

محور اصلی: آسفالت معابر شهری

طرح روی جلد: مربوط به محور اصلی

- ۱- مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیست.
- ۲- ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر ماخذ مجاز است.
- ۵- مقالات باید با دیسکت یا لوح فشرده در محیط (فارسی word xp) همراه باشد.

وزارت کشور



سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
بنیاد فرهنگی و مطبوعاتی

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها
مدیر مسئول: علی نیکزاد
زیر نظر: بنیاد فرهنگی و مطبوعاتی سازمان

شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها

یادداشت

گزارش اصلی

- نهضت آسفالت خدمت تازه‌ی شهری / مرتضی سورم‌ای

گزارش

- گزارش تفصیلی پنجساله «طرح نهضت آسفالت» / معاونت امور شهرداری‌ها

اندیشه و پژوهش

- فرش سیاه قشنگ / اسماعیل پرنده
- علل وقوع تصادفات در معابر شهری / فهیمه احمدی
- محله‌های شهری و شاخص ساماندهی و طرح حرکت پیاده‌رو در آن / حامد مضطرزاده، وحیده حجتی
- به سوی رهیافت تجدید حیات شهری / حسین حاتمی‌نژاد، محمد اکبرزاده، رضا یعقوبی

گفت‌وگو

- گفتگو با مهندس احمد ایرج‌پور

- گفتگو با مهندس صمد رجاء

- گفتگو با مهندس علی متقیان

شهرداری‌ها به روایت استاد

- معابر شهری در رویارویی با یورش خودرو / عباس جلالی

قانون شهر

- قانون پیش‌آمدگی‌های ساختمانی / محمد طولابی

از نگاه شهردار

- زندگی در دوازدهمین شهر بزرگ جهان / ارسلان زند

شورا و مشارکت

- چگونگی ایجاد مدیریت مشارکتی در شهرداری‌ها / مجید محنایی

تجربیات جهانی

- تجربه برزیل در گسترش حمل و نقل همگانی / پریا نوبخت

- سامانه ترابری شهری در پایتخت ژاپن / رضا نوچاهی

- مقایسه ترابری همگانی در ۳ شهر بزرگ دنیا / صمد راستا

شهرها و شهرداری‌های جهان

- زندگی در برلین پایتخت فرهنگی اروپا / سامان امین

- استانبول شهر ایستاده بر دروازه‌های دو خشکی / میکائیل سرداری

دستاوردهای سفر استانی

آموزش

- جاده‌های رنگارنگ / مهرانوش افروز

دیدگاه

- سفرهای درون‌شهری و شهروندان؛ آسایش یا معضل / حامد آقاچان‌زاده

- فضای سبز و اهمیت آن در زندگی انسان / واژنا وارث

- نقش پارک به عنوان نهادی اجتماعی / موسی جهانگیر

اخبار کوتاه

- زنده‌سازی و احیا آثار تاریخی شهر ری با اجرای پروژه‌های عمران شهری / یک میلیارد و سیصد میلیون تومان صرف پروژه‌های

ورزشی / طرح اصلاح و ساماندهی سواره‌ی بیچار کلنگ‌زنی شد / حدیثه گرشاسی

اخبار سازمان

یک شهر و یک نگاه

- ایلام / بوشهر / تهران / شاهین شهر / کرمانشاه

القبای شهر

معرفی پایگاه شبکه

- وزارت راه و ترابری / حدیثه گرشاسی

تازه‌های نشر

- گسست خیابان از هویت شهری / عباس جلالی



امروزه به‌طور کلی از زیباسازی به‌عنوان پروسه‌ای در جهت بهبود وضع ظاهری شهرها و مناطق شهری یاد می‌شود و درون این فرایند آسفالت معابر عمومی به‌عنوان اولین شاخص زیباسازی و توجه به زیربناها در شهرها مطرح است.

یکی از نقاط قوت ارزیابی کمی و کیفی یک شهردار و شهرداری که معمولاً بیش از سایر موارد مردم برای آن اهمیت قائل هستند آسفالت معابر عمومی و سیمای شهرهاست.

تجربه ثابت کرده است که هرچه شهرها زیباتر و پاکیزه‌تر باشند کسب‌وکار در آن شهر رونق بیشتری یافته و در این راستا نیروهای متخصص و سرمایه‌گذاران بیشتری را جذب خواهد نمود.

علاوه‌براین بالا رفتن روحیه مردم در یک شهر تمیز، سلامت شهروندان، افزایش ظرفیت ایمنی معابر، کاهش هزینه‌های زندگی که بدلیل بدی مسیرها به خانواده‌ها تحمیل می‌شود، گسترش شبکه حمل‌ونقل شهری و روستایی به‌عنوان بستر عدالت گستری در کشور، راحتی سفر شهروندان در معابر عمومی، کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک، صرفه‌جویی در وقت، لطافت هوا، راحتی اعصاب رانندگان و سرنشینان، کاهش تصادف‌ها، کاهش استهلاک خودروها و پیرو آن پایین آمدن هزینه نگهداری خودرو و دهها مورد دیگر با موضوع آسفالت معابر ارتباط مستقیم دارد.

حرکت روان در هر مسیر روح‌وجان انسان را آرام می‌کند و این حق همه شهروندان کشور ماست که از بستر حرکت آرامی برخوردار باشند. بنابراین نهضت آسفالت حرکتی است راهبردی در جهت سالم‌سازی و بهبود بسته حرکتی شهروندان و روستاییان کشور.

جای شک نیست که این حرکت می‌تواند موجب بهبود ارتباطات اجتماعی، آرامش روحی شهروندان و تأمین امنیت حرکتی در جامعه باشد.

به‌یاد داشته باشیم که شهر ناسالم و غبار آلود شهروندانی ناسالم و بیمار را در خود جای خواهد داد. که صد البته هزینه‌های درمان شهروندان با هزینه آسفالت چند معبر، دهها برابر بر دوش دولت سنگینی خواهد نمود.

اگر امروزه راههای ایمن و صاف در یک کشور و جهان به‌عنوان شاه‌رگ حیاتی و زیربنایی توسعه شهرها مطرح هستند بدون شک این نقش را معابر عمومی صاف در توسعه یک شهر بعهد خواهند داشت.

شهروندان یک‌شهر ابتدایی‌ترین خدمتی را که از مسوولان شهرداری شهر خود طلب می‌نمایند آسفالت نمودن معابر عمومی است که در ارزیابی مردم نسبت به عملکرد مدیریت استان و شهردار بسیار مؤثر خواهد بود.

از طرف دیگر اجرای طرح بزرگ نهضت آسفالت که در امتداد خود نهضت‌های بعدی با موضوعات مختلف را به دنبال خواهد داشت با اجرای عملی اصلاح الگوی مصرف که

امسال از سوی مقام‌عظمای ولایت بدین نام، نامگذاری گردیده ارتباطی مستقیم دارد. به‌هر روی آسفالت معابر خاکی در تمامی شهرهای کشورمان حرکتی جهادی و بی‌نظیر است که هم قدرت و مهارت اجرایی می‌خواهد و هم صبر و تحمل و مشکلات پیش‌رو.

امیداست این اقدام به موقع دولت در سال اصلاح الگوی مصرف به تمامی معنا مفید و مؤثر به بهره‌برداری برسد تا موجبات رضایت مردم صبور، قانع و متدین کشورمان در سراسر شهرهای میهن اسلامیمان فراهم گردد.



نهضت آسفالت خدمت تازه شهری

■ مرتضی سورمهای



گودرزی
شهردار بروجرد



۳) تأمین اعتبار برای چنین کاری چگونه است
۴) دشواری‌های بر سر راه این حرکت
۵) حرکت / نهضت بعدی در شهرها از دید شهرداران
این گزارش در نشست‌هایی جداگانه با ۹ تن از شهرداران
فراهم گردیده که در زیر نامشان آمده است:

- ۱) بهزادی، شهردار طالقان
- ۲) محبوب تیزپا، شهردار میانه
- ۳) حفیظی، شهردار میبد
- ۴) کر بلائی، شهردار خوی
- ۵) ابراهیم کریمی، شهردار گرگان
- ۶) گودرزی، شهردار بروجرد
- ۷) ناصر نفری، شهردار شاهین شهر
- ۸) اکبر نیکزاد، شهردار اردبیل
- ۹) هروی، شهردار دامغان

درباره پروژه‌ی سراسری آسفالت که «نهضت آسفالت» خوانده می‌شود، از شهرداران ۹ شهر پرسش شد تا دیدگاه خود را درباره‌ی این پروژه بگویند.

گودرزی، شهردار بروجرد گفت: «یکی از تصمیمات بسیار خوبی که معاونت عمرانی وزارت کشور در آغاز سال (۱۳۸۸ خورشیدی) گرفت، نهضت آسفالت برای شهرها بود که با این کار امیدواریم بخش اعظم یا همه‌ی معابر شهری آسفالت بشوند.»

نبود زیرساخت‌هایی چون تونل مشترک شهری، زیرسازی اصولی خیابان و کوچه‌ها، کف‌سازی ناهم‌ساز با محیط شهری، همواره پوشش آسفالت را به ویرانی می‌کشاند. پوشش آسفالت بدون جدول، شیب‌بندی و زیرسازی اصولی، چیزی به جز دور ریختن سرمایه‌های شهری نیست که پایانی هم ندارد. شوربختانه این روند سالیان سال بر خیابان‌ها و معابر شهری کشور ما مستولی بوده است. از آنجا که شهرداری و در گذشته‌ای به چندان دور «بلدیه» متولی آسفالت خیابان‌های شهر بوده است. ویرانی و خرابی‌هایی را که دیگر بخش‌های مدیریتی شهر برای تسهیلات همگانی به بار آورده باشند، بناگزیر می‌باید شهرداری‌ها ترمیم و روکش آسفالت بدهند. این همه، روند پیشروی و صرفه‌جویی از هزینه را برای معابر کم اهمیت شهری چون خیابان‌های فرعی و کوچه‌ها کندتر می‌کند و گاه شاهد معابری می‌شویم که پس از ۳۰ سال گذر عمر بر آن، همچنان خاکی مانده‌اند.

شاید یکی از انگیزه‌های راه‌اندازی پروژه‌ی سراسری به نام «نهضت آسفالت» جبران آن همه پس‌ماندگی‌ها و دادن فرصت برای شهرهایی باشد که در این زمینه ناتوان مانده‌اند. گزارشی که در پی خواهد آمد بر این محورها استوار بوده است؛
۱) دیدگاه شهرداران درباره‌ی پروژه / نهضت آسفالت
۲) چالشی که گسترده‌ی خیابان‌ها و وسعت معابر به میان می‌کشد



اکبر نیکزاد
شهردار اردبیل



۲) گستره‌ی خیابان‌ها و معابر چه چالشی را به میان می‌کشاند؟

از آنجا که توان مالی شهرداری به ویژه در میان شهرهای کوچک بسیار اندک و ناچیز است، آسفالت خیابان‌ها و معابر در عین حال شهرداران را با بن‌بست‌هایی روبروی می‌کند. نکته نخست اینکه بسیاری از شهرداران ممکن است آمار درستی در دست نداشته باشند. هروی پاسخ می‌دهد که: «آمار دقیق ندارم، اما اعلام ما ۱۴۵ هزار هکتار برای دامغان بود، خیابان و کوچه‌هایی هستند که ۴۰ سال از عمر آنان می‌گذرد و هنوز آسفالت نشده‌اند.» نکته‌ای که در اینجا مطرح می‌شود، دشواری‌های ویژه‌ای است که برخی شهرها داشته‌اند، مانند بروجرد که شهردار آن گودرزی می‌گوید: «برای بروجرد ۱۶ خیابان مشخص شده، منتها پس از زمین لرزه ۱۳۸۵ همه‌ی سطح آسفالت‌های شهر آسیب دید و در بسیاری از جاها باید روکش بشود که هزینه‌ای سنگین خواهد داشت. در این باره شهر طالقان نیز با دشواری‌های خاصی روبه‌روست.» مهندس بهزادی می‌گوید که: «ما یک بلوار ورودی جدیدالاحداث در شهر داریم که اصلاً آسفالت نشده است. دو لاین (خط) سواره‌رو دارد. در ازای ۱۵۰۰ متر و پهنای هر سواره‌رو ۱۳ متر و نزدیک به ۷۰ درصد معابر باید بهسازی شود. به خاطر شرایط هوایی و جوی ماندگاری آسفالت در طالقان به نسبت تهران و کرج بسیار کمتر است.»

کریمی، شهردار گرگان درباره‌ی گستره‌ی معابر شهری می‌گوید که: «۶۰۰ متر خاکی داریم که نزدیک به ۲۰۰ معبر میان ۵۰ تا ۱۰۰ درصد ساکن دارند. تلاشمان این است که در سال اول بتوانیم گروه اول را تا حد ۷۵ درصد آسفالت کنیم یعنی نزدیک به ۱۵۰ معبر می‌شود.» شهر میانه به گفته شهردارش در

اکبر نیکزاد، شهردار اردبیل گفت که: «یکی از بهترین کارهاست که می‌شد در شهرها انجام داد، زیرا قیمت آسفالت و قیر در سال گذشته گران شده بود و اگر این کار را وزارت کشور انجام نمی‌داد، در شهرها با مشکل بزرگی برخورد می‌کردیم.» هنگامی که درباره‌ی نسبت رشد مراکز استان و کلانشهرها و نیاز به آسفالت از ابراهیم کریمی پرسیدم، پاسخ داد که: «متأسفانه رشد سریع شهرها فراتر از توان مالی و درآمدی آنهاست. بخش عمده‌ای از خیابان‌ها و معابر این شهرها خاکی‌اند. در طی ۱۲ سال تقریباً جمعیت به دو برابر رسیده است و ما باید در این دوازده سال معابر را آسفالت می‌کردیم که نشد.» نکته‌ای که بر اهمیت این پروژه خواهد افزود، جایگاه آن در سطح سرزمینی است. در این باره شهردار میانه، محبوب تیزی پاسخ داد، «... یکی از طرح‌های بسیار مؤثر کشور است. این موضوع را می‌توان در ۲ مقیاس مختلف بررسی نمود، یکی در مقیاس ملی در سطح کشور و دیگری در سطح منطقه‌ای و استانی. در سطح ملی رضایتمندی همگانی، امیداری و حس نشاطی به مردم دست می‌دهد که فوق‌العاده تأثیرگذار است.»

در سطح منطقه به ویژه شهرهایی را که جزو شهرهای محروم هستند، فوق‌العاده اثرگذار خواهد بود. از دید زیست‌محیطی و بهداشت هم فوق‌العاده است. شهرداری هر کار مهمی را که انجام دهد باز هم، اگر در زمینه‌ی آسفالت کم و کاستی باشد، معمولاً برای مردم ناراضی‌تایی پیش می‌آورد. شهرداری با آسفالت کوچه و خیابان حضور خود را در زیر پای مردم نشان می‌دهد. این برای شهرهای کوچک توانا کردن شهرداری است. از سودهای این کار، کاستن از فرسودگی خودروهای شهری است که صرفه‌جویی بزرگی از دید اقتصاد شهر شمرده می‌شود.

شرایطی است که ۶ الی ۹ درصد معابر آسفالت نشده است. در یک چنین حرکت و نهضتی اعتبارات و بودجه می‌باید از کجا تأمین شود با توجه به دشواری‌های وابسته به درآمد اندک و نابسندگی شهرداری‌ها به ویژه در شهرهای کوچک، مهندس گودرزی می‌گوید: «در واقع این طرح از سه منبع اعتبار می‌گیرد: یک منبع خود شهرداری و از اعتبارات خود شهرداری است. منبع دوم استانداری و منبع سوم وزارت کشور است که نزدیک به یک میلیارد و نیم اعتبار برای سطوح آسفالت نشده در شهرهای مختلف ایران است. بروجد از سال ۱۳۸۶ به حدود ۱۳ میلیارد برای روکش آسفالت نیاز دارد که می‌باید از جاهای دیگر تأمین بشود.»

شهردار میبد هزینه‌ی آسفالت شهر را چنین برآورد کرده است: «طبق لیستی که ما تهیه کردیم و تحویل استانداری دادیم ۵ میلیارد و ۱۶۸۰ میلیون تومان هزینه‌ای است که ما نیاز داریم برای کوچه‌های خاکی به جز روکش و البته این قیمت با توجه به گران شدن قیر برآورد شده است که ۵۰۰ میلیون برای شهرداری میبد در نظر گرفته شده است.»

کریمی، شهردار گرگان هزینه‌های آسفالت را چنین گفته است: «رقمی که برای آسفالت، وزارت کشور در نظر گرفته ۵۹۰ میلیون است. به تبع آن ۵۹۰ میلیون باید استانداری بدهد و ۵۹۰ میلیون شهرداری، ولی شهرداری گرگان بالغ بر یک و نیم میلیارد پول گذاشته، یعنی تقریباً چیزی حدود ۳ برابر. یعنی سطح ما بیش از ۳ تا ۵۹۰ میلیون خواهد شد که می‌شود یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون. خب ما پیش‌بینی می‌کنیم حدود ۳ میلیارد تومان فقط امسال به این موضوع اختصاص بدهیم.»

ناصر نفری، شهردار شاهین‌دژ با تنگناهای بسیار روبه‌روست. او می‌گوید: «متأسفانه برای شهر ما اعتبار خیلی کمی در حدود ۱۶۰ میلیون در نظر گرفته شده است که من با شهرهای خیلی کوچکتر از شهر خودمان قیاس کردم و واقعاً این رقم خیلی ناچیز است. ما خودمان در سال، چیزی حدود ۲ - ۲/۵ میلیارد فقط روکش آسفالت داریم. انتظار می‌رود شهرهای متوسط کشور هم مورد توجه بیشتری قرار بگیرند.» شهردار میانه با رضایت از وصول اعتبار سخن می‌گوید که: «اعتبار شهر میانه در مجموع ۸۸۵ میلیون تومان شده است.»

۴) چنین حرکتی بی‌گمان دشواری‌های بسیار به ویژه در زمینه‌ی مالی و اختلاف نظر میان دهندگان اعتبار و گیرندگان (شهرداری‌ها) پیش خواهد آمد، چندانکه بهزادی، شهردار طالقان می‌گوید: «اگر انشاء... اجرایی شود قطعاً تأثیر بسیار خوبی در شهر خواهد گذاشت. چراکه داشتن شهرهای آباد، انگیزه و امید به زندگی را در مردم بالا می‌برد. اما از آنجا که جمعیت شهرها زیر ۲۰ هزار نفر است، در تفاهم‌نامه‌ای که امضا کردیم و تحویل دوستان در استانداری دادیم، قرار شد یک دوم مبلغ را سازمان شهرداری‌ها متقبل شود و نصف مبلغ را از سهم اعتبارات

استانی یعنی چیزی حدود ۳۲۰ میلیون به ما اختصاص داده‌اند و انشاء... اگر این مبلغ به طور کامل به شهرداری اختصاص پیدا کند، می‌توانم بگویم که هدف ما را در بحث آسفالت تأمین می‌کند.»

هروی، شهردار دامغان درباره این دشواری می‌گوید که: «در رابطه با نهضت آسفالت مقدمات کار را فراهم آورده‌ایم تا آنجایی که به ما سفارش شده است. متأسفانه آماری که به وزارت کشور ارسال شده در محدوده خدماتی ما ایراد داشته است. محدوده‌ی خدماتی ما یک هزار و ۸۱۰ هکتار است که یک هزار و ۳۸۰ هکتار فرستاده شده است. برای همین هم اعداد و ارقام خیلی کم است با توجه به اینکه شهر ما هم قدمت بیشتری دارد. کوچه‌ای داریم با ۳۰ سال قدمت که هنوز آسفالت نشده است.»

شهردار میبد از نابسندگی اعتبار در برابر گستردگی معابر خاکی می‌گوید که: «از انقلاب تاکنون معابر بسیاری آسفالت شده‌اند، اما با توجه به وسعتی که این شهر دارد، بودجه‌ای که به آن اختصاص داده می‌شد همخوانی نداشت. البته تلاش‌هایی شده است... اما متأسفانه نتوانسته کل شهر را پوشش دهد. نزدیک به ۳ هزار و ۲۰۰ هکتار و شاید هم بیشتر وسعت شهر است و کشتش بودجه‌ای در حدی نبوده که تمام شهر را بتواند پوشش دهد. در حدود دو یا سه شهرک و تعداد زیادی کوچه و چندین خیابان وجود دارد که از قبل مانده و با گران شدن قیر این پروژه تقریباً متوقف شده است.»

شهردار گرگان می‌گوید که: «... معابری را که از یک ماه پیش زیرسازی کردیم آسفالت آن شروع شده و کار دارد انجام می‌شود. اینکه گفتیم ما بتوانیم ۷۵ درصد از معابر موجود را آسفالت کنیم به این دلیل است؛ کاری را که شروع کرده‌ایم در زمینه‌ی قیر مشکل داریم، ولی مطمئن هستیم که مسؤولان سازمان شهرداری‌ها سریعتر اقدام می‌کنند، هماهنگی‌های لازم را انجام خواهند داد و قیر را خواهند رساند. یعنی الان شاید مشکل‌ترین موضوع ما قیر باشد که حواله هم داریم که به مشکلات تحویل برخورد کرده که قطعاً مسؤولان سازمان شهرداری‌ها پیگیری خواهند کرد تا مشکل برطرف شود.»

شهردار شاهین‌شهر نیز با همین دشواری روبه‌روست، «بالا رفتن قیمت قیر در روند کار آسفالت معابر تأثیری حتمی دارد. بیش از ۵ سال است از روزی که مبحث یارانه‌ی قیر مطرح شده است. اعتراض کردیم که: بزرگترین مصرف‌کننده‌ی قیر کشور شهرداری‌ها هستند و وزارت راه. متأسفانه آسفالت تنی ۱۰ - ۱۸ هزار تومان به تنی ۳۲ هزار تومان افزایش پیدا کرده و طبیعتاً با عدم درآمد شهرداری‌ها در طول یک سال گذشته یعنی سال ۱۳۸۷ که وضعیت ساخت و ساز در کشور خیلی بد شد و درآمد شهرداری‌ها پایین آمد، شهرداری‌ها نتوانستند در بحث آسفالت خیلی بدرخشند. دستکم شهرداری‌ها بی‌درآمد و



کریمی
شهردار گرگان



از انقلاب تاکنون معابر بسیاری آسفالت شده‌اند، اما با توجه به وسعتی که این شهر دارد، بودجه‌ای که به آن اختصاص داده می‌شد همخوانی نداشت



مهندس نفری
شهردار شاهین شهر



کم درآمد، بنابراین اگر واقعاً قرار است که نهضتی به نام نهضت آسفالت داشته باشیم باید دولت با یارانه‌ها به نحوی شهرداری‌ها را حمایت کند که شهرداری‌ها هم بتوانند در این بحث خوب کار کنند که مردم هم خواهان همین موضوع هستند.»

۵) اگر پروژه سراسری آسفالت / «نهضت آسفالت» را پاسخ دهی به یک نیاز همگانی شهری بدانیم، شهرهای کشور که با مشکلاتی رو در رو ایستاده و همواره بر شانه‌های مردم و مدیران شهری و گردانندگان شهری فشار می‌آورد، چشم‌پراه پروژه‌های سراسری دیگری است تا به تکتک نیازهای شهروندان بتواند پاسخ گوید. کارگردان این حرکت بی‌گمان سازمان شهرداری‌ها خواهد بود، به این شرط که پروژه‌ی سراسری آسفالت بتواند از میدان پیروز بدرآید. از آنجا که جستن مشکلات همسان در همه‌ی شهرها کار دشواری است، از شهرداری‌هایی که از آنان سخن رفت در این باره پرسیده‌ایم که شهردار میانه در این باره چنین پاسخ می‌دهد: «به نظر من چند تا آیتم (مورد) مهم هست که شهرداری‌ها مشکل دارند. یکی آتش‌نشانی است که اگر بشود کار ویژه‌ای انجام داد، شهرداری‌ها یک تکانی خواهند خورد. خیلی در رضایتمندی عمومی مؤثر خواهد افتاد. دیگری فضای سبز است اگر بتوانند

شهرداری‌ها قوی عمل کنند، معمولاً نمود بیرونی کارشان در این زمینه زیاد خواهد بود. مثلاً می‌توانیم با یک برنامه‌ریزی آب خام فضای سبز را بررسی کنیم. این کار می‌باید برای شهرداری‌ها و شهرهای گوناگون انجام شود. سامانه‌های تأمین منابع آب و احداث و توسعه‌ی فضای سبز و

در پی آن افزایش سرانه فضای سبز می‌تواند در قالب یک نهضت به دست دولت انجام شود.»

ناصر نفری، شهردار شاهین‌شهر حرکت بعدی را زیرساخت‌های شهری می‌داند و می‌گوید: «باید بیشتر زیرساخت‌های شهر مورد توجه قرار بگیرد. در شهرهای متوسط، پس از آسفالت موضوع حمل و نقل (ترابری) است که ما دچار مشکل هستیم؛ یعنی اتوبوسرانی، ... در شهرهای بالای ۲۰۰ هزار یا بالای ۱۰۰ هزار نفر که یارانه‌ی بلیت را شهرداری‌ها بر عهده دارند، قرار است یک سوم آن را دولت پرداخت کند. یک سوم را شهرداری‌ها و یک سوم از محل درآمدهای عمومی در نظر گرفته شود. متأسفانه چند سال است که یک سوم را تنها شهرداری‌ها پرداخت می‌کند، اما دولت یک سوم مربوط به خود را پرداخت نمی‌کند. در زمینه‌ی ساخت پارک و فضای سبز، ساخت خانه‌های فرهنگ در مناطق محروم، ساخت آتش‌نشانی در شهرهای زیر ۵۰ هزار نفر جمعیت که این مسأله در راستای امداد و نجات در زمینه‌ی زلزله و حوادث غیرمترقبه هست، می‌توان در نظر گرفت.»

شهردار گرگان نخستینگی را برای شهرها، ترافیک [=آمد و شد شهری خودرو]، فضای سبز و ساماندهی مشاغل می‌داند و به سنگ فرش پیاده‌روها اشاره می‌کند و در دنباله می‌گوید: «...»

یکی هم مسیرگشایی است که باید انجام شود. همچنین مشکل اساسی ما الان دفع آب‌های سطح است که در دست کارشناسی است و کارهای مطالعاتی‌اش در حال انجام است. انشاء... اگر بودجه‌ای برای دفع آب‌های سطحی به ما اختصاص بدهند، مشکل بزرگی حل شده است.»

شهردار بروجرد، گودرزی بافت فرسوده و توانمندسازی این بافت‌ها را گام نخست می‌داند و می‌گوید: «... با کمک معقول‌تری از ناحیه دولت و اختصاص تسهیلاتی که مردم بتوانند به راحتی دریافت بکنند، می‌تواند یک قدم بسیار بسیار خوب در راستای عمران و آبادانی شهرها باشد.»

شهردار دامغان حرکت بعدی را نه یک فیزیکی بلکه ساماندهی شهرداری می‌داند: «... فکر می‌کنم بزرگترین مشکل شهرداری این است که استفاده بهینه از نیروهایش نمی‌شود. مثلاً ۲۸۶ نفر نیرو دارد اگر این نیرو در اختیار شخص من باشد پنج برابر کاری که الان در حال انجام است، انجام می‌دهم. اما اهرم‌هایی هست که جلوی مرا می‌گیرد و من نمی‌توانم این کار را بکنم.»

برآیند: در این گزارش پاسخ‌های داده شده، نشان می‌دهد که این پروژه به چند دلیل مورد استقبال قرار گرفته است:

یکم) شهرهای کوچکی که هرگز توان پرداخت بهای سنگین و افزایش ناگهانی آسفالت را نداشته‌اند، با اعتباراتی که دریافت‌اند می‌باید بتوانند تا اندازه‌ای بر این مشکل چشمگیر شهری چیره شوند، به ویژه آنکه این کار در ریاست شهرداری هر یک از آنان رخ داده که منحصر

با یک کمک معقول‌تری از ناحیه دولت و اختصاص تسهیلاتی که مردم بتوانند به راحتی دریافت بکنند، می‌تواند یک قدم بسیار مهمی در راستای عمران و آبادانی شهرها برداشت

به فرد و بی‌همتاست.

دوم) برخی از شهرها که معابر خود را به هر علتی سر و سامان داده و آسفالت کرده بودند با این پروژه و اعتبار آن، فرصتی به دست آورده‌اند تا به سراغ معابری که از دست فرو مانده‌اند بروند. سوم) آنچه برای آنان امیدوار کننده‌تر می‌نماید، آغاز رشته‌ای از اینگونه جنبش‌هاست که اگر تداوم یابد برای بیشتر شهرها در حد یک خوشبختی است و پیامد همه‌ی اینها رضایتمندی باشندگان شهر از مدیران شهری که خواه ناخواه عمر مدیریتی آنان را افزایش خواهد داد و اما دشواری مشترک شهرداران در این پروژه موضوع «قیر» این ماده‌ی اصلی آسفالت است که با افزایش قیمت ناگهانی‌اش همه‌ی برآوردها را به چالش کشیده است، چندانکه ترس خوردگی شهرداران از کاهش ارزش اعتبار تخصیص یافته برای این کار از لابه‌لای سخنان آنها به چشم می‌زند.

در پایان چند توصیه را از مجموعه‌ی گفته‌ها می‌توان به فراست دریافت:

- ۱) در برآوردها برای اعتبار می‌باید نسبت توانمندی و ناتوانی شهرداری‌ها پیش نظر می‌باشد،
- ۲) سازمان برای کنترل بهای سرکش قیر، تمهیدی را باید در پیش دست می‌داشت.

گزارش تفصیلی پنج ماهه «طرح نهضت آسفالت»

تهیه و تنظیم:
 ■ معاونت امور شهرداری ها
 دفتر عمران و توسعه شهری



مقدمه‌ای بر طرح نهضت آسفالت

امروزه توجه به معابر شهری و سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های زیربنایی در جهت بهبود وضعیت عبور و مرور شهری به عنوان یکی از مهمترین و ضروری ترین محورها در ارتقاء کیفی و کمی شاخص‌های عملکردی در مدیریت شهری به شمار رفته و هر روزه نیز بر اهمیت این موضوع افزوده می‌گردد. چه بسا نمود اهمیت این مساله را می‌توان در مفاد اسناد فرادستی مصوب همچون برنامه چهارم توسعه فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی کشور، نحوه بودجه‌ریزی سالیانه و میزان اعتبارات تخصیصی (در سطوح مختلف محلی، استانی و ملی)، اصلاح تشکیلات شهرداری‌ها مشاهده نمود. بر این اساس، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، وفق وظایف محوله و در راستای پشتیبانی و توانمندسازی شهرداری‌های کشور و با هدف کمک به تسریع در فرآیند اجرای این مهم و ارتقاء هرچه مطلوب‌تر سطح عملکرد عمرانی در کلیه شهرهای کشور، تصمیم به اجرای طرحی فراگیر به نام «نهضت آسفالت» با مشارکت، همکاری و نظارت استانداردها و عاملیت هر یک از شهرداری‌ها نموده است. میزان کل اعتبار در نظر گرفته شده از سوی سازمان جهت اجرای کامل این طرح ۲۴۰۰ میلیارد ریال که با احتساب مجموع سهم تعهد شده توسط استانداری‌ها (از محل اعتبارات استانی) و همچنین شهرداری‌ها (با استثناء شهرداری‌های با جمعیت کمتر از بیست هزار نفر)، مجموعاً ۶۰۰۰ میلیارد ریال می‌باشد که سهم سازمان از منابع اعتباری مذکور در قالب تبصره ۱ ماده ۶ قانون تجمیع عوارض تأمین و تخصیص گردیده است.

در این طرح، کلیه شهرهای کشور به دو گروه «شهرهای با جمعیت بیشتر از ۲۰ هزار نفر» و «شهرهای با جمعیت کمتر از ۲۰ هزار نفر» تقسیم‌بندی و توزیع اعتبارات براساس شاخص‌های رسمی و مستند موجود برای شهرهای هر یک از دو گروه مذکور انجام پذیرفته است.

۱. از شاخص‌های اصلی برای شهرهای بیشتر از ۲۰ هزار نفر، مساحت محدوده قانونی مصوب هر شهر و ضرایب منطقه‌ای (استانی) موجود در فهرست بهاء راه و باند معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی در نظر گرفته است.

۲. برای شهرهای کمتر از ۲۰ هزار نفر، درجه شهرداری ملاک اصلی در میزان اعتبار تخصیصی برای هر شهر می‌باشد.

در این گزارش به ترتیب عناوین زیر موارد به صورت کامل توضیح داده می‌شود.

• مقدمه

- نحوه توزیع اعتبارات طرح نهضت آسفالت
- جدول ضریب منطقه‌ای براساس فهرست بهای پایه راه و باند سال ۱۳۸۷
- جدول اعتبارات طرح نهضت آسفالت به تفکیک استان
- فهرست اسامی نمایندگان استانها در طرح نهضت آسفالت
- فرآیند گردش کار اجرای طرح نهضت آسفالت در کلانشهرها
- فرآیند گردش کار اجرای طرح نهضت آسفالت در شهرهای با جمعیت بیشتر از ۲۰/۰۰۰ نفر
- فرآیند گردش کار اجرای طرح نهضت آسفالت در شهرهای با جمعیت کمتر از ۲۰/۰۰۰ نفر
- ضوابط و دستورالعمل فنی - نظارتی جهت اجرای پروژه‌های مشمول طرح نهضت آسفالت
- آخرین وضعیت توزیع و برداشت قیر استانها تاریخ ۸۸/۳/۲۷
- گزارش بازدیدهای انجام شده از استانها تا تاریخ ۸۸/۴/۸
- گزارش طرح نهضت آسفالت در استان‌های کشور تا تاریخ ۸۸/۴/۶

• نتیجه‌گیری

نحوه توزیع اعتبارات طرح نهضت آسفالت

شهرهای با جمعیت بیشتر از ۲۰ هزار نفر:

شاخص توزیع اعتبارات: ۱- مساحت محدوده قانونی. ۲- ضریب منطقه‌ای (براساس فهرست بهای راه سال ۸۷)
 حداقل بودجه تخصیص یافته به شهرداری‌ها: ۲۴۰۰ میلیون ریال
 حداکثر بودجه تخصیص یافته به شهرداری‌ها: ۷۱۹۰۰ میلیون ریال

A: مساحت شهر (مترمربع)

تذکر: اطلاعات مربوط به مساحت شهرها از دفتر آمار سازمان دریافت شده است.

a: درصدی از مساحت شهر که سطح معابر می‌باشد.

تذکر: در این فرمول فرض شده است، سطح معابر ۲۰ درصد مساحت شهر باشد.

X: درصدی از سطح معابر که باید آسفالت شود.

a: ضریب منطقه‌ای براساس فهرست بهای رشته راه، باند فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن سال ۱۳۸۷.

S: هزینه لازم جهت آسفالت یک مترمربع (ریال)

تذکر: در این فرمول هزینه آسفالت هر مترمربع یکصد هزار ریال در نظر گرفته شده است.

$A \times a \times X \times s \times a$ = اعتبار قابل پرداخت به هر شهر (ریال)

مجموع اعتبار قابل پرداخت (ریال) = $\frac{2}{70000000000}$

$An.a.x.s.a = \frac{2}{70000000000}$

شهرهای کمتر از ۲۰ هزار نفر:

شاخص توزیع اعتبارات: ۱- درجه

حداقل بودجه تخصیص یافته به شهرداری‌ها: ۱۵۰۰ میلیون ریال

حداکثر بودجه تخصیص یافته به شهرداری‌ها: ۶۳۰۰ میلیون ریال

درجه شهرداری	بودجه تخصیص یافته به شهرداری (میلیون ریال)	سهم سازمان (میلیون ریال)	سهم استان (میلیون ریال)
۱	۱۵۰۰	۷۵۰	۷۵۰
۲	۲۰۰۰	۱۰۰۰	۱۰۰۰
۳	۳۲۰۰	۱۶۰۰	۱۶۰۰
۴	۴۰۰۰	۲۰۰۰	۲۰۰۰
۵	۴۷۰۰	۲۳۵۰	۲۳۵۰
۶	۵۱۰۰	۲۵۵۰	۲۵۵۰
۷	۵۳۰۰	۲۶۵۰	۲۶۵۰
۸	۶۳۰۰	۳۱۵۰	۳۱۵۰

کلانشهرها:

شاخص توزیع اعتبارات: ۱- جمعیت

حداقل بودجه تخصیص یافته به شهرداری‌ها: ۶۰ میلیارد ریال

جدول ضریب منطقه‌ای براساس فهرست بهای پایه راه سال ۱۳۸۷

ردیف	نام استان	ضریب
۱	تهران - اصفهان	۱/۰۰
۲	مازندران - فارس - سمنان - مرکزی - قم - قزوین - گلستان	۱/۰۵
۳	آذربایجان شرقی - اردبیل - زنجان - همدان - لرستان - کرمان - یزد	۱/۱۰
۴	کردستان - آذربایجان غربی - کرمانشاه - خوزستان - گیلان - چهارمحال و بختیاری - خراسان رضوی - خراسان شمالی - خراسان جنوبی	۱/۱۵
۵	ایلام - بوشهر - هرمزگان - کهگیلویه و بویراحمد	۱/۲۰
۶	سیستان و بلوچستان	۱/۳۰
۷	جزایر استان‌های بوشهر و هرمزگان	۱/۴۰

اعتبارات طرح نهضت آسفالت به تفکیک استان

ردیف	استان	مجموع اعتبارات تخصیصی سازمان (میلیارد ریال)	مجموع اعتبارات تخصیصی شهرداری‌ها (میلیارد ریال)	مجموع اعتبارات تخصیصی استانداری (میلیارد ریال)	مجموع اعتبارات (میلیارد ریال)
۱	آذربایجان شرقی	۱۱۸/۴۵	۴۵/۷۰	۱۱۸/۴۵	۲۸۲/۶
۲	آذربایجان غربی	۷۴/۰۲	۳۹/۵۷	۷۴/۰۲	۱۸۷/۶
۳	اردبیل	۳۷/۸۳	۱۶/۴۳	۳۷/۸۳	۹۲/۱
۴	اصفهان	۲۰۰/۴۰	۷۱/۳۰	۲۰۰/۴۰	۴۷۲/۱
۵	ایلام	۳۲/۲۳	۶/۳۳	۳۲/۲۳	۷۰/۸
۶	بوشهر	۵۵/۲۵	۱۱/۳۰	۵۵/۲۵	۱۲۱/۸
۷	تهران	۲۹۶/۳۰	۲۵۵/۹۰	۲۹۶/۳۰	۸۴۸/۵
۸	چهارمحال و بختیاری	۴۹/۳۰	۹/۲۰	۴۹/۳۰	۱۰۷/۸
۹	خراسان جنوبی	۳۷/۸۸	۱۰/۵۳	۳۷/۸۸	۸۶/۳
۱۰	خراسان رضوی	۱۵۳/۸۳	۷۴/۳۳	۱۵۳/۸۳	۳۸۲/۰
۱۱	خراسان شمالی	۲۶/۰۸	۱۳/۰۳	۲۶/۰۸	۶۵/۲
۱۲	خوزستان	۱۴۹/۶۲	۱۰۳/۸۷	۱۴۹/۶۲	۴۰۳/۱
۱۳	زنجان	۳۶/۰۵	۱۳/۹۰	۳۶/۰۵	۸۶/۰
۱۴	سمنان	۳۷/۶۸	۱۳/۰۳	۳۷/۶۸	۸۸/۴
۱۵	سیستان و بلوچستان	۶۹/۴۸	۳۶/۳۳	۶۹/۴۸	۱۷۵/۳
۱۶	فارس	۱۵۰/۵۰	۹۰/۶۴	۱۵۰/۵۰	۳۶۵/۹
۱۷	قزوین	۴۴/۳۳	۱۷/۴۳	۴۴/۳۳	۱۰۶/۱
۱۸	قم	۲۷/۴۵	۲۰/۰۰	۲۷/۴۵	۷۴/۹
۱۹	کردستان	۲۸/۲۸	۱۶/۹۳	۲۸/۲۸	۷۳/۵
۲۰	کرمان	۱۶۷/۳۷	۹۰/۰۷	۱۶۷/۳۷	۴۲۴/۸
۲۱	کرمانشاه	۵۴/۴۰	۲۷/۲۰	۵۴/۴۰	۱۳۶/۰
۲۲	کهگیلویه و بویراحمد	۲۵/۴۵	۸/۲۰	۲۵/۴۵	۵۹/۱
۲۳	گلستان	۴۰/۲۸	۱۹/۱۳	۴۰/۲۸	۹۹/۷
۲۴	گیلان	۱۱۳/۳۵	۴۲/۱۰	۱۱۳/۳۵	۲۶۸/۸
۲۵	لرستان	۳۸/۰۸	۲۱/۴۳	۳۸/۰۸	۹۷/۶
۲۶	مازندران	۱۰۱/۳۷	۴۰/۹۷	۱۰۱/۳۷	۲۴۳/۷
۲۷	مرکزی	۶۰/۸۷	۲۱/۰۷	۶۰/۸۷	۱۴۲/۸
۲۸	هرمزگان	۴۹/۰۸	۲۳/۷۳	۴۹/۰۸	۱۲۱/۹
۲۹	همدان	۵۷/۲۰	۲۲/۸۰	۵۷/۲۰	۱۳۷/۲
۳۰	یزد	۶۷/۵۷	۴۳/۲۷	۶۷/۵۷	۱۷۸/۴
مجموع		۲۴۰۰	۱۲۰۰	۲۴۰۰	۶۰۰۰

اعتبارات طرح نهضت آسفالت به تفکیک استان

۱ ارسال «ضوابط و دستورالعمل فنی - نظارتی» و «تفاهم‌نامه» از سوی سازمان به استانداری‌ها

۱

۲ تکمیل و تأیید مستندات درخواستی فوق توسط معاونت امور عمرانی استانداری و ارسال به سازمان (معاونت امور شهرداری‌ها)

۲

۳ بررسی مستندات ارسالی از سوی استانداری‌ها و تأیید مدارک فوق توسط حوزه امور شهرداری‌های سازمان

۳

۴ معرفی شهرهای واجد شرایط از سوی معاونت امور شهرداری‌ها جهت پرداخت ۰۵ درصد از یک سوم کل اعتبار تخصیصی در مرحله اول اجرای طرح به حوزه ذیربط در سازمان

۴

۵ بازدید کارشناس استانداری و ارسال تأییدیه حوزه معاونت عمرانی استانداری مبنی بر مطابقت پیشرفت فیزیکی پروژه‌های هر یک از شهرها با میزان اعتبار دریافتی (بیش از ۰۵ درصد کل اجرای پروژه) به انضمام مستندات

۵

۶ بررسی و بازدید کارشناسان سازمان از پروژه‌های موضوع اجرای طرح در شهرهایی که پیشرفت فیزیکی آنها به تأیید حوزه معاونت امور عمرانی استانداری متبوع رسیده است

۶

۷ تخصیص اعتبار مرحله دوم (۵۰ درصد مابقی) اجرای پروژه‌ها در شهرهای موضوع طرح در صورت تأیید کارشناسان سازمان

۷

۸ مستندسازی پروژه به صورت مصور توسط شهرداری و ارسال مدارک و اسناد مالی آن به سازمان شهرداری‌ها و آغاز بهره‌برداری از پروژه

۸

فرآیند گردش کار اجرای طرح نهضت آسفالت در شهرهایی با جمعیت بیشتر از ۲۰ هزار نفر



**فرآیند گردش کار اجرای طرح نهضت آسفالت در شهرهایی
با جمعیت کمتر از ۲۰ هزار نفر**

۱ ارسال «ضوابط و دستورالعمل فنی - نظارتی» و «تفاهم‌نامه» از سوی سازمان به استانداری‌ها

۲ تکمیل و تأیید مستندات درخواستی فوق توسط معاونت امور عمرانی استانداری
و ارسال به سازمان (معاونت امور شهرداری‌ها)

۳ بررسی مستندات ارسالی از سوی استانداری‌ها و تأیید مدارک فوق
توسط حوزه امور شهرداری‌های سازمان

۴ معرفی شهرهای واجد شرایط از سوی معاونت امور شهرداری‌ها جهت پرداخت ۵۰ درصد
از یک سوم کل اعتبار تخصیصی در مرحله اول اجرای طرح به حوزه ذیربط در سازمان

۵ بازدید کارشناس استانداری و ارسال تأییدیه حوزه معاونت عمرانی استانداری مبنی بر مطابقت پیشرفت فیزیکی
پروژه‌های هر یک از شهرها با میزان اعتبار دریافتی (بیش از ۵۰ درصد کل اجرای پروژه) به انضمام مستندات

۶ بررسی و بازدید کارشناسان سازمان از پروژه‌های موضوع اجرای طرح در شهرهایی که پیشرفت فیزیکی آنها
به تأیید حوزه معاونت امور عمرانی استانداری متبوع رسیده است

۷ تخصیص اعتبار مرحله دوم (۰۵ درصد مابقی) اجرای پروژه‌ها در شهرهای موضوع طرح
در صورت تأیید کارشناسان سازمان

مستندسازی پروژه به صورت مصور توسط شهرداری و ارسال مدارک و اسناد مالی آن
به سازمان شهرداری‌ها و آغاز بهره‌برداری از پروژه

ضوابط و دستورالعمل فنی - نظارتی جهت اجرای پروژه‌های مشمول طرح نهضت آسفالت

نظر به اهمیت بحث نظارت در اجرای هرچه مطلوب‌تر این طرح و ارتقاء کیفی عملکرد در پروژه‌های عمران شهری، ضروری است حوزه معاونت امور عمرانی استانداری (دفتر فنی / دفتر امور شهری) نسبت به رعایت و اعمال موارد ذیل با دقت و حسن تدبیر ویژه، نظارت و هماهنگی لازم را به عمل آورند:

۱. در تعیین پروژه‌های مشمول این طرح توسط هر یک از شهرداری‌ها، نسبت به رعایت موارد ذیل تأکید گردد:

الف: شهرداری از محل این اعتبارات حق عملیات روکش آسفالت را نداشته و صرفاً برای انجام عملیات روسازی (معابر) جدیدالاحداث بایستی هزینه شود.

ب: معبر (معابری) به عنوان پروژه مشمول این طرح معرفی گردند که از معابر اصلی و تأثیرگذار در زمینه بهبود عبور و مرور شهر بوده و از لحاظ مدیریت شهری دارای بالاترین اولویت بهره‌برداری باشد.

ج: معبر (معابری) جهت اجرای طرح انتخاب گردند که مراحل زیرسازی و جدول‌گذاری آن به اتمام رسیده باشد و مرحله اجرای عملیات روسازی از محل تخصیص این اعتبار تأمین گردد.

د. پروژه انتخاب توسط هر یک از شهرداری‌ها باید دارای برآورد اولیه در هر یک از مراحل اجرا (به صورت مجزا) باشند (خاکریزی و یا خاکبرداری، زیر سازی، جدول‌گذاری و روسازی)

ه. آن دسته از پروژه‌های اجرا شده که قبل از تاریخ ابلاغ این طرح به بهره‌برداری رسیده‌اند، نمی‌توانند مشمول اجرای این طرح قرار گیرند.

۲. با عنایت به شماره ۴۴۹۹۷/۱۱/۰۱ مورخ ۸۷/۹/۹ سازمان با عنوان معاونت امور عمرانی استانداری‌ها مبنی بر ابلاغ تفاهم‌نامه مشترک منعقد شده با شرکت مادر تخصصی آزمایشگاه‌های فنی و مکانیک خاک وزارت راه و ترابری، ضروری است هر یک از شهرداری‌های مورد نظر از طریق آزمایشگاه‌های استانی تحت پوشش شرکت مادر تخصصی مذکور کنترل‌های کیفی لازم در خصوص هر یک از پروژه‌های مشمول این طرح (در کلیه مراحل مختلف عملیات اجرایی) را به عمل آورده و شیت نتایج آنها را به عنوان مستندات فنی پروژه نگهداری نمایند. بدیهی است، ادامه عملیات اجرایی پروژه منوط به تأیید کیفی هر یک از تست‌های اخذ شده از مرحله قبل پروژه می‌باشد.

۳. مقتضی است، حوزه معاونت امور عمرانی (دفتر فنی / دفتر امور شهری) گزارش مستندی از مراحل مختلف عملیات اجرایی و پیشرفت فیزیکی پروژه‌های مشمول این طرح (علی‌الخصوص قبل از آغاز و پس از اتمام عملیات اجرایی) تهیه و به این سازمان (معاونت امور شهرداری‌ها) ارسال نمایند.

۴. در راستای تحقق «اصلاح الگوی مصرف» مقتضی است، حوزه امور عمرانی استانداری تدابیر لازم در خصوص تهیه زمانبندی اجرای پروژه‌ها و اعمال مهندس ارزش در هر یک از آنها به عمل آورد.

ردیف	استان	سهام سازمان مرحله اول (میلیون ریال)	سهام استان تاکنون (میلیون ریال)	سهام شهرداریها تاکنون (میلیون ریال)	کل تناژ غیر تخصیص استان (تن)	تناژ حواله غیر صادر شده (تن)	مجموع میزان غیر دریافتی (تن)	سطح اسفالت تمهید شده (متر مربع)	میزان سطح اسفالت شده (مترمربع)	پیشرفت فیزیکی (درصد)
۱	ادریبجان شرقی	۵۹۲۲۵	۰	۰	۱۸۸۴۰	۱۴۱۰۰	۸۴۱۵	۲۸۲۶۰۰۰	۱۸۵۱۸۱۳	۶۶
۲	ادریبجان غربی	۳۷۰۰۹	۱۸۱۸۵	۳۵۲۳	۱۲۵۲۰	۹۶۰۰	۹۱۷۹	۱۸۷۶۰۱۰	۱۴۹۶۵۲	۸۰
۳	اردبیل	۱۸۹۱۷	۱۸۳۰۰	۰	۷۲۰۰	۷۲۰۰	۶۴۷۱	۹۵۱۴۹۳	۵۲۶۶۶۷	۵۶
۴	اصفهان	۱۰۰۲۰۰	۰	۰	۳۱۴۸۰	۲۹۸۰۰	۱۳۸۰۰	۴۷۲۱۰۰۰	۳۷۰۶۲۹۹	۵۷
۵	ایلام	۱۶۱۱۶	۰	۴۹۰۶	۴۷۲۰	۴۷۲۰	۳۹۰۰	۷۰۷۹۹۰	۴۱۶۱۵۰	۵۹
۶	بوشهر	۲۷۶۲۷	۰	۳۵۲۳	۸۱۲۰	۸۱۲۰	۶۲۹۵	۱۲۱۸۰۰۰	۳۴۲۳۶۱	۲۸
۷	تهران	۱۴۸۱۴۷	۰	۰	۵۶۵۰	۳۷۲۵۰	۲۸۹۱۵	۸۴۸۵۰۰۰	۵۸۹۶۳۲۸	۶۹
۸	چهارمحال و بختیاری	۲۴۶۵۰	۲۲۶۵۰	۸۹۰۰	۷۱۶۰	۷۱۶۰	۴۳۵۰	۱۰۷۸۰۰۰	۱۳۲۲۰۱۰	۱۰۰
۹	خراسان جنوبی	۱۸۹۴۲	۰	۲۵۲۳	۵۷۶۰	۵۰۰۰	۲۹۰۰	۸۶۲۹۹۰	۳۳۸۱۰۰	۳۹
۱۰	خراسان رضوی	۷۶۹۱۷	۰	۰	۲۵۴۸۰	۲۲۵۰۰	۱۶۵۶۶	۳۸۱۹۹۰	۳۱۶۷۵۲۰	۵۷
۱۱	خراسان شمالی	۱۳۰۴۲	۰	۰	۴۶۰۰	۴۶۰۰	۳۲۶۸	۶۵۱۹۹۰	۳۵۰۱۳۰	۵۴
۱۲	خوزستان	۷۴۰۵۸	۰	۱۰۳۸۶۷	۲۶۸۸۰	۲۰۰۰۰	۷۹۰۴	۳۹۸۶۰۱۰	۱۵۹۸۳۳۷	۴۰
۱۳	زنجان	۱۸۰۲۵	۰	۶۹۵۰	۵۷۲۰	۴۲۰۰	۲۵۰۴	۸۶۰۰۰۰	۴۶۷۱۵۰	۵۴
۱۴	سمنان	۱۸۸۴۱	۰	۸۲۵۸	۵۸۱۰	۵۸۱۰	۴۵۰۰	۸۱۳۹۹۰	۵۱۱۹۰۰	۵۸
۱۵	سیستان و بلوچستان	۳۴۷۴۱	۶۹۴۸۴	۰	۱۱۶۸۰	۸۶۰۰	۶۲۸۷	۱۸۵۷۲۶۱	۱۱۳۷۷۸۱	۶۱
۱۶	فارس	۷۵۲۵۰	۰	۰	۳۴۴۰۰	۳۴۴۰۰	۲۰۳۳۷	۳۶۵۹۰۰۰	۲۱۸۶۷۷	۶۰
۱۷	قزوین	۲۲۱۶۷	۰	۰	۴۸۰۰	۴۸۰۰	۳۲۰۰	۱۰۶۰۹۹۰	۷۹۸۲۱۲	۷۵
۱۸	قم	۱۳۷۲۵	۰	۵۰۰۰	۸۶۰۰	۸۶۰۰	۸۳۰۰	۴۹۴۹۸۰	۴۰۳۲۲۷	۸۱
۱۹	کردستان	۱۴۱۴۲	۰	۱۶۹۳۳	۵۱۰۰	۵۱۰۰	۴۹۴۹	۷۳۴۹۹۰	۳۰۶۵۴۶	۴۲
۲۰	کرمان	۸۳۶۸۳	۷۴۴۳۸	۰	۲۸۲۲۰	۲۰۴۰۰	۱۱۷۵۲	۴۲۴۸۰۱۰	۳۲۱۰۰۰۰	۷۶
۲۱	کرمانشاه	۲۶۸۲۶	۰	۰	۱۰۰۰۰	۱۰۰۰۰	۸۶۶۹	۱۳۶۰۰۰۰	۴۲۲۱۶۳	۳۱
۲۲	کهگیلویه و بویراحمد	۱۳۷۲۵	۰	۰	۴۰۰۰	۴۰۰۰	۳۳۶۳	۵۹۱۰۰۰	۳۷۵۴۰۰	۴۷
۲۳	گلستان	۲۰۱۴۲	۰	۹۵۶۷	۶۶۴۰	۶۶۴۰	۵۰۵۲	۹۹۶۹۹۰	۶۱۰۷۷۸	۶۱
۲۴	گیلان	۵۶۶۷۷	۱۲۰۰۰	۴۰۰۰	۱۷۸۸۰	۱۳۸۰۰	۸۴۷۰	۲۶۸۸۰۰۰	۹۲۸۴۰۰	۳۵
۲۵	لرستان	۱۹۰۴۲	۰	۰	۶۵۲۰	۵۱۰۰	۳۲۰۰	۹۷۵۹۹۰	۷۳۱۱۴۸	۷۵
۲۶	مازندران	۵۰۳۰۹	۰	۴۰۹۶۶	۱۶۲۴۰	۱۶۲۴۰	۱۳۱۴۵	۳۴۳۷۰۱۰	۸۸۹۸۴۲	۳۷
۲۷	مرکزی	۳۰۴۴۴	۰	۱۳۲۹۴	۹۵۰۰	۹۵۰۰	۷۷۳۹	۱۴۲۸۰۱۰	۱۱۹۳۴۸۹	۸۴
۲۸	هرمزگان	۲۴۵۴۱	۵۲۵۵۰	۲۹۶۵۰	۸۱۲۰	۶۰۰۰	۵۱۰۰	۱۲۱۸۹۹۰	۹۵۹۷۵۱	۷۹
۲۹	همدان	۲۸۶۰۱	۰	۰	۹۲۰۰	۹۲۰۰	۷۱۲۳	۱۳۷۲۰۰۰	۱۱۷۰۷۶۶	۸۵
۳۰	یزد	۳۳۴۰۸	۳۳۴۰۸	۲۱۶۲۵	۱۱۸۴۰	۹۳۰۰	۵۵۲۱	۱۷۸۴۰۷۰	۹۳۳۰۶۸	۵۲
مجموع		۱۱۹۸۱۳۹	۳۰۳۰۱۵	۲۸۲۲۵	۴۰۳۷۶۰	۳۳۱۸۱۰	۲۴۰۹۷۴	۵۹۸۳۵۵۴	۳۶۱۶۲۷۶۵	۶۰.۴



نتیجه گیری:

الف: مزایای طرح نهضت آسفالت در شهرهای کشور

- ۱- کمک به تسریع اجرای پروژه‌های مربوط به طرح بهبود عبور و مرور شهری
- ۲- توجه ویژه به شهرهای تازه تأسیس (روستاهایی که به تازگی به شهر تبدیل شده‌اند) و شهرهای با درآمد مالی کم
- ۳- رضایت‌مندی شهروندان

ب: معایب طرح نهضت آسفالت در شهرهای کشور

- ۱- عدم آگاهی قبلی شهرداری‌ها از اجرای این طرح و به تبع آن، آماده نبودن زیرسازی پروژه‌های مذکور جهت اجرای روسازی.
- ۲- عدم وجود بانک اطلاعات صحیح، به روز و کامل از مشخصات عمومی شهرداری‌ها که نحوه توزیع اعتبارات را با مشکلاتی مواجه نمود.

ج: مشکلات موجود در مسیر اجرای طرح

- ۱- عدم نظارت دقیق و مطلوب حوزه‌های امور عمرانی استانداری بر مراحل مختلف اجرای طرح (مشخصاً دفاتر فنی).
- ۲- عدم همکاری تنگاتنگ با سازمان در خصوص ارائه گزارش‌ها و اطلاعات به روز.
- ۳- عدم تخصیص به موقع اعتبار سهم استان به شهرداری‌ها در اکثر استان‌های کشور (علی‌الخصوص در استان‌های سردسیر که فصل کاری تا اوایل آبان می‌باشد).
- ۴- عدم اطلاع‌رسانی شفاف از طریق معاونت امور عمرانی استانداری‌ها به شهرداری‌های تابعه در خصوص سیاست‌ها و موارد ابلاغی سازمان علیرغم برگزاری جلسات متعدد با مسئولان استانداری‌ها.
- ۵- عدم هماهنگی دفاتر شهری و فنی حوزه‌های امور عمرانی استانداری‌ها و اختلال در پیشرفت طرح به ویژه در استان‌هایی که قسمتی از فرآیند اجرای طرح به دفاتر شهری و قسمتی به دفاتر فنی واگذار شده است.
- ۶- عدم توانایی برخی از شهرداری‌ها در ذخیره‌سازی قیر تخصیصی و به تبع آن تعلل در دریافت و حمل قیر از پالایشگاه.



استفاده از تکنولوژی‌های نوین

در صنعت آسفالت

فرش سیاه قشنگ

بسیار مرسوم است. با ورود تجهیزات و ماشین آلات مناسب برای معابر شهری، از این روش براحتی می توان در معابر شهری نیز استفاده نمود.

ج- استفاده از قیرهای اصلاح شده با پلیمر

استفاده از پلیمر برای اصلاح خواص قیر متناسب با نیازهای موجود امری متداول است و در برخی کشورها با عنایت به الزام طراحی قیر پیش از ساخت آسفالت، به عنوان یک ضرورت نگریسته می شود. قیر پلیمری پس از تهیه در این کارگاه برای ساخت آسفالت به کارخانه آسفالت منتقل می شود. قیر پلیمری تهیه شده از نوع توپر بوده و آسفالت تهیه شده از آن دارای دانه بندی صفر تا دوازده توپر بوده و برای (SBS) استایرن بوتادین استایر اجرای روکش در معابر بزرگراهی استفاده گردیده است. باتوجه به کاهش ضخامت طراحی این نوع آسفالت نسبت به آسفالت توپکا، با هرتن آسفالت پلیمری سطح بیشتری از معابر (۷ برابر) قابل پوشش است.

پلانت تولید آسفالت پلیمری Blowpatcher

ج- استفاده از دستگاههای چاله پران مکانیزه

در گذشته برای پر کردن چاله ها از روشهای دستی استفاده میگردید. در این روشها ابتدا چاله ها را به شکل هندسی مشخص آماده ساخته و پس از بادگیری و قیر پاشی، آنها را با آسفالت گرم پر می کردند.

استفاده از این روش در معابر مترکم و پرتردد مشکلات اجرایی زیادی را در بردار که شاید از مهمترین آنها ایجاد خطرات جانی برای کارگران و رعایت نکردن اصول کیفی بدلیل لزوم انجام سریع کار بوده است. اما امروزه با بهره گیری از تکنولوژی جدید ماشینهای بلوچر، مشکلات اجرایی موجود تا حد زیادی مرتفع گردیده است. ماشینهای بلوچر کار پر کردن چاله ها و لکه گیری را در اسرع وقت و با کیفیت مناسب و با استفاده از قیر امولسیون انجام میدهند، لذا حتی در صورت مرطوب بودن بستر چاله انجام این کار میسر است.

ماشینهای ترمیم آسفالت در دو نوع قابل نصب بر روی کامیون و بصورت یدک پشت کامیون طراحی شده است. زمان آماده سازی بستر و پر کردن چاله بطور متوسط به یک پنجم زمان مورد نیاز در روشهای سنتی کاهش یافته است.

د- استفاده از آهک میکرونیزه جهت اصلاح خواص قیر و چسبندگی آن به سنگدانه

استفاده از آهک برای بهبود خواص چسبندگی قیر به مصالح سنگی از دیرباز مرسوم بوده است. بمنظور افزایش میزان تاثیر آهک بر روی قیر، برای نخستین بار از پودر آهک بسیار ریز (در مقیاس میکرو) استفاده گردید. بیشترین تاثیر اصلاح قیر در دوام و پایداری مخلوط آسفالتی و جلوگیری از عریان شدگی آن در اثر نفوذ آب و سرماست.

غیرواقعی بودن قیمت قیر تاجندی پیش باعث گردیده بود که استفاده از تکنولوژیهای نوین در صنعت آسفالت همواره غیر اقتصادی جلوه نماید. چرا که استفاده از روشهای سنتی تعمیر و نگهداری مانند تراش و روکش یا لکه گیری همواره قابل اجراتر و ارزانتتر از روشهای نگهداری مدرن و نیمه مدرن امروزی بنظر می رسید. این حقیقت باعث گردیده که ورود تکنولوژیهای مربوط به آسفالت با تاخیر قابل توجهی به کشور اتفاق بیافتد.

الف- آسفالت با استخوانبندی سنگدانه ای (SMA)

مخلوطهای آسفالتی با استخوانبندی سنگدانه ای خصوصا در مناطق گرمسیر و یا در راههای با آمد و شد زیاد و بار محوری سنگین استفاده می شوند. اجرای رویه های آسفالتی با دانه بندی توپر در راههای با مشخصات فوق اغلب مجهز به خرابیهایی نظیر گودی مسیر چرخ، قیر زدگی و تغییر شکل های برشی می گردد. به منظور پیش گیری از بروز خرابیهایی فوق الذکر و افزایش پایداری رویه آسفالتی می توان از مخلوط آسفالتی با استخوان بندی سنگدانه ای استفاده نمود. علاوه بر قدرت باربری بالاتر، چنین مخلوطهایی مقاومت بیشتری در برابر لغزندگی از خود نشان می دهند. عمده خصوصیات ایجاد شده در این نوع آسفالت مربوط به دانه بندی میان تهی آنهاست که علاوه بر بهبود مشخصات مکانیکی و مقاومتی آسفالت موجب زهکشی آبهای سطحی حاصل از بارندگی و جلوگیری از لغزش وسایل نقلیه می شود.

ب- آسفالتهای حفاظتی

استفاده از روشهای نگهداری پیشگیرانه از مهمترین ابزارهای کنترل فرایند تخریب و بهبود ویژگیهای است. بدین منظور (Ride Quality) عملکردی رویه های آسفالتی مانند تاب لغزشی و کیفیت رانندگی اغلب از آسفالتهای حفاظتی مانند دوغاب آییندی، اندوهای سنگدانه ای، آسفالت نازک سطحی و اندوهای حفاظتی بدون سنگدانه استفاده می شود.

ب) ۱- آسفالت نازک سطحی (Micro Surfacing)

این تکنیک شامل وارد کردن لایه نازکی از مخلوط امولسیون پلیمری، ماسه ریزدانه با دانه بندی مناسب، آب و فیلر (گرد سنگ) معدنی در سطح روسازی راه است. میزان چسبندگی مخلوط به سطح موجود و دوام لایه حفاظتی بسیار وابسته به نوع امولسیون مصرفی دارد. لذا انتخاب امولسیون مناسب و سازگار با سنگدانه از مهمترین مراحل انجام کار است. جنس و اندازه مصالح سنگی باید بگونه ای انتخاب شود که ضریب اصطکاک سطح نهایی ایمنی سرعت طرح را فراهم نماید.

ب) ۲- چیپ سیل (Chip Seal)

متداولترین روش حفاظت رویه های آسفالتی، استفاده از چیپ سیل است که از یک لایه قیر امولسیونی و پس از آن پخش مصالح سنگی با مشخصات مناسب به منظور آییندی کردن سطح راه، پر کردن ترکها و تقویت مقاومت لغزشی رویه راه تشکیل شده است. این روش در نگهداری معابر برون شهری



کاهش ضخامت طراحی لایه آسفالتی و افزایش مقاومت آن در برابر تنشهای کششی و جلوگیری از ایجاد ترک استفاده گردیده است.

و- استفاده از ژئوتکستایل در پروژه های بهسازی آسفالتی

جایگزینی کامل امولسیون بجای قیر محلول جهت استفاده در اندوهای سطحی و نفوذی در حال حاضر استفاده از اندوهای محلول در مواد نفتی در صنعت راهسازی بویژه در کشورهای توسعه یافته منسوخ گردیده است. با عنایت به تنوع محصولات امولسیونی و همخوانی آنها با شرایط زیست محیطی، هر نوع اندود با مشخصات مهندسی مفروض قابل ساخت و تهیه است.

ز- استفاده از بازیافت سرد درجا و کارخانه ای

همه ساله حجم قابل توجهی از تراشه های آسفالتی بدلیل مرمت و نگهداری معابر شهر تولید می شود. تاکنون قیمت تمام شده غیرواقعی آسفالت گرم، استفاده مجدد از تراشه های آسفالتی را توجیه ناپذیر ساخته بود. اما هم اکنون با توجه به وجود میزان معتناهی قیر و مصالح سنگی در تراشه ها، نباید به آنها به عنوان نخاله های حاصل از عملیات بهسازی نگریست. استفاده از تراشه های آسفالتی بصورت گرمو سرد امکان پذیر است. به عنوان نخستین گام، تراشه های آسفالتی در دو نوع بازیافت سرد بکار رفته و نتایج بدست آمده نیز رضایت بخش بوده است.

نوع دیگر استفاده از تراشه ها بصورت گرم و در کارخانجات با استفاده از تکنولوژی کف (Inplace Cold Recycling) آسفالت است. عملیات بازیافت سرد بصورت درجا قیر و امولسیون در پروژه های مختلف انجام پذیرفته است. مزیت این روش در حذف مرحله حمل نخاله و سرعت بالای اجرای عملیات است. این روش در محورهایی که دارای تغییرات نامحسوس در مشخصات لایه (Plant Cold) های روسازی موجود هستند، قابل توصیه است. روش دیگر، بازیافت سرد کارخانه ایست کنترل مراحل مختلف اجرا در این روش ساده تر و عملی تر است، اما سرعت عملیات اجرایی (Recycling) در مقایسه با روش درجا پایین تر است.

تجهیزات اختلاط قیر و پودر آهک میکرونیزه ه- استفاده از ژئوتکستایل و ژئوگرید در طرح های

روسازی

استفاده از محصولات ژئوستتیک تحول مهمی را در صنعت راهسازی ایجاد نموده است و موجب صرفه جویی در هزینه های اصلاح، مرمت و یا تقویت لایه های باربر گردیده است. به واسطه تنوع موجود در محصولات ژئوستتیک شناخت ویژگی های هر یک از این محصولات و تشخیص لزوم استفاده از آنها در شرایط مختلف ضروری می باشد. عملکردهایی چون زهکشی، تسلیح و تقویت، جداسازی و فیلتراسیون از جمله اهداف کاربرد لایه های ژئوستتیک در لایه های روسازی است.

یکی از مهمترین کاربردهای این محصولات، استفاده از نوع خاصی از ژئوستتیکها با عنوان ژئوتکستایل زیر لایه روآش آسفالتی با هدف آنترل ترکه های انعکاسی، افزایش ظرفیت باربری و کاهش ضخامت تمام شده روسازی است. مراحل مختلف نصب این لایه ها، عمدتاً شامل کم آماده کردن سطح، پخش تک کت، نصب لایه ها و اجرای روکش است. استفاده از این محصولات در مرمت روسازیهای آسفالتی در سازمان مهندسی و عمران مورد توجه واقع گردیده است.

انواع محصولات ژئوستتیک مورد استفاده در روش های آسفالتی بشرح زیر است:

الف: محصولات نیاخته (non-woven)

این نوع مصالح از ۸۵ درصد یا بیشتر الیاف پلی الفین، پلی استر یا پلی پروپیلن تشکیل شده است.

ب: محصولات مرکب (Composite)

نوع آمپوزیت مرکب از یک لایه تکستایل چسبیده به یک گرید مسلح کننده است. ژئوگرید مسلح کننده نیز از الیاف فایبرگلاس پوشیده شده است.

در فعالیتهای انجام گرفته از نوع نیاخته برای جلوگیری از انعکاس ترکه های موجود به رویه جدید و کاهش حجم تراش آسفالت استفاده گردیده است. از نوع دوم به منظور

علل وقوع تصادفات در معابر شهری

فهیمة احمدی
کارشناس راهنمایی و رانندگی

مقدمه

با توجه به افزایش روزافزون حوادث ترافیکی و پیچیده شدن مسائل و موضوعات اصلی و همچنین حاشیه‌های پیرامون آن، ارتقای سطح آگاهی‌های عمومی و تخصصی ترافیک در میان اقشار مختلف مردم و کارگزاران امور ترافیکی و مدیران سازمانهای دست‌اندرکار این امور ضروری شده است به رغم اهمیت فوق‌العاده سیستمهای ترافیکی و گستردگی مطالب در مباحث مدیریت و مهندسی ترافیک و ارائه خدمات مختلف به رانندگان و سایر بهره‌وران راه، کارهای اندکی در راستای تقویت این مباحث صورت گرفته است. ترافیک بایستی در ابعاد مختلفی مورد بررسی و مذاقه گیرد که از جمله می‌توان به موضوع راهکارهای مرتبط با کاهش تصادفات اشاره نمود. اهمیت موضوع و پیچیدگی آن ایجاب می‌نماید تا تجزیه و تحلیل مؤثری از تصادفات صورت گیرد تا ضمن مشخص نمودن نقش واحدهای متولی امر، کنترل روابط بین آنها نیز با سهولت بیشتری صورت پذیرد.

ساعت وقوع تصادفات

ایام هفته

تصادف بر اساس معابر

حالت و موقعیت عبور پیاده

بر اساس سن و جنس راننده مقصر

بر مبنای شدت صدمه و نوع تصادف

نوع وسیله نقلیه مقصر در تصادف

وسایل نقلیه سازمانهای متبوعه

آمار تصادفات درونشهری به تفکیک موقعیت جغرافیایی

استانها

پیش از پردازش به این موارد یادآور می‌شویم که سه عامل انسانی، محیطی و وسیله نقلیه در رخداد تصادف نقش بسزایی دارند که عامل انسانی بیشترین سهم تلفات را داشته است.

۱ - علت تامه تصادفات

علت تامه از مقوله‌هایی است که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است، بر مبنای گزارشهای تهیه شده به دست کارشناسان مهمترین علت‌های تامه تصادفات مربوط به رعایت نکردن حق تقدم، بی‌توجهی به جلو، عدم رعایت فاصله طولی، تغییر مسیر ناگهانی، حرکت با دنده عقب، عدم توانایی در کنترل وسیله‌ی نقلیه و رعایت نکردن فاصله عرضی بوده است که از مجموع تصادفات به وقوع پیوسته در ۷ ماهه اول سالجاری رعایت نکردن حق تقدم و بی‌توجهی به جلو به ترتیب با ۹۴۷۲۷ فقره (معادل ۲۹ درصد) و ۸۳۲۴۱ فقره (معادل ۲۵/۴۸ درصد) بیشترین میزان تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند، کمترین میزان آن خطای پیاده، نقص ماده‌ی ۴ ایمنی راهپا و یدک کشی بطرز غلط با کمتر از ۰/۰۶ درصد است، در ضمن با توجه به این آمار عامل انسانی درصد بالایی از علل تصادفات را داشته است.



کاهش تصادفات را در شاخه‌های متعدد و مختلفی می‌توان موردبررسی قرار داد. از جمله این شاخه‌ها بررسی علت‌های وقوع تصادفات است که امروزه در تمامی حوادث و اتفاقات غیر منتظره رانندگی نقش اصلی و کلیدی را بازی می‌کند. بنابراین با ارائه تحلیل علل وقوع تصادفات که بر اساس مبنای گوناگون به شرح زیر خواهد آمد امید است شاهد کاهش تصادفات در معابر شهری باشیم.

این مباحث عبارتند از:

علت تامه تصادفات

نقش کمربند ایمنی

شرایط روحی و روانی و جسمی راننده مقصر

بیشترین عللی که در تصادفات نقش داشته اند

علت تامه تصادف	تعداد(فقره)	درصد
رعایت نکردن حق تقدم	۹۴۷۲۷	۲۹/۰۰
توجه نکردن به جلو	۸۳۲۴۱	۲۵/۴۸
رعایت نکردن فاصله طولی	۳۵۴۱۵	۱۰/۸۴
تغییر مسیر ناگهانی	۲۳۵۷۴	۷/۲۲
حرکت با دنده عقب	۱۵۶۲۹	۴/۷۸
ناتوانی در کنترل وسیله نقلیه	۱۰۹۲۳	۳/۳۴
انحراف به چپ	۱۰۰۰۶	۱۰/۰۰۶
رعایت نکردن فاصله عرضی	۱۰۱۰۴	۳/۰۹
گردش غلط	۷۰۷۴	۲/۱۷

۲- نقش کمر بند ایمنی

یکی از بزرگترین معضلات امروزی و علل افزایش تصادف که متأسفانه کشته ها و صدمات جبران ناپذیر بر جای می‌گذارد و خود مردم نیز به آن آگاه بوده و به رغم هشدارهای فراوان رعایت نمی‌نمایند، عدم استفاده از کمر بند ایمنی می باشد، بر پایه مطالعات انجام شده در باره‌ی پراکنش آسیبهای ناشی از تصادفات در بدن افراد ۴۰ درصد

از ناحیه سر ۳۰ درصد از ناحیه بالاتنه ، ۱۵ درصد از ناحیه دستها و ۱۵ درصد از ناحیه پاها دچار جراحت شده اند ؛ بدین ترتیب تاثیر استفاده از کمر بند ایمنی در مهار وایمنی سر و بالاتنه این افراد به میزان ۷۰ درصد از آسیبهای مغزی ، نخاعی و داخلی آنان خواهد کاست (۲ .) در این گزارش به این مهم پرداخته و از نظر آماری شدت آسیبهها از ۳ دیدگاه بشرح زیر می باشد :

بدون بستن از کمر بند ایمنی

سرنشینان			
مرگ	زخمی	خسارتی	
تعداد	۱۴۷	۱۴۷۲۷	۲۱
درصد	۹۲/۴۵	۹۹/۰۹	۳۲/۳

رانندگان			
مرگ	زخمی	خسارتی	
تعداد	۲۵۰	۲۴۳۲۲	۳۸۱۶۹
درصد	۹۰/۲	۹۰/۵	۶/۸۴

با استفاده از کمر بند ایمنی

سرنشینان			
فوتی	زخمی	خسارتی	
تعداد	۹	۸۶	۲۱
درصد	۵/۷	۵۷	۳۲/۳

رانندگان			
فوتی	زخمی	خسارتی	
تعداد	۱۰	۵۱۲	۴۴۸۸
درصد	۳/۶	۱/۹	۹/۷

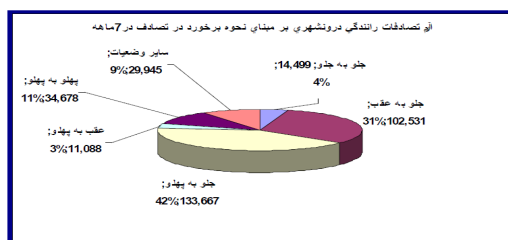
مقصر می باشد که در جدول زیر به میزان و سهم این مهم اشاره شده است .

درصد	تعداد (فقره)	
۸۶/۹۲	۲۷۸۱۲۶	بی توجهی به مقررات
۹/۳۶	۲۹۹۵۴	عجله و شتاب بی مورد
۰/۱	۳۱۲	استعمال مواد مخدر و مشروبات
۰/۲	۵۷۱	تخلفات عمدی
۰/۰۶	۲۰۷	خستگی و خواب آلودگی
۰/۰۴	۱۱۹	نقص عضو مؤثر
۰/۳۱	۹۷۷	تشخیص ندادن سهم عبور دیگران
۰/۱۰	۳۱۹	نا آشنایی به جاده
۲/۹۴	۹۳۹۵	دیگر موارد
۱۰۰/۰۰	۳۱۹۹۸	جمع کل

همانگونه که پیداست بیشترین عامل مربوط به بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی بوده که از فقر فرهنگی نشأت می گیرد و مستلزم اشاعه و ارائه راهبردهای مؤثر در این زمینه از سوی مسئولان مدیران است .

۵ - شیوهی برخورد در تصادف

وسایل نقلیه ممکن است در هنگام رانندگی از جهات مختلف به یکدیگر برخورد نموده و به تصادف بینجامد در اینجا نیز از این منظر به آن از دید آماری اشاره نموده که میتواند در سمتهای مختلف رخ دهد.



بیشتر برخوردها طبق جدول پیش از جلو به پهلو با ۱۳۳۶۶۷ فقره (معادل ۴۲ درصد) از کل برخوردها را تشکیل می دهد و همچنین برخورد عقب به پهلو با ۱۰۸۸۱۱ فقره (۳/۴ درصد) نسبت به دیگر موارد کمتر بوده است .

۶ - ساعت وقوع تصادف

برابر آمار بیشترین تصادفات رانندگی درونشهری در روز بین ساعتهای ۱۴-۱۲ و در شب ۲۰-۱۸ هر کدام به ترتیب با ۴۹۹۲۰ فقره (۱۵ درصد) و ۳۸۸۵۱ فقره (۱۲ درصد) و کمترین زمان تصادف ۰-۶ ساعت با ۱۷۶۰ فقره

در تصادفات که کمربند ایمنی در آنها نقش داشته اند در مواقع استفاده وعدم استفاده از آن از دید آماری تفاوت زیادی دیده می شود بطوریکه طبق جداول بالا در موارد نسبتن کمربند ایمنی در رانندگان در تصادفات منجر به مرگ ، آسیب ، خسارت به ترتیب با ۹۰/۲ درصد - ۹۰/۵ درصد - ۸۴/۶ درصد و در سرنشینان نیز با ۹۲/۴۵ درصد - ۹۹/۰۹ درصد - ۳۲/۳ درصد از کل تصادفات بوده درحالیکه این در صدها در مواقع استفاده از کمربند ایمنی بسیار کاهش یافته بطوریکه در رانندگان تصادفات منجر به مرگ ، آسیب ، خسارتی به ترتیب ۳/۶ درصد - ۱/۹ درصد - ۹/۷ درصد و در سرنشینان نیز به ترتیب ۵/۷ درصد - ۵۷ درصد - ۳۲/۳ درصد بوده است.

۳- علل وقوع تصادف بر حسب نوع وسیله نقلیه مقصر

از مجموع تعداد ۳۲۰۰۱۶ فقره تصادفات رخ داده ی درون شهری بر حسب نوع وسیله نقلیه مقصر در مدت مذکور، اتومبیلهای سبک مثل سواری ، سواری کرایه ، وانت به تعداد ۲۸۵۵۴۲ فقره و وسیله نقلیه سنگین مثل مینی بوس، اتوبوس، کامیون ، کامیونت ، تراکتور و تریلر به تعداد ۲۱۲۸۸ را می توان نام برد که حداکثر برخورد در سوار بها مربوط به جیب ، استیشن ، لندرو با ۸۲ درصد و تعداد ۲۶۳۱۹۱ مورد بوده است .

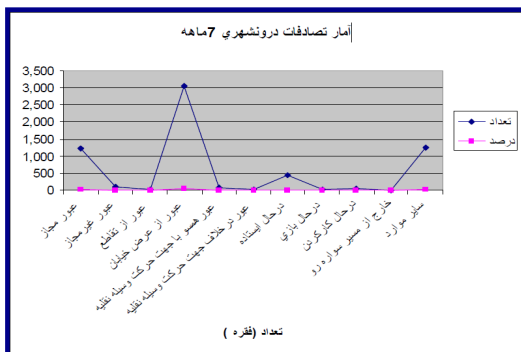
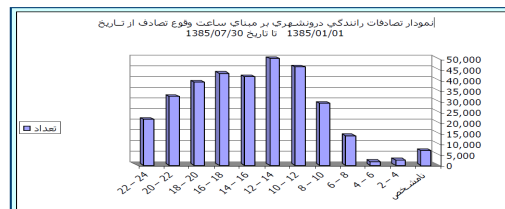
جالب است بدانیم که موتورسیکلت به رغم افکار عمومی تنها ۱۲۴۴۰ فقره (معادل ۳/۸۹ درصد) از کل تصادفات را در بر داشته است .

نوع وسیله نقلیه	فقره	درصد
جیب و استیشن و لندرو	۲۶۳۱۹۱	۸۲/۲۴
وانت بار	۱۳۶۷۰	۴/۲۷
موتورسیکلت و دوچرخه	۱۲۴۴۰	۳/۸۹
کامیون	۱۰۰۴۰	۳/۱۴
سواری کرایه	۸۶۸۱	۲/۷۱
اتوبوس	۴۲۰۸	۱/۳۱
مینی بوس	۲۷۳۸	۰/۸۶
کامیونت	۲۵۵۷	۰/۸۰
تریلر	۱۶۸۰	۰/۵۲
سایر وسایل	۵۶۴	۰/۱۸
آمبولانس	۱۷۰	۰/۰۵
تراکتور	۶۵	۰/۰۲
حیوان	۷	۰/۰۰۲
عابر	۵	۰/۰۰۱

۴ - شرایط روحی روانی وسیله نقلیه مقصر

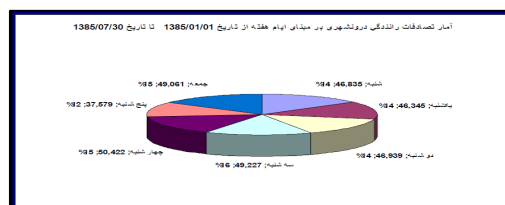
از جمله مواردی که امروزه به آن توجه بیشتری شده و در حال رشد است شرایط روحی و روانی راننده

(۵۴٪ درصد) بوده است؛ در ضمن نمودار ساعات به تصادفات به صورت زیر است .



۷- بر مبنای ایام هفته

تصادفات صورت گرفته در طول هفته بر اساس گزارشهای به دست آمده تقریباً یکسان بوده با اینحال روز چهارشنبه با تعداد ۵۰۴۲۲ فقره (معادل ۱۵ درصد) نسبت به سایر ایام حداکثر تصادف را داشته است. در حالیکه روز پنجشنبه با تعداد ۳۷۵۷۹ فقره (معادل ۱۱ درصد) نسبت به سایر روزهای هفته پایین ترین سطح از لحاظ وقوع تصادف را دارا میباشد .



۱۰- آمار تصادفات بر مبنای سن و جنس راننده (مقصر)

آمار تصادفات رانندگی درونشهری بر پایه سن و جنس راننده مقصر از تاریخ ۸۵/۱/۱ تا تاریخ ۸۵/۷/۳۰

سن	نامشخص	مرد	زن	جمع	درصد
نامشخص	۳۳۲	۹۲۷۶	۴۲۴	۷,۶۸۳	۳,۴۴
۱۲-۱۸	۱۲	۱,۰۴۰	۷	۱,۰۵۹	۰,۴۷
۱۸-۲۵	۴۷	۳۶,۲۶۷	۲,۸۱۴	۳۹,۱۲۸	۱۷,۵۱
۲۵-۳۵	۱۴۹	۶۹,۴۳۶	۵,۰۶۹	۷۴,۶۵۴	۳۳,۴۲
۳۵-۴۵	۷۳	۴۹,۹۲۵	۳,۶۸۴	۵۳,۶۴۶	۲۴,۰۱
۴۵-۵۵	۲۴	۲۶,۸۹۷	۱,۲۸۸	۲۸,۲۰۹	۱۲,۶۳
۵۵-۶۵	۱۸۱	۱۵,۳۸۸	۲۵۴	۱۵,۶۴۲	۷,۰۸
۶۵-X	۷	۳,۱۳۸	۶۲	۳,۲۰۷	۱,۴۴
جمع:	۸۲۵	۲۰۹,۰۱۸	۱۳,۵۶۶	۳۳۳,۴۰۹	۱۰۰,۰۰

۸- تصادف بر اساس معابر

آمار تصادفات بر مبنای نوع معابر در جدول زیر مشخص گردیده و اولویت بندی نوع معابر از بیشتر به کمتر عبارتست از:

خیابان	۱۶۶۱۱۹	۵۰/۸۹
تقاطع	۵۱۳۶۱	۱۵/۷۳
بزرگراه	۲۸۰۱۶	۸/۵۸
میدان	۱۷۵۸۲	۵/۳۹
یکطرفه	۱۰۰۱۱	۳/۰۷
جاده	۸۱۷۲	۲/۵۰
کمربندی	۲۱۸۱	۰/۶۷
بلوار	۸۹۵	۰/۲۷

الف: بر حسب سن راننده :

برابر جدول بالا تصادفات رانندگی درونشهری بر پایه سن و جنس راننده از دید آماری به این صورت برآورد شده است بیشترین تصادفات رخ داده در محدوده سنی ۲۵ الی ۳۵ سال با ۷۴۶۵۴ فقره معادل ۳۳/۴۲ درصد از کل تصادفات را در برمی گیرد که در رده سنی مردان با ۶۹۴۳۶ فقره معادل ۹۳ درصد، زنان با ۵۰۶۹ فقره معادل ۶/۸ درصد و کمترین رده سنی دخیل در تصادفات به غیر از ۱۲-۱۸ سال و ۶۵ سال به بالا مربوط به گروه سنی ۵۵ الی ۶۵ که با ۷ درصد از مجموع کل تصادفات را دربرداشته اند .

ب: بر حسب جنسیت راننده :

بر پایه جدول زیر بیشترین آمار ثبت شده تصادفات در مردان و زنان در گروه سنی ۲۵ الی ۳۵ بوده است که در مردان با ۶۹۴۳۶ فقره برابر درصد ۳۴/۶ درصد و در زنان با ۵۰۶۹ فقره برابر ۳۸/۶ درصد می باشد.

۹- حالت و موقعیت عبور عبور پیاده

در اینجا حالت و موقعیت عبور عابر در مسیر راه که منجر به انواع تصادفات شده است مورد بررسی قرار گرفته است . حداکثر حالت اتفاق افتاده عبور از عرض از خیابان با ۳۰۶۲ فقره برابر ۴۸ درصد و عبور مجاز با ۱۲۳۷۹ فقره و کمترین حالت ممکنه (زیر یک درصد) مربوط در محل کار کردن، عبور ۱۲۳۷ فقره معادل ۰/۰۱ درصد در خلاف جهت حرکت وسیله نقلیه، عبور از تقاطع، در حال بازی کردن، خارج از مسیر سواره رو می باشد.

سن	مردان	درصد	زنان	درصد
۱۲-۱۸	۱۰۴۰	۰/۵۱	۷	۰/۰۵
۱۸-۲۵	۳۶۲۶۷	۱۷/۹۴	۲۸۱۴	۲۱/۴
۲۵-۳۵	۶۹۴۳۶	۳۴/۶	۵۰۶۹	۳۸/۶
۳۵-۴۵	۴۹۹۲۵	۲۴/۷۰	۳۶۴۸	۲۷/۷۵
۴۵-۵۵	۲۶۸۹۷	۱۳/۳۰	۱۲۸۸	۱۰
۵۵-۶۵	۱۵۲۸۸	۷/۶۱	۲۵۴	۲
۶۵-X	۳۱۲۸	۱/۵۵	۶۲	۰/۴۷
جمع کل:	۲۰۲۰۹۱	۱۰۰/۰۰	۱۳۱۴۲	۱۰۰/۰۰

۱۱ - آمار تصادفات رانندگی درونشهری بر مبنای شدت صدمه و نوع تصادف

در این محث شدت صدمات در ۳ نوع تصادف زخمی، فوتی، خسارتی و ۳ حالت ممکن راننده، سرنشین و عابر مشخص گردیده است.

نوع تصادفات	راننده	سرنشین	عابر	جمع
فوتی	۳۰۸	۱۵۸	۲۰۱	۶۶۷
زخمی	۳۱۱۷۴	۱۴۸۶۰	۹۷۸۶	۵۵۸۲۰
خسارتی	۴۵۸۵۳	۶۵	۳۲	۴۵۹۵۰
جمع کل	۷۷۳۳۵	۱۵۰۸۳	۱۰۰۱۹	۱۰۲۴۳۷

بر پایه آمار بالا، رانندگان در هر ۳ نوع تصادف بالاترین رقم را به خود اختصاص داده است. اگر کمی تأمل نموده و به جستجو در خصوص ریشه علت بالای این آمار بپردازیم و همانطور که در مباحث پیشین گفته شد یکی از علل، بدون شک به عدم بستن کمربند ایمنی برمی گردد البته شرایط دیگر نیز دخیل بوده اند. همچنان که از آمار میتوان دریافت، پیادگان در تصادفات مرگ بعد از رانندگان در جایگاه بعدی واقع شده و سرنشینان با کمترین تعداد در پائین ترین سطح قرار دارند.

۱۲ - وسایل نقلیه متبوعه مقصر در تصادفات

آیا تا کنون به وسایل نقلیه دولتی و عمومی که در حال گذر در خیابان هستند دقت کرده اید که چند درصد آنها در تصادفات سهیم اند؛ در اینجا سعی بر آن شده آمار کلی از سازمانهای مربوطه در رابطه با دخیل بودن در تصادفات را بررسی نماییم. مجموع کل تصادفات به ثبت رسیده برای اینگونه وسایل نقلیه طی مدت یاد شده ۹۸۳۹ فقره بوده که بیشترین سهم به ترتیب درصد مربوط به شرکت تاکسیرانی، شرکت واحد اتوبوسرانی و ناجا بوده است.

سازمانهای قوه قضائیه، مجلس شورای اسلامی، بنیاد جانبازان و مستضعفان وزارت علوم، وزارت مسکن و شهرسازی، بانک رفاه و سازمان حج و اوقاف هر کدام تنها با یک فقره تصادف بوده اند.

آمار تصادف وسایل نقلیه نظامیان در بین ارگانهای دولتی ۱۸

درصد از مجموع کل بوده و در این بین ناجا و سپاه پاسداران به ترتیب با ۷ و ۵ درصد د بیشترین ارتش جمهوری اسلامی با ۳ فقره (۱/۳۰ درصد) پائین ترین آمار را دارا بوده اند.

آمار تصادفات درونشهری به تفکیک موقعیت جغرافیائی استانها در این بخش بر اساس موقعیت جغرافیائی (شمال - جنوب، شرق، غرب) استانهای کشور را از دید آمار و نوع تصادفات (فوتی و جرحی و خسارتی) به تفکیک مورد بحث و بررسی قراردادده و سهم هر کدام از نوع تصادفات مشخص شده است.

تقسیمات جغرافیائی کشور بر پایه استانها

۱- استانهای شمالی: آ. شرقی، آ. غربی، اردبیل، استان تهران، تهران بزرگ، زنجان، سمنان، قزوین، گلستان، گیلان، مازندران و مرکزی

۲- استانهای جنوبی: اصفهان، فارس، یزد، چهار محال بختیاری، قم، کرمان، کیش، هرمزگان

۳- استانهای شرقی: خراسان شمالی، خراسان جنوبی، خراسان رضوی، سیستان و بلوچستان

۴- استانهای غربی: ایلام، بوشهر، خوزستان، کهگیلویه و بویر احمد، کردستان، کرمانشاه، لرستان، همدان

نواحی	فوتی	درصد	جرحی	درصد	خسارتی	درصد
شمالی	۳۷۲	۴۵/۲۵	۳۱۴۰۰۲	۵۲/۴۶	۲۰۳۶۵۵	۶۳/۹۸
جنوبی	۲۲۱	۲۶/۸۹	۱۲۰۵۴	۲۰/۱۵	۴۸۱۵۶	۱۵/۱۴
شرقی	۷۰	۸/۵۲	۸۲۵۷	۱۳/۷۹	۲۳۷۴۸	۷/۴۶
غربی	۱۵۹	۱۹/۳۴	۸۱۴۳	۱۳/۶۰	۴۲۷۲۶	۱۳/۴۲
جمع کل	۸۲۲	۱۰۰	۵۹۸۵۶	۱۰۰	۳۱۸۲۸۵	۱۰۰

همانگونه که از جدول بالا برمی آید بیشترین فقره از نظر مرگ، آسیب، خسارتی به ترتیب با ۴۵/۲۵، ۵۲/۴۶، ۶۳/۹۸ درصد مربوط به استانهای شمالی و کمترین آن برای استانهای شرقی بوده است البته در تصادفات جرحی استانهای غربی کشور نزدیک به استانهای شرقی بوده و از آن اندکی کمتر بوده است.

طبق آمار موجود در میان استانهای شمالی کشور، بیشترین فقره از انواع تصادفات برای تهران بزرگ بوده که به همین جهت به صورت نمونه جداگانه آن را به صورت دقیق تر مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهیم.

از مجموع ۸۲۲ فقره تصادفات فوتی کشور تهران بزرگ با ۱۷۰ برابر ۲۰/۷ درصد بیشترین سهم تصادفات فوتی را در بین استانهای کشور به خود اختصاص داده است، و در تصادفات آسیبی ۲۱/۷ درصد و خسارتی ۳۶/۲ درصد از کل تصادفات کشور را به خود اختصاص داده است.

بنابر اعلام پلیس راهور تهران بزرگ، در مجموع تعداد تصادفات در ۷ ماهه اول سال جاری ۱۲۸۵۰۲ فقره بوده است. سهم تصادفات مرگ، آسیبی، خسارتی استان به ترتیب با ۱۷۰



فقره (معادل ۰/۰۱ درصد) ۱۳۰۰۷ فقره (معادل ۱۰/۲ درصد) و با ۱۱۵۳۲۵ فقره (معادل ۸۹/۷ درصد) بوده است. آمار تصادفات فوتی تهران بزرگ در مدت ۷ ماهه اول سالجاری همانطور که پیشتر اشاره شد تعداد تصادفات فوتی در تهران بزرگ ۱۷۰ فقره بوده است که در جدول زیر به تفکیک مناطق شهرداری و سهم هر منطقه از تصادفات فوتی آمده شده است.

به تفکیک مناطق شهرداری آمده است. شناسایی این مناطق تلاش، در جهت بهبود رفع مشکلات موجود در این نقاط برای مسئولان و مدیران ذیربط سودمند و مؤثر خواهد بود.

بیشترین نقاط حادثه خیز در مناطق ۴ و ۶ هر کدام با یازده نقطه، منطقه ۳ و ۱ به ترتیب ده و نه نقطه، منطقه ۲ با هفت مورد در رده بعدی و کمترین نقطه حادثه خیز در منطقه ۲۲ فقط با یک نقطه واقع شده است؛ ضمناً "در مناطق ۷ و ۸ و ۱۳ و ۱۴ تا کنون هیچ نقطه حادثه خیزی گزارش نگردیده است.

نتیجه گیری

آمار بالای تصادفات در کشور نشان می دهد که ما جز ۲۰ کشور دارای تصادفات بالا هستیم و اطلاع از آمار اینگونه تصادفات بسیار لازم و ضروری بنظر می رسد این مقاله به تفکیک مبنای وقوع تصادفات که شامل علت تامه تصادف، بستن یا عدم استفاده از کمربند ایمنی و در تصادفات فوتی، جرحی، خسارتی و نحوه برخورد و دیگر موارد اشاره کرده و بیشترین و کمترین سهم هر کدام از آنها را نام برده ایم. بنابراین با دید کلی به این آمار و اطلاعات به این نتیجه میرسیم که خطای انسانی از

مهمترین علل وقوع تصادف بوده و در صورت ارائه راهکارهای علمی از سوی کارشناسان و مسئولین ذیربط و تحقیق و بررسی بیشتر در علل وقوع تصادفات از قبیل بهبود و ارتقاء فرهنگ بطور مثال در زمینه بستن کمربند ایمنی، شرایط روحی و روانی رانندگان با استفاده از روشهای گوناگون مانند: رسانه های گروهی، پخش تیزرهای تبلیغاتی از رادیو و تلویزیون، آموزش در دوره های مختلف در بین محصلین با هماهنگی آموزش و پرورش، ایجاد و افزایش پارک ویژه ترافیک در شهرهای کشور و اقدامات مشابه آن امید است در آینده شاهد کاهش تصادفات باشیم.

منبع:

- ۱) معاونت راهور ناجا
- ۲) بهروزی / کمال، ۱۳۸۱
- ۳) دایره المعارف مهندسی ترافیک، چاپ اول، انتشارات مجد

نام منطقه	فوتی	متوفی	نام منطقه	فوتی	متوفی
منطقه ۱	۵	۶	منطقه ۲	۷	۷
منطقه ۳	۳	۳	منطقه ۴	۱۵	۱۹
منطقه ۵	۱۱	۱۱	منطقه ۶	۴	۶
منطقه ۷ و ۸	۸	۸	منطقه ۹ و ۱۰	۶	۷
منطقه ۱۱	۲	۲	منطقه ۱۲	۲	۲
منطقه ۱۳ و ۱۴	۵	۹	منطقه ۱۵	۱۵	۱۶
منطقه ۱۶	۴	۴	منطقه ۱۷	۵	۶
منطقه ۱۸	۹	۱۱	منطقه ۱۹ و ۲۰	۲۰	۲۲
منطقه ۲۱ و ۲۲	۲۴	۲۷	گشت بزرگراه	۲۶	۳۲

آمار مرگ در مناطق ۲۱ و ۲۲ توأمان با بیست و چهار فقره بیشترین سهم را داشته و مناطق ۱۹ و ۲۰ نیز بیست فقره و مناطق ۴ و ۱۵ هر کدام با پانزده فقره در رتبه بعدی قرار دارند. پایین ترین آمار مربوط به مناطق ۱۱ و ۱۲ هر کدام با دو فقره بوده است.

نقاط حادثه خیز تهران بزرگ:

در جدول ستون بعد بطور کامل نقاط حادثه خیز تهران بزرگ

محله شهری و شاخص‌های ساماندهی و طراحی حرکت پیاده در آن

■ مؤلفین: حامد مضطرزاده - وحیده حجتی
کارشناس ارشد طراحی شهری

چکیده

محله به مثابه سلول اصلی شهر سنتی سکونت گاه قوم، نژاد، مذهب یا فرقه‌ای خاص است. جامعه شهری رنگ گرفته از نظام عشیره‌ای، در روند شکل‌گیری خود مجموعه‌هایی را ایجاد کرد که به محله معروف شدند. از ابتدای بنای شهرهای اسلامی و حتی قبل از اسلام، هر قوم و قبیله‌ای تحت شرایط خانوادگی، منافع مشترک و شبکه‌های خویشاوندی، خود محله جداگانه‌ای در شهر بنا می‌کرد. همبستگی اجتماعی - فرهنگی سبب ایجاد عامل روانی تعلق به محله و پیروی افراد از آداب و رسوم واحد و نیز احساس تمایز نسبت به ساکنان دیگر محلات بود. به طوری که در چارچوب روابط اجتماعی ارگانیک آن چنان تجانس فرهنگی در هر محله وجود داشت که اختلاف طبقاتی بین فقرا و ثروتمندان، بعد فیزیکی که امروز شاهد آن هستیم، نمی‌یافت. در این مقاله سعی بر این است تا در ابتدا محله شهری تعریف شده، عناصر شاخص آن مشخص گردد و در نهایت شاخص‌های ساماندهی و طراحی حرکت پیاده در محله معرفی گردند.

محله شهری

در ابتدا سعی بر این است تا در مورد مفهوم محله و ویژگی‌های آن اطلاعاتی به دست آید.

تعریف محله

بافت محله شهری مجموعه‌ای است، منجسم از روابط اجتماعی - اقتصادی، فرهنگی، تاریخی و کالبدی که ساختار معنی‌داری را برای شهر پدید می‌آورد. در حقیقت یک محله شهری تکامل منطقی و طبیعی مسکن است.

- محله یک واحد اجتماعی است که می‌تواند به عنوان یک ذهن اجتماعی عمل کند. واحدی جهت ایجاد حس همکاری و تقویت همبستگی و حتی کنترل بهتر سیاسی است.
- محله واحد فیزیکی و اجتماعی با سازمان‌های اجتماعی که بزرگتر از خانواده و کوچکتر از شهر می‌باشد.
- محله واحدی از شهر است که می‌تواند ادراک شود و به عنوان واحدی در قیاس انسانی مطرح شود.
- در ساده‌ترین تعریف، محله از خانه‌های مجاور هم در یک فضای جغرافیایی خاص تشکیل می‌شود.

۱- محله به عنوان واحد اجتماعی

محله به عنوان واحد اجتماعی از دیدگاه‌های مکتب اکولوژیک در آمریکا نشأت می‌گیرد و محله را محصول فرآیندهای طبیعی انتخاب و رقابت می‌داند. نواحی طبیعی در اثر توسعه صنعتی،

۲- محله به عنوان واحد فضایی

بسته به مقیاس‌های گوناگونی که توسط مردم و یا سازمانها و نهادها به کار می‌رود، محله تعریف می‌گردد.

الف- محله به عنوان مجموعه‌ای از دسته کوچک ساختمان‌هایی که مالکیت شخصی دارند، می‌باشد. در این تعریف محله واحدی بی‌واسطه است.

ب- محله به عنوان واحدی همگن که این همگنی در قیمت خانه‌ها وجود دارد.

ج- محله به عنوان واحدی که ساکنین در استفاده از نهادهای آن با هم سهیم می‌باشند. نهادهایی از قبیل مدرسه ابتدایی، مسجد، حوزه پلیس و یا یک بخش سیاسی.

د- محله به عنوان یک حومه شهری و یا یک ناحیه در یک شهر بزرگ.

ه- محله به عنوان یک واحد طبیعی که دارای مرزهای فیزیکی خاص و روی نقشه مشخص شده باشد.

۳- محله به عنوان شبکه‌ای در ارتباطات

محله به عنوان فضایی که در آن روابط شکل می‌گیرد، تعریف می‌گردد. وجود سازمانها، انجمن‌ها و الگوهای کاربری



تفکر محله و نظریات مرتبط با محله

درست پس از اینکه تفکر محله به طور کامل در بالاترین سطح علمی برانداخته شد، شعله‌های آن مجدداً در پایین روشن شد. تهدیدهای گوناگون به نواحی محلی موجود نظیر تهدید نوسازی شهری، سرویس مدارس، بزرگراههای جدید، گسترش نهادی و تشکیلات و یا تهاجم قومی، موجی از مقاومت را که در اصل از سطح محله سازمان یافته بود، برانگیخت. مردم نشان دادند که گرچه شغلی و حتی دوستی آنها از خطوط تبعیت نمی‌کند، با وجود این می‌توانستند به هنگام ضرورت دفاع از خود در آن سطح دست به دست هم دهند. این سازمان‌های محله‌ای مبتنی بر مسائل بوده و به جای اینکه تغییر ایجاد کنند، در مقابل تغییر مقاومت می‌کنند.

بررسی‌های اخیر در مورد تصویر ذهنی مردم از شهر نشان می‌دهد که اجتماع محلی با نام اغلب عضو مهمی از آن ساختار ذهنی است. محله ممکن است برای روابط اجتماعی آنها اهمیتی نداشته باشد ولی همراه با معیار اصلی، بخش مهمی از ساز و برگ ذهنی است. بنابراین به عنوان یک واحد آرمانی برای سازمان اجتماعی و یک سازمان دهنده دسترسی به خدمات عمومی، تفکر محله مفهومی از نظارت پیدا می‌کند و شاید در درجه بعد مفهومی از معنی دار بودن. دیگر آن فضایی نیست که مردم در درون آن یکدیگر را بشناسند که در جوار یکدیگر زندگی می‌کنند، بلکه فضایی است که برای همه تعریف شده بود و دارای نام می‌باشد و در داخل آن مردم به هنگام احساس خطر به راحتی دور یکدیگر جمع می‌شوند. این جوامع در ذهن ساکنین شهر تبلور می‌یابد و اغلب در مورد محدوده‌ها و مشخصات یکنواخت آنها توافق نسبتاً خوبی وجود دارد. این توافق به صورت شفاهی و از طریق وسایل ارتباط جمعی تقویت می‌گردد. ادارات شهر

زمین، زمینه‌ای را برای ارتباطات بین افراد به وجود می‌آورد. همچنین عضویت در یک گروه قومی و یا ارتباطات با ادارات عمومی باعث ارتباط بین افراد می‌گردد. بنابراین فضای فعالیتی، مرزهای محله را تعریف می‌کند. این مرزها توسط عمل کننده‌های گوناگونی از جمله صنف‌هایی چون توسعه‌دهندگان مستغلات، بانکها، برنامه‌ریزان شهری، سرویس‌دهندگان خدماتی و توسط حوزه‌های انتخاباتی، مدارس، پارکها، حوزه‌های پلیس، نواحی پوشش خدمات اجتماعی و سایر ارگان‌های محلی تعریف می‌گردند.

۴- محله به عنوان یک واحد فرهنگی

محله می‌تواند توسط قومیت‌ها و یا سبک زندگی و یا نژادهای انسانی تعریف گردد. زمانی که مرزهای فیزیکی با ویژگی‌های فرهنگی منطبق شده باشند به آسانی قابل تعریف می‌باشند.

۵- محله به عنوان یک واحد سیاسی

محله شهری واحدی است که خود را مدیریت می‌کند و از نظر سیاسی دارای ارگان سیاسی مدیریت محله‌ای است. کوین لینچ در مطالعه‌ای که کتاب سیمای شهر براساس آن نوشته شد، نکته اصلی مطالعات خود را بر تشخیص عناصر ساختار کالبدی شهرها قرارداد که می‌توانند در شهر وضوح و خوانایی لازم را ایجاد کنند. لینچ نتیجه گرفت که مردم برای سازمان دادن به تصاویر ذهنی آشنا از پنج عامل استفاده می‌کنند. این عوامل راه، لبه، محله، گره و نشانه‌های شهری هستند. از نظر لینچ محله‌ها، محوطه‌هایی هستند که هویتی قابل تشخیص دارند. محله‌ها بافت کالبدی و کاربری همگون و لبه یا محیط مرئی تعریف شده‌ای، دارند.

از آن به عنوان پایگاهی برای برقراری ارتباط محلی استفاده می‌کنند که این خود ساختار آن را محکم‌تر می‌سازد.

طراحی سکونت گاه قادر است، تصور ذهنی مورد توافق از یک مجمع زیستی را از طریق جداسازی، مکان‌یابی مراکز محلی، انحراف مسیرهای اصلی ترافیک، بهره‌برداری از ناهمواری‌های طبیعی و برجستگی‌های دیگر خصوصیات کالبدی مورد تقویت قرار دهد. تا آنجایی که این تقسیمات بصری، الگوی عمومی دسترسی را مسدود نکرده و روابط اجتماعی یا مناطق خدماتی را دچار محدودیت نسازد، خوانایی را افزایش داده از سر و صدا و خطر ترافیک سریع کاسته و موقعیت سازمان محلی و نظارت را بدون هیچگونه هزینه عمده‌ای ارتقاء می‌بخشد. لیکن چنانچه موانعی حرکت را سد کند یا اینکه مردم به خرید در یک محل یا کار در محل دیگر و یا به استفاده از خدمات خاصی هدایت شوند در این صورت دسترسی و تطبیق‌پذیری، کاهش پیدا می‌کند. علاوه بر این، چنانچه در جهت افزایش همگنی اجتماعی یک مکان که به مراتب از طراحی کالبدی برای ایجاد حس مجتمع زمینی نیرومندتر است، تلاش گردد؛ در این صورت همه مسائل پدیدار خواهند شد. همگنی برنامه‌ریزی شده کالبدی و اجتماعی مسلماً در سطح جامعه اجتماعی واقعی بسیار کوچکتر قابل دفاع می‌باشد. زیر آنها انسجام اجتماعی، تناسب، نظارت و معنی‌دار بودن را بدون لطمه وارد کردن جدی به دسترسی کسی بهبود می‌بخشد. صرفنظر از آن، شادمانی زندگی در یک محله با هویت با خیابان‌های آرام و ایمن و خدمات روزانه که به راحتی

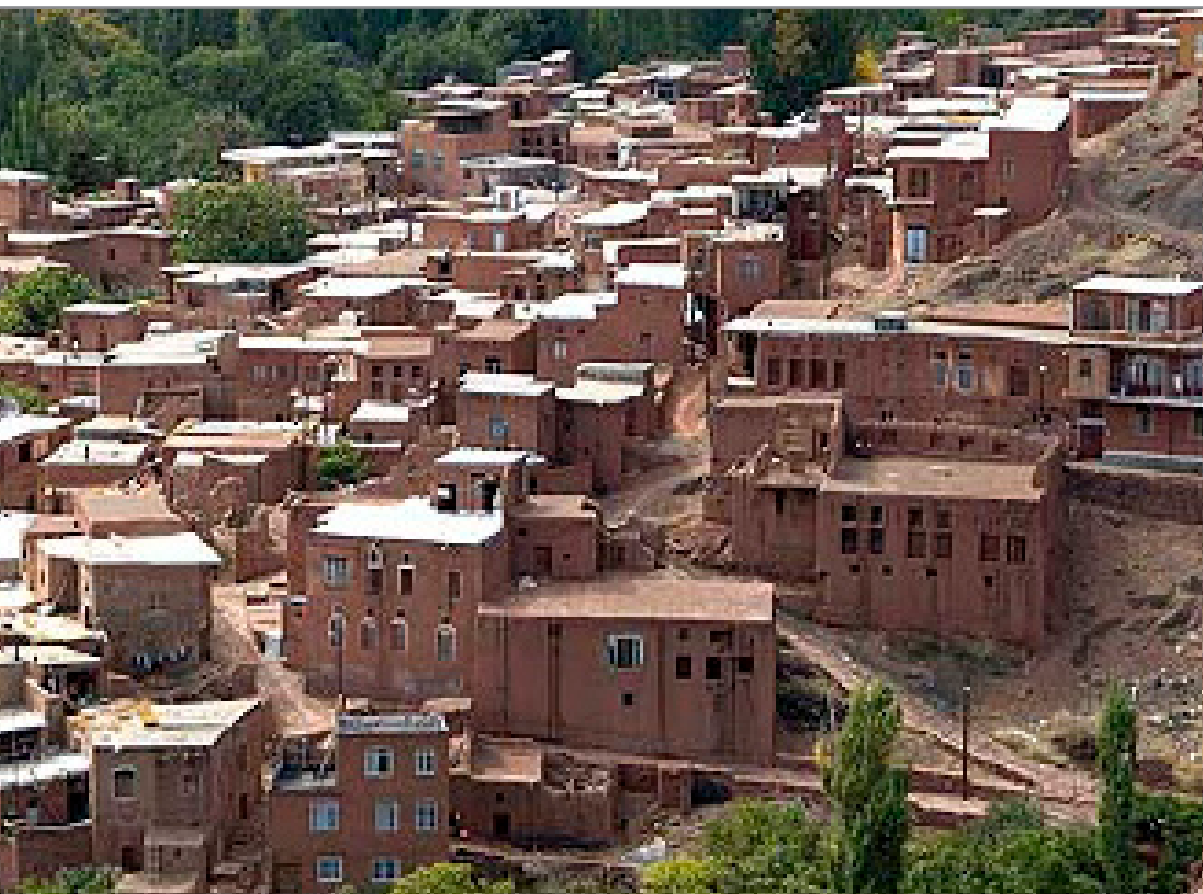
و سهولت در دسترس قرار می‌گیرد و اینها مسلماً از خصوصیات معقول و موجه یک سکونتگاه خوب است، علاوه بر این برای گروه‌های سنی خاص به خصوص نوجوانان یک مجتمع زیستی اجتماعی مبتنی بر مکان کاملاً حائز اهمیت است. مناطق مسکونی محلی دارای هویت نیز به افراد این امکان را می‌دهند که در بهبود محیط اطراف خود مشارکت نمایند.

بحث مربوط به محله از این فراتر می‌رود. طرفداران کوچک بودن و عدم تمرکز بر این نکته اصرار خواهند ورزید که این بخش محلی باید بتواند فضای خود و تا حدودی اقتصاد و خدمات عمومی خود را تحت نظارت درآورد. هرگونه راهی که بر خودکفایی در عواملی همچون غذا، انرژی و ساختمان منجر شود از نظر این دیدگاه پسندیده است. شرکت‌های محلی باید اشتغال محلی را تأمین کرده و درآمدها را به جای اینکه به نفع دیگران در خارج از منطقه از دست بدهند در داخل محل نگهدارند. یک دولت محلی می‌تواند مدارس را بگرداند، فضاهای باز را اداره کند و از خیابانها مراقبت به عمل آورد.

عناصر شاخص محله

الف- نشانه‌ها

عوامل و عناصری در شهر و یا محلات هستند که ظاهری مشخص دارند تا بتوان آنها را از میان عناصر دیگر باز شناخت. نشانه‌ها عامل ایجاد هویت و شخصیت خاص هر شهر بوده، از ویژگی‌های مهم آنها تسهیل در ایجاد احساس مکان جهت‌یابی



و وضوح و خوانایی محیط است. نشانه‌ها در مقیاس‌های مختلف می‌توانند مورد تشخیص و شناسایی قرار گیرند و شامل مقیاس شهری، محله‌ای و یا حوزه‌های کوچکتر واحدهای همسایگی هستند.

ب- لبه‌ها

حدود قسمت‌های ساخته شده محله یا محل تلاقی بافت محله و بیرون آن را لبه‌ها می‌گویند. لبه‌ها در حقیقت نمای ساختمان‌های متوالی و همجوار و قابل رؤیت در محله هستند که ممکن است در اثر وجود فضاهای باز بزرگ که امکان رؤیت چند ساختمان همجوار را فراهم آورده، به وجود آمده باشند. نظم مقیاسی و کیفیت‌های بصری لبه‌ها از ویژگی‌های کالبدی یک شهر محسوب می‌شوند. به علت قابلیت رؤیت ساختمان‌های همجوار، در لبه‌ها تلقی آنها به عنوان یک مجموعه معماری ضروری بوده با توجه به کیفیت‌های بصری آن مانند هماهنگی، وحدت، تنوع، تناسب، مقایسه وضوح، خوانایی فضاهای پر و خالی، خط آسمان، خط ساختمان به مفهوم عقب‌نشینی و پیش‌آمدگی و سایر ابعاد مطرح شده در مجموعه‌های معماری دارای اهمیت است.

ج- گره‌ها

محل تجمع فعالیت‌ها، تقاطع راه‌ها و کانون‌هایی که به عنوان مبدأ و یا مقصد شناخته می‌شوند و نقاط حساس را

گره می‌گویند. مهمترین گره‌ها در محلات عبارتند از: مسجد، حسینیه، مرکز محله و میدان‌ها.

مرکز محله

الف- تعریف مرکز محله

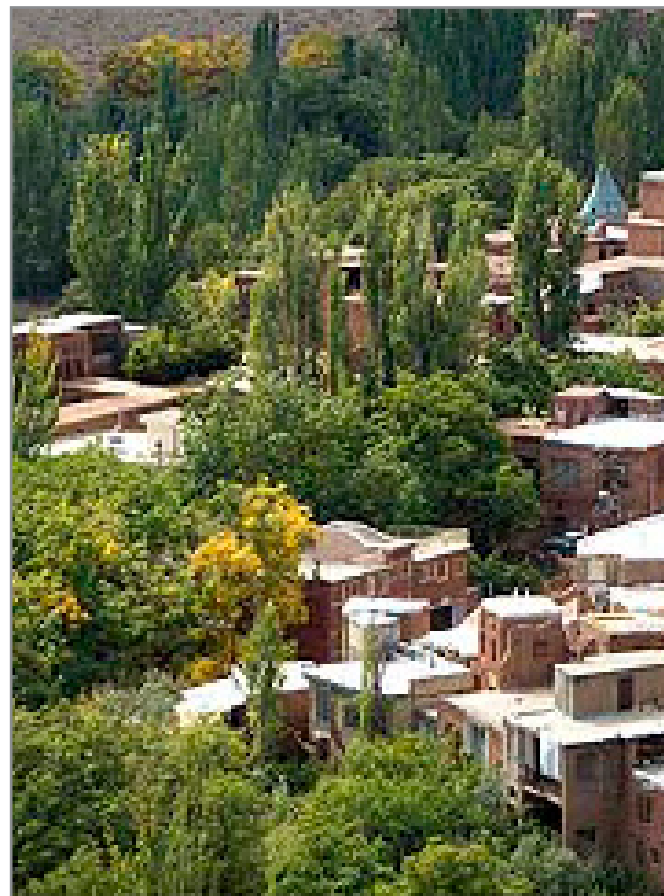
مرکز محله تمرکز جامعه‌ای کوچک و منسجم است که تماس‌های اجتماعی بین همسایگان و ایجاد حس شهری و محله‌ای را ترغیب می‌نماید. این مراکز محل تجمع آن دسته از فعالیت‌های تجاری و خدماتی است که به طور روزانه و یا حداقل هفتگی مورد استفاده ساکنین یک محله قرار می‌گیرد، نظیر مدرسه، مهدکودک، فروشگاه‌های مواد غذایی، داروخانه، خشک‌شویی، پست، قهوه‌خانه، رستوران و یا محل مناسب برای پاتوق اهالی. این مدل شبیه مراکز محلی است که همه جا داخل بافت شهری دیده می‌شود. گرچه از ارزش و اهمیت این مراکز روز به روز کاسته می‌شود لیکن در جوامع سنتی‌تر هنوز هم با کمال قدرت کار می‌کنند. این فکر نه تنها بر اثر ملاحظات سهولت دسترسی پیاده بلکه مهمتر از آن به دلیل ایده‌آل بودن جنبه‌های اجتماعی مورد توجه قرار گرفته است. مدل مراکز محله‌ای با وجود کاسته شدن از اهمیت‌شان همچنان وجود دارند و امروزه با پدیدار شدن مجدد مفهوم محله حتی قوت و اعتبار بیشتری پیدا کرده‌اند. این نظریه که کالاها و خدمات روزمره باید نزدیک به خانه باشند، قطعاً نظریه معقول و منطقی است. همین طور این امید که چنین مراکزی روابط اجتماعی را تقویت کرده و یا حتی موجب به وجود آوردن آن می‌شوند نیز جالب است.

ب- فضاهای عمومی مرکز محله

همانگونه که در نمونه محلات قدیمی مشخص است معمولاً محلات مرکزی داشته‌اند که خدمات ضروری محله جهت نیازهای مختلف مادی و معنوی ساکنین در آن جای گرفته‌اند. فضاهایی از قبیل آب‌انبار، مسجد، حسینیه، حمام و دیگر فضاهای تأمین کننده نیازهای روزمره مردم. این فضاها علاوه بر عملکردهای متفاوت در مجموعه‌ای گرد آمده‌اند که یک عملکرد واحد و مهم دیگر به عنوان محل اجتماع، رفت‌وآمد و دید و بازدید مردم از همدیگر را دارد.

البته طبیعی است که این مرکزیت بنا به وسعت و جمعیت هر محله وسعت و تنوع داشته است ولی وجه اشتراک تمام محلات وجود فضای عمومی فراتر از یک گذر محله‌ای بوده که تأمین کننده احتیاجات و نیز ارتباطات مؤثر همسایگان و ساکنین محله بوده است و در واقع این مرکزیت علاوه بر کارکرد خدماتی جهت مجموعه کارکرد ارتباطی نیز داشته است. چنین مرکزیتی در محلات و بافت‌های جدید شهری، امروز گم شده است و یا صرفاً به یک بافت تجاری و یا حداکثر یک فضای سبز تقلیل یافته است و بدیهی است که این خود یکی از عوامل کالبدی کاهش ارتباطات انسانی است. مشکلی که سالهاست در حال سرازیر شدن به حوزه معماری و به دنبال آن حوزه فرهنگی ماست.

تأکید بر فضاهای ارتباطی - عملکردی در مقیاس محله‌ای



نه تنها یک ضرورت کارکردی است بلکه اولویتی انسانی می‌باشد. بر این اساس لازم است که در فضاهای سکونتی خویش - در محل‌های مسکونی و مجتمع‌ها - همواره بدان توجه نماییم. مرکزیت محله به تناسب خود محله معمولاً از نظر هندسی و شبکه دسترسی و نوع خدمات آن باید به گونه‌ای طراحی شود که:

۱- با توجه به مقیاس‌های محله‌ای برآورده تمامی نیازهای روزمره و ضروری ساکنین می‌باشد. به گونه‌ای که ساکنین محله بتوانند در حداقل فاصله زمانی و مکانی نیازهای مورد نظر را تأمین نمایند و از خدمات دلخواه (با توجه به مقیاس محله‌ای) استفاده نمایند.

۲- از نظر نوع دسترسی و شبکه استقرار یافته، تلاش شود تا دسترسی تمام ساکنین به مرکزیت محله به صورت عادلانه تأمین شود.

۳- عملکردهای مختلف مرکز محله برای ساکنین محله و یکدیگر مزاحمت نداشته و یا حداقل مزاحمت را داشته باشد.

در نهایت آنچه مهم است، آنکه هنر معماری و طراحی شهری به گونه‌ای به فضای مرکز محله شکل دهد که باعث ایجاد حداکثر تحرک و نشاط و ارتباط در این فضا بشود. در این صورت مرکز محله به عنوان قلب مجموعه باعث زندگی و نشاط در کل محله خواهد بود.

همانگونه که مشخص است، شکل کالبدی و ترکیب اجزا موجود در مرکز محله به تناسب زمان و مکان و نیازهای ساکنین مجموعه‌ها و محلات بسیار

متفاوت است. ولی بدیهی است که مطابق با اصناف اصلی نیازهای انسانها به طور کلی به چند گروه تقسیم می‌شوند.

الف- فضاهای فرهنگی - مذهبی

همانگونه که تاریخ معماری ما نشان می‌دهد غالباً در محلات قدیمی نمونه این فضا مسجد بوده است و متناسب با وسعت محله، مسجد محله نیز وسعت داشته است و از فضاهای متنوع برخوردار بوده است. اما بدیهی است که با توسعه و تنوع ارتباطات و نیازهای فرهنگی جامعه ضرورت ایجاد فضاهای فرهنگی متنوع علاوه بر مسجد بسیار روشن می‌نماید، فضاهایی

از قبیل:

- کتابخانه‌ها و سالن‌های مطالعه و مطبوعات
- کلاس‌های هنری - فرهنگی
- سایت‌های رایانه‌ای و مراکز ارتباط اینترنتی
- سالن‌های نمایش فیلم و تئاتر و سینماهای کوچک

• سالن‌های اجتماعات جهت برگزاری سخنرانی‌های علمی - فرهنگی و مذهبی

ب- فضاهای آموزشی

با توسعه آموزش در سطوح مختلف سنی ضرورت توسعه فضاهای آموزشی در سایت‌های مسکونی نیز غیرقابل انکار است. در حال حاضر، فضاهای آموزشی از جمله مهمترین اجزای محلات مسکونی محسوب می‌شوند. نوع و تعداد این فضاها به میزان جمعیت این محلات بستگی دارد، اما در تمامی محلات مسکونی وجود مهدکودک و پیش‌دبستانی و دبستان ضرورت دارد. یعنی دو دبستان یک مهدکودک حداقل فضاهای آموزشی ضروری جهت یک محله است و بدیهی است که با توجه به سرانه مشخص آموزشی مترائ لازم و خدمات جنبی لازم جهت مدرسه دیده می‌شود.

گذشته از فضاهای آموزشی رسمی همانگونه که در بخش فرهنگی اشاره شد، وجود مجموعه کلاس‌هایی که کارکرد کمک آموزشی - فرهنگی و مذهبی و... را دارند نیز در مجموعه ضرورت دارد.

ج- فضاهای تجاری

بازار همواره رکن اصلی شهرها و

محلات ما در معماری گذشته بوده است و به تعبیری بازار ستون فقرات شهر و محلات بوده است. به طور کلی نیازهای ساکنین به واحدهای تجاری در سه سطح مطرح است:

۱- نیازهای روزانه که عبارتند از فروشگاههای مواد غذایی، نانوبی‌ها، میوه و تره‌بار و... که از نظر دسترسی باید در نزدیکترین مکان ممکن به واحدهای مسکونی قرار گیرد. این واحدها باید در داخل بافت مسکونی به گونه‌ای قرار گیرند که مزاحمتی برای واحدهای مسکونی نداشته باشد.

۲- سطح دوم نیازهای مردم به واحدهای تجاری، نیازهای هفتگی تا ماهانه می‌باشد. به عنوان مثال می‌توان از نیازهایی

در نهایت آنچه مهم است، آنکه هنر معماری و طراحی شهری به گونه‌ای به فضای مرکز محله شکل دهد که باعث ایجاد حداکثر تحرک و نشاط و ارتباط در این فضا بشود. در این صورت مرکز محله به عنوان قلب مجموعه باعث زندگی و نشاط در کل محله خواهد بود.



از قبیل کتاب، لوازم التحریر، آرایشگاه و... گفت که لازم است این سطح از نیازها نیز در داخل محله و البته در یک فضای جدا از حوزه مسکونی قرار گیرد. این نوع فضاهای تجاری در مرکز محله قرار می‌گیرند تا هم در سطح محله قابل تأمین باشد و هم مزاحمتی برای بافت مسکونی ایجاد ننماید.

۳- سطح سوم نیازها که نیازهای فراتر از مقطع ماهانه است در حوزه شهری قرار گرفته و نیاز به تأمین آن در سطح محله وجود ندارد.

نکته قابل توجه در نحوه قرار گیری و برنامه‌ریزی فضاهای تجاری آن است که به این فضاها صرفاً نباید به عنوان یکسری واحدهای تجاری که فقط برای خرید و فروش بعضی کالاها، کارکرد دارد نگریسته شود. بلکه مجموعه تجاری در یک مرکز محله و یا حتی در مراکز زیر محلات فضای ارتباطی مؤثر بین ساکنین می‌باشد. با این دیدگاه مجموعه تجاری یک مرکز اجتماعی مهم به شمار می‌آید که برای ابعاد مختلف آن از قبیل امنیت روانی و فکری مراجعین اندیشید و با دور کردن آن از ترافیک سواره و مزاحمت‌های دیگر سایت، زمینه ایجاد و تقویت امنیت روانی را در این محیط افزایش داد.



پستی و... جهت ارائه این نوع خدمات به مردم لازم می‌نماید.

۴- و کلیه خدماتی که با توجه به ابعاد جمعیتی و وسعت محله لازم می‌نماید.

۵- فضاهای ورزشی - تفریحی
امروزه رکن اصلی ایجاد نشاط و سرزندگی در فضاهای انسانی را مراکز تفریحی - ورزشی به عهده دارند و ضروری است با توجه به اهمیت این موضوع، فضاها مناسب با فاصله مکانی متناسب با بافت مسکونی جهت این امر احداث گردد.

ه - فضاهای سبز و پارک عمومی

یکی از ضروری‌ترین لوازم زندگی بهره‌مندی از تفریح و فضای مناسب جهت آن است که باعث ایجاد نشاط در روحیه فردی و اجتماعی می‌گردد. در این راستا، ایجاد فضاهای سبز و پارکها در داخل بافت‌های مسکونی از مهمترین اولویت‌های طراحی می‌باشند. این موضوع علاوه بر نشاط کردن فضای محله به روابط اجتماعی دامن زده و نیز باعث تلطیف هوای محیط تا حدود زیادی می‌گردد.

شخص‌های ساماندهی و طراحی فضای حرکت پیاده در محله

آنچه یک خیابان محلی را به راسته محلی تبدیل می‌کند، میزان انطباق آن با توقعاتی است که شهروندان از چنین معابری دارند. همزمان با توقعات عامی که از هر فضای شهری و توقعات موضوعی که از هر خیابان وجود دارد، آرامش و خودمانی بودن و ایمنی نسبی خیابان محلی انتظاری نه چندان بیجا از طرف شهروندان می‌باشد.

آرامش

علیرغم غوغا و هیاهویی که امروزه بر خیابان‌های محلی حاکم است، اکثر شهروندان توقع دارند خیابانی که از قلب محله مسکونی آنها می‌گذرد، آرام باشد. زیرا حال و هوای این خیابان به درون بافت نیز تسری می‌یابد. اگر راسته محله از آرامش لازم برخوردار گردد، زمینه لازم برای آرام بودن سایر فضاهای شهری مرتبط با آن نیز در درون بافت مسکونی فراهم می‌آید. ابتدایی‌ترین عاملی که در تأمین آرامش یک راسته محلی

د- فضاهای خدماتی و بهداشتی

در الگوهای معماری گذشته ما به تناسب زمان در مراکز محله خدمات بهداشتی از قبیل گرمابه‌های عمومی، آب‌انبارها و بعضاً یخچال وجود داشته است. در حال حاضر با گسترش امکانات و آب لوله‌کشی و وجود حمام در خانه‌ها دیگر نیاز به این قبیل فضاها نیست، اما گسترش خدمات

بهداشتی ایجاد فضاهای بهداشتی - درمانی از قبیل درمانگاهها و فضاهای خدماتی را در محله ضروری می‌نماید و در هر حال، لازم است به تناسب زمان مراکز خدمات‌رسانی جهت استفاده مردم ایجاد شود. اهم این فضاها عبارت است از:

۱- ایجاد مراکز خدمات بهداشتی - درمانی از قبیل درمانگاه، اورژانس و داروخانه که به صورت شبانه‌روزی به مردم ارائه خدمات نماید.

۲- ایجاد خدمات آتش‌نشانی و ایمنی با توجه به وسعت محله که در اسرع وقت برای کمک به آسیب‌دیدگان حاضر شوند.

۳- وجود مؤسسات مالی - اداری از قبیل بانکها، باجه‌های



نقش اساسی بازی می‌کند، کم بودن سروصدای مزاحم است. آلودگی صوتی به طور معمول ناشی از عبور خودروها و یا برخی فعالیت‌های مولد سروصدای مزاحم می‌باشد. در رأس تمامی تدابیر برای عبور و مرور وسایل نقلیه در یک راسته محله در اولویت قرار دادن پیاده و دوچرخه برای تردد درون محله‌ای نسبت به سواره است. به طوری که دشوار بودن حرکت سواره در راسته محله ساکنان را ترغیب به آمد و شد پیاده یا با دوچرخه نماید.

عامل دیگر سروصدای مزاحم از یک خیابان محلی، فعالیت‌هایی هستند که به صورت مستمر یا مقطعی و به نحوی آزاردهنده آلودگی صوتی ایجاد می‌کنند. برای مثال آهنگری، صافکاری، تراشکاری و... از آن جهت که فعالیت‌شان در تمام مدت انجام، سر و صدایی بیش از حد آسایش شنوایی انسان تولید می‌کند، باید از خیابان محلی حذف گردند.

اگر بخواهیم از ازدحام خودروهای در حال حرکت بکاهیم، در درجه اول لازم است فضا را به گونه‌ای ساماندهی کنیم که اولویت پیاده و دوچرخه را القاء نماید. شاید بهترین راه برای دستیابی به این منظور این باشد که تمام سطح خیابان را در اختیار پیاده قرار دهیم، یعنی پیاده مجاز به حضور در تمام عرصه خیابان باشد و در عوض حرکت سواره و دوچرخه محدود به نوار خاصی شود. به این ترتیب رفتار سواره کنترل شده، خودرو از آن جهت که در اولویت نیست ملزم به رعایت حال پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران می‌گردد و در درجه دوم یکی از راههای کاستن بار ترافیک سواره آن است که مسیر از حالت عبوری خارج شود. توجه به این مسأله علی‌الخصوص در مواردی که خیابان محلی به صورت میانبر بین شریان‌های شهری درمی‌آید، بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

از آنجا که در نظام شطرنجی معمولاً خیابان‌های شهری توسط خیابان‌های محلی به یکدیگر متصل می‌شوند و متعاقب آن برای جابجایی از یک شریان به دیگری و یا فرار از راه‌بندان یک شریان از خیابان‌های محل به عنوان میانبر استفاده می‌گردد. در این موارد، ضروری است که امتداد خیابان‌های محلی توسط موانع کالبدی قطع گردد و از حالت میانبر خارج شوند.

ازدحام خودروهای ساکن یا در حال توقف در یک فضای آرام ناخوشایند است، زیرا در درجه اول فضای حضور انسانها را اشغال می‌کند و در درجه بعدی به فضا حالت پارکینگ می‌دهد و طبیعی است که در یک پارکینگ که دائماً خودرویی توقف می‌کند و خودروی دیگری به حرکت درمی‌آید و... فرد احساس آرامش نمی‌کند. برای کنترل این عارضه بهتر است با در نظر گرفتن محل ویژه به عنوان پارکینگ، حضور خودروهای در حال توقف محدود به محل‌های خاص گردد. کم کردن تعداد پارکینگ‌های حاشیه‌ای در حد نیاز ساکنان نیز باعث می‌شود که از جاذبه فضا برای خودروهای بیگانه که در جستجوی محل توقف هستند، کاسته شود.

سکوت و خلوت نسبی به تنهایی برای القاء آرامش کافی نیست. برای آنکه فضایی بتواند آرامش ذهنی لازم را برای استفاده کنندگان فراهم کند، باید از سلسله مراتب فضایی قابل

درک برخوردار باشد. در این راستا ضروری است که خیابان محلی ساکنان‌بندی شود و این ساکنان‌ها برای استفاده کننده معلوم باشد. یکی از راههای القاء ساکنان آن است که فعالیت‌ها با ریتم مناسب و همخوان با کالبد مسیر در بدنه‌ها مستقر شوند. در ساکنان‌بندی باید توجه شود که طول ساکنان با توانایی‌های فیزیکی و ادراکی انسان هماهنگ باشد.

علاوه بر آنکه وجود سلسله مراتب درون یک خیابان محلی ضروری است، جایگاه راسته محلی می‌بایستی نسبت به معابر درجات بالاتر و پایین‌تر نیز در یک نظام سلسله مراتبی معلوم باشد. برای دستیابی به چنین منظوری باید نسبت به اتصال خیابان محلی به کوچه‌ها و بن‌بست‌ها از یک طرف و به خیابان شهری و معابر بالاتر از طرف دیگر توجه کافی مبذول داشت. برای آنکه فرد در یک فضا احساس آرامش کند، توقع دارد که فضا از نظر کاربردی برایش قابل پیش‌بینی باشد. در چنین فضایی فرد احساس ابهام و سرزندگی بی‌مورد نمی‌کند و هر لحظه به طور ناخوشایندی غافلگیر نمی‌شود. شرط اساسی قابل پیش‌بینی بودن آن است که فضا از وضوح کالبدی برخوردار باشد اگرچه خارج کردن مسیر از حالت مستقیم الخط در خیابان محلی جهت کنترل سرعت مطلوب است، اما باید در نظر داشت که تغییر مسیرهای ناگهانی و شدید که ادامه مسیر را کاملاً از دید فرد مخفی می‌کند، بر ابهام فضایی می‌افزاید. در چنین مواردی فرد نمی‌داند پس از پیمودن بخشی از راه در ادامه مسیر چه اتفاقی خواهد افتاد. سلب شدن قدرت پیش‌بینی از فرد او را



مضطرب می‌کند و آرامش را برهم می‌زند. گوشه‌های کم تردد و کم نور نیز به همین ترتیب وضوح فضا را خدشه‌دار می‌کنند و فرد در برابر آنها احساس امنیت و اطمینان خاطر خود را از دست می‌دهد، لذا باید چنین محل‌هایی را حتی‌المقدور حذف نمود. تأمین وضوح کالبدی بدون هماهنگ نمودن فضا و فعالیت‌های جاری در آن امکان‌پذیر نمی‌باشد.

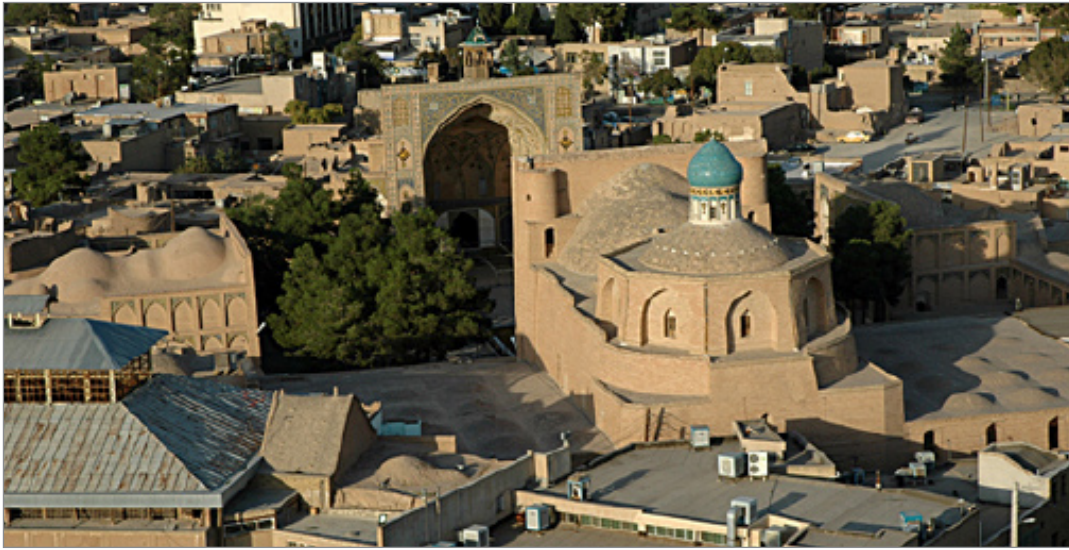
علاوه بر وضوح کالبدی در فضای خیابان محلی تقاطع‌ها نیز لازم است، واضح باشند. اگر تقاطعی به وضوح دیده نشود همواره این خطر وجود دارد که برخوردهای پیش‌بینی نشده علی‌الخصوص بین پیاده و سواره اتفاق افتد و امنیت هر دو مخدوش شود. لذا بهتر است تقاطع‌ها به وسیله عناصر کالبدی چه در کف و چه در بدنه‌ها به طریقی متمایز گردند، این مسأله در مورد تقاطع‌های مهم ضروری‌تر می‌باشد.

برای دستیابی به آرامش و اطمینان خاطر وجود نظارت اجتماعی بر فضا جهت کنترل رفتارهای مجرمانه ضروری است. به این منظور در درجه اول باید فضا در معرض دید قرار گیرد. دیده شدن فضا از دو طریق امکان‌پذیر است: از درون بدنه‌ها و به واسطه حضور افراد درون خود فضا برای آنکه فضایی از درون بدنه‌ها دیده شود باید از به کار بردن جداره‌های بسته طویل به عنوان بدنه خیابان محلی اجتناب کرد و در حد امکان در بدنه‌های مشرف به خیابان بازشوهایی ایجاد نمود تا ساکنان از طریق آنها بتوانند فضا را رؤیت نمایند. در شرایطی که بدنه‌ها با فضای خیابان به گونه‌ای ارتباط اجتماعی برقرار کنند این

نظارت افزایش می‌یابد. از اساسی‌ترین شروط دیدن وجود نور است، بنابراین برای قابل رؤیت بودن فضا در کنار موارد فوق باید روشنایی لازم را به ویژه در شب برای فضا تأمین نمود. حضور افراد در فضا از قوی‌ترین عوامل اعمال این نظارت می‌باشد زیرا در این شرایط علاوه بر اینکه شهروندان ناظر هستند، می‌توانند در صورت لزوم برای جلوگیری از اعمال مجرمانه مستقیماً وارد عمل نیز شوند. بنابراین بهتر است برای حضور ساکنان در فضای خیابان محلی تسهیلات لازم فراهم شود. البته باید از انحصاری شدن فضا جلوگیری کرد. به این معنی که فضا در اختیار گروه خاصی قرار نگیرد و تمامی گروه‌های اجتماعی خود را در آن راحت حس کنند. در کنار تمامی آنچه ذکر شد، حضور عناصر طبیعی در یک خیابان محلی از نظر روانی آرامش‌بخش است، البته به شرط آنکه انتخاب و استقرار آنها مناسب باشد. تراکم و ارتفاع پوشش گیاهی باید با شرایط محیطی خیابان محلی مورد طراحی سازگار باشد. استقرار پوشش گیاهی نیز می‌تواند هدفمند باشد. از ردیف درختان برای القاء ریتم و حرکت و از تک درخت یا پوشش گیاهی متمرکز برای تداعی مکث می‌توان استفاده کرد.

خودمانی بودن

از آنجا که راسته محله پس از بن‌بست و کوچه اولین فضایی است که شخص پس از خروج از حریم خصوصی خود به آن وارد می‌شود، لازم است که آن را تداوم فضای شخصی و همسایگی



تکرار استفاده و مدت مکث مورد نیاز در آنجا، افراد این فضا را متعلق به خود دانسته و در آن احساس خودمانی بودن می‌کنند. به همین دلیل برای حفظ این خودمانی بودن می‌بایست به روش‌های ممکن از حضور افراد غریبه و مراجعه‌کنندگان خارج از محله به خیابان نیز کاست تا همه ترافیک عبوری به ترافیک مقصدی تبدیل شود و هم، حال و هوای محلی خیابان حفظ شود. پرهیز از استقرار فعالیت‌هایی که جاذب مراجعه‌کنندگان غیرمحلی هستند و دشوار نمودن حرکت سریع خودروها از راسته محله به افزایش خودمانی بودن فضا کمک می‌کند.

ایمنی

ایمن بودن انتظاری است که هم پیاده، هم دوچرخه و هم سواره از فضای خیابان محلی دارد. از آنجایی که خیابان محلی به عنوان یک فضای شهری باید محل تعاملات اجتماعی باشد. لذا ایمنی پیاده در آن، در درجه اول اهمیت قرار دارد؛ زیرا در صورت عدم وجود ایمنی لازم برای پیاده، خواه در حال سکون و خواه در حال حرکت شهروندان از حضور خود در فضا می‌کاهند و به عبور از آن اکتفا می‌کنند.

برای آنکه پیاده در حال حرکت ایمن باشد، ضروری است که بر فضا غلبه داشته باشد. به عبارت دیگر، فضای خیابان محلی از سیطره سواره خارج شده و در اختیار پیاده قرار گیرد. ساده‌ترین راه اعمال چنین تدابیری محدود کردن است. حرکت سواره به نواری نه چندان عریض (کمی بیش از عرض خودروها) می‌باشد. می‌توان این مسیر را با تغییر مصالح یا رنگ در کف مشخص نمود.

توجه به ریتم حرکت پیاده به ویژه در تقاطع‌ها امریست ضروری، اساساً در فضایی که حاکمیت با پیاده است در تقاطع‌ها نیز حق تقدم با پیاده باشد و سواره مجبور به کند کردن سرعت یا توقف شود. در یک خیابان محلی سواره همواره باید در نظر داشته باشد که پیاده اجازه ورود به حریم سواره را دارد ولی سواره

خود بداند و می‌بایستی در آن حس راحتی و خودمانی بودن بنماید. اولین ضرورت حس خودمانی بودن آن است که شخص احساس نکند که فضا بر او غلبه یافته و بر او مسلط است. لازمه این موضوع برقراری مقیاس انسانی در فضا است. کاهش عبور سریع خودروها نیز باعث می‌شود که عابر پیاده حس نکند در درجه دوم اهمیت نسبت به خودروها قرار گرفته است.

با مدیریت حرکت خودروها می‌توان آنها را واداشت تا مقیاس حرکت متناسب، با پیاده و دوچرخه باشند. در همین جهت کاهش عرض خیابان‌های محلی در ترغیب کاهش سرعت سواره نقش مهمی دارد. سهولت عبور و تردد و تطویل ماندن پیاده در فضا در صورتی ممکن است که عابر حس اولویت نسبت به خودرو کند. به همین جهت طرح کف‌سازی و جزئیات آن به گونه‌ای که در

تسلط پیاده باشد، باعث می‌شود تا از نظر کالبدی نیز افراد در فضا حس راحتی و آسایش کنند. از این جهت بهتر است از جداسازی مسیر سواره از دوچرخه و پیاده جز به وسیله نوع کف‌سازی یا رنگ مصالح اجتناب کرد و در عوض سرعت خودرو را به وسیله تمهیدات کالبدی کاهش داد.

اولین ضرورت حس خودمانی بودن آن است که شخص احساس نکند که فضا بر او غلبه یافته و بر او مسلط است. لازمه این موضوع برقراری مقیاس انسانی در فضا است.

اگر شخصی فضا را متعلق به خود بداند و خود را در نگهداری و مدیریت آن شریک بداند، نسبت به فضا حس خودمانی بودن می‌کند. قرار گیری تسهیلات، میلمان و امکانات فضا به گونه‌ای که گروه‌های مختلف مردم به سادگی بتوانند حضور یافته و در آن مکث و گفتگو کنند، کمک بزرگی برای تقویت خودمانی بودن فضا خواهد بود. از این جهت بسیاری از این فضاها به خصوص فضاهای تفریحی و فراغتی به مرور تبدیل به میعادگاه، پاتوق و فضایی می‌شود که مردم در آن حس شراکت و مالکیت می‌کنند و برای استفاده از آنها مکرراً به فضا مراجعه می‌کنند. نقش مکان‌هایی مانند ایستگاه اتوبوس، کافه‌ها، رستوران‌ها، چایخانه‌ها و واحدهای خرده‌فروشی محله را نباید به عنوان مرکز تجمع اهالی محل از نظر دور داشت، چراکه به دلیل

مجاز به تعرض به حریم پیاده نمی‌باشد. برای تأمین ایمنی بیشتر پیاده باید سرعت خودرو به حداقل ممکن تقلیل یابد. بهتر است، از موانع فیزیکی برای تغییر مسیر سواره، طولانی نمودن آن و خارج کردن مسیر از حالت مستقیم‌الخط استفاده کرد تا به این ترتیب، سواره به ناچار سرعت خود را کاهش دهد. پیاده‌ها در حال سکون نیز باید از ایمنی کافی برخوردار باشند تا ترغیب به تجمع و برقراری روابط اجتماعی گردند. به این منظور، در طول یک خیابان محلی متناسب با فعالیت‌های مستقر در بدنه‌ها باید محلهایی برای سکون و تجمع شهروندان وجود داشته باشد.

اهداف، راهبردها و سیاست‌های خیابان محلی (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۲۸)

سیاست	راهبرد	هدف
<ul style="list-style-type: none"> - کاستن از سرعت حرکت خودرو توسط موانع فیزیکی - ممانعت از عبور و مرور دائم خودروهای سنگین مگر اضطراری مثل آتش‌نشانی - در نظر گرفتن ایستگاههای برای توقف وسایل حمل‌ونقل عمومی و محدود کردن سروصدای آن به نقاط خاص - پرهیز از ایجاد نقاط کور برای سواره به ویژه در مسیره‌های دوطرفه جهت اجتناب از بوق زدن - در اولویت قراردادن پیاده و دوچرخه نسبت به سواره برای تردد درون محله‌ای 	تقلیل سروصدای خودروها	کم بودن سروصدا
<ul style="list-style-type: none"> - حذف فعالیت‌هایی که به طور مستمر آلودگی صوتی ایجاد می‌کنند. مثل آهنگری، صافکاری و... - حذف فعالیت‌هایی چون ابارها که نیازمند مراجعه دائم خودروهای سنگین و سبک به ویژه در ساعات غیر متعارف هستند. 	کنترل فعالیت‌های مولد سروصدای مزاحم	
<ul style="list-style-type: none"> - اولویت دادن به پیاده با قراردادن تمام سطح خیابان در اختیار آن - در نظر گرفتن مسیر عبور محدود برای سواره جهت کنترل رفتار آن - دشوار کردن عبور خودرو یا خارج کردن مسیر آن از حالت مستقیم‌الخط یا طولانی کردن مسیر - کاستن از بار ترافیک سواره یا یکطرفه کردن برخی مسیره‌ها - قطع تداوم مسیره‌هایی که حالت عبوری یا میانبهر را بین شریان‌های شهری دارند 	کاهش ازدحام خودروهای در حال عبور	کم بودن ازدحام خودروها
<ul style="list-style-type: none"> - جلوگیری از توقف حاشیه‌ای خودروها در پیاده‌روی مجاور بدنه‌ها - در نظر گرفتن محله‌های خاص جدای از جریان عبور سواره و پیاده برای توقف خودروها - کم کردن جاذبه فضا برای خودروهای بیگانه جهت جلوگیری از توقف 	کاهش ازدحام خودروهای در حال توقف	
<ul style="list-style-type: none"> - استقرار فعالیت‌های مستقر در بدنه‌های محلی مناسب با کالبد آن بخش مسیر - استفاده از یکمربندی در نقاط مهم مسیر - توجه به کیفیت تقاطع‌ها در ساکنس‌بندی مسیر - برقراری توالی میان فعالیت‌ها و عناصر کالبدی در طول مسیر 	معلوم بودن ساکنس‌های درون خیابان	
<ul style="list-style-type: none"> - محل تقاطع کوچه یا بن‌بست یا خیابان محلی تداوم حرکت پیاده و دوچرخه را برهم بزند. - محل تقاطع کوچه یا بن‌بست یا خیابان محلی خصوصی‌تر بودن این دو را نشان دهد - خروج از کوچه یا بن‌بست راحت‌تر از ورود به آن از خیابان محلی باشد 	اتصال مناسب کوچه‌ها و بن‌بست‌ها به خیابان محلی	برخورداری از سلسله مراتب آرامشی
<ul style="list-style-type: none"> - محل اتصال خیابان محلی یا خیابان شهری خصوصی‌تر بودن خیابان محلی را نشان دهد - خروج از خیابان محلی به شهری راحت‌تر از ورود از خیابان شهری به محلی باشد - ورودی و چشم‌انداز انتهای مسیر برای سواره‌های عبوری غریبه جذابیت نداشته باشد 	اتصال مناسب خیابان محلی به خیابان شهری	
<ul style="list-style-type: none"> - پرهیز از به وجود آمدن گوشه‌های کم تردد، کم نور و فاقد نظارت اجتماعی - پرهیز از تغییر مسیره‌های ناگهانی که ادامه مسیر را کاملاً از دید مخفی می‌کند - استفاده از تنگ و گشاد شدن متناسب با فعالیت‌های انجام‌پذیر در آن بخش 	داشتن وضوح کالبدی در فضای خیابان	قابل پیش‌بینی بودن فضا
<ul style="list-style-type: none"> - خروج خودرو از کوچه‌ها و بن‌بست‌ها برای ناظر واقع در خیابان محلی قابل رؤیت باشد - تقاطع‌های مهم به وسیله ویژگی‌های کالبدی شاخص شوند - در طول مسیر تقاطع‌ها به وسیله عناصر کالبدی از خود مسیر متمایز گردند 	برخورداری از وضوح در محل تقاطع‌ها	
<ul style="list-style-type: none"> - استقرار فعالیت‌هایی که در ساعات طولانی فعال هستند با توالی مناسب در بدنه‌ها - ایجاد بازشو در بدنه‌ها به سمت خیابان محلی - وجود روشنایی کافی برای دیده شدن تمام فضا در شب 	دیده شدن فضا از درون بدنه‌ها	وجود نظارت اجتماعی
<ul style="list-style-type: none"> - وجود تسهیلات لازم برای جذب گروه‌های مختلف اجتماعی - استقرار فعالیت‌های مرتبط با زندگی روزمره شهروندان در خیابان محلی - فراهم بودن امکان فعالیت در شب یا استقرار واحدهای فعال شبانه 	حضور افراد درون فضا	
<ul style="list-style-type: none"> - تراکم و ارتفاع پوشش گیاهی در حدی نباشد که نظارت بر فضا یا بخش‌هایی از آن را مختل نماید - انتخاب گونه‌هایی که در برابر شرایط محیطی موضع خاص مقاوم باشند 	انتخاب پوشش گیاهی مناسب	حضور عناصر طبیعی
<ul style="list-style-type: none"> - استفاده از ردیف درختان یا سایر انواع پوشش گیاهی در القاء ریتم و توالی - استفاده از تک درخت یا پوشش گیاهی متمرکز در القاء مکت 	استقرار مناسب پوشش گیاهی	

اهداف، راهبردها و سیاست‌های خیابان محلی (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۲۸)

سیاست	راهبرد	هدف
<ul style="list-style-type: none"> - جلوگیری از سرعت‌های غیرانسانی سواره یا دشوار کردن حرکت آن - پرهیز از خیابان‌های محلی عریض - پرهیز از سکانس‌هایی که پیمودن طول آنها برای عابریاده از نظر فیزیکی دشوار است - پرهیز از سکانس‌هایی که یکنواختی در طول آنها پیاده را از نظر روانی خسته می‌کند 	داشتن مقیاس انسانی	عدم غلبه فضا بر انسان
<ul style="list-style-type: none"> - تعدیل و تثبیت خط آسمان در ارتفاع مناسب نسبت به عرض معبر - در نظر گرفتن توده‌های حجمی به عنوان عامل محصور کننده فضا - اجتناب از معابر عریض در کنار دانه‌های کم ارتفاع به طوری که پیاده احساس رهاشدگی نکند - اجتناب از دانه‌های بزرگ در مجاورت خیابان محلی به طوری که در تقابل با آن قرار گیرد 	برخورداری از محصولیت مناسب	
<ul style="list-style-type: none"> - واگذار کردن نگهداری از عناصر سبز و جایگزین کردن آنها به دانه‌های مجاور خیابان محلی - تعیین محل ایستگاه‌های وسایل حمل و نقل عمومی با توجه به نظر شهروندان ساکن محل 	مشارکت در مدیریت و نگهداری فضا	امکان برخورد عاملانه استفاده کننده با فضا
<ul style="list-style-type: none"> - امکان تجهیز فضا در ایام خاص سال مانند چراغانی یا آذین‌بندی توسط ساکنان - امکان کشت گیاهان یکساله در جعبه‌های گل و محل‌های مقرر توسط ساکنان 	امکان دخل و تصرف استفاده‌کنندگان در فضا	
<ul style="list-style-type: none"> - استقرار فعالیت‌های خدماتی و آموزشی مورد نیاز زندگی روزمره مردم در خیابان محلی - امکان دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی از طریق خیابان محلی 	ضرورت مراجعه به خیابان محلی برای رفع نیازهای ضروری	
<ul style="list-style-type: none"> - استقرار فعالیت‌های تفریحی چون رستوران محلی یا چایخانه در مجاورت خیابان محلی - دسترسی آسان به فضای خیابان محلی برای ساکنان 	امکان استفاده از فضا برای گذران اوقات فراغت	وجود بهبادهای لازم برای حضور ساکنان در فضا
<ul style="list-style-type: none"> - وجود تسهیلات لازم برای فعالیت‌های غیرحرکتی مثل نشستن و ایستادن - حضور و فعالیت گروه‌های مختلف اجتماعی در فضا - اشتراک فضا میان تعدادی از شهروندان که از نظر جمعیتی و مکان، امکان آشنایی با یکدیگر را دارند 	تشویق ساکنان یا مکت کردن در فضا	
<ul style="list-style-type: none"> - پرهیز از استقرار فعالیت‌هایی که برای ادامه حیات نیاز به مراجعه‌کنندگان خارج از محله دارند - اجتناب از تراکم نوع خاصی از کاربرها در یک خیابان محلی فراتر از نیاز ساکنان محله 	فعالیت‌ها در مقیاس محلی	استفاده از فضا در انحصار ساکنان محله
<ul style="list-style-type: none"> - قطع کردن مسیرهای محلی که به صورت عبوری شهری عمل می‌کنند - کاستن از جاذبه ورودی خیابان محلی برای عبوری‌های غریبه - خارج کردن خیابان محلی از حالت میانبر بین شریان‌های شهری - یکطرفه کردن لوپ‌های محلی در خلاف جهت بار ترافیکی شریان‌های اصلی مجاور آن 	حذف ترافیک عبوری شهری	
<ul style="list-style-type: none"> - قراردادن تمام عرصه خیابان محلی در اختیار پیاده - کاستن از سرعت سواره و محدود کردن آن در باند مخصوص - اجتناب از جوی‌های آب سرریز برای تفکیک سواره و پیاده - اتخاذ کف‌سازی متناسب با حرکت پیاده در تمام کف مگر باند عبور سواره 	در اولویت قرار گرفتن پیاده نسبت به سواره	برخورداری پیاده از آزادی حرکت و فعالیت
<ul style="list-style-type: none"> - امکان بازی نوجوانان در فضای خیابان محلی - وجود فضاهایی برای گروه‌های سالم‌خوردگان - توجه به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی به عنوان محل‌هایی برای گروه‌های شهروندان 	وجود فعالیت‌های غیرعبوری پیاده در فضا	

خودمانی
بودن

بررسی شاخص‌های ساماندهی و طراحی فضای حرکت پیاده در محله اشاره شد که سه شاخصه آرامش، خودمانی بودن و ایمنی عنوان شد. می‌توان نتیجه گرفت آنچه که در محلات امروز به خصوص در کشورمان می‌بایست مورد توجه قرار گیرد، رسیدن به پارامترهایی است تا باعث افزایش کیفی محلات گردد. رسیدن به این پارامترها در کشورهای پیشرو تجربه شده و نتایج خوبی از آنها استحصال شده است. امید است با توجه بیشتر به محلات شهرهایمان بتوانیم به فضاهایی با کیفیت بالا دست پیدا کنیم آنچنان که در نهایت جامعه‌ای سالم داشته باشیم.

نتیجه‌گیری

همانطور که عنوان شد محله از خانه‌های مجاور هم در یک فضای جغرافیایی خاص تشکیل می‌شود. در این مقاله، محله به عنوان واحد اجتماعی، واحد فضایی، به عنوان شبکه‌ای از ارتباطات، واحد فرهنگی و نهایتاً واحد سیاسی تعریف شد و نظریات مرتبط با محله بررسی گردید. همچنین به فضاهای عمومی مرکز محلات اشاره شد که این فضاها عبارت بودند از: فضاهای آموزشی، فرهنگی - مذهبی، تجاری، خدماتی - بهداشتی و فضاهای سبز و پارک عمومی. و در نهایت به



اهداف، راهبردها و سیاست‌های خیابان محلی (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۲۸)

هدف	راهبرد	سیاست
ایمن بودن پیاده	ایمنی پیاده در حال حرکت	<ul style="list-style-type: none"> - محدود شدن مسیر حرکت سواره و حاکمیت پیاده بر کل فضا - کاستن از سرعت خودروها با موانع کالبدی، تغییر مسیر با سرعت‌گیر در طول مسیر - حفظ ریتم حرکت پیاده در تقاطع‌ها و اجبار سواره به تغییر ریتم حرکت - تنظیم اختلاف سطح‌ها در خیابان متناسب با حرکت پیاده - پرهیز از به کار بردن جوی‌های سرشار با جدول‌های مرتفع برای تفکیک سواره و پیاده - ادامه یافتن سرعت‌گیرها در تمام عرض خیابان محلی
	ایمنی پیاده در حال سکون	<ul style="list-style-type: none"> - پرهیز از نصب مبلمان دعوت‌کننده به سکون در قسمت‌هایی از مسیر که ابعاد و شکل آن حرکت سواره و پیاده را ایجاد می‌کند - پیش‌بینی محل‌هایی به عنوان ایستگاه وسایل نقلیه عمومی برای تجمع پیاده‌ها - در نظر گرفتن فضاهایی با ابعاد متناسب با تجمع پیاده‌های استفاده‌کننده از آن در طول خیابان - به دور از نفوذ سواره یا دوچرخه
ایمن بودن دوچرخه ایمنی	ایمنی دوچرخه در برابر سواره	<ul style="list-style-type: none"> - نزدیک کردن سرعت سواره به سرعت دوچرخه در خیابان محلی - کاستن از سرعت سواره در محل تقاطع کوچه و بن‌بست با خیابان محلی - توجه دادن سواره به حضور دوچرخه و سهمین شدن آن در مسیر حرکت سواره
	ایمنی دوچرخه در برابر پیاده	<ul style="list-style-type: none"> - محدود کردن حرکت دوچرخه به مسیر حرکت سواره و کاهش تداخل با پیاده - کاهش سرعت دوچرخه در تقاطع‌هایی که تداخل دوچرخه و پیاده اجتناب‌ناپذیر است
	ایمنی دوچرخه در برابر موانع ثابت	<ul style="list-style-type: none"> - تناسب سرعت‌گیرها با حرکت دوچرخه - تناسب درپوش کانال‌های تأسیسات زیربنایی با حرکت دوچرخه - توجه به سهولت حرکت دوچرخه در مرز تغییر مصالح کف
	ایمنی سواره در برابر سواره	<ul style="list-style-type: none"> - ملزم ساختن دوچرخه به حرکت هم‌جهت با سواره - کاستن از سرعت دوچرخه به هنگام خروج از کوچه یا بن‌بست - پرهیز از اختلاف سطح‌هایی که باعث واژگون شدن دوچرخه در مسیر حرکت سواره می‌شود
ایمن بودن سواره	ایمنی سواره در برابر دوچرخه	<ul style="list-style-type: none"> - اجتناب از موانعی که پیاده را از دید سواره مخفی می‌نماید - کاستن از سرعت حرکت خودرو جهت آمادگی سواره برای مقابله با پیاده‌های غیرمترقبه
	ایمنی سواره در برابر پیاده	<ul style="list-style-type: none"> - اجتناب از موانعی که پیاده را از دید سواره مخفی می‌نماید - کاستن از سرعت حرکت خودرو جهت آمادگی سواره برای مقابله با پیاده‌های غیرمترقبه
	ایمنی سواره در برابر موانع ثابت	<ul style="list-style-type: none"> - اجتناب از موانع فرو رفته و غیرقابل رؤیت - ممانعت از توقف ناگهانی مسافرکش‌ها در طول مسیر - قابل رؤیت کردن موانع در شب توسط روشنایی یا نشب‌رنگ - ممانعت از توقف خودروها در محل‌های غیرمجاز سه‌ویزه در نزدیکی تقاطع‌ها یا خروجی و ورودی خیابان محلی

منابع:

۱. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۴، راهنمای طراحی فضای شهری در ایران، شرکت طرح و نشر پیام سیما، تهران.
۲. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۶، مقالاتی در باب مفاهیم معماری و طراحی شهری، انتشارات شهیدی، تهران.
۳. غنی‌زاده، محمدعلی، ۱۳۸۱، ساماندهی و طراحی فضای حرکت عابر پیاده در بافت محله شهری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، استاد راهنما: دکتر بهزادفر، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۴. مضطرزاده، حامد، ۱۳۸۷، دستیابی به اصول عابرداری در طراحی یک مرکز محله شهری در بستر توسعه پایدار، پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، استاد راهنما: دکتر مفیدی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران.
5. Chaskin, R.J, Neighborhood as a unit of Planning and action, *journal of planning literatune*, 1998.
6. Krupt, *people in cities*, Cambridge university press, 1985.
7. Perry, C.A, *The Neighborhood and Formula*, in. Branch(ed), *urban planning theory*, Rinhol Company, New York, 1929.
8. <http://images.google.com>.

به سوی رهیافت تجدید حیات شهری

■ دکتر حسین حاتمی نژاد

عضو هیات علمی گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران

■ محمد اکبرپور سراسکانرود

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران

■ رضا یعقوبی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

چکیده

به دنبال حادث شدن مشکلات نواحی قدیمی (فرسوده) شهر، بخصوص نواحی مرکزی شهرها که ابعاد مختلف زندگی شهری را تحت تأثیر قرار داده اند، دولت‌ها توجه ویژه‌ای را نسبت به نواحی قدیمی شهر مبذول داشته‌اند. این نیاز به طرح رهیافت تجدید حیات شهری که ماهیت پویا و بلندمدتی را انعکاس می‌داد، منجر گردید. تجدید حیات شهری برخلاف فعالیت‌های توسعه شهری و یا ایجاد شهرک‌های جدید، فرایندی است که باید از یک پیشرفت تدریجی برخوردار باشد. در این مقاله سعی شده با بررسی ارکان اصلی و ابعاد رهیافت تجدید حیات شهری به ارزیابی این مساله پرداخته شود تا حداقل راه حل مفیدی برای ساماندهی بافت‌های قدیمی (فرسوده) شهری ارائه گردد.



مقدمه

میزان بالای رشد جمعیت، مهاجرت به شهرهای بزرگ، فقدان انسجام اجتماعی، عدم توازن در الگوی درآمد و مصرف، فقدان احترام به آیین‌های سنتی، خشونت فزاینده، ایجاد تضادهای فزاینده اجتماعی و مواردی از این دست از جمله عواقب منفی گسترش بدون برنامه شهرها به شمار می‌آیند. رهیافت تجدید حیات شهری به دنبال حل مشکلات موجود در نواحی دچار افت شهری خصوصاً بخش مرکزی شهرهاست. این رهیافت با رویکردی منسجم و یکپارچه، مسائل موجود در نواحی دچار افت را از چندین زاویه مورد بررسی قرار می‌دهد.

به دنبال حاد شدن مشکلات نواحی قدیمی (فرسوده) شهر، بخصوص نواحی مرکزی شهرها که ابعاد مختلف زندگی شهری را تحت تأثیر قرار داده‌اند، دولت‌ها توجه ویژه‌ای را نسبت به نواحی قدیمی شهر مبدول داشته‌اند. همچنین با حاکم شدن نگرش جدید در برنامه‌ریزی شهری که بر محورهای تقویت معیارها و ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی، تقویت و توسعه فضاهای شهری و امکانات عمومی فراغت، تعدیل حرکت سواره و گسترش فضاهای پیاده در مراکز استوار بود، موجب شد تا مراکز شهرها یکی پس از دیگری به سمت پویایی گام بردارند و با اقداماتی موثر از مشکلات خود بکاهند. این نیاز به طرح رهیافت تجدیدحیات شهری که ماهیت پویا و بلند مدتی را انعکاس می‌داد، منجر گردید (Carley, 1995: 107).

• آزادسازی فضاهایی از شهر برای توسعه فعالیت‌ها و کاربردهایی با سوددهی بیشتر

• تامین فضا برای جاده‌های فعالیت‌ها و کاربردهای کانونی / مرکزی چون فضاهای مرتبط با حمل و نقل (دانشپور، ۱۳۸۳: ب: ۳) با پیدایش نگرش‌های جدید به نواحی و بخش‌های قدیمی شهر رهیافت‌های تازه‌ای همانند تجدید حیات شهری در مباحث شهرسازی مطرح گردید. ممکن است سه دلیل برای وقوع تجدید حیات شهری وجود داشته باشد که با توجه به آنها سه نوع تجدیدحیات مطرح شده است:

• تجدید حیات تحمیلی. این نوع تجدید حیات مدتی طولانی پس از رها شدن اراضی متروک (برای مثال داکلند لندن)، یا به دلیل وخیم شدن شرایط زندگی در یک منطقه، اجرا می‌شود.

• تجدید حیات فرصت طلبانه. این گونه از تجدید حیات زمانی رخ می‌دهد که سرمایه‌گذاران خصوصی و دولتی در صدد تصاحب زمین‌های موجود جهت اجرای پروژه‌های بزرگ (مثلاً بارسلونا و آتن) هستند.

• تجدید حیات شهری پیشگیرانه یا آینده‌نگرانه. این گونه از تجدید حیات در مناطقی که با افت اجتماعی و اقتصادی رو به تنزل نهاده دارند، رخ می‌دهد (مانند استانبول، حلب، اسکندریه)

هدف برنامه ریزی تجدید حیات شهری

هدف اساسی تجدید حیات شهری توسعه محیط زندگی دچار افت برای انسان‌هاست. بیش از یک قرن است که نوگردانی شهری تبدیل به موضوعی مهم و جدال‌آمیز در بسیاری از کشورهای جهان و به ویژه در اروپا شده است. نسل‌های متممادی از یک سو با مشکل فرسودگی نواحی شهری و پیامدهای کوشش‌های پیشین در جهت گشودن مشکلات و از سوی دیگر، با گسترش (عمدتاً خودروی) شهرها، تشکیل سکونتگاه‌های غیر رسمی و شکل‌گیری نواحی کهنه و فقیرنشین (مخروبه) با درجه کیفیت محیطی پایین و فارغ از سازوکار هدایت کنترل شهری، روبرو بوده‌اند (دانشپور، ۱۳۸۳: الف: ۱). در دهه ۹۰ قرن بیست و سال‌های ابتدایی قرن بیست و یک میلادی تجدید حیات شهری در صد ریف نه تنها مشکلات کالبدی، بلکه در صدد تجدید حیات اجتماعی-فرهنگی، اقتصادی و محیطی برآمد. اهداف این رهیافت در قالب اهداف کلان و خرد جای می‌گیرد که اهداف کلان در اغلب طرح‌های تجدید حیات شهری وجود دارد و اهداف خرد با توجه به موضوعیت آن با محدوده مورد نظر تدوین می‌گردد. بطور کلی اهداف زیر را برای رهیافت تجدید حیات شهری مدنظر قرار داده‌اند:

• اقتصادی: جذب سرمایه‌گذاران، ایجاد اشتغال، بازسازی اقتصاد شهری

• اجتماعی-فرهنگی: افزایش مسکن شهری و توسعه زیرساخت‌های محلی، تقویت میراث معماری (هسته تاریخی) و گردشگری شهری، یا جذب موسسات تحقیقاتی و دانشگاهی

• کالبدی: ساماندهی سازمان فضایی-کالبدی شهرها، نحوه استفاده از زمین، ضوابط منطقه بندی، ضوابط ساختمان سازی،

مفهوم رهیافت تجدید حیات شهری

تجدید حیات شهری را می‌توان براساس میزان توسعه کشورها تفسیر و تعریف کرد. در اغلب اقتصادهای توسعه یافته، هدف، بخشیدن حیات دوباره‌ای به مرکز شهرها است که در اقتصادهای کمتر توسعه یافته به برنامه‌های کیفی نیز توجه کرده و آنها را لزوماً با احتیاجات کمی پیوند می‌دهند (UNEP, 2004: 7). تجدید حیات شهری بینش و عملی جامع و یکپارچه است، که تمایل به بهبود مداوم در شرایط اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیطی را دارد که در معرض تغییر قرار گرفته است (Roberts and Sykes, 2000: 17). تجدید حیات شهری برخلاف فعالیت‌های توسعه شهری و یا ایجاد شهرک‌های جدید، فرایندی است که باید از یک پیشرفت تدریجی برخوردار باشد. نکته دیگر این که تغییرات در نظام‌های سیاسی ملی می‌تواند خود مختاری بیشتری به مسئولان شهرداری اعطا کند (UNEP, 2004: 10).

اهمیت و ضرورت برنامه ریزی تجدید حیات

شهری

در طول تاریخ تحول شهرهای جهان، می‌توان عواملی را که موجب دخالت برنامه ریزی در جهت نوگردانی شهرها بوده، به صورت زیر شناسایی نمود:

- وجود نواحی کهنه و فقیرنشین در شهرهای کشورهایی با سابقه طولانی شکل‌گیری شهر
- اختیار (و ضرورت اختیار) هدف اصلاح شرایط مسکونی گروه‌های کم درآمد شهری



ماخذ: UNEP، ۲۰۰۴ - ۱۰

تأمین معیارهای ساخت و ساز و مرمت و آسایش زیستی برای سازه های شهری متناسب با هر منطقه جغرافیایی

- زیست محیطی: مبارزه با آلودگی و بهبود شرایط زندگی در عین حالی که ارزش ها و خواسته های جامعه و هر گروه اجتماعی نیز در نظر گرفته شود (UNEP، ۲۰۰۴: ۸).

ارکان اصلی برنامه ریزی تجدید حیات شهری

مشارکت، راهبرد و پایداری سه رکن اصلی تجدید حیات شهری را تشکیل می دهند. این سه رکن، پایه ای را برای اقدام جامع و تفصیلی ارائه می نمایند و هر یک نقش ویژه ای را در رهیافت تجدید حیات شهری ایفاء می کنند (شکل شماره ۱). ادامه این سه رکن مورد بررسی قرار می گیرد.

جدید در عرصه سیاست و پس از جنگ جهانی دوم آغاز شد (هیلد، ۱۳۷۰: ۲۵).

علی رغم شکل گیری اندیشه مشارکت در تمام ابعاد زندگی، این نگرش هنوز به صورت علمی دیده نمی شود و تا زمانیکه از پشتوانه فلسفی کارساز و راهگشا برخوردار نگردد، نمی تواند به صورت جزئی از فرهنگ مردم درآمده و گسترش یابد (الشوکی، ۱۳۸۳: ۳۴). وجود حوزه گسترده برای فعالیت شهروندان موجب انباشت تجربه می گردد که این امر باعث پیشرفت سریع جامعه شهری می شود.

■ رکن نخست: مشارکت و جایگاه آن در تجدید حیات شهری

یکی از ارکان مهم تجدید حیات شهری، مشارکت است. در مشارکت، افراد از روند امور آگاه هستند و در این زمینه دارای نگرش می باشند. همچنین در تصمیم سازی ها و تصمیم گیری ها به نحوی مداخله می کنند (خانیک، ۱۳۷۷: ۸۰). مشارکت به معنای عام آن از دیر باز با زندگی انسان پیوند داشته و از ابتدای حیات انسان با او همراه بوده است، ولی به معنای

جدول شماره ۱: انواع مشارکت در رهیافت تجدید حیات شهری

فعالیت ها	انواع مشارکت جوانان	ناحیه تحت پوشش	نوع مشارکت
توسعه تجاری بدون انگیزه سود که منافع تجاری متقابل را ایجاد می کند.	توسعه دهندگان بخش خصوصی، انجمن مسکن، ادارات محلی	یک مکان یا ناحیه کوچک برای مثال مرکز شهر	مشارکت در عمران و قراردادهای مشترک
تجدید حیات مبتنی بر اجتماعات مخصوصاً در رابطه با ایجاد و گسترش منافع اجتماعی، از آنجا که اجتماعات خرد منفعتی را در نظر نمی گیرند، تمامی مازاد در داخل هیات به گردش در می آید.	اجتماعات خرد مخصوصاً اجتماعات مستقل از هیات های عمومی و ادارات محلی	نواحی مشخص برای تجدید حیات، برای مثال واحدهای همسایگی یا مستغلات	مشارکت از طریق هیات های توسعه و عمران
جستجوی مکانی جهت استقرار کاربرد، ارتقاء رشد و سرمایه گذاری، توجه به مشکلات، اتخاذ راهبردهایی که منافع متقابل را برای گروه های ذینفع بوجود می آورد.	بخش خصوصی	بخش یا گستره شهر	مشارکت از طریق سازمان های غیر رسمی
تقبل وظایف متعدد در یک چارچوب زمانی مشخص.	دفاتر از یک تیم ثانویه متشکل از مشارکت جوانان یا از شرکت های تضامنی عمران و توسعه مستقل از مشارکت جوانان تشکیل می گردد.	شهر یا زیر منطقه	مشارکت از طریق دفاتر شهری وزیر منطقهای
اقدام به عنوان یک سازمان دهنده اولیه برای فعالیت، اقدام به عنوان یک راهنما برای توسعه، اجرا بواسطه شخص ثالث، اقدام به عنوان یک سازمان هدایت کننده دیگر سازمان ها به علاوه شرکت های توسعه.	تمامی بخش ها	زیر منطقه، متروپلیتین	مشارکت راهبردی

ماخذ: Roberts and Sykes، ۲۰۰۰، ۶۶

مشارکت هدفمند مردم به عنوان پایه و اساس همه پروژه های تجدید حیات تلقی می شود که این مشارکت به تضمین شایستگی مردم محلی، تملک و حمایت محلی، کمک می کند و منفعت مردم محلی را به حداکثر می رساند.

شرایط محلی، ملی و خط مشی های متفاوت در هر یک از سطوح، سازمان های مشارکتی مختلفی را شکل می دهد. با توجه به این امر انواع مختلفی از مشارکت در سطوح جغرافیایی مختلف شکل می گیرد و در این رابطه مشارکت جویان متعددی به فعالیت می پردازند.



فعال به منظور مبارزه با محرومیت اجتماعی و تقویت جوامع در کنار توسعه اقتصادی عادلانه با مشکلات توسعه اجتماعی و نظام برنامه ریزی مواجه است (جدول شماره ۲).

مردم ساکن در هر محلی می توانند در بطن فرایند تجدید حیات باقی بمانند و به تجدید حیات کمک کنند. قرار دادن مردم محلی در قلب فرایند تجدید حیات، بعنوان شرکت کنندگان

جدول ۲: مشکلات مرتبط با مشارکت مردم محلی در فرایند تجدید حیات شهری

مشکلات	زیرحوزه ها	حوزه ها
- نیاز به تضمین نمایندگی از طرف کل جامعه.	دستیابی به نمایندگی در امر شهری	مسائل مربوط به توسعه اجتماع
- مشارکت کامل در تصمیم گیری و نه اقدام نمایشی	مشارکت حقیقی در تمام مراحل	
- عدم موفقیت گروه های بزرگ سرمایه گذاری در تشخیص اینکه مردم محلی می توانند بصورت مستقل به اهداف دست یابند.	جدی گرفتن جوامع	
- نیاز به حمایت مردم کم درآمد تا بتوانند یک درونداد هدفمند داشته باشند و در جلسات آموزشی و گردهمایی ها حضور یابند.	نیاز به حمایت	
- نیاز به زمان در مشاوره، گفتگو و ایجاد اطمینان میباشد.	مقیاس زمانی	
- نیازمندی به زمان در مشارکت های اجتماعی	مقیاس زمانی	
- رویارویی سازمان های کوچک با موانع و چالش های بزرگی در جایی که سازمان های بزرگ موفق هستند.	قدرت	
- نیاز به فعالیت های اقتصادی بیشتر و مهارت های رهبری جامعه و نیز تجربه آن برای کمک به «خود پشتیبان شدن» پروژه های تجدید حیات.	ظرفیت	مسائل مربوط به نظام برنامه ریزی
- مشکل از دست دادن افراد کلیدی.	حفظ افراد در طول زمان	
- وجود فرصت های بسیار محدود برای جامعه (مردم) جهت اعتراض به برنامه ریزی صورت گرفته.	نظام برنامه ریزی	
- فقدان مهارت ها و منابع در درون واحدهای برنامه ریزی جهت تشویق مشارکت عمومی بیشتر	نظام برنامه ریزی	

ماخذ: Pindoria, ۱۶, ۲۰۰۳

در برنامه های تجدید حیات شهری نیز جایگاه ویژه ای یافته است. برنامه ریزی راهبردی در تجدید حیات شهری دارای سه نقش زیر است:

- افت شهری در اثر پدیده های متعدد و پیچیده ای بوجود

■ رکن دوم: برنامه ریزی راهبردی

برنامه ریزی راهبردی، چارچوبی جهت توسعه سیاست ها، زمینه های جدید نظری و ابزارهای تجربی برای برنامه ریزی شهری فراهم ساخته است (مرادی مسیحی، ۱۳۸۴: ۶۴). این امر

می آید. درک این پدیده ها نیاز به بینش جامع دارد.

• رهیافت تجدید حیات شهری یک راه حل تفصیلی و همه جانبه برای مشکلات ارائه می کند. برنامه ریزی راهبردی با توجه به بینش جامعی که ارائه می دهد، می تواند نقش مهمی در ارائه راه حل های تفصیلی داشته باشد.

• رهیافت تجدید حیات شهری، انواع سازمان ها، گروه های غیر رسمی مردم و دیگر قدرت ها را با اهداف و فرهنگ های

متفاوت در بر می گیرد. هماهنگی و متشکل نمودن این فعالان از جمله موضوعات مهم در تجدید حیات شهری است. برنامه ریزی راهبردی نقش اساسی در این رابطه ایفاء می کند (ضیاء خواه، ۱۳۸۰: ۲۲).

اتخاذ یک رویکرد منسجم و بلند مدت که بتواند تشخیص دهد که مشکلات محله ها دلایل اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی مرتبط با هم دارند، امر مشکلی است و برنامه ریزان و تصمیم گیران با مشکلاتی روبرو هستند (جدول شماره ۳).

جدول شماره ۳: مشکلات مرتبط با رهیافت بلند مدت و راهبردی در فرایند تجدید حیات شهری

مشکلات	زیرحوزه ها	حوزه ها
- دشواری پیوند دادن پروژه های تجدید حیات با سایر برنامه ها و راهبردها - عدم مسئولیت پذیری منسجم افراد در دفاع از توسعه پایدار	مسایل سازمانی پیرامون منسجم سازی	مشکلات مربوط به سیاست پیرامون توسعه پایدار
- عدم انسجام و شفافیت در سیاست ها به دلیل ابتکارات بسیار زیاد - تغییر سیاست دولت در طول زمان	انسجام و شفافیت سیاست	
- بی صبری سیاسی و شتاب برای نتایج سریع جهت اثبات سیاست - ایجاد مشکلاتی به دلیل چرخه سیاسی ۵-۳ سال	چرخه ها و انتظارات سیاسی کوتاه مدت	
- نادیده گرفتن تمامی جنبه های توسعه پایدار به واسطه نیاز به شغل - تحت الشعاع قرار دادن بحث در مورد پایداری با بحث و گفتگو در مورد هزینه ها (در صنعت ساخت و ساز)	عمومی	تعادل اولویت های زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی
- شکست برنامه های تجدید حیات به واسطه اغراق آمیز شدن این برنامه ها - عملکرد ضعیف پروژه های موفق در دستیابی به پایداری زیست محیطی در موضوعات مربوط به پایداری اجتماعی	ضمانت اجتماع موجب شکست نمی شود	منابع لازم برای یک رویکرد پایدار منسجم تر
- تاکید معماران بر نقشه و توجه ناکافی به کارآمدی انرژی	از دست رفتن اولویت محیط زیست یا پایین تر رفتن اولویت آن	
- ترغیب برنامه های تجدید حیات به کوتاه مدت بودن توسط برنامه های تامین بودجه	کوتاه مدت بودن	
- رویارویی پروژه های جامع نگر با موانعی در دسترسی به بودجه (عدم تناسب منابع مالی با پروژه های جامع نگر)	منابع برای پروژه های کامل منسجم	
- پایین بودن وجوه اختصاص یافته به پروژه های اجتماعی یا زیست محیطی - مخالفت تامین کنندگان سرمایه در اقدام به ریسک کردن و حمایت از پروژه های پایداری و نوآورانه	فراهم بودن بودجه برای پروژه های پایدار	فقدان تامین مالی درآمد
- تامین مالی درآمد بندرت فراهم است.		
- عدم درک مجریان مشاغل از چیستی تجدید حیات پایدار درکی ندارند. - ضرورت درک بهتر از توسعه پایدار و معنی عملی آن - تنوع گسترده بین موسسات مسکن در مورد چگونگی دید آنها از پایداری	درک و حمایت از توسعه و تجدید حیات پایدار	درک تجدید حیات پایدار و حمایت از آن
- نیازمندی به آموزش های سطح بالا به استفاده کنندگان به منظور توانمندسازی این افراد جهت عبور از موانع شغلی و دستیابی به تجدید حیات پایدار	ضرورت مهارت ها و تخصص ها	

ماخذ: Pindoria, ۲۰۰۳, ۲۵-۲۶)

■ رکن سوم: پایداری

پایداری یعنی فضای اقتصادی، اجتماعی و سیاسی که تضمین کننده کیفیت مطلوب زیستی باشد و بتواند مسائلی مانند بهداشت، آموزش، رفاه، آزادی بیان، حقوق و ... را به صورت پایدار و ماندگار حفظ کند (حسین زاده دلیر، ۱۳۸۰: ۹۳) به گونه ای که نسل های آتی بتوانند از آن منابع استفاده نمایند. این مفاهیم دارای خصوصیات ویژه ای نظیر پایداری اجتماعی، عدالت اجتماعی، چارچوب اخلاقی جدید، همگرایی جمعی و ارزیابی می باشد (بحرینی، ۱۳۷۸: ۱۰).

از دیدگاه توسعه پایدار زمین و فضا فقط عنصری طبیعی برای تأمین نیازهای اقتصادی و کالبدی شهری نیست، بلکه بستر اصلی تمام فعالیت های شهروندان و ابزار لازم برای تحقق خواسته ها و آرزوهای انسانی است. از این نظر زمین و فضای شهری شاید مهمترین ثروت همگانی است، که نقش عمیق تر و گسترده تر از یک کالای اقتصادی در حیات عمومی شهروندگی شهروندان به عهده دارد (مهدی زاده، ۱۳۷۹: ۷۷).

یکی از رویکردهای موثر در جهت تجدید حیات شهری، مطرح شدن مفهوم کیفیت زندگی و دخالت است. در تعریف کیفیت زندگی می توان گفت هم جنبه های عینی و کمی مانند چگونگی توزیع کالاها و خدمات و هم جنبه های ذهنی و کیفی مانند روابط اجتماعی، رضایت از زندگی، مشارکت و احساس همبستگی اجتماعی را در بر می گیرد.

در این خصوص معیارهای کیفی مانند رفاه، آسایش، حفاظت محیط، مشارکت اجتماعی، زیبایی منظر، بهبود گذران اوقات فراغت، کیفیت فضا و مواردی از این قبیل اهمیت

بیشتری در تجدید حیات شهری دارند (نیک پور، ۱۳۸۴: ۱۸). با توجه به رشد سریع و بدون برنامه شهرها، محیط زندگی شهری به محیطی رنج آور، نازیبا، تنش زا و آلوده تبدیل شده است و مشکلات اجتماعی - روانی جدید مثل عدم هویت، عدم تعلق، احساس ناشناختگی و تنهایی، فردیت، رقابت شدید، اضطراب، نارضایتی در آن به صورت همه گیر در آمده است که بخش عمده ای از آنها به ساختار کالبدی شهرها و کمی شدن معیارهای شهرسازی بر می گردد، در این میان مراکز شهرها به عنوان منطقه نقل شهری بازتاب روشنی از این معضلات است. پایداری در رهیافت تجدید حیات شهری دارای چند نقشی است که عبارتند از:

- ارائه یک راه حل پایدار
- توسعه مدیریت متعادل اقتصادی، اجتماعی و محیطی
- حمایت از نسل آتی و توزیع متعادل هزینه منفعت و ارتقاء فعالیت های اقتصادی به منظور افزایش کیفیت محیطی (ضیاء خواه، ۱۳۸۰: ۲۴).

اصول توسعه پایدار می تواند در قلب سیاست و عملیات تجدید حیات قرار گیرند تا بدین ترتیب تضمین شود که فرایند تجدید حیات نتایج زیست محیطی و همینطور نتایج اقتصادی و عدالت اجتماعی را در بر دارد. بهبود کیفیت محیط زیست محلی و در عین حال کاهش اثرات منفی استفاده از منابع می تواند بخشی از اهداف راهبردی هر برنامه تجدید حیاتی باشد. با این وجود، مشکلات فراوانی در این زمینه بر سر راه تحقق پایداری در پروژه های تجدید حیات وجود دارد (جدول شماره ۴).



جدول شماره ۴: مشکلات مرتبط با پایداری در فرایند تجدید حیات شهری

مشکلات	زیرحوزه ها	حوزه ها
عکس العمل منفی به برنامه های غیرسستی کم اهمیت شدن تجدید حیات به واسطه عدم توجه ساکنان به موضوعاتی مانند بازیافت، استفاده از اتومبیل و غیره	مباحث عمومی	حمایت از اثرات زیست محیطی و پیشرفتهای زیست محیطی محلی
هزینه بالا برای پروژه های تجدید حیات فقدان احساس نیاز به مسکن سازی پایدار	استفاده کنندگان	
وجود موانع فراوان برنامه ریزی در برنامه های تجدید حیات کوچک مقیاس تاکید بسیاری بر جنبه های زیباشناختی طراحان و عدم توجه آنان به منافع زیست محیطی و به هنگام تهیه نقشه ساختمان ها	نظام برنامه ریزی	
نیاز به هزینه های بالای اصلاحات محیط زیستی به دلیل فقدان تقسیم فعالیتهای مناسب فقدان دانش و آگاهی از مزایای پایداری در میان ساکنین، عاقدین قرارداد و مقاطعه کاران به علت ماهیت کوتاه مدت بودن قراردادها	تقسیم فعالیتهای مناسب	اتخاذ یک رویکرد کارآمد
سهولت شکست مالی پروژه های تجدید حیات فراهم نبودن منابع موردنیاز در اغلب کشورها	سازمان های درگیر	
حمایت پایین از تدوین برنامه های آموزشی جدید در مورد سازندگی یا تجدید حیات پایدار و فناوریهای زیست محیطی	مهارتها یا تخصص ها	
عدم وجود رهبری شفاف دولت در رابطه با مقررات ساخت و ساز	هدایت و نظارت	
دلسردی توسعه دهندگان به واسطه وجود یارانه ها به مصرف کنندگان	یارانه ها	سیاست های لازم برای یک رویکرد کارآمد
عدم امکان استفاده از منابع مختلف به دلیل ضرورت رفع موانع قانون گذاری و مقرراتی	قانون گذاری و مقرراتی	

ماخذ: (Pindoria, ۲۰۰۳, ۲۰) (۲۰)

با استفاده از سرمایه گذاری در آن بخش هاست (Roberts and Sykes, ۲۰۰۰: ۶۱-۶۳). تجدید حیات اقتصادی

سیاست ها و اهداف زیر را پی گیری می کند:

- جلب سرمایه های داخلی
- تشویق به خود اشتغالی
- ایجاد شغل های موقت و پاره وقت
- بهبود آموزش و افزایش مهارت های حرفه ای
- تاکید بر پایداری اقتصادی
- کاهش هزینه های زندگی
- ایجاد تسهیلات خرید مناسب (Seo, ۲۰۰۲: ۱۱۷).

تجدید حیات کالبدی در راستای ارزیابی عناصر کالبدی به جستجوی محدودیت ها و توان های بالقوه کالبدی می پردازد و کالبد شهر را با تحولات سریع اقتصادی و اجتماعی تطبیق می دهد

- بهبودبخشی، بازگردانی و تجمیع زمین و ساختمان
- بهبود تاسیسات زیربنایی
- بهبود حمل و نقل (Roberts and Sykes, ۲۰۰۰: ۷۷).

■ ابعاد رهیافت تجدید حیات شهری

تجدید حیات شهری را دارای چهار بعد اصلی اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، کالبدی و محیطی دانسته اند (Roberts and Sykes, ۲۰۰۰: ۱۵-۳۱). بررسی این ابعاد از این جهت اهمیت دارد که اهداف، سیاست ها و راهبردهای تجدید حیات پایدار شهری بر مبنای این ابعاد تدوین می گردد.

تجدید حیات اقتصادی

تجدید حیات اقتصادی متعاقب با بروز افت اقتصادی در شهرها که با کاهش عظیم اشتغال و عدم جذب سرمایه های داخلی و خارجی مواجه شدند، مطرح گردید. بطور کلی اقتصاد نواحی دچار افت اقتصادی ویژگی هایی از قبیل عدم یا کاهش اشتغال، کاهش صنایع تولیدی و فرصت های شغلی پایین را دارا می باشند (Home, ۱۹۸۲: ۶۱). تجدید حیات اقتصادی موفق شهری دارای دو وجه عمده تقاضا و عرضه است. تقاضا توسط توانایی شهر برای بازگشت هزینه های محلی و جذب هزینه های صرف شده در خارج از نواحی شهری تعیین می گردد و عرضه بهبود زیرساخت هایی از قبیل ساخت دسترسی های جدید یا بهبود دسترسی های کنونی و دیگر مسیرهای ارتباطی



تجدید حیات اجتماعی و فرهنگی

در نواحی دچار افت شهری و بخصوص بخش مرکزی شهرها، بواسطه ویژگی های خاص شان، گروه های قومی اقلیت، اقشار کم درآمد، خانوارهای تک والدینی و افراد بیکار و فاقد شغل ساکن هستند (Home, ۱۹۸۲: ۹۷-۹۸). از طریق تجدید حیات شهری، هویت اجتماعی و زمینه های مشارکت در ناحیه تحت پوشش برنامه های تجدید حیات شهری ایجاد می گردد. اهداف تجدید حیات اجتماعی و فرهنگی بطور خلاصه در زیر ارائه گردیده است:

- به حداقل رساندن جرایم و خشونت
- فراهم نمودن خدمات بهداشتی و درمانی مناسب
- کاهش انحرافات فرهنگی
- تقویت اجتماعات خرد
- گسترش بینش اجتماعی مشترک
- تاکید بر توانمند سازی اجتماعات خرد
- تاکید بر هیات های نمایندگی
- توجه به نیازهای گروه های مختلف اجتماعی (Seo, ۲۰۰۲: ۱۱۷).

تجدید حیات محیطی

تجدید حیات محیط شهری گام های مثبتی به سوی توسعه پایدار بر می دارد. این رهیافت بر پایداری منابع محیطی تاکید خاصی دارد و این امر را از طریق پایداری در ابعاد مختلف سیستم شهری به انجام می رساند. شیوه حصول به پایداری در ابعاد مختلف عناصر شهری عبارتند از :

- کاهش میزان آلودگی ها
- مسکن پایدار
- شکل شهری پایدار
- حمل و نقل پایدار
- اقتصاد پایدار (Ibid, ۱۱۷).

نقش رهیافت تجدید حیات شهری

نقش تجدید حیات شهری در قالب هدف اصلی تجدید حیات شهری (کشف نیروها و عواملی که افت شهری را به وجود آورده اند و اتخاذ واکنش مثبت و پایداری است که به بهبود مستمر و کیفی حیات شهری منجر می گردد) تعریف می شود. بنابراین تجدید حیات شهری کارکردها و نقش های متعددی را ایفاء می نماید که در زیر به آنها اشاره می شود:

- تمهید چارچوبی برای تحلیل مشکلات شهری و شناسایی توان بالقوه توسعه
- تدوین راهبردی همه جانبه برای یک ناحیه و تهیه طرح های تفصیلی اجرایی و اقدام به آنها
- شناسایی محدودیت ها، فرصت ها و منابع مورد نیاز برای اجرای پیشنهادها
- ایجاد چارچوبی برای اقداماتی مانند مدیریت، تقسیم وظایف و شناسایی منابع
- ارزیابی و مرور تمامی عملکردهای فوق (Roberts, ۲۰۰۰, and Sykes).

پیش نیازهای تجدید حیات شهری

بدون توجه به انگیزه شروع فرایند تجدید حیات شهری، برای

مردم، سازمان‌های غیر دولتی و شرکت‌های تجاری را ایجاد نماید و یا بصورت بخشی از یک راهبرد بلند مدت بین حکومت و مردم ارتباط برقرار نماید (Ibid، ۳۴).

■ چشم انداز بلند مدت

تغییرات شهری مدت زمان زیادی می‌برند و از این نظر یک دیدگاه راهبردی برای هدایت فرایند تجدید حیات شهری ضروری است. این دیدگاه به حفظ انگیزه و تعهد عوامل کلیدی جهت رسیدن به اتفاق نظر، کمک می‌کند.

■ اراده و تعهد سیاسی

حمایت سیاسی، برای بسیج عوامل کلیدی و جامعه به منظور مداخله پیچیده ای مانند تجدید حیات شهری، لازم است. هر مداخله بلند مدتی ملزم به مقابله با نوسانات اقتصادی- مالی، سیاسی یا انواع دیگر نوسانات می‌باشد. این نوسانات به علت تغییرات در ساختار سیاست خارجی یا داخلی بوجود می‌آیند. از این نظر تعهد اجتماعی برای ادامه دادن فرایند ضروری است.

■ مشارکت چند عاملی / سرمایه گذاران

مقیاس و پیچیدگی تجدید حیات شهری اغلب از توانمندی و ظرفیت مسئولان محلی، منطقه ای یا ملی برای ایجاد تغییر فراتر است. اگر چه در بعضی مواقع، نمی‌توان توانمندی مسئولین را بعنوان یک گزینه نادیده گرفت، اما در اغلب موارد بسیج تعداد زیادی از عوامل امری لازم برای تجدید حیات به شمار می‌رود.

■ چارچوب سازمانی / حقوقی

این چارچوب برای پیگیری مداخلات تجدید حیات نیازمند وجود یک ساختار توانمند است و یکی از مشکل‌ترین عوامل به شمار می‌رود. زیرا تعداد زیادی از مسئولیت‌های از هم گسیخته و موازی وجود دارند که باعث مداخلات پیچیده و بزرگ مقیاس می‌شوند و چارچوب سازمانی، وظیفه ساماندهی این مسئولیت‌ها را بر عهده دارد.

■ تأمین بودجه

با توجه به مقیاس و پیچیدگی مداخلات شهری تأمین بودجه یکی از مهمترین عوامل به شمار می‌رود. به این معنی که عدم تأمین بودجه می‌تواند موجب به تأخیر افتادن مداخلات شهری شود.

■ حفظ فرایند

حفظ فرایند محور اصلی برای فعالیت تجدید حیاتی شهری را بوجود می‌آورد و موجب سازمان بخشیدن به همه عوامل بالا درحول یک محور می‌شود.

■ نتیجه گیری

هدف اساسی تجدید حیات شهری توسعه محیط زندگی دچار افت برای انسان هاست. مردم ساکن در هر محلی می

شروع آن چند عامل یا پیش شرط کلیدی وجود دارد. بدین معنی که ترکیبی از عواملی که در نهایت موجب ایجاد شرایط مطلوب برای عملی شدن برنامه‌ها در قالب یک برنامه مداخله ای و اجرایی موفق می‌شوند، موجود باشد. از میان این عوامل، مهم‌ترین آنها را می‌توان به صورت زیر بیان نمود:

فرایند تجدید حیات با شناسایی عمیق وضعیت حاکم بر نواحی دچار افت، شناخت تمایلات آتی، تشخیص مشکلات و فرصت‌های موجود شروع می‌گردد. شناخت وضع موجود پایه و اساس شناسایی اهداف بلندمدت و کوتاه مدت و نیز دیگر ویژگی‌های اصلی آن پروژه خواهد بود. تجدید حیات شهری نیازمند یک پیشرفت تدریجی در قالب مراحل پیوسته است، بدون اینکه این حرکت یک حرکت خطی صرف از مرحله ای به مرحله دیگر داشته باشد (UNEP، ۲۰۰۴:۱۱).

عاملان درگیر در فرایند برنامه ریزی تجدید حیات شهری دستیابی به عمل پیچیده و عظیم تجدید حیات شهری نیازمند مشارکت عاملان درگیر در این فرایند است. شناسایی عوامل اصلی مشارکت در تجدید حیات از اهمیت بالایی برخوردار است. بخش عمومی (دولت‌های مرکزی و دولت‌های محلی یا شهرداری‌ها)، بخش خصوصی و گروه‌های داوطلب عمده‌ترین عاملان درگیر در تجدید حیات شهری به شمار می‌آیند.

■ بخش عمومی

این بخش شامل دولت‌های مرکزی و دولت‌های محلی یا شهرداری‌ها است. دولت‌های مرکزی نقش مستقیمی در تجدید حیات شهری ایفاء می‌کنند (Home، ۱۹۸۲: ۱۸). آنها با اتخاذ سیاست‌ها و راهبردهای کلان در پی عملی نمودن تجدید حیات شهری بوده و ابزارهای قانونی و مالی را در اختیار سازمان‌های محلی جهت تسریع این امر قرار می‌دهند. قوانین، سیاست‌ها و راهبردهای تدوین شده توسط دولت‌های مرکزی توسط متولیان محلی امور شهری (شهرداری‌ها) با برنامه‌های اجرایی و عملیاتی رهگیری می‌گردد (Laurini، ۲۰۰۲: ۱۵). این متولیان در پی یافتن مسائل و مشکلات موجود در شهرها و بخصوص بخش قدیمی شهر جهت تدوین برنامه تجدید حیات شهری هستند.

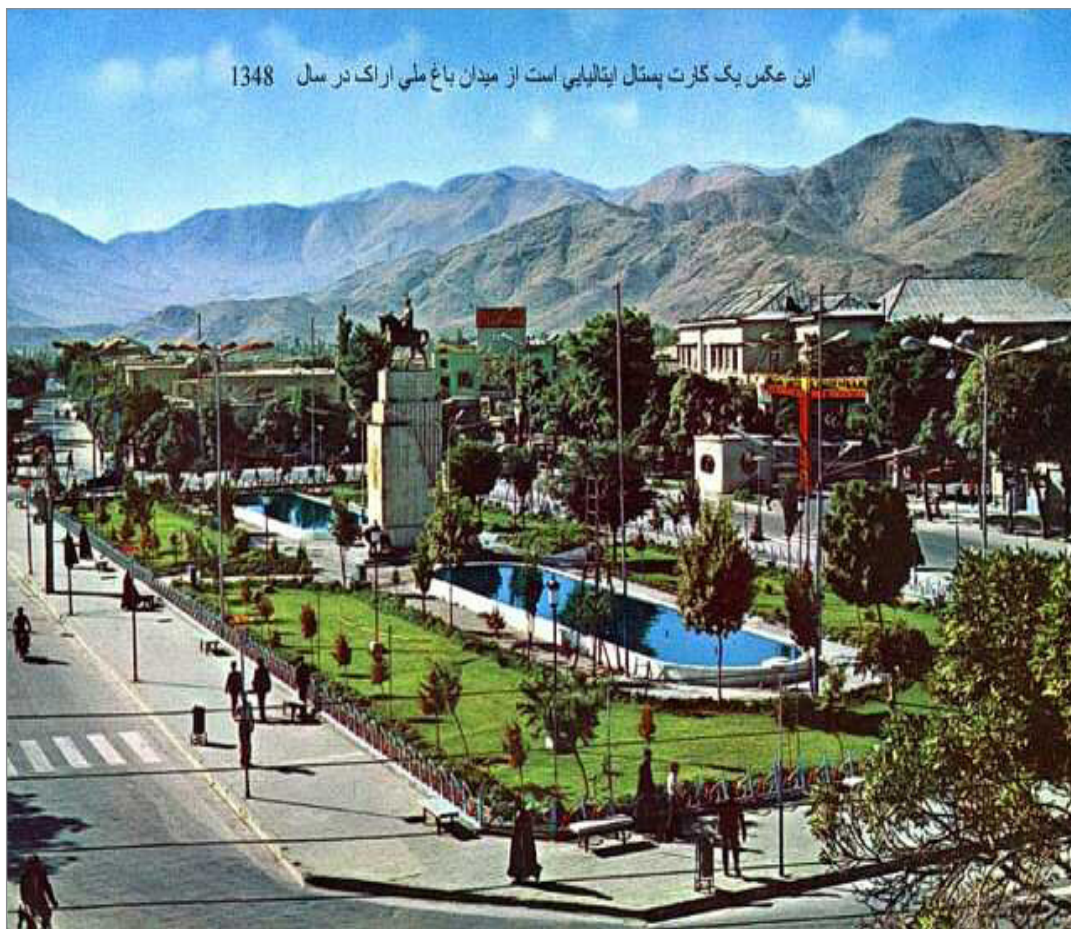
■ بخش خصوصی

این بخش دربرگیرنده شرکت‌هایی است که با امر تجدید حیات شهری در ارتباط بوده و قادر به بازگشت سرمایه به قسمت‌های دچار افت اقتصادی هستند. این شرکت‌ها شامل صنایع، خرده‌فروشی، توزیع‌کنندگان کالا و شرکت‌های خدماتی و مالی اند (Home، ۱۹۸۲: ۳۹).

■ گروه‌های داوطلب و سازمان‌های غیر دولتی

نقطه شروع برای ظهور رهیافت تجدید حیات شهری، وجود نیازهای قانونی برای افراد است. اطمینان عموم افراد از محترم شمردن عقاید و ایده‌های آنها و استفاده از آنها در تصمیم‌گیری‌ها یکی از مهمترین نکات در این رهیافت به شمار می‌آید. رهیافت تجدید حیات شهری نیاز به این دارد که اعتماد در بین

این عکس یک گلزارت پستال ایتالیایی است از میدان یاغ ملی ارکاد در سال 1348



11 - Carley, M. (1995), Using Information for Sustainable Urban Re-generation. Innovation Study No 4, Centre for Human Ecology, University of Edinburgh, July.

12 - Home, Robert K. (1982), inner city re-generation, E. & F. N. Spon, London, UK

13 - Laurini, Robert (2002), Information Systems For Urban Planning: A Hypermedia Co operative Approach, Rutledge, London.

14 - Seo, J-K (2002), Re-urbanization in Regenerated Areas of Manchester and Glasgow : New Residents and the Problems of Sustainability, <http://www.elsevier.com/locate/cities>

15 - UNDP (2004) Guidelines for urban regeneration in the Mediterranean region, Priority Actions Program Regional Activity Centre.

۳- حسین زاده دلیر، کریم، ۱۳۸۰، برنامه ریزی ناحیه ای، انتشارات سمت، تهران.

۴- خانیکی، هادی، ۱۳۷۷، فرهنگ مشارکت و راهکارهای آن در دانشگاهها، فصلنامه پژوهش و برنامه ریزی در آموزش عالی، شماره ۱۷.

۵- دانشپور، زهره، ۱۳۸۳ الف، برنامه ریزی بهسازی و نوسازی شهری، جزوه شماره ۱۰ (رهیافت تجدید حیات شهری)، دانشگاه شهید بهشتی.

۶- ضیاء خواه، سیما، بکارگیری رهیافت تجدید حیات شهری: نمونه موردی شهرک کیشهر، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۰.

۷- مرادی مسیحی، وراز، ۱۳۸۴، برنامه ریزی استراتژیک و کاربرد آن در شهرسازی ایران: نمونه موردی کلان شهر تهران، انتشارات پردازش و برنامه ریزی شهری.

۸- مهدی زاده، جواد، ۱۳۷۹، برنامه ریزی کاربرد زمین، تحول در دیدگاهها و روش ها، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۴.

۹- نیک پور، عامر، ۱۳۸۴، بررسی کاربری اراضی در بخش مرکزی شهر آمل، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران.

۱۰- هیلد، دیوید، ۱۳۷۰، مدل های دموکراسی، ترجمه: عباس مخبر، تهران، روشنگران

توانند در بطن فرایند تجدید حیات باقی بمانند و به تجدید حیات کمک کنند. قرار دادن مردم محلی در قلب فرایند تجدید حیات، بعنوان شرکت کنندگان فعال به منظور مبارزه با محرومیت اجتماعی و تقویت جوامع در کنار توسعه اقتصادی عادلانه با مشکلات توسعه اجتماعی و نظام برنامه ریزی مواجه است. یکی از رویکردهای موثر در جهت تجدید حیات شهری، مطرح شدن مفهوم کیفیت زندگی و دخالت است. همان طور که بیان شد تجدید حیات شهری دارای چهار بعد اصلی اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، کالبدی و محیطی است. که در رابطه با آن نقش تجدید حیات شهری در قالب هدف اصلی تجدید حیات شهری (کشف نیروها و عواملی که افت شهری را به وجود آورده اند و اتخاذ واکنش مثبت و پایداری است که به بهبود مستمر و کیفی حیات شهری منجر می گردد) تعریف می شود. تجدید حیات شهری نیازمند یک پیشرفت تدریجی در قالب مراحل پیوسته است، بدون اینکه این حرکت یک مسیر خطی صرف از مرحله ای به مرحله دیگر داشته باشد.

منابع وماخذ:

۱- الشوکی، سید یحیی، ۱۳۸۳، بررسی عوامل موثر بر مشارکت اجتماعی «مشارکت اجتماعی شهروندان در اداره امور شهر»، دانشگاه تهران، دانشکده علوم اجتماعی.

۲- بحرینی، سید حسین، ۱۳۷۸، تجدد، فراتجدد و پس از آن در شهرسازی، انتشارات دانشگاه تهران.

به طور قطع شاید بتوان ادعا کرد که همکاری و تعامل شهرداران با معاونت‌های عمرانی استانداری‌ها یکی از کلیدی‌ترین راه‌های رسیدن به توسعه و عمران شهری است. زیرا جنس کار در این دو مدیریت از نوع «عمرانی» است و لذا می‌طلبد که این همکاری‌ها در سراسر کشور تقویت گردد. از این رو، ماهنامه شهرداری‌ها قصد دارد تا با گفتگو با معاونین عمرانی استانداری‌ها، ارتباط بین این دو مدیریت را تقویت تا با همکاری و تعامل این مدیریت‌ها شاهد توسعه و عمران شهری روزافزون شهرها باشیم.

آقایان مهندس احمد ایرج‌پور، معاونت عمرانی استانداری استان چهارمحال و بختیاری، مهندس صمد رجاء، معاونت عمرانی استانداری استان فارس و همچنین مهندس علی میثاقیان، معاون عمرانی استانداری قم اولین معاونین عمرانی استانداری‌ها هستند که در این گفتگو شرکت نمودند.

گفتگو با مهندس احمد ایرج‌پور

معاون امور عمرانی استان چهارمحال بختیاری



مهندس ایرج‌پور

■ نظر تان راجع به الگوی مصرف چیست و برای امسال چه برنامه‌هایی دارید؟

ضمن عرض تبریک به مناسبت نام‌گذاری بسیار اساسی و خوبی که توسط مقام معظم رهبری برای سال ۸۸ پیش‌بینی شد به‌عنوان سال اصلاح الگوی مصرف قرار است در زمینه مصرف بایستی کارهای خیلی زیادی انجام شود و ما بتوانیم در جهت بهینه

کردن مصرف تلاش کنیم به‌خصوص در استان ما با توجه به این که آب فراوانی دارد و به لطف خدا باران‌دگی‌های مناسبی همه ساله داشته به استثنای امسال که با خشکسالی روبرو هستیم.

به‌نظر می‌آید که بایستی در این زمینه به‌خصوص در اصلاح استفاده بهینه از آب تلاش خیلی زیادی کرد ما در این زمینه داریم کار می‌کنیم با احداث سدهای ذخیره‌ای با پیشگیری از هدر رفتن آب و همچنین تفکیک آب فضای سبز در شهرها از آب شرب و همچنین اصلاح روال آبیاری در بخش کشاورزی به‌خصوص تحت فشار بردن سیستم‌های آبیاری که می‌تواند به‌صورت مناسبی در جهت صرفه‌جویی از آب موثر باشد.

ما در استان سدهای قابل توجهی را در دست احداث داریم برای تجمع آب و ذخیره‌سازی آب ولی اگر بتوانیم از این سدها استفاده بهینه کنیم قطعا تبعات سوء دارد و ما هزینه می‌کنیم بعد هم پشت سدها را پر می‌کنیم از رسوبات لذا در زمینه آب‌خیز داری هم تلاش‌هایی زیادی باید داشته باشیم و کار به‌صورتی انجام شود که همانطوری که تولید آب به‌صورت مناسب انجام می‌شود.

حفظ و نگهداری و مصرف آن هم همینطور باشد و اگر که در بخش آب‌خیز داری به‌خصوص که استان ما بیشتر کوهپایه‌ای

و کوهستانی است استفاده خوب از آب‌خیز و حوزه آب‌خیز نکنیم می‌توانیم بگوییم که خلاصه ناشکرانه عمل کرده‌ایم بایستی در جهت آب‌خیزداری تلاش کنیم که برنامه‌ریزی وسیعی داریم انجام می‌دهیم.

البته نیاز به کمک‌های دولت و اعتبارات قابل توجهی هم هست که بتوانیم حوزه آب‌خیز را هم با استفاده از روش‌های جدید آب‌خیز داری و

آبخوان‌داری بهینه بکنیم و تولید آب را هم افزایش دهیم و هم حفظ خاک را که اصلی‌ترین و اساسی‌ترین داشته‌ها و نیازهای بشری است را داشته باشیم.

در جهت مصرف به هر حال زمینه‌های مختلفی است برای اصلاح الگوی مصرف ما تولید نسبتا مناسب گندم داریم در منطقه و استان ولی خوب می‌بینید که از طریق پخت و نان و نانوائی‌های پرت زیادی هست بایستی تلاش شود در این زمینه داریم برنامه‌ریزی می‌کنیم دو سه جلسه با مسئولین سازمان بازرگانی و نانوائی‌ها با کمیته‌های توزیع آرد داشتیم و تاکید داشتیم که برنامه‌هایی تنظیم بکنند که هرچه بیشتر در مصرف آب و همچنین بهینه کردن نان استفاده شود در زمینه‌های مختلف هم بایستی تلاش شود تا بتوانیم انشا... امسال را و سال‌های بعد را در جهت بهینه‌سازی مصرف تلاش کنیم.

■ عملکرد ۴ سال شما به چه صورت بوده؟

در دولت نهم می‌شود که استان ما وارد یک جهش قابل توجهی بوده ما در دولت نهم انصافا سطح استانمان کاملا به شکل یک کارگاه تمام عیاری درآمدی یعنی هر گوشه از استان را نگاه کنیم می‌بینیم که به شدت دارد کار انجام می‌شود و حتی بنا به گفته افرادی که سرکشی به استان داشته‌اند مسافرانی که در

نوروز بوده‌اند همین عقیده را داشتند با توجه به این که نوروز هم روزهای تعطیلی بود ولی این عقیده را داشتند که استان واقعا به یک کارگاه تبدیل شده است.

در استان ما جاده‌های قابل توجهی را در دست مرمت و بازسازی و چهار خط کردن داریم استان ما به علت کوهستانی بودنش راه‌های مبادلاتی خوبی به خارج از استان نداشت.

یکی از اهدافی را که طراحی کردیم در دولت چهارم این بود که از بن‌بستی که استان داره در بیابیم از لحاظ جاده‌ای و خوشبختانه نزدیک به ۳۲۰۰ کیلومتر جاده چه روستایی و چه اصلی و چه بین شهری که در استان داشتیم را اکثرش را مرمت و بازسازی کردیم الان ۳ مسیر محور اصلی جاده‌ای را به سمت استان‌های کهکیلویه

و بویراحمدی، خوزستان، اصفهان و لرستان اینها را داریم به‌صورت چهارخطه احداث می‌کنیم.

فاز به فاز عملیات چهارخطه در جاده‌ها دارد انجام می‌شود در جهت استقلال صنعت تلاش‌های خیلی خوبی شده در سفر اول دولت دوتا پتروشیمی به استان داده شد که اینها یکی پتروشیمی پلی‌اتیلین سنگین هست که کارهای مقدماتی و سرمایه‌گذاری در حال انجام است زمینش تخصیص داده شده و فنس کشی شده است و هیئت مدیره تشکیل شده و به پیمان رفته است برای شروع به کار یک پتروشیمی دیگری با یک



در حال حاضر طرح چهارخطه نمودن جاده های اصلی به سمت استان های کهگیلویه و بویر احمد ، خوزستان ، اصفهان و لرستان در حال اجرا است . با اتمام این طرح ها استان از حالت بن بست بیرون خواهد آمد

خط‌آهن خواهد شد.

در جهت توسعه شبکه‌های آبیاری تحت فشار در دولت نهم تلاش‌های بسیار زیادی شده قبل از این اصلا فرهنگ‌سازی در این زمینه نشده بود و استفاده آب به‌خصوص در بخش کشاورزی از همان روش‌های سنتی استفاده می‌کردند الان به شدت داره تلاش می‌شود و فرهنگ‌سازی هم شده اکثر کشاورزان خودشان رغبت بسیار زیادی را نشان می‌دهند و در جهت تحت فشار بردن آبیاری که خیلی می‌تواند به الگوی مصرف هم کمک بکند باید فعالیت چشمگیری انجام شود در جهت توسعه باغات و تخصیص آب بخصوص برای احداث باغ در زمین‌های پرشیب و کم‌بازده از لحاظ زراعی هم کارهای زیاده شده در حال حاضر نزدیک به دو سوم زمین‌های کشاورزی ما کم‌بازده پرشیب هستند که برنامه‌ریزی شده و در آینده نزدیک انشا... همه آنها به باغ‌هایی تبدیل می‌شوند که حسن بسیار بزرگی که داره این است که در جهت حفظ خاک کوهپایه‌ها و همچنین حوزه‌های آبخیز بسیار موثر خواهد بود.

همچنین برای بالا آوردن رطوبت و حفظ روان‌آبها و خاک استان در زمینه توسعه شهرها و عمران شهری در حال حاضر از ۲۰ شهری که ما داریم ۱۱ شهر آن شبکه فاضلابی در آن احداث شده و رو به اتمام است و بقیه در دست مطالعه است که بتوانیم همه را از لحاظ

بهداشتی به این گزینه خوب بهداشتی یعنی به اصطلاح جمع‌آوری و تصویه فاضلاب‌ها مجهز بکنیم .

در بخش حمل و نقل هم تلاش‌های خیلی خوبی شده الان همیشه گفت که حدود ۷۵ درصد از حمل و نقل عمومی و اقتصادی ما نوسازی شده و یک ناوگان نو تقریبا قابل توجهی را داریم که شاید ۷۰ درصد آن در دولت نهم انجام شده در زمینه دانشگاه هم ما دانشگاه شهرکرد می‌تونه با دانشگاه‌های قابل قبول و دانشگاه‌های رده بالای کشور برابری کنه و در سفر اول دولت هم یکی از مصوباتی که داشتیم این بود که دانشگاه شهرک کرد به سطح از لحاظ علمی و تخصصی به سطح دانشگاه‌های کشور برسد که این تلاش هم شده و الان موقعیت بسیار خوبی را دارد. ما قبل از انقلاب حدود ۶۰۰ نفر دانشجو در دوره کاردانی داشتیم منحصرآ و در حال حاضر نزدیک به ۳۲ هزار دانشجو در رشته‌های مختلف پزشکی، فنی، تخصصی در سطح استان دارند تحصیل می‌کنند که رشد قابل توجهی در دولت نهم داشته چه از لحاظ ارتقا کیفی دانشگاه چه از لحاظ کمی به هر حال در کلیه امور فعالیت‌های بسیار خوبی انجام شده است.

میلیون و صد هزار تن ظرفیت و تولیدش هم عوره و آمونیاک که از شبکه اصلی گاز سراسری تغذیه می‌شود آن هم الان فعال است حدود ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد باز در استان در سفر اول مصوب شد که یک فولاد ۴۰۰ هزار تنی به استان داده شد این الان به لطف خدا ارتقا پیدا کرد و به یک میلیون و ۱۰۰ هزار تن و تقریبا ۳۳ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. فولاد دیگری در دست اجرا بوده است سالیان قبل رشد بسیاری کمی رو نشان می‌داد در سفر دولت تخصیص‌های جدیدی برای آن پیش‌بینی شد و سرعت گرفت عملیاتش که قرار است بعد از انتخابات به لطف خدا و یا به هر حال در دولت نهم به افتتاح برسد.

الان دوره افتتاح سد را داره می‌گذرانند تولید ۴۰۰ هزار تن ورق کالوانیزه خودرو داره که با مشارکت شرکت ایران‌خودرو سایپا و فولاد ایران و سازمان بازنشستگی فولاد ایران داره فعالیتش را انجام می‌دهد و در کشور هم نادر است تنها تولید ورق کالوانیزه مخصوص خودرو همین کارخانه است که امیدواریم به بهره‌برداری برساینم در جهت مطالعات خط آهن تلاش‌های خیلی زیادی شده مطالعات رو به اتمام است که انشا... استان به زودی صاحب

گفتگو با مهندس صمد رجاء

معاون امور عمرانی استان فارس



مهندس رجاء

■ نظرتان درباره سال اصلاح الگوی مصرف و همچنین برنامه‌ها و کارهای عمرانی که در دولت نهم انجام دادید و به ثمر نشسته چیست؟

مقام معظم رهبری در ابتدای سال جاری اشاره‌ای به بحث سال صرفه‌جویی نمودن همان‌طور که مستحضر هستید در بعضی از

کالاهای مصرفی جامعه ما به‌صورت بی‌رویه‌ای این کالاها را مورد مصرف قرار میدهد و چند برابر متوسط مصرف جهانی در حال حاضر مصرف‌کننده کالاها مثل بنزین، گازوئیل، آرد و کالاهای دیگری که رایانه به آن تعلق می‌گیرد هستیم.

قطعا وجود ۲ نظام موازی یکی به‌صورت کنترلی و دیگری به‌صورتی که از جهت اقتصادی نیز به‌صورت مستقیم مردم بتوانند یک نظم مناسب را بر میزان مصرف داشته باشند مورد نیاز هست.

دولت محترم در سال جاری قصد دارد که با هدفمند کردن رایانه‌ها به این خود کنترلی دست پیدا کند طبیعتا به‌صورت نظارت مستقیم هم با ابزاری می‌شود این کنترل‌ها را ساماندهی کرد در خصوص مصارف برق، آب که خود به خود نیازمندی ما را به حجم بالایی از سرمایه‌گذاری در بخش احداث نیروگاه‌ها و احداث سدها و شبکه‌های آبیاری و از طرف دیگر آبرسانی کرده قطعا

پایین آمدن میزان مصرف خود صدها میلیارد تومان کمک به اعتبارات عمرانی کشور محسوب می‌شود و به همین دلیل نه تنها به‌صورت مستقیم هزینه‌های جاری ما کاهش پیدا می‌کند که هزینه‌های عمرانی هم صرفه‌جویی بسیار

بالایی می‌شود. در چند سال اخیر خصوصا بعد از سفرهای استانی ریاست محترم جمهوری که نه تنها به‌خاطر ارتباط مستقیم با مردم ارزشمند هست بلکه به‌دلیل ایجاد نظام برنامه‌ریزی منطقه‌ای که مستقیما با مدیران استانی برنامه‌ریزی توسعه هر استان صورت می‌گیرد.

اعتبارات بسیار بهینه‌تر از گذشته مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند و برای مثال در استان فارس ما شاهد هستیم در تولید برق از حدود ۱۵۰۰ مگاوات برق نیروگاه‌ها در سال در حال حاضر ما ۳۷۰۰ مگاوات تولید برق را در نیروگاه‌های خودمان داریم و بیش از ۲۰۰۰ مگاوات به تولید برق استان فارس اضافه شده است.

■ از چه زمان آغاز شده است؟

از ۳ سال پیش تا کنون در دولت نهم بیش از ۲ برابر شده تولید نیروگاه‌ها از طرف دیگر استان فارس به تهنایی یک طرح را در بعد از انقلاب تا قبل از دولت نهم سرانجام و افتتاح شده بود ولی اکنون در دولت نهم با آغاز بهره‌برداری از پنج سد آبی هستیم که این سدها سدهای بزرگی هم هستند.

منظور سدهای کوچک به‌هیچ‌وجه نیست و اعتبارات بسیار کلانی در این خصوص به مصرف رسیده است در بحث مخابرات، آبرسانی روستایی، جاده روستایی، احداث بیمارستان‌ها خصوصا در بحث حمل و نقل و ترابری که ما بعد از گذشت ۲۰ سال آغاز عملیات اجرایی بزرگ شیراز و اصفهان دولت نهم با تخصیص اعتبارات بسیار مناسبی این محور به پایان رسید.

در حال حاضر مسافران نوروزی که به استان فارس سفر می‌کنند کاملا ایمن در یک بزرگراه رانندگی می‌کنند در بقیه بزرگراه‌ها وضعیت به همین صورت است به‌حدا... تمامی مراکز استان‌های همجوار با مرکز استان فارس بزرگراه‌های آن در دست احداث است و در طول دولت نهم بیش از ۲۰۰ کیلومتر از این بزرگراه‌ها به مرحله بهره‌برداری رسیده است راه‌آهن شیراز- اصفهان که تنها در دولت هشتم ۱۴ درصد آن به انجام رسیده بود.

در دولت نهم مابقی پروژه به مرحله انجام رسید ما در آینده نزدیک افتتاح راه‌آهن شیراز- اصفهان را خواهیم داشت با بیش از ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار راه‌آهن شیراز- بوشهر - عسلویه آغاز عملیات اجرایی آن را هم از سمت بوشهر هم از سمت استان

فارس عملیات اجرایی آن آغاز شده یعنی استان فارس نه‌تنها به راه‌آهن سراسری شبکه شیراز وصل می‌شود که به خلیج فارس وصل خواهد شد و امیدواریم در سفر دوم ریاست محترم جمهوری ارتباط ریلی با استان خوزستان به تصویب برسد.

یک تحول بزرگ در تمامی شاخه‌های توسعه در استان فارس اتفاق افتاده که به واقع شاید در هیچ دولت دیگری این چنین تحرکی در استان فارس را ما شاهد نبودیم به عنوان کسی که در تمامی دولت‌ها انشا... خدمتگزار مردم بوده شهادت می‌دهم که در دولت نهم کار فعالیت‌های عمرانی خصوصا در استان فارس بسیار توسعه پیدا کرده و مردم هم به عین شاهد این مطلب هستند.

تولید برق که تا قبل از دولت نهم ۱۵۰۰ مگاوات بود در حال حاضر این رقم به ۳۷۰۰ مگاوات در نیروگاه‌های استان رسیده است

گفتگو با مهندس علی متقیان

معاون امور عمرانی استان قم



هستیم و تا حدودی در بحث ساخت و سازها توفیق پیدا کردیم.

■ چه تعداد واحد در نظر گرفتید؟

ما در استان خودمان که قم است یک سایت ۲۹ هکتاری داشتیم و یک سایت ۱۵ هکتاری و یک سایت جدید مصوب شده است که طرح اجرایی آن و واگذاری آن صورت گرفته و دنبال تسهیلات بانکی هستیم که امیدواریم بتوانیم حدود ۵۰۰ هکتار اراضی را تحت

ساخت و ساز قرار بدهیم و حدود ۲۵۰۰ واحد مسکونی داخل محدوده شهری و کنار شهر را قصد داریم فراهم کنیم است.

■ برای منازل مسکونی که اطراف حرم هستند چه فکری کرده اید؟

یکی از کارهای اساسی که باید انجام شود با همکاری شهرداری، استانداری، وزارت مسکن و هم بانکها اصلاح بافت فرسوده شهری است و الان دولت برای هر منزل فرسوده‌ای که بازسازی و یا مقاوم‌سازی شود حدوداً هر واحد ۱۴ میلیون تومان در اختیار فرد می‌گذارد و یک طبقه تشویقی هم به شهروندان داده می‌شود.

در ارتباط با مسکن روستایی نیز حدود ۶ میلیون تومان یا ۷ میلیون تومان وام با بهره ۴ تا ۵ درصد در اختیار می‌گذارد برای بازسازی یا مقاوم‌سازی منازل روستایی برابر با مقررات ۲۸۰۰ که برای مقاوم سازی در برابر حوادثی مثل زلزله و یا سیل استفاده می‌شود. می‌دانید که از ۴۵ حادثه‌ای که در دنیا امکان وقوع هست در ایران حدود ۳۵ حادثه امکان وقوع دارد و در استان قم نیز امکان وقوع ۱۵ حادثه هست و در این دو سه سال اخیر داشتیم از قبیل سیل، زلزله و سرمای زیر ۳۰ درجه و خشکسالی و یخ‌زدگی باغ‌ها و از این قبیل.

■ استان شما جزو استان‌هایی است که به خاطر وجود حرم، مسافر زیاد دارید آیا برای این مسئله نیز فکری کرده اید؟

بله استان قم بخاطر وجود حرم حضرت معصومه و مسجد جمکران و حدود ۴۴۰ امامزاده دیگر که در استان قم وجود دارد می‌تواند نقاط جاذب گردشگری و مذهبی باشد و همان‌طور که می‌دانید سال گذشته دولت محترم، استان قم را به‌عنوان محور گردشگری مذهبی مصوب کرد و ما در نظر داریم برای تحقق این موضوع زیرساخت‌های لازم را فراهم کنیم از قبیل ساخت هتل‌ها، هتل آپارتمان و مهمان‌پذیرها را ارتقا دهیم و ظرفیت‌سازی، بهینه‌سازی و ارتقاسازی کنیم و کیفیت فنی راه‌ها را ارتقا دهیم و در مورد حمل و نقل جدید در نظر داریم از سرمایه‌گذاران دعوت کنیم که سرمایه‌گذاری کنند تا کار انجام شود و یک پروژه خیلی مهمی که داریم پروژه‌ای تحت عنوان محور پیامبر اعظم است که حداقل حرم مطهر تا مسجد جمکران در دستور کار است و سازمانی تحت عنوان سازمان توسعه عمران در قم تشکیل شده است و ساختار مدیریتی شکل گرفته است و اعتباراتی نیز برای تملک از دولت دریافت شده است و این کار تملک در حال انجام است هم‌زمان کار طراحی فاز یک و دو نیز در حال انجام است که امیدواریم بتوانیم بعد از تملک با همکاری سرمایه‌گذار ساخت و ساز را شروع کنیم و کلیه امکانات زیربنایی و زیرساختاری را در نظر خواهیم گرفت.

مهندس متقیان

■ لطفاً نظراتان را در باره اصلاح الگوی مصرف بیان کنید؟

با توجه به اینکه بحث انرژی یکی از مواردی است که حدود ۴۰ تا ۴۵ درصد آن به مصرف کشور اختصاص دارد و اگر ما بتوانیم مدیریت الگوی مصرف را در زمینه عامل‌های سوخت در بحث حمل و نقل داشته باشیم می‌توانیم ارزش افزوده و سرمایه کشور را بالا ببریم.

یکی از کارهایی که در گام اول باید انجام دهیم این است که یارانه‌ها را هدفمند کنیم و الگوی مصرف انرژی را مدیریت کنیم در زمینه‌های دیگر هم اگر ما بخواهیم الگوی مصرف یارانه‌های سوخت را مدیریت کنیم بیشتر در بحث حمل و نقل است و در این زمینه اگر ما بتوانیم سهم خودمان را از ۲۰ درصد به ۷۰ یا ۸۰ درصد برسانیم و قاعده را مطابق با استانداردهای جهانی و کشورهای پیشرفته برعکس کنیم و اگر حمل و نقل عمومی توسعه پیدا کند می‌توانیم بخش اعظمی از انرژی را صرفه‌جویی کنیم و در وقت مردم صرفه‌جویی شود و هم اینکه اشتغال بالایی در این زمینه ایجاد می‌شود.

■ شما با کدامیک از راه‌های حمل و نقل موافق هستید؟

برنامه‌های حمل و نقل در شهرها متفاوت است متناسب با نوع شهرسازی شهر و فرهنگ شهرها هم می‌تواند مونوریل هم ترانوا و هم قطار شهری زیرزمینی را می‌توانیم در دستور کار قرار داد که این خود می‌تواند بار ترافیک درون‌شهری را کاهش دهد و سفرهای ما در درون شهرها به سرعت انجام شود و تقاضای سفر به سمت حمل و نقل عمومی گرایش پیدا کند یکی از این کارها این است که بهینه‌سازی مصرف سوخت شود و نقاط جاذب سفر در شهرها را باید به نوعی سامان دهی کنیم که سفرهای درون‌شهری کم‌تر صورت بگیرد و خود دولت الکترونیک را هم اگر بتوانیم ایجاد کنیم می‌تواند تبادل سفرها در درون شهر و بیرون شهر را کم کند و دفاتر پستی نیز می‌تواند بسیار موثر باشد و می‌تواند کمک کند که شهروندان بدون اتلاف وقت و تردد در شهر به امورشان رسیدگی کنند. در بحث ساخت و ساز و عمران شهری و روستایی در واقع استانداردهای مصالح گامی است در جهت بهینه‌سازی و الگوی مصرف یعنی زمانی طول عمر پروژه‌ها نیز افزایش می‌یابد و بنابراین از سرمایه ملی بهتر حفاظت می‌شود و این خودش یک مدل اصلاح الگوی مصرف است.

در زمینه‌های دیگر که در جامعه داریم اصلاح الگوی پوشاک و لباس و خوراک است در بحث‌های دیگر که مرتبط با امور عمرانی ما نیست تا جایی که به ما مربوط است بیشتر حمل و نقل است و پروژه‌های شهری و روستایی و مسائلی از این قبیل.

■ در دولت نهم شما چه خدماتی انجام دادید و چه برنامه‌هایی داشتید که انجام شده است و یا در حال انجام است؟

در دولت نهم بحث مسکن مهر یکی از برنامه‌های شاخص بوده است که در واقع انجام شد برای افراد فاقد مسکن و در جهت بهره‌گرفتن از تکنولوژی ساخت مسکن در بحث مسکن انبوه و ما در ابتدای راه

معابر شهری در رویارویی با یورش خودرو

عباس جلالی

آغاز دگرگونی‌های شهری دانست. پیش از پیدایش بلدیة «دولتی» اعوجاج و تنگی در گذرگاه‌های نه کژی شمرده می‌شد و نه کاستی. با روی کار آمدن پهلویان در آغاز سده‌ی چهاردهم (۱۳۰۰ خورشیدی) و دگرگونی‌های اجتماعی، اقتصادی و فنی، دیدار دولتمردان و روشنفکران و دانش‌آموختگان از اروپا، حرکتی در شهرسازی این سرزمین آغاز گردید که بیش از همه گریبان گذرگاه‌ها و بافت‌های قدیمی شهر را گرفت. در اعلانی از سال ۱۳۰۳ برج عقرب (آبان ماه) از سوی بلدیة چنین آمده است: «چون بناهایی که سابقاً در خیابان‌ها و کوچه‌های شهر شده بر طبق اصول معماری و مهندسی نبوده و به این جهت در اغلب قسمت‌ها معابر کج و معوج است. برای نظارت بلدیة در بناهای جدیدالاحداث مخصوصاً قسمت شارع با مناظر مطبوع‌تر ساخته و رعایت اصول هندسی شود، به عموم آقایان مالکین خانه‌ها و دکاکین اعلام می‌شود: (۱) در آتیه هر موقع خیال احداث

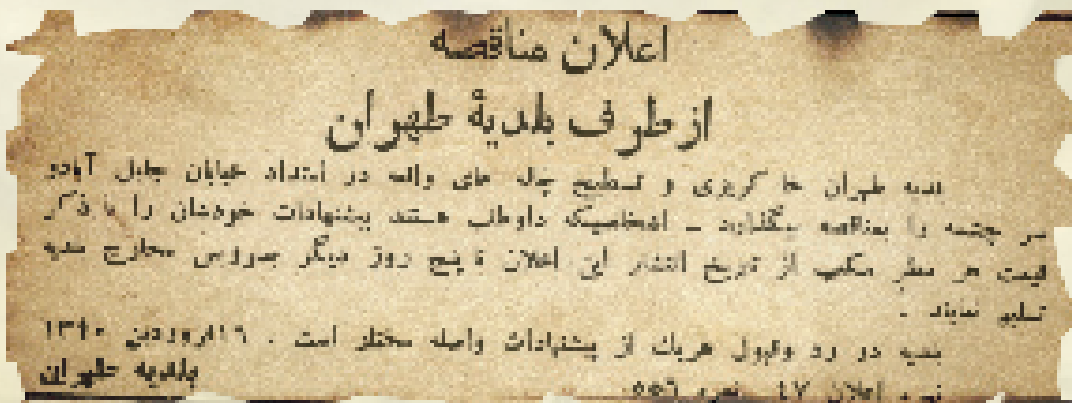
گلسب آورده بود. راستای این دو خیابان تقریباً شمال باختری - جنوب خاوری بود. آنکه به بالاسر حضرت می‌رسید، «بالا خیابان» و آنکه در پایین پای حضرت بود «پایین خیابان» نام گرفت که امروز نیز با گذشت چند صد سال و نامگذاری‌های بسیار همچنان به نام‌های نخست خود خوانده می‌شوند که هویت شهری برای مشهد به شمار می‌آید.

در تهران، پایتخت ایران دوره‌ی قاجاری، خیابان بیشتر به گذرهای نه چندان گسترده نیز گفته می‌شد که از نخستین‌های آن به چهار خیابانی که در چهار سوی ارگ شاهی کشیده شده بود، می‌توان اشاره نمود: خیابان ناصریه در خاور، خیابان جَبّاخانه در جنوب، جلیل‌آباد در خاور و مریضخانه در شمال. به علاوه‌ی خیابانی که مرکز ارگ شاهی را به میدان توپخانه می‌پیوست که به خیابان سردر الماسیة آوازه داشت. برای نام‌روزی این خیابانها (۴ جدول ۱).

اسفند ۱۲۹۹، کودتای سید ضیاء فرامین نود و چندگانه‌اش را می‌توان

اگر واژه‌ی عربی «معابر» را جمع «معبر» و برابر «گذرگاه‌ها»ی فارسی بدانیم، معابر و پیشینه‌ی آن به همه‌ی گذرگاه‌های شهری پهن و باریک، دراز و کوتاهی باز می‌گردد که نام‌های گوناگونی چون: خیابان، کوی، کوچه، بازار، گذر و بازارچه به آنها داده می‌شد. نام‌هایی که از روزگاران باستان تاکنون در شهرهای این سرزمین به کار می‌رفته است.

در فرهنگ‌های فارسی، خیابان را «راه گذر عمومی در شهرها، دارای یک بخش عریض در وسط برای رفت و آمد وسایل نقلیه و دو بخش کم عرض‌تر برای عبور پیادگان» تعریف کرده‌اند. واژه‌ی «خیابان» نخستین بار در روزگار صفویان (سده‌های یازدهم و دوازدهم) پای در نوشتگان فارسی نهاد و در شهرهای هرات، قزوبین و مشهد، گذرگاهی به نام خیابان کشیده شد. مشهد دو خیابان از روزگار شاه عباس صفوی (۹۹۶ - ۱۰۳۸ ق) را دارد که در راستای نهر آبی کشیده شده بود که امیر علیشیرنوبایی (۸۴۴ - ۹۰۶ ق) برای آبادانی مشهد آن را از چشمه‌ی



نام کنونی خیابان	روزگار قاجاریان	نامهای دیگر	آغاز	پایان خیابان
ناصر خسرو	ناصر خسرو		میدان توپخانه	سه راه مسجدشاه
امیرکبیر	امیرکبیر	چراغ برق	۱۷ شهریور	میدان توپخانه
۱۵ خرداد	بودر جمهری		سه راه مسجدشاه	گلوبندک
ری	ری	گار ماشین	سه راه امین حضور	دروازه عبدالعظیم
مولوی	مولوی شرقی	اسماعیل بزاز	چهار راه مولوی	میدان شاه امتداد گمرک
لاله زار	لاله زار	لاله زار	دروازه دولت	میدان امام خمینی
وحدت اسلامی	شاهپور	فرمانفرما	دروازه یوسف آباد	خندق جنوبی شهر
سعدی	سعدی	لختی	دروازه دولت	خیابان ناصر خسرو
خیام	خیام	جلیل آباد	خیابان سپه	گلوبندک/کنون تا شوش قدیم
امام خمینی	سپه	باغشاه	از باختر میدان توپخانه	میدان حسن آباد
حسن آباد	شاهپور	حسن آباد		
ولیعصر جنوبی	پهلوی جنوبی	امیریه	چهارراه پهلوی کاخ مرمر تا سه راه پل امیربهادر	
امام خمینی	منیریه	منیریه	جدا شده از خیابان امیریه بسوی سی متری و باغشاه	
ولی عصر جنوبی	بلورسازی		خ مهدی موش	مولوی غربی
فروزش	مهدی موش	مهدی خانی	از ضلع جنوب باختری میدان شاهپور - چهارراه عزیز سلطان	
جمهوری شرقی	شاه آباد	شاه آباد	از بهارستان تا مخبرالدوله	
جمهوری	استانبول	استانبول	مخبرالدوله	چهارراه استانبول
فردوسی	فردوسی	علاءالدوله / امین السلطان	میدان فردوسی/فیشرآباد	میدان توپخانه
بهارستان	بهارستان	نظامیه	از میدان بهارستان	سرچشمه
اکیاتان	اکیاتان	واگن خانه / فیل خانه	بهارستان	ملت
ایران	ایران	عین الدوله	خ ری	ژاله
مجاهدین اسلام	ژاله	آب سردار	خ شمالی مجلس شورا	دروازه دوشان تپه
بهارستان	بهارستان شمالی	دروازه شمیران	پارک امین الدوله	
صفی علیشاه	صفی علیشاه	صفی علیشاه	انقلاب اسلامی	میدان بهارستان
باب همایون	باب همایون	باب همایون/خ. اندرون	باختر میدان توپخانه	خ صوراسرافیل
صاحب جمع	صاحب جمع	صاحب جمع	جنوب میدان امین السلطان	
قزوین	ملک		بین سه راه امیریه تا میدان قزوین	
	حاج عبدالصمد		جدا شده از چهار راه ملک	
بوعلی	ارامنه	فرهنگ	میدان شاهپور و امیریه	امیربهادر
	ظل السلطان امیر بهادر		جنوب غربی بهارستان سه راه خیابان ملت تکه خیابانی از سه راه امیریه تا اول خیابان آرامنه	





اعلان مناقصه از طرف بلدیة طهران

بلدیة طهران خاکریزی و تسطیح چاله های واقع در امتداد خیابان جلیل آباد و سر چشمه را بمنافصه میگذارد - اشخاصیکه داوطلب هستند پیشنهادات خودشان را با ذکر قیمت هر متر مکعب از تاریخ انتشار این اعلان تا پنج روز دیگر بسرویس مخارج بلدیة تسلیم نمایند .

بلدیة در رد و قبول هر یک از پیشنهادات واصله مختلر است . ۱۶ فروردین ۱۳۱۰
نمره اعلان ۱۷ نمره ۵۵۶
بلدیة طهران

این سند اعلانی است از سوی «بلدیة تهران» به تاریخ ۱۰ فروردین ۱۳۰۸ که در گام نخست، پیدایی گروهی از فرصت طلبان، سودجویان و زمین بازان را نشان می دهد که بی گمان از آغاز تا کنون به بدنه ی بلدیة پیوند داشته اند. آنچه در این سند اهمیت دارد:

۱) بیان علت گسترش و توسعه معابر از سوی بلدیة است که چنین آمده: «... بلدیة تا وجوب ایجاد یا توسعه ی معبری را برای حفظ نفوس زکیه از خطرات وسایل نقلیه ی کنونی و تسهیل عبور و مرور احساس ننماید، هرگز تصمیمی اتخاذ نمی نماید...». زنگ خطر برای پایتخت پهلوی به صدا درآمده است. در گستره ی معبرهایی که تنها ۲۸ کیلومتر درازا دارد با همه ی دشواری های آن روزگار چون کژی، پیچ و خم، نبود تابلوی راهنما و نشانه ها ناآگاهی مردم از این دگرگونی و رانندگان خام است. چه عرضه خطرناکی را برای این «اسب آتشین آهنی» پدید آورده است. در سال ۱۳۰۷ سرتیپ محمدخان درگاهی، رئیس نظمیه (شهربانی)، بناگزیب نخستین آئین نامه راهنمایی و رانندگی را به آگاهی همگان می رساند و نخستین آمار وسایل نقلیه در تهران را اعلام می نماید.

«۴۹۰ دستگاه خودرو شخصی، ۱۰۹۹ دستگاه خودرو کرایه و ۴۵۹ دستگاه درشکه» که بر روی هم تنها ۱۵۸۹ خودرو در حال آمد و شد در خیابان و

بود. موج هولناک خودرو به بندرهای شمالی و جنوبی ایران رسیده بود، چندانکه ۵ سال بعد شمار گاریخانه های تهران که به تعمیرگاه خودرو بدل شده بودند. (جلالی، شهرداری ها به روایت اسناد، ش ۷۶) به طور شگفت آوری از ۲۷ تعمیرگاه در آغاز این سال (۱۳۰۸ خورشیدی) به ۲۳۳ تعمیرگاه در پایان سال افزایش یافت. چنین هجومی پیامدهای گوناگونی داشت از جمله: ناهمگنی گذرگاهها با شمار افسار گسیخته ی خودروها به ویژه در تهران که سنجه ها ارزشیابی ساختار شهری را در اندازه و شکل خیابانها خلاصه نمود. در سال ۱۳۰۶ تخریب و ویرانسازی باروی قاجاری آغاز روزگار نوینی را در شهرسازی ایران نشان می داد. رفته رفته خندق ها پر می شد و پیرامون شهر تهران به صورت زمین همواری درمی آمد که تا سال های ۱۳۲۰ خورشیدی، چندین خیابان بر روی این باروی هموار شده، کشیده شد. خیابان خیام و بوذرجمهری نخستین خیابان های چلیپایی بودند که در تهران کشیده شد. ساخت خیابان هایی در بافت قدیمی شهر و کشیدن خیابان های اصلی و نوعی شطرنجی شکل جدید، طرحی را در انداخت که نخستین نقشه ی تهران پس از دگرگونی، در ۱۳۰۹ خورشیدی «نقشه خیابانها» نام گرفت.

بررسی دو سند
سند یکم

ساختمان جدیدی دارند و یا محتاج به ایجاد معبر جدیدی می شوند، قبلا باید به بلدیة اطلاع بدهند که مهندس رسمی بلدیة در محل حاضر شده بر طبق دستور مهندس مذکور رفتار شود. (۲ دربهای دکاکین خیابانها و معابر که به سمت معبر باز می شود، باید طوری ساخته شود که به داخل دکان مفتوح گردد و درب دکاکین فعلی که غیر از این صورت است در موقع تجدید و تعمیر به صورت فوق الذکر درآید. بدیهی است متخلفین از این مواد بر طبق نظامات جاریه بلدیة تعقیب خواهند شد.»

در پای این اعلان نام کفیل پر قدرت بلدیة، همقطار قدیم رضاخان، سرهنگ کریم بوذرجمهری دیده می شود.

در این اعلان چندین بار شکل های گوناگون گذرگاه مانند شارع [= به مفهوم خیابان امروزی] و معبر جدید به کار رفته است که نشانگر اهمیت خیابان در شهرسازی نوینی است که نظامیان پهلوی در پیش گرفته بودند. چندانکه در پایان بند دوم به روشنی نشان داده شده که حق همگانی (شهروندی) بر حق مالکیت دکان چیرگی دارد.

نگاهی به اوضاع اقتصادی و صنعتی جهانی آن روزگار نشان می دهد که کشورهای سرمایه داری چون ایالات متحده تولید زنجیره ای «خودرو» را چندان پیش برده بودند که در ۱۹۲۴ درست در همین سال اعلان پیشگفته، کمپانی فورد ۱۰ میلیون خودرو ساخته

گذرگاهها بوده که میانگین ۵۵ خودرو بر هر کیلومتر را به دست می‌دهد. با افزودن ۴۵۹ درشکه یک اسبه و دو اسبه، به اضافه شمار نامشخصی که بی‌گمان بسیار هم فراوان بوده، می‌توان شلوغی و آشفتگی را در پیش چشم محسم ساخت. گاری و اسب و قاطر و درازگوش تنها دو سال پیش از این سال، نخستین تصادف (دستکم ثبت شده) خودرو شباهنگام در خیابان امیرآباد(?) رخ می‌دهد و غلامحسین درویش‌خان، استاد موسیقی ایران در این رخداد کشته می‌شود که تیترا نخست مطبوعات آن روزگار است (روزنامه اطلاعات، یکم آذرماه ۱۳۰۵)

در این اعلان کوچک بلدیة (شهرداری) پیشاپیش برنامه‌های گشایش و پهن‌سازی خیابان‌ها و معابر تهران را در همان سال و پایان آن را در سال آینده اعلام کرده است. خیابان‌های نامبرده در اعلان، خیابان‌های شریانی تهران آن روزگار را نشان می‌دهد. برای درک و دریافت بیشتر این خیابان‌ها

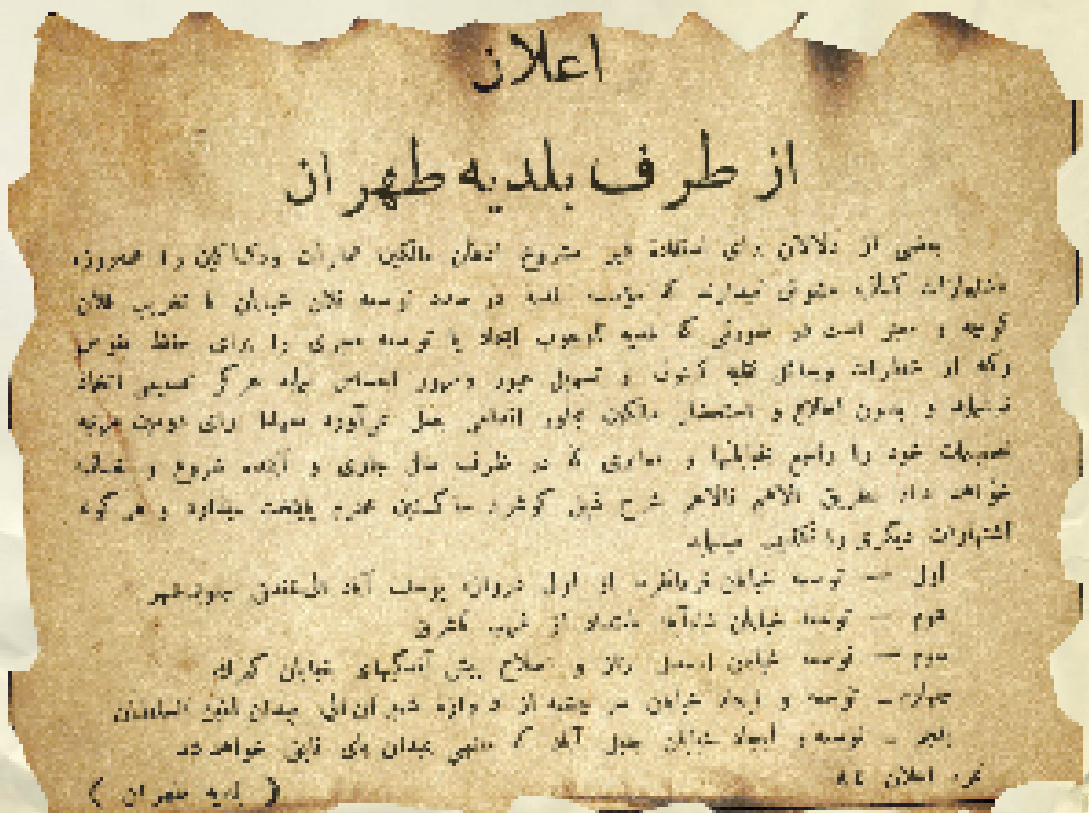
(جدول یکم و نقشه پیوست)

سند دوم

این سند که اعلانی به تاریخ ۱۳۱۰ خورشیدی است، نشان می‌دهد که به رغم شمار فراوان خیابان‌ها و معابر نو ساخته و گشاده، از دید کیفی این حرکت چه روند کندآهنگی داشته است. چندانکه، دستکم خیابان جلیل‌آباد که درست در قلب شهر در همسایگی ارگ پیشین قاجاری جاری داشته «به تسطیح چاله‌های واقعه» در آن باید پرداخته می‌شده و خیابان نوساخته‌ای چون سرچشمه نیز از این بلدیة دور نمانده است. آنچه می‌باید در پایان هر سند افزود، آنست که در ۲ مهرماه ۱۳۰۹، مجلس شورای ملی برای توسعه خیابان‌های تهران طی قانونی که تصویب نمود، ۱۲۵ هزار تومان را در اختیار اداره بلدیة گذاشت و این شاید نخست بودجه‌ی اختصاصی برای معابر شهری ایران بوده باشد.

منبع:

- ۱) اطلاعات، روزنامه، ۱۳۰۸، دهم فروردین.
- ۲) اطلاعات، روزنامه، ۱۳۱۰، شانزدهم فروردین.
- ۳) دانشنامه‌ی جهان اسلام، بنیاد دایره‌المعارف اسلامی، ج ۸، چاپ یکم، ۱۳۸۳.
- ۴) شهری، جعفر، طهران قدیم، انتشارات معین، جلد ۱، چاپ سوم، ۱۳۸۱.
- ۵) عاقلی، باقر، روزشمار تاریخ ایران، نشر نامک، جلد ۱، چاپ هفتم، ۱۳۸۴.
- ۶) کیانی، مصطفی، معماری دوره‌ی پهلوی اول، مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران، چاپ یکم، ۱۳۸۳.
- ۷) محمودیان، علی‌اکبر، نگاهی به تهران از آغاز تا کنون، مؤسسه گیتاشناسی، چاپ یکم، ۱۳۸۴.
- ۸) معتمدی، محسن، جغرافیای تاریخی تهران، مرکز نشر دانشگاهی، چاپ یکم، ۱۳۸۱.



قانون پیش آمدگی‌های ساختمانی

در سال ۱۳۸۸ خورشیدی قانونی به نام «قانون پیش آمدگی‌های ساختمانی» به تصویب رسید که تعریف امروزی آن چیزی جز سد معبر به گونه‌های مختلف نیست. مانده ماده ۵ که در آن آمده: «آویختن و نصب نمودن هر نوع سرلوحه و آگهی به درخت و یا در عرض گذر و همچنین آویختن آنها به دیوار ممنوع است.» برخی از این پیش آمدگی‌ها، همانطور که قبلاً باعث سد معبر و مزاحمت برای عبور و مرور عابران و سواره‌ها می‌شده، هنوز هم وجود دارد. البته امروزه این نوع پیش آمدگی‌ها چیزهای مختلف دیگری را نیز مانند تراس‌های ساختمان و... را نیز در برمی‌گیرد. این پیش آمدگی‌ها علاوه بر مزاحمت برای عابران باعث نازیبایی شهر و معابر نیز می‌شود. البته در این قانون تعریفی از پیش آمدگی نشده است، اما می‌توان از روی نمونه‌ها به تعریف آن دست یافت.

آئین‌نامه پیش آمدگی‌های ساختمانی در گذرها

مصوب ۱۳۱۸

مدلول این ماده گردد.

ماده ۹: نصب کفش پاک‌کن جلو درب خانه‌ها و مغازه‌ها و غیره در گذرها و پیاده‌روها و نصب تیر و ستون ممنوع است. نصب تیرهای تلگراف و تلفن با تحصیل اجازه قبلی از شهرداری صورت می‌گیرد.

ماده ۱۰: نصب پله که از امتداد ابنیه جلوتر قرار گیرد، ممنوع است مگر وقتی که در اثر تغییر تراز خیابان احداث آن ضروری گردیده و از طرف شهرداری کتبا موافقت شود.

ماده ۱۱: حداکثر پیش آمدگی‌ها فقط تا میزان معین در صورت زیر مجاز است: (جدول ۱)

ماده ۱۲: ریختن مصالح بتّایی و امثال آن در خارج از حریم ملک مطلقاً و در حریم ملک و در مدتی که زائد بر حد ضرورت باشد و یا به طوری که سد آمد و شد نماید، ممنوع است.

ماده ۱۳: ریختن خاک حاصل از بتّایی در پیاده‌رو یا شوشه ممنوع و باید به محلی که شهرداری معین می‌نماید، حمل شود.

ماده ۱۴: پهن کردن بساط و گذاردن اشیا و اوراق و یا ادوات کار و یا اجناس برای فروش در پیاده‌رو گذرها و یا مقابل مغازه‌ها و خانه‌ها و مساجد ممنوع است.

ماده ۱۵: کندن سطح گذرها و پیاده‌رو جهت کاشتن درخت و مجاری آب یا لوله‌کشی و سیم‌گذاری و غیره بدون پروانه شهرداری ممنوع است.

ماده ۱۶: این آئین‌نامه مشمول بند یک از ماده آئین‌نامه امور خلافی بوده و متخلفین از مواد آن طبق همان ماده به یک الی ۱۰ حبس تکدیوری و به تأدیه سه الی ۱۰ ریال غرامت محکوم می‌باشد.

ماده ۱: پیش آمدگی از امتدادی که برای ساختمان‌ها معین شده، حساب خواهد شد ولو اینکه بناها در این امتداد قرار نگرفته باشد.

ماده ۲: پیش آمدگی نباید از ابعادی که در این آئین‌نامه ذکر می‌شود، تجاوز نماید.

ماده ۳: هر پیش آمدگی از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این آئین‌نامه به بعد، باید با رعایت مقررات آن به عمل آید و در صورت تجاوز از حدود معینه علاوه بر جلوگیری و تخریب آن موجب تعقیب و مجازات متخلف خواهد بود.

ماده ۴: پیش آمدگی‌هایی که قبل از لازم‌الاجرا شدن به این آئین‌نامه موجود بوده و منطبق با مقررات آن نمی‌باشد در صورتی که ارکان آنها احتیاج به تعمیر یا تغییر بیابد، دیگر ابقای آنها به حالت سابق جایز نبوده و باید با رعایت مقررات این آئین‌نامه تعمیر یا تغییر داده شود.

ماده ۵: آویختن و نصب نمودن هر نوع سرلوحه و آگهی به درخت و یا در عرض گذر و همچنین آویختن آنها به دیوار ممنوع است.

ماده ۶: کار گذاردن در و پنجره که به طرف گذر باز و در موقع باز شدن از سطح نما تجاوز می‌نماید، ممنوع است.

ماده ۷: نصب لوله بخاری به دیوار خارجی که مشرف به گذر است و یا خروج آن از دیوار ممنوع است.

ماده ۸: ریزش آب ناودان و امثال آن به سطح پیاده‌رو ممنوع بوده و انتهای این قبیل مجاری باید طوری باشد که آب آنها از زیر سطح پیاده‌رو عبور نماید. مفاده ماده ۴ شامل این مورد نخواهد بود و اینگونه مجاری تا مدت یک ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این آئین‌نامه باید منطبق با

شماره	تعریف	تا ارتفاع سه متر از سطح پیاده‌رو	از سه متر و یک سانتی متر به بالا از سطح پیاده‌رو
۱	با سنگ و هزاره	پنج سانتی متر	
۲	ستون گرد و یا زاویه‌دار در گذرها کمتر از ده متر عرض از ده متر به بالا	ده سانتی متر پانزده سانتی متر	پانزده سانتی متر بیست سانتی متر
۳	آبروی طبقات برحسب عرض گذر گذر به عرض شش متر گذر به عرض ده متر گذر به عرض بیست متر گذر به عرض سی متر	- - - -	یک دهم عرض گذر یک دهم عرض گذر یک بیستم عرض گذر یک سی ام عرض گذر
۴	ایوان باز و بسته برحسب عرض گذر به عرض شش متر گذر به عرض ده متر گذر به عرض بیست متر گذر به عرض سی متر	- - - -	- یک هشتم عرض گذر یک دهم عرض گذر یک پانزدهم عرض گذر
۵	پیش آمدگی ابزار ایوان یا آبرو	-	ده سانتی متر
۶	جای بساط مغازه‌ها که از پا سنگ نباید پایین تر واقع شوند	پانزده سانتی متر	ده سانتی متر
۷	سرلوحه مغازه و آگهی و غیره با متعلقات آن	پانزده سانتی متر	چهل سانتی متر
۸	آبروی جلو مغازه و دکاکین	-	شصت سانتی متر
۹	درب تاشدنی مغازه‌ها موقع باز بودن آنها	پانزده سانتی متر	پانزده سانتی متر
۱۰	سایبان و باران گیر	-	نظیر حالات ۳ و ۴
۱۱	عرض پرده آفتاب گیر دو متر و ۳۵ سانتی متر از سطح پیاده‌رو باید اقل یک متر از عرض پیاده‌رو کمتر باشد		
۱۲	آگهی‌های ساده یا الوان با چراغ الکترونیک	چهل سانتی متر	یک متر
۱۳	لوله ناودان	پانزده سانتی متر	پانزده سانتی متر
۱۴	طشتک بالای ناودان	-	سی و پنج سانتی متر
۱۵	سرلوحه عمود برگرد	بیست سانتی متر	هشتاد سانتی متر

مصاحبه با فاووزی بوو فرماندار جاکارتا

زندگی در دوازدهمین شهر بزرگ جهان

ارسلان زند

این شهر در یکی از پرباران‌ترین مناطق جهان قرار دارد؛ متوسط باران سالانه آنجا حدود دو هزار میلیمتر و متوسط رطوبت سالانه آن ۸۱ درصد است. جاکارتا از مناطق صنعتی اندونزی است.

دولت در دهه ۱۹۷۰ برنامه‌هایی برای گسترش صنایع آن اجرا کرد که در پی آن جاکارتا مرکز عمده صنایع ساخت ظروف شیشه‌ای، ماشین‌آلات، ابزار و ورق‌های فلزی، تولید روغن و لاستیک صنعتی، صابون‌سازی و نساجی کشور شد. مهاجرت و رشد بی‌رویه جمعیت از مشکلات عمده جاکارتاست. جاکارتا از مشهورترین شهرهای اسلامی، دارای بناهایی متعلق به دوره استعمار و بافت شهری مطابق الگوی شهرهای هلندی است. فرماندار کنونی شهر جاکارتا آقای فاووزی بوو (Fauzi Bowo) است که از سال ۲۰۰۷ به این سمت انتخاب شده است و مسئولیت تمامی



وظایف مربوط به شهرداری و وظایف اجرایی جاکارتا را در اختیار دارد. وی پیش از این در سمت معاونت فرمانداری فعالیت داشته و به‌طور کلی تجربه زیادی را در مسئولیت‌های اجرایی شهر داشته است. آقای فاووزی بوو فارغ‌التحصیل رشته برنامه‌ریزی شهری از کشور آلمان است. طبق اعلام سایت رسمی شهر جاکارتا آقای بوو چندی پیش سفری را به شهر مسکو داشته و با مسئولان شهری مسکو به بحث و گفت‌وگو نشست است. گروه بین‌الملل روزنامه شهروند در گفت‌وویی با ایشان جویای نتایج این سفر شده است... بخوانید:

شهر جاکارتا، پایتخت و بزرگترین شهر کشور آسیایی اندونزی است که از لحاظ جمعیتی در صدر جدول شهرهای پرجمعیت جنوب شرق آسیا قرار دارد. جاکارتا با قرار گرفتن در زمینی به مساحت ۶۶۱/۵۲ کیلومترمربع جمعیت فراوانی را در خود جای داده است. این شهر مهم‌ترین شهر کشور اندونزی از دیدگاه اقتصادی، سیاسی و فرهنگی به‌شمار می‌رود.

هم‌اکنون جاکارتا دوازدهمین شهر بزرگ دنیا است و جمعیت کلان‌شهری آن به ۲۳ میلیون نفر می‌رسد که از این حیث هم مقام دوم را دارد. از لحاظ جغرافیایی جاکارتا در سواحل شمال شرقی جزیره جاوا و در دهانه رودخانه کیلی وانگ قرار دارد. شهر جاکارتا به‌صورت عجیبی گسترانده شده است. چیزی حدود ۱۳ رودخانه از مسیرهای درون شهر عبور می‌کنند و علاوه بر این جزایر متعددی در محدوده اجرایی شهر جاکارتا وجود

دارد که اغلب در بخش شمالی شهر واقع شده‌اند. جاکارتا در منطقه زلزله خیز قرار گرفته است. این شهر در منطقه حاره واقع شده و دارای آب و هوای گرم و مرطوب است. یکی از قدیمی‌ترین ایستگاه‌های هواشناسی منطقه حاره در جاکارتاست و بنا بر آمار اقلیمی ۷۵ ساله دمای آنجا از ۳۵٫۵° بالاتر و از ۱۹° پایین‌تر نبوده است. میانگین سالانه دمای شهر در روز ۲۸° و در شب ۲۶° است. باتوجه به موقعیت شهر و نزدیکی آن به دریا، نسیم خشکی و دریا که در جاکارتا دائمی است که در افزایش آلودگی هوای شهر مؤثر است.

حمل و نقل زیرزمینی و شهری دنیا است و استفاده از تجارب مدیریت شهری مسکو بسیار اساسی است.

■ با این تفاسیر شما برنامه‌های گسترده‌ای را دنبال می‌کنید... اولویت‌های اصلی شما برای جاکارتا به چه صورتی مطرح است؟

به اعتقاد من مهم‌ترین مسئله همان مدیریت بحران است. جاکارتا دارای جمعیت فراوانی است و برنامه‌ریزی منسجم شهری در جهت مقابله با بلایای طبیعی و غیرطبیعی از اهمیت فراوانی برخوردار است. موضوع بعدی ساخت و توسعه خطوط قطار شهری است که ما آن را در اولویت فعالیت‌های شهری خود قرار داده‌ایم. مسئله تصفیه آب هم موضوع مهمی است و پس از آن مسئله تامین مسکن برای افراد کم‌درآمد است.

■ هم‌اکنون عملکرد سیستم‌های حمل و نقلی جاکارتا در چه شرایطی است؟

■ دلیل اصلی سفر شما به مسکو چه بود...؟ اگر ممکن است در مورد موضوع اصلی مورد بحث شما و شهردار مسکو هم توضیحاتی بدهید؟

خوب موضوعات فراوانی در مسائل شهری دیده می‌شود که نیازمند بحث و گفت‌وگو هستند. از مهم‌ترین مسائل موجود می‌توان به مسائل فرهنگی، ورزشی، حمل و نقل و مدیریت شهری اشاره کرد. دلیل اصلی ما از انتخاب شهر مسکو، دارا بودن سیستم مدیریت پیشرفته بحران در این شهر است. خوب این موضوع هم‌اکنون از اهمیت فوق‌العاده‌ای برای کلان‌شهرهای پرجمعیت برخوردار است. علاوه بر این توسعه فعالیت‌های تجاری دوطرفه نیز از اهمیت بسزایی برخوردار است. حمل و نقل عمومی از دیگر موضوعات مطرح در گفت‌وگوها بوده است. همان‌طور که همه می‌دانیم سیستم متروی مسکو از زیباترین و بهترین سیستم‌های

در حال حاضر ما از چندین سیستم حمل و نقل عمومی در شهرمان بهره گرفته‌ایم. با وجود بهره‌گیری از این وسایل و همچنین داشتن معابر و خیابان‌های عریض ولی همچنان بار ترافیکی خودروها در شهر بسیار سنگین است.

سیستم‌های اتوبوسرانی، تاکسیرانی، مترو و سیستم‌های حمل و نقلی آبی در شهر فعالیت مداوم دارند. با وجود شبکه گسترده ریلی در جاکارتا، ولی همچنان هجوم مسافران را در ساعات اوج ترافیک رامی‌بینیم.

■ می‌دانید که بحث روز مدیریت شهری در کشور ما بحث ترافیک است... دوست داریم بدانیم شما برای مقابله و کاستن از میزان ترافیک در معابر اصلی شهرتان چه برنامه‌ای داشته‌اید؟

سوال خوبی کردید... برای کاستن از ترافیک قانونی را در مسیرهای اصلی شهر به پا کردیم که بر آن اساس از عبور خودروهای کم‌تر از سه سرنشین جلوگیری می‌شود. در اینجا باید عنوان کنم که از جمله دلایل اصلی بروز ترافیک سنگین در جاکارتا رفتار نادرست برخی از رانندگان و بی‌نظمی آنها در هدایت خودروهایشان است. در این میان قانون‌شکنی افراد و حتی عملکرد نادرست پلیس هم نقش زیادی در به‌وجود آمدن ترافیک داشته و دارد. در سالیان اخیر شمار موتورسواران در شهر افزایش داشته است و این خود موجب افزایش بی‌نظمی نیز شده است. این موتورهای غیراستاندارد موجبات بروز ترافیک و آلودگی هوا را در جاکارتا فراهم می‌آورند.

■ مشکلات و مسائل شهری جاکارتا تنها به ترافیک و آلودگی هوا خلاصه می‌شود یا این شهر مشکلات دیگری هم دارد؟

خوب البته همانند دیگر شهرهای بزرگ و پرجمعیت جهان، جاکارتا مشکلات فراوانی دارد، مخصوصاً اینکه جاکارتا شهری در حال توسعه است. مسائل اصلی شهری شدن مشکلات فراوانی را به دنبال داشته است. جمعیت شهر به سرعت در حال رشد است و این مدیریت اجرایی شهر را در جهت فراهم آوردن نیازهای اولیه شهروندان به سختی می‌اندازد.

همان‌طور که خودتان هم اشاره کردید ترافیک سنگین و آلودگی هوا هم مشکل‌ساز است. طراحی ساخت و مدیریت بخش آب و فاضلاب کار بسیار سختی است.

علاوه بر این جاکارتا شهری است که هر ساله در معرض بارندگی‌های سنگین قرار می‌گیرد و سیل‌های شدید در شهر صورت می‌گیرد. سرعت شهری شدن و افزایش جمعیت عملکرد مناسب و سریع را سخت می‌کند. سیل‌های شدید سالیان اخیر خسارات فراوان مالی و زیرساختی را به‌وجود آورده است که این خود مانع پیشرفت می‌شود.

■ تقسیمات اجرایی جاکارتا به چه صورتی است و شهرداری چگونه در این تقسیمات اعمال مدیریت می‌کند؟

ببینید... جاکارتا در واقع یک شهر نیست و مسئولیت اجرایی آن بر عهده مسئولان ایالتی است. برای مثال جاکارتا به جای شهردار فرماندار دارد و به چندین بخش شهری و خارج شهری تقسیم شده است. جالب است بدانید که ایالت جاکارتا متشکل از پنج شهر است که هر یک از این شهرها با یک شهردار مدیریت می‌شود. در آگوست سال ۲۰۰۷ اولین انتخابات فرمانداری جاکارتا صورت گرفت که پیش از این فرمانداران جاکارتا مستقیماً از سوی پارلمان محلی منصوب می‌شدند. این ۵ شهردار تحت نظر فرمانداری مدیریت می‌کنند.

■ معمولاً شهرهای بزرگ خواهر خوانده‌هایی دارند... جاکارتا چطور؟

بله... چندین شهر در اقصا نقاط دنیا به عنوان شهرهای خواهر خوانده جاکارتا مطرح شده‌اند که با آنها ارتباطات تجاری و فرهنگی داریم. از جمله پکن، برلین، استانبول، جدّه، منچستر، پاریس، سئول، توکیو، روتردام و... امیدواریم روزی برسد که همه شهرهای بزرگ دنیا فراغ از مسائل سیاسی با هم در ارتباط باشند... چون معتقدم کلیات، سامان یافته از جزئیاتند. برای شما هم آرزوی موفقیت دارم... راستی خیلی دوست دارم اصفهان را ببینم... تعریفش را زیاد شنیده‌ام.



چگونگی ایجاد مدیریت مشارکتی در شهرداری‌ها

■ مجید محتایی
عضو هیات علمی دقت‌پژوهش
استانداری کهگیلویه و بویراحمد

مقدمه

ریشه تأسیس شهرداری‌ها در ایران به پیروزی انقلاب مشروطیت باز می‌گردد، یعنی هنگامی که تلاش شد تا نهادهای مردمی جایگزین نهادهای استبدادی گردند با تصویب قانون بلدیة در سال ۱۳۸۶ خورشیدی در مجلس شورای ملی، نخستین سنگ بنای ایجاد شهرداری‌ها در ایران پایه‌گذاری گردید. مطابق قوانین مصوب سال‌های ۱۳۹۰، ۱۳۰۹، ۱۳۲۸، ۱۳۳۱، ۱۳۳۴، ۱۳۵۲ و ۱۳۴۵ (با تأکید بر قانون مؤخر) شهرداری سازمانی است، حقوقی و محلی و مستقل که در محدوده شهر برای رفع نیازهای عمرانی، رفاهی و خدماتی مردم شهر که جنبه محلی دارد، تشکیل می‌گردد و منظور آن، این است که امور با مشارکت شهروندان حل و فصل گردد. در گذشته و حال که نظارت بر امور شهرداری و انتخاب شهردار توسط انجمن شهر یا شورای اسلامی شهر (مشارکت مردم) انجام می‌گیرد، اهمیت مشارکت دو چندان می‌شود با این توصیف مدیریت مشارکتی معنا و مفهوم خاصی پیدا کرده و ضرورت ایجاد آن در شهرداری‌ها کاملاً احساس می‌شود. لازم به توضیح است، شهرداری‌ها به استناد مصوبات جلسات مورخ ۱۳۷۷/۵/۲۸ و مورخ ۱۳۷۹/۱۲/۱۰ شورای عالی اداری و مصوبه جلسه مورخ ۱۳۸۲/۱/۲۵ هیأت محترم وزیران موظف هستند زمینه مشارکت را فراهم آورند. در این مقاله ضمن تعریف مدیریت مشارکتی به الگوهای اداره مشارکتی، شهرداری‌ها از زاویه میزان مشارکت شهروندان و شرایط تحقق نظام مدیریت مشارکتی پرداخته می‌شود.

تعریف مدیریت مشارکتی:

منظور از مدیریت مشارکتی، به وجود آوردن فضا و نظامی توسط مدیریت است که تمامی کارکنان، مشتریان و پیمانکاران یک سازمان در روند تصمیم‌گیری و حل مسائل و مشکلات سازمان با مدیریت همکاری و مشارکت نمایند. تأکید اصلی این نوع مدیریت بر همکاری و مشارکت داوطلبانه کارکنان، مشتریان و پیمانکاران است و می‌خواهد از ایده‌ها، پیشنهادات، ابتکارات، خلاقیت‌ها و توان فنی و تخصصی آنها در حل مسائل و مشکلات سازمان در جهت بهبود مستمر فعالیت‌های سازمان استفاده کند. (طوی - ۱۳۷۷)

بنابراین غرض از مدیریت مشارکتی در شهرداری‌ها آن است که شهرداران فضا و سیستمی را به وجود آورند که تمامی کارکنان، ارباب رجوع، مشتریان، پیمانکاران و... که به انحاء مختلف با شهرداری‌ها سر و کار دارند، در روند تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری و حل مسائل و مشکلات با شهرداران همکاری و مشارکت نمایند و در این فرآیند از دیدگاه و نظرات آنها در حل و فصل مشکلات استفاده شود.

اشکال گوناگون مشارکت:

گروهی از پژوهشگران برای تحقق مدیریت مشارکتی برنامه‌های زیر را پیشنهاد می‌نمایند: مدیریت رایزنی، مدیریت مردم‌سالار، شوراهای کاری، نظام پیشنهاد دادن، شوراهای

مدیریت میانی، تصمیم‌گیری دوجانبه و طرح مالکیت کارکنان در سود سهام سازمان. (طوسی، ۱۳۷۸) در میان این برنامه، چند برنامه وجود دارد که بیش از دیگر برنامه‌ها امکان به کارگیری آنها در شهرداری‌ها وجود دارد و راجع به آنها تجربه‌های نسبتاً خوبی در اختیار است. مهمترین این برنامه‌ها عبارتند از:

- الف) نظام پیشنهادها
- ب) شوراهای رایزنی
- ج) برپایی حلقه‌های کیفی
- د) طرح مشارکت کارکنان در مالکیت سهام

نظام پیشنهادها:

منظور از نظام پیشنهادها این است که شهردار، فضا و امکاناتی را در شهرداری به وجود آورد که کلیه کارکنان، ارباب رجوع، مشتریان و پیمانکاران نظرات، ایده‌ها و پیشنهادات خویش را در زمینه حل مشکلات و نارسایی‌ها و ایجاد بهبود مستمر در فعالیت‌های شهرداری به شهردار ارائه نمایند و شهردار پس از بررسی، مواردی را که قابل اجراء تشخیص می‌دهد به اجراء می‌گذارد و جهت دوام ارائه پیشنهاد، پاداش مناسبی به پیشنهاد دهنده و به عنوان حق ارائه پیشنهاد از طرف شهردار داده می‌شود و او را در منافع حاصل از اجرای پیشنهاد شرکت می‌دهد و از این طریق مشارکت در شهرداری تحقق می‌یابد. البته نظام پیشنهادها دارای ابعاد زیر می‌تواند باشد:



۱- نظام پیشنهادات کارکنان: در این نظام کارکنان شهرداری به صورت فردی و گروهی، نظرها و پیشنهادهای خود را در هر موردی که به نظرشان می‌رسد، ارائه می‌دهند.

۲- نظام پیشنهادگیری از مشتریان و ارباب رجوع: مشتریان و ارباب رجوع‌های شهرداری به دلیل ارتباط نزدیک با شهرداری به مشکلات و نقاط قوت و ضعف فراوانی که در محصولات و خدمات شهرداری وجود دارد پی می‌برند. نظر به اینکه، یکی از اهداف شهرداری افزایش مستمر رضایت ارباب رجوع است. بنابراین توجه به نظرها و پیشنهادات آنها می‌تواند کمک قابل ملاحظه‌ای به این رضایت نموده و بهبود مستمری نیز در محصولات و خدمات شهرداری به وجود آورد.

برای برقراری چنین ارتباطی لازم است، مشتریان از وجود واحد پیشنهادگیری در شهرداری مطمئن گردند و از اینکه پیشنهاد آنها مورد بررسی قرار گرفت، یقین حاصل نمایند. به علاوه وصول پیشنهادهای، قدردانی مادی و معنوی از پیشنهاد دهندگان و توضیح دلائل رد یک پیشنهاد به ارائه دهنده آن از ضروریات می‌باشد. جمع‌آوری پیشنهادات مشتریان و ارباب رجوع‌ها می‌تواند از طریق:

تحویل فرم پیشنهاد به کلیه مراجعان شهرداری و درخواست تکمیل آن، ارسال فرم پیشنهاد از طریق پست به آدرس مشتریان و ارباب رجوع‌ها، برقراری ارتباط تلفنی با آنها، انجام مصاحبه‌های کوتاه در زمان مراجعه به شهرداری، چاپ فرم پیشنهاد در جرائد و ارتباط از طریق شبکه رایانه با ارباب رجوع‌ها

و... صورت می‌گیرد.

۳- نظام پیشنهادگیری از خانواده‌های کارکنان شهرداری: نظریه اینکه نقش خانواده کارکنان در تشویق و ترغیب آنها و ایجاد انگیزه کاری بسیار مؤثر است. ارتباط اعضای خانواده کارکنان با یکدیگر و با محل کار همسران، پدران و مادرانشان از اهمیت زیادی برخوردار است. خانواده کارکنان را هم می‌توان با محیط کار پدران و مادرانشان آشنا نموده و از آنها در مورد بهبود مستمر محل کار پیشنهاد گرفت.

۴- نظام پیشنهادگیری از پیمانکاران: این افراد نیز مانند مشتریان به لحاظ ارتباط کاری با شهرداری می‌توانند نقش مؤثری در ایجاد بهبود مستمر در فعالیت‌های شهرداری از طریق ارائه پیشنهاد ایفاء نمایند.

شوراهای رایزنی:

شورای رایزنی به صورت رکن رسمی در ساختار شهرداری قرار می‌گیرد و بر اساس قوانین و مقررات خاص که توسط شهرداری یا خود شورا تهیه و تصویب می‌شود، انجام وظیفه می‌کند. شورای رایزنی در کنار یک صافی یا ستادی شهرداری قرار دارد و رابطه آن دو به صورت نقطه‌چین مشخص می‌شود. رایزنی دارای شماری از اعضاست که گاهی به صورت انتخابی و گاهی به صورت انتصابی (یا وضعیت افتخاری) برگزیده می‌شوند و تصمیمات این شورا می‌تواند برای شهرداری راهگشا باشد.

برپایی حلقه‌های کیفی:

حلقه کیفی، گروه کوچکی از کارکنان شامل کارگران، کارمندان، تکنیسین‌ها و کارشناسان در یک محیط کار مشابه کارگاه، دفتر، واحد و غیره در یک شغل مشابه یا مرتبط است که فعالیت‌های کنترل کیفیت در محل کارشان را به طور داوطلبانه انجام می‌دهند. فلسفه تشکیل این حلقه‌ها: فراهم آوردن محیطی که در آن اعضای یک واحد کاری بتوانند با علاقه در فعالیت‌های دشواری گشایی شرکت جویند و دانش و تجربه خود را به کار گیرند، می‌باشد.

طرح مشارکت کارکنان شهرداری‌ها در مالکیت سهام شهرداری‌ها:

هواداران این طرح بر این باورند که مالکیت سهام بر رفتار صاحب سهام اثر می‌گذارد و کلید بهتر کردن عملکرد وی به شمار می‌آید. در این فرآیند دو عامل عمده دخیل است: نخست آنکه کارکنان صاحب سهام جزیی از شهرداری می‌شوند که در آن کار می‌کنند.

دوم آنکه این دلسوزی در سرنوشت شهرداری به پدید آوردن رفتار و نگرش مثبت در میان کارکنان صاحب سهام می‌انجامد و در نتیجه عملکرد شهرداری فزونی کمی و کیفی پیدا می‌کند.

افزون بر آن، مالکیت کارکنان در سهام شهرداری روی کارکنان اثر آموزشی دارد و آنها را با واقعیت‌های اقتصادی زندگی و کار آشنا می‌سازد و سپس کارکنان را با مدیران در یک جبهه و کنار هم و نه در تقابل با هم قرار می‌دهند.

پیش‌نیازهای استقرار نظام مدیریت مشارکتی:

- برای استقرار نظام مدیریت مشارکتی در شهرداری‌ها بایستی چند شرط تحقق یابد:
- اعتقاد شهرداران به این نوع شکل مدیریتی و پشتیبانی از مراحل اجرایی نظام مدیریت مشارکتی
- تعریف حدود مشارکت
- بحرانی نبودن زمان اجرای این نظام
- اعتقاد کارکنان به بهبود مستمر
- آمادگی و برنامه‌ریزی قبلی
- و...

لازم به ذکر است که شهرداران می‌توانند از طریق گماردن فرد مناسب به عنوان مدیر اجرایی نظام مشارکتی، شرکت فعال و منظم در جلسات نظام مدیریت مشارکتی، اختصاص محل مناسب برای دبیرخانه این نظام، تأمین نیروی انسانی برای دبیرخانه، پیگیری جدی در مورد بررسی و اجرای به موقع پیشنهادها، پرداخت به موقع پاداش به پیشنهاد دهندگان و... به این نوع مدیریت کمک کنند.

خلاصه و نتیجه‌گیری:

یکی از تحولات قابل دسترس در امور شهرداری‌ها، تبدیل مدیریت آنها به مدیریت مشارکتی است که البته لازم است، این

واقعیت یادآوری شود که برخی گام‌های قابل توجه در سال‌های بعد از انقلاب اسلامی ایران در این خصوص برداشته شده است؛ اما هنوز نمی‌توان از شکل‌گیری مدیریتی متناسب با مشارکت کارکنان و شهروندان و ارباب رجوع در اداره امور شهرها سخن گفت. با توجه به تکالیف مصرح در مصوبات شورای عالی اداری و هیأت وزیران و به منظور بهبود بهره‌وری، افزایش رضایت کارکنان، بهبود روابط کار و... ایجاد مدیریت مشارکتی در شهرداری‌ها امری ضروری است. به منظور اجرای این مدیریت، چهار شکل عمده مشارکت شامل: نظام پیشنهادها، شیوه‌های رایزنی، برپایی حلقه‌های کیفی و طرح مشارکت کارکنان در مالکیت سهام تشریح شده و لازم است، اشاره شود برای استقرار این نظام باید مدیران به این شکل مشارکت اعتقاد داشته باشند و در همه مراحل پشتیبانی لازم را به عمل آورند و از قبل آمادگی وجود داشته و برنامه‌ریزی لازم صورت پذیرد. البته این راهبردها می‌تواند پس از بررسی‌های کارشناسی بیشتر، قابلیت خوبی برای تبدیل به راهکارهای برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری شهری داشته باشد و مورد استفاده نظام برنامه‌ریزی و مدیریت شهری قرار بگیرد.

شهرداران از طریق مشورت با کارکنان و اجازه به کارکنان برای سهیم شدن در تصمیم‌هایی که در کار آنها تأثیر می‌گذارد، می‌توانند نگرانی آنها را منعکس، اندیشه‌های جدید را کسب و

حس یکپارچگی در بین کارکنان را ترویج دهند. برنامه‌های مشارکتی چیزی بیش از یک چالش برای استقلال کارکنان است. چنین مدیریتی ابزاری برای بقاء محیط رقابتی امروز است، البته برخی از اندیشمندان (کوک - ۱۹۹۲ کتاب دیدمان مشارکت - دکتر رهنمود) معتقدند، مشارکت پیامدهای

مزایای حاصله از مدیریت مشارکتی نباید این پیش‌دواری را در مدیران ایجاد کند که اتخاذ شیوه‌های مشابه تصمیم‌گیری مشارکتی همیشه و در همه شرایط به مزایای مورد انتظار همچون بهره‌وری منجر می‌شود

تخصصی‌گرایی را کاهش و به قواعد و رویه‌های بوروکراتیک خاص خود منجر می‌شود. البته مزایای حاصله از مدیریت مشارکتی نباید این پیش‌دواری را در مدیران ایجاد کند که اتخاذ شیوه‌های مشابه تصمیم‌گیری مشارکتی همیشه و در همه شرایط به مزایای مورد انتظار همچون بهره‌وری منجر می‌شود بلکه مطالعه امکان‌سنجی و تعدیل شرایط وضعی عامل تعیین‌کننده در این خصوص است.

منابع و مأخذ:

- ۱- هاشمی، فضل‌الله «حقوق و قوانین شهرسازی» مرکز مطالعات معماری و شهرسازی، تهران ۱۳۷۱.
- ۲- طوسی، محمدعلی «مشارکت در مدیریت و مالکیت» مرکز آموزش مدیریت دولتی، تهران ۱۳۷۷.
- ۳- رهنمود، فرج‌الله «دیدمان مشارکت» مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی، تهران ۱۳۸۵.
- ۴- طوسی، محمدعلی «مدیریت و مشارکت کارکنان» مرکز آموزش مدیریت دولتی، تهران ۱۳۷۸.
- ۵- علوی‌تبار، علیرضا، «الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها» جلد دوم، انتشارات شهرداری‌ها، تهران ۱۳۸۰.

نگاهی به یک الگوی نمونه بین‌المللی

تجربه برزیل در گسترش حمل و نقل همگانی

ترجمه: سمیه رشیدی

و آمد یک طرفه سایر خودروهای شهری در جهت‌های مخالف ساخته شد.

در سال ۱۹۸۲ ساخت تمامی پنج محور ساختاری شهری، همراه با خیابان‌های فرعی و تغذیه‌کننده محورها به اتمام رسید. در تطابق با این شاهراه‌های ساختاری، قوانین منطقه‌بندی به اجرا درآمد تا ساختار و نحوه گسترش و رشدی در نقاط و نواحی از پیش تعیین شده صورت گیرد.

برای ساخت مجتمع‌های بزرگ با تراکم جمعیت زیاد در طرفین هر کدام از محورهای مزبور مجوز صادر شد، ولی با دور شدن محل ساخت و سازها از محورهای اصلی تراکم جمعیت و حجم ساختمان‌ها محدودتر می‌شد، به گونه‌ای که هر چه از محورهای مرکزی به سمت مناطق هم‌جوار فاصله گرفته می‌شد، تراکم و تعداد مجاز طبقات ساختمان‌ها هم کاهش می‌یافت. مسیر ۶۰ کیلومتری ویژه اتوبوس‌رانی در این مراکز جمعیتی با ۳۰۰ کیلومتر جاده‌های فرعی تامین می‌گردد که مسافران را در

پایانه‌های مخصوص اتوبوس‌رانی که در مناطق مهم و استراتژیک پیش‌بینی شده، متمرکز می‌کنند. فقط در این پایانه‌ها مسافران می‌توانند با همان کرایه پرداختی با تعویض خط، مسیرشان را در خط‌های دیگر دنبال نمایند.

بیش از ۹۰ درصد از ساکنان نواحی شهری به راحتی به سامانه‌های حمل و نقل عمومی

دسترسی دارند. سرعت متوسط اتوبوس‌های معمولی، دو باندی و مستقیم به ترتیب ۱۸، ۲۰ و ۳۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد. نسبت استفاده از این سامانه توسط مسافران در "کوریتیبیا" که جمعیت آن در دهه ۱۹۴۰ حدود ۱۴۰ هزار نفر بود و در حال حاضر به بیش از ۱۰ برابر افزایش یافته است، بیش از کلیه مراکز ایالتی برزیل بوده است. با اینکه کوریتیبیا از نظر میزان خودروهای شخصی، دومین شهر برزیل به حساب می‌آید، با این حال همیشه و در همه حال اولویت با سامانه‌های حمل و نقل همگانی است. مسؤولین شهر کوریتیبیا، اتوبوس را به عنوان مهم‌ترین وسیله حمل و نقل گروهی انتخاب کردند، زیرا نه تنها از گذشته اتوبوس به عنوان وسیله جابجایی ایده آل محسوب می‌شد بلکه از نظر قیمت نیز اقتصادی‌ترین وسیله حمل و نقل برآورد شده است. سیستم ترابری همگانی کوریتیبیا در اواخر دهه ۶۰ متحول گردید. طراحان شهری دریافتند که برای پاسخ به گسترش سریع شهر باید طرح جامعی برای شهر تهیه کنند و این طرح مرسوم توسط شرکت‌های گوناگون مهندسين شهرساز برزیلی و طراحان شهری ارائه گردید.

گروه بین‌الملل - امروزه از سامانه حمل و نقل عمومی برزیل به عنوان یک الگوی نمونه بین‌المللی یاد می‌شود. در ۵۰ سال اخیر، برزیل هم مانند بسیاری از کشورها شاهد رشد سریع شهرها و گسترش شهرنشینی بوده است. در جنوب، مردم روستاها و زمین‌داران به امید زندگی بهتر در محیط پر زرق و برق و پیشرفته شهری روستاها را ترک کرده و به شهرها هجوم آورده‌اند.

با افزایش جمعیت تصاعدی و گسترش شهر، طراحان شهری دریافتند که برای پاسخ به گسترش سریع شهر باید طرح جامعی برای شهر تهیه نمایند. این برنامه جامع که توسط شرکت‌های گوناگون مهندسين شهرساز برزیلی و همیاری طراحان شهری طراحی گردید، دارای پنج مشخصه اصلی بود در حدود ۷۵ درصد سفرهای شهری در شهرهایی نظیر "کوریتیبیا" که مرکز ایالت برزیل می‌باشد، با سامانه‌های عمومی صورت می‌گیرد و این در حالی است که رشد و گسترش شهر در سال‌های اخیر بسیار بیش از حد انتظار بوده است.

برنامه‌ریزی هوشیارانه دراز مدت از قبیل راه‌حل‌های ابتکاری و نوآورانه، سامانه حمل و نقل عمومی بسیار کارآمدی را در اختیار شهروندان گذاشته است که اساس آن در اولویت قراردادن حمل و نقل همگانی و استفاده کم‌تر از وسایل نقلیه شخصی است. در این زمان طراحان شهری برخلاف بسیاری از شهرهای آمریکای لاتین

از بازسازی شتابزده و سریع و شدید بخش مرکزی شهر و احداث بزرگراه‌هایی که فقط به طور موقت مشکلات تراکم ترافیک را حل می‌کند خودداری نمودند. چنین روش‌هایی چنان که هم‌اکنون نیز در کشور آمریکا و علی‌الخصوص جنوب آمریکا شاهد آن هستیم به طور موقت مشکل تراکم ترافیک را حل می‌کردند.

طراحان شهری به این نتیجه رسیده بودند که سیستم‌های حمل و نقل، اسکلت و پایه توسعه و رشد آینده شهر را تشکیل می‌دهند. چارچوب اصلی استراتژی کاربرد زمین، جاده و سیستم حمل و نقل شامل مراکز و قطب‌های ساختمانی و شبکه جاده‌ای است. در سال ۱۹۷۴ ایجاد سیستم شبکه جاده‌ای و کنترل کاربری زمین تغییرات عمده‌ای در سیستم حمل و نقل شهری به وجود آورد. مسیرهای ایجاد شده در حقیقت محورهای اصلی رشد ساختارهای شهری بوده و جهت و نحوه گسترش شهر را از پیش تعیین می‌کرد. هر کدام از این محورهای ساختاری شامل سیستم جاده‌های سه گانه می‌باشند که در جاده مرکزی دو خط عبوری ویژه تردد اتوبوس‌های سریع پیش‌بینی شده است و جاده‌ها به موازات خطوط مخصوص تردد اتوبوس‌ها، برای رفت



سامانه ترابری شهری در پایتخت ژاپن

مترو



شهر توکیو و حومه آن از یک شبکه متراکم بزرگراهها و خطوط راه آهن پوشیده شده است. رقابت بین شرکت‌های مختلف برای ارائه بهتر سرویس‌های حمل و نقل به این سیستم کمک بسزایی می‌کند. در این بین توکیو دارای برجسته‌ترین سیستم حمل و نقل می‌باشد. بهترین آنها Yamanote Line نام دارد که خطوط ارتباطی مسیرهای مختلف شهری را به مرکز شهر مرتبط می‌سازد. این خط یکی از شلوغ‌ترین خطوط ارتباطی در جهان می‌باشد. با وجود این سیستم ارتباطی فعال شبکه متروی توکیو همیشه از ازدحام خاصی برخوردار است.

بیشتر خطوط حومه شهر متعلق به این شرکت حمل و نقل می‌باشند. فقط تعداد معدودی از خطوط حمل و نقل حومه شهر توکیو توسط بخش خصوصی راه اندازی می‌شوند. هر شرکت وابسته به راه آهن برای دریافت کرایه از مسافر خود برنامه خاص خود را دارد، به صورتی که بزرگترین شرکت‌های حمل و نقل از دیگر شرکت‌ها گرانتر هستند.

قطار سریع السیر

کشور ژاپن صاحب گسترده‌ترین شبکه قطار سریع السیر در جهان است که توکیو را با شهرهای بزرگ دیگر مرتبط می‌سازد. قطار سریع السیر ژاپن shinkansen نامیده می‌شود و توسط شرکت‌های چند ناحیه ای خطوط راه آهن ژاپن اداره می‌شود. اولین خط قطار سریع السیر shinkansen در سال ۱۹۶۴ افتتاح و راه اندازی شد. سرعت این قطار در گذشته ۲۰۰ کیلومتر در ساعت بود که امروزه به ۳۰۰ کیلومتر در ساعت افزایش یافته است. توسعه این سیستم حمل و نقلی در سال ۱۹۷۵ به پایان رسید. خدمات این قطار به نحو مطلوبی ارائه می‌شود و هیچ گونه اتلاف وقتی چه در زمان ورود به ایستگاه



و چه در زمان خروج از آن صورت نمی‌گیرد. از این شبکه حمل و نقل نیز گاهی اوقات استفاده‌های ترابری می‌شود که این امر هیچ گونه مشکلی را برای مسافری از نظر تغییر در سرعت و دیگر مسائل به وجود نمی‌آورد. قطار shinkansen دارای انواع متنوعی است. سه نوع از این قطار به ترتیب Nozomi که فقط در ایستگاه‌های اصلی توقف دارد، Hikari که دفعات توقف آن بیشتر است و Kodama که در تمامی ایستگاهها متوقف می‌شود. هر سه نوع قطار از قطارهای سریع السیر این شبکه حمل و نقلی می‌باشند.

تاکسی



کشور ژاپن دارای یک شبکه کارا در حمل و نقل عمومی به ویژه در نواحی کلان شهری و بین خطوط شهرهای بزرگ می‌باشد. سیستم حمل و نقل ژاپن به دلیل توجه به جزئیات از دیگر شبکه‌ها متمایز است و خدمات شایانی را ارائه می‌دهد. بطوری که انبوهی از مردم از آن به راحتی استفاده می‌کنند. برای تعدادی از مسافرین، تاکسی‌ها گرانتر و متنوع‌تر از سیستم‌های حمل و نقل عمومی در سطح شهر هستند. اما با وجود اینکه در بعضی از شهرهای کوچک و حومه شهر شبکه‌های عمومی حمل و نقل اغلب از تراکم کمتری برخوردارند، گرفتن یک تاکسی به طور مثال از ایستگاه قطار تا منزل راحت

تر از استفاده از شبکه حمل و نقل است. حتی در توکیو نیز سرویس‌های قطارهای شهری و اتوبوس‌ها حدود یک ساعت در شب اتلاف وقت دارند که در نتیجه استفاده از تاکسی در این ساعات به خصوص در آخر هفته بیشتر می‌شود. بطوری که در روزهای تعطیل صفوف تاکسی در ایستگاه‌های قطار بسیار زیاد است. نرخ تاکسی در شهرهای ژاپن نرخ ثابت و از قبل تعیین شده‌ای است.

مقایسه ترابری همگانی در ۳ شهر بزرگ دنیا

لندن

۲۵ درصد از مسافرهای بین‌المللی لندن را به عنوان آسانترین شهر دنیا برای گشت‌گذار انتخاب کرده و لندن توانست در سال ۲۰۰۶ بر سکوی اول حمل و نقل عمومی در دنیا باشد. اولین خط راه آهن زیرزمینی جهان در لندن و در سال ۱۸۶۳ با لوکوموتیو بخار افتتاح شد و امروز به عنوان بزرگترین خط آهن زیرزمینی با طول ۴۱۵ کیلومتر در اروپا می‌باشد. خط آهن زیرزمینی لندن دارای ۵۰۰ قطار، ۲۳۶ ایستگاه و بیش از ۱۲۰۰۰ کارمند است و جابجایی در حدود ۳ میلیون مسافر در روز به عهده این سیستم است. تونل راه آهن لندن در طول جنگ جهانی دوم غیر از حمل و نقل به عنوان پناهگاه هنگام حملات هوایی به شمار می‌رفتند. تراموا هم یکی دیگر از وسایل حمل و نقل عمومی لندن است. هر تراموا با طول ۳۰ متر می‌تواند تا ۲۴۰ مسافر را در هر نوبت حمل کند. از لندن به عنوان مادر حمل و نقل عمومی یاد می‌شود.

هنگ کنگ

جزیره هنگ کنگ دارای سرانشی بی‌زادای است به همین دلیل دارای یکی از غیرمعمول‌ترین وسایل نقلیه در دنیاست. در مرکز و غرب هنگ کنگ سیستم بزرگی از پله برقی و پیاده روی متحرک وجود دارد. Escalator و Mid-levels با داشتن ۲۰ پله برقی و ۳ پیاده روی برقی و طولی به اندازه ۸۰۰ متر طولیترین پله برقی سرپوشیده در هوای آزاد جهان است. Mass Transit Railway (Mtr) شبکه مترو را در داخل هنگ کنگ اداره می‌کند و یکی از مدرنترین سیستم‌های مترو در جهان شناخته شده است. Kcr شمال شرقی و شمال غربی این جزیره را به جاهای دیگر متصل می‌کند و طول آن ۱۱۲ کیلومتر است. سرویس تاکسی هنگ کنگ در زمره معروفترین در جهان است و ۱۲ درصد از حمل و نقل عمومی بر دوش تاکسی است.



ونکوور

بزرگترین کلانشهر در قسمت غربی کانادا و سومین شهر بزرگ در کل کشور است که از لحاظ شاخص‌های مدنی و رفاه اجتماعی جایگاه بالایی در سطح دنیا دارد. قدرت قطار هوایی ونکوور به سال ۱۹۸۵ بر می‌گردد و جایگاه بالایی در سطح دنیا دارد. قدمت قطار هوایی ونکوور به سال ۱۹۸۵ بر می‌گردد و به نوعی طولی‌ترین سیستم اتوماتیک در جهان به شمار می‌رود. قطار هوایی بر روی ریل‌های مرتفع در حرکت است و در پیشینه اش هیچ گزارشی از خروج از خط یا تصادف دیده نمی‌شود. قطار هوایی ونکوور دارای ۳۳ ایستگاه و در روز ۲۲۰ هزار نفر را در طول ۴۹/۵ کیلومتر جابجا می‌کند. ونکوور قسمتی از حمل و نقل خود را نیز به دریا سپرده، اتوبوس دریایی از سال ۱۹۰۰ کارش را شروع کرده است.



وسيله نقلیه ای که هنوز جدی گرفته نشده است؛
مونوریل؛ مدرن ترین ابزار ترابری عمومی



که قطار از روی ریل منحرف شود یا زمین بیفتد.

دو نوع مونوریل

در حال حاضر دو نوع مونوریل داریم: قطارهای تک ریلی و معلق. در حال حاضر متداولترین نوع مونوریل قطارهای تک ریلی هستند که دارای میله تقویت کننده‌های در میانه تحتانی قطار هستند و یک لاستیک از بالا به آن متصل است تا تعادل قطار را حفظ کند.

از معایب مونوریل می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- ۱- این نوع قطارها نمی‌توانند روی هیچ ریلی حرکت کنند و سرویس دهی با استفاده از خطوط ریلی غیر ممکن است.
 - ۲- مسافران مونوریل نمی‌توانند در صورت بروز خطر و در موارد اضطراری از محوطه، دور یا خارج گردند، زیرا این وسیله بالاتر از سطح زمین ساخته می‌شود و مسافران بایستی تا رسیدن قطار بعدی یا نیروی کمکی منتظر بمانند.
- از مزایای این وسیله نقلیه همگانی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- سیستم حمل و نقل ریلی که مونوریل نیز از این دسته می‌باشد نسبت به دیگر سیستم های حمل و نقل فضای کمتری را اشغال می‌کند.
- ۲- سطح بالایی آنها ایمن می‌باشد و این ایمنی بخاطر سیستم مغناطیسی بکار رفته در طراحی مونوریل می‌باشد. از این رو مونوریل هیچگاه از خط خارج نمی‌شود، مگر در مواردی که برای ریل مشکلی بوجود آید.

مونوریل همان گونه که از نامش پیداست وسیله نقلیه

ایست که با دو چرخ فلزی روی یک ریل حرکت می‌کند. این وسیله سالیان مدیدی است که در نقاط مختلف جهان در پارک ها و شهرسازی ها بکار می‌رود و ایده ساخت این وسیله اولین بار توسط کمپانی "والث دیزنی" ارائه گردید. والث دیزنی در سال ۱۹۵۹ نخستین مونوریل را در پارک دیزنی واقع در آمریکا راه اندازی کرد.

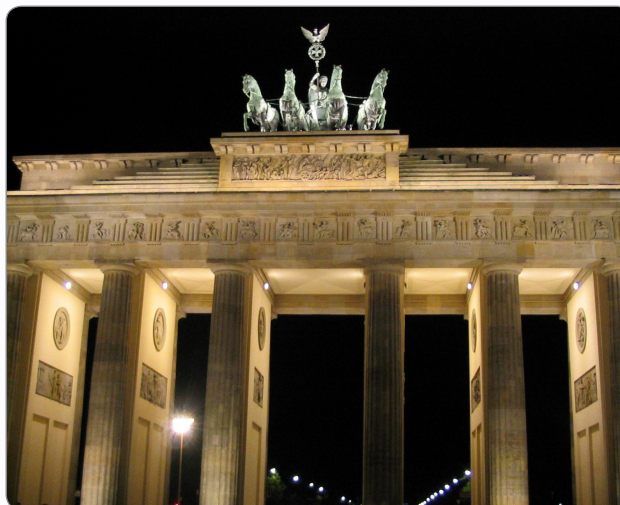
در اوایل امر این وسیله نقلیه عجیب بنظر می‌رسید و به آن بعنوان وسیله نقلیه ای نگاه می‌کردند که در عصر سفینه های فضایی مردم را با آن جا بجا می‌کنند، اما متأسفانه این وسیله نقلیه هیچ گاه بطور جدی بعنوان وسیله نقلیه استفاده نشد.

این وسیله نقلیه یک وسیله مدرن می‌باشد که تاریخ ساخت آن به اواخر قرن ۱۹ میلادی برمی‌گردد. در اواخر قرن ۱۹ مردم علاقه شدیدی به استفاده از این وسیله که روی ریل حرکت می‌کند نشان دادند. برخی بخاطر ظاهر مدرن آن شیفته مونوریل شدند و گروهی نیز آن را فانتزی تر و دکوری تر از آن می‌دانند که بتوان بعنوان وسیله نقلیه عمومی از آن استفاده کرد.

مونوریل هایی که جدیداً ساخته می‌شوند دارای تکیه گاه میله ای بلندی هستند که این تکیه گاه بعنوان سطح پیش برنده عمل می‌کند. نکته قابل توجه اینکه تمام مونوریل ها با نیروی الکتریسیته کار می‌کنند و نیروی مغناطیسی نمی‌گذارد

زندگی در برلین پایتخت فرهنگی اروپا

سامان امین



برلین پایتخت و یکی از شانزده ایالت کشور آلمان است و با جمعیت شهری ۳,۴ میلیون نفری به‌عنوان بزرگترین شهر این کشور و دومین شهر پر جمعیت کشورهای عضو اتحادیه اروپا به‌شمار می‌رود. شهروندان برلینی را شاید بتوان به‌عنوان خوشبخت‌ترین مردمان اروپا دانست زیرا این شهر را به‌عنوان مرکز اصلی فرهنگ، سیاست، رسانه و علم در اروپا می‌دانند. با وجود بحران اقتصادی حال حاضر در جهان شهروندان برلین زندگی نسبتاً بی‌دغدغه‌تری را می‌گذرانند. شهر در شب همچنان آرام است و مانند گذشته شهروندان پس از یک روز کار و زحمت به رستوران‌ها می‌روند و مدتی را در کنار یکدیگر می‌گذرانند. این شهر دارای ۱۵۳ موزه است که خود گویای آن است که مردم این شهر علاقه زیادی به دیدار از موزه‌ها و فعالیت‌های فرهنگی دارند.

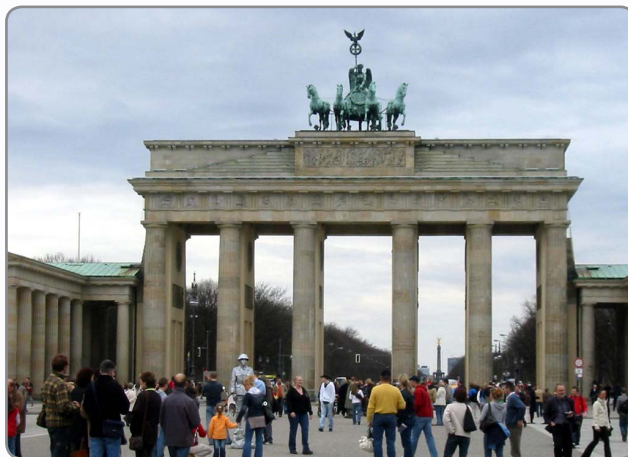
ترافیک خودروهای شخصی نیز می‌شود. از نظر برخی زندگی در برلین بسیار ارزان است و حتی اجاره خانه‌ها نیز نسبت به دیگر شهرهای اروپایی ارزان‌تر است. استعمال سیگار در بین شهروندان برلینی بسیار شایع است و حتی در مکان‌های عمومی همچون رستوران‌ها، مترو و... نیز بدون توجه به علائم به کار خود ادامه می‌دهند که این موجب آزرده خاطر شدن برخی از توریست‌ها و مسافرانی که از دیگر شهر وارد می‌شوند شده است.

نرخ بیکاری در این شهر حدود ۲۲ درصد است که اگر شخصی بتواند زبان آلمانی را بدرستی و صحیح صحبت کند، شانس کمی برای نگه داشتن شغل خود خواهد داشت که این امر نشأت گرفته از همان حس نژادپرستی است که در میان نه تنها شهروندان برلین بلکه تمام آلمانی‌های وجود دارد.

رستوران‌های بسیاری در سطح شهر برلین وجود دارد و شهروندان این شهر علاقه زیادی را به گذران وقت در این اماکن دارند. انواع رستوران‌های بین‌المللی و محلی در جاهای مختلف شهر دیده می‌شود. شاید بتوان غذای ترکی را در برلین آسان‌تر و حتی خوش مزه‌تر از استانبول یافت. بخش زیادی از مهاجرین این شهر را ترک‌های ترکیه تشکیل داده‌اند که این خود باعث شده تا حد بسیار زیادی فرهنگ ترکیه‌ای در برلین رواج یابد. و مشتریان دائمی رستوران‌های ترکی را همان شهروندان نژادپرست آلمانی تشکیل می‌دهند. علیرغم تمام این آرامش‌های ظاهری، طبق گزارش رسانه‌های آلمان یک نفر از هر شش شهروند ساکن در برلین زیر خط فقر زندگی می‌کند.

برگزاری فستیوال‌های متعدد در برلین رواج دارد. جشنواره رنگ‌ها که هر ساله پس از پایان فصل زمستان و با آغاز بهار انجام می‌شود، یکی از این فستیوال‌های معروف است. این جشن شهری در یک روز تعطیل و البته از قبل تعیین شده با حضور والدین و کودکان در پارک‌های ویژه‌ای برگزار می‌شود و در این میان افراد به بازی و نقاشی با رنگ‌ها می‌پردازند.

شهروندان در برلین علاقه زیادی به استفاده از دوچرخه دارند و در واقع فرهنگ دوچرخه‌سواری تا حد زیادی در این شهر جا افتاده است. شهرداری با طراحی مسیرهای ویژه جهت استفاده دوچرخه‌سواران موجب تشویق بیشتر شهروندان به این فعالیت شده است. ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری و ترغیب مردم به استفاده بیشتر موجب کاستن از میزان



استانبول شهر ایستاده بر دروازه دو خشکی

اول در سال ۳۲۴ به بیزانس آمد. پس از آن بیزانس به عنوان پایتخت رسمی امپراتوری روم انتخاب شد. به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه و قرار گرفتن در محدوده میان دو قاره، استانبول اهمیت‌های سیاسی، فرهنگی و تجاری یافت. مسیحیان ارتودکس بسیاری روانه شهر شدند و متعاقب آن کلیساهای بی‌شماری در شهر ساخته شد که یکی از معروف‌ترین و بزرگترین کلیساهای جهان Hagia Sophia نیز در آن دوران در شهر بنا شد.

در اواخر دوران امپراتوری بیزانس، شهر به شدت پسرفت کرد و از لحاظ اقتصادی به انزوا کشانده شد. در همین دوران جمعیت در شهر به شدت افزایش یافت و ترک‌های عثمانی شروع به تسخیر شهرهای کوچک ترکیه کردند.

نداشتن استاندارد مناسب در ساخت‌وساز نتایج جبران‌ناپذیری را در زمین‌لرزه‌های سال‌های آتی به بار داد. به‌طور کلی فضای شهری استانبول را می‌توان به سه بخش اصلی تقسیم کرد. بخش اول مربوط به نقاط تاریخی

و قدیمی شهر می‌شود که در ساحل جنوبی بندر واقع شده است و به نوعی بخش قدیمی شهر را از بخش شمالی و نوظهورتر تفکیک می‌کند. بخش دوم در شمال بندر قرار گرفته است و در واقع در هر دو بخش آسیایی و اروپایی استانبول گسترانده شده است، بخش سوم نیز در بخش آسیایی واقع شده است.



در ۲۵ سال اخیر جمعیت

استانبول سه برابر شده است. بیش از ۷۰ درصد از ساکنان شهر در بخش اروپایی زندگی می‌کنند و مابقی در بخش آسیایی سکونت دارند. طبق سرشماری رسمی در سال ۲۰۰۷، جمعیت شهر ۱۱۳۷۲۶۱۳ نفر بوده است. میانگین رشد سالانه جمعیت در شهر ۳/۴۵ درصد اعلام شده است که اکثراً مربوط به مهاجرت‌های مردم از شهرهای اطراف به استانبول است.

شهر و شهرداری

به‌طور کلی استان استانبول دارای ۳۲ محدوده مجزا است که ۲۷ محدوده آن مربوط به کلانشهر استانبول است. این مناطق ۲۷ گانه توسط شهرداری کلانشهر استانبول اداره می‌گردد. شهردار در راس امور شهری قرار دارد. **شهردار استانبول از طریق انتخابات مستقیم مردمی و برای مدت پنج سال به این سمت برگزیده می‌شود.** شهردار کنونی شهر که به‌نوعی حکمران کل استان نیز محسوب می‌شود آقای قادر توپ‌باش نام دارد. استانبول شهری قانونمند است و انتخابات شهری در آن با دقت صورت می‌پذیرد. این شیوه از سال‌های دور در شهر وجود داشته است. شورای کلانشهری استانبول مسوولیت

استانبول بزرگترین شهر ترکیه و سومین شهر بزرگ دنیا به حساب می‌آید. این شهر در تنگه بوسفور واقع شده و حاشیه بندرگاه طبیعی به نام شاخ زرین قرار گرفته و به‌صورت کلی در شمال غرب ترکیه واقع شده است. از نکات قابل توجه درباره استانبول آن است که این کلانشهر بزرگ در میان دو قاره آسیا و اروپا قرار گرفته است. بخش اروپایی (Thrace) و بخش آسیایی به نام آناتولیا معروف است. این شهر تاریخچه پرفراز و نشیبی داشته است. در دورانی استانبول حتی به‌عنوان پایتخت امپراتوری روم نیز شناخته می‌شد. (۳۹۵-۳۳۰) و برای مدتی طولانی مرکز امپراتوری شرق روم (بیزانس) بوده است.

اتحادیه اروپایی استانبول را به‌عنوان مرکز فرهنگی قاره سبز در سال ۲۰۱۰ برگزیده که این امر از اهمیت فراوانی برخوردار است. سازمان بین‌المللی یونسکو، محدوده‌های تاریخی استانبول را در فهرست میراث فرهنگی خود قرار داده است (۱۹۸۵). همان‌طور که اشاره شد، استانبول در بخش شمال غربی ترکیه و منطقه مرمر قرار گرفته. مساحت کلی

شهر ۱۵۳۹ کیلومتر مربع است. شهر در نزدیکی گسل شمالی آناتولی واقع شده است. این گسل، زلزله‌های متعددی را در منطقه به‌وجود آورده است. در سال ۱۵۰۹ میلادی زلزله‌ای مصیبت‌بار در شهر صورت گرفت و در پی آن سونامی وحشتناکی دیوارهای دریایی شهر را شکست و خسارات جبران‌ناپذیری به شهر وارد کرد. در جریان این زلزله

بیش از ۱۰۰۰۰ نفر از شهروندان استانبول کشته شدند. زلزله‌های متعدد در شهر بسیاری از مکان‌های قدیمی و باستانی شهر از قبیل مساجد و بازارها را ویران کرد.

استانبول آب و هوایی معتدل دارد که تابستان‌های گرم و مرطوب و زمستان‌های سرد و پربارش را تجربه می‌کند. رطوبت هوا در ماه‌های گرم تا حدی است که به میزان قابل توجهی به گرمای هوا می‌افزاید. گرم‌ترین ماه سال جولای است که میانگین دمایی ۲۳/۳ درجه سانتی‌گراد دارد و سردترین ماه سال ژانویه، با میانگین ۵/۶ سانتی‌گراد است.

در سال ۲۰۰۸ و هم‌زمان با حفاری بخش اروپایی و تاریخی شهر، به‌منظور ساخت تونل‌های متروی شهر، اشیایی بسیار قدیمی و متعلق به ۶۵۰۰ سال پیش از میلاد مسیح و عصر حجر پیدا شد. جالب این است که پیش از این حضور اولین ساکنان را در این منطقه به ۳۵۰۰-۵۵۰۰ سال پیش از میلاد نسبت می‌دادند. محدوده دماغه مودا اولین محلی بود که یونانی‌ها در آنجا ماندگار شدند. در سال‌های بعد محدوده بیزانس شکل گرفت و توجه امپراتورهای آن دوران را به خود جلب کرد. امپراتور کنستانتین

تمامی مسائل شهری را برعهده دارد و تصمیمات مربوط به شهر توسط آنها صورت می‌گیرد. دولت کلانشهری استانبول متشکل از سه بخش اصلی است. شهردار بخش اول محسوب می‌شود که در انتخابات پنج ساله انتخاب می‌گردد. شورای شهر که متشکل از شهردار و شهرداران مناطق و حدود یک پنجم از شورایاران مناطق بخش دوم بدنه اجرایی و تصمیم‌گیری شهر را تشکیل می‌دهند. کمیته و هیئت ریسه شهر نیز بخش سوم را تشکیل می‌دهند. از جمله وظایف شهرداری استانبول می‌توان به مقوله آموزش های شهروندی، بهداشت و سلامت، تدوین برنامه های شهری، حمل و نقل و رفاه شهروندی اشاره کرد.

همانطور که اشاره شد مبحث حمل و نقل و ساماندهی ترافیک از جمله وظایف شهرداری استانبول است. حمل و نقل عمومی در شهر متشکل از شبکه گسترده اتوبوسرانی و شبکه های مختلف ریلی است. ساخت و ساز جاده ای و طراحی مسیرهای مربوط به حمل و نقل عمومی در استانبول از سال ۱۸۶۹ و با برنامه ساخت یک شبکه تراموا در شهر آغاز شد. این شبکه تراموا با استفاده از اسب حرکت می‌کرد و تا سال ۱۸۷۱ چهار خط آن در شهر افتتاح شد. در همان دوران ساخت و ساز تونل های استانبول شروع شد و در ۱۸۷۴ دومین شبکه متروی دنیا پس از متروی لندن شروع به کار کرد. در ابتدا از این شبکه حمل و نقلی

تنها برای جابجایی کالا و حیوانات استفاده می‌شد ولی پس از تکمیل دوره آزمایشی این شبکه به بخش عمومی واگذار شد و تا هم‌اکنون به خدمات‌رسانی به شهروندان کوشا بوده است.

اولین شبکه اتوبوسرانی در استانبول به سال ۱۹۲۶ باز می‌گردد.

در آن دوران تنها چهار اتوبوس در سطح شهر وجود داشت. چندین شرکت بزرگ حمل و نقلی از کشورهای انگلیس و فرانسه در بخش حمل و نقل استانبول سرمایه‌گذاری کرده بودند و شبکه‌های مختلف را اپراتوری می‌کردند. در سال ۱۹۶۱ نیز شبکه اتوبوس‌های برقی به راه افتاد ولی پس از مدتی این شبکه متوقف شد، چرا که این شبکه ترافیک را در خیابان‌های باریک و کم‌عرض استانبول تشدید می‌کرد. هم‌اکنون شبکه اتوبوسرانی استانبول با دارا بودن ۲۸۵۸ اتوبوس و توسط شرکت‌های متعددی فعال است. این اتوبوس‌ها روزانه ۴۴۸۰۰۰ کیلومتر مسیر را در ۴۶۸ خط مختلف طی می‌کنند.

این شبکه دارای ۷۸۸۹ ایستگاه در اقصا نقاط شهر است و طبق آمار سالانه ۴۳۵ میلیون سفر شهری از این طریق صورت می‌گیرد (۲۰۰۳) در سال ۱۹۸۵ شرکت‌های خصوصی مشغول به فعالیت در شهر شده‌اند و با ۱۳۶۶ دستگاه خود پوشش مناسبی را به شهر داده‌اند. شبکه‌های زیرزمینی استانبول متشکل از دو شبکه جدا است که هر دو از لحاظ قدمت و شیوه طراحی متفاوت هستند. یکی دیگر از شبکه‌های زیرزمینی استانبول LRT نام دارد که در دو خط گسترده شده است. ساخت مترو استانبول هم در سال ۱۹۹۲ شروع شد. علاوه بر این شبکه اتوبوس‌های سریع (BRT)

در استانبول وجود دارد که با نام MetroBus مشهور است. شبکه قایق‌رانی استانبول نیز عملکرد مطلوبی دارد و سالانه ۶۱ میلیون مسافر از طریق این وسایل عبور و مرور می‌کنند. شهرداری استانبول طرح ساخت سامانه حمل و نقلی مونوریل را نیز در میان برنامه های توسعه ترابری عمومی دارد و طبق برنامه ریزی های صورت گرفته این شبکه تا سال ۲۰۱۰ میلادی به بهره برداری خواهد رسید.

از لحاظ معماری، استانبول را باید شهری زیبا با معماری محلی جالب توجه برشمرد. کلیساها، مساجد، قصرها، قلعه‌ها و برج‌های قدیمی در شهر به چشم می‌خورد. این بناهای دیدنی سالانه میلیون‌ها گردشگر را به سوی خود جذب می‌کنند. برج میدان (Maiden Tower) یکی از نمادهای اصلی استانبول است که قدمتی طولانی دارد و به دوران ۴۰۰ سال پیش از میلاد مسیح باز می‌گردد. این برج برای نظارت بر ورود و خروج کشتی‌های ایرانی در بندر ساخته شده بود.

مهم‌ترین سبک معماری در استانبول مربوط به دوران امپراتوری روم باستان بوده است. معماری بیزانس هم در فضای شهری استانبول به‌صورت چشم‌نوازی دیده می‌شود.

در سالیان اخیر رشد و غنای فرهنگی، اجتماعی و تجاری از استانبول شهری رنگارنگ و زیبا ساخته است. سالن‌های متعدد

موسیقی و تئاتر و سینما در شهر ساخته شده است و هر ساله جشنواره های متعدد هنری در شهر برگزار می‌شود. موزه‌های مختلف استانبول از جمله مکان‌های توریستی شهر برای گردشگران خارجی به‌شمار می‌آید. از دیرباز استانبول قلب اقتصادی ترکیه بوده

و شرکت‌های بزرگ تجاری بسیاری در شهر نمایندگی دارند و به تجارت فعال هستند. گشایش بازارهای خاص تجاری نقش انکار ناشدنی در فعالیت‌های تجاری استانبول داشته است. این به‌خاطر موقعیت اتصالی بین‌المللی راه‌های مرزی زمینی و دریایی است.

از جمله مکان‌های جذاب استانبول می‌توان به جزایر پرنسس در دریای مرمر، سیلیوری و توزلا در دریای سیاه اشاره کرد. بنای بزرگ و معروف ایاصوفیه یکی از بناهای مهم و معتبر تاریخی در شهر استانبول است که در سال ۳۶۰ میلادی در این شهر ساخته شد. این مسجد زیبا دارای چهار گل دسته زیبا است قطر گنبد بزرگ آن ۳۱ و ارتفاع آن ۵۶ متر است. هم‌اکنون این بنا به‌عنوان موزه برای بازدید گردشگران آماده شده است. پل بزرگ استانبول نیز که دو قاره آسیا و اروپا را به هم وصل می‌کند، ۱/۵ کیلومتر طول دارد و منظره‌ای سریع و جالب را به فضای شهری استانبول بخشیده است. در ۲۵ کیلومتری شهر استانبول و در ساحل اروپایی دریای سیاه می‌توانید یکی از دیدنی‌ترین و دنج‌ترین استراحت‌گاه‌های استانبول را ببینید. در سمت اروپایی جنگل دیدنی و در سمت آسیایی منطقه‌ای را خواهید که مهاجران لهستانی به آنجا کوچیدند و با برپایی رستوران‌های لهستانی و ارائه غذاهای بومی به گردشگران سرویس می‌دهند.

از لحاظ معماری، استانبول را باید شهری زیبا با معماری محلی جالب توجه برشمرد. کلیساها، مساجد، قصرها، قلعه‌ها و برج‌های قدیمی در شهر به چشم می‌خورد

پانوش:

- 1) Gholden Horn
- 2) Thrace
- 3) Hogia Sophia
- 4) Kadri Topash
- 5) Maidan Tower

با ۳۲۰ مصوبه در دور دوم سفرهای استانی صورت گرفت؛

برای تسریع در عمران و آبادانی استان تهران



استان در مجلس شورای اسلامی در محل نهاد ریاست جمهوری به مدت بیش از ۷ ساعت برگزار شد، طرح و پروژه های مهمی برای افزایش سطح رفاه، توسعه، امنیت و آبادانی استان به تصویب رسید که اهم این مصوبه ها به شرح زیر است:

جلسه هیات دولت در خصوص دومین دور سفرهای استانی با ۳۲۰ مصوبه برای شتاب بخشیدن به روند توسعه و آبادانی بیش از پیش استان تهران همراه شد. در این جلسه که به ریاست دکتر محمود احمدی نژاد و با حضور اعضای هیات دولت و نمایندگان

صنعت، معدن و اشتغال:

- اعمال معافیت مالیاتی ۱۰ ساله صنایع جدید مستقر در شهرک های صنعتی خارج از شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران.
- مطالعه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در شهرستان ورامین و ارائه نتیجه ظرف سه ماه به هیات دولت.
- تبدیل فعالیت منطقه ویژه اقتصادی پیام از حالت انحصار به عام.
- تکمیل و راه اندازی سیلوی ۱۲۰ هزار تنی شهرستان رباط کریم.
- اختصاص تسهیلات یارانه ای به منظور تأمین فضای مورد نیاز ذخیره سازی گندم و نوسازی و بهداشتی نمودن ناواییهای استان.
- اختصاص یارانه صادراتی به منظور تکمیل پروژه پایانه بین المللی صادراتی گل و گیاه شهر تهران توسط بخش غیردولتی.
- صدور مجوز و کمک به ایجاد پایانه صادراتی گل و گیاه توسط بخش غیردولتی در شهرستان ورامین و پاکدشت.
- انجام مطالعه، امکانسنجی و مکان یابی شهرکهای صنعتی نسیم شهر و منطقه آرو دماوند.
- انتقال شهرک صنعتی آیینه ورزان به محل جدید واقع در شهرک صنعتی سالاریه.
- مطالعه و تکمیل تصفیه خانه های فاضلاب شهرک صنعتی علی آباد در سالهای ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.
- اختصاص اعتبار جهت احداث زیرساختهای شهرک صنعتی چاپ و نشر.
- اختصاص اعتبار جهت ایجاد زیرساختهای معدن استان.
- اجرای طرح ساماندهی اطلاعات صنعتی و معدنی استان.
- صدور پروانه بهره برداری برای صنایع نوین (صنعت سبز) که تا ابلاغ مصوبه احداث و آماده بهره برداری می باشند (طبق مصوبه کمیسیون زیربنایی).
- صدور جواز تأسیس برای صنایع نوین (صنعت سبز) در داخل شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران بر اساس مصوبه کمیسیون زیربنایی.
- مطالعه، شناسایی وساماندهی واحدهای صنعتی خارج از شهرکهای صنعتی در سطح استان.
- مطالعه و ایجاد شهرکهای صنعتی در شهرستانهای شهریار، اسلامشهر، ساوجبلاغ، پاکدشت، رباط کریم، ملارد، صفادشت، قدس و شهرک صنعتی دوم اشتهارد.

راه و حمل و نقل:

- افزایش اعتبارات برای اجرای طرحهای لازم برای کاهش ترافیک تهران.
- ایجاد ردیفهای مستقل بودجه ای برای تسریع در احداث و تکمیل کمربندی تهران، بزرگراه همت و قطار شهری تهران و کرج
- اختصاص اعتبار جهت چهارخطه نمودن محور آیسرد- کیلان- ساران در سال ۱۳۸۸.
- احداث و بهسازی روکش آسفالت راههای روستایی استان در سال ۱۳۸۸.
- اختصاص اعتبار برای تعریض و بهسازی جاده قدیم کرج- قزوین.
- اختصاص اعتبار برای رفع نقاط حادثه خیز محورهای استان در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه و اجرای بهسازی بزرگراه شهریار- هفت جوی- گرمدره.
- تکمیل مطالعات و پیش بینی اعتبار اجرایی احداث کمربندی شهر فیروز کوه.
- اتمام مطالعات و پیش بینی اعتبار احداث ادامه اتوبان شهید همت به کرج.
- انجام مطالعات احداث و پیش بینی اعتبار اجرایی راه فرخزاد به امامزاده داود (ع).
- تسریع در تعریض گالریهای کرج- چالوس و ایجاد باند سبقت در هر ۵ کیلومتر از طول جاده.
- تأمین اعتبار چهارخطه نمودن محور احمد آباد مستوفی حد فاصل کمربندی آزادگان تا پل کمربندی اسلامشهر.
- پیش بینی اعتبار مورد نیاز تبدیل محور فرعی دماوند- ایوانکی به اصلی.
- اتمام مطالعات و پیش بینی اعتبار تبدیل محور قدیم تهران- قم (پل غریب تا قم) به بزرگراه.
- مطالعه و اتصال محور پیشوا به جاده قم- گرمسار.
- تأمین اعتبار تکمیل طرح تعریض پلهای محور دوگاز (کفش ملی).
- اختصاص اعتبار جهت تکمیل زیرگذر شهید سلطانی و پل کلاک کرج.
- انجام مطالعه و پیش بینی اعتبار احداث کمربندی کرج (اتصال اتوبان، جاده قدیم و مخصوص تهران- کرج به اتوبان قزوین)
- احداث پل تقاطع غیرهمسطح در محل تلاقی خط آهن تهران- تبریز با بلوار ۴۵ متری انقلاب شهر قدس (ورودی شهر از بزرگراه فتح).
- احداث بزرگراه شهریار- تهران.
- پیش بینی اعتبار جهت احداث قطار حومه ای تهران- اسلامشهر- رباط کریم- پرند و شهریار- قدس و پردیس- دماوند.
- تعریض و چهارخطه نمودن محور قدیم نظر آباد- آبیگ (به طول ۶ کیلومتر) // محور قدیم قم حدفاصل حسن آباد- نعل بندان (به طول ۲۹ کیلومتر) // محور فیروز کوه- سمنان (بطول ۲۶ کیلومتر)
- افزایش ظرفیت آزاد راه تهران- کرج- مهرشهر- کارخانه سیمان آبیگ.
- احداث ایستگاه راه آهن در شهر کرج (ایستگاه مشترک راه آهن و مترو).
- بهسازی محورهای قدیم شریف آباد- پیشوا/ هراز حد فاصل رودهن تا امامزاده هاشم(ع) (با تسریع در احداث تونل مربوطه) // وهن آباد حدفاصل رباط کریم تا پلیس راه حسن آباد/ تلو به لواسانات/ کرج- شهریار به طول ۶ کیلومتر/ بهسازی گالری امامزاده هاشم (ع) در محور هراز.
- مطالعه و پیش بینی اعتبار مورد نیاز برای احداث کمربندی شرق تهران.

مسکن و عمران شهری:

- اختصاص مبلغ ۹۸۰ میلیارد ریال جهت کمک به توسعه فعالیت‌های شهرداریها و دهیارها و پیشگیری حوادث غیر مترقبه.
- اختصاص ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس و ۱۰۰۰ دستگاه مینی بوس.
- احداث ۱۵ ایستگاه آتش نشانی جدید.
- احداث ۵ هزار واحد مسکونی اجاره ای در سطح استان (ترجیحاً شهرهای جدید).
- اجرای طرح هادی ۳۷ روستا در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه ایجاد دو مجموعه جدید سکونتگاهی در قالب شهرک یا
- تبدیل شهر جدید در (۲) منطقه از استان تهران توسط بخش خصوصی.
- تبدیل شهر جدید پردیس به اولین شهر تخصصی جمهوری اسلامی ایران با ماموریت علمی، فرهنگی و فن آوری.
- تأمین زمین مورد نیاز بنیاد مسکن در شهرهای استان تهران به قیمت تمام شده برای احداث مسکن اقشار کم درآمد.
- تأمین و واگذاری ۵۰ هکتار زمین برای احیای بافتهای فرسوده و ساماندهی حاشیه‌نشینی‌ها به عنوان معوض تملک در ۱۰ شهرستان استان به شهرداریهای مربوطه.

آب:

- اجرای طرح تعادل بخشی و تغذیه مصنوعی سفره‌های آب زیرزمینی استان تهران.
- اجرای طرح دفع بهداشتی فاضلاب روستاهای استان (کرج- رباط کریم- تهران- شمیرانات- شهرری- ورامین- پاکدشت و ساوجبلاغ).
- تخصیص حداکثری اعتبار طرح آبرسانی به شهر و شهرکهای
- اطراف تهران در سال ۱۳۸۸.
- ارائه پیشنهاد اجرای رینگ انتقال آب از تصفیه خانه ششم تهران در قالب طرح انتقال آب از سد کرج به تهران.
- ارائه پیشنهاد اجرای رینگ انتقال آب از طرح آبرسانی سد ماملو به تهران.
- اصلاح و نوسازی خطوط انتقال و شبکه آبرسانی آب به شهر تهران.

کشاورزی:

- اختصاص اعتبار جهت تجهیز و نوسازی اراضی کشاورزی زیر سدهای مخزنی استان.
- اختصاص اعتبار برای تکمیل شبکه های آبیاری و زهکشی ۳ و ۴ اسلامشهر، رباط کریم، ورامین و شهریار.
- اختصاص مبلغ ۲۰۰ میلیارد ریال جهت اجرای عملیات آبخیزداری.
- اختصاص اعتبار جهت اخذ اسناد اراضی ملی و دولتی در سطح استان.
- تجهیز ۱۰ دستگاه ایستگاه سیار قرنطینه دامپزشکی.
- اختصاص مبلغ ۳۰۰ میلیارد ریال برای اجرای پروژه های اضطراری و مدیریت خشکسالی در استان تهران.
- افزایش سرمایه صندوق حمایت از توسعه سرمایه گذاری کشاورزی استان تهران.

توسعه اشتغال و سرمایه گذاری:

- اختصاص مبلغ ۳۰۰ میلیارد ریال وام قرض الحسنه.
- اختصاص مبلغ ۷۰۰ میلیارد ریال قرض الحسنه جهت اجرای طرحهای اشتغالزایی افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی.
- تشکیل کارگروهی برای رفع مشکل تعاونی های مسکن فرهنگیان و بخشودگی جرایم تسهیلات بانکی (سرمایه در گردش) اتحادیه شرکتهای تعاونی مسکن فرهنگیان استان تهران.
- افزایش سهم استان تهران از تسهیلات موضوع بنگاه های کوچک اقتصادی.
- اختصاص ۴۰۰ میلیارد ریال از محل صندوق مهر امام رضا (ع) برای اعطای وام خوداشتغالی جوانان.
- اختصاص مبلغ ۱۶۰ میلیارد ریال تسهیلات به شرکتهای تعاونی فارغ التحصیلان، ایثارگران و بانوان و سرمایه ایجاد و در گردش به تعاونیهای استان در سال ۱۳۸۸.

انرژی:

- تسریع در تعویض کابل های روغنی به خشک خطوط فشار قوی و فوق قوی برق استان جهت رعایت ضوابط زیست محیطی و کاهش قطعی برق.
- تخصیص حداکثری اعتبار سدهای طالقان، ماملو و نمرد در سال ۱۳۸۸ و ایجاد ردیف اعتباری برای علاج بخشی سد لتیان در سال ۱۳۸۹.
- احداث انبار جدید فرآورده های نفتی در اراضی جنوب تهران (کهریزک).
- تسریع در تکمیل گازرسانی به ۳۳۵ روستای استان تهران.
- اختصاص اعتبار سالانه طی سه سال برای بهینه سازی شبکه و کاهش تلفات برق استان تهران و پرداخت قیمت تمام شده کاهش پرت آب و برق شبکه های مربوطه.

فرهنگی:

- اختصاص ۷۰ میلیارد ریال جهت تکمیل و مرمت مساجد و مصالهای استان.
- اختصاص اعتبار جهت تعمیر و تکمیل کتابخانه های عمومی و خرید، تجهیز و راه اندازی کتابخانه های سیار برای روستاها و شهرهای فاقد کتابخانه.
- تجهیز مجتمع های فرهنگی، هنری کرج و رودهن.
- اختصاص اعتبار جهت انجام فعالیتهای فرهنگی، دینی و قرآنی.
- احداث مرکز جامع فرهنگی و توانبخشی ایثارگران تهران.
- اختصاص اعتبار برای ساماندهی گلزارهای شهدای شرق و غرب استان تهران.
- احداث مرکز توانبخشی اعصاب و روان شهریار و سعادت آباد.
- ایجاد و راه اندازی موزه شهدای شهرری.
- اختصاص اعتبار جهت ساماندهی مسکن والدین معظم شهداء.
- مطالعه و احداث تالار بزرگ شهر تهران.

بهداشتی و درمانی:

- تجهیز و بهره برداری بیمارستان امام سجاد (ع) شهریار در سال ۱۳۸۸.
- تکمیل و تجهیز اورژانس بیمارستان فاطمه الزهرا (س) شهرستان رباط کریم.
- مطالعه و احداث بیمارستان ۲۰۰ تختخوابی آموزشی و درمانی کرج.
- تکمیل فاز دوم بیمارستان امام جعفر صادق (ع) شهرستان ساوجبلاغ.
- پیش بینی و اختصاص اعتبار لازم برای توسعه فضاهای فیزیکی دانشکده علوم پزشکی کرج.
- تجهیز بیمارستان امام حسین (ع) کوی فرهنگ مهرشهر
- شهرستان کرج در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه و احداث یک بیمارستان در منطقه جنوبی شهرستان دماوند، شریف آباد، ساوجبلاغ و قرچک.
- مطالعه و احداث ساختمان مجتمع آموزشی، درمانی و پژوهشی دندانپزشکی دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، درمانی شهید بهشتی در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه و احداث یک باب بیمارستان به منظور جایگزینی بیمارستان شهداء تجریش.
- پیش بینی اعتبار لازم برای تعمیر و توسعه بیمارستان مفید.
- مطالعه و احداث پردیس دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشت، درمانی شهید بهشتی در خارج از محدوده شهر تهران

بزرگ با تأمین ۱۰۰ هکتار زمین توسط استان.

- تکمیل ساختمان جایگزین بیمارستان های مفتوح ورامین، رازی، روزبه و بهارلو.
- مطالعه و احداث ساختمان جایگزین بیمارستان رازی امین آباد طی مدت ۵ سال از سال ۱۳۸۸.
- تجهیز و بهره برداری از ساختمان بیمارستان رفیده پس از تکمیل ساختمان.
- مطالعه و احداث ۲ باب خوابگاه دانشجویی ۲۴۰ نفره برای دانشگاه علوم بهزیستی و توانبخشی.
- اختصاص اعتبار جهت تکمیل بیمارستان امیراعلم در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه و احداث یک باب بیمارستان ۵۴۰ تختخوابی به منظور جایگزینی بیمارستان امام خمینی (ره) تهران.
- پیش بینی اعتبار تکمیل ساختمان مرکز تحقیقات غده، گوارش و سلولهای بنیادی.
- پیش بینی اعتبار تکمیل ساختمان جایگزین دانشکده پزشکی دانشگاه علوم پزشکی تهران.
- تعمیر و تجهیز بیمارستان شریعتی در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه و احداث پایگاه انتقال خون در تهران و شهرستانهای رباط کریم، اسلامشهر و شهریار.
- اختصاص مبلغ ۱۰۰ میلیارد ریال علاوه بر اعتبار مصوب برای

احداث، تکمیل، تعمیر و تجهیز واحدهای بهداشتی، درمانی با اولویت مراکز بهداشتی، درمانی شهری و روستایی و خانه‌های بهداشت و سایر مراکز درمانی.

- تأمین آمبولانس و راه اندازی حداقل ۳۰ پایگاه اورژانس.
- مطالعه و احداث ساختمان جایگزین انستیتو پاستور ایران در مکان جدید (درحاشیه محل فعلی مؤسسه پاستور در کرج).
- اختصاص اعتبار جهت تکمیل ساختمان پروژه های «ب ت ژ» و «انسکتاریوم» انستیتو پاستور ایران.
- تکمیل دانشکده دندانپزشکی دانشگاه علوم پزشکی تهران.
- پیش بینی و اختصاص اعتبار لازم برای مطالعه، احداث و تجهیز ساختمان کلینیک توانبخشی دانشگاه علوم بهزیستی و توانبخشی و سنوات بعدی بودجه به منظور تجمیع کلینیک های موجود در محل کنونی بیمارستان اخوان.
- تکمیل ساختمانهای درمانی مرکز آموزشی، پژوهشی درمانی سل و بیماریهای ریوی دکتر مسیح دانشوری.
- تجهیز بیمارستان بانوان روئین تن آرش.
- انجام مطالعه احداث بیمارستان در منطقه ملارد و فردیس.
- تسریع در شروع عملیات اجرایی بیمارستان ۱۰۰ تختخوابی پاکدشت، ۶۴ تختخوابی رباط کریم و ۱۰ تختخوابی کوهسار، چهارباغ و شهرک طالقان.

آموزش و آموزش عالی:

- اختصاص مبلغ ۱۲۰ میلیارد ریال جهت تأمین تجهیزات مدارس سطح استان.
- اختصاص اعتبار جهت تجهیز هنرستان پلیمر نانو.
- احداث مسجد دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی تهران.
- خرید مدارس استیجاری، احداث، راه اندازی و یا تکمیل خانه معلم (مرکز آموزشی، رفاهی فرهنگیان)، ساختمان اداری مناسب، کانونهای فرهنگی- تربیتی برای دانش آموزان دختر یا پسر، اردوگاههای دانش آموزی در مناطق مستعد استان.
- اختصاص اعتبار جهت تعیین تکلیف پروژه های نیمه تمام آموزشی.
- ایجاد خوابگاه دانشجویان پسر دانشگاه شهید شمسی پور.
- بررسی نحوه اعمال مشوقهای مالیاتی در آموزشگاههای آزاد فنی و حرفه‌ای و ارائه پیشنهاد لازم ظرف یکماه به هیأت دولت.
- احداث یک خوابگاه دانشجویی ۲۵۰ نفره در هر یک از دانشگاه های سطح استان.
- احداث و تکمیل سالنهای ورزشی در دانشگاههای تهران، علامه،

شاهد، الزهراء، تربیت مدرس، تربیت معلم کرج، امیر کبیر، صنعتی شریف و استخر شهید بهشتی.

- اختصاص اعتبار جهت مرمت و تجهیز مجتمع های خوابگاهی کوی دانشگاه تهران در سال ۱۳۸۸.
- مطالعه و توسعه دانشگاههای تهران و پژوهشگاههای رویان، هوافضا و علوم انسانی در اراضی واگذاری در خارج از تهران در سال ۱۳۸۸ (موضوع انتقال دانشگاهها از تهران).
- اختصاص اعتبار برای تأمین آب آشامیدنی دانشگاه تربیت معلم کرج.
- احداث خوابگاه متاهلین در محل سایت دانشگاه شهید بهشتی.
- تعمیر و تجهیز ساختمان خوابگاههای دانشگاه الزهراء(س).
- تأمین اعتبار مورد نیاز تکمیل پروژه های نیمه تمام دانشگاه پیام نور کرج، شهرری، آبان، شهریار، دماوند و پاکدشت.
- اختصاص اعتبار جهت تکمیل مسجد جدید کوی دانشگاه تهران.
- تجهیز آزمایشگاه سلولی- تکوینی دانشکده علوم دانشگاه تهران.

رفاهی:

- اختصاص مبلغ ۶۴۰ میلیارد ریال جهت اجرای فعالیتهای کمک به محرومین و افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی

گردشگری:

- اختصاص اعتبار جهت تملک و آزادسازی اراضی و املاک واقع در حریم آثار تاریخی استان.
- تعیین ۴۵ منطقه به عنوان مناطق نمونه گردشگری
- مطالعه و تجهیز موزه های تهران و شهرهای استان.

- مطالعه و مرمت بناهای تاریخی استان طی سالهای ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹.
- مطالعه ایجاد شهرک و بازارچه صنایع دستی در یکی از شهرهای استان
- ایجاد پایگاه پژوهشی در قلعه ایرج ورامین.
- اجرای طرح احیاء مسیر تاریخی شهرستان کرج.
- تأمین تسهیلات بانکی جهت اجرای طرحهای گردشگری استان.
- تجهیز، تکمیل و راه اندازی مراکز مشاوره جوانان با رویکرد

- دینی و بومی.
- ارائه طرح کلان تفریحی و گردشگری در مسیر اتوبان تهران - شمال
- اختصاص ۴ قطعه زمین مناسب جهت ایجاد پارکهای آبی و تفرجگاهی در مناطق تهران و نیز تأمین زمینی برای سایر شهرهای استان.

محیط زیست:

- احداث و تکمیل ساختمان و تهیه زمین ۵ پایگاه تحقیقاتی حفاظت محیط زیست در شهرستانهای شهرری، رباط کریم، اشتهارد، نظر آباد و شمیرانات.
- تهیه و ارائه طرح جامع مدیریت کاهش آلودگی هوای شهر کرج.
- تهیه ضوابط اجرایی محدودیت صدور مجوز ایجاد هرگونه واحد صنعتی، معدنی، تولیدی و خدماتی در حوزه های آبریز آب شرب شهر تهران و سایر شهرهای اطراف
- نصب و راه اندازی تابلوهای نمایشگر وضعیت ایستگاههای هوا و حفاظت و نگهداری ایستگاههای پایش کیفیت آب.
- تجهیز و ساماندهی مناطق تحت مدیریت محیط زیست استان.
- ارائه پیشنهاد جهت اصلاح و بازنگری ساختار کمیته اجرایی کاهش آلودگی هوای شهر تهران به هیأت وزیران.
- ارتقاء منطقه شکار ممنوع گاوده فیروزکوه به عنوان منطقه حفاظت شده و ارتقاء سطح منطقه شکار ممنوع لار به پناهگاه حیات وحش.

ورزشی:

- احداث و تکمیل ۲۸ فضای روباز ورزشی روستایی و ۴ سالن سقف کوتاه روستایی.
- مطالعه و احداث ۴ مجموعه ورزشی پنج هزار نفری در شهرهای ملارد، ورامین، قرچک و نظرآباد و مطالعه ورزشگاه ۵ هزار نفری پیشوا.
- احداث و تکمیل مجموعه های ورزشی طبقاتی نظام آباد و رسالت (دیهیم) طی سه سال.
- اختصاص مبلغ ۱۵۲ میلیارد ریال جهت تکمیل ۲۹ پروژه نیمه تمام و غیر فعال ورزشی شهری.
- مطالعه احداث دهکده المپیک در جنوب شهر تهران (شهر آفتاب) در سال ۱۳۸۸.
- تأمین اعتبار جهت احداث ۲۶ زمین فوتبال با چمن مصنوعی در شهرستانهای استان.
- احداث مجتمع های فرهنگی و ورزشی ایثار شهرری و کرج.
- اختصاص اعتبار جهت احداث استخر سرپوشیده کارگران شهرستان دماوند.
- اختصاص اعتبار جهت احداث زمین چمن فوتبال با پیست دو میدانی و جایگاه تماشاگران ورزشگاه کارگران دماوند.
- اختصاص اعتبار جهت تکمیل مجموعه ورزشی کارگران امام خمینی (ره) کرج.
- احداث ۴۰ سالن ورزشی در سطح شهرستانهای استان. (وعده رییس جمهور)

سایر موارد:

- دایری ۲۲۲ هزار شماره تلفن ثابت در سطح استان (در صورت وجود متقاضی).
- نصب و راه اندازی تجهیزات دیتا به تعداد ۹۸۷ هزار پورت.
- دایری ۴۳۷۰ دستگاه تلفن همگانی.
- نصب، راه اندازی و تجهیز ICT روستایی در ۱۰۰ روستای دیگر استان.
- توسعه تعداد ۴۹۵ هزار شماره تلفن همراه اول اعتباری و دائمی.
- اختصاص مبلغ ۱۵۰ میلیارد ریال تسهیلات قرض الحسنه جهت تأدیه دیه زندانیان نیازمند جرایم غیر عمد استان.
- پیش بینی اعتبار احداث ساختمانهای پزشکی قانونی شهر تهران (جنوب و مرکز) و شهرهای رباط کریم، ساوجبلاغ، نظرآباد، پاکدشت و کرج در لایحه بودجه سال ۱۳۸۹.
- اختصاص اعتبار جهت تجهیز شوراهای حل اختلاف سطح استان تهران.
- اختصاص اعتبار جهت توسعه سیستم مدیریت پروژه قضایی (CMS) به همراه تجهیزات رایانه و آرشیبو الکترونیکی پروژه های قضایی دادگستری کل استان و شوراهای حل اختلاف در سال ۱۳۸۸.
- تأمین تجهیزات دادگستری استان تهران.
- تجهیز مراکز فنی و حرفه ای شهر کرج (شهید خدایی و شهید رهبری) و شهر تهران (مراکز شهیدان مروتی، بهرامی و سهیلی).
- تأمین اعتبار خرید مرکز آموزش فنی و حرفه ای ۱۲ شادآباد.
- تسریع در تکمیل و تجهیز مجتمع های ورزشی کارگران پاکدشت، باقرآباد ری، دماوند، شهریار، فیروزکوه، تهران شماره ۲، ورامین، رباط کریم و ساوجبلاغ.
- تأمین اعتبار جهت ساخت ساختمان جدید آموزشکده فنی و حرفه ای دختران کرج.



جاده‌های رنگارنگ

درباره‌ی پوشش آسفالت و گزینه‌های رنگی آن

■ مترجم: مهرنوش افروز

آسفالت کردن محوطه ملک خود، رنگی را برگزینید که مکمل موارد زیر باشد،
 (۱) با رنگ نما و سقف خانه‌تان همخوان باشد
 (۲) با باغچه‌ها و باغهای پیرامونی همساز باشد
 (۳) با آنچه که پیرامون زیستگاه شما را در بر می‌گیرد هماهنگ باشد
 (۴) با هر پیاده‌راه رنگی موجود در محوطه، مانند سایبان خودرو و جز آن همخوان باشد

رسیدگی به آسفالت رنگی

رنگ آسفالت می‌تواند به سرعت پاک شده، از میان برود. این رنگ‌رفتگی معمولاً به علت آمدورفت فراوان پیادگان، نگاهداشت ضعیف، آمد و شد سنگین جاده‌ای و دوچرخه سواران پدید می‌آید. در اینجاست که می‌باید نگهداری در حد بالا انجام شود.

نگهداری و تعمیر پهنه‌های آسفالت رنگین هزینه‌ی زیاد بیار نمی‌آورد و به سادگی انجام می‌شود. کافی است که آسفالت رنگ و رو رفته را خراشید و جمع کرد و با آسفالت داغ و رنگ دلخواه جایگزین نمود.

گونه‌گون نو نوار نمود.

گزینه‌های رنگی

پوشش آسفالت را می‌توان مانند بتن‌های قالبی، به هر رنگی فرآوری نمود. آسفالت بیشتر از قیر، ماسه و شن ساخته می‌شود. این آمیزه معمولاً رنگ تیره‌ای پیدا می‌کند. برای افزودن رنگ به آسفالت دو گونه دستگاه وجود دارد. در زیر سیاهه‌ای از رنگها برای پوشش آسفالت رنگین آمده است:

- قهوه‌ای شکلاتی
- خاکستری دودی
- آجری
- آجری روشن
- سبزه تیره
- سفید سفید
- سرخ گلی
- حنایی

انتخاب رنگ

این آسفالت رنگین را می‌توان پیرامون خانه‌های شخصی بزرگ نیز به کار برد. زیرا هزینه‌ی آن از آجر فرش یا بتن‌های قالبی کمتر است. هنگامی که رنگی را برای پیاده‌رو یا سواره‌رو بر می‌گزینید، به این نکته اصلی توجه داشته باشید، هنگام

پوشش آسفالت را بیشتر در خیابانهای حومه و حاشیه‌ی شهرها، بزرگراهها، پارکینگهای خودرو، دوچرخه راهها و راههای ماشین‌رو می‌توان دید. آسفالت ماده پردوامی است که در برابر آب و هوا نیز پایدار است و به طور کلی برای پوشش راهها، پارکینگ خودرو و گذرگاهها به کار می‌رود. این گونه آسفالت ماده مقرون به صرفه است و اگر خراب شود می‌توان آن را کاملاً بازسازی نمود. باید بیاد داشت که نگهداری ضعیف و آمدوشد سنگین آسفالت را از هم می‌پاشد. در این هنگام است که می‌باید آن را از روی زمین جمع کرد (تراشید) و آسفالت تازه‌ای را جایگزین نمود.

تراشیدن و جمع‌آوری آسفالت فروپاشیده روند آسانی است که می‌توان آن را بازیابی نموده یکبار دیگر بر روی زمین کشید. پوشش آسفالت معمولاً به رنگهای خاکستری یا سیاه دیده می‌شود. با این همه می‌توان از رنگهای متعددی برای تغییر رنگ آسفالت‌های کهنه با رنگ دل‌آزار سیاه و خاکستری بهره برد. حتی آسفالت‌های نسبتاً تازه‌ی راههای ماشین‌رو را می‌توان با طرحها و رنگهای

سفرهای درون شهری و شهروندان؛ آسایش یا معضل

است که اجرای این طرح در کوتاه مدت بازده مطلوبی در کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها در مناطق داخل محدوده اجرای طرح تردد نوبتی خودروها داشته‌است.

کارشناسان معتقدند به جای اجرای طرح زوج و فرد می‌توان قانون منع تردد خودروهای تک‌سرنشین را اجرا و با متخلفان برخورد کرد به اعتقاد موافقان این قانون منع تردد خودروهای تک‌سرنشین در این طرح به دو شیوه قابل اجرا است.

اول اجرای این طرح از ساعت ۶ صبح که اکثر شهروندان خود را برای عزیمت به محل کار آماده می‌کنند و در نتیجه پیک ترافیک صبحگاهی آغاز می‌شود تا ساعت ۱۰ صبح می‌تواند در محدوده کل شهر تهران انجام شود. دوم اجرای این طرح از ساعت ۶ صبح تا حدود ۷ شب یعنی کنترل روزانه باشد و مختص ساعات خاصی از روز نباشد. البته کارشناسان ترافیک معتقدند در صورت اجرای این طرح باید نه فقط در محدوده طرح ترافیک بلکه در سطح شهر تهران به اجرا گذاشته شود. با این تبصره که خودروهایی که بیش از سه سرنشین دارند و از تمام ظرفیت خود استفاده می‌کنند شامل این طرح نشوند. به عبارت دیگر با این روش ظرفیت اشغال خودروها افزایش می‌یابد که این به نفع حمل و نقل عمومی کلان‌شهر تهران است. باید توجه داشت که تمام این اقدامات باید در کنار هدف اصلی که همان توسعه و تقویت سیستم حمل و نقل عمومی است انجام شود و اجرای این طرح‌ها نباید مدیریت شهری را از هدف اصلی باز دارد، اما نباید با بهبود مقطعی وضعیت ترافیک، معضل موجود را نادیده گرفته و به فکر ارائه راهکار مستمری نباشیم. مدیریت شهری باید از دیدگاه تخصصی اساتید دانشگاه و متخصصان رشته حمل و نقل و ترافیک به منظور حل مشکلات استقبال کند و نظرات به ظاهر ساده مردم را در این زمینه مورد توجه قرار دهد. مدیریت شهری و توجه به حمل و نقل درون شهری باید به همراه یک برنامه‌ریزی و استراتژی خاصی باشد، چراکه مشکل ترافیک و حاد بودن آن به قدری واضح است که نه تنها متخصصان ترافیک شهری بلکه عموم مردم نیز نسبت به آن واقف هستند و از این موضوع شکایت دارند و البته این حق مسلم یک شهروند است که بتواند به راحتی و بدون ترافیک و مشکلات آن از ناوگان حمل و نقل عمومی استفاده کند. امید است که به زودی مشکلات مربوط به سیستم حمل و نقل عمومی حل شود و شهروندان برای سفرهای درون شهری خود از سیستم حمل و نقل عمومی استفاده کنند و این امر به صورت یک فرهنگ در میان مردم رواج پیدا کند.

اتوبوس، مترو، تاکسی هر سه وسایل نقلیه عمومی درون شهری هستند اما کدام یک را انتخاب کنیم، سریع‌تر به مقصد برسیم؟

کدام یک مطمئن‌تر است و می‌توانیم با استفاده از آن بدون استرس و دغدغه از یک منطقه در شهر به منطقه‌ای دیگر سفر کنیم؟ آیا برای استفاده از وسایل نقلیه درون شهری حقوق شهروندی به طور کامل مدنظر قرار گرفته شده است؟ آیا ناوگان حمل و نقل به افزایش جمعیت، مشکلات شهروندان و نیازهای آنان توجه دارد؟

بدون شک باید برای ساخت و توسعه شبکه حمل و نقل درون شهری با برنامه‌ای جامع و مدون پیش رفت تا هر روز شاهد مشکلات رفت و آمد مردم در سطح شهر نباشیم. دولت در نظر دارد تا با استفاده از منابع داخلی و خارجی ساخت ناوگان ریلی را سریع‌تر کرده و با خرید واگن و راه‌اندازی خطوط ویژه حمل و نقل درون شهری در کشور از بروز برخی مشکلات این اقدامات باید هر چه سریع‌تر انجام پذیرد. روند فرآیند سفرهای درون شهری که همه ساله هم‌زمان با گشایی مدارس تشدید می‌شود عاملی برای رشد تولید خودرو و افزایش میزان مشکلات ترافیکی است. آلودگی هوا مشکل دیگری است که ناوگان حمل و نقل در آن نقش دارد.

نظر عموم مردم که تعداد زیاد خودرو در تهران را عامل اصلی آلودگی هوا می‌دانند بسیاری از کارشناسان حوزه حمل و نقل و ترافیک بر این باورند که مشکل آلودگی هوای تهران تعداد زیاد خودروها نبوده، چراکه سرانه خودرو و شخصی برای شهروندان تهرانی در مقایسه با بسیاری از شهرهای بزرگ کشورهای پیشرفته دنیا قابل قیاس نیست. کارشناسان معتقدند به منظور کاهش ترافیک و آلودگی هوای تهران تنها راه حل موجود تقویت سیستم حمل و نقل عمومی اعم از مترو، اتوبوس و تاکسی است که البته این امر در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفته است. همچنین آمارها نشان می‌دهند که اگرچه تعدادی از خودروها با اجرای طرح تردد نوبتی نتوانستند وارد محدوده طرح شوند اما به همان میزان افزایش سفر درون شهری داشته‌ایم. این در حالی است که به رغم تداوم طرح تردد نوبتی خودروها همچنان شاهد حضور خودروهای تک‌سرنشین در ساعات اوج ترافیک در سطح شهر تهران هستیم. اجرای طرح تردد نوبتی خودروها گرچه موجب کاهش آلودگی هوا در محدوده اضطرار می‌شود اما این وضعیت مقطعی بوده و تداوم آن در درازمدت به تدریج اثر خود را از دست می‌دهد.

مقایسه روند آلاینده‌ها در ایستگاه‌های سنجش آلودگی هوا در مناطق داخل محدوده و طرح تردد زوج و فرد خودروها و خارج از آن با مدت مشابه پس از اجرای طرح مذکور بیانگر این





فضای سبز و اهمیت آن در زندگی انسان

منبع: رونامه شهروند

انسان و سایر جانداران باقی می‌گذارند. یکی از آنها پرتومادون قرمز و دیگری پرتو ماورا بنفش است.

احساس آرامشی را که انسان در سایه، به‌ویژه در سایه یک درخت احساس می‌کند تا حدی مربوط می‌شود به جذب پرتوهای مادون قرمز خورشید توسط درخت (نا گفته نماند که پرتوهای مادون قرمز با طول موج بلند خود خاصیت گرمایی دارند) و مقداری نیز به دلیل جذب پرتوهای ماورا بنفش صورت می‌گیرد. امروزه تاثیرات پرتو ماورا بنفش بریافت سلولی گیاهان و جانوران و همچنین خاصیت گندزدایی آن به‌خوبی روشن شده است بنابراین نقش درختان در حمایت از انسان و سایر جانداران در برابر آفتاب سوزان به خوبی روشن می‌شود.

۲) جذب گرد و غبار

درختان به سبب پراکندگی شاخ و برگ خود بر تمام زوایا و سطوح، همچون یک گردگیر عمل می‌کنند. اگر درخت را به دقت نظاره کنیم می‌توانیم تنه آن را به جای دسته و شاخ و برگ آن را به جای پره‌های روی یک گردگیر معمولی که در خانه بکار گرفته می‌شود، تصور کنیم.

با این ویژگی، درختانی که در خاک ثابت مانده‌اند به منزله یک گردگیر کاشته شده در زمین نقش خود را ایفا می‌کنند. طی بررسی‌های به‌عمل آمده یک هکتار از فضای سبز که حدوداً ۲۰۰ درخت در آن کاشته شده باشد تا ۶۸ تن از گرد و غبار را در هر بارندگی در خود جذب می‌کند. کاملاً واضح است که با وجود چنین درختانی زدودن ۶۸ تن گرد و غبار، رایگان خواهد شد در صورتیکه بدون این درختان باید هزینه بسیاری را برای این کار اختصاص داد.

ریشه ارتباط و علاقه انسان به گیاه از سال‌های بسیار دور و شاید از دوران انسان‌های اولیه نشأت می‌گیرد. در طول تاریخ استفاده از گیاه مسیر تکاملی و اشتقاق علمی گسترده‌ای داشته است. در این راستا از زمان مهاجرت قوم ماد به فلات ایران، مردم این سرزمین همواره در توسعه فضای سبز و کاشت گیاهان کوشا بوده‌اند به‌طوری که روزگاری ایران به نام کشور گل و بلبل شهرت داشت. ادامه مطلب...

ریشه ارتباط و علاقه انسان به گیاه از سال‌های بسیار دور و شاید از دوران انسان‌های اولیه نشأت می‌گیرد. در طول تاریخ استفاده از گیاه مسیر تکاملی و اشتقاق علمی گسترده‌ای داشته است. در این راستا از زمان مهاجرت قوم ماد به فلات ایران، مردم این سرزمین همواره در توسعه فضای سبز و کاشت گیاهان کوشا بوده‌اند به‌طوری که روزگاری ایران به نام کشور گل و بلبل شهرت داشت. متأسفانه در دوران اخیر در کشور ما گیاهان مورد بی‌مهری بسیار قرار گرفته‌اند، بدین جهت بالا بردن سطح آگاهی‌های مردم در مورد فضای سبز و آشنایی با خواص گیاهان ضرورتی است که مانع بروز فاجعه نابودی شهرها بر اثر آلودگی هوا و محیط‌زیست می‌گردد. به همین منظور اهمیت دادن به نقش فضای سبز در زندگی انسان‌ها و ایجاد علاقه بیشتر به درخت و گل و چمن در وجود هر کس امری است بسیار مهم که در اینجا به‌طور اختصار به مواردی از آن اشاره می‌شود که امید است علاقه و تفکر بیشتری را برانگیزد و هر کس بتواند مشوقی دلسوز برای ایجاد فضای سبز در محیط زندگی خود باشد:

۱) جذب پرتوها

دو دسته از پرتوهای خورشیدی تاثیرات چشمگیری بر بدن

۳) تولید اکسیژن

هوای مورد نیاز انسان در روز حدود ۱۵ کیلوگرم است. در حالی که جذب غذای مورد احتیاج وی به آب ۱/۵ کیلوگرم و غذا ۲/۵ کیلوگرم است. از این مقدار هوای سالم که به بدن انسان وارد می‌شود ۷۸ درصد آن را نیتروژن و ۲۱ درصد آن را اکسیژن تشکیل می‌دهد. گازهای دیگر مانند گاز کربنیک، نئون و هلیوم به همراه اکسیدهای ازت و گوگرد مقدار بسیار ناچیزی از وزن هوا را تشکیل می‌دهند. مثلاً گاز کربنیک ۰۳ درصد گاز کربنیک سریعاً به مرگ انسان منتهی می‌شود. تاکید می‌شود که مقدار زیادی از اکسیژن آزاد شده در طبیعت از طریق فضای سبز تولید می‌گردد. حال اگر درخت و فضای سبزی وجود نداشته باشد مشکل انسان در رابطه با وجود گاز کربنیک در هوا و کمبود اکسیژن به خوبی نمایان می‌شود. علف‌ها و چمنزارها اگر چیده و کوتاه نشوند سطح سبز زیادی را به وجود می‌آورند مثلاً یک متر مربع چمن چیده (بریده) شده به ارتفاع ۳-۵ سانتیمتر دارای ۱۰ تا ۶۰ مترمربع سطح سبز است. در صورتی که همین چمن در حالت کوتاه نشده در هر متر مربع دارای ۲۰۰ متر مربع سطح سبز است. براساس این محاسبه تنها ۱/۵ مترمربع چمن کوتاه نشده می‌تواند به اندازه یک انسان در یک سال اکسیژن تولید کند.

۴) تولید فیتونسید

بررسی‌های دانشمندان علم محیط‌زیست نشان می‌دهد که درختانی مانند گردو، کاج، نراد، بلوط، فندق، سروکوهی، اکالیپتوس، بید، افرا، زبان گنجشک و داغداغان از خود ماده‌ای به نام فیتونسید در فضا رها می‌سازند که برای بسیاری از باکتری‌ها و قارچ‌های تک سلولی و برخی از حشرات ریز اثر کشندگی دارد. در عین حال تولید چنین موادی توسط درختان بر روی انسان اثر فرح بخشی دارد. دلیل این امر را دانشمندان چنین بیان می‌کنند: مغز انسان از دو نیمکره چپ و راست تشکیل شده است. نیمکره راست در تنظیم احساس غریزی و طبیعی انسان مانند احساس محبت، خواب و نیازهای دیگر طبیعی نقش دارد. در حالی که نیمکره چپ کار به نظم کشیدن کارهای مکانیکی انسان مانند تنظیم وقت و سر وقت حاضر بودن را به عهده دارد. انسان شهرنشین به دلیل درگیری در کارهای روزمره و شرایط محیط‌زیست شهری به مراتب کار بیشتری از نیمکره چپ خود می‌کشد که این امر موجب اختلال بین دو نیمکره مغز و در نتیجه عملکرد طبیعی مغز انسان می‌گردد. دانشمندان پی برده‌اند که درختان به سبب رهاسازی مواد شبیه فیتونسید می‌توانند تعادل بین دو نیمکره مغز را به خوبی برقرار ساخته و حالت طبیعی و آرام بخشی را به

انسان شهرنشین به دلیل درگیری در کارهای روزمره و شرایط محیط‌زیست شهری به مراتب کار بیشتری از نیمکره چپ خود می‌کشد که این امر موجب اختلال بین دو نیمکره مغز و در نتیجه عملکرد طبیعی مغز انسان می‌گردد



انسان ارزانی دارند. بنابراین نقش آرامبخشی درختان و فضای سبز به خوبی نمایان می‌گردد.

۵) تعدیل آب و هوا

درختان با تعریق و تعریق خود نقش حساسی در کاهش دمای میکروکلیم و افزایش رطوبت نسبی هوا ایفا می‌کنند. دمای یک هکتار فضای سبز در مرداد ماه تا ۴/۵ درجه کمتر از فضای مجاور خالی از درخت است. و به همین نحو رطوبت نسبی درون یک فضای سبز تا ۱۱ درصد بیش از محیط خارج اندازه‌گیری شده است. با تعدیل دو پارامتر یاد شده، فضای سبز، میکروکلیمایی به وجود می‌آورد که آسایش فیزیکی مناسبی برای زیست انسان در پی دارد.

۶) موثر در کاهش آلودگی صدا

در حالی که آلودگی هوای تهران یا آلودگی جوی‌های سیاه رنگ و گندیده قابل رویت است، بسیاری از شهروندان تهرانی جنبال‌هایهوی اطراف خود را آگاهانه یا ناخودآگاهانه نادیده گرفته و آن را جزئی تفکیک ناپذیر از زندگی شهری می‌دانند. صدای گوش خراش فروشندگان دوره گرد با بلندگو، موتورسواران با سروصدا در هر ساعت از روز، اتومبیل‌ها با آگزوز ناقص و

بوق زدن‌های بی‌مورد، مته‌های مختلف جهت کندن و لوله‌گذاری و با آسفالت خیابان‌ها، صدای بلندگوهای گوناگون، فضای شهر را با آلودگی صوتی، آلوده می‌سازند. باید توجه کرد که عادت به نوعی آلودگی دلیل بر مصونیت در مقابل آن نیست بلکه عادت به معنای

کاهلی، و هرچه بیشتر مستهلک شدن و غرق شدن در آلودگی است. اختاریه اتحادیه پزشکان مبنی بر آلودگی صوتی را باید جدی تلقی کرد. هر صدای نای که به گوش انسان برسد آلودگی صوتی محسوب می‌شود و حتی صدای موسیقی ملایمی که به‌طور ناخواسته از خانه همسایه به گوش برسد آلودگی صوتی به حساب می‌آید زیرا خود مخل آسایش فرد است.

عکس‌العمل انسان در برابر صدا بستگی به عوامل ذهنی مثل شدت صدا، فرکانس صدا و به عوامل عینی مانند مقبولیت یا عدم مقبولیت فرستنده صدا دارد. صداهای ملایم عکس‌العمل‌های خاصی را در انسان پدید می‌آورد هنگامی که شدت صدا به ۷۰ یا ۸۰ دسی بل می‌رسد تأثیرات سروصدا می‌تواند ایجاد کوی موقتی یا دائمی کند، و آن در حالی است که سلول‌های گیرنده گوش به‌طور شدیدی در معرض صدا قرار گیرند. این تأثیرات بر انسان به‌طور مستقیم صورت می‌گیرد. تأثیرات غیرمستقیم صدای ناخواسته بر انسان غیر قابل لمس است. بی‌خوابی، پاره شدن افکار، کم حوصلگی، عصبی بودن، بروز بیماری‌های روانی، از عوارض صداهای ناخواسته است.

سبک شدن خواب - کاهش زمان خواب عمیق که جز آلودگی‌های ناخودآگاه هستند. کاهش مدت رویا - پریدن از خواب بر اثر صداهای ناخنجر که آلودگی آگاه شمرده می‌شوند. واکنش‌های فوق به وسیله آلودگی صوتی معادل ۴۰-۵۰ دسی بل ایجاد می‌شود و حاصل این واکنش‌ها بدون تردید، کاهش

بازده قدرت فکری و جسمی را در پی دارد.

- به علاوه واکنش‌های اعصاب گیاهی انسان نیز به نسبت آلودگی متفاوت است:

- ۱) کاهش ضربان قلب و ناراحتی در آهنگ قلب و چرخه خون (افزایش احتمال سکته قلبی)
- ۲) واکنش‌های ناشی از فشار عصبی، در نتیجه تولید بیش از حد هورمون فرار آدرنالین و هورمون حمله آدرنالین می‌گیرد.
- ۳) دگرگونی آهنگ تنفس و نبض
- ۴) کاهش گرمای پوست
- ۵) کاهش واکنش مقاوم به صوت
- ۶) تنگی عروق
- ۷) اختلال در نظم متابولیسم بدن
- ۸) آلودگی صوتی غیرقابل تحمل که خود موجب انحراف سیستم اعصاب گیاهی و حرکتی شده که در نتیجه این اختلال بر کل بدن موثر است. این جریان موجب بروز یک سلسله واکنش‌های احساسی می‌گردد. مانند اختلال در حرکت معده پیدایش تومور در معده و روده، درد اعضا درونی به‌صورت کنش و پیچش.

- رابطه بین سروصدا و

سرطان:

براساس تازه‌ترین مطالعات انجام شده توسط پژوهشگران فرانسوی، بین سر و صدا و بیماری سرطان در انسان رابطه‌ای نزدیک وجود دارد. این مطالعات جدید و نتایج حاصل از آن در

آخرین شماره مجله فرانسوی (پاری ماچ) درج شده است. در آنجا آمده است: سروصدا شدید و تکرار آن باعث تضعیف عمومی مصونیت بدن انسان و در نتیجه تضعیف مقاومت وی در مقابل بیماری‌های خطرناک می‌شود. بر اساس این مطالعات، سروصدا زیاد بر ساختار هورمون‌های بدن انسان تأثیر منفی می‌گذارد و باعث اختلال در کار آنها و سپس سرطان هورمون می‌شود.

- نقش گیاهان در کاهش آلودگی صدا:

امروزه دانشمندان ثابت کرده‌اند که درختان و درختچه‌های می‌توانند در کاهش آلودگی صدا موثر باشند اگرچه خود صدا ممکن است رشد گیاه را به مخاطره می‌اندازد. کاهش رشدی در حدود ۴۱ درصد در یک مزرعه توتون که در معرض صدای شدید قرار گرفته، دیده شده است.

به هر حال کیفیت کاهش صدا در درختان و درختچه‌های مختلف برحسب اندازه برگ، تراکم شاخ و برگ، نوع و بلندی درخت تفاوت دارد. با آزمایش‌هایی که به‌عمل آمده دیده شده که درختان و فضای سبزی که درحاشیه خیابان‌ها ایجاد شده است اثر کاهندگی بیشتری نسبت به دیوارهای صداگیر پیش ساخته و مصالح ساختمانی دارند. با این حساب نقش فضای سبز در کاهش آلودگی صوتی و کاهش هزینه‌های ساختمانی (دوجداره شدن پنجره‌ها و دیوارهای بلند) و زیبایی شهر کاملاً مشخص می‌شود.

ریشه ارتباط و علاقه انسان به گیاه از سال‌های بسیار دور و شاید از دوران انسان‌های اولیه نشات می‌گیرد. در طول تاریخ استفاده از گیاه مسیر تکاملی و اشتقاق علمی گسترده‌ای داشته است

نقش پارک‌ها به عنوان نهادی اجتماعی

و رفع خستگی خود یافته این ضرورت با توجه به وجود وسایل بازی و سرگرمی در بوستان‌ها برای کودکان و نوجوانان تنی و محدود در محیط خانه محسوس می‌شد.

تا حدی که بعضی از اقشار و افراد هر روز ساعتی از عمر خود را در بوستان صرف می‌کنند و در مقاطعی همانند روزهای پایان هفته، به‌ویژه بهار و تابستان کم‌تر کسی است که در شهر باشد به یکی از بوستان‌های اطراف خود پناه نبرد.

نحوه و میزان گذران اوقات فراغت فردی، گروهی و خانوادگی بستگی مستقیمی به فرهنگ مردم یک کشور دارد و در ایران نیز این امر به شدت تحت تاثیر فرهنگ شهرنشینی است.

کودکان و نوجوان، معمولاً به‌صورت خانوادگی و به طور خاصی دانش‌آموزان به صورت گروهی، جوانان و سالمندان به‌صورت فردی و گروهی به‌منظور تفریح در بوستان حضور پیدا می‌کنند.

بوستان‌های تخصصی

از آنجا که ترغیب شهروندان برای مشارکت در بسیاری از برنامه‌ها و طرح‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی به فرهنگ‌سازی در متن جامعه نیاز دارد، بسیاری از سازمان‌ها با همکاری شهرداری به ساخت

بوستان آموزشی و تخصصی اقدام کرده‌اند. احداث بوستان ترافیک در پونک از جمله این بوستان‌هاست در واقع از آنجا که شهروندان برای گذران اوقات فراغت و تفریح به بوستان‌ها مراجعه می‌کنند.

آشنایی با مفاهیم علمی با مسائل شهرنشینی را در این اماکن بیشتر

پذیرا هستند، چراکه نوع این آشنایی دیگر از جنس تبلیغ صرف نیست.

با تاکید بر بهداشت روانی بوستان‌ها را می‌توان در زمره مراکز تامین‌کننده بهداشت جان و روان افراد دانست. نقش گسترده فضای سبز در تمدد اعصاب بر کسی پوشیده نیست تا حدی که مبحث پارک درمانی به‌عنوان یکی از شاخه‌های سلامت شناخته می‌شود. علاوه بر تاثیر مستقیم حضور در بوستان‌ها و فضای سبز بر روان انسانی، وجود و بهره‌گیری از فضاهای مختلف فرهنگی هنری و ورزشی تاثیر مستقیمی بر بهداشت جسمی و روانی افراد دارد. از جمله اقدامات مشهود و موثر که در سال‌های گذشته از رونق بیشتری برخوردار شده اختصاص فضاهای خاص ورزشی در بوستان‌ها یا راه‌اندازی نرمش‌های صبحگاهی گروهی برای میانسالان است.

اگر تا دیروز محلات، چهارسوق‌ها، گرمابه‌های عمومی و... زمینه‌ساز روابط دوستی و همسایگی بین افراد و خانواده‌ها بودند، امروز در کنار آن یا با کاهش و از بین رفتن نقش اجتماعی

دو ساعت به نیمه شب مانده و خیابان‌های محله کم‌کم خلوت می‌شوند اما در این ساعت که بچه‌ها باید کم‌کم برای خواب به رختخواب بروند. دو دختر بچه در حالی که راکت بدمینتون در دست دارند با پدرشان به پارک محله می‌روند.

چراغ‌های پارک روشن است و جمعیت داخل آن هیچ نسبتی با خلوتی خیابان‌ها ندارند زن و مرد، دختر و پسر و پیر و جوان خنکی هوا را غنیمت دانسته‌اند و برای هواخوری ورزشی یا صرف جای به پارک آمده‌اند اما پارک آنقدر کوچک هست که جمعیت داخل آن شبیه یک اجتماع به نظر می‌آید.

اجتماعی که انگار در مراسم خاصی برای رفع نیازهای تفریحی تفننی خود شرکت کرده‌اند. پارک کوچک ۶ هزار متری در خیابان کمیل نمونه‌ای از استقبال شهروندان از محیط آرامش‌بخش فضاهای سبز است. در هر گوشه از شهر می‌توان نمونه‌ای از استقبال خانواده‌ها از پارک‌های منطقه‌ای را مثال زد. مانند پارک سعادت‌آباد در شمال شرق میدان کاج.

وقتی پارک به نهاد اجتماعی تبدیل می‌شود، چرا براساس تعریف نهاد اجتماعی به دلیل کارکردهای تخصصی و وجود فضاهای فرهنگی علمی و تفریحی در بوستان‌ها این اماکن را دارای ویژگی‌های انعطاف‌پذیری و تطبیق نیازها در هر زمان و

مکان کرده است که این نشان از ویژگی‌های نهادی بودن بوستان‌ها دارد.

در واقع چیزی که کم‌تر در مورد بوستان‌های تهران به آن توجه شده است که این اماکن کارکردی بیش از فضای سبز شهری دارند کارکردی که در نهایت به تقویت روحی شهروندان و آماده‌سازی

آن برای تلاش در فعالیت‌های روزمره منجر می‌شود. در واقع کارکرد تفریحی بوستان‌ها به طور مشخص جایگزین قسمتی از کارکردهای تفریحی خانواده، روابط همسایگی، محلی و بازار شده است با کوچک شدن مساحت خانه‌ها نه تنها برای گذران اوقات فراغت بلکه گاه حتی برای گذران وقت با همسایه‌ها و اقوام به بوستان‌های محلی پناه می‌برند.

اتفاقی که تا چند دهه پیش در حیاط‌های پردرخت و بزرگ خانه‌های ایرانی می‌افتاد با سر زدن به هر یک از بوستان‌های محلی با منطقه‌ای متوجه می‌شویم که این اماکن امروز از عمده‌ترین مرکزهای گذران اوقات فراغت برای اقشار مختلف اجتماعی هستند. گسترش شهرنشینی توجه بیشتر به پدیده‌ای به‌نام اوقات فراغت را به‌دنبال داشته است. بوستان‌های ایران یکی از قدیمی‌ترین مراکزی هستند که به سرعت جایگزین تفرجگاه‌های اختصاصی اطراف شهرها شده‌اند. از طرف دیگر می‌بایست شهرنشینی برای فرار از آلودگی‌های صوتی ناشی از زندگی کرده در شهر، بوستان‌ها را بهترین محل برای آرامش

علاوه بر تاثیر مستقیم حضور در بوستان‌ها و فضای سبز بر روان انسانی، وجود و بهره‌گیری از فضاهای مختلف فرهنگی هنری و ورزشی تاثیر مستقیمی بر بهداشت جسمی و روانی افراد دارد



بوستان‌ها به‌عنوان یک نماد براساس یک نیاز اجتماعی به‌وجود آمده شکل گرفته، پویا شده و به حضور و حرکت خود ادامه خواهد داد.

در همین حال آموزش و پرورش به‌عنوان یک نهاد وظیفه آموزش و تربیت دانش‌آموزان را به عهده دارد و با افزایش تعداد دانش‌آموزان و احساس ضرورت به‌کارگیری آموزشی، علمی در کنار آموزش نظری به تدریج بر امکانات کمک آموزشی و شیوه‌های آموزش نیز افزوده شده است. یکی از این شیوه‌ها بازدید علمی است که از پارک‌های حیات‌وحش طبیعی و مصنوعی با پارک‌های گیاه‌شناسی چنین

وظیفه‌ای را عهده‌دار شده‌اند.

وجود گونه‌های مختلف گیاهی در بوستان‌ها، نظر علاقه‌مندان آشنایی با طبیعت را به خود جلب کرده است.

بوستان‌ها با برخورداری از این گونه‌ها محل مناسب و قابل دسترس برای دانش‌آموزان است.

در این زمینه بوستان‌های تخصصی گیاه‌شناسی زمینه‌ساز تحقیق و پژوهش‌های مختلف می‌شوند.

به‌رغم اینکه بوستان‌ها محل تفریح و آرامش هستند، اما به دلیل حضور گسترده مردم، محل مناسب و پر رونقی برای عرضه کالاهای مختلف موردنیاز شده‌اند. علاوه بر وجود مراکز رسمی برای فروش نیازهای غذایی، فروشندگان دوره‌گرد در داخل و اطراف بوستان‌ها کالاهای مختلف فرهنگی، آموزشی، غذایی و سرگرم‌کننده عرضه می‌کنند.

آن بوستان‌ها بخصوص بوستان محلی زمینه‌ساز آنان تحکیم و استمرار روابط همسایگی بین افراد یک محل، یک شهر یا یک منطقه هستند.

چه بسا خانواده‌ها که به بهانه بازی کودکان در بوستان‌ها، روابط صمیمی و دائمی خود را پایه‌ریزی می‌کنند با خانواده‌هایی که به جای تفریح و گذران روز تعطیل ساعات مدیدی را در بوستان‌ها اقامت کرده و یا اطرافیان خود رابطه برقرار می‌کنند. با توجه به اوقات فراغت زیاد افراد میانسال و سالخورده، بیشترین، گسترده‌ترین و مستمرترین روابط بین افراد این قشر برقرار می‌شود.

این افراد با انجام ساعت‌های طولانی گفت‌وگو به انتقال تجارب به یکدیگر پرداخته و چه بسا از طریق آشنایی با یکدیگر بسیاری از مشکلات خود را از طریق همسن و سال‌های خود برطرف کنند.

به‌عنوان نمونه ایجاد بوستان‌های محلی بیشترین تاثیر را در گسترش ارتباطات افراد یک محل داشته است.

بوستان‌ها زمینه‌ساز روابط نانوشته سازمان‌یافته‌ای است که با توجه به نیازهای اقشار مختلف اجتماعی مشکل گرفته است و دوام پیدا می‌کند.

برداشت و نتیجه‌گیری این‌چنینی از بوستان‌ها با این تعبیر که محیط اجتماعی را علت نمادهای گوناگون می‌داند. کاملاً مطابقت دارد و بر همین اساس با قاطعیت می‌توان گفت که

بوستان‌ها زمینه‌ساز روابط نانوشته سازمان‌یافته‌ای است که با توجه به نیازهای اقشار مختلف اجتماعی مشکل گرفته است و دوام پیدا می‌کند.

زنده‌سازی و احیا آثار تاریخی شهری با اجرای پروژه‌های عمران شهری

مذهبی یک پیاده راه در این خیابان احداث کنیم که در خور و شایسته بارگاه آن حضرت باشد.

سهرابی ساماندهی بافت فرسوده حرم را خواست‌های دیرینه مردم این منطقه عنوان کرد و یادآور شد: مجموعه حرم در مرکز بافت قدیمی شهری قرار گرفته که منازل مسکونی فرسوده و انواع فعالیت‌های شهری را در خود جای داده است و ارتباط و اتصال مناسبی با شبکه‌های اصلی شهر نداشته و در عین حال از توانایی لازم برای پاسخگویی به نیازهای زوار برخوردار نمی‌باشد در حال حاضر به منظور اجرای طرح توسعه حرم و گذرها با تشکیل ۲ شرکت در حال توافق و خریداری املاک محدوده‌ی اطراف حرم هستیم.

وی نورپردازی رنگی آثار تاریخی را اقدامی در راستای توجه و زیباسازی این آثار ذکر کرد و افزود: طی سال جاری نورپردازی تپه‌ی چشمه‌علی و برج طغرل نیز به پایان می‌رسد. سهرابی از احداث دروازه‌های تاریخی ری به عنوان نماد منطقه خبر داد و افزود: این دروازه‌ها با الهام از دروازه‌های تاریخی ری و در قالب یک مجموعه فرهنگی و هنری در حال ساخت می‌باشد که اولین مورد از این دروازه‌ها به زودی در میدان نماز نصب می‌شود.

وی برپایی توره‌های رایگان "ری گردی" را از جمله نوآوری‌ها و سیاست‌های این منطقه برای معرفی آثار باستانی ری به شهروندان عنوان کرد و اظهار داشت: برپایی توره‌های یکروزه رایگان، توزیع کارت پستال، بروشور و نقشه و معرفی آثار باستانی این منطقه به اژانس‌های مسافراتی از جمله اقداماتی بوده که طی سال گذشته صورت گرفته است به طوری که تنها طی سال جاری آثار باستانی و تاریخی ری به بیش از ۱۵۰ هزار نفر از شهروندان تهرانی معرفی شد و طی عید نوروز سال جاری بیش از ۳ هزار نفر از شهروندان از توره‌های نیم روزه رایگان استفاده کردند.



معاون خدمات شهری منطقه‌ی ۲۰ گفت: اگرچه شهرداری منطقه در زمینه باز زنده‌سازی و احیای آثار تاریخی وظیفه‌ای ندارد، اما توانسته با اجرای پروژه‌های عمران شهری در اطراف آثار باستانی آنها را تا حدودی احیا کند.

محمدحسین سهرابی اظهار داشت: در این منطقه ۶۴ اثر ثبت شده تاریخی و مذهبی وجود دارد که حرم حضرت عبدالعظیم (ع)، تپه چشمه‌علی و برج طغرل از مهم‌ترین آنهاست و شهرداری با سالانه هشت تا ده میلیون نفر زائر و مسافر سومین شهر مذهبی کشور محسوب می‌شود.

وی احداث مجموعه فرهنگی برج طغرل را از جمله طرح‌های ملی برشمرد که ساخت و ساز آن به خوبی پیش می‌رود. افزود: این طرح با هدف احداث مجموعه‌ی بزرگ فرهنگی و تفریحی با محوریت برج طغرل که یکی از بناهای تاریخی شهری است در سال ۸۷ آغاز شده که قطعاً پس از بهره برداری می‌تواند گردشگران متعددی را به سوی خود جلب کند.

وی احداث بوستان، آب‌نما و ناماسازی تپه تاریخی چشمه‌علی را از دیگر کارهای انجام شده برای احیای آثار باستانی برشمرد و خاطر نشان کرد: از سوی دیگر در حالی که هیأت باستان‌شناسی در اطراف "دژ تاریخی رشکان" در حال کاوش هستند یک بوستان بسیار زیبا در اطراف این مرکز تاریخی در حال

ساخت است که به زودی شاهد بهره برداری از آن خواهیم بود. معاون خدمات شهری منطقه ۲۰ پیاده راه حرم حضرت عبدالعظیم (ع) را از پروژه‌های در حال اجرا در این منطقه ذکر کرد و گفت: خیابان حرم به عنوان اصلی‌ترین معبر برای دسترسی به حرم برای زائران و شهروندان مورد استفاده قرار می‌گرفت که از نظر بهداشتی، امنیتی و محیطی و وضعیت مناسبی نداشت اما در نظر داریم با اجرای یک طرح تلفیقی مطابق همخوان با شیوه‌های نوین همراه با آمیزه‌های سنتی و

انرژی خورشیدی جایگزین انرژی برق در بوستان‌های منطقه ۹ تهران

مدیر توسعه و تحقیق منطقه اظهار داشت: اقدام یاد شده در راستای فرایندهای پیشنهادی جهت اصلاح الگوی مصرف، طی مکاتبات به عمل آمده و با ابلاغ شهردار منطقه به اجرا درآمده است. منان رئیسی یاد آور شد: این طرح در بوستانهای احداثی با مساحت تقریبی زیر یکهزار متر مربع به اجرا درمی‌آید. وی یکی دیگر از اهداف استفاده از انرژی خورشیدی را استفاده از انرژی‌های پاک دانست و اعلام کرد: طبق محاسبات به عمل آمده زمان لازم برای برگشت سرمایه اولیه به کار رفته در این تکنولوژی حدود ۲ سال ارزیابی شده است.

روشنایی بوستانهای منطقه به منظور تحقق شعار اصلاح الگوی مصرف با استفاده از انرژی خورشیدی تأمین می‌شود. محمد منان رئیسی، مدیر تحقیق و توسعه منطقه از استفاده انرژی خورشید جهت روشنایی فضاهای شهری در این منطقه خبر داد و گفت: با استفاده از این انرژی برای روشنایی گامی موثر برای اصلاح الگوی مصرف برداشته می‌شود. وی افزود: سوددهی اقتصادی این تکنولوژی برای بوستانهای محلی مورد تأیید دفتر تحقیق و توسعه و شهردار منطقه قرار گرفته است.

تقاطع غیر همسطح بزرگراه باکری و آشناسان افتتاح شد

بتنی به کار گرفته شده در این پل، خود شستشو بوده و با نور طبیعی خورشید تمیز می شوند که این خاصیت از خوردگی قطعات جلوگیری کرده و نیاز به رنگ آمیزی مجدد را نیز منتفی خواهد کرد. دنیامالی ادامه داد: امیدواریم در دیگر پل های تهران نیز بتوانیم از این قطعات استفاده کنیم.

معاون فنی و عمران شهرداری تهران با بیان اینکه بزرگراه شهید باکری دارای ۷ تقاطع غیر همسطح است گفت: تقاطع های فردوس، آیت... کاشانی و رسالت تاکنون افتتاح شده اند. وی کل هزینه های مسیر اصلی این تقاطع را برابر با ۱۱۰ میلیارد ریال خواند و بیان داشت: این بخش از پروژه مطابق با برنامه زمان بندی، ۹ درصد از کل پروژه را به خود اختصاص داده است.

معاون فنی و عمران شهرداری تهران با بیان اینکه بخشی از پروژه های ۷ گانه محور اتوبان باکری احداث شده و پیش از این نیز تعدادی از آنها افتتاح شده است گفت: تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید باکری و شهید آشناسان به کاهش بار ترافیک اتوبان تهران - کرج به ویژه محدوده شهرک اکباتان، کمک خواهد کرد. احمد دنیا مالی در مراسم افتتاح تقاطع غیر همسطح بزرگراه باکری و آشناسان با بیان این مطلب اظهار داشت: سازه فلزی این پل از نظر معماری قابل توجه است همچنین سیستم نورپردازی آن کار جدیدی است.

وی با اشاره به اینکه تکمیل رنگ بزرگراهی از دیگر اهداف این پروژه بوده و کاهش بار ترافیکی بزرگراه های شیخ فضل...، همت و یادگار امام را نیز به دنبال خواهد داشت افزود: قطعات

آغاز ایمن سازی اطراف مدارس شهر تهران

خط کشی های ویژه، علایم نوشتاری و سرعت گاه ای آسفالتی در محدوده اطراف مدارس استفاده می شود. ایمن سازی اطراف مدارس تازه تاسیس نیز به صورت گسترده تری نسبت به مدارس قدیمی صورت خواهد گرفت زیرا تمام مدارس سال گذشته مورد ایمن سازی قرار گرفتند که بسیاری از علایم عمودی و افقی و خط کشی ها در اطراف این مدارس هنوز سالم و قابل استفاده بوده و نیاز به نوسازی ندارند. اسلامی خاطر نشان کرد: با ایمن سازی اطراف مدارس در تلاشیم تا حوادث و تصادفات احتمالی در اطراف مدارس به حداقل برسد و رانندگان پیش از نزدیک شدن به حریم اطراف مدارس با دقت بیشتر رانندگی کرده واز سرعت خود بکاهند.

مدیر عامل شرکت عرف ایران با بیان اینکه عملیات اجرایی ایمن سازی اطراف مدارس آغاز شده است گفت: اطراف ۴۰ درصد از مدارس شهر تهران نیاز به ایمن سازی دارد که با علایم افقی و عمودی و خط کشی های ویژه نسبت به ایمن سازی آنها اقدام خواهد شد. مهندس اسلامی اظهار کرد: سال گذشته نیز بر اساس دستورالعمل ستاد مهر رمضان نسبت به ایمن سازی مدارس اقدام شد که خوشبختانه به دلیل اینکه کارها اصولی و زیر بنایی صورت گرفت امسال معیار منتهی به ۶۰ درصد از مدارس، نیاز به ایمن سازی مجدد ندارند. وی ادامه داد: برای ایمن سازی محدوده ورودی به مدارس و خیابان های مجاور آن علاوه بر علایم افقی و عمودی از

چهاردهمین نشست تالار گفتگوی محیط زیست شهری برگزار شد

اجتماعی» است، چیزی که در تهران بسیار به آن نیاز داریم و در کنار نهاد ها و سازمان های مربوط، شهروندان هم برای حل این مشکل وظیفه ای دارند. تقی زاده در ادامه «پاسخگویی اجتماعی» را از دو جنبه بررسی کرد و افزود: مورد اول، مسائل اقتصادی است؛ اینکه چرا مانند هزینه مصرف آب، قیمت مصرف بیش از حد از منابع آلاینده هوا به صورت تصاعدی حساب نمی شود و دوم اینکه چرا هنوز قوانین و مقرراتی در این زمینه وجود ندارد. مدیر کل سلامت شهرداری تهران، این موارد را مهارکننده های بیرونی خواند و ادامه داد: برای تغییر رفتار ثابت و پایدار به یک مهارکننده داخلی که همان موضوع اخلاقی است، نیاز داریم. در این جلسه که با محوریت آلودگی هوا برگزار شد، دکتر انارکی (دانشیار بیماری های ریه دانشکده پزشکی دانشگاه تهران) و دکتر عقیلی نژاد (مدیر گروه طب کار دانشگاه علوم پزشکی ایران) حضور داشتند و به بررسی تاثیر آلودگی هوا بر انسان پرداختند.

مشاور شهردار تهران گفت: یک شهر با کیفیت نیاز به شهروندان با کیفیت و اثرگذار دارد و برای رسیدن به این هدف باید سلامت شهروندان را افزایش داد.

به گزارش روابط عمومی، مهندس محمد هادی حیدرزاده، رئیس ستاد محیط زیست و توسعه پایدار در چهاردهمین نشست تالار گفتگوی محیط زیست شهری که با موضوع سلامت و محیط زیست با رویکرد آلودگی هوا برگزار شد، با بیان اینکه حکومت های سلامت محور، موفق هستند. افزود: سرمایه شهر، شهروندانش هستند و به همین دلیل یک شهر با کیفیت، نیاز به شهروندان با کیفیت و اثرگذار دارد و برای رسیدن به این هدف باید سلامت شهروندان را افزایش داد.

در این نشست همچنین، دکتر عباس تقی زاده، مدیر کل سلامت شهرداری تهران با بیان این که اثرات زیست محیطی آلودگی هوا را نمی کند اما این موضوع را یک مسئله اجتماعی می داند، گفت: شاه کلید این موضوع، «پاسخگویی

۹۶۲ گواهینامه آموزشی برای کارکنان شهرداریهای چهار استان صادر شد

برای کارکنان شهرداریهای استان آذربایجان غربی، ۳۹۵ گواهی نامه برای استان لرستان، ۱۴۰ گواهی نامه برای استان قزوین صادر شد. همچنین ۱۱۲ گواهی نامه دوره مابنی حمل و نقل و ترافیک شهری برای مدیران عامل سازمانهای حمل و نقل همگانی سراسر کشور، ۶۵ گواهی نامه برای کارشناسان سازمان های خدمات شهری شهرداریهای سراسر کشور که دوره آموزشی را در استان مازندران به اتمام رساندند و ۱۳۱ گواهی نامه مقررات ملی ساختمان مخصوص سازمان نظام مهندسی قزوین صادر شده است.

سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور ۹۶۲ گواهی نامه آموزشی برای کارکنان شهرداریهای استانهای آذربایجان غربی، لرستان، قزوین و مازندران صادر کرد. معاونت آموزشی پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی این گواهی نامه ها را برای کارکنان شهرداریهای استانهای آذربایجان غربی، لرستان، قزوین و مازندران که جمعا به مدت ۲۶ هزار و ۱۰۶ ساعت از آموزشهای ضمن خدمت مطابق با سرفصلهای نظام جامع آموزشی شهرداریها بهره مند شدند صادر کرد. از مجموع ۹۶۲ گواهینامه ذکر شده، ۳۱۶ گواهی نامه

بهره برداری از پروژه ورودی بزرگراه شهید کلانتری ارومیه

حال اجراست و تلاش وزارت راه در مرحله اول بهره برداری از قطعه مراغه به ارومیه و در مرحله دوم قطعه میاندوآب به مهاباد است و سپس احداث این قطعه تا ارومیه دنبال می شود. محمدرضا برزگر افزود: مسوولیت احداث بزرگراه سرو- ارومیه را به اداره کل راه و ترابری آذربایجان غربی واگذار کردیم و احداث جاده مرزی قطور -خوی رانیز در دستور کار داریم. وی همچنین پیشرفت اجرایی باند دوم پل شهید کلانتری دریاچه ارومیه را خوب ارزیابی کرد و گفت: به زودی بهره برداری از باند دوم پل شهید کلانتری دریاچه ارومیه آغاز می شود که امکان تردد کامیون و اتوبوس را فراهم خواهد کرد. یکی از نمایندگان مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی نیز در این مراسم با تاکید بر انتقال اداره کل بنادر و کشتیرانی دریاچه ارومیه از شهرستان شبستر به ارومیه گفت: باید با خرید ناوگان جدید کشتیرانی، این اداره کل در ارومیه مستقر شود. نادر قاضی پور، همچنین خواستار برقراری پروازهای بین المللی ارومیه به استانبول ترکیه، اربیل عراق و دمشق سوریه شد و افزود: وزارت راه و ترابری طبق تعهدات خود موظف است اعتبارات لازم برای تملک اراضی و احداث تقاطع غیرهمسطح ایسودر را تامین کند و باید در این زمینه اقدامات لازم انجام گیرد.

حجت الاسلام سیدسلیمان ذاکر، دیگر نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی نیز در این مراسم از اقدامات دولت در استان و خدمات رسانی به مناطق محروم تقدیر کرد و گفت: یکی از ویژگیهای بارز دولت صیوری در برابر مشکلات بود که با بسیج امکانات و تلاش شبانه روزی بر مشکلات پیش روی فائق آمدند. شهرام آدم نژاد، مدیرکل اداره راه و ترابری آذربایجان غربی نیز در این مراسم به تشریح اقدامات انجام گرفته در حوزه راهسازی استان پرداخت و گفت: برآورد اولیه اجرای پروژه ورودی بزرگراه شهید کلانتری ارومیه ۲۷ میلیارد ریال بود که با استفاده از ظرفیتهای داخلی این اداره کل و بسیج نیروی انسانی و بدون تخصیص اعتبار، در مدت زمان کوتاه اجرا و به بهره برداری رسید.

بهره برداری از پروژه ورودی بزرگراه شهید کلانتری ارومیه با حضور معاونان رییس جمهوری آغاز شد.

این پروژه در ورودی بزرگراه شهید کلانتری ارومیه به طول دو کیلومتر در دو مسیر رفت و برگشت طی ۴۵ روز اجرا شده است.

معاون حقوقی و امور مجلس رییس جمهوری در آیین بهره برداری از این پروژه گفت: راهپا نقش مهم و موثری در توسعه منطقه و رونق اقتصاد و تجارت دارند و به همین دلیل دولت نهم به مقوله توسعه راهها و زیرساختهای این بخش توجه ویژه ای داشته است. محمدرضا رحیمی افزود: بهره برداری از پل شهید کلانتری دریاچه ارومیه و امکان تردد از روی آن مزیتهای زیادی در منطقه به همراه داشته که تعالی اقتصاد منطقه و ارتقا سطح معیشت مردم از جمله این مزیت ها است.

وی، با اشاره به اینکه رییس جمهوری در مسیر خدمت به انسانیت حرکت می کند، اظهار داشت: توسعه متوازن و خدمت در مناطق مختلف کشور و توجه به اقشار محروم جامعه در اولویت برنامه های دولت قرار دارد. استاندار آذربایجان غربی نیز در این جلسه با تقدیر از زحمات کارکنان اداره کل راه و ترابری استان در راستای اجرای پروژه ورودی بزرگراه شهید کلانتری ارومیه گفت: این پروژه در مدت بسیار کوتاه اجرا و بهره برداری رسید که در نوع خود بی نظیر است. رحیم قربانی با تاکید بر ساماندهی ظرفیتهای بلااستفاده دستگاههای اجرایی افزود: ما موظف هستیم در سال اصلاح الگوی مصرف از تمام تواناییها و ظرفیتهای نهفته دستگاههای اجرایی استفاده کنیم و روند اجرای امور را سرعت بخشیم. وی اظهار کرد: دولت با بهره گیری از افراد متعهد و متخصص و توان فنی و اجرایی بالای آنها، اجرای پروژه های عمرانی را سرعت داده که بهره برداری از پل شهید کلانتری دریاچه ارومیه و تکمیل قسمت عمده پروژه در مدت زمان کوتاه، گوشه ای از این اقدامات است. معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور نیز در این آیین گفت: احداث راه آهن ارومیه به مراغه به سرعت در

نشست ویژه بررسی راههای مقابله با "ریزگرد" برگزار شد

کشورهای عراق، عربستان، سوریه، اردن و نیز سازمان های بین المللی زیست محیطی به منظور بررسی راهکارهای منطقه ای و بین المللی برای مقابله با این پدیده را تشریح کرد. باقری لنکرانی وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی نیز اقدامات وزارت تحت مسئولیت خود را توضیح داد و آثار این پدیده بر سلامت و بهداشت جامعه و همچنین اقدامات به عمل آمده به منظور مقابله با این پدیده را تشریح کرد. در این جلسه همچنین معاونان وزارتخانه راه و ترابری و رئیس سازمان هواشناسی کشور، وزارت کشور، وزارت نیرو و وزارت جهاد کشاورزی اقدامات و راهکارهای سازمان های متبوع خود برای رسیدگی به این موضوعات را تشریح کردند. نمایندگان مجلس شورای اسلامی از مناطق خسارت دیده در این جلسه ضمن ابراز نگرانی از انتشار این پدیده و تشریح وضعیت و آثار این پدیده به زندگی روزمره مردم خواستار رسیدگی و مبارزه با این پدیده شدند. همچنین در این نشست رئیس سازمان حفاظت محیط زیست ضمن تشریح اقدامات این سازمان، نتایج سفر اخیر خود به عراق و مذاکرات با مقامات بلندپایه عراقی را توضیح داد. استاندار خوزستان نیز در این جلسه با ارائه آماری از مشکلاتی که این پدیده در استان ایجاد کرده است خواستار اقدام عملی و همه جانبه سازمان های داخلی در این زمینه شد.

در نشستی به منظور بررسی راههای مقابله با "ریزگرد" مقرر شد، وزیر امور خارجه ایران نامه ای به همتایان خود در کشورهای منطقه تهیه کند و در اسرع وقت ترتیبات منطقه ای بر این اساس ایجاد و پیگیری شود.

این نشست در پی تشدید گرد و غبار در بخش هایی از کشور و به دعوت متکی و با حضور وزراء و نمایندگان وزارتخانه های کشور، بهداشت، نیرو، جهاد کشاورزی و رؤسای سازمان های محیط زیست و هواشناسی و تعدادی از نمایندگان خوزستان، ایلام و کرمانشاه در مجلس شورای اسلامی و استانداران در وزارت خارجه تشکیل شد. در این جلسه تأکید شد علاوه بر پیگیری همه جانبه با سوریه و عراق، نشست کمیته فنی مشترک ایران و عراق در نخستین فرصت برگزار و همچنین هیأت پارلمانی در قالب گروه های دوستی با گروه های فنی و استانی به عراق اعزام شود و با سازمان منطقه ای محیط زیست دریایی (رایمی) هماهنگی های لازم به عمل آید. همچنین مقرر شد سازمان محیط زیست به عنوان هماهنگ کننده داخلی اقدامات ارگان های مختلف عملی و تصمیمات را پیگیری کند. در این نشست وزیر امور خارجه ریشه های انتشار گرد و غبار را بیشتر در کشورهای همسایه عنوان و اقدامات وزارت امور خارجه در این زمینه از جمله هماهنگی های لازم با مقامات ذیربط

اصفهان نماد ایجاد شهر الکترونی در ایران است

در بعد سیاسی را معرفی شهر در سطح بین المللی و شناخته شدن شهر به عنوان یک منطقه پیشرو برشمرد. جلالی، مهمترین چالش پیش رو در ایجاد شهر الکترونیکی در ایران را دسترسی کم مردم به اینترنت، تسلط نداشتن بیشتر مردم به زبان انگلیسی و پایین بودن سطح سواد دیجیتالی مردم عنوان کرد. وی اضافه کرد: شهر الکترونیکی یک ضرورت اجتناب ناپذیر است و برای ایجاد آن لازم است این چالشها هرچه سریعتر برطرف شود. وی با اشاره به جامعه اطلاعاتی گفت: این جامعه از چهار رکن اساسی آموزش الکترونیکی، تجارت الکترونیکی، مشارکتهای اجتماعی و بهداشت الکترونیکی برخوردار است و شهروندان الکترونیکی باید به دولت کمک کنند تا به این موارد برسند. این استاد دانشگاه تأکید کرد: دولت به تنهایی نمی تواند از عهده تمام این برنامه ها برآید و مردم باید با تقاضای خود دولت را درارایه این خدمات و امکانات تشویق و کمک کنند. ایجاد شهر الکترونیکی یک حرکت بزرگ اقتصادی و اشتغالزایی برای جوانان به همراه دارد و لازم است تمام نهادها درگیر آن شوند.

به همت کمیته فرهنگی شهروندی و سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری اصفهان همایش شهر الکترونیکی، شهروند الکترونیکی با حضور دکتر علی اکبر جلالی - کارشناس ارتباطات الکترونیک و استاد دانشگاه - برگزار شد.

جلالی با تأکید بر اینکه شهر الکترونیکی واقعیت آینده شهرهای سنتی ما با استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات هستند گفت: برقراری عزم و اراده لازم در بین مدیران، مسئولین و شهروندان برای ایجاد شهرهای الکترونیکی امری اجتناب ناپذیر است. وی افزود: مزیت شهر الکترونیکی ایجاد فرصتهای تجاری، نشر فرهنگ، توسعه دانش، کاهش فساد اداری، افزایش مشارکت مردمی، کاهش آلودگی هوا و کاهش رفت و آمدهای شهری است. دکتر جلالی در مورد خصوصیات شهروند الکترونیک اظهار داشت: شهروند الکترونیک کسی است که با فناوری اطلاعات آشنایی دارد و می تواند کارهای روزمره خود را از طریق امکانات شهر الکترونیکی انجام دهد. این کارشناس از مهمترین نقاط قوت ایجاد شهر الکترونیکی

روند ساخت و ساز در بوشهر به نسبت سال های گذشته از کیفیت مطلوب تری برخوردار است

پارکینگ کرده که خلاف قانون شهرداری است. فروزانی از دلایل عمده این گونه تخلفات را سود اقتصادی عنوان و اظهار داشت: ایرادات موجود در قانون شهرداری ها به خصوص ماده ۱۰۰، قدرت و اقتدار شهرداری را کاهش داده و این امر سبب افزایش این گونه تخلفات شده است. وی با بیان این که متأسفانه تخلفات ساخت و ساز به صورت یک فرهنگ درآمدی است، گفت: گرانی مسکن و ساخت و سازهایی که منجر به تولید بخش مسکونی یا تجاری می شود سبب انگیزه بیشتری جهت اینگونه تخلفات شده است. فروزانی با انتقاد از عوامل کنترل ساخت و سازها ابراز داشت: گاهی اوقات حجم بالای ساخت و سازها مانع نظارت دقیق عوامل کنترلی مانند مهندسین ناظر، سازمان نظام مهندسی، سازمان مسکن و شهرسازی و حتی بخشی از شهرداری می شود.

وی ادامه داد: می بایست اعتبارات بیشتری در اختیار این سازمان ها جهت کنترل و نظارت بیشتر بر ساخت و سازها قرار گیرد. معاون شهرسازی شهرداری ارتباط مستمر با دستگاه های مرتبط در امر ساخت و ساز را از جمله راهکارهای مهم جهت جلوگیری از تخلفات ساختمانی دانست. فروزانی در پایان با بیان این که با پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای اسلامی شهر بوشهر ارزش پایه معاملات ساختمانی که چند سال مسکوت مانده بود افزایش یافته است، اظهار داشت: امیدواریم با افزایش ارزش پایه معاملات ساختمانی، ارسال آن به کمیسیون ماده ۱۰۰ و افزایش جرایم تخلفات ساخت و ساز بتوان از بروز این تخلفات در شهر بوشهر جلوگیری کرد.

معاون شهرسازی شهرداری بوشهر گفت: کیفیت روند ساخت و سازها در شهر بوشهر در مقایسه با دهه های ۶۰ و ۷۰ از وضعیت بهتری برخوردار می باشد اگر چه این روند دارای فاصله هایی با استانداردهای موجود و مقررات ملی ساختمان در کشور است.

مهندس ابراهیم فروزانی با بیان این مطلب افزود: غالب مشکلات پیش آمده در خصوص ساخت و سازهای غیرمجاز را عوامل اقتصادی عنوان و ابراز داشت: متأسفانه برخی جهت رسیدن به سود اقتصادی بیشتر مرتکب تخلفات گسترده ای در بخش ساخت و ساز می شوند. فروزانی کمبود زمین در شهر بوشهر و بالا بودن قیمت ملک در این شهر را از عوامل مهم تخلفات ساختمانی دانست. معاون شهرسازی شهرداری با تقسیم تخلفات ساختمانی به دو بخش ابراز داشت: بخشی از ساخت و سازهای غیرمجاز که از درصد بالایی نیز برخوردار هستند بدون پروانه بوده که مربوط به حریم ۵ تا ۱۰ کیلومتری نیروگاه می باشد. وی منطقه های تنگک، امامزاده، ریشهر، سرتل و رایانی را از جمله مناطق در حریم نیروگاه دانست که مالکین، بدون رعایت ضوابط مربوطه اقدام به ساخت و ساز می کنند.

فروزانی با بیان این که حجم تخلفات این مناطق بسیار بالاتر از توان شهرداری است گفت: مقابله با این گونه ساخت و سازها نیازمند عزمی ملی و استانی است. وی بخش دیگر تخلفات را مربوط به ساخت و سازهای محدوده شمال و جنوب شهر بوشهر که دارای پروانه نیز می باشند دانست و افزود: متأسفانه برخی از مالکین پس از اخذ پروانه ساخت، اقدام به اضافه بنا و حذف

درآینده نزدیک انجام می شود راه اندازی سامانه مدیریت شهری با رویکرد جدید در اهواز

سامانه برآورده کنیم کار بسیار بزرگی صورت گرفته است. شهردار اهواز همچنین از راه اندازی اکیپ هایی در سطح مناطق شهر اهواز جهت رسیدگی به مشکلات و درخواست های شهروندانی که با این سامانه تماس می گیرند خبر داد و گفت: با راه اندازی این سامانه پس از دریافت تقاضاهای مردم، آنها را توسط مرکز مذکور پالایش کرده و در قالب دستورالعمل به زیر مجموعه ها ابلاغ خواهیم کرد. مهندس شمسانی اظهار امیدواری کرد با راه اندازی سامانه مدیریت شهری (۱۳۷) در اهواز، شهرداری خدمات بهتری را به شهروندان ارائه کند. همچنین در این نشست معاون خدمات شهری شهرداری اهواز نیز بر لزوم راه اندازی این سامانه در سطح شهر اهواز تاکید کرد و گفت: امیدوارم با راه اندازی اکیپ های مرتبط با این سامانه در سطح مناطق شهر بتوانیم بخشی از مشکلات شهروندان را پیگیری و رفع نمائیم.

نشست مشترک شهردار اهواز و کارشناسان سامانه مدیریت شهری (۱۳۷) تهران با هدف ارائه راه کارهایی برای راه اندازی هرچه بهتر این سامانه در اهواز برگزار شد.

در این نشست مهندس شمسانی از راه اندازی سامانه مدیریت شهری با رویکرد جدید در اهواز در آینده ای نزدیک خبر داد و گفت: ما از کسانی در این خصوص دعوت به همکاری کرده ایم که دارای تخصص بالایی در این زمینه هستند. وی با اشاره به کیفیت بالای فعالیت سامانه مدیریت شهری (۱۳۷) شهرداری تهران و عملکرد مطلوب این مرکز در رسیدگی به خواسته ها و مشکلات شهروندان تهرانی تصریح کرد: ما انتظار نداریم در یک مدت زمان کوتاه نیازهای مردم را برطرف کنیم. بخشی از مشکلات مردم پول نیست بلکه ساماندهی مسائل و مشکلات شهری از طریق راه اندازی سامانه مدیریت شهری است. به اعتقاد من اگر سالیانه ۶۰ درصد از انتظارات مردم از طریق این

طرح اصلاح و ساماندهی سه راهی بیجار کلنگ زنی شد

موجود و اصلاح هندسی تقاطع با حداقل هزینه و در کمترین زمان ممکن می باشد و طرح بلند مدت پس از تعریض جاده بیجار توسط اداره راه و ترابری بر طرح جدید منطبق خواهد شد. موسوی تصریح کرد: جهت روان تر شدن ترافیک عبوری در تقاطع مسیر راستگرد غرب به جنوب نیز در طرح پیش بینی شده است که پس از انجام تملکهای لازم انجام خواهد شد. وی با اشاره به اهم موارد پیش بینی شده در طرح با اشاره به ممنوع کردن حرکت غرب به سمت شمال در سه راهی بیجار گفت: جهت انجام این حرکت از دور برگردانی که در فاصله ۲۰۰ متری تقاطع به طرف راه آهن پیش بینی شده استفاده خواهد شد تا میزان برخوردها در محل تقاطع کاهش پیدا کند و به همین علت نیز رفوژ میانی ضلع غربی کمربندی جنوبی به سمت شرق امتداد داده شد تا بتوان تا حدی مانع از حرکت غرب به شمال شود. سرپرست شهرداری، حذف توقفگاه و سامانه موقت مسافربری جهت کاهش حجم خودروهای مسافربری، اصلاح مسیر راستگرد جنوب به شرق و ایمن سازی این حرکت، ایمن سازی تقاطع جهت عبور عابرین پیاده با توجه به اینکه حجم بالای مسافر و عابر پیاده در این منطقه وجود دارد و تعریض ضلع جنوبی کمربندی جنوبی حدفاصل سه راه بیجار تا راه آهن جهت افزایش حجم ترافیک عبوری و احداث دور برگردان را از دیگر موارد پیش بینی شده طرح مذکور عنوان کرد. موسوی تصریح کرد: جهت اجرای این پروژه در حدود ۳۰۰ متر جدولگذاری، ۳۵۰۰ متر مربع پیاده رو سازی، ۳۵۰۰ متر مربع زیر سازی و ۵۵۰۰ متر مربع فضای سبز انجام خواهد شد.

فاز اول اجرای این پروژه در حدود ۳ میلیارد ریال و جهت اجرای فاز ۲ بالغ بر ۱۰ میلیارد ریال اعتبار مورد نیاز است. استاندار زنجان در مراسم کلنگ زنی سه راهی بیجار با بیان اینکه مسیر سه راهی بیجار در آینده نزدیک چهار بانده می شود؛ گفت: سه راهی بیجار یک محور بین استانی، کردستان و زنجان و کردستان و همدان است.

دکتر رئوفی نژاد از کلنگ زنی بزرگترین ترمینال شمال غرب در آینده نزدیک خبر داد و افزود: این ترمینال بین پل زنجان رود تا آزاد راه احداث خواهد شد و توسط بخش خصوصی اجرا می شود. وی اظهار داشت: حدود ۷۰ الی ۸۰ هکتار از زمین زنجان رود و کمربندی جنوبی برای طرح گردشگری پیش بینی شده است. رئوفی نژاد با بیان اینکه در هر اقدام و برنامه ریزی نگاه ما باید نگاه جامع و کاملی باشد، گفت: همه این پروژه ها باید در دورنمای اقدامات مدیران قرار گیرد. وی افزود: این ظرفیتهای طی یکی دو سال آینده اجراء شده و یکی از محورهای پرجاذبه استان زنجان خواهد شد.

سرپرست شهرداری نیز در ادامه گفت: جهت اصلاح تقاطع سه راه بیجار و کمربندی جنوبی؛ گزینه های مختلفی از طرف مشاور مطرح گردید که یکی از این گزینه ها احداث تقاطع غیر همسطح بود. سید ناصر موسوی اظهار داشت: با توجه به تاسیسات زیرزمینی موجود و شرایط خاک منطقه و نظر اعضای محترم کمیته فنی ترافیک و معاون محترم عمرانی استانداری زنجان، این گزینه رد و اصلاح هندسی بیجار به صورت طرح بلند مدت و کوتاه مدت مصوب گردید. وی افزود: در طرح کوتاه مدت؛ هدف ساماندهی وضع

چهارمین گردهمایی شهرداران سراسر استان در ایلام برگزار شد

یاد کرد و گفت: تا کنون عملیات آسفالت هفت محله از شهر که کار حفاری آنها به پایان رسیده است، انجام شده است. در ادامه، آقای طاهری مدیر کل امور شهری استانداری با اشاره به اینکه ۸۰ میلیارد ریال جهت به ثمر رساندن طرح نهضت آسفالت اختصاص یافته است گفت: ۵۰ درصد از این مبلغ از محل اعتبارات استانی تأمین شده است. وی از تشکیل کارگروههای شش گانه در شهرداری خبر داد و گفت: تشکیل این کارگروهها گامی مهم در راستای ایجاد شهرداری الکترونیکی است. معاون امور عمرانی استانداری در این همایش از نهضت سراسری آسفالت به عنوان یکی از افتخارات دولت یاد کرد و گفت: امیدواریم با اجرای کامل این طرح از سوی شهرداریها باید در جهت رفع مشکلات مربوط به آسفالت باشد. در ادامه این جلسه شهرداران سراسر استان در خصوص مشکلات و موانع موجود در شهرداریها به تبادل نظر پرداختند

چهارمین گردهمایی شهرداران سراسر استان در ایلام برگزار شد.

در چهارمین گردهمایی شهرداران سراسر استان که به منظور رفع مشکلات شهرداری ها و ارائه راهکار برای رفع آنها در محل سالن کنفرانس شهرداری ایلام برگزار شد شهردار ایلام در ابتدا به بیان عملکرد ۱۰ ماهه شهرداری پرداخت و گفت: ساماندهی نیروی انسانی - جمع آوری سد معبر - جمع آوری سایه بانهای مزاحم، اصلاح رینگ مرکزی شهر، ایجاد روشنایی بلوارها - اصلاح هندسی میدانی شهدا انقلاب - بازسازی میدانی ۲۲ بهمن و ارغوان - تکمیل مسجد و ورودی ارغوان - تکمیل کمربندی ضلع شمالی شهر، راه اندازی ایستگاه شماره ۲ آتش نشانی - احداث تقاطع پیامبر اعظم - ایجاد پارک ترافیک کودکان و خرید ۲ دستگاه پرس زباله از جمله اقداماتی است که شهرداری ایلام در طول ۱۰ ماهه گذشته انجام داده است: آقای بهادری از نهضت آسفالت به عنوان گامی مهم در جهت زیبا سازی شهر

انتقال درختان بزرگ به جای قطع آنها در شیراز

گذشتن قیّم های متعدّد، آبیاری و تیمار پیش از حد متعارف مستقر می شوند که در این روش امکان تلف شدن درختان انتقال یافته دور از انتظار نیست.

۲- انتقال درختان در یک پروسه زمانی یکساله است که در این روش قطع ارتباط ریشه درخت با خاک محل اصلی بتدریج و در یک پروژه چند ماهه و حداکثر تا یکسال صورت میگیرد. برای اینکار در فصل زمستان شباری مدور به قطر حدود ۶ برابر قطر تنه در اطراف درخت ایجاد و در طول چند ماه و حداکثر یکسال ریشه های افقی و عمودی بتدریج قطع و امکان ریشه زایی در محل اصلی فراهم می شود. پس از یکسال درخت مزبور با کرسی اطراف آن به محل جدید منتقل و با قیّم مهار می شود و با تیمار آب و غذا بتدریج استقرار کامل می یابد. در راستای تحقق این روش مکاتبه ای با معاونت محترم عمرانی و معاونت محترم حمل و نقل و ترافیک و سایر مسئولان صورت گرفته تا پروژه ها را یکسال قبل از اجرا به سازمان پارکها و فضای سبز اعلام نمایند تا درختان مورد مسیر را شناسایی و پروسه انتقال یکساله در مورد درختان با ارزش اجرا شود.

لازم به ذکر است که بنا به بررسی تلفات درختان انتقال یافته در این روش بسیار ناچیز و قابل اغماض است.

همه ساله در اثر گسترش شهرنشینی و افزایش جمعیت و بیشتر شدن تعداد ماشین آلات و در نتیجه بیشتر شدن ترافیک و حجم عبور و مرور و نیاز به اجرای قطار شهری، پل ها، تقاطع ها، زیرگذر و روگذرها، بازکردن مسیرها و تعریض خیابانها میباشد و متأسفانه در این راستا تعداد زیادی درخت دستخوش حذف می شوند. هرچند که در طول سال تعداد زیادی درخت درحاشیه خیابانها و بلوارها در پارکها و قطعات کاربری سبز کاشته می شود اما حذف درختان با سنین بالا و سایز بزرگ بسیار مشکل و تأسف برانگیز است.

سازمان پارکها و فضای سبز شیراز با مطالعات و استفاده از علم و تجارب سایر کشورها راهی را پیش رو نهاده است تا بتوان بجای قطع درختان آنها را منتقل نمود.

۱- پروژه هایی را که بدلیل اضطرار مجبور به حذف سریع درختان هستیم که لاجرم درختان با ارزش شناسایی و با روش انتقال سریع جابجا می شوند بدین صورت که درخت را با حجم مناسب خاک اطراف ریشه توسط کارگر یا بیل مکانیکی از خاک اطراف آزاد کرده و توسط چرثقیل به محل جدید که قبلاً گودال مناسب با حجم کرسی درخت آماده انتقال حفاری گردیده حمل و جاگذاری می شود و در آنجا، تمهیدات خاصی از قبیل

روزانه ۱۵۰ تن زباله در شهر بوشهر تولید می شود

وی همچنین خواستار رعایت شهروندان در خصوص بیرون گذاشتن به موقع زباله ها شد و گفت: شهروندان با رعایت این مهم می توانند در ایجاد شهری سالم و پاکیزه مشارکت داشته باشند. حبیبی نیا از وجود یک دستگاه خودرو جاروی خیابانی جهت نظافت شهر بوشهر خبر داد و اظهار داشت: به زودی یک دستگاه خودروی جاروی خیابانی دیگر نیز جهت تنظیف شهر اضافه خواهد شد. وی با بیان این که هم اکنون با خرید یک دستگاه خودروی نیشان مشغول شستشوی برخی نقاط شهر بوشهر هستیم ابراز داشت: درصددیم تا به وسیله این خودرو ایستگاه های اتوبوس، تابلوهای راهنمایی و رانندگی، جدول های شهر و ... را هر دو هفته یکبار شستشو دهیم.

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شیرداری از راه اندازی واحد آموزش این سازمان با همکاری سازمان آموزش و پرورش استان بوشهر خبر داد. وی با بیان این که قبوض مربوط به بهای خدمات پسماند در شهر بوشهر توزیع شده است خواستار پرداخت به موقع آن توسط شهروندان بوشهری شد. حبیبی نیا در پایان با اشاره به هزینه های هنگفت جمع آوری پسماند در بوشهر تصریح کرد: شهرداری بوشهر در سال گذشته حدود ۳ میلیارد تومان بابت جمع آوری، انتقال و بازیافت پسماند هزینه کرده است.

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری بوشهر گفت: باید زمین را از بحران های کنونی نجات داد.

مهندس حمید حبیبی نیا با بیان این مطلب افزود: اگر الگوی مصرف را اصلاح و رفتارها را تغییر دهیم قطعاً زباله های کمتری تولید و این امر آلودگی کمتر کره زمین را در پی خواهد داشت. وی خاطرنشان کرد: تولید زباله های زیاد پیامدهای بسیار مخربی برای محیط زیست به همراه داشته و به زمین آسیب می رساند. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری بوشهر با بیان این که روزانه حدود ۱۵۰ تن زباله در شهر بوشهر تولید می شود ابراز داشت: این میزان زباله بدون در نظر گرفتن زباله های مربوط به پایگاه های هوایی، دریایی، نیروگاه اتمی و روستاهای هلیله و بندرگاه می باشد. وی با اشاره به راه اندازی کارخانه ای در منطقه ویژه اقتصادی جهت بازیافت لاستیک ها اظهار داشت: به زودی با راه اندازی این کارخانه و بازیافت لاستیک ها در آن، گام مهمی جهت سلامت محیط زیست شهر بوشهر برداشته خواهد شد. حبیبی نیا با بیان این که حدود ۵۴۰ نفر در شبانه روز در حال جمع آوری زباله های شهر بوشهر هستند اذعان داشت: طی ماه های گذشته ۵ خودروی پرس به سیستم جمع آوری زباله ها در سطح شهر بوشهر افزوده شده است.

معاون خدمات شهری شهرداری اصفهان خبرداد: روشنایی پارک های شهر اصفهان با انرژی خورشیدی

مصرف LED با ولتاژ ایمن را از دیگر از طرح های انجام شده شهرداری در جهت کاهش مصرف انرژی برشمردو به برنامه های سال ۸۸ در سال اصلاح الگوی مصرف اشاره و تصریح کرد: کاهش توان الکترونیکی الکترو پمپ های آبناها با محاسبات جدید طبق استاندارد ASTM، انتخاب ظرفیت پمپ ها به صورت نرم افزاری، و نور پردازی با استفاده از منابع نور با راندمان بالاتر و توان مصرفی کمتر مانند تکنولوژی LED و لامپ های کم مصرف روشنایی ساختمان ها و اماکن عمومی مربوط به شهرداری با استفاده از لامپ های کم مصرف در زمینه تاسیسات حرارتی و برودتی ساختمان های شهرداری با هماهنگی های به عمل آمده یک دستگاه کنترل دما به صورت آزمایشی نصب شده است وی اضافه کرد: در سال آینده این سیستم در تمام ساختمان ها به مرور نصب خواهد شد. وی همچنین گفت: با استفاده از دستگاه سیستم های حرارتی و برودتی تا ۴۰ درصد صرفه جویی در انرژی می شود. باقرصاد با بیان این مطلب که در سال جاری با انجام آزمایش هایی بر روی سیستم های روشنایی پارک ها، دستگاه کنترل توان الکترونیکی به صورت آزمایشی نصب شده است، گفت: با استفاده از این دستگاه تا ۳۰ درصد مصرف انرژی الکترونیکی در ساعات مورد نظر کاهش می یابد. وی اظهار امیدواری کرد: با استفاده از این انرژی ها برای روشنایی گامی موثر برای اصلاح الگوی مصرف برداشته می شود. معاون خدمات شهری شهرداری اصفهان یکی دیگر از اهداف کاهش انرژی ها، استفاده بهینه از انرژی های پاک دانست و اعلام کرد: استفاده از انرژی خورشیدی در راستای فرایندهای پیشنهادی جهت اصلاح الگوی مصرف به اجرا در آمده است.

روشنایی برخی از پارک های شهر اصفهان به منظور تحقق شعار اصلاح الگوی مصرف با استفاده از انرژی خورشیدی تامین می شود.

معاون خدمات شهری شهرداری اصفهان با بیان این مطلب گفت: در راستای اجرای سیاست های کلی بهینه سازی مصرف انرژی در شهرداری و بخش نامه شورای برنامه ریزی و توسعه استان اقداماتی طی چند سال گذشته شروع شده است. منصور باقرصاد با اشاره به برنامه های این معاونت در خصوص بهینه سازی مصرف انرژی افزود: تعویض حدود ۹ هزار عدد لامپ رشته ای و پر مصرف با لامپ کم مصرف در سطح پارک ها و فضای سبز شهر از برنامه های این معاونت در کاهش مصرف انرژی می باشد. وی با بیان اینکه شهرداری اصفهان از سال ۸۱ با نصب سیستم روشنایی و لامپ کم مصرف در پارک های سطح شهر در زمینه بهینه سازی مصرف انرژی پیشتاز بوده است، ادامه داد: طی سه سال گذشته با شناسایی و محاسبه تمام اشتراک های برق با مصرف راکتیو اقدام به نصب خازن بر روی ۶۰ عدد تابلو برق نموده که کنترل قابل توجهی در مصرف توان الکترونیکی راکتیو در پی داشته است. وی از کاهش ۳۰ درصدی مصرف انرژی الکترونیکی با نصب آزمایشی سیستم هوشمند کنترل شدت روشنایی پارک ها در ساعات غیر ضروری خبر داد و اظهار داشت: برای اولین بار سیستم روشنایی خورشیدی در پارک سعدی استفاده شد که با بررسی های به عمل آمده و تعامل با شرکت های داخلی در سال آینده چند پروژه روشنایی با استفاده از این منبع انرژی طراحی و اجرا می گردد. معاون خدمات شهری شهرداری حذف چراغ های پر مصرف در آبنا های سطح شهر و جایگزینی چراغ های کم



معاون وزیر کشور: ۷۹ هزار پروژه عمرانی در کشور در حال اجراست

بالای ۲۰ هزار نفر جمعیت در نظر گرفته شده است. وی با تأکید بر اینکه این طرح به هیچ وجه بحثی سیاسی و مخصوص ایام انتخابات نبود، گفت: در حال حاضر استانداریها را موظف کردیم که گزارش پیشرفت کار نهضت آسفالت را به طور هفتگی برای ما ارسال کنند و تاکنون در دو استان قم و چهار محال و بختیاری ۷۵ درصد کار انجام شده است.

معاون عمرانی وزیر کشور همچنین گفت: با نظر مثبت رئیس جمهور محترم و توجه وزیر محترم نفت یارانه قیری معادل ۱۸۰ میلیارد تومان به شهرداریها پرداخت شده و بر اساس برنامه ریزی های به عمل آمده ۶۰ میلیون مترمربع آسفالت در معابر و خیابانها ریخته می شود.

رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور همچنین به آغاز طرح توسعه فضای سبز حاشیه شهرها اشاره کرد و گفت: با اجرای این طرح ۲۰ هزار هکتار فضای سبز در حاشیه شهرها ایجاد می شود. وی افزود: برای این مهم همکاری خوبی با وزارت جهاد کشاورزی صورت گرفته که در این اراضی به صورت پرداخت ۴۰ درصد سهم جهاد، ۴۰ درصد سهم سازمان و ۲۰ درصد هزینه سهم شهرداریها نهال مثمر و غیر مثمر کاشته شود.

معاون عمرانی وزیر کشور اعلام کرد: هم اکنون ۷۹ هزار و ۹۹۰ پروژه عمرانی کوچک و بزرگ در سراسر کشور در قالب ۲۲ هزار و ۵۰ طرح عمرانی در حال اجراست.

به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، مهندس نیکزاد که در جمع خبرنگاران رسانه ها سخن می گفت، افزود: دولت ۲۱ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای اجرای این طرحها و پروژههای عمرانی اختصاص داده است. وی تصریح کرد: معاونت عمرانی وزارت کشور از طریق معاونت های عمرانی استانداریهای سراسر کشور هر پانزده روز یکبار گزارشی از روند پیشرفت فیزیکی و ریالی این پروژه و طرحها را دریافت می کند.

وی همچنین از اختصاص اعتباری معادل ۱۲/۲ میلیارد تومان برای تکمیل ساختمان استانداری هشت استان خبر داد.

مهندس نیکزاد افزود: ۴۰ میلیارد تومان اعتبار نیز به پروژه های عمرانی ویژه بازسازی مناطق زلزله زده چهار استان همدان، کرمانشاه، زنجان و قزوین در نظر گرفته شده است.

وی در بخش دیگری از سخنان خود به اجرای نهضت آسفالت در شهرهای سراسر کشور اشاره کرد و گفت: براین اساس ۶۰۰ میلیارد تومان اعتبار از محل اعتبارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، استانداری ها و شهرداریهای



موافقت دولت با ۳ تغییر در تقسیمات کشوری استان همدان



مرکزی همان شهرستان الحاق می شود. بر این اساس، روستاهای گنجه و النجه از دهستان دربند رود بخش مرکزی شهرستان اسدآباد منتزع و به دهستان پیرسلیمان بخش مرکزی همان شهرستان الحاق می شود. بر اساس این مصوبه، بخش پیرسلیمان به مرکزیت روستای آجین از ترکیب دهستانهای کلیایی و پیرسلیمان در تابعیت شهرستان اسدآباد ایجاد و تأسیس می شود. این مصوبه از سوی پرویز داودی، معاون اول رئیس جمهور، به دستگاههای اجرایی ذی ربط ابلاغ شده است.

دولت با تأسیس بخش پیرسلیمان به مرکزیت روستای آجین و انتزاع چند روستا از دهستان جلگه بخش مرکزی شهرستان اسدآباد و الحاق آنها به دهستان پیرسلیمان موافقت کرد.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیئت وزیران بنا به پیشنهاد وزارت کشور با ۳ تغییر و اصلاحات در تقسیمات کشوری استان همدان موافقت کرد که بر اساس آن روستاهای گنبله، نجفآباد، قاسمآباد لک لک، نصرتآباد لک لک و لک لک، از دهستان جلگه بخش مرکزی شهرستان اسدآباد منتزع و به دهستان پیرسلیمان بخش

۱۲ هزار دستگاه اتوبوس در دولت نهم به شهرداری‌ها تحویل شده است

می‌یابد. رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های همچنین کشور گفت: دولت در سال ۱۳۸۸ دو هزار و ۳۲۰ میلیارد تومان به شهرداری‌های کشور در قانون بودجه کمک می‌کند.

وی افزود: ۷۵۰ میلیارد تومان برای ۱۰ شهر کشور در باب

توسعه قطار شهری پرداخت شده و ۲۶۴

میلیارد تومان برای توسعه ناوگان حمل و

نقل عمومی، بهبود عبور و مرور و پرداخت

قسمتی از یارانه بلیت قطار شهری و

اتوبوسرانی در نظر گرفته شده است.

وی ادامه داد: هزار و ۵۰ میلیارد تومان

بابت یارانه سوخت و ۲۷۰ میلیارد تومان

برای دومین سال تحت عنوان مطالبات

شهرداری‌ها از دستگاه‌های دولتی پرداخت

می‌شود. وی در پاسخ به سوالی در رابطه با

نوسازی ناوگان مینی‌بوسرانی نیز توضیح

داد: ۲۶۴ میلیارد تومان برای توسعه ناوگان

اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی در سال ۸۸

پیش‌بینی شده است و باید سه هزار و ۶۸۸

دستگاه اتوبوس و یک‌هزار و ۵۵۰ دستگاه



مینی‌بوس را تحویل بدهیم .

معاون عمرانی وزیر کشور در پاسخ به سوالی در رابطه با

برنامه سازمان شهرداری‌ها در راستای به کارگیری اتوبوس‌های

از کارافتاده و متوقف شده سازمان‌های اتوبوسرانی در شهرهای

مختلف و نیز مشکلات ایستگاه‌های CNG برای اتوبوس‌های

گازسوز، پاسخ داد: بیش از نیمی از اتوبوس‌های فعلی فعال در

ناوگان اتوبوسرانی کل کشور از ابتدای دولت نهم در شبکه

اتوبوسرانی وارد شده و عمری کمتر از چهار سال دارد، اما با

همکاری اتحادیه سازمان‌های اتوبوسرانی سراسر کشور و سازمان

شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، هماهنگی‌هایی به عمل آمد

تا بیش از دو هزار دستگاه اتوبوس که متوقف مانده و عمری

کمتر از شش سال را دارند را تعمیر و بازسازی کرده و به ناوگان

بازگردانیم .

وی تاکید کرد: برای بازسازی این دو هزار دستگاه اتوبوس

همراه با تست کپسول گاز، ۱۵ میلیارد تومان اعتبار توسط سازمان

شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور پیش‌بینی شده است و چنانچه

این دو هزار دستگاه را در کنار سه هزار و ۶۸۸ دستگاه اتوبوس

تعهد سال ۸۸ تحویل بدهیم، بیش از پنج هزار دستگاه اتوبوس به

ناوگان حمل و نقل عمومی اضافه خواهد شد .

نیکزاد همچنین در مورد اشکالات به وجود آمده در جایگاه‌های

CNG و تاخیرهای طولانی مدت برای سوخت‌گیری اتوبوس‌های

گازسوز، اذعان کرد: در جلسه اخیر هیات نمایندگان ویژه ریاست

جمهوری موضوع، برخی ایرادات احتمالی در جایگاه‌های CNG

مطرح و وزارت نفت مکلف به رفع اشکالات شد . وی از شهرداری

تهران و اتوبوسرانی این مجموعه به دلیل فعالیت با اتوبوس‌های

گازسوز تشکر کرد و گفت: شهر تهران یکی از کلان‌شهرهایی است

که اتوبوس‌های دیزلی و گازسوز را با هم دریافت می‌کند، در حالی که

بسیاری از شهرهای دیگر تنها اتوبوس‌های دیزلی دریافت می‌کنند .

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور گفت: از سال ۸۴

و همزمان با شروع به کار دولت نهم تا پایان سال ۸۷ تعداد ۱۲ هزار

دستگاه اتوبوس از شرکتهای سازنده داخلی خریداری و تحویل

سازمانهای اتوبوسرانی ۹۳ شهر کشور شده است .

به گزارش روابط عمومی سازمان

شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، مهندس

علی نیکزاد در حاشیه مراسم تحویل ۷۵۰

دستگاه اتوبوس، مینی بوس و کامیون به

این سازمان در شرکت ایران خودرو دیزل

در جمع خبرنگاران سخن می‌گفت ،

افزود: در حال حاضر ۲۴ هزار و ۲۰۰ دستگاه

اتوبوس در سازمانهای اتوبوسرانی ۹۳ شهر

کشور فعالیت می‌کنند که ۵۰ درصد این

اتوبوسها توسط دولت نهم در اختیار آنها

قرار گرفته است .

وی تصریح کرد: دولت ۸۲/۵ درصد از

قیمت هر دستگاه اتوبوس درون شهری

را به صورت یارانه پرداخت می‌کند و

شهرداریها تنها ۱۷/۵ درصد از قیمت هر

دستگاه اتوبوس را می‌پردازند . به گفته نیکزاد دولت با هدف

تسریع در ارائه خدمات عمومی به مردم بابت خرید هر دستگاه

مینی بوس و تحویل آن به شهرداریها ۶۵ درصد یارانه می‌پردازد

.

وی با اشاره به اینکه هشت شرکت خودروسازی برای

ساخت خودروهای سنگین حمل و نقل درون شهری و

خدماتی با وزارت کشور قرارداد همکاری دارند، گفت: شرکت

ایران خودرو دیزل به عنوان بزرگترین شرکت طرف قرار داد

وزارت کشور در سه سال ۸۴ تا ۸۷ چهار هزار و ۴۰۰ دستگاه

اتوبوس تحویل داده است .

وی خاطر نشان کرد: امروز و در قالب بخش دیگری از تعهدات

این شرکت ۷۵۰ دستگاه خودرو شامل ۱۴۰ دستگاه اتوبوس گاز

سوز، ۲۶۰ دستگاه اتوبوس دیزلی، ۱۵۰ دستگاه مینی بوس و ۲۰۰

دستگاه کامیون حمل زباله و تانکر تحویل سازمان شهرداریها شده

است . وی گفت: این خودروها براساس سهمیه در نظر گرفته شده

در بین شهرداریهای کشور توزیع می‌شود و با توجه به نیاز شهر

تهران بخش عمده ای از اتوبوس‌های گاز سوز پس از پرداخت

۱۷/۵ درصدی شهرداری تهران در اختیار سازمان اتوبوسرانی

تهران قرار می‌گیرد .

نیکزاد افزود: ۷ هزار و ۷۷۶ دستگاه اتوبوس نیز در تهران

وجود دارد که ۴ هزار دستگاه از آن در طول فعالیت دولت نهم

در اختیار شهرداری تهران قرار گرفته است. وی اظهار داشت:

مطابق طرح جامع حمل و نقل ترافیک تهران در سال ۱۳۸۸

هزار دستگاه اتوبوس به شهرداری تهران تحویل داده می‌شود

که ۲۵۲ دستگاه آن در سه ماهه اول سال تحویل شهرداری

تهران شده و ۲۵۰ دستگاه دیگر نیز برای سه ماهه دوم در اختیار

شهرداری تهران قرار می‌گیرد که بخشی از اتوبوس‌های تحویلی

امروز از سوی ایران خودرو دیزل به شهرداری تهران اختصاص

دو شهرستان جدید به نقشه تقسیمات کشوری اضافه شد

اسماعیل‌خانی در تابعیت شهرستان دشتستان ایجاد و تأسیس می‌شود. هیئت وزیران بنا به پیشنهاد وزارت کشور با انتزاع سی و پنج (۳۵) روستا، مزرعه و مکان شامل بشگان، خوسف، دشتخان، اسپی‌دران، رضوان، عزیزآباد، حسین‌آباد، ده بالا، محمدآباد، علی‌آباد، لطف‌آباد، ده احمدی، جنت‌آباد، بنزشگون، ده ملک، خرماتو، مورو، کبو، چناروئیه، چرمیز، بیدو، خرم‌آباد، ترشی‌شو، جوزوپایین، زیدآباد، جوزو بالا، منصوریه، اکبرآباد، بیدون پنج، ده لردو، بهجت‌آباد، بنه بید، برکان و معدن سرب چاه بنیز از دهستان سبزدشت بخش مرکزی شهرستان بافق و الحاق آنها به دهستان اسفیج بخش بهاباد همان شهرستان در استان یزد موافقت کرد. بر اساس این مصوبه، بخش اسفیج به مرکزیت روستای اسفیج شامل دهستانهای بنستان و اسفیج در تابعیت شهرستان بافق ایجاد و تأسیس می‌شود. بر اساس مصوبه هیئت وزیران، شهرستان بهاباد به مرکزیت شهر بهاباد از ترکیب بخشهای مرکزی به مرکزیت شهر بهاباد مشتمل بر دهستان جلگه و بخش اسفیج در تابعیت استان یزد ایجاد و تأسیس می‌شود. این مصوبه در تاریخ ۱۸ مرداد ماه ۱۳۸۸ از سوی رئیس‌جمهور به دستگاههای اجرایی ذی ربط ابلاغ شده است.



بر اساس مصوبه دولت، دو شهرستان را بر به مرکزیت شهر را بر از توابع استان کرمان و شهرستان بهاباد به مرکزیت شهر بهاباد از توابع استان یزد ایجاد شد. به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیئت وزیران بنا به پیشنهاد وزارت کشور، بخش هنزا به مرکزیت روستای هنزا شامل دهستانهای هنزا و جواران در تابعیت شهرستان بافت ایجاد و تأسیس می‌شود. بر این اساس، شهرستان را بر به مرکزیت شهر را بر از ترکیب بخشهای مرکزی به مرکزیت شهر را بر مشتمل بر دهستانهای را بر و سیه بنوئیه و بخش هنزا در تابعیت استان کرمان ایجاد و تأسیس می‌شود. بر اساس مصوبه دولت، دهستان دشتی اسماعیل‌خانی به مرکزیت روستای دشتی اسماعیل‌خانی از توابع استان بوشهر از ترکیب روستاها، مزارع و مکانهای بصری، چم تنگ، تأسیسات گاز، بنارسلیمانی، بنه محمدعبدالله خمیسی، پمپاژ چم تنگ - مکاربری - قلعه سوخته - کره بند - زردکی سفلی - احشام شمالی احشام شیخی - هفت جوش - سه کنار - دره دون در تابعیت بخش شبانکاره شهرستان دشتستان ایجاد و تأسیس می‌شود. بر این اساس، بخش آپبخش به مرکزیت شهر آپبخش مشتمل بر دهستانهای درواهی و دشتی

استانداردهای هوای پاک برای سال‌های ۸۸، ۸۹ و ۹۰ تعیین شد

مقادیر مجاز آلاینده دی‌اکسید نیتروژن برای سال ۱۳۸۸ سالیانه ۱۰۰ میکروگرم بر مترمکعب و 0.05 Ppm تعیین شده که در سال‌های ۸۹ و ۹۰ باید به ترتیب به ۶۰ و ۴۰ میکروگرم بر مترمکعب و 0.031 و 0.021 Ppm کاهش یابد. استاندارد ذرات معلق (PM_{10}) در سال ۱۳۸۸ در زمان حداکثر ۲۴ ساعته، ۱۵۰ میکروگرم بر مترمکعب تعیین شده که در سال‌های ۸۹ و ۹۰ باید به ترتیب به ۹۰ و ۵۰ میکروگرم بر مترمکعب کاهش پیدا کند. استاندارد ذرات معلق ($\text{PM}_{2.5}$) هم که برای سال ۱۳۸۸ در زمان حداکثر ۲۴ ساعته ۱۵۰ میکروگرم بر مترمکعب تعیین شده باید طی ۲ سال آینده به ۳۰ و ۲۵ میکروگرم بر مترمکعب کاهش پیدا کند. لازم به ذکر است در سال ۱۳۸۸ معیار سنجش پارامتر ذرات معلق و به میزان ۱۵۰ میکروگرم بر متر مکعب مورد عمل بوده و تفکیکی بر روی قطر ذرات در این معیار لحاظ نگردیده است و از سال ۱۳۹۰ این پارامترها اضافه شده است. برای استاندارد سرب، بنزن و بنزوالفایپرن در سال ۱۳۸۸ مقادیر مجاز در نظر گرفته نشده است. برای سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ استاندارد آلاینده سرب سالیانه 0.5 میکروگرم بر مترمکعب و در مورد بنزن سالیانه ۵ میکروگرم بر مترمکعب تعیین شده است.

شورای عالی حفاظت محیط زیست استانداردهای هوای پاک برای سال‌های ۸۸، ۸۹ و ۹۰ و حداکثر تعداد مجاز تکرار شونندگی هر آلاینده را تعیین کرد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، شورای عالی حفاظت محیط زیست در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۵/۱۱ کمیسیون امور زیربنایی، صنعت و محیط زیست، بنا به پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست و به استناد بند «الف» ماده (۶۲) قانون برنامه چهارم توسعه، استانداردهای هوای پاک برای سال‌های ۱۳۸۸، ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ را تعیین کرد. بر اساس این مصوبه، میزان مقدار مجاز آلاینده منوکسید کربن برای سال ۱۳۸۸ برابر با ۱۰ هزار میکروگرم بر مترمکعب و 9 Ppm برای مدت حداکثر ۸ ساعته و ۴۰ هزار میکروگرم بر مترمکعب و 35 Ppm برای مدت حداکثر یک ساعته تعیین شد. این استاندارد برای سال‌های ۸۹ و ۹۰ نیز همان ارقام امسال است. میزان استاندارد آلاینده دی‌اکسید گوگرد برای سال ۱۳۸۸ سالیانه ۸۰ میکروگرم بر مترمکعب و 0.03 Ppm و حداکثر ۲۴ ساعته ۳۶۵ میکروگرم بر مترمکعب و 0.14 Ppm تعیین شده است که در سال ۱۳۸۹ باید به ترتیب سالیانه و حداکثر ۲۴ ساعته به ۵۰ و ۲۵۰ میکروگرم بر مترمکعب و در سال ۱۳۹۰ به ترتیب به ۲۰ و ۱۰۰ میکروگرم بر مترمکعب کاهش یابد.

قانون ممنوعیت قطع درختان در محدوده و حریم شهرها از سوی رئیس جمهور ابلاغ شد

رئیس جمهور قانونی را ابلاغ کرد که بر اساس آن قطع هر نوع درخت و یا نابود کردن آن به هر طریق در محدوده و حریم شهرها بدون اجازه شهرداری و رعایت ضوابط مربوطه ممنوع شده است.

به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، قانون اصلاح لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹ شورای انقلاب که در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی تصویب و مواد (۱) و (۴) آن که مورد ایراد شورای نگهبان قرار گرفته بود با اصلاحاتی از سوی مجمع



مصوب وزارت کشاورزی انجام می شود. همچنین مصوبات شورای عالی استانها جهت تطبیق با قوانین و رعایت اصل یکصد و سی و هشتم (۱۳۸) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به اطلاع رئیس مجلس شورای اسلامی خواهد رسید تا در صورتی که برخلاف قوانین بود، با ذکر دلیل برای تجدید نظر و اصلاح به شورای عالی استانها ارسال می شود.

بر این اساس، تفکیک اراضی مشجر و باغات فقط براساس ضوابط ماده (۱) این قانون و با رعایت سایر مقررات شهرسازی و درج عنوان باغ در اسناد صادره مجاز است ولی قطع درخت در هر محل و با هر مساحت

بدون کسب اجازه وفق مقررات این قانون ممنوع است. همچنین مالکین باغات و محلهایی که به صورت شناخته می شوند مکلفند به ازاء درختهایی که اجازه قطع آنها از سوی شهرداری صادر می شود به تعداد معادل دو برابر محیط بن درختان قطع شده در همان محل و یا هر محلی که شهرداری تعیین خواهد کرد درخت با محیط بن حداقل ۱۰ سانتی متر بر طبق ضوابط و دستورالعمل های موجود در فصل مناسب غرس نمایند.

بر اساس این قانون، هر کس درختان حریم شهرها را عالما و عمادا و برخلاف قانون مذکور قطع یا موجبات از بین رفتن آنها را فراهم آورد، علاوه بر جبران خسارت وارده حسب مورد به جزای نقدی از یک میلیون ریال تا ده میلیون ریال برای قطع هر درخت و در صورتی که قطع درخت بیش از سی اصله باشد به حبس تزییری از شش ماه تا سه سال محکوم خواهد شد. بر این اساس همه مقررات و مواظبت های قانونی مغایر با این قانون لغو می شود.

تشخیص مصلحت نظام موافق با مصلحت نظام تشخیص داده شد و این قانون از سوی رئیس جمهور برای اجرا ابلاغ شد. بر این اساس، به منظور حفظ و گسترش فضای سبز و جلوگیری از قطع بی رویه درختان، قطع هر نوع درخت و یا نابود کردن آن به هر طریق در معابر، میادین، بزرگراهها، پارکها، بوستانها، باغات و نیز محل هایی که به تشخیص شورای اسلامی شهر، باغ شناخته شوند در محدوده و حریم شهرها بدون اجازه شهرداری و رعایت ضوابط مربوطه ممنوع است و ضوابط و چگونگی اجرا این ماده در چارچوب این نامه مربوط با رعایت شرایط متنوع مناطق مختلف کشور توسط وزارت کشور با هماهنگی وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان محیط زیست، وزارت جهاد کشاورزی و شهرداری تهران تهیه و به تصویب شورای عالی استانها می رسد. بر اساس این قانون، اصلاح و واکاری باغات در حریم شهرها به شکل جزئی و یا کلی مشمول این ماده نیست و طبق ضوابط

حداکثر تعداد مجاز تکرار شونددگی هر آلاینده

سنجش یک ساعته و استاندارد کیفیت هوای ۲۰۰ میکروگرم بر مترمکعب، ۱۸ بار در طول سال تعیین شد. حداکثر تعداد مجاز تکرار آلاینده ذرات معلق PM_{۱۰} با میانگین سنجش ۲۴ ساعته و استاندارد کیفیت هوای ۵۰ میکروگرم بر مترمکعب، ۷ بار در طول سال تعیین شد. حداکثر تعداد مجاز تکرار آلاینده از نیا میانگین سنجش ۸ ساعته و استاندارد کیفیت هوای ۱۰۰ میکروگرم بر مترمکعب، ۲۰ بار در طول سال تعیین شد. این مصوبه توسط رئیس جمهور جهت اجرا ابلاغ شده است.

بر اساس مصوبه شورای عالی حفاظت محیط زیست، حداکثر تعداد مجاز تکرار شونددگی هر آلاینده در یک سال نیز تعیین شد. بر این اساس، حداکثر تعداد مجاز تکرار آلاینده دی اکسید گوگرد با میانگین سنجش ۱۰ دقیقه ای و استاندارد کیفیت هوای ۵۰۰ میکروگرم بر مترمکعب، ۲۴ بار در طول سال تعیین شد. از سوی دیگر، حداکثر تعداد مجاز تکرار آلاینده دی اکسید گوگرد با میانگین سنجش ۲۴ ساعته و استاندارد کیفیت هوای ۵۰ میکروگرم بر مترمکعب، ۳ بار در طول سال تعیین شد. حداکثر تعداد مجاز تکرار آلاینده دی اکسید نیتروژن با میانگین

دوره آموزشی مدیران حوزه های فنی و عمرانی شهرداریها در تبریز آغاز شد



ضرورت احیای مدیریت تعمیر و نگهداری ابنیه و تاسیسات شهری، تکنولوژی‌های نوین اجرای آسفالت و الگوهای موفق آن در ایران و تکنولوژی بتن و ضرورت ارتقاء کیفی محصولات بتنی در عمران شهری از دیگر موضوعاتی است که در این دوره ارائه می شود.

دوره آموزشی مدیران حوزه های فنی و عمرانی شهرداری های کشور از سوی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در تبریز آغاز شد .

این دوره آموزشی دو روزه به مدت ۱۶ ساعت و مطابق نظام جامع آموزش کارکنان شهرداریها توسط معاونت آموزشی پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی با همکاری دفتر عمران و توسعه شهری سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور و دفتر امور شهری استانداری آذربایجان شرقی در شهر تبریز با حضور یکصد نفر برگزار می شود .

در این دوره آموزشی موضوعات ضرورت توجه به زیر ساخت‌های شهری بالاخص مطالعه و اجرای سیستم جامع آوری و هدایت آب‌های سطحی، ضرورت ارتقاء نظام مدیریت پروژه در شهرداریهای کشور و آسفالت (تولید، حمل، پخش، اجرا) و ترمیم و نگهداری آن برای حاضران ارائه می شود .

مشهد به عنوان شهر پایلوت در اجرای سیستمهای حمل و نقل عمومی شهری هوشمند انتخاب شد

مخابراتی است. وی ، سامانه های مدیریت حمل و نقل عمومی پیشرفته، سامانه اطلاع رسانی پیشرفته و اجرای سایر سامانه های ITS را از دیگر شاخص های ارزیابی کلانشهرهای فعال در حوزه ITS عنوان کرد. به گفته وی ، پس از جمع بندی نظرات هیات داوران متشکل از هفت متخصص و مسوول کشوری در حوزه سیستم های حمل و نقل هوشمند، مشهد با توجه به توانایی ها و زیر ساخت های ارتباطی و سابقه تحقیقاتی و پتانسیل علمی و دانشگاهی به عنوان پایلوت در موضوع سیستم های حمل و نقل هوشمند معرفی شد. در این جلسه مقرر شد دبیرخانه سمینار ITS در شورای عالی ترافیک تهران تشکیل و با اولویت شهرهای مشهد، شیراز، تبریز و اصفهان از اجرا و توسعه سیستم های حمل و نقل هوشمند حمایت مالی صورت گیرد. لطفی زاده با اشاره به ویژگی های کارت شهروندی الکترونیک و ثبت اطلاعات عملکرد اتوبوس ها و اطلاعات مربوط به جابجایی مسافران ابراز امیدواری با اجرای سیستم های حمل و نقل هوشمند در مشهد در آینده ای نزدیک شاهد حمل و نقل و ترافیک روان در این شهر باشیم. شهردار مشهد نیز در این مراسم ضمن ابراز خرسندی نسبت به انتخاب مشهد به عنوان شهر پایلوت در موضوع سیستم های حمل و نقل هوشمند گفت: آثار این اتفاق مهم در حمل و نقل منحصر نخواهد ماند و با توجه به گستردگی حوزه حمل و نقل موضوع الکترونیک کردن فعالیت ها به سرعت در مشهد تسری یابد.

در پایان همایش علمی کاربردی سیستمهای حمل و نقل هوشمند (ITS) مشهد به عنوان شهر پایلوت در موضوع اجرای سیستم های حمل و نقل عمومی شهری هوشمند انتخاب شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور ، این انتخاب در دومین روز از همایش علمی ، کاربردی سیستم های هوشمند حمل و نقل کشور در مشهد پس از ارائه توانمندی های شهرهای اصفهان، تبریز، تهران، شیراز، کرج و مشهد و جمع بندی و ارایه برنامه نهایی هوشمندسازی ناوگان، از سوی شورای ITS کشور انجام شد. طی این همایش شش کلانشهر اصفهان، تبریز، تهران، شیراز، کرج و مشهد تجربیات خود را در حوزه حمل و نقل ارایه کردند. دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در مراسم پایانی نخستین همایش علمی - کاربردی سیستم های حمل و نقل هوشمند با اشاره به ارائه تجربیات کلانشهرهای فعال در حوزه سیستم های حمل و نقل هوشمند گفت : در این همایش علاوه بر شناسایی پتانسیل ها و توانمندی های مشاورین و مجریان در حوزه ITS ، زمینه ارتباط میان صنعت و دانشگاه نیز به نوعی فراهم شد. لطفی زاده افزود : از جمله حوزه های اصلی ارزیابی اجرای سامانه های حمل و نقل هوشمند در این شش کلانشهر کاندیدای انتخاب به عنوان پایلوت در موضوع سیستم های حمل و نقل هوشمند، مرکز مدیریت، نظارت و یکپارچه سازی سامانه ها و زیر ساخت ارتباطی و

تشکیل کارگروه‌های استانی ستاد کنترل جمعیت حیوانات ناقل بیماری به انسان در ۱۳ استان

دستورالعمل کنترل جمعیت سگ‌های ولگرد با هدف اجرایی نمودن مفاد این ماده قانونی و رفع مشکلات شهرداری‌ها و دهیاریهای کشور در زمینه کنترل جمعیت سگ‌های ولگرد و همچنین تامین سلامت و آسایش شهروندان توسط سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور و در قالب ستاد مرکزی کنترل جمعیت حیوانات ناقل بیماری به انسان و با همکاری و تایید سایر اعضاء تدوین شده است. احمدی افزود: در این دستورالعمل بر روش زنده‌گیری برای کنترل جمعیت سگ‌های ولگرد تاکید شده است زیرا این روش به دلایل رعایت استانداردهای بهداشتی، ممنوعیت در استفاده از سلاح گرم تا پایان سال ۸۸ (به علت خطرات ناشی از استفاده از سلاح گرم)، جایگزین نمودن سلاح بی‌هوشی، حفظ سلامت روانی شهروندان و رعایت هرچه بیشتر موازین اسلامی در خصوص رعایت حقوق حیوانات مناسب‌ترین روش با امکانات موجود می‌باشد. مدیرکل دفتر هماهنگی خدمات شهری سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور افزود: پس از ابلاغ دستورالعمل مذکور به استانداردها و شهرداریها؛ استانداردها و شهرداریها اقدام به تشکیل کارگروه استانی و شهرستان نموده‌اند که این کارگروه تا به حال در استان‌های ایلام، چهارمحال و بختیاری، خوزستان، خراسان رضوی، زنجان، سمنان، فارس، کردستان، کرمان، کرمانشاه، گلستان، گیلان و مرکزی تشکیل شده است.

مدیرکل دفتر هماهنگی خدمات شهری سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور گفت: کارگروه‌های استانی ستاد مرکزی کنترل جمعیت حیوانات ناقل بیماری به انسان در ۱۳ استان تشکیل شده است.

به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور مهندس مسعود احمدی که به مناسبت هفته اطلاع‌رسانی بیماریهای ناقل بین حیوان و انسان سخن می‌گفت، اظهار داشت: یکی از مشکلات مهم بهداشتی و اجتماعی در بسیاری از شهرها و روستاهای کشور وجود سگ‌های ولگرد می‌باشد. اگرچه سگ از دوستان قدیم بشر محسوب شده و بیش از هزاران سال از اهلی شدن این حیوان و نقش مفید آن در زندگی بشر می‌گذرد، ولی با شناخت برخی از بیماریهای قابل انتقال بین حیوان و انسان و به مخاطره افتادن سلامت انسانها، امروز در هیچ نقطه‌ای حضور آزاد سگ‌های بدون صاحب در خیابانها امر پذیرفته شده‌ای نیست و لازم است اقدامات اساسی درخصوص کنترل اصولی این حیوانات به عمل آید. وی در ادامه گفت: در این راستا و براساس مفاد بند ۱۵ ماده ۵۵ قانون شهرداری که جلوگیری از شیوع امراض ساریه انسانی و حیوانی و ... و جمع‌آوری حیوانات بلاصاحب و دفع حیوانات مریض، مزاحم و ولگرد را وظایف شهرداری دانسته است و استناد به بند ۳۱ ماده ۱۰ اساسنامه، تشکیلات و سازمان دهیاریها مصوبه ۸۰/۱۱/۲۱

تاکید سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور بر اجرای دستورالعمل سرویس مدارس

نظر وزیر کشور در مورد اهمیت رعایت امنیتی و اجتماعی سرویس‌های مدارس به ویژه در کلان‌شهرها اظهار کرد: حداقل ۳۰ درصد ناوگان تاکسیرانی به شکل ناوگان در حال تردد در شهرها هستند و با شناسایی و بکارگیری این ناوگان مشکل سرویس مدارس نیز حل خواهد شد.

مدیرکل حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور بر اجرای مفاد دستورالعمل سرویس مدارس که به تازگی از سوی وزیر کشور ابلاغ شده از سوی دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل شهری شهرداریها تاکید کرد. مهندس عباسی ضمن بیان مطلب فوق با اشاره به

فرم‌های اولیه سهام عدالت مشمولین شهرداری‌ها آماده توزیع است

انجام شده با دبیرخانه ستاد مرکزی توزیع سهام عدالت، فرم‌های ثبت نام اولیه مشمولین در دبیرخانه ستاد استانی توزیع سهام عدالت مستقر در سازمان امور اقتصادی و دارایی استان آماده توزیع بین شهرداریها می‌باشد. لطفا دستور فرمائید نماینده آن دفتر جهت هماهنگی‌ها و راهنمایی‌های لازم به دبیرخانه مذکور مراجعه نماید.

استانها در صورت آگاهی از اطلاعات بیشتر و برطرف شدن نقائص احتمالی می‌توانند با دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور تماس بگیرند.

مدیرکل دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور اعلام کرد که فرم‌های ثبت نام اولیه مشمولین شهرداریها برای دریافت سهام عدالت در دبیرخانه‌های ستاد استانی توزیع سهام عدالت آماده توزیع است.

در نامه محسن کوشش تبار به مدیران کل دفاتر امور شهری استانداردها آمده است: "با عنایت به موافقت ریاست محترم جمهور با تخصیص سهام عدالت به پرسنل شهرداریهای کشور به اطلاع می‌رساند با هماهنگی‌های

پارکینگ طبقاتی در شهر بوشهر

معاون برنامه ریزی، اداری و مالی شهرداری بوشهر گفت: یکی از برنامه های شهرداری جهت برون رفت از مشکلات مرکز شهر بوشهر ایجاد پارکینگ در این شهر می باشد.

مهدی اعتمادی، معاون برنامه ریزی، اداری و مالی شهرداری بوشهر با بیان این که احداث این پارکینگ با مشارکت بخش خصوصی صورت می گیرد مساحت آن را حدود ۳ هزار متر مربع عنوان کرد.

وی با اشاره به پرداخت قسط اول این زمین توسط شهرداری اظهار داشت: پس از پرداخت مابقی اقساط از جانب شهرداری و تملک نهایی، این زمین به پارکینگ طبقاتی تبدیل خواهد شد.

کرمانشاه

تعداد ۱۰۰ دستگاه اتوبوس کولردار با اعتباری بالغ بر ۹۰ میلیارد ریال که از مصوبات سفر ریاست جمهور و هیئت دولت به استان کرمانشاه بود به ناوگان حمل و نقل شهری اضافه شد. قرار است این تعداد اتوبوس بعد از طی مراحل قانونی ظرف حداکثر یکماه آینده به بخش خصوصی واگذار شود.

ایلام

کارموزائیک فرش معابر ایلام با سرعت دو چندان در حال انجام است. رئیس اداره روابط عمومی شهرداری بایان این مطلب گفت: هم اکنون در راستای زیباسازی معابر و پیاده روهای شهر - کار لکه گیری موزائیک فرش معابر به وسیله سه اکیپ در حال انجام است.

آقای محمودی گفت: در سه ماهه اول امسال بیش از ۶۳۰۰ متر مربع از معابر شهر ایلام موزائیک فرش شده است.

شاهین شهر

با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور قطاربرقی شاهین شهر به اصفهان به طول ۱۳ کیلومتر از شاهین شهر تا ایستگاه خورزوق اصفهان احداث می شود.

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در هشتاد و دومین جلسه خود که به ریاست مهندس علی نیکزاد معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس این شورا برگزار شد، پس از ارائه توضیحات مسئولان استانداری اصفهان و شهرداری های اصفهان و شاهین شهر با این طرح موافقت کرد.

بر اساس مصوبه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، قطار برقی شاهین شهر به اصفهان به طول ۱۳ کیلومتر به صورت ۵۰، ۵۰ از درآمدهای شهری و اعتبارات دولتی به صورت رو زمینی از ایستگاه خورزوق شهر اصفهان تا شاهین شهر و مابقی آن در قالب طرح جامع قطار شهری اصفهان احداث می شود.

اجرای طرح شهر در دست بچه ها در منطقه ۱۶ تهران

با شروع فصل تابستان و با هدف افزایش انگیزه و مشارکت در کودکان و نوجوانان در امور شهری اجرای طرح شهر در دست بچه هادر منطقه ۱۶ آغاز شده است.

اداره آموزش و مشارکت های معاونت امور اجتماعی و فرهنگی به منظور آشنایی هرچه بهتر و بیشتر کودکان با فعالیت ها و اقدامات حوزه شهرداری و مدیریت شهری و سازمان های مربوطه اقدام به اجرای طرح شهر در دست بچه ها نموده است.

در این طرح همه روزه تعدادی از اعضای شهرداران خانواده و مدرسه به مراکز تحت پوشش شهرداری منطقه ۱۶ اعزام شده و از نزدیک با فضای شهرداری ها و اقدامات شهری آشنا میگردند. از ابتدای شروع این طرح تا کنون اعضا شهرداران خانواده و مدارس با حضور در شهرداری نواحی و مجموعه های تحت نظر آن با این فعالیت ها از جمله سامانه ۱۳۷ آشنا شده اند.

باتوجه به انتشار دانشنامه مدیریت شهری و روستایی، در قسمت الفبای شهر بخشی از این کتاب نفیس به نظر شما خوانندگان محترم خواهد رسید.

قسمت دوم

اصول مکتب آبادانی و عمران اجتماعی

بهره‌گیری از این امکانات در درون و برون از بخش مربوط در جامعه است؛

یک گروه و یا یک واحد مسئول آبادانی و عمران اجتماعی تازه وارد به یک جامعه، از ابتدای شروع به کار باید تمایل خالصانه خود را برای همکاری و مشارکت مردم محلی در پی‌ریزی برنامه‌ها و انجام امور مربوط متجلی سازد، تا از این طریق بتواند انگیزه‌های خودیاری و همیاری را در مردم تحریک و استمرار کارهای مقبول را به آنان واگذار نماید؛

در کار آبادانی و عمران اجتماعی، وجود یک جو تفاهم متقابل و پذیرش اصول مورد رضایت طرفین بین یاری‌کننده و یاری‌شونده، لازم است. وجود چنین حالتی به رفت‌وآمد رانندگان وسایل نقلیه موتوری در یک خیابان دوطرفه شباهت دارد. اگر در بین رانندگان در حال رفت‌وآمد درک و تفاهم متقابل و پذیرش اصول، تردیدی به وجود آید، کار رفت‌وآمد با مشکل مواجه شده و در عمل نظام آمدوشد مختل می‌شود؛

فرایند آبادانی و عمران اجتماعی، با توجه به تنوع زمینه‌های عمرانی و تعدد برنامه‌های تحولی، فقط از طریق مشارکت نمایندگانی از تمام گروه‌های اجتماعی قابل عمل است؛

در برآورد مجموع نیازها در یک زمینه واحد، باید به مردم کمک کرد تا با کسب اطلاعات و آگاهی‌های اساسی بتوانند، با توجه به الویته‌ها و امکان دسترسی به منابع، در مورد هر یک از نیازها، به بررسی و داوری بپردازند؛

از آنجا که اغلب کشورهای توسعه‌نیافته در حال حاضر دارای مؤسسات و واحدهای فنی، خدماتی و آموزشی در زمینه‌های متنوع و مورد لزوم برای تأمین مقاصد آبادانی و عمران اجتماعی خود هستند، یک سازمان آبادانی و عمران اجتماعی جدید در یک کشور باید از همان نهادهای موجود برای برنامه‌های خود استفاده کند و به تشکیل واحدهای فنی، خدماتی و آموزشی جدید برای مقاصد مشابه مبادرت نورزد. این امر، به‌ویژه در کشورهای کمتر توسعه‌یافته که با محدودیت منابع مواجه هستند، اهمیت دارد؛

منابع، امکانات و تسهیلات اجتماعی، فرهنگی و اداری موجود در نهادهای مختلف [دولتی] می‌توانند تا حد زیادی برای حل مسائل آبادانی و عمران اجتماعی و حداکثر بهره‌گیری از منابع محدود، مورد استفاده آموزشی، خدماتی و تحقیقاتی قرار گیرند. درواقع، این بخشی از اصالت تعاون (>-- تعاون) و مشارکت جمعی بین دست‌اندرکاران برنامه‌های توسعه در جریان آبادانی و عمران اجتماعی است. نتایج این تعاون و مشارکت جمعی، خود می‌تواند درس آموزنده‌ای برای مردم مرتبط با به برنامه‌های مربوط باشد؛

اصول عمومی آبادانی و عمران اجتماعی شامل موارد زیر است

شناخت فرهنگ جامعه مورد نظر؛

انتخاب صحیح و ژرف مجریان و دست‌اندرکاران برنامه‌ها؛
تخلیص صحیح مراکز فعالیت؛

جایگاه‌های عملیاتی؛

آغاز کار در پروژه‌هایی که در کوتاه‌مدت متضمن نتایج قابل رؤیت و قابل لمس برای مردم باشد؛

بهره‌مندی از مشاوره، مشارکت و همکاری آن دسته از مردم محلی که ذاتاً حسابگر و برنامه‌ریز و یا متمایل به نظم در کار برای انجام امور خود هستند؛

عدم توقع و درخواست برنامه‌ریزان و مجریان برنامه‌ها از مردم برای همکاری و پرداختن به کارهایی که نسبت به آنها تردید و یا هراس دارند و یا با انجام آنها، منابع قلیل آنان در معرض تهدید قرار می‌گیرد؛

تمرکز برنامه‌ها بر نحوه بهره‌مندی از استعدادهای اقتصادی و اجتماعی جامعه در شرایط موجود، و نه براساس برنامه‌های آرمانی؛

جهت‌گیری و تعیین هدفها در قالب برنامه‌های جامع با دیدگاه‌های وسیع.

به‌همین ترتیب، اصول تضمین‌کننده افزایش کارایی برنامه‌های آبادانی و عمران اجتماعی، شامل موارد زیر است: تمام زمینه‌های مورد نظر برای اصلاح و بهبود باید همزمان به هم مورد توجه قرار گیرند؛

مردم جامعه باید از ابتدای فعالیتهای عمران اجتماعی در جریان برنامه‌ریزی قرار گرفته، در مراحل مختلف کار شرکت داده‌شوند؛

مسئله مهم در امر آبادانی و عمران اجتماعی، تعالی استاندادهای زندگی روستایی است که این نیز یک فرایند آموزشی است و باید از این دیدگاه مورد توجه قرار گیرد؛

آبادانی و عمران اجتماعی باید از نقطه‌ای آغاز گردد که افراد جامعه نیازها و روشهای حل مسائل خود را در آن سطح مورد ملاحظه قرار می‌دهند؛

آبادانی و عمران اجتماعی مستلزم ایجاد و استحکام این باور است که افراد، گروهها و جوامع می‌توانند به حل مشکلات خود کمک کنند. این باور زمانی تحقق می‌یابد که صرف نظر از اوضاع اقتصادی و اجتماعی حاکم بر محیط، خود مردم نیز به تواناییهای جمعی خویش اعتماد پیدا کرده باشند؛

آبادانی و عمران اجتماعی مستلزم اطلاع افراد و اجتماعات از منابع، مؤسسات و مراکز ارائه خدمات و آگاهی آنان از نحوه

آبادانی و عمران اجتماعی مستلزم تحول و تحول مطلوب نیز منتج از آموزش مستمر است. بنابراین، برای تأمین تفاهم عمومی پیرامون اصول و عملیات آبادانی و عمران اجتماعی باید به حد لازم و کافی نسبت به تهیه و اجرای برنامه‌های آموزشی به‌طور مستمر و پیوسته اقدام کرد؛

دولت می‌تواند از طریق وضع ساختارهای اداری و مالی قانونی به‌منظور استقرار و استمرار یک نظام رهبری قوی محلی، در کار آبادانی و عمران اجتماعی، به‌ویژه در جوامع روستایی، اقدام نماید؛

در تشکیلات آبادانی و عمران اجتماعی، وجود یک واحد مستقل برنامه‌ریزی و هماهنگی، از قبیل کشاورزی، آموزش و پرورش، رفاه اجتماعی (> رفاه اجتماعی)، مسکن، بهداشت محیط و تأسیسات عمومی و مانند آن، به‌نحوی هماهنگ، هم‌سو، متوازن، متعادل و مؤثر به جریان پیشرفت برنامه‌های آبادانی و عمران اجتماعی کمک می‌کند؛

تسهیل جریان برنامه‌های عمران اجتماعی به درجه درک، تفاهم و حمایت مقامات و مسئولان امور جامعه در تمام سطوح این برنامه‌ها بستگی دارد؛

رشد و گسترش عمران ملی مستقیماً متأثر از بهره‌برداری موفقیت‌آمیز از همه اشکال ارتباطات اجتماعی با مردمی است که با این جریان مرتبط هستند. بنابراین، ضرورت دارد که در استفاده از نظام‌های مفید و مؤثر اطلاع‌رسانی و بهره‌گیری از وسایل ارتباط جمعی، این پیوند را همواره مستحکم نموده و جامعه را در جریان تحولات ناشی از اجرای برنامه‌ها قرار داد؛ پیشرفت برنامه‌های آبادانی و عمران اجتماعی، عمدتاً از کیفیت انتخاب و گزینش نیروی انسانی لازم برای طرح، اجرا و ارزشیابی فرایند آبادانی و عمران روستایی متأثر است. با توجه به این اهمیت، وجود انگیزه‌های خدمت و امتیازات شغلی ویژه برای جلب و جذب نیروهای کارآمد برای برنامه‌ها ضرورت دارد؛

در کارهای آبادانی و عمران اجتماعی، در مواردی که مدیران و مسئولان به‌طور همزمان دارای مسئولیتهای دوگانه اجرایی و آموزشی هستند، همواره یک خطر ذاتی برای صدمه زدن به کل برنامه و پیشرفت آن وجود دارد؛

توسعه اثرات و تأثیر بخشی برنامه‌های آبادانی و عمران اجتماعی تا حد زیادی بستگی به میزانی دارد که اعضای هر خانواده را دربر می‌گیرد. این موضوع به‌ویژه در فرهنگهایی که به خانواده به‌عنوان یک واحد اجتماعی تأکید بیشتری دارند، مصدق می‌یابد؛

گسترش برنامه‌های آبادانی و عمران اجتماعی اساساً تابع ماهیت و میزان مداخله مردم در امور مربوط به خود و مشارکت آنان در حرکت‌های اجتماعی است؛ و

تأثیر جریان‌های آبادانی و عمران اجتماعی از طریق ارزیابی میزان تحولات حاصله در طرز برخورد مردم - که به‌وسیله تغییر در شیوه‌های زندگی و اشتغال و ارتباطات آنان دیده می‌شود - منعکس می‌گردد. این امر به شناسایی شأن و مقام فرد، مشارکت زنان و جوانان در حرکت‌های اجتماعی و به میزان قابل ملاحظه‌ای، پیوستگی اعضای جامعه برای تفاهم متقابل

و همیاری منجر می‌گردد.

فرایندهای مکتب آبادانی و عمران اجتماعی

فرایند آبادانی و عمران اجتماعی شامل ۲ مرحله است: در مرحله اول، تحول در اعضای متشکله هر گروه اجتماعی از طریق رشد دانش و اطلاعات عمومی، موجب استقرار روابط دوستی، همیاری و افزایش توانایی‌های آنان در اداره امور اعضای گروه خود می‌گردد. و در مرحله دوم، به‌علت بروز و رشد این خصایص در هریک از گروه‌های اجتماعی و تأثیری که این تحولات در محیط به‌وجود می‌آورند، موجبات تحول در کل جامعه نیز می‌شوند.

مشارکت و درگیری اعضای جامعه در برنامه‌های مربوط از بدولت‌آمین می‌گردد؛

موضوع اساسی رشد استانداردهای زندگی مردم روستایی، به خودی خود، یک خصیصه آموزشی است، زیرا روشنگران روستایی پیش از ارائه هرگونه راه حل، باید روستائیان را تشویق کنند تا موضوعات و مسائل مربوط را تحلیل و با بیان و استدلال خود تشریح نمایند؛ این نیز خود یک کار آموزشی است

فعالیت‌های اجتماعی الزاماً باید بر یک مبنای تعاونی استوار باشد. عصاره این الزام مبتنی بر حرکت فرد برای جمع و حمایت جمع از فرد است. آبادانی و عمران اجتماعی تابعی از موجودیت همیاری جمعی، آزادی و مردمسالاری سالم در یک جامعه پیشرو است؛

در فرایند عملیاتی آبادانی و عمران اجتماعی، مردم متعهد به طرح و اجرای کار با یاری همدیگر هستند و این جریان همیاری، اغلب مستلزم جلب همکاری و حمایت از خارج از گروه می‌شود. ذات این فرایند، خودیاری، رشد قدرت ابتکار و ابداع روش‌های نو و نیز انتقال تجربیات از یک زمینه کاری به زمینه‌های دیگر را شامل می‌شود؛ و تحول و تکامل در گروه، یک جریان بطئی است و فرایند آبادانی و عمران اجتماعی در جامعه بزرگ‌تر از یک گروه، از این نیز بطئی تر است.

ساختار تشکیلاتی مکتب آبادانی و عمران اجتماعی

اجتماعات متفاوت، نیازهای متفاوتی دارند و به‌همین دلیل، نظام تشکیلاتی آبادانی و عمران اجتماعی، برحسب مورد، می‌تواند ساختارهای مختلفی داشته باشد؛

آنچه را که یک برنامه آبادانی و عمران اجتماعی می‌تواند انجام دهد، سازماندهی توانایی‌های جامعه روستایی است، به‌نحوی که متخصصان کشاورزی، بهداشت و مهندسان و تکنیسین‌های فنی بتوانند وظایف خویش را در راه نیل به اهداف عمران اجتماعی به انجام برسانند؛ و

توقع همکاری از وزارتخانه‌ها و نهادهای مسئول در جریان تهیه و اجرای یک برنامه عمرانی، از طریق تدارک یک تشکیلات منسجم برای ایجاد هماهنگی، به‌نحوی است که هریک از این واحدها بتوانند وظایف خود را با همکاری همدیگر و ضمن استفاده از توانایی‌های خود به انجام رسانند.



www.mrt.ir

۱۳۵۳/۴/۱۶ به منظور اعمال سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور و توسعه و تجهیز، گسترش، نگاهداری و ایجاد تأسیسات زیربنایی آن با توجه به مقتضیات توسعه اجتماعی، اقتصادی و عمرانی و دفاع ملی با رعایت قوانین مربوط نام وزارت راه به «وزارت راه و ترابری» تغییر یافت.

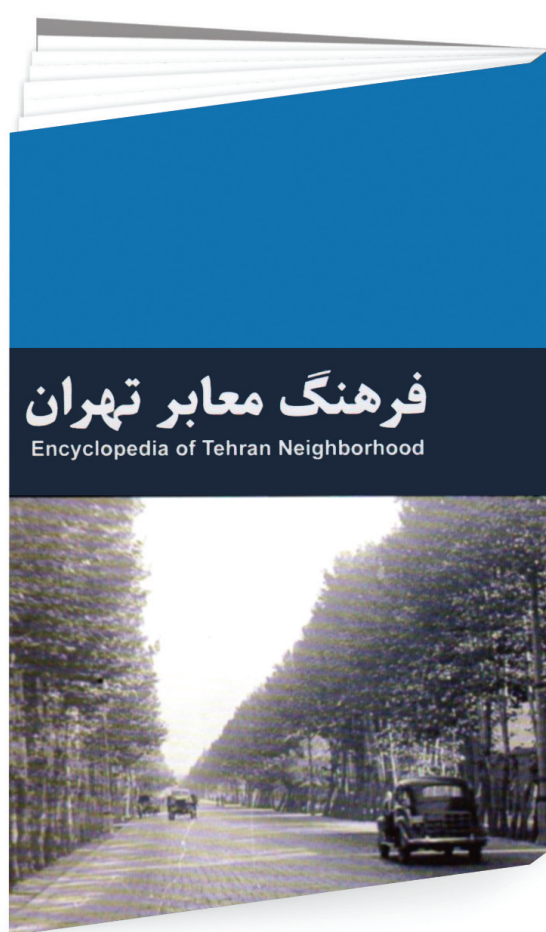
این پایگاه قابلیت نمایش به زبان انگلیسی را دارد. صفحه اصلی شامل اخبار روز مربوط به راه و ترابری و حمل و نقل کشوری است. همچنین حاوی دهها پیوست است که در سمت راست صفحه اصلی سرفصل لینک(پیوست)ها قرار دارد. با حرکت ماوس (موشواره) بر روی آنها، دیگر لینکهای زیر مجموعه نمایش داده می شود و این کار دسترسی به صفحه های مختلف پایگاه را آسانتر می کند. از جمله مهمترین لینکها می توان به اینها اشاره کرد: معرفی، اخبار، دفتر اطلاعات و آمار و حمل و نقل، امور اقتصادی و سرمایه گذاری، شورای عالی ترابری، آموزش و تحقیقات پروژه ها، اسناد، آرشیو عکس و...

همچنین در سمت چپ صفحه اصلی خلاصه آمار پایگاه - شمار بازدیدکننده ها و افراد آنلاین (برخط) - دیده می شود. از پیوستهای جالب توجه در این پایگاه که در پایین صفحه سمت چپ به چشم می خورد پیوست پایگاهها و شرکت های تابعه است که شامل پایگاههای مربوط به راه آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، سازمان هواشناسی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواپیمایی کشور، شرکت فرودگاهها و... می باشد.

این نشانی اینترنتی مربوط به وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران است.

ساختار و سازمان این وزارتخانه در طول مدت فعالیتش به دلیل ضرورتهای ملی به دفعات دچار تغییر و تحول شده است. در سال ۱۲۹۸ قمری و در دوران سلطنت ناصرالدین شاه وزارت «فوائد عامه» تأسیس شد و امور مربوط بر احداث راه، پل و راهداری برعهده وزارتخانه مذکور گذاشته شد. این وزارتخانه رفته رفته در سالهای پس از تأسیس به وظایف دیگری مانند تجارت و فلاحه پرداخته که به همین دلیل بعدها به نام فوائد عامه و تجارت و فلاحه تغییر نام یافته است. هزینه های راهسازی در این دوران با اخذ «باج راه» که در راهدارخانه ها گرفته می شده تأمین می گردید و این مبلغ سالیانه از سه میلیون ریال تجاوز نمی کرد. از سال ۱۳۰۱ اداره ای به نام «اداره کل طرق و شوارع» در وزارت فلاحه و تجارت و فوائد عامه به منظور اقدام موثر برای ساختمان راهها، نگهداری و بهره برداری تشکیل گردید. اداره کل طرق و شوارع، راههای کشور را به نواحی مختلف تقسیم و مسئولیتی برای اداره امور تعمیر و نگهداری آنها معین کرد. در سال ۱۳۰۸ به موجب قانونی که از مجلس شورای ملی گذشت، «اداره کل طرق و شوارع» به وزارت طرق و شوارع تبدیل شد. با تأسیس وزارت مذکور راهسازی در ایران گسترش یافت و با امکاناتی که تدریجاً فراهم شد برنامه ها و پروژه های راهسازی ادامه پیدا کرد. در سال ۱۳۱۵ وزارت طرق و شوارع با تصویب مجلس شورای ملی به «وزارت راه» تغییر نام یافت. در تاریخ

گسست خیابان از هویت شهری



نام کتاب: فرهنگ معابر تهران

نویسنده: مصطفی ایزدی

ناشر: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی (وابسته به

شهرداری تهران)

چاپ یکم: زمستان ۱۳۸۶

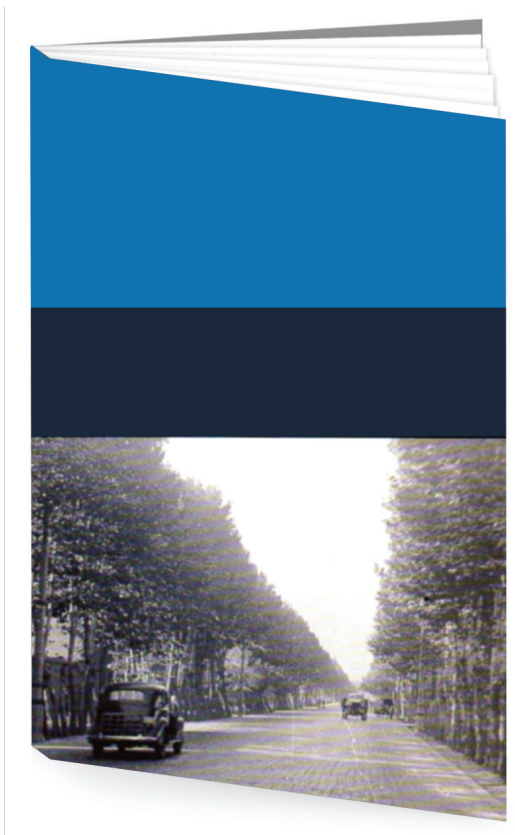
شمارگان: ۲۰۰۰ نسخه در ۳۷۳ صفحه

بها: ۴۰/۰۰۰ ریال

برمی‌دارد، ستودنی است. حتی اگر گاهی لرزان و گاهی ناپخته هم باشد. هر پدیدآوری بر آنچه می‌نویسد این امید را بسته است تا مگر دیگران کم و کاست را ببینند و بگویند و در آینده، کسی گام دوم را استوارتر بردارد. چندانکه ناشر در سخن خود بر آغاز کتاب نیز آورده است؛ «... بدون تردید ادعایی در نبود نقصان برای این اثر مطرح نیست، بلکه کوششی است در جهت معرفی گذرگاههای تهران که نیازمند نقد و نظر شماست...» و برای همین نیز باید به بررسی و لو کوتاه کتاب پرداخت.

کتاب با فهرستی از نام کنونی خیابان‌ها آغاز می‌گردد که بر پایه‌ی (ظاهرا) الفبای فارسی ردیف شده است، اما شوربختانه در همان آغاز، این ردیف با آوردن واژه‌های بلوار،

در زمینه‌های خالی درباره شهر و شهرسازی در ایران، فراهم ساختن کتاب‌ها و فرهنگ‌هایی است که بتواند شهرهای این سرزمین باستانی را با همه پیشینه‌های آن، از جمله دگردیسی جایانها در خود بنگارد تا مردمان این سرزمین بدانند که در کجای زمین ایستاده‌اند (جایگاه/ مکان) و در چه برهه‌ای از تاریخ آن می‌زیند (زمان). زیرا کسانی که مکان زمان را در زندگی خود نشناسند «... بی‌چرا زندگانند!». مردمانی که بار سنگین گمشدگی، هویت تاریخی را بر دوش می‌کشند و از پیامد ناخجسته آن - بی‌تفاوتی نسبت به زاد و بوم خود رنج می‌برند بی‌آنکه بر این درد نهان اجتماعی آگاه باشند. در این پهنه‌ی بسیار تهی و گسترده، هر آنکه گام نخست را



که برابر نهاده‌ی بهتری برای واژه‌ی فرهنگ می‌تواند، باشد. ای کاش پدیدآور در کنار توضیحات بسنده‌ای که درباره‌ی نام امروزی خیابان‌ها آورده به تولد این خیابان‌ها نیز می‌پرداخت که در چه تاریخی و چگونه این خیابان‌ها زاده شده‌اند و نام نخستین آنها چه بوده و تا به امروز دگرذیسی آن گفته می‌شد. شوربختانه پدیدآور با خودسانسوری شدید تنها به این بسنده کرده که «... در گذشته، مثلاً به آن ثریا» می‌گفته‌اند. ثبت گذشته‌ی یک شهر می‌باید با بی‌سونگری و شجاعت علمی همراه باشد. بسیاری از آن هزار خیابان، نام دولتمردان و حتی زنان درباری قاجاری یا پهلوی را بر خود داشته و دارند. پاک کردن صورت مسئله تنها از ارزش علمی اثر می‌کاهد. آنچه بیش از همه آزاردهنده می‌نماید، آوردن واژه‌ی «معاير» برای کتاب است که هم بار قدیمی دارد و هم گستره‌ای بسیار فراتر از خیابان‌ها را در خود می‌گیرد. در پس این واژه، نام همه‌ی میدان‌های کهن، کوی و کوچه و برزن‌های شهر صف کشیده‌اند چون میدان اعدام، میدان توپخانه، بازار سیداسماعیل، سبزه میدان، چاله میدان، گذر لوطی صالح و... با این همه دست مریزادی است برای آوردن نقشه‌ی بسیار از خیابان‌ها، گرچه می‌باید در چارچوبی مشخص و روشن و برای همه‌ی خیابان‌ها به کار می‌رفت. دقت و ریزبینی‌هایی که نویسنده در سرواژه‌های خیابان افریقا داشته و به نام دکتر جردن نیز پرداخته، ستودنی است و باز کار خوب نمایه‌ای از نام کسان (فهرست اعلام) در پایان که چهره‌ی پژوهشی کتاب را بهبود بخشیده است و در پایان دریغی برای نقشه‌ای کوچک و روشن از خیابان‌های تهران و عکس‌هایی از نقاط دیدنی آنها. امید آنکه پدیدآور در گام دوم طرحی نو دراندازد...

خیابان و بزرگراه در جزء نخست نام‌ها، آشفته شده است. شیوه چیدمان در فرهنگ‌های علمی و مهم چون معین و سخن و دانشنامه‌هایی چون *دایره‌المعارف فارسی* به سرپرستی مصاحب و *دانشنامه جهان اسلام* که قانون‌نامه‌هایی در زمینه‌ی کتاب و دانشنامه‌نویسی شمرده می‌شوند، بر این پایه است که در هر سرواژه‌ی مرکب، جزء عام نمی‌تواند در آغاز سر واژه‌ها جای گیرد. مانند جاینامه‌های؛ رود آمازون، دریای خزر، شبه جزیره‌ی سینا، کوه تفتان و جز آن. از اینرو، در چیدمان سر واژگان چنین می‌آید؛ آمازون، رود/ خزر، دریای/ آرال، دریاچه/ تفتان، کوه، که البته میان جزء نخست و دوم ویرگول (درنگ‌نما) می‌نشیند. با این حساب، سر واژه‌های این فرهنگ می‌باید به صورت؛ افریقا، خیابان/ استاد معین، بلوار یا آشناسان، بزرگراه نوشته می‌شد. در این سیاهه بر روی هم نام ۲۷۶ خیابان، بزرگراه و بلوار آمده است.

بی‌گمان چندانکه خود پدیدآور نیز در پیشگفتارش آورده، بسیاری از خیابان‌ها و گذرگاهها در سیاهه‌ی وی ریزش کرده‌اند و از میان ۱۰۰۰ خیابان و گذرگاه ۳۰۰ خیابان برجای مانده است. در این میان آنچه از دست رفته، خیابان‌ها و گذرهای بسیار کهن و پراوازه‌ای است که روزگاری نقش بسیار بزرگ در تاریخ این شهر بازی کرده‌اند و یا نام‌هایی که خاستگاهشان پیشینه‌ی زیست‌محیطی این شهر خشک و دودآلود را به ویژه در جنوب، مرکز و خاور شهر نشان می‌داده است. اینک این کتاب، آنها را به کناری نهاده تا یکسره از حافظه‌ی تاریخی شهر پاک شوند. مانند دو خیابان با نام «آبشار» یکی در خیابان ولیعصر نزدیک پارک سعای و دیگری نزدیک سه راه امین‌حضور یا خیابان «یخچال»، در خیابان شریعتی نزدیک دروس؛ «آبمنگل» در خیابان ری و یا «پل رومی» که هر دو وارد ادبیات دهه‌های ۳۰ و ۴۰ ایران هم شده‌اند که این آخری در شمال خیابان شریعتی است.

نویسنده برای پدیدآوردن این اثر از ۱۳۳ پایه نگاشته (منبع) سود جسته که در میان آنها، نام کتاب‌هایی خالی است که می‌توانست از پایه نگاشته‌های اصلی کتاب باشد. مانند کارهای بسیار پرارزش جعفر شهری چون *طهران قدیم* (۵ جلدی) و *تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم* (۶ جلدی) و برخی دانشنامه‌ها مانند: *دانشنامه‌ی جهان اسلام* (۱۲ جلدی)، *دایره‌المعارف فارسی مصاحب* (۳ جلدی) و حتی کتاب مرجعی چون *روزنامه‌ی خاطرات اعتمادالسلطنه* زیرا که وی نخستین رئیس بلدیة تاریخ ایران نیز بوده است.

اگر کتابی نام فرهنگ را بر خود دارد، می‌باید که در چارچوب این واژه برای سرشناسه‌های خود قلمرو داشته باشد. به ویژه آنکه پدیدآور سهواً یا عمداً از واژه‌ی Encyclopedia =] دانشنامه/ دایره‌المعارف [برای نام کتاب، آن هم بر روی جلد سود جسته است و نه بر پشت جلد! هرچند در این نامگذاری نیز به خطا رفته، زیرا که Encyclopedia of Tehran Neighborhood مفهوم شگفتی دارد؟! آخرین کلمه‌ی این نام در واژگان شهر و شهرسازی معنی همسایگی و همجواری را می‌دهد! و جالب‌تر آنکه شناسنامه‌ی کتابخانه ملی برای کتاب در نام انگلیسی، یکسو با آنچه بر روی جلد آمده متفاوت است و نام Tehran Streets Dictionary را به خود گرفته

Contents

Note

2

Special Report

Asphalt Resurgence, A new Urban Approach / M. Soormei

Report

An indetailed Report about Asphalt Resurgence / assistance office of Municipalities affairs

Idea and Research

A beautiful Black Carpet / E. Parand

Causes of Crashes in Urban Passage – ways / F. Ahmadi

Urban Quarters and Systemazation Indicators and Pedesterian Planning / H. Moztarzade, V. Hojjati

Towards The approach of Urban Rehabilitation / H. Hataminezhad, M. Akbarzadeh, R. Yaqubi

Dialogue

Municipalities According to Documents

Urban passage – ways in front of The cars Raid / A. Jalali

Urban Law

The Law of Building Saliency / M. Toolabi

Mayor's View

Living in The 12th big City of the World/ A. Zand

Councils and Participation

How to Creat The Participatory Management in Municipalities / M. Mahnayee

World's Experiences

Urban Transportation System in The capital of Japan/ P. Nobaxt

World Cities and Municipalities

Istanbul A city on The gate of Two Continents / M. Sardari

Instruction

Multicolored Roads / M. Afrooz

Point of View

Interior City Trips and Citizen; Comfort or Hardness / H. Aghajunzade

Brief News

Renovatoin of Ray's Historical Buildings along The urban Development Projects/ H. Garshasbi

Org. News

A Glance at Cities

Booshehr/ Ilum / Kermanshah/ Shahin shahr/ Tehran

THE ABC OF CITY

Web Sites / Ministry of Roads and Transportation

New Publication / A. Jalali