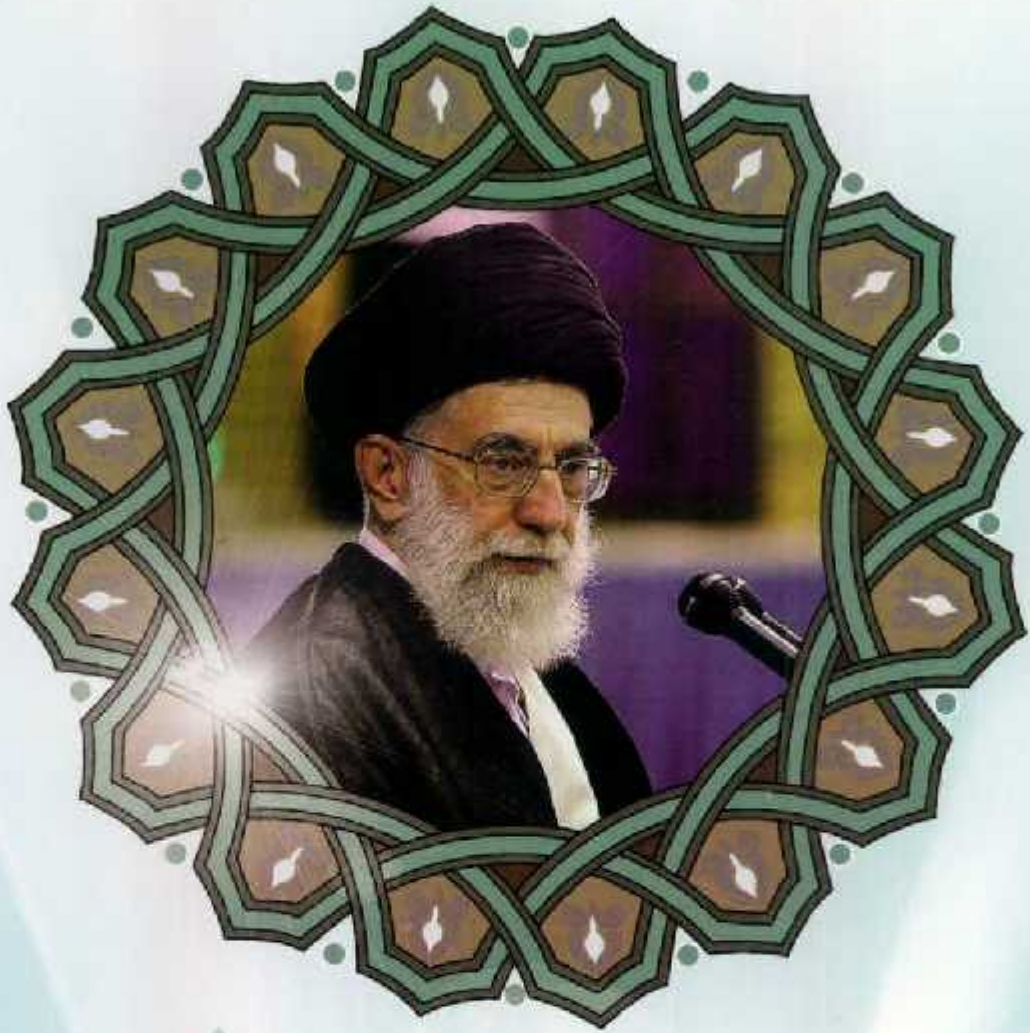


- شب و مدیریت گسسته
- نورپردازی سیمای شهری
- و بررسی جایگاه کالبدی آن
- در ساختار عرصه‌های عمومی شهر
- شهر تاریک، شهر روشن
- نورپردازی، زیباسازی
- طلوع روشنایی در شب شهری
- فضای شهر، زندانش
- شب فرصتی دوباره برای زیبایی شهر



زیبا سازی شهر
متفاوت از تجمل گرایی
است

ما می توانیم

محور اصلی: شهر در شب

طرح روی جلد، مربوط به محور اصلی
عکس پشت جلد، نیمگرمه خاوری
و بلختری زمین در شب

- ۱- مطالب مندرج در معاهده لزوماً بیانگر دیدگاههای سازمان شهرداریها و دهیاریها نیست.
- ۲- ماهنامه در پیرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسالی به هیچوجه بازگردانده نخواهد شد.
- ۴- اساتید و مطالب و طرحهای ماهنامه تنها با ذکر نام مجاز است.
- ۵- مقالات باید با دستنکته یا لوح فشرده در محیط (فارسی Word XP) همراه باشد.



وزارت کشور
سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور
موسسه تخصصی اطلاع رسانی و مطبوعاتی

صاحبه امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریها و دهیاریها
مدیر مسئول: علی نیکباز
زیرنقشه: حسن باصری پور
هیئت تحریریه:
سیاس جلالی، مصطفی رستمخانی، مهدی فاضل فکور
بهزاد تیموری، محمد عباس
شمارگان: ۵۰۰ نسخه
ناشر: انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریها

۲	یادداشت
۳	گزارش اصلی
۵	شب و مدیریت گسترده شهر
۱۲	آندریسه و پژوهش
۱۴	نویزهای فضای شهری و بررسی جایگاه کالبدی آن در ساختار ترافیکی عریض شهر / مهدی حبیب مقدم
۱۶	شهر تاریک- شهر روشن / طیرشا دانش
۱۹	یورپی روند گسترش سامانه های حمل و نقل عمومی شهری تهران / سید گوهری
	گفتگو
۲۲	نویزهای، زیست‌شناسی شهر یا زوال شب شهری / اکتگو باطنی سافلی
	شهرداری‌ها به روایت استاد
۲۷	طرح روشنایی در شب شهری / عباس جلال
	قانون شهر
۳۰	این نامه نحوه تأمین روشنایی معابر
	از نگاه شهردار
۳۲	شهردار شب، نیاز محتوم منطقه حکمران / صاحبه با شهردار حکمران (افرا شورا) و مشارکت
۳۶	مدیریت کلان‌شهرها با تشکیل شوراها / محسن علی
	القای شهر
۳۷	بدرود لایق‌های الهی / فرید فاضل
۳۸	روشنایی شهرک‌نشین روستی
	تجربیات جهانی
۵۱	زایش شهری زمین / ترجمه علن جلالی
	شهرها و شهرداری‌های جهان
۵۴	شهرها و شبها (لندن، مادرید و...) / وقتی در گوشه‌ای از دنیا بوی می‌رود / مترو استکهلم
	طرح و شهر
۵۸	چند شهر و چند نگاه (آلانتا ... لایپزگ)
	آموزش
۶۰	آموزش الکترونیکی، راهبردی نوین آموزش برای کارکنان شهرداریها / جواد نیکباز
	دستاوردهای سفرهای استانی دولت
۷۶	کرمانشاه شب تومس و آبادانی
	رهاورد سفر
۸۴	شبهای مسکو
	نسب از چشم شبشاهی
۸۶	ویژمانده تصویری "شب در شهر"
	دیدگاه
۹۲	فضای شهر، روشنایی، نورپردازی
	گزیده پژوهش
۹۴	ارزیابی کتاب تکلیف ساختمانی / مرتضی سعفی، شهرام جنگجو
	گزارش
۱۰۳	شب فرصت دوباره برای زیبای شهر / فاطمه تهذری / شب، در شهر / گزارش از موزه برق
	تجارب کوتاه
۱۱۷	امکانات شهرداری / تکلیفهای تهران / خطوط شبانه / نورپردازی شهر /
	اخبار سازمان
۱۲۱	خبر ویژه
۱۲۸	فلس نو - انتشار دانشنامه مدیریت شهری و روستایی
	پیک شهر، پیک نگاه
۱۳۴	ازک / ارومیه / امل / بندرعباس / تهران / مسکن / شیراز / قزوین / کرمانشاه
	معرفی پایگاه شبکه
۱۳۵	موزه صنعت برق، پارس
	تازه‌های نشر
۱۳۶	نمایش از نور در ترمی شب شهری

شهرهای امروز با خیابانها و مکانهای عمومی که تا نیمه‌های شب شهریان در آن آمد و شد می‌کنند، گاه تا سحرگاهان پر جنب و جوش و سر زنده می‌مانند.

جوامع شهری به ویژه کلانشهرهای کنونی، کم خواب، گاه بی خواب شده‌بست و چهار ساعته بیدار هستند. ما انسانهای امروزی با بهره‌گیری از نور الکتریکی بیداری شهر را به ساعات تاریکی شب گسترش داده‌ایم. نیازهای زندگی شبانه‌ی شهری، شیوه مدیریت امینی و اضطراری را تغییر داده است و اکنون شب‌ها با خلوت شبی و ساعاتی مناسب می‌تواند امکان انجام حجم زیادی از امور شهر را در بخش‌های گوناگون فراهم سازند. اصلی‌ترین عامل گسترش قلمرو روز در شب، نور و روشنایی است که ساعات شب را برای ما همچون روز روشن می‌کند تا علاوه بر جنبه‌های امینی و امنیتی، امکان فعالیت‌های دیگر را هم فراهم سازد. فضای شهری دلپزآور و جرم‌خیز شب با یاری نور و روشنایی به چشم اندازهایی امن و بدون تبدیل شده که فرصتی گرانبها در مقابل ما برای بهره‌برداری مناسب از این زمان فراهم آورده است. روشنایی معابر اولین قدم در این مسیر بود که اهداف محدودی را پی می‌گرفت.

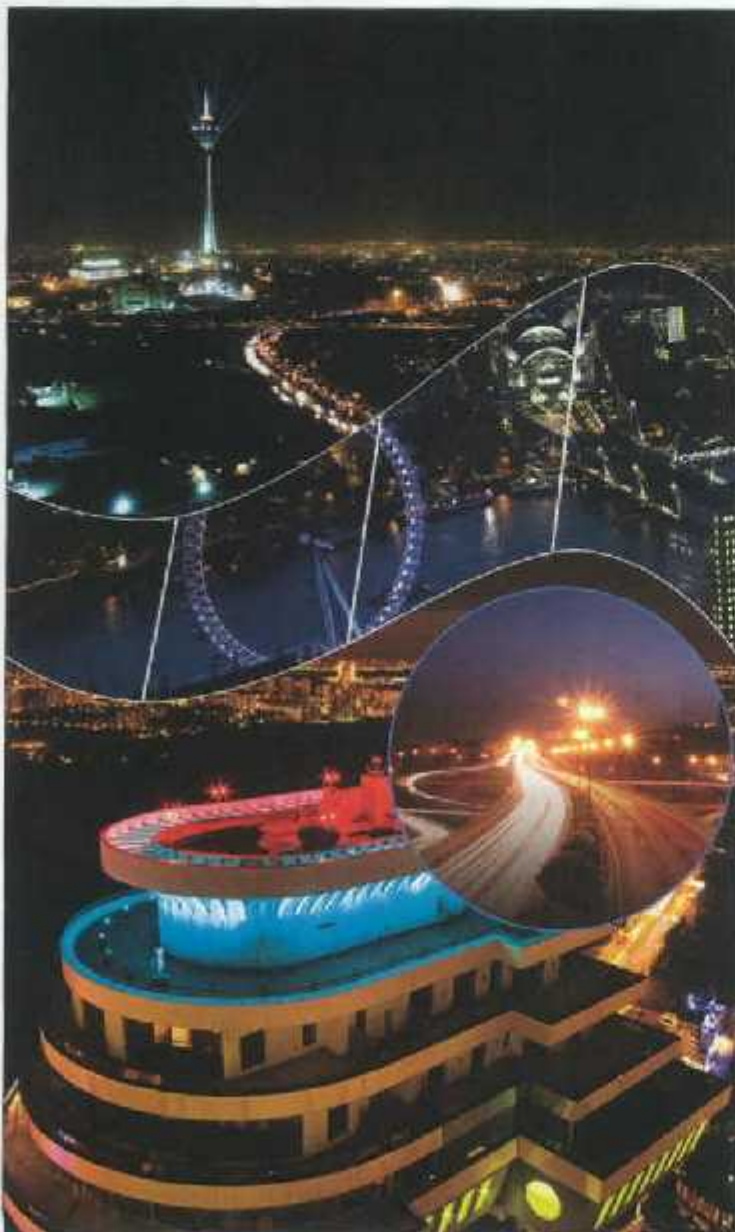
چراغهای راهنمایی و رانندگی با سه رنگ معروف قرمز، زرد و سبز شاید کهن‌ترین نورهای هدنگار با بهره‌گیری از روش نورپردازی هستند که در شهرها شهروندان را هدایت و راهنمایی می‌کنند. چراغهای گردان خودروهای امنادی یا دلپزه و استترس خود تصاویر اولیه نورهای هدنگمد شهری هستند. اما استفاده‌ی همه سویه از نور با هدنگهای عمده‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شاید سابقه چندین طولانی نداشته باشد (لامپ‌های رنگی و نئون‌های ملون با اهداف اقتصادی هرچند قدیمی اما فاقد برنامه شهری بودند).

امروز نورپردازی شهری نه به عنوان فعالیتی فانتزی بلکه به عنوان نیاز شهرها برای استفاده‌ی مناسب از امکانات و شرایط، جایگاه خاص و ویژه‌ای در مدیریت شهرها یافته است. ضرورت مدیریت بکیارچه با توجه به تنوع دستگاه‌های مجری در مدیریت شبانه شهر جلوه‌ای عینی و غیرقابل تمییر می‌نماید که ظاهراً بر اساس برخی پارامترها موقعیت نسبتاً مناسبی یافته است.

کوتاه سخن اینکه برای شهر بیست و چهار ساعته باید برنامه بیست و چهار ساعته داشت و با پیش‌بینی تمام شرایط، اسباب مناسب مواجهه و اجرایی آنرا فراهم آورد. شهرها موجودات زنده‌ای هستند که ساعت استراحت آنها نیز همچون شهروندان ساعت‌های زندگی با برنامه‌های خاص است و نور با اشکال مختلف بهره‌گیری از آن، جایگاه ویژه‌ای در زنده نگاهداشتن شهر در رسیدن به اهداف دارد. نگاه منطقی و علمی به مباحث شهر در شب و به‌ویژه بهره‌برداری از نور برای تحرک و پویایی شب‌های شهر توسط شهروندانی که ضرورت بهره‌گیری از تمام ساعات را دریافته‌اند، نتایجی پر شمار و ملموس برای شهروندان و شهر بجای خواهد گذاشت.



شب و مدیریت گسسته‌ی شهر



در ماه‌های آغازین سال ۱۳۸۷ ماهنامه‌ی شهرداریها محورهای برگزیده یک سال خود را اعلام نمود که در آن برای آذرماه محور «شهر در شب» مصوب شده بود، زیرا که درازترین شب‌های سال در این ماه و دیماه می‌گذرد شوریختانه در تابستان و آغاز فصل پاییز دشواری‌هایی رخ نمود که در پی آن این محور به اسفند ماه پس نشست در بازه‌ی زمانی ۸ ماهه این موضوع می‌توانست کنجکاو‌ی بسیاری را برانگیزد. چندانکه همایشی از سوی سازمان زیباسازی شهرداری تهران برگزار گردید که تلوینجا چیزی جز این نبود. بسیار شگفت می‌نمود که مجله قدیمی و گرانقدر «انجمن ملی جغرافیا» ی ایالات متحد نیز با تصویری زیبا بخشی از شماره ماه نوامبر ۲۰۰۸ خود را به این موضوع اختصاص داده بود.

نگاه به شهر از دید «شب» به ویژه در تهران و کلانشهرهایی که کم خواب شده یک یکسره بیدار می‌مانند از دید ماهنامه‌ی شهرداریها، زمینه‌ای تازه و دست نخورده در پژوهش‌های شهری است.

شهرداریها شهر را موجودی زنده می‌دانند که در این سال‌ها کمتر می‌آساید و چشم برهم می‌گذارد و تکلیف در آن از نیمه‌های شب نیز در می‌گذرد. این فعالیت و کار در شب شهر را به چند دسته می‌توان تقسیم نمود.

الف) کارهایی که شهر را برای فردا آماده می‌کند مانند کشتارگاه، سامانه‌ی اتوبوسرانی و بخش گردآوری و بردن پسماندهای شهری که تا باسناد بر این کار هستند؛ ب) کارهایی که زندگی شبانه‌ی شهر بی آن ممکن نیست ادامه یابد، مانند بخش توزیع برق و آب شهر و ب) کارهایی که شهر را برای استراحت و آسایش شهروندان ایمن می‌سازد، مانند پلیس و آتش‌نشانی. در راستای چنین نگاهی، ماهنامه گروهی از کاربدستان شب شهری را به میزگردی فرا خوانده



تورج انوری

جایگاهی که هم اینک سرگرم کار هستند، آیا مسؤولیت شبانه هم دارید؟ از آقای روحانی آغاز می‌کنیم.

روحانی: در حال حاضر من و همکارانم در "ستاد شبانه‌ی" حمل‌ونقل شهری سرگرم تجهیز ناوگان هستیم. پیش‌تر از این در شهرداری اصفهان بودم. خوشبختانه به گونه‌ای برنامه‌ریزی شده بود که هر شب یکی از شهرداران مناطق یا یکی از معاونان خدمات شهری مسؤولیت شب را داشتند که بنده هم "شهردار شب" بودم.

مختاری: بنده سال‌ها مسؤول برنامه‌های شب رادیو بودم و چند سالی هم "راه شب" سه‌شنبه شب‌ها را اداره می‌کردم. شنندگان ما بیداران شب بودند. آنهایی که از ساعت ۱۲ شب به بعد تعدادشان بیشتر هم می‌شد.

رازی: نزدیک به ۷۰ درصد کارها و رخدادهای آتش‌نشانی در بازه‌ی زمانی ۶ شامگاه تا ۶ بامداد روی می‌دهد. ما بیشتر وقت‌ها در ستاد هستیم. در وزارت کشور پایگان (سلسله مراتبی) را تعریف کرده‌ایم که گام‌های نخست آن در حال اجراست و فرگاه‌های بعدی بناگزیتر کشیک شبانه خواهیم داشت.

انسوری: ماهیت کار در برق چنان است که در شبانه‌گام فشار کارهای ماست از این گذشته کار شبانه ۲۴ ساعته است. ما تقریباً همیشه آماده‌باش هستیم. حتی هنگامی که به خانه می‌رسیم ما را با تلفن به سرکار فرا می‌خوانند.

حقیقی: ما هم بردار دو فلوی برق هستیم. کار ما در آب و فاضلاب (آبفا) آنهم تهران بیشتر به شب باز می‌گردد.

نوروزی: خدمات‌رسانی به شهر کاری ۲۴ ساعته است و در همه‌ی ایام سال بدون انقطاع. مثلاً درباره‌ی گردآوری پسماندها که می‌گویند در ساعت ۹ شبه گاه تا پاسی از شب و نزدیک صبح به درازا می‌کشند. در حوزه خدمات شهری، همکاران ما در کشتارگاه از ۴ صبح شروع به کار می‌کنند. در کشتارگاه‌های صنعتی گاه حتی به ۲ شبقت کاری هم می‌رسند. میدان‌های تره‌بار را بیستید بیشتر کارش در بامداد است.

تا دیدگاه خود را از این نگاه به شهر بیان کنند ما برنامه با این انگاشت نشست را برگزار می‌نمایم که این نکات و تلاش گونه‌ای مدیریت شب شهری است. شهردارها بر آن است تا در این نشست شیوه‌ی چنین مدیریتی را روشن سازد و راهکارهایی را برای "مدیریتی پیوسته" از دست‌اندرکارانی که در میزگرد حضور دارند جویا شود.

ما از شب بهره‌برداری نمی‌کنیم. یعنی بیشتر از آنکه در اندیشه‌ی بهره‌برداری از ظرفیت شهر باشیم، دیدمان بر مشکلات و بحران‌هاست.

عیسی صفری کارشناس عمران سردبیر نشریه‌ی ایستگاه (انجاده اتوبوسرانی کشور)

عباس روحانی کارشناس حقوق، مدیر عامل اتوبوسرانی اصفهان و حومه

محمود مختاری آموزشگر صدا و سیما سردبیر برنامه کوجه باغ‌های ایران

حبیب‌الله راضی کارشناس ارشد جغرافیای روستایی دبیر ستاد هماهنگی ایمنی و آتش‌نشانی کشور

تورج انوری کارشناس، برق مدیر سامانه‌ی فوریت‌های ۱۲۱ برق تهران بزرگ

حسن حقیقی کارشناس، ارشد مدیریت شهری، مدیر سامانه‌ی ۱۲۲ آب و فاضلاب شهری تهران

هاشم نوروزی کارشناس دفتر هماهنگی خدمات شهری سازمان شهرداری‌ها

تولیت: بررسی که از یک‌پایک میهمانان داریم اینست: در

شهریابا: از دید نمایان در جایگاهی که اکنون در آن هستید، آیا شهر در شب اصلاً به مدیریت نیازی دارد یا کارها به گونه‌ای خودبخودی به گردش درمی‌آیند؟

صفری: چند نکته‌ای را باید بگویم. اول این که جای خالی نیروی انتظامی دیده می‌شود پرسش‌هایی داشتم که آنها می‌توانستند پاسخ بدهند، به ویژه در حوزه امنیت در شهر، زیرا در بسیاری از مسائل شاخصه امنیت می‌تواند در آن نقش داشته باشد.

شهریابا: ما از مسوولان این بخش هم دعوت کردیم که گویا نتوانستند تشریف بیاورند.

صفری: گفته‌ی معروفی است که «ما زنده‌ایم، اما زندگی نمی‌کنیم» من بعدی از این جمله را می‌گویم که شهر در شب و به ویژه در بُعد مدیریتی آن زنده هست، اما ما از شب بهره‌برداری نمی‌کنیم. یعنی بیشتر از آنکه در اندیشه‌ی بهره‌برداری از ظرفیت شهر باشیم، دیدمان بر مشکلات و بحران‌هاست، مانند آب، برق، فاضلاب که همه در اندیشه روند ادامه‌ی آن هستند تا مشکلی پیش نیاید، اما هیچگاه به این توجه نکرده‌ایم که ما برای شهروندانمان در شب چه برنامه‌ای داریم؟

دید مدیریتی ما در شب تنها مدیریت بحران است. اتفاقاً در شب خدمات‌دهی‌ها فکر کنیم خیلی بهتر از روز است. این را به خاطر دسترسی‌ها می‌گویم. در واقع پرسش ما دست‌اندرکاران امنیت است که برای مردم در شب چه برنامه‌ای دارید؟ بی‌گمان بسیاری از همکاران و دوستان نشست تجربه برون‌مرزی دارند. در آنجا مردم بخش شاد و آسوده زندگی را در کنار خانواده تازه در شب آغاز می‌کنند. برای آنکه زمینه‌ها برای آنان تعریف شده و مشخص است، اما من امروز بخواهم خانواده‌ام شبانه‌گاه بیرون برویم، اولاً موضوع زمان مطرح است تا به جایی برسیم که ما آن جای خوب و مناسب را هم نداریم. در واقع در زیرساخت مشکل داریم، تأسیسات هم دسترسی‌ها آن اندازه سخت شده که شب برای ما تنها فصل خواب است و خانه جز خوابگاه چیزی نیست. امکان تعریف فضاهایی برای کودکان، نوجوانان و خانواده نیست یعنی چنین جایگاه‌ها برای بهره‌برداری نیست. ما در زمینه امنیت به خلاقکارها می‌اندیشیم، نه به مردم. می‌گویم خلاقکارها را بگیریم یا کجا بروند یا نروند، اما نمی‌گویم مردم کجا بروند یا نروند.

به راستی مردم خودمان شب چه اندازه به قوانین احترام می‌گذاریم. من که راننده خودرو هستم، تا چه اندازه خوددار هستم که پشت چراغ قرمز بایستم. این را با دید فرهنگ عمومی می‌گویم که شهر در شب رها می‌شود، اما آب و فاضلاب، برق و آتش‌نشانی بهترین خدمات را می‌دهند. از پورمردی می‌پرسم چند سال زندگی کرده‌ای می‌گوید ۴۰ سال می‌گویم تو که ۸۰ ساله هستی، می‌گویی نصف‌اش را در خواب بودم و زندگی

نکردم، من فکر می‌کنم که مدیریت شب شهر نیاز ضروری جامعه‌ی ماست.

شهریابا: از دوستان خواهش داریم که اگر صحبتی در رد یا قبول این گفته‌ها دارند بفرمایند. تنها توضیحی بدهیم که وقتی مشکلات همواره در پیش حرکت یکنند و برنامه‌ها عقب‌تر حرکت کنند، چاره‌ای جز حالت تدافعی نیست. مجله شهرداریها پیشینه‌ای یکصد ساله دارد و قانون بلدیه هم و تازه ما شاید برای نخستین به موضوع شهر در شب پرداخته‌اند که این خیلی دیر است، هنگامی که از حقوقدانی درباره قوانین شهری در شب پرسیدیم، گفتند که هیچ ماده‌ی قانونی در این باره وجود ندارد.

روحانی: توی روستا اکان مغرب که گفته شد، مردم پس از نماز می‌روند که بخوابند ما هر چه به سوی شهرها و شهرهای بزرگتر و کلانشهرها می‌آیم می‌بینیم که حیات در شب بیشتر است. مقایسه‌ای میان تهران و کلانشهر اصفهان نشان می‌دهد که در تهران به خاطر آمد و شد برای کار اداری، تردد از اصفهان بیشتر است. به همین نسبت اصفهان با شهرهای کوچکتر و... در بسیاری از شهرها کوچک و روستاها نیازی به برنامه‌ی مدرن نیست و آنچه باید رخ دهد، اتفاق می‌افتد اما درباره کلانشهرها واقعاً دیر است. بوظایف ۲۴ ساعته آتش‌نشانی و برق خود به خود شکل گرفته. با آمدن نوله‌کشی به شهر اتفاق‌های مربوط به آبشار رخداد، جلوتر که می‌آیم، می‌بینیم که شهرداری زیاده و پسماندها را تا چند سال پیش روزانه پارگیری می‌کرد، بعداً به این نتیجه رسیدند که شبانه و در نیمه‌های شب پارگیری انجام پذیرد. شهر در شب ساعت ۲ به بعد نظافت شود و صبح پاکیزه تحویل شهروندان گردد. من در بخش حمل‌ونقل هستم و جای خالی مدیریت ترابری در شب کاملاً خودش را نشان می‌دهد. در همین تهران دقت که بکنید بخش خصوصی جدای از طرح شبانه‌ی اتوبوسرانی و بخش خصوصی ترابری و مسافربری در شب که خیلی قوی‌تر از بخش برنامه‌ریزی شده عمل می‌کند. من تصور که خیر، به یقین می‌دانم که شهروندان احساس امنیت نمی‌کنند.

موقعی که مدیر کل اتوبوسرانی اصفهان شدم در طرح شبانه دیدم که خیلی ضعیف برخورد شده. علت را جویا شدم، دیدم که پارانه‌ای که به طرح شبانه می‌دادند قطع شده و چند سالی گذشته، کم کم اتوبوسرانی‌ها گفتند، بابت‌اش که چیزی نمی‌گیریم، چرا هزینه کنیم. طرح‌های شبانه کم کم حذف شدند. خود من یک شب که "شهردار شب" بودم، بازدید می‌کردم و دیدم دانشجویانی که می‌خواهند به خوابگاه بروند - تقریباً از شمال به جنوب اصفهان - در طول شهر مسافرکشی‌های شخصی خیلی بودند، اما کسی جرأت سوار شدن نداشت. این بود که طرح شبانه‌ی اتوبوسرانی را قوت بخشیدم، اما متأسفانه



عباس روحانی





عیسی حسینی



در بقیه‌ی موارد مثلاً تاکسی در شبانه‌نگام بدون برنامه است. مسافرخش‌ها هم همین‌گونه است که شهروند احساس آرامش و امنیت ندارد. بیشتر تخلفات هم در همین زمینه‌ها رخ می‌دهد. اگر از این طریق به گوش مسوولان برسد که ترابری در شب مدیریت و برنامه‌ریزی بشود طرح شبانه درباره‌ی اتوبوسرانی با قوت سرویس دهی بکند، خدمت قابل توجهی توی شهرهای بزرگ و کلانشهرها خواهیم داشت.

طبیعیاً تمضاً توضیحی بدهید که اگر در نقاط اتصال پایانه‌ها و خدمات داخلی شهری "اگر ترابری درون شهری ساماندهی نشود، وضع بسیار آشفته خواهد شد. زیرا این نقاط اتصال در پایان شب و صبح زود خیلی شلوغ می‌شود.

روحانی: طبیعتاً در تعطیلهای مسافرخیز در شب داریم؛ یکی پایانه‌های مسافربری و دیگری میدان‌های اصلی که معمولاً کانون‌های تجاری در این میدان‌ها متمرکز هستند. کارگرانی که در فروشگاه‌ها و مراکز تجاری کار می‌کنند آدم‌هایی که در اغذیه‌فروشی تا نایه‌های شب کار می‌کنند در اصفهان توانستیم میان پایانه‌ها و میدان‌ها را پوشش دهیم. خیابان‌های فرعی نیاز شدیدی نداشتند.

طبیعیاً آقای مختاری، اگر در پیوند با مسائل شهری و نقشی که رادیو دارد، رادیو شب فکر می‌کنید جای خالی هست و با توجه به حرف‌های نشست که رادیو می‌تواند هدایتگر باشد، با برنامه‌های زنده‌اش بفرمایید؟

مختاری: من نزدیک به ۸ سال مسوولیت برنامه‌ی "راه شب" را داشتیم. این موضوع را پارها مطرح کرده‌ام. در برابردی که در این مدت داشتیم تقریباً همه‌ی کسانی که شب بیدارند، جز از آن‌هایی که کار موظف دارند مانند برق، آب و شرکت‌های خدماتی. همه یک دلیل غیر طبیعی دارند. اکثراً بازنشسته بودند. بی‌خواهی داشتند برای آنکه وضع مالی آنها بسامان نبود، یا جوانانی که بی‌قرار بودند روزها نمی‌داشتند کجا بروند. شب‌ها بیدار می‌مانند و از خانه می‌زنند بیرون. من فکر می‌کنم می‌شود مردم را به دو دسته تقسیم نمود. یک "اقلیت مرفه" با زندگی خاص خودشان و یک اکثریت با کمبود تفریح و سرگرمی و اوقات فراغت. فکر می‌کنم اگر تلاشی را که فرض کنیم در راستای ساختن پل و... به سوی ورزشگاه‌ها، جاهای تفریح و سرگرمی در حد موجه‌اش بکشاند در آرامش شهروندان بسیار مؤثر خواهد بود. کار و تلاش‌های شهرداری‌ها بسیار ارزشمند است. تهران را با ۳۰ سال پیش بسنجید بسیار آباد شده. اما مسوولان ما تمام تلاش را درباره رفع مشکلات به کار می‌گیرند هر جا که اعتراض شود هیچ به فکر برنامه‌ریزی برای آن لایه‌ها هستند. فرض کنیم که مشکلات برق، آب و خدمات شهری رفع بشود. آن جوان اکثریت که توان مالی خوبی ندارد، چه کند؟ این آسیب کلانشهرهاست. خیل عظیمی از جوانان که

در کنکور شکست خورده‌اند، بیکارند و یرانرژی هم هستند. نیاز به سرگرمی دارند. جای یک برنامه رادیویی بسیار خالی است. شهرداری‌ها بیایند و یک برنامه مانند راه شب را راه بیندازند دو ساعت. زمان را از رادیو اجاره کنند و خودشان شروع کنند به اطلاع‌رسانی. از دید بنده این ضعف رسانه‌ی ملی است که در زمینه مخاطب‌شناسی و نیازهای مردمی آن طور که باید عمل نمی‌کنند. برنامه‌های است به نام "۹۰" چون برنامه‌ی خوبی است، و هنجارهای آن از دیگر برنامه‌های صدا و سیما بیشتر است. تا پاسی از شب ۱/۵ تا ۲ میلیون نفر بیننده دارد. خود صدا و سیما به این نتیجه رسیده که برنامه‌های خوب که براساس نیاز مخاطبان باشد مورد استقبال قرار می‌گیرد. می‌شود مانند برنامه‌ی ۹۰ برای زمینه‌های هنر، سیما و موسیقی هم برنامه داشت. شاید بشود گفت که مشکل اساسی ما انحصار است.

انوری: ما متأسفانه دنبال این هستیم که مسوولان بیایند برای ما فکر کنند. دیگران برابیمان فکر کنند در مدیریت شهر دنبال این هستیم که دیگری برای ما تصمیم بگیرد به گفته‌ی آقای حسینی، بیایم برای شب یک مرکز رفاهی - فرهنگی راه بیندازیم. این همه مراکز چند منظوره دارد تأسیس می‌شود، مثل مجتمعی که به تازگی پایین پارک ملت راه افتاد یا مجموعه قدیم آزادی که اکنون راه‌اندازی شده. کدامیک ساعت ۱۰ یا ۱۱ شب کار می‌کنند؟ در حالی که در کشورهای دیگر مثل سنگاپور مجتمع‌های تجاری ساعت ۹/۵ تا ۱۰ بسته است. اما سینماهاشان تا ۲/۵ - ۴ شب باز است. حتی سینما برای دو نفر که بلیت بگیرند فیلم نمایش می‌دهد. آن سینما زنده است. شهر زیرپوست شب همیشه زنده است. اما مردم زندگی نمی‌کنند، همه خوابیده‌اند. به خاطر دارم بچه که بودم با شروع آهنگ سریال جانی دالر، پدر می‌گفت: "برو بخواب" و ما عادت کردیم که شب‌ها بر اثر یک حادثه بخوابیم. چه اشکالی دارد که یک رشته از کارهایمان را شب‌ها انجام دهیم.

مدیریت شهری تجربه کرد که شب‌ها پسماندها را گردآوری و ترابری کند و خیلی هم موفق بود. تجربه کردیم که آپشنی و رفت و روب را پنج صبح کنیم تا گذر ماشین‌ها سر تا پای رهگذران را خیس نکند.

یک چنین چیزهایی باید برنامه‌ریزی شود. قطعاً کسانی که سیاستگذار هستند می‌توانند چنین جمع‌ی را در شکلی بزرگتر گردآورند و بیروستند. شما برای شب‌های خودتان و مردم چه برنامه‌ای را پیشنهاد می‌کنید؟ ما در حوزه‌ی کاری خودمان برنامه‌ریزی کردیم که همکاران در واحد اتفاقات یک رشته سرویس‌های وابسته به روشنایی، پست‌های برق و خطوط شبانه‌نگام انجام بدهند. درست مانند اتوبوسرانی که شب‌ها همه کارهای اتوبوس را انجام می‌دهند که برای صبح آماده باشد. ما هم برای صبح آماده‌ی سرویس دهی باشیم.

واضعی: به این موضوعی که داریم بحث می‌کنیم خیلی

گسترده است. بیایم این چند نفری که کنار هم هستیم درباره‌ی سامانه‌ی ۱۲۱، ۱۲۲ و ۱۲۵ ببینیم به جایی می‌رسیم؟ ما در حوزه امداد رسانی ۳۰ تا سازمان و نهاد داریم که ۳ نفر اینجا کنار هم هستیم. آیا می‌توانیم به سامانه‌ی واحدی برسیم؟ در بخش آتش‌نشانی میان آتش‌نشان و ماموران اورژانس پیوند تنگاتنگی هست آتش‌نشانان هنگامی به محل حادثه می‌رسند. دانسته‌ها و تجربه‌های پزشکی اولیه را به سختی دارند، بقیه با ماموران اورژانس است. ما تفاهم کرده‌ایم با اورژانس کشور که نیروهای آنان در آتش‌نشانی باشند آیا این تفاهم در بحث کلان یا دیگر سازمان‌ها هم شدنی است؟ آیا آنها هم در این زمینه مانند کشور ژاپن سیستم واحدی دارند. سخن بعدی این است که آتش‌نشانی در تمام دنیا حالت نظامی و شبه نظامی دارد. در کشور ما هم درجه‌هایی تعریف شده. می‌خواهم بگویم که ایستگاه در واقع مانده‌گاه آتش‌نشانان است، اما میلان کاری آن‌ها نیست. میدان نبود آنان روز حریق و حادثه است.

که یک نفر تقاضای برق می‌کند وابسته به شهرداری است تا هنگامی که می‌خواهد خدمات بگیرد. اگر یک نفر کوچه نداشته باشد ما نمی‌توانیم به او سرویس بدهیم. در وسعت زیاد هم مانند سال‌های ۷۹، ۸۰ و ۸۱ که دیدیم شهرداری‌ها بی‌محابا مجوز دادند و خانه‌های یک طبقه شدند ۴ یا ۵ طبقه‌ی ۲ واحدی. در آن روزها جای کار من ۱۷ شهریور بود و محدوده‌ی پیروزی و نهران نو بیشترین ساخت‌وساز را داشت. تا آمدیم بخش بودجه و اعتبارات را تأمین کنیم به ویژه در خیابان "سفید کوه" رویه‌رو شدیم با یک تغییر ساخت‌وساز که ما را با مشکل روبه‌رو می‌ساخت. می‌خواستیم برق در خواست کننده را تأمین کنیم فضای مناسب برای ساخت پست برق نبود. می‌خواستیم پست هوایی بگذاریم. ساخت‌وسازها چندان پیشروی داشت که این کار را ناشدنی می‌کرد.

اگر آن یکپارچگی با شهرداری وجود داشت، در همان گام اول این مشکلات از میان می‌رفت.

جای خوش وقتی است که با بودن آقای قالیباف در شهرداری تهران و مدیر عامل برق آقای مهندس ترابی تفاهم‌نامه‌ای دارد شکل می‌گیرد و بخشی از آن عملیاتی شده. پوشه‌ی رایانه‌ای مجوزهای شهرداری به دست ما می‌رسد و خیلی از کارها دارد یکسان‌سازی می‌شود. دلیلی ندارد که همه ما در یک جا بنشینیم. دیروز همکاران ما از ستاد بحران شهر تهران بازدید کردند. در دوپست نقطه از شهر پایگاه‌هایی درست می‌شود که ما سهم داریم و آنجا هم سهم دارد و گاز هم و این کار کنسوری وارد می‌شود. از این طرف ما انبارهایی داریم که هم‌فای فضای انباری نیست. آتش‌نشانی و اورژانس می‌توانند در این جاها پایگاه بسازند. از طرفی اگر ما زیرساخت‌های مخیراتی می‌داشتیم تمام این مشکلات با تعاس بی‌سیم حل می‌شد. الان سیستم "راديو تراک" ها دارد راه می‌افتد و می‌توان این کانال افزایش پیدا خواهد کرد. می‌توانیم این بستر را آماده کنیم و یک مدیریت فراگیری می‌خواهد روی این قضیه که همه با یک بی‌سیم در حدود گستره تهران از هر واقعه‌ای باخبر بشوند و این نیازی است که همه باید به سمت آن بروند.

مختاری: در نظریات و اطراف رودخانه‌ی کن اگر سروسامانی می‌داشت می‌شد مثل کنارهای زاینده‌رود اصفهان، اما شبی نیست که ۱۰ تا درخت قطع نشود و ساخت‌وساز سرپلند نکند. صبح که رنگ به شهرداری می‌زنیم می‌آیند و تخریب می‌کنند و از ساعت ۲ و ۴ بعد از ظهر که کار شهرداری تمام می‌شود، آنها دوباره ساخت‌وساز شبانه را آغاز می‌کنند.

اصلاً باغ‌های طرفت "ریدی تهران" از بیسن رفته. الان همین بلا دارد سر رودخانه‌ی کن آوار می‌شود. یک چار دیواری می‌کشند و درخت‌ها را راره می‌کنند. به نظر من رسیدگی در شب خیلی مهم‌تر است.

خوبیلا: آقای مختاری شماره آینده ما درباره محیط‌زیست

خوبیلا: پیشنهاد می‌کنیم که میان واحد و یکپارچه تفاوتی فائزل بشویم. واژه واحد، یعنی گرد آمدن در یک جا، بلوکه و یکی شدن، اما یکپارچه، یعنی هسته‌هایی متفاوت که با زنجیرهای به هم پیوندند در جایی اگر بنا باشد ۴ تا ۵ بخش یا همگی بخواهند وارد کار زار شوند و در جای خود عمل کنند. ما واژه یکپارچه را پیشنهاد می‌کنیم. در اینجا منظور وزارتخانه‌های مختلف است. بنیاد مثلاً وزارت نیرو که از شهرداری زاده شده و اینک وزارتی است که در جایگاه ویژه ای نشسته است، اما هدف کوچک و بزرگی نیست و اینکه چه کسی در کجا نشسته است، به گونه‌ای سازماندهی بشود که به هم پیوند داشته باشند با برنامه‌های هماهنگ.

روحانی: در هنگام حوادث، مدیریت شهری در شب مانند روز در هم تنیده است این را در رخدادهای مختلف دیده‌ایم. در شبی و در برخورد خودرویی سواری با یک تیر برقی که به کشته شدن دو سرنشین خودرو انجامید. تنها با زدن یک بی‌سیم، پلیس، آتش‌نشانی، اورژانس و ماموران شهرداری آمدند زیرا تیر برق افتاد و برق اتصالی داشت و وضعیت خطرناک شده بود. در گامی کاملاً بهتر است با محوریت شهرداری، همه‌ی نهادها تفاهم‌نامه‌ای داشته باشند.

انوری: ما هم اعتقادمان همین است. به قول شما یک مقاومت‌هایی در پاره‌های زمینه‌ها می‌شود که ناشی از نگاه‌های سیاسی است. در تنگنایی که تابستان سال پیش با یکی از سامانه‌ها برای از میان برداشتن مشکلات ناشی از خشکسالی داشتیم. بیش از کمک‌رسانی آنان و یا بررسی مسائل فنی و زیرساخت‌ها و آمادگی، در پایگاه شبکه‌ی آنان اعلام شده بود که ما داریم این کار را انجام می‌دهیم و این یک اطلاع‌رسانی مغرضانه بود. من خودم اعتقاد دارم که در کار برق از همان آغاز



حسن حقیقی





حبیب... واقعی



شهری خواهد بود در این زمینه گذشته از مساله بازدارندگی، فرهنگسازی بسیار اهمیت دارد. مردم باید در جریان قرار بگیرند. آن حرفی که شهردار ۱۳۲۲ خ اینهاج گفت و باز هم از او قدیمی‌تر در ۱۳۹۹ گفته شد که اگر بتوانیم به مردم تفهیم کنیم اینجایی که دارند زندگی می‌کنند، یعنی شهر، خانه بزرگتر آنهاست و مال خودشان است این دشواری‌ها پیش نخواهد آمد و این کار برای شهری ۸-۹ میلیونی، کار آسانی نیست! دادن این فرهنگ برای شهری که بیشترین جمعیت آنها هستند، کار آسانی نیست، زیرا هر کس برای خودش، دست به کار می‌زند.

روشنمایی: زندگی شهر ۲۴ ساعته است و برای همین شهروندانش هم باید برنامه‌ی ۲۴ ساعته داشته باشد. اگر این گونه به قضیه نگاه کنیم، حالا در حقیقت ما هستیم که جلوتر از مشکلات می‌توانیم راه کاری برایشان داشته باشیم، یعنی به گونه‌ای که یک رشته مشکلات اصلاً پیش نیاید. آزموده‌ایم که شهری وقتی در ۸ ساعته، ۱۰ یا ۱۲ ساعت روشنائی روز نتواند نیازهای خود را برآورده سازد، تاچار کارش به شب کشیده می‌شود. بازار تهران کانون کارهای تجاری ساعت کارش از ۹ صبح تا ۳ بعدازظهر است در حالی که ساعت خرید مردم به ویژه در پایان هفته ساعت‌هایی پس از این زمان خواهد بود و همین نشان می‌دهد که بازار کارکرد خودش را ندارد! از یک سو گفته می‌شود باید ساعت کار پیشگان در روز تغییر کند تا مشکل آمد و شد و راه‌انداز (ترافیک) حل شود. این کار انجام نمی‌شود و ترافیک باامدادی داریم. از دیگر سو برای پیشگان سقف ساعت کار می‌گذاریم. مثلاً رستوران‌ها و قهوه‌خانه‌ها تا ساعت ۱۲ شب باید تعطیل کنند. من فکر می‌کنم تا هنگامی که این ضعف برنامه‌ریزی هست این قضیه به جایی نمی‌رسد و نهایت این می‌شود که مدیریت شبانه‌ی ما مدیریت بحران می‌شود؛ یعنی منتظریم که مشکلی پیش بیاید و نجاتش بدهیم. کارهای شبانه هم که خوب انجام می‌شود به علت خلوت بودن است.

در این باره که گفته شد شهرداری‌ها وارد حوزه‌های اوقات فراغت بشوند جای سخن بسیار است. می‌گوییم تربیت بدنی باید در زمینه‌ی ورزش قهرمانی کار بکند، ورزش همگانی از آن شهرداری است، اما چون چنین دیدگاهی در آنجا حاکم نشده، خیلی از ما خرده می‌گیرند که چرا شهرداری وارد کار ورزش شده؟ درباره‌ی فضاهای فرهنگی، جایی را می‌سازد و آماده می‌کند. آنگاه بر سر اینکه اینجا چه کارهایی باید شود، به یکباره چند نهاد می‌آیند و وارد کارزار می‌شوند. واقعیت اینست که برای یک شهر بزرگ نیازسنجی ۲۴ ساعته لازم است و بر این اساس برنامه‌ریزی باید انجام شود. به گمان من در گام دوم وارد مرحله‌ی اجرایی قضیه بشویم. یک رشته زیرساخت‌هایی داریم اگر می‌خواهیم شب مانند روز شهر بویا بشود باید روشنائی داشته باشد. می‌بینیم که وارد بخش "نورپردازی" شده‌ایم که هنوز یک نگاه علمی به آن نشده است. درباره

بانه‌های برقی چون مدیریت یکپارچه نبود، پول برقی مصرفی آن به اندازه‌ی شده که شهرداری توان پرداخت آن را ندارد. در مدیریت یکپارچه شبانه مشکلات کمتر است و دست بازر، اگر این کار به خوبی انجام شود می‌تواند الگوی خوبی برای روز هم بشود. بهتر بود که یک کارشناس مذهبی هم بود که باورهای مذهبی ما چگونگی‌اند بالاخره ما روی شهر ۲۴ ساعته تأکید داشته باشیم یا نه؟

روحانی: یک رشته کارهایی هست که مسوولان برایش برنامه نداشتند و خود مردم خود به خود مسوولان را به سوی بروند که آن کار را انجام دهند. کارهای امدادی خودشان را در شب بیشتر نشان می‌دهند. الان هم بسیاری از کارهای خدماتی به شب و نیمه‌شب کشیده می‌شود، مانند رفت و روب که گفتم چیزی که ما از آن غافلیم نیازهای شب شهر است و به عنوان مسوول شهر به سویی می‌رویم که مردم به ما برنامه بدهند. چرا پارک شبانه به راه می‌افتد، برای اینکه در طول روز مردم سرکارهایشان هستند و شب می‌روند در جایی دور هم باشند که بیرون از خانه جایی نیست. در کشورهای حتی مانند سوریه که جهان سومی است شب مغازه‌ها ساعت ۹ تعطیل می‌شوند. اما تفریحگاه‌ها تازه باز می‌شوند. چندی پیش که در آنجا بودم از نزدیک دیدم که برخی محل‌ها در طول روز تعطیل بود در خود دمشق چند سینما در روز تعطیل بود و ساعت ۹/۵ تازه فعالیتشان آغاز شد. و یک برنامه‌ریزی برای کسانی که توی خانه‌ها و محافل نامناسب نشوند. از دید تفریحات، ما متع فرهنگی داریم، مشکلات داریم من به عنوان یک پدر شب که بشود در خانه را قفل می‌کنم، اما آیا نیاز فرزند من توی خانه برطرف می‌شود. آیا باید بروم بیرون از خانه یا نروم، اینها را به عنوان یک مسوول تعیین تکلیف بکنیم و بعد هم برنامه‌ریزی بکنیم برای یک جای سالم.

تعمیرات: یعنی نظر شما اینست که نخست نیازها را پیدا بکنیم و بعد کار کنیم؟

روحانی: نیازها مشخص شده، همان گونه که برای حوادث و رخدادها و اتفاقات مشخص است!

تعمیرات: تعدد این خواسته‌ها در لایه‌های مختلف اجتماع به اندازه‌ی فرولان است که باید بررسی جمعی بشود. باید رفت و دید و نیازها را سنجید و بعد رفت به سوی برنامه‌ریزی که چگونه باشد، بعد قانونی داشته باشد یا خیر. هیچکدام از حضراتی که در اینجا نشستند کارهایشان مبنایی قانونی ندارد، چه آب، چه برقی. این تنها نیاز است که آنها را به این سو کشانید، آقای حقیقی اگر موافق هستند توضیح بدهید؟

حقیقی: به اعتقاد ما آفریننده انسان برنامه زندگی او را هم معین کرده است. روز برای زندگی و معیشت ما و شب را پوشش و لباس ما قرار داده‌اند. شب برای آرامش و تجدید

قوا است. (وجعلنا نو مکم سائنا، وجعلنا الليل لباسا، وجعلنا النهار معاشا)، برخی فعالیت‌ها با توجه به گسترش شهرها به ناچار در شب هم ادامه دارد که معمولاً مشکلاتی را هم برای پرسنل ایجاد می‌کند. چرا که این ساعت‌ها ساعت معاش نیست. شاید حداکثر ۵ درصد مردم شغل شبانه فعال دارند. اما برای شهرها برنامه‌های خاصی می‌توان تعریف کرد. اما شرایط جامعه به گونه‌ای شده که برنامه‌ریزی برای روز نداریم چه برسد به شب‌ها انرژی نهفته در مردم اگر برنامه نداشته باشد به شکل ناهنجاری بروز پیدا می‌کند. نمونه عینی آن فراوانی خلاقیتی در شب‌ها است. حالا به اشکال مختلف مثلاً ناهنجاری‌های اجتماعی و مشکلات بی‌آمدی آن. اگر ما برای شهرها در شب برنامه داشته باشیم و برای مراکز فرهنگی، ورزشی و رفاهی برنامه‌ریزی کنیم همین تجمع فضاها را مناسب می‌کند و از مشکلات تاریکی شب می‌کاهد حضور خانواده در مراکز فرهنگی، جرأت خلاقیتی را کم می‌کند. اینها مباحث ارزشی هم می‌توانند باشند، مطالعه، ورزش، تفریح و...

اگر این ارزش‌ها حضور نداشته قطعاً ضد ارزش‌ها جایگزین می‌شوند فعال بودن مراکز در شهرها خود مانعی برای ناهنجاری‌ها است مثلاً مساجد چرا فعال نیستند، چرا پایگاه اجتماعی نیستند، چرا برنامه‌ریزی برای فعالیت پیوسته آنها نداریم. مساجد محیط مناسبی برای فعالیت هستند. به خاطر متلا دزدی کفش درب مساجد را می‌بینیم! باید هزینه کرد. برنامه‌ریزی خیلی اهمیت دارد و اینکه هزینه‌های لازم را هم پیش‌بینی کنیم نیازها تقریباً مشخص است و دو مرحله بعد باید تبیین و برنامه‌ریزی عملیاتی کرد. فضاهای مناسب جایگو هستند مثلاً محرم فضای خیلی مناسبی در شهرها ایجاد می‌کند و استفاده‌های چند بُعدی از ساعت‌های ظاهراً غیر سفید می‌شود. باید این فرهنگ و جوهر مختلف گسترش داد. البته قطعاً مشکلاتی در این مسیر وجود داشت. اگر از نگاه

اگر ما برای شهرها در شب برنامه داشته باشیم و برای مراکز فرهنگی، ورزشی و رفاهی برنامه‌ریزی کنیم همین تجمع فضاها را مناسب می‌کند و از مشکلات تاریکی شب می‌کاهد

شهروندی و احساس وظیفه به مسائل اجتماعی شهر نگاه کنیم، خوب پیش خواهد رفت اما نگاه حاکمیتی نه، به عنوان مثال من به عنوان مسؤل ایفا مقاومت خواهیم کرد و مشکلات را بزرگنمایی می‌کنم اما در نگاه شهروندی مشارکت جدی برای مسأله خواهیم داشت، چرا که اصلاح جامعه را به دنبال دارد و دستوری نیست.

مختاری: به مناسب دهه‌ی فجر موضوعی را یادآور می‌شوم. همه قلم‌ها جشنواره را در سینماها می‌بینید که چه استقبال می‌شود. یک ماه پیش جشنواره‌ی موسیقی بود که مردم برای تکنوازی محمدرضا لطفی در کاخ سعدآباد بلیت را تا ۱۲۰ هزار تومان هم خریدند. شب اگر موسیقی خوبی ارائه بشود مردم دیگر به موسیقی غرب گوش نمی‌دهند. می‌دانیم که بیشتر آدم‌ها از هر گروه و دسته و سبکی ماهواره دارند. امکان برای موسیقی خوب و با ارزش که فراهم بشود، دیگر ساخته‌های لوس آنجلسی رنگ می‌بازند. گذشته از این تا جایی که من می‌دانم و شما هم حتماً شنیده‌اید، تمام شهرداری‌های دنیا یک ارکستر بزرگ در حد و اندازه‌ی ارکستر سمفونی دارند که هزینه‌اش را شهرداری می‌پردازد. دو سال پیش حرف‌هایی بر سر زبان‌ها افتاد که شهرداری تهران می‌خواهد ارکستری را سازمان بدهد. چنین ارکستری خودگردان خواهد شد، بدون اینکه هزینه‌بر باشد. از راه فروش بلیت ارزان به ویژه در ساعات اولیه شب در روزهای تعطیل و عیدهای مختلف این کار می‌تواند به شکوفایی موسیقی فخم و با ارزش کمک بکند و اوقات فراغت شهروندان را به بهترین شکلی پر کند. این نمونه در ورزش هم می‌تواند رخ دهد. این همه زمین خالی در تهران داریم. نمی‌دانم چرا کاری نمی‌شود و بچه‌های محل بناگزیبر خودشان زمین را آماده می‌کنند.

مطیبا: داریم به پایان وقت می‌رسیم. در این نشست ناهمگن. تنها می‌خواستیم موضوع را مطرح بکنیم و بگذاریمش پیش روی مخاطبان، همین!

صفری: بگذارید من حرف‌هایم را جمع‌بندی کنم. فکر می‌کنم که هم مردم و هم ساختار حاکمیت باید نوع نگاهش را به شب تغییر دهند. آدم‌ها شب را در خواب می‌بینند. بسیاری بیدارند و می‌خواهند مثل روز زندگی کنند بنابراین شهر هم باید زنده باشد. به نظر من باید اولاً یک آسیب‌شناسی جدی از شهر بشود. بعد برای شهروندانمان نیازسنجی بکنیم، نیازها و آسیب‌ها را گردیم بیاوریم و سپس برنامه‌ریزی بکنیم. حلقه‌ی گمشده برنامه‌ریزی برای اجرای آن، مدیریت است که باید برای به نتیجه رسیدن آن برنامه نظارت و بازرسی کنیم. اگر چنین چرخه‌ای به سورت علمی - تخصصی پیگیری بشود به نتیجه خواهد رسید. امیدوارم این بحث را که شروع کردید از سوی کسانی که در این حوزه مسوولیت دارند پیگیری بشود و به نتیجه‌ی برسد که بتواند جامعه را یک گام به جلو ببرد.

مطیبا: ماهنامه این نشست را ۵ هزار بار تکرار خواهد کرد تا نزدیک به همین شمار آدم آن را بخوانند، امیدواریم! آقای نوروزی توضیحی درباره‌ی سخنان آقای مختاری درباره طرشت دارند، بفرمایید؟



هاشم نوروزی





محمود سخاری



نوروزی: در آغاز ساخت وسازها غیر مجاز بود. اما بند ۲۰ ماده‌ی ۵۵ قانون شهرداری‌ها که بخشی از آن ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری است، به بیشکاف غیر مجاز اشاره کردید که اجرائیات باید این کار را انجام دهد. تهران بسیار گسترده است، گروه‌های بازرسی شبانه هم هستند، اما موضوع همکاری نهادهای دیگر مانند نیروی انتظامی، دادگاه‌ها، وزارت مسکن و شهرسازی در میان است، که رأی به انتقال می‌دهند یا پلمپ می‌کنند. برای انتقال جاهایی داریم، اما گاه ساختار انتقال درست نیست. در یک جا که بسته می‌شود از جای دیگری سر درمی‌آورند. دیربازی زیباسازی شهری باید بگوییم که واقعاً کم کار شده است. زیباسازی شبانه‌ی شهر را بسیار تأثیر گذاری می‌دانم و شب شهر را پویا می‌کند.

انوری: درباره طرح مساله که گفته شد در رشته‌های علوم اجتماعی و ارتباطات اجتماعی کارهای خوبی در کارشناسی ارشد دارد انجام می‌شود. به هر دو موضوع از یک جا کلید خورده، باید آن اندازه گفته بشود تا ملکه ذهن گردد. موضوع بعدی زیباسازی شهر در شب است. چرا همیشه انتظار داریم که دولت برای ما نورپردازی بکند. چندی پیش ساختمان ۴ طبقه‌ای را در یکی از کوچه‌ها دیدم که با لامپ‌های کم مصرف بسیار زیبا نورپردازی شده بود. از پارتاب نور این نما کوچه هم روشن شده بود. در بسیاری از کشورهای پیشرفته، چیزی به نام "روشنایی معبر فرعی" نداریم. تنها بلوار و خیابان‌های اصلی روشن هستند. معبرها و کوچه‌های فرعی از نورپردازی ساختمان‌ها بهره‌برداری می‌کنند. من آماری را عرض کنم که متأسفانه یا خوشبختانه نزدیک به ۲۰ گیگاوات ساعت انرژی در شهر تهران برای روشنایی صرف می‌شود یعنی چیزی برابر تولید نیروگاه شهید رجایی یا آن حجم سرمایه، کار می‌کند تا شب شهر روشن باشد. تازه با این حجم که ما نورافشانی کرده‌ایم، شهرداری هم یک رشته چراغ‌های تزئینی افزوده است. از آن سوی دیگر مغازه‌دارها هم هر یک نورافکن (پروژکتوری) را کار گذاشته‌اند. برای اینکه مغازه‌شان را دزد نزنند. بنابراین فضایی که باید در اندازه چهار پنج لوکس روشنایی ۱ داشته باشد، بالای ۲۵ لوکس روشنایی دارد. شدت روشنایی یعنی از روز هم روزتر، خورشید هم یک چنین همتی را ندارد که ما داریم به خرج می‌دهیم! خواهش می‌کنم در این زمینه وارد گفت و شنود بشویم.

رستمخانی: ببینید نمی‌شود شهر را موجودی خیلی فعال دانست مگر مثل روز بشود. برای همین خواستار آمدن مسوولی از اداره برق شدیم. این فرض ما بود که روشن شدن مثل روز یعنی انجام کارهای روزانه‌ی شهر در شب و اما موضوع نمای ساختمان و نورپردازی آن برای معابر، باور بر این است "نمای" ساختمان‌ها به ویژه بر خیابان‌ها، اصلاً مال شهرداری است. در همایش که برای "نورپردازی شهری" برگزار گردیده بود،

مطرح گردید که ابزار نوری ساختمان هم جزو مصالح ساختمانی شمرده می‌شود. هم اینک پلی در جوادیه تهران ساخته می‌شود که مشاور نورپرداز هم دارد.

و این کار را برحسب گزینه‌های مختلف از جمله شرایط آب‌وهوایی و... آن منطقه انجام خواهد داد که این آغاز خوبی است. ما سالیانه ۲ هزار مگاوات افزایش مصرف داریم. این برق باید به گونه‌ای تأمین شود. ما اکنون مانند ماهی نوری آب که متوجه خشکی و بی‌آبی نیست. متوجه آب نیستیم، اما این را می‌دانیم که هر فعلیتی به آب وابسته است. حالا برق چون در شب نمود بیشتری دارد. ما حساسیت بیشتری داریم. در تکاپو و جنبش اجتماعی فرضی‌های هست که ما سه رکن داریم: کتاب، بیت (فضا) و رهبری. می‌خواهیم بگوییم که هر کار شهری "برنامه" می‌خواهد و "رهبری" کسی که می‌خواهد آن کار را انجام دهد و فضا.

ما فضای خیلی کمی داریم. برای کار فرهنگی نخستین نیاز فضاست تا این رویداد رخ دهد. شمار سینماها را ببینید. سالن ساخته می‌شود، اما جوانگوی نیاز نیست. شما اگر بخواهید سیگار بخرید، در ۵ دقیقه از هر دستفروشی می‌توانید تهیه کنید، اما برای یک محصول فرهنگی علاوه بر بهای آن هزینه‌های غیر مستقیم زیادی باید بپردازید. این که می‌گویید مردم برنامه‌ریزی کنند درست است، اما مردم هم باید آموزش ببینند. هم اینک تأکید شهرداری بر روی "محله محوری" است. امنیت صحبت خوبی است، یعنی اجتماع خودش امنیت می‌آورد. اگر فعالیت شبانه داشته باشیم، جلوی خیلی از چیزها گرفته می‌شود. این روزها "نگهبان محله" آمده اما اگر کوی و بزرگ (محله) به گونه‌ای فعال و پرتکاپو باشد و شب‌ها تعطیل نشود، خود به خود بسیاری از دشواری‌ها از میان برداشته خواهد شد.

مطلبی: ماهنامه امیدوار است که این گشایش خوبی برای فرصت‌های دیگری باشد که موضوع را گسترده‌تر مطرح کنیم. **مختاری:** تنها یک نکته را یادآور بشوم. من چند سالی است که تهیه کننده "رادیو گفتگو" هستم این رادیو بسیار اختصاصی است و برای مسوولان بخش می‌شود. اگر خود ناطمی (سانسور) در خود ما نباشد، مسوولان آن‌قدرها حساسیت در برخی موارد ندارند. من با همه‌ی وزیران که به رادیو گفتگو آمده‌اند، صحبت کرده‌ام. با این سن و سال تشخیص من اینست که آنان این حساسیت‌های ما را ندارند، اگر فرض بفرمایید، شهرداری بگوید "تهران نیاز به ۳ تا ۴ آرکستر" خوب دارد که فعالیت هنری بکنند. خدا را شاهد می‌گیرم که مسوولان رده‌ی بالای کشور مخالفتی ندارند. چون نگاه آنها از بالاست.

مطلبی: به امید تکرار این موضوع و با سپاس از وقت و حوصله‌ای که به ما دادید.



نورپردازی سیمای شهری و بررسی جایگاه کالبدی آن در ساختار عرصه‌های عمومی شهر

مهدی حبیب مقدم
 کارشناس ارشد معماری (mehdi8719@yahoo.com)

کسب می‌نماید و سبب ایجاد بستری آگاهانه در ذهن مردم گشته و این موضوع گاه چنان قوت پیدا می‌کند که مردم متقابلاً در آن انضباط کالبدی تأثیرگذار و سبب پیدایش محیطی خواهد شد که (خواسته یا ناخواسته) نسبتاً به آن احساس تعلق پیدا می‌کنند.

به همین دلیل در یک نظام شهری متوازن بین اجزاء و محیط روابط سازگاری وجود دارد، و حضور هرگونه عنصر خارجی، نامتعارف و ناهمگون سرعت نمایان شده و تکرار (ناآگاهانه و بعضاً عامدانه) آن است که محیط را دچار اغتشاش می‌نماید.

اکثر مدیران و کارشناسان ما در عمل بین ذهنیت و عینیت تفاوتی نمی‌گذارند و به آنچه در ذهن شهروند می‌گذرد اهمیت نمی‌دهند. ایشان در تئوری و عمل، به تصاویری که شهروند ایرانی بر اساس تجربیات فردی و جمعی خود در طول

در ابتدا می‌بایست اذعان داشت که سیمای و منظر تبلور بصری و کارکردی مجموعه عناصری هستند که سامانه فضاها و مکان‌های شهری را معنی‌دار می‌کنند. منظر (Scape) بر بازتاب معنی‌دار ترکیب عناصر و عواملی دلالت می‌کند که خارج از تأثیرات ذهنی ناظر وجود دارند. سیمای یا تصویر ذهنی (Image) حالت و کیفیتی از فرم، منظر و یا سامانه بصری - کارکرد فضاها و مکان است که در ذهن ناظر، کاربر و کلاً مردم معنی پیدا می‌کند و معمولاً بر اساس مجموعه عوامل و عناصر محیطی که بر آنها احاطه دارد و بر زندگی فردی و جمعی‌شان تأثیر می‌گذارد، ویژگی‌های منظر و کلاً فضاها و مکانها را در ذهن خود پردازش نموده و آن را درک می‌کنند.

این سامانه درونی در پی سالها تجربه از محیط پیرامون خود و بدلیل شیوه‌های تطبیقی ذهنی و پالایش داده‌های بی‌شمار، توانایی ممیزی و تشخیص حوزه‌های مطلوب را از غیر آن

گیرد و نشانه های شناسایی شده در روز را با یافته های شبانه به هم ارتباط داده، منظر روز را در هنگام شب بازسازی کرده، بر محیط تسلط کافی بدست می آورد. در این قواصل منشأ نور و شعاع روشنایی آنها تعیین کننده است. چرا که این ویژگیها امکان پیوستگی و تداوم بدون خطا را در تداوم نقاط میسر می سازد.

نکته های کوتاه در مورد تصویر

چنانچه سیما را همان تصویر ذهنی شهروندان بدانیم و اینکه چه تصویری یا چه ویژگیهای کمی و معیارهای ارزشی به لحاظ کیفی در ذهن تاثیرگذار بوده و پالایش آن در ذهن ناظر موجبات واکنشهای مناسب عملکردی در شهر می گردد. لذا لازم است در خصوص تصویر و ارکان سازنده آن مطالب کوتاهی را در مورد عناوین ذیل مطرح نمود.

- ترکیب بندی
- ساختمان
- رنگ
- ساختار

ترکیب بندی: مقصود محل قرارگیری اجزاء تشکیل دهنده تصویر فارغ از موضوع و توجه اصلی بر فضای منفی خلق شده در بین آنهاست.

ساختمان: که منظور در میزان تیرگی و روشنی و سهم و نقش هر یک در وزن تصویری آن است.

رنگه: که به سبب مفاهیم بصری در تصویر توزیع می گردد. ساختار: و آن حکایت از روابط مابین اجزاء تشکیل دهنده خواهد داشت مستقیماً در تعیین فضای منفی دخالت دارد.

زمان و ماهیت ادراک انسانی :

زندگی جریان پیوسته تجربه است. هر کنش یا لحظه از زمان پیامد تجربه ای است پیشین و آستانه ای تجربه ای می شود که قرار است رخ دهد. اگر بپذیریم که یکی از هدف های زندگی دست یافتن و جریان پیوسته از تجارب همگون است. آنگاه رابطه فضاها با یکدیگر که در ظرف زمان تجربه می شود در طراحی پیش می آید. بررسی ساز و کار ادراک منظر شهری، بدون شک در چارچوب ساز و کار محیط مصنوع جای می گیرد که با هدف ارتقای کیفی محیط به ویژه محیط های شهری مورد ملاحظه قرار گرفته است. مفاهیم کلی ادراک انسانی نباید تنها در حالت سکون مورد نظر باشند، زیرا بخش اعظم این فرآیند در هنگام حرکت در فضاهای شهری است که تحقق می یابد. درک از واقعیت های فضایی و مفهوم گستردگی و ساخت، موجب معرفت به زمان می شود و اینجاست که حرکت را می توان ترکیبی از فضا - زمان دانست.

از دلایل اصلی تجرکات شهری می توان به عوامل عملکردی

تاریخ، در ذهن خود از مکان های زندگی اش پرورانده است. بی توجه اند. به این دلیل میان سیما (تصویر ذهنی) و منظر (شرایط ایمنی قابل درک) تفاوتی قائل نبوده و نادیده گرفتن همین مهم است که مداخلات شهری خود به مثابه معطلی شده اند که مکرراً دامنه اغتشاش بصری را گسترش می دهد. "لذا رهیافت هنجار، مستلزم تعامل متعادل عناصر سازنده آن خواهد بود و همانطور که شناخت و تفکیک عناصر سازنده در گروه های همگن بمنظور تعیین و تبیین تعاریف کارگرنی و عملکردی مهم می باشد روابط فی مابین این اجزاء محوری ترین قسم از آن سامانه در ایجاد فرم و تبلور شکل خواهد بود".

سیمای شبانه شهری

با مرور آنچه گفته شده بی درنگ تصاویر متنوعی از مناظر شهری در ذهن خواننده متبادر می گردد. نکته ظریف آن است که عموم این تصاویر مربوط به بخشهای گوناگون فعالیتهای روزانه شهری است. چرا که مهمترین عامل در رؤیت و دریافت های بصری همانا روشنایی و به رغم طعم فیزیکی آن نور است. مهمترین تفاوت شبانه روز همانا تکرش و دریافت جامع از تمامی عناصر محیطی در روز، مستقیماً مجزا نمودن و تشخیص کالبدی عناصر در شب است. که اولی را اختیاری نیست و شب هنگام به مدد تکنولوژی و دستاوردهای بشری است که می توان آن تأکیدات و تشخیص های کالبدی را نمایان ساخت.

مطلب قابل توجه آن است که میزان انطباق تصاویر ذهنی از سیمای روزانه شهری با آنچه در شب توسط شهروندان رؤیت می گردد می تواند ملاک مهمی در جهت ایجاد "منظر شبانه شهری" باشد. از سویی با توجه به معیارهای ساختاری در ایجاد تصاویر و خلق مفاهیم مشابه آن در ذهن ناظر، لازم است در خصوص روشی بخشیدن به وجود، لبها و سطوح چه بصورت متمرکز، خطی و یا به صورت پهنه های متنوع به جنبه های تصویری توجه شایسته نموده و بنظر می رسد با ایجاد این بستر توانایی لازم در خلق تصاویری معمارانه، به مثابه ایجاد سیمای مطلوب شبانه از شهر و کوشش جهت ارتقاء کیفیت در عرصه های عمومی شهر محیا گردد.

در هیچ فضایی مگر با تدبیر پرهزینه نمی توان روشنایی و نورپردازی، در حد روشنایی روز به وجود آورد و اگر چنین کاری عملی باشد منظر را نمی توان در سیمای شب زنده کرد. انسان در این فضاها نشانی را از دست می دهد و تسلطش بر محیط از بین می رود. در نتیجه ترس از خطا و گم شدن او را در بر می گیرد. برای غلبه بر این وضعیت متوسل به تأمین مصنوعی نور می شود. ولی تاکنون نتوانسته شرایطی را ایجاد کند که تفاوت روز و شب را از میان بردارد، اما سعی کرده از توان خود حداکثر بهره را ببرد. در این راه او ذهنیات خود را به کمک می

کار، سکونت، تفریح و تفرج و ارتباطات اشاره نمود که در این صورت می‌تواند تصویری از فعالیت شهری را نمایان ساخت.

ماتریس تعامل:

چنانچه پیشتر در خصوص نحوه ارتباط عناصر و اجزاء در سیما و منظر شهری مطالبی آورده شد، به نظر می‌رسد که این مقاله مجال بررسی کمی و کیفی این موضوع را نیافته و بسط آن را نیازمند پژوهشی بلند می‌داند در این راستا و به منظور تبیین موضوع و طرح صورتی از مسئله عنوان می‌گردد.

همانگونه که سالهاست در منشور آتن عملکردهای تعریف کننده شهر با عناوین کار - سکونت - تفریح یا تفرج و ارتباطات عنوان گردیده از یکسو و عناصر "لینچی" از سوی دیگر در تعریف خوانایی شهر ماتریسی را به وجود می‌آورد که با اضافه نمودن زمان به عنوان مرتبط کننده نقاط تصویر و خالق مفهوم حرکت، می‌تواند فضای ذهنی ما را که مشتمل از حالت و کیفیتی از فرم، منظر و یا سامانه بصری و کارکردی است بدست آورد، از این رو است که می‌توان سناریوی شبانه شهری را چنین عنوان نمود. با پایان یافتن روز، زمانی که عموم شهروندان از فعالیت های روزانه خود فارغ شده و محل کار یا سکونت خود را ترک کرده و بمنظور تفریح یا تفرج و برقراری ارتباطات اجتماعی در عرصه های عمومی شهری حاضر می‌شوند، فضاهای شهری هستند که پذیرای حضور ایشانند و کوشش در پذیرش یا عدم آن - توجه به حضور در فضاهای گونه‌گون - پیاده یا سواره - جمعی یا فردی از سوی مردم می‌تواند نتایج حاصل از تطبیق عوامل سه‌گانه ماتریس مفروض باشد. در این میان ایجاد جلوه هایی با استفاده از دستاوردهای فیزیکی و منابع نورانی در شب تعاریف متفاوت از روز را در ایجاد مکتب - حرکت - حصول اطلاع - امنیت - آرامش و دیگر نیازهای بشری را پاسخگوست. تشخیص مسیر پیاده روها از سواره - اماکن خدماتی - اماکن مذهبی - ساختمانهای تاریخی - میادین شهری - ورودی‌ها - پلها و ... مجموعه عناصر کالبدی هستند که در ماتریس تعامل شکلگیری از ذهنیت شهری را خلق می‌نمایند.

در اینجااست که منابع مختلف نوری اعم از خطی یا پهنه های روشنایی ابزاری است تا با تأکید یا عدم تأکید بر وجه کالبدی عناصر (راه - لیه - نشانه - محله - گره) سیمای متفاوتی از شب شهری را در ذهن شهروندان ایجاد نموده و همچنین تنوع حاصل را به منظور تأمین نیازهای متناسب با خواسته های زمانی آنها فراهم آورد. در این خصوص تبلیغات تجاری بر روی تابلوها و بیلبوردها و مانیفورهای عظیم‌الجثه در شهرهای صنعتی را به عنوان شایع ترین آنها عنوان نمود و در مقابل از ارائه جلوه‌های ویژه از اماکن مذهبی - تاریخی و بناهای یادمانی نیز یاد کرد. در این میان شهری مثل تهران



با تمامی دستاوردهای مختلف (کالبدی - تجاری و ...) خود شاخص ترین پدیده بی برنامه در شهرهای کشور بوده و شاید اصفهان بدلیل فراوان و بیشینه تاریخی - فرهنگی خود جلوه ای بهتر از سیمای شبانه را ارائه داده، چراکه برخورد مناسب از مهمترین عنصر کالبدی شهر یعنی زاینده رود و دست ساخته های بشری با غنای فرهنگی بر روی آن از سوی مستولین و متولیان دچار آشفتگی نشده و چهره ای خوانا و متناسب از فضای شهری خود را جلوه داده‌اند.

ارایه های شبانه شهری

در بین تمامی ملل که با فرهنگها و مذاهب مختلف با جغرافیای گونه‌گون شب‌هایی را در طی سال محترم شمرده و برگزاری این‌هایی که پروژات اجتماعی را در بر می‌گیرد، گرامی می‌دارند، کشور ما نیز از آن مستثنا نبوده و شب‌هایی همچون اعیاد ملی و مذهبی خود را با امکانات نورانی تجلی می‌بخشد. در این بین و از مهمترین آنها می‌توان به نیمه ماه شعبان اشاره نمود که از سالیان دور قشرهای مختلف اجتماعی با استفاده از وسایل نورانی به آذین‌بندی‌های متنوع و قابل توجهی می‌پردازند.

این موضوع از آن جهت دارای ارزش و اهمیت است که فرمها و آرایه‌های ایجاد شده در سطح شهر به شیوه کاملاً خود جوش پذیرد می‌گردد و نشان دهنده توجه ناظر و مردم به نقاط مهم و قابل رؤیت در سیمای شهر است. در این نحوی مداخله از آن جهت که استفاده کننده خود به عنوان طراح در خلق چهره‌ای از یک شب شهری یا به میدان گذاشته و ناب‌ترین اثرات و تصاویر ذهنی خود را به منحصه ظهور می‌رساند، قابل اهمیت است.

منابع و ماخذ:

- آزمایشگاه مرکز مطالعات و تحقیقات
- نورشناسی و معماری ۷۳۳
- توسعه فضای و جوامع شهری در بخش
- کتاب معماری شهری دکتر علی
- عالمی
- کتاب جهانی فضای سبز و منظر
- شهری کتاب جعفری و حسن نشر آینده
- ۱۳۸۳
- اصول و فنون شهری و منظر شهری
- نورشناسی معماری دکتر مسعود
- پورقاسمی
- اصول و فنون شهری و منظر شهری
- نورشناسی معماری دکتر مسعود
- پورقاسمی
- اصول و فنون شهری و منظر شهری
- نورشناسی معماری دکتر مسعود
- پورقاسمی

شهر تاریک - شهر روشن

مروری بر امنیت در عرصه های عمومی شهر از دید نظریه ی نوشهر گرایی

علیرضا دانش

مستاد و مترجم تخصصی (Alireza.danesh@gmail.com)



مقدمه

یا غیر قابل کنترل هستند. محلات خاصی که محصور و دارای دروازه ی ورود و خروج هستند. در داخل منزوی هستند و در بیش تر مواقع فضای اطراف آن ها ناامن و خطرناک است. از سوی دیگر، مکان های ایمن و بی خطر، منظم، روشن و پاکیزه هستند. فضای شهری، مکانی است که در آن ها شهروندان یکدیگر را مشاهده کرده و با احساس می کنند که افراد پیرامون نشان موجب امنیت آن ها می شوند. فضاهای شهری ایمن، در پیرامون خود ساختمان هایی دارند که از طریق بازشوها و نیز محورهای دید گسترده ای که می آفرینند، راه خروج از فضا را نشان داده و به ما در یافتن مسیرمان در شهر کمک می کنند. این فضاها به نظر ایمن می رسند، چرا که منظم، تحت مراقبت، دارای نظم درونی و بیرونی، قابل استفاده در تمام طول شبانه روز و مجهز به نظام روشنایی کارآمد و قابل کنترل هستند.

ایمنی شهری شاید بنیادی ترین مسئله ای است که شهرها با آن روبرو هستند. هیچ کس علاقه ای به زندگی، کار، تجارت یا خرید در شهری ناامن ندارد.

ادراک و حقیقت یک محیط ایمن و بی خطر، شرط لازم برای جذب مردم به سوی محلات شهری است. موجبات کاهش آساز جرم و جنایت را فراهم می آورد. اما اگر مردم در یک فضای شهری احساس گم شدن یا محبوس شدن کنند، یا قادر نباشند راه خروج از آن را دیده و یا پیدا کنند، از آن اجتناب می کنند. فضاهای عمومی شهری بدون مردم، یا فضاهایی که توسط دیوارهای صلب یا پنجره های کور (پنجره هایی که توسط تخته های چوبی مسدود می شوند) احاطه شده است، به نظر ناامن و خطرناک می رسند، چرا که مدیریت و یا مراقبت نمی شوند و

۱. روشنایی به مثابه امنیت

روشنایی و نورپردازی مناسب بر میزان امنیت می افزاید و فرصت بزهکاری را نیز کاهش می دهد. حسن ایمنی به نحو محسوس از روشنایی تأثیر می پذیرد. میزان روشنایی مناسب و کنترل شده افزون بر ایجاد حس مثبت در عابران و شهروندان، در آشکار ساختن موقعیت های خطرناک نقش مؤثر دارند. روشنایی عرصه ی عمومی باید به گونه ای باشد تا بتوان چهره ها را از فاصله ی ۱۵ متری تشخیص داد.

اهداف روشنایی امنیتی باید با تأمین میزان نور متناسب در پیاده روها و مسیرهای سواره همراه باشد روشنایی می تواند از غافلگیر شدن مردم به دست تبهکاران جلوگیری کند، و یا فرصت کمک خواستن، تغییر مسیر، فرار و نظایر آن را برای افراد مهیا سازد. تأمین روشنایی و متمایز کردن نام و نشان خیابان ها و ساختمان ها به منظور پاسخ یا واکنش مؤثر پلیس، آتش نشانی، کارکنان فوریت های پزشکی و مانند آن ها اهمیت فراوان دارد.

۲. هفت مؤلفه ی کیفی فضای امن

کیفیتی که از مشارکت همگانی برای تحقق ایمنی پشتیبانی می کنند، عبارتند از:

- حضور انسان
- تناسب و تجانس فضا
- مراقبت و حمایت انسانی
- پیدایی، روشنی و گشودگی
- نظم
- ارتباطات
- خوانایی

که در این میان مؤلفه های پیدایی، روشنی و گشودگی و هم چنین خوانایی از اهمیت زیادی برخوردارند. دیدهای گسترده ای که ما را قادر می کند تا دیگران را مشاهده کنیم و نیز توسط آن ها دیده شویم، نظارت و کنترلی طبیعی بر فضا را تأمین می کنند. نورپردازی در شب که یکی از مهم ترین ابزار برای احیای این ویژگی است باید پیدایی فضا در هنگام شب را تضمین کند. هم چنین در زمینه ی خوانایی، وضوح و شفافیتی که با آن، هر فضا به دیگر فضاهای شهر مرتبط می شود، به ما در درک شکل شهر کمک کرده و احساس گم شدن در فضا را از بین می برد و نیز به ما اطمینان می دهد که در ارتباطمان با فضاهای شهری و افراد حاضر در آن ها، تحت نظارت و کنترل قرار داریم. این ویژگی چنانچه با تمهیداتی در شب نیز فراهم آید به شهروندان در تسلط ذهنی به شهر و احساس تعلق به فضا را در تمامی اوقات سال فراهم می آورد.

۳. به کارگیری این اصول در خلق فضاهای شهری ایمن

مرورنمایی در خیابان های محلی

خیابانی محلی که در کنارش حیاطهای خانه ها، ایوان های پسر از گل، نماهای مسکونی یا پنجره های بزرگ قرار دارند، احساسی از ایمنی و آسایش را ایجاد می کند. فرد غریبه ای که وارد چنین خیابانی می شود، می داند که توسط دیگران دیده شده و مورد استقبال یا طرد آن ها قرار خواهد گرفت. چنین محیطی، متعلق به ساکنینی است که در آن زندگی می کنند و به عبارتی دیگر دارای مدیریت و تحت کنترل است. پرهیز از درخشندگی زیاد و مفرط در چنین محلاتی امری ضروری است که با استفاده از منابع روشنایی با قابلیت خاموشی و یا کاهش نور و مانند آن ها تحقق می یابد. استفاده از رنگ مناسب و عیف کانا نور، امکان تشخیص خودروها و افراد ممکن می شود. جدول زیر میزان این طیف نوری را برحسب لوکس مورد نیاز برای فضاهای مختلف نشان می دهد.

ردیف	عرصه ی مورد نظر	کاربری تجاری	کاربری مسکونی
۱	ورودی ها (داخل و بیرون ها)	۱۰	۵
۲	فضاهای عمومی	۳۰	-
۳	فضاهای خصوصی	۲۰	۲۰
۴	پارکینگ شخصی	۱۰	۱۰
۵	پارکینگ عمومی	۲۰	۲۰
۶	پیاده روها	۱۰	۱۰

مأخذ: Architectural Graphic Standard, ۱۰th edition, ۲۰۰۰

مرورنمایی در خیابان های تجاری و شریانی

خیابان هایی که در آن ها احساس ایمنی و امنیت می شود در کنارشان مغازه ها و فروشگاه هایی وجود دارد که با بهترین های تیشهای اجناس و کالاهای خود را به نمایش گذاشته و دید به فضای داخل مغازه را ممکن می کنند. فروشندگان چشم به فعالیت خیابان داشته و در جستجوی مشتریانی هستند که به

آن‌ها از مطلوب بودن کالاهایشان اطمینان دهند.

نسبت به گونه‌ی موجود در خیابان‌های محلی و تجاری دارای بازشوهایی هستند که بر فضای عمومی اطراف‌شان نظارت غیر مستقیم‌تری دارند.

اصول و قواعدی که در چنین خیابان‌هایی به کار گرفته می‌شود، عبارتند از:

اصول و قواعدی که در چنین فضاهایی به کار گرفته می‌شود، عبارتند از:

مقیاس فضای شهری بسیار بزرگ و چشم‌اندازها سی وسیع‌تر است، به نحوی که رانندگان عبوری و عابرین، تمام اجزای موجود در فضا را به راحتی مشاهده می‌کنند. ورودی ساختمان‌ها دارای تشخیص ویژه بوده و نورپردازی فضا نظام‌مند و به حد کافی انجام گرفته است. درختان و مناظر موجود در فضا دید را مسدود نکرده و اندازه‌ی ساختمان‌ها با ابعاد فضا متناسب است تا از این طریق بر اهمیت فضا تأکید شود. پنجره‌ها به هر تعداد ممکن که باشند، بر فضا نظارت داشته و از آن مراقبت می‌کنند.

در نورپردازی این عرصه‌ها رنگ نور معمولاً اهمیتی ویژه ندارد. منابع نوری چون لامپ‌های فشار قوی سدیم هاله‌های زردی را به وجود می‌آورند که باید از آن‌ها پرهیز کرد. هم چنین رنگ‌های آبی باعث کسالت و ملال آوری فضا شده و فضای جرم و جنایت را دامن می‌زند. منابع نور سفید در طراحی و نورپردازی این عرصه‌ها بسیار مفید هستند.

۴. نتیجه‌گیری

موضوع عبور از شهری سرد و تاریک نه تنها نحوه‌ی آفرینش فضاهایی قابل دفاع، بویا و دایمی است، بلکه چگونگی خلق فضاهایی است که مردم را جذب کرده و انگیزه‌ی مراقبت از آن‌ها را تقویت کند نیز هست. در محدوده‌های شهری و در فضاهای عمومی، مقوله‌های از قبیل نورپردازی خیابان، منظرخیابان، شفاف‌سازی جداره‌های خیابان، تشخیص و تشخیص کاربری‌ها و کفسازی که فصل مشترکی بین املاک خصوصی و عرصه‌ی عمومی شهر است، زمینه‌ای مهم برای گذر از تاریکی به روشنایی است. گذر از فضایی بی‌روح و مرده که تنها در چند ساعت از شبانه روز فعال است و در باقی ساعات و از جمله شب خرفی برای گفتن ندارد روشنایی امنیتی مانع از وقوع جرم نمی‌شود، اما به هر حال مالکان را در حفاظت از شهروندان عبوری و اموالشان یاری می‌دهد. روشنایی کافی در پیاده‌روها، خیابان‌ها و میادین نظارت بنیادینی را که مردم برای احساس آرامش به هنگام پیاده‌روی و یا دسترسی به خودروی خود بدان نیاز دارند را فراهم می‌کند. این همکاری دو جانبه تنها از طریق وفاق عمومی محقق می‌شود و می‌تواند به وسیله‌ی طراحی فضاهایی که برای مردم قابل شناسایی است و حس قدرتمندی از مالکیت و غرور را در بین آن‌ها به وجود می‌آورد، ارتقاء و توسعه یابد.

در ایه‌ی معبر عمومی، نمای پیوسته‌ای از مغازه‌ها قرار می‌گیرد که حداقل پنجاه درصد آن‌ها شیشه‌ای و شفاف هستند و در دو طرف خیابان و روبروی هم استقرار دارند. پیاده‌روهای فراخی که در آن‌ها تمهیدات منظرسازی و نیز نورپردازی مطلوبی صورت گرفته است، ملاقات‌ها و دیدارهای غیرمستظهره و تصادفی در میان افراد را ممکن می‌کنند. پارکینگ خیابانی در مقیاس محاری، محیطی صمیمی و خوشایند را به وجود آورده است. تسهیلات خدماتی و اتبازی‌ها در پشت ساختمان‌ها و در کوچه‌ها پنهان می‌شوند تا از دیوارهای خالی و یک‌دسته، درهای توقف‌گاه‌ها و کنج‌های دخیف اجتناب شود. خیابان‌ها دیدگاهی فراخ و شفاف از مغازه‌ها و توقف‌گاه‌های عمومی را به وجود می‌آورند و هم‌زمان تداوم مناظر، درختان و سایر الزامات روشنایی در طراحی نیز مدنظر قرار می‌گیرد. در چنین خیابان‌هایی سه‌گونه نورپردازی وجود دارد. یک دسته خیابان را روشن می‌کنند، دسته‌ی دیگر برای پیاده‌روها، عرصه‌ی پیاده‌ی یا روشن کردن بدنه‌ی ساختمان‌ها به کار می‌روند. دسته‌ی آخر نورپردازی امنیتی هستند. چراغ‌های استاندارد خیابانی که در دسته‌ی اول قرار دارند و معمولاً به سر کبرایی (Cobrahead) شهرت دارند در فاصله‌ی ۷/۵ تا ۱۲ متری نصب می‌شوند و با بازویی معلق در هوا نگاه داشته می‌شوند. گروه دیگر چراغ‌های تزئینی هستند که عرصه‌ی پیاده‌رو را روشن کرده و در ارتفاع ۳/۶ تا ۴/۵ متر نصب می‌شوند. اما دسته‌ی مهم‌تر نورپردازی هاس امنیتی هستند که در طول شب خاموش هستند و با نصب کلید آن‌ها بر روی چراغ‌های راهنمایی و با تیرک‌های مخصوص عرصه‌ی ای را در طول خیابان به فاصله‌ی ۱۰۰ متر از هر طرف برای مدت معینی روشن می‌کنند. این چراغ‌ها لوکس‌بالاتری نسبت به چراغ‌های خیابانی و پیاده‌رو دارند و معمولاً مجهز به دوربین‌های عکاسی از زوایای مختلف هستند و این اسکان را برای شهروندان مهیا می‌کنند تا در صورت احساس ناامنی یا فشار یک دگمه خیابان را روشن کرده و کل فضای خیابان را در یک نظر مورد ارزیابی قرار دهند. این چراغ‌ها می‌توانند به مراکز پلیس محلی متصل باشند تا در صورت روشن شدن توسط دوربین‌های کنترلی آن مراکز پشتیبانی شوند.

روشنایی در فضاهای شهری

بلوارها، پارک‌ها و میادین شهری بزرگ مقیاس که در کنارشان ساختمان‌های یادمانی قرار گرفته است، نیز راحتی و آسایش را به ما ارزانی می‌دانند. هر چند که این ساختمان‌ها



بررسی روند گسترش سامانه های حمل و نقل عمومی شهری در مجموعه شهری تهران

سعید گیوهچی
گرایش ارشد شماری (Givchechi.saeed@gmail.com)



مقدمه

نخست شهری (نسبت جمعیت شهر دوم کشور به شهر اول) و در همین سال ۶/۴ بوده است که به این معنی است که جمعیت شهر تهران ۶/۴ برابر جمعیت دومین شهر کشور (مشهد) بوده است^(۱). علاوه بر تمرکز جمعیت، تمرکز شدید فعالیت هم در تهران وجود دارد به عنوان مثال ۴۷/۶ درصد از ارزش افزوده کارگاههای بزرگ صنعتی و ۴۰ درصد از تساعلان آنها مربوط به تهران است^(۲). تمرکز گرایی شدید در تهران، در بخش های مختلف، آثار و نتایج متفاوتی را به بار آمده است که یکی از مهمترین آنها تاثیر بر حمل و نقل شهری است. به طور کلی تمرکز فعالیتها در شهر تهران در ابعاد مختلف قابل بررسی است که برخی از مهمترین آنها در ادامه مورد بررسی اجمالی قرار می گیرند.

عوامل زیر ساختی و خدماتی

تمرکز فعالیتهای اقتصادی و به تبع آن جمعیت در شهر تهران که طی سال های پیش از انقلاب شکل گرفته سبب شده است، که این شهر به صورت کانون و شبکه های ارتباطی کشور در آید. به عنوان نمونه در سال ۱۳۶۹ از مجموع ۵۰۲ کیلومتر آزاد راه موجود کشور ۲۶۰ کیلومتر آن (۵۱/۷ درصد)

در سال های پس از پایان جنگ جهانی دوم، از یک سو مفهوم و درک جدید و کمابیش یکسانی از توسعه در جهان انتشار یافت، یکی از مهمترین انگاره های توسعه که در این کشور ها مورد اقبال بیشتر قرار گرفت نظریه توسعه قطبی یا الگوی مرکز پیرامون بود. فرایند توسعه اقتصادی - اجتماعی ایران نیز در دهه های سال های ۱۳۰۰ هجری شمسی بر پایه همین نظریه بود که برآیند آن تمرکز اقدامات توسعه ای در یک یا چند نقطه شهری محدود بویژه مرکز کشور بود. اقتباس اینگونه الگوی توسعه برای کشور های در حال توسعه مانند ایران یکی از عوامل تمرکز فعالیت و جمعیت در تهران و چند شهر بزرگ دیگر شد بر طبق بررسیها و مطالعات در حال حاضر در مجموعه شهری تهران، تمرکز شدید جمعیت و فعالیت و سایر پارامتر های اقتصادی و اجتماعی حکمفرما می باشد. بر پایه یافته های سر شماری سال ۱۳۷۵ جمعیت شهر تهران ۶/۷ میلیون نفر بوده است که در مقایسه با جمعیت شهر نشین کشور ۱۸/۴ درصد است (مرکز آمار ایران ۱۳۷۵) به عبارتی دیگر نزدیک به یک پنجم جمعیت شهری کشور در سال ۱۳۷۵ در شهر تهران سکونت داشته اند علاوه بر این نسبت

در مجموعه شهری تهران بوده است^۴. همچنین در مجموع ۱۱۰/۷ میلیون تن کالای حمل و نقل شبکه توزیع تولید در تهران است^۵ در زمینه عوامل خدماتی نیز آمارها حاکی از تمرکز شدید خدمات در تهران است. به عنوان نمونه از مجموعه ساغلین در امور واسطه‌گریهای مالی در کشور ۲۵/۲ در زمینه امور عمومی و دفاع ۲۴ درصد و در زمینه هتل و رستوران نیز ۲۴ درصد آنها مربوط به تهران هستند.

عوامل جمعیتی و نیروی انسانی:

تمرکز شدن جمعیت در یک نقطه و افزایش مستابان آن در برهه‌های زمانی به عاملی تشدید کننده برای جذب جمعیت بیشتر، بویژه برای تأمین و ارائه خدمات خصوصی به جمعیت شده است که در تهران تمرکز داشته‌اند. به عبارت دیگر هنگامیکه جمعیت تهران در مقطعی از زمان متمرکز شده این تمرکز خود عاملی برای جذب بیشتر جمعیت به این نقطه شهری شده است. حمل و نقل یکی از اجزای مهم هر شهر است که جایگاهی افراد، کالاها و خدمات را تسهیل می‌کند^۶. در اسر برنامه ریزی کاربری زمین که هسته اصلی برنامه ریزی شهری است یکی از مهمترین کاربریهای هر شهر، کاربری حمل و نقل است به طوری که بعد از کاربری مسکونی، بیشترین فضاهای شهری به آن اختصاص داده می‌شود (۶) مولفه‌های حمل و نقل شهری را از دیدگاههای مختلف می‌توان دسته بندی کرد (۷)، که از مهم ترین این مولفه‌ها حمل و نقل عمومی شهری است.

سهیم مجموعه شهری تهران نسبت به کل کشور در هر یک از مولفه‌های حمل و نقل بسیار بالا است. به عبارت دیگر تمرکز جمعیت و فعالیت در این شهر، تمرکز و افزایش شدید مولفه‌های حمل و نقل شهری را در پی داشته است یعنی با وجود اینکه محدود مورد مطالعه تنها ۱۱/۳ جمعیت کل کشور و ۱۸/۴ درصد جمعیت شهر نشین کشور را دارا بوده است، اما در اکثر مولفه‌های حمل و نقل ترافیک نزدیک به نیمی از آنها سهم مجموعه شهری تهران است به عنوان نمونه، از ۸۳۷،۱۹۹ دستگاه وسیله نقلیه شماره گذاری شده در کشور ۴۳۷،۸۴۸ دستگاه در مجموعه شهری تهران شماره گذاری شده است که این میزان معادل ۵۱/۱ درصد می‌باشد. از نظر تعدادی سواری شماره گذاری در کل کشور بیش از نیمی از آن (۵۵/۵۴ درصد) سهم تهران می‌باشد. از نظر تعداد اتوبوس شماره گذاری شده در کشور هم ۴۹ درصد آن سهم تهران بوده است.

شاخص تعداد مسافران حمل شده هوایی (پروازهای داخلی، نیز تمرکز شدید را نشان میدهد به طوری که ۳۰/۷ درصد کل تعداد مسافران هوایی کشور مربوط به مجموعه شهری تهران می‌باشد. از نظر تعداد کارگاههای مربوط به حمل و نقل و ابزار اداری و ارتباطات تا اندازه ای وضعیت بهتر است و ۱۱/۷ درصد

کارگاههای مربوط به حمل و نقل در تهران قرار دارد. حمل و نقل عمومی به عنوان یکی از مهمترین بخشهای حمل و نقل شهری به شمار می‌آید.

بررسی وضعیت کنونی و اتی سامانه های حمل و نقل عمومی تهران

حمل و نقل شهری در کلان شهر تهران در سالهای اخیر در ابعاد مختلفی گسترش یافته و نمودهای مختلفی از آن قابل مشاهده می‌باشد. در این پژوهش به جهت ضرورت محدود سازی ابعاد پژوهش تنها بخشی از آن سامانه های حمل و نقل عمومی در شهر تهران و مشتمل بر سه سامانه با قابلیت جابه جایی عمده مسافر شامل خطوط اتوبوس و مینی بوس رانی، خطوط مترو و سامانه های BRT مورد نظر قرار گرفته است. لذا در این تحقیق سامانه های مسافر بر شخصی و تاکسی ها و دیگر ابعاد و شیوه های حمل و نقل عمومی مورد نظر قرار نمی‌گیرد. با توجه به نقش گسترده سامانه اتوبوس و مینی بوس رانی در ابتدا روند کنونی و اتی گسترش این بخش از سیستمهای حمل و نقل مورد نظر قرار می‌گیرد.

سامانه های اتوبوس و مینی بوس رانی

هم اکنون روزانه ۱۵ میلیون سفر و به عبارتی ۱۹ میلیون جابه جایی در شهر تهران صورت می‌گیرد که رقم قابل توجهی به شمار می‌آید. با فعالیت ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس روزانه تنها ۳ میلیون و ۸۷۰ هزار جابه جایی و یا ۲ میلیون و ۵۸۰ سفر با این وسیله نقلیه عمومی صورت می‌گیرد و در واقع سهم اتوبوسرانی از حمل و نقل همگانی شهر تهران تنها ۱۷/۲ درصد است. بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک ۲۵ درصد از حمل و نقل همگانی تا سال ۱۴۰۴ باید به وسیله اتوبوس و مینی بوس انجام شود^۸. لذا یکی از برنامه های پیش رو برای سازمانها و نهادهای مجری افزایش سهم این سامانه از سیستمهای حمل و نقل شهری می‌باشد. بر مبنای الگوی فرا رو حدود ۸ درصد افزایش سهم برای بخش حمل و نقل اتوبوس و مینی بوسی شهر تهران مورد نظر می‌باشد. در این راستا تا کنون اقدامات ارزنده ای در جهت گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی شامل اتوبوس و مینی بوس صورت گرفته است و اقدامات صورت گرفته در ابعاد زیر قابل بررسی است:

افزایش کمی (تعداد) وسایل نقلیه: در این راستا اقدامات صورت گرفته مشتمل بر افزایش تعداد وسایل نقلیه (اتوبوس و مینی بوس) در شهر تهران می‌باشد. بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک، در سال ۱۴۰۴ تعداد اتوبوس ها باید به ۱۱ هزار دستگاه برسد تا در واقع ۹ هزار دستگاه اتوبوس فعال در ۳۱۰ خط به طول ۳ هزار و ۸۰۰ کیلومتر خدمات رسانی کنند. سهم مینی بوس ها در حمل و نقل همگانی ۳ درصد

و اتوبوس ها ۲۲ درصد است. همچنین بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مینی بوس ها باید در قالب ۵۸ خط به طول یک هزار و ۲۰۰ کیلومتر فعالیت کنند و بر این اساس با فعالیت ۴ هزار و ۵۰۰ مینی بوس روزانه ۵۰۰ هزار سفر و به عبارتی یک میلیون جابه جایی با این وسیله نقلیه عمومی صورت خواهد گرفت (۸). لذا یکی از اقدامات موثر پیش روی نهادها و سازمانهای متولی در سالهای اخیر افزایش کمی تعداد وسایل نقلیه بوده است و در این راستا دست یابی به آفهای پیش بینی شده از مهمترین اهداف پیش رو به شمار می آید.

افزایش تعداد خطوط اتوبوسرانی و مینی بوس رانی: در این راستا گسترش تعداد خطوط اتوبوس رانی مورد توجه قرار گرفته و افزایش و تعریف خطوط جدید از مهم ترین اقدامات بدین منظور به شمار می آید. بر اساس مطالعات انجام شده در سال ۲۰۰۶ تراکم شبکه اتوبوسرانی (نسبت متر شبکه به کیلومتر مربع مساحت) در ۳۰ کشور اروپایی ۲ هزار و ۲۶۱ بوده است. هم اکنون این رقم در شهر تهران ۴ هزار و ۲۸۳ است که بر این مینا می توان گفت شهر تهران از نظر شبکه و خطوط مشکل و کمبود زیادی ندارد و از سوی دیگر بر اساس آمار پوشش شبکه اتوبوسرانی یعنی نسبت کیلومتر خطوط به میلیون نفر ساکن در کشورهای اروپایی در سال ۲۰۰۶ به طور متوسط یک هزار و ۱۵۹ بوده که این رقم در تهران ۴۰۰ است و این آمار بیانگر آن است که باید به کمک سیستم های ریلی این پوشش تکمیل شود. لذا با توجه به این آمار و ارقام به نظر می رسد که افزایش تعداد خطوط بیش از مقدار کنونی ضرورت چندان مهمی به شمار نمی آید و در این راستا می بایستی مطالعات گسترده تری در زمینه مسیرهای کنونی خطوط اتوبوس و مینی بوس رانی مورد نظر قرار گیرد.

افزایش شیوه های حمل و نقل عمومی در خطوط اتوبوسرانی: گسترش شیوه های جدید حمل و نقل اتوبوسی مانند شیوه حمل و نقل سریع اتوبوسی از مهم ترین نمودها در این راستا به شمار می آید. لذا استفاده از سامانه های جدید مانند سامانه سریع اتوبوسی از مهمترین اقدامات در این راستا به شمار می آید. هم اکنون ۳۱۰ خط اتوبوس یا بیش از ۳ هزار کیلومتر جلود برای خدمات رسانی اتوبوس های شهر تهران وجود دارد. خطوط اتوبوسرانی BRT پیش بینی شده در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به منظور توسعه شبکه اتوبوسرانی سریع مسیر در طرح جامع حمل و نقل، ۵ مسیر به طول ۶۷ کیلومتر می باشد. البته پس از مطالعات تکمیلی احتمال افزایش تعداد این خطوط وجود دارد.

بر اساس پیش بینی ها، چنانچه جمعیت تهران در مرز ۹ میلیون نفر باقی بماند، تا سال ۱۴۰۴ روزانه ۱۸ میلیون سفر و به عبارتی ۲۵ میلیون جابه جایی در شهر تهران صورت خواهد گرفت. بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در این میان

حدود ۴ میلیون سفر و یا ۶ میلیون و ۳۰۰ هزار جابه جایی باید به وسیله اتوبوس و مینی بوس انجام تا سهم ۲۵ درصدی اتوبوس ها و مینی بوس ها در حمل و نقل همگانی محقق شود. افزایش کارایی سیستم اتوبوسرانی: یکی از مهم ترین موضوع هایی است که در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران بر آن تاکید شده است. هم اکنون تنها ۲۵ کیلومتر از خطوط اتوبوسرانی شهر تهران خطوط ویژه هستند که تا سال ۱۴۰۴ طول این خطوط باید به ۱۷۰ کیلومتر برسد.

افزایش انواع اتوبوسها به لحاظ دریافت وجه سفر (بلیتی و ریلی): هم اکنون متوسط جابه جایی مسافر به وسیله اتوبوس های بلیتی که ۷۰ درصد اتوبوس ها را تشکیل می دهند ۶۱۲ نفر، اتوبوس های بخش خصوصی ۷۲۰ نفر و اتوبوس های تحت نظارت اتوبوسرانی ۲۱۷ نفر است. این ارقام نشان می دهد که باید به استفاده بهینه از اتوبوس ها توجه بیشتری شود و در این زمینه نیاز به کار بیشتری است و به منظور حل این مشکل باید اقدام هایی برای افزایش متوسط جابه جایی مسافران انجام شود.

بهینه سازی ساختار ناوگان به لحاظ قدمت وسیله نقلیه: بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران عمر ناوگان اتوبوسرانی نباید بیش از ۵ سال باشد و تمام اتوبوس ها و مینی بوس هایی که بیش از ۵ سال عمر دارند باید از رده خارج شوند. اکنون سن خروج اتوبوس ها با تلاش های انجام شده به حدود ۶/۱ سال رسیده است اما برخی از مینی بوس ها و اتوبوس هایی که در حومه شهر تهران فعالیت می کنند بیش از ۲۰ سال عمر دارند^{۱۱}.

افزایش تعداد توقفگاههای اتوبوسی در شهر تهران: هم اکنون تعداد توقفگاه های اتوبوس در شهر تهران کم است و به همین دلیل اتوبوس ها زمان زیادی را بدون مسافر برای رسیدن به پارکینگ ها طی می نمایند. اما بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران در تمام منطقه ها به جز منطقه های مرکزی برای توقف شبانه و سرویس های اتوبوس ها توقفگاه هایی احداث می شود که بر این اساس تا سال ۱۴۰۴ باید تعداد آنها به ۱۵ توقفگاه افزایش یابد تا زمان سفر اتوبوس ها بدون مسافر در شب و صبح (حد فاصل خطوط و پارکینگ) به حداقل برسد.

توسعه سیستم مترو

کلانشهر تهران به دلیل شرایط خاص اقلیمی، راهی جز خروج صنایع مزاحم را از شهر پیش رو ندارد. و همچنین ضروری است حمل و نقل عمومی توسعه یابد. ضروری است کلانشهر تهران ۴۳۰ کیلومتر خطوط ریلی داشته باشد که فقط در حال حاضر ۹۰ کیلومتر خطوط ریلی دارد. همچنین ضروری است روزانه ۷ میلیون مسافر از طریق خطوط ریلی جابجا شوند که در حال حاضر به دلیل عدم توسعه کافی فقط ۱/۵ میلیون



مسافر جابجا می‌شود(۹).

مسافر در این خط جابه‌جا خواهند شد. خط ۹ مترو تهران بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک حدفاصل میدان بوئک تا میدان بسیج به طول ۲۲/۲ کیلومتر طراحی شده است که با سرفاصله زمانی ۵ دقیقه ظرفیت جابه‌جایی ۵۰۵ هزار مسافر در روز را دارد.

بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران همچنین احداث ۴ خط مترو اکسپرس پیش بینی شده است. خطوط اکسپرس در واقع قطارهای سریع‌السیری هستند که در خارج از شهر روی سطوح زمین و در داخل شهر به صورت قطارهای زیر زمینی حرکت می‌کنند که ۴ خط پیش بینی شده در تهران ظرفیت جابه‌جایی ۱ میلیون و ۲۹۸ هزار مسافر در روز را خواهند داشت که طول این خطوط در مجموع ۱۷۹/۱ کیلومتر و سرفاصله زمانی حرکت قطارهای آن ۶ دقیقه خواهد بود. خطوط اکسپرس شهرهای اطراف را به تهران متصل می‌کنند. نخستین خط اکسپرس در تهران خط کرج تا پاکدشت به طول ۵۱ کیلومتر با سرفاصله زمانی ۶ دقیقه است که پیش بینی می‌شود در این خط روزانه ۵۷۷ هزار مسافر جابه‌جا شوند ضمن آنکه این خط شامل خط ۵ متروی فعلی است که هم اکنون بین کرج و تهران سرویس دهی می‌کند.

ثومین خط اکسپرس حدفاصل دماوند تا شهریار به طول ۴۶ کیلومتر با سرفاصله زمانی ۶ دقیقه و ظرفیت جابه‌جایی ۲۱۰ هزار مسافر در روز پیش بینی شده است. در خطوط اکسپرس به دلیل فاصله زیاد ایستگاه‌ها ظرفیت جابه‌جایی مسافر نسبت به خطوط عادی مترو کاهش می‌یابد. سومین خط اکسپرس حدفاصل دهکده المپیک تا ورامین به طول ۴۳/۷ کیلومتر در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک پیش بینی شده که سرفاصله زمانی حرکت قطارها در این خط نیز ۴ دقیقه است و روزانه ۲۰۰ هزار مسافر در این خط جابه‌جا خواهد شد. بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک خط ۴ مترو اکسپرس حدفاصل ازگل تا جاده ساوه به طول ۲۸/۴ کیلومتر و سرفاصله زمانی

نخستین خط مترو تهران، خط میدان تجریش تا حرم مطهر امام خمینی (ره) به طول ۲۹/۳ کیلومتر است که سرفاصله زمانی حرکت قطارهای این خط ۲ دقیقه پیش بینی شده و ظرفیت جابه‌جایی ۱ میلیون و ۱۰۰ هزار مسافر را در روز دارد. دومین خط مترو بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، خط صادقیه تا پایانه شرق به طول ۲۶/۴ کیلومتر است که با سرفاصله زمانی ۲ دقیقه توان جابه‌جایی ۷۷۰ هزار مسافر در روز را دارد(۸).

بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با احداث ۸ خط مترو به طول ۲۵۰/۵ کیلومتر، روزانه ۶ میلیون و ۵۵۶ هزار مسافر در پایتخت با این وسیله نقلیه جابه‌جا خواهند شد. همچنین بر اساس این طرح خط ۲ مترو تهران حدفاصل ازگل تا جاده ساوه به طول ۲۲/۸ کیلومتر طراحی شده است که با سرفاصله زمانی ۳ دقیقه ای این خط ظرفیت جابه‌جایی ۷۷۵ هزار مسافر در روز را دارد. خط ۴ مترو تهران حدفاصل قنات کوثر تا جنت آباد به طول ۲۵/۷ کیلومتر پیش بینی شده و با سرفاصله زمانی ۲ دقیقه روزانه ۱ میلیون و ۴۲۰ هزار مسافر در این خط جابه‌جا خواهند شد. خط ۶ مترو تهران بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک حدفاصل شهران تا شهرری به طول ۳۳/۱ کیلومتر با سرفاصله زمانی ۴ دقیقه برای حرکت قطارها پیش بینی شده است که روزانه ۸۵۶ هزار مسافر در این خط جابه‌جا خواهند شد(۸).

خط ۷ مترو تهران حدفاصل سعادت آباد تا قصر فیروزه می‌باشد و ۲۶/۷ کیلومتر طول خواهد داشت و با سرفاصله زمانی ۴ دقیقه ظرفیت جابه‌جایی روزانه ۶۳۰ هزار مسافر را خواهد داشت. همچنین در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک خط ۸ مترو تهران حدفاصل میدان رسالت تا میدان بسیج به طول ۳۲/۳ کیلومتر طراحی شده است که سرفاصله زمانی حرکت قطارها در این خط ۴ دقیقه خواهد بود و روزانه ۴۹۰ هزار

۶ دقیقه پیش بینی شده است که ظرفیت ۳۱۱ هزار مسافر در روز را دارد. علاوه بر این خطوط، ۳ خط مکمل به طول ۲۱/۱ کیلومتر، سرفاصله حرکت ۷ دقیقه و ظرفیت جابه جایی روزانه ۲۵۸ هزار مسافر در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در نظر گرفته شده است (۱۰).

■ سامانه BRT

سال‌های زیادی است که در کشورهای مختلف از روش‌های متفاوتی برای افزایش کیفیت و سرعت خدمات اتوبوس‌ها استفاده می‌شود. روش‌هایی چون اختصاص خطوط ویژه به اتوبوس‌ها و دادن اولویت به اتوبوس‌ها، BRT تلفیقی از همه روش‌هایی است که تاکنون برای افزایش سرعت اتوبوس‌ها استفاده می‌شد. سیستم اتوبوس‌های پرسرعت نامش را از سیستم "حمل و نقل پرسرعت" وام گرفته است که در آن برای وسایل نقلیه عمومی از خطوط ویژه استفاده می‌شود و گاهی حتی تونل‌های ویژه برای حمل و نقل احداث می‌کنند. گرچه در اتوبوس‌های پرسرعت نامیده می‌شود، میانگین سرعت آنها در کشورهای مختلف بین ۱۶ تا ۳۹ کیلومتر در ساعت است. با این حال ویژگی‌های مثبت "سیستم اتوبوس‌های پرسرعت" سبب شده استفاده از این سیستم روز به روز در دنیا گسترده‌تر شود. در سیستم BRT روش ایستگاه‌های سرباز مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. هم‌اکنون در سراسر دنیا تعداد زیادی ایستگاه مدرن برای اتوبوس‌های سیستم BRT طراحی شده که با درهای ویژه به اتوبوس متصل می‌شوند. همچنین مسافران می‌توانند از کارت‌های اعتباری به جای بلیت، برای پرداخت هزینه اتوبوس استفاده کنند.

دو نوع وسیله نقلیه در سیستم BRT کاربرد دارد. یکی اتوبوس‌های Articulated یا اتوبوس‌های فانوسی و دیگری اتوبوس‌های Guided که چرخ آنها روی مسیر ویژه حرکت می‌کند. هم‌اکنون تنها تعداد اندکی از این نوع اتوبوس‌ها در جهان موجود است. در حال حاضر کشور انگلستان بیشترین تعداد اتوبوس‌های Guided را در دنیا دارد. کشورهای آلمان و ژاپن هم تجربه استفاده از این اتوبوس‌ها را دارند. استفاده از خط ویژه اتوبوس که در سیستم BRT متداول است، یکی از بزرگترین مزیت‌های این سیستم است. استفاده از خطوط ویژه به اتوبوس‌ها اجازه می‌دهد که در فضایی ایمن رفت و آمد کنند و احتمال رخداد تصادف کاهش یابد. یکی دیگر از مزایای این نوع سیستم، قابلیت آنها برای استفاده از راه‌های عادی و موجود است (۱۱).

البته سیستم مذکور دارای معایبی نیز می‌باشد که از جمله آن‌ها عبارتند از: اتوبوس‌های سیستم BRT تنها زمانی بهترین بازدهی را دارند که در خطوط ویژه از آنها استفاده شود و زمانی که در راه‌های عادی به کار گرفته می‌شوند، همان اتلاف وقت اتوبوس‌های عادی را دارند.

از دیگر ویژگی‌های سامانه اتوبوس‌های سریع امکان تنظیم چراغ‌های راهنمایی یا زمان حرکت اتوبوس‌های BRT است. به این ترتیب می‌توان به گونه‌ای عمل کرد که هر زمان اتوبوس این سیستم به چهارراه و چراغ راهنمایی رسید، چراغ سبز شود تا اتوبوس با کمترین زمان تلف‌شده مواجه شود.

ایجاد سامانه اتوبوس‌های سریع حداقل چهار راه تهرانپارس میدان آزادی و نیز پایانه آزادی پایانه خاوران نمودهای اجرایی سیستم BRT در شهر تهران می‌باشد. گرچه الگوی مورد استفاده در دو خط مذکور با یکدیگر متفاوت می‌باشند. سامانه مذکور در این مسیرها خصوصاً مسیر اصلی تهرانپارس آزادی که بنیادی ترین و یکی از پر ترددترین مسیرها به شمار می‌آید یکی از مهمترین اقدامات در ررانستای گسترش حمل و نقل عمومی با ظرفیت بال می‌باشد گرچه این سیستم‌ها دارای ویژگی‌های منحصر به فردی می‌باشند اما در به کارگیری آنها ضروری است به دو نکته بنیادی توجه گردد، نخست اینکه این سامانه‌ها با تمام اجزای آن مانند مسیرهای عبور هوایی عابر پیاده و مسیرهای ویژه بدون تقاطع یا کم تقاطع به کار گرفته شوند و دوم اینکه افزایش زمان سفر تعداد سفر را کاهش می‌دهد لذا در مسیرهای طولانی ضرورتی ندارد تمام ناوگان کل مسیر را با مسافر کم حلی نمایند لذا می‌توان برخی از اتوبوس‌های مورد استفاده در این مسیرها تنها بخشی از مسیر را طی نموده با این کار زمان سفر کوتاه‌تر شده و به تبع آن تعداد سفرها افزایش می‌یابد به بیان دیگر با تعداد ثابتی اتوبوس ظرفیت ناوگان از این طریق به حد قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد.

جمع بندی و نتیجه گیری :

در مجموع گسترش سامانه‌های اتوبوس و مینی بوس رانته خطوط مترو و سامانه‌های اتوبوس سریع، BRT از مهمترین راهکارها برای گسترش فرهنگ حمل و نقل عمومی به شمار می‌آید. در این راستا تا کنون اقدامات ارزشمندی صورت گرفته است که از مهمترین نمودهای آن استقرار سامانه اتوبوس‌رانی سریع در بخش‌هایی از شهر تهران می‌باشد. گسترش این سامانه در مسیرهای دیگر باعث می‌گردد که ظرفیت سیستم‌های حمل و نقل اتوبوس مسافر در کوتاه مدت در شهر تهران افزایش و تا حدودی از زمان سفر کاسته شود. به نظر می‌رسد در راستای گسترش سامانه‌های سریع اتوبوسی گسترش مترو از دیگر اقدامات موثر می‌باشد. مترو به عنوان یک ابزار کارآمد نقش موثری در جابه جایی حجم اتوبوس مسافرین در آینده تهران بر عهده خواهد داشت. گرچه امروز بخشی از خطوط متروی تهران نقش قابل توجهی در جابه جایی مسافرین بر عهده دارند اما انتظار می‌رود در آینده با گسترش و افتتاح خطوط دیگر ظرفیت این بخش از سامانه‌های حمل و نقل شهری افزایش یابد.



نورپردازی، زیباسازی شهر یا زوال شب شهری

دکتر علینقی سلمان‌فازغ التحصیل رشته الکترونیک - مدرسه عالی فنی و مهندسی (دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی) - از بنیانگذاران دانشگاه امام حسین (ع) و عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس در مهندسی برق (گرایش قدرت) در سال ۱۳۷۰ با بورس وزارت علوم و آموزش عالی (وزارت علوم، تحقیقات و فناوری) عازم روسیه شد. نامبرده پیش از آن مسئولیت مدیرکل امور ایثارگران (رزمنده‌گان) وزارت علوم را به عهده داشت. تحصیلات تکمیلی ایشان در رشته انرژی‌های تجدیدپذیر در دانشگاه انرژی مسکو آغاز شد. پس از آن بدلیل علاقه به انرژی‌های تجدیدپذیر بویژه خورشیدی ایشان رشته روشنائی و نورپردازی را برای مقطع دکتری تخصصی انتخاب می‌نمایند. این انتخاب علاوه بر علاقه به تجارب و تدریس‌های گذشته نیز مرتبط بود. آقای سلمان‌فازغ یک سال را در روسیه به آموختن زبان روسی می‌پردازند و پس از طی دوره کارشناسی ارشد، دکتری خود در روشنائی و طراحی نور را از دانشگاه انرژی مسکو اخذ می‌نمایند. تحصیلات و تحقیقات بعدی ایشان نیز بمدت ۸ سال در همین رشته متمرکز بود.

ایشان در حال حاضر علاوه بر مدیریت‌های اجرایی مختلف به تدریس، تحقیق و فعالیت اجرایی در رشته تخصصی خود اشتغال دارند.



گفتگو
با دکتر سلمان‌فازغ

پروژه‌ها معماری می‌تواند ارجحیت بر سازه داشته باشد. نورپردازی مثل معماری است. علم نیست، هنر است که علم به استفاده مطلوب از آن کمک می‌کند. اینکه چه مقدار نور بدهیم تا ساختمان هم نیازهای ساکنان را برطرف کند و در نگاه به آن لذت ببریم. مجموعه این دو مطلب بحث نورپردازی را معنی می‌کنند. محاسبات دارد و ذوق و هنر هم می‌طلبد.

چند پارامتر در این حوزه باید مدنظر باشد: هماهنگی و هارمونی باید وجود داشته باشد و مجموعه‌های یک کل یا هم دیده شوند. مثلاً زیر پل خیلی قشنگ روشن شود اما پیرامون پل نوری نباشد این نقص کار است. مثل یک تابلوی نقاشی که زمینه و تم اثر باید مشخص باشد و سایر اجزاء هماهنگ با آن به کار گرفته شوند. اما در عمل متناسقه به نورپردازی صحیح نپرداخته‌ایم. یک ساختمان را نورپردازی کرده‌ایم. در مجاورت آن فضاهای تاریک و نامناسب حتی زیبایی ساختمان

تعمیری از پدیده نورآرائی و نورپردازی بفرمائید. متدماً بگویم که نور پدیده‌ای است که ماهیت آن هنوز مشخص نشده است. اصل انرژی یا ماده بودن آن بحث است. تمام عالم به وجود نور به قدر نیاز خود احتیاج دارد. ماکسول و دیگران جنس نور را از جنس امواج الکترومغناطیس می‌دانند که قابل رویت است. اما در نیاز به نور تردیدی وجود ندارد. اما روشنائی و نورپردازی؛ ما سه موضوع جدا از هم داریم که باید بررسی شود. اول: روشنائی، نوع نورپردازی، سوم: آذین‌بندی. نور آرائی هم بخشی از نورپردازی است که ما قصد پرداختن به این مسأله را داریم. فیزیک اپتیک نیاز به نور را تعریف کرده‌اند و اینکه هر جایی چقدر نور باید وجود داشته باشد. مثلاً شب در این اتاق باید ۳۰۰ لوکس نور وجود داشته باشد تا محیط مناسب برای فعالیت به دست بیاید. این بخش کاملاً مهندسی و محاسبه‌ای است. اما در یک ساختمان، سازه در کنار معماری معنی پیدا می‌کند. در برخی

اولی را از بین برده‌اند. بحث بعد اینکه برای برخی بناها اصلاً نباید نورپردازی کنیم باید روشنایی بدهیم تا خودش را نشان بدهد. بنای میدان آزادی یک اثر معماری است. شب فقط باید روشنایی داد تا این اثر مثل روز در شب هم خودش را نشان بدهد وقتی از رنگ‌های متنوع استفاده می‌کنیم بیشتر بازی نور است تا نمایان شدن یک ارزش و اثر معماری مقایسه غلط این مشکلات را پدید می‌آورد. برج العرب یک سازه فنی است که باید با رنگ و رقص نور آن را متمایز کرد و در دید قرار داد اما یک بنای با معماری شاخص و برجسته نباید تحت تاثیر نورها دیده نشود و غلبه یا نور باشند نور ذاتا زیباست اما نباید اثر شاخص معماری را در حاشیه نور قرار داد. به اعتقاد من نماد میدان آزادی در شب فقط باید با نور سفید روشن باشد تا مردم ببینند و استفاده کنند. برای برج میلاد نورپردازی لازم است چرا که کارکرد آن باید نورپردازی تکمیل می‌شود و شاخص شدن آن با کمک نورپردازی انجام می‌شود. برای میدان ونک یا نورپردازی کرد تا لذت بخش باشد، اما میدان مادر (محسنی) و تندیس آن معنی و مفهوم خاص خودش را دارد و باید در شب روشن باشد تا قابل رویت شود و مفهوم را بتواند انتقال دهد. مفهوم این تندیس خیلی بالاست و نباید در حاشیه نورپردازی گم شود. ریتم و ضرباهنگ مساعد یا زمینه در نورپردازی باید حتماً مشخص باشد در یک مجموعه یک ساختمان نباید خیلی شاخص باشد تا دیگر بناها تحقیر شوند شهر این گونه احساس حقارت را منتقل می‌کند. مطلب بعد اینکه منابع نوری خیلی مهم است. لامپ‌های LED کم مصرف را انتخاب می‌کنیم، اما اینها جوابگوی نورپردازی نیست. در نورپردازی برتاب نور می‌خواهیم. در نورپردازی منبع نور نباید دیده شود. اما حجم نوری که به ما می‌دهد باید به قدری وسیع باشد که نقاط یا فاصله را برای ما نمایان سازد. احتیاج به هزینه کردن برای رسیدن به شکل درست داریم.

هستند و این نور انرژی بخشی برای آنها و فعالیت آنها دارد. انرژی فقط از طریق خوردن و جذب کالری وارد نمی‌شود. امواج (نور) هم انرژی بخش هستند.

در همین روسیه بنای ۸۰۰ ساله را با نورپردازی به نحوی شناساندند که تمام بازدیدکنندگان شبها برای دیدن به سراغ آن می‌روند و خیلی هم لذت می‌برند و اطلاعات کسب می‌کنند. خود نورپردازی مهم نیست، نشان دادن و معرفی بنا با کمک نورپردازی اصل است.

چولپا تصاویر ماهواره‌ای از نیمکره زمین نشانگر تلاؤ و شبانه‌روزی خشکی‌ها است. یعنی انسان ظاهراً در مسیر پایان دادن به شب است و انسان آرامش شب را دارد و از بین می‌برد. این تلاش چه سرانجامی خواهد داشت؟

ما در زندگی و شبانه‌روز نیاز به آرامش فکری و روحی داریم و اگر آرامش نیابیم، کارهای ما خوب جلو نمی‌رود. متأسفانه قرن ۲۱ به طرف عصر خداحافظی با آرامش روحی و فکری پیش می‌رود. ارتباط ضعیف افراد مشکلات فراوانی می‌خواهد آورد. در تعامل و صحبت رو در رو ۳ نوع امواج ارسالی می‌شود اول: طول موج نوری و گرمای بدن، دوم: نور بی‌تابی و سوم: شنوایی. اینها نیاز را بر طرف می‌کند شنیدن یک سخنرانی حضوری خیلی موثرتر از دیدن تصاویر تلویزیونی و شنیدن نوارهای صوتی است. در تلویزیون نور گرمایی رابطه‌هاش را برقرار نمی‌کند. در رادیو نور بی‌تابی هم نداریم. امروز کامپیوتر، تلویزیون... جای رابطه را گرفته‌اند و این اثرات نامطلوبی در نسل‌ها به جا خواهد گذاشت (و گذاشته است). خداحافظی با شب با بدن انسان سازگاری ندارد. می‌توان زندگی طبیعی داشت و از ساعاتی از شب هم استفاده کرد. اما نباید جای شب و روز را عوض کنیم. شب را روز کردن هنر نیست بلکه سلب آرامش می‌کند. باید فضای طولانی شب را برای استفاده و کارکرد مناسب با آن آماده کنیم.

چولپا شکوفایی پدیده نورپردازی، گذشته از پیشرفت و فن‌آوری یک نیاز جغرافیایی هم هست؟ در شهرهای با عرض بالا و شب‌های بلند نیاز است؟

اگر زندگی در شب را یک اصل بدانیم قطعاً این نیاز هست. شب برای تخلیه استرس‌های زندگی ماشینی به ویژه در شهرهای بزرگ باید دارای برنامه باشد. ارتباط انسان‌ها با هم کم شده، تاهنجاری‌های زندگی شهری مشخص کننده نیازهای افراد است. از فرصت شب باید استفاده مناسب را برد. ارتباط با طبیعت در شب بر طرف کننده خیلی از مشکلات زندگی ماشینی می‌تواند باشد. محیط‌های جغرافیایی و اقلیم‌ها تاثیر گذارند. کنتش و واکنش نور با بدن انسان به محیط بستگی کامل دارد. در محیط‌ها رنگ‌های گرم و سرد معنی و مفهوم پیدا می‌کند در محیط سرد یا زمستان‌های طولانی و شب‌های بلند حتماً باید از ساعت‌های تاریک بهره برد و فعالیت در شب باید ادامه داشته باشد، اما باید محیط را روح‌انگیز، شادآور و متناسب با فعالیت روشن کرد. مثلاً نورپردازی‌های مسکو معروف است. به شکل علمی کار شده و در نتیجه افرادی که شب سرکار می‌روند سر حال و با نشاط

چولپا در شهرهای بزرگ به اجبار از ساعت‌های شب هم برای فعالیت استفاده می‌کنیم. سقف این استفاده چقدر است؟ نورپردازی برای بیدار کردن شب و استفاده از آن چقدر باید اصل قرار بگیرد؟

نورپردازی اهداف مختلفی می‌تواند داشته باشد. برای تجارت و امور اقتصادی، برای فعالیت‌های فرهنگی و... و یکی هم برای آرامش (و امنیت). در بخش تجاری باید ساعات مشخص وجود داشته باشد برای فعالیت‌های فرهنگی و هنری هم باید پس از ساعات کار و تجارت برنامه‌ریزی داشت. و برای استراحت مردم و استفاده از شب برای آرامش هم جایی باقی گذاشت. ما قطعاً ناچاریم از شب استفاده کنیم اما نه تا صبح! بحث نورپردازی می‌بایستی آرامش شب را به شهر بازگرداند نه اینکه خودش ایجاد استرس کند. رقص نور با رنگ‌های تند در یک بوستان و فضای سبز چه معنی و مفهومی جز بر هم زدن آرامش دارد! پراساس معیارها و مبانی اصولی باید نورپردازی انجام شود اما نورپردازی به معنای تقاوم فعالیت تا صبح

نیست. بحث امنیت فضاها در ساعات خلوت هم با نورپردازی مناسب تأمین می‌شود.

نکته اینکه: نورپردازی طبیعی و آرامش بخش باید بر مسائل اقتصادی، سیاسی و... رجحان داشته باشد و از شبها هم استفاده مناسب و به جا متناسب با شرایط فیزیولوژیکی انسان را می‌توان برد.

محیطها در مورد آلودگی نوری، مثلاً استفاده از نورافکن‌های قوی و دکل‌های بلند و نورافشانی بر کما و فضاها می‌سوزد و... توضیحاتی بفرمائید؟

مناسفانه عدم پرداخت اصولی به این بحث باعث شده که ما حداقل در شهرهای بزرگ آلودگی نوری داشته باشیم. علاوه بر مثال‌های شما، یک برج بلند یا نورپردازی نامناسب و غیر علمی خود منبع آلودگی نوری است. به این مثلاً توجه کنید: اگر در محیطی نیاز شما یک بلندگوی ۲ وات باشد و برای شما هزینه کنند و علاوه بر بلندگوی ۲ وات چند بلندگوی ۱۰ وات هم نصب کنند، شما استفاده که نمی‌برید، مشکلات بسیاری را هم متحمل می‌شوید. در نور هم همین گونه است. رعایت استانداردها و مابقی علمی گارها و طرح و تحقیق علاوه بر هزینه‌های مالی جلوی خیلی از بی‌مدهای نامناسب بعدی را خواهد گرفت. در فضایی که مغازه‌ها و اماکن تجاری نورپردازی و روشنایی با اهداف اقتصادی دارند، گذاشتن دکل‌های بلند یا لامپ‌های سدیمی قوی، تداخل نوری و ناهنجاری برای افراد را باعث می‌شود این سررہا شامل آسیب‌های چشمی، مشکلات و فشارهای عصبی و رفتارهای متعاقب آن و بسیاری از معضلات است که در نگاه اول اصلاً دیده نمی‌شود. رفع آلودگی نوری مثل همه بحث‌ها از اجرای اولیه درست هزینه بیشتری می‌طلبد این آلودگی‌های نوری از نبود ضوابط مدون و پیوسته ناشی می‌شود. اداره برق فقط میداین را طبق یک فرمول روشن می‌کند. در حالی که باید ضوابط نورپردازی مبنای کار قرار بگیرد و دستگاه‌های مختلف یا مدیریت یکپارچه و هماهنگ اقدامات لازم را انجام دهند. استفاده از دکل‌های بلند برای معدود مکان‌هایی مناسب است که باید عابر توقف در آن نداشته باشد و فضا وسیع و بزرگ باشد. حتماً بایستی در نحوه نورپردازی و روشنایی مثلاً میدان آزادی و میدان فلسطین تفاوت وجود داشته باشد. اگر کار به اداره برق واگذار شود همه را میدان می‌بیند و متحدالشکل عمل می‌کند. برج نور محیط بازارک را خراب می‌کند گیاهان و درخت‌ها تحقیر می‌شوند و کارکرد خود را از دست می‌دهند. سلب آرامش می‌کند. کار اشتباه در مباحث نورپردازی علاوه بر انسان برای سایر موجودات جزء شهرها (اگر باقی مانده باشند) هم مشکلات ویژه و دفعی درست می‌کند.

محیطها نورپردازی شهری، جریانی است که براه افتاده و فراگیر هم شده و کاملاً هم به چشم می‌آید. شهرهای دیگر هم تابعیت دارند. دیدگاه شما درباره نورپردازی شهرهای ایران به ویژه کلانشهرها چیست؟

اینجا بیشتر به آذین‌بندی مربوط می‌شود که فعلاً بحث ما نیست.

کارهایی شروع شده که اگر مبنای علمی و اصولی نداشته باشند، مشکلات گریبانگیر خواهد شد. مثلاً من در اهواز میدانی را دیدم که پنج نخل مصنوعی با آهن و... درست کرده و شبها هم مثلاً نورپردازی کرده‌اند. در خوزستان که مرکز نخل و نخلستان است چرا نخل آهنی! چون ایده را از جای دیگر گرفته و کپی برداری شده است. شو روز هم که نگاه کنید یک غول آهنی اصلاً تناسبی با منظران و المان‌های شهری ندارد. یا مثلاً یک سیم‌رغ با مقنول و آهن و نور که شبها اصلاً چشم‌نواز نیست و روزها هم خیلی بد منظره و نامناسب است. می‌بایستی کلیاتی در یک مرکز به تصویب برسد و ابلاغ شود و بتایر شرایط مختلف محیطی، مالی... شهرتاریها و شهردارها با گرفتن ایده کلی از مباحث، متناسب با شرایط محیط خودشان به اجرا و عملیاتی کردن نورپردازی بپردازند. ما در خصوص شهرسازی و معماری، شورایی داریم که مصوبات آن برای همه لازم الاجرا است. در حوزه نور به عنوان بخشی از معماری هم این مهم باید صورت‌پذیر و افراد اجرایی هم آموزش‌های لازم را طی کرده، از منابع علمی استفاده مطلوب را ببرند. ضوابط را اعلام کنیم و اجرا را به مدیران محلی که توانایی لازم را دارند بسپاریم. کپی برداری در شرایط با اقلیم متفاوت اصلاً معنی ندارد. برای شمال کشور اصل و مبنا استفاده از طبیعت است و نباید این اصل تحت‌الشعاع قرار بگیرد. باید ساعات شب هم در شمال برای استفاده از محیط طبیعی مساعد باشد. به طور کلی نورپردازی در هر شهری به نسبت وجود انسان‌ها، طبیعت، محیط جغرافیایی و ویژگی‌های فرهنگی خاص باید انجام شود.

محیطها ظاهراً شما اعتقاد به نورپردازی تاریخی و شهری و تفکیک از آذین‌بندی دارید؟

بله، ابتدای بحث هم گفتم که اینها مقولات متفاوتی هستند. آذین‌بندی برای ایجاد هویت به کار می‌رود اما نورپردازی برای نشان دادن نمادهای شهر است. در نورپردازی شهری نماد باید غالب باشد. اما در آذین‌بندی ما موقتاً فضا سازی و هویت‌سازی می‌کنیم برای بهره‌برداری خاص و در محدوده زمانی معین. خلاصه اینکه در این مقوله ما باید برای مراحل مقدماتی هم برنامه‌ریزی داشته باشیم. مثلاً برای طراحی یک ساختمان حتماً باید مشاور و طراح نور داشته باشیم و هزینه کنیم تا نتیجه کار مطلوب باشد. مصالح نامناسب نوری را خریداری می‌کنیم و چون قیمت زیادی پرداخته‌ایم، در ساختمان‌ها و فضاها به کار می‌بریم و فایده لازم را ندارد. اما با طراحی اولیه، علمی و اصولی جلوی هزینه‌های اضافی را هم می‌گیریم و اقتصادی‌تر عمل خواهد شد. باید بحث معماری نور که چند سالی است آغاز شده با تکیه بر اصول علمی و مباحث صحیح و تجارب دیگران مسیر درست و اصولی خود را طی کند تا نتایج آن که در ابعاد فرهنگی، اجتماعی و... تأثیرات مطلوب و مناسبی دارد - که زمان پرداخت به آن نیست - نمایانگر شود.

محیطها با تشکر از وقتی که در اختیار ما گذاشتید سپاسگزاریم.

طلوع روشنایی در شب شهری

عباس جلالی



همایون الماسیه / مجموع‌الصنایع راه‌اندازی نمود (۱۳۷۵ خ / ۱۸۷۸ م) «بلدیه روشن‌آور شهر» شهرداریها، ش ۷۷، ص ۳۸.

پس از ترور سلطان صاحبقران (۱۳۱۳ ق) و روی کار آمدن مظفرالدین میرزا، جنبش مشروطه‌خواهی چنان شورى در دل نواندیشان افکنده بود که کمتر کسی در اندیشه‌ی روشنی‌آوری به شهر می‌بود در میان ابزارهای تمدنی نوین آنچه بیش از همه کشش و اهمیت داشته پیام‌رسانی بود که از میان مقتولهای فلزی و سرد خود خبرهای داغ را در چشم برهم‌زدنی با صدای تق‌تق خود تا دور دستها می‌رساند. این ابزار، قدرت را به دست مشروطه‌خواهان داده بود تا استبداد را به زیر کشند. با این همه، مشروطه‌طلبی تیزهوش اهمیت برق را دریافته بود؛ حاج امین‌الضرب (۱۳۲۹-۱۳۱۱ خ) فرزند محمدحسن کمپانی، وی توانست در گرماگرم بیروزی نخست مشروطه‌خواهان؛ ۶ ماه پس از امضای فرمان مشروطیت، در بهمن‌ماه ۱۳۸۵ خ فوریه ۱۹۰۷ م کارخانه‌ی برق خود را در خیابان چراغ‌گاز به کار اندازد که می‌توانست ۴۰۰۰ چراغ را برق بدهد. در فاصله‌ی میان نخستین کارخانه‌ی برق روزگار ناسری و مظفری در تهران (از ۱۳۵۷ تا ۱۳۸۵ خ) سه شهر بزرگ و مهم در خیزش مشروطه که با همسایه‌ی شمالی نیز آمد و شدی داشتند چون تبریز، رشت و مشهد دارای کارخانه‌ی برق شده بود. «شهرداریها، ش ۷۷، همان). این کارخانه‌ها همگی در روزگار سلطنت مظفرالدین‌شاه (پاد ۱۳۲۴-۱۳۸۴ خ / ۱۳۱۳-۱۳۳۴ ق) راه‌اندازی گردید آنچه در این باره کنجکاوی را برمی‌انگیزد مشارکت سه یهلویی است که در یک بر آن شاه

از دو هزار و چند سده پیش، همواره قزو رفتن خورشید در بیکران افق، آغاز شب بود که پسردهای نیلگون بر همه چیز و همه کس می‌کشید. آبادیها با شعله‌ی آتش مشعل و آتشناها در دل شب به روشنی می‌زد و بیه‌سوزها و چراغهای روغنی با شعله‌های لرزان برای کارهای ضروری خانه بود. گزمه‌ها با مشعلهای آغشته به روغن و گاه گلاب نفت راه در تاریکی می‌گشودند. دزدان و شب‌زنان یا چشمانی که در تاریکی می‌درخشید از سر بلینها فرود می‌آمدند تا کالایی را برابند. همیشه شبهای بی‌توز و روشنی، آستن رخدادهایی بود که یا سرزدن سپیده زاده می‌شد. افسانه‌ها، داستانها و سفرنامه‌ها سرشار از این حوادث شبانه است. در سده‌های هزده و نوزدهم میلادی شیوه‌های زندگی دگرگونی گشته. انقلاب صنعتی با دستاوردهای صنعتی خود به تاریکی شب نیز یورش آورد. با ساخت دینام در سال ۱۸۳۱ به دست مایکل فارادی، نخستین گام برداشته شد با اختراع مولد با ساسد فراوان، تا من انگلیسی ده صد ساله را یک شبه درنوردید (۱۸۹۰ م). هم‌میهن‌اش فریدریک سیمز در سال ۱۸۹۵ با ساختن ماکتوی با ولتاژ زیاد، راه را برای بهره‌برداری گسترده از نیروی برق هموار نمود. سفر دوم ناصرالدین شاه به اروپا (۱۸۷۸ م) در میانه‌ی این دگرگونیها انجام شد. پس از این سفر او نیز بر آن گردید تا به تیرگی قیرگون دارالخلافه‌ی خود پایان دهد. نوآوریهای مبهوت‌کننده‌ی اروپا، کار خود را کرده بود. سلطان قاجار برای روشنی دربار، به ویژه اطراف اندرون و در گام بعد برای روشنایی تکیه‌ی دولت دستور آوردن نخستین موتور (مولد) برق را صادر کرد. این کارخانه را میرزا علی‌خان امین‌النوله در نزدیکی باب

دیده می‌شود. دو بر دیگر را بازرگان و دولتمردی روشن‌اندیش و مهندسی خارجی که برق خوانده باشد، می‌سازند.



کریم آقا بوذرجمهری در ۱۳۲۰ خورشیدی. کارهای شهری را با بلدیة بی‌دولتی که سید ضیاء پایه گذار آن بود، سرعت بخشید اینک کار به دست دولتی تمرکزگرا افتاده بود تا پایتخت الکوی برای دیگر شهرها شود تلاش بوذرجمهری برای سامان دادن به کار روشنایی، امین‌الضرب را بر آن داشت تا دومین کارخانه بی برق خود را راه اندازی کند که دو ترانسفورماتور داشت و با کارخانه پیشین بر رویهم ۴۰۰ کیلو وات قدرت.

در آن روزگار با دو سند رو به رو می‌شویم که بررسی آنها می‌تواند وضعیت روشنایی شهر تهران را در آغاز سلطنت پهلوی اول (۱۳۰۰-۱۳۲۰ خ) نشان دهد. هر دو سند از آن سال ۱۳۰۶ خورشیدی است و در پای هر دو نام "کفیل بلدیة طهران سرهنگ بوذرجمهری" دیده می‌شود.

سند یکم

این سند نشان می‌دهد که بلدیة (شهرداری) پایتخت، دست به گسترش خیابان‌ها و کوئی و برزن زده و نیاز به شبهای روشن دارد، زیرا بوذرجمهری بر آن است تا پایتختی شبه اروپایی در ایران بسازد. این همه را می‌توان از سفارش خرید ابزارهای روشنایی دریافته، که شمار و طول برخی نشان دهنده گستردگی کارهاست. همچون سیم کابل قیراندود (چهل هزار ذرع [۴۱۶۰ متر])، سربیس لاصب (چهار هزار عدد)، تیر برق (۱۰۰ اصله) ← (اصل سند یکم). جالب آنکه بلدیة طهران برای تثبیت خود در آغاز اصلاحات چنین آورده: "بلدیة طهران برای روشنایی شهر اسباب و لوازم روشنایی ذیل را (با علامت و مارک بلدیة) به مناقصه می‌گذارد". یعنی همه این اسباب باید نشانده گذاری بشود و نشان بلدیة را بر خود داشته باشد آنچه که بر کشش سند افزوده نام چیزهایی است که برای اکتوفیان یکسره ناشناخته است و تنها در موزه‌های برق / شهرداری می‌توان آنها را دید. این اعلان در یکم تیر ماه ۱۳۰۶ در روزنامه اطلاعات چاپ شده است.

در ۱۳۸۶ خورشیدی نخستین قانون بلدیة به تصویب مجلس شورای ملی می‌رسد برای نخستین بار در این قانون آشکار گردید که روشنایی شهر می‌باید بر عهده بلدیة (شهرداری) باشد چندانکه در فصل اول، "قواعد کلیه"

ماده‌ی دوم: «امور راجعه به بلدیة از قرار تفصیل است»: در تیصره‌ی چهارم آمده «رایعاً ساختن و پاک نگاهداشتن کوچه‌ها و میدان‌ها و خیابان‌ها از سیاه‌رو و کالسکه رو و باغ‌های عمومی و مجاری میاه و زیر آب‌ها و پل‌ها و معابر و غیره و همچنان روشن کردن شهر و تقسیم آبهای شهری و مراقبت در تنقیه قنوات و پاکیزگی حمام». گفتنی است که این قانون هرگز به اجرا در نیامد، اما کار روشنایی را مأموران تنظیف انجام می‌دادند یا چراغ‌هایی که بر دیوار و تیرک آویخته و با نفت روشن می‌شد. چیزی که سامان درستی نداشت و نادرستی در آن بیشتر از درستکاری بود. در کودتای ۱۲۹۹ سید ضیاءالدین طباطبایی پس از اعلان فرامین تود و چندگانه شهری، دست به کار تأمین روشنایی پایتخت شد. فرمان داد تا بلدیة شماری فانوس دیواری حلبی به رنگ سبز را با دیوار کوبهای آهنی بر دیوارها بیاویزند با جیره ۳۷۵ گرم نفت و استخدام شماری چراغچی که هر ۱۵۰ چراغ به یکی از آنان واگذار می‌شدند. این فانوس‌ها با یکدیگر ۵۰ قدم فاصله داشتند تا بتوانند گذرگاهها را اندکی روشن سازند و برده شب را پس برانند.

پس از حکومت یکصد روزه‌ی سید ضیاءالدین، رضاخان کارها را به دست گرفت و با سیردن کار بلدیة به همقطار خود

اعلان مناقصه لوازم روشنایی

بلدیة طهران برای روشنایی شهر اسباب و لوازم روشنایی ذیل را (با علامت و مارک بلدیة) به مناقصه می‌گذارد -

(۱) سیم آهن مختلف	دویست تن	(۲) سیم ایرانی و فرنگی	چهار هزار عدد
(۳) لخته سیم	چهار هزار عدد	(۴) لخته دیواری	شش هزار عدد
(۵) سربیس	چهار هزار عدد	(۶) لاصب ۳۲ شمعی	پانجهزار شله
(۷) پولت فرنگی	سی و دو هزار عدد	(۸) دستک	پانجاه اصله
(۹) سیم کابل قیراندود	چهل هزار ذرع	(۱۰) سیم	سی و دو هزار ذرع
(۱۱) میخ اصله	سی و دو هزار ذرع	(۱۲) میخ مفتولی مختلف	پانجاه تن
(۱۳) میخ حلقه دار	هشت هزار ذرع	(۱۴) فرقره	چهار هزار عدد
(۱۵) تیر	یک صد اصله		

گنایبها و لغات محرم می‌توانند از تاریخ نشر این اعلان تا پانزده روز دیگر برای توضیحات لازمه قبلاً مراجعه بدانگه مباشرت کرده و بعد پیشنهادات خود را راجع بکلیه اشیا فوق با ذکر قیمت سر بسته بدانگه مرکزی تسلیم نمایند. هر آخر مدت مقرر پیشنهادات با حضور پیشنهاد دهندگان قرائت سپس قرارداد بستم برنده مناقصه منظم می‌باشد. بلدیة در دو قبول پیشنهادت معتبر است. اعلان ۱۳۰۶

سند دوم

این سند یکماه پس از سند نخست در ۳ مرداد ماه در همان روزنامه (اطلاعات) چاپ شده است. در این "آگاهی برای همگان" می‌توان دشواری‌های پیش روی بلدیة را در بخش برق به چشم دید. سند نشانگر آنست که کارخانه‌ی برق امین‌الضرب (هر دو کارخانه) یاسخگوی گسترش روزافزون کوی و خیابانهای تازه نبوده و به روشنی در سند آمده است: (جزایرهای معابر و خیابانها فوق‌العاده کم نور بود). و به هزینه‌ی بلدیة برای روشنایی اشاره دارد که "و جوهی که این مؤسسه هر ماهه به مصرف تنویر شهر می‌رساند، نتیجه‌ی عطلوبه حاصل نمی‌گشت، علاوه با احتیاجاتی که شهر طهران به اكمال تنویر داشت ادامه وضعیت فعلی غیر مقنن بود." از اینرو بلدیة دستور داده بود که کارخانه ابونمان برقها را قطع کند و سپس معین می‌کند "فعلاتاً وقتی که سیم‌کشی کلیه خیابانها عوض یا تکمیل شود کارخانه‌ی مذکور می‌تواند

۸ هزار شعله چراغ ۱۶ شمعی، نیم‌سی را به روشنایی و نیمی را به فروش برساند" سپس به قرارداد تازه با امین‌الضرب اشاره می‌کند و به موتور برق تازه‌ای که به خرج کارخانه وارد کرده تا بتواند با برق بیشتر، در جنوب شهر چراغهای برقی را جایگزین نفتی کند. این موتور تازه در میدان محمدیه (م‌اعدام) قرار داشت که دو روز پس از این آگاهی (۵ مردادماه ۱۳۰۵) می‌بایست بهر سرداری از آن آغاز گردد که به تنهایی ۴ هزار شعله برق به بلدیة خواهد داد. بودجه‌ری تأکید می‌کند که، "بلدیة بر روی هم ۱۲ هزار چراغ ۱۶ شمعی با کوران [جریان] صحیح خواهد داشت." وی از جایگاه یک شهردار، نخست روشنایی شهر را پیش چشم دارد و می‌خواهد به خیابانهای تهران جوان چون لاله‌زار، چراغ برق، خیابان نختی (سعدی جنوبی) شاه آباد و اسلامبول روشنایی برساند. برای همین هم می‌گوید که: "... هرآینه این کارخانه هم پس از تفتیش [= بازرسی] بلدیة از میزان کورانی که باید به معابر بر طبق قرارداد بدهد اضافه داشت و خواست به مستللات و غیره بفروشد این مؤسسه مانع نخواهد بود."

برای آگاهی عامه

بواسطه اختلال امور و باره نواقص از قبیل فقدان شاه سیم و غیره ناچستی فیل کارخانه فعلی چراغ برق بطور ناخواه از عمده رسانیدن قوه بر بنامده و این مسئله موجب شده بود که چراغ‌های معابر و جنبانها با فوق‌العاده کم نور و با وجودیک این مؤسسه هرماهه بصرف لئزیز شهر می‌سایند آنچه مطلوبه حاصل نمی‌گشت علاوه با احتیاجاتی که شهر طهران با اكمال تنویر داشت ادامه وضعیت فعلی غیر مقنن بود لذا برای این که میزان اصلی کوران که کارخانه میتواند بدهد معین شود بر طبق دستور بلدیة از طرف کارخانه نهایت به قطع کلیه ابونمانها شده و بعد معین گردیده فعلاً تا وقتی که سیم کشی کلیه خیابانها عوض و تکمیل شود کارخانه مذکور میتواند هشت هزار شعله چراغ شازده شمعی نصب صرف آنرا برای تنویر شهر واگذار نموده و نصف دیگر را بصرف فروش برساند این قسبه دو روز است که خانه پیمانموده و کارخانه نیز مجدداً سیم ابونمانهای خود را اتصال داده علاوه بر این بلدیة در آنچه یک رشته مذاکرات و افسدات موفق شد که قرار داد مناسبی در تکمیل تنویر شهر با آقای حاجی امین‌الضرب منعقد نماید که با توافق را رفع نموده و بعد از جزی چهار هزار شعله شازده شمعی دیگر از همین کارخانه برای معابر و جنبانها اختصاص دهند علاوه از نقطه نظر تکمیل چراغ‌های قطری جنوب شهر به چراغ برق و تنویر کامل آن حدود بلدیة با زحماتی موفق شد که ماشین بخار کارخانه لهی و واگذار نماید که در جنوب شهر نصب و تنویر آن قسمت شهر را نیز تامین نماید ماشین بزبور نیز اخیراً در میدان محمدیه نصب و از تاریخ پنجم مرداد ماه بصرف استفاده قرار گرفته و چهار هزار شعله چراغ به بلدیة خواهد داد که سیم بلدیة در تمام خیابانها و معابر شهر طهران دو هزار چراغ شازده شمعی با کوران صحیح خواهد داشت و هرآینه این کارخانه هم پس از تفتیش بلدیة از میزان کورانی که باید به معابر بر طبق قرارداد بدهد اضافه داشت و خواست به مستللات و غیره بفروشد این مؤسسه مانع نخواهد بود

امره اعلان ۶۸ (کپی بلدیة طهران سرهنگ بودجه‌ری)

اینک در مثلث پیشین - روزگار قاجاریان - برای این زیر ساخت نوآمده‌ی شهری و شاید نخستین آن، دگرگونی رخ داده بود. مهندس و کارگران فنی به بخشی از این زیرساخت بدل شده بودند. بازرگان / دولت‌مرد توانگر در جای خود مانده و جای شاه را نهاد بلدیة (دولتی) گرفته بود. بر خالی مانده مثلث را بهره‌برداران (مستترکان) که همواره شمارشان بیشتر و توانمندتر می‌شدند، پر کرده بود. زیرا پرداختهای آنان توان بلدیة را برای گسترش هر چه بیشتر روشنایی شهر، بالا می‌برد.



دولتمرد توانگر

منبع:
۱) اطلاعات، روزنامه شماره‌های ۱ تیرماه و ۳ مرداد ۱۳۰۶ خورشیدی
۲) مرسدگان، احمد گاهشماری ایرانی، بنیاد دانشنامه بزرگ فرانسه، چاپ سپتامبر ۱۳۷۸
۳) اطلاعات، ویژه "بلدیة روشن آریشهر" ماهنامه شهرداری‌ها، انتشارات سازمان شهرداری‌ها، ۱۳۷۷
۴) تنویر، حسین کاروبیخ اجتماعی تهران دو قرن سیزدهم، ۲ مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، چاپ سوم، ۱۳۷۸
۵) تنویر، بهمن طهران قدیم، ۱ انتشارات معین، چاپ هفتم، ۱۳۸۱
۶) ۱۳۰۵، انتشارات گاهشماری، مترجمان اصلی، مصدقا و دیگران، بنیاد دانشنامه بزرگ فرانسه، چاپ یکم، ۱۳۸۱

آیین نامه نحوه تأمین روشنایی معايير

۴۶/۱۰/۱۳

مالی مؤسسات برق از نظر درآمدهای مربوط به روشنایی معاینه انجام گیرد.

طرح جامع روشنایی و مراحل تکمیل آن باید با توجه به طرح شبکه توزیع شهر و رعایت ضوابط و معیارهای مندرج در این آیین نامه تهیه شود و به تصویب شهردار و رئیس مؤسسه برق مربوط برسد و در صورت بروز اختلاف نظر، تصمیمی که وزارت کشور اتخاذ خواهد نمود ملاک عمل قرار خواهد گرفت.

تبصره - در مواردی که مؤسسه برق به وسیله واحدهای وزارت آب و برق اداره می شود طرح روشنایی شهر به تصویب مشترک مدیر عامل شرکت برق منطقه ای و شهردار مربوط خواهد رسید و در صورت بروز اختلاف نظر تصمیمی که وزیر کشور و وزیر آب و برق متفقاً اتخاذ خواهند کرد ملاک عمل قرار خواهد گرفت، اجرای طرح روشنایی شهر براساس مقررات مالی شرکت برق منطقه ای از وظایف مؤسسه برق مربوط می باشد.

از آیین نامه نحوه تأمین روشنایی معاینه ۴۶/۱۰/۱۳

ماده ۱- وجوهی که از محل عوارض برق به موجب ماده ۱۱ قانون برق ایران به میزان مقرر در تصویب نامه ۲۲۳۱۳ مورخ ۱۳۲۶/۸/۱۴ عاید می گردد با رعایت مفاد این آیین نامه به مصرف تأمین هزینه ایجاد تأسیسات و نگهداری و همچنین بهای نیروی برق مصرفی روشنایی معاینه خواهد رسید.

ماده ۲- کمیت و کیفیت روشنایی معاینه با توجه به اصول ایمنی عابرین و وسایل نقلیه و همچنین با توجه به صرفه و صلاح اقتصادی و رعایت زیبایی و نسبت یک نواختی مورد لزوم به موجب معیارها و قواره های خواهد بود که به موجب آیین نامه تعیین می گردد.

تبصره - انتخاب نوع اتصال برق به تأسیسات روشنایی هر معبر تابع نوع شبکه توزیع برق شهر در آن معبر می باشد.

ماده ۵- از تاریخ تصویب این آیین نامه توسعه روشنایی هر شهر باید براساس یک طرح جامع روشنایی و با توجه به امکانات

ماده ۶- در شهرهای که برق آن به وسیله مؤسسات تابعه وزارت آب و برق تأسیس می‌گردد هزینه تأسیسات و تعمیرات و تعویض لامپ و بهای نیروی برق مصرفی روشنایی معابر به عهده مؤسسات مذکور می‌باشد که از محل دریافت عوارض بر مصرف برق تأمین خواهد شد به قسمی که همواره جمع این هزینه‌ها از مجموع عوارض دریافتی تجاوز نماید و شهرداری‌ها بابت ایجاد تأسیسات و نگهداری نیروی برق مصرفی روشنایی معابر تعهد مالی دیگری ندارند ولی پرداخت هزینه تأسیسات تزئینی معابر و میادین و بهای نیروی برق مصرفی این تأسیسات و همچنین سایر مصارف شهرداری‌ها و مؤسسات تابعه آن پارک‌ها و سایر مشترکین حلقه تعرفه برق شهر به عهده شهرداری می‌باشد.

تبصره ۱- در صورتی که شهرداری‌ها روشنایی معابر و میادین را زائد بر معیارها و ضوابط مذکور در این آیین‌نامه درخواست نمایند و اجرای نظر شهرداری از نظر تولید و توزیع نیروی برق به لحاظ فنی به تشخیص مؤسسات برق امکان‌پذیر نباشد انجام امر منوط به پرداخت هزینه اضافی از طرف شهرداری می‌باشد.

تبصره ۲- در مورد محاسبه بهای نیروی مصرفی روشنایی معابر جمع مصرف ماهانه کلیه معابر یک شهر به عنوان یک مشترک تعیین و محسوب خواهد شد و تعرفه مصوب مصارف شهری هر شهر یا هر ناحیه یا هر منطقه که بر حسب مورد از طرف وزارت آب و برق تعیین شده است ملاک محاسبه قرار خواهد گرفت.

تبصره ۳- معابر از پارک‌ها که محل عبور و مرور دائمی و وسائل نقلیه باشد از نظر آئین‌نامه جزء معابر شهر محسوب می‌شود.

تأمین روشنایی معابر از قانون سازمان برق ایران (۸) - ۴۶/۴/۱۹

ماده ۱۱- عوارض شهرداری مصرف نیروی برق حداکثر یک ریال برای هر کیلووات ساعت خواهد بود که با توجه به مقتضیات و نیروی برق مصرفی شهرها بنا به پیشنهاد وزارت آب و برق و وزارت کشور و تصویب هیأت وزیران تعیین خواهد شد.

تبصره ۱- از تاریخ تصویب عوارض شهرداری به مصرف نیروی برق به وسیله هیأت وزیران تبصره ۵۱ قانون بودجه سال ۱۳۴۴ و کلیه مقررات مغایر با این قانون و مقررات مربوط به اخذ هر گونه عوارض از مصرف نیروی برق و یا از لوازم و وسائل تولید و انتقال و توزیع نیروی برق ملغی است.

تبصره ۲- طرز اجرای این ماده و نحوه تأمین و تعیین هزینه روشنایی معابر به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که در مدت ۶ ماه از طرف وزارت آب و برق و وزارت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

شهرداری‌ها برای هزینه روشنایی معابر غیر از عوارض مذکور در این ماده وجوه دیگری پرداخت نخواهند کرد.

تبصره ۲- کلیه عوارضی که به موجب تبصره ۵۱ قانون بودجه سال ۱۳۴۴ دریافت گردیده بابت بهای برق مصرفی معابر و مؤسسات شهرداری احتساب و بدهی شهرداری‌ها و شرکت‌های برق منطقه‌ای از این بابت نسبت به یکدیگر تصفیه شده تلقی خواهد شد.

تبصره ۳- در نقاطی که خارج از محدوده شهرها قرار دارد و فاقد شهرداری می‌باشد مبلغی به میزان عوارض مقرر در ماده ۱۱ این قانون به وسیله مؤسساتی که برق آن محل را تأمین می‌کنند از مصرف‌کنندگان دریافت و طبق نظر انجمن ده و تأیید بخشدار محل به مصرف روشنایی معابر خواهد رسید.

ماده ۱۸- وزارت آب و برق و مؤسسات و شرکت‌های تابع آن مجاز می‌باشند در صورت لزوم در معابر عمومی شهرها و حریم اماکن و مستغلات و املاک به نصب تأسیسات انتقال و توزیع نیروی برق اقدام نمایند و همچنین می‌توانند از دیوارهای مستغلات و اماکن خصوصی که مشرف به معابر عمومی می‌باشد و زمین‌های زراعتی تا آنجائی که صرفاً موجب خرابی و سلب استفاده متعارف از املاک مردم نشود به منظور نصب وسائل انتقال و توزیع (از قبیل پایه، مقره، جبهه انشعاب، پایه چراغ و امثالهم) و همچنین عبور کانال خطوط برق مجازاً استفاده کنند رعایت حریم خطوط انتقال و توزیع نیروی برق از طرف مالکین الزامی است.

در صورتی که مالک بخواهد در تغییر یا تعمیر یا تجدید ساختمان اقدامی نماید که مستلزم تغییر محل وسائل انتقال و توزیع نیروی برق باشد وزارت آب و برق مکلف است فوراً نسبت به تغییر محل وسائل انتقال و توزیع نیروی برق اقدام نماید.

تبصره ۱- در صورتی که اراضی واقع در خارج از محدوده شهرها که در مسیر خطوط انتقال و توزیع نیروی برق و نصب پایه‌ها قرار می‌گیرد مستحذات و اعیانی وجود داشته باشد که بر اثر احداث خطوط انتقال و توزیع نیروی برق و نصب پایه‌ها از بین برود و یا خسارتی به آن‌ها وارد شود وزارت آب و برق و شرکت‌های تابعه آن باید خسارت مالک اعیانی را به ترتیب مذکور در ماده ۱۶ این قانون جبران نمایند بدون این که وقفه‌ای در کارهای احداث خطوط انتقال و توزیع برق ایجاد شود.

تبصره ۲- حریم خطوط انتقال و توزیع نیروی برق اعم از هوایی و زیرزمینی با توجه به ولتاژ برق با پیشنهاد وزارت آب و برق و تصویب هیأت وزیران تعیین خواهد شد.

ماده ۱۹- در صورتی که در مسیر خطوط هوایی نیروی برق درختانی باشد که ایجاد مخاطرات فنی نمایند وزارت آب و برق و مؤسسات و شرکت‌های تابع آن می‌توانند اقدام به هرس یا قطع درختان نمایند بهای درختان قطع شده طبق ماده ۱۶ این قانون پرداخت خواهد شد.

شهردار شب نیاز محتوم منطقه جمکران



مصاحبه با شهردار
جمکران

جمکران منطقه‌ای در ۶ کیلومتری جنوب خاوری شهر قم با هسته‌های از بافت قدیمی و مسجدی کهن به نام مسجد صاحب‌الزمان / جمکران، برکنار راه قم به کاشان که راه‌آهن از شمال خاوری آن می‌گذرد و ایستگاهی کوچک بر آن، ساخته شده است. این آبادی ۹۵۰ متر از روی دریا فرازا دارد با آب و هوای گرم و خشک. تا سال ۱۳۷۹ جمکران روستایی از بخش مرکزی شهرستان قم، استان تهران بود و اینک بخشی از شهر قم می‌باشد که شهرداری منطقه‌ی پنج شهر در آن جای دارد. برگرداگرد مسجد زمینهای کشاورزی پراکنده‌اند که کشت و کار در آن اندک است. گزوان مردم بیشتر خدمات به زائران است و شمار اندکی از بومیان نیز به کار در کوره‌های آجرپزی سرگرمند که در جنوب و جنوب خاوری مسجد پراکنده است. جمعیت این منطقه بسیار متغیر است و تغییر آن هفتگی است و در نیمه‌ی شعبان به بالاترین اندازه‌ی خود می‌رسد. آبادی و شکوفایی این منطقه یکسره وابسته به زائرانی است که به مسجد صاحب‌الزمان روی می‌آورند. مسجد جمکران از ساخته‌های سال ۲۹۲/۳۷۲ قمری است. بر اساس روایات بنیان این مسجد با اراده و امر حضرت ولی عصر (عج) به یکی از اشخاص متعهد و شیوخ این محل مبنی بر عدم زراعت در این قطعه زمین توسط مالک و ساختن مسجدی در آن و ترغیب مردم در رعایت آداب خاص اعلام شده در مسجد پی‌ریزی و ساخته شد. در بخش باختری مسجد بافت قدیمی جمکران با گذرهای باریک و پیچیده نهاده است که به گرد قلعه‌های کهن به نام قلعه‌ی گیری از روزگاران پیش از اسلام شکل گرفته است. ساکنان این بافت بیشتر کامیون‌داران هستند. در جنوب همین بافت، محله‌های خودرو از پناهجویان افغانی سر بر آورده است. اقلیت‌های زبانی دیگری در این منطقه جای گرفته‌اند چون ترکها (ترک‌آباد) و پاکستانی‌ها ← (نقشه)

از زمانی که در این شهر ساکن هستیم، در بخش‌های مختلف مطبوعات استانی و سراسری، مباحث فنی، طراحی، بازرسی و نظارت سازمان مهندسی و معماری و همچنین مدیریت روابط عمومی فعالیت جدی داشته‌ام. اخیراً هم حدود یک‌سال‌و‌اندی است که به شهرداری آمدم و در ابتدا در سمت معاونت فنی شروع به کار کردم و هم‌اکنون به عنوان سرپرست شهرداری منطقه جمکران و خادم مردم مشغول به فعالیت می‌باشم.

اغلب شهرداران شهرهای مختلف، بومی همان شهر هستند؛ اما شما بومی شهر قم نمی‌باشید. این امر برای شما یک مزیت محسوب می‌شود یا اینکه برای شما دشواری‌هایی به همراه دارد؟

من در شهر یزد که مشغول تحصیل بودم، بعضاً احساس غربت و دل‌تنگی می‌کردم. اما در شهر قم هرگز چنین احساسی ندارم. واقعاً فضای معنوی شهر قم، مانع هر گونه احساس دل‌تنگی و غربت می‌شود. شاید بتوانم بگویم که من اینجا را شهر خودم می‌دانم و این احساس تک‌تک مردمی است که در شهر مقدس قم هستند و این حس باعث شده که خیلی دز کار من ایجاد شود.

قم شهری بسیار قدیمی است و سابقه آن به پیش از اسلام می‌رسد و در واقع اولین شهر شیعی و دومین شهر زیارتی ایران است. برای ما بگوید که شهرداری منطقه جمکران دقیقاً چه سالی تأسیس شده است و منطقه چندم استان قم محسوب می‌شود؟

جناب آقای «مقومی»، ضمن عرض تشکر که وقت خود را در اختیار ما قرار دادید تا مخاطبان ما بیشتر با شما و فعالیتتان در شهرداری منطقه جمکران آشنا شوند؛ باید بگویم که ما از طرف انتشارات شهرداری‌های وزارت کشور خدمت رسیده‌ایم. این مرکز با وجود چندین نشریه علمی-تخصصی مانند «ماهنامه شهرداری‌ها»، «مجله دهباری‌ها»، «مدیریت شهری»، «فرهنگ ایستنی» و «مدیریت پسماند» فضایی را برای خانواده بزرگ شهرداری‌ها ایجاد کرده تا ضمن بازگو کردن مسائل روز شهرهای کوچک و بزرگ، فرصتی را برای انتقال تجربیات آنها ایجاد نماید.

از این رو، ما امروز یزد شما آمده‌ایم تا به عنوان عضوی از این خانواده بزرگ، ما را در جریان مسایل و مشکلات پیش روی شهرداری منطقه جمکران قرار دهید و چشم‌اندازهایی را که در این مسیر ترسیم نموده‌اید را برای مخاطبان نشریه که خانواده شهرداری‌ها و حلیف وسیعی از دانشگاهی‌ها و مشاوران شهری هستند، تشریح نمایید. اما قبل از اینکه وارد مبحث اصلی بشویم، برای آشنایی بیشتر، خودتان را برای مخاطبان نشریه معرفی نمایید و رشته تحصیلی‌تان را بیان کنید.

با سلام و یاد خدا، ضمن عرض خیرمقدم، خدمت شما و همکاران محترمتان باید عرض کنم که اینجانب «امین مقومی» در سال ۱۳۸۰ در رشته عمران از دانشگاه دولتی یزد فارغ‌التحصیل شدم و گرچه اصلیتم خرم‌آبادی است اما با توجه به علاقه‌ای که در خود احساس می‌کردم، بلافاصله بعد از فارغ‌التحصیلی برای انجام فعالیت به شهر مقدس قم آمدم و مشغول به خدمت شدم و کار در این محیط را برای خودم افتخار می‌دانم.

• یک سال و چندماه (تقریباً شهریور ماه سال گذشته) از قدمت شهرداری جمکران بیشتر نمی‌گذرد و من سومین نفری هستم که در سمت شهردار این منطقه ایفای نقش می‌کنم. قبلاً آقای جوهری به عنوان اولین شهردار منطقه معرفی شد و فردی غیربومی بود و بعد از ایشان آقای قلیچ‌خانی به عنوان دومین شهردار منطقه به فعالیت پرداخت که بومی شهر قم بود. اما در مورد مناطق شهری قم باید بگویم که قم تا سال گذشته دارای ۴ منطقه بود که با اضافه شدن جمکران به محدوده شهری آن، دارای ۵ منطقه گردید. در واقع جمکران به خاطر جایگاه خاص و اهمیتی که دارد بیشتر به عنوان منطقه جمکران شناخته می‌شود و حتی برخی فکر می‌کنند جمکران جنا از شهر قم است و برای آن شهرداری مجزا متصور می‌شوند اما واقعیت این است که جمکران منطقه ۵ شهرداری قم محسوب می‌گردد.

خطیبا فکر می‌کنید علت این تغییرات سریع در عرض مدت کوتاه در مدیریت شهرداری این منطقه چیست؟ آیا این سئواله مشکلاتی را برای مدیریت شهری منطقه ایجاد نمی‌کند؟
 • حداقل چیزی که من اطلاع دارم این است که این تغییرات به خاطر ارتقای شغلی بوده است؛ آقای جوهری رئیس سازمان ملی جوانان قم شدند و آقای قلیچ‌خانی هم در سمت دیگری مشغول به فعالیت گردیدند اما این امر مشکلات خاص خودش را دارد؛ ولی چون ما ۴، ۳ نفر از ابتدای کار با هم بودیم، بسیاری از مشکلات موجود را در منطقه شناسایی کردیم و سعی در حل آن داریم.

خطیبا در منطقه جمکران دو بافت وجود دارد؛ یکی بافت جدید که بعد از انقلاب ساخته شده و دیگری بافت روستایی که هنوز حفظ شده و همزمان با بافت‌های قدیم قم و مسجد مقدس جمکران است و یکسری بناهای قدیمی مثل قلعه در آن وجود دارد که قدمت آن به قبل از تاریخ مسجد جمکران می‌رسد و نیز یک آب‌انبار که قدمتی در حدود ۱۷۰ الی ۱۸۰ سال دارد. آیا شهرداری به عنوان نهاد شهری قصد حفظ آنها را دارد یا اینکه می‌خواهد به همین صورت فعلی باقی بماند؟
 • در این رابطه با میراث فرهنگی جلساتی داشته‌ایم و در مورد قلعه نیز قصد داریم آن را به قلعه‌پارک تبدیل کنیم.

خطیبا وجود این همه زائر برای شما یک پشتوانه است و می‌تواند یک فرصت مالی خوب محسوب شود، نظر شما در این مورد چیست و چه تمهیداتی برای آن اندیشیده‌اید؟
 • برداشت شخصی من این است که این فراوانی زائر، از این جهت که اینجا را به منطقه تبدیل کرده خوب است؛ اما در مقابل باید زیرساخت‌ها و پیش‌زمینه‌ها را برای ورود این همه زائر آماده کنیم و این در حالی است که ما در بحث مالی، استقلال کافی

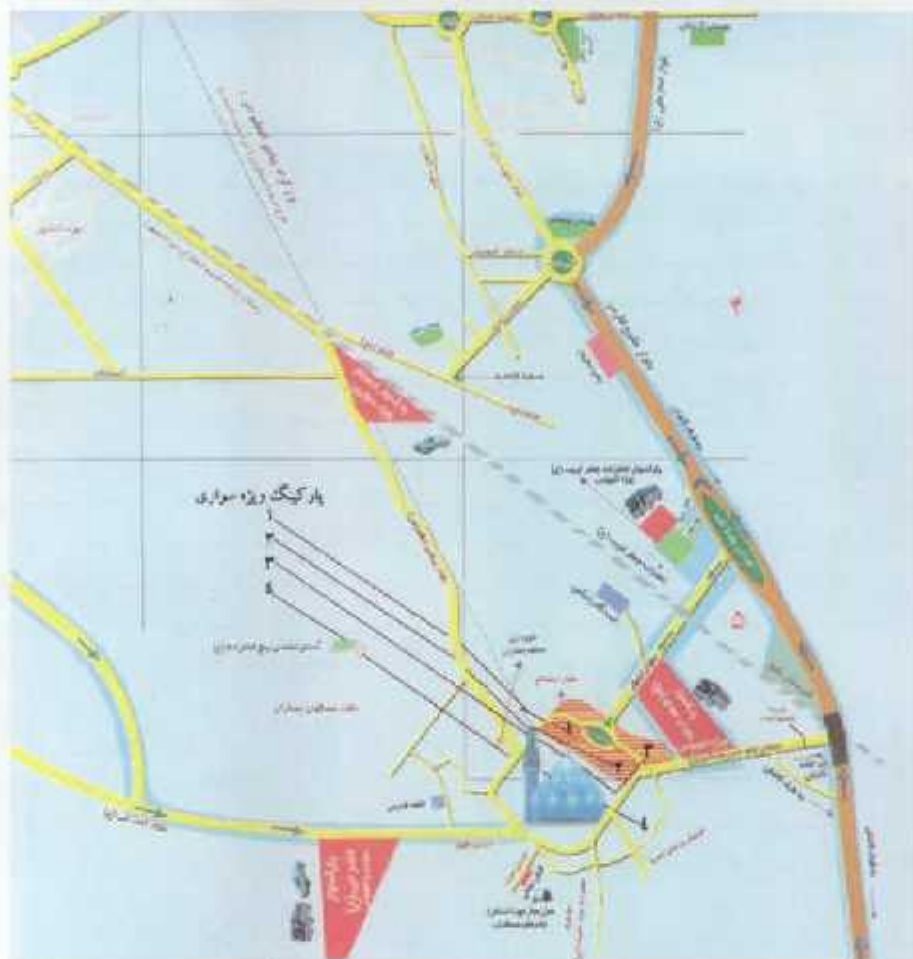
نداریم و نمی‌توانیم روی پای خودمان بایستیم. ما در حال تهیه پیش‌نویس برنامه‌ای در این زمینه هستیم اما به دلیل اینکه از نظر مالی استقلال نداریم، دستان باز نیست و مجبوریم به دلیل وجود این محدودیت‌ها برخی از آنها را رها کنیم و نادیده بگیریم. از جمله یکی از این مسائل، بحث شناسایی منطقه است که دوستان در سال‌های گذشته در قبال آن زحمات زیادی متحمل شدند. ما در ایام نوروز ایستگاه‌هایی برقرار کردیم و یکسری پژوهش برای شناسایی منطقه ارائه نمودیم. واقعاً جمکران به عنوان قوی‌ترین منطقه



قم باید ایفای نقش کند و قاعدتاً با توجه به ورود تعداد زیاد زائران در شب چهارشنبه (حداقل ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار نفر)، یک پتانسیل عظیمی برای همه نوع کار فرهنگی و نمایشگاه کتاب، عکس و کارهای هنری وجود دارد که لازمه آن مستقل بودن در امور مالی و باز بودن فضای کاری است. حدوداً بین ۸ تا ۱۰ هزار نفر در بافت روستایی این منطقه ساکن هستند و وجود کوره‌های آجرپزی با فاصله ۱۰ دقیقه با روستا باعث ایجاد مشکلات فراوانی در فصل تابستان می‌شود و مدتی است که در حال تدارک شهری برای انتقال این مشاغل بدانجا هستیم که مشکلات خاص خود را دارد. در سال‌های اخیر، بافت روستایی پذیرای تعداد زیادی مهاجر افغانی بوده و شهرک‌هایی نیز به صورت غیرمجاز ساخته شده و در حدود ۲ هزار نفر تبعه افغانی که اکثرشان کارگر هستند، در آن زندگی می‌کنند و با وجود اینکه خارج از محدوده می‌باشند ولی باید برای آنها برنامه داشت و به هر حال، خدماتی که برای ما مقدور است را به آنها ارائه بدهیم و از جمله کارهایی که انجام شده این است که سعی شده، معابر را از حالت خاکی خارج کنیم و حدوداً ۴۵۰۰ مترمربع زیرسازی و آسفالت صورت گرفته است. در وضعیت فعلی، از یک سو بافت روستایی ما که تبدیل به شهر شده، مشکلات و مطالبات خاص خود را دارند و از سوی دیگر، زائران هم نیازهای خاص خود را دارند؛ از این رو در کنار رسیدگی به امور زائران، نباید از نیازهای مردم ساکن منطقه غافل شد.

خطیبا به هر حال منطقه شما به شدت وابسته و تحت تأثیر مسجد مقدس جمکران است آیا شما به منظور تأمین آسایش و رفاه زائرانی که به این منطقه وارد می‌شوند کاری انجام داده‌اید و آیا برای انتقال کوره‌های آجرپزی و یا احداث پارک و فضای سبز منطقه تدابیری اندیشیده‌اید؟

• متأسفانه یک مشکل اساسی این منطقه آن است که هنوز بعد از گذشت یک‌سال و اندی از زمان تأسیس شهرداری منطقه، طرح تفصیلی برای آن در نظر گرفته نشده است. علاوه بر این در مورد فضای سبز نیز مشکلات خاص به خود را داریم. مشکل



اساسی دیگر لزوم ایجاد یک زائرسرا است که در تغییر کاربری آن با مشکل روبرو شده‌ایم.

ولی الان یک طرح مصوب برای اطراف مسجد در دست داریم که مصوب شورای عالی مهندسی است و وضعیت آن مشخص است؛ ولی در بافت فعلی منطقه مشکلاتی که ذکر شد، وجود دارد و به علت نبودن طرح، در ایجاد فضای سبزی مشکل داریم. در مورد مشکل کوره‌ها نیز همان‌گونه که بیان شد قصد داریم تا مکان آنها را تغییر بدهیم.

ما علاوه بر زائران ایرانی، زائرانی هم از دیگر کشورهای دنیا داریم و از این رو باید در منطقه وضعیتی را به وجود بیاوریم که اینجا نمادی از کل ایران باشد و در این راستا، با وجود فقدان طرح، کارمان را آغاز کرده‌ایم. اجرای طرح فضای سبز مقابل درب مسجد از جمله این اقدامات بوده و نیز سکوهایی اطراف مسجد را برای اقامت زائران، سنگ‌فرش کرده‌ایم اما این منطقه به چندین هتل و اقامتگاه احتیاج دارد که در طرح مصوب مسجد می‌توانیم آن را به صورت جزئی به اجرا درآوریم و پرونده‌هایی صادر کنیم اما چون طرح تفصیلی وجود ندارد، کار مشکل است.

شما آیا آساری از تعداد زائرانی که به این منطقه وارد می‌شوند وجود دارد؟

• بر اساس آماري که سال گذشته برای طرح جامع حمل‌ونقل قم تهیه شده تقریباً در طول هفته ۲۰۰ تا ۲۰۰ هزار زائر به این منطقه وارد می‌شود.

شما در واقع این جمعیتی که شما ذکر کردید نسبت به جمعیت بومی اینجا یک فشار مضاعف است و اولین مسأله که در پیش رو وجود دارد مسأله آب آشامیدنی ساکنان و زائران است. در مورد تأمین آب آشامیدنی و آب مورد نیاز برای فضای سبز کاری انجام شده است؟

• قم در بحث آب شربین مشکل دارد. یکسری لوله‌کشی‌هایی به منظور تأمین آب شربین و آب‌سردکن برای داخل مسجد انجام شده است ولی خارج از مسجد برای تأمین آب شرب مشکلی نداریم. در بعضی جاها از آب معدنی استفاده می‌شود و در مراسمی مانند نیمه شعبان اسفال، یا تئبیری که اندیشیده شد، از شرکت‌های مختلف دعوت کردیم و مکان‌هایی را تعیین نمودیم و ایستگاه‌هایی برای تأمین آب آشامیدنی مردم ایجاد کردیم و مشکلی از بابت آب معدنی نداشتیم و همه جا آب معدنی با قیمت پایین در دسترس زائران بود. همچنین با بضاعتی که داریم، آب سردکن صنعتی در خود پارکینگ شهرداری نصب کردیم که بخشی از آن را خیرین و بخشی را خود شهرداری تأمین کرد تا مشکل آب قسیتی از منطقه حل شود. در مورد فضای سبز هم باید بگویم که فضای سبز ما حدوداً ۱۶۰ هزار متر است و در منطقه ۳۰۰ هکتاری، منطقه چمران، این فضا برای این تعداد زائر بسیار ناچیز است.

شما مسأله فضای سبز خیلی مهم است آیا شما به منظور

جلوگیری از بروز یکسری مشکلات، مشاور خاصی در زمینه فضای سبز دارید؟

● مشاوره رسمی نداریم؛ ولی از مشاوران سازمان شهرداری شهر قم استفاده می‌کنیم. و سعی می‌کنیم در این زمینه بر اساس شرایط اقلیمی همین محدوده برنامه‌ریزی کنیم و درخت‌هایی استفاده کنیم که نمای زیبایی شهری داشته باشند و با وضعیت آب و هوای شهر قم نیز سازگار باشند.

سوال: به تعداد پارکینگ‌ها برای ازدحام زائران در شب‌های خاص استراحت‌های کردید. این پارکینگ‌ها بر چه اساسی طراحی شده است و گنجایش چه تعداد خودرو را دارد؟

● مسأله پارکینگ یکی از مشکلات اساسی طرح چمکران است.

به طور مثال در نیمه شعبان با توجه به طرح مسجد کزبری‌های پارکینگ مشخص است. تقریباً ۲۹ هکتار پارکینگ تعریف شده ولی عملاً از سال‌های گذشته یکسری مکان‌ها را برای پارکینگ آماده می‌کردند. فضایی که سال گذشته برای این منظور در اختیار داشتیم حدود ۳۵ هکتار بود که چوب‌گویی تیار ما نبود و همچنان مشکل پارکینگ وجود داشت. امسال برای اینکه این مشکل به وجود نیاید، حدوداً ۱۰۰ هکتار از زمین‌های اطراف را که اغلب زمین‌های کشاورزی مردم بوده است را زیرسازی کردیم و با احتساب هزینه ماشین آلات و نیروی انسانی و زمانی که آنجا صرف شد حدود ۱/۵ میلیارد تومان هزینه شد ولی الان همه آنها فاقد استفاده است و دقیقاً سال آینده باید همان کارها را تکرار کنیم و این هزینه، کم‌رشدن برای شهرداری نویایی مثل شهرداری منطقه چمکران خیلی زیاد است. از این رو طی پیشنهادهای که به استانداری و شهرداری دادیم گفتیم که این فضا را که نهایتاً ۲۹۰ هکتار است خریداری کنیم و در اختیار شهرداری قرار بدهیم و با سرمایه‌گذاری‌های مختلف در آنجا پارکینگ طبقاتی بسازیم و به منظور حفظ حریم مسجد و عدم اشرف بر گنبد، این طبقات را در داخل زمین ایجاد نماییم و ساخت این چنین پارکینگی، در رونق هتل‌سازی و ایجاد بازرچه نیز تأثیر خواهد داشت و به مرور، چمکران به یک الگو تبدیل خواهد شد و گفته استاندار قم در مورد این منطقه که باید چمکران به «شهر انتظار» تبدیل شود، محقق می‌شود.

سوال: با تأسی از ایالات زيارتی بزرگ دنیا که به منظور حفظ فضای عرفانی و معنوی منطقه، خودرو و وسایل ترابری از یک محوطه مشخص، اجازه پیش‌رفت ندارند، آیا در طرحی که بیان کردید، این امر لحاظ شده است؟

● بله همین طور است و به منظور محقق ساختن آن، یک پیشنهاد دیگر ارائه کردیم و آن این که یک طرح ترافیکی خاص برای این منطقه اجرا نماییم و نمونش را در نیمه شب

پساده کردیم؛ و آن به این صورت بود که پارکینگ‌ها ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ متر یا مسجد فاصله دارد و زائران، مسافت بین پارکینگ و مسجد را با بهترین اتوبوس و یا وسیله نقلیه عمومی ملی می‌کنند تا فضای معنوی و عرفانی مسجد حفظ شود.

سوال: ما به دنبال یک شهرداری می‌گشتیم که بخش اعظم کارش را در شب انجام بدهد از این رو به سراغ شما آمدیم چون شما به نوعی شهردار شب اینجا هستید مخصوصاً در شب‌های خاصی که ذکر شد.

نظر شما در این مورد چیست؟

● ما در دو شب چهارشنبه و جمعه باید تا پاسی از شب خدمت‌رسانی کنیم و از ساعت ۱۹ تا ۲۴، بجز نیروهای خدماتی، نیروهای اداری هم در امر نظارت بر نیروهای خدماتی، کنترل و رفع مشکلات، ارائه خدمات در فردای همان شب و ارائه گزارش به شهردار و معاونت خدمات شهری کمک می‌کنند و حتی اغلب، خود شهردار و معاونت شب جمعه‌ها و چهارشنبه‌ها در محل حضور دارند و از نزدیک در جریان امور قرار می‌گیرند. در واقع از آنجا که مراکز زيارتی، شب‌ها بیشتر استقبال می‌شود تا روزه لازم است که کار ما در شب هم دنبال شود.

سوال: هجوم دویست هزار نفری به یک محوطه کوچک، پسماندهای زیادی به جا می‌گذارد؛ شما این پسماندها را به چه صورت از محوطه دور می‌کنید، داخل خاک‌چال دفن می‌کنید و یا کارخانه بازیافتی در این منطقه وجود دارد؟

● کارخانه بازیافتی که وجود ندارد؛ اما به هر حال برای چنین شب‌های پر ازدحامی به شکل ویژه‌ای در قسمت خدمات شهری برنامه‌ریزی صورت می‌گیرد و همزمان با حضور زائران محترم و فردای آن روز، فشار کار زیاد است؛ اما با وجود نیروی کمکی که به ما می‌دهند مشکلی برای جمع‌آوری پسماند نداریم و با لیسان‌پرسی این پسماندها جمع‌آوری می‌شود و داخل خاک‌چال‌هایی که توسط سازمان بازیافت در نزدیک همان کوره‌های آجرپزی تهیه شده، دفن می‌گردد؛ که البته ما خودمان به این امر واقفیم که این مکان جای مناسبی برای این کار نیست و سازماندهی خاصی صورت گرفته و قصد داریم محل دفن پسماندها را جابه‌جا کنیم.

حرف آخر: از شما و همکاران محترمان تشکر می‌کنم و امیدوارم که فرصتی فراهم شود و توفیقی حاصل گردد تا بتوانیم مشکلاتمان را بیان کنیم و دست همه شهرداری‌های مختلف و منطقه را می‌فشاریم و دوست داریم ما را از نظر فکری و امکانات و به هر نحو ممکن کمک کنند و ایده بدهند و این منطقه را از آن خودشان بدانند و با همکاری خود ما را در اداره بهتر منطقه مقدس چمکران و خدمت به زائران عزیز یاری نمایند.

مشروح
۱. شده است. برنامه صوتی و تصویری
شهرداری قم
۲. مسئول حسن و مشاوران محوطه
۳. اعضای هیأت مدیره سازمان چمکران
۴. مسئولان
۵. مسئولین محترم مسئولان
۶. کارشناسان عرفانی این منطقه
شخصی

مدیریت کلان شهرها با تشکیل شوراهای محله‌ای

■ نویسنده: علایی

دکتر در مدیریت و برنامه ریزی امور فرهنگی
Salasae@gmail.com

چکیده

آسایش، رفاه، سلامتی و امنیت خود و خانواده‌هایشان مورد نظرخواهی قرار نگرفته و دخالت داده نمی‌شوند. در این مقاله با توجه به ویژگی‌های تاریخی و فرهنگی کشور و بر اساس اهمیت و ضرورت استفاده از توانمندی‌های ساکنین محله‌ها، ضمن بیان نمونه‌هایی از مشکلات ناشی از نادیده گرفته شدن حقوق مردم در محل زندگی خود، تشکیل شوراهای محله‌ای به عنوان راه حلی اصولی برای رفع مشکلات شهری پیشنهاد گردیده است. مهمترین هدف این طرح جلب نظر مسئولین امر به شرکت دادن ساکنین شهرها در اداره امور شهری و توسعه محله ای می‌باشد. که به همراه مزایا و نتایج آن بیان گردیده است.

کلید واژه‌ها :

کلان شهر، شورای محله، توسعه محله ای، مشارکت مدنی، دموکراسی مقدمه

بنا بر عقیده بسیاری از صاحب نظران مسائل اجتماعی در قرن بیست و یکم، بدون مشارکت سه رکن اصلی هر جامعه، یعنی دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی، اداره جوامع و کشورها

امروزه جامعه ایران دارای بخش شهروندی گسترده‌ای است. شهرها نیز به کلان شهرها تبدیل شده و مسائل و مشکلات گوناگون و پیچیده‌ای را ایجاد نموده‌اند. افزایش جمعیت شهرها و خواسته‌ها و نیازهای فزاینده شهرنشینان به همراه کاستی‌ها و افزایش نارسائی‌ها در سال‌های اخیر لزوم بازنگری و در صورت امکان تغییر در شیوه متداول اداره شهرها را امری اجتناب‌ناپذیر ساخته است. ادامه روند کنونی در صورتی که حل مشکلات شهری به شیوه مناسبی مورد توجه قرار نگرفته و نیازهای شهرنشینان برآورده نشوند، موجبات افزایش نارضایتی مردم را فراهم نموده و ناخواسته بحران‌هایی را ایجاد خواهند کرد که برای حل آنها (با فرض قابل حل بودن) نیاز به نیرو و امکانات بیشتری خواهیم داشت. از سوی دیگر با وجود پیش‌بینی‌های صورت گرفته در قوانین کشور برای مشارکت مردم در تصمیم‌گیری‌ها و دخالت در حل معضلات اجتماعی و با وجود تجربیات موفقیت‌آمیز بسیاری از کشورها در این زمینه، متأسفانه هنوز در کشور ما امکان مشارکت واقعی مردم در امور مربوط به محل زندگیشان فراهم نشده است. شهروندان کلان شهرهای ایران در هیچ یک از تصمیم‌گیری‌های مؤثر بر



از سوی دیگر مفهوم مشارکت را نباید تنها با دید ابزارگرایانه برای توفیق برنامه‌های توسعه و به عنوان وسیله‌ای برای کاهش هزینه‌ها و پذیرش برنامه‌ها از سوی مردم و به کارگیری منابع و امکانات و یا کنترل اجتماعی در نظر گرفت. گرچه همه اینها از فواید قطعی مشارکت است اما طبق دیدگاه دیگری که برای عمل اجتماعی اصالت قائل است، مشارکت در فعالیت‌های اجتماعی، خود فی نفسه هدف محسوب می‌شود. فعالیت اجتماعی در این رویکرد یک «فضیلت» است و متمایز کننده حیات انسانی از سایر اشکال حیات است که موجب شکوفایی و تبلور استعدادها، افزایش توانایی‌ها و خلاقیت‌ها، ایجاد احساس توانایی، تعلق و نزدیکی، دزک و فهم متقابل، مقبولیت و قدرشناسی، ایجاد یگانگی و وحدت، از میان رفتن اختلافات و از بین رفتن بینش‌های منفی نسبت به دولت می‌گردد. علاوه بر اینکه وجود شهروندان فعال و دارای روحیه جمعی و بافت اجتماعی برخوردار از اعتماد و همکاری از ویژگی‌های یک جامعه مدنی سالم به حساب می‌آید.

دموکراسی و مشارکت مردمی

رویای زیستن در جامعه‌ای سالم و محیطی امن همراه با آرامش و رفاه در جهت رسیدن به اهداف والای الهی و انسانی همواره از آرزوهای دیرین بشر بوده و نظر بسیاری از اندیشمندان و متفکرین را به خود جلب نموده است. به همین دلیل در طول تاریخ، هریک از این‌تئوئوزی‌ها، مکاتب و نظریه‌ها به طرح و پیشنهاد الگو یا شیوه‌ای خاص برای اداره بهتر جامعه پرداخته‌اند، اما در میان همه این الگوها «دموکراسی» ماندگارترین پدیده سیاسی به شمار می‌آید، بطوریکه در جهان

غیرممکن است و تنها نظام و حکومتی می‌تواند به حیات سیاسی خود ادامه داده و مسئولیت‌ها و وظایف خود را به نحو شایسته‌ای انجام دهد که از پشتوانه مردمی در همه زمینه‌ها بهره‌مند باشد. بدون این عنصر اساسی، جامعه بویایی لازم را برای استمرار یک حیات فعال اجتماعی از دست خواهد داد. از این رو اعتقادی که در سال‌های گذشته نسبت به برنامه‌ریزی‌های ملی و پروژه‌های وجود داشت، امروزه کمرنگ شده است. دنیای امروز برای حل مشکلات روزافزون خود، روش‌های مؤثرتری را می‌طلبد. تجربه نشان داده است که مدیریت تعداد محدودی برنامه ساده و کوتاه مدت در زمینه‌های مختلف به همراه توجه بیشتر به اجرا و مشارکت دادن افراد و گروه‌های ذینفع، در مقایسه با فواید بکارگیری تحلیل‌ها و تصمیم‌گیری‌های پیچیده و کلان به مراتب مؤثرتر است.

در حال حاضر یکی از موانع اصلی کارایی بوروکراسی‌های دولتی در اکثر کشورهای در حال توسعه، تمرکز بیش از حد تصمیم‌گیری در سازمانهای دولتی است. این سازمانها با فاصله از مشکلات مردم و بدون آگاهی از مشکلات و خواسته‌های واقعی آنان تصمیم‌گیری می‌کنند. راهکار منطقی و متداول برای برخورد با چنین مشکلاتی برقراری عدم تمرکز است. به همین دلیل در سالهای اخیر توجه زیادی به مسئله عدم تمرکز میشود. در واقع نیازهای روز افزون جوامع کنونی ایجاب می‌کنند که اختیار تصمیم‌گیری در مورد برخی امور به گروههای خارج از سازمانهای دولتی واگذار شوند این امر به معنی استفاده از ترکیبی از روش متمرکز و غیر متمرکز است که با تشکیل نهادهای مدنی در کنار سازمانهای دولتی و جلب مشارکتهای مردمی برای فعالیت در اینگونه نهادها تحقق می‌یابد.

از منافع کلی جامعه شده است. از این رو کارآمدی دموکراسی را منوط به وجود توازن میان حقوق فردی و مسئولیت جمعی می‌دانند که آن هم در یک جامعه مدنی توسعه یافته امکان ظهور و بروز می‌یابد. (پاتنام، ۱۳۸۰: ۱۲-۱۵)

«بریکلس» در تعریف کلاسیک دموکراسی دو اصل مهم یعنی: حکومت شهروندان، همراه با مشارکت تام و مستقیم آنان و همچنین تکثرگرایی یا احترام به همه استعدادها، خواسته‌ها و دیدگاهها را از ارکان اصلی دموکراسی برشمرده است. بدین ترتیب اراده و دخالت شهروندان در امور جامعه رکن اساسی دموکراسی ایده‌آل به شمار می‌رود. شاید به همین دلیل است که واژه دموکراسی برای دولت‌ها و حکومت‌ها به عنوان فضیلتی سیاسی و پروژه‌ای لازم‌الاجرا و برای ملت‌ها به صورت آرمانی بی‌نظیر درآمده است.

الوین تافلر نیز در کتاب موج سوم، سه اصل بنیادین را برای حکومت‌های آینده پیش بینی کرده است. یکی از این اصول از میان رفتن تمرکز بیش از حد مراکز تصمیم‌گیری و واگذار شدن آن به خود مردم است. (ممنوی، ۱۳۸۲: ۱۴)

جامعه آرمانی و نهاد های مدنی

اگر بپذیریم که شهرنشینی عبارت است از «هنر زیستن انسان‌ها در کنار هم» پس شهر، محل تبلور هوشمندانه و متفکرانه این هنر است و یک شهر سالم، محلی است متشکل از انسان‌هایی که در کنار یکدیگر و با تشریک مساعی در ایجاد محیطی بهتر، سالم‌تر، مرفه‌تر و زیباتر برای رسیدن به اهداف والای الهی و انسانی خود تلاش می‌کنند. شاید به همین منظور است که «لوفور» محل تعیین سرنوشت بشر را نه در میان ستارگان، بلکه در شهر دانسته است. رؤیای رسیدن به چنین جامعه‌ای بوده است که از قدیم‌الایام، اندیشمندان و نویسندگان زیادی را واداشته است تا در جست و جوی آرمانشهر و راه‌های رسیدن به چنین جامعه‌ای به کندوکاو بپردازند و در عالم تخیل شهری آرمانی را جست و جو کنند و از مدینه فاضله‌ای سخن برانند که باید وجود داشته باشد.

«ژان ژاک روسو» اندیشمند فرانسوی بر این باور بود که: «زمانی وجود و حضور جامعه، مفهوم و معنی پیدا می‌کند که بتوان از نیروهای آن به عنوان ابزارها و عواملی مؤثر در تصمیم‌گیری سود جست و هدف‌هایی را تحصیل کرد که افراد به صورت مجرد قادر به انجام آن نیستند».

بدیهی است که ظهور و فعالیت نهادهای مدنی و مشارکت مردمی نیاز به بستر مناسب دارد که حکومت‌ها در ایجاد آن نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. در واقع این دولت‌ها هستند که میزان مشارکت مردم را تعیین و محقق می‌سازند. اما نحوه برخورد دولت‌ها با نهادهای مدنی هم معمولاً از نحوه نگرش آنان به فعالیت‌های مردمی ناشی می‌شود. برخی حکومت‌ها

معاصر احتمالاً هیچ مفهومی مانند آن از جذابیت برخوردار نیست. بر زمین اساسی تقریباً تمامی نظام‌های سیاسی در جهان مدعی پیروی از اصول آن هستند و حتی غیر دموکراتیک‌ترین حکومت‌ها هم ادعای دموکراسی دارند. بنابراین واژه دموکراسی برای دولت‌ها و حکومت‌ها فضیلتی سیاسی و لازم‌الاجرا و برای ملت‌ها به صورت آرمانی بی‌بدیل درآمده است.

این چنین جایگاه برجسته‌ای از این واقعیت سرچشمه می‌گیرد که بنا بر تجربه، حکومت‌های مبتنی بر دموکراسی بهتر از حکومت‌های دیگر توانسته‌اند رفاه مالی، تعالی فکری و رضایت شهروندانشان را برآورده و به حقوق و شخصیت انسانی آنان احترام گذاشته و آنان را در تعیین سرنوشت خویش مشارکت دهند. اما وجود ساختارها و رویه‌های دموکراتیک به تنهایی برای کارآمدی یک حکومت کافی نیست. به همین دلیل برخی از حکومت‌ها علیرغم ساختار دموکراتیک، عملکرد مطلوبی نداشته‌اند. اینگونه عملکردها نه تنها در کشورهای کمتر توسعه یافته که هنوز در گیر و دار مرحله «گذار» به سر می‌برند دیده می‌شود، بلکه دامنه آن به کشورهای غربی نیز کشیده شده است. به طوری که بسیاری از شهروندان کشورهای پیشرفته نیز از حکومت‌های خود ناراضی بوده و دیگرمانند گذشته آنها را تجلی اندیشه‌های دموکراتیک نمی‌دانند.

علت تفاوت در عملکردها، با وجود ساختارهای قانونی یکسان چیست؟ در پاسخ به این سؤال، برخی از اندیشمندان بر عوامل فرهنگی تأکید نموده و شرط اصلی کارایی یک حکومت دموکراتیک را قبیل از هر چیز در وجود فرهنگ و زندگی مدنی دانسته‌اند.

«الکسیس دو توکویل» در اثر کلاسیک خود «دموکراسی در آمریکا» وجود فرهنگ مشارکت جمعی و تجلی آن یعنی وجود انجمن‌های داوطلبانه انبوه و متنوع مردمی را مهم‌ترین عامل موفقیت دموکراسی در آمریکا می‌داند. «روبرت پاتنام» نویسنده کتاب «دموکراسی و سنت‌های مدنی» که از مدافعان برجسته این رویکرد است و اخیراً بحث‌هایش در مورد زوال فرهنگ مدنی در آمریکا و تهی شدن دموکراسی از روح واقعی خود مباحثات فراوانی را برانگیخته است، معتقد است که در یک فرهنگ مدنی، فرد تنها به فکر خود و منافع کوتاه مدت خود نیست؛ بلکه پراساس الگوی «انتخاب عقلایی» نفع شخصی‌اش را در همکاری با دیگران و عمل جمعی می‌داند و بر این اساس استدلال می‌کند که آمریکا دیگر مانند عصر دو توکویل، کشور «شرکا» نیست؛ چرا که اکنون مردم در عوالم شخصی خودشان زندگی می‌کنند و دیگر مانند گذشته مایل نیستند به صورت گروهی و جمعی برای حل مشکلاتشان دست به عمل بزنند. او فردگرایی افراطی و کاهش مشارکت جمعی در عرصه عمومی و شرکت در انجمن‌ها و انتخابات را مشکل‌کنونی دموکراسی‌های غربی می‌داند که باعث غفلت

افزایش این گونه نهانها و قدرت گیری آنها را به معنی از دست دادن اقتدار و ضعف حکومت تلقی می نمایند و به همین دلیل گرچه در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از مردم و دموکراسی و مشارکت زیاد سخن گفته می شود، ولی میزان واقعی مشارکت های مردمی در امور این کشورها و مجراهای رسمی و مشخص برای اجرای آنها بسیار کمتر از کشورهای توسعه یافته است.

حکومت های محلی

قرن ها قبل از پیدایش سیستم های سیاسی امروزی، حکومت ها در سطوح کوچک تشکیل می شدند. این حکومت های کوچک محلی به ویژه در خاورمیانه سوابق تاریخی طولانی دارند. در حقیقت تحول تدریجی این حکومت های محلی کوچک بوده که بعدها امپراتوری های بزرگ مطلقه را ایجاد کرده است.

در اروپا نیز سابقه تاریخی سازمان های محلی به مراتب قدیمی تر و ریشه دارتر از سابقه حکومت های ملی است. به طوری که در تمداد زیادی از کشورهای اروپایی ایجاد حکومت مرکزی و وحدت ملی یک پدیده کاملاً نوین اجتماعی است که در قرون اخیر پدید آمده اند.

در واقع برخی ضرورت های زندگی اجتماعی و سیاسی موجب متمرکز شدن قدرت در پایتخت کشورها شده است. اساس تشکیل حکومت های متمرکز بر این فرضیه قرار داشت که چون حکومت مرکزی نظر خاصی نسبت به ناحیه خاصی ندارد پس بهتر می تواند حافظ منافع مردم در مناطق مختلف باشد؛ اما این استدلال در برابر چند قرن تجربه ای که اصالت و درستی حکومت های محلی را ثابت کرده بود توانایی مقاومت نداشت. زیرا بر اثر تراکم بیش از حد کارها در مرکز، نه تنها رسیدگی به امور محلی مورد بی توجهی و کندی قرار گرفت، بلکه آشنفنگی هایی در انجام امور اساسی نیز به وجود آمد. این پدیده موجب شد تا مردم در مقابل هر کوتاهی که مشاهده می شد، حکومت مرکزی را مقصر دانسته و با دیده نفرت به سازمان های دوتی نگریسته و با آنها مخالفت کنند. چنین روحیه ای موجب انقلابات متعددی (به ویژه در کشورهای که تمرکز قدرت در آنها بیشتر بود) گردید. نظیر این انقلاب ها را در قرن های اخیر در کشورهای چون فرانسه، روسیه و ایران می توان مشاهده کرد. اما در کشورهای مانند انگلستان که سازمان های محلی مقتدری داشتند، وقوع چنین انقلاب هایی بسیار کم بود. چون این کشور با دادن اختیارات محلی به آحاد مردم خود را تا حدی از فشار و تحمل بار سنگین امور محلی سبک کرده بود.

از آنجائیکه تمرکز قدرت در مرکز دامنه نارضایتی مردم را روز به روز گسترده تر می کرد، حکومت های متمرکز قوی به این فکر افتادند تا با تفویض اختیاراتی به مردم محل، آنان را در امور

حکومتی شریک کرده و نسبت به محل سکونت خود علاقه مند کنند. به همین جهت از اوایل قرن نوزدهم کشورهای اروپایی شروع به تفویض اختیار به مردم محل و ایجاد سازمان های محلی نمودند. این مسئله در سال های بعد هم با علاقه و جدیت دنبال شد. به طوری که کشورهای تازه استقلال یافته نیز به محض تشکیل حکومت ملی به فکر ایجاد سازمان های محلی و توسعه آنها بر می آیند. از این رو کمتر کشوری در جهان یافت می شود که به اهمیت وجود سازمان های محلی پی نبرده باشد. در کشورهایی که اینگونه سازمان های محلی وجود دارند، دموکراسی واقعی نیز وجود دارد. زیرا مردم محل در محل حکومت می کنند.

در واقع سازمان ها و حکومت های محلی یکی از کهن ترین سازمان هایی هستند که افراد در جوامع بشری برای برقراری روابط منطقی در میان خود و به سامان رسانیدن امور ایجاد کرده اند. لذا می توان ادعا کرد که دوام و زوال بسیاری از ملل و کشورها تا حدی ناشی از طرز تلقی آنها نسبت به سازمان های محلی بوده است. از این رو سازمانی که ضرورت طبیعی و مفید بودن آن در طول تاریخ به اثبات رسیده است ناپستی به دست فراموشی سپرده شود. (شکیبا مقدم، ۱۳۷۴: ۲۰-۲۹)

مشارکت مردم در امور محلی در سایر کشورها نگاهی به تحولات سال های اخیر نشان می دهد که در حدود سال های دهه پنجم این سده، بسیاری از مردم می پنداشتند که کارشناسان توانایی یافتن راه حل مشکلات شهری را دارند و کارشناسان نیز بر این تصور بودند که کلید راه حل مشکلات در دست آنان است. اما تجربیات نشان دادند که تنها با دستورالعمل ها و توصیه های کارشناسی نمی توان به جنگ مشکلات شهری رفت. در جهانی که به طور فزاینده ای به سمت شهری شدن گام برمی دارد ضرورت نگرشی نوین و طرح های نو که مشارکت مردمی در آن جایگاه خود را باز یابد به خوبی احساس می شود.

سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی ملل متحد (یونسکو) پس از سال ها تلاش برای اجرای طرح های مختلف و دستیابی به توسعه، اذعان دارد که دلیل شکست بسیاری از طرح های پیشین این سازمان به دلیل عدم مشارکت مردم محلی در تعیین اهداف و طراحی فعالیت ها بوده است. یونسکو اکنون در یافته است که برای دستیابی به موفقیت، خصوصاً اگر موفقیت دراز مدت مدنظر باشد، فعالیت ها باید با مشارکت مردم محل طرح و اجرا شوند، و هر سیاست توسعه ای که نتواند از دانش و مهارت های مردم محلی استفاده کند برنامه موفق نخواهد بود. (یونسکو، ۱۳۷۶: ۸۱-۸۰)

از این رو سازمان ملل در جریان آخرین اجلاس خود در زمینه سکونت گاه های انسانی به نام «هابیتات دو» که در ژوئن ۱۹۹۶ در استانبول برگزار شد، دو طرح برای بهبود زندگی



شهری عرضه کرد. این دو طرح عبارتند از:

- ۱- افزایش کیفیت معیارهای عملکرد مدیریت شهری
- ۲- تشویق مشارکت مردم در امور شهری

همچنین گزارش‌های ملی کشورهای مختلف دنیا که به این اجلاس ارائه شدند نشان می‌دهد که تقریباً در تمامی آنها مشارکت شهروندان سهم و نقش اساسی را در برنامه‌های مدیریت و اداره شهرها دارد.

در واقع نیاز به مشارکت شهروندان در اداره امور شهری گسترده‌ای جهانی یافته است. از این رو در کشورهای پیشرفته، شهرداری‌ها، شوراهای و انجمن‌های ملی اهمیت بسیاری یافته‌اند و انتخابات محلی برای انتخاب شهردار و شورای شهر اهمیتی هم ردیف انتخابات سیاسی و ملی (رئیس جمهور و نمایندگان مجلس) پیدا کرده است.

در زمینه مدیریت و تصمیم‌گیری شهری عمده‌ترین بحث مربوط به طراحی، تدوین و اجرای طرح‌های توسعه شهری است که گسترش آتی شهر و اختصاص کاربری‌های شهری را در سال‌های آینده مشخص می‌سازد. این مسئله به نحو بارزی با زندگی شهروندان پیوند خورده است و مشورت و نظرخواهی از ساکنان شهر و محله در مورد این طرح‌ها اهمیت به سزایی یافته است. به عنوان نمونه در جمهوری فدرال آلمان بر اساس قوانین ایالتی، در مورد برنامه‌های ساختمانی باید نظر شهروندانی که بر اثر این برنامه‌ها تغییراتی در زندگیشان حاصل می‌شود، پرسیده شود و در واقع طرح‌های محلی از ابتدا با نظر شهروندان تهیه می‌گردد. بطوریکه طبق قانون تمامی نظرات مردم باید در

این زمینه مورد توجه قرار گیرند. (بوشارد، ۱۳۷۱: ۳۶)

مشارکت مردم در برنامه‌ریزی‌های محلی و ناحیه‌ای در کشور انگلستان نیز یک الزام قانونی است. چون اینگونه طرح‌ها بر زندگی مردم اثرات ژرفی دارند، مردم این حق را دارند تا در تمامی مراحل برنامه‌ریزی و رسیدگی به طرح‌های عمرانی مشارکت داشته باشند و پیش از هر تصمیم‌گیری در اینگونه امور باید مشورت‌های لازم با مردم انجام شود. (وزارت کشور، ۱۳۷۵: ۴)

طبق قوانین کشور مکزیک نیز که با شتاب گام‌های توسعه را پیموده است، طرح‌های ساختاری در مرحله پیش‌نویس بایستی به اطلاع عموم مردم برسد و تمامی اعتراضات و نظرات جمع آوری و مورد توجه قرار گیرند.

نسا به گفته رئیس انجمن بین‌المللی طرح‌ریزی شهری اسپانیا: «بدون تردید شهر باید برای ساکنان آن ساخته شود و نباید از دیدگاه‌های این ساکنان در این باره غافل بود». (علوی تبار، ۱۳۷۹: ۱۱۹)

سابقه مشارکت در ایران

متأسفانه علیرغم اهمیت مشارکت مردم در امور مربوط به خودشان و وجود اشکال مختلف مشارکت به سبک سنتی در تاریخ ایران که بر اساس عرف، عادت، سنت و مذهب و به طور خودجوش در کشور ایجاد شده و با وجود دگرگونی‌ها و تحولات سال‌های اخیر هنوز هم در بسیاری از شهرها وجود دارد؛ لیکن مشارکت به سبک نوین و در چارچوب نهادهای

مدنی و به صورت یک فرایند پایدار و مستمر در تاریخ ایران وجود نداشته است. این امر معلول جو تاریخی و سیاسی حاکم در سال‌های پیش از انقلاب و رژیم‌های استبدادی و نبود مردم‌سالاری و عوامل دیگری چون بی‌سوادی اکثریت مردم و پایین نگاه داشتن سطح آگاهی آنان در کشور بوده است که از تشکیل نهادهای مدنی جلوگیری کرده و موجب از دست دادن انگیزه و بی‌تجربگی مردم به فعالیت در چنین نهادهایی شده است. آنچه از مشارکت‌های مردمی در تاریخ گذشته ایران دیده می‌شود، معمولاً با انگیزه‌های فردی و مذهبی و اخلاقی صورت گرفته است.

بر طبق اطلاعات موجود در روزگار گذشته به غیر از مدتی در دوران سلوکیان که مردم شهرنشین با انتخاب نمایندگان خویش سهمی در اداره امور شهر داشتند، هیچگاه مردم توانایی و اجازه دخالت در اداره شهرهایشان را نیافته‌اند. مشارکت افراد به شیوه سنتی تنها در زمینه‌های مربوط به تولید اقتصادی مانند دامداری و کشاورزی بوده است، که در این زمینه مکتوبات و مستندات تاریخی حاکی از توانایی و مدیریت صحیح و کارآمد مردم در اینگونه فعالیت‌هاست.

گرچه آشنایی ایرانیان با فرهنگ و تمدن غربی به دوران صفویه باز می‌گردد، اما مهم‌ترین تأثیرات و دگرگونی‌های ناشی از تماس میان جامعه ایران و فرهنگ و تمدن غرب در دوران قاجاریه و پس از آن اتفاق افتاده است. در این میان می‌توان انقلاب مشروطیت و برپایی مجلس شورای ملی و تصویب قانون اساسی در ایران را شاخص این دگرگونی‌ها دانست. تا پیش از این انقلاب، نظام سیاسی حاکم هیچ‌گاه اجازه و فرصت مشارکت را به مردم نداده بود. از این رو می‌توان نخستین الگوی مشارکتی جدید را که با الهام از تحولات کشورهای اروپایی مانند فرانسه در ایران پیاده شد، مجلس شورای ملی دانست. طبق فرمان مشروطیت در سال ۱۲۸۵، مشارکت تمامی افراد در اداره امور کشور حق آنان محسوب شد.

پس از تشکیل مجلس، نخستین گام برای تحقق مشارکت‌های مردمی با قانون تشکیل انجمن‌های ایالتی و ولایتی در سال ۱۲۸۶ برنشته شد. آنگونه که از وظایف این انجمن‌ها برمی‌آید، پیش‌بینی شده بود که انواع مشارکت‌های مردمی مانند مشارکت در مدیریت و تصمیم‌گیری، مشارکت مالی و غیره تحقق یابد.

یکی از وظایف مهم انجمن‌های ایالتی و ولایتی نظارت بر اجرای قوانین و رسیدگی به امور خاصه ایالت و ولایت و صلاح اندیشی در اموری مانند امنیت و آبادی محل بود. انجمن همچنین می‌توانست به شکایاتی که از حکام می‌رسید رسیدگی کند و هرگاه رفتار حاکم برخلاف قانون بود، نقض قوانین به وی اخطار می‌گردید و در صورت بی‌اعتنایی او، انجمن مراتب را به مقامات حکومت مرکزی اطلاع می‌داد و احقاق حقوق

شکایت‌کنندگان را طلب می‌کرد. (قبضی، ۱۳۷۴: ۱۳۵)

اما قانون انجمن‌های ایالتی و ولایتی به دلیل شرایط خاص اجتماعی و سیاسی کشور تقریباً به اجرا در نیامد و این اقدام از دستیابی به اهداف خود باز ماند. در سال ۱۳۱۶ «قانون تقسیمات کشور و وظائف فرمانداران و استانداران» قانون انجمن‌های ایالتی و ولایتی را لغو و جانشین آن شد. از آنجایی که طبق قانون جدید تقسیمات دیگری در کشور پیش‌بینی شده بود که قابل انطباق با قانون تقسیمات ایالات و ولایات نبود و از طرف دیگر شرایط اجتماعی و سیاسی هم برای اجرای این قانون مساعد نبود، ولی چون قانون اساسی بر تشکیل این انجمن‌ها تأکید کرده بود و تشکیل این انجمن‌ها از خواسته‌های همیشگی نخبگان جامعه به شمار می‌رفته، هیأت وزیران در زمان قسرت، لایحه «قانون انجمن‌های ایالتی و ولایتی» را تصویب کرد تا به وسیله آن انجمن‌ها را با تقسیمات جدید منطبق نماید. اما لایحه قانونی مزبور هیچ وقت به مجلس برده نشد و هیأت وزیران دو ماه بعد از آن تاریخ آنرا لغو کرد و مجدداً موضوع تشکیل انجمن‌های ایالتی و ولایتی به فراموشی سپرده شد.

چهار سال بعد دولت لایحه جدیدی برای تشکیل انجمن‌ها به مجلس تقدیم کرد که پس از انجام اصلاحاتی با عنوان «قانون تشکیل انجمن‌های شهرستان و استان» به تصویب رسید. هدف اصلی از تشکیل این انجمن‌ها، ایجاد عدم تمرکز در تشکیلات اداری و سپردن قسمتی از امور محل به نمایندگان انتخابی مردم محل ذکر شده بود.

(شکیبا مقدم، ۱۳۷۴: ۹-۲۰۷)

اگرچه قوانین مورد بحث هیچگاه به مورد اجرا گذاشته نشدند و با وجود آنکه در قانون اساسی مشارکت مردم در امور خود پیش‌بینی شده بود، آنها فرصتی برای مشارکت در اداره امور خویش پیدا نکردند، اما زمینه‌های مساعدی پیش آمد که در سال‌های آتی تشکیلاتی پیش‌بینی شود تا مشارکت مردم به طور تدریجی در آنها در نظر گرفته شود که مهم‌ترین آنها نخستین گام برای ایجاد انجمن‌های شهر بود.

در واقع نمونه برداری از قوانین اروپایی به ویژه فرانسه و بلژیک و شور و اشتیاق نخبگان سیاسی آن زمان برای رسیدن ایران به سطح کشورهای اروپایی از جمله عواملی بود که سبب شد تا مدیریت شهرهای کشور مورد تجدیدنظر قرار گیرد. در مدیریت شهری نوین اروپایی آن هنگام (و اکنون) انجمن‌های شهر نقش کلیدی داشتند. اعضای این انجمن‌ها نمایندگان شهروندان بودند که در اداره امور شهر و مدیریت آن دخالت می‌کردند. هدف قانون‌گذاران نیز آن بود که با ایجاد مدیریت شهری نوین در ایران، شهروندان شهرها در اداره امور شهرهای خود مشارکت نمایند. (علوی‌تبار، ۱۳۷۹: ۶۹-۶۸)

جنبش مشروطه ریشه در عدالت خواهی داشت. رهبران

مشروطه دریافته بودند که عدالت تنها در بنای قانون میسر است. از این رو مهم‌ترین دستاورد جنبش مشروطه، قانون اساسی بود و بیشترین اهمیت این قانون نیز در تبیین حقوق ملت نهفته بود. قانون اساسی، با وجود کاستی‌هایش، گذری بزرگ در تاریخ جامعه ایران بود. نخستین بار در جامعه ایرانی بود که مردم به حساب می‌آمدند و حکومت نیازمند تأیید ملت می‌شد.

قانون اساسی مشروطه در عصر خود بسیار مترقی بود و فراتر از آگاهی‌های سوده مردم پیش رفته بود. بطوریکه در آن دوران استبداد و تاریکی، در این قانون حتی ساز و کارهایی برای تضمین آزادی‌های فردی و اجتماعی و حکومت به وسیله نمایندگان مردم و محدود کردن قدرت شاه پیش‌بینی شده بود. اما تجارب توران پس از مشروطه نشان داد که نهادهای کهن حکومت استبدادی در ایران تا چه اندازه توانمند و ماندگار هستند و تا هنگامی که زمینه‌های سیاسی به خوبی فراهم نشود و اصلاحات، پشتیبانی گسترده توده‌ای نداشته باشد، نظام کهن استبدادی می‌تواند در لباس‌های نو و امروزی نیز پدیدار گردد. (برزگر، ۱۳۷۹: ۸-۱۵۷)

در واقع می‌توان گفت که قوانین اداری صدر مشروطیت قبل از آن که رسماً و قانوناً لغو گردند، عملاً متروک شده بودند. به همین جهت قبل از لغو قانون نیز اجرا نمی‌شدند و امور شهرداری‌ها براساس رسوم و عرف اداری قبل از مشروطیت اجرا می‌گردید. یعنی کلاتران شهرها و کدخدایان و نایبان محله‌ها تحت نظر حکام، امور را به طور ناقص اداره می‌کردند (شکیبا مقدم، ۱۳۷۸: ۶۷-۶۲)

در تبیین اینگونه شکست‌ها و عدم موفقیت قوانین مربوط به اداره شهرها باید به نبود تناسب میان این قوانین با ویژگی‌های جامعه ایران نیز اشاره کرد. در آن سال‌ها، شهرنشینی در ایران چندان گسترده نبود و نسبت جمعیت شهرنشین به کل جمعیت به زحمت به رقم ۲۰ درصد می‌رسید. به علاوه، بی‌سوادی سوده مردم و نا آگاهی آنها از حقوق و وظایف خویش در کنار نفوذ قدرتمندان محلی و بی‌تجربگی کارگزاران دولت، از دلایل دیگر این شکست‌ها به شمار می‌روند. اگرچه پس از به قدرت رسیدن رضا شاه، دگرگونی‌های بسیاری در جامعه ایران از جمله گسترش شهرنشینی به وجود آمد، اما در این دوران نیز تمرکز شدید سیاسی و خودکامگی مسئولین نظام فرصت مشارکت را در اداره امور شهرها از مردم ستاند.

پس از سقوط شاه در شهریور ۱۳۲۰ و آغاز دوران جدید در تاریخ ایران در سال ۱۳۲۸ قانون تشکیل «شهرداری، انجمن شهر و قیسات» به تصویب رسید و قوانین گذشته را مانع کرد. گرچه طبق این قانون، انجمن شهر نمایندهٔ افشار وسیع‌تری از شهروندان بود و با واگذاری وظایف مهمی به انجمن از اقتدار و اختیارات بیشتری برخوردار گردیده بود، اما این قانون هم مانند بسیاری از قوانین دیگر که بعد از سقوط دکتر مصدق منعی

شدند، لغو گردید.

بدین ترتیب گرچه نظام سیاسی ایران تلاش می‌کرد تا با ایجاد انجمن‌های شهر و جبهه قابل قبولی از ایران و حاکمیت سیاسی‌اش نزد جهانیان ارائه دهد، اما این انجمن‌ها غالباً با بی‌توجهی مردم و دخالت افراد ذی‌نفوذ از دستیابی به اهداف خود باز ماندند. در بررسی‌های به عمل آمده ضعف مردم و عدم رشد سیاسی و اجتماعی آنها و دخالت و اعمال نفوذ مأموران دولت در کار انتخابات، از مهم‌ترین علل شکست انجمن‌ها معرفی شده‌اند.

مقایسهٔ میان علل شکست انجمن‌های شهر و عدم تحقق انجمن‌های بعدی نشان می‌دهد که با وجود گذشت نزدیک به نیم قرن، عوامل اصلی شکست مشارکت‌های مردمی در ادارهٔ امور شهرها یکی است. البته با توجه به ویژگی‌های نظام سیاسی ایران که مبتنی بر خودکامگی بوده است، وزن بیشتر را باید به دخالت دولتمردان در امور شهر داد.

به طور خلاصه طی دوره‌های مختلف قانون گذاری (از سال ۱۲۸۶ تا ۱۳۶۵) بیست و پنج قانون راجع به شهرداری‌ها با اصلاحات متعدد وضع شده است. (از سال ۱۲۸۶ تا ۱۳۱۰ سه قانون؛ سال ۱۳۲۰، ۴ قانون؛ از سال ۱۳۲۰ تا ۱۳۵۰، شش قانون؛ و تا سال ۱۳۶۵، ۲۰ قانون). علاوه بر این قوانین که به صورت مستقیم راجع به شهرداری‌ها وضع شده است، در حدود صد قانون دیگر نیز تدوین گردیده که بر روی قانون و حدود اختیارات شهرداری‌ها تأثیرگذار بوده است.

از دیدگاه جامعه‌شناسی تاریخی، اینگونه بی‌ثباتی و تزلزل در قوانین، یکی از موانع نهادینه شدن حقوق و نظام روابط شهروندان و شهرداری و بی‌سامانی در نظام مدیریت و ادارهٔ امور شهری است. از سوی دیگر تعداد و تنوع متون قانونی، موجب ابهام در قوانین و مقررات حاکم گشته و هنگامی که متون رسمی دچار ابهام و چنگانگی و از هم گسیختگی و ناهماهنگی گردد، نظام مدیریت شهری و اجتماعی جامعه نمی‌تواند توقع روشن و شفافیتی از پایداری، کارکرد و کارایی نظام حقوق شهری داشته باشد. (نجاتی حسینی، ۱۳۸۰: ۶-۵۵)

تأسیس شهرداری در ایران

تاریخ تأسیس شهرداری در ایران نیز از دوران انقلاب مشروطه است. از آن زمان بود که تلاش شد تا نهادهای مردمی جایگزین نهادهای استبدادی گردند. با تصویب قانون بلدیة در سال ۱۲۸۶ در مجلس شورای ملی، نخستین سنگ ایجاد شهرداری‌ها در ایران پایه‌گذاری گردید. پس از آن قوانین شهرداری‌ها، دست خوش تغییرات اساسی گردید و در نهایت طی اصلاحاتی در سال‌های ۱۳۲۵ و ۱۳۵۲ به صورت امروزی درآمد. براساس قانون کنونی، شهرداری سازمانی است حقوقی و ملی و مستقل که در محدودهٔ شهر برای رفع نیازهای عمرانی،

رفاهی و خدماتی مردم آن که جنبه محلی دارد تشکیل می‌گردد و منظور آن این است که امور یا مشارکت شهروندان حل و فصل گردد. بدین ترتیب از همان آغاز پیدایش شهرداری‌ها، جایگاه مردم در این سازمان به اندازه‌ای اهمیت داشته است که برخی از صاحب‌نظران شهرداری‌ها را به عنوان یک سازمان سپاهی (با سپاهداری مردم شهر) تعریف کرده‌اند. (هاشمی، ۱۳۷۳: ۶-۴)

اداره شهرداری‌ها در ایران

سازمان‌های محلی به ویژه شهرداری‌ها در کشورهای مختلف یا شیوه‌های متفاوتی اداره می‌شوند. در ایران شهرداری از دو واحد به نام «شورای شهر» و «اداره شهرداری» تشکیل شده است. تعیین خط مشی و سیاست‌های کلی امور شهر در دست اعضای شورای شهر و اجرای آن سیاست‌ها به عهده شهردار است که با همکاری کارگزاران شهرداری آنها را انجام می‌دهد. شهردار در مقابل شورای شهر پاسخگو و مسؤول عملیات و امور کارگزاران شهرداری است که زیر نظر او انجام وظیفه می‌کنند. اگر شهردار در انجام وظایف خود تخلف و یا قصوری مرتکب شود توسط نمایندگان منتخب مردم در شورای شهر استیضاح شده و چنانچه مورد تأیید قرار نگیرد با رأی ایشان برکنار می‌گردد. طبق این قانون قرار است نمایندگان مردم ناظر بر عملکرد شهرداری، بودجه شهر و نحوه هزینه آن باشند.

اما در حال حاضر شهرداری‌ها در شهرهای بزرگ معتمد به انجام خدمات متعدده، متنوع و پیچیده ای گردیده‌اند. تشکیلات اداری آنها بسیار گسترش یافته و دارای ادارات، دوایر، نمایندگی‌های مختلف و کارمندان زیادی می‌باشند. به دلیل همین گستردگی فعالیت‌ها و ادارات و ایجاد دیوانسالاری، ارتباط میان شهرداریها و مردم و همچنین کنترل مردم بر آنها به حداقل ممکن کاهش یافته است. نتیجه این امر هم عدم هماهنگی میان تصمیم گیرها و اجرای برنامه‌ها یا خواسته‌های مردم است. به عبارت دیگر در سالهای گذشته رشد خدمات شهری با روند رشد جمعیت شهرها هماهنگی مطلوب را نداشته و در نتیجه خدمات شهری در برآوردن نیازهای به حق شهروندان رضایت بخش نبوده است.

اگرچه اجرای برخی طرح‌ها توسط شهرداری نشان می‌دهد که مسئولین امر به ضرورت اهمیت مشارکت مردمی پی برده‌اند که به عنوان نمونه اجرای پروژه شهر سالم (کوی ۱۳ آبان) و طرح پیشگامان فضای سبز در (منطقه ۱۴ تهران) از مهم‌ترین آنها می‌باشند. اما این طرح‌ها تنها در محله‌های بسیار محدودی از کلان شهر تهران صورت گرفته و تعمیم نیافته است. از سوی دیگر ارائه اینگونه طرح‌های محدود در صورت موفقیت هم جوابگوی نیازهای شهرهای کلان کشور با جمعیت‌های کثیر چند میلیونی، رشد روز افزون، ادامه مهاجرت‌ها و سایر

مشکلات بدون توجه به ارتقاء و توسعه طرح‌ها و برنامه‌ها و بدون نظرخواهی از صاحب‌نظران و نقدهای سریع و مستمر عملکردها و در یک کلام بدون مشارکت واقعی همه آحاد مردم امکان‌پذیر نخواهد بود.

تشکیل شوراهای محلی بعد از انقلاب اسلامی

پس از انقلاب اسلامی با توجه به سیاست عدم تمرکز و ضرورت سپردن امور محلی به دست مردم و برای افزایش مشارکت و دخالت مردم در امور کشور، تشکیل شوراهای اسلامی مورد توجه قرار گرفت و جایگاه ویژه‌ای در قانون اساسی به آن اختصاص یافت. بطوری که در این قانون چندین اصل به چگونگی تشکیل شوراهای محلی، حدود فعالیت و اختیارات و ارتباط آنها با سازمان‌های دولتی پرداخته است.

در قانون اساسی، شوراهای مختلف به عنوان ارکان تصمیم‌گیری و اداره امور کشور معرفی شده‌اند و با توجه به مقتضیات محلی، شوراهای ده، بخش، شهر، شهرستان و استان پیش‌بینی شده است که اعضای آنها را مردم محل انتخاب می‌کنند. مجلس شورای اسلامی با تصویب قانون تشکیلات شوراهای اسلامی (اول آذر ۱۳۶۱) طرز تشکیل، حدود اختیارات و وظایف شوراهای اسلامی کشور را مشخص کرد و بدین ترتیب قدم مؤثری در جهت استقرار شوراهای محلی و حرکت به سوی عدم تمرکز برداشته شد. از اهداف این قانون می‌توان سپردن کارهای عمرانی، اقتصادی و رفاهی به خود مردم، سرعت بخشیدن به جریان امور، رفع تبعیض، نظارت اجتماعی، تکمیل کار دستگاه‌های دولتی، هدایت و رهبری برنامه‌های محلی و آگاه‌سازی مردم را نام برد. در واقع هر سه نوع مشارکت یعنی مشارکت در تصمیم‌گیری، مدیریت و تأمین مالی و نیروی انسانی در این طرح مدنظر قرار گرفته بودند.

سال‌ها از تصویب قانون شوراهای اسلامی گذشت و بارها اصلاحاتی در آن صورت گرفت که آخرین آن در سال ۱۳۷۵ بود. (قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخابات شهرداران). اما با وجود نیاز شدیدی که به این شوراهای وجود داشت، خبری از تشکیل آنها نبود و مردم کماکان در اداره امور محل زندگی خود هیچ گونه نقشی نداشتند.

از جمله علل عدم تشکیل شوراهای محلی را تضاد بین قانون تشکیلات و قانون انتخابات شوراهای محلی دانسته‌اند. زیرا این دو قانون در دو زمان مختلف در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده بود. از جمله این تضادها، انتخابات مرحله‌ای شورای شهر در قانون تشکیلات شوراهای اسلامی و انتخابات مستقیم شورای شهر در قانون انتخابات شوراهای محلی است. (ماده ۶۱)

با وجود اینکه اصلاحات بعدی قوانین بسیاری از معضلات را حل کرد ولی باز هم راه برای تشکیل آنها فراهم نشد، علاوه بر آن، طرح‌ها و ایده‌هایی برای جلب مشارکت مردم در اداره

امور شهرها تهیه شد که آنها هم به اجرا درنیامند. از جمله لایحه (قانون طرح خودکفایی و نظام باورن امور محلی) که از طرف وزارت کشور ارائه شده بود و طرح دوم نیز تحت عنوان (تهاد خدمات شهری) از سوی سازمان امور اداری و استخدامی پیشنهاد گردیده بود. (عزوی تبار، ۱۳۷۹: ۷۹-۷۰)

وضعیت زندگی شهری پس از تشکیل شوراهای شهر

در سالهای اخیر پس از تشکیل شوراهای شهر نیز شهروندان ایرانی وبه طور خاص ساکنین کلان شهر تهران در محل زندگی خود دائماً با مشکلات و کاستی های بسیاری مواجه شده اند. تأسیس مدارس و آموزشگاههای مختلف و حتی فروشگاههای زنجیره ای در محله های مسکونی و خیابان های فرعی و نامتناسب با نوع فعالیت اینگونه مراکز، تنها یکی از نمونه های آشکار و پر شمار آن است. ایجاد اینگونه مراکز بدون رضایت و موافقت و یا حتی اطلاع ساکنین محل و یا نادیده گرفتن امنیت و آرامش آنان و به طور کلی حقوق شهروندی صورت گرفته و مزاحمت های بسیاری را برای ساکنین منازل مجاور و اطراف ایجاد کرده است. عبور و مرور و توقف فرالوان خودروها، کامیون ها، سرویس مدارس و تخلیه بار فروشگاهها و صدای مراکز آموزشی، بافت مسکونی مناطق بسیاری را با آسیب جدی مواجه ساخته و شهروندان بسیاری را دچار زیان های مادی و معنوی فراوانی نموده است. این مشکلات که خصوصاً در مناطق شمالی شهر بیشتر به چشم میخورد، اعتراضها و نارضایتی هایی را ایجاد کرده و مهمتر از آن بی پاسخ مانده است. بلندمرتبه سازی و فروش تراکم خصوصاً در مناطق مختلف شهر نمونه دیگری از نادیده گرفتن حقوق شهروندان تهرانی است که علاوه بر مشرف نمودن این ساختمانها، بسیاری از مناطق شمال شهر را به کارگاههای بزرگ ساختمانی عظیم و نامنظم تبدیل نموده است. انجام عملیات گودبرداری و یا تخلیه مواد و مصالح ساختمانی که غالباً در نیمه های شب انجام میگیرد خواب و استراحت شبانه را از مردم سلب نموده است. زئراتورهای برق با ایجاد آلودگی صوتی و آلودگی هوا و همچنین استفاده از برق منازل برای جوشکاری که موجب ایجاد نوسان های شدید برق میشود و اهالی محل را وادار به تذکرات و مراجعات مکرر به سازمان های مختلف برای طرح شکایت می نماید. آسایش روزانه آنان را نیز به فراموشی سپرده است. اینگونه موارد اخلاقاته مشاجرات و کدورتها را جایگزین همدلی ها و صمیمیت های پیشین همسایگان نموده است. از سوی دیگر علیرغم درآمد قابل توجهی که شهرداریها از فروش تراکم به معنی فروش امنیت و آرامش مردم در مناطق مختلف کسب کرده اند، نه تنها در سال های اخیر تغییر و بهبودی در ارائه خدمات به ساکنین همان محله ها ایجاد نشده، بلکه حتی خرابی ها و آسیب های ناشی از ساخت و سازها نیز با بی توجهی شهرداریها مواجه شده و ترمیم نگردیده اند.

بدین ترتیب شهروندان تهرانی نه تنها برای مشکلات مختلف و بزرگ شهرشان از جمله آلودگی هوا و ترافیک و... راه حلی نیافتند، بلکه با مشکلات عدیده دیگری در محله های خود نیز مواجه شده اند. مجموعه این حوادث موجب میشود تا شهروندان بر خلاف میل باطنی و علائق خانوادگی، محل زندگی خود را ترک و به مناطق نا آشنا و فر ظاهر آرام تری پناه ببرند و زیادهای مادی و معنوی حاصل از نحوه مدیریت شهری را نه چندان سهل و ارزان تحمل نمایند. این مسئله به اثرات زیانباری چون قطع ارتباط میان ساکنین محل و کم رنگ شدن هویت محله ها سی اتحاد که خود زمینه را برای افزایش وقوع ناهنجاریها و همچنین جرم و جنایت در شهرهای بزرگ فراهم می کند بدون تأیید و یا رد عملکرد گروهی خاص و یا دیدگاههای جناح های سیاسی فعال در کشور، همچنین بدون انکار و یا نادیده گرفتن برخی فعالیتها و تصمیم های مفید و مؤثر شوراهای شهر در برهه های از زمان، به نظر می رسد که انتظار پایان دادن به همه نابسامانی ها و نارسایی ها و نظارت بر اجرای فعالیت های متعدد شهرداریها در همه محله های کلان شهری چون تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور با ویژگیها و بافتهای مختلف توسط یک شورا، انتظاری منطقی و معقول نمی باشد.

ضمیمه آنکه رقابت های انتخاباتی شورای شهر تهران حاکی از آن است که اهمیت آن به عنوان پایتخت موجب شده است تا شورای آن پیش از آنکه نهادی برای ارائه خدمات و رسیدگی به مشکلات مردم و یا نظارت بر فعالیت شهرداریها در گوشه و کنار شهر باشد، به مرکز قدرت مهمی تبدیل شود. به همین دلیل هم عضویت در آن مورد توجه جناح های سیاسی کشور قرار گرفته و اهداف اصلی تشکیل آن را تحت الشعاع قرار داده است. بعلاوه سیاسی شدن انتخابات و تشدید رقابت میان کاندیداهای جناح های خاص، ناتوانی شهروندان در شناخت کافی و نزدیک از کاندیدها به دلیل وسعت شهر و کثرت جمعیت و در نهایت ناامیدی تعدادی از شهروندان به رفع مشکلات توسط اینگونه شوراهای موجب می شوند تا میزان مشارکت مردم در انتخابات شورای شهر و در حقیقت در اداره امور محله ها به میزان قابل توجهی کاهش یابد.

مجموعه این عوامل در انتخابات شوراهای ترکیب نمایندگان انتخابی و به نوعی در دخالت و نظارت شهروندان بر مدیریت امور شهری و بالاخره در رضایت آنان از عملکرد شورای شهرشان بی تأثیر نبوده است. بدین ترتیب یکبار دیگر امکان همکاری، مشارکت و نظارت واقعی مردم بر برنامه ها و طرح های اجرایی در محل زندگی شان ناکام مانده است.

تشکیل شوراهای محله ای راهی برای حل مشکلات شهری

به نظر می رسد که دیگر زمان آن رسیده باشد که چون سایر

کشورها، ناکارآمدی سازمان‌های مرکزی و نظام اداری متمرکز را در حل مشکلات شهری پاور کتیم و زمینه مشارکت‌های مردمی را در رفع مشکلات محل زندگی آنان محقق سازیم.

در تماسی محله‌های تهران افراد منعقد و فعالی که به دلیل دیستنگی و تعلق به محل زندگی خود علاقمند همکاری در رفع نارسایی‌ها و شرکت در تصمیم‌گیری‌های مربوط به آن می‌باشند، بیازند. با تشکیل شوراهای محله از اینگونه افراد که بیشترین اطلاعات محلی را در اختیار دارند و می‌توانند با اهمیت و اولویت دادن به نیازها و خواسته‌های ساکنین محل، بهترین رهنمودها را برای اجرای طرح‌ها و برنامه‌ها داشته باشند، می‌توان به تغییر روند موجود و فراهم نمودن عرصه مناسب برای رشد و توسعه مشارکت‌های واقعی مردم اقدام نمود. بدین ترتیب زمینه برای تساهل آرا و تعامل دیدگاه‌ها و استفاده از ظرفیت‌های تفکر و تدبیر موجود در جامعه برای اداره امور شهرها فراهم خواهد گردید. ایجاد بسترهای عملی مشارکت به آن مشروعیت و مقبولیت بیشتری خواهد بخشید. علاوه بر آن امکان ارتباط با اعضای شورا و نظارت و کنترل بر فعالیت‌ها و تصمیم‌گیری‌های آنان فراهم گردیده و همکاری شوراهای محله با مناطق شهرداری جهت رفع مشکلات محلی امکان پذیر واز همه مهمترینکه شرایط زندگی همراه با آسودگی و رفاه بیشتر برای شهروندان فراهم خواهد گردید.

اهداف و نتایج مورد انتظار

- تشکیل شوراهای محلی که بهترین گزینه بهره‌گیری از مشارکت مردم برای بهبود محیط شهر است، می‌تواند به نتایج ارزشمندی منجرشود که به برخی از آنها اشاره میشود :
- تلاش برای تمرکز زدایی یا ایجاد واحدهای کوچکتر برای تصمیم‌گیری‌های سریع و آتی؛
- رفع مشکلات و پاسخگویی به نیازها طبق اولویتهای در نظر گرفته شده توسط ساکنان محل؛
- آگاهی نزدیک و به روز از نیازها و خواسته‌های شهروندان؛
- استفاده بهینه از امکانات موجود؛
- تلاش برای دستیابی به توسعه پایدار شهری از طریق توسعه محله ای؛
- مشارکت واقعی مردم در تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری؛
- ایجاد احساس مسئولیت، دیستنگی و تعلق به محله زندگی؛
- ایجاد روحیه مشارکت، اعتماد و همکاری؛
- ایجاد روحیه همیاری و همدردی با ساکنین محل؛
- پرورش شهروندان فعال و دارای روحیه جمعی؛
- هویت بخشی به مناطق و ایجاد احساس هویت در

ساکنین محله ها:

- پیشگیری از وقوع جرم و جنایت و کاهش و رفع ناآهنجاریهای موجود؛
- آموزش و تقویت فرهنگ شهرنشینی و انتقال آن به افراد جدید؛
- ارتقای سرمایه اجتماعی؛
- اطلاع رسانی سریع و زود هنگام از حوادث و هدایت کمکهای مردمی؛

سایر فواید و مزایای تشکیل شوراهای محله‌ای

- اعضای شوراهای محلی را ساکنین محل با شناخت و آگاهی و اطمینان بیشتری انتخاب خواهند کرد.
- اعضای شوراهای محلی را میتوان به نسبت جمعیت محله و با شرط چند سال اقامت در محل، داشتن وقت کافی، علاقه و توانایی انجام کارهای عمومی و اجرایی و سایر شرایط لازم که تشخیص آنها در یک شهر بزرگ به سادگی برای مردم امکان پذیر نیست، انتخاب نمود.
- در صورت نارضایتی مردم از عملکرد هریک از اعضا در انجام وظایف با سهولت بیشتری می‌توان در انتخابات بعدی به تغییر آن عضو اقدام نمود.
- از آنجایی که اداره یک محله و منطقه، تنها جنبه خدمتگاری داشته و مرکز قدرت سیاسی به حساب نمی‌آید، این شوراهای از سلطه گروه‌های سیاسی محفوظ مانده و زمینه انحراف از اهداف نیز کاهش خواهد یافت. بنا بر این انتظار می‌رود که تنها افرادی که به محل زندگی خود و خدمتگزاری به آن علاقمند بوده و از توانایی انجام آن نیز برخوردارند، داوطلب و در نهایت انتخاب شوند.
- ساختن بودجه و اختصاص آن به محله‌ها، امکان برنامه‌ریزی و اولویت‌بندی بهتر آن فراهم شده و تا حد زیادی زمینه حیف و میل‌ها و اختلاس‌ها از بین می‌رود. علاوه نظارت بر چگونگی اختصاص بودجه و صرف هزینه‌ها و نحوه عملکرد اعضای شورا، برای ساکنین محل امکان پذیر می‌شود.
- یکی از مهم‌ترین فواید این طرح آن است که ارتباط نزدیک و متقابل ساکنین محل با اعضای شورا و پی‌گیریهای آنان، زمینه کم‌کاری و رفع مسئولیت را کاهش خواهد داد.
- در فرهنگ اسلامی به ارزشهایی چون توجه به مسائل اجتماعی و کمک به هم‌نوعان و خصوصاً همسایگان نیازمند و مستمند و رفع مشکلات آنان ارج و منزلتی ویژه اختصاص یافته است. تشکیل شوراهای محلی می‌تواند زمینه مناسبی برای اجرای اینگونه امور نیز فراهم نماید.
- در طرح پیشنهادی، شورای کلان شهرها ترکیبی از نمایندگان شوراهای محله‌ها خواهند بود که برای تصمیم‌گیری در مورد مسائل کلان‌تر شهر تشکیل می‌شوند. در واقع اعضای شورای

فهرست منابع:

- ۱- آردن ریچمن مراحل انجمن سبز
- ۲- انجمن در جمعیت‌شناسی، ترجمه باقر برهان ۱۳۵۸
- ۳- اسکاتلر، جنبه‌های سازمانی برای سبزی و خودگردانی، اسون، چاپ دوم، شماره ۸، ۱۹۸۰
- ۴- بلرمان، محمد، شهر شهروندی، دفتر اول و دوم، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۶۱
- ۵- بوگر، طیب، چهار فصل از جنبه‌های مدن ایران، انتشارات علمی، انتشارات سال ۱۵، شماره ۱۹۵، ۱۳۶۶، موسسه اطلاعات، ۱۳۸۰
- ۶- بوشارت، محمود، المانی، طرح‌ریزی کلان‌برنامه‌ریزی، مهدوی، آردن، سال دوم، شماره ۴، زمستان، ۱۳۶۱
- ۷- بیدار، پروت، موزکراسی و مسئولیت‌های عمومی، موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی، چاپ مقالات و نظریات وزارت کشور، چاپ اول، ۱۳۸۰
- ۸- بوجاله، مصطفی، بررسی جامعه‌شناسی سازمان‌های مردم‌نهاد، مرکز امور مشارکت‌های ۱۳۷۷
- ۹- بون، مادلان و هیوود، اوجیت، حکومت‌های جدید و توسعه مردم‌نهاد، مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی، چاپ اول، ۱۳۸۰
- ۱۰- دانش، یونسف، دولت، سازمان‌های محلی، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۱- دانش، یونسف، تشکیل سفر و مشارکت اجتماعی، نظریه حیف و میل، چاپ، فروش تهران، ۱۳۶۵
- ۱۲- فرخنده، فرهنگ، تحول جمعیت‌شناسی، انتشارات سروش، انتشارات علمی و فرهنگی، سال دوم، شماره ۱۲، ۱۳۶۶، موسسه اطلاعات، ۱۳۸۱
- ۱۳- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۴- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۵- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۶- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۷- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۸- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۱۹- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶
- ۲۰- گارنر، جیمز، محله‌ها، تهران، انتشارات سروش، ۱۳۶۶

شهروندان فراهم نماید که متأسفانه در کشور ما و خصوصاً در کلان شهر تهران جامعه عمل نپوشیده است. برای نمونه با وجود تحولات و گسترش سالهای اخیر، در تهیه طرح‌های جامع شهری که تأثیر بسیاری بر زندگی شهروندان دارد، هیچگونه نظرخواهی از مردم انجام نمی‌شود.

به علاوه از آنجائیکه مشکلات محلی زندگی هر فرد اثرات بسیاری بر سلامت روحی و جسمی و همچنین بر شکل گیری نگرش‌ها و قضایات‌های او نسبت به مجموعه مدیریت کشور دارد، تأمین رفاه، آسایش، امنیت و رضایت مردم در محل زندگی اهمیت فراوانی داشته و جا دارد که در مدیریت و برنامه ریزی کشور توجه و اولویت ویژه‌ای به آن اختصاص یابد.

تشکیل شوراهای محلی در شهرهای بزرگ می‌تواند راه حل مؤثری برای رفع مشکلات و معضلاتی باشد که در اثر گسترش شهرها طی سالهای اخیر ایجاد شده‌اند. ساکنین محل به دلیل دلچسپی و تعلق خاطر عمیقی که به محل زندگی خود دارند سریعتر و بهتر می‌توانند به حل و فصل مشکلات و سروسامان دادن به امور آن بپردازند. افراد محلی با آگاهی از ادب و رسوم و فرهنگ محل زندگی خویش برای اداره آن از صلاحیت بیشتری برخوردارند. در این باره حتی گفته می‌شود که سپردن امور مردم به خود آنان دارای ریشه‌هایی است که از قانون طبیعت و سرشت انسانها نشأت می‌گیرد، بطوریکه حتی برخی از اندیشمندان آن را نمونه‌ای از حق طبیعی افراد تلقی نموده‌اند. با سپردن امور محلی یعنی اموری که ساکنین و اهالی محل نسبت به اداره آنها علاقمند بوده و از منافع آن بهره‌مند می‌شوند به شوراهای محلی، امکان مداخله و نظارت واقعی مردم بر اداره امور شهر در محل زندگی آنان فراهم می‌شود.

اگرچه اجرای این گونه طرح‌ها بدون زمینه‌تجربی در ابتدا با نارسایی‌هایی همراه است و تا رسیدن به نتایج قابل قبول زمان نسبتاً زیادی صرف می‌شود، اما حفظ حقوق مردم و بالا بردن روحیه همکاری جمعی، خصوصاً در صورتی که قدرت واقعی به شوراهای محله تفویض شود و پیشنهادها و توصیه‌های آنها مدنظر قرار بگیرد، در کنار رفع موانع می‌تواند موجب تحولات چشم‌گیری در بهبود اوضاع زندگی مردم کلان شهرهای کشور گردد. به جاست این نوشته را با سخنی از آلکسیس دو توكویل، فیلسوف، حقوقدان، و سیاستمدار فرانسوی قرن نوزدهم به پایان بریم. وی می‌گوید: "اگر به جای زیستن در جامعه‌ای درخشان به زندگی کردن در جامعه‌ای مرده قانع هستید، اگر به نظر شما هدف اصلی حکومت این نیست که بیشترین نیروها و بالاترین اختراعات ممکن را نصیب تمامی ملت کند بلکه این است که برای هر یک از افراد ملت بالاترین حد رفاه را تأمین کند و به بیشترین حد ممکن او را از بینوایی برکنار دارد، در این صورت شرایط زندگی همگان را برابر کنید و دموکراسی تشکیل دهید." (آرون، ۱۳۷۷: ۲۵۳)

شهر جمعی از نمایندگان فعال و شناخته شده شوراهای محلی هستند که برای تصمیم‌گیری‌های کلنی تری گرد هم آمده‌اند. بدین ترتیب امور محله‌ها در شورای محل مورد رسیدگی و حل و فصل قرار گرفته و اعضای شورای شهر با کاهش حجم کار، فرصت بیشتری برای حل مشکلات کلان خواهند داشت و امکان برنامه‌ریزی در مسائل استراتژیک شهر با کیفیت و نتیجه‌بهتری فراهم می‌شود. به عبارت دیگر تصمیم‌گیری در امور محلی (اموری که تمامی مردم جامعه از منافع آن بهره‌مند می‌شوند) به شورای شهر و امور محلی (اموری که مربوط به محل معینی بوده و از منافع آن مردم همان محل سود می‌برند) به شوراهای محلی سپرده می‌شود. علیرغم مزایای بسیار، تنها ایرادی که تا کنون به این شیوه تقسیم امور گرفته شده است، امکان تا هم‌پندگی و یا احتمالاً بروز هرج و مرج در کشورهایی است که مردم آن از رشد سیاسی و اجتماعی مناسبی برخوردار نیستند. برای پیشگیری از وقوع این امر نیز میتوان با وضع قوانین لازم، میزان و حدود اختیارات اینگونه شوراهای را تعریف و تعیین نمود. علاوه بر تدریج در عمل و همزمان با رشد سیاسی و اجتماعی مردم به رفع نارسائی‌ها پرداخت.

نتیجه‌گیری

بنابر عقیده بسیاری از صاحب نظران مسائل اجتماعی و طبق تجربه سازمانهای بین‌المللی، بدون همکاری و مشارکت سه رکن اصلی هر جامعه یعنی دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی آثاره جوامع و کشورها غیر ممکن است. با وجود اینکه در حال حاضر جامعه ایران دارای بخش شهروندی گسترده‌ای است که در پی تحولات چند دهه اخیر در کشور ایجاد شده، هنوز سنت‌های شهروندی که خود باید بر اساس فرهنگ شهری پدید آید در آن شکل نگرفته است، و با وجود پیش‌بینی‌هایی که در قوانین کشور برای مشارکت مردم وجود دارد هنوز امکان مشارکت واقعی مردم خصوصاً در اداره محل زندگی آنان فراهم نشده است. پس از انقلاب اسلامی نیز علیرغم تلاش فراوان برای بهبود شرایط و ارتقاء سطح کیفی زندگی مردم، متأسفانه مشکلات و معضلات در کلان شهرها و بیش از همه در شهر تهران افزایش چشم‌گیری یافته است. که نه تنها شهرداری‌ها بلکه شوراهای شهر نیز که پس از سال‌ها انتظار تشکیل گردیدند، در حل آنها موفقیت قابل توجهی نداشته‌اند. در نتیجه، افزایش و پیچیدگی مشکلات شهرهای بزرگ در سال‌های اخیر به ضایعاتی اسفناک تبدیل شده است. افزایش نارسائی‌ها در اینگونه شهرها و نارسائی حاصل از آنها لزوم بازنگری در شیوه‌ی متداول مدیریت کلان شهرها را امری اجتناب‌ناپذیر ساخته است. امروزه آن سیاستی پاسخگوی نیازهای شهر نشینان خواهد بود که با ساختار امروزی زندگی شهری انطباق داشته باشد. سیاستی که بهترین شرایط و امکانات و امنیت را برای

۱۶. شهرداری‌ها در تقابل با شهروندان، تهران، نشر معاصر، ۱۳۷۷.
۱۷. شورای عالی برنامه‌ریزی شهری تهران، دانشکده علوم و صنعت، ۱۳۷۷.
۱۸. سوزی، علی، «مؤکراتی و موانع در موزکراتیک»، نشر نگاه، تهران، ۱۳۷۵.
۱۹. دولتی، حسین، «مجموعه پرسش‌ها»، انتشارات معارف، تهران، ۱۳۷۷.
۲۰. شهرداری تهران، «سازمان شهرداری‌های ایران، تهران، ۱۳۷۸».
۲۱. وزارت کشور، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری، «نگرش به شهرهای و شهرهای شهری جهان»، بخش تقسیمات کشوری، تهران، ۱۳۷۵.
۲۲. «قانون محلی‌ها»، م. رفیعی و م. رفیعی، شهرداری تهران، ۱۳۷۱.
۲۳. «سیاست فرهنگ و توسعه ریهات مردم»، نشریاتی توسعه، تهران، ۱۳۷۵.
۲۴. «مجموعه مقالات، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی»، تهران، ۱۳۷۴.

منابع انگلیسی:

1. Special Inter: Building Communities of Opponents the United States Report for Housing Urban Development, 1996.
2. Thomas Schlerman in Cities National Urban Plan, Executive Secretariat of the Urban Development Authority, Ministry of Housing, Urban Development & Planning, 1996.
3. Human Settlements, Development & Policy National Report Germany, Urban II, Federal Ministry for Regional Planning, Building & Urban Development, Bonn, February 1996.
4. Alan Jacques Bannister, on the social Contract, Translated by Donald A. Green, 1983.
5. Local Government in Britain Reference System, Central Office of Information, 1988.
6. UNDP & Urban Expansion, Cities & opportunities, UNDP, New York, 1994.

بدرود لامپ التهابی

فرشید فاسملو

صرفه اقتصادی ذکر شده است که هر لامپ کم مصرف در مقایسه با لامپ‌های التهابی به علت مصرف کمتر انرژی در طول مدت عمر کاری خود ۶۰ یورو کمتر برق مصرف می‌کند. اما از نظر حفظ محیط زیست، که نسبت به سایر جنبه‌ها از اهمیت بیشتری برخوردار است، این تغییر باعث می‌شود که تولید سالانه گازهای گلخانه‌ای به میزان ۱۵ میلیون تن کاهش یابد در لامپ کم مصرف مقادری حیوه به کار می‌رود. ولی همگونی بیشتری با محیط زیست دارد.

خوشخانه در سال‌های اخیر کشور ما نیز کوشش‌های مفیدی برای جایگزینی لامپ‌های التهابی با لامپ‌های کم مصرف انجام داده است. حتی به منظور تشویق بیشتر مصرف‌کنندگان، این نوع لامپ‌ها با بهای یارانه‌ای به فروش می‌رسد که با استقبال مصرف‌کنندگان، به ویژه مصرف کنندگان خانگی روبرو شده است.

لامپ‌های هالوژنی؛ نیز که به نوبه خود از لامپ‌های با کارایی بالا محسوب می‌شوند نیز کم کم جای خود را در منازل ایرانی باز کرده‌اند. اما، اگر قرار است از این لامپ‌ها استفاده شود، بایستی بعضی نکات ایمنی را به خاطر داشت و اجرا نمود:

۱- همیشه از لامپ‌های مرغوب که توسط مراجع صلاحیت‌دار مثل موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، تأیید شده‌اند، استفاده شود. لامپ‌های غیر استاندارد علاوه بر عدم کیفیت و مرغوبیت به ویژه از نظر تولید اشعه فرا بنفش* خطرناک بوده و برای سلامتی زیان آورند.

۲- از آنجایی که گاز داخل لامپ‌های هالوژن با فشار بالا پر شده است، هنگام نصب آن حتماً از عینک مخصوص استفاده شود. تا در صورت شکسته شدن احتمالی لامپ از آسیب‌های احتمالی جلوگیری گردد.

۳- به هیچ وجه و حتی در حالت خاموش نباید به شیشه لامپ هالوژن دست زد. تا از وارد شدن بار الکتریکی به آن خودداری شود.

(رعایت توصیه‌های ایمنی بالا، هنگام استفاده از لامپ هالوژن در خودرو نیز مفید است).

لامپ‌های LED؛ لامپ‌های جدید با کیفیت است که در حال حاضر در قطعات الکترونیکی، انواع خودرو و غیره مورد استفاده دارد ولی به دلیل قیمت گران و نور سفید تند و خیره کننده، هنوز برای مصارف خانگی مناسب نیست. البته، کوشش‌هایی برای تبدیل آن به لامپ سفید خانگی در دست انجام است. شاید تا چند سال دیگر، نوبت این لامپ‌ها باشد که سایر رقبای اعم از لامپ‌های کم مصرف و لامپ‌های هالوژن را از میدان بیرون کند.

تامس ادیسون (۱۸۴۷-۱۹۳۱م) نخستین لامپ چراغ برق را که ساخت تجاری آن عملی بود، در سال ۱۸۷۹م اختراع کرد. اگر چه قبل و بعد از این اختراع، ادیسون مجموعه‌ای از اختراع و نوآوری را به دنیا عرضه کرد، اما لامپ الکتریک مشهورترین اختراع وی به شمار می‌رود. شاید به این علت که با این لامپ، شب‌های تاریک شهروندان روشن شد.

لامپ التهابی که به آن لامپ رشته‌ای، لامپ پروژهای «فیلامنی»^۱، لامپ الکتریک و یا چراغ برق نیز می‌گویند، به طور خلاصه از یک رشته سیم نازک به نام «فیلامن»^۲ درست شده است که با گذر جریان برق از آن به حدی گرم می‌شود که با نور سفید می‌درخشد.

البته این لامپ محبوب مشکلاتی نیز دارد. از جمله فقط ۵ درصد انرژی مصرفی را به نور تبدیل می‌کند، ۹۵ درصد بقیه‌ی انرژی مصرفی به حرارت تبدیل شده و به هدر می‌رود. بنابراین، برای روشنایی بیشتر بایستی لامپ‌های بیشتر و قدرتمندتری به کار برده شود. در نتیجه بایستی نیروگاه‌های بیشتری ساخته شود. هزینه‌های مالی مربوطه از یک سو و از سوی دیگر مشکلات زیست محیطی باعث شده تا تلاش‌هایی برای ساخت لامپ‌هایی با کارایی بهتر انجام گیرد.

لامپ «متهابی»^۳ «فلوروسنت»^۴ را می‌توان نتیجه یکی از این تلاش‌ها محسوب نمود. روشنایی این لامپ نه در اثر گذاشتن یک عنصر بلکه در اثر تهییج اتم‌های بخار جیوه و پوشش فلوروسنت داخل لامپ تولید می‌شود.

با ساخت لامپ هالوژن^۵ و لامپ کم مصرف^۶ جانشین مناسبی برای حذف لامپ التهابی، به ویژه به منظور مصارف خانگی در دسترس همگان قرار گرفت. این نوع لامپ‌ها به شکل مؤثری انرژی برق را به نور تبدیل کرده و میزان مصرف برق را به نحو چشمگیری کاهش می‌دهند. در نتیجه علاوه بر سود اقتصادی آسیب کمتری به محیط زیست وارد خواهد شد.

بر این اساس طبق مصوبه جدید اتحادیه اروپا^۷ استفاده از لامپ‌های التهابی در کشورهای عضو به تدریج متوقف می‌شود. بدین ترتیب که از اول سپتامبر ۲۰۰۹ لامپ‌های التهابی ۱۰۰ وات، اعم از مات یا شفاف، از بلژیک اتحادیه اروپا جمع‌آوری می‌شوند. یک سال بعد نوبت به لامپ‌های ۷۵ وات می‌رسد که بایستی از بازار حذف شوند. سپس از اول سپتامبر ۲۰۱۱، نوبت به لامپ‌های ۶۰ وات می‌رسد و در نهایت از اول سپتامبر ۲۰۱۲م فروش لامپ‌های التهابی ضعیف‌تر ممنوع خواهد شد. بنا به اظهارات مقامات ذی‌ربط، این تغییر باعث می‌شود که ۱۵ درصد از میزان مصرف برق خانه‌ها کاسته شود. در مورد

پی‌نوشت:

۱- Filament lamp

۲- Halogen lamp

۳- Compact Fluorescent lamp (CFL)

۴- Ultra-Violet

۵- Halogen lamp

۶- Energy saving lamp

۷- European Union

۸- Energy saving lamp

۹- Energy saving lamp

۱۰- Energy saving lamp

۱۱- Energy saving lamp

۱۲- Energy saving lamp

۱۳- Energy saving lamp

۱۴- Energy saving lamp

۱۵- Energy saving lamp

۱۶- Energy saving lamp

۱۷- Energy saving lamp

۱۸- Energy saving lamp

۱۹- Energy saving lamp

۲۰- Energy saving lamp

منابع و مآخذ:

۱- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۲- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۳- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۴- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۵- شبکه مصور ایران، فلاسین.

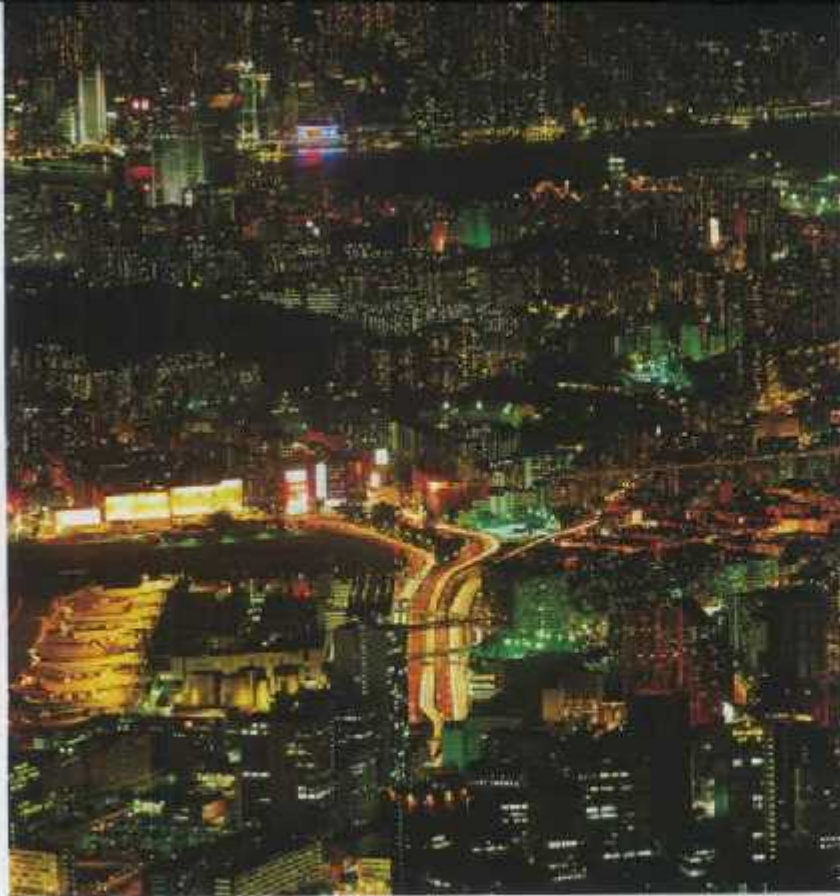
۶- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۷- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۸- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۹- شبکه مصور ایران، فلاسین.

۱۰- شبکه مصور ایران، فلاسین.



روشنایی

■ نسرين رستمی
کارشناس مهندسی فضای سبز

آویزان کردن این تجهیزات بر روی تمامی خارجی دیوارها یا سر در خانه‌ها را بر مالک این ساختمان‌ها تحمیل کند.

طراحی روشنایی

بدون تردید، روشنایی عاملی اساسی در تامین رفاه و امنیت در شهر و زیبایی منظره‌ی آن در شب و روز است. بنابراین معیارهای فوق باید در طراحی صحیح تجهیزات روشنایی شهر در نظر گرفته شوند. متفاوت بودن میزان روشنایی بر حسب مکان، اولین هدف در طراحی روشنایی شهر است. برای مثال، بدترین نوع روشنایی در یک مجتمع بزرگ شهری، روشنایی یکواخت و همسطح است. باید در کنار فضاها یا نور فضاها کم نور یا تاریک نیز وجود داشته باشند. موضوع روشنایی جاده‌ها نیز جایز اهمیت است. اگر در چهار راه‌ها وجود روشنایی برای کاهش خطر تصادفات ضروری به نظر رسد، می‌توان برای برخی قسمت‌های این چهار راه‌ها دستگاه‌های دیگری طراحی کرد. مثلاً به جای چراغ‌های آویز سنتی، یک نوع چراغ شیرنگ به کار برد. ارایه راه‌حل به منظور ایجاد هماهنگی و سازگاری بین وسایل روشنایی با وظایف فضاها، مورد نظر است. اگر یک متخصص شهرسازی، در مطالعات مربوط به طبقه‌بندی مناطق، قصد مشخص و تعاریف کردن انواع تردد را دارد، بهتر است که با ایجاد تنوع در روش‌های روشنایی ایجاد این تمایز در شب، را نیز عملی سازد. ایجاد تمایز میان انواع و میزان روشنایی علاوه بر این که سهولت در امر تردد را موجب

در واقع هدف از روشنایی شهر عبارت است از تأمین امنیت عمومی، ایمنی و رفاه در گذرگاه‌ها، خیابان‌ها، میدان‌ها، ایستگاه‌ها و راه‌های همگانی که این روشنایی در شب اگر درست و به جا استفاده شود منظره‌ی شهر را بسیار زیبا و دلنشین می‌کند.

سه روش برای اجرای عملیات نصب تجهیزات روشنایی در مسیرهای عبور و مرور عمومی وجود دارد:

- ◆ اقدام مستقیم توسط شهر
- ◆ اقدام توسط پیمانکار
- ◆ اقدام توسط ساکنان حاشیه هر مسیر، از طریق حکم شهرداری

در مورد سوم برخی از ساکنان حاشیه جاده‌ها از جمله صاحبان رستوران‌ها، مهمانخانه‌ها و... که از تمهیدات خود در مورد تامین روشنایی جاده تخلف کنند به پرداخت جریمه‌ی محکوم می‌گردند. در مورد جاده‌های خصوصی که در اختیار تردد همگان قرار گرفته است، شهرداری می‌تواند هزینه‌ها و عملیات اجرایی روشنایی را بر ساکنانی که دارای شکل سندیکایی هستند تحمیل کند. به این ترتیب، هر محله می‌تواند در هزینه‌ها یا در مسئولیت همه جانبه تامین روشنایی جاده‌ها، به ویژه هنگامی که این جاده‌ها جزو محدوده عمومی محله طبقه‌بندی شوند، مشارکت کنند. به عنوان مثال به شورای هر محله، پس از درخواست، این اجازه را می‌دهد که هزینه نصب دستگاه‌ها و تجهیزات روشنایی در زیر یا روی ساختمان‌ها و یا

خواهد شد، راننده را نیز ترغیب خواهد کرد که برنامه حرکت خود را با ویژگی جاده‌های مورد استفاده هماهنگ کند. جاده‌های سریع‌السیر، جاده‌های ترانزیت و جاده‌های ارتباطی از جمله این جاده‌ها هستند. جاده‌های اتومبیل‌رو، اولویت با اتومبیل است، بنابراین باید از طریق ایجاد نوع روشنایی سازگار یا سطح جاده، بهترین شرایط دید را در شب برای راننده فراهم ساخت. با این وصف، هنگامی که این جاده‌ها از داخل یا کنار یک مجتمع شهری عبور می‌کنند باید عملکرد چهارراه‌ها، تقاطع‌های مختلف و محیط آن‌ها را نیز در نظر گرفته. باید هنگام تعیین ارتفاع تیرهای حامل، نوع منبع نور، رنگ و سطح روشنایی به هماهنگی آن‌ها با انواع طرح‌های راهنما توجه کرد. در جاده‌های که تردد اتومبیل در آن‌ها از اولویت برخوردار نیست و عابرین پیاده نیز از آن‌ها عبور می‌کنند، دایره‌ی عملکرد متخصصان روشنایی، از شعاع بیشتری برخوردار است. آنان می‌توانند برای ایجاد محیط‌های مختلف نوری در این جاده‌ها تلاش بیشتری در مقایسه با روشنایی سطح جاده‌های اتومبیل‌رو به عمل آورند. چراغ‌های تریبلی با ارتفاع تقریبی ۴ متر، جناب‌های زمینی یا سکوها‌های نورانی، به تنهایی و یا در کنار دستگاه‌های دیگر می‌توانند محیطی جذاب در جاده‌های ارتباطی کم‌رفت و آمد برای عابر پیاده ایجاد کنند. چراغ‌هایی که روی پایه‌ها یا تیرک‌های مستقیم و کم ارتفاع نصب شده یا به دستگاه‌های روی زمین وصل شده‌اند مهمترین بخش روشنایی را تشکیل می‌دهند. انتخاب تجهیزات روشنایی و محل استقرار آن‌ها باید به گونه‌ای باشد که احتمال خرابی ناشی از تصادف یا عدم رویت آن‌ها به حداقل ممکن کاهش یابد. سازندگان این نوع تجهیزات انواع گوناگونی از این دستگاه‌ها را عرضه می‌کنند. بنابراین می‌توان با در نظر گرفتن ویژگی‌های هر محل و نوع استفاده از روشنایی، نوع مناسب را انتخاب کرد. باید توجه داشت که برای روشنایی هر مکان نباید از تجهیزات مخصوص استفاده کرد، زیرا علاوه بر این که تحویل و نصب آن‌ها به درازا می‌کشند، تهیه قطعات یدکی یا تعویض‌شان نیز دشوار است. بهتر است برای روشنایی محوطه‌های وسیعی چون میدان‌های بزرگ، پارک‌سوارها و... از تیرهای مرتفع استفاده کرد. از آن‌جا که در انتخاب یک چراغ چندین عامل مهم دخالت دارند و اهمیت و اولویت این عوامل بر حسب شرایط محیط متفاوت است، باید هنگام انتخاب نوع روشنایی آن‌ها را به دقت مورد مطالعه قرار داد.

عوامل فنی

باید عواملی چون امکان یا عدم امکان قطع سیستم روشنایی، نوع و قدرت روشنایی لامپ‌ها، میزان درخشندگی، دلایل استفاده از نور و استفاده کننده و نحوه استفاده او از نور مورد مطالعه قرار گیرند. وسیله روشنایی باید از جنبه‌های برقی

و حرارتی نیز بررسی شود و کیفیت و ایمنی تماس، پیشگیری از حرارت بیش از حد، کیفیت عایق‌های گوناگون و تجهیزات برقی و... مورد محاسبه قرار گیرند.

عوامل مکانیکی

ابعاد و اندازه‌های لامپ‌ها، کیفیت و نوع مواد، میزان استحکام تجهیزات، چگونگی نصب تجهیزات بر روی پایه‌ها، میزان سهولت و ایمنی ابزار نصب و تنظیم دستگاه‌ها، مقدار مقاومت در برابر زنگ‌زدگی و ارتعاش، نحوه چفت و بست دستگاه و حفاظت از لاسپ‌ها و وسایل فرعی آن‌ها از جمله عوامل مکانیکی هستند که باید در نظر گرفته شوند. هزینه کلی نصب دستگاه باید بر حسب مزیت‌های پیشنهادی آن (زیبایی، کارایی، امکانات مکانیکی و نوری) مورد مطالعه و مقایسه قرار گیرند. قیمت چراغ‌ها، به تنهایی و در مقابل کل تجهیزات نصب شده، تاجیز است و نباید فقط این قیمت را معیار قرار داد.

میزان روشنایی

جریان یا شار (lux) نوری یک منبع نور، عبارت است از کل مقدار نوری که در یک ثانیه از این منبع ساطع می‌شود. این جریان بر حسب «لومن» تعریف می‌شود و با توان الکتریکی یک منبع، که عبارت است مقدار انرژی مصرف شده در واحد زمان (وات) تفاوت دارد. نسبت جریان نور به توان الکتریکی یک منبع، شدت نور آن منبع را نشان می‌دهد. هنگامی که یک سطح توسط یک منبع نورانی می‌شود، میزان انرژی نوری دریافت شده در این سطح، بر حسب واحد سطح و زمان، روشنایی نامیده می‌شود. میزان این روشنایی، با مربع فاصله از منبع نور نسبت عکس دارد و بر حسب لوکس (lux) بیان می‌شود و واحد آن شار بر متر است. این مثال‌ها به خوبی نشان می‌دهد که روشنایی مصنوعی یا روشنایی نور خورشید قابل مقایسه نیست.

روشنایی ماه: ۰.۲ لوکس

ظهر آفتابی در زمستان: ۱۰۰۰۰ لوکس

ظهر آفتابی در تابستان: ۷۰۰۰۰ لوکس

روشنایی یک راه شهری: ۱۰ تا ۲۰ لوکس

روشنایی شدید یک میدان ورزشی: ۲۰۰ تا ۶۰۰ لوکس

بنابراین طراح تجهیزات روشنایی باید پس از بررسی چگونگی و موارد استفاده و خصوصیات استفاده‌کنندگان صورت گیرد. متأسفانه، غالباً میزان متوسط یا دقیق روشنایی که به آسانی قابل محاسبه و اندازه‌گیری است، به عنوان تنها معیارهای کیفیت روشنایی در نظر گرفته می‌شوند. سطوح کدر قسمتی از نور درافتی را جذب و بخشی دیگر را منعکس می‌کنند. میزان نور منعکس شده به جنس و رنگ سطح بستگی دارد. گذشته از آن، پدیده‌ی انعکاس بی‌بسته یا پدیده انتشار نور ناشی از ناهمواری سطح همراه است. از طرف دیگر، درخشندگی

عبارت است از شدت نوری که یک ناظر هنگام رویت یک نقطه از سطح دریافت می‌کند. این میزان نور به خوبی کیفیت تجهیزات روشنایی و میزان نور دریافت شده به وسیله ناظر را مشخص می‌کند. درک مفهوم درخشندگی، گرچه نسبت به مفهوم روشنایی دشوارتر و کاربرد آن نامأنوس‌تر است اما باید جایگزین آن شود. درخشندگی برحسب شمع بر متر مربع بیان می‌شود.

تجهیزات روشنایی

معمولاً منبع نور استفاده شده در تجهیزات روشنایی که در اماکن خصوصی نصب می‌شوند، لامپ‌های کم‌نور هستند. لامپ‌های هالوژن، لامپ‌های با نور مختلط و لامپ‌های بخار سدیم فشار قوی و ندرتاً فشار ضعیف از این جمله‌اند. بدیهی است پس از کهنه شدن لامپ‌ها و جمع شدن گرد و خاک روی لامپ، شدت جریان نور کاهش می‌یابد که می‌توان با تمیز کردن لامپ یا تعویض آن شدت روشنایی را بیشتر کرد. لامپ‌های تزئینی به دو دسته بزرگ تقسیم می‌شوند. تجهیزاتی با نور هدایت شده و تجهیزاتی با نور پراکنده. تاثیر نور بر حسب استفاده از یکی از دو دسته متفاوت خواهد بود.

لامپ‌هایی که نور هدایت شده دارند فقط ناحیه مشخصی را روشن می‌کنند اما لامپ‌های کم‌نور پراکنده دارند تمام اطراف خود را روشن می‌کنند. تاثیر نور حاصل نیز به ویژگی‌های سطوح روشن شده بستگی دارد. در مواردی که محل نصب تجهیزات روشنایی از ارتفاع کمی برخوردار است، نباید از منابع نوری قوی یا دقیق که موجب خیزگی می‌شوند استفاده کرد. در بسیاری از جاده‌ها که عرض آن‌ها ۵ متر یا کمتر است، منابع روشنایی که غالباً لامپ‌های فلورسنت با قدرت حداقل ۱۲۵ وات هستند، در ارتفاع ۴ متری سطح زمین و به فاصله حداکثر ۲۰ متر از یکدیگر نصب می‌شوند. تجهیزات روشنایی برای بزرگراه‌ها، زمین‌های ورزشی و فرودگاه‌ها تیر جایل پروژکتورها ۲۰ تا ۳۵ متر ارتفاع دارد. نصب پروژکتورها در بالای تیر با استفاده از وسایل بالابرن انجام می‌شود. نگهداری از این پروژکتورها با استفاده از وسایل بالابرن به آسانی صورت می‌گیرد. برای روشن شدن یک سطح وسیع، بهتر است پروژکتورهای قوی را روی تیرهایی به ارتفاع ۳۵ تا ۳۵ متر که ۷۵ تا ۱۰۰ متر از یکدیگر فاصله دارند نصب کرد. که این موضوع از آشفتنگی منظره شهر خواهد کاست.

روشنایی گذرگاه‌های ویژه عبورین

متأسفانه تصادفات مربوط به اشخاص پیاده به ویژه در چهارچوب آزمایش تجهیزات موجود، بسیار زیاد است. به همین دلیل، شهرداری‌ها روشنایی گذرگاه‌های اصلی عبورین، خصوصاً جاده‌هایی که دارای اهمیت بیشتری هستند باید تقویت کنند.

تجهیزات روشنایی استفاده شده برای این گذرگاه‌ها باید بسیار قوی باشد ممکن است دستگاه‌های مختلف، چراغ‌های راهنمایی و نیز یک چراغ مستقل خودکار نیز جزو این تجهیزات باشند. شدت روشنایی این تجهیزات بستگی به میزان نور محیط گذرگاه‌ها دارد.

مواردی که باید مدنظر گرفته شود:

• پایه‌های هماهنگ

برای تمامی پایه‌های چراغ در یک ناحیه مخصوص، باید از سیستم استاندارد استفاده کرد. این سیستم باید با پایه‌های ظروف زباله و پایه‌های اعلام مختلف هماهنگ باشد تا تعداد پایه‌ها به حداقل برسد. انتخاب و مکان‌یابی سطح روشنایی، بیانگر عملکرد و خصوصیات ناحیه موردنظر است. به طور کلی، روشنایی نواحی پیاده به دو دسته آسایشی و تزئینی تقسیم می‌شود.

• ارتفاع زیاد

ارتفاع زیاد پایه‌ها به تناسب روشنایی میدان‌های پیاده، خیابان‌های پیاده و معابر عرضی، از ۳ تا ۴ متر متغیر است.

• ارتفاع کم

نصب روشنایی روی تیرکها (خطر تماها و موانع) برای هشدار بیشتر به وسیله روشنایی در معابر تنگ، محل‌های نشست، غذا خوردن یا محل‌هایی که در آن‌ها درخت و گیاه کاشته شده است.

• جدارهای

این نوع روشنایی در جداره پل‌ها، رمپ‌ها و در تقاطعی که برآمدگی یا پایه مزاحمت ایجاد می‌کند، نصب می‌شود.

• نور افکن

روشنایی ساختمان‌ها، یادمان‌ها، فواره‌ها و گیاهان را تأمین می‌کند و می‌توان آن را روی پایه، مانند دیوار (ارتفاع زیاد) یا در ارتفاع کم و با زاویه قرار داد.

• روشنایی جشن‌ها و مراسم خاص

رسمه‌بندی و ایجاد جلوه‌های ویژه برای مواقع جشن و اعیاد

• نصب روی دیوار

جاهایی که کمی تعداد اجزای عمودی مورد نظر باشد. مثلاً در کوچه‌های باریک، نوارم روشنایی را به دیوارها، ستون‌ها و ساختمان‌ها نصب می‌کنند.

• جو روشنایی

رنگ و شدت روشنایی باید با دقت انتخاب شوند. لامپ‌های سدیم روشنایی گرم نواحی پیاده را تأمین می‌کند. روشنایی ویژه روزهای جشن و اعیاد با نصب لامپ‌های التهابی در ارتفاع کم تأمین می‌شود. لامپ فلورسنت برای روشنایی سطوح وسیع با یک نور کم مناسب است. فلورسنت روشنایی سردی را تأمین می‌کند که به تنهایی مناسب نیست.

منبع

۱- حسد نا کانت، عمران، قنصل و جبار
 ۲- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳
 ۳- آ. ا. انجمنی، بهار، تابستان، پاییز
 ۴- آ. ا. انجمنی، بهار، تابستان، پاییز
 ۵- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳
 ۶- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳
 ۷- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳
 ۸- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳
 ۹- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳
 ۱۰- مجله علمی و پژوهشی، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۸۳

زدایش شبهای زمین

نویسنده: ورلین کلنکبرگ
Verlyn Klim Klumborg
عکس‌ها از: جیم ریچاردسون
Jim Richardson
ترجمه: دانی جلالی

همسازي یافته‌ایم تغییر می‌دهد. هر کجا که نور انسان ساخت به درون جهان طبیعت می‌تابد، برخی از جنبه‌های زندگی مانند مهاجرت، زادوولد، و تغذیه را دگرگون می‌کند.

سده‌های متمادی از تاریخ زندگی انسان، عبارت «آلودگی نوری» بی‌معنا بوده است. تصور کنید در شبی مهتابی حدود سال ۱۸۰۰ میلادی به سوی لندن در حرکت هستید، روزگاری که لندن پرجمعیت‌ترین شهر جهان بود. نزدیک به یک میلیون نفری که در آن زندگی می‌کردند، همانگونه که قرن‌ها این کار را کرده بودند. تنها شمار کمی از خانه‌ها با گاز روشن می‌شدند، و تا هفت سال پس از آن زمان هم هیچگونه چراغ گاز عمومی در خیابان‌ها یا میدان‌ها وجود نداشت. از چند کیلومتر دورتر، همان اندازه که می‌شد بوی لندن را حس کرد به همان میزان نیز احتمال داشت روشنایی کم‌سویی که از کل شهر پدید می‌آمد را دید.

اینک بیشتر آدمیان زیر گنبدهای عتقاطی، حاصل از نور بازتابیده شعاع‌های پخش شده از شهرها و حومه‌های سرشار از روشنایی، و بزرگراه‌ها و کارخانه‌های غرق در نور زندگی می‌کنند. تقریباً سراسر شب اروپا، بیشتر ایالات متحده و تمامی ژاپن مانند ابری کیهانی از نور است. از فضا می‌توان درخشندگی ناشی از یک دسته قایق ماهیگیری در اقیانوس آتلانتیک شمالی را حتی رخشان‌تر از شهرهایی چون

اگر انسان‌ها حقیقتاً در کاشانه‌شان زیر نور ماه و ستارگان زندگی می‌کردند، اینک ما بی هیچ نگرانی به پیشواز تاریکی هوا می‌رفتیم، و جهان نیمه‌شب برای ما همان قدر قابل مشاهده بود که برای شمار زیادی از گونه‌های جانوران شب‌پرو بر این سیاره، به جای آن ما موجوداتی روزخیز هستیم، با چشمانی که برای زندگی در زیر نور خورشید همساز شده است. این مسئله واقعیتی مربوط به تکامل ماست، هر چند بسیاری از ما انسان‌ها به خود بیشتر به عنوان یک نخستی یا پستاندار یا موجود خاکی می‌اندیشیم تا یک موجود روزخیز. با این همه آنچه که رفت تنها راه توضیح این مسئله است که ما چه بر سر شب آورده‌ایم: ما شب را چنان ساخته و پرداخته‌ایم که با چهره‌ای از نور آکنده به استقبال‌مان بیاید.

این گونه از ساخت و پرداخت چندان متفاوت از سد ساختن بر یک رودخانه نیست. مزایای این شب‌های نوری با پیامدهایی همراه است که آلودگی نوری نامیده می‌شود و دانشمندان به تازگی مطالعه در این باره را آغاز نموده‌اند. آلودگی نوری به طور عمده نتیجه نورپردازی بدی است که به نورهای مصنوعی اجازه می‌دهد به بیرون و به بالا به سوی آسمان، یعنی جایی که از آغاز در نظر نبوده بنابند به جای آن که به پایین یعنی جایی که خود منبع نور قرار دارد متمرکز باشد. نورپردازی نامناسب تاریکی شب را می‌روبد و کاملاً میزان‌های نوری - و چرخه‌های نوری - را که بسیاری از اشکال زندگی، از جمله خود ما، با آن



نورافکن‌های زمینی یا نور حاصل از شعله‌های گاز بر روی سکوه‌های دریایی استخراج نفت به‌کار می‌آیند، و آنقدر بر بالای آنها می‌چرخند تا که سقوط می‌کنند. پرندگانی که در شب مهاجرت می‌کنند مستعد برخورد با ساختمان‌های بلند روشن هستند! پرندگان نابالغ در نخستین سفرهای خود به گونه‌ای نامتناسب قربانی این موضوع می‌شوند.

همچنین حشرات بزرگ چراغ‌های خیابان خوشه می‌زنند و تغذیه از این خوشه‌های حشرات هم‌اینک دو زندگی انواع خفاش‌ها چیزی تثبیت شده است. در برخی دره‌های سوییس خفاش اروپایی نعل اسبی از نوع کوچک آن پس از اینکه چراغ‌های خیابان‌ها کار گذاشته شدند ناپدید شدن را آغاز نمودند. شاید بدین دلیل که آن دره‌ها ناگهان از خفاش‌های پایبسترل، که از حشرات اطراف چراغ‌ها تغذیه می‌کنند، آکنده شد. دیگر پستانداران سم‌خوار - شامل جوندگان صحرایی، خفاش‌های میوه‌خوار، ساریک‌ها، و گورکن‌ها - شب‌ها با احتیاط بیشتری در زیر آلودگی نوری که چون شب بدر همه جا روشن است، بی‌خوراک می‌گردند چرا که تبدیل به هدف‌هایی آسان برای شکارگران شده‌اند.

برخی پرندگان به‌ویژه - توکای سیاه و بلبل - با حضور نور مصنوعی در زمان‌هایی غیر معمول آغاز به خواندن می‌کنند. دانشمندان مشخص کرده‌اند که روزهای مصنوعی طولانی - و شب‌های مصنوعی کوتاه - در شمار زیادی از گونه‌های پرندگان منجر به زادوولد زود هنگام می‌شوند. و از آنجا که روزهای بلندتر اجازه گردآوری خوراک بیشتر را می‌دهد، می

بویس آبرس و ریودوزانیرو دید - صیادان ماهی مرکب، طعمه خود را به وسیله لامپ‌های هالید بدام می‌اندازند.

در بیشتر شهرها به نظر می‌رسد که ستارگان آسمان را ترک کرده و فضای تهی عیارآلودی در پشت سر خود باقی گذاشته‌اند که نشانگر هراس ما از تاریکی، و شبیه به درخشندگی زمهری آرمانشهرهای زوال یافته در داستان‌های علمی-تخیلی است. م‌توران کودکی و نوجوانی خود را در روزگاری گذرانده‌ایم که به این گرد نارنجی فراگسر خو گرفته‌ایم به گونه‌ای که زیبایی و شکوه آغازین شبی بی‌نور - به آن اندازه تاریک که نور سیاره ناهید (زهره) بتواند بر زمین سایه بسازد - یکسره ورای تجربه و یادهای ماست. اما هنوز بر بالای این سقف بریند رنگ شهر باقی جهان قنبر دارد، فضایی به‌کلی سه دور از نوری که ما به هدر می‌دهیم - آنوهی درخشان از ستارگان، سیارات و کهکشان‌ها، در تاریکی به ظاهر نامتناهی می‌درخشند.

حقیقت آنست که ما شب را، همچون کشوری فتح نشده، با نور به اشغال خود در آورده‌ایم. شمار موجودات شب‌خوار، آن‌هم تنها در میان پستانداران، شگفت‌آور می‌نماید. نور یک نیروی زیست‌شناختی پر قدرت است، و بر بسیاری از موجودات به صورت نیروی جاذبه عمل می‌کند. فرابندی که توسط پژوهشگرانی چون تراویس لاتنگور و کاترین ریچ، مؤسسان گروه زمین‌های بابر شهری در لس آنجلس، مطالعه شده است.

این تأثیر آنقدر قوی است که دانشمندان از مرغانی آوازخوان و پرندگانی دریایی سخن به میان می‌آورند که به‌وسیله

تواند الگوی مهاجرت را نیز متاثر سازد. یک جمعیت از قوهای بیویک که در انگلستان زمستان گذرانی می‌کردند با سرعتی بیش از معمول چاق شدند، که زمینه مهاجرت زودهنگامشان به سبیری را فراهم نمود. البته، مسئله در اینجا مهاجرت بود که مانند بیشتر جنبه‌های رفتار پرندگان، یک رفتار دقیقاً زمان‌بندی شده از نظر زیست‌شناختی است. خروج زودهنگام به معنای آن است که پرندگان زمانی به مقصد می‌رسند که برای آشیانه‌سازی بسیار زود است.

لاک‌پشت‌های دریایی لاتمساز، که گزاین طبیعی به سواحل تاریک دارند، تعداد کمتر و کمتری از چنین سواحلی را برای لانه‌سازی می‌یابند. بچه‌لاک‌پشت‌های تازه از تخم درآمده، که به سوی منابع درخشان‌تر نور، چون اقیانوس بازتابنده دریا، جذب می‌شوند خود را میان روشنایی مصنوعی پس ساحل سردرگم می‌یابند. تنها در فلوریدا، هر سال صدها هزار بچه‌لاک‌پشت از میان می‌روند. قورباغه‌ها و وزغ‌هایی که در نزدیک بزرگراه‌های پر نور زندگی می‌کنند قربانی میزان‌های نور شبانه‌ای هستند که یک میلیون بار درخشان‌تر از حد طبیعی برای آنهاست، و تقریباً تمامی جنبه‌های رفتاری ایشان، از جمله همسرانی شب‌هنگام‌شان برای تولید مثل، را مختل ساخته است.

شاید بتوان برای رفع آلودگی نوری آسان‌تر از تمام آلودگی‌هایی که با آنها روبه‌رو هستیم، چاره‌اندیشی نمود. تغییرات ساده در نورپردازی و نصب چراغ‌ها در میزان نوری که در جو پخش می‌شود و در حفاظت از انرژی، دگرگونی‌هایی بی‌درنگ پدید می‌آورد.

زمانی چنین می‌پنداشتند که آلودگی نوری تنها بر اخترشناسان که نیازمند مشاهده آسمان شب با تمام وضوح شکوهمندش هستند، اثر می‌گذارد. و در واقع پاره‌ای از تلاش‌های مدنی هم که برای کنترل آلودگی نوری - نیم سده پیش در فلگستاف آریزونا - انجام شد برای پشتیبانی از رصدخانه لوتل بود که بالاتر از سطح شهر قرار داشت. فلگستاف مقررات خود را از آن پس محکم‌تر نمود و در سال ۲۰۰۱ به عنوان نخستین شهر بین‌المللی دارای آسمان تیره شناخته شد. اکنون تلاش برای کنترل آلودگی نوری در تمام جهان گسترش یافته است. شهرهای بیشتر و بیشتری و حتی سراسر یک کشور، مانند جمهوری چک، خود را پایبند به کاهش از تابش‌های ناخواسته نور کرده‌اند.

سپاری از ما ممکن است مانند اخترشناسان، برای کارمان به آسمان شبی کاملاً دست‌نخورده نیاز نداشته باشیم، اما همانند بیشتر موجودات دیگر نیازمند تاریکی هستیم. تاریکی به همان اندازه برای آلودگی زیست‌شناختی و ساعت درونی (زیستی) بدنمان اساسی است که روشنایی. نوسان منظم بیدار شدن و خوابیدن در زندگی ما - یکی از

نظم‌های چرخه‌ای زندگی‌مان - چیزی نیست جز یک بیان زیست‌شناختی از نوسان منظم روشنایی بر زمین. این نوسانات چنان برای وجود ما اساسی است که تغییر آنها مانند تغییر نیروی جاذبه زمین است.

در گذر یکصد سال یا چیزی در همین حدود، ما بر روی خود به گونه‌ای نامحدود تجربه کرده‌ایم، روز را طولانی نمودیم، شب را کوتاه‌تر کردیم، و واکنش حساس بدن به روشنایی را دور زدیم. پیامدهای دنیای جدید روشن و ترخشان ما به راحتی در موجوداتی قابل مشاهده است که در روشنایی حاشیه‌ای رفاه ما زندگی می‌کنند و همسازیشان کاهش یافته است. اما برای انسان‌ها، نیز، آلودگی نوری می‌تواند عوارض زیست‌شناختی داشته باشد. حداقل آن که مطالعات تازه نشان از همبستگی مستقیم میان میزان بالاتر سرطان سینه در زنان و روشنایی شب‌هنگام در همسایگی‌شان دارد.

در پایان آن که، انسان‌ها کمتر از قورباغه‌هایی که در برکه‌ای نزدیک یک بزرگراه پرنور زندگی می‌کنند، در دام آلودگی نوری نیستند. با زندگی در روشنایی خودساخته‌مان، ما خود را از میراث تکاملی و فرهنگی خویش - روشنایی ستارگان و نظم شب‌وروز - جدا ساخته‌ایم. در معنای واقعی کلمه، آلودگی نوری به اینجا انجامیده است که ما چشم انداز خود را به جایگاه حقیقی خویش در کیهان از دست بدهیم، و مقیاس وجودی خویش را فراموش کنیم که به بهترین شکل ممکن، در برابر ابعاد شمی ژرف به همراه راه شیری، که ما در لبه آن قرار داریم، و کماتی بر بالای سرمان رسم کرده است، قابل سنجش می‌باشد.



لندن: شهری ۲۴ ساعته

پایتخت انگلستان شهری ۲۴ ساعته است. در تمامی ساعات شبانه روز می‌توانید از خدمات وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنید. بسیاری از فروشگاه‌ها و مغازه‌ها و همچنین مراکز خدماتی تا دیر وقت باز هستند که البته در این بین فروشگاه‌های ۲۴ ساعته نیز در این شهر یافت می‌شود. پایتخت انگلستان بهترین شهر اروپا برای تفریح و سرگرمی هم محسوب می‌شود که به نوعی با موزه‌های بی‌شماری، مراکز متعدد و پارک‌های بزرگ و زیبا یکی از شهرهای فرهنگی اروپا به شمار می‌آید. با این حال به خاطر حضور بی‌شمار گردشگران داخلی و خارجی شهری چندان تمیز نیست.

آتش سوزی شبانه در مادرید

در یخت آتش سوزی در شهرهای بزرگ دنیا باید بزرگ‌ترین‌ها را مدنظر قرار داد و دید واکنش

آتش‌نشان‌های آن شهر چگونه بوده است. حدود ۲ سال پیش آتش‌سوزی در بلندترین ساختمان پایتخت اسپانیا واقع در شهرک ورزشی سلیق رنال مادرید رخ داد. ساعت ۱۱ و نیم شب به وقت محلی، برج اسپانیو یا ۲۲۳ متر ارتفاع دچار حریق شد. این ساختمان در آن زمان نیمه‌ساز بود و تیرهای آتش‌نشانی مادرید یا نلانیس بیار در ارتفاع ۱۴۲ متری موفق شدند آتش را مهار کنند. این که کار در ساعات اولیه باامداد به پایان رسیده اما چند خودروی آتش‌نشانی به منظور پیشگیری از هر گونه حادثه دیگر در ساختمان، به حالت آماده باش تا ساعت ۷ صبح تر، محل ماندند.

مجموعه بین‌المللی توکیو

این مجموعه که شامل بازار و سالن‌های گوناگون است به مساحت ۷۳۶۰ متر مربع و زیربنای ۴۰۴۰۰

متر مربع، ۶۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون دلار هزینه داشته است. اتمام پروژه تا سال ۱۹۹۶ به طول انجامید و یک سال بعد افتتاح شد. همان‌گونه که برج ایفل نمادی گویا پاریس و سالن اپرای سیدنی، معرف سیدنی است. این حال شیشه‌ای با ارتفاع ۵۱۵۷ متری خود مخصوصاً در شب با نورپردازی زیبا و ماهرانه‌اش نمادی است از مسئولیت‌پذیری و دوام، بعدی از کشور اقیانوسیان: معماری در سقف‌های شیشه‌ای بنا جزئیات را طوری طراحی کرده که در شب به کمک نورپردازی‌های ماهرانه، بنا همانند یک قایق پارویی معلق به نظر برسد!

بازار زیست‌شناختی نیولوزیک

این بازار یکی از بازارهای جالب میوه و تره‌بار در پایتخت فرانسه است که به دلیل فروش مواد غذایی که کاملاً طبیعی هستند، از شهرت بسیار خوبی برخوردار است. از این بازار فقط و فقط می‌توانید فرآورده‌های ناب طبیعی یعنی آن‌هایی که بدون هورمون و کود شیمیایی تهیه شده‌اند، تهیه کنید. تخم مرغ، گوشت، پنیر، گوشت میوه و سبزیجات طبیعی با قیمتی نه چندان بالاتر نسبت به سایر محصولات در اختیار مشتریان قرار دارد. این بازار ساعت ۴ بامداد کار خود را آغاز می‌کند و تا پاسی از شب نیز به مشتریان جنس می‌فروشد.

پارک آری سوگایا

این پارک یکی از مکان‌های زیبای توکیو است. برای کسانی که به ماهیگیری علاقه دارند، در وسط این پارک دریاچه‌ای وجود دارد که می‌توانند ساعت‌ها بدون هیچ نگرانی به ماهیگیری بپردازند و از شنا کردن اردک‌ها و قایق‌های زیبای دوجاچه و پرواز کبوتران بر فراز

درختان لذت ببرند. هم برای بچه‌ها و هم برای دوستداران ورزش تنیس وسایل مورد نیاز تدارک دیده شده تا آن‌ها نیز براساس علاقه خود و فراخور امکانات پارک لحظات شادی را بگذرانند. دوستداران علم هم می‌توانند اوقات فراغت‌شان را در کتابخانه بزرگ پارک به مطالعه بپردازند.

شهری با ایشامی موزیکال

کراسووا، پنجمین شهر بزرگ رومانی یکی از شهرهای است که به ایشامی موزیکال علاقه افزونی دارد و تعداد زیادی از آن را می‌توان در نقاط مختلف شهر دید. جدیدترین ایشامی موزیکال این شهر در روز سوم ژوئن سال ۲۰۰۷ افتتاح شد و بسیاری از مردم در مراسمی خاص برگ دیگری را به تاریخ این شهر افزودند. تودور گنورگه با سیستم نورپردازی لیزری و آتش‌بازی یکی از ایشامی موزیکال مدرن دنیا محسوب می‌شود.

نورپردازی در مسکو

مسکو یکی از شهرهای توریستی دنیاست که سالانه گردشگران بسیاری را جذب خود می‌کند. نورپردازی‌های شبانه این شهر یکی از اصلی‌ترین برنامه‌های گردشگران است و آن‌ها هرگز دوست ندارند که چنین نورپردازی زیبایی را به نادگی از دست بدهند. نورپردازی پایتخت روسیه در شب‌ها واقعا خیره‌کننده است. به گونه‌ای که تحسین هر بیننده‌ای را برمی‌انگیزد. سرزندگی در شب روسی اقتصادی، بهینه کردن مصرف انرژی از فوائد نورپردازی شهر مسکو بوده است. ضمن آنکه نورپردازی و زیبایی‌های استاندارد باعث از بین رفتن ماهیگیری‌ها نیز می‌شود.



قطع برق امری بدیهی در تمامی نقاط زمین حتی شهرهای مدرن است.

اما حجم، تعدد و میزان زمانی که شهر یا منطقه‌ای در خاموشی حاصل از قطع برق فرو می‌رود طبیعی بودن یا غیر طبیعی بودن آن را مشخص می‌کند. در برخی از مناطق دنیا کار بر عکس است؛ آن‌ها معمولاً برق ندارند و تنها چند ساعت از روز یا شب می‌توانند از نعمت برق بهره‌مند شوند. این موضوع در کشورهای جنگ‌زده و بحرانی کاملاً نمایان است. مشکل اساسی این مناطق در این خلاصه می‌شود که امکان تولید برق به اندازه کافی وجود ندارد که خود می‌تواند دلایل بسیاری از جمله کمبود سوخت یا اشکال در تأسیسات باشد. چند شهر را از بعد قطع برق مورد بررسی قرار می‌دهیم.

لندن

چندی پیش بخش‌هایی از شهر لندن و جنوب شرقی انگلستان با قطع برق عمده‌ای مواجه شد که مشکلات فراوانی را به‌هم برای مردم به وجود آورد. از جمله مهمترین اختلالات ایجاد شده در شهر به هم خوردن حرکت قطارها و مترو بود که پس از چند ساعت به کندی به حالت عادی بازگشت. قطع برق در ساعات پر رفت و آمد بعد از ظهر که مردم به خانه‌هایشان برمی‌گردند اتفاق افتاد. کارمندان مترو برای کمک به مسافران

گرفتار شده در قطارها بسیج شدند تا آن‌ها را به سلامت به سنکو و به خارج از ایستگاه برسانند. بسیاری از خطوط راه‌آهن به مقصد سواحل جنوبی هم تعطیل شدند و بین ۵۰۰ تا هزار قطار به دلیل قطع برق از حرکت بازماندند. همچنین در یک مورد مشابه دیگر که در مرکز لندن رخ داد دست اندرکاران ایستگاه متروی آکسفورد برای ادامه کار این ایستگاه مجبور به استفاده از مولدهای برق شدند؛ در این مورد گرمای بی‌سابقه هوا عامل اصلی قطع برق بود.

توکیو

در سال ۲۰۰۶ برخورد یک جرثقیل مخصوص کنشی به خطوط فشار قوی، باعث شکسته شدن برخی دکل‌ها و پاره شدن سیم‌ها و در نتیجه قطع شدن برق شهرهای توکیو و یوکوهاما شد. به دلیل قطع برق حدود ۳۰ دقیقه مردم در قطارها و ایستگاه‌های مترو معطل شدند. قطارهایی که در راه بودند، متوقف شدند و قطارهای داخل ایستگاه‌ها نیز نتوانستند با مسافران‌شان به حرکت درآیند. قطع برق و سرگردانی مسافران به مدت حدود ۳۰ دقیقه ایستگاه‌های مترو و اطراف آن را دچار ازدحام جمعیت کرده بود. یکی از دلایل بر هم خوردن نظم و ازدحام غافلگیری مسافران بود، البته به دلیل آن که جریان برق به سرعت وارد مدار شد کار به برق اضطراری نرسید.

وقتی در گوشه‌ای از دنیا برق می‌رود

سایمان نادانان بنفرد

در سال ۲۰۰۳ و در ماه سپتامبر که یکی از گرم‌ترین ماه‌های سال به حساب می‌آید، تقریباً تمامی مناطق ایتالیا با قطع برق مواجه شدند. پایتخت ایتالیا، ساکنان بخش‌های بزرگی از کشور از شهر میلان در شمال تا سیسیل در جنوب با قطع شدن برق با مشکلات عدیده‌ای مواجه شدند. برق به طور ناگهانی قطع و باعث خاموش شدن چراغ‌های راهنمایی و رانندگی و توقف قطارهای شهری و مسافری شد. با از حرکت ماندن قطارها و مختل شدن رفت و آمد، تقریباً ۲۰ هزار مسافر در سرتاسر ایتالیا در نقاط مختلف متوقف ماندند و نتوانستند به مقصد خود برسند. در رم قطع برق زمانی روی داد که بسیاری از شهروندان در یک روز تعطیل در خیابان‌ها بودند. در یکی از مسیرهای شبکه متروی شهر رم، قطارهای حامل هزاران مسافر برای چندین ساعت در یکی از تونل‌های زیرزمینی متوقف ماندند که این امر باعث رعب و وحشت مسافران شد.

بهار

صدها مسافر در منطقه بهار در شمال هندوستان و نزدیک مرز نپال مجبور شدند در میانه راه قطار خود را هل بدهند. در یک حادثه بی نظیر نیم ساعت پس از حرکت قطار برقی منطقه بهار ناگهان اتصال مسیم و یازوی انتقال برق قطار قطع شد و لکوموتیو از حرکت ایستاد. این موضوع به برق منطقه‌ای یا برق شهری ارتباطی نداشت و نقص فنی خود قطار باعث ایستادن آن شد. از آنجا که ارتباط قطار در جایی از کابل‌ها قطع شده بود که در نقطه ختنی و فاقد برق بود، به همین خاطر لکوموتیوران از مسافران درخواست کرد که با هل دادن قطار، آن را به سمت کابل‌های دارای برق برانند. معمولاً قطارهای برقی هنگامی که به نقطه ختنی می‌رسند با استفاده از سرعتشان از آن نقطه عبور کرده و وارد بخش برق دار کابل‌ها می‌شوند.

Hamidshari.m59

منبع:

بغداد

کشور اشغال شده عراق طی این سال‌ها با مشکلات بسیاری روبه‌رو بوده که یکی از آن‌ها قطعی برق است. شاید باید این گونه برداشت کرد که تمام عراقی‌ها از تابستان بدشان می‌آید، می‌دانید چرا؟ چون آغاز فصل تابستان توأم است با قطع برق، بی‌تاب شدن مردم از گرما و صدها مشکل ریز و درشتی که قطع جریان الکتریسیته برایشان به وجود می‌آورد. در بغداد به عنوان پایتخت و بزرگترین شهر عراق قطع برق باعث کمبود سوخت خودروها به دلیل کاهش فعالیت پمپ بنزین‌ها می‌شود. به همین دلیل در این گرمای طاقت فرسا بسیاری از وسایل نقلیه عمومی نمی‌توانند به مردم سرویس دهی کنند که این امر باعث سرگردانی مردم در خیابان‌های گرم بغداد می‌شود. گاهی اوقات نیز همین قطع برق و متعاقب آن از کار افتادن سامانه چراغ‌های راهنمایی و رانندگی، ترافیک در شهر به وجود می‌آورد. قطع برق در بغداد و بیشتر شهرهای عراقی در هر شبانه‌روز به ۲۰ ساعت نیز رسیده بود.

بویس آیرس

در سال ۲۰۰۲ اختلاف دولت آرژانتین و مؤسسه‌های حقوقی تولید و توزیع برق به یک سئواله سیاسی در کشور آمریکای جنوبی تبدیل شده بود. نستور کرجنر رئیس جمهوری وقت آرژانتین در آن زمان اطمینان داد که شرکت‌های برق برای تحت فشار قرار دادن دولت اقدام به قطع برق کرده‌اند. قطع برق در چندین شب متوالی زندگی صدها هزار نفر از مردم نقاط مختلف آرژانتین را مختل کرده بود. شبکه قطارهای شهری در بویس آیرس مشکلات فراوانی را به هنگام قطع برق به وجود آورده بود. مردم اعتمادی به استفاده از آن نداشتند و ترجیح می‌دادند تا از سایر وسایل نقلیه دیگر استفاده کنند.

جانشین چراغ قرمز

خیابان را می‌پوشاند و باعث توقف اجباری رانندگان پشت چراغ قرمز می‌شود.

به گزارش «خبریت»، شیوه کار این چراغ به این صورت است. هنگامی که زمین روشن شدن چراغ قرمز فرا می‌رسد، راه به وسیله تاباندن لیزر روی پلاستیک به طور کامل بسته می‌شود.

به این ترتیب، رانندگان مجبور به توقف می‌شوند و عابران پیاده به راحتی می‌توانند از عرض خیابان بگذرند. این روش به صورت تئوریک مورد پسند قرار گرفته است، ولی هنوز معلوم نیست چه زمانی عملی می‌شود.

نقش چراغ راهنمایی در روانسازی ترافیک بر کسی پوشیده نیست، اما برخی رانندگان معمولاً از چراغ‌های راهنمایی ریز می‌شوند و قوانین را نادیده می‌گیرند. گاه رانندگان عجل برای سریع‌تر به مقصد رسیدن، جان انسان‌ها را می‌گیرند.

به تازگی، راهکار جالبی برای جلوگیری از عبور رانندگان از چراغ قرمز اندیشیده شده است.

«هان بوتگ لی»، متکرم کورهای برای جلوگیری از گذشتن رانندگان از چراغ قرمز نوعی دیوار مجازی قرمز طراحی کرده است. این دیوار مجازی به طور کامل عرض



مترو و استکهلم

ساسان شاهمان منفرد

۱۱T یا ۱۲ کیلومتر است که بی‌مردن خط ۱۹T حدود ۵۵ دقیقه به طول می‌انجامد.

ساعت کار

قطارها از ساعت ۵ صبح تا یک بامداد به سرویس‌دهی مشغول هستند. در روزهای تعطیل ساعت کار تا ۳ بامداد نیز افزایش می‌یابد. فاصله زمانی حرکت قطارها در ساعات عادی هر ۱۵ دقیقه یک بار، در ساعات لوج کار هر ۵، ۶ دقیقه یک بار و صبح زود و شب‌ها هر ۳۰ دقیقه یک بار است.

کتاب‌خوانی

شهرداری استکهلم برای تشویق هر چه بیشتر مسافران به خواندن کتاب، در همه ایستگاه‌های زیرزمینی این شهر دستگاه توزیع کتاب دایر کرده است. برای ارائه کتاب، دستگاه‌های خودکاری تعبیه شده‌اند؛ این دستگاه‌ها مانند یک کتابخانه خودکار عمل می‌کنند و مسافران می‌توانند پس از عضویت در کتابخانه مترو و دریافت کارت عضویت از دستگاه خودکار کتاب مورد نظر خود را به امانت بگیرند. از آن‌جا که استکهلم دارای بزرگترین شبکه حمل‌ونقل عمومی در این کشور است، مسئولان کتابخانه شهر بر این باورند که این تجربه می‌تواند تاثیر مثبتی بر رشد کتابخوانی داشته باشد.

استفاده بهینه از گرمای بدن مسافران!

از گرمای بدن صدها هزار مسافری که هر روزه از ایستگاه مرکزی متروی استکهلم عبور می‌کنند، برای تامین گرمای ساختمان اداری جدید در نزدیکی این ایستگاه استفاده خواهد شد. جمعیت بسیار زیادی از ایستگاه مرکزی مترو عبور می‌کنند و مسئولان قصد دارند بخشی از گرمایی که این افراد تولید می‌کنند را در کمک به تامین گرمای یک ساختمان جدید استفاده کنند.

روزانه حدود ۲۵۰ هزار نفر برای استفاده از مترو، قطارهای روزمینی و یا مراجعه به فروشگاه‌های فراوان داخل این ایستگاه، در آن رفت و آمد دارند. همه مردم گرما تولید می‌کنند و در حقیقت خلاصی یافتن از این گرما بسیار دشوار است. قصد مهندسان این است که به جای باز کردن پنجره‌ها و هنر دادن تمام این گرما، آن را به وسیله سیستم تهویه مهار کنند. گرمای ایجاد شده در بدن را می‌توان از طریق لوله‌هایی به یک ساختمان اداری جدید انتقال داد. ساخت این ساختمان تا اوایل سال ۲۰۱۰ به اتمام می‌رسد. استفاده از این فناوری هزینه‌های گرمایشی را تا ۲۰ درصد کاهش می‌دهد.

وقتی هوا بسیار سرد بوده و بارش برف هم کار شما را بسیار سخت کرده، هیچ وسیله‌ای بهتر و به‌صرفه‌تر از مترو برای مسافرت‌های درون شهری نیست. در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا مترو وسیله‌ای ایمن، راحت و ارزان برای مسافرت‌های درون شهری به حساب می‌آید و در این راستا شهر استکهلم، پایتخت سوئد نیز از این فاعده خارج نیست.

استکهلم

پایتخت سوئد که کشوری در منطقه اسکاندیناوی است، حدود ۲ میلیون نفر جمعیت دارد و یکی از سردترین شهرهای جهان در زمستان به حساب می‌آید. نام استکهلم یا سرما، یخبندان و برف مترادف بوده و شهروندان این شهر با سرما و برف عادت ندارند، ولی با این حال باید گفت که استقبال از مترو در استکهلم کم نظیر است.

مشخصات

متروی استکهلم ۱۰۸ کیلومتر طول، ۷ خط و ۱۰۰ ایستگاه دارد. ۴۷ ایستگاه زیرزمین واقع شده و ۵۲ ایستگاه دیگر هم‌سطح با زمین هستند. به طور متوسط روزانه یک میلیون و ۷۰ هزار مسافر از مترو استفاده می‌کنند که با توجه به جمعیت شهر، این یک رکورد به حساب می‌آید. بد نیست بدانید شرکت مترو زیر نظر شورای شهر استکهلم کار می‌کند.

تاریخچه

نخستین فاز از متروی پایتخت سوئد در سال ۱۹۵۰ شروع به کار کرد و این در حالی است که قطارهای زیرزمینی ریلی از سال ۱۹۳۳ کار خود را در استکهلم آغاز کرده بودند، اما در سال ۱۹۵۰ این قطارها با استانداردهای مترو تعاقب داده شدند تا بدین ترتیب متروی استکهلم به دنیا بیاید. پس از افتتاح نخستین خط در سال ۱۹۵۰، شرکت متروی استکهلم روند روبه‌رشد خود را ادامه داد و در سال ۱۹۹۴ هفتمین و آخرین خط ساخته شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

خطوط

متروی استکهلم با ۷ خط در تمام شهر گسترده شده و به سرویس‌دهی مشغول است. خطوط مترو با حرف T مشخص شده‌اند و هر کدام یک شماره را نیز به عنوان شاخص مسیر دارند. این خطوط عبارتند از: ۱۱T، ۱۲T، ۱۳T، ۱۴T، ۱۵T، ۱۶T، ۱۷T، ۱۸T، ۱۹T، ۲۰T، ۲۱T، ۲۲T، ۲۳T، ۲۴T، ۲۵T، ۲۶T، ۲۷T، ۲۸T، ۲۹T، ۳۰T، ۳۱T، ۳۲T، ۳۳T، ۳۴T، ۳۵T، ۳۶T، ۳۷T، ۳۸T، ۳۹T، ۴۰T، ۴۱T، ۴۲T، ۴۳T، ۴۴T، ۴۵T، ۴۶T، ۴۷T، ۴۸T، ۴۹T، ۵۰T، ۵۱T، ۵۲T، ۵۳T، ۵۴T، ۵۵T، ۵۶T، ۵۷T، ۵۸T، ۵۹T، ۶۰T، ۶۱T، ۶۲T، ۶۳T، ۶۴T، ۶۵T، ۶۶T، ۶۷T، ۶۸T، ۶۹T، ۷۰T، ۷۱T، ۷۲T، ۷۳T، ۷۴T، ۷۵T، ۷۶T، ۷۷T، ۷۸T، ۷۹T، ۸۰T، ۸۱T، ۸۲T، ۸۳T، ۸۴T، ۸۵T، ۸۶T، ۸۷T، ۸۸T، ۸۹T، ۹۰T، ۹۱T، ۹۲T، ۹۳T، ۹۴T، ۹۵T، ۹۶T، ۹۷T، ۹۸T، ۹۹T، ۱۰۰T. خط ۱۹T با ۲۸/۶ کیلومتر طول و کوتاه‌ترین آن

منبع:

Hamshabri.ir:1

آلاشت؛ شهر طبیعت و نجوم

از هوای پاک کوهستان پدید آورده است. جالب آنکه پیاده‌روی شبانه در این دهکده، نه تنها تفریح گردشگران بلکه جزء عادات اهالی نیز هست.

نکته‌ی ظریفی که در توسعه آلاشت باید به آن توجه کرد، تحول آلاشت در دو دوره قبل و بعد از انقلاب است؛ این منطقه به دلیل انتساب به خاندان یهلوی (زادگاه رشاکان) در سال ۱۲۵۲ صاحب شهرداری شد. یکسال بعد مسجد جامع شهر احداث گردید و این آخرین امتیازی بود که در دوره یهلوی به این شهر داده شد. اما پس از انقلاب و با رویکرد توسعه همه‌جانبه، این شهر کوچک، گام‌های بزرگی برداشت. همدلی شورا و شهردار، و توجه هر دو به مسایل فرهنگی موجب شد که در نخستین گام، موزه مردم‌شناسی در این شهر تأسیس شود. در گام دوم، با پی‌گیری‌های مستمر شهردار، نخستین رصدخانه استان مازندران در این شهر کوچ احداث شد. روز پنجشنبه، ششم اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۶ اولین رصدخانه آماتوری مازندران با حضور استاندار مازندران، فرماندار سوادکوه و شهردار آلاشت و برخی علاقه‌مندان به علم اخترشناسی، تعدادی از نمایندگان مجلس، استاد نجوم دانشگاه بابلسر، جناب آقای دکتر خضالی، و با حضور بیش از ۴۰۰ میهمان افتتاح و راه‌اندازی شد. در این رصدخانه تلسکوپ ۱۴ اینچ LX۲۰۰R زیر گنبدی به قطر ۴ متر نصب شده و از دیگر امکانات مجموعه آن می‌توان به آسمان‌نما، ترازوی نجومی، مجموعه کامل نرم‌افزارها، کتب و عکس و پوستره‌های اخترشناسی، اتاق رایانه و سالن همایش اشاره کرد. ساخت این رصدخانه پروژه‌ای کم‌ظفر در سطح کشور محسوب می‌شود چرا که حمل کلیه مصالح ساختمانی به بالای تپه محل احداث رصدخانه توسط چهارپایان و یا به شکل دستی صورت گرفته است. ابراهیم‌نژاد درباره سابقه‌ی کارش در شهرداری آلاشت می‌گوید: «در طی این ۳۴ سال سابقه کار در شهرداری، این زیباترین و مهم‌ترین خدمتی بوده که انجام

از تهران که با در جاده‌ی فیروزکوه می‌گذاری، پس از عبور از این شهر کوهستانی و بعد از سوادکوه، یک دو راهی در سمت چپ جاده قرار دارد که راه ارتباطی به چندین روستا و منطقه‌ی بیلافی است. در انتهای جاده‌ی اصلی در ارتفاعی بیش از ۱۸۰۰ متر از سطح دریا، دهکده‌ای کوهستانی در آغوش کوهستان جای گرفته که از سی و پنج سال پیش، شهر شده است. اینجا آلاشت نام دارد، نامی که به زبان محلی به معنای آشیانه عقاب است. با همه‌ی جفایی که آدمیزاد به طبیعت کرده، هنوز عقاب‌های تیزپر را بر فراز آلاشت می‌توان دید.

فرهنگ میهمان‌نوازی مردم این روستا، مانند طبیعتش، هنوز بکر و دست‌نخورده باقیست. به همین دلیل وقتی از آخرین پیچ جاده عبور می‌کنید و روبه‌روی ساختمان شهرداری و مسجد، به خیابان بالای دهکده وارد می‌شوید، شهردار به استقبالتان می‌آید. جمشید ابراهیم‌نژاد، شهردار آلاشت با بیش از سی سال سابقه کار و سه‌دوره مسئولیت شهرداری، از هر غریبه‌ای که وارد آلاشت می‌شود استقبال می‌کند و گوشه و کنار این بخش از طبیعت سوادکوه را به مسافران نشان می‌دهد.

توسعه در آلاشت راهی متفاوت با روال مرسوم در سایر شهرهای ایران را طی کرده است. در این شهر که پذیرای مسافران و گردشگران بسیاری است، ساخت و سازها به شدت کنترل شده است. شهردار معتقد است که آلاشت نباید به سرتوشست کلاردشت یا جواهرده دچار شود. میراث اصلی این شهر طبیعت زیبای آن است و باید به‌شدت از آن مراقبت کرد. کوچه‌پس‌کوچه‌های زیبای «آلاشت» بسیار تمیز و پاکیزه‌اند. در کنار هر خانه‌ی طرف فلزی مشبک مخصوص زباله با در بسته قرار دارد و زباله‌ها در کیسه‌های مشکی‌رنگ نگهداری می‌شود. تمام کوچه‌ها به زیبایی سنگفرش شده و روشنایی معابر به نحو مطلوبی تأمین شده است. به‌گونه‌ای که شب‌های آلاشت با نورپردازی زیبا، فضای دل‌انگیزی برای پیاده‌روی و لذت بردن

دادام». وی معتقد است رصدخانه به شناخت عظمت خداوند برای همه افراد جامعه کمک کرده و نیز کاربری آموزشی آن برای دانش آموزان و دانشجویان و استفاده علاقه‌مندان آماتور از آن و نهایتاً کمک به توسعه گردشگری آلاشت از دیگر منافع آن برای شهر است. شهرداری آلاشت با هدف توسعه گردشگری و تسهیل در شرایط اقامتی در این شهر، اقدام به احداث واحدهای ویلایی در قالب سوئیت‌های مبله و معمولی کرده است. از آنجایی که در حال حاضر هیچ مهمانسرا و یا هتلی در شهر فعال نیست، سوئیت‌های شهرداری تنها مراکز اقامتی مجهز و در دسترس هستند که مسافران می‌توانند با آسودگی از آن استفاده کنند. خوشبختانه استقبال گردشگران از این واحدها به گونه‌ای است که در چهار فصل سال، در تعطیلات آخر هفته این مرکز مملو از مسافر و گردشگر است. پس از تأسیس رصدخانه آلاشت، زمینه برای ارتباط فرهنگی مردم این منطقه با سایر بخشها بیشتر شد.

شهرداری نیز به منظور توسعه فرهنگی شهر، اقدامات ارزنده‌ای به اجرا گذاشت که یکی از آنها برگزاری نخستین مارن مسیه آلاشت در رصدخانه شهر بود. این مراسم با استقبال قراوان علاقه‌مندان به نجوم مواجه شد. پس از برگزاری موفق این مسابقه، شهرداری خلاقیت دیگری برای معرفی هرچه بیشتر شهر به کار برد.

با حضور مجید مجیدی و سیدرضا میرکریمی در جمع اعضای انجمن فیلم کوتاه ایران نخستین کمپ فیلم کوتاه ایران در آلاشت از تاریخ ۲۵ اردیبهشت ماه تا ۲۷ اردیبهشت‌ماه برگزار شد. همزمان با این برنامه فرهنگی، وب سایت رسمی شهر آلاشت با نام «آلاشت شهر طبیعت و نجوم» که از طرف انجمن فیلم کوتاه ایران به مردم مهمان نواز آلاشت اهدا شده بود افتتاح گردید. به این ترتیب هنرمندان بسیاری با آلاشت آشنا شدند. مجید مجیدی در یادداشتی کوتاهی که در این وب سایت منتشر شده گفت: «آلاشت تنهایی قشنگی دارد و موسیقی طبیعت در این شهر بسیار دل‌انگیز است». گفتنی است نخستین کمپ فیلم کوتاه ایران امروز ۲۷ اردیبهشت با افتتاح کتابخانه عمومی شهر و برگزاری مراسم اختتامیه به کار خود پایان داد. به این ترتیب آلاشت با جمعیتی کمتر از هزار نفر،

دارای موزه مردم‌شناسی، کتابخانه عمومی، رصدخانه و تالار اجتماعات شد. اما در کنار همه این امکانات، طبیعت زیبای آلاشت جاذبه‌ای فوق‌العاده دارد. «غار دیو» با سوراخ‌های زیاد سنگی، آهکی و مرمری در دل جنگل، آرمیده است. این غار یکی از کهن‌ترین سکونت‌گاه‌های بشر است. جنگلهای آلاشت، بسیار بکر و زیبا باقی‌مانده‌اند. جنگلی پر از درختان توسکاه راش، انجیلی، ممروز، بلوط، سرخ ولیکه، نارون، آزاد، سرو زربین، کاج بانامی و سدرس و گیاهان خودرو، بوته‌های سبز فرخنده با گل‌های کمیاب صورتی رنگ بوته‌های سوزان گزنه، گیاه کمیاب جز، گیاه کمیاب هوک چو، درختچه‌های سرخ‌دار زرشک، نستون و شمشاد جنگلی که پر از خاصیت دارویی هستند جنگلی که در بلندی آن از «گرفس وحشی» آکنده است. جنگلی که درخت‌های گلابی، زالزالک، انجیر، ازگیل، آلوچه و بوته‌های تمشک و توت‌فرنگی‌های وحشی را در دل خود جای داده است. این جنگل هر ساله از اواسط بهار تا اواخر تابستان پذیرای گروه‌های طبیعت‌گردی و کوهنوردی است. مسیرهای جنگلی از آلاشت تا سواحل ملزنان، چنان زیبا و جذاب است که پتانسیل بالایی برای توسعه گردشگری در منطقه ایجاد کرده است. شهرداری آلاشت توانسته در دولت نهم یک درجه ارتقا یابد و همین امر انگیزه مدیران شهر برای توسعه را مضاعف کرده است. باتوجه به استقالی که در پنج سال اخیر توسط گردشگران از این دهکده کوهستانی شده، شهرداری آلاشت قصد دارد ۲۵ واحد سوئیت لرزان قیمت و رستوران مرکزی در شهر تأسیس کند تا شرایط مسافران در این شهر تسهیل گردد. به گفته شهردار آلاشت برای احداث اولین پارک شهر آلاشت مبلغ دویست میلیون ریال اعتبار در نظر گرفته شده که برودی تکمیل و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. همچنین در سال ۸۶ با اعتبار یکصد میلیون ریال بازسازی و تجهیز تنها مسجد آلاشت به نحوه شایسته‌ای انجام شده که این محل به انضمام فضای طراحی شده در مقابل آن، یکی از مهم‌ترین مکان‌های تردد و اقامت مسافران است.

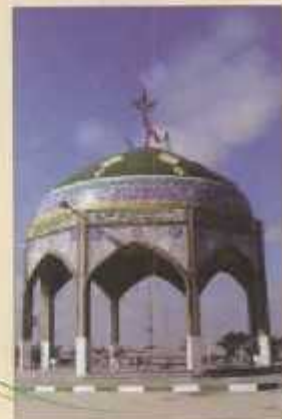
به این ترتیب می‌توان گفت آلاشت طی دهه‌ی گذشته، گام در راهی نهاده که بدون شک، مقصد آن شکوفایی منطقه در ابعاد فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی خواهد بود.



اندیمشک شهر یکمزار شهید

است. شهرداری طی سه سال گذشته در دو مرحله، بیش از ۳۰۰ خیابان شهر را اسفالت کرده و در کنار آن سرانه فضای سبز در اندیمشک را ارتقا داده است. تا سال ۸۵ سرانه فضای سبز برای هر نفر در اندیمشک حدود ۱۱ متر مربع بوده که با احداث بوستان‌های زیتون ۱ و ۲، زیباشهر، کوی لور، کوی قائم، تعاون ۵ گانه، تنظیف و... سرانه هر نفر به حدود ۱۴ متر مربع رسید. در عرصه فرهنگی علاوه بر توجه به مکان‌های عمومی، احداث یادمان و زیارتگاه شهدای گمنام از جمله ماندگارترین پروژه‌های شهرداری است که روند تکمیل آن همچنان ادامه دارد. پروژه منطقه جدید شهری (در زین خانه سابق راه آهن) بزرگترین پروژه عمران شهری تاریخ این شهرستان است که بیش از ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. این پروژه با هدف برقراری ارتباط منطقه قدیمی و بن بست کوی شهدا (غرب) با منطقه پشت‌بازار (شرق) و همچنین جنوب به شمال شهر با احداث پل روگذر خیابان امام و احداث پارک ۲ هکتاری با زیباترین تجهیزات در دست اجراست. شهر اندیمشک تا قبل از اقدامات شهرداری در زمینه روشنائی معابر، شهری تاریک و خاموش بود. با اجرای پروژه روشنائی در ورودی‌های شهر و میادین و پارک‌ها و... ضمن زیباسازی فضای شهر، تاثیر بسزایی در توسعه امنیت شهری و رضایتمندی مردم داشته است. به گفته‌ی شهردار اندیمشک، نبود نیروی کارشناسی و تخصصی چالشی جدی در شهرداری است که طی دو سال گذشته تلاش جدی برای رفع این معضل صورت گرفته است. اجرای پروژه‌های ملی توسط دولت به ویژه در سد دز و کارون، تاثیر فراوانی بر رونق و اعتبار اندیمشک گذاشته است. شهرداری نیز تلاش کرده هم‌پای این طرح‌ها، فعالیت‌های خود را سامان دهد. آغاز پروژه بزرگ پارک کوهستان در تپه‌های ورودی سد دز با همکاری منابع طبیعی و جهاد کشاورزی - که در شمال خوزستان بی نظیر است - کلید زدن پروژه بزرگ منطقه گردشگری و تفریحی با انتقال آب از رودخانه دز به درون شهر در مساحتی به میزان ۳۰۰ هکتار - که به تصویب هیئت دولت رسیده - از جمله اقداماتی است که شهرداری هم‌سو و همراه با دولت برای اجزای آنها و خدمت‌رسانی به مردم منطقه در دست اجرا دارد.

نام اندیمشک با نام دوکوه پیوندی ناگسستی دارد. همین امر دلیل مهمی برای مسئولان شهرداری در این شهر است تا بیش از هر چیزی به ارزشهای هشت سال دفاع مقدس توجه کنند. امر مهمی که به شایستگی به آن پرداخته شده است. رئیس بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس کشور معتقد است با بررسی‌های به عمل آمده در سطح استان خوزستان از حیث رسیدگی به امور حرم شهیدان گمنام، شهرداری اندیمشک رتبه اول را دارد. میرفصل باقرزاده با تقدیر و تشکر از اقدامات شهرداری اندیمشک و دیگر نهادهای معین در سطح این شهرستان در جهت ساماندهی، زیباسازی و ساخت حرم شهیدان گمنام اندیمشک، این اقدام را انگویی مناسب برای دیگر شهرهای استان خوزستان می‌داند. اقدامات شهرداری اندیمشک علاوه بر ایجاد فضای معنوی و معطر برای مردم این شهرستان موجب شده تا هزاران تن از کاروان‌های راهیان نور به هنگام عبور از این شهر، از خدمات معنوی و رفاهی ایجاد شده در جوار حرم شهیدان بهره‌مند شوند. اما این بخشی از تحولات چند سال اخیر در اندیمشک است. این شهر مانند سایر شهرهای مرزی در سالهای دفاع مقدس به شدت آسیب دید. با پایان جنگ ضرورت بازسازی در اندیمشک امری انکارناپذیر بود. از این رو شهرداری اندیمشک، این شهر را کارگاه سازندگی نامیده است. توجه به بهبود و اصلاح ساختار شهری، به‌ویژه در مناطق محروم، موجب شده که بلوار کوی لور ۲۲ پهن با طراحی زیبا و همچنین دو بوستان در مسیر بلوار (در مسافت ۸۵) به بهره‌برداری برسد. این پروژه‌ها در مناطق حاشیه‌ای و محروم کوی قائم و زیبا شهر در حاشیه سفر ریاست محترم جمهور به استان خوزستان مورد توجه قرار گرفت. ایشان چنین پروژه‌هایی را مصداق سیاستها و اهداف دولت نهم و در راستای توجه به محرومین توصیف کردند. رسیدگی به ورودی‌های شهر از دیگر اقدامات و اهداف شهرداری اندیمشک است. مسیرهای ورودی شهر از تهران به اهواز و در قفول به شکل زیبایی با انجام روشنائی و گلپای فصلی و چراغ‌های زینتی تزیین شد تا در عبور مسافران نوروزی و کاروان‌های راهیان نور، نشاطی مضاعف ایجاد کند. همچنین طراحی دروازه قرآن در ورودی شهر نیز از دیگر اقدامات شهرداری برای شهر یکمزار شهید





شهری که بهار شد

پیشینه تاریخی بهار

بهار، یکی از شهرهای استان همدان و مرکز شهرستان بهار است. این شهر، همچون بسیاری دیگر از مناطق ایران، قدمت تاریخی بسیار دارد چنان که گفته می‌شود در اوایل قرن پنجم قلمه بهار، مرغزار یکی از امرای سلجوقی به نام قرانکین بوده‌است. همچنین نام قدیم این شهر قرانکین (Qaratakin) بوده‌است که در زبان ترکی به معنای شاهزاده سیاه (سیزه) است.

مردم شهر بهار از نژاد ترکهای «بهارلی» (بهارلو) هستند. ترکان بهارلو در طول تاریخ به سبب شایسته‌ها و اقدامات سیاسی، نظامی و... و جمعیت زیاد خود، در مناطق مختلفی از آسیای غربی و ایران ساکن شده و به شاخه‌های مختلفی تقسیم شدند. بخشی از آنها به سیاه «بابر» امپراتور مقتدر ترک گورکانی پیوسته و سپس خود دولت قدرتمند «قطب شاهیان دکن» را در هندوستان ایجاد کردند و بخش مهمی از آنها شهر «بهار» (بهار) واقع در استان همدان را بنا نهادند و در آن ساکن شدند.

در دوره‌ی اخیر سلجوقی که همدان تختگاه ییلاقی سلاطین این دودمان بود "بهار" بواسطه‌ی مراتع پهناوری که داشت، اهمیت فراوانی یافت و پادگان سلجوقی در آنجا مستقر گردید. سلیمان شاه سلجوقی (متوفی ۵۵۶ ق) بهار را تختگاه خود برگزید و بارها در اینجا میان شاهزادگان و امرای مختلف سلجوقی مصاف رفته است. (بهار) در اوایل قرن هفتم هجری در دست ترکمنان "ایوا"یی و پایتخت سرکرده‌ی ایشان "شهاب‌الدین سلیمان شاه بن برجم ایوا"یی بوده است... بنابراین مشخص است که پیش از ورود ایل بهارلو به منطقه "بهار" این منطقه محل آمد و شد ایلات دیگر ترک بوده و نیز بعضی از سلاطین ترک "بهار" را به عنوان تختگاه خود قرار داده بودند اما با توجه به ماهیت نظام ایلی و قبیله‌ای این نکته مشخص است که بهنگام آمدن ایل بهارلو به ناحیه "بهار"، ایل دیگری آنجا نبوده و یا اگر بوده با ورود بهارلوها از "بهار" اجباراً یا اختیاراتاً کوچ و جای خود را به بهارلوها داده اند.

مفاخر بهار

بهار، موطن دانشمندان و فرهیختگانی نیز بوده است که شیخ محمد بهاری، از مهم‌ترین آنهاست. شیخ محمد بهاری

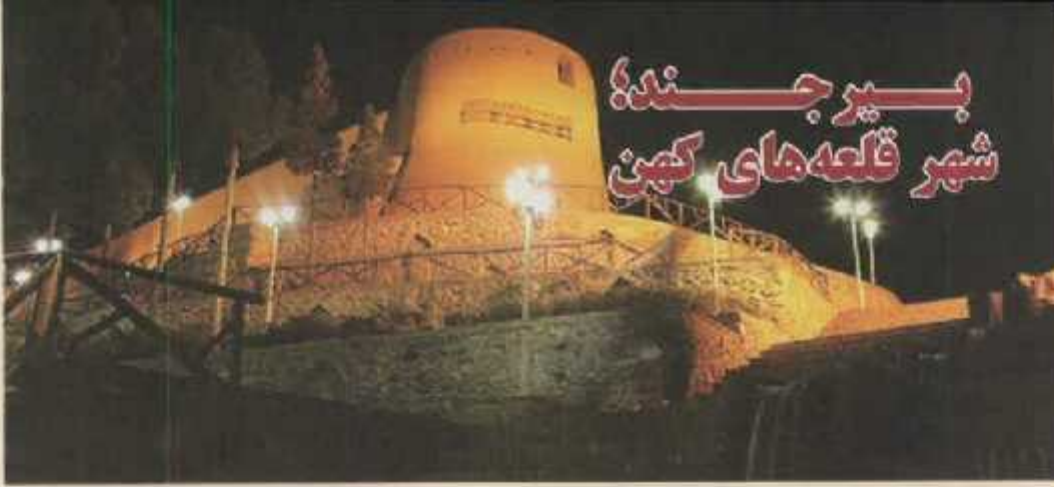
[[۱۲۶۵-۱۲۲۵ق]] فرزند میرزا احمد، در سی‌ودو سالگی با اخذ درجه اجتهاد به نجف اشرف عازم شد. وی در نجف از ملازمان آخوند ملاحسینقلی شوندی گردید. ملاحسینقلی در حق شیخ محمد فرموده‌است: حاج شیخ محمد بهاری حکیم اصحاب من است، مقبره ایشان در گلزار شهدای بهار زیارتگاه بزرگان علم و معرفت است. محمد باقر حجت الاسلامی، سید ابراهیم اصغری، سید اسماعیل اصغری (پدر او) و مرحوم سید شکرالله اصغری (فرزند او) نیز از مشاهیر این شهر بودند که در همان آرامگان مدفونند.

پیشینه شهرداری بهار و اقدامات آن

سابقه تاریخی پیدایش و گسترش شهر بهار، به بیش از یک صدسال می‌رسد. از حدود ۷۵ سال پیش، در این منطقه بخشداری مستقل تأسیس شد و شهرداری این شهر نیز سابقه‌ای ۵۰ ساله دارد و به سال ۱۳۲۸ بازمی‌گردد. این شهر پس از انقلاب ۲۴ شهردار را تجربه کرده و همپای بسیاری دیگر از شهرهای کشور، به همت شهرداری این شهر، رشد و توسعه بسیار یافته است. از نظر خدمات شهری، توسعه فضای سبز این شهر از جمله کاشتن ۵۰۰ اصله درخت در سال‌های اخیر، گل کاری میدانی و پارک‌ها به مساحت ۵ هکتار، و نگاهداری و مراقبت از فضای سبز ۱۴ هکتاری شهر، ایجاد فضای ورزشی در حاشیه بلوار کشاورز، از منظر فعالیت‌های فرهنگی، انتشار نشریه داخلی شهرداری، کمک به هیئت‌های مذهبی و ورزشی و فرهنگی، تشکیل تیم تکواندو شهر و اعزام آن به مسابقات کشوری، میزبانی از مسابقات تکواندو لیگ دسته یک کشور، تشکیل تیم فوتبال در دو رده سنی جوانان و نوجوانان، و... از مهم‌ترین اقدامات شهرداری بهار بوده است که به باور هر ناظری، چهره این شهر را ظرف چند سال، کاملاً متحول کرده است. اما تحولات این شهر در زمینه عمران و شهرسازی نیز بسیار چشمگیر است. احداث محل استقرار کارگران فصلی، احداث مبادینی مانند میدان امام خمینی (ره)، میدان حر، میدان نیایش و میدان ازادگان، ساماندهی گلزار شهدای شهر، پیاده‌رو سازی در سطح شهر، تأسیس پارک در حاشیه بلوار کشاورز، نصب تندیس‌ها و مجموعه اقدامات برای زیباسازی شهر، از جمله اقدامات شهرداری بهار در فراهم آوردن محیط شهری مناسب برای زیست جمعی بوده است.



بیرجند؛ شهر قلعه‌های کهن



زحمات تمامی مسئولین نظام مقدس جمهوری اسلامی در ۳۰ سال عمر پرپرکت این نظام، نقش مهمی در رشد و شکوفایی این شهر محروم داشته است. بیرجند به رغم آنکه شهری کم‌آب و خشک است، تعداد زیادی فضای سبز در اختیار دارد؛ در حال حاضر شهرداری بیرجند ۱۷ فضای سبز و بوستان در این شهر را اداره می‌کند. جالب آنکه دو عین آبنمای موزیکال کشور به زیبایی در این شهر راه‌اندازی شده است. پیانسیل تاریخی و فرهنگی بیرجند موجب شده که شهرداری با سرمایه‌گذاری در اماکن تاریخی، اغلب آنها را به محیطی مفرح برای جذب گردشگر و تأمین نیازهای روحی شهروندان تبدیل کند. باغها و عمارتهای اکبریه، شوکت‌آباد، امیرآباد، رحیم آباد، ارگ کلاه فرنگی، مدرسه شوکتیه، حسینیه نواب، مسجد جامع چهاردرخت و قلعه بیرجند بخشی از این میراث ارزشمند است. شهرداری بیرجند دربارہ توسعه فناوری‌های ارتباطی در بیرجند می‌گوید: «در بدو ورود به شهرداری احساس شد که در حوزه IT در شهرداری اقدامات مورد توجهی صورت نگرفته است. با توجه به این نکته که این فناوری می‌تواند خدمات ارزنده‌ای به همشهروندان ارائه دهد. در این راستا و در جهت ایجاد تسهیل‌های الکترونیک گام‌های بزرگی برداشته شد که در این راستا ارائه کارت الکترونیک شهروندی برای اولین بار در کشور انجام گردید». خبر این ابتکار مهم به دلیل حاشیه‌ای بودن این چندان منتشر نشد اما تأثیر آن، بیش از همه نصیب اهالی شهر شد.

شهرداری بیرجند به مناسبت سی‌امین سال پیروزی انقلاب اسلامی، ستادین با عنوان سیموغ تأسیس کرده و به صورت پیوسته برای برگزاری برنامه‌های شهری هماهنگی می‌کند. برپایی نمایشگاهی ویژه تلاشهای شهرداری در سی سال انقلاب از جمله مصوبات این ستاد است. همچنین مقرر شده در این نمایشگاه سازمانهای تابعه عملکرد سی‌ساله‌ی خود را به صورت حجمی، تصویری و نموداری عرضه نمایند. در زمستان امسال و در پی بارش برف زمستانی، شهرداری بیرجند دومین جشنواره آدم برلی را در این شهر برگزار کرد که مورد استقبال خانواده‌ها قرار گرفت.

بدون شک کسانی که یک دهه پیش از این از بیرجند عبور کرده‌اند، در سفری دوباره به این شهر، از تحول آن حیرت خواهند کرد.

کویر ایران همیشه نماد صبوری، محرومیت، زیبایی طبیعت و مهربانی مردمانش بوده و هست. شهرهایی که در دل کویر یا در کرانه آن، سوراخه زیسته و رشد کرده‌اند، بسیاریند. بیرجند یکی از این شهرهاست. شهرستان بیرجند، مرکز استان خراسان جنوبی، با جمعیتی بالغ بر سیصد هزار نفر، به صورت قوسی بین افغانستان و استان کرمان واقع است. بیرجند با وسعت ۳۳۲۷۷ کیلومتر مربع، ششمین شهرستان وسیع کشور است.

به دلیل آب و هوای سخت و دوری از مرکز، بیرجند را ایرانیان در دوران پیش از انقلاب اسلامی با شهرت یادگان ۰۴ این شهرستان می‌شناختند. در دوران پس از انقلاب اسلامی شهر بیرجند به قطب دانشگاهی شرق کشور بدل شد و علیرغم مشکلاتی نظیر سیل پناهندگان افغانی و ناامنی کشور همجوار، افغانستان، این شهر از رشد زیربنایی محروم نشد. اما بی‌تردید نقطه عطف تاریخ شهرستان بیرجند در سفر مقام معظم رهبری در روز شنبه ۶ شهریور ۱۳۷۸ به این شهرستان رقم خورد که در پی عنایات و دستورات معظم‌له این شهر رشد شتابانی را تجربه کرد که بخش مهمی از این رشد در موارد شهری بود. شهرداری بیرجند که از دوران نخستین انتخابات شوراهای شهری جمهوری اسلامی ایران تاکنون یکی از بهترین نمونه‌های همکاری شهرداری‌ها و شوراهای شهری بوده است، در این بازه مدیریت پائینی را تجربه کرده است (دو شهردار در ده سال) که یکی از پیانسیل این ثبات مدیریتی به انجام رسیدن پروژه‌های بزرگ شهری نظیر ساخت بزرگراهها، خیابان‌ها، نوسازی بافت‌های فرسوده، مرمت و بهسازی آثار تاریخی این بافت‌های فرسوده، مقاوم‌سازی بافت شهری در برابر خطر زلزله، افزایش امکانات تفریحی نظیر پارک‌ها، ساخت میادین همراه با تماشای انقلابی و ایرانی، توزیع عادلانه امکانات شهری بین مناطق تازه‌ساز و قدیمی، کمک به آموزش و پرورش و دانشگاه‌ها و ارگان‌های نظامی و سایر دوبار دولتی و بخش‌های خصوصی در موارد مورد علاقه و اشتراک طرفین و کوشش برای رفع اختلافات احتمالی و... کنترل و نظارت دقیق بر ساخت و سازهای شهری و رعایت طرح جامع شهرستان بیرجند، استفاده از مشاوره متخصصان مربوطه، که همه و همه موجبات خرسندی و رضایت قاطبه جمعیت شهرستان را فراهم آورده است. بی‌تردید سفرهای استانی رییس جمهور مردمی و هیأت دولت محترم نیز در کنار



پیشینه تاریخی تفرش

تفرش یکی از شهرهای استان مرکزی و مرکز شهرستان تفرش است که در حدود ۲۲۰ کیلومتری تهران در محاصره کوه‌ها قرار گرفته است. دیرینگی این شهر به پیش از اسلام می‌رسد و نام آن که در اصل «گبرش» بوده است، روستاهای پیشین قم و تفرخوران محله‌های اصلی شهر تفرش را تشکیل می‌دهند. دیگر روستاها که اکنون محله‌های این شهر هستند عبارتند از: دلمرز، کوکان، دینجرد، طاد، آلوچیان، قلعه محی‌الدین، طراران (بالا و پایین)، معین‌آباد، زاغر و کوهین. این شهر، زادگاه نام‌آوران بسیاری بوده است که از آن جمله می‌توان به پروفیسور محمود حساسی «پدر علم فیزیک نوین ایران»، استاد عباس سجادی، «پدر علم جغرافیای ایران»، پروفیسور احمد یارسانا «پدر علم گیاه‌شناسی ایران»، دکتر ابوالقاسم بهرامی «پدر علم میکروبی‌شناسی ایران»، استاد عبدالعظیم قریب گوکانی، پدر دستور زبان فارسی، دکتر عبدالکریم قریب «پدر

علم زمین‌شناسی ایران»، دکتر محمد قریب «پدر علم پزشکی کودکان ایران»، فروغ فرخزاد، شیخ طبروسی، دانشمند بزرگ ایرانی اشاره کرد.

نگاهی به پیشینه شهرداری و اقدامات آن

شهرداری تفرش در سال ۱۳۳۲ شمسی تأسیس شد و درجه آن هم‌اکنون شش است. جمعیت این شهر که وسعت محدوده خدمات شهری آن ۴۰۴ هکتار است، بر اساس آخرین آمار رسمی ۱۵۰۰۰ نفر برآورد شده است. در تفرش یک ایستگاه آتش‌نشانی و سه خودرو وجود دارد. ۶۷ دستگاه تاکسی و ۹ اژانس که دارای ۵۰ خودرو هستند در این شهر فعالیت می‌کنند. در شهر تفرش چهار خیابان و دو میدان، از جمله میدان امام خمینی (ره) و نیز پارک‌های حکیم نظامی و شیخ طبروسی احداث شده است. همچنین شهرک‌های امام خمینی (ره) و معلم با ۶۰۰ خانوار در این شهر ایجاد شده است.



تفرش فرشی بر کوهستان

اسطوره مقاومت و بازسازی

شاید واژه بیان معرب بیان باشد که در زبان خوزی قدیم (زبان یاستانی خوزستان)، به معنای مردان بوده است. پس از ویرانی شهر بیان، در نزدیکی ویرانه‌های آن شهری کوچک به نام محرز (مهرزه یا محزری) ساخته شد. خرمشهر از دیدگاه تاریخ نگاران بازمانده شهر بیان و محرز است. این شهر در زمان حکومت شیخ خزعل مُحَمَّره خوانده می‌شد. محمَره به معنای شهر سرخ است و خرمشهر به این دلیل به این نام خوانده می‌شد که قسمت عظیمی از سواحل شهر، در بیشتر روزهای سال به علت جزر و مد دریا به رنگ قرمز می‌گرایید. خرمشهر را در زمان جنگ تحمیلی با نام خونین شهر نیز یاد می‌کردند. با آغاز جنگ تحمیلی در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ شهر خرمشهر به دلیل نزدیکی بودن به مرز شلمچه، یکی از نخستین نقاطی بود که مورد حمله ارتش بعثی عراق قرار گرفت. مدافعان این شهر

سابقه تاریخی خرمشهر

خرمشهر شهری است در جنوب غربی استان خوزستان و بسیار نزدیک به شهر آبادان و شهر کوچک مینوشهر که گفته می‌شود قدمت آن به بیش از دو هزار سال پیش می‌رسد. شهری که در واقع یادگاری است ارزنده از روزگار اقتدار تمدن یاستانی عیلام و روستایی گرفته از پرتو تمدن بین‌النهرین. امپراتوری عیلام به مرکزیت انشان، در نزدیکی خرمشهر کنونی قد برافراشته بود. «بیان» و «بارما» از جمله نام‌های قدیمی این شهر هستند. در محل تلاقی رود کارون و اروندرود، یعنی در حدود خرمشهر کنونی، شهر کهنی با نام بیان وجود داشته که تا قرن چهارم هم آثارش باقی بوده است. این شهر در پیش از اسلام «بارما» نام داشته و بنا به قول ابوزید بلخی در زمان خلافت خلیفه دوم (عمر) تبدیل به بیان شده است.

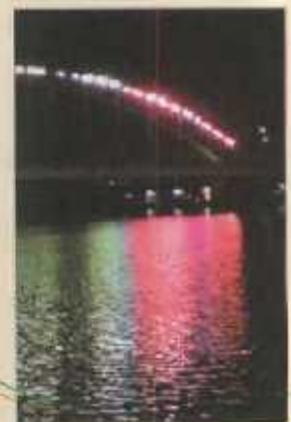
اقدامات شهرداری در زمینه بازسازی و آبادانی خرمشهر در سه دهه‌ای که از انقلاب شکوهمند اسلامی می‌گذرد، به‌رغم تمامی مشکلات ناشی از جنگ تحمیلی، شهر خرمشهر، مسیر آبادانی و سازندگی را پیسود چنان‌که امروزه در این شهر شاهد تأسیس و بهره‌برداری از پروژه‌های عمرانی بسیار در این شهر هستیم. احداث بلوارهای ساحلی، پایتزر، و شهید قدسی، احداث پارک ساحلی ضلع جنوبی رودخانه کارون، احداث میدان ورودی شهر از سمت اهواز، میدان و پارک جنب پل شهید جهان‌آرا، احداث بل‌های آبرو و باند دوم ورودی شهر از سمت اهواز، احداث پل معلق شهید جهان‌آرا، احداث پارک‌های کارون، شهر، حجاب، کوی معین، آرش، امیرکبیر، کوی سوم خرداد، برجسته و ستوده، آزادی، و شقایق از مهم‌ترین اقدامات عمرانی شهرداری خرمشهر طی سه دهه پس از انقلاب اسلامی بوده است. همچنین در زمینه فعالیت‌های فرهنگی و تفریحی، شهرداری خرمشهر احداث شده است. در زمینه فعالیت‌های عمرانی شهری، احداث بلوارهای امام خمینی (ره) و شهدای گمنام، مهم‌ترین اقدامات و فعالیت‌های شهرداری خرمشهر را تشکیل می‌دهند. احداث جاده‌های کمربندی و امام جعفر صادق (ع) از دیگر اقدامات عمرانی شهرداری خرمشهر بوده است.

بازسازی خرابی‌های ناشی از جنگ تحمیلی، با احداث پل معلق یادگار امام، گذربنده‌های کوی معین، گذربنده‌های ۲۰۰ هکتاری انتهای خلیج فارس، گذربنده‌های کوی ارمغان، گذربنده‌های کوی شهید رودباری، گذربنده‌های کوی شهید عبدالرضا عوسوی، گذربنده‌های کسوی ایثار یا سرخانیه، گذربنده‌های دوربند، گذربنده‌های کوی سوم خرداد و نیز گذربنده‌های کوی فیصلیها ادامه دارد.

بدین ترتیب، خرمشهر به‌رغم دشواری‌ها و خرابی‌های ناشی از جنگ به همت مردم و شهرداری این شهر به شهری آباد و خرم تبدیل شده و بیش از پیش خواهد شد تا تمامی باشد از مقاومت در برابر دشمن و بازسازی و امید.

که اغلب از مردم بومی و شماری دانشجو بودند، توانستند با کمترین امکانات نظامی به فرماندهی محمد جهان‌آرا که در آن زمان فرماندهی سپاه پاسداران خرمشهر را بر عهده داشت، با سلاح‌های سبک خود و با استفاده از موقعیت آشنایی با منطقه، مدت ۲۵ روز در مقابل ارتش عراق مقاومت کنند و سرانجام در تاریخ ۴ آبان ۱۳۵۹ آخرین مدافعان شهر نیز به خاطر فشار زیاد ارتش یعنی عراق و کمبود سلاح و تجهیزات مجبور به عقب نشینی از شهر گردیدند. خرمشهر پس از ۵۷۸ روز (۱۹ ماه) اشغال توسط ارتش یعنی عراق، در تاریخ ۳ خرداد ۱۳۶۱ با حمله نیروهای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروی مقاومت بسیج، طی چهار مرحله عملیات نظامی با عنوان عملیات بیت‌المقدس پس از محاصره خرمشهر، آزاد شد. خرمشهر، ۶۷/۵ کیلومتر مربع مساحت و ۱۵۳ هزار نفر جمعیت دارد. فاصله این شهر از اهواز ۱۰۰ کیلومتر و از تهران ۱۱۰۰ کیلومتر است. خرمشهر با وجود ۲۰ سال از پایان جنگ تحمیلی هشت ساله دشمن یعنی علیه ایران هنوز از زخم‌های عمیق این جنگ در رنج است و مردم آن با مشکلات عدیده‌ای در این خصوص دست به گریبان هستند. در خرمشهر، با وجود اینکه پس از پایان جنگ و امنیای قطب‌نامه در روز ۲۷ تیرماه سال ۱۳۶۷، بازسازی خرمشهر و دیگر شهرهایی که بر اثر جنگ آسیب دیده بودند آغاز شد ولی خرمشهر که به علت قرار گرفتن در کانون اصلی حملات دشمن بیشترین خسارت‌ها را متحمل شد هنوز به صورت مطلوبی مورد بازسازی قرار نگرفته و آثار جنگ در جای جای این شهر قابل مشاهده است.

مراکز دینی خرمشهر
محوطه‌های تاریخی منطقه‌ای تونل به بندرسرق که مرکز صادرات شیشه و مصنوعات سفالی و دستی است، اشاره کرد. شهرک ولی عصر، ساختمان هلال احمر، مسجد ولی عصر، کاخ قلیله و مسجد جامع خرمشهر از دیگر آثار دیدنی شهرستان خرم شهر به شمار می‌آیند.



خضری دشت بیاض



ریشه لغوی خضری به دو معنی می‌باشد. یک معنی عام آن اسم حضرت خضر بوده است که روایت است آن حضرت از این منطقه گذشته و در بئر مردانشاه که هم اکنون به صورت زیارتگاه درآمده است آثار آن مشهود است و اما معنی لغوی آن خضری به معنی سرسبز و خوش آب و هوا می‌باشد. شهر خضری دشت بیاض از توابع شهرستان قائنات است و در شمال استان خراسان جنوبی واقع شده است. شهر خضری به دلیل سرسبز بودن بهترین نقطه بیلاقی و گردشگری استان محسوب و به لحاظ سابقه تاریخی و آثار تاریخی با ارزش و پتانسیل‌های موجود محل جذابی برای مسافران، زائرین و گردشگران می‌باشد. اما چون شهر در محل گسل فعال و معروف دشت بیاض واقع شده است هر از چندگاهی دچار قهر زمین شده و همه چیزش را از دست داده است. زمین‌لرزه دشت بیاض و فردوس، دو زمین‌لرزه پیاپی بود که در دو روز منطقه دشت بیاض، کاخک و فردوس را در شهریور ۱۳۴۷ ویران کرد بازسازی این شهر به همت مجتهد فقید، حضرت آیت‌الله میلانی و با یاری مردم منطقه انجام شد.

خضری از سال ۱۳۶۲ به شهر تبدیل شد از این سال تا تأسیس شورا در خضری، مجموعاً سه نفر در این شهر مسئولیت شهرداری را بر عهده داشتند. علی باقری ده سال است که به عنوان شهردار در خضری فعالیت می‌کند. وی از نخستین دوره انتخابات شورای شهر تا کنون با شورا تعامل مثبتی داشته و در هر سه دوره با حمایت شورا توانسته اقدامات مفیدی در دگرگونی چهره شهر به انجام رساند. به‌رغم آنکه خضری شهری کوچک و به ظاهر کم‌اهمیت است، لیکن برخی اقدامات شهرداری در این شهر، فراتر از بسیاری از شهرهای بزرگ است. به عنوان نمونه شهرداری خضری دشت بیاض دارای سامانه الکترونیکی بسیاری خوبی است که از طریق آن می‌توان با

تاریخچه‌ی شهر، اقدامات عمرانی شهرداری، سند توسعه شهر، ویژگی‌های فرهنگی، جاذبه‌های تاریخی، مصوبات شورای شهر و اخبار دسترسی داشت. در پی دو بار برگزاری نمایشگاهی از آثار تاریخی بخش نیملوک و شهر خضری دشت بیاض در قاین، که مورد توجه مردم و مسئولین قرار گرفت (یک مرتبه در سال ۱۳۷۷ به مناسبت دهه فجر و دیگری در سال ۱۳۸۰) با مناکراتی که با مسئولین ذریعاً انجام شد مجوز تشکیل موزه در خضری اخذ شد ولی تا کنون به دلیل عدم وجود فضای مناسب این امر محقق نشده است. فعالیت شهرداری در دوره جدید که با حضور شورا در کنار شهردار همراه بوده، فعالیت‌های زیادی توسط شهرداری در زمینه‌های مختلف صورت گرفته که چهره شهر را دگرگون کرده است. به همین دلیل در سال ۸۱ این شهرداری از درجه ۳ به درجه ۵ ارتقاء یافته است. توسعه فضای سبز شهری، تلاش برای بهبود محیط زندگی از طریق احداث شش بوستان، احداث سالن ورزشی، استراحتگاه زائر در حاشیه شهر و احداث سالن نمایش از جمله این تلاشها است. در سند توسعه شهر خضری که در سایت شهرداری منتشر شده، اهداف اصلی در توسعه شهر به شرح زیر آمده است: توسعه کشاورزی در حوزه نفوذ شهرهای کوچک؛ افزایش فرصت‌های اشتغال در این شهرها؛ جهت‌گیری بازار شهرهای کوچک در توسعه اقتصادی - اجتماعی ناحیه؛ تعیین حوزه نفوذ بازار شهرهای کوچک بر پایه صرفه جویی‌هایی مقیاس در بازار با توجه به مفهوم آستانه در نظریه مکان مرکزی؛ تغییر اقتصاد روستائیان حوزه نفوذ شهرهای کوچک از کشت معیشتی و سنتی به کشت و تولید برای فروش در بازار. همچنین اقدامات الویت‌دار و پروژه‌های مهم شهر به ترتیب زیر اعلام شده است: پروژه مطالعه بافت فرسوده به مساحت ۱۰ هکتار؛ پروژه مطالعات دفن و بازیافت بهداشتی زباله؛ پروژه مطالعه انتقال مشاغل مزاحم؛ پروژه مطالعه تهیه شناسنامه شهری.



دهلران، مرکز شهرستانی است با همین نام در استان ایلام. در دوران جنگ تحمیلی این شهر به دلیل نزدیکی با کشور عراق، متحمل خسارات بسیاری شد که بازسازی آنها، از اصلی‌ترین ضرورت‌ها و محورهای شهرداری محسوب می‌شود.

شهرداری دهلران در سی سال گذشته با مشکلات فراوانی از جمله نداشتن نیروهای کافی و متخصص و کمبود وسایط نقلیه و امکانات خودرویی و از طرفی حجم فعالیت‌های خدماتی و رفاهی و زیربنایی که جزء وظایف شهرداری بوده روبرو بوده و خدماتی از قبیل امور مشترکین آب و برق و امور آرد و نان شهرستان و همچنین آب‌رسانی به روستاهای حوالی شهر بر عهده داشته است و با حداقل امکاناتی که در اختیار داشته توانسته نیازمندیهای شهروندان را برطرف نماید. شهر دهلران در آن زمان دارای یک خیابان اصلی که حداقل میدان بسیج و میدان انقلاب فعلی بوده است که اعتبارات عمرانی در آن زمان بسیار محدود بوده است و همچنین صرفاً یک بوستان تفریحی در شهر وجود داشت. شهرداری دهلران در زمان جنگ با حداقل نیروها و امکاناتی که بصورت ۱۵ روز کار و ۱۵ روز استراحت و نوبتی داشته همگام با دیگر نیروهای فعال در منطقه اقدام به کمک‌رسانی به رزمندها نمود و حتی چندین نفر از نیروهای فعال شهرداری به شهادت رسیدند. در زمینه حمل و نقل در زمان گذشته هیچگونه وسایل نقلیه عمومی در سطح شهر وجود نداشته و هیچگونه مؤسسه مسافربری فعال نبود. شهرداری دهلران در سالهای قبل خدمات مربوطه به امور آب و برق مشترکین را به ادارات آب و فاضلاب و برق واگذار نموده است. پس از پایان جنگ، همه‌ی مدیران و شهروندان دهلرانی، عزم جدی برای بازسازی دیار خود داشتند از این رو، شهر از نظر بصری و تأسیساتی دگرگونی شگرفی با گذشته پیدا کرده

است. نکته مهم پیشرفت این شهر در مقایسه با سالهای پیش از جنگ است. به‌رغم آسیب فراوانی که دهلران در سالهای دفاع مقدس دیده امروز این شهر از حیث جمعیت و آبادانی با گذشته‌اش قابل مقایسه نیست. شهرداری دهلران دارای ۷ بوستان بزرگ تفریحی با وسایل شهرسازی در شهر دایر کرده تا رنج آن روزها کمتر در خاطر اهالی تداعی شود. در حال حاضر شهر دهلران دارای ۶ میدان و خیابانهای متعدد بزرگ و کوچک می‌باشد. همچنین ایجاد تأسیسات زیربنایی به منظور سرعت بخشیدن به اقدامات عمرانی در شهر از دیگر اقدامات شهرداری است. شهرداری دهلران دارای کارخانه سنگ شکن و آسفالت ۸۰ تنی و تأسیسات مربوطه است. که همه اینها در سالهای اخیر احداث و به بهره‌برداری رسیده است. تأمین و تقویت نیروهای متخصص اداری و کارشناسی برای پیشبرد اهداف شهرداری و تکمیل کادر انسانی از جمله دغدغه‌های اصلی مدیران شهری است که خوشبختانه در چند سال اخیر به آن توجه ویژه‌ای شده است. هم‌اکنون شهرداری دهلران در سایه انطاف الهی و دولت عدالت محور دارای پروژه‌های بزرگی است که همگی آنها از محل اعتبارات عمرانی و استانی اجرا می‌شود. در حال حاضر شهرداری دهلران با یکصد و هشتاد نفر پرسنل و اخذ درجه ۷ عزم جدی برای آبادانی بیش از پیش این سرزمین و خدمت به مردمان دلیر دهلران دارد. اما دهلران با مشکلاتی نیز روبه‌روست. از جمله فعالیت شرکت‌های نفتی و بی‌توجهی در آنها که موجب آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود. چنان‌که چندی پیش آلودگی شدید ناشی از سیاب خروجی شرکت‌های نفتی فعال در منطقه نفت خیز «چشمه خوش» شهرستان دهلران وابسته به شرکت نفت منطقه مناطق مرکزی ایران، محیط زیست منطقه را با خطری جدی روبه‌رو کرد.

دهلران گامهای نخست در توسعه





شهری به رنگ خاک

لار نام شهریست در جنوب استان فارس که در فاصله ۵۷ فرسنگی جنوب شرقی شهر شیراز قرار دارد. این شهر در حد قاصیل شهرستانهای داراب، جهرم، فیروزآباد و استان بوشهر و استان هرمزگان واقع شد. منطقه لارستان اکنده از زنجیره کوههای موازی است که به موازات ساحل خلیج فارس کشیده و اقلیم گرم و سوزانی را به وجود آورده است. ایما در این نواحی کم و شور هستند و رودخانه «لارستان» که در طول خود به نامهای رودخانه «شور گله دار» و «شور هنگ» و غیره نامیده می شود، در امتداد جنوب غربی لار جریان دارد.

آگاهی ما از تاریخ لارستان بیش از اسلام بسیار اندک است. بر اساس آنچه در اسطوره ها و افسانه های قدیم ایران زمین آورده اند، گرگین میلاد از پهلوانان باستان، بنیانگذار شهری بود که با نام او به (لار) شهرت یافت. چنانچه مطابقت تاریخی گرگین میلاد با مهرداد اشکانی پذیرفته شود، می توان اظهار کرد که شهر لار قریب دو هزار سال پیش بنا شده است. کهن ترین بنای تاریخی در لارستان، مربوط به دوران اشکانیان بیش از دو هزار سال قبل آتشکده کاریان است، که یکی از سه آتشکده بزرگ ایرانی در دوران قبل از اسلام است و نام آن را به زمان فرس قدیم، «آذر قوتنغ» گفته اند. بنای این آتشکده اکنون به صورت تلی از خاک به نام (تپه تشی) در نزدیکی روستای کاریان، از نواحی بخش جویم به چشم می خورد. در دورانی نه چندان دور، لارستان شامل منطقه وسیعی از شهرها و مناطق جنوبی مانند بندر گمبرون (بندر عباس)، بندر لنگه، بستک، لامرد، مهر، عسلویه، شهرستان کنگان و گزتلان می شد.

۱۱. احداث و بهره برداری از مجتمع بزرگ فرهنگی - ورزشی و آموزشی عطایی به مساحت ۲۵ هزار متر مربع شامل زمین چمن فوتبال، بیست اسکیت، سالن ورزشی سرپوشیده چند منظوره، استخر سرپوشیده، سونا، جکوزی، حوضچه آب سرد و ... که بقیه بخش ها و طرح های آن در حال اجرا و آماده سازی است.

۲. تأسیس سازمان حمل و نقل همگانی لار و حومه در سال ۱۳۸۲ با هدف تسهیل حمل و نقل درون شهری. این سازمان در حال حاضر ۱۶۵ دستگاه تاکسی شهری و ۱۷ اتوبوس تلفنی و ۹ دستگاه اتوبوس دارد.

۳. عضویت روابط عمومی شهرداری لار در انجمن بین المللی روابط عمومی ایران

آگاهی ما از تاریخ لارستان بیش از اسلام بسیار اندک است. بر اساس آنچه در اسطوره ها و افسانه های قدیم ایران زمین آورده اند، گرگین میلاد از پهلوانان باستان، بنیانگذار شهری بود که با نام او به (لار) شهرت یافت. چنانچه مطابقت تاریخی گرگین میلاد با مهرداد اشکانی پذیرفته شود، می توان اظهار کرد که شهر لار قریب دو هزار سال پیش بنا شده است. کهن ترین بنای تاریخی در لارستان، مربوط به دوران اشکانیان بیش از دو هزار سال قبل آتشکده کاریان است، که یکی از سه آتشکده بزرگ ایرانی در دوران قبل از اسلام است و نام آن را به زمان فرس قدیم، «آذر قوتنغ» گفته اند. بنای این آتشکده اکنون به صورت تلی از خاک به نام (تپه تشی) در نزدیکی روستای کاریان، از نواحی بخش جویم به چشم می خورد. در دورانی نه چندان دور، لارستان شامل منطقه وسیعی از شهرها و مناطق جنوبی مانند بندر گمبرون (بندر عباس)، بندر لنگه، بستک، لامرد، مهر، عسلویه، شهرستان کنگان و گزتلان می شد.

مردم لار در مقاطع مختلفی از تاریخ ایران، نقش آفرینی کرده اند از جمله، در استانه انقلاب مشروطیت، با رهبری

در سال ۷۹.۷۷ هکتار بود که در سال ۱۳۸۷ به ۱۵۰ هکتار افزایش یافته است. بدین ترتیب مساحت فضای سبز در شهر لار، ۲۰/۷۲ متر مربع است. همچنین در زمینه نظافت شهری، هم‌اکنون نیروهای دخیل در این امر، ۶۵ نفر هستند که در سال ۱۳۵۷، ۸ نفر بودند. در سال ۱۳۵۷، جمع‌آوری زباله شهری با گاری و تراکتور صورت می‌گرفت که در سال ۱۳۸۷ به وسیله ماشین‌های سربوشیده، خاور بازوغلطان و کمپرسی صورت می‌گیرد. شهرداری لار در انجام فعالیت‌های فرهنگی نیز اهتمام ورزیده است که از جمله می‌توان به برگزاری سمینارها و همایش‌های متعدد مانند همایش بین‌المللی زبان‌شناسی و مردم‌شناسی، شهر عشق، شب‌های تاتار، سوگواره عاشورا و اجرای طرح شهرداران مدارس اشاره کرد.

۴. راه‌اندازی باشگاه فرهنگی - ورزشی شهرداری لار با تیم‌های فوتبال، فوتسال، هندبال، کاراته، شمشیر، بسکتبال، و ... و کسب مقام نایب‌قهرمانی هندبال جوانان کشور و حضور دو تن از کاراته‌کاران شهرداری در تیم اعزامی به مسابقات جهانی هلند.

شراهانازی سامانه شهرداری لار و تلفن ۱۳۷ و پیام کوتاه در سه دهه پس از انقلاب ۲۴ پل، ۱۸۹ خیابان و بلوار، ۱۱ میدان و ۱۱ بوستان در شهر لار احداث و ۱/۴۰۰/۰۰۰ متر مربع از معابر این شهر آسفالت شده است. هم‌اکنون احداث میدان بار مرکزی، فرهنگسرای مرتضوی، و رصدخانه لارستان از جمله مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی در دست اجرا در شهر لار است. مساحت فضای سبز در شهر لار در سال ۲۵.۷۱ هکتار، و

شهر چای و ابریشم

نیز شهری آباد بوده است. لاهیجان از نظر فرهنگی یکی از شهرهای مهم استان گیلان بوده و حدود ۹۰ درصد مردم این شهر باسواد می‌باشند. لاهیجان زادگاه شخصیت‌های معروفی چون یوحنا (صاحب انجیل یوحنا)، کوشیار (استاد ریاضی ابوعلی سینا)، مهیار (از شاعران و دانشمندان قرن چهارم)، حکیم ملا عبدالرزاق فیاض لاهیجی، شریف لاهیجی، علاقه ذوفنون حزین لاهیجی، ملار دیلمی، دکتر محمدرضا حکیم زاده (بنیانگذار آسایشگاه‌های معلولین رشت-اصفهان و کهریزک تهران) و زادگاه دهها و صدها ادیب، فقیه و دانشمند دیگری است که بسیاری از آنها نقش بسزایی در تعالی فرهنگی و علمی کشور داشتند. این شهر دارای شش مرکز مهم دانشگاهی

پیشینه تاریخی لاهیجان

لاهیجان، شهر چای و ابریشم، با تاریخی کهن در شرق استان گیلان واقع شده است. لاهیجان از معروفترین شهرهای شمال کشور در قرنهای گذشته بوده است. شهر لاهیجان با وسعت یکهزار و ۱۳ هکتار در حال حاضر دارای ۷۳ هزار نفر جمعیت می‌باشد. بر طبق روایتی قدیمی این شهر به وسعت لاهیج بن سام بن نوح ساخته شده است. لاهیجان با توجه به اینکه در دوران ساسانیان و پیش از آن مهمترین مرکز تولید و تجارت ابریشم منطقه بوده، به نام شهر ابریشم نیز شناخته می‌شود. این شهر سالها مرکز گیلان «بیه بیش» و به گواهِ تمام مورخان از شهرهای باستانی ایران بوده و در دوره ساسانیان



۶۸

شامل دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام نور، دانشکده فنی و حرفه ای، دانشکده پرستاری، دانشگاه غیر انتفاعی دیلمان و موسسه غیر انتفاعی اندیشمند می باشد که نزدیک به ۱۵ هزار نفر در این مراکز مشغول به تحصیل هستند.

هتل ها و مراکز اقامتی و جاذبه های تاریخی - طبیعی

مراکز اقامتی لاهیجان شامل یک هتل، یک مهمانسرا و چند مسافر خانه و مجتمع اقامتی و پذیرایی می باشند. جاذبه های تاریخی بسیاری در لاهیجان به چشم می خورد که از آن جمله می توان به پل خشکی، حمام گلشن، آرامگاه کاشف السلطنه و موزه تاریخ چای ایران، بقعه شیخ زاهد گیلانی، مسجد جامع، بقعه میر شمس الدین، مقابر چهار اولیا (چهار پادشاهان)، مسجد اکبری، اشاره کرد. لاهیجان همچنین دارای چشم اندازها، مناظر دیدنی و تفریحی بسیاری می باشد که از آن جمله می توان به جاذبه هایی همچون استخر، شیطان کوه، بام سبز، آبشار، باغ ملی، تالاب بین المللی امیر کلاویه و... اشاره کرد. همچنین تله کابین لاهیجان به طول یک هزار و ۵۵۰ متر رخداد بزرگی است که بر جاذبه های تفریحی غروب شهرهای گیلان اضافه نموده و با جذب گردشگران داخلی و خارجی لاهیجان را بعنوان یکی از شهرهای زیبا در تمام دنیا مطرح نموده است.

شیطان کوه

این کوه سر سبز که در امتداد سلسله جبال البرز واقع شده و با ارتفاعی نزدیک به ۶۰۰ متر از درختان و شمشادهای کوتاه و سبز پوشیده شده و در ناحیه شرقی شهر لاهیجان قرار دارد. این کوه به علت واقع شدن در داخل مجموعه شهری باعث به وجود آمدن چشم اندازهای زیبایی شده و گردشگران زیادی را به سوی خود جلب می کند.

آبشار شیطان کوه

این آبشار زیبا که از بدنه شیطان کوه به پای کوه سرازیر می شود به وسیله پمپاژ آب از استخر تغذیه شده و حوضچه هایی برای تخلیه و حرکت آب در پایین آن احداث شده است. در کنار این آبشار یک راه پلکانی تا قله کوه وجود دارد که گردشگران یا یکت سر گذاشتن بیش از ۷۵۰ پله که از کنار آبشار و پای کوه آغاز شده و از داخل درختان سر سبز می گذرد به قله کوه و بام سبز می رسند. این آبشار پس از انقلاب توسط شهرداری لاهیجان احداث شده است.

استخر لاهیجان

در پای شیطان کوه استخری بزرگ به وسعت ۱۷ هکتار قرار دارد که گفته می شود به دستور شاه عباس احداث شده است.

استخر دارای جزیره ای زیبا می باشد که توسط یک پل به حاشیه جنوبی آن متصل شده است طول حاشیه این استخر نزدیک به دو کیلومتر بوده که در کنار بلواری زیبا قرار دارد و از مراکز دیدنی و تفریحی مهم لاهیجان می باشد.

بام سبز

در سالهای اخیر با طراحی شهرداری لاهیجان، فضایی در بالای شیطان کوه ایجاد شده که به علت مشرف بودن به شهر به نام بام سبز شناخته می شود. این محوطه سبز و زیبا به وسیله گذرگاهی از ورودی کوه و میان درختان به آبشار شیطان کوه متصل می شود. مجموعه بام سبز به علت جذابیت و منتهی شدن به مجموعه ارتفاعات مشرف به شهر و باغات جای، تعداد زیادی از دوستداران طبیعت را به خود جذب کرده است. تماشای روزها و شب های لاهیجان از فراز بام سبز، از دیگر جاذبه های این مجموعه تفریحی می باشد.

تله کابین

تله کابین لاهیجان از دیگر جاذبه های تفریحی می باشد که با کوشش شورای اسلامی شهر و شهرداری توسط شرکت خصوصی احراز، در سال ۱۳۸۴ احداث شده است. طول این تله کابین یک هزار و ۵۵۰ متر می باشد که از بام سبز به قله تاج خروس کشیده شده و در هر ساعت یک هزار نفر را جا به جا می نماید.

این تله کابین دارای دو ایستگاه و پنج دکل بوده و ۲۵۰ متر در مرتفع ترین نقطه از سطح دریا ارتفاع دارد. احداث پارک مجهز به رستوران، کافی شاپ و انواع غرفه های آلاچیق و ایجاد فضای مناسب برای گردشگران از دیگر برنامه هایی است که برای احداث در ایستگاههای تله کابین در نظر گرفته شده است.

پارک بعثت (باغ ملی)

این بوستان با وسعتی بیش از یک هزار و ۲۰۰ متر مربع در مرکز شهر لاهیجان قرار دارد.

پارک جنگلی میر صفا

این پارک جنگلی طبیعی در خیابان شقایق (منتهی به دانشگاه آزاد اسلامی) قرار دارد و دارای تعدادی آلاچیق بوده که مورد توجه گردشگران می باشد.

تالاب بین المللی امیر کلاویه

این تالاب به وسعت بیش از هزار و دویست هکتار در ۴۰ کیلومتری شمال شهر لاهیجان و در کنار دریا می خور واقع شده و به دلیل نوع خاص اکوسیستم به نور از هر گونه آلودگی زیست محیطی بوده و دارای جاذبه های تفریحی زیادی می باشد.

سواحل امیر آباد

شمالی ترین نقطه شهرستان لاهیجان، به دریای خزر و سواحل امیر آباد منتهی میشود که از جذابیت های زیادی برخوردار است.

لاهیجان شهرستان نمونه گردشگری ایران

در جریان سفر ریاست محترم جمهوری به استان گیلان، لاهیجان به عنوان شهرستان نمونه گردشگری طبیعی و تاریخی ایران انتخاب شد.



مطلب طرح و شهر این شماره توسط موسسه مطالعات فرهنگ و تمدن ایران رسن تهیه شده است

آموزش الکترونیکی راهبرد نوین آموزش برای کارکنان شهرداری ها

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 رویکرد های موفق آموزش و فراگیری، چون بکارگیری فناوری ها و ابزار های مختلف را مورد بررسی دقیق قرار دهیم. در این مقاله به طور کاملاً اجمالی به مهمترین مسائل و مفاهیم مطرح در بحث آموزش و فناوری های مربوطه با تاکید بر شهر داری ها اشاره می نمایم.

فرآیند ادراک و شناخت:

از آنجایی که عمده ترین هدف سیستم های آموزشی و خصوصاً 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 و با هم مقایسه می نماییم. در یک دیدگاه کلان برای دستیابی به دانش می باید فراگیری صورت پذیرد. فراگیری یک فرآیند درکی و شناختی می باشد. در اینجا 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 سایر 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 ساختار های دانش (Knowledge Structure) در حافظه طولانی مدت.

۶- تبادل اطلاعات با حافظه کوتاه مدت.

۷- بررسی اطلاعات در حافظه کوتاه مدت (افزودن اطلاعات و ساختار های اطلاعاتی جدید).

ما همواره در معرض انبوه اطلاعات قرار داریم. هنگامیکه یا استفاده از فیلتر های ذهن مان این اطلاعات را فیلتر، دسته بندی و سازماندهی نموده و به حافظه اصلی و طولانی مدت خویش انتقال می دهیم، به گونه ای که بعد ها بتوانیم آنها را بازیابی نماییم. اصطلاحات اطلاعات به دانش تبدیل گشته است. بنابر این کسب اطلاعات و بیان اثر آن، ملزوم کسب دانش و در نتیجه فراگیری است. با این دیدگاه، هنگامیکه طی فرآیند ادراکی و شناخت بیان شده، دانش کسب می شود، اصطلاحاً گفته می شود که فراگیری صورت پذیرفته است.

تعریف فراگیری:

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

رویکرد های مختلف آموزش و فراگیری:

سه روش اصلی آموزش و فراگیری به شرح زیر می باشد:

۱- Instructional:

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

۲- Constructivist:

در این روش تأکید بر شخص دانشجو (فراگیرنده) می باشد. هر شخص معلومات و دانش خود را می سازد. در واقع، فراگیرنده

مسئول فراگیری خویش می باشد. استاد (آموزشیار) نقش راهنما و دستیار را در فرآیند آموزش و فراگیری ایفا می نماید. این روش اصطلاحاً استراتژی فکر کننده خلاق (Creative Thinker) نامیده می شود.

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 می شود. فراگیری این روش اصطلاحاً فرآیندی در قالب یک فعالیت اجتماعی (Social Activity) است.

نظریه انگیزش (Engagement Theory) :

اینده اصلی این نظریه این است که بایستی به طریق مناسبی از طریق تعامل با دیگران و انجام کارهای تشویقی، دانشجو انگیزه مناسبی جهت شرکت در فعالیت های فراگیری کسب نماید. در حالیکه اصولاً این انگیزش می تواند بدون بکارگیری فناوری بوجود آید، با این وجود بنا به عقیده ارائه دهندگان این نظریه، استفاده از فناوری می تواند در ایجاد انگیزه قوی تر و سهل الوصول تر مفید واقع گردد.

آموزش از راه دور :

یکی از دستاوردهای مهم فن آوری نوین اطلاعات تاثیر و کاربرد اینترنت در آموزش، آموزش های مجازی و آموزش های راه دور است. تعاریف بسیاری از آموزش از راه دور و شکل های ارتباطی از راه دور وجود دارد، ولی آنچه مسلم است این نوع آموزش ها فرصت های آموزشی برای هر کس در هر کجا و هر زمان مهیا می گردد، در حالی که نظام های عادی آموزشی از این امکان بی بهره هستند.

فواید آموزش از راه دور :

فواید و فرصت هایی که آموزش از راه دور ایجاد می کند، عبارتند از :

- آموزش طیف وسیعی از مخاطبان.
- پراورده کردن نیاز های دانشجویان و دانش آموزانی که امکان حضور در محل را ندارند.
- امکان ارتباط بین دانش آموزان و دانشجویانی که دارای فرهنگ ها، عقاید و تجربیات مختلفی هستند.
- بهره گیری از سرمان و سخنرانانی که در داخل کشور زندگی نمی کنند.

روش های آموزشی و یادگیری از راه دور :

امروزه نظام های نوین زیر جایگزین نظام های سنتی یادگیری و یاد دهنی (یعنی روش های تدریس خصوصی، سخنرانی) شده اند :

■ دروس چند رسانه ای :

این دروس به صورت گسترده و با استفاده از عناصر تصویری، ارتباطی، گرافیکی و اجزای شبیه سازی شده، متحرک سازی و

نیز عناصر ارتباطی برای هدایت و راهنمایی، بازگشت و بحث در خصوص دروس و موضوعات درسی برگزار می گردند.

■ ساز و کارهای ارتباطی پیشرفته :

این ساز و کار هر گونه متون همزمان، ناهمزمان و ارتباطات سسمی و بصری را حمایت می کند. این مورد به دانشجویان امکان تمرین در مباحث آموخته شده را می دهد.

■ آزمون های مکتوب :

به این ترتیب، سوال و آزمون ها از طریق ارتباطات شبکه ای توزیع، تصحیح و عودت می گردند. این اسخانات از طریق ویدئو کنفرانس پشتیبانی و اجرا می شود.

■ سمینار های مجازی :

بدین وسیله گروه های مختلفی دانش آموزان در محیط های مختلف جغرافیایی را به هم مرتبط می سازد.

■ آزمایشگاه های مجازی مشارکتی :

این آزمایشگاهها از فعالیت های گروهی حمایت می کنند. مانند کارگاههای مهندسی نرم افزاری.

■ عوامل دانشگاهی هوشمند :

عوامل دانشگاهی هوشمند که به اطلاع رسانی، پشتیبانی و راهنمایی دانش آموزان و دانشجویان می پردازند.

ابزار های آموزشی از راه دور :

آموزش از راه دور از ابزارها و وسایل مختلفی بهره می گیرد. این ابزار ها در ۴ دوره اصلی قرار می گیرند :

الف - ابزار های صوتی :

شامل ابزار های صوتی آموزشی دو طرفه مانند تلفن های تاملی، ویدئو کنفرانس، رادیو موج کوتاه و نیز ابزار های یک سویه از قبیل نوار صوتی و رادیو.

ب - ابزار های تصویری :

شامل اسلاید، فیلم، نوارهای ویدئویی و کنفرانس های ویدئویی.

ب - داده :

رایانه ها اطلاعات را بصورت الکترونی ارسال و دریافت می دارند. به این دلیل واژه داده ها برای شرح و توصیف طیف وسیعی از ابزارهای آموزشی به کار می رود. کاربرد های 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 - سیستم الکترونیکی، دور نگار، کنفرانس های رایانه ای همزمان و شبکه جهانی وب .

ت - چاپ :

عناصر اصلی در برنامه های آموزش از راه دور به ویژه در سیستم مبادله و تحویل اطلاعات ابزار های چاپی به شمار می آیند .

عوامل اصلی در فرایند آموزش از راه دور :

در فرایند آموزش های از راه دور ، عوامل زیر مشارکت دارند :

■ دانش آموزان و دانشجویان :

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

■ مربیان و اساتید :

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

■ تسهیل کنندگان ارتباطی :

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

■ کارکنان پشتیبانی :

یکی از رکن مهم پیشرفت هر برنامه آموزش از راه دور ، توسط این گروه تکوین می یابد . کارکنان پشتیبانی عملیاتی مانند ثبت نام دانش آموزان ، کپی منابع و توزیع آنها ، سفارش کتب درسی ، امنیت و حق مولف و گزارش ها را به عهده دارند .

■ مدیریت :

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

دانشگاههای مجازی :

دانشگاههای مجازی یکی از اشکال آموزش های از راه دور هستند و اخیرا در کشور های مختلف دنیا نقش بسزایی را در امر آموزش جوانان به عهده دارند . دانشگاههای مجازی مفهوم کلاس های سنتی درس را تغییر داده اند ، گرچه بسیاری از فعالیت هایی که در کلاس مجازی صورت می گیرند ، مشابه انهایی هستند که در برنامه ها و کلاس های درس سنتی انجام می شوند ، اما ماهیت و قضایی که این فعالیت ها در آن انجام می شوند ، متفاوتند . در کلاس های مجازی دانشجویان در دوره هایی به صورت کنفرانس های رایانه ای شرکت می کنند . این دوره ها از طریق اینترنت و شبکه های وب جهانی ارائه می شوند و از نرم افزار هایی استفاده می کنند که امکان برقراری ارتباط را برای دانشجویان فراهم می سازند . ورود به دوره ها از طریق رایانه شخصی در خانه یا در محیط کاری صورت می پذیرد .

تاریخچه آموزش های مجازی :

تحقیقات در زمینه ITC در اواخر سال های ۱۹۵۰ و اوایل ۱۹۶۰ آغاز شد . پیشگامان هوش مصنوعی کامپیوتر را ابزاری با توانایی تفکر همانند انسان بر می شمردند . تلاش در جهت تحقق این هدف باعث به وجود آمدن کامپیوتر هایی سریعتر و

قدرتمند تر شد ، کامپیوتر هایی که انتظار می رفت دیر یا زود ، بتوانند مانند انسان فکر کنند . از جمله کارهایی که انسان به کمک قوه تفکر خود انجام می دهد آموزش و فراگیری است . در اینجا مختصرا سیر تکاملی سیستم های هوشمند آموزش و فراگیری الکترونیکی (Student Model) را مورد بررسی قرار خواهیم داد .

۱ - سیستم های تولید کننده آموزش به کمک کامپیوتر (Domain Model) :

در سال ۱۹۶۰ محققین سیستم های آموزش با کمک کامپیوتر سیستمی را ایجاد نمودند که خود حالت تولید کنندگی داشت . بدین نحو که به کمک یکسری برنامه و روش ، مجموعه ای از مسائل را جهت ارتقاء کارایی فراگیرنده و کسب مهارت های جدید ، تولید می کردند . این مسائل بطور عمده شامل یکسری مسائل ریاضی و نیز یاد آوری لغات بود . روش عملکرد این سیستم ها ، به این صورت بود که یکسری کارت خاص (Flashcard) خود کار ایجاد می شد . این کارت ها در قالب یکسری مساله در اختیار فراگیرنده قرار می گرفت و سپس سیستم پاسخ فراگیرنده را دریافت کرده و نگهداری می نمود . در نهایت نتایج ارزیابی فعالیت فراگیرنده در ارتباط با مسائل مطرح شده ، در قالب جدولی ارائه می گردید .

۲ - تمرین های غیر وقتی

(Adaptive Drill & Practice) :

در اواخر دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ بسیاری از محققین به رویکرد پرسیدن سوال از فراگیرنده و ارزیابی پاسخ های ارائه شده و جدول بندی نتایج ارزیابی پرداختند و بدین طریق فراگیرنده را به عنوان فاکتوری در سیستم های آموزشی مورد بررسی قرار می دادند . لذا شماری از محققین به طراحی سیستم هایی پرداختند که بر اساس دسته بندی و ارزیابی کل پاسخ های داده شده توسط فراگیرنده ، شاخص هایی را به عنوان نحوه و میزان پیشرفت فراگیرنده ارائه می کردند .

از آنجا که تنها ارائه اطلاعات در قالب الگوهای از پیش تعیین شده برای تمام فراگیرنده ها کافی نبود ، در این نوع از سیستم های آموزش الکترونیکی ، طراحان سیستم نحوه رویارویی فراگیرنده با یک سری مسایل و حالات را پیش بینی می نمودند . این سیستم ها تنها به مدل سازی رفتاری فراگیرنده می پرداختند و هیچ تلاشی در زمینه مدل کردن مراحل فراگیری و دانش انجام نمی دادند . کسانی که از سیستم ها استفاده می کردند ، با کمک ابزار های افزایش دهنده مهارت و یاد آوری کننده ، پیشرفت بسزایی در فراگیری داشتند .

۳ - بحران در روانشناسی 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 می دانست ، امید بسیاری به پیشرفت سریع هوش

مصنوعی وجود داشت اگر چه به زودی مشخص شد که حل مسائل AI بسیار پیچیده تر از ساخت کامپیوتر های سریع است با این حال محققین AI در سال های ۸۰ - ۱۹۶۰ با وجود اینکه از هدف کامپیوتر های متفکر ده سال دور افتادند ، همچنان خوش بین باقی ماندند . در این زمان روانشناسی آموزش در مورد فرضیات رفتاری به بررسی هایی پرداختند و تئوری Pienger در زمینه فراگیری مطرح شد . در این دوره ایده پردازش نمادی اطلاعات مطرح شد که این ایده علاقمندان هوش مصنوعی در زمینه های زبان شناسی و پردازش زبان های 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 روش های پردازشی ، ادراک انسان به عنوان یک جمیع سیاه ، مورد پردازش قرار گرفت .

۴- هوش مصنوعی و سیستم های آموزشی هوشمند : در سال ۱۹۸۲ برای اولین بار اصطلاح سیستم های آموزشی هوشمند برای توصیف سیستم های استنتاجی و تعازی آنها از سیستم های قبلی آموزش به کمک کامپیوتر به کار رفت . سیستم های هوشمند آموزش الکترونیکی را به صورت زیر می توان 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 سیستم ها نمایش دهند . در این زمان اصطلاح Student Model برای توصیف نمایش انتزاعی فراگیرنده به وسیله سیستم های کامپیوتری به کار گرفته شد . انواع سیستم های آموزش الکترونیکی هوشمند :

سیستم های آموزشی هوشمند دو فرض اصلی را در ارتباط با مبحث یاد گیری در نظر می گیرد . این دو فرض عبارتند از :

۱- آموزش بوسیله کامپیوتر از این لحاظ که در آن محتوا و شیوه ارائه می تواند با توجه به نیاز های هر شخص سازگار شود ، نسبت به آموزش سنتی برتری دارد .

۲- دانشجو یا فراگیرنده در موقعیت هایی که به محیط بکارگیری دانش شان نزدیکتر باشد ، بهتر یاد می گیرند . به عبارت دیگر در فراگیری همراه با عمل ، یاد گیری از اشتباهات و یاد گیری از اشتباهات و یاد گیری از اشتباهات و یاد گیری به روش کاملا شخصی نتیجه بهتری ارائه می دهد .

۱) CB – ITS (Case-Based Intelligent) : Tutoring System

یکی از مهمترین اقسام سیستم های آموزش الکترونیکی هوشمند می باشد که جهت آموزش در محیط های پیچیده و

پویا ارائه می گردد . این سیستم یکسری تجارب را از طریق ارائه نمونه ها و مثال هایی ارائه می نماید .

۲) Bayesian Network Based ITS :

یکی دیگر از انواع مهم سیستم های هوشمند آموزش الکترونیکی ، سیستم های مبتنی بر شبکه های Bayesian می باشند . یک شبکه Bayesian ساختار محتویات را با یرو قابل شخص فراگیرنده و نیز شیوه فراگیری در هم آمیخته و ارائه کننده یکسری رویکر آموزشی می باشد .

اجزای دانشگاه مجازی :

اجزای دانشگاه مجازی عبارتند از :

■ Information Booth : به دانشجویان در فهم دانشگاه مجازی ، خدمات آن ، سرفصل های دروس و مدارج تحصیلی کمک می کند .

■ Teaching Unit : دفاتر و واحد های آموزشی که واحد های درسی ، سمینار ها ، آزمایشگاهها ، پایان نامه ها و برنامه امتحانات را ارائه می دهند .

■ Student Office : مسئول خدمات اجرایی و اداری مانند ثبت نام دروس ، سمینار ها ، امتحانات و کارگاهها است .

■ Library : امکان دسترسی به فهرست های اطلاعاتی و کتابخانه ای را فراهم می کند .

■ Cafeteria : ارتباطات و اجتماعات دانشجویی را برای دانشجویان دور از دسترس و نیز گفت و گو و بحث را برای آن ها فراهم می آورد .

■ Black Bord : دانشجویان را در جریان اخبار قرار می دهد .

■ Research Center : این مرکز به دانشجویان درباره فعالیت های تحقیقاتی و انتشارات اطلاع می دهد و نیز امکان ارتباط بین دانشجویان و محققان را فراهم می سازد .

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

مشکلات آموزش از راه دور :

علی رغم این که آموزش های مجازی و از راه دور محاسن فراوانی دارند اما نظام های آموزشی را دچار مشکلاتی نیز می نماید . برخی از این مشکلات عبارتند از :

- نیاز مخاطبان به سواد رایانه ای .
- لزوم وجود استاندارد های خاصی برای ارزیابی و برنامه های آموزشی .
- مساله صدور و اعتبار گواهی نامه ها .
- متواری کردن آموزشگران .
- آموزش به زبان غیر بومی .
- مسائل مربوط به حق مولف منابع اطلاعاتی .
- نیاز به استفاده از ابزار ها و تجهیزات خاص .
- امنیت شبکه .

مهمترین قابلیت های یک سیستم مدیریت فراگیری الکترونیکی:

- هدایتگر فراگیرنده در مسیر فراگیری و آموزش.
- مدیریت آموزشیار.
- مدیریت استفاده از منابع سخت افزاری و شبکه ای.
- 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 بیکر بندی.

خلاصه این قابلیت ها در جدول ۱ ارائه گردیده است:

- مدیریت کلاس و مدیریت فراگیرنده.
- گزارش گیری (گزارش کارایی و پیشرفت).
- یکپارچگی با سیستم های موجود (مانند ERP و ...) و نیز به اشتراک گذاری اطلاعات با این سیستم ها.
- مکانیزم های تعامل و همکاری.
- سهولت شخصی سازی (myLMS).
- قابلیت زمانبندی وقایع.
- به روز رسانی پروفیل فراگیرنده.
- قابلیت ارزیابی و سنجش.
- مدیریت برنامه درسی.
- مدیریت مهارت های فراگیرنده.

جدول شماره یک

ردیف	عنوان	شرح مختصر
۱	ثبت نام دانشجو	جهت 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 مزایای و چیدن 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 بصورت الکترونیکی تولید و ارائه نماید.
۴	ارائه دروس	قالب دیجیتالی بوجود 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 یاد گیری بصورت همزمان بپردازند.
۶	کتابخانه مجازی	سیستم قابل است جهت پر بار نمودن فرآیند آموزش منابع علمی را بصورت 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 کلیه سرویسها و خدمات ارائه شده توسط این سیستم مدیریت می شود.
۸	دارا بودن سیستم مدیریت محتویات یاد گیری (LCMS)	سیستمی که دانشگاه مجازی را قادر می سازد با بهره گیری از یک سری مولفه 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 قالب های چند رسانه ای متلف و 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 راهکار های 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 پژوهشی الکترونیکی	ابزاری در اختیار محققین و پژوهشگران جهت تحقیق
۱۵	مکانیزم های Collaboration	مکانیزم هایی برای تعامل دو سویه در امر یاد گیری الکترونیکی
۱۶	سیمینار مجازی	محیطی مجازی که در آن با استفاده از ابزار های چند رسانه ای یک سیمینار ارائه می گردد.
۱۷	سیستم پرتال اطلاع رسانی دانشگاه مجازی	یک سیستم یکپارچه ارائه دهنده کلیه خدمات آموزشی در قالب یک واسط یکسان

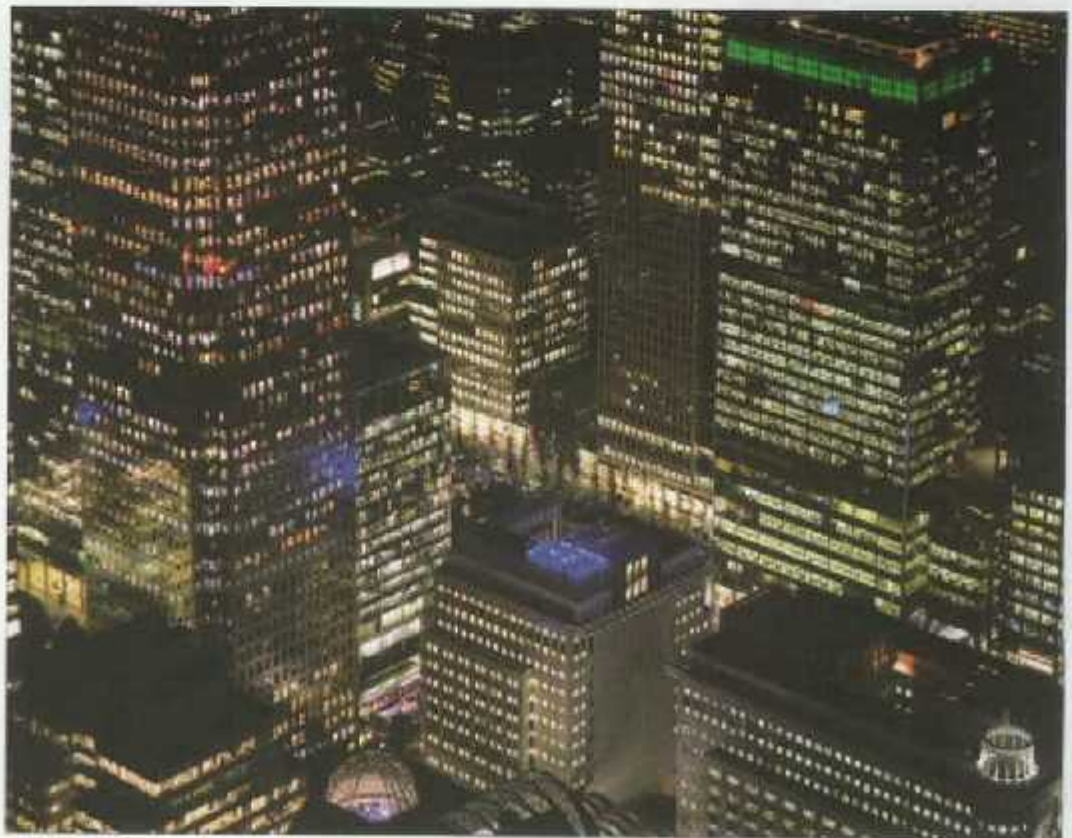
جمع بندی و نتیجه گیری :

همان طور که می دانیم 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 آن افزایش دسترسی احیاء مختلف مردم به آموزش و همچنین توسعه زیر بناهای آموزشی و گسترش شاخه های علمی که باعث ایجاد روش های آموزشی متفاوت گردید ، هزینه های 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 دهه های اخیر بویژه سال های گذشته دانشمندان فنون و روش های آموزشی جدیدی از جمله آموزش مجازی یا Electronic Learning به جامعه بشری عرضه داشته اند . در این نوع از آموزش با استفاده از اینترنت و بطرق مختلف آموزشی مطالب لازم به فراگیر آموزش داده می شود . در این سیستم آموزشی پس از اتمام آموزش می توان با برنامه ریزی قبلی و اطلاع رسانی در زمان مشخصی به روش های مختلف آزمون بعمل آورد .

با توجه به جوان بودن جمعیت کشور و علاقه فراوان آنان برای ادامه تحصیل در مقاطع عالی و عدم امکان پاسخگویی به این نیاز آنها از حلق سستی از مدتی قبل بعضی از دانشگاهها با تاسیس و راه اندازی مراکز آموزشی مجازی اقدام به برطرف نمودن این نیاز جامعه نموده اند . در این راستا دفتر آموزش و

مطالعات کاربردی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور با توجه به شرح وظایف خود که آموزش و ارتقاء سطح علمی مدیران ، کارشناسان و کارمندان شهرداری ها و دهیاری های کشور می باشد ، 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 بررسی های مختلف دانشگاه علم و صنعت انتخاب گردید و بصورت آزمایشی تعدادی از پرسنل شهرداری های کشور پس از طی مراحل لازم شروع به تحصیل در این دانشگاه نمودند . در ادامه این روند اقدامات زیر توسط دفتر آموزش و مطالعات کاربردی بعمل خواهد آمد یا در حال انجام است :

۱- بررسی میدانی و مطالعه وضعیت ارائه دروس توسط دانشگاههای مختلف بویژه دانشکده های مجازی آنها و انتخاب دانشکده آموزش مجازی دانشگاه شیراز بعنوان همکار و امضاء تفاهم نامه همکاری با آن بمنظور آموزش فراگیران شهرداری ها .
۲- به موازات اقدامات فوق تلاش مضاعفی برای راه اندازی مرکز آموزشی مجازی توسط سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور صورت گرفته . از جمله دعوت از کارگروههای تخصصی مختلف از دانشگاههای مختلف کشور و اخذ برنامه های آنان ، انجام مطالعات کارشناسی در مورد محتوای فنی طرح های ارائه شده برای انتخاب به روز ترین ، جامع ترین و بهینه ترین طرح و اجرای طرح مذکور .



منابع و مآخذ :

- ۱- دانشکده شیراز ، دانشگاههای مجازی
- ۲- مجازی ، دانش فضای و تصویر سازی
<http://www.ait.ac.ir>
- ۳- دانشکده تهر ، دانشکده های مجازی
<http://www.ait.ac.ir>
- ۴- سایت های هوشمند آموزش
<http://www.ait.ac.ir>
- ۵- اینترنت
<http://www.ait.ac.ir>
- ۶- <http://www.ait.ac.ir>
- ۷- <http://www.ait.ac.ir>
- ۸- <http://www.ait.ac.ir>

کرمانشاه شتاب، توسعه و آبادانی



آن صورت گرفت. این استان هم اکنون دارای ۱,۲۵۴,۷۸۸ نفر جمعیت و ۲۷ شهر و حدود ۸۳ دهستان می باشد.

بناگاهویکمین سفر استانی دولت

رئیس جمهور در بناگاهویکمین سفر استانی و بیستویکمین سفر از دور دوم این سفرها، برای بار دوم به استان کرمانشاه رفت تا بار دیگر از نزدیک با مردم و مشکلات آنها آشنا و به روند توسعه و آبادانی این استان شتاب بیشتری دهد.

دکتر محمود احمدی نژاد صبح روز چهارشنبه، نهم بهمن ماه سال ۸۷، به همراه جمعی از هیأت دولت، وارد فرودگاه شهید اشرفی اصفهانی کرمانشاه شد و در بند ورود، مورد استقبال نماینده ولی فقیه در استان، استاندار و شماری از مسئولان و مقامات ارشد استانی قرار گرفت. سپس، رئیس جمهور با حضور گسترده و پوشش مردم مواجه شد و در میان اجتماع عظیم مردم، کرمانشاه را دیار عزت، سرافرازی، استقامت و پایداری توصیف کرد و گفت: مردم ایران سه خاطر یابمردی و دفاع از مرزها و ایستادگی در مقابل هجوم دشمنان، مدیون مردم این دیار هستند و همین با تأکید بر اینکه به فضل الهی مردم

«رفتن به شهرها، رفتن به شهرهای کوچک، همه نقاط کشور را زیر پا گذاشتن و هیچ نقطه‌ای از کشور را از منظر خبرگی و کارشناسی دور قرار ندادن، چیزهای یالارزشی است و «امتیاز اول» دولت نهم است.»

«مقام معظم رهبری»

استان کرمانشاه با ۲۴۶۲۱ کیلومتر مربع وسعت، ۱/۵ درصد از خاک میهنمان را به خود اختصاص داده و در میانه ضلع غربی کشور قرار گرفته است. از شمال به استان کردستان، از جنوب به استان لرستان و ایلام، از شرق به استان همدان و از غرب به کشور عراق محدود شده است. این استان، ناحیه‌ای کوهستانی از رشته جبال زاگرس است و قله‌ها و ارتفاعات بسیاری از این رشته کوه دو آن بر به آسمان کشیده است.

کرمانشاه، استانی تاریخی است که پیشینه سکونت در آن به هزاره‌های قبل از میلاد بازمی‌گردد. این استان در طول دوران جنگ تحمیلی، تبدیل به یکی از جبهه‌های مبارزه شد و به تبع آن خسارات و ویرانی‌های فراوانی را متحمل گشت. به همین جهت بعد از جنگ تحمیلی، اقدامات مؤثری جهت بازسازی

عزیز کرمانشاه و ملت عزیز ایران یا برپایی انقلاب اسلامی
صراط مستقیم الهی را انتخاب کرده‌اند و سی سال است که
در این مسیر حرکت می‌کنند. اظهار داشت: امروز ملت ایران
رفوت‌ترین، عدالت‌خواه‌ترین، انسانی‌ترین و شجاع‌ترین ملت‌ها
است و در حمایت از مردم مظلوم غزه شور و عظمتی در ایران
زمین برپا شد و اگر محدودیت‌ها و موانع سیاسی و جغرافیایی
نبود، ملت ایران این آمادگی را داشت که در کنار مردم غزه از
عزت، از شرف و از کرامت انسانی دفاع کند. رئیس‌جمهور،
کرمانشاه را از پایگاه‌های اصلی تمدن ایران زمین و مهد
شجاعت و غیرتمندی دانست و اظهار داشت: دفاع جانانه مردم
این دیار از کیان و عزت ملت ایران، در تاریخ ایران زمین جاودانه
خواهد ماند. دکتر محمود احمدی‌نژاد وجود جبهه نفاق را اولین
مشکل بشریت دانست و گفت: راه افشای و درین پرده جبهه
نفاق، ایستادگی بر اصول، ارزش‌ها و راه مستقیم الهی است.

وی با بیان اینکه ملت‌ها و اقوام گوناگون، هیچ مشکلی یا
یکدیگر ندارند اما آنچه انحراف و تفرقه ایجاد می‌کند و برای
بشریت خطر محسوب می‌شود، وجود خط نفاق است. افزود:
امروز کسانی که در ذات خود دیکتاتور هستند و برای جان و مال
و کرامت انسان‌ها ارزشی قائل نیستند و عده‌ای که جز خیانت
به ملت‌ها کاری از دستشان ساخته نیست، پرچم آزادی دفاع
از حقوق بشر و کمک به ملت‌ها را بلند کرده‌اند. در حالی که
مردم بی‌گناه در غزه قتل‌عام می‌شوند، مدعیان دفاع از حقوق
بشر در اروپا و آمریکا خودشان را به بازی‌های داخلی سرگرم
کرده‌اند و خیال می‌کنند می‌توانند ملت‌های دنیا را فریب دهند؛
اما برخلاف این تصور، ملت‌ها با پرچمداری ملت بزرگ ایران
بیدار هستند. رئیس‌جمهور در بخش دیگری از سخن خود با
اشاره به جایگاه ویژه خانواده شهدا و ایثارگران در نزد ملت ایران
خاطر نشان کرد: مردم ایران در نسل‌ها و عصرها، خود را مدیون
ایثارگران و خانواده جانبازان و آزادگان می‌دانند. دکتر احمدی‌نژاد
با اشاره به ادعای دولت جدید آمریکا مبنی بر تغییر سیاست‌های
دولت تصریح کرد: اگر این شعار بنیادین، اساسی و اثرگذار باشد
ملت ایران از آن استقبال می‌کند اما اگر کسی بخواهد با روحیه
تجاوزطلبی با ملت ایران صحبت بکند پاسخ ملت ایران همان
است که به آقای بوش و نوکران وی می‌دادند.

دیدار با خانواده شهدا و ایثارگران

رئیس‌جمهور عصر روز چهارشنبه، در جمع خانواده شهدا و
ایثارگران کرمانشاه حاضر شد و با بیان اینکه پدران و مادران
و همه بستگان شهدا از بهترین و مؤمن‌ترین نسل‌های روی
زمین هستند، اظهار داشت: تک‌تک آنها نمونه و برجسته بوده و
امروز در یار کردن راه تجارت، سرفروزی و عزت در برابر بشریت،
نقش آفرینی می‌کنند. رئیس‌جمهور، تجلیل از چند پدر و مادر
شهید را حرکت نمادین برای عرض ارادت ملت ایران به

شهدایان معظم آنان دانست و گفت: از نگاه ما خانواده همه
شهدا نمونه، برجسته و عزیز هستند. دکتر احمدی‌نژاد خاطر
نشان کرد: شهدا و ایثارگران استان کرمانشاه در خط مقدم و
در صف قهرست بلند نام‌آوران انقلاب اسلامی قرار دارند. وی
در ادامه با اشاره به ایام دهه فجر و پیروزی ملت ایران اظهار
داشت: گرچه خواستگاه انقلاب اسلامی سرزمین نورانی ایران
است اما افق و دایره انقلاب اسلامی به مرزهای جغرافیایی
ایران محدود نشده است؛ انقلاب اسلامی سراسر فصل نوینی
در زندگی بشریت امروز است.

رئیس‌جمهور با بیان اینکه پیروزی انقلاب اسلامی مسیر
تاریخ بشریت را تغییر داد، گفت: انقلاب اسلامی نگاه بشریت را
به جهان، زندگی، اخلاق و دین‌مداری عوض کرد و راه انسان‌ها
را از سقوط به دره‌های خودخواهی و ذلت‌پذیری به راه عزت،
عدالت و خدابهرستی تغییر داد. وی اضافه کرد: اگر امروز همه
فاسدهای عالم با ملت ایران مخالفت می‌کنند به خاطر این
است که حرکت مردم ایران و شهدا و ایثارگران، شور عظیمی
در قلوب بشریت امروز به وجود آورده است. رئیس‌جمهور خاطر
نشان کرد: اگرچه ملت ایران روزگاری در لوج مظلومیت و با
دستان خالی در برابر همه جبهه کفر و نفاق و عالم ایستاد و
فشارها را تحمل کرد، اما امروز نام و یاد و راه ملت ایران و شهدا
زمره آزادگان و عدالت‌خواهان عالم است. دکتر احمدی‌نژاد
اضافه کرد: امروز موج بیداری عظیمی در بشریت ایجاد شده و
قدرت‌های استکباری را حتی در خانه خودشان تحت فشار قرار
داده است و در مقابل، نگاه همه جهانیان به ملت ایران نگاهی
بیر از افتخار و دلدادگی است.

هیأت دولت در کرمانشاه

دکتر محمود احمدی‌نژاد صبح روز پنج‌شنبه، در آغاز جلسه
استانی هیأت دولت در کرمانشاه با قدردانی از استقبال مردم
کرمانشاه اظهار داشت: منته صحنه‌های دیروز مردم استان و
بخصوص کرمانشاه، دریای خروشان انسانی را در خیابان‌ها
شکل داده بود و همه آمده بودند تا با فریادهای بلند، نظرات ملت
ایران در موضوعات گوناگون را به گوش جهانیان برسانند.

رئیس‌جمهور استقبال پرشور مردم استان کرمانشاه را غیرقابل
وصف دانست و گفت: مردم با حضور انقلابی خود نشان دادند
که صدها کیلومتر جلوتر از برخی از ما در مسیر آرمان‌های
انقلاب اسلامی در حرکت هستند و افق‌های بلند و الهی را
دنیا می‌کنند. وی، ضمن بیان اینکه در مراسم دیروز عزت و
همت بالای مردم کرمانشاه موج می‌زد، خاطرنشان کرد: حضور
مردم نشان داد در استانه پیروزی انقلاب اسلامی، انقلاب
جدیدی در دل‌ها و اندیشه‌ها ایجاد شده است و بخصوص با
تحولاتی که در جهان در حال وقوع است این حضور مردم
بدون تردید پرمعنا و اثرگذار است. دکتر احمدی‌نژاد افزود: مردم

با حضور خود نشان دادند که ظرفیت بیشتری ارزش‌های الهی را برای بشریت امروز دارا هستند. رئیس‌جمهور، کرمانشاه را دیار سلحشوری، پهلوانی و انقلابی بودن توصیف کرد و گفت: مردم این دیار در اعصار و قرون، بدون ادعا و مانند رودخانه‌های زلال، ولی پرشتاب، در خدمت ارزش‌های دینی و فرهنگی و تمدن سرزمین ایران بودند. وی اضافه کرد: کرمانشاه صدها سال به عنوان دژ مستحکم در برابر انواع تهاجمات ایستاده است و در دوره انقلاب و بخصوص در دوران پرافتخار دفاع مقدس، نقش کم‌نظیر و کم‌بدیلی داشت. سپس دکتر محمود احمدی‌نژاد به همراه اعضای هیأت دولت به بررسی طرح‌های مطرح شده و مشکلات این استان پرداختند.

مشروح مصوبات جلسه استانی هیأت دولت

دومین سفر استانی هیأت دولت به استان کرمانشاه با ۱۸۵ مصوبه برای شتاب بخشیدن به روند توسعه و آبادانی بیش از پیش این استان همراه شد. در این جلسه که به ریاست محمود احمدی‌نژاد و با حضور اعضای هیأت دولت در محل استانداری شهر کرمانشاه به مدت بیش از ۴ ساعت برگزار شد، طرح‌ها و پروژه‌های مهمی برای افزایش سطح رفاه، توسعه، امنیت و آبادانی استان به تصویب رسید که اهم این مصوبات به شرح زیر می‌باشد:

صنعت، معدن و اشتغال:

- اجرای طرح تولیدی بزرگ با سرمایه‌گذاری ۲۵۰۰ میلیارد ریال در سطح استان (موضوع طرح احداث صنعت و معدن).
- احداث کارخانه خودروسازی استان.
- اجرای ۳ طرح فرآوری سلیس، تولید سنگ‌های مصنوعی و اجزای سبک و با هر طرحی که از لحاظ زیست‌محیطی و فنی-اقتصادی مورد تأیید باشد؛ جهت جایگزین قند سفید (مصوبه دور اول) یا مشارکت بخش خصوصی.
- مطالعه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی قصرشیرین و کرمانشاه.

- معافیت ۱۰ ساله مالیاتی واحدهای تولیدی جدید احداث داخل شهرک‌ها و نواحی صنعتی خارج از شعاع ۲۰ کیلومتر مرکز استان.

- صدور مجوز و اعطای کمک مالی بلاعوض جهت ایجاد و تجهیز پایانه صادراتی دام و صنایع تبدیلی فرآورده‌های دامی استان و پایانه صادراتی قصرشیرین با سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی و تعاونی.

- اختصاص مبلغ ۳۳۲ میلیارد ریال برای اجرای طرح تولید کاغذ در کرمانشاه در محل شرکت کاغذ غرب جهت تولید کاغذ یا ظرفیت اسمی ۹۶ هزار تن در سال.

- اختصاص مبلغ ۹۰ میلیارد ریال جهت تملک و ایجاد زیرساخت‌های شهرک‌های صنعتی استان.

- مطالعه امکان‌سنجی و اجرای تصفیه‌خانه شهرک صنعتی اسلام‌آباد غرب و شهرک سرپل ذهاب در سال ۸۷ و ۸۸.
- اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال جهت احداث و تجهیز آزمایشگاه کنترل کیفیت در شهرستان قصرشیرین به منظور کنترل مبادلات تجاری و ارائه خدمات به گمرکات خسروی و پرویزخان.

- تهیه ۸ ورق نقشه زمین‌شناسی کاربردی و اطللس لرزه‌خیزی ۱:۲۵۰۰۰ در کرمانشاه و قصرشیرین تا پایان نیمه اول سال ۱۳۸۹.

- شناسایی شیل‌های استان جهت کاربرد در تهیه آجر و سفال تا نیمه اول سال ۱۳۸۸.

- تهیه نقشه ماهواره‌ای استان از داده‌های سنجنده ASTER در قالب ورقه‌های ۱:۱۰۰۰۰۰ تا پایان سال ۱۳۸۸.

- انجام پروژه فرآوری دولومیت به منظور استحصال منیزیم در مقیاس آزمایشگاهی و نیمه صنعتی تا پایان سال ۱۳۸۸.

- بررسی گردشگری زمین‌شناسی (ژئوتوریسم) در سطح استان تا پایان سال ۱۳۸۸.

- اختصاص اعتبار برای ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز تا ورودی شهرک‌های صنعتی و نواحی صنعتی.

راه و حمل‌ونقل:

- تکمیل و بهره‌برداری راه‌آهن غرب کشور (اراک-کرمانشاه) حداکثر تا پایان سال ۱۳۹۰.

- تسریع در شروع عملیات اجرایی راه‌آهن کرمانشاه-اسلام‌آباد غرب-خسروی با استفاده از سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی به نحوی که پروژه مذکور تا سال ۱۳۹۲ به بهره‌برداری برسد.

- تسریع در اجرای باند دوم کامیاران-کرمانشاه به نحوی که تا پایان سال ۱۳۸۹ به بهره‌برداری برسد.

- مطالعه تکمیل احداث باند دوم کرمانشاه-هرسین در سال ۱۳۸۸.

- اختصاص مبلغ ۸۰ میلیارد ریال جهت بهسازی و روکش آسفالت راه‌های استان.

- بهسازی و آسفالت راه‌های روستایی استان.
- ایجاد ردیف اجرایی و شروع عملیات اجرایی راه

حمیل - کرمانشاه در سال ۱۳۸۸.

- مطالعه و بهسازی راه اصلی قرانچی-روانسر-پاوه-نوسود تا پایان سال ۱۳۹۰.

مسکن و عمران شهری:

- اختصاص مبلغ ۲۵ میلیارد ریال برای توسعه فعالیت‌های شهرسازی‌ها و دهاری‌ها.

- اختصاص حداقل ۵۰ دستگاه اتوبوس و ۱۵۰ دستگاه مینی‌بوس یازانه‌ای.

- اختصاص مبلغ ۱۵۰ میلیارد ریال برای اجرای فعالیت‌های



ستاد حوادث پیشگیری استان

■ بررسی و ارائه لایحه مورد نیاز جهت واگذاری قطعی اموال منقول و غیرمنقول ستاد بازسازی مناطق جنگزده به شهرداری‌های استان ظرف مدت دو ماه به هیات دولت.

■ اختصاص مبلغ ۷۰ میلیارد ریال بابت باقی مانده اعتبار تأمین زیرساخت‌های شهرها و روستاهای جنگزده.

■ اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال برای کمک به بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهری استان طی سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ ۲ میلیارد ریال برای مطالعه و اقدام لازم جهت ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی.

■ ایجاد ادارات مسکن و شهرسازی شهرستان‌های استان.

■ مزایده مجموعه خانه‌های سازمانی شهرک جوانیه به منظور نوسازی این منطقه.

■ اختصاص مبلغ ۱۲۰ میلیارد ریال به صورت نقدی و ملکی جهت تمکک و آژانس‌سازی و ساماندهی اطراف امامزاده (ابراهیم‌ز) طالقستان.

■ اختصاص مبلغ ۱۶ میلیارد ریال جهت کمک به خریداری واحدهای مسکونی (اعتی) تپه غم‌نلسی در سال ۱۳۸۷.

■ افزایش حجم عملیات طرح فاضلاب شهر کرمانشاه با اجرای منول دوم فاضلاب شهر کرمانشاه.

آب و کشاورزی:

■ اختصاص تسهیلات برای متقاضیان ساخت سیلو و انبار مگابره نگهداری گندم در سطح استان تا پایان سال ۱۳۸۸.

■ افزایش حجم عملیات طرح تأمین و انتقال آب برای توسعه باغات استان تا سقف ۲۰ هزار هکتار.

■ تجهیز و تقویت ایستگاه‌های تحقیقاتی تولید بفر.

■ اختصاص مبلغ ۲۵۰ میلیارد ریال به منظور اجرای عملیات

شبکه‌های آبیاری و زهکشی ۲۰۳ و تجهیز و نوسازی اراضی کشاورزی زیر سدهای مخزنی طی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.

■ تجهیز ۲ پست فرستنده مرزی طی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.

■ راهاندازی شعبه مؤسسه تحقیقات رازی در استان.

■ اختصاص مبلغ ۶۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۸ و سالانه مبلغ ۱۰۰ میلیون ریال برای اجرای طرح‌های انجمن‌داری استان.

■ واگذاری مجتمع‌های پرورش ماهی شهدای قصر شیرین و پناهورود و مجتمع‌های گلخانه‌ای و دامپروری استان به فارغ‌التحصیلان بخش کشاورزی.

■ مطالعه آبرسانی درازمدت به شهر سنقر از سد «سلیمان‌شاه» در سال ۱۳۸۸.

■ مطالعه شبکه‌های آبیاری مناطق گرسبیزی استان از سامانه سروان.

■ تقویت اعتباری طرح‌های تأمین آب اراضی کشاورزی دشت سرقریروزیاد ماهبدشت در سال ۱۳۸۸.

■ اختصاص ۶۰ میلیارد ریال برای اجرای مجتمع آبرسانی به ۲۷ روستای استان.

انرژی:

■ اختصاص مبلغ ۱۰۰ میلیارد ریال برای بهسازی و توسعه شبکه توزیع و خطوط برق روستاهای سطح استان طی سال‌های ۱۳۸۸، ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.

■ مطالعه و اجرای سدهای جوانرود، کیوترلاته، هرسین، کاشنبه و سیاخور پس از اخذ مجوز.

■ تسریع در عملیات اجرایی خط انتقال ششم سراسری گاز از جنوب کشور به کرمانشاه جهت تأمین گاز مورد نیاز استان.

■ اجرای خط انتقال و شبکه گازرسانی به بخش باهنگان



■ اختصاص مبلغ ۳۰ میلیارد ریال جهت بهسازی و ساماندهی گلزار ۱۰ شهید به بالا در سطح استان.
 ■ اختصاص مبلغ ۴۵ میلیارد ریال برای تکمیل مجتمع توانبخشی و فرهنگی ایثارگران استان.

■ مطالعه و احداث ساختمان تالار مرکزی در شهر کرمانشاه.

■ تکمیل فاز ۲ دانشکده علوم قرآنی (مجمع شهید اشرفی اصفهانی).

■ اختصاص مبلغ ۲۵ میلیارد ریال جهت کمک به توسعه، تعمیر و بازسازی مساجد و محلی ها.

■ اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال برای کمک به فعالیت های فرهنگی و هنری در سال های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ ۷ میلیارد ریال جهت تجهیز کانون های مساجد.

■ اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال برای فعالیت های دینی و قرآنی در سال های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸.

بهداشتی و درمانی:

■ مطالعه و احداث بیمارستان ۴۰ تختخوابی جایگزین بیمارستان های امام خمینی (ره) و معتضدی در سال ۱۳۸۸.

■ تعمیرات اساسی بیمارستان های طالقانی و قزاقی کرمانشاه در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.

■ احداث ۴۰ خانه پزشک متخصص در سطح استان.
 ■ تجهیز ۲۲ پایگاه امید جادایی به آمبولانس و امکانات در محل پایگاه احداث شده توسط استان.

■ تجهیز بیمارستان های دکتر کرمانشاهی و سنقر.
 ■ تأمین یک دستگاه اتوبوس انتقال خون و تجهیز آن به دستگاه های خونگیری.

■ تأمین محل و تجهیز ۴ پایگاه (مرکز خونگیری) انتقال خون (کنگاور، سنقر، اسلام آباد و جوانرود).

■ احداث ۸۰ خانه بهداشت، ۱۵ مرکز بهداشت شهری و

شهرستان پاوه تا پایان تیرماه سال ۱۳۸۸.

■ تسریع در اجرای گازرسانی به روستاهای استان.

■ تأمین گاز شهرک صنعتی (آب باریک - دالاهو - زاگرس - هرسین) تا پایان سال ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ ۱۰۰ میلیارد ریال جهت توسعه مرکز تحقیقات و مهندسی نفت کرمانشاه و ایجاد واحد پایلوت چندمنظوره وابسته به پژوهشگاه صنعت نفت.

توسعه اشتغال و سرمایه گذاری:

■ اختصاص مبلغ ۱۵۰ میلیارد ریال وام قرض الحسنه.

■ اختصاص مبلغ ۵۰۰ میلیارد ریال تسهیلات برای کمک به بخش کشاورزی.

■ اختصاص مبلغ ۴۰۰ میلیارد ریال از محل منابع قرض الحسنه برای طرح های اشتغال زایی افراد تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی.

■ افزایش منابع بانکی استانی جهت تکمیل طرح های اقتصادی.

■ تأمین تسهیلات ارزی و ریالی مورد نیاز طرح پالایشگاه نفت اناهیته.

■ اختصاص مبلغ ۶ میلیارد ریال تسهیلات برای شرکت های تعاونی فارغ التحصیلان، ایثارگران و بانوان و سرمایه ایجاد و در گردش در سال ۱۳۸۷.

■ اختصاص مبلغ ۱۵۰ میلیارد ریال تسهیلات اشتغال را توسط صندوق مهر امام (رضایع) علاوه بر سهم سال جاری به استان.

■ ایجاد ردیف اعتباری مستقل با اعتبار ۵۰۰ میلیارد ریال برای توسعه استان در سال ۱۳۸۹.

■ تخصیص ۱۰۰ درصد اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای استان در سال ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ ۵۰ میلیارد ریال از محل اعتبارات توازن منطقه ای به استان در سال ۱۳۸۷.

فرهنگی:

روستایی و ۲۷ پایگاه بهداشت.

■ اختصاص ۱۸ میلیارد ریال برای تکمیل و تجهیز بیمارستان‌ها و مراکز بهداشتی.

■ اختصاص ۲۰ دستگاه دیالیز برای استان.

■ توسعه بیمارستان امام علی (ع) در سال ۸۸.

■ اختصاص ۱۶ دستگاه آمولتس برای مراکز بهداشتی و بیمارستان‌ها.

■ اختصاص مبلغ ۲۲ میلیارد ریال برای احداث اورژانس بیمارستان حضرت معصومه (س) در داخل بیمارستان.

■ خرید ۲۸ دستگاه خونرو کجکندار برای ادارت جمعیت هلال احمر شهرستان‌های استان.

■ احداث درمانگاه تأمین اجتماعی در سطح استان، توسعه اورژانس بیمارستان شهرداری تأمین اجتماعی و احداث درمانگاه تخصصی شماره یک تأمین اجتماعی کرمانشاه.

آموزش و آموزش عالی:

■ احداث ۱۰ ایاب هنرستان فنی و حرفه‌ای شبانه‌روزی در سطح استان.

■ اختصاص مبلغ ۳۰ میلیارد ریال برای احداث و توسعه اردوگاه فرهنگی و تربیتی راه کریملا سرپل ذهاب.

■ اختصاص مبلغ ۱۵ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۸ برای احداث فضاهای آموزشی با خوابگاه (با اولویت استعدادهای درخشان).

■ احداث یا تکمیل و تجهیز مراکز آموزشی و رفاهی (خانه معلم) در شهرستان‌های فاقد خانه معلم.

■ اختصاص مبلغ ۲۰ میلیارد ریال جهت تأمین تجهیزات آموزشی و کارگاهی آموزشکده‌های فنی و حرفه‌ای.

■ مطالعه و احداث آموزشکده و هنرستان فنی و حرفه‌ای دختران اسلام‌آباد.

■ اختصاص مبلغ ۲۰ میلیارد ریال برای تکمیل ۱۲ سالن ورزشی منارنس.

■ تکمیل دانشکده‌های دامپزشکی و تربیت بدنی، دو بلوک خوابگاه مجردين، استنخر، محوطه‌سازی و تأسیسات دانشگاه رازی کرمانشاه در سال ۱۳۸۸.

■ مطالعه و احداث فاز ۲ دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه رازی.

■ مطالعه و احداث دانشکده نفت و پتروشیمی و سالن همایش‌های مربوط (با متراژ ۸ هزار مترمربع) در کرمانشاه.

■ مطالعه و احداث دانشکده فنی و مهندسی اسلام‌آباد (با متراژ ۲۵۰۰ مترمربع) طی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.

■ اختصاص مبلغ ۷ میلیارد ریال جهت تکمیل سالن ورزشی، سلف سرویس و خانه فرهنگ و کلینیک دامپزشکی دانشگاه رازی.

■ اختصاص مبلغ ۲ میلیارد ریال برای تکمیل آمفی تئاتر و کتابخانه دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

■ اختصاص مبلغ ۵۰ میلیارد ریال جهت احداث و تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام دانشگاه‌های پیام‌نور.

■ اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال جهت کمک به تکمیل ساختمان II جهاد دانشگاهی.

■ اختصاص مبلغ ۴۷ میلیارد ریال جهت احداث ۱۲۵ هزار مترمربع بنا (فاز اول) دانشگاه صنعتی کرمانشاه.

رفاهی:

■ اختصاص مبلغ ۱۶۰۵ میلیارد ریال جهت کمک به محرومان تحت پوشش کمیته امداد و بهزیستی.

■ اختصاص مبلغ ۱۰۰ میلیون ریال به ازای هر نفر توسط سازمان‌های حمایتی (بهزیستی، بنیاد شهید، سازمان زنان‌ها و کمیته امداد) برای اشتغال خانوارهایی تحت پوشش و زندانیان.

گردشگری:

■ ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز برای مناطق نمونه گردشگری طاقستان و سراب نیلوفر.

■ اختصاص مبلغ ۵۰ میلیارد ریال برای ساماندهی و مرمت آثار شاخص استان.

■ تعیین ۲۰ منطقه نمونه گردشگری.

■ مطالعه ایجاد شهرک و بازارچه صنایع دستی در سطح استان.

ورزشی:

■ اختصاص مبلغ ۳۵ میلیارد ریال برای تکمیل ۲ پروژه ورزشی کارگران در شهر کرمانشاه (شماره ۱ و ۲).

■ اختصاص مبلغ ۲۰ میلیارد ریال جهت مطالعه و احداث استخر سرپوشیده روانسر و سرپل ذهاب.

■ اختصاص مبلغ ۱۵ میلیارد ریال جهت احداث زورخانه مسابقاتی کرمانشاه.

■ اختصاص مبلغ ۲۰ میلیارد ریال برای مطالعه و احداث آکادمی ورزش، طی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.

■ اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال برای احداث ۲۰ زمین روستایی در سال ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ ۵۰ میلیارد ریال برای احداث سالن ۴ هزار نفری در کرمانشاه طی سه سال.

■ اختصاص مبلغ ۱۵ میلیارد ریال برای توسعه فعالیت‌های فدراسیون‌های بوکس و شنای استان.

■ اختصاص ۸۰ میلیارد ریال جهت احداث ۳۲ سالن کوچک ویژه استان (بوکس، وزنه‌برداری، کشتی و...) سایر موارد.

■ ارتقای سازمانی گمرک خسروی و پرویزخان به مدیریت.

■ بررسی رسمی شدن موز پرویزخان.

■ خرید زمین و احداث ساختمان جدید گمرک کرمانشاه.

■ اختصاص ۴ درصد منابع حاصل از واگذاری واحدهای تولیدی قابل واگذاری موضوع سیاست‌های اصل ۴۴ قانون

اساسی برای ایجاد زیرساخت‌های توسعه صنعتی و تولیدی استان.

■ دایری ۴ هزار شماره تلفن ثابت (در صورت وجود متقاضی).

■ اجرای کابل کشی فیبرنوری به طول ۵۰ کیلومتر.

■ برقراری ۱۰۰ ارتباط روستایی.

■ نصب و راه‌اندازی ۱۰۰ دستگاه تلفن همگانی.

■ نصب و راه‌اندازی ۴۵ سایت BTS در سطح استان.

■ نصب و راه‌اندازی تجهیزات ۲۸ دفتر ICT روستایی.

■ اختصاص مبلغ ۱۰ میلیارد ریال جهت توسعه و تکمیل نمایشگاه بین‌المللی استان.

■ اختصاص تسهیلات جهت نوسازی و بهسازی نانوائی‌ها.

■ اختصاص مبلغ ۲۰ میلیارد ریال تسهیلات برای جرایم غیر عمد زندانیان نیازمند استان در سال ۱۳۸۷.

■ خرید ساختمان برای سازمان تعزیرات حکومتی در شهرستان‌های صحنه و اسلام‌آباد غرب در سال ۱۳۸۸.

■ بازسازی و تجهیز اردوگاه ماهیدشت توسط سازمان زندان‌ها.

■ ایجاد بازداشتگاه موقت ۲۰۰ نفره در کرمانشاه در سال ۱۳۸۸.

■ مطالعه و احداث مجتمع قضایی کرمانشاه.

■ تکمیل و تجهیز اناره گل و شمشه یک تأمین اجتماعی در سال ۱۳۸۷.

■ اختصاص مبلغ ۲۵ میلیارد ریال برای احداث و تجهیز کارگاه‌ها و مراکز فنی و حرفه‌ای در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.

■ اختصاص مبلغ ۱۲ میلیارد ریال جهت کمک به تأمین ۱۰ ساختمان اداری وزارت کار در شهرستان‌های استان.

■ اختصاص مبلغ یک میلیارد ریال به منظور تجهیز و ساماندهی مناطق تحت مدیریت سازمان محیط زیست در سال ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ یک میلیارد ریال به منظور تجهیز آزمایشگاه‌های سازمان محیط زیست استان در سال ۱۳۸۸.

■ اختصاص مبلغ یک میلیارد ریال به منظور مطالعه مدیریت جامع مناطق فون و فنور آنها در سال ۱۳۸۸.

■ ایجاد ادارات محیط زیست برای شهرستان‌های استان.

■ خرید دو دستگاه ایستگاه سنجش آلودگی هوا برای شهر کرمانشاه.

دکتر محمود احمدی نژاد پس از پایان جلسه استانی هیأت دولت در کرمانشاه با اشاره به برنامه‌های دو روزه سفر هیأت دولت به استان کرمانشاه اظهار داشت: مصوبات بسیار خوبی برای سرعت در آبادانی استان کرمانشاه به تصویب رسید که امیدواریم هرچه سریعتر با همکاری و تلاش مدیران استانی عملیاتی شود. وی نرخ بیکاری استان کرمانشاه را ۱۱ درصد

عنوان کرد و افزود: با توجه به استعدادهای بالای جوانان کرمانشاهی، این نرخ تورم متناسب با مردم این خطه ندارد و بدین منظور دولت تلاش کرده که سرمایه‌گذاری در استان را افزایش دهد. دکتر احمدی نژاد با بیان اینکه انجام ۲۸ طرح بزرگ با هزینه‌ای بالغ بر ۲۵۰ میلیارد تومان در استان کرمانشاه به تصویب رسید، گفت: قرار است دو منطقه ویژه اقتصادی نیز در این استان ایجاد شود.

وی با بیان اینکه در جلسه دولت در بخش عمران و زیربنایی نیز تصمیمات خوبی برای استان کرمانشاه گرفته شد، گفت: یکی از مهمترین تصمیمات این بود که اعتبارات راه‌آهن غرب کنسور افزایش پیدا کند و ان‌شاءالله اگر مشکلی پیش نیاید راه‌آهن کرمانشاه تا پایان سال ۹۰ مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

رئیس‌جمهور همچنین به تصمیمات دولت در بخش آموزش عالی و پرورش در استان کرمانشاه اشاره کرد و گفت: در این زمینه نیز مصوبات خوبی داشتیم و قرار است چهار دانشگاه جدید راه‌اندازی شود و پروژه دانشگاه پیام‌نور در استان تکمیل شود. دکتر احمدی نژاد در ادامه این گفتگو با تشکر از حضور باشکوه مردم استان کرمانشاه در استقبال از خدمتگزاران خود گفت: خداوند را شاکریم که توفیق داد بار دیگر در جمع مردم کرمانشاه حضور پیدا کنیم. وی با بیان اینکه مردم کرمانشاه مردمی صبور و انقلابی هستند و در تاریخ کشور ما بخصوص در عرصه انقلاب نقشی بسیار مهم و مؤثری داشته‌اند، گفت: نقش مردم کرمانشاه در تمدن اسلامی و ایرانی و سیانت از استقلال ایران بسیار ارزشمند است و در طول انقلاب اسلامی، مردم این استان همزمان در چند جبهه درگیر بودند و با ایمان عمیق ایستادند و دفاع کردند و بر کسی نیز منت نگذاشتند. دکتر احمدی نژاد، ضمن اشاره به اهمیت نقش مدیران استانی در اجرای مصوبات گفت: موتور حرکت در استان، مدیران استانی هستند و تصویب مصوبات هر چند کار است و بقیه کارها باید در استان و توسط مسئولان استانی و با کمک مردم صورت بگیرد.

چهره به چهره

دکتر محمود احمدی نژاد، ظهر روز پنجشنبه، و پس از جلسه استانی هیأت دولت، در دیدار حضوری با مردم کرمانشاه به طرح‌ها، پیشنهادها و مشکلات ملاقات‌شوندگان رسیدگی کرد. همزمان با این ملاقات، تعدادی از معاونان و مشاوران رئیس‌جمهور نیز در دیدارهای جداگانه به مشکلات و پیشنهادها، گفت‌وگو دیگری از مردم استان کرمانشاه رسیدگی کردند. رئیس‌جمهور در دیدار با علما و روحانیون استان کرمانشاه دکتر احمدی نژاد، بعد از ظهر روز پنجشنبه، در دیدار علما و روحانیون استان کرمانشاه، آزادی را از دیگر دستاوردهای

انقلاب اسلامی بیان کرد و گفت: آزادی هدیه بزرگ خداوند به انسان برای رسیدن به کمالات الهی است و انقلاب اسلامی بالاترین درجه آزادی را به ایران عطا کرد.

وی، جمهوری اسلامی را به معنای نظام مردمی مبنی بر احکام نورانی اسلام توصیف کرد و گفت: جمهوری اسلامی از دستاوردهای بزرگ انقلاب اسلامی به ملت ایران بود.

رئیس‌جمهور، در ادامه سخنان خود در جمع علما و روحانیون کرمانشاه، مساجد را مهمترین کانون سازماندهی اجتماعی دانست و گفت: شبکه مساجد در جامعه اسلامی مانند حلقه‌های سلسله است که تمام مردم را به هم پیوند می‌دهد.

وی ضمن اشاره به جایگاه و کارکرد مسجد در جامعه اسلامی اظهار داشت: شاید برخی تصور کنند، مسجد صرفاً مکانی عبادی یا محلی عبادی-سیاسی است؛ گرچه هر دوی این دو تصور درستی است، اما نقش مسجد در جامعه اسلامی از نقش بی‌بدیلی برخوردار است، به گونه‌ای که هیچ نهاد و کانونی نمی‌تواند نقش مسجد را بر جامعه ایفا کند. رئیس‌جمهور تصریح کرد: اگر مسجد نقش خود را به درستی انجام ندهد هیچ مرکز جایگزینی برای آن وجود ندارد. مساجد محلی برای عبادت، خودسازی و تأثیرگذار در محیط اجتماعی هستند. دکتر احمدی‌نژاد با بیان اینکه مجال است مدیریت جامعه بدون سازماندهی مردم اداره شود، خاطر نشان کرد: عده‌ای در کشورشان سازماندهی را بر اساس شبکه رؤسا و صاحبان مکتب و سرمایه انجام می‌دهند و عده‌ای نیز جامعه را بر اساس احزاب و گروه‌های سیاسی متشکل کرده‌اند، همه آنها تلاش می‌کنند که خود را با مردم پیوند دهند و مذاقح حقوق آنها نشان دهند اما روشن است و نیاز به استدلال ندارد که شبکه مساجد مردمی‌ترین سازماندهی را دارد و نهادی است در خدمت جامعه.

رئیس‌جمهور تصریح کرد: بدون عملکرد مساجد، تشکیل است واحد امکان‌پذیر نیست. دکتر احمدی‌نژاد با بیان اینکه مقدمه امورات و مقدرات جامعه اسلامی از مساجد رقم می‌خورد، تصریح کرد: امروز حفظ و عمران مسجد و زنده نگاه داشتن آن مأموریت بسیار مهمی است؛ زیرا اگر مساجد کارکرد درست خود را انجام دهد هیچ نگرانی از تحقق آرمان‌های الهی وجود ندارد. وی، با طرح این سؤال که علت دشمنی قدرت‌های بزرگ با ملت ایران چیست؟ اظهار داشت: بدون تردید این دشمنی‌ها به خاطر استقلال و آزادی نیست؛ زیرا در دنیا کشورهای زیادی داعیه استقلال و آزادی دارند اما هرگز دشمنی این قدرت‌ها را بر نمی‌انگیزانند؛ عنصری که موجب بدخواهی دشمنان علیه کشورمان شده است، اتصال یا خط ولایت و امامت می‌باشد.

رئیس‌جمهور در ادامه افزود: اتصال به خط ولایت و امامت مؤلفه‌ای است که همه خودخواهان و فاسدان عالم از آن هراس دارند و اگر این مؤلفه را به درستی بشناسیم رمز پایداری انقلاب

هم به دست خواهد آمد. دکتر احمدی‌نژاد، امامت را بالاترین هدیه خداوند برای بشریت دانست و اظهار داشت: خدای متعال انسان را برای حرکت به سمت قله کمال و تشکیل جامعه سعادتمند و الهی خلق کرده و انسان برای حرکت در این مسیر، نیازمند شناخت خداوند متعال است و راه شناخت صفات الهی شناخت انسان کامل است؛ زیرا انسان کامل تجلی اسماء الهی است.

وی ضمن بیان اینکه لازمه حرکت اجتماعی وجود امام و رهبر است، خاطر نشان کرد: بدون وجود رهبر، امکان ندارد جامعه بشری بتواند در مسیر کمال حرکت کند و رهبری جامعه اسلامی جز در اتصال به انسان کامل، رو به سقوط است.

رئیس‌جمهور افزود: عظمت انقلاب اسلامی در اتصال به حلقه امامت بود و این ویژگی رمز عظمت، اثرگذاری و ماندگاری انقلاب است. انقلاب اسلامی به واسطه وجود چنین ویژگی‌هایی بعد از گذشت ۴۰ سال پرنشاطتر از سال ۵۷ به حرکت در راه آرمان‌های الهی ادامه می‌دهد و علی‌رغم توطئه‌های سنگین دشمنان همچنان زنده است.

دکتر احمدی‌نژاد، اسلام ناب را تنها نجات‌بخش بشریت امروز دانست و تصریح کرد: امروز روز معرفی اسلام ناب به جهانیان است و علما و روحانیون مأموریت و مسئولیت بزرگی در این خصوص برعهده دارند.



رهاورد سفر این شماره شامل سه بخش از دو قضا می‌باشد. از آنجا که سفرنامه‌های کامل در خصوص روستایی شهرها، نورپردازی، شب در شهر، ... در اختیارمان نبود، مناسب دیدیم، این سه مطلب را به صورت گزیده‌ای از سفرها در اختیار شما قرار دهیم.

شبهای رویایی مسکو، ابشاری از نور

زیباست و دوستدار زیبایی، او نور آسمان‌ها و زمین است و به همین دلیل نور در تمام ادیان و فرهنگ‌ها، مقدس و مورد توجه انسان‌ها بوده و هست. زیبایی شناسی هنواره برای انسان جستجوگر مسحور کننده بوده است تا جایی که نگاه هنرمندان‌شان به نور، صنعتی را به وجود آورد به نام نورپردازی. «شبهای مسکو» آن قدر در دلمان روستی و کتاب‌های شعر روستی و خاطره انگیز تصویر شده بود که در تمام دوران جوانی آن تصاویر را اغواق شده می‌دیدم. سفر به مسکو اما تمام عجز واقعیت و خیال را در هم شکست. پایتخت روسیه به راستی در تسخیر نور و رویا بود! گران ترین شهر جهان بودن مسکو شاید به این دلیل بود که ۲ شهر در یک مکان جغرافیایی قرار داشتند؛ مسکو و شبهای مسکو! مسکو عرق در زیبایی نور، المنته به مه و سرمای که دلپذیر به نظر می‌رسید. چهاردهای متفاوت از شهر در شب بسیاری از جهانگردان را به مسکو می‌کشید و بیش از آن که اشتیاق دیدن میدان سوخ و کاخ کرملین را داشته باشند، به انتظار شب رویایی مسکو روز را می‌گذراندند؛ جایی که واقعیت و خیال به دست هنر و نور به هم گره می‌خورند.

نکته جالب در نورپردازی هنرمندانه روس‌ها، استفاده از سه چشم نمی‌اند. در شهرهای بزرگ دنیا که نورپردازی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، این جذابیت متفاوت روز و شب

وجود دارد. برج ایفل در پاریس با آخرین یافته‌ها و تکنولوژی نورپردازی هر از چندگاهی جهد تازه می‌کند برای گردشگران و ساکنان پاریس تا آن‌ها هم در روز و هم در شب به تماشای برج معروف شهر بروند.

در بناهای تاریخی، کاخ‌ها و مراکز تفریحی دیگر شهرهای جهان نیز نورپردازی اهمیت خاصی دارد و علاوه بر زیبایی بختسین به شهر، یک راه موثر جذب گردشگر به حساب می‌آید که ایجاد کننده موقعیت‌های تسلی بیشتر و بازده اقتصادی مطلوب‌تر است.

در چین، هر استان و یا شهر به تولید محصول با دارا بودن صنعتی، مشهور است. در فاصله حدود یکصد کیلومتری شهر گوانگ جو، کوزن واقع شده است که شهری کوچک اما پیشرو در صنعت نور و نورپردازی است.

در خیابان‌ها یا زیبایی خیره‌کننده‌ای به قضا پاشیده می‌شود، هر خیابان به شکلی متفاوت اما هماهنگ و حساب شده نورپردازی شده است. وقتی به میدان اصلی شهر می‌رسید، ابشاری از نور به ارتفاع ۱۵ متر در حورت عرق‌تان می‌کند.

ابشاری که با آخرین تکنولوژی نورپردازی ساخته شده و به قدری زیبا و طبیعی به نظر می‌رسد که باور کردنی نیست. برای آن‌که این ابشار نور، طبیعی جلوه کند دستگاه‌هایی به کار رفته که باد موج و خنگ نم زده‌ای را از سمت ابشار به اطراف می‌زند. گردشگران بسیاری برای دیدن این ابشار نور به کوزن می‌آیند و شهرداری و مسامع این شهر درآمد قابل توجهی از این طریق به دست می‌آورند.

شبهای مسکو



منبع:

۱- پویا عباسی

۲- از گزارش سفر مسکو، فضاهای عمومی در کالون توجه محمدتقی نقی زاده

۳- نیوز، جهتیابی، اطلاع رسانی - انترناتگینس - ترجمه فاطمه کوچکی

Garten - Landschaft



سندیسی یا نور قرمز روشن شده‌اند. رنگ سبز درختان شکلی است برای نور آبی روشن لامپهای جیوه‌ای. برای روشن کردن اجزای قرمز رنگ ساختمان‌های اطراف نیز از نورافکن‌هایی با لامپهای سندیسی به رنگ قرمز استفاده شده است که تون رنگ طبیعی اجزای را بیشتر نمایان می‌کنند. پلهای روی رودخانه نیز با تابش نورافکن‌های هالوژنی در تاریکی شب می‌درخشند.

اما مشکل‌ترین وظیفه در این قسمت متوجه خود آب رودخانه است که نه آبی و نه سبز است، بلکه گل‌آلود، تیره و کدر است. این آب گل‌آلود در تاریکی شب نیز جریان دارد و بسیار تهدید آمیز و خطر آفرین است، چرا که به علت کدر بودن به سختی قابل رؤیت است و در زمستان یخ نمی‌زند به کار بردن نور در زیر آب نیز بی‌فایده است، چرا که سرعت زیاد و گل‌آلود بودن آب، از عبور اشعه‌های نور جلوگیری می‌کند و تازه مشکل اصلی قرار دادن این لامپها زیر آب است، چرا که سرعت زیاد آب این کار را بسیار مشکل می‌کند و دهنوارتر از تعبیه لامپها در زیر آب، تعبیه احتمالی آن است. بنابراین باید چاره دیگری اندیشید.

یسوی اینکه جریان شدید آب گل‌آلود قابل رؤیت باشد، می‌بایست نور افکن‌ها را به طور مستقیم متوجه سطح آب می‌کردند. دیواره‌ها و کنارهای رودخانه نیز از سنگهای عالی گرانیتی ساخته شده‌اند تا بتوانند به انعکاس نور از سطح آب بیشتر کمک کنند. ویژگی خاص نور ساحل نیز به این دلیل است که نور بر سطح آبی که دارای سرعت زیاد است به آرامی تابیده می‌شود و سطح آن را روشن می‌کند.

بنابراین، نور این امکان را بدید آورده است تا در شب نیز جریان شدید آب گل‌آلود رودخانه‌ی تامیر به راحتی قابل رؤیت باشد. می‌بینیم که مناسبانه اشعه‌ها و تشعشعات نوری نافذ لامپهای روشنایی جانشین کارهای تکنیکی و فنی شده است و در واقع افکار و پدیده‌های طراح جانشین ایده‌های و طرح‌های متخصص و تکنسین فنی شده است.^۲

... ناگفته نماند که شمشادهای مسکو نیز بسیار جالب و دیدنی است. به طوری که ساختمان‌های عمومی و با اهمیت به شکل زیبایی نورپردازی شده‌اند و روشنایی آنها در شب بسیار جلوه‌گر است؛ که از جمله نمونه‌های جالب و دیدنی می‌توان به ساختمان هفت خواهران اشاره کرد...^۳

برنامه‌ی نوری در تامیر

نیروگاه شهیر تامیر به شهر خود هدیه‌ای غیر عادی اهدا کرد. در جشن یکصدمین سالروز تأسیس این کارخانه در سال ۱۹۸۳ مسئولان این نیروگاه مسابقه‌ای ترتیب دادند که طی آن از تمامی معماران، آرستیک‌ها و طراحان نور دعوت به عمل آمد. در زمینه‌ی تأمین نور در منطقه ساحلی و کنار رودی که از داخل شهر می‌گذشت، طرحی ارائه دهند. طرح‌های انتخابی تا سال ۱۹۸۸ یکی پس از دیگری و بدون وقفه با هزینه‌ی خود نیروگاه به اجرا گذارده شد.

موضوع مهم مطرح شده که باید همواره مدنظر طراحان قرار می‌گرفت، موضوع «شهر روی آب» بود. چرا که رودخانه‌ی «تامیر» درست از وسط شهر تامیر عبور می‌کند؛ این رودخانه به دریا می‌ریزد و دارای سرعت و شدت بسیار زیادی است به حدی که در مرکز شهر بر سر بالایی (به ارتفاع ۳۰ متر) فائق آمده است. سدهایی که بر این رودخانه بسته‌اند نشان دهنده‌ی قدرت و شدت جریان آب آن است. این در حالی است که تمامی پارک‌ها، سالن سینماها و تئاترها در اطراف این رودخانه و در خط ساحلی قرار گرفته‌اند.

بین روشنایی خیابان‌ها، پارک‌ها و خط ساحلی به خوبی مشهود است. در طول خیابان‌ها، چراغها و لامپهای جیوه‌ای به رنگ آبی روشن وجود دارند و پارک‌ها و فضاهای سبز که در امتداد رودخانه و خط ساحلی قرار گرفته‌اند به وسیله‌ی لامپهای

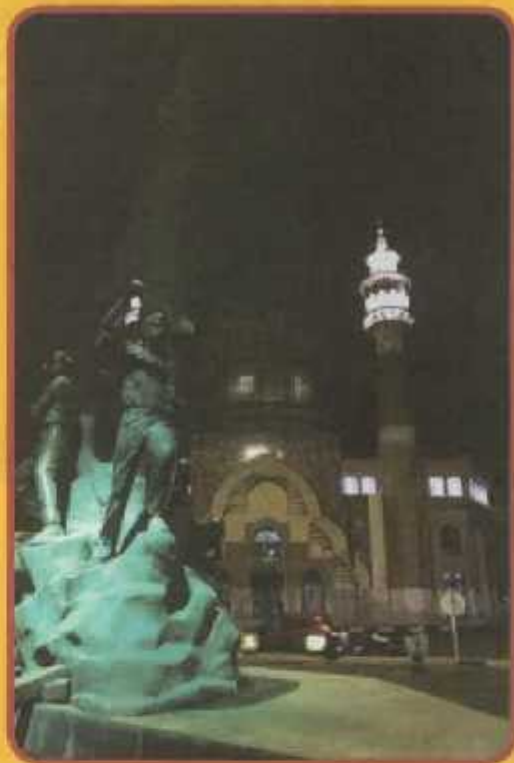
شب را نورافشان کرده‌ایم
تا زیبا شود
تیرگی را تارنده‌ایم
تا هراس و دلهره را از دل‌هایمان برانیم
با تابه‌های رنگین نور
شادی را بر آسمان شهر افشانده‌ایم، اما
هرگز مباد که چهره‌ی پرشکوه ستاره‌باران نیمه‌شبان را
در بساطت
نورافشانی‌ها
گم
کرده باشیم!

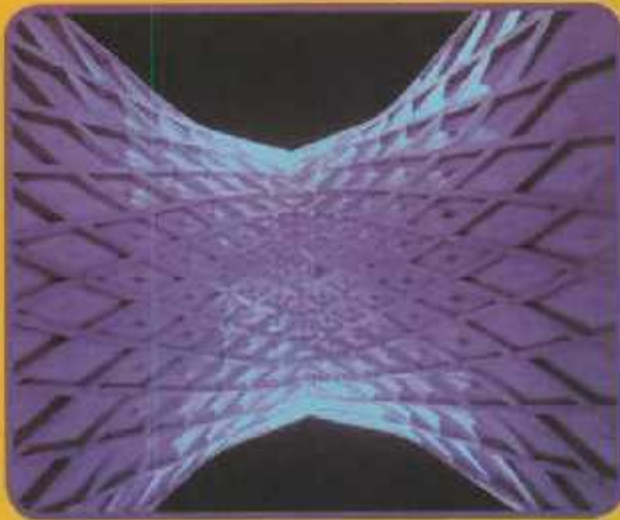


محمد رضا رواسیان

اکبر توکلی





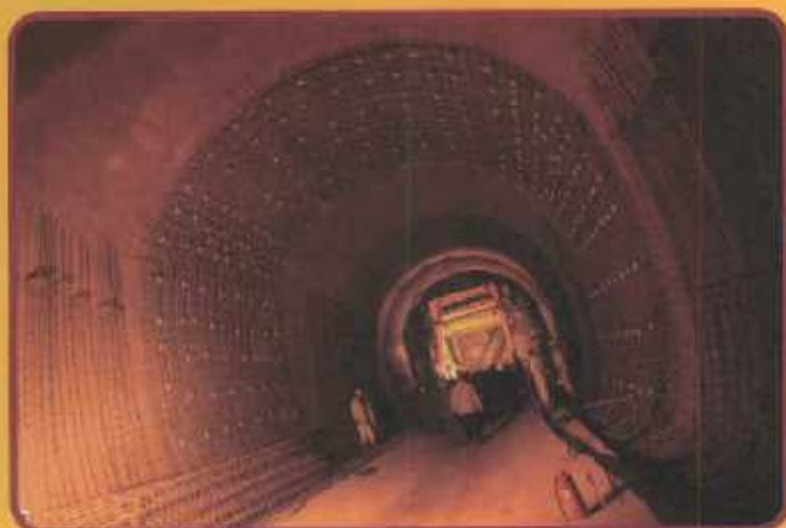


در زیر پوست تیره‌ی شب
 چشم شیشه‌ای در جستجویست
 همه‌ی تاریک و روشنای خیابان، کوی و بوزن را
 می‌کاود
 بیداران پر تلاشی و کارگران شهری را می‌یابد، به
 همه‌ی آنها سرک می‌کشد.
 به آنانی که شهر خواب آلوده را
 بیدار نکهمیدارند!
 تا مگر با صبحی پاکیزه و چهره‌ای زیباتر
 جلوه‌گر شود...
 عکسهای زیر دستاورد نگاههای
 چشم شیشه‌ای است
 در شب شهر











فضای شهر، روشنایی، نورپردازی

رقابت در عرصه بین‌المللی است و همه شواهد یک جامعه باید در این امر مشارکت جویند، توجه به نحوه آرایش و هماهنگی و جیش عناصر در مدیریت منظر شهر، می‌تواند تصویر بسیار مؤثری بیافریند که مظهری از اقتدار ملی باشد. سیمای قدرتمند شهری علاوه بر تقویت توان رقابت جهانی، انگیزه و پشتوانه عزمی ملی را در روحیه شهروندان برای شرکت در این رقابت ایجاد می‌کند. ایجاد تصویر ذهنی مطلوب برای شهروندان و ناظران غیر مقیم یک شهر، هر چند به شدت تحت تأثیر شرایط فرهنگی یک جامعه است، اما پیش از آن به کارآمد بودن مدیریت شهری در به کارگیری دانش‌های فنی و نظری منطبق با شرایط روز بستگی دارد. استفاده از طرح و تجهیزات



مناسب روشنایی مصنوعی نیز از مظاهر به کارگیری صحیح دانش است. در این عرصه تمامی اجزای مجموعه شهری که در معرض دید و استفاده عموم قرار می‌گیرند، عناصر شهری

انسان‌ها در طول روز همواره در دریایی از نور شناورند. با وجود این، شیفتگی تماشای منظر شبانه روشنایی‌های دور و نزدیک همواره بخشی از فطرت آدمی بوده است.

امروزه در شهرها اداره موفق یک جامعه شهری، به برآورده شدن نیازهایی متکی است که برخی از آنها کم و بیش، مستقیم یا غیر مستقیم به چگونگی وضعیت روشنایی شبانه شهری بستگی دارند:

اولین نیاز غیر قابل انکار در عرصه حیات شهری، نیاز به ایمنی و امنیت است. بر طرف شدن این نیاز در شب، ارتباط مستقیمی با نحوه روشنایی شهر دارد؛ روشنایی ایمنی را به وجود می‌آورد، چرا که ایجاد حداقل دید برای شهروندان در شب اجتناب‌ناپذیر است و روشنایی در ایجاد امنیت از این جهت مؤثر است که شهری در تاریکی، محیط مستعدی برای فعالیت ناهنجار اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و ... است. تقریباً نیمی از حیات شهر در شب سپری می‌شود. از آنجا که شهر با نفوس خود زنده است، تشویق شهروندان به فعالیت بیشتر در ساعات شبانه، علاوه بر اینکه بر سر زندگی جامعه و رونق شهر می‌افزاید، از طریق ژد یاد ساعات مناسب برای فعالیت، از تراکم و تراجم فعالیت‌های جاری نیز می‌کاهد. به این ترتیب دومین نیاز شهری، یعنی نیاز به اقتصادی پررونق نیز به نوعی به روشنایی مصنوعی شهر وابسته است. سومین نیاز یک شهر فعال از عوامل سیاسی سرچشمه می‌گیرد: توسعه پایدار متضمن

محسوب شده و تحت تأثیر سطح دانش فنی جامعه و نحوه به کارگیری آن، سیمای شهر را تشکیل می‌دهند.



در طراحی شهری بر آن تأکید شده و پس از غروب آفتاب و با فرا رسیدن تاریکی، ممکن است در عملکرد آن اختلال به وجود آید. به کمک مدل‌سازی نور مصنوعی کارایی خود را در طول شب نیز حفظ خواهد کرد. در شهرسازی نیز کاربرد نور مصنوعی در زمینه‌های مختلف از جمله شناساندن: لیه‌ها و مرز مناطق، نواحی، محلات و افزایش بار هویتی مراکز آنها، میراث طبیعی و رود دره‌ها، فضاهای شهری (پیاده‌راه‌ها، مبادین، مراکز خرید) و ... بافت‌های کالبدی ارزشمند و ... در هنگام شب ممکن است به کمک مدل‌سازی موفق برای سراسر شهر، هر یک از فضاهای عناصر و ... شهری برنامه‌خاصی برای نمایش آن در شب پیش‌بینی شده و همچنین ارتباط آنها با یکدیگر تحت هدایت مدل فوق فراهم شده است. در بخش معماری نیز طراحی همزمان معماری و مدل‌سازی نور، این دو را لازم و ملزوم یکدیگر می‌سازد. نور، بخشی از مصالح ساختمانی می‌شود و با حجم و بدنه و تمامی ساختمان یک پیکر را می‌سازد و هر کدام دیگری را تکمیل می‌کند.



۲. نور پردازی و روشنایی شهری - به عنوان دو موضوع - امروزه نه به عنوان فعالیتی فانتزی و نه صرفاً زیباشناختی شهری، بلکه به عنوان وظیفه‌ای عملکردی و مؤثر در بهبود و ارتقای حیات شهرها مطرح هستند که باید مورد توجه نظام مدیریت شهری و شهرداریها قرار گیرند.

در اولین قدم‌های طراحی روشنایی یک فضای شهری، دو اصل اولیه باید مدنظر قرار گیرد؛ اینکه هر یک از استفاده کنندگان از این فضا به راحتی ببینند و به وضوح دیده شوند. موفقیت در رعایت این دو اصل، نیازمند توجه به نکات فنی متعددی است از جمله میزان روشنایی تأمین شده، نحوه پخشایش نور، وسعت منطقه روشن شده، میزان درخشندگی سطوح و منابع نور، احتمال خیرگی و طیف رنگی منابع نور. در همه مراحل طراحی و اجرا باید به این نکته توجه داشت که روشنایی بهتر همیشه به معنای روشنایی بیشتر نیست. همواره این خطر وجود دارد که با طرحی شتابزده، مقدار روشنایی بیش از مقدار مورد نیاز و یا حتی بیش از حد مطلوب تولید کنیم.

۳. تقریباً کلیه فعالیت‌های شهری که قبلاً در روشنایی روز امکانپذیر بوده، اینک در شب و به کمک نور مصنوعی قابل اجرا است. به عاریت الزامات شهرنشینی، شب را برای انسان تبدیل به روز کرده است و فضاهای شهری در این پدیده جایگاه خاصی را به خود اختصاص داده‌اند. فعالیت‌های شبانه هنری و تفریحی نظیر سینما، کنسرت، تئاتر، رستوران‌ها و همچنین پارک‌ها و گردشگاه‌ها بیشتر مدیون استفاده از نور مصنوعی هستند. از دیگر فعالیت‌های شبانه می‌توان به کارگاه‌ها و کارخانه‌ها و شیفت کار شبانه آنها اشاره کرد که در پرتو نور مصنوعی ممکن شده است. تأثیرات عمیق حاصله از این تحولات، معماران را بر آن داشت تا به ارزیابی مجدد از کاربرد نور مصنوعی جهت تأثیر بر ادراک انسان و القای بهتر و دلنشین‌تر هنر معماری به بیننده بپردازند. بر اساس تجربیات علمی و اجرایی بسیاری که انجام گرفته است، نور مصنوعی در معماری، شهرسازی و طراحی شهری، جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص داده است. نماد، نشانه، گره، جداره، ساختمان‌های ارزشمند و ... هر آنچه

۴. شکل و شمایل هر شهر در واقع مربوط به نحوه ساخت و ساز و معماری آن شهر است، اما غالباً به هنگام شب و غروب به این ترکیب به ندرت توجه شده است؛ یعنی این ترکیب طوری طراحی و ساخته شده که تنها طی روز قابل رؤیت باشد. طبعاً در هر شهری بناهایی مشخص مثل مساجد و کلیساها، بناهای تاریخی و سالن‌های فرهنگی - هنری وجود دارند که به دلیل مشهور و معروف بودن در شب نیز مانند روز می‌درخشند و کاملاً قابل رؤیت هستند و یا در هر شهری معابری وجود دارد که به وسیله چراغ‌های روشن شده‌اند، اما در قسمت‌های دیگر شهر که از این بناها خالی است، آنچه حکمفرمای می‌کند فقط علائم و چراغ‌های راهنمایی - راهنمایی هستند که به امنیت و سیاحت نقایه توجه دارند. آنچه معمولاً فراموش شده و به آن زیاد توجه نمی‌شود، اطلاع‌رسانی و جهت‌یابی از طریق بناهای مشخص، اینهاها، بناهای تاریخی و غیره است؛ چرا که با قابل رؤیت کردن این مکان‌ها در شب و در تاریکی، می‌توان از آنها به عنوان علائم جهت‌یابی و اطلاع‌رسانی نیز استفاده کرد. در واقع از این بناها در شب نیز می‌توان استفاده بهینه

نمودید باید به صورت کلی جامعه نور و روشنایی را جز برنامه‌های ساختاری و معماری شهری قرار داد، منتها استفاده از رقص نور تابالوهای تبلیغاتی و نمایش رنگهای مختلف کافی نیست، اینها زودگذر و موقتی هستند.



سازندگان، تکنیکها را مدنظر داشته باشند. سوال مطرح اینکه چرا برای بسیاری از ما تا به امروز کنار آمدن با تاریکی غیرممکن بوده است و تلاش دائمی ما مبارزه با تاریکی و غلبه بر آن بوده است. اما بشر هنوز قادر نیست آنطور که دلخواه اوست، نور را به محیطهای باز و نامحدود انتقال دهد. این امر پرهزینه و تقریباً غیرممکن است. فضاهای باز از بالا تا آسمان و از اطراف فرسنگها ادامه دارد. این فضاها زنده هستند و از نور طبیعت بهره می‌گیرند. عوامل طبیعی، رشد درختان، قصول و ... موانع بوقدرتی در برابر سیستمهای نوری به شمار می‌روند. جامعه‌های بین شهری مثال این فضاها هستند.

طراحانی همچون: یوتا کرر (Jutta Kerrer) و پترامگر (Petra Mager) ظرایف قابل توجهی ارائه کرده‌اند: نور حدس



۵. دنیای ما توسط نور، رفته رفته رنگین‌تر و ناقد شد و این رنگینی قواعد و مقرراتی با خود به همراه داشت.

موتو کویسهی (Motoko I Shii) یکی از طراحان موفق زاین (توکیو) اعتقاد داشت: "نور همیشه زیباست، اما روشنایی در عین زیبایی می‌تواند زشت هم باشد" مثلاً به عقیده برخی، نورپردازی بناهای تاریخی نه تنها باعث زیبایی بیشتر آنها نمی‌شود بلکه سبب لکه‌دار شدن محدوده و محیطه هنر معماری نیز می‌شود. هانریش کرامر (Henrich Kramer) طراح معروف نور (کلن - آلمان) می‌گوید: "نباید بناهای تاریخی را با نورپردازی مزین کرد چرا که به هنر معماری خدشه وارد می‌شود. در واقع باید این موضوع را همواره مدنظر قرار داد که چینی شهری با نور و روشنایی شهری تفاوت عمده دارد.

و گمان هر بیننده‌ای را به حقیقت بدل می‌کند. نور همه چیز را عینی و قابل رویت می‌نماید، بدون اینکه خود قابل رویت و عینی باشد و یا حتی فرم و شکل خاصی داشته باشد. در مقابل نور و روشنایی، تاریکی و سایه‌ها قرار دارند. اما ایندو بدون یکدیگر قابل تصور نیستند.

فرم عینی و قابل رویت یک مکان فقط به نسبت نور مشخص نمی‌شود، بلکه به فضای اطراف آن نیز بستگی دارد.

"یکارگیری نور در شهر، اگر بنا آگاهی و درک لازم همراه نباشد، نتیجه‌بخش نخواهد بود. برای رسیدن به آگاهی لازم و مناسب باید بین کارشناسان، مهندسان، طراحان و سازندگان سیستمهای نوری اتفاقی نظر و هماهنگی لازم بوجود آید و



منابع:
garten-Landschaft

بریده فالتیه کوبلین

ساز یا فصل: سیمون کسروی، شهرتاریخ ۹۴
بازی نور در معماری: ایلکته، تهران، گزینگان

ارزیابی ارتکاب تخلفات ساختمانی

مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری تهران*

* مریم صفائی - شهرام جنگجو

مقررات شهرسازی حالا تبدیل به یک فرهنگ شده است.

روش تحقیق

طی چند سال اخیر وجود تغییرات وسیع در سطح مناطق ۲۲ گانه شهر تهران و تنوع نیازها و سلاتق شهروندان، مجموعه ای متفاوت از اقدامات، عملکردها و تصمیم گیریهای مجموعه مدیریت شهرداری های مناطق را به همراه آورده و بر عرصه فعالیت های شهرداریها افزوده است، بطوریکه محدود بودن منابع مالی و امکانات مناطق به ویژه مناطق تثبیت شده و شکل گرفته در سطح شهر تهران از طرفی و وجود مناطق با بافت کالبدی و عملکردی متفاوت و ناهمگون که از توزیع جغرافیایی و الگوی یکپارچه ای تبعیت نمی کنند، نیاز به تدوین برنامه های منطقه ای را اجتناب ناپذیر نموده است. لازمه برنامه ریزی و اولویت بندی جهت برخورد با تخلفات ساختمانی در سطح شهر تهران نیز، نیازمند سنجش عملکرد شناخت امکانات و احاط نمودن قابلیت های محیطی و بخشی تمامی مناطق آن است و یقیناً در برنامه ریزی رشد و توسعه آینده شهر تهران، شناخت موقعیت و جایگاه مناطق ۲۲ گانه، از مهمترین عوامل در جهت نیل به توسعه پایدار آنی شهر تهران می باشد.

در همین راستا، در این مقاله با بکارگیری "شاخص توسعه تخلفات ساختمانی" و بکارگیری ۱۲ نوع تخلف ساختمانی صورت گرفته در سطح مناطق ۲۲ گانه شهر تهران، که از آمارهای اعلامی اداره کل کمیسیونهای اجرایی ماده ۱۰۰ شهرداری تهران می باشد، مستعدترین منطقه شهر تهران را که مدنظر متخلفان ساختمانی است را تعیین خواهیم کرد.

تخلفات ساختمانی Infringe Of Construction

تخلفات ساختمانی عبارتست از کلیه بناهای احداثی ساختمانی که از شهرداری محل، پروانه ساخت اخذ نموده و بدون توجه به قوانین و مقررات شهرداری و شهرسازی اقدام به احداث بنا نمایند و یا از مفاد پروانه مأخوذه ساختمانی عدول نموده و تغییراتی را در نقشه تصویبی شهرداری از حیث افزایش بنا ایجاد نمایند؛ البته تخلف ساختمانی از جرائم کیفری نبوده و

مقدمه

تهران امروز، بدل به شهری بی دروازه و حصار، و پرآشوب و پرتنش شده است، و تعیین ضوابط فروش تراکم نه آنکه راهی برای حل مشکلات شهر تهران نیست، بلکه تنها دغدغه های نظام دیوان سالار و اقتدارگرایی مدیریت شهری است.

شهری که طی پنج سال، و کمی بیش از یک دوره پرتنش و ناکارآمد از روی کار آمدن اولین شورای شهر، پنج شهردار به خود دید که نشان از ساختار سیاست زده مدیریت شهری دارد. شهری که از زمان اعلام خودکفایی شهرداری ها از سوی دولت در سال ۱۳۶۵ تاکنون، فاقد یک نظام مالی کارآمد و ساخت یافته برای مدیریت منابع مالی در شهر بوده است. ۴۵ سال از تاریخ تهیه اولین طرح جامع شهر تهران میگذرد، و بیش از پانزده سال پیش عمر افق زمانی آن به سر آمده، در حالی که چندان آثار محقق شده ای را در پی نداشت.

شهر موجود بدنبال ارائه طرح های توسعه شهری از جمله طرح های جامع، تفصیلی، موضعی، موضوعی و هادی و در قالب پروژه هایی از قبیل اندیشیده شده مشخصی همچون احداث معابر، مجتمع های مسکونی، تجاری، خدماتی و اداری، فضاهای اوقات فراغت و... در پی تأمین عدالت و کارایی برای تمامی شهروندان است و در کنار آن مافیای ساخت و ساز بدنبال منافع اقتصادی خود، تغییراتی نامطلوب را در چهره شهر ایجاد می کند؛ بر این اساس، شهر که همواره در مقابل تغییرات از خود مقاومت نشان می دهد، نیازمند ابزارهای هدایتگرانه و کنترلی است تا بصورت یک شهر پایدار، نشان دهنده اهداف و جهت گیری در تأمین منافع حقوقی شخصی و اجتماعی مردمان شهر باشد؛ در این پژوهش نیز سعی خواهد شد مسأله تخلفات ساختمانی در یک سلسله مراتب علت و معلولی، مورد بررسی و سناقه قرار گیرد.

در شهر تهران با توجه به این که ۱۰ کمیسیون فعال، ماهانه ۱۰۰ تا ۱۵۰ پرونده تخلف ساخت و ساز را مورد بررسی قرار می دهند، در سال ۱۲ هزار تخلف ساختمانی از مصوبات طرح جامع در شهر صورت می گیرد که این حجم از تخلف را در هیچ کشور پیشرفته دنیا نمی توان یافت؛ زیرا تخلف و عدول از

به معنای سوییچی از مقررات و نظامات امور ساختمانی است و از نظر جایگاه حقوقی، از جمله مسائل حقوقی و کیفری نیست و طبق ماده ۳۰ "قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، ناظر به عدم رعایت ضوابط شهرسازی در بناهایی است که دارای مجوز باشند و با مرتکب بر اساس تبصره های ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مصوب سال ۱۳۳۴ رفتار می شود و مجازات و تعزیر دیگری نمی توان تعیین کرد" (سفامتنش، کامران و منادی زاده، بهروز، مجله آبادی، ۱۳۷۲، شماره ۹، ص ۳۴)

بکارگیری شاخص ترکیبی توسعه تخلفات ساختمانی

(development Index Infringe Of Construction ICDI)

این روش که موسوم به روش موریس نیز هسته اولین بار در سال ۱۹۹۰ میلادی طبق برنامه عمران سازمان ملل متحد، برای درجه بندی کشورها از لحاظ توسعه انسانی، بکار گرفته شد و در آن با قائل شدن اهمیت یکسان برای شاخص های مقایسه کشورها و مناطق مختلف، شاخصها را در جهت رتبه بندی به کار می گیرد؛ این مدل قابلیت گسترش و جایگزینی را دارا بوده

و در هر کشوری برای بررسی تطبیقی و انتخاب مناطق، شهرها و یا نواحی به منظور بررسی سنجش درجه توسعه آنها کاربرد دارد (زیاری، کرامت ا. اصول و روشهای برنامه ریزی منطقه ای، انتشارات دانشگاه یزد، ۱۳۸۴، ص ۱۲۴)

در این مقاله نیز با مد نظر قرار دادن شاخص ترکیبی فوق، «شاخص ترکیبی توسعه تخلفات ساختمانی» مد نظر قرار گرفته که با قرار دادن تعداد پرونده های ۵ نوع تخلف ساختمانی صورت گرفته در سطح مناطق ۲۲ گانه شهر تهران، بهترین منطقه ای که مد نظر متخلفان ساختمانی است و به عبارتی منطقه ای که استعداد وقوع بیشترین تخلفات ساختمانی را دارد، به ترتیب اهمیت، رتبه بندی کرده و نتایج حاصله مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهیم.

مراحل محاسبه شاخص ترکیبی توسعه مناطق عبارتند از:

۱- محاسبه اندازه آرنگاب هر منطقه از لحاظ ۱۲ نوع تخلف ساختمانی بر اساس آمار اداره کل کمیسیونهای اجرایی ماده ۱۰۰ شهرداری تهران

در ستون هر شاخص مقدار max و min را بدست

اطلاعات آماری تعداد پرونده تخلفات ساختمانی در ۲۲ منطقه شهر تهران در سال ۱۳۸۶

منطقه	کد ۱	کد ۲	کد ۳	کد ۴	کد ۵	کد ۶	کد ۷	کد ۸	کد ۹	کد ۱۰	کد ۱۱	کد ۱۲
	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد
۱	۱۳۹	۲۴۶	۱۰	۰	۱۹۶	۱۹	۰	۱	۰	۸۴	۵۸۸	۱۴
۲	۱۳۵	۲۶۶	۱۰	۱	۳۷۶	۸	۰	۰	۰	۲۰	۹۹۵	۱۱
۳	۱۱۰	۲۷۵	۲۳	۰	۲۱۹	۱۲	۰	۰	۰	۵۶	۸۸۶	۱۲
۴	۳۶۹	۶۵۷	۱۷	۱۹	۷۱۲	۱۹	۰	۰	۰	۱۵۴	۱۷۰۲	۱۳
۵	۱۶۸	۲۳۱	۴	۵	۳۷۹	۱	۰	۰	۰	۶۸	۶۹۷	۱۴
۶	۳۳	۱۲۸	۱۵	۰	۶۵۴	۲	۰	۰	۰	۴	۲۰۵	۱۵
۷	۳۳	۱۶۸	۱۱	۱	۲۳۵	۰	۰	۰	۰	۵	۴۶۰	۱۶
۸	۷۳	۲۵۴	۶	۰	۱۶۴	۰	۰	۰	۰	۳۰	۵۳۵	۱۷
۹	۶۵	۱۸۱	۳۷	۲	۲۲۱	۱	۰	۰	۰	۷۶	۲۷۷	۱۸
۱۰	۲۹	۱۶۵	۹	۱	۱۸۲	۰	۰	۱	۰	۱۱	۲۸۵	۱۹
۱۱	۲۵	۱۱۵	۱۳	۰	۳۰۴	۰	۰	۰	۰	۱۲	۳۳۷	۲۰
۱۲	۷۹	۲۱۲	۲۲	۰	۸۱۴	۱	۰	۰	۰	۳۱	۲۹۸	۲۱
۱۳	۵۱	۱۹۰	۳۵	۱	۳۹۲	۱	۱	۰	۰	۲۶	۴۲۶	۲۲
۱۴	۵۰	۲۳۵	۱۲	۰	۲۲۹	۰	۰	۰	۰	۴۵	۳۳۷	۲۳
۱۵	۱۲۵	۳۷۹	۱۷	۱	۳۳۷	۷	۰	۶	۰	۶۵	۳۹۷	۲۴
۱۶	۸۷	۲۷۴	۶	۶	۱۲۲	۴	۰	۰	۰	۹۲	۵۶۶	۲۵
۱۷	۵۶	۱۲۶	۱۲	۲	۲۱۲	۰	۰	۰	۰	۴۸	۲۸۰	۲۶
۱۸	۱۷۴	۲۳۲	۹	۳	۲۰۴	۵	۰	۳۳	۱	۱۷۹	۲۴۰	۲۷
۱۹	۱۱۶	۳۳۹	۶	۲	۱۳۶	۲	۰	۳۳	۰	۳۳	۵۳۱	۲۸
۲۰	۲۲۲	۲۳۹	۲۹	۷	۲۲۲	۵	۱	۲۴	۰	۱۲۲	۸۸۲	۲۹
۲۱	۶۶	۹۳	۱۵	۳	۹۳	۶	۰	۰	۰	۵۴	۲۵۲	۳۰
۲۲	۱۰۵	۲۳۱	۱۳	۷	۱۵۸	۵	۰	۰	۰	۱۵	۸۲۶	۳۱

می آوریم و فاصله مقدار عددی شاخص هر منطقه را از مقدار ماکزیمم بدست می آوریم و بر تفاضل میان ماکزیمم و می نیمم هر ستون تقسیم می کنیم

۳ - اندازه گیری مستند بودن مناطق بر اساس شاخص مزبور که تفاوت عدد ۱ از متوسط ارتکاب تخلفات ساختمانی خواهد بود.

۲ - محاسبه شاخص متوسط یا میانگین ارتکاب تخلفات

$$X_j = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n X_{ij} \quad \frac{x - \min(x)}{\max(x) - \min(x)}$$

اطلاعات آماری تعداد وقوع تخلفات ساختمانی در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران در سال ۱۳۸۶

منطقه	۱ کد	۲ کد	۳ کد	۴ کد	۵ کد	۶ کد	۷ کد	۸ کد	۹ کد	۱۰ کد	۱۱ کد	۱۲ کد	مجموع تخلفات	ICDI
۱	۰.۶۴	۰.۵۵	۰.۸۱	۱	۰.۸۵	۱	۰.۹۷	۱	۰.۷۵	۰.۵۴	۰.۷۸	۰.۷۴	۰.۲۵	
۲	۰.۶۸	۰.۵۱	۰.۸۱	۰.۹۳	۰.۶۰	۱	۱	۱	۰.۲۸	۰.۹۰	۰.۴۹	۰.۷۵	۰.۲۴	
۳	۰.۷۶	۰.۶۷	۰.۳۹	۱	۰.۵۴	۱	۱	۱	۰.۵۳	۰.۷۰	۰.۵۷	۰.۷۰	۰.۳۹	
۴	۰	۰	۰.۶۰	+	۰.۱۲	۱	۱	۱	۱	۰.۱۴	۰	۰.۳۲	۰.۳۷	
۵	۰.۵۹	۰.۷۵	۱	۰.۷۳	۰.۹۲	۰.۷۴	۱	۱	۱	۰.۶۹	۰.۶۳	۰.۷۰	۰.۸۱	۰.۱۸
۶	۰.۹۸	۰.۹۳	۰.۶۶	۱	۰.۳۳	۰.۸۹	۱	۱	۱	۰.۲۵	۱	۰.۹۱	۰.۸۳	۰.۱۶
۷	۰.۹۸	۰.۸۶	۰.۷۸	۰.۹۴	۱	۰.۵۱	۱	۱	۱	۰.۵۴	۰.۹۹	۰.۸۷	۰.۸۷	۰.۱۲
۸	۰.۸۷	۰.۷۱	۰.۹۲	۱	۰.۹۰	۱	۱	۱	۱	۰.۸۰	۰.۸۵	۰.۸۱	۰.۹۰	۰.۰۹
۹	۰.۸۹	۰.۸۳	۰	۰.۸۳	۰.۹۴	۰.۸۲	۱	۱	۱	۰.۸۷	۰.۵۸	۰.۸۶	۰.۸۱	۰.۱۸
۱۰	۱	۰.۸۷	۰.۸۲	۰.۹۴	۱	۰.۸۷	۱	۰.۹۷	۱	۰.۶۸	۰.۹۶	۰.۹۹	۰.۹۴	۰.۰۵
۱۱	۰.۹۵	۰.۹۶	۰.۷۵	۱	۰.۷۰	۱	۱	۱	۱	۰.۷۸	۰.۹۵	۰.۹۵	۰.۹۳	۰.۰۷
۱۲	۰.۸۵	۰.۷۸	۰.۴۵	۱	۰.۹۴	۰	۱	۱	۱	۰.۲۲	۰.۸۴	۰.۹۱	۰.۷۵	۰.۳۳
۱۳	۰.۹۳	۰.۸۲	۰.۶	۰.۹۳	۰.۵۹	۰.۵۹	۱	۱	۱	۰.۷۰	۰.۸۷	۰.۸۹	۰.۸۱	۰.۱۸
۱۴	۰.۹۳	۰.۷۶	۰.۷۵	۱	۰.۸۱	۱	۱	۱	۱	۰.۷۳	۰.۷۶	۰.۹۵	۰.۸۹	۰.۱۰
۱۵	۰.۷۱	۰.۶۷	۰.۶۰	۰.۶۴	۰.۶۳	۰.۶۴	۱	۰.۸۶	۱	۰.۶۴	۰.۶۵	۰.۹۱	۰.۷۷	۰.۲۲
۱۶	۰.۸۲	۰.۵۰	۰.۹۳	۰.۶۸	۰.۶۸	۰.۶۴	۱	۱	۱	۰.۷۸	۰.۶۸	۰.۷۹	۰.۸۱	۰.۱۸
۱۷	۰.۹۲	۰.۹۲	۰.۷۵	۰.۸۹	۱	۰.۸۳	۱	۱	۱	۰.۷۴	۱	۰.۹۱	۰.۹۱	۰.۰۸
۱۸	۰.۵۷	۰.۷۵	۰.۸۲	۰.۸۴	۰.۷۳	۰.۵۶	۱	۰	۰	۰.۵۳	۰	۰.۸۸	۰.۵۶	۰.۴۳
۱۹	۰.۷۴	۰.۵۶	۰.۹۳	۰.۷۸	۰.۸۹	۰.۹۴	۱	۰.۲۰	۱	۰.۷۸	۰.۸۴	۰.۸۱	۰.۷۹	۰.۲۰
۲۰	۰.۳۲	۰.۴۰	۰.۳۴	۰.۶۲	۰.۷۳	۰.۵۱	۰	۰.۲	۱	۰.۵۳	۰.۶۰	۰.۵۷	۰.۴۵	۰.۵۴
۲۱	۰.۸۳	۱	۰.۶۶	۰.۸۴	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۰.۷۱	۰.۶۴	۰.۸۹	۰.۱۰
۲۲	۰.۷۷	۰.۵۷	۰.۶۹	۰.۶۳	۰.۶	۰.۶	۱	۱	۱	۰.۷۸	۰.۹۳	۰.۶	۰.۸	۰.۲۹

رتبه بلدی مناطق ۲۲ گانه شهر تهران در ارتکاب تخلفات ساختمانی در سال ۱۳۸۶

رتبه در ارتکاب تخلفات ساختمانی	منطقه	ICDI
۱	۴	-۰,۶۷۶۹
۲	۲۰	-۰,۵۳۳۵
۳	۱۸	-۰,۳۳۸۹
۴	۳	-۰,۲۹۵۲
۵	۱	-۰,۲۵۶۰
۶	۱۳	-۰,۲۴۷۱
۷	۲	-۰,۲۲۶۲
۸	۱۵	-۰,۲۲۵۲
۹	۱۹	-۰,۲۰۶۵
۱۰	۲۲	-۰,۱۹۵۱
۱۱	۹	-۰,۱۸۹۱
۱۲	۱۶	-۰,۱۸۶۶
۱۳	۱۳	-۰,۱۸۲۸
۱۴	۵	-۰,۱۸۲۵
۱۵	۶	-۰,۱۶۸۵
۱۶	۷	-۰,۱۳۳۸
۱۷	۲۱	-۰,۱۰۹۲
۱۸	۱۳	-۰,۱۰۶۶
۱۹	۸	-۰,۰۹۲۲
۲۰	۱۷	-۰,۰۸۲۹
۲۱	۱۱	-۰,۰۷۶۵
۲۲	۱۰	-۰,۰۵۳۳

نتایج جدول بالا نشان می دهد که شهرداری منطقه ۴ در ارتکاب تخلفات ساختمانی در سال ۱۳۸۶ خاتر رتبه اول شده است، زیرا این منطقه به عنوان یکی از پرجمعیت ترین، وسیعترین، مهاجرپذیرترین، پر ساخت و ساز ترین، دارنده بزرگترین حریم با دارا بودن پارک جنگلی لویزان و همچنین با ویژگیهایی چون وجود نابرابری اجتماعی- اقتصادی شدید در آن، جوان بودن میانگین سنی جمعیت و وجود اقشار آسیب پذیر در محله هایی همچون خاک سفید، شمیران نو، شیان و ...، می باشد؛

عواملی که همگی بر ارتکاب تخلفات ساختمانی موثرند یافته های پژوهش بر اساس نتایج روشهای علمی بکار گرفته شده در این پژوهش و بر اساس فروض به اثبات رسیده، علت گسترش تخلف ساختمانی در تاجیه ۷ و بطور کلی در منطقه ۴ شهر تهران را در چند عامل زیر خلاصه می کند:

• در منطقه ۴ (تاجیه ۷) مصادیق مهم تخلف های ساختمانی عبارتند از:
احداث بنای مسکونی خلاف در حد تراکم مجاز؛

احداث بنای مسکونی خلاف مازاد بر تراکم؛
احداث بنای تجاری و خدماتی خلاف در حد تراکم مجاز و یا در کاربری مغایر با آن؛

عدم احداث پارکینگ؛

و عدم رعایت بسیاری از ضوابط شهرسازی از جمله احداث بنای بدون پروانه، تبدیل زیر زمین به واحد مسکونی، تبدیل واحدهای مسکونی به واحدهای خدماتی، تجاری.

• یکی دیگر از شایع ترین و عمده ترین خلاف ساختمانی صورت گرفته در شهرداری منطقه ۴، "تبدیل" می باشد؛ به این صورت که مالک برای ملک خود که در کاربری مسکونی واقع است، پروانه ساختمانی می گیرد؛ اما در مرحله اجرا طبقه همکف را به صورت تجاری احداث می کند سواردی که در محدوده خیابان دلاوران بفقور دیده می شود؛ سپس مالک برای اخذ پایان کار که مراجعه می کند پرونده تخلف تشکیل شده و روانه کمیسیون ماده ۱۰۰ می گردد.

جریمه ای که کمیسیون صادر می کند در نهایت به صرفه مالی مالک تمام می شود چرا که از محل استفاده از مغازه های

مذکور به راحتی از عهده پرداخت جرایم ماده ۱۰۰ بر می آید. این در صورتی است که از راه قانونی هیچ امکانی برای تبدیل کاربری مسکونی به کاربری تجاری وجود نداشت.

این نوع خلاف در تبدیل زیر زمین به مسکونی و پارکینگ به تجاری نیز در سطح این منطقه به وفور مشاهده می گردد که البته بعد از اخذ پایان کار صورت می گیرد.

• از دیگر تخلفات عمده ساختمانی در شهرداری منطقه ۴، از سوی نهادهای دولتی و نظامی صورت می گیرد؛ بگونه ای که احداث مجموعه های مختلف از سوی ارگانهای بویژه نظامی در این منطقه، باعث به هم ریختگی وضعیت ساماندهی این منطقه شده است؛ زیرا این نهادهای دولتی و نظامی به هیچ روی با شهرداری منطقه نیستند.

• در شهرداری منطقه ۴، طرح های متعدد تدوین شده و اجرا شده، بعضاً با بی توجهی به نیازهای واقعی مردم، و بی توجهی به ارزشهای اقتصادی نهفته در کاربریهای مختلف و نهایتاً بی توجهی به خصایص مالکیتی زمین های منطقه، نقش اساسی در برهم زدن توازن در فعالیتها و استقرار فعالیت ها داشته و با ایجاد ارزشهای افزوده قاحش برای برخی نواحی، باعث شیوع انواع تخلفات گردیده اند.

• در منطقه ۴، منطقه بندی تراکم های ساختمانی، موجب محدودیت تمایل صاحبان املاک شده و شرایط تخلفات ساختمانی مازاد بر تراکم و بدون پروانه را فراهم کرده است.

• در منطقه ۴، حاشیه نشینی در نواحی دارای حاشیه از جمله در ناحیه ۷، موجب بروز بسیاری از تخلفات ساختمانی شده است.

• آمار تعداد و متراژ تخلفات ساختمانی صورت گرفته در شهرداری منطقه ۴ طی سالهای ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ حاکی از رواج تبانی و گزارش های نادرست مأموران کنترل و ناظران ساختمانی در این منطقه است.

• در برخی از نواحی شهرداری منطقه ۴، دلیل ارزش افزوده فراوان مسکن، مالکان اراضی قولنامه ای، اقدام به احداث واحدهای مسکونی در حد ساده و متوسط و انتقال سریع آنها به اشخاص دیگر می نمایند.

• زمان لازم برای مراحل صدور پروانه ساختمانی در شهرداری منطقه ۴ طولانی است و تعداد دفعات مراجعه به شهرداری برای اخذ پروانه در برخی از موارد زیاد است.

• در شهرداری منطقه ۴، بعضاً عدم کنترل و ارزیابی به موقع و صحیح از عملکرد مأموران فنی و سایر عوامل شهرسازی باعث اعلام گزارشات نادرست از وضعیت ساختمانها و رواج تبانی با مالکان در بین کارشناسان بازدید فنی ساختمان شده است.

نتیجه گیری:

علل وقوع و ارتکاب انواع تخلفات ساختمانی

علل وقوع و ارتکاب انواع تخلفات ساختمانی در کلیه مناطق ۲۲ گانه شهر تهران را بر حسب مراجع مختلف ساختمان سازی می توان بصورت زیر دسته بندی نمود:

۱- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف و نارسایی مستندات قانونی

۱-۱- تخلفات ساختمانی برآمده از ضوابط و مقررات مصوب طرحهای جامع، تفصیلی و هادی شهری

الف- ایجاد ارزش افزوده بالا در برخی مناطق با تدوین طرحهای توسعه شهری ب- عدم اجرای کامل ضوابط اندیشیده شده در طرحهای توسعه شهری ج- عدم تعیین تکالیف ضوابط ساخت و ساز در حریم شهرها د- عدم وجود پیوست اقتصادی شفاف برای مستندات طرحهای توسعه شهری

۱-۲- تخلفات ساختمانی برآمده از عدم ضمانت اجرایی ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها و تبصره های آن

• شهرداری راساً توانایی و حق تخریب ساختمان احداثی بدون پروانه را ندارد

• آرای کمیسیون ماده ۱۰۰ پس از قطعیت یافتن بایگانی می شوند

• کمیسیون ماده ۱۰۰ اقدام به صدور رای و موکول نمودن آن به زمان اجرا یا تجدید بنا می نماید.

۱-۳- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان

الف- عدم اجرایی شدن مفاد ماده ۳۵ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان - عدم تعریف دقیق فرآیند نظارت مهندسان ناظر در قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان ج- عدم اجرایی شدن فصل نهم آیین نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مبنی بر صدور شناسنامه فنی ساختمان د- عدم اجرایی شدن مفاد آیین نامه اجرایی قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان

۱-۴- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف قوانین ثبتی بلانکلیفی اراضی قولنامه ای از جمله دلایل ساخت وسازه های غیر مجاز مسکونی است.

۲- تخلفات ساختمانی برآمده از خواسته های مالکان یا مجریان ساختمانی

۲-۱- تخلفات ساختمانی معقول انگیزه های مادی و اقتصادی

۲-۲- تخلفات ساختمانی برآمده از تمایلات مافیای ساخت و ساز

۲-۳- تخلفات ساختمانی برآمده از نبود و کمبود مسکن

۲-۴- تخلفات ساختمانی برآمده از فقدان آموزش عمومی

۳- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف مراجع نظارتی

۳-۱- تخلفات ساختمانی برآمده از عملکرد مهندسان ناظر



ب- تخلفات ساختمانی برآمده از گرانی مصالح ساختمانی و استفاده از مصالح غیر استاندارد ت- تخلفات ساختمانی برآمده از سرخ بیکاری فزاینده و نبود زمینه های سرمایه گذاری مولد
ج- تخلفات ساختمانی منتج از ارتباط پنهانی برخی از سازندگان با مراکز قدرت

تصویر تخلفات ساختمانی مراکز دولتی در حرم شهرداری منطقه ۴ (پارک جنگلی لویزان)



ر- تداوم تخلفات ساختمانی یا علم به اینکه "تخلف ساختمانی جرم محسوب نمی شود" - تخلفات ساختمانی برآمده از چندگانگی و عدم ثبات قوانین و نبود ضمانت اجرایی قوانین ن- تخلفات ساختمانی برآمده از کمبود زمین خالی در سطح مناطق شهری و- تخلفات ساختمانی برآمده از هجوم صاحبان صنایع به شهرهای اطراف کلانشهرها
در قسمتهای بعدی این پژوهش سعی خواهد شد تا ارزیابی تخلفات ساختمانی از جنبه های قانونی و تأثیرات کالبدی و غیر کالبدی آن بر پیکره شهرها مورد توجه قرار بگیرد.

الف- رابطه مسوری و تشریقاتی مالک و ناظر علت بروز تخلفات ساختمانی ب- تخلفات ساختمانی برآمده از تعریف پایین مهندسیین ناظر ج- پدیده فروش امضاء مهندسان ناظر علت بروز تخلفات ساختمانی د- تخلفات ساختمانی برآمده از سطح پایین معلومات مهندسان ناظر

۴- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف مراجع کنترلی

۱-۴- تخلفات ساختمانی برآمده از عملکرد شهرداریهای مناطق و نواحی

الف- اتکای شهرداریها به درآمد حاصل از جریمه کردن تخلفات ساختمانی تحت عنوان کمیسیون توفیقات مستقر در شهرداریها، موجبات فروش ضوابط و وقوع تخلفات ساختمانی را تسریع نموده است ب- عدم گزارش مأموران شهرداری علت تداوم تخلفات ساختمانی ج- تخلفات ساختمانی برآمده از عملکرد ضعیف بخش کنترل و نظارت شهرداریها د- تخلفات ساختمانی برآمده از عملکرد ناکارآمد طرح ناحیه مسجوری در کنترل تخلفات ن- تخلفات ساختمانی برآمده از تشریفات زاید و کاغذ بازی اداری در شهرداریها و- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف حقوقی و اجرایی شهرداری ها ه- سطح پایین تجربیات و معلومات کارمندان دفاتر خدمات الکترونیک شهرداری، علت استمرار تخلفات ساختمانی

۲-۴- تخلفات ساختمانی برآمده از عملکرد ضعیف شوراهای شهر

الف- عدم ارائه راهکار اجرایی مناسب از سوی شوراهای شهر، باعث تشدید وقوع تخلفات ساختمانی شده است ب- مصوبه صدور مجوز انشعاب آب، برق و گاز موجب افزایش تخلفات ساختمانی در حاشیه شهرها شده است

۵- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف مراجع تشخیصی و رسیدگی کننده

۱-۵- تخلفات ساختمانی برآمده از ضعف عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰

الف- تشدید تخلفات ساختمانی بدلیل رایانه ای نبودن رسیدگی به پرونده های تخلف در کمیسیون ماده ۱۰۰
ب- ادامه روند ارتکاب تخلفات ساختمانی بدلیل نقض آرای کمیسیون ماده ۱۰۰ در دیوان عدالت اداری

۶- تخلفات ساختمانی برآمده از عوامل بیرونی موثر بر ساخت و ساز

الف- تخلفات ساختمانی برآمده از نارسایی موجود در نظام مدیریت شهری و تعدد نهادهای تصمیم گیر در زمینه نظارت بر ساخت و ساز ب- تخلفات ساختمانی برآمده از قیمت پایین ملک در شهرهای اقماری کلانشهرها و مهاجرت بی رویه به این نواحی

منبع:
۱- بخشس از تبیین مقاله برگرفته از پایان نامه دانشجوی ارشد مهندسی سازه مناطق رفته مرزهای شهری و برآمده زوای شهری و منطقه ای در دانشگاه آزاد اسلامی و به راهنمایی دکتر محمد افغانی شهردار منطقه ۴ تبریز ۱۳۸۶ می باشد.

۲۴ ساعت سامانه جمع‌آوری زباله در این شهر متوقف شود. فریاد اعتراض مردم به نحوه جمع‌آوری، شستشو و نظافت منطقه محل سکونتشان بلند خواهد شد.

طرح تفکیک زباله از مبدأ، نصب مخازن دوقلوی پسماند تر و خشک، آموزش‌های چهره‌به‌چهره، هر یک ترفندهایی بودند که تا حدی مشارکت شهروندان را در رعایت بهداشت محیط و جداسازی زباله‌ها به همراه داشت اما حجم زباله تولیدی باز به حدی است که کارگران حوزه خدمات شهری در طول شبانه روز چند نوبت اقدام به جمع‌آوری زباله می‌کنند.

در برخی شهرها، شب اصلی‌ترین زمان جمع‌آوری زباله‌هاست. درست همان ساعتی که همه خوانند، کامیون‌های حمل زباله با صدایی گوش‌خراش در شهر می‌چرخند و صدای کارگران خدمات شهری که مشغول صحت با بکدنگرند نیز به گوش می‌رسد.

در شهر ارومیه که روزانه ۴۵۰ تن زباله تولید می‌شود، فقط در یک منطقه از میان ۳ منطقه، جمع‌آوری زباله شبانه انجام می‌گیرد. حمید سجایی مدیر عامل و عضو هیات مدیره سازمان پسماند شهرداری ارومیه معتقد است: «جمع‌آوری زباله در شب این‌حس را دارد که شهروندان به هنگام صبح با شهری عاری از زباله مواجه می‌شوند».

ساعت ۹ شب گذشته است، صدای پرتاب شی‌ای از بلندی و برخورد آن با کف زمین همسایگان خفته در خواب را بیدار می‌کند. سسی پس از برخورد با زمین منفجر می‌شود و دقیقا بعد این هیاهوی گریه‌های محله است که خود را برای صیافت شبانه آماده می‌کنند. لحظاتی بعد کیسه محتوای زباله که بر سطح کوچه پراکنده شده صحنه‌ای را خلق می‌کند که نتیجه‌اش زحمت مضاعف برای کارگر خدمات شهری است. اوست که باید هر شب با افسوس از عمل شهروندی بی‌دقت، گم‌خیز کرده و با دست‌ان اراسته بر دستکش زباله‌ها را جمع‌آوری کند.

از همان سال‌های دوره از زمانی که گاری‌های جمع‌آوری زباله با یک یا ۳ کارگر هر شب، در سطح شهر می‌چرخیدند تا زمانی که نیشان‌هایی با ظرفیت نیم تا یک تن زباله به چرخه جمع‌آوری زباله پیوستند و تا به امروز که کامیون‌های آژردار با حجم بلع زباله افزون‌تر تغییر یافتند، همواره شاهد تحولاتی در نگرش مدیران شهری به نحوه جمع‌آوری زباله‌ها در حواله شبانه‌روز بودهایم.

امروزه تولید روزانه زباله در سطح شهرها و روستاهای کشور به ۵۰ هزار تن می‌رسد، در شهری چون تهران روزانه دو تا سه نوبت زباله‌ها جمع‌آوری می‌شود، به طوری که اگر تنها

شب فرصتی دوباره برای زیبایی شهر

فاطمه شهبازی



اما به نظر می‌رسد از زمانی که طرح مکانیزاسیون جمع‌آوری زباله در شهرهای بزرگ به اجرا درآمد، قدری زمان انتقال زباله از منزل به کوچه و غیر تغییر یافت. یعنی شهروندانی که شب هنگام یا شستیدن آئین کامیون حمل زباله، سریع اقدام به انتقال زباله می‌کردند یا دوان دوان خود را به کامیون نزدیک می‌ساختند ترجیح دادند، از این عمل صرف‌نظر کنند.

آنان به این نتیجه رسیدند که با وجود مخازن زباله در کوچه و خیابان هر زمان که فرصتی یافتند کیسه زباله را می‌توانند در آن رها کنند و با آن را در کنار کوچه قرار دهند. و این چنین می‌شود که چرخه ماندگاری زباله در معابر سیر طولانی را طی کند و آن سوتر این کار کو تازگی پوشش یا لباس شب نما است که به حلقه معیوب خدمات شهری در جمع‌آوری زباله‌ی برجای مانده از بی‌لطفی شهروندی می‌پیوندد.

او شاید در روز جای دیگری مشغول به کار بوده، یا نه، وقت استراحتش بوده، ولی به هر حال، شب بیدار است و با صدای خشن خش جارویش کوچه و معابر محله‌ای را طی می‌کند. گاه کیسه زباله پراکنده‌ای را یا دستانش برمی‌دارد و همه را در نقطه‌ای تپو می‌کند تا لاقط کامیون حمل زباله، که فردا شب یا شاید صبح که آمده به راحتی آن را حمل کند. جمع‌آوری زباله رأس ساعت ۲۱ آغاز و تا ۵ صبح ادامه می‌یابد.

مدیر عامل سازمان خدمات موتوروی شهرداری تهران می‌گوید: «به شهروندان اطلاع‌رسانی شده که رأس ساعت ۲۱ زباله‌های خود را از منزل خارج کنند و از چند دقیقه بعد هم کار جمع‌آوری زباله به وسیله ماشین‌های ویژه جمع‌آوری زباله در سطح مناطق آغاز می‌شود.»

سلیبی ادامه داد: «با توجه به وسعت مناطق ممکن است زباله‌های یک ناحیه از یک منطقه ساعت ۱۰ شب به اتمام برسد، اما تا نیروهای خدمات شهری عازم ناحیه‌ی دیگری از همان منطقه شوند کار جمع‌آوری زباله‌شان به ساعت ۱۲ برسد و به همین ترتیب این کار ادامه باید تا ساعت ۵ صبح که تمام زباله‌های یک منطقه جمع‌آوری شود.»

در واقع اگر مأموران خدمات شهری از ساعت ۹ شب اقدام به جمع‌آوری زباله محله‌ای نمایند، دیگر فرصتی برای برگشت مجدد به آن محله را نخواهند داشت بنابراین زباله‌هایی که بعد از ساعت ۹ شب بیرون گذاشته شود تا صبح در کوچه می‌ماند. جالب است، برخی شهروندان شب‌ها، حضور کارگران خدمات شهری و کامیون‌های حمل زباله در محدوده محل مسکونی خود، را نوعی رعایت نکردن قوانین شهزنتشی می‌دانند. به همین جهت سازمان خدمات موتوروی شهرداری تهران به پیمانکاران ابلاغ کرده که برای رعایت حال شهروندان، جمع‌آوری زباله را از ساعت ۲۱ شب، ابتدا در مناطق مسکونی آغاز و سپس به سمت معابر و خیابان‌های اصلی شهر بروند. ماشین‌آلات مکانیزه مجهز و استاندارد حمل زباله در هر نوبت قادرند ۱۲ الی ۱۸ تن

زباله را به صورت استاندارد و بهداشتی جمع‌آوری کرده و بدون حمل به ایستگاه‌های میانی خدمات شهری به قسمت مرکز دفن یا تبدیل کمپوست منتقل کنند و در نتیجه از تردد بیش از اندازه خودرو و کاهش آلودگی‌های ناشی از آن نیز جلوگیری کنند. گفته سرجایی، کارگران خدمات شهری ارومیه، در اولین کلاس توجیهی، با نحوه‌ی برخورد با شهروندان آشنا شدند و حضور نگهبان شیفت شب در نواحی خدمات شهری، مرجعی برای رسیدگی به مشکلات کارگران در آن مقطع از زمان است. گرچه شهر، شب‌ها به ظاهر امن به نظر می‌رسد، اما زمانی که کیسه‌های زباله از خانه‌ها، آپارتمان‌ها و مراکز اداری-تجاری در معابر نهاده می‌شود، به انتظار بی‌امان عده‌ای سوجدو، پایان می‌دهد، گونی بزرگی که همیشه بر شانه آنهاست، طلایی از زمینند (طلایی کیف) از نوع زباله هستند.

این روزها عده‌ی کسانی که در پوشش دوره‌گرد سری به محتوای زباله‌ها در تاریکی شب می‌زنند، کم نیستند. زباله دزدها با جستجو در محلات، کیسه‌های پر حجم تر را می‌دزدند و آنچه نمی‌خواهند را برای حیوانات مودی باقی می‌گذارند؛ اقدام آنها علاوه بر این که چهره‌ی شهر را در شب ناآرام می‌کند، زحمت کارگران خدمات شهری را نیز در تاریکی شب دو چندان می‌سازد. به راستی در کلانشهر تهرلی که بازیافت سالانه زباله آن، می‌تواند بیش از ۲۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی داشته باشد، زباله دزد شبانه نیز وجود خواهد داشت.

اما در شهرهای کوچک به مانند شاهین دژ، زباله دزدی مرسوم نیست. این را محمد میکائیلی شهردار این شهر می‌گوید و اضافه می‌کند، واحد خدمات شهری هر روز از ساعت ۴/۳۰ صبح تا ۵/۳۰ اقدام به جمع‌آوری زباله می‌کند در برخی مناطق نیز دو روز یکبار این کار انجام می‌شود، اما با توجه به اینکه مشارکت مردم در نظافت شهر چندان مطلوب نیست، در مناطق و نواحی آلوده، جمع‌آوری زباله روزانه ۲ بار نیز انجام می‌شود.»

تا قبل از تصویب قانون بلدیة که نظافت معابر متولی قانونی نداشت، شهروندان نظافت فضای داخلی مخازن تا شعاعی جلوتر از فضای داخلی خانه خود را نیز آب و جارو می‌کردند ولی پس از تصویب قانون بلدیة، نظافت شهر اعم از جمع‌آوری حمل‌ونقل، نظافت معابر و فضاهای عمومی بر عهده شهرداری گذاشته شد و در این سیر زمانی ساکنین شهرها، آرام آرام به کوچکترین وظیفه خود در پاسداشت پاکیزگی شهر، بی‌تفاوت شدند. شب فرصت مناسبی است تا شهر دوباره زیبا شود، اگر زباله‌ای بی‌موقع در معابر نهاده نشود و یا زباله دزدی آن را بر هم نرزد، گرچه هیاوهی ماشین‌های حمل زباله سکوت شب را می‌شکند اما از یاد تیریم تلاش کارگری که نیمه شب سعی در نظافت شهر دارد، پس مشارکت شهروندان در همکاری با خدمات و مسافان شبانه شهر، سختی کار شبانه را در کوچه پس کوچه‌های شهر برای آنان قدری کاهش خواهد داد.

شب در شهر

• سعید بیرجمونی
• مهدی کسوریان
• نود بیزنی
• معصومه ابوالحسنی



روال عادی زندگی، این گونه است که شما شبها استراحت

۱۳ هزار نفر در شب

می کنید و فعالیت دقیقاً از زمانی که خورشید طلوع می کند شروع می شود. گاهی اوقات هم برای عده ای از شما پیش می آید که در طول ماه یا هفته شیفت شب تعینتان شود و حتماً هم کلی با خودتان از شناس بد و این جور چیزها صحبت می کنید ولی چاره ای نیست و باید این شیفت را بگنجانید. حالا بیایید زندگی را از دریچه دیگری نگاه کنیم. از دریچه آنهایی که کلاً روال برای شان چیزی متفاوت آن است که گفتیم این افراد روزها استراحت می کنند و فعالیت برای شان همان زمانی شروع می شود که شما شامتان را خوردناید و کم کم می خوابید!

در این زمان تازه زندگی و فعالیت برای این افراد شروع می شود. این افراد همان زمانی کار می کنند که شهر در سکوت کامل به سر می برد و شاید به غیر از خودشان هیچکس دیگری در شهر حضور ندارد. حتماً متوجه شده اید که منظورمان چه کسانی هستند دقیقاً درست حدس زدید، منظور ما مأموران خدماتی سازمان خدمات موتوری و خدمات شهری است. شهری که حالا زیاده خانه ها را از ما تحویل می گیرند و صبح دوباره شهری زیبا و تمیز را مشاهده می کنیم. وقتی با مسئولان سازمان خدمات موتوری تماس گرفتیم تا ببینیم تمام کارهایی که در شبهای تهران انجام می شود چیست، حتی خودمان هم باورمان نمی شد دقیقاً همان زمانی که ما خواب هستیم و فکر می کنیم همه نیز در خوابند، این قدر تلاش و فعالیت انجام می شود حتماً برای شما هم جالب است بدانید که شبها چه خدماتی در شهر انجام می شود؟ در این گزارش می خواهیم یک نوع از سبک زندگی

الته این بار فعالیت های شبانه شهرداری را بررسی کنیم.

حتماً این رقم برای شما هم جالب و حتی باور کردنی است. آیا می دانستید حدود ۱۳ هزار نفر از کارگران سازمان خدمات موتوری شهرداری تهران برای انجام خدمات شهری دقیقاً همان ساعتی که ما و شما خواب هستیم در خیابان ها تهران شروع به فعالیت می کنند.

این ۱۳ هزار نفر وظیفه رفت و روب، جمع آوری زباله و نظافت پایتخت را بر عهده دارند. این ۱۳ هزار نفر از ناحیه به منطقه و از منطقه به ناحیه و سپس به کوچه ها و خیابان های شهر تقسیم می شوند تا یک شهر که در طول روز میلیون ها مسافر و عابر را در خود جای داده و حتماً احتیاج به نظافت دارد، تمیز نمایند.

۹ شب تا ۵ صبح

کار مأموران خدمات شهری و خدمات موتوری شهرداری تهران دقیقاً از ساعت ۲۱ شروع می شود همین که می گویند: «زیاده ها ساعت ۹ شب جمع می شن!» یعنی این که لطفاً زیاده های آنان را ساعت ۲۱ «قابل منازل بگذارید، چون مأموران خدماتی شبانه از همین ساعت شروع به کار می کنند. در فرصتی که تا ساعت ۵ صبح وجود دارد، تمام ضایعات جمع آوری شده، خیابان ها شست و شو می شوند و در نهایت صبح حتی افرادی که خیلی زود یا به قول خودشان صبح خروس خوان از خانه ها بیرون می زنند، شهری تمیز و زیبا را تحویل بگیرند. به نظر می رسد این زمان فرصت خوبی است که شهری به عظمت

بابتخت یاگیره شود.

۱۳۰۰ خودرو

گفتیم، ۱۳ هزار کارگر دقیقاً شبها تازه کارشان شروع می‌شود تا شهر پاکیزه شود. حالا بهتر است بدانید در این بین ۱۳۰۰ خودرو مختلف نیز در اختیار سازمان خدمات موتوری قرار دارد که این ماشین‌ها روزها استراحت می‌کنند تا شبها کار کنند و به امور خدماتی شهر سرعت ببخشند. ماشین‌های مکانیزه، ماشین‌های جمع‌آوری زباله، ماشین‌های تست‌وشو و حتی در زمان لزوم خودروهای برق‌روب در اختیار سازمان هستند و شاید شما کمتر آنها را دیده باشید چون عموماً شبها کار می‌کنند. اگر می‌خواهید آنها را مشاهده کنید، بهتر است یکبار نیمه شب به کوچه یا خیابان محله زندگی‌تان بروید.

۸۰ درصد شبها

تمام این‌ها که گفتیم در شیفت شب کار می‌کنند در واقع ۸۰ درصد کار سازمان خدمات موتوری و خدماتی که در شهر توسط این سازمان انجام می‌شود، شبها صورت می‌گیرد. به گفته مدیران این سازمان کمتر از یک سوم ماشین‌آلات و نیروها در طول روز کار می‌کنند به این ترتیب می‌توان مأموران و پرسنل این سازمان را «مردان شب» معرفی کرد. ماموریت‌ها در شب انجام می‌شود و از روی بهداشتی هیچ کدام از شهروندان هم این شیفت شبانه را نمی‌بینند، اما فقط کافی است همین فرد صبح که از خانه زد بیرون، آثار فعالیت این افراد را از مقابل در منزل مشاهده کند.

مسئول شب

این روزها تهران حتی در شب هم یک شهردار دارد. این موضوع در شهرداری رسم شده و به این ترتیب هر کدام از شرکتها و سازمان‌هایی که زیر نظر شهرداری تهران کار می‌کنند نیز یک مسئول شب دارند. این مسئول شب که جانشین مدیر عامل است، تمام کارهای شبانه‌هاست و شهر را در شب اداره می‌کند. حتی با خودشان می‌گویند «زمانی که همه خواب هستند و شهر در آرامش به سر می‌برد چه اتفاقی می‌افتد که مدیریت بخواند؟» پاسخ این است: از آن جهت که ما نمی‌بینیم، پس نمی‌توانیم حتی حدس بزنیم شهر در شب چه خبر است. باید بگوییم همین که در صبح شهر را امن و آمان می‌بینیم موهون تلاش شبانه عده‌ای است که خواب را فراموش می‌کنند تا شهر زیبا و پاکیزه‌ای داشته باشیم.

هماهنگی برای خط‌کشی

اگر منزل‌تان در کنار یک خیابان باشد، حتماً وقتی بعضی شبها که برای خوردن آب ناگهان از خواب بیدار می‌شوید، صدایی می‌شنوید از پنجره که به بیرون نگاه می‌کنید تازه متوجه می‌شوید این صدا، صدای ماشین‌هایی است که مشغول خط‌کشی خیابان‌ها هستند. خط‌عابر پیاده، خط وسط خیابان و... هر چند این خط‌کشی توسط سازمان ترافیک انجام می‌شود

اما در این بین، محل قبل از خط‌کشی باید تمیز شده و دورتادور آن نیز مسدود شود تا هیچکس از آن رد نشود، بنابراین مأموران سازمان خدمات موتوری شهرداری باید محیط را آماده کنند و سپس خط‌کشی توسط برویجه‌های شرکت عرف ایوان انجام شود. این هم یکی دیگر از کارهایی است که مافقط صبح‌ها می‌بینیم و به این که چه قدر برای آن زحمت کشیده شده، فکر نمی‌کنیم.

آسوده بخوابید، صبح شهر آماده است

خیلی وقت‌ها پیش می‌آید که خیابان‌ها یا بزرگراه‌ها در شب زمینه‌ساز حوادث تلخی می‌شوند مثلاً امکان دارد قسمتی از یک خیابان دچار ریزش و فرورفتگی شود، ممکن است یک تصادف مربوط به خودروی سنگین تمام اتوپان را بند بیاورد اما ما فقط فردا صبح می‌شنویم که در شب در فلان منطقه فلان اتفاقی افتاده است. نیروهایی که برای انجام کارهای لوژستیک و برطرف کردن مشکل همیشه آماده‌اند، فقط تا زمانی فرصت دارند کار را به اتمام برسانند و وضعیت را به حالت اولیه دریاورند که هوا روشن نشده، پس شما آسوده بخوابید چرا که همیشه عده‌ای بیدارند تا مشکلی پیش نیاید.

روزها استراحت شروع می‌شود

مگر یک انسان چقدر توان دارد؟ در زندگی ۲۴ ساعته حتماً باید زندگی هم برای خواب و استراحت نیز گنجانده شود. کارگران و مأموران سازمان خدمات موتوری و خدمات شهری که شبها تازه کارشان شروع می‌شود، تمام روز را می‌توانند استراحت کنند و سپس در شب زیبایی و پاکیزگی را دوباره به شهر برگردانند. مساله شیفت شب و کار شبانه آن قدر اهمیت دارد که حتی شهردار تهران نیز به طور ناگهانی و بدون هماهنگی از کار شبانه تهران از مناطق و محلات بازدید می‌کند. البته عده‌ای هم تعدادشان چندان زیاد نیست، در طول روز در بخش جمع‌آوری زباله فعالیت می‌کنند، ولی کلاً این دست خدمات شهری در شب انجام می‌شود.

آتش‌نشانی

شما نمی‌توانید آتش‌نشان خوبی باشید، اگر آدم بدخواهی هستید آتش‌نشان‌ها باید خوش خواب باشند! مثل بعضی از مادرهای صبور که اگر تا صبح ۱۰ بار هم از خواب بیدار شوند، فرزندشان را تر و خشک می‌کنند و دوباره به راحتی خوابشان می‌برد! داستان مادرها را همه می‌دانند، اما از آتش‌نشان‌ها که وظیفه‌ای سخت‌تر و خطیرتر دارند کمتر کسی با خبر است. مادرها با لباس آماده باش نمی‌خوابند و وقتی زنگ خطر یا همان صدای گریه بچه بیدارشان می‌کند، لازم نیست آتشی را خاموش کنند و جان‌شان هم در خطر نیست! فکر کنید شما آدم بد خوابی باشید و زنگ خطر درست زمانی که چشمان‌تان گرم شده است به صدا در می‌آید شما تنها ۴۰ ثانیه فرصت دارید تا کاپشن و کفش‌تان را بپوشید و مرکز را ترک کنید. در



ترافیک را در ساعات پایانی شب، حسن عملیات شبانه می‌داند و می‌گوید: شب‌ها خیابان‌ها خلوت هستند و همین موضوع باعث می‌شود بخشی از خسارت حریق‌های شبانه یا تردد سریع اتومبیل‌های آتش‌نشانی جریان شود.

یک شیفت یا آتش‌نشان‌ها

بیات، برنامه‌های یک آتش‌نشان را از ساعتی که شیفت کارش در ایستگاه شروع می‌شود تا پایان شیفت تعریف می‌کند. او می‌گوید: یک آتش‌نشان رأس ساعت ۷ باید سرپوشش باشد. غالباً لوبایل صبح کار آتش‌نشانان کمتر است و فرصت دارند تا به اسور اداری، نامه‌نگاری، چک کردن خاموش‌کننده‌ها، کف‌ها و... بپردازند. آموزش‌های دوران ایستگاهی و مهارتی، بازدید از شیرهای آتش‌نشانی، چک کردن اتومبیل و... از دیگر برنامه‌های آتش‌نشانان تا ظهر است، ظهر که می‌شود نماز، ناهار و کمی استراحت تا حوالی ۴ بعد از ظهر. ساعت ۴ تا ۶ عصر زمان ورزش آتش‌نشانی است. آن‌ها باید بدن خود را برای نزدیک شدن به ساعت اوج کاری آماده کنند یا رسیدن وقت اذان مغرب، آتش‌نشانان نمازشان را سه جا می‌آورند و بعد عازم صرف، شام می‌شوند. این پروسه، در یک روز بدون حریق جریان دارد، اما در صورت وقوع حریق در هر ساعتی از شبانه‌روزی آتش‌نشانان موظفند پس از پایان عملیات، همه لوازم و تجهیزات را آماده عملیات بعدی کنند و ایستگاه را با آمادگی کامل به شیفت بعدی تحویل دهند.

خواب با لباس کار

جالب است بدانید که آتش‌نشان‌ها جزو معدود اقلیت هستند که باید لباس کار بپوشند. معاون عملیاتی سازمان آتش‌نشانی می‌گوید: آتش‌نشان‌ها با لباس کامل باید بپوشند و تنها اجازه دارند کفش و کلاهشان را در بیاورند تا در صورت به صدا در آمدن زنگ حریق به سرعت عازم محل حادثه شوند. تیم عملیات، در روز ۳۰ ثانیه زمان برای خروج از ایستگاه و عزیمت به محل حادثه دارد و این زمان در شب تنها ۱۰ ثانیه افزایش پیدا می‌کند. تصور کنید زنگ حریق در نیمه‌های شب به صدا درآید. علاوه بر استرس و هيجانی که در حین بیدار شدن از خواب برای آتش‌نشان ایجاد می‌شود، او باید طی ۴۰ ثانیه لباس بپوشد، سوار اتومبیل بشود و ایستگاه را ترک کند. یک آتش‌نشان با فشار روحی بالا وارد عملیات نجات می‌شود و پس از بازگشت به ایستگاه نیز باید دوش بگیرد و وسایل عملیات را تجهیز و آماده عملیات بعدی کند.

فکر می‌کنید با این وصف دیگر خواب به چشمانش بیاید؟!

شب، میزان ۳۰ درصد حوادث حریق

شب‌ها، جریان زندگی کم‌رنگ‌تر می‌شود. ادارات، سازمان‌ها، مجموعه‌های ورزشی، کتابخانه‌ها و... تعطیل شده و حوادث هم کم‌تر می‌شوند. بیات می‌گوید: ۷۰ درصد حریق در روز اتفاق می‌افتد و ۳۰ درصد در شب. حوادث شبانه، اغلب ساعت ۲۲

حالی که تمام لباس‌های کار را قبل از خواب پوشیده‌اند. وقتی که عملیات نجات به خیر می‌گذرد و به پایگاه باز می‌گردند تازه شست‌وشو و عوض کردن لباس‌ها شروع می‌شود و باز هم پوشیدن لباس کار جدید و خوابیدن با گوش‌های آماده به زنگ ۳ شب در هفته نوبت به شما می‌رسد و شما ۲۴ ساعت تمام را باید با این استرس به سر ببرید که هر آن ممکن است زنگ خطر به صدا دربیاید و عملیاتی دیگر و آتشی دیگر...

آتش‌نشان‌ها، شب و روز ندارند

برای آتش‌نشان‌ها، روز و شب، تعطیلی رسمی و غیر رسمی، عاشورا و شب قدر، عید و سیزده بدر فرقی نمی‌کند. آتش‌نشان‌ها شبانه‌روز در حال آماده باش هستند. تعداد آتش‌نشان‌های آماده‌باش در شب و روز یکسان است و ایستگاه‌های آتش‌نشانی تا به حال تعطیلی به خود ندیده‌اند. محمد بیات، معاون عملیاتی سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران، نجات جان انسان‌ها را بزرگ‌ترین هدف این سازمان دانسته و می‌گوید: سازمان آتش‌نشانی به مردم اطمینان می‌دهد که در تمام ساعات‌های شبانه‌روز، برای حفظ امنیت و ایمنی آنها در حال آماده باش است. او می‌افزاید: تعداد نیروهای ما در شب و روز مساوی است. شیفت کاری آتش‌نشانان ۲۴ ساعت خدمت و ۴۸ ساعت استراحت است. در طول ۲۴ ساعت آتش‌نشانان نوبتی می‌خوابند و بقیه نیروها بیدار و آماده‌باش هستند.

شب‌ها، شدت حریق بیشتر است

محمد بیات می‌گوید: شب‌ها که مردم محل کارشان را ترک کرده و به خانه‌هایشان می‌روند، شهر خلوت شده و شرایط برای وقوع حوادث آتش‌سوزی و خطرناک فراهم می‌شود. خلوتی شب، عاملی برای شدت گرفتن هر حادثه‌ای است، زیرا اکثر اتفاقات در روز توسط رهگذران، پلیس و خود مردم به آتش‌نشانی گزارش داده می‌شود، اما شب‌ها شاید هر ساعت یک رهگذر از مقابل یک گازاز، شرکت، کارخانه و یا حتی یک منزل مسکولی عبور کند. هر چه به نیمه‌های شب نزدیک می‌شویم، شهر خلوت و خلوت‌تر شده و در صورت وقوع حریق در تابه، آتش بیشتر شعله‌ور می‌شود. البته خیابان‌های کم

به بعد رخ می‌دهد و براساس این میانگین ساعتی، ایستگاه‌ها و آتش‌نشانیان آمادگی بیشتری دارند.

او می‌گوید: موفقیت عملیات آتش‌نشانی در شب و روز تفاوتی ندارد. اگر ما به حادثه حریق بروسیم و نگذاریم خسارت افزایش پیدا کند عملیات خود را موفقیت‌آمیز می‌خوانیم حتی اگر چند روز به طول بیانجامد.

خوشبختانه در چند سال اخیر سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران با مجهز شدن به تجهیزات و امکانات مدرن و پیشرفته جهانی، در اکثر عملیات در شمار یکی از سازمان‌های زیر مجموعه شهرداری بوده که رضایتمندی مردم را در کارنامه خود به ثبت رسانده است.

دستان سبز

پدرها هم شب بیداری می‌کنند! همیشه که قرار نیست همه کارهای سخت نصب مادرها شود. بالاخره نوبت به پدرها هم می‌رسد که تا صبح بالای سر ناز پرورده‌شان بیدار باشند و به آن رسیدگی کنند. از پدر پارک‌ها می‌گویم. همان باغبان‌های مهریانی که شب‌های تابستان تا صبح بالای سر گل‌ها و گیاهان پارک‌ها به آبیاری و رسیدگی به عزیز کرده‌هایشان مشغولند. پله پله پارک‌ها شب‌ها هم کار می‌کنند برای سازمان پارک‌ها و فضای سبز هم شب‌کاری تعریف شده است. اما این فعالیت شبانه به باغبانی و آبیاری چمن‌ها در تابستان محدود نمی‌شود. کار سازمان پارک‌ها و فضای سبز در شب معمولاً نظارت بر تمام اتفاقاتی است که اجرای آن در روز انجام شده است. مثلاً اگر محلی برای رفاه مردم ساخته شود، شب‌ها بهترین فرصت برای بازدید از نقاط قوت، ضعف، رسیدگی به شکایات، پیشنهادات و بررسی نوع عملکرد نیروهاست.

عملیات پارک‌سازی همیشه در ۲ شیفت کاری انجام می‌شود. بعد از ساخته شدن یک پارک به مرحله دیگری وارد می‌شویم و آن نگهداری از پارک‌هاست که باید به طور شبانه‌روزی انجام شود. در حقیقت بازدید و کنترل، بخشی از وظایف سازمان پارک‌ها و فضای سبز است. بازدیدهای مستمر و کنترل کیفیت و نظارت بر انجام نگهداری بهینه، توسعه فضای سبز و انجام بازدیدهای شبانه در فصل آبیاری یکی از اصلی‌ترین فعالیت‌هایی است که این سازمان به طور شبانه‌روزی انجام می‌دهد.

البته سازمان پارک‌ها ناظران دقیقی دارد که صورت وضعیت‌های ماهانه آنها در پایان ماه کنترل و تایید شده و صحت ارتباط منطقی و محاسباتی آن با فرم‌های بازدید روزانه‌شان بررسی می‌شود. همچنین بررسی، نظارت و کنترل کلیه امور زیربنایی مناطق در خصوص توسعه و نگهداری فضای سبز هم بر عهده این سازمان است. این امور شامل تعمیرات ساختاری احجام فضای سبز و طراحی پارک‌ها هم می‌شود. ما گیاهان نازپرورده پارک‌های سبز ما به یک نوع نگهداری ویژه هم نیاز دارند و آن بازدید و شناسایی عوامل خسارت‌زا به آنها

است. البته به جز شیفت‌های کودکان که کنترل آن بر عهده نگهبانان همیشه بیدار پارک‌هاست!

عواملی مثل آفات، بیماری‌های گیاهی، ویروس‌ها و نماتدها می‌توانند به گیاهانی که با زحمت کاشته و آبیاری شده‌اند، آسیب بزنند. این‌ها بمنهای ساعتی هستند که اگر به موقع خنثی نشوند و راه‌های مبارزه با آنها پیدا نشود، ممکن است هر چه رشته‌ایم در کسری از ثانیه پنبه کنند! بنابراین سازمان پارک‌ها و فضای سبز تهران با اعزام کارشناسان به مناطق ۲۲ گانه به منظور نمونه‌برداری و آرایه گزارش و نظریات و انجام بازدیدهای شبانه در فصول بهار و تابستان، وظیفه نگهداری و رسیدگی به فضای سبز را تکمیل و در نهایت رابطه بین مناطق ۲۲ گانه و موسسات تحقیقاتی و آفات و بیماری‌های خاک و آب را برای بررسی نمونه‌های جمع‌آوری شده از سطح مناطق فراهم می‌کنند. در حالی که اجرای عملیات توسعه فضای سبز، در سطح رعیولوپ‌های مناطق در ۲ شیفت کاری انجام می‌شود. این سازمان چند مورد بازدید شبانه‌روزی هم دارد که در واقع به نظافت پارک‌ها مربوط می‌شود. مثل بازدید مستمر از سرویس‌های بهداشتی و نظافت بر لباس کار و وسایل نظافتی سرویس‌ها و کیفیت آب سرویس‌های بهداشتی، نور و تهویه مناسب سرویس‌ها، همچنین بازدید و نظارت بر وضعیت و کیفیت آب آشامیدنی، نصب و قابل رویت بودن تابلوهای هشدار دهنده آب آشامیدنی، بازدید از بوفه‌ها، بررسی کیفیت مواد غذایی و نحوه توزیع و آرایه مواد غذایی به مردم در پارک‌ها و وضعیت بهداشتی پرسنل شاغل در بوفه‌ها (تأمین کارت بهداشت، لباس کار کامل و...)، نظارت و بررسی وضعیت سلامتی و نظافت لباس کار و امکان اسکان موقت کارگران شاغل در فضای سبز و در نهایت پیگیری و نظارت بر وضعیت ایمنی زمین‌های بازی کودکان (نصب کفیوش و تعمیر وسایل مستعمل و...) هم بر عهده این سازمان است. نظارت بر تأمین روشنایی و شبکه‌های برق‌رسانی در داخل پارک‌ها و فضای سبز هم از جمله وظایفی است که در شب‌ها انجام می‌شود. این سازمان باید مأموران نظارتی خود را به پارک‌ها اعزام کند تا در مورد وضعیت روشنایی پارک گزارش خود را ارائه کنند و در صورت قطع برق و یا سوختن لامپ‌ها تعمیرات لازم انجام شود. پارک‌ها حتی شب‌ها هم باید مثل روز روشن باشند. علاوه بر روشنایی، مساله مهم دیگری وجود دارد که به کنترل شبانه‌روزی سازمان پارک‌ها نیازمند است و آن نظارت بر نحوه جمع‌آوری زباله، دیو و خروج آن از پارک‌ها و فضای سبز است. در این راستا نظارت بر وضعیت نظافت مبلان پارکی (سطل زباله و نیمکت و...) و نظارت بر رعایت موازین بهداشتی در معابر و البته موجود در پارک به طور شبانه‌روزی انجام می‌شود. معابر پارک‌ها به دلیل عبور کودکان و همین‌طور زمین‌های بازی به رسیدگی بیشتری از نظر نظافت نیازمند است.

منبع:



موزه برق یادگارهایی از یک سده روشنایی

موتیس نیک‌کار چمنجانی

از دستگاه‌های دیگری که در محوطه‌ی موزه موجود بود می‌توان مولد بادی که قدمت آن ۱۹۴۳م و ۱۳۳۱ ه.ش، (تصویر ۳) توربین و آلترناتور بخار قدمت آن ۱۳۳۸ ه.ش (تصویر ۴) و دیزل ژنراتور سه سلیندر افقی قدمت آن ۳۰-۱۳۲۰ ه.ش و چندین دستگاه دیگر اشاره کرد.

بازدید از محوطه‌ی ساز را رها کردم و برای دیدن بخش سرویس‌دهنده وارد ساختمان چهار طبقه شدم. سرپرستی چنین موزه‌ای در دست بانویی به نام یزدانی‌راد بود. به دیدن او رفتم که در کمال شکیبایی توضیحات مفید و جالبی را بیان نمودند. ایشان در میان صحبت‌های خود به تعدادی از سوالات که در ذهنم وجود داشت پاسخ دادند و خود توضیحاتی را افزون بر آن بیان نمود که در زیر چکیده‌ای از آن را می‌آورم.

نخستین مولد برق در سال ۱۲۶۲ ه.ش به دستور ناصرالدین شاه قاجار وارد ایران شد و در تکیه دولت و دربار برای روشنایی مورد استفاده قرار گرفت. در سال ۱۲۸۴ ه.ش نخستین نیروگاه خصوصی برق شهر، توسط حاج حسین مهنوی (امین الضرب) در تهران به قدرت ۴۰۰ کیلووات از نوع بخار بیستونی راه‌اندازی گردید. (تصویر ۵) این نیروگاه در ۲۴ ساعت فقط ۶ ساعت برق ۲۲۰ ولت تک فاز و ۲۸۰ ولت سه فاز، متناوب مشترکین آن را تأمین می‌کرد. در سال ۱۳۰۲ ه.ش بخش‌های خصوصی دیگری از جمله کارخانه‌های آرد، ریستدگی نساجی و دیگر شهرهای ایران برای تأمین برق روشنایی مناطق شهری دست به کار شدند.

در شهریور ماه سال ۱۳۱۶ ه.ش نخستین نیروگاه برق شهری دولتی به قدرت ۶۴۰۰ کیلووات از نوع بخار را بلدییه (شهرداری) در شمال شرق تهران بیرون دوشان تپه (میدان شهدا) راه‌اندازی نمود. مولدهای دیزلی و نیز توربین بخار به قدرت تولید برق

روز دوشنبه چهاردهم بهمن ماه سال هزار و سیصد و هشتاد و هفت برای تهیه‌ی گزارش خبری از موزه‌ی صنعت برق ایران راهی یکی از قدیمی‌ترین محله‌های تهران شدم تا آن روز اصلاً نمی‌دانستم چنین موزه‌ای هم وجود دارد. تا آن روز موزه‌های مختلفی رفته بودم مانند موزه سعدآباد، موزه تاریخ، و چند موزه دیگر اما تا به حال از موزه‌ی برق بازدید نکرده بودم. از روی اطلاع تهران جای موزه را پیدا کردم. تهران، میدان شهنامه خیابان پیروزی، خیابان افروز، که این یکی زمین‌های چنین جایی بود. قبل از این که به موزه برسم، سوالات زیادی ذهنم را متوجه خود کرده بود. لول این که برق چگونه وارد ایران شد و آیا ما در قبال درست مصرف کردن آن مسئولیتی نیز داریم یا خیر؟ دوم این که مگر برق چه چیزهایی دارد که برای آن موزه ساخته‌اند و در نهایت هدف از این کار چه بوده است؟ پرسش‌های بسیاری از این دست از ذهنم می‌گذشتند تا اینکه به ساختمانی رسیدم که سر در آن روی یک تابلوی معمولی نوشته شده بود: موزه صنعت برق ایران. (تصویر ۱)

وارد محوطه‌ی موزه شدم. در سمت چپ و راستم دستگاه‌های مختلفی بودند که خیلی به نظرم جالب می‌آمدند آنها آنقدر جالب بودند که نتوانستم بدون تماشا‌ی آن‌ها وارد ساختمان موزه شویم. اولین دستگاهی که نظرم را به خودش جلب کرد دستگاه ماشین بخار بود که در سمت چپ من وجود داشت این دستگاه در سال ۱۹۰۱ م (۱۳۲۹ ه.ش) در اعلان ساخته شده بود. ابعاد این دستگاه تقریباً ۲/۵×۳ متر می‌باشد و از آن در کارهای کشاورزی و نلمبه‌کردن استفاده می‌شد. در تاریخ ۱۳۸۲/۱۰/۲۱ پس از نزدیک به یکصد سال در پی عملیات خاکبرداری بار دیگر هویدا گردید و پس از بازسازی به نمایش گذاشته شد. (تصویر ۲)

نیروگاه مذکور اضافه گردیدند. بعضی از این نیروگاهها تا سال ۱۳۳۷ هـ.ش برای تولید و عرضه نیروی برق، مورد بهره‌برداری قرار گرفت و با راه‌اندازی نیروگاههای سد امیرکبیر، السیوم (نیروگاه طرشت) و فرح‌آباد (بمخت) تا سال ۱۳۳۸ هـ.ش و تولید نیروی برق کافی در آن زمان، نیروگاه برق منصوبه در میدان شهنا خاموش و برای همیشه از مدار خارج گردید صحبت‌های سرپرست موزه برایم شنیدنی بود ایشان در خلال حرف‌های خود چگونگی احداث موزه‌ی دائمی صنعت برق ایران را چنین بیان نمودند:

با توجه به این‌که تاریخ صنعت برق در ایران با نصب و بهره‌برداری از مولدهای کارخانه حاج امین الضرب و سپس با بهره‌برداری از مولدهای بنگاه برق تهران در شهر تهران آغاز گردید، شرکت برق منطقه‌ای تهران با استفاده از تمامی امکانات موجود نسبت به ایجاد موزه دائمی برق در سالن نیروگاه ۱۰۰۰۰ کیلوواتی وستینگ‌هاس واقع در اداره مرکزی برق تهران (میدان شهنا) اقدام لازم به عمل آورد. این نیروگاه شامل دو دستگاه توربین بخار، هر یک به قدرت ۵ مگاوات بود و قرارداد خرید آن در بهمن ماه سال ۱۳۳۴ خ با شرکت وستینگ‌هاس به امضا رسید. کنگ ساختمان آن در روز یکشنبه ۱۳۳۵/۱/۱۹ خ به زمین خورده شد و یک سال بعد نیروگاه به بهره‌برداری رسید. نصب و راه‌اندازی این دو توربین در مجموع نزدیک به ۱۴۰ میلیون ریال هزینه داشت و ۱۲ سال پس از شروع به کار و بعد از راه‌اندازی نیروگاه بحث به علت عدم نیاز و همچنین سروصدای زیادی که در ناحیه مسکونی ایجاد می‌کرد این نیروگاه به حال تعطیل درآمد. در تاریخ ۶۹/۱۲/۸ خ ضمن تشکیل کمیته کار، با هماهنگی و برنامه‌ریزی‌های لازم از سوی شرکت برق منطقه‌ای تهران اقدامات اجرایی احداث موزه انجام و نهایتاً در تاریخ ۱۳۳۳/۱۲/۲۴ به عنوان موزه صنعت برق ایران افتتاح گردید. بازدید خودم را شروع کردم.

با توضیحات خانم یزدانی‌راه، بیشتر علاقمند شدم از موزه بازدید کنم. فضای سالن موزه به دو بخش قرینه تقسیم شده است. بخش اول شامل یک واحد نیروگاه پنج هزار کیلوواتی

که از تمامی طبقات قابل رویت بود و بخش دوم شامل طبقات، که در هر طبقه ابزار و وسایلی و دستگاههایی در آن طبقات وجود داشت. طبقه‌ی همکف که بخشی از آن را همان نیروگاه پنج هزار کیلوواتی تشکیل داده و بخش دیگر شامل دفتر موزه، گنجینه‌ی اشیاء و اتاق اسناد بودند. وارد طبقه‌ی اول شدم این طبقه شامل قدیمی‌ترین ابزار روشنایی، دستگاه‌های سمعی و بصری و همچنین اسناد با ارزشی در خصوص ورود اولین مولدها به ایران بود، که هر کدام جذابیت خاص خود را داشت. همیشه می‌خواستم بدانم قبل از به وجود آمدن برق، آیا مردم روزگار قدیم، فضای پیرامون خود را روشن می‌کردند؟ و اگر این چنین بود با چه ابزار و وسایلی این کار را انجام می‌دادند. ناگهان خودم را کنار ویترونی دیدم که در آن اشیاء با ارزشی بود و با تابلوهای کوچک مشخصات آن را نوشته بودند. پیه‌سوز دو شعله (نمونه‌سازی شده): هزاران سال پیش از آن برای روشنایی استفاده می‌کردند. (تصویر ۶)

پیه‌سوز (روشنان)، قدمت آن به حدود سال ۱۱۸۰ هـ.ش می‌رسد و نام حرم حضرت معصومه (س) بر روی آن حک شده بود و از آن برای روشنایی استفاده می‌کردند. (تصویر ۷)
چراغ‌توری (زنبوری): قدمت آن به حدود سال ۱۳۰۴ هـ.ش می‌رسد و از طریق روسیه وارد ایران شده بود (تصویر ۸) با دیدن این اشیاء هر انسانی به اهمیت برق بی‌می‌برد و اینکه در زمان‌های گذشته انسان‌ها چه سختی‌هایی را برای روشن نمودن پیرامون خود متحمل می‌شدند و اکنون به چه آسانی مورد استفاده‌ی ما قرار می‌گیرد. خودم فکر می‌کردم که چه کسانی آمدند و برق را اختراع نمودند و اگر آنها چنین کاری را نمی‌کردند آیا در حال حاضر نیز ما از همان پیه‌سوزها و چراغ توری‌ها استفاده می‌کردیم؟ آیا اینقدر پیشرفت در بخش‌های مختلف همچون پزشکی، هوافضا، کشاورزی، نانو... به وجود می‌آمد؟

در این فکر بودم که تصاویری از مخترعین برق را دیدم، ولتا، آمپرا، اهم... با دیدن این تصاویر و خواندن شرح مختصری از آن‌ها به یاد این آیه‌ی قرآن افتادم که خداوند فرمود: «لانی



وسیله استفاده می‌کردند. (تصویر ۱۸) ساعت شهرداری تهران که قدمت آن حدود سال ۱۳۱۶ ه.ش می‌رسد و در این سال‌ها برق تهران در تملک و اداره شهرداری بوده است. (تصویر ۱۹) در این طبقه انواع وسایل روشنایی و دیگر دست‌افزارهای صنعت برق وجود داشت اما وسیله دیگری که باز هم برایم تازگی داشت قبض رسید روشنایی بود که قدمت آن حدود ۱۳۳۲ ه.ش بوده است و آن نشان‌دهنده دریافت بهای نیروهای برق از یکی از مشترکین بوده است. (تصویر ۲۰)

به گشت و گذار خود در این طبقه ادامه دادم با اسنادی روبرو شدم که از سال‌های قبل به جا مانده بود نامه ریاست وزراء به امین‌الضرب، نامه حاج امین‌الضرب به اداره جلیله بلدیة تهران، توصیه بلدیة تهران برای تأمین برق بیمارستان و چندین نامه ارزشمند دیگر که نمونه‌ای از آن را می‌بینیم. (تصویر ۲۱)

معماری این ساختمان طوری بود که من هرگز متوجه نشدم چطور به طبقه سوم و پایانی ساختمان رسیدم، یا این که بازدید من چند ساعتی به طول انجامید اما گویی چند دقیقه بیشتر در موزه نبودم، وقتی وارد طبقه سوم شدم نیروگاه پنج هزار کیلوواتی را به طول کامل می‌شد دید.

در این طبقه بسیاری از وسایل مدرن و امروزی قابل مشاهده بود، البته انواع رکاب‌هایی را که از آن‌ها برای بالا رفتن از تیر برق‌ها استفاده می‌کردند، مانند رکاب زبلی (تصویر ۲۲) و رکاب داسی (تصویر ۲۳) قابل مشاهده بود اما بیشتر دستگاه‌هایی که در این طبقه وجود داشت، دستگاه‌هایی بودند که امروزه برای تولید برق از آنها استفاده می‌کنند در حال بازگشت از طبقه سوم بودم که دوست داشتم باز هم قسمت‌های مختلف موزه را بینم شاید دستگاهی، عکسی و یا سندی را ندیده باشم. در طبقه دوم ساختمان بود که روی دیوار به نوشته‌های خیره شدم و آن هم این بود: «برقی برکت است» شاید اگر قبل از رفتن به این موزه این جمله را می‌دیدم، زیاد برایم قابل درک و فهم نبود اما حالا از تمام وجود این جمله را درک می‌کنم.

موزه‌ی صنعت برق ایران را با کوله‌باری از تجربه، خاطره، اندوخته‌های گرانبها و مسئولیت خودم و دیگران در قبال درست مصرف کردن این برکت عظیم ترک می‌نمایم، اما باز هم این گنجینه‌ی گرانبها که شامل اشیاء و اسناد قدیمی مربوط به صنعت برق ایران از حدود ۱۳۰ سال پیش تاکنون، همراه با پیشرفت‌های این صنعت بود در ذهنم تداعی می‌شد.

از پیه‌سوز قبل از دوران هخامنشی شروع و با گذشتن از تصاویر شع و چراغ‌های نفتی و اسناد مربوط به دوران ناصرالدین شاه و اولین نیروگاه عمومی که امین‌الضرب در سال ۱۲۸۴ ه.ش به تهران آورد تا انواع لامپ‌ها از لامپ ادیسون گرفته تا لامپ‌های مدرن امروزی را در ذهنم ثبت نمودم، باشد که قدر این همه زحمات را بدانیم و در درست مصرف کردن آن بکوشیم.

جایلی فی الارض خلیفه* در حال تماشای ویرین‌های مختلف بودم و خودم را غرق در اشیاء درون آن دیدم که ناگاه وسایلی نظرم را به خودشان جلب کردند. جعبه مطب پزشکی: قدمت آن به سال حدود ۱۳۲۰ ه.ش می‌رسد و پزشکان از آن وسیله استفاده می‌کردند و شامل ساعت شمشادار، زنگ اخبار الکتریکی، فن‌کده چراغ الکلی و کلید قطع‌کننده و ارتباط‌دهنده بود. (تصویر ۱۷)

ضبط صوت سیمی: قدمت آن به سال ۱۳۲۰ ه.ش می‌رسد. این وسیله جزء اولین ضبط صوت‌های برقی بود که اثرات صوتی را به صورت مغناطیسی بر روی سیم فولادی ضبط می‌کردند. (تصویر ۱۸)

رادیو نفتی آنلر یا مدل ۹-۱: قدمت آن به سال حدود ۱۳۲۵ ه.ش می‌رسد. سیستم کار مولد رادیو، یک چراغ نفتی است و مانند ترموکوبل می‌باشد که با حرارت دادن دو فلز غیر همجنس باعث عبور الکترون می‌گردد. (تصویر ۱۹)

رادیو نفتی را رها کردم و در حالی که هنوز تمام افکارم را به خود معطوف کرده بود به بازدید خود ادامه دادم.

رکاب چوبی و گیف لوازم آن: قدمت آن به سال ۱۳۸۶ ه.ش می‌رسد. از این وسیله برای بالا رفتن از تیرهای برق در قدیم استفاده می‌کردند. با دیدن این وسیله ناخودآگاه تصویر بالا برهای امروزی در ذهنم آمد و اینکه قبلاً چه طور از تیرهای برق بالا می‌رفتند و اکنون با چه دستگاه‌های پیشرفته‌ای این کار را انجام می‌دهند. (تصویر ۲۰)

از کتاب ویرینگی در حال عبور بودم که در آن دفتری موجود بود، اصلاً فکرمش را نمی‌کردم. دفتر حساب مشترکین برق امین‌الضرب: قدمت آن به سال ۱۳۱۶ ه.ش می‌رسد و در آن هر کسی که از برق استفاده می‌کرد مقدارش را ثبت می‌نمودند. (تصویر ۲۱) در این طبقه وسایل دیگری نیز وجود داشت، تلفن‌های سحرایی مغناطیسی که قدمت آنها سال ۱۳۳۵ ه.ش می‌رسد (تصویر ۲۲) حباب‌های روشنایی که قدمت آن سال ۱۳۰۰ ه.ش می‌رسد (تصویر ۲۳) پریزهای برق که قدمت آنها به سال ۱۳۸۵ ه.ش می‌رسد. (تصویر ۲۴) از طریق پله‌های ساختمان در حال رفتن به طبقه دوم بودم. همین طور که به نیروگاه پنج هزار کیلوواتی نگاه می‌کردم دائماً به خودم می‌گفتم که چطور، تا به حال به این موزه نمانده بودم، تا از این همه اشیاء با ارزش دیدن نمایم. وارد طبقه دوم شدم. این طبقه هم برایم بسیار جالب بود زیرا به اولین وسیله‌ای که برخورد نمودم، کنسور یک فاز با واحد هکتووات بود که قدمت آن به حدود سال ۱۳۸۴ ه.ش می‌رسد و توسط امین‌الضرب وارد ایران شده است. (تصویر ۲۵)

ساعت الکترومکانیکی نجومی که قدمت آن حدود سال ۱۳۳۸ ه.ش می‌رسد و قبل از استفاده از قوسل و فرمان از راه دور، برای بهنگام روشن و خاموش کردن چراغ‌های معابر از این

دوره، برای بهنگام روشن و خاموش کردن چراغ‌های معابر از این



۱۷



۱۸



۱۹



۲۰



۲۱



۲۲



۲۳



فاطمه کتلهانی
مهذبندی منتهوری

مترو بعد از ۲۳:۳۰'

ریل‌ها و تونل‌ها باید برق و ولتاژ فعال توسط این قسمت قطع شود. در غیر این صورت بی‌احتیاطی فرد مساوی است با مرگ. برق تأسیسات و حرکت قطارها ساعت ۱۱ و ۳۰ شب قطع می‌شود مگر این که برای جابه‌جایی قطارهای مترو در ریل‌ها یا هدایت به پارکینگ‌ها نیاز به برق باشد. مسوولان شیفت شب ایستگاه برق در صورت تعمیرات اساسی دو ساعت استراحت شب‌های آرام را هم ندارند و البته معمولاً به دلیل کمبود قطارها در ستروی تهران این آزارش کمتر است. مسوول شیفت شب ایستگاه برق آزادی خطاب به مسافران مترو، می‌گوید: اگر قطار دچار مشکل شده، نترسید افراد زیادی سیستم را تحت کنترل دارند. هنگام ترک محوطه برق آزادی فقط صدای تلویزیون اتاق کارکنان شیفت شب است که سکوت محوطه متروی صادقیه را می‌شکند. چراغ منازل شهرک سازمان آب که همسایه دائمی مترو هستند اکثراً خاموش شده است.

۲- ساعت نیمه شب باعداد واحد تعمیرات مترو برای پیدا کردن ساختمان تعمیرات کمی پیاده‌روی هم داشتیم. ساختمان دورتر از ایستگاه برق قرار دارد. قبل از ورود سر و صدای ناشی از والیبال بازی کردن تعدادی از کارکنان شب مترو سکوت محوطه را کاملاً به هم ریخته، قطارهایی که با نظم و ترتیب در پارکینگ خوابیده‌اند اما در چراغ روشن مسوول شیفت شب تعمیرات جاری پایانه غرب تقریباً جوان است مسوول ۲۰ نفر نیروی فعال در شیفت شب است. اشکالات و عیب‌های مربوط به سوختن لامپ‌ها و مهتابی‌های واگن‌های مترو، شکستگی‌های مربوط به صندلی‌ها، درب

۱- ساعت بازده و سسی دقیقه شب، ایستگاه برق SP آزادی برای رسیدن به اتاق کار کارکنان شیفت شب، باید از محوطه عبور کنیم و این در حالی است که دکل‌های برق فراوان دور تا دور اتاق را احاطه کرده‌اند. داخل اتاق پر از صفحه‌های کلید برق است. گویا زندگی کردن در این محوطه فقط با برق معنی گرفته است. مسوول شیفت شب برق آزادی، مردی ۴۹ ساله با ۱۵ سال سابقه کار در متروست. از این که برای مصاحبه رفته‌ایم خوشحال است. می‌گوید: "مردم نباید مترو را فقط با کارکنان روز ببینند. مترو در شب نیز به همان حساسیت روز فعال است."

قطع برق واگن‌های مترو، توقف ناگهانی قطار در تونل و قطع برق برای انجام تعمیرات شبانه همگی به این قسمت مربوط می‌شود. در این قسمت بازدیدهای روزانه، ماهیانه و سالیانه برای اطمینان از سالم بودن برق مترو انجام می‌شود به طوری که در صورت بروز عیب، با حضور پیمانکاران مربوط به این بخش باید دو نفر مسوول شیفت شب بر عملکرد پیمانکاران نظارت کنند. تمام اشکالات و ایرادات مربوط به ولتاژ، برق قطارها و ریل‌ها باید تا ساعت ۴ و ۳۰ دقیقه صبح رفع شود تا برای آماده شدن حرکت اولین قطار مترو همه چیز مهیا باشد. حتماً ریل‌های زرد رنگ را در محل عبور قطار مشاهده کرده‌اید. این ریل‌ها به برق ۷۵۰ ولتی وصل‌اند و البته با مواد تقریباً عایق پوشیده شده‌اند.

مسوول شیفت شب ایستگاه برق آزادی می‌گوید: به دلیل ولتاژ بالایی که در این ریل‌های وجود دارد، قبل از انجام نظافت

درد قطع شود تا مسئول این واحد بتواند کارش را شروع کند. همچنین در روز اگر اشکالاتی برای قسمت‌هایی که مربوط به علائم است به وجود بیاید، رفع عیب فقط به صورت سطحی است، تا این که مسافران از مترو خارج شوند و بتوان عیب را به صورت کامل برای روز بعد رفع کرد. کارکنان این قسمت از کمبود قطارها بسیار گله‌مندند و می‌گویند: عمر مفید قطارها ۵ سال است که در حال حاضر بیش از ۱۰ سال است که در خط مشغول سرویس‌دهی است. یکی از افراد شاغل در شیفت شب واحد علائم مترو، می‌گوید: سیستم پیرا ایرادات فراوان ایجاد می‌کند، نباید از این سیستم زیاد کار کشید، به گفته وی، مدت زیادی است که از زمان گرانته قطارهای قدیمی مترو گذشته و تاکنون اگر سرپا هستند به دلیل زحمات شبانه‌روزی نیروهای مترو است. وی متروی ایران را همانند متروی فرانسه می‌داند و می‌افزاید: تمام مسائل فنی و تخصصی که در متروی فرانسه اجرا می‌شود در متروی ایران هم اعمال می‌شود ولی جای تاسف دارد که بعضی از قطارها فرسوده‌اند.

۴- ساعت یک و پانزده دقیقه شب اتنای کنترل ایستگاه‌های مترو

در واقع این واحد را باید چشم بیدار مترو نامید. در این واحد مانیتورهایی وجود دارد که تمام اطلاعات دوربین‌های سکو و محوطه‌های داخل ایستگاه مترو صادقانه را نمایش می‌دهد. مسئول شیفت شب این واحد به رئیس ایستگاه شب معروف است. تمام رفت و آمدهای در داخل ایستگاه مترو باید توسط این فرد هماهنگ شود. حتی افراد خدماتی نیز بدون مجوز این واحد اجازه تمیز کردن واگن‌ها و محوطه داخلی مترو را ندارند. کار شیفت شب این واحد کم است، اما مسئولیت آن به قدری سنگین است که هر کسی ترجیح می‌دهد خواب را فراموش کند، چرا که این افراد مسوول هر اتفاقی است که در محوطه و سکوها مترو بیافتد، باز و بسته شدن گیت‌های دریافت بلیت و حرکت پله‌های برقی ایستگاه‌های مترو نیز مربوط به این واحد است. مسئول شیفت شب ایستگاه مترو می‌گوید: در این قسمت بیشترین فعالیت مربوط به افراد زحمتکش خدماتی است که مسئولیت پاکیزگی و نظافت محوطه، پله‌ها، سکوها، تونل و واگن‌های قطار را بر عهده دارند. تونل‌های قطار هر دو ماه یکبار شسته می‌شوند. همچنین هر شب یکی دو قطار شسته می‌شود، به طوری که در طول ماه تمام قطارهای مترو توسط کارگران زحمتکش از هر گونه آلودگی پاک شده است. رئیس شیفت شب می‌گوید البته تا فراموش نشده این راه هم به گزارش‌تان بیافزاید. از مسافران خواهش می‌کنیم مراقب اشیای همراه خود هنگام تردد به وسیله پله برقی باشند. باور نمی‌کنید که گاهی گیر کردن یک سکه در میان پله‌ها چه دردسرهایی بزرگی ایجاد می‌کند.

شیشه، دستگیره‌های مترو و خلاصه هر گونه تعمیرات سبک این قسمت انجام می‌شود. تعمیرات قطارهای مترو که هر کدام ۷ واگن دارد، هر شب بر عهده کارکنان شیفت شب در این قسمت است. مسوول شیفت شب تعمیرات مترو، از نبود نیروی کافی گله می‌کند و می‌گوید: باید این حجم کار توسط ۲۰۰ نفر انجام شود اما به دلیل کمبود نیرو تمام ۲۰ نفر نیروی این قسمت تا هنگام تحویل اولین قطار (ساعت ۴ و ۳۰ دقیقه صبح) درگیر کار هستند. یادگاری نویسی مسافران در واگن‌های قطار از دیگر مشکلاتی است که به گفته وی گاهی با بهترین شوینده‌ها نیز امکان تمیز کردن آن وجود ندارد. البته این کار اکثراً در واگن‌های آقایان اتفاق می‌افتد و کمتر در واگن بانوان این موضوع مشاهده شده است. تعمیر شکستن چک درهای واگن‌های قطار نیز در این قسمت انجام می‌شود.

مسوول شیفت شب تعمیرات می‌گوید: اگر مسافران درب قطارهای قدیمی (قطارهای قرمز و آبی) را بگیرند و دوباره رها کنند باعث شکستن چک در می‌شوند در این حالت علاوه بر جدا شدن واگن برای تعمیر درب، هزینه بالایی به شرکت مترو تحمیل می‌کنند و می‌افزاید: درب قطارهای جدید مقاومت بیشتری دارند. در این قطارها اگر مسافران سه بار مانع بسته شدن درب واگن شوند، در به طور اتوماتیک ایزوله می‌شود و باید این واگن را برای تعمیر اساسی از ریل خارج کنند.

از جا در آمدن و شکستن شیشه واگن‌های مترو ۲ ماهی است که با استفاده از یک چسب قوی کفتر شده، تا قبل از این به دلیل هجوم مسافران به داخل واگن، شیشه‌ها مدام شکسته می‌شد. راستی؛ همه افراد شاغل در قسمت تعمیرات زخم خورده هستند. تمام این افراد حداقل یک حادثه هنگام رفع اشکالات و تعمیر واگن‌ها داشته‌اند. مسوول شیفت شب که ۸ بخیه بر روی دست راستش را از قسمت تعمیرات یادگاری دارد، می‌گوید: یک کارگر چینی به دلیل نتاشتن آگاهی از وصل بودن برق، کابل ۷۵۰ وات را به دست می‌گیرد که به دلیل تماس این کابل با بدنه واگن، ۲ انگشتش قطع می‌شود.

۳- ساعت دوازده و چهل دقیقه شب واحد علائم مترو
در این قسمت سه نفر حضور داشتند. تمام علائم مربوط به حرکت قطارها، تست سرعت، کنترل و نظارت بر سوزن ریل‌ها و به عبارت کلی امور مربوط به جعبه سیاه قطار مربوط به این واحد است. همچنین تمام کارهای مربوط به تعمیر و نگهداری قطعات سخت‌افزاری قطار در این واحد صورت می‌گیرد.

از ساعت ۷ و ۳۰ دقیقه شب که ابتدای فعالیت شیفت شب مترو است، ۷ ساعت اول کار این واحد به انجام بررسی‌های متداول می‌گذرد و بقیه ساعت کار هم مثل نیروهای آتش‌نشانی و اورژانس در صورت بروز حادثه شیفت شب جدی‌تری خواهند داشت. برای بررسی سوزن ریل‌ها باید برقی که در ریل‌ها جریان



منبع: Hamshahri.m4

شب‌ها هم فرصت برای سیاحت هست

• بهتاز میرمنظر بیان



مشاهده خواهد بود؛ به این صورت که زوایای نورپردازی برج با تغییر زمان هم چون نور خورشید تغییر می‌کند تا افراد حاضر در محل متوجه تغییر زمان شوند. هم اکنون مرحله مطالعه و بررسی نورپردازی بنا به اتمام رسیده و تجهیزات نورپردازی مجهز به سیستم‌های کنترلی است که از کشورهای دیگر وارد ایران شده و در حال حاضر فقط اقدامات اجرایی و نصب سیستم‌های فوق باقی مانده است.

اصالت چشمه علی با نورپردازی مناسب به نمایش درمی‌آید

از دیگر بناهای تاریخی منطقه شهر ری، چشمه علی است با پیشینه‌ای بسیار جالب! اما بد نیست بدانید قدمت چشمه علی به حدود ۸۰۰۰ سال پیش برمی‌گردد، زمانی که نخستین اجتماع در کنار چشمه‌ای دائمی واقع بر بالای تپه‌ای گرد آمد. قدیمی‌ترین شواهد موجود در این منطقه که به اوایل هزاره چهارم قبل از میلاد برمی‌گردد، سفالینه‌هایی است سرخ رنگ با نقش‌های سیاه یا قهوه‌ای سیر و تصاویری که بر آن نقش شده است. چشمه علی به عنوان یکی از مناطق طبیعی شناخته شده است. برج و باروهای آن در هنگام استحکام به ۴ تا ۵ متر می‌رسید و روزنه‌های دیدهبانی و آتشدان داشته که هنوز هم آثار باقی

برج طغرل در شب‌ها هم زمان دقیق را نشان خواهد داد شاید بی‌اغراق برج طغرل را بتوان یکی از جالب‌ترین بناهای تاریخی شهر تهران نامید. بنایی با مشخصات شگفت‌انگیز که توسط یکی از سلاطین سلجوقی ساخته شده است. اگر ویژگی‌های برج طغرل را بررسی کنید متوجه خواهید شد، این بنای آجری در واقع یک ساعت طبیعی نیز به حساب می‌آید. سطح بدنه بیرونی برج به ۲۴ ترک تقسیم شده است و معماری آن به صورتی است که در بالای هر ترک، ۴ نیم دایره وجود دارد که بیانگر یک ربع ساعت است. در بالای آن‌ها نیز ۶ مستطیل است که هر یک ۱۰ دقیقه را نشان می‌دهد. سپس شیارهای ریزتری به عنوان ثانیه وجود دارد که هر گاه خورشید در وضعیت نامناسبی قرار بگیرد، با ایجاد سایه - روشن‌ها زمان دقیق نشان داده می‌شود.

۲ نودان شرقی و غربی، ساعت ۳ و ۹ را نشان می‌دهند و دره‌های ورودی برج، در شمال و جنوب آن نیز ساعت ۶ و ۱۲ هستند. مردمان ایران باستان با استفاده از این خصوصیت می‌توانستند از زمان دقیق آگاه شوند. اما نکته جالب‌تر این که با اقدامات سازمان زیباسازی از چند ماه آینده با استفاده از آخرین روش‌های نورپردازی این ویژگی برج در شب‌ها نیز قابل



مافته است. اکنون حدود ۱۰۰ متر از دیوار آن بازسازی شده است. وجود نقش برجسته‌ای از فتحعلی شاه در حال تاج‌گذاری بر صخره مسلط بر آب‌های چشمه علی از ویژگی‌های منطقه است و آن را نباید با نقش برجسته‌ای که همین پادشاه را سوار بر اسب و در حال شکار نشان می‌دهد، اشتباه کرد. قبلاً این نقش برجسته متعلق به دوران ساسانی‌ها بوده است. نام چشمه به امام اول شیعیان باز می‌گردد که ساکنان اطراف آن در دوران اسلام بر آن نهادند. اما ایرانیان باستان این چشمه را سورنا می‌نامیدند؛ زیرا در کنار سعید آنها را قرار داشته است. این بنا با تاریخچه‌ای که بیان کردیم یکی از بناهایی است که از سوی سازمان زیباسازی برای نورپردازی انتخاب شده است. مسئولان سازمان زیباسازی در حال حاضر مراحل مطالعه نورپردازی بنا را به پایان رسانده‌اند و سعی دارند جلی آن با نورپردازی مناسب اصالت بنا را حفظ کنند.

نور در خدمت بنای قلعه گبری

قلعه گبری در جنوب شرقی شهر ری در شهرک علایی و محلی به همین نام واقع شده است و از جمله بناهای قدیمی است که قدمت آن به ۲۰۰۰ سال پیش می‌رسد. این قلعه که مساحتی در حدود ۳۰۰۰ متر مربع دارد در دوره ساسانیان ساخته شده است. برج و باروهای این قلعه طی قرن‌ها به دلیل فرسایش تخریب شده و امروز تنها دیوارهای طولانی و مرتفع از خشت و گل برج‌مانده است. پیش از انقلاب اسلامی از این قلعه به عنوان کارخانه پاروت‌سازی استفاده می‌شد و پس از مرگ صاحب آن، این قلعه در اختیار آستان مقدس حضرت عبدالعظیم (ع) قرار گرفت. از آنجا که فضای داخلی قلعه از اهمیت چندانی برخوردار نیست و به جهت مرتفع بودن دیوارها و قرار گرفتن این قلعه بر روی تپه، اکنون از آن به عنوان آثار آستان مقدس حضرت عبدالعظیم (ع) استفاده می‌شود. حالا با این که از این بنای تاریخی پس از گذشت سال‌ها آثار مختصری باقی مانده است اما سازمان زیباسازی باز هم برای نمایش دادن اصالت آن در جهت نورپردازی‌اش اقدام کرده است.

نورپردازی قلعه گبری نیز همانند چشمه علی در مرحله

پل آزادگان نورپردازی شد
سازمان زیباسازی شهر تهران چندی پیش با نورپردازی پل پارک وی در حقیقت الگویی در زمینه نورپردازی پل‌ها برای مناطق مختلف ایجاد کرد. تمام مشخصات بارز نورپردازی در پل‌ها در پل پارک وی رعایت شده و هر یک از مسئولان اجرایی مناطق می‌توانند با الگوبرداری از آن نورپردازی موفق داشته باشند. به این صورت که در این پل از منابع نورپردازی کم مصرف استفاده شده و نورپردازی آن به قدری شکل است که آن را به یکی از زیباترین پل‌ها در شب تبدیل کرده است. البته ناگفته نماند، پل پارک وی علاوه بر زیبایی از نظر مصرف انرژی - تور - از کم مصرفترین پروژه‌ها به حساب می‌آید.

در همین راستا منطقه ۲۰ شهرداری تهران با الگوبرداری از این پل برای نورپردازی پل آزادگان شهید رجایی اقدام کرد تا آنجا که چند روز پیش مراحل بررسی و مطالعات آن به پایان رسیده و این پل با استفاده از چراغ‌های رنگی نورپردازی شد. مهندس داوود دانشسور، رئیس اداره زیباسازی این منطقه در این رابطه گفت: «با اجرایی نورپردازی‌های ثابت در رنگ‌های مختلفه این پل در شب هنگام جلوه زیبایی یافته است. برای این نورپردازی‌ها از پروژکتورهای «ال. ای. دی» با طول عمر بالا، مصرف برق پایین، رنگ خالص‌تر و به رنگ‌های آبی، قرمز و سبز استفاده شد».

وی در ادامه از نورپردازی آثار باستانی هم چون چشمه علی و برج طغرل طی سال جاری خبر داد و افزود: «تاکنون ۳۰۰ چراغ «ال. ای. دی» در معابر، میداين و فضای سبز منطقه نصب شده است».



لذت پیاده‌روی شبانه‌گاهی را از دست ندهید

■ سعید پیرمحویی

شب‌های تهران روشن می‌شود این آرزویی بود که از چندین سال گذشته مورد توجه مسئولان شهر تهران قرار گرفته بود، این که شب مثل روز روشن باشد و مردم در شب هم به آسانی در خیابان‌ها تردد کنند و به فعالیت ادامه بدهند. اجرای ایده با مطالعاتی چند ساله مورد بررسی قرار گرفت و سرانجام با مساعدت شهرداری و اداره زیباسازی شهر تهران به مراحل اجرایی‌اش نزدیک شد.

براساس طرح جدید تمام خیابان‌های تهران در شب به طور کامل روشن می‌شوند و این موضوع می‌تواند تهران را جزو شهرهای روشن دنیا در شب قرار دهد.

اجرای طرح روشن‌سازی تهران در شب در راستای طرحی بلندمدت به دنبال مطالعات دقیقی در خصوص طرح جامع روشنایی خیابان‌های شهر شروع شد و بر این اساس مجموع مطالعات در کتابی ۹ جلدی جمع‌آوری شد، سپس تمام این اطلاعات توسط اداره معماری نور که حوزه تخصصی مربوطه است به روز شناسا، برق، شورای شهر تهران و اداره زیباسازی شهرداری تهران، ۳ مرکز اصلی اجرای طرح هستند. اجرای طرح روشن‌سازی تهران در شب چند هدف کلی مدنظر داشته است. واقعیت این است که شب‌های تهران همیشه در نگاه اول توی ذوق هر مسافری می‌زند. اینجا پایتخت است و متعلق نیست که در طول شب این قدر تاریک و خاموش باشد. به عنوان نمونه معماری‌های زیبایی در تهران وجود دارد که متأسفانه در شب نمی‌توان آن‌ها را دید، حالا فرض کنید یک مسافر خارجی وارد تهران شود؛ مجبور است بدون توجه به مناظر زیبا به هتل برود. تهران باید به لحاظ خدمات تمام وقت با سایر شهرهای بزرگ جهان برابری کند، توریست‌ها می‌گویند شب زیباست و در شب گردش کردن لذت خاصی دارد؛ بنابراین باید به سطحی برسیم که تهران با شهرهای توسعه یافته جهان برابری کند و بتواند نیاز علاقه‌مندان و ساکنانش را برطرف کند.

شمار اصلی شهرداری برای طرح شب‌های روشن تهران، عدم تعطیلی فعالیت در شب است اما در حال حاضر با تاریکی هوا بسیاری از فعالیت‌های روزمره به ناچار تعطیل می‌شود؛ در حالی که با ارائه امکانات لازم می‌توان مردم را به زندگی و ادامه فعالیت در طول شب هم ترغیب کرد. به هر حال بسیاری از

مشاغل ساعت خاصی ندارند و در هر زمان می‌توان با پرداختن به آن‌ها سرعت پیشرفت جامعه را بیشتر کرد. باید فضایی درست کنیم که زندگی در شب توسعه پیدا کند و به شب هویت خاصی ببخشیم. بحث دیگر هم این است که شاید کسی دوست داشته باشد برای مواجه نشدن با رانندگان در شب به خیابان برود و یک سفر کوچک درون شهری انجام دهد. باید این فرهنگ را جا بیندازیم که شهروند حق دارد در هر ساعت از شبانه‌روز به راحتی تصمیم بگیرد و کمبودی به لحاظ خدمات شهری احساس نکند. نباید فقط زندگی در روز جریان داشته باشد؛ این مهم‌ترین هدف شهرداری از اجرای این طرح است.

با توجه به این که با سیستم سستی نورپردازی شهر انرژی زیادی استفاده می‌شود. شهرداری تهران قصد دارد در طرح روشنایی شب از یک تکنولوژی جدید استفاده کند که در مصرف انرژی اتفاقاً تأثیر مثبت بگذارد. در این طرح جامع از منابع سستی تا سینی نور استفاده نمی‌کنیم بلکه از یک سیستم جدید به نام LEB استفاده می‌شود که به شدت کم مصرف است و البته تعیین رنگ نور نیز در یک سیستم مکانیزه کاملاً در اختیار خودمان است. براساس برنامه‌ریزی صورت گرفته قرار است پایلوت کاری طرح جامع روشنایی شب از محله جوادیه شروع شود. جوادیه به عنوان هدف اول کار نورپردازی تهران مورد هدف قرار گرفته است اما بعد از آن در بزرگراه شهید مدرس، پل‌های فجر و حق شناس نیز به اجرا در خواهد آمد.

شب زیبا و آرام است و البته می‌توان از آن استفاده بهینه کرد. با اجرای طرح جامع روشنایی شب، ساکنان تهران می‌توانند در شب پیاده‌روی کنند، سازمان زیباسازی شهرداری تهران مبلان مورد نیاز را در اکثر خیابان‌های تهران نصب کرده است و حالا فقط برای پیاده‌روی در شب باید نور کافی داشته باشیم. بایستی پیاده‌روها را پیاده‌راه کنیم، پس پیشنهاد برای شهروندان پایتخت این که برای تضمین سلامتی از این پس بیشتر پیاده‌روی کنیم.

منبع:

Hamsbolhehi.n26



هدیه‌ای از جنس هنر و تکنولوژی به شب‌های گل‌بندگی

پویا عباسی

و چراغی رو به خاموشی آن همه هیاهو و شلوغی روزانه را ناگهان سکوتی عمیق فرا می‌گیرد. به مردمان عصر مدرن و دیجیتال، درگیری‌های روزانه اجازه نمی‌دهد سری به بابا بزرگ بازارهای پایتخت بزنند و تا بخواهند خود را به بازار برسانند، «سرچراغ» زود هنگام بازاری‌ها تمام شده و فرصتی برای زنده شدن نوستالژی قدم زدن در بازار تهران با عطر ادویه عطاری‌ها و بوی چسب بازار گفاش‌ها به وجود نمی‌آید.

بازار تهران به عکس بازارهای بسیاری از کشورهای جهان با زمان فراغت مردم و مشتری‌های درگیر با کارت ساعتزنی و... چندان هماهنگ نیست. در اکثر کشورها روزهای تعطیل هفته روز، رونق بازار به حساب می‌آید و مردم فرصت خرید در روز تعطیل را از دست نمی‌دهند. این مساله در ساعت‌های اولیه شب هم بر بازارهای اکثر کشورهای جهان حاکم است و مشتریان پس از فراغت از کار روزانه راهی بازار می‌شوند، اما بازار بزرگ تهران در زمان فراغت درصد بالایی از مردم در روزهای آخر هفته تعطیل می‌شوند و سهم زیادی از گردش اقتصادی‌اش را به این شکل نادیده می‌گیرند. رسیدن طرح جامع نوریپردازی شهر به منطقه بازار، جدایت برای حضور بیشتر مشتریان و گردشگران خارجی و داخلی که بدون دیدن بازار تهران از پایتخت بیرون نمی‌روند، به وجود خواهد آمد. نکته‌ای که رهاوردش رونق اقتصادی بیشتر برای بازار تهران است و سهم مردم هم امکان سر زدن به بازار و مزور کردن خاطره‌های خرید شب عید در دوران کودکی.

شب‌های تهران می‌تواند رویایی باشد

ایس که تهران در راه طرح جامع نوریپردازی گام برداشته، اتفاق خوب و خوشایندی است؛ طرحی که به نظر می‌رسد با مطالعه و تحقیق و اجرای درست می‌تواند تهران را به زیبایی مطلوب برساند و شب‌های پایتخت را زنده و رویایی کند.

مساله نوریپردازی در بازار تهران به دلیل موقعیت خاص این منطقه و رفعت و آمد بسیاری که در آن وجود دارد علاوه بر هدیه کردن زیبایی به چشم همشهری‌ها، نقش بسیار مهمی در جذب گردشگران خارجی دارد و بخش‌های مختلف اقتصاد، حمل‌ونقل و کارآفرینی را رونق می‌بخشد.

نور از گنجر «صقرا» و «بیک»‌های عصر دیجیتال که بگذرد و به تگاهی هنرمندانه برسد، افشان می‌شود و قابل برداشش؛ زیبا و چشم‌نواز. اراده‌ای در راه است تا پای «نور» را در آمیختگی با هنر و تکنولوژی به بازار بزرگ تهران باز کند و شب‌های کم فروغ چهارسوق بزرگ و کوچک، سبزه میدان و مسجد امام (ره) و... را به ضیافتی هفت رنگ دعوت کند. بنفش، آبی یا سبز، یازبک‌های از نور که از شکافی بیرون بیاشند؛ قرمز، ارغوانی یا زرد، پرتو افشان شود بر درخت بینمچنون، سبزه‌ای یا که گلی تکیه ندهد بر دیوار شهرداری تهران برای بازار پیر و سالخورده تهران. هدیه‌ای از جنس نور و هنر و تکنولوژی دارد در جشن رنگ‌ها.

بازار، محصور در تاریخ

خورشید آرام آرام پشت ساختمان‌های کوتاه و بلند سبزه میدان، پنهان که می‌شود، انگار آب سردی ریخته‌اند بر آن همه «شور و هیاهوی آتشین» در بازار تهران.

بازار تهران، در ذهن آغا محمدخان قاجار متولد شد، اما اولین شاه قاجار نتوانست فاصله بین فکر تا بازار تهران را قدم زنان طی کند و اجیل مهلتش نداد. آن چه امروز محصور بین خیابان‌های مولوی (در جنوب)، سیروس (در شرق)، بوذرجمهری (در شمال) و خیام (در غرب) است و بازار تهران صدایش می‌کنند، در زمان فعلی شاه به مرکز فعالیت اقتصادی پایتخت تبدیل شد و از زمان ناصرالدین شاه بود که نان این بازار در روغن و به رونق افتاد.

بازار پیر پایتخت ریشه‌هایش به تاریخ می‌رسد و در راهروهای پیچ در پیچ و بر طاق‌های ضریب‌اش می‌توان حضور ۲ قرن قدمت را چون گفتر نسیم از روی پوست بدن، حس کرد. نیش تجارت پایتخت و اگر اغراق آمیز نباشد اقتصاد ایران در دست همین «بزرگ خاندان» بازارهاست. روزانه حدود ۲ میلیون نفر در این بازار و اطرافش می‌روند و می‌آیند تا جرج بزرگترین مجموعه اقتصادی ایران بچرخد.

نور به بازار رونق می‌دهد

تاریکی اما گذرش که به محله‌های بازار تهران می‌رسد و پا در صحن آن می‌گذارد پدر بزرگ انگار شمعی در باد است



منبع:

Hambaghi.2115

خطوط شبانه اتوبوسرانی شیراز افزایش یافت

شیراز - خبرگزاری مهر: مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شیراز از افزایش خطوط اتوبوس شبانه در برخی از مسیرهای این شهر خبر داد. به گزارش خبرنگار مهر در شیراز، مسعود حسن شاهی ظهر امروز در جمع خبرنگاران با اشاره به این اساس چهار دستگاه اتوبوس در قالب یک خط شبانه در شیراز آغاز به کار کرده، این خط از مبدأ

نمازی به مقصد پلیس راه امیرکبیر به مجموعه خطوط شبانه این ناوگان اضافه شد. ساعت کار این خط از ۲۱ و ۳۰ دقیقه تا دو بامداد است و بر همین اساس از مبدأ نمازی شروع می‌شود و مسیرهای خیابان زند، ۲۰ متری و ۳۰ متری سینما سعدی، فلک هنک، چهار راه هواپرد، زرهی، باهنر شمالی، بلوار امیرکبیر را به مقصد پلیس

راه امیرکبیر طی خواهد کرد. مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شیراز اعلام کرد و افزود: بیش از این چهار خط شبانه با ۲۰ دستگاه اتوبوس در سطح شهر شیراز فعالیت داشته که با اضافه شدن این خط جدید تعداد آنها به پنج خط و ۲۵ دستگاه اتوبوس رسید.

سایت اینترنتی شهرداری کاشان، برتر شناخته شد

سایت اینترنتی شهرداری کاشان که به سه زبان انگلیسی، فارسی و عربی طراحی شده در بین چند سایت برتر شهرداری‌های کشور قرار گرفت. مدیر روابط عمومی شهرداری کاشان با بیان این که سایت اینترنتی شهرداری به صورت روزانه فعال است، گفت: طراحی این سایت به گونه‌ای است که کاربر می‌تواند بین صفحات جابجا شود و مطالب مورد نیاز خود را دریافت کند. مهدی نادعلی با اشاره به این که در

راستای دولت الکترونیک و تکریم ارباب رجوع سیستم‌های مختلفی در سایت شهرداری ایجاد شده اظهار کرد: صندوق الکترونیک شهردار جهت ارتباط مستقیم با شهردار، سیستم ارتباط مستقیم شهروندان با ۱۳ مدیر سیستم‌های خدمات الکترونیک، دریافت نظرات سیستم عضویت شهروندان کاشانی و استفاده از خدمات آنلاین سایت از جمله این خدمات است. وی گفت: جدیدترین اخبار در زمینه کاشان و فعالیت‌های

شهرداری کاشان نیز به صورت روزانه در سایت قرار می‌گیرد. همچنین جدیدترین مناقصه‌ها و مزایده‌ها، انتشارات فراخوان و همایش‌های شهرداری را نیز می‌توان از طریق این سایت پیگیری کرد. به گفته مدیر روابط عمومی شهرداری کاشان، به منظور تسهیل امور مراجعه‌کنندگان بخشی از سایت به نام سامانه راهنمایی مراجعین راه‌اندازی شده که شهروندان می‌توانند مراحل مختلف فعالیت‌ها را در شهرداری پیگیری کنند.

راه‌اندازی سامانه مدیریت خدمات شهری در قم

ارسال می‌شود. بخش دیگر پیام‌ها، پیام‌های فوری است که اقدام سریع مراجع مربوطه را می‌طلبد که از طریق کاربر به منطقه اعلام و منطقه نیز ظرف ۲۴ ساعت جوابیه خود را اعلام می‌کنند. درباره بخش سوم پیام‌های این مرکز گفت:



سامانه مدیریت خدمات شهری ۱۳۷ با هدف دریافت دیدگاه‌ها و نقطه نظرات شهروندان درباره مدیریت شهری و نیز ارتباط بیشتر شهروندان با مدیران شهرداری راه‌اندازی شده است. معاون خدمات شهری شهرداری قم

درباره این سامانه گفت: عمده تماس‌های شهروندان در این سامانه درباره جمع‌آوری زباله، نظافت، رفت و روب شهری، پاکسازی و لایروبی انهار، رفع آبگرفتگی، سد معبر، تخلقات شهری، رسیدگی به فضای سبز و مزاحمت ناشی از فروشندگان دوره گرد است. جواد چودکی با بیان این که ۳ نوع پیام در این سامانه پیش‌بینی شده خاطر نشان کرد: یک بخش از این پیام‌ها به صورت محرمانه است که جهت رسیدگی به مراجع مربوطه

بخش سوم پیام‌ها، پیام‌های عادی است که پس از ارسال به مناطق یاستی حداکثر پس از ۷ روز پاسخ شهروند اعلام شود. معاون خدمات شهری شهرداری قم با اشاره به این که در ۸ ماه امسال بیش از ۳ هزار و ۵۰۰ تماس تلفنی با این سامانه گرفته شده است، افزود: از شهروندان درخواست کرده‌ایم در صورت بروز یا مشاهده هر گونه مشکل شهری مراتب را به سامانه مدیریت خدمات شهری شهرداری قم اطلاع دهند.

آموزش مسایل ایمنی به دانش آموزان قزوینی

را به صورت تئوری و عملی به دختران و پسران دانش آموز آموزش دادند.

حسین بهزادپور درباره اطلاعات ارائه شده به دانش آموز در این آموزش اظهار کرد: طرح آموزش روش های مقابله با زلزله به دانش آموزان شامل آرایه نظر و دستورالعمل های ایمنی و امداد است که می تواند آن ها را در پیشگیری و مقابله با زلزله و کاهش خطرات و صدمات ناشی از این حادثه یاری دهد.



آموزش آتش نشانی قزوین با حضور در ۲۲ مدرسه مقطع ابتدایی، راهنمایی و متوسطه، روش های مقابله با زمین لرزه

شهرداری قزوین به منظور آموزش همگانی و افزایش آگاهی عمومی برای مقابله با زلزله، طرح آموزشی روش های مقابله با زلزله به دانش آموزان را به اجرا درآورد. مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری قزوین با بیان این که تاکنون ۳۵۰۰ دانش آموز مدارس قزوین، روش های اولیه مقابله با زلزله را فرا گرفتند گفت: همزمان با روز ملی ایمنی در برابر زلزله، مریبان مرکز

معاون عمرانی شهرداری اصفهان:

اولین بزرگراه دو طبقه کشور امسال به بهره برداری می رسد

خمینی (ره) اشاره کرد و گفت: طراحی بزرگراه امام خمینی (ره) به گونه ای است که در زیر پل، امکان ایجاد خطوط حمل و نقل عمومی نظیر: تراموا، اتوبوس پرسرعت و همچنین الیزود برای اجرای کامل قسمت اول بزرگراه روگذر امام ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار بیش بینی شده که ۱۰۰ میلیارد ریال برای فاز اول، ۲۰۰ میلیارد ریال برای فاز دوم و ۲۰۰ میلیارد ریال نیز برای فاز سوم تخصیص یافته است. گفتنی است: مشخصات فنی این پل به صورت پل بتنی به عرض متغیر ۲۲ تا ۳۶ متر است.

امام خمینی (ره) را به صورت پل روگذر غیر همسطح آغاز کرد. معاون عمرانی شهرداری اصفهان پروژه بزرگراه امام خمینی (ره) را یکی از پیشرفته ترین طرح های عمرانی در زمینه حمل و نقل کشور با طول ۴ کیلومتر دانست و افزود: در این طرح محل عبور خودروها به دو طبقه تقسیم می شود. در طبقه اول یا همکف خیابان دسترس محلی به معابر و خیابان های اطراف خیابان امام خمینی فراهم می شود و طبقه دوم آن طول ۱۰ کیلومتری مسیر را طی کرده و به میدان دانشگاه صنعتی اصفهان می رسد. قاری قرآن به ویژگی طراحی بزرگراه امام

فاز اول و دوم طرح بزرگراه امام خمینی (ره) به طول ۳ کیلومتر در راستای خدمت رسانی به شهروندان تا پایان سال جاری در اصفهان به بهره برداری می رسد. خیابان امام خمینی (ره) به عنوان یکی از میدانی های ورودی شهر اصفهان، از خیابان های پر ترافیک شهر است که مشکلات زیادی را برای مردم به وجود آورد بود از جمله می توان به نزدیک بودن تقاطع ها، سرعت غیرمجاز خودروها، ناامنی عبور عابران پیاده، آلودگی صوتی و هوا و تصادفات اشاره کرد. شهرداری اصفهان برای رفع این مشکلات، مطالعه و طراحی بزرگراه

برگزاری نخستین سیمینار استانی قیر و آسفالت در ارومیه

و نظارت برنامه ریزی کرد. وی آسفالت را مهمترین مولفه اصلی عمران شهری دانست و گفت: موضوع کیفیت آسفالت، فقط به اجرا و نگهداری معطوف نیست و جهت گیری ها در بحث نحوه، چگونگی و جرایبی است که ارتقای کیفی را شامل خواهد شد. شهردار ارومیه با بیان اینکه نباید صرف نگاه یکسان و واحدی به این محصول باشد گفت: به لحاظ فراوانی نفت در کشور نباید صرفاً برای استفاده از قیر برنامه ریزی کرد بلکه با تغییر رویکردها می توان جایگزینی مناسب انتخاب نمود. یازبان تنها راهکار اساسی در ارتقای کیفی و ورود تکنولوژی جدید در بحث آسفالت را اعتماد به بخش خصوصی دانست و افزود: اگر به دنبال تکنولوژی جدید و ارتقای کیفی محصول آسفالت هستیم، باید به بخش خصوصی اعتماد کنیم.

نخستین سیمینار استانی قیر و آسفالت آذربایجان غربی با هدف بررسی چالش ها و مشکلات موجود در صنعت قیر و آسفالت و راهکارهای علمی و کاربردی برای اصلاح و ارتقاء کمی و کیفی این محصول در ارومیه برگزار شد. شهردار ارومیه سرعت را به عنوان پر اهمیت ترین مولفه تاثیر گذار در بحث آسفالت دانست و گفت: مولفه سرعت در این محصول عمران شهری، چه به لحاظ تاثیر گذاری مثبت و یا منفی، موضوعی است که حتی کیفیت را پوشانده و تحت الشعاع قرار می دهد. ابراهیم یازبان با تاکید بر فرصت ها و تهدیدات موجود در بحث آسفالت به لحاظ وسعت استفاده از این محصول افزود: استفاده بیش از حد این محصول و تقاضای بخش های مختلف عمرانی باید به سمت چالش های پیش رو در بحث ظرفیت تولید اجرا

احداث مجموعه فرهنگی آموزشی کودک آینده برای کودکان شهری

بزرگترین مجموعه فرهنگی، تفریحی، آموزشی "کودک آینده" در فضایی به وسعت ۳/۵ هکتار در پارک کوهسنگی مشهد احداث شد. شهردار منطقه ۸ مشهد با اشاره به این که در این مجموعه کودکان را به عنوان شهروند ویژه دیدیم، گفت: در این پروژه از آموزه‌های دینی و فرهنگ ایران باستان و مفاخر کشور در طراحی‌ها استفاده شده تا کودکان با هویت دینی و مذهبی خویش بیشتر آشنا شوند. علیرضا بزرگوار درباره قسمت‌های مختلف این مجموعه فرهنگی آموزشی خاطر نشان کرد: از جمله قسمت‌های این پارک وجود نمادهای مختلف مذهبی و ملی، سالن آموزش کامپیوتر و بازی‌های کامپیوتری، سالن کنفرانس و نمایش فیلم و اسلاید، سالن مطالعه و فروش کتاب و ... است. وی افزود: برای ساخت این پروژه در مجموع ۳۶ میلیارد ریال هزینه شده است. گفتی است: تمامی ابعاد، مقیاس‌ها و فضاهای مجموعه فرهنگی، تفریحی، آموزشی کودک آینده براساس ساختار قامتی کودکان ایجاد شده است.

جایزه شهرداری بوشهر به شهروندان خوش حساب

شهرداری بوشهر به منظور نهادینه کردن درآمدهای پایدار در شهرداری بوشهر، به شهروندانی که به موقع عوارض خود را پرداخت کنند، جوایز ویژه‌ای را اهداء می‌کند. قائم مقام شهرداری بوشهر با اشاره به آغاز توزیع فیش عوارض نوسازی و بهای پسماند سال ۸۷ گفت: شهروندان با پرداخت این عوارض تا ۱۰ اسفند ماه از جوایز نفیس بهره‌مند می‌شوند. مهدی اعتمادی درباره جوایز ویژه شهروندان خوش حساب که تا دهم اسفند ماه عوارض خود

وسایل بازی در پارک‌های اهواز ساماندهی می‌شود

منطقه‌ای، ویژه و... وسایل بازی تجهیز خواهد شد. وی همچنین گفت: این کمیته به مناطق هشتم تا دهم شهرداری ابلاغ کرده تا تدوین استانداردهای تجهیز و ساماندهی وسایل بازی در پارک‌ها، هیچگونه مجوزی جهت فعالیت وسایل بازی از قبیل شازری، بادی و... صادر نشود. وی گفت: رئیس سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اهواز تا تدوین این استانداردها، نصب هر گونه تجهیزات بادی و شازری در فضای سبز به منظور جلوگیری از تخریب فضای سبز ممنوع است.



فرد مرحله دوم ساماندهی تجهیزات وسایل بازی در پارک‌ها را تقسیم‌بندی وسایل بازی دانست و افزود: در هر پارکی متناسب با ویژگی‌های محله‌ای،

سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اهواز به منظور ساماندهی تجهیزات وسایل بازی در پارک‌ها، کمیته ساماندهی این تجهیزات را تشکیل داد. رئیس سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اهواز در این باره گفت: برای ساماندهی وسایل بازی در پارک‌ها، ابتدا پارک‌ها را براساس مساحت زمین بازی و استانداردهای تعریف پارک‌ها و پارک‌های موجود در هشت منطقه شهرداری شامل پارک شهری، منطقه‌ای، ناحیه‌ای، محله‌ای، پارک خطی و پارک‌های ویژه تقسیم‌بندی کردیم. حمید امیری

سیلوانه آبادتر از دیروز

شهر شناخته شد و اکنون با گذشت ۸ سال از تأسیس آن، شهرداری برای عمران و آبادانی شهر همچنان تلاش می‌کند. واحد عمرانی شهرداری سیلوانه با جدول‌گذاری، آسفالت و زیرسازی معابر و اقدام به لکه‌گیری معابر، بهسازی خیابان‌های اصلی شهر کرده

شهرداری سیلوانه که در سال ۱۳۸۰ در استان آذربایجان غربی تأسیس شده است، برای بهسازی و خدمات رسانی مطلوب به ساکنان شهر اقدام به اجرای عملیات عمرانی بی‌شماری شده است. شهر سیلوانه در جنوب غربی استان آذربایجان غربی و در فاصله ۳۲ کیلومتری شهر ارومیه قرار دارد. سیلوانه در سال ۱۳۷۹ با تصویب هیات وزیران

است. همچنین احداث دیوار ساحلی به طول ۱۵۰ متر، احداث پل ارتباطی در امتداد خیابان شهیدان بیگزاده و تکمیل ساختمان اداری شهرداری از آن جمله است. واحد خدمات شهری این شهرداری نیز با کاشت نهال، نصب سرعت گیر، رنگ‌آمیزی جدول، نگهداری فضای سبز و آبیاری منظم آن، به زیبای شهر کمک کرده است.

نورپردازی شهری، زندگی زیبا در شب است

جشن و تعاملات ساخته می‌شوند و یا در تهران مکان‌های با ارزشی مانند رود دره مقصود نیک، دارآباد و یا برج آزادی و میلاد وجود دارد که همگی درخور استفاده درست از نورپردازی شهری هستند.

لاهیجی با بیان این که اولین همایش نورپردازی شهری کاملاً تخصصی و اجرایی، است گفته: در زمان مدیریت‌های گذشته، سازمان زیباسازی شهرداری تهران برنامه‌های جامعی برای نورپردازی شهری پی‌ریزی شدیدی در پایان خاطر نشان کرد: شهردار کنونی

تهران نگاه ویژه‌ای به نورپردازی شهری دارد که بر همین اساس با در نظر گرفتن پروژه‌های برنامه‌ریزی شده در این خصوص، بخش معماری نور سازمان زیباسازی شهرداری تهران مستقل از بخش میلمان شهری فعالیت می‌کند.



مدیر بخش میلمان شهری سازمان نوسازی شهرداری تهران گفت: منظور از نورپردازی شهری، زندگی زیبا در شب و ایجاد صحنه‌ای دلنشین در نگاه شب و آسمان تاریک است. سید رضا لاهیجی، مدیر بخش میلمان شهری سازمان زیباسازی شهرداری تهران، اظهار داشت: مقوله روشنائی شهری کاملاً متفاوت از نورپردازی شهری است. روشنائی شهری یعنی چراغ‌هایی که وزارت نیرو برای تأمین امنیت مردم در خیابان‌ها نصب می‌کند.

این مدرس دانشگاه در ادامه افزود:

فضاهایی مشخص مانند ساختمان‌های تاریخی، فرهنگی و برج‌ها با رنگ‌های خاص و انرژی مناسب طراحی و روشنائی می‌شوند. امروزه در دنیا فضاهای بزرگ شهری که در اصطلاح تخصصی «پلازا» نامیده می‌شوند برای تجمع مردم، برای

چهار کتابخانه تهران فعالیت شبانه‌روزی دارند

بعد از پایان طرح نهضت مطالعه جوانان شهر تهران که به مناسبت فصل کنکور در کتابخانه‌های شهر جریان داشت، به علت استقبال به عمل آمده همچنان تعدادی از کتابخانه‌ها به صورت شبانه‌روزی و یا تا پایان شب به کار خود ادامه می‌دهند به گزارش خبرنگار فرهنگ و ادب مهر، در

این طرح کتابخانه‌های گلستان (منطقه ۸)، عطار نیشابوری (منطقه ۱۰)، اندیشه (منطقه ۷)، بهارن (منطقه ۱۷)، به صورت شبانه‌روزی و کتابخانه‌های دکتر شهیدی (منطقه ۱۲)، ابن سینا (منطقه ۱۴)، خاوران (منطقه ۱۵) و آیت الله طالقانی تا ساعت دوازده شب به خدمات‌دهی به مراجعان می‌پردازند.	بنابر اعلام امور کتابخانه‌های سازمان فرهنگی و هنری شهرداری تهران این اقدام به جهت استقبال گسترده علاقه‌مندان و نیز ادامه طرح پر کردن اوقات فراغت جوانان در ایام تابستان تداوم پیدا کرده است.
---	--

شهرداری اشنویه و اجرای طرح‌های عمرانی

شورای شهر و شهرداری اشنویه در آذربایجان غربی برای بهبود وضعیت معابر شهری و زیباسازی شهر اقدام به اجرای پروژه‌های متعددی کرده است. واحد فضای سبز شهرداری اشنویه به منظور ایجاد امکانات رفاهی برای شهروندان در شهر اقدام به راه اندازی فضای سبز بازی کودکان در بوستان فرهنگ کرده همچنین احداث پارک و فضای سبز شهرک فرهنگیان، رسیدن آباد و فضای سبز محله مام‌تر از دیگر اقدامات این واحد است.

شورای شهر و شهرداری اشنویه همچنین برای تسهیل در رفت و آمد شهروندان اقدام به ساخت بلوار استاد هه زار، خیابان

رئیس جمهور: زیرساخت‌های کشور باید ظرف ۶ سال آینده تکمیل شود

صد من یک غاز است. رئیس جمهور افزود: ما باید تلاش کنیم که ظرف ۵ یا ۶ سال زیرساخت‌ها را تمام کنیم. این نمی‌شود که مردم ۵۰ سال منتظر ابرسانی باشند و یا راه نداشته باشند. ما باید تلاش کنیم تا این مسائل را هر چه سریعتر ایجاد کنیم. وی ادامه داد: ملت ایران می‌داند که ظرف سه سال انجام این میزان کار سخت است پس این بیانگر این است که خدمتگزاران ملت خواب را از چشمان خود گرفته‌اند اما غناسفاته برخی‌ها می‌خواهند حرف



به گزارش سرویس خبر، دکتر محمود احمدی نژاد رئیس جمهور در مراسم افتتاح ۹۰۰ پروژه عمرانی اظهار داشت: امروز به لطف خدا و دستان پرتوان سازندگان و خدمتگزاران ملت ایران شاهد پیشرفت جمهوری اسلامی ایران در تمامی صحنه‌ها هستیم. وی افزود: امروز اگر یک مدرسه در یک روستا ساخته می‌شود و یا آب به یک روستایی می‌رسد، شپکه آبیاری و کارخانجات بزرگ معدنی و صنعتی احداث می‌شود همگی به خاطر این

بزنند و مانند بالا آوردن شکم از سرسبیری سخن می‌گویند. رئیس جمهوری گفت: امروز دیدید وقتی یک مجموعه ای می‌خواهد ۵ دقیقه ای به بیان کارهای صورت گرفته اختصاص دهد فرصت پیدا نمی‌شود پس این یعنی اینکه خدمتگزاران ملت در حال انجام وظیفه برای پیشرفت ایران اسلامی هستند. رئیس جمهور در پایان خطاب به مدیران اجرایی کشور گفت: شما مدیران باید قدر توفیق خدمتگزاری را بدانید و همه باید خودمان را برای زندگی جاوید آماده کنیم. آن چیزی که باقی خواهد ماند همین خدمات خالصانه است پس قدر این فرصت‌های خدمتگزاری را بدانید چرا که هیچ چیز جای آن را پر نخواهد کرد. این یک هدیه الهی است و همانند ابر بهاری می‌گذرد پس باید از ثانیه به ثانیه آن استفاده کرد.

است که خدمتگزاران ملت ایران یا توکل به ایزد یکتا خواب را از چشمان خود گرفته‌اند و شبانه روز در حال خدمت رسانی به ملت ایران هستند.

رئیس جمهور افزود: جلسه امروز یک نماد است چرا که دهها و صدها و هزاران کارگاه بزرگ در بخش‌های مختلف از جمله کشاورزی، صنعت ساخته شده است و همچنین در زمینه علم و آموزش به پیشرفت‌های بزرگ دست یافته ایم. آن هم تنها برای رساندن ایران به جایگاه شایسته خود که باید تلاش شود این حالت حفظ شود. احمدی نژاد ادامه داد: ملت ایران باید تلاش کنند تا این روحیه خودباوری را حفظ کنند چرا که آن چیزی که خواهد ماند همین تلاش هاست. آن چیزی که گره‌ها را باز می‌کند کار شبانه روزی است و بقیه مسائل حرف‌های



بازدید سرزده وزیر کشور از مشکلات بوجود آمده خط ۳ بی آر تی در جنوب شرق تهران

محصولی افزود: با توجه به اینکه این مسیر، مسیر کمربندی شرق تهران می‌باشد و خودروهای سنگین نیز از این مسیر تردد می‌کنند باید برای راه اندازی خطوط بی آر تی در این منطقه کار کارشناسی بیشتری صورت می‌گرفت. وی افزود: بیش از اینکه ۴ متر از بزرگراه را به خطوط بی آر تی اختصاص دهند باید روی جوی‌ها را می‌پوشاندند تا مشکلات کمتری برای مردم بوجود آید. وزیر کشور افزود: تا وقتی که اتوبوس‌های بی آر تی در این مسیر به کار گرفته نشده است بهتر است خودروهای عبوری از مسیر ویژه اتوبوس‌ها نیز حرکت کنند تا شاهد ترافیک سنگین در این محدوده نباشیم.



مهندس محصولی وزیر کشور از محل احداث خط ۳ بی آر تی در اتوبان بسیج سرزده بازدید کرد و از نزدیک مشکلات مردم منطقه را بررسی کرد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی وزارت کشور، وزیر کشور با حضور در ابتدای بزرگراه بسیج در جنوب شرق تهران از نزدیک با مشکلات به وجود آمده برای شهروندان این منطقه آشنا شد و با مردم گفتگو کرد. وزیر کشور پس از گفتگو با مردم گفت: با توجه به تماس‌های مکرر مردم با وزارت کشور مبنی بر مشکلات بوجود آمده در بزرگراه بسیج از این مسیر بازدید کردم تا مشکلات مردم را بررسی کرده و راه حلی برای آن پیدا کنیم. مهندس



مهندسی نیکزاد عضو جدید کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

مهندس علی نیکزاد معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به عنوان عضو جدید کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت معرفی شد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیئت وزیران بنا به پیشنهاد رئیس جمهور با اضافه شدن علی نیکزاد به ترکیب اعضای کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، موافقت کرد. این مصوبه از سوی معاون اول رئیس جمهوری برای اجرا ابلاغ شده است.

کار عمرانی در دولت نهم در مقایسه با دولت قبل ۵/۲ برابر افزایش داشته است

۸۰ نیروگاه، مطالعه تکمیل و احداث ۲۳۱ سد، مطالعه واحداث و تکمیل ۹۹ خط راه آهن، ۴۰۸ آزادراه و بزرگراه، مطالعه و تکمیل و تجهیز ۲۹ فرودگاه، احداث ۱۰۷۰ سالن ورزشی شهری، روستایی و کارگری و مطالعه واحداث ۱۰۸ استادیوم ورزشی، مطالعه واحداث ۴۹۸ بیمارستان و مرکز درمانی و ... از جمله این مصوبات ناست. معاون رئیس جمهور تاکید کرد: تاکنون بیش از ۳۶۲ هزار میلیارد ریال اعتبار برای اجرای پروژههای مصوب ۵۰ سفر اختصاص یافته و بیش از ۲۶۷ هزار میلیارد ریال تسهیلات از محل تسهیلات بنگاه های زودبازده و سایر منابع بانکی و حساب ذخیره ارزی برای اجرای طرح های اقتصادی، تولیدی به بخش غیردولتی اختصاص یافته

دولت قبل ۵/۲ برابر افزایش داشته و مقدار اعتبارات نیز در همین حجم افزایش را نشان می دهد. وی در پاسخ به این سوال که مصوبات استانی دولت در چه بخش هایی اجرایی شده است، گفت: دولت در ۵۱ سفر استانی دور اول و دوم هزاران بند مصوبه در بخش های مختلف زیربنایی و فنی، فرهنگی و اجتماعی، تولیدی، اقتصادی،

علی سعیدلو همزمان با سی امین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی، به تشریح دستاوردهای دولت نهم از جمله سفرهای استانی پرداخت و تاکید کرد: بزرگترین دستاورد این سفرها، ایجاد هویت و افتخار ملی و توزیع عادلانه فرصت ها و امکانات در همه مناطق کشور است که به نوعی عملیاتی کردن شعارهای انقلاب اسلامی است.



معاون اجرایی رئیس جمهور، سفرهای استانی دولت نهم را ویترین بازتولید و سیمای ۳۰ سال دوران شکوهمند انقلاب اسلامی دانست و گفت: دولت نهم در قالب سفرهای استانی تلاش کرد تا شعارهای انقلاب اسلامی را عملیاتی کند. سعیدلو با انتقاد از کسانی که سفرهای استانی را در

قالب لیستی از پروژهها نگاه می کنند، گفت: این کار بزرگترین اجحاف به این ایده اعتقادی است، زیرا دولت در قالب این سفرهای سعی کرد شعارهای انقلابی را عملیاتی کند و بر اساس برنامه توسعه و سند چشم انداز هدف گذاری کرد. وی با بیان اینکه اهداف سفرهای استانی در سه قالب اهداف کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت طراحی شده اند، گفت: تاکنون توفیقات خوبی در رسیدن به این اهداف حاصل شده است به طوری که کار عمرانی در دولت نهم در مقایسه با

آموزش و پژوهشی بهداشتی و درمانی و ... داشته که بخش های زیربنایی و فنی با ۳۷/۹ درصد در دور اول سفرها بیشترین مصوبات را به خود اختصاص داده است. سعیدلو، احداث ۵۳۳ واحد بزرگ صنعتی تولیدی، مطالعه واكتشاف معادن در ۵۲ منطقه مطالعه و ایجاد و توسعه ۲۳۶ شهرک صنعتی، مطالعه و ایجاد ۴۰ منطقه آزاد تجاری ویژه، مطالعه و احداث ۶۵ پالایشگاه و پتروشیمی در سطح کشور، گاز رسانی به ۵۳۳۳ روستا، ۲۹۱ شهر و منطقه صنعتی، مطالعه واحداث

است. رشد شاخص های کشور در سایه سفرهای استانی سعیدلو به رشد برخی شاخص ها اشاره کرد و گفت: شاخص رشد تولید روزانه گاز در کشور اسما به ۵۶۰ میلیون متر مکعب می رسد در حالی که تا قبل از دولت نهم مقدار تولید ۳۳۰ میلیون متر مکعب بوده است. وی افزود: در بحث صادرات غیرنفتی در سه سال گذشته حجم صادرات به بالای ۲۱ میلیارد دلار رسیده در حالی که تا قبل از دولت نهم،

حجم صادرات ۷/۵ میلیارد دلار بوده و این رشد سه برابری را نسبت به گذشته نشان می‌دهد. معاون اجرایی رییس جمهور به ظرفیت نصب شده شبکه سراسری برقی اشاره کرد و گفت: در سه سال گذشته ۱۲ هزار و ۲۱۵ مگاوات برقی در سال هفت درصد بوده که میزان رشد این ظرفیت در دولت نهم به ۱۱ درصد افزایش یافته است. سعیدلو اضافه کرد: در بخش سیمان، ظرفیت تولید در ابتدای فعالیت دولت ۳۶ میلیون تن بود که امروز به بالای ۶۰ میلیون تن افزایش یافته است. ظرفیت فولاد کشور تا ابتدای سال ۸۴ ۱۰/۵ میلیون تن بوده، طی سه سال اخیر بیش از ۶ میلیون تن به ظرفیت آن اضافه شده است. معاون رییس جمهور ادامه داد: در بحث احداث راه آهن، طی چهار سال اخیر حدود یک هزار کیلومتر خط آهن اجرا و احاده بهره‌برداری است و ظرفیت شبکه هوایی در سه سال اخیر ۶۰ درصد افزایش یافته است. سعیدلو خاطر نشان کرد: در حوزه علمی نیز میزان اختراعات در سه سال فعالیت دولت نهم، سه برابر ۲۷ سال گذشته است. وی ادامه داد: در بخش خدمات تلفن همراه نیز تا

قبل از دولت نهم ۷/۵ میلیون خط موبایل به مردم تحویل شده بود که در این سه سال و نیم این رقم به ۴۱ میلیون افزایش یافته است.

به گفته سعیدلو، در بخش سدسازی از ابتدای فعالیت دولت نهم ۱۲ سد به بهره‌برداری رسیده است که مجموعه حجم مخزن سد های بهره برداری شده در دولت نهم سه میلیارد و ۸۸۳ میلیون متر مکعب است. معاون اجرایی رییس جمهور تاکید کرد: عملکرد عمرانی دولت نهم حدود ۵۰ میلیارد دلار بوده که در مقایسه با ۸ سال گذشته ۲۵ درصد رشد داشته است. وی تاکید کرد: بیش از ۹۰ درصد از حجم گازرسانی به روستاها در همین دولت انجام شده و بیش از سه هزار روستا از نعمت گاز برخوردار شده اند. امروز بیش از ۹۰ درصد خانواده های عشایری کشور به راه آسفالت و شنی دسترسی دارند که سهم دولت نهم از ساخت راه عشایری ۳۶ درصد است. سعیدلو تاکید کرد: دولت در بحث مسکن روستایی طی سه سال و نیم بیش از ۶۰۰ هزار مسکن احداث کرده که این رقم حدود ۱۰ برابر مدت مشابه قبل است. معاون اجرایی رییس جمهور

ادامه داد: حجم واردات، نسبت به واردات در طول برنامه دوم ۲۹ درصد بوده و در سه ساله در برنامه چهارم حجم صادرات ۲۹ درصد نسبت به واردات افزایش نشان می‌دهد. سعیدلو خاطر نشان کرد: دولت در ۲/۵ سال حدود ۱۰۰ هزار پروژه عمرانی راه آسفالزی کرده است. وی گفت: برای نمونه در جنوب کرمان چند هزار نفری در کبیر زندگی می‌کردند و دولت برای رفع این نابرابری‌ها اقدام به ساخت خانه ای روستایی کردیوی تاکید کرد: سفرهای استانی احیاگر ارزش‌ها و باورهای اصیل اسلامی و انقلابی است که حتی منجر به تثبیت بحث فناوری انرژی هسته‌ای شدیوی تاکید کرد که بخش اعظم پروژه‌های مصوب در سفرهای استانی دولت بر اساس زمان بندی اجرایی شده است. معاون اجرایی رییس جمهور تصریح کرد: دولت نهم معتقد است که از منظر مرکز نمی‌توان به همه مناطق نگاه عدالت گونه داشت، بنابراین در راستای آشنایی با مزیت های منطقه ای، پتانسیل ها، امکانات و ظرفیت ها، ایده سفرهای استانی را که ریشه در اعتقادات اسلامی دارد اجرایی کرد.

نشست تخصصی آزمون استخدامی شهرداریها

موضوعات مرتبط با برگزاری آزمون استخدامی شهرداریها و سازمانهای وابسته صبح یکشنبه ۲۰ بهمن ماه طی نشست در سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور بررسی شد. گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، این نشست با حضور مهندس دولتخواه رئیس ستاد مرکزی استخدامی شهرداریهای کشور، مدیران کل



دفاآر امور شهری استانیاریها که مسئولیت پیگیری امور مربوط به این آزمون را در استانها برعهده دارند، برگزار شد. در این نشست توضیحات تکمیلی در خصوص نحوه برگزاری آزمون استخدامی شهرداریها و سازمانهای وابسته از سوی مسئولان ستاد مرکزی استخدامی شهرداریهای کشور ارائه و به پرسشهای حاضران پاسخ داده شد. شایان ذکر است با پی گیری های شهرداریها و

دهیاریهای کشور بخش اعظم ساختار سازمانی شهرداریها و سازمانهای وابسته به آنها طی سه سال اخیر اصلاح شده است که بر اساس آن ساختار شهرداریها از وضعیت اجرایی به سمت کارشناسی و نظارتی تغییر خواهد کرد. اقدام بعدی پس از اصلاح ساختار شهرداریهای کشور، انجام آزمون استخدامی است که در قالب این آزمونها که به صورت

استاندارد و کاملاً رسمی انجام می‌شود، نیروهایی با تحصیلات فوق دیپلم، لیسانس، کارشناس ارشد و دکترا، وارد بدنه شهرداریها و سازمانهای وابسته به آنها می‌شوند تا جذب نیروی انسانی تحصیلکرده و متخصص در بدنه سازمانی شهرداریها و سازمانهای وابسته سطح تحصیلات کارکنان شهرداریها و سازمانهای وابسته به مقدار قابل توجهی افزایش یابد.

اختصاص ۲۳۰۰ میلیارد ریال برای توسعه خودروهای عمومی از سوی دولت

عنوان طرحهای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به منظور اجرای طرح توسعه خودروهای عمومی بزرگ و متوسط (اتوبوس، میدل بوس و مینی بوس) به وزارت کشور (سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور) اختصاص دادند تا براساس تقاضنامه‌های که با ستاد مدیریت حمل و نقل و سخت عبادله می‌کنند، هزینه و گزارش آن را هر سه ماه یکبار به کارگروه یاد شده ارسال کنند. بر این اساس تصمیم‌نامه فوق به منزله مبادله موافقت‌نامه تلقی می‌شود.



دولت در راستای فراهم کردن زمینه برای توسعه حمل و نقل همگانی و به منظور تسهیل در رفت و آمد های شهری، ۲۳۰۰ میلیارد ریال برای اجرای طرح توسعه خودروهای عمومی در سراسر کشور به سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور اختصاص داد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور در کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، مبلغ دو هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال از محل اعتبارات تملک داراییهای سرمایه ای، با

۱۷۰ دستگاه اتوبوس و ۲۰ دستگاه میدل باس

هزار و ۶۰۰ دستگاه اتوبوس وارد ناوگان حمل و نقل شهری عمومی کشور شده است و بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته با دو هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوسی که تا پایان سال ۸۷ تحویل ناوگان حمل و نقل عمومی کشور می‌شود، تعداد کل اتوبوسهای تحویلی در طول فعالیت دولت نهم به ۱۱ هزار و ۱۰۰ دستگاه اتوبوس خواهد رسید.

معاون عمرانی وزیر کشور گفت: این تعداد اتوبوس بر اساس سیاست های دولت نهم و از محل اعتبارات نیریه ۱۳ جهت نوسازی و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی به شهرداری های کشور اختصاص می‌یابد. وی همچنین اظهار داشت: از ابتدای سال ۸۴ تا سال ۸۷ در مجموع دو هزار و ۵۰۰ دستگاه مینی بوس ساخت کارخانه های داخل برای اضافه شدن به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری تحویل وزارت کشور شد و تا انتهای سال ۸۷ نیز یک هزار و ۲۰۰ دستگاه دیگر تحویل وزارت کشور می‌شود.

وی با اشاره به این که بخش عمده قرارداد تحویل اتوبوس ها مربوط به اتوبوس های دیزلی بوده است، گفت: در قراردادهای جدید سعی می‌شود که سهم اتوبوس های گازسوز بیشتر شود و به تعهد دولت در مورد سهم ۵۰ - ۵۰ اتوبوس های گازسوز و دیزلی برسیه.

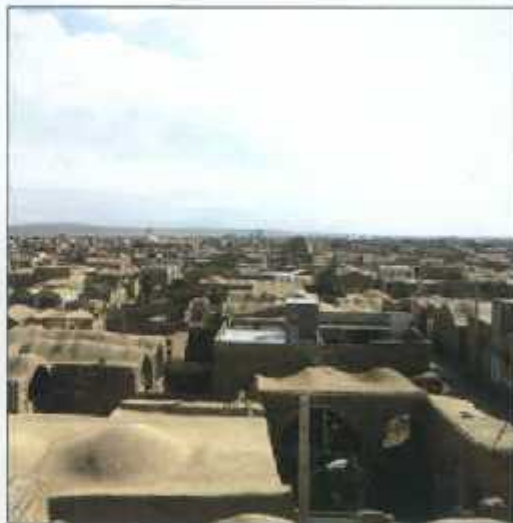
نیکزاد همچنین در خصوص کمپیدات گذیشیده شده برای توسعه جایگاه های CNG در شهرها گفت: توسعه ایستگاههای CNG از اولویتهای دولت است و در حال حاضر ۶۱۲ ایستگاه در حال ارائه خدمات است و ۶۵۱ ایستگاه CNG در دست ساخت است.

به گزارش سرویس خبر مهندسی نیکزاد در مراسم تحویل ۱۷۰ دستگاه اتوبوس و ۲۰ دستگاه میدل باس گفت: ۵۰ دستگاه از این اتوبوس های تحویلی متعلق به شهر تهران، ۵۰ دستگاه اصفهان، ۳۰ دستگاه اراک، ۲۰ دستگاه برای خمینی شهر و ۲۰ دستگاه نیز برای ارومیه پیش‌بینی شده است. وی افزود: ۸۲/۵ درصد بهای هر اتوبوس از سوی دولت پرداخت شده و ۱۷/۵ مابقی می‌بایست از سوی شهرداریها پرداخت شود.

نیکزاد در ادامه از شهرداری های کشور خواست تا برای تحویل حواله سهمیه اتوبوس شهر خود نسبت به پرداخت سهم ۱۷/۵ درصدی خود اقدام نمایند. وی در ادامه با اشاره به افزایش توان شرکتهای تولید کننده اتوبوس طی سه سال اخیر گفت: وزارت کشور به عنوان مشتری اصلی هشت شرکت تولید کننده اتوبوس داخلی در حال برنامه‌ریزی برای انعقاد قراردادهای جدید خرید اتوبوس به منظور توسعه ناوگان اتوبوسرانی شهری کشور است.

وی در ادامه اظهار داشت: علاوه بر ۱۷۰ دستگاه اتوبوس و ۲۰ دستگاه میدل باس که امروز به سازمان شهرداری ها و دهیاری های سراسر کشور تحویل شد، شرکت شهاب خودرو متعدد است ۱۲۰ دستگاه "میدل باس" - اتوبوس کوچک - را نیز در اختیار سازمان شهرداری ها و دهیاری های سراسر کشور قرار دهد. وی افزود: این شرکت امروز ۲۰ دستگاه از این خودروها را تحویل داده است و بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته تا پایان سال نیز ۱۰۰ دستگاه دیگر آماده واگذاری خواهد بود. وی افزود: در طول سه سال گذشته هشت

وزارت کشور در تأمین اعتبار پروژه های بافت فرسوده تهران هیچ دریغی نداشته است



می باشد. مدیر کل دفتر فنی وزارت کشور در ادامه با اشاره به درخواست شهرداری تهران مبنی بر اخذ مجوز انتشار اوراق مشارکت برای مناطقی از بافت فرسوده شهر گفت: علیرغم عدم ارسال مطالعات توجیهی توسط شهرداری تهران، اقدامات اولیه و مکاتبات اصلی در حال انجام است.

مهندس یارمند در پایان تأکید کرده: وزارت کشور با تسهیل امور در زمینه تأمین اعتبار برای انجام پروژه های واجد شرایط شهرداری ها از جمله شهرداری تهران، از هر گونه مساعدت ممکن دریغ نداشته است.

مدیر کل دفتر فنی وزارت کشور با تأکید بر تسهیل روند تأمین اعتبار برای انجام پروژه های واجد شرایط شهرداری ها، تأمین اعتبار ۲۰۰ میلیون دلاری فاینانس طی سال های ۸۴ و ۸۵ و نیز اختصاص بازار بافت های فرسوده را دلیلی بر نادرستی ادعای برخی مبنی بر عدم نقش فعال دولت در نوسازی بافت های فرسوده دانست.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی وزارت کشور، شهرام یارمند با اشاره به رواج روند تخریبی علیه دولت خدمتگزار و درج مطلبی در روزنامه همشهری ۲۲ دی ماه سال جاری با عنوان «دولت نقش فعالی در نوسازی بافت های فرسوده ندارد»، اظهار داشت: علیرغم آنکه شهرداری تهران به درخواست های مکرر وزارت کشور مبنی بر ارائه گزارش کامل پیشرفت فیزیکی - مالی پروژه بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهری و نحوه هزینه کرد شهرداری پاسخ نداده و حدود ۱۰ مورد مکاتبه در این خصوص را بی پاسخ گذاشته است، وی افزود: اما دولت با مساعدت وزارت کشور اعتباری معادل ۲۰۰ میلیون دلار طی دو نوبت در فروردین ماه سال ۸۴ و تیر ماه سال ۸۵ به صورت فاینانس به بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهری اختصاص داده است.

یارمند در ادامه گفت: وفق تبصره ۶ قانون بودجه سال های گذشته، اعتبار یارانه توسط وزارت مسکن و شهرسازی در ارتباط با بافت های فرسوده انجام پذیرفته است که این خود به منزله کمک به شهرداری ها در تسریع امر بهسازی



موافقت دولت با اختصاص ۱۷۰ میلیارد ریال برای تجهیز ستاد حوادث غیر مترقبه مازندران

هیئت وزیران در راستای احداث و تکمیل دیوارهای ساحلی و حفاظتی در کنار رودخانه ها، تجهیز مراکز آتش نشانی و تجهیز مناطق جنگلی به امکانات اطفای حریق با اختصاص ۱۷۰ میلیارد ریال به ستاد حوادث غیر مترقبه استان مازندران موافقت کرد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیئت وزیران بنا به پیشنهاد مشترک وزارت کشور و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، مبلغ یکصد و هفتاد میلیارد ریال احداث و تکمیل دیوارهای ساحلی و حفاظتی رودخانه ها، شهرها و روستای در معرض خطر، کمک به تکمیل، ساخت و مقاوم سازی آشیانه های آتش نشانی، کمک به اجرای کانال های جمع آوری آب های سطحی و کمک به پایدار سازی لغزش روستاهای در معرض خطر یا اولویت روستای زرین آباد در سال ۱۳۸۷ اختصاص داد تا با نظر استاندار مازندران توزیع و برابر قوانین و مقررات مربوط هزینه شود.



نظر دفتر حقوقی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در زمینه اراضی مورد نیاز شهرداریها

شهرداریها قرار می‌گیرد با قیمت تمام شده به شهرداریها اختصاص دهد تا پس از توافق بین مالکین و شهرداریها به عنوان معوض تحویل گردد. با توجه به ابهامات پیش آمده و گزارش های شهرداریها مبنی بر نحوه استیفاء و اعمال عبارت "اراضی و واحد های مسکونی" اشعار می‌دارد توصیف "مسکونی" تسری به لفظ "اراضی" نداشته و صرفاً واحدهای را که جهت معوض اختصاص می‌یابند، شامل می‌شود بنابراین اراضی اختصاص یافته به شهرداریها موضوع این تبصره، همه انواع کاربریها را در بر می‌گیرد. مراتب جهت اطلاع و بهره برداری و ابلاغ به شهرداریهای استان ابلاغ می‌گردد.

دفتر حقوقی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور نظر کارشناسی خود را در زمینه اراضی مورد نیاز شهرداریها به استانداریها ابلاغ کرده گزارش سرویس خبر، متن نامه حسین نجفی مدیرکل دفتر حقوقی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به دفاتر امور شهری استانداریها به شرح ذیل است: «همانگونه که مستحضریذ طبق تبصره ۶ ماده واحده قانون نحوه تقویم ائمه املاک و اراضی مورد نیاز شهرداریها، دولت (وزارت مسکن و شهرسازی) موظف است ده درصد از اراضی و واحد های مسکونی قابلا واگذاری را جهت تامین معوض ائمه املاک، اراضی شهری و قانونی مردم که در اختیار

ترخیص واگن های متروی تهران - کرج

رییس جمهور با توجه به مشکلات ترافیکی شهر تهران و به منظور ایجاد تسهیلات برای مردم دستور ترخیص واگن های متروی تهران - کرج بدون پرداخت عوارض گمرکی را صادر کرد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی ریاست جمهوری، این اقدام در راستای سیاستهای دولت برای رفع مشکلات ترافیکی شهر تهران و تسریع بهره برداری از این پروژه به منظور ایجاد تسهیلات برای مردم غیرمعمول عدم پرداخت عوارض گمرکی صورت گرفته تا این واگن ها در اسرع وقت در خدمت حمل و نقل مسافری قرار گیرد.



تهیه اطلاعات شهرداریها و دهیاریها به صورت نرم افزار های تلفن همراه

(M - BOO) به زبان فارسی نموده است. این نرم افزار تولید و اجرای انواع کتب به صورت گرافیکی و با امکان جستجوی مطالب و صفحات را بر روی موبایل فراهم می‌سازد. به صورتی که کاربر میتواند با تهیه کتاب مورد نظر خود آن را روی حافظه موبایل ریخته و با حجمی اندک نگهداری نماید و در هر زمان و مکان دلخواه به مطالعه آن بپردازد و نکات مورد نظر خود در کتاب را یادداشت برداری کند و برای سایرین از طریق SMS ارسال نماید.

سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور همزمان با سی امین سال پیروزی انقلاب اسلامی و در سال نوآوری و شکوفایی اقدام به تهیه و تولید قوانین و مقررات شهرداریها و دهیاریها به صورت نرم افزار های تلفن همراه به زبان فارسی نموده است. دفتر آموزش و مطالعات کاربردی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در سال نوآوری و شکوفایی با هدف استفاده از این فناوری در جهت آموزش مدیران و کارکنان شهرداریها و دهیاریها اقدام به تهیه و تولید نرم افزار های تلفن همراه یا کتاب روی موبایل

کمک ۲۰۰ میلیارد ریالی دولت به شهرداریها و دهیاریهای مازندران

مازندران، کمک بلاعوض به شهرداری شهرهای زیر پنجاه هزار نفر این استان، کمک بلاعوض به روستاهای استان مازندران، تسهیلات برای طرحهای درآمدزا به شهرداریها و کمک به اجرای طرح جامع مدیریت پسماند در شهرها اقدام کنسیدر اساس این مصوبه، هیئت وزیران همچنین وزارت کشور را مکلف کرده است یکصد و بیست دستگاه اتوبوس، سیصد دستگاه مینی بوس و دویست و پنجاه دستگاه ون برای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی استان مازندران اختصاص دهد.

هیئت وزیران با هدف ساماندهی حمل و نقل عمومی و کمک به شهرداریها و دهیاریهای استان مازندران با اختصاص ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار و اختصاص ۶۷۰ دستگاه خودروی عمومی به این استان موافقت کرد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیئت وزیران وزارت کشور را موظف کرد با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری نسبت به اختصاص مبلغ دویست میلیارد ریال به منظور کمک برای خرید ماشین آلات عمرانی و خدماتی مورد نیاز شهرداریها و دهیاریهای استان

صدور گواهینامه آموزشی برای کارکنان شهرداریهای هشت استان

مزیور برای کارکنان شهرداریهای استانهای لرستان، تهران، همدان، خوزستان، اصفهان، آذربایجان غربی، مازندران و گیلان که از آموزشهای مطابق سرفصلهای نظام جامع آموزش شهرداریها و سازمانهای تابعه بهره مند شده اند، صادر و ارسال شد.

در بهمن ماه سالجاری دفتر آموزشی و مطالعات کاربردی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور جمعا تعداد دو هزار و ۳۲۵ گواهینامه آموزشی برای کارکنان شهرداریهای هشت استان کشور صادر کرد. به گزارش سرویس خبر، گواهینامه های آموزشی

مجلس با افزایش نصاب معاملات و مناقصات شهرداریها موافقت کرد

گفت: بر این اساس شهرداریها می توانند در قالبی جدید به برگزاری مناقصات و معاملات خود بپردازند.

براساس محوبه امروز مجلس، ماده ۲۰ آیین نامه مالی شهرداریها اینگونه اصلاح شد که حد نصاب های تعیین شده در این آئین نامه متناسب با شرایط اقتصاد کشور بنا به پیشنهاد مشترک وزارت کشور و شورای عالی استانها با تصویب هیات وزیران قابل تجدید نظر خواهد بود.

گفتنی است براساس قانون برگزاری مناقصات، معاملات به سه دسته معاملات جزئی (با مبلغ کمتر از یک میلیون ریال)،

معاملات متوسط (از یک تا ۱۵ میلیون ریال) و معاملات عمده (با مبلغ بیش از ۱۵ میلیون ریال) تقسیم شده اند. همچنین براساس این مصوبه این ارقام با پیشنهاد وزارت کشور و شورای عالی استانها و با تصویب هیات وزیران قابل افزایش است.



نمایندگان مجلس شورای اسلامی طرحی را به تصویب رساندند که براساس آن نصاب معاملات و مناقصات شهرداریهای کشور و شهرداری تهران در قانون برگزاری مناقصات افزایش یافته است. گزارش خبرگزاری خانه ملت، در جلسه روز یکشنبه ۲۷ بهمن ماه مجلس، حسین سبحانی نایب رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس ضمن بیان این مطلب که این طرح در کمیسیون مربوطه مصوب شده گفت: ارقام مندرج در قانون برگزاری مناقصات شهرداریها متناسب با شرایط اقتصادی امروز در کشور نیست.

سبحانی نیا با اشاره به این مطلب که سقف این ارقام در گذشته تعیین شده و با توجه به شرایط جدید اقتصادی کشور بسیار ناچیز است گفت: در قالب این طرح قرار شده است تا با توجه به شرایط جدید و هماهنگ با دولت و در توافق با وزارت کشور، میزان ارقام مناقصات در شهرداریها افزایش یابد.

بررسی پرونده های مشمولین طرح مسیر ارتقاء شغلی شهرداریها به سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور تفویض شد

شغلی کارشناسان و ... تا سطح ارشد جهت کارکنان شهرداریهای کشور و همچنین کارکنان این سازمان، با برگزاری جلسات مستمر هتگی هیأت ممیزه برای کل استانها (و هر استان نیز در دو مرحله) به پرونده های مشمولین رسیدگی شده است. وی افزود: از سال ۸۵ تاکنون سه هزار و ۳۰۰ پرونده از سراسر کشور مورد ارزیابی قرار گرفته و مشمولین طرح فوق از ۲۵ درصد فوق العاده ویژه طرح مذکور بهره مند شده اند.

کوشش تبار مدیرکل دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور اعلام کرد که با پی گیری های این سازمان، ارزیابی بررسی پرونده های ارتقاء شغلی در سطح خیره نیز به این سازمان تفویض و دفتر تشکیلات و نیروی انسانی متولی این امر شده است. به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، کوشش تبار گفت: پس از گذشت دو سال از اخذ تفویض اختیار بررسی پرونده های ارتقاء



به بهانه انتشار نقیس و ارزشمند دانشنامه مدیریت شهری و روستایی

تاریخچه :

و روایات و تاریخ ادبیات مزدیسنا است که دو جلد آن در دست نیست. در جهان اسلام، قدیمی ترین دانشنامه منسوب به «ابن قتیبه» است. شروع و تدوین دانشنامه با ضوابط امروزی در ایران از آغاز سده حاضر در سال ۱۳۱۷ خورشیدی بود که «سعید نفیسی» (بر حسب قراردادی با وزارت فرهنگ وقت)، تألیف فرهنگ نامه ای را مشتمل بر لغات فارسی و اعلام ایرانی و خارجی آغاز کرد. بعد از آن لغت نامه «دهخدا»، سپس دانشنامه فارسی غلامحسین مصاحب و دانشنامه جهان اسلام و دایره المعارف بزرگ اسلامی را می توان نام برد.

نخستین دانشنامه علمی ایران را «ابونصروفارابی» با عنوان «احصاء العلوم» به زبان عربی به رشته تحریر در آورد و در آن به طبقه بندی علوم پرداخت، دانشنامه ها در هر جامعه ای نشان

دانشنامه یا دایره المعارف مجموعه نوشتاری جامعی است که شامل اطلاعاتی در باره همه ی شاخه های دانش یا شاخه ی مشخصی از دانش است. عنوان دانشنامه را نخستین بار «ابن سینا» در کتاب «دانشنامه ی اعلامی» بکار برد. پس از او «محمد اسین استرابادی» در کتاب «دانشنامه شاهی» این واژه را بکار گرفت. بنظر می رسد، اولین کسی که سعی کرد دانش بشری را در کتابی جمع کند «یئینی بزرگ» (در کتاب ۳۷ جلدی تاریخ طبیعی) یا «ارسطو» بود. قدیمی ترین دانشنامه موضوعی که در ایران می شناسیم «دینکورت» است. این کتاب ۹ جلدی که مهم ترین و مفصل ترین کتاب به زبان پهلوی است، مجموعه ای بزرگ از اطلاعات دینی و عادات و عقاید

دهنده ی تحرک و پویایی فرهنگ جامعه محسوب می شوند و مطلقاً زمینه ساز رشد و ارتقاء سطح علم و فرهنگ جامعه می باشند. انتشار نظریه المعارف ها و دانشنامه های تخصصی گامی ارزشمند و ستیزگ در نهادینه ساختن علوم مختلف بمنظور گسترش و توسعه کاربری آن در جوه گوناگون است. دانشنامه ها به عنوان مرجع و پایه بخشهای مختلف، سهمی بزرگ در گسترش فرهنگ علم در جامعه، بویژه بخشهای تخصصی دارند. فکر تدوین دانشنامه مدیریت شهری و روستایی حرکتی زاینده و امید ی برای دستیابی به آرمان شهری دست یافتنی، به دست اصلاحگران اجتماعی است. افزایش کارایی و اثر بخشی علوم، حاصل آگاهی و تسلط مجریان بر مفاهیم و تعاریفی است که دانشنامه ها - اگر بر روال اصول و معیارها فراهم شده باشند - سهمی انکار ناپذیر و اساسی دارند.

ضرورت دانشنامه مدیریت شهری و روستایی:

همانگونه که می دانید در جهان امروز، شهرها و روستاها در زندگی بشری ابعاد گسترده و پیچیده ای یافته اند، از یک سو به جهت روح خاص کالبدی، جلوه هزاران سال تلاش و تکاپوی انسان در ابعاد فرهنگی، هنری، معماری، اقتصادی و اجتماعی بوده و با موجودیت خود به عنوان تنظیم کننده ی روابط عینی اجتماعی شهروندان و اثرگذاری بر زمینه های فکری و رفتاری آنان، دارای نقش متفاوتی نسبت به گذشته هستند، از سویی دیگر در دهه های اخیر با رشد فناوریهای جدید، شیوه زندگی شهری به نظام غالب زیستی جهان تبدیل شده اند و به عبارت دیگر فعالیت های معیشتی و اقتصادی بصورتی روزافزون خصلتی شهری به خود گرفته اند.

بر همین اساس مدیریت های شهری و روستایی چنان ابعاد متنوع یافته اند که کاربرد آنها بدون بهره گیری از آموزش های بنیادین بایشخوانه های پژوهشی، ناممکن می نماید یا نمی تواند به اندازه کافی مفید و پایدار باشد. در همین راستا، مقایسه تطبیقی بین شهرها و روستاهای ناموفق حاکی است؛ که در دنیای معاصر، اداره امور شهرها نه با اتکا بر پیش و روش سنتی مبتنی بر ذهنیت های غیر علمی مفید است و نه با انکای صرف بر بکارگیری آموخته های نظری و غیر مشارکت طلبانه، به این ترتیب آموزش هدفمند و مؤثر و متناسب برای مدیران و کارشناسان ارشد شهری و روستایی پیش شرط بهبود مدیریت شهری و روستایی به شمار می آید. در حوزه ی مدیریت شهری با توجه به نوپا بودن این علم در ایران، علیرغم سابقه طولانی شهرنشینی و شهروندی در ایران برای تألیف دانشنامه سابقه ای یافت نشد. حضور استادان بنام این رشته در فعالیتهای جنبی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور و آثار قلمی و پژوهشی این صاحب نظران در فصول مختلف کار بویژه در انتشارات و مرکز پژوهش ها، فکر اولیه تألیف دانشنامه در حوزه ی علمی مدیریت شهری را در ذهن مدیران سازمان جلوه گر ساخت.

طراحی و برنامه ریزی و مراحل اجرایی با دشواریهای فراوان و نگاه علمی ویژه و تأمل اما با سرعتی نسبتاً بالا، زمینه ساز انتشار این دانشنامه شد. دکتر کمال پولادی پژوهشگر علوم سیاسی و جامعه شناسی در این باره می گوید: این دایره المعارف، چنانکه از نامش پیداست، تمامی اطلاعات مربوط به مدیریت شهری و روستایی را در اختیار پژوهشگران حوزه مدیریت شهری و روستایی قرار می دهد.

دانشنامه مدیریت شهری و روستایی با نقش ابزاری در حوزه های مختلف علمی و کاربردی به کمک پژوهشگران و مدیران شهری و روستایی می آید و به عنوان ابزاری مستند و علمی راهگشای ابهامات این پژوهشگران و مدیران خواهد بود.

نقش دانشنامه مدیریت شهری و روستایی:

امروزه نقش بنیادین دانشنامه های آموزشی در توسعه سیاسی، فرهنگی و اجتماعی بویژه مدیریتی بر کسی پوشیده نیست و می توان گفت: کلید توسعه یافتگی هر نظام سیاسی برپایه ی استفاده از منابع معتبر آموزشی آن نظام قرار دارد. دانشنامه، یکی از منابع مورد نظر در رشد و توسعه، توسعه منابع انسانی است که در این راستا دانشنامه های مختلف فرهنگی، علمی، کاربردی، تاریخی و... نقش بارزی دارند؛ بویژه اینکه شهرها و روستاها محل زیست بشری می باشند و از اولویت های هر مدیریت شهری و روستایی، شناسایی و تعریف واژگان مورد نیاز برهمکنش های بشری شهروندان است. بدین جهت و در زمینه ی توسعه ی منابع انسانی مدیریتی شهری و روستایی تألیف دانشنامه مدیریت شهری و روستایی نقش برجسته ای می یابد و در همین راستا می توان گفت: این دانشنامه دربرگیرنده ی یافته های علمی و تجربی است که در حوزه های مختلف تحقیقی و آموزشی به کمک پژوهشگران شهری و روستایی می آید. بدین منظور می توان گفت: دانشنامه مدیریت شهری و روستایی به عنوان ابزاری مستند و علمی، راهگشای بسیاری از ابهامات و سؤالات پژوهشگران شهری و روستایی بوده و در راستای زرفا بخشی استفاده از ادبیات گفتاری مشترک بین مدیران و کارشناسان مدیریتهای شهری و روستایی مؤثر واقع شد. بر این اساس خلأ وجود چنین دانشنامه ای برای استفاده مدیران و کارشناسان شهری و روستایی از سالهای پیش احساس می شد. که در این خصوص سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور با همکاری بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی وابسته به وزارت علوم، تحقیقات و فن آوری اقدام به تهیه این دانشنامه نموده است.

اهداف ملی حاصل از تهیه دانشنامه:

تا کنون در کشور ما و حتی کشورهای منطقه چنین دانشنامه ای تهیه نشده است. این دانشنامه اولین تولید دانشنامه ای در زمینه مدیریت شهری و روستایی است که دارای شاخصهای برجسته ملی ذیل می باشد:

گفت و گو با مهندس رجب صلاحی مدیر کل دفتر آموزش و مطالعات کاربردی در خصوص چاپ دانشنامه مدیریت شهری و روستایی

مطالعه - تعریف دایره المعارف و دانشنامه مدیریت شهری

و روستایی چیست؟

● ترکیب لاتین عبارت Encyclopaedia به انگلیسی و Encyclopedia نوشته می شود و در عربی دایره المعارف و به فارسی دانش خوانده شده است، که صورت تغییر شکل یافته و برگرفته از دو واژه یونانی Enkuklios (حلقه، دایره عمومی) و Paideia (آموزش/بزهوش) است. بدینسان معنای لفظی این واژه ترکیب وارگانی، حلقه یادگیری یا (آموزش و پرورش عمومی است. اگر به معنای اصلی و لفظی جزء دوم انسیکلوپدی، بیا در زبان یونانی توجه کنیم، به مفهوم پرورش می رسمیم. آشکار است که پرورش پیوسته در همه زمینه ها همواره با آموزش همراه است. بنابراین، به تعبیری، می توان انسیکلوپدی را حلقه (آموزش) و پرورش به شمار آوریم. و این همان مفهومی است که یادآور هدف بیشتران دایره المعارف نویسی در اروپاست که فراهم ساختن مجموعه ای از معارف برای آگاهی و خودآگاهی مردمان زمان خویش را در نظر داشتند و از این مهمتر، در پی بیرون آمدن دانش و هنر به بیرون از حلقه تنگ حجره ها و اتاق های مدارس کلیسایی بودند بدین سان نباید فراموش کرد که اهداف اجتماعی اصحاب دایره المعارف در اروپا نه فقط توانمندسازی، بلکه جنبش برای تنویر افکار باز هم نه فقط خواص، بلکه عوام نیز بود؛ یعنی راه را باز کردن برای دسترسی عموم به علوم و به تعبیری اجتماعی کردن دانش ها و هنرها.

بنابر تعریف رایج، دانشنامه اثری مرجع و جامع، شامل مدخله هایی جریان تمام شاخه های دانش بشری و یا جنبه های متنوع یک زمینه تخصصی خاص و به طور متعارف، نظم یافت بر اساس القبا.

● دایره المعارف مدیریت شهری و روستایی مجموعه ای مرجع و تخصصی است که تمامی اطلاعات و داده های مستند، استاندارد و علمی مرتبط با مفاهیم مدیریت منابع انسانی، اقتصادی و اجتماعی شهری و روستایی را در خود گرفته است و در سطح کلان به تعریف و تبیین روابط اقتصادی - حقوقی و اجتماعی نهادهای دست اندرکار مدیریت شهر و روستا با یکدیگر و با شهروندان می پردازد.

مطالعه - به طور کلی چند نوع دانشنامه وجود دارد و ویژگی های بنیادین دانشنامه چیست؟

● به طور کلی ۲ نوع دانشنامه وجود دارد؛ دانشنامه عمومی و دانشنامه تخصصی. در کنار دانشنامه های عمومی و تخصصی،

۱- دانشنامه ای است علمی و کاربردی.
۲- بومی است و تمامی مقالات آن براساس نیازهای مدیریت، بومی شهری و روستایی تهیه شده است.
۳- زمینه ترویج علمی مدیریت شهری و روستایی را در کنار توسعه ی فرهنگ شهروندی در کشور فراهم و به همین جهت پیش بینی می گردد، از کشورهای خاورمیانه بویژه همسایگان عربی، پیشنهادهای متعددی برای ترجمه ی این دانشنامه به زبانهای عربی و ... دریافت شود.
اساساً هدف تدوین دانشنامه ها، ارتقای سطح آگاهیها و بهبود کیفی و کمی دانش اجتماعی است و لذا می توان اهداف تدوین دانشنامه مدیریت شهری و روستایی را بدین گونه در نظر گرفت:

۱- اطلاع رسانی سازمان یافته در زمینه ی مدیریت شهری و روستایی، منابع انسانی، اقتصادی، حقوقی، جغرافیایی، سیاسی و سایر زمینه های مرتبط دانست.
۲- معرفی مدیریت شهری و روستایی به عنوان یکی از شاخصه های علوم در حال حاضر.
۳- معرفی تاریخچه و مسیر تحولات مدیریت شهری و روستایی در ایران و جهان.
۴- معرفی مبانی و مفاهیم زیربنایی و نظریات در امور مدیریت شهری و روستایی.
۵- ارائه مبانی حقوقی و قانونی مدیریت شهری و روستایی.
۶- اشاره به ابعاد فنی و عمرانی مدیریت شهری و روستایی.
۷- اشاره به ابعاد جغرافیایی سیاسی مدیریت شهری و روستایی.

۸- اشاره به ابعاد حمل و نقل شهری و روستایی.
زمان و نیروی تخصصی برای تهیه دانشنامه:
این اثر حاوی ۳۵۰ مقاله بسیار ارزشمند در زمینه های مختلف علوم حوزه های مختلف تخصصی مدیریت شهری و روستایی بوده و توسط بیش از ۵۰ استاد دانشگاه با مراتب علمی استادیاری تا استاد کامل تهیه، و برای تألیف هرکدام از مقالات آن حدود ۲۵ ساعت وقت مفید علمی صرف شده و در مجموع بیش از ۸۷۵۰ نفر ساعت زمان برده است.

تقرن چاپ این اثر نفیس با سعی امین سال پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی در سال نوآوری و شکوفایی نویدبخش استمرار حرکت های ماندگار علمی در مدیریت شهری و اداره امور شهرها است و دستیابی به اقتدار علمی و اقتدار ملی، گامهایی اینگونه اساسی را می طلبد.

در پایان، سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور امیدوار است، با انتشار این دانشنامه و عرضه آن به تمامی مدیران و علاقمندان مدیریت شهری و روستایی، قدمی هرچند کوچک در راستای شکوفایی علمی و کاربردی مدیریت شهری و روستایی برداشته باشد.

واژه نامه های ((dictionaries و فرهنگها و تخصصی Lexicons))، و یا اطلاعاتی (Almanac) در دسترس هستند که در اولی حاوی معانی واژگان هستند و دومی بیشتر با مفاهیم یک زمینه خاص تخصصی و آخری، با اطلاعات انواری سروکار دارد.

ویژگیهای بنیادین هر دانشنامه را می توان چنین برشمرد:
۱- صحت ۲- جامعیت ۳- مرجعیت

بنابراین، دانشنامه نویسی کاری سهل و ممتنع است، بی جهت نیست که در سالهای اخیر با اقبال گسترده ای همراه شده است و این سهل است اما ممتنع آنجاست که حاصل این همه اقبال، نیز در موارد معدودی با اثر گزانتها و گواهی همراه نبوده است و این از ممتنع بودن این کار خبر می دهد.

آشکار است که همه مفاهیم و معانی قرار دادی، همچون بسیاری پدیده های دیگر، حاوی کارکرد زمانی - مکانی هستند، در یکجا با ویژگی های اجتماعی - فرهنگی - اقتصادی خاص، مفهومی سرپلند می کند و با معنایی معین بر زبان ها جاری می شود و در جایی دیگر، بنا بر همان خصوصیات، اصولاً مطرح نمی شوند و یا اگر شود، می تواند به همان معنا، کارکرد و یا هدف نباشد و در این میان، زمان، با برندگی جوهری خود، هم آن و هم این معنا، کارکرد و هدف را ممکن است چنان دگرگون سازد که جستجوی ریشه های بنیادین را پس دشوار سازد.

به هر تقدیر ۴ عنصر اساسی معرف یک دانشنامه است:

۱- موضوع ۲- گستره و دامنه ۳- شیوه سازماندهی ۴- روش تدوین و عرضه

برخی روشهای سیستماتیک سازماندهی برای تدوین یک دانشنامه به عنوان مرجع، اساسی بشمار می رود. به طور کلی، دو شیوه اصلی سازماندهی دانشنامه های چاپی وجود دارد: شیوه الفبایی و طبقه بندی سلسله مراتبی. در شیوه اول که رایج تر است، مداخلهای مورد نظر بر اساس الفبا تنظیم و تدوین می شوند، اما در شیوه سلسله مراتبی، مؤلفها برحسب اهمیت و ارتباط مستقیم موضوعی طبقه بندی و عرضه می شوند.

روش تدوین و عرضه نیز در تولید یک دانشنامه اهمیت دارد. هرچند هنوز بسیاری از دانشنامه ها به صورت معارف تدوین و عرضه می شوند اما امروز، دانشنامه هایی نیز هستند که دانشنامه باز خواننده می شوند. مشهورترین آنها انکار تاوویکی پدیا هستند که به صورت Online در دسترس قرار دارند و امکان اضافه کردن مطالب و حتی مداخل ها به آنها وجود دارد.

چونیا - بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی چه مؤسسه ای

است؟ و چرا تدوین دایره المعارف به آن واگذار گردید؟

● بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی، مؤسسه ای مرجع و تحقیقاتی وابسته به وزارت علوم، تحقیقات و فناوری است که با هدف

اساسی تدوین مجموعه ای معرفتی ماندگار همچون دایره المعارف تأسیس شده و تاکنون آثار ملی و مرجع همچون دایره المعارف زن ایرانی و دایره المعارف آموزش عالی را پس از پژوهشها و تلاشهای فراوان منتشر ساخته است.

مدیریت به ویژه در سطوح شهرداریهای کشور یکی از اساسی ترین نقاط و کانونهای گردش بیهنه و منظم مدیریت کشور و محور ارتقای بهره وری در فعالیت های مختلف در سطوح شهر و شهرستانها است انواع معاملات محوری میان نهادها و سازمانها و مرجعیت استانداردها، شهرداریها و دهیارها در تصمیم گیری ها و تصمیم سازی های بنیادین باعث شده است که منابع انسانی مشغول به فعالیت در این مراکز به عنوان منابع محدود و تعیین کننده سمت و سوی فعالیت های عمرانی، اقتصادی، رفاهی و سیاسی در هر مجموعه شهری و روستایی محسوب شوند و از این رو افزون بر سطح دانش مدیریتی این گروه و نیز وجود منابع ارزشمند اطلاعاتی مرجع عملاً ماخذ اصلی این گروه از مدیران کشور خواهد بود. به این دلیل و همگام با تغییرات اساسی در شیوه های علمی مدیریت شهری و روستایی دفتر آموزش و مطالعات کاربردی درصدد تدوین و انتشار اثری مرجع با عنوان «دانشنامه مدیریت شهر و روستا» شامل مباحث مختلف بومی و بین المللی مرتبط با مدیریت خدمات شهری و روستایی با همکاری بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی برآمد تا اقدامی ماندگار در حفظ دستاوردهای مدیریت بومی کشور و زمینه سازی آشنایی مدیران یا استانداردهای بین المللی بعمل آورد. با مشارکت چنین پیوندی میان نهادهای اجرایی و علمی سرآغاز گشایش فصل نوین در شیوه اداره شهرها و روستاهای کشور و به تعبیر دیگر قدسی نو در بهبود رویدادهای اجتماعی و عمرانی شهرها باشد.

چونیا - ضرورت تدوین دایره المعارف مدیریت شهری و

روستایی چه بوده است؟

● زندگی پیچیده امروزی در کنار فناوری های نوین شهرنشینی عملی است اساسی در تغییر رفتارهای اجتماعی و ساختارهای مدنی جامعه که می طلبد تا نسبت به تنظیم سطح روابط و نوع تعاملات نهادهای مدنی دولتی و غیر دولتی با شهروندان اقدام بایسته صورت بگیرد.

چنین به نظر می رسد که نیاز حداقلی در تنظیم چنین تعاملاتی، تدوین سلسله استانداردهای مدیریت شهری و روستایی باشد که آثار و عوارض فراوانی به آن مترتب است و بدیهی است که استانداردهای چنین رفتارهایی با شهروندان عامل بسیار اساسی در رشد و توسعه جوامع، ارتقای سطح بهره وری منابع انسانی و اقتصادی و نیز دستمایه بهبود و ارتقای فرهنگ هر جامعه است. از این رو به نظر ضروری می آید نسبت به تدوین مجموعه ای جامع از اصول و مبانی مدیریت

شهری و روستایی اقدام لازم صورت پذیرد.

های عملکردی شهری، سیاستگذاری و قالب بندی فعالیت ها مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. در ایران هیچ اثر جامعی به عنوان دایره المعارف در زمینه مدیریت شهری و روستایی تهیه نشده است.

تولید - هدف از تدوین دایره المعارف مدیریت شهر و روستایی چیست؟

● اساساً هدف تدوین دایره المعارف ارتقای سطح آگاهی ها و بهبود کیفی و کمی دانش اجتماعی است و لذا می توان اهداف تدوین دایره المعارف مدیریت شهری و روستایی را بدین گونه بیان داشت:

الف- هدف کلی: اطلاع رسانی سازمان یافته در زمینه مدیریت شهری و روستایی منابع انسانی، اقتصادی، حقوقی، جغرافیایی سیاسی و سایر زمینه های مرتبط.
ب- اهداف جزئی:

۱- معرفی مدیریت شهری و روستایی به عنوان یکی از شاخه های علوم در حال حاضر.

۲- معرفی تاریخچه و سیر تحولات مدیریت شهری و روستایی در ایران و جهان.

۳- معرفی مبانی و مفاهیم زیربنایی و نظریات در امور مدیریت شهری و روستایی.

۴- ارائه مبانی حقوقی و قانونی مدیریت شهری و روستایی.

۵- اشاره به ابعاد فنی و عمرانی مدیریت شهری و روستایی.

۶- اشاره به ابعاد جغرافیایی سیاسی و مدیریت شهر و روستا.

۷- اشاره به ابعاد حمل و نقل شهری و روستایی.

۸- تعریف مفاهیم منابع انسانی و اجتماعی و نقش این منابع در رشد و توسعه شهر و روستا

۹- ارائه ابعاد ملی و منطقه ای و بین المللی و منابع مختلف شهرنشینی و روابط اجتماعی مرتبط در این سطوح.

تولید - دایره المعارف مدیریت شهری و روستایی چه افرادی تهیه گردیده است؟

● مخاطبین این دایره المعارف شامل سیاستگذاران، برنامه ریزان و تصمیم گیرندگان مدیریت شهری و روستایی، متخصصان و پژوهشگران امور مدیریتی، استادان و دانش پژوهان و رشته مدیریت و برنامه ریزی شهری و روستایی، کارگزاران خدمات شهری و روستایی اعم از خصوصی و دولتی و عموم علاقه مندان می باشد.

تولید - تفاوت دایره المعارف مدیریت شهری و روستایی با دیگر دایره المعارف ها چیست؟

● پیچیدگی کار این دانشنامه از آنجا آغاز می شود که هم شهری و هم روستایی و در نتیجه، مدیریت شهری و روستایی را که ترکیبی قراردادی است شامل می شود. البته تعریف تبیین درست این ترکیب، اگر غیرممکن نباشد، پس دشوار است. از یک سو، فقط منابع و مرجع و الگو در زمینه مدیریت شهری و به ویژه روستایی و از سوی دیگر، محدودیت های زمانی - اجرایی و عدم دسترسی مناسب به افراد ذیصلاح برای تدوین چنین دانشنامه ای، به دور از ساده انگاره هایی که بعضاً در کار تدوین و نیز کتاب و حتی تهیه و تنظیم دانشنامه ها رواج یافته، از مشکلات اساسی کار بوده است.

با توجه به دامنه کار و حیطه عمر مدیریت شهری و روستایی، ضروری بود تا پوشش موضوعی مدخل ها گستره نسبتاً وسیعی را در زمینه های مرتبط با شناخت و اداره امور شهری و روستایی از جمله مدیریت، جامعه شناسی، جغرافیا، اقتصاد، علوم سیاسی، معماری، برنامه ریزی شهری و روستایی و شاخه های دیگر مدنظر قرار گیرند. در واقع، تجربیات ارزشمند بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی در تدوین دانشنامه های تخصصی به زبان فارسی در تدوین این دانشنامه سهم بسزایی داشت. با این وجود ارکان اختصاصی دانشنامه مدیریت شهری و روستایی شامل اجزاء زیر بود:

- سرپرست علمی مدیر و سر ویراستار
- شورای علمی - مشورتی
- دبیر و ویراستار
- کارشناس پژوهش و هماهنگ کننده
- بخش پشتیبانی و حروفچینی

با توجه به این تشکیلات انتخاب مدخلها بر اساس الفبایی در دستور کار قرار گرفته. بنابراین فهرست نسبتاً طولانی ای از

تولید - آیا تاکنون در جهان و ایران دایره المعارفی تحت عنوان مدیریت شهری و روستایی تهیه گردیده است؟

● با بررسی آثار و منابع مختلف موجود در ایران و جهان معلوم گردید که تاکنون مرجعی تحت عنوان دایره المعارف در این زمینه و به صورت یکجا تهیه نشده است. تنها مرجع بین المللی در حمل و نقل شهری که تحت عنوان دایره المعارف در دسترس موجود است.

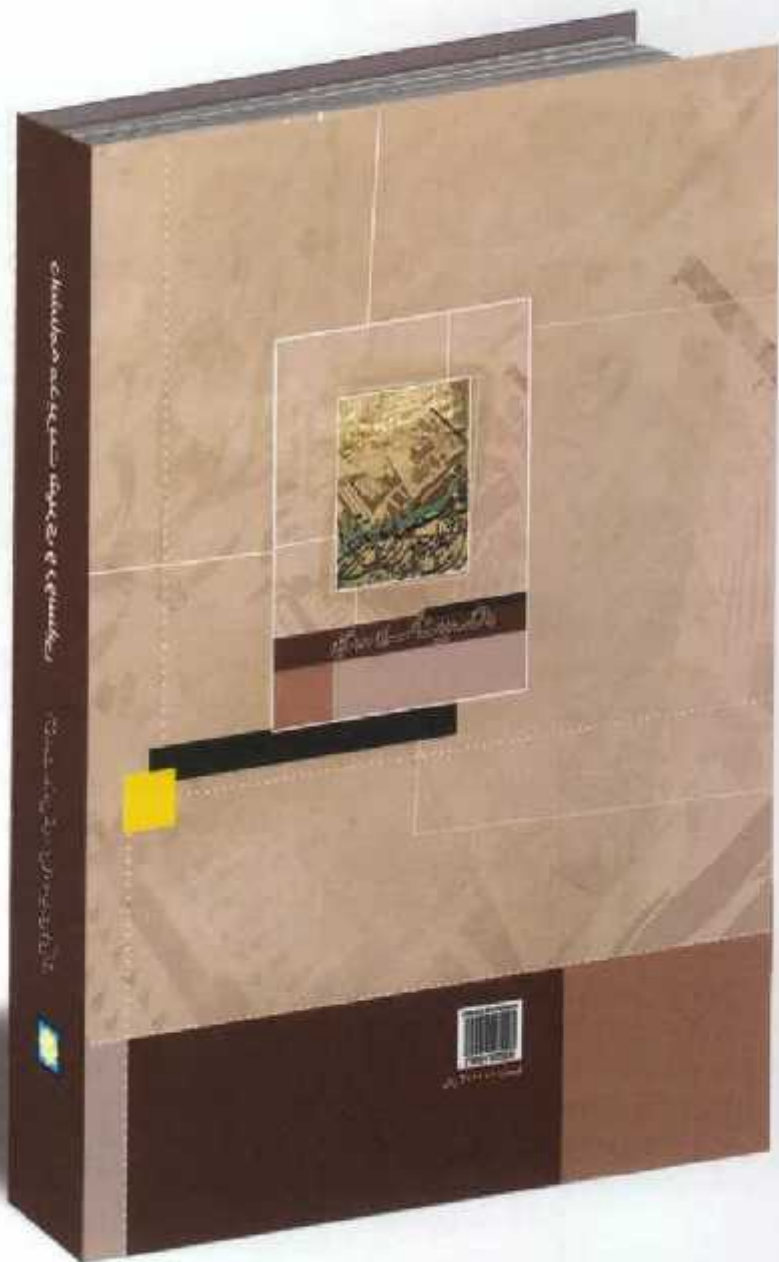
On Line TDM Encyclopeida
Victoria Transport Policy Institute

می باشد که حاوی اطلاعاتی در باب سیاستگذاری حمل و نقل شهری و برنامه ریزی در این زمینه است. سایر منابع به غیر دانش نامگی شامل آثار و کسی ارزشمند است که به عنوان مثال کتاب *Urbea Indication to managing Cities: Citles Data bank* به بررسی شاخص های شهری آسیایی به ویژه آسیای جنوب شرقی و هند می پردازد و در خود بانک اطلاعاتی این شهرها را دارد. در این اثر شاخص

منابع
www.annuallink.info.org/97/11/21
www.ghameli.com/97/11/21
www.rnig.com/97/11/24
www.isctpo.dagis.wag.com/97/11/24

مدخل ها تهیه شد و سپس، برحسب موضوعیت آنها با حذف برخی و ارجاع بعضی دیگر، فهرست هایی شامل ۲۸۰ واژه تهیه و برای تألیف سفارش داده شد. در این راه راهنمایی استادان و به ویژه اعضای مجمع شوروی شامل ۱۵۰ استاد از دانشگاه های کشور بسیار راهگشا و کارساز بود. شایان ذکر است که تشکیل شورای علمی - شوروی از آغاز راهنمای کار بود البته، به خاطر ماهیت کار و مجال محدود باقیمانده، هر بار، بنا بر ضرورت، تخصص، امکانات و بهره گیری

سریع تر از نقطه نظرات کارشناسانه، جلسات شورا کمتر به صورت جمعی و بیشتر به صورت مشورت های چه بسا فردی و یا چند نفره به انجام رسید. یکی از دل مشغولی های عمده در تدوین این دانشنامه، زمان تعیین شده و مجال اندیشمندان ایرانی برای مشارکت در تولید آن بود. مدخل های این دانشنامه اساساً تألیفی هستند، مگر در مواردی که بعضی عنوان ها از مراجع دیگر ترجمه شده است، در اینگونه موارد نام مترجم در داخل () آورده شده است.



اراک

سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری اراک، در جهت پیگیری برنامه های حفاظت و نگهداری اصولی از فضای سبز درون شهری، درختان محدوده پروژه عمرانی حیابان جهاد را تحت نظارت کارشناسان سازمان پارکها و فضای سبز جهت کاشت و احیاء مجدد انتقال داد.

ارومیه

سلیمانی مدیر عامل سازمان پایانه های مسافری شهرداری ارومیه خواستار توجه ویژه دولت در تخصیص اعتبار توسعه و احداث پایانه مسافری مرکزی این شهر شد.

آمل

کمیته فرهنگ شهروندی شهرداری آمل با جمع آوری مطالبی از مطبوعات سال ۵۷، اقدام به چاپ کتابی با عنوان "دوران پراختصار و مبارزاتی مردم غیور آمل" در پیروزی انقلاب اسلامی کرده و توزیع آن بین مردم کرد.

بندرعباس

احمد پایدار مدیر روابط عمومی شهرداری بندرعباس با سخگویی به شهروندان و مراجعین را مهم دانست و گفت: فلسفه وجودی روابط عمومی ها، ایفای نقش به عنوان پل ارتباطی مردم و مسئولان است، و با این دیدگاه، روابط عمومی شهرداری برای جلب رضایت شهروندان، انجام وظیفه می کند.

تهران

همزمان با ایام دهه فجر از سوی معاونت فرهنگی و اجتماعی و شهرداری منطقه ۱۴ تهران مراسمی با عنوان کوجمعه های انقلاب برای مرور شعارهای انقلابی در تهران برگزار شد.

سمنان

شهرداری سمنان به منظور آشنایی مردم با گونه های جانوری متنوع سمنان و دیگر نقاط کشور آشنا اقدام به احداث پارک حیات وحش می کند.

شیراز

همزمان با گرامیداشت سی امین فجر انقلاب ایران شهرداری شیراز با همکاری آموزش و پرورش ناحیه چهار اقدام به کاشت ۱۲۰۰۰ نهال کرد شهردار و مسئولین عطفقه به همراه اولیاء و تعداد ۲۰۰ نفر از دانش آموزان اقدام به کاشت نهال از نوع سرو نقره ای نمودند.

فیروزق

شهرداری فیروزق در شمال استان آذربایجان غربی برای بهبود اوقات فراغت جوانان یک واحد زمین فوتبال به مساحت ۶۰۰۰ متر مربع تهیه و با کاشت چمن آن را برای جوانان شهر آماده کرده است.

کرمانشاه

ضارمی شهردار کرمانشاه متوریل را مناسب ترین گزینه قطار شهری برای کرمانشاه دانست و گفت: کرمانشاه شهر توریستی است و متوریل با زیبایی خاص، می تواند سبب جذب گردشگران شود.

در شماره ی گذشته (۹۲) ماهنامه، بخش از نگاه دوربین من ۹۹، بالای عکسها بجای نام شهر "یزد"، اهواز چاپ شده است که بدینوسیله اصلاح می گردد.

www.museum.tre.co.ir



پیدایش صنعت برق در ایران در محل آمفی تئاتر موزه برای بازدیدکنندگان بخش می شود قرار گرفتن اجزا در موزه طوری است که روند تکامل صنعت برق را نشان می دهد در بخش تاریخچه ای پایگاه بر صحنه آمده است که؛ نخستین مولد برق در سال ۱۳۶۳ شمسی به دستور ناصرالدین شاه وارد ایران شده و برای روشنایی تکیه دولت و دربار مورد استفاده قرار گرفت.

در سال ۱۳۸۴ نخستین نیروگاه خصوصی برق شهر را حاج حسین مهدی (امین الضرب) در تهران افتتاح نمود.

پایگاه موزه صنعت برق دارای این پیوند (Link) هاست: "صفحه ای اصلی اخبار، گشت و گذار خدمات موزه، اسناد موزه اشیای موزه، درباره ای ما، پیوندها، تماس، نقشه سایت و تازه ها".

پایگاه موزه ای صنعت برق ایران به طور رسمی در سال ۱۳۸۶ با هدف آموزش و پژوهش راه اندازی شد این پایگاه با قرار دادن تصاویر و توضیح درباره ای اشیای موزه ای خود توانسته یکی از کامل ترین پایگاه ها در این زمینه می باشد.

موزه ای صنعت برق ایران موزه های تاریخی، صنعتی و آموزشی است که در سال ۱۳۷۴ در محل یکی از قدیمی ترین نیروگاه های کشور احداث شد این موزه شامل ساختمانی چهار طبقه است که علاوه بر آن در سحوطه باز موزه ماشین های دیزل و نیم دیزل و بخار ابتدایی استقرار یافته اند. در این موزه اشیا و اسناد قدیمی مربوط به صنعت برق از حدود ۱۲۰ سال پیش تاکنون به همراه پیشرفت های این صنعت در معرض تماشای بازدیدکنندگان قرار گرفته است. همچنین فیلمی از

www.police.ir



وجود آورند و جزئی از ستاد نیروهای مسلح و وابسته به وزارت کشور و در تبعیت از رهبری انقلاب قرار گرفت. پلیس جدید در سه بخش تقریباً مستقل فرماندهی، حفاظت و اطلاعات و سازمان عقیدتی سیاسی تشکیل شده است. حوزه فرماندهی و حفاظت و اطلاعات تقریباً در ساختار سیستم پلیس کلیه کشورهای جهان مشترک می باشد اما وجود سازمان عقیدتی سیاسی از ویژگی های پلیس ایران محسوب می شود.

پایگاه اطلاع رسانی نیروی انتظامی دارای پیوندهای زیر است:

"صفحه اصلی، اخبار، نقشه سایت، ارتباط با ما، پیوندها، پایگاه خبری، قوانین و مقررات، وظایف پلیس های تخصصی، بهداری کل ناجا، پلیس بین الملل (Interpol)، سازمان وظیفه عمومی، سازمان تحقیقات و مطالعات ناجا، دانشگاه علوم انتظامی، معاونت آموزش، معاونت اجتماعی، گزارش حوادث جاده ای کشور، وضعیت ترافیکی کشور، گذرنامه، صدور برگه تخلفات، گواهینامه، اصلاح نشانی مالکین خودرو، آشنایی با مراکز وظیفه عمومی، پیگیری وضعیت کارت سوخت، مرکز پلیس + ۱۰، محدوده طرح های ترافیک، زوج و فرد شهر تهران، محدوده کلانتری های شهر تهران، راهنمای سریع سایت، فراهوان".

پایگاه اطلاع رسانی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۲ کار خود را آغاز نمود. هدف این پایگاه اطلاع رسانی و خدمات دهی به شهروندان است. امکانات پایگاه پلیس در سال ۱۳۸۷ با بیش از ۳۰ پیوند (لینک) به روز شد. البته هر یک از این پیوندها دارای بخش های مختلفی است که پرداختن به هر یک از آنها فضای دیگری را می طلبد. در نهایت این پایگاه با گستردگی و تنوع موضوعی بسیار جامع و کارآمد است که با وارد شدن به آن می توان از سفرهای درون شهری بسیاری کاست. در صفحه پایگاه در پیشینه ای پلیس در ایران آمده است که؛ "تأسیس سازمان پلیس در ایران به حدود یکصد سال پیش مربوط می شود. ناصرالدین شاه قاجار در سفرهای خود به اروپا و مشاهده پلیس نوین در آن کشورها جا استخدام کمی مستشار بلژیکی به نام کنت دو بیتو [۱] اولین سیستم پلیسی جدید را در ایران پایه گذاری نمود. پلیس ایران برای مدت های طولانی از دو قسمت مهم پلیس شهری و ژاندارمری (مرزی و روستایی) تشکیل شده بود. کمیته انقلاب اسلامی نیز بعد از انقلاب به این مجموعه افزوده شد.

کثرت نیروهای پلیس بعد از انقلاب و ضرورت ادغام این نیروها باعث شد تا در سال ۱۳۷۰ با تصمیم مجلس این سه نیرو در یکدیگر ادغام و سیستم پلیس واحد را به

نمایشی از نور در تیرگی شب شهرها



نام کتاب: تحولی در استفاده از روشنایی بازگویی معماری
نویسندگان: گاردتر، کارل و مولوتس، رافائل
مترجمان: استپانیان، آرن، هل فروش، فاطمه
ناشر: نشر دانش پروور
چاپ یکم: ۱۳۸۶
شمارگان: ۲۲۰۰ نسخه در ۱۷۰ صفحه
بها: با جلد نرم ۱۳۸۰۰ تومان، با جلد سخت (کالینگور) ۱۷۵۰۰ تومان.

با این همه شهرهای ما به گونه‌ای رقابت و دنباله‌روی از پایتخت و کلانشهر دچار شده‌اند و در نگاهی ژرفتر، آشکار می‌گردد که این نورآرایی‌ها هیچ پیوندی با گسترش، فرهنگ بومی و محیط شهری و یا جلوه بخشیدن به پاردهای از ابنیه تاریخی و یادمانی ندارد. و بسیار تنگ مایه است آنچه می‌تواند بهبودی در این آشفتگی‌ها پدید آورد. به میدان کشیدن گفتگوهای علمی، فنی و فرهنگی است. این کار می‌تواند با نوشتگان و کتاب‌هایی که جای آنها یکسره خالی است، سامان یابد. اهمیت کتابی که به معرفی و بررسی گذرای آن دست زده‌ایم، بیشگامی آن در همین میدان یکسره تهی است. چندان که مترجمان نیز انگیزه‌ی خود را برای گردآیندن آن، نبود متبع به زبان فارسی نوشته‌اند. آنان هدف خود را در این کار برانگیختن معماران، شهرسازان،

شتاب تغییرات در زندگی شبانه‌ی شهری چندان با تازه‌های فناوری، به ویژه در زمینه‌ی روشنایی در هم پیچیده است که گسترش فضاهای روشن در شهرها پیوسته از میدان‌ها و خیابان‌های کانونی به سوی پارک‌ها، میدانه‌ها، خیابان‌های فرعی و کوی و بزرگ‌ها به پیش می‌رود. روند چنین گسترشی از کلانشهرها به سوی آبادی‌ها و شهرهای کوچک نیز دیده می‌شود. گشادگی فضاها و افزایش روزافزون آن‌ها، مدیران شهری را بر آن می‌دارد تا تجربه‌های زیباسازانه و گاه سلیقه‌های شخصی خود را در زمینه "نورآرایی" به کار گیرند و از بهره‌برداری از "نورپردازی" به شیوه‌های علمی و همساز با محیط شهری سر باز زنند. هرچند، گاه هدف‌هایی چون جذب گردشگران بیشتر نیز از انگیزه‌های اصلی این نوع طلبی‌هاست.

هنرمندان، دبستانان به میراث فرهنگی و ساختمان‌های تاریخی، مراکز گردشگری و سازمان‌ها و بخش‌های زیباسازی شهرداری‌ها به کار "نورپردازی" دانسته‌اند مترجمان برای آوازه‌گری بیشتر کتاب، در پشت جلد به سراغ دو تن از استادان طراحی شهری و شهرسازی - دکتر پاکزاد از دانشگاه ش. بهشتی و دکتر بهزادفر از دانشگاه علم و صنعت - رفته‌اند تا گواه آنان را در جایگاه بلند کتاب در پشت جلد چنین بنگارند، "آیا توجه کرده‌اید که نیمی از عمر ما در شب می‌گذرد. اهمیت شب اگر از روز بیشتر نباشد، به طور یقین کمتر نیست. پس چرا فضای شب و امکانات و محدودیت‌های آن را فراموش می‌کنیم؟ خوشحالم که بالاخره طلسم شکست و دو نفر به فکر باز کردن چشم ما طراحان افتاده و به معرفی امکاناتی که نور و نورپردازی در تلطیف نیمی از عمر و زندگی مان دارد، پرداخته‌اند..."

کتاب با "گفتار نخست" آغاز می‌گردد که گفتار کوتاهی است از زنده یاد دکتر آیت الله زاده شیرازی که با نمونه‌ای از خط وی نیز آراسته شده است. پس از آن یادداشت مترجمان آمده و در گام سوم پیشگفتاری از تری قارل بر آن افزوده شده است که در واپسین بند آن چنین نگاشته است: «... معماری آینده از طریق روش‌های حقیقت مجازی [؟]، ایجاد امکانات واضح و روشن برای کنترل کردن کامپیوتری تأثیرات متقابل بین بیننده، ابزار و فضا، متحول خواهد گشت. همزمانی [ای] که پیشرو هوشمند به ساختن دنیای خود در درون انتظام روز و شب پدید آمده از سفر کره زمین بدور خورشید مشغول است.

موزه‌های بین دنیای واقعی و مجازی محو خواهد گردید.»
با همی افقی که می‌تواند در چاپ عکس‌های رنگی از یک کتاب اصلی پیش آید این اثر از زیبایی نسبی برخوردار است. کتاب در واقع بر محور عکس‌های رنگی تدوین شده که در جای جای آن تصویری تمام صفحه بر قطع رحلی آن آذین شده است. افزون بر آن کاغذ گلاسه نیز کشش تصویری را بیشتر کرده است. نویسندگان برای هر یک از عکس‌ها شرحی کوتاه نوشته‌اند که در پایان کتاب آمده است. آنان کار را در شش بخش با زیر بخش‌های فراوان و با زیبایی تمام، سامان داده‌اند. با آن که مترجمان تنها بخش‌های کتاب را در فهرست آورده‌اند، اما زیبایی عنوان زیربخش‌ها چندان است که نمی‌توان از نگاشتن آن‌ها در گذشت که می‌خوانیم:

۱- بناهای جدید:

- میدان جادویی / سینما ایمکس (لندن)
- شکوهی در کنار خلیج / کانون صیادی ساحلی و کانون‌های رودخانه‌ای (لوتزیانا)
- روشنایی بندر / مرکز تشکیلاتی هنگ کنگ
- نمایشگاهی از فیبر نوری / نمایشگاه افلینگ (نیلیورگ)
- برج زمان / مرکز تجارت بین‌المللی یاماگوچی (ژاپن)

- تاج نور / گنبد هزاره لندن
- معبدی برای هنر / موزه یهو (شیکاراکی)
- ۲- ساختمان‌های تاریخی و میراث فرهنگی:
- مظهر الهام‌بخش / برج ایفل
- پرتو افشانی نور / قانون اسکله ترییتی (لندن)
- شاهزاده نورانی / بنای یادبود شاهزاده آلبرت (لندن)
- گنج باستانی / معبد لوکسور (مصر)
- ۳- میادین و فضاهای عمومی:
- خنک و دنج / میدان اسپانیا (والادولید)
- تفکر عمومی / میدان فستیوال (آتاوا)
- چراغ‌های قطبی / مرکز شهر هلستینکی (فنلاند)
- خط آسمانی کاملاً جدید / مرکز کرویدن (ساری انگلیس)
- مرکز نور / باغچه‌های صلح (شفیلد)
- دوپلین در نور و آتش / فضای باز شهری اسمیت فیلد
- ۴- پل‌ها و برج‌ها:

- از بالا به پایین / برج بانک کلپاتریا (بوگوئا کلمبیا)
- رشته‌ای از مروارید / پل نورماندی (لوهاور فرانسه)
- نخیل عرب / برج العرب (دبی)
- دهانه‌ی نورانی / پل آکاشی کایکو (ژاپن)
- مظهر سانتیاگو / برج اتل (شیلی)
- هدیه‌ای درختان / پل زنجیری (بوداپست)
- انتخاب مردم / پل هوایی مک آر تور (میامی)
- ۵- کارخانجات و سازه‌های صنعتی:
- صنعت درون هنر / کارخانه‌ی زباله‌سوز «تیزلی» (بیرمنگام)

- برفراز آب / شهر پل‌ها (کلیولند - اوهایو)
- نورافشانی خرابه‌های صنعتی / لاند شفر بارک (دیزبورگ تور)
- برج قدرت / مخزن هوایی آب کرانه‌پیل (گلاسکو، اسکاتلند)

۶- طرح نورپردازی‌های موقت و چراغانی:

- افتتاحی رنگارنگ / گالری هنر مدرن تیت (لندن)
- کلیسای جامع سرخ / کلیسای جامع سنت پل (لندن)
- نشانی بی‌نظیر / کلوستوم (ژم)
- هدایت کننده خودکار / تالار ایرای سیدنی
- روشنایی به عنوان هنر / سیل (میهو - ژاپن)
- کارخانه پشم ریسی مینگهام (پرادفورد)

نویسندگان در این ۳۳ طرح نورپردازی، ویژگی معماری طرح و شرح تجهیزات بهره‌برداری شده برای نورپردازی را بررسی کرده‌اند. آنان در پایان کتاب مراجع اطلاعاتی مفید را به انگلیسی به دست داده‌اند. ماهنامه خواندن این کتاب زیبا و پر کشش را به همه دانشجویان شهرسازی، معماری و نور و شهرداران توصیه می‌نماید.

Contents

Note	4
Special Report	
-Night and Disjointed Management of City / M.Rostamkhani, A. Jalali	5
Idea and Research	
-Lighting of Urban Spaces and Assessment of Their Physical Places / M.H.Moqaddam	13
-The dark City, The bright City/ A. Danesh	16
-Surveying The development Process of Transportation System in Tehran / S. Givchchi	19
Dialogue	
-Lighting; Beautifying The City or Decline of Urban night/ A. Salmāni	24
Municipality According to Documents	
-Dawn of light in The City night / A. Jalali	27
Urban Law	
-The Code of Securing The lights of Passage – ways	30
Mayor's View	
-"Night Mayor" A Certain Necessity for Jam kahriz Quarter	32
Councils and Participation	
-Managing Metropolitans by Quarter Councils Organization / S. Alīee	36
The A. B. C of City	
-Good – bye Incandescent Lamps / F. Qasemloo	47
-Linelight of The City / N. Rostami	48
World's Experiences	
-Our Vanishing night / Trans: D. Jalali	51
World Cities and Municipalities	
-The Cities, The nights (London, Madrid, ...)	54
Plan and City	
-Some Cities, Some Glances (Alusht, ... J. uhejun)	58
Instruction	
-Electronic Instruction; A new way in Municipality Employees Training / J. Niknum	70
The Souvener	
-The Nights of Moscow	84
Photographic Report	
-Night Through The Glassy Eye / M. Ravasiyun , A. Tavakkoli	86
Point of View	
-Urban Space, Limelight and Lighting / M.Rostamkhani	93
Research Selection	
-Assessment of the Breaching in Building Regulation / M. Saifīe, Sh. Jangju	96
News Report	
-Night on opportunity for Beautifying the City / F. Shabbāzi	102
Brief News	117
Org. News	121
Glance at Cities	
-Amol / Arāk / Faerooraz / Kermanshah / Semnan / Urmia	134
Web. Sites / R. Taymoorpoor	135
New Publication	
-A Show of Cities Limelight / A. Jalali	136



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
 يَا مَعْزُومِي يَا مَعْزُومِي
 يَا مَعْزُومِي يَا مَعْزُومِي

سال نو مبارک

حلول ماه ربیع الاول پس از ماههای حزن و اندوه محرم و صفر و همزمانی با بیدار شدن طبیعت مژده چند بهار را برای ما به همراه دارد، ولادت با سعادت پیامبر عظیم الشان اسلام (ص) و ولادت رئیس مذهب شیعه حضرت امام جعفر صادق (ع) و هفته وحدت همواره برای مسلمین روزهای شاد و ماندنی و ایام مراسم خاص و ویژه ایشان است. فرارسیدن نوروز باستانی پس از سالی پر تلاش با تجدید قوای طبیعت نویدگر سالی روشن برای خانواده بزرگ شهرداری‌های کشور است که جا دارد از کوششهای صادقانه و بی‌دریغ این عزیزان در طول سال و سالهای گذشته در عرصه‌های مختلف روستا، تقدیر و قدردانی نمود.

شروع سال ۸۸، بهار آغازین دهه چهارم انقلاب اسلامی، دهه پیشرفت و عدالت است که فعالیت بیش از پیش شهرداران و پرسنل خدوم شهرداریها را می‌طلبد. آغاز این سال با سفرهای نوروزی و ستادهای استقبال و اسکان ... شهرداریها را در خط مقدم تلاش قرار می‌دهد و نیک روشن است که همچون همیشه با سربلندی از انجام این خدمت نیز سربلند بیرون خواهید آمد.

تلاشتان مرضی حق - خدا قوت

علی نیکزاد

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور



93 Shahrdariba

Monthly Journal of Information
Educational and Research on
Urban Management And Planning
No.93, Feb-Mar, 2009

- Night and Disjointed Management of City
- Lighting of Urban Spaces and Assessment of Their Physical Places
- The dark City, The bright City
- Lighting; Beautifying The City or Decline of Urban night
- Dawn of light in The City night
- Our Vanishing night
- Urban Space, Limelight and Lighting
- Night on opportunity for Beautifying the City

