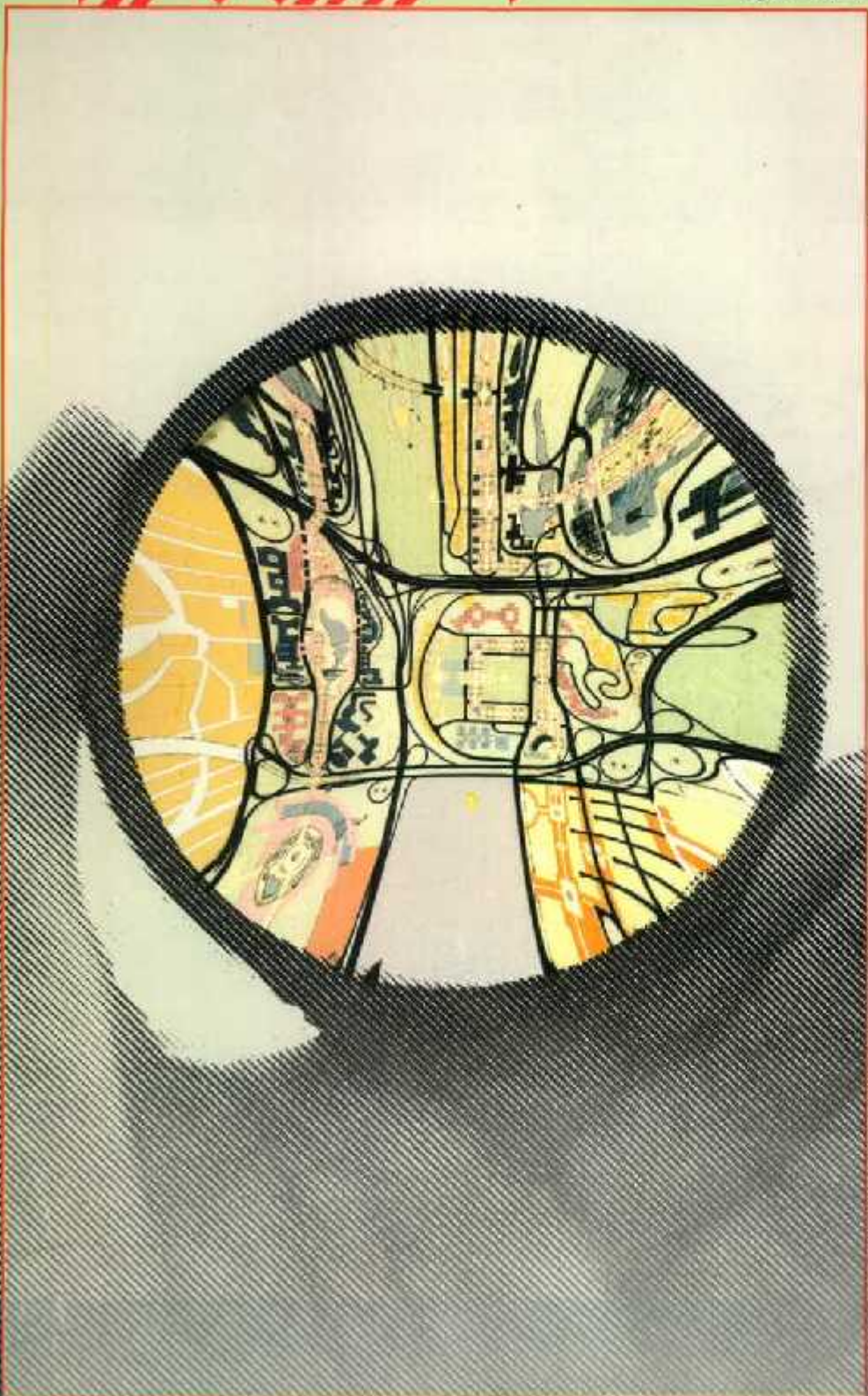


شهرها

۱۲

مجله پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
برنامه روزی و مدیریت شهری
نوره جدید - سال اول - شماره ۱۲ - اردیبهشت ۱۳۷۹
صفحه ۷۳ - ۱۰۰ - آرمال



- طرحهای توسعه شهری، ناکارایی در اجرا
- تقویت شهرهای متوسط
- راهکاری برای کاهش ناهماهنگی
- در نظام شهری ایران
- تهران را در پاییم
- چالشهای مدیریت مسکن در ترکیه
- مدیریت نیروی انسانی در شورای شهر بیرمکام
- امکان باز یافت مواد زائد از زیاده های شهری
- تجربه سه شهر (اصفهان، بناب، مشهد)
- در آندهای پیش بینی شده شهرداریها



ایران خودرو دیزل

IRAN KHODRO DIESEL

مشخصات فنی خودروی ۲۰۲۴

MB-OM355
240hp/2200RPM
84MKP/1400RPM
ZF16S130/11.46
LS7D

نوع موتور:
قدرت موتور:
گشتاور موتور:
گیربکس:
فرمان:



مشخصات فنی خودروی ۱۹۲۴ LK

MB-OM355
240hp/2200RPM
84MKP/1400RPM
ZF55-90/9.01
LS7D

نوع موتور:
قدرت موتور:
گشتاور موتور:
گیربکس:
فرمان:



با قابلیت نصب

توربین کش کشی
توربین کش برف‌تراز
توربین گلدان چادری و قالی
توربین تانکر

ویژگیهای استاندارد

دستپایان آسان به داخل کابین فقط با یک پدال
محیط کار مناسب برای راننده و خدمه
سرویس و تعمیرات آسان
قابلیت رانندگی بالا
ایمنی

مشخصات فنی خودروی ۱۹۲۴ LK

MB-OM355
240hp/2200RPM
84MKP/1400RPM
ZF55-90/9.01
LS7D

نوع موتور:
قدرت موتور:
گشتاور موتور:
گیربکس:
فرمان:

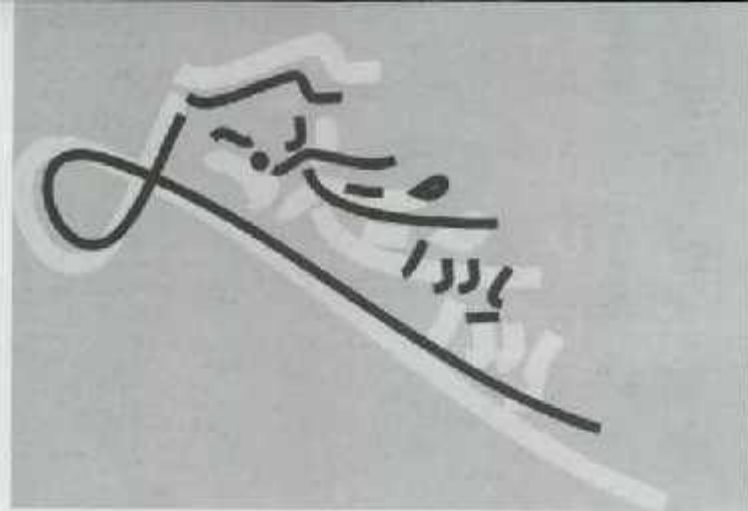


طرح روی جلد: چشم‌اندازی شهر مرد
مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد: مربوط به مطالب مسیروهای ویژه دوچرخه

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات و شهرداریه‌ها نیست.
- ۲- شهرداریه‌ها در ویسرایش و تشخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه ناز گرداننده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از تمام مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر نام مجاز است.

- ♦ صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداری‌های کشور
- ♦ مدیر مسئول: احمد نژاد
- ♦ مدیر: علی نوردیروز
- ♦ معاون سردبیر: نوید سعیدی و رضوانی
- ♦ هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - احمد امیر زهراتشکر
- ♦ سرویس علمی - پژوهشی: نوید سعیدی و رضوانی
- ♦ سرویس حقوقی - بین المللی: حسن شفیعی
- ♦ ویسرایش: علیرضا طالبی
- ♦ مدیر هنری: چشم‌اندازی شهر مرد
- ♦ تصویرساز: فرزاد ادیبی
- ♦ همکاران این شماره: ابراهیم چشم‌انداز، مهناز یونسعلی، فخره حسین زاده اسماعیل صالحی، بهار مؤمنی، حمیده محمدزاده نیکنگلو، عطر نصیرنیا
- ♦ امور آگهی: مرضیه باجی
- ♦ امور توزیع: مرضیه مردانی
- ♦ حروف‌چینی: فریده نارسنجان نرمانی
- ♦ لیتوگرافی و چاپ: طراحان فردا ۲-۱-۸۸۲۲۲۰

- یادداشت سردبیر** ۴
- گزارش اصلی**
- طرح‌های توسعه شهری، ناکارایی در اجرا / زهراتشکر ۵
- اندیشه و پژوهش**
- تقویت شهرهای متوسط، راهکاری برای کاهش ناهماهنگی در نظام شهری کشور / پرویز پیران ۱۲
- نزدبان را دریابیم / فضل‌الله حاشمی ۱۵
- گفتگو**
- توسعه شهری در ایران، از آرمان گرایی تا واقعیت / گفتگو با علیرضا الحشاری ۱۹
- قانون شهر**
- ساماندهی صنایع و مشاغل، تاملی در بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداریها / حسین صالحی ۲۴
- سرگذشت بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه کل کشور (بخش پایانی) / شهرام سعادت آملی ۲۷
- مشاور حقوقی** ۳۱
- حسین احتشامی
- تجربیات جهانی**
- چالش‌های مدیریت محلی در ترکیه / سرویس حقوقی - بین‌المللی ۳۲
- مدیریت نیروی انسانی در شورای شهر بزم‌نگام / تونی ادیسون و دیگران ۳۶
- راهبردهای کاهش هزینه شهرداریها در ترکیه / اسعدون مرالیب ۳۹
- از نگاه شهردار**
- آشتی شهروند و شهرداری / گفتگو با محمد شریف شهپورزی، شهردار بندرعباس ۴۲
- آموزش**
- انکان بازیافت سواد از زبانه‌های شهری / ایماحیدرزاده ۴۴
- عمارت نو**
- مسیرهای ویژه دوچرخه، تجربه سه شهر (اصفهان، مناب و مشهد) / نازیلا مرادی ۴۶
- شهرها و شهرداریهای جهان**
- دادگاه سبز، حوزة شهر فراموش شده، کاتماندو بیشتر ابتکارات حکومت شهری، سیاست‌های غذایی شهر و ...
- گزارش‌های خبری** ۵۸
- اقدامات شوراها در تعیین نرخ کرایه و بلیت سال ۱۳۷۹، شهردار مدرسه گام اول مشارکت، مشکلات طرح جامع و تقسیمی تبریز و ...
- اخبار کوتاه** ۶۸
- تازه‌های نشر** ۷۰
- دیدگاه**
- موانع دستیابی به درآمدهای پیش بینی شده شهرداریها / جعفر موسوی ۷۷
- فهرست انگلیسی** ۷۳



ارزیابی طرح‌های جامع شهری در ایران نشان می‌دهد که این طرح‌ها در مجموع نتوانسته‌اند در جهت توسعه موزون و متناسب شهرها مؤثر باشند. نتایج این ارزیابی بیانگر موارد ذیل است:

۱- پیش‌بینی جمعیتی حدود ۷۰ درصد از طرح‌ها با اشتباه فاحش همراه بوده است.

۲- در زمینه اقتصادی (در سه بخش کشاورزی، صنعت و خدمات) عملاً هیچ‌یک از پیش‌بینی‌ها تحقق پیدا نکرده است.

۳- تقریباً در ۴۰ درصد از شهرها، پیش‌بینی جهات گسترش شهرها برخلاف جهات توسعه شهرها بوده است.

۴- تقریباً در هیچ‌یک از شهرها تراکم پیشنهادی تحقق پیدا نکرده است.

۵- شبکه ارتباطی پیشنهادی نه تنها شکل نگرفته، بلکه اغلب شبکه‌های احداثی در مسیرهای دیگر ایجاد شده است.

و نهایت اینکه شکل‌گیری ساخت و بافت شهر به دلیل عدم تحقق شبکه و ساختار پیشنهادی، در هیچ شهری صورت نپذیرفته است.

نتایج بسیار نگران‌دهنده ارزیابی بیانگر بحران جدی در تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری است و نشان‌دهنده این نکته اساسی است که دوران طرح‌های توسعه شهری شده و کارایی عملی خود را از دست داده است. در یک جمع‌بندی اهم نقایص طرح‌ها عبارت‌اند از:

- وجود نارسایی در قوانین و مقررات شهرسازی (تکرار، ابهام، تناقض و...)

- نارسایی در قوانین مربوط به مالکیت اراضی شهری و نحوه بهره‌برداری و نظارت عمومی بر آنها.

- تعدد نسبی وزارتخانه‌ها و سایر دستگاه‌های مسئول تهیه انواع طرح‌های کلان و خرد شهرسازی.

- عدم مشارکت فعال شهروندان در روند تهیه و اجرای طرح‌های شهری.

- نارسایی و کمبود در نیروی کارشناسی ماهر، اطلاعات، آمار و نقشه.

- تبدیل برنامه توسعه شهری به مجموعه‌ای از ضوابط خشک اداری و صوری.

- عدم توجه کافی به امکانات و شرایط تحقق طرح‌ها (اقتصادی، اجتماعی، فنی و سازمانی).

- عدم توجه به اهرم‌های کافی برای نظارت، اصلاح و پیگیری.

در پژوهشی که در خصوص دلایل عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری توسط مهندسين مشاور سازمان برای وزارت کشور انجام شده، مجموعه مسائل و مشکلات مؤثر در عدم اجرای طرح‌ها، چنین دسته‌بندی شده است:

۱- مسائل و مشکلات بنیادی که عبارت‌اند از:

الف - عدم تمرکز قدرت و امکانات اجرایی در شهرداری و محدود

بودن حدود و وظایف شهرداری.

ب - قلت اعتبارات مربوط به فصل عمران شهری.

پ - ناهماهنگی در برنامه‌های بخشی.

ت - عدم تخصیص زمین جهت تعویض املاک واقع در طرح‌ها.

ث - فقدان برنامه‌ریزی فرادست جهت ایجاد تقاضا در سطح محلی.

ج - نبود ضوابط و مقررات قانونی لازم.

۲- مسائل و مشکلات نیروی انسانی که عبارت‌اند از:

نداشتن کادر مشخص، فقدان آگاهی کادر نسبت به محتوای طرح،

فقدان توان فنی لازم در جهت پیاده کردن طرح‌ها، برخورد انفعالی

نیروی انسانی با طرح، کارا نبودن تشکیلات اجرایی و عدم آموزش به

شهرداری‌ها.

۳- مسائل و مشکلات فنی که عبارت‌اند از:

تأخیر در تهیه طرح‌های تفصیلی و اجرایی، کامل و اجرایی نبودن

طرح‌های تفصیلی و اجرایی، به هنگام نبودن طرح، عدم وجود جزئیات

کافی برای پیاده کردن طرح‌ها و تکنیک‌های غیرضابطه‌مند بر اساس

مقررات ثبت.

۴- مسائل و مشکلات مربوط به جنبه‌های انسانی که عبارت‌اند از:

عدم مشارکت مردم، اعمال نفوذ مقامات محلی، مقاومت مردم در

مقابل طرح، اعتراضات مردمی و...

۵- سایر مسائل و مشکلات مؤثر در عدم اجرای طرح‌ها عبارت‌اند

از:

مشکلات مربوط به تملک زمین، عدم حضور تهیه‌کنندگان طرح در

مراحل اجرایی و عدم دسترسی شهرداری‌ها به بانک‌های استانی زمین،

صحیح نبودن روش‌های اجرایی طرح، عدم وجود ضمانت اجرایی طرح،

تخلفات در تغییر کاربری‌ها و تراکم و...

اگر جایگزینی برنامه و طرح به جای هرج و مرج و بی‌برنامه‌گی و غلبه

بر بحران شهرسازی مطرح نظر باشد، شروط اساسی این است که نهاد

مدیریت شهری (یعنی شهرداری) به لحاظ قانونی در جایگاهی قرار

گیرد که بتواند مسئول و مجری واقعی طرح و در قبال آن پاسخگو

باشد. لازم کار این است که:

۱- شهرداری‌ها به تناسب توان فنی و اهمیت‌شان تهیه طرح‌های

توسعه شهری را به عهده بگیرند و یا در تهیه آنها نقش مؤثر داشته

باشند.

۲- شهرداری‌ها در برنامه‌ریزی و تأمین مسکن به ویژه برای

گروه‌های کم درآمد و اقشار متوسط، نقش اصلی را به عهده بگیرند تا

بتوانند توسعه شهر را در جهات و مکان‌هایی که در طرح‌ها تعیین

می‌شود هدایت کنند.

۳- چارچوب‌های قانونی لازم برای هماهنگی و همکاری بین

شهرداری‌ها و بخش‌های اجرایی مأمور تأمین خدمات شهری (آموزشی،

درمانی و...) به نحوی فراهم شود که اولاً عملکرد آنها بتواند هر چه بیشتر

پاسخگویی اولویت‌ها و نیازهای واقعی ساکنان شهر باشد و ثانیاً اقدامات

عمرانی در خارج از محدوده و حریم شهرها بر مبنای اثرسنجی تأثیرات

این اقدامات بر نحوه توسعه شهر انجام شود. ■

طرح‌های توسعه شهری

زهرا اشکر

تاکا در ایران

علل هر جای دیگری در جهان، شهرهای کشورمان نیز هر یک جنبه‌های پدید آمدن آنها در ساحل رودی، در پناه کوهی یا برداشتن دشتی حاصلخیز، بر اساس تقسیم‌ارزش تعیین شده خاک‌ها یا بر اثر تجمع خودبه‌خودی مردمان، گرچه در تاریخ عامی‌توان حتی از دوران باستان، شهرهایی را سراغ گرفت که بر مبنای نقشه‌های از پیش تعیین شده بنا شده‌اند، اما آنچه امروزه بنا هدف سازمان دادن به فضای شهرها در عرصه شهرسازی کشور شاهدیم، روندی است که کمتر از ۸۰ سال است با گسترش موج اصلاحات مدرنیستی، رضای شریع شروع شده و همچنان ادامه یافته است.

اولین طرح شهری ایران با هدف مداخله در بافت شهر هم‌زمان در سال ۱۳۱۰ از تصویب وزارت داخله گذشت. این طرح مثل سایر طرح‌هایی که به فاصله اندکی در مورد شهرهای دیگر هم به اجرا درآمد، فقط جنبه کالبدی داشت و در احداث خیابانهای عرضی و طولی شهرها خلاصه می‌شد و البته در پایتخت این اقدامات بیش از هر جای دیگر دنبال می‌شد. کریم آقا بود در جمهوری، کفیل شهرداری تهران، با اتکا به قدرت رضاشاهی، هر روز پرچم سرخی بر فراز محله‌ای به اهتزاز در می‌آورد و گروه گروه ساکنان آن را به محله‌های جدید پیرامون شهر می‌راند و بر ویرانه‌های میراث تاریخی قاجار، خیابانهای جدیدی در بافت قدیم شهر می‌گشود.

با گسترش خیابان‌کشی در شهرها، اولین قانون شهرسازی ایران در سال ۱۳۱۲ با عنوان «قانون راجع به احداث و توسعه معابر و خیابانها» از تصویب مجلسین گذشت. بتدریج با رشد جمعیت و افزایش فعالیتهای خدماتی، نگرش به مسائل شهری از احداث خیابان و گذرگاه فراتر رفته و تأسیسات و کاربریه‌های جدید در بافت شهرها ایجاد شد. از سال ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ از فعالیتهای شهرسازی نظام یافته در

ایران اثری نیست. پس از این نیز با تخصیص بودجه به احداث عناصر شهری مانند درمانگاهها، مدارس، بیمارستانها، کارگاههای حرفه‌ای و به طور کلی تقویت زیرساختهای شهری، جمعیت در شهرها تراکم بیشتری یافت. بتدریج توجه به طرحهای شهری مطرح گردید و در فاصله سالهای ۱۳۳۴ تا ۱۳۴۰ کارشناسان آمریکایی طرحهایی را برای چند شهر از جمله اصفهان و سنج به زبان انگلیسی تهیه کردند که با قوانین حقوقی کشور تطابق نداشت و لذا از مرحله طرح فراتر نرفت.

در انتهای برنامه دوم، سازمان برنامه و بودجه مشاورانی

برای شهرهای بالای ۲۵ هزار نفر جمعیت تصمیم به تهیه طرح جامع گرفته شد. بعد از تصویب قانون تأسیس شوراهای شهرسازی و معماری ایران (مقارن با آغاز برنامه پنجم عمرانی کشور اقداماتی برای تهیه طرحهای تفصیلی شهرهایی که طرح جامع آنها تهیه شده بود صورت گرفت. در قراردادهای تپ تغییراتی داده شده و به صورت قرارداد تهیه طرحهای جامع و تفصیلی درآمد.

پس از انقلاب، تهیه طرحهای توسعه، عمران و حوزه نفوذ شهرها به جای طرحهای جامع تصویب شد و قراردادهایی با مهندسان مشاور و سازمانهای مربوط برای

طرحی که براساس اعتبار سازمان برنامه و بودجه و تصمیم وزارت مسکن و شهرسازی یا وزارت کشور و عقد قرارداد با مشاور تهیه شود، بدون اینکه در بسیاری از موارد مجری طرح یعنی شهرداری با آن ارتباطی برقرار کند و یا مردم به عنوان کسانی که طرح در باره محیط زندگیشان تهیه شده از آن اطلاعی یابند، به طور یقین اگر نگوییم نمی تواند در اجرا موفق باشد باید گفت مشکلات اجرایی زیادی را در پیش رو خواهد داشت

تهیه طرحها با عنوان جدید بسته شده و قراردادهایی نیز جهت تجدیدنظر در طرحهای جامع قبلی تنظیم و اهداف و سیاستهای قبلی مورد تجدیدنظر کلی قرار گرفت.

با این استدلال که برای شناخت مسائل و موقعیتهای اقتصادی و اجتماعی شهرهای متوسط و کوچک نیازی به مطالعات طولانی و پرحجم وجود ندارد تا سال ۱۳۵۲ همزمان با تهیه طرحهای جامع برای شهرهای بزرگ، بدون وجود تعریف مشخص قانونی برای شهرهای کوچک طرحهای هادی تهیه شد. سال ۱۳۵۳ - با تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی - را می توان شروع تهیه قانونمند طرحهای هادی قلمداد کرد. طرحهای هادی بر مبنای قرارداد تپ از همین سال رأساً توسط وزارت کشور تهیه می شدند و پس از آن نیز با تأسیس دفاتر فنی در استانداریهای کشور، این دفتر به طور مشترک با مشاوران خصوصی و راهنمایی وزارت کشور، طرحهای هادی را تهیه می کند.

طرح مسئله

بیش از سه دهه است که طرحهای توسعه شهری انجم از هادی، جامع و تفصیلی تهیه می شوند. هدف آنها توسعه کالبدی موزون و هماهنگ شهر است، اما با وجود تجربیات بسیاری که شهرداریها و دیگر نهادهای دست اندرکار مدیریت شهری در این زمینه کسب کرده اند، این طرحها به طور کامل تحقق نیافته و بسیاری از آنها در نیمه راه، ناموفق مانده اند.

در نبود واحدهای برنامه ریزی محلی در شهرها، طرحهای توسعه شهری که در واقع نوعی برنامه ریزی برای

برای تهیه طرح جامع شهری تهران منصوب کرد. طرح تهیه شده برای تهران طرحی ۲۵ ساله بود که بیشتر کاربری زمین را از لحاظ فیزیکی مدنظر قرار داده و در ۵ مرحله، توسعه شهر را تا ۲۵ سال بعد تعیین کرده بود. این طرح به طور کامل اجرا نشد، اما باعث فعالیتهای زمین خواری و رشد پراکنده و توسعه حومه‌های در شهر تهران گردید. در برنامه عمرانی پنجساله دوم (در فاصله سالهای ۱۳۳۲ تا ۱۳۳۶) ۹۰ میلیون ریال به تهیه طرحهای جامع اختصاص یافت.

در اواسط سال ۱۳۳۱ همزمان با آغاز برنامه عمرانی سوم، دو مهندس شهرساز آلمانی به عنوان مشاور در ایران استخدام شده و در وزارت کشور و شهرداری تهران مشغول به کار شدند. به این ترتیب در اداره کل امور شهرداریهای وزارت کشور یک واحد سازمانی به نام شهرسازی به وجود آمد و با ورود کارشناسان و مشاوران دیگر از آمریکا در طول برنامه سوم برای ۱۷ شهر طرحهای جامع تدوین گردید. در سال ۱۳۴۳ وزارت آبادانی و مسکن و به دنبال آن شوراهای شهرسازی تأسیس شد. دبیرخانه این شورا کار تهیه و بررسی طرحهای جامع شهرهایی را که قرارداد آنها قبلاً منعقد شده بود، به عهده گرفت. در سال ۱۳۴۴، طرح جامع بندرلنگه به عنوان اولین شهر مورد تصویب قرار گرفت.

در برنامه عمرانی چهارم علاوه بر ۱۷ شهر در برنامه سوم، مقرر گردید برای ۹ شهر دیگر نیز طرح جامع تهیه گردد. طرح جامع تهران در سال ۱۳۴۸ تهیه شد و سال بعد جزء برنامه دولت درآمد. در برنامه عمرانی پنجم که برای سالهای ۱۳۵۲ تا ۱۳۵۶ تدوین شد، براساس سرشماری سال ۱۳۴۵

شهر است از اهمیت بیشتری برخوردارند؛ هر چند که نمی‌توان گفت برنامه‌های کاملاً صحیح و همه‌جانبه‌نگر بوده است. در هر حال وجود این طرح‌ها صحنه گذاشتن بر لزوم کنترل محدوده، کاربری‌ها و جهت توسعه شهر و کارکرد آن انتظام بخشیدن و موزون کردن شهرهاست. اما سؤال اینجاست که وقتی طرحی برای یک شهر کوچک یا بزرگ، با در نظر گرفتن هدف هماهنگی و سازماندهی و کنترل توسعه شهری تهیه می‌شود، چرا در عمل موفق نبوده و اجرا نشده است؟ چرا با وجودی که اغلب شهرها در کشور ما طرح توسعه دارند ولی انتظام مورد نظر طرح‌ها اتفاق نیفتاده است؟ اشکال

نسبت به تهیه طرح شهری برای هر یک از شهرهای ما تهیه شدند، بدون اینکه تقاضای ایجاد نظم، سازماندهی و هماهنگی - حتی در مورد کالبد شهر - از سوی مدیران شهری در شهرهای مختلف به بالا منعکس شده باشد و این روند همچنان ادامه دارد. وزارت مسکن و شهرسازی موظف به تهیه و نظارت بر طرح‌های جامع و وزارت کشور در مورد طرح‌های هادی موظف است. بخشهایی از این دو وزارتخانه در یک فرآیند کاملاً مشخص و متمرکز با انتخاب مشاورانی که خود تشخیص می‌دهند این وظیفه را به انجام می‌رسانند برای تهیه هر طرحی نیز شرح خدمات مشخصی بر اساس

دستگاههای مختلف، برنامه‌ریزی اعتبار ۱۰ سال آینده خود را که منطبق بر پیش‌بینی‌های طرح‌های توسعه شهری نیز باشد ندارند و در این باره توانمند هم نیستند و به همین دلیل نمی‌توان تراز مالی - فیزیکی طرح توسعه یعنی میزان تخصیص سرمایه‌گذاری بخشهای مختلف را مشخص کرد

در کجاست، در تهیه طرح، در تصویب آن و یا در اجرا؟ آیا مشاوران طرح را غیر عملی تهیه می‌کنند، مراکز و مدیریتهای ذی‌ربط کنترل صحیحی بر تهیه و اجرای طرح‌ها ندارند و یا شهرداریها در اجرای طرح‌های توسعه شهری ناتوان و ناکارآمد هستند؟

برای بررسی مسائل و مشکلات طرح‌های توسعه شهری می‌توان موضوع را از جنبه‌های مختلف مورد کنکاش قرار داد. می‌توان به کاستیهای طرح‌ها و مشکلاتی اشاره کرد که باعث می‌شود طرح‌های توسعه شهری ناقص و غیر واقع‌بینانه از آب درآیند و با به مسائل عدیده‌ای پرداخت که در فرآیند تصویب رخ می‌دهند و باعث می‌شوند طرح‌ها زمانی ابلاغ شوند که وقتی برای اجرای آنها نمانده است و بالاخره می‌توان به مشکلاتی اشاره کرد که با قرض جامع و کامل بودن یک طرح توسعه شهری، بر سر اجرای آن وجود دارد و باعث می‌شود طرح‌های توسعه شهری تنها تابلوی تزیینی اویخته بر اتاق شهرداران باشد. در هر حال ما در این گزارش سعی خواهیم کرد، در مروری گذرا، به مسائل و مشکلات اجرایی طرح‌های توسعه شهری بپردازیم و به اشکالات تهیه، فرآیند بررسی و تصویب و محتوای طرح‌ها تا آنها خواهیم پرداخت که اجرای کامل آنها را دچار خدشه می‌سازد.

برنامه‌ریزی متمرکز

مرور مختصری بر فرآیند تهیه و تصویب طرح‌های توسعه شهری نشان دهنده وجود برخورد متمرکز و آمرانه در تهیه آنهاست. همان طور که گفته شد اولین طرح‌های توسعه شهری از سوی دولت و با تشخیص اولویت دستگاه حاکم

قرار داد تپ به مشاور ابلاغ می‌شود و مشاور موظف است تا حد امکان طرح را طبق شرح خدمات تهیه و ارائه نماید.

اینکه اساساً اشکالات برنامه‌ریزی متمرکز در کل سیستم برنامه‌ریزی کشور چیست و ناچه حد ضروری است به تغییر این سیستم، بپردازیم، فعلاً از حوزه بحث ما خارج است، اما نمی‌توان تأثیر چنین سیستم شهرسازی آمرانه‌ای را در همه زمینه‌های شهری از جمله اجرای طرح‌های توسعه شهری نادیده گرفت. طرحی که بر اساس اعتبار سازمان برنامه و بودجه و تصمیم وزارت مسکن و شهرسازی یا وزارت کشور و عقد قرارداد بکثرواخذ با مشاور تهیه شود، بدون اینکه در بسیاری از موارد مجری طرح یعنی شهرداری با آن ارتباطی برقرار کند، و یا مردم به عنوان کسانی که طرح در باره محیط زندگی‌شان تهیه شده از آن اطلاعی یابند، به طور یقین اگر نگوییم نمی‌تواند در اجرا موفق باشد باید گفت مشکلات اجرایی زیادی را در پیش رو خواهد داشت.

در همین زمینه باید توجه داشت که برنامه‌ریزی متمرکز الزاماً به گونه‌ای است که باید باتدوین و تعیین استانداردهای یکسان، به سمت ارزیابی و نظارت یکنواخت گام بردارد، همچنان که وجود قرارداد تپ به همین معنی است. اکنون به دلیل این نوع برنامه‌ریزی، شهرهای ما به مناطقی تبدیل شده‌اند با تعدادی نقاط مشخص و تعدادی مراکز تاریخی که در شبکه‌ای از خطوط ارتباطی محصور شده و با تعدادی از حومه‌ها و مراکزی که آن قدر به شهر نزدیک‌اند که دیگر نمی‌شود نام روستا به آنها داد و بقدری بی‌شکل‌اند که نام شهر هم بر آنها نمی‌توان گذاشت! ظاهر شهرهای در حال

گسترش ما همه بدون توجه به ویژگیهای اقلیمی، سنتی و فرهنگی شبیه به هم و یکواخت شده است.

مدیریت شهری ناهمگن و طرحهای توسعه شهری

ما در بحثهای قبلی در مورد مسائل مختلف شهری، یکی از مشکلات اساسی شهرها را نبود مدیریت شهری واحد و هماهنگ ذکر کردیم. یکی از مواردی که این مشکل در آن کاملاً بارز است، در طرحهای توسعه شهری است. همان طور که گفتیم طرحهای توسعه شهری در واقع نوعی پیش‌بینی و برنامه‌ریزی کالبدی برای شهر است و در حقیقت باید همه مراکز، سازمانها و دست‌اندرکاران امور یک شهر موظف به رعایت آن از نظر نوع کاربریها، حفظ محدوده و ضوابط باشند، اما اکنون طرحهای توسعه شهری فقط به شهرداری جهت اجرا ابلاغ می‌گردد؛ گویی فقط شهرداری موظف به رعایت طرحهای جامع، هادی و تفصیلی است.

پنجده فولادگران، مدیرکل سابق دفتر فنی وزارت کشور و استاندار استان سمنان، در مورد وجود سازمانهای موازی در شهر و تأثیر آن در عدم تحقق طرحهای توسعه شهری می‌گوید: در تحقق طرحهای توسعه شهری که به شهرداریها ابلاغ می‌شود، سازمانهای دیگری هم دخالت دارند اکنون شهرهای ما متولی واحدی در همه زمینه‌های اجرایی شهری ندارد. برنامه آموزشی و فضای مختص به آن را از گان دیگری

که هر بخش، برنامه‌ریزی خاص خود را خواهد داشت. وزارت مسکن و شهرسازی موظف است بعد از تصویب طرحهای توسعه شهری، اراضی یا کاربریهای خدماتی را خریداری کند و به بخشهای مختلف واگذار نماید. بسیار اتفاق می‌افتد که اجرای یک فضای آموزشی یا بهداشتی، به دلیل عدم توانایی مالی و یا به دلیل اینکه در اولویت برنامه‌های سازمان مربوطه قرار ندارد، به تعویق افتاده و یا حتی زمین اختصاص یافته به آن تغییر کاربری می‌دهد. اینها همه به این دلیل است که هیچ ارگانی در شهر خود را موظف به حفظ ضوابط و اجرای طرحهای توسعه شهری نمی‌دانند. شهرداریها تنها ارگان موظف به اجرای طرحها هستند و به طور مداوم باید بر سر اجرای ضوابط متمرکز در طرحها با مردم و حتی با مراکز و ارگانهای دولتی دیگر در حال مبارزه باشند.

به طور کلی در این باره می‌توان گفت به اعتقاد اغلب کارشناسان وجود این قبیل ناهمخوانی‌های بین سازمانی در اجرای طرحهای توسعه شهری باعث می‌شود تنها شبکه معابر، بخش مسکونی یا تجاری طرحها به اجرا درآیند و به همین دلیل اختلاف شدیدی بین تحقق کاربریهای آموزشی، بهداشتی، فضای سبز و... با کاربریهای تجاری و مسکونی وجود دارد و شهرهای ما به نسبت جمعیتی که در بخشهای مسکونی خود جای می‌دهند و به نسبت واحدهای تجاری که

موفقیت طرحها در گرو مشارکت گسترده مردم و نهادهای محلی است و تنها با جلب اعتماد عمومی، تشویق مردم و سازماندهی همکاری آنان است که می‌توان به اجرای آنها امیدوار بود. مشارکت دادن مردم در مراحل مختلف تهیه و اجرای طرح و استفاده از مشاوره عمومی باعث می‌شود طرحها اولاً تا حدود زیادی در تدوین اهداف و قابلیت‌های اجرایی با موفقیت همگام باشند و ثانیاً بتوانند با اتکا بر داده‌های موثق و نیازها و پستوانه مردم موفقیت خود را تضمین کنند



در شهر وجود دارد، نمی‌توانند سایر ملزومات زندگی شهری را برای این جمعیت رویه رشد فراهم آورند.

زمان طولانی

یکی از مشکلات جدی طرحهای توسعه شهری، زمان طولانی تهیه و تصویب آنهاست. این مشکل در امکان اجرای این طرحها بسیار تأثیرگذار است، چرا که با توجه به پویایی شهرها، زمان طولانی تهیه یک طرح باعث تغییر استانداردهای پایه طرح می‌گردد. فرهاد سلطانی آزاد، مدیرعامل مهندسین مشاور شارمند، مسئله زمان را در اجرای طرحهای توسعه شهری، مهم می‌داند و در این باره می‌گوید: هیچ مدیر اجرایی در کشور ما فرست ندارد ۵ یا ۶ سال تحمل

می‌ریزد، شرکت آب و فاضلاب، سازمان زمین شهری و وزارت مسکن و مراکز مشابه... که در اختصاص فضاهای شهری به کاربری خاص به نحوی دخیل هستند - هر کدام برنامه‌ریزی خاص خود را دارند و به همین دلیل است که می‌بینیم اغلب ساختمانهای عمومی ما ایمن نیستند و یا خارج از محدوده شهری از سوی سازمانها و مراکز دیگر خدمات‌رسانی می‌شوند و شهرداریها اغلب مجبور هستند به تقاضای مناطقی پاسخ بدهند که آب، برق و حتی گاز به آنجا رفته است ولی در حوزه خدمات شهری آنها نیست.

در سیستم برنامه‌ریزی بخشی در صورتی که سازمانی واحد متولی و هماهنگ کننده امور شهر نباشد، طبیعی است



دستوری می‌دانند که باید سعی کنند به اجرا درآید. آنه محمد نیازی، شهردار گنبد کاووس، در این باره می‌گوید: شهرهای ما اکنون به گونه‌ای است که گویی ما شهر را نساختمانیم بلکه خودبه‌خود ساخته شده‌اند و ما تابع شرایط بوده‌ایم. در طرح‌های توسعه و بزرگ‌بندی خاص یک شهر، جغرافیای انسانی آن، ویژگی‌های ساکنان، روند تکامل شهر، استعدادهای آن و... مطالعات لازم صورت نمی‌گیرد، برای تهیه این طرح‌ها بدون دخالت و آگاهی ما مشاوران انتخاب می‌شود و طی نامه‌ای معرفی شده و دستور همکاری داده می‌شود. اعضای گروه مشاور به شهر موردنظر می‌آیند، چند روزی گشتی می‌زنند در حالی که حداقل مطالعات آماری پایه‌ای صحیح ندارند. هیچ نقشه‌ای هم که وضعیت خاص منطقه را نشان دهد وجود ندارد! به همین دلیل بدون توجه به بافت‌های خاص شهری و جهت آن و براساس نقشه‌ها و عکس‌های هوایی، خیلی سلیقه‌ای و بدون مطالعه در شهرمسیرهای جدید و کاربری‌های خاصی را تعیین می‌کنند. مشاور اغلب در تهران ساکن است، در همانجا نیز طرح تهیه می‌شود و به شهردار ابلاغ می‌گردد. این روند نسخه‌نویسی بدون تشخیص درد است. درحالی که هزینه‌های کلانی هم در این مورد می‌شود اما اغلب مشکلی را حل نمی‌کند. البته باید گفت چنین اظهاراتی به طور مطلق بدفروتنی نیست و نمی‌تواند به معنی انکار تلاش بسیاری از مهندسان مشاور در تهیه طرح‌های خلاقانه و دقیق باشد اما باید پذیرفت که بخش از واقعیت نیز همان است که شهردار گنبد کاووس به آن اشاره دارد.

این طرز نگرش در تهیه و تصویب باعث می‌شود طرح‌های توسعه شهری اغلب از سوی مجریان آنها غیرواقعی تلقی شود، چرا که اغلب نیاز شهر و توان مجری آن در نظر گرفته نمی‌شود. شهردارها براساس طرح‌های جامع، تفصیلی و هادی موظف به انجام مجموعه‌ای از طرح‌های عمرانی می‌شوند که به هیچ وجه در توان مالی آنها نیست و به همین جهت یا طرح‌ها مسکوت می‌مانند و یا همان طور که در سالهای اخیر مرسوم شده است، بدون ضابطه مشخصی و صرفاً برای کسب درآمد برای شهرداری تغییر کاربری داده می‌شود. به همین دلیل به جای اینکه طرح‌های توسعه، منشأ شهرسازی یا برنامه و از پیش تعیین شده باشند به دلیل عدم قابلیت اجرایی، خود باعث ایجاد توده‌های بی‌شکل و بی‌ضابطه‌ای از مراکز مسکونی می‌شوند.

تراز مالی طرح‌ها

اشاره کردیم که طرح‌های توسعه شهری طبق توان مجریان آن تهیه نمی‌شوند. در نظر گرفتن توان اقتصادی - مالی برای اجرای طرح یکی از مهمترین نکاتی است که باعث می‌شود طرح‌های توسعه شهری به تحقق نزدیک شوند. بنابراین توجه به تراز مالی - فیزیکی طرح از اهمیت زیادی برخوردار است.

عبدالرضا تقفی، کارشناس دفتر فنی وزارت کشور،

کنند تا طرحی مطالعه شود و در مراحل مختلف مورد تصویب قرار گیرد. پس از این مدت تازه طرح جامعی تهیه می‌شود که باید منتظر تهیه طرح تفصیلی آن هم بود که تهیه و تصویب آن نیز مدت‌ها طول می‌کشد. پس از همه اینها باید زمانی نیز صرف تهیه نقشه‌های اجرایی شود، یعنی عملاً گاه بیش از ۵ سال و در تمام این مدت شهرداری مجبور است بدون توجه به مطالعات طرح، فعالیت‌های اجرایی داشته باشد. مشکل وقتی جدی‌تر است که در نظر آوریم در کشور ما، عمر مدیریت مدیران اجرایی اغلب خیلی کمتر از اینهاست.

علاوه بر این با توجه به تغییرات اساسی اطلاعات پایه طرح‌ها بویژه اطلاعات جمعیتی در شهرهای ما، زمان طولانی ضربه‌های جدی به اجرای طرح‌هاست. شهرها سرعت در حال تغییرند و راه‌های ما به دلیل اینکه زمان خود را از دست داده‌اند راه‌هایی مرده و ناکارآمد هستند. توجه به این پویایی به این معنی است که فرایند مطالعات و تصویب طرح‌ها نباید از یک سال بیشتر طول بکشد. درحالی که اغلب دیده شده طرح‌های تفصیلی وقتی تصویب می‌شوند که از دوره طرح جامع ۲ یا ۳ سال بیشتر نمانده است و این یعنی عدم تطابق طرح با واقعیت موجود زندگی در شهر.

طرح‌های توسعه و ویژگی‌های شهر

یکی دیگر از مشکلاتی که اجرای طرح‌های توسعه شهری را دشوار می‌کند، عدم توجه کافی به ویژگی‌های اقلیمی، فرهنگی و نیازهای شهروندان است. در قسمتهای قبل گفتیم بخشی از این مشکل ناشی از برنامه‌ریزی متمرکز است که استانداردهای یکسانی را در مطالعات پایه و نیز در اجرا در نظر می‌گیرد. شهرداران در اجرای طرح‌های توسعه همواره با این مسئله دست به گریبان هستند و این طرح‌ها را

در باره تراز مالی - فیزیکی طرحها می گویند؛ بر اساس مصوبات شورای عالی شهرسازی، مشاور موظف است تراز مالی - فیزیکی طرح را تهیه کند، اما این کار اغلب صورت نمی گیرد. البته باید توجه داشت که به این امر از دو منظر می توان نگاه کرد: دیدگاه اول اینکه در اجرای یک طرح در یک شهر، می بایست سهم اجرایی بخشهای دیگر غیر از شهرداری مشخص باشد، یعنی هر کاربری تعریف شده برای اجرا بتواند مشارکت دستگاه مربوطه را جلب کند، این کار عملاً ممکن نیست، چرا که دستگاههای مختلف، برنامه ریزی اعتبار ۱۰ سال آینده خود را که منطبق بر پیش بینی های طرحهای توسعه شهری نیز باشد ندارند و در این باره توانمند هم نیستند و به همین دلیل نمی توان تراز مالی - فیزیکی طرح توسعه یعنی میزان تخصیص سرمایه گذاری بخشهای مختلف را مشخص کرد.

اما تراز مالی - فیزیکی طرحهای توسعه شهری را از جنبه دیگری نیز می توان مطرح کرد و آن اینکه طرحهای توسعه برای کمک به اجرای خود، خود تأمین کننده قسمتهایی از

محمد تقی خدایاری



هزینه اجرایی لازم نیز باشند؛ به این معنی که با اجرای بخشی از طرح بتوان ارزش افزوده حاصله را به اجرای بخشهای دیگر بویژه کاربریهای خدماتی اختصاص داد، در حالی که چنین پیش بینی در تهیه طرحهای توسعه انجام نمی شود و از این رو یا تعریف مشخصی از دریافت عواید ارزش افزوده حاصله وجود ندارد و یا اگر هم شهرداری موفق شود از محل تغییر کاربری درآمدی داشته باشد، این درآمد برای اجرای سایر بخشهای مطرح خرج نمی شود. درآمدهای حاصل از اجرای ناقص برای رفع مشکلاتی مانند تأمین حقوق پرسنل یا تسویه بدهیهای معوقه شهرداری صرف می شود، به همین دلیل است که طرحهای توسعه شهری همواره با مشکلات مالی در اجرا مواجه اند.

مشارکت مردم در طرحهای توسعه شهری

تجزیه کشور های مختلف جهان در اجرای طرحهای توسعه شهری نشان می دهد که اجرای طرحها در بسیاری از موارد از قدرت و توان دولت خارج است. موفقیت طرحها در گرو مشارکت گسترده مردم و نهادهای محلی است و تنها با جلب اعتماد عمومی، تسویق مردم و سازماندهی همکاری آنان است که می توان به اجرای آنها امیدوار بود. مشارکت دادن مردم در مراحل مختلف تهیه و اجرای طرح و استفاده از مشاوره عمومی باعث می شود طرحها اولاً تا حدود زیادی در تدوین اهداف و قابلیتهای اجرایی با موفقیت همگام باشند و ثانیاً بتوانند با اتکا بر دادههای موثق و نیازها و پشتوانه مردم موفقیت خود را تضمین کنند.

در اغلب کشورها مکانیسمهای خاصی برای آگاهی و اظهار نظر مردم در مورد کلیت طرح توسعه شهری و یا بخشهایی از آن تعریف شده است، اما در کشور ما به دلیل نداشتن به مشارکت مردم در برنامه ریزیهای ملی - منطقه ای، شهروندان فقط زمانی از طرح مطلع می شوند که بخواهند پروانه ساخت و ساز ملک شخصی خود را بگیرند. پیشنهادهای طرحهای شهرسازی از نظر مردم بیکه فال بخت آزمایی است که می تواند آنها را به مالک اراضی با کاربری مسکونی و تجاری بویژه با تراکم بالا هستند خوشبخت کند، چرا که در نتیجه اجرای طرحهای عمرانی، املاکشان ارزش بیشتری پیدا می کند و در مقابل می تواند عده دیگری را که املاکشان دچار کاربری خدماتی و غیرانتفاعی می شود بلا تکلیف و متضرر سازد.

چنین وضعیتی باعث می شود شهروندان احساس تعلق روحی و معنوی کمتری به شهر خود داشته باشند و نه تنها مشوق اجرای طرحهای توسعه نباشند، بلکه طرح را به خاطر دخل و تصرف در ملک شخصی خود مانع قلمداد کنند، همه کسانی که در شهرداریها مشغول به فعالیت اند هر روز با انبوه مراجعاتی مواجه اند که اصرار بر تغییر کاربری ملک خود دارند و در این راه حاضرند حتی به اقدامات غیر قانونی نیز دست بزنند.

سازمان اجرایی طرحهای توسعه در شهرداریها

همه مسائل و مشکلاتی که بر شمرديم در واقع عوانع جدی بر سر راه تحقق کامل طرحهای توسعه شهری هستند، به همه اینها اگر مشکل عمده نبود نیروی انسانی کارآمد در شهرداریها را برای اجرای طرحهای توسعه اضافه کنیم، وضعیت نابسامان اجرایی طرحهای توسعه بیشتر مشخص می شود. علاوه بر ضعف نیروی فنی انسانی و توان مالی ضعیف شهرداریها در اجرای طرحهای توسعه، باید به نبود سازمان مجری طرحهای توسعه در چارت سازمانی شهرداریها نیز اشاره کرد. فراهان سلطانی آزاد در این باره می گویند: صرف نظر از یکی دو شهرداری بزرگ که سعی کردند سازمانهایی را برای اجرای طرحهای توسعه شهری ایجاد کنند، تا به امروز دو چارت تشکیلاتی و سازمانی



برخی از کارشناسانی که این گزارش با استفاده از نظرات آنان تنظیم شده، با ارائه پیشنهادهای عملی تر و کوتاه مدت سعی کرده‌اند راه‌حلهایی در این باره مطرح سازند. مهم‌ترین توصیه کارشناسان طرح ریزی مکتب‌سعی است که بتواند ارزش افزوده ناشی از اجرای بخشهایی از طرحهای توسعه را برای تحقق خود طرحها به کار بگیرد. باید شهردارها بتوانند درآمد حاصل از طرحها را خرج خود طرح کنند و طرحها از طریق خود، تأمین اعتبار شوند. این کار می‌تواند در بعضی شهرها، تا حدودی مشکلات مالی شهردارها را در اجرا مرتفع سازد.

مورد دیگری که می‌توان اشاره کرد توجه به کوتاه کردن زمان تهیه و تصویب طرحهای توسعه شهری است. باید به راههایی اندیشید که در کمترین زمان، طرحها به اجرا نزدیک شوند. یکی از پیشنهادها در این باره می‌تواند تلاش در جهت همزمانی تهیه طرحهای جامع و تفصیلی باشد.

برخی دیگر از کارشناسان توصیه می‌کنند در صورتی که شهرداری با نظرات شورای شهر مسئول تهیه طرحها باشد می‌توان امیدوار بود که طرحهای بهتری با توجه به ویژگیها و شرایط متعلقه‌ای و نیازهای شهروندان تهیه شود. در این صورت شوراهای شهردارها با توجه مردم و اطلاع‌رسانی به آنان و کسب نظرات آنان می‌توانند ممانعت مردم را از اجرای طرحها از بین برده و مشارکت آنان را بیشتر جلب کنند. اهمیت دادن به نقش مردم در تهیه طرحهای توسعه شهری در واقع جلب کمک مؤثر آن در مکانهایی و یا حتی تأمین هزینه پروژه‌های پیش‌بینی شده در طرحهاست. پیشنهاد تغییر شرح خدمات تهیه طرحها به گونه‌ای که برای اجرا آماده‌تر باشند، از سوی برخی دیگر از کارشناسان عنوان شده است.

در پایان باید دوباره تأکید کنیم برخلاف آنچه مرسوم است و تصور می‌شود طرحهای توسعه شهری تنها طرحهای کالبدی هستند، این طرحها خود نوعی برنامه‌ریزی برای شهر نیز هستند و در صورتی که بتوانند پشتوانه فکری و عملی مناسبی برای خود فراهم کنند، می‌توانند وضعیت سردرگم بافت شهری، توسعه و کاربریهای شهری را بسامان رسانند و ما را به سمت رسیدن به امکانات و تسهیلات بهتر زندگی شهری رهنمون شوند.

در پایان ذکر این نکته لازم است که آنچه طی مباحث بالا عنوان شد، تنها بخشی از واقعیهایی است که می‌توان در اجرای طرحهای توسعه شهری برشمرد. بی‌تردید در هر یک از بخشهای فرایند تهیه این طرحها می‌توان بحثهای زیادی را مطرح کرد. ماهنامه شهردارها به جهت اهمیت موضوع سعی خواهد کرد در قالبهای مختلف به مسائل و مشکلات طرحهای توسعه شهری بپردازد و از این رو از هر گونه اظهار نظر کارشناسانه از سوی هر یک از ارگانهای دخیل در این امر استقبال می‌کند.

شهرداریها سازمان مجری طرحهای توسعه شهری تعریف نشده است. واحدهای فنی و شهرسازی در شهرداریها نیز همان طور که می‌دانیم مجری طرح تفصیلی نیستند و فقط وظیفه‌شان در صدور پروانه خلاصه شده است. البته پس از انقلاب سازمان اجرایی شهرداریها مورد بازنگری کلی قرار گرفته و شکل کاملتر و منسجم‌تری یافته است. اما هنوز به نظر می‌رسد اکثر قریب به اتفاق شهرداریها فاقد سازمان اجرایی مناسب جهت اجرای طرحها هستند. از سوی دیگر به این دلیل که در تعیین نمودار سازمانی شهرداریها سهمی ندارند، عملاً از در اختیار داشتن کادر تخصصی مناسب و لازم بی‌بهره‌اند.

پیشنهادهایی برای اجرای بهتر

در طول مباحث گذشته به برخی از مشکلاتی اشاره کردیم که باعث شده‌اند طرحهای توسعه شهری یا مسکوت بمانند و یا با نقصان در اجرا مواجه باشند، اما راه‌حل مشکلات عدیدهای را که بر شمرده‌ایم چیست؟ چگونه می‌توان اجرای طرحهای توسعه شهری را از بن‌بستی که پیش رو دارند، نجات داد؟

به عنوان اولین و اصلی‌ترین پیشنهاد باید گفت اساساً مبنای نظری تهیه طرحهای شهری باید تغییر کند. تغییر مبنای نظری تهیه طرحهای شهری به معنی تغییر نگرش در برنامه‌ریزی است که در آن جهت کلی به سمت مردمی‌تر شدن بیشتر و انطباق روزافزون طرحهای توسعه با درخواستها و نیازهای مردم است. فرایند تهیه و اجرای این طرحها باید به سمت جلب مشارکت مردم پیش برود تا هم اجرای طرحها تسهیل شود و هم بر اساس نیازهای واقعی تنظیم شده و از هدر رفتن سرمایه‌ها و منابع جلوگیری شود.

در ادامه سخنرانیهای برگزار شده از سوی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور، پرویز بیران، استاد دانشگاه علامه طباطبائی، در زمینه ناهماهنگی در نظام سلسله مراتبی شهرهای ایران، سخنانی ایراد نمود که در ذیل خلاصه‌ای از آن را می‌خوانیم.

تقویت شهرهای متوسط

راهکاری برای کاهش ناهماهنگی در نظام شهری ایران

پرویز بیران
دکتر در جامعه‌شناسی

برابر و کرمانشاه ۷۷۷ برابر شهر دوم استان مربوطه است. ناهمگونی توزیع جمعیت شهری نه تنها در سطح استانی که در سطح ملی نیز مشکلی جدی است. بر اساس مطالعات انجام شده در سال ۲۰۰۶، ۳۰ درصد در شهرهای بزرگ و ۱۳ درصد در شهرهای متوسط بوده و ۵۷ درصد جمعیت شهرهای کوچک - میا وجود تعداد بسیار زیاد آنها در نظام شهری - فقط ۴/۷ درصد جمعیت کشور بوده است. به عبارتی دیگر مجموعه شهرهای متوسط و کوچک کمتر از ۱۷ درصد جمعیت شهری را در خود جای داده بودند و این در حالی است که در تمام نظامهای شهری دنیا شهرهای متوسط به عنوان شهرهای پشتیبان از بار جمعیتی و وزن بالایی در نظام سلسله مراتب شهری برخوردار است. در کشورهای صنعتی پیشرفته، توزیع جمعیت نسبتاً منطقی است و سلسله مراتبی از شهرها در ارتباط با قبیل و بعد و با پشتیبانی یکدیگر شکل می‌گیرند.

روند گسترش شهرها و برنامه ریزی شهرها در کشورهای صنعتی

پیدایش سرمایه‌داری و بویژه مازاد تولید، روند بطنی تحولات شهری را دچار تحول کرد. در واقع بر اساس اقتصاد مقیاس، نظام سرمایه‌داری نظامی است شهرنشین و از این رو رابطه ساتعمای میان اندازه جمعیت و وسعت یک مکان و میزان تراکم و احتمال انباشت آن در آینده برقرار می‌سازد. اما روند یادشده در کشورهای صنعتی به دلیل تبدیل تولید کارگاهی به تولید انبوه کارخانه‌ای از جهان سوم متفاوت می‌شود. به این صورت که با ایجاد مراکز علمی و تحقیقاتی الگوهای جدید تولید در غالب خطوط کارخانه‌ای طراحی می‌شوند و باعث سرازیر شدن انبوه جمعیت به شهرها می‌گردند و به این ترتیب بویژه گذار جمعیتی سیه ویژه در تاریخ اروپا - آغاز می‌شود اما از آنجا که شهرها آمادگی پذیرش این جمعیت را ندارند، سوچی از اختراصات نسبت به تابسانتهای پیش آمده از این مهاجرتها برمی‌خیزد که ادبیات اعتراضی، بزرگشهرهای بیماثی عظیم، ظهور علم جامعه‌شناسی و بویژه ظهور مجدد برنامه ریزی شهری را به دنبال آورد.

اولین قدمهای دخالت آگاهانه در فضای شهری، برخورد با مناطق فقیرنشین خلا شده از حضور مهاجران جدید شهرها بود. در قدم بعدی این سؤال پیش روی برنامه ریزان قرار گرفت که آیا می‌توان بدون اینکه دولتها در حیطه اقتصاد دخالتی داشته باشند و نیز مکانیزمهای محدود کننده اقتصاد در بار آزاد به کار گرفته شوند، حرکت توده انسانها به شهرها را سامان داد و دورنمایی کلی برای این حرکت ترسیم کرد؟

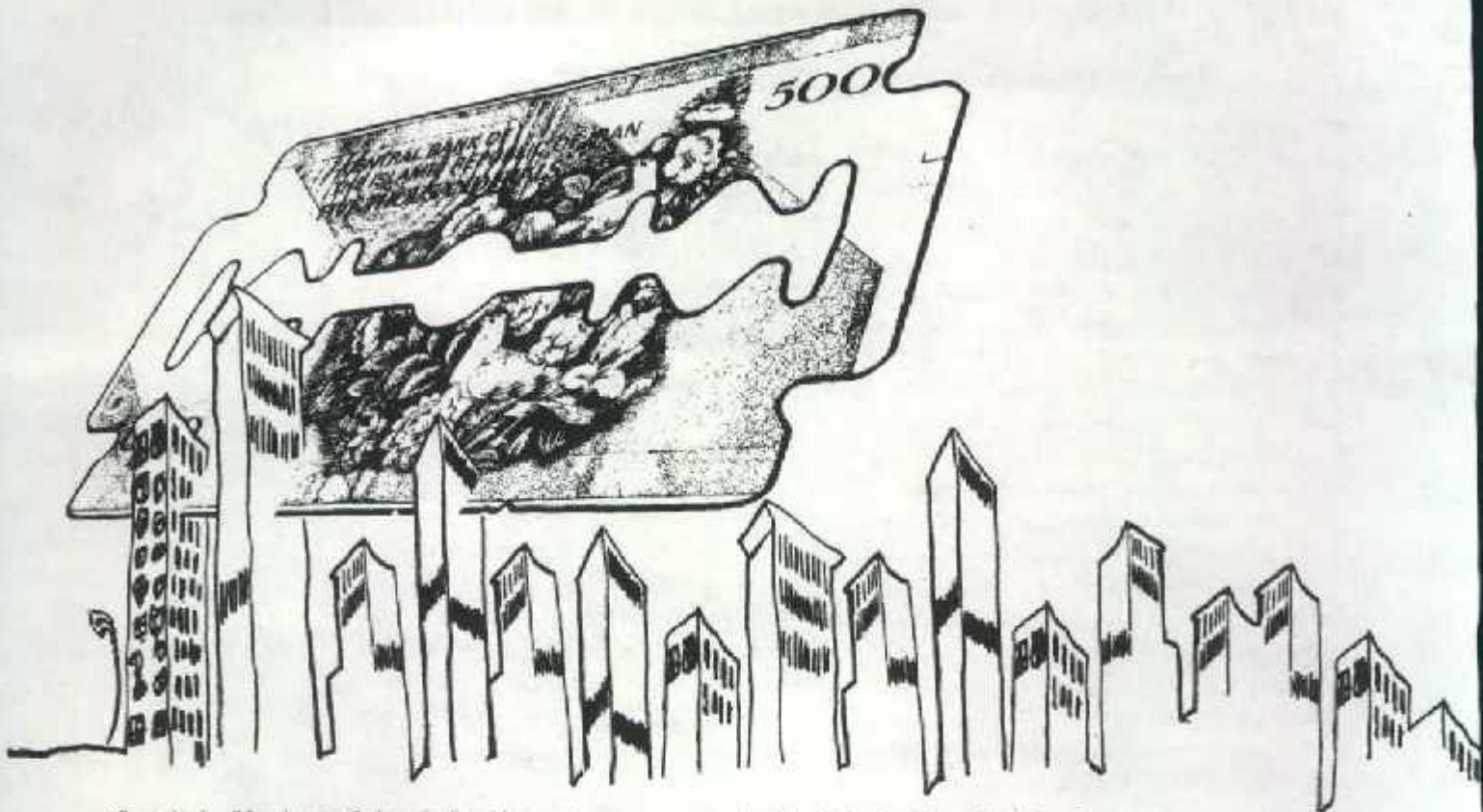
در ایران هرگز نمی‌توان مسائل شهری را تنها در ابعاد شهر مطرح کرد و به راه حلی مناسب دست یافت. پیوند ناگسستی این مسائل با ساختارهای اقتصادی و اجتماعی کشور، ضرورت توجه به مسائل ملی را برای حل مشکلات شهری پیش روی گذارد. زیرا توزیع جمعیت در ایران تابع تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و بویژه بازار گاتی بوده است نه برنامه ریزیهای قانونمند شهری. نگاهی به آمار مطرحه در ذیل، توزیع ناهمگون جمعیت در انواع فعالیت‌های اقتصادی کشور را نشان می‌دهد.

توزیع جمعیت در بخشهای مختلف اقتصادی ایران

سال	بخش کشاورزی	بخش صنعت	بخش خدمات
۱۳۳۵	۵۶٪	۲۰٪	۲۴٪
۱۳۴۵	۴۷/۵٪	۲۶/۵٪	۲۶٪
۱۳۵۵	۳۴٪	۳۴/۲٪	۳۱/۸٪
۱۳۶۵	۲۹٪	۲۵/۲٪	۴۵/۵٪
۱۳۷۵	۲۲٪	۳۱٪	۴۶٪

این ارقام نشانگر افزایش روز افزون مشاغل بخش خدمات و در نتیجه فعالیت‌های بازرگانی است. هر چند به نظر می‌رسد بسیاری از مشاغل این بخش در گروه مشاغل پارازیته شهری قرار می‌گیرند. ناهمگونی جمعیت در میان مناطق مختلف نیز وجهه دیگری از ساختار ناهماسب توزیع جمعیت ایران است. در سال ۶۵، ۶۵ درصد جمعیت بزرگترین شهر یک استان به کل جمعیت آن استان در تهران ۷۹/۹ درصد و در کرمانشاه ۶۸/۳ درصد بوده است. در حالی که در سال ۷۵ این نسبت در کرمانشاه به ۸۰ درصد می‌رسد. همچنین نسبت جمعیت بزرگترین شهر یک استان به کل جمعیت آن در استان یزد به ۶۷ درصد، در استان سیستان و بلوچستان به ۸۸/۴ درصد و در هرمزگان به ۵۶/۶ درصد رسیده. به عبارتی دیگر نیمی از جمعیت ۷ استان کشور در یک شهر از این استانها متمرکز شده است. از یک سو بیش از یک سوم جمعیت همه استانهای کشور در یک شهر متمرکز یافته است و از سوی دیگر توجه به شاخص تقدم و تسلط تک شهری در مقیاس استانها مشخص می‌کند که در استان خراسان جمعیت شهر مقدم و مسلط یعنی مشهد ۱۱ برابر دومین شهر، جمعیت تهران ۱۰/۹ برابر، شیواز ۹/۹

مفهوم سلسله مراتب شهری دارای ابعاد و عناصر متعددی است که با توجه به آنها، کاربرد این مفهوم در نظام شهری ایران تا حدود زیادی بر معالست، چرا که گذشته از جمعیت و وسعت - که می‌تواند باعث تبعیضی شهرها شوند - آنچه بیش از همه سلسله مراتب شهری را معانی بخشده، منطقه خود و تقسیم کار دورریتهای اقتصادی در فضای ملی است. اما در ایران به دلیل تسلط بخش بازرگانی بر ساختار فعالیت‌های اقتصادی کشور و متعاقب آن پیدایش شهرهای مقدم و مسلط و خود سلسله مراتب شهری متغی می‌شود. در واقع در ایران و بسیاری از کشورهای جهان سوم به دلیل شرایط شهری مشابه، کاربرد مفهوم سلسله مراتب شهری با مشکل مواجه است.



کنترل رشد شهرها و ایجاد سلسله مراتب شهری

تحولات صنعتی در کنسوری مانند امریکا باعث رشد شتابان پنج شهر گشت و چرخه معیوبی از دادن امکانات و افزایش جمعیت را بر اساس اقتصاد مقیاس به وجود آورد. اما همزمان با تحول این پنج شهر - مانند تجربه اروپا - سرمایه گذاری در زیر ساختها و فضای ملی آغاز گشت و برنامه ریزی برای آماده کردن زیر ساختها برای انواع سرمایه گذاریها در دستور کار قرار گرفت. ایجاد تسهیلات قانونی در سایر نقاط سرزمین که دارای زیر ساختهای آسادهای بودند، مکانیزم اقتصاد مقیاس را در مقابل مزیتهای دیگر تقابلاً کاهش داد. این روند باعث ایجاد سلسله مراتبی از شهرها شد که در آن تقسیم کار جغرافیایی در فضای ملی بر پایه مزیتها و امکانات به عنوان یک پارامتر لحاظ نشده است.

در نتیجه شبکه ستاره‌ای از رابطه یک کلانشهر، چند شهر بزرگ، چند شهر متوسط و بعد شهرهای کوچک و روستا شهرهای بی‌اسون آن در مناطق مختلف به صورت واحدهای مستقل شکل گرفت. در این میان تنها نقاطی در سرزمین باقی ماندند که تحت پوشش این مزیتها نیستند و یا یک تعریف ناداری جدید، شهرهای مستقل نامیده می‌شوند. در خصوص این گونه شهرها همین نکته را به طور مختصر می‌توان گفت که قادر به تصویب انواع تسهیلات، رفع موانع، و اخذ انواع مالیاتها برای خود هستند، از این رو شهرهای مستقل در مبارزه‌ای سرگبار با دیگر شهرها قرار می‌گیرند و در آینده‌ای نزدیک تحولات جمعیتی را تحت الشعاع عملکردهای خود قرار خواهند داد.

روند شهرنشینی در ایران

از زمانهای بسیار دور، شهر در ایران بر اساس نظام استبداد و تفوق سیاسی گروه‌های قومی به عنوان یک موجود سیاسی شکل گرفته است. استخراج نفت و درآمد حاصل از آن موجب رویگردانی ایرانیان از امر تولید، گسترش بازرگانی و غلبه نقش آن در ترکیب جمعیت مصرف کنندنده شهرها و در نتیجه طراحی شبکه راهها به

شهرها شده است. چنان که در تهران چگالی راهها به حد اکثر می‌رسد، چرا که تفکر طراحان آنها، انتقال کالا از سیادی و ورود آن به پایتخت بوده است. همزمان با این پدیده، زیر ساختها بدون آنکه آماده و مناسب جاری شدن و جریان یافتن حرکت سرمایه باشند، به صورت نامتعادلی شروع به رشد کردند و در نتیجه کلانشهرهایی به وجود آمدند که به لحاظ تقدم و تسلط، فضای ملی و جریان شهری را تحت الشعاع سلطه خود قرار می‌دهند. در نتیجه به جای ایجاد نظام همگون سلسله مراتب شهری با رابطه پشتیبانی قبل و بعد میان رده‌های بین شهری، پدیده ماکرو و سفالی یا بزرگ سری شهر ظهور می‌کند. ضریب جینی شاخص مناسبی برای درک بهتر این پدیده است. ضریب تمرکز جینی حداکثر یک است. بر اساس مضامعات انجام شده، روند رشد ضریب تمرکز جینی شهری در دهه‌های گذشته چنین بوده است:

سال	۱۳۷۹	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵
ضریب تمرکز جینی شهری	۰/۵۱۲۷	۰/۶۲	۰/۶۸	۰/۷۴	۰/۸۳

ملاحظه می‌شود که تا حداکثر ضریب جینی یعنی یک، فاصله بسیار کمی مانده است. در فاصله ۶۵ تا ۷۵ رشد حرکت جمعیت شهر تهران در مقایسه با سرعت افزایش جمعیت شهرهایی مانند مشهد، اصفهان، تبریز و تا حدودی شیراز و اهواز کاهش می‌یابد. در واقع این شهرها تبعیت از الگوی ۱۰ سال گذشته تهران را آغاز کردند.

مهاجرت بی‌رویه و بحرانیهای شهری در ایران

پدیده‌ای است که تهران در این مدت یک نیروی جذب مرکز فعال بوده و همواره سیل مهاجران را به خود جذب کرده است. این مهاجرتها اگر در گذشته به صورت پله پله (روستا به شهر نزدیک، روستا به مرکز استان به تهران) رخ می‌دادند، اکنون به طور

مستقیم از روستا به مرکز صورت می‌گیرند. در این میان تنها نیروی دفع مرکز شکل مسکن است که باعث استقرار جمعیت در شعاع ۵۰ کیلومتری تهران می‌شود. مطالعه‌ای که در سال ۱۳۷۲ انجام شد نشان داد که نزدیک به ۵۰۰ هزار نفر از ساکنان کرج برای اشتغال و درآمد به تهران متکی هستند. به عبارت دیگر کرج و اسلامشهر نیز از تهران جدا نیستند.

مهاجرت روستاییان به تهران بیش از هر چیز ناشی از افزایش جمعیت و عدم کفایت زمینهای کشاورزی تقسیم‌شده در اصلاحات ارضی و اصلاح نظام کشت شاعی است. از این رو نمی‌توان به مهاجرت روستاییانی که در ننگنه‌های عدم کفایت آب و زمین کشاورزی برای خود و فرزندانشان قرار داده نام مهاجرت بی‌رویه را داد. اسکان اینگونه مهاجرانی که عمدتاً با استفاده از مشاغل پارامتری شهری همچون «مسافر کشی» کسب معاش می‌کنند، بحرانهای متعددی چون آلودگی محیط زیست، ترافیک و... را به وجود می‌آورد. این بحرانها در مراحل بعدی می‌توانند به بحران بیابانهای شهرهای آلودگی در مقیاس میلیونی نیز تبدیل شوند. روند رشد جمعیت شهرنشین نشان داده شده در جدول زیر به تفهیم بحرانی بودن این وضع کمک می‌کند.

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۰	۱۳۷۵
درصد جمعیت شهری در کشور	۲۱/۴٪	۲۸٪	۳۷٪	۵۲٪	۵۷٪	۶۱/۳٪

ما فاقد یک سیاست تعادل بخشی در فضاهای شهری بوده‌ایم. جایگاه شهرهای متوسط

قانونمندی که برای رفع مشکلات شهر تهران مانند آلودگی، ترافیک، آسیبهای اجتماعی و... وجود دارد، پرداختن به آمایش سرزمین و تقسیم کار جغرافیایی کشور بر اساس مزیتها و امکانات و ایجاد شهرهای متوسط است. اما مسافته تاکنون لاینحل ماندن مسائل سیاسی در کشور ما، مسائل آمایشی و مسائل توسعه‌های راه تعویق انداخته است. اما در همان حال بحرانها پشت سر هم از راه می‌رسند. در کفرانس اتحادیه جهانی معماران در چین و متعاقب آن در دانشگاه اسپانیا، این جمع‌بندی حاصل شد که هر یک از کشورهای جهان سوم به سوی تولد مگاسیستم‌ها و متروپل‌ها، مروج بحرانها و بحرانهای بسیار جدی خواهد شد. از آنجا که این بحرانها از جنبه کارمندی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و آسیب‌شناختی جامعه بروز خواهد کرد، اتحادیه جهانی معماران پروژه‌های غیر دولتی را جهت تشکیل شهرهای متوسط طراحی کرده‌اند. این شهرها در یک شبکه جهانی، اطلاعات و تجارت علمی، فرهنگی و تخصصی خود را انتقال خواهند داد. نکته مهم این است که ویژگی و جمعیت شهرهای متوسط از منطقه‌ای به منطقه‌ای دیگر متفاوت است. ملاک پیشنهادی من برای شهرهای متوسط در ایران ۲۵۰ تا ۴۰۰ هزار نفر است.

از آنجا که ایران کشور متروپلی نیست، شهرهایی که جمعیتی بیشتر از ۵۰۰ هزار نفر را در خود جای داده‌اند با مشکلاتی جدی چون آلودگی، ترافیک و حمل و نقل روبرو شده‌اند. تقویت شهرهای متوسط از طریق تقسیم جغرافیایی منابع و تعریف مزیتهای کشور و برنامه آمایش سرزمین در محدوده واحد ملی، از فرآیند متروپلی شدن جلوگیری می‌کند و نظام خطی شهری ایران را به نظام ستاره‌ای منطقه‌ای تبدیل می‌سازد. در ادامه جلسه حاضران پرسشهایی را مطرح نمودند که به یک مورد اشاره می‌شود:

برای شهر کرج چه برنامه‌ای می‌توان تدارک دید؟

همان‌طور که اشاره شد، کرج شهری خوابگاهی است که رشد آن را باید در ارتباط با رشد ماکر و سفالی تهران ارزیابی کرد. مسأله‌ای که تا زمانی که ۳۰ درصد اقتصاد کشور زیرزمینی است و ما گرفتار یک اقتصاد رانته‌خوار هستیم، مشکل شهر کرج نیز حل‌ناشدنی است. چه نظیر آلودگی و کوئلر ترافیک، شهرهای مقدمه و سلفه جهان سوم بچوب مشکل صورت ملی برای خارج کردن از فضای ملی هستند. یعنی کلا شهر سلفه به‌طور مستقیم سرمایه را در خود نگه نمی‌دارد و به دلیل غلبه بخش بازرگانی و به دلیل اینکه فرایند تولید مسود است و قیمت سرمایه گذاری وجود ندارد، سرمایه به خارج انتقال می‌یابد. به این ترتیب مشکل کرج نیز با ادامه این روند غیر قابل حل باقی می‌ماند ضمن اینکه مکانها نیز از آرایشی طبقاتی برخوردار می‌شوند. یعنی هر چه از شمال تهران سه استثنای چند روشنی قدیمی به جنوب برویم، با تغییرات مسکن، اندازه فضای زیستی، نوع مسکن و مصالح به کار رفته مواجه می‌شویم و هم‌اکنون با این تغییرات، طبقات اجتماعی نیز تغییر می‌کنند. چنان که بخشی از این مسکن‌ها از قبیل مسکن‌های متوسط اسلامی، بخشی به کرج و بخشی نیز به قم منتقل می‌شوند. به این ترتیب تا زمانی که تمرکز اشتغال در تهران هست، اطراف آن نیز تا شعاع ۵۰ کیلومتری به لحاظ استقرار جمعیت متورم شده و سکونتگاههای مختلفی به وجود می‌آیند.

بر اساس یک پیش‌بینی محافظه‌کارانه، جمعیت شهری ایران در سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۱۰۰ میلیون نفر خواهد بود. به عبارت دیگر نیاز به ۷۰۰ هزار هکتار شهرسازی یعنی ۲ برابر مساحت همه شهرها در سال ۱۳۷۰ خواهد بود. فقط جمعیت تهران در ۱۳۳ سال گذشته ۵۲ برابر شده است و فضای کابردی آن در سال ۱۳۶۸ نسبت به زمان حکومت شاه طبعاً ۱۶۰ برابر و نسبت به ۱۳۳۷، ۵۰ برابر شده است. در سال ۱۳۶۰، ۵۲ درصد جمعیت شهری فقط در ۱۶ شهری بوده‌اند که جمعیت آنها بیشتر از ۲۵۰ هزار نفر بوده است. ۲۷ درصد در ۴۸۰ شهر استقرار پیدا کردند. ۲۵۹ شهر نیز میان ۲۵ تا ۵ هزار نفر جمعیت داشتند، در حالی که ۳ میلیون یا ۸/۶ درصد جمعیت شهری را در خود جای می‌دادند. تمام این شاخصها در مجموع نشان می‌دهند که توسعه در ایران به زبان شهرهای متوسط و کوچک و به نفع شهرهای بزرگ، مقدم و مسلط بوده است و در واقع



آباد کردن پایتیم

چالش

فضل الله هاشمی
دکتر در اقتصاد

منطقه وسیع شهری تهران هم اکنون از لحاظ شهرسازی، بویژه در نواحی صنعتی، در وضع ناهنجاری قرار دارد و متأسفانه با آینده ناهنجارتری نیز روبروست. ناهنجاری وضع موجود تهران، از جنبه‌های مختلف از جمله آلودگی هوا، کمبود پارکینگ، تراکم ترافیک، ساختمان و جمعیت چشم گیر است و دورنمای آینده آن از این جهات به هیچ وجه امیدوار کننده نیست.

مهمترین مسئله‌ای که در جهان امروز در کشورهای پیشرفته مورد توجه قرار می‌گیرد، سامان دادن به طرح‌ریزی توسعه موزون کلانشهرها و مناطق شهری قابل توسعه است، زیرا بخش عمده فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی هر کشور، در این قبیل مناطق شکل می‌گیرد. در حال حاضر در کشور ما چند کلانشهر و منطقه شهری وسیع و قابل توسعه وجود دارد که عمده‌ترین و مهمترین آنها منطقه شهری تهران است و سپس اسفهان، مشهد، تبریز، شیراز و یارهای از مناطق شهری سواحل دریای خزر.

سامان دادن به وضع موجود و توسعه آینده این شهرها و مناطق شهری، مستلزم اتخاذ تدابیری است که سعی می‌شود در این نوشتار، با استفاده از تجارب سایر کشورها و تجاربی که طی سالهای گذشته در کشور خودمان به دست آمده است پارهای از مهمترین آنها مورد بحث و تحلیل قرار گیرد.

شایان ذکر است که تحلیلهای و نظراتی که در این نوشتار مطرح گردیده است جنبه مقدماتی داشته و فقط به خاطر طرح مسئله بیان شده است. اهمیت و حساسیت این موضوع ایجاب می‌کند که کارشناسان زبده و صاحب‌نظران در این زمینه به بحث و تحلیل پسرذاتند و نظرات خود را برای چاپ در شماره‌های آینده ماهنامه

ارسال نمایند.

مشکل مناطق شهری و کلانشهرها از کجا شروع می‌شود؟

پایه و اساس مشکل مناطق شهری و شهرهای بزرگ از آنجا ناشی می‌شود که این قبیل مناطق اکثراً در آغاز به صورت تعدادی شهر کوچک، روستا و نقاط جمعیتی پراکنده و نزدیک به هم هستند که به واسطه مستعد بودن شرایط اقلیمی و جغرافیایی منطقه، از رشد سریع برخوردار می‌شوند. روستاها و مراکز جمعیتی بسرعت رشد کرده، شکل شهر پیدا می‌کنند و چه بسا در هر یک از آنها شهرداری نیز تأسیس می‌شود و طبق روتبه معمول در هر شهر مناطق مسکونی، صنعتی، تجاری و خدماتی به وجود می‌آیند که از یکدیگر مستقل هستند، اما با گذشت زمان، شهرها و نقاط جمعیتی بنا شده رشد کرده، به یکدیگر متصل می‌شوند و بافت شهری وسیع و واحدی را به وجود می‌آورند. در این صورت مناطق صنعتی و حتی صنایع مزاحم و سنگین در داخل محله‌ها و مناطق مسکونی، تجاری و خدماتی قرار دارند و باعث آلودگی هوا و محیط زیست و سایر ناهنجاریهای زندگی شهری می‌شوند.

هرگاه از ابتدا و قبل از اینکه روستاها و نقاط جمعیتی شهرهای کوچک واقع در منطقه، رشد نموده، به یکدیگر متصل شوند و منطقه شهری را تشکیل دهند، پیش‌بینی‌های لازم صورت گیرد و برای منطقه طرح‌ریزی مناسب انجام شود، مشکلی به وجود نخواهد آمد و این قبیل نواحی با کیفیت موزونی رشد و توسعه خواهند یافت، ولی متأسفانه در بسیاری از موارد این پیش‌بینی‌ها از قبل صورت نمی‌گیرد و شهرهای بزرگ و مناطق شهری به صورت ناهنجار و ناموزونی رشد و توسعه می‌یابند. منطقه شهری تهران یکی از نمونه‌های مشخص و بارز در این زمینه است. طی ۳ دهه اخیر در کشورهای پیشرفته چنین متداول شده است که اولاً این قبیل مناطق هر چه زودتر و قبل از اینکه با کیفیت ناموزون و بی‌روته رشد کنند شناسایی شده، تدابیر لازم در مورد آنها طرح‌ریزی و مدیریت آنها اعمال گردد. یکی از هدفها و وظایف عمده طرح جامع آمایش سرزمین نیز همین موضوع است. ثانیاً در مورد اصلاح و سامان بخشی این قبیل نواحی و مناطق شهری که از قبل بدون طرح‌ریزی مناسب به وجود آمده‌اند، کوشش می‌شود سازمان واحدی از لحاظ طرح‌ریزی نیازهای منطقه‌ای تأسیس و اقدامات لازم صورت گیرد و به موازات آن تدابیر لازم نیز در جهت مدیریت منطقه شهری و تأمین منابع مالی مورد نیاز اتخاذ گردد و به اجرا در آید.

دو نوع راه حل برای مدیریت مناطق شهری

از هنگامی که در اوایل دهه ۱۹۶۰ مشکل مناطق شهری و کلانشهرها و نابسامانی آنها از لحاظ تراکم و آلودگی هوا و رشد و توسعه ناموزون و بی‌روته این قبیل مناطق حالت بحرانی پیدا کرد، محافل علمی و پژوهشی در راه حل متفاوت را مطرح نمودند. راه حل اول ادغام و الحاق شهرهای واقع در منطقه، به منظور تشکیل شهرداری یا مدیریت واحد و راه حل دوم تأمین موجدیات همکاری شهرداری واقع در منطقه، در زمینه‌های مختلف خدمات عمومی و شهری که عمده‌ترین آن سامان دادن به وضع طرح‌ریزی در سطح منطقه است، با حفظ استقلال هر یک از آنها.

در سال ۱۹۶۷ که کنگره بین‌المللی شهرتاریها و سازمانهای محلی IULA در سوئد تشکیل گردید، بررسی این موضوع نیز در دستور اصلی کار کنفرانس قرار گرفته بود تا معلوم شود کدامیک از این دو راه حل مناسبتر و عملی‌تر است. نتیجه بررسیها نشان داد در صورت امکان، ادغام و الحاق نسبت به راه حل دوم ترجیح دارد، زیرا مدیریت واحد را امکانپذیر می‌سازد، ولی چون ساختار سیاسی کشورهای مختلف در این مورد متفاوت است، هر کشور به تناسب ساختار سیاسی و رژیم حقوقی خود می‌تواند یکی از این دو راه حل را انتخاب کند. خوشبختانه در کشور ما مشکلی از این لحاظ وجود ندارد و نظام سیاسی و رژیم حقوقی به صورتی است که مانع از ادغام شهرتاریها در یکدیگر نمی‌شود، ولی در بعضی از کشورهای قدیمی پایه‌های نظام عدم تمرکز و تفکیک امور محلی و منطقه‌ای از امور ملی و مملکتی قوی و شدید است که امکان ادغام و الحاق شهرتاریها در یکدیگر بسیار مشکل و تعلق به محال است. در این

۳- امکان یابی و احداث و در پارهای موارد اداره، بهره‌برداری و نگهداری تأسیسات عمومی مورد نیاز در سطح منطقه، از قبیل پایانه‌های مسافری، باربری، میادین میوه و تره‌بار، محلهای دفن، بازیافت و با تشریح زباله به گونه‌ای عمومی بزرگ، گورستانها، مراکز عمده بهداشتی، حفاظتی و... طبیعی است همراه با طرح‌ریزی این قبیل نیازهای منطقه‌ای، ضروری است در مورد کیفیت احداث و اداره آنها و کیفیت تأمین منابع مالی مورد نیاز نیز تدابیر لازم اتخاذ شود.

اقدام برای طرح‌ریزی و مدیریت مناطق شهری در سال ۷۴
در مهر ۷۴ طرح تصویب نامهای تحت عنوان «طرح‌ریزی و مدیریت مجموعه شهری تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور و شهرهای اطراف آنها» از سوی وزارت مسکن و شهرسازی پیشنهاد شد و از تصویب هیئت وزیران گذشت که بررسی اجمالی آن در اینجا خالی از فایده نخواهد بود.

منظور از واژه «مجموعه شهری» در این تصویب نامه، در حقیقت همان «منطقه شهری» است که در انگلیسی Urban Area و یا Metropolitan Area نامیده می‌شود و به مناطقی اطلاق می‌گردد که در آن چند شهر بزرگ، کوچک و روستاهای متعدد نزدیک به هم قرار دارند و به واسطه وجود شرایط اقلیمی و جغرافیایی مساعد قابلیت توسعه سریع و به هم پیوستن شهرها و روستاها و تبدیل تدریجی به یافت شهری واحد را دارند.

واژه «مجموعه شهری» در مورد این نوع مناطق واژه مناسبی نیست و مفهوم را به درستی نمی‌رساند، اما علت اینکه این واژه در تصویب‌نامه به کار رفته به این جهت است که چون تقسیمات داخلی شهرهای بزرگ در کشور ما به نام «منطقه» نامیده می‌شود، واژه یاد شده انتخاب شده است تا «منطقه شهری» با آن اشتباه نشود، در حالی که چنین الزامی ضرورت ندارد.

در تصویب نامه یاد شده مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن مشتمل بر شهرهای واقع در شهرستانهای تهران، دماوند، ری، شمیرانات، گرج، ورامین، اسلام شهر، ساوجبلاغ و شهریار ذکر گردیده و مقرر شده است محدوده سایر شهرهای بزرگ شامل مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز نیز متعاقباً به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تعیین شود. در ماده ۱۳ این تصویب نامه وزارت مسکن و شهرسازی موظف گردیده است، ظرف ۶ ماه نقشه محدوده استحضانی و مقررات اجرایی آنها و ظرف ۲ سال طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن و ظرف ۲ سال طرح مجموعه شهری سایر شهرهای بزرگ را تهیه نماید و به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران برساند و هر ۵ سال یک بار نسبت به تهیه طرح تجدیدنظر مجموعه‌های شهری اقدام کند.

در اجرای مصوبه یاد شده، برای منطقه شهری تهران و بعضی از شهرهای واقع در شهرستانهای اطراف آن مطالعاتی انجام شده و طرحهایی تهیه گردیده است، لکن به عللی که پارهای از آنها در ذیل ذکر می‌شود، این مطالعات با کارایی و جدیتی که مورد انتظار بود ادامه نیافت:

- ۱- مهمترین علت عدم پیگیری اجرای تصویب نامه یاد شده، ساختار نظام اداری کشور، ماه خلق الساعه بودن تصمیمات و حاکم بودن سلیقه‌های فردی مسئولان سطوح بالا در وزارتخانه‌ها و نهادهای سازمانی است. در این مورد نیز به دلیل تغییرات اداری ادامه این طرح نیز بتدریج به کندی گراییده است.
- ۲- اگر چه در عنوان تصویب نامه، روی «مدیریت مجموعه

مهمترین نیاز مناطق شهری موجود یا مناطقی که استعداد رشد و توسعه سریع دارند و پیش‌بینی می‌شود در بلندمدت تشکیل منطقه‌ای شهری یا کلانشهر را بدهند، طرح‌ریزی توسعه در سطح نیازهای عمومی منطقه است

منطقه وسیع شهری تهران که تمام بافت‌های متصل یا نزدیک به هم در اطراف تهران، کرج، شهریار و اسلام شهر را شامل می‌شود، بسرعت در حال توسعه و آبادانی است و به روشنی قابل پیش‌بینی است که در آینده‌ای نه چندان دور بافت شهری واحدی را تشکیل خواهد داد. اگر چه هم اکنون نیز به علت نبود طرح منطقه شهری در این محدوده، مشکلاتی به وجود آمده است که حل آنها بسیار دشوار و پرخارج به نظر می‌رسد

قبیل کشورها تنها راه حل برای رفع نابسامانی‌های توسعه مناطق شهری، همکاری واحدهای حکومتی محلی و عقد قرارداد همکاری، بویژه در زمینه طرح‌ریزی منطقه‌ای است. سرانجام کنگره به این نتیجه رسید که اولاً در هر یک از کشورهای جهان اتخاذ یکی از این دو راه حل عملی‌تر و امکانپذیرتر است و ثانیاً در هر یک از دو مورد روشهای بسیار گوناگونی می‌توان اتخاذ نمود و به اجرا درآورد به طوری که در پارهای از موارد ادغام و الحاق به صورت کامل و در پارهای دیگر به شکلی ضعیف‌تر قابل اجراست و همکاریها با کیفیتی متفاوت تحقق می‌یابد.

طرح‌ریزی در سطح منطقه شهری

مهمترین نیاز مناطق شهری موجود یا مناطقی که استعداد رشد و توسعه سریع دارند و پیش‌بینی می‌شود در بلندمدت تشکیل منطقه‌ای شهری یا کلانشهر را بدهند، طرح‌ریزی توسعه در سطح نیازهای عمومی منطقه است. در طرح‌ریزی مناطق شهری و کلانشهرها عمدتاً موارد زیر در کانون توجه قرار می‌گیرند:

- ۱- شبکه ارتباطی و حمل و نقل عمومی در سطح منطقه و ارتباط آن با مناطق مجاور و سراسر کشور، از جمله آزادراهها، بزرگراهها، مترو، خطوط راه‌آهن، فرودگاهها و سایر مراکز ارتباطی.
- ۲- تعیین کاربری عمده اراضی از لحاظ مسکونی، تجاری، خدماتی و صنعتی بانکچه بر تعیین محل استقرار صنایع، بویژه صنایع دودزا، مزاحم و آلوده کننده هوا و محیط زیست.

شهری به تکیه شده است ولی در متن تصویب نامه در مورد این امر مهم - که در لوپویت قرار دارد - یحیی به میان نیامده و بیشتر بر تهیه طرح توسعه تکیه شده است، در حالی که حق این بود ابتدا تأیید لازم در زمینه مدیریت اتخاذ می گردید و سپس تهیه طرح و اجرای آن در حیطه وظایف مدیریت قرار می گرفت.

۲- در کشور ما به جای اینکه کار طرح ریزیهای شهری و منطقه ای امری مستمر و دائمی تلقی گردیده، واحدهای سازمانی ثابتی برای انجام آنها در نظر گرفته شود و استفاده از مهندسان مشاور برای همکاری و راهنمایی به واحدهای ثابت سازمانی یاد شده منظور گردد، تهیه طرح توسعه شهری امری منطقی تلقی شده است؛ از این رو در تصویب نامه یاد شده، وزارت مسکن و شهرسازی مکلف به تهیه طرح و تجدیدنظر آن (هر ۵ سال یک بار) گردیده است و وزارت مسکن و شهرسازی نیز بیشتر از خدمات مهندسان مشاور استفاده می کند که اجرا کننده نسبت به دستگاه تهیه کننده طرح بسیار ضعیف است.

پیشنهادها

منطقه وسیع شهری تهران که تمام بافت های متصل یا نزدیک به هم در اطراف تهران، کرج، شهریار و اسلام شهر را شامل می شود، بسرعت در حال توسعه و آبادانی است و به روشنی قابل پیش بینی است که در آینده ای نه چندان دور بافت شهری واحدی را تشکیل خواهد داد. اگرچه هم اکنون نیز به علت نبود طرح منطقه شهری در این محدوده، مشکلاتی به وجود آمده است که حل آنها بسیار دشوار و پرخارج به نظر می رسد، ولی هر چه در این زمینه تاخیر شود دشواریها حادثتر و حل آنها مشکلتتر می شود. در این نوشتار گوشه ای خواهد شد پیشنهادهایی در مورد سامان دادن به گسترش منطقه شهری تهران و طرح ریزی و مدیریت آن مطرح شود تا اولاً این پیشنهادها و نظرات از سوی کارشناسان و صاحب نظران مورد نقد و بررسی قرار گرفته و پس از اصلاح و تکمیل به کار گرفته شود و ثانیاً این راه حلها در سایر مناطق شهری

و شهرهای بزرگ کشور نیز به عنوان الگو مدنظر قرار گیرد. لازم به توضیح است که مقررات و ضوابط مربوط به این گونه امور می تواند به استناد بند ۴ ماده ۲ قانون تأسیس شوراهای عالی شهرسازی و معماری ایران به تصویب شوراهای عالی یاد شده برسد.

۱- طرح ریزی منطقه شهری: چنان که قبلاً توضیح دادیم، طرح ریزی منطقه شهری در حداقل خود می تواند شبکه ارتباطی و حمل و نقل عمومی در سطح منطقه، تعیین کاربریهای عمده اراضی، بویژه محل استقرار صنایع و نیز مکان یابی برای احداث تأسیسات عمومی مورد نیاز در سطح منطقه را شامل شود.

برای انجام طرح ریزی منطقه شهری و نظارت بر اجرای آن - که فعالیتی مستمر و دائمی محسوب می شود - از آما نیاز به تأسیس واحد سازمانی مستقل و جدا از طرح ریزی شهر اصلی نیست، بلکه می توانست این وظیفه به عهده یکی از شعب طرح ریزی شهر اصلی محول شود.

نظر به اینکه در طرح ریزی منطقه شهری - که جنبه های فنی آن بسیار قوی است - استخدام و به کارگیری تمام وقت کارشناسان زبده و برجسته امکانپذیر و مقرون به صرفه نیست، نیاز به آن خواهد بود که از خدمات مؤسسات مشاور مجزه به کادر فنی برجسته و متعدد در رشته های گوناگون، در قبال پرداخت حق الزحمه استفاده شود. در این مورد مؤسسات مشاور طرف قرارداد می بایست همکاری خود را در ارتباط بسیار نزدیک با واحد سازمانی مربوط در شهرداری انجام داده و دوش به دوش کادرفنی واحد سازمانی یاد شده کار کنند تا آمادگی لازم در این واحد برای ادامه طرح ریزی و اجرای طرح فراهم شود.

طرحهای توسعه مناطق شهری، مانند سایر طرحهای توسعه، شمن دار بودن استمرار، به تجدید نظرهای انواری نیز نیاز دارند که علی القاعده بهتر است هر ۵ سال یک بار بر اساس پیشرفت و تغییرات حاصله تجدیدنظر صورت گیرد. غالباً در این مراحل استفاده از مؤسسات مشاور مجزه و کارشناسان مجرب ضروری است.

۲- مدیریت منطقه شهری: همزمان و به موازات تهیه طرح منطقه شهری، می بایست سازطانی برای یگیری طرح نیز تشکیل شده، حداقل کادرفنی لازم را انتخاب و در تهیه طرح مشارکت نماید تا سازمان یاد شده آمادگی لازم را برای استمرار عملیات و تکمیل و به روز نگه داشتن اطلاعات طرح و تجدیدنظرهای انواری به دست آورد. در مورد مدیریت منطقه شهری، اگرچه ممکن است روشهای بسیار متفاوتی اتخاذ شود، ولی مناسبترین روش این است که تمام یا بعضی از شهرداریهای واقع در منطقه منحل گردیده، حوزه عمل آنها به شهرداری شهر اصلی ملحق گردد و یا اینکه استقلال هر یک از شهرداریها حفظ گردیده، طرح ریزی منطقه شهری و احداث، اداره و نگهداری تأسیسات عمومی مورد نیاز در سطح منطقه و بارهای دیگر از وظایف و فعالیتها به عهده واحدهای سازمانی مربوط در شهرداری شهر اصلی



بهتر است برای سهولت در طرح ریزی، مدیریت، و نظارت بر اجرای طرح‌های توسعه منطقه شهری، مجموع محدوده منطقه به تعدادی حوزه و در صورت لزوم هر حوزه به تعدادی ناحیه تقسیم شود. این تقسیم‌بندیها می‌تواند به استناد بند ۴ ماده ۲ قانون تأسیس شوراهای عالی شهرسازی و معماری ایران به تصویب شورای عالی یاد شده نیز برسد

واکلا شود.

روش دیگری که در این مورد از سوی بسیاری از دست‌اندرکاران پیشنهاد می‌شود این است که برای منطقه شهری مدیریت کاملاً مستقل از شهرداری و شهرداریهای واقع در منطقه ایجاد شود. ولی تجربه برخی کشورها نشان داده‌است که این روش کارایی لازم را ندارد و فرسبایی از موارد موجود بروز اختلافات، انهدام در وظایف و اوت شدن مسئولیتها گردیده است.

بهتر است برای سهولت در طرح ریزی، مدیریت و نظارت بر اجرای طرح‌های توسعه منطقه شهری، مجموع محدوده منطقه به تعدادی حوزه و در صورت لزوم هر حوزه به تعدادی ناحیه تقسیم شود. این تقسیم‌بندیها می‌تواند به استناد بند ۴ ماده ۲ قانون تأسیس شوراهای عالی شهرسازی و معماری ایران به تصویب شورای عالی یاد شده نیز برسد.

۳- شورای شهرسازی منطقه شهری: شورای نظارت بر گسترش منطقه شهری می‌تواند تحت سرپرستی رئیس شورای شهر اصلی و با مشارکت شهرداران و رؤسا یا نمایندگان منتخب شوراهای شهرهای واقع در منطقه شهری، به اضافه تعدادی از مدیران و مسئولان طرح ریزی و نظارت بر گسترش منطقه شهری تشکیل شود.

این شورا می‌تواند دو نوع جنبه برگز از نمایندگی یکی جلسات عمومی که برای تصمیم گیریهای سراسری، هر چند ماه یک بار تشکیل خواهد شد و از تمامی اعضا برای شرکت در آن دعوت به عمل خواهد آمد. دوم جلسات محدود که برای تصمیم گیریهای موردی و موضوعی تشکیل می‌شود و در این جلسات فقط از شهرداران و رؤسا یا نمایندگان منتخب شوراهای شهر واقع در حوزه مربوط و در صورت لزوم از فرمانداران و بخشداران آن حوزه نیز، با دارا بودن حق رای دعوت به عمل خواهد آمد. باید توجه داشت که شورای نظارت بر گسترش منطقه شهری تهران صلاحیت نسبت از اجازت سطح و ترکیب اعضا بالاتر و یا حتی همسطح را با شورای عالی شهرسازی باشد، بلکه اهمیت و سطح بالای شورای عالی شهرسازی به عنوان مرجعی که طبق قانون دارای اختیارات وسیعی است باید همچنان حفظ شود. این امر برای مصلحت گنسیور از لحاظ شهرسازی و وجود مرجع قانونی صلاحیتدار برای تصویب ضوابط و مقررات و این نامه‌های مربوط نیاز منظم و ضروری است. برای هر یک از حوزه‌ها و نواحی واقع در محدوده طرح منطقه شهری ممکن است یک کمیته نظارت بر گسترش، مرکب از تعدادی از مسئولان ذی ربط و شهروندان صاحب نظر مقیم آن حوزه یا ناحیه و باشکرت رئیس یا نماینده منتخب شورای شهرهای واقع در آن حوزه تشکیل و حدود

وظایف و اختیارات آنها ضمن شمول و نظارت اداری و اجرایی تعیین و مقرر گردد.

۴- منابع درآمد و تخصیص منابع: برای تأمین هزینه طرح ریزی، اجرا و نظارت بر اجرای طرح منطقه شهری و احداث داره، تکمیلی و بهره‌برداری از تأسیسات منطقه‌ای، ضرورت دارد منابع مالی مورد نیاز پیش‌بینی شود. اگر چه در این مورد می‌توان منابع مالی مختلفی در نظر گرفته اما سالیانه و سالانه اینها از لحاظ اقتصادی و اجتماعی یکی از نوعی زیردادهای آنهاست.

الف- تخصیص دروسدی از قیمت زمین و مواد نفی و گاز - کته در آن منطقه به فروش می‌رسد - و میزان آن می‌تواند در حدود ۱۰ درصد قیمت فروش باشد. این نرخ می‌تواند بر اساس درصد تعیین گردد تا در صورت ادامه لزوم ثبات نسبی آن حفظ شود.

ب- در مسافت نیم درصد (۵۰ هزار) از قیمت اراضی و ساختمانهای واقع در محدوده و خارج شهرهای منطقه، همراه باقیم در مسد عوارضی که در حال حاضر تحت عنوان «عوارض توسیازی» از سوی شهرداریها وصول می‌شود، در این مورد ممکن است بنا تصویب شوراهای شهرهای واقع در منطقه و تأیید وزارت کشور که استناد بند ۱۶ ماده ۷۶ قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران این عوارض را برقرار و با همان ضوابط و مقررات مربوط به عوارض توسیازی وصول نمود، بدون اینکه نیاز به اصلاح قانون یا گذراندن قانون جدید از مجلس شورای اسلامی باشد.

۵- پاره‌های دیگر از موارد که تعیین تکلیف آنها در ضوابط و نظارت اداری و اجرایی طرح لازم است عبارت‌اند از: الف- بهتر است مقرر گردد نقشه‌های تفکیکی زمینهای وسیع (مثلاً از ۲۰ هزار متر مربع به بالا) و همچنین طرح‌های محله‌سازی و مجتمع‌سازی (از مقدار معینی به بالا) در تمام محدوده قلمرو منطقه شهری علاوه بر اینکه مورد بررسی و تصویب واحدهای سازمانی در شهرداری ذی ربط قرار می‌گیرد، باید از لحاظ تأییدی که در کار پریه‌سازی اراضی ایجاد می‌گردد، به تأیید واحد سازمان عهده‌دار نظارت بر اجرای طرح منطقه شهری و در صورت لزوم به تأیید شورای طرح ریزی منطقه یا کمیته‌های تابعه آن نیز برسد.

ب- تصریح شود که تشکیل شهرداری جدید در محدوده طرح منطقه شهری مجاز نخواهد بود و هر جا که نیاز به خدمات شهری احساس شود می‌تواند به نزدیکیترین شهرداری واقع در منطقه شهری ضمیمه گردد.

ج- طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی هر یک از شهرهای واقع در محدوده منطقه شهری باید به گونه‌ای تهیه شوند که نه فقط تناقض با طرح جامع منطقه نداشته باشند، بلکه در جهت هماهنگی و تأیید اهداف آن نیز قرار گیرند.

د- برای نقاط خارج از محدوده قانونی و خارج شهرهای واقع در منطقه شهری، واحد سازمانی مربوط مکلف است طرح‌های لازم را تهیه نماید و به تصویب شور و کمیته‌های ذی ربط برساند.

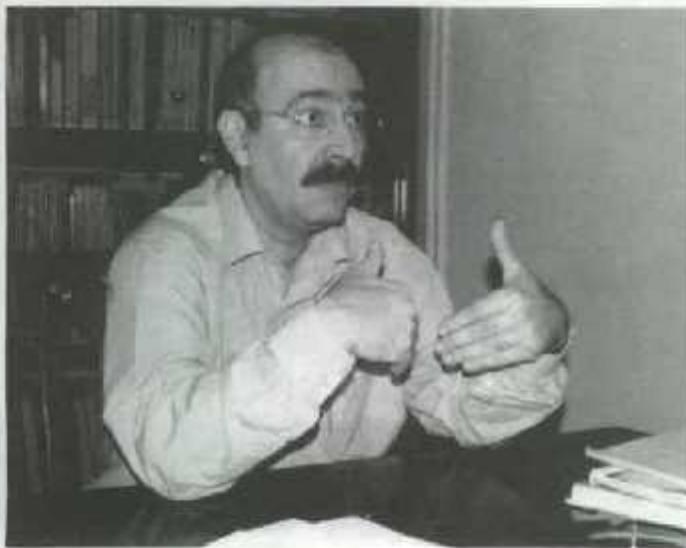
ه- طرح‌های مکان‌یابی برای تأسیسات زیربنایی عمومی و اجتماعی که کاربری آنها در سطح منطقه شهری باشد، هر گاه از سوی هر یک از شهرداریهای واقع در قلمرو طرح منطقه شهری پیشنهاد گردیده، باید به تصویب و تأیید شورای طرح ریزی منطقه شهری یا کمیته‌های تابعه و وابسته به آن برسد. در این حالت نیاز به طرح در کمیسیون ماده ۵ قانون تأسیس شوراهای عالی شهرسازی و معماری ایران نخواهد بود، زیرا این قبیل طرح‌ها را الزاماً نمی‌توان از نوع طرح‌های تفصیلی محسوب نمود.

توسعه شهری در ایران

از گرایان آرمان واقعیت

امروزه در مجامع گوناگون حرفه‌ای و دانشگاهی سخن از تحول نظام توسعه شهری در ایران می‌رود. دیگر بر سر ضرورت آن تردیدی نیست، بلکه چگونگی انجام آن بحث‌انگیز است. بدیهی است هر گونه تغییری در ساختار موجود نیازمند تشخیص نقاط ضعف و کاستی‌هاست و آن نیز در گرو شناخت روندهای گذشته و جاری است. آن چه این موضوع را دشوار و برابراه می‌سازد چند وجهی بودن نظام توسعه شهری و دخالت متغیرهای گوناگون در آن است. بنابراین هیچ بخشی در این باره کامل نیست و تنها پرتوی بر گوشه‌ای از آن می‌افکند، بستگی دارد از کدام منظر به موضوع بنگریم. میزان واقعی بودن و آرامتی بودن طرح‌ها یا به تعبیری که در بحث می‌آید تقاضای واقعی و مجازی در نظام توسعه شهری ایران، موضوع گفتگو با یکی از کارشناسان اهل حرفه را تشکیل می‌دهد.

■ درباره غلامرضا افشاری



غلامرضا افشاری، متولد ۱۳۳۳
کرمانشاه، در سال ۱۳۵۷ در رشته
معماری از دانشگاه تهران فارغ التحصیل
شد. در سال ۱۳۶۳ مهندسین
مشاور و ادبوم را تشکیل داد و تاکنون
مدیر عامل آن بوده است.
افشاری در طول فعالیت حرفه‌ای خود
مستویات تهیه طرح‌های شهری جامع و
تفصیلی و همچنین طرح‌های موضوعی
کوچک‌مقیاسی را بر عهده داشته است که از
میان آنها می‌توان به طرح محالعات
سامانه‌های صنایع تهران، طرح
پیاده‌راه‌های تهران و طرح تفصیلی مناطق ۱
و ۲۱ تهران اشاره کرد.

گفتگو با غلامرضا افشاری
ناصر برک پور

آنها تردید وجود دارد.

اسادر مورد سؤال شما لازم است ببینیم از روز تولدی که تصمیم می‌گیرند برای شهری طرح تهیه کنند تا تصویب، اجرا و بازبینی آن، چه مسیری طی می‌شود و چه کسانی در آن نقش اصلی دارند؟ طرح چگونه تهیه می‌شود؟ آیا کسی به آن توجه می‌کند؟ چه کسانی مجری آن هستند و چقدر به آن پایبندند؟ سئوالهای بسیاری از این نوع می‌شود مطرح کرد. فعلاً نظام تهیه و اجرای طرحهای شهری مسیر پرابهامی را طی می‌کند. باید در این حلقه رسیدگی شود که متقاضی طرح چه کسی بوده است و چقدر امکان اجرای طرح را داشته است. اگر اینها روشن شود می‌توان به سؤال شما پاسخ داد.

■ من به نظر شما موافقم و قصدمان این است که به این سئوالها برسیم. اما می‌خواهم ابتدا بیش فرض ما روشن باشد که آیا این طرح‌ها اساساً موفق بوده‌اند یا خیر؟ یا اینکه موفقیت آنها چقدر و در چه زمینه‌هایی بوده است؟

■ بیش از ۳۰ سال از تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری در ایران می‌گذرد. گذشت این سالها به معنای این است که بخش عمده طرحها دوره زمانی پیش‌بینی شده و حتی بسیار پیش از آن را طی کرده‌اند و قاعدتاً می‌بایست آثار خود را بر جای گذاشته باشند. بنابراین به جایی رسیده‌ایم که می‌توان نگاهی به گذشته انداخت و دستاورد طرحهای توسعه شهری را مشاهده کرد. به نظر شما در نگاهی کلی، آیا این طرحها در رسیدن به اهداف خود موفق بوده‌اند؟

■ فرصتی پیش نیامده بود تا قدردانی خود را از فعالیت مجدد نشریه گرامی شهرنویسها ابزار دارم چرا که نقش و جایگاه آن را در پر کردن بخشی از خلأی می‌دانم که در ارتباط مستقیم میان مدیریت محلی، کارشناسان و مردم وجود دارد. از طرفی معتقدم که شهرداریها بنابه الزام زمانه تقویت خواهند شد و بتدریج بر سازماندهی اموری از عرصه عملی زندگی مردم حاکم خواهند شد که سالهاست در مورد



⊗ طرح‌های شهری نمی‌توانستند موفق باشند، چون در یک سیستم یا دستگاه فکری با فلسفه‌ای معین و پایدار شکل نگرفته‌اند. ناموفق به این معنا که همه پیشنهادهایی که آنها داده‌اند اجرا نشده است و گرنه من معتقد نیستم که لزوماً خود برنامه‌ها و طرح‌ها ناموفق بوده است.

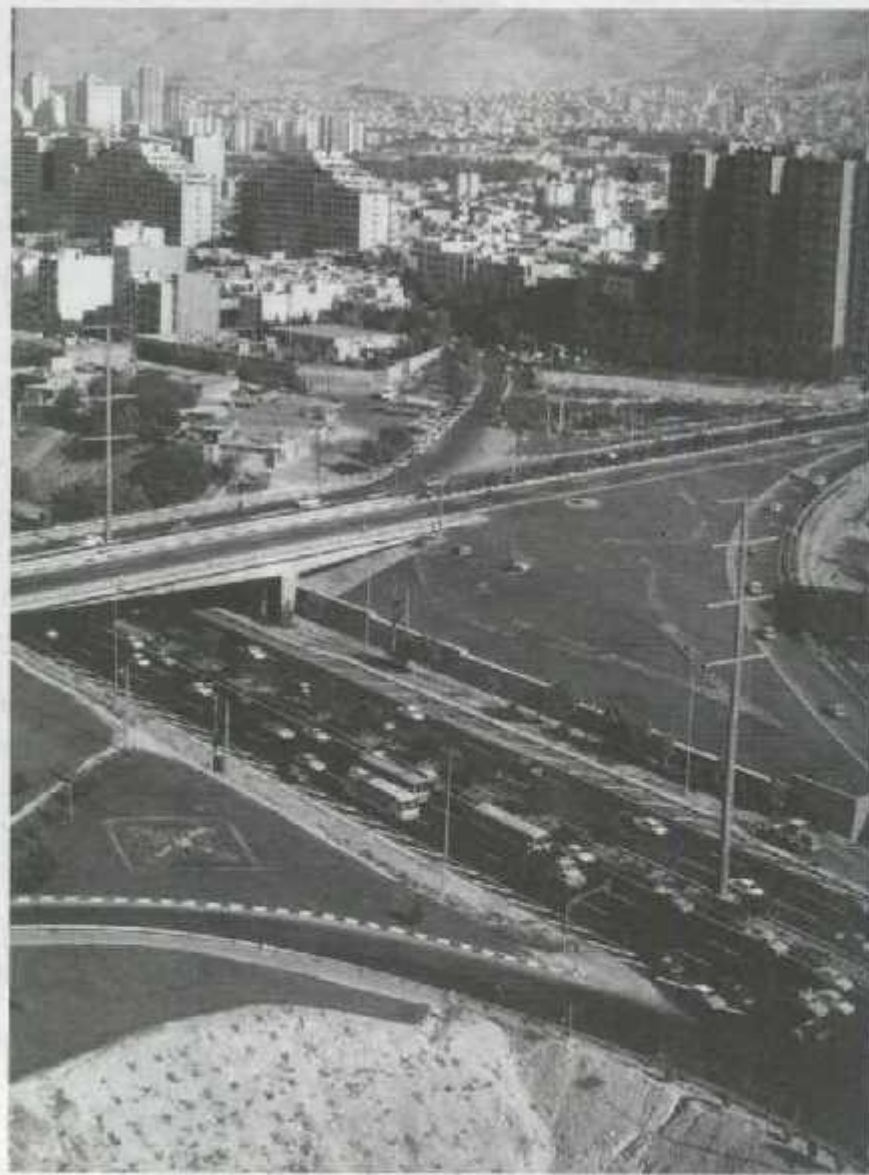
جمله‌ای را عیناً نقل می‌کنم از یک شهرساز بزرگ در باره «طرح شهر»: «... اما به هر حال باید این نکته را به خاطر داشته باشیم که آنچه گفته شد، هرگز چنان اوضاع مساعدی به خود نخواهد دید که، به گونه‌ای که در سخن آمد به طور کامل تحقق یابد... چنین طرحی به یک معنا، به درستی، بد درآنگننده نشده». این عبارت از جمهوری افلاطون و در مورد طرح مدینه فاضله اوست. مراجعه به آن همواره برعکس آنچه مشهور است جنبه واقع‌گرایان در تفکر را تقویت می‌کند. ظاهراً افلاطون اولین کسی است که به این مضمون توجه

داشته که برنامه اولاً مضمونی آرمانی دارد و ثانیاً کیفیت آن مستقیماً به ضریب اجرایی و عملی آن مربوط نیست. او در ادامه می‌گوید، برای ادای حق هر چیزی عمل طبعاً نارس‌تر از بیان است.

⊗ بسیار خوب، اما بیش از آنکه به موارد مورد نظر شما بپردازیم، باید ببینیم بالاخره این طرح‌ها چه تأثیری در توسعه شهرها داشته‌اند. چه بخشهایی از آنها اجرا شده و چه بخشهایی در نقشه‌ها و اسناد باقی مانده‌اند. در سالهای اخیر اظهار نظرها و تحقیقاتی هم در این زمینه انجام شده است، مثلاً می‌گویند بعضی قسمتهای طرح‌ها مانند راههای شبکه ارتباطی بیشتر تحقق یافته‌اند و کاربریهای پیشنهادی کمتر از آن شکل گرفته‌اند، یا مثلاً حد و مرزهایی که به عنوان محدوده‌های شهری تعیین شده‌اند درست یا غلط بوده است. از نظر شما که تاکنون طرح‌های مختلف شهری را تهیه کرده‌اید و پیامدهای آنها را دیده‌اید بفرمایید این طرح‌ها در چه زمینه‌هایی تحقق یافته‌اند و در چه زمینه‌هایی به اجرا نرسیده‌اند.

⊗ طرح و برنامه شهر اجمالاً عبارت است از سندی مصوب، قانونی و لازم‌الاجرا که بهترین راه‌حل‌های متصور را در همه بخشها بنا به نیاز و تقاضای شهر و بدان پیش‌بینی می‌کند و تحقق آن مستلزم زمانی نسبتاً طولانی است. تغییر و بازبینی دائمی آن الزامی است و نباید با هیچ یک از الزامات قانونی فرادست و زیردست مغایر یا ناهماهنگ باشد.

اگر هر یک از شرایط فوق تأمین نشود ادامه برنامه می‌تواند منجر به انحراف در آن شود اما به‌طور کلی و خیلی خلاصه، در زمینه‌هایی که پیشنهادهایی طرح برای شهرداری مأموس تر و شدنی‌تر بوده‌اند بیشتر تحقق یافته‌اند، در غیر این صورت در حد همان پیشنهاد باقی مانده‌اند. مثلاً از ابتدای مطرح شدن این طرحها تاکنون موضوع فضای سبز برای شهردارها بسیار روشن بوده است، یا تعریف معیار همین‌طور، در این زمینه‌ها شهرداریها تا جایی که توان داشته‌اند اقداماتی انجام داده‌اند، ولی مثلاً موضوع اشتغال یا آموزش و





شکل کارها تغییر می‌کند. اما به محض جابه‌جایی این مدیران، دوباره همان وضع برقرار می‌شود. به همین دلیل است که تجربه باید در موضع خودش اتفاق بیفتد.

بهتر است موضوع تقاضا در توسعه شهری را بیشتر باز کنیم. چون ممکن است در مورد سفارش طرح‌های جامع بتوان به ساز و کارهای دیگری هم فکر کرد. بنابراین بد نیست این موضوع را با نمونه‌های واقعی بسنجیم تا ببینیم تقاضای مجازی چگونه در برابر تقاضای واقعی قرار می‌گیرد.

می‌خواهم به پروژه خاصی اشاره کنم، چون گاهی اوقات راه‌اندازی برخی طرح‌ها هم در شرایط شدید کار دشواری است، یعنی ساختن و قبولاندن تقاضا در میان تقاضای رقیب و پیش بردن آن کار ساده‌ای نیست.

فصلنامه نقد پروژه خاصی نیست بلکه می‌خواهیم این رویه را روشن کنیم. مثالی که به ذهن خود من می‌رسد نحوه توسعه شهری مشهد طبق پیش‌بینی‌های طرح جامع قبلی آن و توسعه واقعی شهر است. در طرح جامع قبلی مشهد و به دلایلی که مشاور تشخیص داد قرار بود توسعه شهر در سمت شرق اتفاق بیفتد. بعد در عمل و با وجود همه قید و بندها و ضوابط و محدودیت‌هایی که در نظر گرفته شده بود توسعه شهر به طرف غرب کشیده شد. آنهم چه توسعه‌ای! نمی‌دانم آیا این مثال تفاوت میان تقاضای واقعی و مجازی در توسعه شهر را نشان می‌دهد یا خیر؟

در این مورد نمی‌توان گفت تشخیص نیاز یا تقاضا نادرست بوده است، عوامل دیگری هم در کار است که طرح آنها شاید ما را از موضوع بحث دور کند. نمونه‌ای از نحوه تصمیم‌گیری در مورد توسعه پاریس را در کتاب اولیویه دولفوس، ترجمه دکتر سهیلی خواندم. او از سیاستمداران گله دارد که با وجود مطالعات مفصلی که در مورد به اصطلاح توسعه منفصل پاریس انجام گرفت بالاخره تصمیم بر آن شد

نظایر آن برای شهرداریها چندان روشن نبوده است. در این زمینه‌ها آنها امکانات و قوانین لازم را هم نداشته‌اند. البته ساز می‌گویم این موارد را نمی‌توان صرفاً در چارچوب کیفیت طرح‌ها یا حدود اختیارات شهرداریها دید و تقصیر را به گردن آنها انداخت. بلکه موضوع اصلی همان نظام سلسله مراتبی برنامه به هم پیوسته‌ای است که همه اجزای آن باید با هم کار کنند و گرنه دچار اختلال می‌شود. بنابراین در این ساختار باید دنبال نقص اصلی گشت.

به نظر شما نقص اصلی در کجای این ساختار وجود دارد که موجب اختلال در کار کردن می‌شود؟

نقص اصلی در جایی نهفته است که من آن را در عبارت «تقاضا یا نیاز آن برای توسعه» خلاصه می‌کنم. هر کاری در زمینه توسعه شهری بخواهد انجام شود باید تقاضای واقعی برای آن وجود داشته باشد. حتی مفهوم توسعه را در اینجا گسترده‌تر هم می‌توانیم به کار ببریم، یعنی در کار معماری و ساختمان سد و غیره و بویژه در پروژه‌های بزرگ همین طور است. باید دید چه کسی درباره تهیه طرح تصمیم گرفته است و پشتیبان آن کیست. این تقاضا در ایران تاکنون تقریباً مجازی بوده است. مثلاً پروژه احداث ساختمان و تأسیساتی در گوشه‌های از شهر یا کشور شروع شده و نیمه کاره مانده است. قسمتی از شهر را کنده‌اند و یا بخشی از ساختمان را اجرا کرده‌اند و بعد پروژه به حال خود رها شده است. نمونه این پروژه‌ها در زمینه‌های مختلف و در شهرهای گوناگون، فراوان است. دلیلش چیست؟ حتماً تقاضای واقعی یا پایدار برای آن وجود نداشته است. اگر در مجموعه‌ای تقاضای واقعی برای چیزی وجود داشته باشد و بعد ایرادی پیش بیاید آن مجموعه حتماً خود را اصلاح می‌کند. نظام توسعه شهری ما دارای گردش خوداصلاحی نیست، به این دلیل که تقاضای واقعی در این مجموعه وجود ندارد یا فعال نیست.

تقاضا در جایی تشخیص داده شده است. حالا این که نحوه تشخیص آن چگونه است یا این مشکل در خود تقاضا وجود دارد...

بله، تشخیص داده شده است اما چگونه؟ فرض کنید در تهران تصمیم می‌گیریم برای سی شهر طرح جامع تهیه شود. اولین مشکل این است که خود شهرداری آن شهرها با این تصمیم به نحوی مخالفت می‌کنند، چون از نیاز خودشان ناشی نشده است. به تعبیر دیگر خود را صاحب کار نمی‌دانند. نتیجه این می‌شود که در موقع لازم از اجرای آن پشتیبانی نمی‌کنند و نسبت به آن دلسوزی ندارند. تازه خود شهرناریها هم ممکن است اصل موضوع نباشند، یعنی تقاضای اصلی طرح‌ها و برنامه‌های شهری را باید مردم دانست.

تمرکزگرایی در تصمیم‌گیری و تشخیص تقاضای توسعه شهری ممکن است در مقطعی کارآمد باشد و آن هنگامی است که مسئولان خوش فکر در وزارت کشور، وزارت مسکن و سایر دستگاه‌های مربوطه حضور داشته باشند و تقاضا را واقعی‌تر ببینند. در این صورت برای مدتی

که توسعه در جایی باشد که کسی تصور آن را هم نمی‌توانست بکند. این منحصر به کشور ما نیست و معضل و چالش بزرگ علوم انسانی در مقابل نولت مردان است. اما بهترین نمونه‌ها در این زمینه شاید طرح‌های بزرگ شهری باشد که الان در تهران و مشهد نیمه کاره رها شده است. علتش این است که تقاضای آنها واقعی نبوده است و الان کسی از آنها دفاع نمی‌کند. بر اساس رویه‌ای امرانه تشخیص داده‌ایم قسمتی از این شهرها را بکوبیم و چیز دیگری بسازیم. اما با کنار رفتن تصمیم گیران، دیگر کسی مدافع ادامه کار نیست، چون منتقاضیان اصلی که باقی می‌مانند و همان مردم

طرح‌های شهری نمی‌توانسته‌اند موفق باشند، چون در یک سیستم یا دستگاه فکری با فلسفه‌ای معین و پایدار شکل نگرفته‌اند

طرح و برنامه شهر اجمالاً عبارات است از سندی مصوب قانونی و لازم‌الاجرا که بهترین راه‌حلهای متصور را در همه بخشها بنا به نیاز و تقاضای شهروندان پیش‌بینی می‌کند و تحقق آن مستلزم زمانی نسبتاً طولانی است. تغییر و بازبینی دائمی آن الزامی است و نباید با هیچ یک از الزامات قانونی فرادست و زیر دست مغایر یا ناهماهنگ باشد

استفاده کننده هستند، در این پروژه‌ها وجود خارجی و معین ندارند. بنابراین عاقبت پروژه‌ها همین است که با کنار رفتن بانی آنها، متوقف می‌شوند. حالا در چه صورت این پروژه‌ها تا اتمام نمی‌مانند؟ دو حالت می‌توان تصور کرد: نخست، اگر ساکنان یا شاغلان محل پروژه از اول اجازه شروع کار را نمی‌دادند چنین وضعی پیش نمی‌آمد. یعنی اگر شروع پروژه مبتنی بر نیاز واقعی آنان بود احتمالاً وضع دیگری شکل می‌گرفت. در این صورت اگر بن‌بستی در کار پیش می‌آمد خود آنان کمک می‌کردند تا مشکل حل شود، چون خودشان پشتیبان قضیه بودند.

تقاضای واقعی در توسعه شهری که شما بر آن تاکید می‌کنید به نظرم نکته جالبی است که می‌تواند راهگشای موضوع باشد. قبل از اینکه من برای گفتگو نزد شما بیایم برخی از مقاله‌ها و اظهار نظرهای مرتبط با موضوع گفتگو را خواندم تا دیدگاههای دیگر را هم مرور کرده باشم. از بین آنها سه مطلب را انتخاب و با هم مقایسه کردم. دلیلش هم این بود که هر کدام از آنها به یکی از حوزه‌های دانشگاهی، حرفه‌ای و سیاستگذاری تعلق داشت. در واقع به نوعی می‌توانم آنها را جمع‌بندی نظرهای مشترک در حوزه‌های اصلی تأثیرگذار بر نظام توسعه شهر در ایران بدانم. هر یک از این نوشته‌ها از منظر خود به تحلیل نظام

هدایت توسعه شهری پرداخته بود و برای اصلاح آن پیشنهادهایی داده بود. اگر بخواهم خیلی گذرا آن پیشنهادها را یادآوری کنم به این موارد می‌توانم اشاره کنم: ضرورت وجود ارگان هماهنگ کننده در بخشهای مختلف شهرسازی، تداوم عمل برنامه‌ریزی پس از تصویب طرح، افزایش اختیارات شهرداریها، توجه بیشتر به مسائل اقتصادی و اجتماعی در طرحها، ضرورت توجه به بعد سوم و طراحی شهری.

هر کدام از پیشنهادها به یکی از آن حلقه‌های مقفوده‌ای که ابتدای بحث گفتیم اشاره می‌کنند.

هر کدام از منظر خود نظام توسعه شهری را نقد می‌کنند و پیشنهاد می‌دهند، اما دو نقطه مشترک عمده در همه آنها وجود دارد: نخست اینکه همه معتقدند مدیریت شهری باید دگرگون شود. دگرگونی‌اش هم باید در جهت افزایش اختیارات و مسئولیت‌های شهرداریها باشد. هر کدام به نحوی این مضمون را بیان می‌کنند. نقطه مشترک دیگر این است که بنا وجود همه صحبت‌هایی که امروزه درباره ضرورت مشارکت واقعی مردم در شهرسازی و گسترش نقش آنان در سیاستگذاریها و تصمیم‌گیریها می‌شود، باز در پس همه این پیشنهادها به نظر می‌رسد هنوز آن دیدگاه امرانه وجود دارد. دگرگونی مورد نظر هنوز می‌خواهد در بالا صورت گیرد. به نظرم اینجا می‌شود موضوع تقاضای واقعی در توسعه شهری را به چگونگی دخالت و مشارکت مردم وصل کرد، چون همان طور که اشاره کردید تقاضای واقعی در اصل باید از دل نیازهای استقاده کنندگان بیرون بیاید. اما مسئله این است که چرا تقاضای واقعی از طرف استقاده کنندگان ابراز نمی‌شود؟ اساساً به نظر شما چرا تقاضا کنندگان فعال نیستند؟

عوامل مختلف می‌توانند در انفعال آنان مؤثر باشند، اما به نظر من علت اصلی در نحوه پرداخت هزینه‌های توسعه شهری نهفته است. الان برای شهروندان هزینه‌هایی که بابت زندگی در شهر می‌پردازند روشن و ملموس نیست، چرا که حدود ۱۰۰ درصد هزینه‌ها به عنوان مالیات ملی پرداخت می‌شود. طرحها و برنامه‌ها یا هزینه‌های زندگی در محل وقوع آنها مرتبط نیست و مردم به طور مستقیم هزینه‌ها را پرداخت نمی‌کنند. الان من نمی‌دانم پولی که بابت آب، برق، گاز و سایر خدمات و تسهیلات شهری می‌دهم چقدر واقعی است. برای مثال با پولی که من بابت گاز شهری می‌دهم ممکن است لوله‌کشی گاز در سرواوان انجام شود آن پول در محدوده زندگی من هزینه نمی‌شود. منظور فقط کاهش هزینه نیست، آن طرف قضیه هم همین طور است. اعتراض من ممکن است این باشد که چرا شهرداری از من به عنوان شهروند هیچ پولی نمی‌گیرد؟ چرا من هزینه جمع‌آوری زباله‌ام را نمی‌پردازم؟ چرا هزینه واقعی خدمات و تسهیلات عمومی و حمل و نقل و سایر موارد را نمی‌پردازم؟

بنابراین تا وقتی رابطه مشخص بین طرحها و برنامه‌های

توسعه شهری و هزینه‌های خانوارها برقرار نشود شهروندان فعالانه در این نظام دخالت نخواهند کرد، چون اصلاً متوجه نمی‌شوند این رابطه هست و چگونه هست و چگونه می‌تواند متعادل شود.

۱۱ به نظر شما چگونه می‌توان این رابطه را روشن کرد؟

۱۲ این کاری است که در همه جای دنیا می‌کنند، یعنی شوراهای محلی قانون‌گذار می‌آیند و مثلاً در مورد انرژی، خدمات یا تسهیلات عمومی بحث و بررسی می‌کنند. برنامه‌ریزی این تقاضا را پالایش و به سیستم هزینه تبدیل

گسترش یابند یا پارکها و مراکز تفریحی آن؟ در مجموع این نهاد باید تقاضاهای شهروندان را از حالت آرمانی به حالت واقعی برساند. در نبود چنین نهادی هرگز نمی‌توان منافع و تقاضاهای واقعی را تشخیص داد. ضعف ما در تصمیم‌گیری این است که فکر می‌کنیم از هر فاصله‌ای مشکل را می‌بینیم. در صورتی که اینطور نیست. مشکلات محلی در مقیاس ملی دیده نمی‌شوند. البته بازتاب آنها را می‌توان دید، اما مشکلات و نیازهای محلی را باید در محل تشخیص داد و در همان جا حل کرد.

۱۳ آیا سپاس از شما اگر نکته‌ای وجود دارد بفرمایید.

۱۴ موضوع بحث ما، موضوع دشوار و پراهمیتی است حتی می‌توانیم بگوییم توسعه کشور در گرو توسعه مناسب شهری است. بنابراین تعریف دقیق زنجیره یا ساختاری که در ابتدا به آن اشاره کردم کار گسترده‌ای است. ممکن است فقط بتوانیم برخی از نقصهای آن یا حلقه‌های مفقوده‌اش را تشخیص دهیم. تا وقتی این ساختار به‌طور یکبارچه بهبود نیابد نمی‌توان از تک‌تک حلقه‌های آن انتظارات بزرگ داشت و همه مسئولیتها را به یکی از آنها واگذار کرد.

شبهات فراوانی بین نوشتن پارتیتور برای یک ارکستر موسیقی با تنظیم سند برای هماهنگی تقاضاهای مختلف بخشهای شهری وجود دارد. فرض کنید یکی از آنها حمل‌ونقل است. یکی آموزش و پرورش است و سایر بخشها؛ کسی که طرح و برنامه شهری را تهیه می‌کند همچون نویسنده پارتیتور، باید وظیفه بخشها را در میزانهای مختلف ببیند و هماهنگ کند. اتفاقاً نه مؤلف پارتیتور و نه تهیه‌کننده برنامه شهری، هیچ کدام مجری طرحهای خود نیستند. اما تفاوتی میان آنان وجود دارد؛ آن یکی، صرفاً خواسته‌های ذهنی و حسی خود را که جنبه هنری دارد می‌نویسد، اما در شهرسازی ما نمی‌توانیم صرفاً خواسته‌های ذهنی خودمان را در طرح بیاوریم، وظیفه ما این است که تقاضاهای قابل دفاع را در طرحها برای بلندمدت هماهنگ کنیم.

۱۵ در برنامه‌ریزی شهری خوانمانا خواه با این معیار تاریخی روبرو هستیم که کدام راه‌ها در مجموع بخشها برای پاسخگویی به نیازهای شهروندان، اولاً پایدارتر، ضروری‌تر و دارای بهره‌وری بیشتری هستند و ثانیاً در مصرف منابع بهترین الگو هستند یا کمترین هزینه را در بردارند. این نظام هوشمند و پاسخگو چگونه بویایی در تصمیم‌گیری سریع در تغییرات را تأمین می‌کند و ارتباط آن با سیاستهای برنامه‌های کلان و خرد چگونه تأمین می‌شود؟

۱۶ شکل و روش انجام این وظیفه در کشور ما با ابهام روبروست. باید در نظر داشت که مشاعات (دارایی‌ها) از مقیاس ملی تا واحد همسایگی جزء منابع هستند و مدیران و مردم بدون داشتن برنامه در هر مقیاس قادر به بهره‌مندی مطلوب از آنها نیستند و دیگر اینکه میزان مداخله از طریق برنامه مستقیماً با میزان اتلاف منابع مرتبط است.

اگر در مجموعه‌ای تقاضای واقعی برای چیزی وجود داشته باشد و بعد ایرادی پیش بیاید آن مجموعه حتماً خود را اصلاح می‌کند. نظام توسعه شهری ما دارای گردش خود اصلاحی نیست، به این دلیل که تقاضای واقعی در این مجموعه وجود ندارد یا فعال نیست.

تا وقتی رابطه مشخص بین طرحها و برنامه‌های توسعه شهری و هزینه‌های خانوارها برقرار نشود شهروندان فعالانه در این نظام دخالت نخواهند کرد، چون اصلاً متوجه نمی‌شوند این رابطه هست و چگونه هست و چگونه می‌تواند متعادل شود.

می‌کند. شورا پیشنهادهایی را که مربوط به همان محل است بررسی می‌کند، چون هزینه‌هایش باید از همان جا تأمین شود، در این صورت طرحها بسیار به واقعیت نزدیک می‌شوند. برنامه‌ریز هم می‌کوشد با افزایش بهره‌وری، هزینه‌ها را کاهش دهد. بنابراین امکان اجرای طرحها نیز افزایش می‌یابد. اما همان‌طور که گفتیم این رابطه اکنون برای شهروندان روشن نیست. بنابراین خاموش می‌مانند و نیازها و تقاضاهایشان را دیگران تعیین می‌کنند.

۱۷ اما فعال کردن این تقاضاها، هر چند که ضروری است، شاید به سادگی ممکن نباشد. بنابراین حالا که پذیرفته شده است که یکی از شرایط بهبود طرحها و افزایش امکان پذیری اجرای آنها، فعال کردن مردم یا به تعبیر شما واقعی کردن تقاضاهای توسعه شهری است، چه راههایی برای تحقق آن وجود دارد؟

۱۸ برای این کار وجود نهادی ضرورت دارد که در حال حاضر غایب است، یعنی نهادی که توانایی سازماندهی تقاضاهای خام را داشته باشد. وظیفه این نهاد است که با شهروندان ارتباط برقرار کند و نیازها و خواسته‌های آنان را با امکانات و توانایی‌هایشان هماهنگ کند، مثلاً به آنان بگوید اصلاح شبکه با سیستم حمل و نقل محلی چقدر هزینه دربرخواهد داشت، یا اینکه آیا بهتر است مدارس محله

ماده ۵۵ قانون شهرداری دارای ۲۸ بند است و به بیان وظایف قانونی شهرداریها اختصاص دارد. به موجب بند ۲۰ ماده یاد شده، اصلاحی ۲۷ بهمن ۴۵ جلوگیری از ایجاد و تأسیس تمامی اماکنی که به نحوی موجب مزاحمت برای ساکنان شهر یا مخالف اصول بهداشتی در شهرهاست از جمله وظایف شهرداریهاست و شهرداری مکلف است از تأسیس کارخانه‌ها، کارگاهها، گاراژهای عمومی، تعمیرگاهها، دکانها، مراکزی که مواد مخترقه می‌سازند، اصطبل چهارپایان، مراکز دامداری و به طور کلی تمام مشاغل و کسبهایی که ایجاد مزاحمت و سرو صدا می‌کنند و یا تولید دود یا عفونت می‌نمایند و یا باعث تجمع حشرات و جانوران می‌شوند، جلوگیری کند و در تخریب کوره‌های آجر، گچ و آهک‌پزی و خزینه گرمابه‌های عمومی که مخالف بهداشت است اقدام نماید و با نظارت و مراقبت در وضع دودکشهای اماکن و کارخانه‌ها و وسائط نقلیه دودزا، از آلوده شدن هوای شهر جلوگیری نماید و هرگاه تأسیسات یاد شده قبل از تصویب این قانون به وجود آمده باشند آنها را تعطیل کند و اگر لازم شود به خارج از شهر انتقال دهد.

تبعصره ذیل بند یاد شده که در همان تاریخ به تصویب رسیده است نیز مقرر می‌دارد: شهرداری در مورد تخریب، تعطیل و انتقال به خارج از شهر مکلف است مراتب را ضمن دادن مهلت مناسبی به صاحبان آنها ابلاغ نماید و اگر صاحب ملک به نظر شهرداری معترض باشد باید ظرف ۱۰ روز اعتراض خود را به کمیسیون مرکب از سه نفر که از طرف انجمن شهر (در حال حاضر شورای اسلامی شهر) انتخاب خواهند شد تسلیم کند. رأی کمیسیون قطعی و لازم الاجراست و هرگاه رأی کمیسیون مبنی بر تأیید نظر شهرداری باشد و یا صاحب ملک به موقع اعتراض نکرده و یا در مهلت مقرر شخصاً اقدام نکند شهرداری به وسیله مأموران خود رأی اقدام خواهد نمود.

ساماندهی صنایع و مشاغل حسین صالحی

تبیین حکم قانونگذار

از آنچه در متن بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۳۵ آمده است عنوان ذیل را می‌توان به عنوان اختیار و تکلیف قانونی شهرداری استخراج نمود:

- جلوگیری از ایجاد و تأسیس اماکنی که به نحوی موجب بروز مزاحمت برای ساکنان شهرهاست.
- جلوگیری از ایجاد و تأسیس اماکنی که به نحوی فعالیت آنها مخالف اصول بهداشتی شهر است.
- جلوگیری از تأسیس تمام مشاغل و کسبهایی که ایجاد مزاحمت و سرو صدا کنند یا تولید دود یا عفونت نمایند و یا باعث تجمع حشرات و جانوران شوند.
- اقدام در خصوص تخریب کوره‌های آجر، گچ و آهک‌پزی و خزینه گرمابه‌های عمومی که مخالف بهداشت است.
- جلوگیری از آلودگی هوا با نظارت و مراقبت نسبت به وضعیت دودکشهای اماکن، کارخانه‌ها و وسائط نقلیه دودزا.
- تعطیل و انتقال تأسیسات یاد شده در مواردی که قبل از ۴۵/۱۱/۲۷ به وجود آمده باشند.

با شناکتن حکم قانونگذار و شفاف کردن فروعات مربوط به موضوع می‌توان حدود و ثمور اختیارات یا تکالیف قانونی شهرداری را مشخص نمود.

ممکن است تصور شود شهرداری تنها در مرحله ایجاد و تأسیس اختیار دارد مراجعه کند و از ادامه فعالیت جلوگیری نماید، لکن به نظر می‌رسد این تفسیر به دو دلیل پذیرفته نیست: یکی اینکه قانونگذار در مقام بیان ممنوعیت فعالیت مشاغل است که ایجاد مزاحمت می‌نماید و یا نقایر اصول بهداشتی در شهرهاست و وقتی قانون اجازه داده است شهرداری در این مرحله از فعالیت غیر مجاز جلوگیری نماید بنابراین به طریق اولی و به قیاس اولویت مکلف است به وظیفه تبیین شده در این خصوص نیز عمل نماید در واقع اراده واقعی قانونگذار این بوده است که شهرداری با کمال اقتدار به این مهم بپردازد و از تخلف جلوگیری نماید.

دیگر اینکه مجموع آنچه در بند یاد شده آمده است جنبه حصری ندارد و محصور به عناوین و مواردی که آمده است نیست بلکه جنبه تمثیلی دارد و به همین دلیل شهرداری می‌تواند با رعایت تشریفات و مراحلی که در این بند قید شده است با مشاغل مزاحم و مخالف اصول بهداشتی نیز برخورد نماید.

نکته مهم دیگری که در این میان ذکر آن ضروری است آن است که ممکن است با استناد به قسمت اخیر بند مورد بحث که اشعار می‌دارد: «هرگاه تأسیسات یاد شده قبل از تصویب این قانون به وجود آمده باشند آنها را تعطیل کند» اگر لازم شود آنها را به خارج از شهر انتقال دهد» احیاناً این نتیجه گرفته شود که در مواردی که تأسیسات مورد بحث پس از تاریخ تصویب قانون به وجود آمده باشند صدور حکم تعطیل یا انتقال به خارج از شهر

تأملی در بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری

تجویز قانونی ندارد. بنابراین صدور تصمیم از سوی کمیسیون موضوع تبصره ذیل بند ۲۰ ماده ۵۵ با توجه به تاریخ تصویب آن (۱۳۴۵) وحدت زمان منبذی که از زمان تصویب آن می گذرد و حکم آن عطف به تأسیسات قبل از تاریخ یاد شده می شود، در حال حاضر موضوعیت ندارد.

بنابراین تفسیر و عقیده در حال حاضر نمی توان جایگاه ثابت و مشخصی برای کمیسیون تعیین کرد و مبادرت به اجرای تصمیمات آن نمود لکن به نظر می رسد این تفسیر به نحوی قابل دفع است و در مقابل این تفسیر می توان استدلال نمود که قانونگذار در ماده ۵۵ قانون شهرداریها در مقام بیان تعیین مصادیقی که وظایف شهرداری تلقی می شود نیست بلکه حکماً و به طور نوعی (نه مصداقی) به وظایف شهرداری اشاره نموده است. دیگر اینکه اراده واقعی مقنن با وجود آنچه از ظاهر عبارات و متن بند مورد بحث بر می آید، (اگر اجتهاد در مقابل نص شمرده نشود) آن است که به نحوی در مورد نحوه تشخیص مشاغل و سواحل مزاحم و غیر بهداشتی اتخاذ تصمیم نماید.

واقعیت مطلب آن است که در حال حاضر در بسیاری از شهرها این کمیسیون فعالیت می نماید. معمولاً اعضای منتخب و معاون یا یکی از معاونان شهرداری، رئیس اداره بهداشت شهر، رئیس اداره حفاظت محیط زیست و... توسط شورای اسلامی شهر انتخاب می شوند و تا قبل از احیا و آغاز فعالیت رسمی شوراهای اسلامی شهر در سال ۷۸ نیز، قائم مقام شورای اسلامی شهر سه تن اعضای کمیسیون را انتخاب می کردند و ضمن تشکیل جلسات اتخاذ تصمیم می نمودند.

اهم عناوینی را که معمولاً از سوی کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵

قانون شهرداری به عنوان تصمیم اتخاذ و صدور رای مطلق نظر قرار گرفته است، می توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

- رای صادره مبنی بر اجرای تمهیداتی از قبیل دفع مزاحمت ایجاد شده برای ساکنان، عابران، مردم محل و...

- رفع آلودگی زیست محیطی از قبیل انتشار بوی بد یا آلودگی صوتی و سرو صدا.

- تعطیل یا تخریب محل که در صورت اجاز سوی مأموران شهرداری تعقیب می شود.

- انتقال به خارج از شهر که تجربه نشان داده است محتاج برنامه ریزیهای اساسی، اقدامات عملی و امکانات فراوانی است و معمولاً اجرای این گونه آرا سالها به طول می انجامد.

واقعیت دیگر آن است که آرای صادره از سوی کمیسیون سه

نفره منتخب شورای اسلامی شهر (موضوع تبصره ذیل بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری) به دلایل فنی و کارشناسانه و برخی جوانب و تبعات زیست محیطی و این امر که اثبات و احراز تخلف و معضل با پیچیدگی چندانی روبرو نیست، کمتر مورد اعتراض قرار گرفته و یا

لحاظ در برنامه ریزیهای طرفینی شهرداری و مالکان تأسیسات که عموماً منتهی به رفع مزاحمت و رعایت اصول بهداشتی شده است

شکایات در مراجع قضائی به طور جدی مطرح نشده است. به همین دلیل رویه قضائی مشخص و نهایی در این قلمرو وجود ندارد. اگر

اعتراضات و شکایات افرادی که تصمیمات کمیسیون یاد شده به جامی می رسد که از سوی دیوان عدالت اداری که به استناد بند ۲ ماده ۱۱

قانون دیوان عدالت اداری (مصوب ۱۳۴۲) مرجع رسیدگی به اقدامات شهرداری ناشی از تصمیمات کمیسیون است آرای

مشخصی صادر می شد و یا از سوی هیئت عمومی دیوان عدالت

اداری در این مورد رای وحدت رویه صادر می گشت، حکم این اختلاف در تفسیر مشخص می شد. به هر حال تا زمانی که این اتفاق

نیفتاده است اقتضای اداره امور شهری و مصالح امور عمومی آن

است که کمیسیون به فعالیت خود ادامه دهد و شورای اسلامی شهر

مستمرأً پیگیر تشکیل جلسات و رسیدگی به امور باشد

شبهه در نسخ بند ۲۰ ماده ۵۵

عدم ای از حقوقدانان بر این عقیده اند که بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون

شهرداری (اصلاحی ۱۳۴۵) در حال حاضر به دلیل تصویب قانون

حفاظت و بهسازی محیط زیست (مصوب ۱۳۵۳ و اصلاحی ۱۳۷۱)

و بهر اساس مستفاد از مواد ۹ و ۱۰ و ۱۱ نسخ شده است و اعتبار قانونی ندارد.

این عده معتقدند که: به موجب ماده ۹ قانون حفاظت و

بهسازی محیط زیست، اقدام به هر عملی که موجبات آلودگی

محیط زیست را فراهم نماید ممنوع شده است و اوده ساختن

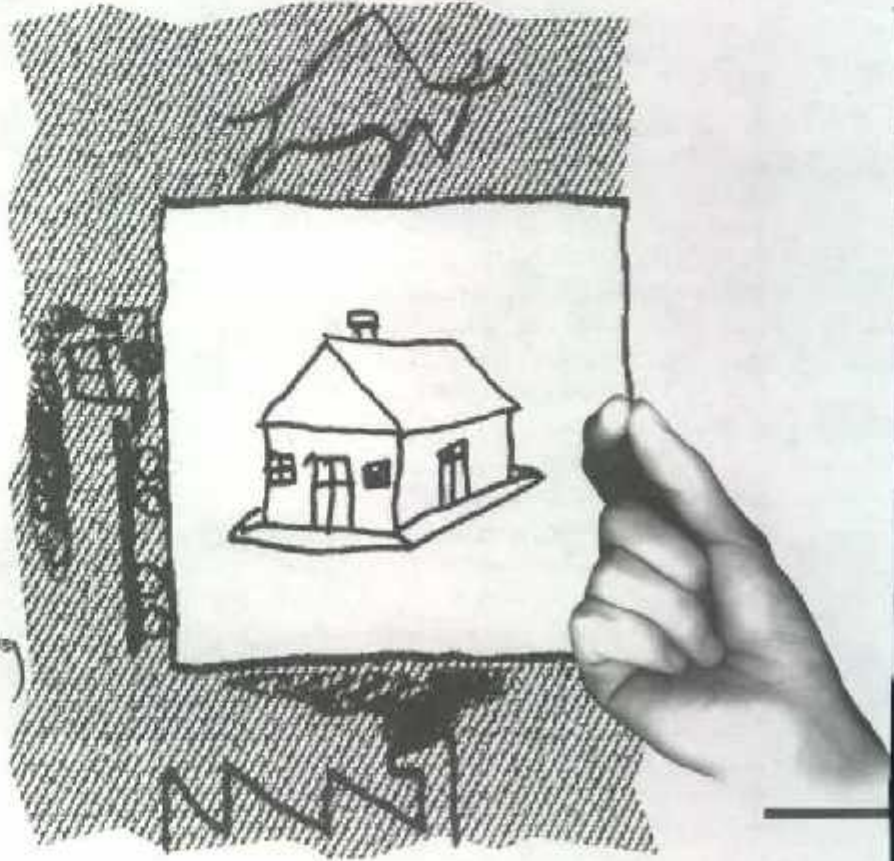
محیط زیست اعم از یخستن یا آمیختن مواد خارجی به آب، هوا،

خاک یا زمین به هر میزانی که کیفیت فیزیکی، شیمیایی یا

بیولوژیکی آن را به طوری که زیان آور به حال انسان یا سایر

موحودات زنده، گیاهان یا آثار و ابنیه باشد تغییر دهد، تریف شده

است (در این ماده استعمال سوم به منظور مبارزه با آفات نباتی و جانوران و حشرات موزدی یا رعایت ضوابط وزارت کشاورزی



مکلف است فوراً و خارج از نوبت به موضوع رسیدگی نماید و در صورتی که اعتراض را وارد تشخیص دهد رأی به ابطال اخطار یا رفع ممانعت صادر خواهد کرد.

همچنین به موجب تبصره ذیل ماده ۱۰ قانون فوق‌الذکر رئیس سازمان یاد شده می‌تواند در مورد صنایع و عواملی که خطرات فوری در بر داشته باشد بدون اخطار قبلی، دستور ممانعت از کار و فعالیت آنها را بدهد. در صورت عدم اجرای دستور سازمان در این خصوص، متخلف به حبس از ۶۷ روز تا یک سال یا پرداخت جزای نقدی از ۵ هزار ریال تا ۵۰ هزار ریال (جریمه نامتناسب است) و یا هر دو مجازات محکوم خواهد شد.

بنابراین آنچه گفته شد، این عده از حقوقدانان معتقدند به دلیل



ثانیاً: تأکید اصلی بند ۲۰ ماده ۵۵ بر عنوان «مراجعت برای سکنه شهر» و عنوان «مغایرت با اصول بهداشت در شهر» است. در حالی که تأکید ماده ۶ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست بر عنوان «آلودگی محیط زیست» و عنوان «زیان آور به حال انسان یا سایر موجودات زنده یا گیاهان و یا آثار و ابنیه» است. بنابراین به دلیل تفاوت در موضوع، دو مستند قانونی یاد شده متعارض نیستند و قابل جمع‌اند، علاوه بر این که مرجع مسئول و ذی صلاح برای اجرای قانون نیز در این زمینه یکی نیست.

ثالثاً: اختیارات اعطایی از سوی قانونگذار به سازمان حفاظت محیط زیست در این زمینه نافی اختیار شورای اسلامی شهر که در واقع هیئت مدبّر اداره امور شهر است، ملاحظه نمی‌شود. به تعبیری در مواردی که شهرداری و کمیسیون ذی صلاح در بند ۲۰ ماده ۵۵ در مورد مراجعت و عدم رعایت اصول بهداشت شهر رأی صادر می‌کند، سازمان حفاظت محیط زیست واجد اختیار و اقتدار نیست و نمی‌تواند در همان مورد و به همان دلیل مبادرت به اتخاذ تصمیم نماید.

نتیجه‌گیری و راه حل

از آنچه در این مقاله به آن اشاره شد منطقی که بتوان آن را به عنوان راه حل و یک راه‌اندازی و استتاج ساده به متصدیان شوراهای اسلامی شهر و شهرداریها ارائه نمود آن است که:

- شورای اسلامی شهر قانوناً می‌تواند در اجرای بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری (اصلاحی ۱۳۲۵) مبادرت به تعیین سه نفر اعضای کمیسیون موضوع تبصره ذیل بند یاد شده نماید. این وظیفه به جانشینی از سوی انجمن شهرداری و جاهت قانونی است.

- اداره امور شهری و ضرورت انجام برنامهریزیهای اصولی در این زمینه مستلزم آن است که شهرداری و شورای اسلامی شهر از این اختیار قانونی استفاده نمایند و در صورت مشاغل مزاحم، کار ساماندهی را به جایی برسانند که از تأسیس و ایجاد تأسیسات مزاحم و غیر بهداشتی جلوگیری شود. در تمامی مواردی که این تأسیسات ایجاد شده است به فوریت و مستنداً توسط کمیسیون اتخاذ تصمیم گردد.

- شورای اسلامی شهر با هماهنگی سازمان حفاظت محیط زیست ترتیبی اتخاذ نماید که به استناد ماده ۲۰ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست (مصوب ۱۳۵۲) با تصویب شورای عالی حفاظت محیط زیست قسمتی (قسمت حساسه‌ای) از وظایف و اختیارات سازمان نسبت به اجرای مواد ۱۱ و ۱۲ و ۱۳ قانون یاد شده در محدوده شهرها به شهرداری محول گردد. در این صورت شهرداری مسئولیت اجرای این مواد را به عهده خواهد داشت و می‌تواند با حمایت‌های قانونی بیشتر وارد عمل شود.

- تحقق این مهم و تقویض اختیارات سازمان حفاظت محیط زیست از سوی مسئولان محترم وزارت کشور قابل تعقیب است و اصلاح آن است که شورای اسلامی شهر در انتخاب اعضای کمیسیون از رئیس اداره حفاظت محیط زیست و رئیس اداره بهداشت به عنوان عضو دعوت نماید و یا هماهنگی لازم در این مورد به عمل آید.

- شورای اسلامی شهر برای ساماندهی مشاغل مزاحم سکنه شهر و حفره‌های منافی اصول بهداشت می‌تواند در بخشی از برنامه‌ریزیهای پنجساله یا سالانه خود به طور فنی و حساب شده، طرحها و پیشنهادهای لازم را پیش‌بینی نماید.

تأخر در تصویب و اجرای قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست (مصوب ۱۳۵۲ و ۱۳۷۱) بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری (اصلاحی ۱۳۴۵) کلاً منسوخ است و جایگهی برای انجمن شهر و شهرداری برای برخورد با مشاغل مزاحم ساکنان شهر و مشاغل مغایر با اصول بهداشت شهری وجود ندارد.

به نظر می‌رسد این نحو استدلال و استتاج پذیرفتنی نیست و عهده‌داری که می‌توان در این باره ذکر کرده به شرح ذیل است:

اولاً: قانون شهرداری بویژه در بند ۲۰ ماده ۵۵ که در سال ۴۵ اصلاح شده است به مشاغل و فعالیت‌هایی اشاره دارد که در داخل محدوده قانونی و جرم مصوب شهر فعالیت می‌نمایند. در حالی که قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست به این محدوده اختصاص ندارد و از این حیث قانون شهرداری خاص تلقی می‌شود و قانون عام مؤخر، نمی‌تواند ناسخ قانون خاص مقدم باشد.

سرگذشت بندر شهید رجایی

بخش پایانی

شهرام سعادت آملی

شهرام سعادت آملی

تبصره ۱۹ قانون بودجه کل کشور

در صد قابل تخصیص سه وزارت کشور و کشور قابل پرداخت به موجب تبصره ۲۰ قانون بودجه سال ۱۳۹۴ (به شرح زیر تقسیم توزیع گردد:

۱- ۲۵ درصد در اختیار وزارت کشور قرار گیرد تا در جهت اجرای برنامه‌های فوری و ضروری شهرداریها که بر اثر حوادث غیر مترقبه و احتیاجات فوری به وجود می‌آید و نیز جبران کمبود درآمد شهرداریهای استانهایی که از محل ۱/۵ درصد عوارض شهرداری بندری و مرزی استفاده می‌نمایند و همچنین تکمیل و تجهیز کادر فنی دفاتر مهندسی استانها و سرمایه‌گذاری در صندوق عمران شهری (که هنوز تشکیل نشده بود) مورد استفاده قرار گیرد.

۲- ۵۲/۵ درصد بر اساس جمعیت شهرها به شهرداریهای مربوطه تخصیص و به طور مستقیم پرداخت شود.

۳- بقیه نیز برای ترمیم سهمیه شهرداریها و سایر امور مربوطه استفاده شود.

این آیین‌نامه تا سال ۵۳ مملکت عمل توزیع عواید جایگزین عوارض دروازه‌ای بوده، اما در این سال آیین‌نامه جدیدی از طرف وزارت کشور جهت توزیع آن ارائه شده است. با مقایسه این دو آیین‌نامه غیر از اینکه به روز نمودن آیین‌نامه با توجه به مصوبات و تغییرات قانونی (۳) که به نحوه مصرف و نحوه مورد بحث تأثیر داشته، مدنظر بوده است، اتخاذ سیاستهای توزیع ذیل نیز در آیین‌نامه مؤخر پیگیری شده است.

- امکان تخصیص اعتبار برای انجام طرحهای عمرانی به صورت عام، بجای محدودیت تخصیص برای اجرای برنامه‌های فوری و ضروری که بر اثر حوادث غیر مترقبه لازم می‌شود (پیش‌بینی شده در آیین‌نامه قبلی).

- قطع پرداخت سهمیه خاص به شهرداریهای بندری و مرزی.

- پرداخت سهمیه به شهرداریهای جدید تأسیس.

این‌نامه مصوب سال ۵۴ مبنای توزیع عواید جایگزین عوارض دروازه‌ای شهرداریها تا سال ۶۷ بوده است که در این چارچوب پرداختهای مشخصی با مانی محاسباتی پیش‌بینی شده انجام می‌گرفته و هرگونه سیاستگذاری تازه و تغییر در جهت‌گیری توزیع آن غیر ممکن بوده و روال قانونی ثابتی در این امر مهم مستقر شده بود. مگر اینکه مصوبات قانونی لازم برای تغییرات مورد نظر پیش‌بینی و اصلاح گردید؛ همان طوری که به موجب تصویب‌نامه شماره ۲۱۶۸۸ سال ۵۵ مقرر شد بخشی از این عواید مجدداً به شهرهای بندری و مرزی کشور پرداخت شود.

توزیع وجوه بعد از سال ۶۸

سال ۶۸ اولین سالی است که وجوه حاصل از اجرای قانون لغو عوارض دروازه‌ای طبق مفاد بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه کل کشور جهت تقسیم بین شهرداریها در اختیار وزارت کشور قرار گرفت. تصویب این بند فرصتی ایجاد کرد تا وزارت کشور بتواند توزیع اعتبارات را از قید معیار تک‌بعدی جمعیت و محدودیتهای مقرر در آیین‌نامه نحوه تقسیم عواید یاد شده خلاص نماید چرا که

توزیع وجوه عوارض متمرکز شهرداریها

چگونگی توزیع وجوه حاصل از اجرای «قانون لغو عوارض دروازه‌ای» و متعاقباً «عوارض توأم با مالیات» در دو دوره زمانی قبل از سال ۶۸ و بعد از این سال قابل بررسی و تعمق است، چرا که تا سال ۶۸ توزیع وجوه یاد شده طبق مفاد قانون و آیین‌نامه و مصوبات مرتباً صورت می‌گرفته، ولی از سال ۶۸ نحوه توزیع در اختیار وزارت کشور قرار گرفته است که این ویژگی، خط متمایز توزیع در دو دوره محسوب می‌شود. از این رو در اینجا با بررسی مشخصات اعتبار پرداختی به شهرداریها از محل این منابع، چند و چون توزیع و جهت‌گیریهای آن روش‌تر می‌شود.

توزیع وجوه قبل از سال ۶۸

بجز سدی ده عواید حاصل از بندهای الف و ب ماده ۳ قانون لغو عوارض دروازه‌ای که طبق تبصره ۳ این ماده برای تأمین اعتبار مربوطه به وظایف فنی وزارت کشور و تقویت کادر عمرانی و اداری شهرها و روستاها در اختیار وزارت کشور قرار می‌گیرد، تبصره ۱ ماده ۴ قانون یاد شده مقرر نموده است که طرز تقسیم عواید حاصل از اجرای قانون بر حسب احتیاجات مالی شهرداریها و طرحهای عمرانی پیشنهادی شهرداریها که به تصویب وزارت کشور می‌رسد و یا طرح‌هایی که وزارت کشور اجرای آنها را سروری بداند طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که وزارت کشور ظرف ۲ ماه پس از تصویب این قانون تهیه و پس از تصویب هیئت‌وزیران به مورد اجرا خواهد گذاشت.

وزارت کشور در اسفند ۴۸ آیین‌نامه یاد شده را تهیه و جهت تصویب هیئت دولت به نخست‌وزیری ارسال نمود که در فروردین ۴۹ به تصویب رسید. در این آیین‌نامه پیش‌بینی شده بود که عواید حاصل از اجرای قانون مورد بحث (عوارض حقوقی گمرکی، عوارض قند و شکر و عوارض وصولی از گمرک خرس شهر و سایر گمرکات تحت عنوان عوارض شهرداری محل) پس از کسر ده

**سال ۶۸ اولین سالی است که
وجوه حاصل از اجرای قانون لغو
عوارض دروازه‌های طبق مفاد بند
«ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه کل
کشور جهت تقسیم بین
شهرداریها در اختیار وزارت
کشور قرار گرفت**

در این بند تقسیم عواید بین شهرداریهای کشور به منظور تأمین خودکفایی آنها «مقید» شد که در عین حال به علت مفهوم تعریف نشده و وسیع «خودکفایی» آزادکننده بود. هر چند در سالهای اول توزیع اعتبارات در استفاده از این اختیار با احتیاط عمل شد ولی بعداً با استفاده از این مفهوم سعی بر برنامه‌ی کردن پرداخت اعتبارات از محل عواید مربوطه بود. در حقیقت باید گفت اگر ویژگی توزیع وجوه مورد بحث در قبل از سال ۶۸ تکیه بر محاسبات قانونی بوده است، مشخصه توزیع آن در بعد از سال ۶۸ سعی بر حرکت در جهت تحقق اهداف مورد نظر در برنامه‌های عمرانی فضل عمران شهری در برنامه‌های کلان توسعه اول و دوم دولت بنا استفاده از اختیار قانونی پیش‌بینی شده در بند «ج» تبصره ۱۹ بوده است. در سال ۶۸ سر فصلهای عمده اعتبار تعریف شده، همان سر فصلهای قبلی بودند یعنی «سهمیه کمک به بودجه به جای سهمیه عوارض جایگزین عوارض دروازه‌ای و اعتبار طرح‌های عمرانی» و مبلغ اندکی اعتبار نیز تحت عنوان «کمک اضطراری» برای اجرای تعداد محدودی پروژه کلیدی و بر زمین مانده در شهرهای کشور تخصیص یافت. اما تغییر عمده در ضابطه و نحوه پرداخت اعتبار بود که با استفاده از فرصت پیش گفته حاصل آمد:

۱- انتخاب معیار «درآمدها» در کنار معیار «جمعیت» و تلقی این دو به نسبت‌های معکوس هم جهت پرداخت اعتبار بیشتر به شهرداری شهرهای با جمعیت بیشتر و در عین حال پرداخت اعتبار کمتر به شهرداری شهرهای با درآمدها بیشتر که «ضریب معکوس سهم سرانه درآمد شهری» را به دست داده و معیار اصلی توزیع اعتبار قرار گرفت.

۲- عدم پرداخت اعتبار به همه شهرهای کشور و محدود کردن پرداخت اعتبارات به شهرهای رده جمعیتی مشخص. با این دیدگاه که وجوه محدود یاد شده در کل نسبت ناچیزی از بودجه شهرداریهای کشور را تشکیل می‌دهد (در سال ۶۸ معادل ۱/۵ درصد) ولی با خارج کردن شهرهای بزرگ که ارقام بودجه‌ای بالایی را دارا هستند، نسبت پرداخت اعتبارات به بقیه شهرها (با جمع بودجه کمتر) به ارقام قابل توجهی بالغ می‌شود. در این سیستم توزیع، در بعضی از شهرهای بسیار کم درآمد و مسئله‌دار، درصد سهم اعتبار پرداختی وزارت کشور حتی به رقم قابل ملاحظه ۳۰ درصد بودجه نیز بالغ شد.

۳- توزیع استانی اعتبار بجای توزیع متمرکز بین شهرداریهای کشور در قبل از سال ۶۸ بدین معنی که بر اساس معیارها و ضرایب میانگین شهرداریهای هر استان، اعتبارات به صورت استانی توزیع و اختیار تقسیم سهم اعتبار شهرداریهای هر استان به استاندارها محول شد تا با شناختی که از مشکلات شهرداریهای تابعه دارند و با توجه به ضرورت اجرای پروژه‌های واجد اولویت، سهمیه هر

شهرداری را تعیین و جهت پرداخت به وزارت کشور اعلام نمایند. ۴- تخصیص بخشی از عواید فوق به اعطای تسهیلات اعتباری به شهرداریها در قالب وام بدون کارمزد، به منظور اجرای پروژه‌های در آستانه که می‌توانست در زمینه تحقق خودکفایی شهرداریها مؤثر واقع شوند.

۵- تخصیص بخشی از عواید فوق به تدارک ماشین‌آلات، وسائط نقلیه و تجهیزات مورد نیاز شهرداریها به صورت متمرکز که بر اساس سهمیه‌بندیهای وزارت بازرگانی و وزارت صنایع و سایر مراجع تقسیم و توزیع گسالا به شهرداریهای کشور تعلق گرفته و تأمین بهای آن و توزیع بین شهرداریها از طریق وزارت کشور یکسری می‌شده است و همچنین سهمیه‌های ارزی تخصیص یافته به شهرداریها که مسولیت جذب و توزیع آن به عهده وزارت کشور بوده و ضرورتاً منابع ریالی مربوطه می‌بایست تأمین گردد.

با این ضوابط و سیاستهای کلی که بر توزیع اعتبارات سالیانه از سال ۶۸ به بعد حاکم شد، هر ساله بر اساس نیازها و ضرورتها، سر فصلهای اعتباری تازه‌ای از محل عواید یاد شده گنوده شد، با این دیدگاه که از منابع در اختیار وزارت کشور می‌بایست برای کمک به تأمین کمبود منابع شهرداریهای کشور بویژه شهرداریهای که در آمد و واقع در مناطق محروم کشور و در اجرای برنامه‌های مهم و واجد اولویت فضل عمران شهری استفاده شود. از این روی مناسب نخواهد بود که سیر تحول عنوانین اعتباری یاد شده سال ۶۸ به بعد مورد توجه قرار گیرد. ضمن اینکه بجز تغییر در سر فصلهای اعتبار، هر گونه دیدگاه تازه و ضابطه جدید در این سالها نیز به تناسب مرور شود:

سال ۶۸: با توجه به توضیحات فوق و حفظ سر فصلهای اعتباری قبلی (بجز تخصیص اعتبارات محدود تحت عنوان کمک اضطراری) تصمیم گرفته شد که با توجه به معیار جدید توزیع اعتبارات یعنی بر مبنای میانگین ضریب معکوس درآمد سرانه شهرداریهای هر استان، کسری و یا اضافی سهمیه‌های جدید نسبت به سهمیه‌های سال ۶۷ ظرف ۵ سال جبران شود تا اعتبارات دریافتی قبلی بتدریج به حد سهمیه‌های محاسبه شده جدید تعدیل گردد.

سال ۶۹: بحث تعدیل سالیانه تفاوت سهمیه اعتبارات تخصیصی با سهمیه‌های قبلی متقی اعلام و سهمیه شهرداریهای هر استان کاملاً بر مبنای محاسبات جدید تخصیص داده شد و ضمن اینکه شهر تهران از شمول دریافت سهمیه از وجوه عوارض متمرکز خارج شد موارد زیر نیز در سر فصلهای اعتبار سال ۶۸ اضافه شد:

۱- الهام از تصویب نامه شماره ۲۱۶۸ سال ۵۵ مبنی بر تخصیص بخشی از عوارض وصولی در گمرکات شهرهای بندری و مرزی و با توجه به مشکلات و نارسایی‌های موجود در این شهرها سر فصل اعتباری تازه‌ای تحت عنوان «کمک به شهرداری شهرهای بندری و مرزی جهت جبران خدمات به گمرکات کشور» ایجاد شد که همه ساله با استفاده از بخشی از این عواید اعتبار لازم برای اجرای پروژه‌های عمرانی مرتبط با عنوان اعتبار فوق در شهرهای یاد شده تأمین می‌شود.

۲- قرار شد تمامی استاندارها حداقل ۲ درصد از سهمیه اعتبارات طرح‌های عمرانی را برای تأمین اعتبار هزینه اجرای برنامه‌های آموزشی به شهرداریهای کشور اختصاص دهند.

سال ۷۰: محاسبه سهمیه و پرداخت اعتبارات به شهرداری

شهرهای زیر صد هزار نفر جمعیت هر استان محدود و به این ترتیب ۴۰ شهر بالای صد هزار نفر جمعیت کشور از شمول استفاده از عواید ذکر شده خارج شدند.

سال ۷۱: محاسبه سهمیه و پرداخت اعتبارات به شهرداری شهرهای زیر ۷۵ هزار نفر هر استان محدود و بر این اساس ۲۶ شهر دیگر علاوه بر ۴۰ شهر قبلی از شمول دریافت اعتبارات مربوطه خارج گردیدند.

سال ۷۲: محاسبه سهمیه و پرداخت اعتبارات به شهرداری شهرهای زیر ۵۰ هزار نفر کاهش یافت که مجموعاً از شهرهای دریافت کننده اعتبار در سطح کشور ۱۰۶ شهر کم شدند.

در دستورالعمل توزیع اعتبارات سال ۷۲ اعلام شد: «... وزارت کشور در ادامه سیاست متخذه با بررسی سالیانه، تدریج تعداد بیشتری از شهرها را از شمول دریافت اعتبارات کمکی خارج می نماید تا جایی که در آینده این اعتبارات فقط به شهرهای نیازمند واقع در بخشهای محروم و یا شهرداریهایی که باوجود تلاش مسئولان مربوطه به دلایل شرایط اقلیمی، اقتصادی و اجتماعی شهرهای متنوع قادر به کسب درآمدهای کافی برای تأمین حداقل اعتبارات مورد نیاز برای اجرای برنامه های خدمات شهری و عمرانی نیستند، محدود شود.»

سال ۷۳: در مقدمه دستورالعمل توزیع اعتبارات سال ۷۳ اعلام شد: «... به دلیل تنگنای تأمین درآمد در شهرداریهای کشور در سال جاری نیز پرداخت دو سرفصل اصلی اعتبار «سهمیه کمک به بودجه» و «کمک بلاعوض اجرای طرحهای عمران شهری» به شهرداری شهرهای زیر ۵۰ هزار نفر پرداخت می شود» و همچنین تأکید شد که «... در توزیع اعتبارات کمکهای بلاعوض عمرانی سعی شد تخصیص این اعتبارات به سمت تحقق بعضی اهداف کمی و کیفی برنامه های اجرایی فصل عمران شهری جهت داده شود» و بر این اساس سرفصلهای اعتباری جدیدی برای استفاده از عواید یاد شده گشایش یافت که عبارت بودند از:

۱- طرح «تهیه طرحهای هادی شهرها» برای کمک به شهرداریها بویژه شهرداری شهرهای کوچک برای توجه به برنامه ریزی توسعه شهری.

۲- طرح «حفظ و مرمت بناهای مذهبی، فرهنگی و ملی کشور» که بنایه ضرورت توجه به بناهای تاریخی با مشارکت شهرداریها، اعتبار لازم به این طرح تخصیص یافت.

۳- طرح «متناسب سازی محیط شهری» برای رفع موانع معماری و شهرسازی و تجدید نظر در طراحی و رعایت ضوابط دسترسی برای معلولان جسمی و روانی با توجه به افزودن شدن شمار قابل توجهی از جانیان به معلولان عادی کشور در پایان

جنگ تحمیلی.

۴- طرح «توسعه و تجهیز و بازسازی کشتارگاههای کشور» با توجه به وضعیت نامطلوب اکثر کشتارگاههای کشور و ضرورت آغاز حرکت مؤثر شهرداریها در بهبود شرایط این تأسیسات مهم بهداشتی شهری، که در این سرفصل از سال ۷۲ تاکنون با هدف تعطیلی کشتارگاههای سنتی غیر بهداشتی در شهرها و مرمت و بازسازی واحداث کشتارگاههای مشترک منطقه ای، همه ساله اعتبار قابل توجهی به اجرای پروژه های مزبور تخصیص می یابد.

۵- طرح «بهداشت محیط شهری» با هدف اجرای طرحهای حذف کامل مراکز آلودگی باز زیاده در داخل و خارج شهرها و احداث ایستگاههای محصور، مشجر و مجهز و انتخاب محل های مناسب در خارج شهرها برای فراهم آوردن امکان دفن بهداشتی زیاده

ضمناً مقرر شد که شهرداریها حداقل معادل اعتبار دریافتی در ردیفهای ۲الی ۵ فوق از محل درآمدهای محلی نیز اعتباری برای پروژه های مربوطه پیش بینی نمایند.

سال ۷۴: در دستورالعمل یاد شده سرفصلهای ردیفهای ۲ و ۵ فوق حذف شدند.

سال ۷۷: با ثابت ماندن سقف وجود قابل پرداخت به وزارت کشور در سالهای ۷۴، ۷۵ و ۷۶ و مدیریت دیرپای حوزه معاونت عمرانی وزارت کشور، تثبیت سرفصلهای اعتباری تأمین شده از وجوه یاد شده امری طبیعی به نظر می رسد که به هر حال در جریان تجربه تخصیص اعتبار ۷ سال گذشته (۶۸ تا ۷۳) حاصل شده است.

اما در روزهای پایانی سال ۷۶ تلاش دو سال گذشته حوزه معاونت یاد شده در لغو تصویب نامه شماره ۵۲۶۸۲/ت/۳۵۲ هـ - ۷۲/۸/۷۲ هیئت وزیران به سرانجام رسید که تجویز کرده بود عوارض شهرداریها از ارزش کالا، حقوق گمرکی و سود بازرگانی بر مبنای ارزشی و معادل هر دلار ۷۰ ریال محاسبه شود، در حالی که خود این اقلام بر مبنای نرخ ارز شناور محاسبه می شدند؛ با لغو این مصوبه به موجب تصویب نامه شماره ۷۱۹۲۱/ت/۱۷۹۴۷ هـ - ۱۰/۱۲/۷۶ هیئت وزیران مقرر شد عوارض موضوع تصویب نامه یاد شده از اول سال ۷۷ برابر قوانین و مقررات مربوطه دریافت گردد و این بدان معنی بود که عوارض متمرکز شهرداریها بر اساس درصدهای معصوب و بر مبنای ارزش ریالی ارزش کالا، حقوق گمرکی و سود بازرگانی محاسبه شود که خود با معادل ریالی ارزش شناور محاسبه می شدند. از این رو به یکباره عواید یاد شده از مبلغ ۶۶ میلیارد ریال در سال ۷۶ به ۲۷۵ میلیارد ریال در سال ۷۷ و ۳۳ میلیارد ریال در سال ۷۸ بالغ شد و به تبع آن با وجود تسمیقات غیر قابل درکی که در تعیین سقف وجوه قابل پرداخت به وزارت کشور از محل عواید موضوع بند «ج» تصر ۱۹ وجود داشته، باز هم این سقف از مبلغ ۵۶ میلیارد ریال در سال ۷۶ (که در دو سال گذشته نیز همین مبلغ بوده است) به مبلغ ۱۸۶ میلیارد ریال در سال ۷۷ افزایش یافت که این رقم در سال ۷۸ با توجه به مانده پرداخت نشده سالهای قبل به مبلغ ۵۰۰ میلیارد ریال رسید.

افزایش قابل توجه سقف وجوه قابل پرداخت بند «ج» تصر ۱۹ به وزارت کشور (قریب به سه برابر سال ۷۶) از یک طرف و تغییر مدیریت در حوزه معاونت عمرانی وزارت کشور از طرف دیگر موجب شد که با موضوع توزیع اعتبارات از محل وجوه یاد شده با حساسیت و تعمق بیشتری برخورد شود و با استفاده از تجارب و نظرات کارشناسان مربوطه و با ایجاد وقت و فرصت مناسب برای بررسی دقیقتر موضوع، تمامی سرفصلهای اعتباری سالهای قبل و

در حقیقت باید گفت اگر ویژگی توزیع وجوه مورد بحث در قبل از سال ۶۸ تکیه بر محمل قانونی بوده است، مشخصه توزیع آن در بعد از سال ۶۸ سعی بر حرکت در جهت تحقق اهداف مورد نظر در برنامه های عمرانی فصل عمران شهری در برنامه های کلان توسعه اول و دوم دولت با استفاده از اختیار قانونی پیش بینی شده در بند «ج» تبصره ۱۹ بوده است

امید است مسئولان محترم ذی ربط با ایجاد فرصت لازم برای کارشناسان متخصص و مجرب، شرایطی فراهم آورند که عملکرد توزیع عواید متمرکز شهرداریها در یازده سال گذشته مورد ارزیابی دقیق قرار گیرد تا ضمن برآورد میزان توفیق اقدامات انجام شده در جهت تحقق اهداف مورد نظر، نقاط قوت سیاستها و روشهای متخذه شناخته شده و نقاط ضعف و نارسائیها اصلاح گردد

پانویس

۱- سیرتاسی، تبصره ۲۰ قانون بودجه سال ۱۳۷۲
 ۲- سازمان استانی ششهر همدان عواید عوارض پایه گردان آبی را به همین طریق محاسبه کردند و چهار ده هکتار را به آردیون بکار ملحق نمودند بر مبنای جدول تقسیمات کشوری
 ۳- الف- به موجب ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها مصوب ۱۳۲۲/۲۸ مقرر شد که چنانچه عوارض ملحق گشردن و عوارض گشردن و سود بازیکنان به عنوان یکی از منابع تأمین سرمایه مصدوق باشد مشخص نمایند
 ب- به موجب تبصره دوم ۵۰ قانون بودجه سال ۱۳۷۲ کل کشور عوارض ملحق گشردن موضوع بند ۵۴ ماده ۱۰ قانون شهرداریها در استان تهران ملحق و مقرر شد هفده ساله در بودجه کل کشور اعتباری مناقصه آمیزان صدور شکر تحت عنوان کمک به شهرداریها منظور و در اختیار وزارت کشور قرار گیرد که این اقدام تا ماه آگوست ۱۳۷۲ به موجب ماده ۱۰۰ قانون بودجه سالانه کل کشور پیش بینی و بین شهرداریها توزیع گردید

صوابها و معیارهای توزیع مورد ارزیابی قرار گرفته و تغییرات لازم جهت سوق اعتبارات به رفع مشکلات اساسی شهرهای کشور اعمال گردد که بر این اساس و تشخیص ایجاد سرفصلهای جدید اعتباری، تغییرات عمده در توزیع وجود مورد بحث نسبت به سالهای قبیل به شرح زیر بوده است:

۱- تمامی شش سرفصل اعتبار سه سال گذشته و سرفصل تسهیلات اعتباری و وام با کلرمزده مندرج در دستورالعمل سالهای قبیل ایفا گردید.

۲- توزیع اعتبارات «سه میه کمک به بودجه» و «کمک بلاعوض اجرای طرحهای عمران شهری» بین شهرداری شهرهای تا صد هزار نفر جمعیت ارتقاء یافته، با این شرح که در آمد سرانه و سرانه اعتبارات عمرانی تمامی شهرداریهای مشمول توزیع اعتبار کمتر از میانگین کشور باشد

۳- موضوع شدارک تجهیزات شهرداریها که در سالهای قبیل با استفاده از وجوه ساد شده به صورت علی الحساب انجام می گرفته و بین از تحویل به شهرداریهای آن دریافت می شده، مورد توجه خاص قرار گرفت و از این وجوه، کمک بلاعوض برای تأمین بخشی از بهای بعضی از ماشینهای عمرانی و خدمت شهری و شیر آتش نشانی در نظر گرفته شد

۴- سرفصل اعتبار خاصی جهت تنظیم ساختار سازمانی و تشکیلاتی شهرداریها تحت عنوان کمک به تعدیل نیروی انسانی شهرداریها گشوده شد

۵- برای مطالعه و تعیین مشکلات در برنامه بهبود عبور و مرور شهرها و تهیه طرح ساماندهی حبل و نقل و ترافیک اعتبار خاصی منظور شد.

به این ترتیب وجوه موضوع بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه کل کشور حاصل از عواید متمرکز شهرداریها در طیف وسیعتری از سرفصلهای اعتباری مورد نیاز شهرداریهای کشور شکل گرفت که تشخیص داده شد شهرداریهای کشور برای پرداختن به این برنامه های مهم در جهت تحقق بعضی از اهداف کمی و کیفی پیش بینی شده در فصل عمران شهری یا منابع لازم را در اختیار ندارند و با توجه کافی به آنها نمی کنند

سال ۷۸، در دستورالعمل توزیع اعتبارات این سال علاوه بر سیاستها و ضوابطی که در سالهای قبیل مورد توجه بوده است، دیدگاه تازه و مهمی به این شرح مطرح شد تخصیص بخشی از عواید مورد بحث برای مطالعه و سرمایه گذاری در جهت تحقق اهداف توسعه فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی شهرها.

صورت مشخص و شفاف توجه به توسعه فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی در دستور کار قرار گرفته در این دیدگاه استفاده از وجوه مربوطه در جهت سرمایه گذاریهای کلان در فعالیتهای اقتصادی و حتی تجاری سازگاری برای ایجاد منابع جدید و ثابت درآمد برای شهرداریهای کشور بجای پرداخت وجوه به صورت کمک بلاعوض و یا وام کوتاه مدت قلیل برای اجرای پروژه های کوچک و پراکنده، مدنظر بوده و روشی که برای استفاده از منابع ابلاغ گردیده، به حرکت درآوردن آن در دورهای رفت و برگشت است بجای تخصیص هزینه های وجوه در این دیدگاه همچنین همسویی و کمک شهرداریها برای تحقق اهداف اقتصادی دولت از قبیل افزایش نرخ رشد تولید ناخالص ملی و ایجاد اشتغال در جامعه و رفع معضل بیکاری نیز از خطوط اساسی تخصیص منابع محسوب می شود.

بر این اساس سرفصلهای زیر در سیستم توزیع اعتبارات سال ۷۸ گشوده شد:

۱- اعتبار سرمایه گذاری در طرحهای مشارکتی که زمینه گسترش سرمایه گذاری شهرداریها و سازمانهای وابسته (بویژه سازمان همیاری شهرداریهای تابعه استانی کشور) با مشارکت بانکها و سایر مؤسسات اعتباری و نیز بخش خصوصی و یا حتی مؤسسات عمومی راغب به سرمایه گذاری را فراهم می آورد.

۲- اعتبار سرمایه گذاری در فعالیتهای تجاری سازگاری توسط سازمانهای همیاری شهرداریهای کشور جهت دستیابی به منابع جدید و مطمئن درآمد

۳- اعتبار اجرای طرحهای توسعه گردشگری جهت احیا و استفاده مناسب از بسیاری از حاذبه های طبیعی و گردشگری در مناطق و شهرهای مختلف کشور برای توسعه فعالیتهای گردشگری، ضرورت انجام برخی سرمایه گذاریهای مؤثر از طریق شهرداریهای کشور را اجتناب می نماید.

برنامه آینده و یک پیشنهاد

در سال جاری نیز پس از تصویب قانون بودجه سال ۷۹ کل کشور و تسجیل مفاد بند «ج» تبصره ۱۹ از نیمه دوم فروردین کار بررسی نحوه توزیع وجوه مربوطه در دفتر برنامه ریزی عمرانی آغاز شده تا با توجه به سوابق پرداخت اعتبارات در سالهای قبیل و بویژه با استفاده از تجربیات دو سال گذشته، سرفصلهای اعتباری مناسب در جهت تأمین خود کفایی شهرداریهای کشور و تحقق اهداف سیاستها و رهنمودهای فصل عمران شهری برنامه سوم توسعه کشور، اعتبار و عواید یاد شده به بهترین نحو ممکن و رفع مهمترین نیازهای شهرداریها توزیع گردد، که انشاءالله پس از تدوین دستورالعمل مربوطه اطلاعات لازم به خوانندگان ماهنامه شهرداریها ارائه خواهد شد

امید است مسئولان محترم ذی ربط با ایجاد فرصت لازم برای کارشناسان متخصص و مجرب، شرایطی فراهم آورند که عملکرد توزیع عواید متمرکز شهرداریها در یازده سال گذشته مورد ارزیابی دقیق قرار گیرد تا ضمن برآورد میزان توفیق اقدامات انجام شده در جهت تحقق اهداف مورد نظر، نقاط قوت سیاستها و روشهای متخذه شناخته شده و نقاط ضعف و نارسائیها اصلاح گردد تا از ایفای وظایف ستادی وزارت کشور در امر هماهنگی، نظارت و پشتیبانی از شهرداریهای کشور مطمئن لازم برای شوراهای اسلامی شهرها و شهرداریهای کشور حاصل شود.

مشاور حقوقی

حسین احتشاشی

ساختار و نظام مدیریت شهری در ایران پررسمیهای متعددی در ذهن هر کارشناس و صاحب نظری مطرح می‌کند. مشاور حقوقی ماهنامه در این شماره، ابعاد حقوقی ساختار و نظام مدیریت شهری ایران و موضوعات مرتبط را با توجه به سئوالات وارده به اداره کل حقوقی وزارت کشور مورد تأمل قرار داده است. پاسخ به این پرسشها منعکس کننده دیدگاههای حقوقی وزارت کشور است.

سئوال: کارخانه شیر با ستور مزه بر اساس بخشنامه ای از سوی سازمان حمایت از مصرف کننده، خود را از پرداخت یک درصد عوارض تولید معاف می‌داند، وضعیت حقوقی این بخشنامه چگونه است و نحوه برخورد با مستکف از چه طریقی امکان پذیر است؟

جواب: الف - اعمالی معافیت به واحدهای تولیدی الزاماً می‌بایست در قالب قانون یا در متن تعرفه به دلایلی از جمله کنالهای بارانه‌های تصریح گردد، در غیر این صورت در خصوص عوارض شهر دارها اصل بر دریافت عوارض است.

ب - مرجع حل اختلاف در این باره کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری است که با توجه به عنوان نمایندگیهای مختلف اعضا از جمله قوه قضائیه، نسبت به موضوع رسیدگی نموده و اتخاذ تصمیم به عمل می‌آورند.

سئوال: آیا صدور پروانه تاکسیرانی برای متقاضیانی که سن آنان از ۲۳ سال کمتر است امکان پذیر است یا خیر؟

جواب: شرط دریافت پروانه تاکسیرانی، موضوع ماده ۶ این نامه اجرایی قانون ضمن داشتن سایر شروط، داشتن حداقل ۲۳ سال تمام است و چون شرط یادشده شرط ایجابی است، وزارت کشور در محل تقلیل یا افزایش حد نصاب مقرر نیست.

سئوال: آیا تعیین و معرفی سرپرست شهرداری توسط شهردار، نیاز به صدور حکم انتصاب از سوی وزارت کشور یا استانداری دارد یا خیر؟

جواب: صدور حکم انتصاب شهرداران طبق حکم تبصره ۳ بند ۱ ماده ۷۱ قانون شهردارها انحصاراً به وزارت کشور و استاندارها به کیفیت که مطرح شده است تفویض گردیده و ملازمه با انتخاب شهرداری از سوی شهردار دارد و در خصوص سرپرست و ابلاغ سرپرستی، مجوزی که دخالت استاندارها را در این مقوله تبیین نماید ملاحظه نگردیده همین اعتبار صدور حکم انتصاب متعاقب انتخاب شهردار و به موجب ترتیبی که در تبصره ۳ بند ۱ ماده ۷۱ قانون، صورت می‌پذیرد در خصوص سرپرستی چنین مجوزی به استاندارها، داده نشده است.

سئوال: با توجه به نوع وظائف و ساختار تشکیلاتی شهرداریها، اطلاق عنوان کارگاه به شهرداریها و تسری قانون کار به این سازمان با توجه به مقررات استخدامی خاص، نوعی تداخل و دوگانگی در امور پرسنلی تصور می‌شود؛ در این صورت مقررات قانون کار چه توجیهاتی دارد؟

جواب: کارگاه از نظر قانون کار، به موجب ماده ۴ تعریف شده و به محلی اطلاق می‌شود که کارگر به درخواست کارفرما در آن محل کار می‌کند و با توجه به عمومیت و کلیت این تعریف، افرادی که در هر محل اعم از کارگاه، مؤسسه خصوصی، دولتی و عمومی

غیر دولتی، به کار گرفته می‌شوند، با توجه به امریت قانون کار و عمومیت مقررات مورد عمل، مشمول مقررات قانون کار خواهند بود و در این مقوله، قانون استثنائی قائل نشده است.

سئوال: مأموریت کارمندان دولت عضو شهردار که حضور تمام وقت آنان در شهرداری ضروری است چگونه است؟

جواب: مأموریت کارمندان دولت که به عضویت شهردار آمده‌اند و به حضور تمام وقت آنان نیاز است به موجب ماده ۱۱ قانون تشکیلات شهرداریهای اسلامی مصوب سال ۶۱ و با رعایت تزییات مندرج در ماده ۱۷ این نامه مالی و داخلی شورای اسلامی شهر مصوب سال ۷۸ بلامانع است.

سئوال: آیا امکان تعویض و جایگزینی هیئت رئیسه قبل از اتمام ۲ سال وجود دارد یا خیر؟

جواب: انتخاب هیئت رئیسه که حسب تجویز ماده ۳ این نامه داخلی و عالی شهرداریهای اسلامی برای مدت ۲ سال به موجب مصوبه شهردار تعیین می‌شوند، مانع از تجدیدنظر مصوبات شهردار از جمله تغییر و جایگزینی فرد دیگری به عنوان هیئت رئیسه جدید نمی‌گردد.

سئوال: آیا شهردار می‌تواند صورت جلسات و مصوبات خود را علاوه بر امضا به مهر شهردار نیز مهور نماید یا خیر؟

جواب: در قانون شهردارها و این نامه‌های اجرایی مربوط، حکمی که مانع از ایجاد و استفاده مهر توسط شهردار باشد ملاحظه نگردید، مضافاً اینکه چنانچه مصوبات شهردار علاوه بر امضای اعضا به مهر شهردار نیز مهور گردد در درجه اعتبار بیشتری برخوردار خواهد بود، از این رو حکم مهر و استفاده از آن با توجه به شخصیت حقوقی مستقل شهردار مانع قانونی ندارد.

سئوال: آیا گسترش گاههای گوشت و طیور مشمول تعرفه عوارض یک درصد بر محصولات تولیدی می‌شوند یا خیر؟

جواب: شمول اطلاق تعرفه عوارض یک درصد بر محصولات تولیدی به استثنای گالاهای بارانه‌ای کلی است و شامل صنایع تبدیلی نیز می‌گردد؛ به همین اعتبار گسترش گاههای صنعتی گوشت و طیور نیز از این قاعده مستثنی نخواهند بود.

سئوال: آیا سازمان‌هایی که بیش از ۵۰ درصد سهام آنها متعلق به شهرداری است، مؤسسه عمومی و غیر دولتی تلقی می‌شود یا خیر؟

جواب: به استثنای بند ۱ ماده واحده قانون فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیر دولتی مصوب سال ۷۳ مؤسسات وابسته به شهرداریها که بیش از ۵۰ درصد سرمایه و سهام آنها متعلق به شهرداری است، مؤسسه عمومی غیر دولتی محسوب می‌شوند.

چالش‌های مدیریت محلی در ترکیه

ترجمه اسماعیل عاشری و فرحناز نوبخت
تحلیل و تنظیم: حسن شفیعی

امروزه ترکیه به عنوان کشوری با سابق نظام پندرسالاری و متمرکز به ارث رسیده از امپراتوری عثمانی، داعیه تمرکززدایی و نظام مردمسالاری دارد.

در مورد اینکه این کشور تا چه حد در اتخاذ سیاست خودگردانی محلی و تقویت مدیریتهای محلی از جمله شهرداریها موفق خواهد شد، باید توانمندیهای ساختاری و پذیرش افکار عمومی آن کشور را مورد توجه قرار داد. از لحاظ بین‌المللی ترکیه با پیوستن به جامعه اروپا ناگزیر است ضوابط و معیارهای مدیریتی نوین پذیرفته شده در آن جامعه را بپذیرد در غیر این صورت موجب اختلال در نظام واحد جامعه اروپا شده و مجبور خواهد شد از عضویت آن کناره‌گیری نماید. مطالب زیر مجموعه گفتگوی شهرداران برخی شهرهای ترکیه و سایر مدیران محلی است که در مورد راهکارها و موانع تقویت و توسعه مدیریت محلی، از کانال ۶ تلویزیون ترکیه پخش شده است که به منظور تبیین این گفتگوها از چارچوب نظری «تقویت حکومت محلی جوان تحقق عینی مردمسالاری» بهره گرفته ایم.

مدیریت محلی در ترکیه شامل مجموعه نهادها و سازمانهای انتخابی است که نیازهای مشترک محلی شهروندان ایالات، مناطق شهرداری و روستاها را تأمین می‌کنند. صورت‌بندی، وظائف و اختیارات مدیریت محلی ترکیه از سوی قانون و براساس اصل تمرکززدایی مشخص می‌شوند.

طبق قانون موضوعه و اصل ۶۷ قانون اساسی، انتخابات مدیریتهای محلی هر ۵ سال یک‌بار برگزار می‌شود. مدیریت مرکزی نیز به منظور حفظ وحدت ملی و یکپارچگی در ارائه خدمات عمومی بر عملکرد حکومتهای محلی نظارت دارد.

تغییر و تحولات اخیر در نظام مدیریت محلی ترکیه متأثر از یکسری تغییرات داخلی این کشور و محیط اطراف آن از جمله رشد سریع شهرنشینی، تمییز و تحول مداوم شی و اجتماعی، تحولات در عرصه حقوق بشر و دموکراسی، تمرکززدایی، جهانی شدن و... است.

هدف از تقویت مدیریت محلی، کاهش نظارت مرکزی، تقسیم جدید کار با تأکید بر مقامات محلی، تشویق حضور و مشارکت در سطح محلی، تأسیس پارلمان محلی، افزایش منابع محلی، انجام پروژه‌های مهم برای کلانشهرها و نواحی خاص و اتخاذ راهبردهای توسعه منطقه‌ای است.

بر این اساس، در ترکیه نیز به منظور نیل به ایجاد یک «حکومت محلی مؤثر و دموکراتیک» اهدافی اساسی به شرح ذیل در نظر گرفته شده است:

- ۱- بهبود منزلت و جایگاه حکومت محلی. ۲- ایجاد دموکراسی محلی. ۳- بهبود خدمات محلی. ۴- توسعه ساختار سازمانی حکومت محلی. ۵- توسعه منابع مالی حکومت محلی. ۶- توسعه منابع انسانی حکومت محلی. ۷- ایجاد «فرهنگ مدیریتی» در حکومت محلی.

نیلور اجرائی این اهداف، در اساسنامه حکومت محلی، قانون شهرداری، قانون حکومت کلانشهرها، بیانیه حقوق و تکالیف اساسی اعضای جامعه محلی، بیانیه حقوق و تکالیف مقامات برگزیده محلی و استفاده ترکیه از تجارب بین‌المللی به وضوح دیده می‌شود.

با توجه به اهداف یادشده، دولت ترکیه راهبردهای متناسبی اتخاذ نموده که با محوریت تقویت مدیریت محلی به شرح ذیل است:

- ۱- تکوین ساختار جدید روابط مرکز-پیرامون به منظور

تقویت حکومت محلی.

۲- سازسازی نظام تصمیم‌گیری جهت ایجاد یک حکومت محلی مؤثرتر و مردمسالارانه‌تر.

۳- تسهیل مشارکت مردم در حکومت محلی.

۴- تضمین تمرکززدایی خدمات محلی.

۵- اتخاذ برنامه‌ریزی راهبردی، مؤثر، کارا، مسئولیت‌پذیر و عادلانه در ارائه خدمات عمومی.

۶- واگذاری تولید و توزیع خدمات محلی به واحدهای حکومت محلی.

۷- بهبود ساختاری واحدهای حکومت محلی.

۸- بهبود سازمانی حکومت محلی.

۹- بهبود ارتباط میان مقامات انتخابی و انتصابی حکومت محلی.

۱۰- توزیع عادلانه در آمدها میان مقامات محلی و مرکزی.

۱۱- افزایش مسئولیت حکومت محلی.

۱۲- توسعه فن‌آوری اطلاع‌رسانی نوین در حکومت محلی.

بیان توجه به اهداف و راهبردهای مطرح شده، تقویت مدیریت محلی در ترکیه در چهار متوله قابل طرح هستند: مقوله‌هایی که

ایجاد مختلف «توسعه پایدار» و «راکیر» را نیز تشکیل می‌دهند. این مقولات عبارتند از: ۱- زمینه‌ها که موجب تکوین ساختار

می‌شوند. ۲- ضرورتها که موجب تقویت و توسعه ساختار می‌گردند. ۳- موانع که ماهیت سلبی دارند و تحقق ساختار مستلزم زدودن آنهاست. ۴- راهبردها که به ساختار تداوم و استمرار می‌بخشند.

زمینه‌های مدیریت محلی در ترکیه

مدیریت محلی در ترکیه قدمتی نسبتاً طولانی دارد، هر چند که نزد مردم ترکیه به خوبی معرفی نشده و ناشناخته مانده است. از لحاظ تاریخی پس از فروپاشی امپراتوری عثمانی و نظام کاملاً پندرسالارانه و متمرکزگرای آن، در ابتدا نظام مدیریت استانی و سپس مدیریت شهرستانی به وجود آمد پس از آن ادارات ویژه شهرستان نیز شکل گرفت. نظام تمرکززدایی در ابتدای شکل‌گیری جمهوری در دوران آتاتورک مورد توجه دولتمردان و مردم ترکیه بود، اما به مرور که از عمر نظام جمهوری می‌گذشت اختیارات و وظائف مدیریتهای محلی از آنها سلب و به ادارات دولت مرکزی واگذار گردید. در دهه ۸۰ تورکوت اوزال، تقویت مدیریت محلی را مجدداً مورد اهتمام خویش قرار داد و نهادهای محلی

مانند شهرداریها و اداره ویژه شهرستانها را تقویت و فعال نمود. این نهادها امروزه زمینه بسیار مساعدی برای تقویت حکومت محلی هستند. اساسی ترین رکن اداره ویژه شهرستان «مجلس عمومی شهرستان» است که در افکار عمومی همچنان ناشناخته و مبهم باقی مانده است. به گفته بون یاسین گونال، مدیر سابق اداره ویژه استانبول «عدم آگاهی مردم به این دلیل است که بسیاری از اختیارات و وظائف مجلس عمومی و اداره ویژه شهرستان از آن منتزع شده و به دولت مرکزی واگذار شده است». مشارکت مردم در اداره امور شهرها زمانی درونی و نهادینه خواهد شد که نظام مدیریتی شهر، مردم را با سیاستها و اقدامات آن مانوس و سهیم سازد، نگاه افراد بر اساس منافع شخصی و مدنی، به طور قطع، در اداره امور شهر مشارکت فعالانه خواهند نمود. استقبال افکار عمومی از تأسیس و تقویت نهادها و سازمانهای محلی در آغاز جمهوری در ترکیه نشانگر پذیرش نظام تمرکززدایی است که با بسترسازی مناسب می توان آن را رعیت بخشیده و نهادینه کرد. با وجود این زمینه، دولت مرکزی ترکیه بسیاری از وظائف و اختیارات سازمانهای محلی را به سازمانهای دولت مرکزی واگذار کرده است، به عنوان مثال توسعه و تجهیز مدارس ابتدائی که قبلاً از وظائف خاص اداره ویژه شهرستان بوده است یا تصویب قانون به وزارت آموزش ملی محول شده است. ساخت و حفظ راههای روستایی که تصامی امور اجرایی، مالی و برنامه ریزی آن در اختیار اداره ویژه شهرستان بود یا ایجاد «اداره کل خدمات روستاها» از این اداره منتزع و به ادارات حکومت مرکزی واگذار شد. علاوه بر این، وظیفه ایجاد خانه بهداشت و درمانگاهها که جزء وظائف اصلی اداره ویژه شهرستان بوده است به وزارت بهداشت ترکیه واگذار شده است.

هدف از تقویت مدیریت محلی، کاهش نظارت مرکزی، تقسیم جدید کار با تأکید بر مقامات محلی، تشویق حضور و مشارکت در سطح محلی، تأسیس پارلمان محلی، افزایش منابع محلی، انجام پروژههای مهم برای کلانشهرها و نواحی خاص و اتخاذ راهبردهای توسعه منطقه ای است

به گفته گونال، «مجدداً تفکر تمرکزگرایی با گذشت زمان افزایش یافته و وظیفه خدمات رسانی - که در واقع باید به عهده مدیریتهای محلی نظیر شهرداریها باشد - به مدیریت مرکزی واگذار شده است».

سایر نهادهای محلی منتخب مردم از قبیل مجلس شهرداری و شورای دایمی شهرستان از جمله زمینههای مساعد احیای مدیریت محلی توانمند در ترکیه هستند که با اندکی تغییر در قانون و افزایش وظائف و اختیارات آنها می توان جایگاه واقعی شان را تثبیت کرد. نهادهای فوق در شهرهای بزرگ برخلاف شهرهای کوچک انتخابی نیستند، مثلاً در شهرهای بزرگی نظیر استانبول، بورسا و دیگر شهرهای بزرگ، اعضای شورای شهرداری از میان

اعضای مجلس شهرداری که منتخب مردم هستند انتخاب نمی شوند، بلکه بر اساس قانون مدیران شهر «اری عضوان شورا هستند و شهردار در اتخاذ تصمیمات با این شورا هماهنگی می کند، در نتیجه نظارت واقعی بر عملکرد شهرداری وجود ندارد و به گفته نوأت بیل ماز رئیس فراکسیون نمایندگان بخش بازرگانی در مجلس عمومی شهرستان استانبول، «وقتی نظارت بر عملکرد شهرداری وجود نداشته باشد، شهردار یا تکان دادن لیهای خود قادر است مبالغ هنگفتی را جیبه جا و هزینه نماید».

ضرورتهای تقویت مدیریت محلی در ترکیه

علاوه بر اینکه در ترکیه اعتقاد بر این است که ایجاد یک نظام مردمسالار مؤثر از طریق تمرکززدایی و تقویت مردمسالاری مشارکتی صورت می گیرد، ضرورتهای عمومی و خاص شهرهای ترکیه نیز متغیر است. برای نیل به این هدف هستند به طور کلی شهرداریهای ترکیه به منظور نیل به خودگردانی محلی باید از لحاظ مالی نسبتاً مستقل و خودکفا باشند تا بتوانند حکومت محلی واقعی را تحقق بخشند چرا که با درآمدهای فعلی این شهرداریها نمی توانند شهر را اداره نمایند. به گفته ماح موت اوی کوسوز، شهردار ارض روم بزرگ «باید سهم ششدر شهرداریها از بانکهای استان به ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش یابد و در حقیقت یا کمک دولت به شهرداریها افزایش یابد و یا اختیارات شهرداری برای کسب درآمد و سرمایه گذاری بیشتر گردد».

وظائف عام شهرداریها از قبیل جمع آوری و دفع زباله، تهیه آب آشامیدنی و گاز طبیعی نیز ضرورت بخش افزایش اختیارات شهرداریهای ترکیه هستند. وضعیت خاص شهرهای ترکیه نیز بر وظائف شهرداریها و منابع مالی آنها تأثیر می گذارد. به عنوان مثال در منطقه آناتولی شرقی بویژه «ارض روم» ۶ ماه از سال باران و برف سراسر منطقه را فرا می گیرد که هزینه های بسیاری برای شهرداری دارد. لزوم جمع آوری و دفع آبهای سطحی، نگهداری و ترمیم آسفالت معابر، بخشی از این هزینه هاست که بر عهده شهرداری ارض روم است، در حالی که سایر شهرداریهای ترکیه با هزینه های متفاوت دیگری مواجه هستند.

ضرورت هماهنگی میان مدیریتهای محلی در اجزای وظائف خود نیز از جمله ضرورتها و عوامل مؤثر بر تقویت مدیریتهای محلی است. یکی از موارد عیش هماهنگی میان مدیران محلی در ترکیه، اختلاف میان شهرداری استانبول و اداره منابع استانبول است. در استانبول ۷۰ تا ۱۰۰ میلیون متر مکعب آب مصرفی سالانه در محدوده شهرداری بویوک چک، که به تأمین می شود این شهرداری به منظور حفاظت از منابع آب و دریاچه های پیرامون و جلوگیری از ساخت و ساز غیر مجاز به برنامه ریزی و تهیه طرحهای تفصیلی مبادرت نموده و توانسته است با جلب مشارکت ساکنان، منطقه را از نابودی حتمی نجات دهد. پس از طی این مراحل، پروژه انبوه سازی مسکن در قالب احداث ۸۵ هزار و ۶۰۰ متر مربع بنای مسکونی و فضاهای مناسب نیز به تصویب رسید و تمامی نقشه های اجرایی آن تهیه شد و زمینی به مساحت ۱۰۰ هزار متر مربع با مشارکت بخش خصوصی در محدوده شهر خریداری گردید و پس از طی تمام مراحل قانونی، عملیات ساختمانی پروژه

آغاز و خاکبرداری انجام شد. در این هنگام مأموران «اداره منابع آب استانبول» به محل اجرای پروژه مراجعه نموده و خواستار توقف عملیات ساختمانی شدند. به گفته حالی دون اوزباتور، شهردار کوچوک چکمه چه علت اصلی این اختلاف «ناهماهنگی مدیریتهای ذی ربط در تهیه و اجرای برنامههای حفاظتی است». برنامههایی که باید در سطح محلی و توسط مدیران محلی به صورت هماهنگ تهیه و اجرا شوند، به دلیل تهیه برنامههای یادشده در سطح مدیریت مرکزی، هماکنون شهرداری و اداره منابع آب استانبول را دچار اختلافات شدیدی نموده است. از یک سو اداره منابع آب ساخت و سازهای بیبرامون دریاچه و محدودیتهای حفاظتی اداره منابع را توسط شهرداری غیر مجاز اعلام کرده و از سوی دیگر ساخت و ساز نیمه کاره ساختمانها در این منطقه (به دلیل ممنوعیت توسط اداره منابع) چهره بسیار ناسالمی در شهر ایجاد کرده است. نجاتی فاساک، مدیر حفاظت از اداره منابع آب استانبول مدعی است که «طبق قانون حفظ و نگهداری منابع آب به این سازمان واگذار شده است و باید از ساخت و سازهای غیر مجاز بشدت جلوگیری شود». به هر حال هماهنگی میان مدیریتهای محلی در ترکیه از جمله ضروریتهای تقویت مدیریت محلی در این کشور به شمار می رود.

اگر بناست رضایت ۷۰ درصد مردم ترکیه تأمین شود باید لایحه‌ای تهیه گردد که اختیارات کافی به مدیریتهای محلی بدهد و در عین حال به ساختار دولت نیز آسیبی نرساند، در حالی که در شکل فعلی لایحه مدیریت محلی، بخش اعظم منابع مالی و اختیارات در آنکارا و حکومت مرکزی متمرکز شده و به شهرداریها صرفاً مسئولیت ارائه خدمات به شهروندان محول شده است

مسائل و موضوعات جدید در شهرهای ترکیه از دیگر ضروریتهای تقویت مدیریتهای محلی به شمار می روند. این مسائل شامل توسعه گردشگری، ایجاد اماکن ورزشی غیر حرفه‌ای، توسعه پارکینگ‌ها، محیط زیست، ارتباطات، افزایش جمعیت و... هستند. تمامی این موضوعات نیز به صورت کلی یا جزئی در لایحه مدیریت محلی نیز آورده شده‌اند. براساس ماده ۱۵۸۰ قانون شهرداری ترکیه، شهرداریها موظف به تأمین خدمات لازم ورزش برای شهروندان هستند، اما بحران اقتصادی دهه ۹۰ ترکیه محالی به شهرداریها برای این کار نداد و به گفته قیوت پیل مار، رئیس سابق کمیسیون ورزش مجلس شهرداری استانبول بزرگ «اکنون از ۹۴۰ مکان ورزشی غیر حرفه‌ای در استانبول، تنها ۲۵۰ عدد آن باقی مانده است و جوانانی که در این مکانها به ورزش می پرداختند، به سایر مسائل که عموماً مضر به حال جامعه هستند روی آورده‌اند». این در شرایطی است که شهرداریهای ترکیه براساس قانون باید ۲ درصد بودجه خود را به امور ورزشی - تفریحی شهروندان اختصاص دهند. برخی از شهرهای ترکیه دارای چنان نرخ رشدی از جمعیت هستند که به هیچ وجه نمی توان آنها را در وضعیت موجود رها کرد و

توسط مدیریت مرکزی اداره نمود. شهرستان گیزه و ملانیا از جمله شهرهای دچار انفجار جمعیت ترکیه به شمار می روند و باید با ایجاد و تقویت مدیریتهای محلی مشکلات آنها را برطرف کرد. مسائلی پارکینگ‌ها و جمع کردن پسماندهای خیابانی از جمله مسائل و ضروریتهای تقویت مدیریتهای محلی در ترکیه هستند. شهردار ییسا و مدیریتهای محلی می توانند با ایجاد پارکینگهای چند طبقه و توسعه پارکینگهای عمومی و جلوگیری از تردد اتومبیل های تک سرانشین در برخی خیابانهای پرتردد که در اروپا به شکل دقیق اجرا می شود (معضلات ترافیک را در شهرهای ترکیه حل کنند. جلب مشارکت مردم و استفاده از قابلیتهای محلی و طراحی شهر مطابق با شرایط خاص هر شهر به منظور حل مشکل ترافیک را صرفاً مدیریتهای محلی می توانند به صورت مطلوب انجام دهند. برای حل مسئله کودکان خیابانی (به عنوان یک ضرورت تقویت مدیریت محلی) شهرداریها می توانند با ایجاد مراکز مشاوره، اشتغال و سایر اقدامات فرهنگی این مشکل را نیز حل کنند.

مشکل مسکن و روابط موجر و مستاجر از دیگر ضروریتهای تقویت مدیران محلی است. به گفته شهردار بورسا «شهرداریهای ترکیه می توانند خانه‌ها را ساخته و در اختیار مستاجران قرار دهند. با این کار قیمت اجاره‌ها افزایش نخواهد یافت». به این طریق خانه‌های ارزان قیمت در اختیار شهروندان قرار می گیرد و مشکلات مسکن آنان تا حدودی برطرف می شود.

بخش دیگری ضروریتهای تقویت مدیریت محلی ترکیه، به عضویت این کشور در جامعه اروپا مربوط می شود که مجبور است نظام مدیریتی خود را با استانداردهای اروپایی منطبق سازد و بر این اساس سعی دارد ضمن واگذاری وظائف بیشتر به شهرداریها، نوع وظائف آنها را شبیه به وظایفی تعریف نماید که شهرداریها در کشورهای اروپایی انجام می دهند. به گفته دکتر کومبول، شهردار کلانشهر آنتالیا «اکنون که ترکیه عضو جامعه اروپا می شود، با مدیریتی که آنجا وجود دارد و کمبودهایی که در ترکیه وجود دارد، هر روز که می گذرد وظیفه مدیران محلی بیشتر و سنگین تر می شود».

دکتر رافت بوزدان نیز به نحوی دیگر تقویت مدیریت محلی ترکیه را با الگویی مدیریت محلی اروپایی گرد می زند و می گوید «در کشورهای اروپایی، مسئولیت اجرایی مسائل محلی ۹۰ درصد در دست مدیران محلی است. اگر ما اکنون این مسئولیتها را به مدیران محلی خود ندهیم در آینده آنها ما را مجبور خواهند کرد، پس تا تحت فشار قرار نگرفته‌ایم، خودمان این کار را بکنیم». این انطباق به وضوح در بیانات شهردار سانسون نیز دیده می شود که نرخ رشد گردشگری ترکیه را با کشورهای اروپایی مقایسه کرده و می گوید «ترکیه در سال ۱۰ میلیون توریست دارد، در حالی که پاریس ۱۰۰ میلیون توریست دارد. استانبول را می توان همچون پاریس، پرتحرک و زنده نگهداشت». با وجود زمینه‌های مساعد و ضروریتهای داخلی - خارجی تقویت مدیریت محلی در ترکیه، مانعی سخت در برابر این اقدام مقاومت می کند. این مانع ساختار نظام سیاسی ترکیه است.



موانع تقویت مدیریت محلی در ترکیه

دولت ترکیه فعلی از لحاظ تاریخی نظام سیاسی ویرمائی را تجربه کرده است که از آن به عنوان «اقتدار سلطانی» نام برده‌اند. منظور از اقتدار سلطانی ساختاری از قدرت است که پادشاه در مرکزیت آن قرار گرفته و حکام ایالات همچون شاخک‌هایی به بدنه این حکومت متصل هستند. با وجود شکل‌گیری جمهوری در ترکیه، هنوز آثار اقتدار سلطانی و آسیب‌پذیریهای آن در ارتباط دولت مرکزی و حکومت‌های محلی دیده می‌شود. یکی از این آثار عدم شفافیت میان وظائف و اختیارات دولت مرکزی و حکومت‌های محلی است. به گفته اولکر سلمان، رئیس جمعیت نوسناران محیط زیست در بخش آناتولی استانبول «باید تداخل اختیارات و وظائف مدیریت‌های محلی و مرکزی به طور قطعی و قانونی مرتفع گردد تا امکان حل بنیادی سایر مسائل متلازمه مدیریت‌های محلی فراهم گردد».

طبیعی است عدم شفافیت اختیارات و وظائف دولت مرکزی و حکومت‌های محلی، وجهه مردمی تصمیمات دولتی را مخدوش می‌سازد. اعتبار آنها را کاهش داده و قابلیت اجرایشان را از بین می‌برد. به گفته دکتر حاسبان آک‌گون، شهردار بویوک‌چک‌مه‌جه «اگر بنیاد رضایت ۷۰ درصد مردم ترکیه تأمین شود باید لایحه‌ای تهیه گردد که اختیارات کالی به مدیریت‌های محلی بدهد و در عین حال به ساختار دولت نیز آسیمی نرساند. در حالی که در شکل فعلی لایحه مدیریت محلی، بخش اعظم منابع مالی و اختیارات در انکار و حکومت مرکزی متمرکز شده و به شهرداریها صرفاً مسئولیت ارائه خدمات به شهروندان محول شده است». در چنین شرائطی اختیارات اداره محلی تدریجاً به ادارات مرکزی

این مطلب ترجمه‌ای از منبع زیر است:
Yildirim Alan Dubois & Craig Titz,
Strengthening Local Government &
Democracy: Case Studies,
IULA-EMME, 1993, PP. 1-2.

واگذار می‌شوند و ادارات محلی صرفاً به کالبدی بی‌روح تبدیل می‌گردند که با سنگینی از مسئولیت را بدون ذرق‌نمای اختیار باید به نوحش بکشند. بنابراین شرط موفقیت مدیریت محلی در ترکیه، تفویض اختیارات بیشتر به شهرداریها، شوراهای شهرداریهای بزرگ و انتخابی کردن آن شوراهاست، چرا که با انتخابی کردن شوراهای بر میزان نظارت و حمایت افکار عمومی بر عملکرد آنها نیز افزوده می‌شود.

راهبردهای تقویت مدیریت محلی در ترکیه

شرط اصلی توسعه مدیریت محلی ترکیه بهره‌گرفتن از منابع مردمی است؛ نکته‌ای که در لایحه مدیریت محلی کاملاً نادیده گرفته شده است. استفاده از تشکلهای مردمی جهت نظارت و ارزیابی برنامه‌ها و پروژه‌های مدیریت محلی تأثیر بسزایی در موفقیت مدیریت محلی خواهد داشت. علاوه بر منابع انسانی، تقویت منابع مالی مدیریت‌های محلی و شهرداریها و تفکیک عرصه‌های تصمیم‌گیری مدیران محلی از حمله راهبردهای مؤثر بر تقویت مدیریت محلی ترکیه است. شهرداریها بدون داشتن منابع مالی مستقل و مکفی نخواهند توانست هزینه‌های ارائه خدمات به شهروندان را به صورت مؤثر انجام دهند. افزایش درآمد شهرداریها با جذب مشارکت شهروندان زمانی تحقق می‌یابد که شهروندان خود را در تصمیم‌گیریهای شهرداریها سهیم و مؤثر به حساب آورند؛ در غیر این صورت منابع درآمدی آنها کاهش یافته و شهروندان بدون هیچ‌گونه انگیزه و علاقه‌ای به مسائل شهرداریها می‌نگرند و درون آنها «بی‌حسی»، «بی‌مسئولیتی»، «بی‌تفاوتی» و «احساس جدایی» شکل می‌گیرد.

اصروزه شورای شهر در کشورهای غربی، نقش حکومت‌های محلی را ایفا می‌کند. بدیهی است که نقش مؤثر این مؤسسات به عوامل متعددی از قبیل استقلال مالی، آموزش کارکنان، جایگاه مشخص و شفاف حقوقی، زمینه‌های مناسب سیاسی - اجتماعی و... بستگی دارد. کارایی مؤثر و مکفی شوراهای شهرداری تنها به منابع مالی و مادی بلکه به مدیریت منابع انسانی نیز بستگی دارد. افزایش توانایی‌ها و قابلیت‌های کارکنان، نقش قاطعی در بهبود کیفیت و کمیت خدمات شهری دارد. با وجود این مدیریت منابع انسانی به شمولی مؤثر خواهد بود که با نگرشی راهبردی ارائه گردد.

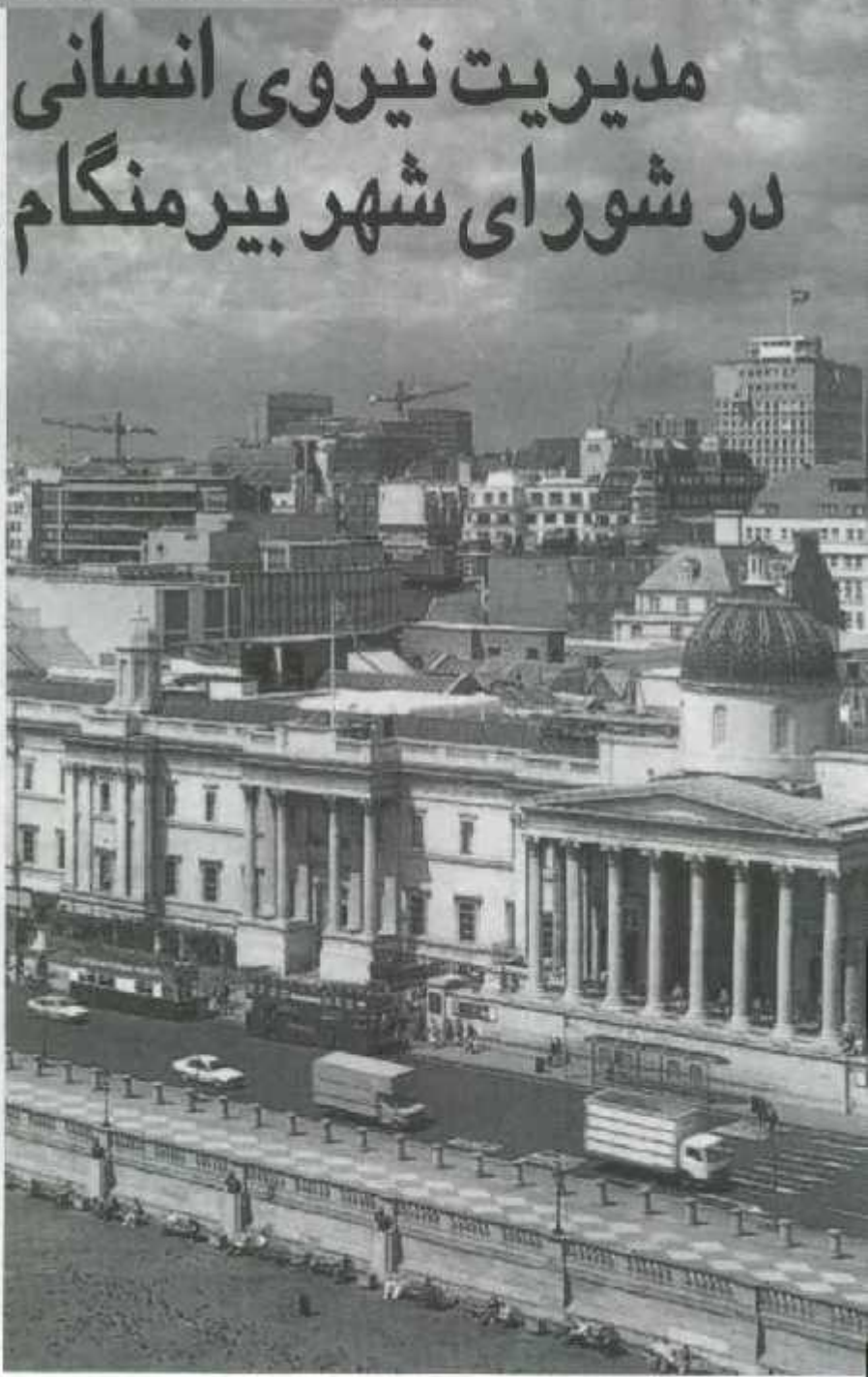
مدیریت نیروی انسانی در شورای شهر بیرمنگام

تونی ادیسون - سعدون امرالپ - آلن دوین
ترجمه مریم ضرابی

مدیریت منابع انسانی، زمینه دسترسی سریع به منابع انسانی و اتخاذ یک راهبرد منظم و چند بعدی را نوام با ساختار مدیریتی - سازمانی منعطف در حکومت محلی فراهم می‌سازد. راهبرد منابع انسانی مؤثر، عامل بسیار مهمی در افزایش مردم‌سالاری در سطح محلی است. منابع انسانی و مدیریت آنان، ضامن تحقق یک نظام مردم‌سالار یا ساختار به خواسته‌های واقعی شهروندان است.

مدیریت منابع انسانی با کارکنان و ساز و کار درونی حکومت محلی مرتبط است. یکی از اهداف اصلی مدیریت منابع انسانی، ایجاد روحیه کار جمعی میان کارکنان و توجه به مسائل راهی - معیشتی آنان است تا قادر باشند وظایف خود را به خوبی انجام دهند. اهداف اساسی مدیریت منابع انسانی عبارت‌اند از:

- ۱- قادر ساختن حکومت‌های محلی جهت نیل به مقاصد سازمانی از طریق تحریک مؤثر کارکنان آنان.
- ۲- قادر ساختن افراد در حکومت محلی به توسعه و بهرهوری از قابلیت‌ها و توانایی‌هایشان به صورت کامل.
- ۳- ادغام و یکدست نمودن سیاست‌های منابع انسانی با طرح‌ها و برنامه‌های شهرداری و توسعه یک فرهنگ مدیریتی مناسب با نیازهای حکومت محلی چنین ادغامی برگرفته از نگرشی کل گرایانه است که ارزشها و اهداف یکپارچه را موتور حرکت سازمان به حساب می‌آورد.
- ۴- ارائه یک سیاست استخدامی - پرسنلی که عملکرد و اهداف سازمانی حکومت محلی را تقویت کند.
- ۵- ایجاد شرایط کاری و محیطی که خلاقیت و قابلیت کارکنان را به حداکثر برساند.
- ۶- ایجاد شرایطی که در آن انگیزش، کار جمعی و کیفیت ارتقا یابد. در این جا فرهنگ سازمانی نقش بسیار مهمی دارد.



شورا. در این زمینه، شورا با اهمیت دادن به ارزیابی مشاغل و جلوگیری از رکود کارکنان، به ارتقای مهارت‌های آنان و ایجاد فرصت‌های شغلی برابر اهتمام می‌ورزد.

۲- ایجاد یک نظام اجرایی کارآمد. شورای شهر به منظور تحقق نیازها و خواسته‌های واقعی شهروندان و کاهش شکایات شهروندان از عملکرد ادارات اجرائی، این سیستم را به وجود آورده است. هنگامی که شورا بتواند به نحوی مؤثر خواسته‌های شهروندان را انعکاس دهد، بدیهی است که مشارکت فعالانه و مؤثر آنان در اداره امور شهر توأم با اعتماد متقابل میان شهروندان و شورا تحقق خواهد پذیرفت.

۳- ارتقا و یادداشت کارکنان. پرداخت حقوق و دستمزد به کارکنان براساس کارآمد بودن، تأثیرگذاری، لیاقت و ... زمینه تشویق و ترغیب آنان را فراهم می‌سازد و از طرف دیگر مانع پیدایش بیکاری ناخواسته کارکنان می‌گردد.

۴- آموزش، توسعه و ایجاد فضای مطلوب کار. شورای شهر بستمگام با سرمایه‌گذاری و هزینه‌های آموزشی، مهارت‌های کارکنان خود را افزایش می‌دهد. نتیجه این اقدام فراهم ساختن یک محیط کاری مناسب، منظم، انانام‌وار و شغورتی - مذاکره‌ای است که فاقد هرگونه سلسله مراتب تحکم‌آمیز و آمرانه است و موجب مشارکت فعال کارکنان در تصمیم‌گیری‌ها می‌شود.

۷- ایجاد العطف و انطباق‌پذیری در افراد و ساختار سازمان. با توجه به موارد فوق، شورای شهر بستمگام براساس عوامل محیطی - سازمانی، اهداف و راهبردهای خالی به منظور مدیریت مطلوب منابع انسانی برگزیده است که می‌تواند برای نظام مدیریت شهری ایران مناسب باشد.

هدف اصلی شورای بستمگام ارائه خدمات عمومی مکتفی به شهروندان و ایجاد یک نظام حکومت محلی توانمند است. برای شورا «مردم» مهم‌ترین سرمایه است. اعتقاد اعضا و بنیان شورا براین است که ضعف در مدیریت منابع انسانی و نداشتن برنامه‌ریزی به تضعیف روحیه، تورم نیروی کار، افزایش هزینه‌ها و در نهایت ضعف در مدیریت منجر می‌شود.

با توجه به این ضرورت‌ها، راهبردهای شورای شهر بستمگام در مدیریت منابع انسانی عبارت‌اند از:

- ۱- ایجاد ارتباط تنگاتنگ میان مهارت کارکنان و نیازهای خدماتی شهروندان در سطوح مختلف.
 - ۲- استفاده و توسعه فنون برنامه‌ریزی جهت ارتقای مهارت‌های کارکنان.
 - ۳- ارائه راهکارهای منعطف در مدیریت منابع انسانی.
- شورای شهر بستمگام برای اجرائی راهبردهای فوق، اهداف زیر را برگزیده است:
- ۱- برنامه‌ریزی منطقی و اصولی منابع انسانی و کارکنان

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است
IULA EMME, Human Resource
Development in Local Government,
Turkey, Istanbul, 1993, PP. 85-101.



شرکت کار آلومینیوم

کارال

صنایع آلومینیوم در ساختمان

ارائه دهنده خدمات فروش و نصب
در زمینه‌های: نمای ساختمان
روستف خای گالزب آلومینیوم
دامپا - بافل - تایل

نماینده رسمی فروش محصولات **کارال**
(کلها در زمینه‌های استاندارد شده ایران)

تهران: سعادت آباد، پل مدیریت، ساختمان شماره ۶۷، طبقه چهارم شمالی
تلفن: ۲۰۹۱۸۶۰ - ۲۰۹۱۸۸۰ فاکس: ۲۰۸۴۴۷

سعدون امرالب ترجمه فرحان فویخت



بین المللی در ارائه خدمات شهری، هشت نوع روش اساسی را تعریف می کنیم. بعضی از تیرهای ذکر شده خیلی به هم شبیه و درهم تنیده و یا خصوصیات مشترکی دارند که می توان آنها را با هم ادغام کرد البته هر شیوه ای را که درون خود حاوی خصوصیات متفاوتی باشد می توان با شیوه های مختلفی پیاده کرد بدون شک در شرایط خاص ترکیب عملی شدن بعضی از این شیوه ها کمتر امکان پذیر است. با این حال در این چارچوب، که چه خدماتی ارائه شوند و چگونه ارائه شوند، به خدمات محلی باری زیادی می رسانند.

۱- به مناقصه گذاشتن خدمات: یکی از راههای مرسوم - که باز مخارج عمومی را کمتر می کند - واگذار کردن خدمات از طریق مناقصه به بخشهای خصوصی است. البته با واگذاری به بخشهای خصوصی، همکاریهای مشترکی نیز می توان داشت.

همان طوری که قبلاً هم ذکر شد، با به وجود آوردن رقابت در انجام خدمات شهری، هم می توان هزینه را کم کرد و هم کیفیت را بالا برد. همچنین این شیوه در مورد مشکلات استخدام و ارائه خدمات فصلی راه حل های اساسی به وجود می آورد. استفاده از بخشهای خصوصی در انجام خدمات شهری بیشتر به معنی «خصوصی سازی» است، در صورتی که خصوصی سازی خدمات با به مناقصه گذاشتن آن به یک معنی نیست. مدیران محلی یا قراردادی که مشخصات اساسی خدمات شهری به طور دقیق در آن مشخص شده، مناقصه را انجام می دهند، اما در مورد خدمات فوق، وظایف خود را به عهده داشته و در مقابل ساکنان منطقه ای که مسئولیت آنجا را به عهده دارند، نیز پاسخگو خواهند بود. در نتیجه وقتی خدمات شهری از طریق مناقصه انجام می گیرد، نه خود خدمات، بلکه شیوه ارائه آن دقیقتر می شود.

ضرورتها و زمینه های تقویت شهرداریها در ترکیه در اولین بررسی به منابع درآمدی آنها معطوف می گردد. شهرداریها برای استمرار و استقلال مالی خود باید منابع درآمدی مشخص، معین و مکفی داشته باشند تا بتوانند در ارائه خدمات شهری و به طور کلی اداره امور شهر، دستاوردهای کار ساز و مؤثر کسب کنند. از این رو دولت ترکیه با هدف تقویت حکومت های محلی بویژه شهرداریها، راهکارهای مختلفی برای توانمند نمودن آنها اتخاذ کرده است که یکی از آنها کاهش هزینه شهرداریهاست. این کشور با استفاده از تجربیات جهانی، هشت راهبرد برای کاهش هزینه شهرداریها در پیش گرفته است که در زیر می خوانید.

یکی از راهبردهای مناسب برای جبران کمبودها، تلاش در ارزاتر تمام شدن خدمات شهری است و راهبرد دیگر این است که شهرداری بعضی از کارها را به سازمانهای خارج از شهرداری محول کند. البته در این مورد - که خود به تنهایی می تواند موضوع کتابی جداگانه باشد - راه حل های گوناگونی مدنظر است. در شیوه ارائه خدمات از سوی مدیران محلی، طراحی خدمات، شکل ارائه، استانداردها، منابع اقتصادی، کنترل و... موضوعاتی اساسی هستند. بنابراین روشهایی را که خدمات مدیران محلی را در نظر نمی گیرند از منسوع «محدود کردن هزینه ها» خارج می کنیم. مدیران محلی به جای اینکه یک سرویس خدماتی را به طور مستقیم خود ارائه دهند، می توانند به روشهای دیگر نیز به انجام برسانند. در مورد این مسئله که آنان بتوانند وظایف اصلی خود را حفظ کنند، از تجربیات

راهبردهای کاهش هزینه شهرداریها در ترکیه

۲- قرارداد بین مدیران محلی: در این روش، مدیران محلی بین خود قراردادی را وضع می کنند که براساس آن نوعی سازماندهی خدماتی (اتحادیه، انجمن، تعاونی، سازمان خیریه و...) به وجود می آورند که کارهای خدماتی مشخصی را با همکاری هم انجام دهند. حوزه عملیاتی خدمات مدیران محلی، بیشتر مواقع، از توان اقتصادی و قدرت تخصصی آنان فراتر می رود و به همین دلیل همکاری و همبستگی دیگر مدیران را نیز لازم دارد.

در مورد حوزه خدماتی مورد بحث همکاری داوطلبانه مدیران محلی، شکلهای متنوع و متفاوتی به خود می گیرد، که می توان به ایجاد اتحادیه های شهرداریها، تشکیل و همبستگی شهرداران، سازمانهای همیاری شهرداریها، تشکیل تعاونیها و... اشاره نمود.

در شیوه ارائه خدمات از سوی مدیران محلی، طراحی خدمات، شکل ارائه، استانداردها، منابع اقتصادی، کنترل و... موضوعاتی اساسی هستند

با استفاده از این روش - که خیلی هم مورد استقبال قرار گرفته است - شمار کت شهرداریها با سازمانها و یا بین خودشان، متوجه به تأسیس یک شرکت خصوصی می شود که خدمات را با قرارداد انجام می دهند. بنابراین این شیوه خصوصیاتی شبیه مناقصه دارد.

۳- قراردادهای امتیازی: در چنین قراردادهایی، مدیران محلی، خدماتی را که به طور کامل تحت مسئولیت خودشان است و از قبل هم حوزه مسئولیت ارائه خدمات به مردم مطلقه توضیح داده شده را به شرکتهای خصوصی و یا سازمانهایی که اهداف سودبری

ندارند برای مدت زمان محدودی واگذار می کنند. در این شکل فعالیت با اینکه هنگام بستن قرارداد، رقابتی مشابه مناقصه وجود دارد، پس از دریافت امتیاز، نبودن رقابت می تواند باعث به وجود آمدن سودهای نامشروع به نفع دارنده امتیاز شود.

به علاوه، هزینه خدمات به طور مستقیم از طرف استفاده کنندگان پرداخت می شود و در نتیجه فشار تنگ دست و مستضعف جامعه نیز تحت فشار قرار می گیرند. در این چارچوب با توجه به مشکلات اقتصادی شهروندانی که تحت خدمات شهری معینی زندگی می کنند باید در قراردادهای امتیازی از نحوه استفاده، مدت زمان، کیفیت و مقدار خدمات اطمینان لازم حاصل شود.

در سالهای اخیر در مثل «ساز» بهره برداری کن - تحویل بنده» با اینکه هنگام بستن قرارداد حساسیت لازم نشان داده شده ولی در نهایت یک قرارداد امتیازی محسوب می شود. هدف در این روش به طور کلی آوردن سرمایه کلان و فن آوری صنوبر با پروژه های بزرگه انجام خدمات عمومی چون ساخت مترو، پروژه های گردشگری، ساخت مجتمع های بزرگ خرید و فروش و... که بار مالی و تخصصی آن بر دوش مدیران محلی نیست، خواهد بود. در روش فوق این تأسیسات برای مدت معینی از طرف سرمایه گذار و سازنده آن مورد بهره برداری قرار می گیرد و با اتمام این مدت تحت شرایطی که قبلاً تعیین شده به مدیران محلی بازگردانده می شود.

۴- تشویقهای مالیاتی و سازماندهی اداری: در این روش از طرف مدیران محلی به شهروندان، شرکتهای و یا سازمانهایی که هدف سودبری ندارند در ارائه برخی خدمات شهری، با سازماندهی اداری و بینادی و یا با تخفیف در مالیات و کارمزدها، تشویقی داده می شود. در این شکل سازماندهی و تشویقها، در بعضی مواقع، هزینه خدمات ارائه شده از مخارج واقعی آنها کمتری می شود که این امر برای کسانی که تولید کننده هستند بسیار جذاب است. این شیوه در بیشتر کشورهای بویژه در مورد خدمات اجتماعی در سطح وسیعی از جامعه به کار می رود، به عنوان مثال در گسترش مهدکودکهایی که روزانه خدمات ارائه می دهند و یا در مورد خدمات به همشهریان سالمند و معلول، پروژه های خانه سازی برای افراد کم درآمد و تنگدست، موزه های خصوصی، هنر گدها و... می توان از مزایای تخفیف و تشویق استفاده کرد. در سواری هم مانند مراکز صنعتی که برای حفظ محیط زیست، آلاینده هایی را با لایش می کنند نیز می توان با تخفیفهای مالیاتی، کارمزد و کمکهای جانی دیگر به آنها یاری رساند.

این شیوه به تشویق محدود نمی شود، بلکه مدیران محلی به جای اینکه به طور مستقیم بودجه صرف کنند می توانند از مسئولیت خود استفاده کرده، مخارج لازم را مهیا کنند به عنوان مثال جمع آوری زباله های خانگی در خارج از ساختمان در درون سطرها، چارو کردن جلوی مغازه های کنار خیابانها و یا تمیز کردن پرفه های جلوی منازل مواردی هستند که با سازماندهی اداری و یا کمترین هزینه از بودجه مدیران محلی، انجام می گیرند. در این گونه موارد مدیران محلی قدرت مانور زیادی دارند.

۵- **ساماندهی کمکهای مالی:** این روش، پشتیبانی مالی یا کمک مالی شرکت یا شخص و یا سازمان خیریه‌ای است که مسئولیت ارائه خدمات را به عهده دارد. هدف از این کار، بالا بردن کیفیت و ثابت نگهداشتن کارمزد خدمات در سطحی معین است. یارانه‌ها از طرف مدیران محلی در واقع به معنی «فسرر» یا برنامسه است و باید با دقت بیش از حد در سطحی محدود مورد استفاده قرار گیرد. این یارانه‌ها برای اوزانتر و یا محلی شدن برخی خدمات در سطح وسیع و به نفع عموم (مثل حمل و نقل عمومی) بویژه شهروندان کم درآمد، سالمند و معلولان است که احتیاجات اصلی و انسانی آنها را مهیا می‌سازد. از طرف دیگر، از آنجا که انجام

در مناطقی مختلف با فعالیتهای مشترکی هدایت می‌کنند. مدیران محلی برای ارائه خدمات به طور مستقیم و یا غیر مستقیم با استفاده از افراد داوطلب، منبع قدرت انسانی بزرگی به وجود می‌آورند. برای همکاری افراد داوطلب و یا سازمانها هیچ محدودیتی وجود ندارد. به داوطلبان باید اهمیت داد و اگر لازم شده این سعی و کوشش را که با حسن نیت آنان همراه است، با یک برنامه آموزشی تقویت کرد تا کار مؤثرتری نیز انجام گیرد.

موفقیت همکاری داوطلبان با پرسنل ادارات محلی در مقیاس وسیع، همان اندازه که به توانایی آنان بستگی دارد، به ایجاد محیطی گرم و صمیمی نیز بستگی دارد.

A- کمک بلاعوضی: به عنوان آخرین راه، کمک بلاعوض

برای یک مدیر محلی، تک تک افراد، گروهها، محله و یا شهرداری، این امکان را ایجاد می‌کند تا از عهده خدمات خود برآید یا استفاده از تشویق و هدایت درست، می‌توان در این مورد نیز به نتیجه رسید. در این روش، امروزه انجام خدمات و ارائه آن، محدود به تولید نبوده بلکه نگهداری، تعمیرات و به کارگیری آنها نیز منظر است. این روش به مدیران محلی این امکان را می‌دهد که از منابع مالی و انسانی در سطح کثرتی استفاده کنند. به این ترتیب مدیران محلی با صرفه‌جویی در هزینه‌ها، این امکان را پیدا می‌کنند که در خدمات، منابع ویژه آن را پیدا کنند. روشهای زیادی وجود دارد که لوازم مورد نظر را به ساکنان محلی تهیه شده و ساکنان مناطق یا محلات، خود، خدمات زیربنایی را تأمین کرده‌اند. به جای اینکه کارها را از طریق مناقصه به افراد دیگر محول کنیم، اگر لوازم مورد نظر را به ساکنان بدهیم و پشتیبانی فنی نیز بکنیم، بیشتر مواقع خدمات یا مخارج کمتر ولی مؤثرتر انجام می‌پذیرند. کارها به این شیوه اگر در مدت زمان طولانی و یا فتن آوری ابتدایی هم انجام گیرد، معمولاً از سوی مردم منطقه بازغیت پذیرفته می‌شود و این خیلی مهم است که آنان، آن را از آن خود می‌دانند.

مسئولیت ارائه خدمات شهری با اینکه خدمات از طرف چه کسی ارائه می‌شود، متفاوت است.

مسئول ارائه خدمات بودن، بیش از وسیله بودن برای انجام خدمات، به هدف معلوف شده است. اطمینان و امنیت از انجام خدمات تحت مسئولیت مدیریت محلی است و مهمتر این است که از چه راهی می‌توان به اهداف مورد نظر رسید، تا اینکه فکر کنیم چه کسی باید خدمات را ارائه بدهد.

در این زمینه، چه از جهت قانونی و چه از نظر وظایف، مسئولیت بر دوش مدیریت محلی است و در برابر مردم منطقه پاسخگو خواهد بود. این که این خدمات چگونه و با چه روشی انجام پذیرد از طرف مدیریت محلی با توجه به نکات مختلف، مشخص می‌شود که این خود موضوع دیگری است. به عنوان مثال اینکه مدیر محلی انجام یک خدمت مشخصی را خود به عهده گیرد و تصمیم گیرنده و محصری خودش باشد، یا اینکه فقط تصمیمات اصلی را خود به عهده گیرد و به نظارت و کنترل امور اکتفا کند و امور اجرایی آن را به کسانی خارج از ادارات محلی محول کند، موضوعی است که باید مورد بحث قرار گیرد.

با به وجود آوردن رقابت در انجام خدمات شهری، هم می‌توان هزینه را کم کرد و هم کیفیت را بالا برد

یارانه‌ها از طرف مدیران محلی در واقع به معنی «ضرر» یا برنامه است و باید با دقت بیش از حد در سطحی محدود مورد استفاده قرار گیرد

بعضی خدمات عمومی از طرف مدیران محلی از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیست، وجود یارانه توانسته در جذب سازمانهای خارج از ادارات محلی، نتیجه مطلوبی داشته باشد.

۶- **سیستم کوپنی:** این سیستم، شبیه به سیستم یارانه‌ای است که در جهت ارائه بعضی خدمات به اقساط کم درآمد و سالمند و در جهت رساندن این خدمات با امنیت لازم به دست صاحبان آنها استفاده می‌شود. در این شیوه برای استفاده از خدماتی مشخص به بعضی از شهروندان، کوپنهایی که ارزش پولی دارند داده می‌شود. شهروندان مورد نظر، به عنوان مصرف کننده، در مقابل این کوپنها در بازار، بیشتر مواقع با قیمتهای پایین و یا بدون دست مزد، جنس و یا خدمتی دریافت می‌کنند. سازمانهایی که در مقابل این کوپنها کارهایی انجام می‌دهند، با تسلیم کردن کوپنهای فوق به مدیران محلی، برابر ارزش پولی آن، پول دریافت می‌کنند.

بسیاری موفق بودن سیستم کوپنی، مصرف کننده در مورد اینکه خدمات را از کجا بگیرد، حق انتخاب دارد به این ترتیب بین کسانی که این خدمات را ارائه می‌دهند، رقابت به وجود می‌آید.

استفاده از کوپن، به جای کمکهای نقدی، نه تنها هدفش کمک مالی است، بلکه رساندن کمکها در امنیت کامل به شهروندان است.

۷- **همکاری افراد و سازمانهای داوطلب:** مدیران محلی، در بعضی از موارد، برای انجام خدمات خاصی، از همکاری افراد و یا سازمانهای داوطلب استفاده می‌کنند یا به کارگیری دانسته‌های همشهروندان و توانایی آنها، کمکهای مؤثرتری می‌توان در اختیار داشت.

در این محدوده، مدیران محلی، سازمانهای مختلف شفلی، اتحادیه‌ها، تعاونیها، شرکتهای انجمنها و سازمانهای دیگر داوطلب را

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است:
Sadun Ersoy, Belediyelerde Mali Yaratma, Istanbul, Kent Basimovi, Kinc Basim 1994, pp.27-33.

عینک دیدگان



طرف قرارداد با: شهرداری تهران

با احتساب ۱۵٪ تخفیف ویژه، مخصوص کارکنان محترم شهرداری

عرضه کننده بهترین عینکهای طبی، آفتابی، دوچشمی و تدریجی

آدرس: قاضی مقابل هتل لاله ابتدای باباطاهر ۶۵۳۱۹۵

اصلاحیه

در تقویمی که به پیوست ماهنامه شماره ۱۱ تقدیم خوانندگان گرامی گردید. ۱- قرارداد ماه تعطیل رسمی می باشد.
 ۲- آبان ماه بهشت رسول اکرم است تعطیل رسمی است.
 ۳- ۱۶ و ۱۷ اسفند ماه تعطیل رسمی می باشد و ۲۸ اسفند تعطیل نیست.



تجهیزات آبنا طرح - اجرا - فروش

بسیار سالها فعالیت در صنعت آب بهترین کالا و خدمات عرضه می گردد

تلفن: ۵۲۲۰۹۵۱ - ۵۲۲۲۳۲۱

مستوفی پستی: ۲۷۱ - ۱۵۶۵۵ - کهنسپ: ۱۵۶۱۷

ماهنامه سهر داریها آگاهی می پذیرد



آجر تهران

تولید کننده انواع آجرهای نمای ساختمان و شومینه

آجر تهران «پوررضا»

اولین تولید کننده آجر نمای فرمز ساختمان و شومینه

تولید کننده آجر سوز شومینه

مخبر: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۲۰ - صندوق پستی: ۱۱۳۱۶-۱۹۳۹۵
 تلفن: ۲۴۳۲۷۳۱ - ۲۴۳۲۷۳۲

ITRAC

شرکت ایتراک

شرکت ایتراک

تکنولوژی و صنعت تجهیزات صنایع غذایی، شیمیایی و زیست محیطی

برخی از محصولات و خدمات شرکت ایتراک:

- تجهیزات کشتارگاههای صنعتی و بهداشتی
- تجهیزات کارخانه های تبدیل زباله به کود گیاهی (کمپوست)
- کوره های لاشه سوز و زباله سوز جهت

لاشه های منبسطی و ضایعات کشتارگاهها و انواع زباله های شهری و بیمارستانی

تهران - خیابان وحید نمکگردی (ظفر) - پلاک ۳۰ - صندوق پستی ۱۱۳۱۶-۱۹۳۹۵

تلفن: ۲۲۷۲۸۳۹ - ۲۰۰۰۹۹۰ - ۲۰۰۸۷۴۲ - فاکس ۲۰۰۰۹۹۰

از نگاه شهردار

آشتی شهروند و شهرداری

هرمزرگان سرزمین دیربایی است که در جنوب ایران و در کنار خلیج فارس و دریای عمان آرمیده است. برجسته ترین دوران تاریخی این استان به زمان تسلط پرتغالی ها برمی گردد که با همت مردم و به فرمان شاه عباس صفوی و رسادت سردار بزرگ او، امامقلی خان، طومار حکومت پرتغالی ها درهم پیچیده شد. از آن به بعد بندر گامبرون نام بندرعباس را برمی گزیند.



گفتگو با محمدشریف شهپورزی
شهردار بندرعباس

غلامرضا طالبی

☐ مردم تا به حال نسبت به شهرداری بدبین بوده اند، برای ایجاد تفاهم با آنان از چه مکانیزمی استفاده کردید؟

☉ فاصله اداری و شخصی خود را با اقشار مختلف مردم بسیار کم کردم. با آنان وارد گفتگو شدم، شفاف بودم، اعتماد کردم و همه اینها باورهای قلبی من بوده نه سیاست حرفه ای.

☐ طرز تفکر و عملکرد شما چه تأثیر مثبت یا منفی در مراجعات مردم به شهرداری داشته است؟

☉ به طور بی سابقه ای حجم مراجعات مردم را در جنبه های مختلف (صعود پروانه، ساخت و ساز، عوارض و...) افزایش داده است. الان مردم شهرداری را از خود می دانند و احساس امنیت می کنند. حتی گاه به مأمور ما می گویند که قادر به پرداخت عوارض تعیین شده نیستند و فقط مقدار شخصی می توانند بدهند، ما هم حرفه آنان را قبول می کنیم و آنان همان مقدار را با جان و دل می پردازند. موارد بسیاری هم بوده است که خودشان با اصرار، بیش از حق و حقوق شهرداری به این سازمان پرداخته اند. مهم این است که به مردم اعتماد کرده ایم و حرف آنان برای ما قابل قبول بوده است.

تکنه دیگر اینکه مردم پشتوانه شهرداری هستند و باید با آنان رفتاری شایسته نمود؛ حتی با ضعیف ترین آنان. من به همکاران خود سپرده ام که افراد سالخورده، عصا به دست، معلول، جانیار و افراد دیگری از این دست، وقتی به شهرداری مراجعه می کنند نباید بیایند بالا. گفته ام که به من خبر بدهید تا من بیایم پایین و کارشان را راه بیندازم و حتی اخطار داده ام که اگر مستی بینم شدت برخورد خواهم کرد.

☐ گردش مالی شهرداری بستگی زیادی به فعالیتهای تجاری و بازار دارد یا بازار چگونه بر خورد کردید، آیا بازاریان هم در اداره امور یا شما همکاری می کنند؟

☉ بله، حتی بیش از انتظار ما با بازاریان به ما گفته اند که حرکت نیاز مالی داشته باشیم ما را تأمین خواهند کرد.

☐ یکی از ویژگیهای مدیریت شما برخورد سخاوتمندانه با بسطکاران است. شما در بخشیدن، کم کردن، تقسیم عوارض و مواردی از این دست خیلی دست و دل بازی نشان

دیدیم زمانی هست که در گفتو مایستی فراهم شده تا شور اتحادی عرضه مدیونتی ظاهر شوند. نباید تصور کرد که اینها فقط یک عنصر در این عرصه هستند. نقش شهرها و مراکز و ورود آنها به عرصه مدیریت، خودرئه هر چه، تحولات شکرگی قوی خواهد داشت. همه این تحولات را شاید بتوان در یک کلمه خلاصه کرد: «انتخاب». پذیرش شوراهای محلی، پذیرش انتخاب، در نظام مدیریتی کشور، بر خلاف آنچه تاریخ و فرهنگ ما تا کنون به خود دیده است؛ محمد شریف شهپورزی چند ماهی پیش ریاست که شهر بندرعباسی شده است و به انتخاب شهر او انتخاب مستقیم خود از طرف مردم می باشد. خود را از مردم می داند و ایندهایش را در صورت و ضلالت مردم کامل می داند. او میسران بوده هر چه او نقشه ای که پیش رو دارد «آشتی مردم و شهرداری» را از اولویت قرار داده و معتقد است تنها صورت نظام شهروندی و شهرداری است که سشار گشته، ابتدایی و هم آنچه که از روش راداری، تحقق خواهد یافت.

☐ آقای شهپورزی برای تحقق ایده خود، یعنی آشتی مردم و شهرداری از کجا شروع کردید؟

☉ قبل از هر چیز، تصحیح پیش پرسنل سازمان را به عنوان مجری اصلی این ایده در دستور کار قرار دادم؛ گذشته از اینکه با خود پرسنل نیز باید به تفاهم می رسیدیم. تلاش نخست من این بود که این موضوع در سازمان جا بیفتد که مجموعه شهرداری از رئیس تا کارگر، خدمتگزار مردمند و این خدمت باید با رضایت کامل و برخورد شایسته توأم باشد نه غرور و منت و یا دلزدگی.

☐ آیا پرسنل سازمان، ایده شما را پذیرفتند و به تفاهم مورد نظر رسیدید؟

☉ بله، به میزان خیلی زیاد. کارکنان شهرداری افرادی نجیب هستند، اگر با آنها رو راست باشی، پاسخی به مراتب کاملتر دریافت خواهیم کرد. البته افرادی هم بودند که قاعده بازی را رعایت نکردند؛ به عنوان مثال یکی از کارمندان من با یکی از ارباب رجوع برخوردی نامناسب توأم با اخم و عصبانیت کرده بود، که با قاطعیت با او برخورد کردم. اما این گونه موارد انگشت شمار بوده است. اعتقاد من این است که اگر مدیریت صحیح باشد، پرسنل قربانی نخواهند شد.

داده‌اید که به گمان من اینها نیز نتیجه همان آشتی، تفاهم و اعتماد متقابل است. این عملکرد در پایان سال شما را با کمبود مواجه نکرد؟

بسرعکس، خزانه شهرداری را نسبت به همیشه غنی‌تر کرد. اگر سوار دی‌گری را به آنچه شما مطرح کردید اضافه کنیم، تعجب شما بیشتر خواهد شد، یعنی بدنی‌های قبلی شهرداری ۵۰۰ میلیون تومان به تأمین اجتماعی، ۲۰۰ میلیون تومان به اداره برق، ۱۰۰ میلیون تومان به سازمان آب و... اما تفاهم، مشارکت و صداقت در کنار، شهرداری را رؤسید کرد. حتی در پایان سال ۲۴۸ میلیون تومان نیاز داشتیم؛ نیاز ادب بودجه‌ای که تصویب شده بود و کارشناسان آن را غیرواقع‌بینانه ارزیابی کرده بودند.

در آغاز بحث گفتید که پرسنل سازمان، مجریان اصلی آینده شما هستند. برای ایجاد تفاهم و آشتی با پرسنل خود از چه روش‌هایی استفاده کردید؟

روابط عمودی حاکم بر سازمان را به رابطه‌ای دوستانه تغییر دادم. در اتاقم را به روی همه باز گذاشتم. در بهره‌برداری از امکانات موجود، خود را هم‌طور از دیگران و حتی پایین‌تر از بقیه قرار داده‌ام. به همه اتاقها می‌روم و از وضعیت کار و مشکلات اداری و شخصی آنان

پرس و جوی کنم. گاه جمعه‌ها دوش به دوش کارگران، چاروبه دست می‌گیرم و در جمع‌آوری زباله با آنان همکاری می‌کنم. گاه با تسکینی سه سازمان می‌آیم. اگر فرصتی پیش آید مانند افشاری ماه رمضان که دور هم جمع شدیم، همه پرسنل بدون توجه به صدر و ذیل، دور هم روی زمین می‌نشینیم، مهم این است که پرسنل شهرداری به خانواده‌های بزرگ تبدیل شده است.

پرس و جوی شما از مشکلات پرسنل، جنبه دلجویی و همدردی دارد یا پشتوانه عملی هم دارد؟

من خود را نسبت به همه مشکلات پرسنل متعهد می‌دانم و در حد توان به آنها رسیدگی می‌کنم؛ حتی خود را نسبت به پدر و مادر آنان نیز مسئول می‌دانم. در همان ابتدای شروع به کار، همه کارگران (۹۸۶ نفر) را عضو صندوق رفاه کردیم. در حالی که قبل از بنده فقط ۸۰ نفر عضو بودند! علاوه بر این، همه را بیمه نیز کردیم؛ بیمه عمر و بیمه سازان. در بیمه سازان اگر مخارج بیمارستان ۱/۵ میلیون تومان هم بشود، بیمه همه مخارج را می‌دهد همیشه نگران صرخه‌های پرسنل هستیم و این امر را به طور جدی پیگیری می‌کنیم. اگر کارمندی به موخسی نزقت تحقیق می‌کنیم که علتش چه بوده است؛ از نظر خانواده‌گی یا مالی مشکلی داشته و یا دچار نالسدی شده



و نیازی ندیده که برای تفریح و تمدد اعصاب به استراحت بپردازد. پاداش عید، تعام کارکنان را به چند گروه مشخص تقسیم کردیم و هر گروه را بدون تبعیض عیدی دادیم.

در اقدامات شهرداری، مهم‌ترین مکانیزم بلادرنگه یعنی مردم‌محور است. تاکنون در پست‌های این هر سه در وضعیت خوبی به سر می‌برند و همین سه موضوع باعث رونق بی‌سابقه شهر بازی نیز شده است. شهرداری فعالیتها را بانی بانک مرکزی در استان هر دو گنجانید و نخستین مدیریت در آن استوار است با اشتیاقی که به دست آورده فرصت‌شناسی زیربنایی شهر نیز به ساحتان بخشند. هدای هرگز اصله نقل و هرگز بار خاک برقی هنری، سرو، انجام خدمات ناگزیر بازی و آبرویی به قیمتی بسیار کمتر از آنچه به مردم است و حصول درآمدهای مؤثره شهرداری از مردمی که به خواست خود بدنی‌های اسلاک و انضباطی بازی با مسکونی خود را می‌سازانند و... همه و همه بیانگر نزدیک شدن شهروندان و شهرداری در شهری است که شهر دوش با گذشت چند ماه از تصدی خود تصمیم گرفته شهر را با کمک خود مردم بسازند.

آقای شهردار از اینکه ما را پذیرفتید متشکرم.



امروزه با توجه به ازدیاد روز افزون جمعیت و مصرف و به تبع آن تولید مواد زائد جامد بیشتر، مشکلات اعمال روش صحیح مدیریت برای دفع این مواد گریبانگیر کشورها و سازمانهای متولی این امر - بویژه شهرداریها - شده است. از جمله این مشکلات می توان به کمبود محل دفن و هزینه بالای آماده سازی آن، حمل و نقل و دفن بهداشتی مواد زائد و هزینه زیاد گزینه های دیگر مدیریت زباله نظیر تهیه کود آلی، زباله سوزی، بازیافت مواد و... اشاره نمود. در این میان بحث بازیافت مواد با ارزش موجود در زباله شهری و استفاده مجدد از آنها از چند جهت مورد توجه قرار گرفته است:

۱- کاهش وزن و حجم زباله ها و در نتیجه مدیریت راحت تر در مراحل بعدی دفع.

۲- استفاده از مواد به ظاهر مزاحم در جهت کاهش هزینه تامین مواد اولیه - که روبرو کاهش نیز هستند - در برخی صنایع.

۳- امکان استفاده مجدد از این مواد به شکل محصولات مفید.

از این رو پرداختن به موضوع بازیافت مواد و بررسی زمینه های انجام آن و بررسی روشهای متعدد بازیافت، از جمله موارد ضروری در امر مدیریت مواد زائد جامد به شمار می آیند.

عمل بازیابی معمولاً به دو معناست: نخست استفاده مجدد از مواد (مانند کاربرد دوباره شیشه های نوشابه) و دوم بازیافت که در آن زباله های مراحل و عملیات مختلف به محصول جدید تبدیل می گردند (نظیر ذوب نمودن پلاستیک های بازیافتی) که اغلب معنای دوم دارای اهمیت و کاربرد بیشتری است (۱). چرا که بسیاری از مواد غیر قابل تجزیه و یا قابل تجزیه در مدت طولانی - نظیر شیشه، پلاستیک، لاستیک و فلزات - که تقریباً در تمامی زباله های شهری یافت می شوند، دارای مواد اولیه نسبتاً گرانی هستند که در صورت بازیافت صحیح می توانند قسمت قابل توجهی از نیاز به مواد اولیه را مرتفع سازند. از این رو مشاهده می شود که بتدریج این روش مدیریتی مواد زائد مورد توجه و استقبال قرار گرفته است. از علل دیگر این رویکرد می توان به موارد زیر اشاره نمود:



امکان بازیافت مواد از زباله های شهری

نیما حیدرزاده

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی عمران - محیط زیست



میانگین در صدا اجزای تشکیل دهنده مواد زاید جامد در شهرهای بسیار بزرگ کشور (سال ۱۳۷۴)

شماره	شهر	میانگین درصد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد
۱	تهران	۷۹/۲	۹	۵/۱	۱	۲/۴	۲/۸	۰/۳
۲	مشهد	۶۷/۷	۱۳/۲	۵	۴	۲/۸	۴	۲/۱
۳	اصفهان	۷۶	۵/۷	۲/۲	۱/۳	۹/۳	۲/۳	۲/۱
۴	تبریز	۷۶/۵	۱۰	۴	۳	۳	۲	۱/۵
۵	اهواز	۸۷/۲	۲/۷	۲/۶	۲/۴	۲/۳	۱/۴	۱/۴
۶	قم	۸۲	۵/۲	۶/۵	۲/۳	۲/۳	۱	۰/۷
۷	گرمشاه	۶۴	۱۰	۲۰	۳	۳	۰	۰
۸	شیراز	۷۰	۱۱	۷	۵	۲	۲	۱
۹	موسس	۷۵/۳	۸/۵	۶/۵	۲/۸	۲/۶	۲/۱	۱/۱

۱- ایجاد اشتغال از طریق ایجاد سامانه‌های جمع‌آوری و فن‌آوری بازیافت.

۲- ایجاد درآمد و استفاده از مواد بازیافتی زیانه.

۳- کاهش وابستگی به خارج جهت خرید مواد اولیه و در نتیجه خروج کمتر ارز از کشور.

۴- کاهش حجم و وزن زیانه و ایجاد تسهیلات در سامانه‌های جمع‌آوری و حمل زیانه.

۵- صرفه‌جویی در هزینه‌های جمع‌آوری و دفع زیانه (۳).

شایان ذکر است که علاوه بر مواد یادشده مواد دیگری نیز چون سبزیجات و میوه‌جات، استخوان و نان قابلیت بازیابی و استفاده در مواد پتلیر خوراکی دام و طیور را دارند (۳). البته فقط نان در کشور ما تقریباً به طور کامل بازیافت می‌شود و آن نیز به علت اعتقادات مذهبی مردم است (۴).

بنابراین در کشور ما، به عنوان کشوری در حال توسعه و وابسته از لحاظ اقتصادی که هنوز بسیاری از مواد اولیه و حتی محصولات ساخته شده را از خارج وارد می‌کند، تیزار به بررسی روشها و فن‌آوریهای بازیافت مواد و ارائه برنامه‌های مفید و قابل اجرا در این زمینه، بیش از پیش احساس می‌شود.

عمده‌ترین عوامل مؤثر در مدیریت بازیافت مواد زاید جامد شهری

همان گونه که اشاره شد، با توجه به اهمیت بازیافت و منافع که این دستاورد مهم برای دولتها در بر خواهد داشت، بررسی اجزا و اذارد صحیح سامانه‌های بازیافت مواد از زیانه‌های شهری شایان توجه است. از این رو روشن شدن عوامل مؤثر در ساختار مدیریتی در جهت اصلاح، تهیه و به کارگیری برنامه‌های سازمان یافته در این زمینه از ضروری‌ترین نکات است. بنابراین توجه به موارد زیر در امر مدیریت بازیافت مواد لازم به نظر می‌رسد:

خصوصیات زیانه: بدیهی است که در ارزیابی برنامه‌های مدیریت بازیافت زیانه‌های شهری باید مسائل اقتصادی، فن‌آوری و زیست‌محیطی مورد توجه قرار گیرند. اما قبل از هر چیز مهم‌ترین عامل در ارزیابی چنین برنامه‌هایی - و همچنین در تمامی مسائل مدیریت مواد زاید جامد - آگاهی از کمیت و کیفیت مواد زاید و درصد ترکیبات آن است و بدون شک در این زمینه شناخت کمی و کیفی مواد در سالار شدن کارایی نظام مدیریتی، استفاده بهینه از ابزار، انتخاب دستگاههای مناسب، بررسیهای توجیهی فرایند اجزای قابل بازیافت و سایر موارد بسیار با اهمیت است. بنابراین تازمانی که یک نظام یکنواخت و همسان نمونه‌برداری، اندازه‌گیری (کمی و کیفی) و طبقه‌بندی اجزای زیانه در جهت تهیه آمار منظم و دقیق مورد استفاده قرار نگیرد، اتخاذ تصمیم در مورد تجهیزات، روشها و سایر مراحل بازیافت از دقت لازم برخوردار نخواهد بود (۵). جدول زیر نمونه‌ای از میانگین درصد اجزای تشکیل دهنده مواد زاید جامد را در شهرهای بسیار بزرگ کشور در سال ۷۳ نشان می‌دهد (۶). اکنون برای آشکار شدن اهمیت بازیافت در صرفه‌جویی هزینه‌ها و کاربرد آمار مربوط به خصوصیات زیانه در این زمینه به مثال زیر توجه کنید.

جهت انتخاب روش مطلوبتر - و حتی اصلاح آنها - ضروری است. بعضی از انواع روشهای معمول برای جمع آوری مواد قابل بازیافت عبارتند از:

۱- جمع آوری توسط افراد دوره گرد (زباله دزدان): این روش در ایران - و در بیشتر کشورهای در حال توسعه نظیر هند - در مناطق مختلف از قبیل ایستگاههای انتقال ذروں شهری (ایستگاه انتقال به مکان یا تأسیساتی گفته می شود که در آن زباله از یک وسیله کوچکتر به وسیله ای بزرگتر منتقل می شود تا برای دفع نهایی انتقال یابد)، سطلهای زباله در محله ها و مکانهای تخلیه بیرون شهری انجام می شود و مواد مختلفی نظیر انواع پلاستیکها، کاغذ، شیشه و سان بازیابی می گردد. در این حالت به علت عدم کنترل خاص بر فرایند جمع آوری هیچ سودی متوجه بخش دولتی نمی گردد و علاوه بر آن زباله های بومی دیگری نیز به دنبال خواهد داشت که از آن جمله می توان استفاده نامطلوب و غیر بهداشتی از این مواد در کارخانجات تبدیل مواد و نیز ایجاد سطلهای کاذب را نام برد (۹).

۲- جمع آوری توسط کارگران شهرداری: این روش در

با توجه به آمار این جنول و در نظر گرفتن شهر تهران با میانگین تولید روزانه ۵۶۷۷ تن زباله (در سال ۷۴ و با جمعیت تحت پوشش ۶/۵ میلیون نفر) به عنوان نمونه (۷)، اگر فرض شود کاغذ و پلاستیک هر کدام به میزان ۷۰ درصد و فلزات و شیشه هر کدام به میزان ۵۰ درصد در مبدأ بازیافت شوند، با توجه به ارقام سطر دوم جدول با چنین چیزی مواجه خواهیم شد:

$$\text{روزانه} \times ۶۵۱ = \text{روزانه} \times ۵۶۲۷ \times (۱۵ - ۳ \times ۷۰ + ۱۰ \times ۷۰ + ۱۰ \times ۷۰ + ۱۰ \times ۷۰) = \text{مجموع وزن مواد بازیافتی از زباله}$$

$۱۲\% = ۱۰۰ \times ۵۶۳۷ : ۶۵۱ =$ میزان کاهش وزن زباله در اثر بازیافت

اکنون با توجه به اینکه هزینه جمع آوری، حمل و نقل و دفن هر کیلوگرم زباله در شهر تهران به ترتیب برابر ۴/۸، ۱۲/۵ و ۴ ریال (در سال ۷۴) بوده است (۸)، میزان صرفه جویی در هزینه ناشی از انجام این مراحل برای ۶۵۱ تن مواد بازیافتی در سال به ترتیب زیر خواهد بود:

$$\text{سال آریال} ۱۹۹۵۰۰ \times ۶۱ = ۵۰۶۱۱۹۹۵۰۰ \text{ کیلوگرم آریال} (۴/۸ + ۱۲/۵ + ۴) \times$$



صورتی که تحت نظارت و کنترل انجام گیرد از مواردی است که می تواند به جمع آوری صحیح مواد کمک شایانی نماید. اما متأسفانه در کشورهای در حال توسعه ای چون ایران به علت عدم کنترل مناسب به شکلی مشابه روش قبیل، در جهت منفعت فرد جمع آوری کننده و به صورت غیر قانونی دنبال می شود و مزایع و مشکلات مشابهی به وجود می آورد (۱۰).

۳- فروشگاهها و اماکن ویژه: یکی از روشهای اصولی و مناسب برای جمع آوری مواد قابل بازیافت، اختصاص دادن فروشگاهها و مراکز ویژه این کار است. در این مراکز مأموران، مواد را پس از سائزسی، تحویل گرفته و در مقابل آن پول و یا کالاهایی از قبیل محصولات بهداشتی، کسبه های زباله و یا مواد حاصل از

(سال ۲۶۵) \times (روزه/کیلوگرم) ۶۵۱۰۰۰ یعنی در حدود ۵ میلیارد ریال در سال که البته صرفه جویی در مواد اولیه و مساحت زمین مورد استفاده برای دفع را نیز بایست به این رقم اضافه نمود.

روشهای جمع آوری: جمع آوری مواد قابل بازیافت از زباله های شهری از مراحل بسیار مهم و تعیین کننده در طراحی برنامه های بازیافت است چرا که در صورت عدم مدیریت صحیح بر روش جمع آوری، این مواد به صورتی نامطلوب و با کیفیت نامناسب جدا می گردند که به این ترتیب انجام فرآیندهای اضافی بیشتر و در نتیجه بالا رفتن هزینه های عملیاتی و در نهایت کاهش بازدهی را سبب می شوند. بنابراین اطلاع از گزینتهای مختلف جمع آوری در

باز یافت به مردم می دهند. این روش نه تنها هزینه جداسازی و حمل مواد را کاهش می دهد بلکه از قوه مشارکت مردم در کار نیز بهره می جوید (۱۱).

۴- از طریق عقد قرار داد با تولید کنندگان محصولات باز یافتی: اساس کار در این روش به این ترتیب است که شهرداری با کارخانه های تولید کننده محصولات باز یافتی، قرار دادی مبتنی بر جداسازی و جمع آوری مواد باز یافتی توسط کارخانه ها و ارائه برخی تسهیلات به آنها و در قبال آن در حدی از سود - و یا مبلغی معین به صورت توافقی - به نفع شهرداری، متقاضی سازد و در واقع کار جمع آوری به بخش خصوصی واگذار می گردد. در این مورد امکان وقوع دو حالت وجود دارند اول اینکه طرح به طور نسبتاً موفق و با بازده خوب باز یافت مواد و نیز سودرسانی به شهرداری انجام گیرد و دوم عکس حالت قبل است که حالت اخیر هم اکنون در برخی از شهرهای ایران در زمینه جمع آوری کل زباله - که به بخش خصوصی واگذار شده - رخ داده است (۱۲). پس با این روش تضمینی بر عملکرد داخواه و مطلوب جمع آوری مواد قابل باز یافت وجود ندارد.



۵- تفکیک از مبدأ: منظور از جداسازی در مبدأ، تفکیک مواد در محل تولید زباله و توسط خود تولید کنندگان است. در این روش معمولاً از طرف شهرداریها تسهیلات و تمهیداتی در جهت پیشبرد بهینه طرح و ترغیب خانوادهها انجام نمی شود که معمول ترین آنها عبارتند از: الف- تعیین سطوحی مختلف زباله در محلات جهت سازبانی و جمع آوری مواد مختلف - ب- دادن کیسه های زباله به صورت رایگان و در رنگهای مختلف برای انواع مواد باز یافتی به خانوادهها. از فواید این روش می توان به موارد زیر اشاره نمود:

- ۱- کاهش هزینه جمع آوری، جداسازی و حمل و نقل زباله تا حدود ۵۰ درصد
- ۲- کاهش آلودگی و پراکندگی زباله

۳- تسهیل شدن مواد باز یافتی به علت عدم تماس با زباله های دیگر: این مورد در خصوص برخی مواد باز یافتی همچون کاغذ - که به سرعت در اثر تماس با رطوبت و سطوح کثیف آلوده می شوند - بسیار جایز اهمیت است، چرا که هر چه مواد باز یافتی از کیفیت بهتری برخوردار باشند محصولات به دست آمده از آنها نیز کیفیت مناسبتری خواهند داشت (۱۳).

بنابراین به طور خلاصه می توان گفت تفکیک از مبدأ عملی ترین، بهترین، اقتصادی ترین و بهداشتی ترین روش باز یافت مواد به شمار می آید که البته موفقیت آن بستگی زیادی به آموزش، تبلیغ و تشویق مردم دارد (۱۴).

آموزش، تبلیغ و تشویق: همان گونه که اشاره شد، جداسازی از مبدأ به دلیل مزایای زیادی، از جمله بهترین روشهای باز یافت به شمار می آید. البته در این خصوص نباید از تأثیر بی چون و چرای آموزش و تبلیغ چشم پوشی نمود. آموزش به شیوه های گوناگون و در زمینه های مختلفی امکان پذیر است. به عنوان مثال آموزش از طریق برنامه های تصویری - صوتی، روزنامه ها و مجلات و در زمینه های نظیر شیوه خرید و مصرف کالا، نحوه جداسازی مواد، شستشو و نظافت مواد جداسازی شده و مانند آنها به خانواده ها می تواند انجام شود. ضمناً علاوه بر خانواده ها، آموزش به کارکنان شهرداری در زمینه های متعددی چون رعایت نظافت، انضباط، تقسیم صحیح کار و تعیین وظایف آنها نیز ضروری است (۱۵).

از سوی دیگر تبلیغ در جهت تغییر برنامه های دولت و شهرداری در زمینه باز یافت و همچنین اثر بخشی همیاری مردم در تشویق این برنامه ها، از راههایی مشابه آنچه در مورد آموزش ذکر شد، تأثیرات مفیدی در بر خواهد داشت. در عین حال نباید از تأثیر تشویق مردم، کنار کشان شهرداری و حتی مدیران و مسئولان کارخانه های باز یافت و نیز حمایت از محصولات باز یافتی در پیشبرد اهداف طرح قائل بود (۱۶).

روشها و فن آوری باز یافتی:

مواد قابل باز یافت پس از جمع آوری برای مراحل فرآوری و پردازش اوسال شده و پس از انجام پیش فرآیندهایی به سوی خط تولید محصولات باز یافتی هدایت می شوند. از جمله این مراحل می توان به جداسازی، خرد کردن (کاهش اندازه) و شستشو اشاره کرد که هر کدام بسته به نوع فن آوری به کار گرفته شده، تأثیر بسزایی بر کیفیت محصول نهایی خواهند داشت و بحث تفصیلی در ارتباط با هر یک از این مراحل خارج از محدوده این مقاله است. به طور کلی اطلاع و شناخت از فن آوری مورد استفاده و نیز در دست تحقیق کشورهای مختلف، امکان بررسی و انتخاب فن آوری مناسبتر را به بهترین شکل در اختیار می گذارد. به عنوان مثال اغلب در کارخانه های باز یافت ایران محصولات نهایی با کیفیتی پایین و حتی غیر بهداشتی تهیه می شوند؛ به این معنا که به علت در دست نبودن فن آوری مناسب و جدید و عدم نظارت قانونی بر کار این کارخانه ها، هیچ نظارتی بر کیفیت مواد صورت نمی گیرد و این در حالی است که در کشورهای پیشرفته، وضع قوانین جدید و دقیق، نه تنها کارخانه ها را ملزم به استفاده از مواد باز یافتی می کند بلکه به تولید محصولات با کیفیت بالاتر نیز موظف می نماید و این الزام به حدی است که حتی از برخی مواد باز یافتی در بعضی از کشورها، در ساخت وسایل و قطعات بسیار دقیق و حساس کامپیوتری استفاده می شود؛ نظیر کشور آلمان که از پلاستیک های باز یافتی برای ساختن مورد کامپیوتر استفاده می شود و نیز در ژاپن که در ساخت

پانویس

- ۱- کتاب مدل هوایی، مؤلفان: علی محمد، مرکز انتشارات علمی دانشگاه آزاد اسلامی، زمستان ۱۳۷۳، ج ۳، ص ۱۸۵
- ۲- تهران کنگ، ص ۱۸۵
- ۳- موجود ساختی، بررسی پتانسیل اثرات کاهش آ...

قاب نگهدارنده دیسک‌های طلایی (CD Gold) حدوداً ۵۰ درصد از مواد بازیافتی استفاده می‌شود (۱۶). البته رسیدن به چنین فن آوری برای کشورهای در حال توسعه در مدت کم امکان پذیر نیست اما اطلاع از آن در ترویج توسعه فن آوریهای موجود مفید است. در مورد انتخاب فن آوری مناسب، لازم است در ابتدا مواد اولیه بازیافتی موجود در زیاله در چه مدتی گردند، به این معنا که فن آوری مناسب و دستگاههای لازم با توجه به کیفیت ضایعات موجود انتخاب شود که در این صورت کیفیت محصولات به دست آمده نیز قابل پیش بینی است. به عنوان نمونه در مورد کاغذ باطله، دسته بندی انجام شده در ایران شامل ۵ درجه است که عبارت انداز پوسال سفید، پرینه های مغزای طلوسی، کاغذهای باطله ادوات و منازل، ضایعات کازتن و کاغذهای مخلوط (جلایی) که هر کدام با مخلوطی از چند مورد در تهیه محصولی ویژه استفاده می شوند؛ مثلاً از کاغذهای مخلوط در ساخت جعبه کش استفاده می شود (۱۷).

پژوهش و تحقیق: پس از انجام مراحل اولیه مدیریت و آماده سازی زمینه های برنامه ریزی، نوبت مرحله تحقیق و بررسی در موارد مختلف است. این مرحله را می توان به قسمتهای مختلفی تقسیم نمود:



۱- **بررسی در مورد اجزای قابل بازیافت زیاله:** همان گونه که قبلاً اشاره شد اجزای قابل بازیافت در زیاله های شهری بسیار متنوع اند اما نکته حایز اهمیت اینکه تمامی این اجزا در تمامی نواحی یک کشور ممکن است از لحاظ توجه اقتصادی قابلیت بازیافت را نداشته باشند؛ به این معنا که اگر عنصری از مواد قابل بازیافت به میزان کم در زیاله موجود باشد و یا عملیات جداسازی پیچیده ای را بطلبد، از لحاظ هزینه و در پی آن سوددهی کویچه نخواهد داشت.

۲- **بررسی در ارتباط با انتخاب فن آوری صحیح و متناسب:** پس از تعیین اجزای قابل بازیافت و شناخت کمی و کیفی آنها، می بایست روش فیرآوری و فن آوری متناسب با آن انتخاب گردد؛ از این نظر باید ابتدا فن آوری موجود و قابلیت پردازش و کیفیت محصول به دست آمده از آن بازمینی گردد؛ در صورت لزوم اصلاح و یا تعویض دستگاهها در جهت بهبود کیفیت نهایی و کاهش هزینه (با افزایش درآمد) انجام گیرد؛ در این خصوص استفاده از تجربیات کشورهای دیگر و یا انجام مشاوره نیز مفید است. لازم به ذکر است که این فن آوریها طبیعتاً باید در زمینه کاهش آلودگی زیست محیطی - از مکانیابی صحیح گرفته تا کنترل پسابها و ضایعات تولید- و شرایط اقتصادی، مورد توجه

- ۱- معادری، سیدم، مدیریت مواد زائد جامد شهری، تهران: نشر علمی، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی، زمستان ۱۳۷۳، ج ۳، ص ۶۸
- ۲- محمدی، عبدالله، طرح مطالعه پردازش و دفع مواد زائد جامد شهری، کشور، مرکز مطالعات برنامه ریزی، وزارت کشور، ۱۳۷۶، ج ۱، ص ۲۲
- ۳- همان کتاب، ج ۴، ص ۶
- ۴- همان کتاب، ج ۱، ص ۲۷
- ۵- همان کتاب، ج ۲، صفحات ۲ و ۳
- ۶- همان کتاب، ج ۲، صفحات ۳ و ۴
- ۷- همان کتاب، ص ۲
- ۸- قلمشلی، هنر، همان کتاب، ص ۷۶
- ۹- معتمدی، عبدالله، همان کتاب، ج ۲، صفحات ۸ و ۱۱
- ۱۰- همان کتاب، صفحات ۷۷، ۷۸ و ۷۹
- ۱۱- همان کتاب، ج ۴، ص ۱۱
- ۱۲- همان کتاب، صفحات ۱۷۷ و ۱۷۸
- ۱۳- همان کتاب، ج ۲، ص ۲
- ۱۴- همان کتاب، ج ۲، صفحات ۷۲ و ۷۳
- ۱۵- همان کتاب، ج ۲، صفحات ۷۳ و ۷۴
- ۱۶- همان کتاب، ج ۲، صفحات ۱۱۲ و ۱۱۳

قرار گیری

۳- **بررسی توانایی و گنجایش کارخانه های موجود:** نکته دیگری که باید به آن اشاره کرد، آگاهی از گنجایش کارخانه های است که با مواد بازیافتی کار می کنند؛ به این معنا که باید میزان تولید اجزای قابل بازیافت با میزان پردازش و فرآوری آنها هماهنگ باشد و در صورت کمبود ظرفیت و عدم پاسخ به نیاز برنامه های بازیافت، به احداث کارخانه های جدید اقدام شود.

۴- **میزان علاقمندی و آسادگی مردم در برنامه های بازیافت:** این مورد بویژه در انتخاب بهترین روش جمع آوری نمود پیدا می کند، چرا که با بررسی میزان آگاهی و آسادگی مردم نسبت به مقوله بازیافت و نیز اطلاع از میزان علاقمندی آن ها می توان دریافت که کدام گزینه جمع آوری در آن زمان کارایی بیشتری دارد و یا اینکه چه برنامه هایی قبل از انجام بازیافت مواد [اعم از آموزش و تبلیغ] و به چه میرانی مورد نیاز است.

۵- **ارزیابی برنامه ها و تجارب موجود در زمینه بازیافت:** همواره اطلاع از برنامه ها و یا تجارب موجود در زمینه بازیافت و کشف غل موفقیّت یا عدم موفقیت آنها به تهیه و تدوین برنامه های دقیقتر و عملی تر و در نظر گرفتن راهکارهای مناسب در رفع مشکلات کمک شایانی می نماید.

نتیجه گیری نهایی

بر مبنای مطالب پیشین، برای ارائه و یا تصمیم گیری در زمینه اجرای یک طرح بازیافت موفق و هماهنگ در کشور، باید اقداماتی به شرح ذیل انجام داد:

- ۱- تصویب قوانین و مقررات لازم در زمینه های مختلف برنامه های بازیافت - تمیز سایر موارد مدیریت مواد زائد جامد- و تعیین سازمانهایی جهت نظارت بر حسن اجرای این قوانین (مشاسفانته در زمینه مواد زائد جامد، تعداد قوانین موجود کشور به تعداد انگشتان یک دست نمی رسد).
- ۲- انجام بررسیهای لازم در خصوص انتخاب اجزای قابل بازیافت و فن آوری متناسب با آن (با توجه به اینکه هواکتون در بسیاری از شهرهای ایران، نان، پلاستیک و کاغذ به صورت غیر قانونی و به شکل وسیعی بازیافت می گردند، می توان به سودرسانی چنین اجزایی اطمینان نسبی داشت).
- ۳- اجرای طرحهای مقدماتی (پایلوت) برای جمع آوری مواد بازیافتی در قسمتی از شهر با استفاده از روشهای مناسب یادشده و ترجیحاً تفکیک از مبدأ به هموار آموزش و تشویق (طرح جمع آوری مواد بازیافتی، تنها در اصفهان و برخی مناطق تهران به طور آزمایشی و با مشارکت مردم انجام گرفته و نتایج به دست آمده نیز رضایتبخش بوده است) (۱۸).
- ۴- سرمایه گذاری اولیه و تخصیص یارانه از سوی شهر دارها در اجرای برنامه ها و طرحهای بازیافت.
- ۵- ایجاد کارخانه های بازیافت با فن آوری و بازدهی مناسب و یا تشویق بخش خصوصی در این زمینه از طریق ارائه برخی تسهیلات به آنها و همچنین نظارت بر کیفیت محصولات تولیدی.
- ۶- سازماندهی و نظارت بر نحوه فعالیت افرادی که به شکل غیر قانونی در زمینه بازیافت مواد فعال هستند.
- ۷- گسترش آموزش همگانی در زمینه مشارکت در برنامه های بازیافت مواد.
- ۸- انجام پژوهش و تحقیق در زمینه برنامه های بازیافت مواد.

شاید هنگامی که هنوز سایه پرباهت و تفاخر آمیز ماشین یا وسیله نقلیه چهار چرخ، کارایی دوچرخه را در زرفنای تیره تحقیر فرو نبرده بود و سرعت هنوز، واژه‌ای مترادف با تنگنای نفس گیر دود نبود، حتی تصور کنونی از سیستم حمل و نقل شهری، تصویری بسیار دور از انتظار به شمار می‌رفت.

دیرزمانی نیست که سایه آسمان شربی بر خیابانهای کیم عرض و پر تردد، چنان گسترده شده است که برای حرکت در مسیری سالم و رسیدنی بی دغدغه تا مقصد، رکاب دوچرخه در برابر پدال گاز توصیه می‌شود. اما سؤال اینجاست که آیا با تمامی توصیه‌هایی که در مورد بهره‌گیری از دوچرخه برای حل معضلات ترافیکی و زیست‌محیطی وجود دارد، به راستی تمایل توصیه‌شونده و توصیه‌کننده، هر دو نسبت به این امور تا چه اندازه واقعی به نظر می‌رسد؟

تجربه سه شهر

(اصفهان، مشهد و بناب)

نازیلا مرادی

تسرد دوچرخه‌سواری بر خور دارند. این شهرهایی گمان از انظار به لحاظ جغرافیایی، مامن بسیار مناسبی برای دوچرخه‌سواری به شمار می‌روند. خصوصاً در مناطقی جغرافیایی محیط و گسترش فرهنگ دوچرخه‌سواری در شهرهایی همچون اصفهان، بناب و مشهد به خوبی آشکار می‌شود. در این گزارش برآنیم که به اختصار مزایا و کاستیهای رایج بر سه راه روپیکری جدی به این دوچرخه‌سواری وجود دارد بررسی کنیم و با طرح مسائلی چون ضرورت وجودی و ویژگیهای مسیر دوچرخه‌سواری، تصویر روشن در زمینه استفاده بهینه از شبکه‌های موجود حمل و نقل شهری ارائه دهیم. براین اساس با تکیه بر پشتوانه تجربیات شهرهایی که دوچرخه‌سواری در زندگی روزمره و فرهنگ سنتی شهر و نداشتن امری کاملاً حائز اهمیت است، گستره جدیدی از سیستم حمل و نقل شهری پیش روی ما نمایان می‌شود. گستره‌هایی که در آن سلامت، بهترین منحصربه‌فرد یک شبکه حمل و نقل شهری مطلوب تلقی می‌شود.

انواع مسیرهای دوچرخه‌سواری

پیش از معرفی و پرداختن به پروژه‌های با ویژگیهای پروژه مسیر دوچرخه‌سواری، تعریفی را ارائه می‌دهیم که مسیر مورد نظر را شکل می‌دهند. ضروری به نظر می‌رسد، به این ترتیب باید گفت براساس شاخصهای استاندارد، حداقل عرض مسیر ویژه دوچرخه‌سواری ۱/۸ متر است که این میزان در خیابانهایی که وسائط نقلیه با سرعتی حدود ۸۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کنند، به حداقل ۲ متر افزایش می‌یابد.

در طراحی و برنامه‌ریزی مسیرهای دوچرخه، پرداختن به نکاتی چون ایجاد تقاطعهای امن، وضوح علائم در طول مسیر، تجهیز مسیر به مبلمان شهری و ایجاد مسیرهای مستقیم و ممتد، موجب می‌شود حرکت دوچرخه‌سواران در مسیری امن و راحت صورت پذیرد. به هر حال ایجاد مسیرهای تردد برای دوچرخه‌سواران، با توجه به ملاحظات ایمنی و سلسله‌مراتبی که در شبکه‌های حمل و نقل وجود دارد، با احداث مسیرهای انحصاری،

نخستین تسهیل قانونی نسبت به تردد دوچرخه در شهرها، به مصوبه شورا ۶۸/۱۰/۲۵ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران باز می‌گردد. در بند ۳ این مصوبه، طراحی مسیر ویژه عبور دوچرخه در تمامی شهرهایی که بیش از ۵۰ هزار نفر جمعیت دارند، مورد تأکید قرار گرفته است. در نظر گرفتن تسهیلات و تصویبات قانونی در این زمینه، هنگامی اهمیت خود را بیشتر می‌نمایند که بدانیم در سیستم امروز حمل و نقل شهری، گسترش الگوی استفاده از دوچرخه در کاستن از حجم ترافیک، صرفه‌جویی در سوخته بهره‌وری اقتصادی، یکپارگی محیط زیست و در نهایت، گذران اوقات فراغت شهروندان، نقش بسزایی ایفا می‌کند. در کنار این مزایا از این نکته نیز نباید غافل بود که در سفرهای کوتاه شهری، سرعت جابه‌جایی با دوچرخه، معمولاً از سرعت جابه‌جایی تاکسوی و اتوبوس کمتر نیست. اگر قبول کنیم که دوچرخه، یکی از اشکال سریع و مطمئن سیستم‌های حمل و نقل است، براین اثبات این ادعا، در هر کسین نکته کافی است که سرعت دوچرخه در مسافتهای ۴ تا ۶ کیلومتری و دو ساعت پرتود، عملاً بیشتر از سایر وسائط نقلیه است.

مسیر ویژه دوچرخه‌سواری

کوشش از مسئله سرعت که به منزله پارامتری برای استفاده از دوچرخه معرفی شده ایجاد مسیرهای ویژه و استاندارد که در وهله اول است دوچرخه‌سواران را فراهم آورد نیز مورد توجه قرار می‌گیرد. به هر تقدیر توجه به رفتار ترافیکی دوچرخه‌سواران و ضایع این وسیله نقلیه که عموماً مورد استفاده جوانان قرار می‌گیرد از یک سو و امکان بروز تصادف و صدمه جدی برای دوچرخه‌سواران از سوی دیگر، ایجاد مسیری جداگانه را برای حفظ ایمنی بیشتر ضروری می‌نماید. پرداختن به چنین مسئله حساسی، زمانی بیشتر اهمیت می‌یابد که بدانیم پیشینه و تاریخ دوچرخه‌سواری در برخی از شهرهای کشور ما به سالهای بسیار پیش از این بازمی‌گردد. به طور کلی شهرهایی که در موقعیت جلگه‌ای قرار دارند، از پتانسیل بیشتری برای راه‌اندازی مسیر ویژه

مسیرهای ویژه دوچرخه





در سیستم امروز حمل و نقل شهری، گسترش الگوی استفاده از دوچرخه در کاستن از حجم سنگین ترافیک، صرفه جویی در سوخت، بهره‌وری اقتصادی، پاکیزگی محیط زیست و در نهایت گذران اوقات فراغت شهروندان، نقش بسزایی ایفا می‌کند.

نمایندگاری و مختلط امکانپذیر است. مسیرهای یادشده به مسیرهای درجه ۱، ۲ و ۳ نیز مشهورند.

مسیر انحصاری دوچرخه به صورت مستقل و مجزا از مسیر تردد وسائط نقلیه موتوری احداث می‌شود. مسائلی چون تعداد دوچرخه‌سواران، حجم ترافیک و وسائط نقلیه موتوری و عرض معابر، در ایجاد این مسیر نقش اساسی ایفا می‌کنند. هنگامی که تعداد دوچرخه‌سواران به حد کافی می‌رسد و یا برای ایجاد مسیرهای انحصاری، محدودیت مکانی وجود ندارد، می‌توان از مسیرهای نیمه انحصاری وام گرفت. در این گونه مسیرها، محدودیت‌هایی که برای ورود سایر وسائط نقلیه به مسیر دوچرخه اعمال می‌شود، به گونه‌ای است که مانعی جدی برای ورود وسائط حمل و نقل موتوری به وجود نمی‌آورد.

در خیابان‌هایی کم عرض یا مجتمع‌های مسکونی، آموزشگاهی، تفریحی که وسائط نقلیه موتوری کمتر تردد دارند می‌توان مسیر موردتذکر را به وسیله علائم و نشانه‌های قائم یا افقی در کف مسیر مشخص کرد. در این حالت مانع محدود کننده‌ای برای ورود اتومبیل و سایر وسائط نقلیه وجود ندارد. این نوع مسیرها به مسیر مختلط دوچرخه‌سواری معروف هستند.

تجربه ایجاد مسیرهای مختلف دوچرخه‌سواری در شهرهای بناب، مشهد و اصفهان، علاوه بر آنکه در نفس خود اقدامی بسیار ارزنده است، می‌تواند محرک مناسبی برای ادامه یک حرکت قلمداد شوند؛ حرکتی که در آن دوچرخه و دوچرخه‌سواری، نقشی فعال در شبکه حمل و نقل شهری ایفا می‌کند.

ضرورت، خط بطلان تفتن

امروزه استفاده از دوچرخه به عنوان یک ضرورت و نه از سر تفتن، منابع دلایل مختلفی است. مسائلی چون کم حجم بودن دوچرخه و مناسب بودن هزینه تملک و احداث راه و پارکینگ برای آن، نسبت به اتومبیل، دلایل استفاده از دوچرخه را برتر نگین می‌کند.

پیشینه احداث مسیر دوچرخه‌سواری در اصفهان به نیم قرن پیش از این بازمی‌گردد. در آن زمان حدود ۶ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه‌سواری در فاصله میانی خیابان چهارباغ احداث شد.

بر اساس مطالعات انجام شده، هنوز هم حجم بالایی از سفرهای ترون شهری با ترون ناحیه‌ای در سطح شهر اصفهان، توسط دوچرخه انجام می‌شود.

قدرت اقتضایی، کارشناس اداره مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری اصفهان و طراح ایده مسیر جدید دوچرخه‌سواری، در این باره می‌گوید: با توجه به بر سرپاها و مطالعاتی که در زمینه گسترش دوچرخه‌سواری در کشور، های مختلف صورت گرفت، نهایتاً تصمیم بر این شد که شبکه ویژه‌ای طراحی شود. این شبکه بایستی خصوصیات مهم شبکه دوچرخه‌سواری، یعنی ایمنی، پیوستگی و جذابیت را دارا بوده و به گسترش دوچرخه‌سواری در سطح شهر کمک نماید. از سوی دیگر آمار و تحلیل رایانه‌ای، خرد و نشان از آن داشت که این اقدام می‌تواند به نتایج مثبت و قابل قبولی بینجامد. به این ترتیب ایده احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری به طول ۸ کیلومتر، با طراحی و نظارت کارشناسان دفتر معاونت عمران و ترافیک اصفهان و اجرای شهرداری اصفهان، در اسفند ۱۳۷۸ به تحقق پیوست.

مهمترین ضرورت بنا اولویت برای احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری، به ویژگی مرکز شهر اصفهان بازمی‌گردد. این ناحیه به دلیل وجود مراکز مختلف تجاری، فرهنگی، تفریحی و خدماتی، امنی‌ترین مرکز جذب و تولید سفر به شمار می‌رود. بی‌شک با توجه به این نکته که حدود ۳۰ درصد از سفرها را در اصفهان، سفرهای ترون ناحیه‌ای با مسافتی کمتر از ۲ کیلومتر تشکیل می‌دهند، جایگزینی سیستم حمل و نقل دوچرخه به عنوان یک ضرورت می‌توانست منشأ آثار مثبتی فراز گیرد. از ابتدا هنگام احداث راه‌های ناحیه مرکزی شهر، امکان توسعه شبکه راه‌ها مدنظر قرار نگرفته بود. این در حالی است که وضعیت ترافیکی خیابان‌های چهارباغ، شیخ بهایی و آمارگاه در حال حاضر تا مرز بحران پیش رفته است. بنابراین جایگزینی وسیله نقلیه‌ای که حجم کمتری داشته باشد و اثرات تخریبی آن بر محیط زیست نیز در حد سفر باشد، می‌توانست تا حد زیادی از تشدید بحران جلوگیری نماید.

احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری در هر شهر تابع شرایط خاص خود است. به عنوان مثال در بناب فرهنگ دوچرخه‌سواری، به خاطر هر سطح بودن خیابانها و عدم اختلاف سطح پاده‌رو یا خیابان، از گذشته در این شهر رونق داشته است. وقوع دوچرخه و استقبال مردم به دلیل ارزان و سهولت دسترسی به آن از یک سو و ترافیک شدیدتری که در شهر کوچک بناب وجود داشت از سوی دیگر، شهرداری بناب را به فکر ایجاد مسیر ویژه دوچرخه‌سواری انداخت. پیشینه احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری به صورت سیستماتیک در بناب به ۴ سال پیش از این بازمی‌گردد. مسیر موردنظر به طول ۲ کیلومتر، اولین تجربه شهرداری بناب در ایجاد مسیر اختصاصی دوچرخه بود. طرح احداث این مسیر با موفقیت چندانی همراه نبود و عملاً پس از مدتی به شکست انجامید. نادر دلودی، مدیر روابط عمومی شهرداری بناب، دلایل عدم موفقیت طرح را چنین مطرح می‌کند: کم عرض بودن خیابان و بلند دوطرفه دوچرخه که باعث بروز تصادف میان دوچرخه‌سواران می‌شد. راه‌اندازی تبلیغات روانی کلاب در مورد رکود اقتصادی بخشی از بازار که در طول مسیر قرار گرفته بود و همچنین عدم دریافت آموزشهای لازم استفاده از مسیر دوچرخه از سوی دوچرخه‌سواران که به مشکلات ترافیکی دامن می‌زد، همه و همه از مهمترین دلایل عدم موفقیت پروژه محسوب می‌شوند.

به نظر می‌رسد قسمتی از دلایل شکست پروژه بناب در مورد احداث مسیر ویژه دوچرخه سواری در بلوار ملک آباد مشهد نیز صدق می‌کند. شایان ذکر است به دلیل عدم بسترسازی مناسب و فقدان سداگیری در زمینه گسترش دوچرخه سواری در این بلوار، پروژه مسیر ویژه دوچرخه سواری در مشهد با استقبال عمومی روبرو نشد و سرنوشته مشابه سرنوشته پروژه مسیر ۲ کیلومتری بناب پیدا کرد.

نکته‌ای که ذکر آن ضروری به نظر می‌رسد آن است که بین شکست پروژه اولیه در بناب و واقعتهای مطلوب جغرافیایی این شهر رابطه معناداری وجود ندارد. به همین دلیل مسائلی همچون آب و هوای معتدل، بارش کم، قرار گرفتن در جنگه، مهاجرپذیری شهر، تراکم زیاد جمعیت و همچنین سفرهای متعدد و کوتاه شهری موجب شد شهرداری بناب پس از تجربه ناموفق گذشته، با مطالعه و امکان‌سنجی بیشتر، ایجاد مسیری جدید را در فهرست برنامه‌های خود قرار دهد. علی‌کلیان مرز، کارشناس شهرداری بناب و طراح ایده مسیر دوچرخه سواری، این بار با مبداء از نجارب گذشته و بررسیهای انجام شده، طراحی مسیر جدید را نیز به عهده گرفت. او می‌گوید: امروزه در شهرهای مختلف دنیا، دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه اصلی، نقش مهمی در جابه‌جایی افراد ایفا می‌کند. در بسیاری از شهرهای اروپایی، شهروندان نه از روی اجبار، بلکه با عیل و انتخاب خود، در سفرهای کوتاه این وسیله نقلیه سالم را جانشین اتومبیل کرده‌اند. به هر حال دوچرخه وسیله نقلیه شهری مناسبی است اما به شرطی که برای تردد آن، مسیر ویژه‌ای در شهر ایجاد شود. براین اساس مسیر آزمایشی جدید به طول ۱/۵ کیلومتر از میدان بسیج شروع و به میدان فرمانداری ختم می‌شود. احداث مسیر جدید دویانده از این جهت حیاتی اهمیت است که ذهن شهروندان را با اختصاصات یک مسیر مطلوب و استاندارد دوچرخه سواری آشنا می‌کند. کلیان مرز اظهار امیدواری می‌کند پس از جانفشان فرهنگ استفاده از مسیر ویژه دوچرخه سواری به اجرای پروژه‌های پیشرفته‌تر، با طول ۵ کیلومتر برسد.

ویژگیهای فنی

یک شبکه کامل دوچرخه سواری باید به گونه‌ای طراحی شود

سرعت دوچرخه در مسافتهای ۴ تا ۶/۵ کیلومتری و در ساعات پر تردد، عملاً بیشتر از سایر وسائط نقلیه است

شهرهایی که در موقعیت جلگه‌ای قرار دارند، از پتانسیل بیشتری برای راه‌اندازی مسیر ویژه تردد دوچرخه سواری برخوردارند

که از نقطه شروع، تمامی مقصدها برای دوچرخه سوار قابل دسترسی باشد. در چنین شبکه‌ای مجموعه‌های متشکل از سواره‌رو مشترک، مسیرهای درجه ۱، ۲ و ۳ و تسهیلات لازم برای تغییر وسیله نقلیه در ایستگاههای مهم مدنظر قرار می‌گیرد. خصوصیات چون پیوستگی، ایمنی، راحتی، زیبایی و جذابیت، چشم‌انداز یک شبکه مناسب و مطلوب دوچرخه سواری را پیش‌رو می‌گشاید همچنین عواملی نظیر وضعیت خیابان و پیاده‌رو، عملکرد ترافیکی خیابان در شبکه، فضای سبز حاشیه خیابان، میزان تقاضا برای پارکینگ، ظرفیت پارکینگ‌ها و حجم ترافیک در انتخاب مسیری مناسب بسیار مؤثر است.

در طرح شبکه دوچرخه سواری اصفهان، استفاده از تجربیات سایر کشورها با حداقل هزینه ممکن و کمترین میزان تخریب نیز مورد تأکید قرار گرفته است. بر این اساس تکنیک‌های مختلفی در زمینه ایجاد شبکه ویژه دوچرخه سواری بررسی و تعیین شده که مهمترین آنها به این شرح است: خط‌کشی مجدد خطوط تردد یا پارکینگ - اصلاح حاددهای سرویس دهنده - علامتگذاری و خط‌کشی شانه راه - عقب بردن محل پارک ماشین - حذف پارکینگ از یک طرف جاده و خط‌کشی مسیر ویژه دوچرخه - تعریض جاده در وسط - تعریض جاده در حاشیه پیاده‌رو - حذف یک خط ترافیک - گزینه مسیر خارج از جاده

در این طرح همچنین روسازی نامناسب موانع قابل جابه‌جایی، درجه‌های آب و فاضلاب، شیب‌بندی نامناسب حاشیه خیابان و سد معبرهای موقت، از جمله موانعی ذکر شده است که پس از انتخاب مسیر یک به یک برطرف شده و پس از آن با توجه به معیارهای طراحی و مهندسی، خطوط و طبقه‌بندی مسیر به صورت مسیر درجه یک یا راه دوچرخه، مسیر درجه دو یا خط ویژه دوچرخه و مسیر درجه سه یا خط مشترک دوچرخه و ماشین، طراحی شده و به مرحله اجرا درآمده است. نکته‌ای که ذکر آن ضروری به نظر می‌رسد ویژگیهای فیزیکی مسیر دوچرخه است. عواملی چون سرعت، شیب، شعاع قوس‌ها، ابعاد و ظرفیت مسیرها از مهمترین ویژگیهای فیزیکی یک مسیر دوچرخه سواری محسوب می‌شوند. کلیان مرز استانداردهای مسیر ویژه دوچرخه سواری در بناب را چنین تعریف می‌کند: شیب مورتنظر در مسیرهای آزاد دوچرخه حدود ۳ تا ۵ درصد، در حاشیه خیابانها حدود ۲ درصد و در رمپ‌های روگذر و زیرگذر حدود ۶ درصد محاسبه شده است. افتخاری با اشاره به تقسیم‌بندی مسیرها به درجه ۱، ۲ و ۳ توضیح می‌دهد که مسیر درجه یک، مسیری کاملاً مجزا برای عبور دوچرخه است. نمونه بارز این مسیر، محور میانی خیابان چهارباغ است. محور مزبور توسط پانچو و فضای سبز از مسیر تردد وسائط نقلیه موتوری جدا شده است. همچنین در مرحله اول مسیرهایی که از پیاده‌روهای تعریض عبور می‌کنند، صرفاً با خط‌کشی جدا شده‌اند ولی در آینده تصمیم براین است که توسط سنگ‌فرش رنگی، جدول یا اختلاف ارتفاع از یکدیگر تفکیک شوند.

در حال حاضر مسیرهایی که از حاشیه پارکینگ خیابان عبور می‌کنند نیز توسط خط‌کشی مجزای زرد رنگ قابل شناسایی است. افتخاری خصوصیات کلی شبکه را با استانداردها و معیارهای جهانی برابر می‌داند.

کاستیها، اماها و اگرها

اگر چه طراحی پروژه مسیر دوچرخه سواری بناب و اصفهان به دستهای پروژه تا سطح مطلوبی از استاندارد اعتقاد دارند، اما در پروژه بناب سکوت گذاشتن ایجاد پارکینگ و میلان شهری در



طسول مسیر از یک سو و بیروننگ ماندن معضل تقاطع مسیرهای دوچرخه با وسائط نقلیه موتوری از سوی دیگر، وجه انحصاری از پروژه را در چرخشی ناگهانی به معرض نمایش می گذارد. باید گفت ایجاد پارکینگ های دوچرخه به لحاظ کوچکی نمود و انعطاف پذیری دوچرخه چندان مشکل نیست، اما مکان یابی صحیح و طراحی مناسب برای چنین فضایی، علاوه بر استفاده مطلوب از آن به جهت ترویج فرهنگ استفاده از دوچرخه نیز خواهد شد. در بهترین حالت با ایجاد پارکینگ هایی نزدیک به ایستگاه های وسائط نقلیه عمومی، امکان استفاده از دوچرخه در سفرهای طولانی تر نیز فراهم می شود.

افتخاری با اشاره به فرصت کوتاهی که برای ایجاد و اجرای پروژه مدنظر قرار گرفته بود، می گوید: فعلاً فقط موفقیت پارکینگ ها بررسی شده است، از آنجا که ایجاد پارکینگ نیاز به تسهیلاتی مانند قفل و پایه مکان سرپوشیده برای مصون ماندن از باد و باران و احتمالاً پارکینگ هایی با نگهدارنده این موضوع در اولویت طرح آتی ما از نظر دوزر نخواهد ماند.

دلووودی نیز ضمن اشاره به این نکته که در شهر بناب، تقریباً جلوی همه ادارات، محلی برای پارک دوچرخه در نظر گرفته شده است، اضافه می کند: در این پروژه پارکینگ، ویژه دوچرخه طراحی شده است که همراه با افتتاح مسیر جدید به مرحله اجرا و بهره برداری خواهد رسید.

مسئله تقاضایها و میلان شهری از نکات فراموش شده و کم رنگ پروژه مسیر دوچرخه سواری بناب محسوب می شوند. به هر حال این یک واقعیت است که طرح و احداث یک تقاطع نباید فقط به منظور رفت و آمد وسائط نقلیه انجام بگیرد، بلکه باید بیشتر در جهت حفظ و حمایت جان غایبان پیاده و دوچرخه سواران

امروزه در شهرهای مختلف دنیا، دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه اصلی، نقش مهمی در جابه جایی افراد ایفا می کند. در بسیاری از شهرهای اروپایی، شهروندان نه از روی اجبار، بلکه با میل و انتخاب خود، در سفرهای کوتاه این وسیله نقلیه سالم را جانشین اتومبیل کرده اند

صورت پذیرد. به عنوان مثال اگر مسیر ویژه ای برای تفریح دوچرخه و یا موتورسیکلت در بازوهای تقاطع در نظر گرفته می شود، باید موفقیت و محل عبور این دسته از وسائط نقلیه نیز از ابتدا و به هنگام تردد در تقاطع مورد توجه قرار گیرد.

در مسیر ویژه دوچرخه سواری بناب، اگرچه هر از گاهی یکدبل برای عوضی کردن مسیر در نقاطها تعبیه شده است، اما مدنظر قرار نداشتن علائم خاصی در تقاطعها، تأثیر اقدامات یاد شده را کم رنگ تر می کند.

به نظر می رسد در زمینه طراحی میلان شهری، پروژه اصفهان با موفقیت بیشتری روبرو بوده است. ابتکارات و نوآوری هایی که در زمینه حفظ کشف های مسیر انجام شده است و همچنین طراحی تابلوهای اطلاعاتی برای طرح مسیر ویژه دوچرخه سواری اصفهان، گامی به جلو محسوب می شود.

موانع اجرایی

هنگامی که بحث فنی و اجرایی یک پروژه به میان می آید، مشکلات و مسائل بسیاری را به همراه دارد. مهمترین مانع اجرایی برای پروژه های با خصوصیت پروژه ایجاد مسیر دوچرخه سواری در یک شهر، در وهله اول افکار عمومی است. به این ترتیب با توجه به

تازگی کار و عدم پیش کارشناسانه، گاهی حتی مسئولان نیز قادر به درک نوآوریها نیستند. مصداق این نکته مقاومت برخی از مسئولان در برابر اجرای پروژه مسیر دوچرخه سواری اصفهان و اختصاص دادن بخشی از خیابان به پروژه بود. افتخاری با اشاره به اینکه جدا کردن مسیرها و طراحی و نصب تابلوها با توجه به محدودیت زمانی کار چندان آسانی نیست، می افزاید: تعامی سعی ما این بود که مسیر مان به صورت پیوسته باشد؛ یعنی در جایی که مسیر قطع می شد یا ایجاد دبل و یا مابین خاص، مسیرها را به یکدیگر ارتباط دادیم و نهایتاً یک مسیر پیوسته را ایجاد کردیم. با همه اینها نبود فعالیت تبلیغاتی و آموزشی در مورد مسیر ویژه دوچرخه سواری، تأثیر زیادی تأثیر و استحکام پروژه اصفهان را کم رنگ کرد. نکته ای که متجربان دیگر است این است که ضعف سیستم اطلاع رسانی در زمینه این پروژه به اندازه ای است که تا مدتی بعد از راه اندازی پروژه، هنوز برخی از مسئولان از وجود آن بی اطلاع بودند. افتخاری اظهار امیدواری می کند که در طرح های آتی حتی اگر امکان تقاطع ضعف بر طرف خواهد شد. او برای حل این قضیه پیشنهاد می کند با تهیه طرح جامع، تصمیم گیری و تشخیص مسیر بهینه راحت تر صورت می پذیرد. همچنان که گفته شد مشکل ضعف سیستم اطلاع رسانی و اقدامات آموزشی، می تواند یک پروژه را در برابر اقبال عمومی تا مرز شکست پیش ببرد. این نکته ای است که در پروژه مسیر دوچرخه سواری بناب نیز، خود را به تعامی می نمایاند. دلووودی با اشاره به این مطلب که القای فرهنگی جدید در میان مردم بسیار مشکل است، می افزاید: در طرح اولیه درست موقعی که از نظر فرهنگی و تبیین افکار عمومی به موفقیت نزدیک بودیم، به دلیل مسائل فنی مجبور شدیم طرح را جمع کنیم. البته مردم هم عادت کرده بودند از هر جایی که می خواهند عبور کنند و مسیر ویژه دوچرخه آنان را محدود می کرد. کیان مرز نیز از نبود الگوی مطلوب و مناسب در زمینه احداث مسیر دوچرخه سواری یاد می کنند. بزرگترین نقطه ضعف پروژه بناب از نظر او، کمبود نیروی متخصص و فنی است. اینها شکست پروژه اولیه در بناب نیز تابع همان مسئله بوده است؟ این سئوالی است که کیان مرز به آن جواب مثبت می دهد. او می گوید هیچ متخصصی وجود نداشت که در این زمینه کار مفیدی انجام داده باشد و در طراحی آن مسیر ما را یاری دهد.

سخن آخر

اگر در بررسی پروژه مسیر دوچرخه سواری به مسائلی چون کمبود نیروی متخصص، نبود سیستم اطلاع رسانی صحیح و تازگی طرح، به عنوان عواملی که قوام و مطلوبیت پروژه را تحت تأثیر قرار می دهد، پرداختیم، از نقش مهم و اساسی تصمیم گیران و برنامه ریزان نیز نباید غافل بشویم. به نظر می رسد کم توجهی مسئولان به این امر و نبود دستور مناسب برای رشد فرهنگ دوچرخه سواری، هر روز از حجم سفرهای انجام شده به وسیله دوچرخه می کاهد. بر میزان سفرهای وسائط نقلیه موتوری می افزاید: در این میان نقش شهرداریها به عنوان امری قوی در کنترل و نظام شهر نباید از نظر دور بماند. شهرداریها می توانند از طریق مناسب سازی شرایط کالبدی شهر و شبکه های دسترسی، نقش مؤثر در تعمیم کاربرد دوچرخه ها در حمل و نقل شهری به عهده بگیرند. از این نکته نیز نباید غافل بود که برای دستیابی به توسعه پایدار شبکه حمل و نقل شهری، باید امکان تنفس سالم را برای ریه های شهر فراهم آورد.

شهر تقسیم شده شهر برای همه

نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کند و مشکل اصلی حکومت‌های محلی، محله‌های فقیرنشین، سکونتگاه‌های غیرمجاز و تنش‌های شدید اجتماعی است. برای حل این گونه مشکلات، وجود حکومت شهری قابل اتکا، همکاری نزدیک سازمانها و مشارکت فعال مردم محلی ضروری است.

چگونه می‌توان با وجود تفاوتها و حلیفه‌نشدنیهای بسیار، شهرها و روستاهایی مناسب زیست همه طبقات ساخت؟ در سیزدهمین سالگرد روز جهانی مسکن که در استرلدام با شعار «شهر تقسیم شده، شهر برای همه» برگزار شد، جایگاه مهم مسائل شهری در سیاست‌های همکاری برای توسعه مورد تأکید قرار گرفته. جریت براکس رئیس شعبه سازمان بین‌المللی در استرلدام، گفت: حتی هند که اقتصاد آن رو به شکوفایی است، در معرض تهدید جدایی قرار گرفته؛ خدای بین شاغلان و آنان که بیکارند، بین جوانان و سالخوردهگان



از طریق یک سیستم اعتبار و پس‌انداز توجیف بود این قدراسیون اساساً به زبان کمک می‌کنند و با ساختن بیش از ۶ هزار خانه و تسهیلات لازم، به تعداد زیادی از بی‌خانمان‌های قبلی کمک شده است تا به خود اشتغالی بپردازند. مری فانداسن، مدیر پناهگاه هند، گفت: با وجود تلاش زیاد مؤسسات حامی و مردم محلی در مناطق محروم، غالباً مقامات محلی در امور کارشکنی می‌نمایند. وی افزود: هنوز زن در هندوستان شهروند درجه دوم به حساب می‌آید و فعالیتهای زنان با کارشکنی روبرو می‌شود.

در پایان این همایش اولین جر فکتور، وزیر توسعه و همکاری هند، تأکید نمود که برای تبدیل شهر تقسیم شده به شهری که برای همه مفید و مؤثر باشد، یک حکومت شهری شفاف و دموکراتیک مورد نیاز است. وی افزود: همبستگی اجتماعی به وسیله قفسرو بی‌عدالتی تهدید می‌شود. وی گفت: گرایش تبدیل سکونتگاه‌های غیرمجاز به شهرهای مجاز، تبدیل کلبه‌ها، زغنه‌ها و حلی آبادها به خانه‌های آجری، یعنی جایی که مردم بتوانند رسماً خواهان خدمات شهرداری و امور تجاری شوند را محبت خواند. او تأکید کرد دولت‌ها باید به مردم حق اظهار نظر در بهبود محیط زیست مسکونی خویش را بدهند و به نیازهای زنان توجه ویژه کنند.

وین گروه‌هایی با زمینه‌های متفاوت فرهنگی.

در این همایش وزیر کشور هند، اظهار داشت: یک محیط زیست مسکونی تعین و ایمن، حوزه اختصاصی مدیران شهری مسکن نیست، بلکه عیلاقات محلی، پلیس، مقامات قضایی، سازمان‌های تأمین اجتماعی، مراکز مبارزه با مواد مخدر و مردم محلی نیز در آن سهم دارند. سیاست‌ها بایستی بر اساس آزادی انتخاب برای همه شهروندان بنا شود. هر کسی که خواهان یکپارچگی و همبستگی نساجی درون شهری است، باید با ساکنان حاضر متحد شود و به دیگران نیز حق انتخاب دهد تا در درازمدت روابط عادلانه اجتماعی برقرار شود.

در مباحثات این همایش مطرح شد که سیاست‌های فعلی شهری، خواسته‌های بسیاری از شهروندان را برآورده نمی‌کند. کیفیت زندگی باید از طریق همکاری بین انجمن‌های محلی و نمایندگان مردم و مسئولان شهری بهبود یابد (بعضی اقلیتهای قومی اصلاً نمایندند ندارند). همه ساکنان شهرها باید فعال شوند، حتی مردم بیکار و ساکنان جدید باید احساس کنند که محله متعلق به آنهاست.

در این همایش رئیس هیئت مدیره قدراسیون مردم بی‌خانمان افریقای جنوبی، چگونگی کمک قدراسیون به بی‌خانمان‌ها را

دنیا در زلزله

در سال ۱۹۹۹ به دلیل بروز زلزله در مناطق پرجمعیت، هزاران نفر جان باختند. مرکز تحقیقات زمین‌شناسی آمریکا ضمن اعلام این خبر پیش‌بینی کرده است در قرن بیست و یکم، میزان قربانیان زلزله به ۱۰ برابر قرن بیستم - یعنی به ۱۰ میلیون نفر - خواهد رسید. زلزله‌ها بر لیه‌های صفحه متحرک تکنونیک و تمرکز یک سوم جمعیت دنیا در شعاع ۱۰۰۰ کیلومتری



اسلام آباد، کلکتا، جاکارتا، مانیل و سایر معرض خطر قرار دارند. گفتنی است اگر چه بیشترین تعداد زلزله با شدتی بالاتر از ۷ ریشتر، در سال ۱۹۴۳ اتفاق افتاد، اما بیشترین تعداد مرگ و میر به سال ۱۹۷۶ تعلق دارد که تعداد زلزله‌ها کمتر و محل بروز آنها نقاط پر جمعیت جهان بود. در همین سال، زلزله‌ای در شهر تانگ شان چین، ۲۲۰ هزار نفر را از بین برد؛ اگر چه تخمین غیررسمی به نیم میلیون نفر تأکید دارد.

خطوط ساحلی و گسل‌ها - که برخی از مناطق زلزله خیز جهان نیز در این مناطق متمرکز شده‌اند - یکی از دلایل عمده آسیب‌پذیری آنها در برابر زلزله است. یک کارشناس زلزله در انستیتوی تکنولوژی کالیفرنیا گفته است شهرهای بزرگی در نقاط مختلف جهان، در این قرن بلعبده خواهند شد، مگر آنکه نظام‌نامه استاندارد ساختمان سازی بررسی و اجرا شود. بر پایه این گزارش، شهرهای توکیو، لوس آنجلس، تایپه، استانبول، تهران،

دادگاه سبز

«فعالیت قضایی» و «دعایوی مربوط به منافع عمومی» عبارات همچنان انگیزی در هند مدون است. قضات عالی‌رند و بعضی از دادگاه‌های عالی، بخشی از مبارزه برای «حکومت انسانی» را به عهده گرفته‌اند. قوه



دادگاه سبز شکایت کند. دعایوی مربوط به منافع عمومی، با اثبات استقلال قوه قضاییه، نشانگر وظیفه دولت برای اطاعت از قانون و خدمتگزاری به مردم است. نظافت شهرها، بهداشت مردخانه‌ها، امور پزشکی قانونی، قطع برق و مراقبت از محیط زیست از مواردی است که در دادگاه سبز مطرح شده‌اند.

شهر هور فراموش شده

هورا مشهور به کلیف‌ترین شهر دنیا، توسط رود گنگ از کلکته جدا می‌شود. یک بازار گران بنگالی به نام ساب هاس داتا به پشتوانه سازمان غیرانتفاعی خود به نام «انجمن دموکراتیک شهروندان» ۱۵ سال با مقامات شهری کنتراست رفت تا آنان را به پاکسازی آلودگی‌های گوناگون شهر مجبور نماید و بالاخره پس از سالها ضرب و شتم و دستگیری از دادگاه عالی کلکته خواست که به شکایات مربوط به آلودگی محیط زیست و منافع همگانی رسیدگی نماید. به این ترتیب اولین مبارزه این شهروند هورایی علیه مدیران شهری که مربوط به شیوه نگهداری اجساد مجهول الهویسه در مرکز پلیس است، با موفقیت خاتمه یافت. گفتنی است که اجساد، سالها در حیاط خلوت پاسگاه پلیس این شهر در زیر آفتاب سوزان گرمسیری به حال خود رها می‌شدند و با وجود اعتراض همسایگان، گزارش‌های روزنامه‌های هفتگی و حتی حمله لاشخورها، شهرداری هیچ چاره‌ای نمی‌اندیشید. بر اثر مبارزات مداوم ساب هاس داتا در اوایل سال ۱۹۹۷ دادگاه به سوزاندن هفتگی اجساد و تأسیس

یک سردخانه استاندارد رای داد و ۱۸ ماه بعد ساختمان سردخانه افتتاح شد. پس از آن با تأسیس دادگاه سبز، دیگر مقامات محلی در هند، عناصری فراتر از قانون نیستند. این اقدام قانونی ساب هاس داتا نتایج دیگری نیز داشت؛ دو پارک عمومی شهر که پیمانکاران شهرداری از آنها به عنوان محل جمع‌آوری زباله استفاده می‌کردند نیز پاکسازی شدند و زباله‌های بی‌مبارستانی که قبلاً دو هفته یک بار حمل می‌شد، اینک همه روزه جابه‌جا می‌شوند. ولی هورا هنوز هم در صدر لیست نقاط آلوده دنیا قرار دارد. هورایختی از کلکته بزرگ است که با یک میلیون جمعیت هنوز سیستم فاضلاب زیرزمینی ندارد و حتی در مرکز شهر، جویهای آب‌روبار و غالباً مسدود، آب آلوده سرریز را به خیابانها سرازیر می‌کنند. خیابانهای هورا پر از جاله است، کپه‌های زباله در سرپیچ هر خیابان جمع شده و گاوها و کلاخها در جستجوی غذا آنها را به هم می‌ریزند. برخلاف کلکته «شهر گناخهای عصر استعمار»، هورا همیشه شهر ملال آور کارگاهها و کلیه‌ها بوده است و هیچ گاه تلاشی برای ایجاد امکانات شهری و زیباسازی آن نشده است، اما ساب هاس داتا همچنان به مبارزه خود

ادامه می‌دهد و در اعتراض به قطع مکرر برق و ضعف سیستم مخابراتی با اغسای انجمن خود دست به راهپیمایی می‌زند. او و دوستانش سالی یک بار در میدان مرکزی شهر جمع می‌شوند تا به خواسته‌های خود تأکید کنند.

حاصل تلاشهای او دخالت مسئولان قوه قضاییه بود که با حکم دادرس دعلوی مردمی، دیدگاه جدیدی برای زندگی شهری آفریدند؛ دیدگاهی که مسئولان محلی را در مقابل وظایفشان مسئول می‌داند و بعضی از نهادهای دولتی را که از نظر شهروندان، شبکه فاسدی از عارتگران بوده‌اند، ناگزیر به ارائه خدمات اولیه کرده است.

ولی رفتن به دادگاه راه سختی برای رسیدن به نتیجه است. دهها پرونده در مورد کیفیت آب بزرگه‌ها و رودخانه‌ها، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، مشکل ترافیک و زباله‌های بیمارستانی در دادگاه سبز در انتظار نوبت‌اند.

بسرای اغسای سازمانهای غیردولتی در کلکته به دادگاه رفتن، بخشی از فعالیت‌های عادی است و وقت زیادی می‌برد، اما آنچه تاکنون انجام شده، یک آغاز خوب است.

با استقبال روبه‌رو شده است. در اسپانیا سالیانه ۴۰۰ هزار سفر برای سالخوردگان ترتیب داده می‌شود و حدود ۴۵ هزار فرد سالخورده در سفرهای یک هفته‌ای استیو پرنیالی اوقات فراغت کارگران شرکت می‌کنند.

اخیراً ۳۰ کشور عضو سازمان بین‌المللی جهانگردی در بیانیه‌ای به نام «فاسمه لیسیون در باره جهانگردی سالخوردگان» به سیاستگذاران دولتی و کمیته‌ها توصیه نموده‌اند که برای سفرهای هوایی، درباری و زمینی سالخوردگان نرخ ویژه تعیین کنند. ضمناً در این بیانیه توصیه شده که مسئولان صنعت جهانگردی کیفیت شرایط اقامتی، خدمات بهداشتی، قابلیت دسترسی، ارتباط متقابل با مجامع محلی، بازدیدهای فرهنگی و فعالیت‌های فضای باز را برای تورهایی ویژه سالخوردگان ارتقا دهند. چنین بهبود کیفی می‌تواند زمینه مراقبت و حفاظت از سالخوردگان را همراه با فرصتهای بیشتری برای هم‌صحتی، دوستی و خودشناسی در تعطیلات سالخوردگان» تأمین نماید.



جهانگردان سالخورده

سفر یکی از تفریحات اصلی بازنشستگان است. براساس پژوهش سازمان بین‌المللی جهانگردی، تعداد افراد بالای ۶۰ سال بین سالهای ۱۹۹۹ تا ۲۰۵۰ از ۵۹۳ میلیون نفر به بیش از ۲ میلیارد نفر خواهد رسید و توجه به نیازهای جهانگردان سالخورده می‌تواند منافع اقتصادی و اجتماعی فراوانی در پی داشته باشد.

اشخاص مسن به علت فزاینده‌تر شدن مسئولیتهای حرفه‌ای تمام وقت و دوره پرورش فرزندان، در حال حاضر بیشتر به بخش مسووریت را در جهان تشکیل می‌دهند. با توجه به اینکه سفر، جنبه‌های منفی افزایش سن نظیر وقت‌مقام اجتماعی، تبعیض و حلقه اجتماعی را کاهش می‌دهد، طرح تورسیم اجتماعی که سفرهای رایگان و یا کم‌هزینه دولتی را برای سالخوردگان فراهم می‌کند، در اروپا

حکومت انسانی

برای هزاره سوم

در آستانه هزاره سوم انسان آموخته است که با استفاده از سلاحهای جنگی، شهری را ناسود کند، اما هنوز نیاموخته که چگونه آب، غذا، بهداشت و مسکن مناسب همه ساکنان شهری را تأمین نماید. برنامه توسعه سازمان ملل

دعوت به «حکومت انسانی» در کشورهای مختلف، در قالب برنامه‌های گوناگون بازتاب داشته است. همکاری زیست محیطی و فعالیت‌های قضایی برای قانونمند شدن شهر، نمونه‌هایی از تلاش برای جذب مشارکتهای همگانی و توجه به خواسته‌های بیش از ۶ میلیارد انسان در آستانه هزاره سوم است.

از نوعی «حکومت انسانی» در شهرها صحبت می‌کند که در سالهای اخیر تلاش چشمگیری در جهت رسیدن به آن به کار گرفته شده است. این موضوع تکرار شدیدی در اولویتهای مدیریت شهری، با توجه به مشکلات محوری توسعه انسانی کشورهای مختلف اجتماعی و اقتصادی است.

پشتاز ابتکارات حکومت شهری کاتماندو

مدیران شهری کاتماندو - نیال، یادداشت تفاهمی با برنامه توسعه سازمان ملل امضا کردند که کاتماندو را به عنوان یکی از چهار شهر پشتاز برای اجرای طرح

آزمایشی را شامل دو بخش مقابله با آلودگی هوا و آب اجرامی کند.

گفتنی است که دو سازمان غیردولتی در این زمینه با پذیرفتن مسئولیت تأمین مشاوره فنی و هماهنگی ابعاد اجتماعی به شهرداری کاتماندو کمک می‌کنند.

«ابتکارات حکومت شهری» در منطقه آسیا و اقیانوسیه تعیین می‌نماید.

کاتماندو که برای اجرای شیوه‌های ابتکاری مدیریت شهری و مدیریت و نظارت زیست محیطی از برنامه توسعه سازمان ملل یاری طلبیده است، یک پروژه

۵۰ سال دیگر بانکوک نیست!

شهر بانکوک که به خاطر آبراههای زیاد به ونیز شرق معروف شده، با سرعت زیادی در حال غرق شدن است و بخش زیادی از این شهر طی ۵۰ سال آینده به زیر

بانکوک است، فرونشینی سریع این شهر نه تنها بانکوک را با خطر سیل روبه‌رو می‌کند، بلکه این شهر را به صرف هزینه‌های سنگین برای محافظت از آن در برابر فرورفتگی کامل وادار خواهد کرد.

آب خواهد رفت. بانکوک و مناطق اطراف آن به دلیل نشست سریع خاک در این مناطق زیر آب خواهند رفت. یکی از علل عمده این رویداد، وجود زمینهای باتلاقی، در سطح زیرین خاک

سیاستهای غذایی شهری

مایکل هوفینگتن، کارشناس توزیع مواد غذایی شهری، معتقد است توزیع غذا مثل مشکلات محیط زیست به همه بخشها مربوط می‌شود، اما بیشتر شهرها پروژه در جهان سوم، سیاست غذایی خاصی در زمینه ذخیره و عرضه ندارند.

او در یک کنفرانس اتحادیه جهانی بازار عمده فروشی در اسپانیا ابراز داشت که بدیهی ترین موضوعات در اداره شهر، سیاستگذاری در توزیع مواد غذایی، برنامه ریزی و توسعه تأسیسات زیربنایی است. اما همه ادارات دیگر، نظیر دفاتر دریافت مالیات، مسکن مجوز،

یک سیاستگذاری مسجیم پیردارند، وظایف دقیق و قابل سنجش را تعیین کنند و حتی سعی به برقراری امکانات ذخیره و توزیع مثل بازارهای شهری بنمایند. ضمناً می‌توانند جزوهای اطلاعاتی نیز منتشر نمایند و شیوه‌های صحیح توزیع غذا را به منظور اتساع یک فرهنگ خوب بازاری معرفی و حمایت نمایند. وی معتقد است اگر مدیریت شهری سعی نکند که غذای کافی و کم هزینه در اختیار مردم قرار دهد، نتایج آن، یعنی افزایش جرم و جایت آشوبهای شهری و حتی مشکلات محیط زیست و گسترش بیماریها را شهرها متحمل خواهند شد.

محیط زیست، پلیس، توسعه تجاری، آب و حمل و نقل نیز باید در زمینه سیاستگذاری مواد غذایی نقشی به عهده بگیرند. نرخ غذا برای قشر فقیر بین ۶۰ تا ۸۰ درصد درآمد آنهاست. روستاییانی که به شهر مهاجرت کرده‌اند، غالباً دست به کثرت مواد غذایی خود می‌زنند، در شهرهایی مثل حراره - پایتخت زیمبابوه - سردم حتی از باغچه‌های وسط خیابان نیز برای این منظور استفاده می‌کنند. دغدغه دائمی برای تهیه غذای ارزاتر حتی در جهان توسعه یافته نیز رایج شده است. او به مدیران شهری توصیه کرد که چگونگی توزیع مواد غذایی را بررسی و به

طرحی برای آسایش مسکن سالخوردگان

اسروره نیپی، از جمعیت ۶/۵ میلیونی هنگ کنگ در برجهای بلند دولتی زندگی می‌کنند. این شهر با ۱۰۰۰ کیلومتر مربع وسعت، همیشه برای مناطق مسکونی خود دچار کمبود زمین بوده است، بویژه زمینی که با هزینه‌های مناسب قابل استفاده باشد زیرا ۸۰ درصد از زمینهای این شهر به صورت تپه است.

با بالا رفتن تقاضا و تغییر نیازها سازمان مسکن هنگ کنگ در زمینه طراحی و سیاستگذاری دست به ابتکاراتی دائمی زده

است. تا چند دهه قبل نیازهای سالخوردگان در انتهای ایست اتوبوهای دولت قرار داشت، اما امروز ۱۵ درصد جمعیت هنگ کنگ را سالخوردگان تشکیل می‌دهند. مسکن مناسب برای این سالخوردگان، به عنوان یک مشکل روزافزون درآمده است. یک گروه ۱۶ نفره در سازمان مسکن این شهر تصمیم گرفتند با ایجاد انعطاف در طرحهای مسکن به نیازهای متنوع جمعیت تحول پذیر و تهیه مسکن برای سالخوردگان پیردارند. بعضی از مجموعه‌های ویژه سالخوردگان در

نزدیکی مجموعه‌های خانوادگی ساخته شده‌اند تا سالخوردگان در نزدیکی فرزندانشان زندگی کنند. چند مدل ساختمان در ۵ یا ۶ طبقه، روی یک پارکینگ عمومی، مرکز خرید و... ساخته می‌شوند و از طریق راهروهای هوایی به هم متصل می‌شوند تا در ضمن ایمنی رفت و آمد از فضایی که قبلاً بی‌استفاده بوده بهره‌مندی شود. ضمناً طراحی این ساختمانها به گونه‌ای است که اتاق خوابها از سرویسهای بیرون در آسان باشند و تسهیلات مشترک در اطراف ساختمان واقع شوند. مدل دیگری که با استانداردهای

مسئولی و سازمانهای غیردولتی در تمامی مراحل طراحی و اجراست. مشکل اصلی، هزینه است. زیرا ابزارآلاتهای کوچکتر هزینه ساخت بالاتری دارند، بنابراین تلاش می‌شود از سازهای با بهره‌وری بیشتر و هزینه کمتر استفاده شود.

زیلهای تکیه‌گاه در طول راه‌های عموومی، دستشویی‌ها و حمام، استفاده از پوشش غیر لغزنده برای کف، ساختمان و درهای ورودی عریض طراحی شده‌اند. این گونه طراحی حاصل همکاری و همفکری معماران، مالدوردگان، مردم

بالاتر و حریم خصوصی بیشتر ساخته می‌شوند. بیوجهی‌های حداکثر ۲۱ طبقه‌ای است که در قطعات کوچک زمینهایی که در مناطق مسکونی رها شده‌اند، ساخته می‌شوند. این ساختمانها با امکاناتی کامل برای زندگی چرخدار، شب و روزی،



یک نمونه، نجارب مشارکت مردمی، در مدیریت زباله‌های شهری در سکونتگاههای غیرمجاز پاکستان، هندوستان، قلیبن، نیپال، سری لانکا، بوزکیناساسو، سنگال و سالی بزیسی می‌نمایند و با مقایسه شیوه‌های مختلف و بررسی مشکلاتی که در فرایند شناساندن مشارکت مردمی در این زمینه نموده است، نکاتی مانند تأمین مالی، تأثیر جنسیت، تأثیر مشارکت مردمی در ارتباط با بهداشت عمومی و دفع زباله را مورد مطالعه قرار داده است. این نشریه را از طریق آدرس اینترنتی ذیل می‌توان تهیه کرد:

<http://www.wast.nl>

نشریه‌های درباره مشارکت مردمی در مدیریت زباله‌های شهری

می‌خواهد با استفاده از تجربیات شهرداریهای دیگر و بهبود مشارکت اکولوژیک، سیاستی مناسب برای یک جامعه اکولوژیک بیاده نماید. با کاهش فشار بر محیط زیست، توسعه پایدار انسانی را در شهر ممکن سازد.

مشارکت اکولوژیک هزینه نظافت شهر کاهش می‌یابد. این برنامه قبلاً با همکاری سازمانهای غیردولتی، سازوکاران، سازمانهای صنفی، گروههای تحقیقاتی و انجمنهای محله‌ای اجرا شده و نتیجه خوبی داشته است. مدیریت شهری کوالا لامپور

مدیریت شهری کوالا لامپور قصد دارد از تجربیات شهرهای بزرگ منطقه آسیا و اقیانوسیه برای اجرای برنامه‌های اکولوژیک استفاده کند. شریف، شهردار کوالا لامپور، معتقد است سایر نام‌های

کوالا لامپور مشارکت اکولوژیک

می‌سازد. ضمناً لایروبی رودخانه سوزو و چندین رودخانه و دریاچه کوچک آن نیز انجام خواهد شد. برای بهبود کیفیت هوا، علاوه بر استفاده از گاز طبیعی فشرده و گاز مایع برای سوخت تاکسی‌ها و وسائط نقلیه عمومی، دولت محلی تصمیم دارد تا سال ۲۰۰۲، ۵۴۰ هکتار زمین کاری در مرکز شهر و ۲ هزار و ۶۶۰ هکتار در حومه شهر انجام دهد.

شرکت‌های صنعتی، در مقابل کمبود منابع طبیعی و مشکلات زیست محیطی قرار دارد. برای مقابله با این مشکلات تدابیری مثل تجدید ساختار صنایع، برنامه‌ریزی شهری و استفاده از منابع انرژی پاک آندیشیده شده است. بر اساس برنامه‌های دولت، یک سیستم فاضلاب عظیم و تأسیسات جانبی آن، شهر را از فاضلابهای خانگی و صنعتی آسوده

مدیران شهری شانگهای متعهد شده‌اند که طی ۱۵ سال آینده، شانگهای را به یک شهر اکولوژیک تبدیل نمایند و ۳ درصد تولید ناخالص سالانه شهر را به این امر اختصاص داده‌اند. شانگهای با جمعیت بسیار و تعداد زیاد

شانگهای شهر اکولوژیک

نیازهای ممکن را به شکلی ملموس در مقابل یادهای مالی و کارشناسان دولتی قرار داد تا آنها را نسبت به اعتبار و قابلیت آنها به ایده‌ها و تلاشهای حاشیه نشینان قانع سازد. نمایشگاه خانه‌ها نه تنها به استفاده کننده‌هایی برنامه‌های مسکن فرصت داد تا به طور مستقیم ویژگیهای طرح خانه‌های مناسب را معین کنند، بلکه فرصت گفتگویی با دولت را نیز ایجاد نمود تا نیازها و خواسته‌های مردم شهر را جدی بگیرد.

زائنه‌نشینان گردهم آمدند. این نمایشگاهها همزمان با برگزاری اجلاس سران کشورهای مشترک‌المنافع در دوربان و نشست شبکه شهری، در گاماندو انجام شد. در این نمایشگاهها نیاز مسکن به شکل نماهای عینی و عملی بر اساس ظرفیت ساکنان هر شهر بازنه، بافته بود. این نمازخانه‌ها به شکل ماکت‌هایی در اندازه واقعی که بازدیدکنندگان قادر به دیدن فرون آن نیز بودند، نمایش داده شدند. این شیوه ابتکاری،

اعضای سازمان بین‌المللی زائنه‌نشینان در گاماندو (نیپال) و دوربان (آفریقای جنوبی) دو نمایشگاه مسکن در ماههای اکتبر و نوامبر ۱۹۹۹ برگزار کردند. در این نمایشگاهها هزاران نفر از اعضای برنامه اعتبار و پس‌انداز، سیاستمداران و اعضای سازمان بین‌المللی

نمایشگاه ماکت خانه‌های کم هزینه

مدیران شهری دالیان در چین - شهری که باغهایش مشهور است - با تأمین مسکن راحت، کیفیت زندگی را بهبود می بخشد.

مجموعه‌های مسکونی قرار است پیمانگون گروچی از مدارس، بیمارستانها، سوپر مارکتها و پارکها ساخته شوند و تندیس‌ها و اشارها آنها را

احاطه نمایند. فضای سبز هر مجموعه مسکونی ۲۰ درصد مساحت زمین آن خواهد بود و این در حالی است که میانگین فضای سبز در چین ۳۰ درصد محققه مسکونی است.

مدیران شهری قصد دارند تا سال ۲۰۱۰ دالیان را تبدیل به یک شهر مدرن بین‌المللی با امکانات تجاری، عالی، توریستی و خدمات اطلاع‌رسانی نمایند.

از سال ۱۹۹۳ که برنامه مسکن سازی دالیان شروع شده است تاکنون ۲۴۰ هزار خانوار به آپارتمانهای جدید نقل نموده‌اند. در سال ۱۹۹۴ ساختارهای ویژه آموزگاران ابتدایی و متوسطه و شافلان بخش طلسمی ساخته شدند. دالیان با ۶۰ میدانگاه و ۷۰ باغ جدید شهری برای تمدن اعصاب و تفریح و زندگی با کیفیت است. ۹۵ درصد مناطق مسکونی شهر دارای واحد خدمات جمع‌آوری زباله، نظافت و رودی ساختمان و رنگ آمیزی مجدد ساختمانها هستند.

برای حفاظت از محیط زیست، ۲۳ کارخانه از حومه شهر دالیان به مناطق دور دست انتقال یافته‌اند. عمران شهری در دالیان موجب جذب سرمایه‌گذاری ۲۰۰ شرکت از ۱۵ کشور در این شهر شده است و در نظر خواهی مجله هفتگی آسیا در سال ۱۹۹۹ عنوان «بهترین شهر آسیا» را گرفته است. این عنوان تا به حال به دو شهر آسیا داده شده است.



مسکن بهتر زندگی بهتر

فرهنگ بخش جدایی ناپذیر توسعه پایدار

پژوهشی تازه
در باره
حکومتهای
محلی در آسیا
واقیانوسیه

شهر فلورانس، میزبان بزرگترین همایش فرهنگی سالهای اخیر شد. در این همایش، جیمز ولنسون، رئیس بانک جهانی، فرهنگ را مبنایی خواند که توسعه جهانی بر اساس آن صورت خواهد گرفت و توضیح داد، فرهنگ زینت جامعه نیست.

سازمانهای «اسکاپ و ایدوا - اسکپ» به‌عازگی نتیجه ۲ سال تحقیق در مورد سیستم حکومتی محلی را در ۱۵ کشور آسیا و اقیانوسیه روی اینترنت منتشر نموده‌اند. کشورهای مورد مطالعه عبارت‌اند از: استرالیا، بنگلادش، چین، فیجی، هندوستان، اندونزی، ژاپن، فرقیزستان،

بلکه عین بشریت است و در سالهای اخیر، فرهنگ به عنوان بخش جدایی‌ناپذیر توسعه پایدار شناخته شده است. در همایش چهار روزه فرهنگ، سخنرانان با اشاره به اینکه جامعه بازارگاتان دنیا می‌تواند فراتر از اقتصاد، سیاستهای

مالزی، نیوزلند، پاکستان، فیلیپین، کره، سری‌لانکا و تایلند. این تحقیق جزئیات ابعاد مختلف حکومتی محلی در هر کشور شامل ساختار دولت شهری، امور مالی، میزان مشارکت مردمی و... را مورد بررسی قرار داده است.

فرهنگی را به عنوان هدف فعالیت‌های اقتصادی خود انتخاب کند، نتیجه گرفتند که از استفاده از سرمایه‌های فرهنگی در رشد اقتصادی، باید حمایت شود. همایش فرهنگی با حمایت بانک جهانی، وزارت امور خارجه ایتالیا و یونسکو برگزار شد.

دسترس به این گزارش از طریق آدرس زیر امکانپذیر است:

Web Site: <http://www.unescap.org/huset/lgstudy/index.htm>

اتحاد شهرها برای بهبود وضع زاغه‌نشینان

یک برنامه همکاری چندجانبه برای ارائه استراتژی‌های بهبود شرایط زندگی زاغه‌نشینان در سراسر جهان در ۱۹ می ۱۹۹۹ آغاز گردید. برنامه «اتحاد شهرها» خواهان به کار گرفتن همه نیروهای محلی و جهانی برای بهبود کیفیت زندگی شهری است. این برنامه بزگرفته از این نگرش است

که اگر مدیریت شهری استراتژی‌های توسعه و امکانات اجرای آنها را در همفکری بناساکنان محلی دانسته باشد، وفق آینده مبارزه علیه فقر روشنتر خواهد بود.

«اتحاد شهرها» مکانیسمی برای انتقال ابتکارات محلی و بهترین عملکردها به شهرهای دیگر است؛ ضمناً منابع مالی لازم را نیز برای کمک به طراحی استراتژی‌های توسعه بر اساس نیازهای محلی، فراهم و

تضمین می‌نمایند تا نظیر شهرنشینان در برنامه‌های ملی لحاظ شود. بانک جهانی، سازمان جهانی مسکن و دولت ژاپن بیش از ۵ میلیون دلار از این هزینه را تأمین نموده و دولت‌های آلمان، انگلیس و آمریکا نیز اعلام حمایت علی‌نموده‌اند.

China Habitat Brief Oct. 99, Urban Link Jan 2000, Urban Age Winter 2000

اقدامات شوراها در تعیین نرخ کرایه و بلیت سال ۱۳۷۹

هر ساله با افزایش نرخ سوخت و تورم، اضافه شدن نرخ کرایه ها نیز اجتناب ناپذیر به نظر می رسد. در ابتدای سال ۱۳۷۹ شوراها با توجه به وظیفه شان در تعیین نرخ کرایه وسائط حمل و نقل شهری چه اقدامی نموده اند؟

© خیابانی، دبیر شورای شهر مشهد: تعرفه تعیین نرخ کرایه تاکسی در مشهد در کمیسیون حمل و نقل مطرح و تمامی قیمت ها بر اساس تغییر نرخ وسائط یدکی و افزایش نرخ سوخت آنگاه شده است که در نهایت مبلغ ناچیزی به قیمت ورودی تاکسی ها افزوده شد و افزوده در مورد تغییر قیمت بلیت اتوبوسها هنوز تصمیمی گرفته نشده است.

© اخوان، مسئول روابط عمومی شورای شهر اصفهان: طی جلسه ای که فروردین ماه در شورای شهر تشکیل شد کرایه تاکسی ها، سواری ها، آژانس ها و سرویس های ملارس به تفکیک بررسی شد

۴۵ درصد افزایش درآمد شهرداری کرج پس از تشکیل شورا

شهرداری کرج به عنوان یکی از چند کلانشهر کشور، با توجه به جاذبه های مختلفی که این شهر داراست، هر ساله با افزایش رو به رشد جمعیت روست. گزارش شورای این شهر به استانداری تهران حاکی از آن است که طرف ۶ ماهه پس از تشکیل شورا، این شهرداری با ۴۵ درصد افزایش درآمد (۳۰ درصد با احتساب نرخ تورم) روبرو بوده است که رقم قابل ملاحظه ای است. طبق گفته شهردار کرج، در حال حاضر این شهرداری ماهیانه بین یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال تا یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون ریال درآمد دارد.

خوشی، رئیس شورای شهر کرج، جانب اهتمام مردمی را مهمترین عامل در افزایش درآمد کرج می داند. شورا با ایجاد

و تغییرات اندکی بر اساس دقیقه و کیلومتر صورت گرفته.

© لقمانیان، رئیس شورای شهر همدان: در سال جدید بر اساس پیشنهاد تاکسیسرای، نرخ تورم اعلام شده از سوی دولت و تغییر قیمت لوازم یدکی، کرایه تاکسی نیز ۱۹ درصد افزایش یافته و ورودی تاکسی ها از ۱۵۰ ریال به ۲۰۰ ریال افزایش یافته است.

© عزیز ی، عضو دبیرخانه شورای شهر کمرانشاه: نرخ کرایه تاکسی و اتوبوس بر اساس همان قیمت های سال گذشته بوده و تغییرات قیمت در سال جدید مورد تصویب قرار نگرفته است.

© کریمی، دبیر شورای شهر اراک: شورا نرخ پیشنهادی شورای سازمان تاکسیسرای را تصویب نموده است که بر اساس آن نرخ کرایه تاکسی ها افزایشی ۲۰ درصدی داشته و افزایش قیمت بلیت اتوبوسها از ۷۰ ریال به ۱۰۰ ریال رسیده است.

© احباب، مسئول کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تبریز: افزایش ۱۰۰ درصدی بلیت اتوبوسها را ناشی از عدم حمایت کافی وزارت کشور از سازمان اتوبوسرانی دانست و گفت: از آنجا که سازمان اتوبوسرانی قادر به تأمین بودجه

دفاکتار ارتباط مردمی در مناطق مختلف شهری اقدام به برپایی جلساتی نموده است که در آنها معتمدان مردم از محلات مختلف حضور یافته و در جریان مستقیم چگونگی درآمدها و هزینه های شهرداری قرار می گیرند و پیشنهادهای خود را برای بهبود اوضاع به شورا ارائه می نمایند.

صادقیان، عضو کمیسیون بودجه شورای شهر، می گوید: پرداخت جرائم کمیسیون ماده ۱۰۰، عوارض نوسازی، مشارکت در طرح های عمرانی و از این قبیل، موضوعاتی خنثی از نظر مردم بود که بی تفاوت از کنار آن رد می شدند. شورا سعی نمود با تقویت روحیه مشارکت در مردم، این باور را ایجاد کند که نحوه دریافتی از شهروندان صرف آبادانی شهر می شود؛ یعنی عملاً نه تعرفه های اضافه شد و نه عوارض جدیدی تصویب شد، بلکه افزایش

خود نیست، از این رو تنها راجع به افزایش قیمت بلیت ها است. به این منظور شورا در سال گذشته، قیمت بلیت را از ۱۰۰ ریال به ۲۰۰ ریال افزایش داد که به دنبال عکس العمل شهروندان، در ابتدای سال جاری، تغییر نرخ ۵۰ درصدی مورد تصویب قرار گرفت. در حال حاضر هر بلیت اتوبوس ۱۵۰ ریال است و به قیمت کرایه تاکسی در هر مسیر ۵۰ ریال افزوده شده است.

© شهشهی، عضو شورای شهر یزد: در مورد تغییر نرخ کرایه هنوز تصمیمی گرفته نشده است، اما با توجه به تغییر قیمت سوخته قیمت ها نیز قطعاً گرانتر خواهد شد.

© محمدی، رئیس شورای شهر ساری، ضمن اعلام این مطلب که نرخ کرایه ها و بلیت اتوبوسها تغییری نکرده است افزود: فقط در پنج مسیر که تاکسی ها به دلیل نرخ پایین تردد نمی کردند، ۴۵ تا ۴۰ درصد افزایش قیمت ایجاد شده است.

© شورای شهر زنجان و کرمان تاکنون در مقابل پیشنهاد رانندگان تاکسی و شهرداری مقاومت نموده و تصمیمی در افزایش نرخ اتخاذ نموده اند.

© گفتنی است که شورای شهر تهران، رشته قم، سمنان، بندر انزلی و سنجج هنوز تصمیمی مبنی بر افزایش نرخ کرایه ها نگرفته اند.

در آمد بسیار ایجاد انگیزه در بدهکاران شهرداری برای پرداخت بدهیها و در سرمایه گذاران برای مشارکت در احداث اثر جهای عمرانی به دست آمد.

خوشی با اشاره به تسهیلاتی که برای تسریع در پیگیری امور مردم فراهم آمده است می گوید: قبلاً ۲ تا ۳ ماه زمان صرف رسیدگی به یک پرونده معاملاتی می شد که نهایتاً متعجر به تسریع در ارباب رجوع و عدم پیگیری موضوع از سوی او می شد، اما در حال حاضر شورا ترتیبی داده است که پرونده ها ظرف یک هفته در کمیسیون مربوطه کارشناسی و تصمیم گیری می شوند.

طبق بودجه مصوب شهرداری کرج در سال ۱۳۷۸، ۵۰ درصد این بودجه به عمران شهری، ۲۶ درصد به خدمات شهری و ۲۱ درصد به خدمات اداری تعلق گرفته است.

شهردار مدرسه

گام اول مشارکت

کم رنگی مشارکتهای اجتماعی داوطلبانه افراد بویژه در چارچوب زندگی شهری و به عنوان بخشی از وظایف شهروندی به وضوح در شهرها به چشم می خورد. جامعه ای که تاکنون هیچ آموزشی برای مشارکت افراد در حفظ شهر نداشته است، دارای شهروندانی خواهد بود که فقط به خانه خود می اندیشند، کسی به یاکیزی شهر اهمیت نمی دهد و شهرداری پناه می برد به شعارهایی چون شهر ما خانه

شهردار کرج ابراز می دارد: در سال ۷۷، شهرداری ۹۷ میلیارد ریال درآمد داشت که ۴۰ درصد آن صرف امور عمرانی و ۶۰ درصد صرف امور جاری شده است. در سال ۷۸ پیش بینی شد که از ۱۳۴ میلیارد ریال درآمد وصولی ۵۰ درصد صرف هزینه های جاری و ۵۰ درصد صرف امور عمرانی شود. قابل ذکر است که در سال ۳۷، ۳۷ میلیارد ریال در امور عمرانی هزینه شد و ۶۰ میلیارد ریال در امور جاری اما در سال ۷۸، ۶۰ میلیارد ریال بودجه جاری، به ۷۳ میلیارد ریال و ۲۷ میلیارد بودجه طرحهای عمرانی نیز به ۲۲ میلیارد ریال رسید. در حقیقت شهرداری حدود ۱۰۰ درصد افزایش بودجه برای امور عمرانی نسبت به سال گذشته پیدا کرده است.

کمیته هایی در شهرداری کرج با حضور مدیران ارشد شهرداری تشکیل شد و به این موضوع پرداخت که از کجا باید درآمد کسب نمود و چگونه باید هزینه ها را کاهش داد؟

نتیجه کار این کمیته ها این شد که تمام پرونده هایی را که می بایست به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع می شد و نشده بود پیگیری و مأموران شهرداری نسبت به وصول جرائم آنها اقدام نمایند.

شهردار می گویند: بعضی از کارخانه ها از سالیان قبل نسبت به پرداخت عوارض یک درصد خود به شهرداری بدهکار بودند که از طریق کمیسیون ماده ۷۷ جهت ضبط اموال آنان اقدام شد. همچنین حدود ۳۰ واحد صنعتی - تولیدی شناسایی شد که تاکنون عوارض یک درصد را پرداخت نکرده بودند.

علاوه بر اینها از سازمانهای دولتی

عوارض نیم درصدی بابت قراردادهای آنان یا پیمانکاران اخذ شد، تسهیلاتی در تقصیر بدهی شهروندان به شهرداری فراهم شد، تلاش در حذف موانع پیش روی صدور مجوز اصناف صورت گرفت و به تعداد زیادی از شاغلان در اصناف مختلف که فاقد پروانه بودند، پروانه کسب داده شد. وی می افزاید: همچنین برای اولین بار نسبت به اخذ عوارض ۲ درصد درآمد هتلهای و عوارض کشتارگاهها اقدام شد. این عوارض در سالهای قبل گرفته نمی شد.

علاوه بر این شهرداری کرج به استناد بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداریها، مقادیری صرف بنسوارها و پارکهای مختلف شهر نموده که آن را به عنوان هزینه خودیاری از مردم وصول نمود.

سال ۱۳۷۵ شهرداری کرج درآمد خوبی از طریق جریمه های تخلفات کسب نمود، در سال ۷۸ درآمد شهرداری از نرخ سال ۱۳۷۵ هم بالاتر رفت، بدون اینکه تلاش در درآمدزایی از بخش تخلفات صورت بگیرد و این به منزله موفقیت در افزایش درآمدهای ثابت و کاهش درآمدهای غیر ثابت است.

در سال ۱۳۷۱ به طور متوسط هر ماهه ۸۰ پروانه ساخت و ساز صادر می شد، این تعداد در سال ۷۵ به ۲۰۰ پروانه رسید. سپس ساخت و ساز در کرج با رکودی دو ساله مواجه شد. از سال ۱۳۷۷ به بعد دوباره ساخت و سازها رشد خوبی در شهر پیدا کرد، به طوری که در سال جاری طی ۹ ماهه اول حدود یک میلیون متر مربع ساخت و ساز صورت گرفته است. با توجه به این موضوع که با اجرای یک متر مربع ساختمان حدود

۵۰ شغل فعال می شود، این موضوع علاوه بر تأثیر مثبت بر درآمد شهرداری به اشتغال زایی در شهر نیز کمک نموده است. گفتنی است در سال جاری فقط یک هفتم درآمد شهرداری از جرائم تخلفات کمیسیون ماده ۱۰۰ بوده است. شهردار کرج اعلام نمود: در حال حاضر شهرداری از لحاظ درآمدی وضعیتی متعادل دارد و اعتبارات جاری و بدهی پیمانکاران عمرانی به موقع پرداخت می شود.

صادقین با اشاره به سهم ۵۰ درصدی جرایم تخلفات راهتانی و رانندگی می گویند: امسال با راه اندازی شمارگاناری اتومبیلها با پلاک کرج تلاش شده است که این سهم برای شهرداری اخذ شود، اما تاکنون این سهم از سوی شهرداری تهران دریافت می شده است.

رئیس شورای شهر با تأکید بر سیاست شورا در افزایش درآمد شهرداری می گویند: این موضوع در انتخاب شهردار و به دنبال آن شهرداران مناطق لحاظ شد. شورا پس از تشکیل میزگردت به تهیه و تصویب این نامهای نمود که طی آن به ویژگیهای خاص جهت مدیران شهرداری اشاره شده است و با توجه به جمعیت زیاد هر منطقه از شهرداری به تفویض اختیار متناسب با کار هر منطقه توجه شد. نتیجه آن بود که شهرداری منطقه یک کرج نسبت به سال قبل خود ۶۵ درصد افزایش درآمد پیدا کرد، منطقه ۲ ۳۳ درصد، منطقه ۳ ۲۴ درصد، منطقه ۴ ۱۸ درصد، منطقه ۵ ۵۴ درصد، منطقه ۶ ۶۲ درصد، منطقه ۷ ۲۵ درصد و شهرداری مرکزی ۱۳۳ درصد افزایش درآمد پیدا نمود.

شهرداری تهران با نگرشی جدید به وظایف واقعی شهرداریها در جهان کنونی، معاونت امور اجتماعی و فرهنگی را تشکیل داد تا با تدوین و اجرای طرحهای مختلف به امور فرهنگی و اجتماعی در چارچوب شهر بپردازد. این معاونت با هدف آموزش مشارکتهای اجتماعی و نهادینه کردن آن از سنین نوجوانی، طرح شهردار مدرسه را در برنامه خود قرار داد. این طرح توسط پرویز پیران، استاد جامعه شناسی دانشگاه علامه

طباطبایی تهیه شد و در سال ۱۳۷۳ به طور آزمایشی در ۴۰ مدرسه به اجرا درآمد که نتایج چشمگیری داشت، اما به دنبال آن با تغییراتی که در اصول اساسی آن داده شد دامنه تأثیر آن متزل یافت.

ضرورت طرح شهردار مدرسه
پیران، به سابقه نظام زورمندمداری در جامعه ایران اشاره می کند و می گویند: در جامعه زورمندمدار، سه عرصه زندگی، شامل عرصه خصوصی خانوار، حکومتی و

عمومی به دو عرصه تقبیل می‌یابد، به این نحو که عرصه عمومی به اشغال عرصه حکومتی زورمندمدار در می‌آید و دو عرصه باقی می‌ماند: عرصه خصوصی که همان چهار دیواری اختیاری می‌شود و عرصه حکومتی، خانواده از خانه خود که بیرون می‌آید وارد عرصه حکومتی می‌شود.



هنگامی که عرصه عمومی وجود ندارد افراد نسبت به فضای عمومی بی‌تفاوت می‌شوند، علاقه‌ای به آن ندارند و حتی آگاهانه به تخریب آن می‌پردازند و این تخریب را جزئی از مبارزات منفی خود تلقی می‌کنند. در چند سال اخیر با تعمیقاتی که در شاخصهای جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی به وقوع پیوسته است، الگوی زورمندمدار به بن بست رسیده است اما این در شرایطی است که افراد دو سر نوشت خود مشارکتی

ندارند و وقتی می‌خواهیم شهر را به مردم معرفی کنیم به دلیل همان سابقه تاریخی باید بگوییم شهر ما خانه ما، در صورتی که در جوامع شهروند مدار، فضای بیرونی مهمتر از خانه افراد است، پیران می‌افزاید: اجرای طرح شهردار مدرسه گامی در جهت ترویج روحیه مشارکت جویی و دربرگیرنده اهداف کاربردی است، تمرین مشارکت جمعی، فرا گرفتن ویژگیها و قواعد تصمیم گیری گروهی، احترام به نظر دیگران، آشنا شدن با شهر، مسائل شهری، سازمانهای عهده‌دار امور شهری و آگاه شدن نسبت به حقوق و وظایف شهروندی نیز از جمله این طرح است.

■ اجرای آزمایشی

مدرسه ۵۰۰ متر پیرامون آن به عنوان یک واحد اداره شهری جدید تعریف شد، به طوری که هر شهر، دارای شهردار (شهردار منطقه، شهردار ناحیه و شهردار مدرسه) باشد.

ساعتها با وزارت آموزش و پرورش گفتگو شد تا در نهایت پذیرفتند که این طرح به صورت آزمایشی در چند مدرسه اجرا شود، پیران در این مورد می‌گویند: بر اساس امکاناتی که در مرحله آزمایش، شهرداری به ما اعلام کرده بود، مدارس را به تفکیک دخترانه و پسرانه در سه مقطع تحصیلی و مناطق مختلف شهری مشخص کردیم. سپس مقطع راهنمایی و متوسطه برای آزمایش این طرح انتخاب شد، چون قرار بود از الگویی آزمایش تبعیت شود و محقق دخالتی در انتخاب نداشته باشد، تهران را به ۸ منطقه همگون تقسیم نموده و به قید قرعه از هر منطقه ۴ مدرسه انتخاب شد. همچنین از مناطق شمال، جنوب، غربی و شرق نیز ۸ مدرسه به قید قرعه انتخاب شد. این ۴۰ مدرسه نیز به دو گروه تقسیم شد: ۲۰ مدرسه گناه و ۲۰ مدرسه آزمایش شوند.

دو طبلان شهردار مدرسه ثبت نام کردند و هیچ کس حذف نشد. در مرحله انتخابات هیچ بزرگدالی حق اعمال نفوذ و اعمال نفوذ نداشت، سپس یک هفته زمان تبلیغات اعلام شد و بعد از انتخابات و شمارش آراء دارنده بالاترین رای شهردار مدرسه می‌شد.

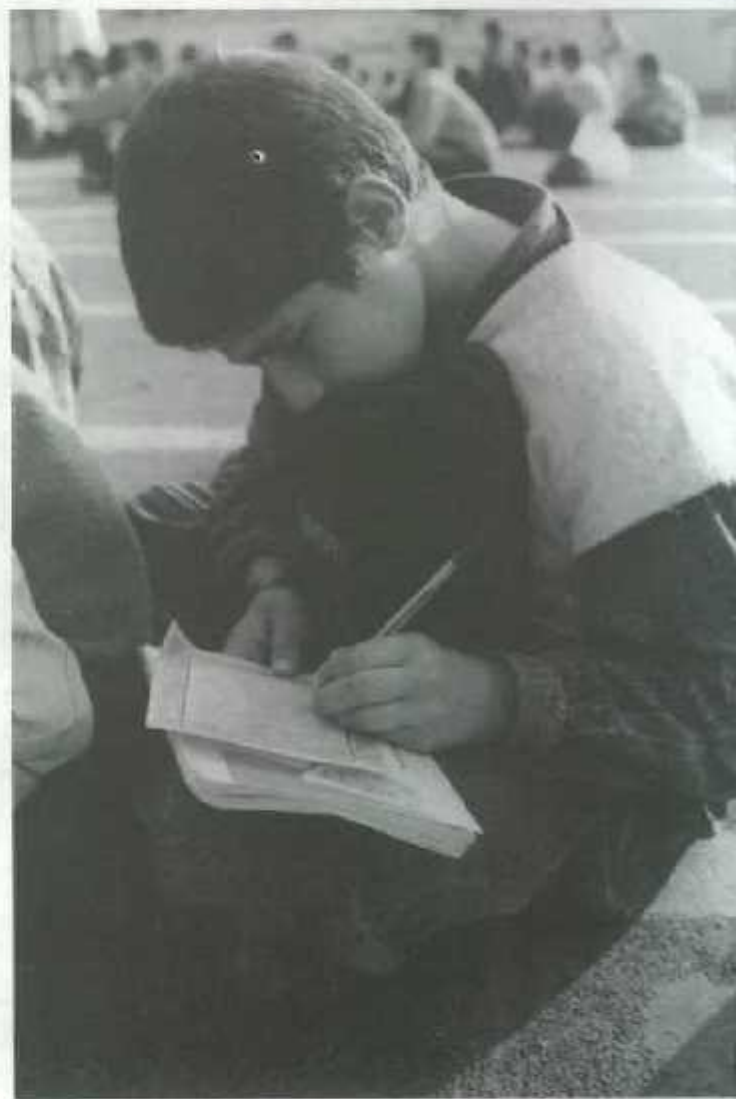
■ شورای شهر مدارس

بین ۹ تا ۱۷ نفر بر اساس جمعیت مدرسه به عنوان شورای شهر مدرسه انتخاب می‌شدند (در واقع اولین شورای شهری در نظام جمهوری اسلامی با طرح شهردار مدرسه تشکیل شد). این شورا نظارت بر کار شهرداری مدرسه را بر عهده داشتند. اعضا برای مدت یک سال تحصیلی انتخاب می‌شدند. در جلسات برنامه‌های پیشنهادی شهرداری مدرسه از سوی شهردار مطرح، تصویب و مجوز لازم برای اجرای آنها به شهرداری داده می‌شد. شورای یاد شده علاوه بر وظایف تشکیلاتی خود، نهادی مشورتی تلقی می‌شد و ضمن ارتباط مستمر با انجمن اولیا و مربیان و مسئولان مدرسه، زمینه عملی برنامه‌های شهرداری مدرسه را نیز فراهم می‌کرد.

در اولین جلسه، یکی از اعضا به عنوان دبیر جلسات انتخاب می‌گردید که مسئولیت حسن اجرای شرح وظایف را به عهده داشت و تمامی ارتباطات را برقرار می‌نمود و برنامه‌های شورا را قبل از طرح در مدرسه یا انجمن اولیا و مربیان هماهنگ می‌کرد و یکی از اعضای شورا به عنوان متشی جلسات انتخاب می‌شد که نوشتن صورت جلسات را بر عهده داشت.

افرادی که رای کمتری در انتخابات داشتند به عنوان معاونهای شهردار انتخاب می‌شدند که عزل و نصب آنان بر عهده شهردار بود. معاون اول شهردار به عنوان خانشین او، ضمن نظارت بر اسناد، برنامه سایر معاونتها و مراحل اجرای هر برنامه را در جدول زمان بندی آماده می‌کرد و تمامی برنامه‌ها را یکجا در اختیار شهردار می‌گذاشت تا در شورای شهر مطرح کند. معاونت فضای سبز، با تأکید بر فضای سبز در محوطه کلاسها، کار زیباسازی مدرسه را بر عهده داشت. معاونت اجتماعی و فرهنگی تمامی تماشیهای شهرداری مدارس را در دوون و بیرون مدرسه پس از هماهنگی با مدیر مدرسه بر عهده داشت. تهیه و اجرای طرحهای مربوطه به برگزاری احیاء مذهبی و ملی، ارتباط مستمر با والدین، برگزاری فعالیتهای فوق برنامه، تشخیص دانش آموزان بی بضاعت و انجام طرحهای موردی با هماهنگی مدیر مدرسه

برای تأمین نیازهای تحصیلی آنان در محدوده وظایف این معاونت بود. معاونت بهداشت عمومی رسیدگی مستمر به وضعیت بهداشتی مدارس را به عهده داشته رنگ آمیزی فضای مدارس، سم پاشی مدرسه سالی دو نوبت، نظافت کلاسها به صورت دسته جمعی و تفریحی،



تمیز نگه داشتن فضای مدرسه و دستشویی ها، افزایش آبخوری و تغییر طرح آنها، کمک به دانش آموزان معلول، پیشنهاد اقدامات بهداشتی به شهرداری منطقه تا شعاع ۵۰۰ متری اطراف مدرسه از دیگر وظایف این معاونت بود.

معاونت امور ورزشی و تفریحات سالم نیز با ارائه نیازهای ورزشی و آرزیهایی امکانات موجود، کار خود را شروع کرد و

مطرح شد که چنانچه فضای ورزشی مدرسه کافی نباشد، با همکاری شهرداری منطقه از فضاهای طرح کوتاه مدت تعمیم فضاهای ورزشی زمینهای را در اطراف مدرسه دست کم برای ساعتی در اختیار بگیرد. تشکیل تیمهای ورزشی، برگزاری مسابقات و تهیه برونتن ورزشی از دیگر اقدامات این معاونت بود.

معاونت همیاری درسی و وظیفه های بسیار مهم بر عهده داشته، زیرا بزرگترین خطری که موجودیت شورای شهر و شهرداری مدرسه را تهدید می کرد مسئله اکت تحصیلی دانش آموزان بود. وظیفه این معاونت جلب همکاری دانش آموزان ممتاز مدرسه و تشکیل کمیته های درسی بود تا ضمن نظارت مستمر بر وضعیت تحصیلی اعضای شورای شهر و شهرداری مدرسه، از اکت تحصیلی آنان نیز جلوگیری به عمل آورد تا عضویت در شورای شهر و شهرداری مدرسه در اذهان با عدم موفقیت در تحصیل یکی نشود.

۹) ستاد شهردار مدرسه

ستاد شهردار مدرسه همزمان با اجرای این طرح در مدارس، اقدام به چاپ اطلاعاتی آموزشی در موضوعات ثبت نام، انتخابات، مشارکت، آشنایی با شهر و شهروند نمود. در واقع دانش آموزان به وسیله این اطلاعات با ستاد ارتباط برقرار می کردند. علاوه بر این از بین ۷۰۰ طرح مشارکتی مربوط به دانش آموزان سایر ملل ۷ طرح به عنوان تجارب مشارکتی دانش آموزی در اختیار دانش آموزان قرار گرفت. ارزیابیهای مختلفی بعد از اجرای طرح از طرف طراح، شهرداری و آموزش و پرورش به عمل آمد که حاکی از موفقیت طرح بود. ولی ستاد شهردار مدرسه بر اساس نتایج ارزیابیهای آموزش و پرورش بازنگریهایی در طرح صورت داد. پسران در این مورد می گویند: متأسفانه تغییراتی که بعد از اجرای طرح آزمایشی از سوی ستاد شهردار مدرسه در طرح ایجاد شد نقش مدرسه را در آن بسیار تقویت کرد و این مسئله ای بود که با فلسفه طراحی طرح شهردار مدرسه تناقض داشت. در واقع طرح، عنصر اصلی خود یعنی دخالت نکردن بزرگسالان را از دست داد تا جایی که حتی در انتخابات شهردار مدرسه

تیز اعمال نفوذ صورت گرفت و معاونت همیاری درسی با وجود اهمیت بسیار آن از طرح حذف شد. او افزود: نتایج طرح آزمایشی نشان داد نیروی بسیار عظیمی در دانش آموزان وجود دارد که شیوه های سنتی آموزش و پرورش آن را به هدر می دهد.

نمایش، مسئول فنی ستاد شهردار مدرسه، وظایفی را که در طرح شهردار مدرسه پیش بینی شده بود با بعضی از قوانین رسمی آموزش و پرورش مغایر می دانند و می گویند: محتوای طرح باید جزئی اصلاح می شد که با قوانین آموزش و پرورش سازگاری پیدا کند اما مشکل عمده، شیوه های اجرایی آن بود. از نظر اجرایی روشهایی به کار رفته بود که مورد پسند آموزش و پرورش نبود، مثلاً نبروهای ناظر بر اجرای صحیح طرح با معیارهای رایج آموزش و پرورش سازگار نبود و احساس شد در مدارس معضلات تربیتی به وجود می آید. به اعتقاد وی بارف این مشکلات روشی و محتوایی طرح شهردار مدرسه سیر صعودی پیدا کرده است.

در مرحله آزمایشی طرح شهردار مدرسه با پشتیبانی شهرداریهای مناطق به اجرا درآمد ولی قرار بود تدریج دخالت شهرداری در این پروژه کم شود. پسران می گویند: طبیعی است در جامعه ای که هنوز با فرهنگ مشارکت چندان آشناییست تبدیل چنین طرحی به یک طرح خودکفا بسیار مشکل است. از این رو تا محدوده زمانی میان مدتی، شهردار مدرسه باید بودجه اش را از شهرداریهای مناطق بگیرد. او همکاری شهرداری تهران را با اجرای طرح چشمگیر می داند و می گویند: باور کارهای مشارکتی باید نهادینه شوند: این نوع طرحها قادر به خودانگیزی نیستند و شهروندان نیز هنوز آنچنان شناختی از امور مشارکتی ندارند که خود هزینه این طرح را تقبل کنند. گفتنی است این طرح در کنگره جهانی شهرهای آموزش دهنده در بلونیا به عنوان طرح برتر اعلام شد و در حال حاضر در ۵ شهر ایتالیا به طور کامل و موفقیت آمیز اجرا می گردد.

تنظیم: بهار مؤمنی

مشکلات طرح جامع و تفصیلی تبریز

عدم وجود طرح به هنگام تفصیلی، نابسامانی در ساخت و سازهای شهری، نیمه تمام ماندن پروژه‌های عمرانی، مشکلات عمده‌ای در توسعه شهری تبریز به وجود آورده است.

اولین طرح جامع تبریز در سال ۱۳۳۹ تهیه و طرح تفصیلی مربوط به آن در سال ۱۳۵۸ تصویب شد. مطالعات دومین طرح جامع در سال ۱۳۶۶ پایه‌ریزی و در سال ۱۳۷۴ به تصویب رسید.

فتح الهی، شهردار تبریز، با تأکید بر

تفکیک استان اردبیل از آذربایجان شرقی و اختصاص محدوده‌های بزرگتری در تقسیمات کشوری به شهرستانهای کوچک اطراف شهر تبریز، دارای محدوده‌های تنگ و کوچک شده است. اما طرح جامع تبریز بدون توجه به تقسیمات کشوری، محدوده‌های وسیع برای خود در نظر گرفته و برای هر منطقه اعلام کاربری نموده است. در نتیجه شهر تبریز از ضلع غربی، شرقی و جنوب غربی یا محدوده شهرستانهای کوچک اطراف



شهرداری، متوجه شد که نمی‌تواند طرح تفصیلی سابق را به کلی کنار بگذارد. از این رو اعلام نمود ساخت قضا‌های عمومی و معاینه پیش‌بینی شده در طرح تفصیلی به قوت خود باقی است. در نتیجه در حال حاضر شهرداری به اجرای طرح‌هایی می‌پردازد که با یکدیگر همخوانی ندارند. معاون شهرسازی شهرداری تبریز افزود: ما مجبوریم طبق همین وضعیت بی‌سر و سامان برای سراج‌ها کنندگان و طرح‌های عمرانی، شهرسازی و مسیرگشایی‌های شهرداری، تعیین تکلیف کنیم.

او با تأکید بر لزوم تعجیل در تهیه طرح‌های تفصیلی شهر تبریز گفت: متأسفانه تا سال ۱۳۷۷ (۴ سال بعد از تصویب طرح جامع) برای تهیه طرح تفصیلی جدید مشاوری تعیین نشد، اما در سال گذشته تهیه طرح تفصیلی ۵ هزار هکتار از مساحت کل شهر به مشاور سپرده شده است که هنوز در مرحله مطالعاتی است و تمام آن با روال فعلی ۲ سال به طول می‌انجامد. یعنی در سال ۱۳۸۴ تهیه طرح تمام شهر به پایان می‌رسد که خود آغاز مشکلات دیگر است.

خود کار، مسئول تهیه طرح یاد شده از شرکت زیست‌در این مورد گفت: در صورتی که اعتبار مورد نیاز طرح تأمین شود، ظرف ۲ سال تمام طرح تفصیلی تهیه خواهد شد و با روال فعلی تهیه طرح به طول می‌انجامد.

رنجبر، شهردار حقیقتاً ۲ تبریز، طرح جامع تبریز را فاقد مطالعات شهری کافی دانست و گفت: ضعف‌های طرح جامع نشان می‌دهد که مشاوران تهیه آن به نیازهای شهر آگاهی نداشته‌اند، مثلاً در طرح، چند محور جهانگردی تعیین شده است که در این مسیرها هتل‌سازی صورت بگیرد، اما در حال حاضر دو هتل بزرگ در حال احداث است و ضریب اشغال هتل‌های موجود به ۴۰ درصد هم نمی‌رسد. از این رو تعیین چند محور جهانگردی در این شهر قابل قبول به نظر نمی‌رسد. رنجبر به مشکل دیگری در طرح جامع اشاره نمود و گفت: بر اساس طرح یاد شده توسعه شهر تبریز برای مناطق مسکونی از سمت غرب و شمال غربی است و منطقه شرقی برای ایجاد کارخانه‌های صنعتی لحاظ شده است. گفتنی است شمال غرب تبریز محل کارخانه سیمان، پالایشگاه

تداخل پیدا کرده است. مثلاً محدوده‌های در طرح جامع به طور حریم، جزء تبریز اعلام شده است، اما هنگامی که شهرداری تبریز می‌خواهد به وضعیت کارخانه‌های آن منطقه رسیدگی کند شهرداری بستان آباد اعلام می‌کند که کارخانه‌های یاد شده جزء حریم شهر اوست و این یکی از معضلات اصلی طرح جامع است.

گفتنی است که طرح تفصیلی سال ۱۳۵۸ دارای برنامه زمان بندی یا سه اولویت بود و مجموعاً آن طرح باید در ۱۳ سال جامه عمل به خود می‌پوشید. (از ۱۳۵۸ تا ۱۳۷۱) اما در سال ۱۳۷۴ که طرح جامع دوم به شهرداری ابلاغ شد، فقط ۳۰ درصد از معیار پیش‌بینی شده در برنامه یاد شده به طور کامل اجرا شده بودند (البته فقط در بافت‌های خالی که مشکل تملک و پرداخت غرامت نداشتند) و ۷۰ درصد از برنامه‌های طرح تفصیلی ۱۳۵۸ هنوز بلا تکلیف هستند. قربانی گفت: سازمان مسکن و شهرسازی استان بعد از ابلاغ طرح جامع ۱۳۷۴ به

این موضوع که عمر یک طرح جامع ۱۰ سال است گفت: با وجود ضرورت تسریع در تهیه طرح تفصیلی برای تبریز، طرح یاد شده هنوز تهیه نشده است و وزارت مسکن و شهرسازی فقط برای تهیه طرح تفصیلی یک پنجم شهر تبریز با مشاور قرارداد منعقد نموده است. طبق پیش‌بینی مشاور یاد شده، تهیه کامل طرح تفصیلی ۱۰ سال دیگر طول می‌کشد، یعنی زمانی که ۳ سال از اتمام عمر طرح جامع سپری شده است. (طرح جامع تبریز تا سال ۱۳۸۴ اعتبار دارد).

فتح الهی افزود: هنگامی که وضعیت طرح جامع و تفصیلی شهر این گونه است، واقعیتها خود را بر سیستم مدیریتی شهر تحمیل می‌کنند و مدیران شهری مناطق به ناچار با قوه تدبیر خود تصمیماتی اتخاذ می‌نمایند که در نتیجه به توسعه ناموزون شهر منجر خواهد شد.

قربانی، معاون شهرسازی شهرداری تبریز، با تأکید بر تداخل محدوده اعلام شده در طرح جامع با محدوده تقسیمات کشوری گفت: شهر تبریز به دنبال



تبریز و نیروگاه خوارتی است که ۷۰ درصد آلودگی هوای تبریز به خاطر وجود آنهاست و به همین دلیل مردم با صرف مسالعی چندین برابر قیمت اصلی زمین خواستارند که به خاطر آب و هوای مناسب در منطقه شرفی تبریز ساکن شوند که این موضوع به خاطر بی دقتی و عدم شناخت شهر تبریز در زمان تهیه طرح بوده است.

وی افزود: از سوی دیگر ساختار شهر تبریز، دارای کوچه‌های کم عرض و بزرگ با تعداد زیادی ساختمان است و طرح جامع برای چنین شهری، تریانه‌های ۱۰۰ متری تعریف نموده است که به معنی صرف مصالح هنگفت برای تملک و تخریب ساختمانهای آن خیابانهاست. وی افزود: عرض جاده آل گلی در شهر تبریز ۸۵ متر است که شهرداری برای تعریض آن تا به حال حدود ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان هزینه کرده است، اما طرح جامع بدون توجه به این خیابان و کارایی آن و عدم نیاز به خیابانی جدید به موازات آن شریانی ۱۰۰ متری تعریف نموده است.

شهردار منطقه ۲ تبریز به ضوابط بدون توجه طرح جامع اشاره کرد و گفت: به طور مثال بر اساس طرح یاد شده هر واحد تجاری می‌تواند ۱۲۰ درصد از عرصه خود را در ۲/۵ طبقه اجرا کند. با توجه به این موضوع که در قسمتهای تجاری گاه زمین متری ۴۰۰ هزار تومان است، این ضابطه هیچ توجیهی ندارد. (منظور نقاطی غیر از محور تاریخی - فرهنگی است) همچنین بر اساس طرح یاد شده، ضابطه تفکیک زمین در تبریز قطعات ۱۷۵ متری است و این در حالی است که یک سوم مردم شهر در قطعات ۷۰ متری زندگی می‌کنند.

قریبانی در ادامه بنا اشاره به محور تاریخی - فرهنگی شهر تبریز گفت: همزمان با قرارداد معاملات طرح جامع، طبق مصوبه شورای عالی شهرسازی، تبریز به عنوان یکی از پنج شهر تاریخی - فرهنگی ایران به ثبت رسید و قرار شد نگرشهای شهرسازی بافت قدیم آن بر پایه اصول سنتی و با نظارت سازمان میراث فرهنگی انجام شود.

فتح‌اللهی با اشاره به سابقه ۲ هزار ساله شهر تبریز گفت: محور تاریخی - فرهنگی تبریز دارای بافتی است که برای جمعیت ۲۰۰ هزار نفری طراحی شده است و پاسخگوی جمعیت ۱/۵ میلیون نفری فعلی نیست و به همین دلیل طرح تفصیلی آن به طور مستقل تهیه می‌شود.

گفتنی است از سال ۱۳۶۷ تا ۱۳۷۴ ساخت و سازهای این منطقه با هماهنگی سازمان میراث فرهنگی صورت گرفته است و از آنجا که محدوده آن با محدوده طرح تفصیلی سابق مغایرت داشت، یک سری از مسیرهایی که در طرح تفصیلی ۱۳۵۸ باید اجرا می‌شد، به خاطر حفظ بناهای تاریخی حذف شد و در نتیجه خللی در شبکه‌های سواره و پیاده به وجود آمد. از این رو شهرداری طرح تفصیلی محدوده یاد شده را برای بازنگری با توجه به ضوابط میراث فرهنگی و شبکه‌بندی موجود، به مشاور سپرد. (این محدوده بالغ بر ۴۷۰ هکتار است). رضایی، مسئول تهیه طرح یاد شده، گفت: در واقع این طرح یک طراحی شهری با مقیاسهای یک دوم هزارم و یک پانصدم بوده است که طی آن تمامی منطقه با در نظر گرفتن ارزش اقتصادی و همجواری با عناصر با ارزش پزشکی و طراحی شده است. این طرح در ۲ سال گذشته به شهرداری ارائه شد و در واقع کار طراحی و اجرای آن همزمان صورت گرفت.

پروژه‌های عمرانی نیمه تمام

تغییرهای بنیادی مدیریت شهری تبریز و عملکرد سلیقه‌ای آنان باعث ایجاد تعداد زیادی پروژه‌های عمرانی نیمه تمام در سطح شهر تبریز و ناخوشایند شدن سیمای شهر شده است.

ریچر، شهردار منطقه ۲ تبریز، در این زمینه گفت: اعمال سلیقه‌های متفاوت در سطح مدیریتی باعث ایجاد ناسامانی در ساخت و سازهای عمرانی این شهر شده است. طرح‌هایی عظیم در این شهر شروع شد اما به علت متزلزل شدن وضعیت اقتصادی بهر کسود گرایید. وی افزود: در سال ۱۳۷۶، مبلغ ۱۹ میلیارد تومان بودجه برای اجرای پروژه‌های عمرانی پیش‌بینی شده بود اما فقط ۱۲ میلیارد تومان آن به دست آمد و به همین دلیل بز زمان اتمام پروژه‌های یاد شده تأثیر گذاشت.

فتح‌اللهی، شهردار تبریز، به بدهی ۱۴ میلیارد تومانی شهرداری تبریز اشاره کرد و آن را از عوامل مؤثر در عدم اتمام پروژه‌های عمرانی دانست. او گفت: قبل از تشکیل شورای شهر، در این لحاظ قانونی زیر نظر استانداردها عمل می‌کردند و در واقع تدابیر استانداردها در شهر اجرا می‌شد، اما با تشکیل شورای شهر، نگرش سابق در اجرای پروژه‌های عمرانی تغییر کرده و تلاش به بهبود وضعیت گذشته است.

وی افزود: شهر تبریز فاقد سازمان مطالعات باعتم شهری است. ایجاد چنین سازمانی باعث می‌شد حتی با تغییر مدیریت، نگرش به شهر و نیازهای آن تغییر نکند. وی همچنین مشکل تملک و ساخت و سازهای غیر مجاز و از جمله موانع اجرای پروژه‌های بزرگ عمرانی دانست.

عظیمی، معاون عمرانی شهرداری تبریز، ضمن رد موضوع ناسام ماندن پروژه‌های عمرانی گفت: در سالهای اخیر هر ساله ۱۰۰ پروژه شهری تعریف و اجرا شده است و طی ۲ سال گذشته ۲۰ زیرگذر در شهر اجرا شده و تنها طرح نیمه تمام روگذری است که گذرگاه شمالی و جنوبی تبریز را به هم اتصال می‌دهد که کمربندی دور تبریز است. وی همچنین به محدودیت ضوابط میراث فرهنگی در منطقه ۸ شهرداری (محور تاریخی - فرهنگی تبریز) اشاره نمود و گفت: در این منطقه ارتفاع مجاز خانه‌ها تا ۷/۵ متر است و از آنجا که ساخت عرصه متری ۱۲۰ هزار تومان در ۲ طبقه برای مالک سود چندانی ندارد مالکان منازل آن منطقه را به حال خود گذاشته‌اند و منطقه تبدیل به بافتی فرسوده و مخروبه شده است.

بنابراین گفته شهردار تبریز، در این شهر بیش از ۷۰ هزار واحد مسکونی غیر مجاز ساخته شده که جمعیتی حدود ۴۰۰ هزار نفر را در خود جای داده است (یک سوم) و عدم توجه به چگونگی تملک این ساخت و سازهای غیر مجاز در طرح جامع، سدی در راه اجرای پروژه‌های بزرگ عمرانی محسوب می‌شود.

عظیمی گفت: اگر شهرداری بخواهد تمام این مناطق را ابتدا تملک کند و سپس اجرای پروژه‌های عمرانی را شروع کند، سالها طول خواهد کشید، به همین دلیل مجبور شده‌ایم همزمان به احداث پروژه‌ها بپردازیم که در نتیجه تملکها باعث وقفه در کار می‌شود.

گفتنی است نگاهی کلی به شهر تبریز نشان می‌دهد ساخت و سازهای شهر تناسمی با فرهنگ شهر ندارد و با وجود فعالیت‌های شهری شهرداری و خدمات سایر سازمانها هنوز در تبریز مسائلی نظیر حمل و نقل سواره، تردد پیاده، دفع فاضلاب و آبهای سطحی به طور کامل ساماندهی نشده است. شهرداری تبریز در مقطعی برای درآوردن اقدام به پاساژسازی، بدون رعایت تناسب میزان معابرها و پاساژها با



جمعیت، محدوده گسترش شهری، قدرت خرید و فرهنگ مردم نمود، اما با از کار انداختن چرخه تجاری شهر و انشای شهر از واحدهای تجاری این امر متوقف شد. عطفی در این زمینه گفت: ساخت مراکز تجاری در ابتدا متقاضی زیادی داشت، اما با شروع رکود اقتصادی، این تقاضا کاهش یافت. در حال حاضر تبریز دارای ۱۲۰ هزار واحد تجاری است که نسبت به شهرهای بزرگ دیگر رقم بالایی است.

شهردار تبریز برای بهبود وضعیت توسعه شهری تبریز گفت: لازم است با هماهنگی وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی ترمیمی به وجود آید که تهیه طرحهای تفصیلی به شهردارها - که آگاهی بیشتری نسبت به وضعیت شهرها دارند - تفویض شود.

گفتی است از عمده پروژههای عمرانی ناتمام در تبریز، پروژه توسعه مسجد کبود است که سرمایه گذاری آن به عهده شهرداری تهران بوده است و از زمان محاکمه شهردار قبلی تهران، طرح متوقف مانده است.

سازمان مسکن و شهرسازی آذربایجان شرقی در زمینه گزارش فوق توضیحاتی به این شرح ارسال نموده است:

موسوی سرپرست حوزه شهرسازی سازمان فوق الذکر، ضمن اشاره به روشن نبودن جایگاه شهرسازی و مسائل مرتبط با آن در جامعه ایران و ناقص و متناقض بودن قوانین مربوط به آن ابراز داشته است: مقبوله شهرسازی از جنس برنامه ریزی است، از این رو فرایختن و میان بخش است و نمی تواند به صورت مقطعی با مسائل برخورد نماید، اما برخورد و عملکرد برخی شهرداریها تاکنون در این مورد کوتاه مدت و مقطعی بوده و باعث تشدید مشکلات گردیده است.

به عنوان مثال شهر تبریز تاکنون فاقد مطالعات جامع حمل و نقل شهری بوده و از جذب اعتبارات آن نیز محروم بوده است. از دیگر مشکلات اصلی شهر تبریز می توان به تقسیمات سیاسی استان اشاره کرد. با توجه به اینکه طبق ماده ۷ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۴۷/۴/۱۵) شهرستان واحدی از تقسیمات کشوری با محدوده جغرافیایی معینی است که از به هم پیوستن چند بخش همجوار، از نظر عوامل طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی واحد متناسب و همگنی را به وجود می آورند. می توان ادعا نمود که در تعیین تقسیمات سیاسی تمامی عوامل یاد شده مورد مطالعه قرار نگرفته است، ولی در مطالعات طرحهای توسعه شهری فاکتورهای یاد شده مورد بررسی و تحلیل قرار می گیرند. به همین دلیل مشاهده می شود که شهرستان تبریز با توجه به تقسیمات سیاسی از نظر محدوده دارای اشکال بوده و تمامی مالکین ساخت و سازهای انجام شده در اطراف شهر از تمامی امکانات شهر تبریز بهره مند هستند، ولی با استناد به اینکه در شهرستان همجوار قرار گرفته اند، عوارض خود را به شهرداریهای همجوار می پردازند.

از طرف دیگر به دلیل تداخل تقسیمات سیاسی تبریز با محدوده های طرح جامع مصوبه تاکنون محدوده قانونی برای شهر تبریز تعیین نشده و این امر مشکلاتی را برای اکثر ازگانها و سازمانها به وجود آورده است. وجود برخی قوانین و مقررات ناقص نیز در این زمینه مشکل ساز است، از جمله شرح خدمات تیب ۱۲ تحت عنوان طرح توسعه و عمران و حوزه نفوذ شهرها برای شهرهای تانسقف جمعیتی ۳۰۰ هزار نفر منظور شده و برای شهرهای با جمعیت

بیشتر، شرح خدمات مطالعاتی وجود ندارد و تاکنون قرارداد تیب ۱۲ بدون توجه به جمعیت شهرها در سراسر کشور، ملاحظه عمل قرار گرفته است. متأسفانه سازمان برنامه و بودجه مرکز برای تهیه طرح تفصیلی شهر تبریز، با وجودی که قبلاً موافقتنامه آن را صادر نموده، با ایراد گرفتن از شرح خدمات تیب ۱۲، مطالعات طرح یاد شده را در سطح ۵ هزار هکتار معرفی نموده است.

سازمان مسکن و شهرسازی با توجه به محدودیت هایی که سازمان برنامه و بودجه از نظر سطوح مطالعاتی در زمینه تهیه طرح تفصیلی شهر تبریز به وجود آورده و هم چنین محدودیتهای اختیاری نسبت به عقد قرارداد تهیه طرح تفصیلی شهر تبریز، در مرحله اول در سطح ۵ هزار هکتار اقدام نموده و تاکنون تلاشهای این سازمان جهت رفع محدودیتهای فوق و تأمین اعتبار مربوطه به نتیجه نرسیده است. البته مطالعات طرح مجموعه شهری تبریز به اتمام رسیده و در حال حاضر توسط شورای شهرسازی استان در دست بررسی است و سعی این سازمان بر این است که مطالعات طرح یاد شده در تجدیدنظر تقسیمات سیاسی استان بویژه در ارتباط با شهر تبریز ملاحظه عمل قرار گیرد. از آنجا که متولی مطالعات حمل و نقل شهرها، وزارت کشور است و متولی مطالعات طرحهای توسعه و عمران وزارت مسکن و شهرسازی، از نظر این سازمان مطالعات هر دو سازمان یاد شده برای شهرهای با بیش از ۵۰۰ هزار نفر جمعیت بایستی تماماً صورت گیرد و برای این منظور لزوم تهیه شرح خدمات مربوطه و رتبه بندی مهندسان مشاور بر اساس درجه بندی شهرسازی و ترافیک، امری ضروری است.

تخلیص: بهار مؤمنی

انتخابات هیئت مدیره اتحادیه سازمانهای همیاری

در گردهمایی مدیران عامل سازمان همیاری شهرداریها انتخاب اعضای هیئت مدیره اتحادیه سازمانهای همیاری به رأی گیری گذاشته شد.

طی این گردهمایی که در اسفند ماه گذشته برگزار شده صادقی مدیر سازمان همیاری تبریز با ۲۲ رأی و موسوی مدیر سازمان همیاری سمنان با ۱۶ رأی به عنوان اعضای اصلی و خادمی با ۱۵ رأی به عنوان عضو علی البدل انتخاب گردیدند.

گفتنی است اتحادیه سرگزی سازمانهای همیاری کشور به منظور فراهم آوردن زمینه های مناسب جهت ارتباط بین سازمانهای همیاری استانها و تأمین نیازمندیهای عمومی از طریق ارائه خدمات بازرگانی و تجاری و معاملات مالی تشکیل شده است. براساس ماده دوازدهم اساسنامه، هیئت مدیره مرکب است از معاون هماهنگی امور عمرانی به عنوان رئیس هیئت مدیره و دو نفر از مدیران سازمانهای همیاری، با انتخاب از سوی مدیران سازمانهای همیاری و یک نفر عضو علی البدل.

عملکرد سرمایه گذارها در قالب سر فصلهای اعتباری

طی این همایش سعادت، مشول گروه توزیع اعتبارات دفتر برنامه ریزی عمرانی، ضمن اشاره به فعالیت کمیته اقتصادی در زمینه بررسی طرحهای سرمایه گذاری گفت: در بررسی طرحهای سرمایه گذاری به ویژگی ایجاد منابع جدید در آسندی برای شهرداریها با اجرای طرح

ارائه شده توجه می شود. وی به توضیحاتی در زمینه توسعه وام با کارمزد بدون کارمزد در قالب دو سر فصل اعتباری که به سازمانهای همیاری تخصیص یافته است، پرداخت و گفت اعتبار وام با کارمزد در قالب سرمایه گذاری مشارکتی در فعالیتهای بازرگانی - تجاری پرداخت می شود که دارای شرایط خاصی است. از جمله شرایط اعطای وام با کارمزد تأمین حداقل سود مورد نظر از طرح ارائه شده و پرداخت سهم سازمان شهرداریها بود. مدت مشارکت در فعالیتهای تجاری - بازرگانی بین ۴ تا ۹ ماه است و موافقت بنا تجدید پرداخت وام و شروع دوره دوم موکول به ارزیابی بعد از اجرای مرحله اول شد. میانگین سودی که در این پروژهها پیش بینی شده است ۶۳/۵ درصد می باشد.

تاکنون ۲ استان فعالیت خود را در چارچوب یاد شده انجام داده اند. به این معنی که یک دوره فعالیت تجاری - بازرگانی را به پایان رسانیده و حداقل سود تضمینی سهم سازمان شهرداریها را هم پرداخت نموده اند. برای ادامه کار موافقت اعلام شده است. اما اعتباراتی که به صورت وام بدون کارمزد به شهرداریها و سازمانهای همیاری اعطای می شود، در چارچوب سرمایه گذاری در طرحهای اقتصادی بوده است. از آنجا که بحث تأمین حداقل سود و ضمانت پرداخت سهم سود به سازمان شهرداریها در آن مطرح نبوده، بررسی نهایی طرح را دشوار می نماید. سعادت گفت: توجه اقتصادی طرحهایی که می خواستند از وام بدون کارمزد استفاده نمایند در کنار توجهات فنی و همچنین تناسب اجرای طرح با شرایط منطقه ای و توان اجرا یا مشارکت سازمان همیاری یا شهرداریها مباحثی هستند که در بررسی این طرحها مورد توجه قرار می گیرد. در حقیقت برخلاف وامهای با کارمزد که به صورت مستقیم در دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور مورد بررسی قرار می گیرند و به تصویب و اجراء می رسند، وامهای بدون کارمزد در کمیته اقتصادی مطرح می شوند و مورد بررسی قرار می گیرند. وی ضمن تأکید بر توجه بر چارچوبهای نظری اقتصاد در بررسی طرحهای سرمایه گذاری یاد شده در کمیته اقتصادی گفت: این سرمایه گذارها براساس بحث کمک برای افزایش نرخ رشد تولید ناخالص ملی و همچنین بحث اشتغال زایی و رفع معضل بیکاری تعریف

شده اند و این خود باعث پیچیده شدن بررسی طرحهایی گردد زیرا یک طرح ممکن است از سوی صنعت ایجاد درآمد برای شهرداریها شود ولی از سوی دیگر موجب رکود و تعطیل شدن طرح مشابه در همان منطقه شود. وی در ادامه گفت که با وجود این پیچیدگیها کمیته اقتصادی به بررسی تمامی طرحهای ارائه شده پرداخته است.

تا زمان برگزاری این گردهمایی از ۲۸ استان کشور طرح پیشنهاد شده که طرحهای ارائه شده از سوی ۱۰ استان به تصویب رسیده است و از ۱۲ استان نیز هیچگونه پیشنهادی برای دریافت وام ارسال نشده است.

سعادت گفت مجموعاً از ۵ میلیارد تومان اعتباری که برای این سر فصل پیش بینی شده است مبلغ یک میلیارد و هشتصد میلیون تومان تا به حال توسط ۱۰ استان جذب شده است. در موضوع اعطای وام بدون کارمزد قبلاً سرمایه گذاری در طرحهای مشارکتی مطرح بود اما در حال حاضر براساس توجه اقتصادی پروژه این وام به سازمانهای همیاری پرداخت می گردد.

طی این گردهمایی مدیران سازمانهای همیاری به مطرح مشکلات خود و خواسته هایشان از اتحادیه سازمانهای همیاری پرداختند و در پایان معاونت هماهنگی امور عمرانی به جوابگویی پرداخت.

وی با اشاره به وام با کارمزد گفت ۳۰ درصد از این وام باید به عنوان کارمزد پرداخت شود که ۱۵ درصد از آن یعنی نیمی از کارمزد مجدداً به سازمان همیاری برگردانده می شود مشروط بر اینکه طرح ارائه شده به تأیید کمیته اقتصادی برسد و با سرعت و کیفیت مناسب اجرا شود. وی تأکید نمود که سازمانهای فعال در خدمات غیر عمرانی باید کارکردهای متنوع تری داشته باشند تا بتوانند سود بیشتری را وارد سازمان کنند.

وی با اشاره به تشکیل اتحادیه سازمانهای همیاری گفت: این اتحادیه باید نسبت به تشکیل نوامات گوناگون تحت پوشش سازمانهای همیاری اقدام نماید. به طوری که هر سازمان همیاری بر سئلی با تعداد کم داشته باشد و به صورت نظاممند موضوعات مختلف کاری خود را به مؤسسات بسپارد.

توجه به فرهنگ پیشگیری از حوادث

گردهمایی مسئولان ستادهای حوادث غیرمترقبه کشور و دبیران کمیته تخصصی کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی، اسفندماه گذشته در اهواز برگزار شد. در این نشست استاندار خوزستان مشکل اصلی خوزستان را در حوادث غیرمترقبه، ناشی از پربابی و کم‌آبی دانست و گفت: بارش در خوزستان یا کم است که باعث خشکسالی می‌شود و یا به قدری زیاد که باعث سیلاب از این رو در برنامه سوم پیش‌بینی شده است که با ایجاد سد ها از جمله سد کرخه واحداث کانالهای هدایتی، از خسارات سیل جلوگیری به عمل آید. این موضوع همچنین باعث ایجاد امکان بهره‌برداری از آراضی پایین رودخانه نیز می‌شود.

وی افزود: رودخانه کارون زمانی محل عبور و مرور کشتیهای باری کوچک در مسیر خلیج فارس به اهواز بود، ولی در حال حاضر کاهش ارتفاع آب حتی باعث آسیبهای زیست‌محیطی در این رودخانه نیز شده است. به طوری که سرمایه گذار پهنای انجام شده در منطقه دچار بحران و شهرهای پایین دست اهواز دچار کمبود آب شرب شده‌اند.

در این همایش معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور ابراز داشت: در سال جاری ۲۲ مورد حادثه سیل و ۱۲۶ مورد زلزله با حداکثر ۶/۲ ریشتر و ۲۴ مورد حوادث دیگر مانند رانش و لغزش داشتیم. این حوادث باعث شده تا پایان بهمن گذشته ۹۸/۵ میلیارد تومان خسارت وارد شود. برای سال ۱۳۷۹ بودجه‌های حدود ۴۰ میلیارد تومان به موضوع حوادث اختصاص یافته است. از این میزان ۳۱/۵ میلیارد تومان در ردیف حوادث پیش‌بینی شده و ۹/۶ میلیارد تومان آن اعتباری است که از سوی

ریاست جمهوری اضافه شده است. گفتنی است که ۱۰ درصد از این اعتبارات مربوط به خشکسالی است.

خرم افزود: در سال زراعی گذشته، خشکسالی گسترده‌ای در کشور به وجود آمد و به همین دلیل از سوی دولت تصویب شد که ۳ درصد از بودجه‌های عمرانی (حدود ۹۶/۶ میلیارد تومان) جهت مهار بحران خشکسالی در کشور اختصاص یابد که در اختیار مدیران استانی قرار گرفته حتی مبلغ ۳۷/۸ میلیارد تومان مربوط به خسارت مردمی در بعضی استانها با موافقت مردم در طرحهای پیشگیری استفاده شد. استانهای بزرگ اسفهان، اردبیل و گلستان به طور صد در صد کمکهای بلاعوض مردمی را در طرحهای پیشگیری هزینه نمودند.

در ادامه خرم به اموری که باید در ستادهای حوادث استانی مورد تأکید قرار گیرد پرداخت و گفت: دبیران ستادهای حوادث غیرمترقبه می‌بایست در تهیه طرحهای شهرسازی (هادی، جامع و تفصیلی) نقشی مؤثر داشته باشند و امینی در طرحهای هادی و جامع از سوی ستاد حوادث مورد توجه قرار گیرد همچنین لازم است در استانها فرهنگ پیشگیری ایجاد شود. خرم افزود: در برنامه سوم ۵۰ درصد از بودجه جهت پیشگیری پیشنهاد شده است (این رقم در برنامه اول ۱۵ درصد و در برنامه دوم ۲۰ درصد بود). وی بر ضرورت اختصاص دادن بخشی از اعتبارات به مطالعات تأکید نمود و گفت: به دبیران ستاد حوادث و معاونان عمرانی حداقل سه استان در کشور که در سال آینده بیش از ۵۰ درصد از اعتبار خود را صرف پیشگیری نمایند یادداشت تعلق خواهد گرفت.

گفتنی است که انسانها سه سازمان ملی ایمنی و حوادث در کشور تهیه شده است و پیش‌بینی می‌شود که در سال آینده این سازمان تشکیل شود. خرم اشاره نمود از آنجا که هلال احمر یک NGO محسوب می‌شود، فعالیت سازمان یاد شده تعارضی با آن نخواهد داشت و در واقع این سازمان مسئولیت حوادث کل کشور را به عهده خواهد گرفت و امور ایمنی، آتش‌نشانی و حوادث به صورت متمرکز تحت پوشش این سازمان قرار خواهند گرفت. وی خاطر نشان نمود عملیات اجرایی آتش‌نشانیها تحت پوشش شهرداریهاست، اما سازمان یاد شده ستادی در استانها و شهرستانها خواهد داشت که تمام امور حوادث مناطق با آنها هماهنگ خواهد شد.

در حال حاضر در ستاد حوادث کشور به منظور سخت‌گزارش دهی و گزارش‌گیری و سرعت عملیات اطلاع‌رسانی در حوادث غیرمترقبه، امکان تبادل اطلاعات با سیستم رایانه‌ای برقرار شده است و لازم است که استانها در زمان حادثه سریعاً موضوع را به مرکز مخابره نمایند. او همچنین بر جدی گرفتن موضوع آموزش تأکید نمود و گفت: باید سقفی از اعتبارات سازمان برنامه و بودجه کشور در این جهت هزینه شود و آموزش عمومی و خاصی برای نیروهای عمل‌کننده در حوادث بویژه در امر امداد و نجات پیش‌بینی شود.

در ادامه این گردهمایی موضوعاتی آموزشی در زمینه مدیریت سیلاب در خصوص جلوگیری از فرسایش رودخانه‌ها و پیشگیری از سیل و مهندسی زمین‌شناسی و زلزله‌خیزی شهرهای کشور از سوی اساتید دانشگاه ارائه گردید.

این طلای کثیف، قابل شست و شو است!

زباله‌دزدی، تفکیک زباله در مبدأ و ضرورت آموزش شهروندان کیسه‌های زباله‌ای که پاره شده و گریه‌ها در آن می‌لوند. کانتینری بر از زباله که چندین ماه است در گوشه خیابانی مانده. صدای فریاد دوره گرد: نان خشک، پلاستیک، کاغذ، آهن و... می‌خریم. آدمهایی با چکمه سیاه که از پام تا شام در زباله‌های تلنبار می‌گردند. کاغذ و دبیایی‌های کهنه‌ای که گویی گویی به کار گاهها فروخته می‌شوند.

دستگاههایی که دمپایی فرمز مریم و رضا را خرد می‌کنند. سطلهایی که ساخته می‌شوند. ساعت، توپ، عروسک، بستانگی که در دهان نوزادی قرار می‌گیرد. کودکاتی که در پارکها با توپها پشان بازی می‌کنند. سرفه، تهوع، بیماری. بیمارستان.

تهران، یکی از شهرهای آلوده دنیا. رقیب مکزیک، رقیب دهلی نو. این شهر چگونه آلوده شده است؟ توسط این سطلهایی که در هوا تخلیه می‌شوند؛ بخار، دود و گاز کارخانه‌ها و

خودروها و یا فاضلابهای شهری و صحتی و زباله‌های خانگی و بیمارستانی. ضرورت صحیح که از منزل قدم بیرون می‌کناریم به بی‌کیسه‌های پاره شده زباله در کوچه و خیابان رویه رو می‌شویم. آیا نفس گریه‌ها هستند؟ نه! زباله دزدی برای برخی از مردم کشور ما یک کسب و کار است؛ کسب و کاری که چهره شهر را مخدوش می‌کند چه عواملی زمینه را برای زباله دزد فراهم می‌کند؟ نقش مردم در این میان چیست؟ آیا برنامه‌ریزی شهرداری و سازمان نایافته برای ساماندهی و جمع‌آوری زباله در ایران و



جلوگیری از عوارض سود آن، یک برنامه‌ریزی منطقی و جامع است؟ و... اصلاً چرا زیاده در کشور ما تبدیل به یک عامل بحران ساز شده است؟

شهروندان و زمینه مناسب فرهنگی

«زیاده چیست؟» این سئوالی است با نمری - به ظاهر - ساده که کمتر پاسخ مناسبی به آن داده شده است. غیرضای کردجهان بیگلو، معاونت اجرایی سازمان بازیافت، می‌گوید: «ما به هر آنچه دور ریختنی است و در زندگی شخصی ما کاربرد ندارد زیاده می‌گوییم. در جوامع توسعه یافته، تعریف دیگری نیز وجود دارد: زیاده موادی است که اگر چه دیگر به درد «من» نمی‌خورد اما می‌تواند دوباره در جریان تولید قرار بگیرد و به مواد و ابزار مورد نیاز جامعه تبدیل شود. کارشناسان معتقدند مشکل از همین تعریف آغاز می‌شود. مردم باید درک کنند که می‌شود از این زیاده‌ها به گونه‌ای دیگر نیز بهره برد. این درک در جامعه برای توسعه پهنه طرح بازیافت زیاده در کشور، یک ضرورت است. به نظر می‌رسد به دلیل همین نگرش است که با وجود گذشت پنج سال از زمانی که مطرح شده است شهروندان زیاده‌ها را رأس ساعت ۲۱ در پشت در منازل خود بگذارند می‌گذرد، اما هنوز فقط ۳۰ درصد جامعه به این برنامه عمل می‌کنند. چرا؟

جهان بیگلو، ریشه این بحران را در عدم زمینه مناسب فرهنگی در سطح جامعه می‌داند و می‌گوید: «وقتی صحبت از شهروند می‌کنیم، منظورمان کسی است که به ضوابط شهری و قانونمندی چنین جامعه‌ای مقید است. اما در کشور ما، مردم از ضوابط و مقررات

شهری تبعیت لازم را ندارند. شهرهای پرجمعیت ایران و بویژه تهران با ۸-۹ میلیون نفر و بیش از ۷۰ درصد مهاجر، از فرهنگ شهرنشینی برخوردار نیست. این در شرایطی است که لایه‌های حاشیه‌نشین شهرها (مشکل از تپ‌های مختلف اجتماعی) روز به روز بر ضخامتشان افزوده می‌شود. وقتی مشکلات اجتماعی و مشغله‌های فکری مردم را هم در نظر بگیریم، مشکل دوچندان می‌شود. به همین دلیل مثلاً ۶۰ سال است که غیر غیر توصیه شهرنشینان هنوز گروهی از مردم فراموش می‌کنند زیاده خود را رأس ساعت مقرر در پشت در منازلشان بگذارند. به همین دلیل در روز نیز شاهد وجود کیسه‌های زیاده در معابر عمومی می‌شویم».

در واقع «شهروندی بودن» فقط به معنای در شهر زندگی کردن نیست، بلکه به معنای در نظر گرفتن «منفعت عمومی» و رعایت ضوابط و قانونمندی‌هایی است که رسیدن به آن را تسریع می‌کند. بحث مبارزه با بودگی محیط زیست، بازیافت زیاده و جلوگیری از بهر روز رفتن منابع و انرژی طبیعی و سبزی تلاش برای رسیدن به یکی از این منافع ملی است: متقاضی که در کشور ما به دلیل عدم تبیین صحیح سوابق شهروندی، آن هم از سوی متولیان امر، نادیده گرفته می‌شود. مثلاً عدم تحقق طرح جداسازی زیاده در مبدأ (که از سال ۱۳۷۳ با اعطای وام بانک جهانی و آغاز مطالعات طرح جامع مدیریت مواد زاید جامد و شروع فعالیت مشاور آلمانی BC بر این در ایران مطرح شد) و تبعات گذاشتن زیاده پس از ساعت کار رفتگوران شهرداری در خارج از منازل از جمله نکاتی است که به اشکال مختلف نیاز به تبیین و توضیح دارد، اما حتی رسانه صدا و سیما - که از بودجه ملی بهره‌مند است - به آن چندان توجهی نشان نداده است؛ اینکه اگر زیاده‌ها در مبدأ تفکیک نشوند، مواد زاید جامد در مجاورت با مواد تر که به سرعت فسادپذیر هستند آمده می‌شوند؛ اینکه اختلال در روند جمع‌آوری زیاده و تأخیر در تحویل آن به مأموران شهرداری موجب می‌شود زیاده تا روز دیگر در معابر شهرها بماند و چهره شهر را زشت کند (آن هم در شرایطی که در سال ۷۷، فقط ۲۲ میلیارد تومان هزینه شهرداری تهران برای جمع‌آوری، حمل و دفع زیاده و همچنین پاکیزه نگه داشتن معابر صرف شده است)؛ اینکه با تحقق چنین طرحی و یا صرفه جویی در هزینه‌ها می‌توان روی طرح‌های عمرانی و فرهنگی سرمایه‌گذاری کرد و عدم تحقق آن یعنی میدان عمل دادن به فالتیهای غیرقانونی و

زیاده‌دزدها و هزار اما و اگر دیگر، معاللی هستند که می‌بایست با برنامه‌ریزیهای فر قالب فرهنگی برای مردم و در وهله اول برای دستاورد کاران و مجریان این طرح یعنی مأموران شهرداری توضیح داده شوند.

در خیابان شوش (تهران) مردی از وانت شهرداری چند کیسه زیاده را به یکی از مغازه‌ها منتقل می‌کرد. روی شیشه مغازه نوشته شده بود: «شایعات فلزی، کاغذی و پلاستیکی شما را خریداریم». صاحب مغازه توضیح داد: «اگر قصد نان‌بری ندارید حرف می‌زنیم. بسیاری از کسانی که به ما زیاده می‌فروشند، کارگران و کارکنان شهرداری هستند. بعضی از آنان بنا ماشین شهرداری برای مناسباتی می‌کنند. این کار برایشان اضافه‌کاری محسوب می‌شود. آنان به دلیل اینکه مردم زیاده‌هایشان را از صندوق جدا نمی‌کنند، خودشان حاضر می‌شوند آنها را جدا کنند و به ما بفروشند. به هر حال آنها هم باید نان بخورند. حقوقشان که کفاف نمی‌دهد».

رضانقوی، کارشناس حوزه معاونت خدمات شهری، می‌گوید: «ما باید سطح توقع خود را از روند ساماندهی کشورمان، با ظرفیت پذیرش آن متناسب کنیم. مادر شهر تهران که نقش الگوسازی برای تمام شهرهای ایران را دارد، فکر کردیم اولین اقدام می‌تواند آموزش چهره به چهره باشد؛ برای اینکه مردم یاد بگیرند چگونه زیاده‌های خود را به دو دسته تر (که فسادپذیر است) و خشک (که می‌تواند دوباره در چرخه تبدیل مواد قرار گیرد) جداسازی کنند. یک روز در هفته را برای جمع‌آوری زیاده‌های جامد در نظر گرفتیم، اما هنوز این طرح به یک حرکت ملی تبدیل نشده است؛ بنابراین چطور می‌توانیم توقع داشته باشیم که امر زیاده‌دزدی در این زمان اتکاد از بین رفته باشد؟ بویژه اینکه از دیرباز بخشی از مردم و حتی کارگران خدمات شهری در حاشیه کار خود به جمع‌آوری زیاده مشغول بوده و برخی از اجناس قابل استفاده را از میان مواد جمع‌آوری می‌کردند و این امر حتی هنوز هم در بین کارگران خدمات شهری رایج است».

سپار دیده شده که رفتار کار شهرداری در گوشه‌های شهر به زیاده‌زدان اعتراض می‌کند. این اعتراض زمانی از اصالت برخوردار خواهد شد که نه فقط برای نفع شخصی، بلکه برای سامان دادن شهر و برخوردار کردن هر چه بیشتر شهروند از فضای پاکیزه و منابع انرژی‌زای کشور باشد.

ارdebیل

باگذشت بیش از ۶ ماه از استعفای شهردار قبلی اردبیل، به پیشنهاد شورای اسلامی این شهر، حسین افسانه به عنوان شهردار جدید اردبیل معرفی شد. سال گذشته به دلیل تغییرات بیایی در مدیریت شهرداری این شهر، خدمات شهری به صورت مناسبی به شهروندان اردبیلی ارائه نشد.

استارا

نوروز امسال، ۲۰۰ هزار نفر مسافر تعطیلات خود را در شهرستان مرزی استارا گذراندند و برخی از آنان با عدم رعایت اصول حفظ محیط زیست، طبیعت استارا را آلوده و زباله کردند. این شهرستان ۶۵ هزار نفری در شمال غرب استان گیلان و در مرز جمهوری آذربایجان قرار دارد.

شهروندان استارا خواهان آن هستند که در سالهای آینده، شهرداری استارا تانیاپیرویزهای را برای کنترل و جمع آوری زباله های مسافران نوروزی اتخاذ نماید.

بندر ترکمن

مشکلات شهر بندر ترکمن است. هر ساله در این شهر به هنگام بارانهای زمستانی و بهاری به علت هموار بودن سطح زمین در شهر و عدم شیب مناسب آب گرفتگی های شدید در معابر رخ می دهد. با توجه به نامشخص بودن حریم شهر بندر ترکمن، شهرداری فقط تا ۱۱ کیلومتری که در حریم مصوب طرح هادی سال ۱۳۶۳ قرار دارد، خدمات ارائه می نماید. از این رو با وجود صرف هزینه زیاد که شهرداری در شهرسازی و محروم سازی معابر عمومی شهر در هنگام بارندگی انجام می دهد، ساکنان خارج از محدوده قانونی شهر با مشکلات زیادی روبرو هستند. گفتنی است که حدود ۶۰ درصد معابر این شهر خاکی است.

مینودشت

شهر مینودشت که در ۱۵ کیلومتری



شهر گنبد کاووس قرار گرفته، فاقد رونق اقتصادی لازم است. بل روگذری که از سوی گنبد به طرف مینودشت کشیده شده است، این شهر را در پی بستن قرار داده است که مسافران عبوری را از ورود به شهر بی نیاز کرده است. شهرداری مینودشت با اخذ مجوزهای لازم در نظر دارد با تخریب این بل، میدان ورودی به شهر را به جای آن احداث نماید که ضمن جذب مسافران و توریست به داخل شهر، به رونق اقتصادی آن نیز کمک کند. در حال حاضر شهروندان مینودشتی تمایل چندانی به سرمایه گذاری در شهر ندارند و به دلیل مسافت کم با شهر گنبد، کنالاهای مورد نیاز خود را نیز از آن شهر خریداری می کنند. از سوی دیگر، قریب به اتفاق شهروندان مینودشت به کشاورزی اشتغال دارند که این موضوع باعث شده است شهرداری مینودشت درآمد بسیار ناچیزی داشته باشد که کفاف فعالیت های عمرانی و خدماتی آن را نمی دهد. گفتنی است این شهرداری قسمتی از اطراف رودخانه چهل جای را که قبلاً محل جمع آوری زباله بوده به پارک تفریحی تبدیل نموده است و قصد دارد با گسترش این پارک ضمن جذب توریست به منطقه، از ساخت و ساز بی رویه در حریم رودخانه نیز جلوگیری کند.

گرگان

بخشی از زمینهای مرغوب در شهر گرگان، به مکان دفع زباله اختصاص یافته است. شهردار گرگان در توضیح این مطلب گفت: تپه های این منطقه پوشیده از گیاهان فراوانی است که تخریب آنها برای دفن زباله به سرفه نیست. از سوی دیگر در این محل زباله های بیمارستانی و زباله های شهری بدون تفکیک بر روی هم قرار می گیرند و دامداران، از این منطقه برای چرای دامهای خود استفاده می کنند. این مسائل به همراه ورود شیرابه های زباله به آبهای زیرزمینی، سلامت شهروندان را مورد تهدید قرار داده است. شهرداری گرگان مصمم است در آینده نزدیک با ملوک زمینی در فاصله ۵۰ کیلومتری گرگان به دفن زباله ها و ساماندهی بهداشتی آن اقدام نماید.

گنبد کاووس

شهرداری گنبد کاووس به صورت آزمایشی نظافت و جمع آوری زباله یک چهارم از مناطق شهری را به بخش خصوصی سپرد. با گذشت ۳ ماه از فعالیت این بخش، شهرداری گنبد با نتایج مطلوبی روبرو شده است و به گفته شهردار این شهر، ضمن صرفه اقتصادی از مشکلات پرسنل خدماتی نیز رهایی یافته است. این شهرداری تصمیم دارد در سال آینده یک چهارم دیگر از مناطق شهر را نیز به بخش خصوصی بسپارد و با تشویق کارگران بخش خدمات شهری شهرداری به تشکیل شرکت تعاونی، اواریت

این بیمانگساری را به آنان بدهد. شهرداری گنبد همچنین قصد دارد وصول مطالبات خود را نیز به بیمانگسار خصوصی بسپارد و به این ترتیب از بهر رفتن مطالبات و عوارض جلوگیری کند. شهرداری گنبد واکنش خوبی نداشته را به بخش خصوصی از طریق برگزاری مناقصه انجام داده است. تأکید این شهرداری بر قرار گرفتن در جایگاه مدیریته و نظارت و سپردن امور به واحدهای متخصص است.

اصفهان

به منظور برنامه ریزی برای ارائه خدمات بهتر و بیشتر به مسافران در اصفهان، فعالیت ستاد نوروزی این شهر در طول سال ادامه می یابد. معاون خدمات شهری شهرداری اصفهان و رئیس ستاد نوروزی با اشاره به کمبود هتل و مهمانپذیر در این شهر صنعتی و سیاحتی، بر همکاری شهرداری با سرمایه گذاران در مورد هتل سازی تأکید نمود.

اصفهان

بخشی از اتوبوسرانی درون شهری اصفهان به بخش خصوصی واگذار می شود. رئیس شورای شهر اصفهان اعلام نمود با وجود تصویب اعتبار ۱۹ میلیارد ریالی شرکت واحد اتوبوسرانی برای سال ۷۹، ساز هم اتوبوسرانی اصفهان دچار مشکل خواهد بود. در حال حاضر شهراصفهان با کمبود ۴۰۰ دستگاه اتوبوس مواجه است.

تبریز

در تبریز کمیته گردشگری تشکیل شد. با تشکیل این کمیته از سوی شهرداری، توسعه صنعت گردشگری در اولویت برنامه های شهرداری تبریز قرار می گیرد. در استان آذربایجان شرقی حداقل ۹۷ اثر تاریخی ثبت شده وجود دارد و طبق نظر کارشناسان میراث فرهنگی، اسناد نزدیک به هزار اثر تاریخی دیگر استان نیز جمع آوری شده است که حداقل ۵۰۰ اثر از آنها برای بررسی شورای ثبت آثار ملی کشور قابل عرضه است.

یزد

ایستگاههای پیش بینی شده برای توقف اتوبوسها برای سوار و پیاده کردن مسافر در شهر بود. فاقد محوطه خلیج (فرودگاهی کنار خیابان) است که ضروری است شهرداری یزد نسبت به رفع این نقیصه اقدام نماید. مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی یزد با اشاره به مشکل این سازمان در پرداخت سهم ۴۰ درصدیهای خرید اتوبوس از شهرداری یزد خواست در اصلاح بودجه خود به اختصاص ۱۰ درصد از بودجه به سازمان اتوبوسرانی توجه نماید.

اعتبار طرح‌های گردشگری

در سال جاری اعتباری معادل ۲۰ میلیارد ریال به احضای طرح‌های گردشگری اختصاص یافته است. طرح‌های توسعه گردشگری سرفصلی تازه‌ای است که در دستورالعمل توزیع اعتبارات موضوع بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه کل کشور لحاظ شده است. در این زمینه کمیته بررسی اعتبارات طرح‌های گردشگری، متشکل از کارشناسانی از دفتر برنامه‌ریزی عمرانی و گروه‌های زیر مجموعه آن و سازمان ایرانگردی و جهانگردی، با برگزاری جلسات هفتگی در وزارت کشور به بررسی طرح‌های پیشنهادی شهرداری‌ها می‌پردازند. برای استفاده از این اعتبار در استان‌ها و شهر‌هایی که دارای جاذبه‌های گردشگری هستند، باید طرح مربوطه با توجه به کافی و مشخص بودن دستگاه‌های مشارکت‌کننده از سوی شهرداری به کمیته یاد شده ارائه شود. بدیهی است اعتبار مورد نظر فقط بخشی از هزینه‌های مطالعاتی و یا اجرایی هر یک از این طرح‌ها را تأمین می‌کند و از این رو سهم شهرداری و بخش خصوصی باید کاملاً معلوم باشد و شهرداری‌های متقاضی، توانایی مالی برای اجرای این گونه طرح‌ها را داشته باشند.

مبارزهای ارزشمندی طرح‌های گردشگری شامل این محورها است:

کوتاه بودن زمان بهره‌برداری، میزان مشارکت سایر بخش‌ها، ویژگی توریستی طرح، توجیه اقتصادی، امکان جلب تورست داخلی و خارجی، نزدیکی به زیربناها و متناسب بودن اعتبار درخواستی.

گفتنی است در آخرین جلسه کمیته یاد شده در سال ۱۳۷۸ معاونت هماهنگی امور عمرانی با تأکید بر ویژگی‌های توریستی سه استان گیلان، مازندران و گلستان اعلام نمود لازم است طرح جامع گردشگری برای این استان‌ها تهیه شود و از این پس طرح‌ها در قالب طرح جامع ارائه شوند.

از آنجا که جاذبه‌های طبیعی و گردشگری بسیاری در شهرهای کشور وجود دارد، انجام سرمایه‌گذاری‌های مؤثر در این زمینه از طریق شهرداری‌ها برای استفاده مناسب از این جاذبه‌ها ضروری به نظر می‌رسد. توسعه فعالیت‌های گردشگری اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی - اجتماعی را نیز فراهم می‌آورد. سرمایه‌گذاری در طرح‌های گردشگری به ایجاد منابع مطمئن درآمد و همچنین امکانات رفاهی برای گردشگران ایرانی و خارجی نیز منجر خواهد شد.

سورای اسلامی شهر در تهران اجرا می‌شود. این سازمان با انجام بازرسی‌های غیررسمی و اعلام نشده از مجموعه تشکیلات شهرداری تهران، به ارزیابی سطح کارایی هر یک از پرسنل شهرداری و تعیین نارسایی‌های امور شهرداری می‌پردازد. این طرح در شصت و پنجمین جلسه علنی شورا به تصویب رسیده است.

با انجام مسابقات ورزشی آتش نشانان در مرحله استانی، تیم منتخب هر استان برای شرکت در المپیاد ورزشی آتش نشانان کنه در سال ۸۰ برگزار می‌شود. معرفی می‌گردد. آیین‌نامه اجرائی این مسابقات در دومین جلسه کمیته آمادگی جسمانی آتش‌نشان‌های کشور که زمستان گذشته در اهلبان تشکیل شد، به تصویب اعضای کمیته رسیده است.

مسابقه ترک دخانیات اردیبهشت ماه جاری در سطح کشور برگزار می‌شود. شهرداری‌ها یا فرهنگیان آموزش مسکن شرکت‌شهروندان معتاد به دخانیات در این مسابقه، ضمن اجرای اقدامی فرهنگی در حفظ بهداشت و سلامت عمومی، به حیات شهر نیز کمک می‌نمایند. این مسابقه از سوی وزارت بهداشت و درمان آموزش پزشکی صورت می‌گیرد.

پنجمین کنفرانس مهندسی ترافیک و حمل و نقل ایران از سوی شهرداری تهران در اسفندماه گذشته برگزار شد. در این کنفرانس ضمن برگزاری کارگاه‌های آموزش ایمنی، سیستم‌های تشخیص و ثبت تخلفات، رانندگی ترافیک، ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شهرها، خودرو و آلودگی هوا، سیستم کنترل مرکزی هوشمند، شناسنامه و رتبه‌بندی تقاطع‌های کنترل‌دار و آشنایی با وضعیت آلودگی هوا سخنرانان به ارائه مقالاتی در زمینه توسعه شهری، آموزش، سیستم‌های حمل و نقل و ایمنی، کنترل ترافیک، برنامه‌ریزی حمل و نقل و انرژی و محیط زیست پرداختند.

دومین همایش سراسری آموزشی و پژوهشی فضای سبز اسفندماه گذشته از سوی سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران برگزار شد. در این همایش که با هدف ارائه آخرین دستاوردهای علمی - تخصصی و اجرایی فضای سبز برگزار شد، دست‌اندرکاران این امور مقالاتی در زمینه ساماندهی فضاهای سبز کلانشهرها، منظرسازی فضاهای شهری، مدیریت بازیافت محلی عواید فضای سبز، کلنیک گل و گیاه، جایگاه اقتصادی فضای سبز در مدیریت شهری، مکانیزاسیون در فضای سبز و... ارائه نمودند.

بابل جمع‌آوری و دفع بهداشتی زباله‌های درون شهری بابل به معضل ۳۰ ساله این شهر تبدیل شده است. از سوی شهرداری بابل اقداماتی قانونی در خصوص تملک ۱۲/۴ هکتار زمین و احداث جاده‌ای مستقل از جاده ارتباطی روستاهای برای نصب کارخانه تبدیل زباله به کود صورت گرفته است، اما بعضی از اهالی، مانع اجرای عملیات نصب کارخانه زباله شدند.

سمنان شهردار سمنان اعلام نمود در اوایل سال جاری، ۳۰ طرح عمرانی و فضای سبز شهرداری سمنان به بهره‌برداری می‌رسد. در سال جاری برای تعمیر خیابان‌های سمنان بیش از ۲ میلیون مترمکعب خاکبرداری و خاکریزی و ۲۶۴ هزار و ۵۰۰ مترمکعب آسفالت در خیابان‌های شهر انجام شده است.

ساری ساری و سیکوکار خواهند می‌شوند. زارع شهردار ساری براد ماه امسال در بازدید خود از سیکوکار قرارداد خواهرخواندگی دو شهرداری شده رایب همراه شهردار سیکوکار به امضا می‌رساند. این قرارداد به دنبال یادداشت تفاهمی که در دسامبر ۹۸ در شهر ساری از سوی استاندار مازندران و رئیس جمهوری کرمان امضا شد به انجام می‌رسد.

تهران بر اساس اظهار مسئولان شرکت واحد تهران و آمارهای رسمی ارائه شده، در حال حاضر روزانه ۴ هزار دستگاه اتوبوس فعال در بیش از ۳۰ خط اتوبوسرانی به جابه‌جایی ۴ میلیون شهروند می‌پردازد. می‌ورزند. همچنین آمارها می‌گویند که به ازای هر ۲ هزار و ۴۰۰ مسافر، یک دستگاه اتوبوس وجود دارد. با توجه به شرایط فرهنگی و اجتماعی در تهران به ازای هر هزار و ۳۰۰ مسافر باید یک دستگاه اتوبوس در خطوط اتوبوسرانی تهران فعال باشند. این شرکت به منظور برقراری تعادل بین نرخ مسافران و توان ناوگان به حدود ۲ هزار اتوبوس جدید در خطوط نیازمند است.

تهران شهرداری منطقه ۱۵ تهران با مطالعه طرح ساماندهی و بهسازی معابر عمومی و رفع موانع در شبکه عبوری از جمله پیاده‌روها و به عبارتی استانداردسازی معابر، قصد دارد بهسر و امکانات مناسبی برای حرکت معلولان جسمی در سطح شهر برقرار کند. در این طرح همچنین پیش‌بینی ایجاد خدمات شهری نظیر نصب کیوسک تلفن یا ویژگی‌های حرکتی معلولان انجام شده است.

تهران طرح ایجاد سازمان بازرسی ویژه

معرفی بولتن داخلی
شهرداری گالیکش



بعد از تشکیل و شروع به کار شوراهای انتظار می‌رفت ارتباط متقابل شهروندان و شهرداری از عمق و وسعت بیشتری برخوردار گردد، اما این انتظار آنچنان که باید برآورده نشد، غیر از عامل زمان، یعنی دوران کوتاه فعالیت شوراها، عوامل متعدد دیگری نیز تبیین کننده این رویداد است که از جمله می‌توان به کم توجهی شوراها و شهرداریها در زمینه به کارگیری ابزارهای اطلاع‌رسانی و از جمله انتشار تشریحات محلی اشاره نمود.

مردم باید شهرداری را بشناسند و با ساختار آن تا حدی آشنا باشند به نحوی که اگر کنار آداری، خواسته، انتقاد و یا پیشنهادی داشتند، بدانند به کدام قسمت از شهرداری مراجعه کنند و از سوی دیگر در جریان فعالیت و خدمات شهرداری قرار بگیرند و از زمینه‌های مشارکت و همکاری با این سازمان محلی آگاه گردند. از سوی دیگر به موجب قانون، انتشار صورت جامع درآمد و هزینه شهرداری هر ۶ ماه یک بار، برنامه‌ریزی در خصوص مشارکت مردم در انجام خدمات اجتماعی، اقتصادی، عمرانی و...، تسهیل و ترویج مردم در زمینه گسترش مراکز تفریحی، ورزشی، فرهنگی و فعالیتهای از این دست، بر عهده شورا و شهرداری نهاده شده است.

موفقیت مردم و شهرداری در این زمینه، نیازمند بهره‌گیری از ابزارهای ارتباطی مناسب است و انتشار تشریحات محلی توسط شهرداری یکی از مؤثرترین این ابزارهاست. البته در نگاه اول ممکن است انجام چنین اقدامی پر هزینه و با غیرعملی به نظر برسد، اما می‌توان با انتخاب شیوه‌ای مناسب برای انتشار، قطع، کاهش، خصوصیات طراحی، توأب انتشار و محدوده مناسب توزیع، هزینه این اقدام را تا حد سازگار با بودجه شهرداری کاهش داد. شورا و شهرداری شهر گالیکش که حدود ۲۰ هزار نفر جمعیت دارد و در استان گلستان واقع شده است، در این زمینه تجربه موفقیت دارد. زیرا بولتن داخلی شهرداری گالیکش به

ابزار موفق ارتباطی بین شورا، شهرداری و مردم این شهر تبدیل شده است. این بولتن به صورت سیاه و سفید و در قطع A5 منتشر می‌شود، دارای ۴ صفحه است و در توأب هفتگی توزیع می‌گردد. شهردار گالیکش در مورد هدف بولتن می‌نویسد: «ما از این طریق با شهروندان ارتباط برقرار می‌کنیم، نظر می‌دهیم، نظر می‌خواهیم، درددل می‌کنیم، گلایه می‌شنویم و آن وقت آنچه که صلاح شهروندان است به انجام آن می‌انداشیم».

اخبار، مصاحبه، گزارش، گزیده مطبوعات، سابقه هفته و صدای شما بخشهای اصلی این بولتن را تشکیل می‌دهند.

در بخش اخبار، خبرهای کوتاه که ماهیت محلی دارند ذکر می‌شود. برخی از عناوین خبرها عبارت‌اند از: نحوه پلاک‌کوبی منازل، اعلام مزایده شهرداری برای واگذاری اداره انتشارگاه به بخش خصوصی، اعلام مشارکت بناهای شهر برای بی‌کفی و توسعه فضای سرپوشیده مسجد جامع، برقی گرفتگی یکی از کازکنان شهرداری در هنگام کار و سوختگی خفیف وی.

مصاحبه در هر شماره به گفتگو با یکی از مسئولان شهر (شهردار، رئیس شورا، رئیس آموزش و پرورش و...) اختصاص یافته است و در صفحه گزارش نیز در هر شماره یکی از فعالیتهای در دست انجام شهرداری از جمله طرح احداث بلوار، طرح دفن بهداشتی زباله و یا اخبار جالب توجه شهر نظیر برگزاری مسابقات، منعکس شده است.

بخش صدای شما نیز از بخشهای پرطرفدار بولتن است که نظرات و مشکلات کوناگون مردم که به نوعی به شهرداری ارتباط دارد در آن منعکس می‌شود و شهرداری به این مشکلات پاسخ می‌گوید.

در کنار این نکات مثبت باید به اینصافی که در نام تشریحات وجود دارد اشاره نمود. انتخاب عنوان بولتن داخلی این نکته را به ذهن متبادر می‌سازد که این تشریحات تنها در سطح شهرداری توزیع می‌گردد و مورد استفاده شهروندان قرار نمی‌گیرد، حال آنکه در هدفگذاری و

عمل این گونه نیست.

برای همکاران پرتلاش و خوش ذوقمان در این نشریه آرزوی موفقیت می‌کنیم و امیدواریم سایر شهرداریها نیز با الگوبرداری از این تجربه و تجربیات مشابه، اقدامات متناسبی انجام دهند. همچنین از شهرداریهایی که در این زمینه تجربیاتی دارند، درخواست می‌شود نمونه‌هایی از تشریحات خود را برای معرفی به ماهنامه ارسال دارند.

اقلیم و معماری / مرتضی کسمانی / تهران
انتشارات بازتاب / چاپ اول ۱۳۷۸ / ۴۰۲ صفحه

اهمیت تأثیر اقلیم بر معماری، بررسی و تحقیقات جامعی را در این زمینه به وجود آورده، بویژه در کشور ما که تنوع شرایط اقلیمی در آن بسیار است، انجام چنین تحقیقات گسترده‌ای اجتناب‌ناپذیر است. این گونه تحقیقات در دو وجه نظری و عملی انجام می‌شوند: در وجه اول، مباحث نظری مربوط به اقلیم و ساختمان، مورد بررسی و انتقال قرار گرفته و در درجه دوم، با به کارگیری آمار آب و هوایی مناطق مختلف، تقسیم‌بندیهای اقلیمی انجام می‌شود و همچنین با استفاده از نمونه‌های ساختمانی در هر منطقه اقلیمی، از مایشها و محاسبات دقیقی انجام می‌گیرد تحقیقات در وجه عملی نیازمند تخصیص بودجه و وقت کافی از سوی سازمانهای ذی‌ربط است. از این رو به دلیل نبود چنین امکاناتی و همچنین دست نبودن آمار و اطلاعات آب و هوایی برای تمامی مناطق، وجه اول بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. در این صورت مباحث نظری و آزمایشها و تجربی معرفی می‌شوند که در کشورهای دیگر در زمینه اقلیم و ساختمان انجام شده است و همواره سعی شده از مشابهنمایی که این کشورها از نظر موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی با کشورمان دارند، استفاده شود. کتاب حاضر از یک سو به مباحث فنی پرداخته و از سوی دیگر با استفاده از آمار آب و هوایی و سائمه‌های سازمان هواشناسی کشور استنتاجاتی به عمل آورده است. کتاب درامی پنج فصل و سه ضمیمه است که به ترتیب از کلیاتی در باره شناخت اقلیم شروع شده و به ارائه ضوابطی برای هماهنگ نمودن ساختمان

و اقلیم ختم می‌شود.

فصل اول - شناخت عوامل اقلیمی: به

منظور درک بهتر مسئله تا آنجا که به موضوع کتاب ارتباط دارد به تعریف عوامل اقلیمی توجه شده و هر یک از این عوامل به‌طور جداگانه مورد مطالعه قرار گرفته است.

فصل دوم - اقلیم و انسان: از آنجا که

انسان عامل اصلی در معماری بوده و یکی از اهداف معمار در طراحی ساختمان، تأمین آسایش فیزیکی استفاده کنندگان آن است. این فصل به بررسی تأثیر عوامل اقلیمی بر انسان پرداخته و عکس‌العمل‌های انسان در برابر تغییرات شرایط فیزیکی پیرامونش را مطالعه می‌کند.

فصل سوم - اقلیم و ساختمان: این

فصل که قسمت عمده کتاب را تشکیل می‌دهد، به بررسی و مطالعه تأثیر اقلیم بر ساختمان اختصاص یافته است. در این فصل با استفاده از نتایج آزمایشها و تحقیقاتی که در این زمینه انجام شده به بررسی تأثیر هر یک از عوامل اقلیمی در شرایط هوای گرم داخل ساختمان پرداخته و سعی کرده نتایج آزمایشها و تحقیقاتی که در نقاط مشابه انجام شده بیان شود.

فصل چهارم - حوزه‌های اقلیمی

ایران، بررسی ویژگیهای اقلیمی مناطق مختلف ایران و تعیین تیپولوژی معماری، موضوع این فصل است. در این فصل ابتدا به شرح تقسیمات اقلیمی در جهان و ایران پرداخته و سپس ویژگی هر یک از مناطق اقلیمی ایران بیان شده است. در پایان این فصل جدولی به نام یئوکیماطیک ساختمانی ارائه شده که با استفاده از آن می‌توان به نوع و ویژگی مناطق مورد نظر پی برد و در خصوص نوع منطقه، خصوصیات لازم را برای هماهنگی ساختمان و اقلیم به دست آورد. به منظور استفاده عملی از این روش، برای چهل و سه شهر بزرگ ایران که آمار هواشناسی یک دوره ۲۰ ساله آنها در دست بوده جدولهای جداگانه‌ای تهیه و در ضمیمه این کتاب ارائه گردیده است.

فصل پنجم - اصول طراحی و اقلیم:

در این فصل با استفاده از تمامی نتایج به دست آمده، نخست به‌طور خلاصه به میزان تأثیر هر یک از عوامل اقلیمی بر ساختمان اشاره شده و سپس اصولی که رعایت آنها در هماهنگ نمودن ساختمان

و اقلیم ضروری است، عنوان شده است.

در این قسمت مطالبی در مورد تعیین مصالح ساختمانی، فرم کالبدی، جهت استقرار و میزان به‌ویژه طبیعی مورد نیاز و میزان استفاده از آنها در هر یک از مناطق اقلیمی ایران بیان شده است.

هفت، عمده این مطالعات، در مرحله

اول، ارائه مشخصات و استانداردهای عمومی ساختمانی قابل استفاده برای هماهنگ نمودن ساختمان و اقلیم و در مرحله نهایی، طرح مسائلی است که در مورد هماهنگی ساختمان بیمارستان و اقلیم مطرح بوده و همچنین پی بردن به راه‌حلهای ممکنه است.

برنامه ریزی شهرهای جدید / کرامت الله زاری تهران: انتشارات سمت چاپ اول ۱۳۷۸ ۱۸۲ صفحه.

در دوره‌های مختلف تاریخ، در اقصی نقاط دنیا شهرهایی با اهداف مختلف احداث شده که آنها را شهرهای جدید نامیده‌اند. این شهرها از نظریات گوناگونی متشکل شده‌اند، اما نظر به برداشته اصلی آنها هاورداست. در نتیجه رویاهای انقلابی و تخیل گرایانه و ایده‌های اصلاح طلبانه او و تطبیق با سیاستهای برنامه‌ریزی ملی، مفهوم شهر جدید به مثابه یک فرصت لیبرالیستی برای اعمال اصلاحات و ارائه شیوه‌هایی بهتر برای زندگی به وجود آمد. در همین زمینه کتاب حاضر که حاصل ۵ سال تلاش شبانه‌روزی مؤلف در ایران و انگلستان است در شش فصل به شرح زیر تدوین یافته است:

فصل اول - پیدایش و مسیر تحول

شهرهای جدید: در این فصل مؤلف ابتدا به بیان تعاریف، مفاهیم و سابقه تاریخی شهرهای جدید پرداخته و سپس دیدگاهها، نظریات و مکاتب مربوطه را مطرح کرده است.

فصل دوم - گونه‌شناسی و طبقه

بندی شهرهای جدید: در این فصل الگوهای اصلی شهرهای جدید که شامل الگوی شهرهای جدید، مستقل، اقماری و پیوسته است مطرح شده و سپس سایر الگوهای مربوطه از جمله الگوی شهرهای جدید موازی، واحد توسعه، مهاجرنشین، سرریز پذیر، پایتختهای

جدید و صنعتی به صورت اجمالی بررسی شده است.

فصل سوم - تجارب جهانی

شهرهای جدید: در این فصل تجارب جهانی شهرهای جدید در نظامهای مختلف اقتصادی - اجتماعی یعنی سرمایه داری غرب، سوسیالیستی سابق و جهان سوم، اعم از آمریکای لاتین، اروپا، آسیا و آفریقا بیان شده و در پایان تحلیلی تطبیقی درباره نقش شهرهای جدید در این گونه کشورها ارائه شده است.

فصل چهارم - نظام شهری و

شهرهای جدید در ایران: در این فصل مؤلف ابتدا به اجمال نظام شهری ایران را مطرح نموده و سپس سابقه ایجاد شهرهای جدید در ایران و همچنین مشکلاتی را که منجر به طراحی و احداث این شهرها شده بیان نموده است و در ادامه بعد از بیان دلایل ایجاد شهرهای جدید پس از انقلاب اسلامی، اهداف عمده‌ای را که از ایجاد این شهرها پس از انقلاب دنبال شده بررسی نموده است.

فصل پنجم - برنامه ریزی شهرهای

جدید: در این فصل برنامه‌ریزی شهرهای جدید در چارچوب آمایش سرزمین، نظام کالبدی ملی، طرحهایی چون طرحهای ناحیه شهری، مکان‌یابی، محدوده راهبردی، توسعه و عمران (جامع)، آماده سازی زمین، طرح تفصیلی و نیز چارچوب برنامه‌ریزی شهرهای جدید بیان شده است.

فصل ششم - بررسی نمونه‌هایی از

شهرهای جدید در ایران: این فصل نمونه‌هایی از شهرهای جدید ایران را در سواخی شهری تهران، اصفهان، مشهد و شیراز از جمله شهر جدید پردیس، شاهین شهر، بولادشهر و... مورد بررسی قرار داده است.

در ایران رشد شتابان شهرنشینی در سه دهه گذشته به همراه عدم تناسب شهرها با فضاهای شهری و گسترش نامتناسب زیرساختهای شهری مشکلاتی را چون گران مسکن، بیکاری و اسکان غیررسمی جمعیت به وجود آورده که رفع آن نیازمند توجه بیشتر به برنامه‌ریزی شهرهای جدید است. این موضوع لزوم مطالعه این کتاب را برای کسانی که به نوعی با برنامه‌ریزی شهری و مدیریت شهری در ارتباط هستند، پراهمیت‌تر می‌سازد.

موانع دستیابی به درآمدهای پیش بینی شده شهرداریها

جعفر موسوی
شهرداری قم

دارند با مشکلات بزرگی در ساخت و ساز مواجه کند.

اگر شهرداری در قبال صدور پروانه ساختمانی عوارض ناچیزی دریافت نماید و پس از بهره برداری مالک از ملک در قالب عوارض نوسازی و خدماتی مبلغ قابل قبولی دریافت کند، ضمن رونق بخشیدن به بخش ساختمان، همکاری با اقتدار کم درآمد و سرمایه گذاران و ایجاد درآمدهای مناسب برای شهرداری، می تواند زمینه های فساد در شهرداری را کاهش دهد.

۵- شهرداریها برای انجام وظایف خود نیازمند همکاری و هماهنگی بسیاری از ادارات و ارگانهای شهری هستند که این امر علاوه بر تضمین موفقیت شهرداری باعث کاهش هزینه های خدماتی و عمرانی شهرداری نیز می شود. متأسفانه تاکنون عدم همکاری ادارات و ارگانهای شهری با شهرداریها، اصلی ترین علت بحران در درآمد شهرداریها بوده است و تا زمانی که این همکاری برقرار نباشد نمی توان به مشکل بحران درآمد شهرداریها قنایق آمد. به طور مثال برای تأمین فضاهای عمومی مورد نیاز شهر و اجرای صحیح و سریع طرحهای جامع، سازمان مسکن و شهرسازی به جای تخصیص اراضی موات شهری به معوضات طرحهای عمرانی و خدماتی با هدف کسب درآمد، این اراضی را به فروش می رساند و بدون هیچ کمکی در ساماندهی شهر از واگذاری حقوق شهرداری نیز جلوگیری می کند.

از بحث فوق می توان نتیجه گرفت که اولین گام مسئولان، اصلاح دیدگاهها و نگرشهای مردم و اصلاح روشهای اصلی کسب درآمد است.

۶- جلب مشارکت بخش خصوصی در طرحهای عمرانی از جمله در ساماندهی وضع صنوف - کارگاهها - حمل و نقل و... منابع مالی مناسبی را برای شهرداریها و کاهش هزینه ها فراهم می سازد. در این خصوص آماده نمودن زمینه مشارکت مردم و سرمایه گذاری از جمله تأمین و تقبل هزینه های آماده سازی و تهیه زمین از سوی شهرداری و ادارات ذی ربط می تواند زمینه های این مشارکت را فراهم سازد.

موانع موجود در تأمین درآمدهای شهرداری

موانع موجود را می توان به دو دسته تقسیم کرد: موانع مشترک و موانع محلی و خاص.

موانع مشترک گدازه مجموعه عواملی اطلاق می گردد که در تمامی شهرها باعث کاهش درآمد و یا عامل عدم وصول درآمدهای شهرداری قلمداد می گردند. این عوامل عبارتند از:

- ۱- **نارسایی های قانون شهرداری:** بر اساس تبصره های ذیل ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها در صورت خودداری ذی نفع از پرداخت جریمه رای تخریب مجاز شمرده شده است، اما اشکالات این امر عبارت است از: الف - ضرر به اقتصاد ملی. ب - عدم امکان تخریب اضافه بنا بدون وارد شدن لطمه به مجموعه ساختمان. ج - اجرای حکم تخریب ساختمان مسائل اجتماعی خاصی را به دنبال خواهد داشت.

شهرداریها بر خلاف اکثر ادارات و ارگانها از محل وصول عوارض و به صورت خود کفا آثاره می شوند و سهم ناچیزی از «بودجه عمومی کشور» دارند. این سهم در طول برنامه های توسعه روند کاهش داشته است، به طوری که در برنامه سوم ۱۱۳ درصد از کل بودجه رای به خود اختصاص داده است. اتکالی شهرداریها به درآمدهای محلی، شرایط حاکم بر هزینه های جاری و عمرانی شهرداریها را تغییر داده و درآمدهای عمومی را دچار بحران و رکود ساخته است و تاکنون هیچ اقدام عملی مؤثری برای برطرف نمودن بحران صورت نگرفته است. البته هر یک از شهرداریها راهکارهایی برای تقیل بحران انجام داده اند، ولی به دلیل نبود وحدت رویه در پاره ای تصمیمات دچار تخلف نیز شده اند. در این زمینه نکات حایز اهمیت عبارتند از:

۱- **اموال و سرمایه های شهرداری** به طور کامل از عوارض محلی و شهروندان تهیه می شود و وظیفه مهم شهرداریها استفاده صحیح و قانونی این گونه سرمایه ها است. متأسفانه در گذشته به دلیل عدم نظارت صحیح در مصرف بودجه شهرداریها هزینه های سنگینی بر شهرداریها تحمیل می گردید.

۲- **با وجود توافقنامه ۹۰ قانون شهرداری** که بعد از سال ۶۳ تمام ادارات و ارگانهای دولتی را موظف به پرداخت عوارض شهرداری کرده است، بسیاری از این نهادها عوارض شهرداری را پرداخت نمی کنند و علاوه بر این، هزینه های سنگینی را نیز بر امکانات و سرمایه های شهرداری تحمیل می نمایند.

۳- **بررسیها نشان می دهد** که هزینه های خدمات شهری بیشتر از حدود مورد قبول است و دلیل عمده آن عدم آموزش شهروندان در حفظ و نگهداری امکانات و وسائل عمومی از قبیل اتوبوسهای شهری، شهریه بارکها و فضاهای سبز است. شهرداریها نتوانسته اند رابطه معقول و مناسبی با شهروندان برقرار نمایند و از طرق مختلف مانند آموزشهای رسمی و غیر رسمی، آموزش لازم را به مردم بدهند. این امر باعث شده است از یک سو هزینه های خدماتی شهرداریها بار سنگینی را تحمیل کند و از سوی دیگر شهرداری را در کسب درآمد دچار بحران نماید.

۴- **بیش از ۶۰ درصد درآمدهای شهرداری** از محل عوارض ساختمان و جرایم کمیسیون های ماده ۱۰۰ عاید می گردد، وابستگی شدید درآمد شهرداری به این منبع درآمدی از یک سو باعث شده درآمدهای عمومی شهرداری شکننده و بحران پذیر شود (به طوری که در چند سال اخیر رکود شدید در بخش ساختمان متجرب به بحران درآمد شهرداری شد) و از سوی دیگر به اقتصاد عمومی شهر نیز صدمه وارد کند به گونه ای که اقتدار کم درآمد کسانی را که تمایل به سرمایه گذاری در بخش تجاری و خدماتی

۲- ضمانت اجرایی ضعیف: مهمترین عامل اجرایی وصول عوارض نوسازی شهرداری ماده ۱۲ قانون نوسازی است که در آن اشاره شده است که در صورت عدم پرداخت عوارض نوسازی، ادارات برق و گاز اجازه قطع برق و گاز محل سکونت را ندارند؛ این امر باعث می شود بسیاری از اماکن تجاری در صورت عدم پرداخت عوارض نوسازی از شمول قانون خارج شوند.

۳- حذف بخشی از درآمدهای شهرداری و اریز آن به حساب وزارت کشور: با وجود صراحت ماده ۷۲ قانون شهرداریها که تمامی عوارض و درآمد هر شهر متحصراً به مصرف همان شهر خواهد رسید، ۳ درصد از درآمد مشمول مالیات تمامی مشاغل یک شهر به نام شهرداری اخذ می شود، ولی به حساب وزارت کشور واریز می گردد. این درآمد در سایر نقاط کشور که کمتر از ۳۰ هزار نفر جمعیت دارند مصرف می شود که این صحیح نیست. همچنین است جرائم راهنمایی و رانندگی که به حساب وزارت کشور واریز می شود و گاهی بخشی از آن به شهرداری محل پرداخت می شود، بسیاری از جرائم تعیین شده از سوی کمیسیون های ماده ۱۰۰ بر مبنای ارزش معاملاتی و یا ارزش سرافقی زمان احداث بنای غیرقانونی محاسبه می شوند و سالها بعد از صدور حکم، نفع نسبت به پرداخت جریمه اقدام می نمایند و این در صورتی است که ارزشهای معاملاتی و سرافقی چندین برابر بیشتر از مبلغ تعیین شده در حکم است و دیگر این که در صورت عدم پرداخت، مشمول جریمه و یادکرد نمی شوند و این امر اولاً منجر به وارد شدن خسارت سنگینی به شهرداری می شود و ثانیاً کسانی که از اطاعت قوانین سرپیچی می کنند به نوعی منتفع و بهره مند می گردند.

۴- حذف درآمدهای شهرداری به وسیله قانون بودجه: بسیاری از حقوق قانونی شهرداری در اثر وضع قوانین موقت باجمالی می شود. عوارض در قوانین کلی عبارت است از هزینه های خدماتی که شهرداری طبق قوانین و مقررات ملزم به وصول و هزینه نمودن آنهاست و در مقابل پرداخت کنندگان و مؤسسات و سازمانهای دولتی و خصوصی ملزم به پرداخت هزینه آن خدمات در قالب عوارض هستند و قانونگذار می تواند مواردی را از پرداخت عوارض معاف نماید، مثلاً در صورتی که قانونگذار تشخیص دهد که آموزش و پرورش خدماتی را به مردم شهر ارائه می نماید و مردم شهر را نیز مکلف به تأمین هزینه های آن از طریق پرداخت مالیات و عوارض بدانند می تواند آموزش و پرورش محل را از پرداخت عوارض معاف کند در حالی که معاف نمودن مؤسساتی که خدمات آن ملی است، با روح قوانین مغایرت دارد و پرداخت این هزینه ها به دوش مردم شهر تحمیل خواهد شد.

۵- بخشودگیها: شرکتهای آب و فاضلاب با اینکه هزینه های خود را در قبال خدماتی که به شهرداری می دهند تقاضا وصول می کنند، اما از پرداخت عوارض شهرداری معاف هستند و این منطبق با تحمیل هزینه های است بر سایر شهروندان.

طبق ماده ۲۶ قانون نوسازی، فقط اماکن موقوفه ای که به اشخاص اجازه داده می شود مشمول عوارض است و بقیه اماکن تحت عنوان «خوبه» از عوارض معاف هستند با استفاده از این قانون در مانگاها، مدارس و... که هزینه های خدماتی خود را از مشتریان دریافت می کنند، از پرداخت حقوق شهرداری معاف می شوند در حالی که این اماکن از خدمات شهرداری به صورت کامل استفاده می نمایند.

وضع قوانین جدید به منظور تشویق هدفی ملی که خارج از

اهداف منطقه ای است بخشی از درآمد شهرداریها را کمتر می کند، به طور مثال برای تشویق صنایع، شرکتهای صنعتی از پرداخت عوارض معاف گردیدند.

۶- وابستگی حقوق قانونی شهرداری به قیمتهای منطقه ای دارایی: در حال حاضر قیمت منطقه ای اراضی از سوی هیئتی تحت نظر وزارت دارایی تعیین می شود و این قیمتها بنای تعیین عوارض شهرداری است. همواره قیمت واقعی اراضی در معاملات دهها برابر از قیمت منطقه ای بالاتر است و توجه مسئولان این است که اگر قیمت منطقه ای به قیمت واقعی املاک نزدیک شود، مالیات به شکل سرسام آوری افزایش خواهد یافت و مردم قادر به پرداخت آن نخواهند بود، ولی از آن جایی که ماهیت مالیات با عوارض تفاوت دارد مبنای تعیین این دو باید تغییر کند یعنی قیمتهای منطقه ای را دارایی تعیین کند و قیمتهایی که مبنای تعیین عوارض هستند جداگانه از طرف وزارت کشور و شورای اسلامی شهر تعیین گردند.

موانع محلی و خاص

به مجموعه عواملی اطلاق می شود که به تناسب هر شهر متغیر است و باعث کاهش درآمدهای شهرداری محل می گردد که لازم است وزارت کشور با جمع آوری عوامل و موانع محلی و جمع بندی آنها، راهکارها و مصوبات خاصی را برای آن محل تدوین و ابلاغ نماید و به این وسیله بخشی از بحرانیهای درآمدی را کاهش دهد.

به طور مثال در شهر قم می توان به مواردی به این شرح اشاره نمود: معایب اماکن فرهنگی- مذهبی- علمی از پرداخت عوارض به شهرداری، عدم امکان تأمین هزینه های سنگین خدمات شهری ناشی از زلزله و مسافران به شهر قم، عدم امکان وصول عوارض بین راهی از وسایط نقلیه عبوری از شهر قم، عدم بهره مندی مالی شهرداری از محل اخذ عوارض نمره ۱۷ درصد از امکانات چاپ و نشر کشور در شهر قم، دامار بهای متعدد واحدهای صنعتی سنگهای تزیینی.

راه حلها و پیشنهادها

الف- عوارض توأم با مالیات: ۱- افزایش عوارض مواد نفتی با توجه به افزایش بهای بنزین و نفت. ۲- افزایش عوارض انواع حق بیمه حریق متناسب با خدمات شهرداری. ۳- ملزم ساختن شرکتهای آب و فاضلاب در خصوص پرداخت عوارض آبهای مشترک (اصوب شورای محترم اقتصاد - ۲۴/۱/۳۰) و افزایش میزان آن.

ب- عوارض بر ساختمانها و اراضی: ۱- عوارض نوسازی: اتخاذ تدابیری به منظور افزایش درآمد نوسازی تا میزان حداقل ۴۵ درصد سهم اعتبارات عمرانی هر شهرداری. ۲- تفکیک اراضی: تنظیم قوانین صدور و بازدارنده در برخورد با سودجویان اراضی شهری و ساخت وسازهای غیر مجاز بدون اخذ پروانه. ۳- وضع عوارض قطع اشجار در تمامی شهرها بر طبق بازنگری در ماده ۶ لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها (اصوب ۵۹/۳/۳۰). ۴- سروانه ساختمان: اصلاح ماده ۱۱ قانون زمین شهری در جهت پرداخت عوارض تفکیک و اعلام از شهرداری و تصویب همزمان محدوده قانونی با تصویب طرح جامع.

همچنین پیشنهاد می شود کمیسیون های ماده ۵ در حین اخذ تصمیم و پیش از تصویب، صرفه و صلاح شهرداری را از جنبه تحمیل هزینه، بیشتر از پیش در نظر بگیرند.

* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

* Managing Director: Ahmad Khorram

* Editor - in -Chief : Ali Nozarpoor

Contents

4	Editor's Note
	Special Report
5	Urban Development Plans, Inefficiency in Implementation: Z. Tashakor
	Idea & Research
12	To Reinforce Med. Cities, a Strategy for Solving of Noncoordinated Urban System in Iran: P. Piran
15	We Must Realize Tehran: F. Hashemi
	Dialogue
19	Urban Development in Iran, from Idealism to Reality : Gh. Afshari
	Urban Law
24	Organizing the Jobs & Manufactures, Look at 20th Item of 55 Article of Iranian Municipality Rule: H. Salehi
27	'J' Item of 19th Exception on the Rule of Iranian Budget (Last Part): Sh. Saadat Amoli
31	Legal Counsel
	H. Ehteshami.
	World's Experiences
32	The Challenges of Local Management in Turkey
36	Human Resource Management in Birmingham City Council: Tony Eddison - Sadun Emrealp-Alan Duben
39	The Strategies of Reducing Municipalities Expenditure in Turkey: Sadun Emrealp
	Mayor's View Point
42	Interview with Mohammad Sharif Shahvarzi, Mayor of Bandar Abbass
	Training
44	The Possibility of Recycling Urban Waste: N. Heidarzadeh
	New Building
49	Special Lines for Bicycling, The Isfahan, Bonab & Mashhad Experiences: N. Moradi
53	The World Cities & Municipalities
58	News Reports
68	Brief News
70	Books Review
	View Point
72	The Prevention of Accessibility to Predict of Municipalities Revenue: J. Mousavi

We Love Surveying

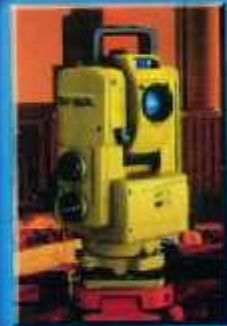


TOPCON

SURVEYING INSTRUMENTS

65 years , Beginning the 21st century

اولین سازنده دوربین های نقشه برداری ضد آب طبق استاندارد IPX4 , IPX6 در جهان



شرکت پرس سانگو نماینده خدمات
پس از فروش کمپانی TOPCON ژاپن

کمپانی TOPCON ژاپن با بیش از ۶۵ سال سابقه در زمینه ساخت تجهیزات و دوربین های مهندسی نقشه برداری با بکارگیری تکنولوژی نوین در جهان از پیشگامان این صنعت می باشد

- انواع گیرنده های GPS ایستگاهی و دستی
- انواع ترازیاب های لیزری ، دیجیتالی ، الکترونیکی
- دوربین های فوتال استیشن
- دوربین های تئودولیت
- طول یاب های الکترونیکی
- سایر تجهیزات نقشه برداری

No.9 , Muryam Alley , South Shams Tabrizi St,
Mirdamad Ave , Tehran - Iran
P.O.Box : 19485 - 318 Tel: 2222575 Fax: 2229588
Email : PerseSanco&www.dci.co.ir

تهران - بلوار میرداماد ، خیابان شمس تبریزی جنوبی کوچه مریم شماره ۹
صندوق پستی : ۳۱۸ - ۱۹۳۸۵ تلفن : ۲۲۲۲۵۷۵ فاکس : ۲۲۲۹۵۸۸
ایمیل : PerseSanco&www.dci.co.ir

12

Monthly Journal of Informational,
Educational and Research
in Urban Management and Planning
Vol. No. 12, May 2000

Shahrdariba

- **Urban Development Plans, Inefficiency in Implementation**
- **To Reinforce Med. Cities, a Strategy for Solving of Noncoordinated Urban System in Iran**
- **We Must Realize Tehran**
- **The Challenges of Local Management in Turkey**
- **Human Resource Management in Birmingham City Council**
- **The Possibility of Recycling Urban Waste**
- **Special Lines for Bicycling, The Isfahan, Bonab & Mashhad Experiences**
- **The Preventions of Accessibility to Predict of Municipalities Revenue**

