

محور اصلی: ستاد مهر و رمضان

طرح روی جلد: مربوط به محور اصلی، امین بیات
عکس پشت جلد: مسجد آقا بزرگ، کاشان

- ۱- مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه های سازمان شهرداری ها و دهیاری ها نیست.
- ۲- ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.
- ۵- مقالات باید با دیسکت یا لوح فشرده در محیط (فارسی Word XP) همراه باشد.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریها و دهیاریها

مدیر مسئول: سید مهدی هاشمی

سر دبیر: عبدالعلی صاحب محمدی

زیر نظر: حسن نصری پور

هیئت تحریریه:

عباس جلالی، مصطفی رستم خانی، بهزاد تیمورپور، مهدی فاضل فکور، فرزاد طره، محمدرضا جمشیدیان،

آرش سرایی

ویراستار: فاطمه فرهودی

مدیر هنری: امین بیات

حروفچین: معصومه توانا

شمارگان: ۵۰۰

ناشر: انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریها

- یادداشت
- ۴- گزارش اصلی
- ۵- شهرداریها و استقبال از مهر / آرش سرایی
- اندیشه و پژوهش
- ۹- نقش مدیریت ترافیک در کاهش آلودگی صوتی و آلایندهی هوا / جعفر ستایش ولی پور
- ۱۴- هزینه های تراکم و تاخیر در ترافیک شهری / پژمان اللهوردیزاده
- ۱۹- برنامه ریزی و توسعه شهری در تهران / علی مدنی پور
- ۲۵- بررسی ضرورت های اساسی جنبش نرم افزاری، فناوری اطلاعات و تولید علم در شهرداریها / مجید محنائی، تهمنه عباسی زاده
- گفت و گو
- ۲۸- برنامه ریزی و مدیریت لازمه های حمل و نقل عمومی / محمدرضا جمشیدیان
- ۳۲- ستاد مهر رمضان و وظایف آن / فرشته فرشادجم
- ۳۴- مشاور حقوقی / جمشید رضایی - فرهنگ فقیه لاریجانی
- ۳۹- مشاور اداری مالی / جمشید رضایی
- سده شهرداریها
- ۴۴- نانوایان و مدرسه سازی برای بلدیة / عباس جلالی
- قانون شهر
- ۴۷- آئین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران
- از نگاه شهردار
- ۵۰- یدنیال نظام آموزشی مطلوب هستیم / محمدرضا جمشیدیان
- ۵۳- رئیس جمهوری که شهردار شد / مرضیه فراهانی
- تجربیات جهانی
- ۵۴- وقتی شهرداران مدارس را هدف قرار می دهند
- ۵۶- اتوبوس مدرسه، امنیت درجایه جایی دانش آموزان
- ۵۸- پیاده تادرسه
- شهرها و شهرداریهای جهان
- ۵۹- تحول در نظام اتوبوسرانی کرد / شهر بدون چراغ راهنمایی / فراغت از مدرسه تا پارک / مدارس سبز در شیکاگو افزایش می یابد
- آموزش
- ۶۲- آموزش الکترونیکی، راهبرد نوین آموزش برای کارکنان شهرداریها / جعفر ستایش
- ۶۸- ضرورت رویکرد به آموزش های پودمانی در شهرداریها / جواد نیکنام
- رهاورد سفر
- ۷۲- هشتمین سفر استانی / محمدرضا جمشیدیان
- دیدگاه
- ۸۰- ضرورت های توجه به طراحی شهری در ایران / سمیه فتحی
- گزارش خبری
- تمامی شهرداری های کشور آماده استقبال از مهر هستند / از نفس افتاده، اما زیبا / جای خالی دوچرخه در چرخه آمد و شد / حکایت همچنان باقیست
- ۸۲- اخبار کوتاه
- ۹۱- اخبار سازمان
- ۹۶- یک شهر و یک نگاه
- ۱۰۳- اراک/ بجنورد/ بوشهر / تهران / کنارک / مشهد / یاسوج
- آمار شهر
- ۱۰۴- ترابری عمومی شهری در بوته ی آمار / داتن جلالی
- معرفی پایگاه شبکه
- ۱۱۰- وزارت کشور / فرشته فرشادجم
- تازه های نشر
- ۱۱۱- پیمانه ای برای شهر پیدگان و دوچرخه سواران / عباس جلالی
- ۱۲۱- بخش انگلیسی / جواد پروزن



یادداشت مدیر مسئول



است آموزش نیز از جمله مواردی است که باید به آن توجه ویژه‌ای گردد، با این هدف آماده‌سازی شرایط مناسب برای تحصیل در فضاهای شهری از نخستین اقدامات مدیریت شهری است که این مهم با تعامل دستگاه‌های ذیربط از جمله وزارت کشور، وزارت آموزش و پرورش، وزارت علوم، تحقیقات و فن آوری و مدیریت کلان شهری و همچنین فرهنگ‌سازی و همکاری مردم عزیز کشورمان میسر خواهد بود.

تسهیل در رفت و آمد دانش آموزان و دانشجویان، راه‌اندازی سرویسهای مدرسه با شرایط خاص، ایجاد امنیت در اطراف مدارس چه به لحاظ انتظامی و چه به لحاظ مقررات ترافیکی، فراهم‌سازی محیط آرام در کنار مراکز آموزشی می‌تواند بخشی از این اقدامات باشد. روش‌های متفاوت برای حمل و نقل دانش آموزان، تفریحات ورزشی و... از کارهایی است که می‌توان در این راستا انجام داد.

حال بعد از مباحث کارشناسی و بررسی تمام جوانب، شاید جاده ناهموار و پرمانع واگذاری اختیارات به مدیریت شهری برای تحقق مدیریت واحد تاحدودی هموار گشته است. تغییر ساعت شروع فعالیت مراکز آموزشی، نظارت و وضع قوانین برای سرویس‌های مدارس با همکاری تاکس رانی و ورود هزاران دستگاه، اتوبوس، تاکسی و ون گواهی بر این مدعاست.

با توجه به تقارن ماه مهر و ماه مبارک رمضان، در این شماره به ستادهای مهر رمضان و بررسی عملکرد آن‌ها و برنامه‌هایشان پرداخته‌ایم. با نیم‌نگاهی به حمل و نقل عمومی و با توجه به حساسیت فوق‌العاده ارتباط میان دو نهاد مدیریت شهری و مراکز آموزشی، سعی در ترسیم دورنمایی از این ارتباط در این شماره داریم.

آغاز فصل پائیز با شروع سال تحصیلی و دغدغه‌های درس و مدرسه همراه است، شاید برای کشور ما که جمعیت جوانی دارد یکی از ماههای مهم سال ماه مهر باشد. دانش آموزان، دانشجویان، معلمان و مدرسان مراکز آموزش عالی و به جرات می‌توان گفت: نیمی از جمعیت کشور از اول مهر تکاپویی تازه را آغاز می‌نمایند. از دیگر عواملی که باعث شده مهر امسال از دید بسیاری از کارشناسان با سالهای قبل متفاوت باشد تجربه سهمیه بندی بنزین و تقارن ماه مبارک رمضان با شروع سال تحصیلی باعث توجه بیشتر مدیران شهری به این اتفاق شده است. از ۲ ماه پیش مدیران مختلف دستگاه‌های اجرایی که به نحوی با این مقوله ارتباط داشتند برنامه‌های خود را برای بازگشایی مراکز آموزشی اعلام نمودند. پراکندگی و توزیع نامناسب مدارس و فضاهای آموزشی، حمل و نقل و تردد به این مراکز را دشوار می‌نماید، با توجه به گسترش بدون برنامه کلان شهرها این معضلات در شهرهای بزرگ بیشتر رخ می‌نماید و ضرورت پرداختن جدی تر به مسائل ترافیکی و حمل و نقل ۱۵ میلیون دانش آموز نیاز به برنامه‌ریزی‌های مدون و پیش‌بینانه دارد. حال که دولت نهم با عزمی جدی در جهت حفظ و حراست ذخایر نفتی و جلوگیری از خروج میلیونها دلار بودجه کشور سهمیه بندی بنزین را اجرا نموده است، با احترام به این تصمیم باید سعی در هماهنگ کردن برنامه‌ها و استفاده حداکثری از امکانات موجود نماییم. ارتباط مدیریت واحد شهری با مراکز آموزشی باید چگونه و در چه سطحی باشد؟ الزامات اولیه و تجهیزات مورد نیاز برای انجام این مدیریت چه مواردی است؟ آیا مدیریت شهری با ارتباط بیشتر با مراکز آموزشی می‌تواند در آماده‌سازی این بستر و تعیین سطح آن مؤثر باشد؟ از آنجا که هدف عالی مدیریت شهر در تأمین حوائج و منافع شهروندان

شهرداری‌ها و استقبال از مهر

□ آرش سرایی



هر ساله با شروع ماه مهر، شور و نشاط خاصی در سطح شهرهای کشور به چشم می‌خورد و در حقیقت در نیمه هر سال، شاهد شروع سالی دیگر؛ یعنی سال تحصیلی هستیم. در آغاز این ماه، میلیون‌ها دانش آموز، دانشجو، معلم و استاد پس از استراحتی چند ماهه، علم‌آموزی و تحصیل را از سر گرفته، تحرکی دوباره را در سطح مدرسه‌ها و دانشگاه‌های کشور شاهد هستیم.

از سویی دیگر لازم است تا شهرهای ما برای استقبال از این امر آماده شوند، تا بتوان هر چه بهتر به پیشواز این ماه سراسر مهر و مهربانی رفت؛ به ویژه که امسال با ماه مبارک رمضان نیز تقارن پیدا کرده و حال و هوای معنوی خاصی پیدا کرده است. مهر ماه امسال با توجه به بحث سهمیه بندی بنزین و لزوم توجه ویژه به بحث حمل و نقل همگانی، ویژگی خاصی را داراست که لازم است شهرداری‌ها پیش بینی‌های لازم را برای پاسخگویی به سفرهای درون شهری جدید صورت دهند.

علاوه بر شهرداری‌ها، سازمان‌هایی نظیر آموزش و پرورش و نیروی انتظامی نیز وظایف ویژه‌ای برای شروع سال تحصیلی بر عهده دارند که در هماهنگی با شهرداری‌های کشور به انجام آن مبادرت می‌ورزند.

در این گزارش سعی می‌شود، فعالیت‌ها و اقداماتی که در سطح شهرداری‌های کشور برای استقبال با این ماه انجام می‌پذیرد، از زبان مسوولان امر مورد بررسی قرار گیرد.

طرح استقبال از مهر

در طی دو سال گذشته، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، بر اساس دستورالعملی با عنوان استقبال از مهر، وظایف و اقداماتی برای معاونت‌ها و بخش‌های مختلف شهرداری‌های کشور مشخص کرده است که با انجام این اقدامات؛ شهرداری‌های سراسر کشور آمادگی لازم را برای شروع ماه مهر پیدا کرده و شهرها با آمادگی کامل به استقبال این ماه می‌روند.

دکتر اسد الله کریمی، قائم مقام سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، در این باره می‌گوید:

«در قالب یک دستورالعمل، طرح تشکیل ستاد مهر که امسال با ماه مبارک رمضان همراه بوده به تمامی شهرهای کشور ابلاغ



دکتر اسد الله کریمی
قائم مقام سازمان شهرداری‌ها و
دهیاری‌های کشور

شده است و در تمامی حوزه‌ها وظایف شهرداری‌ها مشخص گردیده است تا یک فضای با نشاط و شاداب را برای دانش آموزان فراهم کنیم.»

دکتر سید مجتبی شفیعی، مدیر کل دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری‌ها، نیز تجربه ستاد مهر را تجربه موفقی می‌داند که از شهرداری تهران در سالیان گذشته به کل کشور تسری یافته است. وی در مورد طرح استقبال از مهر می‌گوید: «دستورالعمل طرح استقبال از مهر از سوی دفتر ترافیک تدوین و طی نامه‌ای توسط ریاست محترم سازمان به معاونان عمرانی استانداری‌های کشور ابلاغ گردید تا جهت انجام هماهنگی‌های لازم و اجرا در شهرداری‌های کشور اقدام گردد.» وی در ادامه می‌افزاید: «این دستورالعمل یک سری وظایف را برای شهرداری‌ها و سایر ارگان‌های ذی ربط مشخص کرده است، البته این دستورالعمل حداقل‌های ممکن را پیشنهاد داده است و هر شهرداری به تناسب نیاز و شرایط خود، فعالیت‌های دیگری را نیز می‌تواند به آن اضافه کند.» شفیعی در مورد زمان اجرای این دستورالعمل می‌گوید: «شروع فعالیت‌های ستاد مهر از ۱۵ شهریور تا ۱۵ مهر اعلام شده بود که با توجه به هماهنگی‌های صورت گرفته و دستور وزیر محترم کشور، مقرر شد تا فعالیت‌های اجرایی ستاد تا پایان مهرماه ادامه یابد تا پیک عید فطر را هم پشت سر بگذاریم و تغییرات رفتار ترافیکی مردم در پایان ماه رمضان را نیز بتوانیم مدیریت کنیم.» شفیعی در مورد هماهنگی‌های صورت گرفته با شهرداران کشور در مورد این دستورالعمل می‌افزاید: «بعد از ابلاغ این دستورالعمل، جلسهای را خدمت وزیر محترم کشور با حضور شهرداران کلان شهرها داشتیم که در آن جا وزیر کشور رهنمودهایی را بیان کردند و انتظارات وزارتخانه از آن‌ها تشریح شد؛ شهرداران کلان شهرها توجیه شدند که چگونه باید این ستاد را فعال کنند و چه گزارش‌هایی را ما از ایشان توقع داریم. بعد از این هماهنگی، نشست شهرداران مراکز استان‌ها برگزار شد که در این جلسه نیز کلیه شهرداران مراکز استان‌های کشور، نسبت به این آیین‌نامه توجیه شدند و هماهنگی‌های لازم با آن‌ها به عمل آمد تا ان شاء الله مشکلی را در کشور در این باره نداشته باشیم.»

است که ورود تعداد زیادی وسیله حمل و نقل عمومی به شبکه در ماه‌های اخیر یکی از نمودهای آن است.

دکتر کریمی، بحث حمل و نقل عمومی را از ۲ جنبه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری بررسی کرده و در این مورد می‌گوید:

«بحث حمل و نقل عمومی و همگانی هم شامل سخت‌افزار است و هم شامل نرم‌افزار است که همه‌ی آن در نرم‌افزار و سخت‌افزار خلاصه نمی‌شود. ممیزی اتوبوس رانی که در اوایل امسال انجام شد نشان می‌دهد که بیش تر از ۳۰ درصد ناوگان اتوبوس‌رانی ما به دلایل خیلی کوچکی از دایره خدمات رسانی به مردم خارج است و به همین دلیل به نظر می‌رسد که اگر شهرداران شهرهای مختلف و معاونت‌های حمل و نقل شهری توجه ویژه‌ای به این موضوع بکنند، به خودی خود ۳۰ درصد به ظرفیت خدمات‌رسانی اتوبوس رانی شهرهای ما می‌تواند اضافه شود. از طرفی دیگر حمل و نقل شخصی یک مزیت‌هایی دارد که این مزیت‌ها موجب می‌شود که مردم کم تر از حمل و نقل عمومی استقبال کنند. به همین خاطر یک مجموعه را باید در حمل و نقل دید. در دو سال اخیر با صحبت‌هایی که ریاست محترم جمهوری داشتند و بحث تبصره ۱۳، این تأکید به صورت کامل دیده شده است ولی قسمت سخت‌افزاری آن بیش تر نمود دارد و گرنه این تغییر استفاده از خودرو باید حتما پیگیری شود، یا استفاده از شبکه‌های اینترنتی و شبکه‌هایی که از حضور فیزیکی می‌کاهد. که همه اینها می‌طلبد که با یک همت و عزم عمومی به این موضوع بپردازیم.»

دکتر شفیعی در مورد اقداماتی که برای تقویت حمل و نقل عمومی صورت پذیرفته، این گونه می‌گوید:

«همان طور که مستحضر هستید در روزهای گذشته ۴ قطار به متروی تهران و ۲۰ هزار دستگاه تاکسی هم به شبکه حمل و نقل عمومی اضافه شد و روزهای قبل هم تعداد زیادی تاکسی، اتوبوس و ون وارد ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری شده است. تمهید دیگری که دولت برای استقبال از مهر اندیشیده، اضافه کردن جهشی یارانه بلیت اتوبوس رانی است. یارانه بلیت اتوبوس رانی در سال گذشته ۲۷ میلیارد تومان بود ولی امسال در سطح کشور دولت این یارانه را به ۵۵ میلیارد تومان رسانده است. به عبارتی این یارانه بیش از دو برابر شده است که ۵ میلیارد تومان از این مبلغ به بیمه اتوبوس رانی اختصاص یافته است.»

بیمه شخص ثالث اتوبوس رانی یکی از مشکلاتی بوده که اتوبوس‌رانی‌های سراسر کشور با آن دست و پنجه نرم می‌کنند. در گذشته راننده آن اطمینان لازم را برای تردد در شهر نداشت و اگر اتفاقی می‌افتاد متوجه آن راننده و آن سازمان بود، اما اگر بیمه باشد بخشی از مشکلات حل خواهد شد.

این یارانه ۵۰ میلیارد تومانی که طرح توزیع آن پیشنهاد شده و در سازمان شهرداری‌ها مشغول مراحل اداری است، با هماهنگی اتحادیه اتوبوس رانی شهری کشور توزیع می‌شود و قرار شد که توقع دولت از ارائه این یارانه برآورده گردد.

توقع دولت در این زمینه این است که ۳۰ درصد از ناوگان اتوبوس رانی کشور که به واسطه مشکلات مختلف مثل نبود قطعات، لاستیک و مشکلات ناشی از هزینه‌های جاری متوقف است، به ناوگان موجود اضافه و به کارگیری شوند. این تمهید دولت

دولت محترم از قبل در راستای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال‌های ۸۵ و ۸۶ تدابیر مناسبتی را برای تقویت حمل و نقل عمومی دیده است

حمل و نقل عمومی

همیشه در اوایل مهرماه به دلیل بازگشایی مدرسه‌ها و دانشگاه‌ها، شاهد افزایش تعداد سفرهای درون شهری و افزایش بار ترافیکی در سطح شهرهای کشور هستیم. اما امسال به دلیل سهمیه بندی بنزین شاهد وضعیت متفاوتی می‌باشیم و یک فشار مضاعف بر سیستم حمل و نقل عمومی کشور وارد شده است. البته دولت محترم از قبل در راستای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال‌های ۸۵ و ۸۶ تدابیر مناسبی را برای تقویت حمل و نقل عمومی دیده



را داشته، با استانداردهای جهانی فاصله‌ی زیادی داشت؛ چه از لحاظ تبعات اجتماعی، اخلاقی و فرهنگی و چه از لحاظ تبعات ایمنی و ترافیکی وضعیت نامطلوبی داشت و همه به این موضوع اذعان دارند. از سالیان گذشته این موضوع مطرح بوده که آیین نامه‌ای برای ساماندهی سرویس مدارس دانش آموزان تدوین شود.

الحمدلله با همتی که دوستان در سازمان شهرداری‌ها و وزارت کشور داشتند با هماهنگی بین وزارت کشور، پلیس راه و وزارت آموزش و پرورش این آیین نامه در اواسط شهریور ماه نهایی شد و پیش نویس این آیین نامه به تصویب اعضای کمیته‌ی رسیدگی رسیده، قرار شد در کمیسیون زیر بنایی دولت جهت اجرایی شدن، مطرح شود. این آیین نامه برای امسال احتمالاً به نتیجه نخواهد رسید و ان شاءالله برای سال آینده محقق خواهد شد. برای ساماندهی وضعیت سرویس مدارس در سال جاری، با توجه به توان موجود یک هماهنگی بین وزارت کشور و وزارت آموزش و پرورش صورت گرفته و طی مکاتباتی که بین وزیران محترم انجام

برای ساماندهی وضعیت سرویس مدارس در سال جاری، با توجه به توان موجود هماهنگی لازم بین وزارت کشور و وزارت آموزش و پرورش صورت گرفته است

شد، مقرر گردید؛ شهرداری‌ها با استفاده از توان تاکسی رانی‌ها در اولویت تأمین سرویس مدارس قرار بگیرند؛

یعنی مدارس کشور برای تأمین سرویس خود اول به شهرداری‌ها مراجعه کنند. اگر در توان شهرداری‌ها نبوده به سراغ بخش خصوصی و افراد حقیقی بروند. به دلیل این که بخش تحت نظارت شهرداری‌ها و تاکسی رانی افرادی هستند کاملاً شناخته شده و یک سری شاخص‌هایی را چه به لحاظ راننده و چه به لحاظ خودرو دارا هستند و قابل اعتمادترند.

ما از یک طرف از آموزش و پرورش خواستیم، از توان شهرداری استفاده کند؛ از طرفی در شهرداری‌ها زمینه‌اش را هماهنگ کردیم که ایجاد شود.

به این صورت که گفتیم، شهرداری‌ها باید از توان ناوگان تاکسی رانی و مسافربرهای شخصی ساماندهی شده؛ همچنین از توان آژانس‌ها به صورت کامل استفاده کنند؛ یعنی از هر سه ظرفیت موجود به ویژه در کلان شهرها (که این بحث جدی تر است) باید استفاده کرد. تاکسی رانی‌ها در مناطق شهرداری خود باید برای تأمین سرویس مدارس دفاتری تشکیل دهند، تا وقتی که مدرسه‌ای به آنها مراجعه می‌کند بتوانند لیستی از خودروهای در اختیار و ظرفیت‌های موجود به آنها بدهند. علاوه بر آن که روی نرخ خدماتشان نظارت کامل داشته باشند که از نرخ‌های مصوب بیش‌تر نباشد. از شهرداری‌ها نیز در نشست شهرداران مراکز استان‌ها خواستیم که تدابیر لازم را در این باره بیندیشند.

با این اوصاف من فکر می‌کنم یک مقدار سرویس مدارس ما ساماندهی شود و مشکلاتی که در سال گذشته داشتیم تا مقدار زیادی مرتفع گردد.»

گامی بسیار مؤثر در بحث اتوبوس رانی خواهد بود؛ چرا که ما می‌توانیم ۳۰ درصد از ناوگان خود را وارد مجموعه کنیم و این خیلی تأثیر گذار خواهد بود، به شرطی که شهرداری‌ها با اتوبوس رانی همکاری لازم را داشته باشند؛ هزینه کنند و اتوبوس‌ها را وارد مجموعه کنند، تا ان شاءالله مشکلات موجود کم تر شود.»

دکتر شفیعی در مورد هماهنگی‌های صورت گرفته با راهنمایی و رانندگی برای مدیریت بهینه ترافیک در مهرماه می‌گوید: «در اکثر جلساتی که بدین منظور تشکیل شده نمایندگان از پلیس راهور حضور داشته، هماهنگی‌های لازم صورت و که وظایفی را برای آن‌ها ذکر کرده‌ایم.» وی در ادامه این وظایف را به شرح زیر بر می‌شمرد:

۱- هماهنگی و همکاری کامل با شهرداری‌ها و آموزش و پرورش

۲- نظارت و کنترل در بهبود عبور و مرور به ویژه در روزهای که اوضاع ترافیکی نامساعد می‌باشد (اوایل مهر)

۳- تشدید کنترل و اجرای مقررات، کنترل ترافیک مسیرهای منتهی به مدارس و تشدید کنترل مسیرهای اتوبوس رانی و مینی‌بوس رانی به منظور تسهیل در رفت و آمد وسایل نقلیه عمومی شفیعی بحث مدیریت حمل و نقل و ترافیک را غیر از اعمال قانون، بحث مدیریت مجموعه می‌داند و در این مورد می‌گوید: «در جزئیات دستورالعمل ابلاغی، یکسری وظایف برای مدیران حمل و نقل شهری مشخص شده که به عنوان مثال برای معاونان ترافیک شهرداری‌ها ۱۰ مورد به صورت کلان مشخص شده است.» وی از جمله این موارد به اموری؛ همچون برگزاری دوره‌های آموزشی، تبلیغات در سطح شهر، جلوگیری از حفاری معابر، ایمن سازی معابر اطراف مدارس، رفع عیوب تابلوها و علائم افقی و عمودی، نظافت و رسیدگی به ایستگاه‌ها، ناوگان و تجهیزات حمل و نقل عمومی و... اشاره می‌کند.

ساماندهی سرویس مدارس

یکی از دغدغه‌های همیشگی والدین، برخورداری دانش آموزان از سرویسی مطمئن، سریع، ارزان و از همه مهم تر ایمن است. این موضوع در سالیان گذشته همواره مسائلی را به دنبال داشته است و مسؤولان امر نیز به دنبال راه‌هایی برای ساماندهی این امر بوده‌اند. دکتر کریمی در مورد حمل و نقل دانش آموزان می‌گوید: «جدای ساماندهی معابر اطراف مدارس و ایمن سازی آن‌ها، موضوع مهم دیگر جابه جایی دانش آموزان است. بر اساس تصمیمات ستاد مهر، مقرر شد تا دانش آموزان در هفته اول مهرماه به صورت رایگان از خدمات حمل و نقل عمومی استفاده کنند و تا آخر مهرماه نیز تداوم پیدا کند؛ همچنین وزیر محترم کشور طی نامه‌ای به وزیر آموزش و پرورش خواستار این شدند که به همه مدارس تأکید شود که برای جابجایی دانش آموزان از آژانس‌هایی که در طرح ساماندهی ثبت نام کرده‌اند، استفاده کنند که هم از نظر سوخت مشکلی نداشته باشند و هم مشخص باشد که چه کسانی دانش آموزان ما را جابه جا می‌کنند.»

دکتر شفیعی نیز در مورد سرویس مدارس می‌گوید: «در سال‌های گذشته سرویس مدارس ما، وضع بسیار اسفباری



آماده سازی مدارس

علاوه بر محیط شهری، محیط و فضای مدرسه‌ها نیز باید برای استقبال از مهر آماده باشند تا دانش آموزان در فضایی با نشاط پا به مدارس بگذارند.

دکتر کریمی در مورد فعالیت‌های شهرداری‌ها در این باره می‌گوید: «اعتبارات شهرداری‌ها در حوزه عمرانی محدود است ولی چون بحث آینده دانش آموزان و ایجاد یک فضای با نشاط برای آن‌ها مطرح است، در دستورالعمل ابلاغی، سعی شده تا بحث آماده سازی مدارس نیز پیش بینی شود. به همین منظور در بحث خدمات عمرانی شهرداری‌ها، موضوعاتی چون سرویس بهداشتی مدرسه‌ها، رنگ آمیزی مدرسه‌ها، آسفالت و ایزوگام پشت بام مدرسه‌ها مطرح شد که شهرداری‌ها، با همکاری ادارات آموزش و پرورش به انجام آن مبادرت می‌ورزند. در وزارت آموزش و پرورش نیز، دفتر ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات این وزارتخانه، به نیابت از مقام وزرات، دستورالعمل پروژه مهر را تهیه کرده و به تمامی سازمان‌ها و ادارات آموزش و پرورش ارسال گردیده است.

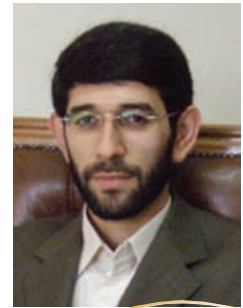
برخی از اقداماتی که در ستاد مهر آموزش و پرورش در راستای آماده سازی مدارس انجام شده و یا در حال برنامه ریزی است، به شرح زیر است:

- برگزاری جلسات توجیهی برای رؤسای ادارات.
- تأکید بر مشارکت دادن مسؤولان برون سازمانی از جمله استانداران محترم، شهرداران، ادارات ارشاد و تبلیغات اسلامی و دیگر ارگان‌ها و نهادهایی که در امر تعلیم و تربیت دخیل هستند، در هر چه با شکوه تر آغاز نمودن سال تحصیلی جدید.
- تأکید بر سخنرانی رؤسای آموزش و پرورش استان‌ها و مناطق در مراسم نماز جمعه و هر چه پررنگ تر جلوه دادن پروژه مهر.
- انجام مصاحبه‌های مختلف در سطوح وزارتی، رؤسای سازمان‌ها و ادارات در رسانه‌های سراسری و محلی از قبیل صدا و سیما، مطبوعات و نشریات‌های داخلی.
- تأکید بر تهیه تراکت، پارچه نوشته، رنگ آمیزی مدارس، انجام تعمیرات به موقع مدارس با هماهنگی سازمان نوسازی.
- تأکید و پیگیری در امر سازماندهی به موقع نیروها با کنترل نقل و انتقالات و صدور ابلاغ معلمان پیش از آغاز سال تحصیلی جدید.

خوشبختانه هم شهرداران و هم معاونان امور عمرانی استانداری‌ها از مدت‌ها پیش ستادهای مهر را فعال کرده‌اند

توصیه به شهرداری‌ها

با توجه به مطالب مطرحه در این گزارش، مشاهده می‌شود که شهرداری‌ها نقشی اساسی در طرح استقبال از مهر و آماده سازی مدارس بر عهده دارند که با انجام دستورالعمل‌ها و توصیه‌های مسؤولان می‌توان امسال در سطح کشور، آغاز سال تحصیلی با شکوه



دکتر سید مجتبی شفیعی
مدیرکل دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک
سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

و کم مسأله‌ای را شاهد باشیم.

دکتر کریمی در این مورد می‌گوید: «خوشبختانه هم شهرداران و هم معاونان امور عمرانی استانداری‌ها از مدت‌ها پیش ستادهای مهر را فعال کرده‌اند؛ کارها را پیگیری می‌نمایند و ما امیدواریم که آمادگی نسبی را پیدا کرده باشند، ولی قطعاً با توجه به سهمیه بندی سوخت، باید به موضوع حمل و نقل همگانی توجه بیش تری داشت و قطعاً مراجعه به آن بیش تر می‌شود. انتظار این است که شهرداران

اگر شهرداری‌ها پا به پای دولت همراهی نکنند، این سیاست‌ها به درستی به نتیجه نمی‌رسد

موضوعات را از نزدیک پیگیری کنند تا مشکلی در زمینه حمل و نقل عمومی پیش نیاید، البته سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیز در خدمت شهرداران محترم است و هر گونه مشکلی که با آن برخورد می‌کنند و احتیاج است که ما مداخله کنیم، به آنها کمک خواهیم کرد.»

دکتر شفیعی نیز با اشاره به سیاست‌های دولت در بخش حمل و نقل عمومی می‌افزاید: «اگر شهرداری‌ها پا به پای دولت همراهی نکنند، این سیاست‌ها به درستی به نتیجه نمی‌رسد. هر چه قدر هم که دولت درست تلاش کند به هر حال در شهرداری‌ها هم ما نیاز داریم که دوستان کمک کنند تا مشکل مردم حل شود.

توقع دیگری که داریم نظارت بر سازمان تاکسی رانی است که باید یک نظارت دقیقی را روی نرخ کرایه داشته باشند. متأسفانه پدیده‌ی دیگری که با آن مواجه هستیم، کاهش تعداد تاکسی‌ها هست که خیلی مشهود است و با این امر نیز باید مقابله کرد.

البته برخورد و نظارت می‌شود که توقع داریم نظارت دقیق تر شود. با توجه به این که ناوگان تاکسی رانی ما ۵۰ درصد اضافه شده و تاکسی‌های خصوصی نیز به شبکه آمده‌اند، متأسفانه می‌بینیم که صف‌ها طولانی تر است و بار ترافیکی هم تغییر زیادی نکرده که این نشان می‌دهد، تاکسی‌های ما به وظایفشان خوب عمل نمی‌کنند.» موضوع دیگری که شفیعی از شهرداری‌ها توقع دارد، پرداخت سهم ۱۷/۵ درصدی شهرداری‌ها برای تحویل اتوبوس‌های سهمیه هر شهر است که بنا به گفته وی برخی از شهرداری‌ها تاکنون نسبت به جذب اتوبوس‌های تولیدی اقدامی انجام نداده‌اند.

جمع بندی

ماه مهر، ماه پرتکاپو و پرحرکت در سطح شهرهای کشور است. ماهی که در آن میلیون‌ها سفر جدید در سطح کشور تولید شده و نیازمند توجه ویژه مسؤولان به این امر است. مسلماً با انجام هماهنگی‌های لازم میان مسؤولان دستگاه‌های مختلف اجرایی از جمله شهرداری‌ها، نیروی انتظامی، وزارت آموزش و پرورش و دیگر ارگان‌های ذی ربط، ماه مهر امسال که همزمان با ایام معنوی ماه مبارک رمضان است، ماهی سرشار از طراوت، شادابی و معنویت خواهد بود.

نقش مدیریت ترافیک در کاهش آلودگی صوتی و آلاینده‌گی هوا

□ جعفر ستایش ولی پور، عضو هیأت علمی دانشگاه علوم انتظامی
□ نادر احمدزاده بهروز، کارشناس ارشد راه و ترابری

صرفه جویی در مصرف انرژی به کاهش آلودگی صوتی و آلاینده‌گی زیست محیطی کمک می‌نماید، این مقاله سعی می‌کند با بررسی راه کارهای ممکن برای کاهش زمان‌های توقف ناخواسته بر تردهای شهری راه‌های افزایش حجم تردد و سرعت متوسط وسایل نقلیه به ویژه وسایل حمل و نقل عمومی را مورد بررسی قرار دهد.

۲- کلیات

مدیریت ترافیک در حوزه وسیعی از ایجاد و سهولت‌های تردد، روش‌های ارتقاء حجم تردد با افزایش سرعت متوسط، کاهش زمان‌های تردد و بالابردن سطح ظرفیت پر وسایل نقلیه مسافری و باری ضمن عدم دخالت در توسعه طرح‌های هندسی راه‌ها در شبکه موجود حداکثر نقش را داراست. بدین منظور اقدامات قابل انجام برای به حداقل رساندن مصرف سوخت، تعداد حرکت و توقف‌های متوالی و ترمزگیری وسایل نقلیه که منجر به تولید مواد آلاینده هوا و ایجاد آلودگی صوتی می‌گردد می‌توان به شرح ذیل بیان نمود:

۱-۲- بهبود و اصلاح طرح هندسی قوس‌ها اصلاح طرح هندسی قوس‌های افقی در ترافیک تأثیر خود را نشان داده، به طوری که با اعمال آن می‌توان زمینه روانی حرکت سریع را در رانندگان به وجود آورده، افزایش سرعت متوسط وسایل نقلیه را فراهم نمود. این اقدام در قوس‌ها با تعریض عرض راه برای ایجاد اطمینان در حرکت کردن با سرعت مناسب در معابر مورد توجه رانندگان واقع می‌شود مؤسسه راه‌های عمومی آمریکا با ارائه فرمول (۱) اصلاح عرض راه را مطرح



چکیده

ابعاد متنوع مدیریت ترافیک در تغییر طرح هندسی سیستم، به کارگیری سیستم‌های مختلف کنترل، نصب علائم راهنمایی و رانندگی، تأمین نور لازم، ایجاد هماهنگی بین چراغ‌های راهنمایی و رانندگی، تسریع در محل مسافر و کالا، الویت دهی به حمل و نقل عمومی و... خود را نشان داده به طوری که با نظم بخشی به ترافیک و افزایش حجم تردد و کاهش زمان‌های تأخیر سفر با تقلیل مصرف انرژی و سوخت همراه شده، کاهش آلودگی صوتی را به دنبال دارد و ضمن فراهم نمودن شرایط مناسب محیطی باعث ارتقاء آستانه تحمل رانندگان و ساکنان مناطق مختلف در ترافیک شهری می‌گردد. در این مقاله سعی شده است راه حل‌هایی برای کاهش آلودگی صوتی و آلاینده‌گی هوا با استفاده از راه کارهای مدیریتی در زمینه ترافیک بیان گردد.

کلید واژه: مدیریت ترافیک، آلودگی صوتی، آلاینده‌گی هوا، حمل و نقل عمومی، ITS

۱- مقدمه

با افزایش روزافزون وسایل نقلیه متردد در سطح معابر شهری و پاسخ گو نبودن معابر موجود به تقاضای سفر با توجه به توقف‌های متعدد و طولانی که بعضاً به کیلومترها می‌رسد، اغلب در این راه بندگان وسایل نقلیه با موتور روشن توقف می‌کنند که با سوختن بنزین یا گازوئیل همراه است. اتخاذ تدابیری برای کاهش زمان‌های توقف این وسایل و کم نمودن مصرف سوخت ضمن



و روش B.C.F.E.O.M اصلاح عرض برای قوس‌های با شعاع کم تر از ۲۵۰ متر را برابر با $S = \frac{50}{R}$ بیان می‌دارد. (۱)

$$F = n(Rc - \sqrt{R^2c - B^2} + \frac{0/105V}{\sqrt{Rc}}) \quad (1)$$

F: عرض اضافی بر حسب متر، B: فاصله بین محور چرخ‌ها به متر، Rc: شعاع قوس بر حسب متر
n: تعداد خط راه

و از بعد دیگر با افزایش طول قوس ضمن کاهش مسافت طی شده بین دو نقطه پس از افزایش طول کمان شعاع قوس با فرض ثابت بودن زاویه قوس میزان مانورپذیری وسایل نقلیه را همراه با سرعت مجاز افزایش می‌دهد.

$$V^2 = 127/2(e + f)R \quad (2)$$

V سرعت بر حسب کیلومتر، R شعاع قوس بر حسب متر، e شیب عرض بر حسب متر

ضریب اصطکاک بین آسفالت و لاستیک وسیله نقلیه و متعاقب با کاهش زمان سفر، میزان مصرف انرژی در طول سفر را کاهش می‌دهد که این کاهش طول سفر خود در مقایسه با مسیر اصلاح نشده قوس خود به خود کاهش میزان آلودگی صوتی را به دنبال خواهد داشت.

۲-۲- وسایل کنترل ترافیک شامل تمامی وسایل و تجهیزاتی است که در صورت استفاده صحیح، به موقع، به مقدار و به جا (از نظر محل‌های نصب) می‌تواند در کاهش زمان سفر و افزایش حجم تردد و کاهش سوخت مؤثر باشند؛ از جمله:

۲-۲-۱- وسایل مقرراتی باعث آگاهی استفاده کنندگان از راه در موضوعات قانونی و مقرراتی حکم کننده بر محل یا مسیر فرض شده بوده و سطح اطلاع آنان را ارتقاء می‌دهد.

۲-۲-۲- تجهیزات هشدار دهنده باعث جلب توجه رانندگان در صورت نصب در طول راه و یا در مجاورت مسیر.

۲-۲-۳- ابزارهای راهنمایی کننده برای ارائه راهنمایی و دادن اطلاعات لازم به کاربران و استفاده کنندگان از راه از نظر ویژگی‌های طرح هندسی، مقاصد، فواصل آنها، توصیف طول راه، مراکز مهم مسیر و دیگر اطلاعات جغرافیایی و فرهنگی به کار می‌روند. با این تجهیزات از طریق جلب توجه و انتقال مفاهیم، جلب احترام و ارائه زمان لازم برای پاسخگویی می‌توان به عکس العمل به موقع استفاده کننده از راه در مواقع لزوم دست یافت.

۲-۳- نصب علائم راهنمای و رانندگی با توجه به تنوع علائم راهنمایی و رانندگی و دارا بودن دامنه، گستردگی زیاد و تأثیر بیش تر بعضی از آنها نسبت به دیگر اجزاء، به علائم مؤثر تر پرداخته می‌شود.

۲-۳-۱- کنترل کننده‌های متغیر با سیستم حساس به عبور ترافیک با تغییر مناسب چراغ بر اساس حجم ترافیک در دو نوع حساس با پالس الکتریکی و حساس به فشار سیستم‌های الکترونیکی و فشار که همچنین عبور یک وسیله از روی خود را درک و هم فشار وارد از خودرو را می‌تواند اندازه گیری نماید.

۲-۳-۲- هماهنگ کننده چراغ‌ها برای کاهش زمان‌های تلف شده در تردد وسایل نقلیه یک مسیر مستقیم با چند تقاطع زمان بندی چند

چراغ را به نحوی تنظیم که یک خودرو یا قطار خودروهای دنبال هم بتوانند بدون توقف از تعدادی تقاطع متوالی عبور کنند.

۳-۳-۲- شناسایی و عکس العمل به سوانح سیستم‌های توانا به شناسایی اتوماتیک وجود حادثه، سیستم‌های ویدئویی مدار بسته برای ارزیابی حادثه، برنامه پویا برای هماهنگی عملیات برخورد با سانحه، سیستم‌های مخابراتی مورد استفاده پلیس و اطلاع رسانی در رابطه با تأخیر و راه‌های گریز از راه‌بندان به استفاده کنندگان از راه با توجه به این که عموماً رانندگان دارای تلفن همراه هستند، می‌توان اینان را نیز به صورت عمومی در رابطه با اطلاع رسانی سریع از محل‌های وقوع سانحه آموزش داده تا با اطلاع به موقع به پلیس باعث سرعت بخشی در حضور مأموران در صحنه شده، نهایتاً با هشدار به دیگر رانندگان برای اصلاح مسیر حرکت، قبل از برخورد به محل سانحه بتوانند تصمیم‌گیری به موقع داشته باشند.

۳-۳-۴- کنترل ورودی آزاد راهها بر مپ متر برای به حداقل رساندن تأخیرات حرکتی و ارتقاء سطح ایمنی و تداوم جریان سیال ترافیک می‌توان از رمپ مترها که در ۳ نوع شکننده قطار خودروها، تقاضا - ظرفیت، قبولی فاصله‌ها دسته بندی و مورد استفاده واقع می‌شوند، نام برد.

۳-۳-۱- شکننده قطار خودروها برای سامان دهی حرکت قطار خودروهای آزاد شده از چراغ راهنمایی قبل از ورود ملایم آنها به داخل آزادراه مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۳-۳-۲- تقاضا - ظرفیت به نوعی طراحی شده اند که تردد ترافیک ورودی را در محل ورود به آزادراه در یک حداکثر مقدار از پیش تعیین شده حفظ کنند که معمولاً مساوی ظرفیت نقاط گلوگاه و ظرفیت کم پایین دست آزادراه است.

۳-۳-۳- سیستم اعمال قبولی فاصله‌ها تلاش برای اعمال پذیرش فاصله زمانی قابل قبول بین خودروها در خط سمت راست را تخمین می‌زند، اجازه ورود به آزادراه را به نحوی صادر می‌کند که خودروها در زمان رسیدن به نقطه نهایی ورود به آزادراه با یک فاصله زمانی قابل قبول بین خودروها در آزادراه برخورد کرده، بتوانند به راحتی قابل قبولی وارد آزادراه شوند.

۳-۴- تأمین نور مورد نیاز با توجه به این که حدود نصف ساعات شبانه روز تاریک یا در ۵۰ درصد زمان تردد وسایل نقلیه میزان تسلط راننده به مسیر و وسیله کاهش می‌یابد؛ بنابراین می‌بایست با تأمین نور کافی سطح توانمندی رانندگان و عابران را در استفاده از معابر ارتقاء بخشیده و سرعت متوسط حرکت وسایل نقلیه را افزایش دهد این کار منجر به کاهش حوادث و تصادفات شده، ضمن فراهم نمودن راحتی و آسایش از وقوع جرائم جلوگیری می‌نماید. با ارتقاء توانایی درک اشیاء از سایه روشن آنها با جزئیات ظاهری به ویژه از جهات اندازه و ابعاد آنها و کاهش زمان (ریت‌هچ) مشاهده، درک، تعمیر و اقدام برای تشخیص مناسب مانع می‌نمایند؛ همچنین با استفاده مداوم از روشنایی کاهش خیره کنندگی چشم را به همراه دارد و میزان تسلط رانندگان به وسیله نقلیه و مسیر و ازدیاد حجم تردد و یا کاهش مصرف سوخت در مقایسه با حرکت با سرعت پایین را به دنبال دارد باید توجه داشت این افزایش روشنایی نسبت به وضعیت بدون نور کافی به‌ازاء مسافت مشخص آلودگی صوتی و آلاینده‌گی جوی کم‌تری را به همراه



ج- کاهش زمان برنامه ریزی

د - بهبود مدت زمان پاسخگویی در ارائه خدمات اضطراری
ه- ارائه بهتر خدماتی که منجر به افزایش رضایت مندی مشتریان می‌گردد. (۴)

۲-۶- الویت دهی به حمل و نقل عمومی بدین منظور به ویژه در حمل و نقل عمومی درون شهری گام‌های برنامه ریزی در سطح کلان سیستم، طراحی فیزیکی اجزاء سیستم و مباحث عملیاتی سیستم را می‌توان در نظر گرفت.



۲-۶-۱- برنامه ریزی در سطح کلان سیستم اتوبوس رانی به صورت پویا عمل نموده به طوری که اجزاء آن نظیر مسیر، محل ایستگاه و برنامه زمان بندی همواره تحت ارزیابی، اصلاح و تغییر قرار می‌گیرد. برای بهبود حمل و نقل عمومی اصلاح مسیر اتوبوس از مسیرهای پر ترافیک به مسیرهای کم ترافیک با حداقل هزینه و اعمال تغییرات جزئی در مسیر اتوبوس‌ها به راحتی قابل انجام است. این تغییرات در سیستم غالباً پس از انجام بازنگری دوره‌ای انجام می‌شود. اقداماتی که باعث اصلاح شبکه اتوبوس رانی شود، تجهیزات جدید ترافیکی و یا تغییر در سیاست‌های کنترل ترافیک را هم شامل می‌شود.

۲-۶-۲- تعیین مسیر پس از تصمیم گیری در مورد شکل کلی شبکه اتوبوس رانی، فاصله مسیرها و جزئیات محلی آن، می‌توان کارکرد سیستم اتوبوس رانی را در گروه‌های شعاعی، هم مرکز، شبکه‌ای و یا چند مرکزی طبقه بندی نمود. بدین منظور ضمن تعیین محل ایستگاه‌ها در نزدیک ترین نقاط به مراکز تجمع مسافر، نقاط احتمالی تمرکز مسافر اتوبوس مانند محل‌های مشخص در مراکز بزرگ مسکونی و ... و ارزیابی مسیر از نظر طرح هندسی، مشخصات سازمائی و ترافیک بدین منظور اولویت ویژه دادن به اتوبوس‌ها و یا تخصیص مسیرهای گذر ویژه از مناطق راه‌انداز، شامل عبور با اولویت از چراغ، خط ویژه و گاه خیابان ویژه است. اولویت عبور از چراغ به کمک رادار و یا تجهیزات فتوالکترونیک که می‌تواند با مشاهده اتوبوس به مسیر آن چراغ سبز تخصیص دهد فراهم می‌شود. (۳)
در این باره در بزرگ راه‌ها در مواقع لزوم با تخصیص خط کناری به اتوبوس‌ها در طول ساعات روز به ویژه در ساعات اوج ترافیک می‌توان اتوبوس را از کنار صف‌های مانده پشت چراغ و یا هر گلوگاه دیگر عبور داد و تا حد ممکن از تأخیرهای ناخواسته تحمیلی به سیستم حمل

داشته باشد.

۲-۵- تسریع در حمل مسافر و کالا تلاش برای کاهش زمان انتظار سفر با اتوبوس یا حمل کالا و یا زمان خرید بلیت، براساس مطالعات انجام شده در کشورهای توسعه یافته در هر هفته کاری (از ۴۰ ساعت) یک ساعت صرف تهیه بلیت و انتظار حمل و نقل عمومی می‌شود و از طرفی امکان برنامه ریزی برای یک مسافرت چند مرحله‌ای با حمل و نقل عمومی بسیار مهم است، برای استفاده متوالی از چند وسیله نقلیه مختلف در مراحل متفاوت سفر مدیریت زمان حرکت آنها در ایستگاه‌های گوناگون و هماهنگی بین زمان‌های رسیدن وسیله نقلیه عمومی به ایستگاه در فاصله زمانی حداقل قبل از حرکت وسیله نقلیه دیگر از آن ایستگاه از طریق دسترسی مسافر به اطلاعات لازم است. این مهم با طراحی سازوکار مشترک و قابل استفاده مجدد مدهای مختلف حمل و نقل میسر است که در دو بخش ذیل خلاصه می‌گردد.

۲-۵-۱- تسریع در حمل عمومی مسافر در این باره کشوری یک شیوه عمومی برای مشترک نمودن داده‌های اطلاعاتی برای ارتقاء سطح خدمات حمل و نقل را مورد استفاده قرار می‌دهد به طوری که چنین سیستمی به عنوان قسمتی از پروژه Eu-SPRIT در کشورهای اتحادیه اروپا ایجاد گردیده است. در آن نمایندگانی از صنایع مختلف سازندگان سیستم‌ها، پژوهشگران و مشاوران به همراه گردانندگان امور حمل و نقل به طور مشترک با ارائه خدمات اینترنتی اطلاعات مسافران و رزرو جا به صورت چند شیوه‌ای در سطح اروپا فعال می‌باشند. (۴) خصوصی که امروزه در قالب این سیستم قرار گرفته‌اند، عبارت‌اند از: برلین، براندون بورگ، اسپانیا، هلند، شمال و مرکز سوئد و دانمارک و ... (۴) در این زمینه در جمهوری چک سایت اینترنتی www.cd rail.ca ضمن اقدام به ارائه جدول زمانی حرکت قطارها و اتوبوس‌های بین شهری و جدول زمانی مربوط به حرکت وسایل نقلیه درون شهری متعلق به شرکت‌های مختلف بیش از ۳۱ شهر، برنامه‌های پروازهای شرکت‌های هواپیمایی و قابلیت خرید بلیت و رزرو جا در قطارهای این کشور را نیز انجام می‌دهد؛ البته اطلاعات مربوط به برنامه زمان بندی از راه S.M.S نیز قابل دریافت بوده و کاربر در خواست خود را در شکل خاص ارسال و ظرف ۱۵ ثانیه پاسخ مناسب را دریافت می‌نماید. (۴)

۲-۵-۲- تسریع در حمل و نقل عمومی کالا خودروهای تجاری دارای نیازمندی‌های ویژه‌ای می‌باشند؛ مهم ترین آنها انتقال ایمن کالا است. بدین منظور ایجاد یا نصب تجهیزات مربوط مانند تاخومترهای دیجیتالی و دیگر فن آوری‌های ویژه مانند GPS بر روی وسیله نقلیه برای انتقال هر چه امن تر کالا در نظر گرفته می‌شود؛ بنابراین انتقال سریع، ایمن با حمل و نقل کالا ممکن می‌شود. از جمله موانع موجود تشریفات گمرکی که باعث ۵۰ درصد افزایش در زمان سفر در بخش حمل و نقل بین المللی شده و راه‌اندازهای ناخواسته نیز ۵ درصد دیگر از فرصت سفرهای خودروهای باری را می‌گیرد، همچنین حدود ۲۵ درصد مسافت‌های پیموده شده خودروهای باری در وضعیت خالی از بار طی می‌گردد (۴) با بهبود مواردی مانند:
الف- حرکت کم تر خودروهای باری خالی از بار
ب- حرکت کم تر خودروهای بی هدف که منجر به کاهش مصرف سوخت، آلودگی صوتی و آلاینده‌گی جوی نیز می‌گردد.



و نقل عمومی مسافر کاسته و ایجاد صرفه جویی زمانی در مسافران را باعث شد.

۲-۴- فناوری حمل و نقل در این راستا طیف وسیعی از فناوری‌های پیشرفته، از اجزای داخل وسیله نقلیه گرفته تا سیستم‌های پیشرفته مورد استفاده در راهبری وسایل نقلیه را در کنار یکدیگر می‌توان به عنوان سیستم‌های هوشمند حمل و نقل شمرد. این سیستم‌ها امروزه در ۷۵ شهر بزرگ ایالات متحده مورد استفاده واقع شده و دست کم در ۱۳ جزء به بهبود ترافیک کمک می‌کنند. (۵) و (۷)

الف- سیستم‌های هوشمند به طور خودکار براساس سنگینی ترافیک یک جهت زمان بندی چراغ راهنما را برای آن جهت تنظیم می‌کند.

ب- با استقرار ITS در ابتداء ورودی‌های آزادراهها تعداد وسایل نقلیه ورودی به آزادراهها را سنجیده در شرایط و زمان‌های مختلف، براساس چگونگی تردد در آزادراهها حجم ورودی را تنظیم کنند.

ج- ITS در کنترل حرکات وسایل نقلیه عمومی به مدیریت کمک نموده، برنامه جابجایی‌ها را طبق آن تنظیم می‌کند. د- در جمع آوری عوارض و اخذ الکترونیکی کرایه می‌توانند به مدیریت کمک کنند.

ه- در ترخیص الکترونیکی خودروهای تجاری می‌توانند کارا باشند.

و- در بررسی خودکار ایمنی در کنار جاده می‌توانند نصب شوند.

ز- سیستم پاسخ اضطراری به وسایل نقلیه امداد رسانی امکان می‌دهد. تا چراغ‌های راهنمایی را در تقاطع‌ها کنترل نماید، به طوری که رانندگان وسایل نقلیه امداد رسانی و انتظامی می‌توانند چراغ را تا زمان عبور خود از تقاطع سبز نگاه ندارند.



ح- سیستم اطلاعات، مسافرت ترافیکی را در اختیار استفاده کنندگان قرار می‌دهند تا بتوانند برنامه‌های سفر خودشان را بر آن اساس تنظیم نمایند.

ط- به سیستم خرید الکترونیکی اسناد، سنجش خودکار

مسافت و ارائه گزارش مصرف سوخت کمک می‌نماید و سیستم‌های زیر نقش خود را نشان می‌دهد.

ی- سیستم تست و کشف آلاینده‌ها و میزان درصد هر کدام در هوا

ک- سیستم جلوگیری از برخورد‌های طولی، پهلو به پهلو وسایل نقلیه در محل‌های احتمال بروز حادثه

ل- سیستم خودکار بهره برداری، برنامه ریزی و مدیریت سیستم حمل و نقل

م- سیستم ایمن کننده محیط برای راننده، کنترل بلیت و مسافر در حمل و نقل همگانی

۲-۸- به کارگیری اقدامات متعارف مدیریت ترافیک شامل اتخاذ تدابیر لازم برای یک طرفه نموده خیابان‌ها، انحراف

ترافیک از مناطق پر تراکم و کاهش سفر در ساعات اوج (۶) ۲-۸-۱- یک طرفه کردن خیابان‌ها از جمله اقدامات مناسب

برای افزایش تردد و حجم تأخیر در خیابان‌های موازی شطرنجی با عرض کم است. از این راه ضمن افزایش سرعت متوسط وسایل نقلیه باعث افزایش ظرفیت خیابان‌ها می‌گردد. در این رویه ایجاد هماهنگی بین چراغ‌های راهنمایی در طول مسیرها در راستای افزایش عملکرد خواهد بود.

۲-۸-۲- انحراف ترافیک از مناطق پر تراکم انحراف ترافیک از مناطق پر تراکم با ایجاد مسیرهای کنار گذر و کاهش مقدار

قابل توجهی از سنگینی ترافیک حرکت کننده به سمت مناطق مرکزی شهرها در صورتی که هم شرایط لازم مربوط به طرح هندسی و حجم ترافیک ورودی و سفرهای تولید و توزیع شده به طور صحیح برآورد شود؛ می‌تواند برای کاهش زمان سفر و میزان سوخت و آلودگی ناشی از آن مؤثر باشد.

۲-۸-۳- کاهش مسافت‌ها در ساعات اوج از دیگر تدابیر

مربوط به بهبود وضع ترافیک در ساعات اوج است. که می‌توان به تدوین برنامه کار جامع برای تمامی نهادهای مستقر در شهرهای بزرگ و نظم بخشی به ساعات شروع و خاتمه آنها

بخشی از ترافیک ساعات اوج را به ساعات غیر اوج هدایت نموده. ضمن روان سازی ترافیک، سرعت متوسط سفر را افزایش داد.

از این راه ضمن کاهش آلودگی صوتی و آلودگی زیست محیطی در مصرف سوخت صرفه جویی نمود. از مزایای دیگر این اقدام کاهش تقاضای سفر در ساعات اوج و در نتیجه کاهش هزینه سفر در مورد بزرگ راهها و جاده‌های اصلی کاهش حجم ترافیک و افت حجم سرعت طرح و کاهش تعداد خطوط و کاهش هزینه ناشی از ساخت جاده‌ها می‌باشد.

۳- نتیجه گیری

با راه کارهای زیر می‌توان با مدیریت در ترافیک، علاوه بر کاهش آلودگی صوتی محیط زیست را بیش تر با طبیعت منطبق نمود:

الف- با افزایش عرض قوس معبر یا افزایش شعاع قوس گردشی در تقاطع ضمن ایجاد روانی حرکت و افزایش سرعت تردد در طول مسیر نسبت به حالت قبل از افزایش شعاع، کاهش یافته و در مصرف سوخت صرفه جویی شده و آلودگی محیط



جلوگیری کرده و تردد را در بزرگ راهها و آزاد راهها تنظیم می‌کند؛ همچنین برنامه جابجایی استفاده کنندگان از راه براساس شلوغی راهها یا اخذ الکترونیکی عوارض پرداخت الکترونیکی کرایه و... باعث صرفه جویی در وقت گردیده و زمان‌های توقف روشن وسایل نقلیه را به حداقل ممکن می‌رساند.

ز - بر طبق نتایج فوق با استفاده از اقدامات مذکور مدیریت ترافیک می‌تواند زمان‌های روشن بدون حرکت وسایل نقلیه را به



حداقل رسانده، ضمن افزایش سرعت متوسط وسایل نقلیه حجم جابجایی مسافر و کالا را به حداکثر رساند؛ تردد وسایل نقلیه خصوصی را به حداقل رساند و از این طریق مصرف سوخت را به کم‌ترین مقدار برساند؛ و از اتلاف وقت استفاده کنندگان راه جلوگیری نماید؛ از استهلاک خودروهای عبوری کاسته و در جهت کاهش آلودگی و آلاینده‌گی محیط زیست قدم بردارد.

۴- پیشنهادات

الف - اصلاح طرح هندسی معابر به ویژه قوس‌ها به طور پیوسته در برنامه‌های مدیریت ترافیک قرار گیرد. ب - هر چه بیش تر از وسایل کنترل ترافیک و تابلوهای پیام متغیر و تجهیزات هشدار دهنده در کنار معابر یا در بالای سر خطوط عبوری استفاده شود.

ح - توسعه هر چه بیش تر استفاده از سیستم‌های شناسگر و واکنش‌زا به سوانح در معابر

د - استقرار مناسب رمپ متر در ورودی آزادراهها برای تنظیم و یکنواخت نمودن جریان ورودی به آزادراهها

ه - توسعه هر چه بیش تر روشنایی در تونل‌ها و آزادراهها و... در هنگام شب

و - کاهش زمان‌های تهیه بلیت و انتظار ورود وسیله به ایستگاه با استفاده از روش‌های جدید مبادله اطلاعات سفر بین اشکال مختلف سیستم‌های حمل و نقل

ز - انجام اقدامات لازم برای به حداقل رساندن زمان‌های توقف وسایل نقلیه حامل کالا و افزایش ظرفیت پر حمل کنندگان نقلیه‌ای

ح - به کارگیری سیستم هوشمند ITS جهت دریافت و پرداخت الکترونیکی کرایه و تقلیل توقف روشن وسایل نقلیه.

زیست نیز تقلیل می‌یابد.

ب - به کارگیری مناسب وسایل کنترل ترافیک ضمن آگاهی‌رسانی به استفاده کنندگان از راه، باعث جلب توجه آنان به تجهیزات هشدار دهنده، همراه با انتقال مفاهیم میزان جلب احترام به دیگران توسط رانندگان را افزایش داده، عکس العمل به موقع آنان را باعث شود؛ و از اتلاف زمان حین رانندگی بکاهد و کم‌ترین مصرف سوخت و استهلاک وسایل نقلیه را دنبال کند؛ همچنین از پراکندگی ذرات حاصل از سایش قطعات متحرک موتور و گرد و غبار حاصل از سایش لاستیک، لنت ترمز و صفحه کلاج جلوگیری نماید.

ج - با نصب به مقدار و مناسب، علائم راهنمایی و رانندگی، شامل؛ کنترل کننده‌های حساس به عبور ترافیک ایجاد هماهنگی بین چراغ‌های راهنمایی و سیستم‌های شناسگر و واکنش‌زا به سوانح می‌توان ضمن جلوگیری از اتلاف‌های ناخواسته اوقات استفاده کننده از جاده؛ همچنین اطلاع‌رسانی از محل و زمان وقوع سانحه و ارائه مسیرهای مناسب برای عدم برخورد به موقعیت تصادف شده، می‌توان ضمن به حداقل رساندن زمان‌های توقف ناخواسته از مصرف بیش تر سوخت جلوگیری نمود.

د - با استقرار مناسب رمپ متر در ورودی آزادراهها می‌توان ضمن آرام سازی ترافیک از ایجاد قطار خودروهای آزاده شده از چراغ راهنمایی جلوگیری و متناسب با ظرفیت تردد آزادراه را در یک حداکثر مقدار حفظ کرد؛ جریان عبوری را پیوسته وارد آزادراه نموده، حداکثر عبور را با سرعت مناسب از آزادراه عبور داد.

ه - با تأمین مناسب نور در مسیرهای حرکت وسایل نقلیه افزایش فاصله دید و تسلط رانندگان به مسیر، افزایش ایمنی عابران پیاده، سرعت حرکت وسیله‌ی نقلیه را افزایش داده، مصرف سوخت را تقلیل داد و از آلاینده‌گی بیش تر محیط زیست کاست.

و - با افزایش سرعت حمل مسافر و کالا از طریق به حداقل رساندن زمان‌های صرف شده برای تهیه بلیت و زمان انتظار ورود وسیله به ایستگاه از طریق مبادله اطلاعات سفر بین اشکال مختلف سیستم‌های حمل و نقل، ارتقاء خدمات حمل و نقلی را باعث شد.

ز - تقلیل زمان‌های توقف وسایل نقلیه حامل کالا و افزایش ظرفیت پر حمل کنندگان نقلیه‌ای در حین حرکت افزایش حجم کالای جابجا شده با تعداد مشخص وسایل نقلیه را به دنبال داشته و عملکرد سیستم را بهینه نموده و مصرف سوخت را کاهش می‌دهد.

ج - کاربرد تجهیزات الویت دهنده به سرویس‌های حمل و نقل عمومی مسافر در سفرهای درون شهری ضمن افزایش حجم مسافر جابجا شده، هزینه سفر را کاهش می‌دهد؛ به ویژه در تقاطع‌های چراغ دار اولویت را به تردد اتوبوس‌ها داده و در بزرگ راهها ضمن در نظر گرفتن خط ویژه در ساعات اوج ترافیک باعث روی آوری عمومی به اتوبوس به عنوان یک سیستم جایگزین در شهرهای بزرگ خواهد شد و تعداد تردد وسایل نقلیه خصوصی را کاهش خواهد داد.

و - با کاربرد هدفمند فن آوری‌های هوشمند در حمل و نقل از به وجود آمدن ترافیک سنگین در پشت چراغ‌های راهنمایی

- منبع:
- ۱- حمید بهبهانی - طرح هندسی راه چاپ دهم، فصل دهم مرکز نشر دانشگاهی ۱۳۷۸
 - ۲- حمید بهبهانی - مهندسی ترافیک تئوری و کاربرد چاپ اول فصل سوم سازمان حمل و نقل ترافیک ۱۳۷۳
 - ۳- علی خدایی - مهندسی ترافیک چاپ اول - فصل هفتم انتشارات امیرکبیر ۱۳۸۰
 - ۴- حمید طرغه نژاد - سرویس‌ها و سیستم حمل و نقل هوشمند چاپ اول، سرفه در حمل و نقل سازمان حمل و نقل و راه‌داری ۱۳۸۲
 - ۵- محمود صفارزاده - مهندسی ترابری و ترافیک جلد اول چاپ اول فصل اول انتشارات دانشگاه تربیت مدرس ۱۳۸۱
 - ۶- خلیل شاهی مهندسی ترافیک چاپ پنجم فصل دهم مرکز نشر دانشگاهی
 - ۷- محمد تقی عیسانی سیستم‌های هوشمند حمل و نقل چاپ اول فصل سوم شرکت مهندسیین مترا سال ۱۳۸۴



هزینه‌های تراکم و تأخیر در ترافیک شهری

□ پژمان الله وردی زاده

کارشناس ارشد مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل ترافیک

عرض خطوط عبوری و وضعیت تقاطع‌ها بستگی دارد. ارزش‌های بهینه عملکرد در جدول ۱ و ۲ نشان داده شده است. این جدول وضعیت را ایده‌آل و بدون تقاطع فرض می‌کند. سرعت عبور و مرور و جریان در خیابان‌های شهری ابتدا براساس ظرفیت تقاطع‌ها مشخص می‌شوند که خود تحت تأثیر احجام ترافیکی در خیابان‌های متقاطع و فازهای علامت گردش به چپ است.

این جدول سرعت، جریان و تراکم ترافیک سطوح مختلف خدمت را نشان می‌دهد که استاندارد برای تخمین تراکم ترافیک است. تراکم ترافیکی یک تابع غیر خطی است؛ وقتی خیابان‌ها دچار تراکم ترافیکی هستند؛ کاهش بسیار کوچکی در احجام ترافیکی موجب کاهش بزرگی در تأخیرها می‌شود. به طور مثال جدول ۱ مشخص می‌کند که کاهش حجم ترافیک از ۲۰۰۰ به ۱۸۰۰ خودرو در ساعت وضعیت خیابان را از سطح خدمت E به سطح خدمت D تغییر می‌دهد و سرعت‌های جابجایی را نزدیک به ۲۴ کیلومتر در

مقدمه

هزینه‌های تراکم ترافیکی ناشی از تأخیرات افزون‌های، فشار عصبی رانندگان، هزینه‌های خودرو، خطر تصادف و آلودگی ناشی از تراکم خودروها در جریان عبور و مرور به ویژه در زمانی که سیستم راه به ظرفیت نهایی خود نزدیک می‌شود، تشکیل شده است. هر خودرو در یک سیستم دارای تراکم ترافیکی همزمان تحمیل کننده و تحمل کننده هزینه‌های خارجی است که یک خودرو بر دیگر استفاده‌کنندگان از وسایط نقلیه موتوری تحمیل می‌کند.

تراکم و تأخیر ترافیک

هر خودرو اضافی در جریان عبور مرور می‌تواند، با تحمیل تأخیرات افزون‌های در یک تصادف یا دیگر کاربران جاده تداخل پیدا کند. این تأثیرات با نزدیک شدن حجم ترافیک به ظرفیت نهایی جاده افزایش می‌یابد. تراکم ترافیکی یکی از بزرگ‌ترین مشکلات حمل و نقل محسوب می‌گردد. ظرفیت جاده به عوامل مختلف طراحی؛ همچون

جدول ۱- ارتباط بین سرعت، جریان عبوری و چگالی در راه‌های معمولی

سطح خدمت	سرعت (کیلومتر بر ساعت)	جریان عبوری (وسیله نقلیه بر ساعت بر خط عبوری)	چگالی (وسیله نقلیه بر کیلومتر)
A	بیش از ۹۷	کم تر از ۷۰۰	کم تر از ۱۹
B	۹۲-۹۷	۷۰۰-۱۱۰۰	۱۹-۳۳
C	۸۷-۹۲	۱۱۰۰-۱۵۵۰	۳۳-۴۸
D	۷۴-۸۷	۱۵۵۰-۱۸۵۰	۴۸-۶۶
E	۴۸-۷۴	۱۸۵۰-۲۰۰۰	۶۶-۱۰۸
F	کم تر از ۴۸	غیر پایدار	۱۰۸ و بیش تر



ساعت یا معادل ۳۰ درصد افزایش می‌دهد. به عنوان نتیجه کاهش ۵ درصد در احجام ترافیک در یک بزرگراه دارای تراکم ممکن است نزدیک به ۳۰-۱۰ درصد کاهش در تاخیرات ناشی از تراکم ایجاد کند.

جدول ۲- حداکثر حجم سرویس (مسافر ماشین در هر ساعت در هر خط عبوری)

سطح خدمت E	سطح خدمت D	سطح خدمت C	سطح خدمت B	سطح خدمت A	
۲۰۰۰	۱۸۵۰	۱۵۵۰	۱۱۰۰	۷۰۰	آزاد راه ۴ بانده
۱۴۰۰	۹۰۰	۶۰۰	۳۷۵	۲۱۰	بزرگراه ۲ بانده
۲۲۰۰	۱۹۴۰	۱۶۵۰	۱۲۰۰	۷۲۰	بزرگراه ۴ بانده

این جدول نشان دهنده حداکثر حجم ترافیک در هر خط عبوری در انواع مختلف راهها می‌باشد. اعدادی که در جدول ۳ خلاصه شده است، مبین این واقعیت است که کاهش درصدی در مقدار معین پیموده شده خودرو شهری موجب ایجاد ۲ برابر درصد کاهش در تاخیرات ناشی از تراکم ترافیک می‌شود؛ البته این که کجا، چه موقع و چه نوعی از مسافت پیموده کاهش پیدا کرده این تاثیرات تراکم ترافیکی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

جدول ۳- تأثیرات ۲ سنت افزایش قیمت در هر مایل در چند منطقه ایالات متحده

منطقه	VMT	سفرها	تاخیر	سوخت	آلاینده ها
منطقه بی	۳/۹- درصد	۳/۷- درصد	۹/۰- درصد	۴/۱- درصد	۳/۸- درصد
ساگرامنتو	۴/۴- درصد	۴/۱- درصد	۷/۵- درصد	۴/۴- درصد	۴/۳- درصد
سن دیگو	۴/۲- درصد	۴/۰- درصد	۸/۵- درصد	۴/۲- درصد	۴/۱- درصد
ساوت کوست	۴/۳- درصد	۴/۱- درصد	۱۰/۵- درصد	۵/۲- درصد	۴/۲- درصد

کاربردها از نظر اجرایی مشکل است. محاسبه تأخیر حاشیه‌ای ناشی از خودروهای مازاد ورودی به جریان عبور و مرور با در نظر گرفتن روابط سرعت - جریان هر یک از قسمت‌های معبر اهمیت دارد. روش رایج تر محاسبه هزینه‌های تراکم ترافیکی، یک روش مهندسی است که در مقابل روش‌های اقتصادی قرار می‌گیرد. در این روش مجموع زمان سفر اضافی در شرایط جریان آزاد، ناشی از وجود تراکم ترافیکی محاسبه می‌شود و شامل مراحل زیر می‌شود:

- ۱- تخمین مدت زمان حداکثر کیلومتر پیموده شده وسیله نقلیه
- ۲- طبقه بندی هر قسمت جاده به یکی از ۵ سطح تراکم، همان طور که در ذیل خلاصه شده است.
- ۳- محاسبه سفر روزانه خودرو مبتنی بر تفاوت بین سرعت میانگین عبور و مرور و سرعت‌های جریان آزاد در هر قسمت از جاده و زمان مایل پیموده شده خودرو در آن قسمت.
- ۴- محاسبه میانگین سرعت - مسافر، برای هر قسمت از جاده مبتنی بر اشغال خودرو.

این اطلاعات برای محاسبه شاخص نرخ سفر (TRI) و نسبت زمان اوج (پیک) به زمان سفر در جریان آزاد که مشخص کننده زمان اضافی مورد نیاز برای سفر در طول مدت حداکثر است استفاده می‌شود. یک TRI معادل ۱/۳ به طور مثال مبین یک سفر غیر اوج است که ۲۰ دقیقه در شرایط بدون تراکم و ۲۶ دقیقه در شرایط اوج تراکم ترافیک طول می‌کشد. این به منظور محاسبه معرف‌های هزینه تراکم ترافیک مثل ساعت‌های سالانه تاخیر و بخش (درصد) سفر در جاده‌های دارای تراکم ترافیکی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

VMT: تغییر در مجموع مایل پیموده شده خودرو

سفرها: تغییر در مجموع سفرهای خودرو

تأخیر: تغییر در تأخیر تراکم ترافیکی

سوخت: تغییر در مصرف سوخت

خودروهای بزرگ تر و سنگین تر نسبت به خودروهای کوچک تر تراکم ترافیکی بیش تری تولید می‌کنند. به این علت که نیازمند فضای بیش تری در معابر بوده و در شتاب گرفتن کندتر عمل می‌کنند. هزینه‌های تراکم ترافیکی به ازای هر کیلومتر - وسیله نقلیه با افزایش سرعت، بیش تر می‌شود به این دلیل که خودروهای سریع تر نیازمند "فاصله مجاز" بیش تری بین خود و دیگر اجسام هستند. حوادث ترافیکی (خودروهای تصادفی یا خراب) موجب ۶۰ درصد تاخیر می‌شوند. با وجود این که تصادفات تنها زمانی تأخیر قابل توجه ایجاد می‌کنند که احجام ترافیکی به ظرفیت جاده نزدیک می‌شود؛ به عنوان هزینه‌های تراکم ترافیکی شناخته می‌شوند. در یک شرایط بدون تراکم، یک تصادف، تأخیر ناچیزی، ایجاد می‌کند یا اصلاً موجب تأخیر نمی‌شود، اما یک خودرو از حرکت ایستاده در شانه یک جاده دارای تراکم ترافیک بالا، ۱۰۰ تا ۲۰۰ ساعت - وسیله نقلیه تاخیر در مسیرهای مجاور ایجاد می‌کند.

محاسبه هزینه‌های تراکم ترافیکی و منافع ناشی از کاهش

تراکم عبور و مرور

روش‌های متعددی برای محاسبه، کمی هزینه‌های تراکم ترافیک مورد استفاده قرار گرفته که مناسب ترین روش برای بسیاری از



جدول ۴- دسته‌بندی‌های تراکم‌راه

ازاد	متوسط	سنگین	شدید	حد نهایی	
بزرگراه					
کم تر از ۱۵۰۰۰	۱۷۵۰۰-۱۵۰۰۱	۲۰۰۰۰-۱۷۵۰۱	۲۵۰۰۰-۲۰۰۰۱	بیش از ۲۵۰۰۰	متوسط ترافیک روزانه در هر خط
۶۰	۴۵	۳۸	۳۵	۳۲	متوسط سرعت وسایط نقلیه (مایل به سرعت)
شریانی					
کم تر از ۵۵۰۰	۷۰۰۰-۵۰۰۱	۸۵۰۰-۷۰۰۱	۱۰۰۰۰-۸۵۰۱	بیش از ۱۰۰۰۰	متوسط ترافیک روزانه در هر خط
۳۵	۳۰	۲۷	۲۳	۲۱	متوسط سرعت وسایط نقلیه (مایل بر ساعت)

حمل و نقل و خود این عوامل منتج به فواصل سفر کوتاه تر و رویکرد به دیگر روش‌های جایگزین مثل پیاده روی و حمل و نقل عمومی می‌شوند، با وجود این که خیابان‌های مناطق شهری با تراکم بالا ممکن است، بیش تر سطح خدمت E یا F را تجربه کنند که معرف مشکلات شدید تراکم ترافیکی است. ساکنان این مناطق هزینه‌های تراکم ترافیک کم تری به‌ازاء هر نفر را تحمل می‌کنند به این دلیل که گزینه‌های سفر بهتری و مسافت‌های کم تری را تجربه می‌کنند. به طرز مشابهی راهبردهایی؛ همچون اولویت به خودروهای چند سرنشین (مثل مسی‌های ویژه حمل و نقل عمومی و هم پیمایی) و تقاضای حمل و نقل می‌تواند موجب کاهش تراکم ترافیک شود. بعضی راهبردهای کاهش تراکم ترافیکی مثل اولویت عبور و خودروهای چند سرنشین و توسعه سیستم‌های حمل و نقل عمومی بیش ترین کارایی خود را تحت شرایط تراکم ترافیکی نشان می‌دهند.

چنین راهبردهایی، تراکم ترافیکی را از بین نمی‌برند؛ چرا که تاخیرات عبور و مرور خودروها چنین گزینه‌هایی را جذاب می‌کنند و موجب کاهش قابل توجه تاخیرها هم برای مردمی که شیوه حمل و نقل خود را عوض کرده‌اند و هم برای آنان که کماکان رانندگی می‌کنند، می‌شوند.

مثلاً ممکن است وضعیت یک جاده از سطح خدمت E به D افزایش پیدا کند که توسعه قابل توجهی است، اما به خودی خود هرگز نمی‌تواند به سطح خدمت B ارتقاء پیدا کند. به عنوان نتیجه ارزش هزینه سطوح بالای تراکم ترافیکی تأثیر بزرگی بر ارزیابی آنان دارد. تراکم‌های بسیار شدید ترافیکی هزینه‌های زمان سفر بالایی تحمیل می‌کنند که توجیه پذیری چنین راهبردهای را افزایش می‌دهد.

گسترش خدمات حمل و نقل عمومی مثل سامانه‌های حمل و نقل ریلی، یک مسیر ویژه اتوبوس یا امکانات خطوط خودروهای چند سرنشین تأمین کننده کاهش‌های ناچیز کوتاه مدتی در تراکم ترافیکی هستند، اما منافع کاهش تراکم حمل و نقل به صورت اضافه رشد می‌کند. چنان که تاخیرات در بزرگراه‌های موازی گزینه‌های جایگزین قابل قبولی (جذابی) ایجاد می‌کند. گرچه تراکم ترافیکی ادامه پیدا می‌کند، اما هرگز به اندازه آن چه در غیر این صورت رخ می‌دهد، بد

این روش سرعت‌های سفر در شرایط جریان آزاد را به عنوان مرجع به کار می‌برد (به این دلیل که فهم و محاسبه آن راحت است) هر چند معرف اهداف واقعی سیستم‌های حمل و نقل شهری نیست. این موضوع شبیه به توسعه یک رستوران برای جای دادن حداکثر تعداد مشتریانی است که یک غذای رایگان را استفاده می‌کنند. این روش هزینه‌های تراکم را در مقایسه با آن چه از نظر اقتصادی بهینه محسوب می‌گردد، بیش تر تخمین می‌زند؛ همانطور که یک اقتصاددان متخصص حمل و نقل شرح داده است:

جدول ۵ شاخص‌های مختلفی که به منظور کمی کردن و پولی کردن هزینه‌های تراکم ترافیکی مورد استفاده قرار می‌گیرند را خلاصه کرده است و مشخص می‌کند که آیا این‌ها دلالت به کل تأثیرات دارند یا صرفاً تأثیرات عبور و مرور خودروها را نشان می‌دهند. این جدول شاخص‌های مختلف هزینه تراکم ترافیکی را خلاصه می‌کند، بعضی صرفاً تأثیرات وارده بر عبور و مرور خودروها را لحاظ می‌کنند و از منافع ناشی از گرایش به روش‌های جایگزین یا کاهش در فواصل سفر چشم پوشی می‌کنند.

بعضی شاخص‌های تراکم ترافیکی مانند سطح خدمت جاده و شاخص زمان سفر تنها تاخیرهای رانندگان را محاسبه می‌کنند. اگر مقدار کل رانندگی در جاده‌های بدون تراکم ترافیکی افزایش پیدا کند، درصد زمان سفر واقعاً کم می‌شود. به این مفهوم که اگر مسافت پیموده شده به‌ازاء هر نفر افزایش پیدا کند تراکم کم می‌شود؛ مثلاً به علت پراکندگی و گسترش این شاخص‌ها هزینه‌های تراکم ترافیکی را برای مسافرینی که به دیگر روش‌های جایگزین حمل و نقل رو می‌آورند در نظر نمی‌گیرند یا مثلاً برای تغییرات کاربری در زمین که فواصل بین مقاصد را کاهش می‌دهد، نادیده می‌گیرند؛ مثلاً رو آوردن از رانندگی شخصی به حمل و نقل عمومی، کاربرد دور کاری یا الگوهای دسترسی‌تر کاربری زمین می‌تواند هزینه‌های کل تراکم ترافیک به‌ازاء هر نفر را کاهش دهد؛ به این دلیل که مردم کم تر رانندگی می‌کنند، هر چند شدت تاخیرات ناشی از تراکم ترافیکی خودروها را کاهش نمی‌دهد. شاخص‌هایی که بیش تر معرف تأثیرات به‌ازاء نفر هستند تا به‌ازاء خودرو برای ارزیابی هزینه‌های کل تراکم ترافیک مناسب تر هستند. به هر حال تراکم موجب افزایش دسترسی کاربری زمین و تنوع



جدول ۵- شاخص‌های تراکم‌ترافیکی راه‌ها

شخص	شرح	آیا شاخص کاملی است؟
سطح خدمت جاده (LOS)	تراکم تأخیرات ناشی از تراکم در یک جاده مشخص یا یک تقاطع طبقه بندی شده از سطح A (بدون تراکم ترافیکی) تا F (دارای بیشترین تراکم)	خیر
نرخ زمان سفر	نسبت زمان اوج به زمان های سفر جریان آزاد، با در نظر گرفتن تأخیرات تکراری (تأخیرات معمول ناشی از تراکم)	خیر
شاخص زمان سفر	نسبت زمان اوج به زمان های سفر جریان آزاد، با در نظر گرفتن تأخیرات تکراری و اتفاقی (مثلا تصادف ترافیکی)	خیر
درصد زمان روز در تراکم	بخشی از سفر شخصی یا سفر خودرو که در زمان اوج دارای تراکم ترافیکی است.	خیر
طول راه های متراکم بر حسب زمان	بخشی از سفر شخصی یا سفر خودرو که در زمان اوج تحت شرایط دارای تراکم رخ می دهد.	خیر
زمان تراکم ترافیکی	تخمین مدت زمان احتمالی که شرایط "ساعت شلوغی" تراکم ترافیکی طول خواهد کشید.	خیر
طول خطوط دارای تراکم برحسب مایل	طول خطوطی که در ساعت شلوغی دچار تراکم هستند. (به میل)	خیر
ساعت سالانه تأخیر	ساعت های اضافی زمان سفر به علت تراکم ترافیکی	خیر برای خودرو، بله برای افراد
تأخیر سالانه به ازاء هر نفر	ساعت های اضافی زمان سفر تقسیم بر جمعیت منطقه	بله
تأخیر سالانه به ازاء هر کاربر جاده	ساعت های اضافی زمان سفر تقسیم بر تعداد کاربران جاده در زمان اوج	بله
مصرف سوخت اضافی	مجموع مصرف سوخت اضافی به علت تراکم ترافیکی	بله
سوخت به ازاء هر نفر	مصرف سوخت اضافی تقسیم بر جمعیت منطقه	بله
هزینه های سالانه تراکم	ساعت های مازاد زمان سفر، ضرب در ارزش زمان به اضافه هزینه های مازاد سوخت این یک ارزش پولی است	بله
هزینه تراکم ترافیکی	هزینه های مازاد زمان سفر تقسیم بر جمعیت منطقه	بله
میانگین سرعت عبور و مرور	سرعت های میانگین خودرو در زمان اوج	خیر
میانگین زمان سفر	میانگین زمان سفر حومه به شهر	بله
میانگین زمان سفر به ازاء هر سفر	میانگین زمان کل اختصاص داده شده به سفر	بله

مدت ساخت و کاهش بعد از تکمیل می‌شود، اما عبور و مرور تولید شده قسمت عمده ظرفیت اضافه شده را پر می‌کند و در نتیجه منافع بلندمدت کاهش تراکم ترافیکی را کاهش می‌دهد. خطوط حمل و نقل عمومی بدون تداخل با جریان ترافیک کاهش تراکم ترافیکی نسبتاً ملامی در کوتاه مدت ایجاد می‌کند، اما منافع

نمی‌شود. به عنوان نتیجه تحلیل‌های کوتاه مدت تر، منافع کاهش تراکم ترافیکی تمایل به افزایش ظرفیت جاده دارد در حالی که تحلیل‌های بلندمدت تر، بیش تر موجب توسعه خدمات حمل و نقل عمومی خطوط خودروهای چند سر نشین می‌شوند. اضافه کردن خطوط عبوری موجب افزایش تراکم ترافیکی در طول



ناشی از آن در طول زمان زیاد می‌شود به این دلیل که برای مسافران زمان اوج، خدمات حمل و نقل عمومی به تدریج جالب و قابل توجه می‌شود.

جایگزین و مدیریت تقاضا با افزایش تقویت بنیه اقتصادی مهم تر می‌شود.

نتیجه

تراکم ترافیکی یک هزینه قابل توجه و یک اثر خارجی از نظر کارایی اقتصادی و تا حدی از نظر عدالت اجتماعی است (بنا به درجه تغییرات در تراکم ترافیکی تحمیل شده به‌ازاء هر مایل مسافر توسط روش‌های مختلف) و برای کاربران فردی خودرو یک اثر خارجی محسوب می‌گردد، اما برای کاربران جاده به‌عنوان یک گروه داخلی لحاظ می‌گردد. به‌عنوان نتیجه مناسب نیست اگر هزینه‌های تراکم ترافیکی و کاربران در زمان محاسبه هزینه‌های کل به‌هم‌افزافه شوند. برای پرهیز از محاسبه دوباره ی هزینه‌های تراکم وقتی تمام هزینه‌های دیگر جمع شد، این هزینه خالص محاسبه می‌شود. تخمین‌های هزینه‌های مجموع تراکم ترافیکی ایالات متحده ۴۳ تا ۱۵۰ میلیارد دلار قرار می‌گیرد. با فرض این که ۲۰ درصد کل رانندگی و ۸۰ درصد هزینه‌های تراکم ترافیکی در شرایط اوج شهری رخ می‌دهند و ۲۳۰۰ میلیارد مایل رانندگی در سال صورت می‌گیرد، هزینه میانگین نزدیک به ۱۷ سنت به‌ازاء هر مایل در شرایط اوج شهری است. رانندگی در شرایط غیر اوج شهری نماینده ۴۰ درصد کل رانندگی است و تخمین زده می‌شود که ۲۰ درصد هزینه تراکم ترافیکی را شامل شود. رانندگی خارج از شهر به‌عنوان عاملی که هزینه تراکم ترافیک قابل توجهی ایجاد می‌کند در نظر گرفته نمی‌شود.

هزینه‌های تراکم ترافیکی با تقویت بنیه اقتصادی افزایش

پیدا می‌کند

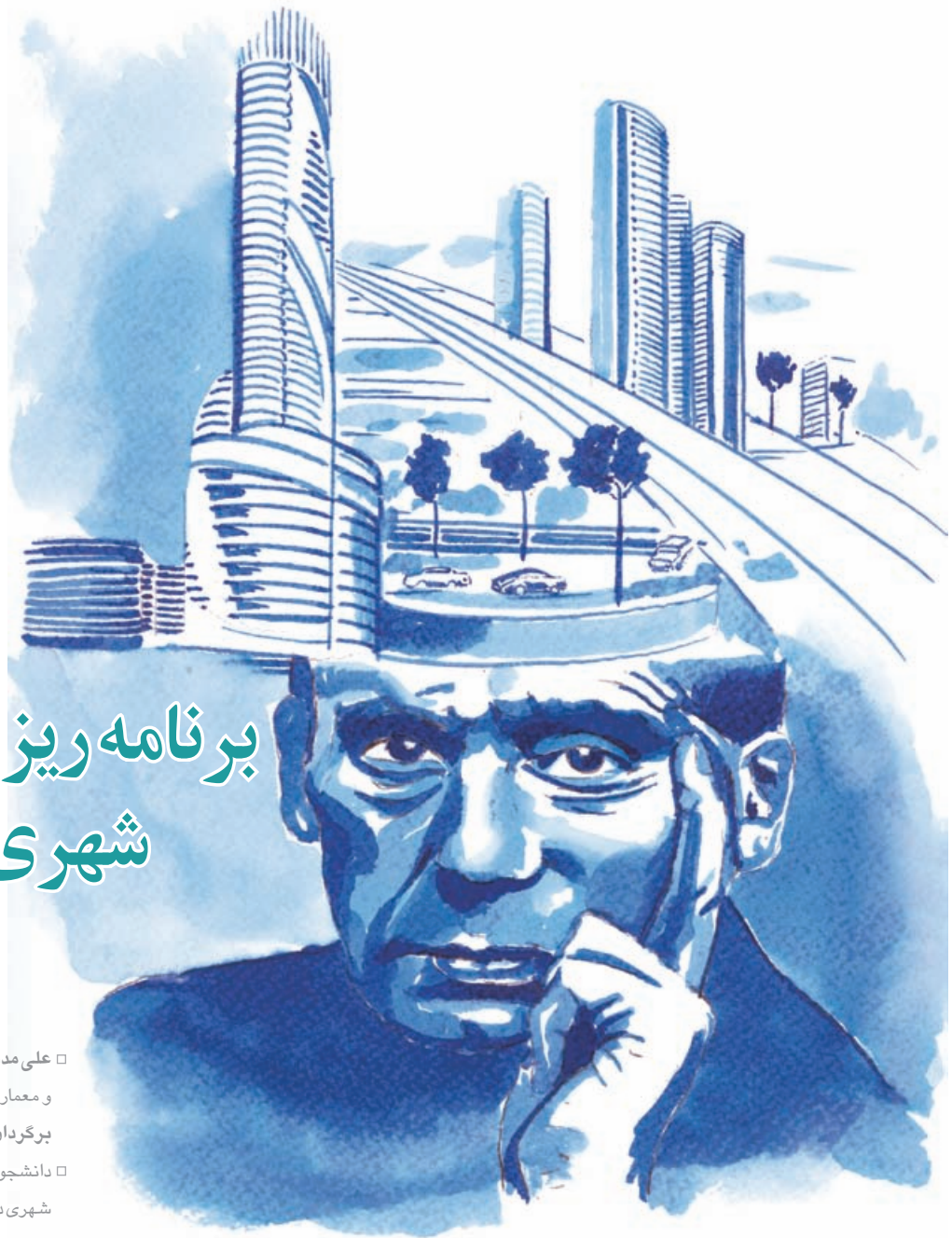
مشکلات تراکم ترافیکی با تقویت بنیه اقتصادی افزایش پیدا می‌کند؛ به این دلیل که مصرف کنندگان تعداد بیش تری خودرو می‌خرند که خود موجب افزایش قابل توجه فضای مورد نیاز برای سفر می‌شود، یک سفر خودرو عموماً فضای بیش تری نسبت به همان سفر ولی با پیاده روی یا دوچرخه سواری نیاز دارد؛ با وجود این که افزایش ثروت موجب افزایش امکانات سرمایه گذاری در ساخت و ساز می‌شود، اما تأمین زمین مورد نیاز افزایش پیدا نمی‌کند. امکانات پارکینگ و جاده برای زمین مورد نیاز در رقابت قرار می‌گیرند؛ بنابراین هزینه‌های زمین تبدیل به قسمت عمده هزینه‌های پروژه و یک عامل محدود کننده در توسعه ظرفیت جاده و پارکینگ می‌شود. با وجود این که به نظر می‌رسد با پراکندگی بتوان بر این مشکل غلبه کرد، به کمک انتقال سفر به حاشیه شهر، جایی که هزینه‌های زمین کم تر است، افزایش توسعه گسترده [پخش شده] به‌ازاء هر سفر - کیلومتر - وسیله نقلیه، نیازمند فضای بیش تری از مسیر و فضای پارکینگ به‌ازاء هر سفر است؛ بنابراین هزینه‌های زمین همچنان به‌عنوان محدودیت اصلی باقی می‌ماند. در نتیجه هزینه‌های تراکم افزایش پیدا می‌کند و نیاز به روش‌های

برآورد هزینه‌های تراکم ترافیک (دلار سال ۲۰۰۲ در هر وسیله نقلیه - مایل) در ایالات متحده

نوع وسیله نقلیه	اوج ترافیک شهری	غیر اوج ترافیک شهری	بین شهری	میانگین
ماشین معمولی	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
ماشین جمع و جور	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
ماشین الکتریکی	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
ون / کامیون سبک	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
مسافر هم پیم	صفر	صفر	صفر	صفر
اتوبوس دیزلی	۰/۳۴۰	۰/۰۴۰	صفر	۰/۰۸۴
اتوبوس برقی / واگن برقی	۰/۳۴۰	۰/۰۴۰	صفر	۰/۰۸۴
موتورسیکلت	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
دوچرخه	۰/۰۰۹	۰/۰۰۱	صفر	۰/۰۰۲
پیاده	۰/۰۰۳	۰/۰۰۱	صفر	۰/۰۰۱
دورکاری	صفر	صفر	صفر	صفر

منبع:

- 1-Homburger, Kell and Perkins, Fundamentals of Traffic Engineering, 13th Edition Institute of Transportation Studies, UBS, Berkeley, 1992.
- 2-Elizabeth Deakin and Greig Harvey, The step Analyzing Package, USEPA Report # 231 - R - 98 - 006, 2002.
- 3-Miller and Li, An Investigation of the costs of Roadway Traffic congestion, California PATH, UCB, Berkeley, 2001.
- 4-Brian D Taylor, Rrthinking Traffic Congestion, Access, Number 21, University of California Transportation Center, 2002.



برنامه ریزی و توسعه شهری در تهران

□ علی مدنی پور: عضو گروه معماری، برنامه ریزی
و معماری منظر، دانشگاه نیوکاسل، بریتانیا
برگردان: جمشید مولودی
□ دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی
شهری دانشگاه تربیت مدرس^۱

برنامه ریزی از طریق طراحی و توسعه زیرساختها: بنیانهای رشد

مرحله اول برنامه ریزی شهر تهران به قبل از جنگ جهانی دوم بر می گردد، که به موجب آن دست کم سه تلاش عمده چارچوب رشد و توسعه شهری را فراهم کرد: حصارکشی به دور شهر (دهه ۱۵۵۰)، گسترش شهر حصارکشی شده (دهه ۱۸۷۰) و بنای زیر ساختهای جدید شهری (دهه ۱۹۳۰). همه این تلاشها به واسطه استطاعت مالی دولت و میل آن به تغییر و شکل بخشی به شهر از طریق تقبل کردن پروژههای زیر بنایی عظیم هدایت می شد. تهران روستایی بیرون از شهر باستانی ری بود، که در پای کوه دماوند، یعنی بلندترین قله کشور و در محل تلاقی دو شاهراه مهم تجاری قرار داشت: جاده شرقی - غربی ابریشم در امتداد دامنه

تهران با جمعیتی حدود ۷ میلیون و ۷۹۷ هزار و ۵۲۰ نفر، در یک ناحیه مادر شهری ۱۲ میلیون نفری، یکی از بزرگترین شهرهای جهان است. این مقاله برنامه ریزی و توسعه شهر تهران را در طول سالها، به ویژه از اواسط قرن بیستم، در دوره ای که شهر تهران به چشمگیرترین میزان رشد خود رسیده است، به تصویر می کشد. در این فرایند تاریخی، سه مرحله تشخیص داده می شود که با انواع مختلفی از برنامه ریزی شهری از طریق طراحی و توسعه زیرساختها، مقررات کاربری زمین و توسعه خط مشی به اجرا در آمد.



جنوبی رشته کوه البرز و مسیر شمالی - جنوبی که دریای خزر را به خلیج فارس متصل می‌کرد. شهر ری هزاران سال سکونت گاه مردمان بود و پایتخت خاندان سلجوق در قرن یازده نیز بود؛ با این وجود، در اواخر دوره قرون وسطی وقتی که تهران شروع به رشد کرد؛ زوال یافت (Lockhart, 1960)

اولین تمرین برنامه ریزی شهری بزرگ مقیاس در تهران در سال ۱۵۵۳، با ساخت بازار و دیوارهای شهر که مربعی شکل بود و مطابق الگوی شهرهای ایران باستان از چهار جهت دارای دروازه بود، انجام گرفت (Barthold, 1984) این اقدام چارچوبی برای توسعه‌های بعدی ایجاد نمود و شهر تهران به طور چشمگیری رشد کرد؛ در نهایت در سال ۱۷۸۵م این شهر به عنوان پایتخت سلسله قاجار (۱۹۲۵-۱۷۷۹) انتخاب شد. در آغاز پایتخت شدن، درباریان و سربازان تهران را به شور و تلاطم انداختند. به گونه ای که به دنبال ورود آن‌ها تجارت و خدمات نیز به شهر وارد شد. جمعیت تهران از ۱۵ هزار نفر در اواخر قرن ۱۸، تا دهه ۱۸۶۰ به ۱۰ برابر افزایش یافت که یک دهه آن در این زمان در بیرون از دیوارهای قدیمی زندگی می‌کردند (Ettehadieh, 1983) شکست نظامی کشور در مواجهه با بریتانیا و روسیه منجر به فرایند اصلاحات شد، اصلاحاتی که در آن زمان توسعه فیزیکی پایتخت را به دنبال داشت. از این رو، دومین تمرین برنامه ریزی شهری در مقیاس بزرگ در تهران برای هماهنگی و سازگاری با رشد و آغاز نوسازی و اصلاحات به عمل آمد. ساخت دیوارهای جدید شهر از سال ۱۸۶۸، با شکلی کاملاً هشت ضلعی و با ۱۲ دروازه شروع و به مدت ۱۲ سال طول کشید. این دیوارها بیش تر از این که ارزش دفاعی داشته باشند برای مدیریت رشد و توسعه فیزیکی و جمع آوری مالیات سودمند بودند. انتخاب تهران به عنوان پایتخت و تغییراتی؛ همچون ایجاد یک میدان مرکزی جدید، خیابان‌های جدید، بانک، مدرسه دارالفنون، بیمارستان، تلگراف خانه، هتل‌ها و مغازه‌های به سبک اروپا که طبق گفته یک شاهد برتانیایی "رنسانسی مضاعف" برای تهران بود. (Curzon, 1892, p.300)

شهر به رشد خود ادامه داد و فشار برای نوسازی تشدید شد، به طوری که در انقلاب مشروطه سال ۱۹۰۶ خود را نمایان ساخت. یک شهرداری مدرن در سال ۱۹۱۰ تأسیس شد که سیستم قدیمی حکم روایی شهری را دگرگون ساخت. بعد از جنگ جهانی اول، حکومت پهلوی (۱۹۲۵-۱۹۷۹) به قدرت رسید. تأکید رژیم جدید بر سکولاریسم و ملی گرایی (ناسیونالیسم) بود که بازتاب آن در تمرکزگرایی اداری، نوسازی ارتش، گسترش بوروکراسی، توسعه شبکه ارتباطی، ادغام نواحی در بازار ملی، و تجدید ساختار شهرک‌ها و شهرها نمایان گشت. (Abrahamian, 1982) دهه ۱۹۳۰ شاهد طرح‌های تعریض معابر گسترده‌ای بود که بافت تاریخی شهر را از هم گسیخت و قابلیت دسترسی به وسایل نقلیه را برای آن‌ها فراهم ساخت. بدین ترتیب شهر تهران وارد سومین تمرین برنامه ریزی

شهری مهم خود شد؛ دیوارهای شهر دهه ۱۸۷۰ برای یک شهر در حال رشد بیش از اندازه محدود کننده بود. در حول و حوش سال ۱۹۳۲، تراکم جمعیت [شهر تهران] دو برابر شده؛ یعنی به ۱۰۵ نفر در هکتار رسید و یک سوم این جمعیت در خارج از دیوارهای شهر زندگی می‌کردند. علاوه بر فشار جمعیتی، ورود وسایل نقلیه موتوری، اشتیاق و میل حکومت به کنترل جمعیت شهری و نوسازی زیر ساخت‌های شهری منجر به تغییرات اساسی پایتخت شد. به طوری که در نتیجه تغییرات مذکور پایتخت به طور کلی از نو برنامه ریزی و بازسازی شد. (Lockhart, 1939, p.11) بلوارهای جدید بر روی ویرانه‌های دیوارها و خندق‌های شهر، به عنوان بخشی از شبکه ۲۱۸ کیلومتری راه‌های ارتباطی جدید ساخته شدند. ارگ حکومتی حصاردار متلاشی شد و اقامت گاه جدید دولت جایگزین آن گردید؛ خرده فروشان به حرکت به سوی خیابان‌های جدید تشویق شدند و گذرگاه‌های قدیمی بازار را ترک نمودند؛ و [بالاخره] ساختمان‌ها و مؤسسات جدید به سرعت در سطح شهر ظاهر شدند. شبکه ارتباطی جدید برای کمک رسانی به یکنواخت نمودن فضای شهری، غلبه بر ساختار اجتماعی طبقاتی مرسوم، روان شدن جریان کالا، خدمات و نیروهای نظامی، تقویت اقتصاد بازار و حمایت از تمرکزگرایی قدرت بر خیابان‌های پیچ در پیچ محله‌های قدیمی تحمیل شد. شهر تهران به ماتریسی باز تبدیل شد که گامی مهم در پی ریزی برای نوسازی هر چه بیش تر و توسعه آتی گردید. نتیجه آنی آن رشد شهر تهران از ۳۱۰ هزار سکنه در سال ۱۹۳۲ به ۷۰۰ هزار سکنه در سال ۱۹۴۱ بود. این مراحل توسعه و برنامه ریزی شهری کلان تهران، کوشش‌هایی در جهت نوسازی، ایجاد و مدیریت تغییرات اساسی است. با وجود این که نخستین مرحله از مراحل توسعه و برنامه ریزی شهری تهران به طور مشخصی از تصورات ایران باستان و تخصص‌های بومی استفاده کرده بود، اما مراحل دوم و سوم تصورات و متخصصان اروپایی را که بیش تر از فرانسه و آلمان بودند به کار بست. آنچه که این برنامه ریزی‌های شهری اولیه اشتراک داشتند این بود که همه آن‌ها به دنبال یک شکل ویژه جدید و تحقق بخشیدن آن از راه توسعه [مجدد] محیط شهری بود؛ همه آن‌ها برنامه‌هایی برای یک سری تغییرات مهم کالبدی بودند که در یک دوره نسبتاً کوتاه زمانی انجام گرفتند. اصلاحات نیمه دوم قرن ۱۹ جامعه و فضای شهر تهران را بر روی الگوهای فرهنگی و اقتصادی جدید، نیروهای دیالکتیکی و گریز از مرکز افسار گسیخته‌ای باز نموده که باعث بروز ناگهانی دو انقلاب مهم گشت. از نظر اقتصادی، شهر شروع به ادغام شدن در بازار جهانی به عنوان یک گره پیرامونی کرد. و همچنین پذیرش اقتصاد بازار، شهر را در راستای خطوط درآمد و سرمایه تقسیم نمود. در حالی که هم زمان با آن غسل‌های فرهنگی جدیدی در سرتاسر شیوه معیشت و نحوه نگرش به سنت و مدرنیته ظاهر شد. ثروتمند و فقیر که زمانی در کنار هم در شهر قدیمی زندگی می‌کردند حال در یک شهر پولاریزه [در



تهران شد. تهران به صورت گسسته در همه جهات در امتداد جاده‌های خروجی شهر رشد نمود؛ شهرک‌ها و روستاهای اطراف و سکونتگاه‌های حومه شهری که جدیداً در حال رشد بودند را در خود ادغام کرد. این [فرایند] فاصله اجتماعی را تشدید کرد، باغات و فضای سبز حومه شهر را از بین برد و باعث شد که مدیران شهری احساس ناتوانی نمایند. معاون شهردار شهر [تهران] در سال ۱۹۶۲ بیان کرد که در تهران «ساختمان‌ها و سکونتگاه‌ها را هر شخصی و به هر صورتی و در هر جایی که خواسته توسعه داده است»، که این امر شهری را به وجود آورده بود که در واقع تعدادی از شهرک‌ها را به شیوه‌ای نامتناسب به یکدیگر مرتبط می‌ساخت. (نفیسی، ۱۳۴۳، ص ۴۲۶) [در این زمان] این احساس وجود داشت که اقدامی فوری نیاز بود انجام شود، اما شهرداری از توانایی مالی یا قانونی لازم برای مواجهه با این مسأله برخوردار نبود.

برای اولین بار، قانون شهرداری در سال ۱۹۶۶ چارچوبی قانونی را برای تشکیل شورای عالی شهرسازی و معماری؛ همچنین تصویب برنامه ریزی کاربری زمین در قالب طرح‌های جامع فراهم ساخت. بعد از آن مجموعه قوانین دیگری تصویب شدند که حامی تمهیدات حقوقی و قانونی جدیدی برای شهرداری تهران بود؛ همچنین اجازه همکاری متقابل وزارت مسکن و شهرسازی و دیگر نهادها را به منظور مدیریت رشد شهر فراهم ساخت. تصویب طرح جامع شهر تهران در سال ۱۹۶۸ گام بسیار مهمی در فرایند برنامه‌ریزی بود. این برنامه به وسیله کنسرسیومی از مشاوران عزیز فرمانفرمایان از ایران و مشاوران ویکتور گروئن از ایالات متحده، تحت نظر مستقیم یک شهرساز ایرانی به نام فریدون غفاری تهیه شد. (Ardalan, 1986) این برنامه مشکلات شهر؛ تراکم بالا به ویژه در مرکز شهر؛ گسترش فعالیت‌های بازرگانی در امتداد جاده‌های اصلی؛ آلودگی؛ زیربنای ناکارآمد؛ بیکاری گسترده در نواحی فقیرتر، و مهاجرت مداوم گروه‌های کم درآمد را در تهران تشخیص داد. راه حل این مسائل نیز در تغییر ساختار اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهر داده شد. (فرمانفرمایان و گروئن، ۱۳۴۷) با وجود این که این طرح‌ها عمدتاً حامی تغییرات فیزیکی بود، تلاش می‌کرد که در قالب مدرنیته، نظم جدیدی را بر این مادرشهر پیچیده تحمیل کند. آینده شهر تهران به این صورت پیش بینی می‌شد که با رشد به سمت غرب به شکل خطی چند هسته‌ای، تراکم و انباشتگی مرکز شهر را کاهش می‌دهد. شهر تهران می‌بایست از ۱۰ منطقه‌ی شهری هر کدام در حدود ۵۰۰ هزار نفر جمعیت، یک مرکز تجاری و یک مرکز صنعتی با ساختمان‌های بلندمرتبه تشکیل می‌شد که به وسیله کمربندهای سبز از هم جدا می‌شدند. هر کدام از مناطق می‌بایست به تعدادی ناحیه و محله تقسیم می‌شدند. هر ناحیه، با جمعیتی در حدود ۱۵ - ۳۰۰۰۰ نفر، یک دبیرستان و یک مرکز تجاری و دیگر تسهیلات ضروری می‌داشت. هر محله با داشتن ۵۰۰۰ نفر

حال قطعی شدن] از یکدیگر جدا شدند. علاوه بر این، نوگرایان از زندگی در محله‌های جدید خیابان‌ها و میدان‌های متعدد استقبال کردند و این در حالی بود که سنت گرایان به زندگی و کار در قسمت‌های قدیمی تر شهر ادامه دادند. از آن زمان تاکنون این پولاریزاسیون اقتصادی و فرهنگی و تنش‌های همراه آن مشخصه شرایط شهری ایران بوده است.

برنامه ریزی از طریق مقررات کاربری زمین: مهار توسعه سوداگرانه

دومین تیپ برنامه ریزی که در تهران شکل گرفت، در دهه ۱۹۶۰ بود که در آن تهیه و تدارک برنامه‌ها به منظور کنترل و مدیریت تغییرات آتی دیده شد. شهر از نظر اندازه و پیچیدگی تا بدان حد رشد کرده بود که برای مدیریت فضایی آن ابزارهای دیگری نیاز بود، به طوری که منجر به پیچیدگی در حال رشد شهرداری، و تهیه طرح جامع شهر تهران شد.

بعد از جنگ جهانی دوم، زمانی که نیروهای متحدین کشور را اشغال کردند، دوره‌ای از دموکراتیزه شدن (مردم سالاری) وجود داشت که به وسیله تنش‌های سیاسی؛ یعنی شروع جنگ سرد و درگیری بر سر کنترل [بازار] نفت دنبال شد. این دوره در سال ۱۹۵۳ به وسیله کودتایی که شاه، کسی که به مدت ۲۵ سال بعد نقش مدیر اجرایی را داشت، دوباره به قدرت رساند، پایان یافت. تهران، و دیگر شهرهای بزرگ، با دارا بودن نرخ زاد و ولد بالا و تشدید مهاجرت روستا - شهری نسبت به قبل به سرعت رشد کردند. در سال ۱۹۵۶، جمعیت تهران به ۱/۵ میلیون نفر افزایش پیدا کرد، سال ۱۹۶۶ به ۳ میلیون نفر و در سال ۱۹۷۶ به ۴/۵ میلیون نفر رسید؛ اندازه آن نیز از ۴۶ کیلومتر مربع در سال ۱۹۳۴ به ۲۵۰ کیلومتر مربع در سال ۱۹۷۶ افزایش یافت. (کریمان، ۱۳۵۵؛ وزارت برنامه و بودجه، ۱۳۶۶)

درآمدهای حاصله از توسعه‌ی صنعت نفت، باعث ایجاد منابع مازادی گشت که مستلزم گردش و جذب در اقتصاد بود. میل به صنعتی شدن از اواسط دهه ۱۹۵۰ اشتغال جدید زیادی را در شهرهای بزرگ، به ویژه تهران ایجاد نمود. اصلاحات ارضی دهه ۱۹۶۰ تعداد زیادی از جمعیت روستایی را از [فعالیت] کشاورزی که قادر به جذب رشد تصاعدی جمعیت نبود، آزاد ساخت. این نیروی کار جدید در شهرها؛ در صنایع جدید، بخش ساختمان، که همواره در حال رونق و شکوفایی به نظر می‌رسید، بخش خدمات و دیوانسالاری در حال رشد مداوم بخش عمومی، جذب شدند. نقش تهران به عنوان مرکز اداری، اقتصادی و فرهنگی کشور؛ همچنین به عنوان دروازه‌ای به سوی جهان خارج به طور قاطعانه‌ای تثبیت یافت.

گسترش فیزیکی شهر تهران بعد از جنگ براساس توسعه‌ای سوداگرانه، بدون کنترل قانونی و وابسته به بخش خصوصی بود. تقاضای مسکن همواره فراتر از عرضه آن بود و همیشه مازاد نیروی کار و سرمایه در دسترس بود؛ از این رو منجر به شکوفا شدن صنعت ساخت و ساز و افزایش قیمت زمین و املاک در



سکنه، بایستی یک مدرسه ابتدایی و یک مرکز تجاری محلی داشته باشد. این مناطق و نواحی می‌بایست به وسیله یک شبکه حمل و نقل به هم مرتبط می‌شدند که شامل بزرگراهها، مسیرهای عبور سریع و شدند که شامل بزرگراهها، مسیرهای عبور سریع و یک مسیر اتوبوس می‌شد. ایستگاههای مسیر عبور سریع باید به عنوان گرهای تمرکز فعالیتها و تراکم مسکونی بالا توسعه می‌یافت. تعدادی از طرحهای اصلاحی و بازسازی در نواحی شهری موجود، می‌بایست ۶۰۰ هزار نفر از ساکنان نواحی مرکزی را جابه‌جا می‌کرد. (فرمانفرمایان و گروئن، ۱۳۴۷)

تقریباً منشأ تمام این معیارها را می‌توان در تفکرات برنامه‌ریزی آن زمان یافت، که به طور عمده تحت تأثیر شهرک‌های جدید بریتانیا بودند. ویکتور گروئن (۱۹۶۵) در کتابش به نام [قلب شهرهای ما] مادرشهر فردا را به صورت یک شهر مرکزی که با ۱۰ شهر دیگر با مرکز شهری متعلق به خود محاط گشته، در نظر گرفته است. این طرح به «شهرهای اجتماع» ابنزرها وارد شبیه بود، که در آن شهر مرکزی به وسیله مجموعه‌ای از باغ‌شهرها محاط می‌شد. در طرح تهران، نسخه خطی این مفهوم مورد استفاده قرار گرفت. از دیگر مفاهیم خطی، که در شهرک‌های جدید آن زمان بریتانیا؛ مانند ردیچ و رانکورن مورد استفاده قرار گرفت، اهمیت مسیرهای حمل و نقل عمومی به عنوان ستون فقرات شهر بود که نقاط ایستگاهی آن به عنوان مراکز [شهری] عمل می‌کردند. استفاده از واحدهای همسایگی با جمعیت محدود، که بر روی یک مرکز واحد همسایگی و یک مدرسه ابتدایی تمرکز داشت، به طور گسترده‌ای در این شهرهای جدید مورد استفاده قرار می‌گرفت، این ایده‌ای بود که در دهه ۱۹۲۰ در ایالات متحده آمریکا گسترش یافته بود. (Mumford, 1954) اما این عقاید به طور عمده به صورت دست نوشته باقی ماند. تعدادی از چنین طرح‌های که به اجرا درآمد، ریشه در برنامه ریزی شهری آمریکا داشت. این طرح‌ها مشتمل بر شبکه‌ای از آزادراهها برای ارتباط بخش‌های منفصل مادرشهر در حال پراکنش؛ منطقه بندی به عنوان مبنایی برای مدیریت ویژگی اجتماعی و کالبدی نواحی مختلف؛ و تعریف نسبت زیربنا به مساحت زمین به منظور کنترل تراکم توسعه [فیزیکی] بود.

از دیگر عملیات مهم برنامه ریزی، که در دهه ۱۹۷۰ انجام گرفت، شامل توسعه اولیه یک شهرک جدید به نام شهرک غرب، و برنامه ریزی مرکز جدید اداری شهر - شهستان - به وسیله مشاوران بریتانیایی لیویلین - دیویس بود، اگرچه که با بالا گرفتن موج انقلاب دیگر زمانی برای اجرای مورد اخیر [برنامه ریزی مرکز جدید اداری شهر] نبود.

برنامه ریزی از طریق توسعه خط مشی: بازسازی بعد از انقلاب و جنگ

دوره انقلاب و بعد از انقلاب را می‌توان به سه مرحله: انقلاب (۱۹۷۹-۱۹۸۸)، بازسازی (۱۹۸۹-۱۹۹۶) و اصلاحات

(۱۹۹۷-۲۰۰۴) تقسیم کرد، به طوری که هر کدام از این مراحل نشان دهنده نگرش‌های مختلف به برنامه ریزی شهری در تهران است.

بعد از دو سال تظاهرات انبوه در تهران و دیگر شهرها، سال ۱۹۷۹ با واقعه انقلابی که حکومت پادشاهی را در ایران سرنگون و با جایگزینی حکومتی که قوانین مذهبی را با جمهوری پارلمانی آمیخت، مشخص شده است. دلایل آن را می‌توان در نارسایی‌های مدل توسعه یافتگی شاه یافت، که منجر به تقابل شدید بین مدرنیته و سنت، توسعه اقتصادی و عقب ماندگی سیاسی، نیروهای بازار جهانی و بورژوازی محلی، بین تأثیرات خارجی و ملی گرایی، نخبان مغرور و رشوه خوار و توده مردم ناراضی شد. همانند انقلاب سال ۱۹۰۶، ائتلافی از عقاید با اختلافات جزئی بسیار، انقلاب سال ۱۹۷۹ را ممکن ساختند. در انقلاب نخست (۱۹۰۶)، تجددگرایان تفوق و برتری داشتند، در صورتی که در انقلاب دومی (۱۹۷۹) سنت‌گرایان رهبری را به دست گرفتند. این در حالی بود که نگرش‌های هر دو انقلاب و رژیم‌های که در پی آنها آمد به تعدادی از موضوعات اصلی، مشتمل بر توسعه شهری، نشان دهنده در اولویت قرار دادن نوسازی می‌باشد. از این جهت، هر دو انقلاب می‌توانند به عنوان وقایعی انفجاری در تلاش‌های دردناک کشور برای تغییرات پیشرفت زا دیده شوند. (Madanipour, 1998, 2003)

به دنبال انقلاب سال ۱۹۷۹ جنگی طولانی (۱۹۸۰-۱۹۸۸) با عراق اتفاق افتاد، که توسعه اقتصادی را متوقف ساخت. سرمایه گذاری در زمینه توسعه شهری روبه افول نهاد، در حالی که نواحی روستایی و شهرهای کوچک استانی، به منظور کنترل مهاجرت روستا- شهری و برقراری تعادل با شهرهای بزرگ مورد عنایت حکومت انقلاب قرار گرفت. مداخله اصلی برنامه ریزی در این دوره اعمال محدودیت حرکت روزانه ماشین‌های شخصی در مرکز شهر بود. در این اثنا، جنگ تحمیلی و وعده تسهیلات مجانی یا ارزان قیمت توسط حکومت جدید مهاجران بسیاری را به پایتخت جذب کرد؛ به گونه‌ای که جمعیت آن در سال ۱۹۸۶ به ۶ میلیون نفر رسید. نرخ رشد جمعیت تهران از دهه ۱۹۵۰ شروع به کاهش کرد، در حالی که منطقه کلانشهری تهران تا اواسط دهه ۱۹۸۰ که نرخ رشدش شروع به کاهش کرد، دارای نرخ رشد سریع تری [نسبت به شهر اصلی] بود. (خاتم، ۱۳۷۳)

بعد از انقلاب اسلامی و جنگ تحمیلی، یک دوره عادی سازی و بازسازی شروع شد، که در بیش تر سال‌های دهه ۱۹۹۰ به طول انجامید. این دوره شاهد تلاش‌هایی در زمینه برنامه ریزی شهری در تهران بود. توسعه شهری بدون یک چارچوب کارآمد مدیریتی بار دیگر شدت یافته بود. طرح جامع شهر تهران بعد از انقلاب به این دلیل که ناتوان از برخورد موفقیت آمیز با تغییرات بود، مورد انتقاد قرار گرفت. در سال ۱۹۹۸، شهردار تهران طرح جامع را به این خاطر که عمدتاً یک طرح توسعه کالبدی بود؛ همچنین برخاسته از چارچوب سیاسی رژیم گذشته بود و توجه کافی به مسائل و مشکلات اجرایی آن نداشت، مورد انتقاد قرار داد.



(دهقانی، ۱۳۷۴)

طرح جامع شهر تهران با افق طرح ۲۵ ساله در سال ۱۹۹۱ پایان یافت. شرکتی از مشاوران ایرانی - A (Tech) در سال ۱۹۸۵ مسوول تهیه برنامه ای برای دوره زمانی ۱۹۹۶ - ۱۹۸۶ شدند. در نهایت این طرح، در سال ۱۹۹۳ بعد از تأخیر زیاد به تصویب شورای عالی شهرسازی رسید. این برنامه نیز بر مدیریت رشد و استراتژی فضایی خطی، استفاده از مقیاس‌های منطقه شهری، زیر منطقه، بخش، ناحیه و محله متمرکز بود. این برنامه از حفاظت از منابع، تمرکز زدایی، توسعه چند مرکزی، توسعه پنج شهرک آقماری جدید و افزایش تراکم مسکونی در شهر تهران حمایت کرد. این برنامه پیشنهادی مبنی بر تقسیم شهر تهران به ۲۲ منطقه هر کدام با مرکز خدماتی متعلق به خود در قالب ۵ زیرمنطقه ارائه داد. (شهرداری تهران، ۱۳۸۳) طرح سال ۱۹۹۳ شهرداری که مخالف با برآوردها و اولویت‌های آن بود، مورد استقبال قرار نگرفت؛ به طوری که آن را غیرواقعی، پرهزینه و غیرقابل اجرا یافت. شهرداری برنامه استراتژیک خود را برای دوره زمانی ۱۹۹۵ - ۲۰۰۱، به اسم اولین برنامه شهرداری تهران یا تهران ۸۰ تهیه نمود. این اولین برنامه برای شهر تهران بود که به جای آن که هدفش مطرح نمودن یک برنامه کاربردی اراضی باشد، بر یک سری استراتژی‌ها و سیاست‌های پیشنهادی برای رسیدن به این استراتژی‌ها تأکید نمود. این برنامه مشکلات اصلی شهر تهران؛ همچون کمبود منابع برای ارائه خدمات؛ میزان و الگوی رشد شهر تهران؛ آلودگی زیست محیطی؛ نبود شبکه حمل و نقل عمومی کارآمد و بوروکراسی ناکارآمد؛ تشخیص داد. بنابراین چشم انداز شهرداری برای آینده شهر تهران به صورت دارا بودن ۶ مشخصه مهم: شهری پاکیزه، سهولت جابه‌جایی در داخل شهر، ایجاد پارک‌ها و فضاهای سبز، توسعه تسهیلات ورزشی و فرهنگی جدید، اصلاح سازمان شهرداری و برنامه ریزی برای بهبود فضای شهری، مشتمل بر تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی برای استفاده بهینه از زمین و حفظ منابع، ترسیم شد. (شهرداری تهران، ۱۳۷۵)

شهرداری تهران بخشی از طرح‌ها همچون افزایش میزان فضاهای سبز باز در جنوب شهر و یا ساخت قسمت‌های جدیدی از شبکه بزرگراهی، را که طرح سال ۱۹۶۸ آن‌ها را پیشنهاد کرده بود، اجرا نمود؛ همین امر باعث گشایش قسمت‌های زیادی از شهر بر روی توسعه جدید و سهولت جابه‌جایی در سرتاسر شهر شد. پیرو توصیه طرح سال ۱۹۹۳، شهرداری محدودیت نسبت زیربنا به مساحت زمین (FAR) را متعادل ساخت و اجازه تراکم بیش تری را از راه یک منطقه بندی ویژه داد. هر چند که، این اقدامات براساس ملاحظات برنامه ریزی نبود، اما به طور گسترده‌ای استقلال مالی را برای شهرداری تهران به بار آورد. معلوم شد که این مسأله برای صنعت توسعه مقبول ولی برای شهروندان درد سر آفرین بود. بسازبفروش‌ها

توانستند با پرداخت جریمه به شهرداری در قالب سیاستی به نام "فروش تراکم" ساختمان‌های بلند مرتبه را بدون توجه به تأثیرات آن بر محیط زیست اطراف بسازند. چهره و سیمای شهر به ویژه در قسمت‌های شمالی آن در مدت زمان کوتاهی با در بر گرفتن ساختمان‌های متوسط و بلند مرتبه که از طریق خیابان‌های عریض و بزرگراه‌ها به هم متصل می‌شد، دگرگون گشت. در قسمت فقیرتر جنوب، یک پروژه بازسازی عظیم به نام نواب، راه یک بزرگراه را که در دو طرف آن ساختمان‌های عظیم ساخته شده اند به میان بافت‌های فرسوده و متراکم باز کرد. مرزهای اداری شهر دوبار افزایش یافتند، یک بار به طرف خارج شهر و بار دیگر به طرف غرب شهر، به طوری که ۲۲ منطقه شهرداری را در مساحتی بالغ بر ۷۰۰ کیلومتر مربع در بر می‌گیرد.

به دنبال این دوره بحث برانگیز از بازسازی، یک دوره اصلاحات دموکراتیک آمد و یک شورای شهر منتخب دوباره به سرکار آمد، که در آغاز سبب سردرگمی نهادی از نظر ارتباط آن با شهردار و شهرداری شده بود. شورای شهر چشم انداز خود را در مورد شهر تهران به نام منشور تهران در سال ۲۰۰۱ منتشر کرد، که خلاصه‌ای از اصول توافق شده بین اعضای شورای شهر، سازمان‌های غیردولتی [NGO] و متخصصان شهری در کنگره‌ای به همین مناسبت بود. منشور تهران، پایداری و دموکراسی را به عنوان اصول کلیدی اتخاذ کرد که برای ایجاد راهکارهایی در ارتباط با محیط‌های طبیعی و ساخته شده، حمل و نقل، مسائل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی و نقش منطقه ای، ملی و فراملی شهر به کار گرفته شدند. (شهرداری تهران، ۱۳۸۳)

در حال حاضر، طرح‌های تفصیلی در حال تهیه شدن برای مناطق ۲۲ گانه شهر تهران است و این کار طبق یک برنامه راهبردی برای ایجاد پیوند بین طرح‌های تفصیلی و به طور کلی هدایت توسعه آینده شهری در حال انجام است. گرچه شهر تهران نسبت به قبل یکپارچه تر و دموکراتیک است و رویکرد منسجم‌تری به برنامه ریزی دارد (هورکاد، ۱۳۸۰)، بعضی از اولیای امور هنوز طرح‌ها را به عنوان اسنادی مجزا از هم در نظر می‌گیرند به جای آن که برنامه ریزی را به عنوان فرایندی پیوسته و منسجم مورد توجه قرار دهند. مشاوران بخش خصوصی طرح‌های کاربردی اراضی را برای دوره ویژه‌ای تهیه می‌کنند و شهرداری به جای این که خود برنامه‌ها را تهیه و تجدیدنظر نماید تنها مجری این گونه برنامه‌هاست. طرح‌های جدید برای بزرگراه‌های شهری و احیاء اساسی و در مقیاس کلان مناطق مرکزی و فرسوده شهر در آینده تهیه و اجرا می‌شود. شهردار پیشین تهران، که یک مهندس عمران بود، به عنوان رئیس جمهور در سال ۲۰۰۵ انتخاب شد، - طرح جاده سازی را در رأس کار خود قرار داد؛ حتی قصد عریض نمودن قسمت‌های از زیباترین بلوار شهر (ولیعصر) را برای سهولت جریان ترافیک داشت. به علاوه، شهر تهران از

پانوش:

1-jamshid_1011@yahoo.com

۲- این رقم در داخل متن اصلی برابر با ۷ میلیون نفر می باشد

منبع:

مشهدیزاده دهقانی، ناصر. (۱۳۷۴).
تحلیلی از ویژگیهای برنامه ریزی
شهری در ایران. تهران: انتشارات دانشگاه
علم و صنعت.

فرمانفرمایان، عزیز و گروتن، ویکتور.

(۱۳۴۷). طرح جامع تهران، تهران: سازمان برنامه و بودجه.

هورکاد، برنارد. (۱۳۸۰). تغییرات یافت
شهری در ایران. ایران و مدرنیته،
برگردان رامین جهانگل. تهران: انتشارات
گفتار. ص ۷۴-۶۵.

کریمان، حسین. (۱۳۵۵). تهران در
گذشته و حال. تهران: انتشارات دانشگاه
شهید بهشتی (ملی سابق).

خاتم، اعظم. (۱۳۷۲). "کندی رشد
جمعیت پایتخت، پایان یک کابوس".
کتاب تهران، جلد سوم. تهران: انتشارات
روشنگران. پاییز ۱۳۷۲. ص ۱۰۷-۹۴.

نقیسی، احمد. (۱۳۴۳). شهرداری تهران،
کنفرانس مسائل اجتماعی شهر تهران،
موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی
دانشگاه تهران، تهران: انتشارات دانشگاه
تهران، ص ۲۴-۲۳.

شهرداری تهران. (۱۳۷۵). برنامه اول
شهرداری تهران، تهران. ۸۰، ۱۳۸۰-
۱۳۷۵، کتاب برنامه، مرکز مطالعات و
برنامه ریزی، تهران، شهرداری تهران.
شهرداری تهران. (۱۳۷۲). مطالعات
طرح‌های بالادست. تهران: شهرداری
تهران.

وزارت برنامه و بودجه. (۱۳۶۶). رشد
تهران و شهرک های آقماری، تهران.
وزارت برنامه و بودجه.



پولاریزاسیون شدید اجتماعی، قیمت زیاد ملک و زمین، ترافیک سنگین و از یکی از بدترین مشکلات آلودگی هوا در جهان رنج می‌برد و در مقابل هرگونه زلزله جدی بدون هیچ‌گونه آمادگی باقی می‌ماند.

مدیریت تغییر در یک کلانشهر

مراحل کلیدی برنامه ریزی شهری تهران در قرن بیستم (دهه‌های ۱۹۳۰، ۱۹۶۰، ۱۹۹۰) با به شمار نیاموردن مراحل اولیه برنامه ریزی، شباهت‌های زیادی را نشان می‌دهند: این مراحل مشخص‌کننده دوره‌هایی از اقتدار نسبی سیاسی و اقتصادی هستند که در آن توسعه شهری را به یکباره شکوفا می‌کند و حکومت به اندازه کافی برای مدیریت رشد احساس توانایی می‌کند. اقتصاد نفتی ایران آن قدر در اقتصاد جهانی ادغام شده که این دوره‌ها با چرخه اقتصاد فراملی و دوره‌های توسعه ناگهانی شهری مقارن است. این مراحل برنامه ریزی همچنین فشار مقطعی ساخت و ساز کالبدی، توجه مقطعی به موضوعات برنامه ریزی، یک حرکت کلی به سوی حکومت دموکراتیک شهری، تخصص‌گرایی در سازمان شهرداری و رویکرد برنامه ریزی شهری را نشان می‌دهند که با همه این مسائل، از فرایند مهم رشد و توسعه شهری به دور است. تمرکز اصلی هنوز بر مدیریت توسعه کالبدی پابرجا مانده است. هر مرحله، در هر صورت، بعد تازه‌ای را بر برنامه ریزی شهری افزوده است: از طراحی گرفته تا توسعه مقررات و خطمشی‌ها؛ هر رویکرد جدید بیش از آن که جایگزین رویکرد قبلی شود بر پیچیدگی فرایند می‌افزاید.

مشخصه دیگری که همه این مراحل به اشتراک دارند اولویت بخشی آن‌ها به نوسازی است که با وجود اغتشاشات و مشکلات ناشی از آن از جمله ویژگی‌های بارز کشوری با جمعیت جوان و گرفتار تب نوسازی است. دولت‌های بعد از انقلاب ادعای زنده کردن بسیاری از اشکال و تجربه‌های سنتی را به عنوان عکس‌العملی در برابر نوسازی افراطی گذشته داشتند؛ اما در ارتباط با محیط ساخته شده، آن‌ها تمایل شدید به نوسازی را نشان داده‌اند، به طوری که شبیه به نسل‌های پیش، باز توسعه هنوز ابزار مورد علاقه آن‌ها است. این امر اساساً به واسطه فشار برای تغییر که مشخصه تاریخ جدید ایران می‌باشد، صورت گرفت به طوری که در ظهور دو انقلاب؛ یعنی جدایی اساسی از گذشته انعکاس یافته است. این مسأله همچنین تا حدودی به واسطه پیوستگی نهادی می‌باشد که به موجب آن با وجود تغییر افراد و تغییرات ساختاری در سطوح بالای حکومت بعد از سال ۱۹۷۹ ضوابط رسمی و قانونی برنامه ریزی شهری دست نخورده باقی ماند. مجمع‌های تخصصی و فرهنگ فن‌گرایان با وجود خروج تعداد زیادی از کارشناسان از کشور بدون تغییر مهمی بعد از انقلاب نیز وجود داشتند.

حکومت مرکزی بر حکمروایی تهران مستولی بوده است. اگرچه شهرداری از نظر اندازه و پیچیدگی رشد کرده، هنوز تحت سیطره وزارت کشور می‌باشد و این حتی در زمانی است که شورای شهر انتخاب شده و شهرداری از درجه ای از استقلال مالی برخوردار است. شهرداری تنها متعهد به اجرای طرح‌هاست تا آن که مسؤول تهیه آن باشد و هنوز انتظار می‌رود که شهرداری دارای استقلال مالی باشد، که این امر منجر به راه‌های بحث برانگیز اجرا یا تغییر ضوابط برنامه‌ریزی شده است. شهرداری تهران تنها مسؤول مدیریت ۲۲ منطقه شهری است و هنوز منطقه شهری که ۵ میلیون سکنه را پوشش می‌دهد خارج از مرزهای شهری است. بدون تفویض اختیار به شهرداری برای بر عهده گرفتن کنترل کامل برنامه‌ریزی برای حوزه‌ی در اختیارش در یک چهارچوب دموکراتیک و مسؤولانه، و بدون مشارکت با دیگر مراجع متصدی امور در منطقه شهری، برنامه ریزی و مدیریت کلان‌شهر تأثیر کافی نخواهد داشت.

نتیجه‌گیری

تاریخچه برنامه ریزی تهران دوره‌های اولیه ای را نشان می‌دهد که در آن‌ها طراحی و ساخت زیرساخت‌های جدید به وسیله دولت بخشی از راهبردش برای نوسازی و مدیریت رشد طراحی به شمار می‌آیند. شدت توسعه سوداگرانه بعد از جنگ جهانی دوم تقاضاهای رشد نمایی جمعیت شهر را برآورده می‌ساخت؛ اما این‌ها نیازمند این بود که از طریق فرایند برنامه‌ریزی که طرح جامع سال ۱۹۶۸ تهران ثمره آن بود کنترل و تنظیم شود. در اثنای همین دهه، با ظهور انقلاب اجرای طرح جامع را مدتی پیگیری نکردید و رشد شهر تهران تنها از راه تلاش‌های مقطعی، مدیریت شد. دوره بازسازی در دهه ۱۹۹۰ بعضی از محدودیت‌های طرح جامع سال ۱۹۶۸ را تعدیل نمود، به طوری که نیاز فوری به یک چهارچوب برنامه ریزی به روز شده را نشان داد. چندین سند برنامه ریزی در این دوره اعمال شد، که نقش مهم تری را برای شهرداری و توجه به توسعه خط مشی در نظر می‌گیرد. کار بر روی برنامه استراتژیک برای شهر تهران تا به امروز ادامه دارد. قسمت‌های زیادی از این طرح‌ها بدون اجرا باقی مانده‌اند؛ اگرچه آن‌ها تا حدی در هدایت یک سری از وقایع و توسعه رویکرد پیشرفته‌تری نسبت به برنامه‌ریزی موفق بوده‌اند. و هنوز فراز و نشیب اقتصادی و اجتماعی سه دهه پیش، شدت توسعه سوداگرانه، به ویژه از جنگ جهانی دوم و سرعت حوادث به نظر می‌رسد که مقامات شهر و شهروندان را به یک اندازه دچار این احساس کرده است که در یک آشفتگی به دام افتاده‌اند، پشت سر این رویدادها حرکت می‌کنند، ولی قادر به اداره تغییرات نمی‌باشند. شهر تهران همچنان از مشکلاتی چون انباشتگی ترافیک، آلودگی زیست محیطی و قیمت نامناسب ملک و زمین رنج می‌برد.

- Abrahamian, E (1982) *Iran Between Two Revolutions*. Princeton University Press, Princeton, NJ.
- Ardalan, N (1986) 'Architecture viii. Pahlavi, after World War II'. in: *Encyclopaedia Iranica*, vol. II, 4, Routledge and Kegan Paul, London, pp. 351- 355.
- Barthold, W (1984) *An Historical Geography of Iran*. Princeton University Press, Princeton, NJ.
- Curzon, G (1892) *Persia and the Persian Question*. Longmans Green, London.
- Ettehadieh, M(1983) 'Patterns in Urban development the Growth of Tehran(1852- 1903)'. In *Qajar Iran Political Social and Cultural Change 1800- 1925*, (eds) E Hillenbrand and C Bosworth, pp. 199- 212. Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Gruen, V(1965) *The Heart of Our Cities*. Thames and Hudson, London.
- Howard, E(1960) *Garden Cities of Tomorrow*. Faber & Faber, London.
- Lockhart, L(1939) *Famous Cities of Iran*. Walter Pearce & Co., Brentford, Middlesex.
- Lockhart, L(1960) *Persian Cities*. Luzac, London.
- Madanipour, A(1998) *Tehran: The Making of a metropolis*. World's Cities Series. Wiley, Chichester.
- Madanipour, A(2003) *Modernisation and everyday life: urban and rural changes in Iran*. In *Iran Encountering Globalization: Problems and prospects*, (ed.) Ali Mahammadi. pp. 137-148. Routledge Curzon, London.
- Mumford, L(1954) *The Neighbourhood Unit*. *Town Planning Review* 24, 256- 270.



بررسی ضرورت‌های اساسی جنبش نرم‌افزاری، فناوری اطلاعات و تولید علم در شهرداری‌ها

۱- خودباوری یکی از مهم‌ترین عوامل حرکت به سوی توسعه و پیشرفت در شهرداری‌ها، خودباوری افراد شهرداری است. در مباحث روان‌شناسی اجتماعی، نظریه پردازان اسنادی معتقدند، هر وقت انسان شکست‌های خود را به عواملی چون ناتوانی و بی‌کفایتی خود نسبت دهد پیامدهای ناگواری حاصل می‌شود و هر وقت انسان شکست‌های خود را به عواملی چون غفلت یا عدم تلاش و کوشش خود نسبت دهد، باعث احساس شرمندگی او شده و در نهایت برای جبران این شرمندگی تلاش می‌کند یا تلاش خود را افزایش می‌دهد. یکی از ترجیحاتی که کشورهای استعمارگر و استثمارگر دارند این است که تلاش وسیعی می‌کنند تا خود باوری جوامع عقب افتاده و تحت سلطه خود را از بین ببرند و چنان وانمود کنند که این کشورها هیچ وقت نمی‌توانند خلاقیتی از خود بروز دهند و با القائات منفی خود حتی فکر خلاقیت را هم از افراد جوامع تحت سلطه از بین می‌برند و تلاش دارند با هر وسیله جوامع استعمار زده را همیشه در ناباوری از خود نگه دارند. گاهی اوقات مایحتاج جوامع مورد نظر را بدون کمترین دردسری در اختیارشان قرار می‌دهند، تا افراد آن جوامع هیچ

مقدمه:

نهضت تولید علم مهم‌ترین اصل ایجاد فرهنگ پژوهش است و برای ترویج فرهنگ پژوهش باید مشعل نهضت علمی را فروزان نگه داریم، با توجه به روند توسعه و پیشرفت فناوری در جهان امروز، نهضت نرم‌افزاری به عنوان یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر و مقدمه توسعه به‌شمار می‌آید. در این راستا و با توجه به این که بخش اعظم جمعیت کشور در شهرها زندگی می‌کنند تبیین و ضرورت این مهم در شهرداری‌ها به عنوان اصلی‌ترین نهاد اداره امور شهرها مورد تأکید است. در این مقاله در همین چارچوب به متغیرهای مهم و بازیگر در تولید علم پرداخته می‌شود و گریزی نیز به بحث فناوری اطلاعات و جایگاه آن در دنیای امروز زده خواهد شد.

پیش‌نیازها و ضرورت‌های تولید علم

برای تولید علم پیش‌نیازها و ضرورت‌های زیادی وجود دارند که پرداختن به همه آن‌ها در این مقاله ممکن نیست؛ بنابراین تنها به بعضی از متغیرهای مهم و بازیگر در این عرصه اشاره می‌شود:



خود بخواهند، به سمت همگانی کردن و مشارکتی کردن تولید علم حرکت نمایند تا از تعامل میان افراد مختلف جامعه تولیدات علمی متناسب با شرایط اقلیمی کشور حاصل شود.

۵- تعلیم و تربیت

تعلیم و تربیت باید بر پایه علم حرکت نماید و باید روحیه تحقیق، تفحص، نوآوری و خلاقیت را از دوره‌های ماقبل آموزش عالی در فراگیر ایجاد نمود؛ بنابراین تحول اساسی در نظام آموزشی و تربیتی ضرورت دارد.

۶- تعهد و ایمان

هر چه دانش فرد یا جامعه‌ای بیش تر باشد، ولی اخلاق و دینداری آنها ضعیف تر باشد؛ خطر بالقوه آنها بیش تر است؛ همان طور که بیش تر شدن قدرت اتومبیل ایجاد می‌کند، سیستم‌های کنترل کننده آن (ترمز و ...) نیز قوی تر باشد تا از خطر سقوط اتومبیل جلوگیری کند؛ حالا اگر کسی دارای دانش زیاد باشد و نحوه استفاده از آن را نداند یا اگر فردی احساساتی و ناپارسا باشد به طوری که قدرت دانش خود را برای استثمار یا استعمار دیگران به کار گیرد، خطرش بیش تر از کسی است که قدرت دانش او بسیار ضعیف است.

فناوری اطلاعات و جایگاه آن در جهان امروز

در نیمه دوم قرن بیستم انتقال سریع اطلاعات و وابستگی مناسبات اجتماعی به اطلاعات، جامعه انسانی را وارد عرصه جدیدی از حیات اجتماعی خود نمود که به آن «جامعه اطلاعاتی» می‌گویند. در واقع رشد فناوری اطلاعات و حیات جامعه بشری به گردش اطلاعات گره زده شد و جهان در این دوره برخلاف دوره جامعه صنعتی که جهان روز به روز منبسط تر گشت؛ به سمت کوچک شدن و به تعبیر مک لوهان به سمت «دهکده جهانی» به پیش می‌رود. ساز و کار عصر اطلاعات بر پایه پردازش داده‌ها و حاصل فناوری اطلاعات است ویژگی اصلی این دوران سرعت بیش تر و اتکاء به عنوان مواد خام می‌باشد. در عصر فن آوری اطلاعات به یکباره تمام سیستم‌های اطلاعاتی در دنیا دگرگون می‌گردد زیرا این انقلاب به سرعت اقتصاد، فرهنگ، و سیاست جهانی را دستخوش دگرگونی نموده است برای آگاهی بیش تر با نقش فناوری اطلاعات در توسعه لازم است به مشخصات قاره ششم یا قاره مجازی اشاره شود؛ ما در حال حاضر پنج قاره واقعی و شناخته شده داریم ولی قاره ششم یا قاره مجازی با دیگر قاره‌ها متفاوت و دارای مشخصات زیر است:

– سرعت تحولات جهانی در این قاره به حدی زیاد است که هنوز بسیاری با آن تطبیق نیافته تغییر می‌یابند در این رابطه گیدنز می‌گوید: اگر ما طول عمر دنیا را ۳۰ ثانیه بدانیم و ۷ ثانیه آخر آن را تحولات چند سال اخیر فرض کنیم، باید اعتراف کنیم که تحولات این دو ثانیه بیش تر از ۲۸ ثانیه قبل بوده است. به عبارتی دیگر سرعت در این قاره به حدی است که قابل درک نیست.

وقت احساس نیاز نکنند تا به فکر چاره اندیشی باشند و تولید علم نمایند یا خلاقیت و ابتکاری به وجود آورند. گاهی اوقات از دادن اطلاعات علمی مورد نیاز جلوگیری می‌کنند تا با القاء ناتوانی در جوامع، ضمن تحقیر آن‌ها از نظر علمی توانایی علمی خودشان را به رخشان کشیده و از این راه خودباوری آن جوامع را از بین ببرند؛ به عنوان نمونه قبل از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران بسیاری از کارشناسان ما از کارشناسان بیگانه گله داشتند که فناوری و اطلاعات لازم را برای سرویس و نگهداری بسیاری از ابزارها؛ مانند هواپیماها، کارخانها و ... را به آنها نمی‌گفتند تا مبدا ایرانیان خود شروع به ساختن کنند و قدرت سیطره آنها به حداقل برسد.

۲- استفاده از تجربه دیگران

بسیار شنیده ایم که می‌گویند انسان‌ها بی نهایت استعداد دارند؛ اگر چه استعدادهای هر فرد انسان به تنهایی محدود و مشخص است ولی از ترکیب این استعدادهاست که عظمت چشمگیر انسان متولد می‌شود. مثل حروف الفبا که اگر چه محدود و مشخص هستند ولی با ترکیب آنها این همه کلمه و جمله و ترکیب‌های تازه و شعر و نثر زیبا به وجود می‌آید؛ بنابراین باید از تجربه‌های دیگران آموخت و عبرت گرفت. اما امام علی (ع) می‌فرماید:

«... فرزندم تو در تاریخ نگاه کن ... تا به اندازه همه آنها تجربه به دست آوری ... و آن‌ها را در عمر کوتاه خودت به کارگیری ... غرامت‌های دیگران را، تو جلوگیری غرامت خودت ساخته باشی» اما استفاده از تجربه دیگران شرایطی دارد که به برخی از آنها اشاره خواهد شد:

– تجربه دیگران فقط برای جلوگیری دوباره کاری و پیشگیری از تلف شدن عمر به کار برده شود و از خلاقیت و نوآوری جلوگیری نکنند؛ به عبارت دیگر تجربه دیگران، محرک نوآوری و خلاقیت باشد تا بازدارنده آن.

– از تجربه دیگران مطابق با ذائقه فرهنگی و اجتماعی خودمان استفاده شود.

۳- اصلاح انگیزه‌ها

باید غرور ملی را بالا برد و دانشمندان تمایل به کسب موفقیت‌ها را دور از دسترس ندانند. برای غلبه بر ترس از شکست که عامل بازدارنده رفتار است باید روحیه تهاجمی و شجاع داشت. چنان که پیداست به صورت انفعالی با تولید علم برخورد کردن قصه تکراری ترجمه و مصرف پس مانده دیگران است. تاریخ نیز چنین تهاجمی را تحسین نموده و نام مهاجمان پاک باخته را همیشه به بزرگی یاد خواهد نمود.

۴- سیاستگذاری علمی

سیاستگذاران علمی در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و یا وزارت کشور و ... باید به جای سیاست‌های تمرکزگرای خود به سیاست تمرکززدایی روی آورده، به جای این که تولید علم را در انحصار



ضمناً پیش بینی قابلیت اتصال وسایل شخصی و دستی به بزرگراه‌های اطلاعاتی با نام دستیار شخصی دیجیتال امکان کنترل از راه دور لوازم منزل؛ مانند: یخچال و اجاق گاز... را برای صاحبان آن‌ها مهیا می‌کند؛ بنابراین برای ارائه خدمات بهتر، ارزان تر، سریع تر، کیفی تر و در زمان کوتاه تر، به شهروندان و عامه مردم سرمایه گذاری در امر فناوری اطلاعات به عنوان محور توسعه امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

خلاصه و نتیجه گیری

اگر چه در این مقاله امکان بررسی همه ضروریات اساسی تولید علم میسر نشد، ولی ۶ عامل مؤثر در تولید علم به اختصار مورد بحث قرار گرفت که نتیجه آن به شرح زیر است.

الف: نبود خودباوری، عامل بسیار مهمی در ناتوانی هر فرد یا جامعه یا دستگاهی برای تولید علم است.

ب: استفاده از تجربه‌های دیگران برای جلوگیری از دوباره کاری یا از بین بردن منابع مطابق ذائقه، فرهنگی - اجتماعی لازم است. ج: به همراه افزایش علم و دانش بعد اخلاقی و ایمانی فرد یا جامعه یا دستگاه باید مورد توجه قرار گیرد، تا با افزایش قدرت علمی طرز استفاده‌ی درست از این قدرت نیز آموزش داده شود.

د: اصلاح نظام آموزش و پرورش از جمله تغییر روش‌های آموزشی از حافظه محوری به روش‌های حل مسأله برای انجام تحقیقات بیش تر. ه: سیاست گذاران علمی باید به جای سیاست‌های تمرکزگرایی خود به تمرکز دایمی روی آورده، به جای این که تولید علم را در انحصار مراکز آموزش عالی بخواهند به سمت همگانی کردن و مشارکتی کردن تولید علم حرکت نمایند؛ تا از تعامل میان افراد مختلف جامعه تولیدات علمی متناسب با شرایط اقلیمی کشور حاصل شود.

ز: ایجاد احساس مسؤلیت بدون این که یک اهرم خارجی افراد جامعه را وادار به تولید علم کند زمینه‌ی مناسبی برای تولید علم است. این احساس مسؤلیت با تغییر یا اصلاح انگیزه‌ها از انگیزه بیرونی به انگیزه‌های درونی امکان پذیر است.

با عنایت به لزوم انتقال سریع اطلاعات و وابستگی مناسبات اجتماعی به اطلاعات به نظر می‌رسد، باید تمامی کارشناسان و مدیران شهرداری‌ها دوره‌ی آموزش فناوری اطلاعات موسوم به گواهی نامه بین المللی کاربری کامپیوتر (ICDL) را بر اساس بخشنامه شماره ۱۳۸۱/۱۱/۳ مورخ ۱۹۰۳/۲۰/۳۲۲۲ سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور و در اجرای ماده ۱۵ مصوبه شماره ۱۳/۷۲۲ ط مورخ ۱۳۸۱/۴/۲۲ شورای عالی اداری در ۷ مهارت تحت عنوان: «مفاهیم پایه‌ی فناوری اطلاعات»، «استفاده از کامپیوتر و مدیریت فایل‌ها»، «واژه پرداز»، «صفحه گسترده»، «پایگاه داده»، «ارائه مطالب»، «اطلاعات و ارتباطات» را به مدت ۱۳۰ ساعت طی نمایند؛ زیرا امروزه افراد و جوامع ناتوان در به کارگیری فناوری‌های جدید رایانه‌ای را بی سواد تلقی می‌کنند.

- کوچک شدن جهان، تحقق دهکده جهانی و گردش اطلاعات به منزله شریان اصلی حیات اجتماعی از دیگر ویژگی‌های این جامعه است. در این قاره نیاز به سفر فیزیکی کاهش می‌یابد، کوهها و دشتها مانع ارتباطات آنها نیستند و عصر آینده عصر کاهش فاصلهها است. زبان این قاره (COM) و شرط سوادآموزی در آن آشنایی (ICDL) است. در قاره مجازی برای انتقال از یک نقطه جغرافیایی به دیگر مناطق نیازی به جابجایی، مسافرت و گرفتن گذرنامه نیست؛ بلکه با داشتن (Password) می‌توان حرکت کرد. شهروندان این قاره نه متعلق به اروپا، آمریکا و یا آسیا و هیچ موقعیت مکانی دیگری نیستند.

- در قاره ششم واژه فارغ التحصیل معنا ندارد و حیات آن بر مبنای یادگیری مداوم و مستمر است.

- در این قاره اطلاعات مانند دیگر قارهها مخفی نیستند، بلکه اطلاعات در صورت موجود بودن قابل حصول و دست یابی است و فرصت‌ها برای افراد برابر است.

- در این قاره پول و چک وجود ندارد و پول الکترونیکی این کار را انجام می‌دهد.

- و....

با این توصیف باید گفت:

- در دیدگاههای جدید، فناوری اطلاعات به عنوان محور توسعه شناخته می‌شود، نه ابزار رشد و توسعه دولتها و تصور ادامه حیات یک کشور (در کم تر از ۷ سال آینده) به عنوان عضو فعال جامعه جهانی بدون توجه به فناوری اطلاعات غیر ممکن است. برای حضور فعال و مقتدرانه در جامعه جهانی و یا اکوسیستم جامعه اطلاعاتی جهانی سازمان دهی و بازنگری در فرآیندهای برنامه‌های توسعه امری اجتناب ناپذیر است. - انقلاب اطلاعاتی یا فن آوری اطلاعات؛ همچون مهمان ناخوانده‌ی است که گریزی از آن نیست، فقط باید از گزندها و تهدیدهای آن غافل نبود و متناسب با وضعیت آن تهدیدها به مقابله با آن پرداخت و مجهز و آماده برای هر تهدید بود.

- در واقع هویت جامعه با فناوری اطلاعات گره خورده است؛ یعنی شما دیگر نمی‌توانید بدون فناوری اطلاعات (IT) باشید، چون دنیا می‌خواهد شما را زیر کلیک خود قرار دهد؛ به عبارت دیگر در گذشته شهرهای مرده شهرهایی بودند که در کنار بزرگراه نباشند؛ حالا دیگر شهرهای مرده شهرهایی هستند که کنار بزرگراه فناوری اطلاعاتی نیستند. موضوعات جدیدی که توسعه روز افزون فناوری اطلاعات موجبات پیدایش آن شده است عبارت‌اند:

- تجارت الکترونیک
- نشر الکترونیک
- دولت الکترونیک
- آموزش الکترونیک
- بهداشت الکترونیک
- اقتصاد دیجیتالی
- کتابخانه دیجیتالی

برنامه ریزی و مدیریت لازمه های حمل و نقل عمومی

□ محمدرضا جمشیدیان

دکتر علی خاکساری متولد ۱۳۴۳ رفسنجان است. دکترای برنامه ریزی و منطقه‌ای با گرایش حمل و نقل را از دانشگاه ولز انگلستان و کارشناسی ارشد را در رشته برنامه ریزی منطقه و توسعه منابع از دانشگاه واترلو کانادا کسب نموده است. ارائه ۱۰ مقاله علمی در زمینه حمل و نقل و تألیف کتاب محله‌های شهری در ایران از دیگر کارهای علمی وی است. دکتر خاکساری معاونت دانشجویی و فرهنگی دانشگاه علامه طباطبائی، مدیریت دفتر برنامه ریزی آموزشی نظارت و ارزیابی این دانشگاه؛ همچنین ریاست بخش اقتصادی حمل و نقل و توسعه پایدار پژوهشکده حمل و نقل را در سوابق خود دارد. او نخستین انتخاب حمل و نقل عمومی را مترو و آخرین آن را مینی بوس دانسته، ژاپن، انگلیس و فرانسه را از جمله کشورهای موفق در توسعه حمل و نقل عمومی می‌داند. دکتر خاکساری از بین وسایل حمل و نقل عمومی از تاکسی استفاده می‌کند. وی خود را منتقد خودرو می‌داند و این از اقتضات او است. در نشست با وی دیدگاه‌هایش را در این باب جویا شدیم.



باید در کلانشهرها از وسایل حمل و نقل عمومی مثل مترو استفاده کنیم، تا بتوانیم پاسخگوی انبوه مسافران باشیم. به طور مسلم هر قدر شهر کوچک تر باشد تقاضا برای جابه جایی کم تر است و در مسافت‌های کوتاه صورت می‌گیرد. در شهرهای بزرگ تقاضا حجم آن بیش تر و مسافت‌ها طولانی‌تر است و در نتیجه نوع سیستم حمل و نقل در شهرها باید متناسب با تقاضا باشد. معمولاً با افزایش حجم تقاضا و با افزایش مسافت سفر در شهرها، از سمت سیستم‌های حمل و نقل عمومی کوچک به سمت سیستم‌های حمل و نقل عمومی بزرگ که توان جابه جایی انواع مسافر را دارد روی می‌آوریم. معمولاً در شهرهای بزرگ نکته مهمی که در مدیریت سیستم حمل و نقل عمومی است، این است که همراه با افزایش حجم تقاضای سفر در شهرها، سیستم‌های حمل و نقل و شبکه‌های حمل و نقل توسعه و افزایش می‌یابند و در نتیجه مدیریت این نوع سیستم و این نوع شبکه پیچیده تر و نیاز به سیستم مدیریت علمی و پیچیده دارد که بتواند به بهترین نحو از امکانات موجود بهره برد. برنامه ریزی در کلان شهرها پیچیدگی‌های خاص خود را دارد و باید با اجرای حمل و نقل متناسب کار کند که بتوان سرویس متناسبی را ارائه دهد.

من تأکید دارم که برنامه ریزی حمل و نقل حتی در روستاها نیز نیاز است. نکته دیگری که در برنامه ریزی شهرهای بزرگ مهم است، مسأله‌ی آینده نگری است. ما باید در برنامه ریزی،

تورجیا: جناب آقای خاکساری تعریف شما از حمل و نقل عمومی چیست؟

○ حمل و نقل عمومی ترجمه واژه (transportation) است. به طور معمول حمل و نقل عمومی، با این تفسیر، به مجموعه شبکه‌ها و سیستم‌های حمل و نقلی گفته می‌شود که در خدمت جابه جایی مردم یک شهر قرار می‌گیرد. سیستم حمل و نقل عمومی متعلق به یک گروه خاص نیست؛ به این معنا که هر کسی می‌تواند از این حمل و نقل در قبال پرداخت کرایه استفاده نماید. این حمل و نقل در کشور ما شامل مترو، اتوبوس، تاکسی، مینی بوس می‌شود.

تورجیا: حمل و نقل عمومی در شهرهای بزرگ همانند کلانشهرها و شهرهای کوچک چه تفاوت‌هایی با هم دارند؟

○ در کل حمل و نقل عمومی در شهرهای کوچک و بزرگ تفاوت چندانی ندارد؛ ما در کلانشهری مثل تهران نیاز به اتوبوس و تاکسی داریم و در شهرهای کوچک نیز به این سیستم‌ها نیاز داریم، اما تفاوت عمده‌ای که در حمل و نقل عمومی شهرهای بزرگ و کوچک وجود دارد، برمی‌گردد به نوع سیستم‌های خاصی که در شهرهای بزرگ نیاز است. اما در شهرهای کوچک نیازی به این دستگاه‌ها نیست؛ به عنوان مثال در شهری بزرگ همانند تهران ما به سیستم مترو نیاز داریم، اما در شهرهای کوچک این نیاز وجود ندارد.



فراوانی دارد، بخش نرم افزاری حمل و نقل ترافیک است که شامل مدیریت برنامه ریزی کنترل، نظارت و اجرای دقیق است. به عبارتی اعتقاد داریم که چون در شاخه‌های نرم افزاری درست عمل نشده است و ضعف‌هایی داریم؛ بسیاری از مواقع به نظر می‌رسد که ما در ابعاد سخت افزاری مشکل داریم؛ در صورتی که با توجه به شبکه‌های مناسب و به تعداد کم خودرو ما نتوانسته‌ایم به درستی یک ارتباط منطقی بین میزان امکانات حمل و نقلی شهر تهران و نوع استفاده از این امکانات ایجاد نماییم؛ به طوری که ما به جای این که شرایط را برای استفاده‌ی مردم مدیریت و برنامه ریزی کنیم؛ باعث شده‌ایم که امروزه همین تعداد محدود خودروها هر روزه به اجبار وارد خیابان‌های تهران شوند؛ در حالی که در دنیا عکس این صدق می‌کند تعداد خودروها بسیار زیاد (مالکیت بالای خودرو) و استفاده بسیار محدود از خودرو است. به نظر من مشکل ترافیک در شهرهای ما بیش تر نرم افزاری است تا سخت افزاری. اگر با روش‌های مدیریتی و نرم‌افزاری زمینه‌ای فراهم شود که مردم با تکیه بر جنبه‌های اقتصادی کم‌تر از خودروهایشان استفاده نمایند، در کنار این کنترل نظارت و اجرای دقیق قوانین و مقررات را داشته باشیم؛ به طور یقین حتی با زیرساخت‌های موجود که داریم، وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و دیگر کلان شهرها بهتر از حال حاضر می‌شود.

ترافیک مشکلات شهرسازی در کلان شهرها تا چه میزان در ایجاد ترافیک مؤثر است؟ آیا نوع خیابان‌ها و ساختار آنها در ترافیک شهرهای ما تأثیر دارد؟

○ در این که در تهران و یا دیگر کلان شهرها مشکلات شهرسازی وجود دارد؛ شکی نداریم. قطعاً تهران از جمله شهرهایی است که از لحاظ شهرسازی دچار مشکلات فراوانی است، اما این به این مفهوم نمی‌تواند باشد که مشکلات حمل و نقلی ما صرفاً برگرفته از مشکلات شهرسازی است. در شهری مثل تهران به ویژه در بخش مرکزی آن برنامه ریزی چندانی وجود نداشته است و همین موضوع تأثیر بسیار زیادی در حمل و نقل مرکزی شهر گذاشته است. ما در کاربری‌های زمین دچار مشکلات فراوانی

مشکل ترافیکی در شهرهای ما، پیش از آن که سخت‌افزاری باشد نرم‌افزاری است

هستیم؛ به طوری که کاربری‌ها به طور نامتناسب در شهر تهران توزیع شده‌اند و خود همین کاربری‌های نامتناسب باعث تعداد سفر بیش‌تر و مسافت طولانی‌تر می‌شود. در شهرسازی تهران و دیگر کلان شهرها می‌توان به این نکته اشاره کرد که عدم توزیع مناسب کاربری‌های زمین باعث بروز مشکلات ترافیکی شده است.

ما در مباحث شهرسازی و ارتباط آن به ترافیک، نباید به بحث باریک بودن خیابان‌ها و کم عرض بودن آنها خرده بگیریم اگر ما تهران را با شهری مثل لندن و یا خیلی از شهرهای اروپایی

به‌ویژه برای شهرهای بزرگ به مسأله آینده نگری توجه کنیم؛ به این دلیل که معمولاً در شهرهای بزرگ حجم سفر رو به افزایش است و مسافت‌های افزایش می‌یابد؛ بنابراین توجه به برنامه ریزی بلندمدت و میان مدت اهمیت فراوانی دارد.

ترافیک چه زیرساخت‌هایی برای توسعه حمل و نقل عمومی می‌توان آماده نمود؟ نظر شما در این باره چیست؟

○ برای فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم حمل و نقل عمومی نیاز به شبکه داریم؛ شبکه در بعد حمل و نقل عمومی در سطح شهر؛ شامل خیابان‌ها، بزرگ راه‌ها، آزادراه‌ها، پارکینگ‌ها و ایستگاه‌ها می‌شود. در بعد حمل و نقل زیر سطحی همانند مترو، زیرساخت‌های بسیار مهم عبارت‌اند از: احداث تونل و پارکینگ‌های خاص برای استفاده مردم از این متروها، ایستگاه‌های اتوبوس که در کنار ایستگاه‌های مترو؛ همچنین خود ایستگاه مترو و فعالیت‌های جنبی آنها.

این زیرساخت‌ها معمولاً برای حمل و نقل بسیار هزینه بر و زمان بر هستند به طوری که برای احداث یک کیلومتر تونل مترو هزینه بالایی و زمان زیادی باید صرف شود. پس به لحاظ هزینه و زمان قابل توجه هستند و به راحتی نمی‌توان زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی را ایجاد نمود به خصوص در شهرهای بزرگ بدون قاعده و برنامه ریزی نشده مثل تهران؛ بنابراین باید نگاه ما به برنامه ریزی حمل و نقل گاهی آینده نگارانه، بسیار دقیق و کامل باشد و ...

برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی خوشبختانه در تهران تا حد زیادی این زیرساخت‌ها رعایت شده است و به زیرساخت‌های تهران امیدوارم. بیش‌تر بزرگ راه‌ها و آزادراه‌های تهران در طرح‌های جامع سال‌های قابل دیده شده و این اهمیت فراوانی برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل شهری تهران دارد، البته اگر این بزرگ راه‌ها و آزادراه‌ها در نظر گرفته نشده بود ما امروز شاهد ترافیک بسیار دشواری در تهران بودیم اما به خاطر آینده نگری‌هایی که در سال‌های خیلی گذشته انجام شده، خوشبختانه شهر تهران از جمله شهرهایی است که در دنیا از لحاظ شبکه‌های حمل و نقل دارای وضعیت مناسبی است؛ به طوری که اگر شبکه آزاد راهی را کامل کنیم و ارتباطات را تکمیل نماییم بخش عمده‌ای از ترافیک تهران را می‌توانیم به لحاظ سخت‌افزاری کاهش بدهیم. البته اگر در کلان شهرهای کشور این پیش‌بینی‌ها صورت نگرفته باشد و بزرگ راه‌ها و آزادراه‌ها احداث نشده، یا برنامه‌ای برای احداث آن نباشد به طور یقین در آینده‌ای نزدیک دچار مشکلات شدید ترافیکی خواهند شد.

مشکل ترافیکی در شهرهای ما، پیش از آن که سخت‌افزاری باشد نرم‌افزاری است؛ به همین دلیل اعتقاد داریم، باید در ابعاد نرم‌افزاری تجدیدنظر کنیم زیرا گاهی مشکلات نرم‌افزاری خود را به شکل سخت‌افزاری جلوه می‌دهند.

نکته‌ای که در این بین وجود دارد تفکیک بین سخت‌افزار و نرم‌افزار است. در بعد سخت‌افزاری توسعه فیزیکی و کاربری شبکه‌ها و سیستم‌های حمل و نقل را داریم ما توسعه فیزیکی را احداث بزرگ راه، پل، تونل، ایستگاه‌های اتوبوس و ... می‌دانیم. در بحث سخت‌افزاری اتوبوس و مترو را داریم اما آن چه اهمیت

مقایسه کنیم در می‌یابیم، در مرکز تهران خیابان‌های بسیار عریض تر و پهن تر از لندن داریم، حتی بزرگ راه‌های تهران بسیار متناسب تر از بزرگ راه‌های لندن است. اما عاملی که باعث می‌شود ما در تهران با تعداد خودروهایی بسیار کم تر از لندن تا ۱/۱ ترافیکی بیش تر از لندن داشته باشیم، برمی‌گردد به عدم استفاده درست از زیرساخت‌ها و عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی.



علاوه بر این که بسیاری از قوانین و مقررات مورد توجه ما قرار نمی‌گیرد، بلکه مجریان قانون نیز دقت لازم را برای اجرای کامل و درست قانون نمی‌کنند. گاه مواجه می‌شویم با خیابان بسیار عریض و مناسب که به دلیل پارک غیر مجاز، یک لاین آن بسته شده است و یا توقف اتوبوس و مسافرکش‌ها در ورودی خیابان حتی در چند ثانیه باعث بروز ترافیک‌های طولانی می‌شود؛ پس ما خیابان‌های نسبتاً مناسب داریم اما مشکل اصلی ما به عدم استفاده بهینه از خیابان‌ها است که باز می‌توان به مشکلات نرم افزاری اشاره کرد.

ساختار شهرسازی تهران در کوتاه مدت قابل عوض کردن و تغییر نیست و نیاز به برنامه دراز مدت دارد؛ تنها می‌توان با اصلاح کاربری‌هایی که از راه برنامه ریزی‌های زمین انجام می‌شود؛ کارهایی انجام داد و تأثیری در تعداد سفر و مسافت‌های سفرها ایجاد نمود. اگر این مساله اتفاق بیافتد؛ برنامه ریزی کاربری زمین اصلاح گردد؛ مناطق تجاری، صنعتی، تفریحی، درمانی و... بازنگری شود و با سیاست‌های خاص اقتصادی و تشویقی تغییر در کاربری‌های زمین ایجاد کنیم به طور مسلم تأثیر بسزایی در حمل و نقل شهری خواهد داشت که هم در تعداد سفر و هم در کاهش مسافت‌های سفر تأثیر گذار است.

شهریابی آیا به نظر شما نسبت خیابان‌های کلان شهرها با جمعیت شهرها باید از تناسبی برخوردار باشد؟ آیا نسبت جمعیت با حمل و نقل عمومی ارتباطی دارد؟

○ هر چیز که دارای نظم باشد حتماً استفاده بهینه تر از آن می‌شود و کنترل بهتری روی آن انجام می‌شود، اما در ارتباط با این که ما تناسب مشخص بین تعداد جمعیت و خیابان‌ها داشته باشیم و یا تعداد جمعیت و حمل و نقل داشته باشیم متأسفانه وجود ندارد و یا این که استاندارد تعریف شده‌ای وجود ندارد، ولی مسلماً به خصوص تناسب بین جمعیت شهر و حمل و نقل می‌تواند اهمیت ویژه‌ای داشته باشد که در تهران این موضوع به

هیچ وجه رعایت نمی‌شود؛ به عنوان مثال تعداد جمعیت تهران و تعداد اتوبوس‌های فعال تناسب درستی ندارد اما در شرایطی اگر برنامه ریزی و مدیریت استفاده از امکانات موجود را داشته باشیم می‌توانیم حداکثر استفاده از ظرفیت‌ها را بکنیم. معمولاً چون سیستم‌های حمل و نقل عمومی مقرون به صرفه تر، سریع تر و تأثیرات مثبت بیش تری دارد؛ همچنین اثرات سوء کم تری به لحاظ مصرف انرژی دارد، باید همواره تقویت شوند و به واقع به میزانی عرضه شوند که همه‌ی تقاضاها را پاسخ دهند. در حمل و نقل عمومی باید عرضه بیش تر از تقاضا باشد که همه‌ی تقاضاها را بتوانیم از حمل و نقل شخصی به حمل و نقل عمومی سوق دهیم؛ به طور کلی در شهر تهران و بیش تر کلان‌شهرها تناسب خوبی بین سیستم حمل و نقل عمومی و جمعیت آن وجود ندارد و از طرفی دیگر از سیستم‌های موجود هم استفاده درست نمی‌شود که برنامه ریزی و مدیریت از مشکلات آن است.

شهریابی جایگاه دولت در حمل و نقل عمومی و نیز نقش تبصره ۱۳ را چطور ارزیابی می‌نمایند؟ آیا توانسته اند به حمل و نقل عمومی کمک کنند؟

○ مدیریت حمل و نقل شهرها باید جایگاهش مشخص شود به طور کلی وظیفه حمل و نقل در شهرها بر عهده شهرداری است و این شهرداری‌ها هستند که سیستم‌ها و شبکه‌های حمل و نقل را برای مردم فراهم می‌کنند، ورود دولت باید به صورت برنامه ریزی شده و هدفمند باشد. در حالت معمول دولت‌ها نقشی را در زمینه حمل و نقل درون شهری ایفا نمی‌کنند در قانون نیز وظیفه مدیریت، تأمین، برنامه ریزی حمل و نقل درون شهری بر عهده شهرداری‌ها است. حال که دولت تصمیم گرفته به نوعی به شهرداری‌ها کمک نماید، این می‌تواند یک مزیت و

بین تعداد جمعیت تهران و تعداد اتوبوس‌های فعال تناسب درستی نیست

نقطه مثبت برای شهرداری‌ها تلقی شود؛ مشروط بر این که جایگاه‌ها درست تعریف شود و ورود دولت به حمل و نقل درون شهری به معنی دخالت دولت تلقی نشود. در این ارتباط تبصره ۱۳ با دو هدف کاهش مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی وارد شده که بسیار مثبت و روشن است. ورود "ون"ها به چرخه حمل و نقل شهرها و افزایش قابل توجه تاکسی و اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی که توسط تبصره ۱۳ صورت گرفته، می‌تواند قدم مثبتی در راه توسعه استفاده از حمل و نقل عمومی باشد.

شهریابی کشورهای توسعه یافته چه راه حلی برای حمل و نقل عمومی خود پیدا نموده اند که می‌تواند از لحاظ تجربی مورد استفاده ما قرار گیرد؟

○ باید برنامه ریزی و مدیریت حمل و نقل عمومی در این کشورها بررسی شود که در کنار فناوری بالایی که از آن بهره‌مند هستند در احداث زیر ساخت‌ها و تولید سیستم‌های حمل و نقل از آن استفاده می‌کنند و به ویژه این که بازار رقابتی در این کشورها



سفرهای اداری که افراد برای انجام کارهای اداری خود به سازمان‌ها، ادارات و وزارت خانه‌ها مراجعه می‌نمایند. به طور یقین توسعه شبکه ارتباطی همانند تلفن، فاکس، اینترنت و هر شبکه‌ای که بتواند جایگزین شود تأثیر قابل توجهی در این نوع سفرها دارد. در این گونه ارتباطات، کشورها خدمات ویژه‌ای را توسعه می‌دهند و باعث می‌شوند شهروندان سفرهای طولانی نداشته باشند. می‌توان گفت توسعه دولت الکترونیک یک اقدام بسیار شایسته و مناسب در کاهش بخشی از سفرهای روزمره شهروندان است.

ترابری نظر شما در رابطه با سیستم BRT و راه اندازی آن در تهران چیست؟

○ BRT اساساً سیستمی مناسب برای بعضی از نقاط تهران است؛ مشروط بر این که تمام خصوصیات این سیستم رعایت شده باشد یکی از مزیت‌های اصلی آن، این است که بدون تداخل با سیستم‌های حمل و نقل دیگر، فاصله دو نقطه را طی و مسافر را جابه‌جا می‌نماید، اگر قرار است ما یک سیستم مثل BRT توسعه بدهیم باید با تمام ویژگی‌های آن ایجاد شود و باید بپذیریم BRT یک سیستم اتوبوس

BRT اساساً سیستمی مناسب برای بعضی از

نقاط تهران است؛ مشروط بر این که تمام

خصوصیات این سیستم رعایت شده باشد

خاص نیست بلکه نیاز به شرایط خاص دارد که این اصل هدف ما است. به عبارتی اگر ما بخشی از ویژگی BRT را رعایت نکنیم سیستم BRT به اندازه یک اتوبوس معمولی نیز کارایی ندارد و تنها یک اسم خواهد بود.

ترابری به نظر شما تغییر ساعات شروع به کار اداره‌ها، مدارس و... می‌تواند تأثیری در کاهش ترافیک داشته باشد؟

○ اختلاف ساعت یکی از روش‌های نرم افزاری مدیریت و برنامه‌ریزی ترافیکی شهری است؛ بعضی از کشورهای دنیا این کار را انجام داده‌اند. تغییر ساعات شروع به کار و یا اتمام آن به مفهوم توزیع تقاضای سفر در ساعات مختلف است؛ به عبارتی می‌توان گفت زمانی که تغییر در شروع و خاتمه فعالیت را ایجاد می‌کنیم؛ یعنی تقاضای سفر را بین چند ساعت مختلف تقسیم می‌کنیم. مسلماً اگر این روش درست و با مطالعه عمل شود می‌تواند تأثیر خوبی در حمل و نقل شهر داشته باشد؛ به عنوان مثال اگر قرار باشد در یک ساعت مشخص ۵۰۰ نفر به محل کار یا تحصیل و حرفه خود بروند، برای این که همه سر ساعت ۸ در محل حاضر شوند باید یک سیستم برای ساعت ۸ برنامه‌ریزی کرد اما اگر ۵۰۰ نفر بین ساعات تقسیم شود، در نتیجه فشار از روی سیستم و شبکه کاهش می‌یابد؛ یعنی اگر این کار هدفمند و برنامه‌ریزی شده باشد می‌تواند در شبکه حمل و نقل تأثیر مطلوبی بگذارد.

به عبارتی اگر تغییر ساعت کار در دیگر کارها تداخل ایجاد نکند؛ مسلماً بهتر می‌توانیم به تقاضاهای سفر پاسخ دهیم. در کل می‌توان گفت تغییر ساعت کار به معنای توزیع تقاضای سفر با برنامه‌ریزی و امکان‌سنجی می‌تواند تأثیر موثری در بهبود سرویس دهی حمل و نقل شهری و ترافیک شهری داشته باشد.

باعث می‌شود بتوانند عرضه و تقاضای حمل و نقل را متعادل نمایند. با توجه به این که دخالت دولت در امر حمل و نقل کاملاً هدفمند و برنامه‌ریزی شده صورت می‌گیرد که باعث می‌شود، بخش خصوصی با کارآمدی مشخص در سیستم حمل و نقل به مردم سرویس دهی نماید، یکی از دلایل موفقیت کشورهای پیشرفته در سرویس دهی مناسب را می‌توان توجه به قیمت‌گذاری خدمات حمل و نقل دانست. در کشورهای توسعه یافته هزینه استفاده از خودرو شخصی بسیار بالا است و با وجود آن که قیمت وسایل نقلیه خیلی پایین است هزینه استفاده از این خودروها همانند، هزینه سوخت، پارکینگ استفاده از شبکه‌های حمل و نقل شهری بالا می‌باشد و انگیزه مردم برای استفاده از وسایل شخصی بسیار پایین تر از مردم ایران است؛ از طرف دیگر سیستم‌های حمل و نقل عمومی در این کشورها چه از لحاظ کیفی و چه از لحاظ کمی بسیار مناسب و کافی ارائه می‌شود و هزینه استفاده از این سیستم‌ها علی‌رغم این که نسبتاً گران است بسیار مرقون به صرفه تر است؛ این موضوع باعث ۲ عامل می‌شود: اول این که با توجه به این که هزینه استفاده از تاکسی و یا دیگر وسایل بالا است اما به راحتی شرکتها و موسسات خصوصی قادرند تا سرویس‌های حمل و نقل عمومی را به مردم ارائه دهند و سود مناسب هم عایدشان شود؛ یعنی فعالیت ارائه خدمات حمل و نقل عمومی در این کشورها مرقون به صرفه است و از طرف دیگر سیاست‌های اقتصادی محدودیت استفاده از وسایل نقلیه شخصی بسیار کارآمد و مؤثر بوده که این سیاستها محدودیت‌های قانونی را در استفاده از وسایل نقلیه شخصی (طرح زوج و فرد و محدوده طرح و ترافیک) ایجاد می‌کند و اتخاذ بسیاری از تصمیم‌های این گونه باعث کنترل ترافیک در این شهرها می‌شود.

ترابری موانع توسعه حمل و نقل عمومی را چه چیزهایی می‌دانید و چگونه می‌توان این موانع را برطرف کرد؟

○ عمده‌ترین مانع توسعه حمل و نقل عمومی در ایران، ایجاد محدودیت در زمینه تأمین ناوگان حمل و نقل عمومی است. این محدودیت‌ها باعث شده تا شهرداری‌ها و سازمان‌های نیازمند به ناوگان حمل و نقل عمومی مجبور به تهیه آن از تولیدکننده داخلی هستند که این موضوع باعث بروز این مسائل می‌شود. ۱- افزایش بیش از حد قیمت ناوگان ۲- کیفیت پایین تولیدات ۳- رعایت نکردن زمان بندی در جهت تأمین ناوگان ۴- تناسب نداشتن ناوگان با نیازهای حمل و نقل. به نظر من این یکی از موانع بزرگ در توسعه حمل و نقل عمومی است.

ترابری با توجه به ایجاد دفاتری همانند پلیس + ۱۰، ادارات پست، دفاتر پیشخوان دولت که در حال راه اندازی است؛ همچنین هدف دولت الکترونیک آیا این تدابیر می‌تواند بر کاهش سفرها تأثیر بگذارد؟

○ به طور کلی سفرهای شهری به چند دسته تقسیم می‌شود. ۱- شغلی ۲- آموزشی ۳- اداری ۴- تفریحی ۵- اجتماعی؛ در بین این سفرها بخش عمده‌ای از سفرها در ساعات اوج است و عمده مشکل ترافیکی ما نیز در آن ساعات است. ساعات اوج سفرها، در ساعات اولیه روز که افراد سرکار می‌روند و یا بعداز ظهرها که از محل کار برمی‌گردند است و عمده سفرها را سفرهای شغلی تشکیل می‌دهد. در زمان‌های بین این سفرها، سفرهای دیگری هم هست، به نام



ستاد مهر رمضان و وظایف آن

□ فرشته فرهاد جم

چهار دوره از تشکیل ستاد مهر در شهرداری تهران می‌گذرد. این ستاد را نخستین بار، مدیر سابق شهرداری در معاونت حمل و نقل و ترافیک در سال ۱۳۸۳ شکل داد و تا به امروز این حرکت ابتکاری ادامه پیدا کرده است. از نخستین دوره تشکیل این ستاد تا کنون مهندس «حسن آقایی» دبیری ستاد مهر را در شهرداری تهران بر عهده دارد که در دو سال اخیر به دلیل تداخل ایام شروع مدارس با ماه مبارک رمضان به ستاد مهر رمضان تغییر نام داده است. گفت و گویی با دبیر این ستاد انجام شده است تا نتایج تشکیل ستاد مهر در چهار سال اخیر بررسی شود.

○ آیا این ستاد طبق دستورالعمل خاصی عمل می‌کند؟

○ در سال نخست برپایی این ستاد، دستورالعمل‌های لازم تدوین و به سازمان‌های مربوطه ارسال شد. در این دستورالعمل‌ها شرح وظایف هر سازمان مشخص شده است.

○ بعد از این چهار دوره مطالعه‌ای صورت گرفته که متوجه شوید این ستاد چه میزان در ترافیک مهر ماه اثر مثبت داشته است؟

○ در سال گذشته مطالعاتی صورت گرفت و ارزیابی‌ها این گونه نشان می‌داد که ستاد مهر باعث گردید، تا نسبت به سال‌های قبل ۱۵ درصد در همه‌امور بهتر عمل کنیم که این آمار در کاهش و ساماندهی ترافیک هم خود را نشان داده است.

○ مهم‌ترین دلایل عملکرد مناسب سال گذشته

○ با گذشت چهار سال از تشکیل ستاد مهر، تشکیل این ستاد چه دستاوردهایی را به همراه داشته است؟

○ ستاد مهر در سال ۱۳۸۳ شکل گرفت در ابتدای کار به عنوان گامی در راستای تحقق مدیریت واحد به شهرداری خیلی کمک کرد. پیش‌تر هم کار هماهنگی در ایام نزدیک آغاز سال تحصیلی در شهرداری وجود داشت،

اما این انسجام که در ستاد مهر ایجاد شده بود را نداشت. تشکیل ستاد باعث شد تمام گروه‌ها تحت نظر یک مدیریت واحد و از همه مهم‌تر در یک محل گرد هم بیایند. هماهنگی‌ها در ستاد مهر باعث کنترل بهتر کارها می‌گردد

و مدیران را جوابگو می‌کند چون مدیران حاضر در این ستاد نمی‌توانند موردی را مطرح کنند، اما در زمان اجرا از آن سربلندی داشته باشند. ارزیابی من از ستاد مهر این است که این ستاد سال به سال روند تکاملی بسیار خوبی را طی کرده است.

هماهنگی‌ها در ستاد مهر باعث کنترل بهتر کارها می‌گردد و مدیران را جوابگو می‌کند



کار اجرایی صورت می‌گیرد، تا این که بخواهیم سیاست‌گذاری کنیم. سال به سال هم دایره اطلاعاتی ما بیش تر می‌شود؛ بنابراین برنامه ریزی در این زمینه‌ها روان تر و بهتر صورت می‌گیرد.

○ در این چهار دوره چه میزان روی ایده‌ها و ابتکارات جدید سرمایه‌گذاری کردید؟

○ شهرداری روی میزان بهره‌وری سازمان‌ها بسیار تأکید دارد. در سال اول شروع به کار ستاد مهر نقطه ضعف

عمر ستاد مهر در هر سال دو ماه و نیم است و در آن بیش‌تر کار اجرایی صورت می‌گیرد

آن در قسمت نظارتی بود که سال به سال بعد نظارتی به نقطه قوت تبدیل شد. در حال حاضر با زمینه‌های قبلی برنامه ریزی‌های جدید صورت می‌گیرد تا هر سال برنامه‌ها به صورت یک نواخت در نیاید؛ البته برخی موارد چون در راستای هماهنگی بیش تر است با سال‌های قبل تفاوتی ندارد، اما ایده‌ها و ابتکارات نو می‌تواند میزان کارایی را بالا ببرد. ضمن این که در بخش فرهنگ سازی باید کارهای مؤثرتری انجام گیرد.

○ برای ماه مبارک رمضان در این ستاد پیش بینی خاصی صورت گرفته است یا این که برنامه‌های مهر و رمضان در یکدیگر ادغام شده است؟

○ اصولاً در روزهای ابتدایی بازگشایی مدارس اوج ترافیک در صبح است، اما در ماه رمضان اوج ترافیک نزدیک افطار است. زیاد این دو مقوله با یکدیگر تداخل پیدا نمی‌کند، چون صبح‌ها و بعد از سحر مردم کمی دیرتر به سمت محل کار خود می‌روند که این موضوع در توزیع ترافیک به ما کمک می‌کند و کنترل و ساماندهی را میسرتر می‌سازد، ولی در کل هر دو موضوع در ستاد مهر رمضان به عنوان هدف دیده شده است تا بهترین عملکرد را داشته باشیم.

○ آیا مایل هستید، تجربیات خود را در اختیار دیگر شهرها قرار دهید؟

○ اگر شهرهای کشور و به ویژه کلان شهرها این خواسته را از ما داشته باشند قطعاً تجربیات خود را در اختیار آن‌ها می‌گذاریم.

به نسبت سال‌های قبل چه بود؟

○ به خاطر این که عملکرد ستاد در این دوره‌ها مورد ارزیابی مرتب قرار گرفت، کاستی‌های سال‌های قبل رفع شد و کار هدایت بهتر صورت گرفت. ما در ستاد مهر رمضان در سال قبل این گونه تصور می‌کردیم که چون برای نخستین بار در چند سال اخیر ماه مبارک رمضان با ایام بازگشایی مدارس تداخل دارد، دچار مشکلات عدیده‌ای می‌شویم اما نه تنها مشکل نداشتیم بلکه عملکرد بهتری نیز داشتیم.

○ در حال حاضر ستاد مهر رمضان چند عضو دارد؟

○ ستاد مهر رمضان در حوزه حمل و نقل و ترافیک تشکیل شده که متشکل از ۱۰ عضو اصلی شامل شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی، تاکسی رانی، مترو، عرف ایران، کنترل ترافیک، حمل و نقل و ترافیک، راهنمایی و رانندگی، اورژانس، آتش نشانی و آموزش و پرورش است.

○ دیگر سازمان‌ها در این ستاد چه نقشی دارند؟

○ کارها در این ستاد تقسیم شده است، اما اعضای اصلی ستاد بیش تر در حوزه حمل و نقل و ترافیک هستند دیگر معاونت‌ها سازمان‌ها مثل خدمات شهری، فنی و عمرانی و فرهنگی - اجتماعی به عنوان اعضای جانبی در جلسات حضور می‌یابند و اقدامات سازمان‌های خود را تشریح می‌کنند.

○ آیا اطلاع دارید که ستاد مهر در دیگر شهرداری‌های کشور هم تشکیل شده یا نه؟

○ در سال‌های قبل که هیچ سابقه‌ای در شهرهای دیگر کشور در این زمینه وجود نداشت اما امسال اقداماتی در این زمینه صورت گرفته است.

○ فکر نمی‌کنید اگر فراتر موضوع را ببینید موفق‌تر هستید. در حال حاضر خیلی از سازمان‌های دولتی در ستاد مهر غایب هستند؛ در صورتی که می‌توانند تاثیرگذار باشند؟

○ شهرداری سازمان‌هایی را که تاثیرگذار بوده‌اند را دعوت کرده است، اما برخی از سازمان‌ها هستند که در بلند مدت می‌توانند تاثیرگذار باشند که ستاد مهر قطعاً جای این سازمان‌ها نیست؛ چرا که این ستاد به صورت بحران به ماجرا نگاه می‌کند. از مرداد ماه جلسات ستاد مهر شروع می‌شود و تا اواسط مهر ادامه پیدا می‌کند؛ یعنی عمر این ستاد در هر سال دو ماه و نیم است و در آن بیش تر



مشاور حقوقی

قسمت اعظم ساختمان‌ها و تأسیسات احداثی آن‌ها محرمانه بوده و شهرداری نباید از آن مطلع باشد و بر احداث آن‌ها نظارت داشته باشد. در این جا می‌بایست نیروهای مسلح، بر، کف، میزان، مترای ساختمان احداثی را به شهرداری اعلام تا شهرداری بتواند عوارض متعلقه را محاسبه نماید و پس از اخذ پروانه صادر نماید. وانگهی تا این تاریخ نگارنده در هیچ جایی از قوانین، مقررات، بخش نامه‌ها و مکاتبات موجود دستوری از مقام معظم رهبری دائر بر معافیت نیروهای مسلح از پرداخت عوارض مشاهده نکرده است.

● با توجه به این که شخص مالک یک قطعه زمین به مساحت ۲۳۱ مترمربع با کاربری مسکونی دارای برگ واگذاری از سوی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی (متولی طرح‌های روستایی) بوده و هم‌اکنون برابر طرح‌های شهری مقدار ۵/۹۲ متر مربع از زمین مذکور در مسیر اجرای خیابان می‌باشد و در حال حاضر شخص مورد نظر قصد دارد در زمین باقی مانده احداث بنا نماید از طرفی ارزش معاملاتی روز هر مترمربع زمین در موقعیت مذکور ۲۴۰۰۰۰ ریال ارزیابی و با توجه به نازل بودن قیمت منطقه‌ای مصوب کمیسیون ماده ۶۴ قانون مالیات‌های مستقیم عوارضات صدور جواز ساختمانی با کاربری مسکونی در مرغوب‌ترین موقعیت شهر هر مترمربع ۸۵۰۰ ریال می‌باشد. لطفاً در خصوص نحوه عمل در رابطه با تملک آن قسمت از زمین واقع در مسیر اجرای خیابان یاد شده و صدور جواز ساخت این شهرداری را راهنمایی و ارشاد فرمایید.

○ در پاسخ به این شهردار محترم باید عرض نمایم که مسائل معنونه در سؤال فوق ارتباطی با تملک املاک واقع در مسیر طرح ندارد. آن چه شهرداری می‌بایست در تملک ملک

● با توجه به بروز اختلافاتی در خصوص ساخت و سازهای نیروهای نظامی، انتظامی و امنیتی در مورد مجوز صدور پروانه در محدوده و حریم شهرها از شهرداری‌ها و تأکید مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا در مورد الزام نیروهای مسلح به اخذ پروانه و رعایت ضوابط شهرسازی از شهرداری‌ها، لطفاً بررسی و اعلام نظر فرمایید آیا نیروهای مسلح ملزم به اخذ پروانه و رعایت ضوابط شهرسازی هستند یا خیر؟

○ همانطور که می‌دانید مطابق قسمت صدر ماده صد قانون شهرداری «مالکین اراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند»، تبصره ۴ ماده ۲۶ قانون نوسازی و عمران شهری «وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و مؤسسات خیریه برای ایجاد ساختمان مؤسسات خود مکلف به دریافت پروانه ساختمان از شهرداری و رعایت ماده صد قانون اصلاحی شهرداری مصوب سال ۱۳۴۵ و سایر مقررات مذکور در قانون شهرداری‌ها و این قانون راجع به ایجاد بنا می‌باشد.»؛ بنابراین در اقدام به هر گونه اقدام عمرانی، ساخت و ساز و تفکیک اصل بر این است که مالکان اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی (حقوقی حقوق عمومی و حقوقی حقوق خصوصی) باید از شهرداری پروانه اخذ نمایند، مگر این که خلاف آن در قانون ذکر شده باشد. از آن جا که نیروهای مسلح از این مقوله مستثنی نشده‌اند، لذا می‌بایست اولاً برای احداث ساختمان و تأسیسات از شهرداری پروانه اخذ نمایند. ثانیاً ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری را نیز می‌بایست رعایت نمایند. نکته مهم این است که نیروهای مسلح اعلام می‌نمایند که



در اجرای تبصره یک ماده ۵ قانون تجمیع عوارض، بانکها و مؤسسات مالی و اعتباری را موظف به پرداخت یک درصد درآمد قطعی شده مشمول مالیات به شهرداری (به عنوان عوارض) نموده و عوارض یاد شده مورد اعتراض واقع نگردیده و قطعی شده است؛ لذا تا زمانی که عوارض موصوف لغو نگردیده بانکها و مؤسسات مالی و اعتباری واقع در حوزه شهر می‌بایست آن را پرداخت نمایند و در صورت امتناع از پرداخت آن می‌بایست پرونده در کمیسیون ماده ۷۷ مطرح و مطابق رأی آن اقدام گردد.

● احتراماً به استحضار می‌رساند در این شهر از سال ۱۳۸۲ اقدام به راه اندازی و تأسیس شهرداری گردید و قبل از تأسیس شهرداری به عنوان دهستان جزء تقسیمات کشوری بوده و دارای شورای اسلامی روستا؛ سپس شورای شهر گردیده است. حالیه سؤال شهرداری این است که زمان روستا بودن، شورای اسلامی روستا و جهاد کشاورزی اقدام به واگذاری اراضی به مردم کرده اند؛ سپس پس از تأسیس شهرداری شورای اسلامی شهر اراضی بلا صاحب را طی صورت مجلسی به افراد واگذار نموده اند و چون واگذاری‌های فوق هیچ گونه استناد قانونی ندارد و در وظایف شوراها صدر الذکر نیز نگارش نشده و اکنون نیز بعضاً شهروندان جهت دریافت پروانه و یا تفکیک و غیره به شهرداری مراجعه می‌نمایند سؤال این است که تکلیف شهرداری چیست؟ آیا واگذاری‌ها و جاهت قانونی دارد یا خیر؟ شهرداری چگونه باید عمل کند؟

○ ۱- شورای اسلامی شهر و شورای اسلامی روستا حق واگذاری اراضی بلا صاحب را به اشخاص ندارند. به عبارت دیگر مطابق ماده ۲۸ قانون مدنی: «اموال مجهول المالك با اذن حاکم یا مأذون از قبل او به مصرف فقرا می‌رسد.»

بنابراین شورا در صورتی مجاز به این اقدام می‌باشد که دارای اذن از مقام معظم رهبری می‌باشد. ۲- شهرداری در مقابل تقاضای افرادی که اراضی موصوف به آنها واگذار شده است می‌بایست از آنها خواستار ارائه سند مالکیت شود و پس از ارائه سند مالکیت برای آنها پروانه صادر نماید.

● با توجه به این که تأسیسات ایران گردی و جهان گردی از نظر پرداخت عوارض مشمول تعرفه بخش صنایع می‌باشند، بسیاری از مراکز تفریحی مدعی می‌شوند که در زمره تأسیسات مزبور می‌باشند، لطفاً در خصوص نحوه تشخیص و تعیین این مراکز اعلام نظر نمایید.

○ طبق ماده ۱ آیین نامه ایجاد، اصلاح، تکمیل، درجه بندی و نرخ گذاری تأسیسات ایران گردی و جهان گردی و نظارت بر فعالیت آنها، تأسیسات ایران گردی واحدهایی هستند که به قصد ارائه خدمات و انتفاع برای پذیرایی و اقامت مسافران یا مهمانان مطابق مقررات تأسیس شده یا می‌شوند که مصادیق آنها عبارت اند از ۱- مهمان خانه (هتل) ۲- مهمان سرا ۳- زائر سرا ۴- مثل ۵- پانسیون ۶- اقامت گاه جوانان ۷- اردوگاه

مورد نظر بدان توجه نماید قوانین مربوط به تملک املاک واقع در مسیر طرح است که عبارتند از: لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸ شورای انقلاب، قانون نحوه تقویم ابلیه و املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها مصوب ۱۳۷۰، قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷ و قانون شهرداری.

بنابر مقررات یاد شده شهرداری می‌بایست ابتدا از طریق مذاکره با مالک و توافق با وی اقدام به خرید ملک واقع در مسیر طرح نماید و اگر مذاکره و توافق به نتیجه‌ای نرسید از طریق هیأت کارشناسی (یک کارشناس به انتخاب شهرداری، یک کارشناس به انتخاب مالک و یک کارشناس مرض الطرفین) قیمت آن قسمت از ملک را که در طرح تعریض خیابان قرار دارد را تعیین و آن را به مالک پرداخت و سپس تملک نماید. از آن جا که اعلام شده است مالک متقاضی اخذ مجوز احداث بنا در مابقی ملک می‌باشد؛ لذا شهرداری می‌تواند عوارض‌های قانونی مربوط به صدور پروانه ساختمانی را محاسبه و به میزان آن با بدهی مربوط به خرید قسمتی از ملک که در طرح تعریض قرار دارد، تهاتر نماید. نکته مهم و قابل توجه در اینجا این است که تهاتر می‌بایست به تصویب و تأیید شورای اسلامی شهر برسد.

● شورای اسلامی شهر در مصوبه‌ای مستند به تبصره یک ماده ۵ قانون اصلاح مواردی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض از کالاهای تولیدی، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب سال ۱۳۸۱، بانکها و مؤسسات مالی و اعتباری را به پرداخت یک درصد از درآمد قطعی شده مشمول مالیات به شهرداری نموده است و عوارض مذکور در اجرای ماده ۷۷ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراها و اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مورد اعتراض واقع نشده و قطعی شده است. ولی بانکها و مؤسسات اعتباری واقع در حوزه شهر از پرداخت عوارض موصوف امتناع ورزیده و بدون ذکر مستندات قانونی آن را مغایر با مقررات می‌دانند. ضمناً قبلاً نیز مطابق مصوبه شماره ۱۱۷۱۹/۱۳/۳۴ مورخ ۱۳۷۴/۷/۵ وزیر محترم کشور تعرفه عوارض مشاغل (یک درصد عوارض کسب و پیشه) تصویب شده و برای اجرا به سراسر کشور ابلاغ شده است. با عنایت به توضیحات فوق لطفاً در خصوص نحوه اقدام، این شهرداری را راهنمایی فرمایید.

○ مقدمتاً باید عرض نمایم از زمانی که تعرفه عوارض یک درصد کسب و پیشه مطابق بند الف ماده ۳۰ قانون تنظیمی بخشی از مقررات مالی دولت مصوب سال ۷۳ به تصویب رسید، وزارت امور اقتصادی و دارایی و معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری با اخذ عوارض مذکور از بانکها مخالفت نموده و به همین علت تعرفه مذکور در خصوص بانکها اجرایی نگردید. از نظر حقوقی با عنایت با این که شورای اسلامی شهر



ایران گردی و جهان گردی ۸- تأسیسات ساحلی ۹- تأسیسات حمام‌های آب معدنی ۱۰- رستوران درون واحدهای اقامتی فوق‌الذکر ۱۱- واحدهای پذیرایی داخل فرودگاه‌ها و ترمینال‌های مسافری، در صورتی که تأسیسات مورد بحث از مصادیق فوق باشند، در تعریف حقوقی تأسیسات ایران گردی و جهان گردی قرار گرفته و وفق ماده ۸ قانون توسعه صنعت ایران گردی و جهان گردی و ماده ۱۲ آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور، منظم به دفاتر خدمات مسافری و تأسیسات مشابه و ...

از نظر پرداخت عوارض صدور پرداخت عوارض صدور پروانه ساختمانی مشمول تعرفه بخش صنایع می‌باشند. در صورت تشکیک در وضعیت قانونی تأسیسات ایران گردی و جهان گردی، دفاتر خدمات مسافرتی و تأسیسات مشابه، با لحاظ ماده ۷ قانون توسعه صنعت ایرانگردی و جهانگردی در خصوص صدور مجوز تأسیس و ایجاد این مراکز، موضوع از طریق وزرات فرهنگ و ارشاد اسلامی (اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان) قابل پیگیری می‌باشد.

رأی هیأت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال بند الف - ۱ و تذکر ۶ مصوبه

شماره ۱۷۷۴ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۸ شورای اسلامی شهر کرمان

تاریخ: ۱۳۸۴/۴/۵

شماره دادنامه: ۱۴۸، ۱۴۷، ۱۴۶

کلاس پرونده: ۵۸۸/۸۲، ۵۶۱/۸۳، ۱۷۴/۸۴

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکي: ۱- آقای فتح‌اله مؤیدی ۲- آقای محمد دهش ۳- آقای سید حمید جوادی.

موضوع شکایت و خواسته: ابطال دستورالعمل شماره ۱۷۷۴ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۸ شورای اسلامی شهر کرمان.

مقدمه: شکایت به شرح دادخواست‌های تقدیمی اعلام داشته اند، طبق قانون لایحه نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸ و ماده واحده قانون نحوه تقویم ابله، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها مصوب ۱۳۷۰، شیوه تملک اراضی وسیله شهرداری مشخص و معین گردیده است. شهرداری کرمان براساس مصوب شورای اسلامی شهر کرمان که طی نامه شماره ۱۷۷۴ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۸ ابلاغ شده است در کلیه موارد مراجعه شهروندان به شهرداری برای اخذ مجوز اعم از جواز کسب استعمال وام، پاسخ دفترخانه، اخذ پروانه ساختمان، اخذ عدم خلاف، تفکیک اراضی و املاک در محدوده خدماتی شهر کرمان تقاضای مترائ قابل توجهی از عرصه ملک مورد تقاضا را به عنوان درصد تأسیسات شهری می‌نماید که به موجب قسمت الف - ۱ دستورالعمل مورد شکایت میزان و مقدار آن از ۶ درصد تا ۲۹ درصد از ۱۰۰ درصد مترائ عرصه ملک را شامل می‌گردد و همچنین در تذکر ۶ در صفحه چهارم دستورالعمل مورد شکایت آمده است «به طور کلی هنگام تفکیک سهم شهرداری بایستی در قالب قطعاتی از ملک دریافت گردد. در صورتی که تأمین سهم شهرداری به دلیل کوچک بودن مساحت ملک سهم شهرداری (ملاک حد نصاب) میسر نباشد در قالب وجه و بر مبنای قیمت کارشناسی روز تقویم و محاسبه خواهد گردید.» با عنایت به احکام بیع در قانون مدنی و رساله امام خمینی (ره) که خرید و فروش املاک بایستی اختیاری و در کمال آزادی و رغبت انجام پذیرد و در غیر این صورت از موارد غصب به حساب خواهد آمد و این که در موازین اسلام و قوانین جاری اخذ مجانی نداریم و اقدام مذکور در حدود صلاحیت و وظایف شورای اسلامی شهر مندرج در ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شورای اسلامی کشور و انتخابات شهرداران مصوب ۱۳۷۵ نمی‌باشد، خواستار ابطال بند الف - ۱ و تذکر ۶ از دستورالعمل شماره ۱۷۷۴ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۸ شورای اسلامی شهر کرمان به لحاظ مغایرت با قانون، خروج از حدود اختیارات و مخالفت با موازین شرعی می‌باشیم. شورای اسلامی شهر کرمان و شهرداری کرمان در لوایح جوابیه شماره ۲۵۶۸۵ مورخ ۱۳۸۲/۷/۳، ۳۵۸۵۷ مورخ ۱۳۸۱/۹/۱۳۲ و ۱۳۴۴۳ مورخ ۱۳۸۳/۴/۱۵ اعلام داشته اند، مسئولیت تثبیت و تأمین فضاهای عمومی در محدوده هر شهر براساس نقشه‌های مصوب جامع و تفصیلی از بدو تشکیل شهرها بر عهده شهرداری می‌باشد که در قوانین و مقررات شهرداری برای تأمین این گونه فضاها قواعدی پیش بینی شده است از جمله ماده ۱۰۱ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ لیکن علیرغم وجود این مقررات عده‌ای از مالکین و گاهی افراد سودجو و فرصت طلب بدون مستند دال بر مالکیت اراضی بدون مراجعه به شهرداری و برای گریز از قوانین و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری اقدام به تفکیک اراضی خود نموده و قطعات تفکیکی را با قول نامه عادی به فروش می‌رسانند و صدور سند مالکیت به این قبیل قطعات به دلیل این که ممکن است در داخل طرح‌های عمرانی و مغایر طرح تفصیلی قرار گرفته باشند صحیح نبوده و نهایتاً باعث بروز اختلاف مابین خریداران و مجریان طرح‌های مصوب شهری می‌گردد، برابر ضوابط طرح‌های تفصیلی کلیه مالکین می‌بایست در زمان تفکیک به عنوان خدمات شهری درصدی از اراضی خود را در اختیار شهرداری قرار دهند. شهرداری‌ها در برخورد با این مسأله و به منظور تأمین بخشی



از فضای عمومی از این قطعات درصدی به عنوان درصد تأسیسات شهری اخذ می‌نمایند و جهت تأمین فضاهای عمومی هزینه می‌گردد. با عنایت به مراتب فوق مصوبه شورای اسلامی شهر کرمان در راستای اهداف قانونگذار بوده و برخلاف نظر شاکی از حیثه اختیارات قانونی شورای شهر خارج نمی‌باشد که در این خصوص به بند ۱۶ از ماده ۷۱ قانون تشکیل شوراهای اسلامی استناد می‌نماید به این شرح «تصویب لوایح برقراری یا لغو عوارض شهر و همچنین تغییر نوع و میزان آن با در نظر گرفتن سیاست عمومی دولت که از سوی وزارت کشور اعلام می‌شود از وظایف شوراهای می‌باشد.» لذا اعمال عوارض مربوط به تأسیسات شهری در هنگام تفکیک اراضی که متضمن ارزش افزوده قابل توجه برای مالکین می‌باشد امر بدیهی و منطقی است که حسب مورد با توجه به استقرار موقعیت محلی ملک به میزان و مترای ملک، عوارض متعلقه از ۶ درصد تا ۲۹ درصد قابل اعمال است. علی‌ایحال استدعای رد دادخواست خواهان را دارد. دبیر محترم شورای نگهبان در خصوص ادعای خلاف شرع بودن موارد شکایت طی نامه شماره ۱۳۸۴/۳/۱۹ مورخ ۸۴/۳/۱۹ مورخ ۱۳۸۴/۳/۱۸ اعلام داشته‌اند، موضوع بند الف-۱ و تذکر ۶ مصوبه شماره ۱۷۷۴ مورخ ۱۳۸۰/۸/۲۷ شورای اسلامی شهر کرمان در جلسه مورخ ۱۳۸۴/۳/۱۸ فقهای محترم شورای نگهبان مطرح شد که خلاف موازین شرع شناخته نشد. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید:

رأی هیأت عمومی

الف - نظر به این که فقهای شورای نگهبان مصوبه شورای اسلامی شهر کرمان را به شرح نامه شماره ۱۳۸۴/۳/۱۹ مورخ ۸۴/۳/۱۹ در قسمت مورد اعتراض مغایر احکام شرع اعلام نداشته‌اند موجبی برای ابطال آن در اجرای قسمت اول ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری وجود ندارد. ب - با عنایت به این که تأمین نیازمندی‌های شهرداری‌ها به استفاده از اراضی و املاک اشخاص به منظور ایجاد تأسیسات عمومی شهری به حکم قوانین مربوط از جمله لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸ و قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷ جز در موارد مصرح در قانون مستلزم تملک اراضی و املاک مورد نیاز براساس قوانین مربوط است و تملک رایگان اراضی اشخاص و یا دریافت بهاء آنها به منظور تأمین تأسیسات عمومی شهری در ازاء موافقت با تفکیک اراضی مذکور با اعتبار مالکیت مشروع و اصل تسلیط به شرح اصل ۲۲ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و مقررات قانونی مدنی در این باب منافات دارد، بنابراین بند الف-۱ و تذکر ۶ از مصوبه شماره ۱۷۷۴ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۸ شورای اسلامی شهر کرمان مغایر قانون تشخیص داده می‌شود و مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

معاون قضائی دیوان عدالت اداری - مقدسی فرد



رأی شماره ۱۷۰ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر عدم صلاحیت دیوان عدالت اداری در رسیدگی به اعتراض نسبت به آراء صادره از هیأت مستشاری دیوان محاسبات

تاریخ: ۱۳۸۶/۳/۲۰

شماره دادنامه: ۱۷۰

کلاس پرونده: ۲۶۴/۸۴

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: سرپرست دفتر حقوقی و امور مجلس دیوان محاسبات کشور.

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آراء صادره از شعب ۲، ۴، ۶، ۱۷ و ۲۰ بدوی و سوم تجدید نظر دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف-۱ - شعبه هجدهم در رسیدگی به پرونده کلاس ۱۶۲۳/۸۲ موضوع شکایت آقای مظفر بهرامی به طرفیت، هیأت مستشاری دوم دیوان محاسبات کشور به خواسته اعتراض به رأی مورخ ۱۳۸۲/۸/۱۸ دیوان محاسبات کشور به شرح دادنامه شماره ۲۶۱۶ مورخ ۱۳۸۲/۱۲/۲۵ چنین رأی صادر نموده است، نظر به اینکه رأی مورد شکایت توسط حاکم شرع منصوب از طرف ریاست قوه قضاییه صادر گردیده و تبصره ۲ بند ۳ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری آراء و تصمیمات صادره از ناحیه مقامات قضایی را قابل اعتراض در دیوان ندانسته، فلذا شکایت معنونه را غیر وارد تشخیص و قرار رد آن صادر می‌گردد. الف-۲ - شعبه سوم تجدید نظر در رسیدگی به پرونده کلاس ۱۵۹/۸۳ موضوع تقاضای تجدیدنظر آقای مظفر بهرامی نسبت به دادنامه شماره ۲۶۱۶



مورخ ۱۳۸۲/۱۲/۲۵ به شرح دادنامه شماره ۱۸ مورخ ۱۳۸۴/۱/۲۲ چنین رأی صادر نموده است، شاکی اشعار داشته، تخلفات مصرحه در رأی هیأت دوم مستشاری دیوان محاسبات که موجبات محکومیت وی گردیده از جمله برداشت‌های حساب مربوط به طرح‌های آماده سازی سازمان ملی زمین و مسکن کردستان در سنوات مورد بحث تحت تصدی وی نبوده لیکن مرجع مذکور این شکایت را قابل طرح و رسیدگی در دیوان عدالت اداری ندانسته با التفات به منطوق مواد ۱۶ و ۱۹ قانون و مقررات دیوان محاسبات کشور رأی مبحث عنه از ناحیه هیأت سه نفر مستشاری اصدار یافته که با کیفیت مطروحه قطعیت یافته تلقی می‌شود نه رأی موضوع ماده ۲۸ قانون مارالذکر که از ناحیه حاکم شرع دیوان محاسبات صادر شده باشد که مورد شکایت مشمول بند ۲ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری بوده و تأکید ماده ۲۵ و تبصره ۲ ماده ۲۸ قانون دیوان محاسبات در ارسال پرونده‌هایی که واجد اوصاف جزایی است به مرجع قضایی دادگستری حکایت از قابلیت شکایت آراء هیأت مذکور در دیوان عدالت اداری می‌باشد بنابراین با رد ایراد معنونه از ناحیه اداره حقوقی مرجع یاد شده و احراز صلاحیت دیوان عدالت اداری در رسیدگی به این شکایات در خصوص ماهیت شکایت مطروحه ... ضمن فسخ دادنامه بدوی حکم به ورود شکایت شاکی و رسیدگی به موضوع در هیأت هم عرض مستشاری دیوان محاسبات کشور اعلام می‌دارد. ب- شعبه دوم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۴۶۹/۷۹ موضوع شکایت آقای محمد نیک‌بخت به طرفیت، دیوان محاسبات کشور به خواسته اعتراض به رأی مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۱ هیأت مستشاری به شرح دادنامه شماره ۲۱۱۳ مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۱۶ با توجه به ماده ۲۸ قانون دیوان محاسبات و به استناد ماده ۲۱ آیین دادرسی دیوان عدالت اداری قرار رد شکایت را صادر و اعلام نموده است. ج- شعبه ششم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۱۹۵/۷۹ موضوع شکایت آقای سید حسن امیری به طرفیت، دیوان محاسبات کشور به خواسته نقض رأی به شرح دادنامه شماره ۱۲۱۱ مورخ ۱۳۸۰/۷/۱۲ موضوع خواسته را خارج از شمول ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری دانسته و قرار رد خواسته شاکی را صادر نموده است. د- شعبه هفدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۳۳۱/۸۰ موضوع شکایت آقای محمود جعفری به طرفیت دیوان محاسبات کشور به خواسته ابطال رأی شماره ۲/۱۴۲۶ مورخ ۱۳۷۷/۴/۲۰ هیأت مستشاری به شرح دادنامه شماره ۱۱۲۷ مورخ ۱۳۸۰/۷/۱۷ با توجه به اینکه رسیدگی به اعتراض به آراء صادره از هیأت‌های مستشاری در صلاحیت هیأت تجدید نظر می‌باشد و در رأی هیأت تجدید نظر یک نفر قاضی منتخب ریاست قوه قضاییه قرار دارد، بنابراین رسیدگی به شکایت را خارج از حدود صلاحیت دیوان عدالت اداری تشخیص و قرار رد شکایت را صادر نموده‌اند. ه- شعبه بیستم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۲۵۱۹/۸۳ موضوع شکایت آقای علیرضا قدیری به طرفیت، دادرسی دیوان محاسبات به خواسته اعتراض به رأی مورخ ۱۳۸۲/۱/۲۶ به شرح دادنامه شماره ۲۹۸۶ مورخ ۱۳۸۳/۱۱/۳ با توجه به تبصره یک ماده ۲۸ قانون دیوان محاسبات کشور که مرجع رسیدگی را حاکم شرع منتخب شورای قضایی اعلام نموده حکم به رد شکایت شاکی صادر و اعلام داشته است. و- شعبه چهارم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۲۷۹۱/۸۲ موضوع شکایت آقای عبدالله بهرامی به طرفیت، دیوان محاسبات کشور به خواسته نقض رأی هیأت سوم مستشاری به شرح دادنامه شماره ۳۰۴۶ مورخ ۱۳۸۳/۱۱/۱۷ با توجه به اینکه آراء و تصمیمات قضایی قابل شکایت در دیوان نمی‌باشد، بنابراین قرار رد دادخواست را صادر نموده است. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق با حضور رؤسا و مستشاران و دادرسان علی‌البدل شعب دیوان تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیأت عمومی

سبب عبارات ماده ۲۸ قانون دیوان محاسبات کشور و حدود صلاحیت و اختیارات هیأت‌های مستشاری و محکمه تجدید نظر مستقر در آن در باب رسیدگی به تخلفات مالی و تعیین مجازات‌های اداری در موارد منصوص و قابلیت اعتراض نسبت به آراء هیأت‌های مستشاری توسط محکوم علیه یا دادستان در محکمه تجدید نظر مذکور در تبصره آن ماده به عضویت حاکم شرع به انتخاب ریاست قوه قضاییه و دو نفر از مستشاران به عنوان کارشناس و نتیجتاً ماهیت و طبیعت مراجع فوق‌الذکر و نوع وظایف و مسؤولیت‌های آن‌ها مفید انصراف تصمیمات و آراء قطعی مراجع مذکور از مصادیق تصمیمات و آراء قطعی مراجع اختصاصی اداری مقرر در بند ۲ ماده ۱۳ قانون دیوان عدالت اداری است و با این کیفیت دادنامه‌های شماره ۲۱۱۳ مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۱۶ شعبه دوم، شماره ۳۰۴۶ مورخ ۱۳۸۳/۱۱/۱۷ شعبه چهارم، شماره ۱۲۱۱ مورخ ۱۳۸۰/۷/۱۲ شعبه ششم، شماره ۱۱۲۷ مورخ ۱۳۸۰/۷/۱۷ شعبه هفدهم، شماره ۲۹۸۶ مورخ ۱۳۸۳/۱۱/۳ شعبه بیستم که نتیجتاً متضمن صدور قرار رد اعتراض شاکی به لحاظ عدم صلاحیت دیوان در رسیدگی به این قبیل اعتراضات است، موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می‌شود. این رأی به استناد قسمت دوم ماده ۱۹ و ماده ۴۳ قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع اداری ذیربط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

عدالت اداری - هیأت عمومی دیوان عدالت اداری معاون قضایی دیوان
مقدسی فرد



مشاور مالی

□ جمشید رضایی

از دوراه حل پیشنهاد ذیل را انجام دهد: الف- بررسی آیین نامه اجرایی لایحه قانونی اخیر الذکر مصوب سال ۱۳۵۹ و اصلاح آن به منظور تعیین تکلیف ضوابط و مقررات استخدامی حاکم بر کارکنان شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته. ب- تهیه متن آیین نامه اجرایی لایحه قانونی مذکور به گونه‌ای که جامع تمام موارد استخدامی بوده و لغو آیین نامه اجرایی سال ۱۳۵۹؛ البته اقدامات مهمی در این خصوص در دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان در حال انجام است که ظاهراً مراحل پایانی آن سپری می‌شود.

○ آیا شهرداری به منظور فروش اموال منقول و غیرمنقول؛ همچنین اجاره اموال غیرمنقول شهرداری موضوع ماده ۱۳ آیین نامه مالی شهرداری‌ها می‌تواند با رعایت ترک تشریفات مزایده طبق ماده ۱۴ قوانین و مقررات مالی شهرداری‌ها با توجه به میزان نصف تعیین شده، برای انجام معاملات از طریق ترک تشریفات مزایده (تصویب نامه موضوع ماده ۲۰ مکرر الحاقی به آیین نامه مالی شهرداری‌ها مصوب ۸۲/۴/۱) پس از کسب مجوز از شورای اسلامی شهر اقدام نماید یا خیر؟

○ مطابق ماده ۱۳ آیین نامه مالی شهرداری‌ها، فروش اموال منقول و غیرمنقول و اجاره اموال غیرمنقول شهرداری از طریق مزایده کتبی صورت خواهد گرفت، لکن در مورد فروش اموال منقول و اجاره دادن فرآورده‌های واحدها و مؤسسات تابعه شهرداری با جلب موافقت شورای اسلامی شهر می‌توان از طریق مزایده حضوری (حراج) اقدام نمود. و مطابق ماده ۱۴ آیین نامه یاد شده، مقرراتی که در این آیین نامه برای انتشار آگهی و دیگر تشریفات مناقصه پیش بینی شده است در مورد مزایده نیز باید رعایت گردد؛ بنابراین وفق مقررات یاد شده، اصل بر این است که فروش اموال منقول و غیرمنقول و اجاره اموال غیرمنقول شهرداری می‌بایست با رعایت تشریفات مزایده صورت گیرد؛ مگر این که ترک مزایده ضروری تشخیص داده شود. از آن جا که مطابق ماده ۱۴ تشریفات مناقصه در مورد مزایده نیز لازم‌الرعایه است و یکی از

○ گروهی از کارکنان شهرداری‌های یکی از استان‌های کشور در نامه‌ای اعلام نمود ه‌اند، آیین نامه کارکنان استخدامی شهرداری‌های کشور مصوب ۱۳۸۱/۱۲/۱۴ هیأت محترم وزیران در ۹۹ ماده به تصویب رسیده است که براساس ماده ۹۳ آن انتقال و مأموریت مستخدمان ثابت و رسمی شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به دیگر دستگاه‌های و بالعکس با درخواست کتبی مستخدم و موافقت دستگاه‌های یاد شده مجاز است.

تعدادی از موارد آیین نامه مذکور مورد ایراد هیأت بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین و مقررات عمومی کشور واقع شده است و بقیه از جمله ماده ۹۳ مورد ایراد واقع نشده است و قانوناً معتبر می‌باشد؛ لذا استدعا داریم به منظور جلوگیری از تضییع حقوق قانونی مستخدمین زحمتکش شهرداری‌ها در این خصوص پیگیری به عمل آید تا کارکنان شهرداری‌ها که به حق از زحمتکش ترین کارکنان کشور بوده و صادقانه و نهایت تلاش در سنگر بسیج سازندگی کشور مشغول خدمات رسانی به کلیه شهروندان و اقشار جامعه می‌باشند از حقوق قانونی خود محروم نگردیده و بتوانند از این حق قانونی استفاده نمایند.

○ واقعیت این است که هیأت بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین و مقررات عمومی کشور در ابتدای ایرادات خود به آیین نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب سال ۱۳۸۱، تمام آیین نامه یاد شده را مغایر با قوانین و مقررات موجود تشخیص داده است.

زیرا هیأت یاد شده معتقد است که با لایحه قانونی شمول قانون استخدام کشور (غیر از شهرداری پایتخت) درباره کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب ۱۳۸۵، کارکنان شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به آن تابع قانون استخدام کشوری و ضوابط و مقررات حاکم بر آن می‌باشند. با توجه به این سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور می‌بایست در اجرای لایحه قانونی یاد شده یکی



این تشریفات، تشریفات است که در ماده ۴ آیین نامه در باب ترک تشریفات مناقصه قرار داده شده است؛ بنابراین حکم ماده ۴ در مورد مزایده نیز قابل کسری به نظر می‌رسد. به عبارت دیگر با توجه به مبلغ مورد اجاره یا مورد معامله، مراجع تصویب کننده و تأیید کننده اجاره و معامله متفاوت خواهد بود.

○ آیا املاکی که به وسیله سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها؛ مانند سازمان بهسازی و نوسازی در اجرای طرح‌ها تملک می‌گردد، در اجرای ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم از مالیات نقل و انتقال معاف می‌باشند؟

○ ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم آشکار می‌دارد: "هر گونه مال یا وجوهی که از طرف وزارت‌خانه‌ها و موسسات و شرکت‌های دولتی یا شهرداری‌ها بابت عین یا حقوق راجع به املاک و اراضی برای ایجاد و یا توسعه مناطق نظامی یا موافق عامه از قبیل توسعه یا احداث جاده، راه آهن، خیابان، معابر، لوله کشی، آب، نفت، گاز و نظایر آنها به مالک یا صاحب حق تعلق می‌گیرد یا به حساب وی به ودیعه گذاشته می‌شود از مالیات نقل و انتقال موضوع این فصل معاف خواهد بود...؛ همچنین هر گونه وجه یا مالی که از طرف اشخاص مذکور بابت تملک املاک یا حقوق واقع در محدوده‌ی طرح‌های نوسازی، بهسازی و بازسازی محلات قدیمی و بافت‌های فرسوده شهرها به مالکین یا صاحبان حق تعلق می‌گیرد از پرداخت مالیات نقل و انتقال معاف است."

بر طبق ماده ۲ قانون مزبور شهرداری‌ها اساساً مشمول پرداخت مالیات نمی‌گردند. اما حکم ماده ۷۰ از امتیازات و حقوقی است که موضوع آن ملک مورد تملک بوده و به عنوان مشوقی به مالک ملک یا صاحب حق مورد تملک اعطاء شده است. ماهیت تملک املاک برای اجرای طرح‌های قانونی خود به عنوان یکی از اختیارات سلب مالکیت اشخاص حقوقی عمومی امری خلاف اصل مالکیت است. بنابراین ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم مالکین و صاحب حقی را که ملک و یا حق آن‌ها مورد تملک قرار گرفته است از مالیات نقل و انتقال معاف نموده است. از طرفی نکته قابل توجه آن است که شهرداری‌ها بسیاری از فعالیت‌های خود را به واسطه‌ی سازمان‌های وابسته به آن‌ها به صورت تخصصی انجام داده و شهرداری عملاً نهاد ناظر و هدایت کننده این سازمان‌ها تلقی می‌شود. گرچه اساساً موضوع معافیت مالیاتی سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها آن گونه که در ماده ۲ قانون مالیات‌های مستقیم درج گردیده محل بحث می‌باشد و این سازمان‌ها علی‌رغم وابستگی به شهرداری و در هم تنیدگی وظایفشان با وظایف عمومی شهرداری‌ها در فهرست نهادهای مندرج در ماده ۲ تصریح نگردیده‌اند، اما به نظر می‌رسد که معافیت از نقل و انتقال موضوع ماده ۷۰ منصرف از معافیت مطلق سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها باشد. چرا که ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم معافیت از نقل و انتقال را به واسطه شخصیت نهاد تملک کننده قایل نشده است، بلکه این معافیت به تبع ملک یا حق مورد تملک به وجود آمده و به طور کلی هر گونه وجه یا مالی را که از طرف دستگاه‌های اشاره شده به مالک یا صاحبان حق تعلق می‌گیرد از

مالیات نقل و انتقال معاف نموده است. در نتیجه حتی با در نظر گرفتن حکم عدم معافیت سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها از مالیات، نقل و انتقال املاک تملک شده توسط سازمان‌های وابسته به آن‌ها نیاز به مفاصا حساب مالیاتی از اداره دارایی ندارد. مضافاً این که پرداخت وجه به مالکان و تملک املاک توسط سازمان‌های وابسته مستند به ذیل ماده ۱ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی عمرانی و نظامی دولت مجاز و قانونی می‌باشد. در خصوص مسأله فوق شکایتی توسط سازمان زیباسازی بهسازی و نوسازی اطراف حرم مطهر حضرت معصومه (س) طرح گردیده و ابطال نظریه معاون درآمدهای مالیاتی وزارت امور اقتصادی و دارایی مبنی بر این که عبارت "شهرداری‌ها" مندرج در ماده ۷۰ قانون فوق الذکر موسسات وابسته به شهرداری‌ها را در بر نمی‌گیرد درخواست شده است. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری بدون ورود به ماهیت بحث حقوقی که فوقاً بررسی شد، بخش نامه مذکور را به شرح ذیل ابطال نموده است:

رأی شماره ۲۴۹ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری تاریخ ۸۲/۷/۶

قطع نظر از شمول معافیت ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم نسبت به اراضی و املاک که به استناد لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک مصوبه ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب فرهنگی و به منظور توسعه و بهسازی و نوسازی اطراف حرم مطهر حضرت معصومه (س) حسب مورد توسط سازمان شاکای خریداری و تملک می‌گردد و الزام و تکلیف مالکین اینگونه املاک به فروش و واگذاری آن، اصولاً چون تفسیر قانون و دایره و قلمرو و شمول آن از وظایف و اختیارات اختصاصی مقنن و به مجلس شورای اسلامی راجع است. بنابراین نظریه شماره ... معاون درآمدهای مالیات وزارت امور اقتصادی و دارایی در مقام تبیین و تفسیر عدم شمول معافیت موضوع ماده مذکور به موسسات وابسته به شهرداری‌ها از جمله سازمان شاکای به هر تقدیر خارج از حدود اختیارات قوه ی مجریه تشخیص داده می‌شود و به استناد قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف آبادی

○ با توجه به قانون صدور مجوز احداث بنا برای فضاهای آموزشی در خصوص این که آیا مدارس غیر انتفاعی نیز مستند به قانون مذکور از عوارض شهرداری معاف می‌باشند، یا خیر؟ اظهار نظر فرمایید.

○ مطابق با صدر ماده واحده قانون مذکور وزارت آموزش و پرورش از پرداخت هرگونه عوارض و هزینه‌های صدور پروانه به شهرداری‌های کشور معاف می‌باشد. در نتیجه معافیت مذکور ناظر به مواردی است که وزارت آموزش و پرورش متقاضی صدور پروانه ساختمانی و احداث بنا برای ساخت مدارس بوده و تسری به سایر اشخاص ندارد. مضافاً این که در تأیید این نظر "درخواست آموزش و



که آیا افراد بازنشسته مصداق بند فوق می‌باشند، اظهار نظر نمایند.
○ منظور از نداشتن شغل دیگر مندرج در بند (ر) ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسی رانی، ممنوعیت تصدی بیش از یک شغل می‌باشد که مقررات آن در قانون منع تصدی بیش از یک شغل درج گردیده است. بازنشستگی ضمن آن که شغل محسوب نمی‌گردد، در هیچ کدام از بندهای موصوف از موانع اخذ پروانه تاکسی رانی نمی‌باشد.

پرورش" در تبصره ۱ و " کلیه مدارس متعلق به آموزش و پرورش" در تبصره ۳ قانون فوق‌الذکر تصریح شده‌اند. بر این اساس تأسیس مدارس غیرانتفاعی که مبتنی بر درخواست اشخاص خصوصی جهت ساخت مدارس می‌باشد، از شمول معافیت مقرر خارج می‌باشد.
○ بند (ر) ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور تاکسی رانی در خصوص شرایط لازم برای پروانه تاکسی رانی " نداشتن شغل دیگر" را ذکر نموده است. در مواردی



رأی شماره ۶۸۸ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در خصوص عدم تسری حکم مقرر در تبصره ۲ الحاقی به ماده ۳ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۷۹/۸/۸ به حقوق مکتسبه قانونی اشخاص قبل از تاریخ تصویب آن

تاریخ: ۱۳۸۵/۱۰/۳

شماره دادنامه: ۶۸۸

کلاس پرونده: ۵۶۴/۸۴

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: آقای شکر بهرامی.

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آراء صادره از شعب ۹ و ۱۰ تجدیدنظر دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف- ۱- شعبه هشتم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۲۹۷/۸۲ موضوع شکایت آقای افضل قنبری به طرفیت، تأمین اجتماعی و ثبت احوال استان زنجان به خواسته، برقراری مستمری بازنشستگی به شرح دادنامه شماره ۲۵۸ مورخ ۱۳۸۴/۲/۱۰ چنین رأی صادر نموده است، طبق رأی شماره ۸۱ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری احکام مراجع قضائی مبنی بر اصلاح تاریخ تولد اشخاص قبل از تصویب تبصره ۲ الحاقی به ماده ۳ قانون تأمین اجتماعی برای سازمان تأمین اجتماعی لازم‌الاتباع می‌باشد بر این اساس نظر به این که طبق دادنامه شماره ۱۳۰ مورخ ۱۳۵۲/۳/۲۰ شعبه سوم دادگاه استان زنجان تاریخ تولد شاکی از سال ۱۳۳۴ به ۱۳۲۲ تغییر یافته است؛ لذا اداره طرف شکایت مکلف است در برقراری مستمری بازنشستگی شاکی شناسنامه جدید وی با تاریخ تولد ۱۳۲۲ را ملاک عمل قرار دهد بنا به مراتب فوق با رد دفاعیات غیر موجه طرف شکایت حکم به ورود شکایت شاکی صادر و اعلام می‌گردد. الف- ۲- شعبه نهم تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ۵۵۸/۸۴ موضوع تقاضای تجدیدنظر سازمان تأمین اجتماعی استان زنجان نسبت به دادنامه شماره ۲۵۸ مورخ ۱۳۸۴/۲/۱۰ شعبه هشتم دیوان به شرح دادنامه شماره ۱۳۹۲ مورخ ۱۳۸۴/۹/۱۲ با رد تجدیدنظر خواهی دادنامه بدوی را عیناً تأیید و استوار نموده است. ب- ۱- شعبه نوزدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۴۲/۸۲ موضوع شکایت آقای محمد هاشم عبادی به طرفیت، سازمان تأمین اجتماعی استان زنجان به خواسته الزام برقراری مستمری بازنشستگی و قبول مندرجات اولین شناسنامه به شرح دادنامه شماره ۱۹۸۱ مورخ ۱۳۸۲/۱۲/۲۷ چنین رأی صادر نموده است، توجهاً به قانون الحاق یک تبصره به عنوان تبصره ۲ به ماده ۳ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۷۹/۸/۸ مجلس شورای اسلامی که مقرر داشته است، ملاک تشخیص سن برای برخورداری از مزایای مقرر در قانون تأمین اجتماعی، شناسنامه‌ای است که در بدو بیمه شدن به سازمان تأمین اجتماعی ارائه شده یا می‌شود و هر گونه تغییرات که پس از آن در شناسنامه به عمل آید برای سازمان معتبر نخواهد بود و با عنایت به این که شناسنامه شاکی که در بدو بیمه شدن ارائه گردیده و مورد تأیید سازمان می‌باشد، همین تاریخ مورد ادعای شاکی بوده و مراد قانون گذار جهت جلوگیری از تغییر شناسنامه از حیث کبر سن بوده نه صغر سن و با التفات به وجود شرایط مندرج در ماده ۲۶ قانون مذکور در مورد شاکی از حیث سن (۶۰ سال تمام) و پرداخت حداقل ۱۰ سال حق بیمه و نظر به این که توجیحات سازمان در مورد شکایت شاکی اجتهاد در مقابل نص می‌باشد و سازمان دفاع موجهی نداده است، بنا بمراتب عدم پذیرش خواسته شاکی سالب حق قانونی وی می‌باشد و شکایت مطروحه موجه و حکم به ورود آن صادر و اعلام می‌گردد. ب- ۲- شعبه دهم تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۴۱/۸۳ موضوع تقاضای تجدیدنظر اداره کل تأمین اجتماعی استان زنجان نسبت به دادنامه شماره ۱۹۸۱ مورخ ۱۳۸۲/۱۲/۲۷ شعبه نوزدهم دیوان به شرح دادنامه شماره ۷۷۰ مورخ ۱۳۸۲/۹/۱۱ چنین رأی صادر نموده است، نظر به این که دادنامه تجدیدنظر خواسته مستنداً به ماده ۷۶ قانون تأمین اجتماعی و با توجه به قانون الحاق یک تبصره به عنوان تبصره ۲ به ماده ۳ تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۷۹/۸/۸ مجلس شورای اسلامی صادر گردیده و از ناحیه سازمان تجدیدنظر خواه نیز ایراد مؤثری که موجهی برای فسخ دادنامه شعبه بدوی باشد، ارائه نگردیده بنابراین با رد تجدیدنظر خواهی دادنامه شعبه بدوی عیناً تأیید و استوار می‌گردد. ج- ۱- شعبه هشتم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۵۱۷/۸۲ موضوع شکایت آقای شکر بهرامی به طرفیت، اداره کل تأمین اجتماعی استان زنجان به خواسته، برقراری مستمری بازنشستگی به شرح دادنامه شماره ۱۸۸۸ مورخ ۱۳۸۳/۸/۳۰ چنین رأی صادر نموده است، نظر به این که به موجب رأی لازم‌الاتباع دادگاه صالحه شناسنامه شماره ۳۷۱-۱۳۱۴ باطل و شناسنامه جدید به شماره ۸۷۳-۱۳۳۰ برای شاکی صادر گردیده و با توجه به این که احکام دادنامه‌های صالحه از شمول قانون الحاق یک



تبصره به عنوان تبصره ۲ به ماده ۳ قانون تأمین اجتماعی مستثنی می‌باشد. لذا اقدام مشتکی عنه از تبعیت از رأی دادگاه و ملاک قرار گرفتن شناسنامه جدید شاکی جهت انجام تعهدات قانونی آن سازمان مغایرتی با موازین قانونی ندارد و شکایت شاکی غیرموجه و محکوم به رد است. ج- ۲- شعبه نهم تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۹۱۶/۸۳ موضوع تقاضای تجدیدنظر آقای شکر بهرامی نسبت به دادنامه شماره ۱۸۸۸ مورخ ۱۳۸۳/۸/۳۰ شعبه هشتم دیوان به شرح دادنامه شماره ۴۶۹ مورخ ۱۳۸۴/۳/۲۸ چنین رأی صادر نموده است، مستفاد از مندرجات دادخواست تجدیدنظر در اعتراض نسبت به دادنامه تجدیدنظر خواسته این که دادنامه مذکور مغایرت صریح با تبصره ۲ ماده ۳ قانون تأمین اجتماعی دارد. اعتراض مآلاً وارد تشخیص نمی‌گردد، زیرا منطوق تبصره استنادی دلالت بر این امر دارد که هر گونه تغییر در شناسنامه برای سازمان معتبر نخواهد بود که نتیجه آن وجود اصل شناسنامه و تغییر (اصلاح) قسمت یا قسمت‌هایی از آن است در حالی که در مانحن فیه شناسنامه باطل گردیده است؛ بنابراین مورد ادعای شاکی خارج از مصادیق تبصره استنادی است و مبانی استدلالی منعکس در دادنامه مذکور نیز از این جهت واجد ایراد است که هر گونه تغییر در شناسنامه اعم از این که به موجب حکم دادگاه یا غیر آن باشد مشمول تبصره مذکور می‌باشد و مستثنی نمودن احکام محاکم دادگستری در خصوص مورد از مصادیق اجتهاد در مقابل نص تلقی می‌گردد، بنا براتب به اصلاح مبانی استدلالی به شرح فوق ضمن رد تجدیدنظر خواهی دادنامه معترض عنه مبنی بر رد شکایت نتیجتاً تأیید و استوار می‌گردد. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیأت عمومی

اولاً، تناقض در مدلول دادنامه‌های فوق الذکر با توجه به محتویات پرونده‌های مطروحه محرز است. ثانیاً، همانطور که در رأی وحدت رویه شماره ۸۱ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری تصریح شده است، حکم مقرر در تبصره ۲ الحاقی به ماده ۳ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۷۹/۸/۸ مبنی بر اعتبار سن مندرج در اولین شناسنامه اشخاص به منظور برخورداری از مزایای آن قانون و عدم اعتبار تغییرات بعدی در آن برای سازمان تأمین اجتماعی، مفید عدم تسری تبصره فوق الاشعار نسبت به حقوق مکتسب قانونی اشخاص قبل از تاریخ تصویب آن تبصره است. همچنین سیاق عبارات تبصره فوق الذکر و تأکید قانون گذار به عدم اعتبار هر گونه تغییر در شناسنامه اشخاص مشمول آن قانون از نظر سازمان تأمین اجتماعی مبین عدم تأثیر مطلق تغییرات اعم از ابطال یا اصلاح شناسنامه است. بنابراین دادنامه شماره ۱۳۹۲ مورخ ۱۳۸۴/۹/۱۲ شعبه نهم تجدیدنظر مبنی بر تأیید دادنامه شماره ۲۵۸ مورخ ۱۳۸۴/۲/۱۰ شعبه هشتم بدوی و شماره ۷۷۰ مورخ ۱۳۸۳/۹/۱۱ شعبه دهم تجدیدنظر مبنی بر تأیید دادنامه شماره ۱۹۸۱ مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۲۷ شعبه نوزدهم بدوی هر یک در حدی که متضمن این معنی می‌باشد، صحیح و موافق قانون است. این رأی به استناد ماده ۲۰ قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری - علی رازینی



رأی شماره ۲۴۸ الی ۲۵۰ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در خصوص ابطال قسمت‌هایی از تصویب نامه شماره ۵۶۳۹۲/ت
 ۲۷۹۲۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۱۱/۷ هیأت وزیران
 تاریخ: ۱۳۸۶/۴/۱۷
 شماره دادنامه: ۲۴۸ الی ۲۵۰
 کلاسه پرونده: ۷۱۹/۸۴، ۲۷/۸۵ - ۴۴۰
 مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.
 شکات: آقایان ۱- محمد ادیب نیا ۲- رضا جعفری

موضوع شکایت و خواسته: ابطال قسمت‌هایی از تصویب نامه شماره ۵۶۳۹۵/ت ۲۷۹۲۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۱۱/۷ هیأت وزیران.
 مقدمه: شکات به شرح دادخواست‌های تقدیمی اعلام داشته‌اند، هیأت محترم وزیران طی تصویب نامه مورد شکایت موادی را به تصویب رسانده که با امعان نظر به توضیحات ذیل الذکر ماده یک، ماده ۲ و بند یک و قسمتی از بند ۴ و قسمت آخر بند ۶ و بندهای ۹ و ۱۳ و ۱۴ ماده ۳ آن خلاف اصول مطرح قانون کار مصوب سال ۱۳۶۹ بوده که به استناد اصول ۱۷۰ و ۱۷۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تقاضای ابطال آنها را می‌نمایم. ۱- در بند ۱ ماده ۳ تصویب نامه اذعان شده: قرارداد کتبی کار در سه نسخه تنظیم و ... که این امر برخلاف تبصره ماده ۱۱ قانون کار مصوب سال ۱۳۶۹ که تنظیم قراردادها را در ۴ نسخه مورد تأکید قرار داده است، می‌باشد. ۲- بند ۴ ماده ۳ تصویب نامه اذعان داشته است: چنانچه توقیف کارگر به سبب شکایت کارفرما باشد و ... و در مورد میزان مزایای پایان کار بین کارگر و کارفرما توافقی حاصل نشود، مراجع حل اختلاف پیش بینی شده در قانون کار می‌توانند با توجه به اوضاع و احوال طرفین به نسبت هر سال سابقه کار، حقوقی معادل ۴۵ تا ۷۵ روز تحت عنوان مزایای پایان کار تعیین و به نفع کارگر اقدام به صدور رأی نمایند. در حالی که طبق دو اصل ۵۸ و ۷۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران وضع قانون و قواعد امره موجب حق و تکلیف و الزامات اشخاص در عموم مسائل به قوه مقننه و یا مأذون از قبل قانون گذار اختصاص دارد. بنابراین اضافه نمودن ۷۵ روز برخلاف نص صریح ماده ۲۵ قانون کار که حداکثر ۴۵ روز را مورد تأکید قرار داده است، صحیح نمی‌باشد. ۳- قسمتی از بند ۶ ماده

نانوایان و مدرسه‌سازی برای بلدیه

□ عباس جلالی



نیز شمرده می‌شد که اگر باسواد می‌شد، می‌توانست به دل‌سپردگان خود نامه‌های عاشقانه بنویسد و همین او را به ورطه‌ی فساد اخلاق می‌کشاند و یکی از پرسش‌های سند درست در همین جا رخ می‌نماید چرا مدرسه برای دختران، آن هم صنعتی و عجیب تر آن که در قزوین و نه پایتخت، باور توده‌ی مردم در پی تلقین برخی از خام‌اندیشان، آن بود که «سواد جوان را از دین بر می‌گرداند و اگر کسی جز کتاب قرآن از چیزی سر در آورد خلاف شریعت بوده نتیجه اش گمراهی است.» در روزگار قاجاریان، حکومتگران از آن بیم داشتند که مردم باسواد و فهمیده از آنان فرمان نبرند. هنگامی که امیرکبیر فرمان تأسیس دارالفنون (۱۲۶۸ ق) را برای امضا، نزد ناصرالدین شاه (پاد ۱۲۶۴ - ۱۳۱۲ ق) برد، شاه به او گفت «پس چه کسی حرف ما را گوش می‌کند؟!» آن چه از پیشینیان سلطان صاحب قران درباره‌ی دانش آموختن بجا مانده همانا بستن جاده‌ی درک و شعور، گشودن در جهل و خرافه، بریدن زبان، شکستن قلم و سوزاندن کتاب بوده است. بهراستی سال ۱۳۰۷ چه رویدادهای ویژه‌ای را در خود داشته که به یکباره پای حاکم قزوین، لسان سپهر، وزیر دربار پهلوی، تیمورتاش، از وزارت داخله (کشور) حسین سمیعی و ابراهیم ملک آرای از وزارت معارف به این ماجرا کشیده شده است. بازتاب این دخالت‌ها در گام نخست افول شدید توان اجرایی بلدیه را نشان می‌دهد. با این همه بازتابی از فراگیری موجی را می‌توان دید که همگان را به سوی مسأله‌ی آموزش و بنیادهای آموزشی پیش می‌راند. نگاهی دوباره به تاریخ سند، ۱۳۰۷ ذهن را برای جستن ریشه‌های موافقت وزارت داخله (کشور)؛ چنین درخواستی، برمی‌انگیزد و بازگشتی به زمینه‌ها و رخداد‌های تاریخی و فرهنگی آن سال را ضروری می‌نماید.

اینک در فروردین ماه سال ۱۳۰۷ ایستاده‌ایم. بلندپایگان ارتش، یاران دیرین رضاخان که او را در رسیدن به پادشاهی و برسر کار آمدن دودمان پهلوی همراهی کرده بودند، پاداش خود را دریافت می‌کنند و ترفیع درجه می‌گیرند. جایگاه‌های حساس هنوز در دست همین نظامیان است.

جستجو برای یافتن سندی مشترک میان شهرداری (بلدیه) و آموزش و پرورش (معارف و اوقاف) ما را بر پای سندی نشانده که به ظاهر چندان مهم نمی‌نمود، اما نگاهی به برگ‌های پیوست این سند چند پرسش را پیش نهاد. پیام سند بسیار ساده و کوتاه است، «ساختن مدرسه‌ای حرفه‌ای برای دختران در قزوین از درآمد نانوایان آن شهر» پرسش این بود که چرا قزوین و نه در تهران؟

این حرکت فرهنگی در شهری می‌توانست رخ دهد که زمینه‌های فرهنگی نیرومندی از گذشته در آن شکل گرفته باشد. پاسخ می‌توانست پایتختی قزوین در روزگاران گذشته باشد و پیشینه درخشان آن در جنبش مشروطیت «قزوین در انقلاب مشروطیت، مهدی نور محمدی، ۱۳۸۲)، اما نگاهی به پیش‌زمینه سوادآموزی نشان می‌دهد که تاریخ این سند از اهمیت بسیار بیش تری برخوردار است تا چیزهای دیگر. آغاز سوادآموزی برای پسران و مردان با جنبش‌های اندیشگی و مشروطه خواهی همراه بود، اما تنها شماری از خواص و فرزندان بلندپایگان را در بر می‌گرفت. از آن روزگار آماری به دست نیست، حتی برای تهران پایتخت کشور. در نخستین آمارهای گرفته شده از تهران به سال ۱۳۰۱ - سرشماری بلدیه‌ی تهران - شمار بی سوادان برآورد نشده، اما در سرشماری ۱۳۱۰ در برابر ۱۹۶ هزار و ۲۵۵ نفر جمعیت تهران تنها ۳۱ هزار و ۱۹ نفر زن و مرد (آن هم تنها مسلمانان) باسواد بوده‌اند. این شمار باسوادان نیز هنگامی فراهم آمده که یک‌دهه از فرمانروایی رضاخان (۱۳۰۰ - ۱۳۳۰ خ) گذشته. دودمانی که سرآغاز برنامه‌های سوادآموزی اجباری بود و راه‌اندازی مدرسه‌ی دولتی رایگان از ابتدایی تا متوسطه. اگر هرگونه آماری پیش از این می‌بود، نشان می‌داد که شمار باسوادان به زحمت $\frac{1}{10}$ جمعیت را در بر می‌گرفت، شاید بسیاری از وکیلان مجلس شورا و بخش بزرگی از بلندپایگان لشکری، بازرگانان یکسره بی سواد بودند نیاز به سوادآموزی حتی برای پسران احساس نمی‌شد، زیرا رسیدن پایگاه‌های بلند تحصیلی نیز کاری بی‌هوده می‌نمود. در این میانه سواد آموختن برای دختران و زنان نه تنها لازم نبود، بلکه جزو معایب و محرمات



ایران رشد یافتند و برخی نیز مقام شامخ علمی پیدا کردند که نام بعضی از آنها از این قرار است: دکتر عبدالحمید زنگنه^(۱) - دکتر عزیزاله ملک اسمعیلی^(۲) - حسین تقوی - دکتر مرتضی آزموده^(۳) - دکتر کریم سنجابی^(۴) - دکتر سیدعلی شایگان - دکتر لطفعلی صورتگر^(۵) - مهندس غلامعلی فریور^(۶) - مهندس عبداله ریاضی^(۷) - دکتر جلال عقیلی - دکتر حسین سامی راد - مهندس مهدی بازرگان - مهندس احمد رضوی^(۸) - مهندس احمدعلی ابتهاج - دکتر مصطفی حبیبی - خلیل ملکی^(۹) - دکتر رضا رادمنش^(۱۰) - دکتر ابراهیم ریاحی - مهندس احمد حامی - دکتر مهدی آذر - دکتر محمدعلی ملکی و دکتر نصرت اله باستان.

● (۱۹ مهرماه) پانزده نفر معلمین فرانسوی که توسط سفارت ایران در پاریس استخدام شده بودند وارد تهران شدند. ● (۳۰ مهرماه) آقای سید محمدعلی جمالزاده، سرپرست محصلین ایرانی در آلمان شد.

● (۲۹ آبان ماه) یحیی قراگوزلو، وزیر معارف کابینه‌ی مهدیقلی هدایت شد.

● (۱۵ آذرماه) کلاس قضایی امروز با حضور وزیر عدلیه افتتاح شد. وزیر عدلیه و عدلای از قضات عالی رتبه در این کلاس تدریس خواهند کرد. این کلاس ۷۳ محصل دارد.

● (۲۵ آذرماه) در کرج مدرسه‌ی عالی فلاحت (= کشاورزی) تأسیس و شروع به کار کرد. چند متخصص خارجی در این مدرسه تدریس می‌کنند.

● (۱ دی ماه) کلاس ثبت اسناد در حضور وزیر عدلیه شروع به کار کرد محصلین این کلاس بالغ بر ۱۵۰ نفر می‌باشند.

● (۱۴ بهمن ماه) عدلای استاد برای مدرسه طب در پاریس استخدام شدند.

● (۱۹ بهمن ماه) کتابخانه‌ی بانک استقراضی روس مشتمل بر ۴۵۰۰ جلد کتاب به وزارت معارف اهدا گردید.

● (۲۶ اسفندماه) هیأت وزیران بر طبق قانون مصوبه مجلس شورای ملی که همه‌ساله ۱۰۰ نفر برای تحصیلات لازم به اروپا اعزام می‌شود؛ پیشنهاد وزارت معارف را برای اعزام ۱۰۰ محصل به اروپا در ۱۳۰۸ تصویب نمود. محصلین اعزامی طبق برنامه تنظیمی در ۱۶ رشته تحصیل خواهند نمود. ۳۵ نفر صرفاً علوم تعلیم و تربیت تحصیل خواهند کرد.

نگاهی به این همه رخداد آموزشی در نهادهای مختلف، کوشش همه سویه‌ای را نشان می‌دهد که رگه‌هایی از آن به شهرهایی که زمینه‌های آماده تری برای پذیرش تحول و دگرگونی داشتند، کشیده شده است.

بررسی سند

سند نخستین با عنوان «تخصیص عواید خبازخانه قزوین به تأسیس مدرسه‌ی صنعتی نسوان» پاسخی است که وزارت داخله به حاکم قزوین داده است. سندهای بعد پیوستی به این سند شمرده می‌شوند. از سند شماره‌ی ۸۶/۱ می‌توان دریافت که مدرسه ساخته شده و پرداخت پول از سوی صنف نانوایان برای ساخت مدرسه، خواست حاکم قزوین بوده، اما جالب آنست که نانوایان در هزینه‌ی مدرسه

وزارت راه و ترابری (فوائد عامه) را امیر لشکر عبداله طهماسبی برعهده دارد که در لرستان کشته می‌شود و بی درنگ امیری دیگر جای او را پر می‌کند، نظمیه (شهربانی) در دست سرتیپ محمد درگاهی است که بسیاری از وظایف بلدییه را نیز خود انجام می‌دهد، نخستین آیین نامه‌ی راهنمایی و رانندگی را تهیه کرده و به مردم اعلام می‌کند، اما با این همه غیر نظامیان و سیاستگران که زمینه‌ی آرام تری را یافته‌اند کشور را به سوی ساختارهای نوین اجتماعی و فرهنگی می‌رانند، حق قضاوت کنسولی (کاپیتولاسیون) از میان برداشته می‌شود و روز ۱۸ اردیبهشت ماه، نخستین قانون مدنی ایران در ۹۵۵ ماده زیر نظر علی اکبر داور، وزیر عدلیه (دادگستری) به تصویب مجلس شورای ملی می‌رسد که یکی از مهم ترین قوانین کشوری است. نگاهی به روزشمار رخدادهای فرهنگی، زمینه سند را بیش تر پرتو افکن خواهد شد.

● (۱ خرداد ماه) قانون اعزام محصل به خارج به تصویب می‌رسد. به موجب این قانون دولت همه ساله یکصد نفر محصل را به هزینه‌ی خود برای انجام تحصیلات عالی به اروپا اعزام خواهد نمود. ● (۳ تیرماه) دکتر ولی اله خان نصر مدیرکل وزارت معارف به ریاست مدرسه عالی طب و داروسازی و قابلگی (دانشکده پزشکی) منصوب گردید.

● (۱ شهریورماه) به دستور میرزا عیسی خان صدیق رئیس اداره تعلیمات عمومی، تشکیلات مدارس متوسطه تغییر یافت و دوره‌ی دوم متوسطه به سه رشته‌ی: علمی، ادبی و تجارتی تقسیم گردید.

● (۱ شهریورماه) به حسین علا وزیر مختار ایران در پاریس دستور داده شد، تا پانزده نفر معلم برای مدارس متوسطه ایران استخدام نماید.

● (۴ شهریورماه) وزارت معارف اعلام کرد، از مهرماه ۱۳۰۷ تعداد مدارس متوسطه تهران غیر از دارالمعلمین عالی هشت باب می‌باشد و تعداد مدارس ابتدایی به ۳۰ باب افزایش یافته است. ● (۱۵ شهریورماه) ده نفر محصل از طرف وزارت فوائد عامه (راه و ترابری) برای تحصیل در راه آهن و ذوب آهن و معادن به پاریس اعزام شدند.

● (۱۷ شهریورماه) از امروز ساعات کار وزارتخانه‌ها به طریق ذیل می‌باشد؛ صبح‌ها از چهار ساعت به ظهر تا ظهر. عصرها از دو ساعت و نیم بعدازظهر تا پنج و نیم بعدازظهر.

● (۱۸ شهریورماه) وزارت معارف اعلام کرد به محصلین بی بضاعت دوره‌ی عالی ۱۲ تومان در ماه و به محصلین بی بضاعت دوره‌ی دوم متوسطه ۸ تومان در ماه کمک هزینه‌ی تحصیلی داده خواهد شد.

● (۸ مهرماه) آقای میرزا جلال الدین همایی از طرف وزارت معارف به سمت معلمی سیکل دوم متوسط تبریز منصوب شد.

● (۱۰ مهرماه) میرزا فرج اله خان بهرامی (دبیر اعظم) ریاست دفتر سابق شاه به سرپرستی محصلین ایران در اروپا تعیین شد.

● (۱۲ مهرماه) اولین دسته محصلین که تعداد آنها ۱۱۰ نفر بودند برای انجام تحصیلات عالی در رشته‌های مختلف به اروپا اعزام شدند. کلیه این محصلین از مدارس متوسطه ایران که تحصیلات آن مورد قبول دولت فرانسه بود دیپلم گرفته بودند. عده زیادی از این محصلین در عرصه‌های سیاسی

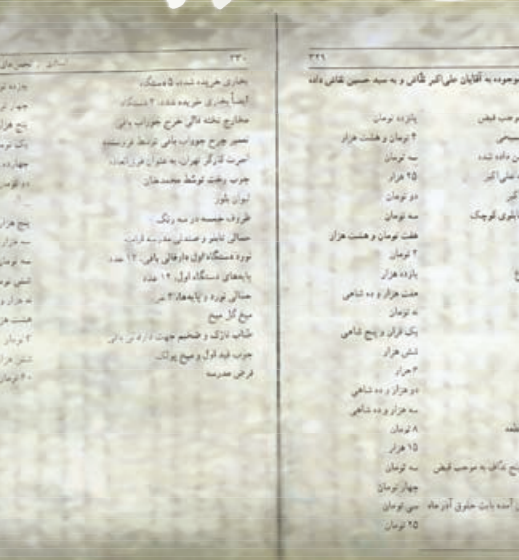


خودشان نظارت و دخالت داشته‌اند. چندان کمی گوید «مخارج دست آنهاست. فقط فکر، زحمت، سلیقه و تشکیلات اداری مدرسه» را حاکم عهده دار بوده است.

چون چرخ خیاطی، قالب جوراب و نخ جوراب و نقشه‌های ممالک بیش تر از همه جلب توجه می‌نماید.

در سند شماره ۸۶/۳ لسان سپهر خود را مؤسس «مدرسه‌ی صنعتی نسون شاهپور» خوانده و گفته است که در آینده دارای ۲۰۰ تا ۳۰۰ شاگرد خواهد داشت، سپس در باره‌ی مدرسه متوسطه شاهپور که گستره‌ی ۴ هزار متر خواهد داشت، سخن گفته و جانمایی آن را باغ چهل ستون نام برده که در وسط شهر جای دارد. حاکم قزوین برای این کار نشان علمی دریافت کرده است. در سند شماره ۸۶/۷ نشان می‌دهد که لسان سپهر حاکم شهر «اداریه ارازان بلدی» را برپیده خود کارها را بر عهده گرفته است، سپس ابراهیم ملک آرای نماینده وزارت معارف و اوقاف از لسان سپهر و کارهایش دفاع کرده و برای صحت گفته‌هایش خواسته تا سیاهی در آمد و هزینه‌هایی را که خود نانوایان نوشته از نظر بگذرانند. این سند خطاب به تیمور تاش وزیر درباره بوده است. جالب‌ترین بخش این اسناد، سند شماره ۸۶/۸ است که خواندن ریز سیاهی‌های آن، تجهیزات و ابزار یک مدرسه‌ی حرفه‌ای دخترانه را در آن روزگار نشان می‌دهد که چه فعالیت‌هایی می‌توانسته داشته باشد. ابزار ماشین‌هایی

پانوش: ۱) وزیر فرهنگ بود و رئیس دانشکده حقوق؛ در ۱۳۳۰ تور شد. ۲) معاون نخست وزیر، مصدق، در ۱۳۳۱. ۳) وزیر اقتصاد در دولت رژیم آرا ۱۳۲۹. ۴) رهبر جبهه‌ی ملی، وزیر امور خارج دولت موقت. ۵) شاعر و استاد دانشگاه تهران (۱۳۷۹-۱۳۴۸). ۶) نماینده مجلس شورا و فعال سیاسی از حزب ایران ده ۲۰ و ۳۰. ۷) استاد دانشکده فنی، رئیس مجلس شورا، تئوری‌پرداز شد (۱۳۵۷). ۸) عضو جبهه ملی و نایب رئیس مجلس (۱۳۳۲). ۹) کوشنده‌ی سیاسی و رهبر نیروی سوم (درگذشت ۱۳۴۸).



منبع: ۱- اسدی، بیژن. (۱۳۷۹). نخبگان خاورمیانه. تهران مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه. چاپ یکم. ۲- اسنادی از انجمن‌های پلدی، تجار و اصناف. (۱۳۸۰). معاونت خدمات مدیریت و اطلاع رسانی دفتر رئیس جمهور، تهران سازمان چاپ و انتشار وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی. چاپ یکم. ۳- شهری، جعفر. (۱۳۷۸). تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، ج ۱. تهران موسسه خدمات فرهنگی رسا. چاپ یکم. ۴- عاقلی، باقر. (۱۳۷۹). روزشمار تاریخ ایران، ج ۱ و ۲. تهران نشر گفتار. چاپ ششم.



آیین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران

شماره ۶۵۹۲۹/۶۵۲۸/ت ۲۹۲۸ هـ ۱۳۸۳/۱۱/۱۳
وزارت کشور - سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۳/۱۰/۲۷ بنا به پیشنهاد شماره ۱۹۰۶۶/۱۰/۱۱/۸۰/۱۹ مورخ ۱۳۸۲/۶/۲۷ نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، آیین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱- کار گروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به ریاست وزیر کشور و عضویت شهردار تهران، فرمانده نیروی انتظامی، معاون سازمان حفاظت محیط زیست، معاون سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، رئیس شورای اسلامی شهر تهران، معاون سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران، استاندار تهران، معاون وزیر مسکن و شهرسازی، معاون بالاترین مقام اجرایی دستگاه مربوط و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور تشکیل می شود.
تبصره ۱- دبیرخانه کارگروه یاد شده در وزارت کشور مستقر خواهد بود.

تبصره ۲- کارگروه یاد شده می تواند حسب مورد از مسؤولان دیگر دستگاههای اجرایی دعوت به عمل آورد.

ماده ۲- شورای عالی بیمه موظف است:

الف - به منظور کاهش تخلفات منجر به تصادف با بهره گیری از اطلاعات ثبت شده راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی درباره تصادفات و تخلفات مربوط، نسبت به افزایش تعرفه های خود برای رانندگان متخلف و سیاست های تشویقی برای دیگران اقدام نماید.

ب - به منظور کاهش تراکم ترافیک ناشی از تصادفات خسارتی، نسبت به افزایش مبلغ خسارت ناشی از تصادفات، بدون ارایه گزارش پلیس تا مبلغ یک میلیون و پانصد هزار ریال



اقدام نماید.

ماده ۳- در اجرای ماده (۷) قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث- مصوب ۱۳۴۷- و بند (۵) ماده (۱۸) قانون تنظیم برخی از مقررات مالی دولت - مصوب ۱۳۸۰- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (مأموران اداره راهنمایی و رانندگی و پلیس راه) از تاریخ ۱۳۸۴/۱/۱ از حرکت وسایل نقلیه موتوری که فاقد قرار داد بیمه و گواهینامه معاینه فنی موضوع قوانین یاد شده باشند، جلوگیری و خودرو را تا ارایه قرارداد بیمه شخص ثالث و گواهی نامه معاینه فنی در توقفگاه متوقف می‌نمایند.

ماده ۴- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موظف است به منظور مدیریت تقاضای سفر، کاهش سفر و کاهش سفرهای زاید، طرح‌های لازم از جمله طرح‌های زیر را تهیه و پس از تأیید کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و تصویب هیأت وزیران به مرحله اجرا درآورد: الف- ارائه پیشنهاد در مورد مراکز عمده نامناسب جذب کننده سفر به خارج از شهر تهران یا ضرورت اجرای طرح‌های مکمل ترافیکی برای کاهش بار ترافیکی مراکز مذکور؛ همچنین ارائه پیشنهاد در تفکیک و تقسیم جاذبه‌های بیش از حد سفرها به مراکز خاص با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی ذی ربط به دبیرخانه کارگروه موضوع ماده (۱) این آیین نامه. ب- پیشنهاد طیف زمانی شروع و پایان کار اداره‌ها، سازمان‌ها، مدرسه‌ها، کارخانه‌ها و غیره با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی ذی ربط به دبیرخانه کارگروه موضوع ماده (۱) این آیین نامه.

پ- اقدام برای تمرکز زدایی و ارائه خدمات مورد نیاز جامعه در سطح محله.

ت- تهیه طرح کامل نیازمندی شهر تهران به جایگاه‌های عرضه سوخت با همکاری وزارت نفت تا توسط بخش خصوصی به اجرا گذاشته شود.

ماده ۵- وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است، تمهیدات لازم برای افزایش اعتماد عمومی به خدمات شرکت‌های وابسته را فراهم آورد، تا با استفاده بیش تر مردم، اداره‌ها، شرکت‌ها و سازمان‌ها از خدمات مذکور سفرهای غیر ضروری کاهش یابد. گزارش عملکرد و مقایسه‌ای اقدامات مزبور هر شش ماه به کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، ارائه خواهد شد.

ماده ۶- سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران موظف است به منظور ارتقای فرهنگ و افزایش آگاهی‌های عمومی برای رعایت قوانین و مقررات و توسعه رفتارهای صحیح ترافیکی، قوانین و مقررات مذکور را در تهیه و پخش برنامه‌ها رعایت نماید و طرح‌های آموزشی مورد نظر کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران را به مرحله اجرا در

آورد.

ماده ۷- وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی موظف است، دستورالعمل‌های ترافیکی مصوب کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران را جهت رعایت در تهیه فیلم‌ها، به فیلمسازان اعلام و کنترل نماید.

ماده ۸- برای ارتقای توان کنترل پلیس ترافیک تهران، منابع مالی لازم برای خرید هزار دستگاه موتور سیکلت، ۳۰۰ دستگاه خودرو و دیگر تجهیزات مورد نیاز، طبق زمان بندی پیشنهادی تأمین می‌گردد.

ماده ۹- وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موظف اند؛ ساختار و تشکیلات سازمانی راهنمایی و رانندگی تهران را به بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران اصلاح نمایند.

ماده ۱۰- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موظف است، شغل افسران و درجه داران راهنمایی و رانندگی که فعالیت انتظامی- ترافیکی در معابر شهری و جاده‌ها دارند، را جزو مشاغل سخت و زیان آور منظور نماید.

ماده ۱۱- شهرداری تهران بر اساس اولویت‌های مصوب کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، نسبت به ایجاد پارکینگ‌های عمومی؛ همچنین ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی و ایجاد پل‌های عابر پیاده برابر استاندارد‌های قابل قبول و نیز انجام اصلاحات هندسی معابر و تقاطع‌ها اقدام نماید.

ماده ۱۲- شهرداری تهران نسبت به تهیه تجهیزات کنترل هوشمند ترافیک شهر تهران از قبیل دوربین‌های ثبت سرعت و سیستم ثبت تخلفات چراغ قرمز اقدام نماید و امکان بهره برداری از تصاویر مرتبط با تجهیزات کنترلی برای راهنمایی و رانندگی تهران را فراهم نماید. حضور نماینده راهنمایی و رانندگی در مرکز کنترل ترافیک شهرداری تهران الزامی است.

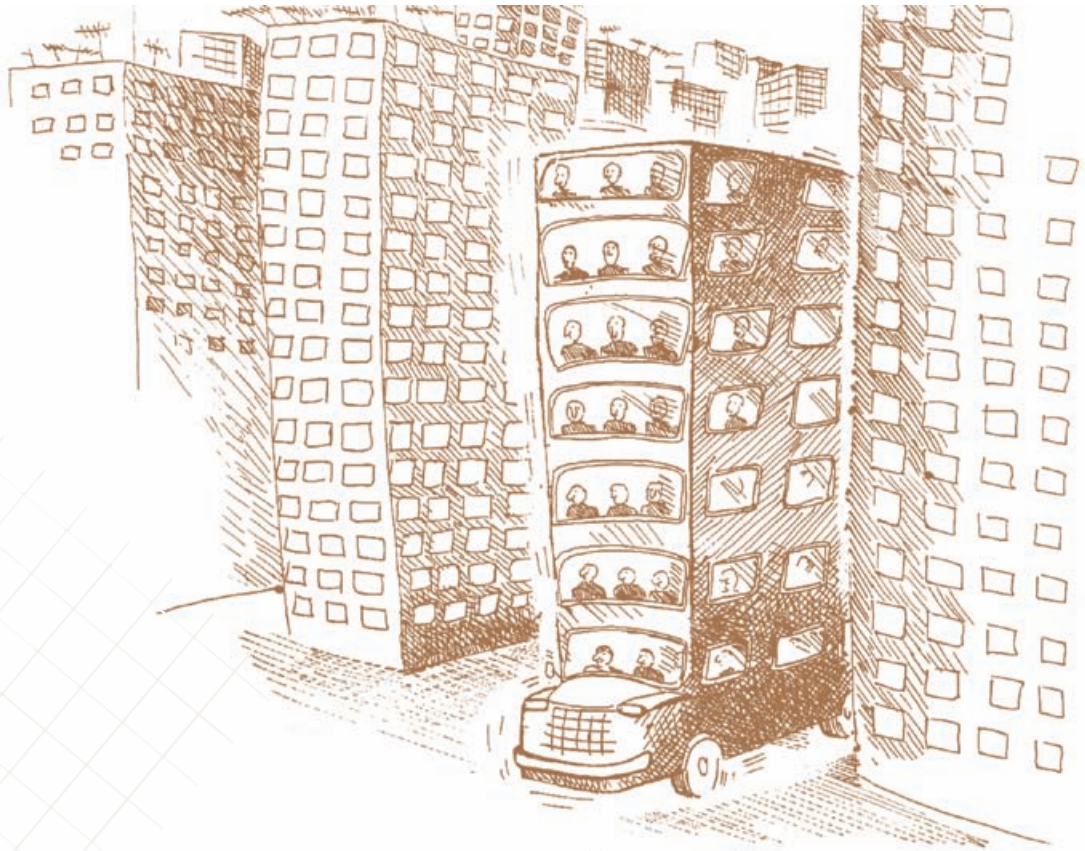
ماده ۱۳- طرح ساماندهی علایم راهنمایی و رانندگی تهیه و به مورد اجرا گذاشته شود.

ماده ۱۴- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است با موافقت وزارت کشور طرح تعویض پلاک خودروهای کشور را حداکثر ظرف دو سال از تاریخ ابلاغ این آیین نامه، در تهران اجرا نماید.

ماده ۱۵- دستور العمل بررسی تأثیرات ترافیکی احداث ساختمان‌ها، به منظور اعمال پیش از صدور پروانه ساخت توسط شهرداری تهران تهیه و به تصویب مراجع ذی ربط می‌رسد.

ماده ۱۶- شهرداری تهران موظف است، با حمایت دولت تریبی اتخاذ نماید تا سهم حمل و نقل عمومی را در جابجایی مسافر تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران- مصوب ۱۳۷۹- به هفتاد و پنج درصد افزایش دهد.

ماده ۱۷- شهرداری تهران می‌تواند نسبت به تشویق و



ایجاد تشکل‌های مردمی غیردولتی مؤثر در بهبود وضعیت ترافیک اقدام نماید.

ماده ۱۸- شهرداری تهران موظف است اعتبار ردیف متفرقه تملک‌داری‌های سرمایه‌ای به شماره ۵۰۳۷۱۸ قانون بودجه سال ۱۳۸۳ کل کشور را به اولویت‌های این آیین‌نامه اختصاص دهد.

ماده ۱۹- دوره‌ی اجرای این تصویب‌نامه از زمان ابلاغ (۱۸) ماه تعیین می‌شود.

معاون اول رییس جمهور - محمدرضا عارف

اصلاح آیین‌نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران

وزارت کشور - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۵/۳/۱۰ با توجه به نظر رییس مجلس شورای اسلامی، موضوع نامه شماره ۸۳۹۲۳/۸۱۹۰هـ/ب مورخ ۱۳۸۴/۳/۲۶ تصویب نمود: آیین‌نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، موضوع تصویب نامه شماره ۶۵۹۲۹/ت/۲۹۵۲۸ هـ مورخ ۱۳۸۳/۱۱/۱۳ به شرح زیر اصلاح می‌شود:

۱- در ماده (۲) عبارت «موظف است» به عبارت «مجاز

است» اصلاح می‌گردد.

۲- در ماده (۴) واژه «دبیرخانه» حذف و عبارت «تأیید وزیر کشور» جایگزین عبارت «تأیید کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و تصویب هیأت وزیران» می‌گردد.

۳- در ماده (۷) عبارت «دستورالعمل‌های ترافیکی مصوب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور» جایگزین عبارت «دستورالعمل‌های ترافیکی مصوب کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران» می‌گردد.

۴- ماده (۹) به صورت زیر اصلاح می‌گردد: «ماده ۹- ساختار و تشکیلات سازمانی راهنمایی و رانندگی تهران توسط وزارت کشور تهیه و به تصویب فرماندهی کل قوا خواهد رسید.»

۵- در ماده (۱۱) قیل از عبارت «بر اساس اولویت‌های مصوب» عبارت «مجاز است» اضافه می‌گردد.

۶- در ماده (۱۴) عبارت «با موافقت وزارت کشور» حذف می‌گردد.

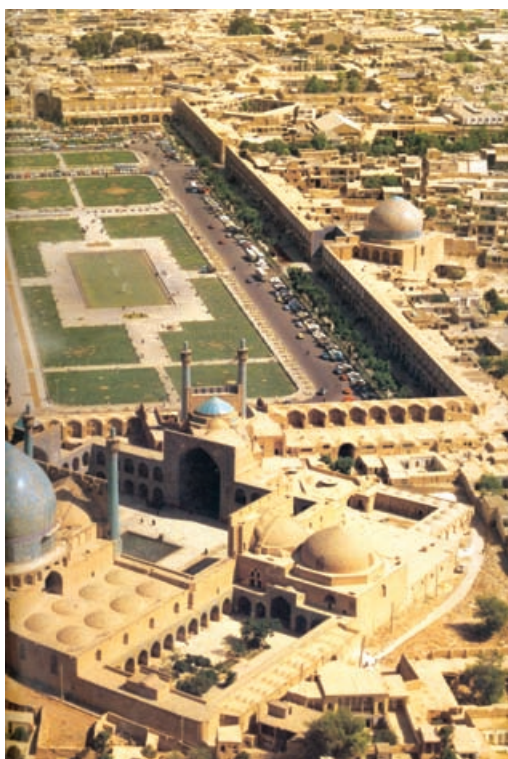
۷- ماده (۱۸) از زمان اعلام ایراد لغو می‌شود.

معاون اول رییس جمهور - پرویز داوودی

بدنبال نظام آموزشی مطلوب هستیم

□ محمدرضا جمشیدیان

سید مرتضی سقائیان نژاد، متولد شهر اصفهان است. وی تحصیلات ابتدایی را در دبستان ملی سپهر اصفهان و دوره‌ی دبیرستان را در مدرسه هاتف گذرانده و مدرک لیسانس و فوق لیسانس را از دانشگاه‌های آمریکا کسب نموده است. وی که دارای دکترای تخصصی (PH.D) در رشته مهندسی برق از دانشگاه ایالتی کنتاکی آمریکا است. فعالیت‌های مختلفی در زمینه آموزشی و سوابق و تجربیات فراوانی در زمینه‌های مدیریتی و اجرایی داشته است. سابقه ۲۵ سال تدریس در دانشگاه، ارائه ۲۸ مقاله تحقیقاتی در رشته برق، الکترونیک، قدرت، دارای ده‌ها رساله و گزارش علمی و پژوهشی در کارنامه علمی وی موجود است؛ همچنین ریاست دانشگاه صنعتی اصفهان به مدت ۹ سال، ریاست دانشگاه اصفهان و علوم پزشکی به مدت ۴ سال، شهردار اصفهان از سال ۱۳۸۲، عضو شورای‌های فرهنگی اجتماعی استان اصفهان و... بخشی از سوابق اجرایی سقائیان نژاد است. وی که حال بر مسند مدیریت شهری نشسته، تلاش می‌کند پیوند مراکز علمی و مدیریت آن با مدیریت شهری را به گونه‌ای منطقی برقرار نماید. شهری با قدمت اصفهان با مدیریت وی تجربه مدیریتی علمی را سپری می‌نماید. امیدواریم این شهر تاریخی ایران که قلب تمام ایرانیان برای آن می‌تپد، زیباتر و با شکوه‌تر از پیش گردد. در نشست با آقای دکتر سقائیان نژاد سوال‌هایی طرح نموده، ایده‌های وی را جویا شدیم:



شهریبا با توجه به ماه مهر و آغاز بازگشایی مدارس و مراکز آموزشی چه تعداد از جمعیت شهر اصفهان را دانش آموزان تشکیل می‌دهند؟

○ استان اصفهان دارای ۹۰۰ هزار دانش آموز دختر و پسر می‌باشد. این استان با ۹۲ شهر و شهرداری تمهیدات لازم برای بازگشایی مدارس را پیش بینی نموده است همچنین شهر اصفهان دارای بیش از نیمی از جمعیت دانش آموزی استان است که تعداد آنها به ۴۸۰ هزار نفر می‌رسد؛ شهر اصفهان با سه دانشگاه بزرگ دولتی - اصفهان، علوم پزشکی و صنعتی که در محدوده شهر است در ابتدای مهر ماه وظایف سنگینی خواهد داشت؛ همچنین از حدود ۷۵ هزار نفر فرهنگیان و دانشگاهیان استان ۳۲ هزار نفر در شهر اصفهان مشغول به تدریس هستند.

شهریبا با توجه به تعداد محصلانی که در شهر اصفهان مشغول به تحصیل هستند، چند درصد از جمعیت شهر در مهر ماه فعال می‌شوند؟ در ارتباط با حمل و نقل و کارهای ترافیکی در حد اختیارات شهرداری برای شروع مهر چه اقداماتی صورت پذیرفته است؟

○ شهر اصفهان دارای یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر جمعیت است که با شروع سال تحصیلی مدارس و دانشگاهها، یک سوم جمعیت شهر فعال خواهد شد. خوشبختانه در رابطه با حمل و نقل دانش آموزان،



و کاستی‌های فیزیکی شهر به دلیل بافت سنتی و میراث فرهنگی و نیز به دلیل چشم پوشی صاحبان خودروی شخصی از قانون‌های راهنمایی و رانندگی مشکلات ترافیکی حاضر ایجاد شده است؛ البته نبود یک مهندسی شهری و یکپارچه نیز از دیگر دلایل مشکلات ترافیکی شهر است؛ و می‌توان با رفع بسیاری از موانع به ویژه اصلاح رفتار شخصی در رانندگی، به وضعیت قابل قبولی رسید.

شهریار ارتباط شهرداری به عنوان مدیریت شهری با مدارس و مراکز آموزش عالی چگونه است؟ به نظر شما، با توجه به سوابقی که در مراکز آموزشی دارید، چگونه این ارتباط بهتر و کامل تر می‌گردد؟

○ ارتباط شهرداری اصفهان با آموزش و پرورش استان و نواحی پنج‌گانه آموزش و پرورش بسیار مطلوب می‌باشد و تعامل دو سویه‌ای خوشبختانه برقرار است؛ همچنین ارتباط شهرداری با مراکز آموزش عالی دور نمایی مطلوب در مقایسه با وضع موجود دارد و دارای نظم و انسجام منطقی است که از منظر مدیریت واحد شهری صورت می‌پذیرد؛ زیرا در وضع موجود زمانی می‌تواند تعامل مدیریت‌ها وجود داشته باشد، اما گاهی نیز دستخوش سلیقه‌های مدیریتی می‌شود و از آن جایی که خدمت‌رسانی بیش تر به شهروندان عزیز، دانش آموزان گرامی و فرهنگیان محترم در رسیدن به اهداف والای نظام تعلیم و تربیت مدنظر است، بسیاری از مشکلات کنونی آموزش و پرورش با تحقق مدیریت واحد شهری قابل رفع می‌باشد. به عنوان فردی که مسؤولیت دو دانشگاه اصفهان و صنعتی را بر عهده داشته‌ام بر این عقیده‌ام که نظام آموزشی مطلوب نظام آموزشی یک پارچه از دیستان تا دانشگاه است که چنان چه فرصتی باشد می‌توان محاسن آن را بر شمرد. این خود یک تحول سیاسی در همه ابعاد و زوایای نظام آموزش و پرورش کشور خواهد بود که مطالعات کارشناسی آن از طریق دستگاه‌های ذی صلاح مدتهاست آغاز گردیده و اخیراً نیز اخبار ادغام دو وزارت خانه آموزش و پرورش و آموزش عالی را با نظرات موافق و مخالف در رسانه‌ها شاهد بودیم که چنان چه با وسعت نظر و نگاه

شهر اصفهان پایه گذار سرویس دهی دانش آموزان در تشکیل آژانس‌های مدارس و نیز ایجاد شرکت‌های حمل و نقل دانش آموزی بوده است. در حال حاضر به منظور تسهیل در رفت و آمد دانش آموزان ۳۵ شرکت فعال در شهر طرف قرارداد مدارس می‌باشند که با توجه به وجود این شرکت‌ها و ساماندهی حمل و نقل، دانش آموزان ضریب امنیت و سهولت در رفت و آمد دارند. ناوگان اتوبوس رانی شرکت واحد نیز بخش اعظمی از نقل و انتقال دانش آموزان و دانشجویان در سطح شهر و نیز دانشگاه‌های آزاد اسلامی شهرهای اطراف از جمله نجف‌آباد، خوراسگان، خمینی شهر و ... را سرویس دهی می‌نماید. از طرفی دیگر، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری با نصب چراغ راهنما، تابلو عبور و ... فضای اطراف مدرسه‌ها را امن ساخته است.

شهریار در حال حاضر وضعیت ترافیک شهر اصفهان چگونه است و تبعات ناشی از آن را چطور ارزیابی می‌نمایید؟ آیا به نظر شما معضل ترافیک این شهر به عنوان یکی از کلان شهرهای کشور از حد کلان شهر فراتر رفته و یا در حد استاندارد خود است؟

○ نبود سیستم حمل و نقل انبوه شامل مترو و LRT، تراموا BRT و نظایر آن، کمبود شبکه معابر شریانی در محدوده مرکزی شهر و عدم امکان انتقال بار ترافیک از مرکز شهر به صورت روان و مناسب، نبود تطابق کاربری زمین و مباحث شهرسازی با نیازهای حمل و نقل شهر، عدم امکان استفاده بهینه و نظارت بر سیستم‌های حمل و نقل عمومی به جز اتوبوس (تاکسی - مینی بوس)، نبود سیستم حمل و نقل عمومی یکپارچه، فرهنگ نامناسب رفتاری در زمینه ترافیک و تأثیر سوء بر ظرفیت تسهیلات حمل و نقل به میزان قابل ملاحظه ۳۰ تا ۴۰ درصد از جمله تبعات ناشی از ترافیک شهر اصفهان است. در حال حاضر می‌توان موارد یاد شده را از تبعات ترافیک شهر اصفهان دانست، اما در کنار آن ترافیک این شهر از سطح کلان شهرها خوشبختانه فراتر نرفته است ولی عدم وجود سیستم‌های حمل و نقل عمومی انبوه

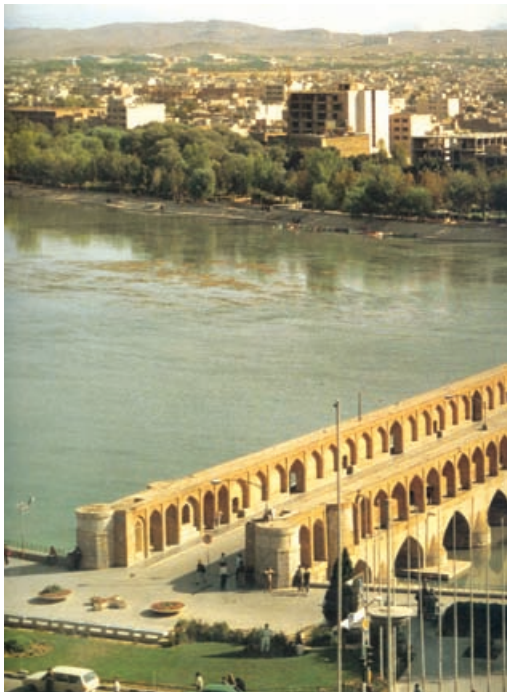
روابط عمومی شهرداری به طور چشمگیر رابطه مدیریت شهری را با مسائل معنوی در طول سال و به ویژه ایام شعبانیه - ماه مبارک رمضان - محرم و صفر و ... با مشارکت عموم مردم، مراکز فرهنگی سطح شهر، حوزه‌های علمیه و نهادهای فرهنگی ذیربط فراهم آورده که چنانچه در سطح شهر گردش صورت پذیرد در قالب‌های تبلیغی - فرهنگی، برگزاری مراسمها و حتی در بستر فعالیت‌های ورزشی جام رمضان تحت عنوان مولای عرشیان در ۱۱ سالن نقطه شهر از سوی شهرداری و یا با حمایت در حال اجراء می‌باشد.

همچنین در هفته مساجد معاونت خدمات شهری رسیدگی به امور عمرانی بهداشتی مساجد از سوی شهرداری‌های مناطق ۱۳ گانه با برنامه ریزی مطلوب به منظور استقبال از ماه خدا و فراهم نمودن شرایط برای نماز گزاردن و روزه داران به عمل آورده است، البته ستاد اقامه نماز شهرداری و کمیته امور مساجد نیز در طول فعال و رابطه مدیریت شهری با مسائل معنوی را برقرار نموده اند.

Tharjia آیا ستاد مهر رمضان در شهرداری اصفهان تشکیل شده است؟

○ همزمان با فصل بازگشایی مدارس، شهرداری اصفهان با تشکیل ستاد استقبال از مهر، برنامه‌ها و تدابیر ویژه‌ای را برای تسهیل در خدمت رسانی و عبور و مرور شهروندان اتخاذ کرده است. شهرداری اصفهان در نظر دارد سیستم حمل و نقل عمومی را به عنوان محور اصلی ستاد مهر رمضان تقویت کند؛ به گونه‌ای که این ارگان با هماهنگی‌های انجام داده با سازمان آموزش و پرورش و انجمن اولیاء و مربیان برنامه‌های قابل توجهی را برای تسهیل حمل و نقل دانش آموزان به اجرا در می‌آورد.

تمام معاونت‌های شهرداری اصفهان آمادگی لازم برای هر چه بهتر اجرا کردن برنامه‌های ستاد مهر را دارند، شهرداری اصفهان دوماه طرح ترفیکی، آموزشی، فرهنگی و خدماتی از سطح مهد کودک تا دانشگاه را در هفته مهر ماه به اجرا در خواهد آورد.



عمیق تر به این اقدام نگرسته شود قطعاً مخالفت‌ها کاهش و به موافقت تبدیل خواهد شد.

Tharjia آیا شهر اصفهان خصوصیتی متفاوت با دیگر کلان شهرها دارد؟ برای ایجاد هماهنگی و چشم انداز مناسب چه تمهیداتی اندیشیده شده است؟

○ قطعاً هر محله، منطقه شهر و یا کلان شهر در هر کجای ایران اسلامی خصوصیات و ویژگی‌های مخصوص به خود را داراست که این وجه تمایز و تفاوتش با سایر نقاط است؛ از سوی دیگر وجوه مشترکی نیز بین کلان شهرها دیده می‌شود، آنچه برای شهری با عظمت و دارای قدمت تاریخی فرهنگی، مذهبی، علمی، صنعتی و ... مانند اصفهان باید اندیشیده شود، نگاه به جایگاه آینده این شهر در سطح ملی و فراملی است که در حال حاضر دارای برنامه استراتژی توسعه ۱۴۱۴ می‌باشد. این برنامه‌ها با چشم انداز برنامه ۲۰ ساله نظام جمهوری اسلامی هم سو بوده از طرفی برنامه‌های پنج ساله شهرداری نیز در حال حاضر در برنامه اصفهان ۹۰ متبلور و در دست اجراء است. اهداف و برنامه‌های شهرداری، واقع بینانه مدنظر قرار گرفته که در جهت دستیابی و تحقق آن تلاش‌های گسترده‌ای صورت پذیرفته و می‌پذیرد که در شهر به عنوان یک موجود زنده هر روز شاهد تحولات و بهره برداری از پروژه‌های متنوع و مقتدر شهری هستیم که برای شهروندان عزیز اصفهانی و مسافران و گردشگران داخلی و خارجی کاملاً محسوس است.

Tharjia در ماه مبارک رمضان، رابطه مدیریت شهر و مسائل معنوی شهر به ویژه در این ماه را چگونه ارزیابی می‌کنید و نیاز به برقراری چه ارتباطی دارد؟

○ یکی از نکات فعالیت شهرداری در حوزه امور فرهنگی و اجتماعی با تأکید بر ارزش‌های دینی و انقلابی است که در این باره معاونت فرهنگی اجتماعی شهرداری - سازمان فرهنگی تفریحی و



رییس جمهوری که شهردار بود

□ مرضیه فراهانی

این اساس شهرداری، بر نامه و توسعه شهری خود را با عنوان گواتمالا در سال ۲۰۲۰ به مردم معرفی کرده است. گواتمالا سیتی از همان آغاز، مرکز فعالیت‌های اقتصادی و سیاسی کشور بوده است و امروز ۷۸ درصد از تولید ناخالص داخلی را تأمین می‌کند. این شهر فرصت مناسبی برای ترمیم زخم‌های خود بعد از جنگ داخلی و ساختن دوباره پیوندهای شکسته اجتماعی که در نتیجه ترس و سوءظن در جامعه حکمفرما شده بودند، دارد. چنین احساس‌هایی هنوز هم بعد از امضای قرارداد صلح در جامعه وجود دارد. مقامات این شهر عقیده دارند که تنها سرمایه‌گذاری فیزیکی کافی نیست؛ بلکه باید از مردم شهر حمایت کرد، بنابراین مهم‌ترین هدف پروژه‌های این شهر، بالا بردن سطح کیفیت زندگی است. در تصور آنها یک شهر کامل جایی است که همه شهروندان زندگی هماهنگ دارند. از نظر شهردار ارزو یک شهر کارآمد می‌تواند ما را قادر سازد که استاندارد خوبی از نظر کیفیت زندگی داشته باشیم. برنامه آنها برای توسعه شهری گواتمالا سیتی از طریق مشاوره با اعضای جامعه و اعضای سازمان‌های شهری طراحی شده است. گواتمالا در سال ۲۰۲۰ بر نامه‌ای است که بر مبنای ۳ اصل به وجود آمده: همبستگی اجتماعی، مسوولیت محیطی و رقابت اقتصادی. همبستگی اجتماعی تضمین می‌کند که گواتمالا تبدیل به شهری می‌شود که ساکنان آن از راه خدمات عمومی بهتر از غنای فرهنگی و کیفیت مطلوب زندگی بهره‌مند می‌شوند. مسوولیت محیطی به دنبال جایی امن و سالم برای زندگیست، جایی که شهروندان می‌توانند در تلاش برای بهینه‌سازی فضای عمومی شرکت کنند. رقابت اقتصادی نیز تلاش می‌کند گواتمالا را به شهری تبدیل کند که در آن بازدهی زیاد به همه شهروندان این فرصت را می‌دهد که پیشرفت کرده و سطح کیفیت زندگی بالاتری داشته باشند. شهرداری با در نظر گرفتن اهمیت این کار از همکاری نهادهای دیگر مثل دولت مرکزی، بخش خصوصی و شهروندان بهره‌مندی برد و شاید مهم‌ترین گروهی که در این کار حضور دارند، مردم هستند. در سطح کلاس، ۴ پروژه مهم در این برنامه وجود دارد که شامل سیستم حمل و نقل جدید، ایجاد یک سیستم جدید استفاده از زمین، کمربند سبز و احیای مرکز تاریخی شهر سیستم حمل و نقل جدید، راه حلی برای حمل و نقل عمومی است و یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های بنیادی و سرمایه‌گذاری‌های شهرداری است. این پروژه یکی از راه‌های رسیدن به کیفیتی مطلوب از زندگی است.

خط‌های انحصاری زمان رفت و آمد را تا بیش از یک ساعت کاهش می‌دهد. افزایش ظرفیت اتوبوس‌ها، هزینه‌ها و فشار ترافیک را کم می‌کند. اقدامات امنیتی جدید در ایستگاه‌های اتوبوس و دوربین‌های مدار بسته در اتوبوس‌ها موارد مکرر سرقت مسلحانه که در اتوبوس‌ها اتفاق می‌افتد را کاهش می‌دهد.

آلوارارزو، شهردار گواتمالا سیتی که به عنوان سومین شهردار برتر سال برگزیده شده است، در طول دو دهه فعالیت سیاسی‌اش توانسته است، نقشی اساسی در تبدیل این شهر جنگ‌زده به شهری مدرن بازی کند. ارزو از یکی از ۵ خانواده مهم و برگزیده اروپایی است که از مدت‌ها در سیاست گواتمالا حضور داشته‌اند. او کار خود را به عنوان رئیس موسسه توریستی گواتمالا در سال ۱۹۷۸ آغاز کرده و در سال ۱۹۸۱ برای نخستین بار به نمایندگی دموکرات‌های مسیحی گواتمالا به عنوان شهردار، برگزیده شده که کودتای نظامی به دنبال آن به لغو نتایج انتخابات ختم شد. در سال ۱۹۸۵ او دوباره به نمایندگی از طرف کمیته محلی برنامه‌ریزی توسعه ملی به عنوان شهردار انتخاب شد. در سال ۱۹۸۹ این کمیته تبدیل به حزب توسعه ملی شد. آقای ارزو در طول مدت کار خود به عنوان شهردار موفق شد، میزان فساد را در زندگی شهری کاهش دهد و زیر بنای شهر را بهبود بخشد. در سال ۱۹۹۰ او در انتخابات ریاست جمهوری شرکت کرد و ۱۷ درصد آرا را به خود اختصاص داد. کاندیدای برگزیده جورج سرانو الیاس، ارزو را به عنوان وزیر امور خارجه خود برگزید. در نوامبر سال ۱۹۹۵ ارزو دوباره در انتخابات ریاست جمهوری شرکت کرد و به پیروزی رسید موفقیت‌های مهم ارزو به عنوان رئیس جمهور، خاتمه دادن به جنگ ۳۶ ساله داخلی در ایالت آمریکای مرکزی با امضای یک قرارداد با شورشیان و ریشه کن کردن فساد در نیروی پلیس این کشور بود.

او در طول دوران ریاست جمهوری‌اش هزینه‌های دولت را در زمینه‌های آموزش، بهداشت، زیر بنایی و امنیت ۴ برابر کرد. نتایج سیاست‌های او شامل کاهش ۱۰ درصدی سطح بی‌سوادی و میزان مرگ و میر، افزایش ۵ ساله امید به زندگی، کاهش جرم و جنایت، افزایش ۲۰ درصدی پوشش برق‌رسانی در کشور، دو برابر کردن شمار جاده‌های آسفالت، افزایش ۳۰ درصدی پوشش تلفن و کاهش ۳ درصدی تورم است. شهردار ارزو فارغ التحصیل حقوق از دانشگاه خصوصی است. سیاست‌های او نتولیرال هستند و او از آن دسته سیاستمداران آمریکای لاتین است که عقیده دارند، باید بنا بر مصلحت اقتصادی بودجه بین‌المللی را کنار گذاشت. گواتمالا به دنبال کسب استقلال از حکومت استعماری است و مانند دیگر کشورهای منطقه متحمل جنگ‌های داخلی طولانی مدت، حکومت نظامی، تقسیم ناعادلانه ثروت، استاندارد آموزشی پایین و روابط ضعیف با جوامع بومی شده است. به عنوان شهردار گواتمالا سیتی، ارزو بسیار مورد تحسین قرار می‌گیرد. حامیان ارزو از او به خاطر سرمایه‌گذاری در زیر بنای شهری به ویژه ساخت یک سیستم مترو جدید در شهر تجلیل می‌کنند. در گواتمالا سیتی مقامات و مردم همه برای ساختن شهری که از نظر اقتصادی مستقل باشد، تلاش می‌کنند. هدف اصلی این شهر بهبود روابط اجتماعی است و بعد از جنگ داخلی ۳۶ ساله قصد دارد که در صلح و آرامش به اهدافش دست یابد، بر

وقتی شهرداران، مدارس را هدف قرار می دهند

آن چه را که از شهرداری انتظار دارند، بیان کنند. «من اصلاً نمی توانم احساس امیدی که برای آینده شهردارم را بیان کنم.»

آنتونیو ویلاریگوسا، شهردار لس آنجلس، زمانی که تسلط بر مدارس این شهر قطعی شده بود، با این مطلب سخنان خود را در یک نشست خبری آغاز کرد و از امیدی برای دانش آموزان شهرش سخن گفت که در آینده تحول آور است.

او در گام نخست ۳۰ مدرسه شهرش را مورد بازنگری قرار داد و در دیدگاهی جدید اعلام کرد، نظام جدید آموزشی علاوه بر دانش آموزان به والدین اهمیت ویژه ای می دهد به طوری که کلاس هایی را ویژه ی والدین تدارک دید تا به آنها چگونگی برخورد با فرزندان محصلشان را آموزش دهد.

علاوه بر این توجه به مشکلات کاری معلمان و چگونگی ارتقا سطح سواد و دانش آنها مورد توجه ویژه شهردار قرار دارد.

قانون، تا پیش از این قدرت اندکی را به شهرداران در نظارت و کنترل بر مدارس این شهر می داد؛ به طوری که تصمیم گیری های مهم را باید هیأت مدیره مدرسه می گرفت، اما نتیجه این موضوع جز پاسخ گو نبودن، چیزی را در بر نداشت.

شهردار لس آنجلس در آخرین اظهار نظر خود این نوید را به شهروندان شهرش داد که تغییرات فرهنگی



برای سالیان دراز به سیستم آموزشی در شهرهای ایالت متحده آمریکا با دید سیاسی نگریسته می شد، اما در حال حاضر یکی از اهداف شهرداران این شهرها تسلط کامل بر مدارس شهرهای خود است.

جنگالی ترین نمونه ی این تسلطها در یک سال اخیر اتفاق افتاد؛ در جایی که شهردار لس آنجلس سال گذشته بعد از یک مبارزه طولانی و مخالفت های بسیار کنترل مدارس این شهر را تحت سلطه خود درآورد.

وی یک روز بعد از مصوبه اصلاح نظام آموزشی که طبق آن کنترل مدارس به شهرداری واگذار شده بود، سایتی را طراحی کرد و در آن از والدین خواست تا نظرات خود را برای شکل گیری اصلاحات در نظام آموزشی و



آموزشی مدارس آمریکا تحت پیمایش و نظرسنجی درباره نظام آموزشی تحت نظارت شهرداری شرکت کردند که در نهایت نتیجه این نظرسنجی حکایت از رضایت در نظام آموزشی این شهر داشت.

از سوی دیگر در سال گذشته، شهر دترویت آمریکا ۱۱ روز اعتصاب معلمان را قبل از آغاز سال تحصیلی جدید پشت سر گذاشت. شهردار دترویت خواستار در اختیار گرفتن مدیریت مدارس بود، چرا که او معتقد است شکست در بخش آموزش گام‌های رو به جلوی شهر را لرزان می‌کند.

کوام کیلیپاتریک می‌گوید: «اگر وضعیت مدارس شهر بهبود نیابد، ما نمی‌توانیم به توسعه در شهر برسیم، ما نمی‌توانیم به شهر آرمانی و دلخواه خود برسیم؛ ما نمی‌توانیم برای رسیدن به جایگاه عالی خود قدم برداریم.»

در نوامبر ۲۰۰۴ در این شهر تلاش برای واگذاری کنترل سیستم آموزشی به مدیریت شهر با ناکامی روبرو شد؛ چرا که دو سوم هیأت قانون گذاری با این موضوع مخالفت کرد، اما در طول این مدت شهردار دترویت با اقدامات خود خواستار تغییر دیدگاه این افراد است. کیلیپاتریک در هر اجلاس ملی که حضور پیدا می‌کند، نخستین بحثش درباره واگذاری کنترل مدارس است.

او می‌گوید: «از جمله موضوعات مهم برای هر شهردار مالیات، کنترل شرکت‌ها و ... است، اما من عقیده دارم موضوع چگونگی اداره مدارس الویت بیش تری نسبت به چگونگی گرفتن مالیات دارد.»

نظارت شهرداری بر روی موضوع آموزش، از دیدگاه بسیاری از کارشناسان آموزشی یک گام منطقی رو به جلو است که از سال ۱۹۸۳ در آمریکا نقش خود را پررنگ‌تر ایفا کرده است. این نظارت و کنترل می‌تواند روی نیازهای دانش آموزان متمرکز شود.

شهرداری نیویورک در آمریکا به عنوان یک الگوی موفق در اداره مدارس معرفی می‌شود. شهردار این شهر به طور مثال توانست آموزش بسیاری از مسائل ترافیکی را به مدارس بیاورد و با ساخت شهرک‌های ترافیکی دانش آموزان را از سنین پائین‌تر با این موضوعات آشنا کند.

این موفقیت‌ها و اعتباری که شهرداران در کارهای آموزشی می‌گیرند. آن‌ها را بیش تر ترغیب می‌کند تا کنترل بیش تری روی مدارس شهرشان داشته باشند و هم اکنون نقش شهرداران در امور آموزشی به بلوغ نزدیک تر می‌شود.

به‌زودی در مدارس لس آنجلس خود را نشان می‌دهد و آن‌ها می‌توانند تا پاییز سال آینده این تغییرات را راستای بالابردن سطح فرهنگ دانش آموزان لمس کنند.

ویلا ریگوسا در ایده‌ای جدید با جمع کردن کارشناسان، اقتصاد دانان، معلمان، والدین و رهبران تجاری در مکانی که با نام «خانه مدرسه» به طور جدی موضوع اصلاحات در این نظام را، دنبال می‌کند.

ژوزف ویتربی، استاد دانشگاه‌ها نتر آمریکا که در مبارزات برای واگذاری کنترل مدارس به مدیران شهر تلاش بسیاری را انجام می‌دهد، معتقد است که این اقدامات در کل برای بالا بردن میزان مسؤولیت پذیری و جوابگو بودن یک نفر در امور آموزشی صورت گرفته است.

ویتربی، درباره مزایای این اقدام با توجه به این که دو شهر بزرگ بوستون و نیویورک این تجربه را داشتند، این امید را می‌دهد که کنترل روی کیفیت آموزشی مدارس بیش تر شود.

همانند بسیاری دیگر از مدارس عمومی در آمریکا، مدارس لس آنجلس برای سالیان طولانی در پائین جدول مدارس ایالت‌های آمریکا از لحاظ کیفیت قرار داشت و رکوردهای ناامید کننده را بر جای گذاشته بود.

شهردار لس آنجلس معتقد است: «واگذاری کنترل مدارس به شهرداری تنها افزایش قدرت شهردار نیست، بلکه این قدرت هم اکنون در دستان شهروندان قرار دارد.»

از سوی دیگر چند تجربه خوب در شهرهای دیگر آمریکا آرزوی این واگذاری را در شهردار لس آنجلس ایجاد کرد. مایکل بلومبرگ، زمانی که کلید شهر آسمان خراش‌ها را در دست گرفت، الویت نخست خود را روی آموزش کودکان نیویورکی قرار داد. او که تا حد زیادی کنترل مدارس این شهر را در اختیار داشت و تمام خلاقیت خود را در این بخش متمرکز کرد.

بلومبرگ با ارائه طرح‌های شهری با رویکرد آموزشی در مدارس نیویورک، سطح کیفی مدارس را ارتقا داد و به موفقیت‌های چشمگیری رسید. او در ابتدای سال میلادی ۲۰۰۶ و در زمانی که برای دومین بار به سمت شهرداری نیویورک رسید، با تأکید دوباره خواستار اصلاح سیستم آموزشی شد.

نیویورک یک میلیون و ۱۰۰ هزار دانش آموز دارد و شهردار این شهر به خوبی آگاه است که توجه به این حجم بالای دانش آموز می‌تواند در آینده ثمرات چشمگیری برای شهر داشته باشد. شهردار نیویورک در آخرین اقدام خود با حضور در یک مدرسه نتایج پیمایش آموزشی شهرداری را اعلام کرد. در این برنامه ۶۰۰ هزار دانش آموز، معلم و والدین در بزرگ‌ترین برنامه

محبوبه خوانسناری

برگردان:
منبع:

<http://www.latimes.com/news/>
<http://www.excellenceinlaschools.com/news>
<http://www.nyc.gov/>



اتوبوس مدرسه؛ امنیت در جابه‌جایی دانش‌آموزان

تولید اتومبیل‌های موتوری کشیده شد. در آن زمان این کارخانه تنها کارخانه‌ای بود که در زمینه ساخت خودروهای ویژه‌ی مدرسه فعالیت می‌کرد، اما بعدها شرکت «پرنده آبی» هم به این شرکت پیوست و توانستند تحول جدیدی را در ساخت خودروهای مدارس که به اتوبوس تبدیل شده بودند، ایجاد کنند. در دوره‌های زمانی متفاوت اتوبوس‌های مدارس تغییر شکل دادند تا با طراحی‌های متفاوت و پیشرفته‌تر هر چه بیش‌تر به امنیت دانش‌آموزان توجه شود. در دهه ۱۹۳۰ رقابت کمپانی‌های مختلف برای ساخت اتوبوس‌های مدارس بالا گرفت، به طوری که نخستین اتوبوس مدرسه با ظرفیت بالا در سال ۱۹۳۲ ساخته شد. در سال ۱۹۳۹ بود که دکتر فرانک استاد دانشگاه کلمبیا، در کنفرانسی علمی ۴۵ مورد را برای استاندارد کردن اتوبوس‌های مدارس برشمرد که یکی از جالب‌ترین و اصلی‌ترین موارد رنگ اتوبوس‌ها بود. وی در مقاله خود پیشنهاد داد تا این اتوبوس‌ها برای

در بسیاری از شهرهای دنیا، شرکت‌های خودروسازی تخصصی سرویس مدارس را می‌سازند؛ به طور مثال عمده‌فعالیت برخی از آنها در ساخت اتوبوس‌های مدارس است.

نخستین بار در سال ۱۸۲۷ فردی در شهر لندن انگلیس به فکر راه‌اندازی سرویس رفت و برگشت مدرسه برای دانش‌آموزان افتاد و بدین منظور کالسکه‌های مدرسه ساخته شد که ظرفیت جابجایی ۲۵ دانش‌آموز را داشت.

اما این فکر در آن دوران گسترش یافت و منجر به تأسیس کارخانه‌ای شد که در سال ۱۸۸۶ میلادی در ایالت متحده آمریکا کالسکه مدرسه می‌ساخت. این کالسکه‌ها در آن زمان با نام‌های «درشکه مدرسه»، «خودروی مدرسه» و یا «درشکه بچه» معروف بودند و استقبال خانواده‌ها از این کالسکه‌ها رو به افزایش بود. بعد از این ماجرا و با پیشرفت فناوری کارخانه «واین ورک» که به ساخت کالسکه مدرسه مشغول بود، از ساخت این کالسکه‌های چوبی دست کشید و به سمت



علاوه بر نظارت بر رفتار دانش آموزان، در زمانی که اتوبوس دچار حادثه می شود می توان با دیدن فیلم علت حادثه را دریافت تا از تکرار آن جلوگیری کرد. در کشور آلمان هم ۱۶ مورد هشدار دهنده به بدنه خارجی اتوبوس های مخصوص مدارس نصب شده است. علاوه بر این ها هر یک از کمپانی های ساخت اتوبوس مدرسه موظف هستند، برای تک تک صندلی های این اتوبوس ها کمربند ایمنی طراحی کنند.

اتوبوس های فعلی مدرسه در شهرهای آمریکا بین ۵۹ تا ۹۰ نفر ظرفیت دارند که البته در نوع های دیگر این اتوبوس ها که در مدرسه های خصوصی استفاده می شوند، این ظرفیت کم تر و اتوبوس کوچک تر است.



بعد از متداول شدن اتوبوس مدرسه بسیاری از موسسات تحقیقاتی به بررسی ایمنی سفر دانش آموزان به مدرسه و بازگشت آنها به خانه پرداختند و در آماری اعلام کردند که در سال گذشته تنها ۶ دانش آموز که از اتوبوس مدرسه استفاده می کردند، در زمان نقل و انتقال به مدرسه کشته شدند؛ در حالی که این رقم در بین دانش آموزانی که از دیگر وسایل حمل و نقلی استفاده می کردند ۸۰۰ نفر کشته در طول یک سال تحصیلی بود. در شهرهای آمریکا در حال حاضر از میان ۵۴ میلیون دانش آموز مدارس این کشور، ۲۲ میلیون نفر آن ها از خدمات تقریباً رایگان اتوبوس های مدارس استفاده می کنند.

این که قابل تشخیص تر باشد به رنگ زرد در بیابند؛ وی همچنین نظراتی درباره اندازه اتوبوس، ارتفاع آن و وسایل ایمن سازی اتوبوس های مخصوص مدارس داشت.

به تدریج اتوبوس مدارس جایگاه خود را در بین مدارس شهرهای ایالت متحده آمریکا پیدا کرد و باعث رواج آن در دیگر شهرهای جهان شد. در کشور کانادا هم به مانند آمریکا، اتوبوس های مدارس از طراحی خاصی پیروی می کنند که همراه با این طراحی خاص تجهیزات ایمنی ویژه ای هم از ملحقات این اتوبوس هاست، اما در شهرهای دیگر جهان وضع کمی متفاوت است؛ به طوری که در برخی از شهرهای اروپایی گرچه اتوبوس مدارس ویژگی های خاصی دارد، اما تنها در زمان مدرسه از آن ها استفاده نمی شود؛ بلکه در دیگر زمان ها این اتوبوس ها در خطوط مختلف مشغول سرویس دادن به دیگر شهروندان هستند.

در اواسط دهه ۱۹۴۰ میلادی و در زمانی که اتوبوس مدرسه جایگاه خود را در میان شهرهای آمریکا و کانادا پیدا کرده بود، قوانینی هم برای امنیت بیش تر این اتوبوس ها وضع شد؛ به طوری که هر نوع وسیله نقلیه موتوری در زمانی که اتوبوس مدرسه در حال سوار یا پیاده کردن دانش آموزان است، باید به طور کامل بایستد چرا که کودکان کوچک به طور طبیعی ظرفیت ذهنی رشد یافته ای برای درک احساس خطر ندارند.

در کشورهای دیگر جهان هم به این منظور قوانینی وضع شد؛ به طور مثال در شهرهای استرالیا حداکثر سرعت خودروها زمانی که از کنار مدارس یا اتوبوس مدرسه می گذرند ۴۰ کیلومتر در ساعت پیش بینی شده که این سرعت در شهرهای کشور زلاندنو ۲۰ کیلومتر در ساعت است.

از سوی دیگر با پیشرفت فناوری، طراحی داخلی و خارجی این اتوبوس ها تغییر یافت و انواع چراغ های هشدار دهنده به این اتوبوس ها اضافه شد؛ به طوری که چراغ قرمز رنگی که روی سقف اتوبوس قرار دارد، باید در زمان ایستادن روشن شود و یا به صورت چشمک زن و هشدار دهنده باشد. در طراحی داخلی برخی از این اتوبوس ها هم در حال حاضر دوربین های ویدئویی و با توان ضبط تصویر وجود دارد که



برگردان: محبوبه خوانساری
منبع:

<http://www.schoolbusfleet.com>

<http://www.schoolbusinfo.org>

<http://www.napt.org>



پیاده تا مدرسه

دوستان جدیدی پیدا می‌کنند و بخشی از وقت خود را با همسالان خود می‌گذرانند.

توجه به محیط زیست و محیط اطراف از دیگر اهدافی است که این طرح دنبال می‌کند؛ اگرچه طرح پیاده تا مدرسه در کاهش آلودگی هوا تأثیر شگرفی نمی‌گذارد، اما تأثیر اندک آن برای دانش آموزان جنبه آموزشی و روانی بالایی دارد. سال گذشته این طرح ۴ درصد به کاهش آلودگی هوا کمک کرد. کاهش بار ترافیک در اطراف مدرسه از دیگر اهدافی است که این طرح دنبال می‌کند؛ در سال گذشته میزان کاهش بار ترافیک ۶ درصد بود.

همچنین در این طرح دانش آموزان مهندسی راهها را پیگیری می‌کنند؛ به طوری که طراحی و ساخت برخی تسهیلات در مسیر مانند چراغ‌های راهنما، علائم راهنمایی و رانندگی و... را دانش آموزان به مسؤولان شهری پیشنهاد می‌کنند.

چگونگی اجرای طرح «پیاده تا مدرسه» به این شکل است که تاریخ هفته بین المللی پیاده‌ها؛ همچنین روزهای خاص پیاده روی در مدرسه و از طریق مسؤولان به دانش آموزان اعلام شده، آنها با ثبت نام داوطلبانه به همراه خانواده‌های شان در این برنامه شرکت می‌کنند. برخی از مدارس شهرهای جهان علاوه بر این مدت زمان، در طول سال نیز روزهای خاصی را به طرح «پیاده تا مدرسه» اختصاص می‌دهند تا فرهنگ پیاده روی را به طور دائمی در بین دانش آموزان رواج دهند. سازمان بین المللی پیاده‌ها که از سال ۲۰۰۰ با بین المللی شدن این طرح، به اجرای آن در سراسر دنیا و همگانی شدن آن کمک می‌کند از حضور کشورهای جدید نیز به گرمی استقبال می‌کند. کشورهایی که خواستار حضور در این طرح مشارکتی هستند می‌توانند با ثبت نام در سایت <http://www.walktoschool.org> مراحل اداری را طی کرده و با چگونگی اجرای آن در مدارس کشور خود آشنا شوند.

سازمان بین المللی پیاده‌ها در سال گذشته در برخی از شهرهای جهان این طرح را در سراسر ماه اکتبر (مهرماه) اجرا کرد و در نظر دارد در سال تحصیلی جدید در تمام شهرهای دنیا این طرح را به صورت یک ماهه به مرحله اجرا در بیاورد تا به جای هفته پیاده تا مدرسه، ماه پیاده تا مدرسه در مدارس کشورهای جهان به طور هم زمان برگزار شود.

وقتی در سال ۱۹۹۴ شورای شهر هر تفرود^۱ انگلیس طرح «پیاده تا مدرسه» را برای نخستین بار در این شهر کوچک اجرا کرد، شاید هیچ فردی تصور جهانی شدن این ایده را در ذهن نداشت، اما در سال گذشته و در دوازدهمین سال اجرای آن، میلیون‌ها نفر از سراسر دنیا مشارکت کردند.

جشنواره سالانه «پیاده تا مدرسه» در حالی دهمین سالگرد رسمی اجرای خود را پشت سر گذاشت که کم تر از یک ماه دیگر، یازدهمین سال اجرای این طرح در ۴۰ کشور دنیا برپا می‌شود. پیش بینی می‌شود در سال جاری بیش از سه میلیون نفر در این طرح مشارکت داشته باشند.

هفته «پیاده تا مدرسه» از سوم اکتبر (۹ مهر) آغاز می‌شود و دانش آموزان به همراه والدین و معلم‌های خود در مسیرهای پیش‌بینی شده به مدرسه می‌روند. این طرح در سال نخست اجرا، توجه انجمن «عابران پیاده» در بریتانیا را به خود جلب کرد و آن‌ها این طرح را به عنوان ایده‌های ابتکاری و نو در سراسر بریتانیا معرفی کردند. سال ۱۹۹۶ انجمنی دیگر با عضویت ۱۰۰ حکومت محلی به انجمن «عابران پیاده» پیوست، تا هفته پیاده تا مدرسه را همزمان با هفته امنیت کودکان در بریتانیا اجرا کند. با شناخته شدن این طرح، مدیران شهری شهرهای ایالت متحده آمریکا در سال ۱۹۹۷ در صدد اجرای آن در شهرهای خود بر آمدند. در سال ۱۹۹۸، ۱۶ هزار دانش آموز کانادایی از پنج استان این کشور به همراه ۱۷۰ هزار دانش آموز آمریکایی به این طرح که مراحل جهانی شدن خود را طی می‌کرد، پیوستند.

کم کم این طرح در دنیا شناخته تر می‌شد تا این که در سال ۲۰۰۰ به عنوان طرحی بین المللی در بسیاری از کشورهای جهان اجرایی شد. این حرکت خواهان برخی تغییرات در جوامع جهانی است که از جمله آن می‌توان به ترغیب افراد برای انجام فعالیت‌های فیزیکی اشاره کرد. رسیدن به این هدف با آموزش دانش آموزان درباره مهارت‌های پیاده روی ایمن دنبال می‌شود.

این طرح به اجتماعی شدن بیش تر والدین؛ همچنین دانش آموزان کمک می‌کند چرا؛ که بسیاری معتقدند دروازه‌های مدارس به نسبت مکان‌های عمومی، سوپرمارکت‌ها و... بهترین جا برای یافتن آدم‌های جدید است. دانش آموزان همچنین در مسیرهای پیش بینی شده

پانویشت:

1-Hertford

پرگردان: محبوبه خوانساری

منبع:

<http://www.walktoschool.org>

تحول در ساماندهی اتوبوس رانی سئول



کارت هوشمند نیز به تدریج وارد سیستم جدید اتوبوسرانی سئول شد که بر مبنای استانداردهای بین المللی، افزایش ظرفیت و میزان مسیر طی کرایه مسافران را محاسبه می کند. در این سیستم مسافران بر پایه مسیر سفر خود، کرایه می پردازند که حداکثر مسافت ۱۰ کیلومتر و کرایه آن ۸۰۰ وون کره است و بعد از این مسافت به ازای هر ۵ کیلومتر ۱۰۰ وون باید اضافه شود. همچنین تعریف نظام هماهنگ کرایهها برای هر یک از وسایل حمل و نقل عمومی از دیگر دستاوردهای طرح اصلاحی سئول بود. در طرح اصلاحی نظام اتوبوسرانی سئول، کسب درآمد و افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی تحقق پیدا کرد. بنابراین در سال ۲۰۰۴ میلادی روزانه ۶۷۷ هزار نفر از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کردند که نسبت به سال قبل از آن ۷/۱ درصد افزایش داشت و این رقم درباره استفاده از اتوبوس با افزایش ۱۱/۲ درصدی روبه رو شد به طوری که روزانه ۵۴۹ هزار نفر تنها از اتوبوس برای سفرهای شهری خود استفاده می کنند.

میزان درآمد از کل سیستم حمل و نقل عمومی با رشد ۱۲/۹ درصدی در هر روز روبه رو شد که در این بین درآمد روزانه اتوبوس رانی سئول نسبت به سال گذشته ۵/۲ درصد افزایش یافت. استفاده از کارت هوشمند در مترو سئول به ۷۱ درصد رسید که رشد ۶ درصدی داشت و ۸۹ درصد از مسافران هم از کارت هوشمند برای اتوبوس بهره بردند که نسبت به سال قبل از آن ۱۰ درصد رشد داشت؛ همچنین سرعت حرکت اتوبوسها به ویژه در خطوط ویژه به طور چشم گیری افزایش پیدا کرد؛ چنانچه اتوبوسهای خطوط ویژه ۶ برابر اتوبوسهای خطوط دیگر دیگر مسافر جابه جا می کنند. شکل گیری خطوط ویژه اتوبوس و تقسیم راهها به دو بخش مخصوص اتومبیل و اتوبوس، سرعت حرکت را در این دو بخش تقریباً یکسان کرد. به طور کلی افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل همگانی نشان می دهد که استفاده از خودرو شخصی در این شهر به طور چشمگیری کاهش پیدا کرده است. با طرح اصلاحی هم تعداد مسافران مترو و هم اتوبوس افزایش پیدا کرد و تاثیرات مثبت محیطی را به بار آورد که از جمله آن کاهش آلودگی هواست. برای کاهش آلودگی هوا ۸۱۵ اتوبوس گازسوز به ناوگان اتوبوسرانی اضافه شد و قرار است به تدریج این نوع از اتوبوسها جایگزین اتوبوسهای دیزلی شود.

منبع: <http://www.tehranmetrooz.ir>

حمل و نقل این شهر نیازمند یک راه حل اساسی است. پیشنهاد نوسازی سامانه حمل و نقل این شهر داده شد و تمام سازمانهای مربوطه برای برطرف کردن این مشکل بسیج شدند. هدف از طرح اصلاحی، ساخت یک شبکه هماهنگ و افزایش سطح خدمات حمل و نقل عمومی بود. بر پایه این طرح، خطوط اتوبوسرانی به چهار بخش اصلی، فرعی، گردشی و ویژه تقسیم می شوند. هم اکنون ۹۰ خط اصلی، ۲۸۵ خط فرعی، ۵ خط گردشی و ۳۹ خط ویژه در سطح این شهر شکل گرفته است. رنگ اتوبوسها در این خطوط با توجه به مسیر آنها تغییر می کند. رنگ آبی برای اتوبوسهای خطوط اصلی، سبز برای خطوط فرعی، زرد برای خطوط گردشی و قرمز برای اتوبوسهای خطوط ویژه استفاده می شود.

در طرح اصلاحی، سامانه کنترل اتوبوسها در خطوط اتوبوسرانی اجرایی شده و با ایجاد مرکز مدیریت اتوبوسهای شهر، بر چگونگی حمل و نقل در سئول نظارت شد. در این مرکز با استفاده از سامانه GPS یا مکان یابی اتوبوسها، اطلاعات مورد نظر هم در اختیار رانندگان و هم در اختیار مرکز مدیریت قرار می گیرد. اجرای سامانه مکان یابی اتوبوسها مهم ترین بخش طرح اصلاحی است که هزینه نصب آن بر روی ۵ هزار اتوبوس، ۵/۲ میلیون دلار شد و قرار است تا در سال آینده ۳ هزار اتوبوس دیگر به این ابزار مجهز شوند.

نخستین بار، ۶۱۰ سال پیش حکومت چوسان شهر سئول را به عنوان پایتخت کره جنوبی برگزید. نظام حمل و نقل سئول از ابتدا بسیار بد بنا شد؛ چرا که شهر از نظر جغرافیایی در احاطه کوهها قرار داشت و این موضوع شرایط ویژه ای را برای آن ایجاد می کرد. اوایل قرن بیستم میلادی و در زمانی که کره تحت استعمار ژاپن بود، شبکه ریلی در سئول راه اندازی شد و قطارهای برقی در شهر به راه افتاد.

قطار برقی تا دهه ۱۹۶۰ میلادی اصلی ترین وسیله حمل و نقل عمومی در سئول بود و از دهه ۱۹۶۰ با احیای اقتصاد این شهر، ۸۵ درصد مردم از اتوبوس برای سفرهای شهری خود استفاده می کردند. در دهه ۱۹۷۰، مترو سئول راه اندازی شد. به طوری که تا سال ۲۰۰۰ میلادی این شهر مجهز به ۸ خط مترو به طول ۲۸۷ کیلومتر شد.

با ساخت خطوط مترو سهم این وسیله حمل و نقل در سفرهای شهری از ۲۹/۴ درصد در سال ۱۹۹۶ به ۴۳/۳ درصد در سال ۲۰۰۲ رسید و این باعث شد که اتوبوسهای این شهر مسافران خود را از دست بدهند و برخی از خطوط اتوبوس رانی در طول این سالها تعطیل و شرکت های مربوطه ورشکست شوند.

در سالهای بعد وضع حمل و نقل سئول روز به روز بدتر می شد و کارشناسان اعلام می کردند که مشکل



شهر بدون چراغ راهنمایی

چندی پیش در یکی از شهرهای شمالی هلند، تمام چراغ‌ها و تابلوهای راهنمایی جمع‌آوری و خطوط متمایز کننده حریم خیابان و پیاده‌رو پاک شدند تا این که سواره‌ها و پیاده‌ها با تعامل کامل در کنار یکدیگر تردد کنند. گفته می‌شود که از زمان اجرای این طرح، تعداد سوانح رانندگی به میزان قابل توجهی در این شهر کاهش یافته است. در چنین شهرهایی سواره‌ها و پیاده‌ها نسبت به یکدیگر حق تقدم ندارند.

برلین: یکی از شهرداری‌های آلمان تصمیم گرفته تمام چراغ‌های راهنمایی و همچنین تابلوهای ایست‌را از مرکز شهر جمع‌آوری کند. کارشناسان شهرداری پس از انجام کار کارشناسی به این نتیجه رسیده‌اند که این اقدام باعث افزایش ضریب ایمنی خیابان‌ها و همچنین کاهش تعداد تصادفات خواهد شد. البته هزینه جمع‌آوری این چراغ‌ها بالغ بر ۲/۱ میلیون یورو خواهد شد که نیمی از آن را اتحادیه اروپا تقبل خواهد کرد.



منبع: <http://www.hamshahr.ir>

فراغت از مدرسه در پارک



«کودک در پارک» نام طرح فراغت از مدرسه است که شهرداری شهر بلو هوریزونت برزیل آن را گسترش داد. این طرح یکی از روش‌های تربیتی است که مهارت‌های زندگی را به دانش‌آموزان آموزش می‌دهد. این طرح ۱۸۰ هزار نفر را تحت پوشش خود درآورده است. در طول سه سال اجرای این طرح، «کودک در پارک» به عنوان تجربه موفق شناخته می‌شود که توانسته ارتباط خوبی بین کودکان، پارک، جامعه و مربیان فراهم کند. علاوه بر این شهردار این شهر با اجرای طرح «کودک در پارک» سعی در تولید دانش و اجتماعی کردن دانش‌آموزان دارد.

کلید اجرایی شدن این طرح در سال ۱۹۹۳ زده شد و بعد از معرفی شدن این طرح در مدارس عادی شهر، مرکز جمعیت و توسعه فرهنگی مسؤولیت اجرای آن را بر عهده گرفت. فعالیت‌هایی که در پارک نمونه برای اجرای طرح اتفاق افتاد؛ شامل: فعالیت‌های ورزشی از قبیل فوتبال، هندبال و ژیمناستیک بود که فرصت دوستی و رقابت را بین دانش‌آموزان، والدین و مربیان فراهم می‌کرد.

آموزش‌های زیست محیطی در تلاش برای بالا بردن آگاهی کودکان نسبت به ارتباط نزدیک بین انسان و طبیعت است که با کلاس‌های تئوری و عملی

پارک‌های شهری برای اجرای این برنامه تجهیز شده‌اند.

این طرح به عنوان یکی از طرح‌های موفق یونسکو معرفی شده است.

برگردان: محبوبه خوانساری

منبع: <http://www.unesco.org/most/southam8.htm>

اجرای می‌شد و در کنار آن خدمات مشاوره‌ای هم لحاظ شده بود. موسیقی و تئاتر از دیگر برنامه‌های لحاظ شده در این طرح است که احترام به شهروندان و آشنایی با هنر دیگر فرهنگ‌ها در آن دیده شده است. دانش‌آموزان رده سنی ۷ تا ۱۴ سال مجاز به استفاده از برنامه‌های این طرح ابتکاری هستند و



مدارس سبز در شیکاگو افزایش می یابد

ساختمان این مدرسه دقیقاً بر پایه اصول صرفه جویی در مصرف انرژی و حفاظت محیط زیست طراحی شده است. مدرسه سبز کوچک دیگری هم در شمال شیکاگو و به نام «پدیدی کراسینگ چارتر» چند سال پیش بازگشایی شد.

با این حال «تارکینگتون» نمونه برجسته‌ای از مدرسه سبز در آمریکاست. این مدرسه در جنوب غرب شیکاگو، در مجاور خانه‌های ویلایی، یک پارک بزرگ، فروشگاهها و رستوران‌ها قرار گرفته است.

جان‌هاوارد مدیرعامل شورای ساختمان‌های سبز آمریکا می‌گوید: «ارزش این ساختمان تنها در منطبق بودن آن بر اصول زیست محیطی و مصرف کم تر از منابع انرژی نیست بلکه اهمیت آن در تاثیری است که سبزی این ساختمان در روحیه دانش آموزان دارد؛ هم چنین کیفیت هوای ساختمان‌های سبز نسبت به دیگر ساختمان‌ها بهتر، میزان ابتدای دانش آموزان به بیماری کم تر و فعالیت درسی آنها هم بهتر خواهد بود.»

«ونیسنت ایتورالده» مدیر این مدرسه می‌گوید: «بام سبز مدارس موقعیتی را برای آموزش و آرایه دروسی در رابطه با چرخه زمین و زندگی گیاهان به دست می‌آورد. هم چنین دانش آموزان بیش تر متوجه محیط زیست خود شده، به تعمق در آن می‌پردازند و در نهایت با شیوه‌های صرفه جویی در مصرف انرژی بیش تر آشنا می‌شوند.» این پروژه جدای از دانش آموزان برای والدین آنها هم جذاب است، همان طور که یکی از آنها می‌گوید: «روز اولی که فرزند یازده ساله ام را به «مدرسه تارکینگتون» بردم خودم مشتاقانه به تماشای ساختمان این مدرسه پرداختم و از چنین طراحی‌ای بسیار شگفت زده شدم.»



1-Tarkington

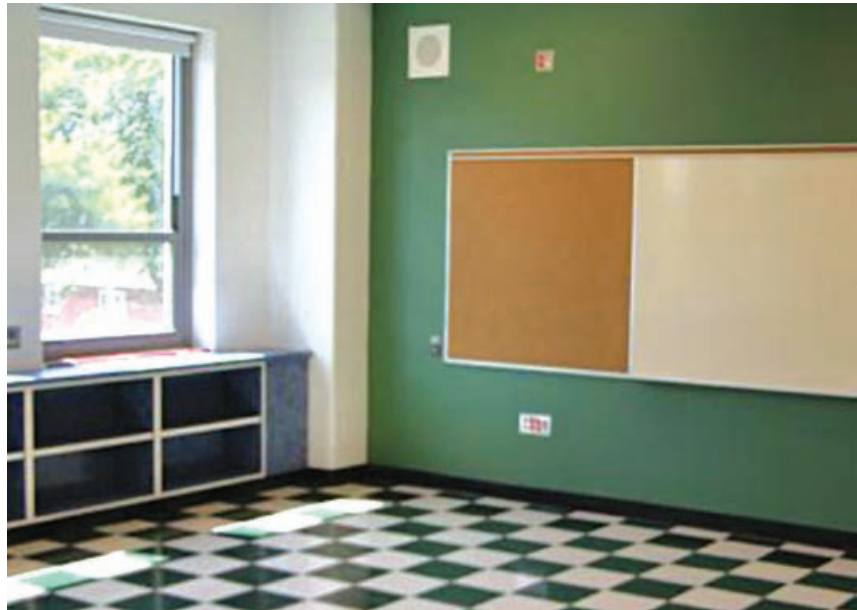
پانوش:

پرگردان: محبوبه خوانساری

منبع: www.ap.org

لینک مستقیم:

<http://news.mongabay.com/2005/1001-ap.html>



«جولی چملین» مدیر پروژه بام سبز «تارکینگتون» می‌گوید: «این بام سبز، به شکل باغچه کوچکی است که گیاهانش خودرو بوده، نیازی به آبیاری ندارند و در تعدیل هوای شیکاگو موثرند.»

«دالسدوگا» دانش آموز دوازده ساله این مدرسه می‌گوید: «این مدرسه یکی از بهترین مدارس آمریکا است زیرا ما می‌توانیم کلاس علوم را در بام مدرسه و میان گل‌ها برگزار کنیم.» دانش آموزان کلاس علوم این مدرسه حتی می‌توانند از نزدیک لانه‌سازی کبوترها را هم ببینند. وجود خاک و گیاه در بام ساختمان این مدرسه، سبب حفظ گرمای ساختمان در زمستان و سرمای آن در تابستان می‌شود. بخشی از آب باران را خاک بام سبز مدرسه جذب کرده و مازاد آن از طریق لوله کشی، خارج می‌شود.

با اجرای این طرح و در طرح‌های مطالعاتی دیگر در این زمینه، برنامه ریزان به این فکر افتادند که از انرژی خورشید و باد در ساخت این نوع مدارس باید کمک گرفت. «مدرسه ابتدایی تارکینگتون» یکی از ۱۱۰ مدرسه ایالات متحده است که به دنبال دریافت گواهی «سبز» از شورای ساختمان‌های سبز آمریکاست. طرفداران این پروژه می‌گویند: «تارکینگتون جهش بزرگی را به سمت سبز کردن باهما خواهد داشت؛ زیرا این مدرسه نه در یک شهر کوچک که در شهر بزرگی چون شیکاگو قرار دارد.»

دانش آموزان مدرسه ابتدایی تارکینگتون^۱ روز اول سال تحصیلی جدید را در مدرسه‌ای آغاز کردند که بام ساختمان مدرسه مملو از گل و گیاه بود.

این دبستان نخستین مدرسه در ایالت متحده آمریکاست که در طراحی آن به مسأله محیط زیست و فضایی سالم برای دانش آموزان توجه شده است. از جمله ویژگی‌های این مدرسه سقف انعکاس دهنده نور آن است که در هوای گرم انرژی خورشید را انعکاس می‌دهد و باعث خنکی ساختمان می‌شود؛ همچنین سیستم آب رسانی به این مدرسه به گونه‌ای است که از شرایط عادی ۳۰ درصد کم تر آب مصرف می‌شود و ۵۰ درصد از منابع الکتریسیته این ساختمان از منابع تجدید پذیر تأمین می‌شود.

نکته قابل توجه آن است که این مدرسه در شهر شلوغی چون شیکاگو ساخته شده که بیش تر ساختمان‌های آن از بتن و فولاد هستند. حامیان سبز کردن بام این مدرسه معتقدند: «مدرسه تارکینگتون» یک ایده زیست محیطی است که می‌تواند به صورت جریانی غالب در ساختمان سازی شهری تبدیل شود. در طراحی این ساختمان از نور طبیعی استفاده بهینه شده است و در آن از سیستم‌های خنک کننده کم تر استفاده شده است و در عین حال با استفاده صحیح از عناصر و مصالح ساختمانی مناسب به مطبوع بودن هوای داخل مدرسه کمک شده است.

آموزش الکترونیکی

راهبرد نوین آموزش برای کارکنان شهرداری ها



□ جعفر ستایش ولی پور

است. در این جا مختصراً فرآیند ادراک و شناخت را که منجر به فراگیری می شود، مورد بررسی قرار می دهیم:

- ۱- دریافت، توجه: ادراک انتخابی (Selective)
- ۲- فیلتر: دریافت اطلاعات مورد علاقه و حذف دیگر اطلاعات.
- ۳- مرتب سازی و ساماندهی اولیه اطلاعات در حافظه کوتاه مدت. (Short Term Memory)
- ۴- انتقال اطلاعات به حافظه طولانی مدت (Long Term Memory) (انتقال سمبل ها، الگوهای زبانی و ...)
- ۵- ذخیره اطلاعات و ساختارهای دانش (Knowledge Structure) در حافظه طولانی مدت.
- ۶- تبادل اطلاعات با حافظه کوتاه مدت.
- ۷- بررسی اطلاعات در حافظه کوتاه مدت (افزودن اطلاعات و ساختارهای اطلاعاتی جدید).

ما همواره در معرض انبوه اطلاعات قرار داریم. هنگامی که با استفاده از فیلترهای ذهن مان این اطلاعات را فیلتر، دسته بندی و سازماندهی نموده به حافظه اصلی و طولانی مدت خویش انتقال می دهیم، به گونه ای که بعدها بتوانیم آن ها را بازیابی نماییم، اصطلاحاً

مقدمه

آموزش از پیچیده ترین علوم بشری است. این علم از یک سو با ادراک و شناخت انسان و از سوی دیگر شرایط و عوامل محیطی و عواملی چون فناوری و ابزار سر و کار دارد. جهت اجرا و پیاده سازی یک سیستم موفق آموزش و فراگیری الکترونیکی، نخست بایستی رویکردهای موفق آموزش و فراگیری، چون به کارگیری فناوری ها و ابزارهای مختلف را مورد بررسی دقیق قرار دهیم. در این مقاله به طور اجمالی به مهم ترین مسائل و مفاهیم مطرح در بحث آموزش و فناوری های مربوط به تأکید بر شهرداری ها اشاره می نماییم.

فرآیند ادراک و شناخت

از آن جایی که عمده ترین هدف سیستم های آموزشی و به ویژه سیستم های آموزش و فراگیری الکترونیکی، انتقال دانش و مهارت های مطلوب به فراگیرنده می باشد، در این قسمت دو مفهوم دانش (Knowledge) و اطلاعات (Information) را تعریف نموده، با هم مقایسه می نماییم. در یک دیدگاه کلان برای دستیابی به دانش می باید فراگیری صورت پذیرد. فراگیری یک فرآیند درکی و شناختی

اطلاعات به دانش تبدیل گشته است؛ بنابراین کسب اطلاعات و بیان اثر آن، ملزوم کسب دانش و در نتیجه فراگیری است. با این دیدگاه، هنگامی که طی فرآیند ادراکی و شناخت بیان شده، دانش کسب می‌شود، اصطلاحاً گفته می‌شود که فراگیری صورت پذیرفته است.

تعریف فراگیری

هنگامی که کسب اطلاعات و دانش منجر به واکنش و بروز آثار آن می‌شود، فراگیری صورت پذیرفته است. در واقع فراگیری عبارت است از: اثر تغییرات در رفتار، بر اثر کسب دانش.

رویکردهای مختلف آموزش و فراگیری

سه روش اصلی آموزش و فراگیری به شرح زیر می‌باشد:

۱- Instructional

در این روش تأکید اصلی بر استاد و اطلاعات آموزشی است و هدف انتقال اطلاعات از استاد به دانشجو است. این روش اصطلاحاً استراتژی طوطی وار (Parrot Strategy) نامیده می‌شود.

۲- Constructivist

در این روش تأکید بر شخص دانشجو (فراگیرنده) می‌باشد. هر شخص معلومات و دانش خود را می‌سازد. در واقع، فراگیرنده مسؤول فراگیری خویش می‌باشد. استاد (آموزشیار) نقش راهنما و دستیار را فرآیند آموزش و فراگیری ایفا می‌نماید. این روش اصطلاحاً استراتژی فکر کننده خلاق (Creative Thinker) نامیده می‌شود.

۳- Social Constructivistic

در این روش یا هدف فراگیری و کسب دانش، به مطالعه به صورت گروهی در تعامل با یک اجتماع (جامعه فراگیری (Learning Society)) پرداخته می‌شود. فراگیری این روش اصطلاحاً فرآیندی در قالب یک فعالیت اجتماعی (Social Activity) است.

نظریه انگیزش (Engagement Theory)

ایده اصلی این نظریه این است که بایستی از راه مناسبی از طریق تعامل با دیگران و انجام کارهای تشویقی، دانشجو انگیزه مناسبی جهت شرکت در فعالیت‌های فراگیری کسب نماید. در حالیکه اصولاً این انگیزش می‌تواند بدون به کارگیری فناوری به وجود آید، با این وجود بنا به عقیده ارائه دهندگان این نظریه، استفاده از فناوری می‌تواند در ایجاد انگیزه قوی تر و سهل الوصول تر مفید واقع گردد.

آموزش از راه دور

یکی از دستاوردهای مهم فناوری نوین اطلاعات تأثیر و کاربرد اینترنت در آموزش، آموزش‌های مجازی و آموزش‌های راه دور

است. تعاریف بسیاری از آموزش از راه دور و شکل‌های ارتباطی از راه دور وجود دارد، ولی آن چه مسلم است این نوع آموزش‌ها فرصت‌های آموزشی برای هر کس، در هر کجا و هر زمان مهیا می‌گردد، در حالی که نظام‌های عادی آموزشی از این مکان بی‌بهره هستند.

فواید آموزش از راه دور

فواید و فرصت‌هایی که آموزش از راه دور ایجاد می‌کند، عبارت‌اند از:

- آموزش طیف وسیعی از مخاطبان.
- بر آورده کردن نیازهای دانشجویان و دانش‌آموزانی که امکان حضور در محل را ندارند.
- امکان ارتباط بین دانش‌آموزان و دانشجویانی که دارای فرهنگ‌ها، عقاید و تجربیات مختلفی هستند.
- بهره‌گیری از مربیان و سخنرانانی که در داخل کشور زندگی نمی‌کنند.

روش‌های آموزشی و یادگیری از راه دور

امروزه نظام‌های نوین زیر جایگزین نظام‌های سنتی یادگیری و یاددهی (یعنی روش‌های تدریس خصوصی، سخنرانی) شده‌اند:

■ دروس چند رسانه‌ای

این دروس به صورت گسترده و با استفاده از عناصر تصویری، ارتباطی، گرافیکی و اجزای شبیه‌سازی شده، متحرک سازی و نیز عناصر ارتباطی برای هدایت و راهنمایی، بازگشت و بحث درباره‌ی دروس و موضوعات درسی برگزار می‌گردند.

■ ساز و کارهای ارتباطی پیشرفته

این ساز و کار هر گونه متون همزمان، نا همزمان و ارتباطات سمعی و بصری را حمایت می‌کند. این مورد به دانشجویان امکان تمرین در مباحث آموخته شده را می‌دهد.

■ آزمون‌های مکتوب

به این ترتیب، سؤال و آزمون‌ها از راه ارتباطات شبکه‌ای توزیع، تصحیح و عودت می‌گردند. این امتحانات از طریق ویدئو کنفرانس پشتیبانی و اجرا می‌شود.

■ سمینارهای مجازی

بدین وسیله گروه‌های مختلف دانش‌آموزان در محیط‌های مختلف جغرافیایی را به هم مرتبط می‌سازد.

■ آزمایشگاه‌های مجازی مشارکتی

این آزمایشگاه‌ها از فعالیت‌های گروهی حمایت می‌کنند. مانند کارگاه‌های مهندسی نرم افزاری.

■ عوامل دانشگاهی هوشمند

عوامل دانشگاهی هوشمند که به اطلاع رسانی، پشتیبانی و راهنمایی دانش‌آموزان و دانشجویان می‌پردازند.

ابزارهای آموزشی از راه دور

آموزش از راه دور از ابزارها و وسایل مختلفی بهره می‌گیرد.



این ابزارها در ۴ دوره اصلی قرار می‌گیرند:

الف- ابزارهای صوتی

شامل ابزارهای صوتی آموزشی دو طرفه مانند تلفن‌های تعاملی، ویدیو کنفرانس، رادیو موج کوتاه و نیز ابزارهای یک سوپه از قبیل نوار صوتی و رادیو.

ب- ابزارهای تصویری

شامل اسلاید، فیلم، نوارهای ویدیویی و کنفرانس‌های ویدیویی.

پ- داده

رایانه‌ها اطلاعات را به صورت الکترونیکی ارسال و دریافت می‌دارند. به این دلیل واژه داده‌ها برای شرح و توصیف طیف وسیعی از ابزارهای آموزشی به کار می‌رود. کاربردهای رایانه برای آموزش از راه دور متنوع و شامل موارد زیر است:

۱- آموزش به مدیریت رایانه.

۲- آموزش به کمک رایانه.

۳- آموزش به واسطه رایانه.

۴- پست الکترونیکی، دور نگار، کنفرانس‌های رایانه‌ای همزمان و شبکه جهانی وب.

ت- چاپ

عنصر اصلی در برنامه‌های آموزش از راه دور به ویژه در سیستم مبادله و تحویل اطلاعات ابزارهای چاپی به شمار می‌آیند.

عوامل اصلی در فرآیند آموزش از راه دور

در فرآیند آموزش‌های از راه دور، عوامل زیر مشارکت دارند:

□ دانش آموزان و دانشجویان

صرف نظر از محتوای آموزشی، نقش اساسی و رکن اصلی در فرآیند آموزش را دانش آموزان به عهده دارند.

□ مربیان و استادان

موفقیت فعالیت آموزشی بستگی زیادی به توانایی، مهارت و دانش مربیان و استادان آن دارد.

□ تسهیل کنندگان ارتباطی

پایگاه‌های تسهیل کننده، به عنوان پل‌های ارتباطی بین دانش آموزان و مربیان هستند. این پایگاه‌ها بایستی بین توقعات و انتظارات معلم و نیز نیازهای آموزشی و خدماتی دانش آموزان هماهنگی و ارتباط ایجاد کنند.

□ کارکنان پشتیبانی

یکی از ارکان مهم پیشرفت هر برنامه آموزش از راه دور، راه کارکنان پشتیبانی تکوین می‌دهند، این گروه عملیاتی مانند ثبت نام دانش آموزان، کپی منابع و توزیع آن‌ها، سفارش کتاب‌های درسی، امنیت و حق مؤلف و گزارش‌ها را به عهده دارند.

□ مدیریت

این گروه تصمیم گیرندگان، سازندگان و داوران آموزشی محسوب می‌شوند و می‌بایستی بین عوامل مطرح شده در بالا، ارتباط صحیح را برقرار سازند.

پانویشت:

1-Student Model

2-Domain Model

3-Adaptive Drill & Practice

دانشگاه‌های مجازی

دانشگاه‌های مجازی یکی از اشکال آموزش‌های از راه دور هستند و اخیراً در کشورهای مختلف دنیا نقش بسزایی را در امر آموزش جوانان به عهده دارند. دانشگاه‌های مجازی مفهوم کلاس‌های سنتی درس را تغییر داده‌اند؛ گرچه بسیاری از فعالیت‌هایی که در کلاس مجازی صورت می‌گیرند، مشابه آنهایی هستند که در برنامه‌ها و کلاس‌های درس سنتی انجام می‌شوند، اما ماهیت و فضایی که این فعالیت‌ها در آن انجام می‌شوند، متفاوت است. در کلاس‌های مجازی دانشجویان در دوره‌هایی به صورت کنفرانس‌های رایانه‌ای شرکت می‌کنند. این دوره‌ها از راه اینترنت و شبکه‌های وب جهانی ارائه می‌شوند و از نرم‌افزارهایی استفاده می‌کنند که امکان برقراری ارتباط را برای دانشجویان فراهم می‌سازند. ورود به دوره‌ها از طریق رایانه شخصی در خانه یا در محیط کاری صورت می‌پذیرد.

تاریخچه آموزش‌های مجازی

تحقیقات در زمینه ITC در اواخر سال‌های ۱۹۵۰ و اوایل ۱۹۶۰ آغاز شد. پیشگامان هوش مصنوعی، کامپیوتر را ابزاری با توانایی تفکر همانند انسان برمی‌شمردند. تلاش در جهت تحقق این هدف باعث به وجود آمدن کامپیوترهایی سریع‌تر و قدرتمندتر شد، کامپیوترهایی که انتظار می‌رفت دیر یا زود، بتوانند مانند انسان فکر کنند. از جمله کارهایی که انسان به کمک قوه تفکر خود انجام می‌دهد آموزش و فراگیری است. در این جا مختصراً سیر تکاملی سیستم‌های هوشمند آموزش و فراگیری الکترونیکی^۱ را مورد بررسی قرار خواهیم داد.

۱- سیستم‌های تولید کننده آموزش به کمک کامپیوتر^۲

در سال ۱۹۶۰ پژوهشگران سیستم‌های آموزش با کمک کامپیوتر سیستمی را ایجاد نمودند که خود حالت تولید کنندگی داشت. بدین نحو که به کمک یکسری برنامه و روش، مجموعه‌ای از مسائل را برای ارتقاء کارایی فراگیرنده و کسب مهارت‌های جدید، تولید می‌کردند. این مسائل به طور عمده شامل یکسری مسائل ریاضی و نیز یادآوری لغات بود. روش عملکرد این سیستم‌ها، به این صورت بود که یکسری کارت خاص (Flashcard) خودکار ایجاد می‌شد. این کارت‌ها در قالب یکسری مسأله در اختیار فراگیرنده قرار می‌گرفت، سپس سیستم پاسخ فراگیرنده را دریافت کرده و نگهداری می‌نمود. در نهایت نتایج ارزیابی فعالیت فراگیرنده در ارتباط با مسائل مطرح شده، در قالب جدولی ارائه می‌گردید.

۲- تمرین‌های غیر وقتی^۳

در اواخر دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ بسیاری از پژوهشگران به رویکرد پرسیدن سؤال از فراگیرنده، ارزیابی پاسخ‌های ارائه شده و جدول بندی نتایج ارزیابی پرداختند و بدین طریق فراگیرنده را به عنوان فاکتوری در سیستم‌های آموزشی مورد بررسی قرار می‌دادند. لذا شماری از پژوهشگران به طراحی سیستم‌هایی پرداختند که بر اساس دسته بندی و ارزیابی کل پاسخ‌های داده شده توسط فراگیرنده،



انواع سیستم‌های آموزشی الکترونیکی هوشمند

سیستم‌های آموزشی هوشمند دو فرض اصلی را در ارتباط با مبحث یادگیری در نظر می‌گیرد. این دو فرض عبارت‌اند از: ۱- آموزش به وسیله کامپیوتر از این لحاظ که در آن محتوا و شیوه ارائه می‌تواند، با توجه به نیازهای هر شخص سازگار شود، نسبت به آموزش سنتی برتری دارد.

۲- دانشجو یا فراگیرنده در موقعیت‌هایی که به محیط به کارگیری دانش‌شان نزدیک تر باشد، بهتر یاد می‌گیرند. به عبارت دیگر در فراگیری همراه با عمل، یادگیری از اشتباهات و یادگیری با ساخت دانش به روش کاملاً شخصی نتیجه بهتری ارائه می‌دهد.

Case - Based Intelligent Tutoring System-1 (CB-ITS)

یکی از مهم‌ترین اقسام سیستم‌های آموزش الکترونیکی هوشمند می‌باشد که جهت آموزش در محیط‌های پیچیده و پویا ارائه می‌گردد. این سیستم یکسری تجارب را از طریق ارائه نمونه‌ها و مثال‌هایی ارائه می‌نماید.

Bayesian Network Based ITS-2

یکی دیگر از انواع مهم سیستم‌های هوشمند آموزش الکترونیکی، سیستم‌های مبتنی بر شبکه‌های (Bayesian) می‌باشند. یک شبکه (Bayesian) ساختار محتویات را با پروفایل شخص فراگیرنده و نیز شیوه فراگیری درهم آمیخته و ارائه کننده یکسری رویکرد آموزشی می‌باشد.

اجزای دانشگاه مجازی

اجزای دانشگاه مجازی عبارتند از:

■ Information Booth به دانشجویان در فهم دانشگاه مجازی، خدمات آن، سرفصل‌های دروس و مدارج تحصیلی کمک می‌کند.

■ Teaching Unit دفاتر و واحدهای آموزشی که واحدهای درسی، سمینارها، آزمایشگاه‌ها، پایان نامه‌ها و برنامه امتحانات را ارائه می‌دهند.

■ Student Office مسؤول خدمات اجرایی و اداری مانند ثبت نام درس‌ها، سمینارها، امتحان‌ها و کارگاه‌ها است.

■ Library امکان دسترسی به فهرست‌های اطلاعاتی و کتابخانه‌ای را فراهم می‌کند.

■ Cafeteria ارتباطات و اجتماعات دانشجویی را برای دانشجویان دور از دسترس؛ نیز گفت و گو و بحث رابرای آن‌ها فراهم می‌آورد.

■ Black Bord دانشجویان را در جریان اخبار قرار می‌دهد.

■ Research Center این مرکز به دانشجویان درباره فعالیت‌های تحقیقاتی و انتشارات اطلاع می‌دهد و نیز امکان ارتباط بین دانشجویان و پژوهشگران را فراهم می‌سازد.

■ Shop در این محل امکان خرید منابع درسی میسر است.

شاخص‌هایی را به عنوان نحوه و میزان پیشرفت فراگیرنده ارائه می‌کردند.

از آن جا که تنها ارائه اطلاعات در قالب الگوهای از پیش تعیین شده برای تمام فراگیرنده‌ها کافی نبود، در این نوع از سیستم‌های آموزش الکترونیکی، طراحان سیستم نحوه رویارویی فراگیرنده با یک سری مسایل و حالات را پیش بینی می‌نمودند. این سیستم‌ها تنها به مدل سازی رفتار فراگیرنده می‌پرداختند و هیچ تلاشی در زمینه مدل کردن مراحل فراگیری و دانش انجام نمی‌دادند. کسانی که از سیستم‌ها استفاده می‌کردند، با کمک ابزارهای افزایش دهنده مهارت و یاد آوری کننده، پیشرفت بسزایی در فراگیری داشتند.

۳- بحران در روان شناسی آموزشی و هوش مصنوعی در این دوره با توجه به افزایش قدرت محاسباتی و نیز ظهور فرضیاتی که همراهی هوش مصنوعی (AI) را در امور مختلف ضروری می‌دانست، امید بسیاری به پیشرفت سریع هوش مصنوعی وجود داشت اگر چه به زودی مشخص شد که حل مسائل (AI) بسیار پیچیده تر از ساخت کامپیوترهای سریع است؛ با این حال پژوهشگران (AI) در سال‌های ۸۰-۱۹۶۰ با وجود این که از هدف کامپیوترهای متفکر ده سال دور افتادند، همچنان خوش بین باقی ماندند. در این زمان روان شناسی آموزش در مورد فرضیات رفتاری به بررسی‌هایی پرداختند و تئوری (Piager) در زمینه فراگیری مطرح شد. در این دوره ایده پردازش نمادی اطلاعات مطرح شد که این ایده علاقمندان هوش مصنوعی در زمینه‌های زبان شناسی و پردازش زبان‌های طبیعی را به هم پیوند داد.

پردازش اطلاعات (IP) به عنوان یک پیشرفت برجسته در اواخر دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ رشد وسیعی نمود. در این دوره با استفاده از روش‌های پردازشی، ادراک انسان به عنوان یک جعبه سیاه، مورد پردازش قرار گرفت.

۴- هوش مصنوعی و سیستم‌های آموزشی هوشمند

در سال ۱۹۸۲ برای نخستین بار اصطلاح سیستم‌های آموزشی هوشمند برای توصیف سیستم‌های استنتاجی و تمایز آنها از سیستم‌های قبلی آموزش به کمک کامپیوتر به کار رفت. سیستم‌های هوشمند آموزش الکترونیکی را به صورت زیر می‌توان طبقه بندی نمود:

-Problem-solving Monitors.

-Coaches.-

-Laboratory Instruction.

-Consultats.

محققان به دنبال راهی برای طراحی مدلی بودند که بتوانند دانش دانشجو را در این سیستم‌ها نمایش دهند. در این زمان اصطلاح (Student Model) برای نمایش انتزاعی فراگیرنده به وسیله سیستم‌های کامپیوتری به کار گرفته شد.



مشکلات آموزش از راه دور

با وجود این که آموزش‌های مجازی و از راه دور محاسن فراوانی دارند اما نظام‌های آموزشی را دچار مشکلاتی نیز می‌نماید. برخی از این مشکلات عبارت‌اند از:

- نیاز مخاطبان به سواد رایانه‌ای.
- لزوم وجود استانداردهای خاص برای ارزیابی و برنامه‌های آموزشی.
- مسأله صدور و اعتبار گواهی نامه‌ها.
- متواری کردن آموزشگران.
- آموزش به زبان غیر بومی.
- مسائل مربوط به حق مؤلف منابع اطلاعاتی.
- نیاز به استفاده از ابزارها و تجهیزات خاص.
- امنیت شبکه.

آن افزایش دسترسی آحاد مختلف مردم به آموزش؛ همچنین توسعه زیر بناهای آموزشی و گسترش شاخه‌های علمی که باعث ایجاد روش‌های آموزشی متفاوت گردید، هزینه‌های آموزشی افزایش یافت. برای غلبه بر این معضل که ممکن بود از جمله عوامل محدود کننده توسعه علوم مختلف در جوامع گوناگون بشری باشد در دهه‌های اخیر به ویژه سال‌های گذشته دانشمندان فنون و روش‌های آموزشی جدیدی از جمله آموزش مجازی یا (Electronic Learning) به جامعه بشری عرضه داشته‌اند. در این نوع از آموزش با استفاده از اینترنت و با راه‌های گوناگون آموزشی مطالب لازم به فراگیر آموزش داده می‌شود. در این سیستم آموزشی پس از اتمام آموزش می‌توان با برنامه ریزی قبلی و اطلاع رسانی در زمان مشخصی به روش‌های مختلف آزمون به عمل آورد.

با توجه به جوان بودن جمعیت کشور، علاقه فراوان آنان برای ادامه تحصیل در مقاطع عالی و عدم امکان پاسخگویی به این نیاز آن‌ها از طرق سنتی از مدتی قبل بعضی از دانشگاه‌ها با تأسیس و راه اندازی مراکز آموزشی مجازی اقدام به برطرف کردن این نیاز جامعه نموده‌اند. در این راستا دفتر آموزش و مطالعات کاربردی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با توجه به شرح وظایف خود که آموزش و ارتقاء سطح علمی مدیران، کارشناسان و کارمندان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور می‌باشد، از سال گذشته آموزش الکترونیکی را سر لوحه اقدامات خود قرار داده است. بدین منظور و برای استفاده از امکانات آموزش مجازی دانشگاه‌های مختلف کشور، پس از بررسی‌های مختلف دانشگاه علم و صنعت انتخاب گردید و به صورت آزمایشی تعدادی از کارکنان شهرداری‌های کشور پس از طی مراحل لازم شروع به تحصیل در این دانشگاه نمودند. در ادامه این روند دفتر آموزش و مطالعات کاربردی اقدامات زیر را به عمل خواهد آورد یا در اقداماتی حال انجام است:

۱- بررسی میدانی و مطالعه وضعیت ارائه دروس توسط دانشگاه‌های مختلف به ویژه دانشکده‌های مجازی آن‌ها، انتخاب دانشکده آموزش مجازی دانشگاه شیراز به عنوان همکار و امضاء تفاهم نامه همکاری با آن به منظور آموزش فراگیران شهرداری‌ها.

۲- به موازات اقدامات فوق تلاش مضاعفی برای راه اندازی مرکز آموزشی مجازی توسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور صورت گرفته است؛ از جمله دعوت از کارگروه‌های تخصصی مختلف از دانشگاه‌های مختلف کشور و اخذ برنامه‌های آنان، انجام مطالعات کارشناسی در مورد محتوای فنی طرح‌های ارائه شده برای انتخاب به روزترین، جامع ترین و بهینه ترین طرح و اجرای طرح یاد شده.

مهم‌ترین قابلیت‌های یک سیستم مدیریت فراگیری الکترونیکی

- مدیریت کلاس و مدیریت فراگیرنده.
 - گزارش گیری (گزارش کارایی و پیشرفت).
 - یکپارچگی با سیستم‌های موجود (مانند ERP و...) و نیز به اشتراک گذاری اطلاعات با این سیستم‌ها.
 - سازوکارهای تعامل و همکاری.
 - سهولت شخصی سازی (myLMS)
 - قابلیت زمان بندی وقایع.
 - به روز رسانی پروفایل فراگیرنده.
 - قابلیت ارزیابی و سنجش.
 - مدیریت برنامه درسی.
 - مدیریت مهارت‌های فراگیرنده.
 - هدایت‌گر فراگیرنده در مسیر فراگیری و آموزش.
 - مدیریت آموزشیار.
 - مدیریت استفاده از منابع سخت افزاری و شبکه‌ای.
 - قابلیت تهیه پشتیبان.
 - دارای قابلیت (Load balancing)
 - دارای قابلیت امنیتی مناسب.
 - سهولت نصب و راه اندازی.
 - تطابق با استانداردهای (IMS, SCORM)
 - (Scalability)
 - قابلیت توزیع شدن.
 - سهولت پیکر بندی.
- خلاصه این قابلیت‌ها در جدول ۱ ارائه گردیده است:

جمع بندی و نتیجه گیری

همان طور که می‌دانیم اصلی ترین زیر بنای توسعه فرهنگی، علمی، و حتی صنعتی و اقتصادی در جوامع مختلف بشری در طول تاریخ آموزش و توسعه آن بوده است. با افزایش جمعیت و در کنار

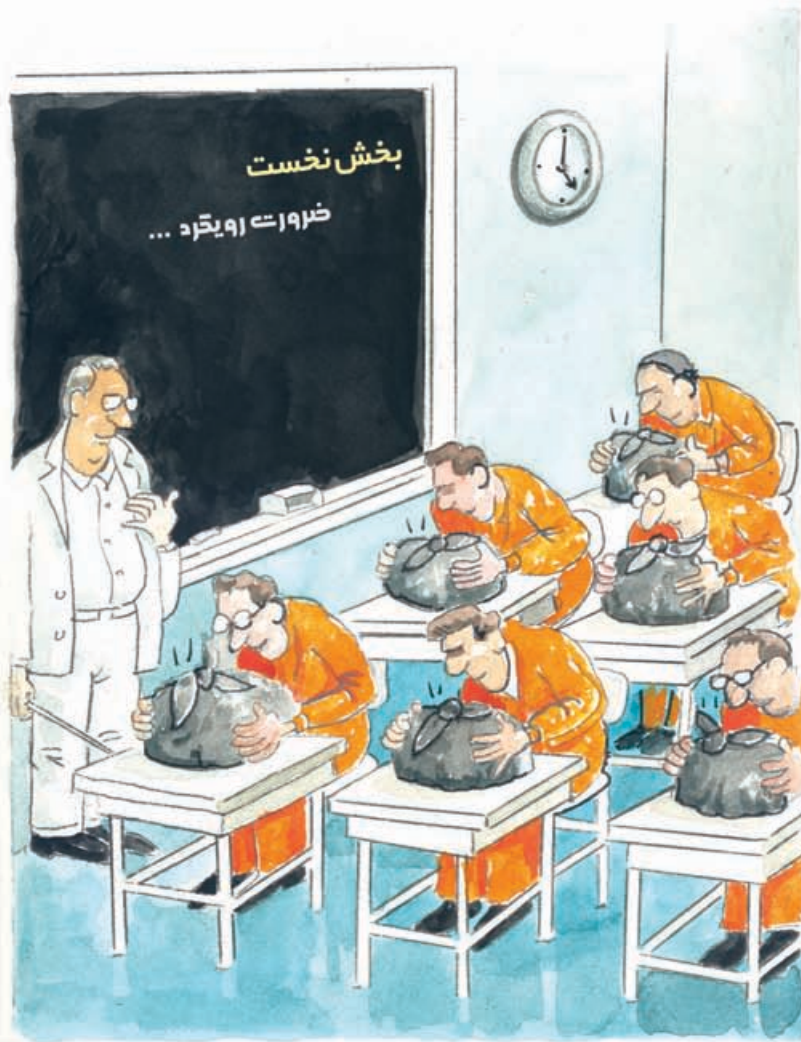


جدول شماره یک

ردیف	عنوان	شرح مختصر
۱	ثبت نام دانشجو	برای بهره گیری از خدمات آموزشی ارائه شده، دانشجو بایستی به نحو مطلوبی در دانشگاه مجازی ثبت نام نماید.
۲	سفارشی نمودن و سرویس «دانشگاه من»	دانشجو را قادر می سازد تا به نحو مناسب و مطلوب نسبت به طراحی و چینش مطالب در صفحه خاص خود اقدام نماید.
۳	دارا بودن ابزار تولید دروس مجازی	تولید این ابزار به استاد این امکان را می دهد که از طریق آن اطلاعات و دانش خود را به نحو مطلوبی در قالب چند رسانه ای و به صورت الکترونیکی تولید و ارائه نماید.
۴	ارائه دروس	قالب دیجیتالی به وجود آمده توسط استاد تحت عنوان درس مجازی الکترونیکی می تواند به دو صورت همزمان (Online) و غیر همزمان (Offline) در اختیار دانشجو قرار گیرد.
۵	برگزاری کلاس مجازی	دانشجویان را قادر می سازد در یک محیط با قابلیت های همکاری و تعامل به یادگیری به صورت همزمان بپردازند.
۶	کتابخانه مجازی	سیستم قادر است، برای بار نمودن فرآیند آموزش منابع غنی علمی را به صورت الکترونیکی در اختیار دانشجو، استاد و محقق قرار دهد.
۷	دارا بودن سیستم مدیریت یادگیری (LMS)	سیستمی که دانشگاه مجازی را قادر می سازد بر نحوه ارائه دروس الکترونیکی و کیفیت خدمات ارائه شده نظارت نماید؛ همچنین همه ی سرویس ها و خدمات ارائه شده ی این سیستم مدیریت می شود.
۸	دارا بودن سیستم مدیریت محتویات یادگیری (LCMS)	سیستمی که دانشگاه مجازی را قادر می سازد با بهره گیری از یک سری مؤلفه های امنیتی و اطلاعاتی، به نحو مناسبی محتویات یادگیری الکترونیکی (Learning Objects) را نگهداری و مدیریت نماید.
۹	کتاب مجازی الکترونیکی	ابزاری است جایگزین کتاب معمولی که در آن با بهره گیری از قالبهای چند رسانه ای طیف وسیعی از اطلاعات در قالب یک بسته چند رسانه ای در اختیار کاربران قرار می گیرد.
۱۰	سیستم ارزیابی هوشمند	این سیستم با استفاده از تکنیک ها و راهکارهای هوشمند آموزش، به ارزیابی کیفیت و نتایج آموزش می پردازد.
۱۱	دستیار آموزشی هوشمند	ابزاری است که با استفاده از تکنیک ها و الگوریتم های هوشمند استاد را در ارائه آموزش یاری می دهد.
۱۲	آموزشیار هوشمند	استاد آموزش دهنده هوشمند الکترونیکی
۱۳	سیستم مشاور الکترونیکی	ابزاری است برای ارائه خدمات مشاوره آموزشی
۱۴	سیستم پژوهش الکترونیکی	ابزاری در اختیار و پژوهشگران تحقیق
۱۵	سازوکار های Collaboration	سازوکارهایی برای تعامل دو سویه در امر یادگیری الکترونیکی
۱۶	سمینار مجازی	محیطی مجازی که در آن با استفاده از ابزارهای چند رسانه ای یک سمینار ارائه می گردد.
۱۷	سیستم پرتال اطلاع رسانی دانشگاه مجازی	یک سیستم یکپارچه ارائه دهنده کلیه خدمات آموزشی در قالب یک واسط یکسان

منبع:

- ۱- دلیقانی، میترا؛ دانشگاههای مجازی: چالشها و ضرورتها، <http://www.aut.ac.ir>
- ۲- خامنه، تورج؛ کلاسهای مجازی: <http://www.aut.ac.ir>
- ۳- سیستمهای هوشمند آموزش الکترونیکی: <http://www.aut.ac.ir>
- 4- <http://Vu.aicte.com>.
- 5- <http://www.reisu-fars.com>
- 6- <http://www.amouzeshtv.ir>



ضرورت رویکرد به آموزش‌های پودمانی در شهرداری‌ها

□ جواد نیکنام

کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری

امروزه بر هیچ فردی نقش و اهمیت والای آموزش پوشیده نیست، به عبارت دیگر این اصل که آموزش در ارتقا سطح دانش، توانمندی‌ها و نگرش‌های انسان‌ها تأثیر بسزایی دارد، مورد توافق تمامی صاحب نظران و متخصصان امر آموزش و تعلیم و تربیت است؛ لکن راهکارهایی که آموزش را به نحوی کارآمد و اثربخش ارائه کند و در نهایت تأثیرات قابل ملاحظه‌ای را در رفتار، نگرش، مهارت‌ها و توانمندی‌ها ایجاد کند، مطلب مهمی است که صاحب نظران امر آموزش همواره در حال بررسی و مطالعه آن هستند. یکی از سازوکار مکانیسم‌های برنامه ریزی و تدوین آموزش‌های کارکنان، رویکرد آموزش پودمانی در طراحی و تدوین آموزش‌های شغلی است. این رویکرد با تمرکز بر نیازهای اساسی شغل، شاغل و مهارت‌های مورد نیاز آنها، سعی در ارائه آموزش‌هایی است که علاوه بر برطرف کردن نیازهای آموزشی کارکنان، صرف هزینه‌های مالی و زمانی را تا حداقل کاهش دهد.

افزایش می‌یابد. در بعد اقتصادی، آموزش، انسان را در استفاده از ابزارها و وسایل کار توانمند می‌کند. آموزش به افراد می‌آموزد که چگونه بهترین، مفیدترین و کارآمدترین روش‌ها را دریافت کنند. در عصر حاضر، با تغییرات سریع در فناوری و اطلاعات، نیازها مرتباً تغییر می‌کند. دریافت تجربیات از راه همکاران بسیار کند و به صورت افقی بوده و طی سالیان طولانی انجام می‌پذیرد. چنان چه مراکز کار و تولید بخواهند از طریق انتقال تجربیات اقدام نمایند، در بازسازی نیروی انسانی دچار مشکل شده و نمی‌توانند پاسخگوی تقاضاها باشند، که در نهایت، در بهره‌وری کار و تولید عقب خواهد ماند. یکی از مؤلفه‌های مهم برای توسعه‌ی کشور، کارآمد نمودن کارکنانی است

نخستین کلید گشایش دروازه‌های فنی و دانش را می‌توان در امر آموزش جستجو نمود؛ در پرتو آموزش، خلاقیت‌ها شکوفا گشته و به بار می‌نشینند و جامعه به سمت کمال و توسعه راه می‌پیماید. برای عبور از این راه پرفراز و نشیب، تجهیز انسان‌ها به دستاوردهای علمی و فنی نخستین شرط است و این امر تحقق نمی‌یابد مگر از راه آموزش مستمر و هدف دار. اهمیت عنصر آموزش در عرصه‌های فرهنگی، اجتماعی، علمی و فنی غیرقابل انکار است. در سایه‌ی آموزش، انتقال تجارب پیشینیان ممکن می‌گردد و آگاهی از آخرین رویدادهای علمی و فنی جهان حاصل می‌شود. در نتیجه، فرآیند آموزش، کمیت و کیفیت رفتار آدمی بهبود یافته، توانایی‌های سازگاری شخص با محیط اطراف



آموزش پودمانی چیست؟

واژه پودمان یا "مدول"، معنای مختلفی دارد. در علوم تربیتی واژه پودمان تحت عنوان پیمانانه کردن، بخش کردن، واحد کردن یا آموزش گام به گام معنی می‌شود. گاهی "مدول" به واحد یا استاندارد اندازه گیری اطلاق می‌گردد، اما مرز مشترک همه تعاریف در آن است که مدول، واحدی مستقل و مجزا است، عملکرد این واحد در چارچوب خود، کامل و دارای شخصیت است و نیازمند عوامل و عناصر بیرون از خود نیست. نظام یا سیستم مدولار متشکل از واحدها و یا ابعاد استاندارد است که قابلیت انعطاف و سازگاری دارد. این تعاریف کم و بیش با آن چه که در فعالیتهای صنعتی و مشاغل فنی و حرفه‌ای با عنوان روش مدولار مطرح شده است نزدیک اند. در این جا مفهوم سیستم مدولار به مجموعه امکانات و تدارکاتی که در کنار هم و با هم برای اجرای یک وظیفه و یا کار معین وجود دارند به کار می‌رود و چنان چه برای یک آموزش معین به کار رود، آموزش مدولار گفته می‌شود.

ولی در آموزش‌های فنی و حرفه‌ای، مدول عبارت است از مجموعه‌ای از معلومات و مهارت‌هایی که به مدد آن‌ها اجرای یک مرحله مفید از کاری به طور مستقل ممکن می‌گردد. بدین ترتیب هر پودمان آموزشی را می‌توان به معنی درسی مستقل دانست که یادگیری محتوای آن، فارغ از هر درس دیگری امکان پذیر است. به عبارت دیگر هر پودمان آموزشی به صورت یک یا چند بسته آموزشی متشکل از چند واحد درسی است. به طور ساده، یک پودمان، یک واحد آموزشی خود فراگیر با تمرکز بر چند هدف عینی تعریف شده است.

ویژگی‌های اساسی آموزش پودمانی

مهم‌ترین این ویژگی‌ها را این گونه می‌توان بر شمرد:
از زیاد آموزشی و کم آموزشی اجتناب می‌گردد و نیازهای واقعی مد نظر قرار می‌گیرند.
با کم کردن زمان آموزش، هزینه‌های ضروری آموزش را کاهش می‌دهد.

امکان برنامه‌ریزی آموزشی برای مشاغل را با توجه به امکانات و شرایط بومی فراهم می‌سازد.

بستر ارتقاء هر فراگیر را بدون توجه به جمع فراگیران مهیا می‌سازد. امکان اشتغال فراگیر را در شغل مورد نظر، پس از طی پودمان‌های آموزشی مربوطه فراهم می‌سازد.

فراگیران در این رویکرد بسیار فعال اند و آزادی انتخاب برای آنان به مراتب بیش تر از دیگر رویکردهاست.
انتقال دانش به محیط کار را سرعت می‌بخشد.

به تفاوت‌های فردی توجه عمیقی دارد.
به واسطه خرد شدن آموزش‌ها در دوره‌های مستقل، ساده شدن محتوای آن مد نظر قرار می‌گیرد.

موفقیت و تسلط فراگیران در کسب مهارت‌ها، بر اساس استانداردها ارزشیابی می‌شود.

محاسن ایجاد و پیدایش آموزش‌های پودمانی^۱، نسبت به آموزش‌های سنتی متعدد است که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:
۱- آموختن مهارت‌ها و رسیدن به یادگیری در حد تسلط و انعطاف پذیری در زمان یادگیری حسب فرصت‌های یادگیرنده.

که در امر تولید در بخش‌های مختلف فعالیت می‌کنند. کارآمد شدن آنها به جز دریافت آموزش و تسلط این افراد در به کار و فناوری ممکن نمی‌گردد، هر چند مدیران بهترین و آخرین اطلاعات روز را هم دارا باشند، باز در انتقال آن به زیر دستان با مشکل مواجه خواهند بود. یک بُعدی نگری به امر آموزش مدیران و بالا بردن تخصص آنان، فاصله بین مدیران و کارمندان را بیش تر می‌کند، که این امر صدمه‌های زیادی به امر تولید و خدمات خواهد زد و پیشرفت‌های حاصله در فناوری، زندگی، کار، آموزش، ارتباطات، تجارت و دیگر ابعاد زندگی انسان را تحت الشعاع قرار می‌دهد. با توجه به این که روند پیشرفت‌ها با سرعت و غیرقابل پیش بینی است؛ به همین دلیل، کشورهای توسعه‌یافته اروپایی و کارشناسان سازمان بین‌المللی کار (ILO) چهار مسأله را در امر آموزش مطرح کرده‌اند که باید از آن‌ها اجتناب ورزید:
نخستین مورد این که، صرفاً نیابستی به نظام‌های آموزشی مانند مدارس، مراکز آموزشی و مؤسسات آموزش عمومی یا تخصصی تأکید کنیم؛ چون در جامعه‌ای که پیشرفت‌ها سریعاً صورت می‌گیرد و نیازها مرتباً تغییر می‌کند، مراکز آموزشی برای پاسخگویی به تقاضاها فاصله زیادی دارند و در کل آموزش‌هایی که این گونه در مراکز می‌دهند، همگی قبل از ورود فرد به بازار کار و شغل می‌باشد.

دومین مسأله، دادن آموزش بسیار گسترده و جامع و جدا نمودن کارکنان از کار است، این امر باعث تعلل در کار و عدم ترغیب کارفرما به آموزش می‌شود. مسأله سومی که می‌بایستی از آن اجتناب نمود، یک جانبه نگری در امر آموزش است. می‌بایستی در کنار آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و شغلی، آموزش‌های عمومی مورد نیاز آنان را مدنظر قرار داد. مسأله چهارم این که، مؤسسات کوچک خود نمی‌بایستی امر آموزش را برعهده بگیرند، بلکه آموزش‌ها باید در اختیار سندیکاها و اتحادیه‌های کاری و کارفرما قرار گیرد. کشورهای توسعه یافته و کارشناسان توصیه می‌کنند، آموزش‌های تخصصی در محل کار هم برای کارکنان و هم برای کشورها زیان آور است؛ زیرا این امر مانع پویایی آنها می‌گردد؛ بنابراین، به سود تمام کارکنان است که بتوانند در طول و زمان اشتغال از آموزش‌های پیشرفته و اطلاعات جدید و هماهنگ با زمان بهره مند شوند؛ بنابراین نقش سازمان‌های کاری در کمک و همکاری در امر آموزش‌های عمومی و تخصصی دارای اهمیت خاص می‌باشد. یکی از روش‌های آموزش، که می‌تواند آموزش‌های عمومی و تخصصی را بدون آن که فرد از کار خود منفک گردد؛ در کنار کار و زندگی خود آموزش‌های مورد نیاز را فرا گیرد و به روند توسعه کمک نماید، نوعی از آموزش‌ها است که به آموزش‌های مدولار (Modular) یا پودمانی معروف اند. این نوع آموزش‌ها، به خاطر شرایط، نوع و نحوه آموزش، بهترین نوع آموزش برای افزایش مهارت، تخصص، حرفه و آموزش‌های عمومی کارکنان می‌باشد. در واقع، در این نوع آموزش، به چهار نوع توصیه‌ی کشورهای صنعتی و کارشناسان (ILO) عمل شده است؛ چون در این روش آموزش، نخست این که به آموزش‌های حرفه‌ای و مهارتی در حین کار توجه می‌شود. دوم این که آموزش‌های گسترده داده نمی‌شود و کارکنان از محیط کار جدا نمی‌شوند و سوم اینکه، در کنار آموزش‌های مهارتی، آموزش‌های عمومی داده می‌شود. چهارم این که، گروه‌های کاری خود می‌توانند متولی امر آموزش باشند.



- ۲- آموزش مداوم و مستمر به دلیل تغییرات سریع در روش‌ها، فنون و پدیده‌های علمی و صنعتی و نیازهای یادگیری برای تطبیق با شرایط روز «برنامه‌های آموزشی پودمانی می‌تواند بر اساس نیازها توسعه یافته و یا به روز درآیند.»
- ۳- بهبود روش‌های کاری و کوچک‌تر و تخصصی‌تر کردن مهارت‌های شغلی.
- ۴- انعطاف‌پذیری در ضوابط و شرایط آموزشی و ایجاد فرصت‌های تحصیلی برای علاقه‌مندان به آموزش.
- ۵- طراحی مناسب آموزشی بر مبنای نیازهای مهارتی مشاغل.
- ۶- اختیار و انتخاب واحدهای آموزشی (پودمان‌ها) توسط فراگیرنده بر مبنای مهارت‌های شغلی.
- ۷- سهولت اصلاح برنامه‌های درسی همگون و هماهنگ با دانش فنی.
- ۸- ایجاد انگیزه برای کسب مهارت‌های عملی مورد نیاز مشاغل.
- ۹- دستیابی کارکنان شاغل به آموزش‌های مورد نیاز.
- ۱۰- دستیابی به مهارت‌های مورد نیاز از مسیر خودآموزی.

تفاوت آموزش پودمانی با آموزش سنتی

آموزش سنتی	آموزش پودمانی
فراگیران ممکن است تمام اطلاعات را به دست نیاورند	تمام اطلاعات مورد نیاز فراگیران در اختیار آنان قرار داده می‌شود
اهداف به صورت کاملاً روشن بیان نمی‌شوند	اهداف، واضح، روشن و بدون ابهام بیان می‌شوند
چندان توجهی به توانایی فراگیران نمی‌شود	آموزش با توجه به توانایی فراگیران است.
سازماندهی محتوا غالباً توالی خاصی ندارد.	ساختار توالی مصور دارای نظم و قاعده است.
فراگیران انگیزه چندانی ندارند.	انگیزه در فراگیران در سطح بالایی است.
فراگیران بیش‌تر منفعل اند	فراگیران در آموزش، مشارکت فعالانه دارند.
ارزش‌یابی معمولاً پایانی است.	ارزش‌یابی، به صورت مرحله‌ای است.
آموزش‌ها و کلاس‌های پرجمعیت صورت می‌گیرد	آموزش‌ها انفرادی و به صورت گروه‌های کوچک است.
معلم محور است.	فراگیر محور است.

تمامی فعالیت‌های مربوط به آموزش‌ها را برعهده داشته و عنصری فعال است.

اصول رویکرد آموزش پودمانی

هر روش و رویکرد آموزشی بر اساس یکسری اصول و گزاره‌های علمی استوار است. اصول مترتب بر هر رویکردی درحقیقت چارچوب و ساختار اصلی آن به شمار می‌رود. رویکرد آموزش پودمانی نیز برخوردار از یکسری اصولی است که اعمال آن‌ها در فرایند آموزش موجب زمینه‌هایی است که پودمان‌های آموزشی قابلیت برنامه‌ریزی و اجرا پیدا می‌کنند. از مهم‌ترین اصول رویکرد آموزش پودمانی که درحقیقت باعث تمایز این رویکردها می‌شود؛ عبارت‌اند از:

۱- اصل استقلال در آموزش‌ها

همان‌طور که در ماهیت آموزش پودمانی یاد گردید؛ پودمان‌های آموزشی واحدهای مستقل و کاملی هستند که هدف آن‌ها ایجاد یک مهارت خاص در فراگیری برای انجام فعالیت‌های شغلی است. اصل استقلال پودمان‌ها در رویکرد آموزش پودمانی بیانگر این مفهوم است

به‌طور کلی می‌توان گفت: برقراری آموزش‌های مستمر پودمانی در هر زمان، قدرت تحرک کاری را با توجه به نیازهای روز به افراد می‌دهد؛ زیرا او دائماً در حال یادگیری و افزایش مهارت خود است و از سویی با افزایش این نوع آموزش‌ها در سطوح گسترده و فراگیر، روند رشد توسعه‌ی کشور سرعت بیش‌تری به خود می‌گیرد و کارکنان را آماده‌سازد تا بتوانند با کارکنان ماهر در دیگر کشورها رقابت کاری داشته باشند. هدف اساسی رویکرد آموزش پودمانی یادگیری مجموعه‌ای از توانمندی‌های همراه است که به یک مهارت خاص و مستقل مورد نیاز شغل می‌انجامد منظور از توانمندی‌های همراه مجموعه دانش، توانش و نگرش‌هایی است که فراگیر با یادگیری آن‌ها می‌تواند از یک مهارت خاص برای انجام فعالیت ویژه برخوردار شود. در رویکرد آموزش پودمانی عناصر اصلی تشکیل‌دهنده آموزش، فرد یادگیرنده (شاغل) و شغل است؛ به عبارت دیگر پودمان‌های تعریف شده دقیقاً متمرکز بر مهارت‌های مورد نیاز برای انجام فعالیت‌های شغل بوده و برخلاف رویکردهای آموزش سنتی، فرد یادگیرنده به علت خودآموز بودن بیش‌تر پودمان‌ها، تقریباً



که پودمان‌های آموزشی مربوط به یک شغل هیچ‌گونه ارتباط تقدم و تأخیری با همدیگر نداشته و آموزش‌هایی که در یک پودمان مطرح می‌گردد؛ هیچ‌پیوندی با دیگر آموزش‌ها ندارد. این اصل باعث می‌شود که فراگیران بتوانند با توجه به نیازهای شغلی - آموزشی خود هر یک از پودمان‌های مورد نیاز را طی کنند.

۲- اصل خودآموز یا خود رهرو بودن آموزش‌ها

پودمان‌های آموزشی به لحاظ ماهیت انگیزشی - کاربردی آن‌ها بیش‌تر به صورت خودآموز طراحی و اجرا می‌گردند؛ به عبارت دیگر محتوای آموزشی مورد نظر در پودمان‌های آموزشی باید به گونه‌ای طراحی گردد که فراگیر بتواند بدون راهنمایی معلم و با تکیه بر فعالیت شخصی خود، مهارت مورد نیاز را فراگیرند. و علاوه بر آن در پودمان‌های آموزشی برای تمرین و تکرار مطالب آموخته شده، آزمون‌ها و تمرین‌هایی در نظر گرفته می‌شود تا فراگیر مطالب آموخته شده را مورد ارزیابی قرار دهد.

۳- اصل ارتباط تنگاتنگ پودمان‌های آموزشی با نیازهای

مهارتی شغل

رویکرد آموزش پودمانی در حقیقت برای پاسخگویی به نیازهای شغلی و عملیاتی شاغلان طراحی شده است. در رویکرد آموزش پودمانی مشاغل تا سطح مهارت‌های مورد نیاز هر فعالیت در یک شغل ویژه تجزیه و تحلیل گردیده، پودمان‌های آموزشی بر اساس مهارت‌های مورد نیاز هر فعالیت به صورت کاملا مستقل و مرتبط تهیه و تدوین می‌گردند. تجزیه و تحلیل به این صورت باعث گردیده، محتوای آموزش در نظر گرفته شده برای هر پودمان کاملا مرتبط با مهارت‌های شغل بوده و شاغلان نیازهای شغلی و مهارتی خود را مرتفع گردانند.

۴- اصل توجه به تفاوت‌های فردی

در رویکرد آموزش پودمانی علی‌رغم نظام‌های آموزشی سنتی، فراگیر می‌تواند بدون توجه به نیازهای شغلی و مهارتی همکاران و دیگر فراگیران آموزش‌های خاص خود را به‌گذارد. منظور از تفاوت‌های فردی، تفاوت‌های شخصیتی نیست؛ بلکه، تفاوت‌های شغلی و مهارتی است که افراد شاغل ممکن است با همدیگر داشته باشند. هر فرد شاغلی با توجه به نیازهای مهارتی خود که براساس تکنیک‌های مختلف نیازسنجی شناسایی شده، آموزش‌های مربوطه را می‌گذراند.

طراحی و تدوین پودمان‌های آموزشی

آن‌چه که در رویکرد پودمانی اهمیت فراوان دارد، طرز تهیه و تدوین پودمان‌ها است؛ به گونه‌ای که اثر بخشی آموزش‌ها در این رویکرد تا حد زیادی به نحو تعریف و طراحی و تدوین پودمان‌ها بر می‌گردد.

در برنامه ریزی آموزشی به شیوه پودمانی، ابتدا استاندارد یک حرفه مشخص مورد بررسی دقیق و کارشناسانه واقع می‌گردد و مشاغل با هویت آن حرفه، با توجه به فرهنگ مشاغل همان جغرافیا به دقت مشخص می‌شود.

این جغرافیا ممکن است محدود به یک کارخانه، یک شهر،

یک منطقه یا کشور گردد. چنان‌چه تهیه مدول برای آموزش حرفه‌ای خاص در سطح کشور انجام شود، ملاک بررسی استاندارد بخش و برای یک کارخانه، ملاک بررسی استاندارد همان واحد به ویژه قرار می‌گیرد.

تجزیه و تحلیل حرفه به مشاغل همگن با توجه به سطح فناوری، نیازها و امکانات آموزشی صورت می‌پذیرد. در این تجزیه و تحلیل، یک حرفه یا شغل به تعدادی وظیفه، هر وظیفه به تعدادی پاره کار و هر پاره کار به تعدادی مهارت تقسیم می‌شود. تهیه متون آموزشی برای نیل به هر یک از مهارت‌ها را عنصر آموزشی می‌گویند.

از ترکیب چند عنصر آموزشی که امکان اجرای یک پاره کار را به طور کامل، مستقل و خودکفا ممکن می‌سازد. یک مدول آموزشی ایجاد می‌شود و از تعدادی مدول آموزشی که به اجرای یک شغل منتهی می‌شود، یک مدول قابل اشتغال حاصل می‌شود. در یک برنامه ریزی آموزشی مدولار از اصطلاحات قرار دادی دیگری نیز استفاده می‌شود که عبارت اند از: مدول پیشناز، مدول مهارتی پایه و مدول اختصاصی.

تعیین طراحی و تدوین پودمان‌های آموزشی شامل دو بخش اساسی است که هر یک از این بخش‌ها در بر گیرنده مراحل عملیاتی مرتبط با هم است. بخش نخست به عنوان پیش نیاز برای طراحی و تدوین پودمان‌های آموزشی تحت عنوان تجزیه و تحلیل نیازهای آموزشی مشتمل بر مراحل زیر است:

۱- شناسایی شغل

۲- شناسایی وظایف اصلی شغل

۳- شناسایی وظایف فرعی شغل

۴- شناسایی توانایی‌های مورد نیاز شغل

این بخش، اطلاعات مربوط به نیازهای مشاغل را فراهم می‌کند؛ به عبارت دیگر، پس از طی این چهار گام مؤلفه‌های شغل، وظایف اصلی، وظایف فرعی و مهارت‌های مورد نیاز شغل شناسایی می‌گردند.

بخش دوم طراحی و تدوین پودمان‌های آموزشی، تهیه برنامه درسی پودمان‌های آموزشی است که نیازهای آموزشی شناسایی شده در بخش نخست را به برنامه‌های درسی قابل آموزش تبدیل می‌نماید. این بخش نیز مراحل زیر را در بر می‌گیرد:

۱- تدوین هدف‌های رفتاری

۲- تدوین محتوای آموزشی

۳- طراحی فناوری آموزشی

۴- طراحی پودمان آموزشی

گام مهم در برنامه ریزی آموزشی پودمانی، طراحی پودمان‌های آموزشی است. بر اساس مطالب قبلی ضروری است، افراد در یک جامعه از مهارت‌های فردی، مهارت‌های سازمانی و مهارت‌های فنی برخوردار شوند. پودمان مستقل برای توسعه مهارت‌های فردی و سازمانی ضرورت دارد، ولی پودمان‌های تخصصی با توجه به دسته شغلی و تنوع مشاغل موجود در هر دسته قابل تعریف است.

پانوش‌ت:

1-Modular

منبع:

۱- اجتهادی، مصطفی؛ بررسی و تحلیل آموزش‌های علمی-کاربردی در ایران (فراپندها و راهکارها)، مؤسسه پژوهش و برنامه ریزی آموزش عالی، ۱۳۸۲.

۲- پاکدل، رحمت‌الله؛ "رویکرد آموزش پودمانی (راهکارهایی جهت افزایش اثر بخشی آموزش کارکنان در صنعت و خدمات)", فصلنامه علمی - آموزشی تدبیر، سال ۱۲، شماره ۱۱۷، آبان ۱۳۸۰.

۳- زرین گل، رضا؛ آموزش‌های پودمانی راهی برای افزایش توانمندی فنی کارگران جهت ورود به بازارهای جهانی و توسعه کشور،

<http://issi.irpagesenmj44-f.htm>

۴- صدری، سید صدرالدین، پاکدل، رحمت‌الله؛ مبانی نظری و الگوی عملی طراحی و تدوین پودمان‌های آموزشی، انتشارات سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، ۱۳۸۲.

۵- قزل، آیلر؛ همه چیز در مورد طراحی برنامه‌های آموزشی، دوره‌های پودمانی نظام جامع علمی کاربردی، <http://edu.tebyan.net/conquancicles-con>

۶- می‌یر؛ آموزش‌های پودمانی از طراحی تا اجرا، محرم آقازاده، انتشارات آیین، ۱۳۸۴.



سفر هشتم، لرستان قدم خاکیان بر افلاک

□ محمدرضا جمشیدیان

توانایی‌هایشان نداشته‌اند. آنها می‌دانند با داشتن کسب و کار؛ اعتیاد، فقر و هیچ مشکل دیگری راه به این استان نخواهد داشت.

هیأت دولت به همراه رئیس‌جمهور در بدو ورود به استان لرستان با حضور در گلزار شهدای خرم‌آباد با قرائت فاتحه و نثار گل به مقام شامخ شهیدان ادای احترام کردند.

دکتر احمدی نژاد هنگام ورود به استان در جمع خبرنگاران گفت: تلاش می‌کنیم استعدادهای شگرف خدادادی در این استان شکوفا شود که در خدمت مردم استان و سرافزاری ملت ایران قرار گیرد. جوانان غیرتمند

نگاه جستجوگر ما به تماشای زندگی کسانی رفت که در چنبره مشکلات سخت خود حتی آمدن بهار با تمام زیبایی‌هایش نتوانسته بود، غبار غم و اندوه را از چهره آنها بزدايد. دلیر مردمان لرستان ۱۷ اسفند ۸۴ منتظر ورود مردی بودند که به جرأت او را می‌توان مردمی‌ترین دولت‌مرد ایران دانست. او با ارتباط صمیمانه اش با مردم، ایرانیان را به یاد رجایی شهید می‌اندازد و سفرهای استانی او خود گواهی بر دغدغه‌اش برای بر آورده کردن خواسته‌ها و رفع مشکلات مردم است.

بیکاری شاید نخستین و مهم‌ترین مشکل مردان سخت‌کوش لرستانی است که محلی برای نشان دادن



زمان را طولانی کنیم، بلکه باید اصلاحات ساختاری سازمان را در اسرع وقت انجام دهیم. وی اصلاح ساختار را در سه مرحله دانست و گفت: شناخت مشکلات، پیدا کردن راه حل و اجرای مناسب ترین پیشنهاد از مراحل لازم است که در کنار آن باید از آموزش های نیروی انسانی غافل نشویم.

وزیر نیرو که در این سفر هیأت دولت را همراهی می کرد خاطر نشان کرد: بر اساس تازه ترین مصوبات استقلال آب از استان های گلستان، خراسان شمالی، خراسان جنوبی و همدان آغاز شده و به زودی آب همه استان ها از جمله لرستان مستقل خواهد شد.

۲ هزار میلیارد ریال برای اشتغال استان لرستان تصویب شد

در هشتمین نشست استانی هیأت دولت دو هزار و ۶۶۰ میلیارد ریال برای ایجاد اشتغال در استان لرستان برای سال جاری تصویب شد. محمود احمدی نژاد گفت: علاوه بر این برای سال آینده نیز این بودجه ۱/۶ برابر خواهد شد.

رئیس جمهور با اشاره به مصوبات استان لرستان، گفت: ۳۰۰ میلیون دلار نیز از صندوق ذخیره ارزی برای انجام کارهای تولیدی و سرمایه گذاری در این استان اختصاص داده شد.

احمدی نژاد با این که ۳۰ میلیون دلار وام برای احیای بافت فرسوده شهرهای استان لرستان در جلسه هیأت دولت در این استان تصویب شد، اظهار داشت: فراهم شدن زمینه برای احداث چهار هزار واحد مسکونی روستایی با وام ارزان قیمت با بهره ۵ درصدی از دیگر مصوبات این جلسه بود.



وی افزود: برای ازدواج جوانان استان لرستان نیز ۵۰ میلیارد ریال وام قرض الحسنه در سال جاری تصویب شد

لرستانی نیز به استقبال رئیس جمهور آمدند تا با اعلام حمایت از او بگویند با ایجاد اشتغال در استان و زمینه فعالیت های اقتصادی آن ها در وطن خود خواهند ماند و به آبادانی شهرشان کمک می نمایند. زنان و مردانی که نامه به دست خود را به پیک خوش خبری می رسانند که بر این محنت زدگان قصد کمک و یاری دارد. درخواست راه آسفالته، ایجاد مرکز بهداشت، ساخت بیمارستان و درمانگاه، آب شرب، ساخت مسکن، درخواست وام، مراکز ورزشی و نیازهایی است که سال ها مردمان نجیب این استان به دنبال آن هستند.

احمدی نژاد در هشتمین سفر استانی خود در جمع مردم این استان گفت: بدترین خبر برای خادم شما این بود که در این استان زرخیز آمار بیکاری جزء بیش ترین آمار بیکاری در کشور است و تمام دستگاه ها تا زمانی که



بیکاری در کشور است، نباید خواب راحت داشته باشند. وی مردم لرستان را از سرآمدان شجاعت، مهمان نوازی، قناعت و بزرگواری ملت ایران دانست و اظهار داشت: در طول تاریخ این سرزمین همواره با شجاعت و شهامت خود پاسدار عزتمند استقلال، شرف، ناموس و دین ملت ایران بوده است.

رئیس جمهور در ورزشگاه تختی خرم آباد اظهار داشت: در راستای اجرای عدالت باید به گونه ای عمل نماییم که جوانان لرستانی به همان اندازه فرصت رشد و پیشرفت و تلاش داشته باشند که جوانان تهرانی، اصفهانی، کرمانی، تبریزی فرصت پیشرفت دارند. احمدی نژاد در جمع مردم ازنا؛ همچنین با تأکید بر کمال و بلند نظری اهالی این شهر افزود: همین بس که امروز جوانان عزیز ازنا اولین خواسته شان از خادم خود تأسیس دانشگاه است.

در این سفر وزیر دفاع در جمع فرماندهان تیپ ۵۷ حضرت ابوالفضل (ع) لرستان گفت: نیروهای مسلح همه ظرفیت های خود را برای رفع نیازمندی ها و مشکلات به کار خواهد بست. وزیر تعاون نیز اظهار داشت: ما نباید

آزادگی از جمله خصوصیات اخلاقی مردم این استان است. وی با بیان این که ظرفیت اجرایی در کشور سه برابر وضع موجود است و در گذشته کارهای زیادی در کشور انجام شده اما در این استان آن طور که شایسته آن بوده است کار انجام نشده است، گفت: مردم استان لرستان با حضور حماسی خود برگ زرین دیگری بر افتخارات این دیار افزودند.

استاندار لرستان در مورد سفر رئیس جمهور به استان لرستان گفت: ۷۰ درصد مصوبات هیأت دولت محقق شده است. دکتر سید حسین صابری افزود: ۳۰ درصد مابقی مصوبات نیز در حال پیگیری است. وی اظهار داشت: در سفر هیأت دولت به لرستان در اسفند ماه سال ۸۴ در مجموع ۱۱۸ مصوبه و ۵۵ توافق نامه به تصویب رسید.

صابری، کمک به هیأت‌های ورزشی، نوسازی ناوگان حمل و نقل، توسعه شهرک‌های صنعتی، رفع نقاط حادثه خیز، چهار خطه کردن محورهای مواصلاتی، افزایش ارتقا راه‌ها، برقی کردن چاه‌های کشاورزی، توسعه و اجرای زیر ساخت‌های گردش گری، تهیه و اجرای طرح‌های هادی و تجهیز دانشگاه‌ها را از جمله این مصوبه‌ها برشمرد.



استاندار لرستان اعتبار مصوبات محقق شده را ۹۸۰ میلیارد ریال ذکر کرد و با اشاره به برخی از مصوبه‌ها که تاکنون محقق نشده ابراز امیدواری کرد با پیگیری‌های صورت گرفته اجرای این طرح‌ها نیز به زودی تحقق یابد. وی آزادسازی حریم پیرامون قلعه فلک الافلاک و صدور مجوز آغاز عملیات اجرایی سدها در استان را از جمله مصوبات مهمی دانست که تا کنون تحقق نیافته است.

صابری اضافه کرد: برای اجرای طرح‌های یاد شده سه برابر اعتبار مصوبات اجرایی استان نیاز است. وی ادامه داد: دکتر احمدی نژاد ضمن این که مستمرا تلفنی با استانداران پیشبرد امور را پیگیری می‌کند، در فراخوان استانداران به تهران در هر مرحله با ۴ یا ۵ تن



و برای رفع مشکل مسکن در این استان نیز اعتباری برای احداث سه هزار و ۸۰۰ واحد استیجاری و اجاره به شرط تملیک در شهرستان‌های استان مورد تصویب قرار گرفت. رئیس جمهور اختصاص ۱۲۰ میلیارد ریال از اعتبارات امسال را برای طرح‌های مشخص در استان لرستان از دیگر مصوبات استانی هیأت دولت در لرستان اعلام نمود و گفت: این اعتبار برای کمک به بیش از ۶۰ طرح کوچک در نظر گرفته شده است.

رئیس جمهور با اشاره به اختصاص صددرصدی اعتبار برای طرح‌های نیمه تمام در این استان نظیر سدها و طرح‌های آبی، گفت: در حال حاضر ۶۰ طرح نیمه تمام در استان لرستان وجود دارد که با مصوبه مزبور این طرح‌ها تا سال ۸۶ و ۸۷ به پایان می‌رسد.

احمدی نژاد تصویب پرداخت جرایم دیر کرد و کاهش سود تسهیلات کشاورزان استان را پس از محاسبه میزان آن از سوی وزارت دارایی دیگر تصمیم جلسه هیأت دولت خواند و گفت: در این جلسه همچنین اعتباری برای بازسازی و جبران خسارت‌های ناشی از حوادث غیر مترقبه به بخش‌های روستایی استان لرستان از جمله خانه‌ها، مزرعه‌ها و پل‌های آسیب دیده تصویب شد. رئیس جمهور با ابراز خوشحالی از هشتمین سفر استانی و اشاره به استعدادهای انسانی و فنی لرستان گفت: ما عصاره همه خوبی‌های ملت ایران را در این استان دیدیم که شجاعت، مهربانی، میهمان نوازی،



شوند.

استان لرستان با مرکزیت خرم آباد دارای ۲۵ بخش، ۸۱ دهستان و جمعیتی بالغ بر یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر می‌باشد که در وسعت ۲۸ هزار و ۵۶۰ کیلومتر مربع واقع شده است. این استان دارای شهرستان‌های ازنا، الیگودرز، بروجرذ، پل دختر، درود، نور آباد و دافان، الشتر، سلسله و کوه‌دشت می‌باشد.

لرستان به جهت قرار گرفتن در زاگرس میانی و دارا بودن شرایط اقلیمی و نزولات جوی دارای مراتع و پوشش گیاهی جنگلی بسیار مطلوبی است. در ۴۵۵ هزار و ۸۰۶ هکتار از زمین‌های استان کشت غلات وجود دارد. باستان شناسان معتقدند لرستان از ۴۰ هزار سال پیش دارای تمدن بوده است. که به دو زبان لر و لکی صحبت می‌کنند.

به بررسی برخی از مصوبات این سفر و مراحل انجام آن می‌پردازیم.



از آنان حضوری گزارش جزئیات پیشرفت‌ها و موانع تصمیم‌های سفرهای استانی را جویا می‌شود. دکتر صابری اجرای کامل طرح سفر اعضای هیأت دولت به استان‌ها را ظرف مدتی کوتاه از افتخارات دولت برشمرد و گفت: این اقدام دولت به عنوان تحولی اساسی و کارآمد در ارائه خدمات به مردم و شتاب بخشیدن به توسعه، الگو شده است.

دکتر صابری از بیکاری به عنوان معضل بزرگ استان لرستان نام برد و گفت: استان از لحاظ بیکاری و عدم باز پرداخت وام‌های بانکی رتبه اول را در کشور دارد که این مسائل به عدم شکوفایی استعدادها و این خطه برمی‌گردد.

حسین پایی نماینده دورود و ازنا در مجلس شورای اسلامی با بیان این که مهم‌ترین رویکرد دولت نهم، تغییر ساختار مدیریت کشور از پیچیدگی گذشته در جهت سادگی و روانی بوده و توانسته با همین شیوه بسیاری از تصمیمات مهم کشوری را جامه عمل بپوشاند وی گفت: ابتکار سفرهای استانی با هدف عمران، تولید اشتغال، رفع محرومیت‌ها، جلسات هیأت دولت را به استان‌ها برد آن هم با اولویت استان‌های محروم تا اعضای دولت بتوانند ضمن دیدار با مردم و بررسی‌های میدانی به نیازهای استان پاسخ دهند.

وی افزود: هر چند که هدف اصلی دولت در این سفرها توزیع عادلانه ثروت‌ها و درآمدها، توجه به مزیت‌های نسبی استان‌ها در امر سرمایه‌گذاری، جلوگیری از انباشت سرمایه در چند استان کشور، اجرایی کردن اصل (۴۸) قانون اساسی و یافتن دید کارشناسی در میدان عمل است، اما این دیدارها ضمن این که حرکت در جهت اهداف یاد شده می‌باشد، دستاوردهای مهم تری نیز در پی دارد و آن اقبال عمومی بیش از پیش مردم اقصی نقاط کشور به نظام جمهوری اسلامی است. پایی همچنین خاطر نشان کرد این سفرها موجب شد استان‌های کم‌تر توسعه یافته از حضور بالاترین مقامات اجرایی بهره‌مند



وضعیت تحقق مصوبات و توافقات سفرهای استانی ریاست محترم جمهوری و هیأت محترم دولت
(۱۳۸۴/۱۲/۱۸) دستگاه اجرایی: وزارت کشور+ استانداری

ردیف	متن بند مصوبه	سال اجرا	دستگاه اجرایی
۱	ساماندهی و کمک به ناوگان حمل و نقل شهری استان لرستان از طریق در اختیار قرار دادن تعداد ۴۰ دستگاه اتوبوس و ۲۰ دستگاه مینی بوس تا پایان خرداد سال ۱۳۸۵	۱۳۸۵	وزارت کشور
۲	مقرر شد وزارت کشور هزینه مطالعات طرح جامع حمل و نقل شهرهای استان را تأمین و استان نیز حداکثر طی یکسال طرح های مذکور را به تأیید مرجع ذیربط برساند.	۱۳۸۵	وزارت کشور ، استانداری
۳	وزارت کشور موظف است نسبت به راه اندازی همه‌ی دهیاری های پیشنهادی استان اقدام نماید	۱۳۸۵	وزارت کشور
۴	بررسی سطوح تقسیمات کشوری استان لرستان ظرف چهار ماه و ارائه نتیجه به هیأت وزیران	۱۳۸۵	وزارت کشور
۵	اختصاص مبلغ ۳۰ میلیون دلار به منظور احیا و بازسازی بافت های فرسوده شهری استان لرستان	۱۳۸۵	وزارت کشور
۶	الف - اختصاص مبلغ ۵ میلیارد ریال برای پروژه های عمرانی در سال ۱۳۸۴	۱۳۸۴	وزارت کشور
۷	ب - اختصاص مبلغ یک میلیارد ریال برای هزینه های اضطراری در سال ۱۳۸۴	۱۳۸۴	وزارت کشور



وضعیت تحقق				شرح اقدامات
اقدام نشده	در دست اقدام	در دست پیگیری	اقدام نشده	
*				به موجب ابلاغیه شماره ۱۱۶۶۸۸۰/۳/۳۸ وزارت کشور ۱۴۹ دستگاه اتوبوس و ۱۵۰ دستگاه مینی‌بوس از محل تبصره ۱۳ در سال ۱۳۸۵ به شهرهای استان تخصیص یافته است.
	*			بر اساس نامه شماره ۸۳۵۵۲/۳/س مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۲ در حال مطالعه است.
*				بر اساس نامه شماره ۸۳۵۵۲/۳/س مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۲ ۶۱۶ دهیاری راه اندازی شده و فعال می باشد و ۲ دهیاری در دست اقدام می باشد.
*				بررسی انجام و گزارش ارسال شده است.
	*			بر اساس نامه شماره ۵۵۷۰۷/۱۲/۱۰۰ مورخ ۱۳۸۵/۴/۲۲ مبلغ ۵ میلیون دلار فایناس در نظر گرفته شده و مبلغ ۸ میلیون دلار نیز در دست اقدام می باشد.
*				بر اساس نامه شماره ۵۵۷۲۲/۱۲/۳۱ مورخ ۱۳۸۵/۴/۲۷ مبلغ مزبور طی ابلاغیه شماره ۱۰۰/۳۳۰۵۸ مورخ ۱۳۸۵/۲/۳۱ سازمان مدیریت در اختیار استان قرار گرفته است.
*				بر اساس نامه شماره ۵۵۷۲۲/۱۲/۳۱ مورخ ۱۳۸۵/۴/۲۷ مبلغ مزبور طی ابلاغیه شماره ۱۰۰/۳۳۰۵۸ مورخ ۱۳۸۵/۲/۳۱ سازمان مدیریت در اختیار استان قرار گرفته است.



وضعیت تحقق مصوبات و توافقات سفرهای استانی ریاست محترم جمهوری و هیأت محترم دولت
(دستگاه اجرایی: وزارت کشور+ استانداری) ۱۳۸۴/۱۲/۱۸

ردیف	متن بند مصوبه	سال اجرا	دستگاه اجرایی
۸	ج - اختصاص مبلغ ۵ میلیارد ریال برای پروژه های عمرانی علاوه بر سهم استان در سال ۱۳۸۵	۱۳۸۵	وزارت کشور
۹	اختصاص ۱۲ میلیارد ریال از محل اعتبار بند ۱ این تصمیم نامه برای پوشش چهار شبکه تلویزیونی در ۱۶۲ روستای استان	۱۳۸۵	استانداری، سازمان صدا و سیما
۱۰	اختصاص مبلغ یک میلیارد ریال از محل اعتبار بند ۱ این تصمیم نامه برای مبارزه با بیماری های باز پدید و نو پدید	۱۳۸۵	استانداری
۱۱	الف - اختصاص مبلغ ۱۷/۵ میلیارد ریال از محل اعتبار بند ۱ این تصمیم نامه برای احداث ۵۰۰ واحد مسکونی ویژه محرومان	۱۳۸۵	استانداری
۱۲	ب - اختصاص مبلغ ۴۰ میلیارد ریال از محل بند ۱ این تصمیم نامه برای روکش آسفالت راه های استان و خرید ماشین آلات نگهداری راه	۱۳۸۵	استانداری
۱۳	ج - اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال از محل اعتبار بند ۱ این تصمیم نامه برای شروع عملیات اجرایی انتقال آب شرب ازنا از محل سد کمندان	۱۳۸۵	استانداری
۱۴	د - اختصاص مبلغ ۵ میلیارد ریال از محل اعتبار بند ۱ این تصمیم نامه برای تعمیر و توسعه بیمارستان شهدای عشایر	۱۳۸۵	استانداری
۱۵	و- اختصاص مبلغ ۵ میلیارد ریال از محل اعتبار بند ۱ این تصمیم نامه برای احداث نمایشگاه بین المللی استان توسط بخش خصوصی	۱۳۸۵	استانداری



وضعیت تحقق				شرح اقدامات
اقدام شده	در دست اقدام	در دست پیگیری	اقدام نشده	
*				براساس نامه شماره ۵۵۷۲۲/۳۱ مورخ ۱۳۸۵/۴/۲۷ مبلغ مزبور طی ابلاغیه شماره ۱۰۰/۳۳۰۵۸ مورخ ۱۳۸۵/۲/۳۱ سازمان مدیریت در اختیار استان قرار گرفته است.
	*			مبلغ ۵ میلیارد ریال از محل تملک دارایی سرمایه ای سال ۱۳۸۶ برای این منظور تخصیص یافته است.
	*			مبلغ ۴۲۰ ریال از محل تملک دارایی سرمایه ای سال ۱۳۸۶ برای این منظور تخصیص یافته است.
			*	طی نامه ای به استانداری اعلام گردید از محل تسهیلات ارزان قیمت مسکن روستایی با توافقی که با بنیاد مسکن و کمیته امداد شده، انجام گیرد.
	*			مبلغ ۱۰ میلیارد ریال از محل تملک دارایی سرمایه ای سال ۱۳۸۶ برای این منظور تخصیص یافته است.
	*			مبلغ ۵ میلیارد ریال از محل تملک دارایی سرمایه ای سال ۱۳۸۶ برای این منظور تخصیص یافته است.
	*			از محل اعتبارات نفت در سال ۱۳۸۵ به میزان ۴۰۰۰ میلیون ریال تامین و مابقی در سال ۱۳۸۶ تامین خواهد شد.
			*	موضوع در دست پیگیری است.

ضرورت‌های توجه به طراحی شهری در ایران



□ سمیه فتحي

کارشناس ارشد طراحی شهری

مسأله در پیش رو قابل تبیین است. امروزه وجود فضاهای رهاشده، بدون نظارت و یا بدون امکان کنترل و نظارت همگانی در سطح شهرها مشکلاتی را برای مدیران و مسؤولان شهری از یک سو و خود مردم از سویی دیگر به وجود آورده است. اسکار نیومن، نظریه پرداز مشهور آمریکایی در حوزه مسائل شهرسازی، ایده ی " فضاهای قابل دفاع (Defensible Spaces) " را برای نخستین بار (۱۹۷۲) در مقابل معضلات یاد شده عنوان نمود. بنابر نظر نیومن، فضاهای غیرقابل دفاع که در اثر از میان رفتن کیفیت «دفاع پذیری» (Defensibility) در آنها شکل می‌گیرند، اماکن و فضاهایی هستند که به کسی تعلق ندارند و کسی از آنها مراقبت نمی‌کند. این گونه فضاها از دیدها محفوظ هستند.

○ فضاهای غیر قابل دفاع

امنیت، یکی از اصلی ترین عوامل پایداری جوامع امروز به شمار می‌آید و بدون ثبات و امنیت هیچ جامعه‌ای امکان رشد و تکامل را نخواهد یافت. بدون امنیت دستاوردهای مثبت جای خود را به پیامدهای منفی می‌دهند و ناگواری‌ها و ناپهنجاری‌های اجتماعی فراوانی پدید می‌آیند. طراحی شهری به مثابه حرفه - دانشی که دغدغه ارتقاء کیفیات محیطی در حوزه مؤلفه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی را دارد، نقش مهمی در ایجاد امنیت یا ناامنی فضای زیستی شهری بر عهده دارد. یک طراحی شهری خوب می‌تواند گام مؤثری در ایجاد آسایش، آرامش و عدم بروز جرایم در مجموعه‌های زیستی باشد. این اقدام شامل طیف وسیعی از روش‌ها و تمهیدات طراحانه و برنامه ریزانه است که متناسب با ماهیت



اقدام در این راه شناسایی فضاهای غیر قابل دفاع؛ سپس ارائه تدابیر مناسب طراحانه در هر فضا خواهد بود. بررسی مقدماتی صورت گرفته بر روی این فضاها، نشان از وجود انواع فضاهای بی دفاع همانند، پله‌ها، پیاده‌روها، زیر پل‌ها، کوچه‌های بن بست، کنار اتوبان‌های شهری، زیرگذر پیاده‌راه‌ها، کنار کانال‌ها و رودخانه‌ها و دیگر فضاهایی از این دست در سطح شهرهای ایران دارد.

با توجه به مروری هرچند کوتاه، این نوشتار بیان می‌دارد، از جمله مسائل مهم بسیاری از شهرهای ایران که باعث پایین آمدن کیفیت محیط زندگی در آن‌ها شده است؛ وجود تعداد زیادی از فضاهای غیر قابل دفاع شهری است. در این فضاها تعرض به نوامیس مردم، تجمع ولگردان، انواع سرقت، فروش و مصرف مواد مخدر، تکدی‌گری و هزاران اتفاق دیگر می‌افتد که شایسته یک جامعه اسلامی با هویت چندین هزار ساله نیست؛ بنابراین ضرورت توجه جدی به بحث ساماندهی و ارتقا، چگونگی فضاهای غیر قابل دفاع در سطح شهرهای ایران به شدت احساس می‌شود. حرفه طراحی شهری با موضوع و هدف ارتقاء کیفیات محیطی فضاهای همگانی، مهم‌ترین ابزاری است که مسؤلان و مدیران و حرفه‌مندان با استفاده از روش‌ها و شیوه‌های آن می‌توانند به بازپیرایی و ساماندهی فضاهای غیر قابل دفاع و مبدل نمودن آن‌ها به فضاهای امن، سرزنده و مطلوب بپردازند؛ البته این امر، عزم همه‌ی نهادها و سازمان‌های متولی در بحث شهرسازی کشور از جمله وزارت مسکن و شهرسازی، شهرداری‌ها و وزارت کشور را می‌طلبد.

به همین خاطر فضاهای دنج و مطمئن برای فعالیتهای غیر مجاز و نابهنجار محسوب می‌گردند. وی بروز این پدیده را در اثر وجود عواملی چون کاهش نمایانی و خوانایی فضا، قطع تداوم بصری و فرورفتگی‌ها که در کل منجر به ناامنی فضا خواهند شد، می‌داند. در مقابل فضاهای قابل دفاع، فضاهای عمومی و نیمه عمومی هستند که قابلیت نظاره شدن، مرزبندی شدن و نگهداری را داشته باشد.

تمرکز فضایی جمعیت، از عوامل تأثیرگذار در پیدایش فضاهای بدون دفاع و افزایش رفتارهای نابهنجار است. نابهنجاری اجتماعی امری است که در فضا اتفاق می‌افتد. عده‌ای از کجروان و قانون ستیزان که به علت توزیع طبقاتی مکان، فضای مناسبی برای سکونت و ارضای خود ندارند، واکنش تجربی شان به این موضوع به طور فزاینده استفاده از فضاهای بدون دفاع است. در سطوح خردتر بیش‌تر علل کالبدی و فضایی در پیدایش فضاهای بدون دفاع مطرح می‌شوند. در نتیجه فرم و کالبد این گونه فضاها نقش مهمی در احیاء و ایمن‌سازی‌شان دارد.

رشد بی‌رویه شهرها و ساخت و سازهای بی‌رویه، بی‌توجهی به فضای میان ساختمان‌ها و نقش آن در تقویت تعاملات اجتماعی و حیات مدنی، از دیگر عوامل مؤثر در شکل‌گیری فضاهای ناامن و غیر قابل دفاع در گوشه و کنار شهرها است. در نتیجه وقوع جرم و جنایت، بزه و اعمال تهدیدکننده حیات اجتماعی و عرفی جامعه، نیازمند اتخاذ تمهیدات شهرسازانه دولت و نهادهای متولی امر ارتقاء کیفی شهر است. نخستین

تمرکز فضایی جمعیت، از عوامل تأثیرگذار در پیدایش فضاهای بدون دفاع و افزایش رفتارهای نابهنجار است



رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور:

تمامی شهرداری‌های کشور آماده استقبال از مهر هستند

این سهمیه از ابتدای مهر ماه در کارت سوخت خودرو اعمال خواهد شد.

مهندس هاشمی افزود: با توجه به اثرگذاری سهمیه بندی بنزین بر حمل و نقل درون شهری، ستاد مهر شهرداری‌ها هماهنگی کرده است تا سرویس دهی به مدارس در اولویت قرار گیرد.

وی ادامه داد: بر اساس برنامه ریزی‌های انجام شده، تصمیم بر این شد تا سرویس مدارس از طریق تاکسی رانی و آژانس‌ها تامین شود و در مسیرهایی که تجمع جمعیت بیش تری وجود دارد، استفاده از خودروهای "ون" در دستور کار قرار گیرد. رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور خاطر نشان کرد: در زمینه عمرانی نیز لکه گیری معابر، ترمیم آسفالت اطراف مدارس، رنگ آمیزی و خط کشی خیابان‌ها و جدول‌ها و توقف کارهای غیر عمرانی بزرگ که موجب اختلال در رفت و آمد عمومی به ویژه در روزهای نخست بازگشایی مدارس می‌شود، در دستور کار قرار گرفته است.

مهندس هاشمی در مورد فعالیت ستاد مهر شهرداری‌ها در زمینه خدمات شهری نیز خاطر نشان کرد: در این خصوص درباره ضرورت آذین بندی راه‌ها، ترمیم و بازسازی فضای سبز و سرویس‌های بهداشتی مدارس در حد امکان تأکید شده است. وی اظهار داشت: در زمینه مدیریتی تمامی شهرداری‌ها با همکاری مراکز آموزشی برای بازگشایی و استقبال از دانش‌جویان و دانش آموزان آماده شده‌اند.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در خصوص جلوگیری از مشکلاتی که سال‌های گذشته در اجرای این برنامه‌ها به وجود می‌آمد گفت: در جلسات هماهنگی برای اجرای



رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اعلام کرد: ۱۰۱۶ شهرداری سراسر کشور با تشکیل "ستاد مهر" و اجرای طرح استقبال از مهر خود را برای بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها و استقبال از ماه مبارک رمضان آماده کرده‌اند.

مهندس سید مهدی هاشمی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: ستاد مهر شهرداری‌ها برای استقبال از بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها، فعالیت‌های خود را در پنج موضوع "حمل و نقل عمومی"، "امور فرهنگی"، "خدمات شهری"، "موضوعات عمرانی" و "مسایل مدیریتی" ساماندهی کرده است.

وی حمل و نقل عمومی را به عنوان اولویت نخست فعالیت‌های ستاد مهر شهرداری‌ها برشمرد و با اشاره به اجرای طرح سهمیه بندی بنزین گفت: برای این منظور دولت سهمیه بنزین سفر را برای تمام خانواده‌ها تا سقف یکصد لیتر مصوب کرده که



استفاده از این فرصت به تأخیر افتاد، افزود: بیش از ۱۰ جلسه کارشناسی با متخصصان در این رابطه انجام گرفته است که یکی از جلسات کارشناسی با حضور رئیس شورای شهر انجام گرفت و خطوط مطرح شده در این طرح مورد تأیید آنها قرار گرفته است. هم اکنون بر سر نحوه اجرای کار در حال رایزنی هستیم.

وی همچنین در پاسخ به سوالی مبنی بر این که آیا دولت طرح احداث منوریل را برای تصویب به شورای شهر تهران ارسال خواهد کرد، گفت: هر کدام از اعضای شورای شهر ممکن است نظراتی داشته باشند. این طرح مصوب شورای عالی ترافیک کشور است و حتماً با توجه به هماهنگی‌های انجام گرفته با رئیس شورای شهر تهران و شهردار تهران اجرا خواهد شد. وی ادامه داد: اگر شورای شهر تهران متقاضی احداث منوریل و تکمیل حمل و نقل عمومی باشد، ما اصراری بر اجرای آن نخواهیم داشت. اعضای شورای شهر تهران نماینده منتخب مردم هستند و باید پاسخگو هم باشند.

وی تأکید کرد: اگر نیاز به مصوبه‌ای غیر از شورای عالی ترافیک باشد، قطعاً هماهنگی آن انجام می‌شود، این طرح تکمیل شده است و برای دیگر شهرها هم در حال بررسی و مطالعه است.

مهندس هاشمی در پاسخ به پرسشی در مورد مطالعات منوریل خاطر نشان کرد: آیا شما باور می‌کنید که طرحی بدون مطالعات برای کار اجرایی آماده شود؟! در عین حال مطالعه این طرح باید به دست مجری آن برسد و طی این مدت کارشناسان، متولیان اصلی و نماینده‌های شرکت مترو تهران و حومه در جریان جزئیات آن بوده‌اند، حتی برای مسیرهای احداث آن تأییدیه داده و یک تیم مشترک برای بررسی مسیرها تعیین شده است.

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور گفت: اجرای خطوط قطار هوایی از سال جاری آغاز خواهد شد و این طرح باید تا پایان سال ۱۳۹۰ خاتمه یابد.

معاون عمرانی وزیر کشور با اشاره به این که سالانه به طور متوسط ۲/۵ کیلومتر خط مترو در کشور به بهره برداری رسیده است، گفت: تأییدیه احداث هفت خط مترو جدید صادر و اعتبار آن مشخص شده است و بر این اساس باید تا سال ۱۳۹۰ در مجموع ۱۱۰ کیلومتر خطوط مترو و ۶۶ کیلومتر قطار هوایی احداث شود.

وی همچنین گفت: راه اندازی خطوط مترو زمان بر و با هزینه زیاد است که امیدواریم با تخصیص بودجه بیشتر خطوط در نظر گرفته شده برای تهران - ورامین، تهران - اسلامشهر و کرج به هشتگرد به صورت ویژه اجرای آنها پیگیری شود. رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور گفت: بر خلاف سال‌های گذشته امسال بودجه اختصاص یافته به حمل و نقل شهری به تفکیک مشخص شده است و امکان جابجایی آن نیز وجود ندارد.

این برنامه‌ها با دستگاه‌های مرتبط از جمله معاونت‌های عمرانی استانداری‌ها و شهرداران مراکز استان‌ها هماهنگی لازم به عمل آمده و در نشست استانداران نیز در زمینه اهمیت این موضوع با استانداران هماهنگی به عمل خواهد آمد.

وی همچنین اظهار داشت: دستورالعمل ستاد مهر در بیش از ۱۹ هزار دهیاری نیز به اجرا در می‌آید.

اتوبوس رانی و BRT شهرداری تهران

شاید در یک ماهه اخیر موضوع خطوط ویژه BRT از بحث برانگیزترین موضوعات حمل و نقل شهری تهران بوده است خطوطی که تنها اسم آن شبیه BRT است و امیدواریم به زودی واقعا شبیه BRT شود، اما نظر معاون عمرانی وزارت کشور در این رابطه:

مهندس هاشمی در خصوص اجرای طرح خطوط پر سرعت اتوبوس رانی موسوم به (BRT) گفت: آن چه که اکنون از سوی شهرداری تهران در حال اجرا است، "سیستم حمل و نقل اتوبوس رانی سریع" نه BRT است.

رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور راه اندازی خطوط پر سرعت اتوبوس رانی را نیازمند ایجاد برخی زیرساخت‌ها؛ همچنین به کارگیری اتوبوس‌های خاص دانست. مهندس هاشمی گفت: لازمه اجرایی شدن این طرح، ایجاد سکوهایی در وسط خیابان، استفاده از اتوبوس‌های چپ در و ساخت محل‌های زیر گذر برای سوار و پیاده شدن مسافران است. معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه اظهار داشت: با پیگیری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، در نهایت دو هفته پیش با حضور وزیر کشور و مسوولان شهرداری تهران، طرح اولیه BRT ارایه شد.

مهندس هاشمی افزود: مسوولان شهرداری باید تا نیمه شهریور ماه امسال مشکلات ایجاد شده در ارتباط با راه اندازی خطوط پر سرعت اتوبوس رانی را برطرف می‌ساختند و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نیز با گذشت زمان بر روی این مساله نظارت خواهد داشت.

طرح قطار هوایی تهران

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور گفت: مسیرهای قطار هوایی مشخص شده و به دنبال مشخص شدن مجری طرح هستیم که شهرداری تهران مجری آن باشد یا شرکت قطارهای شهری کشور و یا این که کار به صورت مشارکتی انجام شود. هنوز در این رابطه به نتیجه نرسیده ایم اما روی اصل موضوع که احداث منوریل است اختلاف و ابهامی میان مسوولان شهرداری تهران، شورای شهر و وزارت کشور وجود ندارد.

وی با بیان این که در گذشته نیز فرصتی برای احداث این سیستم به وجود آمده بود، اما به دلیل برخی ناهماهنگی‌ها

دیدار از نمایشگاه خودروهای کلاسیک در پارک ترافیک

از نفس افتاده، اما زیبا



و پدر بزرگانی هستند که آن‌ها هم شقیفته اتومبیل‌های کلاسیک و فرنگی بودند. نمایشگاه به همت معاونت حمل و نقل و ترافیک و زیر نظر شهرداری پایتخت در صدمین سال تأسیس بلدیة بر گزار شده و این هم نوعی بزرگداشت صد سالگی است.

۲۰ اتول کلاسیک به تماشا گذاشته شده در پارک ترافیک، از آن چند کمپانی بزرگ «کرایسلر»، «شورلت»، «دوج»، «کادیلاک» و... است. برای دیدن شان باید وارد پارک شوی و بعد خیره نگاهشان کنی. ردیف ماشین‌های ساخته شده بین سال‌های ۱۹۴۰ تا حدود ۱۹۵۵ میلادی که حالا سایه‌بانی بر سر شان و زنجیری به دور شان کشیده‌اند و احترام پشت احترام که؛ یعنی تو دیگر از دور خارج شده‌ای «آستین» (اتول مشکی سال ۱۹۵۵ میلادی که به عنوان تاکسی در راه لاله‌زار - شمیران بود) محبوب سال‌های دور بود. خیلی از آدم‌هایی که، در این بعدازظهرهای گرم و داغ شهریور ماه، از ساعت ۲ بعدازظهر تا ۶، به پارک می‌آیند، از همان‌ها هستند که ذوق زده به هر خودرویی که خیره می‌شوند و از الف تا ی همه خصوصیاتش را می‌شمارند آنهایی که هر روز صبح اتول‌های شان را می‌آریند و توی خیابان‌های شهر، حتی با وجود بنزین سهمیه بندی شده گشت می‌زنند.

پسرها، اتومبیل‌های قدیمی (نمایشگاه خودروهای کلاسیک برگزار شده در پارک ترافیک) را به هم نشان می‌دهند و ذوق زده، تته‌لاغر و باریکشان را می‌چسبانند به بدنه‌های خوش رنگ ماشین، لبخند می‌زنند و بدون هیچ صدای تقی یا فلشی پر نور، بدون آن که عکاس پارچه‌ای به سر بکشد و... عکس‌ها گرفته می‌شوند.

پسرها می‌دوند سمت عکاس ناشی، تصویرها شان را در صفحه دوربین دیجیتال نگاه می‌کنند و شب خواب تهران دهه ۲۰ را می‌بینند لابد همه شان کت و شلوار پوشیده، کلاه بر سر گذاشته، با آن موهای روغن زده و راه رفتن‌های شق و رق روی سنگفرش خیابان‌ها قدم می‌زنند. یکی می‌رود سمت کرایسلو مشکی رنگ. دیگری دور میدان می‌چرخد با مرسدس بنز سیاه رنگش. پسرها عمویش در کافه نادری منتظرش نشسته باید عجله کند. این جا در عالم واقعیت ساعت ۷ صبح است. پسرها از خواب می‌پرند. صدای بوق اتومبیل‌های دهه ۸۰ می‌آید تا این سوی شیشه‌های پنجره دوجداره خانه شان - توی خیابان‌ها پر است از این ماشین‌ها که هیچ کدامشان شباهتی به «دوج» ندارد و آن هم چشم‌را خیره نمی‌کند.

می‌گویند تهرانی‌ها با خاطر اتشان نفس می‌کشند. خاطراتی که قدمتی شاید به اندازه عمر همین ماشین‌های موزهای داشته باشد. می‌گوییم، ماشین‌های موزهای و نه کلاسیک، چون وقتی به دیدن این چهار چرخه‌های آهنی می‌آیی، انگار قدم به دالان‌های تاریخ گذاشته‌ای و مانند تماشاگری که به بازدید موزهای می‌رود، در پی تاریخ و روشن تاریخ در این شهر می‌گردید.

اما تاریخ تهران چطور گره می‌خورد با این ماشین‌ها که با به سن گذاشته‌اند و حالا گوشه‌ای از «پارک ترافیک» پهلو گرفته‌اند تا دید و بازدیدی داشته باشند با پاران دیرینه - پارک ترافیک تهران چند سالی است در ضلع غربی میدان پونک، خیابان عدل ساخته شده و همیشه در این سال‌ها مجری برنامه‌های کودکانه بوده است و بچه‌ها که در بخش‌های مختلف محوطه، ساعت‌ها را می‌گذرانند، اما این بار اتول‌ها هستند، باقی مانده از سال‌های دور.

سید محمدرضا میر حسینی، مجری برگزاری این نمایشگاه می‌گوید: این خودروها تحت مالکیت شخصی هستند؛ بعضی از این آدم‌ها از نسل پدر



به رنگ چندین و چند اتومبیل فرنگی مزین شد.

سال ۱۳۱۸، یعنی اوایل قرن چهاردهم خورشیدی قوانین مدون اتوبوس و اتول‌های شخصی تصویب شد، اما باز هم تاکسی‌ها بی قانون بودند. شوفرها بودند که در خیابان‌های آن روزها سلطنت می‌کردند و مسافرها را از هر مسیری که دوست داشتند به مقصد می‌رساندند تا تهرانی‌های حیران شده و گمشده در پیچ و خم معابر شهر، آن قدر زیاد شدند که بلدیة تصمیم گرفت راه رفت و برگشت تاکسی‌ها را معین کند و وضعیت تاکسی‌رانی را سر و سامان دهد. آن روزها قوانینی مثل پوشیدن لباس فرم، زدن کارت شناسایی به سمت راست سینه مثل مدال وجود داشت. در عین حال کم‌کم تابلوهایی در گوشه و کنار روی پایه‌های آهنی در معابر نصب می‌شدند که شوفر و راننده جماعت را مجبور به رعایت اصولی می‌کردند، اما قوانین هم مثل هر قانون دیگر پایدار نبود و آدمها از شوفر گرفته تا آژان و دولتی جماعت به آن پشت‌پا زدند.

انگار تهران آن سال‌ها محکوم به هرج و مرج بود؛ هرج و مرجی که هنوز هم در جان این همه ایرانی و تهرانی رخنه کرده و بی نظمی نشان اول زندگی شان است.

روزهای رقابت

کارخانه‌های خودروساز روزه روز به تعدادشان افزوده می‌شود. شرکت‌های سازنده اتومبیل هر روز برای واگذاری قسطی ماشین به خانواده‌های کم درآمد آگهی می‌دهند، اعیان‌ها چند تا اتومبیل ردیف می‌کنند روبه روی خانه‌هایشان. خیابان‌ها شلوغ تر می‌شوند، هوا هم آلوده‌تر، طرح می‌دهند برای یک طرفه شدن معابر، زوج و فرد شدن اتومبیل‌ها را هم به دیگر قوانین اضافه کرده‌اند. ترافیک اما جان‌سخت‌تر از این حرف‌هاست؛ هنوز هست و تهرانی‌ها را عادت می‌دهد به ساعات صبر کردن پشت ردیف اتومبیل‌ها در مسیری که شاید باید نیم‌ساعته بروند.

ترافیک سوژه داغ برای برنامه‌های تلویزیونی می‌شود و دوربین‌ها زوم می‌کنند روی خودروهای تک‌سرنشین. سال ۱۳۸۶ بنزین سهمیه‌بندی می‌شود به هزار و یک دلیل، از ترافیک و شلوغی گرفته تا آلودگی هوا و از همه مهم‌تر کم‌تر هدر رفتن بنزین در شرایطی که تولید داخلی بنزین ناچیز است، اما ردیف خودروها کم نمی‌شود انگار.

این میان اما فشار روی شهرداری به عنوان منجی حمل و نقل عمومی پیش‌تر می‌شود. محمد باقر قالیباف، شهردار پایتخت قول می‌دهد، ون‌ها وارد شهر می‌شوند. اما ون‌ها، هم شبیه تاکسی‌ها راننده‌هاشان، دلشان مسافر در بیست می‌خواهد، باز هم شکایات عمومی، بنا می‌شود اتوبوس‌ها زیاد شوند. «مونوریل» بیاید. امروز تهران پر است از اتوبوس‌هایی که آدمها در آن فشرده کنار هم ایستاده و نشسته‌اند و در هر ایستگاه بر سر سوار و پیاده شدن، قیل و قال برپاست. پر از واگن‌هایی در زیر زمین که ساعات ورود و خروج‌شان به هر ایستگاه، آدمها را تشویق به دویدن می‌کند. این امروز شهر است؛ آدمهایی که رقیب هم می‌شوند برای رسیدن به مقصد ...

اما باز اتول‌های متوقف شده در پارک ترافیک در آرامش‌اند. انگار نه انگار آن‌ها بانی همه ساعت‌های ترافیک و شلوغی شهرند. ایستاده‌اند گوشه پارک و ما هم با چشم‌های درشت شده، مات نگاهشان می‌کنیم و رویای آن سال‌های دور را در سر می‌پرورانیم.

ردپای نخستین تاکسی در خیابان‌های پایتخت

رضاخان، مهرشاهی را از کمد لباس در آورده و ها کرد و محکم چسباند پای حکم بلدیة چی شهر. «بوذرجمهری» قزاق هم گل از گلش شکفت؛ سینه صاف کرد؛ در مدح شاه مستبد پهلوی، خطابه بلند بالایی خواند و قول طهران را نمونه و نگین شهرهای ایران کند. «بوذرجمهری» هنوز مرکب حکم‌اش خشک نشده بود که مالیات خودروها، کالسکه‌ها و دیگر عوارض شهری را لغو کرد، اما اتفاق مهمی در زمان تکیه زدن «بوذرجمهری» بر مسند بلدیة شهر افتاد. روزی از روزهای سال ۱۳۰۶ بود که نخستین تاکسی، رنگ سنگ فرش‌های سیاه و گداخته از آفتاب تهران را دید و دقیقاً همان حدود بود که بوذرجمهری اعلام کرد، می‌خواهد خیابان‌های شهر را آسفالت کند و خیلی بعد یعنی سال ۱۳۱۴ اطلاعیه آمد که آسفالت شدن معابر تهران به خوبی پیش می‌رود. رد چرخ‌های «فورد» که بر خیابان‌های طهران افتاد چشم‌های پایتخت نشین‌ها از تعجب و امانده بود. آن‌ها که تا آن روز صندلی‌های سخت و سفت و همیشه در حال قژوقژ در شکه نشسته بودند، چشم‌شان به جمال اتومبیل‌های رنگارنگ و تازه از فرنگ آمده، روشن شد؛ اتومبیل‌هایی که در چشم به هم زدنی (البته به ظن آن‌ها که سالیان سال، خود و پدر جدشان هم تنها سوار بر در شکه شده بودند) مسافران خسته تهران را از این سوی به آن سوی شهر می‌رساندند. آمدن این چهار چرخه‌های آهنی که مردم به هم نشان می‌دادند و «هیولا» صدایش می‌کردند، ابتدای مسیری بود که شهر را در حصار ترافیک، دود و کرایه‌های عجیب و غریب گرفتار کرد.

آغازی برای راهبندان‌ها

ابتدای ۱۳۰۷ یکی از نخستین اطلاعیه‌های فروش «اتول دست دوم و کار کرده» در روزنامه اطلاعات چاپ شد. «میرزا ماشاءالله تهرانی» اطلاعیه را خودش نخواند، بی‌سواد بود، اما پسرش سواد داشت. اطلاعیه را به پدر نشان داد و هر دو راهی شدند به سمت ساختمان بلدیة «میرزا» اتول را خرید. روزها سوارش می‌شد؛ فریاد می‌کشید؛ می‌راند و هر لحظه امکان داشت به جایی یا کسی بر خورد کند. اما آن حس فخر فروشی نشستن پشت رول اتول برای یک تازه به‌دوران رسیده که پولش می‌رسید خودرویی سوار شود، راحتش نمی‌گذاشت. میرزا آخر سر، زنی را در خیابان «علاءالدوله» زیر گرفت و بی خیال رانندگی شد. سال ۱۳۰۷ «مسبو هاریبو» مدیر اولین نمایندگی اتول در تهران ماشین‌های جان‌سخت را وارد ایران کرد. چهار چرخه‌های جان‌سخت قرار بود در خیابان‌ها و جاده‌های خالی شهر دوام بیاورند و سال بگذرانند و لابد «هاریبوی ایتالیایی» نمی‌دانست عمر هر اتول در ایران چقدر خواهد بود و اصلاً ایرانی جماعت خودروی شان را حتی بعد نیم‌قرنی فرسوده نخواهند دانست.

هاریبو فروش قسطی را در تهران راه انداخت. بازار خرید و فروش رونق گرفت. کمپانی فیات راه را برای ردیف شدن اتول‌های شخصی در خیابان‌های شهر تهران هموار کرد. تاجران ایرانی هم که بوی پول به مشامشان خورده بود، وارد بازار شدند و این طوری هر روز اتول‌های بیش‌تری از فرنگ به ایران وارد شد.

حدود سال ۱۳۱۶، یعنی ۲ سال قبل از تصویب قانون جامع حمل و نقل و راهنمایی و رانندگی اتول‌های «الدرمبیل» را «دبی» به ایران وارد کرد. خلاصه خیابان‌های پایتخت ایران که تنه‌رنگ یکی، دو مدل اتومبیل را به خود دیده بود. پس از آمدن اتومبیل‌های «آستین پائو داواستودیکز»

جای خالی دوچرخه در چرخه آمد و شد

□ بهزاد گردگان

این رویداد در بخش ساختمان سازی و حمل و نقل شهری تأثیرات عمیقی به جای گذاشت که از جمله می‌توان به توسعه حمل و نقل عمومی شهری، تولید خودروهایی مدرن با مصرف انرژی بسیار کم و توجه به تأثیر مکان‌یابی کاربری‌های مهم در کاهش ترافیک محدوده اشاره کرد.

در بخش ساخت وسازها، ساخت ساختمان‌های با اتلاف انرژی ناچیز و مصرف انرژی سرمایشی و گرمایشی بسیار مناسب، توسعه فرهنگ استفاده از انرژی‌های پاک و تجدید شونده نظیر انرژی باد، انرژی خورشید (نور، گرما) و استفاده از انرژی گرمایی لایه‌های زیرزمین که همگی از طریق سرمایه‌گذاری‌های مردم و بخش خصوصی و با کمک ابزارهای تشویقی مانند بهره‌مندی از بخشودگی مالیاتی یا دریافت یارانه‌های مناسب شکوفا شد، قابل ذکر است.

در زمینه حمل و نقل شهری افزون بر توسعه مترو و قطارهای شهری و پیش‌بینی تمهیدات مهم و مؤثر دیگر، ایجاد امکانات لازم برای حرکت با دوچرخه در محدوده مرکزی شهرها به عنوان یک وسیله بدون آلاینده زیست‌محیطی در دستور کار قرار گرفت. امروزه دوچرخه نه تنها وسیله ورزشی و تفریحی در اوقات فراغت به شمار می‌آید؛ بلکه وسیله مهم انفرادی برای عبور و مرور در معابر و یکی از اجزای سیستم حمل و نقل شهری به شمار می‌آید.

هم‌اکنون در برخی از کشورهای اروپایی برای حرکت سریع در محدوده مرکزی شهرها، علاوه بر شهروندان، نهادها و مراکز؛ همچون نیروهای انتظامی و پیکها نیز از این وسیله نقلیه غیرآلاینده استفاده می‌کنند.

برای روان‌تر شدن ترافیک در محدوده مرکزی شهر تهران و



وقوع جنگ در سال ۱۹۷۴ میلادی میان اعراب و صهیونیست‌های اشغالگر قدس، بحران مصرف انرژی ناشی از محدودیت صدور نفت و زمینه‌های تغییر الگوی مدیریت استفاده از انرژی را در کشورهای صنعتی به دنبال داشت.

در آن زمان اعراب با اجرای محدودیت صدور نفت، به ویژه به کشورهای اروپایی، ناخواسته این کشورها را وادار کردند تا با در نظر گرفتن واقعیت‌ها، از جمله این که در آینده نه چندان دوری ذخایر انرژی فسیلی به پایان می‌رسد، برای تغییر الگوی مصرف خود اقدام کنند.



که در ترافیک شهری شرکت دارند به ترتیب عبارت اند از: پیاده، دوچرخه، وسایل حمل و نقل عمومی و بعد از همه خودروهای شخصی؛ بنابراین امروزه شاهد آن هستیم که روز به روز فضای حرکتی و توقفگاهی در محدوده مرکزی شهرها برای خودروهای شخصی محدودتر شده و در مقابل برای وسایل نقلیه عمومی و غیرآلاینده گسترش می‌یابد. قانون نیز به دقت اولویت و حق تقدم دوچرخه سوار در خیابان‌ها را تعریف و رعایت آن از طرف همه شرکت‌کنندگان در ترافیک الزامی است. برای حل این معضلات و تسریع در طراحی و برنامه‌ریزی مسیرهای دوچرخه در محدوده مرکزی شهر همه معابر مرکزی تهران برای آماده‌سازی و تخصیص فضای مناسب در مسیر دوچرخه براساس فاکتورهای زیر درجه بندی شوند. عملکرد ترافیکی گذر؛ مانند (شریانی، جمع‌کننده و...) که از این راه میزان سرعت، فشردگی و حجم عبور و مرور خودروها که تأثیرگذار در تعیین مسیر حرکت دوچرخه خواهد بود، مشخص می‌شود و در ارتباط با چگونگی عبور از تقاطع‌ها و گردش به راست که تلاقی دوچرخه و خودروها محتمل است، تصمیمات ایمن ساز مانند نصب چراغ قرمز مخصوص دوچرخه سواران و تابلوهای هشدار دهنده، صورت گیرد. تعیین شیب زمین که براساس آن درجه سهولت یا طاقت فرسای دوچرخه سواری در دو مسیر رفت و برگشت معبر مشخص می‌شود.

تعیین همجواری مسیر دوچرخه و دوری و نزدیکی آن به ایستگاه‌های مترو و اتوبوس؛ همچنین برآورد امکانات رفاهی نظیر وجود پتانسیل مناسب برای ایجاد فضای کافی برای نگهداری دوچرخه در همسایگی کاربری‌های مهم و فراهم آوردن تسهیلات لازم برای کسانی که مایل اند در میانه راه دوچرخه خود را پارک کرده و ادامه سفر خود را به داخل شهر با مترو یا اتوبوس انجام دهند.

به این ترتیب، همه معابر مرکزی شهر تهران برای طراحی مسیر دوچرخه و وسعت کار عمرانی که برای آماده‌سازی مسیر باید انجام شود؛ مثلاً به چهار رده قرمز، آبی، سبز و زرد تقسیم می‌شوند. هر کدام از این رنگ‌ها نشان می‌دهد که با توجه به مشکلات موجود در معبر چه اقدام عمرانی باید انجام شود. مثلاً رنگ زرد نشانه آن است که خیابان برای طراحی مسیر دوچرخه به کار عمرانی خاصی نیاز نداشته و می‌توان براساس وضع موجود، طراحی‌های لازم را انجام داد یا رنگ قرمز که بیشترین مداخله را در سطح و حجم خیابان می‌طلبد.

تهران دو محور اصلی و اساسی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی شهر تهران را برای طراحی مسیر دوچرخه برگزیند. این دو مسیر عبارت اند از:

محور تاریخی، زیست محیطی و گردشگری ولیعصر این مسیر به طول ۱۷/۵ کیلومتر و با شیب ۳/۵ الی ۴ درصد که از میدان تجریش شروع و تا میدان راه آهن ادامه می‌یابد. شیب این محور به طرف جنوب بوده و موجب می‌شود، دوچرخه سوار بتواند مسیر شمال به جنوب را به سرعت و بدون زحمت و در کمترین زمان

کاهش سفر با خودروهای شخصی استفاده از دوچرخه اجتناب ناپذیر است. شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور نیز در سر فصل‌های سیاست گذاری خود، طراحی مسیر دوچرخه و استفاده از دوچرخه را برای اصلاح نظام حمل و نقل شهری توصیه کرده است. البته به این نکته باید اضافه کرد که در برخی از طرح‌های تفصیلی جدید شهر تهران مانند محدوده منطقه ۲۲ شهرداری تهران، مسیر ویژه عبور و مرور دوچرخه پیش بینی شده است، اما آنچه جای بحث دارد، بررسی معضلات سفر با دوچرخه به محدوده مرکزی شهر است که طبیعتاً ترافیک خودروهای شخصی در آنجا نسبت به نقاط دیگر به مراتب سنگین تر و کارآمدی دوچرخه نیز به تبع آن بیش تر خواهد بود. برای آماده کردن شرایط لازم برای علاقه‌مندانی که مایل اند، برای سفر به مرکز شهر از دوچرخه به جای خودروهای شخصی، تاکسی و موتورسیکلت استفاده کنند، لازم است ابتدا پیچیدگی‌های طراحی مسیر دوچرخه را بررسی؛ سپس چگونگی برطرف شدن آن را تبیین کنیم.

○ نبود عزم و اراده کافی برای راه اندازی سفر درون شهری به وسیله دوچرخه

نبود یک برنامه فراگیر برای سفر با دوچرخه، به ویژه سفر به بافت مرکزی شهر موجب شده است، این طرح مهم در شهر تهران مسکوت بماند. پروژه طراحی مسیر دوچرخه در ذات خود طراحی فراگیر و از اجزای جدا نشدنی چرخه سیستم حمل و نقل عمومی شهری برای شهر تهران به شمار می‌رود که امکان اجرای مقطعی و غیر برنامه ریزی شده آن به دلیل به خطر افتادن ایمنی و سلامت دوچرخه سوار منتفی است.

○ ضرورت ایمنی و سلامت در سفر برای دوچرخه سواران

وضع ترافیکی وسایل نقلیه موتوری و فشردگی آن در شهر تهران به گونه‌ای است که دوچرخه سواران برای جلوگیری از صدمه دیدن کم‌تر با این وسیله نقلیه سفر می‌کنند. همان‌گونه که در یک سیستم فراگیر حمل و نقل عمومی شهری انسان‌گرا، برای مسافران امکان تبادل وسیله نقلیه هنگام سفر از اتوبوس به مترو و از خودرو شخصی به اتوبوس در بسیاری از نقاط شهر فراهم شده است، برای دوچرخه‌سواران نیز برنامه ریزی شرایط مشابه ضروری است. خیابان‌های شمالی-جنوبی تهران اکثراً دارای شیب زیادی هستند به نحوی که دوچرخه سواری از شمال به طرف جنوب بسیار فرح بخش و راحت و مسیر عکس آن عذاب آور و گاه غیر ممکن می‌شود. برخی از معابر هم به دلیل محدودیت‌های مختلف فیزیکی، باید با عملیات ویژه عمرانی مانند پوشاندن روی جوی‌ها، جابه‌جایی ایستگاه‌های اتوبوس و تغییر محل تابلوهای تبلیغاتی برای طراحی مسیر دوچرخه آماده شوند.

○ لزوم رعایت حق تقدم دوچرخه از سوی رانندگان

حق تقدم اجزای مرتب در یک سیستم حمل و نقل شهری پیشرفته

ممکن طی کند. برای بازگرداندن دوچرخه سواران به طرف شمال هم می‌توان از اتوبوس‌ها، مینی بوس یا واگن‌هایی استفاده کرد که یا خود دارای فضای مخصوص نگهداری دوچرخه هستند و یا از کابین مخصوص حمل دوچرخه در قسمت انتهایی خود برخوردار می‌باشند و در ایستگاه‌های اتوبوس منتظر دوچرخه سواران خواهند بود. دوچرخه سواران پس از قرار دادن یا سپردن دوچرخه در قسمت مخصوص، سوار اتوبوس شده و در مقصد دوچرخه خود را تحویل



می‌گیرند. استفاده از اتوبوس‌های مخصوص دوچرخه در اروپا بسیار رایج بوده و به این ترتیب دوچرخه سواران را در مسیرهای صعب‌العبور یاری می‌کنند. این سیستم می‌تواند جانشین بسیار مناسبی برای جایگزینی سفر با خودروهای شخصی در وهله اول در خیابان ولیعصر؛ سپس در دیگر گذرها شود.

محور مهم تهرانسر - دماوند مسیر بعدی پیشنهادی مسیر تهرانسر تا سه راهی ارج در جاده دماوند است که شامل جاده مخصوص کرج، خیابان آزادی، خیابان انقلاب و ابتدای جاده دماوند می‌شود و می‌توان در توسعه مسیرهای دوچرخه به تدریج و با برنامه‌ریزی خیابان‌های شرقی - غربی که به محور ولیعصر متصل می‌شوند و نیز محورهایی که مسیر تهرانسر - دماوند را قطع می‌کنند به این چرخه اضافه کرد.

○ نکات اساسی در طراحی مسیر دوچرخه

- ۱- حتی الامکان از فضای عبور و مرور اتومبیل‌ها برای تأمین فضای طراحی مسیر دوچرخه استفاده شود، زیرا هدف از اجرای این طرح کاستن از وابستگی به خودروهای شخصی، کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی صدا، تخفیف استرس شهروندان و تقویت حمل و نقل عمومی انسان‌گرا در قلب یک شهر بزرگ است.
- ۲- مرز میان مسیر عبور دوچرخه و خیابان باید به گونه‌ای باشد که امکان وارد شدن خودروهای سواری به مسیر دوچرخه برای پارک اتومبیل وجود نداشته باشد. (تجربه منفی طراحی مسیر دوچرخه در خیابان امیرآباد شمالی)

۳- فضای عبور و مرور خودروها به نحوی طراحی شود که در صورت بروز هر گونه حادثه برای دوچرخه سواران، امکان بروز صدمه از طرف موانع احتمالی وجود نداشته باشد، بنابراین بهتر است به جای ساخت حصارهای آهنی یا وسایل سخت و... به عنوان عامل جدا کننده مسیر دوچرخه، از پوشش سبز و گیاهان استفاده شود.

۴- طراحی مرز میان فضای مسیر دوچرخه و خیابان باید بر زیبایی و غنای منظره‌ی خیابان بیفزاید.

۵- باید با تمهیدات لازم از تردد موتورسیکلت سواران در مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه جلوگیری کرد.

۶- تعدادی از مجتمع‌های ایستگاهی مترو در حال حاضر در دست طراحی است، حتماً در این مجموعه‌ها فضای مناسبی برای نگهداری دوچرخه اختصاص یابد و به این وسیله چرخه سیستم حمل و نقل عمومی شهری تکمیل شود.

۷- آموزش رانندگان از طریق رسانه‌های جمعی به منظور رعایت حق تقدم دوچرخه سواران در ترافیک و نیز استفاده از تابلوهای هشدار دهنده الکترونیکی به ویژه در تقاطع‌ها.

۸- شهرداری، کار حمل و نقل دوچرخه سواران با استفاده از اتوبوس‌های مخصوص حمل دوچرخه در سطح شهر تهران را به طور کل به بخش خصوصی واگذار کند و خود نیز بر آن نظارت داشته باشد.

○ دوچرخه سواری در پایتخت توسعه می‌یابد

در این باره معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با تأکید بر اهمیت دوچرخه سواری به عنوان یک وسیله نقلیه در دسترس، از اهتمام مدیریت شهری بر توسعه دوچرخه سواری در تهران خبر داده، می‌گوید: این وسیله نقلیه در دسترسی‌های محلی، مسیرهای کوتاه، معابر غربی - شرقی و شهرک‌های اقماری به راحتی قابل استفاده است.

سید جعفر تشکری با تأکید بر این که دوچرخه سواری ورزشی است که از طریق ورزشی و شادابی روح به سلامتی کمک می‌کند، می‌افزاید: دوچرخه سواری در شهری مانند تهران که با خطر آلودگی هوا مواجه است، اهمیت مضاعف دارد. وی با اشاره به مصوبه مورخ ۲۵ دی ماه ۶۸ شورای عالی شهرسازی و معماری کشور درباره توصیه به ایجاد مسیرهای ویژه‌ی عبور دوچرخه در همه شهرهای بزرگ کشور، اظهار می‌دارد: ترویج دوچرخه به عنوان گزینه‌ای برای کاهش استفاده از خودروهای سواری در الگوی مصرف حمل و نقل شهری در دستور کار مدیریت شهری تهران قرار داد.

معاون شهردار تهران با بیان این که در بسیاری از کشورهای جهان دوچرخه وسیله مناسبی برای رفت و آمد دانش آموزان به مدرسه است، می‌افزاید: در تهران دوچرخه وسیله‌ای برای بازی، تفریح و ورزش است؛ هر چند با توجه به ازدحام و شلوغی خیابان‌های پایتخت عملاً استفاده از دوچرخه برای بزرگسالان دشوار و برای کودکان و نوجوانان غیر ممکن است.



حکایت؛ همچنان باقی است

□ علی اصغر محمدی

آیین نامه جامع سرویس مدارس که در کار گروه مربوطه با حضور نمایندگان وزارت خانه‌ها و سازمان‌های ذی ربط تدوین و برای تصویب و ابلاغ به کمیسیون امور زیربنایی دولت ارسال شد، هنوز برای اجرا ابلاغ نشده است. از سوی دیگر این مسأله موجب شده که سازمان مدیریت و نظارت تاکسی رانی شهر تهران با دریافت مجوز از شورای شهر برای سرویس دهی به مدارس اعلام آمادگی کند و حتی نشست‌های مشترکی نیز در این زمینه در مناطق آموزش و پرورش برگزار شود.

مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت تاکسی رانی شهر تهران با انتقاد از نامناسب بودن اطلاع رسانی در زمینه اعلام آمادگی این سازمان برای تأمین سرویس مدارس گفت: دلیل این امر تأمین امنیت و آرامش خاطر دانش آموزان و معلمان با هزینه پایین تر است و از نظر ما سفر دانش آموزی یکی از سفرهایی است که باید از راه سازمان تاکسی رانی انجام شود.

حسین تیموری کرمانی؛ عقد قرارداد انفرادی با رانندگان تاکسی‌های ون را غیر قانونی دانست و افزود: مدیران مدارس باید میزان خودروهای مورد نیاز خود را به طور کتبی از طریق مناطق آموزش و پرورش به این سازمان اعلام کنند تا نسبت به تأمین آن‌ها اقدام شود. وی با تأکید بر انتخاب رانندگان واجد شرایط لازم برای سرویس مدارس افزود: هزینه سرویس دهی تاکسی رانی براساس مجوز شورای شهر تهران، ساعتی ۳ هزار و ۲۰۰ تومان برای خودروهای ون و ۲ هزار تا ۲ هزار و ۲۰۰ تومان برای تاکسی‌های شخصی است که می‌تواند موجب کاهش هزینه سفرهای دانش آموزی شود.

تیموری کرمانی تأکید کرد: با توجه به ساماندهی مسافربرهای شخصی و تاکسی‌های بخش خصوصی که وارد سیستم شده اند، این توان را داریم که بتوانیم سفرهای



در حالی که مسؤولان ذی ربط بر ساماندهی سرویس مدارس تأکید می‌کنند، متأسفانه این موضوع همچنان بلا تکلیف است و مدیران مدارس؛ همچون سال‌های گذشته، بر واگذاری امور مربوط به سرویس مدارس به پیمان کارانی که صلاحیت این کار را ندارند، اصرار می‌ورزند.

از سوی دیگر سهمیه بندی بنزین، تاثیر زیادی در افزایش نرخ هزینه‌های سرویس مدارس داشته است و از طرفی موجب نابسامانی وضعیت سرویس حمل و نقل دانش آموزان شده است. با توجه به بازگشایی مدارس که مصادف با ایام ماه مبارک رمضان است، ساماندهی سرویس مدارس بیش از پیش ضرورت دارد و این در حالی است که



دانش آموزی را در ساعات مشخصی پوشش دهیم و این امر زبانی به سیستم وارد نمی کند.

وی با اشاره به این که اجرای این طرح باعث کاهش بار ترافیک می شود؛ اظهار داشت: با اجرای این طرح والدین دیگر مجبور نیستند که برای تردد فرزندان شان به مدرسه از خودروهای شخصی استفاده کنند.

مدیر کل دفتر جذب و مشارکت های انجمن مرکزی اولیا و مربیان آموزش و پرورش با اعلام این که آیین نامه جامع سرویس مدارس امروز در کمیسیون زیربنایی بررسی می شود گفت: پیش بینی می شود برای امسال در زمینه سرویس مدارس به ویژه در کلان شهرها با سازمان های تاکسی رانی توافقنامه های تنظیم و اجرا شود. محمدعلی لقایی خاطر نشان کرد: احتمالاً سازمان تاکسی رانی نمی تواند همه درخواست های سرویس مدارس را پوشش دهد.

این در حالی است که مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت تاکسی رانی شهر تهران تصریح کرد: با توجه به ساماندهی مسافربرهای شخصی و تاکسی های بخش خصوصی که وارد سیستم شده اند، این توان را داریم که بتوانیم سفرهای دانش آموزی را در ساعات مشخصی پوشش دهیم.

اصرار بر اشتباه

گزارش ها حاکی از آن است که نابسامانی و بلا تکلیفی در امر سرویس حمل و نقل دانش آموزان در مدارس کاملاً مشهود است؛ به طوری که بیش تر مدیران مدارس؛ همچون سال های گذشته با گماردن افراد خارج از مجموعه آموزش و پرورش به عنوان مسئول سرویس، نسبت به ثبت نام از دانش آموزان متقاضی سرویس اقدام کرده اند و با وجود تاکید مسؤولان و آیین نامه سرویس مدارس، حساسیت چندانی در این زمینه ندارند.

فردی که در یکی از دبیرستان های تهران به عنوان مسؤول سرویس مدرسه در حال ثبت نام از دانش آموزان متقاضی سرویس است، گفت: در مرحله اول از متقاضیان ثبت نام به عمل می آید؛ سپس براساس تعداد دانش آموزان، نوع خودرو برای هر مسیر تعیین می شود. وی درباره نوع خودروهایی که برای سرویس حمل و نقل در نظر گرفته شده است، اظهار داشت: اگر تعداد دانش آموزان به حد نصاب دست کم ۱۷ نفر برسد، خودرو مینی بوس و در صورتی که کم تر از این حد نصاب باشد، خودرو سواری اختصاص می یابد. این پیمان کار درباره استفاده از خودروهای ون و تاکسی های تحت نظارت سازمان تاکسی رانی گفت: ما پیمان کار خصوصی هستیم و با رانندگان مینی بوس ها و سواری ها

راساً قرارداد انفرادی تنظیم می کنیم و هیچ ارتباطی با تاکسی رانی یا دیگر سازمان ها نداریم.

وی که پیش بینی های لازم در مورد نرخ سرویس را نیز با الصاق چند دست نوشته با این مضمون که چنان چه در نحوه توزیع گازوئیل تغییری به وجود آید، نرخ سرویس ها نیز افزایش خواهد یافت و یا این که نرخ سرویس های سواری به صورت علی الحساب است، انجام داده است، معتقد است: در صورت به کارگیری خودروهای تحت نظارت سازمان تاکسی رانی برای سرویس مدارس، از درآمد آن ها کاسته می شود. مدیر کل دفتر جذب و مشارکت های انجمن مرکزی اولیا و مربیان آموزش و پرورش درباره نظارت بر سرویس مدارس گفت: طبق بخشنامه، نظارت بر امر سرویس مدارس به عهده رئیس انجمن اولیا و مربیان مدرسه و مدیر مدرسه است و تا زمان ابلاغ آیین نامه جامع سرویس مدارس، براساس بخش نامه موجود در این زمینه اقدام می شود. محمدعلی لقایی تصریح کرد: مسؤولیت احراز شرایط راننده سرویس به لحاظ اخلاقی و مدیریت کلی برنامه سرویس دهی اعم از تعیین نرخ درخواست سرویس بر عهده انجمن های اولیا و مربیان و مدیران مدارس است و والدین دانش آموزان در صورت هرگونه تخلفی می توانند مراتب را به آن ها اطلاع دهند.

فریدون رضوانی، کارشناس مسؤول انجمن اولیا و مربیان منطقه ۲ آموزش و پرورش شهر تهران نیز درباره عقد قرارداد با پیمانکاران برای سرویس مدارس گفت: براساس آیین نامه فقط با پیمان کاران حقوقی که دارای ثبت شرکت، پرداخت مالیات، مفاصا حساب و حسن انجام کار از مدرسه سال گذشته داشته باشند، قرارداد می بندیم. وی تصریح کرد: عقد قرارداد با افراد حقیقی تخلف است و مدیر مدرسه باید پاسخگو باشد.

براساس این گزارش آیین نامه اولیه سرویس مدارس که از سال تحصیلی ۸۳-۸۲ به مدت ۴ سال به مدارس ابلاغ شد کاستی های زیادی دارد که می توان به در نظر گرفته نشدن شرایط اشاره کرد و امید است با ابلاغ آیین نامه جامع سرویس مدارس این کاستی ها رفع شود؛ همچنین براساس این آیین نامه انتخاب راننده و شرکت های سرویس مدرسه مورد اعتماد، اطلاع از سلامت راننده و سرویس، نظارت بر تعهدات راننده اعم از انتقال دانش آموزان به مدرسه و خانه در زمان معین و خلف وعده نکردن از جمله وظایف مستقیم انجمن اولیا و مربیان به عنوان نمایندگان اولیا در مدارس است. تا از دغدغه خانواده ها در مورد وضعیت سرویس مدارس دانش آموزان شان هر چه بیش تر کاسته شود.

وزیر کشور: تمهیدات لازم برای تسهیل رفت و آمدهای اول مهر اندیشیده شده است



و نقل تغییر دهند و آسانه تحمل پذیری خود را در این زمینه افزایش دهند. وزیر کشور با بیان این که کشور از قفل ترافیکی حاصل از سهمیه بندی بنزین عبور کرده، خاطر نشان کرد: هنوز در حمل و نقل حومه شهرها دچار مشکل هستیم که با ورود خودروهای "ون" به ناوگان حمل و نقل، امیدواریم این مشکل در آینده نزدیک برطرف شود. پورمحمدی همچنین خاطر نشان کرد، از سال گذشته تاکنون ۵ هزار دستگاه اتوبوس ساخت داخل وارد شبکه حمل و نقل عمومی کشور شده است.

تمهیدات لازم برای تسهیل رفت و آمدهای مربوط به اول مهر و زمان بازگشایی مدارس اندیشیده شده است. وزیر کشور در حاشیه مراسم تحویل یک هزار دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی افزود: جلسه ای با مسوؤلان آموزش و پرورش استانها برگزار شده و تمهیدات لازم برای تسهیل رفت و آمدهای مربوط به زمان بازگشایی مدارس و اول مهر اندیشیده شده است. پورمحمدی همچنین با اشاره به ایجاد بانک اطلاعات حمل و نقل در کشور گفت: مردم باید عادت‌های خود را در زمینه مسائل مربوط به حمل

سرپرست وزارت نفت:

سهمیه سفر و ویژه مهر ماه همگانی است

سفر، سهمیه ویژه به تمامی خودروهای شخصی به طور یکسان اختصاص یافت. به گفته وی، شهروندان برای آغاز سال تحصیلی و تأمین بنزین مصرفی مورد نیاز خود نگران نباشند. نوذری تاکید کرد: نگاه دولت به صنعت گردشگری، حمایتی است و اختصاص سهمیه ویژه باعث تأمین بنزین سفر و رونق صنعت گردشگری خواهد شد.

موافقت کرد که ۱۰۰ لیتر سهمیه ویژه سفر و سهمیه ویژه مهر ماه به صورت یکسان و یک جا در مهر ماه به تمامی خودروهای شخصی اختصاص یابد. وی افزود: پیش از این قرار بود که سهمیه سفر تنها به مالکان خودروهایی تعلق گیرد که در تابستان به سفر رفته اند، اما به دلیل جلوگیری از تأخیر در اعلام سهمیه، پیشگیری از مشکلات احتمالی مردم در مراحل ثبت نام اینترنتی و پیچیدگی نحوه اثبات انجام

«۱۰۰ لیتر بنزین ویژه سفر و سهمیه ویژه آغاز سال تحصیلی برای برطرف شدن مشکل کمبود بنزین شهروندان به تمامی خودروهای شخصی تعلق می‌گیرد.» مهندس غلام حسین نوذری، سرپرست وزارت نفت، با بیان این مطلب افزود: امسال برای نخستین بار طرح سهمیه بندی بنزین در مهرماه تجربه می‌شود؛ بنابراین کار گروه ویژه نمایندگان رییس جمهوری،

معاون برنامه ریزی وزارت کشور:

ستاد مهر در تمامی استان‌ها تشکیل می‌شود

تعطیلات باید ساماندهی و مدیریت شود. شاعری درباره توسعه صنعتی استان‌های شمالی کشور ادامه داد: اگر چه این استانها در دایره بسته کشاورزی محصور شدند، ولی ریسک مدیران اجرایی برای توسعه صنعتی باید افزایش یابد.

معاون برنامه ریزی وزارت کشور تعامل محیطزیست برای توسعه صنعتی را خواستار شد و گفت: محیطزیست باید برای رونق و ایجاد صنایع بزرگ در استان‌های شمالی همراهی کند.

این ستاد با هدف حمل و نقل آسان و مطمئن دانش‌آموزان؛ همچنین ساماندهی مسافربرهای درون شهری تشکیل می‌شود. وی با اشاره به این که کار و تلاش زیاد وجه تمایز دولت نهم با دولت‌های گذشته است، اظهار داشت: شبیه ترین دولت به کار جهادی دولت نهم است.

وی درباره روحیه کار و تلاش دولت نهم گفت: تعطیلی که در حال حاضر در تقویم کشورمان جای گرفته مانند گذشته است، ولی معتقدیم که این



معاون برنامه ریزی وزارت کشور از تشکیل ستاد مهر هم‌زمان با بازگشایی مدارس در استان‌های کشور خبر داد. علی محمد شاعری در جمع خبرنگاران افزود:



نماینده ایلام: مشکل ناوگان حمل و نقل عمومی باید مرتفع شود

برخوردارند، باید مورد توجه بیشتری قرار گیرند. وی اظهار کرد: بیش تر امکانات در شهرهای بزرگ است و به استان‌هایی چون ایلام کمک‌های کم‌تری شده، به گونه‌ای که دو گانه‌سوز کردن خودروها، تقویت ناوگان عمومی و دیگر ساز و کارهایی که در استان‌های بزرگ به کار گرفته می‌شود، در استان‌های کوچک، دورافتاده و محروم وجود ندارد.

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس افزود: در این راستا مردم با مشکلاتی روبرو شده‌اند که نیاز است تا توجه جدی به رفع مشکلات مردم در بخش حمل و نقل عمومی و جابه جایی مسافر شود. وی افزود: وزارت کشور، نیروی انتظامی (راهنمایی و رانندگی) و وزارت نفت باید در راستای افزایش حمل و نقل عمومی اهتمام جدی داشته باشند.

فعالیت‌های جدید است. وی ادامه داد: با توجه به بازگشایی مدارس و نگرانی‌هایی که وجود داشت؛ همچنین محقق نشدن پیش‌بینی‌ها برای تقویت بخش حمل و نقل عمومی به جای سواری‌های شخصی، دولت تصمیم گرفت تا برای مهرماه و حل مشکلات احتمالی مردم، ۱۰۰ لیتر بنزین به سهمیه مردم بیافزاید.

همتی خاطر نشان کرد: در راستای سهمیه‌بندی بنزین دولت تلاش‌های گسترده‌ای در ابعاد مختلف دنبال می‌کند که باید این اقدام منجر به نتیجه مطلوب شود.

همتی با یادآوری این که باید امکانات بیش‌تر به استان‌های محروم و دور افتاده تعلق گیرد گفت: استان‌هایی همچون ایلام که از ناوگان عمومی کم‌تری



منتخب مردم استان ایلام در مجلس شورای اسلامی گفت: مشکل ناوگان حمل و نقل عمومی برای خدمات دهی مطلوب به مردم باید مرتفع شود. "فریدون همتی" با اشاره به این که اختصاص ۱۰۰ لیتر بنزین مهر به خودروهای سواری از سوی دولت تصمیم مناسب و قابل توجهی بود، افزود: چنین تصمیمی برای حل مشکلات مردم در شروع سال تحصیلی و آغاز

هزار مامور راهنمایی و رانندگی برای روان سازی ترافیک مهر

بر معاینه فنی این خودروها نظارت کند. هاشمی افزود: با آغاز سال تحصیلی مسئولان مناطق راهنمایی و رانندگی با حضور در مدارس در مقاطع راهنمایی و ابتدایی آموزش‌های لازم را درباره مسائل ترافیکی به دانش‌آموزان ارائه خواهند کرد.

وی درباره تغییر ساعت طرح زوج و فرد افزود: از امروز تا پایان ماه مبارک رمضان ساعت آغاز طرح ترافیک ۷ صبح و پایان آن ۱۷ بعدازظهر است.

وی با بیان اینکه با موتورسواران و رانندگانی که در مقابل مدارس ایجاد مزاحمت کنند به شدت برخورد خواهد شد افزود: همچنین در پانزده روز نخست مهر، تردد خودروهای سنگین از جمله کامیون و تریلی در روز ممنوع است و با متخلفان برخورد قانونی می‌شود.

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی درباره ساماندهی سرویس‌های مدارس گفت: مسئولیت ساماندهی سرویس‌های مدارس بر عهده شهردار تهران است اما راهنمایی و رانندگی موظف است

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ گفت: پنج هزار مامور راهنمایی و رانندگی روان‌سازی ترافیک مهر را به عهده‌دارند.

سرتیپ حمید رضاهاشمی با بیان اینکه در مهر ۶۰۰ خودرو، ۴۰۰ موتور و دو فروند بالگرد برای روان‌سازی و نظارت بر ترافیک شهر تهران به کار گرفته خواهد شد افزود: با همه امکانات بر گذرگاه‌ها به ویژه ۵۰۰ منطقه‌ای که مدارس آنها در محورهای اصلی ترافیک قرار دارند نظارت خواهد شد.

"خانه نور" در کردستان افتتاح شد

دیگر در سطح استان کردستان برپا خواهد شد. در ادامه حجت السلام "مجید شاملویی" امام‌جماعت مسجد حضرت ابوالفضل (ع) شهر دزج گفت: برپایی این مکان فرهنگی برای نخستین بار در کردستان در این ایام می‌تواند به لطف خداوند موجب برکات فراوانی برای منطقه باشد.

در آیین افتتاحیه این مرکز فرهنگی مسوول دبیرخانه هیات نظارت بر کانون‌های فرهنگی و هنری مساجد کردستان گفت: در خانه نور علاوه بر ساماندهی، برنامه‌های تفسیر قرآن و انجام پژوهش‌های ویژه مذهبی نیز انجام می‌شود. به گفته "کامل گلباغی" بر اساس برنامه‌های ستاد عالی مساجد کشور امسال چهار خانه نور

هم زمان با فرا رسیدن شب‌های پر فیض قدر، نخستین مرکز ساماندهی فعالیت‌های قرآنی در استان کردستان با نام "خانه نور" افتتاح شد. خانه نور با هدف گسترش معارف اسلامی و بهسازی فعالیت‌های قرآنی و ترویج آن در مسجد حضرت ابوالفضل العباس (ع) در شهر دزج شهرستان قروه افتتاح شده است.



ستاد مهر رمضان در منطقه ۱۶

وی خاطر نشان کرد؛ همچنین ۴۰ نقطه برای اجرای سرعت گیر مجاز به سازمان حمل و نقل و ترافیک پیشنهاد و در صورت موافقت برای اجرا به پیمانکار مربوط اعلام می‌شود.

دستورالعمل ارسالی شهرداری تهران مبنی بر تشکیل ستاد مهر رمضان، کمیته‌ای از پلیس راهور منطقه، قائم مقام مشاور شهردار منطقه و معاونت‌های فنی و عمرانی، امور اجتماعی و فرهنگی تشکیل شد.

معاون حمل و نقل و ترافیک منطقه ۱۶ شهرداری تهران گفت: ۳۶ نقطه مقابل مدارس منطقه ۱۶ با اجرای خط کشی و نصب علائم ترافیکی، ایمن سازی می‌شود. حسن داننده افزود: برای اجرا شدن

اقدامات ویژه شرکت واحد اتوبوس رانی در آستانه ماه رمضان و سال تحصیلی



حسین بیژنی، اقدامات انجام شده برای ارائه سرویس‌دهی بهتر به شهروندان عزیز را در آستانه ماه مبارک رمضان و آغاز سال تحصیلی به شرح ذیل اعلام کرد.

مدیر عامل شرکت واحد اتوبوس رانی تهران و حومه اقدامات انجام شده را چنین اعلام کرد:

- ۱- تشکیل جلسات هماهنگی ستاد مهر رمضان در اداره مرکزی و مناطق
- ۲- راه اندازی و بازسازی کامل تعداد ۶۰۰ دستگاه از اتوبوس‌های متوقف دارای نقص (موتور، سیستم‌ها، چرخ‌ها، صندلی‌ها و ...)
- ۳- نظافت همگی اتوبوس‌ها اعم از صندلی، توشویی، روشویی، موتورشویی، رینگ شویی و ...
- ۴- نظافت و در صورت لزوم رنگ آمیزی همه‌ی باجه‌های بلیط فروشی و کنترل خطوط
- ۵- شناسایی مراکز مهم سفر و ایستگاه‌های پرمسافر
- ۶- آماده باش کامل همه‌ی عوامل اجرایی و گشت خطوط برای جابجایی بهینه مسافران.
- ۷- شناسایی مراکز آموزشی و مدارس و اختصاص اتوبوس مستقل و تقویت ایستگاه‌های مربوطه.
- ۸- هماهنگی برای اشتغال کامل اتوبوس‌های سازمانی شرکت.

۱۴- استقرار خودروهای خدمات فنی بکسل و یدک‌کشهای سنگین در نقاط مهم و مراکز اصلی علاوه بر خدمات فنی مستقر در نواحی و مناطق. (جمع کل بکسلها ۱۵۷ دستگاه)

۱۵- استقرار مسؤلان مناطق در مرکز کنترل ترافیک از تاریخ ۸۶/۶/۱۵ الی ۸۶/۷/۱۵ در دو نوبت صبح و عصر برای هماهنگی مورد نیاز شبکه.

۱۶- هماهنگی کارشناسان مستقر در مرکز کنترل ترافیک با مسؤلان و عوامل مناطق برای رفع مشکل تردد اتوبوس‌ها و جابجایی بهینه مسافران.

۹- به کارگیری کامل مینی بوس‌ها و اتوبوس‌های تحت پوشش سازمان نظارت به تعداد ۲۴۸۶ دستگاه

۱۰- هماهنگی برای اشتغال کامل اتوبوس‌های بخش خصوصی به تعداد ۹۶۸ دستگاه که در حال افزایش است.

۱۱- به کارگیری تعداد ۴۶۵ دستگاه اتوبوس‌های خدمات پشتیبانی در خطوط که مربوط به سرویس کارکنان می‌باشد.

۱۲- به کارگیری تعداد ۴۴۰ دستگاه اتوبوس‌های واحد گشت در خطوط

۱۳- استفاده از همه‌ی (۵۷ دستگاه) اتوبوس‌های بخش آموزش در خطوط



استاندار بوشهر: خدمت بی منت از ارزش‌های مهم دفاع مقدس است

نماینده ولی فقیه در بسیج سپاه استان بوشهر نیز با تجلیل از حماسه آفرینی‌های رزمندگان در دوران دفاع مقدس گفت: رژیم بعث عراق با پشتیبانی کشورهای اروپایی و آمریکایی و با امکانات و تجهیزات پیشرفته در مقابل رزمندگان با ایمان پس از ۸ سال سرافکندگی تن به شکست دادند.

عبدالرضا رستگار افزود: مقاومت دلیرانه رزمندگان مایه پیشرفت ایران اسلامی در زمینه‌های مختلف صنعتی، پزشکی و ... شده است.

افراشته تصریح کرد: تجدید پیمان با رهبری یکی از اموری است که در هفته دفاع مقدس باید اتفاق بیفتد.

وی اضافه کرد: عظمت کشور در عرصه جهانی به برکت قدرت رزمندگان ایران در دوران دفاع مقدس است.

استاندار بوشهر تاکید کرد: باید ضمن دفاع از ارزش‌ها و آرمان‌های دفاع مقدس راه شهیدان را ادامه داده و دچار یاس و تردید نشویم.

استاندار بوشهر گفت: یکی از ارزش‌های مهم دفاع مقدس، خدمت بی منت است که رزمندگان و بسیجیان آن را خلق کردند.

علی افراشته امروز در جمع رزمندگان و جانبازان گمرکات استان بوشهر افزود: خدمت بی منت باعث رونق و توسعه اقتصادی شده و ما باید در محیط سازندگی کشور این ارزش را احیا کنیم.

وی گفت: آسایش و امنیت امروز جامعه به خاطر حضور دلاوران و ایثارگران رزمندگان و جانبازان در طول ۸ سال دفاع مقدس است.

تولید اتوبوس در کشور ۴ برابر افزایش داشته است



این که مذاکرات برای استفاده از ظرفیت واحدهای تولید مینی بوس برای تولید اتوبوس در حال انجام است .

شود .

قانعی گفت: تا قبل از فعال شدن ستاد تبصره ۱۳ فقط دو واحد ایران خودرو دیزل و شهاب خودرو در تولید اتوبوس فعال بود که با حمایت دولت پنج کارخانه جدید در یکسال گذشته راه اندازی شده است.

معاون ناوگان حمل و نقل عمومی ستاد تبصره ۱۳ همچنین در ادامه افزود: کارخانه‌های زامیاد، شرکت عقاب افشان سمنان، شرکت آنا کاغذ تبریز و دو واحد در کرمان و اصفهان راه اندازی شده است؛ ضمن

معاون ناوگان حمل و نقل عمومی ستاد تبصره ۱۳ اعلام کرد: از سال گذشته تا ماه جاری ۵۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی تحویل شده است.

وی اعلام کرد ظرفیت تولید اتوبوس‌های شهری امسال در مقایسه با سال ۸۴ چهار برابر شده است .

وی افزود: از سال گذشته تا ماه جاری ۵۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی تحویل شده است و تا پایان شهریورماه باید ۸۸۰ اتوبوس دیگر نیز به این ناوگان وارد

آموزش و پرورش مسوول مقاوم سازی مدارس نیست

نوسازی شود. وزیر آموزش و پرورش اظهار داشت: متخصص در این زمینه، در کشور ما محدود است. از یک سو می خواهیم کارمان سریع انجام شود و از سوی دیگر محکم باشد. به همین دلیل رئیس سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور معتقد است که باطمینان کار کنیم یا اینکه بحث مقاوم سازی را نیز به تخریب و نوسازی تبدیل کنیم.

فرشیدی اضافه کرد: بسیاری از کشورها، موضوع مقاوم سازی را از مدارس شروع کردند و وقتی در فناوری مقاوم سازی مسلط شدند، به سمت مقاوم سازی بیمارستان ها و منازل رفتند و به این ترتیب کشورشان را از نظر مقاوم سازی بیمه کردند.

وی با بیان اینکه مقاوم سازی در کشور ما یک مقوله جدید است، گفت: گاهی ترجیح داده می شود به جای مقاوم سازی، ساختمان تخریب و دوباره

ایسکانیوز: محمود فرشیدی در حاشیه تقدیر از کارمندان نمونه آموزش و پرورش در خصوص ۱۰ ساله شدن مقاوم سازی مدارس گفت: بحث مقاوم سازی بستری است که آموزش و پرورش مسوول آن نیست، بلکه جامعه فنی کشور مسوول است.

وی ادامه داد: همان طور که رئیس سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور گفته است، مقاوم سازی موضوع جدیدی در کشور ما است.



بهره‌برداری از طرح بزرگ مجموعه پارک ائللر باغی در ارومیه

مساحت این مجموعه ۴۱ هکتار با دریاچه‌ای به وسعت ۲۵ هزار متر مربع و ۱۸ هزار و ۱۰۰ متر پیاده‌رو و احداث آملی تأثر، پیست دوچرخه سواری و... بوده که از سال ۱۳۸۱ آغاز و در سال ۱۳۸۶ پایان یافته است.

اجرای این طرح با هدف ارتقاء کیفیت محیط زیست، توسعه احداث سکوه‌های نشیمن خانواده به ۲۰۰ قطعه، افزایش سرانه فضای سبز، بهسازی و ساماندهی اجرای نه‌های آب جاری به طول ۱۵۵۰ متر، ایجاد چشم انداز و بهبود کاشت گل و گیاه است.



همایش شهرداران آذربایجان غربی



نخستین همایش شهرداران آذربایجان غربی در محل اجتماعات استانداری با حضور استاندار استان و دیگر مدیران شهری برگزار گردید. این گردهمایی که با موضوع مروری بر مهم‌ترین قوانین و سیاست‌های کلان در مدیریت شهری برگزار گردید. در ابتدا دکتر رحیم قربانی استاندار آذربایجان غربی با اشاره به اقدامات دولت درباره‌ی توانمند سازی شهرداری‌ها و تقویت آنها در مسائل شهری گفت: امروزه به لحاظ شرایط خاص اقتصادی و اجتماعی مدیریت کلاسیک در حوزه‌های مختلف جوابگوی نیازهای جوامع رو به رشد نیست.

داریانی در ادامه به اجرای مقررات تبصره ۶ و ۱۲ قانون بودجه اشاره کرد و افزود: دولت در تدوین این برنامه‌ها بستری لازم را مربوط به عمران شهری، احیای بافت‌های فرسوده، تأمین نیاز مسکن محرومان و... را آماده نموده است.

معاون عمرانی استانداری آذربایجان غربی نیز در این همایش گفت: بهره‌گیری از رهنمودهای رهبر انقلاب موجب ارتقاء روحیه خدمتگزاری، افزایش تلاش بی‌وقفه در امر آبادانی و عمرانی شهرها به ویژه مناطق محروم می‌شود.



مدیریت حمل و نقل شهری باید در اختیار شهرداری‌ها باشد



سریع‌السير هستيم افزود: يكسري مشكلات در اين خصوص وجود دارد كه با هماهنگي بين شهرداری تهران و معاونت عمرانی وزارت کشور و سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در حال بررسی و حل آن هستیم.

وزیر کشور همچنین درباره طراحی جدید تشکیلات استانداریهای سراسر کشور گفت: در این تشکیلات جدید هیچ سازمانی به وزارت کشور و استانداریها اضافه نشده و تنها مدیریتها را افزایش دادیم تا در واگذاری تصدی گری دولت به بخش خصوصی بهتر عمل شود.

نمایند. پورمحمدی همچنین از استانداران خواست تا هر چه زودتر گزارشی از نحوه توزیع سوخت اقشار ویژه در استانداریها را به وزارت کشور ارائه کنند و در این خصوص گفت: استانداران سریعتر این کار را انجام دهند و ضمن با خبر کردن وزارتخانه از نحوه و عملکرد توزیع آن، مسائل و مواردی که در حواشی این کار پدید آمده را نیز بازگو نمایند تا راهکارهای مناسب تری در این خصوص ارائه شود.

وزیر کشور همچنین در حاشیه همایش سراسری استانداران در جمع خبرنگاران رسانه‌های خبری حاضر شد و در خصوص کاهش مصرف سوخت پس از اجرای سهمیه بندی بنزین نسبت به مدت مشابه سال گذشته گفت: در شهریور ماه جاری به دلیل سفرهای مردم، مقدار مصرف بنزین به حدود ۶۳ میلیون لیتر رسید ولی در مرداد ماه چیزی در حدود ۶۰ تا ۶۱ تا ۶۲ میلیون لیتر مصرف داشته‌ایم که نسبت به مشابه سال گذشته کاهش مصرف زیادی داریم و این نشان از موفقیت طرح سهمیه بندی می‌دهد.

وزیر کشور همچنین با بیان اینکه همراه با شهرداری در پی رفع اشکالات خط اتوبوسهای

مدیریت حمل و نقل شهری در سراسر کشور در اختیار شهرداری هاست و استانداران به فرمانداری‌های خود تاکید کنند تا نسبت به حمایت از شهرداران حوزه‌های خود اقدام نمایند. حجت‌الاسلام والمسلمین پورمحمدی که در همایش استانداران در وزارت کشور سخن می‌گفت، افزود: مدیریت حمل و نقل باید در اختیار شهرداران باشد و غیر از این مساله هیچ بحثی قابل قبول نیست، وی در ادامه اظهار داشت: نبض کار حمل و نقل از جمله "بانک‌های اطلاعاتی مخصوص حمل و نقل، ایزار سهمیه بندی سوخت و همچنین راهنمایی و رانندگی‌ها" در بحث حمل و نقل شهری باید در اختیار شهرداران سراسر کشور باشد تا کشور در این زمینه به تثبیت و موفقیت برسد.

وزیر کشور در ادامه با اشاره به تدوین چارت تشکیلاتی جدید در استانداری‌ها که با تایید معاون برنامه ریزی در امور راهبردی ریاست جمهوری همراه بود، گفت: این کار سنگین باهمت دوستان و با همدلی در دولت تشکیل و به امضا رسید که بزودی به استانداری‌های سراسر کشور ابلاغ می‌گردد تا استانداران موارد آنرا به دقت اجرا

رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها:

شهرداران منافع عمومی شهروندان را بر منافع شخصی و گروهی ترجیح دهند

است. رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در ادامه با تاکید بر اینکه در حکومت اسلامی شهرها باید نماد فرهنگ اسلامی و انسانی باشند، گفت: شهر اسلامی شهری است که در آن حاکمان قدرتمند و دلسوز، خیرخواه شهروندان باشند و منافع عمومی جامعه را بر منافع شخصی و گروهی ترجیح دهند.

مهندس هاشمی همچنین از شهرداران کلان شهرها و مراکز استان‌ها خواست تا با همکاری

مهندس هاشمی که در مراسم گشایش دهمین گردهمایی شهرداران مراکز استان‌ها در مشهد مقدس سخن می‌گفت اظهار داشت: شهرداری‌ها بهترین مکان برای تحقق شعارهای چهارگانه دولت نهم شامل عدالت محوری، مهرورزی، خدمات رسانی و رشد و توسعه همه جانبه می‌باشند. معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه گفت: خوشبختانه زمینه یک همکاری و تعامل خوب برای تحقق اهداف دولت نهم با تلاش‌های شهرداران و همکارانشان پدید آمده



در مدیریت شهری منافع عمومی شهروندان باید بر منافع شخصی و گروهی ترجیح داده شود.



پیگیری برنامه‌های بزرگداشت یکصدمین سال تاسیس شهرداری‌ها را از دیگر برنامه‌های این گردهمایی برشمرد.

وی افزود: در این گردهمایی شهرداران در قالب چهارگروه "پشتیبانی"، "خدمات شهری، توسعه و عمران"، "منابع مالی" و "حمل و نقل و ترافیک" به ارزیابی مسایل و مشکلات موجود در سطح شهرداری‌ها خواهند پرداخت و تصمیمات خود را در قالب مصوباتی اعلام می‌کنند.

رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور همچنین از شهرداران کلان‌شهرها و مراکز استانها خواست تا به منظور اطلاع‌رسانی مناسب از عملکرد شهرداری‌ها به شهروندان، همکاری مناسب و مستمری با رسانه‌های خبری داشته باشند

زمینه خدمات شهری و حمل و نقل عمومی به مدارس و دانشگاه‌ها در شهرداری‌هاست. وی افزود: ستادهای مهر همچنین با توجه به اینکه در آستانه آغاز ماه مبارک رمضان هستیم، اقداماتی را نیز به منظور گرامیداشت شایسته این ماه به عمل می‌آورند.

معاون عمرانی وزیر کشور با اشاره به اینکه امسال ساخت یک و نیم میلیون واحد مسکونی در دستور کار دولت قرار دارد و این طرح با پیشرفت خوبی در حال پیگیری است گفت: مباحث مربوط به این طرح و بررسی تکالیف شهرداری‌ها طی جلسه ای با حضور وزیر مسکن و شهرسازی پیگیری می‌شود.

مهندس‌هاشمی بررسی تحقیق اصل ۴۴ و خصوصی سازی در عرصه مدیریت شهری و

گروهی ترجیح دهند.

مهندس‌هاشمی همچنین از شهرداران کلان‌شهرها و مراکز استانها خواست تا با همکاری استادان و پژوهشگران و تعامل و همدلی با مجموعه مدیران شهری و کارکنان شهرداری‌ها زمینه ایجاد شهرهای اسلامی را در کشور هر چه سریعتر فراهم نمایند.

رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در ادامه در زمینه دهمین گردهمایی شهرداران کلان‌شهرها و مراکز استانها که طی روزهای ۱۴ و ۱۵ شهریور در مشهد مقدس برگزار می‌شود گفت: یکی از مباحث اصلی که در این گردهمایی مطرح و در خصوص آن بحث و تبادل نظر صورت می‌گیرد، تشکیل ستادهای مهر با هدف برنامه‌ریزی برای ارائه خدمات مطلوب در

بررسی راه‌های گسترش همکاری‌های ایران و اسپانیا در زمینه امور عمرانی و مدیریت شهری

برنامه زمان بندی، ارائه خدمات پس از فروش، انتقال فناوری‌های مورد نظر به ایران و بهره‌گیری از اعتبارات فاینانس برای ما در اولویت قرار دارد

در این دیدار آنتونیو پرز هرناندز سفیر اسپانیا در جمهوری اسلامی ایران از اعلام آمادگی کشورش برای گسترش روابط و همکاری‌ها با کشورمان خبر داد

وی در خصوص افتتاح طرح‌های عمرانی اسپانیا در بم و بروت اظهار داشت: قسمتهای زیادی از کمک‌های اسپانیا به مناطق زلزله زده بم جذب شده و ۳۰ درصد تجهیزات به بم حمل شده، ۳۰ درصد وارد بندرعباس شده و آماده انتقال به بم است و ۳۰ درصد تا یک ماه آینده وارد ایران می‌شود.

وی همچنین همکاری‌های ایران و اسپانیا در زمینه تولید اتوبوس‌های شهری را مثبت و آنرا زمینه ساز همکاری‌های آینده ذکر کرد و گفت: منابع مالی طرح تولید اتوبوس از سوی بانکهای اسپانیایی فراهم شده است

با توجه به تجربیات اسپانیا در زمینه تولید واگنهای قطار شهری، خرید این واگن‌ها می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور همچنین با پیشرو خواندن اسپانیا در بخش ساختمان، گفت: با توجه به برنامه دولت در زمینه ساخت یک و نیم میلیون واحد مسکونی در کشور و اختصاص بیش از یک میلیارد دلار اعتبار به نوسازی بافتهای فرسوده و اعتبارات فاینانس به این امر، می‌توانیم از تجربیات اسپانیا در این بخش نیز استفاده نمائیم

رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور همچنین مدیریت پسماندها، گازسوز کردن خودروها و احداث ایستگاه‌های CNG، آتش نشانی و ایمنی را از دیگر عرصه‌های برشمرد که ایران و اسپانیا می‌توانند همکاری متقابلی را در آن آغاز کنند

مهندس‌هاشمی در ادامه تصریح کرد: کیفیت و قیمت مناسب محصولات و تجهیزات، رعایت

راه‌های گسترش همکاری‌های جمهوری اسلامی ایران و اسپانیا در زمینه امور عمرانی و مدیریت شهری در دیدار معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و سفیر اسپانیا در ایران بررسی شد مهندس‌هاشمی در ابتدای این دیدار از کمک‌های اسپانیا به ایران در زمان وقوع زلزله بم تقدیر و تشکر کرد

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه با اشاره به همکاری دو کشور در زمینه تولید اتوبوس‌های درون شهری که از سوی شرکت زامیاداران و ایریس باس اسپانیا پیگیری می‌شود، ابراز امیدواری نمود که با امضای قرارداد مربوط به این همکاری، اتوبوس‌های تولید شده در آینده نزدیک وارد ناوگان حمل و نقل عمومی شهری کشورمان شود..

رییس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با اشاره به اینکه طی سه سال آینده می‌بایستی ۴۰۰ کیلومتر خطوط ریلی در شهرهای کشور احداث شود، اظهار داشت:



مدیر کل هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداریها: سرانه جابجایی مسافر در تهران با وجود افزایش اتوبوس کاهش یافته است

ترافیک سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در مورد سهم شهر تهران از این ناوگان گفت: سهم تاکسی در تهران ۷۵۰۰ دستگاه بوده که ۳۵۰۰ دستگاه آن تحویل داده شده است.

دکتر شفیعی افزود: همچنین از ۲۷۵۰ دستگاه اتوبوس سهم شهر تهران تاکنون حدود ۱۸۰۰ دستگاه آن تحویل داده شده و ۵۰۰ دستگاه دیگر نیز آماده تحویل است و به این ترتیب تا پایان مهرماه کلیه تعهدات اتوبوسهای تبصره ۱۳ در شهر تهران در سال ۸۵ تکمیل می‌شود.

وی ادامه داد: ۱۰ هزار ون سهم شهر تهران بوده است که برای ۵۷۰۰ دستگاه ثبت نام و بالغ بر ۱۸۰۰ دستگاه هم تحویل شده است. مدیر کل دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور تصریح کرد: دولت پس از ایجاد زمینهای بسیار برای حل مشکل حمل و نقل توقع دارد، تا مسوولان ترافیکی، ناوگان را به شکل بهینه مدیریت کنند.

وی ادامه داد: یک بررسی ترافیکی در سطح شهر تهران نشان می‌دهد که در سالهای اخیر علی‌رغم افزایش حجم ناوگان اتوبوسرانی سرانه جابجایی مسافر با اتوبوس کاهش پیدا کرده است و مدیریت بهینه در مورد آنها صورت نمی‌گیرد.

وی با بیان اینکه بر اساس این بررسی تعداد کل مسافران نسبت به اتوبوسها افزایش چندانی نداشته است، گفت: تعداد جابجایی مسافران هر اتوبوس باید بین ۸۰۰ تا یک هزار نفر باشد، اما طبق اعلام شهرداری تهران این میزان برای هر اتوبوس به طور متوسط حدود ۵۵۰ نفر است.



تهران از محل تبصره ۱۳ نشان دهنده توجه ویژه دولت به مساله حمل و نقل و ترافیک شهر تهران است، اظهار داشت: در مقایسه عملکرد دولت در تامین هزینههای خرید و یارانه اتوبوسرانی در سال ۸۵ نسبت به سال ۸۳ مشخص شد که این هزینهها ۶/۵ برابر و در بخش تامین ناوگان و یارانه بلیت مترو نیز این هزینهها در سال ۸۵ نسبت به سال ۸۳، ۳/۲ برابر شده است.

وی در ادامه، گزارشی از آخرین تعداد تاکسیها، اتوبوسها و ونهای تعهد شده در تبصره ۱۳ سال ۸۵ را نیز اعلام کرد و گفت: از سهم ۳۰ هزار دستگاه تاکسی در کل کشور ۲۱ هزار دستگاه و از سهم ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس نیز ۵۵۰۰ دستگاه تاکنون تحویل داده یا آماده تحویل شده است.

وی افزود: از سهم ۱۵ هزار ون کل کشور تاکنون برای حدود ۱۰ هزار دستگاه ون ثبت نام و حدود ۴۵۰۰ دستگاه تحویل شده است. مدیر کل دفتر هماهنگی حمل و نقل و

مدیر کل دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداریها و دهیاریهای اظهار داشت: علی‌رغم افزایش تعداد اتوبوس در تهران، سرانه جابجایی مسافر از طریق ناوگان اتوبوسرانی تهران کاهش پیدا کرده و این نشان دهنده نبود مدیریت بهینه در ناوگان حمل و نقل شهری است.

دکتر سید مجتبی شفیعی ضمن بیان مطلب فوق به گزارش مقایسه‌ای عملکرد تبصره ۱۳ در سال ۸۵ در شهر تهران و کل کشور استناد و تصریح کرد: این گزارش نشان از سهم قابل توجه شهر تهران در کل اعتبارات این تبصره دارد.

وی افزود: در حالی که جمعیت شهر تهران نسبت به کل کشور ۵/۱۸ درصد است، اما ۲۵ درصد کل سهم تاکسیها، ۴۲ درصد کل سهم اتوبوسها و ۶۷ درصد کل سهم ونهای تعهد شده تبصره ۱۳ در سال ۸۵ به تهران اختصاص یافته است.

شفیعی با بیان این که افزایش سهم شهر



مطالعات تکمیلی طرح BRT تحویل سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور شد

شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور ارسال شده است، گفت: این مطالعات توسط تیم کارشناسی دفتر هماهنگی حمل و نقل سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها بررسی فنی می‌شود و نتایج آن متعاقباً به شهرداری تهران اعلام خواهد شد.

حدود سه ماه تاخیر مطالعات تکمیلی طرح BRT را همراه با نقشه و طرح‌های مسیر خط ویژه به سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تحویل داده است. وی با بیان اینکه این طرح که در پنج جلد تهیه شده و دو روز گذشته به سازمان

شهرداری تهران مطالعات طرح BRT را پس از حدود سه ماه تاخیر به سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تحویل داده است. دکتر سید مجتبی شفیعی با بیان مطلب فوق افزود: شهرداری تهران پس از ارائه مطالعات اولیه و مختصر طرح اجرا شده BRT، بعد از

گسترش همکاری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با دانشگاه علم و صنعت



جدید شهرداریها از وزارت علوم از سوی کارگروه‌های تخصصی پیگیری شود.

نفر بالغ می‌شود، طراحی برنامه ریزی‌های علمی و اصولی برای ارتقای سطح این افراد را از اولویت‌های کاری اصلی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها برشمرد و از آمادگی این سازمان برای همکاری با دانشگاه علم و صنعت ایران به این منظور خبر داد.

در ادامه این جلسه مقرر شد با توجه به زمینه‌های موجود، فعالیت‌های فی مابین در زمینه راه‌اندازی دانشکده مدیریت شهری، گسترش و ادامه همکاری دانشگاه مجازی، کسب مجوز رشته‌های

در جلسه مشترک رئیس و معاونان دانشگاه علم و صنعت ایران و معاون برنامه ریزی و توسعه سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، گسترش همکاری‌ها در زمینه ارائه خدمات آموزشی به شهرداران و کارکنان شهرداری‌های کشور مورد تاکید قرار گرفت.

در این جلسه مهندس دولتخواه معاون برنامه ریزی و توسعه سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با اشاره به اینکه نیروی انسانی موجود در شهرداری‌های سراسر کشور به بیش از ۲۵۰ هزار

برگزاری کارگاههای آموزشی در ۱۶ استان

شده است:

- مجموعه اصول، قوانین و مفاهیم مورد نیاز کارشناسان ارشد فضای سبز شهرداری‌ها.
- مجموعه اصول، قوانین و مفاهیم مورد نیاز کارشناسان ارشد شهرسازی شهرداری‌ها.
- مجموعه اصول، قوانین و مفاهیم مورد نیاز معاونان شهرداری‌ها.
- مجموعه اصول، قوانین و مفاهیم مورد نیاز شهرداران.
- مجموعه اصول، قوانین و مفاهیم مورد نیاز دهیاران.

کاربردی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و جهاد دانشگاهی مراکز استان‌ها برگزار شده است.

این کارگاهها در نیمه نخست سال جاری در ۱۶ استان آذربایجان شرقی، اردبیل، اصفهان، ایلام، چهارمحال و بختیاری، خراسان شمالی، فارس، قم، کردستان، کرمانشاه، گیلان، لرستان، مازندران، مرکزی، همدان و یزد برگزار شده است.

در این کارگاهها دروس ذیل به صورت کتاب تهیه و برای حاضران در دوره‌ها ارائه

در نیمه نخست سال ۸۶ کارگاههای آموزشی ویژه شهرداران و معاونان و کارکنان شهرداری‌ها و دهیاران در ۱۶ استان کشور از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور برگزار شد و پنج جلد کتاب نیز به منظور آموزش‌های مزبور منتشر و در اختیار مجموعه مدیریت شهری و روستائی کشور قرار گرفت.

در نیمه نخست سال ۸۶ کارگاههای آموزشی ویژه شهرداران، معاونان شهرداری‌ها، کارشناسان ارشد فضای سبز و کارشناسان ارشد شهرسازی و دهیاران با همکاری دفتر آموزش و مطالعات



نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و خدمات شهری در کیش

تفاهم نامه برگزاری نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و خدمات شهری به‌امضای روسای سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و سازمان منطقه آزاد کیش رسید .
 بر اساس این تفاهم‌نامه نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و خدمات شهری نیمه‌دوم سال ۸۶ در جزیره کیش برگزار می‌شود در این نمایشگاه شهرداری‌ها و موسسه‌های داخلی و خارجی آخرین دستاوردهای خود را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار می‌دهند .

امکان شرکت در طرح یکصد میلیون صلوات سده شهرداری‌ها از طریق پیامک

علاقه‌مندان به حضور در طرح یکصد میلیون صلوات ستاد صدمین سال تاسیس شهرداری‌ها در کشور می‌توانند از طریق شماره " ۱۰۰۰۰۰۰۰۱۰۰ " و ارسال پیامک (پیام کوتاه تلفن همراه) در این طرح شرکت کنند .
 تاکنون بیش از ۴ میلیارد صلوات برای سلامتی امام زمان (عج) از طریق این طرح ثبت نام شده است .

مدیر کل حوادث غیرمترقبه وزارت کشور: برنامه جدید، سرمایه‌گذاری برای کاهش خسارت است



کشور، برنامه جدید را یک نوع سرمایه‌گذاری در راستای پیشگیری از کاهش خسارات دانست و گفت: با این نوع برنامه ریزی طبق نظر کارشناسان و کارگروه‌های مقابله با حوادث غیرمترقبه، کاهش خسارات را خواهیم داشت.
 وی با تأکید بر اجرای برنامه‌های آموزشی، اطلاع‌رسانی، فرهنگ‌سازی و مشارکت مردمی برای مبارزه با خسارات بیشتر در حوادث غیرمترقبه، به مقایسه آماری پنج ماهه نخست سال گذشته و سال جاری این حوادث و تلفات آن در ایران پرداخت.
 باقری گفت: طبق آمارهای موجود، بلایای طبیعی در این مدت سه برابر شده، ۵۶ مورد سیل سال گذشته به ۱۲۷ مورد رسیده، تعداد طوفان از ۱۷ به ۲۷ مورد افزایش داشته و میزان آتش‌سوزی از ۱۸ مورد به ۴۵ مورد رسیده است.

مدیر کل حوادث غیرمترقبه وزارت کشور، پیشگیری از حوادث غیرطبیعی در کشور را محوری برای مقابله با بحران‌های غیرطبیعی دانست و گفت: برنامه جدید ستاد حوادث غیرمترقبه نوعی سرمایه‌گذاری برای کاهش خسارات است.
 حسین باقری که در جلسه ستاد و اعضای کارگروه‌های تخصصی حوادث غیرمترقبه کشور در وزارت کشور سخن می‌گفت با اشاره به اینکه در گذشته توزیع اعتبارات پس از وقوع بحران و برای بازسازی هزینه می‌شد، افزود: ۴۵ درصد اعتبارات برای مراحل قبل از بحران یعنی ۱۰ درصد برای پیشگیری، ۲۰ درصد برای آمادگی و ۱۵ درصد برای مقابله با بحران اختصاص یافته و ۵۵ درصد از اعتبارات هم برای مرحله پس از حادثه و بازسازی تعیین شده است.
 مدیر کل حوادث غیرمترقبه وزارت



حضور ۴۰۰ نفر از کارشناسان شهرداری‌ها در دوره آموزشی سیستم اطلاعات مکانی

داده‌های مکانی، انواع داده‌ها و منابع جمع‌آوری آنها، آشنائی با GPS، آشنائی با فتوگرامتری و DTM، آشنائی با سنجش از دور، معرفی GIS و مفاهیم مربوطه، ساختارهای داده در GIS، آماده سازی داده‌ها جهت ورود به GIS، توابع تحلیلی در GIS، معرفی و مرور نرم‌افزارهای GIS، آشنائی با نرم‌افزار ArcGIS، آشنائی با پایگاه اطلاعات مکانی شهری و کاربرد GIS در امور شهری، آشنائی با مراحل طراحی و پیاده سازی GIS، نمایش یک سیستم GIS نمونه.

کارشناسان شهرداری‌ها از آموزش‌های تئوری و عملی در زمینه سیستم‌های اطلاعات مکانی بهره مند شدند. مدت دوره آموزشی پنج روز بود که طی آن آموزش‌های لازم به کارشناسان شهرداری‌ها در سازمان نقشه برداری ارائه و پس از آزمون پایان دوره به حاضران گواهینامه داده می‌شود. عناوین دروس ارائه شده در این دوره آموزشی عبارتست از: آشنائی با مفاهیم اطلاعات مکانی، آشنائی با محیط‌های CAD، مفهوم کیفیت در

بیش از ۴۰۰ نفر از کارشناسان شهرداری‌های سراسر کشور طی نیمه نخست سال جاری در دوره‌های آموزشی سیستم اطلاعات مکانی (GIS) که از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در سازمان نقشه برداری کشور برگزار شد، شرکت کردند. این دوره‌های آموزشی بر اساس قرارداد آموزشی منعقد شده میان سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و سازمان نقشه برداری کشور، برگزار شد که طی آن بیش از ۴۰۰ نفر از

نرم افزار ضیافت ویژه ماه رمضان

مفاهیم و تفاسیر قرآن، مباحث اسلامی، نغمه‌های الهی، نصیحت فرزندگان، حریم عشق و برنامه ایام ویژه می‌باشد.

کشور تولید و به تمامی کارکنان این سازمان اهداء شد. نرم افزار ضیافت مشتمل بر: تلاوت قرآن،

همزمان با حلول مبارک رمضان، ماه بهار قرآن و ضیافت الهی، نرم افزار ضیافت از سوی روابط عمومی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های

کتاب استعلامات حقوقی منتشر شد

در این کتاب مطالبی در زمینه مباحث حقوقی مرتبط با املاک شهرداری‌ها، عوارض مربوط به شهرداری و قانون تجمیع عوارض، مباحث اداری، مالی و قضائی شهرداری‌ها، مسائل مربوط به دهیاری و شوراها درج شده است.

این کتاب با هدف پاسخگویی به پرسش‌ها و ابهامات حقوقی موجود در اقدامات و فعالیت‌های شهرداران و دهیاران و دست‌اندرکاران مدیریت شهری و روستائی از سوی دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور تهیه شده است.

کتاب استعلامات حقوقی مشتمل بر: مجموعه نظریات مشورتی، حقوقی مرتبط با شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و شوراها مستند به آراء وحدت رویه دیوان عدالت اداری از سوی انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور منتشر شد.

تشکیلات تفصیلی استانداری‌ها به بخش کارشناسی و تخصصی ابلاغ شد

"تشکیلات تفصیلی جدید استانداری‌ها روز دوشنبه به استانداری‌ها ابلاغ شد" اظهار داشت:

خبر داد. علی محمد شاعری با اعلام این که

معاون برنامه ریزی و پشتیبانی وزیر کشور از ابلاغ تشکیلات تفصیلی جدید به استانداری‌ها





تشکیلات تفصیلی جدید استانداری‌ها در راستای اجرای فرمان رییس جمهوری مبنی بر ادغام سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان‌ها در استانداری‌ها و با هدف هماهنگی، نظارت، کنترل و اجرای سریع برنامه‌های توسعه ابلاغ شد.

وی افزود: براساس تشکیلات تفصیلی جدید استانداری‌ها، تعداد پست‌های ستادی استانداری‌ها تا سقف ۹۲۹۶ پست سازمانی ارتقاء و افزایش می‌یابد. معاون برنامه ریزی و پشتیبانی وزیر کشور توجه جدی به بخش‌های کارشناسی و تخصصی

را از ویژگی‌های مهم تشکیلات جدید استانداری‌ها ذکر کرد و گفت: در ساختار جدید ابلاغی به استانداری‌ها علیرغم عدم افزایش پست‌های مدیریتی و سرپرستی، به بخش کارشناسی و تخصصی در جهت نظم بخشیدن و اجرای برنامه‌های کشور توجه جدی شده است.

اولین بانوی شهردار در استان چهارمحال و بختیاری معرفی شد

برای نخستین بار در استان چهارمحال و بختیاری یک زن به عنوان شهردار در شهر "فرخشهر" منصوب شد.

با مراسمی که در محل شهرداری این شهر برگزار شد، مهندس "معصومه کیانپور" به عنوان شهردار فرخشهر شروع به کار کرد. کیانپور پیش از این عضو

شورای اسلامی فرخشهر بود. شهر فرخشهر با ۶۰ هزار نفر جمعیت در شش کیلومتری شهرکرد مرکز استان چهارمحال و بختیاری قرار دارد.

انتخاب مهدی چمران به عنوان رییس شورای عالی استان‌ها



مهدی چمران رییس شورای شهر تهران با اکثریت آرا به عنوان سومین رییس شورای عالی استان‌ها انتخاب شد.

در مراسم انتخاب رییس شورای عالی استان‌ها که در محل وزارت کشور برگزار شد، مهدی چمران توانست از مجموع ۷۰ رأی نماینده شرکت کننده در این انتخابات، ۶۸ رأی کسب کند.

در این رأی گیری فرد دیگری برای احراز پست ریاست شورای عالی استان‌ها نامزد نشده بود.

برگزاری جلسه اصلاح طرح طبقه بندی مشاغل کارگری شهرداری‌ها

جلسه اصلاح طرح طبقه بندی مشاغل کارگری شهرداری‌ها توسط دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و با حضور نمایندگان منتخب استانداری‌ها برگزار شد. در این جلسه مباحث مختلفی مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت که برقراری عائله مندی به میزان حداقل معادل سه روز دستمزد روزانه برای کارگرانی که متاهل می‌شوند، برقراری حق اولاد هر فرزند به میزان یک روز دستمزد

و تجدید نظر در مورد مبلغی که تحت عنوان کمک خواربار به کارگران پرداخت می‌شود از جمله آنها بود. همچنین در این جلسه در خصوص افزایش کمک هزینه مسکن و امکان استفاده کارگران از مزایای آموزش‌های ضمن خدمت و برقراری فوق العاده بدی آب و هوا و محرومیت از تسهیلات و امکان استفاده کارگران رسمی شهرداری‌ها از یک ماه مرخصی در مناطق محروم و برقراری فوق العاده جذب بازار کار

موضوع تبصره ۲ ماده ۱۹ طرح طبقه بندی مشاغل برای کارگران زیر دیپلم و دیپلم بحث و تبادل نظر صورت گرفت. در این جلسه مقرر شد موارد مورد درخواست توسط استانداری طی نامه‌ای به وزارت کار و امور اجتماعی اعلام و مجوز لازم دریافت شود. شایان ذکر است در جلسه گذشته مقرر شد اصلاحات مربوط به ۵۳۶ شغل کارگری موجود در شهرداری‌ها به همراه اصلاح تعاریف از سوی هشت استانداری کشور انجام شود.

اراک

کنارک

در ستاد مهر کنارک، سرویس حمل و نقل دانش آموزی برون و درون شهری ساماندهی گردید. با بازگشایی مدرسه‌ها و با توجه به بحث مهم ترافیک، راهنمایی و رانندگی و نیروی انتظامی با همکاری شهرداری و دیگر ارگان‌های زی ربط و پیش از بازگشایی مدارس، ایستگاه‌ها، تابلوها و علائم هشداردهنده را تدارک می‌نمایند.

جلسه کمیته پشتیبانی برگزاری نمایشگاه هفته دفاع مقدس به میزبانی معاونت خدمات شهری شهرداری اراک و با حضور علیرضا محمودی معاون خدمات شهری برگزار شد.

بجنورد

مشهد

در طرح ضیافت مهر، همه‌ی مراکز تحت پوشش بهزیستی خراسان رضوی، خانواده‌های نیازمندان، معلولان و مددجویان مراکز روانی در طول ماه رمضان از وعده‌های غذایی بهره مند می‌شوند. مهم‌ترین هدف از اجرای این طرح آشنا کردن مسؤولان و مدیران در همه‌ی سطوح با زندگی طبقات محروم و آسیب پذیر جامعه و مددجویان تحت پوشش بهزیستی است.

به مناسبت آغاز هفته دفاع مقدس نمایشگاه عکسی در تالار مجتمع فرهنگی هنری گلشن بجنورد برپا شد. در این نمایشگاه ۲۷ تصویر از رشادتهای رزمندگان اسلام در دوران هشت ساله دفاع مقدس به نمایش گذاشته شده است. هدف از برپایی این نمایشگاه ترویج و تعمیق فرهنگ دفاع مقدس و انتقال مفاهیم ارزشی به نسل امروز ذکر شده است.

بوشهر

یاسوج

برای تسهیل عبور و مرور در روزهای بازگشایی مدرسه‌ها ۴۵ دستگاه اتوبوس و ۶۷۰ دستگاه تاکسی ناوگان حمل و نقل عمومی در این شهر ساماندهی شد. با ساماندهی ناوگان حمل و نقل درون شهری، هیچ گونه نگرانی در زمینه رفت و آمد شهروندان به ویژه دانش آموزان و دانشجویان وجود نخواهد داشت.

۱۴ هزار کلاس اولی از سراسر استان بوشهر با حضور در کلاس‌های درس، آغاز سال تحصیلی را جشن می‌گیرند. امسال در شهرستان بوشهر ۳ هزار و ۲۰۰ کلاس اولی، راهی کلاس‌های درس می‌شوند.

تهران

با بازگشایی مدرسه‌ها بیش از ۸۵ درصد ظرفیت اتوبوس رانی شهر تهران در خدمت شهروندان است؛ همچنین در هفته اول مهرماه برای تقویت فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی، استفاده از مترو و اتوبوس به مدت یک هفته برای دانش آموزان و دانشجویان رایگان خواهد بود.

«ترابری عمومی شهری در بوته‌ی آمار»

□ دانش جلالی

مبدأ و مقصد مشخص و ایستگاه‌هایی در آغاز و پایان راه گشته با این تفاوت که توقف آن در تمام طول مسیر مانعی ندارد. بر این اساس این وسیله در ایران کار کردی دوگانه دارد.

اینک با توجه به آن چه که بیان شد، قصد آن را داریم تا وضعیت سامانه‌ی ترابری شهری کشور را در پایان سال ۱۳۸۳ از دریچه‌ی آمار بررسی کنیم. اما پیش از آن باید به ضعف‌های آماری که بررسی حاضر را با محدودیت فراوان مواجه می‌کند اشاره‌ی شود. نخستین کاستی که کلی است، عبارت از کمبود شدید آمارهای شهری در زمینه‌های مختلف می‌باشد، دوم نامشخص بودن ارگان‌ها یا نهادهایی که مسؤولیت ارایه‌ی آمارهای مذکور را دارند، سوم مشخص نبودن توان آماری نهادهای مرتبط با شهر و نوع آمارهایی است که در اختیار دارند و پس از آن نیز می‌توان مواردی چون فراگیر نبودن آمارهای مورد نظر، عدم پوشش زمانی و مکانی کامل و منظم و در نهایت خطاهای نسبتاً بالا در آمارهایی که از طریق فرجه‌ها یا پرسشنامه‌های خود اظهاری جمع‌آوری شده‌است. نمونه‌ی چنین آمارهایی اطلاعات مربوط به سامانه‌ی ترابری شهری عمومی است. داده‌های خام مورد استفاده‌ی آمار شهر این شماره که ستون‌های اول تا سوم جدول (۲) را تشکیل می‌دهد و شامل تعداد وسایل ترابری عمومی شهری مورد استفاده در نقاط شهری کشور است، تنها اطلاعاتی است که به گونه‌ی تقریباً فراگیر قابل دسترس است. این داده‌ها از سالنامه‌های آماری استان‌های کشور برداشت شده‌اند و از آنجا که منابعی که داده‌های مزبور را در اختیار سازمان‌های مدیریت و برنامه‌ریزی استان‌ها قرار داده‌اند، متفاوت بوده‌اند. این داده‌ها به صورت جدولی مجزا در سالنامه‌های سراسری کشور که مرکز آمار ایران در هر سال منتشر می‌کند نیامده‌است. جدول (۲) نیز نیازمند پارهای توضیحات است. نخست آن که استان تهران به دلیل ناقص بودن داده‌ها، منظور نشدن داده‌های شهر تهران و چند شهر دیگر از جدول حذف شد. دوم آن که در میان تمامی سالنامه‌های آماری تنها سالنامه‌ی استان فارس بود که داده‌های مورد نظر را در خود منعکس نساخته بود؛ در نتیجه این استان نیز در جدول قرار نگرفت. مورد دیگر مربوط به نقاط شهری استان سیستان و بلوچستان است که به دلیل معین نبودن آمار تاکسی‌ها در پایان سال ۱۳۸۳، با این فرض که تغییرات مورد نظر با توجه به آمار سال‌های قبیل اندک است، داده‌های مربوط به پایان سال ۱۳۸۲ منظور شده‌است. در نهایت آن که در تعدادی از استان‌ها داده‌ها تنها مراکز استان یا شهرهای مهم را در بر می‌گیرد.

بررسی آماری

ستون دوم جدول (۲) که خود شامل شش ستون است، با عنوان «حداکثر ظرفیت (بیشینه‌ی گنجایش) حمل مسافر هر ناوگان در یک سفر و سهم آن از کل ظرفیت سامانه‌ی ترابری عمومی شهری هر استان»، بیان‌کننده‌ی

مقدمه

از کارکردهای مهم شهر ترابری آن است که آن را به دو نوع عمده‌ی ترابری شهری عمومی و خصوصی تقسیم می‌نمایند. بر همین اساس گونه‌های وسایل ترابری شهری را نیز به دو نوع عمومی و خصوصی جدا می‌کنند. بنا بر تعریف «هر نوع سیستم یا وسیله‌ی حمل و نقلی که توسط شخص یا مسافر، یا یکی از اعضای خانواده‌اش و یا به وسیله‌ی مؤسسه‌ای که او در آن کار می‌کند تهیه نشده باشد، وسیله‌ی ترابری عمومی به شمار می‌آید». (شاهی، ۱۳۷۹: ۲۰۴-۲۰۵). در تمامی کشورهای توسعه یافته‌ی واقع چنین تقسیم‌بندی‌ای سامانه‌های ترابری عمومی بر مبنای ویژگی‌های وسایل مورد استفاده در آن‌ها به دو گونه‌ی «اتوبوس» و «راه آهن شهری» که خود شامل دو نوع «زیرزمینی» و «روی زمینی» است تقسیم می‌گردد. (همان: ۲۰۵)

گرچه بر مبنای ارزیابی‌های متعددی که در شهرهای کشورهای مختلف جهان بر مبنای معیارهای مختلف صورت گرفته، گرایش کشورهای توسعه یافته بیش تر به سوی بهره‌گیری از راه آهن شهری، به ویژه در شهرهای بزرگ است (قریب، ۱۳۷۵: ۱۷۰)؛ اما با توجه به ویژگی‌های ارزنده‌ی اتوبوس که مهم‌ترین آن شاید انعطاف پذیری آن در برابر عدم انعطاف سامانه‌ی ریلی به دلیل مشخص بودن مسیر آن و پایین تر بودن هزینه‌ی اولیه‌ی ایجاد آن و این که بر خلاف سامانه‌ی ریلی که برای دستیابی به کارایی مورد نظر خود به حد جمعیت مناسب شهری که تولیدکننده‌ی میزان سفر مورد نظر باشد نیاز دارد در تمامی طبقات جمعیتی شهرها و در تمامی کشورها چه توسعه یافته و چه در حال توسعه مورد استفاده است.

در ایران اما وضعیت ترابری عمومی به ویژه از نظر نوع وسایل متداول در شهرها متفاوت از کشورهای توسعه یافته و حتی کشورهای در حال توسعه است. نخست آن که راه‌اندازی سامانه‌ی راه آهن شهری تنها در پارهای از کلانشهرهای کشور مورد پیگیری است و تاکنون تنها در تهران مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌است. در این حالت سامانه‌ی ترابری شهری عمومی در ایران بر دوش سه نوع وسیله یعنی اتوبوس، مینی بوس و تاکسی است. نکته‌ی قابل توجه در این جا کارکرد متفاوت تاکسی در ترابری شهری است. این وسیله در کشورهای توسعه یافته به عنوان وسیله‌ی ترابری عمومی شهری به شمار نمی‌آید. اما در ایران حالتی متفاوت یافته بدین گونه که علاوه بر آن که در برخی شهرها، به ویژه شهرهای بزرگ، به صورت‌هایی چون تاکسی بیسیم و تاکسی‌هایی که از فرودگاه‌ها یا دیگر پایانه‌ها به سمت مقاصد دلخواه مسافران حرکت می‌کنند و از این نظر آن‌ها را باید وسیله‌ی ترابری خصوصی به حساب آورد درآمده است در تمامی شهرهای کشور، که دارای سامانه‌ی بهره‌گیری از آن هستند، نیز کارکرد گسترده‌تری یافته و همچون اتوبوس، که یک وسیله‌ی ترابری عمومی غیرریلی است، دارای خطوط حمل و نقل با

اهمیت نسبی بر هر یک از این وسایل و اتکا نسبی استان‌ها به هر یک از این سه نوع وسیله برای سامانه‌ی ترابری عمومی شهری است. این معیار بر اساس اطلاعات مندرج در جدول (۱) و سه ستون ابتدای جدول (۲) به دست آمده است. بدین ترتیب که بیشینه‌ی گنجایش هر یک از این سه وسیله (در مورد اتوبوس و مینی بوس این رقم شامل مسافران نشسته به همراه ایستاده است) در تعداد وسایل متناظر از هر نوع در اختیار نقاط شهری هر استان ضرب شده است. بر این اساس اگر فرض بر آن باشد که تمام وسایل به تعداد برابر با هم سفر کنند (در این جا تنها یک سفر مدنظر است) می‌توان مشخص کرد که ناوگان کدام وسیله می‌تواند مسافر بیشتری جابجا کند و این بیان کننده‌ی اهمیت نسبی هر وسیله برای سامانه‌ی مذکور و میزان اتکای سامانه‌ی ترابری عمومی نقاط شهری استان مذکور به آن وسیله با توجه به داده‌های محدود است.

نتایج نشان می‌دهد که نقاط شهری استان‌های خراسان رضوی (۷۵/۲۶ درصد)، سیستان و بلوچستان (۷۵/۰۶ درصد)، خراسان جنوبی (۷۳/۳۲ درصد) و قم (۷۲/۰۳ درصد) اتکای بیش تری به اتوبوس دارند. از سوی دیگر سامانه‌های ترابری عمومی شهری در استان‌های مازندران (۲۵/۲۲ درصد)، کهگیلویه و بویر احمد (۲۷/۵۱ درصد)، سمنان (۳۰/۵ درصد)، گیلان (۳۲/۹۶ درصد) و گلستان (۳۶/۸۹ درصد) کمترین تکیه را بر این وسیله دارند که نکته‌ی قابل توجه در این جا وجود سه استان شمالی کشور در بین موارد پیش گفته است.

از طرفی دیگر بررسی ستون مربوط به سهم گنجایش سامانه‌ی تاکسی‌رانی نشان می‌دهد که سامانه‌های ترابری عمومی نقاط شهری استان‌های مازندران (۷۰/۰۹ درصد)، سمنان (۶۴/۰۴ درصد)، گیلان (۶۴/۰۱ درصد) و گلستان (۵۸/۱۲ درصد) بیشترین اتکا را بر این وسیله دارند. همان گونه که مشاهده می‌شود تمامی این استان‌ها جزء آن‌هایی هستند که بر اتوبوس‌های شهری در آنها کمترین تکیه از نقاط شهری استان‌های دیگر تکیه شده است؛ همچنین کمترین اتکا به این وسیله را می‌توان نزد سامانه‌های نقاط شهری استان‌های یزد (۱۱/۹۸ درصد)، خراسان رضوی (۱۵/۱۵ درصد) و خراسان جنوبی (۱۸/۳۹ درصد) مشاهده نمود که دو استان اخیر جز مواردی می‌باشند که بیشترین اتکا را بر اتوبوس دارند؛ همچنین استان‌های پیش گفته آنهایی هستند که نسبت به دیگران اهمیت بیش تری به جابجایی انبوه مسافران شهری می‌دهند تا جابجایی خرد که به وسیله تاکسی صورت می‌گیرد. داده‌های مربوط به کل کشور نیز نشان می‌دهند که اتکای سامانه‌ی ترابری عمومی شهری در کل کشور بیش تر بر اتوبوس (۵۶/۴۲ درصد) و پس از آن بر تاکسی (۳۲/۳۸ درصد) و مینی بوس (۱۱/۲ درصد) قرار دارد. به جز معیار بالا که اهمیت نسبی هر یک از این وسایل و اتکای نسبی سامانه‌های ترابری عمومی شهری استان‌ها را به آن‌ها نشان می‌دهد، معیار دیگری که می‌تواند در بررسی وضعیت سامانه‌های مورد نظر با توجه به داده‌های موجود یاری رسان باشد، «میانگین سطح اختصاص یافته به هر

مسافر» در حالتی است که فرض می‌شود تمام وسایل در اختیار سامانه‌های ترابری عمومی شهری استان‌ها، مانند ستون پیشین، از بیشینه‌ی گنجایش خود استفاده می‌کنند. این معیار ساده میزان کارایی هر سامانه را از نظر ترافیکی نشان می‌دهد. هر یک از این سه گونه وسیله قابلیت حمل بیشینه‌ی محدودی مسافر را دارد (حداکثر ظرفیت حمل) و هر وسیله نیز فضای مشخصی از سطح معابر شهر را به خود اختصاص می‌دهد که بنا بر اندازه‌های استاندارد (استاندارد) قابل محاسبه است. بر این اساس می‌توان گفت که هر وسیله با اشغال سطح معینی حداکثر مقدار معینی مسافر را می‌تواند جابجا کند. در این حالت هر چقدر وسیله‌ی مورد نظر با اشغال سطح کم‌تر، مسافر بیش تری را جابجا کند از نظر ترافیکی کارایی بیش تری دارد. همان گونه که در جدول (۱) مشاهده می‌شود بر اساس این معیار کارایی ترافیکی یک اتوبوس بیش از یک دستگاه مینی بوس و آن نیز بیش از یک تاکسی است. اینک می‌توان این معیار را به تمام سامانه‌ی یک شهر گسترش داد و برای مقایسه‌ی ترافیکی سامانه‌ی دو شهر یا مجموع سامانه‌های ترابری شهری دو استان از آن بهره برد.

بررسی ستون سه نشان می‌دهد که سامانه‌های ترابری عمومی نقاط شهری استان‌های خراسان رضوی (۰/۶۵ مترمربع)، یزد (۰/۶۸ مترمربع)، خراسان جنوبی (۰/۷۱ مترمربع) و سیستان و بلوچستان (۰/۷۵ مترمربع) هر مسافر با کمترین سطح اشغال جابجا شده و در نتیجه بالاترین کارایی ترافیکی را داشته‌اند. از سوی دیگر در سامانه‌های ترابری عمومی شهری استان‌های مازندران (۱/۶ مترمربع)، سمنان (۱/۵۳ مترمربع)، گیلان (۱/۴۹ مترمربع) و گلستان (۱/۳۹ مترمربع) هر مسافر شهری با بیشترین سطح اشغال جابجا گشته و در نتیجه کمترین کارایی ترافیکی را دارند. بررسی مقایسه‌ی ستون دو و سه نشان می‌دهد که تمامی استان‌هایی که سامانه‌های ترابری عمومی شهری آن‌ها بر اتوبوس یا به طور کلی بر ترابری انبوه مسافر (در اینجا اتوبوس و مینی بوس) متکی است نسبت به سامانه‌هایی که بیش تر بر ترابری مسافر به صورت خرد اتکا دارند، کارایی بالاتری دارند.

نحوه محاسبه‌ی کارایی ترافیکی سامانه‌ی ترابری شهر نمونه:

$$S_i = \text{سطح اشغال شده با وسیله‌ی ترابری عمومی از نوع (مترمربع)};$$

$$n_i = \text{تعداد وسیله‌ی ترابری عمومی فعال در سامانه از نوع};$$

$$C_i = \text{گنجایش بیشینه‌ی یک وسیله‌ی ترابری عمومی از نوع};$$

$$i = 1, 2, \dots, m \text{ انواع وسایل ترابری عمومی};$$

$$m = \text{در این جا با توجه به سه نوع وسیله برابر با ۳ می‌باشد};$$

$$\text{کارایی ترافیکی سامانه ی ترابری شهر نمونه} = \frac{\sum_{i=1}^m n_i \cdot S_i}{\sum_{i=1}^m n_i \cdot C_i}$$

جدول (۱): ابعاد هر یک از وسایل ترابری عمومی و میزان گنجایش هر یک

نوع وسیله ی ترابری	عرض کل (متر)	طول کل (متر)	گنجایش (نفر)		
			نشسته	ایستاده	بیشینه
سواری	۱/۸	۴/۷	۳	۰	۳
مینی بوس	۲/۵	۷/۷	۲۰	۱۰	۳۰
اتوبوس	۲/۵	۱۱/۵	۴۴	۲۶	۸۰

جدول (۲): وضعیت وسایل نقلیه‌ی سامانه‌ی حمل و نقل عمومی نقاط شهری استان‌ها در پایان سال ۱۳۸۳

بیشینه‌ی گنجایش حمل مسافر هر نا		تعداد وسایل نقلیه عمومی			استان
		اتوبوس	تاکسی	مینی بوس	
درصد	نفر				
۶۰/۸۶	۸۱۴۴۰	۹۲۳۱	۵۱۵	۱۰۱۸	آذربایجان شرقی
۴۸/۹۲	۳۲۷۲۰	۶۸۱۶	۲۳۰	۴۰۹	آذربایجان غربی
۳۹/۶۰	۹۲۸۰	۲۲۱۱	۱۷۷	۱۱۶	اردبیل
۵۰/۷۴	۵۸۴۰۰	۱۴۱۷۴	۰	۷۳۰	اصفهان
۶۰/۳۲	۴۴۰۰	۷۱۶	۱	۵۵	ایلام
۵۶/۴۶	۷۸۴۰	۸۷۴	۸۵	۹۸	بوشهر
۴۹/۱۲	۵۹۲۰	۹۷۸	۷۴	۷۴	چهار محال و بختیاری
۷۳/۳۲	۵۰۴۰	۳۱۹	۱۹	۶۳	خراسان جنوبی
۷۵/۲۶	۱۴۱۸۴۰	۷۱۳۹	۶۰۲	۱۷۷۳	خراسان رضوی
۵۵/۵۶	۳۶۸۰	۴۳۶	۴۰	۴۶	خراسان شمالی
۵۱/۸۹	۶۰۳۲۰	۷۲۷۶	۸۹۴	۷۵۴	خوزستان
۵۲/۲۲	۱۰۱۶۰	۱۹۸۷	۴۵	۱۲۷	زنجان
۳۰/۵۰	۳۴۴۰	۱۸۶۲	۱۳	۴۳	سمنان
۷۵/۰۶	۱۶۸۰۰	۱۲۲۳	۲۳	۲۱۰	سیستان و بلوچستان
۶۴/۹۹	۱۷۶۸۰	۲۳۱۴	۹	۲۲۱	قزوین

کارایی ترافیکی سامانه (میانگین سطح اشغال شده توسط هر مسافر (مترمربع)	وگان در یک سفر و سهم آن از کل ظرفیت حمل مسافر سامانه ی ترابری عمومی شهری هر استان			
	تاکسی		میثی بوس	
	درصد	نفر	درصد	نفر
۰/۸۸	۲۷/۵۹	۳۶۹۲۴	۱۱/۵۵	۱۵۴۵۰
۱/۱۰	۴۰/۷۶	۲۷۲۶۴	۱۰/۳۲	۶۹۰۰
۱/۰۹	۳۷/۷۴	۸۱۴۴	۲۲/۶۶	۵۳۱۰
۱/۲۲	۴۹/۲۶	۵۶۶۹۶	۰۰/۰	۰
۱/۰۵	۳۹/۲۷	۲۸۶۴	۰/۴۱	۳۰
۰/۸۵	۲۵/۱۸	۳۴۹۶	۱۸/۳۶	۲۵۵۰
۰/۹۸	۳۲/۴۶	۳۹۱۲	۱۸/۴۲	۲۲۲۰
۰/۷۱	۱۸/۳۹	۱۲۶۴	۸/۲۹	۵۷۰
۰/۶۵	۱۵/۱۵	۲۸۵۵۶	۹/۵۸	۱۸۰۶۰
۰/۸۷	۲۶/۳۳	۱۷۴۴	۱۸/۱۲	۱۲۰۰
۰/۸۶	۲۵/۰۴	۲۹۱۰۴	۲۳/۰۷	۲۶۸۲۰
۱/۱۰	۴۰/۸۵	۷۹۴۸	۶/۹۴	۱۳۵۰
۱/۵۳	۶۶/۰۴	۷۴۴۸	۳/۴۶	۳۹۰
۰/۷۵	۲۱/۸۶	۴۸۹۲	۳/۰۸	۶۹۰
۰/۹۶	۳۴/۰۲	۹۲۵۶	۰/۹۹	۲۷۰

جدول (۲): وضعیت وسایل نقلیه‌ی سامانه‌ی حمل و نقل عمومی نقاط شهری استان‌ها در پایان سال ۱۳۸۳

بیشینه‌ی گنجایش حمل مسافر هر نا		تعداد وسایل نقلیه عمومی			استان
		اتوبوس	مینی بوس	تاکسی	
درصد	نفر				
۷۲/۰۳	۳۰۸۸۰	۲۶۸۳	۴۲	۳۸۶	قم
۵۸/۰۳	۱۰۹۶۰	۱۷۱۹	۳۵	۱۳۷	کردستان
۶۱/۱۰	۳۶۰۸۰	۵۱۵۰	۷۹	۴۵۱	کرمان
۶۴/۳۳	۲۵۳۶۰	۳۵۰۸	۱	۳۱۷	کرمانشاه
۲۷/۵۱	۲۵۶۰	۱۱۰۹	۷۷	۳۲	کهگیلویه و بویراحمد
۳۶/۸۹	۶۸۸۰	۲۷۱۰	۳۱	۸۶	گلستان
۳۲/۹۶	۹۷۶۰	۴۷۳۹	۳۰	۱۲۲	گیلان
۴۹/۹۱	۲۳۱۲۰	۲۵۳۲	۴۳۶	۲۸۹	لرستان
۲۵/۲۲	۹۰۴۰	۶۲۸۱	۵۶	۱۱۳	مازندران
۶۰/۳۰	۱۴۴۰۰	۱۸۹۸	۶۳	۱۸۰	مرکزی
۳۷/۷۸	۱۱۴۴۰	۲۷۰۱	۲۶۸	۱۴۳	هرمزگان
۵۱/۷۴	۱۸۳۲۰	۳۲۸۹	۱۳۱	۲۲۹	همدان
۴۸/۳۹	۱۸۲۴۰	۱۱۲۹	۴۹۸	۲۲۸	یزد
۵۶/۴۲	۶۷۶۰۰۰	۹۷۰۰۱	۴۴۷۴	۸۴۵۰	جمع

کارایی ترافیکی سامانه (میانگین سطح اشغال شده توسط هر مسافر (مترمربع)	وگان در یک سفر و سهم آن از کل ظرفیت حمل مسافر سامانه ی ترابری عمومی شهری هر استان			
	تاکسی		مینی بوس	
	درصد	نفر	درصد	نفر
۰/۸۱	۲۵/۰۳	۱۰۷۳۲	۲/۹۴	۱۲۶۰
۱/۰۱	۳۶/۴۱	۶۸۷۶	۵/۵۶	۱۰۵۰
۰/۹۸	۳۴/۸۹	۲۰۶۰۰	۴/۰۱	۲۳۷۰
۰/۹۸	۳۵/۵۹	۱۴۰۳۲	۰/۰۸	۳۰
۱/۲۷	۴۷/۶۷	۴۴۳۶	۲۴/۸۲	۲۳۱۰
۱/۳۹	۵۸/۱۲	۱۰۸۴۰	۴/۹۹	۹۳۰
۱/۴۹	۶۴/۰۱	۱۸۹۵۶	۳/۰۴	۹۰۰
۰/۸۲	۲۱/۸۶	۱۰۱۲۸	۲۸/۲۳	۱۳۰۸۰
۱/۶۰	۷۰/۰۹	۲۵۱۲۴	۴/۶۹	۱۶۸۰
۰/۹۴	۳۱/۷۹	۷۵۹۲	۷/۹۱	۱۸۹۰
۱/۰۶	۳۵/۶۸	۱۰۸۰۴	۲۶/۵۵	۸۰۴۰
۱/۰۴	۳۷/۱۶	۱۳۱۵۶	۱۱/۱۰	۳۹۳۰
۰/۶۸	۱۱/۹۸	۴۵۱۶	۳۹/۶۳	۱۴۹۴۰
۰/۹۶	۳۲/۳۸	۳۸۸۰۰۴	۱۱/۲۰	۱۳۴۲۲۰



پایگاه اطلاع رسانی وزارت کشور

□ فرشته فرشاد جم

به کتابخانه این پایگاه اطلاع رسانی داشتن رمز ورود لازمه وارد شدن به آن است.

در قسمتی دیگر ستونی با عنوان "سایت‌های زیر مجموعه" وجود دارد که مشتمل بر معاونت‌ها، استانداری‌ها و سازمان‌ها و واحدهای تابعه می‌باشد. با ورود به قسمت معاونت‌ها می‌توان به این موارد دسترسی پیدا کرد: امور اجتماعی و شوراها، امنیتی و انتظامی، برنامه ریزی و پشتیبانی - بین الملل و هماهنگی امور اقتصادی است؛ همین طور حوزه وزیر با زیر شاخه‌های متفاوت که دفتر انتخابات از آن جمله است در این پایگاه می‌توان انتخاب کرد. در پیوند استانداری‌ها امکان ارتباط با تمام استانداری‌ها محیا است همچنین برای دسترسی بودن برخی از سایت‌ها برای کاربران، امکان دسترسی به برخی از روزنامه‌ها، خبرگزاری‌ها از جمله امکانات این پایگاه اطلاع رسانی است.

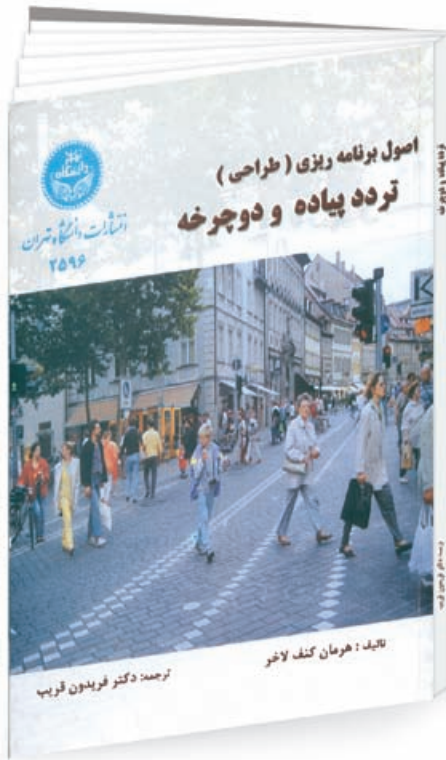
امکان ارسال پیشنهادات و انتقادات، مشاهده مناقصه‌ها و نظرسنجی از دیگه گزینه‌هایی هست که در این سایت وجود دارد. امکان جستجو در سایت و دسترسی به سایت مقام معظم رهبری، اطلاع رسانی دولت و انتخابات از دیگر امکانات پورتال وزارت کشور است.

پایگاه اطلاع رسانی وزارت کشور در صفحه اصلی با جدیدترین اخبار مربوط به وزارت کشور، اطلاع رسانی اخبار را در اولویت کاری این سایت قرار داده است که البته در ایام ماه مبارک رمضان دعای هر روز در ابتدای صفحه قرار گرفته است.

در سمت راست این پایگاه ستونی وجود دارد با این پیوندها: آرشیو خبر، آرشیو عکس، مصاحبه‌های اختصاصی و نشست‌ها و همایش‌ها، در پیوند نشست‌ها و همایش‌ها، تمامی همایش‌های گذشته و نشست‌ها با ذکر تاریخ و با همراه بودن تصاویر دارای گزارش کامل است که البته پیوند گزارش عملکرد با ارائه عملکرد استان‌های مختلف، بازدیدکنندگان را با استان‌ها آشنا و عمل کرد آنها را به نمایش گذاشته است.

۲۲۳ حزب با اسامی و مشخصات کامل در پیوند احزاب سیاسی وجود دارند که می‌توان از شماره تلفن، نشانی و دیگر اطلاعات درباره‌ی این احزاب استفاده نمود. یکی دیگر از پیوندهای موجود این پایگاه پیوند سایت خودروهای فرسوده است که البته شما با کلیک روی آن قادر به ثبت‌نام و یا دیدن اسامی افراد نخواهید بود و تنها می‌توانید از آخرین اخبار آن مطلع شوید. برای دسترسی

www.Moi.ir



بیانیه ای برای شهر پیاده گان و دوچرخه سواران

عباس جلالی □

نام کتاب: اصول برنامه ریزی (طراحی) تردد پیاده و دوچرخه
 نویسنده: هرمان کف لاکر
 مترجم: فریدون قریب
 ناشر: انتشارات دانشگاه تهران / چاپ یکم / ۱۳۸۱
 شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه در ۳۲۸ صفحه
 بها: ۱۹۵۰۰ ریال.

را به عرصه های شهری بیاوریم، تازه به اندازه ی یک خودرو، تنها به اندازه ی یک اتومبیل هم آلودگی نخواهد داشت! این بار برای معرفی کتابی نه چندان تازه، اما در خور، برای ماهی که از آن کودکان، نوجوانان و جوانان است این گونه نوشتیم. به پاسداشت نویسنده ای که برایمان شناخته نبود و به یاری برگردان روان خوب دکتر قریب او را شناختیم، کسی که در قلب اروپا نگاهی این گونه دارد و این سان قلم می زند. نویسنده ای که سر در راه دفاع از معیار و مقیاس انسانی در شهر نهاده، خودروبازان را به مبارزه فرا خوانده است. او با زبانی گزنده، ساده، اما علمی به این نبرد در ایستاده. این اثر در واقع «بیانیه» [=مانیفست] اوست و دستور نامه ای برای طراحان و شهرسازان. لاکر، بر آن است تا شهریان خود باخته در برابر تسلط خودرو را به سوی شهری «پیادگانی و دوچرخه سالار» بکشاند. نویسنده باور دارد که «دشواری کم تر تغییر دادن رفتار مردم است، رفتاری که می باید در کوتاه مدت برای مردم تنظیم و تطبیق داده شود. فقط خرد و منطق زیست محیطی می تواند در برخورد ریزبینانه به فضای عمومی، هر مسؤولی را ناگزیر کند تا برای دوچرخه اهمیت بسیار بیش تری از خودرو قائل شود.»

کتاب برگردانی است از متن آلمانی Planungsprinzipien FuBgeher – Und Fahrradverkehr که با مقدمه ای تند و مهیج از پدیدآور آغاز می گردد. شوربخانه کتاب از پیشگفتار مترجم تهی مانده است. دکتر قریب از نگارش آن تن زده است، در حالی که می توانست دست کم لاکر را به فارسی زبانان و شهرسازان شناساند. پدیدآور چنین می آغازد که «فضای زندگی غیرماشینی ویران شده و فضاهای همگانی شهر به جای مکان زندگی به نمایشگاه خودرو بدل شده است» و در جمله ی طنز آلود می نویسد که «وجود حتی قانونی برای پارک کردن وسایل نقلیه، شبیه به همان حقی است که اجازه

اگر در رویارویی آشکار میان پیادگان شهری و خودروها با سر نشینان ماشین زده اش، تماشاگری کنجکاو باشیم، بی هیچ پیش داوی خواهیم دید که پیادگان چگونه، هر دم بیش تر از پیش میدان فضاهای باز همگانی را به سود حریف آهنین بیکر خود خالی می کنند و به درون کوی، کوچه ها و خانه های در بسته، پس می نشینند.

در این نبرد نابرابر که در آن سرمایه داران فن سالار در پی به چنگ آوردن سودهای سرشار کوزها را همواره تافته نکه می دارند، خودروها، پیادگان بی دفاع تا تا باریک ترین گذرگاهها دنبال می کنند و به درون خانه ها می خزند و در کنار دارندگان شان می خسبند، تا بامدادی دیگر جنگ و گریزی سخت آغاز گردد. اینک پیادگان در گردشگاهها به یادگار مانده از قدیم به ناگزیر از لابه لای تلی از آهن های پرزرق و برق می گذرند تا مگر چند گامی از این همزاد کشنده فاصله بگیرند. فن سالاران چندان در کار خود گرم افتاده اند که انسان را نادیده نگاهشته، راه رفتن او، ایستادنش در فضای همگانی، گفت و گو و نشست و خاست در آن ها را به رسمیت نمی شناسند و قوانین بازدارنده برای او وضع می کنند. شهریان اکنون با آغاز سال تحصیلی کودکان خود را برای گریز از تهدیدهای ماشین در عرصه های شهر به دست همین خودرو می سپارند تا در میان توفانی از دود و هوای کم اکسیژن راهی کسب دانش شوند. ما در این چنبره گرفتار آمده ایم. پاهیمان را از یاد برده ایم. فراموش کرده ایم که فضای باز بیرون، فضاهای شهری و همگانی از آن ماست، ارتباط ما با مردمان کوی و خیابان گسسته شده. ارتباط چهره به چهره تنها از فراز پل هاست که به تونل دودگیر و بی هوای مرگ می مانند. ما خودرو شقیته شده ایم. شهر و خیابان کم خودرو و بی خودرو بی گمان برای ما اکنونیان ضربه ی روحی کشنده ای را در پی خواهد داشت. ما از یاد برده ایم که اگر یک میلیون دوچرخه

داده شود تا با یک خودروی زرهی [مانند زرهپوش یا نفر بر] با سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت، پیاده و دوچرخه سوار مورد تهدید قرار گیرد. به آیین‌نامه‌های ساختمانی و فضایی حمله برده می‌گردد: «این نظام حقوقی تحقیر آمیز را پذیرفته و به گونه‌ای به آن تحقق بخشیده‌اند». شهرسازان و طراحان را زیر سوال برده است که «رشته‌های برنامه ریزی فضایی و برنامه‌ریزی شهری، به خاطر جابه‌جایی شتابان خود، مدت‌هاست که از مقیاس‌های انسان چشم‌پوشیده‌اند و به گونه‌ای جداسازی کارکردی در شهرسازی و برنامه‌ریزی مجتمع‌های زیستی واقعیت بخشیده‌اند. به معمارانی حمله کرده که نماهای ترسناک ساختمان‌هایی که ساخته‌اند، تنها برای دید در سرعت‌های زیاد ساخته شده و پیادگان از نگاه کردن به این نماهای کریه و زشت وحشت می‌کنند. شعار «عابر پیاده ماده‌ی خامی برای سوانح ترافیکی است» را سر داده است و در پی آن نظام حقوقی را به باد ریشخند گرفته است:

«از آن جا که همه‌ی کارهای برنامه‌ریزی ترابری در چارچوب نظام حقوقی صورت می‌گیرد، پس باید پیش از این اقدامات زشت و ناهنجاری در نظام حقوقی صورت گرفته باشد. بدیهی است که گستردگی این اقدامات تصور نکردنی است، اما قانونی شده تا جایی که با جسارت و گستاخی بی‌مانند تابلوهای راهنمای آمد و شد خودرو را در فضای زندگی پیادگان، در پیاده‌روهایی که به خودی خود باریک و ناکافی است، می‌کارند.»

لاخر این کتاب را به سال ۱۹۹۴ در وین پایتخت اتریش به پایان برده است.

پدیدآور برای نگارش کتاب از ۸۱ پایه نگاشته سود جسته که ۶ منبع آن انگلیسی و بقیه یک سره به زبان آلمانی است. این اثر در دو فرگرد اصلی؛ (۱) برنامه‌ریزی برای تردد عابر پیاده، (۲) برنامه‌ریزی برای تردد دوچرخه، نگاشته است.

شور بختانه چیدمان کتاب به جای بهره جویی از درشت و ریز کردن عنوان‌ها در فرگرد، بخش و زیربخش؛ با شماره مشخص شده که چندان روشن نیست و به ناگزیر ارزش عنوان‌ها را باید از روی نمادهای عددی آن‌ها دریافت و نه از ریز و درشتی حروف. نویسنده برای فرگرد یکم ۱۶ بخش آورده که بسیاری از آنها زیربخش‌های چندی هم دارد. بخش‌های کتاب در فرگرد یکم این‌ها هستند:

پانویشت:

Hermann Kuonflacher (1



ویژگی عابر پیاده / نقاط ضعف تردد پیاده - بالاترین تجربه و تخصص را از برنامه ریز (طراح) می‌طلبد / فرایند برنامه‌ریزی / تحلیل، انتظارات کیفی، طراحی / تضاد منافع در بهره برداری از فضای خیابان / طراحی محدوده پیاده / برنامه‌ریزی برای تردد پیاده در داخل بناها / قواعدی برای رفع نیازهای معلولان جسمی / تردد عابر پیاده و اقتصاد / تأثیر ساختار بر عابر پیاده / تردد دوچرخه به عنوان مکمل تردد پیاده / حمل و نقل عمومی، مکمل تردد پیاده / اتومبیل، مکمل تردد پیاده / مسئله‌ی خرید / تابلوی راهنمای مسیر پیاده / راهبردهایی برای تغییر و دگرگونی بخش‌های کتاب در فرگرد دوم این‌ها هستند:

اندازه‌ها و دینامیک حرکت / جابجایی با دوچرخه / انگیزه برای دوچرخه سواری / شرایط تأسیسات زیربنایی برای استفاده از دوچرخه / محدوده‌ی عملکردی / محدوده‌ی عملکردی دوچرخه در مقایسه با وسایل نقلیه / برنامه‌ریزی برای تردد دوچرخه / طرح شبکه مسیرهای دوچرخه / عناصر برنامه‌ریزی تردد دوچرخه / قواعد کلی در مورد طراحی تأسیسات تردد دوچرخه / قابلیت کارایی تأسیسات دوچرخه / طبقه‌بندی کیفی تردد دوچرخه در رابطه با حجم و عرض مسیرها / نمونه‌هایی از کارهای اجرایی / ایمنی تردد / احداث مسیرهای دوچرخه و مخارج آن / راهنمای مسیر / تجهیزات پارکینگ دوچرخه / تذکرات مفید برای طراحی مسیرهای دوچرخه / حفاظ در برابر باد / ضوابط در مورد اختلاف ارتفاعات / ویژگی مسیرهای تفریحی دوچرخه در اطراف و خارج شهر / مسائل اجرایی مسیر یکطرفه / حمل و نقل بار و تردد با دوچرخه / عملکرد شبکه‌ی مسیرهای دوچرخه / انتظارات دوچرخه سوار از دیگر شرکت کنندگان در تردد / سیستم اطلاع‌رسانی / تردد دوچرخه و استفاده از آن در زمستان / دوچرخه برای حمل و نقل بار / ابداع دوچرخه‌ی برقی / چشم‌اندازها / اشتباهی که در هنگام طراحی مسیرهای دوچرخه اتفاق می‌افتد / کارایی تردد دوچرخه و چشم‌اندازهایی برای آینده / شهر دوچرخه خیال پردازی نیست بلکه واقعیتی است الزامی.

نویسنده لحن کتابی و زبان تند خود را در سراسر کتاب‌ها نکرده و آن را به پانویس عکس‌ها نیز کشانیده است، مانند تصویرهای شماره ۴۹ و ۵۰. وی برای هر چه عملی‌تر کردن اندیشه‌هایش کتاب را از نمودارهای آمار و علمی انباشته است. در سراسر کتاب ۱۵۸ نمودار و شکل را برای این هدف به کار گرفته است و همین خود بر بار علمی اثر می‌افزاید. لاخر با گزینش ۱۱۹ عکس کتاب را کاملاً گویا کرده، بر هر چه گفته گواهی تصویری به دست داده است وی در پانویس کامل هر عکس با تیزی و هوشمندی هدف خود را با همان زبان رک گو بیان کرده است. هر یک از این تصاویر هشدارهایی برای طراحان و مدیران شهری است. چندان که هر نمودار راهنمایی برای پژوهشگران مسائل شهری شمرده می‌شود. چاپ سیاه و سفید از کارایی عکس‌ها کاسته به ویژه عکس‌هایی که دارای سایه روشن تندی بوده‌اند یکسره بی‌فایده شده‌اند. برگردان روان دکتر قریب بی‌گمان بر ارزش اثر در زبان فارسی افزوده است که ستودنی است. می‌ماند پارچه‌ای از کاستی‌های چاپی مانند جابه‌جایی زیرنویس عکس‌ها در ص ۲۹، در پایان دانسته نشد که چرا مترجم ارجمند نام‌های کسان و جای‌نام‌ها را به فارسی ننوشت و در همه جا به لاتین آمده است و درغ از نمایه برای کتابی چنین برارزش.

ماهنامه شهرد/ریه/ خواندن این کتاب را برای طراحان شهری، مدیران شهر، دانشجویان مسائل شهری و دست‌اندرکاران سازمان ترافیک سودمند می‌داند.



percent with nuclear – renewable energy provides only four percent if the total demand. "Considering the interviews, however, alternative sources of energy will have a bright future in megacities," he continued. By 2010, the UK wants to cover ten percent of its electricity needs with renewable energy sources. Siemens Wind Power is currently building with Burbo Banks its first offshore wind park in Great Britain. Another project is the onshore wind park in Whitelee, which when completed will be the largest wind in Europe. Kleinfeld: "Such projects deliver clean energy and will be increasingly more important in the future. We expect that by 2020 there will be 700 million tons fewer CO2 emissions due to the expansion of wind power."

To meet growing demand for mobility, power, energy and water in the long term, megacities must not only build out their infrastructures and use them more efficiently; they must also proactively manage demand. For instance, Worldwide power consumption is expected to double between 2002 and 2030, especially due to the increased demand in rapidly growing countries like China and India. "Demand management is an approach that respondents do not appreciate enough yet," said Hazel. The London toll system is an example of successful traffic management. Motorists pay an automatically charged fee in the city center area. Since its introduction in 2003, Traffic jams have been reduced by 26 percent on average, total traffic volume in the charging

zones has decreased by 21 percent, and delays have been shortened from 2.3 to 1.8 minutes per kilometer.

However, city government experts are aware of the fact that efficiency must be improved significantly. Eight out of ten respondents expect IT solutions to be implemented that make their work more efficient and transparent. Denmark offers a good example in this regard: electronic purchasing systems help the Danish government save taxpayers US\$188 million annually. More than half of the specialists surveyed consider improving city management more important than boosting city spending, which was named by only twelve percent. More and more, city officials are evolving from administrators of public institutions to active, efficiency-oriented managers of municipal services. "the more efficiently cities are managed, the better they can contribute to the well-being and quality of life of their citizens," said Kleinfeld. The survey also investigated how privatization can contribute to solving the problems of urbanization. Over 70 percent of the respondents are interested in public private partnerships (PPP). Surprisingly more than 60 percent of the respondents expect greater efficiency to result from private sector involvement. "Issues related only to financing are financing are secondary to governance," said Miller. Bangalore International Airport is an example of a successful public private partnership; it's India's first airport project that is co-financed by the private sector.

منبع:

<http://www.Citymayors.com>

This is just one of the key findings of a survey of 522 decision makers from 25 megacities. Solving transportation issues has the highest priority in the cities surveyed, and air pollution is seen as the main environmental issue.

The research project was conducted by the two research institutes GlobeScan and MRC McLean Hazel and supported by Siemens. Experts presented the results of the research in a press conference at the World Economic Forum in Davos for the first time. Survey respondents believe that the private sector should play a major role in city infrastructures like energy, water, transportation and health care: more than 70 percent of them believe that public private partnerships are a promising approach.

Respondents see the enormous strain on the environment caused by the huge increase in the number of automobiles worldwide as a major urban issue. Air pollution and traffic are the most frequently named environmental challenges for megacities. In Shanghai alone, the number of cars and trucks is expected to quadruple by 2020. When push comes to the respondents from emerging countries said they would sacrifice environmental protection for growth, as opposed to only 14 percent of the respondents from industrialized countries "If cities manage to harmonize economic attractiveness, clean environment and quality of life for their citizens, then they will drive growth in their region and be positioned for

global competition." Said Dr. Klaus Kleinfeld, president and CEO of Siemens AG, in Davos. Still, the environment weighs heavily in solving the traffic problem. According to estimates from the World Health Organization (WHO), air pollution kills approximately 130000 urbanites a year in industrializing countries. That's why 71 percent of the traffic experts believe that cities will focus on building out mass transportation systems in the coming years. Only 29 percent believe that automobile traffic will be given priority. A well functioning transportation system also determines a city's economic attractiveness. 27 percent of the respondents named transportation as the main driver of their city's competitiveness, by for more than the second driver, safety and security, which was named by only nine percent of the respondents.

"Solving the transportation problem will be the foremost challenge for decision makers and the primary focus of municipal investment over the next five to ten years," said Doug Miller, President of GlobeScan.

The environment also plays a major role in the area of energy issues. 48 percent of the energy experts said that they intended to focus on promoting sources of renewable energy in the next years. " In most countries, alternative energy contributes less than ten percent to the total energy mix" said George Hazel, Managing Director of MRC McLean Hazel. Today, for example, the UK generates 39 percent of its energy with gas, 35 percent with coal, and 20





Istanbul traffic survives first day of new school year without gridlock.

The Istanbul Metropolitan Municipality has taken serious precautions to fight the traffic problems expected to accompany the start of the 2007-08 school year.

Due to the efforts of the municipality and police teams, there were no significant traffic problems in Istanbul on the first day of the new school year.

As 2.5 million student started school yesterday, a total of 16000 schools buses joined traffic and doubled the chronic traffic woes in Istanbul. Istanbul Mayor Kadir Topbas has declared that he was personally going to direct traffic coordination at the Disaster Coordination Center (AKOM) on the first day of school. Topbas asserted that Istanbul had no serious traffic problems yesterday apart from an accident in the Ambarli district, crediting the success to intensive measures that the municipality has taken. Topbas helped monitor istanbul's traffic on AKOM's 172 cameras.

The municipality previously set up a crisis management board at AKOM so as to step in immediately in case of possible problems that may occur on the first day of school. The team, led by topbas, began following traffic from early in the morning and sent officers to congested points. Junctions with main roads were intensely monitored. Topbas stated that work at construction sites was stopped and additional bus rounds set up, making the morning traffic in Istanbul considerably better. He went on to

say that transportation will be free of charge during this first week and the metrobus system has been put into place as another precaution. "Some 7000 vehicles passed from the Asian side to the European side between 6 and 7:30 a.m. on Monday last week and though the amount was 8.800 this Monday, there wasn't any significant impact on traffic flow", he added. Noting that there will be no problem as long as public support remains in place, Topbas underlined that should the 126 junctions and road constructions currently under way not be completed, there will be traffic problems. He asserted: "We particularly focused on infrastructural works. Istanbul will be competing with the world cities in 2012." However, early in the morning Istanbul traffic was certainly more congested at certain points. There was minor traffic congestion around 6:45 a.m. at the Çamlıyca TEM entrance to the **Acýbadem Bridge and Altunizade. Traffic began to get** more congested around 7 a.m. on the Çakmak and Faith Sultan Mehmet Bridges, while at 7:30 a.m. there were jams in Merter, *incirli, irinevler, KüÇükbakkalköy* **and on the BođaziÇi Bridge.**

Solving transport issues has highest priority for megacities A report by Siemens AG

Environmental issues play a central role in urban planning. However, in emerging megacities, infrastructure growth often takes precedence over the environment.



Campaign's Green Aim

The main aim of the "no-car day" is not to curb the sale of cars, but to seek a way to build a faster, more convenient and greener urban public transportation system, says an article in *People's Daily*. The following is an excerpt.

As many as 108 Chinese cities have joined the first China urban public transportation week and no-car day.

During the period, government officials of all the cities will take the lead in participating in various events to encourage residents to take green transportation. The environment and transportation systems will also be monitored.

For China, a country where private cars are becoming more popular, the no-car day is not to curb the sale of cars, but explore ways to build an efficient and environmentally friendly public transportation system. To give priority to the development of public transportation is of great importance. We should also cultivate the idea of a "people –

oriented" transportation system.

A good transportation system is key to encouraging the public to use it. But the fact is that the planning and construction of many urban roads in China usually gives priority to private cars.

According to statistics, only 10 to 25 percent of urban residents take public transportation in China's large and medium-sized cities; whereas 40 to 60 percent of urban residents in developed countries take public transportation.

Such shortage of public transportation resources obviously cannot satisfy the demands of the ever-increasing population of cities and their desire to travel. Even worse, motor vehicles often encroach upon the limited sidewalks and non-motor vehicle roads. During the no-car day. The Ministry of Construction has banned motor vehicles from sidewalks and non-motor vehicle roads. This measure should not be temporary, but instead be made permanent.

منبع:

<http://www.china.org.cn>



This office is responsible for Mehr program and the instructions made by this office will be imparted to education departments. Some of the actions made or going to be made by Mehr committee for preparation of school for Mehr are:

- Holding several explanatory meeting for departments administrators.
- Emphasizing on participation of other authorities like governor generals, mayors, authorities in guidance and Islamic publicities and other organizations involved in education system to start the new academic year perfectly.
- Emphasizing on speeches made by province education organizers in "Jom'e prayer" and showing the importance of Mehr program.
- Conferences and interviews with ministers, heads of organizations and bureaus and in nationwide media like TV and radio and press.
- Preparing publicities, painting and repairing schools in coordinance with renovation organizations.
- Emphasize and pursuit of in-time staff organizing and controlling the redeployment and issuing the teacher's commandment before the start of academic year.

Suggestions for Municipalities

As mentioned above, municipalities have an essential role in "Welcome to Mehr" plan and preparation of schools. We hope to have a splendid start by the instructions prepared and by the suggestions of authorities.

Dr Karimi said that: "Hopefully all of the mayors and civil subsecretaries of province governors have founded and activated the Mehr

committees and pursuing the activities and are in a good situation. But considering the gasoline rationing, we have to focus on public transportation issues. We expect the municipalities to note this problem with great care. By the way, organization of municipalities and rural managers is ready to help to solve the problems that citizens will encounter. Dr Shafiei points to the government policies in public transportation sector and added if the municipalities do not cooperate with the government, these policies will fail. The government needs their help and support. We also expect the municipalities to supervise the system. We still have problem with taxi fares and number of taxis. We expect more precise supervision and control. Although we have seen a 50 percent increase in number of taxis, but there are still crowded taxi station; this means that they do not accomplish their tasks.

Shafiei also expect municipalities to pay their 17.5% shares to buy buses which some of municipalities have not done yet.

Conclusion

Mehr is the month of movement and activities all over the country; a month in which several millions of new trips is done in the cities and need the special attention of authorities. Certainly by the cooperation of authorities in various organizations like municipalities, police force, education ministry and other related ones, we can have a month of excitement, freshness and spirituality; especially when it is coincident with the blest month of Ramadan.



the securing sidewalks around the schools, the other main challenging issue is the transportation for student. Public transportation system will serve with no charge in the first week of Mehr. This can be extended till the end of Mehr. Furthermore minister of interior requested the ministry of education to emphasize on utilizing transportation agencies that have been registered in organizing program, in order to avoid fuel shortage problems and also to determine that how the students are transported" Dr. Shafiei says that in the past years, the school buses were in a terrible condition and were below the global standards. Considering social, moral and cultural consequences and also security and traffic issues, the transportation system for student had unfavorable conditions.

There have been some attempts to organize school buses. Thanks to the efforts in OMRM and also in ministry of interior, police force and ministry of education, the instruction was finalized and was approved by investigation committee and was decided to be discussed in government commissions.

Perhaps this instruction is not applicable this year and we will apply it next year. For this year, coordination was made between ministries of interior and education in a letter between the ministries, at which decided that urban taxi systems use their utilities for school transportation as much as they afford.

This means that to prepare their transportation needs, schools must refer to municipalities. If the municipalities are not able to provide them with transportation means, then they can use private sector. Companies under the supervision

of municipalities are more reliable and have some standard index like convenient vehicle and driver.

We said that education system can be equipped by municipalities and at the same time we provide municipalities with utilities to accomplish that. Municipalities have to use urban taxi system and also private taxis and taxi agencies. On the other words hand, they can use the capacities of all three parts mentioned, this particularly important in metropolitan cities. Urban taxi systems have to manage a committee for providing school transportation need, so that they can give a list of available vehicles to the schools. They also have to control the taxi fare. In a conference with municipalities we request them to devise plans to overcome this problem. By knowing all the prediction made, we hope to have transportation systems more organized and lots of problems we had in the past year to be solved.

Schools to Be Equipped:

In addition to urban spaces, schools also have to be equipped to welcome Mehr so that the students come back to a joyful environment. Dr. Karimi mentions that although municipalities have limited resources in rebuilding area, but for making a vibrant and joyful environment for the students, by this instruction, the school lavatories, painting and roofing have been tried to be included in municipalities civil services with cooperation of education department. An assessment and respond to complaints office have been founded as a representative to the minister.



subsidiaries can add 30% to our transportation capacity of bus system. Beside, private trips have some advantages that encourage people to welcome that. Use of internet and other networks that eliminate the necessity of physical attendance can also be effective. All of these need a public effort.

To improve public transportation system, Dr. Shafiei pointed that at the recent weeks, 4 trains and 20,000 taxis were added to Tehran subway and taxi systems. Also some taxis, buses and vans were added.

Another appliance of government was an increase in subsidy on bus ticket. The subsidies were increased from 27 milliard tomans in last year to 55 milliard tomans this year. In other word this subsidy has doubled. Five milliards of that subsidy were allocated to insurance. The third party insurance for buses was one of the main problems for bus system all over the country. In the past, the drivers had not enough confidence to drive in the cities and in the case of accident, the drivers and the companies were responsible for that. But insurance can solve some of the problems. The suggested subsidy of 50 milliard toman is passing bureaucratic stages and will be distributed with the coordination of urban bus system. The government expect the 30 percent of bus system which is stopped due to problems like lack of parts, tire and lack of budget, be brought back to the existing system. This is an important action done by government. But municipalities have to cooperate with bus transportation system.

About the coordination made with traffic police

for improved traffic management, Dr Shafiei states that in most of related meetings there were some representatives of police force and coordination have been made. Furthermore, traffic police offices are one of the organizations involved in Mehr committee. He added police task as:

- Complete coordination and cooperation with municipalities and education system.
- Supervision and control of traffic particularly in heavy traffic load (start of Mehr)
- Intensification the control of regarding rules, controlling routes to schools and controlling routes specialized for buses and minibuses in order to have fluent public transportation traffic.

Shafiei added that: "In the instruction, some tasks were determined for urban transportation managers. For example, 10 main tasks were mentioned for traffic assistants in municipalities".

He pointed to subjects like holding some courses, urban publicities, prohibiting to dig the sidewalks, securing sidewalks around the schools, removing defected signs, cleaning and preparing the stations, buses and transportation vehicles.

Organizing School Buses

One of the perpetual challenges for the parents is to prepare their children with a reliable, fast, cheap, and above all, secure school transportation system. There have been some problems in the past years and the authorities have tried to find way to overcome that problem.

Dr. Karimi says: "Along with organizing and



"Welcome to Mehr" Program

Since two years ago, an instruction entitled "Welcome to Mehr" was provided by the Organization of Municipalities and Rural Managers (OMRM) in which some duties were determined for undersecretaries and different sections of municipalities. By this instruction, municipalities all over the country will gain readiness for the start of Mehr.

Dr A. Karimi, deputy of OMRM states that: "By that instruction, all of municipalities were notified the formation of Mehr committee, which was in incidence with Ramadan. All of responsibilities of municipalities were determined in order to prepare student with joyful times.

Dr. M. Shafiei, general director of transportation and traffic coordination office of OMRM, considers the Mehr committee as a successful experience which first was done by Tehran Municipality and propagated nationwide. He stated that: "The instruction of welcoming Mehr program has been written by traffic office and was sent to the civil undersecretaries of province offices in order to be applied in municipalities" He added that by this instruction, some duties are determined for Municipalities and other related organizations. Of course we have determined the minimums and any municipality based on its utilities and situations can add some more duties". Shafiei said: "The Mehr committee's activities are set to be between 15 shahrivar and 15 Mehr. But according to Minister of interior's order the activities extended to the end of Mehr so that it can cover the "Eid-e-Fetr" [=the first day

after Ramadan which is celebrated by Muslims] and can manage the changes in traffic at the end of Ramadan month. About the coordination with mayors on this instruction, Shafiei said: "After the declaration of this instruction, a conference was held in which minister and metropolitan mayors were attended. In the conference, Mr. Pour Mohammadi notified his points and expectations and the mayor got the point to found that committee. After that, in a conference with the mayors of province centers, the instruction was explained again and some preparation was made in order to have no problem all over the country.

Public Transportation

Every year at the beginning of Mehr, due to the start of academic year, there will be an increase in intertwinement trips and traffic load of big cities in Iran. This year because of gasoline rationing we have encounter new situation and there will be an extra strain over public transportation. But the government has taken some action into play in line with paragraph 13 of budget law of years 1385 and 86, in order to reinforce public transportation system. One of the actions is the introduction of new public vehicles in the recent months. Dr. Karimi discusses the public transportation from hardware and software point of view. He says: "Transportation consists of both hardware and software issues. The bus system survey at the start of this year shows that more than 30% of bus system is out of service just because of small defects. So it is evident that some small attention of municipalities and transportation

Municipalities Welcome to Mehr

□ Translated By: Javad Porvazn



Every year at the beginning of Mehr, a special kind of vivacity and excitement can be seen all over the country. Indeed at any midyear, a new year, an academic year begins. At the beginning of Mehr, millions of pupils, students, teachers and professors launch their education and schools and universities will be revive with scientific activities.

However, cities should get ready to welcome these events in month of Mehr. Furthermore, the incidence of Mehr with blest month of Ramadan, have bring a particular atmosphere. Considering the gasoline rationing issue and the importance of public transportation problem, special attention and foresight is required by municipalities in order to enable new intertwinement trips.

In addition to municipalities, other organizations like ministry of education and police force, also, are responsible at the start of academic year.

This report tries to investigate the necessary duties and activities to encounter these problems, from the view point of authorities and managers.

Contents

Note	4
Special Report	
-Municipalities Welcome to Mehr (September)	5
Idea and Research	
-Role of Traffic Management in Decreasing of Air and Sonic Pollution/ J. Setâyesh – N. Ahmadzâde	9
-Cost of Traffic Jam and The Lateness in Urban Traffic/ P. Allâhverdzade	14
-Urban planning and The development in Tehran / A. Madanipoor	19
-Surveying The necessities of Software and IT. Movement in Municipalities / M. Mahnâie – T. Abbasszade	25
Dialogue	
-Planning and Management The essentials for Public Transportation / M. Jamshidiyun	28
-Mehr-e Ramazun Headquarter and Its duties / F. Farshud Jam	32
Legal Counsellor/ J. Rezaie – F. Lârijâni	34
Financial Counsellor/ J. Rezaie	39
Centenary of Municipalities	
-Bakers; The school Builders of Baladye (Municipality)/ A. Jalali	44
Mayor's View	
-Searching for Desirable Education / M. Jamshidiyun	47
Urban Law	
-The development Code for Traffic and Transportation in Tehran	50
-The president who Became A mayor / M. Farâhâni	53
World's Experiences	
-When The mayors Intent The schools/ Trans: M. Khonsâri	54
-The school Bus, Secure Transportation for students/ Trans: M. Khonsâri	56
-Walking to School/ Trans: M. Khonsâri	58
World Cities and Municipalities	59
Instruction	
-E-education , A new Strategy for Instructing of Municipalities Employees / J. Setâyesh	62
-Necessity of Modular Training Instructing in Municipalities / J. Niknum	68
Achievements of Provincial Trips / M. Jamshidiyun	72
Point of View	
-Necessity of Attention for Urban planning in Iran / M. Fathe	80
News Report	82
Brief News	91
Org. News / M. Jamshidiyun	96
Glance at Cities	
-Arâk, Bojnord, Booshehr, Konârak, Mashhad, Tehran, Yâsuj	103
Urban Statistic	
-Urban Transportation in Statistically Test / D. Jalali	104
Web Site / F. Farshad Jam	110
New Publication / A manifesto for the Cyclist and Pedestrian City / A. Jalali	111
English part	121