

رشد پایتخت‌ها برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری، کاری بسیار چالش برانگیز است. یکی از راهکارها، آزاد کردن ارزش زمین‌ها (مثلاً با فروش زمین‌های عمومی) است تا با عواید آن در پروژه‌های مربوط به زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری شود. تکنیک‌های سرمایه‌گذاری وابسته به زمین روز به روز اهمیت و نقش فزاینده‌ای را در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های شهری کشورهای در حال توسعه ایفا می‌کند. این تکنیک‌ها روش‌های دیگر سرمایه‌گذاری، مانند وام‌های دولت‌های محلی را تکمیل می‌کنند و می‌توانند موج‌هایی را در قیمت‌ها بفرستند که باعث کارآمدتر شدن قیمت زمین‌ها شود.

زمین تاریخچه‌ای طولانی با عنوان وسیله‌ای برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری دارد. زمانی که بارون هوسمان پاریس را بازسازی کرد، از قدرت‌های عمومی برای بدست آوردن زمین‌هایی که به کوچه باغ‌های عظیم، و همچنین زمین‌های اضافی که در مسیر بازسازی قرار گرفته بودند، استفاده کرد. این زمین‌های اضافه به عنوان وجه التزامی برای وام‌هایی که برای سرمایه‌گذاری در ساخت جاده‌های جدید، منابع آبی، گاز طبیعی و مسیرهای فاضلاب خدمت می‌کردند، بود. منافع حاصله از ارزشمند شدن زمین‌های شهری شده را هم برای بازپرداخت وام‌های عمومی استفاده می‌کردند.

سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین، امروزه به عنصری بسیار مهم در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های شهری در کشورهای در حال توسعه، به ویژه در شهرهایی

آزاد کردن ارزش زمین برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری سرمایه‌گذاری زمین محور برای شهرها

نویسنده: جورج. ای. پترسون
مترجم: محبوبه شفیعی

که به سرعت در حال رشد هستند، تبدیل می شود. جدول شماره ۱ تعدادی از سرمایه‌گذاری‌های مبتنی بر زمین اخیر را به طور خلاصه بیان می‌کند و کشش آن را با منابع عمده سرمایه‌های شهری و یا هزینه‌های عمده کلی، مقایسه می‌کند. مقیاس سرمایه‌گذاری‌های مبتنی بر زمین به طرز شگفت‌آوری بزرگ است.

سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین به عنوان یک منبع عمده سرمایه‌گذاری، مزایای عمده‌ی عملی دارد. اکثر تکنیک‌ها منافع دوستانه‌ای را خلق می‌کنند که اتکا بر وام و ریسک‌های مالی‌ای که سرمایه‌گذاری با وام ایجاد می‌کند را کاهش می‌دهد. فروش زمین و خرج‌های توسعه همزمان (به یکباره) را آسان‌تر از سیستم‌های مبتنی بر مالیات اراضی که به صورت دوره‌ای باید اراضی مالیات‌پذیر ارزیابی شوند، می‌توان مدیریت کرد.

سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین برای زیرساخت‌ها می‌تواند به سه بخش تقسیم شود: سخت‌گیری‌های توسعه‌گر، تسخیر ارزش‌ها و مدیریت تجهیز زمین.

سخت‌گیری‌های توسعه‌گر

سخت‌گیری‌های توسعه‌گر، توسعه‌گران را مجبور می‌کند از مرز نصب کردن زیرساخت‌ها در سایت‌های خود فراتر بروند. آنها توسعه‌گر را مجبور می‌کنند تا همه یا قسمتی از هزینه‌های زیرساخت‌های خارجی لازم برای ارائه‌ی خدمات عمومی به سایت را بر عهده بگیرند. به همین منظور توسعه‌گران مجبور می‌شوند، راه‌های فرعی بسازند و در هزینه‌های ساخت بزرگراه‌های دسترسی به محل کمک کنند. همچنین ممکن است مجبور شوند، در هزینه‌های ساخت مسیرهای ترانک برای انتقال آب و دفع فاضلاب و سیستم‌های عملیاتی، کمک کنند. در بعضی موارد، مسئولیت‌های سرمایه‌گذاری به وسیله‌ی شراکت‌های خصوصی - عمومی رسمی تعیین می‌شوند. در منطقه‌ی «شهرهای نو» در قاهره، یک توسعه‌گر خصوصی ۱/۴۵ میلیارد دلار از سرمایه‌گذاری‌های زیرساخت‌ها را که معمولاً با مسئولیت عموم است، در مقابل واگذاری رایگان زمین صحراء، به عهده گرفته است. (به جدول ۱ مراجعه کنید) (سخت‌گیری‌های

توسعه‌گران) به یکی از سازوکارهای عمده‌ی افزایش سرمایه‌گذاری خصوصی در زیرساخت‌های «عمومی» تبدیل شده است. توسعه‌گر هزینه‌های سرمایه‌گذاری را پس از فروش زمین‌های توسعه یافته، جبران می‌کند. پتانسیل زیادی برای این نوع سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین وجود دارد. می‌توان ایالات متحده را در نظر گرفت که هزینه‌های ضربات و فشار به نوعی تنظیم شده است که لازم باشد، در زمینه‌ی زیرساخت‌ها هر توسعه‌ای هزینه‌های خود را تامین کند. گاهی یک توسعه‌گر ملزم است، هزینه‌ای حدود ۳۵۰۰۰ دلار برای هر دستگاه استاندارد بپردازد تا هزینه‌های زیرساخت‌های مرتبط با توسعه را تامین کند.

کار آزموده‌ترین قیمت‌گذاری‌ها روی ضربات و فشار بر مبنای نقشه‌های توسعه شهری قرار دارد که هزینه‌های زیرساخت‌های اضافه مرتبط با توسعه در مناطق مختلف در محدوده‌ی شهری را تشخیص می‌دهد. این گونه آنالیزهای رسمی در کشورهای در حال توسعه به دلیل برنامه‌ریزی‌های موجود و داده‌های اطلاعاتی مورد نیاز، عملی نیست. ولی نمونه‌های ساده‌تر قیمت‌گذاری برای توسعه بیشتر امکان استفاده برای انتقال سهم بیشتری از هزینه‌های زیرساخت‌های عمومی به توسعه‌گران خصوصی و در نهایت به خریداران دستگاه‌های زیرساختی جدید و سایت‌های بازرگانی جدید، است.

تسخیر ارزش‌ها:

تسخیر ارزش‌ها بر این اصل بنا شده است که منافع حاصل از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری در ارزش زمین‌ها مجدداً تبدیل به سرمایه می‌شوند. چون سرمایه‌گذاری عمومی باعث افزایش قیمت زمین می‌شود، بسیاری از اقتصاددانان بر این قضیه بحث می‌کنند که دولت باید در این سود سهیم شود تا برای پرداخت سرمایه‌گذاری‌های کمکی باشد. مقامات عمومی از ابزارهای متنوعی برای تسخیر این سودهای حاصل از ارزش زمین در سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی استفاده کرده‌اند. یکی از این ابزارها، مالیات ترمیم و نوسازی است که یک هزینه‌ی تحمیلی یکباره بر سود حاصله از ارزش زمین می‌باشد. بیشتر کشورهای دنیا در زمانی مالیات ترمیم و نوسازی را تجربه کرده‌اند که معمولاً ۶۰-۳۰ درصد سود ارزش زمین را که می‌شد به پروژه‌های زیرساختی نسبت داد، دریافت می‌کردند.

تحت شرایط مدرن ثابت شد که مالیات ترمیم و بازسازی را در این شرایط نمی‌توان مدیریت کرد. تلاش برای

جدول ۱

موقعیت و فعالیت	میزان و نوع استفاده از عواید	کشش نسبی
قاهره، مصر مزایده‌ی زمین بیابان برای شهرهای جدید (۲۰۰۷ - ۲۱۰۰ هکتار)	۳/۱۲ میلیارد دلار برای جبران هزینه‌های زیرساخت‌های درونی و ساخت بزرگراه اتصال به جاده ب کمربندی قاهره	۱۱۷ برابر کل مالیات جمع شده در کشور برابر ۱۰ درصد درآمد دولت
قاهره، مصر نصب خصوصی زیرساخت‌های "عمومی" در مقابل زمین قابل توسعه (۲۰۰۵ تا به امروز).	۱/۴۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خصوصی زیرساختی + ۷٪ از زمین‌های آماده‌سازی شده برای مسکن‌سازی با درآمد متعادل به دولت واگذار شد.	این کار زیرساخت‌های پایه را برای بیش از ۳۳۰۰ هکتار زمین تازه توسعه یافته فراهم می‌کند، بدون اینکه هزینه برای دولت داشته باشد.
مومبای، هندوستان مزایده‌ی زمین مرکز بازرگانی (۲۰۰۶ - ۲۰۰۷، ۱۳ هکتار).	۱/۲ میلیارد دلار برای سرمایه‌گذاری اولیه برای پروژه‌های طرح حمل‌ونقل مومبای.	در ۱۰ MMRDA برابر هزینه‌ی کل ۲۰۰۵ - ۳/۵ برابر ارزش کل اوراق بهادار شهرداری که توسط همه‌ی نهادهای شهری محلی هند از سال ۱۹۹۵ صادر شده است.
بنگلادش، هند طرح فروش زمین‌های اضافه برای سرمایه‌گذاری برای ساخت بزرگراه دسترسی به فرودگاه جدید تحت شراکت عمومی - خصوصی.	بیش از ۵۰۰ میلیون دلار در دست اقدام؛ به جای ساختمان‌های وزارتخانه و فضاهای صنعتی ساخته‌ی دولت از زمین استفاده می‌شود.	منافع بسیار کم فروش خود را در هزینه‌های اضافی قابل ملاحظه در ساخت بزرگراه و کسب حق تقدم نشان داد
استانبول، ترکیه فروش ایستگاه اتوبوس شهری قدیمی و مرکز مدیریتی قدیمی (۲۰۰۷).	۱،۵ میلیارد دلار در منافع مزایده برای استفاده در بودجه‌های سرمایه‌گذاری.	کل هزینه‌های شهری در محاسبات ۲۰۰۵، ۹۹۴ میلیون دلار بود. وام دریافتی دولت برای سرمایه‌گذاری زیرساختی در سال ۲۰۰۵، ۹۷ میلیون دلار بود.
شهر کیپ، آفریقای جنوبی فروش املاک اسکله‌های ویکتوریا و آلبرت به وسیله‌ی ترانسنت، مقام ملی حمل‌ونقل (۲۰۰۶).	یک میلیارد دلار برای استفاده سرمایه‌گذاری مجدد در ترانسنت و حمایت ملی از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های هسته‌ای حمل‌ونقل.	منافع فروش از هزینه‌های کلی محاسبه شده ترانسنت در ۲۰۰۶ بیشتر است؛ تقریباً برابر ۱۷ درصد سرمایه‌گذاری پنج ساله‌ی حمل‌ونقل آماده شده در سال ۲۰۰۶ است.
بوگوئا، کولومبیا مالیات ترمیم و بازسازی.	یک میلیارد دلار در طول ۲۰۰۷-۱۹۹۷ جمع شده و ۱/۱ میلیارد دلار برای ۲۰۰۸-۱۵ برای سرمایه‌گذاری برای برنامه‌ی بهبود خیابان‌های شهر و پل برنامه‌ریزی شده است.	سرمایه‌های ترمیم و بازسازی ۵۰ درصد بهبود خیابان‌ها و پل‌ها را تامین می‌کند. سایر منابع سرمایه‌گذاری: ۵۰ میلیون دلار وام سازمان جهانی سرمایه‌گذاری؛ ۳۰۰ میلیون دلار از اوراق بهادار جهانی مرتبط با پسو

شناسایی دقیق و پلاک به پلاک سود ارزش زمین‌هایی که حاصل از پروژه‌های عام‌المنفعه است، کاری ستیزه‌جویانه و جاه‌طلبانه می‌باشد. سطح مالیاتی ۶۰-۳۰ درصدی یا بالاتر (چنان‌بالاست که مگر در شرایطی که بتوان صحت اندازه‌گیری‌ها را به طور قطع ثابت کرد) را نمی‌توان بر کسی اعمال کرد. از این رو، مالیات ترمیم و بازسازی به عنوان یک منبع تولید سود مشخص، معمولاً در دادگاه‌هایی که فرایند ارزیابی را مورد چالش قرار می‌دهند، دیگر چندان باب میل نیست.

«mejoras por Contribucion» کلمبیا مدت‌های مدیدی است که از فرمی از مالیات ترمیم و بازسازی به نام، برای تامین هزینه‌های کارهای عمومی استفاده می‌کنند. ولی بر شمایی که در سال‌های دهه‌ی ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ طراحی شد، بنابر دلایلی که در جاهای دیگر یافت می‌شد، تکیه کردند. محاسبه‌ی سود ارزش زمین حاصل از پروژه‌های زیرساختی، کاری بسیار سخت است. این فرایند هزینه‌های مدیریتی زیاد داشت و به مناقشات حقوقی زیادی می‌انجامید. در چند سال گذشته، بوگوتا رویکرد خود را ساده کرده و مالیات ترمیم و بازسازی را به یک مالیات عمده‌ی زیرساختی (که به روش آزادانه‌تری با سود ارزش زمین ارتباط دارد) تبدیل کرده است.

به جای محاسبه‌ی پلاک به پلاک سود ارزش زمین حاصل از پروژه‌های سرمایه‌گذاری فردی، بوگوتا برنامه‌های توسعه‌ی خیابان‌ها و پل‌هایش را به مجموعه‌ی گروهی پروژه‌های عمومی در مقیاس شهر تبدیل کرد که هزینه‌ی همه به نوعی به وسیله‌ی قیمت‌گذاری‌های ترمیم و بازسازی تامین می‌شود که به طور گسترده به وسیله‌ی مناطق سودآور و عوامل دیگر متمایز شده است. از همین رو بوگوتا را به عنوان ابزاری مفید برای سرمایه‌گذاری زیرساختی احيامی کند. این رویکرد در تمامی کلمبیا Valorizacion توانسته است، تکرار شود.

تسخیر ارزش‌ها از راه فروش زمین‌های عمومی وسیله‌ی دیگر است برای جبران و دوباره به دست آوردن هزینه‌های زیرساخت‌های عمومی. این کار شامل فروش زمین‌هایی می‌شود که ارزش آنها به دلیل سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی افزایش پیدا کرده است. اگر این زمین‌ها متعلق به بخش عمومی باشد، می‌توان این سودهای سرمایه‌گذاری عمومی را درونی کرده و سود را از طریق فروش زمین‌ها به دست آورد. چنین بخش عمده‌ای از هزینه‌های زیرساخت‌های

شهری خود را از این راه تامین کرده است. برای یک پروژه‌ی عظیم بزرگراهی، یک شهرداری می‌تواند زمین‌های اطراف آن بزرگراه را به یک شرکت توسعه دهنده‌ی عمومی - خصوصی معتبر واگذار کند. این شرکت بر خلاف زمین‌وامی می‌گیرد، هزینه‌های ساخت بزرگراه را تامین می‌کند، وام را پس می‌دهد و منفعت خود را از طریق فروش یا رهن زمین‌هایی که ارزش آنها به دلیل نزدیکی به بزرگراه جدید افزایش پیدا کرده است، تامین می‌کند.

پتانسیل برای جبران هزینه‌های زیرساختی از افزایش ارزش زمین از طرف مادرشهر رکیف برزیل به تصویر در آمده است. نمودار ۱ نشان می‌دهد که ارزش زمین‌ها چگونه با انواع سرمایه‌گذاری‌های مختلف زیرساخت‌های شهری، بسته به فاصله آنها از مرکز شهر تاثیر می‌پذیرد. نویسنده به طور تقریبی محاسبه کرده است که سرمایه‌گذاری برای دفع فاضلاب به سود ۳/۰۳ برابر در ارزش زمین نسبت به هزینه‌های سرمایه‌گذاری، آسفالت کردن خیابان‌ها به حدود ۲/۵۸ برابر هزینه‌ها و تامین منبع آب لوله‌کشی به ۱/۰۲ برابر سود بر ارزش زمین نسبت به هزینه‌های سرمایه‌گذاری می‌انجامد.

مدیریت تجهیز زمین

تسخیر ارزش‌ها در صدد باز یافت سودهای حاصل از ارزش زمین که تنها به دلیل سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هاست، می‌باشد. مدیریت تجهیز زمین این را تشخیص می‌دهد که ترازنامه‌های بسیاری از نهادهای عمومی با زمین‌های شهری و املاک موجود عملی نیست. به طور همزمان، شهرهایی که این املاک در آن قرار دارند، از کمبود شدید این زیرساخت‌ها رنج می‌برند. در چنین شرایطی برای مقامات عمومی عقلانی‌تر است که موجودی زمین را با موجودی زیرساختی تعویض کنند. آنها این کار را از طریق فروش یا رهن زمین‌هایی با مالکیت عمومی انجام داده و عایدی آن را در سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌ها استفاده می‌کنند. نهادهای عمومی به جای استفاده از ابزارهای سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین به منظور تامین سرمایه برای پروژه‌های فردی، آزمایشی راهبردی روی ترازنامه‌های خود انجام می‌دهند و تصمیم می‌گیرند، زمین‌های کم مصرف یا بی استفاده را با زیرساخت تعویض کنند.

تعدادی از معاملات خلاصه شده در جدول ۱، نمونه‌هایی از این موضوع هستند. همان‌طور که دیده می‌شود، فروش

ممکن است مقامات دولتی وسوسه شوند تا از منطقه‌بندی‌های محدودکننده، استفاده کنند تا قیمت‌ها را بالا ببرند و از سخت‌گیری‌های توسعه‌گران در زمان رکاب داری مالی سوء استفاده کنند. چنین روش‌هایی می‌تواند به اقتصاد محلی صدمه بزند و قیمت‌ها را در زمان نامناسب بالا ببرد و الگوی توسعه شهری را خراب کند.

نتیجه‌گیری

سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین ابزارهای قدرتمندی را در راستای پرداخت هزینه‌های زیرساخت‌ها ارائه می‌دهد. برای یک منطقه‌ی شهری با در نظر گرفتن این راهبرد، عاقلانه‌ترین مکان برای شروع کار لیستی از تجهیزات زمین‌های متعلق به آژانس‌های دولت است. چنین لیستی می‌تواند کاربری فعلی و ارزش بازاری زمین را شناسایی کند. در این حالت دولت می‌تواند تصمیم بگیرد که چه پلاکی در صورتی که به توسعه‌گران خصوصی فروخته شود، سود بیشتری برای توسعه‌ی شهری دارد که می‌توان منافع حاصل از آن را به زیرساخت‌ها اختصاص داد. در جاهایی که این متد استفاده شد، معمولاً دولت‌ها دریافتند که آژانس‌های عمومی بیشتر از آنچه آنها می‌پنداشتند، زمین توسعه نیافته داشته‌اند.

سپس مقامات رسمی عمومی باید پتانسیل موجود برای سخت‌گیری‌های توسعه‌دهندگان و هزینه‌های مرتبط را ذکر کنند. برای مثال محاسبات اولیه در رابطه با مومی در هند نشان می‌دهد که اگر مومی بخواهد همان طرح طولانی مدت و جاه‌طلبانه‌ی توسعه‌ی خود را به اجرا در آورد، باید برای هزینه‌های توسعه‌دهندگان یا هر رویکرد جدید دیگر مبتنی بر زمین، بیش از ۱۰ میلیارد دلار تهیه کند تا بتواند هزینه‌های زیرساخت‌ها را متقبل شود. توسعه‌گران و سرمایه‌گذاران این هزینه‌ها را (که بعدها به خریداران منتقل می‌شود) تقبل می‌کنند تا زمانی که فرایند تصویب توسعه را روان سازند.

ثبات ارزش‌ها می‌تواند خلاهای نقشه‌ی سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌ها را پر کند. رویکردی کلی شده به مالیات‌های ترمیم و نوسازی، به مانند آنچه در بوگوتا استفاده شده است (وقتی اکثریت جمعیت بر این باور باشند که منافع بهبود زیرساخت‌ها بیشتر از معایب پرداخت مالیات است)، به طور سیاسی هم مورد قبول قرار خواهد گرفت. این مسئله به ویژه در رابطه با بهبود جاده‌ها و دیگر پروژه‌های مربوط به حمل‌ونقل که نتیجه‌ای واضح داشته است، در اکثر موارد صادق است.

زمین شهری پتانسیل این را دارد که درآمدهای قابل توجهی را ایجاد کند. به طور همزمان، فروش پلاک‌های زمین‌های بلا استفاده‌ی ارزشمند، سرمایه‌گذاری خصوصی را به سمت مناطقی که برای توسعه مهم و حیاتی است، می‌کشاند. گرچه این منبع درآمدی بسیار مهم است، معاملات شامل مواردی منطقی است؛ و آن اینکه دولت‌های وابسته به شهرداری و آژانس‌های زیرساخت‌های شهری باید متدهای راهبردی مدیریت تجهیزات بیشتری را متعهد شوند. یکی از اصول اساسی این رویکرد این است که تجهیزات زمین را از بین ببرد تا دولت بتواند منابع مالی و توجهات مدیریتی خود را روی مسئولیت‌های زیرساخت‌های مرکزی متمرکز کند. فروش زمین‌های تحت مالکیت دولت به مزیت‌های راهنمایی سرمایه‌گذاری‌های خصوصی به موضوعات سازنده و پر کردن خلاها در الگوی توسعه اضافه کرده است.

خطرات سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین

ریسک‌های مهمی در رابطه با سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین برای تامین هزینه‌های زیرساخت‌ها وجود دارد. سه ریسک به طور عمده ارزش تاکید فراوان را دارد:

بازار زمین‌های شهری بسیار فرار است و معاملات اخیر می‌تواند موجب ایجاد یک حباب در تجهیزات زمین شود. قیمت‌های زمین شهری در کشورهای در حال توسعه نمی‌تواند به آرامی و مثلاً حدود ۳۰-۲۰ درصد در سال افزایش پیدا کند. پس بسیار مهم است که منافع حاصل از فروش زمین‌ها یا روش‌های دیگر سرمایه‌گذاری مبتنی بر زمین در زیرساخت‌ها خرج شود و این اجازه داده نشود که بر سر بودجه‌ی انجام عملیات حیف و میل شود، زیرا که خرج‌های این‌گونه می‌تواند، وابسته به انتظاری بیهوده از افزایش قیمت زمین در آینده باشد.

فروش زمین‌ها دارای شفافیت و قابل پیگیری نیستند. بسیاری از معاملات فروش زمین‌ها به صورت خارج از بودجه و پس از مناقشات خصوصی انجام می‌پذیرد. مطالعات نشان داده است که مزایده‌های رقابتی می‌تواند در افزایش منابع درآمدی تاثیر بگذارد. در بعضی موارد می‌تواند قیمت نهایی را برای هر مترمربع تا ۱۰ فاکتور یا بیشتر افزایش دهد. به همین اندازه محاسبات عمومی شفاف در استفاده از منابع مالی مهم است. در غیر این صورت جمع‌های بزرگ تولید شده به وسیله‌ی فروش‌های زمین فساد و یا توقیفات دیوان سالارانه‌ی آژانس‌ی که مالکیت قانونی زمین را دارد، به سوی خود دعوت می‌کند.

خیابان زایی، ضرورتی ناخواسته برای پایتخت

بخش دوم: بلدیه در میان دو راهکار برای خیابان سازی

عباس جلالی



سنگفرش با کوشش و پیگیری بیشتری دنبال می‌شود. برای اینکه خیابانهای نوزاده در شمال و باختر پایتخت بی‌گمان نیاز به زیرسازی و پوشش خواهند داشت. بلدیه‌ی تهران در گیرودار تصمیم‌گیری برای سنگفرش یا زیرسازی و آسفالت‌ریزی، ناگهان در ۱۸ فروردین‌ماه ۱۳۱۱ خبر آسفالت‌ریزی میدان سپه را می‌دهد، در حالیکه کار سنگفرش در خیابان پهلوی همچنان دنبال می‌شود. در این روز بلدیه تهران رویکردی پایدار را در پایتخت می‌آغازد که با همه‌ی گسست‌ها، همواره تا به امروز دنبال شده است. روند کار آسفالت‌ریزی و آسفالت‌پزی تغییری چندان نکرده است و ماده‌ی اصلی و شیوه‌ی پوشش همانی است که به آسفالت گرم / بتن آسفالتی گرم شناخته می‌شود.

بتن آسفالتی، پوسته‌ی فشرده و سیاه‌رنگی است که استخوان‌بندی آن را سازه‌های سنگی دارای دانه‌بندی پیوسته (با کمترین فضای خالی) تشکیل می‌دهد و ریزه‌های آن را قیر بهم می‌چسباند. بتن آسفالتی جسم همگن و توپری است که پایداری برشی نسبتاً زیادی دارد. در برابر عوامل آب و هوایی، چرخ خوردروها

نیمه‌ی نخست سال ۱۳۱۱ خورشیدی آغازه‌ی یکی از رخدادهای مهم شهرسازی در ایران شمرده می‌شود، زیرا با پر کردن خندقهای پیرامون تهران دوره‌ی ناصری، اینک خیابانهای تازه زاده شده‌اند که با فزونی خودرو و آمد و شد، نیاز به زیرسازی و کفسازی دارند که می‌باید با سنگفرش کردن یا آسفالت‌ریزی به انجام رسد، در بخش نخست این نوشته ← (جلالی، عباس؛ شهرداریها ۹۷) پس از بررسی وضعیت جهان در نیمه‌ی نخست سده‌ی بیستم میلادی، به رخدادهای هم‌هنگام در ایران نیز پرداخته شد و چندین سند از جمله مقاله‌ای درباره‌ی "خیابان‌سازی" و قانون مهرماه ۱۳۰۹ درباره‌ی "خیابان‌کشی" پایتخت، بررسی گردید.

نشان دادیم که در ۲۰ خردادماه ۱۳۱۰ کار سنگفرش خیابانهای پایتخت آغاز می‌شود. از هشتم دی‌ماه همان سال دوگانگی رفتاری در کفسازی خیابانها و پوشش آن رخ می‌نماید. در روز ۲۱ اسفند در خبری از روزنامه اطلاعات، مشخص می‌گردد که آسفالت‌ریزی را یک شرکت نفتی با نام پرس آذ، نفت بر عهده داشته که پیمان‌ش با بلدیه پایان گرفته و برای همین نیز، کار

و دیگر وسایل ترابری بخوبی تاب می‌آورد و اگر زیرسازی درستی داشته باشد، نیاز به تعمیر هم ندارد. در این ساختار بجای دوغاب سیمان، قیر بکار رفته است و برای پر کردن هرچه بیشتر فضاهای خالی آن از گرد سنگ استفاده می‌شود. مواد آسفالت را در ماشینهای خودکار درهم آمیخته می‌پزند و می‌سازند، سپس بر روی راه زیرسازی شد پخش می‌کنند و با غلتک می‌کوبند. آسفالت را تا ۴ یا ۵ سانتیمتر ستبر، در یک لایه و با ستبرای بیشتر، در بیش از یک لایه پهن می‌کنند.

از تغییرات مهمی که در این شیوه از آغاز تاکنون رخ داده، بهره‌برداری از " قیر طبیعی " در آن سالها بود. که اینک قیر نفتی جای آن را گرفته و به روند آسفالت‌سازی شتاب بخشیده است. قیر از دید خاستگاه به سه دسته؛ قیرهای طبیعی، قطرانی و نفتی بخشبندی می‌شود: قیر طبیعی، گروهی از مواد قیری هستند که زیر تأثیر عوامل آب و هوایی و با گذشت زمان و تبخیر رفته‌رفته‌ی مواد فرار نفت به گونه‌ای طبیعی پدید آمده‌اند و بدون نیاز به روشهای تقطیر به کار می‌روند و از دید ترکیب و خواص، بسیار متنوع هستند. چنین قیری ممکن است به صورت خالص در طبیعت وجود داشته باشد از گونه‌های آن (۱) قیر دریاچه، مانند دریاچه‌ی قیر بهبهان ایران و دریاچه قیر ترینیداد (۲) قیر معدنی که از کانسارها استخراج می‌شود. چندانکه در سوم خرداد سال ۱۳۱۲ در خبری می‌خوانیم که، "چون بلدیة تصمیم دارد که خیابانهای حوزه‌ی مرکزی شهر را در سال جاری آسفالت‌ریزی کند و اجرای این منظور احتیاج به مقادیر زیادی قیر دارد و لذا برای تهیه قیر جهت اجرای منظور فوق مطالعات و اقدامات لازم بعمل آمده و نمونه‌ای از قیرهای خالص و قیرهای دارای مواد خارجی که از معادن غرب بدست آمده، ارسال گردیده است تا نسبت به استخراج آن اقدام مقتضی بشود." (۳) چشمه قیر روان که در بوستان

جنگلی شهرستان دهلران جای دارد و پیشینه‌ی آن به ۵ هزار سال می‌رسد و در منابع ایلامی (عیلامی) از آن یاد شده است.

بررسی اسناد و اخبار

در روز ۲۹ فروردین سال ۱۳۱۱ دو خبر متضاد در اطلاعات روزنامه‌ی رسمی آن روزگار چاپ می‌شود. یکی سنگفرش خیابان پهلوی، ادامه و پیشرفت کار آن که در خبر آمده " ... علاوه بر اینکه خیابان پهلوی را از چند قسمت شروع به سنگفرش نموده‌اند، در خیابان جلوی سر درب مدرسه‌ی نظام نیز شروع به سنگفرش کرده‌اند." در خبر دوم، " ... عملیات قیرریزی در میدان سپه قریب به خاتمه است. خیابانهای چهار سمت میدان قیرریزی شده و اینک مشغول ساختمان پیاده‌روهای میدان سپه می‌باشند و تا چند روز دیگر قسمت ساختمان میدان سپه بکلی خاتمه خواهد یافت. عملیات ساختمانی خیابان لاله‌زار برای قیرریزی ادامه دارد." در این خبر گسترش کفسازی و آبادانی خیابانهای پیرامون توپخانه به ویژه لاله‌زار؛ شکوفاترین و مدرن‌ترین خیابان آن روزگار هویداست. آنچه شگفت می‌نماید تصمیم‌گیری دوگانه برای یک فضای شهری است. دانسته نیست که چرا بلدیة چنین هزینه‌ی گزافی را برای خیابانهای نوساز شمال باختری و باختر پایتخت بر باد داده است. خاستگاه این شتابزدگی را می‌باید در شیوه‌ی اجرای کارها به دست نظامیانی چون کریم آقا بوذرجمهری دانست. سه ماه بعد در اعلانی کوتاه، فروش زمینهای حریم خندق از دروازه‌ی باغشاه تا خیابان کاخ در روزنامه چاپ می‌شود که می‌تواند گوشه‌ی دیگری از گسترش شتابانگی و روند خیابان‌زایی را نشان دهد.

در نیمه‌ی خردادماه باز هم به خبری دو پهلوی می‌رسیم که، " از طرف بلدیة اقدام به آسفالت‌ریزی خیابان باب همایون شده و شروع به مقدمات کار

اعلان مناقصه

زیرسازی و اسفالت ریزی پیاده رو

بلدیه طهران زیرسازی (عشقه ریزی) و اسفالت ریزی پیاده رو خیابانهای علاء الدوله و باب همایون و جابخانه و سیه و ناصریه را با مراعات شرایط ذیل مناقصه میگذارد:

۱ - قطر زیرسازی (عشقه ریزی) باید اقلاً ده سانتیمتر منظور و کابه مخارج آن از مصالح اجرت و تحریه با کترانچی باشد

۲ - قطر اسفالت باید ۲ سانتیمتر منظور و کابه مخارج آن از قیمت اسفالت - سوخت - ماسه و اجرت و غیره با کترانچی خواهد بود (جهت کترانچیبانی که تهیه اسفالت غیر مقدور است اسفالت لازمه بوسیله بلدیه بخارک خواهد شد مگر در اینصورت قیمت اسفالت باید مودوع گردد.)

۳ - عملیات زیرسازی و اسفالت مزبور لازم است مطابق دستورالعمل فنی و نمونه موجوده درمیدان سیه انجام گیرد.

۴ - داوطلبان شرکت در مناقصه لازم است میزان پیشنهادات خود را با متر مربع تعیین نمایند
۵ - هر یک از پیشنهاد دهندگان لازم است مبلغ یا نقد ریال بطور ودیعه در صندوق سرویس وصول موابد بلدی امانت گذارده رسید دریافت دارند تا در صورتی که مناقصه بنام پیشنهاد دهنده امانت و از قبول یا انجام آن خود داری نبود مبلغ ودیعه بنام بلدیه ضبط گردد والا وجوه ودیعه بدارندگان قبوض مسترد خواهد شد.

۶ - داوطلبان شرکت در مناقصه لازم است پیشنهادات خود را از تاریخ نشر این اعلان لغایت ۱۵ روز در پاکت های مهبور یا قید جله (مربوط مناقصه زیرسازی و اسفالت ریزی پیاده رو) و ذکر نمرة قبض سرویس وصول موابد بلدی روی پاکت تسلیم سرویس مباشرت نمایند تا در روز سه شنبه ۲۳ خرداد ساعت پنج بعد از ظهر کابه پیشنهادات یا حضور پیشنهاد دهندگان در سرویس اخیر منقوح گردد.

۷ - بلدیه طهران در رد و قبول پیشنهادات واصله مختار است.

بلدیه طهران

۷ خرداد ۱۳۱۲

نمبر ۳۴۰۳

نمبر اعلان ۶۱۲

که بین اداره‌ی بلدی‌هی تهران و پرس، آذ، نفت برای قیرریزی خیابانها منعقد شده بود. از طرف مؤسسه‌ی مزبور، محوطه‌ی میدان سپه و خیابان لاله‌زار آسفالت‌ریزی شده و کنترات [= پیمانکاری] مزبور خاتمه یافت و ضمناً خیابان باب همایون نیز از طرف پرس، آذ، نفت آسفالت و خاتمه پذیرفت. اینک به طوریکه اطلاع یافته‌ایم چون نسبت به تجدید کنترات و ساختمان خیابانهای دیگر هنوز مذاکراتی با مؤسسه مزبور به عمل نیامده و مدت کنترات هم خاتمه یافته است. از قرار معلوم مؤسسه‌ی پرس آذ فقط در صدد عودت دادن ماشینهای مخصوص خیابان‌سازی می‌باشد. " این خبر جایگاه شرکت پیمانکار روسی و وابستگی شدید بلدی‌هی تهران به این شرکت را نشان می‌دهد. خود شرکت نیز ماشین

کرده و فعلاً تصمیم جدی برای آسفالت سایر خیابانها اتخاذ نشده و منظور اینست که بقیه سنگفرش شوند. عملیات سنگفرش خیابان پهلوی تا نزدیکی چهارراه خیابان مزبور رسیده است. عملیات استخراج سنگ از معادن دوشان تپه جریان دارد و به جدیت مشغول استخراج سنگ هستند."

سند مهم

تنها سندی که می‌تواند دوگونه‌کاری را در آن سالها برای رویکرد خیابان‌سازی بناگزیر، نشان دهد، خبری است که به تاریخ ۳۱/۵/۱۳۱۱ در روزنامه‌ی اطلاعات چاپ شده است. در این خبر یکبار دیگر نام این شرکت شورویایی به میان آمده: " قرارداد پیمانکاری شرکت (پرس، آذ، نفت) بر طبق کنتراتی

اعلان مناقصه اجرت زیرسازی شوسه

بلدیه طهران اجرت زیر سازی (شفته ریزی) شوسه های اطراف ارگ - خیابان جبا خانه - خیابان ناصریه و خیابان علاءالدوله را با مراعات شرایط ذیل بمنافصه میگذارد .

۱ - معارج حجر شوسه - اجرت شفته ریزی و زیر سازی و تهیه کلبه اتانیه مورد احتیاج با کترانچی و فقط تدارک و تحویل آهک لازمه با اینموسه خواهد بود .

۲ - حد اقل قطر زیر سازی (شفته ریزی) باید بیست سانتی متر منظور و مطابق دستورات فنی انجام گیرد .

۳ - میزان پیشنهاد لازم است در یکتر مربر تعیین گردد .

۴ - هر يك از پیشنهاد دهندگان لازم است مبلغ ۲۵۰ ریال تحویل صندوق سرریس وصول نماید بادی نموده رسید دریافت دارند تا در صورتیکه مناقصه بنام پیشنهاد دهنده اسامی و از قبول یا انعام آن خود داری نمود مبلغ ودیعه بنعم بلدیه ضبط و الا وجوه ودیعه بدارندگان قبوض مسترد خواهد شد .

۵ - داوطلبان شرکت در مناقصه لازم است پیشنهادات خود را در پاکت های مهبور و قید جمله (مربوط بمنافصه اجرت زیر سازی شوسه) و ذکر نمره قبیض مبلغ ودیعه روی آن از تاریخ نشر این اعلان لغایت ۱۵ روز تسلیم سرریس مباشرت نمایند تا در یوم پنجشنبه ۲۵ خرداد ۱۳۱۲ کبی پیشنهادات واصله با حضور پیشنهاد دهندگان مفتوح گردد .

۶ - بلدیه طهران در رد یا قبول پیشنهادات واصله مشار است .

نمره اعلان ۶۳۶ نمره ۳۵۲۳ ۸ خرداد ۱۳۱۲ بلدیه طهران

و آسفالت ریزی پیاده‌رو" را اعلام می‌کند. (سند یکم). در این آگهی از ۵ خیابان نام رفته که می‌باید پیاده‌روهای آن زیرسازی (شفته‌ریزی) و آسفالت‌ریزی بشود. این خیابانها علاءالدوله، باب همایون، جباخانه، سپه و ناصریه هستند. شرایط برای این مناقصه ۷ مورد بوده که در بند سوم آن آمده است، " عملیات زیرسازی و آسفالت مزبور لازم است مطابق دستورات فنی و نمونه‌ی موجوده در میدان سپه انجام گیرد" و همین اشاره خود نشان می‌دهد که میدان سپه (توپخانه) نخستین جایی است که در آن کارهای زیرسازی و آسفالت در پایتخت انجام شده‌است.

یک روز بعد در هشتم خرداد ماه، بلدیه دومین اعلان خود را درباره‌ی مناقصه‌ی اجرت [= دستمزد] زیرسازی شوسه یا همان شفته‌ریزی نشر می‌دهد. این اعلان درباره‌ی خیابانهایی است که در اعلان روز پیش آمده بود. در بند دوم اعلان، درباره‌ی ستبرای شفته‌ریزی و مطابقت آن با مشخصات فنی سخن رفته است. (سند دوم)

ابزارهایش را از جایی دیگر احتمالاً شوروی تأمین می‌نموده که اینک ناگزیر به عودت آنها شده است. در خرداد ماه سال ۱۳۱۲ بلدیه اعلانهای گسترده، دقیق و پی‌درپی را انتشار می‌دهد که در پس آنها می‌توان تلاشی را برای سر و سامان دادن به کار آسفالت خیابانهای پایتخت بچشم دید.

در آغاز یکمین روز از خرداد ماه شهرداری تهران برای رویکردی تازه آماده شده و اعلام می‌دارد که، " بلدیه‌ی تهران می‌خواهد برخی از خیابانهای شهر را آسفالت‌ریزی نماید و می‌افزاید که این کار به ماشین آلات بسیاری نیاز دارد که کنترات آن از شرکتها مقرون به صرفه نیست و پس از مطالعات کامل! بلدیه تصمیم می‌گیرد که ماشین آلات ۶۰ هزار تومان بوده که ۲۵ هزار تومان آن را بلدیه پرداخت است. بلدیه می‌خواهد خیابان ناصریه [= ناصر خسرو]، علاءالدوله [= فردوسی] و خیابان ارگ را آسفالت‌ریزی نماید. این کار پس از مقدمات آغاز خواهد شد. شش روز پس از این اعلان، بلدیه نخستین مناقصه برای " زیرسازی

اعلان مناقصه آسفالت ریزی شوسه

بلدیه طهران آسفالت ریزی شوسه های اطراف ارگ - خیابان جباخانه - خیابان ناصریه و خیابان علاءالدوله را با مرامات خرابی ذیل مناقصه میگذارد :

۱ - قطر آسفالت ریزی طبقه تحتانی بطور متوسطه ۳۰ سانتیمتر و حد متوسط قطر آسفالت طبقه فوقانی ۳۰ سانتیمتر منظور گردد بنحویکه قطر آسفالت ریزی دو طبقه مزبور کمتر از هفت سانتیمتر نباشد .

۲ - ترکیب آسفالت - سنگ شکسته - ماسه بدون خاک و شن نخودی بتناسبیکه تطبیق با اصول فنی نماید باستانی قیمت آسفالت بخرج کنتراچی تهیه و در سطح معیار بصرف خواهد رسید .
۳ - کلیه ماشین آلات آسفالت سازی بلدیه بکستگاه غلطک بزرگ بکستگاه غلطک کوچک و ماشین سنگ شکن که در دوستان تپه و میدان مشق نصب گردیده با اختیار کنتراچی گذارده میشود سایر اناطیه بهمه کترات کتنده است .

۴ - مکاینیس ماشین آلات شورر غلطک ها ذغال سنگ لازمه جهت مصرف ماشین آلات و غلطک و همچنین نطف و بترین مورد احتیاج ماشین آلات بلدیه بهمه بلدیه است .

۵ - عملیات پای ماشین آلات و وسایل حمل سنگ لاشه تا ماشین دوستان تپه و حمل سنگ شکسته و خاک آهکی که مورد احتیاج آسفالت کاری است از دوستان تپه تا پای ماشین های میدان مشق و حمل آسفالت ساخته شده حاصله از ماشین آلات تا محل مصرف کلیه بخرج کنتراچی است .
۶ - داوطلبان شرکت در مناقصه لازم است قیمت یک متر مربع آسفالت ریزی شوسه را مطابق آسفالت شوسه میدان سپه تعیین نمایند .

۷ - هر یک از پیشنهاد دهندگان لازم است مبلغ ۱۰۰۰ ریال بعنوان ودیعه در صندوق سرویس وصول موابد بلدیه امانت گذارده رسید دریافت دارند تا در صورتی که مناقصه بنام پیشنهاد دهنده امانت و از قبول یا انجام آن خود داری نمود مبلغ ودیعه متعارف به بنام بلدیه ضبط گردد والا وجوه ودیعه بداندگان قبوض مسترد خواهد شد .

۸ - داوطلبان لازم است پیشنهادات خود را از تاریخ نشر این اعلان لغایت ۱۵ روز در پاکت های مهبور با قید جمله (مربوط مناقصه آسفالت ریزی شوسه) و ذکر نمره قبوض و وجوه ودیعه روی پاکت تسلیم سرویس مباشرت نمایند تا در بوم دوشنبه ۲۹ خرداد کلیه پیشنهاد دات با حضور پیشنهاد دهندگان در سرویس مزبور مفتوح گردد .

۹ - بلدیه طهران در رد و قبول پیشنهادات واسله مختار است .

نمره اعلان ۶۷۱ نمره ۳۶۵۲۴ ۱۰ خرداد ۱۳۱۲ بلدیه طهران

می‌توان دید و از بند پنجم اعلان می‌توان شیوه‌ی زیرسازی و چگونگی آن را دریافت. در گزارش م‌صور از روزنامه اطلاعات در روز نهم دیماه ۱۳۱۳ نوشته شده که، "ساختمان خیابانها با آسفالت امتحان خوبی داده‌اند." و در پی آن آمده که، "تمام مواد آسفالت در خود مملکت تهیه می‌شود، قیر در نواحی لرستان به حد وفور در رودخانه‌ها پیدا شده، رفته‌رفته به تهران حمل شده و به مصرف ساختن آسفالت می‌رسد." این گزارش آسفالت‌ریزی وسط خیابان علاءالدوله است که در همان سال به مناسبت هزارمین سال تولد شاعر بلندآوازه‌ی توس، خیابان فردوسی نام گرفت.

سه روز بعد در یازدهم خرداد، بلدیه سومین اعلان خود را درباره‌ی آسفالت خیابانها نشر می‌دهد که یکی از مهمترین اسنادی است که ریزه‌کاریها و دقت تحسین برانگیز مدیران فنی را در آن سالهای دور نشان می‌دهد. اعلان با نام "مناقصه آسفالت‌ریزی شوسه" چاپ شده است. از ۹ بند درست شده و شرایط آسفالت برای خیابان اطراف ارگ، خیابان جباخانه، ناصریه و خیابان علاءالدوله در آن آمده است. (سند سوم) در بند ۱ و ۲ مشخصات دقیق قطر آسفالت که دو لایه بوده و ترکیب آسفالت آمده است. بند سوم نوع ماشین‌آلاتی را که برای آسفالت در آن روزگار به کار می‌رفته،

پانوشت:

1- Natural Bitumens

منابع:

اطلاعات، روزنامه، سالهای ۱۳۱۰، ۱۳۱۱، ۱۳۱۲ و ۱۳۱۳
عاقلی، باقر، روزشمار تاریخ ایران، جلد اول، نشر نامک، ۱۳۸۴.



قانون مالیات بر ارزش افزوده

مقدمه:

با تصویب قانون مالیات بر ارزش افزوده تحول بزرگی در نظام مالیاتی کشور به وقوع پیوست و شهرداری‌ها که یکی از منابع درآمدی‌شان عوارض و مالیات‌های قانونی بود تحت تأثیر این قانون قرار گرفتند.

در حقیقت این قانون، جایگزین قانون موسوم به تجمع عوارض (مصوب سال ۸۱) شد و راهکارهای اخذ و توزیع عوارض و مالیات‌های مربوط به شهرداری‌ها دچار تغییر شد. در ادامه بندهای مربوط به شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور جهت آگاهی به نظر می‌رسد:

بخشی از مواد قانون مالیات بر ارزش افزوده -

مصوب ۸۶/۱۱/۹ مجلس شورای اسلامی

فصل هفتم - عوارض کالاها و خدمات

ماده ۳۸: نرخ عوارض شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در رابطه با کالا و خدمات مشمول این قانون، علاوه بر نرخ مالیات موضوع ماده (۱۶) به شرح زیر است:

ماده ۱۶: نرخ مالیات بر ارزش افزوده، یک و نیم درصد (۱/۵٪) می‌باشد.

تبصره: نرخ مالیات بر ارزش افزوده کالاهای خاص به شرح زیر تعیین می‌گردد:

۱- انواع سیگار و محصولات دخانی، دوازده درصد (۱۲٪)

۲- انواع بنزین و سوخت هواپیما، بیست درصد (۲۰٪)
این قانون، به شرح زیر تعیین می‌گردد:

الف - کلیه کالاها و خدمات مشمول نرخ صدر ماده (۱۶) این قانون، یک‌ونیم درصد (۱/۵٪)؛

ب - انواع سیگار و محصولات دخانی، سه درصد (۳٪)؛

ج - انواع بنزین و سوخت هواپیما، ده درصد (۱۰٪)؛

د- نفت سفید و نفت گاز، ده درصد (۱۰٪) و نفت کوره پنج درصد (۵٪).

تبصره ۱: واحدهای تولیدی آلاینده محیط‌زیست که استانداردها و ضوابط حفاظت از محیط‌زیست را رعایت نمی‌نمایند، طبق تشخیص و اعلام سازمان حفاظت محیط‌زیست (تا پانزدهم اسفندماه هر سال برای اجراء در سال بعد)، همچنین پالایشگاه‌های نفت و واحدهای پتروشیمی، علاوه بر مالیات و عوارض متعلق موضوع این قانون، مشمول پرداخت یک درصد (۱٪) از قیمت فروش به عنوان عوارض آلاینده می‌باشند. حکم ماده (۱۷) این قانون و تبصره‌های آن به عوارض آلاینده‌گی موضوع این ماده قابل تسری نمی‌باشد.

واحدهایی که در طی سال نسبت به رفع آلاینده‌گی اقدام نمایند، با درخواست واحد مزبور و تأیید سازمان حفاظت محیط‌زیست از فهرست واحدهای آلاینده خارج می‌گردند. در این صورت، واحدهای یاد شده از اول دوره مالیاتی بعد از تاریخ اعلام توسط سازمان مزبور به سازمان امور مالیاتی کشور، مشمول پرداخت عوارض آلاینده‌گی نخواهند شد.

واحدهایی که در طول سال بنا به تشخیص و اعلام سازمان محیط‌زیست به فهرست واحدهای آلاینده محیط‌زیست اضافه گردند، از اول دوره مالیاتی بعد از تاریخ اعلام توسط سازمان محیط‌زیست مشمول پرداخت عوارض آلاینده‌گی خواهند بود.

عوارض موضوع این تبصره در داخل حریم شهرها به حساب شهرداری محل استقرار واحد تولیدی و در خارج از

حریم شهرها به حساب تمرکز وجوه موضوع تبصره (۲) ماده (۳۹) واریز می‌شود، تا بین دهیاری‌های همان شهرستان توزیع گردد.

تبصره ۲: در صورتی که واحدهای تولیدی به منظور ارتقاء مهارت و سلامت کارکنان خود مراکز آموزشی و ورزشی ایجاد کرده و یا در این خصوص هزینه نمایند، با اعلام وزارت کار و امور اجتماعی می‌توانند ده درصد (۱۰٪) عوارض موضوع بند (الف) این ماده را تا سقف هزینه صورت گرفته درخواست استرداد نمایند، در صورت تأیید هزینه‌های مزبور توسط سازمان امور مالیاتی کشور، وجوه مربوط قابل تهاتر یا استرداد حسب مقررات این قانون خواهد بود.

تبصره ۳: به منظور تأسیس و توسعه واحدهای آموزشی مورد نیاز در مناطق کمتر توسعه‌یافته، معادل نیم درصد (۵/۰٪) از عوارض وصولی بند (الف) این ماده در حساب مخصوص در خزانه به نام وزارت آموزش و پرورش واریز می‌گردد و معادل آن از محل اعتباری که در قوانین بودجه سنواتی منظور می‌گردد در اختیار وزارت یاد شده قرار خواهد گرفت تا توسط وزارت مزبور در امر توسعه و احداث مراکز آموزشی مورد نیاز در مناطق مزبور هزینه گردد. آیین‌نامه اجرائی این تبصره به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، کشور و امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

ماده ۳۹: مؤدیان مکلفند عوارض و جرائم متعلق موضوع ماده (۳۸) این قانون را به حساب‌های رابطی که بنا به درخواست سازمان امور مالیاتی کشور و توسط خزانه‌داری کل کشور افتتاح می‌گردد و از طریق سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌گردد، واریز نمایند. سازمان امور مالیاتی کشور موظف است عوارض وصولی هر ماه را تا پانزدهم ماه بعد به ترتیب زیر به حساب شهرداری محل و یا تمرکز وجوه حسب مورد واریز نماید:

الف) عوارض وصولی بند (الف) ماده (۳۸) در مورد مؤدیان داخل حریم شهرها به حساب شهرداری محل و در مورد مؤدیان خارج از حریم شهرها به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور به منظور توزیع بین دهیاری‌های همان شهرستان

براساس شاخص جمعیت و میزان کمتر توسعه‌یافتگی؛
ب) عوارض وصولی بندهای (ب)، (ج) و (د) ماده (۳۸) به
حساب تمرکز وجوه به نام وزارت کشور.

تبصره ۱: سه درصد (۳٪) از وجوه واریزی که به حساب‌های موضوع این ماده واریز می‌گردد، در حساب مخصوصی نزد خزانه به نام سازمان امور مالیاتی کشور واریز می‌شود و معادل آن از محل اعتبار اختصاصی که در قوانین بودجه سنواتی منظور می‌گردد در اختیار سازمان مزبور که وظیفه شناسایی، رسیدگی، مطالبه و وصول این عوارض را عهده‌دار می‌باشد، قرار خواهد گرفت تا برای خرید تجهیزات، آموزش و تشویق کارکنان و حسابرسی هزینه نماید. وجوه پرداختی به استناد این بند به عنوان پاداش وصولی از شمول مالیات و کلیه مقررات مغایر مستثنی است.

تبصره ۲: حساب تمرکز وجوه قید شده در این ماده توسط خزانه‌داری کل کشور به نام وزارت کشور افتتاح می‌شود. وجوه واریزی به حساب مزبور (به استثناء نحوه توزیع مذکور در قسمت‌های اخیر بند الف) این ماده و تبصره (۱) ماده (۳۸) این قانون) به نسبت بیست درصد (۲۰٪) کلان شهرها (شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت) بر اساس شاخص جمعیت، شصت درصد (۶۰٪) سایر شهرها براساس شاخص کمتر توسعه‌یافتگی و جمعیت و بیست درصد (۲۰٪) دهیاری‌ها براساس شاخص جمعیت تحت نظر کار گروهی متشکل از نمایندگان معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور و وزارت امور اقتصادی و دارایی و وزارت کشور و یک نفر ناظر به انتخاب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی مطابق آیین‌نامه اجرایی، که به پیشنهاد مشترک وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت کشور و شورای عالی استان‌ها به تصویب هیأت وزیران می‌رسد توزیع و توسط شهرداری‌ها و دهیاری‌ها هزینه می‌شود. هر گونه برداشت از حساب تمرکز وجوه به جز پرداخت به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و وجوه موضوع ماده (۳۷)، تبصره‌های (۲) و (۳) ماده (۳۸) این قانون و تبصره (۱) این ماده ممنوع می‌باشد. وزارت کشور موظف است، گزارش عملکرد وجوه دریافتی را هر سه ماه یکبار

به شورای عالی استان‌ها و کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی ارائه نماید.

ماده ۴۰: احکام سایر فصول این قانون، به استثناء احکام فصل نهم در رابطه با عوارض موضوع این فصل نیز جاری است. لیکن احکام سیار فصول، مربوط به نرخ و ترتیبات واریز و توزیع عوارض که این فصل برای آن دارای حکم خاص است، جاری نخواهد بود.

فصل هشتم - حقوق ورودی

ماده ۴۱: حقوق گمرکی معادل چهار درصد (۴٪) ارزش گمرکی کالاها تعیین می‌شود. به مجموع این دریافتی و سود بارزگانی که طبق قوانین مربوطه توسط هیأت وزیران تعیین می‌شود حقوق ورودی اطلاق می‌گردد.

تبصره ۱: نرخ حقوقی ورودی علاوه بر رعایت سایر قوانین و مقررات باید به نحوی تعیین گردد که:

الف - در راستای حمایت مؤثر از اشتغال و کالاهای تولید یا ساخت داخل در برابر کالاهای وارداتی باشد؛
ب - دربرگیرنده نرخ ترجیحی و تبعیض‌آمیز بین واردکنندگان دولتی با بخش‌های خصوصی، تعاونی و غیر دولتی نباشد؛

ج - نرخ حقوق ورودی قطعات، لوازم و موادی که برای مصرف در فرآوری یا ساخت یا مونتاژ یا بسته‌بندی اشیاء یا مواد یا دستگاه‌های وارد می‌گردد از نرخ حقوق ورودی محصول فرآوری شده یا شیء یا ماده یا دستگاه آماده پائین‌تر باشد.

تبصره ۲: کلیه قوانین و مقررات خاص و عام مربوط به معافیت‌های حقوق ورودی به استثناء معافیت‌های موضوع ماده (۶) و بندهای (۱)، (۲)، (۴) تا (۹) و (۱۲) تا (۱۹) ماده (۳۷) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰/۳/۱۷ و ماده (۸) قانون ساماندهی مبادلات مرزی مصوب ۱۳۸۴/۷/۸ و قانون چگونگی اداره مناطق آزاد و اصلاحات آن و قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی مصوب ۱۳۸۴ و معافیت لایحه قانونی راجع به ماشین‌آلات تولیدی که توسط واحدهای تولیدی، صنعتی و معدنی مجاز وارد می‌شود از پرداخت

حقوق ورودی مصوب ۱۳۵۹/۲/۲۴ شورای انقلاب اسلامی ایران و معافیت گمرکی لوازم و نجات‌آهنگی به جمعیت هلال‌احمر جمهوری اسلامی ایران و وزارت کشور و اقلام عمده صرفاً دفاعی کشور لغو می‌گردد. اقلام عمده دفاعی به پیشنهاد مشترک وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور و با تصویب هیأت وزیران تعیین می‌گردد.

تبصره ۳: معادل دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی که حقوق ورودی آنها وصول می‌شود از محل اعتباراتی که همه ساله در قوانین بودجه سنواتی کل کشور منظور می‌شود در اختیار وزارت کشور قرار می‌گیرد تا براساس مقررات تبصره (۲) ماده (۳۹) این قانون به شهرداری‌ها و دهیاری‌های سراسر کشور به عنوان کمک پرداخت و به هزینه قطعی منظور شود.

ماده ۴۳: مالیات و عوارض خدمات خاص به شرح زیر تعیین می‌گردد:

الف - حمل‌ونقل برون شهری مسافر در داخل کشور با وسایل زمینی (به استثناء ریلی)، دریایی و هوایی پنج درصد (۵٪) بهاء بلیط (به عنوان عوارض).

ب - عوارض سالیانه انواع خودروهای سواری و وانت دو کابین اعم از تولید داخل یا وارداتی حسب مورد معادل یک در هزار قیمت فروش کارخانه (داخلی) و یا یک در هزار مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی آنها.

تبصره ۵: عوارض موضوع بند (ب) این ماده در مورد خودروهای با عمر بیش از ده سال (به استثناء خودروهای گازسوز) به ازاء سپری شدن هر سال (تا مدت ده سال) به میزان سالانه ده درصد (۱۰٪) و حداکثر تا صد درصد (۱۰۰٪) عوارض موضوع بند مزبور این ماده افزایش می‌یابد.

ج - شماره‌گذاری انواع خودروهای سواری و وانت دو کابین اعم از تولید داخل و یا وارداتی به استثناء خودروهای سواری عمومی درون شهری یا برون شهری حسب مورد سه درصد (۳٪) قیمت فروش کارخانه و یا مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی آنها (دو درصد (۲٪) مالیات و یک

درصد (۱٪) عوارض).

حکم ماده (۱۷) این قانون و تبصره‌های آن به مالیات و عوارض این ماده قابل تسری نمی‌باشد.

ماده ۴۶:

الف - مالیات‌های موضوع مواد (۴۲) و (۴۳) و وجوه موضوع ماده (۴۵) این قانون به حساب یا حساب‌های درآمد عمومی مربوط که توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی (خزانه‌داری کل کشور) تعیین و از طریق سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌شود، واریز می‌گردد.

ب - وصول عوارض موضوع بندهای (الف) و (ب) ماده (۳۴) این قانون به شهرداری محل محمول می‌شود و عوارض مزبور نیز به حساب شهرداری محل فعالیت واریز می‌گردد.

ج - عوارض موضوع بند (ج) ماده (۴۳) به حساب تمرکز وجوه، موضوع تبصره (۲) ماده (۳۹) واریز می‌شود تا حسب ترتیبات تبصره مزبور توزیع و هزینه‌گردد.

د - مالیات و وجوه دریافتی موضوع مواد (۴۲)، (۴۳) و (۴۵) این قانون که توسط سازمان امور مالیاتی کشور وصول می‌گردد مشمول احکام فصل نهم باب چهارم قانون مالیات‌های مستقیم مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷ و اصلاحات بعدی آن است.

هـ - اختلاف و استتکاف از پرداخت وجوه دریافتی موضوع بندهای (الف) و (ب) ماده (۴۳) این قانون که توسط شهرداریها وصول می‌گردد، مشمول احکام ماده (۷۷) قانون اداره شهرداری‌ها خواهد بود.

و - پرداخت مالیات و عوارض موضوع ماده (۴۳) این قانون پس از موعد مقرر موجب تعلق جریمه‌ای معادل دو درصد (۲٪) به ازاء هر ماه نسبت به مدت تأخیر خواهد بود.

ماده ۴۷:

الف - اشخاصی که مبادرت به حمل‌ونقل برون شهری مسافر در داخل کشور با وسایل نقلیه زمینی،

دریایی و هوایی می‌نمایند، مکلفند پنج درصد (۵٪) بهاء بلیط موضوع بند (الف) ماده (۴۳) این قانون را با درج در بلیط و یا قرارداد حسب مورد، به عنوان عوارض از مسافران اخذ و عوارض مذکور مربوط به هر ماه را حداکثر تا پانزدهم ماه بعد به حساب شهرداری محل فروش بلیط واریز نمایند.

ب - مالکان خودروهای سواری و وانت دو کابین اعم از تولید داخل یا وارداتی مکلفند عوارض سالیانه خودروهای متعلق به خود، موضوع بند (ب) ماده (۴۳) این قانون را به نرخ یک دو هزار قیمت فروش کارخانه (داخلی) و یا مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی (وارداتی) براساس قیمت‌های مندرج در جداولی که توسط سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌گردد، محاسبه و به حساب شهرداری محل واریز نمایند.

ج - تولیدکنندگان انواع خودروهای سواری و وانت دو کابین تولید داخل (به استثناء خودروهای سواری که به عنوان خودروهای عمومی شماره‌گذاری می‌شود) مکلفند مالیات و عوارض موضوع بند (ج) ماده (۴۳) این قانون را در تاریخ فروش با درج در اسناد فروش از خریداران اخذ و مالیات و عوارض مذکور را حسب مقررات موضوع ماده (۲۱) به ترتیب به حساب سازمان امور مالیاتی کشور و حساب تمرکز وجوه به نام وزارت کشور که توسط سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌شود، واریز نمایند.

تبصره ۱: واردکنندگان یا مالکان خودروهای سواری و وانت دو کابین وارداتی (به استثناء خودروهای سواری که عنوان خودرو عمومی شماره‌گذاری می‌شوند) حسب مورد مکلفند قبل از شماره‌گذاری با مراجعه به ادارات امور مالیاتی شهر محل شماره‌گذاری نسبت به پرداخت مالیات و عوارض موضوع این ماده اقدام نمایند.

تبصره ۲: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (معاونت راهنمایی و رانندگی) مکلف است قبل از شماره‌گذاری انواع خودروهای سواری و وانت دو کابین وارداتی به استثناء خودروهای سواری و عمومی درون شهری یا بیرون شهری، گواهی پرداخت مالیات و عوارض را از وارد

کنندگان یا مالکان حسب مورد اخذ و ضمیمه اسناد مربوط نموده و از شماره‌گذاری خودروهای مزبور که مالیات و عوارض آن پرداخت نشده است، خودداری نماید. گواهی مزبور توسط اداره امور مالیاتی پس از وصول وجوه متعلق صادر خواهد شد.

ماده ۴۹: آیین‌نامه اجرایی احکام مقرر در این فصل حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ تصویب این قانون به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارایی و کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

فصل دهم - تکلیف سایر قوانین مرتبط و تاریخ اجراء

برقراری هر گونه عوارض و سایر وجوه برای انواع کالاهای وارداتی و تولیدی و همچنین ارائه خدمات که در این قانون، تکلیف مالیات و عوارض آنها معین شده است، همچنین برقراری عوارض به درآمدهای مأخذ محاسبه مالیات، سود سهام شرکت‌ها، سود اوراق مشارکت، سود سپرده‌گذاری و سایر عملیات مالی اشخاص نزد بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیر بانکی مجاز، توسط شوراهای اسلامی و سایر مراجع ممنوع می‌باشد.

تبصره ۱: شوراهای اسلامی شهر و بخش جهت وضع هر یک از عوارض محلی جدید، که تکلیف آنها در این قانون مشخص نشده باشد، موظفند موارد را حداکثر تا پانزدهم بهمن ماه هر سال برای اجراء در سال بعد، تصویب و اعلام عمومی نمایند.

تبصره ۲: عبارت «پنج در هزار» مندرج در ماده (۲) قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷/۹/۷ به عبارت «یک درصد (۱٪)» اصلاح می‌شود.

تبصره ۳: قوانین و مقررات مربوط به اعطاء تخفیف یا معافیت از پرداخت عوارض یا وجوه به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ملغی می‌گردد.

تبصره ۴: وزارت کشور موظف است بر حسن اجراء این ماده در سراسر کشور نظارت نماید.

ماده ۵۱: از اول ماه پس از تاریخ تصویب این قانون، مالیت موضوع بند (ه) ماده (۳) قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱ و اصلاحیه بعدی آن، حذف و عوارض موضوع این بند قانون مذکور به یک و نیم درصد (۱/۵٪) اصلاح می‌گردد.

حکم تبصره (۱) ماده (۳۹) این قانون در مورد عوارض موضوع بند (ه) ماده (۳) قانون صدرالاشاره نیز جاری خواهد بود.

ماده ۵۲: از تاریخ لازم الاجراء شدن این قانون، قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱ و اصلاحیه بعدی آن و سایر قوانین و مقررات خاص و عام مغایر مربوط به دریافت هرگونه مالیات غیرمستقیم و عوارض بر واردات و تولید کالاها و ارائه خدمات لغو گردیده و برقراری و دریافت هرگونه مالیات غیر مستقیم و عوارض دیگر از تولیدکنندگان و واردکنندگان کالاها و ارائه‌دهندگان خدمات ممنوع می‌باشد. حکم این ماده شامل قوانین و مقررات مغایری که شمول قوانین و مقررات عمومی بر آنها مستلزم ذکر نام یا تصریح نام است، نیز می‌باشد.

موارد زیر از شمول حکم این قانون مستثنی می‌باشد:

۱- قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران؛

۲- قانون مالیات‌های مستقیم مصوب اسفند ۱۳۶۶ و اصلاحیه‌های بعدی آن؛

۳- قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲/۶/۷؛

۴- قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۴/۹/۵؛

۵- قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲؛

۶- عوارض آزاد راه‌ها، عوارض موضوع ماده (۱۲) قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو و جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۶؛

۷- قانون نحوه تأمین هزینه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و اتاق تعاون مصوب ۱۳۷۲/۸/۱۱ و اصلاحات بعدی آن؛

۸- مواد (۶۳) و (۸۷) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸.

تبصره ۵: هزینه، کارمزد و سایر وجوهی که از درخواست کننده در ازاء ارائه مستقیم خدمات خاص و یا فروش کالا که طبق قوانین و مقررات مربوطه دریافت می‌شود و همچنین خسارات و جرائمی که به موجب قوانین و یا اختیارات قانونی لغو نشده دریافت می‌گردد، از شمول این ماده مستثنی می‌باشد.

مصادیق خدمات خاص، نحوه قیمت‌گذاری و میزان بهای تعیین شده برای خدمات موضوع این تبصره به پیشنهاد دستگاه اجرایی مربوط و تصویب هیأت وزیران تعیین می‌گردد.

ماده ۵۳: تاریخ اجراء این قانون در رابطه با موارد (۱۸)، (۲۴)، (۲۵)، (۲۸)، (۳۱)، (۳۵)، (۳۶)، (۴۲) و (۴۸) از تاریخ تصویب و در مورد ماده (۵۱) از اول ماه پس از تصویب این قانون خواهد بود و سایر مواد آن از اول مهرماه سال ۱۳۸۷ است. سازمان امور مالیاتی کشور موظف است ظرف مهلت‌های مقرر در مواد مربوطه پس از تصویب قانون. آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و ضوابط اجرائی مربوط را تهیه و به تصویب مراجع ذیربط برساند.

قانون فوق مشتمل بر پنجاه و سه ماده و چهل و هفت تبصره در جلسه ۱۳۸۷/۲/۱۷ کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی طبق هشتماد و پنجم (۸۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب شد و پس از موافقت مجلس با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال در تاریخ ۱۳۸۷/۳/۲ به تأیید شورای نگهبان رسید. /ن

قشم

شهر - جزیره‌ای
با توانهای از یاد رفته

پیشدرآمد

در نشستی نه چندان از پیش برنامه‌ریزی شده، با شهردار جوان قشم گفتگو کردیم که در جاهایی، این گفتگو به میزگردی بدل شد که در آن علیرضا فراهانی مدیر عامل سازمان حمل و نقل قشم و مشاور شهردار و از انتشارات، مصطفی رستمخانی نیز شرکت داشتند. حاصل، گفتگویی شد که می‌خوانید.



علی بازماندگان
قشمی - جزیره
قشم ۱۳۴۹
خورشیدی -
دوره‌ی دبیرستان
را در زادگاهش به
انجام رساند. به
دانشگاه تهران
رفت و دانشجویی
کارشناسی را در
رشته‌ی جغرافیای
طبیعی به پایان
برد (۱۳۷۲). وی
دو بار پی‌درپی
شهردار زادگاهش
بوده و اکنون
بیست و دومین
شهردار قشم
محسوب می‌شود.

شهری‌ها آیا اسکله‌ها با شهر فاصله دارند؟

- خیر. اسکله‌ها کاملاً در دل شهر قرار دارند.

شهری‌ها فاصله‌ی اسکله‌های نفتی از شهر چقدر است؟

- اسکله نفتی کاوه (که البته فقط اسکله نفتی نیست و کاربری‌های دیگر هم دارد) با شهر قشم حدود ۳۰ کیلومتر فاصله دارد، اما اسکله‌های ترددی، در دل شهر قرار دارند.

شهری‌ها اگر ما قشم را نهنگ کهنسالی بدانیم، چند شهر به جز سوزا بر روی این نهنگ سوار هستند؟

- لافت، سوزا، رمگان، طبل و درگهان. در قشم با قدمت ۵۰ سال، می‌توان چهره‌ی یک شهر را کاملاً احساس کرد. اما درگهان بر حسب قانون شهر شده و در کل روستاست؛ با شرایط ایجاد شده، به آن شهر می‌گوییم.

شهری‌ها هیچ وقت به فکر اتحاد شهرداری‌های این جزیره افتاده‌اید؟

- البته. نقطه‌ی ورود و خروج ما شهر قشم است. بنابراین تمام روستاها و شهرهای جزیره به ناچار با هم ارتباط دارند.

شهری‌ها گفتگو را با این پرسش آغاز می‌کنیم که

جمعیت ثابت و شناور شهر قشم چقدر است؟

- سی هزار نفر، جمعیت ثابت و در قالب دانشگاه‌های ملی و سراسری، ۱۲ هزار نفر دانشجو داریم. دانشگاه آزاد نیز با ۸ هزار نفر در مقاطع کارشناسی و کارشناسی ارشد، پرجمعیت‌ترین دانشگاه در اینجاست.

شهری‌ها آیا دانشجوی خارجی هم دارید؟

- آمار دقیقی ندارم.

شهری‌ها شما قشم را یک شهر - بندر می‌دانید یا

یک شهر؟ اگر چنین است، چه برتری‌هایی این شهر - بندر برای شما و شهرتان فراهم کرده است؟

- قطعاً شهر - بندر است. شهر ما در نوک جزیره واقع شده و از شمال و شرق به دریا وصل است. عرض نوک جزیره به گونه‌ای است که کل عرض شهر را پوشش می‌دهد. پارک ساحلی و سینما دریا در جنوب و اسکله شهید ذاکری و بولوار خلیج فارس در شمال شهر قرار دارند.



شهر قشم با جمعیت نزدیک به ۳۰ هزار نفر، بر یوزهی خاوری جزیرهی نهنگ شکل قشم، بزرگترین جزیرهی ایرانی خلیج فارس نهاده است، با آبوهوایی بسیار گرم و خشک.

جزیرهی قشم با گسترهی ۱۴۹۱ کیلومتر مربع با فرازای ۳۹۷ متر در بلندترین نقطه، ۱۰۷ کیلومتر درازا دارد و با شهرها و آبادیهای کهنی مانند لافت، رمان، سوزا و درگهان نزدیک به ۱۲۰ هزار نفر را در خود جا داده است. این آبادیها بر بهنه زمینهای بیشتر نابار آور و نمکزار جزیره به خاطر جاذبهی گردشگری، همگنیهای ویژهی با شهر قشم دارند و به راستی یک شهر - جزیره را میسازند.

- شهر - بندر یک مزیت برای ما به حساب میآید، محدودیت زیادی نداریم. محدودیتهای بندری بودن نسبت به محدودیتهایی که سازمانهای دیگر برای ما ایجاد می کنند، پررنگ تر است. ورود و خروج ما از طریق بندر انجام می شود و گمرک باید اجازه خروج به ما بدهد. اما وقتی دقیق شویم، متوجه این موضوع خواهیم شد که مزایای بندری بودن، خیلی بیشتر از محدودیت های آن است.

مهمترین مسئله بحث چشم انداز است. این چشم انداز توریست جذب می کند. وجود توریست، شهر و بازار را زنده می کند و به نظر من بازار قلب شهر است. با تپیدن

به هر حال شهر قشم به لحاظ نزدیکی به مرکز استان و حضور تمام ارگانها در مرکز شهر، به این ارتباط دامن میزند. مثلاً روستای لافت از طریق تردد خودرو با جزیره ارتباط دارد. در بحث حمل و نقل احساس نمی شود که در شهرهای دیگر، سازمان حمل و نقل دیگری به وجود آید. سازمان حمل و نقل قشم می تواند تمام شهرهای جزیره را پوشش دهد.

سوال: برمی گردیم به پرسش "اگر قشم شهر - بندر است، چه برتری هایی برای شما و شهرتان دارد؟ و چه مشکلاتی را برای شما داشته است؟"

این جریان، حدود ۱۷ سال است که اتفاق افتاده و تاثیرگذار بوده است.

قطعاً وقتی مزیت‌هایی وارد جایی می‌شوند، همراه با خود محدودیت‌هایی نیز می‌آورند. قشم هم از این محدودیت‌ها مستثنا نبوده. درآمدهایی که شهرداری قشم می‌توانست به دست آورد، اکنون سازمان منطقه آزاد آن را کسب می‌کند. از دیگر محدودیت‌ها، وجود شورا در شهر است. البته به عنوان یک نهاد قانونگذار محلی می‌تواند تأثیر خوبی در برنامه‌ریزی، حل مشکلات، هماهنگی بین مردم و فرهنگ سازی شهروندی داشته باشد، اما وقتی منطقه آزاد باشد، عملاً حضور شورا کمرنگ‌تر می‌شود.

سوتیتر

شما فراهم کرده، چگونه است؟ اگر مشخص است، بیان کنید؟

- بزرگترین محدودیت، درآمد است. منابع درآمدی که در شرایط عادی به حساب شهرداری می‌آمد، الان به حساب "سازمان منطقه‌ی آزاد" واریز می‌شود. مناطق آزاد به گونه‌ای در کنار شهر ایجاد شده‌اند که مزایای بیشتری خواهند داشت. به هر روی شهر نیز از منابع درآمدی منطقه‌ی آزاد برخوردار می‌شود. بنابراین شهری مانند چابهار که در کنار منطقه‌ی آزاد است، خیلی راحت‌تر از مزایای منطقه آزاد استفاده می‌کند تا شهری که کاملاً در محدودیت‌های منطقه‌ی آزاد است. این محدودیت مانع از کسب درآمد می‌شود.

شما به نظر شما این موضوع به تأسیس منطقه آزاد در قشم برمی‌گردد یا نه؟ فکر می‌کنم منطقه‌ی آزاد قشم جنبه‌ی صنعتی دارد یعنی با شهر تداخل نداشته است. ولی در اجراء، آن چیزی که مدنظر بوده محقق نشده است. آیا این را تأیید می‌کنید که اشکال در اجرای قضیه است؟

آن، شهرداری قدرتمندتر خواهد بود. جزیره‌ای بودن به ما انگیزه‌ی حضور می‌دهد و این انگیزه باعث افزایش تلاش می‌شود.

جزیره و ساحلی بودن باعث می‌شود، توسعه‌ی معقول و منطقی اتفاق بیفتد. محدودیتی که طبیعت برای ما ایجاد می‌کند، شاید از یک سو محدودیت باشد، اما از سوی دیگر باعث می‌شود، از اختیاراتمان خارج نشویم.

شما شهر قشم از سال ۱۳۶۹ خورشیدی منطقه‌ی آزاد معرفی شده است. آیا منطقه آزاد مزایایی دارد؟ به طور دقیق تاثیراتی که بر روی شهر داشته، پیش و پس از اعلام شدن "منطقه آزاد" از لحاظ اقتصادی و اجتماعی چه بوده است؟

- وقتی یک جایی به عنوان منطقه آزاد اعلام می‌شود، یک رشته از محدودیت‌های سرزمین اصلی برداشته می‌شود. با کم شدن این محدودیت‌ها، انگیزه برای حضور بیشتر می‌شود. در وهله‌ی اول حضور خود ساکنان همان کشور است. در کشور ایران مردم این آزادی را می‌بینند و در این منطقه سرمایه‌گذاری می‌کنند. این سرمایه‌گذاری در بخش صنعت، گردشگری و هر زمینه‌ای که امکان طبیعی برای آن احساس شود، خواهد بود. قطعاً وقتی قشم به عنوان منطقه آزاد انتخاب شد، حضور مردم و سرمایه‌گذاران را به خوبی دیدیم. امید به آینده برای رسیدن به توسعه، باعث می‌شود، حضور و روند شهرنشینی تسریع پیدا کند، در نتیجه نیاز به مسکن، خیابان و فضای سبز بیشتر می‌شود. البته





توسعه و روند رشد، کمک بسزایی کرده و توانسته کل جزیره را پوشش دهد.

شهریابا آیا در اداره‌ی شهر مرزبندی دارید؟ یا تداخل وظایف وجود دارد؟

– تداخل وظایف که وجود دارد. ولی دو مدیریت در کنار هم هستند. ما در خدمات، عمران و حمل و نقل شهری به عنوان مدیر شهری حضور داریم. سازمان منطقه‌ی آزاد هم واحدهایی دارد که مدعی است، خدمات شهری را به شهروندان ارائه می‌دهند. هر دو سازمان به طور موازی حضور دارند.

شهریابا به صورت رقابت یا برهمکنش؟

– گاهی اوقات این رقابت، کنشی هم ایجاد می‌کند.

شهریابا قشمر جزیره ای است که توانهای نهفته‌ی گردشگری بالایی دارد. آیا شهرداری توانسته است در این زمینه یک برنامه از پیش اندیشیده را داشته باشد که بتواند هدایت این گردشگری را برعهده بگیرد؟

– مسلماً ما این اعتقاد را داریم که قشمر یک جزیره‌ی کاملاً گردشگری است. ما فضای بالقوه را به بالفعل تبدیل کردیم. نقطه‌ی شروع سواحل بودند؛ سواحل که بدون هیچ هزینه‌ی خاصی در دسترس گردشگر قرار می‌دهیم. جاده‌ی ساحلی جنوبی جزیره قشمر، امکان دسترسی ما را به سواحل بکر جزیره فراهم کرده است. ساحلی مانند ساحل جزایر ناز این ویژگی را دارد که وقتی دریا جزر می‌شود، خشکی است و با ماشین می‌توان به آنجا رفت و در این زمان دیگر جزیره نیست، اما وقتی دریا مد می‌شود، دوباره

منطقه‌ی آزاد شروع خوبی برای شهر قشمر بوده ولی بعدها جلوی رشد شهر گرفته شد. نظر شما چیست؟

– انتخاب محدوده باعث شده تا این مسائل پیش بیاید. شاید در وهله‌ی اول این‌گونه فکر کرده‌اند که اگر ما منطقه‌ی آزاد را در قشمر بر پا کنیم، مشکل حل خواهد شد. ولی در دراز مدت این مشکل بیشتر شد. قشمر به عنوان منطقه‌ی انرژی صنعتی و تولیدی است. ولی در کنار آن مسأله‌ی گردشگری وجود دارد. جزیره‌ای با ۱۵۰۰ کیلومتر وسعت نمی‌تواند، گردشگری نباشد، اما وقتی ما محدوده‌ی عمل یک قانون را خیلی گسترش می‌دهیم، کنترل را از دست خواهیم داد. در نتیجه پیامدهای منفی بیشتری خواهد داشت. عملاً نمی‌توان این دو مسأله را از هم تفکیک کرد.

سوتیتر

به واسطه‌ی حضور منطقه‌ی آزاد، بخشی از قشمر که توسعه یافته نبود، امروزه آباد شده است. خیلی از روستاهای کنونی آب ندارند. منطقه‌ی آزاد می‌توانست در آنجا باشد و آن مناطق را آباد کند ولی برای شهری با قدمت ۵۰ سال، وجود اسکله، جمعیت و گردشگر به

دیدنی دسترسی داشته باشند. شهرداری چه تشکیلاتی راهاندازی کرده است که گردشگران بیشتری به مدت کوتاه، به تفریح بپردازند؟

از پرسش شما دو مسأله برداشت می‌شود. یکی مسأله‌ی دریایی است، یعنی انتقال از روی آب به جزیره و مسأله‌ی دیگر جابه‌جایی مسافردر داخل جزیره است.

مسافرینی که وارد قشم می‌شوند، دو دسته‌اند. دسته‌ی اول با خودروی خودشان سوار بر شناور وارد جزیره می‌شوند. وقتی وارد جزیره شدند، محدودیت جابه‌جایی در کل جزیره به واسطه‌ی این که خودرو در اختیار دارند، کم می‌شود. دسته‌ی دوم با شناور وارد قشم می‌شوند. برای هر دو شکل امکانات لازم موجود است. البته در بحث ورود مسافر به وسیله‌ی شناور، شناور کم داریم و باید به حجم شناورهای استانده اضافه کنیم، تا جمعیتی را که پشت درهای اسکله هستند، جابه‌جا کنند. درباره‌ی انتقال خودروها هم باید گفت که شناورهای مخصوص خودرو و (پیش از آن) ساخت اسکله ضروری است تا شناورها بتوانند به آن پهلو گرفته و حجم زیادی از خودروها را در جزیره جابه‌جا کنند.

گفتنی است که بخش خصوصی هم درباره‌ی شناورهای که مسافر و خودرو را جابه‌جا می‌کنند، وارد عمل شده است. در تعطیلات چهار روزه‌ی بهمن‌ماه امسال، یک میلیون نفر وارد جزیره شده‌اند. جمعیت ما ۳۰ هزار نفر است، خدماتی که ما ارائه می‌دهیم، نهایتاً با گردشگرانی که داریم، برای چهل و پنج هزار نفر بسنده می‌کند. از اینرو ما نیازمند اعتبارات خاص هستیم.

معنای جزیره را پیدا می‌کند. یا در ساحل دلفین‌ها امروزه دسترسی و اطلاع‌رسانی خوبی فراهم شده است. ما در حد فاصله‌ی جزیره هنگام و جزیره قشم یک گله ۵۰-۶۰ تایی از دلفین‌ها را داریم که با قایق گردشگران را می‌برند تا از نزدیک شنا کردن دلفین‌ها را ببینند.

یکی از آثار باستانی، غارهای خریس است. با فضاسازی که انجام گرفته، امکان دیدار از این غارها فراهم شده است. همچنین سواحل زیبایی با عنوان پلاژ خصوصی داریم که امکان استراحت و شنا کردن را فراهم کرده است. در این بخش تاریکی شب مانع از استفاده ساحل می‌شد، به همین دلیل فضایی را ایجاد کردیم تا در طول شب روشن باشد. همچنین پارک‌های ساحلی در ساحل جنوبی قشم ایجاد شده که در داخل و بیرون شهر قرار دارند.



جایی داریم به نام "دره‌ی ستاره‌ها" که آثار طبیعی حاصل از فرسایش است. ما به آن استاله گفته (Estale Kafte) می‌گوییم. استاله یعنی ستاره و گفته به معنی افتاده است.

وقتی گردشگر وارد این محیط می‌شود، احساس می‌کند که با دست درست شده است. "ژئوپارک" یک فضای بزرگ و بسیار طبیعی است که در قسمت‌های غربی‌تر از شهر قشم واقع شده. از دیگر آثار باستانی قشم، قبرستان انگلیسی‌ها و قلعه‌ی پرتغالی‌ها است که برای گردشگران جالب و دیدنی است.

در نوروز وضع دگرگون است و باعث می‌شود خیلی‌ها برگردند و نتوانند به مکان‌های

سوئیچتر

اگر با شهرهای دیگر جزیره متحد شوید، آیا اتحادیه هم نمی‌تواند این کار را انجام دهد؟

خیر. شهرداری‌ها هنوز این قدرت را پیدا نکرده‌اند.

سازمان‌های متولی منطقه‌ی آزاد معمولاً کاری انجام می‌دهند یا خیر؟

متناسب با نیازها، خیر. وقتی یک میلیون مسافر به شهر

شناور مسئول جابه‌جایی خودروها باشند، در تعطیلات ۲۲ بهمن، این شناورها به ۱۵ عدد و نوروز به ۳۰ شناور افزایش می‌یابند.

با انگیزه‌هایی که برای بازاریان ایجاد کرده‌ایم، مثلاً کاهش هزینه‌های اقامتی، عوارض و... باعث شد تا این انگیزه در آنها ایجاد شود که در روزهای کم درآمدی به امید روزهای تعطیل بمانند.

شهریار در زمان پایان خواب جزیره، پل تبلیغاتی که شهرداری برای جذب جمعیت داشته، به چه صورتی است تا باعث شود، مسافران مناطق سردسیر جذب جزیره شوند؟

– ایجاد فضای خوب در جزیره این زمینه را فراهم می‌کند که وقتی مسافر وارد اسکله بندرعباس می‌شود، یک شناور کولردار خوب مسافر را تحویل بگیرد تا در طول مسیر، گرما



و شرجی بودن هوا را احساس نکند. البته وجود خودروهای کولردار و خوب هم این امکان را فراهم کرده است. از طرفی مسافران هم می‌توانند برای ما تبلیغ کنند که رفتن به قشم در تابستان، سخت نیست.

شهریار باید در سه ماهه‌ی تابستان این کار را انجام دهید. اگر در مهر و آبان امکانات فراهم باشد، شاید مسافر هم نیاید. باید گفته شود که تابستان اینجا خیلی هم بد نیست یکی از لذت‌هایی که افراد در تابستان می‌برند، تحمل گرما است. به نظر من شما باید این سه ماهه را پُر کنید؟

– شهرداری توانایی‌های بالایی دارد. به واسطه‌ی

وارد می‌شوند و امکان جابه‌جایی آنها فراهم نیست، یعنی متناسب با نیاز پیش نرفته‌ایم. به اندازه‌ای که اعتبارات به ما اجازه داده‌اند، فضا فراهم کرده‌ایم. اما جوابگوی این رشد نبوده و مسافران از رفتن به قشم منصرف می‌شوند. درحالی که باید فضایی ایجاد کنیم تا مسافران پشیمان نشوند.

سوئیچر

امروزه در کیش بیش از ۱۰۰ هتل وجود دارد. در صورتی که وسعت کیش، $\frac{1}{15}$ قشم است. این بسترسازی برای قشم صورت نگرفته است. به نوعی می‌توان گفت، آمادگی پذیرایی و ارائه خدمات در زمان‌های مختلف (مخصوصاً عید) را نتوانسته‌اند، ایجاد کنند. مثلاً وقتی بارش باران مردم تهران را غافل گیر می‌کند، قشم را هم جمعیت زیاد غافل گیر می‌کند. از طرفی در مورد شناورها، کشتیرانی وارد منطقه شده است. سازمان منطقه آزاد هم یک کشتیرانی را برای خود تعریف کرده است. در نتیجه‌ی این اختلافات، مسافر سردرگم شود.

شهریار من برای قشم به یک خواب طولانی تابستانی اعتقاد دارم. این خواب یک تهدید است. تعداد کمی از افراد می‌توانند، گرما را تحمل کنند، آیا غیر از این است؟

– در حال حاضر با امکانات سرمایه‌ی زیادی که ایجاد شده، شرایط کمی بهتر است اما من هم "خواب" را تعریف درستی می‌دانم.

شهریار ولی در برابر یورش زمستانی و نوروزی جمعیت، عدم توازن بدی به وجود می‌آید. چه تمهیداتی کرده‌اید که جمعیت در دوره‌ی خواب تابستانی در شهر و جزیره بمانند؟

– تغییرات جغرافیایی را در این فضا قرار داده‌ایم. گاهی اوقات شش تا هشت ماه، این خواب را داشته‌ایم (مثلاً تعطیلات بهمن فاصله‌ای است تا پیش از نوروز که این رونق بیشتر شود) اما بعد از نوروز، این رونق کمتر می‌شود. از یک طرف پایان مدارس و دانشگاه‌ها انگیزه در مردم پدید می‌آورند، از طرف دیگر ما امکاناتی را فراهم کرده‌ایم تا انگیزه برای حضور، بیشتر شود. اگر در روز عادی سه

بسته‌بندی شده و در اختیار مسافران است) به هر حال آب معدنی خنک به صورت ویژه پخش می‌شود). در بخش دیگر پخش آب به صورت منبع آب سیاری است که در سطح شهر گذاشته شده. تأمین آب این منبع‌ها با تانکر است. ولی بیشترین توصیه‌ی ما این است که به لحاظ بهداشتی، آب تصفیه شده و بسته‌بندی را در اختیار مسافران بگذاریم.

اما درباره‌ی پسماندها؛ در این ایام تولید زباله چند برابر می‌شود. ما به صورت مکانیزه کار پسماند را انجام می‌دهیم. سطل‌های زباله، ماشین‌های مخصوص سطل‌های زباله که کار تخلیه را به محل موقت انجام می‌دهند و از آنجا به محل دفن منتقل می‌شوند. از ماشین‌ها و افراد زیادی استفاده می‌کنیم تا این ایام را کاملاً پوشش دهیم.

سوتیتر

تهرانیا پرسش از اینکه سازمان تأسیس شود، خدمات شهری را چه کسی ارائه می‌کند؟

اختلافات و دوگانگی‌های قانونی که ایجاد شده، تداخل در کارهای شهرداری زیاد است. در مورد ترابری، خدمات شهری و ... شهرداری محدود است.

تهرانیا پرسش از اینکه سازمان تأسیس شود، خدمات شهری را چه کسی ارائه می‌کند؟

– شهرداری! اگر وظایف تفکیک شوند، می‌توان در این زمینه وارد شد و با توجه به اختیارات و اعتبارات که به شهرداری می‌دهند، مطمئناً بسترسازی می‌توان کرد. شهرداری می‌تواند توانمندی‌های خود را به حد مطلوب اطلاع‌رسانی کند. هنر ما این است که اطلاع‌رسانی بخش‌های عمده‌تری را پوشش دهد، تا کسانی که نیامده‌اند، این انگیزه را داشته باشند، به شهر ما سفر کنند.

تهرانیا یکی از موضوعاتی که شما را در این زمینه طبیعی به چالش کشانده است، آب آشامیدنی است. برای چنین مشکلی چه کرده‌اید؟ مسأله‌ی دیگر پسماند است. این دو را توضیح دهید؟

– درباره‌ی آب آشامیدنی، ما آب شیرین کن داریم. آب مورد نیاز مردم از همین طریق و به صورت لوله‌کشی است.

تهرانیا چقدر را جواب می‌دهد؟

– شهر قشم را جوابگو است. البته آب به صورت دائم در شبکه جریان ندارد. در طول شب امکان دسترسی نیست. مردم هم مخازن ذخیره‌ی آب منازل خود را پر می‌کنند. در ایام خاص به دو شکل آب تأمین می‌شود. یکی تأمین آب بهداشتی از طریق پاستوریزه و سیستم آبی است که

– به صورت مکانیزه انجام می‌شود.

تهرانیا در این ایام چند تن زباله تولید می‌شود؟

– ۱۰۰ تن روزانه در خود قشم تولید می‌شود. مثلاً در شهر درگهان حدود ۳۰ تن تولید می‌شود.

تهرانیا با کدام شهر یا جزیره خواهر خواندگی دارید؟

– هنوز با هیچ شهری یا جزیره‌ای خواهر خواندگی نداشته‌ایم.

تهرانیا در بحث ساخت‌وسازهای شهری چقدر نظارت کرده‌اید؟

– به لطف خدا بحث ساخت‌وساز با حضور سازمان نظام مهندسی بهتر شده است. مهندسانی که زیر نظر این سازمان کار می‌کنند، این مسئولیت را دارند که ساخت‌وساز استانده را انجام دهند. در کنار این مسأله خود شهرداری هم این مسؤولیت را دارد که جلوی ساخت‌وسازهای غیر مجاز را بگیرد.

اکیپ‌های بازرسی و پلیس ساختمان در قشم این





توقع داشت. ما در شهرداری قشم یک بدنه‌ی کارشناسی ایجاد کرده‌ایم و در قالب طرح تعدیل نیروی انسانی ۱۰۰ نفر را از بدنه جدا کردیم. با یک میلیارد هزینه توانستیم بدنه را کوچک‌تر و کارشناسی‌تر کنیم. نیروی کارشناسی ما نصف بدنه را تشکیل می‌دهند. درباره‌ی شهرداری الکترونیکی به سمتی رفتیم که شهروندان مجبور نشوند، فضای فیزیکی را طی کرده و وارد شهرداری بشوند تا خدمات مورد نیازشان را بگیرند. اتوماسیون اداری یکی دیگر از کارهایی است که انجام شده است. همچنین در برنامه‌ی اصل ۴۴، واگذاری بخش خصوصی را در دستور کار داریم.

شهرداری پیش از "آسایش" باید به دنبال "آرامش" شهروندان باشد. برای نمونه وقتی ما بولوار ساحلی را ایجاد کردیم، موج دریا را که باعث آرامش و لذت بردن شهروندان می‌شد، از آنها گرفتیم. به بهانه‌ی این که دسترسی ایجاد کنیم، آرامش را گرفتیم که این کار اشتباه بود.

دریایی که وقتی موجش شدید بود، جلوی پای فرد زانو می‌زد. وقتی بادها (نشی، کوژ و سیلی نام بادهایی که در قشم هستند) می‌وزند، موجها هم غرش می‌کنند اما وقتی به ساحل نزدیک می‌شوند، آرام جلوی پای ما تعظیم می‌کنند. اما وقتی سدی جلوی آن می‌زنیم، وارد حریم آن می‌شویم و دریا تمام قدرتش را به ما نشان می‌دهد و فرد را ۵۰ متر به عقب پرت می‌کند. اگر وارد حریمش نشویم، دریا هم ما را دوست دارد. متأسفانه ما این نگاه را نداشتیم و به بهانه‌ی آسایش، آرامش را گرفتیم.

متشکرم

محدوده‌ها را کنترل می‌کنند. در شهر قشم پدیده‌ی حاشیه‌نشینی دیگر وجود ندارد!

تیرهای چوبی به خاطر جزیره‌ای بودن آیا هزینه ساخت بالاتر است؟

- بله. ما بر پایه‌ی استاندارد نظام مهندسی باید نظارت کنیم. در جزیره‌ی قشم و روستاهای جزیره برای سقف از تیرهای چوبی استفاده می‌کنند. یکی از مزیت‌های آن این است که سقف سفالی نیست که بر اثر زلزله کامل پایین بیاید. این تیرهای چوبی از دو طرف منازل بیرون زده‌اند. همین امر باعث شده است که در زمان زلزله خسارت کمتری داشته باشیم.

در زلزله‌ی سال ۸۴ در قشم دو نفر از بین رفتند. روستایی به نام **کاورزین** کاملاً جابه‌جا شد. امروز دیگر به آنجا روستا گفته نمی‌شود و کاملاً ویران شده و روستاییان کمی آن سوتر ساخت‌وساز کرده‌اند.

شهر شما محدودیت ارتفاع دارد؟

- بله، در مناطق مختلف براساس کاربری‌های‌شان و ضوابط‌شان، این محدودیت لحاظ می‌شود.

تیرهای چوبی در حوزه‌ی آموزش شهروندی متولی دارید؟

- فرهنگسرای شهرداری بخشی از آموزش‌های شهروندی را ارائه می‌دهد. معاونت فرهنگی نداریم اما واحد کوچکتری داریم که این خلأ را پر کرده و با مردم ارتباط برقرار می‌کند. در بحث آموزش شهروندی شورایاران بازوی ما هستند. اگر قرار است کار کنیم، می‌توانیم از دانشگاه‌ها هم کمک بگیریم. با ارتباطی که با دانشگاه برقرار کردیم، قراردادی بسته شد تا بتواند نیروهای مورد نیاز را بگیرد.

سوئیتر

تیرهای چوبی طی دو سال شهردار بودن، چه موضوعی بیشتر از همه شما را به چالش کشانده است؟

- ارتباط با سازمان منطقه آزاد یکی از چالش‌ها بوده است؛ اجازه دهند تا شهرداری هم دخالت کند! نمی‌شود که شهرداری ناقص باشد. شهرداری یا نباید باشد یا باید کامل باشد. چون از شهرداری ناقص کار کامل نمی‌توان

تدوین چهار چوبی برای درآمذزایی پایدار شهرداری ها

♦ دکتر وحید یگانگی دستگردی

مدیر دپارتمان شهری موسسه بین المللی روانشناسی

جامعه

شود و کفه درآمدها سنگینتر شود شهرداری سازمانی ثروتمندتر خواهد بود.

سئوالی که ذهن بیشتر شهرداران را در سالهای اخیر به خود مشغول کرده، این است که منابع درآمذزایی پایدار برای شهرداری کدامند؟

تجربه کشورهای موفق نشان می دهد که شهرداریهای آنها در ابتدا مطالعاتی را در زمینه قابلیت های خاص هر شهر برای درآمذزایی انجام داده اند.

بایستی توجه داشت که هر شهری، چه کوچک و چه بزرگ، از قابلیت های خاصی برخوردار است که اگر بر اساس آنها برنامه ریزی شود، می تواند منابع درآمدی پایداری را تعریف کند.

در این جا تهران به عنوان یک نمونه مطرح می شود:

از لحاظ اقتصادی، شهر تهران پایتخت کشور بوده و بیشترین حجم مبادلات و رخدادهای اقتصادی در این مکان انجام می گیرد. دفاتر و مراکز تمامی سازمانها، شرکتها و نهادهای ملی و فراملی در تهران قرار دارد. سفارتخانهها و مراکز کنسولی بیشتر کشورهای جهان در تهران قرار دارد. بازار تهران بزرگترین بازار کشور است. بزرگترین زیرساختهای خدماتی و اقتصادی کشور در تهران واقع شدهاند و تهران روزانه پذیرای چند ده هزار مسافری است که از سراسر کشور به پایتخت مسافرت می کنند.

از لحاظ جغرافیایی و اقلیمی، تهران اقلیمی نسبتاً

درآمذزایی پایدار یکی از دغدغههایی است که شهرداریها در سالهای اخیر با آن روبرو بوده اند.

درآمذزایی با درآمذزایی پایدار متفاوت است. زمانی که به درآمذزایی پایدار می اندیشیم نمی توان از هر منبعی کسب درآمد کرد و نگاه شهرداری به موضوع درآمذزایی بایستی نگاهی بلند مدت و زیربنایی باشد. درآمذزایی پایدار بدین معناست که درآمد از منابعی و به گونه ای کسب شود که حقوق آیندگان پایمال نشده، کیفیت زندگی کاهش نیابد و منابع حیاتی برای استفاده نسل های آتی از بین نرود.

اگر بخواهیم نگاه دقیق تری به درآمذزایی داشته باشیم بایستی بگوئیم این موضوع شامل دو بخش است: اولاکسب درآمد بیشتر، ثانیاً کاستن از بارهزینهها.

کسب درآمد بیشتر برای شهرداری به کمک افزایش منابع درآمدی، ارائه خدمات جدیدتر و متنوعتر توسط شهرداری و بهره برداری کارآمدتر از منابع انجام می پذیرد.

کاستن از هزینه نیز به کمک حذف موازی کاریها، کاهش برون سپاریهای امور شهرداری، کاهش هزینههای مربوط به مراسمها، جوان سازی بدنه شهرداری، افزایش پویایی سازمانی و ایجاد هسته های خلاق و نوآور صورت می گیرد.

به این شکل با ترازویی روبرو می شویم که در یک کفه آن هزینهها و در کفه دیگر درآمدهای شهرداری قرار دارند. هرچه کفه هزینهها به صورت منطقی سبکتر

مدیرانه‌ای دارد، در دامنه‌های خوش آب و هوای البرز واقع شده و حومه‌های این کلانشهر پتانسیل زیادی برای گردشگری دارد. از لحاظ اجتماعی نیز سرمایه اجتماعی ساکن در تهران کم نظیر است، تعداد افراد تحصیل کرده، دانشجویان، اساتید دانشگاه‌ها و نخبگان هنری، ادبی و ... در تهران، با هیچ یک از دیگر شهرهای کشورمان قابل مقایسه نیست.

قابلیت‌های ذکر شده در این سه حوزه عملاً همه‌ی آنچه که برای درآمدزایی شهری نظیر تهران لازم است را در اختیار می‌گذارد.

نمونه‌های موفق جهانی نشان می‌دهد که درآمدزایی پایدار بیش از آنکه به ساخت و ساز، فروش زمین یا مواردی از این دست وابسته باشد به ارائه خدمات نوین وابسته است. تصور کنید که با کمک و مدیریت شهرداری، در فضای باز استادیوم‌های شهر، کنسرت‌های دوره‌ای موسیقی محلی، ملی و بین‌المللی در هوای آزاد با حضور هنرمندان سرشناس برگزار شود. مسلماً این حرکت فرهنگی با استقبال همه‌ی اقشار مردم مواجه می‌شود. در چنین حالتی شهرداری تنها به مدیریت پرداخته و البته درآمد کسب خواهد کرد.

تجربه‌های مختلف شهرداری تهران برای مثال رستوران و کافی‌شاپ خانه هنرمندان در پارک ایران‌شهر که غذاهای گیاهی ارائه می‌دهد و به همت شهرداری تهران راه اندازی شده است نشان می‌دهد که می‌توان از این طریق درآمد زیادی کسب کرد. نشان، مارک یا برجسب اجناس نیز یکی از مهمترین عوامل تاثیرگذار در انتخاب آن جنس توسط شهروندان است. به همین دلیل خیلی از افراد ترجیح می‌دهند تا خریدهای خود را به جای سوپر مارکت مثلاً از فروشگاه شهروند انجام دهند. در حقیقت سابقه خوب فروشگاه‌های شهروند و پشتیبانی مجموعه شهرداری از این فروشگاه‌ها باعث اعتبار برای آن شده است. این موضوع نشان می‌دهد که در سایر زمینه‌ها نیز می‌توان با ارائه خدمات مناسب و استفاده از رسانه‌ها اعتبار کسب کرده و درآمدزایی ایجاد نمود.

در تهران تعداد افرادی که طعم غذاهای دیگر کشورها را تجربه کرده‌اند نسبت به کل جمعیت شهر چندان زیاد نیست، حال چنانچه شهرداری تهران افرادی را آموزش داده و به صورت سیار یا ثابت رستوران‌هایی با غذاهایی ارزان قیمت و با کیفیت از کشورهای مختلف را ارائه دهد مسلماً با استقبال شهروندان تهرانی مواجه می‌شود.

حال اگر با حمایت شهرداری، تعدادی رستوران زنجیره‌ای معتبر در مناطق مختلف شهر ایجاد شود می‌توان به راحتی تصور کرد که به خاطر اعتبار شهرداری، این رستوران‌ها می‌توانند سفارش‌های انبوهی را از سایر سازمان‌ها، شرکت‌ها و ... در سطح شهر دریافت کنند. به این شکل درآمد مناسبی نیز برای شهرداری ایجاد خواهد شد. یادمان باشد کم نیستند کسانی که یک پیترزای گیاهی را بر خوراک‌های تکراری ترجیح می‌دهند اما حتی نمی‌دانند از کجا می‌توانند این غذا را برای نهار ظهرشان تهیه کنند.

اگر به تایلند، کره جنوبی، ترکیه یا یونان سری زده باشید، انبوه اغذیه‌فروشی‌های سیار را می‌بینید که در مکان‌های تعریف شده از طرف شهرداری انواع غذاها را با کیفیت خوب و قیمت ارزان ارائه می‌دهند و عملاً بخشی از جذابیت توریستی شهرهای این کشورها را تشکیل می‌دهند. در این کشورها یکی از مهمترین وظایف مشاوران شهرسازی تعریف مکان‌های مناسب برای استقرار فعالیتهای مشابه است.

رویکرد مشاوران شهرسازی و شهرداری‌ها تا کنون به جای استفاده از قابلیت‌های این فعالیت‌های سیار، مقابله با آنها بوده است. در حالی که در بسیاری از کشورها، شهرداری کلانشهرها با مدیریت همین خرده فعالیت‌ها درآمدها کسب می‌کنند.

ممکن است مشاور شهرسازی، بخشی از شهر را برای استقرار کاربری‌های اداری مناسب بداند، ولی کسی نمی‌تواند جلوی فعالیت اغذیه‌فروشی سیاری را که در بین ساختمان‌های اداری غذا می‌فروشد را بگیرد.

به این شکل هر بخشی از شهر برای یک فعالیت خاص

برگزیده می‌شود و شهرداری با ارائه مجوزهای لازم جهت انجام این فعالیت‌ها به صورت قانونی و ارائه خدمات به افراد، درآمد کسب می‌کند. نمونه موفق چنین کاری را می‌توان در ایجاد بازارچه‌های میوه و تره‌بار شهرداری مشاهده کرد. این موضوع البته در شهرهای سنتی کشورمان نیز مشاهده می‌شود. در حقیقت هر جا که اجاره‌ها چنان بالا باشد که افراد از پس اجاره بهای یک مکان بر نیایند، این گونه تجارت‌های کوچک پررونق و با نشاط شکل می‌گیرد.

مثال دیگری می‌زنم: اگر جمعه‌ها برای لذت بردن از طبیعت، گزینه پناه بردن به دامنه‌های البرز را انتخاب کرده باشید، مسلماً با خیل جمعیت عظیمی روبرو شده‌اید که مکان‌های نظیر دربند و درکه را انتخاب کرده‌اند. هر یک از این افراد علاوه بر کوهنوردی، مبلغی را نیز برای تاکسی، خرید مایحتاج لازم مثل انواع تنقلات و ... صرف می‌کند. در این میان کار شهرداری تنها خدمات‌رسانی جهت نظافت محیط و اموری از این قبیل است. این به معنای سنگینی کفه ترازو به سمت هزینه است. حال تصور کنید شهرداری هزینه‌هایی را بر استعمال قلیان در قهوه‌خانه‌ها تعیین کند، دکه‌های پراکنده عموماً غیر بهداشتی را ساماندهی کند و عملاً به آنها خدمات‌رسانی کرده و در مقابل هزینه‌ای را از آنها دریافت کند، کارگاه‌ها و بازارچه‌های موقتی را تشکیل دهد که در هر فصل، مایحتاج علاقه‌مندان به طبیعت را تامین کند (برای مثال تهیه کلاه حصیری از بافندگان شهر بسم و فروش آن به گردشگران در فصل تابستان و تهیه لباس‌های پشمی دستبافت آذری برای علاقه‌مندان به کوهنوردی در فصل زمستان). این حقیقت ساده‌ی گردش مالی پایدار است یعنی اتکا به مردم به جای اتکا به دولت. در واقع لازم نیست منتظر روزهای طلایی رونق ساخت و ساز بنشینیم. در بیشتر مواقع درآمدهایی که از منابع پایدار کسب می‌شود مستمر بوده و صرفاً مدیریت خوبی را برای توسعه می‌طلبند.

در حقیقت هر چه اعتماد مردم به شهرداری بیشتر شود امکان درآمدزایی پایدار شهرداری نیز افزایش می‌یابد.

یکی دیگر از تجربه‌های موفق شهرداری تهران را می‌توان در ایجاد راسته‌های خرید پیاده مشاهده نمود.

درحقیقت هر چه تعامل مردم با مراکز خرید بیشتر شود و افراد در فضاهای عمومی احساس آرامش کنند، رغبت بیشتری برای خرید وجود خواهد داشت. یکی از مواردی که در مطالعات یک طرفه کردن خیابان ولیعصر تهران به خوبی به آن توجه نشده است همین امر است. پس از یک طرفه شدن خیابان ولیعصر، راسته غربی این خیابان از رونق افتاده است. این یعنی کاهش اعتماد کسبه این راسته به شهرداری. چرا که همانگونه که ذکر شد، پایه اصلی درآمدزایی پایدار را اعتماد دو طرفه شهروندان و شهرداری شکل می‌دهد.

مطلب بسیار مهم دیگر، بحث لزوم ارائه گزارش نحوه درآمدزایی پروژه‌های عمرانی و خدماتی از طرف مشاوران و پیمانکاران است.

بی شک حجم عملیات عمرانی و خدمات‌رسانی شهرداری در چند سال اخیر، رشد قابل ملاحظه را نسبت به دوره‌های قبل نشان می‌دهد. هر عملیات عمرانی یا خدماتی یعنی هزینه‌ای جدید. اما در این میان شهرداری هزینه کرده و درآمدی کسب نمی‌کند این در حالی است که در سایر کشورها ساز و کارهای روشنی برای استفاده از ارزش افزوده محدوده اطراف پروژه عمرانی تعریف می‌شود و سهم شهرداری محفوظ می‌ماند در حالی که چنین چیزی هنوز در ایران تدوین نشده است. البته این روش تنها یکی از روش‌های کسب درآمد از محل پروژه‌های عمرانی است.

یکی از راهکارهایی که مشاوران و پیمانکاران شهرداری برای ایجاد درآمد شهرداری در این کشورها تدوین کردند سیستم مالیات عبور است. در بسیاری از کشورها، قطعه‌ای دیجیتال بر روی اتومبیل نصب می‌شود که با عبور اتومبیل از مثلاً پل جدید ساخته شده توسط شهرداری، مالیات اندکی در دستگاه، برای اتومبیل ثبت می‌شود و نظیر خلافی اتومبیل، مالک وسیله نقلیه بایستی هزینه استفاده از خدمات جدید ارائه شده توسط شهرداری را بپردازد.

اصولاً روش‌های ایجاد درآمدهای پایدار بسیار زیاد بوده و بسته به شرایط هر شهر متفاوت است. در اینجا صرفاً به تعدادی از این موارد اشاره شد.



تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی: بررسی نمونه موردی سایبورگ^۱

* بی.بکرز^۲، و. وان خن^۳، ی. ایدمآ^۴ و ی.هان^۵

ترجمه و تألیف: زهره داودیپور

دکتر در شهرسازی

رضا فرین مهر

کارشناس ارشد طراحی و برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

چکیده

در مقاله حاضر تأثیرات شبکه‌های جامعه محلی بر سرمایه اجتماعی و شرکت در منطقه شهری نامتجانس مطالعه و این نتیجه حاصل شد که تأثیرات استفاده فناوری اطلاعات و ارتباطات بر روی انسجام اجتماعی، به آموزش، درآمد و استفاده پایین از زیرساخت‌های منطقه بستگی دارد. در این نوشتار درباره‌ی مفاهیم طرح و سازماندهی سیستم‌هایی که هدف آنها انسجام اجتماعی و حمایت از سرمایه اجتماعی می‌باشد، بحث می‌شود.

اثرات بر روی انسجام اجتماعی

انسجام اجتماعی در جامعه ما طی دهه‌ی گذشته تغییر یافته است. روابط اجتماعی دیرینه راه را برای روابط جدید باز کرده‌اند. نقش‌های نهادهایی چون خانواده، مدرسه، اتحادیه‌ها، کلیسا و انجمن‌ها نیز تغییر یافته است. مردم به تدریج به طور متفاوتی راجع به هنجارها، ارزش‌ها، مذهب و سیاست فکر می‌کنند. خانواده سنتی دیگر دارای استاندارد خاصی نیست و فرهنگ‌های سراسر جهان با هم در حال پیوند خوردن و آمیختن هستند. همواره این ایده وجود دارد که تغییرات در جامعه شهری - صنعتی تأثیری جدی بر انسجام اجتماعی داشته است، با این وجود در رابطه با اینکه آیا این انسجام بهبود یافته یا بدتر شده، ایده‌های مختلفی وجود دارد. شهرداری‌ها و سازمان‌های رفاهی محلی، دارای نگرش کاهش انسجام اجتماعی در همسایگی‌های شهری هستند، زیرا آن را موجب احساس جدایی و نگرانی ساکنان می‌دانند. در مکان‌های مختلف، آزمایش‌ها با به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات^۶ از دور صورت گرفته است که هدف آن در سطح محلی، شرکت برای افزایش انسجام اجتماعی بین ساکنان مناطق شهری و تقویت جوامع محلی می‌باشد. اینترنت امکانات جدیدی را برای ارتباط بین ساکنان مناطق (به عنوان مثال، به وسیله ی پست الکترونی^۷، محیط‌های گفتگو (رایاگپ / چت^۸ و فضاهای تبادل نظر^۹) علاوه بر ابزارهای موجود فراهم می‌کند.

استفاده رو به افزایش این امکانات اضافی، به معنای افزایش روابط اجتماعی با واسطه‌ی الکترونیکی می‌باشد. چون اکنون زمان اختصاص داده شده به روابط مستقیم (رودرو) کاهش یافته است، این سوال احتمالاً پرسیده می‌شود که «آیا رابطه اجتماعی از طریق اینترنت در حقیقت جایگزین روابط مستقیم می‌شود یا عوامل دیگری نیز در این کار دخیل هستند؟» و «آیا اینترنت نه تنها موقعیت‌هایی را برای حفظ روابط اجتماعی بلکه برای ورود به روابط جدید نیز فراهم می‌کند؟»

بخش اول در بحث پیرامون تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی در مناطق شهری، براساس داده‌های علمی بررسی‌های خود را انجام می‌دهیم. پژوهش در مورد ارتباط بین انسجام اجتماعی و استفاده از «فناوری اطلاعات و ارتباطات»^{۱۰} در جامعه چند فرهنگی نامتجانس در زیورگ^{۱۱} از شهر آمستردام هلند می‌باشد و سوال این است که «آیا فناوری جدید در بهبود انسجام اجتماعی مؤثر است؟»

ما به این سوال براساس مورد «سایورگ» در آمستردام پاسخ می‌دهیم. بخش دوم، بررسی خلاصه یافته‌های علمی راجع به مفاهیم انسجام اجتماعی و سرمایه اجتماعی را ارائه می‌دهد. سپس مهمترین یافته‌های پژوهش قبلی راجع به تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی نشان داده می‌شوند (بخش سوم). بخش چهارم، منطقه شهر زیورگ، آمستردام و پروژه‌های زیورگ در چارچوب این پژوهش را توصیف می‌کند. روش‌شناسی پژوهش و داده‌های جمع‌آوری شده در بخش پنجم توضیح داده می‌شوند. در بخش ششم، نتایج نشان داده می‌شوند. این فصل با توصیه‌هایی برای سازمان‌ها و نهادهای دولتی با هدف پایه‌گذاری وب‌سایت‌ها به منظور افزایش انسجام اجتماعی در مناطق شهر (بخش هفتم) به پایان می‌رسد.

انسجام اجتماعی، سرمایه اجتماعی و فناوری اطلاعات و ارتباطات

بررسی یافته‌های علمی

انسجام اجتماعی، ایده‌ی مبهمی است که در آن تعاریف بسیار متفاوتی به کار رفته. با این وجود، همه‌ی این تعاریف در برخی ویژگی‌ها مشترک هستند، چون این ایده همواره به انسجام سیستم اجتماعی، روابط بین افراد و تعهد و همبستگی متقابل اشاره دارد. علمی سازی انسجام اجتماعی در این فصل اصولاً بر کار «رابرت پاتنم»^{۱۲} مبتنی می‌باشد. او در کار خود با عنوان «تلاطم تنهایی»^{۱۳} میزان موثر داده‌ها را ارائه داده و به شیوه‌ی خود نشان می‌دهد که چگونه طی دهه‌ی گذشته ساختار اجتماعی جامعه آمریکا به تدریج آشکار می‌شود. او سرمایه اجتماعی را به عنوان «شبکه‌های اجتماعی و هنجارهای رابطه متقابل و اعتبار که از آنها منشاء می‌گیرند»، تعریف می‌کند. بنابراین سرمایه اجتماعی را به عنوان «انتظار فرد بر این که دیگر شهروندان، هنجارهای رابطه متقابل و اعتماد را دنبال می‌کنند»، می‌بیند. در این فصل، ایده سرمایه اجتماعی به عنوان معادل اصطلاح «انسجام اجتماعی» به کار می‌رود. طبق گفته «پاتنم»، سرمایه اجتماعی یا عدم آن بر رفاه افراد در هر جنبه‌ای از زندگی آنها تأثیر می‌گذارد. طبق ایده او، افراد با سرمایه اجتماعی بالا فالتر بوده و کمتر مستعد افسردگی و ناراحتی هستند. سرمایه اجتماعی رفاه فیزیکی و روحی آنها را (همانطور که پژوهش‌ها نشان می‌دهد، مانند جنایت، خطای نوجوانی، حاملگی جوانان، کودک‌آزاری، وابستگی

تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی

طی دهه‌ی گذشته، بیشتر پژوهش روی تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی صورت گرفته که به نتایج بسیار مختلفی منجر شده‌است. سه گروه از نتایج را می‌توان برای طبقه‌بندی پژوهش راجع به تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی تعیین کرد: ۱- اینترنت انسجام اجتماعی را بهبود می‌دهد: پژوهش در این مقوله راجع به تأثیرات اینترنت به ویژه در مورد احتمال روابط اجتماعی بدون تمایز از نظر سن، نژاد، مذهب، جنس یا محل، مثبت می‌باشد. این محققان شواهد عملی را فراهم می‌کنند، مبنی بر این که اینترنت در مشارکت مؤثر بوده و دارای تأثیرات مثبت برای یافتن و حفظ روابط اجتماعی می‌باشد. ۲- اینترنت انسجام اجتماعی را کاهش می‌دهد. در مقابل نتایج قبلی، نویسندگانی هستند که به وسوسه‌های محیط‌های رایانه ای که باعث شده کاربران وقت کمی را با خانواده و دوستان خود بگذرانند، اشاره می‌کنند. همچنین احتمالات جدید روابط جهانی، کاربران را از محیط‌های محلی خود بیزار کرده و علاقه آنها را به سیاست‌های محلی کاهش می‌دهد و این امر در کل به انزوای کاربران اینترنت منجر شده است. بنابراین در جدایی جوامع، کمبود روابط اجتماعی و کاهش رفاه مؤثر می‌باشد. ۳- اینترنت انسجام اجتماعی را تغییر می‌دهد. گروه سوم دارای این ایده هستند که اینترنت به بخشی از زندگی روزانه تبدیل شده و اکنون همراه با رسانه‌های قدیمی‌تر، ابزار جدید ارتباطات می‌باشد. اینترنت اصولاً برای حفظ روابط اجتماعی موجود، سرگرمی‌ها و علایق سیاسی به کار می‌رود. این نشان می‌دهد که اینترنت در تقویت الگوهای موجود روابط اجتماعی و شرکت شهری مؤثر است. «ولمان»^{۱۶} ادعا می‌کند که جوامع معاصر شامل شبکه می‌باشند. این شبکه‌ها را می‌توان به طور محلی مستقر و به عنوان مثال به وسیله تلفن یا اینترنت میانجی و یا با شبکه‌های دیگر ادغام کرد. بنابراین شبکه‌های اجتماعی شخصی شامل جوامع مختلف از جمله اعضای خانواده، همکاران، اعضای گروه‌های علاقه مند و همسایگان می‌باشد.

«ولمان» بر پایه این خط فکری این گونه نتیجه‌گیری می‌کند که انسجام اجتماعی کاهش نیافته بلکه ترکیب شبکه‌های اجتماعی شخصی تغییر می‌کند. اینترنت تمهد را تحریک کرده، افراد را در معرض روابط و اطلاعات

رفاهی و اعتیاد به مواد مخدر) می‌تواند کاهش دهد. توجه به یافته‌های علمی به نظر می‌رسد که درجه اجتماعی که فرد تجربه می‌کند به ویژگی‌های فردی و ویژگی‌های گروهها، مناطق و شهرها بستگی داشته باشد، تأثیرات مثبت در میزان انسجام اجتماعی در سطح فردی عبارتند از: درآمد آموزش، استخدام و داشتن بچه. در سطح منطقه به نظر می‌رسد، زمانی که نابرابری اجتماعی زیادی بین گروه‌های ساکنان وجود داشته باشد، عدم اطمینان وجود داشته و افراد تمایل ندارند که بهترین را برای همدیگر انجام دهند. اختلاف نژادی نیز تا حدودی در این مورد تأثیر دارد و در نهایت تحرکات جغرافیایی به نفع انسجام اجتماعی در منطقه نخواهد بود؛ در نتیجه «فردی که تعلق خاطر کمتری به محل زندگی خویش دارد، زمان کمتری را برای روابط اجتماعی در منطقه، سرمایه‌گذاری خواهد کرد».

کاهش انسجام اجتماعی

این ایده که روابط بین ساکنان رو به ضعف و کاهش می‌باشد، ۱۰۰ سال پیش به وسیله ی نویسندگانی چون «الکسیس دی‌توکویل»^{۱۷}، «فرایاندی تونیس»^{۱۸}، «گئورگ زیمل»^{۱۹} و «امیل دورکیم»^{۲۰} بیان شده است. آنها این گونه فرض می‌کردند که رسیدن به تمدن صنعتی مدرن، همواره با آواره کردن افراد از محیط اجتماعی خود - که در میان سایر دلایل به حرکت کارگرا از حاشیه شهر به کارخانه‌ها در شهر منجر شده - همراه می‌باشد. با حرکت به سوی جامعه‌ی اطلاعاتی، بحث پیرامون کاهش انسجام‌های اجتماعی مجدداً رایج شده است. طبق ایده‌ی پاتنم، مهمترین دلیل کاهش سرمایه اجتماعی، تغییر جمعیت‌شناختی می‌باشد. نسل‌های جوانتر که ذهنیت شهری کمتری دارند، جای نسل‌های پیرتر را می‌گیرند. دیگر تغییرات اجتماعی این روند را برجسته کرده‌اند. تلویزیون به منبع اصلی فراغت تبدیل شده و فعالیت‌های اوقات فراغت اجتماعی‌تر را کاهش می‌دهد. زنان وارد مشاغل رسمی‌ای که موقعیت‌های جدیدی را برای آنها فراهم کرده، شده‌اند. با این وجود در همین زمان سازمان‌های محلی کارگرانی را که دستمزد به آنها پرداخت نشده است، از دست داده‌اند. کارگران حرفه‌ای با فشار رو به افزایش برای کار در ساعت‌ها و هفته‌های طولانی روبه‌رو هستند و مجبورند از جلسات مدرسه و شام‌های خانوادگی چشم‌پوشی کنند. سرانجام اینکه افزایش حومه‌های شهر با فرهنگ ماشینی آنها و نبود فضاهای تجمع در شهر، همسایه‌ها را از همدیگر جدا کرده است.

بیشتر و آنچه که احتمالاً تعهد به جامعه محلی را کاهش دهد، قرار می‌دهد. این اختلافات بین مطالعات را چگونه می‌توان توضیح داد؟ نخست، اختلافات زیادی بین تعاریف و عملی‌سازی اصطلاحات به کار رفته وجود دارد. این اختلافات مقایسه نتایج پژوهش را مشکل می‌سازند. دوم، علت احتمالی این است که برخی از مطالعات صرفاً بین افرادی که از اینترنت استفاده می‌کنند و افرادی که استفاده نمی‌کنند، بدون تصحیح عوامل جمعیت‌شناختی اجتماعی از قبیل آموزش، سن، درآمد، کار و تعداد افراد در خانواده تمایز ایجاد می‌کنند. چنین تمایز ساده‌ای بیش راجع به این سوال را فراهم نمی‌کند، مبنی بر این که آیا کاربران اینترنت به دلیل اینترنت دارای روابط اجتماعی بیشتری هستند و یا چون آنها دارای تحصیلات برتر و بالاتری بوده و نسبت به افراد با تحصیلات کمتر از اینترنت استفاده می‌کنند، از این رابطه برخوردارند. مطالعات چنین نشان می‌دهند که محل استفاده‌ی اینترنت (خانه یا محل کار)، زمان و هدف برای تأثیرات اجتماعی استفاده‌ی اینترنت با اهمیت هستند. آخرین احتمال، اختلاف بین محل‌هایی است که پژوهش‌ها در آن صورت می‌گیرند. اکثر نتایج از آمریکا منشاء می‌گیرند. با این وجود بسیاری از شرایط از جمله هزینه‌های ارتباطات از راه دور و معنی فرهنگی اصطلاحاتی از قبیل «فردی‌گرایی» و «جامعه» و اختلافات فرهنگی در کشورهای اروپایی متفاوت هستند. بنابراین یافته‌های این پژوهش‌ها را نمی‌توان بدون در نظر گرفتن شرایط محلی برای دیگر کشورها به کار برد. در هلند، ارتباط از طریق شبکه‌های دیجیتال به جای تضعیف روابط رودررو، آنها را تکمیل می‌کند؛ همان‌طور که قبلاً در مورد تلفن صدق می‌کرد. اینترنت به جای تغییر الگوهای روابط و رفتاری موجود، در آنها تلفیق می‌شود.

فناوری اطلاعات و ارتباطات به عنوان الگوی همسایگی

ایده استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات برای تقویت و تحکیم روابط اجتماعی در جوامع محلی را می‌توان در آغاز دوره‌ی رایانه‌ی شخصی دنبال کرد. بعد از این که «آرپانت»^{۲۷} افزایش آگاهی از «توانایی رایانه به عنوان ابزار ارتباطی» را در ذهن پروراند، در اواخر دهه ۱۹۷۰ رایانه‌ها و مودم‌ها به تدریج افزایش یافته، سیستم‌های تابلوی اعلانات پایه‌گذاری شده و اولین شبکه‌های اجتماعی پا به عرصه وجود گذاشتند. در

دهه‌ی ۱۹۸۰، فناوری همچنان پیچیده و کاربرد آن پرهزینه بود. اولین شبکه‌های اجتماعی اصولاً محصول رویکرد افزایش امکانات جوامع رایانه‌ای برای افراد بیشتر بودند. همانطور که شهرها و جوامع بیشتری به پروژه‌های ابتکاری رو آورده و بودجه لازم را دریافت می‌کردند، اصطلاح «شبکه اجتماعی»^{۲۸} گسترده‌تر شده و سیستم‌های بسیار مختلفی را در بر گرفت. با رواج یافتن رایانه‌ها و مودم‌ها و ارزتر شدن تجهیزات و نرم‌افزار برای استفاده آنها، همه‌ی جوامع جهانی رایانه‌ای شدند. بسیاری از شهرهای موفق در زمینه ابتکارات مختلف را می‌توان در یافته‌های علمی پیدا کرد. به عنوان مثال «بلکسبورگ»^{۲۹} در آمریکا برای ساخت چیزهای خوب، افراد را دور هم جمع کرد. همچنین در هلند ابتکارات موفقیت‌آمیز از قبیل شهر دیجیتالی آمستردام آغاز شد. در اروپا، این ابتکارات در سال ۱۹۹۴ زمانی که «بنگمن»^{۳۰} گزارش خود را منتشر کرد، به اوج خود رسیدند. این گزارش به بحث راجع به تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات جدید بر اقتصاد و جامعه به طور کلی منجر شد. پیام اصلی این بود که «جامعه اطلاعاتی توانایی بهبود کیفیت زندگی شهروندان اروپایی، کارایی سازمان‌های اقتصادی و اجتماعی را داشته و می‌تواند انسجام را تقویت کند». یکی از توصیه‌های گزارش این بود که ابتکارات باید بدون تأخیر آغاز شوند، در غیر این صورت موقعیت‌های تجاری و شغل‌ها از دست می‌روند. امروزه تقریباً هر شهری در اروپا وب‌سایت خاص خود را دارد. ساختن چنین سایتی دلایل مختلفی دارد؛ اطلاع دادن به ساکنان شهر، فراهم کردن «درگاه»^{۳۱} به شهر یا فضایی برای بحث راجع به موضوعات محلی یا دادن یک محل رایانه‌ای به جوامع محلی برای ارتباطات. به ویژه بعد از انتشار کتاب‌هایی از قبیل کتاب «پاتنم»، به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات، برای افزایش سرمایه اجتماعی در مناطق محلی در شهرها، به هدف برای آزمایشات تبدیل شد. «سایبورگ» مثالی از چنین پروژه‌ای با هدف کمک به ساکنان شهر برای سازماندهی خود و برقراری مجدد روابط اجتماعی می‌باشد.

سایبورگ

در دهه ۱۹۹۹، پایه‌گذاری «جامعه دانش هلند»^{۳۲} ایده‌ی دادن موقعیت آزمایش با کاربردهای جدید فناوری اطلاعات و ارتباطات به گروه بزرگ خانواده‌ها توسعه یافت. «ورستاند»^{۳۳}، وزیر کشور وقت هلند، رقابت بین شهرها، برای «منطقه دانش»^{۳۴} هلند بودن را، خواستار شد. او ۴۵۰ میلیون یورو

را برای این پروژه فراهم کرد، با این شرط که بخش تجارت نیز همین مبلغ را سرمایه‌گذاری کند. پنجاه شهر با هم رقابت کردند و سرانجام منطقه «هلموند از آینده‌وون»^{۲۵} برنده‌ی جایزه و کمک مالی شد. در ژوئن ۲۰۰۱، سایر شهرها به طرح خود برای ایجاد «منطقه دانش» مخصوص خود اصرار ورزیدند. در آامستردام، این پروژه سایبورگ نامیده و با پول اروپایی پایه‌گذاری شد. با همکاری اتحادیه اروپایی، استان شمالی هلند و شهرداری آامستردام برنامه «منطقه شفاف»^{۲۶} را پایه‌گذاری کردند. علاوه بر این برنامه، «آامستردام»^{۲۷} همچون شهرهای دیگر از قبیل «س گراونها گه (لاسه)»^{۲۸}، «دونتر»^{۲۹} و «آینده‌وون»^{۳۰} به شهرت «بستر دیجیتالی»^{۳۱} رسیدند و بودجه این ابتکار را دولت ملی تأمین کرد.

هدف سایبورگ این بود که به عنان ناحیه آزمایش برای پژوهش توسعه و به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات برای افراد، شرکتها و مقامات محلی در بخش‌های شهری به کار برود. البته در بلندمدت، این کاربردها و مفاهیم می‌بایست برای دیگر بخش‌های شهر نیز قابل دسترسی می‌شدند. در پروژه سایبورگ تعدادی از مناطق یا نواحی قانون شامل محیط اجتماعی شهروندان تعیین شدند. برای این منطقه قانون، واژه‌ی «انسجام مرکزی»^{۳۲} مورد توجه می‌باشد. تحرک ساکنان آامستردام بالا می‌باشد. آنها به طور متوسط هر دو تا سه سال جابه‌جا می‌شوند. بنابراین زمان زیادی برای سرمایه‌گذاری در روابط اجتماعی در منطقه وجود ندارد. فناوری اطلاعات و ارتباطات می‌توانست به شهروندان کمک کند که همدیگر را از طریق اینترنت بیابند. یکی از اهداف پروژه، بهبود کیفیت زندگی با ایجاد روابط اجتماعی بین شهروندان به وسیله فناوری اطلاعات و ارتباطات بود. هدف دیگر مناطق اولویت پروژه سایبورگ این بود که سیاست‌ها را به شهروندان نزدیکتر کند، شرکت‌های محلی را به فعالیت و داشته و خدمات شهرداری را بهبود بخشد. محل پروژه سایبورگ، منطقه شهری «زیبورگ» در آامستردام بود. این منطقه شامل سه ناحیه بود. اولین ناحیه «اوستلیک هاوونگیید»^{۳۳} معروف به «OH» با جمعیت ۱۴/۶۵۲ ساکن و اصولاً شامل خانه‌های تازه بنا شده و گرانتر و دارای جمعیت بومی هلندی با تحصیلات عالی بود. برعکس ناحیه «آیندیچه بورت»^{۳۴} معروف به "IB" با جمعیت ۲۳/۵۷۳ ساکن دارای خانه‌های قدیمی، کمترین درآمد متوسط آامستردام و درصد بالای اقلیت‌های نژادی بود. سومین ناحیه یعنی «ای بورگ»^{۳۵} همچنان در

حال ساخت بوده و دارای ساکنان بسیار کمی می‌باشد. بنابراین این ناحیه از پژوهش خارج شد: قابل توجه‌ترین بخش سایبورگ وبسایت بوده که شامل دیگر درگاه‌ها برای ناحیه می‌باشد. سایبورگ روزنامه‌نگاران حرفه‌ای را برای چاپ بولتن خبری رویدادها در زیبورگ استخدام کرد. علاوه بر آنها، ساکنان زیبورگ می‌توانستند پیام‌ها و اظهار نظرهای خود را در وبسایت قرار داده و یا به نظرهای دیگران واکنش نشان دهند. وبسایت صرفاً در هلند بوده و هیچ نوع نوشته‌ای به دیگر زبان‌ها در وبسایت وجود ندارد. <http://www.cyburg.nl>

بخش مهم دیگر سایبورگ، «کتاب پست الکترونیکی»^{۳۶} می‌باشد؛ ابزاری است که به کاربران سایبورگ اجازه می‌دهد که با همسایگان خود ارتباط داشته و گروه‌های متقابل را تشکیل دهند. کتاب پست الکترونیکی را می‌توان بدون ذکر نام به کار برد و کاربران، می‌توانند آدرس پست الکترونیکی شخصی خود را در سایبورگ داشته باشند. کاربران همچنین می‌توانند اطلاعات شخصی خود از قبیل آدرس پست الکترونیکی، نام، آدرس، شغل و سرگرمی‌ها را در رایانه قرار دهند. سایبورگ می‌تواند «فهرست‌های پست الکترونیکی»^{۳۷}، طبقه‌بندی اسناد، تصاویر و همچنین بازاری را برای بخش‌های گروهی فراهم کند و سرانجام این که، کاربران می‌توانند تبلیغات کوچک را نیز در آن جا دهند. سازمان سایبورگ علاوه بر وبسایت از ده‌ها پروژه برای گروه‌های شهروندان و شرکت‌ها حمایت کرده است. هدف این پروژه‌ها، محیط‌های اجتماعی، ایجاد ابتکارات اقتصادی و آزمایش‌هایی برای بهبود و پیشرفت شهرداری و خدمات غیر انتفاعی برای شهروندان بوده است. سایبورگ همچنین تلاش کرد تا در بحث استفاده از «اینترنت پرسرعت»، فعالانه شرکت کند. پروژه سایبورگ در اواخر سال ۲۰۰۳ به اتمام رسید اما برخی از ابعاد پروژه تا مدتی همچنان ادامه داشتند.

پژوهش در ناحیه

روش پژوهش^{۳۸}

برای اندازه‌گیری تأثیر فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی در «زیبورگ» بررسی تلفنی و رایانه‌ای صورت گرفته، فایل‌های متنی در وبسایت سایبورگ ذخیره و تحلیل شده و مصاحبه‌ها با ساکنانی که در دیگر وبسایت‌ها در ناحیه شرکت داشتند، صورت گرفت. بررسی تلفنی بر پایه «بررسی معیار سرمایه اجتماعی جامعه»^{۳۹} که در دانشگاه هاروارد صورت گرفت، قرار داشت. این بررسی،

به آن دست یافت. همچنین ایمیلی به اعضای موجود در فهرست پست الکترونیکی فرستاده شد. بررسی به وسیله ی ۱۰۲ پاسخ‌دهنده یعنی بیش از ده درصد عضو کتاب پست الکترونیکی انجام پذیرفت. پاسخ‌دهندگان در واقع نمایندگان همه کاربران وبسایت سایبورگ نبودند، با این وجود به عنوان گروهی که بیشترین برهمکنش را داشتند و مشتاق‌تر بودند در نظر گرفته شدند. قبل از رایانه ای شدن سایبورگ، دیگر وبسایت‌های طراحی شده نیز تقریباً وجود داشتند. برای استفاده از تجربیات آنها، مصاحبه‌هایی با افراد درگیر در آن پروژه‌ها صورت گرفت.

یافته‌های عملی

جدول ۱ برخی از آمارهای جمعیت‌شناختی راجع به جمعیت OH و IB را نشان می‌دهد. این داده‌ها با اهمیت هستند، چون طبق یافته‌های علمی، میزان انسجام اجتماعی در ناحیه دست‌کم تا حدودی به ویژگی‌های جمعیتی بستگی دارد. برای اندازه‌گیری تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی، این داده‌ها باید در نظر گرفته شوند. داده‌ها، OH را به عنوان ناحیه‌ای با ساکنان دارای تحصیلات عالی و غالباً خانواده‌ای با دو منبع درآمد و دارای میانگین حدود یک فرزند نشان می‌دهند. متوسط آموزش و درآمد در IB به مراتب کمتر و تعداد خارجی‌ها بیشتر می‌باشد. موارد اختلاف قابل توجهی در درآمد متوسط بین دو ناحیه وجود دارد. همان‌طور که جدول ۱ نشان می‌دهد، تعداد خارجی‌ها در نمونه به خوبی نشان داده نمی‌شوند.

ترجمه و با متن هلندی تطبیق داده و برخی از سوالات اضافه شدند. بررسی فوق شامل سوالات پیرامون انسجام اجتماعی، استفاده فناوری اطلاعات و ارتباطات و ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان بود. بررسی در آوریل ۲۰۰۳ در میان ۵۰۲ پاسخ‌دهنده صورت گرفت که نیمی از آنها در ناحیه IB و نیم دیگر در ناحیه OH زندگی می‌کردند. انتخاب پاسخ‌دهندگان براساس نمونه تصادفی از ارقام تلفن مبتنی بود. علی‌رغم انتخاب تصادفی، نتایج بررسی باید به دقت رسیدگی می‌شدند. در مقایسه با آمار جمعیت هر دو نواحی، اقلیت‌های نژادی دارای روابط تلفنی کمتری بودند. همچنین ساکنان با تحصیلات کمتر، زیاد مورد توجه نبودند، چون این گروه دارای نگرش متفاوتی برای بررسی‌های تلفنی نسبت به ساکنان دارای تحصیلات برتر بودند. برای دستیابی به اطلاعات بیشتر در مورد استفاده ی کاربران وبسایت سایبورگ، بررسی رایانه ای صورت گرفت. نتایج، بینش و ایده‌ای راجع به ویژگی‌های جمعیت‌شناختی اجتماعی کاربران، انسجام اجتماعی، استفاده از وبسایت سایبورگ و استفاده عمومی از اینترنت را فراهم کردند. از این جهت شیوه بررسی رایانه ای انتخاب شد، چراکه رسیدن به گروه هدف از طریق این واسطه انتظار می‌رفت و این گروه دارای ابزارها و دانش لازم برای تکمیل بررسی بود. دلیل دیگر این که این شیوه ارزان و موثر برای توزیع و پخش پرسشنامه به نظر می‌رسید. بررسی رایانه ای به مدت یک ماه فراهم بوده و از طریق علامت روی صفحه اول ورودی و ارتباط در مقاله‌ای که در وبسایت سایبورگ منتشر شد، می‌توان

جدول ۱: پاسخ‌دهندگان در ناحیه OH و ناحیه IB

جمعیت ثبت شده		بررسی تلفنی		
OH	IB	OH	IB	
	۳۳	۴۲	۴۳	میانگین سن
	%۵۲	%۴۶	%۴۲	درصد مردان
	%۴۸	%۵۴	%۵۸	درصد زنان
	%۴۶	%۴۴	%۵۲	درصد مجردین
		%۵۷	%۳۶	درصد خانوار و بچه‌ها
		%۲	%۲	میانگین تعداد فرزند در هر خانوار
		%۴۲	%۸	درصد خانوار با درآمد بیشتر از ۳/۲ یورو در روز
		%۷۵	%۵۰	دارای تحصیلات عالی (کالج، دانشگاه و...)
	%۳۶	%۶۹	%۲۴	اقلیت‌های نژادی

جدول ۲: میزان استفاده از اینترنت و پایگاه وب سایبورگ در منطقه زیبورگ

OH	IB	
٪۶۶	٪۵۷	استفاده روزانه از اینترنت
٪۷۹	٪۹۴	دارا بودن ارتباط اینترنتی در خانه
		استفاده از اینترنت حداقل یکبار در هفته
٪۵۸	٪۸۰	ارتباطات
٪۵۰	٪۶۱	جستجوی اطلاعات
٪۷	٪۱۰	تأمین اطلاعات
٪۱۵	٪۶	اوقات فراغت و سرگرمی
٪۰	٪۱	خرید بر خط
٪۴	٪۲	خدمات دولت الکترونیک
٪۳۸	٪۷۰	آگاه از خدمات موجود در وبسایت سایبورگ
٪۳	٪۴	استفاده از وبسایت سایبورگ

منبع: بررسی تلفنی، ۲۰۰۳

جدول ۳: سن پاسخ دهندگان

پاسخ دهندگان	همه	سن
۰	۲۲	۰-۲۰
۱۶	۱۷	۲۰-۳۰
۳۵	۲۵	۳۰-۴۰
۳۲	۱۸	۴۰-۵۰
۱۴	۹	۵۰-۶۰
۲	۵	۶۰-۷۰
۲	۳	۷۰-۸۰
۰	۲	۸۰-۹۰

خدمات شهرداری رایانه ای استفاده می کردند. طبق «فایل های متنی ذخیره شده^۴»، وبسایت سایبورگ در هر ماه، طی بهار ۲۰۰۳، ۶۰۰۰ بازدیدکننده داشته است. این تعداد از آنچه که از نتایج بررسی تلفنی انتظار می رفت، بیشتر بود. ظاهراً بسیاری از بازدیدکنندگان از خارج زیبورگ می آمدند. این مورد قابل قبول است، زیرا به جز اطلاعات راجع به ناحیه، وبسایت سایبورگ، شامل اطلاعات کلی تری از قبیل فناوری اطلاعات و ارتباطات نرم افزار منبع باز^۴ و سیاست های ملی می باشد.

بررسی ها نشان می دهد که پاسخ دهندگان بررسی رایانه ای مشتاق ترین کاربران وبسایت سایبورگ می باشند، که ۵۲ درصد آنها در OH، ۲۷ درصد در IB، یک درصد در ایجیورگ و ۲۰ درصد در جاهای دیگر زندگی می کنند. نتایج بررسی رایانه

استفاده از اینترنت

نتایج بررسی تلفنی نشان می دهد که بین دو ناحیه در استفاده اینترنت موارد اختلافی وجود دارد. در ناحیه IB، درصد روابط اینترنتی در خانواده ها و استفاده ی روزانه اینترنت در مقایسه با OH پایین تر می باشد (به جدول ۲ مراجعه کنید). در سال ۲۰۰۲، ۶۱ درصد خانواده ها در هلند در منزل خود به اینترنت دسترسی داشتند. استفاده از اینترنت با ویژگی های اجتماعی به ویژه آموزان و درآمد ارتباط دارد. همچنین افراد جوانتر نسبت به ساکنان مسن تر تمایل بیشتری به رایانه ای شدن دارند. تقریباً نیمی از ساکنان نسبت به پروژه سایبورگ آگاه هستند، با این وجود اختلاف زیادی بین ساکنان OH که در آن ۷۰ درصد راجع به سایبورگ می دانند و IB، که فقط ۳۸ درصد از ساکنان راجع به این پروژه اطلاع دارند، وجود دارد. شاید لازم باشد بررسی در ناحیه IB با تعداد بیشتری از ساکنانی که به زبان هلندی صحبت نمی کنند، انجام شود.

بررسی ها نشان می دهد که وبسایت سایبورگ به ندرت به وسیله ی ساکنان مورد استفاده قرار می گیرد. در میان پاسخ دهندگانی که راجع به وبسایت سایبورگ می دانند، چهار درصد از ورودی اخبار، سه درصد از کتاب پست الکترونیکی و چهار درصد از دیگر خدمات استفاده می کردند. در میان پاسخ دهندگان، جستجوی اطلاعات رایج ترین فعالیت بوده است، در حالی که استفاده از سرگرمی های موجود در سایت و خرید بر خط^۴ کمتر رایج می باشد. ۷۳ درصد پاسخ دهندگان از

ای نشان می‌دهد که این گروه کاملاً همگن بوده و اصولاً شامل مردان (۶۹ درصد) بین ۳۰ و ۵۰ ساله (۷۳ درصد) و با سابقه فرهنگ هلندی می‌باشند. دارا بودن سطح متوسط به بالای آموزش در آنها قابل توجه می‌باشد. پاسخ‌دهندگان اصولاً کاربران مجرب و پرشور اینترنت می‌باشند. ۹۶ درصد روزانه از اینترنت استفاده کرده و اکثر آنها دارای اینترنت پر سرعت هستند. این میزان جمعیت با جمعیتی که در پژوهش‌های وب‌سایت «شهر دیجیتالی آمستردام»^{۳۳} که در سال ۱۹۹۴، ۱۹۹۶ و ۱۹۹۸ صورت گرفته است، شباهت بسیار زیادی داشت. اختلاف بین جمعیت‌های هر دو سایت این است که در وب‌سایت سایبورگ، گروه جوانان زیر ۲۰ سال هرگز وجود ندارد (به جدول ۳ مراجعه فرمایید)، در حالی که این گروه در «شهر دیجیتالی آمستردام» گروه بزرگی از مشارکت کنندگان در طرح بودند. ۶۹ درصد پاسخ‌دهندگان دارای نام ورودی برای کتاب پست الکترونیکی بودند، با این وجود صرفاً ۳۴ درصد عضو گروه پست الکترونیکی هستند. این مشارکت پایین - حتی در میان کاربران همیشگی - با استخراج از نتایج فایل‌های لوگ صورت می‌گیرد. آنها نشان می‌دهند که ۸۸ درصد بازدید کنندگان فقط به صفحه اول نگاه کرده و در دیگر صفحات وب‌سایت کلیک نمی‌کنند. پاسخ‌دهندگان متوجه شدند که موضوعات فناوری اطلاعات و ارتباطات، اینترنت و سایبورگ، زندگی، فرهنگ و سیاست‌های (محلی) جالب‌تر از بخش وب‌سایت و کتاب پست الکترونیکی هستند. موضوعات مراقبت بهداشتی، آموزش، کودکان و مذهب مورد کم‌ترین توجهات بوده است.

سایبورگ به عنوان سازمان پیشی برنده

علاوه بر فراهم کردن وب‌سایت، هدف دیگر پروژه‌ی سایبورگ مشارکت بین سایبورگ و مؤسسات در ناحیه می‌باشد. اگر چه در آغاز روابطی با ساکنان وجود داشت، اما در پایان مشارکت و همکاری بین سایبورگ و مؤسسات محلی کم بود. طی مصاحبه با افرادی که به نوعی در این وب‌سایت‌های محلی درگیر بودند، آنها این احساس را داشتند که سایبورگ سازمانی پردردسر و کند می‌باشد. در فرآیند تصمیم‌گیری زمان زیادی را هدر می‌دهد. همچنین برای پاسخ‌دهندگان گاهی اوقات مشخص نبود که در سازمان باید با چه کسی ارتباط برقرار کنند و این احساس را داشتند که از این در به آن در می‌زنند، پاسخ‌دهندگان همچنین از کار اضافی که سایبورگ انجام می‌دهد، متعجب بودند. به عنوان مثال، تقریباً وب‌سایت‌های مختلفی وجود داشت که اخبار راجع به ناحیه را قبل از انجام این کار به وسیله

سایبورگ فراهم می‌کردند. سرانجام این که، سایبورگ به جای اینکه بخشی از ناحیه باشد، به عنوان تجربه‌ای «بالا به پایین» تلقی می‌شد. البته این نکته در میانه راه به وسیله‌ی سازمان سایبورگ نیز احساس شد. از این رو شعار جدید «برهمکنش بالا، فناوری پایین» برای سایبورگ انتخاب شد تا نشان دهد که ارتباط و عمل متقابل میان ساکنان نسبت به فناوری از ارزش بیشتری برخوردار است.

انسجام اجتماعی

در این بخش، به سوال اصلی رجوع می‌کنیم: تأثیر استفاده اینترنت بر انسجام اجتماعی در زیبورگ چیست؟ در «تحلیل عامل تأییدی»^{۳۴}، هفت متغیر بالقوه مشخص شدند. جدول ۴ بررسی ارتباط بین متغیرهای بالقوه و متغیرهای مشاهده شده را نشان می‌دهد. در سه جنبه اعتماد، روابط اجتماعی و شرکت که پوتنام متمایز کرده است، شش عامل تعیین شدند. اعتماد نیز به عوامل «اعتماد به همسایه‌ها» و «اعتماد به سیاست‌ها» تقسیم شد. اصولاً فقط یک مسیر از متغیر بالقوه‌ی «اعتماد به همسایه‌ها» به متغیر شاخص «اعتماد به سیاست‌ها» وجود داشت. مسیر دیگر از متغیر بالقوه «اعتماد به سیاست‌ها» به شاخص «اعتماد به پلیس» اصولاً تناسب مدل $X^2(1) = 21,92 > p > 0,05$ را بهتر می‌کرد. جنبه «روابط اجتماعی» همچنان یک عامل باقی ماند. جنبه «مشارکت» به مشارکت در «سیاست‌های محلی»، در «مذهب» و «محیط محلی» از قبیل داوطلب شدن یا مشارکت در سازمان‌های محلی تقسیم شده است.

همان‌طور که در شکل ۱ نشان داده شد، تعدادی از روابط مهم بین متغیرهای بالقوه نیز به چشم خورد. جالب این که، ارتباط اساسی بین فناوری اطلاعات و ارتباطات و «روابط اجتماعی» نیز آشکار شد. معتبرترین نشانه «روابط اجتماعی»، فراوانی دیدارها با دوستان خارج از ناحیه می‌باشد. می‌توان انتظار داشت که ارتباط اساسی بین فناوری اطلاعات و ارتباطات و «روابط اجتماعی» اصولاً به دلیل ارتباط پست الکترونیکی همیشگی با دوستان دورتر بوده است. با این وجود، معتبرترین متغیر نشانه برای فناوری اطلاعات و ارتباطات، فراوانی استفاده اینترنت بود و نه فراوانی استفاده‌ی آن برای ارتباط.

در توصیف متغیر ارتباط، بحث و گفتگو نیز شامل می‌شود. سوال جداگانه راجع به فراوانی استفاده پست الکترونیکی این ارتباط بین «روابط اجتماعی» و فناوری اطلاعات و ارتباطات را روشن‌تر می‌نماید. بیشتر این ارتباط بعدی بین متغیرهای بالقوه، بین «اعتماد به سیاست‌ها» و «اعتماد

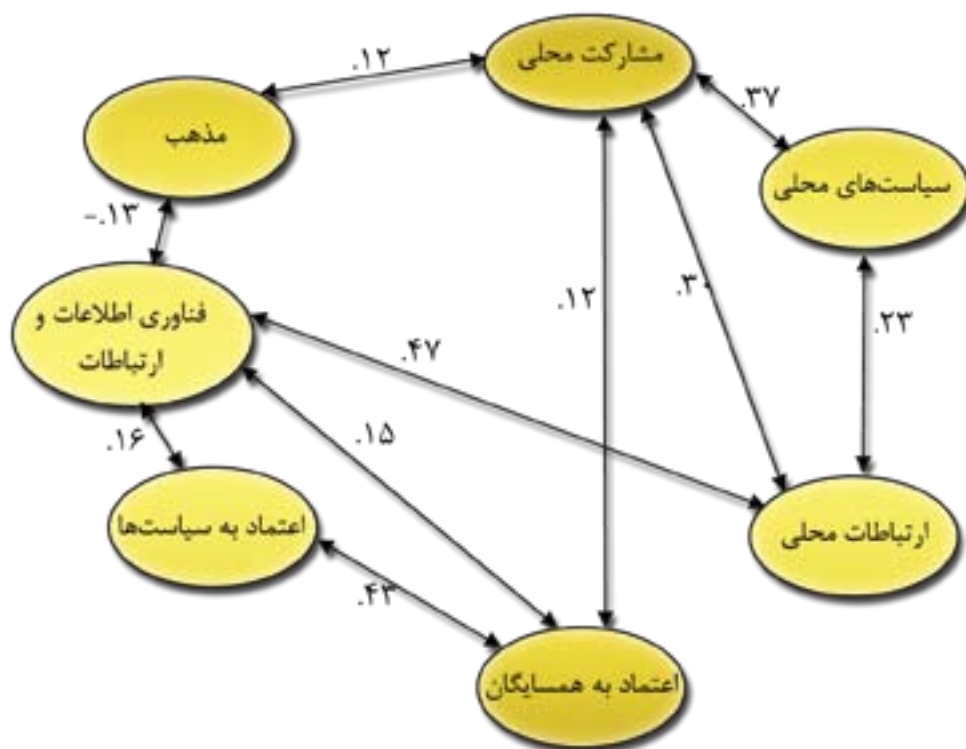
جدول ۴: تحلیل عاملی تأییدی برای متغیرهای شاخص برای انسجام اجتماعی

مذهب	تعاملات محلی	سیاست‌های محلی	اعتماد به سیاست‌ها	اعتماد به همسایگان	ارتباطات اجتماعی	فناوری اطلاعات و ارتباطات	وزن‌های رگرسیون استاندارد شده
						۰/۹۶	فراوانی استفاده از اینترنت
						۰/۸۸	فراوانی استفاده از اینترنت برای ارتباط
						۰/۸۵	فراوانی استفاده از اینترنت برای جستجوی اطلاعات
						۰/۶۵	گرایش به فناوری اطلاعات و ارتباطات
						۰/۵۴	فراوانی استفاده از اینترنت برای خدمات دولت الکترونیک
						۰/۵۳	اینترنت در خانه
						۰/۵۲	فراوانی استفاده از اینترنت برای خرید بر خط
						۰/۴	فراوانی استفاده از اینترنت تأمین اطلاعات
						۰/۴	فراوانی استفاده از اینترنت برای سرگرمی
					۰/۶۱		فراوانی ملاقات دوستان خارج از همسایگی
					۰/۴۲		فراوانی ملاقات دوستان ساکن در همسایگی
					۰/۳۹		فراوانی ملاقات دوستان، با زمینه فرهنگی متفاوت
				۰/۸۹			میزان اعتماد به بومیان هلندی
				۰/۸۸			میزان اعتماد به اقلیت نژادی
				۰/۷۷			میزان اعتماد به همسایگان
				۰/۵۶			میزان اعتماد به کارکنان در مکان‌های فروش محلی
				۰/۴۴			میزان اعتماد عمومی به مردم
			۰/۲۸	۰/۳۷			میزان اعتماد به پلیس
			۰/۷۵				میزان اعتماد به سیاست‌های محلی
			۰/۴۸				میزان اعتماد به سیاست‌های ملی
		۰/۶۶					میزان مشارکت و همکاری برای توسعه در روابط همسایگی
		۰/۴۵					مشارکت در امور همسایگی
		۰/۲۷					مشارکت در ملاقات‌های سیاسی
	۰/۵۹						فراوانی داوطلبان
	۰/۵۶						عضویت در سازمان
	۰/۵۳						حضور در کلوب‌های ملاقات/ سازمان‌ها
۰/۹۹							حضور در مراسم مذهبی

اختلاف زیادی بین متغیرهای شاخص از قبیل «همکاری برای بهبود و پیشرفت ناحیه و مشارکت در امور ناحیه وجود ندارد. بین مذهب و فناوری اطلاعات و ارتباطات ارتباط منفی وجود دارد. علاوه بر این، بین اعتقاد به سیاست‌ها و

به همسایگان» است که به نظر می‌رسد به دلیل اعتماد به افراد محلی (هلندی بومی یا اقلیت‌های نژادی) و اعتماد به سیاست‌های محلی باشد. ارتباط بین «محیط محلی» و «سیاست‌های محلی» ارتباطی ساده به نظر می‌رسد، چون

شکل ۱- ارتباط معنی‌دار میان متغیرهای پنهان (بالقوه)، تحلیل عاملی تأییدی



جدول ۵: ارتباط میان متغیرهای زمینه و متغیرهای پنهان (بالقوه)

اعتماد به سیاست‌ها	اعتماد به همسایگان	مذهب	سیاست‌های محلی	مشارکت محلی	روابط اجتماعی	فناوری اطلاعات	ضرایب استاندارد شده، فقط مقادیر معنی‌دار
۰/۱۱				-۰/۱۲		۰/۰۷	جنسیت (مرد=۱)
۰/۲۳		-۰/۱۵				۰/۲۹	میزان تحصیلات
		۰/۱۲		۰/۱۶	-۰/۴۲	-۰/۳۱	سن
						۰/۱۸	درآمد
						۰/۱۶	دارا بودن شغل (بله=۱)
	۰/۱۶		۰/۱۴	۰/۱۶			اندازه خانوار
	-۰/۲۱	۰/۱۶	۰/۱۶				نژاد (اقلیت=۱)
۰/۰۷	۰/۰۷	۰/۰۸	۰/۰۵	۰/۰۶	۰/۱۷	۰/۰۵	مجذور همبستگی چند متغیره

منابع:

1-Bangemann, M: Europe and the Global Information Society; Recommendations to the European Council Report of the High-Level Group on the Information Society. European Council (1994).

2-Beamish, A. Communities On-line. Community-Based Computer Networks. (dissertation), Massachusetts: MIT (1995).

3-de Haan, J, Huysmans, F: Revolution or eVolution; an Empirical Approach to eCulture, In: D. Dodd, eCulture: the European Perspective; cultural policy-knowledge industries-information lag, Conference reader, Circle round table Zagreb, (2003) 5-17. <http://www.culturelink.org/conf/ecult/ecultread.html>

4-de Hart, J. (ed): Zekere banden: Sociale Cohesie, Leefbaarheid en Veiligheid. Den Haag: SCP (2002)

5-Ferlander, S, Timms, D: Computer-Supported Community Networks and Social Cohesion. Paper 1st Regional Telematics Conference (1999). Consulted June 5, 2003 via <http://www.stir.ac.uk/schema/schema/conf/Tanum/tenumpaper.doc>

6-Joreskog, K.G, Sorbom, D: Lisrel 8, Structural Equation Modeling with the Simplis Command Language. Hillsdale: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.(1993)

7-Kazmer, M.M, Haythornthwaite, C: Judging Multiple Social Worlds, Distance Students Online and Offline. American Behavioral Scientist, 45(2001)510-529.

8-Kline, R.B: Principles and Practice of Structural Equation Modeling. New York: Guilford Press(1998)

9-Kraut, R, Kiesler, S, Baneve, B, Cummings, J, Helgeson, V, Crawford, A: Internet Paradox, Revisited. In: Journal of Social Issues 58(2002) 49-74.

10-LeRose, R, Eastin, M, Gregg, J: Reformulating the Internet Paradox: Social Cognitive Explanations of Internet Use and Depression. Journal of online Behavior, 1(2001)2.

11- Nie, N, Sociability, Interpersonal Relations and the Internet, Reconciling Conflicting Findings, American Behavioral Sciences 45(2001)420-435.

12-Nie, N, Ebring L: Siqss

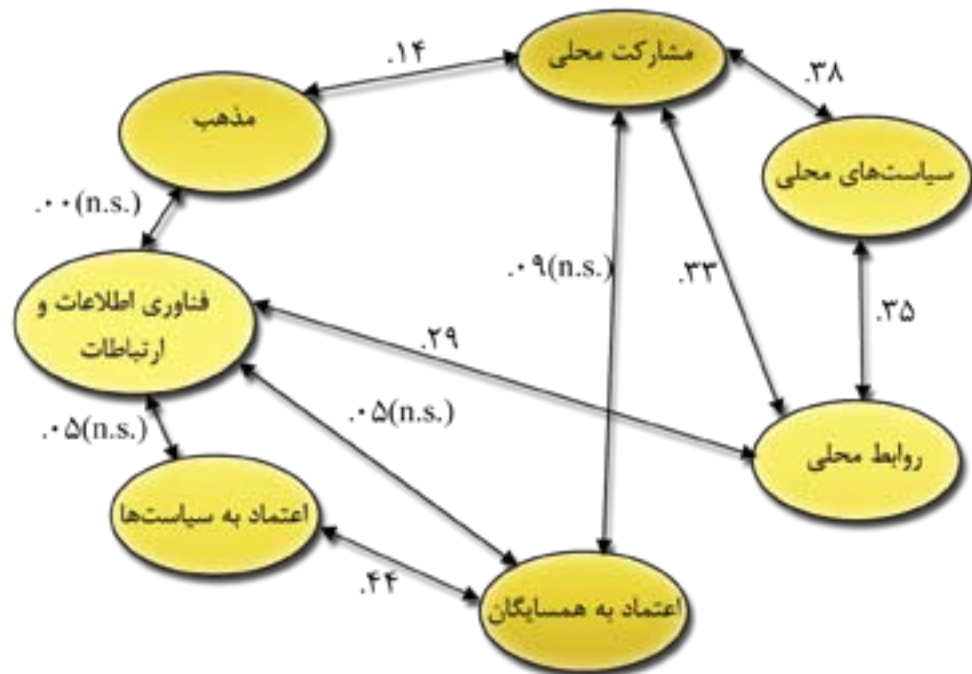
به وسیله ی پاسخ‌دهندگان دارای تحصیلات پایین‌تر، پیرتر و اقلیت‌های نژادی به کار می‌رود. اعضای خانواده‌های بزرگتر به همسایه‌های خود بیشتر اعتماد دارند، در صورتی که اقلیت‌های نژادی اعتماد کمتری به همسایه‌های خود دارند. شکل (۲) روابط بین متغیرهای بالقوه را بعد از کنترل متغیرهای زمینه نشان می‌دهد. همه‌ی روابط با فناوری اطلاعات و ارتباطات به دلیل میزان زیاد انحراف فناوری اطلاعات و ارتباطات که به وسیله ی متغیرهای زمینه توضیح داده شده، کمتر و حتی غیر مهم می‌باشند. ارتباط بین «محیط محلی» و «اعتماد به همسایه‌ها» نیز اهمیت خود را از دست داده است. همه متغیرهای دیگر تا حدودی افزایش یافته‌اند.

رابطه‌ی مشاهده شده بین فناوری اطلاعات و ارتباطات از یک طرف و شرکت در مذهب و اعتماد به سیاست‌ها و اعتماد به همسایه‌ها از طرف دیگر در شکل (۱) می‌تواند به ویژگی‌های شرکت‌کننده‌هایی که مستعد فناوری و از نظر اجتماعی فعال هستند، نسبت داده شوند. بعد از کنترل‌های آماری برای ویژگی‌های زمینه یک ارتباط مهم و مثبت وجود دارد، کاربران همیشگی فناوری اطلاعات و ارتباطات روابط اجتماعی بیشتری دارند. داده‌های موجود تفسیر علی را تأیید نمی‌کنند. نمی‌توان این گونه تفسیر کرد که آیا

سیاست‌های محلی نیز ارتباط وجود ندارد و این تاحدودی جالب به نظر می‌رسد. با این وجود به نظر نمی‌رسد که اعتماد به سیاست‌های محلی به همکاری فرد برای بهبود منطقه، ارتباط زیادی داشته باشد. در مدل معادله‌ی ساختاری دوم، ارتباط بین متغیرهای بالقوه برای تعدادی از متغیرهای زمینه یعنی جنس، نژاد، آموزش، سن، درآمد، داشتن شغل، تعداد اعضای خانواده و منطقه کنترل شده (منطقه تأثیر زیادی نداشته و بنابراین از پژوهش خارج شد) دیده می‌شود. نتایج در جدول ۵ نشان داده می‌شوند.

جدول ۵ ارتباط بین متغیرهای زمینه و متغیرهای پنهان (بالقوه) را نشان می‌دهد. برای استفاده‌ی فناوری اطلاعات و ارتباطات، نیمه واریانس توضیح داده می‌شود که نسبت به سایر متغیرهای پنهان (بالقوه) بیشتر می‌باشد. افراد مسن‌تر به اندازه افراد جوان‌تر از فناوری اطلاعات و ارتباطات استفاده نمی‌کنند. آموزش برتر به استفاده‌ی بیشتر فناوری اطلاعات و ارتباطات منجر می‌شود و این در مورد درآمد بیشتر، داشتن شغل و مذکر بودن نیز صدق می‌کند. افراد مسن‌تر دارای روابط اجتماعی کمتری هستند. شرکت محلی برای افراد مونث، افراد مسن‌تر و خانواده‌های بزرگتر بیشتر می‌باشد. سیاست‌های محلی بیشتر به وسیله ی خانواده‌های بزرگتر و اقلیت‌های نژادی صورت می‌گیرند. مذهب بیشتر

شکل ۲: ارتباط میان متغیرهای پنهان بعد از کنترل متغیرهای زمینه



روابط اجتماعی	مذهب	مشارکت محلی	سیاست‌های محلی	فناوری اطلاعات	اعتماد به سیاست‌ها	اعتماد به همسایگان	
-۰/۰۲	-۰/۰۲۰۷	-۰/۲۷۵	-۰/۰۳۲	-۰/۰۰۶	-۰/۱۱۹	-۰/۱۲۵	IB
۰/۸۵۳	۰/۰۰۶	۰/۰۱	۰/۶۹۳	۰/۹۱۳	۰/۱۲۸	۰/۰۶۴	P=
۰/۱۴۶	-۰/۰۲۲	۰/۰۲۹	۰/۱۵۹	-۰/۰۵۹	-۰/۲۱۳	۰/۰۰۵	OH
۰/۱۲۷	۰/۷۳۹	۰/۷۲۵	۰/۰۶	۰/۳۰۳	۰/۰۱۷	۰/۹۳۸	P=

منبع: بررسی تلفنی، ۲۰۰۳.

مرتبط با سن باید تصحیح شوند. اکثر خانه‌ها در OH اخیراً ساخته شدند، در نتیجه دو منطقه جدا شدند.

نتیجه

طی سال‌های گذشته، انسجام اجتماعی به موضوع مهمی تبدیل شد. اتحادیه اروپایی و سازمان‌های دولت محلی و ملی در جستجوی شیوه‌هایی برای مقابله با تأثیرات منفی افزایش فردی‌گرایی بودند. فناوری نمی‌تواند روندهای اجتماعی را تغییر دهد، اما در رسیدگی به موضوع می‌تواند به دولت کمک کند. احتمال تقویت انسجام اجتماعی در جوامع محلی، کاربرد اینترنت می‌باشد. نتایج این پژوهش از دیدگاه بدبینانه از بین بردن انسجام اجتماعی از طریق به کارگیری فناوری جدید و یا دیدگاه‌های واهی احتمالات فناوری اطلاعات و ارتباطات برای افزایش انسجام اجتماعی حمایت نمی‌کند. براساس نتایج عملی، این سوال که آیا استفاده اینترنت به افزایش انسجام اجتماعی در میان ساکنان منجر می‌شود، به سادگی با بله و خیر پاسخ داده نمی‌شود. بعد از کنترل ویژگی‌های زمینه اجتماعی، استفاده از اینترنت صرفاً به حفظ رابطه اجتماعی مرتبط می‌شود. هیچ نوع روابط مهمی بین فناوری اطلاعات و ارتباطات و اعتماد به همسایه‌ها، اعتماد به سیاست‌ها، شرکت در سیاست‌های محلی، شرکت در مذهب و شرکت محلی وجود ندارد. تأثیر ویژگی‌های اجتماعی/ جمعیت‌شناختی بر فناوری اطلاعات و ارتباطات و نشانه‌های انسجام اجتماعی نسبت به روابط بین فناوری اطلاعات و ارتباطات و خود نشانه‌های انسجام اجتماعی اساسی‌تر می‌باشد. رابطه مشاهده شده بین فناوری اطلاعات و ارتباطات و انسجام اجتماعی تا حدود زیادی به

استفاده‌ی فناوری اطلاعات و ارتباطات، روابط اجتماعی کاربران را افزایش می‌دهد و یا آیا اجتماعی بودن بالا در استفاده فناوری اطلاعات و ارتباطات مؤثر می‌باشد. با این وجود، احتمال اینکه روابط اجتماعی به وسیله‌ی اینترنت بدتر شود، بسیار کم است. با توجه به روابط غیر مهم همیشگی بین فناوری اطلاعات و ارتباطات و شاخص‌های انسجام اجتماعی بعد از کنترل‌های آماری، بهبود انسجام اجتماعی غیرمحمتمل به نظر می‌رسد. تلفیق فناوری جدید در الگوهای روابط موجود محتمل‌تر می‌باشد.

تحرك جغرافیایی و انسجام اجتماعی

فرضیه رایج این است که در منطقه‌ای که در آن ساکنان غالباً تحرك دارند، انسجام اجتماعی در مقایسه با دیگر مناطق که در آن ساکنان تحرك کمتری دارند، پایین‌تر می‌باشد. برای آزمایش این فرضیه، ارتباط بین جنبه‌های مختلف انسجام اجتماعی و اینکه چه مدتی ساکنان در ناحیه زندگی می‌کنند، مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. تمایز و تفاوتی بین دو ناحیه در نظر گرفته شد، چرا که بسیاری از خانه‌ها در ناحیه OH جدیداً ساخته شده‌اند. جدول ۶ نشان می‌دهد که برای IB روابط منفی ضعیف بین اینکه چه مدتی پاسخ‌دهنده در منطقه زندگی می‌کند و مشارکت محلی و مشارکت در مذهب وجود دارد، در نظر گرفته شده. در OH فقط ارتباط منفی با اعتماد به سیاست‌ها وجود دارد. داده‌ها در جدول ۶ برای سن تصحیح می‌شوند، چون این دلیل منطقی است که پاسخ‌دهندگان مسن‌تر در مقایسه با جوان‌ترها، به مدت طولانی‌تری در منطقه زندگی می‌کنند. برای توانایی مقایسه زمانی که پاسخ‌دهنده در منطقه زندگی می‌کند، داده‌های

Internet study. (2000) Consulted on September 10, 2003 via <http://www.stanford.edu/group/siqss>.
 13-Nie, N.H, Hillygus, D.S: The impact of Internet Use on Sociability: Time-Diary Findings. IT and Society 1(2002)1-20.
 14- O+S: De Amsterdamse Bevolking (2003). Consulted September 10, 2003 via http://www.onstat.amsterdam.nl/index.php?onderwerp=de_amsterdamse_bevolking.
 15-Putnam, R.D: Bowling Alone: the Collapse and Revival of American Community. Touch-stone (2003)
 16-Rheingold, H: The Virtual Community: Homesteading on the Electronic Frontier. Secker and Warburg (1993)
 17- The Saguaro Seminar: The Social Capital Community Benchmark survey. (2003) consulted 10-9-03: <http://www.ksj.harvard.edu/saguaro/communitusurvey/index.html>
 18- ehalken. k. Flint, J: Handboek Digitale Steden. Amsterdam: DDS (1995)
 19-Stoll, C. Silicon Dnake oil: second thoughts on the information highway. New York doubleday (1995)
 20-van den Besselaar . P, Beckers. D, demographics and Socigraphics of the Digital city in: T, ishida (ed). community compuring and support systems. Lecture Nots in computer Science. Vol 1529. springer-verlag. Berlin hedelberg New York (1998)109-125
 21-van den besselaar.p. beckers. D: the life and death of the great. Amsterdam. digital city in: p.van den besseleer. S. koizumi (eds) . digital cites 3. Lecture nots in computer science, vol.3081 spainger-verlag. berlin Heidelberg New York (2005)pp.64-93.
 22-van zee .W. Hylkema.c: stadsdeling en buurtvombiraties in cijfers. het amsterdams bureau voor Onderzoek en statistiek (2002)
 23-van zooner .L. Walczuch . R. Aaberts, C. fjelsten. I: Effects of Internet Use on social cohesion. Umubished manuscript (2003)
 24-Wellman . B, haase. I. Q, witte . J , Hampton . K: dose the internet inctease, Decrease. or supplement Social capital? Social Networks, participation and community cominent . American behavioral

scientist 45 (2001)437-456
25-wothke, W : Longitudinal
and multi – Group modeling
with missing data in :
T.D.little K.U, Schnabel.J.
Baumert (eds) modeling
longitudinal and multiple
group data partial Issue,
applied approaches and
specific examples mahwah
. NJ: lawrende Erlbaum
Associates
26-Carroll J.M: the
Blacksburg Electronic
Village, a study in
community computing
In: P. van den Besselaar.
S. Koizumi (eds) Digital
Cities 3. Lecture Notes in
Computer Science. Vol.
3081. Springer-verlag,
Berlin Heidelberg New York
(2005) pp. 42-63.

- پانوش:
- 1- Cyburg
 - 2- B. Beckers
 - 3- W. Van Gen
 - 4- J. Iedema
 - 5- Jos de Haan
 - 6- Information &
Communication Technology
 - 7- Email
 - 8- Chat box
 - 9- Forum
 - 10- ICT
 - 11- Zeeburg
 - 12- Robert Putnam
 - 13- Bowling Alone
 - 14- De Tocqueville
 - 15- Tonnies
 - 16- Simmel
 - 17- Durkheim
 - 18- Wellman
 - 19- Arpanet
 - 20- Community Networking
 - 21- Blacksburg
 - 22- Bangeman
 - 23- Portal
 - 24- Nederland Kennisland,
"The Netherlands
Knowledge Society"
 - 25- Verstand
 - 26- Knowledge
Neighborhood
 - 27- Helmond/Eindhoven
 - 28- The Transparent Region
 - 29- Amsterdam
 - 30- Hague
 - 31- Deventer
 - 32- Eindhoven
 - 33- Digital Breeding Ground
 - 34- Social Cohesion
 - 35- Oostelijk Havengebied
 - 36- Indischs Buurt
 - 37- Ijburg
 - 38- Email Book
 - 39- Mailing Lists
 - 40- Methodology
 - 41- Social Capital Community
Benchmark Survey
 - 42- Online Shopping
 - 43- Log Files
 - 44- Open Source
 - 45- DDS: The Digital City
of Amsterdam
 - 46- Confirmatory factor
analysis

(پست الکترونیکی، ریزمکاتبه‌ای‌ها، محل‌های اجتماعی) و چت حمایت کند. اجازه دهید که وبسایت با ذخیره کردن پیام‌های فرستاده شده و قابل دستیابی کردن آنها به عنوان مثال در محل اجتماعات به «حافظه» منطقه تبدیل شود. احتمال پاسخگویی برای ایجاد و اجرای بخش‌های وبسایت را به کاربران بدهید. در این شیوه کارآمدی را می‌توان به خود کاربران افزود. در نتیجه تعهد به وبسایت افزایش می‌یابد. شیوه پایین به بالا نسبت به شیوه بالا به پایین عملکرد بهتری دارد. وقتی که سازمان دارای هدف تسهیل ابتکارات در منطقه باشد، باید به سرعت به برنامه‌ها واکنش دهد.

وقتی که ساکنان منطقه دارای ایده باشند و با این وجود قبل از تصمیم‌گیری مدت یک ماه منتظر بمانند، زمان از دست می‌رود. داشتن هدف اصلی و مرکزی برای سازمان جلوگیری از ایده‌های ارزشمند افراد، این در و آن در می‌زند. از سطح اجتماعی که وبسایت باید به کار برود، آگاهی کامل داشته باشید. وقتی که اندازه بسیار بزرگ باشد، به عنوان مثال شهر به عنوان یک کل یا استان، کاربران به آن احساس نزدیکی نمی‌کنند، با تمرکز وبسایت بر خیابان یا منطقه واحد، ساکنان احساس تعهد بیشتری کرده و تمایل بیشتری برای شرکت دارند. اشخاص مهم در منطقه را مشخص کرده و سعی کنید که آنها را در وبسایت شرکت دهید. تا حد ممکن هدف وبسایت را مشخص کنید. به ویژه در طول مرحله اول، هرگز نمی‌توان به وبسایت اجازه داد که ورودی منطقه، کارت بزنس پروژه، سکوی ارتباطات برای ساکنان، تخته اعلان مغازه‌های محلی، بازار کهنه فروش رایانه‌ای و محل اجتماع انواع مختلف پروژه‌های محلی باشد. انجام و ایفای همه‌ی این نقش‌ها یکباره و به شیوه معنی‌دار غیر ممکن بوده و کاربران در مورد اهداف وبسایت گیج می‌شوند؛ کارآمدی بیشتر بعداً می‌تواند اضافه شود. نقص‌های فنی به ناراحتی منجر شده و کاربران خود را از آن کنار می‌کشند. سایت ساده‌ای که به خوبی عمل می‌کند نسبت به سایت پیچیده با مشکلات، بهتر است. بسیاری از بازدیدکنندگان وبسایت سایبورگ برای واکنش به بولتن‌ها، خود را به در دسر نمی‌اندازند، چون آنها در ابتدا باید خودشان را که ناراحت کننده در نظر گرفته می‌شوند، ثبت کنند. بین کارآمدی‌ها یا بخش‌های وبسایت که می‌توانند به طور ناشناخته به کار بروند و بخش‌هایی که کاربران باید برای آنها ثبت کنند، تمایز ایجاد کنید.

جنبه‌های بافتی از قبیل زمینه نژادی ساکنان، سن، سطح آموزش، داشتن شغل، سطح درآمد و تعداد اعضای خانواده بستگی دارد. بنابراین تلفیق فناوری جدید در الگوهای ارتباط موجود، مهمترین نتیجه احتمالی به نظر می‌رسد. تجربه پایگاه وب سایبورگ نشان می‌دهد که دستیابی به ساکنان درگیر با وبسایت با هدف قرار دادن منطقه، ساده نمی‌باشد. تنها درصد بسیار کمی از ساکنان در burg Zee از پایگاه وب سایبورگ استفاده می‌کنند، دلایل این شرکت پایین اهداف نامشخص وبسایت، ساختار پیچیده و مسایل فناوری می‌باشند. بررسی بین کاربران نشان می‌دهد که وبسایت اصولاً به وسیله‌ی افراد مذکر یا مردان هلندی با تحصیلات عالی و با تجربه رایانه‌ای زیاد استفاده می‌شود. سایر گروه‌هایی که می‌توانستند از وبسایت سود بیشتری ببرند، در مقایسه با آنهايي که تقریباً به دلیل سابقه خود امتیاز دارند، به ندرت از وبسایت استفاده می‌کنند. همکاری بین سایبورگ و سایر ابتکارات در منطقه به تدریج افزایش یافت. سایبورگ به عنوان سازمان بی‌در و پیکر در نظر گرفته شده و در نهایت ساکنان تلاش می‌کنند تا به شیوه‌های دیگر به اهداف خود برسند. به نظر می‌رسد که استفاده از شیوه بالا به پایین برای ایجاد ابتکارات «پایین به بالا» عملی نباشد. براساس نتایج این پژوهش، توصیه‌هایی برای ایجاد وبسایت با هدف افزایش انسجام اجتماعی در منطقه صورت گرفته‌اند. در مورد پیش‌بینی‌های تأثیرات فناوری اطلاعات و ارتباطات بر انسجام اجتماعی باید واقع‌بین بود. فناوری اطلاعات و ارتباطات صرفاً یکی از شیوه‌های ایجاد انسجام اجتماعی علاوه بر دیگر ابتکارات سازمان‌هایی از قبیل سازمان‌های رفاه، باشگاه‌های سرگرمی و اماکن عبادت (عبادتگاه‌ها) می‌باشد. اگر هدف وبسایت شرکت در انسجام اجتماعی در منطقه می‌باشد، پس باید در ابتکارات تقریباً موجود همکاری داشته باشد. با تعاون و همکاری به جای رقابت، هم‌کوشی و اقدام جمعی بین سازمان‌ها با منافع مشابه به وجود می‌آید. به نظر می‌رسد که دستیابی به اینترنت به موضوع کم‌اهمیتی تبدیل شده باشد، با این وجود مهارت‌ها برای استفاده از آن به شیوه معنی‌داری همچنان وجود دارند. فراهم کردن حمایت اضافی از قبیل جریان‌ها یا گروه‌های خودیاری به ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر در جامعه دارای اهمیت می‌باشد. تسهیلات برای ارتباط، لازمه اصلی حمایت از انسجام اجتماعی می‌باشد. وبسایت باید از اشکال مختلف ارتباط رایانه‌ای، اسنکرون



توسعه شهری و نوسازی - بی سامانی در سامان بخشی

مترجمان:

حمیدرضا حمیدی

دانشجوی کارشناسی ارشد - دانشگاه شهید بهشتی

ژیلا سجادی

عضو هیأت علمی دانشگاه شهید بهشتی

مقدمه مترجم

سوئد کشور کوچک و زیبایی است در شمال اروپا با ۴/۴۹۹/۹۶۴ مترمربع مساحت و با ۹۶/۴۰۵ هزار نفر جمعیت (سال ۲۰۰۵). این کشور تا قرن هیجدهم از فقیرترین کشورهای اروپا به شمار می‌رفت. اما بعد از جنگ جهانی دوم، رشد اقتصادی بسیار چشمگیری را تجربه کرد. درآمد خالص ملی افزایش یافت، به طوری که درآمد سالانه این کشور در سال ۲۰۰۵ حدود ۲۷۶ میلیارد دلار آمریکا برآورد شد و درآمد سرانه هر سوئدی در همین سال بالغ بر ۲۹۵۴۴ دلار بود.^۱

با افزایش درآمد سرانه، قدرت خرید مردم نیز بالا رفت. به این ترتیب زمینه برای مدرنیزاسیون فراهم شد و **این نقطه شروعی برای ایزوله شدن و متعاقب آن فرسوده شده بافت های قدیمی شهرهای این کشور بود.**

برنامه‌ریزی در کشورهای اسکاندیناوی بر مبنای یک

شهرداری قوی و فعال پایه‌ریزی شده است. طی پنج سال اخیر برنامه‌ریزی ساماندهی و نوسازی مرکز شهر، اغلب با مشارکت بخش‌های خصوصی مثل صاحبان املاک، مغازه‌دارها، شرکت‌ها و موسسه‌های خصوصی با شهرداری صورت گرفته است.

طی دهه‌های ۵۰ و ۶۰ بخش مرکزی شهرهای سوئد از طریق توسعه تجارت دگرگونی شدیدی را تجربه کردند و مرکز شهرها به عنوان نقطه مسلط و کانون تماس‌های شهری محسوب شد. در دهه ۶۰ مراکز خرید بزرگ در حومه شهرها به عنوان بخشی از طرح "خانه‌های میلیونی" احداث شد. این مراکز در نواحی مسکونی حومه‌ای با ۱۰/۰۰۰ تا ۵۰/۰۰۰ نفر جمعیت استقرار یافتند و با هر درجه از اهمیت تنها نیازهای روزافزون حومه‌نشینان جدید را کفاف می‌کردند و تأثیر چندانی در کاهش فشار بر بخش مرکزی شهر نداشتند.



تنگاتنگ مراجع ذی صلاح محلی، مغازه‌دارها، صاحبان سرمایه و دیگر شرکت‌ها و موسسه‌های تجاری و فرهنگی در حال شکل‌گیری است. بنابراین شیوه توسعه و نوسازی مرکز شهر، امروزه بسیار متفاوت‌تر از برنامه‌ریزی‌های دهه‌های قبل که در آن فقط مراجع ذی صلاح محلی نقش داشتند، شده است. در واقع امروزه الگوی مشارکتی بسیار پر اهمیت بوده و جایگاه ویژه‌ای را در امر بهسازی و نوسازی مرکز شهرها داراست. توسعه و نوسازی مرکز شهر بر مبنای توافق همه جانبه بین بخش‌های دخیل و مرتبط، با دیدگاه‌ها و اهداف متعدد (اهداف پایداری، معیارهای اصلی، تأمین مالی، سازمان و...) و شیوه‌های اجرایی متعدد پایه‌ریزی می‌شود. توافق اولیه بر مبنای طرح توسعه نمونه (راهنما) حاصل می‌شود و سپس در هنگام اجرای طرح به طور متوالی و گام به گام، شکل ملموس‌تر و واقعی‌تری به خود می‌گیرد و در نهایت بایستی توافقی همه جانبه در هر دو مورد (برنامه و عملیات اجرایی) میان گروه‌های دخیل حاصل شود.

معیارهای اصلی در طرح‌های نوسازی سوند

امروزه از جمله ویژگی‌های دیگر طرح‌های نوسازی مرکز شهرها، لحاظ کردن استانداردها یا معیارهای متعدد به صورت همزمان می‌باشد. این معیارها را در چهار گروه به ترتیب زیر می‌توان دسته‌بندی کرد:

۱- بهبود وضعیت خیابان‌ها، فضاهای باز و خانه‌های اطراف که به وسیله ی مراجع ذی صلاح محلی و در قالب بودجه‌های سالانه شهرداری (که ناکافی است) یا به وسیله ی بخش خصوصی (که همواره به عنوان یار و یاور دولت‌های محلی مطرح هستند) انجام می‌شود. این استانداردها به طور عمده عبارتند از: معیارهایی برای بهبود محیط پیاپاده‌روها و ایجاد امنیت در آن، معیاری برای بهبود حمل‌ونقل عمومی (حمل‌ونقل سریع و منظم)، استثنائاً در شهرها بزرگ برنامه‌ای نیز برای احداث پارکینگ‌های ارزان و قابل دسترس به تعداد کافی بوده است.

۲- بهبود در وضعیت استقرار فروشگاه‌ها و دیگر مراکز تجاری و فرهنگی که قبلاً به وسیله ی صاحبان املاک در رقابت برای جذب اجاره‌نشین‌ها، به طور انتفاعی و غیر اصولی، بدون ملاحظه مطلوبیت محیطی مرکز شهر شکل گرفته‌اند.

در این راستا گروه مدیریت مرکزی شهر به صورت یک دلال و واسطه در ارائه راه‌حل‌ها عمل می‌کند.

اما در دهه‌ی ۷۰ بخش مرکزی شهرها تحت تأثیر اقدامات جدیدی مانند: مراکز خرید و مغازه‌های بزرگ ناحیه‌ای که بر مبنای یک بازار ناحیه‌ای پایه‌ریزی شده بودند، قرار گرفت. این مراکز در نواحی حومه‌ای و برخی نواحی پر جمعیت استقرار یافتند. در سال ۱۹۶۸ سه درصد این مراکز در شهر استهکلم بود که در سال ۱۹۸۳ به ۱۴ درصد افزایش یافت و امروزه این میزان به ۲۰ درصد رسیده است، به طوری که در یک شهر متوسط، عملکرد این مراکز تجاری در نواحی حاشیه‌ای برابر و یا بیشتر از بخش مرکزی آن است.

تا سال‌های ۱۹۹۰ بخش مرکزی شهرها به شدت تحت تأثیر توسعه سریع پیرامون قرار گرفت. از این رو نیاز مبرمی به نوسازی و بهبود مدیریتی در آنها احساس شد. در حالی که شهرداری‌ها که تا آن زمان نیروی غالب در بهسازی و نوسازی به شمار می‌آمدند، در این دهه به دلیل بحران‌های اقتصادی به شدت تضعیف شدند، به گونه‌ای که امکانات مالی لازم برای بهسازی و نوسازی را در اختیار نداشتند. این وضعیت موجب شد تا امروزه برنامه‌ریزی و ساماندهی مراکز شهرها به سوی رهیافت مشارکتی سوق داده شود.

توسعه و نوسازی بخش مرکزی شهرها در کشورهای اسکانندیناوی

مشخصه ویژه توسعه و نوسازی مرکز شهرها در کشورهای اسکانندیناوی برای معاصر سازی، هم اکنون با مشارکت

۳- مدیریت و نگهداری محیط‌های عمومی پیرامون به استثنای آنچه که به وسیله ی مراجع ذی صلاح محلی و در قالب بودجه‌های سالانه شهرداری‌ها انجام می‌شود.

این مدیریت معمولاً چیزهای ساده‌ای مثل تمیز کردن خیابان‌ها، پاک کردن دیوار نوشته‌ها و همچنین شامل توصیه‌هایی برای صاحبان مغازه‌ها و سایرین برای مشارکت به هنگام ساعات کارشان (هنگام باز بودن مغازه‌ها) را شامل می‌شود. این گروه به عنوان حلقه اتصال بین مدیریت محلی و عمومی در مورد مسایلی مثل ایجاد دسترسی‌ها و استانداردهای محیط عمل می‌کنند. در اینجا بحث دیگری که مطرح می‌شود، این است که آیا مدیریت مرکزی شهر، همانند آمریکا باید ارائه تسهیلاتی چون پارکینگ‌ها را نیز بر عهده داشته باشد یا خیر. زیرا تاکنون این امر بر عهده مسئولان محلی و مالکان شخصی بوده است.

۴- بازاریابی در مرکز شهر و گسترش سازمان‌های مربوطه فراتر از آنچه که تاکنون به وسیله ی خرده‌فروشان به صورت منفرد و سایرین، از زمان استقرارشان در آن مکان انجام شده است.

بازاریابی به طور عمده اطلاعاتی در مورد خدمات در دسترس، حمل‌ونقل عمومی، پارکینگ، فضاها ی عمومی، ساعات باز بودن مغازه‌های بزرگ و وجود تسهیلات ویژه‌ای مثل برگزاری فستیوال‌ها، نمایشگاه‌ها، رویدادهای ورزشی، تئاتر خیابانی و دیگر تفریحات عمومی را شامل می‌شود. موفقیت نوسازی مرکز شهر، به توأمان بودن اعمال استانداردهای ویژه در دوره بلندمدت و کوتاه‌مدت و نیز مطابقت آنها با برنامه‌ریزی‌های قبلی بستگی زیادی دارد. به این ترتیب می‌توان به اهداف معمول ساماندهی و نوسازی دست یافت.

تأثیرات اقتصادی نوسازی مرکز شهر

نتیجه خالص تأثیرات اقتصادی حاصل از نوسازی مرکز شهر، خیلی بیشتر از میزان سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته به وسیله ی سرمایه‌گذاران بود. در واقع از حد انتظار و پیش‌بینی شده بیشتر بوده است. این امر در مطالعات انجام شده کاملاً محرز شد. بخشی از این مطالعات مربوط به پیامدها یا تأثیرات بهبود بخشی به میزان جذابیت مرکز شهر بوده است. نتایج پنج مطالعه دیگر نیز در سوئد واقعی‌ترین تجربیات این کشور را در زمینه یادشده ارائه می‌دهد.

مطالعه سوئدی‌ها در مورد تغییرات انجام شده و نیز مقایسه وضعیت سابق و فعلی شش شهر مورد مطالعه از طریق موارد زیر صورت گرفت:

(الف) میزان تغییرات ایجاد شده از نگاه بینندگان و ناظران.

(ب) میزان جذابیت مکان.

(ج) سود خرده‌فروش‌ها.

(د) میزان اجاره بالقوه.

(ه) فضاهای اشغال نشده (منظور مغازه‌های اجاره نرفته است).

(و) ارزش املاک.

مطالعه انجام شده نشان داد، بین تأثیرات اقتصادی و معیارهای اعمال شده، رابطه محکم و پایداری وجود دارد. بنابراین ساماندهی و نوسازی مرکز شهر موجب شد تا این قسمت از شهر از جنبه‌های مختلف و به طور گسترده‌ای جاذب خدمات و جمعیت شود. به طور مثال:

۱- در مراکز شهری که بالاترین و بیشترین استانداردها اعمال شده بودند، میزان سود سرمایه خرده‌فروش‌ها در دوره مطالعه از ۱۰ به ۱۵ درصد افزایش پیدا کرد، در حالی که در جاهایی که این معیارها کمتر تحقق یافته بود، این میزان کاهش پیدا کرده است.

۲- اجاره بالقوه، ۱۲ درصد کرون سوئد برای هر متر مربع (هر کرون سوئد برابر ۱۰ درصد دلار آمریکا است) در مراکزی که بیشترین استانداردها اعمال شده، افزایش یافت. در حالی که تغییری از این لحاظ در مراکزی که استانداردهای یادشده به ندرت تحقق یافته بود، حاصل نشد.

۳- تعداد زمین‌های خالی و مخروبه در جاهایی که این معیارها به اجرا در آمده بود، کاهش یافت، در حالی که در مراکز فاقد معیارها تعداد آنها رو به فزونی نهاده است.

۴- خط‌مشی مشاهده‌کنندگان در مراکز شهری که استانداردها اجرا شده بود، به طور چشمگیری بهبود پیدا کرد، در حالی که در مورد مراکز فاقد برنامه، تضعیف شد.

۵- میزان سوددهی سرمایه برای صاحبان املاک در مناطقی که معیارها محقق شده بود، به ۶۰ میلیون کرون سوئد می‌رسید. حال آنکه برای مراکزی که این مهم تحقق نیافته بود، این میزان به عدد صفر می‌رسد. به نظر می‌رسد برای گروه اول (صاحبان املاک) سرمایه‌گذاری برای بهبودی وضعیت خیابان و فعالیت‌های مشابه با توجه به ضعف بنیه مالی آنان در مدت کوتاهی (تقریباً یک سال)

قابل بازگشت باشد. صاحبان املاک حدود ۵۰ درصد از سرمایه‌گذاری‌های مربوط به بهبودی خیابان‌ها و فضاهای باز را بر عهده گرفته‌اند و این مقدار حدود ۲۰ میلیون کرون سوئد است. حتی در برخی مواقع صاحبان املاک بیشتر از این مقدار هم در ساختمان‌هایشان سرمایه‌گذاری می‌کنند. آنها همچنین سالانه ۴۰ درصد از هزینه‌هایشان را صرف نگهداری خانه‌هایشان می‌کنند، که این میزان حدود سه میلیون کرون سوئد می‌باشد. تمام ارقامی که در بالا ذکر شد، با حذف تأثیرات بازار مثل تغییر در قدرت خرید محلی و ملی، تورم و رقابت، ارزیابی شده است.

سازمانی برای مشارکت و همکاری در امر نوسازی

مهمترین فاکتور برای توسعه و نوسازی مرکز شهر، مشارکت صادقانه، با برنامه و بی‌ریای همه عناصر و بخش‌های دخیل در این امر می‌باشد. سازمانی که به این منظور تشکیل می‌شود بسته به اندازه مرکز شهر می‌تواند خیلی پیچیده یا خیلی ساده باشد.

در یک شهر ۱۰۰ هزار نفری و بیشتر، این سازمان معمولاً در قالب یک گروه تعاونی متشکل از همه تصمیم‌گیران دخیل و فعال در این زمینه تشکیل می‌شود. این سازمان می‌تواند با حضور شورای شهر، اتحادیه صاحبان املاک و اتحادیه مغازه‌دارها تشکیل شود. مهمترین وظایف این سازمان را موارد زیر تشکیل می‌دهد:

۱- برنامه‌ریزی استراتژیک (راهبردی).

۲- مدیریت عالی و بی‌نقص مرکز شهر.

۳- تأمین مالی.

این تعاونی معمولاً به شکل تسامحی سازمان یافته و کارهای روزمره در قالب شرکتی با مسئولیت محدود انجام می‌شود؛ که در آن سهم شهرداری (۰ تا ۲۰ درصد)، صاحبان املاک (۴۰ تا ۵۰ درصد) و مغازه‌دارها به همراه بقیه (۴۰ تا ۵۰ درصد) می‌باشد. مهمترین وظایف شرکت، مدیریت و بازاریابی، مشارکت در کار توسعه و نوسازی راهبردی و ارتباط منظم با مراجع ذی صلاح محلی می‌باشد.

گروه‌های داوطلب و افتخاری اغلب با سازمان‌های رسمی با مقولات ویژه‌ای مثل: آموزش، مدیریت فروش، پارکینگ، نصب علائم راهنمای خیابان، استانداردهای محیطی، بازیافت و نظافت خیابان‌ها فعالیت خود را انجام می‌دهند.

فاینانس مشترک

ارگان‌های دخیل، همگی به صورت مشترک تدارک مالی نوسازی را بر عهده دارند. سطوح معمول تأمین بودجه و سرمایه‌گذاری در کشورهای اسکاندیناوی عبارتند از:

۱- از آنجا که در قدم اول (طرح اولیه‌ی نوسازی و برنامه اجرایی) نظر مشاوره مطرح است، هزینه آن که حدوداً ۵۰۰/۰۰۰ تا ۱۰۰/۰۰۰ کرون سوئد است، باید از طریق شرکا یعنی: الف) شهرداری، ب) صاحبان املاک در مرکز شهر، ج) خرده‌فروشی‌ها و سایر خدمات‌دهندگان در مرکز شهر و د) صنایع مربوط به شهرداری پرداخت شود.

۲- قدم دوم تغییرات فیزیکی در مرکز شهر (خیابان‌ها، فضاهای باز، پارکینگ، پیاده‌روها و...) است و هزینه آن می‌تواند بین صفر تا ۱۰۰ میلیون کرون سوئد باشد که این هزینه به طور ۵۰/۵۰ بین شهرداری و صاحبان املاک تقسیم می‌شود. علاوه بر این صاحبان املاک اغلب تعمیر ساختمان و حتی ساخت یک ساختمان جدید را برای خود لازم می‌دانند.

۳- هزینه مدیریت شرکت با مسئولیت محدود (یا شکل سایر سازمان‌ها) نسبت به بزرگی شهر سالانه معمولاً بین (عدد مشخص نیست) تا پنج میلیون کرون سوئد می‌باشد که اغلب این هزینه مربوط به بازاریابی است. در رابطه با تأمین مالی، هر یک از شرکا به ترتیب زیر سهم می‌شوند: شهرداری (۲۰-۰ درصد)، صاحبان املاک (۵۰-۲۰) و خرده‌فروش‌ها و سایرین (۷۰-۴۰ درصد).

آیا بی‌سامانی سامان می‌یابد؟ بله یا خیر

آیا ساماندهی و نوسازی مرکز شهرها در کشورهای اسکاندیناوی می‌تواند مکان‌های بی‌نظم و آشفته را جذابیت بخشد؟ جواب بله است؛ چنانچه دیدگاه‌ها از روش‌های برنامه‌ریزی قدیمی و فعلی منصرف شده و در جستجوی روشی نو برای برنامه‌ریزی باشد. اما جواب نه است، اگر ما فکری برای جهت‌دهی به اهداف نکنیم و در این زمینه سخت نکوشیم.

شاید بتوان نوسازی مراکز شهری در سوئد را بی‌نظم خواند. به این دلیل که برنامه‌ریزی سوئدی‌ها در این مورد فاقد پشتوانه‌ی قانونی است. همان قوانینی که در اروپا و کشورهای اسکاندیناوی وضع شده است. جایی که رقابتی منظم و قانونمند بین نواحی فروشگاهی حومه‌ای و مرکز شهر وجود دارد. و بالاخره اینکه ما در سوئد هنوز به این باور هستیم که مرکز شهری خوب می‌تواند متکی به خود بوده و روی پای خود بایستد.

آموزش شهروندی، مفاهیم، اصول و راهبردها با تاکید بر ایران

✦ سیدمحسن طباطبایی
فوق لیسانس مدیریت آموزشی
دانشگاه علامه طباطبایی

مقدمه

آموزش‌های شهروندی مجموعه آموزش‌ها و تعالیمی است که به هر فرد یاد می‌دهد با دیگران رابطه خوبی داشته باشد، به خود مهر بورزد، دیگران را دوست داشته باشد، به جامعه‌اش احترام بگذارد و هر عملی که انجام می‌دهد، مبتنی بر ارزش‌های اخلاقی باشد. این آموزش‌ها که در سطح وسیع و گسترده‌ای مطرح است، می‌تواند در روند یک جامعه بسیار تاثیرگذار باشد.

اما به نظر می‌رسد بی‌اعتمادی‌ای که در عمیق‌ترین لایه‌های جامعه ما رسوخ کرده، مانع دستیابی به یک زندگی زیبا می‌شود. در آموزش‌های شهروندی به همه آحاد جامعه یاد داده می‌شود، هیچ‌کس دشمن ما نیست و دیگران هم خوبی ما را می‌خواهند. این پیامی است که اگر درک شود و در ذهن‌ها جا بیفتد، اعتدال را جایگزین رفتارهای ناپه‌نچار می‌کند.

ایران یکی از پنج کشور اول جهان است که مردم آن از بوق خودروهایشان بیشتر استفاده می‌کنند، آلودگی صوتی هر روز بیشتر و بیشتر می‌شود و ترافیک در شهرهای بزرگ زندگی مردم را مختل کرده است. ما پیوسته در خیابان‌ها متوقف می‌شویم و فراموش می‌کنیم از همدیگر در برابر اشتباهاتمان عذرخواهی کنیم. در حالی که یک شهروند خوب و مسئول تحت هر شرایطی دیگران را فراموش نمی‌کند.

متأسفانه فراتر از آموزش‌های شهروندی، آموزش‌ها و

تعالیم کلیشه‌ای جایگزین شده است؛ آموزش‌هایی که نه تنها ما را به پیش نبرده، بلکه باعث خستگی و نابودی ذهن و احساس ما هم شده است. یکی از ویژگی‌های مهم آموزش‌های شهروندی، ایجاد عرصه دیالوگ و گفتگوی مسالمت‌آمیز است.

یکی از اهداف این مکان‌ها، ایجاد حوزه فراگیری برای گفت و شنود و مراوده نظرات است؛ جایی که در آن شهروندان بتوانند با فراغت از الزامات و محدودیت‌های فعالیت‌های حرفه‌ای روزانه‌شان، به بحث و فرمول‌بندی باورها و نگرش‌هایشان درباره جامعه و زندگی بپردازند. اما یک پیش زمینه اصلی برای تحقق چنین فضایی ضروری است و آن اینکه مردم با نظر و حس درونی خود در این محافل شرکت کرده و به تأثیرات مثبت آن واقف باشند.

طرح مسئله

به دنبال رشد فزاینده شهرنشینی، گسترش روند شهرگرایی، پیچیده شدن نظام جامعه شهری و بروز مسایل و مشکلات شهری، پارادایم جدیدی از مدیریت شهری مطرح شد که شیوه‌های جدیدی را برای دخالت دادن و مشارکت شهروندان در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، نظارت و هدایت زندگی شهری در پیش گرفته است. از جمله این راهکارها تبدیل ساکنان شهر به "شهروند" است. بنابراین اصلی‌ترین عنصر در شیوه‌های مدیریتی، مشارکت شهروند در حیات شهری است. از جمله راه‌های تبدیل شهرنشینان

به شهروندان واقعی، آموزش و دادن آگاهی است. در واقع موضوع شهروندی حاوی یک منطوق و عنصر معقول درونی است که به تاکید فالكس (دلفروز، ۱۳۸۱) منابع آن حتما باید هر چه بیشتر همگانی و مساوات‌گرایانه شوند. بنابراین موقعیت هر شهروند بر حس عضویت داشتن در یک جامعه گسترده دلالت دارد. این موقعیت، کمکی را که یک فرد خاص به آن جامعه می‌کند، می‌پذیرد، در حالی که به او استقلال فردی‌اش را نیز ارزانی می‌دارد. این استقلال در مجموعه‌ای از حقوق انعکاس می‌یابد که هر چند از نظر محتوا در زمان‌ها و مکان‌های مختلف متفاوتند، اما همیشه بر پذیرش و کارگزاری و نقش فاعلیت سیاسی دارندگان آن حقوق، دلالت دارند. مفهوم کلیدی مستتر در شهروندی، ایده اجتماعی بودن آن است.

به نظر می‌رسد تمام نظریه‌ها و الگوهای مرتبط با فردگرایی و جمع‌گرایی در یک دیدگاه التقاطی، در نهایت بر بهبود توان اجرایی و مشارکتی افراد و سازمان‌ها برای کسب سازگاری، خودتدبیری، همکاری و افزایش دخالت‌های مسئولانه در مسایل شهری تاکید می‌کنند. در حال حاضر بیشتر مدیران فرهنگی و سیاسی به این نتیجه دست یافته‌اند که بهبود ساختارها (الگوهای رابطه‌ای)، سیستم‌ها (سیستم‌های اطلاع‌رسانی و اجرایی) و مهارت‌های مناسب (مهارت‌های ترغیب‌سازی ارتباطی) درون یک اجتماع به منظور افزایش کارایی افراد و حس مسئولیت‌پذیری، اهمیت حیاتی دارد. بنابراین تاکید فزاینده بر نیاز به بیان هدف این آموزش‌ها و مشارکت افراد در مسایل شهری (چرایی آن، فلسفه چنین آموزش‌هایی) بیش‌نسبت به آن (برای رسیدن به این هدف به چه چیزهایی نیازمند هستیم) و راهبرد آن (چگونگی انجام کار، ابزار و وسایل) شده است.

شهروندی

ایده‌ای است که در اروپای غربی زاده شده و در قرن شانزدهم هم‌زمان با فراگیر شدنش انتشار یافته است. این موضوع یکی از فرایندهای جامعه مدرن است و در عرف جامعه‌شناسی دارای تعریف خاصی است که عموماً برخاسته از نگرش عقلانی نسبت به قانون و حقوق افراد در جامعه است. شهروندی از جمله مفهوم‌هایی است که در هر محیطی عمل می‌کند، به شرطی که امکانات همراه شده، به آن تشخیص و وجود بخشیده و برای آن محیط تعریف شود. شهروندی را می‌توان از دو دیدگاه یا دو برداشت

متفاوت مورد بررسی قرار داد: یکی مخصوص بینش‌های اصالت فردی در جامعه‌های مدنی است و دیگری بیشتر به جامعه‌هایی تعلق دارد که به نوعی دارای بینش‌های جمع‌گرایانه هستند.

مفهوم شهروندی به عنوان منزلت اجتماعی در نگرش به جامعه مدنی تلقی می‌شود که به موجب آن، شرایط برخورداری فرد را از حقوق و قدرت فراهم می‌کند (براساس پیمان حقوق مدنی و سیاسی و میثاق حقوق اجتماعی و اقتصادی و فرهنگی مندرج در اسناد بین‌المللی حقوق بشر) و این حقوق عبارتند از:

۱- حقوق مدنی، شامل آزادی بیان و برابری در مقابل قانون.

۲- حقوق سیاسی، شامل حق رای دادن و ایجاد تشکل سیاسی و صنفی.

۳- حقوق اقتصادی، در برگرفته رفاه اقتصادی و تأمین اجتماعی است که برای نخستین بار در ۱۹۴۹ به وسیله‌ی «مارشال» در لندن طی رساله‌ای به عنوان شهروندی طبقه اجتماعی، تبیین شده است.

ایده شهروندی چنان که گفته شد، پیشینه طولانی دارد و از قرن نوزدهم به بعد، به ویژه پس از جنگ جهانی اول به وسیله‌ی حکیمان و فیلسوفان آلمانی و فرانسوی، رونق بیشتری یافته و پس از جنگ جهانی دوم گسترش پیدا کرده است.

سازمان اجتماعی مبتنی بر ایده شهروندی می‌تواند گام مهمی در راه تفاهم بشری و ایجاد جامعه جهانی واحد و برقراری عدالت اجتماعی و به طور کلی همه رویاهای دیرینه شهر در پرداختن مدینه فاضله انسانی برداشته و راه را برای وصول به مفهوم عالی «انسان» هموار سازد. در واقع بایستی در شرایط موجود برای ایجاد سازگاری میان شهروندی و قومیت‌ها و ملیت‌ها به نوعی «تسامح» فرهنگی و مدنی قائل شد؛ یعنی در مواقعی که به گونه‌ای بین قوانین و حقوق، اخلاق، عادات و سنت‌های قومی و ملی تناقض وجود دارد و اگر موضوع عقلانیت به معنای اجتماعی آن مدنظر دو طرف قرار بگیرد، طبعاً چنین تسامحی آسان خواهد بود و حل این تناقض‌ها کمک خواهد کرد تا بشر بتواند به مرحله‌های پیشرفته‌تری از مفهوم کنونی شهروندی ارتقا یابد.

در ساختار شهروندی ۲۰۰۹ (شهروندی چیست؟) اشاره شده است که شهروندی موضوع مورد مطالعه بسیار مناسب

و خوب آموزشی در جامعه می باشد و هدف آن ارتقای مهارت‌ها و ارزش‌های والای انسانی و تسهیل‌کننده زندگی می باشد که دو بعد مهم آن حقوق و تکالیف می باشد که برای همه اقدار جامعه شامل شده و آغاز شروع آن از مدارس بوده و سپس به همه جا (سازمان‌ها، جامعه و...) انعکاس داده می شود.

مفهوم شهروند

در واقع طبق مفهوم شهروندی، همه اعضای جامعه بزرگی که عنوان یک فرهنگ را به خود می گیرند، شهروند نامیده می شوند و به روایتی، از این منظر می توان عنوان شهروندی را به همه قلمرو یک تمدن و فرهنگ سوق داد و گفت شهروند ایرانی، شهروند غربی و... که چنین اطلاعاتی براساس نسبت تمدن و فرهنگ نیز با اهمیت می باشد، یعنی از اولین و کوچک ترین جامعه تا بزرگ ترین و عالی ترین آن می توان چنین عنوانی را بر اعضای آن صادق دانست.

واژه شهروند مرکب از دو کلمه «شهر» به معنای جامعه انسانی فرهنگمند و «وند» به معنای عضو وابسته و در اینجا بیان گر جزء خارجی و لازم شهر است که از این واژه مرکب معنای انتزاعی مناسبی به دست می آید که به نوعی در خود بار عقلانی را داراست و در واقع بدین گونه بیان می شود:

۱- از پذیرش آگاهانه و دلیل مند، نسبت به عضویت در جمع حکایت می کند که مبنای توجیحات خرد پسندی انجام گرفته باشد؛ پس بر جهانگردی که در جامعه غیر خود باشد، صدق نمی کند.

۲- قابلیت پذیرش در جمع و شمارش در ردیف دیگران را داشته باشد؛ پس فقط شامل انسان می باشد.

۳- از وجود رابطه متقابل میان فرد و دیگران در یک جامعه حکایت می کند. درست مثل همان نسبت زبانی که میان شهر و «وند» موجب پیوند و رسانیدن معنا به شنونده خود می باشد؛ پیوندی معنوی میان شهروند و جامعه احساس می شود که بیشتر از نوع فرهنگ و مشترکات انسانی می تواند باشد. بنابراین مهاجر یا رانده شده‌ای که به صورت پناهنده در میان جامعه‌ای دیگر به سر می برد، شهروند این جامعه به شمار نمی آید. مگر آنکه مدت زیادی بگذرد تا آن پیوند به وجود آید.

۴- از وجود تعهدهای دو جانبه میان فرد و جامعه خیر می دهد که مهم ترین آنها دو چیز هستند:

الف) حفظ، تقویت، به کارگیری، دفاع و پاسداری از

اصول ارزشی و هنجارهای رسمیت یافته جامعه به وسیله شهروند.

ب) در پناه گرفتن و امکان رشد و توسعه دادن به شهروند به وسیله ی جامعه.

این تعهدها ممکن است مکتوب، مدون، بررسی شده و اعلام شده باشند. همان گونه که در قوانین مدنی و حقوقی می بینیم و شاید نیز شفاهی و نامکتوب بوده و به نسل بعد انتقال یافته باشند.

شهروندی و جامعه مدنی

شهروندی و جامعه مدنی دو مفهومی است که همواره با یکدیگر همراه بوده اند. در همین راستا بسیاری از اندیشمندان و در راس آنها هگل و مارکس، جامعه مدرن را جامعه مدنی می دانند، چون از دیدگاه آنها مهم ترین ویژگی جامعه مدرن، پیوستگی تفکیک ناپذیر آیین شهروندی و مشارکت های مدنی است. در مرکز سیاسی - جغرافیایی به نام شهر، حرکت مردم در روند روبه رشد حیات مدنی به سمت تکوین جامعه مدنی است که از مفهوم Town به مفهوم City می رسیم. «هابرماس» جامعه مدنی را حوزه‌ای می داند که در آن تصمیم گیری‌ها از طریق فرایندهای جمعی و مشارکت فعالانه شهروندان در شرایطی آزاد و برابر صورت می گیرد. بنابراین قهرمان اصلی جامعه مدنی، شهروند است. شهروندی که مشارکت از جمله حقوق اساسی وی به شمار می رود.

جامعه مدنی ترجمه society Civil است. این عبارت در دوران قدیم به معنای جامعه شهروندی به کار می رفته و نخستین بار در ادبیات سیاسی «روم باستان» به چشم می خورد. «سیسرون» در همین دوران از آن به دولت شهر یاد می کند و همین کلمه در قرون وسطی به معنای اجتماع سیاسی افراد بوده است.

در اندیشه مدرن، مولفه‌هایی مفهوم شهروندی را تبیین می کنند که بیش از هر چیز به نزدیکی شهروندی و جامعه مدنی تاکید دارند از جمله: تکالیف، وفاداری، مسئولیت، هويت، آموزش، نقش و غیره. بنابراین تاریخ به ما می گوید که جامعه مدنی و آیین شهروندی مفهومی تازه نیست. در بارزترین تعاریف شهروندی (در لغت نامه تفکر اجتماعی قرن بیستم) چنین آمده است:

«ایده‌های مربوط به شهروندی در چندین دوره تاریخی، در دوره یونان و روم باستان، در شهر گونه‌های قرون

وسطی و در شهرک‌های زمان رنسانس وجود داشته است و اما شهروندی به معنای امروز آن اگرچه از تمامی مفاهیم تاثیر پذیرفته است اما ویژگی متمایزی نیز دارد. نخست اینکه شهروندی رسمی است که در تمامی جهان، کم و بیش به معنای عضو کشوری بودن یا عضویت داشتن در محدوده دولتی ملی معنا می‌شود، دوم اینکه شهروندی بنیاد و جوهری است که بر پایه داشتن مجموعه‌ای از حقوق مدنی، سیاسی و به ویژه حقوق اجتماعی تعریف می‌شود.

حقوق شهروندی و مشارکت مدنی

تنظیم روابط اجتماعی در گستره پیچیده و پر تنوع کلانشهر، ابعاد مختلف و بسیار مهمی دارد. نحوه و روند تعریف، تثبیت و نهادینه شدن این روابط چندسویه، روند «شهروندسازی» را معین می‌سازد و میزان موفقیت این روند، امکان توسعه پایدار شهر را نمایان می‌نماید و در اضلاع متعدد این ارتباط، شهروندان و دولت با اجزا و عناصر و نهادهای خاص خود وجود دارند. بنابراین رکن اساسی این تنظیمات به نوع رابطه دولت و شهروندان مرتبط می‌شود و قاعدتاً تکمیل، شفاف و قانونی شدن این پایه اساسی، باید گام نخست توسعه پایدار شهری تلقی شود و این تنظیم رابطه با این هدف اساسی صورت می‌گیرد که نحوه برخورداری از منابع برای کنشگران مختلف عرصه حیات شهری معین سازد و برای تحقق این هدف اساسی، باید به سه پایه اساسی توجه کرد: اول مشارکت، دوم تبیین و قانونمند شدن وجه حقوقی روابط و سوم بعد فرهنگ و آموزش.

نکته مهم در این روند، لزوم مشارکت شهروندان در تبیین و تصویب قواعد و موازین مورد نیاز در این حوزه‌هاست. اگر شهر به همه ساکنان آن تعلق دارد، رسماً باید معین شود چرا و چگونه و در چه حدود و ابعادی دولت و شهروندان مکلف و ذی حق هستند و این مهم سنگ بنا و رکن اساسی توسعه شهری است که مصادیق آن همه حوزه‌های برنامه‌ریزی، مدیریت، اجرا، نظارت و ارزیابی و تغییر و تحول در نظام شهری را در برمی‌گیرد. در نتیجه تحکیم و تکمیل پایه‌های حقوقی روابط اجتماعی در زندگی شهری، رکن لاینفک توسعه پایدار شهری است.

بنابراین اگر در مدیریت شهری به مشارکت شهروندان نیاز باشد، باید دانست این نیروی عظیم مستعد مشارکت بر پایه اعتمادیابی و انگیزه‌سازی می‌تواند عملاً توانمندی لازم

برای ایفای نقش تکلیفی و برخورداری از حقوق شهروندی خود را بیابد و این امر وابسته به تکمیل ظرفیت‌ها و فرصت‌های حقوقی و قانونمند شدن روابط با اندیشه و حقوق شهروندی است.

شهروندی در نظام حقوقی ایران

شهروندی براساس نظام حقوقی هر کشور که مهمترین آن «قانون اساسی» است، به افراد تعلق می‌گیرد. با این وجود تا قبل از استقلال آمریکا و انقلاب ناخواسته، قانون اساسی مدرن در جهان وجود نداشت، تنها یک سلسله توصیه‌های اخلاقی، دینی و کدهای رفتاری تعیین‌کننده بود. قانون اساسی ایران در ۱۳۲۴ هـ.ق تدوین شد و متمم آن در ۱۳۲۵ هـ.ق حقوق مردم و آزادی‌های خودی را بیشتر تفصیل کرد. در قانون اساسی و دیگر قوانین تا دوره مشروطیت به جای واژه شهروندی از کلمه «رعیت» یا «رعایا» استفاده می‌شد. به این معنا که مردم ایران رعیت پادشاه و تابع و فرمانبردار او به شمار می‌رفتند. بعد از مشروطیت با وجود تغییرات محوری در مطالبه حقوق مردم و تصویب قانونی مدنی، افراد جامعه ایران از دیدگاه حقوقی همچنان تبعه دولت ایران و نه شهروند معرفی شدند. در حقیقت افراد جامعه تبعه یا تابع محسوب شده و دولت متنوع و متنوع بود. حق و حقوقی وجود نداشت و فقط وظایف و تکالیفی در نظر گرفته شده بود. برای مثال در عرف قاجار سربازگیری به عنوان بنیچه یک وظیفه عمومی بود که با تبعیض اجرا می‌شد. در دوره پهلوی هم هیچ قانونی برای تعیین حقوق زنان و مردان به عنوان شهروند پیش‌بینی نشده بود. در قانون اساسی جمهوری اسلامی در فصل سوم، حقوق در قالب حقوق ملت مطرح شده و در هیچ یک از اصول واژه شهروند به کار نرفته است (امین، ۱۳۷۶: ۳۴۹).

حقوق شهروندی در قانون اساسی از حیث موضوع به دو دسته اصلی قابل تقسیم است: حقوق اساسی یا کلی و حقوق اجتماعی شامل حقوق سیاسی و حقوق اداری که دربرگیرنده حقوق اقتصادی، فرهنگی و قضایی است. حقوق اساسی در پنج اصل آمده، در اصل نوزده بر حقوق اساسی مردم ایران و برابری تأکید شده و در اصل بیستم بر برخورداری از حمایت قانونی و حقوق سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برای همه ملت تصریح شده است. اصل چهارم، چگونگی برهمکنش بین حقوق شخصی افراد با حقوق عمومی را مشخص کرده است.

اصل یازدهم، برابری و برخورداری از حقوق فرهنگی را به طور مساوی تعیین کرده و اصل بیست و دوم هم عضویت افراد از تعرض را مطرح می‌سازد. بندهای اصل سوم هم وظایف جمهوری اسلامی را در زمینه آزادی‌های سیاسی، اجتماعی، مشارکت در تعیین سرنوشت و ایجاد امنیت قضایی و تأمین حقوق افراد به طور مساوی در برابر قانون و آموزش رایگان نشان می‌دهد. حقوق سیاسی در اصول ۲۳ تا ۲۷ قانون اساسی آمده است. حقوق اداری، اقتصادی و فرهنگی در هشت اصل و حقوق قضایی هم هشت اصل را به خود اختصاص داده است (وردی‌نژاد، ۱۳۷۶: ۳۲۸-۳۲۴).

به این ترتیب قانون اساسی، حقوق شهروندی را در قالب حقوق ملت در خود جای داده است، که می‌توان آنها را به سه دسته تقسیم کرد: حقوق بدون قید و شرط که حق همه شناخته شده و ۱۶ اصل را دربرمی‌گیرد، قوانینی که در متن مفید و محدوده شده که قید آن را به حکم قانون تعیین کرده‌اند شامل هفت اصل و سوم قوانینی که ناظر به حقوق مشروط شهروندان است. اینها اصل مشروط به عدم تضاد با مبانی اسلام، عدم نقص استقلال، وحدت ملی، موازین اسلامی و عدم مخالفت با اسلام و مصالح عمومی و حقوق دیگران است (همان منبع: ۳۳۴).

بدیهی است نظام حقوق ایران و مهم‌ترین رکن آن قانون اساسی به تأمین نیازها و خواسته‌های مردم توجه داشته و مفهوم رایج تابعیت سرزمین را به رسمیت شناخته است. به عبارت دیگر قانون اساسی گام مؤثری از فرایند حاکمیت قانون، تضمین آزادی‌ها و برخورداری از امکانات و... با شهروندی برداشته است. مباحث حقوق مطرح شده در این قوانین با معیارها و استانداردهای جهانی حقوق بشر منطبق است. با این حال چالش‌هایی در زمینه اصول مشروط یا مفید به ملاک و موازین خاص در آن مشاهده می‌شود. نکته مهم آنکه، شهروندی صرفاً با تصویب قوانین تحقق نمی‌یابد بلکه به عناصر و عوامل دیگر هم مرتبط است که می‌تواند جنبه بازدارنده داشته باشد.

آموزش شهروندی

افراد در مفهوم شهروندی دارای سه حقوق مدنی، سیاسی و اقتصادی می‌باشند که در قانون اساسی نیز به آن اشاره شده است که در آن حق مشارکت از مهمترین مصادیق حقوق شهروندی می‌باشد، اما زمینه تحقق حقوق

شهروندی که در قانون اساسی مطرح شده وقتی فراهم می‌شود که حقوق یادشده تنها در قالب متون قانونی محدود و باقی محدود و باقی نمانده و به یک واقعیت اجتماعی تبدیل شود.

در چنین شرایطی است که جامعه موجود، جامعه‌ای آماده‌گذار (انتقال حکومت مرکزی، محلی و مشارکت اجتماعی) خواهد بود. بنابراین برای تحقق حقوق شهروندی، نقش شهروندان مهم بوده و با توجه به تنوع حقوق شهروندی، مشارکت‌های مردمی نیز متفاوت می‌باشد، پس نفوذ در شهروندان و بسترسازی برای پذیرش آموزش‌ها از سوی شهروندان در آموزش‌های شهری امری ضروری است و به منظور تغییر و تبدیل رفتارهای غیر اجتماعی نامطلوب شهری به رفتارهای آموزش دیده باید براساس شناخت مسایل و مشکلات محله‌های شهر بررسی و تحلیل آنها ضمن آموزش‌های شهروندی ارائه شود.

شهروندان آموزش دیده می‌تواند با آموزش‌های مؤثر شهری، نقش و تأثیرات متعددی را بر تحول اجتماعی شهر بگذارد، چرا که شهروندان هم سازنده شهر و هم بهره‌بردار و اثرپذیر از شهر می‌باشند.

طی آموزش‌های شهروندی، ارتقای آگاهی شهروندان نسبت به سرمایه‌های انسانی، اقتصادی، فرهنگی و تاریخی امکان‌پذیر می‌شود و در واقع مشارکت همگانی و حرکت‌های اجتماعی مردمی، اوج فعالیت‌های مؤثر مدیریت شهری است که از ایجاد تعلق اجتماعی در بین شهروندان ناشی می‌شود. در ارائه آموزش‌های شهروندی، فرایند آموزش یعنی دانش برنامه‌ریزی، تولید و تدوین محتوای منطبق با نیازهای شهری، در طراحی محصول آموزش نقش بسیار مؤثری دارد. در اصل آموزش‌ها و نیازها در قالب سلسله آموزش‌های حضوری، غیرحضوری و مجازی گنجانده شده و با هماهنگی و ارزیابی مستمر، رابطه دقیقی بین نیازهای جامعه شهری در سطوح و مقاطع مختلف با اثربخشی اقدامات انجام شده نمایان می‌شود.

بنابراین تا زمانی که آموزش‌های اساسی شهری برای شهروندان براساس فرایند استاندارد صورت نگیرد، توفیقی در انجام برنامه سامان‌دهی به دست نخواهد آمد، چرا که دیدگاه‌های شهروندان و اقدامات آنان در زمینه‌های ساماندهی مسایل شهری بسیار مهم بوده و به ثمر رساندن و تحقق این مهم، آموزش‌های شهری و مشارکت‌های اجتماعی را می‌طلبد.

آموزش شهروندی، ایران، تجارب جهانی

همه ما شهروندان یک جامعه بزرگ جهانی هستیم؛ جامعه‌ای که نقطه اشتراکمان زندگی روی کره زمین است. همه ما وابسته به تغییر و تحولات این کره خاکی هستیم. آب، خاک و منابع فسیلی موجود در آن سهمی است که خدا برای همه مخلوقان زمین قرار داده است. روزگاری انسان به دور از دیگران در شهر یا روستای خود می‌زیست.

زندگی خلاصه می‌شد در اطرافیان نزدیک و کوچه و محله‌ای که هر روز از آن می‌گذشتیم. اما امروز انسان‌ها خواسته یا ناخواسته سرنوشتشان درهم گره خورده است؛ مرگ دلفین‌ها در ایران همان قدر دلخراش است که در فرانسه و اسپانیا و آرژانتین. همچنین قتل عام مردم غزه یا مرگ انسان‌ها در اتیوپی بر اثر فقر، همه مردم را نگران می‌کند. ما شهروندان جامعه بزرگ جهانی هستیم.

زندگی در چنین جهان بزرگی با گذشته متفاوت است. ما دیگر نمی‌توانیم به سادگی محیط‌زیست مان را آلوده کنیم و بگوییم این یک موضوع داخلی و مربوط به ماست و دیگران حق دخالت در آن را ندارند. وقتی دستمان را از شیشه خودرو بیرون می‌بریم تا ته مانده سیگارمان را به کف خیابان‌ها بسپاریم، درست در همین لحظه به دنیای اطرافمان بی‌احترامی کرده‌ایم! شهروند جامعه جهانی، شهروندی است که آگاهانه یا احترام به ارزش‌های مشترک بشر در اقصی نقاط عالم زندگی می‌کند.

چگونه می‌شود این آگاهی را آموخت؟ آموزش‌های شهروندی راه ورود بهتر به تونل بی‌انتهای سرنوشت کره زمین است. در کلاس‌ها باید گفته شود، جهان به شما می‌بالد، در صورتی که شما با چشم‌های عاشقانه به آن بنگرید. رشد کردن در کلاس جهانی شگفت‌انگیز است. چون سوال‌های شما را کسانی پاسخ خواهند گفت که در کشور شما زندگی نمی‌کنند، اما صدای شما را می‌شنوند.

پس ما فرصتی برای ایستادن نداریم و باید فراتر از متافع شخصی، حرکت کنیم. جوناس سالک می‌گوید: دایناسورها ناپود شدند، در حالی که تقصیر آنان نبود، اما انسان برای بقا ناچار به پیمودن مسیر تکامل است.

تکامل امروز ما در گرو آموزش است، آموزش‌هایی که پیش از تأثیر در ذهن، باید در چشم‌ها، گوش‌ها و دل‌هایمان موثر واقع شوند.

شاید در هیچ دوره‌ای از تاریخ به اندازه امروز به گذشت و ایثار در زندگی نیاز نداشته‌ایم. وقتی روحیه ایثار نداشته

باشیم، مطمئناً نمی‌توانیم همدیگر را تحمل کنیم. وقتی همدیگر را تحمل نکردیم و روحیه تساهل و تسامح نداشتیم، دیگر نمی‌شود نام انسان روی خود بگذاریم. امروز در ایران همه می‌خواهند مشهور شوند، عده‌ای برای رسیدن به شهرت، به خوانندگی و نوازندگی رو می‌آورند. عده دیگر شعر می‌گویند و عده زیادی با فشار، وارد دانشگاه‌ها می‌شوند و تند تند فارغ‌التحصیل. جامعه پر از دکتر و مهندسی شده است که روی خط‌کشی عابر پیاده می‌ایستند، در خیابان‌ها ویراژ می‌دهند، پوست تخمه از شیشه خودرویشان بیرون می‌ریزند و جوک‌های معروف روز را به یکدیگر اس‌ام‌اس می‌کنند.

تحقیقات نشان می‌دهد متاسفانه اخلاق مدنی و تعهد داشتن نسبت به دنیایی که در آن زندگی می‌کنیم، روزبه‌روز کم‌رنگ‌تر می‌شود. ما به جامعه‌ای نیاز داریم که بیشتر آدم‌های آن، انسان‌های مفیدی برای جامعه و فرهنگ بشری شوند، اما همه می‌خواهند مشهور شوند تا به یکدیگر فخر بفروشند. به نظر می‌رسد ما شهروندان فاقد اقدامات لازم برای زندگی در دنیای جدید هستیم. برای درست زیستن در این دنیا نیازمند آموزش هستیم؛ آموزش‌هایی که شیوه‌های تفکر، احساس، ادراک و تخیل ما را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

جان تامسون می‌گوید: محور آموزش‌های شهروندی، تقویت قوه تخیل و استعدادها بالقوه شهروندان است. شهروندان باید با مشعل‌هایی روشن و پرنور حرکت کنند و راه را به دیگران نشان دهند. اگر این مشعل‌ها خاموش باشد، روح پرجوش و خروش آنها خاموش خواهد ماند، هرچند که مشعل‌ها در دست‌هایشان است، اما در عمل کاربردی ندارد.

الگوهای آموزش شهروندی

به طور کلی آموزش‌های شهروندی چهار کارکرد اصلی دارد: در این آموزش‌ها کمک می‌شود هر شهروند در امور اجتماعی مشارکت کند.

شهروندان را نسبت به موضوعات اطرافشان حساس کرده و درک و دریافت ذهن آنها را متحول می‌کند.

به شهروندان یاد می‌دهد به خود، جامعه و جهان احترام بگذارند.

به شهروندان تأکید می‌شود، امور اجتماعی دیگران را به خود ترجیح دهند.

شاید سوال شود در کجا می‌توان این آموزش‌ها را داد؟ با توجه به اینکه بخش اعظمی از هرم سنی جامعه ایران را جوانان و نوجوانان تشکیل می‌دهند، مدرسه مکان مناسبی برای رشد روحیه شهروندی محسوب می‌شود. کلاس‌های درس می‌توانند به اتاق‌های گفتگو و تبادل اطلاعات تبدیل شوند، به شرطی که دیگر معلم‌ها کانون و مرکز کلاس‌ها نباشند.

گفته می‌شود در مدارس نوین هر اتاقی در هر نقطه‌ای از عالم مرکز جهان است و تنها نیروی عشق می‌تواند افراد یک جامعه را کنار هم قرار دهد و آنها را به هم متصل کند. علاوه بر مدرسه، نقش رسانه‌ها به ویژه رادیو، تلویزیون و روزنامه‌ها بسیار اساسی است.

در ژاپن بسیاری از مهارت‌ها و آگاهی‌های مدنی از طریق روزنامه‌ها به مردم داده می‌شود. در فرانسه و آلمان از طریق تئاتر و نمایش‌های باشکوه، شهروندان را به زندگی بهتر و سالم‌تر دعوت می‌کنند. در تایلند شعار "خوشبختی خود را با خوشبختی دیگران همراه کنید" اساس آموزش‌های شهروندی شده است.

سیاست‌ها و برنامه‌های دولت در این کشور این است که مردم لبخند را فراموش نکنند، چون نیروی تبسم به شما کمک می‌کند که همدیگر را ببینید و از یاد نبرید. یکی دیگر از متدهای آموزش شهروندی ایجاد گروه‌های داوطلبانه در محله‌ها و اماکن عمومی است. امروز بسیاری از مردم از پرداخت مالیات خوشحال نیستند. عده زیادی از اقشار هر سال تلاش می‌کنند تا از پرداخت مالیات راه‌گریزی بیابند. شاید بخشی از تلاش برای عدم پرداخت در این مسئله نهفته باشد که آنها خدمات ناشی از آن را احساس نمی‌کنند. اما در کشورهای اروپایی و به ویژه اسکانداویژی به شیوه‌های گوناگون به مردم گوشزد می‌کنند که مالیات بدهید، تا توسعه پایدار به وقوع بپیوندد.

شاید یکی از بهترین شیوه‌های آموزش پرداخت مالیات همکاری و همیاری گروه‌های محله‌ای باشد که از تاثیر شگرف مالیات آگاهند. در کشورهای پیشرفته بسیاری از پروژه‌های منطقه‌ای و محله‌ای بدون نیاز به حضور دولت و فقط از طریق مشارکت گروه‌های محله‌ای به وقوع می‌پیوندد و در محله‌ها افراد داوطلبانه به گردآوری اطلاعات و تحقیق و تخصص در خصوص مسایل مختلف می‌پردازند و به کمک مردم همان منطقه مشکلات را حل می‌کنند.

مردم ایران مالیات پرداخت خواهند کرد، اگر این پروژه

در محله‌ها و مناطق مختلف با مشارکت گروه‌ها، و جوانان فعال و پویا همراه شود. حتی با ایجاد پلیس‌های محله‌ای می‌توان از بسیاری از جرائم، قتل‌ها و آسیب‌ها جلوگیری کرد. به طور کلی می‌توان آموزش‌های شهروندی را فرصتی دانست که اگر با استانداردهای لازم آموزش داده شوند، بسیار موثر و مفید خواهند بود.

ضرورت آموزش شهروندی

امروزه در کشورهای بزرگ جهان، بخش عظیمی از تحقیقات و منابع مصروف کشف این حقیقت می‌شود که شهروند مطلوب باید دارای چه خصوصیتی باشد و چگونه می‌توان این ویژگی‌ها را در اقشار مختلف جامعه توسعه داد. در مطالعه‌ای که با مشارکت بیش از بیست کشور جهان با عنوان «مطالعات شهروندی» انجام گرفته است، اهمیت تخصیص موارد فوق آشکار می‌شود. این در حالی است که متأسفانه اکنون توجه چندانی به آموزش بنیادین شهروند خوب نمی‌شود. در این راستا ابتدا باید به تعریفی در باب شهروندی و ملاک‌های شهروند خوب بودن پرداخت. شهروندی مفهومی چند بُعدی و دارای معانی مختلف است که این اختلاف از تفاوت فلسفه‌های حاکم بر هر جامعه و ارزش‌های آن نشأت می‌گیرد. اما فاکتوری که بیشتر مورد توجه جامعه‌شناسان است، انطباق تعریف شهر با شهروند است. نتایج مطالعات نشان داده که مفهوم شهروندی حداقل شامل چهار عنصر اصلی «هویت ملی، تعلقات اجتماعی و فرهنگی و فرامیلتی، نظام اثربخش حقوقی و مشارکت مدنی و سیاسی» است. این مفاهیم دارای ارتباط درونی و برهمکنش از یکدیگرند و در حقیقت چهار عنصر، انعکاس یک واقعیت هستند، یعنی مفهوم شهروندی.

با توجه به اینکه هر جامعه‌ای با عنایت به زمینه‌های فرهنگی و ارزشی خود به شهروندان خاص با خصوصیات ویژه‌ای نیاز دارد و این امر ضامن بقا و تداوم حیات اجتماعی و میزان توسعه و پیشرفت کشور می‌شود، باید برنامه‌ریزی آموزشی حساب شده‌ای را برای تمام اقشار جامعه به طور وسیع در نظر گرفت که می‌توان آن را از رسمی‌ترین نظام آموزشی کشور یعنی آموزش و پرورش آغاز کرد. شواهد زیادی دال بر این مطلب وجود دارد که دانش‌آموزان و دانشجویان به مدرسه و دانشگاه می‌روند، بدون آنکه دانش و مهارت و ارزش‌هایی را بیاموزند که پایه و اساس مسئولیت‌پذیری در قبال جامعه و زبینه یک شهروند خوب

در آینده باشد. اگر آموزش را سرمایه‌گذاری برای آینده در نظر بگیریم، آموزش شهروندی سرمایه‌گذاری برای آینده مورد نظر کشور در تمامی ابعاد است. زمانی می‌توان از حقوق شهروندی صحبت کرد که مفهوم آن را با تمام وجوه و مشخصات آن شناساند و بارور کرد. نمی‌توانیم از جوانان انتظار داشته باشیم تا بدون آمادگی قبلی ناگهان تبدیل به شهروندی متعهد و مسئول شوند. کودکان باید هم فکری، مشورت و شناخت قوانین لازم زندگی در محله و شهر را از زمان پیش دبستانی و کودکی همراه با آموزش‌های محیطی و ملموس با مشارکت کودکان دیگر فراگیرند. پاکیزگی شهر و محیط زندگی، احترام به حقوق دیگران، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و حق تقدم در تمامی امور شهروندی، آموزش بهداشت عمومی و دفع صحیح زباله و... از جمله عواملی هستند که باید از همان دوران کودکی با آموزش نهادینه شوند، زیرا پس از رشد و بلوغ افراد، عادات در آنها تقویت و تثبیت شده و تغییر آنها به تمایلات طبیعی ناممکن و دیر است. چامبلیس (۱۹۹۷) می‌نویسد: در هر جامعه‌ای ارزش‌ها، طرز تلقی‌ها، بینش‌ها و مهارت‌ها به همراه الگوها و روش‌های مشارکت در زندگی جمعی یا مدنی به شکل ویژه‌ای منتقل می‌شود و فلسفه تأسیس نظام‌های تربیتی، پرورش چنین شهروندانی است.

اصول و بنیان‌های آموزش شهروندی

آموزش شهروندی، نحوه ایجاد انگیزش در میان افراد برای پذیرش نقش شهروند و توجه به منافع جمعی است. شهروندی در سطوح متنوعی عمل می‌کند. ابعاد شهروندی را می‌توان در بعد و جنبه کلی نشان داد. امروزه مفهوم شهروندی به باور داشتن به مسئولیت‌های افراد در مسایل اجتماعی معطوف شده است. از این نظر مفهوم شهروندی هم برای سیاستمداران و هم برای اندیشمندان اجتماعی دارای اهمیت است، زیرا همه آنها بر مسئولیت‌هایی تأکید می‌کنند که زمینه بقای جوامع سیاسی و محیط طبیعی ما را استحکام می‌بخشند. شهروندی از یک سو واجد ابعاد سیاسی و ساختاری است و از سوی دیگر، ابعاد عاطفی را در برمی‌گیرد که با فرهنگ و هویت‌های فرد ارتباط دارد.

در کمترین سطح آن، شهروندان باید نسبت به مسئولیت‌ها، حقوق و هویت‌های متفاوت خود آگاهی و شناخت داشته باشند. کسب این شناخت آشکارا مستلزم آموزش حقوق انسانی و فراهم شدن محیطی برای یادگیری است که در

آن، مجال جستجو و تقویت احساسات و انتخاب‌های افراد فراهم باشد (ذکائی، ۱۳۸۱).

براساس مدل آزلر و استاکی (۱۹۹۶) ابعاد و اجزای آموزش شهروندی در برگیرنده یک سطح حداقل و یک سطح حداکثر است. مطابق این مدل، تا زمانی که ادغام واقعی در جامعه محقق نشود و حداقل درآمد، امنیت و مشارکت فعال شهروندان تامین نگردد، اعضای جامعه نخواهند توانست حقوق خود را طلب کنند. آموزش شهروندی را در چنین جامعه‌ای می‌توان دربرگیرنده آموزش دانش، مهارت‌ها و ارزش‌ها دانست که با ماهیت و شیوه‌های اداره یک نظام مردم‌سالاری مشارکتی همخوان است.

آموزش یک فرایند مشارکت عمیق شهروندی می‌تواند بر رفع موانع خطامشی‌گذاری موثر کمک کند. شهروندان مطلع و درگیر در امورات، شهروندان متخصص می‌شوند که از نظر فنی وضعیت‌های مشکل را درک کرده و به دنبال راه‌حل‌های کل‌نگر و فراگیر می‌باشند. صاحب‌نظران متعددی از جمله پاتمن (۱۹۷۰) مزایای آموزشی مشارکت شهروندی را مورد تأکید قرار می‌دهند. مدیران قادر به تشریح دلایل پیگیری سیاست‌هایی می‌شوند که در وهله اول برای توده مردمی نبوده است. پذیرفته شده است که مشارکت‌کنندگان بیشتر به سطوح بسیار پیچیده فنی و درک اجتماعی به تصمیمات سیاست‌گذاری بهتر نایل می‌شوند.

آموزش شهروندی عملاً به عنوان وسیله‌ای برای پرورش احساس تعلق به جامعه و داشتن هدفی در زندگی برای اعضا، مورد استفاده قرار خواهد گرفت. هدف اصلی برنامه‌های آموزش شهروندی باید درگیر کردن افراد در فعالیت‌های مربوط به حوزه زندگی خود (اجتماع) باشد. آموزش موثر شهروندی از همان آغاز به کودکان اعتماد به نفس و رفتارهای مسئولانه را از نظر اجتماعی و اخلاقی می‌آموزد. وجه دیگر این آموزش، درگیر کردن افراد جامعه در مسایل مربوط به شرایط زندگی و دغدغه‌های اجتماع محل زیست آنهاست.

بالاخره وجه سوم آموزش شهروندی را می‌توان انتقال دانش، مهارت‌ها و ارزش‌ها به کودکان دانست که به واسطه آن خود را عضو مفیدی از حیات عمومی جامعه تشخیص دهند. به این ترتیب هدف‌های آموزش شهروندی را باید عموماً حول سه محور آموزش مسئولیت اجتماعی و اخلاقی، آموزش فعالیت‌های اجتماعی و گرایش به چنین فعالیت‌ها و آموزش سواد سیاسی دانست.

گفتگو با مدیر عامل اتحادیه اتوبوسرانی "ساویز"



اتحادیه‌ها به عنوان بازوهای اجرایی سازمان در بخشهای مختلف خدمات شهری، بویژه حوزه حمل و نقل، از جایگاه خاصی در این زیرمجموعه پراهمیت مدیریت شهری برخوردار هستند. لازمه ارتباط مستقیم با گروههای هدف توانمندی و برخورداری از شرایط و شاخص‌های مهمی در مدیریت این اتحادیه‌ها می‌باشد. ماهنامه شهرداریها بر آن است که به انعکاس فعالیت‌ها و عملکرد این اتحادیه‌ها در قالب گزارش اقدام نماید.

در این شماره به گزارشی در ارتباط با اتحادیه اتوبوسرانی‌های کشور پرداخته‌ایم و امیدواریم در شماره‌های بعد گزارش‌های سایر اتحادیه‌ها (قطارهای شهری، تاکسیرانی، آرامستانها و ...) زینت‌بخش صفحات ماهنامه باشد.

مقدمه:

به عقیده صاحب نظران و کارشناسان اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور موفق‌ترین و فعالترین

اتحادیه حمل و نقلی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بوده است و در زمینه‌های مختلف توانسته تاثیرگذار باشد.

حسین ساویز که در سه سال گذشته مسئولیت قائم مقامی اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری را بر عهده داشته به تازگی از سوی اعضای هیات مدیره اتحادیه به سمت مدیر عاملی این اتحادیه انتخاب شده است.

مدیر عامل جدید اتحادیه تاکید دارد که با برنامه‌ریزی‌های بعمل آمده و چشم‌انداز ترسیم شده، شاهد فصل نوینی از دوران فعالیت‌ها و حیات اتحادیه خواهیم بود.

حسین ساویز، که نقش بسیار تاثیرگذاری در اقدامات، فعالیت‌ها و برنامه‌های این اتحادیه در طی سه سال گذشته داشته است و ارتباط بسیار خوبی نیز با مدیران عامل سازمان‌های اتوبوسرانی کشور دارد و معتقد است که این اتحادیه می‌تواند بسیار فعال‌تر و با برنامه‌تر از گذشته بعنوان یک بازرس اجرایی و مشورتی توانمند برای دولت در جهت تحقق اهداف مورد نظر عمل نماید.

وی بر این عقیده است که این اتحادیه همچون گذشته در کنار دولت خدمتگزار در مسیر افزایش سطح خدمات‌رسانی به شهروندان وفادار ایران اسلامی گام بر خواهد داشت. گفت و گو با مدیر عامل جدید اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور را مرور می‌کنیم:

شراپا آقای ساویز، ارزیابی تان از عملکرد و اقدامات اتحادیه تا بحال چیست؟

ساویز: اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بسیار بالایی برخوردار است و می‌تواند نقش مفید و تاثیرگذاری در اجرای سیاست‌های دولت در حوزه حمل و نقل عمومی ایفا نماید. اگر بدقت و موشکافانه عملکرد اتحادیه از زمان تاسیس تا بحال را بررسی نمایم به این نتیجه می‌رسیم که فراز و نشیب‌های متعددی را در فعالیت‌های اتحادیه شاهد بوده ایم.

در بعضی دوره‌ها اتحادیه تاثیر گذارتر و فعال‌تر بوده و در برخی زمان‌ها هم فعالیت‌ها و پویایی اتحادیه کاهش داشته است. در مجموع همه مدیران اتحادیه تا بحال سعی داشته‌اند که با نیت خوب و با تلاش همه جانبه در راستای اعتلای این مجموعه و کاهش مشکلات و چالش‌های سازمان‌ها گام بردارند و انصافاً در این راستا طی سال‌های اخیر قدم‌های بسیار خوب و موثری برداشته شده است.

به گونه ای که در مجموع این اتحادیه، فعال‌ترین، با برنامه‌ترین و مؤثرترین اتحادیه‌ای بوده است که در حوزه حمل و نقل درون شهری تشکیل شده است.

شراپا به عقیده شما، این اتحادیه تا بحال توانسته به کلیه اهداف مورد نظر دست یابد؟

ساویز: با توجه به این که اتحادیه فعالیت‌هایی خوبی تا بحال داشته و خدمات شایان توجهی را به سازمان‌های اتوبوسرانی ارائه داده است. اما بنده معتقدم هنوز پتانسیل‌های بسیار خوب و ظرفیت‌های بالایی در این اتحادیه وجود دارد که تا بحال فرصت نشده به این پتانسیل‌ها توجه کافی صورت گیرد. پتانسیل‌های متعدد اتوبوسرانی‌ها در بسیاری از بخش‌ها هنوز بالقوه است و باید با برنامه‌ریزی، مدیریت و نظارت علمی، تخصصی و کارشناسی با زمان بندی و هدف‌گذاری‌های مدون و منسجم این پتانسیل‌ها را به بالفعل تبدیل کرد.

اتحادیه در حوزه‌های فنی، اجرایی، علمی، فرهنگی، آموزشی ظرفیت‌های بسیار خوبی دارد که باید بصورت دقیق و کارشناسی این ظرفیت‌ها را شناخت و در جهت تحقق اهداف دولت کریمه و توسعه حمل و نقل عمومی در کشور و همچنین برای توسعه و تجهیز سازمان‌های اتوبوسرانی از این ظرفیت‌های عالی بهره برد.

شراپا آقای ساویز، آیا شما برای اعتلای اتحادیه و دستیابی به اهداف مورد نظر برنامه مشخصی دارید؟

ساویز: اول این نکته را عرض کنم که بنده اصلاً به کار و فعالیت بدون برنامه اعتقاد ندارم. واقعیت این است که هیچ فعالیتی بدون برنامه به نتیجه مشخص و مثبتی نخواهد رسید.

بنده با توجه به شناختی که از اتحادیه، سازمان‌های اتوبوسرانی و از همه مهم‌تر اهداف و برنامه‌های دولت کریمه در این حوزه تخصصی داشتم و این که از نزدیک در جریان مسائل و مشکلات اتوبوسرانی کشور در ابعاد مختلف بوده و هستم برای اتحادیه با مشورت و نظر کارشناسان، متخصصین و افراد مجرب یک برنامه

اجرائی و زمان‌بندی شده را با نگاه علمی، تخصصی و کارشناسی بصورت منسجم، هدفمند و ساختارمند تهیه و تدوین کرده و به هیات مدیره محترم اتحادیه ارائه کردم. الحمدلله اعضای محترم هیات مدیره جدید اتحادیه نیز کاملاً به بحث برنامه‌ریزی حساس و معتقدند که این یک حسن بسیار خوب در اتحادیه است و بنده معتقدم که می‌توان در کنار این هیات مدیره متخصص و پویا به اجرائی شدن برنامه ارائه شده بسیار امیدوار بود.

نیز با اولویت های شما در برنامه ارائه شده بمنظور تقویت و توسعه اتحادیه چیست؟

ساویز: اتحادیه‌های حمل و نقلی با این هدف از سوی وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تشکیل شده‌اند که نخست یک بازرس اجرائی و مشورتی خوب، تخصصی و فنی برای دولت باشند و دوم در جهت تقویت و پشتیبانی از سازمان‌های اتوبوسرانی کشور حرکت کنند. بر این اساس، ما این دو هدف اصلی و اساسی را سرلوحه برنامه‌هایمان قرار داده‌ایم و در جهت تحقق این دو هدف و دیگر اهدافی که در این راستا باشند فعالیت خواهیم کرد.

تسریع در روند خصوصی سازی در ناوگان اتوبوسرانی‌ها، تلاش برای نهادینه ساختن مدیریت هوشمند در اتوبوسرانی‌ها، پیگیری و حل مشکلات مالی و اعتباری سازمان‌ها، اجرائی برنامه‌های جامع علمی آموزشی و فرهنگی، راه‌اندازی و جمع‌آوری بانک اطلاعاتی علمی، تخصصی و مرجع در حوزه حمل و نقل عمومی، تلاش برای ارتقاء سطح خدمات‌رسانی به شهروندان، تقویت تعامل و ارتباطات اتحادیه با ارگان‌ها، سازمان‌ها، نهادها و دستگاه‌های دولتی، مردمی، عمومی و خصوصی، فرهنگ‌سازی و افزایش سطح آگاهی‌های شهروندان همچنین فعالیت‌های در زمینه حل مشکلات سازمان‌ها در بخش‌های بیمه، مالیات، تبلیغات و تامین اقلام مورد نیاز از جمله برنامه‌هایی است که برای حرکت در مسیر تحقق اهداف دولت و حمایت و پشتیبانی از

سازمان‌های اتوبوسرانی بصورت ویژه مورد توجه قرار گرفته و براساس زمانبندی بعمل آمده شاهد اجرائی دقیق و کارشناسی این برنامه‌های اصلی خواهیم بود.

نیز با توجه به برنامه‌هایی که ارائه داده‌اید دورنما و چشم‌انداز اتحادیه را چگونه ترسیم می‌کنید؟

ساویز: به عقیده بنده با توجه به سیاست‌های دولت، فرصت بسیار خوبی برای توسعه حمل و نقل عمومی در کشور بوجود آورده و باید این فرصت طلایی را مغتنم شمرد و قدر دانست. آن چه که لازمه‌ی حرکت در این مسیر است کار تخصصی، علمی و کارشناسی است و این مسئولیت خطیر طبیعتاً بر عهده نهادهایی همچون اتحادیه اتوبوسرانی‌هاست که این برهه‌ی زمانی را بشناسد و از ظرفیت‌های موجود استفاده کنند. بر این اساس ما همه تلاش‌مان این خواهد بود که فصل نوینی از دوران فعالیت‌ها و حیات اتحادیه را آغاز نموده و رقم بزیم و این اتحادیه را بعنوان یک نهاد تخصصی، فنی و کارشناسی در حوزه حمل و نقل عمومی فعال نموده و بشناسانیم. به اعتقاد ما، این اهداف زمانی به تحقق خواهند رسید که همه بزرگواران و اساتید بویژه مدیران تلاشگر و کارآمد وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، مدیران و کارشناسان دفاتر حمل و نقل وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها، اعضای محترم هیات مدیره اتحادیه، مدیران عامل، معاونین و کارشناسان سازمان‌های اتوبوسرانی، فعالان، کارشناسان، نخبگان، صاحب نظران، اساتید و اصحاب رسانه‌ها را در جهت تحقق اهداف و برنامه‌های ترسیم شده یاری نمایند که امیدواریم با لطف و عنایات خداوند متعال و در سایه توجهات حضرت ولی عصر (عج) همه ما بتوانیم با بهره‌گیری از رهنمودهای ارزشمند رهبر فرزانه انقلاب و دولتمردان صدیق و تلاشگر گام‌های خوب و تاثیرگذاری برای اعتلای نظام مقدس جمهوری اسلامی و خدمت به هموطنان عزیز و همیشه در صحنه ایران اسلامی برداریم.

سایت آموزش قوانین شهرداری راهاندازی شد

♦ حدیثه کرشاسبی

خصوص ضمن جمع‌آوری تمامی قوانین و مقررات کشور در یکصد سال گذشته، نسبت به راه‌اندازی سامانه قوانین و مقررات در سایت www.tehran.ir اقدام شد و هم‌اکنون شهروندان در هر زمان و مکانی، می‌توانند از طریق این سامانه به تمام اطلاعات مربوط به قوانین و ضوابط، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های شهرداری دسترسی داشته باشند.

اقدامات بسیار گسترده، توانستیم سایت آموزش قوانین و مقررات را به صورت اختصاصی در اداره کل قوانین و مقررات معاونت حقوقی شورا و امور مجلس راه‌اندازی کنیم و نسبت به انجام پروژه آموزش اقدامات مؤثری به عمل آوریم. شکرى ادامه داد: از جمله دیگر پروژه‌های این حوزه، اطلاع‌رسانی و انتشار قوانین و مقررات شهرداری تهران بوده است. در این

مدیرکل تدوین قوانین و مقررات شهرداری تهران از راه‌اندازی سایت آموزش قوانین و مقررات به صورت اختصاصی در اداره کل قوانین و مقررات معاونت حقوقی شورا و امور مجلس خبر داد. نادر شکرى، مدیرکل تدوین قوانین و مقررات شهرداری تهران و دبیر کمیته حقوقی و قوانین کلانشهرهای کشور افزود: با انجام

جلوگیری از هدر رفت سرمایه های ملی

تولید انرژی الکتریکی از زباله در واحدهای تولیدی نمونه ای بارز از بازیافت زباله است. دکتر حسن الماسی با تاکید بر کاهش ۳۰ و ۵۰ درصدی از وزن و حجم زباله و منافع اقتصادی مستقیم اهمیت بازیافت زباله در شهرداری‌ها گفت: در دو روش تفکیکی در مقصد و مبدا روش تفکیک زباله از مبدا دارای هزینه کمتر، بهداشت بیشتری است که نیاز به تکنولوژی پیشرفته و خاصی هم ندارد. رئیس دانشکده‌ی بهداشت دانشگاه علوم پزشکی کاشان اطلاع رسانی و آموزش همگانی در خصوص بازیافت و اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا به شهروندان را تاکید کرد و گفت: همکاری رابطان بهداشت مرکز تحقیقات این دانشگاه و سخنان ائمه جماعات در مساجد و مدارس مناطق مختلف شهری تاثیر بسزایی در اجرای این طرح داشته است

تا پایان امسال طرح تفکیک زباله از مبدا در تمام نواحی یازده گانه این شهرداری به اجرا گذاشته می شود. وی اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا را علاوه بر جلوگیری از تولید شیرابه، کم شدن حجم زباله یاد آور شد و گفت: کاهش و تفکیک حجم زباله های خشک شامل کاغذ، فلز، شیشه و پلاستیک از زباله های تر تسریع و تسهیل جمع‌آوری زباله را فراهم می کند. شهردار کاشان از ماموران جمع‌آوری زباله به عنوان سربازان گمنام در تأمین سلامت جامعه یاد کرد و افزود: اگر تلاش این افراد حتی برای یک ساعت متوقف شود شهروندان با هجوم بیماری‌ها و آلودگی‌ها مواجه می‌شوند. عضو شورای شهر کاشان هم در این جلسه شاخص جهانی بازیافت زباله مبنی بر استفاده مجدد، بازیافت و بازگرداندن را یاد آور شد و گفت: تولید روکش های لاستیکی، کف پوش های پارکت،

شهردار کاشان در اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا را با صرفه ترین و بهداشتی ترین روش در جمع‌آوری و جداسازی مواد قابل بازیافت زباله از مبدا دانست. سعید مدرس‌زاده در جلسه توجیهی طرح تفکیک زباله از مبدا که به همت اداره بازیافت و مدیریت پسماند شهرداری کاشان برگزار شد به طرح توسعه تفکیک زباله از مبدا در شهرستان کاشان اشاره کرد و گفت: اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا و جداسازی مواد بازیافتی شامل کاغذ، پلاستیک و شیشه از ۱۵ آبان سال جاری بر اساس طرح پژوهشی مشترک بین شهرداری کاشان و دانشگاه علوم پزشکی این شهرستان و همکاری بخش خصوصی در ناحیه ۲ آغاز شده است. شهردار کاشان جمع‌آوری روزانه ۱۰ تن انواع مواد بازیافتی از زباله های محدوده ناحیه‌ی ۳ شهرداری را یاد آور شد و گفت:

شبهای شهر میانه رنگین شد

است صورت می‌گیرد و با این ابتکار عمل صرفه‌جویی چشمگیری در هزینه‌های این واحد صورت گرفته است. مهندس مولایی در همین زمینه اعلام داشت: این چراغ‌ها در بازار به قیمت‌های بالای دویست هزار تومان عرضه می‌شود در حالیکه قیمت تمام شده آنها در کارگاه واحد زیباسازی شهرداری میانه به کمتر از هشتاد هزار تومان بالغ می‌شود.

خیابان‌های این شهر رنگ نویی به شب‌های میانه بخشیده است. مردم میانه این روزها هنگام گذر از میادین و معابر و خیابان‌های مختلف شهر و تونل‌ها و زیرگذرها با دیدن نورهای رنگین، شور و نشاط خاصی را در فضای عمومی شهر احساس می‌کنند. این اقدام به ابتکار واحد زیباسازی و با تولید چراغ‌ها توسط کارکنان خود این واحد در کارگاهی که به همین منظور تجهیز شده

شبهای شهر میانه با نصب چراغ‌های رنگین در میدان‌ها و خیابان‌های این شهر رنگ نشاط و پویایی به خود گرفته است. با نصب صدها چراغ در رنگ‌های مختلف، فضای دل‌انگیزی در چشم‌اندازهای شبانه شهر میانه ایجاد شده است. واحد زیباسازی شهرداری میانه در یک اقدام گسترده با تولید و نصب چراغ‌های ستونی در رنگ‌ها و اندازه‌های مختلف در بسیاری از میادین و

شهر بندرعباس با ۱۷۰۰ هکتار بافت حاشیه‌ای

غیر رسمی اشاره کرد و افزود: با نیاز سنجی مردمی و اجتماع محور بر اساس نیاز مردم، اقداماتی از جمله بالا بردن سطح فرهنگ و سلامت و بهداشت فردی و اجتماعی، روش برخورد خانواده‌ها با موضوع توانمندسازی، توجه به صنایع دستی و خود اشتغالی و اشتغال‌زایی، مکانیزه شدن تعاونی و صندوق محله‌ای انجام شده است.

در این کارگاه دو روزه آموزشی موضوعات مختلف از جمله توانمندسازی اجتماعات محلی در سکونتگاه‌های غیررسمی، وضعیت اسکان غیر رسمی در ایران، اقدامات، راهکارها و گردش کار با تأکید بر نقش شهرداری‌ها با حضور معاونان شهرداری ۶ شهر کشور و نمایندگان استانداری استان‌های فارس، بوشهر، چهار محال و بختیاری، کهگیلویه و بویر احمد، هرمزگان و قم مورد بررسی قرار گرفت.

معاون فنی و شهرسازی شهرداری بندرعباس با بیان اینکه شهر بندرعباس به عنوان یکی از ۵ شهر هدف، از سوی بانک جهانی تعیین شده است، تصریح کرد: پروژه‌ها توانمندسازی از سوی ستاد توانمندسازی با کمک بانک جهانی و برهمکنش شهرداری، مسکن و شهرسازی و طراحی شورای اسلامی شهر بندرعباس اجرا می‌شود. در پروژه‌های توانمندسازی، اعتباراتی از منابع شهرداری اختصاص یافته است. وی با اشاره به اقدامات انجام شده در بخش کالبدی شهر بندرعباس گفت: از منابع شهرداری، طرح‌های مکمل شامل اجرای شبکه معابر فرعی، ساخت زمین‌های ورزشی دارای چمن مصنوعی، پارک‌های محله‌ای و فرهنگسرا در کنار طرح کالبدی اجرا شده است. بهاری به فعالیت‌های اجتماعی انجام شده در راستای توانمندسازی سکونتگاه‌های

کارگاه آموزشی آشنایی با سکونتگاه‌های غیر رسمی ویژه مدیران و کارشناسان شهرداری‌های کشور در بندرعباس برگزار شد. در این کارگاه آموزشی، جعفر بهاری میمندی، معاون فنی و شهرسازی شهرداری بندرعباس گفت: شهر بندرعباس دارای ۳۵ هزار هکتار حریم است که ۷ هزار هکتار آن در محدوده‌ی شهری است. نیمی از مساحت محدوده‌ی شهر بندرعباس، بافت فرسوده و حاشیه‌ای است که از این میزان، ۱۷۰۰ هکتار بافت حاشیه‌ای، ۸۲۰ هکتار بافت فرسوده مصوب و ۸۰۰ هکتار بافت فرسوده غیر مصوب است.

وی افزود: پدیده‌ی حاشیه‌نشینی از سال‌های گذشته به عنوان یک معضل، گریبانگیر مدیریت شهری است. مهاجرت روستاییان، خشکسالی، تنوع خدمات، اشتغال و جاذبه‌های زندگی شهری از جمله عوامل بروز پدیده حاشیه‌نشینی در شهرها است.

بودجه شهرداری خوی تقدیم شورای شهر شد

کلیات بودجه سال ۸۹ اظهار داشت: کل بودجه شهرداری و سازمان‌های تابعه

خبر داد. یوسف کربلای خلیلی در خصوص

شهردار خوی از تقدیم لایحه بودجه ۱۴۵ میلیارد ریالی شهرداری خوی به شورای شهر

۱۴۵ میلیارد ریال برآورد شده است که این مبلغ بیش از ۲۸ درصد افزایش نسبت به بودجه سال گذشته را داشته است. وی در تشریح وضعیت درآمد سال آینده شهرداری افزود: درآمدهای شهرداری در سال آینده مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض عمومی و اختصاصی، خدمات و درآمدهای

موسسات انتفاعی شهرداری و درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری است. وی با اشاره به سیاستهای کلان بودجه که شورای شهر به شهرداری ابلاغ کرده است، اظهار داشت: در تنظیم بودجه سال ۸۹ شهرداری تلاش شده است که از شمار پروژههای خرد پرهیز و بیشتر به پروژه های اساسی و مورد

نیاز شهر پرداخته شود. برنامه ریزی توسعه‌ی شهری، بهبود محیط شهری، ایجاد سایر تأسیسات و تسهیلات شهری، ایجاد اماکن و فضاهای ورزشی، فرهنگی و تفریحی، ایجاد تأسیسات درآمدزا و ایجاد تأسیسات حفاظتی شهری و برنامه هدایت و دفع آبهای سطحی داخل شهر در اولویتهای بعدی هستند.

نصب علائم راهنمایی و رانندگی خورشیدی در ساری

به همت سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری

علی حجازی، شهردار ساری وجود مراکز اداری در مرکز شهر را از جمله دلایل ترافیک در هسته مرکزی شهر دانست و گفت: نبود کمربندی‌های مناسب، وجود ایستگاه‌های تاکسی شهری و روستایی در نقاط حساس و میدانهای شهر و ازدحام جمعیت در این نقاط و نبود مهندسی ترافیک از دیگر دلایل ترافیک در ساری است. وی انجام مهندسی ترافیک و مدیریت ترافیک شهری را از جمله دلایل و ضرورت‌های تشکیل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری اعلام کرد و افزود: می‌توان با استفاده از نقطه نظرات مشاوران و کارشناسان و الگوبرداری از مهندسی ترافیک در شهرهای بزرگ، آشنایی

شهروندان با فرهنگ استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی و قوانین راهنمایی و رانندگی در کاهش بار ترافیکی استان که روزانه پذیرای جمعیتی ۲ برابر ساکنان بومی‌اش می‌باشد، مؤثر واقع شد. همچنین برگزاری کارگاه‌های آموزشی، همایش‌ها، اصلاحات هندسی تقاطع‌ها، هوشمند نمودن چراغ‌های راهنمایی در تقاطع‌ها و نصب تابلوها و علائم راهنمایی و رانندگی در شهر از جمله اقدامات سازمان حمل و نقل و ترافیک در راستای کاهش بار ترافیکی است. حجازی نصب تابلوهای تعیین مسیر زمینی فلشی (←) در شهر را از دیگر اقدامات این

سازمان عنوان کرد و خاطر نشان ساخت: بیش از ۲۰ مورد از علائم راهنمایی و رانندگی خورشیدی در شهر نصب گردیده و انتظار می‌رود تا پایان سال این تعداد به بیش از ۵۰ مورد افزایش یابد. شهردار ساری از هوشمندسازی چراغ راهنمایی و رانندگی در تقاطع رازی و امیرمازندرانی خبر داد و افزود: تمام تقاطع‌ها تا ۶ ماه آینده هوشمند خواهند شد. وی کاهش زمان تلف شده در تقاطع‌ها، کاهش مصرف سوخت و آلودگی، دسترسی به بهترین زمان مورد نیاز در تقاطع‌ها را از جمله دلایل اجرای این طرح دانست.

مدیریت پسماند به درستی و در مسیر خود در حال پیشروی است

شهردار تهران در مراسم آغاز بهره‌برداری از پروژه‌های جدید مدیریت پسماند شهر تهران، با بیان اینکه ۵۰ سال با انباشت زباله در کهریزک مواجه بودیم و نمی‌دانستیم چه آینده‌ای پیش روی ماست گفت: امروز مساله مدیریت پسماند به درستی و روشنی مشخص شده و تمامی اقدامات در این زمینه در مسیر خود در

حال پیشروی است و باید کمی با سرعت بیشتری حرکت کند. محمدباقر قالیباف با بیان این مطلب اظهار داشت: برون‌سپاری، خصوصی‌سازی و استفاده از فناوری از موضوعات مهمی است که باید در این سازمان نیز به خوبی و با دقت دنبال شود. همچنین استفاده از تجربیات دیگر کشورها در این زمینه ضروری است.

وی جمع‌آوری زباله از سطح شهر را مانند نعمت سلامتی دانست که افراد با از دست دادنش قدردان آن می‌شوند. قالیباف بیان داشت: اطمینان دارم مردم و رسانه‌ها به حجم کار و حساسیت کار نظافت خیلی توجه نمی‌کنند چرا که مردم فکر می‌کنند با هر حجم و شکلی که زباله تولید کنند و در هر زمانی که این کار را انجام دهند، ما مکلف

به جمع‌آوری آن هستیم.

وی با اشاره به سفرها و دیدارهای خود به خارج از کشور بیان داشت: در این سفرها من به عنوان شهردار تهران روی آن را ندارم که بگویم ما در روز گاهی ۳ بار زباله جمع‌آوری می‌کنیم و حتی تولیدمان ۷ هزار تن و در پایان سال حدود ۱۱ هزار تن است، چرا که در دیگر کشورها اینگونه نیست.

وی افزود: هیچ واحد صنفی نیز حق ندارد این حجم زباله تولید کند، از کسی که یک کیلوگرم زباله تولید می‌کند همان قدر عوارض دریافت می‌شود که از تولیدکننده یک تنی دریافت می‌شود، حتی اگر افراد عوارض هم پرداخت کنند باز حق ندارند این قدر زباله تولید

کنند و این به مساله آموزش و فرهنگسازی باز می‌گردد.

قالیباف خاطرنشان ساخت: هر کدام از شهرهای پیشرفته دنیا اگر مانند تهران زباله تولید کنند، تهران در میانشان تمیزترین شهر خواهد بود چرا که هم اکنون نیز با وجود مشکلات بسیار شهر تمیزی داریم اما جمع‌آوری این میزان زباله، فشار بسیاری به شهرداری وارد می‌سازد.

وی در بخش دیگری از سخنان خود معاونت خدمات شهری را حوزه بسیار پرکار و با ویژگی‌های خاص عنوان کرد و گفت: تمامی خدمات عمومی شهرداری تهران شامل میدانها، شهروند، فضای سبز، مدیریت پسماند

و ... به این حوزه مربوط است و باید توجه به نگاه علمی و ستادی را در کنار کار اجرایی در این حوزه به خوبی دنبال کرد. سازمان بازیافت نیز به عنوان زیر مجموعه معاونت خدمات شهری، سازمان نوپایی است که با شیب بسیار خوبی کار را شروع کرد اما بعد از ادغام با سازمان خدمات موتوری دچار ایستایی شده و اخیراً نیز احساس می‌کنم حرکت رو به عقب داشته است البته این را تا حدودی ناشی از ادغام این مجموعه با هم می‌دانم اما بعد از مدتی این حالت باید تغییر کرده و پیشرفت حاصل شود که متأسفانه احساس می‌کنم این واماندگی می‌خواهد ماندگار شود، این اتفاق نباید رخ بدهد.

به مناسبت دهه فجر افتتاح شد؛

پروژه های خدمات شهری شهرداری ارومیه با اعتبار ۳۳ میلیارد ریال

مراسم افتتاح همزمان پروژه‌های خدمات شهری شهرداری ارومیه با حضور استاندار آذربایجان غربی، اعضای شورای اسلامی شهر و مدیران کل سازمان‌ها برگزار شد.

در این مراسم شهردار ارومیه ارائه خدمات شهری را یکی از اولویتهای مهم و ارزشمند عنوان کرد و افزود: امروز در جامعه اسلامی خدمات شهری نه تنها در مرزحداقلها بلکه به عنوان جامعه اسلامی باید مورد توجه بیشتری قرار گیرد.

ابراهیم بازیان تصریح کرد: به‌رغم اینکه ما در شهرها داعیه‌دار تشکیل نظام اسلامی هستیم اما هنوز در مقایسه با جامعه آرمان شهر اسلامی فاصله داریم.

شهردار ارومیه ارائه خدمات شهری را از وظایف ذاتی شهرداری نامید و افزود: شورای اسلامی شهر در دوره‌ی اخیر خدمات شایسته‌ای را ارائه کرده که قابل توجه و تقدیر می‌باشد. وی با اشاره به وسعت افتتاح پروژه‌ها

در دهه‌ی فجر تصریح کرد: بهره‌برداری از پروژه‌های بهسازی و نوسازی کمربندی خاتم الانبیا، فاز تکمیلی پارک ائلرباغی، بهره‌برداری از نماسازی ۵۹ مسجد، افتتاح یادمان شهدای گمنام در آینده نزدیک خواهد بود.

معاون خدمات شهری شهرداری نیز در این مراسم بر تنوع کاری و گستردگی این حوزه اشاره کرد و گفت: رضایتمندی شهروندان در گرو موفقیت شهرداری در این حوزه می‌باشد.

محمد ستارپور اولویت برنامه‌ها را بهداشت

و مبللمان و انتظام بخش شهری عنوان کرد و افزود: بر اساس استانداردهای جهانی به ازای هر ۲۵۰۰ نفر جمعیت شهری باید ۱ نفر آتش نشان باشد که بر این اساس با توجه به جمعیت شهر می‌باید ۲۴۰ نفر آتش نشان داشته باشیم که فقط ۱۷۰ نفر بوده‌اند. تلاش می‌شود با گرفتن مجوز از سازمان شهرداری‌ها این کمبود با جذب نیروی انسانی جبران شود. معاون خدمات شهری در بخش دیگری از

سخنان خود عملکرد خدمات شهری را در بخش‌های مختلف تشریح کرد.

ساماندهی دستفروشان با ایجاد ۴۹۴ کیوسک با اعتبار ۶ میلیارد و ۴۹۰ میلیون ریال و با اشتغالزایی ۱۰۷۷ نفر، نصب ۲۵۰ عدد چراغ بازتابی در پارکها، نصب ۲۱۷ عدد پانل آگهی تاریخی، رنگ‌آمیزی، ایجاد ۲۲ باب سرویس بهداشتی، نصب ۴۳۰ عدد سطل زباله و ایجاد ۲ باب گلخانه بخشی از پروژه‌های معاونت خدمات شهری بود.

معاون خدمات شهری از شروع مرحله دوم اجرای طرح مکانیزاسیون خدمات شهری با بهره‌برداری از ماشین آلات مکانیزه خبر داد و افزود: ۲ دستگاه سیمی تریلر، ۲ دستگاه جاروی مکانیکی و ۱ دستگاه کشنده، ۷ دستگاه خاور پرس‌کن، ۷ دستگاه خاور کمپرسی، مخازن ۷۰۰ لیتری به تعداد ۵۰۰ دستگاه و ۲ دستگاه نمک پاش در اجرای مرحله دوم مکانیزاسیون خدمات شهری

بوده که با هزینه‌ای بالغ بر ۱۳ میلیارد و ۵۶۵ میلیون ریال انجام گرفته است. در این مراسم پروژه‌های ایستگاه آتش‌نشانی رسالت در مساحت ۱۴۰۶ متر مربع و با زیر بنای

۱۹۴۵ مترمربع با اعتبار بالغ بر ده میلیارد ریال و ایستگاه آتش‌نشانی خیابان سعدی در مساحتی بالغ بر ۳۱۰۰۰ متر مربع و زیر بنای ۶۹۳ متر مربع با هزینه بالغ بر ۳۷۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال و هم

چنین ماشین‌آلات مکانیزه، ماشین‌آلات اطفاء حریق و غرفه‌های ساماندهی دستفروشان و میلمان شهری با اعتباری بالغ بر ۳۳ میلیارد ریال افتتاح شدند.

باغ جنت پذیرای میهمانان نوروزی است.

باغ جنت شیراز با تعداد ۱۷۸ کانکس پذیرای مسافرین و میهمانان نوروزی این شهر است. واحد خبر روابط عمومی شهرداری منطقه ۴ شیراز، با اعلام این مطلب گفت: به منظور رفاه هرچه بیشتر میهمانان نوروزی و جلوگیری از نصب چادر در بولوارها و پیاده‌روهای سطح شهر، باغ جنت علاوه بر تامین فضای مناسب جهت نصب چادر به ظرفیت ۵۰۰ چادر، با تعداد ۱۷۸ دستگاه کانکس مجهز به امکانات گرمایشی، موکت، پرده و میهمانان نوروزی را اسکان می‌دهد. اسماعیل صالحی شهردار منطقه افزود: محل مخصوص استحمام، احداث فضای سبز سرپوشیده به مساحت ۲۰۰ متر مربع جهت برگزاری برنامه‌های

فرهنگی - تفریحی، احداث ۴ غرفه فروش کتاب و روزنامه، خواربار، اغذیه و از جمله امکانات موجود در باغ جنت به عنوان یکی از ستادهای اصلی اسکان مسافران نوروزی شیراز است. وی اضافه کرد: سالن‌های ورزشی سراج، والفجر و یادگار امام هر کدام با ظرفیت ۲۰۰ چادر و با امکانات استحمام و سرویس بهداشتی از دیگر محل‌های در نظر گرفته شده جهت اسکان مسافرین نوروزی در محدوده منطقه ۴ است. شهردار منطقه چهار با اعلام این مطلب که شهرداری شیراز در نوروز ۸۸ با داشتن ۵ عنوان برتر، مقام نخست سطح کشور را بدست آورد، گفت: ارتقای کیفی خدمات‌رسانی ستادهای نوروزی سطح شهر

با تعامل و همکاری کلیه دستگاه‌های متولی، مهمترین گام در راستای حفظ این عنوان است. صالحی تاکید کرد: به کارگیری ابتکار و خلاقیت به منظور ایجاد فرصت جهت اجرای برنامه‌های متعدد فرهنگی، اجتماعی، ورزشی و در کمپ‌ها، بوستان‌ها و سایر محل‌های اسکان مسافران نوروزی از مسائل مورد توجه شهرداری در نوروز ۸۹ است که در این راستا محل‌هایی جهت برگزاری مسابقات فرهنگی، ورزشی و اجرای برنامه‌های هنری و سرگرم‌کننده در کمپ‌های اصلی اسکان میهمانان نوروزی و بوستان‌های سطح شهر با همکاری حوزه معاونت فرهنگی و اجتماعی شهرداری در نظر گرفته شده است.

برای اولین بار در شمال کشور؛ احداث پل عابر پیاده

همراه با بازارچه تجاری در ساری



پروژه‌های شهری که با نظارت دفتر فنی

پل خبرداد و افزود: عملیات اجرایی یک فوندانسیون به پایان رسیده و ۴ فوندانسیون دیگر نیز آماده بتن‌ریزی بوده و عرشه‌ی تیرها نیز در کارگاه در حال ساخت می‌باشد. حجازی از بازگشائی مسیرها و تملک اراضی اطراف پل در راستای عملیات اجرایی این پروژه خبر داد و گفت: بیش از ۲۰ هزار مترمربع از اراضی این منطقه تملک گردیده که در آینده نزدیک عملیات آسفالت آن انجام خواهد شد. حجازی در ادامه ضمن اشاره به دیگر

شهردار ساری از احداث پل عابر پیاده با الگو برداری از آخرین نمونه‌های روز دنیا همراه با بازارچه تجاری و مجهز به پله برقی در بلوار خزر ساری خبر داد. علی حجازی ضمن ابراز رضایت از روند اجرایی این پروژه اظهار داشت: با توجه به انجام عملیات شبانه‌روزی بر روی این پروژه تا کنون به میزان ده درصد از زمان بندی در نظر گرفته شده جلوتر هستیم. وی همچنین از نصب هفتاد شمع در این

شهرداری در حال انجام است خاطر نشان ساخت: یکی از پروژه‌های در حال ساخت شهرداری سالن ورزشی میرجانی است که آماده بهره‌برداری بوده و دیگر سالن ورزشی در محله‌ی آذربایجانی‌ها در مرحله‌ی احداث سقف می‌باشد.

وی در ادامه افزود: عملیات اجرایی این پروژه در سال جاری آغاز گردیده و اعتبار در نظر گرفته شده برای آن در حدود ۶ میلیارد و

۷۰۰ میلیون ریال می‌باشد.

شهردار مرکز استان از طرح شهرداری در زمینه‌ی توسعه‌ی پارک قائم خیرداد و اظهار داشت: طرح توسعه‌ی این پارک به مساحت ۷۲۰۰ مترمربع و با اعتبار ۱۳ میلیارد ریال آماده گردیده که طی سال آتی اجرایی خواهد شد.

شهردار ساری از احداث پل عابر پیاده در بلوار خزر آباد، با الگو برداری از آخرین

مدل‌های روز دنیا خیرداد و گفت: این پل ۳۵ متری که با عرض ۶ متر در حال احداث می‌باشد مجهز به پله برقی بوده و از خصوصیات مهم بارز آن وجود مراکز تجاری بر روی آن خواهد بود.

وی در پایان از بازگشایی ادامه‌ی مسیر کمربندی شمالی از سه راهی جویبار تا کوی بهمن تا پایان شش ماهه‌ی اول سال ۸۹ خبر داد.

تاکید شهردار تهران بر اهمیت فناوری اطلاعات و ارتباطات

در مراسم آغاز به کار اتوماسیون اداری شهرداری تهران در سخنانی که به طور زنده از درگاه (پرتال) داخلی شهرداری تهران برای کارکنان هم پخش می شد، شهردار تهران موضوع فناوری اطلاعات و ارتباطات از موضوعات جدی در شهر تهران دانست. به طوری که اگر مهمترین دغدغه ما بحث مربوط به شهرسازی، خدمت به مردم، بالابردن سرعت و جمع آوری سلیقه‌ها باشد، همه اینها در بستر فناوری اطلاعات اتفاق می‌افتد.

محمدباقر قالیباف با اشاره به اهمیت فناوری اطلاعات، تصریح کرد: شهرداری به عنوان یک سازمان اجتماعی مکلف است به مردم سرویس و خدمات ارائه کند و برهمکنش‌های نزدیکی با آنها داشته باشد. اتوماسیون اداری و انجام کارها بدون استفاده از کاغذ و سرعت در مکاتبات، جزئی از حرکت بزرگ شهرداری تهران است. بخش دیگر این ارتباط رابطه بین شهرداری و مردم است.

قالیباف ادامه داد: فلسفه وجودی ما حکم می‌کند که به عنوان سازمانی اجتماعی و خدماتی با اقشار مختلف مردم

ارتباط داشته باشیم و نیازهای آنان را در چارچوب وظایف پاسخ دهیم. اگر بخواهیم به سمت این برویم که یک دولت-شهر باشیم و شهروندان برای ما موضوعیت داشته باشند باید ارتباط بین شهروندان با یکدیگر را آسان و بستر این ارتباط را به درستی فراهم کنیم.

وی خاطر نشان کرد: اگر در درون مجموعه‌ی شهرداری بتوانیم سه اصل سرعت، دقت و ارتباطات را بستر فناوری اطلاعات و ارتباطات امکان پذیر است را انجام دهیم، طبیعتاً نمی‌توانیم خدمات لازم را به مردم ارائه دهیم.

قالیباف با اشاره به بحث شهرسازی و ابلاغ طرح‌های تفصیلی گفت: اگر از اول فروردین ماه سال ۸۹ مصمم هستیم این لایحه را در شورا تصویب کرده و اجرایی کنیم مهمترین کار ما این است که کار را مکانیزه کنیم و سند طرح‌های تفصیلی و نقشه‌های یک دو هزارم در بستر ساج (سامانه اطلاعات جغرافیایی) GIS در همه شبکه شهرداری بنشیند، صدور پروانه باید سیستم انجام دهد نه افراد، آن موقع است که می‌توانیم بگوئیم اداره مبارزه با فساد داریم و بنای ما توجه به

رویکردهای سال اصلاح الگوی مصرف است.

قالیباف ادامه داد: سال ۸۹ باید سالی باشد که شهرداری به اهداف قطعی خود برسد. ۴ سال وقت داریم که تهران در شمار کلانشهرهایی قرار گیرد که وقتی در شبکه‌ی جهانی جستجو می‌کنیم نام آن جز ۱۰ شهر برتر در حوزه‌ی فناوری اطلاعات باشد. باید به گونه‌ای کار شود که در پایان سال هر کنش و واکنشی و هر عمل و عکس‌العملی در حوزه هر ساختمان که رخ می‌دهد باید به صورت مستقیم این اطلاعات بر پرونده آن ساختمان بنشیند. به طوری که تنها پرونده‌های الکترونیکی هر زمین و ملکی در اختیار ما باشد و پرونده‌های مکتوب در دست شهروندان بوده و خودشان از آن نگهداری کنند و هر وقت نیاز به آنها داشتیم شهروندان آن را به ما ارائه کنند. وی اضافه کرد: در ۴ سال گذشته در بحث زیرساختها قدم‌های بزرگی در شهرداری تهران برداشته شده است. بسترها به جهت سخت‌افزاری فراهم شده و بعد از آن بخش نرم‌افزاری و از همه مهمتر تغییر فرهنگ اتفاق خواهد افتاد.

کلنگ ساخت شهربازی کاشان به زمین زده شد

کلنگ احداث شهر بازی بزرگ کاشان در پارک بزرگ کاشان به زمین زده شد. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شهرداری کاشان شهردار کاشان در این مراسم ایجاد پارک و شهربازی را بعنوان یکی از نیازهای مهم شهروندان کاشانی دانست. مهندس سعید مدرس زاده نبود پارک و شهربازی کافی در این شهر را یادآور شد و گفت: احداث شهربازی بزرگ و پیشرفته در شهرستان کاشان با داشتن پتانسیل‌های گردشگری و ورود گردشگران و جمعیت قابل توجه این شهرستان ضروری است. وی بر لزوم مشارکت بخش خصوصی در ایجاد شهربازی در پارکها را مورد تاکید قرار داد و گفت: امروز احداث شهرهای

بازی با اعتبارات شهرداری‌ها زمانبر و حتی امکان پذیر نیست. وی با بیان اینکه هم اکنون بستر مناسب برای جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخشهای مختلف شهرستان کاشان فراهم است اظهار امیدواری کرد سرمایه گذاران بخش خصوصی از فرصت بدست آمده استفاده کنند. وی خاطر نشان کرد: شهربازی بزرگ کاشان در کنار پارک بزرگ شهر توسط بخش خصوصی با ۱۰ میلیارد ریال هزینه در زمینی به مساحت ۸ هزار متر مربع احداث می شود. وی از صدور مجوز و مصوبات شورای شهر برای جذب سرمایه گذار بخش خصوصی تقدیر کرد و ابراز امیدواری کرد تا با همکاری و حمایت

بخش خصوصی بتوانیم در زمینه حمل و نقل، حل مشکلات ترافیکی شهر گام های موثری برای شهر برداریم. شهردار کاشان محدودیت بودجه شهرداری را در احداث این طرح‌های سنگین و کلان را خاطر نشان کرد و گفت: با تکیه بر همکاری و حمایت بخش خصوصی می توان اقدامات رفاهی بیشتری را برای شهروندان تامین و رضایت آنها را حاصل کرد. مهندس مدرس زاده با اشاره به اینکه فاز اول شهر بازی بزرگ کاشان در تابستان ۸۹ و فاز دوم آن در تابستان سال ۹۰ به بهره برداری خواهد رسید افزود: این شهربازی دارای مجموعه های فضای بازی با استفاده از بهترین امکانات و سالنهای است.

تقدیر از ۳۷ پژوهشگر با حضور شهردار تهران

محمدباقر قالیباف در مراسم اختتامیه سومین جشنواره انتخاب برترین‌های پژوهش و نوآوری در حوزه مدیریت شهری از ۳۷ پژوهشگر برتر تقدیر کرد. در گروه پیشکسوتان در عرصه پژوهش شهری از دکتر علی یخکشی، دکتر محمدرضا حافظ‌نیا، دکتر مهرداد نوابخش و دکتر مرتضی هنری تقدیر شد. در حوزه کتاب نیز از دکتر اصغر نظریان، به خاطر کتاب «پویایی نظام شهری ایران» به عنوان برترین (اول)، دکتر کیومرث ایران‌دوست، کتاب «سکونتگاه‌های غیررسمی و اسطوره حاشیه‌نشینی» برترین (دوم) و دکتر سعیدرضا عاملی، کتاب «مطالعات شهر مجازی شهر تهران» برترین (سوم)

شناخته شدند.

همچنین از شهرام روستایی، به خاطر کتاب «ژئومورفولوژی مناطق شهری»، سید مسعود نصر آزادانی، به خاطر کتاب «راهنمای بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست در پروژه‌های عمرانی»، محمود شارع‌پور، به خاطر کتاب «جامعه‌شناسی شهری» و غلامرضا کامیار، به خاطر کتاب «حقوق شهروندی و شهرسازی» به عنوان برترین هائقتدیربهمعمل آمد. در بخش مقاله‌های پژوهشی نیز از دکتر مازیار حسینی، به خاطر مقاله: Recent development in earthquake management plans and Programs in Tehran برترین (اول)، فرناز نصیرزاده،

risk analysis in construction projects به عنوان برترین (دوم) و الهام ضابطیان، مقاله «سنجش عوامل مؤثر بر ارتقای امنیت زنان در محیط‌های شهری» برترین (سوم) تجلیل شد. در قسمت پایان‌نامه‌ها نیز از زهرا عسگری‌زاده با پایان‌نامه «سنجش میزان کیفیت در بافت‌های فرسوده بازسازی شده شهری»، مهران‌نژاد و جوادی‌پور به خاطر پایان‌نامه «تدوین راهبردهای توسعه خدمات الکترونیک شهری در شهرداری تهران منطقه ۱۳» و احسان مالکی‌پور، به خاطر پایان‌نامه «تحلیل همبستگی حکمرانی خوب و برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهری اصفهان» به عنوان برترین شناخته شدند.

ارومیه

اتمام نماسازی مساجد در سال ۸۹


رئیس شورای اسلامی شهر ارومیه از اتمام نماسازی مساجد در سال ۸۹ خبر داد و گفت: در سال گذشته برای نماسازی ۳۰ مسجد اعتبار اختصاص یافته بود که امسال نیز در نظر داریم تمام مساجد شهر ارومیه که نیاز به نماسازی دارند به اتمام برسانیم.


خورموج

در مراسمی با حضور مدیران استان بوشهر و شهر خورموج پروژه‌های شهرداری خورموج (پارک ترافیک، بوستان، ...) با هزینه‌ای بالغ بر ۵۵۰۰ میلیون ریال مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

با حضور مدیران شهری خوی

۴۰ مورد خیابان‌کشی در ۲۴۰ هزار متر و احداث جایگاه سوخت CNG با هزینه‌ای بالغ بر ۴۵ میلیارد ریال در دهه فجر افتتاح و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

 دپارتمان مدیریت شهری موسسه روانشناسی جامعه دوره‌های تخصصی درآمدزایی پایدار را برای مدیران ارشد شهری برگزار می‌نماید. بر این اساس اولین کارگاه درآمدزایی پایدار برای شهرداری‌ها در تاریخ یازدهم اسفند در محل شهرداری شیراز برای شهرداران استان فارس برگزار شد که با استقبال مدیران شهری و شهرداران استان مواجه شد. دکتر یگانگی دستگرددی متخصص شهرسازی و عضو کمیته مشاور درآمدزایی پایدار شهرداری آتن (یونان) در این کارگاه یک روزه مبانی و روش‌های درآمدزایی پایدار برای شهرداری را برای حاضرین در کارگاه ارائه نمود.

 عزیزالله دهنوی، مسؤول فضای سبز شهرداری یاسوج گفت: با توجه به سردسیر بودن شهر یاسوج نیمی از سال استفاده از فضای سبز مقدر نمی‌باشد. وی اظهار داشت: برای افرادی که دسترسی به تفرجگاه‌های خارج شهر ندارند، فضای سبز شهری نقش مهمی دارد. توسعه فضای سبز می‌تواند بسیاری از نیازهای روحی و نشاط شهروندان را تأمین نماید. وی بخشی از عملکرد این واحد را کاشت چمن (میدان امام خمینی، قبرستان شرف آباد، ادامه پارک مهرورزی، تکمیل فضای سبز، پارک ساحلی، میدان هفت‌سین و میدان فیضیه) گلکاری سطح شهر و درختکاری (پارک مهرورزی، فرعی ۴ ابوذر و بلوار انقلاب) و نگهداری فضای سبز موجود اعلام کرد.

☎ ۶۳۹۰۹ (۱۲۸۲)

ماهنامه **شهریار** آگهی می‌پذیرد

ارزیابی اثرات مالی

Fiscal Impact Analysis



✦ هادی سعیدی رضوانی

آب و فاضلاب، کتابخانه‌ها، پارک‌ها و تفریحات، اداره امور عمومی^۲ و گاهی اوقات خدمات اجتماعی استفاده می‌کنند. در ایالات متحده، اغلب مدارس عمومی (دولتی) به وسیله‌ی یک آژانس دولتی مجزا اداره می‌شوند و منطقه‌ای که مدرسه در آن جای گرفته است، از ترکیب مالیات‌های محلی و بودجه دولتی^۱ بهره‌مند می‌شود.

پروژه‌های عمرانی می‌توانند حجم و ترکیب درآمدها و مخارج دولت محلی را تحت تأثیر قرار دهند. ساخت یک پروژه مسکونی جدید، مبنای مالیات بر املاک

ارزیابی اثرات مالی، سنجش چگونگی تأثیر یک پروژه یا برنامه بر هزینه‌ها و درآمدهای حکومت محلی^۱ است. اغلب دولت‌های محلی، درآمد خود را از مالیات بر املاک^۲، مالیات بر خرید^۳، مالیات بر هتل‌ها و مسافرخانه‌ها^۴ و مالیات بر اصناف و مشاغل به دست می‌آورند. آنها همچنین برای ارائه برخی از خدمات شهرداری مانند خدمات آب و فاضلاب^۵ و جمع‌آوری زباله^۶، از استفاده‌کنندگان، عوارض دریافت می‌کنند. دولت‌ها از این عوائد برای ارائه مجموعه متنوعی از خدمات شامل خدمات پلیس و آتش‌نشانی، خدمات

و مستغلات را افزایش می‌دهد. همچنین ساخت یک مرکز خرید جدید، ممکن است به افزایش خرید مردم منتهی شود و در نتیجه به عوائد ناشی از مالیات بر خرید بیفزاید. با این حال توسعه‌های جدید، مستلزم ارائه خدمات جدید از طرف دولت محلی است. تفکیک قطعات جدید زمین برای توسعه مسکونی یا ساخت هر واحد مسکونی، محلی برای استقرار شهروندان جدید، ایجاد می‌کند که هر یک به خدمات شهری، آتش‌نشانی، آب‌وفاضلاب، کتابخانه، مدرسه و پلیس نیاز دارد. ارزیابی اثرات مالی، در جستجوی تعیین درآمدهای ناشی از هر پروژه و هزینه‌های عرضه خدمات اضافی مورد نیاز آن می‌باشد. بیشتر ارزیابی‌های مالی می‌کوشند تا درآمدها و هزینه‌ها را تا حداقل ۱۰ سال آینده پیش‌بینی کنند.

اگر توصیف دقیقی از مشخصات پروژه در دست باشد، تخمین درآمد آتی آن بایستی نسبتاً سر راست و روشن ارائه شود. مالیات و عوارض استفاده‌کننده بر توسعه‌های جدید نیز اعمال می‌شود. بسیاری شهرها دریافته‌اند که توسعه‌های جدید بر لبه شهر، فقط از میزان خرید شهروندان از مرکز شهر موجود^۹، کم می‌کند. اگر توسعه‌های جدید از میزان خرید مغازه‌های موجود بکاهد، این توسعه جدید، چیزی به درآمد خالص ناشی از مالیات بر خرید اضافه نکرده است.

معمولاً هزینه‌ها به سختی قابل تخمین هستند. در حالت مطلوب، ارزیابی اثرات مالی بر اساس هزینه‌های حاشیه‌ای واقعی^{۱۰} انجام می‌پذیرد. با این حال این نوع ارزیابی، در عمل دشوارترین شیوه ارزیابی اثرات مالی است. به عنوان مثال اگر در تصفیه‌خانه فاضلاب^{۱۱}، ظرفیت خالی وجود داشته باشد، هزینه حاشیه‌ای رویارویی با فاضلاب ۱۰۰ واحد مسکونی جدید، نسبتاً کم خواهد بود. اما اگر تصفیه‌خانه با تمام ظرفیت کار کند، پاسخگویی به نیاز توسعه‌های جدید مستلزم گسترش تصفیه‌خانه

موجود یا حتی ساخت یک تصفیه‌خانه جدید است. در این حالت هزینه حاشیه‌ای، بسیار بالا خواهد بود. بنابراین هزینه خدمات جدید، به شرایط و ظرفیت ارائه خدمات کنونی بستگی دارد. سنجش هزینه حاشیه‌ای واقعی خدمات رسانی به یک پروژه [جدید عمرانی (مسکونی، تجاری، اداری، صنعتی و غیره)]، نیازمند اطلاعات تفصیلی در مورد هر نوع خدمتی است که قرار است، ارائه شود. این اطلاعات شامل ظرفیت موجود عرضه خدمات [در حوزه‌های مختلف و ظرفیت خالی فعلی] و هزینه گسترش احتمالی نظام ارائه خدمات می‌باشد.

از آنجا که تعیین هزینه‌های حاشیه‌ای واقعی دشوار است، بسیاری از تحلیل‌های مالی بر مبنای هزینه‌های متوسط انجام می‌پذیرد. در این نوع تحلیل، هزینه هر فرد^{۱۲}، هزینه هر واحد مسکونی^{۱۳} یا هزینه یک متر مربع زیربنا (برای کاربری‌های تجاری و صنعتی) برای تخمین هزینه‌های یک طرح عمرانی پیشنهادی، مورد استفاده قرار می‌گیرد. این عوامل سرانه با استفاده از داده‌های بودجه [شهرداری و سایر دستگاه‌های عرضه‌کننده خدمات شهری]^{۱۴}، جزئیات کاربری زمین و جمعیت قابل محاسبه است. با اینکه این نوع [ارزیابی اثرات مالی] به دقت شیوه هزینه حاشیه‌ای واقعی نیست، اما اجرا [و محاسبه] آن بسیار راحت‌تر است.

هر چند آگاهی از درآمد و هزینه هر پروژه اقدامی سنجیده و بر تصمیمات عمرانی دولت محلی تأثیرگذار است، اما این بدان معنا نیست که در تصمیمات مرتبط با کاربری زمین، ملاحظات مالی بر سایر عوامل برتری دارند. عوامل دیگری چون برابری، توسعه اقتصادی و کیفیت زندگی نیز در خلق جامعه‌ای مطلوب باید مد نظر قرار گیرد. دولت محلی موظف است در ارزیابی [طرح‌های] توسعه پیشنهادی بین ملاحظات مالی و سایر عوامل تعادلی ایجاد کند.

پانوشت:
۱- حکومت محلی Local Government در کشور ما با این عنوان وجود ندارد، اما شهرداری‌ها تا اندازه‌ای مسئول ارائه برخی وظایف حکومت‌های محلی هستند.
2- property taxes
3- sales taxes
4- hotel and motel taxes
5- water and sewer services
6- garbage collection
7- general administration
8- state funding
9- existing downtown
10- true marginal costs
11- sewer plant
12- the costs per person
13- per dwelling unit
۱۴- در متن اصلی عبارت city or county budget آمده است که برای درک بهتر در شرایط ایران با کمی تغییر ترجمه شد.

منبع:
French, Steven P. (2005), "Fiscal impact assessment", in Encyclopedia of the City, Edited by Roger W. Cavas, Routledge, London and New York.



پورتال شهرداری بادرود

محمد طولابی

www.Shahrdaribadroud.ir

است و سالانه بخش زیادی از انار تولیدی این شهر به خارج از کشور صادر می‌شود و تا به حال در جشنواره‌های مختلفی شرکت کرده (از جمله جشنواره انار بادرود آبان ماه سال ۸۸ در تهران).

درگاه [= پورتال] شهرداری بادرود به وسیله‌ی این شهرداری راه‌اندازی شده و دارای بخش‌های مختلفی است، از جمله: تاریخچه، سخن شهردار، پروژه‌های عمرانی، روابط عمومی، قوانین و مقررات، گزارش عملکرد، مزایده و مناقصه، شورای اسلامی شهر و شهرداری بادرود.

در صفحه اصلی این درگاه، خلاصه‌ای از اخبار شهر بادرود نوشته شده است که با کلیک روی هر یک توضیحات کامل آن خبر را می‌توان دید و دریافت کرد. همچنین این درگاه دارای بخش نظرسنجی است که شهروندان بادرودی می‌توانند نظرات خود را در خصوص عملکرد شهرداری بادرود در سال ۱۳۸۸ با علامت‌زدن یکی از چهار گزینه موجود اعلام کنند.

امیدواریم شهرداری بادرود با گذاردن اطلاعات و مطالب مفید بیشتر و جایگزین کردن خدمات الکترونی با خدمات سنتی شهرداری و به روز کردن این درگاه بتواند در رفع مشکلات شهروندان بادرودی و سایر کسانی که به این درگاه مراجعه می‌کنند، کمک نماید.

شهر کویری بادرود از شهرهای استان اصفهان و حد فاصل شهر کاشان، نطنز و اردستان، در دامنه کوه کرکس جای دارد. فاصله آن از شهر اصفهان ۱۳۰ کیلومتر و در شمال آن نهاده است.

طبق اسناد، نام قدیم بادرود (باد) بوده که بعضی‌ها علت این نام‌گذاری را وزش بادهای موسمی دانسته‌اند و نام باد در سال ۱۳۴۵ همزمان با تاسیس دهستان به بادرود تغییر یافت.

قدمت بادرود به بیش از شش هزار سال پیش می‌رسد و آثار باستانی این شهر از جمله: محوطه باستانی سیاه بوم، پرستشگاه آدینه، گرمابه نوقه (نوغه)، قلعه کرشاهی، آب انبار جامعی و... نشان از تاریخ کهن این شهر دارد؛ هر چند ورزش باد و شن‌های روان بسیاری از آثار تاریخی آن را از میان برده و یا ریز شن‌های روان مدفون کرده است، ولی هنوز گویش بادرودی با تمام هجوم‌ها و تغییرهای طبیعی و انسانی به جا مانده و مردم این شهر با این گویش صحبت می‌کنند.

بادرود در سال ۱۳۵۵ شهر و دارای شهرداری شد و شهر بادرود اکنون بیش از ۲۰ هزار نفر جمعیت دارد. محصولات کشاورزی آن بیشتر شامل انار، انگور، انجیر، خربزه، طالبی و... است که انار بادرود یکی از بهترین انواع انارهای کشور

گامی نخست

برای نیازی دیرین

عباس جلالی

نام نشریه: اقتصاد شهر / نوع نشریه: پژوهشی، آموزشی، اطلاع‌رسانی / دوره انتشار: فصلنامه / صاحب امتیاز: شهرداری تهران / مدیر مسئول: حسین محمدپورزند / شماره‌های چاپش شده: شماره یکم (بهار ۱۳۸۸ - ۱۳۱ صفحه)، شماره دوم (تابستان ۱۳۸۸ - ۱۳۵ صفحه)، شماره سوم (پاییز ۱۳۸۸ - ۱۵۹ صفحه) / بهای آخرین شماره: ۱۰۰۰۰ ریال.



رشته در ایران هنوز نوپاست و جایگاه آن در نظام مشاوره و تصمیم‌سازی به خوبی شناخته نشده است. بر پایه این نقل قول که جایگاه گرایش اقتصاد شهری علم اقتصاد را در نظام دانشگاهی و حرفه‌ای کشور به اختصار تشریح کرده است دیگر جای تعجب نخواهد بود که به چه دلیل هنوز در میان مجلات با رده علمی پژوهشی و یا رده‌های پایین‌تر در حوزه علم اقتصاد جای نشریه‌ای که مختص اقتصاد شهری باشد خالی است و چرا در میان همین مجلات نیز که به انواع گرایش‌ها و جنبه‌های علم اقتصاد می‌پردازند هنوز تعداد مقالات مرتبط با مسایل اقتصاد شهری بسیار اندک است. از نظر تاریخی، در بسیاری از مواقع مسیر نخستین توجهات کاربدستان امور شهری کشور به مسایل شهری

« در ایران اقتصاد شهری و منطقه‌ای در دانشکده‌های معماری و شهرسازی و در دوره کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری تدریس می‌شود. این دروس در دوره کارشناسی ارشد برخی از رشته‌های مدیریت و علوم اجتماعی و اقتصاد نیز ارائه می‌شود؛ اما از آنجا که دانشجویان این رشته‌ها با مبانی نظری اقتصاد خرد و ابزارهای تحلیلی آن آشنایی کافی ندارند، در عمل مهارت لازم را برای انجام مطالعات کاربردی اقتصاد شهری به دست نمی‌آورند. هر چند در چند سال اخیر در دوره دکتری اقتصاد برخی از دانشکده‌های اقتصاد، گرایش اقتصاد شهری و منطقه‌ای به شکل گرفته است آموزش اقتصاد شهری و منطقه‌ای به طور جدی‌تر دنبال می‌شود، به جرأت می‌توان گفت این

ابتدا از دریچه توجه به وضعیت مسکن شهرنشینان عبور کرده است. به عبارت دیگر مسئله مسکن شهری نسبت به سایر مسایل شهری در اولویت قرار داشته و مسایل شهری با تمام گستردگی و پیچیدگی شان با میزانی تأخیر، به عنوان کلیتی که مسئله مسکن نیز جزئی از آن می باشد مورد توجه قرار گرفته است. نمونه بارز این امر، تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن در ۱۳۵۳ به وزارت مسکن و شهرسازی تقریباً ده سال پس از تأسیس آن است. گرچه این مثال تا حد زیادی صوری است اما این تأخیر به طور ضمنی حاکی از اولویت مسئله مسکن در برابر مسایل شهری برای مدیران کشور می باشد. بر همین قیاس شاید بتوان دریافت که به چه دلیل پیش از آن که نشریه‌ای در کشور به مسایل اقتصاد شهری بپردازد اینگونه مسایل آن هم بیشتر در حوزه مسکن از این گرایش، نخست در نشریه‌ای با نام *بولتن اقتصاد مسکن* در اواخر دهه ۱۳۶۰ طرح شد. این مجله بعدها به *فصلنامه اقتصاد مسکن* تغییر نام داد. جدا از طرح مسایل کلان اقتصاد مسکن بحث مسکن شهری نیز در قالب مقالات متعددی در زمینه تحلیل و بررسی بازار مسکن شهرهای منتخب کشور مطرح شد و به همراه آرایه نخستین آمارها در زمینه قیمت زمین، مسکن و اجاره‌بهای واحد مسکونی در شهرهای منتخب کشور باعث می شود تا این مجله از نظر تاریخی نخستین مجله‌ای باشد که به بررسی مسایل اقتصاد شهری آنهم در بعد مسکن آن می پردازد.

اکنون نزدیک به دو دهه پس از انتشار آن مجله، در نهایت، پس از تأخیری نسبتاً طولانی، مجله‌ای با آهنگ انتشار فصلی و مشخصاً در ارتباط با اقتصاد شهری منتشر شده است. *فصلنامه اقتصاد شهر* که در بهار ۱۳۸۸ نخستین شماره آن انتشار یافت، آنی است که انتظار چندین دهه را پاسخ گفته و البته این بار نه توسط نهادی دولتی و یا پژوهشکده‌ای دانشگاهی، که به کوشش شهرداری تهران بنیاد گذاشته شده است. نقل قول آغازین این بحث نیز بخش ابتدایی نخستین مقاله از شماره اول این فصلنامه بود. مقاله‌ای با عنوان «درآمدی بر اقتصاد شهری» به قلم بهروز هادی زنوز، دانشیار دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی، نوشتاری که طبق نظر نویسنده آن کوششی است برای معرفی این حوزه علمی به علاقه‌مندان و شرح مختصری از پیشرفت‌های آن یا به طور خلاصه معرفی مفهوم و ابعاد اقتصاد شهری.

این که چه چیز نهادی عمومی و محلی را ناگزیر به تقبل وظیفه‌ای می کند که در حیطه وظایف نهادهای دانشگاهی و پژوهشی وابسته به دولت می باشد خود موضوعی اقتصادی است. ناپایداری منابع درآمدی شهرداری تهران (نظیر تمامی شهرداری های دیگر کشور) هم از منظر تداوم ناپذیری و نامطلوب بودن و هم عدم انعطاف آن نسبت به زمان که همگی ناشی از نبود نگرش جامع به منابع درآمدی شهرداری‌ها در قالب نظام اقتصادی کشور، تغییرات و مداخلات موردی، اجرای سیاست خوداتکایی و خودکفایی شهرداری‌ها، محدود بودن عرصه‌های قانونی و معقول کسب درآمد و وابستگی شهرداری‌های کشور به ویژه شهرداری کلانشهر تهران به درآمدهای ناشی از ساخت‌وساز و فروش تراکم مازاد می باشد، شهرداری تهران را به عنوان نهاد عمومی اداره کننده پایتخت و مهم‌ترین شهر کشور بر آن داشت تا دست به کار اصلاح روند مذکور شود و برای همین منظور بود که « طرح جامع درآمدهای پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران » که سند سیاستگذاری درآمدی شهرداری تهران است در نه بخش و ۲۷ ماده آماده و در دی ماه ۱۳۸۶ به تصویب شورای اسلامی شهر تهران رسید. سندی که شهرداری تهران با عمل به آن در صد دستیابی به اهداف سه گانه زیر است:

– ایجاد هدفمندی در اقدامات شهرداری برای اصلاح و

تأمین منابع درآمدی شهرداری

– سیاستگذاری درآمدی با هدف تسهیل پیشبرد

سیاست‌های توسعه شهری

– ایجاد پایداری و عدالت در تأمین منابع درآمدی

شهرداری تهران (مواد ۱ و ۲ طرح جامع درآمدهای

پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران). در بخش

نهم و پایانی این طرح با عنوان نظام اجرایی طرح و در

ماده آخر آن یعنی ماده (۲۷) آمده است: « به منظور

پوشش خلأ مطالعات و بررسی‌های علمی در حوزه اقتصاد

شهری و منابع درآمدی شهرداری و در راستای جلب آرا

و نظرات و تعاطی افکار و اندیشه‌ها در زمینه‌های مذکور

شهرداری تهران مجاز است با استفاده از امکانات موجود

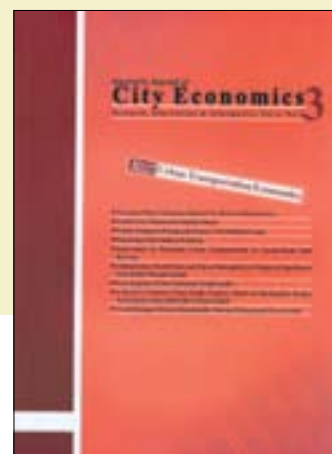
اقدامات لازم را معمول نماید » (همان). بر طبق همین

ماده است که در پاراگراف پایانی یادداشت مدیر مسئول

به مناسبت انتشار فصلنامه، به طور ضمنی در خصوص

علت انتشار فصلنامه‌ای مختص مسایل اقتصادی شهر

آمده است: « ... انتشار فصلنامه اقتصاد شهر که در



در حال توسعه - در برخورد با مسایل اقتصادی و مالی است که با آنها مواجه می‌شوند. پس از آن بخش دیدگاه قرار دارد. این بخش به رایۀ مقالاتی اختصاص دارد که توسط استادان مجرب دانشگاه‌ها، متفکرین و سیاستگذاران برای دستیابی به اهداف و حوزه کاری مجله راییه می‌گردد. از اهداف آن می‌توان فراهم کردن زمینه‌ای برای بیان و تبادل دیدگاه‌ها و نظرات میان متخصصین اقتصاد شهری را نام برد. دانشنامه اقتصاد شهری بخش بعدی است که هدف از آن تهیه و تدوین مجموعه واژگان تشریحی مرتبط با حوزه کلان اقتصاد شهر به زبان فارسی است. در هر شماره نیز به طور میانگین سه تا چهار واژه و اصطلاح تخصصی از منابع مرتبط معرفی و تعریفی به صورت تشریحی از آنها راییه شده است. بررسی کتاب به عنوان بخشی دیگر از فصلنامه به بررسی تفصیلی دو کتاب به زبان انگلیسی در ارتباط با موضوع ویژه هر شماره می‌پردازد. پس از آن بخش آمارشهر قرار دارد. این قسمت با توجه به اهمیت آمارهای اقتصادی و اجتماعی در تحلیل مسایل اقتصادی شهر در نظر گرفته شده است. در هر شماره گزیده‌ای از مهم‌ترین آمارهای اقتصادی و اجتماعی شهر تهران در ارتباط با موضوع ویژه آن شماره راییه و وضعیت اقتصادی و اجتماعی شهر تهران در آن حیطه بررسی و تحلیل شده است. رویدادهای علمی و اجرایی بخشی است که در آن دو دسته از مطالب راییه می‌گردد. نخست معرفی نتایج و مقالات همایش‌های برگزار شده داخلی و خارجی در حوزه مدیریت شهری و دوم راییه گزارش‌های تحلیلی از آخرین تحولات و رخداد‌های مهم در حوزه اقتصاد شهری. پایان بخش هر شماره نیز چکیده انگلیسی از مقالات بخش ویژه آن شماره است.

قالب « طرح جامع درآمدهای پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران » مصوب شورای اسلامی شهر تهران مورد تأکید قرار گرفت، نویدبخش پیام روشنی است به محققین اقتصاد شهری که مدیریت شهر تهران متقاضی راهکارها و پیشنهادات علمی و کاربردی برای ارتقای جایگاه اقتصادی شهر و مواجهه مؤثر با چالش‌های پیش‌رو است.»

تاکنون سه شماره از این فصلنامه منتشر شده است که هر کدام به یکی از موضوعات حوزه اقتصاد شهری اختصاص دارد. مفهوم و ابعاد اقتصاد شهری، تأمین مالی شهرداری‌ها و اقتصاد حمل و نقل شهری به ترتیب موضوعات ویژه هر یک از این سه شماره هستند. مجله در قطع وزیری و شمار صفحات این سه شماره بین ۱۳۰ تا ۱۶۰ صفحه است. با وجود آن که هر شماره به موضوعی ویژه اختصاص دارد اما با توجه به رسالت پژوهش، آموزش و اطلاع‌رسانی که برای آن در نظر گرفته شده، علاوه بر مقالاتی مختص موضوع ویژه، بخش‌های دیگری را نیز در بر می‌گیرد که در زیر به اختصار هدف و محتوای هر یک شرح داده می‌شود:

هر شماره با یادداشت سردبیر در ارتباط با موضوع ویژه آغاز می‌گردد. پس از آن مقالات بخش ویژه قرار دارد که همواره سه مقاله را به صورت ترجمه و یا تألیف در خود جای می‌دهد. مقاله خارج از موضوع بخش بعدی را تشکیل می‌دهد که همانگونه که از عنوان آن بر می‌آید پذیرای مقالاتی در حوزه اقتصاد شهری و به غیر از موضوع ویژه است. اقتصاد شهری در جهان، بخشی است که هدف اصلی از آن طرح و بررسی تجربیات موفق کشورهای جهان - چه شهرهای کشورهای توسعه یافته و چه شهرهای کشورهای