

شماره ۵۵

مافنامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
برنامه ریزی و مدیریت شهری
دوره جدید - سال پنجم - شماره ۵۵ - آذر ۱۳۸۲
۱۱۶ صفحه - ۵۰۰۰ ریال



- دسترسی در شهر، توقف یا حرکت
- کار از راه دور، باور نادرست
- فراگیری محل کار و کاهش سفر
- کاشمیر در دسترس است
- مدیریت شهری و نقش نهادهای مردمی
- جابه‌جایی و دسترسی دو کارکرد اصلی راه
- بازسازی و بهسازی در بافت قدیم شهرهای چین
- آبنشار یاسوج سرچشمه توسعه
- ساماندهی تابلوها و علائم شهری
- تسریع حرکت و تسهیل دسترسی
- آیا اجرا شدنی است؟ تغییر ساعات اداری



طرح روی جلد: جمشید یاری شیرمرد - مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد: تهران - بزرگراه شهید همت مربوط به گزارش اصلی

۴	یادداشت
	گزارش اصلی
۵	دسترسی در شهر، توقف یا حرکت / آرش سرایی
	اندیشه و پژوهش
۱۱	گونه‌شناسی محدودیت‌های دسترسی در شهر / مهناز بوالحسنی
۱۷	کار از راه دور، باور نادرست فراگیری محل کار و کاهش سفر/ ترجمه و تلخیص: شهرزاد فرزین پاک
۲۲	مشاور حقوقی / دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها
۲۶	مشاور اداری - مالی / جمشید رضایی
۳۰	شهرداری‌ها به روایت اسناد
	از نگاه شهردار
۳۲	کاشمر، در دسترس است / گفت و گو با شهردار کاشمر
	شورا و مشارکت
۳۵	مدیریت شهری و نقش نهادهای مردمی / امید معماریان
۳۷	القبای شهر / جابه‌جایی و دسترسی دو کارکرد اصلی راه / محمود برآبادی
	تجربیات جهانی
۳۹	کار مناسب در مکان مناسب / ترجمه: پروانه مقدم
۴۲	بازسازی و بهسازی در بافت قدیم شهرهای چین / ترجمه: رضا وحدانی
	شهرها و شهرداری‌های جهان
۴۸	مینی‌بوس‌ها، هیولاهای کوچک ایروان / مالیات‌بندی بر املاک و مستغلات در تونس / ادُنس، شهر دوچرخه‌ها / خانه برای خارجی‌ان در اوساکا / برنامه ۲۰ ساله برای گردشگری در استانبول / و...
	طرح و شهر
۵۴	آبشار یاسوج سرچشمه توسعه / محمد حسین بوچانی
	آموزش
۶۱	ساماندهی تابلوها و علائم شهری / سولماز حسینیون
۶۷	راه‌هایی برای مدیریت زمان / حسین ایمانی
	دیدگاه
۶۹	تسریع حرکت و تسهیل دسترسی (قسمت اول) / منوچهر تشت زر
	گزارش خبری
۷۳	آیا اجرا شدنی است؟ تغییر ساعات اداری / سازمان شهرداری‌ها، چالش‌های فرارو / جشن بازیافت با مشارکت شهروندان منطقه ۲۰ / گردهمایی دست‌اندرکاران مدیریت ترافیک شهری / و...
	اخبار کوتاه
۱۰۱	خدمات رایانه‌ای شهرداری بیرجند / بهره‌برداری از زیرگذر میدان امام خمینی در خوراسگان / تلاش شهرداری جوانرود
	برای جلب گردشگران / موفقیت طرح تکریم ارباب رجوع در شهرداری قشم / دومین پارک سوار اتوبوسرانی در یزد / و...
	یک شهر / یک نگاه
۱۰۷	ایلام، تویسرکان، تبریز، تهران، رشت و...
۱۰۸	آمار شهر / دانن جلالی
۱۱۰	واژگان شهری / ناصر برک‌پور
۱۱۱	با مخاطب
۱۱۲	معرفی پایگاه‌های شبکه / شهروز فرزین پاک
۱۱۳	تازه‌های نشر / عباس جلالی
۱۱۴	فهرست انگلیسی

۱. مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات «شهرداری‌ها» نیست.
۲. «شهرداری‌ها» در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
۳. مطالب ارسال به هیچ وجه بازگردانده نخواهند شد.
۴. استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداری‌های کشور

مدیر مسئول: محمد حسین مقیمی

زیر نظر: علی افتخاری

دبیر تحریریه: کیومرث ایراندوست

هیئت تحریریه: عباس جلالی - مرجان نکایی -

شهرزاد فرزین پاک - نازیلا مرادی

امور اجرایی: فرشته عمرانی

ویراستار: حمید خادمی

مشاور هنری: جمشید یاری شیرمرد

طراح صفحه‌آرا و

اجرای ماهنامه الکترونی: حمید اسفندیاری

تصویرسان: مهدی یارمحمدی

امور عکس: خاتون میررشد

امور فنی: عباس حقیقیان

حروفچینی: فاطمه دودله

نمونه‌خوان: فرحناز نوبخت

شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

دسترسی از دیرباز در زمرهٔ اساسی‌ترین مسائل شهرها و ساکنان شهر بوده است. با توجه به ماهیت زندگی اجتماعی همواره انسان به تبادل و ارتباط نیاز داشته و بقای زندگی اجتماعی مرهون مسئله ارتباطات و دسترسی بوده است. در طول تاریخ شیوه‌های مختلفی برای رفع این نیاز به کار گرفته شده که با توجه به شرایط روز و پیشرفت‌های جامعه این شیوه‌ها دچار دگرگونی شده‌اند. دگرگونی و تحول شیوه دسترسی و ابزارهای آن در فضاهای شهری بازتاب داشته و از تعیین کننده‌ترین عوامل مؤثر در این زمینه بوده است.

در چند قرن اخیر تحول ابزارهای دسترسی در شهر، به ویژه ورود خودرو، جامعه را دارای امکاناتی در بهبود دسترسی ساخته، اما همزمان چالش‌هایی را نیز به همراه داشته است.

این امر باعث شد که تقریباً در تمام طرح‌های شهری ارائه شده از سوی نوگرایان با وجود تفاوت‌های اساسی، شبکه حمل و نقل به عنوان محور و استخوان‌بندی اصلی برنامه‌ریزی برای شهر پذیرفته شود. برنامه ریزان این دوره تحت تأثیر عمیق ابزارهای جدید حمل و نقل قرار گرفتند، و در مواردی شیفتگی به آنها به حدی بود که شهر به «شهر خودرو» تبدیل شد.

پس از این دوره پسانوگرایان چنین رویکردی را در برنامه‌ریزی به شدت مورد انتقاد قرار دادند. از نظر آنان شکی در ضرورت به کارگیری ابزارهای جدید برای حرکت وجود ندارد اما شهر ایده آل واقعی نیاز به سیستم حمل و نقل چندان پیچیده‌ای ندارد و شهر ایده آل در واقع شهر عابران پیاده است، نه شهر خودروها. به هر حال به کارگیری گسترده ابزارهای جدید، به ویژه خودرو، برای ایجاد امکان و سهولت دسترسی در شهرها، بحرانی را برای آنها به وجود آورد که با تغییر وسیع محیط و با اثرگذاری نامطلوب بر محیط، به ویژه در جهان در حال توسعه، باعث تنزل کیفی محیط شد.

در بسیاری از مطالعات و بررسی‌ها هزینه‌های اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی وابستگی به خودرو از جمله مصرف بی رویه سوخت فسیلی و وارد کردن حجم زیادی از آلاینده‌ها به محیط، کاهش امنیت پیاده و صدمات ناشی از تصادفات و مسائلی از این دست به خوبی آشکار شد. نیز بر این نکته تأکید گردید که فعالیت‌ها باید کمترین میزان آلودگی، مصرف انرژی و بازداد مواد زیان آور به محیط و همچنین زیان‌های بدنی درونی را به دنبال داشته باشد.

از سوی دیگر، دسترسی و حمل و نقل در چند دهه گذشته تحت تأثیر پیشرفت‌های فن شناختی هر چه بیشتر متحول شده است.

بهبود و فراگیر شدن مخابرات، تلفن، تلفن همراه و تصویری، دورنگار، سامانه‌های پخش تصاویر همزمان و گسترش کاربری اینترنت و نظایر اینها، هر یک بر چگونگی و تعداد سفرهای انجام شده اثر گذاشتند. اگرچه آثار به کارگیری این شیوه‌ها و فنون در دسترسی شهری انکارناشدنی است، اما بدون شک هیچ‌گاه

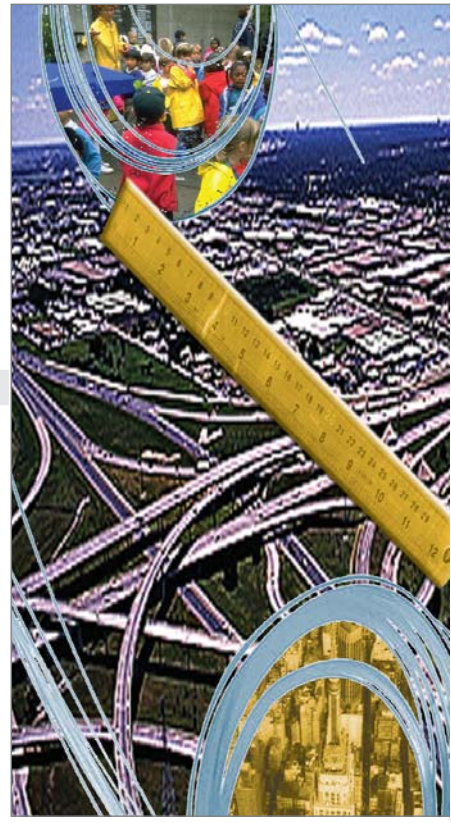
شهر را بی نیاز از جابه‌جایی و سفر نخواهد کرد. همان‌طور که اشاره شد، تلقی برنامه‌ریزان شهری گذشته از مسئله دسترسی در شهر غالباً پیرامون گسترش امکانات حمل و نقل و به ویژه جاده‌کشی بوده است. این چیزی است که در دهه گذشته به عنوان راهبردی اصلی در کشور - به ویژه در تهران - به آزمون گذاشته شد. نباید فراموش کرد که برنامه‌ریزی دسترسی در شهر تلفیقی از مدیریت کاربری زمین و مدیریت حمل و نقل است، به نحوی که کاربری زمین و مکان‌یابی خدمات و امکانات شهری نقش عمده‌ای را در دسترسی و در نتیجه جابه‌جایی در شهر ایفا می‌کند.

الگوی پراکنده و گسترده کاربری زمین رابطه‌ای دو طرفه با توسعه شبکه حمل و نقل دارد: از سویی این الگو به توسعه حمل و نقل منتهی می‌شود، و از سویی دیگر گسترش حمل و نقل بر پراکندگی کاربری‌ها تأثیر می‌گذارد.

اگر دسترسی، میزان و چگونگی دستیابی شهروندان به نیازها قلمداد گردد، دسترسی‌پذیری تنها در آسانی حرکت فرد به سوی فعالیت‌ها و فرصت‌ها خلاصه نمی‌شود بلکه چگونگی قرارگیری فعالیت‌ها نیز بر این امر بسیار مؤثر است. در نگرشی سیستمی، بسیاری از مشکلات شهری را می‌توان به همین مشکل نسبت داد. برای مثال، اثر فروش تراکم و شکل‌گیری برج‌ها و مجتمع‌های مسکونی در محله‌هایی که در آنها سرانه‌های خدمات مورد نیاز متوازن با رشد جمعیت افزایش نیافت و در نتیجه باعث افزایش سفرهای درون شهری برای دسترسی به خدمات، و در پی آن افزایش آلودگی و مصرف سوخت و معضل ترافیک، و نظایر آن شد. بنابراین نکته‌ای که از نظر برنامه‌ریزی و مدیریت شهری کشور کم‌تر مورد توجه قرار گرفته برنامه‌ریزی کاربری زمین و مکان‌یابی خدمات شهر است که پایه و اساس دسترسی را تشکیل می‌دهد.

به هر حال هر روز بر تعداد خودروها، جاده‌ها و پارکینگ‌ها افزوده می‌شود و با توجه به ناکارآمدی نظام حمل و نقل همگانی هر روز نیز تکیه بر وسیله حمل و نقل شخصی فزونی می‌گیرد. اما تا کجا می‌توان ادامه داد؟ بدون شک تجدید نظر در سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در برنامه‌ریزی شهری (ملی و محلی)، الزامی است. برنامه‌ریزان باید به استفاده کارآمدتر از زمین، گسترش شبکه حمل و نقل پایدار و به ویژه حمل و نقل عمومی، بهره‌گیری مطلوب از ابزارهای جدید ارتباطی و شیوه‌های مدیریت دسترسی و حمل و نقل امروزی، توجه بیشتری نشان دهند. در این میان باید جایگاه مدیریت تقاضا در پیشگیری از ایجاد تقاضای سفر در طرح‌های توسعه شهری و مدیریت حمل و نقل شهری به درستی درک شود.

بنابراین، به نگرشی نو در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری نیاز است که در آن با کمترین اتکا به خودرو و با اولویت دادن به پیاده و وسایل غیر موتوری چون دوچرخه، پایه‌های «شهری پایدار» و «شهری انسانی» را مستحکم ساخت.



دسترسی در شهر

توقف یا حرکت

آرش سربابی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

پهلوی اول، خیابان‌های مستقیم و عریض، بافت ارگانیک شهرها را شکافت و با ورود اتومبیل به شهرها، دوران جدیدی از شهرنشینی آغاز گردید. از دهه ۴۰ خورشیدی، موتورهای خودروهایی سواری نیز در کشور شروع شد و از آن تاریخ تا کنون، سیر صعودی تولید خودرو و ورود آن به شهرها، با فراز و نشیب‌هایی ادامه یافته است. به موازات آن و از همان سال‌ها، با تهیه طرح‌های جامع شهری در کشور، طراحی شبکه‌های حمل و نقل درون شهری به منظور پاسخگویی به روند فزاینده ورود خودرو به شهرها به یکی از سرفصل‌های اصلی این طرح‌ها بدل گردید. بدین ترتیب، امروزه یکی از دغدغه‌های اصلی مدیران شهری حل مسائل حمل و نقل درون شهری و بهبود بخشیدن به وضعیت نابسامان آن در شهرهاست. از طرف دیگر، با وجود آنکه بیشترین هزینه‌های عمرانی شهرداری‌های کشور در زمینه توسعه شبکه معابر شهری صورت می‌گیرد، ولی دسترسی مطلوب در شهرها هنوز هم به عنوان یکی از موضوعات اصلی شهرهای کشور مطرح است و روز به روز اهمیت بیشتری می‌یابد.

مفهوم دسترسی و ویژگی‌های آن

دسترسی در لغت معانی وسیع و متنوعی دارد؛ اما دسترسی در شهر در بردارنده معنای ویژه و مفهومی است که با بسیاری از اجزا و عناصر شهری ارتباط می‌یابد. این به گونه‌ای است که دسترسی در شهر را نمی‌توان بدون در نظر گرفتن سایر عناصر دخیل در شهر، مورد بررسی و کندوکاو قرار داد.

دسترسی از دیدگاه بسیاری از کارشناسان در زندگی امروز شهری، حکم نوعی نیاز را دارد و آن هم نیازی اولیه در ریف خوراک، پوشاک و مسکن. بهنام‌امینی، دکتر در ترافیک و عضو هیئت علمی دانشگاه، با بیان این دیدگاه می‌افزاید: «در زندگی شهری، این نیاز را هم به مانند سایر نیازها، نمی‌توان به صورت مطلق دید. در شهرها ممکن است حقوق فردی اشخاص در امر دسترسی به دلایل گوناگون در تعارض با یکدیگر قرار گیرد؛ به همین دلیل برای رعایت منافع جمعی، حقوق فردی اشخاص در دسترسی به ناچار محدود می‌شود. نحوه این محدودیت‌ها نیز می‌بایست در فرایند مطالعات شهری مشخص و تبیین شود. بنابراین، دسترسی مطلوب در شهر دسترسی‌ای است که هم منافع فردی شهروندان را در چارچوب معینی تأمین کند و هم منافع جمعی شهروندان را». دسترسی علاوه بر اینکه برای افراد نیاز محسوب می‌شود، در واقع امکان و ویژگی‌ای را نیز برای شهروندان به همراه می‌آورد که بتوانند با استفاده از شبکه‌های ارتباطی - از جمله بزرگراه‌ها و خیابان‌ها - به آن دست پیدا کنند. نکته‌ای که در اینجا باید مورد توجه قرار گیرد، این است که بزرگراه و خیابان به طور کلی شبکه

تقریباً تمامی شهروندان شهرهای بزرگ کشور، به طی کردن مسیرهای طولانی و خسته‌کننده دچار شده و چه بسا به این فکر فرو رفته باشند که وقت و هزینه فراوانی از ساکنان شهر در این رفت و آمدها به هدر می‌رود. این در حالی است که یکی از ویژگی‌ها و شاخصه‌های محیط شهری مطلوب، دسترسی آسان، سریع و مطمئن شهروندان به نقاط مختلف شهر و بهره‌مندی از کاربری‌های گوناگون موجود در سطح شهر است. بدین ترتیب دسترسی را می‌توان حقی عمومی برای تمام ساکنان شهر دانست که اختلال در آن، کیفیت زندگی شهری را پایین می‌آورد و باعث نارضایتی شهروندان از شهر و مدیران شهری می‌شود. از طرف دیگر، شهر محیطی پویا و زنده است و پرداختن به مقوله دسترسی در شهر، بدون در نظر گرفتن کلیت و ساختار آن امری بیهوده خواهد بود. این گزارش در پی آن است که نگرشی چند بعدی به موضوع دسترسی در شهر و مسائل و مشکلات مربوط به آن داشته باشد و از زوایای مختلف ترافیکی و شهرسازی به آن بپردازد.

از زمانی که سکونتگاه‌های اولیه بشری شکل گرفت، نیاز به جابه‌جایی و حرکت و رسیدن به مکان‌های مختلف هم مطرح شد. بدین ترتیب، شبکه‌های دسترسی اولیه برای عبور انسان و چهارپایان پدید آمد و پیوند دهنده مکان سکونت، کار و سایر فعالیت‌های زندگی شد. دسترسی در شهرهای قدیم که هم دارای جمعیت کمتری بودند و هم سازمان اجتماعی‌شان پیچیدگی کمتری داشت، ساده و کم مشکل بود، به طوری که تا نزدیک به یکصد سال پیش، بسیاری از شهرهای بزرگ کشور را می‌شد در کمتر از ۱ ساعت با پای پیاده طی کرد.

از اوایل قرن بیستم میلادی با رشد سریع جمعیت و تمرکز آن در نقاط شهری از یک سو و شروع نهضت فردیسم و تولید انبوه اتومبیل از سوی دیگر، شکل شهرها نیز دگرگون شد و به یکباره مساحت آنها به چند برابر سطح قبلی افزایش پیدا کرد. در این دوران دیگر فاصله محل کار تا محل سکونت نوعی محدودیت به شمار نمی‌رفت؛ زیرا با استفاده از اتومبیل و بهره‌گیری از شبکه بزرگراه‌ها و خیابان‌ها امکان دسترسی به هر نوع کاربری و خدمتی در شهر میسر شده بود. با گسترش شهرنشینی و افزایش جمعیت شهرها و همچنین پیچیدگی سازمان اجتماعی، کارکردهای متنوعی نیز در شهرها ایجاد شد و هر فرد شهرنشین، روابط و وظایف متعددتر و متنوع‌تری را نسبت به قبل بر عهده گرفت. این گونه بود که نیاز به آمد و شد در شهرها نیز بیشتر شد.

در کشور ما، از اوایل قرن حاضر خورشیدی و در دوران مدرنیسم



محمد حسن شهیدی
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

معاير، تنها یکی از ابزارها و وسایل دسترسی هستند و نباید تمام مفهوم دسترسی را در آنها خلاصه کرد.

دسترسی در شهر مفهومی عام‌تر و فراگیرتر دارد که بعد فیزیکی جابه‌جایی، تنها یکی از ابعاد آن است. محمد حسن شهیدی، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و صاحب‌نظر در مسائل ترافیک، دسترسی را به مفهوم امکان هر گونه ارتباط و انتقال فیزیکی، انرژیایی و اطلاعاتی انسان، خدمات و کالا از یک نقطه (یا از یک کاربری) به نقطه دیگر (یا کاربری دیگر) می‌داند.

او می‌افزاید: «دسترسی در سازماندهی فضایی شهر، بیشتر هدف است تا ابزار؛ هدفی که ابزارش حرکت است». به اعتقاد وی، اساساً در نقطه آغاز و پایان یک خط حرکت، دسترسی وجود دارد. شهیدی در ادامه می‌گوید: «معمولاً در عرف برنامه‌ریزی حمل‌ونقل هر وقت که حرکت به صفر می‌رسد، در واقع آنجا نقطه توقف، یا به عبارتی کاربری‌های مختلف اراضی است؛ یعنی جایی که حداکثر دسترسی در آن وجود دارد. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که بین حرکت و دسترسی رابطه‌ای معکوس وجود دارد. یعنی هر اندازه سرعت بالا رود، دسترسی کاهش می‌یابد، و بر عکس. همین اصل، یعنی طیف حرکت و دسترسی و رابطه معکوس بین سرعت و دسترسی، می‌تواند سلسله مراتب شبکه، سلسله مراتب کالبدی و سکونتگاهی، سلسله مراتب سرعت و جالب‌تر از آن سلسله مراتب ناوگان را در شهر تعریف و مشخص کند».

سهراب مشهودی، کارشناس ارشد معماری و شهرسازی و مدیر عامل مهندسی مشاور زیستا نیز این رابطه معکوس را تأیید می‌کند و می‌گوید: «دسترسی در شهر دو ویژگی دارد: وقتی در فواصل دور اتفاق می‌افتد، خصلت اصلی‌اش باید سرعت باشد؛ و دومین عامل به کاربری‌ها و بهره‌مندی از کاربری‌ها مربوط می‌شود. معمولاً این دو خصلت با هم در تضادند و تمام مسائل شهری از تضاد این دو خصلت دسترسی به وجود می‌آید؛ خصلتی که حرکت و سرعت در حرکت را در نظر دارد و خصلتی که توقف و دستیابی به کاربری‌ها را».

مجید غمامی، کارشناس ارشد معماری و شهرسازی، دسترسی مطلوب را دسترسی‌ای می‌داند که ایمن، آسان، راحت و از لحاظ زمان و هزینه‌ای که صرف می‌شود، مناسب و پذیرفتنی باشد. وی در مرحله بعد صفات و ویژگی‌های دیگری را نیز، همچون زیبایی مسیر، جزو شاخصه‌های دسترسی مطلوب می‌داند. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که موفقیت شهرها در نیل به پایداری، ارتباط قوی با تأمین شیوه‌های جابه‌جایی و نیز دسترسی به منابع و عناصر شهری دارد، به گونه‌ای که می‌بایست سازگار با محیط زیست، ایمن، کارآمد و در استطاعت شهروندان باشد. لازمه دسترسی شهری، جابه‌جایی و تحرک مردم، کالا و اطلاعات است و مشکلات متداول در کلان‌شهرها، همچون آلودگی، ازدحام، انسداد و نظایر اینها بر هم زنده دسترسی مناسب است.^(۱)

کاربری زمین و دسترسی

کاربری اراضی و حمل و نقل شهری، دو جزء جدانشدنی از سیستم عمومی ساختار شهر محسوب می‌شوند. الگوهای کاربری زمین از نوع مسکونی و غیر مسکونی و ساختار فضایی حاصل از سازوکار رفتاری میان آنها، اساس و میانی رفت و آمدهای شهری را تشکیل می‌دهند که با تفکیک آنها به حرکات مبدأ و مقصد و یا تخصیص آنها

به کانون‌های عرضه و تقاضای حمل و نقل، می‌توان الگوی رفت و آمدهای شهری را طراحی کرد.^(۲) مجید غمامی درباره ارتباط کاربری زمین و دسترسی می‌گوید: «در این بحث، دو عامل مهم و تأثیرگذار وجود دارد. یکی تراکم کاربری هاست یعنی مقدار کاربری‌هایی که در نقطه‌ای معین از شهر متمرکزند و دیگری نوع کاربری‌ها. وقتی از مقدار صحبت می‌شود در واقع سخن از توزیع هم به میان می‌آید. فرض کنید که ساختمان‌های اداری یک شهر در یک نقطه متمرکز باشند. در نتیجه رفت و آمد به آن نقطه زیاد می‌شود و تراکم ترافیک پیش می‌آید. بنابراین اگر توزیع متناسب‌تری از کاربری‌های شهری وجود داشته باشد، بار ترافیک نیز کمتر می‌شود. اگر کاربری‌های معینی از شهر، مانند کاربری‌هایی که میل به تمرکز دارند - از قبیل کاربری‌های اداری، تجاری و فرهنگی - متمرکزشان از حد معینی بالاتر برود، مسئله دسترسی پیش می‌آید. تمرکز در کل شهر هم مهم است؛ یعنی اگر شهری بیش از ظرفیت‌های خودش و بیش از ظرفیت معاير و امکاناتی که دارد، جمعیت و کاربری داشته باشد، باز هم مسئله ترافیک رخ می‌نماید. عامل دیگر - علاوه بر تمرکز - نوع کاربری است. به عنوان مثال، نمایشگاه بین‌المللی تهران در جایی واقع شده است که تمرکز زیادی از کاربری‌های متعدد شهری وجود ندارد ولی به دلیل نوع کاربری آن، در مواقعی که فعال است، کل ترافیک بخشی از شهر و معاير اطراف آن را دچار مشکل می‌کند». از طرف دیگر، عده‌ای از کارشناسان نیز پخش بودن هر گونه کاربری زمین در همه نقاط شهر را از جمله دلایل ایجاد مشکل ترافیک می‌دانند. حسین پورزاهدی، دکتر در ترافیک و عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شریف با اعلام این نظر می‌افزاید: «این امر موجب می‌شود که به جای تولید سفر از یک نقطه شهر به نقطه‌ای دیگر، یک بار در صبح و بار دیگر در بعد از ظهر، در هر زمان از ساعات شبانه‌روز، از هر نقطه شهر به هر نقطه‌ای دیگر ترافیک وجود داشته باشد. بدین ترتیب سفرهایی که می‌توان آنها را با هزینه‌های بسیار کم در یک «کریدور» ترافیکی

موفقیت شهرها در نیل به پایداری، ارتباط قوی با تأمین شیوه‌های جابه‌جایی و نیز دسترسی به منابع و عناصر شهری دارد، به گونه‌ای که می‌بایست سازگار با محیط زیست، ایمن، کارآمد و در استطاعت شهروندان باشد. لازمه دسترسی شهری، جابه‌جایی و تحرک مردم، کالا و اطلاعات است

جوابگو بود، در سطح شهر پخش می‌شوند و تنها با وسایل نقلیه شخصی می‌توان به آنها پاسخ داد». موضوع دیگر در مورد رابطه کاربری زمین و دسترسی در شهر، تناسب سلسله مراتب کاربری با سلسله مراتب شبکه همجوار آن است. سهراب مشهودی در این زمینه معتقد است که اگر کاربری‌ها، هم وزن معبر هم‌جوارشان نباشند، استقرارشان دچار مشکل می‌شود. وی در این زمینه به مبادی ورودی شهرها اشاره می‌کند و می‌گوید: «کارکرد اصلی معباری که به شهرها وصل می‌شوند، این است که باید حرکت را شکل بدهند ولی در همین



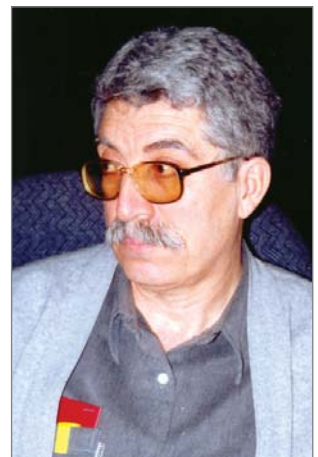
عبادالله فتح اللهی
مدیر کل دفتر حمل و نقل و ترافیک سازمان
شهرداری‌های کشور

معايير کاربری‌هایی همچون تعمیرگاه و رستوران وجود دارند که توقف را خواه و ناخواه دامن می‌زنند. این امر ناشی از همان خصلت متضاد دسترسی است. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که طراحی دسترسی‌ها در شهر بدون در نظر گرفتن چگونگی توزیع کاربری‌ها و نوع آنها، میسر نیست. به تعبیر محمد حسن شهیدی، برنامه‌ریزی کاربری زمین و برنامه‌ریزی حمل و نقل دو روی یک سکه‌اند و کارشناسان شهرسازی و ترافیک هیچ‌یک به تنهایی نمی‌توانند برای شهر تصمیم بگیرند؛ بلکه تعامل و همکاری این دو گروه است که نتیجه مطلوب را به دست می‌دهد. به عبارتی، با این نگرش، شهر به معادله‌ای تبدیل می‌شود که هر اندازه در کاربری‌ها تغییراتی صورت بگیرد، این تغییرات باید آن طرف معادله و در حمل و نقل نیز اعمال شود تا دوباره تعادل برقرار شود. اگر طراحان شهری علاوه بر برنامه‌ریزی کاربری زمین، برنامه‌ریزی حمل و نقل را هم در نظر بگیرند، می‌توانند شهر را با بهترین دسترسی طراحی کنند، به نحوی که با کمترین حرکت بالاترین دسترسی امکان‌پذیر باشد.

بین حرکت و دسترسی رابطه‌ای معکوس وجود دارد. یعنی هر اندازه سرعت بالا رود، دسترسی کاهش می‌یابد، و بر عکس. همین اصل، یعنی طیف حرکت و دسترسی و رابطه معکوس بین سرعت و دسترسی، می‌تواند سلسله مراتب شبکه، سلسله مراتب کالبدی و سکونتگاهی، سلسله مراتب سرعت و جالب‌تر از آن سلسله مراتب ناوگان را در شهر تعریف و مشخص کند

جایگاه مطالعات ترافیکی در طرح‌های توسعه شهری

طرح‌های توسعه شهری، اعم از طرح‌های جامع و تفصیلی، به عنوان اسناد قانونی توسعه و شکل‌گیری شهرها نقش مهمی در تناسب بخشی بین کاربری‌های پیشنهادی و شبکه معابر بر عهده دارند. اما در طرح‌های توسعه شهری تا چه حد ارتباط بین این دو بخش رعایت می‌شود و تا چه اندازه متخصصان ترافیک و شهرسازی، جوانب هر دو موضوع را در نظر می‌گیرند. محمد حسن شهیدی در این باره معتقد است که در طرح‌های جامع کشور ما، در مقوله کاربری زمین تنها به موضوعاتی از قبیل همجواری و سازگاری کاربری‌ها توجه می‌شود و عنصر اساسی دسترسی مورد نظر قرار نمی‌گیرد. او در ادامه می‌افزاید: «در تنظیم کاربری‌ها اگر دسترسی را در نظر نگیریم، هزینه‌های زیادی به شهر تحمیل می‌شود و باعث اتلاف منابعی چون سوخت، زمان و عمر شهروندان می‌گردد». عبادالله فتح اللهی، مدیر کل دفتر حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری‌های کشور، معتقد است به دلیل اینکه در کشور ما تهیه طرح جامع بر عهده وزارت مسکن و شهرسازی است و مدیریت حمل و نقل و ترافیک بر عهده شهرداری‌ها و در سطوح عالی وزارت کشور است، در نتیجه عموماً این دو دیدگاه با هم همگن نیستند. وی در ادامه می‌افزاید: «مهندسان



سهراب مشهودی
کارشناس ارشد معماری و شهرسازی

مشاور شهرساز که عهده دار تهیه طرح‌های جامع‌اند، کمتر دارای تخصص و آموزه‌های ترافیکی هستند. در نتیجه پس از اجرای طرح‌ها مشکلات ترافیکی در شهرها رخ می‌نمایند. وزارت مسکن و شهرسازی می‌بایست حتماً در مطالعات طرح‌های جامع از متخصصان و مشاوران ترافیکی بهره‌گیرد و شهرسازی را با علم و تجربه کارشناسان ترافیک و حمل و نقل توأم کند.»

سهراب مشهودی نظر دیگری دارد. او معتقد است که: «تضاد در مفهوم دسترسی در این مقوله نیز صدق می‌کند. برای کسانی که کار ترافیک انجام می‌دهند، حرکت مهم است اما برای شهرسازان بهره‌وری از کاربری‌های شهری ارجحیت دارد. همچنین یکی از بخش‌های مهم در طرح‌های شهری، ترافیک و حمل و نقل درون شهری است. در این بخش با استفاده از متخصصان امر، مطالعات کاملی در زمینه بارگذاری شبکه، نوع شبکه و سایر موضوعات مرتبط صورت می‌گیرد؛ ولی علت مشکلات ترافیکی در شهرها این است که طرح‌های شهری یک شبه و همزمان به اجرا در نمی‌آیند. بیشتر اوقات، احداث عملکردهای انتفاعی مانند کاربری‌های تجاری، از طرح‌های توسعه شهری جلو می‌افتد و سایر کاربری‌ها و تجهیزات شهری مانند شبکه معابر شهری، دیرتر احداث می‌شوند و در نتیجه مشکل ترافیک به وجود می‌آید. به عنوان نمونه، متروی تهران و ۵ شهر بزرگ کشور در حدود سال ۱۳۵۲ خورشیدی مطرح شد و اگر در همان سال‌ها شکل گرفته بود، امروزه مشکلات ترافیکی کمتری در کلان‌شهرهای کشور به چشم می‌خورد.»

از آنجا که پس از تهیه و تدوین طرح‌های جامع شهری، مسئولیت اجرای آنها با شهرداری‌ها است، گروهی معتقد به مشارکت شهرداری‌ها در تهیه طرح‌های توسعه شهری هستند تا با انتقال مشکلات اجرایی طرح به تدوین‌کنندگان، طرحی بر اساس واقعیات و امکانات شهرداری‌ها تهیه شود. عبادالله فتح اللهی در این باره می‌گوید: «شهرداری‌ها باید در مراحل طراحی طرح‌های جامع و تفصیلی، حضوری فعال داشته باشند، چون به هر حال اداره مجموعه شهر به عهده آنهاست. شهرداران تنها با گفتن این عبارت که «تهیه طرح‌های جامع بر عهده ما نیست»، نمی‌توانند از پاسخگویی به شهروندان خود در موضوع حمل و نقل شانه خالی بکنند. حضور پرننگ شهرداری‌ها در تهیه طرح‌های شهری می‌تواند از اتلاف بخش وسیعی از بودجه شهرداری‌ها نیز جلوگیری کند. بارها اتفاق می‌افتد که تهیه‌کنندگان طرح‌ها، طرحی را بدون در نظر گرفتن ابعاد مالی و اجرایی آن ارائه می‌دهند، که این برای شهرداری‌ها بسیار پرهزینه است.»

مسئلاً تهیه طرحی که قابلیت اجرایی مطلوبی داشته باشد، به نوعی صرفه‌جویی در برنامه‌ریزی و اجرا را به دنبال دارد. در این میان در طرح‌های تفصیلی شهری که به جزئیات کاربری‌ها و شبکه معابر پرداخته می‌شود، آگاهی از دیدگاه‌های شهرداری‌ها و تعامل نزدیک با این نهاد اجرایی، به تهیه طرح‌های دقیق‌تر و واقعی‌تر می‌انجامد. بهنام امینی معتقد است که اگر شهرداری‌ها مطالعات طرح‌های توسعه شهری را انجام دهند، از تکلیف اصلی‌شان دور می‌شوند، زیرا شهرداری‌ها نقش اجرایی بر عهده دارند. به نظر وی، بدین ترتیب مطالعات جامع و تفصیلی حمل و نقل و ترافیک باید در جاهای دیگری انجام گیرد. در این میان شهرداری‌ها می‌توانند به تهیه طرح‌های ساماندهی و اجرایی ترافیک بپردازند تا مشکلات عملیاتی خود را حل



مجید غمامی
کارشناس ارشد معماری و شهرسازی

نقش شهرداری ها و مدیران شهری

کنند. در بررسی جایگاه مطالعات ترافیکی در طرح‌های توسعه شهری، آنچه که بیش از همه باید مورد توجه قرار گیرد، این است که ابتدا باید جایگاه هر مطالعه‌ای در طرح‌های توسعه شهری، تبیین و مشخص گردد. سپس این مطالعات در فرایند مشخص راهبردی با یکدیگر در تعامل و ارتباط سیستمی قرار بگیرند تا مطالعات مختلف شهری به صورت تجربیدی و انتزاعی و همچون جزیره‌های جدا از هم عمل نکنند.

شهرداری‌ها به عبارتی در خط مقدم مواجهه و برخورد با مشکلات شهری قرار دارند. اینها از یک طرف به عنوان مجریان طرح‌های توسعه شهری محسوب می‌شوند و از طرف دیگر باید به شهروندان در مورد مشکلات حمل و نقل درون شهری پاسخگو باشند. اما از آنجا که اداره کل شهر بر عهده شهرداری است، از این منظر مقوله ترافیک و حمل و نقل نیز همواره یکی از دغدغه‌های اصلی شهرداران و مدیران شهری کشور بوده است و رسیدن به حمل و نقلی آرام و مطلوب در شهر، از اهداف شهرداری‌ها محسوب می‌شود. شاید بتوان از جمله مشکلات و نارسایی‌هایی را که مانع از انجام وظایف شهرداری‌ها به نحو مطلوب می‌گردد، ساختار قدیمی و محدود بودن اختیارات آنها در امر حمل و نقل درون شهری دانست. مجید غمامی در این باره می‌گوید: «باید دید که شهرداری‌ها نسبت به کارهایی که باید انجام دهند، چه مقدار توانایی دارند. شهرداری‌های ما به لحاظ قانونی و اختیارات، و سپس به لحاظ فرهنگ خاصی که طی سال‌ها در آنها شکل گرفته و عمیق شده است و همچنین از جنبه توان فنی، شهرداری‌هایی هستند که برای روبه رو شدن با مسائل پیچیده کلان شهرها از جمله ترافیک، آمادگی ساختاری ندارند. این بدان معناست که نه قانون موجود این امکان را برای شان فراهم می‌کند و نه سازمان و تشکیلات شان این ویژگی‌ها را داراست».

غمامی معتقد است که تنها کاری که شهرداری‌ها می‌توانند انجام دهند، توسعه شبکه معابر است که این شبکه معابر نیز به دلیل ناهماهنگی سطوح مدیریت اقتصاد کلان کشور، به صورت روز افزون از خودروهایی تولیدی، پر می‌شود. وی راه برون رفت از این مشکلات را هماهنگی در سطوح بالای مملکتی می‌داند و می‌افزاید: «باید شهرداری‌ها و به ویژه شهرداری‌های شهرهای بزرگ در جایگاهی قرار بگیرند که شان واقعی شان است. آنها باید بتوانند با دولت و دستگاه‌های اجرایی، گفت و گو و تعامل مؤثر داشته باشند و از موضع و جایگاه تعریف شده‌ای عمل کنند. همچنین نظریات شهرداری، باید روی جهت‌گیری‌های دولت و سازمان‌های اداری اثر داشته باشد تا بتواند استراتژی‌ها و راه‌حل‌های خود را با هماهنگی سایر سازمان‌ها پیش ببرد».

عبدالله فتح‌اللهی از منظر دیگری به نقش و وظیفه شهرداری‌ها اشاره می‌کند و می‌گوید: «من شخصاً به عنوان کسی که هم در عرصه اجرا و هم در زمینه کارهای ستادی تجربه دارم، هیچ چاره‌ای جز اینکه شهرداران قسمتی از منابع مالی خود را به مطالعه و ساماندهی علمی و فنی حمل و نقل درون شهری اختصاص دهند، نمی‌بینم. بنا به آماري که در سازمان شهرداری‌ها موجود است، بین ۴۰ تا ۵۰ درصد هزینه عمرانی شهرداری‌ها صرف بازگشایی معابر، خیابان‌ها و



حسین پوراهدی
دکتر در ترافیک و عضو هیئت علمی
دانشگاه صنعتی شریف

دسترسی‌ها می‌شود. اگر از این رقم، ۲ درصد به مطالعه تعلق بگیرد و با انجام مطالعات لازم، اقدامات بعدی انجام شود، شاید بتوان به پاسخ مناسب‌تری دست یافت». علاوه بر انجام مطالعات حمل و نقل، آگاهی بخشی و آموزش مدیران شهری نیز می‌تواند در بهبود حمل و نقل شهرها مؤثر باشد. محمد حسن شهیدی در این باره می‌گوید: «شوراهای شهر نیازمند آن‌اند که آگاهی لازم را نسبت به مفاهیم اولیه مدیریت شهری، به ویژه از نظر حمل و نقل و شهرسازی بیابند، تا بدین ترتیب شهرداری‌ها را که در مسیر تغییر کاربری و تغییر تراکم حرکت می‌کنند، راهنمایی کنند و به خصوص قلمروهای جدید تأمین مالی را به آنها نشان دهند». وی در ادامه چنین هشدار می‌دهد که: «چنانچه شوراهای شهر به رابطه متقابل کاربری زمین و حمل و نقل و همچنین ظرافت‌هایی که در مدیریت ترافیک و حمل و نقل وجود دارد توجه نکنند، در آینده بی‌تردید بحران شهری رخ خواهد نمود».

کاربری اراضی و حمل و نقل شهری، دو جزء جدانشدنی از سیستم عمومی ساختار شهر محسوب می‌شوند. الگوهای کاربری زمین از نوع مسکونی و غیر مسکونی و ساختار فضایی حاصل از سازوکار رفتاری میان آنها، اساس و مبانی رفت و آمدهای شهری را تشکیل می‌دهند که با تفکیک آنها به حرکات مبدأ و مقصد و یا تخصیص آنها به کانون‌های عرضه و تقاضای حمل و نقل، می‌توان الگوی رفت و آمدهای شهری را طراحی کرد

چه باید کرد؟

در چند دهه اخیر راه‌حل‌ها و راهبردهای گوناگونی در سطح جهان برای بهبود وضع حمل و نقل و ترافیک و ساماندهی دسترسی در شهرها، ارائه شده است. تا سال‌های دهه ۶۰ میلادی، عمدتاً توسعه شبکه بزرگراهی و افزایش سطح خیابان‌ها به عنوان یکی از راهبردهای اصلی حمل و نقل درون شهری در جهان مطرح بود ولی بعدها (و به ویژه در دهه‌های اخیر) از نقش و اهمیت این راهبرد کاسته شد. زان پس راهبردهای جدیدتری همچون توسعه حمل و نقل عمومی، مدیریت تقاضا، مدیریت سیستم و مدیریت ترافیک مطرح گشته‌اند.^(۳) در کشور ما نیز، توسعه شبکه معابر عمدتاً به عنوان یکی از راه‌های حل معضل ترافیک عنوان شده است. ولی آیا توسعه شبکه، تنها راه حل متصور است؟

سهراب مشهودی در این باره معتقد است: «اینکه معابر باید به تدریج عریض‌تر و گسترده‌تر شوند، چندان معنادار نیست. اصولاً شهری که بیش از ۳۰ درصد از سطح آن به معابر اختصاص داشته باشد، شهر قابل دفاعی نیست؛ در حالی که متعارف این سهم ۲۵ درصد است. بنابراین با افزایش شبکه معابر نمی‌توان مشکل را حل کرد».



بهنام امینی
دکتر در ترافیک و عضو هیئت علمی
دانشگاه تهران

محمد حسن شهیدی نیز تأکید بر راهبرد توسعه شبکه بزرگراهی و معابر را درست نمی‌داند و می‌گوید: «اگر روی مفهوم دسترسی به دسترسی تعمق شود، معلوم می‌شود که تنها خیابان ابزار دسترسی نیست بلکه این ابزار ممکن است حرکت جسمانی، انرژیایی و یا حرکت اطلاعاتی باشد. چون امکان تبادل این سه نوع حرکت وجود دارد، هر اندازه بتوان تبادل اطلاعات بین کاربری‌ها را افزایش داد، از میزان حرکت فیزیکی و در نتیجه نیاز به خیابان کاسته می‌گردد. به عنوان مثال، اگر بتوان ارتباطات تلفنی و اینترنتی را در شهرهای کشور گسترش داد، بسیاری از نیازهای خدماتی شهروندان بر طرف می‌گردد و در نتیجه از تعداد سفرهای درون شهری کاسته می‌شود». بدین ترتیب، می‌توان نتیجه گرفت که با همین سطح شبکه معابر موجود در شهر و با بهره‌گیری از روش‌های مناسب جایگزین، می‌توان حمل و نقل درون شهری مناسبی برای شهروندان ارائه داد. گروهی از کارشناسان نیز معتقدند که باید تمامی این راهبردها را مدنظر داشت و از مطلق‌گرایی در مورد هر کدام از آنها اجتناب کرد.

بهنام امینی با بیان این دیدگاه می‌افزاید: «این استراتژی‌ها جایگزین یکدیگر نیستند، بلکه می‌توانند با یکدیگر تلفیق شوند و با توجه به ویژگی‌های هر شهر، ترکیب مناسبی از آنها اعمال شود. هر شبکه‌ای هم به تعریض نیاز دارد و هم به مدیریت و میزان هر کدام و ترکیب بهینه آنها نیز باید از سوی کارشناسان ترافیک معلوم گردد». حسین پورزاهدی نیز بر این اساس، با توجه به زمان بندی راه حل‌ها، انواع راه حل‌های ترافیکی را در سه دسته کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت تقسیم بندی کرده است.

از جمله تصمیم‌های کوتاه مدت می‌توان به قیمت‌گذاری استفاده از تسهیلات حمل و نقل مانند قیمت‌گذاری استفاده از خیابان‌های شهر و همچنین مدیریت عرضه و تقاضای حمل و نقل اشاره کرد. از جمله تصمیم‌های میان مدت می‌توان طراحی سیستم پارکینگ‌های بیرون از خیابان، طراحی سیستم اتوبوسرانی هماهنگ با وسایل نقلیه دیگر، طراحی مناسب شبکه‌های خیابانی و بزرگراهی و همچنین طراحی تقاطع‌های غیر همسطح را برشمرد. پورزاهدی، طراحی سیستم‌های حمل و نقل همگانی سریع مانند وسایل نقلیه ریلی روزمینی، قطارهای سبک شهری، مترو و مانند آنها را جزو راه حل‌ها و تصمیم‌های درازمدت در بهبود وضعیت حمل و نقل شهری می‌داند.

از جمله راه حل‌هایی که امروزه از آن زیاد صحبت می‌شود و بسیاری از کارشناسان بر آن تأکید می‌کنند، توسعه حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور است. علاوه بر مترو - که در تهران و سایر کلان شهرهای کشور در دست اجرا و گسترش است - اتوبوس و تاکسی عمده‌ترین وسایل نقلیه عمومی در شهرها هستند. سازمان شهرداری‌های کشور در حمایت از حمل و نقل عمومی نقش ویژه‌ای بر عهده دارد. فتح‌اللهی در این زمینه می‌گوید: «سازمان شهرداری‌ها برای این کار، از حدود ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار در سال ۱۳۸۲، بیش از ۲۰۰ میلیارد تومان را برای تقویت حمل و نقل عمومی اختصاص داده است. بخش عمده این رقم به توسعه شبکه اتوبوسرانی اختصاص پیدا کرده است. در تاکسی‌رانی نیز نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی در دستور کار سازمان قرار دارد. در این زمینه قرارداد تولید و واگذاری ۱۰ هزار دستگاه خودروی سمند با ایران خودرو منعقد شده است. سازمان شهرداری‌ها، ۱۰ میلیارد تومان نیز از سال گذشته به منظور تعدیل قیمت خودروی سمند گازسوز تاکسی در اختیار

پانوش‌ها:

- ۱- صرافانی، مفکر؛ «بینداهای توسعه پایدار کلان شهر تهران»، نشریه شهروند مناری، شماره ۱۱، ۱۳۸۱.
- ۲- محمودی، علی؛ «کاربری اراضی و حمل و نقل شهری»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال نهم، شماره دوم، ۱۳۷۳.
- ۳- شهیدی، محمد حسن؛ «حمل و نقل پایدار شهری، ابزاری برای تحقق شهرهای شهروند مدار»، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۱۲، ۱۳۸۱.

خودروسازان قرار داده است. توسعه قطار شهری در کلان شهرهای ایران و شهرهای بالای ۱ میلیون نفر جمعیت نیز در اولویت کاری دولت و سازمان شهرداری‌هاست که امسال ۱۴ میلیارد تومان از منابع سازمان به این امر اختصاص پیدا کرده است».

استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی در شهرها، علاوه بر کاهش آلودگی هوا و سایر مزایا، ظرفیت شبکه موجود را هم افزایش می‌دهد. محمد حسن شهیدی در این باره می‌گوید: «در یک شهر می‌توان با شبکه‌ای ثابت از نظر عرض و طول، فقط با تغییراتی که در ترکیب وسایل نقلیه ایجاد می‌گردد، جمعیت بیشتری را پاسخگو بود».

همان طور که ملاحظه می‌شود، راه‌های گوناگونی برای بهبود ترافیک و حمل و نقل در شهرهای کشور وجود دارد؛ راه حل‌هایی از توسعه شبکه معابر و بزرگراه‌ها تا مدیریت ترافیک و تقاضای سفر. اما آنچه جای آن در این میان خالی است، وجود استراتژی جامع حمل و نقل در کشور است که به عنوان رهنمودی بالادست، تمام دستگاه‌های اجرایی به آن عمل کنند. محمد حسن شهیدی برای تدوین این استراتژی پیشنهاد می‌دهد که شورای عالی شهرسازی و معماری کشور در وزارت مسکن با همکاری شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرها در وزارت کشور به کمک سایر دستگاه‌های ذی ربط می‌تواند این

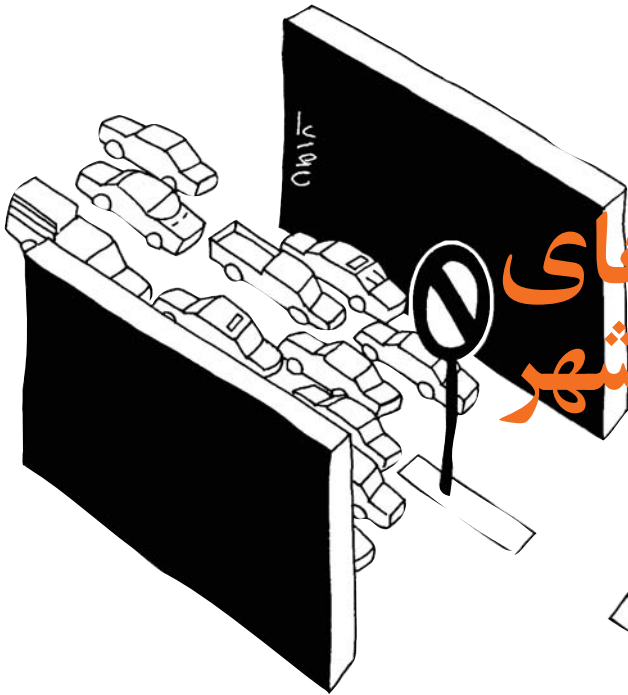
موضوع دیگر در مورد رابطه کاربری زمین و دسترسی در شهر، تناسب سلسله مراتب کاربری با سلسله مراتب شبکه همجوار آن است. اگر کاربری‌ها، هم وزن معبر هم جوارشان نباشند، استقرارشان دچار مشکل می‌شود

استراتژی را تدوین کنند، تا بر اساس آن رنوس کلی سیاست‌های حمل و نقل کشور مشخص شوند و تمامی برنامه‌های آتی بر این اساس تهیه و عمل گردند.

جمع بندی

دسترسی مطلوب در شهر و بهره‌مندی شهروندان از ترافیک آرام و روان باعث می‌شود تا مردم شهر از کلیت شهر و زندگی در آن احساس لذت کنند و در نتیجه سایر جنبه‌های مطلوب و زیبایی‌های شهر نمایان شود. از طرف دیگر، خیابان‌ها و معابر به عنوان فضاهایی جمعی و عمومی باید مورد توجه قرار گیرند تا تنها به عنوان محلی برای عبور خودروها به حساب نیایند. در این میان راه حل‌ها و استراتژی‌های متعددی به منظور بهبود ترافیک و حمل و نقل در شهرها مطرح می‌شود که باید با توجه به شرایط و ویژگی‌های هر شهر از آنها استفاده کرد. اما آنچه باید به آن توجه داشت، در نظر گرفتن راه حل‌های کم هزینه و با بازدهی بالا مانند مدیریت ترافیک و مدیریت تقاضای سفر است. همچنین در تهیه طرح‌های توسعه شهری باید رابطه متقابل برنامه‌ریزی کاربری زمین و برنامه‌ریزی حمل و نقل مورد توجه قرار گیرد تا از تأثیرات منفی نادیده گرفتن هر یک از این دو مقوله، دور ماند.

گونه‌شناسی محدودیت‌های دسترسی در شهر



مهناز بوالحسنی
کارشناس ارشد شهرسازی

مقدمه

نقش عامل دسترسی به عنوان عامل اصلی و مهم در شکل‌گیری شهرها و نیز

رابطه سیستمی برنامه‌ریزی حمل و نقل و برنامه‌ریزی شهری از دیدگاه مدیریت شهری معاصر بسیار پراهمیت تلقی می‌شود. این موضوع از اینجا ناشی شد که ظهور وسایل جدید حمل و نقل، مفهوم دسترسی را تحت تأثیر قرار داد و تحولات عمده‌ای را در شکل و اندازه شهرها به وجود آورد.

به بیان دیگر، کمیت و کیفیت دسترسی در ساخت فضایی شهر، اثر خاص خود را دارد. این در حالی است که اغلب مراکز شهری به لحاظ شکل‌گیری شان در طول زمان که برای عابران پیاده تعبیه شده بودند، سطح لازم را برای تردد وسایل نقلیه موتوری نداشتند. بنابراین، «عمومیت یافتن کاربری اتومبیل، تردد را در فضای شهری و به ویژه در متراکم‌ترین بخش‌ها - و مشخصاً مراکز - به شکلی ریشه‌ای دگرگون ساخته است»^(۱) و این گونه است که تراکم ترافیک وسایل نقلیه در این محدوده به چشم می‌خورد. در ابتدا برای تعیین روشن‌تر مسئله مفاهیم پایه در مقوله دسترسی شهری مرور می‌گردند:

۱- دسترسی^(۲)

«مزیت منحصر به فردی که شهر به ساکنان خود و یا مؤسساتی که در آن مأمین جسته‌اند عرضه می‌کند، «دسترسی داشتن» است. میزان و درجه تمرکزی که موجب تجمع مؤسسات در محلی خاص می‌شود، مستقیماً مربوط به این است که در آن محل، روابط بین مؤسسات تا چه اندازه به سهولت انجام می‌پذیرد. تجمع مؤسسات مختلف در مراکز شهرها، این نکته را روشن می‌دارد که هر مؤسسه می‌کوشد از حداکثر دسترسی به مؤسسات مربوط به آن بهره‌مند گردد، مخرجی را که چه بسا در نتیجه جدایی این مؤسسه با مؤسسات وابسته به آن حاصل می‌آید تقلیل دهد، و از سود اقتصادی نیز که تجمع مؤسسات در کنار یکدیگر به وجود می‌آورد

منتفع گردد».^(۳) بنابراین، ملاحظه می‌شود که دسترسی عاملی عمده در مکان‌یابی فعالیت‌ها و سکنی‌گزینی مردم به شمار می‌آید. مایکل بروتون در این زمینه اشاره می‌کند که «عامل دسترسی موجب می‌شود مردم در انتخاب محل زندگی، کار، خرید و تفریح تا حد مطلوبی آزادی عمل داشته باشند»^(۴). در واقع، «مفهوم دسترسی به راه‌های سالم و امن جابه‌جایی افراد اشاره می‌کند؛ و این افراد شامل خانواده‌ها، کودکان، سالمندان، ثروتمندان و فقراست»^(۵).

«دسترسی را می‌توان بر حسب عناصر دخیل در آن، و اینکه چه کسی هزینه آن را تحمل می‌کند دسته‌بندی کرد:

- ۱) دسترسی به خویشاوندان، دوستان و آشنایان.
- ۲) دسترسی به فعالیت‌های انسانی معینی نظیر خدمات مالی، پزشکی، تفریحی و آموزشی.
- ۳) دسترسی به کالاهای و منابع خاص نظیر مواد غذایی، آب و انرژی و جز آن.
- ۴) دسترسی به اماکن: سرپناه، فضای باز، اماکن نمادی و جز اینها.
- ۵) دسترسی به اطلاعات»^(۶).

۲- قابلیت دسترسی^(۷)

قابلیت دسترسی عبارت است از «امکان دسترسی به مکانی خاص، از نظر مسافت، زمان یا هزینه»^(۸). در تعریف دیگر، قابلیت دسترسی عبارت است از: «میزان سادگی و آسانی دستیابی از محلی به محل‌های دیگر. از این نظر قابلیت دسترسی، بیشتر به آسانی حرکت و ارتباط بین فعالیت‌ها توجه می‌کند»^(۹). سوزان هانسن به منظور تبیین بهتر مفهوم قابلیت دسترسی،

مفهوم جابه‌جایی^(۱۰) را نیز مطرح می‌کند.

به تعبیر وی، «جابه‌جایی» به عنوان دسترسی به حمل و نقل و «قابلیت دسترسی» به عنوان دسترسی به فعالیت‌ها تعریف شده‌اند^(۱۱).

«جابه‌جایی، مهم‌ترین عامل در مدل‌های تقاضای سفر برای تعیین نوع وسیله در دسترس (و نه دور از دسترس) برای هر مصرف‌کننده است: آیا او به اتومبیل دسترسی دارد؟ آیا به دوچرخه دسترسی دارد؟ قابلیت دسترسی، با در نظر گرفتن عواملی چون هزینه، مسافت و زمان سفر، نقش مهمی در استقرار فعالیت‌ها دارد.^(۱۲) منظور از قابلیت دسترسی، حد و حدود امکان دسترسی به منطقه یا مکان خاصی از شهر است. به منظور درک بهتر این واژه، به نظریه «هیلیپر» در این زمینه اشاره می‌شود. هیلیپر معتقد است که «رابطه مستقیمی بین حضور و حرکت مردم در معابر شهر و میزان و اهمیت قابلیت دسترسی معابر شهری وجود دارد. این بدان معناست که خیابان‌ها و معابر که قابلیت دسترسی بهتری نسبت به سایر خیابان‌ها و معابر شهری دارند، نه تنها بیشتر مورد استفاده مردم قرار می‌گیرند بلکه خدمات و فعالیت‌های تجاری و عمومی مورد نیاز مردم نیز در اطراف آنها استقرار می‌یابند. هیلیپر این گونه خیابان‌ها و معابر و فضاها را فضاهای غیرمنزوی و «منسجم» می‌نامد در مقابل نیز خیابان‌ها و معابر که قابلیت دسترسی کمتری دارند، کمتر مورد استفاده عموم مردم برای حرکت و جابه‌جایی قرار می‌گیرند و برای فعالیت‌ها و فضاهای نیازمند سکون و آرامش - همچون محیط‌های مسکونی - مناسب اند. هیلیپر این گونه معابر و خیابان‌ها را فضاهای منزوی یا «مجزا» می‌نامد.^(۱۳) قابلیت دسترسی، خود شامل قابلیت کمی و قابلیت کیفی است: قابلیت کمی دسترسی عبارت است از «اندازه‌گیری توزیع فضایی فعالیت‌ها، حول نقطه‌ای که برای تعیین قابلیت و تمایل مردم برای غلبه بر جدایی فضا تنظیم شده است». ^(۱۴) قابلیت کمی دسترسی را می‌توان با شاخص‌های گوناگونی تعیین کرد. به عنوان مثال، هانسن^(۱۵) یکی از این

شاخص‌ها را مطرح ساخته، که به صورت نسبت جمعیت بر فاصله بیان شده است.^(۱۶)

$$A_{ij} = \frac{S_i}{D^x} \quad \text{--- قابلیت دسترسی نسبی منطقه } i \text{ به منطقه } j \text{ (تابعی از جمعیت به کاربری زمین)}$$

(X) نمای فاصله‌ها
(D) زمان سفر و یا فاصله بین دو منطقه

قابلیت کیفی دسترسی، اشاره به شرایطی دارد که طی آن سهولت دسترسی بالفعل و بالقوه به مکان یا محدوده‌ای از شهر فراهم می‌شود.

سهولت یا راحتی دسترسی نوعی ویژگی کیفی به شمار می‌رود که تحت تأثیر عوامل مختلف از جمله سیاست‌ها، ضوابط مدیریت ترافیک و نیز نوع وسایط نقلیه از یک سو، و ویژگی‌های فضایی و کالبدی شهر از سوی دیگر، قرار دارد.

۳- مدیریت ترافیک^(۱۷)

طبق تعریف، «ترافیک پدیده‌ای است ناشی از جابه‌جایی انسان، حیوان، کالا و وسایل نقلیه از نقطه‌ای به نقطه دیگر»^(۱۸). اهمیت مفهوم ترافیک در این است که «ترافیک زائیده فعالیت‌های شهری است. جز عده ناچیزی که بدون هدف با اتومبیل‌های خود در خیابان‌های شهر می‌چرخند، وسایل نقلیه موتوری که در شهرها در حال حرکت اند، مشغول انجام فعالیت‌هایی هستند. این وسایل از مکانی بار و مسافر می‌برند و با به مکانی خدمات شهری می‌رسانند. اگر کاربری خاصی را از جایی بردارند از میزان ترافیک در آنجا کم می‌شود و اگر کاربری جدیدی در جایی ایجاد کنند بر میزان ترافیک در آنجا افزوده می‌گردد»^(۱۹).

«واژه مدیریت ترافیک برای تشریح مراحل کلی تنظیم یا تطبیق استفاده از سیستم‌های موجود شبکه معابر برای بهبود عملیات ترافیکی بدون نیاز به احداث معابر جدید به کار می‌رود. مدیریت ترافیک معمولاً در پی ایجاد جریان ترافیک، کاهش



تصادفات، بهبود وضعیت محیط اطراف و یا ایجاد دسترسی بهتر برای مردم و کالاهاست»^(۲۰). (آزمایشگاه تحقیقات جاده و حمل و نقل انگلستان TRL، ۱۳۷۵: ۱۳۲)

در واقع، «امروزه به علت محدودیت منابع مالی، محدودیت زمین و تأثیرات نامطلوب زیست محیطی، امکان توسعه شبکه راه‌ها محدود است و به جای تأکید بر توسعه شبکه راه‌ها باید بر استفاده بهتر از شبکه موجود تأکید کرد»^(۲۱). «مهم‌ترین مواردی که امروزه در شهرها از طریق مدیریت ترافیک نسبت به آنها اقدام می‌شود، عبارتند از تغییرات در طرح هندسی سیستم، به کارگیری سیستم‌های مختلف کنترل، نصب علائم مخصوص برای راهنمایی بهتر رانندگان و عابران پیاده، اعمال روش‌هایی برای کاهش استفاده از خودروها، تسریع حمل مسافر و کالا (نظیر یکطرفه کردن خیابان‌ها، تفکیک ترافیک و جز آن)، اولویت دادن به حمل و نقل عمومی و ایجاد تسهیلات لازم برای عابران پیاده از طریق اختصاص تمام یا قسمتی از یک خیابان صرفاً برای عبور آنها»^(۲۲). «امروزه مشاهده می‌شود که با ارتباط طرح‌های شهری و مدیریت سالم ترافیک می‌توان نیاز به ساخت جاده‌های جدید را کاهش داد. همچنین می‌توان ظرفیت جاده‌های موجود را افزایش داد و از تأثیر نامطلوب ترافیک بر محیط‌های محلی کاست. البته این کار را باید با استفاده از اقدامات مشترک که شامل محدودیت‌ها و مقررات چگونگی استفاده از وسایل نقلیه است عملی کرد»^(۲۳).

۴- محدودیت‌های ترافیک^(۲۴)

ایجاد محدودیت‌های ترافیکی از جمله روش‌های سیستم مدیریت ترافیک است که «با اعمال محدودیت در جهت استفاده از اتومبیل شخصی یا نوع خاصی از وسایل نقلیه در منطقه‌ای ویژه، در نقاط پرتراکم منطقه تجاری مرکزی، در حوالی اماکن تاریخی، نهادهای فرهنگی بزرگ، مؤسسات اداری، مراکز تجاری و نظایر اینها به اجرا گذاشته می‌شود»^(۲۵). این محدودیت «در منطقه ویژه‌ای که اصطلاحاً «محدوده طرح» نامیده می‌شود، برای ساعات مشخصی از روز اعمال می‌شود. محدوده طرح از انواع محدودیت‌های ترافیکی محسوب می‌شود که به منظور کاهش ترافیک وسایل نقلیه در مناطق پرتراکم، شامل مواردی از قبیل منطقه مخصوص تردد عابران پیاده و دوچرخه سواران^(۲۶)، گذرگاه‌های ویژه عبوری^(۲۷)، محدوده ممنوع طرح ترافیک^(۲۸) و نظایر اینهاست»^(۲۹). می^(۳۰)، اهداف محدود کردن ترافیک را بدین صورت برشمرده است: کارایی، نگهداری و محیط زیست.

۱- کارایی به معنای کاهش تراکم و زمان از دست رفته است.

۲- حفظ (نگهداری)، زمین‌ها و مناطق شهری موجود از نتایج مهم ایجاد محدودیت ترافیک به شمار می‌آید.

۳- محیط زیست را می‌توان با استفاده از محدود کردن ترافیک بهبود بخشید.^(۳۱)

مفهوم محدودیت دسترسی

یکی از رایج‌ترین راه‌حل‌ها برای مشکل تردد در مراکز متراکم با سطح معیار اندک و با قدرت جاذبه فراوان، اتخاذ تدابیر بازدارنده در زمینه تردد وسایل نقلیه شخصی است. البته شایان ذکر است که محدودیت تردد، به صورت مختلف و روش‌های گوناگونی اعمال می‌شود که هر کدام از اشکال آن، اهداف خاصی را دنبال می‌کند.

همچنین می‌توان انتظار داشت که هر یک از انواع محدودیت‌های دسترسی، با توجه به وجود رابطه سیستمی حمل و نقل شهری و کاربری زمین (توزیع فضایی فعالیت‌ها)، آثار مستقیم و غیرمستقیمی در ساخت و بافت شهری به همراه داشته باشد.

تبیین «مفهومی خاص، در گام اول عبارت است از تعیین ابعادی که آن را تشکیل می‌دهد و امر واقعی را منعکس می‌سازد»^(۳۲) بر این اساس، تبیین مفهوم «محدودیت دسترسی» را با تبیین ابعاد مختلف آن و در قالب گونه‌شناسی (تیپولوژی) محدودیت‌های دسترسی، می‌توان پی گرفت.

در جامع‌ترین تقسیم‌بندی، محدودیت دسترسی را می‌توان به دو دسته (طبیعی و مصنوعی) تفکیک کرد؛ بدین شکل:

الف) محدودیت‌های طبیعی دسترسی: با توجه به اینکه موضوع این تحقیق محدودیت‌های طبیعی نیست، از این رو به منظور جلوگیری از طولانی شدن کلام، از طرح آن در اینجا خودداری می‌شود.

ب) محدودیت‌های مصنوعی دسترسی: اینها محدودیت‌هایی هستند که در محیط‌های انسان ساخت بر اثر پدیده‌های مصنوعی و غیرطبیعی ایجاد می‌شوند، و خود در قالب دو دسته کلی جای می‌گیرند.

۱- محدودیت‌های ارگانیک یا برنامه ریزی نشده

این نوع محدودیت دسترسی را سیاستگذاران و برنامه ریزان اعمال نکرده‌اند بلکه خود بر اثر عوامل مختلف، برای قسمت‌هایی از شهر به وجود آمده است. یکی از عوامل محدود کننده می‌تواند بافت خود شهر باشد. به طور مثال، در قسمت‌هایی از بافت قدیمی شهر، طراحی معابر به گونه‌ای بوده است که فقط امکان تردد افراد پیاده، چهارپایان، گاری و مانند اینها وجود داشته است و هم‌اکنون تردد و دسترسی وسایل نقلیه جدید به این محدوده‌ها میسر نیست. بنابراین، چنین نیست که محدودیت دسترسی بر اثر برنامه یا سیاست خاصی ایجاد شده باشد بلکه بافت خود شهر، به مثابه نوعی مانع فیزیکی، این محدودیت را دامن زده است.

۲- محدودیت‌های برنامه ریزی شده (هدفمند)

این نوع محدودیت، همان‌طور که از عنوان آن نیز مشخص است، به دنبال برنامه ریزی منسجم و دقیق ایجاد می‌شود. بدین ترتیب، برنامه‌ریزان و سیاستگذاران، پس از انجام مطالعات و بررسی‌ها، آگاهانه اقدام به اعمال محدودیت می‌کنند. از این دست اند بستن معابر، یکطرفه کردن معابر، تعیین محدوده ممنوع ترافیک و مانند آنها. در واقع در جایی که قبلاً امکان تردد وسایل نقلیه وجود داشته، با اتخاذ یکی از سیاست‌های محدود کننده، چنین امکانی از بین رفته - یا به هر حال محدود شده است.

محدودیت‌های برنامه ریزی شده حتی می‌تواند از نوع غیرعینی و نامرئی هم باشد. به عنوان مثال، «احداث پارک، مرکز خرید و گردشگاه در برنامه ریزی، می‌تواند آگاهانه و به عنوان نوعی محدودیت اعمال گردد، در حالی که ظاهر قضیه حاکی از اعمال هیچ گونه محدودیتی نیست»^(۳۳).

همچنین در چارچوب مفهوم کلی محدودیت دسترسی، اعمال محدودیت‌های ترافیکی برای وسایل نقلیه، مورد توجه است. از این رو



می‌توان نوعی تقسیم بندی را، با عنوان محدودیت‌های ترافیکی، بدین شرح تبیین کرد:

■ اعمال محدودیت ترافیکی از طریق کلیه «روش‌های فیزیکی و قانونی» که اصطلاحاً روش «جلوگیری از تردد» شناخته می‌شود و وسایل نقلیه تنها ملزم به عبور از مسیرهای مشخص اند. محدودیت‌های فیزیکی شامل بستن معبر به طور کامل (معابر ویژه عابر پیاده، بستن معبر از یک طرف برای جلوگیری از تردد وسایل نقلیه عبوری و تنها ایجاد امکانات دسترسی) و بستن معبر در موارد خاص است. محدودیت‌های قانونی نیز شامل ممنوعیت تردد وسایل نقلیه خاص و یا حرکت‌های خاص است.

■ اعمال محدودیت از طریق «حذف و یا کاهش عوامل تولید سفر»، که اصطلاحاً به روش «اجتناب از تردد» موسوم است. در این روش سیاست‌های کاربری زمین، از جمله نزدیکی محل کار به سکونت، افزایش کارایی سیستم‌های حمل و نقل عمومی با افزایش چگالی جمعیتی در مسیرهای خاص و ایجاد مکان‌های تجاری، خدماتی و تحصیلی در بعد محلی، مورد استفاده قرار می‌گیرد. (۳۳) برای کارا تر شدن این روش، ایجاد هسته‌های فرعی در کنار مرکز اصلی شهر ضروری به نظر می‌رسد. از این طریق پاره‌ای از فعالیت‌هایی را که فقط در مرکز شهر استقرار پیدا کرده‌اند، می‌توان در هسته‌های فرعی توزیع کرد و به نوعی، مراکز کوچک‌تری را در سطحی پایین‌تر از مقیاس شهری به وجود آورد. شهروندان هم به منظور برآورده کردن نیازهای شخصی از جمله خرید، تفریح، تحصیل و مانند آن، می‌توانند به این مراکز مراجعه کنند. به تبع همین امر، نیاز به تردد به مرکز اصلی شهر کاهش پیدا می‌کند. همچنین با استقرار پاره‌ای از فعالیت‌ها در مراکز فرعی، بخشی از اشتغال در مرکز شهر (هسته اصلی) نیز به سمت این مراکز سوق پیدا می‌کند، و این خود منجر به کاهش سفرهای شغلی به محدوده مرکزی شهر می‌شود.

■ «روش‌های» ایجاد ممانعت و یا بازدارندگی تردد» که سعی بر اصلاح و تغییر میزان جاذبه استفاده از وسایل نقلیه شخصی را دارد.

روش‌های کاهش دهنده سرعت و افزایش هزینه سفر با وسیله نقلیه شخصی (۳۵) و همچنین اعمال سیاست پارکینگ - از جمله پارکومتر و دریافت عوارض تردد - را می‌توان از جمله این روش‌ها برشمرد. (۳۶)

■ علاوه بر اعمال محدودیت‌های بازدارنده فیزیکی و الزام آور، برنامه ریزان و سیاست‌گذاران مدیریت حمل و نقل شهری، از روش‌های انعطاف‌پذیرتری نیز برای کاهش تراکم ترافیک بهره می‌گیرند. به عنوان مثال، با فراهم کردن تسهیلات حمل و نقل عمومی راحت و ارزان و اعمال سیاست‌های تشویقی، استفاده از وسایل نقلیه شخصی با احتساب هزینه‌های آن، غیر اقتصادی می‌شود. بدین ترتیب نوعی محدودیت استفاده از اتومبیل شخصی - و یا به تعبیر بهتر، کاهش تقاضای سفر با اتومبیل شخصی - در شهر به وجود می‌آید.

در تقسیم بندی دیگر، می‌توان محدودیت‌های ترافیکی را بدین صورت تبیین کرد:

۱- محدودیت‌های زمانی

محدودیت‌های زمانی باید بر اساس برخی واقعیت‌های فرهنگی و اجتماعی انتخاب شوند و طولانی‌تر کردن زمان منع عبور و مرور تنها

مشخصه بارز و کارای این قبیل محدودیت‌ها محسوب نمی‌شود. بلکه با تقسیم مناسب زمان، می‌توان میزان بهره‌وری و کارایی اهداف مورد نظر اجرایی طرح را افزایش داد. این بدان مفهوم است که با تعیین و تغییر ساعات کار در بخش‌های مهم شغلی، می‌توان دامنه اوج منحنی روزانه ترافیک را گسترده‌تر ساخت، و بر عکس از شدت ارتفاع آن (نقطه اوج) تا حدی کاست. برای این منظور، ضمن تقسیم کردن بخش‌های مهم شغلی در سه و یا چهار گروه، لازم است ساعات آغاز و اتمام کار آنها با فاصله زمانی دست کم نیم ساعت از یکدیگر تعیین گردد. موفقیت این نوع محدودیت منوط به پذیرش عمومی و سطح آگاهی شهروندان است که این امر فقط از طریق آموزش عمومی و تغییر ساختار باورهای ساکنان هر شهر تحقق می‌یابد.

۲- محدودیت‌های مکانی

علاوه بر تعیین محدوده جغرافیایی یکپارچه و مشخص برای منع عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری غیر مجاز، در بعضی اوقات می‌توان محدوده جغرافیایی کلی را به دو یا سه منطقه (مرکزی، میانی، خارجی) که با توجه به تراکم و میزان کشش سطوح معابر سواره آنها و دیگر عوامل دخیل انتخاب می‌شوند، تقسیم کرد و برای هر یک از مناطق یاد شده اعمال محدودیت منع رفت و آمد با شدت درجه‌های متفاوت در نظر گرفت.

یکی دیگر از انواع محدودیت‌های مکانی، استفاده از خطوط ویژه است که در برخی معابر واقع در قسمت‌های مرکزی شهر - که حجم ترافیک بالایی دارند - اعمال می‌شود. در این نوع محدودیت، بخشی از عرض معابر جدا می‌شود و فقط تردد برخی وسایل نقلیه (اتوبوس، آمبولانس و ماشین آتش نشانی) در داخل آن مجاز قلمداد می‌گردد. به این ترتیب، از یک سو تردد وسایل نقلیه ویژه به خصوص اتوبوس با سهولت و سرعت بیشتری امکان پذیر می‌شود و از سوی دیگر انگیزه برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی فزونی پیدا می‌کند.

۳- محدودیت کیفی

برای این نوع ممنوعیت، که دامنه عملکرد گسترده‌تری نسبت به انواع محدودیت دیگر دارد، اقداماتی از قبیل محدود کردن نوع خودروها، تغییر مسیر حرکت در بعضی معابر، تغییر وضعیت و زمان چراغ‌های راهنمایی، تغییر و نصب تابلوهای مختلف ترابری و نظایر آنها متصور است. (۳۷)

علاوه بر اینها، محدودیت‌های ترافیکی بسته به هدفی که تعقیب می‌شود، می‌توانند به صور گوناگون به کار گرفته شوند و زمانی می‌توانند کارایی لازم را داشته باشند که شرایط به کارگیری هر کدام از محدودیت‌ها موجود باشد، یا بتوان شرایط لازم را ایجاد کرد. بنابراین، می‌توان گونه‌شناسی (تیپولوژی) اعمال محدودیت‌های دسترسی و ترافیکی را بر اساس ویژگی‌ها و اهداف آن، بدین شرح طبقه بندی کرد:

■ **محدودیت ترافیک در مراکز خرده فروشی؛** به صورت ایجاد مسیرهای عابر پیاده و یا ایجاد خطوط ویژه اتوبوس، به منظور افزایش قابلیت رقابت خرده فروشی‌های منطقه و ایجاد محیط‌های سالم و ایمن برای خرید مردم، از طریق اعمال محدودیت عمومی برای اتومبیل شخصی.

پانوش‌ها:

- ۱- بایستی و نذر، ۱۳۷۷، ص ۲۷۱
- 2- Access
- ۳- وین، ۱۳۷۱، ص ۶۹، ۶۸
- ۴- پروتون، ۱۳۶۷، ص ۷
- 5- Brain, 2000:40
- ۶- لینچ، ۱۳۷۶، ص ۲۴۴، ۲۴۳
- 7- Accessibility
- ۸- فرهنگ باقری، ۱۳۷۶، ص ۲
- ۹- سیف‌الدینی، ۱۳۸۱، ص ۱
- 10- Mobility
- 11- Hanson, 1995, 3-25
- 12- L. Purvis, 1998, 2
- ۱۳- محمودی، ۱۳۷۸، ص ۸۲
- ۱۴- شاهی و بیبهانی، ۱۳۷۴، ص ۷۰ و ۷۱
- 15- W. Hansen
- ۱۶- شاهی و بیبهانی، ۱۳۷۴، ص ۷۰
- 17- Traffic Management
- ۱۸- بهروزی، ۱۳۷۴، ص ۱۴
- ۱۹- زریونی، ۱۳۷۴، ص ۱۰۶
- ۲۰- آزمایشگاه تحقیقات چاده و حمل و نقل انگلستان
- ۲۱- ZRL, ۱۳۷۵، ص ۱۳۳
- ۲۱- زریونی، ۱۳۷۴، ص ۱۰۷
- ۲۲- شاهی، ۱۳۸۶، ص ۲۰۲
- 23- Parfect & Power, 1997, 73
- 24- Traffic Restraints
- ۲۵- بهروزی، ۱۳۷۴، ص ۱۱۴
- 26- Pedestriant Malls
- 27- Straight Malls
- 28- Auto Restricted Zone - ARZ
- ۲۹- معاونت مطالعات و برنامه‌ریزی، ۱۳۷۵، ص ۵

خلاصه گونه‌شناسی (تیپولوژی) محدودیت‌های ترافیکی، با تأکید بر اهداف

نوع محدودیت	هدف کلی	کاربری زمین	وسعت محدوده	مسدودیت و عملکرد	آثار فضایی و کانبدی
«بازارچه» عابر پیاده برای ایجاد خرده‌فروشی	افزایش تعداد خرده‌فروشی‌ها و ایجاد قابلیت رقابت خرده‌فروشی‌های منطقه تجاری، مرکزی با مراکز خرید واقع در مناطق حاشیه مرکز شهر یا حومه	خرده‌فروشی‌های واقع در منطقه تجاری مرکزی	به طول یک تا پنج بلوک، اغلب شامل خیابان‌های متقاطع	<ul style="list-style-type: none"> ● اعمال محدودیت عمومی برای اتومبیل‌های شخصی ● اجازه تردد برای وسایل نقلیه اضطراری (آمبولانس و اتومبیل آتش‌نشانی) و وسایل نقلیه دولتی 	تمرکز واحدهای تجاری خرده‌فروشی و تسهیل اجرای مقررات پهنه بندی
میدانچه اتوبوس منتهی به مرکز خرده‌فروشی	افزایش تعداد خرده‌فروشی‌ها و ایجاد قابلیت رقابت خرده‌فروشی‌های منطقه تجاری مرکزی با مراکز خرید واقع در مناطق حاشیه مرکز شهر یا حومه	خرده‌فروشی‌های واقع در منطقه تجاری مرکزی	عموماً بیش از طول میدانچه‌های عابر پیاده، حداکثر تا ده بلوک.	<ul style="list-style-type: none"> ● مشابه میدانچه عابر پیاده که به خرده‌فروشی‌ها اختصاص داده می‌شود، با این تفاوت که خطوط عبوری اتوبوس را نیز دربرمی‌گیرد. 	تمرکز واحدهای تجاری خرده‌فروشی و تسهیل اجرای مقررات پهنه بندی
محدوده مناطق اداری	ایجاد محیطی مطبوع از نظر دیداری برای کارکنان و مراجعه‌کنندگان	ساختمان‌های اداری، منطقه تجاری مرکزی یا پارکینگ‌های اداری و فروشگاه‌های کارمندی	یک یا دو بلوک	<ul style="list-style-type: none"> ● محدودیت تردد برای کلیه وسایل نقلیه ● پارکینگ، سرویس و دسترسی اضطراری به ساختمان‌های واقع در سایر محل‌ها ● استفاده از طبقه دوم یا زیرزمین متداول است. 	تمرکز واحدهای اداری و تسهیل اجرای مقررات پهنه بندی
محدوده فضاهای مسکونی	ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و پیشگیری از نفوذ ترافیک عبوری	مسکونی	با شکل و اندازه متغیر	<ul style="list-style-type: none"> ● ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و وسایل نقلیه اضطراری ● پیشگیری از نفوذ ترافیک و پارک ترافیک عبوری 	انجام فضایی محله‌های مسکونی

محدوده فضاهای تاریخی	حفظ تمامیت و ایجاد محیطی مطبوع برای منطقه تاریخی	کاربری‌های مختلف از قبیل مسکونی، خرده فروشی، اداری و کارخانجات قدیمی که از نظر تاریخی اهمیت دارند.	با شکل و اندازه متغیر	● با محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک ● ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و ترافیک اضطراری ● پیشگیری از نفوذ ترافیک عبوری، تردد پارک آنها	حفظ هویت و تمامیت بافت‌های تاریخی و حفاظت کالبدی بناها
محدوده مراکز آموزشی	پیشگیری از تصادفات وسایل نقلیه با دانشجویان و نیز ایجاد محیطی مطبوع از نظر دیداری	کلاس‌های درس و خوابگاه‌های دانشجویی	با شکل و اندازه متغیر	● با محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک ● ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و ترافیک اضطراری ● پیشگیری از نفوذ ترافیک	ایجاد انسجام فضایی کاربری‌های آموزشی
محدوده مراکز تفریحی	پیشگیری از تداخل و مزاحمت ترافیک در فعالیت‌های تفریحی	پارک‌ها و فضاهای باز	با شکل و اندازه متغیر	● با محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک ● پیشگیری از دسترسی وسایل نقلیه به داخل محدوده (محدودیت تردد برای وسایل نقلیه داخل محدوده وجود ندارد)	ایجاد انسجام فضایی کاربری‌های تفریحی
محدوده‌های شهری (۳۸)	پیشگیری از تردد ترافیک بین محدوده‌های شهری مشخص	متغیر (هرگونه کاربری زمین شهری)	خیابان‌های خطی یا متقاطع واقع در منطقه تجاری مرکزی یا منطقه بزرگ‌تر	● صرفاً تردد اتوبوس در محدوده‌های شهری باز است	تقویت انسجام ساختار فضایی شهر
مناطق با کاربری مختلط	حفظ تمامیت منطقه	مسکونی، خرده فروشی، اداری، سرگرمی و جز آن. پاره‌ای از این نقاط ممکن است جذابیت توریستی یا تاریخی داشته باشند.	با شکل و اندازه متغیر	● با محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک ● امکان تغییر وسعت یا تغییر مدت زمان محدودیت وجود دارد ● امکان تردد وسایل نقلیه وجود دارد	تقویت انسجام ساختار فضایی شهر

* ستون آثار فضایی و کالبدی را نگارنده تهیه و تدوین کرده است. سایر ستون‌ها اقتباسی هستند از:

1-(Bellomo, S.J and Other's 1976)

۲-کمال بهروزی؛ ۱۳۶۹، صفحه ۳ و ۴

منابع:

آزمایشگاه تحقیقات جاده و حمل و نقل انگلستان، TRI (۱۳۷۵).

سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران

-بهریتی، ژان (ویرناردین)، شهر، ترجمه علی اشرافی، دانشگاه هنر

-پروتون، مایکل، برنامه ریزی حمل و نقل، ترجمه محمد حسن

شهبودی، سازمان ترافیک تهران، ۱۳۶۷.

-بهروری، کمال، مفاهیمی در مهندسی ترافیک، سازمان حمل و

نقل و ترافیک تهران، ۱۳۷۴.

-بهروری، کمال، نگاهی تازه به محدوده‌ممنوعه ترافیک (۱) نشریه

تازه‌های ترافیک، شماره ۹، ۲۰۱۳، ۱۳۶۹.

- زبونی، محمد رضا؛ «سنجش تأثیرات ترافیکی، ابزاری برای

کنترل تغییرات طرح‌های تقصیلی» مجله آبدی، شماره هفتم،

۱۳۷۴

شاهی، جلیل، مهندسی ترافیک، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۸.

- شاهی، جلیل و (حمید بهبهانی)، روش‌های پیش بینی

سفرهای شهری، دانشگاه بزرگ، ۱۳۷۴.

-فرهنگ باقری، عیسی؛ «واژگان حمل و نقل درون شهری، مرکز

مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۷۶.

- کیوی، ریمون (و لوک کامپنود)، روش تحقیق در علوم

اجتماعی، ترجمه دکتر عبدالحسین نیک‌بهر، نشر توتیا، ۱۳۷۶.

-لینج، کوین؛ تئوری شکل‌خوب شهر، ترجمه دکتر سید حسین

بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.

-محمدی، محمود؛ بررسی تطبیقی دسترسی در بافت شهری

تهران؛ با تأکید بر ابعاد اجتماعی، رساله دکتری شهرسازی،

دانشگاه تهران، دانشکده‌های زیبا، ۱۳۷۸.

-مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، مطالعات

محدوده طرح ترافیک، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران،

۱۳۷۸.

-معولت مطالعات و برنامه ریزی؛ بررسی روند تکاملی مراحل

اجرای طرح ترافیک تهران (از سال ۱۳۵۸ الی ۱۳۷۵).

سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، ۱۳۷۵.

-ویر، ملوین؛ جا و ناچایی در عرصه زندگی شهری، (از کتاب

«مقالاتی در باب شهر و سازی»، ترجمه دکتر منوچهر مزینی،

انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.

-OECD, 'Urban Travel and Sustainable

Development', ECMT (European Conference of

Minister of Transport, 1995.

-Bellomo, S.J.(and Others), "Incorporating Auto-

Restricted into Transportation Planning", M.L. Over

Way, ASS. In.us. 1976

- سیف‌الدینی، فرانک؛ زبان تخصصی برنامه ریزی شهری،

آبیز، ۱۳۸۱.

-Brain, Edwards and Turrent, David (ed) 'Housing

and Transport', 'Sustainable Housing principle &

Practice', Esfnspn, Taylor, 2000.

-Hanson, Susan: 'Getting there, Urban

Transportation in context in the Geography of

Urban Transportation, the Guilford press, newyork

1995.

-L. Purvis, Charles: "Incorporating Land - use and

Accessibility Variables in Travel Demand Models",

1998

(www.mtc.ca.gov/datamart/research/acepurv.htm)

- Parfect michael and power Gordon: "Planning for

urban Quality, urban design in town and cities", Rout

ledge, 1997.

-Rallis, tom: "City Transport in developed and

developing countries", the Macmillan Press, LTD,

1988.

■ محدودیت ترافیک در مناطق اداری؛ به منظور ایجاد

محیطی مطبوع از نظر دیداری برای کارکنان و مراجعه کنندگان، از طریق اعمال محدودیت تردد برای کلیه وسایل نقلیه، و همچنین احداث پارکینگ.

■ محدودیت ترافیک در فضاهای مسکونی؛ به منظور ایجاد

دسترسی برای ترافیک محلی و پیشگیری از نفوذ ترافیک عبوری، از طریق ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و وسایل نقلیه اضطراری، پیشگیری از نفوذ ترافیک و پارک ترافیک عبوری.

■ محدودیت ترافیک در محدوده بناهای تاریخی؛ به منظور

حفظ تمامیت منطقه تاریخی و ایجاد محیطی مطبوع، از طریق محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک، ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و ترافیک اضطراری و پیشگیری از نفوذ ترافیک، تردد و پارک آنها.

■ محدودیت ترافیک در محدوده مراکز آموزشی؛ برای

پیشگیری از تصادفات وسایل نقلیه با دانشجویان و نیز ایجاد محیطی مطبوع از نظر دیداری، از طریق محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک، ایجاد دسترسی برای ترافیک محلی و ترافیک اضطراری و پیشگیری از نفوذ ترافیک عبوری.

■ محدودیت ترافیک در محدوده مراکز تفریحی؛ به منظور

پیشگیری از تداخل و مزاحمت ترافیک در فعالیت‌های تفریحی، از طریق محدودیت جزئی یا کلی ترافیک و پیشگیری از دسترسی وسایل نقلیه به داخل محدوده (در این صورت محدودیت تردد برای وسایل نقلیه داخل محدوده ضرورت ندارد).

■ محدودیت ترافیک در محدوده‌های شهری؛ به منظور

پیشگیری از تردد و ترافیک بین محدوده‌های شهری مشخص، از طریق انحصاری کردن تردد اتوبوس در محدوده‌های شهری.

■ محدودیت ترافیک در مناطق با کاربری مختلط؛ به منظور

حفظ تمامیت منطقه از طریق محدودیت جزئی یا کلی برای ترافیک، امکان تغییر وسعت یا تغییر مدت زمان محدودیت و امکان تردد وسایل نقلیه همگانی.

■ محدودیت ترافیک در شرایط بحران زیست محیطی؛ به

منظور کاهش آلودگی‌های زیست محیطی، به ویژه کاهش آلودگی هوا، از طریق ایجاد محدودیت استفاده از اتومبیل‌های شخصی و یا اتومبیل‌های معیوب در برخی از زمان‌ها یا مکان‌ها.

■ محدودیت ترافیک در محدوده مرکزی شهر؛ به منظور

کاهش بار ترافیکی، از طریق جلوگیری از ورود اتومبیل‌های شخصی در طیف زمانی مشخص به محدوده مرکزی شهر.

خلاصه‌ای از گونه‌شناسی این نوع طبقه بندی، همراه با ویژگی‌های آن آمده است.

علاوه بر محدودیت‌های طبقه بندی شده که در جدول گونه‌شناسی

خلاصه شده است، نوعی دیگر از محدودیت دسترسی را می‌توان ناشی از مسائل و مشکلات شهری تعبیر کرد. تراکم ترافیک و کندی عبور و مرور و کمبود یا فقدان پارکینگ می‌تواند از جمله معضلاتی باشد که سفرهای شهری را با محدودیت و تنگنا مواجه می‌سازد. همچنین در برخی از موارد اجرای بعضی از پروژه‌های عمرانی نظیر ایجاد تقاطع غیر همسطح، ضمن آنکه می‌تواند موجب سهولت دسترسی ترافیک عبوری شود ولی بر نحوه دسترسی وسایل نقلیه و با عابران پیاده به فعالیت‌های دو سوی تقاطع اثر سوء بگذارد و به لحاظ محدود شدن دسترسی، موجب کاهش رونق فعالیت‌های مستقر در پیرامون آن گردد.

نتیجه‌گیری

به این ترتیب مفهوم محدودیت دسترسی را از نظر گونه‌شناسی می‌توان به شیوه‌های مختلفی مورد بررسی قرار داد. اما آنچه از نظر برنامه‌ریزی شهری اهمیت دارد، تحلیل آثار فضایی محدودیت‌های دسترسی، چه از نوع برنامه‌ریزی شده و چه از نوع غیر برنامه‌ریزی شده آن است. از حیث اهمیت این موضوع، ضروری است در برنامه ریزی شهری و طرح‌های شهری به محدودیت‌های طبیعی دسترسی توجه شود.

همچنین برنامه ریزی شهری می‌تواند با هماهنگی برنامه ریزی حمل و نقل به صورت هدفمند در مسیر ساماندهی فضایی و کالبدی، استفاده لازم را از انواع محدودیت‌های دسترسی به عمل آورد. اعمال محدودیت ترافیک عبوری در محله‌های مسکونی، به منظور حفظ کیفیت محیط مسکونی و یا ایجاد کاربری‌های تجاری و مسیرهای ویژه عابر پیاده و یا جلوگیری از تراکم برخی از فعالیت‌ها نیز می‌تواند از جمله برخی از این مثال‌ها باشد.

علاوه بر این، برنامه ریزی شهری می‌بایست آثار سوء و عارضه‌های نامطلوب برقراری هر یک از انواع محدودیت‌های دسترسی را بر روی ساخت و بافت شهر مورد مطالعه و مذاکره قرار دهد. مسلماً محدودیت‌های برنامه ریزی نشده و ارگانیک دسترسی، هر یک می‌توانند عامل جدی بازدارنده توسعه شهری محسوب شوند. از این رو ضروری است برنامه ریزان شهری به آن توجه لازم را مبذول دارند و شیوه‌های برخورد را به فراخور اهداف توسعه شهری برگزینند. در مورد سایر انواع محدودیت‌های دسترسی، که با تصمیم قبلی و به لحاظ اهداف خاصی - که عمدتاً می‌توانند ترافیکی باشند - از سوی برنامه ریزان حمل و نقل و مهندسان ترافیک اعمال می‌گردند، نیز، برنامه ریزان شهری می‌بایست به آثار و عارضه‌های فضایی این نوع از محدودیت‌ها، به ویژه در جانمایی فعالیت‌ها، توجه کنند.

در این میان توجه به شرایط دسترسی به محدوده مرکزی شهرها و به ویژه کلان شهرها و نوع محدودیت دسترسی در آن، به لحاظ ویژگی‌ها و عملکردهای مهمی که این مراکز دارند، اهمیت بس بیشتری می‌یابد. در هر حال یکی از گونه‌های بسیار مهم اعمال محدودیت دسترسی از نوع برنامه ریزی شده اعمال محدودیت ترافیک در مناطق مرکزی شهرهاست.

کار از راه دور^(۱)

باور نادرست فراگیری محل کار و کاهش سفر

نویسندگان: اندرو جیلسپی و رونالد ریچاردسون
ترجمه و تلخیص: شهرزاد فرزین پاک - کارشناس ارشد شهرسازی



فعالیتی به لحاظ فضایی پراکنده دامن می‌زند.

□ مکان‌های غیر ضروری

مبحث «پایان جغرافیا» بر این فرض استوار است که ما با نیروی فراگیری فضایی فناوری، از گره‌های فضایی که ما را به مکان‌های خاص مقید می‌کنند رها خواهیم شد، پیش از آنکه فرضیات این عقیده را مورد نقد و بررسی قرار دهیم، بیایید ببینیم چرا بعضی‌ها معتقدند که وجود چنین مکان‌هایی در نتیجه انقلاب فناوری غیر ضروری خواهد شد.

هیلتز (Hiltz, 1984) با توجه به محل کار، ابتدا به این بحث می‌پردازد که ظهور اجتماعات Online، نحوه‌اندیشیدن مان را درباره دفتر کار به چالش می‌کشد: «معمولاً افراد مختلف دفتر کار را در قالب مکانی تصور می‌کنند، با چند میز و تلفن و دستگاه تایپ. در عوض، برای اندیشیدن به دفتر کار آینده، می‌بایست به اجتماعی فضایی اندیشید که از ادغام کامپیوترها و ارتباطات از راه دور ایجاد شده است» (Hiltz, 1984: XV). هاوز، کُرت و رابینسون (HowsKort,Robinson:1990) نیز خط فکری مشابهی ایجاد کردند که مطابق آن «مفهوم سنتی محل کار به عنوان فضای جغرافیایی ثابت با مفهوم انتزاعی‌تر بافت کار به عنوان دسته‌ای از ارتباطات، شبکه و فضای عقلایی جایگزین خواهد شد».

ایده برپایی مکان فیزیکی بر چیزی مازاد بر احتیاج بدل می‌گردد و نوعی فضای منعطف‌تر و غیر مادی الکترونیکی جایگزین آن می‌شود و برای شهر مورد استفاده قرار می‌گیرد. مارشال مک‌لوهان پیش‌بینی کرده است که «با فناوری الکترونیکی ضروری... طبیعت اصلی شهر به عنوان شکلی از ابعاد عمده، به ناچار می‌بایست همانند صحنه فید فیلم ناپدید شود» (McLuhan, 1964:366).

به همین ترتیب، بری (Berry, 1973) نیز از ایده مشابهی استفاده می‌کند و به این بحث می‌پردازد که فناوری‌های ارتباطی به عنوان نوعی «حلال عمل می‌کنند که شهر مرکزگرا را از بین خواهد برد». ظهور شبکه‌های ارتباطی جدید مثل فناوری‌های اینترنتی و سایبراسپیس که «توان مشابه‌سازی محیط‌هایی را که انسان‌ها می‌توانند در آن تعامل داشته باشند» در خود دارند، منجر به طرح سؤالات جدید در باب نقش شهر شده است. به گفته ویلیام میچل (William Mitchel, 1995)، «ایده‌های بسیاری در مورد شهر به

بی تردید تحول اطلاعات با افسانه‌هایی درآمیخته است. نقطه شروع بسیاری از این باورهای نادرست، «اعتقاد به فراگیری است. بر طبق چنین اعتقادی، فناوری جدید نهایتاً ما را از محدودیت‌ها و نومیدهای این دنیای ناکامل می‌رهاند» (Robins, 1995). یکی از پر قدرت‌ترین باورهای نادرست در این خصوص آن است که «پایان جغرافیا» - که ما را در مکان‌ها محدود ساخته و «استبداد فاصله» را به ما تحمیل کرده است - در حال فراسیدن است و یا بافراگیر شدن الکترونیک فرا می‌رسد.

این مقاله تلاش دارد تا ۳ باور نادرست و مرتبط به یکدیگر را که تحقق فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات را برای طبیعت آینده و شکل شهر مد نظر قرار می‌دهند، بی اعتبار کند. این موارد را می‌توان در دسته «افسانه‌های ناپدید شدن به دلیل مازاد بر احتیاج بودن» قرار داد که در آن هر پیشرفت در فناوری نیازی را برای زیستن به وجود می‌آورد. این باورهای نادرست عبارتند از:

- محل کار غیر ضروری
- شهر غیر ضروری
- نیاز غیر ضروری به سفر

در نیمی از مقاله فرض‌های نادرستی که ۲ باور اول بر اساس آن شکل گرفته‌اند، روشن می‌گردد و این بحث طرح می‌شود که نه محل‌های کار متداول و نه شهری که به لحاظ فیزیکی تحقق یافته است، در فناوری‌های جدید مجازی زائد محسوب نمی‌شوند. تلاش ما بیشتر بر آن است که نشان دهیم «مکان‌های کار»، چه در قالب محل‌های کار شخصی و یا محل‌های کار جمعی در شهرها، اشکال کاملاً عملکردی و کارآمد سازمان‌های استانی‌اند و در نتیجه احتمال می‌رود که استمرار و انعطاف بیشتری نسبت به آنچه که آینده‌گرایان فناوری بدان باور دارند، از خود نشان دهند.

در بخش دوم مقاله از سطح مفهومی به تجربی حرکت می‌کنیم گو اینکه کماکان از بُعد نظری، ملاحظات اجرای کار از راه دور، برای اشکال فضایی شهر آینده و برای الگوهای سفری که احتمالاً تولید خواهند شد، به طور کامل تشریح می‌شوند. با مروری بر تجربه روندهای اخیر در بریتانیا، هدف ما نشان دادن این نکته است که به نظر می‌رسد فناوری‌های ارتباطی جدید، بیش از آنکه نیاز به سفر را کاهش دهند و به شکل‌گیری یک فرم شهری به لحاظ زیست محیطی پایدار کمک کنند، بر عکس، به جابه‌جایی‌های شدید و الگوهای

Tele working

نقد کشیده شده است و سرانجام اینها می‌بایست دوباره طرح‌ریزی شود. این کاری است که وی در نگرش خود به «شهر ذره‌ها»^(۲) در پیش گرفته است:

این شهر شهری خواهد بود بدون وابستگی به نقطه مشخصی در سطح زمین...؛ و مکان‌های آن به جای محدودیت‌های فیزیکی ناشی از سنگ و چوب، با محدودیت‌های نرم‌افزاری مواجه خواهند بود؛ و با ارتباطات منطقی با هم پیوند خواهند داشت، و نه با در و معبر و خیابان.

نظریه «از دست رفتن شهر» از طریق «کاهش حضور فیزیکی در جهت وجود غیر مادی خیالی» شبیه به مفهومی است که، همان‌گونه که پیش از این نیز مطرح شد، معتقد است محل کار جای خود را به «دفتر کار نامشخص» خواهد داد که در واقع مکان کار الکترونیکی اشتراکی است. البته ناگفته نماند که مشکل هر دو نگرش همانا درک ضعیف منطق و سودمندی‌های حضور فیزیکی است.

□ محل کار ضروری

در مورد محل کار، مشکلات بر پاکردن شیوه‌های کار از راه دور خود کفا، اهمیت حضور فیزیکی در فعالیتی را که «کار» نامیده می‌شود، مشخص می‌کند. تجربیات نشان می‌دهد که کار از راه دور بر انواع خاصی از کار تمرکز دارد که به نظر می‌رسد در خارج از محل‌های کار معمول بیابند. دو نوع از کارهایی که بسیار شناخته شده هستند و به نظر پتانسیل مناسبی برای انجام از راه دور دارند، عبارتند از:

- ۱- وظایف تکراری سطح پایین مثل وارد کردن اطلاعات؛ و
- ۲- کارهای تخصصی خلاقانه.

با وجود این، در عمل ثابت شده است که تشخیص وظایفی که در این دسته‌بندی‌ها برای قرار گرفتن در محیط کار از راه دور پایدار کاملاً خود کفا باشند، بسیار مشکل است. به عنوان نمونه، بررسی کارهای از راه دور مستقر در خانه در شرکت‌های بزرگ و متوسط انگلستان، نشان داد که «از بین رفتن تماس‌های رو در رو»، عمده‌ترین مشکل مشاهده شده در معرفی این نوع کار است. این یافته‌ها از ارزیابی دیدگاه‌های کارمندی که از ویژگی‌های شبکه‌ای و اجتماعی کار خود در مکانی مشترک محروم شده‌اند و مدیرانی که با مشکلاتی در کنترل، نظارت و پراکنجی ساختن شاغلان از راه دور مواجه‌اند، به دست آمده است (Gray, et al., 1993).

عدم علاقه مدیران به کار از راه دور معمولاً از لحاظ کاری سنتی‌شان ناشی می‌شود. در این میان مدیران کماکان به حفظ تماس رو در رو، به سادگی اهمیت اجتماعات غیر رسمی در محل‌های کار و آموختن از طریق انجام دادن تمایل دارند. کریستیانسن، جیکابسن و کالسدوتیر (chritiansen, Jacobsen & Kolsdottir) نیز یافته‌های مشابهی را به دست داده‌اند که بر اساس مصاحبه‌های گسترده با متخصصان با صلاحیت در امریکا و دانمارک، با تجربه‌های طولانی مدت در کار از راه دور شکل گرفته است. تحقیق آنها بر اهمیت حضور فیزیکی در بسیاری از کارهایی که متخصصان به انجام آن می‌پردازند - و حضور دائم در محل کار به عنوان ضرورتی برای کار از راه دور کارآمد پایدار مطرح است - تأکید دارد. نتیجه این تحقیق حاکی از آن است که ظاهراً کار از راه دور بیش از ۲ روز در هفته، برای متخصصان مشکل‌زاست. برای «خدمات از راه دور»^(۳) - خدماتی که در آنها ارتباط رو در رو با متقاضی مصرف کننده جای خود را به ارتباطات تلفنی داده است - از

نظر فنی فرصت‌هایی برای گسترش کار، از محل‌های کار و اشتراکی سنتی، به خانه (به عنوان گزینه مطرح) وجود دارد. در این بین آنچه غالباً به صورت خدمات از راه دور مطرح است، در محل‌های کار طراحی شده معروف به «مراکز تلفنی»^(۴) ارائه می‌شوند، که در اکثر موارد نیازی به افراد با تخصص‌های خاص ندارند. لیکن در صورت ارائه خدمات به وسیله کارکنانی که در خانه مستقر هستند، مشکلات مختلفی نمود خواهند یافت: اول اینکه تماس تلفنی با خانه‌های کارکنان مفهوم اقتصادی ندارد و یا نیازمند خطوط تلفن خاصی است که تنها در صورت بالا بردن فراوان بهره‌وری بصرقه خواهند بود. دوم اینکه مدیران ترجیح می‌دهند نیروی کار خود را در یک یا چند مکان انگشت شمار گردهم آورند. مدیران مراکز تلفنی که در انگلستان، که با آنها در مورد چگونگی کارکرد مراکز تلفنی مصاحبه شده است، عموماً بر این اعتقادند که فرایند مدیریت به حد کافی پیچیده است و با تعریف لایه‌ای جدید، تنها بر پیچیدگی‌های آن افزوده می‌شود. در واقع در صورتی که کارکنان در خانه مستقر باشند به نیروی مضاعفی برای آموزش و پراکنجی ساختن آنان احتیاج است؛ حال آنکه جمع شدن آنان در مرکزی واحد، کارگروهی سازماندهی شده‌ای را به همراه خواهد داشت. علاوه بر این، در مورد صلاحیت افرادی که در خانه مستقر هستند تردید وجود دارد چرا که فرض بر این است که افراد اجتماعی و معاشرتی بهترین اشخاص برای کارکرد در مراکز تلفنی هستند و احتمالاً این گونه افراد محیط کاری را که برقراری ارتباطات اجتماعی در آن میسر است ترجیح می‌دهند.

می‌توان این گونه نتیجه گرفت که در عمل مشکلات بسیاری برای متخصصان و دیگر شاغلانی که از راه دور کار می‌کنند وجود دارد که ناشی از عدم درک اهمیت محل کار یا فعالیت‌هایی است که در آن رخ می‌دهد. تصور غلطی که کار از راه دور یا استقرار در خانه را مطرح می‌کند، آن است که به محل کار به عنوان مکانی فیزیکی نگریسته می‌شود که شاغلان برای انجام وظایف شخصی خود می‌بایست به آن سفر کنند. آنچه در این رویکرد مد نظر قرار نمی‌گیرد، آن است که محل کار دستگاهی عملکردی در جهت تسهیل فعالیت‌های گروه‌های کار جمعی است. با توجه به این کارکرد محل کار، می‌توان گفت که جایگزینی آن با یک فضای کار مجازی خیالی بیش نخواهد بود.

□ شهر ضروری

دلایلی که نشان می‌دهد شهر در دنیای الکترونیک حل نخواهد شد، همانند دلایلی است که در وصف مقاومت محل کار مطرح شد (یا دست کم به همان قوت است). در واقع جدا از ضعیف شدن نقش شهر که پیش از این پیش‌بینی شده بود، نظریه نوظهور آن است که ارتباطات از راه دور و فناوری‌های اطلاعات به تقویت نقش شهرهای بزرگ در «جریان فضای» جهانی کمک می‌کنند.

مهم‌ترین دلیل که برای عدم پوشش منطق شهر با فناوری‌های الکترونیکی وجود دارد، افزایش نیاز به حضور، در روابط انسانی است. به گفته بودن و ملاچ (Bodon and Mlotch) «با وجود اینکه در برخی موارد، ارتباط‌های بدون وجود شخصی بهترین عملکرد را دارد، لیکن نوگرایی دال بر تضعیف درجه تعامل رو در رو نیست، که هم مرجح است و هم در طیف وسیعی از کارها ضروری است» و نتیجه آن واژه «اجبار نزدیکی» است. در واقع طبیعت پایدار این اجبار است که



موجب می‌شود منطق شهرها کماکان حفظ شود. تونی فیتزپاتریک (Fitzpatrick) در این باره چنین چیزی را مطرح می‌سازد:

شهرها واقعیت‌های اقتصادی قرن بیست و یکم را منعکس می‌کنند. کار از راه دور از طریق اینترنت نمی‌تواند جایگزین قدرت ارتباطات شخصی شود که مقتضی آن کارگروهی و خلاقیت است.

به این ترتیب، می‌توان بدین بحث پرداخت که روندهایی چون جهانی شدن، و سرعت فزاینده اقتصادی که در ورای آن وجود دارد، برای تحکیم نقش شهرها به عنوان تعبیر کننده تغییر و مخاطرات مدیریت عمل می‌کنند. قطعاً شبکه‌های ارتباط از راه دور نقش مؤثری در فرایند جهانی شدن دارند و به همین دلیل بخشی از نقش تأکیدی بر شهرها را ایفا می‌کنند. سَسِن (Sassen 1991) معتقد است که «دقیقاً به علت تسهیل پراکندگی در زمین از طریق ارتباطات از راه دور است که انباشت فعالیت‌های تمرکزگرای خاص به شدت افزایش یافته است»؛ این در حالی است که کار تریفت (Thrift, 1996) در باره شهر لندن نشان می‌دهد که رشد اطلاعات از طریق فناوری‌های ارتباطی جدید مشکلاتی اساسی را در برداشت و شاغلانی که ارتباط رو در روی کمتری دارند پدید می‌آورد.

می‌توان گفت که پیش‌بینی اضمحلال شهر از طریق افزایش فناوری نه تنها مبالغه آمیز است بلکه برای نقش در حال گسترش شهر در شبکه‌های ارتباط از راه دور جهانی، به غلط طرح شده است. چنین بازتاب‌هایی، کستلز (Castells 1996) را به این پیش‌بینی رهنمون می‌شود که حالت سلطه شهرنشینی در هزاره آینده به شکل «مگاسیتی خواهد بود» چرا که گره‌های اقتصاد جهانی از انباشت‌های عظیم شهری ناشی می‌شوند.

اکنون با توجه به آنچه در باب ضرورت محل کار و شهر ذکر گردید، بر سومین باور نادرست که «عدم ضرورت سفر» است، تأکید می‌گردد. کانون بحث ما در اینجا بررسی انواع «کار از راه دور» به منظور بازکردن پنجره‌ای به سوی ساختار فضایی و الگوهای سفر «شهر اطلاعاتی» آینده است.

□ کار از راه دور و نیاز به سفر

در بسیاری از شیوه‌های کار از راه دور، به ویژه در امریکا، پتانسیل آن برای جانشین سفر شدن - به خصوص سفرهای کاری - مد نظر قرار گرفته است. گر چه در نظر اول ممکن است این ارتباط بدیهی به نظر آید، اما در واقعیت پیامدهای آن پیچیده‌ترند. مختاریان (1995)

چهار تعامل میان ارتباطات از راه دور و سفر را ممکن می‌داند:

۱- جایگزینی (بدین معنی که ارتباطات از راه دور سفر را کاهش می‌دهد).

۲- تقویتی (بدین معنی که ارتباطات از راه دور مستقیماً محرک سفر است).

۳- کارآمدی عملیاتی (بدین معنی که ارتباطات از راه دور، سفر را از طریق کارآمدتر ساختن سیستم حمل و نقل بهبود می‌بخشد).

۴- تأثیرات غیر مستقیم بلند مدت (به عنوان مثال، ارتباطات از راه دور ممکن است با متأثر ساختن تصمیم‌گیری‌های مکانی و کاربری زمین، بر سفر نیز تأثیر بگذارد).

گراهام و ماروین (Graham & Marvin, 1994) پس از مرور مفصل متون مرتبط با زمینه مورد بحث چنین نتیجه می‌گیرند که:

ارتباطات از راه دور و محیط شهری، رابطه‌شان به همان سادگی نیست که در دیدگاه جایگزینی مطرح می‌گردد. دگرگونی‌های الکترونیکی و فیزیکی به طور موازی تأثیرات پیچیده و اغلب متناقضی را بر جریان‌ها و فضاهای شهری باقی می‌گذارند. برای روشن ساختن اعتبار این نتیجه‌گیری، در این بخش معانی سفر در انواع مختلف کار از راه دور سنجیده می‌شود. ناگفته نماند که یافته‌ها بر تجربیات انگلستان و اروپا تمرکز داشته و در برخی موارد صرفاً نظری‌اند. در این مطالعات ۵ طبقه‌بندی از کار از راه دور ارائه شد که همه اشکال کاری را که بر اساس فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات فعالیت داشتند، در بر می‌گرفت:

۱- کارخانگی الکترونیکی^(۵) - که در آن نیروی کار متعدد به انجام شغلی در منزل (چه به صورت کارمند چه مستقل) با استفاده از ICT می‌شود. در بافت اروپایی، معمولاً این دسته کارهاست که واژه «کار از راه دور» را تداعی می‌کند. اما در تجزیه و تحلیل ما، تنها یکی از اشکال این طبقه وسیع است.

۲- تله کانتج^(۶) - یا امکانات اشتراکی که شرایط را برای برقراری ارتباط کار از راه دور با دیگر مکان‌ها ممکن می‌سازد. در انگلستان / اروپا، بر خلاف امریکا که «مراکز کار از راه دور محلی» در تعدادی از نواحی کلان شهری تأسیس شده‌اند، امکانات دسترسی اشتراکی به کار تنها در نواحی روستایی به وجود آمده و به همین جهت از واژه تله کانتج استفاده شده است.

۳- کارکنان متحرک^(۷) یا نومادیک (Nomadic) - این کارکنان در یک جا استقرار ندارند و ضمن استفاده از تجهیزات ICT، از مکان‌های مختلفی چون خانه، ماشین، ترن، هواپیما و دفتر مرکزی برای کار استفاده می‌کنند.

۴- دفاتر کاربرد از دور^(۸) - این دسته شامل شرکت‌ها و سازمان‌هایی است که از فناوری‌های اطلاعاتی و ارتباطی برای سازماندهی محدود فضا بهره‌می‌برند. اینها گر چه عملکردهای خود را به انجام می‌رسانند اما در مکانی با هزینه‌های مکانی کمتر کار می‌کنند. مراکز تلفنی با خدمات از راه دور یکی از انواع این دسته دفاتر هستند.

۵- دور کاری تیمی یا گروهی - توسعه فناوری‌های اطلاعاتی و ارتباطی به طور فزاینده‌ای امکان پراکندگی جغرافیایی کارهای گروهی را بالا می‌برد، به طوری که وظایف کاری مرتبط به دست کارکنانی انجام می‌گیرد که از مکان‌های مختلفی با استفاده از یک مکان کار مجازی مشترک عمل می‌کنند.

در ادامه تلاش شده است تا علاوه بر مرور برخی موارد پیش گفته و ارائه برخی نمونه‌های تجربی، روندهای مکانی که با این نوع کار از راه دور هماهنگی دارد و الگوهای سفر احتمالی به دست آمده مورد بررسی قرار گیرد.

□ کار خانگی الکترونیکی

با توجه به شواهدی که پیش از این طرح شد، می‌توان حدس زد که رشد کارخانگی الکترونیکی (EHW) نسبتاً متعادل و طبیعتاً پاره‌وقت است، به طوری که شاید یک یا دو روز در هفته را به خود اختصاص دهد. در نتیجه تأثیر آن بر شکل شهر و سفر چندان جدی نخواهد بود. این خود به دو دلیل است: یکی آنکه وقوع آن نسبتاً محدود است و دوم اینکه اکثر شاغلان خانگی الکترونیکی (به غیر از مواردی که خود اشتغال هستند) نیازمند آن‌اند که برای بسیاری از کارهای روزانه به دفتر کار خود سفر کنند.

حتی در صورت پذیرش تأثیرات محدود این نوع کارها بر جایگزین شدن سفرهای کاری، در نظر گرفتن چند موضوع در این میان اهمیت می‌یابد:

– نحوه جایگزینی سفر با کارخانگی الکترونیکی: این امکان وجود دارد که کار از راه دور جایگزین حمل و نقل عمومی و سفرهای به شیوه نرم (افزاری) گردد و حتی در بلندمدت ممکن است منجر به وابستگی بیشتر به اتومبیل شخصی شود. احتمال این ریسک در شهرهای اروپایی بسیار جدی‌تر از کلان شهرهای وابسته به اتومبیل در امریکاست. مطالعه‌ای در خصوص برقراری ارتباط با استفاده از روش‌های اطلاعات از راه دور در هلند، نشان داد که تقریباً همه فرصت‌های ایجاد شده با این نوع ارتباطات، بیش از آنکه جایگزین سفر با اتومبیل شوند، جایگزین سفر با وسایل حمل و نقل عمومی و دوچرخه شده‌اند. مطالعات مشابه در لندن نیز گویای همین مطلب است.

– تأثیر کارخانگی الکترونیکی بر سفرهای بدون رفت و برگشت (non commute): حتی در حالتی که سفرهای رفت و آمدی با ارتباطات الکترونیکی جایگزین شوند، دیگر سفرها همچون بردن بچه‌ها به مدرسه یا خرید و نظایر آن، در فرایند «زنجیری سفر» ممکن است منجر به تولید سفرهای بیشتر شوند.

– اثر کارخانگی الکترونیکی بر رفتار سفر دیگر اعضای خانوار: ممکن است دیگر اعضای خانوار، سفرهای اضافی تولید کنند. با وجود اینکه شواهد محدودی در امریکا با این فرضیه همسو نیست. در انگلستان با سطح بسیار پایین تری از خانوارهای دارنده اتومبیل، سفرهایی که با بهره‌گیری از ارتباطات از راه دور حذف می‌شوند، به دلیل در دسترس بودن ماشین برای دیگر افراد خانواده، تولید خواهند شد.

– اثر جریان ترافیک بهبود یافته بر تقاضای پنهان: یکی از نتایج احتمالی کارخانگی الکترونیکی کاهش سفر در ساعت‌های اوج ترافیک و روانی عبور و مرور در راه هاست. حال آنکه در صورت رخ دادن چنین اتفاقی، این احتمال وجود دارد که تقاضای پنهان موجب افزایش سفر شود؛ و این درست شبیه به آن چیزی است که ساخت ظرفیت جدید برای راه‌ها موجب می‌گردد.

مطابق برآوردهای انجام شده در امریکا، «احتمال می‌رود که به دلیل ازدحام پایین و میانگین سرعت بالا که ناشی از جایگزینی

ارتباطات از راه دور با ترافیک پیشین است، افراد به سفر ترغیب شوند».

– تأثیرات بلند مدت بر مکان مسکونی و مسافت میانگین عبور و مرور: فرض بر آن است که ارتباطات از راه دور موجب تغییر مکان اسکان به مکانی نزدیکتر به محل‌های کار شوند. برخی شواهد در امریکا از این فرضیه حمایت می‌کند؛ به طوری که مطالعه شاغلان از راه دور در کالیفرنیا نشان می‌دهد که ۵۰ درصد از افرادی که جابه‌جا شده‌اند، به مکانی دورتر و ۴۰ درصد به محلی نزدیک‌تر به دفتر مرکزی رفته‌اند.

سؤال این است که چه نتیجه‌ای از تحقق کارخانگی الکترونیکی در شکل شهر و سفر حاصل می‌شود؟ برآوردهای اولیه حاصل از تجربه امریکا گویای آن است که به ازای هر ۵/۸ درصد نیروی کار از راه دور، به طور متوسط برای ۱/۲ روز در هفته، کاهش طول سفر وسایل نقلیه در سال ۱۹۹۱ حدود ۰/۵۱ درصد بوده است. در انگلستان، با وجود درصد پایین‌تر کارخانگی الکترونیکی، سفرهای کوتاه‌تر به محل کار، و با ساختار حمل و نقلی که کمتر تحت تسلط اتومبیل شخصی است، می‌توان پیش‌بینی کرد این اثر کمتر از ۰/۵۱ درصد باشد.

□ دور کاری متحرک

به رغم رواج و گسترش این باور که از راه دور متحرک به طرز فزاینده در حال رشد است، آمارهای موقوت‌چندانی از وقوع یا نرخ رشد آن در دست نیست. گری، هودسون و گوردون (Gray, Hodson & Gordon, 1993) برآورد کرده‌اند که بیش از ۷ میلیون شغل از این دست در امریکا، و حدود ۱/۵ میلیون در انگلستان وجود دارد. البته کار متحرک همچون کار فروشندگان و مهندسان همواره وجود داشته است و آنچه مورد توجه ماست روشی است که برخی از شرکت‌ها به منظور کاهش هزینه‌ها و بهبود خدمات‌رسانی به متقاضیان، با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید در پیش می‌گیرند.

یکی از این انواع که شدیداً با تقاضا برای فضای دفتر کار، مکان فضای دفتر کار و جایگزینی با تولید سفر مرتبط است، «اشتراک فضای کار»^(۹) است که اولین بار در شرکت‌های کامپیوتری چون IBM مطرح گردید و امروزه در دیگر شرکت‌ها با کارکنان غیر ثابت پا گرفته است. چنین چیزی در IBM، روشی برای کاهش در هزینه بود، به طوری که به این ترتیب به دلیل گرانی فضای دفتر کار، بسیاری از کارکنان روزهای کاری خود را در راه یا ساختمان‌های مشتریان می‌گذراندند. این روش میانگین ۱ میز برای ۲ نفر را پدید آورد، به صورتی که تمام میزها در فضایی مشترک قرار داشتند و امکان ملاقات‌ها نیز در این فضا افزایش می‌یافت. این روش با موفقیت در بهره‌وری همراه بود، به طوری که تغییراتی از این دست را در استفاده از زمان کارمندان پدید آورد:

زمان سفر ۱۳٪-؛ زمان بودن با مشتری ۳۶٪+؛ زمان حضور در دفتر ۲۳٪-؛ و کل فضای ذخیره شده ۳۰٪- افزایش کارهای غیر ثابت و بهره‌گیری از روش‌هایی چون اشتراک فضای کار تأثیراتی بی‌چون و چرا بر تقاضای فضای کار می‌گذارد و با کاهش جدی نیاز به فضا برای بخش‌های خاص همراه است. تأکید فزاینده بر جابه‌جایی نیروی کار در عین حال ممکن است شرکت‌ها را تشویق به مکان‌گزینی در خارج از شهر، در مکانی با دسترسی آسان به شبکه راه‌ها و فضاهای پارک اتومبیل کند، و نه اینکه لزوماً عاملی برای استقرار آنها

در مرکز شهر باشد؛ و به همین علت است که روند موجود برای توسعه حومه شهری را استحکام می بخشد.

به رغم آنکه هیچ مطالعه خاصی در مورد چگونگی شرایط سفر در چنین حالتی انجام نشده است، اما پیش بینی هایی گاه حتی متضاد می توان انجام داد. کارکنان ثابت نیستند و لزوماً برای سفر به محل دفتر کار خود تشویق نمی شوند، و بدین ترتیب طول سفرهای کاری به ازای هر شاغل کاسته می شود. در مورد IBM نیز چنین گزارش شد. با این حال، از آنجا که بخشی از منطق موجود در ورای چنین تغییراتی نزدیک تر شدن به مراجعه کنندگان است، چه بسا انتظار برود که ملاقات هر مراجعه کننده بیش از پیش باشد. به این ترتیب، به احتمال قوی طول سفرها نیز بیشتر خواهد شد. علاوه بر این، با گسترش کار متحرک در حیطه های جدید کاری، کل سفر افزایش می یابد؛ گرچه زمان سفر به ازای هر شخص کم می شود. نهایتاً الگوهای جدید سفر نمایانگر آن اند که سفرهای معمول به دفتر کار کاهش می یابد و شاغلان تا زمانی که به ملاقات مشتری نیاز باشد در منزل خود می مانند. می توان حدس زد که این سفرها نسبت به سفرهای معمول کمتر به مرکز شهر صورت می گیرد و بیشتر وابسته به اتومبیل شخصی است.

مرکز شهرهای کوچک و بزرگ. در نتیجه نیازی به مکانی گرانقیمت در مرکز شهر وجود ندارد (Ibid. Pag 1855). هر دو اثر مکانی معمولاً ترکیب شده اند به طوری که شغل ها تحت تأثیر جابه جایی از مرکز یا حومه شهر یک شهر، به مکانی تجاری در خارج از شهر دیگر قرار می گیرند. تغییر در نوع مکان ها و سفرهای بین شهری تمایل به بهره گیری از اتومبیل را بالا می برد. این تغییرات در سفرهای کاری، که ناشی از تغییر در مکان اشتغال است، با تغییرات در سفر برای مصرف همراه است.

نتیجه گیری

از دخالت کار از راه دور در شکل شهر و الگوها و رفتارهای سفر چه نتیجه ای می توان گرفت؟ ابتدا ممکن است به نظر آید که در مقابل گسترش ناچیز مطالعات در خصوص مکان یابی و سفر و تعداد وسیع کارکنانی که کار آنها با استفاده از CI های جدید تغییر یافته است، مطالعه در خصوص کارکنان خانگی الکترونیکی مبالغه آمیز و غیر ضروری است. دوم، تصور اینکه کار از راه دور منجر به کاهش سفر و در نتیجه شهرهای پایدار زیست محیطی می شود، جای تردید دارد. حتی با توجه به اینکه کار خانگی الکترونیکی ظاهراً پتانسیل بالایی برای جایگزینی سفر دارد، می توان به این نتیجه رسید که به احتمال زیاد اثر بلند مدت آن گسترش محدوده های جغرافیایی شهر است.

گسترش دیگر انواع کار از راه دور نیز، به رغم کمبود نمونه های تجربی، ظاهراً با گسترش فضای فعالیت روزانه برای کارکنان شخصی همراه است و منجر به افزایش فراوان مسافت سفر می شود و همچنین احتمال می رود که تغییر گسترده به سوی افزایش وابستگی به اتومبیل، با این روش های کاری همراه گردد. نهایتاً مکان اشتغال خدمات از راه دور در مراکز تلفنی بزرگ، به ویژه در نظام برنامه ریزی انگلستان، با انتقال از مرکز شهر به مکان های تجاری در حاشیه شهر همراه خواهد بود، که خود کمیکی است برای رشد وابستگی به اتومبیل در سفر به محل کار.

بدین ترتیب سناریوی «کاهش تقاضای سفر» که معمولاً با توجه به کار از راه دور شکل می گیرد، همراه کننده به نظر می رسد. در واقع نه تنها فناوری های ارتباطی جدید "فضای فعالیت" را که در آن رخ می دهد گسترش می دهند و موجب انجام سفرهای طولانی تر می شوند، بلکه علاوه بر این، الگوهای سفری که به همراه روش های جدید کار پدید می آید پراکنده ترند و در نتیجه پوشش آنها با حمل و نقل عمومی مشکل تر است. این تأثیر، با وجود شرکت هایی که ساختمان های خود را با توجه به هرچه کاراتر ساختن مکان خود در تطابق با روش های جدید کاری تغییر می دهند، وخیم تر می گردد و منجر به کاهش تقاضا برای دفاتر کار متداول واقع در مرکز شهر، و افزایش تقاضا برای فضاهای کار در محیط های خارج از شهر با دسترسی های اتوبانی می شود. به این ترتیب، به نظر می رسد کار از راه دور و خدمات از راه دور، بیش از آنکه روش هایی برای رسیدن به شهری پایدارتر و رفتار سفری مناسب تر ارائه دهند، دست در دست تراکم کمتر و شهرهای کمتر گرگهگاهی گذاشته و رفتار سفری وابسته تر به اتومبیل پدید می آورند. کار از راه دور شاید بهتر باشد به عنوان گزینه ای که تقاضا برای جابه جایی را کم می کند شناخته نشود، بلکه به عنوان چیزی که جابه جایی ها را تشدید می کند توصیف شود.



□ دفترهای کارپرداز از دور (نمونه ای از مراکز تلفنی)

مکان و سفرهای مرتبط با مراکز تلفنی به دو علت پیچیده و جالب اند: نخست آنکه این کار در برگیرنده جا به جایی بین شهرها و مکان های مختلف در داخل شهرهاست؛ دوم آنکه سفر در این کار شامل سفرهای کاری و همچنین سفر برای مصرف است. برای مثال، در مورد بانک تلفنی در انگلستان، دو التزام مکانی وجود دارد. اول امکان جداسازی تولید و مصرف، به بخش عمده ای از فرایند تولید این امکان را می دهد تا در مناطق کم هزینه تر کشور و در شهرهایی چون لیدز (Leeds)، ادینبورگ (Edinburg) و گلاسگو (Glasgow) انتقال یابند و این شهرها دارای بانک تلفنی شوند. در نتیجه سفر به یک شعبه بانک به عنوان محل کار در لندن یا یک شهر کوچک در حاشیه جنوب شرقی کشور، با سفر به مرکز تلفنی به عنوان محل کار جایگزین می گردد.

دوم بر خلاف بسیاری از شعبه های بانک، تقریباً همه عملیات بانک تلفنی در محل های تجاری در لبه شهرها قرار دارند و نه در

پانویسها:

1. Tele working
2. city of Bits
3. Tele services
4. Callcenters
5. Electronic homework
6. Tele cottage
7. Mobil workers
8. Remout offices
9. Hot-desking

منبع:

این مقاله خلاصه ای است از:

Tele working and The city, Myth of workplace Transcendence and Travel Reduction

برگرفته از کتاب:

Cities in The Tele Communications Age, ed by James-O. Wheeler Yuko Aoyama and Barey Warf

دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها

مشاوره حقوقی این شماره به پرسش‌هایی در زمینه آیین نامه استخدامی شهرداری‌ها، معافیت املاک ستاد اجرایی فرمان امام^(ع) از پرداخت عوارض، تشکیل هیئت رسیدگی به تخلفات اداری در شهرداری‌ها و نحوه پرداخت حقوق دهیاران تمام وقت و نیمه وقت پاسخ می‌دهد. ناگفته نماند که این پاسخ‌ها صرفاً در بردارنده دیدگاه‌های مشاور ماهنامه‌اند.

□ شهرداری گرگان پرسیده است: با توجه به تصویب آیین نامه استخدامی شهرداری‌ها در تاریخ ۸/۱۵/۸۱ و رویه متفاوت برخی از شهرداری‌ها، تاریخ اجرای این تصویب نامه چه زمانی است؟

○ همان طور که می‌دانیم، براساس ماده ۲ قانون مدنی مصوب ۱۳۴۸/۸/۲۹ قوانین ۱۵ روز پس از انتشار در سراسر کشور لازم الاجرا هستند، مگر آنکه در خود قانون ترتیب خاصی برای زمان اجرا مقرر شده باشد. همچنین مستند به ماده ۳ همین قانون، انتشار قوانین باید در روزنامه رسمی صورت پذیرد. لذا با توجه به اینکه آیین نامه موصوف پس از تصویب در تاریخ ۱۳۸۱/۱۲/۲۶ در روزنامه رسمی کشور منتشر شده است، تاریخ لازم الاجرا شدن آن ۱۲ فروردین ماه سال ۱۳۸۲ است. در ماده ۴ قانون مدنی نیز در بیان اثر قانون چنین آمده است: اثر قانون نسبت به آتیه است و قانون نسبت به ماقبل خود اثر ندارد، مگر اینکه در خود قانون مقررات خاصی نسبت به این موضوع اتخاذ شده باشد.

□ با توجه به تبصره ۳ ماده ۵ قانون اصلاح مواد ۱ تا ۱۰ قانون برنامه سوم توسعه (قانون تجمیع عوارض)، آیا املاک ستاد اجرایی فرمان امام (ره) کماکان از پرداخت عوارض شهرداری معاف‌اند؟

○ تبصره ۳ ماده ۵ قانون تجمیع، کلیه معافیت‌ها در پرداخت عوارض و وجوه به شهرداری‌ها را لغو کرده است. این حکم عام و کلی است و استثنای خاصی را در نظر نگرفته است. هدف قانونگذار از وضع این مقرر تقویت بنیان شهرداری‌ها به عنوان تنها نهادهای پایدار مدنی بوده است. قانونگذار حکم تبصره ۳ ماده ۵ را به صورت کلی بیان کرده، و آن را محدود و مقید به موضوعات ماده ۱ قانون نیز نساخته است. این نشان از نیت قانونگذار برای لغو تمام معافیت و حمایت از شهرداری‌ها دارد.

□ آیا شهرداری‌ها رأساً می‌توانند نسبت به تشکیل هیئت رسیدگی به تخلفات اداری اقدام کنند؟ رسیدگی به تخلفات اداری شهرداران در صلاحیت چه مرجعی است؟

○ ماده ۱ قانون رسیدگی به تخلفات اداری مصوب ۱۳۷۲/۹/۷ اشعار می‌دارد: «به منظور رسیدگی به تخلفات اداری هر یک از دستگاه‌های مشمول این قانون هیئت‌هایی با عنوان «هیئت رسیدگی به تخلفات اداری کارمندان» تشکیل خواهد شد. اینها شامل هیئت‌های بدوی و تجدید نظرند. تبصره ۱ همین ماده راجع به تشکیل هیئت‌های تجدید نظر

این گونه مقرر می‌دارد: «هیئت تجدید نظر در مرکز وزارتخانه یا سازمان مستقل دولتی و نیز تعدادی از دستگاه‌های مشمول این قانون که فهرست آنها به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، تشکیل می‌شود و در صورت لزوم دارای شعبه‌هایی خواهد بود». ماده ۱۸ قانون موصوف در خصوص دستگاه‌های مشمول مقدر می‌دارد: «کلیه وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی، شرکت‌های ملی نفت و گاز و پتروشیمی و شهرداری‌ها و بانک‌ها و مؤسسات دولتی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام است و مؤسساتی که تمام یا قسمتی از بودجه آنها از بودجه عمومی تأمین می‌شود و ... مشمول مقررات این قانون هستند».

ماده ۱ آیین نامه اجرایی قانون رسیدگی به تخلفات اداری مصوب ۱۳۷۳/۸/۲ بیان می‌دارد: «هیئت بدوی رسیدگی به تخلفات اداری کارمندان - که در این آیین نامه هیئت بدوی نامیده می‌شود - در هر یک از دستگاه‌های مشمول ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات اداری ... با رعایت مفاد قانون یاد شده و این آیین نامه تشکیل می‌شود».

پس با توجه به مقررات مذکور، هر یک از شهرداری‌ها می‌توانند نسبت به تشکیل هیئت بدوی رسیدگی به تخلفات اداری اقدام کنند.

منتها بر اساس ماده ۲ و تبصره ذیل آن، بجز شهرداری تهران بقیه شهرداری‌ها مجاز به تشکیل هیئت تجدید نظر رسیدگی به تخلفات اداری نیستند. تبصره ماده ۵ آیین نامه اجرایی قانون رسیدگی به تخلفات اداری نیز در مورد هیئت تخلفات اداری شهرداری‌ها اشعار می‌دارد: «رسیدگی بدوی به تخلفات اداری کارمندان شهرداری‌ها در هر شهرستان در صورت عدم تشکیل هیئت بدوی، با هیئت بدوی متشکل در استانداری مربوط است». اما در مورد تخلفات اداری شهردار و مرجع صالح و نحوه رسیدگی به آن دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد. همان طور که می‌دانیم، تنبیهات اداری موضوع تخلفات اداری در ماده ۹ قانون رسیدگی به تخلفات اداری بیان شده‌اند. خفیف‌ترین این مجازات‌ها اخطار کتبی بدون درج در پرونده استخدامی و شدیدترین آنها انفصال دائم از خدمات دولتی و دستگاه‌های مشمول قانون تخلفات اداری است. اما نحوه اعمال و اجرای این مجازات در مورد شهرداران، محل ابهام است. شهرداران براساس حکم ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف شوراهای مصوب ۱۳۷۵ با معرفی شورای اسلامی شهرها و حکم استاندار و وزیر کشور، حسب مورد و بر اساس میزان جمعیت شهرها انتخاب می‌شوند. شورا نهاد ناظر بر عملکرد شهرداران در شهرهاست. در تبصره ۴ ماده ۷۱ مذکور نحوه خاتمه خدمت شهردار نیز مشخص شده است. این تنها سازوکار و راه حلی است که در قوانین موضوعه برای

عزل و برکناری شهرداران منتخب شوراها به چشم می‌خورد. بدیهی است که هر گونه اعمال تنبیه اداری و مجازات تخلفاتی برای شهرداران، به ویژه در صورتی که دربردارنده انفصال و اخراج شهردار باشد، با حکم تبصره ۴ ماده ۷۱ قانون شوراها و نحوه برکناری شهرداران تطابق ندارد. در این زمینه لازمه اجرای حکم تخلفاتی، همکاری نزدیک و پیوسته شورای اسلامی شهر و هیئت رسیدگی به تخلفات اداری است.

حال چنانچه شورای اسلامی شهر از اجرای حکم هیئت رسیدگی به تخلفات اداری امتناع ورزد، تکلیف چیست؟ از طرف دیگر ابهاماتی نیز در مورد صلاحیت هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری برای رسیدگی به تخلفات شهرداران وجود دارد. این یکی از خلأهای قانونی است که باید راهکار مناسب برای حل آن جست و جو شود. اینکه آیا هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری صلاحیت رسیدگی به تخلفات شهرداران را دارند یا خیر، و مبنای صلاحیت آنها چیست و سازوکار اجرای آرای هیئت رسیدگی به تخلفات با وجود حکم تبصره ۴ ماده ۷۱ چگونه باید باشد، مباحثی است که باید برای آنها چاره‌اندیشی شود.

□ آیا حکم تبصره ۳ ماده ۵ قانون تجمیع عوارض مبنی بر لغو معافیت در پرداخت عوارض و وجوه به شهرداری‌ها با احکام دیگری تخصیص خورده است؟

○ همان طور که می‌دانیم، قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه معروف به قانون تجمیع عوارض، در اواخر سال ۱۳۸۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. متعاقب آن و در تاریخ ۱۳۸۱/۱۲/۱۱ مجلس لایحه بودجه سال ۱۳۸۲ را از تصویب گذراند و این لایحه در تاریخ ۱۳۸۱/۱۲/۲۸ به تأیید مجمع تشخیص مصلحت نظام رسید. به رغم عام و کلی بودن حکم تبصره ۳ ماده ۵ قانون تجمیع عوارض تبصره ۱۵ بودجه ۱۳۸۲ خانواده‌های معظم شهدا، آزادگان، و جانبازان ۲۵ درصد به بالا را از رعایت الگوی مصرف مسکن معاف ساخت و آنان را برای یک بار از پرداخت عوارض شهرداری برای پروانه ساخت تا ۱۲۰ متر بنای مفید معاف کرد. با توجه به اینکه تاریخ تصویب قانون بودجه سال ۱۳۸۲ مؤخر بر تصویب قانون تجمیع عوارض است، حکم اخیر حکم عام و کلی تبصره ۳ ماده ۵ قانون تجمیع عوارض را تخصیص کرده و افراد معرفی شده از پرداخت عوارض پروانه با رعایت شرایط بیان شده معاف گردیده‌اند. البته این معافیت برای یک بار و یک شهرداری است. حق بود با توجه به سیاست‌های دولت مبنی بر خود اتکایی شهرداری‌ها و عدم وابستگی آنها به درآمدها و کمک‌های دولتی راه‌های جبران هزینه‌های اخیر نیز پیش بینی می‌شد و درصدی از بودجه سازمان‌های متولی برای جبران خدمات شهرداری‌ها اختصاص می‌یافت. لیکن چنین نشده است و هیچ گونه منبع اعتباری جایگزینی در این زمینه برای شهرداری‌ها پیش بینی نشده است.

□ دفتر امور دهیاری‌ها پرسیده است: بر اساس ماده ۱۵ اساسنامه، تشکیلات و سازمان دهیاری‌ها مصوب ۱۳۷۹ و سایر مقررات مربوط، نحوه پرداخت حقوق دهیاران تمام وقت و نیمه وقت چگونه است و از چه محلی تأمین می‌شود؟

○ به استناد ماده ۱۵ مذکور حقوق ماهیانه دهیار از محل بودجه شورا مندرج در ماده ۴۷ آیین نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی روستا مصوب ۱۳۷۸ و ماده ۹۴ قانون شوراها و با توجه به درجه دهیاری و دستورالعمل مربوط که از طریق وزارت کشور ابلاغ خواهد شد، تعیین می‌شود. در این ماده به مستنداتی چند اشاره شده است که برای روشن شدن موضوع به آنها پرداخته خواهد شد. اولین مستند ماده ۴۷ آیین نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای روستاست. این ماده مقرر می‌دارد: «فعالیت دهیار در سمت دهیاری تمام وقت است و حقوق ماهیانه وی از محل بودجه ماده ۳۹ این آیین نامه با تصویب شورا تأمین می‌شود». تبصره ۱ همین ماده اشعار می‌دارد: «در حوزه‌های انتخابیه کمتر از ۱۵۰۰ نفر جمعیت فعالیت دهیار نیمه وقت است و در صورت نیاز به کار تمام وقت با توافق شورای بخش و ارائه راه‌های تأمین حقوق وی امکان پذیر است».

پس در واقع این تبصره دهیاران را از نظر فعالیت به دو دسته تقسیم می‌کند: ۱- دهیاران تمام وقت؛ و ۲- دهیاران نیمه وقت. در خصوص نحوه فعالیت و پرداخت حقوق هر یک در جای خود توضیح داده خواهد شد. اما ماده ۴۷ آیین نامه اجرایی تشکیلات و انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای روستا منبع تأمین اعتبار حقوق دهیاران را ماده ۳۹ آیین نامه مذکور می‌داند که برای روشن شدن موضوع متن ماده ۳۹ ذکر می‌شود: «هر گونه برداشت از حساب موجودی و اعتبارات شورا باید در قالب بودجه سالانه و طرح‌ها و مخارجی [صورت پذیرد] که از قبل به تصویب شورا رسیده است و با امضای رئیس و امضای منشی و مهر شورا باشد». در ماده ۴۷ به رعایت ماده ۹۴ قانون شوراها نیز در پرداخت حقوق دهیاران اشاره شده است این ماده به نقش نظارتی وزارت کشور و وظیفه‌ای که وزارت کشور در تهیه و تدوین دستورالعمل‌های مربوط بر عهده دارد، بر اساس درجه هر دهیاری و سایر آیین نامه‌های اجرایی مورد نیاز اشاره می‌کند. در این زمینه گفتنی است آیین نامه استخدامی دهیاری‌ها تهیه شده است و مراحل نهایی تصویب را در هیئت وزیران طی می‌کند. در این آیین نامه نحوه پرداخت حقوق دهیاران روشن شده است و پس از تصویب و ابلاغ آن، وزارت کشور دستورالعمل مربوط را تهیه و ابلاغ خواهد کرد. البته تنظیم این دستورالعمل منوط به تعیین درجه هر دهیاری بر اساس ماده ۳ اساسنامه و تشکیلات دهیاری‌هاست. البته بحث‌های کارشناسی مربوط به این موضوع را دفتر دهیاری‌ها و کارشناسان وزارت جهاد کشاورزی آغاز کرده است و به زودی مراتب از طریق وزارت کشور ابلاغ خواهد شد. اما در مورد پرداخت حقوق به دهیاران، وضعیت آنها از نظر تمام وقت و نیمه وقت و مأمور بودن از دستگاه‌های دیگر، متفاوت است. حقوق دهیاران تمام وقت نیز که در روستاهای بالای ۱۵۰۰ نفر جمعیت فعالیت می‌کنند، با انجام مراحل پیش گفته و تصویب و ابلاغ آیین نامه و دستورالعمل‌های مربوط، از بودجه دهیاری و با تصویب شورا پرداخت خواهد شد. البته در صورتی که به خدمت دهیار به صورت تمام وقت در روستاهای کمتر از ۱۵۰۰ نفر جمعیت نیاز باشد، لازم است مصوبه شورای بخش در این زمینه گرفته شود. در این مصوبه باید راه‌های تأمین حقوق قید گردد.

قاعدتاً شورای بخش می‌تواند نحوه پرداخت حقوق را مانند دهیاران در روستاهای بالای ۱۵۰۰ نفر جمعیت تعیین کند. شورای روستا نیز باید منبع تأمین اعتبار پرداخت حقوق دهیار را در چنین روستاهایی به شورای بخش معرفی و پیشنهاد کند. میزان حقوق این گونه دهیاران منوط به تصویب و ابلاغ آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌های پیش گفته است. اما در مورد دهیارانی که بر اساس تبصره ۱ ماده ۷ اساسنامه، تشکیلات و سازمان دهیاری‌ها به دهیاری مأمور می‌شوند، در صورتی که سازمان و دستگاه مأمور کننده با پرداخت حقوق وی موافقت کند، مستخدم مذکور کماکان حقوق خود را از دستگاه مأمور کننده دریافت می‌دارد. در این میان شورای روستا می‌تواند پرداخت اضافه کار و سایر مزایا را با رعایت موارد پیش گفته به تصویب برساند. اما در صورتی که دستگاه مأمور کننده با پرداخت حقوق موافقت نکند، پرداخت حقوق دهیار

منوط به رعایت دستورالعمل‌های میزان حقوق دهیاران - بر حسب درجه هر دهیاری - است. اما نکته درخور توجه این است که در شرایط حاضر، که بسیاری از دهیاران در روستاهای کشور فعالیت می‌کنند و هنوز میزان حقوق و مزایای آنها و نحوه پرداخت آن مشخص نیست، در صورتی که در بودجه دهیاری ذی ربط پیش بینی شده باشد، شورا می‌تواند پرداخت مبالغی را به صورت علی‌الحساب تصویب کند. اما در صورتی که در بودجه دهیاری چنین چیزی مشخص نشده باشد، شورای روستا می‌تواند از محل درآمدهای دهیاری پرداخت مبلغی را به عنوان حقوق و مزایا به صورت علی‌الحساب به دهیاران به تصویب برساند. به هر حال، عدم تصویب و ابلاغ بموقع مصوبات قانونی نباید دهیاران را در انجام وظایف قانونی خود دچار مشکل سازد.

تاریخ: ۱۳۸۲/۵/۵ شماره دادنامه: ۱۷۶ کلاسه پرونده: ۴۲۸/۸۰

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: شرکت گاز استان خراسان

موضوع شکایت و خواسته: ابطال ماده ۱۰ دستورالعمل نحوه هماهنگی و صدور مجوز حفاری در سطح شهرهای کشور.

مقدمه: شاکی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته‌اند، ۱- هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۶۶/۱۱/۴ بنا به پیشنهاد وزارت کشور، آیین نامه هماهنگی اقدامات عمرانی مؤسساتی که خدمات داخل آنها در محدوده شهرها مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات می‌باشد را تصویب و با تأسیس کمیسیون عالی هماهنگی موافقت نموده‌اند. ۲- به موجب ماده یک مصوبه هیئت وزیران، هدف و منظور از تأسیس کمیسیون عالی هماهنگی، همان گونه که از نام آن پیداست، هماهنگی در امور اجرایی طرح‌ها، برنامه‌ها و پروژه‌های احداث، توسعه، اصلاح شبکه‌های ارتباطی و مراصلاتی مؤسسات ذی ربط که خدمات آنها مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات می‌باشد عنوان گردیده است و هیچ وظیفه و اختیار دیگری غیر از هماهنگی به کمیسیون مذکور محول نشده است. ۳- کمیسیون عالی هماهنگی پس از تأسیس مبادرت به صدور دستورالعمل نموده است که به موجب ماده ۱۰ آن مؤسساتی را که در معابر اقدام به حفاری می‌نمایند ملزم نموده است که در صورتی که عمر آسفالت کمتر از ۴ سال و عرض معابر بیش از ۸ متر باشد، سازمان حفار علاوه بر پرداخت هزینه مرمت نسبت به پرداخت هزینه کلی روکش آسفالت شامل طول محل حفاری، به علاوه ۵۰ متر طول در منتهی الیه دو طرف نوار اقدام نماید. ۴- از آنجا که مفاد ماده ۱۰ دستورالعمل کمیسیون عالی هماهنگی مخالف متن و روح قوانین موضوعه و شرع انور اسلام و اصول کلی حقوقی از باب استفاده بلاجهت و تحمل جبران خسارت بیش از اصل خسارت است و از طرف دیگر کمیسیون عالی هماهنگی حق وضع چنین مقرراتی را ندارد و وضع ماده ۱۰ دستورالعمل که دایره پرداخت هزینه کلی روکش آسفالت با شعاع ۵۰ متر می‌باشد خارج از حدود اختیارات کمیسیون می‌باشد، به استناد قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان تقاضای ابطال آن را دارم.

مدیر کل حقوقی وزارت کشور در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۲۴۴۵۰/۶۱ مورخ ۱۳۸۲/۴/۱۸ اعلام داشته‌اند: به موجب ماده ۱۰۳ قانون شهرداری اصل پرداخت خسارت وارده به آسفالت و معابر عمومی ناشی از حفاری پذیرفته شده است. در اجرای این حکم قانونی هر یک از شهرداری‌ها روش خاصی را جهت حفاری و نحوه برآورد خسارات وارده به آسفالت و معابر عمومی و ترمیم آنها اتخاذ می‌نمودند که نوعی ناهماهنگی و نارضایتی را در سطح کشور موجب شده بود. وزارت کشور به منظور اتخاذ رویه‌ای واحد و هماهنگ در خصوص چگونگی حفاری و ترمیم معابر توسط مؤسساتی که خدمات آنها در داخل محدوده شهرها مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات می‌باشد، با همکاری وزارتخانه‌های برنامه و بودجه، نفت، پست و تلگراف و تلفن، نیرو، مسکن و شهرسازی و سازمان امور اداری و استخدامی کشور در آیین نامه هماهنگی اقدامات عمرانی مؤسساتی که خدمات آنها در داخل محدوده شهرها مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات می‌باشد را تنظیم و به هیئت دولت ارسال نمود که در تاریخ ۱۳۶۶/۱۱/۴ به تصویب رسید. تعیین ضابطه و معیار برای محاسبه میزان خسارت وارده به معابر و آسفالت ناشی از حفاری و جلوگیری از برخورد سلیقه‌ای و ناهمگون با آن، از جمله مسائلی است که وفق مقررات مذکور در صلاحیت کمیسیون مورد نظر قرار گرفته است. ماده ۱۰ دستورالعمل مورد شکایت خلاف قانون و موازین شرع و خارج از حدود اختیارات نمی‌باشد.

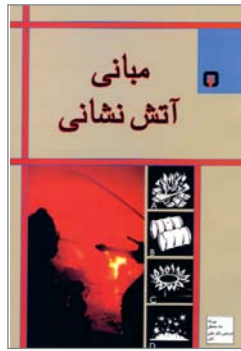
دبیر محترم شورای نگهبان در خصوص ادعای شرع بودن مورد شکایت طی نامه شماره ۸۱/۳۰/۷۰۴ مورخ ۱۳۸۱/۳/۲۲ اعلام داشته‌اند، موضوع ماده ۱۰ آیین نامه هماهنگی اقدامات عمرانی مؤسساتی که خدمات آنها داخل در محدوده شهرها، مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات می‌باشد، مصوب مورخ ۱۳۶۶/۱۱/۴ هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۳/۲۱ فقهای شورای نگهبان مطرح شد که مغایر با موازین شرع شناخته نشد. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیئت عمومی

در ماده ۱۰۳ قانون شهرداری تصریح شده است که کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و خصوصی موظف اند قبل از هرگونه اقدامی نسبت به کارهای عمرانی واقع در مناطق مندرج در مواد ۹۷ و ۹۸ از قبیل احداث شبکه تلفن و برق و آب و سایر تأسیسات و همچنین اتصال راه‌های عمومی و فرعی رعایت نقشه جامع شهرسازی را بنمایند. این قبیل اقدام باید با موافقت کتبی شهرداری انجام گیرد و مؤسسه اقدام کننده مکلف است هرگونه خرابی و زیانی را که در اثر اقدامات مزبور به آسفالت یا ساختمان معابر عمومی وارد آید، در مدت متناسبی - که با جلب نظر شهرداری تعیین خواهد شد - ترمیم نموده و به وضع اول درآورد؛ والا شهرداری خرابی و زیان وارده را ترمیم و به حال اول درآورده، هزینه تمام شده را با ۱۰ درصد اضافه از طریق اجرای ثبت اسناد وصول خواهد کرد و در جهت تحقق اهداف مقنن حسب ماده یک آیین نامه هماهنگی اقدامات عمرانی مؤسساتی که خدمات آنها در داخل محدوده شهرها مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات می‌باشد مصوب هیئت وزیران کمیسیون عالی هماهنگی امور اجرایی شهرهای کشور مرکب از مقامات ذی صلاح وزارت کشور، شرکت مخابرات و شرکت گاز ایران، وزارت نیرو - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت راه و ترابری تشکیل شده و کمیسیون عالی مذکور به موجب ماده ۱۰ دستورالعمل نحوه هماهنگی و صدور مجوز حفاری در سطح شهرهای کشور نحوه احتساب و پرداخت هزینه مرمت حفاری و روکش آسفالت معابر حفاری شده با عرض بیش از ۸ متر و عمر آسفالت کمتر از ۴ سال را بر اساس محاسبات اصولی و فنی و در قلمرو توافق و اختیارات قانونی تعیین کرده است. بنابراین ماده مزبور از جهات مورد اعتراض مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات قوه مجریه در وضع مقررات و ضوابط مربوط نمی‌باشد و چون به شرح نظریه شماره ۸۱۳۰/۷۰۴ مورخ ۱۳۸۱/۳/۲۲ فقهای محترم شورای نگهبان ماده فوق الاشعار مخالف احکام شرع نیز شناخته نشده است، موجبی برای ابطال آن در اجرای ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری وجود ندارد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری
دری نجف آبادی

از نمایشگاه و فروشگاه مرکزی ما بازدید کنید



انتشارات سازمان شهرداری‌ها

شهرداران، متخصصان و دانشجویان شهرسازی، دست اندرکاران مسایل شهری و شهروندان علاقمند به شهر و شهروندی را به بازدید از «نمایشگاه» فرا می‌خواند.
و برای آسان‌یابی و خرید کتاب‌های دلخواه علاقمندان، لیستی از آثار چاپ شده خود را در زیر ارائه می‌نماید.

کتاب‌هایی در راه ...

انتشارات سازمان شهرداری‌ها، برای آگاهی نویسندگان، مترجمان و ناشران و در راستای پیشگیری از کار موازی در نشر، به اطلاع رسانی تازه‌ای دست‌یازیده و بر آن شده است تا هر کتابی را که برای ترجمه یا تألیف به دست مترجم یا نویسنده‌ای سپرده تا در آینده‌ای نزدیک به زیر چاپ به فرستد، به آگاهی همگان برساند. (I) نخستین کتاب اثری است از انرست. آر. الگزاندر، استاد شهرسازی دانشگاه ویسکانسین با نام: Approches to Planning دکتر ناصر براتی، مترجم کتاب از روی ویراست دوم، آن را با نام «**رویکرد برنامه‌ریزی**» به فارسی گردانیده است.

Community Participation Method in Design and Planning

(II) کار دوم اثری است از هنری سانوف با نام:

این کتاب را دکتر ناصر برک پور و دکتر براتی به فارسی برمی‌گرداند و نام «**روش‌های مشارکت اجتماعی محلی در برنامه‌ریزی و طراحی**» را به آن داده‌اند.

(III) سومین کار را انتشارات سازمان به یاری گروهی از استادان دانشگاه و پژوهشگران آغاز کرده است. این کتاب فرهنگی خواهد بود نیمه مفصل (توضیحی) از واژگان و اصطلاحات در زمینه شهرسازی و مسایل شهری که مترجمان با گردانیدن «سرواژه‌ها» از فرهنگ‌های گوناگون، آن را تدوین خواهند کرد. کمیته تدوین این فرهنگنامه، فعلاً نام «**فرهنگ شهری**» را برای آن برگزیده است.

با تلفن ۰۲۱-۸۹۷۶۶۵۴ واحد نشر کتاب انتشارات سازمان شهرداری‌ها تماس بگیرید و نظر خود را درباره این راهکار تازه اطلاع رسانی نشر، با ما در میان بگذارید.
آدرس: بلوار کشاورز، خیابان شهید نادری، پلاک ۱۵

مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی
مشاور ماهنامه

مشاوره اداری-مالی این شماره به پرسش‌هایی در خصوص وضعیت شورای شهری که متشکل از چند روستاست، مقررات مربوط به حقوق بازنشستگی بانوان شاغل، چگونگی انتقال از یک شهرداری به سازمانی دولتی، مغایرت قوانین مرتبط به پرداخت‌های شهرداری، و امکان اعتراض اشخاص حقیقی به عملکرد خلاف قانون شوراها پاسخ می‌دهد. ناگفته نماند که پاسخ‌ها صرفاً دربرگیرنده دیدگاه‌های مشاور ماهنامه‌اند.

□ به موجب مصوبه هیئت وزیران، چند روستا که هر یک دارای شورای اسلامی جداگانه‌ای است، در هم تجمیع و تبدیل به یک شهر شده‌اند. خواهشمند است در خصوص وضعیت شورای اسلامی شهر جدید اعلام نظر فرمایید. به عبارت دیگر، اعلام کنید آیا باید انتخابات برای تعیین اعضای شورای اسلامی شهر برگزار گردد، یا اینکه ترتیب دیگری در این خصوص وجود دارد.

○ حکم این موضوع به صراحت در قانون تغییر عنوان اعضای شوراها، روستاهایی که به شهر تبدیل شده‌اند، مصوب ۱۳۷۸/۵/۱۷ مجلس شورای اسلامی، آمده است. در ماده واحده قانون مذکور مقرر شده است: «نام اعضای شورای اسلامی روستاهایی که بعد از انتخابات به شهر مبدل شده‌اند و می‌شوند، به اعضای شورای اسلامی شهر مبدل و وظیفه شورای اسلامی شهر را دارا هستند.» بنابراین، در اجرای حکم مذکور، چنانچه یک (یا چند) روستا به شهر تبدیل شود، شورای آن روستا(ها) به شورای اسلامی شهر مبدل می‌گردد؛ و چنانچه چند روستا مجتمعاً به شهر تبدیل شوند، کلیه اعضای شوراها، روستاهای مذکور به اعضای شورای اسلامی شهر بدل می‌گردند و وظیفه شورای اسلامی شهر را دارا خواهند بود. ناگفته نماند که این روند تا زمان برگزاری انتخابات جدید ادامه خواهد داشت.

□ آیا ماده ۶ قانون اصلاح پاره‌ای از مقررات مربوط به حقوق بازنشستگی بانوان شاغل، خانواده‌ها و سایر کارکنان مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۳ مجلس شورای اسلامی در خصوص نحوه محاسبه حقوق بازنشستگی و وظیفه نسبت به کارکنان شهرداری‌ها نیز قابل اجراست یا خیر؟ (ماده ۶.... در هر حالت معدل تمامی حقوق و مزایای دریافتی که ملاک کسور بازنشستگی است، در دو سال آخر خدمت با اعمال آخرین ضریب حقوق سال بازنشستگی مبنای تعیین حقوق بازنشستگی یا وظیفه خواهد بود.)

○ به موجب ماده ۹۸ آیین نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب سال ۱۳۸۱، در مواردی که آیین نامه مسکوت است، براساس قانون استخدام کشوری و قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت عمل می‌شود. با عنایت به اینکه در ماده ۵۲ آیین نامه مذکور، چگونگی محاسبه حقوق بازنشستگی و وظیفه از کارافتادگی و وظیفه وراثت مستخدمان شهرداری به شرح زیر به صراحت تعیین شده است، لذا ماده ۶ قانون اصلاح پاره‌ای از مقررات مربوط به حقوق بازنشستگی

بانوان شاغل، خانواده‌ها و سایر کارکنان مصوب ۱۳۷۹ در خصوص مستخدمان شهرداری قابل اجرا نیست. (ماده ۵۲ - حقوق بازنشستگی و وظیفه از کارافتادگی و وظیفه وراثت مستخدمان شهرداری عبارت است از معدل تمامی حقوق و مزایای دریافتی آنها که ملاک کسور بازنشستگی است در دو سال آخر خدمت، مشروط بر آنکه حقوق بازنشستگی آنها از بالاترین حقوق بازنشستگی مقرر در قوانین و مقررات مربوط تجاوز نکند.)

□ اینجانب کارمند ثابت یکی از شهرداری‌های کشور هستم و قصد دارم به یکی از سازمان‌های دولتی منتقل شوم. وقتی به امور اداری مراجعه کردم، اظهار داشتند که این امر امکان‌پذیر نیست، مگر اینکه ابتدا به شهرداری تهران منتقل شوم و سپس از آنجا به سازمان مورد نظر انتقال یابم. خواهشمند است در این خصوص راهنمایی فرمایید.

○ در پاسخ به این کارمند محترم باید اشاره کرد سازوکاری که امور اداری شهرداری برای انتقال وی ارائه کرده است، سازوکاری است که قبل از تصویب آیین نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب ۱۳۸۱/۸/۱۵ هیئت وزیران وجود داشته و در زمان حاضر منسوخ است. با توجه به اینکه در ماده ۹۲ آیین نامه مذکور به صراحت مقرر شده است که «انتقال و مأموریت مستخدمان ثابت و رسمی شهرداری و سازمان‌های وابسته به سایر دستگاه‌ها و برعکس با درخواست کتبی مستخدم و موافقت دستگاه‌های یادشده مجاز است»، بنابراین انتقال مستقیم این کارمند محترم به هر یک از دستگاه‌ها مجاز است و منع قانونی ندارد.

□ به موجب ماده ۷۹ قانون شهرداری، کلیه پرداخت‌های شهرداری در حدود بودجه مصوب با اسناد مثبت و با رعایت مقررات آیین نامه مالی به عمل خواهد آمد. این اسناد باید به امضای رئیس حسابداری و شهردار - که ذی حساب خواهند بود - یا قائم مقام آنان که مورد قبول انجمن باشد، برسد. در تبصره ۴ ماده ۳۴ آیین نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور چنین مقرر شده است: «در اجرای ماده ۷۹ قانون شهرداری ذی حساب دوم شهرداری یا قائم مقام او از بین مستخدمان ثابت و رسمی واجد شرایط شهرداری انتخاب می‌شود و بنابه پیشنهاد شهردار و تأیید شورا منصوب می‌گردد». همان طور که ملاحظه می‌شود، تبصره مذکور انتصاب ذی حساب دوم شهرداری را موقوف به

پیشنهاد شهردار و تأیید شورا کرده است. آیا این امر با ماده ۷۹ قانون شهرداری مغایرت ندارد؟ در صورت داشتن مغایرت، آیا حکم ماده ۴ اجرا شدنی است یا خیر؟

○ ۱- با توجه به اینکه وفق منطوق ماده ۷۹ قانون شهرداری صرفاً قائم مقام ذی حسابان شهرداری می‌بایست مورد قبول انجمن شهر (شورای اسلامی شهر) باشد و این امر به ذی حساب تسری ندارد، لذا حکم تبصره ۴ ماده ۳۴ آیین نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور که ترتیب دیگری تعیین کرده، مغایر با حکم قانون است. ۲- احکام مقرر در آیین نامه‌ها و تصویب نامه‌ها، هر چند مغایر با قانون باشند، تا زمانی که این مغایرت به وسیله مراجع ذی صلاح یعنی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، کمیسیون تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس شورای اسلامی احراز نشده است، لازم‌الاجراست. بنابراین تبصره ۴ ماده ۳۴ آیین نامه استخدامی تا زمانی که لغو نشده، اجرا شدنی است.

□ **شخصی بدون گرفتن پروانه از شهرداری در ملک خود مبادرت به احداث بنا می‌کند و در نتیجه آن، بر اصلاحی را رعایت نمی‌کند.**

حال شهرداری قصد اجرای طرح تعریض دارد - که قسمتی از ملک مذکور را در برمی‌گیرد. آیا شهرداری می‌بایست قیمت ملک مذکور را که در آن تخلف صورت گرفته است بپردازد؟ لطفاً این شهرداری را در خصوص نحوه اقدام راهنمایی فرمایید.

○ موضوع تجاوز به معابر شهر در نتیجه عدم رعایت بر اصلاحی و خرید املاک واقع در مسیر طرح تعریض معابر، دو مقوله جداگانه است که احکام متفاوتی دارد. ساختمانی که بدون پروانه یا خلاف مندرجات پروانه احداث شده و براساس ضوابط موجود در زمان احداث آن به معابر تجاوز کرده است، شهرداری می‌بایست پرونده آن را وفق تبصره ۶ ذیل ماده صد به کمیسیون ماده صد ارجاع دهد و براساس رأی صادره اقدام کند. حال چون قسمتی از ملک مورد نظر در مسیر طرح تعریض واقع شده است، شهرداری می‌بایست وفق مقررات مندرج در قانون نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸ و قانون نحوه تقویم اینیبه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها مصوب ۱۳۷۰، آن قسمت را خریداری کند. بر این مبنا، جواب سؤال مذکور به شرح ذیل است:

۱- در صورتی که طرح شهرسازی مصوب (جامع، هادی و تفصیلی) قبل از احداث ساختمان مورد نظر وجود داشته و مالک بدون گرفتن پروانه از شهرداری و بدون توجه به طرح مذکور رعایت بر اصلاحی را نکرده باشد، شهرداری می‌بایست پرونده آن را در کمیسیون مطرح و مطابق رأی صادر شده اقدام کند؛ که در اینجا قطعاً رأی کمیسیون تخریب یا اصلاح مقدار متجاوز خواهد بود. پس از اجرای رأی کمیسیون شهرداری می‌بایست آن قسمت از عرصه را که در طرح تعریض معابر قرار گرفته است براساس قوانین پیش گفته خریداری کند. ۲- در صورتی که پس از احداث ساختمان مورد نظر طرح شهرسازی تصویب گردیده و قسمتی از آن در مسیر تعریض معابر قرار گرفته باشد، باز ابتدا شهرداری می‌بایست پرونده آن را در کمیسیون ماده صد مطرح سازد و رأی

صادر شده را اجرا کند و سپس قیمت عرصه و اعیانی را (در صورت موجود بودن) بپردازد و آن را تملک کند.

□ **آیا اشخاص حقیقی می‌توانند به عملکرد خلاف قانون شوراها اعتراض کنند؟ در این صورت مرجع رسیدگی به این اعتراضات کدام است؟**

○ با عنایت به منطوق قسمت صدر ماده ۷۹ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب سال ۱۳۷۵ (به منظور رسیدگی به شکایات مبنی بر تخلفات و اعتراضات شوراها هیئت‌هایی به نام هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات به ترتیب زیر تشکیل می‌شود...)، کلیه اشخاص - اعم از حقیقی و حقوقی - می‌توانند به عملکرد خلاف قانون شورا یا تخلفات اعضای آن به هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات اعتراض کنند. مضافاً اینکه به موجب ماده ۸۰ قانون مذکور، در صورتی که مصوبات شوراها مغایر با وظایف و اختیارات قانونی آنها و مغایر قوانین عمومی کشور باشد، مسئولان اجرایی مربوط صالح به اعتراض هستند و مطابق ماده ۸۱ نیز هر گاه شورا اقداماتی برخلاف وظایف مقرر یا مخالف مصالح عمومی کشور و یا حیف و میل و تصرف غیر مجاز در اموالی که وصول و نگهداری آن را به نحوی بر عهده دارد انجام دهد، به پیشنهاد کتبی فرماندار موضوع برای انحلال شورا به هیئت حل اختلاف استان ارجاع می‌گردد.

□ **همان طور که می‌دانید، به موجب ماده یک قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱، از ابتدای سال ۱۳۸۲ برقراری و دریافت هر گونه وجوه از جمله مالیات و عوارض - اعم از ملی و محلی - از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و همچنین کالاهای وارداتی، صرفاً به موجب این قانون صورت می‌پذیرد؛ و کلیه قوانین و مقررات مربوط به برقراری، اختیار و یا اجازه برقراری و دریافت وجوه که به وسیله هیئت وزیران، مجامع، شوراها و سایر مراجع، وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی از جمله آن دسته از دستگاه‌های اجرایی که شمول قوانین بر آنها مستلزم ذکر نام یا تصریح نام است، همچنین مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی صورت می‌پذیرد، به استثنای لغو گردیده است. آیا بند "الف" ماده ۳۰ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳ نیز لغو شده است؟ به عبارت دیگر، آیا با وجود ماده مذکور رئیس جمهور می‌تواند کماکان مستند به بند الف ماده ۳۰ نسبت به وضع عوارض اقدام کند یا خیر؟**

○ همان طور که از عنوان قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی

مصوب ۱۳۸۱ پیداست، این قانون راجع است به چگونگی وصول عوارض و مالیات و سایر وجوه از سه مقوله تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی که به تصریح ماده یک گرفتن هر گونه وجهی از آنها مطابق مقررات مندرج در این قانون قرارداد شده است. اینکه آیا می توان به استناد بند "الف" ماده ۳۰ قانون وصول وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین نسبت به کالاهای وارداتی، تولیدکنندگان کالا و ارائه دهندگان خدمات عوارض وضع کرد، یا عوارض وضع شده قبلی قابلیت وصول دارند یا خیر، پاسخ آن به شرح زیر است: الف - کالاهای وارداتی: با عنایت به اینکه عوارض این گونه کالاها به شرح مندرج در ماده ۲ قانون تعیین گردیده است، لذا نمی توان به استناد بند "الف" ماده ۳۰ از این پس برای آنها عوارض وضع کرد و عوارض تصویبی قبلی نیز ملغی است. ب- ارائه دهندگان خدمات: در ماده ۴ قانون عوارض تعداد محدودی از خدمات تعیین گردیده است و به موجب مفهوم مخالف ماده ۵، برقراری هر گونه عوارض برای آن دسته از خدمات که در ماده ۴ تکلیف عوارض آنها معین نشده است

مجاز است. بنابراین برای آن دسته از خدماتی که تکلیف عوارض آنها در قانون اصلاح مواد از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱ معین نشده است، می توان به استناد بند "الف" ماده ۳۰ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت عوارض وضع کرد؛ و در صورتی که قبلاً عوارض آنها تصویب شده است کماکان قابل وصول است. ج- تولیدکنندگان کالا: با توجه به اینکه در ماده ۳ قانون عوارض کالاها تعیین یا ترتیب تعیین آن مشخص شده است، لذا نه می توان به استناد بند "الف" ماده ۳۰ برای آنها عوارض وضع کرد و نه می توان عوارض تصویبی قبلی را وصول کرد. با توجه به مراتب پیش گفته، ماده ۳۰ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب سال ۱۳۷۳ لغو نشده و تنها موارد تحت شمول آن تخصیص یافته است.

رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، مبنی بر ابطال بند یک صورتجلسه شماره ۴۳ مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۲ کمیسیون ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و بخشنامه های شماره ۲۰۲۸۷ مورخ ۱۳۵۹/۹/۱۱ و ۳۴۰۲۸/۳۴۰۲۸/۱۰/۲۱۱۰ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۱۸ شهرداری تهران.

تاریخ: ۱۳۸۱/۱۰/۱ شماره دادنامه: ۳۴۵ کلاس پرونده: ۴۸۱/۸۰

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکلی: سازمان بازرسی کل کشور

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بند یک مصوبه شماره ۴۳ مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۲ کمیسیون ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری استان تهران و بخشنامه های شماره ۲۰۲۸۷ مورخ ۱۳۵۹/۹/۱۱ و ۳۴۰۲۸/۳۴۰۲۸/۱۰/۲۱۱۰ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۱۸ شهرداری تهران.

مقدمه: شاکلی طی نامه شماره ۸۰/۳۱۴۱۶/س مورخ ۱۳۸۰/۱۲/۱۱ با ارسال گزارش بازرسان سازمان مذکور خواستار ابطال بند یک مصوبه شماره ۴۳ مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۲ کمیسیون ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری استان تهران و بخشنامه های شماره ۲۰۲۸۷ مورخ ۱۳۵۹/۹/۱۱ و ۳۴۰۲۸/۳۴۰۲۸/۱۰/۲۱۱۰ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۱۸ شهرداری تهران شده اند. در گزارش پیوست نامه مذکور آمده است، کمیسیون داخلی منطقه ۲ شهرداری با استناد به صورتجلسه شماره ۴۳ مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۲ کمیسیون ماده ۵ که تصمیم گیری عرض گذرهای زیر دوازده متر را به کمیسیون داخلی شهرداری ها مرکب از شهردار منطقه، معاون فنی و رئیس طرح های تفصیلی تفویض اختیار کرده، اقدام به تصمیم گیری نموده است. با توجه به اینکه صلاحیت کمیسیون ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران منحصر به بررسی و تصویب طرح های تفصیلی و تغییرات آنهاست و اعمال این صلاحیت مستلزم مراعات اصول مربوط به مراحل تهیه و تنظیم طرح اصلاحی و پیشنهاد آن توسط مراجع قانونی ذی ربط و توجه به ضوابط و معیارهای فنی و تخصصی از لحاظ احراز ضرورت تغییر طرح و تناسب زمین مورد نظر از حیث مساحت و محل وقوع برای رفع نیازمندی های عمومی و همچنین منوط به رعایت حقوق مکتسب اشخاص در اراضی مذکور و نهایتاً هماهنگی آن با طرح جامع شهر است؛ [و از طرفی این صلاحیت قائم به شخص (شخصیت حقوقی) بوده و قابل تفویض به نهادها یا اشخاص دیگر نمی باشد، لذا با توجه به اینکه تصویب معیارها و ضوابط و آیین نامه های شهرسازی از اختیارات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می باشد، چنین به نظر می رسد، اولاً بخشنامه های شماره ۲۰۲۸۷ مورخ ۱۳۵۹/۹/۱۱ و ۳۴۰۲۸/۳۴۰۲۸/۱۰/۲۱۱۰ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۱۸ شهرداری تهران مبنی بر تصمیم گیری در مورد عرض گذرهای زیر دوازده متر توسط شهرداری های مناطق خلاف مقررات است. ثانیاً کمیسیون ماده ۵ شهر تهران در تنفیذ بخشنامه های مذکور و تفویض اختیارات خود به شهرداری تهران به موجب بند یک صورتجلسه شماره ۴۳ مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۲ مرتکب تخلف از مقررات شده است.

مدیر کل حقوقی شهرداری تهران در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۳۱۷/۲۴۳۳۱ مورخ ۱۳۸۱/۹/۱۶ اعلام داشته اند، به موجب بخشنامه های فوق الذکر جهت تسریع در کار ارباب رجوع و حل مشکلات مردم، اختیار تصمیم گیری در مورد عرض گذرهای زیر دوازده متر به کمیسیون داخلی شهرداری های مناطق مرکب از شهردار منطقه، معاون فنی و رئیس طرح های تفصیلی تفویض گردیده است. سپس کمیسیون ماده پنج طی بند یک صورتجلسه شماره ۴۳ ضمن تنفیذ بخشنامه های فوق الاشعار مقرر می دارد، مناطق بیست گانه شهرداری تهران رأساً با عنایت به مفاد بخشنامه های مزبور و رعایت سایر ضوابط و مقررات اتخاذ تصمیم نموده و یک نسخه از صورتجلسه مصوب را

همراه با نقشه ۱/۲۰۰۰ که محل مورد نظر روی آن منعکس و به تأیید کمیسیون رسیده باشد را جهت اصلاح نقشه اورژینال تفصیلی به دبیرخانه کمیسیون ماده پنج ارسال نمایند. لازم به ذکر است کمیسیون ماده پنج طی بند ۲ صورتجلسه ۳۳۲ اعلام داشته، بخشنامه‌های شماره ۲۰۲۸۷ مورخ ۱۳۵۹/۹/۱۱ و ۱۳۴۰۲۸/۲۱۱۰/۴۱۰ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۱۸ در راستای روش عدم تمرکز و تعیین خط مشی اداری برای سهولت در انجام کار و حل مشکلات مردم صادر گردیده و جهت گذرهای کم‌تر از دوازده متر نیز قبلاً ضوابط و دستورالعمل‌هایی تدوین و به مورد اجرا گذاشته شده است که با رعایت مقررات و حقوق مکتسبه تأثیر چندانی در اساس طرح‌های تفصیلی ایجاد نمی‌گردد، فلذا طرح مورد به مورد آنها در کمیسیون الزامی ندانسته و ضمن تأکید مجدد رعایت ضوابط و مقررات، دستورالعمل‌های مربوطه و همچنین حقوق مکتسبه اشخاص در خصوص مفاد بند یک صورتجلسه شماره ۴۳، صراحتاً اعلام می‌دارد، مفاد صورتجلسه مزبور بنا بر مراعات مصالح عمومی خصوصاً پاسخگویی سریع به شهروندان، اعمال سیاست تمرکز زدایی در قالب تعیین رویه اداری تصویب گردیده و به هیچ وجه تفویض اختیار نمی‌باشد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت الاسلام و المسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیئت عمومی

طبق ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱ وظیفه اظهار نظر نسبت به پیشنهادهای و لوایح شهرسازی و مقررات مربوط به طرح‌های جامع شهری مشتمل بر منطقه‌بندی، نحوه استفاده از زمین، تعیین مناطق بازرگانی، اداری، مسکونی، تأسیسات عمومی، فضای سبز و سایر نیازمندی‌های عمومی شهر و تصویب نهایی طرح‌های جامع شهری و تغییرات آنها و همچنین تصویب معیارها و ضوابط و آیین‌نامه‌های شهرسازی به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و حسب ماده ۵ آن قانون مسئولیت بررسی و تصویب طرح‌های تفصیلی شهری و تغییرات آنها در هر استان یا فرمانداری کل به کمیسیون مذکور در قانون اختصاص یافته است. نظر به اینکه تفویض وظایف و مسئولیت‌های قانونی اختصاصی مراجع و مقامات ذی صلاح به سایر مقامات و مراجع بدون اذن صریح مقنن جواز قانونی ندارد و بخشنامه‌های شماره ۲۰۲۸۷ مورخ ۱۳۵۹/۹/۱۱ و ۱۳۴۰۲۸/۲۱۱۰/۴۱۰ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۱۸ شهرداری تهران که تعیین تکلیف عرض خیابان‌های زیر دوازده متر به لحاظ اشکالات اجرایی تعریض خیابان‌های مذکور از حیث ضوابط و خطوط طرح تفصیلی را به شورایی مرکب از شهرداری منطقه، معاون فنی و شهرسازی و رئیس طرح‌های تفصیلی و بر و کف محول کرده و کلیه اصلاحات اعم از تقلیل عرض، جابه‌جایی انطباق با وضع موجود و حذف خطوط طرح تفصیلی را از وظایف آن شورا قلمداد نموده است، و همچنین بند یک صورتجلسه شماره ۴۳ مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۲ کمیسیون ماده ۵ قانون فوق‌الاشعار مشعر بر تنفیذ مفاد بخشنامه‌های مذکور مبنی بر تفویض اختیار و تصمیم‌گیری در مورد عرض گذرهای زیر دوازده متر به کمیسیون‌های داخلی شهرداری‌های مناطق و تصمیم‌گیری بر اساس آن در شهرداری مناطق ۲۰ گانه تهران، مغایر مصرحات و خارج از حدود اختیارات قانونی مربوط تشخیص داده می‌شود و مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری حکم به ابطال بخشنامه‌ها و مصوبه فوق‌الاشعار در حد مورد اعتراض صادر می‌گردد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف آبادی

پذیرش آگهی

ماهنامه شهر داریا

آگهی می‌پذیرد

۸۷۷۲۶۳۴

۸۷۷۲۶۳۵

بلدیه و بهداشت شهری

عباس جلالی

این اسناد مربوط به سال ۱۳۰۵ و ۱۳۰۶ خورشیدی است؛ یعنی ۱۵ سال پیش از آنکه چنین وزارتخانه‌ای تشکیل شود. تهران هنوز چهره شهرهای پایان سده‌های میانه را داشت، با برج و باروهای روزگار ناصری / ناصرالدین شاه (پاد. ۱۲۶۴-۱۳۱۳ ق.) که برپا بود و بر گرد آن خندق و سیل‌گرد وجود داشت که مانداب‌هایش پس از هر سیل به کانون بیماری‌های همه‌گیر و کشنده مانند تب زرد (مالاریا)، حصبه / تیفوئید و جز اینها تبدیل می‌شد. درون دیوارهای شهر نیز وضع بهتر از این نبود. خیابان‌های لاله‌زار و استانبول (اسلامبول)، میدان توپخانه تنها فضاهای درخور اعتنا و نسبتاً پاکیزه تهران به شمار می‌آمدند. بقیه شهر و به ویژه بافت‌های قدیمی آن با گذرها، کوچه‌های باریک و پیچ‌پیچ «وضعیت نفرت‌انگیزی داشت. مردم همچنان زباله و خاک‌روبه‌ها را به کوچه‌ها و خیابان‌ها - که به ندرت سنگفرش بودند - می‌ریختند. این معابر در زمستان پر از گل و لای و در تابستان پرگرد و غبار و چنان ناهموار بودند که بعضی نقاطشان به خندق می‌مانست. در واقع پیاده‌روها سنگفرش نبود، جز در مقابل خانه بزرگانی که هزینه آن را راساً پرداخت کرده بودند». (شهریار عدل و برنار اورکاد، ص ۲۱۵). این وضعیت، گاه با تخلیه چاهک آبریزگاه‌ها در معابر عمومی (سند شماره ۱) [آن را با خاک می‌آمیختند تا برای باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی کود بسازند] بهداشت شهریان را یکسره به خطر می‌انداخت.

پس از نابسامانی‌های سیاسی و اجتماعی در طول سال‌های جابه‌جایی قدرت قاجاریان با پهلوی، رضاخان در ۱۳۰۴ به پادشاهی رسید و همقطاران روزگار سپاهیگری خود را بر سر کارهای اجرایی کشور نشاند. در این میان از جمله کفالت شهرداری به کریم آقا بوذرجمهری رسید که این دو اعلان به‌هنگام سرپرستی وی بر شهرداری صادر شد.

سند شماره ۱

این سند در روزنامه اطلاعات شماره ۱۸۴ به تاریخ ۱۹ فروردین ۱۳۰۶ خورشیدی چاپ شد.

اعلان اداره صحنه مشاغل و معاونت اجتماعی بلدیه طهران به دقت ملاحظه فرمایید

نظر به اینکه در فصل بهار مرضه صحنه در شهر مشاهده

در آغاز سده چهاردهم هجری خورشیدی، یعنی زمان صدور این دو «اعلان»، بلدیه (شهرداری) آن گونه که از همین اسناد نیز بر می‌آید، وظیفه بس دوشوار و سنگینی را بر دوش داشته است که ریشه‌های آن را در متون قدیمی مانند آنچه این اخوه (۴۸-۷۲۹ ق.) در کتاب «آیین شهرداری» آورده است، می‌توان یافت. محتسب نقش شهردار را بر عهده داشته و تمامی کارهای نظارتی شهر بر گردن او بوده است.

زمینه‌هایی چون بهداشت و درمان، «... جمعیت پزشکیان و کحلان و جراحان و...» و یا بهداشت شهری و پیشگانی که فرمان‌های بسیار دقیقی را نیز در این باره دیکته کرده است، همچون: «باید که محتسب قصابان را نگذارد تا بر در دکان‌های شان کشتار کنند...» و «محتسب یکایک قصابان را فرمان دهد که چون فروش را تمام کرد، به روی تخته قصابی نمک کوییده پیاشد تا به‌هنگام گرما گرم نگذارد...» (این اخوه، ص. ۱۲۱ - ۱۲۲). روند چنین نظارتی است که تا آغاز سده چهارم هجری به روزگار سلطنت پهلوی اول (۱۳۰۵ - ۱۳۲۰ ش.) نیز دامن کشید. در واقع شهرداری همه کارهای وزارتخانه‌های بزرگ و بسیار مهم امروزی - همچون وزارت بهداری - را یک‌تنه اجرا می‌کرده است. در شهریور ۱۳۲۰، رئیس الوزرای وقت، محمد علی فروغی ذکا الملک

(۱۲۵۷-۱۳۲۱ ش.) برای نخستین بار در تاریخ ایران وزارت بهداری را بی‌نیاز از وزارت بهداری کرد (نخستین وزیر بهداری ایران اسماعیل مرآت بود).

به مشاغل و معاونت اجتماعی بلدیه طهران

بدقت ملاحظه فرمائید

درفصل بهار مرض حصبه در شهر مشاهده می‌شود اداره صحنه اجتماعی خاطر اهالی محترم را باجرا دستورات صحی فول که انشاء الله بدین وسیله حتی المقدور از ابتلاء باین مرض آب مشروبی را بجوشانند و استعمال نمایند .

حتی المقدور از خوردن سبزیجات خام مانند کاه و سبزی خوردن بد زیرا آب و سبزیجات خام دو عامل مهم تولید مرض حصبه می‌باشد - درهرخانه که مرض حصبه یافت شود اشیاء و البسه متعلقه بهمیرا -

پرستاران همیشه مراقبت نمایند که دست های خود را باابون

عموم ساکنین آن خانه آب جوشیده استعمال نمایند .

۵ - مریض را دراطاق جداگانه پرستاری نمایند .

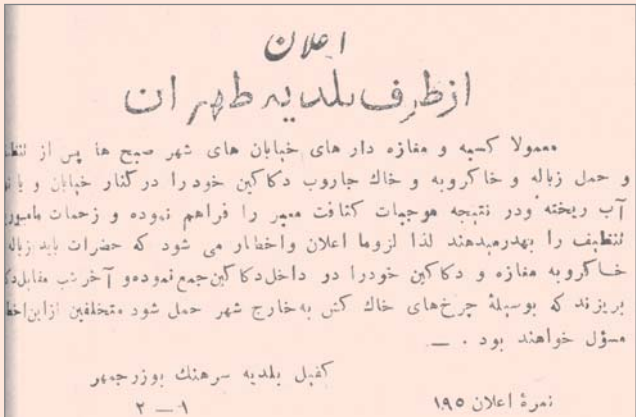
۶ - درمستراح همه روزه مقدار کافی آهک و یا کربنولین بریزند و درهر خانه که مریض حصبه مشاهده شود فوراً اداره صحنه و مشاغل و وزارت اجتماعی بلدیه علمای و ماشین فرهل ضد عفونی نمایند دستورات لازمه و نت داخل اطاقرا بوسایل علمی و ماشین فرهل ضد عفونی نماید

برای جلوگیری ازسرایت مرض بسایر ساکنین خانه داده شود درخانه مخصوصاً مشروب شوندهکان از آب قنات شاه و سکنج را بجوشانند

آب مشروبی نوصیه می‌نماید

ضمناً اضافه می‌نماید که ریختن آب حوض و لجن و شست و شوی البسه و غیره درمجارای آب و ریختن کثافات مستراح درکوچه ها ممنوع است مراکبین مشغول می‌شوند

(که قبل بلدیه طهران سرهنگ بوزرجه)



می شود، اداره صحبه و مشاغل و معاونت اجتماعی خاطر اهالی محترم را به اجرای دستورات صحی ذیل متوجه می دارد که انشاءالله بدین وسیله حتی المقدور از ابتلا به این مرض محفوظ بمانید.

- ۱- آب مشروبی را بجوشانید و استعمال نمایید.
- ۲- حتی المقدور از خوردن سبزیجات خام مانند کاهو و سبزی خوردن اجتناب نمایید، زیرا آب و سبزیجات خام دو عامل مهم تولید مرض حصبه می باشد.
- ۳- در هر خانه که مرض حصبه یافت شود، اشیا و البسه متعلقه به مریض را بجوشانید.
- ۴- پرستاران همیشه مراقبت نمایند که دست های خود را با صابون بشویند.

۵- عموم ساکنین آن خانه آب جوشیده استعمال نمایند.

۶- مریض را در اطاق جداگانه پرستاری نمایند.

۷- در مستراح همه روزه مقدار کافی آهک یا کربولین بریزند. در هر خانه که مریض حصبه مشاهده شود، فوراً به اداره صحبه و مشاغل و معاونت اجتماعی بلديه اطلاع دهند تا توسط مفتشین، صحی اطاق مریض و لوازم و اثاثیه داخل اطاق را به وسایل علمی و ماشین فومل ضد عفونی نمایند و دستورات لازمه برای جلوگیری از سرایت مرض بسایر ساکنین خانه داده شود.

در خاتمه مخصوصاً مشروب شونندگان از آب قنات شاه و سنگلج را به جوشانیدن آب مشروبی توصیه می نماید. ضمناً اضافه می نماید که ریختن آب حوض و لجن و شست و شوی البسه و غیر در مجاری آب و ریختن کثافات مستراح در کوچه ها ممنوع است.

مرتبکین تعقیب می شوند. نمره اعلان ۳۲۵ (کفیل بلديه طهران سرهنگ بوذرجمهری) با نگاهی به سند شماره یک و بررسی پاره های نامها می توان تا اندازه ای به گستره ساختار شهرداری (بلديه) در آن هنگام پی برد. اعلان از سوی «اداره صحبه مشاغل و معاونت اجتماعی بلديه طهران صادر شده است و مخاطب همه باشندگان تهرانی هستند. «اداره صحبه مشاغل» شاید نهادی مانند «اداره بهداشت کار» در شهرداری کنونی باشد. در این میان، وجود معاونت اجتماعی در آن روزگار آشفته میان کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ تا آغاز سلطنت رضا شاه شگفت انگیز می نماید. وجود «مفتشین صحی» (بازرسان بهداشت) در شهرداری از آن هم شگفت تر است و نشان می دهد که شهرداری چه وظایف گوناگونی داشته و شاخه بهداری آن چقدر گسترده بوده است. از توصیه اداره صحبه درباره «آب مشروبی» می توان به آسانی دریافت که آب آشامیدنی تهران در آن روزگار آب کاریز بوده است که خود مردم یا آبکش ها (سقایان) برداشت می کرده اند - که در اعلان تنها از دو کاریز، قنات شاه و سنگلج نام رفته است. کاریزهای بسیاری آب آشامیدنی پایتخت را تأمین می کردند، که برخی شان اینها هستند: قنات محمد قلی خان سردار، شهاب الملک، نجف آباد، نظامیه، قنات کوثر و علی شاهی که اشکفت (مظهر) این آخری در ارگ دولتی بوده است.

سند شماره دو

این سند در روزنامه اطلاعات شماره ۱۲۰ و ۱۲۱ به تاریخ ۱۴

و ۱۵ دی ماه ۱۳۰۵ چاپ شده است.

اعلان

از طرف بلديه طهران

معمولاً کسبه و مغازه دارهای خیابان های شهر، صبح ها پس از تنظیف و حمل زباله و خاکروبه و خاک جاروب دکا کین خود را در کنار خیابان و پا نهر آریخته و در نتیجه موجبات کثافت مسیر را فراهم نموده و زحمات مأمورین تنظیف را به هدر می دهند. لذا لزوماً اعلان و اخطار می شود که حضرات باید زباله ها و خاکروبه مغازه و دکا کین خود را داخل دکا کین جمع نموده و آخر شب مقابل دکان بریزند که به وسیله چرخ های خاک کش به خارج شهر حمل شود. متخلفین از این اخطار مسؤل خواهند بود.

کفیل بلديه سرهنگ بوذرجمهر

نمره اعلان ۱۹۵

این سند از چند سوید جای بررسی دارد: یکی پیشینه پاک سازی محیط زیست شهری است و دیگر لحن امرانه اعلان. بی گمان برای برقراری نظمی از این دست، آن هم با مأمورانی مشخص (مأموران تنظیف)، با انضباطی سختگیر می توانسته کار ساز باشد. آنچه مهر تأیید بر این روش می نهد، آن است که پس از گذشت بیش از ۷۷ سال هم اینک نیز در مواردی مغازه داران و پیشه وران همچنان به کار نازیبا و ناشهروندانه خود ادامه می دهند و روند ریختن خاکروبه و زباله دکان ها به درون جوی های سیمانی - که به مراتب پاکیزه ترند - ادامه دارد.

واکنش منابع اجرایی شهرداری نیز بسیار رنگ باخته است و حتی در حد تذکر ساده هم نیست.

بخش درخور توجه دیگر آن است که چرخ های خاک کش هر روز صبح زود شهر را از وجود زباله و خاکروبه پاک می کرده اند؛ و مهم تر اینکه شهرداری پایتخت حضور خود و مدیریت دستوری را از طریق اعلان های امرانه به مردمی که با فرهنگ شهروندی یکسره بیگانه بوده اند، دیکته می کرده است.

منابع:

- (۱) این اخوه آیین شهرداری در قرن هفتم، ترجمه جعفر شعار، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم، ۱۳۶۷.
- (۲) عاقلی، باقر: نخست وزیران ایران، انتشارات جاویدان، چاپ دوم، ۱۳۷۴.
- (۳) عدل، شهریار، و برنار اورکاد: تهران، پایتخت دویست ساله، ترجمه ابوالحسن سروقد مقدم، ... سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، انجمن ایران شناسی فرانسه، چاپ اول، ۱۳۷۵.

کاشمر در دسترس است

گفت و گو با سید حسین حسینی، شهردار کاشمر

محمد سالاری راد



سید حسین حسینی

دارای مدرک کارشناسی عمران است. وی به دلیل سوابق خود در فعالیت‌های ساخت و ساز، پیش از تشکیل شورای اسلامی شهر اول به سمت شهردار کاشمر منصوب شد و پس از تشکیل شورا، مجدداً از سوی اعضا، برای این سمت انتخاب گردید. فعالیت وی در دوره دوم شوراها نیز تداوم یافته است.

کاشمر بر سر هیچ کدام از راه‌های اصلی و پر رفت و آمد خراسان نیست. در جاده اصلی مشهد- بیرجند، که پس از آن می‌توان به زابل و زاهدان رسید و یا راه را کج کرد و از یزد سردر آورد، پس از تربت حیدریه و پیش از رسیدن به گناباد در سه راهی شادمهر، جاده‌ای است که به سمت کاشمر و پس از آن به برداسکن منشعب می‌شود. هر کس با این شهر سروکار مستقیم دارد، گذرش به آنجا خواهد افتاد و پس. این شهر به رغم جای داشتن در مرکز خراسان و وجود چند بقعه و زیارتگاه و حتی جاذبه‌های شگرف طبیعی، در مجموع در انزوا به سر می‌برد. نبود دسترسی، مشکل اصلی شهر است و شاید از همین رو برای تبعیدگاه مرحوم مدرس انتخاب شده بود. نیز شاید به همین دلیل است که به رغم دور بودن از مرزهای شرقی و حتی وجود شهرهایی پیش از آن، تا چندی پیش کوهستان‌های پیرامونی‌اش به محل تجمع گروه‌های تندرو افغانی اختصاص یافته بود. چنین معضلی به ناامنی شدید در این شهرستان منجر شد و بالاخره با سرکوب نظامی پایان یافت.

دسترسی، چه در ابعاد بیرونی و چه درونی، مسئله‌ای است که از ابتدا با سید حسین حسینی، شهردار کاشمر، به بحث گذاشته شد و به تقریب تمام مصاحبه به آن اختصاص یافت.

□ آقای شهردار، سال‌ها پیش که به کاشمر آمده بودم، شهر را در انزوا کامل دیدم. اکنون به هر حال کماکان سایه‌های آن انزوا وجود دارد، اما تغییراتی در جهت خروج از آن مشاهده می‌شود. از دیدگاه شما، این تغییرات چه بودند و کی رخ دادند؟

○ کاشمر سال‌های بسیار زیادی در بن بست بود. فقط کسانی که با این شهر کار داشتند و یا ساکن آن بودند، به این شهر رفت و آمد می‌کردند. حدود سه چهار سال پیش که راه برداسکن به سبزوار احداث و آسفالت شد، این شهر از بن بست بیرون آمد.

□ احداث این راه چه تأثیری بر رفت و آمدهای عبوری از این شهر گذاشته است؟

○ پیش از این، رفت و آمدهای جنوب خراسان و شمال سیستان و بلوچستان به تهران، از تربت حیدریه و سه راه امام تقی به نیشابور صورت می‌گرفت. با احداث این جاده، این رفت و آمدها

کوتاه‌تر و ساده‌تر شده‌اند. کسانی که بخواهند به شهرهای سبزوار، شاهرود، سمنان و تهران مسافرت کنند، راه کاشمر را انتخاب می‌کنند.

□ آیا حجم این رفت و آمدها به حدی هست که بر ساختار شهر تأثیر بگذارد؟

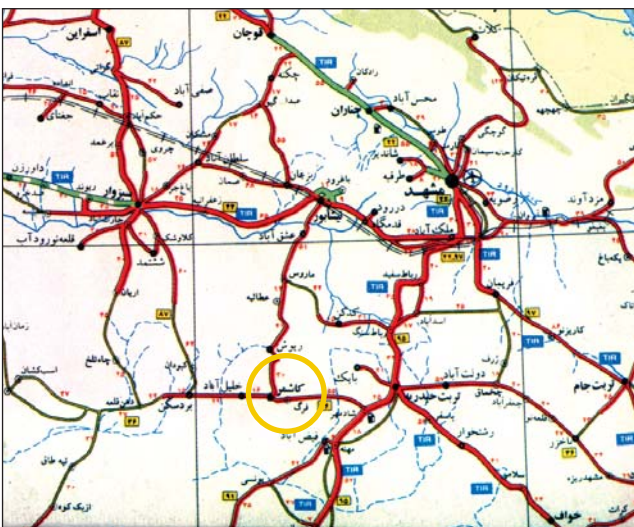
○ نه، هنوز در آن حدی نیست که احداث کمربندی را ضروری کند. اما به هر حال، پیش بینی می‌شود که خیابان‌های مرکزی شهر به هیچ وجه، تحمل ترافیک عبوری را نداشته باشند؛ و در نتیجه به خیابان‌های عریض‌تر در پیرامون شهر نیاز است.

□ مساحت شبکه معابر کاشمر چقدر است؟

○ مطابق با ارقام ارائه شده در جدول کاربری‌های وضع موجود طرح جامع در سال ۱۳۷۷، حدود ۲۷ درصد از سطح شهر به معابر اختصاص یافته است. مساحت کل شبکه معابر شهر ۲۵/۹ هکتار بود.

□ این رقم نسبتاً بالاست و حکایت از وجود معابر بسیار زیاد و بیش از نیاز این شهر دارد. چرا فکر می‌کنید که شهر نیازمند خیابان‌های عریض‌تر است؟

○ معابر پیرامونی مشکلی ندارند. مشکل اصلی خیابان‌های مرکزی شهر است که بسیار کم عرض‌اند و برخی از آنها به ناگزیر یکطرفه شده‌اند. متأسفانه ساختار مرکزی شهر بر اساس اصول شهرسازی طراحی نشده است. در طرح جامع اولیه شهر، مثلاً



مشهد مقایسه کنید، که مرکز اقتصادی و تجاری اش جابه‌جا نشده و فقط گسترش یافته است. آیا نمی‌توان مسائل و مشکلات مرکز کنونی شهر را حل کرد؟

○ اینکه مرکز شهر مشهد جابه‌جا نشد، به دلیل آن بود که به هر حال، مسائل و مشکلات دسترسی در مرکز مشهد حل شدند؛ اما این مشکلات برای تهران حل نشدند، کاشمر نیز همین وضعیت را دارد. مشکلات خیابان‌های مرکزی‌اش، حل نشدنی‌اند.

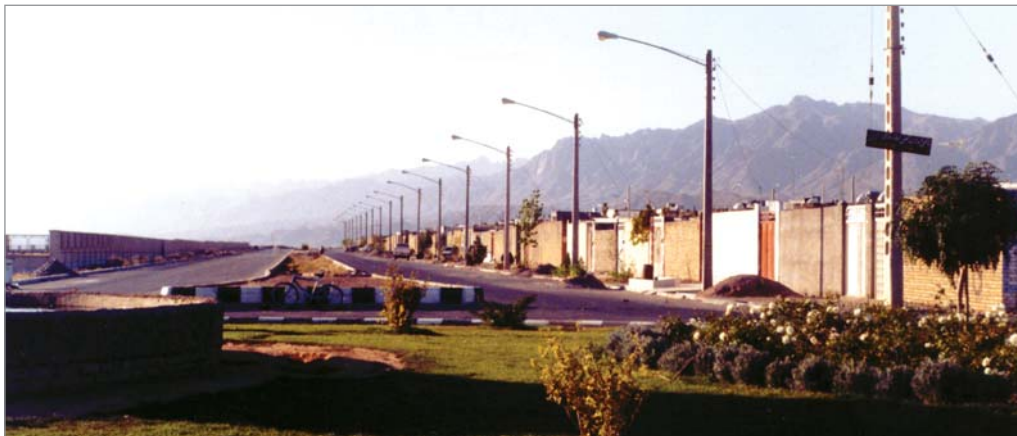
□ ما در همین ماهنامه "شهرداریها" تجربه‌های بسیاری را از کشورهای جهان - به ویژه کشورهای توسعه یافته - نشان داده‌ایم. مرکز شهر بسیاری از شهرهای قدیمی و پر جمعیت، حتی در کشورهای اروپایی، هیچ‌گاه جابه‌جا نشده‌اند؛ خیابان‌های آنها به همان صورت سابق باقی مانده و از رونق اقتصادی شان کاسته نشده است. چرا از چنین تجربه‌هایی یاد نشود؟

○ مرکز شهر کاشمر قدیمی است و مثل همه بافت‌های قدیمی شهرهای ایران، دارای ساختمان‌های فرسوده و کوچه‌های

برای خیابان ۱۸ متری امام خمینی که مرکزی‌ترین خیابان شهر است، تعریضی به اندازه ۴ متر از هر طرف در نظر گرفته شده بود و شهرداری و مردم بر اساس همین معیار، عقب‌نشینی و ساخت و ساز کرده بودند. موقعی که من به سمت شهردار این شهر انتخاب شدم، حدود ۴۰ درصد از عقب‌نشینی‌ها انجام شده بود. با بودجه و درآمدی که شهرداری به دست آورد، توانست بقیه عقب‌نشینی‌ها را هم انجام دهد و خیابانی به عرض ۲۶ متر در مرکز شهر احداث کند. اما الآن، همین خیابان با مشکل ترافیک روبه‌روست و به ناچار یکطرفه شده است.

□ آیا در طرح جدید، فکری برای خیابان‌های مرکز شهر شده است؟

○ خیر. مشاور طرح معتقد است که تعریض خیابان‌های مرکزی، با توجه به ساخت و سازهایی که اخیراً انجام شده، به هیچ وجه صحیح نیست و تبعات اجتماعی - اقتصادی برای شهر دارد. البته با آنکه نظر مشاور را درست می‌دانیم، اما معتقدیم که طرح‌های جامع باید راه‌حل‌های کم‌هزینه و عملی برای مشکلات شبکه معابر جست و جو کنند.



بسیار کم عرض است. اگر آتش‌سوزی در یکی از خانه‌ها رخ دهد، هیچ وسیله‌ای قادر به عبور از این کوچه‌ها نیست. نبود دسترسی در این بافت سبب شده است که اقشار جدید، که از نظر فرهنگی ارتقا یافته‌اند، این محله‌ها را برای سکونت خود انتخاب نکنند و به مناطق جدید که دارای طرح‌های شهرسازانه و اصولی هستند بروند. همین مسئله باعث جابه‌جایی مرکز شهر می‌شود.

□ آیا طی این سال‌ها، جابه‌جایی عمده‌ای در مرکز شهر کاشمر مشاهده کرده‌اید؟

○ البته، مرکز سکونتی شهر جابه‌جا شده است اما مرکز تجاری و بازار شهر، خیر؛ ضمن آنکه برخی فعالیت‌های اقتصادی همچون کارگاه‌های تعمیر، ساخت در و پنجره و مثل آنها به خیابان جمهوری - که دارای عرض ۴۵ متری است - منتقل شده‌اند.

□ این فعالیت‌ها، از نوع فعالیت‌های مرکز شهری نیستند. آیا بجز این مورد، گرایش دیگری برای جابه‌جایی مشاهده کرده‌اید؟

□ از دیدگاه شما چه راه‌حلی برای شبکه معابر شهر وجود دارد؟

○ من معتقدم که طرح‌های جامع باید به افق‌های بلندمدت‌تری فکر کنند و به زمانی بیندیشند که جمعیت شهر به حداکثر رسیده است.

مثلاً به ۱۰۰ سال آینده شهر فکر کنند و ساختار شهر را برای آن زمان آماده سازند. راه‌حلی که به ذهن من می‌رسد، این است که طرح جامع، شبکه معابر را در اراضی بایر یا مزروعی - که ارزان‌تر و کار در آن عملی‌تر است - بکشاند.

□ اراضی بایر و مزروعی در پیرامون شهر هستند. آیا معتقدید با احداث شبکه معابر در آن اراضی، مرکز شهر هم به آنجا منتقل می‌شود و ترافیک مرکز فعلی کاهش می‌یابد؟

○ این اتفاق، چه بخواهیم و چه نخواهیم، رخ خواهد داد. نمونه آن شهر تهران است که مرکز آن در طول حیات این شهر بارها جابه‌جا شده است؛ و ما برای کاشمر هم ناچاریم چنین کنیم.

□ چرا کاشمر را با تهران مقایسه می‌کنید؟ دست کم با

○ خیر.

○ من اهل همین شهرم و به جزئیات کوچه‌ها و خیابان‌های شهر کاملاً مسلطم و نیازی به نقشه احساس نمی‌کنم. اما برای مراجعه‌کنندگان، نقشه روی میز و در آرشیو وجود دارد، که می‌توانند ورق بزنند.

□ عریض‌ترین خیابان کاشمر کدام است و چقدر است؟
○ بولوار جانبازان، که ۶۰ متر عرض دارد.

□ وجود نقشه می‌تواند تصور بهتری از همین موضوع دسترسی و شبکه معابر به وجود آورد. به هر حال، وجه دیگر مبحث دسترسی، سلسله مراتب شبکه معابر است. آیا در شهر کاشمر توانسته‌اید چنین سلسله مراتبی را به اجرا درآورید؟
○ در شبکه طراحی شده شهر، چنین اصولی رعایت نشده است و این هم از جمله مشکلاتی است که شهرداری با آن سروکار دارد. مثلاً خانه‌ها در مجاورت خیابان‌های ۴۵ متری و ۶۰ متری قرار دارند و به طور مستقیم از آنها دسترسی می‌گیرند. در بافت قدیم هم، با توجه به شرایط جدیدی که برای آنها به وجود آمده است، سلسله مراتب اصولی به چشم نمی‌خورد.

□ آیا در مجاورت این خیابان، فعالیت اقتصادی جدیدی شکل گرفته است؟
○ نه، این بولوار تازه تأسیس است.

□ اتفاقاً می‌توان از سلسله مراتب موجود در بافت‌های قدیمی الهام گرفت و آن را در بافت‌های جدید رعایت کرد. اینکه در خانه‌ها مستقیماً به خیابان‌های اصلی باز می‌شوند، بسیار غیر اصولی است.

○ در شرایط کنونی نمی‌توان سلسله مراتب بافت‌های قدیمی را در شهرسازی جدید رعایت کرد. در بافت قدیم کاشمر، از خصوصی به عمومی، به ترتیب از ایوان به میلان و از میلان به خیابان می‌رسیدند. این وضعیت برای بافت‌های جدید اجرا شدنی نیستند.

□ در صحبت‌های قبلی خود اشاره کردید که طرح‌های جامع باید افق‌های دراز مدت (مثلاً ۱۰۰ ساله) را در نظر بگیرند. از نظر شما، کاشمر در ۱۰۰ سال آینده چه وضعیتی دارد؟

○ شهر کاشمر با این رشد جمعیتی که در سال‌های گذشته داشته است، اگر همین نرخ رشد را ادامه دهد، به شرایطی همچون تهران می‌رسد. تهران در صد سال گذشته چه بود و چقدر جمعیت داشت؟!

□ منظور این نیست که ایوان و میلان ساخته شود؛ بل این است که خیابان‌شیرانی درجه یک به خیابان فرعی و سپس به دسترسی‌ها منتهی شود. واحدهای مسکونی باید در معابر دسترسی - یا حداکثر بر خیابان‌های فرعی - به شبکه معابر متصل شوند.

○ تصور من از سلسله مراتب این است که باید در خیابان‌های مرکزی خط عبور سواره، خط موتور سیکلت، دوچرخه، نوار سبز و پیاده‌رو وجود داشته باشد. در خیابان‌هایی با چنین مقطعی، اتصال مستقیم واحدهای مسکونی مشکلی را ایجاد نمی‌کند. خیابان‌های فرعی، می‌توانند کم‌عرض‌تر باشند، اما همین سلسله مراتب در آنها رعایت شده باشد.

□ کاشمر در سال‌های گذشته با نرخ رشد حدود ۳/۴ درصد رشد کرده است و به نظر می‌رسد که این رشد، هم به دلیل کاهش آهنگ رشد جمعیت و هم به دلیل کاهش و توقف جابه‌جایی جمعیتی، تحقق ناپذیر باشد. اما به هر حال حتی با این رشد، جمعیت کاشمر نه تنها به ۷ میلیون بلکه به ۷۰۰ هزار نفر هم نخواهد رسید.

○ من گفتم «اگر شرایط گذشته ادامه یابد»؛ اما با توجه به اتفاقاتی که در کاهش رشد جمعیت رخ داده است، ما با انفجار جمعیت رو به رو نخواهیم شد و من برای شهری همچون کاشمر، آینده مساعدی را پیش بینی می‌کنم.

□ البته سلسله مراتب در مباحث شهری، چیز دیگری است. آیا اجرای چنین مقطع عرضی، برای شهری همچون کاشمر بصره است؟ آیا شهرداری توان مالی احداث و نگهداری چنین خیابان‌هایی را دارد؟

○ خیر، همان‌طور که قبلاً هم گفتم، اجرای اصول شهرسازی در بافت‌های موجود، بسیار پرهزینه است. به همین دلیل است که معتقدم این معابر باید در اراضی ارزان‌تر احداث شوند.



خیابان امام خمینی - اصلی‌ترین خیابان شهر

□ آقای شهردار از اینکه وقت خود را در اختیار ماهنامه گذاشتید، متشکریم.

□ آقای شهردار، مسئله‌ای که من شخصاً در بسیاری از شهرداری‌ها مشاهده کرده‌ام، این است که اتاق شهرداران فاقد نقشه است. نقشه دید جامعی به مراجعه‌کنندگان، چه شهروندان عادی و چه مراجعه‌کنندگانی همچون من، می‌دهد. چرا دفتر کار شما فاقد نقشه است؟

مدیریت شهری و نقش نهادهای مردمی

امید معاریان

زیادی به همکاری با آنان از خود نشان می دهند. بنابراین، اعضای شوراهای شهر در پاسخ به این سؤال که چرا باید با نهادهای مردمی همکاری کرد و از استعداد آنان در ارائه خدمات شهری بهره جست، به مفاهیم و موضوعات ملموسی اشاره می کنند که اتفاقاً تأثیرات عملی و محسوسی را بر روی توسعه شهر از جنبه های مختلف دارند.

به عنوان مثال، خصوصیات کارمندان دولت - اعم از هوش، استعداد، سخت کوشی، نوع دوستی و نظایر اینها - در ارائه خدمات شهری چندان مؤثر نیست و نمی توان از کارمندان دولت و نهادهای رسمی انتظار داشت که عوامل یاد شده را در کار خود رعایت کنند.

آنها هم معمولاً به دلیل روزمره گی، خود را ملزم به دخالت دادن عوامل یاد شده نمی بینند. از همین رو ارتباط آنان با مردم و جوامع محلی برای پیش بینی نیازهای جامعه استحکام و قوت چندانی نخواهد داشت. مثال های جالبی در این مورد می توان زد. مثلاً فرض کنید فرد یا مجموعه ای از افراد علاقه زیادی به اشاعه هنر و فرهنگ ژاپنی در کشور داشته باشند، اما دولت هیچ علاقه یا الزامی برای پرداختن به این

از دهه هشتاد به بعد، دست اندرکاران و گردانندگان توسعه با ترکیب بندی تازه ای پا به میدان نهاده اند. این بدان معناست که با تغییراتی که در نقش دولت ها در اداره امور شهروندان به وجود آمده است، و البته با تغییرات جدی در روند گردش سرمایه اقتصادی، دست اندرکاران جدیدی به گستره توسعه در جوامع افزوده شده اند. سازمان های غیر دولتی و مردمی از جمله این دست اندرکاران اند. بسیاری، افزایش نقش سازمان های غیر دولتی در جوامع توسعه یافته را مرهون درهم آمیزی دولت های محلی - که شورای شهر و شهرداری تبلور آن هستند - با انجمن های مردمی می دانند. از این منظر، آنان شش کارکرد را برای انجمن های مردمی در نظر می گیرند و تمایل دارند که با استفاده از این ویژگی ها به روند اداره مطلوب در جوامع محلی دست یابند. اگر چه سه جزء اول این ۶ ویژگی به نوعی سیاسی محسوب می شوند، اما می توان گفت که آنچه توجه شوراهای شهر و شهرداری ها را به همکاری با انجمن های مردمی جلب می کند، سه بخش دوم آن است. این ویژگی ها عبارتند از:

وجود اعتماد و اقبال مردمی به نهادهای غیر دولتی برای شوراهای شهری و شهرداری ها منبع بسیار مناسبی به شمار می آید، تا در پرتو آن بتواند خدمات شهری را در حوزه های مختلف عمرانی، فرهنگی، اجتماعی، رفاهی و نظایر اینها با همراهی هر چه بیشتر مردم به پیش ببرند. جلب اعتماد مردم در این حوزه حتی کارکردهای اقتصادی را نیز برای متولیان امور شهری به همراه دارد

موضوع در خود احساس نمی کند و ثانیاً به دلیل اشتغالات دیگر، نمی تواند - و الزاماً نباید - به چنین اموری پردازد. اما به هر حال اگر جمعی از شهروندان به این موضوع علاقمند باشند و نتوانند آن را پیروانند، بخشی از شهروندان از پیگیری علائق خود باز می مانند؛ در حالی که می توان زمینه ای را فراهم آورد تا آنان با استفاده از منابع خود بتوانند به علائق شان پردازند. از این رو توجه به چنین انجمن هایی، شکاف به وجود آمده بین دولت یا دولت محلی و شوراهای شهر را - که تجلی اراده مردم برای اداره شهر هستند - با مردم، پر می کنند.

از طرف دیگر، دلایل زیادی مؤید این امر است که اقتصاد بازار محلی و نهادهای عمومی شهری مانند شهرداری ها در بسیاری مواقع به شدت وابسته به مقبولیت و اعتماد عمومی نهادهای مردمی به آنهاست. وجود اعتماد و اقبال مردمی به نهادهای غیر دولتی برای شوراهای شهری و شهرداری ها منبع بسیار مناسبی به شمار می آید، تا در پرتو آن بتواند خدمات شهری را در حوزه های مختلف عمرانی، فرهنگی، اجتماعی، رفاهی و نظایر اینها با همراهی هر چه بیشتر مردم به پیش ببرند. جلب

۱- کمک به تحقق اصل آزادی بیان؛
۲- تشویق تکثرگرایی و تحمل در جامعه و میان شهروندان؛
۳- ایجاد تعادل اجتماعی؛
۴- پشتیبانی از اقتصاد بازار؛
۵- جایگزینی بخش انجمن های مردمی با بخش خصوصی و بازار در ارائه خدمات؛ و

۶- بالا بردن بازدهی (منابع انسانی، مالی و جز آن).
نگاهی به این ویژگی ها، این اندیشه را کمرنگ می سازد که معمولاً دولت های محلی یا شوراهای شهر در جوامع گوناگون برای افزایش محبوبیت - و البته تضمین رأی در دوره های آتی - به تعامل با انجمن های مدنی و مردمی می پردازند. بل در واقع نوع کارکرد نهادهای مردمی و انجمن های محلی است که آنان را ترغیب به این همکاری می کند. حتی در جوامعی هم که دارای دولت های دموکراتیکی نیستند، مانند امریکای لاتین و یا افریقا، حتی به دلیل کارکردهای اقتصادی انجمن های مردمی نیز شوراهای شهر و در نهایت شهرداری علاقه

اعتماد مردم در این حوزه حتی کارکردهای اقتصادی را نیز برای متولیان امور شهری به همراه دارد، چرا که آنان برای اجرای پروژه‌های مختلف شهری می‌توانند با سهولت بیشتری به جلب نظر مردم بپردازند. این خود باعث می‌شود که مشارکت مردم در حفظ ساختارها و فعالیت‌های پایدار و گاه به گاه بیشتر شود؛ و چنین چیزی دارای منافع سرشار اقتصادی است که معمولاً کمتر به حساب می‌آید. موضوع دیگر نسبت داوطلبان در انجمن‌های مردمی است که خدمات عمومی ارائه می‌دهند. معمولاً در شرایط مشابه نهادهای عمومی شهری تلاش می‌کنند پروژه‌های خدماتی و رفاهی خود را به سازمان‌های غیر دولتی ارائه کنند؛ چرا که این سازمان‌ها معمولاً می‌کوشند تا برای اثبات حقانیت خود هم که شده، محصولات و خدماتی با کیفیت بالا ارائه کنند. همچنین از آنجا که آنان از نیروهای داوطلب سود می‌جویند، می‌توانند با قیمت تمام شده کمتری به ارائه خدمات بپردازند. حال با چنین مزایایی که می‌توان برای همکاری شوراهای شهر، شهرداری‌ها و در نهایت دولت‌های محلی با نهادهای مردمی و سازمان‌های غیر دولتی برشمرد، این سؤال مطرح می‌شود که برای نزدیکی به نهادهای مردمی چه چشم‌اندازهایی وجود دارد. نیز: روش‌ها و شیوه‌های همکاری و نزدیک شدن به نهادهای مردمی کدام است؟ سازوکارهایی که اعمال این روش‌ها و برنامه‌ها می‌تواند به آنها جامه عمل بپوشاند

۱- حمایت: این حمایت می‌تواند به اشکال مختلف و با سازوکارهای گوناگونی صورت گیرد. معمولاً در این خصوص آیین‌نامه‌های داخلی، قوانین محلی و قوانین اساسی کشورها چارچوب حمایت را مشخص می‌کنند؛ که این می‌تواند حیطه گسترده‌ای را در برگیرد: از تجهیز منابع مالی و انسانی گرفته تا حمایت‌های حقوقی.

۲- تعامل: ارتباط تعریف شده بین نهادهای عمومی با این سازمان‌ها را در سطوح مختلف روشن می‌سازد.

۳- حق دسترسی به اطلاعات: چنین حقی در بسیاری از قوانین محلی و ملی در کشورهای مختلف برای سازمان‌های غیر دولتی وجود دارد. حق دسترسی به اطلاعات مختلف مخصوص در زمینه‌های تخصصی که این انجمن‌ها به فعالیت می‌پردازند. مثلاً انجمنی که در خصوص مسائل محیط زیستی فعالیت می‌کند، حق دارد برای پیشبرد اهداف خود اطلاعات و آمارهای مختلف مربوط به کارش را در اختیار داشته باشد؛ بدان گونه که اگر کارمندان شهرداری و دولت محلی برای در اختیار گذاشتن این اطلاعات امتناع ورزند، این سازمان‌ها می‌توانند از آنها شکایت کنند.

۴- ارائه طرح، نظر و راه حل: سازوکارهای مختلفی برای ارائه نظر سازمان‌های غیر دولتی و انجمن‌های مردمی پیش‌بینی می‌شود. بدین وسیله این انجمن‌ها امکان می‌یابند تا ارتباط نزدیکی با شوراهای شهر و

معمولاً در شرایط مشابه نهادهای عمومی شهری تلاش می‌کنند پروژه‌های خدماتی و رفاهی خود را به سازمان‌های غیر دولتی ارائه کنند؛ چرا که این سازمان‌ها معمولاً می‌کوشند تا برای اثبات حقانیت خود هم که شده، محصولات و خدماتی با کیفیت بالا ارائه کنند. همچنین از آنجا که آنان از نیروهای داوطلب سود می‌جویند، می‌توانند با قیمت تمام شده کمتری به ارائه خدمات بپردازند

شهرداری‌ها برقرار سازند. این گونه، آنها هم می‌توانند از برنامه‌شوراها مطلع شوند و هم می‌توانند در مورد این برنامه‌ها به ارائه نظر و حتی همکاری بپردازند.

۵- حق درگیر شدن در برنامه‌ها و فعالیت شورای شهر و نهادهای عمومی: اینکه انجمن‌های شهری بتوانند در برنامه‌ها و فعالیت‌های شهری دخالت کنند و ایفاگر نقش باشند، حتی در برخی کشورها به صورت حقی قانونی درآمده است. در واقع در برخی موارد نهادهای عمومی باید طرح‌ها و برنامه‌های خود را برای همگان منتشر کنند تا امکان رقابت برای دستیابی به آن برای همه انجمن‌ها و البته بخش‌های دیگر همچون بخش خصوصی فراهم آید.

۶- قدرت نظارت: در نهایت، سازمان‌های غیر دولتی و انجمن‌های محلی باید بتوانند بر عملکرد شوراهای شهری و شهرداری‌ها نظارت کنند.

مجموعه آنچه که اشاره شد، محدوده‌هایی است که به لحاظ نظری انجمن‌های محلی و شهری مردمی در آن به تعامل می‌پردازند. اما آنچه در عمل اتفاق می‌افتد برابندی است از فضای موجود در جامعه و سازوکارهای قانونی که برای تعامل این نیروها تدوین شده است.

این برابند همواره تسهیل‌کننده تحقق اصول نظری نیست و چه بسا ممکن است در عمل هرگز به اهداف نظری تعریف شده دست نیایم.

کدام است؟ می‌توان گفت مجموعه تعامل نهادهای مدنی با شوراهای شهر و شهرداری‌ها در کشورهای مختلف، معمولاً از مجرای قانون اساسی، که به صورت مستقیم یا غیر مستقیم به انجمن‌های محلی است و نهادهای عمومی انجام می‌شود، قوانینی که می‌تواند اتحادیه‌های تجاری، صنوف، تشکل‌های جوانان، بنیادهای وابسته به احزاب، انجمن‌های کودکان، زنان، مسائل اجتماعی و جز اینها را در برگیرد؛ علاوه بر اینکه در برخی مواقع قانون مشخص می‌کند که چه انجمن‌هایی می‌توانند برای انواع مختلف مناسباتی که تعریف می‌شود با نهادهای عمومی شهری و یا دولت‌های محلی رابطه برقرار کنند. سازوکار دیگر همانا موضوعات خاصی است که معمولاً این نهادها می‌توانند به صورت مستقیم و یا غیر مستقیم به آن بپردازند. مثلاً شورای شهر بودجه‌ای را در خصوص مسئله‌ای اجتماعی تصویب می‌کند؛ آن گاه می‌تواند در تخصیص بودجه و رسیدن به هدفی که به دنبال آن است، از سازمان‌های غیر دولتی و یا نهادهای مدنی دیگر سود جوید. اما به صورت کلی می‌توان گفت که در کشورهای توسعه یافته و یا کشورهایی که در آنها روابط تعریف شده‌ای با نهادهای مدنی به چشم می‌خورد، شورای شهر و شهرداری - و در سطح کلان‌تر دولت محلی - در مواردی از این دست به تعامل با سازمان‌های جامعه مدنی می‌پردازند:

جابه جایی و دسترسی

دو کارکرد اصلی راه

محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای

جریان است.

بر مبنای این دسته بندی آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و خیابان‌های شریانی (اصلی)، جزو خطوط عبوری اند، خیابان‌های جمع کننده و پخش کننده حکم خطوط واسطه را دارند، و خیابان‌های محلی خطوط تغذیه اند.

کنترل دسترسی

محدود ساختن دسترسی عابران پیاده و خودروها به معابر، کنترل دسترسی نامیده می‌شود. کنترل دسترسی در سه سطح اعمال می‌گردد:

۱. کنترل کامل دسترسی

منظور از کنترل کامل دسترسی، دادن اولویت کامل به ترافیک عبوری و سرعت وسایل نقلیه در یک معبر است. در این نوع کنترل، ورودی‌ها و خروجی‌ها به نوعی طراحی می‌شوند که ورود و خروج عبور و مرور موجب توقف یا کاهش سرعت ترافیک عبوری نگردد. در کنترل کامل دسترسی، تقاطع همسطح وجود ندارد و تعداد و فاصله ورودی‌ها و خروجی‌های غیرهمسطح نیز با ضوابط و استانداردهای معینی تعیین می‌شوند.

۲. کنترل نسبی دسترسی

در کنترل نسبی دسترسی امکان ایجاد تقاطع‌های همسطح وجود دارد ولی این تقاطع‌ها باید در فواصل معینی از یکدیگر و تحت ضوابط مشخصی ساخته شوند. طراحی تقاطع‌ها باید به گونه‌ای باشد که موجب کاهش سرعت و یا توقف ترافیک عبوری نگردد. یکی از تدابیر مؤثر در این مورد ایجاد راه کناری است. راه کناری راهی است واقع در کنار راه شریانی و در امتداد آن، که به منظور جمع‌آوری ترافیک محلی و هدایت آن به مسیر اصلی - یا بر عکس - ساخته می‌شود.

۳. بدون کنترل دسترسی

در دسترسی فاقد کنترل، ورودی‌ها و خروجی‌های مسیر کنترل نمی‌شود ولی پاره‌ای اقدامات برای افزایش ایمنی، مانند سرعت گیر و میدانچه، صورت می‌گیرد.



به طور کلی هر شبکه حمل و نقل شهری دو وظیفه را عهده دار است:

الف - جابه جایی افراد و کالا در طول شبکه؛ و
ب - جمع‌آوری افراد و کالا از مبدأ و رساندن آنها به مقصد، و بر عکس.

عمل اول را حرکت می‌نامند، و دوم را دسترسی. برای آنکه حرکت با سرعت بیشتری همراه باشد، لازم است که از توقف‌های پی‌درپی به منظور تبادل کالا و مسافر کاسته شود.

بنابراین، خاصیت حرکت و دسترسی در خلاف یکدیگر عمل می‌کنند و دستیابی به هر کدام به کاهش کارکرد دوم می‌انجامد.

هر اندازه دسترسی بیشتر باشد، سرعت کمتر خواهد بود؛ و هر چقدر دسترسی کمتر باشد، سرعت افزون‌تر می‌شود.

راه‌های شهری بر مبنای دو عامل سرعت و دسترسی به سه دسته تقسیم می‌شوند:

۱. خطوط عبوری، که وظیفه اصلی آنها تأمین حرکت است و دسترسی آنها صفر - یا در حد صفر - است. در این گونه راه‌ها، حجم زیاد کالا و افراد با سرعت زیاد در حرکت است.

۲. خطوط واسطه، که در آنها عمل دسترسی و حرکت با سهمی تقریباً برابر انجام می‌شود. در این گونه راه‌ها حجم متوسط بار و مسافر با سرعت متوسط در حرکت است.

۳. خطوط تغذیه، که کار آنها جمع‌آوری مسافر از نقاط پراکنده و رساندن آنها به خطوط واسطه است. خاصیت اصلی خطوط تغذیه دسترسی است. در این خطوط حجم کم ترافیک با سرعت کم در

کاربری‌های پیرامونی در این نوع معبرها وجود دارد و از آنجا که چنین معبرهایی محل تردد و بازی کودکانند، سرعت وسایل نقلیه در آنها می‌بایست کنترل شود.

مسیر ویژه پیاده و دوچرخه

این مسیر تنها برای رفت و آمد عابران پیاده و تردد دوچرخه در نظر گرفته می‌شود و معمولاً در مجاورت خیابان سواره قرار ندارد. این گونه معابر از داخل پارک‌ها و فضاهای سبز عبور می‌کنند و بلوک‌های مسکونی را به مراکز تجاری (مرکز خرید) و مراکز فرهنگی (مجتمع‌های هنری) مربوط می‌سازند.

ویژگی‌های معابری که برشمرده شد، در وضع موجود شهرها - که بافتی سنتی و از پیش ساخته دارند - کاملاً مصداق نمی‌یابد و گاهی کارکرد آنها تغییر می‌کند. بسیاری از خیابان‌های محلی که وظیفه جمع و پخش کننده دارند و فراوانند بزرگراه‌هایی که به دلیل دسترسی‌های مستقیم اماکن مسکونی، تجاری، آموزشی و پارک به آنها، تبدیل به خیابانی شریانی شده‌اند.

بیشتر راه‌های شهری، علاوه بر آنکه مسیری برای عبور و مرور خودروها و عابران پیاده‌اند، ویژگی‌های دیگری نیز از لحاظ محیط زیست، دسترسی‌ها، ترافیک محلی و ترافیک عبوری دارند. در طراحی راه‌های شهری باید استانداردها و اصول متعددی در نظر گرفته شود. بهترین این روش‌ها، آنی است که بتواند تعادلی بین ظرفیت ترافیک، محیط زیست، سرعت و ایمنی ایجاد کند.

در شروع هر طرح شهرسازی و همزمان با بررسی در مورد فضاها و بافت معماری، لازم است این پرسش نیز مطرح گردد که چه نوع شبکه ارتباطی برای این بافت‌ها و کاربری‌ها مناسب است؛ چرا که شبکه ارتباطی و کاربری‌ها بر هم تأثیر متقابل دارند. برای آشنایی بیشتر خوانندگان با سلسله مراتب راه‌ها، در ادامه به تعریف اصلی‌ترین آنها پرداخته می‌شود.

آزادراه یا اتوبان

این راه ارتباطی سریع بین شهرها و شهرک‌ها را فراهم می‌سازد. آزادراه دارای کنترل کامل دسترسی است و در طراحی آن دسترسی مستقیم به اراضی مجاور برقرار نمی‌گردد. وسایل نقلیه در آزادراه معمولاً در مسیری مجزا از دیگر جریان‌های ترافیک حرکت می‌کنند.

بزرگراه

این راه ارتباط سریع بین مناطق عمده شهر را برقرار می‌سازد. تقاطع‌های بزرگراه باید به صورت غیرهمسطح باشند و ورودی‌های آن نیز محدود باشد، به طوری که فقط خیابان‌های اصلی به آن اتصال پیدا کند تا بازده بزرگراه به علت ورودی و خروجی‌های متعدد کاهش نیابد.

خیابان شریانی

این خیابان ارتباط بین بزرگراه و خیابان‌های جمع‌کننده و پخش کننده را برقرار می‌کند. در چنین خیابانی امکان دسترسی به کاربری‌های مجاور وجود دارد، و نوع تقاطع‌ها همسطح است.

خیابان جمع‌کننده و پخش‌کننده

این خیابان ترافیک چند خیابان محلی را جمع‌آوری می‌کند و به خیابان شریانی (اصلی) منتقل می‌سازد؛ و برعکس، ترافیک خیابان شریانی را به خیابان‌های محلی انتقال می‌دهد. نوع تقاطع‌ها در این خیابان همسطح است و در تقاطع با خیابان اصلی از چراغ راهنمایی استفاده می‌شود. درست آن است که وظیفه ترافیک عبوری بر عهده این خیابان‌ها گذاشته نشود؛ چرا که در این صورت، به دلیل همجواری با مناطق مسکونی هم از لحاظ ایمنی و هم از لحاظ آلودگی صوتی شرایط نامناسبی فراهم می‌آید.

خیابان دسترسی محلی

این خیابان برقراری ارتباط میان وسایل نقلیه و کاربری‌های مسکونی و تجاری را فراهم می‌سازد. امکان دسترسی مستقیم به



منبع:

۱. قریب، فریدون؛ شبکه ارتباطی در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۲.
۲. حاج‌نصراللهی، اکبریان؛ طبقه‌بندی انواع راه‌ها، نشریه تازه‌های ترافیک، شماره ۱۷، بهار و تابستان ۱۳۸۲.

کار مناسب در مکان مناسب

کاربرد GIS در تجزیه و تحلیل جابه جایی و دسترسی

ترجمه: پروانه مقدم

رشد فزاینده در استفاده از حمل و نقل موتوری موجب پدید آمدن مشکلات مختلفی می‌شود و این گونه است که سیاست دولت با هدف کاهش استفاده اجتناب‌پذیر از اتومبیل و تشویق بهره‌گیری از حمل و نقل عمومی و دوچرخه شکل می‌گیرد. از جمله روش‌های اجرای چنین طرحی سیاست‌های مکان است: استقرار تجارت‌ها و خدمات جدید در دورترین مکانی که امکان دسترسی با حمل و نقل عمومی و دوچرخه به آن فراهم باشد.

مسلماً هر شرکتی نیازهای حمل و نقلی متفاوتی دارد. به عنوان مثال، دانشگاه‌ها در درجه اول می‌بایست با حمل و نقل عمومی و دوچرخه در دسترس باشند؛ حال آنکه مراکز توزیع می‌بایست امکان دسترسی کامل به وسایل حمل و نقل بار را داشته باشند. به همین دلیل پروفیل جابه جایی شرکت‌های مختلف بررسی می‌گردد و مکان‌های مربوط با توجه به پروفیل دسترسی آنها مشخص می‌شود.

پروفیل دسترسی نشانگر کیفیت دسترسی به مکان از طریق حمل و نقل عمومی و اتومبیل شخصی است. این پروفیل محاسبه‌ای از مجاورت مکان‌ها با توقفگاه‌های حمل و نقل عمومی، موقعیت آن با توجه به راه‌های شریانی اصلی و امکانات پارکینگ و محدودیت‌های مرتبط با این امر است. سه نوع مکان با در نظر گرفتن دسترسی با حمل و نقل عمومی (مکان‌های A)، دسترسی با حمل و نقل عمومی و اتومبیل (مکان‌های B) و دسترسی عمدتاً با اتومبیل شخصی (مکان C) مشخص شد.

پروفیل جابه جایی محاسبه‌ای از دارایی‌های تجاری و خدماتی است که برای افراد و کالاهای مختلف اهمیت حمل و نقلی و ترافیکی دارد. این پروفیل مکمل پروفیل دسترسی است. ارتباط این دو با هم به مانند عرضه و تقاضاست. شرکت‌های با پروفیل جابه جایی خاص می‌بایست در مکان‌هایی که با پروفیل دسترسی همخوانی دارند قرار بگیرند. در واقع پروفیل جابه جایی می‌بایست فرصت‌هایی را که برای مکان مناسب لازم است مشخص کند. در طراحی این پروفیل به تعداد شاغلان در یک شرکت در مقایسه با سطح آن، وابستگی تجارت در حال انجام به حمل و نقل موتوری،



نروژ - اسلو

در برنامه‌ریزی شهری، دسترسی به اطلاعات با توجه به مکان مؤسسات و شرکت‌های گوناگون، اهمیت فراوانی دارد. در واقع مکان یابی شرکت‌ها با توجه به ویژگی‌های حمل و نقل مورد نیاز آنها، از جمله اقداماتی است که در تسهیل دسترسی، کاهش حجم ترافیک و مسائلی از این دست، تأثیر مثبت می‌گذارد. مقاله در پیش رو، مختصری است از تجربه کشور نروژ در خصوص تجزیه و تحلیل این امر، که در تدقیق آن از سیستم اطلاعات جغرافیایی بهره گرفته شده است.

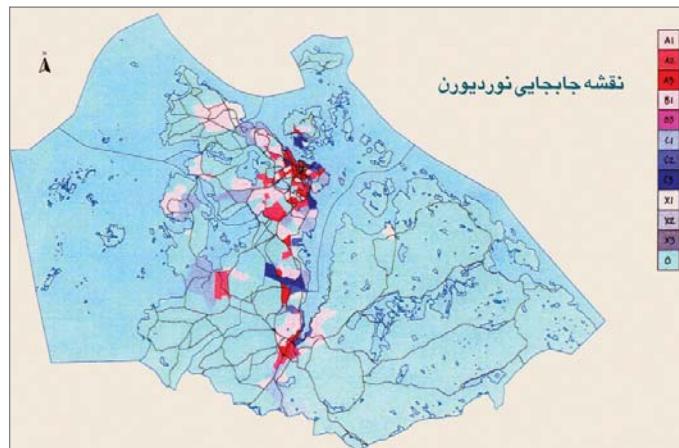
مقدمه

مفهوم برنامه‌ریزی شهری در نروژ موضوع تعیین کننده نهفته‌ای در خود دارد که عبارت است از: «کار مناسب در مکان مناسب». مفهوم ABC بر واژه‌های جابه جایی و دسترسی متکی است.

تجارت و خدمات جاذب ترافیک‌اند. مکان دفتر کار یا امکانات خدماتی عامل مهمی است که بر ترافیک تأثیر می‌گذارد. دفتری که مثلاً در کنار یک ایستگاه قطار واقع شده است، عمدتاً رفت و آمد کنندگان با قطار را جذب می‌کند؛ حال آنکه دفتری که در کنار اتوبان قرار دارد، به نوعی مشوق استفاده از اتومبیل است. برنامه‌ریزی کالبدی می‌تواند بر مکان دفتر جدید تأثیر بگذارد. در این میان قوانین برنامه‌ریزی به هدایت ترافیک و جابه جایی کمک می‌کنند.

کار مناسب در این مکان‌ها به شرح زیر است:

- تمرکز متوسط نیروی کار و / یا ملاقات کننده
- وابستگی اندک به ماشین شخصی
- وابستگی اندک به راه‌های مورد استفاده وسایل باری برای حمل کالا مکان‌های C به راحتی با اتومبیل شخصی در دسترس قرار می‌گیرند. این مکان‌ها برای تجارت‌هایی با پروفیل جا به جایی زیر مناسب‌اند:
- شمار نسبتاً کم شاغلان و ملاقات کنندگان
- وابستگی شدید به حمل و نقل موتوری برای افراد یا کالاها
- خدماتی که شمار بالایی از افراد را جذب می‌کنند (برای مثال، بیمارستان‌ها) برای مکان‌های C مناسب نیستند. این نوع خدمات برای قرارگیری در مکان‌های A و B بسیار مناسب‌اند.



حضور شمار بالایی از شاغلان فرصت‌هایی را برای حمل و نقل عمومی در قالب سفرهای رفت و آمدی ایجاد می‌کند

تعداد ملاقات کنندگان و وابستگی آن به راه‌های حمل و نقل وسایل نقلیه باری توجه می‌شود. به عبارت دیگر، در این میان عواملی که مشخص کننده نیازهای حمل و نقل آن‌اند مدنظر قرار گرفته می‌شوند.

کار مناسب در مکان مناسب

چه نوع مکانی برای چه فعالیتی مناسب است؟ کدام پروفیل جا به جایی متعلق به کدام پروفیل دسترسی است؟ مکان‌های A در درجه اول با حمل و نقل عمومی در دسترس قرار می‌گیرند. بنابراین اصولاً این مکان‌ها برای کسب و کاری مناسب‌اند که افراد بسیاری به آن رفت و آمد می‌کنند. به عبارت دیگر، برای کار و خدماتی با پروفیل جا به جایی زیر مناسب‌اند:

- شاغلان بسیاری در مقایسه با سطح در دسترس خود داشته باشد و / یا
- شمار بالایی ملاقات کننده داشته باشد
- تجارتی باشد که نیاز چندانی به استفاده از اتومبیل شخصی نداشته باشد
- نیاز چندانی به حمل و نقل کالا نداشته باشد.

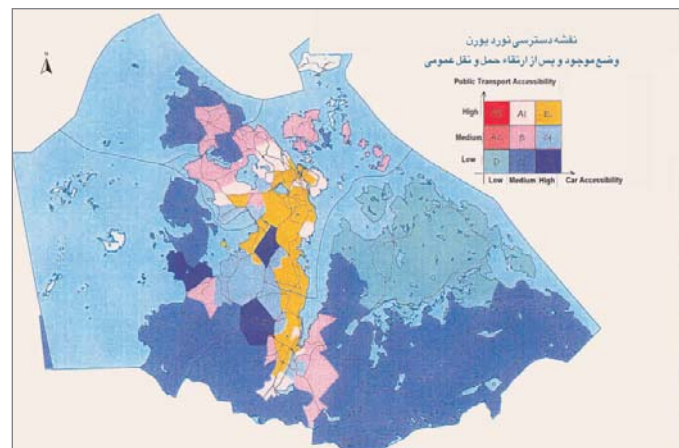
حضور شمار بالایی از شاغلان فرصت‌هایی را برای حمل و نقل عمومی در قالب سفرهای رفت و آمدی ایجاد می‌کند. مکانی با امکانات حمل و نقل عمومی مناسب در وهله اول ملاقات کنندگان را به استفاده از این سیستم ترغیب می‌کند. مکان‌های B با ماشین و حمل و نقل عمومی در دسترس قرار می‌گیرند. پروفیل جا به جایی

تجزیه و تحلیل جا به جایی

گام اول در تجزیه و تحلیل جا به جایی، تخصیص گروه‌های تجاری / خدماتی براساس پروفیل دسترسی است. مکان‌های A خدمات و تجارت‌هایی با تمرکز نیروی کار یا ملاقات کننده هستند. از این دست‌اند: صنعت (فعالیت‌های دفتری اداری)، ساخت و ساز (فعالیت‌های دفتری اداری)، صنایع خدماتی (فعالیت‌های با گرایش عمومی و فعالیت‌های دفتری اداری)، خرده فروشی (در سطح منطقه شهری یا بالاتر)، بخش خدمات تجاری (فعالیت‌های با گرایش عمومی و دفتری اداری،

اداره راه نروژ از مدل ترافیکی TRIPS بهره می‌گیرد و از همین طریق با داده‌های اطلاعاتی طرح شده، تجزیه و تحلیل دسترسی انجام می‌شود

که تنها به اتومبیل وابسته نیستند)، صنایع غذایی و پذیرایی (هتل‌ها و نظایر آن)، ادارات دولتی (فعالیت‌های با گرایش عمومی و دفتری اداری)، شرکت‌های ارتباطی، شرکت‌های خدمات رسانی عمومی، مؤسسات فرهنگی - اجتماعی، آموزش عالی، مدارس، (آموزش ابتدایی و راهنمایی) که عملکردهای فرا محله‌ای دارند، خدمات پزشکی و دامپزشکی، و خدمات اجتماعی. مکان‌های B برای تجارت‌ها و خدماتی که با تمرکز متوسط نیروی کار و ملاقات کنندگان و وابستگی اندک به اتومبیل هستند؛ همانند مؤسسات کرایه، صنایع دیداری، تعمیر کالاهای مصرفی، خدمات عمده فروشی (فعالیت‌های دفتری اداری)، بخش خدمات تجاری (فعالیت‌های دفتری اداری با وابستگی بالا به اتومبیل)، شرکت‌های حمل و نقل، صنایع پوشاک، صنایع



گرافیکی، صنایع نخ و پارچه، شرکت‌های ارتباطی (فعالیت‌های دفتری اداری، فرایندی و توزیع)، شرکت‌های خدمات رسانی عمومی، امکانات ورزشی و تفریحی و خدمات اجتماعی (اقامتی - درمانی).

مکان‌های C با تمرکز پایین نیروی کار و ملاقات کنندگان و وابستگی زیاد به ماشین یا راه‌های مناسب به وسایل حمل و نقل باری موادی از این دست را در بر می‌گیرند: صنایع پتروشیمی، صنایع چوبی، صنایع شیمیایی، صنایع فلزی پایه، صنایع کاغذ، صنایع نساجی، صنایع تولیدات فلزی، صنایع چرم، صنایع الکترونیکی، صنایع ماشین‌سازی، صنایع فرایند پلاستیک و ترکیبی، صنایع غذایی و کالاهای لوکس، صنایع حمل و نقل، تجارت عمده فروشی (دیگر کالاها)، مصالح ساختمانی، شرکت‌های حمل و نقل (کارگاه، توقفگاه و گاراژ)، ساخت‌وساز (کارگاه، انبار، توقفگاه)، شرکت‌های خدماتی (فعالیت‌های تولیدی) و شرکت‌های خدمات رسانی عمومی (تولید).

تخصیص از طریق جدولی رقمی با استفاده از برنامه مدیریت بانک اطلاعاتی Access انجام شد.

مرحله دوم دسته بندی شرکت‌هاست. سپس جدول رقمی به بانک اطلاعاتی شرکتی به نام "سامانه اطلاعات جغرافیایی برای اشتغال و تجارت در نورد یورن"^(۱) متصل گردید. سیستم اطلاعات شامل داده‌های مربوط به شرکت‌ها از جمله مکان هر شرکت، گروه خدمات / تجارت و داده‌های انباشتی اشتغال است. در سیستم اطلاعات، داده‌های شرکت‌ها همه ژئوکد (کدهای زمین‌شناسی) هستند.

آن‌گاه از طریق ارتباط با جدول رقمی با GIS برای تجارت و اشتغال در نورد یورن، هر شرکت در یکی از ارکان‌های A، B و C دسته‌بندی شدند.

مرحله بعد تعیین ارتباط پهنه‌ای هر شرکت است. تجزیه و تحلیل جابه‌جایی، موقعیت فعلی هر پهنه را تشریح می‌کند و مشخص می‌سازد که جزء کدام دسته مکان‌های A، B و C است. در صورت استفاده از سطوح پهنه‌ای متفاوت، نتایج نیز متفاوت خواهند بود. سه نوع سطح پهنه متفاوت مورد آزمون قرار گرفت:

● پهنه‌های TRIPS، یا پهنه‌هایی که مدل ترافیکی TRIPS^(۲) در آنها استفاده شده است؛

● بخش‌ها، که کوچک‌ترین واحد اداری در شهرداری‌های نروژ هستند؛ و

● مربع ۱۰۰ × ۱۰۰ مترمربع.

سیستم اطلاعات جغرافیایی معرفی شده، پهنه‌های اطلاعاتی‌ای را با بهره‌گیری از Arc-view اضافه کرد. عملیات با پیوستن بانک اطلاعاتی شرکت با هر سطح پهنه انجام شده است که هر شرکت را در یک پهنه TRIPS، بخش یا مربع خاص شناسایی می‌کند. این عملیات خاص GIS است و ضروری است که بدین منظور اطلاعات پهنه رقمی و ژئوکد شود.

مرحله بعد انتقال به جدول پهنه‌هاست. GIS برای تجارت و اشتغال در نورد یورن، که در برگیرنده دسته بندی شرکت‌ها و پهنه اطلاعاتی بود که در EXCEL انجام شد و با استفاده از Pivot function، بانک اطلاعاتی شرکت شکل گرفت. با در نظر داشتن یک شرکت به عنوان واحد اطلاعات پیوست، به جدولی از

پهنه‌ها انتقال داده شد که تعدادی از شاغلان به ازای گروه‌های A، B و C در هر پهنه خلاصه شده بودند. جدول پهنه‌ها نیز برای هر سطح پهنه تولید شد.

نهایتاً پس از دسته بندی هر پهنه با معیارهای خاص، جدول پهنه‌ها برای تهیه نقشه‌های مربوطه به Arcview فرستاده شد. به هر دسته نیز رنگ‌های مختلفی اختصاص داده شد.

تجزیه و تحلیل دسترسی

مرحله اول در تجزیه و تحلیل دسترسی، محاسبه دسترسی با اتومبیل شخصی و حمل و نقل عمومی است. این محاسبه دسترسی از همه پهنه‌ها به یک پهنه را، در محدوده مورد بررسی تشریح می‌کند. با محاسبه دسترسی، زمان سفر به نوعی پیاده روی و زمان انتظار را هم در بر می‌گیرد و با داده‌های جمعیتی وزن داده می‌شود و نتیجه میانگین زمان سفر از هر پهنه به دیگر پهنه‌هاست.

اداره راه نروژ از مدل ترافیکی TRIPS بهره می‌گیرد واز همین طریق با داده‌های اطلاعاتی طرح شده، تجزیه و تحلیل دسترسی انجام می‌شود.

مرحله بعد دسته بندی پهنه‌هاست. وقفه دسترسی اتومبیل و

دسترسی	اتومبیل	حمل و نقل عمومی
بالا	بیش از ۱۵ دقیقه	بیش از ۸۰ دقیقه
متوسط	بین ۱۵ تا ۲۵ دقیقه	بین ۸۰ تا ۱۰۰ دقیقه
پائین	بیش از ۲۵ دقیقه	بیش از ۱۰۰ دقیقه

حمل و نقل عمومی در قالب بالا، متوسط و پایین بدین شرح تقسیم می‌شود:

بر این اساس، ماتریس ABC برای طبقه بندی هر پهنه در قالب A، B، C، D، E یا استفاده شد. پهنه‌های D و E برای کنترل شرایطی که یک پهنه دسترسی نسبتاً بالا و با پایین هم حمل و نقل عمومی و هم اتومبیل شخصی را دارد، اضافه شده‌اند.

محاسبه دسترسی اتومبیل و حمل و نقل عمومی با برنامه ماتریس مدیریت Gauss انجام شد. نتایج برای مصور ساختن آن بر نقشه به Arcview فرستاده شد و به هر گروه نیز رنگ خاصی اختصاص یافت.

این تجزیه و تحلیل‌ها برای شرایط فعلی و پیشرفت‌های آینده حمل و نقل عمومی در نورد یورن انجام گرفت و کلیه اطلاعات منجر به مکان‌یابی صحیح مؤسسات در سطح شهر شد.

	پایین	متوسط	بالا
پایین	D	C ₂	C ₃
متوسط	A ₂	B	C ₁
بالا	A ₃	A ₁	E

بازسازی و بهسازی در بافت قدیم شهرهای چین

ترجمه: رضا وحدانی
کارشناس ارشد زبان انگلیسی

کنترل اندازه شهرها و حفظ سنت‌های تاریخی و فرهنگی شهرهای قدیمی. دو انگیزه نخست در تمامی برنامه‌های نوسازی شهرهای چین عمومیت دارند که در آن انگیزه نخست نمایانگر ایدئولوژی سوسیالیستی و انگیزه دوم بیانگر تأثیرات بازار است. در فرایند نوسازی توجه دولت از انگیزه نخست به سوی انگیزه دوم چرخیده است.

□ بهبود وضعیت زندگی ساکنان

همان‌طور که پیش از این اشاره شد، کیفیت کلی اسکان شهری در چین به علت عدم نظارت بر ساخت مسکن و نبود تعمیرات و محکم سازی خانه‌های قدیمی، بسیار نازل است. به علت قدیمی بودن خانه‌ها و کمبود امکانات مدرن، وضعیت زندگی در مناطق قدیمی دارای سطحی نازل تر است. با این حال، در دهه ۱۹۸۰ ساخت مسکن رشد گسترده‌ای پیدا کرده است؛ اما (متأسفانه) تقریباً تمام ساخت و سازها در حومه شهر انجام پذیرفته و در نتیجه مناطق مرکزی شهری همچنان تغییر نیافته و فقیر باقی مانده‌اند.

اول آنکه، خانه‌ها در مناطق قدیمی اغلب پرجمعیت‌اند. برای مثال، در سال ۱۹۹۴ سرانه فضای مسکونی برای ۲۰۰۰۰۰ شهروند در پکن کمتر از ۴ متر مربع بود (هوس، ۱۹۹۴) علاوه بر این، لو (۱۹۹۳) یادآوری می‌کند که اکثر خانوارهای پر جمعیت در مرکز شهر یا در مناطق قدیمی سکونت دارند. شهردار پکن در سال ۱۹۹۰ اظهار داشته بود که «مشکل فرسودگی بافت (ساختمان‌ها) را حل کنید، تا مشکل انبوه جمعیت حل شود» (لو، ۱۹۹۴، ۳۴). دوم آنکه، از آنجا که تاریخ ساخت بیشتر واحدهای مسکونی در مناطق قدیمی پیش از سال ۱۹۴۹ است، این ساختمان‌ها فاقد امکانات اولیه همچون توالی، آشپزخانه، بخاری، گاز، آب و فاضلاب هستند. وجود چنین امکاناتی طبق مقررات ساخت و ساز در ساختمان‌های مدرن اجباری است. این امر باعث وخیم‌تر شدن وضعیت مسکونی در مناطق قدیمی و افزایش نارضایتی ساکنان آن شده است. آخر اینکه به علت عدم تعمیر و قدیمی بودن سازه‌ها، بسیاری از واحدهای مسکونی در مناطق قدیمی در شرایط بسیار نامناسبی قرار دارند و حتی زندگی در برخی از آنها ناامن است. در پکن ۲۰ درصد واحدهای مسکونی حیاط‌دار ناامن‌اند، یا در معرض سیل قرار دارند یا دارای نشی‌اند. با افزایش تقاضای ساکنان برای بهبود وضعیت زندگی خود، فشار بر دولت برای حل چنین مشکلاتی افزایش یافته است. در واقع ابتکار عمل برای بهبود وضعیت زندگی ساکنان از اهداف اصلی دولت برای بازسازی مناطق قدیمی، حداقل در مراحل اولیه آن است.



چین - سوزو

تا پیش از سال ۱۹۸۰، کانون توجه توسعه شهری بیشتر بر ساخت شهرهای جدید و مناطق شهری جدید متمرکز بود، در حالی که نوسازی مناطق شهری قدیمی توجه چندان کافی و گسترده‌ای را به خود جلب نمی‌کرد. مناطق قدیمی به علت فرسوده بودن بافت‌شان یا عدم رسیدگی به آنها، به شدت به «ناهنجاری‌های شهری» همچون کمبود مسکن، ترافیک سنگین و تخریب محیط زیست دچارند. از آغاز برنامه اصلاحات اقتصادی در سال ۱۹۷۸، قدرت دولت محلی در رویارویی با حل چنین مشکلاتی افزایش پیدا کرده و همین خود سبب شده است تا مناطق قدیمی و بازسازی آنها در کانون توجه قرار بگیرد.

نوسازی مناطق مسکونی در چین، بر خلاف کشورهایی که دارای بازاری توسعه یافته هستند، عمدتاً با ابتکار عمل دولت همراه بوده است تا نیروهای خود جوش بازار. انگیزه متفاوت دولت - در امر نوسازی - سبب شده است تا سبک‌های متفاوتی از فرایند نوسازی شکل بگیرد. در برخی از انواع سبک‌های نوسازی، ساکنان ملزم به نقل مکان هستند؛ که این امر باعث به وجود آمدن مشکلاتی برای آنها می‌شود.

ابتکارات دولت

فرایند نوسازی مناطق مسکونی، حاصل گذار از اقتصادی برنامه‌ای به اقتصادی متکی به بازار، و گذار از اسکان رفاهی به اسکان تجاری بوده است. در کشور چین، بر خلاف اقتصادهای کاملاً بازاری، نقش اصلی در فرایند نوسازی بر عهده دولت است، و نه سازندگان بخش خصوصی. در این کشور افتتاح پروژه، تعیین کارگاه (سایت)، تأمین بودجه و یارانه و تأمین منافع اصلی ساکنان (پیشین) کاملاً بر عهده دولت است. با وجود این، سود بالقوه بالای نوسازی به علت تفاوت قیمت زمین، به تازگی سازندگان خصوصی را به خود جلب کرده و باعث شده است تا آنها نقش پررنگ‌تری در امر نوسازی داشته باشند. اگر چه انگیزه‌های دولت در شهرها و زمان‌های مختلف متفاوت است، هدف دولت در این فرایند مشخص است: بهبود وضعیت زندگی ساکنان، بازیابی ارزش بازاری زمین،

□ بازیابی ارزش بازاری زمین

ارزش زمین شهری در دهه ۱۹۸۰ به رسمیت شناخته شد. با گنجاندن سازوکارهای بازار در سیستم توزیع زمین، دولت امیدوار است بتواند کارایی کاربری زمین و همچنین درآمدها را افزایش دهد. از آنجا که در اواخر دهه ۱۹۸۰ قیمت مواد غذایی در معرض تنظیمات بازار قرار گرفت، یارانه دولت برای مواد غذایی مورد نیاز شهرنشینان افزایش یافت و این امر خود موجب کمبود شدید بودجه شد.

دریافت عوارض کاربری زمین می‌توانست منبع درآمدی خوبی برای دولت مرکزی باشد تا بتواند کمبود بودجه را جبران سازد و همچنین بتواند سرمایه مورد نیاز توسعه برای دولت‌های محلی را تأمین کند. دغدغه دیگر، بهبود ساختارهای استفاده از زمین در مناطق شهری برای تسریع توسعه اقتصادی است^(۱). اگر چه تمام زمین‌های شهری پیش از آغاز اصلاحات به صورت اسمی به دولت تعلق داشت، واگذاری زمین رایگان به صنایع و ساکنان آن زمین‌ها موجب استفاده ناکارآمد از آن زمین‌ها شد. با دریافت عوارض در قبال کاربری زمین و تشویق رقابت، استفاده بهینه‌تری از زمین صورت خواهد گرفت.

اجاره زمین، از طریق مناقصه یا مزایده، به تازگی در چین رواج یافته است. اگر چه مقدار زمینی که به صورت اجاره واگذار شده تنها کسری از میزان کل زمین توزیع شده است، و اگر چه دولت همچنان کنترل شدیدی بر امر توزیع زمین اعمال می‌کند، اجاره زمین به خط مشیی برای توسعه آینده بدل گردیده است.

□ کنترل اندازه شهرها

از سال ۱۹۴۹ رشد شهرها عمدتاً در آنهایی اتفاق افتاد که دارای جمعیتی بیش از ۵۰۰.۰۰۰ نفر بودند. از این دست‌اند بسیاری از شهرهای قدیمی که تا پیش از این تاریخ مراکز مهم صنعتی یا تجاری بودند. افزایش تراکم جمعیت و فعالیت‌های صنعتی در این شهرها منجر به ایجاد عدم توازن شد. در سال ۱۹۸۲ پنجاه درصد از صنایع کشور در ۴۸ شهر بزرگ قرار داشتند. به بیانی، ۲۲۰ شهر بزرگ کشور که در بردارنده ده درصد جمعیت کل کشور هستند، ۷۵ درصد از سهم تولید صنعتی کشور را در سال ۱۹۸۲ به خود اختصاص داده بودند.

به علت برنامه‌ریزی نادرست چندین ساله و نیز کاهش کنترل بر مهاجرت روستاییان به شهر از زمان اصلاحات، تراکم جمعیت بیش از حد در شهرهای بزرگ، باعث افزایش فشار بر زیرساخت‌های بسیار متراکم شهری، کاهش سطح آب آشامیدنی و منابع محدود انرژی، و همچنین باعث افزایش تراکم جمعیت و آلودگی شده است. در نتیجه دولت با هدف ایجاد توازن در توسعه شهری شهرهای بزرگ، خط مشی توسعه شهری را در دهه ۱۹۸۰ تنظیم کرد. محدود کردن گسترده شهرهای بزرگ مهم‌ترین راهکار برای نیل به این هدف است. برای کاهش فشار به شهرهای بزرگ، دولت ساخت شهرک‌های اقماری را در محدوده شهرهای بزرگ تشویق می‌کند. در عین حال، توسعه متوسط در شهرهای متوسط، و توسعه کامل در شهرهای کوچک، تشویق می‌شود (مکویلان، ۱۹۸۵، ۴-۵).

□ حفظ شهرهای تاریخی و فرهنگی

تاریخ باستان سرزمین چین سبک‌های معماری و تئوری‌های برنامه‌ریزی غنی‌ای را عرضه کرده است که در شهرهای قدیمی آن پیداست. کاخ‌های سلطنتی قرینه پکن و خانه‌های حیاط دار منظم رعیت‌ها، باغچه‌های قدیمی و عمارت چند طبقه باشکوه سوژو، سبک‌های استعماری تیان‌ژین و شانگهای و قلعه‌های مذهبی لاسا، از نمونه‌های این تاریخ باشکوه‌اند. بسیاری از بناهای مهم فرهنگی در زمان انقلاب فرهنگی، به عنوان بقایای فئودالیسم، تخریب شدند. از پایان دهه ۱۹۷۰ به این سو ارزش این بقایای فرهنگی به آنها بازگردانده شده و دولت برای حفاظت از آنها قوانین و مقرراتی را وضع کرده است.

□ اجرای برنامه سوم نوسازی در شهرهای قدیمی

درست است که دولت به جای اهرم بازار اقدام به پیاده سازی برنامه‌های نوسازی مناطق مسکونی کرده است؛ اما برخی از پدیده‌های این فرایند - همچون تمرکز زدایی ساکنان کم درآمد - به مانند پدیده‌هایی است که پیش از این در کشورهای توسعه یافته رخ داده بود. این امر به این دلیل رخ داده است که دولت از زمان برنامه‌های اصلاحاتی به اهمیت نیروهای بازار در بازسازی مناطق پی برده است. با وجود این، از آنجا که دولت چین هنوز به طور کامل ایدئولوژی سوسیالیستی خود را کنار نگذاشته است و بهبود وضعیت زندگی مردم در درجه اول اهمیت قرار دارد، یارانه‌های دولتی امر نوسازی را در مناطقی ممکن ساخته است که نیروهای بازار نمی‌توانسته‌اند به تهایی به آن سطح دست یابند. دولت با بازگرداندن ارزش زمین تلاش کرده است سازندگان خصوصی را به بخش نوسازی مناطق مسکونی جذب کند تا بدین ترتیب بتواند ساختار اقتصاد شهری را تنظیم کند و از بار یارانه‌ای خود بکاهد. از آنجا که اسکان لزوماً بهترین و کارآمدترین استفاده کاربردی از زمین نیست، در سال‌های اخیر بسیاری از مناطق مسکونی قدیمی به کاربری‌های تجاری تمایل داشته‌اند.

امروزه فرایند نوسازی در مناطق مسکونی قدیمی چین اصولاً به سه طریق صورت می‌گیرد. در روش اول، خانه‌های قدیمی به کلی تخریب می‌گردند و به جای آنها خانه‌های جدید ساخته می‌شوند (تلاش‌های اولیه برای نوسازی مناطق مسکونی در شهرهای قدیمی عمدتاً به همین صورت انجام می‌گرفت). در روش دوم به جای تخریب کلی ساختمان، آن را بازسازی و ترمیم می‌کنند. این روش در دهه ۱۹۹۰ توجه زیادی را به خود معطوف کرد اما استفاده از آن محدود بود. این دو روش به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از کمک‌های یارانه‌ای دولت بهره‌مند بودند. در روش سوم، ساختمان مسکونی به طور کامل تخریب می‌شود اما به جای آن ساختمان‌های تجاری (فروشگاه، اداری، هتل) ساخته می‌شوند و مسئله اسکان موقت ساکنان آن حل می‌شود. در کنار حرکت به سوی بازار، سوددهی این روش سبب شده است که اهمیت هر دم فزاینده‌ای بیاید. البته امروزه هر سه روش ذکر شده مورد استفاده قرار می‌گیرند - حتی گاهی اوقات به صورت مشترک و هم‌زمان.

□ نوسازی مناطق مسکونی به روش تخریب کامل

تخریب واحد مسکونی فرسوده قدیمی و ساخت خانه جدید - یا استاندارد - به جای آن، از متداول‌ترین راهبردهای نوسازی در



شهرهای قدیمی چین بوده است و در شهرهایی چون پکن، شانگهای، متایژین، گوآنگ ژو، شینانگ و هاربین به اجرا درآمده است.

برنامه نوسازی خانه‌های قدیمی و فرسوده پکن (ODHR)

در آوریل سال ۱۹۹۰ شهرداری پکن تصمیم گرفت تا سرعت نوسازی را تسریع بخشد و به همین دلیل به مؤسسه برنامه ریزی شهری پکن مأموریت داد تا طرح جامعی را برای نوسازی مناطق مرکزی شهر تدوین کند. برنامه ODHR با دو هدف اولیه آغاز شد: (۱) ترغیب شهروندان به بهبود وضعیت مسکن شان؛ و (۲) تصمیم شهرداری برای دستیابی به سطح متوسط استاندارد زندگی تا پایان قرن اخیر^(۱) (لو، ۱۹۹۳).

بهبود وضعیت زندگی ساکنان مناطق قدیمی مهم‌ترین هدف برنامه بود. گزارش‌ها نشان می‌دهند که تا ماه آوریل ۱۹۹۲، (دو سال پس از شروع) برنامه ODHR در هیجده منطقه شهری و بخش (county) شهر پکن به اجرا درآمده بود. در آن کلنگ ۱۵۰۰۰۰ متر مربع خانه به زمین خورده بود، و ۵۰۰۰۰ متر مربع آن تکمیل شده بود و ۱۶۰۰۰ خانوار (حدود ۵۰۰۰۰ نفر) نیز در آنها اسکان مجدد داده شده بودند (لو، ۱۹۹۳).

هدف اصلی برنامه‌های آزمایشی اولیه بهبود وضعیت مسکن ساکنان ساختمان‌های فرسوده بود. در این پروژه‌ها خانه‌های جدید تحویل داده شده به ساکنان حداقل دارای مساحتی برابر با خانه پیشین آنها بود و از نظر آفتاب‌گیر بودن نیز وضعیتی مشابه-یا بهتر- داشتند. در هر یک از این مناطق شهروندان ملزم بودند تا به خانه‌های جدید خود بازگردند. به رغم بهبود وضعیت زندگی ساکنان، اجاره بهای واحدهای مسکونی جدید نسبت به اجاره بهای گرفته شده در نقاط مختلف شهر پکن تفاوت نمی‌کرد. در این پروژه‌ها سعی شد تا با ارائه واحدهای مسکونی جدید به قیمت حمایتی و معادل هزینه ساخت آن، حدود ۱۰ درصد پایین‌تر از قیمت بازار، میزان تملک خانه افزایش پیدا کند. خانواده‌ای که این نوع خانه‌ها را خریداری می‌کرد، این حق را داشت تا خانه را به ارث فرزندان خود بگذارد، یا آن را با خانه‌ای دیگر در محلی دیگر تعویض کند؛ اما در فروش آن دارای محدودیت بود. در چهار پروژه از پنج پروژه اجرایی آزمایشی نوآوری‌هایی در سبک‌های معماری خلق شدند تا بتوانند با فضای سنتی و سبک زندگی پکن قدیم مطابقت داشته باشند.

با وجود این، همان‌طور که در پروژه‌های اخیر مشاهده می‌شود، کانون توجه برنامه‌های نوسازی به «افزایش تراکم سایت، تلفیق کاربری‌های متفاوت در مقیاسی بزرگ، و تمایز بین ساخت‌وساز برای تجارت و ساخت مسکن برای بازگرداندن ساکنان پیشین آن سوق داده شده است» (آبرامون، ۱۹۹۴، ۵۰). نسبت خانه‌های ساخته شده برای فروش به غیر، در سایت‌های خانه‌های تخریب شده افزایش پیدا کرده است، در حالی که درصد خانه‌های ساخته شده برای اسکان مجدد ساکنان پیشین آن کاهش یافته است. برای ایجاد تعادل در تأثیرات اجتماعی بر ساکنان و منافع اقتصادی سازندگان دفتر اجرایی برنامه ODHR پکن تصمیم گرفته است تا حداقل ۳۰ درصد از ساکنان مقیم سایت را اسکان دهد. البته مصاحبه‌هایی که با مسئولان دولتی و سازندگان انجام گرفته گویای این مطلب است که این نرخ در هر پروژه توافقی است (لیف، ۱۹۹۵). علاوه بر

این، سازندگان برای تأثیر گذاشتن بر نرخ سوددهی راهکارهای خود را در پیش گرفته‌اند. آنها خانواده‌هایی را که خواهان بازگشت به خانه‌های خود هستند ملزم می‌کنند تا: (۱) آپارتمان‌های تازه ساخت آنها را بخرند؛ (۲) در طول زمان ساخت آپارتمان‌های جدید، که ۱ تا ۲ سال به طول می‌انجامد، برای خود محل سکونت پیدا کنند؛ و (۳) فضای مسکونی بیشتری را که مشخصاً از فضاهای قدیمی آنها بزرگ‌تر است، به بهای روز بازار خریداری کنند (به استثنای فضایی که خود خانوارها می‌سازند). به دنبال آن، قیمت حمایتی از متری ۳۵۰ یوان به متری ۸۰۰-۶۰۰ یوان افزایش یافته، و این بدان معنی است که تعداد خانوار کمتری قادر هستند به مکان اولیه خود بازگردند (تان، ۱۹۹۴).

□ توسعه مجدد مناطق مسکونی به روش بهسازی

بهسازی (مناطق مسکونی) روش دیگری است که در شهرهای شانگهای، سوژو و چند شهر قدیمی دیگر اجرا شده است. در فرایند بهسازی، به جای تخریب کلی ساختمان، ارتقای سازه فعلی مورد تأکید قرار می‌گیرد.

بهسازی در شانگهای و سوژو (Suzhuo)

شانگهای شهری متفاوت نسبت به پکن است که پیش از سال ۱۹۴۹ مرکز تجارت و صنایع سبک بوده و سرمایه پذیرترین شهر چین باستان به شمار می‌آمده است. در نتیجه، این شهر با دیگر شهرهای قدیمی چین متفاوت است و دارای هسته (مرکز) شهری متراکم‌تر است که در نتیجه می‌تواند نمونه بهتری از اقتصاد بازاری باشد. وجود «خانه‌های داخل کوچه» که در دهه ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ برای کارگران ساخته شده بودند، از ویژگی‌های معماری بیشتر مناطق مسکونی شهری قدیمی این شهر است. این کوچه‌های باریک با عرض ۳ تا ۴ متر، به خیابان‌های فرعی که دارای بافت فشرده‌ای از ساختمان‌های دو و سه طبقه هستند متصل می‌شوند. تقریباً نیمی از جمعیت شانگهای در چنین ساختمان‌هایی زندگی می‌کنند. به علت عدم تعمیر و رشد جمعیت، این ساختمان‌ها پرازدحام شده‌اند. علاوه بر این، چنین واحدهای مسکونی فاقد امکانات اولیه همچون توالت، حمام و آشپزخانه هستند. نگهداری نادرست این ساختمان‌ها باعث وخیم‌تر شدن وضعیت شده است. با وجود این، چنین خانه‌هایی از نظر بنای فیزیکی دارای استحکام مناسب و اغلب دارای سبک‌های معماری جالب توجهی هستند. در اواخر دهه ۱۹۸۰، دیدگاه‌ها نسبت به واحدهای مسکونی قدیمی تغییر کرد، و به ویژه در محافل حرفه‌ای و اجرایی، ایده ترکیبی

تخریب گزینشی و بازسازی و ارتقای سیستماتیک جایگزین ایده تخریب کامل شد (مکوایلان، ۱۹۹۳).

تا اواخر دهه ۱۹۹۰، مسئولان شانگهای هم در سطح شهرداری و هم در سطح فرمانداری، پروژه‌های متفاوتی را برای بازسازی مناطق مسکونی آغاز کرده بودند.

بازسازی مسکن در مقیاس بزرگ از سال ۱۹۹۶ آغاز شد. تا سال ۱۹۹۶ حدود نیمی (۵۵/۵ درصد) از مجموع ۴۹ و ۱۱۰ میلیون متر مربع فضای مسکونی فاقد توالی یا آشپزخانه اختصاصی بود. دولت قصد دارد در فاصله زمانی سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۰ حدود دو میلیون متر مربع از فضای مسکونی را بازسازی کند. تنها در سال ۱۹۹۶، شهرداری شانگهای توانست با بازسازی ۱۲۰۰۰۰ متر مربع فضای مسکونی، به آنها توالی و آشپزخانه اختصاصی اضافه کند^(۳).

هزینه بازسازی مناطق قدیمی در سال ۱۹۹۶ در حدود ۲۹۰ میلیون یوان (۳۵ میلیون دلار آمریکا) تخمین زده شده بود که ۲۰۰ میلیون یوان (۲۴ میلیون دلار) آن به صورت وام دولتی تأمین می‌شد و ۱۴ منطقه شهری در آن مشارکت داشتند (چن، ۱۹۹۶).^(۴) تمامی پروژه‌های بازسازی شانگهای به ابتکار اداره اسکان شهرداری کل یا منطقه آغاز شدند. فقط در دو پروژه ساکنان خانه‌های قدیمی ملزم به پرداخت قسمتی از هزینه بازسازی بودند: مبلغ ۱۰۰۰۰۰ یوان (۱۷۵۰ دلار) در فویتان، و ۲۰۰۰ یوان (۳۵۰ دلار) در لووان. در ضمن افزایش اجاره بها پس از بازسازی نیز ناچیز بود (مک کالوم، ۱۹۹۳). اگر چه در برخی مواقع برای تأمین هزینه بازسازی برخی از واحدها به قیمت کالای روز بازار فروخته شده‌اند. این پروژه‌ها از نظر مالی سوددهی ندارند و به شدت به یارانه‌های دولتی وابسته‌اند.

سوژو شهر تاریخی مشهوری است که باغ‌های دل‌انگیز و زیبایی محله مسکونی سنتی‌اش زبانزد عام و خاص است. شورای حکومتی در تصمیمی اعلام کرد: «سبک و ویژگی‌های شهر سوژو بایستی تا حد امکان حفظ شود» (سان، کونگ، ولو، ۱۹۹۰، ۳۰). لازمه حفظ ویژگی‌های سنتی شهر بازسازی منازل مسکونی آن است، نه تخریب کلی این منازل.

ساختمان شماره ۵۰ شی زی جی در انتهای محله کینگ دانینگ به عنوان پروژه‌ای آزمایشی انتخاب شد تا «خانه‌های آن با حفظ حالت سنتی آن و ساخت امکانات مدرن بازسازی شوند». در این محل چهار ردیف خانه با زیربنای ۲۳، ۹۳۱ متر مربع در زمینی به

مساحت ۸۱،۷۷ متر مربع وجود داشتند (FAR=1.14). این محله نه تنها نمونه متداول یک فضای سنتی با خانه‌های دو طبقه و دیوارهای آجری سفید رنگ با شیروانی‌های تیره بود بلکه نمایانگر خانه‌های قدیمی و فرسوده سوژو نیز بود. این ملک به اداره مدیریت اسکان شهر تعلق داشت و تحت اجاره کارکنان یک دانشکده جراحی بود. بهسازی این ملک تا پایان سال ۱۹۸۹ بدون آنکه جابه جایی سنگینی در آن صورت گیرد، به پایان رسید.

بودجه این پروژه از دو منبع تأمین شد: ساکنان شاغل (دانشکده جراحی) و یارانه‌های دولتی برای ساکنان غیر شاغل. از آنجا که دانشکده یک بخش دولتی بود، می‌توان گفت که در واقع تمام بودجه پروژه از طرف دولت تأمین شد.

مزایای بهسازی ملک

به طور کلی بهسازی عبارت است از ارتقا و بهبود بنایی قدیمی که دارای کیفیت مسکونی نسبتاً خوب باشد. فرایند بهسازی دارای چندین مزیت است: کاهش هزینه ساخت و صرفه جویی در مصرف مصالح ساختمانی، حفظ معماری سنتی بنا و کاهش جابه جایی ساکنان آن. البته تجربه نشان داده است که این پروژه‌ها معمولاً سوددهی چندانی ندارند و اجرای آنها به شدت به یارانه دولتی وابسته است.

به رغم هزینه پایین نیروی کار در چین، قیمت مصالح ساختمانی به نسبت بالاست. بهسازی بنا نسبت به ساخت مجدد آن با صرفه‌تر است. برآوردی که در سال ۱۹۸۱ به عمل آمد، نشان داد که از ۸۰ درصد هزینه کل ساخت مسکن ۷۰ درصد صرف نیروی کار، ۴ درصد صرف ماشین آلات، ۲ درصد متفرقه و ۶۷ درصد صرف مصالح ساختمانی می‌شد (مک کیلان، ۱۹۸۵، ۱۸). با انجام بهسازی بنا به جای ساخت مجدد آن، در مصالح ارز شمشندی همچون آهن، بتن و چوب و آجر سفال صرفه جویی می‌شود و هزینه کلی ساخت نیز کاهش پیدا می‌کند. البته به طور کلی پیش از این در پروژه‌های نوسازی هزینه خرید زمین اصلاً محاسبه نمی‌شد اما امروزه این هزینه از عوامل اصلی و بسیار عمده محسوب می‌شود.

درست است که بهسازی بنا به طور موققت‌آمیز در شهرهای متوسط و کوچک که تفاوت اجاره بهای زمین چندان نیست، به اجرا درآمده است، اما باید یادآوری شود که این روش در پکن چندان اجرا نشده است. به علت بالا بودن قیمت زمین در مناطق مرکزی شهر پکن ساخت و ساز در این نواحی به شکل فشرده و متراکم صورت

جدول ۱ - تحلیل هزینه بازسازی ساختمان شماره ۵۰ در خیابان شی زی جی.

هزینه ساخت مجدد		هزینه بازسازی		مواد
درصد	قیمت (یوان/M ²)	درصد	قیمت (یوان/M ²)	
۱۱/۱۷	۱۰/۱۰	۵/۰۹	۸/۲۳	هزینه پیش و پس از پروژه
۶۳/۴۵	۲۳۰/۰۰	۷۲/۸۷	۱۱۷/۸۸	ساخت
۹/۶۵	۳۵/۰۰	۱۶/۱۲	۲۶/۰۸	آب و برق
۲/۲۱	۸/۰۰	۴/۶۱	۷/۴۷	افزایش ظرفیت آب و برق
۵/۰۹	۱۸/۴۷	۱/۳۱	۲/۱۱	متفرقه
۸/۴۳	۳۰/۵۵			مالیات ساخت
۱۰۰/۰۰	۳۶۲/۵۱	۱۰۰/۰۰	۱۶۱/۷۷	جمع کل

منبع: کوا، جین فرمنگ، ۱۹۹۱، جدول ۳، ص ۵۸.

می‌گیرد. اما در پکن، بر خلاف سوژو و شانگهای، تراکم خانه‌های قدیمی بسیار پایین است^(۵). در این مناطق فضای کافی برای بهبود وضع زندگی ساکنان وجود ندارد؛ چه رسد به آنکه قرار باشد خانه‌های تجاری ساخته شود، تا با فروش آنها اصل سرمایه بازگردد. حتی در شهر شانگهای نیز بهسازی ملک با محدودیت روبه‌روست. باز شدن بازار اجاره زمین باعث افزایش گسترده قیمت زمین در مرکز شهر شد. تفاوت فاحش قیمت زمین بین مرکز شهر و حومه آن باعث شده است تا کاربری مسکونی زمین از مرکز شهر به اطراف شهر رانده شود.

□ تبدیل کاربری مسکونی به دیگر کاربری‌ها

در روش سوم نوسازی مناطق مسکونی، با تخریب این مناطق برای کاربری‌های جدید - یعنی گسترش زیرساخت‌ها و کاربری‌های تجاری - فضا سازی می‌شود.

زیرساخت‌ها

بسیاری از شهرداری‌ها تلاش خود را بر روی برخی از پروژه‌های زیرساختی متمرکز کرده‌اند تا محیط سرمایه‌گذاری و وضعیت زندگی ساکنان را بهبود بخشند و توسعه پایدار بلند مدت را حفظ کنند. برای مثال، تنها در شانگهای چندین پروژه زیرساختی برای مقطع زمانی دهه ۱۹۹۰ برنامه‌ریزی شده است که عبارتند از پل‌های رودخانه هانگ یو، فاز یکم مترو، توسعه فراگیر بزرگراه شمال - جنوب، آبراه‌ها، کانال فاضلاب، گسترش و نوسازی شبکه تلفن، ساخت نیروگاه‌های بزرگ و شبکه خطوط فشار قوی و جز آن (طرح جامع شانگهای، ۱۹۹۰).

برای ساخت چنین پروژه‌هایی برخی ساختمان‌های مسکونی بایستی تخریب شوند. در چنین وضعیتی، دولت عموماً ساکنان این منازل را به طور موقت در حاشیه یا حومه شهر اسکان می‌دهد و یا به آنها اندک کمک مالی نیز خواهد کرد.

رشد صنایع ثالث در مرکز شهر در مقایسه با گسترش و توسعه زیرساخت‌ها روند مناسبی را می‌پیماید و حضور نیروهای بازار در آن محسوس‌تر است.

تبدیل به کاربری تجاری

از همان ابتدای شروع برنامه نوسازی مناطق مسکونی، دیدگاه‌ها در مورد هویت و ویژگی‌های مناطق نوسازی شده مرکزی شهر مختلف و پراکنده بود. برخی از متخصصان معتقد بودند که ماهیت مسکونی خانه‌های فرسوده و قدیمی پس از نوسازی آنها بایستی حفظ شود؛ به خاطر: (۱) مسکونی بودن اکثر ساختمان‌های مورد نظر برای نوسازی؛ (۲) تأثیر مثبت آن بر ترافیک شهر؛ (۳) تسهیل کنترل بر رشد عمومی شهر؛ و (۴) انطباق با دیدگاه‌های مردم و تسهیل امور اجرایی. برخی دیگر اعتقاد داشتند که ساکنان خانه‌های فرسوده و قدیمی بایستی برای سکونت در حومه شهر ترغیب شوند، با این استدلال که: (۱) زمین قابل سکونت در مرکز شهر محدود است؛ (۲) کنترل جمعیت کل مناطق مرکزی شهر تحقق می‌یابد؛ (۳) فضا برای ساخت اماکن عمومی که برای عملکرد پایتخت مفید هستند باز می‌شود؛ و (۴) دارای صرفه اقتصادی است.

دیدگاه اول از زاویه رفاه ساکنان بود و دیدگاه دوم به قوانین بازار

نظر داشت. در ابتدای پروژه‌های نوسازی نگاه اول غالب بود، در حالی که در پروژه‌های اخیر نگاه‌ها به استدلال دوم جلب شده است. با اتخاذ این استراتژی نو، سرعت ساخت مسکن و جابه‌جایی در حومه شهر افزایش پیدا کرده است. برای نوسازی یک ناحیه تجاری ۱۱۴ هکتاری در منطقه چانگ نینگ شهر شانگهای ۲۰۰۰ خانوار جابه‌جا شدند (شانگهای استار، ۱۳ مه ۱۹۹۷). در پروژه خیابان فایننشال شهر پکن، که از بزرگ‌ترین پروژه‌های این شهر بوده است، ۲۰۰۰ واحد مسکونی تخریب شد. حتی برای انجام یک پروژه کوچک بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ خانوار بایستی اسکان مجدد شوند (هوس، ۱۹۹۴).

از آنجا که تمام زمین‌های شهری تحت مالکیت دولت هستند و پروژه‌های ساختمانی عمدتاً مورد مذاکره دولت و سازندگان قرار می‌گیرند، ساکنان منازل (قدیمی) در این میان اختیار چندانی بر وضعیت خود ندارند. البته زمانی که ساکنان از شرایط جابه‌جایی به محل جدید راضی نیستند، معمولاً مذاکراتی صورت می‌گیرد.

از یک سو مشارکت شرکت‌های ساختمانی خصوصی در امر نوسازی، کمبود بودجه دولت برای احیای مناطق دارای بافت فرسوده را جبران می‌کند. شرکت‌های خصوصی با ساخت واحدهای تجاری سودده در مرکز شهر برای نوسازی واحدهای مسکونی حومه شهر یارانه به وجود می‌آورند و در همان حال ساکنان مرکزی شهر را جابه‌جا می‌کنند. اما از سوی دیگر منافع اقتصادی به جای منافع ساکنان محرک این انگیزه شده است. واگذاری پروژه‌های نوسازی از سوی دولت به بخش خصوصی در واقع تغییر هدف از بهبود وضع زندگی ساکنان به رفتار اقتصاد بازاری بوده است - یعنی سوددهی مالی.

□ تأثیر بر ساکنان

درست است که مزایای برنامه‌های نوسازی، از جمله افزایش فضای مسکونی و بهبود امکانات، تأثیراتی منفی بر روی ساکنان و هنگام اسکان موقت آنها دارد، برنامه‌های نوسازی چین بر خلاف کشورهای توسعه یافته تحت اجبار دولت انجام می‌پذیرد. از آنجا که تمام زمین‌های شهری در اختیار دولت است، هنگام جابه‌جایی ساکنان قدرت تصمیم‌گیری برای ماندن یا حداقل به کجا رفتن را ندارند.

هنگامی هم که بخش خصوصی دخیل است، دولت با آنها درباره قیمت استفاده از زمین که هزینه جابه‌جایی را نیز شامل می‌شود مذاکره می‌کند، بدون آنکه ساکنان در چنین مذاکراتی دخالت داشته باشند (هوس، ۱۹۹۴). از آنجا که در روند نوسازی مناطق مسکونی امر جابه‌جایی شهروندان به طور فزاینده‌ای تکرار می‌شود، تأثیرات ناشی از آن به بررسی‌های بیشتری نیاز دارد.

دسترسی به محل کار و امکانات

در پروژه‌های نوسازی که دولت یا بخش خصوصی انجام می‌دهد، بزرگ‌ترین نگرانی شهروندان جابه‌جا شده دسترسی به محل کارشان در شهر است. درست است که دولت پیشنهاد داده است تا محل اسکان شهروندان در شعاع ۱۰ کیلومتری محل قدیمی آنها باشد اما ابزاری برای تضمین اجرای آن وجود ندارد. برای مثال، در پروژه خیابان فایننشال در پکن خانوارها تا شعاع ۲۰ کیلومتری جابه



چین - بافت فرسوده شهری

جا شده بودند (هوس، ۱۹۹۴). در کنار هدف تمرکززدایی جمعیت، با برنامه کلی دهه ۱۹۹۰ پکن قصد دارد تا صنایع تولیدی را نیز از مرکز شهر خارج کند. البته جابه جایی صنایع و شهروندان دو مقوله جداگانه‌اند و اکثر شهروندانی که جابه جا می‌شوند کماکان شغل خود را در داخل شهر حفظ می‌کنند. علاوه بر این، از آنجا که فقط درصد کمی از ساکنان دارای اتومبیل شخصی هستند اغلب ساکنان شهرهای قدیمی همچنان از سیستم ناکارآمد^(۶) اتوبوس رانی استفاده می‌کنند که وضعیت جاده‌های آن برای رفت و آمد بین شهر و حومه شهر بسیار وخیم و ناکاراست. بدین ترتیب این مدت زمان رفت و آمد برای شهروندان جابه جا شده به شدت افزایش می‌یابد. دسترسی به اماکنی نظیر مدرسه، مراکز درمانی و مراکز خرید و تفریحی برای شهروندان جابه جا شده بسیار مشکل زاست. خانه‌های موقت مجهز به امکانات اولیه هستند اما دامنه انتخاب بسیار محدود است و بسیاری از ساکنان حاضرند برای خدمات مطلوب‌تر به مرکز شهر مراجعه کنند. علاوه بر این، از آنجا که کودکان باید فقط در مدارس منطقه مسکونی خود ثبت نام شوند و کیفیت آموزش در مناطق مختلف نیز متغیر است، اولیای کودکان اغلب نگران آموزش فرزندان خود در مناطق جدید هستند.

دسترسی به محل کار و امکانات مختلفی که در مرکز شهر قرار گرفته‌اند، برای ساکنان محل‌های موقت اسکان بسیار دشوار است. این امر نه تنها باعث افزایش اتلاف وقت و پول ساکنان می‌شود بلکه باعث تراکم بیشتر امکانات حمل و نقل می‌شود که خود دارای تراکمی بیش از حد است. در زمان حاضر هنگام برنامه‌ریزی پروژه‌های نوسازی، این گونه هزینه‌های اجتماعی نادیده گرفته می‌شوند.

شکاف طبقاتی

قیمت یک آپارتمان استاندارد فروخته شده در سال ۱۹۹۴ تا شعاع کمربندی سوم پکن ۴۰۰۰ تا ۶۰۰۰ یوان (۲۲۳-۴۸۲ دلار آمریکا)^(۷) (هوس، ۱۹۹۴) و قیمت آپارتمان در داخل شعاع کمربندی دوم بالاتر از این رقم بود. علاوه بر این، قیمت مسکن هر ساله با افزایش روبه رو بوده است. محله‌های مرفه «قدیمی» دیگر دور از دسترس خواهند بود. شهروندان چینی با درآمد متوسط ماهیانه ۴۰۰ یوان به ندرت می‌توانند صاحب خانه شوند، به ویژه زمانی که سیستم رهن هنوز به خوبی گسترش نیافته است.

بسیاری از تازه‌واردان به مناطق مسکونی نوساز کارکنان شرکت‌های سودده هستند که توانایی خرید مسکن برای کارکنان خود را دارند. خریداران شخصی شامل تجار، صاحبان جدید منابع و برخی از کارکنان شرکت‌های خارجی هستند. برخی از ساکنان قدیمی می‌توانند پس از روند نوسازی به خانه‌های جدید خود بازگردند اما خانه‌های جدید آنها یا دارای استانداردهای نازلی است یا آنکه نورگیر (آفتاب گیر) مناسبی ندارد. علاوه بر این، قیمت حمایتی فقط در مورد مساحت اصلی^(۸) صادق است و ساکنان بایستی برای فضای افزوده شده مبلغ بسیار بالایی بپردازند. همچنین مقررات برگشتی برای ساکنان قدیمی بسیار سرسختانه است و آنها ملزم‌اند در پایان پروژه برای خود مسکنی موقت فراهم سازند و بایستی خانه نوساخت را نیز خریداری کنند.

علاوه بر این، ساکنانی که از محله‌های خود بسیار دور شده‌اند،

درآمدی چنان ناچیز دارند که نمی‌توانند خانه‌های نوساخت را با قیمت حمایتی یک دهم بازار نیز خریداری کنند. برای چنین افرادی مدیریت و امنیت مناطق مسکونی حومه شهر، بسیار ناراضی‌کننده است و از آنجا که چنین پروژه‌هایی غیرانتفاعی‌اند، سازندگان آن به کیفیت ساخت، امکانات سایت و فضا سازی منطقه اهمیت چندانی نمی‌دهند (لو، ۱۹۹۴، تان، ۱۹۹۴). در طی فرایند نوسازی شهرهای قدیمی چین، افراد با درآمد کم و متوسط جای خود را به افراد بسیار ثروتمند می‌دهند. چنانچه این روند افزایش پیدا کند نتیجه آن خواهد شد که افراد ثروتمند و مرفه مراکز شهرها را اشغال خواهند کرد و افراد فقیر به حاشیه و حومه شهر پراکنده خواهند شد. از آنجا که امروزه تعداد زیادی از جمعیت چین دارای درآمد متوسط هستند و افراد ثروتمند درصد کمی از اقشار جامعه را تشکیل می‌دهند، مسئله شکاف طبقاتی مانند آنچه که در کشورهای توسعه یافته با اختلاف درآمد بالا وجود دارد محسوس نیست. با این حال، با ریشه‌دراثر شدن اصلاحات اقتصادی، شکاف درآمدی بین شهروندان بیشتر خواهد شد و شکاف و جداسازی افراد از یکدیگر به خاطر اختلافات درآمدی برای روحیه افراد فقیر مضر است و ممکن است به بی‌ثباتی سیاسی بینجامد.

شکست پیوندهای اجتماعی و تأثیرات آن بر افراد سالخورده

از آنجا که سکونت در مناطق قدیمی در طی دوره‌های بلند مدت شکل می‌گیرد، ساکنان این مناطق دارای روابطی مثبت و هویت اجتماعی پررنگی هستند. یک ضرب المثل چینی می‌گوید: «همسایه نزدیک بهتر از خویشاوند دور است» و این نشان از اهمیت همسایه در زندگی روزمره ساکنان دارد. اما در پروژه‌های نوسازی اخیر، تعداد فزاینده‌ای از ساکنان قدیمی مجبور به نقل مکان به زمین‌های حومه شهر شده‌اند و بنابراین پیوندهای قوی اجتماعی آنها با همسایگان قدیمی‌شان شکسته شده است. اگر چه خانواده‌های یک محله به مکانی معین و مشترک در حاشیه و حومه شهر نقل مکان می‌کنند، طبقاتی بودن ساختمان‌ها باعث کاهش تعاملات اجتماعی و معاشرتی میان آنها می‌شود. لو (ط ۱۹۹۴) عقیده دارد امنیت پایین مناطق حومه تا حدی به علت ضعیف شدن روابط بین خانوارهاست.

افراد سالخورده که دارای رابطه عاطفی شدیدتری با محله قدیمی خود هستند، این خلأ را بیشتر حس می‌کنند. از آنجا که در مناطق مسکونی قدیمی، قشر جوان پس از ازدواج آنجا را ترک می‌کند، درصد افراد سالخورده (در این مناطق) بالاتر از درصد متوسط سطح شهر است (تان، ۱۹۹۴). تحقیقی که در محله‌های قدیمی پکن انجام شد نشان داد که افراد مسن آخرین دسته از افرادی هستند که خواهان ترک محیط فیزیکی و اجتماعی‌اند؛ و به نظر می‌رسد آنها در انطباق خود با زندگی آپارتمانی مشکل زیادی داشته باشند (تان، ۱۹۹۴). جدایی افراد سالخورده از محیطی آشنا عواقب روانی مختلفی در پی دارد. علاوه بر این، چند طبقه بودن ساختمان‌ها و کمبود سرویس‌های تعمیر و نگهداری در اغلب مناطق مسکونی حومه ممکن است در برادرانده برخی خدمات فیزیکی برای این گونه افراد باشد^(۹).

پانوشته‌ها:

- ۱- برای مثال، برنامه توسعه ۱۹۹۲ پکن دارای چنین اهدافی است: ساخت منطقه تجاری مرکزی (CBD) افزایش کاربری زمین برای تجارت خارجی و صنایع ثالث، کاهش کاربری زمین برای صنایع ثانویه و انبارهای مرکزی شهر، افزایش اصولی کاربری زمین برای پروژه‌های توسعه در حاشیه منطقه شهری (فان، ۱۹۹۴).
- ۲- شهرداری پکن قصد دارد تا سرانه متوسط مسکن را تا سال ۲۰۰۰ به ۲۰۰ مترمربع یعنی ۷۰ مترمربع به ازای هر نفر افزایش دهد (هوس، ۱۹۹۴). این هدف با هدف کلی دولت چین برای دستیابی به فضای سرانه ۸ مترمربع و خانه تک واحدی مستقل برای هر خانوار در مناطق شهری تا سال ۲۰۰۰ برابری می‌کند (اهداف اصلی برنامه فنی ساخت مسکن شهری و حومه، نقل در تان، ۱۹۹۴).
- ۳- در برخی از پروژه‌ها برای جلوگیری از کور شدن بیشتر آفتابگیرها، افزایش سقف خانه‌ها محدود شده است.
- ۴- هی ژوین از مسئولان اداره مسکن و زمین شهری شانگهای، هزینه بازسازی یک متر مربع خانه را بین ۶۰۰ تا ۱۰۰۰ یوان (۱۲۰ دلار) برآورد کرده بود (چن، ۱۹۹۶).
- ۵- ۱۴۰ یوان (۲۵۰ دلار) برای هر مترمربع یا ۷۰۰۰ یوان (۱۲۴۰۰ دلار) برای یک سوئیت ۵۰ متری در منطقه یوتیان به ثبت رسیده است (مک‌گلوب، ۱۹۹۲).
- ۶- از آنجا که خانه‌های حیاط دار قدیمی پکن همگی یک طبقه‌اند، مقدار FAR حتی با محسوب کردن بنفای شخصی ساز همواره کمتر از یک است.
- ۷- سفر با اتوبوس به حومه جنوبی شهر ۴ یوان هزینه دارد و ۹۰ دقیقه طول می‌کشد که ماهانه باعث اتلاف پول و وقت فراوان شهروندان می‌شود (هوس، ۱۹۹۴).
- ۸- نرخ تبدیلی به کار رفته عبارت است از یک دلار آمریکا = 8.3RMB.
- ۹- فضای خود ساخت جزء فضای اصلی نیست.

منبع:

Scholar.lib.Vt.edu

مینی بوس‌ها هیولاهای کوچک ایروان

در زمان حاضر تنها وسایل نقلیه رایج و پر استفاده در ناوگان حمل و نقل عمومی ایروان - پایتخت ارمنستان - مینی بوس‌ها هستند.

وضعیت خاص اقتصادی - اجتماعی ارمنستان و فقدان منابع مالی برای حمایت از اتوبوس‌های بزرگ‌تر و برقی، مسئولان حمل و نقل ایروان را وادار به پذیرش مینی بوس به عنوان اصلی‌ترین وسیله حمل و نقل عمومی در این شهر کرده است.

در واقع رواج مینی بوس‌های مسافرکش در ایروان موجب شد که در سال ۱۹۸۸ کمیته‌ای برای پذیرش درخواست‌های شخصی و سازمان‌های مختلف برای ورود به سیستم حمل و نقل تشکیل گردد. این کمیته در خواست‌هایی را که به بهترین نحو با قوانین و شرایط فنی تعیین شده هماهنگی داشت، انتخاب می‌کرد. به مرور دیپارتمان حمل و نقل شهری نیز مسیرها و برنامه‌های حرکت را برای رانندگان مشخص ساخت. انعطاف‌پذیری در مسیرها، عدم محدودیت در توقف و کرایه نسبتاً



ارمنستان - ایروان

پایین مینی بوس‌ها، این وسیله را به محبوب‌ترین وسیله نقلیه عمومی در ایروان تبدیل کرده است. در زمان حاضر مسیر حرکت این مینی بوس‌ها بر روی شیشه جلو نصب می‌گردد و به نمایش گذاشته می‌شود و مسافران تنها با بلند کردن دست خود می‌توانند در هر نقطه خیابان آنها را متوقف کنند.

البته ناگفته نماند که قضاوت‌های متفاوتی نیز درباره مینی بوس‌ها وجود دارد. رئیس پروژه خصوصی‌سازی مینی بوس‌های شهری در ایروان معتقد است، افراد مسن و با سابقه در کنار شهروندانی با سنین مختلف از مینی بوس استفاده می‌کنند. آنها مجبور به برقراری ارتباط از طریق باز کردن فضایی به منظور ایستادن، دست به دست کردن پول و استفاده مشترک از صندلی‌اند. به نظر او، این قوانین نانوشته که مردم پیاده می‌کنند، خود دیدنی است.

از سوی دیگر به نظر رانندگان دیگر وسایل نقلیه، در خیابان‌های پرازدحام ایروان حضور مینی بوس نه تنها جالب نیست بلکه سرگیجه آور هم هست؛ چرا که اینها دائماً در حال تغییر مسیر حرکت برای سوار کردن مسافر و ایجاد ترافیک‌اند.

به هر جهت شهروندان شهر یک و نیم میلیون نفری ایروان ناگزیر به استفاده از مینی بوس برای سفرهای درون شهری هستند. این در حالی است که ظرفیت ۱۲ نفری این وسایل نقلیه گاه تا ۲ برابر نیز انباشته می‌شود، اما چاره‌ای برای ایمنی و امنیت مسافران اندیشیده نشده است.

شاید بتوان گفت که در شرایط موجود ایروان، استفاده از مینی بوس‌ها بهترین روش حمل و نقل عمومی و بسیار کم هزینه‌تر از اتوبوس و ترامواست.

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک
منبع: www.armeniaweek.com

اصلاح قانون مالیات بر املاک و مستغلات کشور تونس، پیامدهای مثبتی چون افزایش درآمدهای مالیاتی حکومت‌های محلی و توزیع بهتر مالیات‌های تجاری دریافت شده را در شهرداری‌های تونس به دنبال داشته است.

مدیریت محلی در تونس از دولایه شهرداری‌ها و شوراهای منطقه‌ای تشکیل شده است. شوراهای منطقه‌ای زیر نظر یک

مالیات بندی بر املاک و مستغلات در تونس

شورای منصوب اداره می‌شوند. شهرداری‌ها نیز با یک شورای منتخب و یک شهردار مدیریت می‌شوند. هنگامی که قانون مالیات بر املاک در شوراهای منطقه‌ای و شهرداری‌ها به اجرا درآمد، فقط درآمد مالیاتی شهرداری‌ها را افزایش داد؛ چرا که واحدهای مسکونی در مناطق، ارزش چندانی نداشتند و از سویی دیگر زمین‌های کشاورزی نیز مشمول مالیات نمی‌شدند. نکته

شهروندان توزیع گردید و سپس جمع آوری شد. آن گاه شهرداری‌ها صورتحساب مالیاتی هر واحد ساختمانی را مشخص ساختند و قبض‌های مالیاتی را ارسال کردند. مالیات بر تجارت محلی نیز از انواع مالیات‌های وضع شده به شمار می‌آید که اصلاحاتی در آن صورت گرفت.

تا پیش از این اصلاحات مالیات بر تجارت محلی تنها در شهرهایی متمرکز می‌شد که دفاتر مرکزی واحدهای تجاری در آن شهرها قرار داشتند. طبیعی است که درآمد ناشی از این مالیات در سراسر کشور توزیع نمی‌شد.

اما در زمان حاضر برای وصول مالیات بر تجارت محلی ابتدا حکومت مرکزی میزان ارزش اجاره بها را مشخص می‌کند. این ارزش‌گذاری به نوع ساختمان غیر مسکونی و کمیت خدمات ارائه شده از سوی شهرداری در مناطقی که این ساختمان‌ها در آن واقع شده‌اند، بستگی دارد. البته ناگفته نماند که آن دسته از واحدهای ساختمانی که به مدت یک سال خالی مانده باشند، از ۲۵ درصد تخفیف بهره‌مند می‌شوند و مؤسسات عمومی، مذهبی، رفاهی، واحدهای دولتی خارجی، واحدهای ساختمانی با درآمد پایین و همچنین واحدهایی که هیچ‌گونه خدماتی دریافت نکرده‌اند، از مالیات معاف‌اند.

مالیات بر زمین‌های احداث نشده نیز از دیگر انواع مالیات بر املاک و مستغلات در کشور تونس است. این مالیات ۳ درصد از یک درصد ارزش زمین است. اما هنگامی که ارزش زمین در بازار نوسان دارد، یا مشخص نیست، مقدار مالیات بر اساس هر متر مربع وضع می‌شود. این مقدار با توجه به مراتب کیفیت شهرسازی، در شهرهای مختلف متفاوت است.

باید گفت تهیه لیست مالیاتی برای زمین‌های احداث نشده نیز از وظایف شهرداری‌هاست. این مالیات معمولاً به هنگام تقاضا برای ساخت آن، با جریمه‌اندکی پرداخت می‌گردد. گفتنی است در این میان زمین‌های کشاورزی، زمین‌های واقع در مناطق غیرمسکونی، زمین‌های دولتی و عمومی، زمین‌هایی که کاربری آنها در آینده مشخص می‌شود و زمین‌هایی که هنوز ساخت مسکن در آنها آغاز نشده است، از پرداخت مالیات معاف‌اند.

ترجمه: فاطمه فریوشان
منبع: www.worldbank.org



تونس

دیگر اینکه اهمیت درآمدهای مالیات بر مسکن و تجارت محلی کاهش یافته بود و شهروندان اعتماد چندانی به نقل و انتقال املاک نداشتند. به همین دلیل در سال ۱۹۹۷ این قانون اصلاح شد.

یکی از مهم‌ترین سرفصل‌های قانون جدید، یکسان‌سازی و تسهیل وضع مالیات بر واحدهای مسکونی بود. این امر از طریق وضع مالیات بر «ارزش اجاره بها» صورت گرفت. اگر چه این روش نیز قانونی بود اما در هر شهر برای ارزش‌گذاری اجاره بهای واحد مسکونی از پارامترهای مختلف همچون (متر مربع یا تعداد اتاق) استفاده می‌کردند. به منظور رفع این مشکل، شهرداری‌ها موظف به تهیه لیست مالیاتی به منظور تعیین پارامترهای ملی برای ارزش‌گذاری هر متر مکعب زیربنا شدند، تا بتوانند مالیات بر ارزش‌کرایه مسکن را محاسبه کنند. این لیست هر ده سال یک بار تهیه می‌شود اما هر سال اصلاحاتی در آن صورت می‌گیرد. ارزش‌گذاری‌های انجام شده ابتدا در وزارت دارایی تجزیه و تحلیل می‌شوند و سپس در دولت به تصویب می‌رسند. برای تهیه این لیست، ابتدا اعلامیه‌ای رسمی منتشر شد و فرم‌هایی که حاکی از مترآز هر واحد ساختمانی بود در میان

وزارت راه و ترابری دانمارک اخیراً شهر اُدُنس^(۱) را به عنوان شهر ملی دوچرخه‌ای نامگذاری کرد.

برای گسترش و رواج فرهنگ استفاده از دوچرخه در این شهر پروژه‌ای چهار ساله در نظر گرفته شده است. مهم‌ترین اهدافی که این پروژه دنبال می‌کند عبارتند از: افزایش سهم دوچرخه سواران در حمل و نقل شهری، افزایش تعداد سفرهایی که با دوچرخه انجام می‌شود، و ایجاد ایمنی و امنیت برای دوچرخه سواران. سابقه استفاده از دوچرخه در شهر اُدُنس نسبت به شهرهای دیگر دانمارک بیشتر است اما واقعیت این است که هنوز از پتانسیل دوچرخه سواری در اُدُنس به طور کامل استفاده نشده است.

در این پروژه با تکیه بر امنیت، ایجاد دسترسی، ارائه خدمات نگهداری و توسعه مداوم زیرساخت‌ها، اُدُنس به شهری آزمایشی،

اُدُنس شهر دوچرخه‌ها



دانمارک

نمونه و الهام بخش برای دیگر شهرهای دانمارک و همچنین شهرهای خارجی تبدیل می‌شود. در گذشته نیز طرح‌هایی با اولویت دادن به دوچرخه در این شهر اجرا شده بود. نمونه‌ای از این اقدامات، تأکید بر استفاده از دوچرخه در اولین سفر روزانه بود. اما در این پروژه جدید «عملیات ویژه» بخش عمده‌ای از استراتژی شهر دوچرخه‌ای اُدنس را تشکیل می‌دهد. عملیات ویژه، علاوه بر تشدید فعالیت‌های اجتماعی خانواده‌ها و جلب مشارکت شهروندان، سرمایه‌گذاری‌ها را به نوعی هدایت می‌کند که در نهایت باعث گسترش امنیت و ایمنی دوچرخه سواری گردد.

هدف از «عملیات ویژه» ایجاد عادت صحیح ترافیکی به کودکان و نوجوانان است. از آنجا که این عملیات با هزینه اندکی انجام می‌شود، به همکاری نزدیک شرکت‌های خصوصی و مؤسسات مالی نیازمند است. در این میان برگزاری مسابقات و اعطای پاداش و جایزه و نظایر اینها نقش فوق‌العاده‌ای در کیفیت «عملیات ویژه» ایفا می‌کند.

مسابقاتی که در طول عملیات برگزار می‌گردد، اغلب به دو حوزه تقسیم می‌شود:

۱) مسابقات گروهی که سبب برانگیختن روابط متقابل اجتماعی می‌شود؛ و ۲) مسابقات انفرادی که بر خلاقیت و بهداشت فرد تأکید می‌کند.

جالب توجه اینکه در طول عملیات ویژه، دوچرخه‌ها به طور رایگان در اختیار دانش‌آموزان قرار می‌گیرد و هر سال این

دوچرخه‌ها - که به امور خیریه تعلق دارد - با تخفیف ویژه به فروش می‌رسد. گفتنی است که نزدیک به نیمی از مدارس این شهر در عملیات ویژه سال جاری، که به صورت آزمایشی انجام شد، شرکت کردند.

از جمله اقداماتی که در اُدنس برای گسترش و تسهیل دوچرخه سواری صورت گرفته است، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- استفاده از فناوری‌های جاده‌ای همچون چراغ‌های تقاطع‌ها و سیستم‌های جست و جو گر پارکینگ برای دوچرخه‌ها و دادن حق تقدم به آنها در برابر خودرو؛

- ساخت پارکینگ‌های مجهز و مدرن و احداث فروشگاه‌های تجهیزات دوچرخه؛

- برگزاری فستیوال سالانه دوچرخه در میدان تالار شهر؛ و - حفظ و نگهداری مسیرهای ویژه دوچرخه سواری، با اقداماتی همچون تسطیح، نظافت، جمع‌آوری زباله و برف‌روبی.

افزون بر اینها گفتنی است که در اُدنس «گروه گزارش گر دوچرخه» نیز تشکیل شده است. این گروه با دوربین‌های دیجیتالی و تلفن‌های همراه به جست‌وجو در سطح شهر می‌پردازند و مشاهدات خود را به ادارات خدمات شهری گزارش می‌دهند. به این ترتیب مشکلات موجود، به سرعت مرتفع می‌شود.

پانویشت: 1-odense
ترجمه: علی عربانی‌دانا
منبع: www.cyclecity.dk

پانویشتها: 1- The Osaka Business and Investment Center (O-BIC)
2- Osaka Chamber of Commerce and Industry



شهرداری اوساکای ژاپن برای جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، مسکن کارکنان شرکت‌های خارجی را تضمین می‌کند.

این امر از طریق مرکز تجارت و سرمایه‌گذاری اوساکا (O-BIC) که زیر نظر شهرداری، استانداری و اتاق بازرگانی و صنعت اوساکا اداره می‌شود، تحقق می‌یابد. در واقع مرکز پیش گفته با همکاری بنگاه مسکن اوساکا (۳) اطلاعات جدیدی را درباره مسکن‌های خالی از سکنه جمع‌آوری کرده است. بسیاری از محدودیت‌ها نیز در خرید مسکن برای کارکنان خارجی برداشته شده است. به عنوان مثال، دیگر زین پس ارائه اسناد ضروری همچون اسناد درآمدی و معرفی ضامن معتبر برای این کارکنان الزامی نیست.

بدون شک این امر می‌تواند سرمایه‌گذاری خارجی را به سمت اوساکا جلب کند و در پیشرفت هر چه بیشتر این شهر، مؤثر افتد.

ترجمه: بهار صدی
منبع: www.kippo.or.jp

خانه برای خارجیان در اوساکا

شمار می‌رود و هر سال سهم عمده‌ای از درآمد گردشگری ترکیه را به خود اختصاص می‌دهد. در سال جاری ۱۲ میلیون جهانگرد به ترکیه سفر کردند و همین امر ارزی بیش از ۸ میلیارد دلار را نصیب این کشور کرد؛ و با آنکه قطعه بزرگی از این کیک به استانبول تعلق دارد، اما استانبول به این سهم کوچک بسنده نمی‌کند.

شهردار استانبول در یک مصاحبه مطبوعاتی اعلام کرد که استانبول در سال ۲۰۲۳ به یکی از مهم‌ترین مراکز جهانگردی دنیا تبدیل می‌شود.

هدف اصلی «پروژه ۲۰۲۳ استانبول» تبدیل این شهر به کانون مهم جهانگردی در ۲۰ سال آینده است. در زمان حاضر نیز استانبول از مراکز مهم جهانگردی، اقتصادی و علمی ترکیه به

برنامه ۲۰ ساله برای گردشگری در استانبول

در زمان حاضر مسئولان شهر استانبول با هدف تبدیل استانبول به «شهر جهانی» در صدد رقابت با شهرهای مهم و بزرگ دنیا همچون لندن و نیویورک برآمده‌اند. برای استانبول ۲۰۲۳ طرح‌های بزرگ و گوناگونی در حال انجام است، که از آن جمله‌اند: تبدیل خلیج استانبول به مرکز بزرگ جهانگردی، احداث پارک وحش مدرن در محله قاضی عثمان پاشا (Gazi Osman Pasa)، ساخت آکواریوم دریایی در ابعاد بزرگ و ایجاد تکنوپارک برای ارائه خدمات به مراکز صنعتی و علمی سراسر جهان، و نظایر اینها. شایان ذکر است که با انجام پروژه‌های مذکور، استانبول در پایان دو دهه آینده به یکی از مراکز جهانی گردشگری، علمی و بازرگانی تبدیل خواهد شد.

ترجمه: فرحناز نوبخت
منبع: www.trt.com.tr



استانبول - مسجد ایاصوفیا

اجرای طرح شاخص‌های کیفیت، سطح کیفی سرویس‌های خدمات‌دهی مختلف شهرداری نیز تعیین می‌شود. نکته جالب توجه اینکه در خواست‌ها، توصیه‌ها و اعتراض شهروندان به طور منظم و مداوم از سطح شهر جمع‌آوری می‌شود و مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد؛ و بر پایه این اطلاعات و درخواست‌های شهروندان قوانین در آیین‌نامه‌های جدید تعیین می‌شود. درباره انتقادات نیز باید گفت که مسئله مطرح شده تا روشن شدن مشکلات و ارائه راه حل به وسیله مسئول ذی ربط پی‌گیری می‌شود. اما شهرداری آماروسیون تنها به درخواست و اعتراض شهروندان رسیدگی نمی‌کند، بلکه درصد رضایت آنها را نیز از سرویس‌های خدمات‌دهی کنترل می‌کند. برای این منظور هر سال از ۶۰۰ شهروند آماروسیون برای ارزیابی عملکردهای شهرداری دعوت به عمل می‌آید. سپس نتایج به دست آمده در جدولی تنظیم می‌گردد و در مواردی که نارضایتی به چشم می‌خورد، اصلاحات لازم اعمال می‌شود. شهرداری آماروسیون شاخص‌هایی را نیز در نظر گرفته است که از طریق آنها سطح کیفی اقدامات خود را کنترل می‌کند. مهم‌ترین این شاخص‌ها عبارتند از:

- مدت پاسخگویی به یک درخواست یا حل یک مشکل.
- مدت دفعات تعیین شده برای نظافت خیابان‌ها در یک ماه.
- درصد درخواست‌های رسیدگی شده نسبت به کل درخواست‌های مطرح شده.
- مدت زمان صرف شده برای دریافت اجازه ساخت و ساز.

شایان ذکر است به کارگیری روش‌های پیش‌گفته در کنار کنترل دائم اجرای آیین‌نامه‌ها موجب شده است که شهرداری آماروسیون به دریافت پروانه کیفیت شهرداری (که مطابق با استانداردهای بین‌المللی است) نائل آید.

ترجمه: مینو موسوی
منبع: www.qualite-publique.com

حفظ استانداردهای کیفیت در ارائه خدمات و فعالیت‌های شهرداری آماروسیون (Amaroussion) در یونان موجب شده است که سطح کیفی این شهرداری بسیار ارتقا یابد. آماروسیون در حومه‌های شمالی آتن - پایتخت یونان - قرار گرفته است و نزدیک به یکصد هزار نفر جمعیت دارد. کیفیت بالای زندگی در این شهر مرهون سیستم کنونی شهرداری آماروسیون است. از میان ۲۵۰ پرسنل این شهرداری ۳۰ نفر را افراد دانشگاهی تشکیل می‌دهند که در بخش فنی و اداری



آتن - آکروپولیس

مشغول به کار هستند. شهرداری آماروسیون در انجام تمامی فعالیت‌های خود، رعایت استانداردها و کنترل کیفیت را سرلوحه قرار داده است. مسئولان و کارمندان شهرداری آماروسیون تلاش می‌کنند روش‌هایی اصولی را برای اجرای آیین‌نامه‌های شهرداری به کار گیرند. کلیه فعالیت‌های شهرداری آماروسیون سازماندهی شده و در جهت اجرای سیستمی برای هر چه کاربردی‌تر کردن آیین‌نامه‌ها برنامه‌ریزی شده است. در این آیین‌نامه‌ها که پرسنل و روش کار کاملاً معین شده است، جزئیاتی همچون پرسنل و روش کار آنها مورد بررسی قرار گرفته است. از سوی دیگر، با

شهرداری آماروسیون و بهبود مدیریت کیفیت

راهنمایی و رانندگی ایسلند الکترونیکی می شود

اداره تازه تأسیس عبور و مرور خودروهای ایسلند (OTV) خدمات گوناگونی را از طریق اینترنت ارائه می کند. این اداره که به طور رسمی در اکتبر ۲۰۰۲ آغاز به کار کرد، به مسائلی چون عبور و مرور خودروها، آموزش و امتحان رانندگی، آموزش عبور و مرور، ثبت و رسیدگی به تصادفات و وظایف جدیدی که قبلاً در وزارت دادگستری انجام می شد، می پردازد.



به محض آغاز به کار OTV سرویس جدیدی ارائه شد که خدمات گوناگونی را از طریق اجتماعات الکترونیکی GO - Pro و سایت های مشخص، به مراجعه کنندگان عرضه کرد. در زمان حاضر مراجعه کنندگان می توانند به فرم های مختلف و مورد نیاز خود دسترسی یابند و پس از پر کردن آنها به صورت الکترونیکی آنها را به OTV ارسال کنند. استفاده از جوامع الکترونیکی، علاوه بر صرفه جویی در زمان و هزینه، کارآمدی و سرعت خدمات را نیز تضمین می کند.

به عنوان مثال، سالانه ۷۰ هزار مورد تغییر مالکیت خودرو در ایسلند ثبت می شود. با ارائه این سیستم جدید به محض ثبت نام در GO - Pro سرویس جدید Netbox یا فضا در شبکه به کاربر تعلق می گیرد. این فضا عبارت است از جایی که کاربران می توانند به درخواست ها و پاسخ های OTV و دیگر مراجعه کنندگان اجتماعات الکترونیکی دسترسی یابند.

آنها با همین مراجعه ساده الکترونیکی خود، بدون صرف هزینه و وقت می توانند از وضعیت تغییر مالکیت خودروها و وضعیت خودروهای ثبت نشده اطلاع پیدا کنند و همچنین برای درخواست پلاک جدید یا شماره پلاک شخصی و عضویت و یا انصراف از آن اقدام کنند.

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک
منبع: www.gopro.net

شهر آرمانی کودکان از رؤیا تا واقعیت

کودکان شهر مونترال در کانادا، شهر ایده آل خود را به دنیایی واقعی بدل کردند. ماجرا از اینجا شروع شد که مسئولان شهری از کودکان مونترال خواستند که شهر رؤیاهای شان را با دستان خود بسازند. به آنها گفته شد «شما مهندسانی هستید که برای ساختن تنها یک شهر بر روی کره زمین انتخاب شده اید»؛ و به این ترتیب بود که ساخت ماکت شهر «هارمونیا» یا شهر کودکان آغاز شد.

در ابتدای کار دانش آموزان با بررسی محیط پیرامون خود پی بردند که اقدامات گذشتگان آنها را از داشتن شهر ایده آل محروم کرده است. آنها کار خود را با یک تقسیم بندی شروع کردند. در واقع شهر به ۶ منطقه مسکونی، صنعتی، علمی، تفریحی، فرودگاه و مرکز شهر تقسیم شد و هر یک از دانش آموزان یک جزء کوچک - همچون ساختمان، سیستم حمل و نقل، محل های مسکونی و نظایر اینها - را انتخاب کردند و به ترسیم آن بر روی نقشه پرداختند و سپس طرح خود را بر روی ماکتی به مقیاس ۴×۲ متر پیاده کردند. در هارمونیا، ساخت پارک و کاشت درخت، خیابان هایی با ساختمان های کم و پراکنده و تعداد اندک خودروها، اتوبوس هوایی، قطار زمینی، دریایی، کشتی فضایی و کابین های مسافرتی در نظر گرفته شده بود.

نکته جالب دیگر اینکه در هارمونیا از نیروی برق استفاده نمی شود و هیچ مرکز هیدروالکتریکی (برقی - آبی)، حرارتی و یا هسته ای وجود ندارد. در واقع کودکان بر این عقیده اند که در طول روز از انرژی خورشیدی و شبانگهان نیز از انرژی بازتابی ماه می توان استفاده کرد.

"ناتالی" ۹ ساله درباره زباله ها و ضایعات نظر جالبی دارد. او می گوید: «من آشغال ها را درون سطل می اندازم و در زمین دفن می کنم».



آن وقت اژدهای آشغال خور می آید و همه آنها را می خورد». در این شهر یک آزمایشگاه بررسی کیفیت آب رودخانه، مرکز دریافت انرژی تابشی، و مرکز بررسی آلودگی ایرها، که ناشی از مصرف مواد پلاستیکی است، دیده شده است. گذشته از همه اینها، به دلیل اینکه کار در زندگی کودکان نقش چندانی ندارد، همه قسمت های این شهر به بازی اختصاص داده شده است!

در ارزیابی نهایی باید گفت که هارمونیا، شهرک ایده آل کودکان، کاملاً منطبق با مسائل زیست محیطی است.

جالب توجه اینکه برخی از کودکان و نوجوانانی که هفته ها برای ساخت این ماکت وقت صرف کردند از اینکه نمی توانند شاهکارشان را با خود به خانه ببرند، کمی ناراحت اند!

بنا به درخواست همه سازندگان شهر هارمونیا، از این ماکت در ماه سپتامبر پرده برداری می شود.

ترجمه: گلناز کریم نوری
منبع: www.vqen.qc.ca

بازسازی پل تاریخی موستار

بوسنی - پل موستار

شهردار موستار در بوسنی عملیات بازسازی پل تاریخی این شهر را، به همراه بناهای اطراف آن، آغاز کرد.

این پل که در قرن شانزدهم به وسیله معماران مسیحی و مسلمان ساخته شد، نماد فرهنگ چند قومی در بوسنی هرزگوین به شمار می‌رفت. اما با تخریب این پل قدیمی در جریان جنگ داخلی بوسنی، گویی نماد روابط میان مسلمانان، کروات‌ها و صرب‌های بوسنی نیز فرو ریخت.

عملیات بازسازی این پل تاریخی به همت شهرداری موستار و به کمک برخی از کشورهای اروپایی، همچون آلمان و مجارستان، با



پروژه‌ای چند میلیون دلاری آغاز شد. در مرحله نخست بازسازی، سنگ تاج که از سنگ‌های قدیمی پل بود و دو طرف پل را به یکدیگر وصل می‌کرد، در جای خود نصب شد. اما در این مرحله پل به کلی به داخل رودخانه فرو ریخت. سپس شهرداری به کمک غواصان ماهر و با استفاده از جرثقیل سنگ‌های قدیمی را که به داخل رودخانه فروغلتیده بودند، بیرون آورد و کار بازسازی دوباره آغاز شد. برای تکمیل عملیات بازسازی، سنگ‌ها از همان معدنی استخراج شدند که ۵۰۰ سال پیش نیز برای احداث پل مورد استفاده قرار گرفته بود. پس از اینکه غواصان از محکمی ستون‌های پل مطمئن شدند، کارگران بازسازی پل را شروع کردند.

امیرپازیک، معمار پل موستار سعی کرده است که با استفاده از روش معماران قدیمی ساخت مجدد پل را طراحی کند.

اکنون کارگران همه روزه به بازسازی این پل قدیمی مشغول‌اند. جالب اینکه برای ساخت پل از آهن، جیوه، سنگ‌های قدیمی، فلز مایع و نظایر اینها نیز استفاده شده است.

مردم شهر موستار امیدوارند بازسازی پل قدیمی شهرشان نقش مهمی در روند صلح میان مسلمانان و مسیحیان و تحکیم روابط میان کشورهای اروپایی داشته باشد.

لازم به ذکر است که عملیات بازسازی این پل در اواخر سال جاری به اتمام می‌رسد و در بهار سال آینده افتتاح خواهد شد.

ترجمه: فرحناز قریبانه
منبع: www.orb.de

بهبود دسترسی معلولان در پتربرو کانادا

انجمن افراد معلول پتربرو^(۱) در کانادا از سال ۱۹۸۹ تاکنون کلیه اقدامات خود را معطوف به مناسب‌سازی محیط شهری برای معلولان و دسترسی آسان آنان به امکانات شهری کرده است.

در سال ۲۰۰۲ این انجمن رسماً از سوی شهر پتربرو به عنوان کمیته مشاوره برای ایجاد شهر در دسترس شناخته شد.

از اقدامات انجمن افراد معلول، ویرایش و انتشار کتاب «راهنمایی‌های دسترسی» بوده است. در این کتاب ایده‌های نو و خلاقانه برای شهر در دسترس مطرح شده است. عمده این راهنمایی‌ها به برنامه‌ریزی کاربری زمین و توسعه مکانی و طراحی صحیح نوآوری‌ها بازمی‌گردد.

در زمان حاضر شورای شهر پتربرو پس از گذشت چند سال با تخصیص سالیانه ۵۰ هزار دلاری از بودجه شهر از این راهکارها برای ارتقای ساختمان‌ها، املاک و تسهیلات شهری حمایت می‌کند.

از دیگر اقدامات انجمن افراد معلول، آماده‌سازی نخستین پرونده دسترسی سالانه شهر است. این طرح شامل راهبردهایی برای بالا بردن دسترسی همگانی به برنامه‌ها خدمات و تسهیلات شهری است که در زمان حاضر به وسیله شورای شهر در حال تدوین است. بنا به گفته کوین دوگای، برنامه‌ریز کاربری زمین برای شهر پتربرو برای تکمیل طرح‌های شهر در دسترس درس‌هایی آموخته شد. یکی از این درس‌ها این بود که تسهیلات



جدید، سبب ایجاد جامعه‌ای بدون مانع و مشکل می‌شود و در نتیجه هنگامی که کمیته‌های توصیه‌ای دسترسی^(۲) به دلیل مشغله زیاد قادر به پاسخگویی نیستند، کلیساهای، باشگاه‌ها و سازمان‌های معلولان می‌توانند خدمات انجمن‌های مذکور را ارائه دهند.

۱- Peterborough: پانوشته‌ها
2- Accessibility Advisory Committee
ترجمه: وین جلالی
منبع: www.gov.on.ca

آبشار یاسوج

سرچشمه توسعه

محمد حسین بوچانی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

نو و مثبت باشد، در میان مدت دور از دسترس نمی نماید. با توجه به در حاشیه قرار گرفتن پهنه گسترده‌ای از فضای جغرافیای ایران و دور ماندن از فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی از یک طرف، و داشتن شرایط محیطی و فرهنگی بالقوه برای جذب توریست و گردشگری از طرف دیگر، با مدیریت پویا و مشارکت جوانه «در سطح خرد» می‌توان در جهت رفع ناکارآمدی‌های مدیریت کلان، گام برداشت.

یاسوج از جمله مکان‌های جغرافیایی است که با داشتن قابلیت‌های گوناگون توسعه تاکنون به دلایل گوناگون نتوانسته است در توسعه اقتصادی - اجتماعی با دیگر مناطق کشور همگام باشد. این در حالی است که وضعیت و توان محیطی و همچنین مزیت‌های نسبی استان و موقعیت جغرافیایی آن به روشنی کاربری گردشگری را به عنوان محور اصلی توسعه آینده آنجا مطرح می‌کند. قرار گرفتن استان کهگیلویه و بویر احمد بین ۳ استان پرجمعیت و نسبتاً پردرآمد اصفهان، فارس و خوزستان، و همچنین نزدیکی آن به خلیج فارس و کشورهای جنوبی آن از نظر گردشگری موقعیت ویژه و ارزشمندی را برای استان به وجود آورده است. به علاوه، تنوع جغرافیایی شکل زمین در گستره جغرافیایی این استان «دره‌ها، تنگ‌ها، چشمه‌ها، رودخانه‌ها، کوه‌ها، جنگل‌ها و جز اینها» و تنوع اقلیم آن (وجود سردسیر در شرق و گرمسیر در جنوب غربی) امکان بهره‌برداری‌های متنوع را از توان گردشگری استان در زمان و مکان به وجود می‌آورد.

محدودیت‌ها و تنگناهای موجود در استان «به خصوص شهر یاسوج» در زمینه‌های فعالیت‌های اقتصادی «کشاورزی با کوهستانی بودن در شمال و کم آبی در جنوب، صنایع و تجارت با مشکل دسترسی و فقدان برتری‌های نسبی مربوط به عوامل تولید» از یک طرف، و وجود جاذبه‌های طبیعی و تاریخی با ارزش از طرف دیگر، و همچنین اهمیت تنوع بخشیدن به پایه‌های اقتصادی استان در جهت تحقق توسعه پایدار و درخور، ایجاب می‌کند که ایران‌گردی و جهان‌گردی به عنوان یکی از مؤلفه‌های اصلی توسعه انسانی جداً مطرح گردد و مد نظر قرار گیرد.

در این زمینه، این نوشتار در پی بررسی و تحلیل یکی از این کانون‌های گردشگری در شهر یاسوج، یعنی محور رودخانه بشار یاسوج تا آبشار یاسوج است. این بررسی بر این فرض استوار است که با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی و اقتصاد کمتر توسعه یافته در استانی که در انزوای نسبی «از اقتصاد و برنامه‌ریزی» به سر می‌برد،



تلنگه آبشار یاسوج

مقدمه

گردشگری به عنوان نوعی کاربری و همچنین صنعتی بالنده، روز به روز اهمیت بیشتری می‌یابد، زیرا:

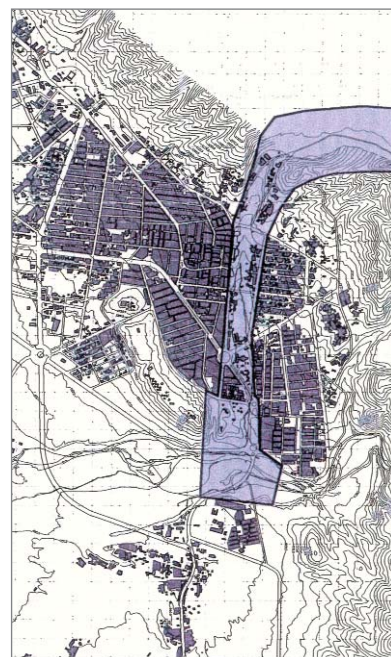
- در بسیاری موارد از جمله سودآورترین انواع کاربری و فعالیت‌هاست.

- در شرایط صحیح نه تنها فاقد عواقب زیست محیطی است بلکه منجر به حفظ و احیای محیط و منابع طبیعی نیز می‌گردد.

- اشتغال‌زاست و باعث افزایش و تکاثر درآمد می‌شود و توسعه دیگر بخش‌های اقتصادی را نیز موجب می‌گردد.

- در شرایطی که برنامه‌ریزی در وضعیت اقتصاد کلان با مشکلات جدی مواجه است، محلی‌گرایی و استفاده از شرایط و توان‌های محیطی مناطق پارادایم مسلط بر الگوی توسعه است. هر چند به دلایل اقتصاد سیاسی متمرکز در ایران هنوز به این فرایند توجه کافی نشده است، ولی به نظر می‌رسد گردشگری با توجه به شرایط محیطی و تاریخی ایران از اصلی‌ترین پشتوانه‌های اقتصاد منطقه‌ای باشد.

تعمیم دادن این فرضیه به شرطی که شرایط فرهنگی، اجتماعی، مدیریتی مناطق مختلف فضای جغرافیایی ایران در جهت الگوهای



نقشه شماره ۱ - محدوده مورد مطالعه

کاربری گردشگری می‌تواند محور یا اهرم مناسب توسعه در استان و به خصوص در این شهر باشد. مناظر بکر و طبیعت زیبا، آب و هوای بسیار مطلوب با فصول متنوع، امکانات ورزشی در زمستان و تابستان در قله مرتفع زاگرس از جمله، دنا و نزدیکی به آب‌های گرم خلیج فارس از جمله نمونه‌هایی است که نشان از توان‌های درخور بهره‌برداری و متنوع منطقه دارد.

موقعیت جغرافیایی

ياسوج از نظر تقسیمات کشوری مرکز استان کهگیلویه و مرکز شهرستان بویر احمد، در قسمت جنوب غربی ایران است. این شهر در موقعیت جغرافیایی ۳۰ درجه و ۴۰ دقیقه عرض شمالی از خط استوا و ۳۶ درجه و ۵۱ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ قرار دارد و از طرف شمال و شمال شرق به ارتفاعات زاگرس، از طرف جنوب به رودخانه بشار و مهربان محدود می‌گردد.

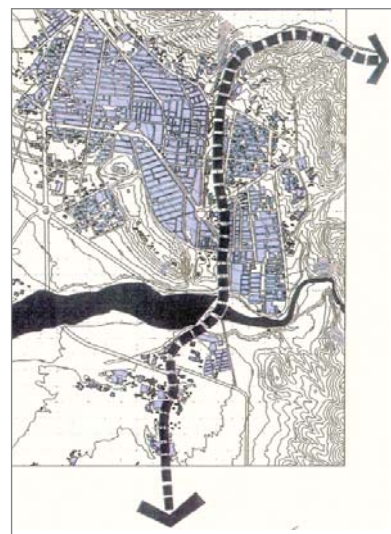
روستا - شهر ۹۳۱ نفری یاسوج در سال ۱۳۴۵ به علت مرکز شهرستان بودن جزء یکی از ۶ شهر استثنایی ایران بوده است. طی سال‌های ۵۵-۱۳۴۵ جمعیت این شهر به ۵ برابر افزایش یافت و به ۴۵۲۴ نفر رسید. جمعیت این شهر طی سال‌های ۵۶-۱۳۵۵ رشدی معادل ۲۰/۷ درصد در سال داشت، به طوری که میزان

گردشگری با توجه به شرایط محیطی و تاریخی ایران از اصلی‌ترین پشتوانه‌های اقتصاد منطقه‌ای است. تعمیم دادن این فرضیه به شرطی که شرایط فرهنگی، اجتماعی، مدیریتی مناطق مختلف فضای جغرافیایی ایران در جهت الگوهای نو و مثبت باشد، در میان مدت دور از دسترس نمی‌نماید

جمعیت آن در سال ۱۳۶۵ به ۲۹۶۸۰ نفر رسید. به عبارت دیگر، طی ده ساله ۵۶-۱۳۵۵، هر ساله به طور متوسط ۲۵۰۰ نفر به جمعیت این شهر اضافه شده است. میزان افزایش جمعیت این شهر طی این دوره از بالاترین میزان‌های افزایش جمعیت در نقاط مختلف کشور بوده است. اکنون جمعیت این شهر حدود ۸۰ هزار نفر است.

آبشار یاسوج

آبشار یاسوج از کوه‌های زاگرس و از قله‌ای به نام لاله با ارتفاع ۳۰۰۰ متر در شمال شهر یاسوج سرچشمه می‌گیرد. آب این آبشار در دره‌ای که ۱۶ کیلومتر طول دارد از میان باغ‌ها و شهر می‌گذرد به رودخانه بشار می‌ریزد. در وضع موجود فضای دو طرف آب‌آبشار را شهرداری و سازمان جهانگردی بهسازی کرده‌اند. این گستره از سایت گردشگری دارای باغ‌های خصوصی فراوانی به مساحت تقریبی ۵۰ هکتار به عرض حداکثر ۲ کیلومتر و حداقل ۵۰۰ متر است. کل اراضی جنگلی اطراف دره آبشار ۳۵۰ هکتار است. در سال‌های اخیر به دلیل استفاده شرکت آب و فاضلاب از آب این آبشار مقدار آب جاری در دره آبشار کاهش یافته است. از سال ۱۳۷۰



نقشه شماره ۲ - مسیر حرکت در سایت گردشگری یاسوج

شهرداری برای جذب گردشگران فضاسازی‌هایی از قبیل تهیه چادرهایی برای اسکان موقت، فضای ورزشی از قبیل تنیس روی میز و مجموعه تیراندازی با کمان را انجام داده است. لیکن این امکانات چنان محدودند که پاسخگوی گردشگران نیستند.

البته این مسائل و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری در سایه فضای آرام و طبیعی باغ‌ها و آبشار پنهان می‌شود. به نظر می‌رسد اگر شهرداری و سازمان جهانگردی در جلب مشارکت خصوصی‌سازی این فضا موفق شود، محدودیت‌های عبور و مرور در باغ‌ها کاسته می‌گردد و محدوده تفریحی و استراحتگاه گستره افزایش می‌یابد.

رودخانه بشار تا آبشار یاسوج

محور آبشار تا بشار می‌تواند قابلیت جذب گردشگر را در سطوح محلی و منطقه‌ای داشته باشد لیکن اکنون به صورت ضعیف دارای چنین کارکردی است. این محور تحت تأثیر عوامل طبیعی و سیستم هیدروگرافی منطقه است. کثرت عناصر و وجود عناصر خاص که در سطح ملی و فراملی عمل می‌کنند، رابطه بین عناصر و وجود نوعی نظام باز در ساختارهای کالبدی - فضایی اطراف و طراحی نظامی بسته برای عناصری که در درون نظام قرار دارند، موجب اولویت‌های سرمایه‌گذاری در مجموعه آبشار شهر یاسوج می‌شود. مجموعه مورد مطالعه در زمینه جذب گردشگر می‌تواند کارکرد ملی و فراملی داشته باشد. این محور به عنوان تکیه گاه سازمان گردشگری شهرستان بویر احمد و عناصر جاذب گردشگری درون آن در خواهد آمد. محور آبشار یاسوج از بدنه رودخانه بشار، نقطه محور آغاز می‌شود و تا محل ریزش آبشار - و حتی پس از آن - امتداد پیدا می‌کند. بر اساس مطالعات پایه‌ای این طرح کلیه نیازهای گردشگری و خدمات مرتبط با آن در طول این محور پاسخ داده خواهد شد. محور مورد مطالعه با توجه به گسترش مجموعه به داخل شهر از رودخانه بشار آغاز می‌شود و پس از گذشتن از فضاهای شهری و محیط‌های شبه روستایی به محل آبشار و پس از آن به دل کوه می‌رسد.

با توجه به فرعی بودن شرایط اقتصادی و شرایط کوهستانی منطقه، ساماندهی و گسترش صنعت گردشگری تنها گزینه توسعه بای و رشد اقتصادی منطقه است. این محدوده بر حسب کیفیت فضاهای مجاور آن به ۳ گستره تقسیم می‌شود.

گستره یک

حدود این گستره همان محلی است که اینک به آن آبشار یاسوج گفته می‌شود. این بخش که نقطه شروع محدوده به شمار می‌آید، کاملاً کوهستانی و در میان طبیعت است. از حیث طولی، کشیدگی‌ای جدی دارد ولی از حیث عرضی محدود است. این گستره از طرح، کاملاً با باغ‌های مختلف و کوهستان مشخص می‌شود. به دلیل اینکه قسمت بیشتر آن در دست مردم و به صورت باغ‌های شخصی است، و همچنین وجود محدودیت مالی در خرید املاک محور، به نظر می‌رسد که با مشارکت مردم و خصوصی‌سازی قسمت‌هایی از این فضاها، پروژه مذکور هر چه سریع‌تر به نتیجه می‌رسد.

این گستره، که از آن به عنوان آبشار یاسوج نام می‌برند، به طور کلی دارای مشخصه‌ها و قابلیت‌ها و تنگناهای زیر است:

در این گستره هدف ایجاد فضایی است متفاوت برای گردشگران و ایجاد تصور فضایی جدیدی نسبت به آنچه قبل از سفر به منطقه و در فضاهای شهری می بینند؛ که این تصور جدید خود عاملی

به نظر می رسد که با مشارکت مردم و خصوصی سازی قسمت هایی از این فضاها، پروژه مذکور هر چه سریع تر به نتیجه می رسد

می شود در جهت جذب گردشگر، به گونه ای که بر عامل آبشار غلبه می یابد.

این تصور جدید از دو راه به دست می آید: هماهنگی کامل با طبیعت از طریق همسنگ شدن با آن «که در فضاهای خصوصی از قبیل سوئیت ها ایجاد می گردد»، و همچنین ایجاد تضاد با طبیعت که در فضاهای عمومی صورت می گیرد. هماهنگی با طبیعت در وضعیت کنونی محور در آبشار به گونه ای کامل رعایت شده است. در این بخش از طرح می توان با تغییراتی در فضا آن را جذاب تر و کارآمدتر ساخت. از جمله این تغییرات می توان به اینها اشاره کرد: - ایجاد فضایی که تعامل نزدیک با طبیعت داشته باشد - چه هماهنگ با آن و چه در تضاد با آن.

- مقداری از آب آبشار، با لوله به آن باز پس داده شود و محل ریزش آبشار به ترازوی دیگر و نقطه ای دیگر منتقل گردد.

- تأکید بر سکونتگاه های موقت در محدوده آبشار با سازه های موقت و سبک «به عنوان نمونه چادری» و حتی چادرهای آورده شده به وسیله گردشگران.

- ایجاد و طراحی فضای سکونت موقت (سوئیت) در بدنه های گستره با فاصله مکانی مشخص و با در نظر گرفتن دید به سمت محور در ارتفاعی بالاتر از محور در بدنه های کوه.

- ایجاد فضایی برای تجهیز، پشتیبانی و خدمات به گردشگران

ورزشی و کوهنوردان که قصد رفتن به فضای پشت آبشار و کوه را دارند.

- استفاده از خصوصی سازی و مشارکت در قسمت باغ ها - که بیشتر خصوصی است - برای فضا سازی های مورد نیاز گردشگران.

- ایجاد و تقویت سکوهایی برای نشست و استراحت واحدهای جمعیتی (خانواده) در فضای باز.

- ایجاد بندهایی کوچک برای مهار جریان آب و تجمع آن در نقطه ای خاص در جاهای مختلف در درون محور یا در بدنه های آن در سطوح مختلف.

این گستره از نظر برنامه ریزی فیزیکی طرح به سه بخش عمده، از نظر نوع کاربری، تقسیم می شود:

الف) محور حرکتی که در وسط قرار می گیرد و شامل فضا سازی های محیطی، حرکت و سکون آب است.

ب) فضاهای خصوصی شامل بخش سوئیت ها، و بخش سازه های سبک برای اسکان موقت.

ج) فضاهای خدماتی عمومی شامل چایخانه، رستوران و جز

در این گستره هدف باید ایجاد فضایی باشد متفاوت از کالبد شهر و فضای شهری، تا تصور فضایی جدیدی برای گردشگران به وجود آید

اینها (نقشه شماره ۳) فضاهای عمومی و خصوصی ذکر شده در بند الف و ب در بدنه های محور و بر روی شیب و در داخل آن قرار می گیرند. فضاهای عمومی اختلاف تراز چندانی با محور حرکت پیدا نمی کنند، در حالی که فضاهای خصوصی از سطح محور حرکت ارتفاع می گیرند و بر روی آن دید می یابند.

در این گستره هدف باید ایجاد فضایی باشد متفاوت از کالبد شهر و فضای شهری، تا تصور فضایی جدیدی برای گردشگران به وجود آید. چون این گستره عرض زیادی ندارد و در قسمت طولی آن هم با مشکل مالکیت فضا مواجه است، می توان با طراحی بر روی دامنه کوهها این فضا را به دو صورت گسترش داد. (اکنون شهرداری به صورت محدود این دو اصل را اجرا می کند):

۱) طراحی بر روی بدنه کوهها، بدون استفاده از فضای داخلی کوهها به صورت بدنه سازی و تسطیح در موارد لازم.

۲) طراحی با استفاده از فضای داخلی کوهها و نفوذ در بدنه کوهستان از طریق خالی کردن فضا.

در این گستره عناصر نمادین علاوه بر اینکه در طول محور قرار می گیرند، در بدنه طبیعت به گونه ای ناگهانی می توانند محدوده را جذاب تر سازند. علاوه بر این، استفاده از سازه های صنعتی «که عموماً شفاف و سبک اند و به طبیعت نیروی اضافی وارد نمی کنند» به صورت ترکیبی با طراحی های مذکور الزامی است. این سازه ها غالباً به صورت پل و پله و عموماً با نیروهای کششی کار می کنند. این سازه ها ارتباط دهنده سطوح طراحی شده در بدنه ها به صورت عمودی و افقی اند. به طور کلی در این گستره استفاده از عناصر شفاف موجب سیالت دید در برابر مناظر اطراف می شود. از همین



ورودی گستره ۱ آبشار و باغ های حاشیه آن

دست است ایجاد پله‌هایی که به سمت بالا بر روی بدنه کوه‌ها می‌روند، به گونه‌ای که به احجام معماری ختم می‌شود و فضایی برای نشستن ایجاد می‌کنند. به علاوه با استفاده از مصالح سنگی و مدرن به صورت ترکیبی می‌توان به هدف طراحی فضای گردشگری طبیعی دست یافت.

در طراحی در گستره آبشار، هدف ایجاد فضایی است متفاوت برای گردشگران نسبت به آنچه در زندگی روزمره با آن برخورد دارند؛ طبیعت آبشار یاسوج در بردارنده این ویژگی در بطن خود هست.

در طراحی در گستره آبشار، هدف ایجاد فضایی است متفاوت برای گردشگران نسبت به آنچه در زندگی روزمره با آن برخورد دارند؛ طبیعت آبشار یاسوج در بردارنده این ویژگی در بطن خود هست

گستره دوم فضاهای شهری بازار و موزه

این گستره بر حسب موقعیت آن، که بین شهر و طبیعت قرار دارد، خود به ۲ بخش تقسیم می‌شود. یک بخش، قسمتی از گستره است که با شهر ارتباط دارد؛ و بخش دیگر آن قسمتی از گستره است که در تعامل با آبشار و طبیعت عمل می‌کند. هدف از طراحی در این گستره، ایجاد عملکردهای وابسته به صنعت گردشگری است که در مرحله پس از جذب گردشگر فعالیت می‌کنند. رونق و توسعه این گروه از عملکردها، خود در آینده نزدیک، عاملی در جهت جذب گردشگر در منطقه خواهد شد.

در این گستره، فاصله گرفتن تدریجی کوه‌ها از هم و وجود زمین‌های نسبتاً مسطح، نوع دیگری از کالبد معماری را که هماهنگ با این بستر باشد می‌طلبد.

در گستره مورد بحث، فعالیت‌های زیر کارآمدی محیط گردشگری را بالا می‌برد:

— توجه و تأکید بر عملکردها و کاربری‌های فرهنگی، چه در جهت برآوردن نیازهای فرهنگی شهر و چه با مد نظر قرار دادن اهدافی چون جذب گردشگر در سایت.

— با توجه به نبود موزه، طراحی و ساخت موزه‌ای در این قسمت که ارتباط نزدیک با شهر داشته باشد می‌تواند راهبردی برای تعاملات فرهنگی قوی باشد (هر چند این قسمت از سایت هنوز به صورت دست نخورده باقی مانده است). این موزه، ترجیحاً بر اساس مطالعات اولیه، سایت مردم‌شناسی پیشنهاد شده است که نشان می‌دهد در این قسمت به دلیل فرهنگ روستایی، شهر یاسوج می‌تواند تصور متفاوتی از فضا در ذهن گردشگر القا کند.

— در نظر گرفتن فضایی برای تئاتر روباز در روی شیب طبیعی زمین، برای استفاده چند جانبه در فصول مناسب.

— توجه و تأکید بر فضاسازی‌های محیطی و طراحی منظر در حوزه نفوذ طرح، به گونه‌ای که ارتباط طبیعت و شهر را به شکلی مطلوب میسر سازد.

— در نظر گرفتن فضایی برای برپایی نمایشگاه‌ها، «چه در فضای

باز و چه در فضای بسته».

— استفاده از عناصر نمادین مرتبط با فرهنگ قومی منطقه در طول محور مورد بحث. محور مذکور این ظرفیت را دارد که خدمات فرهنگی که در سطح شهر عمل می‌کند، در برنامه‌ریزی‌های آینده برای آن طراحی شود.

به عبارتی دیگر، این گستره از فضای گردشگری در صورتی که نشانه‌ها و نمادهای قوی فرهنگی و زندگی عشایری و روستایی و به خصوص خلاقیت‌های دستیابی و تولیدات سنتی گسترش یابد، می‌تواند محور گستره فرهنگی نام بگیرد.

ایجاد بازاری همیشگی با کاربری‌های چندگانه

بر اساس مطالعات طرح توسعه گردشگری در شهر یاسوج، طراحی و ساخت موزه مردم‌شناسی در این گستره اصلی‌ترین موضوع بنیادین مورد بحث محور است. با توجه به جنبه‌های قوی اجتماعی (و اتفاقاً منحصر به مکان خاص) و همچنین نیاز به معرفی فرهنگ بومی شناخته نشده، در قالب زبان فضاسازی برای گردشگری با موفقیت همراه خواهد شد. این امر به ویژه با موفقیت موزه‌ها در ایران در جذب اکثر گردشگران و با توجه به معرفی کلیه جنبه‌های فرهنگی در فضایی کوچک و بسته توجیه‌پذیر و دفاع شدنی است. موزه مردم‌شناسی پیشنهادی، از یک سو بیان‌کننده قراردادهای اجتماعی استان در فضایی جامع است و از سوی دیگر تبیین شخصیت‌های ظاهری و اجتماعی انسان در تعامل با خود و با دیگر افراد واحدهای عشایری و در تعامل تنگاتنگ با طبیعت، تبیین زندگی عشایری و ابزار این زندگی از دیگر وظایف این موزه به شمار می‌آید. مدیریت گردشگری یاسوج باید این نکته را که گردشگری با توجه به شیوه‌های فرهنگی و اجتماعی و طبیعی هر مکان موفقیت بیشتری دارد در دستور کار خود قرار دهد و از همین سرمایه‌های اجتماعی- فرهنگی «ایلی و روستایی» در عصر شهری شدن «و خسته شدن از فضای صنعتی» استفاده کند.

این موزه دارای کارکردهایی از این دست است:

— معرفی ویژگی‌های تاریخی زندگی در استان، از مشخصه‌های تاریخی- فرهنگی گرفته تا بررسی‌های کالبدی تاریخ.

توجه و تأکید بر اصالت مصالح و تنوع به کارگیری مصالح در طرح، چه از جهت نوع بافت و رنگ و چه به لحاظ نوع ترکیب، می‌تواند کیفیت معماری را در حالت تنوع، نوعی انسجام فضایی ببخشد که تمامی گستره‌های مختلف را به هم متصل کند

— معرفی صنایع دستی، محصولات بومی و دست‌ساخته‌ها و ابزارهای عشایری مرتبط با فرهنگ، و حتی پرداختن به نوع موسیقی، هنر، نوع معماری خاص زندگی عشایری.

— ایجاد پایگاه اطلاعاتی قوی در سطح استان برای معرفی منطقه و جاذبه‌های آن به گردشگران.

این گستره که احتمالاً اولین جایی است که گردشگران از آن



احداث پارک بازی در گستره سوم سایت

شهروندان یاسوجی، عشایر منطقه، روستاییان اطراف، تولیدات و صنایع دستی و تولیدات بومی از سراسر استان و مانند اینان. به طور کلی، گستره دوم سایت قابلیت جذب گردشگر زیادی دارد و چون مرتبط با فضای شهر است، گردشگر بیشترین زمان را در آن طی می‌کند. بنابراین می‌تواند به مؤثرترین فضای خاطره‌انگیز بدل شود و تصور فضایی بدیعی را به وجود آورد، به شرط اینکه مدیریت گردشگری یاسوج از قابلیت‌های این فضا در جهت مثبت استفاده کند. ولی هنوز بخش عمده‌ای از این قسمت از سایت به صورت دست نخورده باقی مانده است. پیشنهاد می‌شود مدیریت شهری با سرمایه‌گذاری بیشتر در این گستره توانایی جذب گردشگر را بالا ببرد. در این زمینه، استفاده از سرمایه‌گذاری خصوصی و مشارکت بخش خصوصی می‌تواند اصلی‌ترین منبع تأمین هزینه‌های ساماندهی فضایی به شمار آید.

گستره سوم، رودخانه بشار یاسوج

این محور از حیث گسترش و قابلیت، شبیه به زاینده رود اصفهان است؛ ولی تاکنون مدیریت شهری و مدیریت گردشگری، به دلیل مسائل گوناگونی که در ادامه ذکر خواهد شد، هیچ استفاده‌ای از این فضا نکرده است. حدود این گستره با آغاز ساخت و سازهای شهری شروع می‌شود و تمام رودخانه بشار را در برمی‌گیرد و از یک جهت به خیابان‌ها و فضاهای شهری محدود و از طرف دیگر با طبیعت برخورد می‌کند. این حریم مرز مشخصی ندارد و دارای شعاع نفوذ در امتداد رودخانه است.

مکان پیشنهادی سایت با توجه به مطالعات طرح جامع شهری یاسوج در ابتدای محور ورودی شهر و در دو سمت پل‌های خروجی و ورودی شهر یاسوج واقع شده است. این مکان به صورت محوری کشیده از شرق به غرب از سمت شمال محدود به بستر رودخانه بشار است و از سمت جنوب نیز به ارتفاعات محدود می‌شود.

این رودخانه از جنوب شرقی بویر احمد علیا، کوه‌های اردکان و ممسنی در استان فارس، سرچشمه می‌گیرد و به سوی شمال بویر احمد سفلی پیش می‌رود.

همجواری‌های این محور در ضلع شمالی با کاربری‌های مسکونی و تجاری و اراضی دانشگاه و در ضلع جنوبی با تأسیسات شرکت آب و فاضلاب و همچنین بیمارستان و هتل بزرگ آزادی یاسوج است.

در نگاه کلی به این گستره، می‌توان به لحاظ جایگزینی کاربری‌های گوناگون و همچنین کاربری‌های فعلی پیرامونی و فرم ظاهری این سایت را به دو بخش A و B تفکیک کرد (نقشه ۵). هر یک از این دو بخش دارای کیفیت و مشخصات و قابلیت‌های خاص خود هستند.

با توجه به تحلیل‌های انجام شده در جایگزینی فضاهای پیشنهادی در دو بخش A و B عواملی همچون نیازمندی‌های شهر، شرایط اقلیمی و جغرافیایی منطقه، توپوگرافی و وضعیت طبیعت سایت، دسترسی‌های مختلف به خصوص همجواری دسترسی اصلی ورودی به شهر، کاربری‌های پیرامون سایت، پتانسیل‌های طبیعی و مصنوعی درون سایت، دیدها و منظرها در تعریف کاربری‌های پیشنهادی در نظر گرفته شده است. اکنون پروژه تعریف کار در حال تکمیل شدن است. در بخشی از این حوزه

بازدید و استفاده خواهند کرد، در معرفی جاذبه‌های گردشگری منطقه و وضعیت فرهنگی و اجتماعی منطقه بسیار مؤثر است. علاوه بر این، به دلیل نبود موزه مناسب در سطح شهرستان و استان در تمامی زمینه‌ها، می‌توان از آن به صورت جدی در جهت استفاده گردشگران داخلی سود برد.

طراحی‌ها باید نمادهای عناصر محیطی و فرهنگی خاص منطقه باشند

توجه و تأکید بر اصالت مصالح و تنوع به کارگیری مصالح در طرح، چه از جهت نوع یافت و رنگ و چه به لحاظ نوع ترکیب، می‌تواند کیفیت معماری را در حالت تنوع، نوعی انسجام فضایی ببخشد که تمامی گسترده‌های مختلف را به هم متصل کند. نوع طراحی هدفی را دنبال می‌کند که به ساختار بنا اهمیت اصلی و اساسی می‌دهد. طراحی و معماری در این گستره باید حال و هوایی هماهنگ با طبیعت داشته باشد و به انضباط و نظم تازه‌ای در شهر برسد. طراحی‌ها باید نمادهای عناصر محیطی و فرهنگی خاص منطقه باشند.

در این گستره فعالیت‌های بازرگانی، خدماتی، اجتماعی، فرهنگی و تولیدی به تدریج در بخش‌هایی از بافت مسکونی واقع در دو طرف مسیرهای اصلی جایگزین می‌شود. بنابراین، نیاز است که تسهیلات و تجهیزات شهری در این قسمت تقویت گردد. بعد از شکل‌گیری موزه مردم‌شناسی، بازار دومین فضای تأثیرگذار بر جذب گردشگر خواهد بود. جمع آمدن مراکز اقتصادی، اجتماعی، مذهبی و مراکز اصلی فرهنگی شهر در زیر چتری که به بازار پناه می‌دهد، پدیده‌ای خاص شهرهای ایران است. بدین خاطر بازار مهم‌ترین عنصر شکل دهنده شهر در هر فضای اجتماعی، مذهبی، و جز اینها به شمار می‌آید. روابط اقتصادی مبتنی بر تبادلات بازرگانی و تجاری با هدف فروش محصولات و عرضه کالا در این فضا شکل خواهد گرفت.

بنابراین، حرکت گردشگران در محور در این گستره به ایجاد ارزش افزوده بر روابط اقتصادی شهر و صنایع محلی کمک خواهد کرد؛ و در این صورت ارزش افزوده با توجه به توسعه گردشگری ممکن خواهد شد.

عرضه در این بازار از جانب اقشاری از این دست صورت می‌گیرد:

زباله‌های شهری مدفون گردیده است، که این خود محدودیت‌های عمده‌ای را از نظر استقرار فضاهای لازم به وجود آورده است.

از جهتی، ناهمواری زمین و مدفون شدن زباله‌های شهری گستره‌های این محور را شدیداً تحت تأثیر قرار داده است، ولی در مرکز این حوزه شهرسازی بر روی تپه‌ای مصنوعی با چرخ و فلک، صندلی پرنده، استخر توپ، قوی پرنده، تاب زنجیری، تی کاپ و کشتی صبا، ماشین برقی، پیست اسکیت طراحی شده است.

وجود دریاچه مصنوعی در این حوزه امکان استقرار برخی از بازی‌ها و تفرجگاه‌ها از قبیل اسکله برای قایقرانی، ماهیگیری، استقرار بوفه و به‌طور کلی تفریحات آبی را فراهم ساخته است. در این حوزه با توجه به نوع و پوشش گیاهی موجود در مطالعات اولیه طرح چمن کاری و درختچه‌های تزئینی و گل کاری پیشنهاد شده است. یکی از پتانسیل‌های سایت در کنار رودخانه، وضعیت توپوگرافی زمین در این ناحیه است که وجود یک رستوران در حاشیه سایت و در کنار جاده اصلی ورودی به شهر امکان سرویس دهی به مراجعه کنندگان خارج از محدوده سایت را در طبقه همسطح با جاده میسر می‌سازد. همچنین وجود یک رستوران در طبقه همسطح با دریاچه، استفاده مراجعه کنندگان داخل سایت - از سمت شهرسازی - را امکان‌پذیر کرده است. به این ترتیب، این رستوران می‌تواند در کل ایام سال قابل استفاده باشد. در محدوده شهرسازی فضاهای دیگری همچون نمازخانه، وضوخانه، بوفه، سرویس‌های بهداشتی، غرفه‌های مختلف فروش تنقلات و غرفه‌های تیراندازی و جز اینها در نظر گرفته شده است. به منظور ایجاد دسترسی فرعی به درون محدوده سایت برای جلوگیری از خطرهای بالقوه و دور کردن ترافیک از شریان اصلی و همچنین برای ارائه خدمات به فضای مختلف درون سایت، یک شبکه راه دسترسی به موازات رودخانه پیش‌بینی گردیده است. این راه دسترسی که از جاده اصلی شیراز به یاسوج منشعب می‌گردد، امکان دسترسی مناسب و درجه ۲ را برای ورود به شهرسازی و استفاده از پارکینگ اختصاص شهرسازی و همچنین سرویس دهی به فضاهای اطراف رودخانه و دسترسی سواره به دیگر فضاها را ممکن می‌سازد. با توجه به اینکه بستر و حاشیه رودخانه بشار به صورت وحشی است، تمهیداتی در طراحی اطراف رودخانه بایستی در نظر گرفته شود که در مواقع پرآبی و کم‌آبی در طول سال کارکرد گردشگری خود را از دست ندهد.

به طور کلی، کاربری‌های پیشنهادی به این گستره با توجه به

با توجه به اینکه بستر و حاشیه رودخانه بشار به صورت وحشی است، تمهیداتی در طراحی اطراف رودخانه بایستی در نظر گرفته شود که در مواقع پرآبی و کم‌آبی در طول سال کارکرد گردشگری خود را از دست ندهد

مطالعات اولیه بدین صورت خلاصه می‌شود:

گشت و پیاده روی، فضای بازی بچه‌ها، پارکینگ، جاده دسترسی، تریا و رستوران، حاشیه‌سازی رودخانه بشار، ماهیگیری

تفریحی و قایق سواری در دریاچه مصنوعی. از بررسی و تحلیل این گستره از طرح می‌توان دریافت که رودخانه بشار این قابلیت را دارد که به مهم‌ترین کانون جذب گردشگری یاسوج بدل شود. بسترسازی فرهنگی و اجتماعی در استفاده از فضای شهری مهم‌ترین کار مدیریت گردشگری در شهر یاسوج است. به گفته مسئولان شهرداری یاسوج، تاکنون در حدود یک میلیارد تومان در این گستره هزینه شده است.

به نظر می‌رسد برای بهره‌برداری کامل از قابلیت این فضا نیاز به هزینه‌های چند برابر است. در صورتی که فضای بستر رودخانه بشار پاک‌سازی و مدیریت شود، از چند جهت می‌تواند در رشد و گسترش زیباسازی شهری و جذب گردشگر مؤثر باشد؛ بدین شکل که:

— به دلیل اینکه ورودی شهر است و می‌تواند چشم‌انداز خاطره انگیزی به گردشگر یا هر فرد وارد شده به شهر بدهد (طراحی و مبلمان شهری).

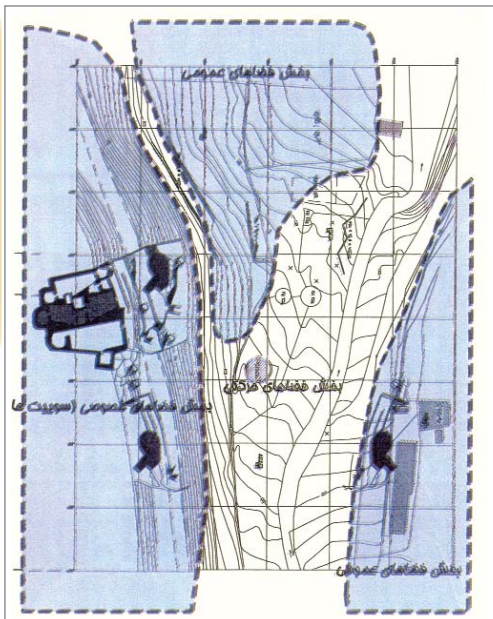
— می‌تواند در گسترش تعاملات فرهنگی و اجتماعی برای گسترش شهرگرایی و از بین بردن جنبه‌های منفی شهرنشینی مؤثر باشد.

بسترسازی فرهنگی و اجتماعی در استفاده از فضای شهری مهم‌ترین کار مدیریت گردشگری در شهر یاسوج است

— به دلیل گسترش طولی رودخانه می‌توان انواع کاربری‌های متفاوت و متضاد با هم را در پهنه آن مکان‌یابی کرد. این گستره از طرح می‌تواند با ایجاد فضاهای ورزشی آبی به کانون ورزش‌های آبی در منطقه و حتی سطح ملی بدل شود.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

گردشگری پدیده‌ای است که از گذشته‌های دور مورد توجه جوامع انسانی بوده و بر حسب نیازهای متفاوت اجتماعی، اقتصادی و تاریخی به حرکت خود ادامه داده است. با در نظر داشتن تأثیرات افزایش ارتباطات می‌توان گفت که به کارگیری قابلیت‌ها و امکانات موجود در زمینه گردشگری می‌تواند نتایج ارزنده‌ای را در پی داشته





بستر سازی حاشیه رودخانه

باشد، مانند جذب درآمد ارزی، ایجاد اشتغال و سرعت بخشیدن به روند حفاظت از محیط زیست، تسری ایجاد ارتباطات و تعاملات فرهنگی، گسترش فرهنگ محلی و قابلیت‌های بومی به دیگر فضاها، و نظایر اینها.

امروزه جز کشورهایی که به دلیل دارا بودن جاذبه‌های طبیعی و آثار تاریخی، بخش زیادی از درآمدهای خود را از این راه تأمین می‌کنند (مانند یونان)، دیگر کشورهای جهان فاقد این فضا هستند. اینها با ایجاد جاذبه‌های مصنوعی مانند شهرک‌های بازی، پارک‌ها، باغ وحش، و یا برگزاری جشن‌ها و سمینارها، کنفرانس‌ها، نمایشگاه‌ها، مسابقات ورزشی و هنری به این کار می‌پردازند و از این راه درآمدهای ارزی خود را بالا می‌برند و تعاملات فرهنگی خود را گسترش می‌دهند. در این زمینه شهر یاسوج با دارا بودن جاذبه‌های گردشگری چشمگیر می‌تواند کانون توسعه اقتصادی استان کهگیلویه و بویر احمد شود و گردشگری را به عنوان محور توسعه اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی خود تقویت کند؛ هر چند تاکنون به دلیل ضعف زیرساخت‌های مدیریتی و مالی و برنامه‌ریزی موفق به این کار نشده است.

در این نوشتار سعی شد به یکی از جاذبه‌های گردشگری یاسوج- یعنی آبشار یاسوج تا رودخانه بشار- پرداخته شود. در این مطلب با تقسیم کردن این فضا با سه گستره، به تحلیل عوامل تأثیر گذار در جذب گردشگر پرداخته شد. این محور در هیچ جا با محدودیت‌های فیزیکی رو به رو نیست و می‌توان فضاهای ارتباطی حرکت گردشگران و کوهنوردان را با هم ترکیب کرد و فضا را چند کارکردی ساخت.

به طور کلی طراحی و برنامه‌ریزی برای جذب گردشگر در این محور بدین صورت خواهد بود:

- طراحی و در نظر گرفتن سه محور به موازات و در تعامل با یکدیگر، با انسان و دوجرخه و خودرو و کف‌سازی‌های متناسب با آن و متفاوت در هر گستره و در تداوم یکدیگر.
- استفاده از عناصر نمادین در طول محور (محور هویت، تداوم و تصور ذهنی).

- ایجاد عناصر خدماتی شهری در نقاط خاص محور، خصوصاً در محل فصل مشترک گستره‌ها.

- طراحی و ساخت تابلوهایی که در آن علاوه بر معرفی محور و دادن اطلاعات در مورد آن، به معرفی شهر و جاذبه‌های نقاط اطراف پرداخته شود. در این تابلوها می‌توان ویژگی‌های فرهنگی جامعه را به فراخور ارائه کرد.

- طراحی محور به گونه‌ای که انسجام فضایی و تصویری ذهنی از ابتدا تا انتها در آن دیده شود.

- مسیر اصلی حرکتی محور همه جا منطبق بر مسیر حرکت آب و مرتبط با آن طراحی می‌گردد، به گونه‌ای که آب و کوهستان محور اصلی و کانون برنامه‌ریزی گردشگری باشند.

بر اساس مطالعات انجام شده، به اختصار مشخص گردید که مهم‌ترین اقدام برای توسعه کاربری گردشگری، که با توجه به وضعیت اقتصادی-اجتماعی و شرایط محیطی استان و به ویژه یاسوج دارای توان و تناسب بالایی در این منطقه است، همانا احداث و گسترش راه‌ها و توسعه خدمات است.

توسعه گردشگری مستلزم توسعه بخش‌های دیگر اقتصادی و

مدیریت شهری و سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و عمومی در این زمینه است. بنابراین راهکارها و راهبردهای عمده و تعیین‌کننده در شکل‌گیری و توسعه گردشگری استان و شهر یاسوج عبارتند از:

- سیاست‌گذاری مناسب در سطح ملی و استانی و محلی به وسیله مدیریت شهری و گردشگری.

- اصلاح و بهبود انگیزه سرمایه‌گذاری در سطوح محلی و منطقه‌ای و جلب مشارکت لازم.

- اصلاح و بهبود مدیریت بهره‌برداری و آموزش و اطلاع‌رسانی.

- توجه به راه به عنوان عامل دسترسی- و نه فقط عامل ترانزیت کالا و مردم.

- گسترش و توزیع متناسب خدمات، با توجه به پراکندگی جاذبه‌های گردشگری و تقاضای موجود و آتی آن.

- تلفیق کاربری گردشگری با کاربری‌های موجود اراضی در حد ممکن، همچون بهره‌برداری چند منظوره با آبخیزداری یا کشاورزی و صنایع دستی و جز اینها.

- تلفیق برنامه‌ریزی‌ها با ملاحظات زیست محیطی و خصوصیات محیط کوهستانی و ابعاد حفاظتی به منظور تضمین پایداری توسعه و سلامت گردشگران.

- تلفیق برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری با ویژگی‌های اجتماعی- فرهنگی و تحولات جمعیتی و لحاظ تغییراتی که در محورهای

توسعه گردشگری مستلزم توسعه بخش‌های دیگر اقتصادی و مدیریت شهری و سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و عمومی در این زمینه است

توسعه و توسعه شهری-روستایی و مراکز تجمع در حال پدیدار شدن است.

- بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی محلی برای افزایش عملکرد سرمایه‌گذاری‌ها.

- سعی در چند منظوره کردن کاربری‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها و توجه به سرمایه‌گذاری‌های کوچک و محدود و پراکنده محلی.

بدین لحاظ می‌بایست از سرمایه‌گذاری‌های گسترده و سنگین اجتناب کرد. البته منظور سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی نیست و تنها توجه به سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی مدنظر است.

مدیریت شهری یاسوج بایستی زیرکانه و شجاعانه به صورت جدی قدم در راه گسترش صنعت گردشگری نهد. بر اساس نتایج این نوشتار، چنین به نظر می‌رسد که میزان توجه مدیریت‌های فضای شهر یاسوج به گردشگری نشان از شناخت آنها از توان‌های محیطی و فرهنگی منطقه در جذب گردشگری دارد. این نکته، به خصوص با توجه به موقعیت جغرافیایی استان که می‌تواند کانون جذب گردشگران منطقه باشد، بسیار مؤثر و تعیین‌کننده است.

ساماندهی تابلوها و علائم شهری

سولماز حسینیون

کارشناس ارشد معماری و شهرسازی

روز بر تنوع، امکانات و نوع اطلاعات آنها افزوده می‌شود. اما در عین حال، وجود حجم انبوهی از علائم و تابلوهای جهت نما، راهنمایی و رانندگی، علائم تجاری، تابلوهای مغازه‌ها، آگهی‌ها و پوسترها و پلاکاردها، فضای شهری را چنان مغشوش کرده‌است که دریافت اطلاعات صحیح و مورد نظر از میان آن همه اطلاعات ناخواسته و اضافی دشوار و مبهم می‌نماید و نیاز به ساماندهی، هدایت نحوه قرارگیری، ارائه و آرایش صحیح آنها در محیط شهری هر روز بیش از پیش احساس می‌شود.

بسیاری از شهرهای جهان دارای سیستم‌های طراحی شده و یکپارچه‌ای برای هدایت افراد، چه برای جهت یابی و حرکت و چه برای شناسایی نقاط مهم و اصلی، و یا دریافت اطلاعات در شهرهای شان، هستند.

استفاده از تابلوهای شهری سابقه‌ای طولانی دارد. اما تدوین قواعدی برای تابلوهای شهری و استفاده رسمی از آنها برای تأمین ایمنی و انتقال قوانین از اواخر قرن ۱۷ میلادی در پاریس آغاز شد و در قرون ۱۸ و ۱۹ عمومیت یافت و هر روز بر دامنه و وسعت کاربرد آنها افزوده شد.

کلیات

امروزه اجتماعات بزرگ و کوچک، از واحدهای همسایگی گرفته تا حومه‌های شلوغ و پرجمعیت شهری تا شهرهای جدید و کوچک، همگی به دنبال روش‌هایی هستند که ارتقای کیفیت محیط شهری را فراهم سازند. رقابت روز افزون میان شهرها و نیز میان توسعه‌های قدیم و جدید بر سر کیفیت، باعث شده است تا تلاشی همه‌جانبه در جهت بهبود کیفی محیط انجام گیرد.

در شهرها می‌بایست مجموعه ضوابط و استانداردهای خاصی برای تابلوها در نظر گرفته شود. بسیاری از محله‌ها، پارک‌ها و نواحی خاص نیز می‌توانند دارای مجموعه تابلوهای تعریف شده و خاص خود باشند که بخشی از چهره و ویژگی‌های آنها محسوب می‌شود.

توجه به عناصری چون تابلوها در طرح‌های شهری می‌تواند تا حد زیادی به تقویت حس مکان و هویت محل کمک کند. در این میان تابلوها و علائم شهری می‌توانند ایفاگر نقش‌های زیر باشند:

■ علائم شهری با افزودن بر تنوع رنگ‌های محیط شهری و نیز با طرح‌های گرافیکی، تجاری و تبلیغاتی که به صورت چاپی روی وسایل نقلیه، دیوارها و تابلوها، یا به صورت علائم ترافیکی دیده می‌شوند، به سرزنده کردن محیط کمک می‌کنند.



مقدمه

در شهرهای گذشته، که مردم در آن یکدیگر را بیشتر می‌شناختند و دسترسی به مقاصد مختلف در سطح شهر به صورت پیاده انجام می‌شد، در صورت به وجود آمدن هر گونه ایهامی در یافتن مسیرها، سؤال از سایر مردم امری طبیعی می‌نمود. لیکن امروزه به دلیل رشد شهرها و سفرهای درون شهری و برون شهری برای کار و تجارت، پیچیدگی وسایل حمل و نقل و مسیرها، پدید آمدن بزرگراه‌ها، افزایش سرعت و ریتم زندگی، رقابت فشرده میان شهروندان، مغازه‌ها و مراکز تجاری و اداری و کاهش ارتباط میان شهروندان، از سویی نیاز به کسب اطلاعات در محیط شهری برای مقاصد مختلف همچون جهت یابی افزایش یافته است و از سوی دیگر نیز گرفتن این گونه اطلاعات از سایر افراد، دیگر همچون گذشته ساده نیست. تبادل اطلاعات در شهرهای امروزی، چنان حجم بالایی دارد که تصور آن بدون وجود علائم و تابلوهای شهری ممکن نیست.

جهت یابی و کمک در رسیدن به مقصد، از مهم‌ترین کاربردهای تابلوهای شهری به شمار می‌آید. امروزه انواع تابلوهای شهری طیف وسیع و گسترده‌ای را دربرمی‌گیرند که هر

۴- شناسایی و معرفی^(۴)

۵- قوانین و مقررات^(۵)

۶- تزئینی^(۶)

در ادامه به شرح تفصیلی هر یک از اینها پرداخته می‌شود:

۱- جهت یابی

علائم جهت دهنده به مکان‌یابی استفاده کنندگان از محیط کمک می‌کنند. چنین نشانه‌هایی شامل نقشه‌ها، تصاویر سه بعدی و جز اینها در نقاط ورودی یا مکان‌هایی مانند ایستگاه‌ها، بناهای مهم یا نشانه‌های شهری هستند.



۲- اطلاع رسانی

بیشتر نوشته‌های روی تابلوها و علائم شهری خاصیت اطلاع‌رسانی دارند. علائم اطلاع‌رساننده در محیط شامل جداول زمانی یا ساعات کار یک مؤسسه یا یک وسیله نقلیه، نوع اجناس، وقایع احتمالی یا راهنماها هستند. فرم علائم تا حد زیادی بستگی به نوع اطلاعاتی دارد که قرار است منتقل شود. این راهنماهای اطلاعاتی در واقع رسانه‌های انتقال اطلاعات فراوان‌اند. آنها در زمینه‌های کاملاً متفاوتی می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند؛ مانند رستوران‌ها، بخش پذیرش اقامتگاه‌ها، خرده‌فروشی‌ها، بناهای تاریخی و مانند آن. در صورتی که این راهنماها از نظر تصویری مفهوم باشند و به خوبی در نقاط تصمیم‌گیری ورودی‌ها مکان‌یابی شوند، می‌توانند به کاهش سردرگمی کمک کنند و حجم مراجعه به افراد محلی و کارکنان را کاهش دهند. علائم آموزشی به مردم می‌گویند که چه بکنند و چه نکنند. معمولاً این نوع علائم از سایر انواع علائم متمایز هستند.

■ علائم و تابلوها ضمن روشن ساختن ابهامات جهت‌یابی و نظایر آن، برای چشم نیز خوشایند هستند.

■ علائم شهری مشکلات گوناگونی را در مکان‌های متفاوت حل می‌کنند و شهر را برای شهروندان قابل استفاده و دسترسی می‌کنند.

■ علائم سرزننده و جذاب‌گام می‌توانند نواحی متروک را نیز طوری جلوه دهند که گویی به تازگی اتفاق خاصی در آن افتاده است. به عنوان نمونه، ساماندهی و نوسازی تابلوها در یکی از ایستگاه‌های متروی لندن موجب شد تا مردم فکر کنند که نوسازی اساسی در آن محل انجام شده است.

■ زمانی که تابلوها در ورودی شهرها قرار داده می‌شوند، معرف هویت شهر و نشانه خوشامدگویی به شهر هستند و چهره‌ای دوستانه از شهر به دست می‌دهند.

■ تابلوها و علائم جهت‌دهنده وسایل حمل و نقل، از گم شدن و سردرگمی رانندگان جلوگیری می‌کنند، در حالی که علائم راهنما در نواحی پیاده، با افزایش خوانایی و قابلیت درک حتی بزرگ‌ترین شهرها را به مقیاس انسانی نزدیک می‌سازند. نشانه‌ها می‌توانند به نقاط جذاب اشاره کنند، نواحی با اهمیت

تدوین قواعدی برای تابلوهای شهری و استفاده رسمی از آنها برای تأمین ایمنی و انتقال قوانین از اواخر قرن ۱۷ میلادی در پاریس آغاز شد و در قرون ۱۸ و ۱۹ عمومیت یافت

تاریخی را مشخص سازند و بر محله‌های با ارزش یا نواحی منحصراً به فرد تأکید کنند.

■ توجه به طراحی علائم و تابلوها، چه خصوصی و چه عمومی، به عنوان بخشی از تلاش وسیع‌تر و گسترده‌تر برای ارتقای کیفیت در مکان‌های مختلف اجتماع در شهرها و تدوین و طرح و برنامه آنها می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. تقویت منظر و سیمای فضاهای شهری از جمله کریدورها، خیابان‌ها، میدان‌ها و نظایر اینها نیازمند طراحی یکپارچه و جامع این مکان‌ها در تمامی جهات است.

انواع تابلوها از دیدگاه کارکرد و عملکرد در شهرها

دسته بندی علائم و نشانه‌های شهری به صورت قطعی ممکن نیست. بخشی از جذابیت علائم این است که در آن واحد می‌توانند در دسته بندی‌های مختلفی قرار گیرند و در سطوح مختلف تعبیر شوند. در حقیقت برخی از جالب‌ترین و زیباترین نشانه‌های کاربردی می‌توانند دارای جنبه تزئینی قوی هم باشند. به طور کلی نقش نشانه‌ها و علائم شهری را می‌توان در نگاهی کلی به ۶ گروه اصلی تقسیم کرد:

۱- جهت یابی^(۱)

۲- اطلاع رسانی^(۲)

۳- هدایت‌کننده^(۳)

۳- هدایت کننده

علائم هدایت کننده برای راه‌یابی و هدایت افراد به کار می‌آیند. آنها معمولاً بخشی از نظام علائم شهری اند - اعم از تابلوهای شبکه حمل و نقل، مجموعه علائم داخل واحدهای مکانی بسته همچون فرودگاه، یا مجموعه‌های گردشگری. این مجموعه علائم، خصوصاً در نواحی پر ازدحام مانند فرودگاه‌ها، بیمارستان‌ها، ورزشگاه‌ها و جز آن، برای افزایش کارکرد ایمن و کارآمد مجموعه ضروری‌اند و در ایجاد حس اعتماد و قوت قلب در مراجعه کنندگان نیز.

امروزه علائم شهری به عنوان راهنمای خوبی برای هدایت افراد سواره، پیاده و دوچرخه سوار در مجموعه‌های درهم و شلوغ و مسیرهای پیچیده عبوری، اهمیتی بیش از پیش یافته‌اند.



۴- شناسایی و معرفی

علائم ویژه شناسایی در واقع عناوین، نام‌ها و تعاریفی هستند که - برای مثال - مقصد را نشان می‌دهند یا به شناسایی موقعیتی خاص کمک می‌کنند. این علائم ممکن است برای معرفی یا توضیح درباره کاری هنری، نما، کارگاه ساختمانی، مجموعه‌ای مشخص یا محیطی خاص به کار برده شوند. این علائم از گذشته تاکنون همواره برای شناسایی یا معرفی مالکیت‌ها یا مسئولان محل نیز استفاده می‌شده‌اند. معمولاً این علائم، تکی‌اند. علائم تشریحی ممکن است برای معرفی و اعلام یک نوع فعالیت تجاری یا تولیدی یا اعلان مغازه یا رستوران یا کافه‌ای مشخص به کار روند. شرکت‌های بزرگ معمولاً از مجموعه علائم مشخص و مشابه با تولید انبوه، که نشانه آن شرکت در همه جا باشد، استفاده می‌کنند و آن را نشانه هویتی مشترک^(۶) می‌نامند. طراحی این

علائم به نحوی که معرف شخصیت، هدف و ویژگی‌های مؤسسه باشد، اهمیت زیادی دارد و به مکان‌یابی نقاط مهم و کاربردی مانند سوپرمارکت محلی، موزه، و نظایر آن کمک می‌کند. افراد از طریق این علائم به مشخص سازی محیط خود می‌پردازند.

۵- قوانین و مقررات

این نوع علائم معرف قوانین و مقررات اند و "باید و نبایدها" را معرفی می‌کنند. برای مثال، این علائم فعالیت‌های مجاز یا غیر مجاز را که دولت، مسئولان محلی، مالکان یا سازمان‌های خاص تعیین می‌کنند، نشان می‌دهند. هدف اصلی این نوع علائم، حفاظت مردم در برابر خطرها، و ایمنی کردن آنهاست. توجه و پیروی از چنین علائمی (مثلاً درباره احتراز از مواد شیمیایی خطرناک یا وسایل حمل و نقل و جز آن) لازم‌الاجراست. اینها شامل اخطارهای قانونی، قوانین ایمنی، تدابیر کنترل ترافیک و راهنماهایی در محل‌های ورودی و خروجی است. چنین علائمی مردم را از روند وقایع در موارد اضطراری مانند آتش سوزی، زمین لرزه، حمله هوایی و مانند آن آگاه می‌کنند.

در اوایل دهه ۱۹۹۰ بحث درباره نشانه‌ها و علائم برای موقعیت‌های اضطراری به شدت بالا گرفت. فقدان نشانه‌های

زمانی که تابلوها در ورودی شهرها قرار داده می‌شوند، معرف هویت شهر و نشانه خوشامدگویی به شهر هستند و چهره‌ای دوستانه از شهر به دست می‌دهند

اخطاری و قانونی مناسب در محیط‌هایی چون ایستگاه‌ها، استادبوم‌ها و نظایر آن می‌توانند خطرآفرین باشند.

۶- تزئینی

علائم و تابلوهای تزئینی برای ایجاد تنوع بصری، پُر کردن فضاهای خالی و افزودن رنگ و فرم به محیط شهری به کار می‌روند. آنها به افزایش و تقویت محیط یا عناصر منفرد کمک می‌کنند و می‌توانند از یکنواختی و کسالتی محیط بکاهند. چنین علائمی شامل اعلانات، پرچم‌ها، پرچین‌ها، جداول و لوح‌های یاد بود هستند (Sims, 1991, PP. 16-20).

نقش تابلوها و علائم شهری

علائم و نشانه‌های شهری انسان ساخت به منظور برقراری ارتباط به کار می‌روند. مهم‌ترین هدف تابلوها و علائم، نظم بخشی و دسته‌بندی اطلاعات و ایجاد درک و تفاهم در محیط شهری است.

از سوی دیگر، تابلوها و علائم بخش مهمی از گرافیک محیطی محسوب می‌شوند. از این جهت کار طراح گرافیک سه زمینه عمده را در برمی‌گیرد: راه‌یابی از میان فضا با شناسایی، جهت دادن و هدایت افراد، و اطلاع‌رسانی با هدف تقویت بصری محیط و برقراری ایمنی برای مردم.

بنابراین بخش عمده‌ای از فرایند طراحی علائم و تابلوها به دانش و مهارت طراح در زمینه ارتباطات بصری از یک سو، و سواد بصری و فرهنگ مردم از سوی دیگر مرتبط است. بخش دیگری از طراحی این علائم به دانش استفاده از مصالح مناسب، روش‌ها و تکنولوژی ساخت باز می‌گردد.

وجود نظام منسجم مرتبط و طراحی شده از علائم شهری به فرد این حس را می‌دهد که همه چیز در محیط شهری تحت کنترل است.

شهرداری‌های شهرهای بزرگ و کوچک به این نتیجه رسیده‌اند که وجود نظام مناسبی از علائم شهری تأثیری مثبت بر شهروندان و بازدیدکنندگان از شهر دارد. برای برنامه‌ریزی و طراحی به منظور بهبود جریان ارتباطات در شهر، لازم است که سیاست‌های مربوط به علائم با هر گونه طرح که برای بهبود فرم فیزیکی محیط در نظر گرفته می‌شود هماهنگ گردد. اهداف سیاست‌های مربوط به علائم می‌بایست منعکس کننده اهداف طرح توسعه شهر باشد.

ایجاد احساس آرامش و امنیت در محیط شهری به دلیل القای این حس که تمامی جنبه‌های شهری - از کل گرفته تا جزئیاتی مانند علائم و تابلوها - طراحی شده و از پیش فکر شده است، از دیگر مزایای وجود علائم و تابلوهای شهری است.

احساس نظم و ایمنی در افراد می‌تواند از طریق وجود نظام سازمان یافته و دارای سلسله مراتبی از تابلوها و علائم برای هدایت شهروندان ناشی شود. آگاهی‌رسانی و کنترل رفتارهای شهروندان برای پیروی از نظم و قانون، از دیگر کاربردهای این عناصر است. افزون بر اینها، مزیت دیگر نظام علائم شهری، که معمولاً در نگاه اول احساس نمی‌شود، ایجاد حس مکان و معرفی ویژگی‌های فضایی - هویتی هر محل است. برای مثال، نظام علائم در محله‌ای تاریخی مسلماً با علائم محله‌های مسکونی نوساز و جدید تفاوت خواهد داشت، و مانند آن.

تقویت منظر خیابان‌ها - شامل منظر طبیعی، مبلمان شهری، فضای عمومی و علائم شهری - در تعیین حس مکان نقش مهمی دارد.

در طراحی فضاهای عمومی شامل پیاده‌روها، میدان‌ها، خیابان‌ها، کوچه‌ها و جز آن، انتخاب دیدگاهی کل نگر نسبت به تمامی جنبه‌های محیط مصنوع منجر به ایجاد مکانی می‌شود که عده زیادی بتوانند از آن به روش‌های متعدد و ملموس بهره ببرند. طرح‌های هدایتگر در سطوح خردتر مانند طرح‌های تفصیلی یا چارچوب‌های طراحی شهری یا راهنماها و دستورالعمل‌ها که به جزئیات محل بیشتر می‌پردازند و مسلماً اشاراتی به عناصر منظر و سیمای شهری و پرداختن به جزئیات دارند، در طراحی تابلوها و علائم شهری می‌بایست هماهنگی با اصول و ضوابط ذکر شده در طرح بالادست را رعایت کنند.

ویژگی‌های تابلوهای شهری

برای اینکه تابلوهای شهری در محیط کارایی داشته باشند، می‌بایست برخی ویژگی‌ها در طراحی و یا ارزیابی آنها مورد توجه قرار گیرد. اینها عبارتند از:

۱- خوانایی

یکی از مهم‌ترین خصوصیات که تابلو یا علامت باید داشته باشد، خوانایی آن در زمینه و محیط شهری است.

در این زمینه، لینچ در ادامه مطالعه‌ای که برای معرفی عناصر پنج گانه سیستم خوانایی شهر انجام داده، به تعریف رابطه این عناصر با علائم شهری پرداخته است. خلاصه دیدگاه‌های او درباره رابطه علائم شهری با عناصر خوانایی شهر، به این شرح است: کیفیت‌های مثبت و منفی شهر که در پنج عنصر (گره، راه، نشانه، لبه، محله) بیان شده‌اند و تعاملات پیچیده میان آنها، برای ارزیابی و تعیین جنبه‌های مثبت فرم به کار می‌روند.

نحوه برخورد با این عناصر از دیدگاه نظام علائم شهری شامل نکات زیر است:

- محله‌ها

با توجه به ویژگی‌های محله‌ها، لینچ توصیه می‌کند که کنترل علائم می‌بایست از محله‌ای به محله دیگر متفاوت باشد. محله‌ها از نظر تراکم علائم و تابلوها، نوع پیام و استانداردها یا نظم و هماهنگی آنها متمایز و متفاوت‌اند. به عنوان مثال، در محله‌ای تفریحی - فراغتی تراکم زیاد و بزرگ بودن علائم بلامانع است؛ در حالی که علائم در محله‌های مسکونی باید به نحوی باشند که آرامش محله را بر هم نزنند (منظور لینچ از تراکم بودن علائم،

فقدان نشانه‌های خطاری و قانونی مناسب در محیط‌هایی چون ایستگاه‌ها، استادبوم‌ها و نظایر آن می‌تواند خطر آفرین باشند

قابلیت تشخیص و خوانایی آنها به دلیل بزرگ و شاخص بودن حروف است).

- نشانه‌ها

با توجه به ویژگی نشانه‌ها، لینچ اشاره می‌کند که مکان‌های خاصی وجود دارند که علائم شاخص می‌توانند با قرار گرفتن در آن موقعیت‌ها به آسان شدن جهت‌یابی در شهرها کمک کنند. در چنین مکان‌هایی از علائم متمایز و متفاوت می‌توان برای شناسایی خیابان‌ها یا نقاط خاص یا گره‌ها استفاده کرد.

- راه‌ها

لینچ در پی اشاره به مقاطع راه، توصیه می‌کند که تنظیم علائم می‌بایست به صورتی انجام شود که کاملاً معنادار باشد. برای مثال، تراکم علائم در امتداد راه می‌تواند حس نزدیک شدن به محله یا ناحیه‌ای تجاری را تقویت کند. کاربرد دیگری که وی توصیه می‌کند، نظامی است که در آن شدت علائم بسته به سرعت مجاز اعلام شده در امتداد راه تغییر می‌کند؛ و می‌توان برای کنترل سرعت در امتداد مسیرهایی چون بزرگراه‌ها از آن استفاده کرد.

بسیاری از ایده‌های لینچ و اپلیکیشن‌ها که در مطالعات آنها درج گردیده، جایگاه‌شان را در نظام قانونگذاری مدرن و راهنماهای طراحی یافته‌اند و از آنها استفاده مثبت می‌شود.

آنها، برای مثال، توصیه کرده‌اند که ارزش هنری علائم

ورزشی را در سطح شهر بسیار ساده می‌کردند (Finke, 1994, P. 62).

۳- تقویت چهره و هویت

علاوه بر موارد ذکر شده، یکی از خواص نظام علائم شهری، کمک به ایجاد چهره و هویت خاص برای شهر است.

یافتن چهره و هویتی خاص برای شهری از طریق علائم آن، کار بسیار پیچیده‌ای است. تاریخ شهر، بافت موجود شهری، چشم‌انداز و نقش آینده شهر همگی می‌بایست مورد توجه قرار گیرند؛ اما نتیجه آن می‌تواند ایجاد نظام جهت‌یابی و راه‌یابی عمل و کارآمدی باشد که ارزش‌های بصری و تصویری بالایی داشته باشد. این امر نه تنها تأثیر مثبتی بر بازدیدکنندگان از شهر دارد، بلکه می‌تواند به آنها احساس راحتی و آرامش دهد و به آنها این



پیام را برساند که شهر به شکل مناسبی سازماندهی شده است، دارای نظام معین و مشخص است، نقش خاص خود را به خوبی ایفا می‌کند، و به خوبی تحت کنترل و نظارت است.

باید توجه داشت که علائم شهری برای شهرهای پر از آسمانخراش، با علائم برای شهرهایی که دارای بناهای با معماری‌های متعلق به دوره‌های مختلف تاریخی است، متفاوت است. در مقیاس خردتر نیز طراحی علائم برای نواحی تاریخی و نقاط جاذب و دیدنی با طراحی علائم در امتداد بزرگراه‌ها متفاوت است.

۴- هماهنگی

هماهنگی برای تابلوهای شهری از دو جنبه مطرح است:

۱- میان تابلوهای مختلف در محیط؛

۲- میان تابلوها و محیط پیرامون و سایر عناصر شهری.

ضوابط کنترل‌کننده و استانداردها از ابزارهای ایجاد

می‌بایست بهبود یابد. ایجاد رابطه و تعامل بهتر میان علائم شهری و بناهای معماری نیز نوعی ضرورت است. نکته دیگر این است که علائم شهری می‌بایست دسته‌بندی شوند و بسته به محتوای پیام قاعده‌مند گردند؛ که این بخش آخر هنوز در عمل مورد بررسی قرار نگرفته است.

قواعد ساده‌ای که در پی می‌آیند، می‌توانند به خواناتر کردن علائم کمک کنند:

■ تابلوها و علائم نمی‌بایست در ارتفاعی چنان بالا باشند که نتوان آنها را به سادگی از اتومبیل دید و خواند؛ و در عین حال نمی‌بایست چنان ارتفاع کمی داشته باشند که مثلاً خودروی بلند پارک شده‌ای آنها را پنهان کند.

■ حروف می‌بایست آنقدر بزرگ باشند که از فاصله بهینه مناسب خوانا باشند. نیز نمی‌بایست آنقدر بزرگ باشند که در محیط شهری، مانند خیابان، خارج از مقیاس به نظر برسند.

■ باید از حروف ساده که به راحتی بتوان خواندشان، استفاده شود.

■ دارای تعداد پیام‌های کمی باشند (حداکثر سه پیام)، و پیام‌ها نیز تا حد امکان کوتاه باشند.

■ فاصله‌گذاری مناسب میان حروف، میان کلمات و میان خطوط تایپ شده اهمیت زیادی دارد. در بسیاری از اوقات زیادی حجم اطلاعات و خواسته‌های کارفرما برای طراحی که حداکثر چند متر مربع در اختیار دارد، انتقال اطلاعات به روشی مطلوب را دشوار می‌کند (M. Moris et al, 2002, Chapter 3, PP. 37-73).

۲- متمایز بودن

برای اینکه علامتی بتواند در محیط شهری شناسایی شود، می‌بایست به نوعی از زمینه و سایر علائم اطراف متمایز گردد. خوانایی هر چند با اهمیت است اما به خودی خود کافی نیست؛ زیرا قرارگیری علائم در محیط شلوغ و مغشوش و اغلب گیج‌کننده، علائم باید به گونه‌ای باشد که آنها را قابل دید و شناسایی سازد. تحقق این هدف، با راه حل "تمتایز بودن" حاصل می‌گردد. برجسته کردن علامت از طریق برجسته ساختن و متفاوت کردن آن به دست می‌آید؛ اما به هر حال چه بسا قواعد و استانداردهایی که مسئولان شهری و طرح‌های بالا دست ارائه می‌کنند، با سلیقه و نظریات طراح در تضاد باشد. اما راه‌های متعددی برای رسیدن به این هدف وجود دارد. یکی از این راه‌ها، قرارگیری علائم مربوط به مؤسسه یا پیامی خاص به روشی یکسان در تمام نقاط شهر است. از این دست است قرارگیری با ارتفاع ثابت از زمین و همواره در یک طرف خاص خیابان، یا استفاده از نماد یا طرح خاص و رنگ ثابت در تمام نقاط. راه حل دیگر خلق طرح و شکلی متمایز برای آن علامت است. ولی همان‌طور که اشاره شد، با توجه به قواعد موجود برای زمینه و سیمای شهری، این کار همواره آسان نیست. یکی از مؤثرترین ابزارها، رنگ است. رنگ شاخصه‌ای است که به سادگی قابل شناسایی است. برای مثال، در مسابقات المپیک ۱۹۸۴ لس آنجلس بازدیدکنندگان از شهر از طریق علائم به رنگ قرمز سرخابی، به ۲۶ مکان ورزشی در سطح شهر هدایت می‌شدند. این علائم که به تابلوهایی در بزرگراه‌ها و خیابان‌ها متصل شده بودند، به دلیل منحصر به فرد بودن رنگ خود، یافتن مکان‌های

هماهنگی میان تابلوها با یکدیگر و با محیط شهری است. این استانداردها و قواعد لزوماً چنین نیست که خلاقیت طراحان را محدود سازد؛ بجز تابلوهای راهنمایی و رانندگی که از استانداردهای بین‌المللی پیروی می‌کنند، در سایر زمینه‌ها می‌توان راه حل‌های مبتکرانه و هماهنگ با محیط برای انتخاب

مهم‌ترین هدف تابلوها و علائم، نظم بخشی و دسته‌بندی اطلاعات و ایجاد درک و تفاهم در محیط شهری است

شکل، رنگ، ابعاد، نورپردازی، ترکیب بندی حروف و نظایر اینها، بسته به نیاز و شرایط محل، به کار برد.

هماهنگی تابلوها با محیط اطراف، از سوی دیگر شامل این موضوع است که تابلوها و علائم شهری را می‌توان بخشی از میلمان شهری دانست. عناصر میلمان شهری هر چند ممکن است بسته به کاربردشان در محیط متولیان مختلفی داشته باشند، اما باید در ایجاد هماهنگی میان آنها و معیارهای متناسب برای برنامه‌ریزی سازمان‌های مختلف در شهر برای دستیابی به محیط شهری یکپارچه و همگون به وسیله مدیران و مسئولان هدایت توسعه شهر تلاش شود.

۵- رعایت سلسله مراتب و تعادل در محیط

با توجه به تعدد و تنوع تابلوها در یک محیط شهری و رقابت فشرده آنها برای جلب توجه بیشتر، باید دقت داشت که برخی تابلوها مانند علائم هشدار دهنده، تابلوهای راهنمایی و رانندگی یا مانند آن، اولویت بیشتری در محیط دارند.

برای این نوع علائم یکسان و استاندارد بودن شکل و رنگ، سادگی و مکان‌یابی آنها اهمیت زیادی دارد. گاه وجود تابلوهای تجاری و تبلیغاتی موجب جلب توجه رانندگان و مانع از تمرکز آنها می‌شود و در نهایت خطر می‌آفریند. از این رو می‌بایست رعایت سلسله مراتب در طراحی و مکان‌یابی تابلوها در سطح شهر و در بافت محیط مورد دقت زیادی قرار گیرد.

گاهی اوقات آلودگی بصری ناشی از ازدحام تابلوها نیز می‌تواند موجب از میان رفتن تعادل محیطی شود و حتی آسایش و خلوت افراد را برهم زند. این مورد آخر، خصوصاً در مورد تابلوهای نورانی مطرح است. در هر صورت ایجاد تعادل میان خواسته‌ها و نیازهای محیط اجتماع با حجم، شکل و مکان‌یابی تابلوها و دستیابی به سلسله مراتب معقول و متناسب از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی برای تابلوهای شهری است.

پیچیدگی یا هماهنگی؟

منظر نشانه‌ای^(۸) مجموعه‌ای از هم کناری علائم، نمادها و حروفی است که روی تابلوها، بیل بوردها، ویتترین مغازه‌ها، سایبان‌ها و سایر وسایل اطلاع‌رسانی شهری قرار دارند. تأثیر آنها بر منظر بافت شهری اهمیت زیادی دارد. در همین زمینه، جک نسر (۱۹۸۸)^(۹) مطالعه‌ای را درباره تأثیر

پیچیدگی و هماهنگی در فضاهای احساسی در ارزیابی‌های از محیط انجام داده است. عناصری که می‌توانستند منجر به برانگیختن حس خوشایندی در محیط شوند، مورد بررسی قرار گرفتند؛ زیرا برای اینکه فرد در محیط درگیر شود و حضور فعال داشته باشد، می‌بایست عناصر محیط برای وی پر معنا باشد. دو جنبه پیچیدگی و هماهنگی در برآوردن نیازهای انسانی در جهت درگیری افراد با محیط نقش مهمی دارند. در بررسی‌ای که از مغازه‌داران و تجار در یک راسته تجاری انجام شد، نسر پیچیدگی را به عنوان عامل تنوع و تمایز، و هماهنگی را عامل خوانایی توصیف کرد.

پیچیدگی از طریق ایجاد تنوع در علائم از نظر مکان، موقعیت، شکل، جهت، نوع و سبک حروف به دست می‌آید؛ و هماهنگی از یکسان بودن نوع حروف، طراحی، مکان‌یابی و سایر مشخصات حاصل می‌گردد.

در مطالعات نسر ۹ تصویر از ترکیبات مختلف پیچیدگی و هماهنگی تهیه شد و در معرض دید افراد - برای قضاوت آنان - قرار گرفت.

بیشترین امتیاز را به منظری دادند که دارای پیچیدگی متوسط و بیشترین هماهنگی بود. بنابراین وجود تنوع نسبی در میان وحدت ایجاد شده، بهترین نتیجه را از بعد منظر نشانه‌ها و علائم شهری به دست می‌دهد (Sanoff, pp. 63-68).

نتیجه‌گیری

امروزه استفاده از محیط شهری بدون علائم و تابلوها ناممکن

وجود نظام منسجم مرتبط و طراحی شده از علائم شهری به فرد این حس را می‌دهد که همه چیز در محیط شهری تحت کنترل است

به نظر می‌رسد. تقویت محیط‌های مخصوص پیاده، خلق محیط جذاب و ایمن برای افراد، افزایش سرزندگی و تقویت تصویر ذهنی اجتماعی، همگی به وسیله استفاده از مجموعه‌ای قواعد مناسب برای علائم شهری امکان‌پذیر می‌گردند. این قواعد می‌توانند به بهسازی محیط‌ها و بافت‌های تاریخی کمک کنند و یا به وسیله تبلیغات و تابلوهای هماهنگ با معماری محل و بافت به آن زندگی بخشند و یا بر اهمیت عناصر طبیعی که برای محل اهمیت زیادی دارند، تأکید کنند. همه عناصر شهری در کنار علائم صحیح و بجا می‌توانند به تقویت هویت و سرزندگی اقتصادی محل یاری رسانند و آن را به محلی پر رونق و فعال و پر شور تبدیل کنند.

پانویس‌ها:

- 1- Orientational
- 2- Informational
- 3- Directional
- 4- Identificational
- 5- Statutory
- 6- Ornamental
- 7- Corporate Identity
- 8- Signscape
- 9- Nassar

منابع:

- Gail Deibler Finke, City Signs (Innovative Urban Graphics), Madison Square Press, 1994, New York.
- James Grayson Trulove: This Way (Signage Design for Public Spaces), Rockport Publishers, 2000, Massachusetts, U.S.A.
- Mitzi Sims Sign Design (Graphics, Materials, Techniques), Thames and Hudson Ltd, 1991 London.
- سازمان منطقه آزاد کیش، تابلوهای شهری، معیارهای ساماندهی، ماهنامه «شهرناریا»، مرداد ۱۳۷۸.
- دژنیس داندیس، «مبانی سواد بصری»، ترجمه مسعود سپهر، سروش، ۱۳۷۵، تهران.
- Henry Sanoff: Visual Research Methods in Design, Van Nostrand Reinhold, 1991, New York.
- Marya Morriss et al Context Sensitive Signage Design, American Planning Association, Planning Advisory Service (Internet)
- موناری، پروتو؛ طراحی و ارتباطات بصری، ترجمه سروش پاینده، ۱۳۷۰، تهران.

راه‌هایی برای مدیریت زمان

ترجمه و تدوین: حسین ایمانی جاجرمی

یکی از راه‌حل‌های استفاده بهینه از زمان برای مدیران، سازمان دادن به کیف، دفتر کار و رایانه‌اش است.

از کیف خود شروع کنید

پیشنهادهایی که برای سازماندهی و تجهیز این همدم ثابت مدیران برای بهره‌وری حداکثر مطرح می‌گردند، اینها هستند: نخست، آن دسته از فایل‌های رایانه‌ای را که کاربرد مکرر دارند روی یک دیسک ذخیره کنید تا هر وقت کارشان داشتید در دسترس‌تان باشند. دوم، از روزآمد کردن فایل‌های حافظه سخت^(۱) در دفتر و خانه به عنوان کاری ضروری مطمئن شوید.

سه، همیشه در کیف‌تان نوشت‌افزارهای اصلی مانند قلم‌های رنگی، یادداشت‌های چسبان و یک دفترچه، به همراه فهرست روزآمد شده شماره تلفن‌هایی که غالباً به آنها زنگ می‌زنید، داشته باشید تا هرگز مجبور نباشید به دنبال‌شان بگردید.

چهار، یک ماشین حساب کوچک و یک دستگاه ضبط جیبی نیز در کیف‌تان داشته باشید. اینها برای محاسبه و ضبط دیدگاه‌ها و اطلاعاتی که بعداً فرصت نوشتن‌شان را دارید، به درد می‌خورند. و بالاخره اینکه، هر چند وقت یک بار محتویات کیف‌تان را واریسی کنید. مدارک غیرضروری را در دفتر یا در خانه بگذارید و بیخودی آنها را با خود حمل نکنید.

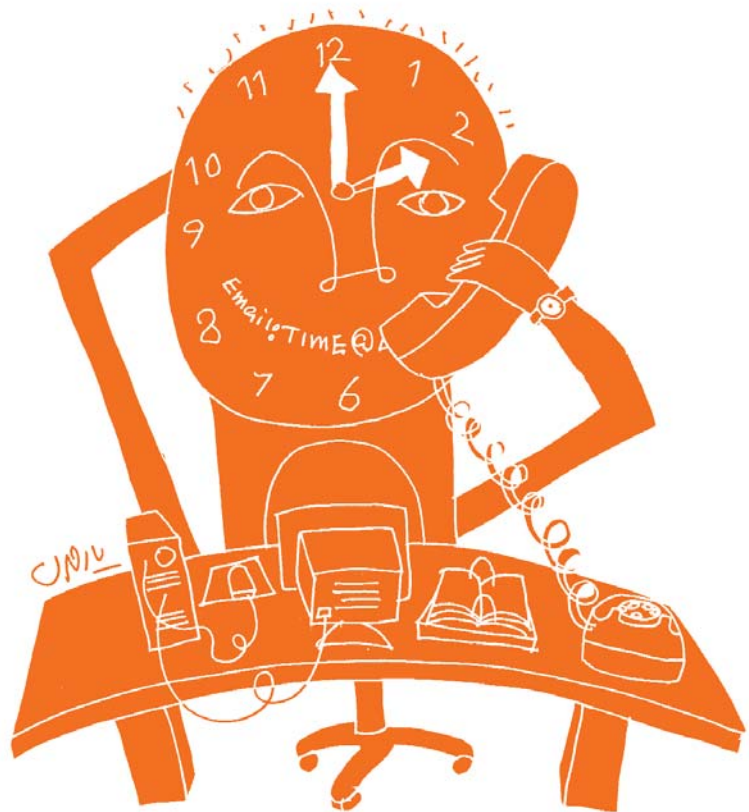
دفتر کارتان را سازمان دهید

دفتر کارتان خانه دوم شماست. اگر به مرتب بودن خانه خود اهمیت می‌دهید، این خانه را نیز مرتب کنید. پوشه‌ها، کتاب‌ها و پرونده‌هایی را که غالباً مورد استفاده هستند، به گونه‌ای که دسترسی به آنها آسان باشد، روی میز کارتان قرار دهید. آنها را به شیوه‌ای منطقی بر حسب پروژه مرتب کنید و با عنوان‌های چاپی بزرگ نشانه‌گذاری کنید تا تشخیص‌شان سریع باشد.

مواردی را که بیش از همه به یکدیگر مرتبط‌اند، تا حد ممکن روی دیسک^(۲) ذخیره کنید تا فضا، تجهیزات و زمان بازیافتی را که صرف فایل‌های حافظه سخت رایانه می‌شود کاهش دهید.

دیسک‌ها و پوشه‌های فایل^(۳) رایانه‌ای را با رنگ مشخص سازید و این‌گونه از آنها استفاده کنید. این کار کمک می‌کند تا در یک نگاه پروژه‌های خاص را تشخیص دهید، فایل‌های اشتباه را کم کنید و به دفترتان فضایی مرتب شده بدهید.

هر گاه که می‌توانید، پست صوتی^(۴) و پست الکترونیکی^(۵) را جایگزین ارتباطات کتبی کنید. بگذارید فناوری، هم پیمان شما



مقدمه

مدیریت شغل پر دغدگی است. مدیر باید بتواند با به کارگیری مناسب‌ترین ابزارها و منابع بهترین و مؤثرترین نتایج را بگیرد. یکی از منابع مهم مدیران، زمان است. زمان منبعی پایان‌یافتنی است و نمی‌تواند زیاد شود؛ فقط می‌توان آن را برای بهترین بازده ممکن در نظر گرفت. هنگامی که مدیر تخصیص زمان را بیاموزد، گامی بلند برای کنترل شغلش برداشته است.

در نبرد برای بهره‌وری باشد.

گزارش‌های اداری و دیگر نشریات را از طریق پست الکترونیکی یا روی دیسکت، به انضمام ورقه‌ای با فهرست نام گیرندگان، میان کارکنان تان توزیع کنید. آنها می‌توانند اطلاعات

می‌کاهد و سبب اجتناب از اشتباهات بالقوه‌ای که ناشی از سعی در انجام چند کار نامرتب در یک زمان است، می‌شود. برای مثال، بکوشید مقوله‌های کاری از قبیل نوشتن، تلفن زدن، مرور کردن و خواندن و تنظیم کار کارکنان تشکیل دهید، تا هر چیزی در مقوله خود در همان قالب زمانی انجام گیرد.

زمان‌های حاشیه‌ای و زمان‌های مولد را از هم تفکیک کنید. زمان حاشیه‌ای دقیقاً پراکنده‌ای است که مردم به هنگام - مثلاً - انتظار برای شروع جلسه، یا در ترافیک تلف می‌کنند. این تکه‌های زمان که ممکن است به چندین ساعت در هفته برسند، می‌توانند برای نوشتن یادداشت‌هایی روی یک پیشنهاد خاص، رسیدن به راه حل‌های بکر و ناگهانی برای یک مسئله و مرور ذهنی نامزدهای مأمور انجام کاری مشخص، یا ضبط فهرست کار برای فردا به کار آیند.

تقریباً تمامی دستگاه‌های اداری جدید توانایی‌های برنامه‌ریزی برای صرفه‌جویی در وقت را در خود دارند؛ اما این توانایی‌ها کمتر استفاده می‌شود

مربوط را از روی دیسک اصلی بخوانند، یا در صورت نیاز آن را پیاده کنند و سپس آن را برای نفر بعدی فهرست بفرستند. گزارش تصویری از وضع هر پروژه را به جایی مناسب بفرستید تا کارکنان، آن را بدون مزاحمت برای شما مرور بکنند. برای رجوع زود و آسان شماره‌های مرتبط تلفن و نامبر را روی لبه‌های پوشه بایگانی چاپ بکنید.

نکته آخر تمیز میان معنای دو اصطلاح مشابه است. خیلی‌ها اصطلاحات برنامه‌ریزی^(۸) و زمان بندی^(۹) را به جای هم استفاده می‌کنند؛ اما در واقع این دو کلمه به دو فعالیت متفاوت اشاره دارند. برنامه‌ریزی تصمیم‌گیری درباره این است که چه چیزی انجام گیرد.

میز کارتان را دور از جاهای پررفت و آمد قرار دهید تا آدم‌های کنجکاو با پرسش‌های بیهوده و نامربوط وقت‌تان را تلف نکنند. از تمام برنامه‌ریزی‌های تلفن و دستگاه نامبرتان استفاده بکنید. تقریباً تمامی دستگاه‌های اداری جدید توانایی‌های برنامه‌ریزی برای صرفه‌جویی در وقت را در خود دارند؛ اما از این توانایی‌ها کمتر استفاده می‌شود. یک بار برای همیشه با این توانایی‌ها آشنا شوید و آنها را به کار برید.

زمان بندی تصمیم‌گیری درباره این است که چه وقت به انجام رسد. هر روز که کارهای‌تان را زمان بندی می‌کنید، باید مراقب دو قانون خطرناک پارکینسون و مورفی باشید. بر طبق قانون پارکینسون، کار تا زمان موجود برای انجامش، به درازا می‌کشد؛ به این معنی که اگر شما برای یک کار زمان زیادی اختصاص دهید، آن

رایانه‌تان را سازمان دهید

کامپیوتر شخصی اگر درست به کار رود، از جالب‌ترین ابزارهای صرفه‌جویی در زمان است. دایرکتوری‌های فرعی را برای پروژه‌ها و مواردی که منظماً به آنها مراجعه می‌کنید به وجود آورید تا اطلاعات‌شان بدون گشتن میان پرونده‌های عمومی فراوان - و در نتیجه اتلاف وقت - پیدا شود.

زمان حاشیه‌ای دقیقاً پراکنده‌ای است که مردم به هنگام - مثلاً - انتظار برای شروع جلسه، یا در ترافیک تلف می‌کنند

کار تمام‌زمانی را که اختصاص داده‌اید خواهد گرفت. بر طبق قانون مورفی، احتمالاً هر چیزی بیشتر از آنچه که شما فکر کرده‌اید طول خواهد کشید. این بدان معنی است که اگر زمان کافی برای کاری منظور نگردد، کار به هر صورت آن زمانی را که احتیاج دارد صرف خواهد کرد. در هر دو صورت برنامه آدم مختل خواهد شد. چالش شما در این میان منظور ساختن زمان به اندازه کافی - و نه بیشتر - برای هر کاری است که قرار است به عهده گیرید. پس مراقب این دو قانون در مدیریت زمان باشید.

به طور منظم از فایل‌های حافظه سخت رایانه‌تان پشتیبان^(۶) تهیه کنید و فایل‌های پشتیبان نالازم را پاک کنید. به علاوه، فایل‌های کم ارزش را مرور و در صورت نیاز پاک کنید تا از درهم ریختگی رایانه‌ای^(۷) خلاصی یابید.

وقتی که نشانی طرف کاری جدیدی را در رایانه ضبط می‌کنید، شماره‌های تلفن و نامبر را با عنوان "یادداشت‌های غیر چاپی" وارد کنید. با این کار هنگام بازیابی پرونده زودتر در دسترس‌تان خواهد بود.

صفحه ویندوزتان را با میان برهای برنامه و سایر نشانه‌هایی که در زمان صرفه‌جویی می‌کنند، سازمان دهید.

یادداشت‌ها:

- 1- Hard - Drive
- 2- Disk
- 3- File Folders
- 4- Voice Mail
- 5- E-mail
- 6- Back up
- 7- Cyberclutter
- 8- Planning
- 9- Scheduling

منبع:

پیشنهاد‌های کلی

کارهای مشابه را با هم جمع بکنید و آنها را دسته‌ای انجام بدهید. این اقدام نیرو را متمرکز می‌سازد و از اضطراب‌ها

- Getting Results... For the Hands - on Manager, Saranac Lake Jul 1996 Straub, Joseph T. Copyright American Management Association/ Jul 1996

تسریع حرکت و تسهیل دسترسی

لزوم تلفیق برنامه‌های حمل و نقل و کاربری زمین (قسمت اول)

منوچهر تشتت زر

دکتر در برنامه‌ریزی شهری

منوچهر تشتت زر

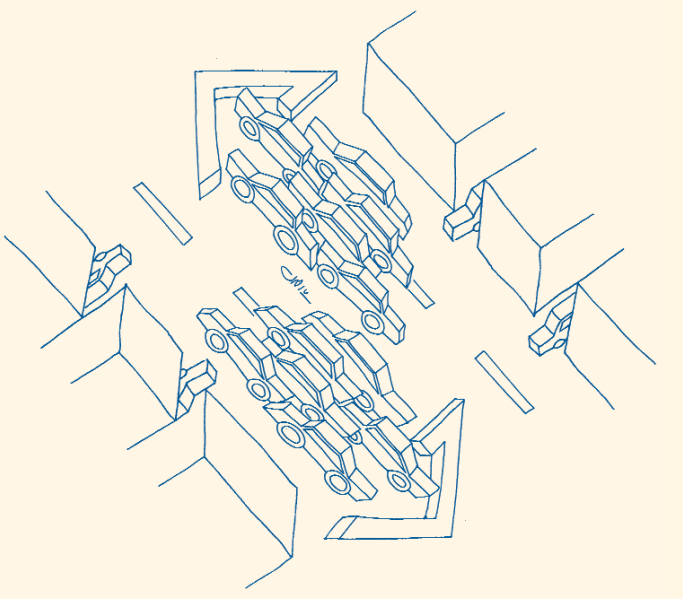
دکتر در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری از دانشگاه پنسیلوانیا در امریکاست و متخصص برنامه‌ریزی سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر، که در فرایند تدوین منشور شهر تهران علاوه بر عضویت در شورای عالی راهبردی و کمیته نظارت بر تدوین منشور، در مطالعات پایه‌ای انجام شده مسئولیت تدوین اهداف و سیاست‌های کلان مربوط به پایداری سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر را نیز بر عهده داشته است. در مطلب حاضر، دیدگاه‌های وی در مورد مشکلات شهری و به خصوص معضل جابه‌جایی و دسترسی در شهر و راهکارهای برون رفت از وضعیت بحرانی فعلی ترافیک و آلودگی هوای ناشی از آن بیان شده است.

طرح مسئله

تجربه برنامه‌ریزی شهری در ایران در ۴۰ سال گذشته که با تهیه طرح‌های هادی و جامع شهری از اوایل دهه ۱۳۴۰ در تهران شروع شد، و به اشکال نسبتاً مشابه برای دیگر شهرها تکرار گردید، با توجه به نتایج به دست آمده تا به امروز تجربه موفق نبوده است. به علاوه، تهیه و ارائه سند برنامه غیر پویا به وسیله مشاور و به صورت پروژه‌ای یکباره، برای پیش‌بینی نیازهای توسعه و گسترش شهر در سال‌های آینده، با روح و فلسفه برنامه‌ریزی به عنوان فرایند علمی و عملی نهادینه شده و مستمر و پویا با امکان بازخورد و اصلاح مستمر در حین اجرای برنامه، مغایرت اصولی داشته است. به لحاظ روش برخورد غیر سیستمی در انجام کار و میزان تجربه و صلاحیت حرفه‌ای تهیه‌کنندگان طرح‌ها نیز مشکلاتی وجود داشت که تا به امروز تأثیرات و تبعات منفی آن گریبانگیر شهرهاست.

در ابتدای حرکت برنامه‌ریزی شهری در ایران، به دلیل عدم ارائه آموزش تخصصی در دانشگاه‌های کشور در رشته برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در آن زمان، و لذا فقدان نیروی انسانی آموزش دیده و متخصص در این زمینه، انجام پروژه‌های مربوط به تهیه این طرح‌ها به دفاتر مشاوران معماری و «شهرسازی» و مهندسان معمار - و گاه نیز ساختمان - محول گردید. از این رو از همان ابتدا، به دلیل فقدان تجربه و دانش فنی و تخصصی کافی تهیه‌کنندگان این طرح‌ها درباره شهر به عنوان سیستمی پیچیده و پویا با ابعاد اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی، فرایند تهیه طرح‌های جامع عمدتاً در ابعاد کالبد فیزیکی شهر ماند و به تهیه نقشه‌های گرافیکی تراکم‌ها و کاربری زمین در شهر و تعیین محدوده شهر بسنده شد.

به اعتبار جامعیتی که این گونه طرح‌ها باید دارا می‌بودند، طبق شرایط و خواسته‌های کارفرما (وزارت مسکن و «شهرسازی») مشاوران می‌بایست مطالعات پایه‌ای اقتصادی، اجتماعی و جمعیتی برای طرح‌ها ارائه می‌کردند. لیکن در عمل انجام این



مطالعات به صورت تهیه گزارش‌های تک بعدی ناهماهنگ و گسسته از هم از نظر منطق و محتوا، در حد رفع تکالیف مندرج در قراردادها، به دست مشاوران بیرونی و پاره وقت و دفاتر در رشته‌های اقتصاد، علوم اجتماعی و جامعه‌شناسی، که اغلب حتی از کارهای انجام شده دیگر مشاوران اطلاع نداشتند و به صورت کنتراتی و حق الزحمه‌ای کار می‌کردند، تهیه و ارائه می‌شدند. بدین ترتیب تعجب آور نبود اگر در مواردی راه حل‌ها، یافته‌ها و پیشنهادها مطرح شده در مطالعات پایه‌ای با یکدیگر و با نقشه‌ها و طرح‌های ارائه شده معماران و مهندسان - که معمولاً به صورت مدیر و مجری اصلی این طرح‌ها عمل می‌کردند، خوانایی نداشت. در عمل هم مشاهده می‌شود که با عدم تداوم این اقدامات و مقطعی بودن آنها، و عدم ارائه بموقع «طرح‌های» تفصیلی و اجرایی لازم، و گسترش بسیار سریع شهرها و عوض شدن صورت مسئله و تعداد و ماهیت مشکلات شهری، «طرح‌های جامع» تهیه و ارائه شده به تدریج موضوعیت و اعتبار خود را از دست دادند و بی‌استفاده شدند.

هنوز هم پس از گذشت حدود ۴۰ سال این شیوه برخورد غیر سیستمی و عمدتاً فیزیکی با شهر و پدیده‌های شهری، و تلقی از شهر به عنوان مجموعه‌ای از ساختمان‌ها که در حیطه عمل مهندسان و معماران (که دیگر «شهرساز» نام گرفته‌اند)، قرار می‌گیرد در این کشور متداول است. استفاده از عبارت «شهرسازی» به جای عبارت درست‌تر «برنامه‌ریزی برای توسعه شهر» در متون تخصصی فارسی، و حتی در عنوان وزارتخانه‌ی ربط (وزارت مسکن و «شهرسازی») به جای «وزارت مسکن و توسعه شهری» که در اکثر کشورهای دنیا مرسوم است، خود تا حد زیادی توجه به بعد فیزیکی و طراحی و نقشه کشی در این شیوه برخورد با شهر را مشخص می‌کند.

مطرح نبودن رشته تخصصی به معنای واقعی، نبود نظام صنفی مستقل، نبود صلاحیت علمی و تحصیلات دانشگاهی مستقیم در این رشته، محدودیت منابع و مآخذ نظری، کتب مرجع و متون علمی و تخصصی در رشته برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، عدم کاربرد تکنیک‌ها و روش‌های کمی جدید، استفاده از فناوری مدرن کامپیوتری، مدل‌سازی و مانندسازی پدیده‌ها، عدم تسلط به زبان‌های خارجی و به خصوص زبان انگلیسی و عدم دسترسی به منابع و کتب خارجی جدید، باعث پایین ماندن سطح دانش فنی و تخصصی در رشته برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در دانشگاه‌های داخلی نسبت به استانداردها و سطح متوسط دانش فنی و تخصصی جهانی شده است. بین محتوای دروس ارائه شده در دانشگاه‌ها و نیازهای حرفه‌ای فارغ التحصیلان داخلی در عرصه عمل نیز جدایی‌هایی به چشم می‌خورد. از سوی دیگر، فقدان برخورد سیستمی با مسائل و مشکلات شهری و پایین بودن سطح دانش فنی و تخصصی و ضعف حرفه‌ای دست‌اندرکاران این حرفه در کشور به ناکارآمدی آن افزوده است.

نمونه‌های فراوان از این نارسایی حرفه‌ای در ۳ دهه گذشته در نحوه برخورد غیر سیستمی و موضعی دست‌اندرکاران مدیریت و برنامه‌ریزی در شهر با مشکلات شهری به طور عام، و در عرصه برنامه‌ریزی برای سیستم‌های حمل و نقل شهری به طور خاص، در عدم درک ارتباط مستقیم و تنگاتنگ نحوه کاربری زمین در شهر با پدیده‌های دیگر شهری همچون جابه‌جایی و حرکت و تأمین دسترسی مناسب به کاربری‌های مختلف زمین و مشکلات ناشی از آن در شهرها، می‌توان مشاهده کرد. در سنت سازماندهی فعالیت‌های اجرایی و برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در ایران هم، امور مربوط به سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهرها به وسیله سازمان‌های متعدد مستقل و جدا از هم کنترل و هدایت می‌شوند. فقدان برخورد سیستمی با شهر و پدیده‌های شهری و تقلیل دادن فرایند مستمر و پیچیده برنامه‌ریزی شهری به جریان بسیار ساده‌تر و مقطعی تهیه نقشه‌های رنگی تراکم و نحوه کاربری در شهر، و به حال خود رها کردن بقیه موارد آن، موجب شده است تا تقریباً از همان ابتدای کار تأثیرات متقابل سیاست‌های شهری بر روی یکدیگر نادیده گرفته شود.

در عمل، طرح‌های گذشته با تعیین قرار گرفتن یا نگرفتن اراضی زمین‌داران در محدوده طرح، تعیین کاربری‌ها و تراکم‌ها برای نواحی و مناطق مختلف شهر و تبعات آن به عنوان عامل تعیین‌کننده قیمت زمین و مسکن و نحوه کاربری زمین در شهرها، به جای تبعیت کردن از منطق و اصول برنامه‌ریزی درازمدت و توزیع بهینه و هوشمندانه آن

در جهت تأمین دسترسی به امکانات شهری و شرایط و محیط زندگی مناسب برای رفاه و آسایش شهروندان، به شدت آلوده به مسائل مالی شدند و دسترسی به تراکم بیشتر و کاربری گران‌تر به صورت نوعی رانت در نظام شهری مطرح گردید. در چنین وضعیتی عده‌ای زمین‌خوار و دلال و بساز و بفروش توانستند با سوء استفاده از موقعیت و رانت‌های ایجاد شده، و از محل پرداخت هزینه‌های گزاف مربوط به جبران تبعات و آثار منفی کارهای‌شان از جیب شهروندان و بودجه‌های شهری، در مدت کوتاهی با صرف حداقل سرمایه و تلاش و کسب حداکثر سود، به زیان نسل‌های آینده‌ای که باید هزینه‌های حل مشکلات به وجود آمده به دست آنان را در شهر بپردازند، ثروت‌های بادآورده‌ای را به دست آورند.

از حدود ۱۰ سال پیش نیز مسئله امکان تغییر کاربری اراضی با پرداخت پول و فروش تراکم‌ها بر حد مجاز به عنوان منبع اصلی کسب درآمد برای شهرداری‌ها به صورت بی‌رویه و بدون توجه به عواقب و تبعات منفی اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی آن مطرح گردید. تخریب منازل مسکونی اکثراً مستحکم یک یا دو طبقه در محله‌های سنتی و از بین بردن کامل باغ‌ها و فضاهای سبز و تنفسی شهر در داخل و ارتفاعات و حومه شهر، و جایگزین کردن آن با جنگل‌های سیمان و آهن، آپارتمان‌های کوچک لانه زنبوری و برج‌های لوکس و مرتفع بسیار گران قیمت، آن مختصر منطقی هم که در کار باقی مانده بود از بین رفت و وضعیتی را بر شهری چون تهران حاکم کرد که به جای تأمین رفاه و سلامت اقتصادی و اجتماعی، به تدریج زندگی و فعالیت در آن برای شهروندان به صورت تحمل عذاب و فرسایش جسمی و روحی روزمره درآمد.

از دیدگاه سیستمی، وضعیت بحرانی در اداره سیستم زمانی تحقق پیدا می‌کند که ساختارهای موجود مالی و مدیریتی، شیوه‌ها و روش‌های انجام امور و قوانین و مقررات موجود برای اداره سیستم به نحو مطلوب، کارایی خود را از دست داده باشند. ابعاد بحرانی در جنبه‌های مختلف مدیریت و اداره شهرها شاید بتواند پیامد و نتیجه مثبت و سازنده‌ای برای آینده اداره شهر داشته باشد و این است که مسئولان جدید اجرایی شهر و نمایندگان شورای اسلامی شهر با درک عمیق موقعیت و احساس مسئولیت سنگین‌تر از گذشته در مقابل مردم برای خروج از وضعیت نابسامان و ناگوار فعلی در شهر، در لزوم همکاری و همفکری برای چاره‌اندیشی سریع و مقابله و جلوگیری از بروز شرایط و وضعیت بسیار دشوارتر و بحرانی‌تر هم پیمان شوند. در این میان نمایندگان منتخب شورای شهر با هدف خیراندیشی و حفاظت از منافع عموم شهروندان می‌توانند نقش بسیار مهمی را در ایجاد محیط همکاری و همفکری با حضور پررنگ متخصصان واقعی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در عرصه اداره شهر و تلاش مسئولان و سازمان‌های اجرایی شهر، برای حل مشکلات موجود داشته باشند.

از میان مسائل و مشکلات لجستیکی متعددی که کلان‌شهرهای کشور ما امروزه با آنها دست به‌گریبان‌اند، مشکلات تأمین نیازهای مربوط به دسترسی در شهر و رفت و آمد و جابه‌جایی شهروندان و توزیع کالاها و خدمات در سطح شهر بدون شک یکی از حادث‌ترین و بحرانی‌ترین مشکلات این گونه شهرهاست. سیستم حمل و نقل و شبکه راه‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین سیستم‌های زیربنایی شهر و در حقیقت به منزله شریان حیاتی زندگی شهری است که فراهم بودن

و عملکرد صحیح آن برای تأمین دسترسی شهروندان به فرصت‌های شغلی، تحصیلی، مسکن، خرید، تسهیلات و خدمات مختلف و توزیع و جابه‌جایی کالاها و خدمات در سطح شهر، عامل بسیار مؤثری در ارتقای کیفیت زندگی، رونق فعالیت‌های اقتصادی و رشد و شکوفایی شهر به شمار می‌آید. در دنیای مدرن و ماشینی امروز، بدون سیستم حمل و نقل و ارتباطات مناسب، عملکرد بقیه بخش‌های اقتصادی در شهر حتی تصور شدنی هم نیست.

با محدودیت ظرفیت معابر شهری، به خصوص در قسمت‌های مرکزی و بافت قدیمی و تجاری، مشکل راه‌بندان‌ها و تراکم بی‌اندازه خودروها در معابر و کمبود پارکینگ روز به روز بدتر می‌شود. علاوه بر هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی چنین وضعیتی به صورت ساعت‌های تلف شده در راه‌بندان‌ها، مصرف بیهوده میلیون‌ها لیتر سوخت، تصادفات روز افزون و وسایط نقلیه و صدمات مالی و جانی فراوان، اینک عوارض زیست محیطی ترافیک سنگین در شهرها به صورت آلودگی شدید هوا، آلودگی آب و خاک و صدا، آسایش روحی و سلامت شهروندان را نیز مورد تهدید قرار داده است.

بهبود وضع موجود و کاهش تأثیرات منفی سیستم حمل و نقل بر محیط زیست در شهر، که سالانه جان هزاران شهروند را می‌گیرد، در گرو مداخله متخصصان از طریق برنامه‌ریزی جامع و یکپارچه سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر و اجرای سیاست‌های مؤثر است.

سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر ارتباط متقابل بسیار نزدیکی با یکدیگر دارند. رشد جمعیت و اشتغال و استقرار فعالیت‌های اقتصادی و خدمات و تسهیلات در نواحی مختلف شهر و حومه باعث افزایش تقاضای سفر برای دسترسی به این نواحی و در نتیجه گسترش شبکه حمل و نقل و تسهیلات جدید می‌شود. احداث راه‌های جدید و تأمین دسترسی بهتر و سریع‌تر به نقاط مذکور موجب جذب و استقرار جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی بیشتر و توسعه و آبادانی سریع‌تر نواحی می‌گردد؛ و این ارتباط متقابل بین تأمین دسترسی و نحوه کاربری زمین در شهر در طول تاریخ شهرنشینی، نحوه گسترش شهرها و شکل‌گیری فرم شهری و جدایی محل سکونت از محل کار و نظایر اینها را مشخص کرده است.

به نظر می‌رسد این ارتباط نزدیک و تنگاتنگ اگر چه بسیار بدیهی و منطقی است، ولی در عمل در جریان تهیه برنامه‌ها و طرح‌های جامع برای توسعه و گسترش شهرها معمولاً نادیده گرفته می‌شود. مروری بر مطالعات انجام شده در شهر تهران و نحوه بررسی و پیشنهادهای ارائه شده در مورد سیستم‌های حمل و نقل شهری و نحوه کاربری زمین در این شهر در ۳۵ سال گذشته نشان‌دهنده عدم توجه کافی به ارتباط منطقی و تأثیرپذیری سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین از یکدیگر است. پیشنهادهای مربوط به نحوه کاربری زمین در شهر معمولاً به صورت سرانه‌های کاربری‌های مختلف، که اکثراً از استانداردهای متعارف کشورهای غربی اقتباس شده و با شرایط اقلیمی و محیط اجتماعی و فرهنگی ایران مطابقت ندارد، خلاصه می‌شود. چنانچه ذکر می‌شود هم از ارتباط بین سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در گزارش‌ها باشد، میزان این ارتباط در قالب اعداد و ارقام، مبنای محاسبات مربوط به پیش‌بینی وضعیت آینده نحوه کاربری زمین و افزایش تقاضای سفر و گسترش شبکه حمل و نقل و تسهیلات مربوط به آن قرار نگرفته است. دلایل متعدد دیگری

هم برای این کار می‌تواند وجود داشته باشد. از جمله است فقدان یا کمبود آمار و ارقام مستمر در مورد عملکرد سیستم حمل و نقل به طور خاص و آمار و ارقام قابل اعتماد و قابل مقایسه در مورد میزان جمعیت شهری، میزان اشتغال و میزان کاربری زمین برای مصارف مختلف شهر، پیچیدگی مطالعه کمی و مدل‌سازی ارتباط متقابل حمل و نقل و کاربری زمین و کمبود نیروی انسانی متخصص در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری به طور عام و برنامه‌ریزی برای سیستم‌های حمل و نقل به طور خاص.

بدیهی است برنامه‌ریزی یکپارچه سیستم حمل و نقل شهری و نحوه کاربری زمین در شهر می‌تواند با توزیع هوشمندانه و بهینه کاربری زمین در سطح شهر و محل استقرار فعالیت‌های اقتصادی، اشتغال، تحصیل و خرید و دسترسی به خدمات مختلف اداری در شهر به ترتیبی که با طی کوتاه‌ترین مسیر و صرف کمترین زمان و انرژی و حتی الامکان در مقیاس پای پیاده در محله‌های مسکونی دست‌یافتنی باشند، در بلند مدت می‌تواند کمک شایانی به کاهش سفرهای درون شهری و حذف بسیاری از آنها در شهرها بکند. برنامه‌ریزی یکپارچه سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر علاوه بر تخصص و دانش فنی لازم، پیش‌نیازهای دیگری هم دارد. یقیناً وجود آمار و ارقام صحیح در مورد وضع موجود و روند تغییرات در عملکرد سیستم حمل و نقل، نحوه کاربری زمین در شهر با توجه به افزایش یا کاهش جمعیت و اشتغال، نقطه شروع در فرایند برنامه‌ریزی موفق برای سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین خواهد بود و بدون آن، نتایج به دست آمده در مراحل بعدی کار بدون معنی - و حتی گمراه‌کننده و چه بسا خطرناک باشد. علاوه بر وجود پایگاه‌های اطلاعات کمی مطمئن، برنامه‌ریزی یکپارچه برای سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهرهای بزرگ تلاش همه‌جانبه و مستمری را طلب می‌کند که موفقیت‌ناهایی در آن در گرو همکاری بسیار نزدیک و هماهنگی کامل بین سازمان‌ها و مراکز تصمیم‌گیری متعدد در سطح شهر - و بعضاً در مقیاس منطقه‌ای و ملی - خواهد بود. این تلاش‌ها بایستی در عین حال دربردارنده جلب همکاری صاحب‌نظران و متخصصان امور شهری و مشارکت شهروندان و شوراها شهری و محله‌ای در شهر نیز باشد.

مروری بر مطالعات انجام شده در زمینه سیستم‌های حمل و نقل و ترافیک شهرهای بزرگ کشور نشان می‌دهد که به دلایل ضعف شیوه برخورد با روش‌شناسی (متدولوژی) تجزیه و تحلیل و پیش‌بینی نیازهای آینده و نیز فقدان سیستم متمرکز و یکپارچه برای جمع‌آوری، پردازش و بهنگام‌سازی مرتب و مستمر اطلاعات مربوط به ظرفیت شبکه و تسهیلات مربوط به آن و عملکرد سیستم حمل و نقل در قالب آمار مربوط به رفت و آمد، نشان می‌دهد که اینها غالباً ناکافی و قدیمی و فاقد ارزش فعلی برای تجزیه و تحلیل اند.

با تأکید مجدد بر روی لزوم برنامه‌ریزی یکپارچه برای سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر و ضرورت در نظر گرفتن همزمان سیاست‌های مربوط به بهبود عرضه تسهیلات و مدیریت و کاهش تقاضای سفر از طریق بهینه‌کردن نحوه کاربری زمین در شهر، فرایند پیشنهادی برای برنامه‌ریزی به منظور پایداری سیستم‌های حمل و نقل و ترافیک و نحوه کاربری زمین در شهر، مستلزم گذر از مراحل اولیه و کلی ذیل است:

■ بررسی وضع موجود بر اساس آمار و ارقام و مشاهدات عینی و

- 1-Methodology
- 2- Safety
- 3- Comfort, Convenience, and Security
- 4- Mobility
- 5- Accessibility
- 6- Sustainability
- 7- Equity and Social Justice
- 8- Environmental (Water/Soil/Air) Quality
- 9- Environmental Harmony and Aesthetics
- 10- System Integration
- 11- optimum Distribution of Land Use for Self Sufficiency of Neighborhoods
- 12- Efficiency and Level of Service
- 13- Economic Growth, Environmental Quality, and Sustainable Development
- 14- Compatibility With Regional and National Plans
- 15- Continuation, Cooperation, Coordination, and Citizen

مصاحبه با دست اندرکاران و صاحب نظران و تهیه فهرست نهایی شده مسائل و مشکلات و نارسایی‌های موجود در سیستم و عوامل و شرایط به وجود آورنده آنها؛ و

تدوین اهداف و برنامه‌های تفصیلی برای برنامه‌ریزی حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر، بر اساس مشخصه‌های وضعیت مطلوب و تصویر ایده آل از آینده سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در چارچوب اهداف کلی تعیین شده.

اینجانب شخصاً در جریان فعالیت‌های مربوط به تدوین منشور شهر تهران، بر اساس مطالعه‌ای که از فرایند برنامه‌ریزی و برنامه‌های دراز مدت سیستم‌های حمل و نقل شهری، و مقایسه مشخصه‌های اصلی و اهداف مندرج در این برنامه‌ها برای تعدادی از شهرهای بزرگ در دنیا و بخصوص در شهرهای بزرگ امریکا داشتیم، اهداف کلی پایداری سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر و مشخصه‌های اصلی تصویر ایده آل و دورنمای وضعیت مطلوب در باره آینده، سیستم حمل و نقل و ترافیک در شهر تهران را به شرح ذیل تدوین و پیشنهاد کردم. (چنین چیزی می‌تواند برای سایر شهرها نیز در نظر گرفته شود).

۱- تأکید بر تأمین حداکثر ایمنی^(۳) در سیستم‌های حمل و نقل شهری با به حداقل رساندن تعداد تصادفات و میزان آسیب دیدگی و تلفات مالی و جانی در سیستم برای استفاده کنندگان از وسایل نقلیه موتوری و عابران پیاده، به عنوان بالاترین هدف و اولویت در طراحی و اجرای تسهیلات مربوط به سیستم‌های حمل و نقل و ترافیک شهری.

۲- تأکید بر تأمین حداکثر آسایش، راحتی و امنیت^(۳) برای استفاده کنندگان از این سیستم‌ها.

۳- توجه همزمان به دو مفهوم تأمین و تسریع حرکت و امکان جابه جایی^(۴) و تسهیل دسترسی راحت^(۵)، ارزان و قابل اطمینان برای شهروندان و کالاها و خدمات از طریق استفاده بهینه از سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر.

۴- تأکید بر هدف تأمین پایداری^(۶) برای سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر، به نحوی که ضمن تأمین نیازهای فعلی شهروندان به تسریع جا به جایی و تأمین و تسهیل دسترسی آسان، امکانات و منابع و نیازهای آینده را نیز در نظر داشته باشد و به توسعه پایدار شهر کمک کند.

۵- تأکید بر هدف تأمین عدالت اجتماعی و مساوات^(۷)، توزیع عادلانه امکانات و تسهیلات حمل و نقل و کاربری‌های مختلف زمین در شهر برای دسترسی مساوی به فرصت‌های شغلی، مسکن مناسب و خدمات مختلف شهری در نواحی مختلف شهر و اقشار مختلف مردم.

۶- تأکید بر هدف کمک به حفاظت محیط زیست و کاهش آلودگی هوا، آب و خاک و صدا، از طریق به حداقل رساندن تأثیرات منفی زیست محیطی سیستم حمل و نقل، کاهش آلودگی‌های هوا، آب و خاک و صدا^(۸).

۷- تأکید بر حفظ و هماهنگی با محیط طبیعی و مصنوع اطراف و حفظ میراث فرهنگی و توجه به جنبه‌های زیبایی بصری^(۹) برای پروژه‌های حمل و نقل شهری و تسهیلات جانبی آن.

۸- تأکید بر هدف استفاده از سیستم‌های عمومی حمل و نقل شهری به جای اتومبیل شخصی، تأمین به هم پیوستگی و یکپارچگی

^(۱۰) لازم برای سیستم حمل و نقل عمومی شهری، به منظور سهولت استفاده از وسایل مختلف و راحتی و آسایش استفاده کنندگان و به حداقل رساندن هزینه برای رفت و آمدهای شهری.

۹- تأکید بر سهولت دسترسی به جای تسریع حرکت از طریق مدیریت بهینه تقاضای سفر در شهر، حذف سفرهای غیر ضروری، و کوتاه‌تر کردن سفرهای ضروری درون شهری، از طریق توزیع هوشمندانه کاربری زمین در شهر و خودکفایی محله‌ها^(۱۱).

۱۰- تأمین حداکثر کارایی و خدمات‌رسانی^(۱۲) از طریق بهبود کیفیت سیستم، با تلاش در نگهداری و مدیریت سیستم و بهینه کردن استفاده از منابع و تسهیلات موجود و استفاده از تکنولوژی روز و سیستم‌های هوشمند حمل و نقل.

۱۱- کمک به اهداف ایجاد اشتغال و توسعه و رشد و رونق اقتصادی شهر از طریق تأمین زیربنای حمل و نقل لازم برای توزیع کالاها و خدمات و ایجاد تعادل بین اهداف رشد اقتصادی، کیفیت محیط زیست و پایداری توسعه^(۱۳).

۱۲- تأکید بر همسویی و سازگاری برنامه‌ها و سیاست‌های مربوط به سیستم‌های حمل و نقل و ترافیک و نحوه کاربری زمین در شهر، با برنامه‌ها و اهداف کلان‌تر توسعه شهری در مقیاس‌های منطقه‌ای و ملی^(۱۴).

۱۳- تأکید بر شهروندمداری و تأمین حداکثر مشارکت از سوی شهروندان، همکاری و هماهنگی^(۱۵) کامل با سازمان‌های ذی ربط در امر تدوین و تداوم سیاست‌های مربوط به سیستم‌های حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر.

در چارچوب مشخصه‌های پیش گفته، برای به دست دادن دورنما و تصویری مطلوب از آینده سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر، اهداف کلی سیستم حمل و نقل و نحوه کاربری زمین در شهر را می‌توان به شرح ذیل مشخص کرد:

تأمین و نگهداری سیستم به هم پیوسته حمل و نقل شهری که در آن امکان جابه جایی کالاها و خدمات و دسترسی شهروندان به فرصت‌های شغلی، مسکن، تحصیل، محل خرید و تسهیلات مختلف اجتماعی، فرهنگی و تفریحی در شهر با رعایت موارد ذیل میسر باشد:

— بالاترین سطح ایمنی برای استفاده کنندگان وسایل موتوری و عابران پیاده.

— کمترین هزینه.

— بالاترین سطح سرویس دهی.

— کمترین تأثیرات منفی بر روی کیفیت زندگی و محیط زیست.

— همسو با اهداف توسعه و رشد اقتصادی.

— هماهنگ با سیاست‌های کلان‌تر برنامه‌های عمرانی، منطقه‌ای و ملی.

با تقسیم اهداف کلان پیش گفته به اهداف تفصیلی‌تر، سلسله مراتب اهداف کلی و تفصیلی تهیه خواهد شد. لازم به ذکر است که همزمان با هدف‌گذاری، معیارهای عملی لازم برای سنجش پیشرفت در جهت نیل به هر هدف نیز می‌بایست مشخص شوند.

ادامه دارد



سعیده پوستی

آیا اجرا شدنی است؟ تغییر ساعات اداری!

■ مدیریت هماهنگ حمل و نقل

موفقیت پروژه‌های ترافیکی، متضمن برقراری ارتباط منطقی و محکم بین سه عامل مثلث «اصول سه گانه مهندسی ترافیک»، شامل مهندسی، آموزش و اجرای مقررات است. وزارت کشور، شهرداری تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک، سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت صنایع، وزارت راه و ترابری، دستگاه قضایی، شورای تأسیس، معاونت راهور ناجا، شورای عالی ترافیک، به منظور داشتن جامعه‌ای عاری از تشنج و بحران ترافیک، مشارکت می‌کنند. بدیهی است تعامل بین این سازمان‌ها بهترین و مؤثرترین راه برای جلوگیری از اتلاف وقت و هزینه است.

سردار بیژنی، ریاست راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، می‌گوید: «تعیین یک نفر از مسئولان اصلی کشور به عنوان متولی امر ترافیک، که سایر سازمان‌های مرتبط را هدایت و کنترل کند، دارای اهمیت بسیاری در روان‌سازی و کاهش ترافیک است.» وی عزم ملی مسئولان، جدی‌نگریستن به موضوع، اولویت دادن به طرح‌های مرتبط، رفع نقض قوانین و خواست و رعایت جدی شهروندان را از دیگر عوامل مؤثر در کاهش ترافیک مطرح می‌کند.

■ تغییر ساعت شروع فعالیت روزانه

پیشنهاد در تغییر ساعت شروع فعالیت روزانه بحث جدیدی نیست. تغییر ساعت کار بانک‌ها به ۷:۳۰ صبح به پیشنهاد سازمان ترافیک سال‌ها پیش اجرا شد و در آخرین کارشناسی در سال گذشته، در مجموع طرحی موفق برآورد گردید.

نتایج یک تحقیق حاکی از آن بود که در شهر شیراز تغییر شروع ساعت فعالیت‌های واحدهای کسبی به میزان یک ساعت، نسبت به دیگر عوامل پیشنهادی به منظور کاهش ترافیک هزینه پایین‌تری داشته‌است. در عین حال پایین‌ترین سطح آلودگی نیز به این پیشنهاد تعلق گرفت. پیشنهاد شورای شهر به منظور تغییر ساعت شروع مدارس یک نوبته به ۸:۳۰ صبح با توجه به اوج ساعات ترافیک صبحگاهی از ۷-۹ صبح، کارشناسی ای دقیق و همه‌جانبه را طلب می‌کند.

سردار بیژنی می‌گوید: «در مورد تغییر ساعات باید کارشناسان مختلف از سازمان‌های ذی‌ربط، بررسی‌های لازم را به عمل آورند تا بتوان به ساعاتی مشخص رسید.» وی معتقد است: «یکی از عوامل

گذر از عصر سنتی که آغاز شد، تا به امروز که شاید نسل جوان کمترین نشانه‌ای از آن را به یاد داشته باشد، در عصر فناوری و اطلاعات، معضلات بسیاری نمود یافته‌اند که برخاسته از توانمندتر شدن و در هم آمیخته شدن زندگی انسان به عنوان موجود باشعور و ماشین این جزء فاقد شعور است و ما در این میان، تنیده در تارهای خود ساخته که در ذات تکامل و حرکت رو به جلو جوامع است، به دنبال راه حلی برای فرار می‌گردیم.

ترافیک از مهم‌ترین معضلاتی است که مشکلات زیربنایی بسیاری را همچون از بین رفتن محیط طبیعی، آلودگی هوا و آلودگی صوتی سبب می‌شود.

این در حالی است که بیشترین رشد آلاینده‌های هوای تهران در یک ساعت اوج صبح در سال ۱۳۸۰ نسبت به همان ساعت در سال ۱۳۷۳ مربوط به گاز CO با ۲۱ درصد، رشد و کمترین آن مربوط به NOX با ۱۳ درصد رشد بوده است.^(۱) آنچه مسلم است، مشکلات حمل و نقل، پیامد فعالیت‌های جاری شهری، با مقاصد تحصیلی، شغلی، تفریح، خرید کالا و خدمات و اهدافی دیگر است که به عنوان عوامل تأثیر گذار در بررسی‌های جامع ترافیک، از طرح تا اجرای نهایی پروژه‌ها می‌بایست مورد شناسایی قرار گیرند.

شورای شهر تهران در اولین بررسی خود از مشکل ترافیک تهران، طرح پیشنهادی مهدی چمران را در زمینه تغییر شروع ساعت فعالیت‌های روزانه، تقدیم هیئت دولت کرد. در این طرح ساعت شروع کار بانک‌ها و ادارات همچون سابق بود و تغییری نیافته بود، اما ساعت شروع کار مدارس یک نوبته در این پیشنهاد به ۸:۳۰ صبح تغییر پیدا کرده بود.

مهدی چمران، رئیس دومین شورای شهر تهران، در مصاحبه‌ای کوتاه، اساس چنین پیشنهادی را کمک به حل مشکل ترافیک تهران عنوان کرد، و افزود که جزئیات طرح پس از کارشناسی‌های لازم به اطلاع عموم خواهد رسید. سه ماه کارشناسی و پس از آن مطالعه میدانی محدود در یک اجرای آزمایشی، زمینه‌های تصویب موارد این پیشنهاد را فراهم خواهد کرد.



افزایش ترافیک، شروع فعالیت‌های روزانه به صورت یک جا و حدوداً در یک ساعت است.»

این در حالی است که رئیس سازمان آموزش و پرورش شهر تهران، طرح تغییر ساعت کار مدارس را موجب به وجود آمدن مشکلات اخلاقی و کاری فراوان در مدارس می‌داند و با اجرای آن در مدارس شهر تهران موافق نیست. از سوی دیگر امیر رضا واعظ آشتیانی، خزانه‌دار شورای اسلامی شهر تهران، در گفت‌وگو با ایرنا از رد طرح تغییر ساعات در سازمان آموزش و پرورش تهران انتقاد کرد و گفت: «این طرح یکی از راه‌های مؤثر کاهش بار ترافیکی تهران است که متأسفانه با بخشی نگرسی دستگاه‌ها در این زمینه مواجه شده است، و این می‌تواند ضربه بزرگی به ترافیک تهران وارد کند.» وی افزود سازمان آموزش و پرورش تهران اعلام کرده است که این طرح عوارض نامطلوبی بر مدارس دارد، بدون آنکه دلایل خود و عوارض نامطلوب این طرح را عنوان کند و وی با اشاره به این مطلب که آموزش و پرورش در قبال مطالعات و تحقیقات سازمان‌های مسئول ترافیک، تنها به حل مشکلات خود می‌اندیشد، افزود: «این تصمیم آموزش و پرورش موجب افزایش مشکلات عدیده ترافیک تهران است و با توجه به تردد بیش از دو میلیون خودرو در تهران و یک میلیون موتور سیکلت، ارگان‌های دولتی نباید از زیر بار مشکلات شهر، شانه خالی کنند.»^(۱) محبوبه آزمون، مدیر دبیرستان لاله‌های انقلاب در منطقه ۷ می‌گوید: «بچه‌ها هنگام صبح پویایی بیشتری دارند، ضمن آنکه، اگر مدارس یک ساعت دیرتر شروع شود، یک ساعت دیرتر تعطیل خواهند شد. این امر سبب می‌شود که بچه‌ها دیرتر به خانه برسند و زمان کمتری هم برای رفع خستگی و انجام تکالیف روزانه داشته باشند.»

از طرف دیگر، به نظر می‌رسد در صورت انجام این طرح در بیشتر مدارس یک نوبته، ساعت خروج دانش‌آموزان با تعطیلی ادارات همزمان شود و این مسئله خود بر مشکلات ساعات اوج بعد از ظهر تا شب، به ویژه در فصل زمستان، خواهد افزود. مگر آنکه ساعات کار کارخانه‌ها، ادارات و نهادهای نظامی و انتظامی نیز به طور مؤثر در این طرح گنجانده شود. از نکات مهم دیگری که با اجرای این طرح نمود پیدا می‌کند، امر تبعیض در سیستم آموزشی است. از آنجا که در این طرح ساعات کار مدارس یک نوبته - با پراکنش در مناطق مرکز و شمال - تغییر می‌یابد، این امر تبعیضی میان مدارس یک نوبته و مدارس دو یا چند نوبته - با پراکنش در مناطق جنوبی و محروم - به وجود می‌آورد. این در حالی است که مدارس این مناطق در زمان حاضر نیز با تبعیض‌های گوناگون چون کمبود امکانات و فضاهای آموزشی رو به رو هستند. از طرف دیگر، بسیاری از کلاس‌های فوق برنامه دانش‌آموزان چون آموزش زبان و نظایر آن نیز با تغییرات اساسی رو در رو خواهد شد.

نکته دیگر اینکه وجود مدارس غیر انتفاعی و عدم اجرای موفق و صحیح طرح ثبت نام از دانش‌آموزان - فقط ساکن محدوده - در مدارس دولتی، سبب استفاده دانش‌آموزان از سرویس‌های ویژه دانش آموزی می‌شود. به این تعداد، می‌بایست وسایل شخصی والدین و سرویس‌های همگانی را نیز افزود. در ساعت کنونی - شروع ۷:۱۵ - از آنجا که درصد بالایی از سرویس‌های مدارس قبل از ساعت ۷ و تا دقایقی پس از آن نسبت به انتقال دانش‌آموزان اقدام می‌کنند، برخی از دانش‌آموزان قبل از ساعات اوج ترافیک یا در

دقایق آغازین آن به مدارس منتقل می‌شوند، در حالی که تغییر به ساعت ۸:۳۰ صبح، خروج دانش‌آموزان را در ساعات اوج ترافیک صبحگاهی سبب خواهد شد. افزون بر آن، کارمندیانی که خود فرزندان شان را تا مدرسه همراهی می‌کنند، با مشکلات متعددی روبه‌رو خواهند بود. در این صورت دانش‌آموزانی که به وسیله والدین کارمند خود تا مدرسه همراهی می‌شوند، با توجه به ساعات شروع کار ادارات - ۸ صبح - اجباراً باید دقایقی را پشت درهای بسته مدارس سپری کنند. آمد و شد اولیای مدرسه را نیز می‌بایست به فهرست آمد و شد کنندگان در ساعات اوج ترافیک افزود.

سردار بیژنی در این باره می‌گوید: «نیاز به ذکر است که صرفاً تغییر ساعت مدارس مشکل را کمتر نخواهد کرد، بلکه اگر به همراه آن ساعات کار بعضی از سازمان‌ها، صنوف و جز آن تغییر نیابد، خود مشکلات بیشتری را در پی خواهد داشت.»

در هر حال هر چند شروع فعالیت‌های روزانه به صورت یکجا از عوامل مهم افزایش تراکم ترافیک به شمار می‌آید، ولی مهم‌تر آن است که در مراجعه به آرای کارشناسان در تصویب یا رد یک طرح، ابتدا دیدگاه سازمان ذی‌نفع - چون سازمان بزرگ آموزش و پرورش - را از نظر مسائل و مشکلات درون سازمانی و راه‌های حل و دفع آنها، جویا شد و سپس از نظر ترافیکی به موضوع اندیشید.

سخن آخر

عامل انسانی - یعنی شهروندان - پیچیده‌ترین عنصر سیستم ترافیک محسوب می‌شود که در شرایط مختلف، رفتاری پیش‌بینی‌نشده دارد. این عامل برای بروز دادن رفتار صحیح ترافیکی از خود، دارای توانایی‌های حرکتی، شناختی و انگیزه کافی برای اجرای مقررات رفتاری باشد.^(۲)

برای موفقیت و اجرای صحیح هر گونه طرح کارشناسی شده آموزش همگانی با هدف مشارکت هر چه بیشتر مسافران درون شهری که خود بیش از همه به عوارض ناشی از ترافیک دچارند، در کنار مطالعات جامع ترافیک، اهمیت فراوان دارد.

هر چند نظریات دقیق و نگاه موشکافانه کارشناسان در تغییر جامع ساعت شروع فعالیت‌های روزانه، می‌تواند ترافیکی روان را به شهر ما هدیه کند اما شایسته است قبل از آن شورای شهر به رفع موانع اصلی ترافیک تهران، با تأثیرات دراز مدت بیندیشد. در این میان مشکلاتی به چشم می‌خورند که پیش از هر اقدامی باید به رفع آنها پرداخت. از این دست‌اند:

- گسترش و ساماندهی ناوگان حمل و نقل عمومی (مترو، اتوبوس و نظایر اینها)

- ایجاد هماهنگی نظام‌مند و اصولی میان سازمان‌های دخیل در ترافیک

- انجام اقدامات کالبدی همچون ساماندهی گذرگاه‌های عابر پیاده، معابر، نشانه‌های راهنمایی و رانندگی و مسائلی از این دست به منظور کاهش ترافیک.

- برخورد جدی و قانونی با تخلفات راهنمایی و رانندگی از رویای شهر سبز تا تحقق شهری به واقع سبز، تلاش همه جانبه شهروندان و کلیه نهادها و سازمان‌های دخیل در امر ترافیک ضروری است.

منابع:

(۱) گزارش حمل و نقل ترافیک تهران در یک نگاه، شرکت جامع مطالعات، ۱۳۸۲
(۲) روزنامه همشهری، ۱۸ آبان ۸۲
(۳) بهروزی، کمال: «مفاهیمی در مهندسی ترافیک»، گزارش حمل و نقل و ترافیک تهران در یک نگاه، از شرکت جامع مطالعات، مهر ۸۲

سازمان شهرداری‌ها چالش‌های پیش رو

زهره خوش‌نمک

قسمت دوم

شهرداری‌ها در کشور ما کارکردی شبیه به کارکرد نمونه‌های مشابه را در دنیا دارد، اما مشکل اصلی این است که این سازمان در ایران وظایف خود را با بودجه خود شهرداری‌ها انجام می‌دهد؛ و این مسئله زمانی مشکل ساز می‌شود که بدانیم با اجرای قانون تجمیع عوارض بخشی از ردیف‌های درآمدی شهرداری‌ها حذف شده است و شهرداری‌ها نیز در این میان با مشکل مالی روبه‌رو شده‌اند، و این خود مشکلات بیشتری به بار می‌آورد.

گزارش حاضر سعی دارد با بررسی وظایف و همچنین عملکرد بیش از یک سال فعالیت این سازمان، به معرفی دفاتر مختلف فعال در آن بپردازد.

بخش اول این گزارش در شماره ۵۴ نشریه به چاپ رسید و بخش دوم آن پیش روی شما قرار دارد.

■ معاونت پشتیبانی فنی و مهندسی

هدف از تشکیل این معاونت پشتیبانی و حمایت‌های فنی و مهندسی از شهرداری‌ها در فرایند تهیه و اجرای طرح‌های توسعه خدمات و عمران شهری و ارتقای سطح توانمندی آنها در زمینه مدیریت امور شهری و در نهایت ارتقای سطح کیفیت زندگی شهروندان است. سید ابوالفضل موسوی، معاونت پشتیبانی فنی و مهندسی، مهم‌ترین وظایف این معاونت را جمع‌آوری اطلاعات برای استفاده در برنامه‌ریزی‌ها، برنامه‌های شدن فعالیت‌های توسعه عمران شهری، ارائه خدمات مشاوره‌ای و تخصصی به شهرداری‌ها و مؤسسه‌های وابسته و مسائلی دیگر عنوان می‌کند که در شرح وظایف دفاتر این معاونت به تفصیل به آن پرداخته می‌شود.

دکتر مدیریت توسعه شهری

این دفتر یکی از دفاتر چهارگانه معاونت پشتیبانی فنی و مهندسی است.

فریبرز دولت آبادی، مدیر کل دفتر مدیریت توسعه شهری، معتقد است: «از آنجا که توسعه کشورها و شهرها همسو با یکدیگر اتفاق می‌افتد، توسعه شهری باید هماهنگ و متعادل با توسعه ملی باشد؛ و این نمی‌تواند از پایین دست صورت بگیرد بلکه باید از جایگاه کلان‌تر با دید جامع‌تر به آن نگر بسته شود، تا توسعه شهری متوازن

شهرداری و شورای شهر در ایران جایگاه متفاوتی با کشورهای توسعه یافته دارند. در کشورهای توسعه یافته فارغ از اینکه نظام سیاسی و مدل حکومتی چه ویژگی‌هایی داشته باشد، مجموعه شورا و شهرداری به عنوان دولت‌های محلی دارای استقلال کامل در محدوده شهرها هستند.

اما در نظام حقوقی ایران، با وجود اینکه شوراها در اصل ۷ قانون اساسی از ارکان تصمیم‌گیری کشور معرفی شده‌اند، سایر قوانین تدوین شده مرتبط با شورا و شهرداری، بخش عظیمی از اختیارات این نهاد را به سایر ارگان‌های دولتی و شبه دولتی واگذار کرده‌اند.

در مجموعه شهری سه نهاد اصلی حضور جدی دارند: شهرداری‌ها به عنوان نهادهای مردمی، بنگاه‌های اقتصادی، و دستگاه‌های دولتی. این سه نهاد برای پیگیری اهداف خود همواره با یکدیگر برخورد دارند. اغلب دولت‌ها با هدف ایجاد تعادل بین این نهادها و جلوگیری از به وجود آمدن تنش‌های احتمالی که زندگی شهروندان را تهدید می‌کند، سازمانی را با نام «سازمان شهرداری‌ها» تشکیل می‌دهند.

این سازمان محل هماهنگی بین دولت، شهرداری‌ها و بنگاه‌های اقتصادی شهر است، و سابقه تأسیس آن در کشورهای توسعه یافته به استقلالی بازمی‌گردد که شهرداری‌ها به عنوان دولت محلی در داخل حریم شهرها به دست آورده‌اند.

با توجه به اینکه تصمیمات شوراها و شهرداری‌ها تأثیر مستقیم در تصمیم‌گیری‌های دولت و بنگاه‌های اقتصادی دارد، سازمان شهرداری‌ها وظیفه هماهنگی نظریات و خواسته‌های دولت و بنگاه‌های اقتصادی با شهرداری‌ها - و برعکس - را عهده‌دار شده است. سازمان شهرداری‌ها محل تلاقی خواسته‌های سه مجموعه کاملاً مستقل از هم است و در برخورد این سه نهاد، سازمان شهرداری‌ها اصل را بر تأمین خواسته شهرداری‌ها می‌گذارد. علاوه بر این، سازمان شهرداری‌ها بخشی از نیازهای آموزشی، پشتیبانی شهرداری‌ها، تأمین اقلام اداری و نیازهای جاری شهرداری‌ها، توزیع کمک‌های دولت مرکزی بین شهرداری‌های کشور را نیز بر عهده دارد. اگر چه سازمان



ناصر حاج محمدی
مدیر کل دفتر خدمات عمومی

گردد. یکی از اهداف اصلی تشکیل سازمان شهرداری‌های کشور، توسعه شهری متعادل و پایدار و همچنین تعادل و توازن در توسعه شهری از طریق توزیع اعتبارات و مدیریت این توزیع است.»
وی می‌افزاید: «سازمان شهرداری‌ها متناسب با ساختار موجود شهرداری‌ها شکل گرفته است و در زمان شکل‌گیری، به لزوم تحول تشکیلات شهرداری‌ها توجه نشده است. به همین دلیل ساختار فعلی شهرداری‌ها و نظام مدیریت شهری به گونه‌ای نیست که توسعه شهری را به همراه داشته باشد. بنابراین سازمان دو راه حل در پیش رو داشت: یکی اینکه چنین ادعایی را می‌پذیرفت که ساختار

دولت آبادی اضافه می‌کند: «برنامه جامعی هم برای توانمند سازی شهرداری‌ها در دست انجام است و سعی بر این است که به خصوصی سازی به عنوان محور اساسی در این زمینه نگریسته شود.»
برنامه‌های این دفتر در سال ۸۲ شامل همکاری با شهرداری‌ها در فرایند بررسی و تصویب طرح‌های توسعه شهری، استفاده از توان تشکیلاتی حرفه‌ای تخصصی در تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری و همکاری با شهرداری‌ها در زمینه اسکان غیر رسمی در شهرهای بزرگ است.
از دیگر برنامه‌های دفتر مدیریت توسعه شهری در سال ۱۳۸۲،

مشکلات مالی شهرداری‌ها از جمله مسائل اساسی است که اکثر شهرداری‌های کشور به آن مبتلا هستند.

این امر تمامی فعالیت‌های شهرداری‌ها را تحت الشعاع خود قرار داده است؛ بنابراین اولویتی مهم‌تر از همفکری و همیاری در حل این مشکل نمی‌تواند وجود داشته باشد.
آموزش و اطلاع‌رسانی نیز از جمله مسائل مهمی است که در نشریات سازمان شهرداری‌های کشور به آن پرداخته شده است و لیکن نیاز بیشتری در این زمینه احساس می‌شود.

رشیدی - شهردار میاندوآب

که با بهره‌گیری از امکانات این دفتر انجام می‌شود، می‌توان به اینها اشاره کرد:

توانمندسازی شهرداری‌ها در زمینه طرح‌های توسعه شهری با ۲۰۰ میلیون ریال؛ توانمندسازی شهرداری‌ها برای مدیریت بافت تاریخی شهرها با ۱۰۰ میلیون ریال؛ شناسایی و احیای قابلیت‌های پنهان شهری با ۷۰۰ میلیون ریال؛ ساماندهی محیط زیست شهری با ۵۰۰ میلیون ریال؛ آموزش و فرهنگ سازی با ۵۰ میلیون ریال؛ پیگیری استقرار سیستم جامع GIS شهری با ۶۰۰ میلیون ریال؛ تهیه نقشه‌های بهنگام شهری با ۳۰ هزار میلیون ریال؛ و سازماندهی تشکیلات حوزه معاونت شهرسازی در شهرداری‌ها با ۷۰۰ میلیون ریال؛ استقرار نظام ارزیابی شهرها در ابعاد اقتصادی- اجتماعی با ۵۰۰ میلیون ریال؛ تقویت جایگاه اجتماعی مدیران شهری با ۸۰۰ میلیون ریال؛ پیگیری تحقق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه با ۱۴۰۰ میلیون ریال؛ و اشاعه پروژه‌های طراحی شهری با ۱۰۰ میلیون ریال.

شهرداری برای تضمین توسعه پایدار شهری مناسب نیست و باید ساختار جدیدی برای آن در نظر گرفت و آن را بر همان اساس شکل داد - که در آن صورت به شکل امروز نمی‌بود. راه دوم این بود که خود را متناسب با ساختار موجود شهرداری‌ها شکل دهد - که در زمان حاضر این گونه است. سازمان در برنامه دراز مدت خود باید به دنبال ایجاد تحول در تشکیلات خود و سپس ساختار شهرداری‌ها باشد، تا بتواند ادعا کند که به دنبال توسعه شهری است.»

وی می‌افزاید: «درست است که در وضع موجود تشکیلات سازمان منطبق بر تشکیلات شهرداری است ولی راه حل اصلی همانا انعطاف در ساختار و تحول در آن است. در ماه‌های گذشته، با مصوبه جدیدی از شورای عالی اداری در مورد ماده ۱۳۶ قانون شهرداری‌ها، ۵ وظیفه به طور قطعی به شهرداری‌ها واگذار شده است؛ اما با این واگذاری وظایف نظام مدیریت شهری اصلاح نمی‌شود و در واقع تحولات به حرکت دوسویه نیاز دارد. البته در این راه نمی‌توان از الگوهای خارجی استفاده کرد بلکه باید با توجه به شرایط اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی کشور الگوی نظام

آموزش کوتاه مدت و میان مدت شهرداران و پرسنل، توزیع اعتبارات به صورت واقع بینانه و بموقع و پیشنهاد اصلاح قوانین شهرداری از جمله مواردی است که می‌تواند در رئیس برنامه‌های سازمان شهرداری‌های کشور قرار گیرد؛ و این امر می‌تواند در ایفای هر چه بهتر نقش شهرداری‌ها در شهرها مؤثر باشد.

فتحی پور - شهردار نقده

دفتر خدمات عمومی

شهرداری سازمانی است مردمی که وظیفه تأمین نیازهای خدماتی شهروندان را بر عهده دارد. ناصر حاج محمدی، مدیر کل دفتر خدمات عمومی، در این زمینه چنین می‌گوید: «فلسفه وجودی این دفتر، ریشه در ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها و لزوم رسیدگی، پشتیبانی و نظارت و شناخت مسائل مربوط به خدمات عمومی شهری دارد.» وی می‌افزاید: «اگر چه شهرداری‌های کشور دارای

مدیریت خاصی تدوین گردد و این کار باید از سطوح بالا انجام شود.»
وی همچنین معتقد است که واگذاری وظایف جدید به شهرداری‌ها تاکتیک مناسبی نیست زیرا دولت با واگذاری تصدی‌ها فقط به دنبال سبک کردن کار خود است؛ در حالی که سازمان به دنبال وظایفی است که از جنس مدیریت شهری است و موجب هماهنگی و یکپارچگی در نظام مدیریت شهری می‌شود و این کاری است که دفتر مدیریت توسعه شهری به دنبال آن است.

معاونتی به نام خدمات شهری هستند اما سازمان با توجه به ماده ۶۲ قانون شهرداری ها، وظیفه حمایت و هدایت و نظارت آنان را بر عهده دارد. بر طبق اساسنامه سازمان این دفتر مکلف است که نسبت به بررسی و شناخت وضعیت کمی و کیفی خدمات عمومی شهرداری ها اقدام کند و آنها را با نیازهای آتی و فعلی شهروندان منطبق سازد. وی وظایف دفتر خدمات عمومی را به دو دسته تقسیم می کند و می گوید: «برخی از وظایف دفتر مربوط به امور جاری سازمان و شهرداری می شود و برخی دیگر نیازسنجی و امکان سنجی برای توسعه و ایجاد تأسیسات جدید است که از طریق مهندسان مشاور

شهرداران بیشتر جذب آن شده اند». برنامه سال ۸۲ این دفتر با پیش بینی هزینه ها در این موارد خلاصه می شود: تهیه اطلاعات و آمار از وضع موجود خدمات عمومی شهرداری ها و انطباق آن با استانداردها با ۱۰۰ میلیون ریال؛ تعیین و شناسایی مسائل و مشکلات تأسیسات خدمات عمومی شهری با ۶۵۰ میلیون ریال؛ امکان سنجی واگذاری خدمات عمومی شهری به بخش خصوصی با ۵۰۰ میلیون ریال؛ تدوین راهکارهای اجرایی خودکفایی شهرداری ها در جهت حفظ و نگهداری و توسعه تأسیسات خدمات عمومی با ۲۵۰ میلیون ریال؛

سازمان شهرداری های کشور می بایست برای اصلاح قانون شهرداری ها، به برقراری ارتباط تنگاتنگ با مجلس شورای اسلامی بپردازد و همچنین به گونه ای مستقل از وزارت کشور، کرسی خاصی را در هیئت وزیران اشغال کند.

این سازمان همچنین می تواند با فرستادن کارشناسان ذی صلاح، به بررسی وضعیت شهرها و شناخت مسائل و مشکلات آنها بپردازد و نمایندگی را نیز در مراکز استان ها فعال سازد و یا اینکه وظایف خود را به دفتر امور شهری و روستایی واگذار کند.

اسماعیلی - شهردار پیرانشهر

انجام می شود».

تهیه و تدوین دستورالعمل های نظارت بر عملکرد اقتصادی اجتماعی و فرهنگی تأسیسات و مستحقات خدمات عمومی شهرها با ۴۰۰ میلیون ریال؛ تدوین روش های اجرایی و قانون تجمیع امکانات و استفاده مشترک از خدمات عمومی شهرهای همجوار با ۵۰۰ میلیون ریال؛ مکان یابی برای ایجاد تأسیسات خدمات عمومی برای شهرهای واجد شرایط با ۲۵۰ میلیون ریال؛ تدوین روش ها، سازوکارها، دانش فنی، تجهیزات و ماشین آلات با ۳۵۰ میلیون ریال؛ تهیه و تدوین سیستم های نظارت و ارزیابی طرح ها و پروژه های خدمات عمومی شهرها با ۳۰۰ میلیون ریال؛ تدوین روش های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت توسعه و نوسازی خدمات عمومی شهرها با ۲۰۰ میلیون ریال؛ طرح یکسان

وی در مورد رضایتمندی شهرداری ها از عملکرد سازمان می گوید: «شهرداری ها قاعداً راضی نیستند زیرا ظرفیت سازمان شهرداری ها برای تأمین رضایتمندی آنها کافی نیست ولی اگر سازمان محور معینی را مشخص کند و از شهرداری ها بخواهد که همسو با آن حرکت کنند، نتیجه بهتر خواهد شد».

حاج محمدی در مورد میزان افزایش توانمندی شهرداری ها در سال گذشته می گوید: «شهرداری ها بعد از آمدن شوراها صاحب متولی مستقیم محلی می شوند و قطعاً مسئولان محلی بهتر می توانند مشکلات شهری را تشخیص دهند و به حل مسائل بپردازند؛ در حالی که فلسفه وجودی سازمان، چگونگی تشکیل آن را

فعالیت یک ساله سازمان شهرداری های کشور در زمینه تأمین مستقیم نیازهای شهرداری، به خصوص در زمینه ماشین آلات و تخصیص بموقع اعتبارات، در خور تقدیر است.

دفاع از برنامه تأمین و پرداخت حقوق و مزایای کارمندان رسمی و ثابت شهرداری به وسیله دولت و استفاده از تجربیات موفق و ارائه راهکارهای مناسب برای واگذاری برخی از وظایف شهرداری ها به بخش خصوصی، از دیگر نیازهای شهرداری ها به شمار می رود.

بشیری - شهردار محمدیار

سازی روش های کنترل و نظارت طرح ها و پروژه های خدمات عمومی در شهرهای کشور، با استفاده از تجارب شهرداری ها با ۱۲۰ میلیون ریال؛ تهیه و تدوین دستورالعمل ها و ضوابط معیارهای طراحی و نگهداری و بهره برداری ساختمان ها و تأسیسات خدمات عمومی، به شکلی متناسب با اقلیم شهرداری های کشور با ۱۱۰ میلیون ریال؛ شرکت در کمیسیون ها و جلسات تدوین ضوابط و معیارها و مشخصات فنی طرح های خدمات عمومی با ۹۰ میلیون ریال؛ و شرکت در کمیته های تخصصی با ۶۵۰ میلیون ریال.

هم تشریح می کند. بحث بر سر سه عنصر هدایت، حمایت و نظارت است که قانونگذار بر عهده وزارت کشور گذاشته است. منظور وظایفی است که بر عهده اتحادیه شهرداری ها بود و شهرداران نیز علاقه مند بودند که سازمانی متولی مسائل مشترک آنها را در جلسات دولت و مجلس مطرح کند و بتواند به پیگیری حقوق قانونی آنها بپردازد. بدین ترتیب، در واقع وجود چنین سازمانی ضروری بود اما مقاومت هایی در برابر شکل گیری آن وجود داشت زیرا برخی فکر می کردند که با ایجاد این سازمان بخشی از وظایف اجرایی و نظارتی شان را از دست می دهند و یا سازمان می خواهد خودش متولی باشد؛ اما حالا که وضعیت سازمان مشخص تر شده است،



عبادالله فتح الهی
مدیر کل دفتر حمل و نقل و ترافیک

دفتر حمل و نقل و ترافیک

هنگام تهیه گزارش، مدیریت سابق این دفتر تغییر پیدا کرده و هنوز مدیریتی جدید برای آن در نظر گرفته نشده بود. در زمان حاضر عبادالله فتح الهی مدیریت این دفتر را عهده دار شده است. برنامه‌های این دفتر برای سال ۱۳۸۲ شامل اینهاست: ایجاد بانک اطلاعات حمل و نقل و ترافیک؛ تهیه و تنظیم موافقتنامه‌های مربوط، بر اساس پیش بینی در قانون بودجه؛ بازدید و نظارت بر عملکرد سیستم‌های حمل و نقل همگانی؛ مطالعات حمل و نقل شهری با ۴ هزار میلیون ریال؛ بهبود حمل و نقل ریلی؛ بررسی عملکرد اتحادیه‌های حمل و نقل شهری؛ برگزاری سمینار؛ پرداختن به امر آموزش؛ مشارکت دادن بخش خصوصی در حمل و نقل همگانی؛ تجهیز و احداث مراکز معاینه فنی خودرو؛ ایجاد سازمان حمل و نقل همگانی در شهرهای زیر یکصد هزار نفر جمعیت؛ توزیع اعتبارات عوارض تجمیع؛ و جز اینها.

دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها

محور فعالیت‌های این دفتر، عمران شهری با اهدافی چون ایمنی، بهداشت و آسایش است که شامل هر نوع تغییر و دگرگونی در بافت شهری برای بهبود شرایط زندگی و کالبدی می‌شود. به گفته

وی در مورد وضعیت هزینه‌های عمرانی در شهرداری‌ها می‌گوید: «در این مورد تاکنون بررسی و مطالعات جامعی صورت نگرفته است اما به منظور کاهش هزینه‌های عمرانی شهر، چهارده گام توصیه می‌شود که هفت گام آن مستقیم است و موارد زیر را شامل می‌شود:

اعمال مهندسی ارزشی در مدیریت عمران شهری، به کارگیری نیروهای مادی، سیستمی و مکانیزه کردن مدیریت عمران شهری، اولویت دادن به تکمیل پروژه‌های نیمه تمام، صرفه جویی در انرژی و رعایت مبحث نوزدهم مقررات ملی ساختمان، تجدیدنظر در مبانی تعرفه حق الزحمه مشاوران و آشنایی کامل با نظام فنی و اجرایی کشور».

وی استفاده از مصالح مرغوب و رعایت بند الف ماده ۳۴ قانون نظام مهندسی، تدوین برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت، استفاده از فناوری‌های علمی روز با بهره‌گیری از سایت‌های اطلاعاتی، تحقیقاتی و آموزشی، بهره‌گیری از مطالعات انجام شده، آموزش مستمر و پرهیز از تصدی گری به صورت عام را از موارد دیگر عنوان می‌کند که می‌تواند به طور غیر مستقیم در کاهش هزینه‌های عمران شهری مؤثر باشد.

منتظری در مورد اولویت در انجام پروژه‌های مطالعاتی در بخش

هم اکنون مشکلاتی بین شهرداری‌های مختلف و سازمان شهرداری‌های کشور، از دو منظر، مطرح است: یکی فقدان ارتباط دو جانبه میان شهرداری‌های در سطح استان هاست؛ و دیگری فقدان ارتباط متقابل شهرداری‌ها با سازمان شهرداری‌های کشور است.

در زمان حاضر این وظیفه را دفتر امور شهری و روستایی، و در برخی موارد نیز سازمان همیاری‌ها انجام می‌دهد؛ در حالی که هیچ یک از نهادها آن گونه که باید نمی‌توانند رابطه بی‌واسطه سازمان شهرداری‌ها باشند. زیرا هر یک به نحوی متأثر از سیاست‌های ادارات متبوعه خود - و به ویژه استانداری - هستند.

روشن بین - شهردار اشنویه

عمران شهری می‌گوید: «برای تحقق نظامی سازمان یافته در عمران شهری حدود ۳۰ پروژه مطالعاتی کاربردی تعریف شده و به مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری پیشنهاد گردیده است که تاکنون سه مورد از آنها در شرف بستن قرارداد با مشاور است».

برنامه‌های دفتر تأسیسات و زیرساخت را در سال ۱۳۸۲ می‌توان این گونه برشمرد: ارتقای نظام فنی و اجرایی با پیش بینی ۵۰ میلیون ریال؛ بهبود سرویس دهی فنی نظام مهندسی با ۳۰ میلیون ریال؛ معرفی و ترویج مشخصات فنی و تکنولوژی‌های برتر با ۱۰۰ میلیون ریال؛ ایمن سازی و مقاوم سازی با ۵۵۰ میلیون ریال؛ سیستمی کردن عملکرد عمرانی، مدیریت زیرساخت‌های معابر شهری، نظارت بر امور اجرایی، برنامه ریزی عمرانی، برنامه ریزی پرسنلی و تشکیلات با ۲۰ میلیون ریال؛ استفاده از سیستم GIS، برنامه تأسیسات شهری و حفاری با ۵۰ میلیون ریال؛ آموزش و همایش با ۸۰ میلیون ریال؛ مقالات و تحقیقات و امور کارشناسی و مطالعات با ۵۵۰ میلیون ریال؛ و امور متفرقه نیز ۴۰ میلیون ریال.

رضا منتظری، مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها، فعالیت‌های این دفتر بازسازی، مرمت، تعویض، تغییر وضعیت، اصلاح، حفاظت، نگهداری از ابنیه و محوطه‌های شهری است. وی می‌گوید: «به غیر از مراکز آموزشی و بخش‌های اجرایی، بیش از ۵۰ مرجع در مقیاس ملی نقش هدایتی را در بخش عمران شهری بر عهده دارند که حدود ۴۰ درصد آن را بخش خصوصی تشکیل می‌دهد. در این میان وزارت کشور توزیع اطلاعات فنی در عمران و ایمنی شهرها را بر عهده دارد و معاونت فنی و دفاتر فنی استانداری‌ها تقویت توان علمی و فنی شهرداری‌ها، و وزارت مسکن و شهرسازی مسئولیت فنی و حقوقی اجرای مقررات ساختمان‌ها و شهرسازی را عهده دار شده است. وزارت کار و امور اجتماعی به آموزش کارگران ساختمانی می‌پردازد و بر اساس ماده ۴ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مرجع صدور پروانه مهارت فنی برای کاردان‌های فنی و معماران تجربی به‌شمار می‌آید و شهرداری‌ها نیز بر اساس قانون، مسئول اصلی ساخت و ساز و حفظ منافع شهروندان به‌شمار می‌روند و بر همین اساس وظیفه دارند ضوابط و مقررات طرح‌های هادی، جامع و تفصیلی و آیین‌نامه‌های مصوب - مانند مقررات مالی ساختمان و مصوبات شورای عالی شهرسازی - را در شهرها اعمال کنند».



رضا منتظری
مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها

جشن بازیافت با مشارکت شهروندان منطقه ۲۰

فاطمه شهبازی

دستی‌های نو و موتورهای سه چرخ تبدیل کردند. به علاوه، برای آنها لباس‌های یکدست در سه رنگ نارنجی، سبز و طوسی در نظر گرفته شد.

از سویی، با توجه به این امر که ارائه خدمات شهری مستلزم حضور مداوم مأموران خدماتی در طول شبانه روز است، بنا بر ضرورت دستیابی سریع به عوامل بازیافت، ساختمانی برای اسکان آنها در مجاورت ایستگاه بازیافت با امکاناتی همچون تهیه ۹۰ تخت‌خواب و سایر سرویس‌های ضروری در نظر گرفته شد. بازیافت در واقع مرحله نهایی احیای طلای کثیف تلقی می‌گردد و آنچه که چرخه بازیافت را تسهیل می‌کند، تفکیک زباله از مبدأ است.

حوزه خدمات شهری ناحیه ۲ برای نیل به این امر، واحدی را با عنوان واحد آموزش راه‌اندازی کرده است. در این واحد کارشناسان حوزه خدمات شهری، شهروندان و ساکنان محلی را که غالباً دانشجویان، زنان و دختران جوان عضو شورا یاری‌های محله‌ها هستند، طی ۲ الی ۳ جلسه از بُعد نظری و بصری با چگونگی تفکیک مواد از مبدأ آشنا می‌کنند.

محمد کاظم حسین پور، شهردار ناحیه ۲ منطقه ۲۰ شهرداری تهران، در این باره چنین می‌گوید: «با ایجاد آمادگی‌های لازم در گروه آموزش دیده، شهرداری، ناحیه را به ۲۰ بلوک تقسیم‌بندی کرده است. گروه تعلیم دیده، محله به محله به منازل مراجعه می‌کنند و کیسه‌های مخصوص جمع‌آوری نان خشک،

مشارکت ساکنان مناطق در تأمین امکانات رفاهی و زیباسازی محله‌ها، از دیرباز در کلان شهرها مطرح بوده است. مجریان و متصدیان خدمات شهری نیز در حین انجام وظایف خود به تجربه دریافته‌اند که اجرای قوانین و ارائه خدمات، بدون مشارکت شهروندان میسر نیست.

ساکنان محله‌ها به عنوان شخصیت‌های اصلی صحنه اجتماع و شهر، هر یک مشارکت خودجوش را در اطراف خانه و محله خود به انجام می‌رسانند. شاید بارزترین و ابتدایی‌ترین نوع مشارکت شهروندی همانا نظافت خیابان و کوچه و تفکیک مواد جامد از مبدأ باشد، که گاه و بیگاه مشاهده می‌شود.

ناحیه ۲ شهرداری منطقه ۲۰ تهران از جمله نواحی‌ای به شمار می‌رود که طی یک سال و نیم گذشته با برنامه‌ریزی‌های منسجم، حضور و مشارکت شهروندان را گسترش داده است. هم‌اکنون افزایش مشارکت مردمی از جمله عوامل شناسایی این ناحیه به عنوان ناحیه ایده آل در سطح شهر تهران به شمار می‌رود که مهم‌ترین دستاورد این مشارکت اجرای طرح تفکیک مواد از مبدأ است.

در اولین قدم، شهرداری این ناحیه به منظور جلب مشارکت شهروندان و اشاعه فرهنگ تفکیک مواد از مبدأ، ابتدا با همکاری پیمانکاران ناحیه اقدام به احداث ایستگاه بازیافت در زمینی به مساحت ۵۰۰ متر در محدوده ملک آباد کرد. این ایستگاه مجهز به دستگاه‌های خردکننده مواد پلاستیکی، شیشه‌ای، کاغذ، فلزات و مانند اینهاست.

سپس شهرداری ناحیه ۲ برای تأمین و تکمیل کادر نیروی انسانی مورد نیاز، عوامل بازیافت سنتی و نان خشکی‌های سطح محله را جذب و جمع‌آوری کرد. عوامل سنتی جمع‌آوری زباله و نان خشکی‌های ناحیه در جهت مشارکت با شهرداری به سوی ایستگاه بازیافت فراخوانده شدند و تحت آموزش‌های لازم قرار گرفتند.

آنها فرا گرفتند که چگونه با شهروندان به هنگام مراجعه به منازل ارتباط برقرار سازند، و چگونه پیام خود را به عنوان سفیران ایستگاه بازیافت به شهروندان ابلاغ کنند.

افزون بر اینها، آنان چرخ دستی‌های کهنه و قدیمی خود را که در گذر زمان کارایی‌شان از دست رفته بودند، با دریافت وام‌هایی از سوی پیمانکاران بخش بازیافت خدمات شهری به چرخ





پلاستیک، کارتن، کاغذ، شیشه، فلزات و زباله‌های تر را به شهروندان تحویل می‌دهند و آنان را در مورد چگونگی تفکیک مواد و قرار دادن زباله در کیسه‌های مربوط راهنمایی می‌کنند. شهروندان مشارکت جوی ناحیه نیز به توصیه‌های نیروهای آموزش دیده حوزه خدمات شهری و سفیران بازیافت عمل می‌کنند. آنان کیسه‌های زباله را روز به روز پر می‌کنند، تا اینکه هفته‌ای یک بار عوامل بازیافت با چرخ دستی‌ها و موتورهای سه چرخه خود به منازل بیایند و کیسه‌های زباله‌های حاوی نان خشک، پلاستیک، کارتن، کاغذ، شیشه و فلزات را از ساکنان محلی دریافت دارند.

مأموران بازیافت موظف‌اند در قبال دریافت کیسه‌های زباله کارت قرعه کشی و بروشورهایی را که در بردارنده اطلاعاتی در مورد بازیافت و چگونگی اجرای آن است، به شهروندان ارائه دهند. از ابتکارات شهرداری ناحیه ۲ این است که در بروشورهای مذکور، پرسش‌هایی را در خصوص بازیافت مطرح ساخته است، که در صورت ارائه پاسخ صحیح به آنها جوایزی به شهروندان داده می‌شود.

شهردار ناحیه ۲ منطقه ۲۰ شهرداری تهران با اشاره به اینکه هر سه ماه یک بار جشن بازیافت با شرکت شهروندان برگزار می‌گردد، افزود: «در این جشن کسانی که پاسخ‌های صحیحی به سؤالات مندرج در بروشور داده باشند هدایایی را دریافت می‌دارند. این هدایا - و سایر هزینه‌های برگزاری جشن - از طریق فروش مواد تولیدی حاصل از بازیافت تأمین می‌گردد. از سوی دیگر، کارت‌های قرعه کشی نیز جداگانه برای دریافت جوایز روز جشن بازیافت در نظر گرفته شده‌اند. همچنین برای شهروندانی که تمایلی به حضور در جشن بازیافت نداشته باشند، حوزه خدمات شهری شهرداری کارت‌های اعتباری ارسال می‌کند که با رسیدن آنها به مبلغ خاص، شهروندان می‌توانند به مراکز تجاری مورد نظر شهرداری مراجعه کنند و از این طریق به خرید اجناس مورد نیاز خود بپردازند».

طبق گزارش عوامل بازیافت، برخی از ساکنان محله‌ها به هنگام تحویل زباله‌های تفکیک شده خواستار پول نقد هستند. به

همین خاطر شهرداری ناحیه مقرر کرده است تا به این دسته از ساکنان، متناسب با حجم زباله، پول نقد تعلق گیرد.

مشارکت شهروندی در ناحیه ۲ شهرداری منطقه ۲۰، محدود به محله‌ها نیست بلکه در مدارس نیز به اجرا درمی‌آید. از جمله، کارکنان واحد آموزش حوزه خدمات شهری در سال تحصیلی گذشته با مراجعه به ۲۲ مدرسه، هفته‌ای به مدت ۲ الی ۳ جلسه دانش‌آموزان را در جریان مهم‌ترین فعالیت‌های شهرداری قرار می‌دادند. به منظور اطلاع‌رسانی بیشتر، جزوه‌ای نیز متشکل از شرح وظایف و عملکرد شهرداری در اختیار دانش‌آموزان قرار داده شد.

افزون بر اینها، برای آشنایی هر چه نزدیک‌تر دانش‌آموزان با اقدامات شهرداری، برنامه‌های بازدید در نظر گرفته شد. از آن دست است بازدید از ایستگاه بازیافت، گلخانه‌ها، آشنایی با مراحل کاشت، نگهداری از فضای سبز و نظایر اینها.

از مهم‌ترین پیامدهای این مشارکت دانش‌آموزی، می‌توان به تشکیل گروهی به نام «حامیان فضای سبز» اشاره کرد.

ناگفته نماند که ناحیه ۲ منطقه ۲۰، با وسعت ۵۷۳۷۵۰۰ کیلومتر مربع و ۲۹۸۶۰ خانوار و جمعیتی ۱۴۹۳۰۰ نفری، در اجرای طرح ناحیه ایده آل، رتبه نخست را در بین نواحی شهرداری تهران کسب کرده است.



گردهمایی دست اندرکاران مدیریت ترافیک شهری

حمیده مؤمنی

سیکلت‌های گازوئیل سوز است، یادآور شد که در زمان حاضر اولویت این دفتر بر بسترسازی و تسهیل نقل و انتقال همگانی است. این امر متضمن افزایش و توسعه خطوط ویژه اتوبوسرانی، همکاری اداره راهنمایی و رانندگی و جدیت این اداره در خصوص اعمال قوانین برای متخلفان است. در این صورت سرعت نقل و انتقال با وسایل همگانی افزایش می‌یابد و بدین ترتیب مردم نیز اطمینان بیشتری به اینها پیدا خواهند کرد. همچنین استفاده از وسایل نقلیه عمومی باعث پایین رفتن هزینه‌های سفر درون شهری خواهد شد. توسعه حمل و نقل عمومی نیز به دلیل استفاده بهینه از زمین برای پارک اتومبیل، موجب کاهش نیاز تهران به پارکینگ‌های عمومی - و به تبع آن، بهره‌وری مفید از زمین - خواهد شد.

دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرها از جمله اقدامات لازم برای افزایش وسایط نقلیه عمومی را گسترش خطوط مترو برشمرد و اعلام کرد تا به حال ۹۰۰ میلیون دلار و ۲۵۰ میلیارد تومان از تسهیلات بانکی برای مترو هزینه شده و طرح راه‌اندازی مترو بین هشترگرد و کرج نیز به تصویب شورای عالی ترافیک و شورای شهر سازی رسیده است. وی سپس به فعالیت‌هایی که این دفتر به منظور کاهش ترافیک و حمل و نقل شهری انجام داده است پرداخت. او افزود که بیشترین میزان تصادفات جاده‌ای در ایران در شعاع ۳۰ کیلومتری شهرها اتفاق می‌افتد و علت اصلی این تصادفات ناشی از عدم رعایت قانون به وسیله عابران و رانندگان است و نه صرفاً مشکلات جاده‌ها.

بر این اساس، وی اصلاح قانون نحوه دریافت جرائم رانندگی را از جمله سیاست‌های این دفتر در مواجهه با این مشکل خوانده و تصریح کرد که بر اساس این لایحه - که به تصویب هیئت وزیران رسیده است - گواهینامه رانندگان متخلف باطل می‌گردد و به جرایم آنها نیز در دادگاه رسیدگی می‌گردد و به این رانندگان نمره منفی داده می‌شود. همچنین تعداد ماده‌های آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی از ۱۹۳ ماده، با همکاری وزارت راه و ترابری، اداره راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، به ۲۰۴ ماده افزایش یافته است - و امید می‌رود قبل از پایان سال ۱۳۸۲ به تصویب هیئت وزیران برسد. از همین دست است استفاده از کمر بند ایمنی به صورت اجباری، چرا که ۲۶ درصد کشته شدگان در تصادفات بر اثر ضربه سر و سینه فوت کرده‌اند.

رئوفی با اشاره به اصلاح آیین‌نامه صدور گواهینامه رانندگی



گردهمایی دبیران شوراهای هماهنگی ترافیک استان‌ها و معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرداری‌های شهرهای بزرگ، در حالی برگزار شد که مسئله ترافیک به عنوان نوعی معضل در شهرهای بزرگ، در زمره جدی‌ترین اولویت‌هاست. کارشناسان و مسئولان بر این عقیده‌اند که هر چند تمهیداتی برای بهبود وضع ترافیکی اندیشیده شده است، اما هنوز تا وضع ایده‌آل فاصله بسیار وجود دارد. با در اولویت قرار دادن این مشکل از جانب نهادهای ذی‌ربط، می‌توان از امکانات بالقوه موجود در جهت رسیدن به وضعیت مطلوب استفاده کرد.

در این همایش که با حضور دبیران شوراهای هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرداری‌های بزرگ و مشاوران حمل و نقل در مرکز همایش‌های وزارت کشور برگزار شد، برنامه‌های در دست اجرا مطرح گردید و مورد نقد و بررسی قرار گرفت.

در ابتدای این همایش محمد رئوفی، مدیر کل حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرها، به بیان برنامه‌های در اولویت و خدمات و برنامه‌های اجرا شده این دفتر پرداخت.

رئوفی با اشاره به اینکه ۷۵ درصد آلودگی هوا ناشی از موتور

گفت: «در این زمینه آموزش‌های خاصی به رانندگان داده خواهد شد و اصولاً آموزش کل آیین نامه راهنمایی و رانندگی اجباری می‌شود. این آیین نامه باید به صورت رایگان در اختیار عموم - و حتی عابریان پیاده - قرار گیرد. بدین منظور به افراد بی سواد، به جز رانندگان بخش کشاورزی و متولدان قبل از سال ۱۳۷۷، گواهینامه داده نخواهد شد.»

مدیر کل دفتر حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور با اشاره به اصلاح آیین نامه تبصره ۲ قانون پایانه‌های مسافری برای ساماندهی شرکت‌های تعاونی، خاطر نشان کرد تشکیل پلیس مدرسه نیز به تصویب شورای عالی ترافیک رسیده است. جلیقه و پرچم مخصوصی هم برای آن تهیه شده است و از طریق سازمان شهرداری‌های کشور در برخی مدارس استان‌ها توزیع گردیده است. ناگفته نماند که ۸۰ دوره آموزشی برای پلیس مدارس تشکیل شده است.

رتوفی در پایان به موضوع معاینه فنی خودروها اشاره کرده و بیان داشت: «خودروهای دولتی و عمومی هر سه ماه یکبار، و خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها سالی یک بار باید تحت معاینه فنی قرار بگیرد.»

در ادامه این همایش حمید بهبهانی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، درباره اینکه شورای ترافیک شهر تهران چه ساختار و وظایفی دارد و در تهران چه برنامه‌هایی در خصوص حمل و نقل و ترافیک انجام شده یا در دست انجام است، به سخنرانی پرداخت.

بهبهانی با اشاره به اینکه شهر تهران با جمعیتی حدود ۱۲ میلیون نفر بدون برنامه ریزی گسترش پیدا کرده است و به رغم اصلاحات انجام شده هنوز شکل کوچه باغ را دارد، چنین فرآیندی را در دنیا بی نظیر دانست! وی با تشریح چارت سازمان شورای ترافیک شهر تهران، گفت: «ریاست شورای شهر تهران را شهردار تهران به عهده دارد و اعضای آن عبارتند از معاون حمل و نقل، نماینده وزیر کشور، رئیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ و مدیر عامل سازمان ترافیک، که چنین چیزی در شهرهای دیگر به چشم نمی‌خورد و در تهران هم بنا به ضرورت‌های خاصی ایجاد شده است.»

معاون حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با اشاره به قانون تأسیس شورا، به بیان اهداف و وظایف آن پرداخت و گفت: «هدف شورا تغییر سیاست‌ها و برنامه‌های شهرداری و اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران است که زیر شاخه‌هایی دارد، کمیته شبکه معابر، کمیته حمل و نقل عمومی، کمیته آموزش و نظارت بر مقررات، کمیته ایمنی و برخورد با تخلفات.»

وی سپس وظایف و اهداف هر یک از این شاخه‌ها را چنین برشمرد: «اهداف و وظایف کمیته شبکه معابر عبارت است از: بهبود عملکرد این شبکه و پیشگیری از بروز مشکلات آتی، با توجه به امکانات شبکه ارزیابی و کنترل عملکرد معابر از طریق به کارگیری ابزارهای کنترل ترافیک و ایجاد پیوستگی در جریان ترافیک برشمرد و مهم‌ترین اهداف کمیته حمل و نقل عمومی را نیز به کارگیری ابزار کنترلی و اعمال قوانین در بروز تصادفات ترافیکی به عنوان عامل اصلی، استانداردهای لازم در طراحی و نگهداری راه‌های درون شهری، و ارائه راهکارهایی به منظور

برخورد با تخلفات عنوان کرد.»

بهبهانی نظرات بر مقررات را مهم‌ترین وظیفه کمیته آموزش و تحقیقات برشمرد و گفت: «به منظور تحقق اهداف این کمیته یک شهرک آموزشی در منطقه ۵ است که در آن فرهنگ ترافیک در سطوح مختلف به افراد بین ۸ تا ۱۶ سال آموزش داده می‌شود. در زمان حاضر این شهرک در پنج شیفت کاری فعالیت دارد.»

وی سپس به برنامه‌های در دست اجرای این سازمان اشاره کرد و گفت: «در زمان حاضر برنامه‌ها طی ۳ مقطع، «کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت» ارائه می‌گردد.

در مقطع کوتاه مدت که اجرای آن بین ۱ تا ۵ سال طول می‌کشد عملاً باید کارهایی صورت گیرد که مشخصاً برای حل مشکلات موجود است و نمی‌توان آنها را به آینده موکول کرد از آن جمله‌اند، اجرای پروژه‌های بزرگ‌راه‌ها که در طرح جامع تهران در سال ۱۳۴۸ در نظر گرفته شده بود و هم‌اکنون به دست فراموشی سپرده شده است. در این زمینه طرح ۲۸ تقاطع در دست اجراست.»

وی در ادامه سخنان خود فعالیت‌های دیگر معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران را تکمیل خط ویژه با اولویت حمل و نقل عمومی، افزایش ناوگان حمل و نقل شهری، افزایش تعداد جایگاه سوختگیری اتوبوس‌های گازسوز و پمپ بنزین در تهران و ساماندهی خودروهای شخصی مسافرکش عنوان کرد.

بهبهانی در خاتمه با اشاره به تأسیس مؤسسه مطالعات طرح جامع تهران در سال ۱۳۷۲ گفت: «در این مؤسسه به مطالعات طرح جامع پرداخته نشده است لذا با توجه به اختصاص بودجه‌ای مناسب برای مطالعات طرح جامع امید آن است که سیستم فعلی حرکت کند خود را رها کند. بدین منظور بهتر آن است که به دلیل آشنایی بهتر مشاوران داخلی از وضعیت و فرهنگ محله‌ها از راهنمایی و مشاوره آنها استفاده شود.»

در ادامه این همایش اتابک، مشاور حمل و نقل و ترافیک و مدیر عامل شرکت ره‌پویان، به خلاصه‌ای از مطالعات حمل و نقل شهری در ایران پرداخت و گفت: «اولین مطالعات طرح جامع در تهران در دهه ۱۳۴۰ شروع شد. در آن زمان شهرداری تهران نیازمند طرحی بود که به کاربری و توسعه کاربری اراضی بپردازد.

این طرح را مؤسسه فرمانفرمایان به اجرا درآورد لیکن به دلیل اینکه مشکل ترافیک در آن هنگام مطرح نبود، جایی هم برای مطالعات برنامه ریزی حمل و نقل در نظر گرفته نشد. از دهه ۱۳۵۰ به بعد به علت بروز مشکلات ترافیکی، شهرداری تهران با مشکل جدید حمل و نقل مواجه شد و تصمیم گرفت که مطالعات حمل و نقل را برای این شهر انجام دهد. برای این کار از شرکت خارجی دعوت شد و این شرکت به دلیل داشتن تخصص در زمینه طراحی و بهره‌برداری خطوط مترو، نتیجه‌را چنین اعلام کرد که به ۷ خط مترو به طول حدود ۱۴۳ کیلومتر نیاز است. اکنون با گذشت ۳۰ سال از آن طرح، هنوز نمی‌توان از این خطوط هم ایجاد نشده‌اند. در دهه ۱۳۶۰ مشکل ترافیک ابعاد مختلف خود را نشان داد و وزارت مسکن و شهرسازی که به عنوان متولی طرح‌های جامع کم کم از صحنه بیرون رفته بود، دفتر مطالعات حمل و نقل را بدین منظور تشکیل داد. این دفتر دو هدف را پیگیری می‌کرد: ۱- انجام مطالعات حمل و نقل و برنامه ریزی

حمل و نقل در قالب طرح‌های جامع به صورت کارشناسی مشاوران، و ۲- تعیین درصد حق الزحمه‌ای که باید به مطالعات برنامه‌ریزی حمل و نقل در دل مطالعات طرح‌های جامع تخصیص داده شود و مینا قرار دادن آن به عنوان سقف مطالعات حمل و نقل. پس از مدتی به دلیل اینکه شرح وظایف دچار نواقص و مشکلاتی بود، فعالیت‌ها با توفیق همراه نگردید. پس از آن وضعیتی بدتر از گذشته در سیستم حمل و نقل و ترافیک در شهرها و به خصوص شهرهای بزرگ یا کلان شهرها، به وجود آمد».

وی در ادامه افزود: «اکنون به دلیل ناهماهنگی ارگان‌های دست‌اندرکار در طراحی شهری، طراحی جامع حمل و نقل شهری انجام می‌شود اما کاربری اراضی به عنوان نقاط مشخص وارد مطالعات طرح جامع و حمل و نقل نمی‌شود؛ و شاید درست این باشد که طرح‌ها همزمان به اجرا درآیند».

در ادامه مدیر عامل شرکت ره‌پویان با اشاره به راهکارهای لازم، افزود: «برای انجام مطالعات ساماندهی کشور، زمان و هزینه صرف می‌شود و اگر نتایج این مطالعات به اجرا در نیاید، این خود ائتلاف در سرمایه‌گذاری مالی در کشور است. بنابراین می‌بایست تمام مسئولان نتایج مطالعات ساماندهی حمل و نقل و ترافیک خود را - در صورت صحیح بودن - به اجرا گذارند. در دفتر حمل و نقل وزارت کشور کمیسیون‌هایی وجود دارند که سیاست‌گذاری می‌کنند. این سیاست‌ها هر چه سریع‌تر می‌بایست به راهکارهای اجرایی بدل گردند و نتایج آنها باید از طریق مطالعات لازم (قبل و بعد) معلوم شود. افزایش مشاوران حمل و نقل ترافیک در بخش حمل و نقل و بسترسازی برای آنها، بسیار ضروری است. می‌بایست از طرح‌هایی که با ضعف مدیریتی همراه هستند و بنا به دلایلی اجرا نمی‌شوند، جلوگیری کرد».

در ادامه همایش محمد مقیمی معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور اظهار داشت: «اصلاح فرهنگ حمل و نقل ۳۰

درصد مشکلات ترافیکی کشور را - که از اولویت‌های جامعه است - حل می‌کند. همچنین تشکیل شورای هماهنگی ترافیک گامی مؤثر در جهت کاهش این معضل است. اعتبار مورد نیاز مطالعات طرح جامع ترافیک برای ۱۲ شهر با جمعیت بالای ۵۰۰ هزار نفر تخصیص یافته است. در تهیه طرح‌های جامع و هادی و کالبدی شهرها باید طراحی و ساماندهی خدمات شهری به گونه‌ای باشد که از تقاضای سفر کاسته شود».

مقیمی در ادامه افزود: «اجرای طرح‌های ضروری مانند گشودن گره‌های ترافیکی، به جای رنگ کردن جدول‌ها - که هزینه‌های یکسانی تحمیل می‌کنند - در اولویت قرار دارد و می‌تواند ۱۵ تا ۲۰ درصد به روان‌سازی ترافیک کمک کند». وی با اشاره به واگذاری ۲ هزار دستگاه اتوبوس گازسوز به شهرداری تهران بیان کرد: «با توجه به اینکه از سال ۱۳۸۴ هیچ اتوبوس گازوییل سوزی در شش شهر آلوده کشور شماره گذاری نمی‌شوند، باید اتوبوس‌های گازسوز وارد ناوگان حمل و نقل عمومی گردند. به علاوه ۱۵ هزار تاکسی گازسوز نیز در سال جاری به شبکه حمل و نقل کشور افزوده می‌شود که ۱۲ هزار دستگاه آن به تهران اختصاص می‌یابد. در سال آینده نیز ۵ هزار تاکسی گازسوز به شرکت‌های تاکسی رانی تحویل داده خواهد شد».

معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با اشاره به توسعه حمل و نقل ریلی و انجام طرح‌های مطالعاتی مترو در شهرهای بزرگ کشور تصریح کرد: «مبلغ ۱/۵ میلیون دلار در سال جاری برای خرید واگن مترو تخصیص یافته است». به اعتقاد وی نیروی انسانی متخصص مهم‌ترین عامل در رفع معضلات حمل و نقل به شمار می‌روند، لذا یکی از شعارها و برنامه‌های اصلاحی برای توسعه پایدار در حمل و نقل توسعه نیروی انسانی است.

انتشارات سازمان شهرداری‌ها نخستین کتاب «الکترونی» خود را منتشر ساخت!



سازمان شهرداری‌های کشور
انتشارات

پس از چاپش لوح فشرده «ماهنامه شهرداری‌ها» این دومین گام ما در راستای الکترونی کردن آثار پژوهشی - آماری است.

کتاب الکترونی آمار کشتارگاه‌های کشور، به کوشش مرضیه شاه‌محمدی، به انگیزه هر چه کارآمدتر کردن یکی از مراکز اصلی تأمین نیازهای روزمره، در شهرهای کشور فراهم آمده.

- این اثر می‌تواند تازه‌ترین آمارها را (در زمینه بهداشت، کشتار و...) در کمترین زمان ممکن بدست دهد.

- کتاب برای پژوهشگران و برنامه‌ریزان در زمینه پخش بهینه فرآورده‌های گوشتی (فروشگاه‌های زنجیره‌ای)، محیط زیست (دفع و بازیافت بهداشتی پسماندها) بهداشت و تنوع در فرآورده‌های گوشتی و... سودمند خواهد بود.

برای دریافت کتاب الکترونی «آمار کشتارگاه‌های کشور» به

فروشگاه مرکزی ما سفارش دهید تا در کوتاهترین زمان در دسترس قرار گیرد.

نشانی: تهران - بلوار کشاورز - خیابان شهید نادری - پلاک ۱۵ - طبقه همکف جنوبی
تلفن: ۸۹۷۶۶۵۴

آمار کشتارگاه‌های کشور

به کوشش: مرضیه شاه‌محمدی

Acrobat Reader 5.0
Adobe

کتاب الکترونی

اولین همایش تخصصی پیشگیری و مدیریت مخاطرات طبیعی برگزار شد



همه ساله سوانح طبیعی مختلفی چون زلزله، سبیل، رانش زمین، توفان و فعالیت کوه‌های آتشفشان در مناطق گوناگون جهان رخ می‌دهد. در این میان، ایران به لحاظ واقع شدن بر روی کمربند زلزله خیز جهان، رژیم طغیان جریان‌ات رودخانه‌ای ناشی از بارش، حرکات دامنه‌ای منتج از گسترش لایه‌های ضخیم خاک و سنگ‌های هوازده در قسمت‌های وسیعی از کشور - که خود معلول شرایط آب و هوایی و زیست محیطی است - در زمره کشورهای است که انواع سوانح در آن رخ داده و خسارات جانی و مالی گاه جبران ناپذیری را دامن زده است. کشور ما به گونه‌ای است که از ۴۱ نوع بلایای طبیعی شناخته شده در سطح جهان، ۳۱ نوع آن را در خود دارد.

رشد جمعیت، دگرگونی ساختار معیشت، شهرگرایی، توسعه سریع شهرها و تمرکز انبوه جمعیتی و فعالیتی این شهرها در پهنه سرزمین ایران طی قرن حاضر، خسارات ناشی از بروز مخاطره‌های طبیعی را به مراتب گسترده‌تر از پیش کرده است.

بدین ترتیب برخورد منطقی و علمی با این وضع و پیامدهای آن نیازمند توجه اساسی به اطلاع رسانی و آموزش در این عرصه است. از این رو، همزمان با ۱۲ اکتبر، روز جهانی کاهش تأثیرات بلایای طبیعی، اولین سمینار تخصصی پیشگیری و مدیریت مخاطرات طبیعی از سوی وزارت کشور، کمیته ملی اثرات بلایای طبیعی و پژوهشکده سوانح طبیعی در محل دانشگاه صنعتی امیرکبیر برگزار شد.

در این سمینار محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور که ریاست سمینار را بر عهده داشت، به اقدامات دولت در امر مقابله با سوانح و بلایای طبیعی اشاره کرد و گفت: «از نظر تشکیلاتی در امر مقابله با حوادث طبیعی از سال ۱۳۷۰ دو شکل وسیع ملی متکی به قانون تحت مسئولیت وزارت کشور تشکیل شده است. یکی ستاد حوادث غیرمترقبه کشور است که به فعالیت‌های پیشگیری از وقوع حوادث، امداد و نجات در حین حادثه و بازسازی و جبران خسارات پس از حادثه می‌پردازد. تشکیل وسیع ملی دوم تحت عنوان کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی، با ۹ کمیته فرعی در سال ۱۳۷۲ با هدف انجام مطالعات مستمر، و یافتن راه‌های کاهش و پیشگیری از بلایا و ارتباط با مجامع علمی داخلی و خارجی تشکیل گردید».

معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور کمیته‌های فرعی کمیته ملی کاهش بلایای طبیعی را، که برخی از وزارتخانه‌ها و نهادها و سازمان‌های تخصصی نیز در آن عضویت دارند، این گونه برشمرد: «کمیته زلزله و لغزش لایه‌های زمین به مسئولیت بنیاد مسکن؛ کمیته سبیل و نوسانات آب دریا با مسئولیت وزارت نیرو؛ کمیته احیای مراتع و خشکسالی با مسئولیت سازمان جنگل‌داری و مراتع؛ کمیته بهداشت درمان و آموزش پزشکی با مسئولیت وزارت بهداشت؛ کمیته آلودگی هوا

با مسئولیت سازمان محیط زیست؛ کمیته امداد و نجات با مسئولیت جمعیت هلال احمر؛ کمیته بلایای جوی و توفان با مسئولیت سازمان هواشناسی؛ کمیته برآورد خسارات با مسئولیت سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور؛ و کمیته آفات نباتی و سرمازدگی با مسئولیت جهاد کشاورزی».

وی ادامه داد: «از سال ۱۳۷۰ تاکنون، که مسئولیت امر مقابله با حوادث و سوانح طبیعی به وزارت کشور واگذار شده است، با همکاری کلیه دستگاه‌های مسئول در سوانح غیرمترقبه کشور و کمیته ملی کاهش حوادث طبیعی، در بخش‌های مدیریت، سیاست‌گذاری، و تدوین برنامه‌ها، همه ساله طرح‌ها و پروژه‌های متعددی به اجرا درآمده است. ریاست سمینار پیشگیری و مدیریت مخاطرات طبیعی به طرح جامع مدیریت بحران کشور اشاره کرد و در تشریح آن اظهار داشت: «طرح جامع مدیریت بحران کشور با هدف ایمن‌سازی شهرها و به حداقل رساندن خسارات جانی و مالی در صورت وقوع زلزله شکل گرفت و مراحل اجرایی آن به دستور هیئت دولت از نیمه دوم سال ۱۳۷۹ و با همکاری کارشناسان و متخصصان داخلی در شهر تهران به اجرا درآمد. به علاوه، مقدمات اجرایی این طرح در شهر اصفهان نیز آغاز شده است و به تدریج به سایر شهرهای بزرگ کشور تسری خواهد یافت».

مقیمی با یادآوری ماده ۴۴ قانون برنامه سوم توسعه در امر مقابله با سوانح و حوادث طبیعی، و تهیه طرح جامع امداد و نجات کشور بدان منظور، افزود: «طرح جامع امداد و نجات کشور که با همکاری جمعیت هلال احمر، وزارت کشور و نیروی مقاومت بسیج تهیه شده است، مشتمل بر مدیریت بحران آموزشی، زمینه‌سازی فرهنگ ایمنی در کشور، ایجاد آمادگی در مردم، تعیین نحوه مشارکت دستگاه‌های اجرایی، صدا و سیما و رسانه‌های جمعی است».

وی همچنین به تشکیل «شورای کاهش خطر» در سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، با هدف مقاوم‌سازی ساختمان‌های عمومی و شریان‌های حیاتی کشور اشاره کرد و افزود: «این شورا در سال ۱۳۸۱ یکصد میلیارد ریال - و در سال جاری ۲۰۰ میلیارد ریال - اعتبار در اختیار داشته و مطالعات اجرایی طرح مقاوم‌سازی را از نیمه دوم سال گذشته در سطح تهران و مراکز استان‌ها آغاز کرده است».

وی ادامه داد: «در اجرای بند «ذ» تبصره ۱۶ قانون بودجه سال ۱۳۸۲، به منظور سیاست‌گذاری در بهره‌گیری از منابع و سرمایه‌های خارجی، ۳۰۰ میلیون دلار وام به تجمیع و مقاوم‌سازی بافت‌های فرسوده کشور - از جمله در شهر تهران - اختصاص یافته است. به علاوه، در جهت مقاوم‌سازی ساخت و سازهای روستایی نیز امسال ۷۰۰ میلیارد ریال وام و اعتبار از بودجه سال ۱۳۸۲ در اختیار بنیاد مسکن کشور قرار گرفته است».

مقیمی با اشاره به ماده ۱۸۱ قانون برنامه سوم توسعه، که مقرر می‌دارد تا پایان برنامه سوم توسعه باید ۵۰ درصد از محصولات دامی، کشاورزی، اماکن مسکونی، تجاری، و تأسیسات زیربنایی تحت پوشش بیمه قرار گیرند، خاطر نشان ساخت: «در بخش دامی و کشاورزی طی

۳ سال اخیر با حمایت مالی ستاد حوادث غیر مترقبه کشور، از محل منابع اعتباری خشکسالی که به صندوق بیمه کشاورزی پرداخت شده، نرخ رشد پوشش بیمه نسبت به سال گذشته ۴۵ درصد افزایش یافته است. در بخش بیمه اماکن مسکونی و تجاری نیز لایحه تشکیل بیمه اماکن در مقابل حوادث غیر مترقبه تهیه شده، که هم‌اکنون در کمیسیون اجتماعی هیئت دولت در دست بررسی است.

رئیس سازمان شهرداری‌های کشور در پایان سخنرانی خود اجرای برخی مواد را در برنامه چهارم توسعه کشور ضروری دانست. از این دست‌اند: گسترش فرهنگ پیشگیری از وقوع زلزله، گسترش فرهنگ بیمه حوادث، گسترش سیستم‌های هشدار و اطلاع رسانی، تأکید و افزایش ضریب امنیت ابنیه شهری و روستایی، نظارت دقیق بر عملیات ساختمانی مقاوم، اجرای عملیات پیشگیری از وقوع سیل و پیشگیری از هدر رفتن آب و مصرف بهینه آن، حفظ و حراست از منابع طبیعی - به ویژه مراتع - و تأکید بر توسعه آبخیزداری و تعیین حریم و بستر رودخانه‌ها، و نظایر اینها.

از آنجا که یکی از اهداف همایش برقراری ارتباط بین پژوهشگران، استادان، مدیران اجرایی مؤسسات، به منظور تبادل نظر و برنامه‌ریزی و مدیریت در زمینه مخاطرات طبیعی کشور و ارائه دستاوردها و نتایج تحقیقات انجام شده در زمینه‌های مورد نظر بود، طی دو روز ۱۶ مقاله تخصصی به وسیله صاحب‌نظران قرائت گردید، که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌گردد.

سید محمود فاطمی عقدا، دبیر سمینار و رئیس پژوهشکده سوانح طبیعی، با بیان اینکه عدم توجه به مخاطرات طبیعی قبل از طراحی و اجرای پروژه‌ها و نادیده انگاشتن خطر پذیری‌های پیرامون پروژه، پیامدی جز آسیب‌های جبران‌ناشدنی نخواهد داشت، افزود: «برای تدوین برنامه‌های پیشگیری و کاهش تأثیرات ناشی از بروز حوادث، آنچه ضروری می‌نماید سیاست‌گذاری‌های ملی، قانونگذاری، ارزیابی و نظارت، برنامه‌ریزی و ساماندهی، آموزش عمومی و افزایش آگاهی‌های عمومی و کمک‌های بین‌المللی به خصوص در عرصه دانش و فناوری روز است».

«مدیریت ریسک یا مدیریت بحران در سیل» عنوان مقاله جبار وطن فدا، مدیر کل دفتر حفاظت و مهندسی رودخانه‌ها و سواحل کشور و کنترل سیلاب در وزارت نیرو، بوده است. وی در این باره گفت: «در بیشتر سال‌های گذشته حدود ۷۰ درصد اعتبارات سالانه طرح کاهش تأثیرات بلایای طبیعی و ستاد حوادث غیر مترقبه صرف جبران خسارات ناشی از سیل شده است. رشد ۲۵۰ درصدی خسارات ناشی از سیل در کشور در پنج دهه گذشته نیز گواه این مدعا است».

وی افزود: «مدیریت کلان کشور معمولاً فقط زمانی که سیلاب مخرب جاری می‌شود و فاجعه‌ای به وجود می‌آید، با اعمال مدیریت بحران در صدد نشان دادن واکنش در برابر کاهش خسارات و متعاقب آن جبران خسارات و بازسازی آنهاست. این نوع مدیریت دو اشکال دارد: تلفات و خسارات زیاد، و صرف منابع مالی فراوان برای جبران خسارات». وطن فدا راه حل برای رفع این دو اشکال عمده را چنین برشمرد: «در مدیریت ریسک دو عنصر پیش آگاهی از وقوع خطر و طرق مقابله با آن، قبل از وقوع بحران مورد توجه قرار می‌گیرد. با جایگزینی این نوع مدیریت به جای مدیریت بحران سیل، سیلاب‌ها قبل از وقوع شناسایی و کنترل می‌گردند؛ و یا برنامه‌ای تهیه می‌شود که در زمان وقوع سیل با آن مقابله گردد».

مژده پدرام و فاطمه صحرائیان، از اعضای هیئت علمی پژوهشگاه هواشناسی و علوم جوی، نیز در مقاله‌ای مشترک با عنوان «نقش سازمان هواشناسی در مقابله با بلایای طبیعی» به توصیه ستاد دهه بین‌المللی کاهش اثرات بلایای طبیعی (IDNDR)، اشاره کردند. بنا به توصیه آن ستاد، تمامی کشورهای عضو مکلف به ارزیابی جامع خطرهای ناشی از بلایای طبیعی و دخالت دادن آنها در طرح‌های توسعه کشور، تهیه طرح‌های بلندمدت به منظور کاهش تأثیرات بلایای طبیعی در سطح ملی یا محلی، آماده و آگاه ساختن مردم برای این بلایا، و دسترسی به سیستم‌های پیش آگاهی جهانی، منطقه‌ای و ملی و انتشار گسترده آنها تا پایان سال ۲۰۰۰ میلادی شده‌اند.

در ادامه محمد جواد دست‌آموز، معاون عوامل شیمیایی مرکز سلامت محیط و کار در وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، به بررسی مدیریت بهداشت محیط در شرایط بحران پرداخت و افزود: «محیط بیشترین آسیب را در جریان بلایا، حوادث و بحران‌ها خواهد دید. بنابراین، تأمین بهداشت آب و فاضلاب، مواد غذایی، زباله، آموزش بهداشت عمومی، بهداشت روان، مسکن و مانند اینها جزو وظایف مدیریت بهداشت محیط است که می‌بایست با برنامه‌ای از پیش تعیین شده به اجرا در آید. نیز همواره می‌بایست سه مرحله پیش از وقوع، هنگام وقوع و بعد از آن را در این میان مد نظر قرار داد».

آنچه در مورد کاهش تأثیرات بلایای طبیعی اهمیت دارد، ایجاد سیستم‌های هشدار سریع و اقدام سریع است. در این زمینه شهیندخت تقی‌خان، کارشناس ارشد پیش بینی سازمان هواشناسی کشور، اظهار داشت: «سیستم هشدار سریع قبل از وقوع بلیه و در حین وقوع و سیستم اقدام سریع در حین وقوع و بعد از وقوع اهمیت زیادی دارد. در زمان حاضر سازمان هواشناسی کشور به عنوان مسئول پیش بینی شرایط جوی، توان طراحی و مدیریت تیم هشدار سریع را دارد ولی طراحی، ایجاد و مدیریت سیستم اقدام سریع را وزارت کشور می‌بایست انجام دهد».

از میان دیگر مقالاتی که محققان و متخصصان قرائت کردند، می‌توان به اینها اشاره کرد: کاربرد ماهواره‌ای هواشناسی در مقابله با بحران‌های جوی و اقلیمی، هماهنگی در عملیات پاسخ به حوادث و سوانح و خدمات تدوین قانون ملی سوانح، روش‌های حفاظت در برابر سرمازدگی، آلودگی هوای ناشی از بلایای طبیعی، استانداردهای امداد نجات با رویکرد پاسخگویی بهتر به سوانح، و جز اینها.

پس از ارائه مقالات و بحث‌های کارشناسی کارگروه‌های ملی، جمع‌بندی نهایی همایش به صورت بیانیه‌ای در ۹ بند ارائه شد که برخی از آنها عبارتند از: برگزاری کارگروه‌های تخصصی در هر یک از کارگروه‌های آموزش، پیشگیری و عملیات هر سه ماه یک بار و برگزاری همایش ملی از همین دست در مهر ماه هر سال؛ تقویت اجرای طرح امداد و نجات کشور و تقویت مدیریت ریسک مدار در کشور، اهتمام جدی به آموزش سوانح طبیعی در سطوح عمومی و تخصصی؛ افزایش مشارکت و تعامل کمیته‌های استانی؛ همکاری بیشتر و نزدیک‌تر کارگروه‌های تخصصی با دانشگاه‌ها؛ و نهادینه شدن فرهنگ ایمنی، مقاوم سازی و پیشگیری در جامعه.

ناگفته نماند که همزمان با برگزاری این همایش، نمایشگاهی نیز از دستاوردهای علمی و پژوهشی کمیته‌های فرعی کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی دایر شد.

نخستین مدیریت حفاری شهری در قم

معصومه لطفی



مجاهد ضیایی
معاون امور عمرانی استانداری قم

اولین سمینار مدیریت حفاری شهری به همت شهرداری قم و هماهنگی دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌های کشور، با حضور مسئولان کمیته‌های حفاری و معاونان فنی و عمرانی شهرداری‌های مناطق ۲۰ و ۲۲ تهران، کاشان، زنجان، سنندج، کرج، نیشابور، کرمانشاه، اصفهان، اسلامشهر و سازمان نقشه برداری کشور، در شهر قم برگزار شد.

در این سمینار، شرکت کنندگان در زمینه هماهنگی، تکنیک و تجهیزات حفاری، حفاظت و ایمن‌سازی و GIS شهری به بحث و گفت و گو پرداختند. همچنین در سمینار مذکور، تجربه کمیته حفاری شهرداری قم در زمینه مدیریت حفاری‌های شهری مطرح گردید و مورد بررسی قرار گرفت. در ابتدای نشست ابوالفضل بیدخام، معاون فنی و شهرسازی شهرداری قم، لزوم برگزاری این سمینار را رفع معضلات حفاری‌های شهری و استفاده از تجارب شهرداری‌های مختلف برشمرد.

در ادامه، وکیلی شهردار قم، ضمن اشاره به اینکه سازمان شهرداری‌های کشور از محورهای فکری برنامه‌ریزی عمران شهری به شمار می‌آید، بر وجود مرکزی منسجم در مدیریت شهری در شهرداری‌ها تأکید کرد. وی افزود: «یکی از دلایل عقب ماندگی کشورهای توسعه‌نیافته، فقدان مدیریت واحد شهری در این کشورهاست. توسعه اجتماعی و فرهنگی و لزوم مدیریت واحد، منجر به توسعه عمران شهری خواهد شد و اگر قرار است مدیریت واحد شهری به شهرداری‌ها منتقل گردد، بخش‌هایی که به عمران شهری و توسعه پایدار شهری می‌پردازند باید در اولویت واگذاری قرار گیرند و با هماهنگی و همسان‌سازی برنامه‌ها و پیش‌بینی اعتبارات، استفاده بهینه‌ای از وضعیت موجود به عمل آید.»

مجاهد ضیایی، معاونت امور عمرانی استانداری قم، در این سمینار از جمله چنین اظهار داشت: «با توجه به گازکشی در اکثر شهرهای کشور و رعایت ایمنی در عملیات حفاری قبل از وقوع

حادثه، لزوم هماهنگی بین ادارات بیشتر مطرح می‌شود». ضیایی با توجه به اینکه قانون مدیریت واحد شهری هنوز به صورت عملی اجرا نشده است، بر لزوم هماهنگی بین شرکت‌های آب و فاضلاب، برق، گاز، مخابرات و شهرداری با وجود دستور عمل کمیته هماهنگی حفاری‌ها، تأکید کرد.

سپس در ادامه نشست، رضا منتظری مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌های کشور، با اشاره به تجربه موفق شهر قم در خصوص شیوه عملکرد و ساماندهی حفاری‌ها افزود: «پس از استعلام استانداری‌ها و شهرداری‌ها از سوی سازمان شهرداری‌های کشور در خصوص حفاری شهری، مشخص گردید شهر قم تنها شهری است که به صورت میدانی در عملیات حفاری وارد شده است. از این رو، مقرر شد با برگزاری سمیناری در این زمینه، سایر شهرهای کشور از نزدیک با عملکرد این شهر در حیطه نحوه هماهنگی و ترمیم حفاری‌ها آشنا شوند».

وی نتایج نخستین نشست نحوه هماهنگی و ترمیم حفاری‌ها را که در تابستان سال جاری برگزار شد، چنین عنوان کرد: «در نشست اول مقرر شد کمیسیون هماهنگی شهر و شهرستان به طور جدی در شهر و شهرداری‌ها فعال شود، کمیته تهیه «از بیلت» تأسیسات شهری تشکیل گردد، و الگوی رایانه‌ای کمیته حفاری شهرداری قم با حضور معاونان و کارشناسان ارشد شهرداری‌های کرمانشاه، اصفهان، کرج، کاشان، زنجان و اداره کل برنامه و اعتبارات فنی عمرانی شهرداری تهران مورد بررسی قرار گیرد». مدیر کل تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌ها، از جمله فعالیت‌های دیگر این دفتر را پیگیری بند «۸» قانون تونل مشترک و رفع ابهام از آن عنوان کرد.

منتظری در ادامه افزود: «از آنجا که روش اجرایی P.M.S. یا مدیریت روسازی شهری در بسیاری از شهرها پیاده شد و دارای نقاط ضعفی بود، شهر قم با توجه به اطلاعاتی که از شهرداری قم ارسال کرد - به عنوان شهر پایلوت P.M.S. انتخاب گردید. همچنین به تصویب رسید که پروژه مطالعاتی آن در دو مرحله فاز صفر و فاز اول (به منظور رفع نواقص) صورت بگیرد».

مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌ها در ادامه نشست با اشاره به نحوه به کارگیری روش میکروتونلینگ در حفاری‌های شهری افزود: «برای استفاده از این روش هنوز دستورالعمل خاصی تهیه نشده است. در خصوص استفاده از این روش، دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها جلسه‌ای را با انجمن تونل ایران برگزار کرد که در آن مذاکرات سازنده و مثبتی صورت گرفت.»

وی در پایان دستاورد ارتباط مؤثر و خوب سازمان شهرداری‌ها را با دانشگاه‌ها، واگذاری ۴۸ پروژه مطالعاتی به دانشجویان کارشناسی ارشد عنوان کرد و از پیگیری مدیریت تأسیسات زیرزمینی و GIS در مقیاس ملی از سوی سازمان شهرداری‌ها خبر داد.

محسن صابری مقدم، مسئول کمیته حفاری شهرداری قم، در این سمینار در خصوص شیوه عملکرد و همچنین نحوه ترمیم حفاری‌ها با استفاده از ماشین آلات جدید ترمیم حفاری‌ها سخنانی را ایراد کرد و با اشاره به سیستم مکانیزاسیون کمیته حفاری، گفت: «بخش کنترل و نظارت حفاری از دو ناظر عالی تشکیل می‌شود که با توجه به صدور مجوز حفاری و تحویل لیست مسیرهای حفاری و زمان آن به وسیله اپراتور کمیته حفاری نسبت به بازدید روزانه از عملیات حفاری شرکت‌ها در سطح شهر و کنترل اصول و ضوابط حفاری اقدام می‌کنند. اینان مسائل و مشکلات بازدیدها را به صورت روزانه برای پیگیری و تذکر به شرکت‌های مربوط، به مسئول کمیته حفاری گزارش می‌کنند. ضمناً به منظور بهبود عملکرد پیمانکاران و جلوگیری از نامه نگاری‌های متعدد و لزوم رفع سریع نواقص پیمانکاران، بازدید مشترک هفتگی به وسیله مسئول کمیته حفاری و مسئولان فنی شرکت‌ها از عملیات حفاری در سطح شهر به عمل می‌آید.»

صابری مقدم مراحل صدور مجوز حفاری را چنین برشمرد:

- تقاضای حفاری

هر یک از شرکت‌های حفاری (آب و فاضلاب، برق، گاز و مخابرات) برای گرفتن مجوز حفاری یک نماینده (رابط) ثابت دارند.

مراحل گرفتن مجوز اینهاست: پس از تکمیل فرم شماره یک و مشخص شدن نشانی، ابعاد و مترای مسیر حفاری، فرم شماره دو ضمیمه می‌گردد که کروکی مسیر حفاری در آن طبق نقشه تحویلی شهرداری به شرکت‌ها ترسیم شده و با رنگ فسفری مشخص گردیده است. آن‌گاه اینها پس از مهر و امضای شرکت، همراه با فرم شماره سه که مسیر حفاری در آن درج شده است، و پس از اطلاع و هماهنگی با تمامی شرکت‌ها برای رعایت حریم تأسیسات و راهنمایی و رانندگی و سازمان ایمنی و ترافیک شهرداری، مهر و امضا می‌شود و به کمیته حفاری تحویل می‌گردد.

- هماهنگی حفاری با شهرداری مناطق

پس از تکمیل و تحویل فرم‌های شماره ۱، ۲ و ۳ به وسیله نماینده شرکت حفار، مدارک به کمیته حفاری مرکز (مستقر در معاونت فنی و شهرسازی) تحویل داده می‌شود. این کمیته پس از

بررسی اولیه درخواست، نسبت به پیوست کردن فرم شماره ۴ برای هماهنگی حفاری با شهرداری منطقه مرتبط به منظور تعیین مترای حفاری و تفکیک مسیر حفاری طبق آیت‌های مشخص شده (مسیر آسفالت، موزاییک، خاکی و آسفالت زیر چهار سال و جز آن) اقدام می‌کند. سپس چنانچه بخشی از مسیر (یا تمامی مسیر) خاکی باشد، برای تعیین مالکیت مسیر و همچنین تعیین بر و کف و ضمیمه کردن «پروفیل مسیر» آن را به واحد شهرسازی و نقشه برداری تحویل می‌دهد.

پس از اعلام نظریه واحد مذکور نماینده کمیته حفاری منطقه و شهردار منطقه رقوم فرم مورد بحث را امضا می‌کنند و به نماینده شرکت تحویل می‌دهند، تا به کمیته حفاری مرکز تسلیم گردد.

- محاسبه هزینه اولیه حفاری

با توجه به قرارداد حفاری که همه ساله بین شهرداری و شرکت‌های آب و فاضلاب، برق، گاز و مخابرات و بر اساس فهرست بهای ترمیم حفاری در معابر شهری با اعمال ضرایب مربوط به امضا می‌رسد، هزینه‌ها به تفکیک نوع مسیر آسفالت، موزاییک، خاکی و جز آن مشخص می‌شوند. ملاک عمل کمیته حفاری برای محاسبه هزینه‌ها، همین است.

پس از تحویل فرم شماره ۴ و مدارک ضمیمه به وسیله نماینده شرکت حفار، هزینه‌های حفاری طبق برنامه کامپیوتری کمیته حفاری محاسبه می‌گردد و در فرم‌های از قبل تهیه شده چهار نسخه‌ای، هزینه اولیه حفاری (فرم شماره ۵) چاپ می‌شود و پس از کنترل به امضای مسئول کمیته حفاری می‌رسد.

- نحوه اعلام هزینه اولیه حفاری و نظارت بر عملیات حفاری

در فرم شماره «۵» برآورد مبلغ هزینه‌های حفاری پروژه به اطلاع اداره درآمد و شرکت حفار می‌رسد. فرم شماره «۶» در دو برگه برای شهرداری و شرکت حفار صادر می‌شود. مطابق این فرم پیمانکار باید حداقل ۵۰ درصد از هزینه اولیه حفاری را به حساب شهرداری منطقه واریز کند. فرم شماره ۷ نیز به منظور تعهد پیمانکار مبنی بر پرداخت بقیه هزینه حفاری صادر می‌گردد.

نکته مهم دیگر تعیین مترای واقعی کانال‌های حفاری شده

صدور مجوز حفاری

۱- فرم درخواست حفاری

۲- فرم کروکی مسیر

۳- فرم هماهنگی با سایر شرکتهای

۴- فرم هماهنگی با شهرداری منطقه

۵- فرم هزینه اولیه حفاری

۶- فرم درآمد جهت اخذ هزینه حفاری

۷- فرم تعهد پرداخت هزینه حفاری

۸- فرم صدور مجوز حفاری

تصویر شماره یک

تصویر شماره دو

تصویر شماره سه

۹- نرم افزار کمیته حفاری

نظارت و ترمیم حفاری

- ۱- فرم صورت جلسه اتمام عملیات حفاری
- ۲- فرم صورت جلسه ضایعات امداد حوادث
- ۳- فرم هزینه قطعی حفاری
- ۴- گزارش مالی
 - ۱- ریز گزارش مالی
 - ۲- گزارش سالیانه
 - ۳- نمودار
- ۵- فرم گزارش ناظر حفاری منطقه
- ۶- بازدید مشترک ناظر عالی حفاری و ناظر شرکت حفار
- ۷- دایلهای ترمیم نوار حفاری
- ۸- اکیپ ویژه ترمیم حفاری شهرداری
 - تصویر ۱ - تصویر ۲
- ۹- کنترل ترمیم حفاری با تهیه
 - شیت آزمایشگاهی
 - تست تراکم
 - تست آسفالت

شهرداری‌ها و معاونان فنی و عمرانی شهرداری‌ها برگزار شد که خلاصه مطالب ارائه شده و پیشنهادهای مطرح شده بدین شرح است:

– شهردار قم بر توجه ویژه به مدیریت واحد شهری، تحقق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم و واگذاری بخش‌هایی از عمران شهری که به دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها کمک می‌کند، تأکید کرد.

– مینایی، معاون امور عمرانی استانداری قم، ضرورت هماهنگی هر چه بیشتر با ادارات را با توجه به دستورالعمل‌های جامع حفاری مورد تأکید قرار داد و به جایگاه شهرداری‌ها به عنوان مالک معابر شهری و لزوم بهره‌مند شدن از حمایت و پشتیبانی استانداری‌ها اشاره کرد.

– در فرایند مدیریت روسازی راه-که حفاری شهری نیز در این چرخه نقش مؤثری ایفا می‌کند- توجه به امکان تحلیل شبکه‌های زیرساختی شهری مورد توجه قرار گرفت.

– در این همایش رضا نیک‌فر از مهندسين مشاور «ری‌آب» درباره استفاده از میکروتونلینگ در حفاری‌های شهری، و محمد رضا معماریان، معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۰ تهران درباره ترمیم نوار حفاری به روش حجمی، و صارمی پور کارشناس واحد GTS قم درباره سیستم GIS تأسیسات شهری قم، سخنانی را ایراد کردند.

مهدی صارمی پور در خصوص نحوه اجرای GIS تأسیسات شهری در شهر قم گفت: «پس از تهیه عکس هوایی و تبدیل آن به نقشه و تشکیل کمیته تخصصی GIS تأسیسات شهری، با حضور کارشناسان شرکت‌های آب و فاضلاب، برق، گاز، مخابرات و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، از بیلت تأسیسات شهری روی نقشه رقومی شهر پیاده شد و منطقه پایلوت برای پیاده‌سازی کلیه تأسیسات شهری و املاک انتخاب شد».

همچنین در این نشست شفيعی، معادن فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۲ تهران، در خصوص زیرساخت‌های شهرداری منطقه ۲۲ و اجرای تونل تأسیسات شهری و لزوم اجرای تونل مشترک تأسیسات شهری مطالبی را عنوان کرد.

شایان ذکر است که شهرداری قم آمادگی خود را برای واگذاری اطلاعات و جزئیات متن کامل سخنرانی‌ها به علاقه‌مندان و دست‌اندرکاران مسائل شهری اعلام کرده است.

است. این امر از آنجا اهمیت می‌یابد که پس از پایان عملیات ممکن است مترایز کانال کمتر یا بیشتر از برآورد اولیه باشد. به همین دلیل فرمی برای تعیین مترایز واقعی کانال تهیه می‌شود و این فرم ملاک عمل برای محاسبه هزینه قطعی حفاری به شمار می‌رود.

نظارت بر عملیات حفاری شرکت‌ها طبق مجوزهای صادر شده به وسیله کمیته حفاری مرکز صورت می‌گیرد که یک نسخه از آن به شهرداری ذی ربط ارسال می‌شود. ناظر حفاری منطقه موظف است از ابتدای شروع عملیات حفاری نسبت به بازدید و کنترل عملیات حفاری و نحوه پرکردن کانال و ترمیم آن، نظارت مستمر داشته و طبق «فرم گزارش ناظر حفاری منطقه»، نسبت به بازدید روزانه و تکمیل فرم و ارسال هفتگی گزارش‌ها اقدام کند.

وی در تشریح چگونگی تنظیم صورت‌جلسات و اعلام هزینه قطعی حفاری گفت: «ناظر حفاری منطقه پس از پایان عملیات حفاری هر شرکت و ارسال فاکس اتمام کار حفاری همراه با نماینده شرکت حفار، طول و عرض واقعی حفاری و نوع مسیر آن را طبق «فرم صورت‌جلسه کمیته حفاری» تنظیم و تکمیل می‌کند. در خصوص دیرکرد زمان حفاری، تخریب فضای سبز، حمل خاک مازاد و پاکسازی مسیر حفاری- کوبش لایه‌های زیرین تا رقوم مورد نظر- عمر آسفالت زیر چهار سال و جز اینها، با توجه به گزارش‌های قبلی ناظر حفاری، فرم مربوط تکمیل می‌گردد و به امضای نماینده شهرداری منطقه، نماینده شرکت حفار و معاون فنی و عمرانی منطقه می‌رسد و سپس برای اعلام هزینه قطعی به کمیته حفاری مرکز ارسال می‌گردد».

مسئول کمیته حفاری شهرداری قم در ادامه سخنان خود افزود: «کمیته حفاری مرکز با توجه به نوع قرارداد بین شرکت حفار با شهرداری (ترمیم حفاری به وسیله شهرداری، یا نظارت شهرداری بر ترمیم حفاری به وسیله شرکت حفار) نسبت به محاسبه هزینه قطعی طبق «فرم هزینه قطعی حفاری» اقدام و به شرکت دست‌اندرکار و واحدهای ذی ربط اعلام می‌کند. برای پیگیری و وصول هزینه‌های قطعی حفاری، طبق برنامه کامپیوتری کمیته حفاری نسبت به تهیه گزارش‌های سه ماهه، شش ماهه و یک ساله مالی طبق «فرم ریز گزارش‌های مالی» اقدام می‌کند و آن را به واحد درآمد منطقه و درآمد شهرداری مرکز می‌فرستد. سپس این فرم برای اطلاع شهرداران مناطق، همراه با گزارش مالی نمودار مترایز و هزینه حفاری هر منطقه به تفکیک شرکت‌های آب و فاضلاب، برق، گاز و مخابرات، تهیه و ارسال می‌شود».

صابری مقدم در خاتمه، در مورد بازدید مشترک کمیته حفاری و شرکت‌ها، گفت: «به منظور کنترل و نظارت دقیق بر عملیات حفاری و ترمیم آن (در مسیرهایی که ترمیم به عهده شرکت حفار است) با هماهنگی قبلی یک نفر از کارشناسان شرکت مسئول، همراه با ناظر کمیته حفاری مرکز، از مسیر حفاری شرکت‌ها طبق لیست پروژه‌های حفاری یا ترمیم در حال اجرا بازدید می‌کنند و موارد نقص کار را به پیمانکار اطلاع می‌دهند تا نسبت به رفع آن اقدام کند».

گفتنی است در ادامه سمینار، میزگرد پرسش و پاسخی با حضور مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان

همایش رابطین آموزشی سازمان شهرداری

محسن سرداریان

از جمله دفاتر معاونت برنامه‌ریزی و توسعه سازمان شهرداری‌های کشور، دفتر آموزش و توسعه منابع انسانی است. این دفتر به منظور اهداف از پیش تعیین شده و ارتقای سطح دانش نیروی انسانی شهرداری‌های کشور، اقدام به برگزاری اولین نشست رابطین آموزشی کرد. این نشست با هدف معارفه و آشنایی رابطین استان‌ها و مراکز با یکدیگر، ارائه نکات آموزشی به آنان و ایجاد تعامل بین اعضا، با حضور کارشناسان آموزش دفاتر شهر و روستای استانداری‌های سراسر کشور و سازمان شهرداری‌های کشور، طی دو روز در مهر ماه سال جاری برپا گردید.

محمد حسین مقیمی، رئیس سازمان شهرداری‌های کشور، در ابتدای این همایش به اهمیت و ضرورت برگزاری چنین نشست‌هایی پرداخت و تأکید کرد: «شهرداری‌های کشور با دو مشکل اساسی رو به رو هستند که یکی از آنها شکل‌گیری ناقص تشکیلات، و دیگری مشکل نیروی انسانی است. بیشتر پست‌های سازمانی به افرادی سپرده شده است که صلاحیت علمی لازم را ندارند».

وی مشکلات مدیریت شهری را به دو دسته تقسیم کرد و افزود: «بخش اول مشکلات مدیریت شهری کمبود مدیریت است؛ و در واقع تصدی گری جای مدیریت را گرفته است. بخش دوم مشکلات این است که نیروی انسانی موجود مجهز به آموزش‌های لازم مدیریت شهری نیستند بلکه بیشتر به صورت تجربی کار کرده‌اند».

رئیس سازمان شهرداری‌ها افزود: «هیچ چیز نمی‌تواند جانشین صلاحیت‌های آموزشی باشد و افراد باید دوره‌های آکادمیک را گذرانده باشند و افرادی باید گزینش شوند که هم تحصیلات آکادمیک داشته باشند و هم علاقه؛ ولی فعلاً در شهرداری این گونه نیست. همواره آموزش‌ها به صورت تجربی بوده است و بعضی از افراد به مدارج بالا هم رسیده‌اند ولی چون پشتوانه علمی ندارند نمی‌توانند کارهای تخصصی را به خوبی انجام دهند».

وی تحصیلکرده‌های شهرداری را به سه دسته تقسیم کرد و گفت: «یک دسته کسانی هستند که تحصیلات دارند اما تخصص آموزشی‌شان درست به کار گرفته نشده است؛ دسته دیگر کسانی هستند که آموزش دیده‌اند و تجربه لازم را هم دارند اما به کار شهرداری علاقه‌مند نیستند؛ و دسته آخر کسانی‌اند که آموزش دیده‌اند، به کار در شهرداری‌ها علاقه‌مند هستند اما شناسایی نشده‌اند. متخصصانی نیز در سازمان هستند که مورد بی‌توجهی



قرار گرفته‌اند و کارایی لازم را ندارند. این کم‌کم باعث ایجاد بی‌اعتمادی و عدم انگیزه در سازمان می‌شود».

وی خاطر نشان کرد: «باید تلاش کنیم که بهره‌وری به حد مطلوب افزایش یابد. برای این کار ابتدا باید نیروی انسانی کارآمد شود. هم‌اکنون تنها ۳ درصد کارکنان شهرداری آموزش دیده‌اند، آن هم بیشتر آموزش غیر مرتبط. مهم‌ترین مسئولیت در این زمینه، تقویت رابطین آموزشی شهرداری است. اگر شهرداری‌ها در کار خود ناموفق هستند و درجا می‌زنند به خاطر این است که بخش آموزش رسالت واقعی خود را انجام نداده است».

مقیمی افزود: «ما علاقه داریم دوره‌های پودمانی و ترمی در شهرداری‌ها گذاشته شود، تا سطح آموزش در شهرداری ارتقا یابد. چنین چیزی در هر استان شکلی متفاوت دارد. در سازمان شهرداری‌ها آموزش دارای جایگاه ویژه‌ای است. ابتدا باید پذیرفت که تعداد نیروی انسانی کارآمد اندک است؛ و سپس برای حل مشکل نیروی انسانی آموزش را پیشه کرد. چنین علاقه‌ای در سازمان شهرداری‌ها وجود دارد».

رئیس سازمان شهرداری‌ها همچنین اظهار داشت: «ما از نظر بودجه گامی به جلو برداشته‌ایم؛ یعنی هر شهرداری در هر جایی از کشور که برنامه آموزشی مصوب داشته باشد، اعتبار آن را سازمان شهرداری‌ها تأمین می‌کند تا انشالله بتوان در طول برنامه‌ای ۵ ساله، کل پرسنل آموزش مناسب ببیند».

وی در پایان سخنانش خاطر نشان کرد: «اگر ما با همین سرعت بخواهیم به آموزش بپردازیم به جایی نخواهیم رسید. خواهش من این است که در هر استان برنامه جامع آموزشی تهیه شود و جنبه‌های آموزشی، اجتماعی، اقتصادی و عمرانی در آن لحاظ گردد. سازمان

شهرداری‌ها به دنبال آن است که تحولی اساسی در شهرداری‌ها، از نظر علم و دانش به وجود آید و برای این کار نیز حاضر است هزینه کند و هزینه‌هایش را بپردازد».

سپس در ادامه همایش، خالقی به بحث درباره اصول و روش‌های تدوین برنامه‌های آموزشی و معیارهای ارزیابی برنامه آموزشی مطلوب پرداخت. وی در آغاز سخنان خود به این مطلب اشاره کرد که انسان ناگزیر به یادگیری است و در واقع یاد می‌گیرد تا زندگی کند؛ و افزود: «برای برنامه‌ریزی باید به دو بعد توجه کرد: بعد کمی و بعد کیفی. بعد کمی شامل تعداد فراگیران، امکانات آموزشی، مکان آموزش، هزینه، مدت زمان آموزش و نظایر اینها؛ و بعد کیفی شامل اهداف آموزشی، محتوای آموزشی، کیفیت مدرسان، کارایی برنامه و مانند اینهاست». وی به سه اصل برنامه‌ریزی اشاره کرد و گفت: «نیاز مخاطبان، مصالح سازمان و دانش روز سه اصلی هستند که اگر به آنها توجه نکنیم راه به جایی نخواهیم برد». خالقی برنامه‌ها را به سه دسته برنامه کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت تقسیم کرد. وی با اشاره به این نکته که در مقوله‌های مدیریتی گفته می‌شود احساس قدرت از خود قدرت مهم‌تر است، گفت: «احساس قدرت یعنی داشتن دانش و یکی از اهداف آموزش قدرتمند ساختن مدیران و کارکنان است».

وی سپس اصول برنامه‌ریزی آموزشی را برشمرد و گفت: «این اصول عبارتند از: ۱- هماهنگی توسعه کمی با رشد و بهبود کیفی آموزش؛ ۲- همبستگی سطوح مختلف آموزش؛ و ۳- انطباق برنامه‌های آموزشی با نیازهای توسعه ملی». وی سپس دو واژه توسعه و سیستم را تعریف کرد و توسعه را تعامل انسان با خودش، تعامل انسان با دیگری و تعامل انسان با جامعه برشمرد. از سیستم نیز به عنوان مجموعه اجزایی یاد کرد که برای رسیدن به هدف با یکدیگر همکاری می‌کنند. خالقی در پایان سخنانش اصول مهم برنامه‌ریزی آموزشی را چنین برشمرد: «۱- اصول واقع بینی؛ ۲- اصل همکاری و مشارکت؛ ۳- اصل استمرار و ارزیابی؛ ۴- اصل تغییر و تحول؛ و ۵- اصل ضمانت اجرایی».

آموزش دهیاری‌ها

سپس غضنفر اکبری به ایراد سخنرانی درباره آموزش دهیاری‌ها پرداخت. وی در ابتدای سخنان خود وضع فعلی دهیاری‌ها را تشریح کرد و گفت: «بر اساس آمار سال ۱۳۷۵، حدود ۶۸۰۰۰ آبادی وجود داشته است که از میان آنها ۳۶۵۰۰ روستا بالای ۲۰ خانوار بودند. درست است که حدود نیمی از روستاها زیر ۲۰ خانوار جمعیت داشته‌اند، اما از این نظر تعداد ساکنان فقط شامل ۵ درصد جمعیت روستایی می‌شود. لذا قانون تقسیمات کشوری این آبادی‌ها را کنار گذاشت و روستاهای بالای ۱۰۰ خانوار را مد نظر قرار داد؛ زیرا هدف اصلی تحت پوشش قرار دادن جمعیت روستایی است و نه تعداد آبادی». وی با اشاره به اینکه اصلاحات ارضی و انقلاب به عنوان دو اتفاق باعث تغییر و تحول جامعه روستایی شده‌اند، گفت: «این اتفاقات جامعه روستایی را دچار شوک کرد و باعث شد بخشی از سرمایه‌ها و توانمندی‌ها از روستاها خارج شود و به شهرها منتقل گردد. در روستا تمام نیروهای کیفی و تحصیلکرده به سمت شهر هجوم می‌آورند، چون منافع مالی در شهر تأمین می‌شود نه در روستا». وی مهم‌ترین چالش فرا روی دهیاری‌ها را عدم حضور

نیروهای کیفی لازم در روستاها دانست و افزود: «این معضل فقط با توجه کردن به روستاهای بزرگ در ابتدای کار بهبود می‌یابد؛ زیرا صرفه سرمایه‌گذاری‌ها در روستاهای بزرگ بیشتر است».

اکبری افزود: «بعد از انقلاب اتفاقی که افتاد این بود که به روستاهای کوچک و دور افتاده توجه شد. در برنامه‌های سوم و چهارم و پنجم قبل از انقلاب روستاهای زیر ۵۰ خانوار به طور کامل کنار گذاشته شده بود زیرا اصلاً صرفه اقتصادی نداشتند. اما بعد از پیروزی انقلاب به محرومیت زدایی و عدالت گسترده به تمام روستاها توجه شد ولی در عمل بسیاری از اقداماتی که در آنها صورت پذیرفت بی‌استفاده باقی ماند و کشور از این بابت ضرر زیادی را تحمل کرد. اما اموری هم بودند که عملاً به وسیله وزارت جهاد در روستاها به دست فراموشی سپرده شد که من اسم آن را امور عمومی می‌گذارم. از این دست‌اند ایمنی روستا، ساماندهی فضای سبز، گورستان‌ها، زباله‌های روستایی، فاضلاب، و ورزش روستایی و نظایر اینها، که مورد بی توجهی قرار گرفت».

وی با اعلام این مطلب که آموزش‌ها باید همه جانبه باشد و شوراها روستایی نیز همپای دهیاری‌ها آموزش ببینند، توجه معاونت شوراها را به امر آموزش شوراها روستایی جلب کرد. سپس وظایف آموزش دهیاری‌ها را به دو دسته درون سازمانی و برون سازمانی تقسیم کرد؛ و افزود: «وظایف آموزشی درون سازمانی شامل مقوله‌هایی چون حسابداری، بودجه، نحوه تنظیم اسناد مالی، امور اداری و بایگانی، نحوه تنظیم گزارش و مانند اینهاست و وظایف برون سازمانی، به خدمات عمومی و امور عمومی مانند زباله، صدور پروانه ساختمان و مانند آن می‌پردازد». وی در پایان سخنانش گفت: «باید این حساسیت وجود داشته باشد که معضل تورم نیرو و نیروی بی‌کیفیت در دهیاری‌ها پیش نیاید».

در ادامه همایش نوید سعیدی رضوانی، کارشناس دفتر آموزش، به استراتژی‌ها و برنامه‌ها و دستورالعمل‌های آموزشی سال ۱۳۸۲ اشاره کرد. وی در ابتدای سخنانش تفاوت‌های دوره‌های علمی - کاربردی و دوره‌های پودمانی را برشمرد و گفت: «دوره‌های علمی کاربردی دارای آزمون ورودی‌اند. دوره‌ها کوتاه مدت‌ترند و هزینه‌شان نیز نسبت به دوره‌های پودمانی کمتر است؛ اما سختگیری وزارت علوم در راه اندازی این دوره‌ها بیشتر است. اصولاً دوره‌های عملی - کاربردی با این هدف راه اندازی و طراحی شده‌اند که استان‌ها و مؤسسات و سازمان‌ها بتوانند نیروی مورد نیاز خود را در مقطع فوق دیپلم - که مقطع مهمی است - تربیت کنند و از افزایش بدون برنامه کارشناس جلوگیری به عمل آورند. بیشتر این دوره‌ها با امکانات آموزشی مؤسسات متقاضی شکل می‌گیرد و دانشگاه جامع علمی - کاربردی صرفاً مجوز صادر می‌کند». وی رشته‌های تأیید شده به وسیله دانشگاه را، معماری و شهرسازی و امداد و نجات اعلام کرد و گفت: «تاکنون با برگزاری این کلاس‌ها در استان‌های خراسان، گلستان، قم، آذربایجان غربی، اردبیل و تهران موافقت شده است، که اکنون مراحل اداری را طی می‌کنند». وی افزود: «آنچه باید در میان مدت به آن نظم داده شود، تشکیل مؤسسه آموزش عالی علمی - کاربردی شهرداری است، که نقش هماهنگ کننده را دارد. قرار است در شهرداری رشته‌های جدیدی مانند خدمات شهری، آتش‌نشانی و ایمنی و حقوق شهری نیز تعریف شود، که امتحان آن بین گروهی است - یعنی رقابت بین خود شاغلان

است. اما دوره‌های پودمانی بدون کنکور است». وی با اعلام این مطلب که سازمان برنامه و بودجه با دوره‌های معادل فوق لیسانس و بورس‌ها مخالف است و با مأموریت آموزشی بلند مدت به سادگی موافقت نمی‌کند، گفت: «تأکید سازمان مدیریت بر دوره‌های کوتاه مدت در کنار شغل است. به علاوه، بخشنامه دوره‌های عمومی مانند دوره آموزش فناوری اطلاعات کارکنان دولت نیز ارائه شده است».

وی در پایان سخنانش به دوره‌های در دست اقدام مرکز آموزش اشاره کرد و افزود: «این دوره‌ها عبارتند از دوره IT، دوره فضای سبز، دوره مدیریت شهری و دوره برنامه‌ریزی شهری که در این میان دوره مدیریت شهری و IT در بردارنده نکات تازه‌ای است».

در ادامه چند تن از مسئولان آموزش شهرداری‌های استان‌ها به صحبت پرداختند. مسئولان آموزش استان‌های آذربایجان غربی و کرمان مشکلات خود را در زمینه اعتبارات عقب افتاده مطرح ساختند. رابط آموزشی استان اصفهان از عدم تشکیل گردهمایی‌های استانی برای دهیاری‌ها انتقاد کرد و افزود: «بر هم زدن نظام کدخدانمشی و جایگزین نشدن چیزی مناسب برای آن، معضلی است که باید به آن توجه شود». رابط آموزشی استان یزد هم از جنبی بودن و اهمیت ندادن به آموزش انتقاد کرد. سپس چند تن از رابطان آموزشی مرکز به صحبت پرداختند. مهدیزاده، کارشناس مدیریت توسعه شهری، دقایقی در زمینه مسائلی همچون حاشیه‌نشینی، طرح‌های توسعه شهری، آموزش و GIS به اظهار نظر پرداخت. در ادامه، ترحمی از دفتر خدمات عمومی صحبت کرد که موضوع آن مدیریت زباله و مواد زائد بود. وی هدف مدیریت زباله را کاهش هزینه‌های گزافی برشمرد که در این کار صرف می‌شود. وی بیشترین مشکل در مدیریت زباله را عدم آگاهی مسئولان دانست. پس از او، انصافی به عنوان نماینده دفتر آمار و اطلاعات و فناوری سازمان شهرداری‌ها به ایراد سخن پرداخت. وی با اشاره به اینکه دوره‌های پیش‌بینی شده دو دسته هستند، افزود: «دسته اول دوره‌های هفت گانه عمومی، و الزامی است».

دسته دوم دوره‌هایی هستند که در قالب‌های معین پیگیری می‌شوند و تخصصی‌اند. این دوره‌ها در دو قالب MCSD و MCSD.net پیش‌بینی شده‌اند، که علاوه بر ایران در سایر کشورها نیز اعتبار دارند. دوره دیگر، کارشناسی ارشد فناوری اطلاعات، گرایش مدیریت سیستم‌های اطلاعاتی و کارشناسی ارشد مهندسی سیستم‌های اقتصادی اجتماعی است. مذاکراتی با دانشگاه‌های صنعتی شریف و امیرکبیر برای اجرای توسعه دوره‌ها صورت گرفته است». وی در پایان سخن خود، تشویق فعالان امر آموزش را بسیار پراهمیت توصیف کرد.

روز دوم همایش با تلاوت آیاتی از قرآن مجید آغاز شد و سپس جمشید نژاد - که سخنرانی‌اش در برنامه روز اول بود - توضیحاتی را ارائه کرد و به تبیین شرح وظایف رابطین آموزشی سازمان و استان پرداخت. وی در ابتدای سخنانش به لزوم ایجاد آمادگی برای ارائه آموزش، هم در سازمان و هم در استان‌ها، اشاره کرد و افزود: «مهم‌ترین تشکیلاتی که می‌تواند برنامه‌ها را با بضاعت مناسب دنبال کنند، ادارات کل شهر و روستایی استانداری‌ها هستند. از ابتدا تلاش شده است که بعد از مشخص شدن رابطین آموزشی در استان‌ها، بتوان در دفاتر تخصصی تعامل را میان استان‌ها و مراکز

افزایش داد. اگر آموزش مهم‌ترین وظیفه سازمان نباشد، قطعاً یکی از مهم‌ترین‌هاست. آموزش جزو اولویت‌های سازمان است و باید استمرار یابد». وی در بخش دیگر از سخنانش اظهار داشت: «بخشی از برنامه‌های سازمان مربوط می‌شود به برنامه‌های آموزشی که طی توافقی که بین سازمان شهرداری‌ها و دانشگاه جامع علمی - کاربردی به عمل آمده، قرار بر این است که آموزش‌هایی در مقطع کاردانی انجام گیرد. این کار در پنج استان شروع شده است. در ابتدا ۲۱ رشته در نظر گرفته شده بود، که با ۹ رشته موافقت شد».

وی افزود: «باید اطلاع‌رسانی به شکلی باشد که هر کس در شهرداری‌ها در این مورد ذی نفع است، اطلاع پیدا کند و آمادگی لازم را به دست آورد. البته رقابت محدود است و تنها بین پرسنل شهرداری‌هاست. هدف همانا تشکیل مؤسسه آموزشی شهرداری است که البته این کار دشوار است و احتیاج به صرف وقت دارد. آن‌گاه می‌بایست شعبه‌های این مؤسسات آموزش عالی در استان‌ها تشکیل شود. در دانشگاه‌های علمی - کاربردی مقطع کاردانی راه اندازی شد و اگر در این مقطع بتوان به موفقیت‌هایی دست یافت، گام بعدی کارشناسی است».

جمشید نژاد با اعلام این مطلب که فعالیت دیگر تشکیل این گونه همایش‌هاست، گفت: «این همایش‌ها به صورت همایش‌های یک روزه و دو روزه یا کارگاه (Work Shop) انجام خواهد گرفت. آموزش‌های مکتوب بخش دیگری از فعالیت‌هاست و قرار شده است که به بخش آموزش ماهنامه‌ها و فصلنامه‌های انتشارات سازمان افزوده شود». وی از انتشار ۱۵ عنوان کتاب خبر داد که از آنها در زمان حاضر مرجع‌های مناسبی موجود نیست، تا نیازهای مربوط به مدرسان و مدیران و کارشناسان تأمین شود. نیز افزود که سعی شده است برنامه‌ها چندان ذهنی و تئوریک نباشند و جنبه کاربردی پیدا کنند؛ و در پایان هم اظهار داشت: «باید از شرایط فعلی و حمایت مؤثر رئیس سازمان نهایت استفاده را ببریم و این فرصت را مغتنم بشماریم. امیدواریم سال بعد بتوانیم کارنامه موفق تری ارائه کنیم».

آشنایی با قوانین و مقررات مرتبط با آموزش

سخنران بعدی همایش فرخ رحمانی، معاون دفتر آموزش و بهسازی نیروی انسانی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی بودجه، در مورد آشنایی با قوانین و مقررات مرتبط با آموزش کارکنان شهرداری‌ها و معرفی نظام نو آموزشی به ایراد سخن پرداخت. وی که معاون دفتر آموزش و بهسازی سازمان مدیریت نیز هست، گفت: «در برنامه سوم توسعه و در ماده ۵۰ قانون برنامه سوم به امر آموزش کارکنان دولت توجه شد و به دستگاه‌های اجرایی تکلیف گردید که درصدی از اعتبارات جاری و عمرانی خود را به امر آموزش کارکنان دولت اختصاص دهند. مقرر شد به ازای هر ۱۷۶ ساعت آموزشی که کارکنان دولت می‌بینند، یک ماه حقوق و فوق العاده شغل به آنها تعلق بگیرد. همچنین کوشش شده است تا نظام آموزش با توجه به سیاست‌های کلی نظام و دولت تهیه شود. این نظام در تاریخ ۱۳۸۰/۱۲/۲۸ به دستگاه‌ها ابلاغ شد. نظام مذکور با توجه به مطالعات تطبیقی که در چند کشور با دولت‌های مشابه ساختار دولتی کشور ما انجام پذیرفته بود، تصویب شد».

وی در ادامه اظهار داشت: «اولین اصل حاکم بر این نظام جدید آموزش کارکنان دولت، حاکمیت نگرش سیستمی است. این



نگرش، هم‌درون اجزای نظام حاکم است که با هم ارتباط دارند، و هم می‌تواند با سایر نظام‌های پرسنلی ارتباط برقرار کند. اصل دوم اصل شمول و فراگیری است که کلیه کارکنان دولت را در دستگاه‌های اجرایی، اعم از پیمانی و رسمی، در برمی‌گیرد.

اصل سوم، اصل جامعیت است. سعی شده است به کلیه نیازهای آموزشی کارکنان دولت - اعم از نیازهای فنی و انسانی - توجه شود. اصل چهارم، اصل نگرش مستمر بر پیشرفت‌های علمی است که با پیش‌بینی دوره‌های نوآموزی، کوشش گردیده است کلیه آموزش‌ها منطبق پیشرفت‌های علمی دنیا ارائه شوند. نظام آموزش کارکنان دولت بر اساس الگویی منطقی - مفهومی طراحی شده است. «وی همچنین خاطر نشان کرد: «اساس هر نوع برنامه‌ریزی آموزش کارکنان دولت، نیازسنجی است و این نیازسنجی باید بر اساس تحلیل سازمان، تحلیل شغل و تحلیل فرد صورت گیرد. از جمله ویژگی‌های این نظام این است که با سایر نظام‌های پرسنلی نظیر طبقه‌بندی، حقوق و دستمزد و ارزشیابی ارتباط ایجاد کرده و راهکار انگیزشی برای ترغیب کارکنان به آموزش به وجود آورده است. کوشش شد که در این نظام، دوره‌های بلند مدت آموزشی محدود شود و نیازهای آموزشی از طریق دوره‌های کوتاه مدت برآورده گردد. دوره‌های آموزشی به سه دسته (۱- دوره‌های آموزشی؛ ۲- دوره‌های نوآموزی؛ و ۳- دوره‌های آماده‌سازی) تقسیم می‌شوند. دوره‌های نوآموزی دوره‌هایی هستند که فرد برای اولین بار در آنها قرار می‌گیرد و هیچ‌اطلاعی در مورد آن ندارد، و در واقع آموزش‌های جدیدی تلقی می‌شوند. دوره‌های بازآموزی آنهایی هستند که کارکرد یادآوری دارند. ممکن است فرد اطلاعاتی در آن زمینه داشته باشد، و این در واقع حکم یادآوری را دارد. دوره‌های آموزشی آماده‌سازی نیز از نتیجه ارزشیابی سالانه فرد انجام می‌پذیرد و چنانچه فردی برای تصدی پست‌های بالاتر شایسته تشخیص داده شد، این دوره‌ها را می‌گذراند تا بتواند برای آن شغل در آینده آماده باشد.»

رحمانی همچنین خاطر نشان کرد: «در کل نظام چند نوع دوره آموزشی وجود دارد که یکی شان دوره آموزشی توجیهی است و در آن در بدو ورود افراد به خدمت دولت، جایگاه فرد در تشکیلات دولتی و وظایف و حقوق فرد در سازمان اجرایی به او آموزش داده می‌شود. دوره آموزشی شغلی نیز هست که خود به دو دسته تقسیم می‌شود: دوره آموزشی مشاغل اداری، آن دسته از مشاغل را که در تمام دستگاه‌های دولتی وجود دارند (مانند کارگزینی، حسابداری، و جز آن) در برمی‌گیرد؛ و دیگری دوره‌های آموزشی شغلی اختصاصی است که به یکی دو دستگاه خاص مرتبط است. دوره‌های عمومی نیز در نظام وجود دارد که به دو دسته فرهنگی اجتماعی و توانمندی‌های عمومی تقسیم می‌شود سازمان‌ها می‌توانند این دوره‌ها را با توجه به نیازهای کارکنان خود به تأیید سازمان برسانند و اجرا کنند.

دوره‌های دیگر، دوره‌های آموزشی بهبود مدیریت است که به منظور افزایش توانمندی‌های مدیریتی برنامه‌ریزی شده، برنامه‌ریزی و اجرای آنها صرفاً به عهده مرکز آموزش مدیریت دولتی است و مراکز آن در استان‌ها استقرار یافته‌اند. «وی اضافه کرد: «در نظام آموزشی دو نوع گواهینامه به ازای گذراندن دوره‌ها داده می‌شود. یکی از اینها گواهینامه نوع اول است که هر پودمان آموزشی را که افراد طی کنند، یک گواهینامه به آنها داده می‌شود که در آن، ساعت و مشخصات دوره معین شده است. گواهینامه‌های نوع دوم نیز به ازای گذراندن ساعت‌های مشخصی که مجموع این پودمان‌های آموزشی را تشکیل می‌دهند، بر اساس مقررات به افراد تعلق می‌گیرد و امتیاز استخدامی و کارکرد مدارک تحصیلی را دارد. گواهینامه‌های نوع دوم خود به سه دسته تقسیم می‌شوند: اول گواهینامه مهارتی که به آموزش‌هایی تعلق می‌گیرد که معطوف به فعالیت‌های علمی است و برای ارتقای سطح توانمندی‌های حرفه‌ای اختصاص داده می‌شود؛ دوم گواهینامه‌های تخصصی که بیشتر به اصول و مبانی نظری مشاغل توجه می‌کنند؛ و سوم گواهینامه‌های تخصصی پژوهشی که به آموزش‌هایی تعلق می‌گیرد که علاوه بر توجه به اصول و مبانی نظری و تخصصی مشاغل به مبانی پژوهشی مشاغل هم توجه نشان می‌دهد.» وی در پایان سخنان خود به سازوکار گرفتن گواهینامه‌ها اشاره کرد و گفت: «گواهینامه مهارتی به افرادی داده می‌شود که اولاً مدرک دیپلم داشته باشند، ثانیاً ۱۲۰۰ ساعت آموزش طی کرده باشند و دست کم ۲۳ آن آموزش‌های شغلی باشد. دیگر اینکه این ۱۲۰۰ ساعت می‌بایست دست کم در ۱۰ سال طی شود و در واقع هر سال فقط ۱۲۰ ساعت محاسبه می‌شود. صاحب این گواهینامه از مزایای کسانی که فوق دیپلم دارند بهره‌مند می‌گردد. برای گرفتن گواهینامه تخصصی نیز فرد باید مدرک فوق دیپلم داشته باشد و ۱۰۰۰ ساعت آموزش را طی کند، به گونه‌ای که دست کم ۳۴ آن آموزش‌های شغلی باشد. همچنین در هر سال فقط ۱۲۵ ساعت پذیرفته می‌شود و صاحبان این گواهینامه از مزایای مدرک لیسانس بهره‌مند می‌شود. برای گواهینامه تخصصی پژوهشی نیز مدرک لیسانس لازم است و فرد باید ۸۰۰ ساعت آموزش را طی کند که ۳۴ در زمینه آموزش‌های شغلی باشد و آموزش‌ها در ۷ سال انجام گیرد. حال اگر فرد طرحی تحقیقی در زمینه شغل مورد تصدیقش انجام دهد، چنین چیزی معادل ۱۰۰ ساعت آموزش محاسبه می‌شود.»

رحمانی در زمینه سازوکارهای انگیزشی افزود: «علاوه بر یک ماه حقوق و فوق‌العاده شغل برای هر ۱۷۶ ساعت آموزش، فرد می‌تواند از یک سال تعجیل در ارتقای گروه نیز استفاده کند. در مورد دوره‌های فناوری اطلاعات نیز گفتنی است که همه کارکنان دولت باید این دوره‌ها را طی چهار سال بگذرانند. آنهایی که مدرک کارشناسی دارند باید ۳ دوره را طی کنند و مدارک بالاتر هر ۷ دوره را.»

مردانه، مسئول دفتر توسعه منابع انسانی نیز از جمله افرادی بود که حضوری مؤثر در دور روز همایش داشت. وی در دو بخش در زمینه مسائل بودجه و توسعه منابع انسانی سخن گفت و به پرسش‌ها پاسخ داد. وی از جمله در مورد بودجه و اعتبارات چنین گفت: «اعتبارات آموزشی در سال ۸۱ یکی از دغدغه‌های اصلی استان‌ها بود و به هر حال با تأخیر انجام پذیرفت. اما همه اعتبارات توزیع شده‌اند و در

حساب استان‌ها موجود است». او در مورد علل تأخیر چنین گفت: «اساساً امکان اینکه بودجه هر شهر به خود آن شهر اختصاص داده شود وجود نداشت؛ زیرا با چنین چیزی تشکیل کلاس‌ها اصلاً امکان‌پذیر نبود. اما برای اینکه اعتبارات در اختیار استان‌ها قرار گیرد، مشکلاتی وجود داشت. فقط در صورت رضایت نامه کتبی شهرداری‌ها این کار امکان‌پذیر بود. با اینکه اکثر شهرداری‌ها موافق بودند که بودجه به صورت متمرکز در اختیار استان‌ها قرار گیرد اما این می‌بایست به صورت کتبی می‌بود. چون پای نامه نگاری اداری به میان آمد، موضوع صلحنامه مطرح گردید. سپس استان‌ها با انتخابات شوراها مواجه شدند و عملاً از این اقدام بازماندند. برای همین، طی توافق مدیریت دفتر با ریاست سازمان، این موافقت‌نامه فقط برای سال ۸۱ گرفته شد. اعتبارات سال ۸۲ به نسبت سال ۸۱ تغییر عمده‌ای کرد، به طوری که از ۴۷۰ میلیون تومان اعتبارات دفتر آموزش در سال ۸۱ به ۳/۵۰۰ میلیارد تومان در سال ۸۲ افزایش یافت. البته ۳۵۰ میلیارد تومان آن به انتشارات اختصاص پیدا کرد».

وی افزود: «استان‌ها نیز می‌توانند در هزینه کردن اعتبارات مشارکت داشته باشند. اعتبارات آموزشی سال ۸۲ به صورت شناور است و استان‌ها باید دوره‌های مورد نظرشان را با برآورد هزینه و مشخصات دوره به دفتر ارسال کنند. می‌توان از ۱ درصد تا هر چقدر که لازم باشد، از اعتبارات استان برای امر آموزش هزینه کرد. در سال ۸۲ اگر برنامه‌ای جامع و مانع و دارای قابلیت اجرایی تشخیص داده شود، می‌تواند اعتبارات بسیار بالایی را نیز جذب کند».

سعید مردانه، کارشناس دفتر آموزش، در بخش دیگری از سخنان خود به توسعه منابع انسانی اشاره کرد و گفت: «از این به بعد ما باید رابطین آموزشی و توسعه منابع انسانی باشیم و توسعه منابع انسانی زمانی حاصل می‌شود که تمام مردم ایران بتوانند گامی به پیش بردارند».

فرداد اسلامی، مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره «مؤسسه پیشبران کیفیت»، سخنران بعدی همایش بود که مطالبی را درباره توسعه منابع اظهار کرد. وی در آغاز سخنانش با اشاره به تفاوت آموزش در ایران با کشورهای توسعه یافته، گفت: «در ایران برای آموزش امتیازاتی در نظر گرفته می‌شود و ساعات آموزش در زمره ساعات کار به حساب می‌آید ولی در اروپا و آمریکا این گونه نیست. حتی در آمریکا این خود کارکنان هستند که برای گذراندن دوره‌های آموزش - که چهار هفته در سال است - به سازمان‌ها فشار می‌آورند. ما باید نگاهمان را عوض کنیم و درازمدت درباره مسائل بیندیشیم. مشکل این است که درآمد سرانه کشور پایین است. هدف آموزش همانا افزایش بهره‌وری افزود و ارزش افزوده و در نهایت افزایش درآمد سرانه است». وی با مقایسه درآمد سرانه ایران با کشورهای توسعه یافته، افزود: «درآمد سرانه ایران ۱۵۰۰ دلار است، درآمد سرانه کره ۱۱۷۵۰ دلار، و کشورهای پیشرفته ۳۰۰۰۰ تا ۴۰۰۰۰ دلار. این مقایسه نشان از نوعی فاجعه دارد. کشور ما در مقوله‌هایی مانند فرهنگ، رشد افزایش درآمد سرانه و مانند اینها انقلاب نکرده است. باید به دنبال توسعه بود و توسعه یعنی تغییر تدریجی برای تبدیل وضعیت حال به وضعیت مطلوب؛ و در این میان تغییر تدریجی بسیار اهمیت دارد».

وی افزود: «میزان بهره‌وری در ساعات کار در ایران ۴۰ دقیقه از

۸ ساعت است. این میزان در آمریکا ۴ ساعت و ۵۰ دقیقه و در اروپا بین ۳ تا ۴ ساعت است. توسعه منابع انسانی، سنگ زیربنای توسعه سازمانی و توسعه کشورها به شمار می‌آید. در زمینه منابع انسانی نیز چند نکته وجود دارد: کشف استعدادها، جذب آنها، سپس شکوفاسازی و در نهایت هم وفاداری و ماندگاری استعدادها. اگر فردی دل و ذهنش را به کار در سازمان پیوند نزده باشد، در واقع استخدام نشده است، ولو اینکه استخدام رسمی هم باشد. در این حالت فرد نمی‌تواند ارزش آفرین باشد. هم‌اکنون دو نوع ترک کار در توسعه منابع انسانی به چشم می‌خورد: ترک کار فیزیکی، و ترک کار ذهنی». وی در ادامه به توسعه حقوق و دستمزد اشاره کرد و گفت: «این اتفاق باید بیفتد اما چنین فرایندی یکطرفه نیست بلکه کارکنان باید بهره‌وری را بالا ببرند و از آن طرف هم سازمان به توسعه حقوق و دستمزد جامه عمل بپوشاند. توسعه سازمانی منجر به توسعه منابع انسانی و سپس منجر به وفاداری کارکنان و در نهایت باعث ایجاد فرهنگ سازمانی می‌گردد. فرهنگ سازمانی الگویی همسان شده در میان کارکنان هر سازمان است و شالوده فرهنگ سازمانی عبارت است از: ۱- ارزش‌های سازمانی؛ ۲- الگوهای ذهنی فردی و گروهی؛ و ۳- تکامل و نحوه سازگاری سازمان با شرایط محیطی. البته در ایران فقط به بخش سوم توجه می‌شود. ناگفته نماند که ارزش‌های سازمانی شامل سه دسته ارزش‌های اصلی و بنیادین یا ارزش‌های اخلاقی و ارزش‌های کسب و کار است».

آخرین سخنران همایش محمد زارع، از کارشناسان دفتر آموزش، مطالبی را در مورد آموزش پودمانی و روش‌های اجرایی آن اظهار کرد. وی گفت: «هدف دوره‌های پودمانی ارائه دوره آموزشی متناسب با مهارت است. در گذشته طراحی دوره‌ها متناسب با مهارت‌ها نبود و بیشتر مباحث نظری بود». وی در تعریف آموزش پودمانی اظهار داشت: «آموزش پودمانی به مجموع واحدهای مستقل که به صورت یک بسته آموزشی هستند گفته می‌شود. از ویژگی‌های دوره‌های پودمانی این است که اولاً در این آموزش‌ها هدف‌های رفتاری در پایان هر ترم دنبال می‌شود و دوم اینکه آموزش‌های پودمانی افزایش مهارت هر پودمان را دنبال می‌کند. اجرای سریع و رسیدن به هدف‌های کوتاه‌مدت از مزایای این دوره‌هاست. آموزش پودمانی متناسب با شرایط افراد شاغل طراحی شده است؛ به این معنی که تعداد واحدهای ارائه شده در هر پودمان محدود است و پودمان هدف خاصی را دنبال می‌کند».

همایش دو روزه رابطین آموزشی استان‌ها که با هدف ایجاد تعامل فکری بین رابطین و مرکز به انجام رسید، با تأکید بر انجام بهتر وظایف از سوی رابطین، ارائه طرح‌های مطلوب و ارسال بموقع برنامه‌ها به کار خود پایان داد. این همایش که به عنوان اولین همایش رابطین آموزشی برگزار شده بود، با به انجام رساندن رؤس کاری خود و بررسی مشکلات استان‌ها و ارائه پاسخ به برخی سؤالات خاتمه یافت. در پایان مسئولان برگزاری همایش ضمن ابراز امیدواری به برپایی مداوم چنین نشست‌هایی، خواستار تلاش بیشتر رابطین به منظور دستیابی به نتایج بهتر و پربارتر در نشست‌ها و همایش‌های بعدی شدند.

به همت سازمان شهرداری‌ها

شهرداران شهرهای ۳۰ تا ۵۰ هزار نفری گردهم آمدند

متخصص در اداره امور شهرها می‌اندیشد. منظور افرادی است که قابلیت استفاده بهینه از منابع مالی و دیدگاهی فراتر، شناسایی منابع مالی و به کارگیری آنها در اجرای پروژه‌های فنی و طراحی و برنامه‌ریزی شده در مدت زمان معین را، داشته باشند. وی از شهرداران خواست به سه موضوع در حوزه کاری شان بپردازند:

(الف) وضعیت نیروی انسانی؛ (ب) منابع مالی؛ و این پرسش که (ج) آیا امروز وضع در شهرداری ما همانی است که می‌خواهیم؟ اگر جواب منفی است، وظیفه ما به عنوان شهردار چیست؟ وی در ادامه افزود: «وظیفه ما این است که درباره نیروی انسانی کارآمد فکر کنیم. ما به سختی در این راه می‌کوشیم و هیچ محدودیت اعتباری نداریم، زیرا این هزینه به نوعی خود سرمایه‌گذاری برای منابع جدید است.»

وی در ادامه، از توجه سازمان به امر تحقیق و پژوهش سخن گفت که با مشورت استادان متخصص از مراکز آموزشی کشور در زمینه مدیریت شهری در حال انجام است. حضور مستمر و فعالیت جدی شهرداران در تقریباً ۶۰ جلسه مجلس، از دیگر دستاوردهای سازمان شهرداری‌هاست، که وی به آن اشاره کرد. در این جلسات شهرداران موفق شده‌اند دیدگاه‌های خود را به مجلس انتقال دهند و به نتیجه مقتضی برسند. وی یکی از جدی‌ترین حرکات مشترک با مجلس را افزایش عوارض بنزین از لیتری ۵ ریال به ۱۰ درصد قیمت بنزین عنوان کرد. مقیمی نتایج این فعالیت را هموار کردن راه برای فعالیت‌های بعدی و ایجاد تحول در نگرش مدیریت شهری به منابع مالی، و به عبارت دیگر انگیزش شراکت مردم در مدیریت شهر، برشمرد.

محمد حسین مقیمی در سخنان خود به نکات زیر اشاره کرد: - نیروی انسانی کارآمد، منابع مالی را شناسایی می‌کند و آن را به کار می‌گیرد.

- شهرداران باید پتانسیل‌های مالی شهر را شناسایی کنند و راهکارهای مناسب برای استفاده از این منابع بیابند.

- اعتباری که به شهرداری‌ها پرداخت می‌شود، به صورت مرتب و برای سرفصل‌های مشخص شده و پروژه‌های مصوب است.

- بالاترین رقم اجرای طرح تفصیلی در شهرها حدود ۴۵ درصد است.

- شهر را باید براساس اصول مهندسی، معماری - فنی و معماری - شهرسازی برپا کرد.

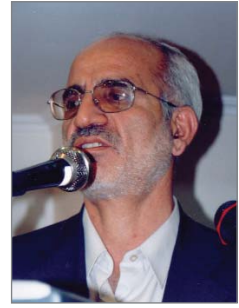
- چون شوراها برگزیدگان خود مردم‌اند و با آنان تعامل دارند، می‌توانند از دیدگاه‌های آنان در جهت تحلیل و استفاده در

سیستم مجموعه‌ای است که اجزای آنها هماهنگ با یکدیگر کار می‌کنند. کوچک‌ترین تغییر در عملکرد از پیش تعیین شده یک جزء، در این فعالیت هماهنگ‌گام ایجاد می‌کند و دسترسی به نتایج حاصل از این هماهنگی را به تأخیر می‌اندازد و گاه آن را ناممکن می‌سازد.

سازمان شهرداری‌ها با دربرگرفتن ۹۳۰ شهر از رتبه ۱ تا ۱۲ و تقسیم بندی آنها به لحاظ جمعیت، سیستمی است پیچیده از اجزای گوناگون که دامنه وسیع تغییرات درون اجزای آن، هماهنگی فعالیت‌های کل سیستم را تابع نظم دقیق و چشم‌ناپوشیدنی می‌کند. بروز کوچک‌ترین انحراف از چنین نظمی تمامی فعالیت‌های سازمان را از هم می‌پاشد و زمینه‌های ارتباطات سازماندهی شده آن را با دیگر تقسیمات دولتی به منظور استفاده در جهت توسعه مدیریت یکپارچه شهری، محو می‌کند.

برای هر چه منسجم‌تر کردن مهم‌ترین اجزای این سیستم - یعنی شهرداری‌ها - سازمان جوان شهرداری‌ها می‌بایست از دیدگاه‌ها، نظریات، کمبودها، مشکلات، پیشنهادها و انتقادات شهرداران آگاه شود. کاربردی‌ترین روش برای رسیدن به چنین سطحی از آگاهی تنها با حضور رودررو و در مکانی واحد و تعیین شده بدین منظور امکان‌پذیر است. به همین خاطر سازمان شهرداری‌ها اقدام به برگزاری همایش‌هایی با حضور شهرداران شهرهای مختلف کرده است. از جمله، همایش شهرداران شهرهای با جمعیت بین ۳۰ تا ۵۰ هزار نفر با دعوت از شهرداران ۷۰ شهر در روزهای ۲۳ و ۲۴ مهر ماه در هتل تهران، با هدف ایجاد تعامل، طرح سؤالات و مشکلات، رفع ابهام از قوانین شهرداری‌ها، آشنایی با روند رو به رشد سازمان شهرداری‌ها که برای اولین بار با نظریات متخصصان امور شهری در کشور شکل گرفته است، در فضایی صمیمی و با حضور مسئولان سازمان برگزار شد.

محمد حسین مقیمی به عنوان نخستین سخنران این مراسم کار شهرداری را کاری سخت عنوان کرد که نتیجه آن می‌بایست رضایتمندی مردم باشد. وی وجود شهرداری مقتدر، قوی، با پشتکار، با صداقت، علاقه‌مند و باکیاست را که بتواند شهر را محل آرامش مردم سازد، از جمله خواسته‌های مردم برشمرد. مقیمی در ادامه سخنانش اعلام کرد که سازمان شهرداری‌ها در رأس فعالیت‌های خود به امر آموزش و به کارگیری افراد



محمد حسین مقیمی
رئیس سازمان شهرداری‌های کشور

برنامه‌ریزی‌ها و اهداف بلندمدت استفاده کنند.

– شهرداران باید حافظ طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی باشند.

– طرحی را فنی می‌گویند که پس از اجرا، به جهت مسائل فنی نیاز به اصلاح نداشته باشد.

– مردم دوست دارند شهرشان قابل سکونت باشد، حمل‌ونقل‌شان روان باشد و از نظر فرهنگی توسعه یافته به شمار آید.

– آموزش‌های سازمان شامل آموزش‌های کوتاه مدت، میان مدت، بلند مدت، کلاسیک، پودمانی و حین کار است.

– نحوه توزیع عوارض سوخت به صورت متمرکز صورت می‌گیرد، به گونه‌ای که ۱۵ درصد از عوارض متعلق به ۷ شهر با جمعیت بیش از یک میلیون نفر است، ۳۰ درصد دهیاری‌ها و ۶۵ درصد بقیه شهرها.

– عوارض سوختی در سال جاری برای ۹۳۰ شهر حدود ۱۷۰ میلیارد تومان است که به همراه ۲۰۰ میلیارد تومان به‌ازای ۱/۲ قیمت روز از محل عوارض کالاهای وارداتی متناسب با ضرایب مذکور از طریق استانداری‌ها و به وسیله معاون عمرانی، بین شهرداری‌ها تقسیم خواهد شد.

– شهرداری‌ها می‌توانند در شهر محل خدمت خود برای دریافت عوارض محلی چون آب، گاز، برق، هتل‌ها، رستوران‌ها و همچنین کارخانه‌های تولید کننده مواد آلاینده – براساس لیست سازمان حفاظت محیط زیست، و در صورتی که عوارض دیگری به آنها تعلق نمی‌گیرد – اقدام کنند.

– شهرداری‌ها حداکثر تا ۱۵ روز آینده ۵۰ درصد اعتبارات خود را دریافت خواهند کرد.

– براساس عملکرد شهرداری‌ها در سال ۱۳۸۱، کمبود اعتبارات برخی شهرداری‌ها که براساس قانون تجمیع عوارض صورت گرفته است، از محل دیگر تأمین خواهد شد.

– این همایش‌ها در آینده به صورت نشست کارگروه‌های تخصصی از پیش تعیین شده ادامه خواهد یافت.

دست‌اندرکاران و فعالان دیگری نیز در این همایش حضوری جدی داشتند که به ارائه توضیحات لازم درباره فعالیت‌های انجام شده و آتی حوزه معاونت یا دفاتر خود به شرکت کنندگان پرداختند. سیدابوالفضل موسوی، معاون پشتیبانی فنی و مهندسی سازمان شهرداری‌ها، در سخنان خود به وظایف قانونی سازمان پرداخت. او در این باره گفت: «سازمان شهرداری‌ها، طبق ماده ۶۲ قانون شهرداری‌ها، سازمانی است که هم به امر آموزش می‌پردازد و هم اموری را که قانوناً به عهده وزارت کشور است برعهده می‌گیرد. پس از تصویب قانون تجمیع عوارض، توزیع اعتبارات متمرکز نیز به عهده سازمان شهرداری‌هاست. سازمان روز به روز جایگاه خود را در مواد قانونی و آیین‌نامه‌ها باز می‌کند، در کمیسیون‌های دولت و مجلس در تنظیم و طرح لوایح مربوط به شهرداری‌ها شرکت می‌کند. جلوه دیگر سازمان، تحقیقات و انتشارات است. همچنین برای انتقال تجربه و اساسنامه سازمان شهرداری‌ها، جلساتی با شهرداران و نمایندگان برگزار شده است، که این جلسه نیز یکی از آنهاست.» موسوی دغدغه فکری و مدنظر مدیران

حوزه پشتیبانی فنی و مهندسی را چنین عنوان کرد:

۱- تقویت مدیریت حکومت‌های محلی (دهداری‌ها و شهرداری‌ها)؛

۲- واگذاری امور شهر و روستا به این مدیران؛ و

۳- واگذاری امور به بخش خصوصی.

در ادامه نشست فریبرز دولت‌آبادی، مدیر کل دفتر توسعه مدیریت شهری، مهم‌ترین وظایف این دفتر را در دو حوزه برنامه‌ریزی و طراحی شهری و حوزه برنامه‌ریزی خلاصه کرد و گفت: «وظایف این دو دفتر در حوزه برنامه‌ریزی و طراحی شهری عبارت است از: هدایت و توانمندسازی شهرداری‌ها در خصوص تهیه طرح‌های توسعه شهری، ایجاد هماهنگی میان آنها و سایر مراجع ذی‌صلاح و ذی‌نفع، مساعدت و همکاری با شهرداری‌ها در فرایند بررسی و تصویب طرح‌های توسعه شهری، ارائه خطوط راهبردی و هدایت شهرداری‌ها برای شناسایی و احیای محیط‌هایی با ویژگی‌های فرهنگی و گردشگری، و بالاخره پیشنهاد تهیه ضوابط و معیارهای مناسب و بهینه و اعمال نظارت ارزیابی زیست محیطی در کلیه طرح‌ها و پروژه‌های توسعه شهری، که اجرای آنها بر محیط زیست و بهداشت شهری تأثیرگذار باشد.»

دولت‌آبادی مهم‌ترین اقدامات دفتر تحت مدیریت خود را در حوزه مدیریت شهری چنین عنوان کرد: «استقرار سیستم مدیریت اطلاعات نقشه‌ای در سازمان و ظرفیت‌سازی در شهرداری‌ها برای پذیرش آن، به منظور کنترل و هدایت همه جانبه کاربری زمین، بررسی برخی نارسایی‌ها در مراحل صدور مجوز و نظام هدایت و کنترل ساخت و ساز در داخل محدوده و حریم شهری، تدوین ضوابط و معیارهای مناسب و هماهنگی با دستگاه‌های ذی‌ربط، استقرار نظام ارزیابی شهرها در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سایر شاخص‌های مؤثر در مدیریت توسعه شهری به منظور درجه بندی و کنترل مستمر شهرها از نظر سطح توسعه یافتگی.»

از دیگر اقدامات مهم این دفتر می‌توان به بررسی و پیگیری برای تحقق ماده ۱۳۶ (مدیریت یکپارچه شهری) و ماده ۱۶۶ (مدیریت بافت‌های تاریخی)، اسکان غیررسمی، GIS، و بحث طراحی شهری و مدیریت کیفی شهرها اشاره کرد.

در ادامه نشست ناصر حاج محمدی، مدیر کل دفتر خدمات عمومی، با اشاره به اینکه دفتر خدمات عمومی دفتری است که شهرداری‌ها همیشه با آن سروکار دارند، مهم‌ترین وظایف اصلی دفتر خدمات عمومی را چنین برشمرد: بررسی و شناخت کمی و کیفی خدمات عمومی شهرداری‌ها، نظارت عالی بر عملکرد اقتصادی – اجتماعی – فرهنگی و تأسیسات خدمات عمومی شهرداری‌ها، شناخت مسائل و مشکلات مربوط به حفظ و نگهداری تأسیسات خدماتی موجود در برنامه‌ریزی برای توزیع اعتبارات مربوط و بررسی و مطالعه مستمر در روش‌ها، سازوکارها، دانش فنی، تجهیزات و ماشین‌های پیشرفته در عرصه ایجاد و بهره‌برداری از تأسیسات خدمات عمومی شهری. محورهای اساسی دفتر مذکور، شامل این مراکز است: آتش نشانی و خدمات ایمنی، ماشین آلات خدمات شهری، توسعه

فضای سبز، زیباسازی مبلمان شهری، مدیریت پسماندها، دفع مواد زائد شهری، بهداشت عمومی، ساماندهی مشاغل آلاینده، کشتارگاه‌ها، گورستان‌ها و میدان‌های میوه و تره بار.

حاج محمدی در ادامه سخنان خود از تهیه و تدوین استانداردهای ایمنی خدمات شهری آتش‌نشانی، راه اندازی کارگروه‌های تخصصی آمادگی جسمانی برای نیروهای آتش‌نشانی، ساماندهی تجهیزاتی، پشتیبانی علمی در زمینه تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات، انتشار فصلنامه «سبزینه شب»، آموزش ایمنی و مدیریت پسماندها، طرح تفکیک آب آشامیدنی از نآشامیدنی، و چند اقدام تازه دیگر در دفتر خدمات عمومی خبر داد.

مهم‌ترین فعالیت‌های دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌ها در سال جاری عبارتند از: ارتقای نظام فنی و اجرایی، بهبود سرویس دهی فنی نظام مهندسی، معرفی و ترویج مشخصات فنی، معرفی و ترویج مدیریت بهینه مصالح ساختمانی، ایمن‌سازی و مقاوم‌سازی و سیستمی کردن عملکرد عمرانی.

رضا منتظری، مدیر کل این دفتر، در زمینه مدیریت معابر شهری و برنامه‌ریزی عمرانی، به برنامه‌های بلندمدت به منظور صرفه‌جویی ۵۰ درصدی اشاره کرد و برای مثال، طرح افزایش عمر جدول - از ۵ سال به ۱۵ سال - را مطرح ساخت که در دوره‌ای ۱۵ ساله، حدود ۷۵ میلیارد تومان صرفه‌جویی به همراه خواهد داشت. وی همچنین در مورد فعالیت این دفتر در زمینه بند «د» ماده ۱۲۱ قانون برنامه سوم - بهینه‌سازی انرژی - خبر داد. طبق گفته وی، استان‌های کشور به سه گروه «الف و ب و ج» تقسیم شده‌اند. استان‌های گروه «الف»، استان‌هایی با ساختمان ۶۰۰ متر به بالا هستند که طرح بهینه‌سازی انرژی در آنها با امکانات و تسهیلات خوب، در حال برنامه‌ریزی و آزمایش است. دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها نیز، با همکاری وزارت نفت و

سازمان بهینه‌سازی انرژی، طرح ساخت پارک انرژی و خانه انرژی را (که بدون تأسیسات حرارتی در فصل سرد قابل استفاده است) در دست بررسی دارند.

دفتر دهیاری‌ها که اکنون به عنوان زیر مجموعه‌ای از معاونت پشتیبانی فنی و مهندسی انجام وظیفه می‌کند، به زودی به معاونت مستقلی تبدیل خواهد شد. غضنفر اکبری سرپرست این دفتر در سخنان خود شهرداری‌ها را در سه دسته توسعه گرا، میانه و یغماگر مورد بررسی قرار داد. وی ایفای نقش و دخالت به وسیله شهرداری‌ها را مبتنی بر چهار شیوه تولی‌گری (نگهبان بخش خصوصی)، تصدی‌گری (عدم حضور بخش خصوصی در حوزه‌های استراتژیک و خدمات فراگیر و همگانی)، قابله‌گری (زمینه ساز و ظهور کارآفرینان بخش خصوصی) و پرورش‌گری (توانمندسازی و مقتدرسازی بخش خصوصی) تعریف کرد.

وی در سخنان خود افزود: «شهرداری‌های توسعه‌گرا با تقویت چشم‌اندازهای کارآفرینی دراز مدت در میان بخش خصوصی و سرمایه‌گذارانی بنیادی در زیرساخت‌ها به شیوه قابله‌گری و پرورش‌گری عمل می‌کنند. شهرداری‌های میانه که بخش‌های خاصی از آنها دارای انسجام و ظرفیت کافی برای اجرای پروژه‌های مشترک هستند، بر سه شیوه نخست اتکا دارند و شهرداری‌های یغماگر با عدم اعتماد به مذاکرات نهادینه با گروه‌های جامعه مدنی، هدف اصلی مشارکت زدایی، ارجحیت پیگیری منافع فردی بر جمعی، مایه گذاشتن از مردم و عدم انعکاس نظریات و دیدگاه‌های مردم در برنامه‌ها، توجه خود را بیشتر معطوف به تولی‌گری و تصدی‌گری می‌کنند».

وی در ادامه، ضمن معرفی الگوی سازوکار همکاری شهرداری با بخش‌های خصوصی و مدنی، به تعریف آن پرداخت و گفت: «در این الگو نقش شهرداری ارائه چشم‌اندازها و ایجاد نظام نظارتی و کنترلی است تا بتواند مشکلات مرتبط با حرکت جمعی و



کاهش هزینه خدمات به بزرگ‌ترین منبع مالی پایدار تبدیل می‌شود».

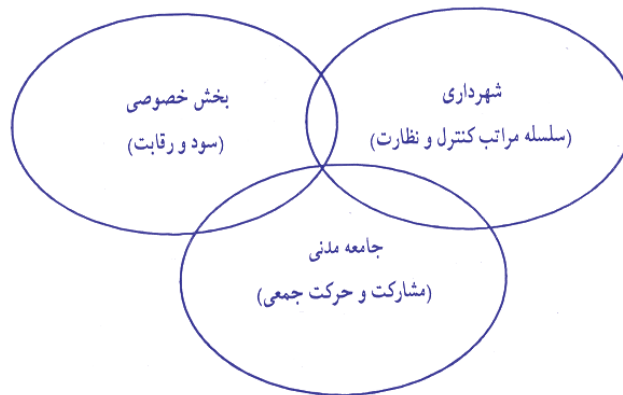
جوانشیر کدخداپور، معاونت پشتیبانی امور اجرایی سازمان شهرداری‌ها، در ادامه نشست به تعویق افتادن پرداخت اعتبارات را به شهرداری‌ها، در شش ماهه اول سال، اشاره کرد و افزود: «تأخیر در تدوین و تصویب آیین‌نامه‌های مربوطه، نیاز به افتتاح حساب‌های جدید با کد دولتی و به تدریج واریز شدن مطالبات سازمان از سوی دستگاه‌ها اعلام کرد». وی در ادامه از پرداخت نیمی از اعتبارات شهرداری‌ها خبر داد. همچنین از شهرداران خواست برای دریافت نیمه دیگر اعتبارات خود در زمینه تکمیل و بازگشت فرم‌های اطلاعات آماری، با دفتر آمار و فناوری و اطلاعات همکاری کنند، ضمن آنکه با عمل به تعهدات خود، چک‌های معوق‌شان را تا پایان سال ۸۰ تسویه کنند. در غیر این صورت وجوه چک از محل نیمه دوم اعتبارات کسر خواهد شد.

وی شهرداران را به همکاری با حسابرسان شهرداری که از سوی سازمان حسابرسی به شهرها اعزام خواهند شد، تشویق کرد و افزود: «سیستم حسابرسی سازمان از سیستم نقدی به تعهدی تغییر خواهد یافت. حسابرسی که تمام شود، سازمان سیستم پیشنهادی را با حضور معاونان شما، آموزش خواهد داد».

جلسات همایش پس از پذیرایی با سخنان آقایان مهدی جعفری مدیر کل بازرسی امور استان‌های سازمان شهرداری‌ها، امینی شهردار نیریز، و تیزپاز شهردار مشکین شهر ادامه یافت. جعفری مهم‌ترین اهداف اداره کل بازرسی را، بازرسی اصلاح‌گر و مثبت‌نگر عنوان کرد.

جعفری در ادامه سخنانش از شهرداران خواست بر کل مجموعه شهرداری محل خدمت خود نظارت جامع داشته باشند، تا راه بر هرگونه تخلف که نارضایتی مردم را به دنبال دارد ببندند. وی برخورد خوب همراه با تواضع را به شهرداران توصیه کرد و مطلع ساختن مراجعه‌کنندگان را از قوانین شهرداری و مشکلات شهرداران، راهی مؤثر برای کاستن از نارضایتی مردم و همراه ساختن آنها با مجموعه شهرداری دانست.

سپس تیزپاز، شهردار مشکین شهر، به برخی از مشکلات فراروی شهرداران اشاره کرد و گفت: «ما باید به همه جواب پس دهیم ولی در عین حال به هیچ مرجعی نمی‌توانیم شکایت کنیم. من از شرکت آب، برق، گاز، مخابرات در زمینه نقض ماده ۸ قانون منع فروش و تغییر کاربری اراضی فاقد کاربری مسکونی شکایت دارم». وی که با ۱۱ سال سابقه به خوبی از عهده طرح مشکلات شهرداران - به تأیید جمع - برآمده است، پیشنهادهای خود را به شرح زیر عنوان کرد: «توجه به مواردی که قوانین یکدیگر را نقض می‌کنند، چون تبصره ۹ ماده ۹ قانون زمین شهری بعد از سال ۷۰، ماده ۱۲۷۹ قانون مدنی و ماده ۱۴۷ و ۱۴۸، اجرای کامل دستورالعمل هماهنگی امور حفاری تصویب شده در آیین‌نامه هیئت وزیران در سال ۷۶، توجه فرمانداری‌ها به مؤخر بودن تبصره ۱۳ الحاقی قانون تجمیع عوارض به ماده ۹۲ حریم، جلوگیری از سوء استفاده در شهرها که بر اساس بند "د" تبصره ۴۵ قانون بودجه سال ۸۰، بند "ل" تبصره قانون بودجه سال ۸۱ و ۸۲ صورت می‌گیرد، توزیع عادلانه وام بین شهرداری‌ها، مجهز شدن شهرداری‌ها به نرم افزارهایی با قابلیت اجرا و مورد نیاز



شکست بخش خصوصی را به حداقل برساند». او افزود: «شهرداری‌ها می‌توانند شالوده عملکرد مناسب بخش خصوصی را، از طریق ایجاد پروژه‌های مشترک، مقررات و اعمال مقررات به شیوه‌ای که دارای مشروعیت باشد ایجاد کنند». وی در ادامه ثبات قوانین و مقررات، وجود قوه قضاییه مستقل را ضروری دانست و افزود: «از طریق تشکل‌های جمعی است که از اشتباهات شهرداری کاسته می‌شود و از حرکت‌های دلبخواهی و خودکامانه جلوگیری می‌گردد».

اسماعیل صالحی، معاون اداری مالی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری سازمان شهرداری‌ها، مطالعات را حلقه مفقود مدیریت شهری در ایران دانست. وی برای مشروعیت در اعمال مداخلات فضایی، کاربردی و ساختاری در عصر شهر، به کارگیری منافع عمومی را با پشتوانه مطالعاتی، ضروری دانست.

صالحی تصویب سرفصل خاص برای مطالعات و پژوهش در تصویب نامه هیئت وزیران را نقطه عطفی برای سازمان شهرداری‌ها برشمرد که با اعتباری بیش از اعتبار پژوهش دانشگاه تهران، به دو شکل متمرکز و غیر متمرکز صورت می‌گیرد؛ ولی متأسفانه یا برخی از شهرداران از آن استقبال نمی‌کنند، یا اینکه جذب کارهای عمرانی می‌شود. این در حالی است که منظور از مطالبه، پرسش به دنبال بروز مشکل است و مطالعه در حقیقت فرایند تعیین پاسخ است که در مراحل بعد در تعامل مردم و متخصصان برای حل آن، اهدافی در نظر گرفته می‌شود. این اهداف به طرح‌هایی منتهی می‌گردند که در تسلسلی منطقی به اهداف عملیاتی منجر خواهد شد. وی ادامه داد: «پس از این مراحل است که می‌توان به پروژه فکر کرد. پروژه تسلسل منطقی رشته فعالیت‌هایی است که اهداف عملیاتی را به اجرا نزدیک و آنها را محقق می‌سازد».

علی افتخاری، مدیر انتشارات سازمان شهرداری‌ها، در ادامه جلسات همایش، شهروند را شهرنشین آموزش دیده که در اداره شهر مشارکت می‌کند، تعریف کرد. وی یکی از اهداف سازمان را آموزش شهروندان و ایجاد زمینه‌های مشارکت آنها در حفظ محیط شهری اعلام کرد و در ادامه گفت: «شهردار باید شهر خوب را طبق دیدگاه‌های شهروند بسازد و بتواند شهروندان را با ایجاد تعلق به شهر و اعتماد به شهرداری وارد جریان کند. این امر با

مجموعه فعالیت‌های آنان، کمیته‌های مالی و انسانی به شرح زیر شکل گرفت:

اعضای کمیته انسانی

شهرداران شهرهای محلات، اقلید، سراب، چناران و چالوس.

اعضای کمیته مالی

شهرداران شهرهای نیریز، بابلسر، کامیاران، تویسرکان و درگز.

نشست شهرداران شهرهای با جمعیت ۳۰ تا ۵۰ هزار نفر با حضور فعال و علاقه‌مند شهرداران و مسئولان سازمان شهرداری‌ها به پایان رسید. عده‌ای آمدند، گفتند، شنیدند و رفتند. اما نوید اصلاح قوانین، بهبود و توسعه سیستم‌های مدیریت یکپارچه شهری تنها بار مسئولیت را بر دوش نویددهندگان سنگین‌تر می‌کند. آنها مصمم‌اند.

دیدگاه‌های چند تن از شهرداران شرکت کننده در همایش:

در خارج از جلسه با دوستان شهردار، تا جایی که ممکن بود صحبت‌هایی کردیم - که برای من بسیار مفید بود. کلاً برگزاری چنین جلساتی را مفید می‌دانم.

شهردار مشکین شهر

جلسه خوبی بود. ارتباط با دیگران بسیار سودمند بود. مشکلات و سؤالات‌مان را پیگیری کردیم و به نتیجه رسیدیم. من راضی بودم.

شهردار آستانه اشرفیه

جلسات کلاً خوب بود. تا ۷۰ درصد به آنچه پیش‌بینی می‌کردم، رسیدم. ارتباط با دیگر شهرداران و جلسات پرسش و پاسخ مفید بود. شهرداران جدید، در این جلسات به آنچه نمی‌دانستند، دست یافتند.

شهردار چابهار

در مجموع آن را مثبت ارزیابی می‌کنم؛ هر چند در نحوه برگزاری جلسه مشکلاتی پیش آمد. شهرداران سؤالات خوبی کردند ولی ما جوابی نشدیدیم. امیدوارم ابهاماتی که در قانون شهرداری‌ها وجود دارد، رفع شود.

شهردار دورچه اصفهان

این جلسات برای شهرداران نوعی آموزش است و سبب آشنایی شهرداران و مسئولان سازمان و استان می‌شود و کارها بهتر پیش می‌رود. اگر جلسات محدود نباشد بهتر است.

شهردار چالوس

شهرداری‌ها، اصلاح ساختار و تشکیلات اداری در به کارگیری چه بیشتر کارشناسان».

تیزپاز از فعالیت‌های غیرقانونی برخی از تعاونی‌های مسکن در حریم شهرها انتقاد کرد. وی نبود سیستم دقیق و ساختار اصلاح شده را عامل عدم توانایی شهرداران برای حل زیربنایی مشکلات و در نتیجه نارضایتی مردم عنوان کرد.

در این نشست کارگروه‌های تخصصی با حضور معاونان و مدیران کل دفاتر سازمان شهرداری‌ها برگزار شد و امکانی برای گفت‌وگوی رودررو و طرح مسائل و مشکلات شهرداران با مسئولان سازمان فراهم آمد. مهم‌ترین مشکلات و پیشنهاد‌های شهرداران شرکت کننده در این کارگروه‌ها را می‌توان به طور خلاصه چنین برشمرد:

— ناقص بودن چارت سازمانی شهرداری‌ها
— صرف زمان زیاد برای جذب نیرو
— مورد پرسش قرار گرفتن شهرداری‌ها که اقدام به تأمین نیرو برای اشباع چارت سازمانی خود می‌کنند، در مقابل عدم پرسشگری از شهرداری‌ها که اقدام به تکمیل کادر خود نکرده‌اند.
— پیشنهاد واگذاری تعیین چارت سازمانی به استانداران و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی هر استان
— طولانی شدن زمان تکمیل طرح‌های تفصیلی، گاه تا ۵ سال

— طولانی شدن زمان استعلام‌ها از ۲ تا ۳ سال
— پیشنهاد تسهیل در امر صدور پروانه‌ها
— کمبود بودجه ناشی از تخفیف شهرداری‌ها به برخی ادارات، خانواده شهدا و جانبازان
— پیشنهاد پرداخت حقوق کارکنان شهرداری‌ها به وسیله سازمان شهرداری‌ها
— نبود منابع مالی پایدار
— ابهامات در خصوص مسائل استخدامی
— عدم پرداخت اضافه کاری، حقوق و مزایا به شهرداران
— چگونگی دفن زباله‌های بیمارستانی
— ناکافی بودن یارانه قیر
— ساخت و سازهای غیرمجاز دستگاه‌های دولتی
— عدم توجه برخی شهرداران به تهیه طرح جامع طبق ماده ۹۹ قانون شهرداری‌ها و در نتیجه هزینه شدن میلیاردها تومان برای طرح‌های تملک
— وجود پادگان‌ها در داخل شهر
— اصلاح ماده واحده قانون حفظ کاربری کشاورزی
— لطمه زدن قانون تجمیع عوارض به برخی از شهرداری‌ها
— عدم پرداخت بودجه شهرداری‌ها به دلیل اجرای قانون تجمیع عوارض در هفت ماه گذشته.

تشکیل کمیته‌های مالی و انسانی با حضور شهرداران

با سابقه

در پایان مراسم با حضور موسوی و مدیران کل سازمان، پس از سخنرانی محمد حسین مقیمی، به منظور ارتباط هر چه بیشتر و بهتر با شهرداران شرکت کننده در همایش و ایجاد هماهنگی در

پیرانشهر گامی به سوی توسعه



عبدالله اسماعیلی
شهردار پیرانشهر

پیرانشهر از توابع استان آذربایجان غربی است، و در شمال غرب ایران قرار دارد. این شهر مرکز شهرستان پیرانشهر به شمار می‌رود. شهرستان پیرانشهر از شمال به شهرستان‌های اشنویه و نقده، از مغرب به کشور عراق، به فاصله ۱۲ کیلومتر - و از جنوب به شهرستان سردشت و از مشرق به شهرستان مهاباد محدود می‌شود.

پیرانشهر شهر نوپایی است، به گونه‌ای که قدمت آن حتی به بیش از نیم سده هم نمی‌رسد. در گذشته روستای کوچکی به نام «زرگتن» در مجاورت روستای «کهنه خانه» واقع بود که به مرور با توسعه هر دو روستا و با توجه به مرزی بودن منطقه و ضرورت اعمال سیاست‌های نظامی شهر کوچکی به نام «خانه» تشکیل گردید؛ و لیکن نام شهر خانه بعدها از نام ایل سپهریان برگرفته شد و به پیرانشهر تغییر یافت.

شهر پیرانشهر از نظر بافت اجتماعی ترکیبی روستایی دارد؛ اکثر ساکنان آن کشاورز و دامدارند و از همین گذر امرار معاش می‌کنند. این شهرستان با قابلیت‌هایی چون دارا بودن زمین‌های حاصلخیز، آب فراوان، مراتع گسترده، کوهستان‌ها و استعداد‌های مرزی و پوله‌وری، مکان مناسبی است برای فعالیت‌های کشاورزی، دامداری، بازرگانی و تجارت و نظایر اینها.

آب و هوای لطیف، پوشش گیاهی مناسب، رودخانه‌های دائمی و بارش‌های فراوان و جنگل‌های مسیر پیرانشهر به سمت سردشت به طول تقریبی ۳۰ کیلومتر و وجود منطقه خوش آب و هوای پراندان از توان‌های این شهر برای جذب گردشگر به شمار می‌رود.

از سویی نیز وجود بازارچه مرزی و بازارچه‌های داخل شهر و مجتمع تجاری بزرگ پیرانشهر توانسته است نظر گردشگران و مسافران را بیش از پیش به سوی این شهر کردی و آذری زبان جلب کند.

اما پیرانشهر در قیاس با شهرهای قدیمی و همجوار، چونان کودکی است تازه پاگرفته. تلاش شهرداری و مشارکت شهروندان سختکوش آن در این جهت است که پیرانشهر ریشه‌ای مستحکم در دل خاک تمدن شهری بدواند. عبدالله اسماعیلی، شهردار این شهر، برای هر چه پویاتر شدن آن، در شش ماهه اول سال ۱۳۸۲ فعالیت‌های مؤثری را در امر خدمت‌رسانی به مردم و در زمینه‌های عمرانی، شهرسازی و توسعه فضای سبز شهری انجام داده و برای محقق شدن هر چه بیشتر اهداف، اقداماتی چون تفویض اختیار به مدیران و تمرکز زبانی را در دستور کار خود قرار داده است.

یکی از برنامه‌های شهرداری پیرانشهر در سال ۱۳۸۲ به لحاظ کمبود منابع درآمدی، تکیه بر فرهنگ مشارکت و نهادینه کردن آن است. شهردار پیرانشهر معتقد است تاکنون شهرداری پیرانشهر را در زمینه توسعه و عمران شهری موفق ساخته، اتکای شهرداری به مشارکت شهروندان ارتباط مستقیم و تنگاتنگ با مردم به منظور بررسی



پلاک بزرگ شهر به مساحت ۶ هکتار و مجموعه شهرداری شهرسازی

وضعیت شهرداری، تقویت آموزش شهروندی به صورت مستمر و برگزاری جلسات در محله‌ها و تجربه شورا یاری در سال ۱۳۸۲ بوده است.

به اعتقاد عبدالله اسماعیلی شهردار پیرانشهر، مشارکت نیازمند آموزش است. به همین منظور شهرداری از مشارکت شهروندان در امر ساماندهی معابر سطح شهر بهره برده و تاکنون قریب به ۷ کیلومتر جدول‌گذاری معابر شهری، اصلاح کوچه‌ها در مناطق حاشیه شهر از جمله منطقه مسجد نور کهنه خانه را به اتمام رسانده است. ناگفته نماند که مشارکت شهروندان در این پروژه حدود ۴۰ درصد بوده است.

از دیگر فعالیت‌های عمرانی شهرداری پیرانشهر که مستقیماً به همت شهرداری تحقق یافته است، می‌توان به جدول‌گذاری هشت منطقه، خیابان و کوچه اشاره داشت. از این دست‌اند: جدول‌گذاری منطقه نور (حدود ۴ هزار متر کانیو)، جدول‌گذاری خیابان توانیر (۴۵۰ متر جوب دو طرفه)، جدول‌گذاری کوچه طه زاده واقع در جنوب خیابان فرهنگیان شماره ۲ (به طول ۱۸۶ متر)، جدول‌گذاری کوچه شهید حاجی احمدی (۱۸۰ متر کانیو) و نظایر اینها.

نیز از همین دست‌اند: اصلاح ۳ تقاطع، زیرسازی و خاکبرداری خیابان ۱۶ متری بهجتی، خیابان کاظم نظری و خیابان کمربندی از انتهای شهرک تا خیابان مولوی، خیابان کارگر و خیابان ۲۴ متری کهنه خانه، آسفالت ۵ کوچه و ۲ خیابان و یک بازارچه، روکش آسفالت و لگه‌گیری معابر سطح شهر و نظایر اینها.

افزون بر اینها، این واحد در طول هفته دولت موفق به افتتاح و بهره‌برداری از مجموعه شهرداری با هزینه ۶۰۰ میلیون ریال، گشایش کتابخانه عمومی شهر با هزینه ۳۰۰ میلیون ریال، افتتاح بوستان عمر خیام با هزینه ۳۵۰ میلیون ریال و پلاک بتنی خیابان شهید بهشتی حد فاصل میدان استقلال و آزادی به مساحت ۴ هزار متر مربع، احداث ۱۰ واحد آلاچیق در بوستان ۲۶ شهریور و احداث سرویس‌های بهداشتی عمومی شده است.

با توجه به اینکه از وظایف مهم و اساسی شهرداری‌ها ایجاد، احداث و توسعه فضای سبز شهری است، در این راه شهرداری پیرانشهر که از اولین روز تأسیس تا سال ۱۳۷۸ فقط دارای یک بوستان به نام بوستان کودک به مساحت ۱۸ هزار متر مربع بوده است، طی سه‌الی چهار سال گذشته، فضای سبز شهر را به میزان ده هکتار توسعه داده است. به علاوه، با به تصویر کشاندن جایگاه شهر و تأثیر آن در جذب توریست و نقش فرهنگ‌سازی عمومی در داشتن شهری جذاب، گام‌های بزرگی در این زمینه برداشته است. افزون بر اینها، این شهرداری با احداث بوستان‌های محلی، مشارکت شهروندان را بیش از پیش در امر حفظ و نگهداری و گسترش فضای سبز برانگیخته است.



آلاچیق و سیدهای کل پارک ۲۶
شهریور

رسیدگی به بیش از ۳۰ مورد شکایات مردمی در خصوص تاکسی‌های مختلف و خط‌کشی خیابان‌ها و معابر سطح شهر، و از این قبیل.

از دیگر سو، دایره ساختمانی این شهرداری نیز ۱۳۶ فقره پروانه ساختمانی، ۳۹۱ فقره گواهی پایان کار، ۶۵ فقره گواهی عدم خلاف صادر کرده است.

همچنین با نگاه به عملکرد دایره درآمد شهرداری پیرانشهر، می‌توان دید که این دایره طی شش ماه گذشته با وصول عوارض سالیانه از اصناف به میزان ۳۴ میلیون و ۸۹۵ هزار ریال و عوارض سالیانه از دارندگان اتومبیل به میزان ۱۶ میلیون و ۵۲۰ هزار ریال و دریافت ۶۷ میلیون و یکصد هزار و ۲۲۰ ریال به عنوان عوارض سطح شهر به منابع درآمدی شهرداری یاری رسانیده است.

افزون بر اینها، امور اداری و کارگزینی شهرداری پیرانشهر در مسیر خدمت‌رسانی به نیروی انسانی کوشای این شهرداری برنامه‌هایی را جامه عمل پوشانیده است، از قبیل صدور احکام افزایش حقوق و دستمزد کارگران شهرداری، معرفی کارکنان برای طی کردن دوره‌های آموزشی، ارسال گواهی پزشکی کارگران به سازمان تأمین اجتماعی و شرکت در جلسات شورای اداری شهرداری‌های استان در جهت طرح و تصویب ارتقای گروه، تغییر شغل و نظایر اینها.

در مورد عملکرد کارخانه آسفالت شهرداری پیرانشهر نیز گفتنی است که شهرداری پیرانشهر در طول شش ماه اول سال ۱۳۸۲ در این کارخانه موفق به تولید مصالح دانه‌بندی شن و ماسه به مقدار ۱۴ هزار و ۵۶۵ متر مکعب و تولید آسفالت - با توجه به نبود قیر - به مقدار ۲ هزار و ۹۲۴ تن شده است.

بی‌گمان واحد روابط عمومی هر سازمان همواره از ارکان مهم و عمده آن به شمار می‌رود. رسالت اطلاع‌رسانی و آگاهی‌رسانی وظیفه روابط عمومی را حتی دو چندان هم کرده است. روابط عمومی شهرداری پیرانشهر نیز همگام و همسو با دیگر روابط عمومی‌ها، با به دوش کشیدن این رسالت اقدامات متنوعی را محقق ساخته است. از جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: تهیه و تنظیم آمار و اطلاعات و پاسخ‌مکاتبات اداری، شرکت در جلسات نمایندگی شهرداری، جمع‌آوری و چاپ بولتن و عملکرد شهرداری، هماهنگی و شرکت شهردار و اعضای شورای اسلامی شهر در برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی واحد مهاباد و استان و ارتباط با روزنامه‌های استانی و چاپ مطالب متنوع در روزنامه‌ها و مجله «شهرداریها» و نیز فراهم کردن مقدمات شبکه تصویری رایانه در زمینه تکریم ارباب رجوع، و جز اینها.

این نیز ناگفته نماند که از دغدغه‌های اصلی و عمده مسئولان شهرداری پیرانشهر، اشتغال و اشتغال‌زایی در سطح شهر و توسعه درآمد پایدار و مستمر و توسعه اقتصاد شهری است.

به گفته عبدالله اسماعیلی، شهردار پیرانشهر، این شهرداری توانسته است از لحظه‌ها و امکانات ایجاد شده در سطح شهرستان به دلیل فعال بودن بازارچه مرزی، با همفکری و هماهنگی ارگان‌ها و ادارات مرتبط، نزدیک به دو هزار نفر را به طور مستقیم و غیر مستقیم در بازارچه‌های احداث شده به کار بگمارد.

نیز به گفته وی، به لحاظ وجود بازارهای روز، شهرداری خواهد توانست با احداث یک واحد مجتمع تجاری با زیربنای ۴۳۰۰ متر مربع و واگذاری مغازه‌های واقع در مجتمع، به شکوفای شدن اقتصاد شهر، اشتغال‌زایی و کسب درآمد بیشتر برای شهرداری و شهر مدد رساند.

به گفته اسماعیلی، کاشت بیش از ۲۰ هزار اصله نهال و ۵۰ هزار درختچه ترون و تکمیل پارک‌ها و بوستان‌های محلی سطح شهر، در افزایش سرانه فضای سبز شهری مؤثر بوده است. وی به احداث بوستان بزرگ شهر به مساحت ۶ هکتار اشاره می‌کند که از بوستان‌های زیبا و مناسب برای جذب شهروندان به شمار می‌رود.

به علاوه، ناگفته نماند که واحد فضای سبز شهرداری پیرانشهر نیز طی شش ماه اول سال جاری فعالیت‌های عمده‌ای داشته است که می‌توان به اینها اشاره کرد:

بازسازی آب نمای میدان استقلال، بازسازی آب نمای میدان جمهوری اسلامی، زیرسازی درختان سطح شهر، وجین علف‌های هرز در بوستان‌ها و میدان‌ها و کودپاشی فضای سبز سطح شهر و جز اینها. واحد خدمات شهری شهرداری پیرانشهر نیز در این مسیر اقداماتی را به انجام رسانده است، همچون جمع‌آوری ۷۰ تن زباله در روز، شست و شو و رفت و روب جداول و خیابان‌های سطح شهر، انتقال و دفن زباله‌ها و اجرای طرح تحویل کیسه زباله در جلوی منازل به شهروندان. این واحد با اقدامات ارزنده خود نقش مثبتی در فرهنگ‌سازی و ایجاد بستر مناسب در پاکیزگی شهر داشته است. با این حال، ۷۰ تن زباله این شهر با جمعیت ۸۶۷۲۱ نفری آن، کماکان به روش سنتی دفع و دفن می‌گردد. در این خصوص شهردار پیرانشهر رایزنی‌هایی طی ۲ سال اخیر برای دفن بهداشتی زباله‌های شهری داشته است ولی به علت نبود نقدینگی و محدود بودن منابع مالی هنوز نتوانسته است گام مؤثری در این زمینه بردارد و در این گذر تنها موفق به خرید یک دستگاه ماشین حمل زباله شده است.

طی شش ماه اول سال ۱۳۸۲ دیگر واحدهای زیر مجموعه شهرداری پیرانشهر نیز اقداماتی را به انجام رسانیده‌اند، که در ادامه به ترتیب به عملکرد واحد آتش‌نشانی، تاکسیرانی، دایره ساختمانی، درآمد، اداری و کارگزینی، کارخانه آسفالت و در نهایت هم به عملکرد روابط عمومی اشاره می‌گردد.

از جمله ارزنده‌ترین اقدامات آتش‌نشانی طی این شش ماه، اطفای حریق در واحدهای مسکونی (۱۰ مورد)، تجاری و کارخانجات (۲ مورد)، باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی و دامداری (۴ مورد)، انبارهای علوفه و مواد غذایی (۴ مورد) و اطفای حریق در جنگل‌ها و مراتع (۲ مورد) و همکاری با واحد خدماتی و عمرانی ارگان‌ها در ۱۱ مورد بوده است.

واحد تاکسیرانی شهرداری پیرانشهر هم فعالیت‌های مثبتی را به انجام رسانده است که از جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: صدور ۴۰ مورد پروانه ساختمانی، ۵ مورد جلسه توجیهی برای مدیران آژانس‌ها، گشت زنی در سطح شهر و کنترل شهر و عبور و مرور درون شهری،

بیرجند - بلوار صیاد شیرازی



اطلاعات شهری، تمامی اسناد و مدارک پرونده‌ها اسکن شد و اطلاعات پرونده‌ها به برنامه سیستم ارائه گردید. ناگفته نماند که در سیستم یکپارچه‌سازی اطلاعات شهری شهرداری بیرجند، طرح تفکیکی شهر، نقشه وضع موجود شهر، به تفکیک ملک و GIS، موجود است.

عملیات خاکبرداری، تراس بندی و ایجاد مبلمان، در دست اجراست.



پارک شاهد



خبرنگار ماهنامه گفت: «از آنجا که نزدیک به ۹۰ درصد از ارتباطات شهرداری و شهروندان بیرجندی به دایره شهرداری و اداره نوسازی و اصناف برمی گردد، سیستم یکپارچه‌سازی اطلاعات شهری منجر به گردش سریع‌تر پرونده‌ها و کاهش هزینه‌ها خواهد شد. این به گونه‌ای است که پیش‌بینی می‌شود، میانگین ماندن شهروندان در ادارات شهرداری به ۵ دقیقه کاهش یابد.»

مسئول اداره فنی و شهرداری بیرجند، درباره مراحل اجرایی طرح اظهار داشت: «برای اجرای این سیستم، ابتدا با توجه به وجود ۳۸ هزار و ۵۰۰ ملک در بیرجند، کلیه پرونده‌های نوسازی و شهرداری طی ۲ ماه با یکدیگر ادغام شدند و برای هر پرونده، کد نوسازی لحاظ گردید. مرحله بعدی، استخراج اطلاعات مشترک از پرونده‌های ادغامی بود، که این کار ظرف ۳ ماه انجام شد.»

وی ادامه داد: «در مرحله نهایی سیستم یکپارچه‌سازی

خدمت‌رسانی به گردشگران و تأمین کمیود سرانه فضای سبز شهری، اقدام به احداث و توسعه بوستان هلالیه و شاهد با اعتباری حدود ۲۸۰۰ میلیون ریال کرده‌است.

بوستان هلالیه ۲ هکتار وسعت دارد که فاز دوم آن با ایجاد فضای سبز و مبلمان، ساماندهی حریم رودخانه مجاور بوستان و نصب یک دستگاه چرخ و فلک، به زودی به بهره‌برداری خواهد رسید.

در ورودی شهر، بوستان شاهد نیز چشم‌انداز زیبایی به مدخل ورودی بخشیده و شرایط مناسبی را برای استراحت و تفریح گردشگران تازه وارد به شهر فراهم ساخته است. هم‌اکنون فاز دوم این بوستان با اجرای

برای اجرای طرح تکریم ارباب رجوع، شهرداری قشم اقدام به تهیه فرم‌های مخصوصی کرده است. در اجرای این طرح، پس از پایان کار ارباب رجوع و قبل از خروج از اداره فرم‌های خاصی در اختیار وی گذاشته می‌شود تا پس از آگاهی کامل از اجرای طرح، در صورت تمایل آن را تکمیل کند و در صندوق مخصوص بیندازد. این فرم‌ها در پایان هر ماه جمع‌آوری می‌شوند و پس از بررسی آنها، کارمندانی که بیشترین خدمت را - و به بهترین وجه - به ارباب رجوع ارائه کرده‌اند، مشخص می‌شوند و از آنها تقدیر به عمل می‌آید. بر عکس، کارمندانی که مورد انتقاد ارباب رجوع قرار گیرند، برای ارائه توضیحات کافی دعوت و توجیه می‌گردند.

خدمات رایانه‌ای شهرداری بیرجند

مرحله اجرای آزمایشی سیستم یکپارچه‌سازی اطلاعات شهری شهرداری بیرجند به زودی به بهره‌برداری می‌رسد.

این سیستم که با هدف اتوماسیون اداری و تکریم ارباب رجوع - و همسو با آن - طراحی شده است، به شهروندان این امکان را خواهد داد تا از مراحل صدور پروانه ساختمانی خود با خبر شوند و با ارائه کد نوسازی یا نشانی ملکی خود، تمامی اطلاعات موجود را دریافت دارند.

سید مهدی رونقی، مسئول اداره فنی و شهرداری بیرجند عمده‌ترین کاربرد سیستم مذکور را اطلاع‌رسانی در مجموعه فنی و شهرداری دانست و به

تلاش شهرداری جوانرود برای جلب گردشگران

شهر جوانرود با جمعیتی حدود ۴۲ هزار نفر در ۸۳ کیلومتری کرمانشاه واقع است. این شهر با توجه به قرار گرفتن در مسیر بازارچه مرزی شیخ صالح و جاذبه‌های طبیعی، مورد توجه گردشگران مختلف است.

شهرداری جوانرود با آگاهی از این امر و به منظور

موفقیت طرح تکریم ارباب رجوع در شهرداری قشم

روابط عمومی شهرداری قشم، طرح تکریم ارباب رجوع را در ادارات شهرداری به اجرا درآورد. اجرای طرح تکریم ارباب رجوع در شهرداری قشم، نتایج مثبتی را به دنبال داشته است، به طوری که کار ارباب رجوع به بهترین نحو ممکن و در زمان کوتاهی انجام می‌گیرد.

افتتاح دومین پارک سوار اتوبوسرانی در یزد

دومین پارک سوار اتوبوسرانی شهر یزد به منظور ساماندهی معضل ترافیکی چهار راه فضای سبز واقع در خیابان امام خمینی (ره)، در محل انتهایی این خیابان و جنب بوستان بزرگ شهر، به بهره برداری رسید.

پارک سوار مذکور که به نام امام خمینی (ره) نامگذاری شده، با مساحتی در حدود ۴۲۶۰ متر مربع

دارای سه سکوی مخصوص سوار و پیاده شدن مسافر و سه باند عبور است که روزانه ۲۶ دستگاه اتوبوس از هفت مسیر شهری به آن وارد می شوند و از آنجا به نقاط مختلف شهر اعزام می گردند.

در زمان حاضر ۲۰۰ دستگاه اتوبوس در شهر یزد به خدمات رسانی مشغول اند که با توجه به رشد جمعیت، هر ساله ۲۵ دستگاه اتوبوس به این ناوگان اضافه می شود.

جواد دشتی، مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی یزد، در این ارتباط به مشکل کمبود فضای توقف برای اتوبوس ها در جایگاه فعلی اشاره کرد و گفت: «برای رفع این مشکل و سهولت خدمات رسانی، تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و همچنین رفع بعضی معضلات ترافیکی و آلودگی هوا، در چهار نقطه شهر اراضی مناسبی برای

احداث پارک سوارهای اتوبوسرانی در نظر گرفته شده است.»



افتتاح پارک سوار حضرت امام خمینی (ره)

رئیس سازمان شهرداری های کشور گفت: «ضرورت هماهنگی بیشتر برنامه های عمرانی با برنامه های زیست محیطی و اهداف آن، توجه به ماده ۶۱ قانون برنامه سوم توسعه و ادامه آن در برنامه چهارم، شناخت اساسی مشکلات و دستیابی به بهترین شیوه برنامه ریزی، سالم سازی محیط شهری و سکونتگاه ها، تمرکز بخشیدن به اطلاعات با همکاری و مشارکت دستگاه های اجرایی و مراکز علمی تحقیقاتی کشور گامی در جهت کاهش آلودگی هوای کشور است.»

معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور ادامه داد: «تقویت و تجهیز دستگاه ها و سازمان های اجرایی که با مسائل محیط زیست سروکار دارند، ارتقای سطح آگاهی های عمومی در مورد اهمیت مسائل زیست محیطی و سالم سازی محیط به منظور جلب همکاری های مردم و تقویت مناسبات منطقه ای و بین المللی به منظور بهره گیری از یافته ها و تجربیات سایر ملت ها در زمینه مسائل محیط زیست، توانایی های لازم را برای کاهش آلودگی هوا فراهم می سازد.»

در حاشیه اولین کنگره کشوری آلودگی هوا نمایشگاهی نیز با عنوان نمایشگاه هوای پاک برگزار شد. این نمایشگاه با هدف معرفی برنامه ها، دستاوردها و خدمات و تقویت ارتباط دستگاه های اجرایی، نهادهای تصمیم ساز و برنامه ریزی، مشکل های مردمی، مراکز علمی و پژوهشی و شرکت های تجاری برای دستیابی و حفظ هوای پاک برگزار گردید.

در این کنگره ۲ روزه استادان و صاحب نظران مقالاتی را قرائت کردند. علاقمندان می توانند اطلاعات مورد نیاز خود را در این زمینه از سایت اینترنتی

www.iranbluesky.org یا

www.Persiamed.net دریافت دارند.

این کنگره با همکاری دانشکده بهداشت، دانشگاه شهید بهشتی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور و شرکت ایران خودرو در محل دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی برگزار گردید.

در کنگره کشوری آلودگی هوا معصومه ابتکار، معاون ریاست جمهوری و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، در مورد برنامه ها و مطالعات انجام شده برای کاهش آلودگی هوا چنین گفت: «معاینه فنی خودروها از جمله برنامه های انجام شده به منظور کاهش آلودگی هواست که با همکاری شهرداری و وزارت کشور صورت گرفته است. از دیگر محورهای مهم و مورد تأکید، توسعه کمی و کیفی حمل و نقل عمومی، همکاری با بانک جهانی در سطح بین المللی، بررسی برنامه ها و پیشنهادهای همکاری کشورهای ژاپن و فرانسه، و همچنین تغییر الگوی حمل و نقل شهری است. در این زمینه مطالعاتی در سطح هفت شهر آلوده کشور انجام گرفته و مراحل اجرایی آن در شهرهای اصفهان، مشهد، شیراز و تبریز آغاز شده است.»

ابتکار در ادامه به لایحه تجمیم عوارض که مطابق آن صنایع آلوده کننده موظف به پرداخت ۱ درصد عوارض به شهرداری ها هستند، اشاره کرد و در نهایت مصوبه اخیر قوه قضاییه را مبنی بر تخصصی شدن دادگاه های رسیدگی به تخلفات زیست محیطی، گامی مؤثر در هر چه دقیق تر شدن رسیدگی به جرایم زیست محیطی برشمرد.

در ادامه محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و رئیس سازمان شهرداری های کشور، اقدامات دولت، وزارت کشور و سازمان محیط زیست را در جهت کاهش آلودگی هوا یادآور شد و پیشنهادهایی را برای رفع کاهش آلودگی هوا مطرح ساخت.

اولین کنگره کشوری آلودگی هوا

اولین کنگره کشوری آلودگی هوا به منظور ایجاد بستر مناسب برای بحث و تبادل نظر، ارائه راهکارهای علمی و کاربردی با هدف کاهش معضلات سلامت جامعه، مسائل زیست محیطی، کنترل و جلوگیری از نشر آلاینده های مختلف و نیز ارتقای سطح دانش و آگاهی عمومی، به منظور دستیابی به محوری واحد در امر کاهش آلودگی هوا برگزار شد.

دعوت به مشارکت در نمایشگاه هوای پاک

۱۶-۱۵ مهر ۸۲ تهران

نمایشگاه هوای پاک در حاشیه اولین کنگره کشوری آلودگی هوا و با هدف معرفی برنامه ها، دستاوردها و خدمات و تقویت ارتباط دستگاه های اجرایی، نهادهای تصمیم سازی و برنامه ریزی، مشکل های مردمی، مراکز علمی و پژوهشی و شرکت های تجاری برای دستیابی و حفظ هوای پاک برگزار می شود.

مشارکت کنندگان

- تولید کنندگان و عرضه کنندگان تجهیزات فنی، آزمایشگاهی و تکنولوژی
- دانشگاه ها، مراکز تحقیقاتی، نهادهای غیر دولتی و شرکت های پژوهشی
- سازمان های اجرایی، کارکنان سازمان های برنامه ریزی و فناوریهای
- سازمان های صنایع نفت و خودرو و دیگر صنایع فعال در زمینه کنترل آلاینده ها
- و همه شخصیت های حقیقی و حقوقی علاقمند به حضور در زمینه مصرف بهینه سوخت و کنترل آلودگی هوا

فرصت ها

- حضور در فهرست حمایت کنندگان کنگره
- حضور در فهرست شرکت کنندگان نمایشگاه
- ارزج نامه و آگهی بر انتشارات کنگره و کتاب نمایشگاه
- معرفی محصولات و خدمات در نمایشگاه
- حضور در نشست های دو و چند جانبه دولت - دانشکده صنعت برای معرفی برنامه های
- کلان بینگرنی از آلودگی هوا
- معرفی مدیران و دانشمندان برای شرکت در کنگره و دریافت جوایز آموزش مداوم

فهرست ها

- برای فرآیند نمودن حضور و مشارکت فهرست های منوع بر اساس امکانات مشارکت کننده و فرصت های مورد درخواست ارائه می شود.

شهرداری منطقه ۶ تهران برگزار کرد:

مسابقه برترین های پخت کیک در پارک لاله

برگزاری جشنواره فرهنگی هنری شعبانیه در محل آبنمای مرکزی پارک لاله، جمعیت بی شماری



را به این نقطه فراخوانده بود. آن روز سروصدای کودکان بیش از روزهای دیگر به گوش می رسید، جنگ شادی با اجرای نمایش عروسکی، موسیقی سنتی و مسابقه حضوری برای کودکان و مسابقه برترین های پخت کیک توجه کننده حضور پرشور شهروندان و شادی کودکان بود.

جشنواره فرهنگی هنری شعبانیه که به مدت ۱۲ روز به همت معاونت فرهنگی اجتماعی شهرداری منطقه ۶ تهران برگزار شد، تبلور یکی دیگر از وظایف شهرداری ها بود. شهرداری منطقه ۶ تهران در راستای ارائه خدمات فرهنگی به شهروندان همزمان با ایام شعبانیه با اعلام فراخوان در صدا و سیما، روزنامه ها و نصب بیل بورد در خیابان، از علاقمندان دعوت کرد تا با پخت کیک در دو بخش حرفه ای و خانگی در این جشنواره شرکت کنند.

در مراسم آغاز به کار جشنواره، که از ساعت ۱۶ الی ۱۷ ادامه داشت، زنان خانه دار در بخش خانگی و قنادان منطقه در بخش حرفه ای به رقابت پرداختند.

گفتنی است شهرداری منطقه ۶ تهران فضایی به مساحت ۶۰ متر مربع را در محل آبنمای پارک لاله به این امر اختصاص داد.

در طی ۱۲ روز جشنواره، حدود ۳ الی ۴ هزار نفر -

و در روزهای تعطیل ۵ الی ۷ هزار نفر - در محوطه آبنما جمع شدند تا از نزدیک نظاره گر مسابقه برترین های پخت کیک باشند.

عمده شرکت کنندگان مسابقه زنان خانه دار بودند. آنان با رعایت مفاد مسابقه - از جمله در نظر گرفتن حداقل وزن کیک به میزان ۲ کیلو و حداکثر ۱۰ کیلو - به ارائه کیک های خود پرداختند. کیک ها با تزئین های زیبا بر روی میز چیده شدند و سپس مجری برنامه از میان جمعیت حضار تعدادی را به عنوان هیئت داوران انتخاب کرد. وظیفه هیئت داوران این بود که به کیک ها بر حسب شکل ظاهری و مزه امتیاز دهند، و یکی که بیشترین امتیاز را دریافت کرد، به برنده مسابقه حضوری کودکان و نوجوانان اهدا شد! دوازدهمین روز جشنواره فرهنگی هنری شعبانیه مصادف بود با میلاد امام مهدی (عج). این روز به تهیه کنندگان برترین کیک ها اختصاص داشت. ۲۵ نفری که در این مدت بیشترین امتیاز را از هیئت داوران دریافت کرده بودند، در انتظار ماندند تا از میان آنها ۳ نفر به عنوان برترین های نهایی اعلام گردند و جوایز نفیسی دریافت کنند. گفتنی است در آخرین روز جشنواره نیز جنگ شادی برگزار شد و جشنواره این گونه به کار خود پایان داد.

ساماندهی بازار بزرگ قم

بازار بزرگ قم، از قدیمی ترین بازارهای کشور است. این بازار بزرگ با قدمت ۴۰۰ ساله، در گذر سال ها پذیرای مسافران و زائران بی شماری بوده است و اینک تغییر و تحولی اساسی را در سیمای ظاهری می طلبد.

به همین منظور شهرداری قم طرح ساماندهی این بازار بزرگ را در زمره اولویت های کاری سال ۱۳۸۲ قرار داده و اقداماتی را نیز در این زمینه آغاز کرده است. طرح ساماندهی بازار بزرگ قم طی جلسات متعددی با حضور شهرداری و مسئولان شرکت های آب و فاضلاب، مخابرات، وزارت دادگستری، نیروی انتظامی، میراث فرهنگی، اداره بهداشت و بازرگانی و مجمع امور صنفی بازار مورد بررسی قرار گرفت. راه های مشارکت و همکاری نهادهای مذکور نیز بررسی شد و مقرر گردید که این طرح در ۴ فاز به اجرا درآید.

ابوالفضل گلی، رئیس ستاد رسیدگی به تخلفات شهری قم، در تشریح مراحل اجرایی طرح به خبرنگار ماهنامه چنین گفت: «برای بهبود عبور و مرور خودروها در محوطه داخلی بازار با هماهنگی اداره راهنمایی -

رانندگی، ورود تمامی موتورسیکلت ها به داخل بازار ممنوع شد. ورود خودروها نیز فقط در ساعاتی معین آن هم برای تخلیه بار مجاز اعلام شد و برای توقف سایر خودروها هم پارکینگ در مجاورت بازار در دست احداث است.»

فاز دوم به ساماندهی کلیه دستفروشان و دوره گردان صحن بازار اختصاص داشته است. برای این کار، عوامل دست اندر کار رفع سد معبر، دستفروشان را از سطح بازار جمع آوری کردند و به کلیه کسبه نیز اعلام شد تا اجناس را داخل مغازه چیده و از قرار دادن آنها در بیرون از مغازه خودداری کنند.

فاز سوم هم به نوعی به زیباسازی بازار مربوط می شود. در فاز سوم کلیه تابلوها و پلاکاردهایی که باعث ایجاد چشم انداز نامطلوبی می شدند، جمع آوری گردیدند.

رئیس ستاد رسیدگی به تخلفات شهری قم، فاز چهارم را مختص امور عمرانی دانست و افزود: «عملیات عمرانی ساماندهی بازار به دو بخش کف سازی و دیوار کشی مجزا شده است. برای کف سازی بازار، ابتدا کلیه لوله های قدیمی و فرسوده - که بر اثر جرم گرفتگی، آب آشامیدنی را بی استفاده کرده بودند - ظرف ۳ روز جمع آوری شدند و با همکاری شرکت آب و فاضلاب اقدام به لوله گذاری جدید شد.»

وی همچنین اظهار داشت: «سیم های زائد نیز با همکاری شرکت مخابرات از محل های آویزان شده

خارج گردید و پس از طی این مراحل، عوامل شهرداری ظرف ۴۸ ساعت، با هماهنگی سازمان میراث فرهنگی کف سازی سطح بازار را شروع کردند.»

به گفته وی، به زودی دیوارهای بازار نیز به سبک سنتی و با نمایی از سنگ و آجر تحت نظر پیمانکاری از اصفهان انجام خواهد شد؛ و در آینده ای نزدیک با حفظ نما و شمایل سنتی بازار، تحولی اساسی در سیمای ظاهری بازار بزرگ قم رخ خواهد داد.



بازار قبل از ساماندهی



بازار بعد از ساماندهی

آموزش ایمنی و آتش نشانی در مدارس دولت آباد

شهرداری شهر دولت آباد، از توابع شهرستان تربت حیدریه، در سال ۱۳۷۰ تأسیس شده است. این شهرداری به منظور ارائه خدمات ایمنی و آتش نشانی به شهروندان، اقداماتی را به انجام رسانده است. از جمله اقدامات ارزنده واحد خدمات ایمنی و آتش نشانی دولت آباد، می توان به برگزاری کلاس های

آموزشی برای دانش آموزان پسر و دختر مقطع راهنمایی اشاره کرد.

این کلاس ها با هدف برخورد اولیه دانش آموزان با حریق و طریقه استفاده از کپسول های ۶ کیلویی برگزار شد. مسئولان برگزاری این دوره، برای آگاهی از بازدهی و نتایج تلاش های خود، دوره های عملی نیز برای دانش آموزان برگزار کردند که نتایج آن حکایت از موفقیت ۹۹ درصدی دانش آموزان داشته است.

شهرداری دولت آباد مطابق بند ۱۴ ماده ۵۵ وظایف شهرداری، که اتخاذ تدابیر مؤثر و اقدام برای حفظ شهر از خطر سیل و حریق است، اقدام به تأسیس اولین ایستگاه آتش نشانی برای این شهر ۱۰ هزار نفری کرده است.

علاوه بر این، تجهیزات مورد نیاز آتش نشانان نظیر

یک دستگاه لودر هپکو ۵۴۰، تجهیزات کامل تانک آب، و نظایر اینها به وسیله شهرداری دولت آباد خریداری و در محل ایستگاه تعبیه شده است. در سطح شهر دولت آباد تعدادی شیر آتش نشانی نیز مشاهده می شود.

افزون بر اینها، واحد عمران شهرداری دولت آباد اقدام به بازگشایی انتهای خیابان امام خمینی، که در بافت قدیم و در ضلع جنوبی این شهر قرار دارد، کرده است. شیب خیابان مذکور از عمده دلایل این بازگشایی بوده است. این شیب همه ساله در فصل زمستان به سبب جمع شدن آب های سطحی، مشکلات عدیده ای را برای عابران پیاده و سواره به وجود می آورد. هم اکنون انتهای خیابان زیرسازی شده است و به زودی آسفالت می شود.

موفقیت شهرداری منطقه ۲۰ تهران:

تولید آسفالت مقاومت بالا

برای نخستین بار در شهرداری های کشور، طرح تولید و بخش آسفالت مقاومت بالا در شهرداری منطقه ۲۰ تهران اجرا شد.

این عملیات را حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۰، با همکاری تعدادی از اعضای هیئت علمی یکی از دانشگاه های معتبر کشور، در یکی از معابر پرتردد منطقه ۲۰ (ضلع غربی خیابان فدائیان اسلام، بعد از کمربندی آزادگان) به اجرا در آورده است.



محمد رضا معماریان، معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۰، در خصوص افزایش توان باربری (مقاومت) و عمر مفید این نوع آسفالت، افزودن ماده مضاعف را ضروری عنوان کرد و افزود: «برای افزایش مقاومت، به دلیل وجود محدودیت قبل از تولید این نوع آسفالت، مطالعات و آزمایش های این طرح به صورت نمونه های آزمایشگاهی انجام گردید. در مرحله اول نتایج نمونه های آزمایشگاهی موفقیت آمیز بود. این آسفالت با افزایش حداقل ۵۰ تا ۷۰ درصدی مقاومت محصول به دست آمده، تنها ۱۰ درصد افزایش قیمت نسبت به آسفالت معمولی دارد.»

وی خاطر نشان کرد: «در صورت حمایت و ایجاد تغییرات لازم در سیستم تولید (کارخانه آسفالت) به راحتی می توان در آینده ای نزدیک، این محصول را به مرحله تولید و مصرف رساند.»

سازمان شهرداری ها برگزار کرد:

نشست مدیران عامل سازمان گورستان های شهرهای کشور

دومین گردهمایی مدیران عامل سازمان گورستان های مراکز استان ها و شهرهای بزرگ کشور با هدف بهبود وضعیت آرامستان ها از طریق بیان مشکلات و دیدگاه های مشترک از جانب مدیران و همچنین بیان راهکارها و بسترسازی های لازم، از طرف سازمان شهرداری های کشور در محل این سازمان برگزار شد.

در این نشست ناصر حاج محمدی، رئیس دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری های کشور، به بیان

مشکلات گورستان های موجود اشاره کرده و در این زمینه چنین گفت: «در زمان حاضر مشکل بزرگ گورستان های کشور زمین است. معضل دیگر، در اختیار نداشتن تأسیسات جدید و دستیابی به سیستم کامپیوتری برای ارائه آمار دقیق است، که این امر بسیار لازم و ضروری می نماید.»

وی از جمله مشکلات دیگر گورستان ها را فقدان مدیریت واحد گورستان ها در برخی از شهرها دانست و افزود: «واگذاری بخشی از اختیارات به سازمان اوقاف، مشکلاتی را به خاطر فقدان سیاست گذاری واحد در پی خواهد داشت.»

حاج محمدی نبود قانون صریح و روشن در مورد گورستان های متروک، حفاظت گورستان ها و تدفین غیر مجاز را از جمله دیگر مسائل سازمان گورستان ها دانسته و خاطر نشان کرد: «امسال در اعتبارات ملی کمکی برای سازمان گورستان ها اندیشیده شده که امید است با بیان مشکلات و ارائه طرح های توجیهی در هر

استان و بیان دیدگاه های مثبت و سازنده به این مشکلات سامان داده شود.» وی آمادگی این سازمان را برای ایجاد اتحادیه گورستان های کشور، از جمله فعالیت های آن در مسیر بهبود بخشیدن به مشکلات موجود برشمرد.



در ادامه جلسه مدیران عامل سازمان گورستان‌های هریک از استان‌ها به بیان مشکلات موجود، و دیدگاه‌ها و پیشنهادهای شان در خصوص حل مشکلات مشترک پرداختند.

مدیر عامل سازمان بهشت زهرای تهران با اشاره به مشکل زمین به عنوان مشکل مشترک تمام استان‌ها،

مشکلات بازیافت شهرهای غربی کشور بررسی شد

برای حل مشکل زباله، بازگرداندن مواد زائد جامد بازیافتی و جلوگیری از دفن و نابودی روزانه ۵۰ میلیون تومان موادی که می‌توان با سرمایه‌گذاری‌های مناسب به چرخه تولید و



گفت: «در برنامه سوم به مسئله گورستان بسیار کم‌رنگ اشاره شده بود و نهایتاً سیستم دولتی نیز بهای چندانی به آن نمی‌داد. لازم است که مسئله گورستان‌ها در برنامه چهارم به عنوان یک مسئله‌ای اجتماعی فرهنگی مطرح گردد و در طرح‌های هادی و تفصیلی شهرها برای گورستان‌ها زمین در نظر گرفته شود. این

بهره‌وری مجدد بازگرداند، همایش یک روزهای در شهر همدان برگزار شد.

در این همایش که جمعی از دانشجویان و استادان دانشگاه‌ها، مدیران و اعضای جبهه سبز شاخه همدان، سازمان حفاظت محیط زیست و جمع کثیری از اعضای تشکل‌های غیر دولتی (NGO) ها شهرداری همدان حضور داشتند، مقدمات بهره‌گیری از نظریات و پیشنهادهای استادان، کارشناسان و مدیران سازمان‌های بازیافت موفق چند استان و شهرستان کشور برای اجرای طرح بازیافت مواد جامد از زباله‌های شهری همدان برگزار شد.

خسرو سامری، شهردار همدان طی سخنانی با اشاره به تولید روزانه ۴۰۰ تن زباله در شهر همدان خاطر نشان کرد: «هم اکنون هر شهروند همدانی به طور متوسط روزانه ۸۹۶ گرم زباله تولید می‌کند که هزینه جمع‌آوری و دفع همین مقدار برای شهرداری ۹۳۳ ریال است. بدین ترتیب امسال شهرداری همدان در بخش زباله یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان هزینه صرف می‌کند.»

وی با بیان اینکه این مبلغ یک‌دهم از کل بودجه سالانه شهرداری مرکز و مناطق چهارگانه است گفت: «در صورت اجرای طرح بازیافت، ضمن آنکه به میزان زیادی از حجم روزانه زباله‌های شهری و هزینه‌های تبعی آن کاسته

بررسی‌های لازم باید تا قبل از تدوین برنامه چهارم به وسیله سازمان صورت گیرد». در انتهای این جلسه به منظور بررسی سریعتر مشکلات و ارائه دیدگاه‌ها، کارگروه‌هایی تشکیل گردید و اعضای آن به بحث و بررسی و ارائه راهکار پیرامون مشکلات گورستان‌های کشور پرداختند.

می‌شود، این امکان نیز فراهم می‌گردد که با جداسازی مواد جامد سالانه درآمد زیادی از طریق بازیافت و برگرداندن مواد جامد به چرخه مجدد بهره‌وری، به حساب شهرداری- و در واقع مردم شهر- بازگردانده شود.»

سامری با ذکر اینکه شهرداری همدان پیشرفته‌ترین فناوری بازیافت آسفالت‌های مرده و روی هم خوابیده معابر را در اختیار دارد، افزود: «با بهره‌گیری از این فناوری می‌توان همه ساله مبلغ بسیار زیادی در تولید و پخش مجدد آسفالت صرفه جویی کرد و حتی در شرایط مطلوب، آسفالت خیابان‌ها را بازیافت و مرمت کرد.»

در ادامه معزی، معاون عمرانی استاندار همدان، با اشاره به اینکه سرانه تولید زباله در همدان حدود ۵۰ گرم بیشتر از میانگین کشوری است، افزود: «در کشور ما ۷۹ درصد ضایعات فلزی و ۵۳ درصد ضایعات کارخانجات نساجی را می‌توان بازیافت کرد. حال اگر بشود دست کم ۵۰ درصد این میزان را بازیافت کرد، ضمن آنکه ۵۰ درصد از حجم زباله‌ها کم می‌شود، بقیه هزینه‌های جمع‌آوری و دفع زباله نیز از همین رهگذر جبران می‌گردد.»

در ادامه این همایش کارشناسان با نمایش اسلاید و ارائه توضیحات کارشناسی، آخرین اطلاعات و یافته‌های علمی را به شرکت‌کنندگان عرضه کردند.

دهمین نشست سراسری دانشجویان مهندسی عمران



دهمین نشست سراسری دانشجویان مهندسی عمران به همت دانشگاه صنعتی امیرکبیر، دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست، در محل دانشگاه صنعتی امیرکبیر برگزار شد.

این نشست که از ۳۰ مهر لغایت ۲ آبان بر پا بود، اهدافی از این دست را دنبال می‌کرد: نوآوری و کارآفرینی در مهندسی عمران، ایجاد فضای لازم برای بروز توانمندی‌های دانشجویان در زمینه‌های علمی و پژوهشی، شناخت متقابل پتانسیل‌های دانشگاه و صنعت، از طریق برقراری ارتباط مستقیم بین این دو، بررسی یافته‌های جدید و ایده‌های نو در زمینه مهندسی عمران و محیط زیست، و معرفی شرکت‌ها و صنایع فعال در زمینه عمران به جامعه دانشگاهی و صنعتی کشور.

در دهمین نشست سراسری دانشجویان مهندسی عمران که با حضور جمع کثیری از استادان، متخصصان و پژوهشگران دست‌اندرکار برگزار می‌شد، موضوعاتی چون مهندسی سازه، مهندسی راه و ترابری، آب، محیط زیست، ژئوتکنیک (خاک و پی)، مدیریت و مهندسی

ارزش، مصالح ساختمان، مهندسی نقشه‌برداری و ژئوماتیک، شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری و نرم افزارهای عمرانی به بحث و تبادل نظر گذاشته شد و مقالاتی در همین زمینه‌ها ارائه گردید.

افزون بر آن، در دهمین نشست سراسری دانشجویان مهندسی عمران که از سوی وزارتخانه‌های علوم تحقیقات و فناوری، وزارت کشور، نیرو، مسکن و شهرداری، جهاد کشاورزی، راه و ترابری و شهرداری تهران، سازمان بنادر و کشتیرانی، مدیریت پژوهش و توسعه شرکت ملی نفت ایران و بنیاد مسکن انقلاب اسلامی حمایت می‌شد، برنامه‌های بازدید از پروژه‌های عمرانی، کارگاه‌های آموزشی و میزگردهایی تخصصی گنجانده شده بود.

در حاشیه این نشست ۳ روزه نمایشگاه تخصصی و بین‌المللی مهندسی عمران برای بازدید دانشجویان و دعوت‌شدگان دایر بود.

انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور نیز با حضور در این نمایشگاه، ۴۱ عنوان کتاب و ۵۳ شماره از «ماهنامه شهرداریها»ی این سازمان را ارائه کرد.

در نشست ادواری شهرداران کلان شهرها مطرح شد

تشکیل شورای هماهنگی شهرداری‌ها

نشست مشترک شهرداران کلان شهرها و مراکز استان‌های کشور، به منظور تبادل نظر در جهت تحقق خدمت‌رسانی به مردم و پاسخگویی به مطالبات شهروندان و تحقق مدیریت کارآمد و یکپارچه شهری، در آبان ماه جاری در شهر مشهد برگزار شد.

در این نشست مشترک شهرداران با انتشار بیانیه‌ای ۵ ماده‌ای لازمه خدمات‌رسانی به مردم را استقرار مدیریت

منسجم و کارآمد، پرکار و کم هزینه، مشارکت جو و پاسخگو دانستند و بر تلاش مضاعف دولت در واگذاری اختیارات و تأمین امکانات و منابع مورد نیاز برای تحقق ماده ۱۳۶ برنامه سوم توسعه در سال پایانی این برنامه تأکید کردند.

شهرداران کلان شهرها و مراکز استان‌ها با تأکید بر ضرورت تقویت و ارتقای جایگاه و منزلت واقعی شهرداری‌ها و شوراهای اسلامی شهرها در نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری کشور، خواستار شفاف‌سازی نقش شهرداری‌ها و شوراهای در روند تدوین و تصویب برنامه چهارم شدند.

در ماده ۳ این بیانیه شهرداران ضرورت هماهنگی و همکاری صمیمانه و متقابل با دولت را مورد توجه قرار دادند و خواستار تسریع در اجرای مصوبات نشست اخیر

شهرداران و رؤسای شوراهای اسلامی مراکز استان‌ها، که از سوی سازمان شهرداری‌های کشور برگزار شد، گردیدند.

گفتنی است که در این بیانیه، تشکیل شورای هماهنگی شهرداری‌های کشور مورد توافق شهرداران قرار گرفت.

در این شورا که به منظور تقویت مشارکت و مشورت در تدوین برنامه یکپارچه توسعه پایدار شهری، برنامه‌ریزی مناسب و کارآمد به منظور جلب مشارکت‌های مردمی، تبادل تجربیات و اطلاعات در جهت استفاده بهینه از منابع برای گسترش خدمات شهری در جهت تأمین رفاه و آسایش مردم تشکیل می‌گردد، مقرر شد تا کمیته منتخب شهرداران برای تدوین اساسنامه و پیگیری حقوقی و قانونی آن به زودی اقدام کند.

بزرگداشت احمد حامی پدر مهندسی عمران در همایش روز بتن

در همایش روز بتن به منظور ترویج فرهنگ استفاده از بتن، شناسایی کلیه فعالیت‌های بتنی کشور به عموم مردم و فراهم‌سازی بستری مناسب برای استفاده از فناوری‌های جدید در تولید انواع بتن و بهره‌برداری از خواص آن در ساخت و سازها، همایشی همزمان با روز بتن در وزارت مسکن و شهرسازی برگزار شد.

این همایش که به عنوان روز بزرگداشت استاد احمد حامی، پدر مهندسی عمران کشور نام‌گذاری شده بود، از طرف انجمن بتن ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، نیرو، سازمان شهرداری‌های کشور، دفتر همکاری‌های فناوری ریاست جمهوری، دانشگاه تهران و سازمان بنادر و کشتیرانی و چندین انجمن و سازمان دیگر بر پا شد. در همایش روز بتن رضا منتظری، مدیر کل تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌های کشور، در مورد چگونگی مدیریت نظارت بر فعالیت‌های عمرانی، و به ویژه عملیات بتنی در شبکه‌های شهری، سخن راند.

وی عمده مصرف بتن در شبکه‌های شهری را در مرحله اول جداول خیابانی و سپس به صورت محدود در پیاده‌رو سازی میلمان شهری ذکر کرد و افزود: «استفاده از این صنعت در خیابان‌سازی شهرهای کشور رایج نیست و کارشناسان علت آن را عدم توجه اقتصادی عنوان می‌کنند از سویی با توجه به حجم زیاد استفاده از بتن در شبکه‌های شهری، که هزینه آن حدود ۵۰۰ میلیارد ریال تخمین زده می‌شود، مدیریت نظارت مطلوب بر این فعالیت در شبکه‌های شهری امری ضروری است و با انجام تمهیداتی در جهت بالا بردن دوام بتن در محیط‌های شهری، می‌توان رقمی بیش از ۲۵۰ میلیارد تومان در سال صرفه جویی کرد».

مدیر کل تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌های کشور در زمینه ارتقای کیفیت بتن و کاهش هزینه‌ها چنین خاطر نشان ساخت: «در ارتقای کیفیت بتن فرایندی مصوب گردیده است که می‌تواند جو رقابتی سالمی را در عرصه ملی تولید قطعات بتنی استاندارد ایجاد کند؛ و آن گرایش انتقال سیستم سنتی به سیستم ماشینی است. استفاده از جداول بتنی پیچی طرح سوئدی و همچنین به کارگیری دریاچه‌های بتنی در جایگزینی دریاچه‌های فلزی از جمله اقدامات جدید اعمال شده در سطوح شبکه‌های شهری است».

وی ادامه داد: «تدوین دستورالعمل‌های مربوط به



جوی‌ها و جدول در مقیاس ملی که مراحل پایانی آن در سازمان شهرداری‌های کشور طی می‌شود؛ آشنا ساختن مدیران با مشخصات فنی به زبان ساده، به منظور شکل‌گیری اصولی اعمال مدیریت فنی در رده‌های تخصصی و اجرایی؛ همچنین تنظیم شناسنامه‌ای جامع برای پل‌های بتنی شهری که هم‌اکنون به صورت جامع در دو مرحله عمومی و فنی اولیه در شرف ابلاغ است، زمینه مقاومت‌سازی پل‌ها را در مرحله سوم به صورت جامع و سیستمی فراهم خواهد آورد. اینها از جمله مواردی است که می‌تواند به ارتقای کیفیت بتن مدد رساند».

گفتنی است، در حاشیه همایش روز بتن نمایشگاهی از دستاوردهای بتن دایر بود که انتشارات سازمان شهرداری کشور با حضور خود در این نمایشگاه، بار دیگر به عرضه و معرفی کتاب‌ها و نشریات این سازمان پرداخت.

دیدار و گفت‌وگو کردند.

در این دیدار اکبر فلاح، سرپرست شهرداری تبریز، به قابلیت‌ها و توانایی‌های بالقوه این شهر در زمینه جلب سرمایه‌آشاره کرد و مشارکت بخش‌های تجاری و اقتصادی آلمان را در زمینه احداث شهرک‌های جدید توریستی و تفریحی، سیستم‌های مدرن بازیافت زباله، احداث مراکز تجاری و صنعتی از جمله موارد شایسته مشارکت و سرمایه‌گذاری در شهر تبریز برشمرد.

در ادامه این دیدار احباب، نایب رئیس شورای اسلامی

هیئت اقتصادی آلمانی در شهرداری تبریز

«فرای» معاون وزیر اقتصادی در ایالت بادن ورتمبرگ آلمان در رأس یک هیئت اقتصادی-تجاری با مسئولان شورای اسلامی شهر و شهرداری تبریز

شهر تبریز، فناوری مربوط به جمع‌آوری اصولی آب‌های سطحی، احداث کارخانه تولید الکتریسیته از زباله، مترو تبریز، احداث مسکن ارزان قیمت و سریع، و خرید نردبان ۵۰ متری آتش‌نشانی را از جمله زمینه‌های مساعد برای توسعه همکاری بین تبریز و «بادن ورتمبرگ» ذکر کرد.

«فرای»، معاون وزیر اقتصاد در ایالت بادن ورتمبرگ آلمان، نیز آمادگی خود و سرمایه‌گذاران بخش صنعت و تجارت آلمان را برای مشارکت در طرح‌های عمده شهرداری تبریز اعلام کرد.

یک شهر، یک نگاه

ایلام

شهرداری ایلام برای جلوگیری از بروز تصادفات، نظارت بر سیستم ترافیک درون شهری، و اصلاح و بهبود و ترویج فرهنگ راهنمایی و رانندگی و تأمین امنیت جانی شهروندان، اقدام به ساخت پاسگاه درون شهری واقع در تقاطع پیام نور کرد.

تویسرکان

مجید درویشی به عنوان شهردار منتخب شورای شهر تویسرکان در استان همدان، برگزیده شد.

تبریز

اولین مجتمع علمی - فرهنگی ویژه بانوان تبریز با امکانات رفاهی - تفریحی در منطقه وزیر آباد، به زودی به بهره برداری خواهد رسید. این مجتمع یک هکتاری که در بوستان آنا قرار دارد، با دیوارهایی که نقش و نگار سنتی دارند، کاملاً محصور شده است.

تهران

شهرداری تهران به منظور احیای منابع درآمدی پایدار برای شهرداری و به منظور استفاده بهینه از گردش مالی شهرداری، بانک تأسیس می کند.

رشت

سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری رشت دومین دوره کلاسهای آموزش رایگان گل و گیاه را برای شهروندان برگزار کرد. توزیع رایگان گل و گیاه، چاپ بروشور، و گل کاری در وسط میدانها و بولوارهای شهر از دیگر برنامهها در این زمینه است.

سیزوار

سمینار مدیریت بهره‌وری و کیفیت، با هدف آشنایی با مسائل مدیریتی و با حضور

۱۲۵ نفر از مدیران و پرسنل شهرداری سیزوار برگزار شد. در پایان این سمینار به حاضران گواهینامه گذراندن دوره مدیریتی داده شد.

سرخورد

به منظور تأمین فضای مطلوب و مناسب شهری برای گذران اوقات فراغت شهروندان و گردشگران در استان مازندران، اولین بوستان شهر نوبنیاد سرخورد، در زمینی به مساحت ۶۷۱۲ متر مربع احداث می گردد.

کرمانشاه

مدیر عامل سازمان آتش نشانی کرمانشاه، حجت‌الله جهانبخشی، از حضور زنان در گروه‌های آتش نشان خبر داد. به گفته وی، سازمان آتش نشانی کرمانشاه بر اساس نیاز جامعه از نیروی انسانی زن آموزش دیده نیز استفاده خواهد کرد.

قم

اولین نمایشگاه فنی - تخصصی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی در قم برگزار شد. هدف از برگزاری این نمایشگاه آموزش شهروندان برای کاهش حریق و حوادث بوده است.

مازندران

دوازده جایگاه عرضه سوخت گاز فشرده طبیعی (C.N.G.) با مشارکت سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور، سازمان همیاری شهرداریهای استان مازندران و شهرداریهای استان مازندران، در این استان احداث می گردد.

ویس

با تصویب شورای اسلامی شهر ویس، از توابع خوزستان، غلامرضا درخشان نیا به عنوان شهردار جدید این شهر انتخاب و معرفی گردید.

جدول به قرار زیر است:

— استان‌های خوزستان (۸ شهر)، تهران، اصفهان، خراسان (هر کدام ۶ شهر) و آذربایجان غربی (۵ شهر) به ترتیب بیشترین تعداد شهرهایی را دارند که نهادی با عنوان «سازمان اتوبوسرانی» در آنها فعال است.

در میان استان‌هایی که کمترین تعداد شهرهای دارای سازمان اتوبوسرانی را داشته‌اند، می‌توان به استان‌های محرومی چون چهارمحال و بختیاری، کهگیلویه و بویراحمد و سیستان و بلوچستان و همین‌طور به استان‌های تازه تأسیسی چون اردبیل، قزوین، گلستان و قم اشاره کرد. — تمامی استان‌هایی که در آنها تنها یک نقطه شهری دارای سازمان اتوبوسرانی است، این نقطه شهری مرکز استان است و نشان از آن دارد که نخست مراکز استان‌ها اقدام به ارائه تقاضای خود کرده‌اند.

— تقسیم‌بندی اتوبوسرانی‌ها بر اساس معیار تعداد اتوبوس فعال متعلق به این سازمان‌ها به قرار زیر است: — «اتوبوسرانی بزرگ با بیش از ۱۵۰ دستگاه اتوبوس فعال.

— اتوبوسرانی متوسط با ۵۰ تا ۱۵۰ دستگاه اتوبوس فعال.

— اتوبوسرانی کوچک با کمتر از ۵۰ دستگاه اتوبوس فعال»، (مشاوران همسو، با همکاری مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۹: ۲۳ و ۲۴) که در صورت پذیرش معیار پیش گفته می‌توان نقاط شهری مورد نظر را از لحاظ اندازه سامانه نیز بررسی کرد. نکات مهم حاصل از این بررسی اینها هستند:

— در میان استان‌هایی که ۴ تا ۸ سامانه اتوبوسرانی در اختیار دارند، استان تهران (با ۳۳/۳ درصد) و پس از آن استان فارس (با ۲۵ درصد) بیشترین تعداد سازمان اتوبوسرانی بزرگ را در مقابل کل اتوبوسرانی‌های خود داشته‌اند و استان مازندران بدون اتوبوسرانی بزرگ در رتبه آخر جای گرفته است.

— ۱۴/۳ درصد از مراکز استان‌های کشور دارای سامانه کوچک‌اند (استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، سمنان، بوشهر و مازندران) - ۳۲/۱ درصد از آنها دارای اتوبوسرانی متوسط و ۵۳/۶ درصد بقیه دارای سامانه بزرگ‌اند.

— بررسی میزان بهره‌مندی افراد از اتوبوس در نقاط شهری مذکور نشان می‌دهد که: در میان استان‌هایی که بیشترین بهره‌مندی را از اتوبوس شهری داشته‌اند، به غیر از استان‌های چهارمحال و بختیاری، یزد و قزوین که هر کدام تنها دارای یک سامانه بوده‌اند، دو استان تهران و خراسان به ترتیب با ۱۶۸۵ نفر و ۱۷۰۸ نفر در برابر هر اتوبوس بالاترین میزان بهره‌مندی را در میان استان‌های دارای بیش از ۴ سامانه اتوبوسرانی داشته‌اند.

— از سوی دیگر، دو استان مازندران و فارس با دارا بودن ۴ سامانه اتوبوسرانی کمترین میزان بهره‌مندی را (۴۷۲۲ نفر و ۳۵۳۰ نفر در برابر هر اتوبوس) داشته‌اند. این در حالی است که کمترین میزان بهره‌مندی عمدتاً در استان‌های با ۱ تا ۲ سامانه مشاهده می‌شود که باز در این بین بوشهر با ۲ سامانه اتوبوسرانی و میزان بهره‌مندی ۴۷۶۷ نفر در برابر هر اتوبوس، پایین‌ترین حد بهره‌مندی را داراست.

— در میان مراکز استان‌ها، مراکز استان‌های تهران (۱۴۹۶ نفر در برابر هر اتوبوس)، خراسان (با ۱۵۱۳ نفر در برابر هر اتوبوس) و چهارمحال و بختیاری (با ۱۵۶۷ نفر در برابر هر اتوبوس) بالاترین میزان بهره‌مندی را داشته‌اند.

— از سوی دیگر، استان مازندران (با ۸۶۷۸ نفر در برابر هر اتوبوس)، بوشهر (۳۶۱۶ نفر در مقابل هر اتوبوس) و گیلان (۳۳۷۷ نفر در برابر هر اتوبوس) دارای پایین‌ترین میزان بهره‌مندی در این زمینه بوده‌اند.

— بررسی انواع خودروها از نظر سوختی، نشان می‌دهد که شهر تهران با ۱۹۷ دستگاه اتوبوس گازسوز تنها شهر در میان تمامی شهرهای دارای سازمان اتوبوسرانی شهری در کل کشور است که این نوع را در خود دارد. عمده‌ترین سیستم سوختی، سیستم دیزلی است که در مجموع حدود ۹۸/۶ درصد کل اتوبوس‌های سازمان‌های اتوبوسرانی کشور را در برمی‌گیرد.

— «اصولاً برای مناطقی که جمعیت آنها متجاوز از سی هزار نفر باشد، از اتوبوس معمولی و از ۱۵۰۰۰۰ نفر جمعیت به بالا از اتوبوس‌های مفصلی استفاده می‌شود»، (قریب، ۱۳۷۵: ۱۷۰). با در نظر گرفتن چنین معیاری و بررسی تعداد شهرهایی که در میان نقاط شهری دارای سازمان اتوبوسرانی شهری جمعیتی بیش از ۱۵۰ هزار نفر دارند، مشاهده می‌شود که از میان ۴۱ شهری که طبق برآورد ما در انتهای سال ۸۱ جمعیتی بیش از ۱۵۰ هزار نفر داشته‌اند تنها ۵ شهر تهران (۴۶۰ دستگاه)، مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز (هر کدام با ۱۰ دستگاه اتوبوس مفصلی) از این نوع - که کارایی جابه‌جایی مسافر بالاتری دارد - بهره‌مندند؛ و این یعنی ۱۲/۲ درصد از کل شهرهایی که می‌بایست بهره‌مند باشند.

— نکته جالب توجه در خصوص توزیع اتوبوس‌ها در سطح نقاط شهری این است که حدود ۸۴/۳ درصد از کل تعداد اتوبوس‌های فعال در کشور فقط در مراکز استان‌ها توزیع شده‌اند. نزدیک به ۵۲/۶ درصد از کل اتوبوس‌های فعال در کشور در سه شهر تهران، مشهد و اصفهان فعال‌اند و در نهایت حدود ۳۷ درصد از تمام اتوبوس‌های فعال در کشور تنها در سطح شهر تهران توزیع شده‌اند.

توسعه حمل و نقل عمومی از گزینه‌های اصلی بهبود دسترسی در شهر به شمار می‌رود و اتوبوس از عمده‌ترین وسایل حمل و نقل عمومی در شهرهای بزرگ است. به‌ویژه در شرایط کنونی نقطه اتکای اصلی شهرهایی که با مسائل ترافیکی مواجه‌اند، بهره‌گیری از این وسیله است. با این حال، این سیستم جابه‌جایی مسافر شهری امروزه در کشورهای توسعه یافته جذابیت کمتری نسبت به سیستم‌های دیگر حمل و نقل عمومی دارد. بر اساس ارزیابی معیارهایی چون «سرمایه‌گذاری، هزینه انرژی، هزینه استهلاک و تعمیرات، هزینه پرسنل، میزان ظرفیت مسافر و کنترل آلودگی محیط زیست» (قریب، ۱۳۷۵: ۱۷۰) استفاده از این سیستم نسبت به چهار سامانه دیگر - یعنی قطار تندرو شهری، قطار تندروی زیرزمینی (مترو)، قطار سبک روی زمینی (تراموا)، قطار سبک زیرزمینی (تراموای زیرزمینی) - محدودتر از گذشته شده است. با وجود به کارگیری نیروی برق و انواع کارآمدتری چون اتوبوس‌های برقی، مفصلی (گامرونی) و دو طبقه که تا حدی شرایط رقابت با تراموای روی زمینی را فراهم کرده است؛ توجه دست اندرکاران حمل و نقل عمومی عمدتاً معطوف به استفاده از سیستم‌های پیش گفته و حتی کارآمدتر است.

آمار شهر این شماره به بررسی وضعیت سامانه اتوبوسرانی کشور می‌پردازد. پیش‌نکاتی هم باید در مورد جدول ذکر شود:

— منظور از نقاط شهری دارای اساسنامه مصوب اتوبوسرانی، شهرهای با جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار نفرند که بنا به تقاضای خودشان برای کاستن از وظایف شهرداری‌ها در زمینه حمل و نقل عمومی و منسجم‌تر اداره شدن این سیستم حمل و نقل همگانی، دارای نهادی با عنوان سازمان اتوبوسرانی شهری شده‌اند.

— روند ارائه تقاضا و تصویب اساسنامه بدین ترتیب است:

۱) ارائه تقاضا از سوی شهرداری به شورای شهر؛ (۲) تصویب در شورای شهر و ارائه آن به استانداری؛ (۳) ارائه تقاضا به صورت پیشنهاد، به وسیله استانداری به وزارت کشور؛ و (۴) بررسی و تصویب اساسنامه مربوط در وزارت کشور.

— ارقام مربوط به جمعیت نقاط شهری با درصدی خطا، تنها برای انجام برآوردی ساده محاسبه شده‌اند.

— در مورد تعداد اتوبوس‌های فعال باید گفت که در این جدول، خودروهای خصوصی و تحت نظارت شهرداری به حساب نیامده و تنها اتوبوس‌هایی که به صورت ثابت و تحت مالکیت شهرداری‌ها هستند در نظر گرفته شده‌اند. با توجه به موارد مذکور، مهم‌ترین نکات موجود در این

وضعیت سامانه‌های اتوبوسرانی شهری کشور در پایان سال ۱۳۸۱

استان	تعداد نقاط شهری دارای اساسنامه	مجموع اتوبوسرانی	جمعیت نقاط شهری دارای اساسنامه	تعداد اتوبوس فعال در خطوط	نقطه شهری از اتوبوس	سرنه بهر متری از اتوبوس	سرنه بهر متری از اتوبوس	درصد هر یک از انواع سامانه در نقاط شهری دارای اساسنامه مصوب	کوچک	متوسط	بزرگ
آذربایجان شرقی	۳	۱۵۹۹۸۸۴	۶۵۸	۲۴۳۱	۲۰۸۷	۲۴۳۱	۲۰	۳۳/۳	۲۰	۳۳/۳	
آذربایجان غربی	۵	۹۹۹/۱۱۰	۲۵۴	۲۸۲۳	۲۴۱۷	۲۸۲۳	۱۰۰	۳۳/۳	۲۰	۳۳/۳	
اربیل	۱	۳۷۶۹۹۰	۱۵۶	۲۴۱۷	۲۰۶۸	۲۴۱۷	۱۰۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
اصفهان	۶	۲۲۲۹۲۳۲	۱۰۷۸	۲۰۶۸	۲۵۹۱	۲۵۹۱	۱۰۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
ایلام	۱	۱۳۹۹۳۲	۵۴	۴۷۶۷	۲۶۱۹	۴۷۶۷	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
بوشهر	۲	۲۴۷۸۶۷	۵۲	۴۷۶۷	۱۴۹۶	۴۷۶۷	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
تهران	۶	۹۴۰۷۵۶۹	۵۵۸۲	۱۶۸۵	۱۵۶۷	۱۶۸۵	۰	۳۳/۳	۱۹/۶	۳۳/۳	
چهارمحال و بختیاری	۱	۱۱۱۲۸۱	۷۱	۱۵۶۷	۱۵۶۷	۱۵۶۷	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
خراسان	۶	۲۸۹۴۳۹۲	۱۶۹۵	۱۷۰۸	۱۵۱۳	۱۵۱۳	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
خوزستان	۸	۱۹۰۴۶۷۱	۷۲۲	۲۶۳۸	۱۹۶۸	۱۹۶۸	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
زنجان	۱	۳۱۷۰۸۲	۱۲۴	۲۵۵۷	۲۵۵۷	۲۵۵۷	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
سمنان	۲	۲۱۶۸۵۵	۶۳	۲۴۴۲	۲۵۲۱	۲۵۲۱	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
سیستان و بلوچستان	۲	۵۷۶۳۶۷	۱۸۳	۲۴۴۲	۳۳۱۹	۳۳۱۹	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
فارس	۴	۱۵۰۰۰۶۵	۴۲۵	۲۵۳۰	۳۲۸۰	۳۲۸۰	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
قزوین	۱	۳۲۲۴۲۳	۱۸۴	۱۷۵۲	۱۷۵۲	۱۷۵۲	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
قم	۱	۸۶۱۳۰۶	۲۷۵	۳۱۳۲	۳۱۳۲	۳۱۳۲	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
کردستان	۲	۴۳۵۴۸۴	۱۵۸	۲۷۵۶	۲۵۰۱	۲۵۰۱	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
کرمان	۳	۶۸۴۷۵۷	۲۷۶	۲۴۸۱	۱۹۰۴	۱۹۰۴	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
کرمانشاه	۱	۷۶۷۵۰۸	۳۳۷	۲۲۷۷	۲۲۷۷	۲۲۷۷	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
کوهگیوه و بویراحمد	۱	۷۶۵۶۶	۲۸	۲۷۳۵	۲۷۳۵	۲۷۳۵	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
گلستان	۲	۳۳۳۲۱۸	۹۲	۲۷۱۴	۲۷۱۴	۲۷۱۴	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
گیلان	۲	۵۷۱۸۱۱	۱۶۳	۲۵۰۸	۲۳۷۷	۲۳۷۷	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
لرستان	۳	۶۴۱۰۰۸	۲۱۰	۳۰۵۲	۲۹۳۴	۲۹۳۴	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
مازندران	۴	۷۲۷۲۱۳	۱۵۴	۴۷۲۲	۸۶۷۸	۸۶۷۸	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
مرکزی	۲	۵۴۴۹۰۶	۱۹۷	۲۷۶۶	۲۵۴۰	۲۵۴۰	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
هرمزگان	۱	۳۰۹۹۶۷	۹۳	۳۳۳۳	۳۲۵۸	۳۲۵۸	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
همدان	۲	۶۰۴۳۳۲	۲۰۷	۲۹۱۹	۲۵۸۴	۲۵۸۴	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
یزد	۱	۳۶۱۹۱۶	۲۰۰	۱۸۱۰	۱۸۱۰	۱۸۱۰	۰	۳۳/۳	۰	۳۳/۳	
کل کشور	۷۴	۲۹۷۶۲۷۱۲	۱۳۷۹۱	۲۱۵۸	۲۱۵۸	۲۱۵۸	۰	۳۳/۳	۲۹/۸	۳۳/۳	

منابع: قریب، فریدون؛ شبکه ارتباطی در طراحی شهری، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.

مشاورین همسو با همکاری مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری؛ بررسی و تدوین راه حل‌های افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور: روش‌های تعیین هزینه‌ها و درآمدها و تحلیل ساختار مالی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور، جلد اول، تهران، سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۷۹.

منبع: وزارت کشور، اداره کل امور شهرداری‌ها و دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

منطقه بندی Zoning

منطقه بندی، فرایند عمومی تقسیم فضای جغرافیایی برای هدف خاصی، به ویژه برای اجرای سیاست کاربرد فضای همگانی^(۱) است. منطقه بندی را می توان برای دامنه وسیعی از اهداف و زمینه های جغرافیایی، از قبیل تخصیص کاربری های زمین به محیط های خطرناک همچون دشت های سیلابی و ایجاد سازگاری میان استفاده های رقابتی تجاری و تفریحی از مجموعه های آبی، به کاربرد. زمینه هر چه باشد، کاربری پهنه ها یا مناطق با کاربردهایی ترجیحی، یا به صورت تأییدی (مانند مسکن ارزان قیمت یا تفریح عمومی) یا به صورت سلبی، که همان منع موارد نامطلوب است، تعیین می شود. منطقه بندی بیشتر نشان دهنده نوعی رویکرد نظارتی^(۲) به برنامه ریزی کاربری زمین است تا رویکرد سلیقه ای و شخصی.

در شهرهای آمریکای شمالی، که امروزه اصطلاح منطقه بندی گسترده تر از همه جا به کار می رود، تصمیم گیری در مورد اینکه در هر جا چه چیزی مجاز است، قبل از تعیین کاربردهای دقیق و از طریق مقررات^(۳) منطقه بندی صورت می گیرد. در آمریکا منطقه بندی مؤثرترین روش کلی برای کنترل استفاده اختصاصی از زمین در قرن بیستم بوده است. این روش نخستین بار در حدود سال ۱۹۰۴ در بسترن به کار رفت و به دنبال آن اولین مقررات منطقه بندی برای یک شهر کامل در سال ۱۹۱۶ در نیویورک تدوین شد. یک دهه بعد، یکی از تصمیمات تعیین کننده دادگاه عالی ایالات متحده بر جنبه قانونی مقررات منطقه بندی صحنه گذاشت و این مقررات را به تعیین ارتفاع، تراکم و اندازه ساختمان های شهری^(۴) و همچنین کاربری های مجاز تعمیم داد. شرکت های توسعه و عمران^(۵) در مواردی که مقررات طبقه بندی مانع کار آنها می شود، می توانند در اعتراض به این مقررات به دادگاه شکایت کنند. پیچیدگی حاصل از این وضع، سیستم های منطقه بندی را به موضوع اصلی برای کاربرد سیستم های اطلاعات جغرافیایی به منظور دنبال کردن کدهای منطقه بندی و پروانه های ساخت و ساز^(۶) تبدیل کرده است.

منطقه بندی، از نظر طرفداران آن، حفاظت در مقابل شرایط بیرونی^(۷) نامطلوب (مانند آلودگی، سروصدا و سایر فعالیت های خطرناک) را تأمین می کند، هزینه تأمین خدمات شهری را محدود می سازد و به تأمین کالاهای عمومی کمک می کند. مخالفان آن بر تأثیرات منفی کند کردن یا جلوگیری از توسعه و حفظ وضع موجود از طریق حذف فعالیت های «نامطلوب»، (مانند تهیه مسکن برای کم درآمدها) و سایر مواردی که درخواست های

سنگینی در خصوص مالیات های محلی برای خدمات حمایتی دارد تأکید می کنند.

افراطی ترین شکل منطقه بندی انحصاری^(۸) در جغرافیای نژادی شهرهای آفریقای جنوبی در دوران تبعیض نژادی^(۹) وجود داشته است.

تدوین مقررات منطقه بندی، بخش مهمی از سیاست های دولت محلی را در شهرداری های آمریکا تشکیل می دهد. اغلب آنها تحت حمایت قانون اختیار دهنده ایالتی، که مجموعه ای از پاسخ های سطح شهرداری^(۱۰) را در نظر می گیرد، عمل می کنند. به هر حال، تعیین تأثیرات منطقه بندی شهری ساده نیست و بس فراتر از ارائه بیانی خلاف واقعیت^(۱۱) است. منطقه بندی در برخی موارد ممکن است تا حد زیادی از گرایش های بازار پیروی کند، اما در جای دیگر در برابر رشد نیازهای شهری، مانند تهیه مسکن برای سالخوردگان و تلاش برای رونق یافتن حمل و نقل عمومی نسبت به حمل و نقل خصوصی، انعطاف ناپذیر باشد. به طور کلی، منطقه بندی در پیدایش حس هم محلی^(۱۲) و چشم انداز فرهنگی واحدهای همسایگی در شهرهای آمریکا نقش دارد. اما هیوستن^(۱۳)، به عنوان استثنایی جالب توجه، بدون هر گونه مقررات منطقه بندی توسعه یافته است.

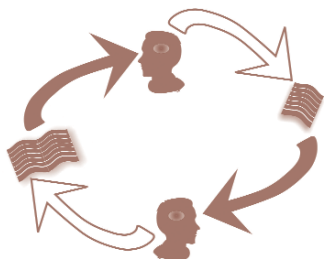
در کشورهای دیگر، اهمیت منطقه بندی در سیاست تخصیص زمین عمومی، هم متفاوت با آمریکا است و هم در طول زمان تحول بیشتری یافته است. در مورد پیچیده های مثل بریتانیا، اولین گروه از طرح های توسعه در مقیاس محلی که بر اساس قانون برنامه ریزی شهری و روستایی ۱۹۴۷^(۱۴) تهیه شد، وضعیت کاربری زمین را در وضع موجود و همچنین کاربری ترجیحی آینده را در طی دوره طرح در مورد قطعات زمین بر روی نقشه تعیین می کرد. این طرح ها هم از نظر محدوده های جغرافیایی و هم طبقه بندی کاربری زمین، تفصیلی^(۱۵) بودند؛ و در عین حال الگویی محسوب می شدند که در کاربردهای بعدی برنامه ریزی بر خلاف آن نظر دادند. در موج جدید طرح های توسعه که سیاست برنامه ریزی، وضعیت کاربری زمین ترجیحی را بر اساس معیارهای اساس برنامه ریزی تعیین می کند، طرفداری گسترده از اصول منطقه بندی کمتر دیده می شود. این طرح ها باید منطبق با طرح های ساختاری^(۱۶) باشند که در مقیاس جغرافیایی وسیع تر و به دنبال قانون ۱۹۷۱ تهیه می شوند. در طرح های ساختاری به جای تعیین و پیشنهاد دقیق کاربری زمین مبتنی بر منطقه بندی، راهنمایی استراتژیک در مورد کاربری زمین ارائه می شود.

پانویسها:

1. Public Space – Use
2. Regulatory
3. Ordinances
4. Urban Construction
5. Developers
6. Development Permit
7. Externalities
8. Exclusionary Zoning
9. I. Apartheid
9. Municipality – Level
10. Counterfactual Explanation
11. Sense of Community
12. Houston
13. 1947 Town and Country Planning Act
14. Detailed
15. Structure Plans

منبع

Johnston R. J. and others (2001) The Dictionary of Human Geography, Blackwell Publishers, USA.



نقدی بر مدیریت شهری و منطقه‌ای حاشیه دریای خزر

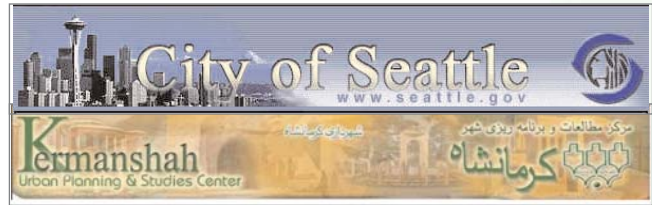
محیط‌شناسی شاخه نسبتاً جدیدی از علوم است که به بررسی رابطه میان موجودات زنده و محیط اطرافشان می‌پردازد. هر موجود زنده نه تنها عنصر و عاملی از عناصر و عوامل محیط است، بلکه با حیات و افعال حیاتی خود بر پیرامون خویش اثر می‌گذارد و ضمن ایجاد دگرگونی در محیط، سیمای آن را تغییر می‌دهد.

انسان نه تنها یکی از عناصر اصلی زنجیر حیات است، بلکه با بهره‌گیری از استعدادهای ذاتی خود انواعی از روابط را با محیط و جامعه برقرار می‌سازد که سرمنشأ تغییرات و تحولات گسترده در جامعه زیستی است. لیکن از آنجا که آدم در نهایت خالق محیط زیست نیست بلکه جزئی از آن است، برای تداوم بقا به شدت نیازمند حفظ محیط است. بنابراین چالش اساسی همانا نحوه ارتباط انسان با محیط زیست و ارزیابی عملکرد فرهنگی جامعه در این خصوص است. در تعریف جامعه به ساختمانی از روابط اشاره می‌شود که از طریق آن جمعیت ساکن، نیازمندی‌های روزمره‌اش را تأمین می‌کند. بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که معمولاً در جوامع انسانی نوعی ترتیب منظم اجزای جدا از هم و کم و بیش قابل تشخیص به صورت نقش‌های اجتماعی برای اعضا وجود دارد و برای هر نقشی تکلیفی معین است که انجام تکالیف ناشی از نقش برای اعضا، متضمن حفظ و بقای کلیت آن جامعه در طول دوره تاریخی معینی است. به عبارت واضح‌تر، جامعه نوعی نظام اکولوژیک است که در جهت حفظ بقای خود سازمان یافته است. متأسفانه بارزترین جنبه این سازمان یافتگی در زمینه شهرسازی و نظام شهری در اغلب سکونتگاه‌های حاشیه دریای خزر، ناکارآمدی برنامه‌های جاری در تدوین و اجرای راهکارهای مورد نیاز است. منظور راهکارهای عملی است که مبتنی بر نظام طرح‌ریزی شهری و منطقه‌ای، به دنبال دسترسی و تحقق توسعه ماندگار محیط و رفع ناهنجاری‌های عمدتاً بصری آن باشد. این آشفتگی و عدم توازن در دستیابی به سیاست‌های اجرایی مناسب به شکل فزاینده منافع آبی و آبی منطقه را در معرض تهدید جدی قرار داده است. در چنین وضعیتی

توانمندی خدادادی و فوق‌العاده متنوع اقلیمی نیز نتوانسته است مانع از بروز تظاهرات عینی ناشی از ارتباط نامناسب انسان با محیط پیرامون وی گردد. لذا چنانچه بخواهیم اندکی در طرح مسئله صراحت به خرج دهیم، باید گفت که متأسفانه پتانسیل‌های بی‌نظیر مانند امکان دسترسی به یکی از زیباترین سواحل دریایی جهان و چشم‌انداز خیره‌کننده جنگل‌های سرسبز گیلان تا گلستان، به همراه قابلیت دسترسی سهل و سریع به منطقه، نه تنها عامل توسعه موزون نگردیده بلکه با انحصارطلبی‌های لجام‌گسیخته عده‌ای نوکیسه و فرصت‌طلبی دلالان، بخش وسیعی از سواحل دریا که سرمایه عمومی جامعه محسوب می‌گردند نیز از دسترسی عامه مردم خارج شده است. سرانجام اینکه، قابلیت و مزیت ویژه منطقه‌ای، در واقع به عنوان مانع رشد و توسعه عمل کرده است! شاید مثال‌های دیگری در این خصوص، روند پژوهش‌های منطقه‌ای را بیشتر مشخص سازد. از این دست‌اند برداشت و قطع بی‌رویه مجاز و غیرمجاز چوب از جنگل‌ها و در نتیجه وارد آمدن خسارات هنگفت جانی و مالی ناشی از بروز سیل در مناطقی نظیر "نکا" و به طور کلی در سرتاسر استان‌های گیلان و گلستان، آلودگی بیش از حد رودخانه‌های کم‌آب شده سراسر نوار ساحلی دریای خزر و در نتیجه کاهش قابلیت خوداحیایی مسیل‌های دائمی و مرگ و میر و کاهش شدید آبزیان. نیز: ادامه روند ساخت و ساز غیراصولی ساختمان‌ها با وجود صدمات شدید ناشی از زلزله گیلان در کنار سیمای عمومی ناپه‌نجان اکثر شهرهای شمالی، خصوصاً در مبادی ورودی شهرها و همچنین معضلات ناشی از کارآمد نبودن روش‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های اقتصادی و فقدان مدیریت کیفی در امر جمع‌آوری و دفع بهداشتی زباله‌های شهری و نظایر اینها. به اینها بیفزایید اوضاع نامناسب معیشتی صیادان، کشاورزان شالیکار و باغ‌داران را که در سال‌های اخیر همواره با مشکل کاهش صید و فروش محصولات کشاورزی خود مواجه بوده‌اند. تمامی اینها نمونه‌های روشنی از چگونگی «روابط متقابل انسان و محیط» اند.

به نظر می‌رسد بازنگری و تأملی مؤثر در مورد روند پیش‌گفته ضرورتی انکارناپذیر باشد. به هر حال، زمان در حال گذر است و همه ما به عنوان اعضای «نظام محیطی» نزد خدا و ملت مسئولیم.

اکبر علیا - کارشناس برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



و اطلاعاتی را نیز در مورد برنامه‌های موجود برای تارتوی ۲۰۱۲ به دست می‌دهد. سرانجام، بخش ششم به تجارت در تارتو، آمار و اطلاعات، بانک‌ها، دستمزدها و استخدام‌ها و شرکت‌های موجود در تارتو اختصاص دارد.

www.cityofseattle.net

سایت شهرداری سیاتل در امریکا دربردارنده مطالب مختلفی در مورد شهر، شهردار و شهرداری و شورای شهر، ترافیک و وضعیت هوای شهر است؛ و راهنمایی‌هایی را نیز برای گردش در سیاتل، معرفی پارک‌ها و مکان‌های تفریحی و نیز نقشه و عکس‌هایی از شهر به دست می‌دهد. سیاتل کانال تلویزیونی مخصوص به خود را دارد، که در این سایت زمان بندی پخش برنامه‌های این کانال و همچنین امکان تماشای برنامه‌ها بر روی اینترنت به چشم می‌خورد. از دیگر صفحه‌های لینک شده به صفحه اصلی، صفحه‌ای است که به معرفی مشاغل اختصاص دارد و به کاربران امکان می‌دهد که شغل مورد نظر خود را به صورت الکترونیکی جست و جو کنند.

هر کس که از این سایت دیدن می‌کند، تمامی اطلاعات در مورد عملکرد وی بر روی سایت جمع‌آوری می‌شود. از این دست‌اند اطلاعات کامل در مورد اینکه وی از چه صفحه‌هایی دیدن می‌کند، از چه مرورگر و چه سیستم عاملی استفاده می‌کند، تاریخ و ساعت بازدید او از سایت چیست، و حتی وب‌سایت‌هایی که پیش از رفتن به این سایت مرور کرده است، کدام‌اند.

این اطلاعات ثبت شده به دقت بررسی می‌گردند، تا برای مدیریت هر چه بهتر سایت مورد توجه قرار گیرند. مثلاً اینکه افراد از چه صفحه‌هایی بیشتر دیدن می‌کنند، موجب می‌شود که مطالب مورد علاقه کاربران شناسایی گردد و در آینده به آنها بیشتر پرداخته شود.

آمار مربوط به ساعات بازدید کاربران از سایت نیز از این جهت سودمند است که به بازشناسی ساعات ترافیک اینترنتی می‌انجامد، تا مسئولان سایت بتوانند با سیاستگذاری‌های مناسب از بروز هر گونه مشکل در کنترل سایت در مواقعی که تعداد بازدیدکنندگان زیاد است، جلوگیری کنند.

منتخب شهرداری‌های اروپا در سال ۲۰۰۳ میلادی برگزیده شده است، دارای بخش‌های مختلفی برای دادن هر گونه اطلاعات و آشنا کردن کاربران با شهر و خدمات شهری است. امکانات اصلی سایت به شش بخش تقسیم می‌شود.

بخش اول به دادن اطلاعات اختصاص دارد: شماره تلفن‌های مهم، تاریخ شهر، شهرداری، آمارها، نهادهای شهر و حمل و نقل عمومی. نکته درخور توجه در این بخش ارائه برنامه کامل حرکت و ساعات حرکت اتوبوس‌ها و شماره تلفن‌ها و قیمت‌های کرایه شرکت‌های تاکسی رانی است که در بخش مربوط به حمل و نقل گنجانده شده‌اند.

بخش دوم به گردشگری مربوط می‌شود. تارتو محبوب‌ترین شهر توریستی در استونی جنوبی است، زیرا به لحاظ تاریخی دارای میراث فرهنگی و مکان‌های تفریحی زیادی است. این بخش دربردارنده اطلاعاتی کاربردی برای افرادی است که قصد دارند از این شهر دیدن کنند. اطلاعات در مورد محل‌های سکونت، مکان‌های غذایی، آژانس‌های مسافرتی، راهنماها، بانک‌ها، کنفرانس‌ها، حمل و نقل، سینماها و تئاترها در این بخش قرار دارند. در قسمت پایینی این صفحه دما و فشار هوای شهر نشان داده شده است.

بخش سوم به فرهنگ و اوقات فراغت اختصاص دارد. تارتو شهری است که در آن جشنواره‌های موسیقی، کنسرت‌ها و نمایشگاه‌های بسیاری برگزار می‌شود؛ و اینها همه می‌توانند از عواملی باشند که افراد را از خارج از استونی به این کشور، و مشخصاً به شهر تارتو، بکشانند. در این قسمت سایت به ارائه رویدادهای فرهنگی و همچنین معرفی سینماها و تئاترها، موزه‌ها و پارک‌های فرهنگی می‌پردازد.

بخش چهارم حاوی مطالب علمی و آموزشی است. تارتو به عنوان شهری دانشگاهی شناخته شده است، زیرا در آن دانشگاه‌های بسیار زیادی وجود دارند. این بخش به بررسی و توضیح درباره دانشگاه‌ها و چگونگی تحصیل در این شهر می‌پردازد.

بخش پنجم مربوط به ادارات شهر است و در آن به بررسی و نحوه برقراری تماس با شورای شهر، حکومت شهر، موقعیت شهر و ارتباطات خارجی پرداخته می‌شود.

www.dpomkermanshah.org

سایت مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری کرمانشاه

این سایت که مربوط به شهرداری کرمانشاه است، سایتی است جامع برای دادن اطلاعات مختلف در مورد برنامه ریزی شهری، طراحی شهری، معماری، سازه، تأسیسات، آمار و اطلاعات نقشه برداری، فضای سبز، محیط زیست و حمل و نقل و ترافیک.

بر روی صفحه اصلی اهداف و آرمان‌های مورد نظر شهرداری به اختصار نوشته شده است، و با حرکت «ماوس» بر روی موضوعات، پنجره کوچکی که دربردارنده هدف‌های شهرداری در آن مورد خاص است، باز می‌شود. در قسمت پایینی این توضیحات و در داخل یک مستطیل، لینکی به نام «فعالیت‌های انجام شده برای رسیدن به اهداف مورد نظر» وجود دارد. با یک کلیک «ماوس» بر روی این لینک نموداری باز می‌شود که فعالیت‌ها را به سه شاخه تقسیم می‌کند: یکی انجام مطالعات و پژوهش‌های راهبردی و کاربردی، یکی تهیه طرح‌های اجرایی در حوزه عمران و شهرسازی و بالاخره فعالیت‌های جانبی. هر یک از اینها دارای اطلاعاتی در خصوص این فعالیت‌ها هستند. در قسمت سمت راست سایت لینک‌هایی برای آشنایی با مرکز مطالعات، اطلاعاتی در خصوص پروژه‌های مطالعاتی و اجرایی، آمار و اطلاعات، اهداف استراتژیک، مقالات مختلف، سمینارهای تخصصی، معرفی کارشناسان و همکاران و همچنین بخشی برای نحوه برقراری ارتباط با مرکز مطالعات به چشم می‌خورد.

امید است در مدت زمانی نه چندان دور، شهرداری‌های بیشتر شهرهای کشورمان برای دسترسی هر چه سریع‌تر و بهتر کاربران به اطلاعات و تجارب آنها، صفحه‌های اینترنتی مشابهی را راه‌اندازی کنند.

www.tartu.ee

این سایت مربوط به شهر تارتوست. تارتو با مساحت ۳۸/۸ کیلومتر مربع از نظر وسعت دومین شهر استونی به شمار می‌آید. این سایت که به عنوان بهترین سایت

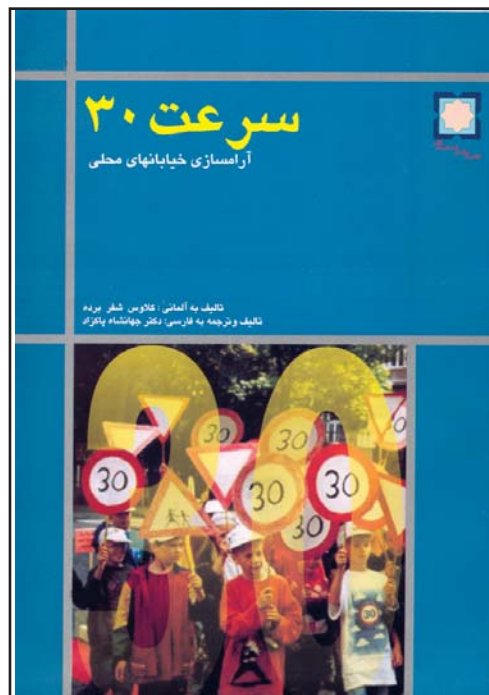
ابلاغ کرده‌اند؛ و پس از آنها، آلمانی‌ها از همین مواد برای قانونمند کردن اقدامات اجرایی خود سود جستند. این اثر به گفته مترجم تنها برگردانی ساده به فارسی نیست، بلکه اقتباس و ترجمه و تالیفی از متن آلمانی است که بخش‌های افزوده به آن در فارسی، بیشتر برای همساز کردن متن با شرایط ایران انجام شده است. کتاب در چاپ آلمانی خود بدون عکس بوده است و تنها نمودارهایی آن را گویا می‌کرده‌اند. مترجم با تلاش و پشتکار فراوان و به یاری دوستانش، عکس‌هایی هدفمند و درخور از ایران، آلمان، اسپانیا و اتریش فراهم آورده است، که نام عکاس و تاریخ در پای هر یک حکایت از دقت و روزآمد بودن آنها دارد.

مؤلف (مترجم) در واقع از عکس‌ها، زبان دوم و گویایی برای کتاب ساخته است؛ هر چند، گاه چاپ نه چندان شفاف عکس‌ها، کارایی آنها را یکسره از میان برده است. مؤلف در بخش طرح مسئله و برابر نهادن آنها با تصاویر اروپایی ژرفای مشکل را به سادگی نشان داده است. از آن دست‌اند دو تصویر از فرحزاد تهران و خیابانی محلی در اسپانیا ص ۲۴ و ۲۵ که زیرنویس‌های تند و تیز تصاویر بر این تضاد چاشنی شده است.

کتاب در پنج قسمت (فصل) نگاه‌شده که سه پیشگفتار بر آن افزوده گشته است: پیشگفتارهای چاپ فارسی، چاپ آلمانی و چاپ هلندی. قسمت‌های پنجگانه کتاب عبارتند از: طرح مسئله، طرح‌های مفهومی کاهش سرعت در کشور هلند، چگونه از دفترچه راهنما استفاده کنیم، تمهیدهایی برای کاهش سرعت و ضامن (پیوست‌ها)؛ که در این بخش آخر، در پیوست یکم، مؤلف به اصطلاحات و تعاریف پرداخته و برابر نهاده آنها را به آلمانی آورده است. پیوست دوم ویژه ضوابط و مقررات کاهش سرعت (در آلمان) است و پیوست سوم به فهرست منابع و مأخذ اختصاص یافته که بی گمان مؤلف فارسی نیز از آنها سود جستند است. این فهرست سیاهه‌ای از ۸۰ کتاب و مقاله است که ۹ منبع آن انگلیسی و بقیه آلمانی است.

آنچه جالب می‌نماید، این است که کتاب پیش از ترجمه جایگاه کتابی کلاسیک را داشته و درونمایه آن در دوره‌های طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری در دانشگاه بهشتی تدریس می‌شده است؛ و اینک به پایمردی مترجم (مؤلف)، این اثر کلاسیک (دانشگاهی) نقشی فراگیرتر خواهد داشت، تا به گفته خود وی شهرداری‌ها، مهندسان مشاور و دانشجویان طراحی شهری، برنامه‌ریزی شهری و مهندسی ترافیک را نیز پوشش دهد. چه زیبا می‌بود اگر که انتشارات سازمان شهرداری‌ها برای نشر هرچه گسترده‌تر این کتاب، راهنمایی و رانندگی کشور و سازمان ترافیک را به مشارکت در توزیع فرا می‌خواند و آنان را به تدریس این اثر بر می‌انگیخت.

سرانجام اینکه، ای کاش مترجم (مؤلف) برای شناساندن نویسنده کتاب در فارسی زندگینامه کوتاهی از وی را به دست می‌داد.



نام کتاب: سرعت ۳۰، آرامسازی خیابان‌های محلی / نویسنده: کلاوس شفر برده^(۱) / مترجم و مؤلف: دکتر جهان‌شاه پاکزاد / ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها / چاپ نخست: ۱۳۸۲ / شماره‌گان: ۲۰۰۰ نسخه در ۲۵۶ صفحه / بها: ۱۴۰۰۰ ریال

افزایش بی‌پایان خودروهای سواری جورواجور، فشار آمد و شد را به خیابان‌های فرعی کشانیده و سرریز آن - به ویژه در اوج ترافیک - به کوچه‌ها و خیابان‌های باریک مناطق مسکونی، که روزگاری سواره‌روهای خلوتی بودند، رسیده است.

پیامد این تهاجم، آلودگی شدید هوا، صدا و از میان رفتن امنیت جانی به ویژه برای کودکان و سالخوردگان است. این یورش آرامش مناطق مسکونی را یکسره زده است، به گونه‌ای که تا پاسی از شب صدای خاموش ناشدنی موتور خودروها، همراه با بوق و صدای ترمز و بوی دود حاصل از سوخت‌های ناقص آنان از پشت در و پنجره‌ها به درون رخنه می‌کند؛ به درون خانه‌ای که خانواده برای آسودن و احساس آرامش به آن پناه آورده است. بدین ترتیب، فشارهای روانی سنگینی بر باشندگان کوی و برزن وارد می‌شود. تندخویی، درگیری و رفتارهای نابهنجار پیامدهای محتوم چنین تهاجمی است.

این کتاب با همه بُعد مسافت و اختلاف در شیوه‌های زندگی و فرهنگ میان سرزمین نویسنده و مترجم، می‌تواند راهکارهایی را برای بیرون شد از این بن بست به دست دهد. همان گونه که در چکیده پشت جلد آمده است، «محتوای این کتاب راه حل‌های کالبدی ترافیکی است که به طرز نظام‌مند و ساده تنظیم و ارائه شده است».

این اثر گردانیده‌ای است از کتاب آلمانی Tempo 30, durch Strassengestaltung. همان گونه که مترجم در پیشگفتار چاپ فارسی آورده است، مواد اولیه کتاب را دست‌اندرکاران دولت هلند فراهم ساخته و به عنوان «دستورالعمل رسمی» به شهرداری‌ها

Contents

Note	4
Special Report	
-Access in City, Halting or Motion / A.Saraie	5
Idea & Research	
- Typology of Restricted Areas in City Access/M.Bolhassani	11
- Teleworking, Myths of Workplace Transcendence and Travel Reducation/Trans & Abridge: SH. Farzinpak	18
Legal Counsellor/The Legal Bureau of municipalities Organization	22
Administrative and Financial Counsellor/ J. Rezaie	26
Municipalities According to Documents	30
Mayor View	
- Kushmar is Accessible/ Interview With The Mayor of Kushmar	32
Councils and Participation	
- Urban Management and The Public Institutions/ O. Me'mariyun	35
- The ABC of City/ Transportation and Access, The Two Main Functions of Roads/M. Barabadi	37
World Experiences	
- Suitable Work at A Suitable Place/ Trans: P. Moqaddam	39
- Reconstruction and Rehabilitation in Chinese old Cities/ Trans: R. Vahdani	42
World Cities and Municipalities	48
Plan and City	
- Yasooj Waterfall, Origin of Development/M.H.Boochani	54
Instruction	
-Ordering of Signboards and Urban Signs/S.Hossainiyoum	61
-Some Ways for Time Management/H.Imani	67
Point of View	
- Acceleration of Movement, Facility of Access/M.Toushtzar	69
News Report	
- Changing in Office Hours! Is It Possible?	73
Brief News	101
Glance at cities/Ilam, Kermunshah, Qom, Rasht, Tabriz, Tehran,Tooyserkun, Sorkhrood, vayss	107
Urban Statistic/ D. Jalali	108
Urban Terminology/N. Barakpoor	110
Letters	111
Web Sites/SH.Farzinpak	112
New Publication/A.Jalali	113

55

Monthly Journal of Information
Educational and Research
on Urban Management and Planning
Number.55.Dec.2003

Shahrdariba

- Access in City, Halting or Motion
 - Teleworking, Myths of Workplace Transcendancy and Travel Reduction
 - Kushmar is Accessible
 - Urban Management and The Public Institutions
- Transportation and Access, The Two Main Functions of Roads
 - Reconstruction and Rehabilitation in Chinese Old Cities
- Yasooj Waterfall, Origin of Development
- Ordering of Signboards and Urban Signs
- Acceleration of Movement, Facility of Access
- Changing in Office Hours! Is It Possible?

