند و به خوبی اجرا شوند، تکنیک شهر سازی تغییر کرد و امروزه شاهد ارائه طرحهای ساختاری هستیم. نتیجه طرحهای ساختاری نیز ترسیم خطوط کلیشه ای تحمیلی و کلی یک شهر است، بدون اینکه نظر مردم در این طرحها لحاظ شود. این در حالی است که در صورت مشارکت دادن مردم در تصمیم گیریها، آنها خود را مسئول می دانند و در بهبود وضعیت شهر می کوشند. نتیجه اینکه ارتقای شهر سازی مشارکتی که در آن به روابط متقابل بین مردم و مسئولان بها داده شود، بهترین هدف شهر سازی مدرن است.»

مشهدی زاده، دیگر سخنران همایش و عضو انجمن شهروندان، نیز چهار عامل عمده ارتقاء رفاه جامعه، قانون مدنی و نظام منسبی را جزو اهداف شهر سازی مشارکتی برشمرد و گفت: «تنها تفاوت بین مشارکت در فضای کوچک و بزرگ، این است که در فضای کوچک نیروهای مردمی حضور دارند در صورتی که در فضاهای بزرگ تشکلهای مردمی حضور می یابند.»

وی افزود: «در برنامه ریزی شهری، چه به صورت مستقیم و چه به شکل غیر مستقیم، بایستی خواهان مشارکت مردم بود.»  
 میزگردهای محلی، نشریات محله ای و جشنواره محله ای کوچک

شهر، مجموعه ای از تعاملات بین محیط و فرد و امکانات است که شهروند محور اصلی آن را تشکیل می دهد و می تواند عامل تغییر و تحولات اساسی باشد. در واقع هر گونه تغییر و تحول در مجموعه شهری بایستی بر اساس خواسته ها و نیازهای شهروند صورت گیرد و مدیریت باید دیدگاههای شهروندان را در برنامه ها لحاظ کند و شرایط آشنایی شهروندان را پدید آید گامهای توسعه یافته تر فراهم آورد. یکی از مهم ترین اهداف جشنواره کاهش فاصله شهروندان و ایجاد اعتماد متقابل بین آنان بود.

به همین منظور یکی از برنامه های بخش جنسی جشنواره، عبارت بود از تشکیل میزگردهای محلی یا هدف جلب مشارکت مردم. تشکیل این میزگردها اقدام مناسبی در جهت تحقق این امر بود، و نتایج به دست آمده از گفتگوها و میزگردهای محله های مختلف منجر به انتخاب محله نمونه در پایان جشنواره شد.

عظامی شاد، مدیر عامل سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان، می گوید: «در کنار قالبهای هنری مرتبط با موضوعات جشنواره، سعی کردیم که چند موضوع خاص به صورت کارشناسانه و علمی بررسی شود. در واقع در برگزاری این برنامه سه هدف عمده مدنظر بوده است: اول اینکه جشنواره به میان مردم و محله های مختلف برده شود، و انتظار فقط این نباشد که مردم در جشنواره حضور یابند بلکه باید آنها را در کارهای مربوط به خودشان دخالت داد.»

دوم اینکه باید زمینه مشارکت و حضور مردم را به صورت واقعی و علمی فراهم ساخت؛ و سوم، مقوله شهر و شهروند را به صورت تخصصی به مردم آموزش داد.»

لازم به ذکر است که در میزگرد محله ها سه موضوع بهداشت شهری، شهر شاداب و علت بی تفاوتی مردم نسبت به مسائل شهری، با حضور کارشناسان و شهروندان مورد بحث و



یکی از کارکنان شورای محلی در یکی از میزگردهای محلی

### در میزگرد محله ها سه موضوع بهداشت شهری، شهر شاداب و علت بی تفاوتی مردم نسبت به مسائل شهری، با حضور کارشناسان و شهروندان مورد بحث و بررسی قرار گرفت

بررسی قرار گرفته. در هر میزگرد یک کارشناس، یکی از مدیران شهر و یکی از مسئولان محلی به عنوان نماینده شهروندان، مشکلات خاص آن محله را بیان کردند و به مقوله شهر در دو بخش حقوق و وظایف شهروندی پرداختند.

کارشناس هر موضوع نیز وظیفه شهروندان را ترسیم کرد و مدیر شهری حاضر در میزگرد به پرسشهای شهروندان پاسخ گفت. در مجموع ۱۲ میزگرد با کمک کانونهای فرهنگی برگزار شد.

یکی از سخنرانان در میزگرد محله، در باره علت بی تفاوتی مردم نسبت به شهر و شهروندان چنین گفت: روابط شهروندان و دولت متقابل است و حتی حاکمان نیز در برابر فرد فرد جامعه مسئول اند. هر شهروند باید به همان اندازه که به منزل خود و نطفات آن توجه می کند، نسبت به شهر و کلیه همشهروانش نیز احساس مسئولیت کند. مسلماً شهری که تمیز نباشد و مسئولان





• ایستگاه نقاشی کودک

یکی دیگر از بخشهای جتنی نمایشگاه ایستگاه نقاشی کودک بود که در آن دانش آموزان مقطع دبستان در ساعات مختلف روز، بر اساس موضوعات ارائه شده، نقاشی می‌کردند. در این بخش از بین کارهای رسیده - همچون کار یکاتور، عکس و طرح - موضوعاتی انتخاب و از دانش آموزان خواسته می‌شد که برداشت خود را از طرحها و عکسها بنویسند. این موضوع موجب می‌گردید تا کودکان با مقولات شهر و شهرنشینی آشنا شوند و درک بیشتری نسبت به مسائل و مشکلات پیدا کنند.

• احداث پارک کودک

احداث پارک کودک از برنامه‌های آتی دومین جشنواره شهروندی کاشان است که با هدف آموزش شهروندی در قالب بازی و سرگرمی و شناسی با موضوعات نقاشی، رقص نور، شهر تمییز، شهر کثیف، بیمه‌ها و جزاینها طراحی خواهد شد و به اجرا در خواهد آمد. در واقع به دلیل تأثیرگذاری و تأثیرپذیری کودکان، قرار است که این برنامه‌ها به صورت غیر مستقیم آموزش داده شوند.



جشنواره آموزش شهروندی که بر اساس تعریف صحیح از شهر و شهروندی و در مسیر تثبیت رفتارها و آموزه‌های زندگی شهرنشینی و فرهنگ شهروندی بنا نهاده شده بود با برنامه‌هایی که به آنها اشاره شد پایان یافت.

البته پایان جشنواره را نباید پایان برنامه‌ها و تعطیل آنها تلقی کرد بلکه در واقع باید آن را نقطه آغازین فعالیت‌های مشارکتی شهرداران و شهروندان محسوب کرد. باید کوشید که نیروهای اجتماعی را در مسیر پاسخگویی به نیازهای جدی شهروندان همسو کرد و زمینه مناسبی را برای حرکت به سوی جامعه شهروندمدار فراهم آورد. فعالیت در این جهت نیازمند برنامه‌ریزی و فعالیت مستمر و مداوم است. تلاش همه جانبه در این زمینه نیز نیازمند توجه به مجموعه‌های تأثیر گذار مدنی و دولتی است. بنابراین برای ارتقای سطح چنین جشنواره‌هایی و همچنین تلاوم مسیر ذکر شده بهتر است که دانشگاهها و مراکز تحقیقاتی و علمی تلاش کنند که با تعریف پروژه‌های کاربردی مرتبط با مقولات زندگی شهری و فرهنگ شهروندی به ارائه کارهای عملی و علمی در مسیر تثبیت این نگرش بپردازند و مایه‌های نظری و علمی را هر چه غنی‌تر سازند.

همچنین با توجه به تأثیرگذاری قالبهای متعدد هنری در سطوح مختلف اجتماعی، شایسته است که هنرمندان در سراسر کشور به خلق آثار هنری در این زمینه اقدام کنند. باید توجه داشت که پایه‌های فکری هر انسان در سنین کودکی و نوجوانی شکل می‌گیرد؛ بنابراین توجه به آموزشهای لازم با شیوه‌های مناسب به کودکان بسیار ضروری و مهم است. رسانه‌های ملی و به خصوص صدا و سیما باید به عنوان رسانه‌های فراگیر، کوشش کنند که با تهیه برنامه‌های مناسب برای مخاطبان، به آموزش مسائل شهروندی مبادرت ورزند.

در پایان باید متذکر شد تا توجه به اینکه برنامه‌ریزی و ساماندهی شهر بایستی بر اساس محوری‌ترین بخش آن - یعنی شهروندان - شکل بگیرد. اعتماد شهروندان به همه اجزای شهر موجبات پایداری و بهنجاری شهر را فراهم می‌سازد و بستری برای مشارکت نهادینه شهروندان را در این فضای تعاملی بیشتر می‌کند.

آن نیز به فکر امنیت و آرامش مردم نباشند، از سلامت برخوردار نخواهند بود. از سوی دیگر، ضعف مسئولان این است که آموزشهای لازم را به شهروندان ارائه نمی‌کنند.

• انتخاب محله نمونه

انتخاب محله نمونه از مواردی است که در جشنواره امسال، به منظور افزایش مشارکت مردم در امور شهر، به آن توجه شده است. مسلماً مهم‌ترین موضوع در انتخاب این گونه محله‌ها، مشارکت هر چه بیشتر مردم در امور مربوط به خودشان بوده است. با تکیه بر همین موضوع اولین مراسم تقدیر از محله نمونه با حضور شهردار و اعضای شورای شهر کاشان برگزار گردید و از محله «مسلم بن عقیل» تقدیر شد.

علت چنین انتخابی، فعالیت‌های گسترده این محله در زمینه‌های مذهبی، فرهنگی، ورزشی و خدماتی - از قبیل ایجاد در مانگاه و کتابخانه با کمک دانشگاه علوم پزشکی، همکاری در



ایجاد فضای سبز و باشگاه ورزشی - بوده است.

• تشکیل انجمن آموزش شهروندی

آموزش حقوق و وظایف شهروندی به شهروندان و مدیران شهری مسئله‌ای نیست که در یک جشنواره انجام شدنی باشد. بلکه بایستی به مرور و به صورت تدریجی منتظر به ثمر نشستن نتایج آن بود. یکی از اقدامات اساسی که در کمیته اجتماعی جشنواره پیشنهاد شد و در حال انجام است، اقدام برای تشکیل انجمن آموزش شهروندی به عنوان یک تشکل غیردولتی (NGO) است. بدین طریق اولاً مردم خود با مشارکت یکدیگر در امر آموزش شهروندی فعالیت می‌کنند، و ثانیاً این امر در تمام طول سال تلوم می‌باید.

عضوگیری برای انجمن نیز در زمان جشنواره و در غرفه‌های به همین نام آغاز گردید، و در این غرفه نشستهای با موضوعات شهر شاداب، مشارکت و گردشگری برگزار شد.



## دوستان عزیز:

نظری به دشواری گفتن و نوشتن توسط اینجانب نکاتی چند و بگونه‌ای مختصر خدمتان عرض می‌نمایم باشد که قبول اقتدا مدنیت چیست؟ شهر و نند کیست و آموزش شهروندی کدام است؟

پیدایش و ایجاد شهر در ایران، محصول عواملی از جمله وجود امراض آذایی در آن مکان بوده است که این عامل باعث می‌شده تا مثلاً ایرانی که برای زیارت به آنجا می‌آمدند به تدریج در آنجا ساکن شده و در رونق و آبادانی آن بکوشند و بدین گونه به ایجاد شهر بپردازند. برخی دیگر از شهرها نیز در ایران به علت وجود مکانی جهت داورستند ایجاد می‌شده‌اند مانند مشهد ارضهال کاشان که از قدیم مکانی جهت خرید و فروش و تجارت ورد و بسط کردن محصولات کشاورزی به صورت پایاپای بوده است.

وجود مکانی جهت استحکام سپاه و لشکر عامل دیگر به وجود آمدن شهرها بوده است. بدین صورت که نیاز به وجود پایگاه و مکانی

جهت حمایت از اردوی نظامیان به تدریج باعث ایجاد بازار و در نهایت پیدایش شهر بوده است. نکته‌ای که در اینجا باید اضافه کرد این است که در ابتدا، طبیعت بر آدمی حاکم بوده است. به تعبیر دیگر، آدمی مقهور طبیعت بوده و طبیعت بر او تکلیف می‌کرده است. به حدی که انسان کمترین میزان دخالت در طبیعت را داشته و حتی می‌توان گفت که اصلاح قدرت تغییر آن را نداشته است. به عنوان مثال دیوارهای باغ‌های قدیم مناسب با بیخ و خم‌های جوی آب ساخته می‌شد، بدون آنکه ابتکار و خلاقیتی در آن دیده شود. در حالیکه امروزه مشاهده می‌نمایم ایجاد شهرها مستلزم آماده بودن نقشه‌ای از قبل و در نتیجه تغییر و تحول گسترده در طبیعت هست یعنی دیگر، انسان مقهور طبیعت نیست بلکه امروزه معادله برعکس شده است. به گونه‌ای که این انسان است که بر طبیعت چیره شده و آن را در جهت نیل به اهداف خود به کار می‌گیرد. پیدایش شهرهای جدید باعث شد تا مفهوم شهروندی خلق شود. چرا که شهروندی تنها در سایه مدنیت است که نمود پیدا می‌کند. نتیجه اینکه اول باید شهری باشد تا

## شهروندی ظاهر شود.

بدین ترتیب و با ذکر این مقدمه مشخص می‌شود که برای تبدیل آن میسان به شهروندان و جود سه مؤلفه ضروری است که به ترتیب عبارتند از: اعتماد به افش یعنی اراده و اختیار ایجاد تغییر و تحول در طبیعت. به عبارت دیگر عبور از مرحله کنش پذیری به مرحله کنشگری که در نتیجه آدمی از نوع طبیعت آزاد شده و خود بر آن چیره می‌شود. دوم اعتماد به هم نوع و این مرحله است که بعد از اعتماد به نفس حاصل می‌شود در حقیقت تأقود به خویش اعتماد نداشته باشد نمی‌تواند به دیگران و به هم نوعان خویش اعتماد داشته باشد از سوی دیگر، نتیجه اعتماد به هم نوع باعث می‌شود تا شخص، این احساس را داشته باشد که می‌تواند به صورت گروهی و با کمک دیگر هموعان به تغییر و تحول در طبیعت اقدام نماید و ماحصل این مشارکت را که نیل به موفقیت است به جنگ آورد. سوم، اعتماد به دولت: جنگی که انسان در مرحله اول به خویش و در مرحله دوم به هموعان خویش نیز اعتماد ورزید، نوسوم مسیر تبدیل شدن به شهروندی را طی کرده است و آنچه باقی می‌ماند اعتماد به دولت است. چرا که رهبر تغییر و تحول در اجتماع، دولت به معنای امروزین کلمه است که توانایی آن را دارد که با کمک انسان کارها را به پیش ببرد. پس با کنار هم قرار گرفتن این سه مؤلفه، آدمی به شهروندی تبدیل می‌شود و فقدان هر کدام از این مؤلفه‌ها فرایند پیدایی شهروندی را عقیم می‌سازند.

## و اما آموزش شهروندی چیست؟

از میسان این سه مؤلفه لازم جهت شهروندی شدن، مؤلفه‌های اول و دوم را باید با آموزش بدست آورد. یعنی آدمی باید آموزش ببیند تا شهروندی شود و آموزش شهروندی یعنی تمرین و ممارست در جهت کسب این دو مؤلفه در حالیکه مؤلفه سوم آموزشی نیست یعنی بدینگونه نیست که افراد بکوشند تا به دولت اعتماد کنند بلکه این دولت و کارگزاران و حکومت کنندگان هستند که باید بکوشند تا اعتماد افراد را بدست آورند.

در ایسان عهددارم که با برگزاری جشنواره‌هایی همچون جشنواره شاد، هموطنان عزیز در سراسر ایران در کنار پاسخگویی و رفتار صحیح حکومت کنندگان و اعتماد متقابل نسبت به همدیگر و در نتیجه ظهور شهروندی کار آمد، شاهد ایرانی توسعه یافته‌تر باشیم.

مجلسنا پوزش خود را نسبت به عدم حضور خود در جمع گرم شما اعلام نموده و خواستار موفقیت همه دست‌اندرکاران جشنواره خصوصاً شهردار محترم، اعضا محترم شورای شهر و مسئولین سازمان رفاهی، تفریحی شهرداری کاشان از خداوند متعال می‌باشم.

پیام سعید حجازیان، مشاور رئیس جمهور و عضو شورای شهر تهران به دومین جشنواره آموزش شهروندی کاشان: با سلام و عرض ادب و ارادت خدمت برادران و خواهران برگزار کننده و شرکت کنندگان در دومین جشنواره آموزش شهروندی در کاشان پس از حمد و ثنای خداوند بزرگ، قبل از هر چیز لازم است که مراتب تشکر و پوزش خود را به عرض برسانم. تشکر به جهت اینکه برگزار کنندگان این مراسم، حقیر را قابل دیده و جهت سخنرانی دعوت نمودند و نیز پوزش از اینکه وضعیت جسمی من به گونه‌ای بود که از حضور در این برنامه محروم شده و نتوانستم دعوت دوستان و همشهریان عزیز را لیک گویم. امید است در آینده‌ای نه چندان دور امکان حضور در کاشان را یافته و از نزدیک با شما سخن بگویم.

## هوشنگ مرادی کرمانی شهروند افتخاری کاشان شد

هوشنگ مرادی کرمانی - داستان

نویس معاصر - که به منظور شرکت در این اختتامیه بخش دانش آموزی دومین جشنواره آموزش شهروندی به کاشان سفر کرده بود از سوی شورای اسلامی این شهر به عنوان افتخاری «شهروند کاشان» نایل شد.

هوشنگ، مرادی کرمانی که از دریافت این عنوان به وجد آمده بود طی سخنان کوتاهی گفت: من از امروز «هوشنگ مرادی کرمانی کاشانی» هستم. وی افزود: در مسیر زندگی من دو مرد بزرگ نقش به سزایی داشته‌اند، یکی منوچهر شیبانی کاشانی مدیر کتابخانه ملی و دیگری عباس آریائیسور کاشانی و امروز نیز افتخار می‌کنم که شهروند کاشانی هستم.



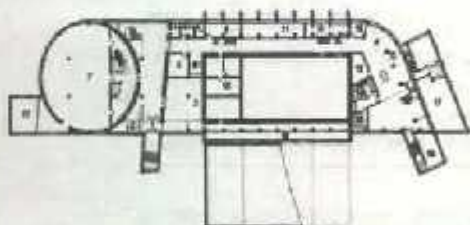
# مجموعه ورزشی رفسنجان

## آشتی میان سنت و تجدد

فهیمة مزینانی

طرح معماری مجموعه ورزشی رفسنجان، که به همت شهرداری این شهر ساخته شده است، موفق به دریافت جایزه بزرگ معمار شد.

Ground Floor Plan at 1/100



Basement Plan at 1/200

1. Sports Office
2. Reception & Entrance
3. Gymnasium
4. Parking Area
5. Public Toilet
6. Public Toilet
7. Multi Purpose Hall
8. Store
9. WC
10. Corridor
11. Hall
12. Multi Purpose Hall
13. Manager Office
14. Store
15. Sports Hall
16. Fitness Center
17. Reception
18. Office
19. Service Area

RAFSANJAN SPORT CENTER RAFSANJAN - IRAN ARCHITECTURE: MAHMOUD MANSOURI ARCHITECTS

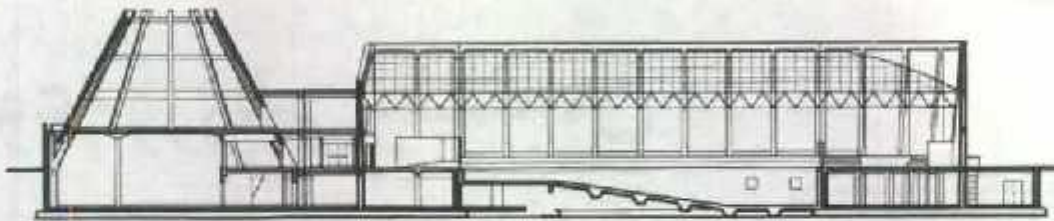


طرح معماری این مجموعه که اثر هادی میرمیران است، در مسابقه‌ای که مؤسسه معمار نشر برای انتخاب بهترین طرح برای ساختمانهای عمومی برگزار کرد، موفق به کسب مقام دوم شد. مجموعه ورزشی رفسنجان یکی از سه ساختمان مجتمع فرهنگی - ورزشی شهرداری این شهر است، و معماری آن شلهم از معماری یخچالهای قدیمی منطقه کرمان است.

این طرح توانسته است یک الگوی معماری سنتی را با شیوه‌های معماری امروز منطبق سازد و عملکرد موردنظر را در آن ایجاد کند.

بنای این مجتمع شامل دو بخش استخرهای سرپوشیده و روبرو و سالنهای ورزشی - اتم از ژیمنازیوم، اسکواش ویدمیتون - است، که در زمینی به مساحت ۷۵۰۰ مترمربع ساخته شده است.





Longitudinal Section 1:1000

**RAFSANJAN SPORT CENTER** RAFSANJAN - IRAN - 1994 NAQSH-E JANAN - PARS PRINCIPAL ARCHITECT : S.H.MIRIMIRAN

در واقع سقف شیشه‌ای کشیده شده بر روی استخر تمبری از سایه دیوار بلند یخچال بر زمین است. فضای ورودی این مجموعه ورزشی جلوه خارجی متضاد دو بخش شیشه‌ای و گنبدی را از داخل در هم می‌آمیزد و دیوار بلند کشیده‌ای که نقش تکیه‌گاه سقف استخر را دارد، برای تکمیل معماری بنا از مرکز مخروط شروع می‌شود و بازوی خود را در جهت آنجایی مخروط می‌بندد. استخرهای روباز و سرپوشیده این مجتمع به گونه‌ای طراحی شده‌اند که از نظر اصلاح و سطح آب در امتداد یکدیگر قرار می‌گیرند و سطح واحدی از آب را تشکیل می‌دهند که آن را گویی سقف شیب‌دار شفاف تقسیم می‌کند.



نکته جالب توجه در طرح مجتمع ورزشی رفسنجان این است که فضاهای متنوع داخلی - مانند سونای خشک و تریاتاق، ماساژ و بدن‌سازی، رختکنها، بوفه، فروشگاه، رستوران و جایگاه تماشاچیان - فضای کلی مجتمع را که در گویی از یک دیوار بلند و یک مخروط است، مخدوش نمی‌سازد و این امر به نوعی به سادگی بیرونی و فضای درونی بنا کمک می‌کند.

شایان ذکر است که جایزه بزرگ معمار به همت مؤسسه معمار نشر و همکاری شرکت بهریزان و با هدف حمایت از آثار بوتر ساخته شده در سالیان اخیر، در نظر گرفته شده است.

در این مسابقه از میان طرحهای گوناگون، ۵ طرح انتخاب شد که رتبه اول به طرح «دوخانه» برای نور دستها در شهر گنبد کاووس، رتبه دوم به طرح مجتمع فرهنگی - ورزشی رفسنجان، و رتبه سوم به ساختمان کارخانه نیکو در شهر صنعتی اشتها رسید اختصاص یافت.

رتبه چهارم و پنجم رتبه به ترتیب گالری مبلمان و آثار هنری و ساختمان اداری خیابان خالد اسلامبولی در تهران کسب کردند.





## برگزاری نخستین دوره برنامه ریزی حمل و نقل برای استانها توسط دفتر حمل و نقل وزارت کشور



دفتر حمل و نقل وزارت کشور، نخستین دوره آموزش تخصصی برنامه ریزی حمل و نقل و مهندسی ترافیک را برای دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانهای کشور برگزار کرد.

برگزاری چنین دوره‌ای از آنجا ناشی می‌شود که دولت و شهرداریها و شهروندان، سالانه مبالغ هنگفتی را بابت خسارات ناشی از حمل و نقل و ترافیک متحمل می‌شوند؛ و در این میان عوامل متعددی همچون بی‌نظمی درآمد و شد خودروها، اتلاف وقت شهروندان در تراکم ترافیک، مصرف بی‌رویه سوخت و آلودگیهای هوا و صوتی و مانند اینها، موجب تحمل خسارتهای مضاعف می‌گردد.

بنابراین، با توجه به اینکه نیروهای متخصص در سازمانها و نهادهای مسئول حضور کم رنگی دارند، دفتر حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور، آموزش حین خدمت دست‌اندرکاران ترافیکی شاغل در دستگاههای وابسته به وزارت کشور - از جمله شهرداریها و استانداردها - را در دستور کار خود قرار داده است.

براین اساس، دوره آموزش تخصصی برنامه ریزی حمل و نقل و مهندسی ترافیک با محوریت این شاخه‌ها برگزار شده است: برنامه ریزی حمل و نقل شهری و کاربری زمین، آشنایی با قوانین و مقررات حمل و نقل و ترافیک، اصول مدیریت و کنترل ترافیک، مبانی ایمنی در حمل و نقل و ترافیک، از فضای ایمنی و کنترل ترافیک در هنگام عملیات اجرایی، مبانی آمار و اطلاعات و کاربرد آنها در مهندسی ترافیک و مبانی مهندسی ترافیک.

دیگر محورهای این دوره عبارتند از: سیستمهای حمل و نقل عمومی شهری و نحوه مدیریت آنها، اصول طراحی مهندسی معابر و نقاطهای شهری، مبانی مدیریت سطح سازی خیابانهای شهری، و نقش وسایل حمل و نقل در آلودگی محیط زیست شهری و راهکارهای کاهش آنها.

شایان ذکر است که پس از اتمام دوره‌های آموزشی مذکور و برگزاری آزمون، به پذیرفته شدگان گواهینامه اتمام دوره (مورد تأیید سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور) اعطا می‌شود.

## آغاز به کار مرکز کنترل ترافیک در مشهد

مرکز کنترل و مدیریت ترافیک شهری مشهد با هدف ساماندهی به حمل و نقل درون شهری آغاز به کار کرد.

بسه گزارش روابط عمومی سازمان ترافیک مشهد، عباس تجی، مدیر عامل این سازمان در این خصوص گفت: موقعیت شهر مشهد به عنوان دومین کلان شهر ایران، با بیش از میلیونها زائر از سراسر کشور، ایجاب می‌کند به موازات اجرای طرحهای مهندسی ترافیک به منظور ساماندهی حرکت خودروها در نقاط مرکزی و تقاطعهای پر تردد، مرکز کنترل ترافیک معابر پیش بینی شود. وی افزود: بدین منظور بیش از ۶۰ کیلومتر از مسیرهای پر ترافیک و شریکتهای اصلی شهر از طریق دوربینهای ترافیکی، تحت کنترل و نظارت تصویری این مرکز قرار دارند. بدین طریق، با همکاری کارشناسان راهنمایی و رانندگی، تخلفات وسایل نقلیه از طریق تصاویر دریافتی شناسایی می‌گردد و بارانندگان متخلف برخورد می‌شود.

تجی تغییر و تنظیم زمان چراغ راهنما، ثبت وضعیت نحوه حرکت، توقف و تخلفات رانندگان در محدوده تقاطع و میدانها تا شعاع یک کیلومتری، و اعلام مسیر مناسب در محورهای اصلی به شهروندان را از دیگر ویژگیهای این مرکز عنوان کرد و راهاندازی رادیو پیام را برای اطلاع رسانی به شهروندان، از دیگر برنامه‌های مرکز بر شمرد.

لازم به ذکر است که این مرکز شامل دو بخش ماینورینگ و کنترل مرکزی است. بخش ماینورینگ، قابلیت مشاهده تصاویر و ثبت تخلفات در محدوده تقاطع از هر مسیر و کنترل جریان ترافیک تا حدود یک کیلومتری منتهی به





تغاینها را دارد؛ و در بخش کنترل مرکزی نیز برای انتقال فرمان به چراغهای فرماندهی، ارسال پیامهای ترافیکی، دستی کردن سیستم چراغها، فرمان چرخش دوربین و مانند اینها از طریق خط مودم صورت می گیرد.

همچنین در مشهد ۷۵ تقاطع فرماندهی موجود است که سیستمهای کنترلی آنها عبارتند از: فرماندهی و لومی که به صورت یک بازه زمانی عمل می کند؛ فرماندهی چند بازه ای که با توجه به حجم ترافیک در ساعات مختلف شبانه روز بازه های زمانی آن قابل تنظیم است؛ فرماندهی هوشمند که با توجه به حس گرهای القایی نصب شده، زمان هر سیکل چراغ به صورت هوشمند تنظیم می گردد؛ فرماندهی تأخیری که برای کاهش تداخل در تقاطعهای پرترافیک استفاده می شود؛ و کنترل مرکزی که سیستم آن را می توان از مرکز، هدایت و تنظیم کرد.

همچنین برای انتقال تصاویر به صورت زنده تا برد ۱۰ کیلومتر از سیستم «فرستنده و گیرنده» استفاده می شود. از ویژگیهای مثبت این سیستم عدم نیاز به کابل کشی و هزینه نگهداری سیستم است.

از دیگر قابلیت های مرکز مذکور عبارت است از سیستم شمارشگر خودرو در مبادی ورودی و خروجی شهر به تفکیک سرعت و نوع خودرو و در هفت محور ورودی و خروجی مشهد.

قابلیتهای این سیستم عبارتند از: شمارش وسایل نقلیه و تفکیک آنها بر اساس طول وسیله به چهار دسته اتوبوس، سواری، کامیون، و تریلی؛ اندازه گیری سرعت و مشخص کردن تعداد خودروها در سرعت های ۲۰ الی ۱۵۰ کیلومتر در ساعت؛ تشکیل فایل آماری تعداد خودروها بر اساس ساعت، روز، ماه و سال؛ و نمایش گرافیکی آمار ترافیک و چاپ داده ها به صورت جدول و نمودار.

شایان ذکر است که برای گسترش و توسعه این سیستم، به منظور کنترل زمان بندی چراغها، ارسال پیام به تقاطعها، مشاهده و ضبط تصاویر، چاپ و صدور قبض هزینه در ۵۰ تقاطع و ۳۰ میدان اصلی مشهد تا پنج سال آینده به ۲۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز است.

**مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی:**

## دولت در برنامه سوم درصد احیای جایگاه شهرداریهاست



مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور گفت: دولت در برنامه سوم توسعه، از طریق واگذاری برخی از وظایف سازمانها و ادارات دولتی به شهرداریها، به دنبال احیای جایگاه و وظایف شهرداریهاست.

علی نوذریپور، مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی، در میزگرد چالشهای حال و آینده در مدیریت شهری، که برگزار شد، این را دبیرخانه نشستهای اداری شهرداریان کلانشهرهای کشور در مشهد بر عهده داشت. با اعلام این مطلب گفت: سهم دولت در تأمین منابع مالی شهرداریها در دو دهه اخیر کاهش یافته است.

وی همچنین افزود: از زمان تصویب قانون شهرداریها در سال ۱۳۳۴ تا سال ۱۳۵۵ حدود ۶۰ درصد و تا سال ۱۳۶۳

حدود ۵۳ درصد و در زمان حاضر نیز به طور متوسط تنها ۷ درصد از اعتبارات شهرداریهای کوچک را دولت تأمین می کند. البته پیش بینی می گردد با احاله وظایف درآمدزای گذشته به شهرداریها در برنامه سوم توسعه، وضعیت مالی و اعتباری شهرداریها به طرز مناسبی بهبود یابد.

بهمن ارمان (اقتصاددان) نیز در این میزگرد چنین گفت: مدیریت شهری در کشور فاقد تعریف و ابزار و برنامه ریزی مشخص برای اداره شهرداریهاست؛ و با وجود فراگیری و کهنه بودن بحث منابع مالی، هنوز تعریف مشخصی برای تأمین منابع مالی پروژه های عمرانی شهری وجود ندارد.

وی با غیر اصولی دانستن تأمین منابع مالی شهرداریها از طریق فروش تراکم در شهرها، که موجب عدم رعایت ضوابط و اصول شهرسازی و معماری شده است، افزود: فروش تراکم موجب عدم تناسب در سیمای شهری و نمای ساختمانها، باعث بروز مشکلات در تأسیسات شهری، و همچنین ایجاد نارسایی شهری و نخل از شهرداریها می شود.

آرمان در ادامه، عرضه اوراق مشارکت و استفاده از ابزارها و روشهای مورد استفاده در کشورهای توسعه یافته در خصوص تأمین منابع مالی اداره شهرداریها را مورد تأکید قرار داد، و خواهان انتقال امور درآمدزا از سوی دولت به شهرداریها شد.

همچنین بابلی یزدی، دکتر در جغرافیا و صاحب نظر در مسائل شهری، نیز با اشاره به اختلافات فاحش فرهنگی و اقتصادی و اجتماعی در شهرها گفت: صرف میلیاردها ریال اعتبار برای اجرای طرحهای توسعه روستایی، بدون توجه به اشتغال زایی، موجب تخلیه روستاها و تشدید مهاجرت، ایجاد مشاغل کاذب و توسعه بی رویه شهرها شده؛ و این امر مشکلات گوناگونی را برای دولت و مدیریت شهری به وجود آورده است.

وی با نامناسب توصیف کردن وضعیت شهرهای بزرگ کشور، حیطه مدیریت شهرها را گسترده تر از توان و بضاعت مالی و اجرایی شهرداریها ذکر کرد و اظهار داشت: امروزه شهرها تیلور خطاها و اشتباهات سیاستگذارانها و برنامه ریزانهای پنجاه سال



گذشته‌اند، و حل مشکلات فعلی شهرداریها - به ویژه مسائل مالی آنها - بدون دخالت و حمایت دولت ناممکن است. گفتنی است در این میزگرد، که با حضور شهرداران کلانشهرها و معاونان مسائل اجتماعی، اقتصادی، حقوقی و شهری برگزار شد، موضوعاتی نظیر افزایش جمعیت، مهاجرت، حاشیه‌نشینی، ناهنجاریهای رفتاری در شهرها، منابع مالی و مدیریت کلانشهرها مورد نقد و بررسی قرار گرفت.

شهرداران کلانشهرها نیز عمده‌ترین مشکلات فراروی مدیریت شهری را این گونه برشمردند: فقدان مدیریت واحد شهری، تضاد سیاستهای مدیریت منعم‌گر، فقدان تعریف جامع از جایگاه شوراهای اسلامی شهر و شهرداریها، عدم تناسب امکانات و توان مالی و اجرایی شهرداریها با نیازهای عمومی و انتظارات شهروندان، بخشی‌نگری حاکم بر سیاستگذارانها و مدیریت اجرایی کشور، مهاجرت و حاشیه‌نشینی، و نظایر اینها.

## تقدیر دفتری وزیر از شهرداری قمصر

دفتر فنی وزارت کشور از شهرداری قمصر به دلیل اقدامات عمرانی و خدماتی تقدیر کرد.

شهرداری قمصر به رغم تنگناهای مالی ضعیف، ماشین آلات و تجهیزات ناکافی، و کمبود نیروی انسانی کارآمد، توانسته است پروژه‌های خدماتی، فرهنگی، رفاهی، گردشگری در خور توجهی را به انجام رساند.

لازم به ذکر است به منظور سرعت‌دهی بیشتر، برای بهره‌برداری رساندن پروژه‌های این شهرداری، وزارت کشور کمکی به مبلغ ۲۲۰ میلیون ریال به آن اعطا کرد.



## طرح ساماندهی حمل و نقل و ترافیک یزد اجرا می‌شود

یزد - دیشتی

شهردار یزد در جلسه بررسی طرح ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شهر یزد، خبر از اجرای این طرح در آینده نزدیک داد.

مهدی شرافت، شهردار یزد با ذکر اینکه شهر یزد یکی از شهرهای بزرگ کشور است، اظهار داشت: این شهر به لحاظ «سوابق تاریخی و فرهنگی یکی از شهرهای توریستی محسوب می‌شود و باید در طرح ساماندهی حمل و نقل، ضمن حفظ اصالت و ارزشهای آن، شکل هندسی تقاطعها و معابر و نقاط حادثه‌خیز دگرگون شود تا وضعیت سفرهای درون شهری سامان یابد.

وی افزود: به کارگیری شیوه‌های جدید و کارشناسی شده در بخش عرضه تسهیلات حمل و نقل برای کنترل و کاهش تقاضای سفر، باید حذف سفرهای زائد و مدیریت بهینه عرضه و تقاضا مورد تأکید قرار گیرد.

شرافت خاطر نشان ساخت: ترافیک مقوله‌ای چند وجهی است که حل مشکل آن از عهده یک سازمان بر نمی‌آید و می‌بایست سازمانهای مرتبط در این خصوص مشارکت کنند و شهرداری نیز بر موضوع حمل و نقل شهری، نظارت عالی داشته باشد.



## شهرداری خرم‌آباد، و اجرای طرح یاوران محله

خرم‌آباد - اکبر پیری

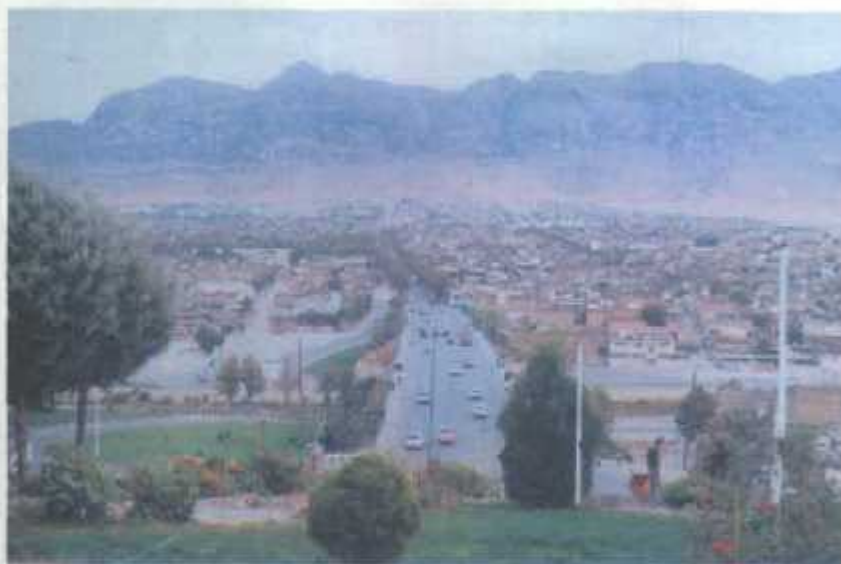
شهرداری خرم‌آباد به منظور بسترسازی و ایجاد زمینه‌های مشارکت مردمی در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، طرح یاوران محله را اجرا کرد.

محمدرضا بهاروند، شهردار خرم‌آباد، در خصوص اجرای طرح مذکور گفت: این طرح کمک می‌کند تا از یک سو ناظران انتخاباتی فعلی در سطح شهر شکل گیرند و از سوی دیگر ارتباط مؤثری بین شهرداری و شهروندان برای انعکاس مشکلات برقرار گردد.

وی افزود: با استفاده از یاوران محله‌ها می‌توان شهروندان را در امر پاکیزگی و نظافت محله، حفظ و نگهداری فضای سبز، تفکیک زباله از مبدأ و نظایر اینها تشویق کرد. بدین ترتیب بسیاری از مشکلات با برقراری ارتباط متقابل بین شهروندان و شهرداری، و ارائه



اطلاعات و آموزشهای فرهنگی و اجتماعی به آنها رفع خواهد شد. شهردار خرم آباد از جمله اقدامات شهرداری را برای اجرای این طرح، استفاده از سیستم GIS عنوان کرد و خاطر نشان ساخت: با استفاده از سیستم GIS محله‌های شهر به تفکیک جمعیت، وضعیت ساختمانها و دیگر اطلاعات شهری مشخص شده است. همچنین یکی از محله‌های شهر در نزدیکی تپه کبوه به عنوان نمونه انتخاب شده و کلیه برنامهای لازم برای چگونگی مشارکت مردم در بهبود وضعیت محله و همکاری با شهرداری پیش‌بینی گردیده است. با استفاده از این برنامه بدون و آزاره آن به شهروندان، «طرح شهر سبز» در تمام محله‌های شهر به اجرا در خواهد آمد. وی در ادامه با اشاره به ضرورت شکل‌گیری NGO ها گفت: امروزه تشکلهای غیردولتی داوطلبانه در جهت رفاه و خدمات عمومی فعالیت می‌کنند و افزایش این تشکلهای در تمامی عرصه‌های ملی و بین‌المللی باعث ارتقای نقش و قدرت آنها در تصمیمات خرد و کلان شده است. همچنین با تشکیل شوراهای افزایش حس مشارکت در شهروندان می‌توان از نیروهای غیردولتی برای اداره شهرها بهره گرفت.



## عوامل مؤثر در ترافیک شهر گرگان

شهردار گرگان، علی کریمی، در جلسه شورای اسلامی این شهر گفت: شش عامل در ترافیک شهر مؤثر است. وی این عوامل را چنین برشمرد: آموزش، ضوابط مهندسی ترافیک، گسترش و توسعه حمل و نقل عمومی، علائم و تابلوها و چراغهای راهنمایی و رانندگی، هماهنگی دستگاههای اجرایی و مدیریت ترافیک و اجرایی مقررات.

وی در خصوص ارتباط شهرداریها و راهنمایی و رانندگی چنین گفت: وزارت کشور مسئولیت اعلام میزان بودجه تخصصی شهرداریها به راهنمایی و رانندگی را برعهده دارد. این در حالی است که به رغم ابلاغ وزارت کشور مبنی بر عدم تخصیص بودجه به راهنمایی و رانندگی، شهرداری گرگان در سال ۱۳۷۹ حدود ۱۷۰ میلیون ریال و در سال ۸۰ نیز حدود ۲۵۰ میلیون ریال به این بخش اختصاص داده است. شهردار گرگان با اشاره به طرحهای ضروری

ترافیکی که می‌بایست در شهر گرگان به اجرا در آید، افزود: سه طرح اساسی از مهم‌ترین طرحهای هستند که می‌بایست در گرگان به اجرا در آید. این طرحها عبارتند از: ایمن‌سازی بولوار امام رضا (ع)، ایمن‌سازی ۲۰ متری چاله باغ که سه نقطه خطرناک دارد، و تکمیل و بهسازی چراغهای راهنمایی و رانندگی در سطح شهر.

همچنین رحیمی، معاون راهنمایی و رانندگی استان گلستان، با اشاره به آثار سوء ترافیک ناسالم - اعم از ایجاد مشکلات روحی و عصبی، اتلاف وقت و آلودگی هوا - سرمایه‌گذاری در آموزش شهروندان و مدیران و توجه به آن، به کارگیری قواعد مهندسی ترافیک، و نیز اجرای مقررات را برای کاهش آثار سوء ناشی از ترافیک، پراهمیت برشمرد.

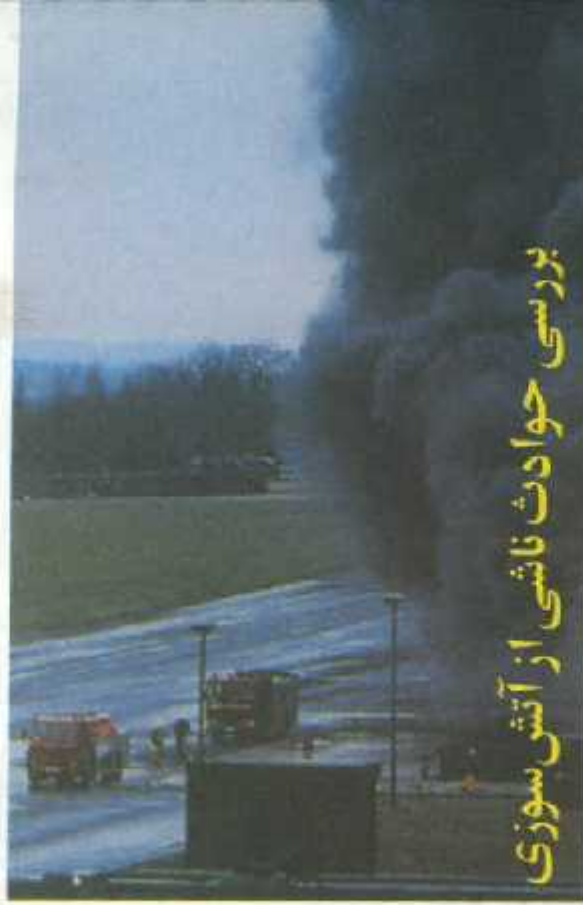
## برگزاری جشنواره انتخاب شهروند سبز در مشهد

اولین جشنواره انتخاب شهروند سبز، به وسیله سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری مشهد برگزار می‌شود.

این سازمان با هدف جلب مشارکتهای مردمی در زیباسازی شهری و تشویق و ترغیب شهروندانی که خلاقتهای ویژه‌ای در امر فضای سبز دارند، اقدام به برگزاری جشنواره انتخاب شهروند سبز کرده است. در این جشنواره پس از بررسی قضاای سبزی که به دست شهروندان احداث شده است، به ده نفر از صاحبان زیباترین و کامل‌ترین مجموعه فضای سبز جوایزی اهدا خواهد شد.







نتایج پروژه مطالعاتی بررسی حوادث ناشی از آتش سوزی و ارائه طرح جامع آموزش مقابله با آتش سوزی، طی جلسهای به وسیله دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور ارائه شد.

علی عسکری مدیر این پروژه، طی سخنانی در خصوص اهداف طرح جامع آموزش مقابله با آتش سوزی چنین گفت: با افزایش جمعیت شهرتین و توسعه شهرها و فعالیتهای شهری، امکان وقوع حوادث شهری از جمله آتش سوزی افزایش یافته است، و این مسئله ضرورت کاهش خطرها و میزان آسیب پذیری شهروندان را مشخص می کند.

وی افزود: برای انجام این امر می بایست تلاش و اطلاعات کافی درباره دلایل وقوع سوانح و روشهای کاهش آن فراهم آید، تا بتوان برنامه هایی مناسب را برای کاهش آتش سوزی تدوین و اجرا کرد.

عسکری در ادامه، برخی از اهداف طرح تحقیقاتی خود را این گونه عنوان کرد: مطالعه و شناخت میزان امنیت

شهروندان در فضاهای شهری کشور در مورد آتش سوزی، آگاهی از تصورات آنها نسبت به خطرهای آتش سوزی و عکس العمل آنها در برابر آن، شناخت روشهای کاهش آتش سوزی و تدوین برنامه جامع آموزش شهروندان، و نظایر اینها.

وی اندازه گیری خطر وقوع سوانح شهری ناشی از آتش سوزی، دلایل وقوع آتش سوزی و عوامل مؤثر بر آن، حلقه بندی گروههای آسیب پذیر از سوانح شهری، روشهای پیشگیری و نقش آموزش و اطلاع رسانی در آنها را از دیگر اهداف این مطالعه دانست.

عسکری خاطر نشان ساخت: از طریق این مطالعه می توان برنامه جامعی را برای آموزش شهروندان در مقابل حوادث ناشی از آتش سوزی و کاهش آنها، تدوین و ارائه کرد.

## کنترل ترافیک در تبریز هوشمند می شود

سازمان کنترل ترافیک تبریز، سیستم نظارت ترافیک با تلویزیونهای مدار بسته را در ۴۵ تقاطع این شهر به کار خواهد بست.

به گزارش روابط عمومی شهرداری تبریز، چنگیز مختاری مدیر عامل سازمان کنترل ترافیک این شهر، در خصوص به کارگیری این سیستم در سطح شهر تبریز چنین گفت: اطلاعات دریافتی از دوربینهای مدار بسته به مرکز کنترل ترافیک منتقل می شود و با استفاده از این دستگاههای هشدار دهنده و هوشمند می توان بر تقاطعها و خیابانها اشراف کامل داشت.

وی هزینه لازم برای مطالعه و اجرای این طرح را ۶۰ میلیارد ریال عنوان کرد و مدت زمان مورد نیاز را برای اجرای طرح، ۱۸ ماه تخمین زد.

مختاری اجرای طرح کارت - پارک را از دیگر طرحهای این سازمان عنوان کرد و افزود: این طرح کمک می کند تا بخشی از مشکلات ترافیکی مراکز پر جمعیت و پر تردد شهر حل شود و با قانونمند شدن توقف در حاشیه خیابانها، ترافیک روان تر گردد.





وی از دیگر طرح‌های در دست اقدام این سازمان را ساخت و نصب تابلوی آسمی خیابانها، ایجاد مرکز کنترل ترافیک، مطالعه جامع طرح ترافیک، و توسعه پارکینگها اعلام کرد.

مدیر عامل سازمان کنترل ترافیک تبریز با اشاره به مشکلات ترافیکی این شهر، از جمله وظایف این سازمان را نصب و نگهداری تابلوهایی هشدار دهنده و چراغهای راهنمایی در معابر، خاکشویی خیابانهای اصلی، مدیریت پارکینگها و مرکز همگانی خرید و فروش خودرو با همکاری کارشناسان اداره راهنمایی و رانندگی عنوان کرد.

وی همچنین تشکیل کمیته فنی سازمان کنترل ترافیک مشکل از استادان دانشگاه، معاونت انتظامی اداره راهنمایی و رانندگی و معاونت عمرانی شهرداری تبریز را از دیگر وظایف این سازمان برشمرد.

مختاری در ادامه ارائه آموزشهای لازم در جامعه، انضام قوانین و حمایت عوامل اجرایی را از شموله تحقق مدیریت واحد ترافیک عنوان کرد و گفت: اگر کمیته خاصی متولی این امر باشد، قسمت اعظم مشکلات ترافیکی تبریز حل خواهد شد.

وی ظرفیت پارکینگهای تبریز را دست‌نالا ۱۰ هزار خودرو اعلام کرد و خاطر نشان ساخت: با توجه به وضع موجود باید هر سال یک پارکینگ برای خودروها در تبریز ساخته شود تا بتوان از پارک کردن اتومبیلها در حاشیه خیابانهای مرکزی شهر خودداری کرد، مختاری در پایان با اشاره به ازدیاد خودروهای شخصی در تبریز گفت: روزانه بالغ بر ۶ هزار خودرو برای جابه‌جایی مسافر بر تعداد خودروهای تبریز افزوده می‌شود که باید اقداماتی جدی برای ساماندهی و جلوگیری از عواقب ناشی از آن صورت گیرد.

## سیزدهمین گردهمایی معاونان خدمات شهری مراکز استان در تهران

سیزدهمین گردهمایی معاونان خدمات شهری مراکز استانها، به منظور بررسی مسائل و مشکلات شهرداریها با قوه قضاییه و نیروی انتظامی، و ارائه راهکارهای اصلاح قوانین و دستورالعملهای مرتبط با این دو سازمان، در تهران برگزار شد.

در این گردهمایی، که با حضور نمایندگان نیروی انتظامی و قوه قضاییه برگزار شد، مشکلات شهرداریها در خصوص مواردی از قانون شهرداریها و ابهامات آن مورد بررسی قرار گرفت.

از جمله محورهای مورد بررسی در این گردهمایی می‌توان به بررسی مواد قانونی

مربوط به سد معابر، تخلیه نخاله‌های ساختمانی، ساخت و سازهای غیرمجاز، مشاغل مزاحم شهری، و اهانت به مأموران شهرداری در حین انجام وظیفه اشاره کرد.

دیگر مباحث مطرح شده در این گردهمایی عبارتند از: قدیمی بودن شهرداریها و پاسخگو نبودن آن به مشکلات شهرداریها، قاطع نبودن قوانین و نامشخص بودن حد و مرز آنها، عدم تناسب و تداخل قانون شهرداریها با عملکرد نهادها و سازمانهای مرتبط با شهرداریها مانند وزارت بهداشت و سازمان محیط زیست، و نظایر اینها. گفتنی است در ادامه نیز مسائلی چون تداخل قانون شهرداریها با قوانین موضوعه، اختلاف نظر قضات برای صدور احکام مربوط به شهرداریها، عدم حمایت قضایی از کارکنان شهرداریها و پیشنهاد تشکیل مجتمعهای ویژه رسیدگی به امور قضایی شهرداریها در مراکز استانهای دارای جمعیت بیش از یکصد هزار نفر، مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

سرویس خبر و گزارش ماهنامه، آماده دریافت و انعکاس

سرویس خبر و گزارش ماهنامه، آماده دریافت و انعکاس

آخرین اخبار شهرداریهاست.

# ماهنامه شهرداریها آگهی می‌پذیرد

# ماهنامه شهرداریها آگهی می‌پذیرد



# در سوگ یاران

## مرگ پایان کبوتر نیست...

تخلیم: خاتون میرا شد

محرومیت، مظلومیت، نابرابری و بی‌عدالتی دیده به جهان گشود. وی از تبار جغرافیا‌شناسان و از قوم اقلیت بود و در زوگهای او خون هیچ‌کس، خان، والی، حاکم و امیری جاری نبود. او با کوششهای مجاهدانه و بی‌شمار خود، صادقانه در عرصه‌های مختلف اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، و با تعهد اخلاقی و تخصصی کارشناسی (که دیگر ترکیبی نامانوس و نامألوف محسوب می‌شود و بیشتر به اسطوره و افسانه و آرمان شبیه است) به فعالیت و تلاش پرداخت. نوبستگی یکی از عرصه‌های تلاش و کوشش و جهد او بود و در این راه سبک و سیاق او این نوشته جلال آل احمد بود:

«ای کاتبه بشارت ده به زیبایی و برادری و سلامت.

در آن متنگر که دیگری از تو چه می‌طلبد؛ به آن بنگر که دل از تو چه می‌طلبد.

زینهار تا کلام را به خاطر نان نفروشی، و روح را به خدمت جسم در نیآوری... و اگر می‌فروشی همان که بازوی خود را اما قلب را هرگز.»



متن سخنرانی علی بوذرجمهر سردبیر ماهنامه و مدیر کل دفتر

برنامه‌ریزی عمرانی

بسم الله الرحمن الرحيم

انالله وانا اليه راجعون

بسیار متأسفم که می‌نایست در چنین موقعیتی از دوست عزیز و برادر بزرگوارم صحبت کنم.

اگر بخواهم از خدمات و زحمات مرحوم مهندس بهمن پرنیان بگویم، بسیار به تفصیل خواهد بود و فرصت اندک؛ و موقعیت چندان مناسب نیست. پس فقط به ذکر چند نکته بسنده می‌کنم:

مرحوم پرنیان پدر حمل‌ونقل عمومی شهری کشور بود؛ کسی بود که برای اولین بار در خصوص حمل‌ونقل عمومی شهری کشور و اتوبوسرانیهای کشور، بانک اطلاعاتی تشکیل داد و به جمع‌آوری اطلاعات پرداخت. وی در این زمینه با تحقیقات و پژوهشهای بسیار، تلاشهای پرثمری را به انجام رساند. همه قدمهایی که در برنامه ۵ ساله دوم و سوم در خصوص حمل‌ونقل عمومی و اتوبوسرانیهای شهری برداشته شد، از زحمات این برادر دلسوز و محروم، که از دیار محروم بر خاسته بود، نشأت می‌گرفت.

او محرومیت را با تمام وجودش لمس کرده بود و می‌دانست که نتایج مثبت حمل‌ونقل عمومی فقط برای قشر محروم جامعه باقی می‌ماند؛ بنابراین تمام تلاش و تخصص خود را در این راه نهاد. او از روشهای بسیار زیادی برای خدمت به مردم داشت ولی دست اجل فرصت تحقق آنها را از او گرفت. اینجانب ضمن تسلیت و آرزوی مسرت برای خانواده‌های داغدار وی، و همه بختیارها و لرها، علودجات ایشان را از خداوند متعال خواستارم.



خیبر کوتاه بود و تکان دهنده! در صبح روز بیست و سوم بهمن ماه، زمانی که مردم در روز قبل آن بیست و سومین سالگرد دیروزی انقلاب را جشن گرفته بودند، سیدگونه مسافران جوانیمای تویولف را در بر گرفته بود.

تخت تمام چشمها در انتظار بازگشت مسافران بی‌تاب بودند. افتادیری نباید که تمام این انتظارها به یأس تبدیل شد و خیبر پرواز دردناک آن سکوت مرگبار را در هم شکست و قطرات اشک از چشمان جاری شد.

این خیبر همه جا را پر کرد و بار دیگر به خاطر پروازی ناگهانی، خانواده‌های بسیاری سیاهپوش شدند و غم و اندوه در دلها خانه کرد.

گر چه روزهایی سخت از این شرقت می‌گذرد، اما این قصه غمگین را پایانی نیست و جای یاران بسی خالی است.

در این میان، ماهنامه بر آن شد تا با تلاشی کوچک، یاد آنها را زنده نگه دارد و زندگی آنها را به عنوان وظیفه به تصویر کشد. بدین منظور با سروری، بر زندگی این عزیزان، بهمن پرنیان، محمد حسین امیر موسیقی و ناصرفر هائیه، و یادآوری خاطراتی از آنها، برخی از آثار و فعالیت‌های علمی و پژوهشی ایشان در اینجا ذکر می‌شود تا یادشان موجب تسکین آلم و تسلاهی خاطر بازماندگان و همکاران سوگوار گردد.

یادشان جاوید باد!

بهمن، متولد سال ۱۳۲۵ در طایفه باورسی ایل بختیاری در آرسستان در خانواده‌ای روستایی از جغرافیای توسعه نیافتگی،





او که با یک سفر خاطره شد...

در میان آلبوهای قدیمی دفتر مجله به دنبال عکسهای او می گشتم. مشتاق بودم عکسش را ببینم و افسوس می خوردم که چرا تا به حال او را ندیدم. خاطراتی که دوستان از او تعریف می کردند در ذهنم مرور می شود. بالاخره عکسش را پیدا می کنم. صلابت از چشمانش هوشناست و چهره جدی و با نغمه تعریفی که از شنیده بودم کاملاً معالفت دارد؛ گویی او را سالهاست می شناسم. آن همه تلاش و جذبیت و آن همه سخت کوشی و جنگی ناپذیری و ابتکار در نگاهش پیداست.



به سراغ خانواده اش می روم. در میان آن همه شلوغی و جمعیت و در بین مردم با محبت لرستان که برای تشییع جنازه اش آمده اند، پسر کوچکش - محسن - را پیدا می کنم. او پس کوچک تر از آن است که بتواند پنج ققدان پدر را تاپ آورد.



محسن عزیز از پدر می گوید...

- ما محسن پرتیان، فرزند بهمن، هم صحبت می شوم. از او می خواهم که از پدرش بگوید و خاطره های از او تعریف کند. از حضور پدر، از آنچه که از او یاد گرفته است...

او می گوید: «با نام آدم خوبی بود، بهترین آدم خوب دنیا که من مثل آن را ندیده بودم. پدرم وقتی که نماز می خواند خیلی شمرده و آرام می خواند. آنقدر آرام که تمام معنی حرفهای نماز را می فهمید»

... و با تمام اقبای باز نسبت داشت، و لحن آب و زمین را چه خوب می فهمید...

گویی بهمن می دانست که در ماه بهمن و هم پرواز شهیدان بهمن و انقلاب رفتنی است. نورها آوایی است که مرا می خواند... محسن از آخرین روز همسرا پدر بودن می گوید: من و بابام روز ۲۲ بهمن رفته بودیم راهبیمایی. دست همه مردم یادکنک و پرچم بود. من از او خواستم تا برای من هم پرچم و یادکنک بخرد. ولی در جواب به من گفت که تو دیگر بزرگ شدی و چند وقت دیگر تو باید برای خواهر کوچک فرات یادکنک بخری، و آنقدر مرد و بزرگ شدی که وقت آن رسیده ساز خواهر کوچک تر و از مادرش نگهداری کنی. این آخرین خاطره های بود که از پدر دارم.

در شلوغی جمعیت برادر بهمن را دیدم گویی خوددار بود گرچه می گفت: بهمن چیز دیگری بود او وقتی از برادرش می گوید، نوعی احترام و تواضع و عشق در کلماتش موج می زند. بهمن برای او چون معلمی آموزنده و برادری مهربان بود، از او خواستم تا

خاطراتی را از بهمن نقل کند؛ خاطراتی را که از دوران کودکی تا کنون شاید هیچ کس بهتر از او از آنها آگاه نیست. او از دوران نوجوانی وی. چنین گفت: «دوران کودکی و نوجوانی را با هم گذرانیدیم. ما زندگی ساده ای در یک منطقه محروم و روستایی داشتیم. سالهای ۶۸ و ۶۹ من در سال چهارم دبیرستان مشغول تحصیل بودم. که بهمن از دانشگاه فارغ التحصیل شد او دوران دانشجویی خود را در تبریز می گذراند. گاه به دیدن ما می آمد. او همیشه معلم و ارشاد کننده ما در زمینه تحصیل - و حتی در زمینه های مختلف زندگی - بود. او به خاطر موفقیت های تحصیلی اش از دبیرستان تا دانشگاه با همه مشکلات و کمبود امکانات در زندگی عشاوری، برای ما سرمشق و الگو بود. بهمن در بسیاری از مشکلات تحصیلی راهگشای ما بوده

مردی ایوبی که از بستگان نزدیک بهمن (باجناتی وی) بود، از غم فراق او اشک در چشمانش حلقه زده است؛ به همه خوشامد می گوید یا خوشرویی از استقبال می کند. او از تواضع و احساس مسئولیت و تلاشش بی باسان بهمن سخن می گوید: «بهمن همیشه تلاش می کرد تا از مناطق محروم و ستمدیده حمایت کند». او خاطراتی از بهمن تعریف می کند:

«سالی که آقای پریسان برای خواستگاری همسرش، از خرم آباد به بروجرد آمده بود. همسرش گفته بود که اگر داماد خانواده مان شما را قبول کنند، من با شما از نواح می گزیرمائی که من او را دیدم. هم از چهارمائی خوشم آمد هم از متدین بودنش؛ و او واقعا آشنائی دوست داشتی بود. او به لحاظ محبوبیتی که داشته هم در کنارش موفق بود و هم در خانواده. هر وقت که در اتوبوسرانی استان لرستان مشکلی پیش می آمد او همیشه مدافع حقوق ما بود و سعی می کرد به شکلی از بالا دستان خودش برای رفع مشکلات ما کمک بگیرد. همین مسئله افتخاری برای استان ما و بخصوص خانواده ما است.»

الله اکبر پریسان، پسر عموی بهمن و معاون آموزش و پرورش منطقه درود، در مورد او چنین می گوید: «به نظر من خداوند انسان را که خلق کرده است، بر اساس تواناییها و زحمات انسان به او شایستگی اهدا می کند. این همه موفقیت بهمن به عنوان فردی از منطقه ای محروم، که توانست بزرگ شود به تحصیل ادامه دهد و بتواند در جایگاهی شایسته و بالا قرار بگیرد، جای تقدیر و تشکر از قدرت لایزال الهی دارد. او جوانی درختی بود که هر چه بر بارش افتاده تر و متواضع تر شد. او همیشه مرا به ایجاد وحدت در بین اقوام و بستگان تشویق می کرد و همیشه معتقد بود که با کسب موفقیت های هر چه بیشتر، باید بتوان به مردم محروم نیز خدمت بیشتری کرد. به نظر من هر چه انسان بزرگتر باشد، هر گشت هم بزرگتر است. او با این تفکر انسانی بزرگی بود که شاید زمین لایق آن نبود و من خواست همان اطوار که او بزرگ بود در دل کوهها، به آن بزرگواری و عظمت متعلاش شود.»

... کوهها قربانی فرزانه ای گرفتند.

سال شمار زندگی بهمن پرتیان

۱۳۲۵ - تولد در طایفه نوری ایل بختیاری

۱۳۵۶ - پایان دوران ابتدایی در منطقه ماهر

۱۳۵۹ - پایان دوران راهنمایی در ایستگاه راه آهن سید

دشت

۱۳۶۳ - گرفتن دیپلم در رشته اقتصاد در دبیرستان خدمات

شریعی



۱۳۶۷- اخذ درجه کارشناسی در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری از دانشگاه تبریز  
 ۱۳۷۳- اخذ درجه کارشناسی ارشد در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای از دانشگاه شهید بهشتی  
 ۱۳۷۰- ۱۳۶۰- شرکت فعالانه در انجمن‌های اسلامی مراکز آموزشی محل تحصیل، از جمله بسیج دانش‌آموزی دیرستان، نمایندگی دانشکده علوم انسانی و انجمن اسلامی دانشجویان دانشگاه تبریز، همکاری با جهاد دانشگاهی تبریز، و شرکت دو جبهه‌های جنگ تحمیلی.  
 ۱۳۷۰- فعالیت کارشناسی و دانش پژوهانه در مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، و اقدام به تأسیس گروه حمل و نقل شهری و پذیرش مسئولیت گروه تا سال ۱۳۷۶.  
 ۱۳۷۶- مدیریت مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور

۱۳۶۹- معاونت مدیر کل دفتر حمل و نقل وزارت کشور و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و



تلاش برای ایجاد اتحادیه‌های اتوبوسرانی درون شهری، اتحادیه تاکسی‌سوانی، اتحادیه پایانه‌های مسافربری و تشکیل بانک اطلاعات سامانه حمل و نقل شهری کشور و برگزاری گردهمایی‌های مسئولان مراکز اتوبوسرانی شهری کشور.

۱۳۸۰- نمایندگی وزارت کشور در کمیته فنی شورای هماهنگی عمران روستایی کشور، کمیسیون بررسی مصوبات کمیسیون مصرف انرژی کشور، و کمیسیون یکسان‌سازی اصلاحات و مفاهیم آماری - بخش حمل و نقل درون شهری - فعالیتهای دانش پژوهانه

زنده یاد مهندس بهمن پرنیان در طی ۱۰ سال فعالیت، موفق به تدوین و ترجمه و تألیف چندین نشریه و مقاله و گزارشهای کارشناسانه شاخص و تأثیر گذار در زمینه حمل و نقل شهری گردید، وی علاوه بر این، نظارت کارشناسی و علمی بر دو پروژه مطالعاتی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور را نیز با عناوین «بررسی تدوین راههای افزایش کارایی سیستم اتوبوسرانی شهری کشور»، و «ارزیابی سیاست ایجاد شهرداری در روستاهای بزرگ کشور» عهده‌دار بود.

#### کتابها

۱- نگرش بر الگوهای برنامه‌ریزی شهری در جهان - کشور

قراتسه (۱۳۷۱).

۲- بررسی وضعیت موجود مدیریت حمل و نقل درون شهری کشور (۱۳۷۲).

۳- تدوین بخشی از الگوی مصرف حمل و نقل شهری کشور (۱۳۷۲).

۴- بررسی وضعیت سیستم اتوبوسرانی شهری کشور (وضع موجود، تنگناها و راه‌دها) (۱۳۷۵).

۵- بررسی جایگاه مطالعات حمل و نقل شهری در فرایند برنامه‌ریزی شهری در ایران (شامل دو جلد)، جلد اول: بررسی و تحلیل تجارب برنامه‌ریزی شهری در ایران؛ جلد دوم: بررسی و تحلیل تجارب برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در ایران.

۶- بررسی پیامدهای ناشی از سیاست یازانه بنزین بر سیستم حمل و نقل درون شهری کشور (۱۳۷۶، معاونت انرژی وزارت نیرو).

۷- تار سایه‌ها و راهبردهای اصلاح ساختار مراکز اتوبوسرانی شهری کشور، دومین گردهمایی مسئولین اتوبوسرانی‌های شهری کشور (ایران ۱۳۷۳).

۸- بررسی جایگاه و عملکرد سیستم اتوبوسرانی شهری در حمل و نقل درون شهری کشور، نخستین سمینار مهندسی ترافیک ایران (ایران ۱۳۷۴).

۹- تار سایه‌های طرحهای توسعه شهری در رابطه با اطلاعات حمل و نقل درون شهری و ترافیک در ایران، دومین سمینار مهندسی ترافیک ایران (ایران ۱۳۷۵).

۱۰- سیر تحول قوانین و مقررات حمل و نقل شهری در ایران، اولین گردهمایی دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانهای کشور (دیماه ۱۳۷۵).

۱۱- بررسی نقش و جایگاه سیستمهای حمل و نقل عمومی شهری در انجام سفرهای درون شهری کشور، اولین گردهمایی دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانهای کشور (دیماه ۱۳۷۵).

۱۲- تأسیس ایجاد فروشگاههای زنجیره‌ای رفاه بر سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری (۱۳۷۴).

### منتخبی از آثار زنده یاد بهمن پرنیان

#### ۱- چرا شهرداریها در اجرای طرحهای توسعه شهری ناموفقند؟



#### بهمن پرنیان

#### مقدمه

شهرداری عجزی کلیه اجزای طرحهای کالبدی نیست، زیرا طرحهای کالبدی شهری به عنوان برنامه‌های میان بخشی قلمداد می‌شوند و هر کدام از دستگاههای دیگر، مسئول اجرای برنامه‌های بخشی‌اند. شهرداری علاوه بر اجرای آن دسته از برنامه‌های عمرانی پیشنهادی که در چارچوب وظایف آن قرار می‌گیرد، مسئولیت کنترل و نظارت بر توسعه شهر را نیز از طریق صدور پروانه ساختمانی بر عهده دارد و از طرفی، تکنیک اراضی واقع در محدوده قانونی و حریم شهرها و اقدامات عمرانی کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و خصوصی با موافقت کتبی





شهرداری و مطابق نقشه‌های طرح‌های کالبدی شهری انجام می‌گیرد (۱) ولی ساز و کار انجام این مرحله از فرآیند برنامه‌ریزی شهری در کشور نارساییهایی دارد که در زیر به تحلیل آنها پرداخته شده است.

- معمولاً امکانات اجرایی و توان مالی سازمانهای مختلف، به خصوص شهرداریها که مجری عمده برنامه‌ها هستند، در تهیه طرح‌ها شد نظر قرار نمی‌گیرد و بدین ترتیب اجرای بسیاری از پیشنهادها، طرح‌ها، ناممکن می‌شود.
- کمبود پرسنل فنی و تخصصهای لازم و سایر امکانات مورد نیاز در شهرداریها برای کنترل توسعه و گسترش شهر، سبب عدم گسترش شهر بر اساس محورهای پیشنهادی طرح می‌شود و لذا اجرای طرح‌ها را با مشکل مواجه می‌سازد.
- محدودیت اختیارات شهرداریها و وظایف آنها از لحاظ نظارت و کنترل طرح‌های عمران شهری - که به وسیله سایر دستگاههای دولتی به اجرا گذاشته می‌شوند - باعث عدم هماهنگی در اجرای طرح‌های توسعه شهری می‌شود، و عدم اجرای ضوابط و مقررات طرح‌های توسعه شهری به وسیله این دستگاهها نیز ارزش طرح‌ها را به عنوان سند قانونی کاهش می‌دهد.
- دخالت نداشتن شهروندان در مراحل تهیه، بررسی و تصویب طرح‌ها، باعث عدم مشارکت و همیاری آنها در اجرای طرح‌های عمرانی و تخلف از ضوابط و مقررات پیشنهادی طرح‌ها می‌شود.
- پویا نبودن و ایستایی طرح‌ها در مواجهه با تحولات و مشکلات مختلف، در بسیاری از موارد باعث کاهش قابلیت اجرایی آنها می‌شود.
- فقدان ساز و کار تهیه طرح‌های یکساله و پنجساله در چارچوب پیشنهادها، طرح‌های توسعه شهری در اغلب شهرداریها، باعث می‌شود که امکان برنامه‌بندی اجرای طرح‌های عمرانی در شهر از بین برود (۲).
- با اینکه نظارت بر اجرای طرح‌های توسعه شهری، وظیفه

ادارات کل مسکن و شهرسازی است و در فرآیند تهیه ۱۳ قسمت پنجم قرارداد ابلاغی سازمان برنامه و بودجه در سال ۱۳۶۳ نیز بر این موضوع تأکید شده است. ولی انقلاب شهرداریها آنها را بر حسب تفسیری که خودشان از طرح‌ها دارند، اجرا می‌کنند و تنها ابزار هماهنگ کننده دو دستگاه مذکور، کمیسیون ساده پنج است. از سوی دیگر معمولاً در این کمیسیون به دلیل فقدان امکانات و نیروهای تخصصی و تعدد موارد داغ شده به آن، تصمیم‌گیریها مبتنی بر بررسی کارشناسی و توجیه فنی نیست، بلکه متأثر از سلیقه اعضای آن است.

- وجود گروه‌های ذی نفع و افراد ذی نفوذ محلی، از موانع اجرا یا تأخیر در اجرای پیشنهادها، طرح‌های شهری به شمار می‌روند. این گروه‌ها با اعمال فشار بر مراجع تصمیم‌گیری، باعث لغو یا تغییر طرح‌های پیشنهادی می‌شوند، بدون اینکه توجیه فنی و کارشناسی در آن زمینه وجود داشته باشد.
- اکثر مردم از ضوابط و مقررات طرح‌های شهری و فرآیند انجام مراحل اداری احداث بنا بی‌اطلاعند و بدین ترتیب، نسبت به ضوابط و مقررات طرح‌های توسعه شهری پایبند نیستند، و این نارسایی باعث بروز معایب آنها می‌شود.
- عدم آشنایی مراجع اجرایی به ضوابط و مقررات طرح‌های توسعه شهری از یک طرف، و کلی و قابل‌تفسیر بودن این ضوابط از طرف دیگر، کاملاً بر میزان و کیفیت اجرایی طرح‌ها مؤثر است.
- عدم استمرار مدیرانتهای محلی و مراجع مسئول تهیه و تصویب و اجرای طرح‌های شهری، باعث می‌شود که با تغییر مدیرینها روند کار متوقف گردد و یا روند اجرا و اهداف مورد نظر آن تغییر کنند. زیرا به دلیل ضعف ساز و کار قانونی و نظارتی، افراد تا حدود زیادی مطابق سلیقه و میل و تفسیر خودشان عمل می‌کنند و اغلب ادامه تمایلت و طرح‌های در دست انجام را بدون توجیه کارشناسی و منطقی متوقف و یا با تأخیر مواجه می‌سازند.
- در مراحل مختلف برنامه‌ریزی شهر، مراجع مختلفی چون وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور، اداره کل مسکن و شهرسازی استان، شهرداری، سازمان زمین شهری و سایر دستگاههای عضو مراجع بررسی و تصویب طرح و یا مجری پیشنهادها، در بخشهای مختلف طرح دخالت دارند، که در اغلب موارد با همدیگر هماهنگ نیستند و به عبارت دیگر، از تضاد متقابل و نیز هماهنگی بین آنها میبهر و نامشخص است.
- معمولاً با گذشت زمان دوره‌ای اجرای طرح‌ها، بین کاربری اراضی نحقق یافته با طرح کاربری مصوب و پیشنهادی طرح‌های توسعه شهری، معایبتهایی به وجود می‌آید که دلایل آنها عبارتند از: فقدان یا ضعف نظارت بر اجرای طرح، طولانی شدن زمان تهیه تصویب طرح و تصویب طرح جامع یا طرح‌های تفصیلی، اضمحلال نظر گروه‌های ذی نفع و ذی نفوذ محلی، موانع و قیود قانونی، عدم آگاهی مردم و مجریان به ضوابط و مقررات طرح‌های شهری، ایستادن بودن طرح‌ها و آینده‌نگریهای غیرواقع‌بینانه آنها، عدم مشارکت فکری شهروندان در تهیه، بررسی و تصویب طرح‌ها، غیربومی بودن تهیه کنندگان و عدم تناسب طرح‌ها با خصوصیات فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی شهر و مردم، فقدان امکان سنجی توان فنی و مالی شهرداری در مورد اجرای طرح‌های پیشنهادی، عدم هماهنگی سایر دستگاههایی که مجری برنامه‌های پیشنهادی مربوط به بخشهای خودشان هستند، عدم ارائه ساز و کار و نحوه





پنجمین دور جمع همکاران مرکز مطالعات

اجرای طرحها از طرف تهیه کننده توجه شهری داری به خواسته‌های آنی و روزمره شهروندان و متقاضیان، مشخص نبودن حدود وظایف و چارچوب اختیارات بسیاری از ارگانها، و مواردی از این قبیل.

• معمولاً شهرداریها به علت نبود فرصت و امکانات، دقت لازم را در رعایت و اعمال ضوابط و مقررات طرحهای توسعه شهری اعمال نمی‌کنند. مهندسان ناظر نیز مراحل و تشریفات احداث بنا، مراحل و تشریفات انجام کار، و روند ساخت و ساز را با شهرداری هماهنگ نمی‌سازند. بنابراین، مراحل پیش گفته صرفاً به ارائه یک گزارش، و آن هم در پایان کار و پس از اتمام ساخت و ساز، محدود می‌شود.

• قانون زمین شهری با محدودیت زمانی که برای تملک اراضی تعیین کرده است، باعث عدم اجراء تاخیر در اجراء و در نهایت تغییر در کاربریها می‌شود. زیرا برخی از دستگاهها به دلیل سهل انگاری و یا عدم توانایی مالی، در وقت مقرر موفق به تملک اراضی نمی‌شوند و در نتیجه امکان تبدیل زمین مورد نظر به کاربری پیشنهادی از بین می‌رود.

• فقدان نقشه‌های جزئیات شهری، و در نتیجه مشخص نبودن کاربریهای مختلف به تفکیک فعالیت‌های خاص، اقدام دستگاههای ذی ربط را در جهت تملک و احداث قضا، با مشکل مواجه می‌سازد. اگر چه در آخرین قرارداد تپ، تهیه طرحها که در سال ۱۳۶۳ از طرف سازمان برنامه و بودجه اعلام شده، پس از تهیه طرح جامع، تهیه طرح تفصیلی و طرحهای جزئیات شهری نیز مورد تأکید قرار گرفته است، ولی در عمل نه تنها نقشه‌های جزئیات شهری تهیه نمی‌شود بلکه گاه تا پایان دوره زمانی طرح، قسمت عمده‌ای از شهر نیز فاقد طرح تفصیلی می‌ماند. طرحهای آماده سازی به نوعی همان مرحله تهیه طرحهای جزئیات شهری قلمداد می‌شوند.

## ۲- خلاصه مقاله «سیر تحول قوانین و مقررات حمل و نقل شهری در ایران»



قوانین مرتبط با محوله حمل و نقل شهری از نظر تقسیمات علم حقوق، در زمره حقوق داخلی عمومی قرار می‌گیرد. این قوانین و ضوابط مشتمل بر دو دسته‌اند که عبارتند از:

- الف- قوانین و ضوابط مربوط به برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری؛
- ب- قوانین و ضوابط مربوط به تشکیلات اداری حمل و نقل شهری، تحولات قوانین و ضوابط مرتبط با حمل و نقل شهری را می‌توان در سه دوره مختلف، و به شرح زیر دسته‌بندی کرد:

دوره اول - تدوین و تصویب قوانین خاص برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری؛ ۱۳۳۵-۱۳۲۰

دوره دوم - فقدان قانونگذاری در زمینه برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری؛ ۱۳۴۵-۱۳۲۰

دوره سوم - توجه مجدد به تدوین و تصویب قوانین و ضوابط خاص برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری؛ ۱۳۷۰ و پس از آن.

دوره اول در برگیرنده تدوین و تصویب قوانینی چون «قانون راجع به احداث و توسعه معابر و خیابانها»، اصلاحیه قانون مذکور با عنوان «قانون توسعه معابر»، و همچنین «قانون طرحهای گستریندی و شبکه‌بندی شهرها» است، که همه اینها ماهیت حمل و نقلی دارند. بنابراین، نه تنها شروع تحولات مربوط به برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، بلکه آغاز تحولات برنامه‌ریزی شهری در کشور نیز، با وضع و تصویب قوانین خاص برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری همراه بوده است.

ویژگی دوره دوم از تحولات برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، فقدان تدوین و تصویب قانون و یا دستورالعملی خاص در زمینه این برنامه‌ریزی است. مهمترین ویژگیهای این دوره در خصوص برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

الف) تکاکید بر تهیه استاد طرح بخش حمل و نقل شهری در طرح شهرهای جدید، به دست مهندسان مشاور دارای این تخصص، در دستورالعمل و شرح خدماتی تهیه طرحهای مذکور؛

ب) تصویب ضوابط مختلف در امر برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، به وسیله شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، از سال ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۰.

دوره سوم، با توجه دوباره به برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری و تدوین و تصویب دستورالعملهای خاصی در این نوع برنامه‌ریزی همراه است.

قوانین مرتبط با تشکیلات اداری، حمل و نقل شهری بیانگر دو مشکل عمده‌اند:

الف) تنوع و تعدد دستگاههای مرتبط با حمل و نقل شهری؛

ب) نداخل وظایف دستگاههای مذکور.

## ۳- خلاصه کتاب «نگرشی بر الگوهای برنامه‌ریزی شهری در جهان»



این کتاب در دو بخش برای کشورهای انگلستان و فرانسه تهیه شده است. هدف از تدوین این کتاب معرفی الگوهای موجود برنامه‌ریزی شهری در جهان و منشأ و نحوه پیدایش آنهاست. نیز از آنجا که برنامه‌ریزی شهری ابتدا در کشورهای انگلستان و فرانسه شکل گرفته و سپس به کشورهای دیگر راه یافته است، این کشورها به همین خاطر انتخاب شده‌اند. کشور انگلستان از جمله اولین کشورهاست که به برنامه‌ریزی شهری روی آورد و تا حدود زیادی نیز در این کار موفق بود. این کشور از پیشقدمان انقلاب صنعتی بود و مسائل و مشکلات شهری ناشی از انقلاب صنعتی برای نخستین بار در این کشور رخ داد. و در نتیجه نخستین کشوری بود که به برنامه‌ریزی شهری روی آورد. بنابراین در اولین بخش این کتاب به بررسی الگوهای برنامه‌ریزی شهری در انگلستان پرداخته شده است. در این بخش ابتدا نظام شهرسازی و برنامه‌ریزی در این کشور شناسایی شده است تا جایگاه برنامه‌ریزی شهری در کل نظام برنامه‌ریزی کشور مشخص گردد. سپس به بررسی چارچوب



قانونی برنامه‌ریزی شهری در کشور انگلستان پرداخته شده و بسیاری قوانین و مقررات برنامه‌ریزی شهری در این کشور مورد بررسی قرار گرفته است. در فصل سوم گزارش نهادها و سازمانهای مسئول در امر برنامه‌ریزی شهری معرفی شده‌اند در فصل چهارم ابزارها و روشهای اجرایی برنامه‌ریزی شهری مورد بررسی قرار گرفته‌اند، و در نهایت در آخرین فصل این کتاب نیز معرفی الگوهای فعلی برنامه‌ریزی شهری در انگلستان صورت گرفته است.

در بخش دوم کتاب که برای کشور فرانسه تهیه شده و مرحوم پریان آن را تدوین کرده است، ابتدا این کشور از نظر جغرافیایی و طبیعی، وضعیت اجتماعی و اقتصادی و همچنین جغرافیایی - تاریخی معرفی شده است. اینها مسلماً بی‌ارتباط با مسائل شهرسازی نیستند و در واقع برنامه‌ریزی شهری در فرانسه از این مسائل و ویژگیها تأثیر پذیرفته است. در ادامه، نظام شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری این کشور بررسی شده و سیر تاریخی قوانین و مقررات برنامه‌ریزی شهری در آن بیان گردیده است. در فصل چهارم نهادها و سازمانهای مسئول در امر برنامه‌ریزی شهری مورد شناسایی قرار گرفته و ابزارهای شهرسازی تشریح گردیده است. در آخرین فصل کتاب نیز به معرفی الگوهای فعلی برنامه‌ریزی شهری در فرانسه اشاره شده است.

## ۴- خلاصه کتاب «بررسی وضعیت سیستم اتوبوسرانی شهری کشور (وضع موجود، نارساییها و راهبردها)»



این کتاب علاوه بر طرح مباحث نظری مرتبط با سیستم حمل و نقل درون شهری و اتوبوسرانی شهری، مشتمل بر شناختی جامع از ویژگیها، عملکرد، اجزا و ساختارهای مختلف سیستم و برخی از عوامل محیطی آن است. کتاب مورد بحث ضمن یادآوری مهم‌ترین مشکلات و نارساییهای سیستم اتوبوسرانی شهری، پیشنهادهایی راهبردی را به منظور اندیشیدن تمهیداتی در این زمینه، و نیز ارتقای کارایی و بهبود وضعیت اتوبوسرانی شهری، ارائه کرده است.

برخی از عمده‌ترین مشکلات اتوبوسرانیهای شهری کشور بدین شرح مطرح گردیده‌اند:

### الف- مشکلات ساختار سازمانی و تشکیلاتی

۱- نداشتن اساسنامه و یا حضور نبودن اساسنامه برخی از اتوبوسرانیها و عدم اقدام مسئولان آنها در این زمینه.

۲- طولانی شدن زمان و فرآیند تصویب اساسنامه و سازمانهای تفصیلی ذیربط.

۳- مشخص نبودن (یا آگاهی نداشتن مسئولان اتوبوسرانیها نسبت به) حدود وظایف و مسئولیت شهرداری،

استانداری، وزارت کشور، سازمان برنامه و بودجه و جز اینها.

۴- وابسته بودن برخی از اتوبوسرانیها به شهرداریها.

۵- سازاد بودن برخی از رده‌های شغلی در تشکیلات موجود اتوبوسرانیها، از قبیل رده‌های شغلی بلیت فروشی، کمک راننده و مانند اینها.

۶- عدم تناسب میزان و نوع تخصص، تحصیلات و رشته تحصیلی اکثر اعضای هیئتهای مدیره و مدیران عامل، با فعالیتها و فنون مورد نیاز در سیستم اتوبوسرانی شهری.

### ب- مشکلات ساختار نیروی انسانی

۱- مشخص نبودن ترکیب بهینه کف و کیفی پرسنل مورد نیاز در هر اتوبوسرانی به ازای یک دستگاه اتوبوس، به واسطه نداشتن سازمان تفصیلی مصوب (که یا تکرار تشکیلات اداری و فنی متناسب با نیازهای هر اتوبوسرانی باشد)، و همچنین فقدان ضوابط مدون در این زمینه.

۲- کمبود پرسنل متخصص و متعهد متناسب با نیازهای سیستم.

۳- پایین بودن میزان تحصیلات پرسنل سیستم اتوبوسرانی.

۴- ناتوانی سیستم در جذب یا نگهداشت نیروهای متخصص و کارآمد به دلیل ضعف مالی برای پرداخت حقوق و مزایای مکفی به آنها.

### ج- مشکلات ساختار تجهیزاتی و ناوگان

۱- عدم تجهیز ایستگاههای توقف اتوبوس از نظر صندلیهای انتظار، سایه‌بان و مانند اینها؛

۲- در نظر نگرفتن سرانه مناسب برای فضاهای مورد نیاز اتوبوسرانیها از قبیل: پایانه‌های مسافربری درون شهری، توقفگاه، تعمیرگاه و طرحهای جامع و مکان‌یابی نادرست این فضاها در طرحهای تفصیلی؛

۳- فقدان توان خرید زمین مورد نیاز برای تأسیس و راهاندازی تسهیلات و تجهیزات سیستم؛

۴- کمبود فضا، امکانات و تجهیزات تعمیرگاهی و نگهداری؛

۵- کمبود گرانی و افزایش قیمت لوازم و قطعات یدکی؛

۶- مستهلک بودن اتوبوسها و بالای بودن متوسط عمر ناوگان؛

۷- کمبود اتوبوس نسبت به جمعیت در شهرهای دارای اتوبوسرانی در کشور؛

۸- تنوع اتوبوسهای هر یک از اتوبوسرانیها، که باعث مشکل - و حتی ناممکن - شدن کنار تعمیر، نگهداری، تأمین قطعات و لوازم یدکی و نیروی فنی مورد نیاز (به خصوص در برخی از آنها) می‌گردد.

### د- مشکلات ساختار مالی و نظام درآمد و هزینه

۱- پایین بودن نسبت درآمد از طریق کارکرد به کل درآمد سیستم؛

۲- عدم تعادل بین هزینه و درآمد سیستم؛

۳- پایین بودن نسبت پوشش درآمد از طریق کارکرد به هزینه‌های سیستم؛

۴- وجود بدهیهای معوق؛

۵- پایین بودن میزان بارانه پرداختی به اتوبوسرانیها و کاهش سالانه آن؛

۶- افزایش هزینه‌ها بر اثر تورم موجود در جامعه؛



۷- ائتلاف حدود ۲۰ درصد از درآمد جابجایی، که ناشی از عدم ارائه پلایت از سوی بخشی از مسافران، و انجام خدمات رایگان بنا به درخواست آژانها و برخی از سولان محلی است؛

۸- عدم انجام تعهدات مالی اکثر شهر دارها نسبت به اتوبوسرانی ذی ربط.

### هم مشکلات سیستم اتوبوسرانی از نظر عملکرد کفی و کیفی آن

۱- کمبود اتوبوس نسبت به جمعیت حوزه تحت پوشش سیستم اتوبوسرانی شهری؛

۲- کاهش کفی میزان جابجایی مسافر از طریق سیستم اتوبوسرانی، و در نتیجه کاهش نسبت مهم آن در انجام سفرهای روزانه؛

۳- پایین بودن سرعت متوسط اتوبوس در خطوط؛

۴- فقدان راحتی سفر؛

۵- ازدحام مسافر و زیاد بودن زمان انتظار در ایستگاهها؛

۶- تخلفات رانندگان و برخورد نامناسب برخی از آنها با مردم؛

۷- پایین بودن میزان کرایه جابجایی هر مسافر.

### و - موانع و مشکلات ناوگان سیستم، با توجه به شبکه های ارتباطی و ساختار شهرها

۱- عدم تناسب و کفایت عرض شبکه و خیابانها برای حرکت و مانور اتوبوسها؛

۲- قدیمی بودن بافت شهرها، به خصوص در نواحی مرکزی؛

۳- تراکم مراکز خدماتی و تجاری در مراکز شهرها؛

۴- فقدان طرحهای جامع حمل و نقل و ترافیک شهری، به ویژه برای شهرهای بزرگ کشور؛

۵- عدم برخورد تخصصی با مقوله حمل و نقل شهری در طرحهای جامع و تفصیلی شهرها و اجرا نشدن این طرحها.

### ۳- مشکلات و محدودیتهای ناوگان سیستم، مرتبط با مدیریت ترافیک

۱- سردرود و سایط نقلیه سنگین در خیابانهای اصلی و مرکزی شهر؛

۲- عدم نظارت بر کار و نحوه فعالیت تاکسیها در شهرها؛

۳- فقدان سازمان ترافیک در اکثر شهرها؛

۴- عدم اصلاح تقاضیها؛

۵- فقدان و یا کمبود خطوط ویژه و یکطرفه مخصوص اتوبوسها.

محمد حسین امیریوسفی متولد ۱۳۴۰ در اهواز او در خانواده ای کارگری دیده به جهان گشود، با استعداد در خشان خود تمام دوران تحصیل را با موفقیت پشت سر گذراند. محمد حسین در آوان انقلاب با اندیشه های حضرت امام (ره) آشنا شد و با نیروهای انقلابی از تسلط مستقیم پیدا کرد و در عین توجوهی در به شعر رسیدن انقلاب تلاش بسیار ورزید وی پس از پیروزی انقلاب به ویژه در هشت سال دفاع مقدس، به خاطر درایت و پیشکار خود مسئولیتهای مهمی را بر عهده گرفت، وی موفق به اخذ درجه کارشناسی در مهندسی راه و ساختمان، و کارشناسی ارشد در رشته شهرسازی با گرایش برنامه ریزی شهری و منطقه ای از دانشگاه تهران شد.

علاقه مندی و دغدغه های او نسبت به محور زمان باعث شد تا عنوان رساله تحقیقاتی خود را «برنامه ریزی فضایی و کالبدی



حاشیه های شهری و انتخاب کند، و در این خصوص «مروح جامعی را برای ساماندهی منطقه حصار آباد منبع آب و ... به عنوان حاشیه ای در قلب شهر ارائه کند.

در گزارنامه بیست ساله او تجربه حضور در وزارتخانه های مختلف به حجم عظیمی خورد، او عموماً تجربه را در زمینه های سیاسی، اجتماعی، و اجرائی، گام به گام از روستا تا شهر و تا استان و از استان تا ریه وسیع کشور، طی کرده است. خدمات وی به تشکیک به شرح زیر است:

### • تجارب و مسئولیتهای اجرائی کشوری

رئیس اداره کل ساختمان بانک ملی کشور، نایب رئیس هیئت مدیره شرکت ملی مسکن، مشاور فنی شرکت ملی مسکن و صنایع ساختمانی

### • تجارب و مسئولیتهای اجرائی استان خوزستان

مدیر کل دفتر فنی استانداری خوزستان، معاون عمرانی و عضو هیئت رئیسه دانشگاه قائم مقام، معاون مدیر کل آموزش فنی و حرفه ای استان،

قائم مقام طرح و برنامه سازی استان، مشاور فنی - شهر سازی محری پل هفتم اهواز

عضو هیئت مدیره شهر جدید رامین

عضو هیئت مدیره سازمان خدمات طراحی استان

عضو شورای سازمان همیاری شهرداریهای استان

عضو هیئت مدیره سازمان عمران کارون

### • سایر تجارب اجرائی استان

رئیس شورای اتوبوسرانی ماهشهر و بندر امام رئیس شورای اتوبوسرانی خرمشهر

عضو شورای سازمان پارکها و فضای سبز آبادان

عضو شورای سازمان خدمات کامپیوتری شهرداری اهواز

عضو شورای سازمان عمران شهرداری اهواز

### • مسئولیتهای و تجارب دوران انقلاب و دفاع مقدس، تا سال ۱۳۶۳

عضو شورای هماهنگی مساعد اهواز

عضو کمیته فرهنگی جهاد استان

عضو شورای مسئولان بسیج اهواز

عضو شورای فرماندهی سیاه اهواز

عضو ستاد لشکر قدس

ناصر فرهانیه متولد ۱۳۵۰ در بستان آباد تبریز

او در خانواده ای مذهبی دیده به جهان گشود، وی پس از طی تحصیلات مقدماتی در سال ۱۳۷۳ موفق به اخذ مدرک مهندسی عمران و سپس در سال ۱۳۷۷ نایل به مدرک فوق لیسانس مهندسی عمران از دانشگاه آزاد اسلامی گردید.

وی از سال ۱۳۷۱ در تنظیم و تدوین پروژه های عمرانی مشارکت داشت، و از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۷ نیز در واحد برنامه ریزی و امور سازمان پایانه های استان به همکاری پرداخت. ناصر از سال ۱۳۷۸ به عنوان کارشناس فعال، متعهد و خستگی ناپذیر در دفتر حمل و نقل دبیرخانه شورای عالی ترافیک شهری کشور - وزارت کشور - مشغول به کار شد، که در آخرین مأموریت خود به مقصد خرم آباد در ساحته سقوط هواپیمای تیپولوف ۱۵۴ تهران چشم از جهان فرو بست.

روح شان نشاد و یادشان گرامی باد



## پایان نامه مر حوم امیر یوسفی

**نام پایان نامه: بر نامه ریزی فضایی - کالبدی حاشیه‌های شهری؛ نمونه موردی حصار آباد (زورآباد) اهواز / نویسنده: محمد حسین امیر یوسفی / پایان نامه کارشناسی ارشد / دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا، گروه شهرسازی / نگاشته ۱۳۷۵ / استاد راهنما: دکتر غلامحسین مجتهدزاده / تعداد صفحات متن اصلی: ۱۷۳ صفحه (با ۱۱ صفحه پیوست).**

این بار به جای معرفی کتابی تازه، پایان‌نامه‌ای را برگزیدیم تا یادمانی باشد برای کسی که زندگی فرودست‌ترین مردم شهر را به نظاره نشسته بود، تا صدق و ساده‌ان را بنگارد، و چنین شد و پیش از آنکه مرگ در آن پرواز شود او را از صفحه گیتی برانید، خود را بر این اوقاق طولانی ساخته بود. مهندس امیر یوسفی به هنگام خادمان، معنویت هماهنگی امور عمرانی استثنایی لرستان را بر عهده داشت. بی‌انگاشی به پیشگفتار این پایان‌نامه می‌توان با حال و هوای اندیشه نویسنده آن - که خود ذره آشنا بود آشنا شد او - پس از این نکته بسیار داشت که چگونه می‌شود از شهرسازی و زیبایی آن سخن راستد، در حالی که سیطره فقر بر زندگی حاشیه‌نشینان چیره زده است، او در جایی می‌گوید «فرهنگ، بهداشت، تربیت، آموزش و... مقوله‌هایی روایی اند که حتی در ذهن حاشیه‌نشینان نمی‌گذرد»

نویسنده رساله را در سه فصل فراهم آورده، با پیشگفتار و مقدمه‌ای، وی با روندی روشن و آشکار مسئله را طرح می‌کند و به حاشیه‌نشینانی می‌پردازد و لایه‌های آن را در اهواز به سه گروه مهاجران جنگ زده، روستاییان، و فرودستانی که از متن شهر رانده شده‌اند تقسیم می‌کند. در زیربخش «سروریت و اهمیت مسئله» نیز به دسته‌بندی ویژگی‌های کالبدی، اقتصادی (مانند بیکاری)، زیست‌محیطی (مانند جاری شدن فاضلاب خانگی در میان معابر و تجمع در گودالها) و فرهنگی (مانند رقیم بالای بزهکاری) آن می‌پردازد.

مهندس امیر یوسفی در این پژوهش روش سیستمی را برگزیده است، وی در تعریف قدیمی حاشیه‌نشینان چنین آورده است که: «مفهوم حاشیه‌نشینانی به معنای اعم شامل تمام کسانی است که در محدوده اقتصادی شهر ساکن هستند ولی جذب اقتصاد شهری نشده‌اند. جاذبه شهرنشینی و رفاه شهری این افراد را از زادگاه خویش کنده و به سوی قله‌هایی صنعتی و بازارهای کار می‌کشد و اکثر مهاجرین روستایی هستند که به منظور گذراندن بیشتر زندگی راهی شهرها می‌شوند، او دیدگاه‌های کسانی چون جیکوبس، دورب، کلیارد و لوتر را نیز ذکر کرده است، وی در زیربخش «بررسی اجتماعی تحولات پیشین» به نتایج‌هایی چون گوندنهای خرابان خوش، خاک سفید و تپه مرادآب کرج پرداخته که عکس‌های رنگی و روشن این بخش درک و دریافت مطالب را بسیار آسان تر کرده است. نویسنده در بررسی شیوه‌های عملی برخورد با محله‌های

حاشیه‌نشین، چهار دیدگاه تخریب بدون قید و شرط، تخریب و انتقال به سرزمین آماده پذیرش محلات حاشیه‌نشین به عنوان جزئی از شهر و بهسازی و ساماندهی محله، و بهسازی را مطرح ساخته که داخل بهسازی و تخریب همراه با تأمین سرانه‌ها را موفق دانسته است. این پایان‌نامه با داشتن ۳۰ نقشه از ناحیه در زمینه‌های گوناگون، رنگی و بسیار پرکار - که نشان از پشتکاری زیاد دارنند - ۵۰ عکس رنگی، و به ویژه شیوه عملی، روان و روشن آن نشان از توانایی و اشتیاق نویسنده بر مسائل شهری دارد.

در چند نقشه اولیه موقعیت اهواز و ناحیه مورد مطالعه درشت‌نمایی شده است، در زیر بخش تخریب و چگونگی بنیان و شکل گیری حصارآباد (زورآباد) از چهار نقشه در محور این زمینه سود جست است. از آن پس به ویژگی‌های جمعیتی زورآباد پرداخته، بعد فایده ۶۶٪ فقر آن و ترکیب سنی و جنسی را مورد بررسی قرار داده و جوان بودن جمعیت آن را اثبات کرده است.

کتاب سرشار از نمودار و جدول کمکی است که به ترک هرچه بیشتر مفاهیم یاری می‌رساند.

در مطالعه کمی مسکن جمعیت محدوده ۳۱۲۵ نفر ذکر شده و تقسیم عمرانی زورآباد به ۵ محله عنوان گردیده است. نویسنده این تقسیم را برای محله‌های ۱ و ۲ تحت تأثیر مسائل اجتماعی، و برای ۳، ۴ و ۵ بر اثر شرایطی پستی و بلندی می‌داند، که ضمن منظور نیز نقشه‌های جداگانه آمده است. امیر یوسفی پستی این محله را از سال ۱۳۲۵ خورشیدی دانسته و گسترش ناگهانی آن را از سال ۱۳۵۱ و به ویژه پس از انقلاب تأثیر برآورد می‌داند. این گسترش ۲۲۴ هکتار را در برخی گیسو ردی در همین بخش پس از تشریح مفصل ویژگی‌های کالبدی در نقشه‌های، سمت و سوی توسعه و منابع آن را نیز در نقشه‌های دیگر آورده است. این گسترش ۱۸۵ هکتاری، ۴۵۶۸ واحد مسکونی دارد که میانگین سهم هر خانه ۵۹ مترمربع است. به علاوه در نقشه‌های کاربری، مصالح ساختمانی به زیبایی و روشنی نشان داده شده است.

بخش زیرساختها نشان از عمق فاصله دارد، که با عکس‌هایی نیز همراه شده است. در زیربخش معابر حتی نقاط بحرانی تواریک یا تعداد تصادفها نشان داده شده است.

فصل سوم با «امکانات، محدودیت و جمع‌بندی آغاز شده است که در آن یکی از امکانات خوب برای دخل و تصرف دولتی (تخریب به نوسازی و بهسازی) یا این بودن ارزش اقتصادی زمین قلمداد شده و از جمله محدودیت‌های مهم نیز ضعف مالی اکثر خانوارها، و در نتیجه محدودیت در دخل و تصرف به منظور نوسازی بافت، عنوان گردیده است. در «جمع‌بندی و نتیجه‌گیری» چنین آمده است که «زورآباد یکی از بارزترین تجمع گله‌های انسانی بدون ضابطه است که در جوار و نزدیکی مرکز یکی از شهرهای بزرگ کشور شکل گرفته است.»

در بخش ساماندهی، اهداف کلی و عملیاتی شرح داده شده و چارچوب نظری و پیشنهاد کلی طرح بازگو شده است. نویسنده دیدگاه‌های آنتی‌سمنتل را با دیدگاه سازگار با شرایط خاص زورآباد تحلیل کرده و به نتیجه رسیده است که «زورآباد به عنوان جزئی از بافت نظام شهری می‌باید تجدید سازمان شود، وی راه‌های و برای جلوگیری از مهاجرت و حل درازمدت مشکل، و اصولی را نیز برای تجدید سازمان فضایی

- کالبدی زورآباد مطرح کرده است. از آن پس الگویی را برای تقسیمات کالبدی جدید پیشنهاد کرده است که باید از کوچکترین رده تقسیمات یعنی واحد همسایگی آغاز گردد که ۲۵۰ تا ۳۵۰ واحد مسکونی به جمعیتی بین ۲۵۰۰ تا ۴۵۰۰ نفر را در برمی‌گیرد.

امیر یوسفی شیوه مطالعه در بافت را به دو شیوه «مداخله در بخش‌هایی که سطوح بحران هستند و از طریق تخریب عمل می‌شوند و مداخله در سایر نقاط ناحیه» آورده است. وی ایده‌های خود را در دو بخش جداگانه بیان می‌کند و با دقت و وسواسی علمی آنها را مورد سنجش قرار می‌دهد و هر دو را در جدولی به روشی به نمایش می‌گذارد. نویسنده در زیربخش پایانی، سیاست‌های کلی زمینه‌ساز اجرای طرح را در ۱۶ مورد آورده است.

وی برای نوشتن این پایان‌نامه، که نزدیک به ۶۰ درصد کنار آن می‌گذشت، برای همان میزان اندک (۱۰ درصد) از ۲۸ کتاب و مقاله و جزوه فارسی و ۲ منبع انگلیسی سود جست است. پایان‌نامه دارای دو ضمیمه است که نخستین آن به مطالعات زیست‌محیطی و دومی به مطالعات اجتماعی - اقتصادی پرداخته است.

یاد او گرامی و پایدار باد



**نام کتاب: جایگاه مطالعات حمل و نقل و ترافیک در فرایند برنامه‌ریزی شهری در ایران؛ جلد اول، «بررسی و تحلیل تجارب برنامه‌ریزی شهری در ایران» جلد دوم، «بررسی و تحلیل تجارب برنامه‌ریزی شهری در ایران» / نویسنده: بهمن پرنیان / ناشر: دفتر برنامه‌ریزی عمرانی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری / چاپ نخست، ۱۳۷۶ / تهران / شمارگان ۴۵۰ نسخه؛ جلد یکم در ۲۱۳ صفحه، جلد دوم در ۱۶۴ صفحه، بهات.....**

سرفی کتابی ناهنگام (چاپ ۱۳۷۶)، در تازه‌های نشر به انگیزه سرگ ناهنگام‌تو افریننده آن است، آنکه در شهری بی‌بازگشت به خرم‌آباد از نوشتن بازماند، او می‌نویسد تا بر محرفه روزگار بیاید، و مانند گلری را می‌جست که برتن که بپوشد پیشه و این



واگو بهای است برای خواست آن عزیز از دست رفت. این نوشت کتاب مشهور دیروستی است که به هدف دستیابی به راهبردهایی برای اصلاح فرایند و هدایت مطلوب در تحلیل مشکلات و سازمایندهای مؤثر در توانایی نگارش، برای تأمین و مهیا کردن حمل و نقلی سالم، رول، ایمن و آرزو



ارزان و متوجه جوامع زیست محیطی در شهرهای کشور انجام شده است.

زنده یاد برنمان که به هنگام انجام این پژوهش ریاست گروه مطالعات حمل و نقل شهری مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و ایام عهده داشته، کتاب را در ۹ بخش، ۲۴ فصل و زیرفصلهای فراوان نگاشته است. هر دو کتاب بخش بندی منسجمی دارند، اما خشکی ناگزیر بیان که از ویژگیهای کتاب شمرده می شود، میسازد نگارش فنی - انتزاعی است که بر مسئله مورد طرح چیرگی دارد.

در چکیده گزارش نارساییهای روند برنامه ریزی حمل و نقل شهری در ۹ مورد ذکر شده که یکی از آنها چنین است: «عدم برهورداری مراجع برنامه ریزی حمل و نقل شهری از تخصصهای برنامه ریزی حمل و نقل شهری و بهینه سازی ترافیک؛ و در نارساییهای تلفیقی آن نیز ۷ مورد آورده شده که نخستین آنها این است: «اشکال گیری و انجام برنامه ریزی حمل و نقل شهری بدون ارتباط و جدا از برنامه های ملی و محققانی، مهندس پریمان در سراسر هر دو جلد زبانی یکدست و کلاسیک را می شنود و رواند به کار گرفته و آن را به کتابی دستورالعملی تبدیل کرده است که با اندکی تأمل کتابی خواندنی و بسیار سودمند و بیادین برای همه آنهاست که با مسائل شهر و ترابری سروکار دارند.

نویسنده در فصل اول (مباحث روش شناختی و چارچوب نظری) از بخش یکم به طرح تحقیق پرداخته، اهداف و فرسایمها و پرسشهای راهبردی تحقیق و روش تحقیق خود را شرح داده است. وی در نموداری مراحل بررسی جایگاه مطالعات حمل و نقل و ترافیک در فرایند برنامه ریزی شهری در ایران را نشان داده است که تعابیری از همه کتاب شمرده می شود. در فصل دوم به نگرش سیستمی پرداخته و سیستم قضایی - فنی شهرها را شرح کرده، و در آن سیستمها را به دو دسته انسان ساخت و جبری تقسیم کرده است. وی شهر را برپایه نگرش سیستمی تعریف کرده و فرایند برنامه ریزی شهری را با تکیه بر برنامه ریزی کاربری اراضی شناساییه است. نویسنده در پایان هر بخش پایه های نگاشته خود را آورده که برای نمونه در بخش یکم از ۱۸ کتاب و مقاله سود جسته است.

بخش دوم به بررسی و تحلیل تجارب برنامه ریزی شهری در کشورهای انگلستان و ایالات متحده امریکا اختصاص یافته است. نخست در پیشینه های آغاز فعالیت های برنامه ریزی شهری انگلستان، سال ۱۸۷۵ ذکر شده که قانون مربوط به آن نیز در ۱۹۲۲ به تصویب رسیده است و براساس آن یک طرح تفصیلی شهری، کاربریهای اصلی هر قطعه زمین، شامل مسکونی، تجاری، صنعتی و جز آنها را مشخص کرده است. در دنبال آن آمده است که، پیش از جنگ جهانی دوم (۱۹۴۲) قانونی به تصویب رسید و وزارت برنامه ریزی شهری و روستایی «با آن شکل گرفت، در جوانی نیز گامنامه قوانین شهری و سیر تکوینی برنامه ریزی شهری در انگلستان به نمایش درآمده است. در فصل بعدی تجارب برنامه ریزی شهری در ایالات متحده بررسی شده است که نخستین قوانین آن در موضوع گردیده و مدت دو قرن مورد استناد بوده است. نویسنده موردی را آورده که همانندی بسیاری با وضعیت کنونی شهرهای ایران دارد و آن رشد سریع جمعیت و مشکلات بیامنی آن افزون بر سرعتی سریع قیمت زمین، هزینه مسکن، بالا رفتن میزان آلودگی هوا و به خطر افتادن بهداشت عمومی و پدیدار شدن مشکل ترافیک و مانند اینهاست.

در بخش سوم کتاب به بررسی تجارب برنامه ریزی شهری در ایران پرداخته شده و پیشینه قانونگذاری و سیر تحولات در این زمینه به سه دوره تقسیم گردیده است. دوره نخست (۱۳۱۰-۱۳۲۲ ش) نخستین دخالت دولت را با وضع قوانین و مقرراتی در زمینه ایجاد شهرداریها به سال ۱۳۰۶ ش. می رساند. آغاز نوسازی و بهسازی ستر شهرهای بزرگ آن زمان در همان دوره نخست روی داده است. این کار در دوره دوم با حضور مهندسان خارجی به ویژه امریکایی - نیپالی شد، و تأسیس «شورای عالی شهرسازی» نیز مربوط به دوره سوم است. نویسنده در فصلی جداگانه به تحلیل تجارب برنامه ریزی شهری در ایران پرداخته و ویژگیهای آن را در دوره های سه گانه نشان داده است. براین مینا، نخستین فعالیت های دولت برای مداخله منسجم و برنامه ریزی شده در ساختار کالبدی شهرها با تهیه طرح های شهری آغاز گردید. پیش از تهیه این طرح هجد، اراضی شهری بر پایه خواسته ها و نیازهای مردم در فضاهای مختلف احداث می شده و هیچ گونه محدودیتی از نظر کاربری اراضی در شهرها وجود نداشته است. زیرفصلهایی پس از آن به نارساییها و مشکلات طرح های شهری اختصاص یافته است.

بخش چهارم کتاب یک گزینش موردی برای نویسنده بوده تا بتواند تجارب برنامه ریزی را بررسی و تحلیل کند. شهر اهواز به جهت ویژگیهای «امتراتژنیک، اداری، صنعتی، منابع فنی، کشاورزی، تفریحی و دانشگاه»، که وظایف مهمی را در مقیاس ملی سرعده این شهر می گذارد، بدین منظور برگزیده شده است. زنده یاد برنمان به عواملی چون گذر راه آهن سراسری و رود کارون و تأثیر آنها بر سیستم ترابری اشاره دارد. وی در همین بخش به «برنامه آرایش سرزمین» که اسناد آن طی سالهای ۱۳۴۳ تا ۱۳۵۷ ش فراهم شده پرداخته و سپس مشکلات و نارساییهای شهر اهواز را از دیدگاه برنامه آمایش برشمرده، هوای بسیار گرم آن را نیز به عنوان مشکل حل ناشدنی ذکر کرده است. به دنبال آن سه طرح جامع شهر اهواز (سالهای ۱۳۳۷، ۱۳۵۷، ۱۳۶۷ ش.) مورد بررسی قرار گرفته و به ویژه کارهای هر یک پرداخته شده است. مهندس پریمان در فصل نهم از این بخش، میزان اجرای پیشنهاد های طرح جامع شهر اهواز را ارزیابی کرده، مغایرتهای وضع موجود کالبدی شهر با پیشنهادات طرح را تشنه عدم اجرا نامیده و معیارهای ارزیابی را بازگو کرده است. در این بخش از چهار نقشه کوچک و یک نقشه بزرگ مقیاس استفاده شده است. جلد اول با سیاهه ای از ۲۴ منبع که پایه های نگاشته نویسنده بوده اند و پیوسته ای کتاب به پایان می رسد.

جلد دوم از بخش ششم به بعد را در برمی گیرد که یکسره به بررسی و تحلیل تجارب برنامه ریزی حمل و نقل شهری در ایران پرداخته (بجز فصل پنزدهم از همین بخش که به انگلستان و ایالات متحده تماماً اختصاص یافته است). نویسنده در یکی از زیرفصلهای تشریح سیستم ارتباطی شهر در دوره «برنامه ریزی حمل و نقل شهری» چنین آورده که «فرایند مفاهیم توسعه است که با طراحی یک سلسله عملیات جهت دستیابی به اهداف شهری و به منظور ایجاد پویته ترین سطح جمعی عناصر حمل و نقل گام برمی دارد.» وی سپس به تحلیل رابطه برنامه ریزی حمل و نقل شهری با برنامه ریزی کاربری اراضی شهر می پردازد. در فصل مربوط به انگلستان و ایالات متحده در تشریح نحوه تر خود نگرش کلاسیک با موضوع حمل و نقل شهری، به جریان عرضه و تقاضای

«نوسبیل - راه» و مشکلات پایداری آن - مانند راهاندازیهای سنگین و طولانی در شبکه ها و آلودگیهای زیست محیطی و مانند اینها - اشاره می شود. نویسنده پیدایش نگرش نو در این عرصه را آغاز دهه ۵۰ میلادی ذکر می کند و سپس به ورود مدلها به قلمرو برنامه ریزی سیستم حمل و نقل و استفاده از رایانه می پردازد.

بخش هشتم که به بررسی و تحلیل تجارب برنامه ریزی حمل و نقل شهری در ایران اختصاص یافته، در فصل شانزدهم به سیر تحول قوانین و مقررات ترابری شهری پرداخته و آن را به دو گروه مربوط به برنامه ریزی و مشکلات اداری تقسیم کرده است. نویسنده نخستین قانون ترابری شهری را «قانون راجع به احداث و توسعه معابر و خیابانها» می داند که در ۱۳۳۲ ش از تصویب مجلس گذشت. وی در زیرفصلهای بعدی به قوانین مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل می پردازد مانند تأسیس شرکت راه آهن شهری تهران و حومه با احداث پایانه های مسابری و جز آن.

در فصل هفدهم کتاب «رواند قانونگذاری و تحولات برنامه ریزی حمل و نقل شهری» بررسی شده و تحولات قوانین و ضوابط مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل به دو دوره (۱۳۲۰-۱۳۲۵ ش) تسدوین و تصویب قوانین خاص برنامه ریزی حمل و نقل شهری، و (۱۳۲۵-۱۳۷۰ ش) دوره فکشان قانونگذاری در زمینه برنامه ریزی حمل و نقل شهری، تقسیم گردیده است. که خود جای تأمل بسیار دارد. پس از آن تحلیل جایگاه برنامه ریزی و رابطه آن با سایر سطوح برنامه ریزی کشور ارائه شده است.

بخش هشتم کتاب یکسره به بررسی و تحلیل تجارب برنامه ریزی حمل و نقل شهری در اهواز اختصاص یافته که جزئیات همراه یک نقشه از شبکه ارتباطی پیشنهادی طرح جامع در آن آمده است. در فصل بیستم این بخش به ارزیابی میزان تحقق پیشنهادها در طرح جامع شهر اهواز پرداخته شده است. که در آن دو نقشه و جدولی از وضعیت شبکه ترابری به چشم می خورد.

در واپسین بخش کتاب نویسنده به «نتیجه گیری و ارائه راهبردهای اصلاحی» پرداخته است. در فصل بیست و سوم مهم ترین نتایج به دست آمده از مبحث چارچوب نظری تحقیق در همینجا آورده شده است. فرایند برنامه ریزی حمل و نقل شهری، و جنبه تلفیقی و ارتباط متقابل این برنامه ریزی با برنامه ریزی شهری. در پایان جدولهایی نیز برای نمایش این جمع بندیها در ایران و دیگر کشورها آمده است.

آخرین فصل کتاب (بیست و چهارم) به ارائه راهبردهای کلان برای اصلاح روند برنامه ریزی حمل و نقل شهری در ایران اختصاص یافته، و در جفولی گسترده نگرش جبره بر برنامه ریزی حمل و نقل شهری در ایران و نگرش پیشنهادی در بریز هم ذکر شده است. در پایان نیز پایه های نگاشته برای جلد دوم آورده شده که ۳۳ کتاب و جزوه بوده است و دو پیوسته ای پایانی ضوایی است که تاریخ صوبه های سال ۱۳۶۸، بعد از برخورد دارند.

سخن آخر اینکه، با نگاهی به شمارگان بسیار اندک برای چنین کتابی که آن و ناایاب هم کرده است، می توان امید بست به اینکه نشر با چاپی دوباره و افزودن زنگنه های کوتاه یاد و خاطره مهندس بهمن برنمان را به گوندای شایسته زنده نگه دارد.



# Contents

<b>Editor's Note</b>	<b>4</b>
<b>Special Report</b>	
Transportation, Facts and Imaginations/ J. Mesoum - J. Aliabadi	5
<b>Idea &amp; Research</b>	
Greenway, a Multipurpose Urban Element/ M & R. Solaimani	13
Pedestrian Overpass, and Necessity for Ordering/ K. Irandoust	17
<b>Urban Law</b>	
Deducate and Collecting of Internal City Traffic Taxes/ Sh. Nazarpour	21
<b>Legal Counsellor/</b> The Legal Bureau of Interior Ministry	24
<b>Administrative and Financial Counsellor /</b> The Legal Bureau of Interior Ministry	26
<b>Municipalities According to Documents /</b> International Legal Unit	28
<b>Mayor's View</b>	
Great Scale Transportation Development, The Only Solution / Interview with E. Fatollahi, The Mayor of Tabriz	30
<b>Dialogue</b>	
The Coil of Urban Transportation/ Interview with F. Dezhdar	33
<b>Council and Participation</b>	
The third Anniversary of Establishment the Councils: A short time for Judgement/ Interview with E. Asgharzade	36
Tasks and Authorities of Local Councils in Damghun/ B. Ramezani	42
Planning with People/ H. Ahmadi	45
<b>A Window, A Look /</b> H. V. Allabadi, M. Dameshqi & K. Pirmo'azzen	
<b>World's Experiences</b>	
Displacement, Accession and Justice in Transportation Planning/ Case Study, England/ J. Vigar	49
Municipalities Have Similar Difficulties Everywhere/ United Nation Improvement Planning	57
Moscow on Globalization Way/ J. Aiden, etal.	61
<b>Cities and Municipalities</b>	<b>65</b>
<b>New Building</b>	
The Seashore Park in Imam Harbour, A Union of Man and Sea/ A. Safari & M. Rashtyan	69
<b>Instruction</b>	
A Prescription for Technical Specialities of Passages/ The Bureau of Transportation Ministry	74
<b>Point of View</b>	
Sustainable Development of Transportation/ H. Fotouhi	78
<b>Travel's Souvenir</b>	
A pass-Through Doha and Istanbul/ F. Shakari	81
<b>News Reports:</b> A. Kalantari	83
<b>Brief News</b>	103
<b>In The Mourning of Companions/</b> Kh. Mirrashed	109
<b>New Publication</b> A. Jalali	116





# فرهنگ ایمنی

فصلنامه فرهنگ ایمنی به منظور آگاهی صاحب نظران و دانش پژوهان رشته‌های ایمنی، آتش‌نشانی، بهداشت حرفه‌ای، شهرسازی، علوم اجتماعی، اقتصاد، مدیریت، جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، عمران و... که مایل به درج مقالات خود در فصلنامه هستند؛ محورهای آتی فصلنامه را به اطلاع می‌رساند. مقالات می‌توانند به صورت تألیف، ترجمه و پژوهش حول محورهای ذیل تهیه گردند:

## شهرسازی و ایمنی شهری در برابر آتش‌سوزی



مدیریت ایمنی

آموزش ایمنی

اولویت چاپ با مطالب پژوهشی و تألیفی خواهد بود.



تهران، خیابان گاندی، کوچه پنجم، شماره ۶۰ (فصلنامه فرهنگ ایمنی)  
تلفن: ۱۳۱۲۶۱۰ - ۸۸۷۳۶۶  
دورنگار: ۸۷۹۸۵۲۷  
پست الکترونیک: [farlangsanuni@writeme.com](mailto:farlangsanuni@writeme.com)



# 36

Monthly Journal of Information  
- Educational and Research  
in Urban Management and Planning  
Number:36 May 2002

# Shahrdariha

- Transportation, Facts and Imaginations
- Green way, a Multipurpose Urban Element
- Great Scale Transportation Development, the only Solution
- Deduct and Collecting of Internal City Traffic Taxes
- The Third Anniversary of Establishment the Councils; A short time for Judgement
  - Participatory Urban Planning, Planning with People
- Displacement, Accession and Justice in Transportation Planning
- Municipalities Have Similar Difficulties Everywhere
  - Moscow on Globalization Way
- The Seashore Park in Imam Harbour, A Union of Man and Sea
- A Pass Through Doha and Istanbul
- Which Selection is the Best for Cities Traffic Jam; Tram Car, Subway or...?

