

- مدیریت شهری؛ الزامات و رویکردها
- چالش های طراحی و استقرار نظام مدیریت یکپارچه شهری در ایران
- جستاری در لایحه مدیریت شهری نان، بن مایه های آغازین از اقتصاد شهری
- نگاهی به قانون مالیات بر ارزش افزوده در حوزه مدیریت شهری
- ضرورت های لایحه مدیریت شهری
- سفر به پایتخت ژاپن
- از پاکسازی محیط تا جامعه بازیافت گرا

محور اصلی:

لایحه مدیریت شهری
با تأکید بر بخش شهرسازی و معماری

طرح روی جلد: مربوط به محور اصلی
عکس پشت جلد: نماد شهری نوروز، مشهد

۱. مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیست.
۲. ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
۳. مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.
۴. استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.
۵. مقالات باید به نشانی پست الکترونیکی نشریه (در محیط word) ارسال شود.

صاحب امتیاز:

وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

مدیرمسئول: هوشنگ خندان دل

سرمدبیر: علی نوذرپور

زیرنظر: مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و روستایی
سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها

هیأت تحریریه:

مسعود احمدی، علی افتخاری، علی اکبر اسدی، حسین ایمانی چاچرمی، علی بقائی سزایی، امیر جعفرپور، عباس جلالی، حمیدرضا حاجوی، محمد حسن آبادی، فریبرز دولت آبادی، نوید سعیدی رضوانی، فروغ غضنفری راد

مدیر اجرایی: رامانا روانخواه مقدم

ویراستار: حامد یعقوبی

مجری طرح: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران

همکاران این شماره:

محمد طولابی، فرناز بختیاری، زینب بیات

امور هنری: پایش و پویش

چاپ: اسراء

ISSN: 16 06 7495

http://www.imo.org.ir

E.mail: shahrdariha91@yahoo.com

markaz.mahnameh@gmail.com

نشانی: تهران، بلوار کشاورز، ابتدای خیابان نادری، پلاک ۱۷، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و روستایی
کدپستی: ۱۴۱۶۶۳۳۶۶۱

تلفن: ۴-۰۲۰۵-۶۳۹۰۲۰۵۰۴ شماره: ۸۹۷۶۶۵۷

نشانی مجری طرح: کوی نصر (گیشا)، خیابان شهید کارگری (بیست و نهم)، پلاک ۷، طبقه دوم، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران

تلفن: ۸۸۲۴۷۳۴۶-۰۱۷۶۹۸

۲..... یادداشت.....

گزارش اصلی

۳..... - پیش نویس لایحه مدیریت شهری؛ الزامات و رویکردها/ هادی سعیدی رضوانی.....

اندیشه و پژوهش

۹..... - چالش‌های طراحی و استقرار نظام مدیریت یکپارچه شهری در ایران / موسی پژوهان.....

۱۲..... - جستاری در لایحه مدیریت شهری / رضا مهدیزاده.....

۱۵..... مشاور حقوقی / جمشید رضایی.....

۱۷..... مشاور مالی / محمد جوانمردی.....

شهرداری‌ها به روایت اسناد

۱۸..... - نان بن مایه‌ای آغازین از اقتصاد شهر / عباس جلالی.....

قانون شهر

۲۱..... - نگاهی به قانون مالیات بر ارزش افزوده در حوزه مدیریت شهری / مریم عباسوند.....

از نگاه شهردار

۲۳..... - ضرورت‌های لایحه مدیریت شهری از نگاه شهردار / رامانا روانخواه مقدم.....

مقاله اصلی

۲۵..... - بررسی نظام درآمدی شهرداری‌های شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت / وحیده رخشانی فرد.....

تجربیات جهانی

۳۲..... - پایانه اتوبوسرانی OASIS21 شهر ناگوپا نمایی موفق از توسعه شهری / مرضیه حصار.....

طرح و شهر

۳۵..... - تکمیل چرخه مواد در طرح تفکیک از مبدا و ایجاد صنایع بازیافت در بخش پسماند عادی شهر مشهد / علی نجفی.....

آموزش

۳۹..... - مفهوم نظریه «بازساخت فضایی» در تحولات شهری و منطقه ای / مهرناز بیگدلی.....

رهاورد سفر

۴۲..... - سفر به پایتخت ژاپن از پاکسازی محیط تا جامعه بازیافت گرا / روح اله محمودخانی.....

دیدگاه

۵۳..... - حمل و نقل بار درون شهری: چالش‌ها و راهکارها / سید ابراهیم عبدالمنافی.....

گزیده پژوهش

۵۸..... - ساخت و ساز و کاربری‌های غیر مجاز در ایران: نقص قانون یا اجرای بد؟ / ناصر عظیمی.....

گزارش خبری

۶۳..... - برگزاری اولین همایش تخصصی شهرسازی ریل پایه / فروغ غضنفری راد.....

۶۷..... - دومین جشنواره طراحی مبلمان شهری (دایره خلاق) / سحر نیکزاد.....

۶۹..... - همایش مدیران عامل سازمان‌های همیاری شهرداری‌های کشور / زینب بیات.....

۷۱..... - همایش تحول در فرایند ساخت‌وساز / امیراحسان درویشی.....

۷۲..... - نخستین همایش ملی آتش نشانی و ایمنی شهری / فرناز بختیاری.....

۷۵..... - نوسازی تاکسی‌های فرسوده با حمایت دولت / کوروش میرسعیدی.....

۷۶.....

۷۸.....

۷۹.....

واژگان شهری

۸۲..... - مکان سازی / الهه پژوتن.....

معرفی پایگاه شبکه

۸۶..... - پایگاه شبکه‌ی شهر مونترال / محمد طولابی.....

نازه‌های نشر

۸۷..... - زاد نشر یک فرهنگ پایه / عباس جلالی.....

۸۸.....

فهرست لاتین

.....

لایحه مدیریت شهری و قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران

انقلاب مشروطه، نخستین قانون اساسی ایران و نخستین قانون مدیریت محلی تحت عنوان «قانون بلدیہ» را به همراه داشت و گامی اساسی در شکل‌گیری دولت مدرن با الگوی عدم تمرکز بود که با اتخاذ سیاست‌های تمرکزگرایانه در دوران پهلوی، فرصت این تجربه مهم و تاریخی از دست رفت.

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به عنوان ره‌آورد انقلاب اسلامی، ظرفیت مناسبی را برای اداره امور محلی فراهم کرده است. ولی قوانین موضوعه نتوانستند از عهده یک تقسیم کار شفاف و روشن بین اداره امور عمومی ملی و اداره عمومی محلی برآیند. و پس از گذشت سی و اندی سال از استقرار نظام جمهوری اسلامی ایران، اداره امور عمومی که وظیفه حاکمیت است به سطح ملی و محلی تفکیک نشده و اداره امور کشور توسط یک نظام اداری و اجرایی نسبتاً متمرکز انجام می‌شود.

هرچند می‌باید اذعان داشت که ساختار سیاسی جمهوری اسلامی ایران، ایجاد دولت محلی را بر نمی‌تابد ولی در مورد «مدیریت محلی» این چنین نیست و اصول متعدد قانون اساسی بر اصالت مشارکت مردم در اداره امور خود، اداره شورای امور محلی، تعدیل بوروکراسی متمرکز اداری و پاسخگونی مقامات کشوری به شوراها تاکید دارد.

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، با تعیین شوراها به عنوان یکی از ارکان اداره کشور، مدیریت محلی را پذیرفته و ساختار آن را در چیدمان اداره عمومی کشور به قوانین موضوعه واگذار کرده است. به عبارت دیگر با آنکه نظام جمهوری اسلامی ایران، جزو نظام‌های بسیط و تک ساخت به حساب می‌آید ولی نوعی حرکت از سوی تمرکز به سوی عدم تراکم و درنهایت عدم تمرکز تا مرز عدم تمرکز سیاسی را اجازه می‌دهد که قانون شوراها موجود نتوانسته است به خوبی از فرصت و ظرفیت مذکور استفاده نماید.

در تمامی برنامه‌های پنج‌ساله توسعه کشور بر واگذاری امور از دولت به شهرداری‌ها تأکید شده و به ویژه در برنامه پنج‌ساله پنجم نیز این مهم در ماده ۱۷۳ ذکر شده است و بر این اساس وزارت کشور- سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور- لایحه مدیریت شهری را با رویکرد تمرکز زدایی و تعریف تفکیک و واگذاری امور محلی از دولت به مدیریت محلی را در اواخر سال ۹۳ تقدیم هیات دولت کرد و در سال جاری این لایحه در کمیسیون خاص کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها در حال بررسی است.

امید است پس از بررسی لایحه در کمیسیون و تأیید آن در هیأت دولت، مجلس شورای اسلامی با بررسی و تصویب آن پس از ۶۰ سال، قانون جایگزین «قانون شهرداری» را با توجه به اصول قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای مدیریت شهری کشور به ارمغان آورد.

پیش نویس لایحه مدیریت شهری؛ الزامات و رویکردها

■ دبیر نشست: هادی سعیدی رضوانی



پیش درآمد:

پیش نویس لایحه مدیریت شهری با ۲۹۳ ماده و ۱۱ بخش (شامل کلیات، پشتیبانی و نظارت، شهرسازی، معماری و زیرساخت‌ها، اراضی و املاک، حریم، اجتماعی، فرهنگی و هنری، حمل و نقل و ترافیک، خدمات شهری، محیط زیست شهری، مالی و اقتصادی) حدود ۱۰ ماه است که از طرف وزارت کشور به هیأت دولت ارائه شده است. این لایحه بر اساس ماده ۱۷۳ قانون برنامه پنجم توسعه کشور تدوین گردیده است و می‌کوشد، قانونی جامع برای انتظام بخشی به عرصه مدیریت شهری کشور عرضه کند. در این نشست با حضور متخصصین و کارشناسان حوزه‌های مختلف تخصصی و اجرایی می‌کوشیم به بازشناسی این لایحه و شناخت زوایای مختلف آن پردازیم. در این نشست از نظر افراد زیر بهره گرفتیم:

- ۱- منصور کریمی تبریزی، مشاور حقوقی
- ۲- رضا مهدیزاده، معاون مدیرکل دفتر برنامه ریزی و توسعه مدیریت شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
- ۳- سید حسین شریفی، رئیس هیأت مدیره مرکز تحقیقات قوانین ومقررات ایران
- ۴- عارف اقوامی مقدم، کارشناس شهرسازی و نماینده وزارت راه و شهرسازی در بررسی لایحه مدیریت شهری
- ۵- هادی سعیدی رضوانی، عضو هیأت علمی دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران



منصور کریمی
تبریزی

شهرداریها - پیشینه لایحه مدیریت شهری چیست و کار تهیه آن از چه زمانی شروع شد؟

شریفی - لزوم دستیابی به مدیریت یک پارچه شهری برای اداره بهتر شهرها در دو دهه گذشته مرتباً مورد تأکید نمایندگان مردم بود و در برنامه های پنج ساله توسعه در ادوار مختلف مجلس شورای اسلامی مطرح بوده است. مانند ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم، بند ب ماده ۱۳۷ برنامه چهارم و در نهایت ماده ۱۷۳ برنامه پنجم ضرورت هایی است که ایجاب می کرد متناسب با فرهنگ و ساختار سیاسی و اداری کشور و با بهره گیری از ظرفیت های استفاده نشده قانون اساسی مطالعه جامعی جهت تدوین قانون مدیریت شهری صورت گیرد. این مطالعه توسط مرکز تحقیقات قوانین و مقررات ایران و به سفارش شهرداری تهران ظرف حدود دو سال صورت گرفت. با استفاده از تجارب چند کشور پیشرفته و با درحال توسعه مبتنی بر مبانی نظری و مطالعات تطبیقی چهار کلان شهر توکیو، استانبول، پاریس و سئول و برداشت از مطالعات انجام شده در چهارده کشور دیگر و پس از آسیب شناسی قانون فعلی و وضع موجود یک الگوی مفهومی متناسب با ساختار ایران که از نتایج مطالعات بود ارائه گردید. بر اساس آن مطالعات که بیش از سه هزار صفحه در چند مجلد مدون گردید پیش نویس اولیه لایحه ای با بیش از ۳۰۰ ماده در نیمه اول سال ۱۳۹۲ تهیه و تنظیم گردید و پس از بررسی و کارشناسی مجدد توسط وزارت محترم کشور در سازمان شهرداری ها و دهیاری ها برای طی مراحل تصویب به دولت محترم تقدیم شد.

شهرداریها - چه خلایق حس شد که این لایحه از طرف وزارت کشور پیشنهاد گردید؟

کریمی تبریزی - اولین قانون مربوط به مدیریت شهری، قانون بلدیة (۱۲۸۶) بود و سپس قانون شهرداری (۱۳۳۴) تصویب شد. در سال ۱۳۴۵ الحاقیه ای به قانون شهرداری

وارد شد، و ماده ۹۵ تا ۱۱۳ به آن اضافه گردید. اما از سال ۱۳۴۵ تا به حال قوانین مختلفی داریم که برای شهرداری ها به غیر از وظایفی که در ماده ۵۵ قانون شهرداری به عهده شهرداری ها گذارده شده بود، وظایفی را مقرر کردند. مثلاً ماده ۷ قانون شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می گوید: رعایت مصوبات این شورا برای شهرداری ها الزامی است و قانون صدور پروانه (سال ۱۳۸۶) که تعیین بر و کف برای کاربری های آموزشی را به عهده شهرداری ها می گذارد. از این قبیل قوانین که وظایف متفرقه برای شهرداری تعیین نموده است، زیاد داریم. در قوانین برنامه های توسعه هم احکامی برای شهرداری ها مقرر شده است. در قوانینی که مدت زمان مشخصی دارند، وقتی مدت تمام می شود، قانون از درجه اعتبار ساقط می شود. به تبع این انقضاء در صورتی که در قانون بعدی تمدید نشود، آن حکم هم از درجه اعتبار ساقط می شود. پس در برخی موارد با قوانینی که شاور است و در حال انقضای مدت است مواجهیم.

بسیاری از مواد قانون شهرداری (۱۳۳۴) توسط قوانین بعدی نسخ شده است. در تبصره ماده ۱ این قانون می گوید هر جا که ۵ هزار نفر جمعیت داشته باشد، شهرداری تأسیس می شود. همین تبصره تغییراتی داشته است. در قانون اصلاحات تقسیمات کشوری گفتند یک تبصره به ماده ۴ قانون تقسیمات کشوری الحاق می شود به این ترتیب که مرکز بخش با هر میزان جمعیت و روستا با ۳۵۰۰ نفر شهر شناخته می شود. پس حد نصاب جمعیتی برای شهر شدن تغییر کرد. این ماده قانونی تغییرات زیادی داشته و تغییر شکل یافته است و ملاک عمل نیست.

مطابق تبصره ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری، اصلاح تأسیسات تولید و توزیع برق، تعیین نرخ برق بر عهده شهرداری ها است. تهیه آب شرب شهرها نیز به عهده شهرداری است و در تبصره ۳ از نظارت بر مؤسسه خیریه ای که تأمین آب شرب شهرها را به عهده داشته اند سخن به میان آمده است. الان

دیگر چنین مؤسسه خیریه‌ای نداریم. این موارد هم دیگر بر عهده شهرداری‌ها نیست.

در خصوص مقررات استخدامی و مالی نیز که در قانون شهرداری مصوب سال ۱۳۳۴ آمده است، در حال حاضر قوانین و مقررات ملاک عمل عبارت است از آیین نامه مالی شهرداری‌ها و ماده ۱۲ قانون نظام هماهنگ پرداخت. از این رو موارد مرتبط که با استخدام ملی قانون شهرداری و پرداخت‌های کارکنان در قانون شهرداری آمده بود منسوخ گردیده است.

شریفی - مشکلاتی مانند مناسب و به روز نبودن قانون شهرداری برای اداره کلانشهرها و شهرهای کشور، مشخص نبودن تعریف و تفکیک وظایف ملی از محلی و تناقضات و عدم هماهنگی موجود در آن، عدم شفافیت و تعیین تکلیف وظایف، حدود اختیارات و مسئولیت‌ها بین ارکان اداره‌ی امور ملی و محلی، تلقی جامعه از شهرداری به عنوان یک نهاد صرفاً خدماتی و ضرورت تغییر این نگاه به نهادی با رویکرد اجتماعی و فرهنگی عواملی بود که موجب پیشنهاد لایحه

رضا مهدیزاده: دلایل مطرح شدن لایحه مدیریت شهری: (۱) نقض مواد متعدد قانون شهرداری توسط قوانین بعدی (۲) تغییر ماهیت شهرهای امروز با شهرهای ۶۰-۷۰ سال پیش و (۳) وجود الزامات قانونی برای واگذاری وظایف به مدیریت محلی

قانونی جدید در خصوص مدیریت شهری گردید.

سعیدی رضوانی - مهم‌ترین خلایق که وجود داشت در وهله اول تناقض برخی قوانین بعدی با قانون شهرداری است که نیاز به هماهنگ سازی قوانین را در این زمینه مطرح می‌سازد و در وهله دوم عدم پاسخگویی قانون فعلی به نیازهای جدید در حوزه مدیریت شهری است. به عنوان مثال بحث‌های مرتبط با شهر الکترونیک، شهر هوشمند و فناوری اطلاعات موضوعات جدیدی است که در زمان تدوین قانون فعلی شهرداری مطرح نبوده است. در مرتبه بعدی هم توجه به مدیریت شهری یکپارچه و هماهنگ مطرح است که در اثر نسخ اختیاراتی که در قانون شهرداری (۱۳۳۴) به عهده شهرداری بود و واگذاری بسیاری از آنها به وزارتخانه‌ها یا دستگاه‌های دولتی، از بین رفته است.

مهدی زاده - قانون بلدیة در سال ۱۲۸۶ در زمان قاجار تصویب شد. در آن زمان در کل کشور فقط ۱۶ شهرداری داشتیم و این قانون فقط برای این ۱۶ شهر قابل اجرا بود. در ۱۳۰۹ قانون بلدیة لغو و در ۱۳۲۸ قانون تعیین شهردار تصویب شد. در ۱۳۳۴ قانون فعلی شهرداری تصویب می‌شود. در این بازه زمانی (از ۱۲۸۶ تا ۱۳۳۴) نگاه قانون گذار تمرکززدا بوده است. توزیع آب و برق و کتابخانه‌های عمومی به عهده شهرداری‌ها بود. تا سال ۱۳۲۰ به ۱۳۶ شهرداری رسیدیم. بعدها دو قانون متناقض با قانون شهرداری تصویب شد:

(۱) قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی مصوب سال ۱۳۵۲ و سپس (۲) قانون تأسیس وزارت آبادانی و مسکن ۱۳۴۶. در این قانون‌ها بخشی از وظایف شهرداری‌ها به دستگاه‌های دیگر واگذار می‌شود.

یکی از دلایلی که نیاز به تغییر قانون داریم این است که نقض قوانین و تداخل وظایف وجود دارد. دلیل دیگر آن است که ماهیت شهرها و شهرنشینی امروز با شهرهای صد سال پیش بسیار متفاوت است. تعداد شهرها تا سال ۱۳۷۵، ۶۵۰ بود. امروز بیش از ۱۲۰۰ شهر است. از طرف دیگر مسائل امروز شهرها مثل آلودگی هوا، خاک، صوتی و ترافیک در شهرهای گذشته خیلی حاد نبوده است. در سال ۱۳۳۴ چیزی به نام معضل ترافیک در شهرهای ما نبود. پس با مشکلات جدیدی که در شهرهای امروز وجود دارد نیاز به بازنگری قانون حس می‌شود.

در عمل از سال ۱۳۳۴ به بعد با بزرگتر شدن حجم و تشکیلات دولت، خیلی از وظایف شهرداری‌ها به دولت منتقل شده است. در زبان، شعار تمرکززدایی داده ایم ولی در عمل به سوی تمرکزگرایی و متمرکز کردن اختیارات در دولت حرکت کرده ایم.

در برنامه اول توسعه، بعد از انقلاب موضوع واگذاری وظایف دولت به شهرداری‌ها اعلام شد که بعداً در ماده ۱۳۶ برنامه سوم و ماده ۱۳۷ برنامه چهارم و در ماده ۱۷۳ برنامه پنجم آمده است.

اگر بخواهیم جمع بندی از دلایل مطرح شدن لایحه مدیریت شهری داشته باشیم می‌توانیم به سه موضوع اشاره کنیم: (۱) نقض موارد متعدد قانون شهرداری (مصوب سال ۱۳۳۴) توسط قوانین بعدی (۲) تغییر ماهیت شهرهای امروز نسبت به شهرهای ۶۰-۷۰ سال پیش و مطرح شدن مسائل جدیدی که در آن دوره مطرح نبوده مانند آلودگی‌های زیست محیطی و مشکل ترافیک و... (۳) وجود الزامات قانونی برای واگذاری وظایف به مدیریت محلی از جمله ماده ۱۷۳ قانون برنامه پنجم توسعه کشور.

شهرداری‌ها - قانون شهرداری از کدام نظام‌های حقوقی آن دوره الهام گرفته است؟

کریمی تبریزی - قانون شهرداری سال ۱۳۳۴ از نظام حقوقی فرانسه الهام گرفته است. کشور دیگری هم که نظام حقوقی غنی‌ای در آن موقع داشته انگلستان بود که در این قانون خیلی مورد توجه قرار نگرفت. کشور دیگری هم در آن دوره به عنوان الگوی قانون نویسی، چندان مطرح نبوده است.

شهرداری‌ها - نقاط ضعف قانون شهرداری کنونی (مصوب ۱۳۳۴) چیست که نیاز به اصلاح احساسات گردید؟

سعیدی رضوانی - از موارد ضعف قانون فعلی که در واقع ناشی از گذر زمان و اقتضات زمانه است، ظهور کلانشهرها و ابرشهرها در ایران است. در سال ۱۳۳۲ جمعیت بزرگترین شهر کشور به زحمت از یک میلیون نفر



سید حسین شریفی

اقوامی مقدم: قانون کنونی
شهرداری‌ها، این نهاد را نه به صورت دولت محلی که درآمد آن باید به اتکای عوارض و مالیات‌های محلی تامین شود تا امکان اداره‌ی اقتصادی شهرها را با تشویق تولید و رقابت فضایی و تقسیم‌کار سرزمینی به وجود آورد بلکه شهرداری را به سازمانی با کمترین شفافیت تبدیل کرده است که منابع کمیاب اقتصادی را به طور غیراقتصادی و غیرمولد هزینه می‌کند



رضا مهدیزاده

شده است یعنی اداره امور شهری نه امری سیاسی بلکه فعالیت غیراقتصادی خدماتی تلقی می‌شود و به تبع شهردار در بهترین حالت کارگزار شورای شهر و در بدترین حالت علاوه بر شورا منصوب وزارت کشور است. به مفهوم دقیق، ضعف اصلی قانون جاری، غیبت انتخابات شهری است.

در این قانون، شهرداری موسسه‌ای خدماتی است، این رویه با هیچ تجربه مترقی از اداره امور شهرها همخوانی ندارد. سازوکار اقتصادی و مالی بر اداره امور شهرها و شهرداری‌ها حاکم نیست؛ و رابطه آن با شورای شهر بسان قوه مستقل در برابر قوه دیگر (قوه مقننه) تنظیم نشده و اصل تفکیک قوا در سطح محلی رعایت نشده است.

مهدیزاده - مورد دیگر از این دست تداخل‌ها، موضوع میراث فرهنگی در شهر است. در بندهای ذیل ماده ۵۵ قانون شهرداری، این موضوع در حوزه اختیارات شهرداری بود که بعدها سازمان میراث فرهنگی و گردشگری متولی موضوع شد و با این که عملاً هر نوع اقدام در خصوص مرمت و بهسازی بافت‌های تاریخی و ارزشمند شهری، بدون همراهی شهرداری‌ها امکان پذیر نیست، عملاً دست شهرداری‌ها از این موضوع کوتاه شد.

کریمی تبریزی - موضوع دیگر که از نقاط ضعف قانون فعلی است، تداخل وظایف دستگاه‌ها در حریم شهرهاست. ماده ۱۰ قانون زمین شهری می‌گوید زمین‌های دستگاه‌های اجرایی، موات و ملی در محدوده شهرها متعلق به وزارت راه و شهرسازی است. تداخل دیگر مربوط به باغات و اراضی کشاورزی است. یعنی در «حریم» وزارت جهاد کشاورزی مدعی است. در حالی که شهرداریها نیز وظیفه نظارت بر ساخت و ساز در حریم را دارند و در موارد متعددی تداخل وظایف بین شهرداری و سایر دستگاه‌ها در این زمینه اتفاق می‌افتد.

شهرداریها - رویکرد کلان ناظر بر مفاد لایحه مدیریت شهری چیست؟

کریمی تبریزی - رویکرد کلی حاکم بر این قانون، واگذاری وظایف تصدی‌گری به شهرداری‌هاست. امروز حدود ۲۲ دستگاه در شهر به ارائه خدمات می‌پردازند که نیازمند هماهنگی است. مثلاً در مسأله ترافیک چون تداخل وظایف وجود دارد و هر دستگاهی بخشی از مسئولیت را بر عهده دارد، نمی‌توان از یک دستگاه، پاسخگویی کامل انتظار داشت. شهرداری در این خصوص پلیس راهنمایی و رانندگی را مقصر می‌داند. پلیس می‌گوید که وزارت صنعت مقصر است که این تعداد خودرو تولید می‌کند و به این ترتیب هیچ یک از دستگاه‌ها مسئولیت را بر عهده نمی‌گیرند.

شریفی - رویکرد اصلی و کلان لایحه با شفافیت لازم در اصول حاکم بر این لایحه که در صدر لایحه در قالب یک ماده به شرح زیر بیان شده است:

ماده ۲- اصول

به منظور پایداری توسعه، ارتقای کیفیت زندگی، گسترش عدالت، تامین حقوق شهروندی و ایجاد محیط زیست سالم در شهرها، اصول حاکم بر نظام مدیریت شهری ایران عبارتند از:
۱- اتکا به آرای عمومی در انتخاب اعضای شورای اسلامی

فراتر می‌رفت. لذا برای شهرهای بزرگ، قانون خاصی جدای از سایر شهرها، در نظر گرفته نشده بود. اما در حال حاضر با وجود ۸ شهر بالاتر از یک میلیون نفر و داشتن مجموعه‌های شهری بیش از ۱۰ میلیون نفری در کشور نیازمند قانون جدیدی برای اداره کلانشهرها به صورت یکپارچه و با در نظرگیری نیازهای خاص آن‌ها هستیم. وقتی به تجربه دنیا در این زمینه نگاه می‌کنیم می‌بینیم که کلانشهرهایی مانند استانبول، لندن، پاریس و سئول قوانین مدیریت شهری خاص خود را دارند. علت آن است که وقتی یک شهر از حد خاصی بزرگ تر می‌شود، روابط جدیدی در آن شکل می‌گیرد که در شهرهای کوچک‌تر امکان بروز و ظهور نداشته و برای مدیریت این روابط نیاز به قانون خاصی هست. اما قانون شهرداری کنونی به این موضوع توجهی ندارد.

اقوامی مقدم - قانون جاری شهرداری، این نهاد را

موسسه‌ای خدماتی می‌داند و با مسائل و نیازهای روز سختی ندارد. در این قانون، شهرداری نه نهاد حکومت محلی و یا به عبارت دقیق، قوه‌ی مجریه‌ی حکومت محلی بلکه نهادی هم‌ارز با بسیاری از نهادهای دولتی است و عهده‌دار خدماتی است که واگذاری آن به بخش خصوصی فعلاً مقدور نیست. با آن که نزدیک دو دهه از خودگردانی شهرداری‌ها گذشته است و شوراهای شهر تشکیل شده‌اند، شهرداری همچنان زیرمجموعه وزارت کشور محسوب می‌شود. در قانون جاری شهرداری‌ها، این نهاد خود متصدی اجراست و به نهاد عریض و طولی - کمینه در شهرهای بزرگ - تبدیل شده است و ناکارآمدی دولت مرکزی در سطح محلی را تقویت می‌کند.

قانون جاری شهرداری‌ها، این نهاد را نه به صورت دولت محلی که درآمد آن باید به اتکای عوارض و مالیات‌های محلی تامین شود تا علاوه بر آن که زمینه‌ساز دموکراسی سیاسی شود بلکه امکان اداره اقتصادی شهرها را با تشویق تولید و رقابت فضایی و تقسیم‌کار سرزمینی به وجود آورد با چشم‌پوشی از این واقعیت‌های تاریخی، شهرداری را به سازمانی با کمترین شفافیت تبدیل کرده است که منابع کمیاب اقتصادی را به طور غیراقتصادی و غیرمولد هزینه می‌کند.

قانون شهرداری در چارچوب گفتمان غیرسیاسی تدوین

- شهر و شهرداران
- ۲- رعایت قانون اساسی، سیاست‌های کلی نظام و سایر قوانین بالادستی
 - ۳- تفکیک امور محلی از ملی با واگذاری امور محلی به مدیریت شهری با تاکید بر رعایت اصول وحدت ملی، تمامیت ارضی و تبعیت از حکومت مرکزی و تخصیص منابع عمومی بر اساس تفکیک مذکور
 - ۴- رعایت مقتضیات محلی در مدیریت شهری
 - ۵- یکپارچگی و هماهنگی در مدیریت شهری
 - ۶- مردم‌سالاری دینی، شهروندمداری و مشارکت مردم در تصمیم‌سازی اداره امور عمومی
 - ۷- شفافیت، مسئولیت‌پذیری و پاسخ‌گویی مدیریت شهری به شهروندان و مراجع قانونی و کاهش حیطه مسئولیت‌ها و پاسخگویی مستقیم مدیریت ملی
 - ۸- ظرفیت‌سازی، توانمندسازی و نهادسازی مدیریت شهری با توجه به اصول علمی
 - ۹- ایجاد محیط مساعد برای رشد فضایل اخلاقی بر اساس ایمان و تقوا
 - ۱۰- فراهم کردن محیط مساعد برای تقویت روح بررسی و ابتکار و بالا بردن سطح آگاهی‌های عمومی

مهدیزاده - در طول ۱۵ سال گذشته از ابتدای برنامه سوم، مفاهیم جدیدی مطرح شده است؛ مثل مدیریت شهری و حکمروایی شهری. از این واژه‌ها برداشت‌های مختلفی می‌شود. گاهی این طور تلقی می‌شود که حکومت محلی می‌خواهد از حکومت ملی خودمختار گردد، اما منظور از حکومت محلی، این نیست. حتی حکومت محلی در کشورهای فدرال هم هیچگاه متعرض به قوانین فرادست کشور نمی‌شوند. سیاست‌های ملی و کلان از بالا تعیین می‌شود و حکومت‌های محلی در چارچوب اقتضائات محلی به تصمیم‌گیری و تعیین ضوابط می‌پردازند. در خصوص واگذاری وظایف باید به گونه‌شناسی وظایف مختلف شهرداری بپردازیم:

دسته اول: وظایف ذاتی و اصالتی شهرداری است، مثل آتش‌نشانی که وظیفه‌ای کاملاً محلی است. دولت در این قبیل خدمات وظیفه نظارتی دارد. اصلاً درست و منطقی هم نیست که حکومت مرکزی این وظیفه را به عهده گیرد. در همه جای دنیا هم این قبیل وظایف بر عهده حکومت محلی است. اگر حکومت محلی در انجام این وظایف کوتاهی کرد، دولت می‌تواند نظارت کند و از حکومت محلی بازخواست نماید.

دسته دوم: وظایف وکالتی یا نیابتی؛ یعنی وظایفی که دولت مرکزی نمی‌تواند به تنهایی انجام دهد و فقط به تعیین چارچوب‌های سیاستی پرداخته و اجرا را به حکومت محلی واگذار می‌کند؛ مثل اجرای طرح‌های توسعه شهری. نهاد بالادست در این زمینه، شورای عالی شهرسازی و معماری است. سیاست‌ها و اصول توسط شورای عالی و در قالب مصوبات، تعیین و به شهرداری اختیار داده می‌شود که در چارچوب این اصول، به نیابت از حکومت، پروانه ساختمانی صادر کند.

دسته سوم: وظایف مشارکتی: وظایفی که بخشی را دولت و

بخشی را شهرداری انجام می‌دهد. این موضوع در این لایحه دیده شده است. مثلاً رساندن آب و سوخت تا دروازه شهر به عهده دولت است و در محدوده شهر با شهرداری و حکومت محلی است.

روح این لایحه بر گرفته از اصل ۱۰۱ قانون اساسی است. این اصل به تأسیس شوراها و دخالت دادن مردم در تصمیم‌گیری‌ها و تشکیل شوراهای اسلامی می‌پردازد. تصمیم‌گیری در سطح محل به مردم واگذار شود.

روح کلی این لایحه، شورای قوی و شهردار قوی است. زیرا در این لایحه پیش‌بینی شده است که شهرداران شهرهای بالای دویست هزار نفر جمعیت با رأی مستقیم مردم انتخاب شوند.

شهرداریها - اصلی‌ترین نقاط قوت پیش‌نویس لایحه کنونی چیست؟

شریفی - نخست اینکه شوراهای اسلامی شهر و شهرداری‌ها دورکن اساسی مدیریت شهری‌اند که از الگوی مفهومی این مطالعه با عنوان شورای قوی-شهردار قوی استخراج شده و با توسعه اختیارات هر دو رکن شورا به عنوان پارلمان شهری در جایگاه قانون‌گذار و ناظر و شهرداری به عنوان قوه مجریه شهر که شهردار آن در شهرهای بالای دویست هزار نفر با رأی مستقیم مردم انتخاب خواهند شد. البته پاسخگویی شفاف این دو رکن به شهروندان به نسبت ارتقاء یافته است.

دوم تفکیک صریح و روشن وظایف محلی از وظایف ملی از دیگر نقاط قوت این لایحه است و در ماده‌ای که قلمرو این قانون را تعیین می‌کند این موضوع تعیین تکلیف شده با این بیان که به جز امور قضائی، دفاعی و امنیتی، تمام امور قابل انتزاع از دولت و واگذاری اداره آنها به مدیریت شهری است ولی در این مقطع زمانی، این لایحه ۲۳ وظیفه را از دستگاه‌ها منفک و با منابع مالی و انسانی به شهرداری‌ها واگذار کرده است البته این بدان معنا نیست که دولت را کوچک و شهرداری‌ها را فربه کنیم بلکه در ماده‌ای دیگر شهرداری‌ها مکلف شده‌اند تصدی این امور را به بخش‌های خصوصی و تعاونی واگذار کنند.

سوم در موضوع شهرسازی با رویکرد جدید، رعایت ضوابط و مقررات ساخت و ساز مطابق طرح‌های توسعه شهری برای اشخاص حقیقی و حقوقی فرض دانسته شده و عدول از آن جز بازگشت به وضعیت مجاز حالت دومی ندارد و با بیان مصادیق

سید حسین شریفی: از نقاط قوت لایحه مدیریت شهری اتخاذ رویکرد شورای قوی-شهردار قوی است که با توسعه اختیارات هر دورکن، شورا به عنوان پارلمان شهری و شهرداری به عنوان قوه مجریه شهر لحاظ گردیده که شهرداران آن در شهرهای بالای دویست هزار نفر با رأی مستقیم مردم انتخاب خواهند شد



هادی سعیدی
رضوانی



عارف
اقوامی مقدم

تخلف و تعیین مجازات آنها اختیار اعمال قانون به شهرداری واگذار شده است. اینکه مرتکبین تخلفات ساختمانی بتوانند با پرداخت جریمه ابنیه دارای تخلف را حفظ کنند در این لایحه متصور نیست و در آمدی هم از محل تخلفات ساختمانی برای شهرداریها پیش بینی نشده است و متقابلاً مسئولیت و برخورد با کوتاهی متولیان امر اعم از کارکنان شهرداری، شهرداران و ناظرین بسیار تشدید شده است.

چهارم در این لایحه در آمدهای پایدار برای شهرداریها دیده شده و درآمدهای بسترساز تخلفات از ضوابط شهرسازی و طرحهای توسعه شهری حذف شده است

پنجم رعایت مسائل ایمنی در شهرسازی در جهت رفاه شهروندان، توجه خاص به مسائل زیست محیطی، میلان و منظر شهری، فضای سبز و عنایت و اهتمام به مسایل فرهنگی

ششم تمرکز و انسجام بخشی به مدیریت حمل و نقل و ترافیک هفتم استفاده از ظرفیت کارشناسی شهرداریها در ابعاد مختلف فنی، علمی، پشتیبانی، صنفی و تدوین پیش نویس آیین نامه ها، دستورالعملها و دیگر ضوابط مورد نیاز شهرداریها و ارائه آنها به وزارت کشور برای طی مسیر تصویب، با پیش بینی مجمعی به نام مجمع نظام امور شهرداریها با سازوکار خاص خود.

هشتم پیش بینی سازمان تخصصی حسابرسی شهرداریها زیر نظر شورای عالی استانها با وظایف روشن از دیگر ویژگیهای این پیش نویس است.

سعیدی رضوانی - از جمله نقاط قوت این لایحه (الف) پیش

هادی سعیدی رضوانی: مهم ترین خلأئی که وجود داشت در وهله اول تناقض برخی قوانین بعدی با قانون شهرداری است که نیاز به هماهنگ سازی قوانین را در این زمینه مطرح می سازد و در وهله دوم عدم پاسخگویی قانون فعلی به نیازهای جدید در حوزه مدیریت شهری است

بینی سازوکارهای مالی قابل کنترل و نظارت بر شهرداری و شورای شهر (مانند خزانه شهر و دیوان محاسبات شهر، ب) تغییر نگاه به تخلفات ساختمانی به عنوان منبع درآمدزایی برای شهرداری و مقابله جدی با متخلفین ساختمانی و متخلفین صادرکننده پروانه ساختمانی و پ) تلاش برای وارد کردن رسمی مدیریت شهری به عرصه فعالیت های اجتماعی و فرهنگی در پهنه شهر است.

مهدی زاده - نقطه قوت لایحه این است که دارای مطالعات پشتیبان قوی است. از ظرفیت قوانین موجود مثل اصل ۷ و ۱۰۰ و ۱۰۱ و ۱۰۶ قانون اساسی بهره گرفته است. همچنین جامع بودن لایحه، از دیگر نقاط قوت آن است به نحوی که تقریباً تمام موضوعات مرتبط با مدیریت شهری را در بر می گیرد. در این لایحه در مورد آلودگیها فقط آلودگی هوا دیده نشده است، بلکه آلودگی خاک، آب، صوت، نور و حتی آلودگیهای مربوط به اشعهها و پرتوهای مضر هم لحاظ گردیده است. بحث تخلفات ساختمانی

خیلی جامع دیده شده است. این پیش نویس زمانی تهیه شده که پیش از آن همه قوانین مرتبط با مدیریت شهری آسیب شناسی شده بودند.

شهرداریها - اصلی ترین نقاط ضعف پیش نویس لایحه مدیریت شهری چیست؟

اقوامی مقدم - نقاط ضعف آن را می توان به اجمال چنین برشمرد: ۱. شهرداری را نه نهادی سیاسی که خدماتی می داند؛ ۲. درکی از بخش خصوصی و عمومی و دولتی بر آن حاکم نیست؛ ۳. تبیین درستی از امور حاکمیتی و غیرحاکمیتی ندارد؛ ۴. تبیینی از سلسله مراتب حکومتی ندارد؛ ۵. پیگیر سیاستهای کوچک سازی و چابک سازی نیست؛ ۶. درکی از بازار و غیربازار ندارد؛ ۷. از تنظیم رابطه شوراها (بازوی تقنین) و شهرداری (مقام اجرا) ناکام مانده است؛ ۸. از مقولات مدرن در زمینه رقابت فضایی، بازاریابی مکان، ورود شهرداریها به رقابت در سطوح منطقه ای و بین المللی برای جذب سرمایه و... خبری نیست؛ ۹. قوانین جاری کشور در اداره امور شهرها تنقیح نشده است.

مهدی زاده - باید در این لایحه فرقی بین مدیریت واحد و مدیریت یکپارچه بگذاریم. گاهی اوقات در گرفتن وظایف و اختیارات افراط کرده ایم و منابع انجام آن اختیارات را ندیده ایم. مدیریت یکپارچه گاهی اوقات با عضویت شهرداری یا ریاست شهردار در یک کمیسیون محقق می شود نه با واگذاری کل وظایف.

شهرداریها - فرایند رسیدگی به لایحه مدیریت شهری در حال حاضر در چه مرحله ای است و چه مراحل باقیمانده است؟

کریمی تبریزی - در حال حاضر فرایند رسیدگی در کارگروه های تخصصی ذیل کمیسیون امور کلانشهر تهران و سایر کلانشهرهای هیأت دولت با حضور نمایندگان دستگاههای اجرایی دولت در حال بررسی است. سپس مصوبات این کارگروهها باید به تأیید هیأت دولت برسد که به نظر من زودتر از نیمه سال ۱۳۹۵ نخواهد شد. چون مجلس آتی هم تازه شروع به کار خواهد کرد تا نوبت به بررسی این لایحه برسد، کار بررسی این لایحه در مجلس شورای اسلامی به سال ۱۳۹۶ موکول خواهد شد.

مهدی زاده - شهرداران شهرهای کوچک و میانی ما باید بدانند که چند کار همزمان در سازمان شهرداریها در حال انجام است که هر یک به نوعی مکمل دیگری است: اول لایحه نظام درآمدی پایدار شهرداریها، برای این که شهرداری وقتی اختیارات جدیدی می گیرد، منابع درآمدی را هم ببینیم. دوم آیین نامه اداری و استخدامی شهرداریهاست. در عین حال که دولت وظایفش را به شهرداریها میدهد الزاماً این طور نیست که این وظایف را حتماً شهرداری خودش انجام دهد و شهرداریها هم باید وظایفشان را برون سپاری کنند. سوم اصلاح موادی از قانون شوراها که شوراها تخصصی شوند و هر کسی نتواند کاندیدای شورای شهر شود و مدرک تحصیلی مرتبط داشته باشد. چهارم آیین نامه احراز صلاحیت شهردار هم در حال بازنگری است.

شهرداریها - با تشکر از شما برای وقتی که در اختیار این مجله گذاشتید.

چالش‌های طراحی و استقرار نظام مدیریت یکپارچه شهری در ایران (با تأکید بر لایحه مدیریت شهری)



■ موسی پژوهان

دکترای جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران
Mpanahandehkhah@ut.ac.ir

مقدمه

یک نظام مدیریت شهری با هدف یکپارچگی است. با این وجود در کنار چالش‌های مربوط به طراحی چنین نظامی در شرایط ایران، چالش‌هایی نیز در پیاده‌سازی چنین نظامی در صحنه عمل مدیریت شهر وجود دارد؛ که بخشی از آنها دلایل تاریخی و بخشی دیگر ریشه در ابعاد اجتماعی و تفکرات مدیریتی در سطوح کلان و میانی دارند. در این نوشتار تلاش شده تا مهمترین چالش‌های طراحی و استقرار نظام مدیریت شهری یکپارچه در ایران مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد.

چالش مفهومی

به نظر می‌رسد قبل از هر چیز چالش مفهومی و معنایی بر سر تعریف اهداف و جایگاه نظام مدیریت شهری در ایران موجب سردرگمی‌ها و حرکات آزمون و خطایی در این زمینه شده است که بخشی از این سردرگمی‌ها به ماهیت این سطح از مدیریت ارتباط دارد. این چالش مفهومی همواره ناشی از نوسان از سه مفهوم در ایران بوده است: مدیریت شهری (متفرد)، مدیریت شهری واحد و مدیریت شهری یکپارچه.

مدیریت شهری متفرد ناظر بر ناهمسویی و تفرق مناسبات عمودی (روابط مدیریت شهری با سطوح بالاتر حکومتی) و افقی (سازمان‌ها و کنشگران محلی و شهری) سازمان‌ها و کنشگران مدیریت شهری است (کازمیان و دیگران، ۱۳۹۲). نمونه کامل این نوع مدیریت شهری در تهران قابل مشاهده است: مجموعه عناصر رسمی و غیررسمی مسئول و مؤثر در مدیریت و اداره شهر تهران فاقد ویژگی‌های اساسی یک سیستم، یعنی اهداف واحد و هماهنگ، کلیت واحد و روابط هدفمند و سیستماتیک با یکدیگر و با عناصر بیرونی می‌باشند. به عبارت دیگر، شهر تهران در وضعیت موجود، فاقد یک سیستم واحد و منسجم مدیریت کلان شهری می‌باشد و عناصر مدیریتی موجود هر یک صرفاً براساس

مدیریت شهری در ایران از زمان شکل‌گیری تاکنون، که بیش از یکصد سال می‌گذرد، همواره با نوسان‌هایی هم در مفهوم و هم در ساختار و نحوه ارتباط با محیط داخل و خارج از خود مواجه بوده است بگونه‌ای که این نوسانات، که در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان آنها را به نوسان‌های روبه‌ای و محتوایی تقسیم‌بندی نمود، به شدت عملکرد مطلوب آنها متأثر نموده و شاید بخش بزرگی از نارضایتی‌های امروز شهروندان ناشی از عملکرد ناقص و متضاد نظام مدیریت شهری ایران باشد که طی یک قرن تولد خود هنوز نتوانسته نظام ارتباطات درونی و بیرونی خود را به شکلی مطلوب و نسبتاً پایدار تنظیم نماید. این در حالی است که نظام شهری کشور به ویژه طی ۵۰ سال اخیر به تدریج دچار دگرگونی‌های بزرگی هم در افزایش چشمگیر تعداد شهرها و هم در رشد سریع جمعیت شهرنشین شده است. این دو عامل موجب شده تا حجم غیر قابل‌تصور از مشکلات، چالش‌ها و مسائل اجتماعی، اقتصادی و کالبدی فراروی مدیران شهری بویژه در مناطق کلانشهری قرار گرفته و فقدان تنها ابزار سیستماتیک در دست این مدیران یعنی نظام یکپارچه مدیریت شهری موجبات تشدید مشکلات و در نهایت افت کیفیت محیط و زندگی شهری را فراهم آورده است. در حالی که تجارب موفق دنیا در مدیریت شهری نشان می‌دهد که آنها به خوبی توانسته‌اند تمام کنشگران و ذینفعان بخش عمومی، دولتی، خصوصی و مردمی را با تحت پوشش قرار دادن تمام ابعاد زندگی شهری و با تنظیم ارتباط با نهادهای حکومتی فرادست و نهادهای محلی و مدنی فرودست خود، یک نظام مدیریت شهری یکپارچه را طراحی و مستقر نمایند.

لایحه مدیریت شهری که از سال ۱۳۹۲ در دستور کار سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور قرار گرفت، تلاشی برای طراحی

وظایف رسمی و غیررسمی بخشی خود و با حداقل هماهنگی های افقی با سایر عناصر به انجام امور محوله مشغولند. این مسئله کلان، ریشه اصلی تمام مسائل و مشکلات دیگر مدیریت کلان شهر تهران است.

مدیریت شهری واحد، راه حلی تمرکز طلب و حداکثر تراکم زدا و برگرفته از الگوی قدرت یک جانبه (قدرت سیاسی که مشروعیت خود را از منابعی غیر از جامعه (مردم) به دست آورد و در نتیجه نهادهای مشارکت اجتماعی در تصمیم گیری های سیاسی وجود ندارند. به اعتقاد برخی، مدیریت واحد شهری تنها راه حلی برای برطرف شدن ناهماهنگی ها و تداخل در وظایف سازمان های خدمات رسان است که محور اصلی آن تمرکز وظایف تمامی دستگاه های خدمات رسان شهری در یک نهاد واحد (شهرداری) برای تصمیم گیری است و بنابراین هیچ گونه مکانیزمی برای هماهنگی های افقی و عمودی وجود ندارد و دو دسته چالش اصلی شامل چالش های هماهنگی بین نهاد های مرکزی، منطقه ای و شهری و چالش های مربوط به تفرق عملکردی بین فعالیت های مرتبط چندین سطح دولتی و اجرایی متولی توسعه شهری، در این گونه مدیریت شهری همچنان باقی است.

بسیاری از برداشت ها در کشور از مدیریت مطلوب شهری این نوع مدیریت است. در حالی که مدیریت مطلوب که امروزه در دنیا بر اساس مبانی حکمروایی خوب شهری با شالوده مشارکت موثر و فعال شهروندان و نهادهای مدنی با مدیریت واحد شهری فاصله بیعی دارد.

اما مدیریت شهری یکپارچه، که امروزه به عنوان پارادایم مدیریت شهری مطلوب محسوب می شود، راه حلی تمرکز زدایانه و مبتنی بر قدرت چند جانبه و یکپارچه شده عناصر متکثر مدیریت شهری و منطبق بر الگوی حکمروایی شهری است. تعدد و تکثر کنشگران و نیروهای موثر در حیات شهری در مقیاس های مختلف محلی، ملی و منطقه ای و ضرورت همگرایی و همسویی آنها را می توان مهم ترین استدلال ضرورت استقرار مدل مدیریت شهری یکپارچه به جای مدیریت شهری واحد دانست (کاظمیان، ۱۳۸۳: ۱۷۳). چنین الگویی با وجود تایید بسیاری از متخصصان مدیریت شهری، هیچگاه بطور واقعی نتوانسته جایگاه خود را در بین سیاستگذاران و مدیران کلان دستگاه ها و وزارتخانه های بخشی بیابد. شاید مهمترین دلایل آن را بتوان بخشی نگری دستگاه های مختلف دولتی و تمرکز سیاسی اداری قدرت در مرکز دانست. ویژگی ها و مولفه های مدیریت شهری یکپارچه به شرح زیر می باشد:

■ فراگیری و یاد گرفتن تمام کنشگران و ذینفعان بخش عمومی، دولتی، خصوصی و مردمی

■ جامعیت عملکردی مدیریت شهری (تحت پوشش قرار دادن تمام ابعاد زندگی شهری)

■ جامعیت فضای مدیریت شهری (در برگرفتن تمام ابعاد فضایی شهری از کوچکترین قطعه یک ساختمان تا بزرگترین آن یعنی حریم شهر)

■ فعالیت در چارچوب ساختار، قوانین و سیاستهای حکومت مرکزی

■ هم افزا بودن نهادها و ذینفعان و ذینفوذان شهری در فرایند تصمیم گیری و تصمیم سازی

■ ابعاد پایداری اقتصادی - اجتماعی مدیریت زیست محیطی

■ ایجاد حمایت و عزم سیاسی میان صاحبان منافع مختلف (پژوهشکده تربیت مدرس، ۱۳۸۵: ۸۴-۸۲).

■ منطبق کردن مدیریت شهری با ساختار وظایف اصلی آن مشتمل بر برنامه ریزی، سازماندهی شهری، هدایت ورهبری شهری، نظارت و کنترل شهری، تامین و تخصیص منابع شهری

■ ظرفیت سازی نهادی و ارتقاء سطح چانه زنی شهری (بویژه در اجتماعات محلی)

■ ارتباط مداوم بین نقش آفرینان (بازیگران) مانند صاحبان مختلف منابع و حرفه مندان متعدد، اجتماعات بومی ذینفعان و ذینفوذان محلی

■ فرایند مدیریت یکپارچه نمود وجود حاکمیت شهری خوب بوده و مبتنی بر مشارکت، شفافیت و پاسخ دهی، قانون، مقررات و برابری و کارایی است.

■ تشریک مساعی و همکاری مبتنی بر اعتماد و معامله به مثل بین بازیگران مختلف بخش های عمومی، خصوصی و دولتی از طریق تعامل مداوم و سازماندهی شده در چارچوب شبکه سازمانهای چند قطبی.

■ قانونمندی و احترام به عرصه عمومی، مدنی و قانون از طریق به رسمیت شناختن حقوق فردی، مدنی و اجتماعی

■ شراکت پایدار بخش های عمومی، دولتی و خصوصی در اداره امور (کاظمیان، ۱۳۸۳: ۱۲۰).

چالش های ناشی از فقدان درک مشترک از جایگاه مدیریت شهری یکپارچه

برداشت های متعدد، پراکنده و متفرق از اهداف و عملکردهای مدیریت شهری یکپارچه در بین دستگاههای متعدد دولتی از چالش های مهم فراروی طراحی و استقرار نظام مدیریت یکپارچه شهری در کشور محسوب می شود. هر دستگاه یا وزارت خانه ای بر اساس وظایف و نگاه بخشی خود به موضوع مدیریت یکپارچه شهری، تنها قسمتی از آنرا را درک کرده و یا تایید می کند. به عنوان نمونه موضوع یکپارچه سازی وظایف مدیریت شهری در یک حوزه اختیار و تصمیم گیری به منظور جلوگیری از موازی کاری و تداخل وظایف و سازماندهی بهتر امور شهر همواره با مخالفت دستگاهها و سازمان های ملی همراه بوده که دلیل اصلی آنرا محدود کردن اختیارات عنوان می کنند. در حالی که در شرایط فعلی این وظایف به شکلی مطلوب انجام نمی شود و موجب هزینه های بسیاری هم برای دولت و هم برای شهروندان شده است.

چالش های ناشی از بی انگیزگی بخش خصوصی و سازمان های مردم نهاد در مشارکت برای طراحی و اجرای نظام مدیریت

نظام مدیریت و برنامه ریزی متمرکز و عامرانه ای که دولت ها در ایران طی بیش از یکصد سال در ایران به عنوان الگوی اداره امور عمومی و محلی چه در سطح کشور و چه در سطح شهرها در پیش گرفته اند موجب شده تا بخش خصوصی تنها به فعالیت های اقتصادی محدود شود و عمدتاً به مسؤلیت های اقتصادی خود بیندیشد تا مصالح اجتماعی و فرهنگی؛ بخش مهمی از کیفیت های نازل شهرهای امروزی نیز حاصل همین امر است که نهادهای بخش خصوصی عمدتاً به دنبال کسب سودهای اقتصادی بوده و به عواقب اجتماعی، فرهنگی و کالبدی - فضایی تصمیم سازی های خود نیندیشند. علاوه بر اینها، نهادهای مدنی در بطن فرایند تمرکزگرایی نظام برنامه ریزی و مدیریت کشور فرصت شکل گیری و قوام یافتگی نداشته و معدود نهادهای شکل

گرفته نیز با مشکلات فراوانی مواجهند. لذا نهادهای بخش خصوصی و عمومی و مدنی کشور به عنوان گروه‌های مرجع جامعه هیچ‌گاه فرصت مشارکت موثر و فعال در چنین نظام متمرکزی را نیافته‌اند.

تمرکز گرایی سیاسی - اداری

تجربه بیش از یکصد سال مدیریت شهری در کشور نشان می‌دهد که به علت وجود سیستم مرکزی و تسلط مدیریت کلان اقتصادی و برنامه ریزی بخشی، مدیریت‌های محلی همواره تحت تاثیر برنامه‌های کلان و بخشی قرار داشته و در جهت منابع و اهداف بخشی هدایت می‌شده است (پژوهان و قدمی، ۱۳۹۱: ۱۲). گرچه طی این یک صد سال بویژه در ابتدای تشکیل نظام مدیریت شهری تلاش‌هایی در جهت تمرکز زدایی از مرکز به انجام رسیده اما به لحاظ برخی از مشکلات از جمله عدم پیوند برنامه‌های اجرایی با سیاست‌گذاری‌های کلان، تشکیلات متمرکز و بخشی نگر اداری، منابع مالی متمرکز در کشور (اقتصاد وابسته به نفت) تا کنون تحول موثر و چشمگیری در زمینه شکل‌گیری نظام مدیریت شهری یکپارچه بویژه با اختیارات محلی به وقوع نپیوسته است.

چالش در کاربست قوانین مربوطه و ابهام در جایگاه قانونی مدیریت شهری یکپارچه

از دیگر چالش‌های مهم مدیریت شهری یکپارچه، چالش کاربست قوانین و مقررات است؛ با وجود تاکید قانون اساسی کشور در اصول ۷، ۱۰۰، ۱۰۱ و ۱۰۳ بر اصل مشارکت مردم در اداره امور مربوط به خود، اداره شورایی امور محلی، تعدیل بوروکراسی متمرکز اداری و پاسخگو بودن مقامات کشوری به شوراها و همچنین تاکید صریح قوانین بالادستی کشور از جمله ماده ۱۳۶ قانون برنامه چهارم و ماده ۱۷۳ قانون برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی کشور بر واگذاری امور محلی به نهادهای محلی در راستای شکل‌گیری مدیریت یکپارچه شهری، هنوز و در آستانه اتمام زمان برنامه پنجم کشور و آغاز برنامه ششم، دستگاه‌ها و ارگان‌های مختلف دولت از واگذاری امور تصدی‌گری خود به نهادهای محلی که شاید مهمترین پیش‌نیاز شکل‌گیری مدیریت شهری یکپارچه است سر باز می‌زنند.

لذا باید توجه داشت که مطالعات مختلف نشان داده است که مشکلات مدیریت شهری ناشی از فقدان قانون یا تعدد قانون یا تعارض قوانین نیست، اگرچه چنین مشکلاتی وجود دارد، ولی آنها نیز معلول عوامل دیگری از جمله عدم هماهنگی در برنامه ریزی و سیاست‌گذاری شهری، دخالت و اقتدار دولت در تصمیمات شهری، نداشتن اختیار و آزادی عمل و استقلال مدیران شهری برای تصمیم‌گیری، تفرق و تعدد مراجع مدیریت شهری در سطح محلی و عدم هماهنگی بین آنها از جمله عوامل اصلی ناکارآمدی مدیریت شهری هستند.

کمبود نیروی متخصص در زمینه مدیریت شهری

با وجود سابقه یکصد ساله نظام مدیریت شهری در صحنه عمل مدیریت شهرهای کشور، اما در حوزه‌های نظری و آموزشی مدیریت شهری کشور از ضعف‌های اساسی برخوردار است؛ گونه‌ای که پس از گذشت این مدت مدید هنوز رشته مدیریت شهری در نظام دانشگاهی و مراکز تحقیقاتی و پژوهشی کشور جایگاه در خور خود را نیافته است. در حال حاضر رشته مدیریت شهری در چند دانشگاه محدود و فقط در شهر تهران و در سطح کارشناسی ارشد راه اندازی شده و تعداد فارغ

التحصیلان این رشته نیز بسیار محدود هستند.

در همین زمینه مشکل بزرگتر عدم تخصص بسیاری از مدیران شهرداری و عدم تجربه کافی در بسیاری از فارغ‌التحصیلان رشته مدیریت شهری است. در حالی که تجارب موفق در دنیا نشان می‌دهد که سازمان‌های بزرگ و راهبردی مانند شهرداری خود دارای مراکز آموزشی و تحقیقاتی معتبری به منظور تربیت مدیران آینده سازمان خود هستند.

جمع بندی

نظام مدیریت شهری در ایران در راستای عملکرد مطلوب و یکپارچه خود با طیف متنوعی از چالش‌ها مواجه است، بخشی از این چالش‌ها به نوسان در مفهوم و دیدگاه به موضوع مدیریت شهری بوده و بخش دیگر به فقدان نهادها و کنشگران محلی در قالبی منسجم و هدمند از جمله سازمان‌های مردم‌نهاد و سایر تشکلهای مدنی، مرتبط است. در کنار اینها مجموعه‌ای از چالش‌های مرتبط با تنگناهای اجرایی وجود دارد که دهه هاست موجب شده تا نظام مدیریت شهری به بلوغ کافی برای عملکرد مطلوب خود دست نیابد. فقدان اراده لازم برای عملیاتی کردن مواد قانونی مرتبط با تشکیل مدیریت شهری یکپارچه که در قانون اساسی و قوانین برنامه‌ای کشور طی دهه‌های گذشته تاکید شده است و همچنین فقدان نیروی آموزش دیده و کافی در این عرصه برای مدیریت خلاقانه و موثر شهر، در شرایط فقدان یکپارچگی در عملکرد مدیریت شهری، بخش دیگری از چالش‌های فراروی شکل‌گیری نظام مطلوب مدیریت شهری را رقم زده‌اند. در چنین شرایطی به استناد ماده ۱۷۳ قانون برنامه پنجم توسعه کشور، لایحه مدیریت شهری با مشارکت شهرداری تهران، نمایندگان دستگاه‌های دولتی، شهرداری‌ها و نخبگان دانشگاهی در وزارت کشور تدوین و اکنون مراحل نهایی بررسی و تایید خود را در دولت می‌گذرانند. شاید بتوان گفت در صورت تصویب و قانون شدن این لایحه بخشی از موانع فراروی نظام مدیریت شهری برداشته شده و زمینه‌های «شهر» داری با مشارکت تمامی کنشگران و نیروهای موثر بر حیات شهری فراهم شود.

منابع:

۱. پژوهشکده دانشگاه تربیت مدرس (طراحی سیستم مدیریت مجموعه شهری تهران، ۱۳۸۵: ۸۴-۸۲).
۲. قدمی، مصطفی و پژوهان، موسی (۱۳۹۱): چالش‌های نظام برنامه ریزی توسعه منطقه‌ای در ایران، مجله پژوهش‌های جغرافیایی، دانشگاه تهران
۳. کاظمیان، غلامرضا (۱۳۸۳): تبیین رابطه ساختار حاکمیت و قدرت شهری با سازمان‌یابی فضا، رساله دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس.
۴. کاظمیان، غلامرضا، اسماعیل صالحی، علی نودرپور، حسین ایمانی جاجرمی، نوید سعیدی رضوانی، مجید عبداللهی (۱۳۹۲): مدیریت شهری: جلد نخست: مبانی و حوزه‌ها، انتشارات تیسرا
۵. ملکی، قاسم (۱۳۹۲): برنامه ریزی با بازار حقوق توسعه: اتحاد برنامه ریزی و بازار حقوق توسعه، انتشارات آدرخش

جستاری در لایحه مدیریت شهری

با نگاهی به موضوع شهرسازی و کنترل ساخت‌وساز



■ رضا مهدیزاده

کارشناس ارشد معماری، دانشگاه تهران

شاهد رشد فزاینده شهرنشینی و افزایش تعداد شهرداری‌ها بوده‌ایم، به گونه‌ای که در سال ۱۳۵۸ تعداد شهرداری‌ها ۱۶۷ و این رقم در سال ۱۳۷۵ به ۶۵۰ شهرداری می‌رسد، اما مدیریت‌های چندگانه و به شدت متمرکز دولت در حوزه‌های شهرسازی، وضعیت نابسامانی را رقم زده است. در حال حاضر شهرداری‌ها موظف به هماهنگی اجرای سیاست‌ها و مصوبات کابردی - فضایی و برآوردن انتظارات دولت و مردم برای اداره امور شهر هستند بدون آنکه از اختیارات و ابزارهای بخشی و بین‌بخشی لازم برای این کار برخوردار باشند. مهمترین وظیفه مربوط به برنامه‌ریزی شهری، یعنی تهیه و تصویب طرح‌های توسعه شهری کاملاً خارج از حیطه اختیارات شهرداری‌ها قرار داشته و شهرداری‌ها طبق قانون مکلف به اجرای طرح‌های مصوب هستند. این امر یکی از دلایل ناکارآمدی و عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری است. مدیریت شهری مکلف به اجرای طرح و برنامه‌ای است که خود در فرایند تهیه و تصویب آن نقشی نداشته است. چنانچه وظایف حوزه معاونت شهرسازی و معماری شهرداری‌ها مورد بررسی قرار گیرد، قابل تقسیم به دو بخش اساسی امور شهرسازی و معماری و امور مربوط به کنترل ساختمان است. در حال حاضر امور شهرسازی که در حوزه طرح تفصیلی متمرکز است منحصر به اظهار نظر نسبت به کاربری ملک و ضوابط و مقررات ساختمانی

مقدمه:

از هنگامی که در تاریخ ۱۲۸۶/۰۳/۱۱ هـ.ش اولین قانون مرتبط با مدیریت شهری با عنوان «قانون بلدیّه» به تصویب مجلس شورای ملی رسید، تا سال ۱۳۰۴ هـ.ش (مصادف با آغاز دوره سلطنت پهلوی اول) در سراسر قلمرو کشور تنها شانزده شهرداری تأسیس شده و مشغول به فعالیت بوده‌اند. «قانون بلدیّه» از اولین قانون‌های رسمی کشور است که علاوه بر سندیت تاریخی و مطالعاتی، واجد اهمیت در خصوص قوانین این حوزه می‌باشد. در این قانون وظایف و اختیارات «بلدیّه» و «انجمن بلدیّه» به صراحت قید شده است. از آن زمان تا سال ۱۳۳۴ هـ.ش که قانون موسوم به «شهرداری» به تصویب مجلس شورای ملی می‌رسد، گرایش قانون و قانون‌گذار به سمت الگوی مدیریت شهری به صورت محلی و غیرمتمرکز بوده است و قانون اصلی تهیه و اجرای طرح‌های شهرسازی، انجمن‌های شهر و شهرداری‌ها بوده‌اند و دولت در این خصوص حداقل دخالت را داشته است.

پس از سال‌های ۱۳۳۴ با تصویب قانون تأسیس وزارت آبادانی و مسکن در سال ۱۳۴۲ و نیز قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال ۱۳۵۱ به تدریج ردپای دخالت دستگاه‌های دولتی در حوزه‌های مرتبط با مباحث شهرسازی پررنگ‌تر و منجر به کاهش قدرت نهادهای محلی شد. اگرچه در طول این سال‌ها



در آن براساس طرح تفصیلی مصوب می‌باشد. در حالی که مسئولیت تهیه طرح تفصیلی یک امر محلی است و باید بر عهده شهرداری باشد تا آن را در چهارچوب طرح جامع شهر تهیه نماید. شیوه فعلی برنامه‌ریزی توسعه فضایی-کالبدی شهرها که در قالب تهیه طرح‌های توسعه شهری صورت می‌گیرد، دربرگیرنده نارسایی‌های متعددی است. اهم این مشکلات و نارسایی‌ها عبارتند از:

۱. تمرکزگرایی و عدم توجه به ماهیت محلی برنامه‌ریزی شهری
۲. طولانی بودن فرایند تهیه و تصویب
۳. عدم تعامل فعال بین مشاوران تهیه کننده طرح با نهادهای محلی مسئول توسعه شهر
۴. عدم مشارکت فعال مدیریت شهری (شورا و شهرداری) در فرایند تهیه و تصویب

۵. عدم اعتقاد و اعتماد کافی شهرداری به عنوان مجری طرح به ضرورت اجرای آن

با علم به این موارد در پیش‌نویس لایحه مدیریت شهری، وظیفه تهیه طرح‌های توسعه شهری اعم از هادی، جامع و تفصیلی به شهرداری‌ها واگذار شده است. این امر از طریق انتخاب مشاور ذی صلاح و درچارچوب سیاست‌های کلان کشور و ضوابط آمایش سرزمین صورت خواهد گرفت. در این میان وزارت راه و شهرسازی وظیفه برنامه‌ریزی، هدایت و کنترل توسعه شهری کشور را بر عهده دارد و این بدان معنی نیست که خود رأساً برای هر شهر طرح توسعه شهری تهیه کند؛ بلکه به جایگاه اصلی خود که تدوین سیاست‌ها و تعیین چارچوب‌ها است بازگشته و همچنان به عنوان ناظر اجرای طرح، دارای اهمیت و نقش ویژه‌ای است. مرجع تصویب این طرح‌ها همچنان شورای عالی شهرسازی و معماری که نهادی فرابخشی و متشکل از دستگاه‌های مختلف و تأثیرگذار دولتی است، خواهد بود. توازن در نقش‌آفرینی مردم، نهادهای عمومی، شهرداری‌ها و دستگاه‌های دولتی در تهیه طرح‌های توسعه شهری از مهمترین اهداف واگذاری این وظیفه به شهرداری‌هاست.

ساخت و ساز و نحوه رسیدگی به تخلفات ساختمانی

یکی از مصادیق بارز اجرای ضوابط طرح‌های توسعه شهری، در ساخت‌وساز نمایان می‌شود. صدور پروانه ساختمان مطابق با ضوابط طرح توسعه شهری مصوب و کنترل عملیات ساختمانی و انطباق آن با پروانه صادره از مسأله‌سازترین وظایف شهرداری‌ها در ایران است. نداشتن اختیار کافی برای کنترل و برخورد با متخلفان، عدم همکاری سازمان‌های ذی ربط و خلأ در قوانین موجود از مشکلات عنوان شده از سوی شهرداری‌ها در مورد نقص انجام این وظایف است. احکام و ضوابط قانونی موجود در کمیسیون ماده ۱۰۰ (که نهادی شبه قضایی و اهرم اجرایی شهرداری در امور رسیدگی به تخلفات ساختمانی محسوب می‌شود) مملو از ابهامات، راه‌های فرار و سوء استفاده متخلفان و متأسفانه مشوق‌ها و محرک‌های تخلف است که دست شهرداری و کمیسیون ماده ۱۰۰ را برای مهار تخلفات ساختمانی می‌بندد. تمامی تکالیف فوق در جهت انتظام شهر و ساخت و ساز باضابطه پیش‌بینی شده است. از میان تخلفات

ساختمانی متعدد، احداث طبقات اضافه، کسری پارکینگ و تغییر کاربری، بیشترین حجم تخلفات را شامل می‌شود که مشکلات زیادی را برای شهرها به همراه داشته است. در عین حال ضعف ناشی از جرایم غیربازدارنده، عدم حمایت قضایی از احکام و حق شکایت برای متخلف در مقررات کمیسیون ماده ۱۰۰ سبب شده تا راه برخورد با تخلفات ساختمانی مسدود شود.

هم‌اکنون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ و تبصره‌های ذیل و اصلاحات بعدی آن ملاک عمل شهرداری‌ها در کنترل ساخت‌وساز و رسیدگی به تخلفات این بخش می‌باشد. متن ماده ۱۰۰ وظیفه و اختیار شهرداری برای مقابله با تخلفات ساختمانی را با عبارت «می‌تواند» محدود کرده است. آنجا که تصریح می‌نماید:

«شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمان‌های بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه به وسیله مأمورین خود اعم از آنکه ساختمان در زمین محصور یا غیرمحصور واقع باشد جلوگیری کند.» هر چند بخشی از تکالیف نظارتی و وظیفه کنترل ساخت‌وساز بر عهده شهرداری است اما نهادهای متعدد دیگری در ارتباط با آن نقش‌ها و مسئولیت‌هایی دارند. یکی از این نهادها شورای عالی شهرسازی و معماری است. تکلیف شورای عالی شهرسازی و معماری در خصوص تصویب طرح‌های توسعه و عمران در مقیاس‌های ملی، منطقه‌ای، ناحیه‌ای و محلی که در مصوبه ۱۳۷۸/۸/۱ تعیین شده است، به شرح زیر است: «شورای عالی شهرسازی و معماری ایران علاوه بر وظیفه اظهارنظر درباره لوایح و آیین‌نامه‌های شهرسازی، عهده‌دار تصویب طرح‌های توسعه و عمران در مقیاس‌های ملی، منطقه‌ای، ناحیه‌ای و محلی و بررسی و تصویب ضوابط و مقررات شهرسازی است» که به خصوص در بند ۴ ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی مذکور تصریح شده است. اینگونه ضوابط که با هدف فراهم شدن موازین اجرایی و قانونی توسعه موزون و هماهنگ کالبدی کشور تهیه می‌شوند با توجه به دامنه شمول و تأثیرگذاری وسیع آنها بر توسعه و عمران کشور، یکی از پایه‌های اصلی نظام طرح‌ریزی و کنترل توسعه کالبدی شهرها و نظام ساخت و ساز در کشور می‌باشند.

تبصره‌های (۲) و (۳) ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، به کمیسیون‌های ماده صد اجازه داده در صورت عدم ضرورت قلع بنا، از اضافه بنای زائد در واحدهای مسکونی و تجاری، با اخذ جریمه مالی

چشم‌پوشی کند. در تبصره‌های (۴) و (۵) نیز بنای فاقد پروانه (ولی مطابق با ضوابط) و کسر یا حذف پارکینگ را با جریمه‌های مالی مواجه کرده است. بنابراین قانون فعلی، فاقد ویژگی بازدارندگی از تخلفات است و حتی در مواقعی سازندگان را ترغیب می‌سازد که در صورت عدول از مفاد پروانه صادره و ضوابط آن، می‌توان با پرداخت جریمه نقدی از تخلفات ساخت‌وساز و تبعات آن رهایی یافت. از سوی دیگر بخش عمده‌ای از درآمد شهرداری‌ها از جرایم ناشی از تخلفات ساخت‌وساز تأمین می‌شود و به همین دلیل این تخلفات از سوی آنان نادیده گرفته می‌شود. در پیش‌نویس لایحه مدیریت شهری سعی بر جبران این کاستی‌ها و رفع نواقص بوده است. بنابراین علاوه بر اعطای اختیار کافی به شهرداری و مأموران آن برای کنترل عملیات ساختمانی، نحوه برخورد با تخلفات ساختمانی به صراحت در آن قید شده است.

در این پیش‌نویس، تخلف ساختمانی به معنی نقض قوانین، مقررات و ضوابط طرح‌های توسعه شهری مصوب، معماری، شهرسازی و مقررات ملی ساختمان اعم از فنی، ایمنی و بهداشتی و هرگونه عملیات ساختمانی بدون پروانه و یا مغایر با پروانه صادره می‌باشد. همچنین تخلفات ساختمانی به دو بخش تقسیم‌بندی شده‌اند:

الف) تخلفات ساختمانی حیاتی و بنیادین (ب) سایر تخلفات ساختمانی الف) تخلفات ساختمانی حیاتی عبارتست از عملیات ساختمانی فاقد پروانه و یا آن‌دسته از تخلفات ساختمانی که موجب به خطر افتادن جان شهروندان و یا تضییع حقوق عمومی می‌گردد. در این بخش از تخلفات ساختمانی، شهرداری مکلف است پس از اخطار رسمی به مالک یا ذی‌نفع و تعیین مهلت مقرر به او برای رفع تخلف، خود رأساً نسبت به اعمال مجازات‌های مندرج در این قانون مطابق جدول شماره (۱) عمل نماید؛ همچنین اجازه پلمپ محل عملیات ساختمانی غیرمجاز به شهرداری داده شده است.

همانطور که در جدول شماره (۱) مشاهده می‌شود، تخلفات ساختمانی که به نوعی موجب به خطر افتادن جان مردم و یا حقوق شهروندان می‌گردد، با جریمه‌های مالی مجازات نمی‌شود؛ بلکه اعمال مجازات‌ها به صورت شفاف و متناسب با تخلف بوده و خاصیت بازدارندگی دارد. در صورت قانونی شدن این لایحه، مالکان

و سازندگان ساختمان می‌دانند که عدم رعایت سطح اشغال، تجاوز به حد معابر، عدم رعایت تراکم و هرگونه ساخت و ساز بدون اخذ پروانه ساختمان موجب قلع مستحذات و زیان ناشی از آن خواهد شد. لذا از ابتدای ساخت‌وساز بر رعایت ضوابط و مقررات و انطباق عملیات ساختمانی با مفاد پروانه، اهتمام خواهند داشت.

ب) سایر تخلفات ساختمانی: درخصوص تخلفات ساختمانی که دارای اهمیت کمتری است، موضوع برای رسیدگی به «کمیسیون رسیدگی به تخلفات ساختمانی» ارجاع خواهد شد. ضمن اینکه با برشمردن مصادیق مختلف آن، حدود و ثغور رأی صادره توسط کمیسیون در این لایحه مشخص شده است. همچنین به منظور رعایت حقوق شهروندی، ذی‌نفع یا نماینده قانونی او می‌تواند در صورت تقاضا برای ارایه توضیحات در کمیسیون شرکت کند.

واضح است تخلف ساختمانی صرفاً از ناحیه مالک یا ذی‌نفع رقم نمی‌خورد؛ بلکه مأموران شهرداری، مراجع صدور پروانه، مهندسان ناظر ساختمان نیز ممکن است مرتکب انواع تخلفات دیگر شوند که برای هریک از آنها در این لایحه مجازات‌های بازدارنده‌ای پیش‌بینی شده است. همچنین اجرای ناقص ضوابط و آیین‌نامه‌های فنی، استاندارد نبودن مصالح ساختمانی و مهارت نداشتن کارگران فنی از دیگر مشکلات مهم ساخت و سازهای کشور است که هریک باید در جای خود و در قوانین موضوعه به آنها پرداخته شود.

منابع:

۱. مهندسان مشاور شارمند (برای) مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری - تهران (۱۳۷۹): *شیوه‌های تحقیق طرح‌های توسعه شهری در ایران*. جلد سوم و چهارم. تهران: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
۲. کاظمیان غلامرضا، سعیدی‌رضوانی نوید (۱۳۸۲): امکان‌سنجی واگذاری وظایف جدید به شهرداری‌ها: مدیریت شهری و شهرداری‌ها در ایران، جلد اول و دوم. تهران: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، تهران.
۳. سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور (۱۳۹۳)، پیش‌نویس لایحه مدیریت شهری، چاپ اول. تهران: تیسرا.

جدول شماره (۱) - تخلفات ساختمانی حیاتی

عناوین تخلف ساختمانی	مصادیق	مجازات
فاقد پروانه	۱. هرگونه عملیات ساختمانی فاقد پروانه	قلع و تخریب
مغایر با مفاد پروانه	۲. عدم رعایت تراکم ساختمانی مجاز مغایر با پروانه و ضوابط طرح توسعه شهری مصوب	قلع، تخریب و اعاده به وضعیت مجاز
	۳. عدم رعایت سطح اشغال مجاز مغایر با پروانه و ضوابط طرح توسعه شهری مصوب	قلع، تخریب و اعاده به وضعیت مجاز
	۴. تجاوز به حد معابر و حریم تاسیسات شهری	قلع، تخریب و اعاده به وضعیت مجاز
	۵. عدم رعایت تراز کف مجاز	اعاده به وضعیت مجاز
	۶. تبدیل کاربردهای مجاز اعم از پارکینگ، مسکونی و انبار به کاربردهای دیگر	اعاده به وضعیت مجاز و قلع مستحذات زاید



■ جمشید رضایی

آراء مذکور در مهلت تعیین شده به هر دلیل توسط دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مکلف است معادل ارزش قیمت روز، مایملک مورد تصرف را بنا به پیشنهاد کمیسیون مذکور بر حسب مورد بدون الزام به رعایت محدودیت‌های جابه‌جایی در بودجه جاری و عمرانی، از بودجه سنواری دستگاه مذکور کسر و به بودجه دستگاه اجرایی ذی‌نفع اضافه نماید.»

همانگونه که ملاحظه می‌گردد حکم یاد شده اولاً ناظر به همه اختلافات نمیباشد بلکه صرفاً ناظر به اختلافات مربوط به ساختمان‌ها، تأسیسات و اراضی دلالت دارد. ثانیاً همه اختلافات مربوط با ساختمان‌ها، تأسیسات و اراضی هم قابل طرح در کمیسیون مذکور نیست و صرفاً ناظر به اختلافات مربوط به ساختمان‌ها، تأسیسات و اراضی است که در اوایل انقلاب یا جنگ به واسطه نیازها و ضرورت‌های آن زمان بدون مجوز قانونی تصرف شده باشد. علی‌هذا با لحاظ مطالب پیش گفته در فرض مورد سوال اولاً شهرداری نیز به عنوان نهاد غیر دولتی مشمول حکم تبصره ۸ می‌باشد، ثانیاً اختلاف پیش آمده در صورتی در صلاحیت کمیسیون می‌باشد که تصرف ملک ناشی از نیاز و ضرورت‌های اوایل جنگ تحمیلی باشد. در غیر اینصورت کمیسیون تبصره ۸ صلاحیتی برای رسیدگی ندارد. ثالثاً اگر تصرف ملک با کسب موافقت شهرداری صورت گرفته باشد و بعداً سازمان زمین شهری از تخلیه و تحویل ملک امتنا نموده باشد، رسیدگی به آن در صلاحیت مراجع قضایی است.

لازم به ذکر است موضوع قبلاً توسط ریاست جمهوری به کلیه دستگاه‌های اجرایی بخشنامه شده و پرداخت هرگونه هزینه دادرسی برای حل اختلافات یاد شده در دستگاه قضایی را ممنوع قلمداد نموده و تصریح شده است که افراد متخلف به تخلفات اداری معرفی شوند. رئیس قوه قضاییه نیز در سال ۸۶ موضوع تبصره ۸ ماده ۶۹ را به کلیه واحدهای قضایی سراسر کشور بخشنامه نموده است. حتی مشاهده شده برخی محاکم مستند به

سوال: شهرداری دارای ملکی است و سند مالکیت آن به نام شهرداری صادر شده است ولی از سال ۱۳۶۰ در تصرف سازمان زمین شهری می‌باشد و با وجود اینکه در ادوار مختلف موضوع به استاندار منعکس و سازمان یادشده متعهد شده ملک را تخلیه و اختیار شهرداری قرار دهد ولی متأسفانه هر بار از انجام آن به دلایل واهی خودداری نموده است تا اینکه شهرداری با الزام شورای اسلامی شهر موظف به اقدام قانونی شد. اما قبل از اقدام قضایی موضوع را به معاونت امور عمرانی استانداری منعکس کرده تا شاید از طریق تعامل ملک مذکور تخلیه و در اختیار شهرداری قرار گیرد؛ اما دفتر امور شهری و شوراهای استانداری اعلام نموده‌اند که شهرداری حق اقامه دعوا در مراجع قضایی را ندارد و باید موضوع جهت تعیین تکلیف به کمیسیون تبصره ۸ ماده ۶۹ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت منعکس شود و مطابق نظر کمیسیون مذکور عمل گردد. لطفاً درخصوص موضوع فوق بررسی و اعلام نمایید که آیا شهرداری به عنوان یک موسسه عمومی غیر دولتی، باید اختلافات خود با دستگاه‌های دولتی را به طریق اعلام شده حل و فصل نماید؟ و آیا قانون یا بخشنامه‌ای در این زمینه وجود دارد؟

جواب: برای پاسخ به سوال، ابتدا متن تبصره ۸ ماده ۶۹ را ذکر می‌نمایم: «تبصره ۸ - به منظور فراهم آوردن موجبات تسریع در رفع اختلافات مربوط به ساختمان‌ها، تأسیسات و اراضی وزارتخانه‌ها، موسسات دولتی، شرکت‌های دولتی و شرکت‌هایی که شمول بر آنها مستلزم ذکر نام است، موسسات و نهادهای عمومی غیر دولتی، نیروهای نظامی و انتظامی که در گذشته براساس نیازها و ضرورت‌های مختص اوایل انقلاب اسلامی و جنگ تحمیلی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و نماینده تام‌الاختیار وزرا یا بالاترین مقام اجرایی دستگاه‌های مستقل طرف اختلاف با مسئولیت معاونت حقوقی و امور مجلس رییس‌جمهور تشکیل گردد... آراء صادره کمیسیون فوق‌الذکر برای دستگاه اجرایی ذی‌ربط لازم‌الاجراست. در صورت عدم اجرا،

تبصره ۸ با صدور عدم صلاحیت، کمیسیون موضوع تبصره ۸ را صالح به رسیدگی اعلام نموده اند.

سوال: یکی از شهروندان دارای ملکی بودند که در مسیر طرح تعریض خیابان قرار داشته است. شهرداری نیز مطابق مقررات ملک وی را تقدیم و قراردادی با وی منعقد نموده است. متعاقب آن مالک که خود را متضرر فرض می نماید اقدام به طرح شکایت در دادگاه نموده و دادگاه بدون توجه به مدافعات نمایندگان حقوقی شهرداری وارد رسیدگی شده و در نهایت شهرداری را به پرداخت خسارت محکوم می نماید و از طرفی شورا نیز با این استدلال که مجوز شورا برای توافق با مالک اخذ نشده، معترض به شهرداری است. ابهاماتی که در اینجا برای شهرداری مطرح است:

۱- آیا دادگاه عمومی صالح به رسیدگی به دعوی گفته شده می باشد یا خیر؟ مگر نه این است که شکایت از شهرداری در حیطه صلاحیت دیوان عدالت اداری می باشد؟

۲- آیا اعتراض شورای شهر به عدم اخذ مصوبه شورا قانونی است یا خیر؟

جواب: ۱- مطابق مواد ۱۰ و ۱۱ قانون تشکیلات آئین دادرسی دیوان عدالت اداری و آراء صادره در هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، مرجع رسیدگی به شکایات اشخاص از شهرداری ها در زمینه تملک اراضی و املاک واقع در طرح های عمومی شهرداری، دیوان عدالت اداری است. تبصره یک ماده ۱۰ قانون مذکور تعیین میزان خسارت وارده از ناحیه شهرداری را پس از صدور رای در دیوان بر وقوع تخلف در صلاحیت دادگاه عمومی دانسته است. بنابراین احکام یاد شده مبین این است که ابتدا بایستی اساس استحقاق یا عدم آن و همچنین تخلف شهرداری در دیوان احراز شود و سپس در دادگاه عمومی برای مطالبه خسارات اقامه دعوا نمود. اما نکته مهم و اساسی در اینجا این است که حکم تبصره یک ماده ۱۰ نظر به خساراتی است که در نتیجه تصمیمات و اقدامات شهرداری ایجاد می شود بدون اینکه قراردادی مابین شهرداری و مالک منعقد شده باشد. به عبارت دیگر اگر همانطور که در سوال مطرح شده برای تملک ملک واقع در طرح توافقی بین مالک و شهرداری صورت گرفته و قراردادی منعقد شده، شهرداری به مفاد قرارداد عمل نکرده باشد و خساراتی به مالک وارد شده باشد، رسیدگی به آن به عنوان یک خسارت قراردادی در صلاحیت دادگاه عمومی محل وقوع ملک است و دیوان صلاحیتی در این خصوص ندارد. زیرا در اینجا مالک به تملک ملک اعتراضی ندارد بلکه در کیفیت اجرای قرارداد معترض است.

۲- از سوال دوم اینگونه برمی آید که قرارداد منعقد براساس توافق بین شهرداری و مالک صورت گرفته است در این صورت طبق تبصره یک ماده ۳ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸ بایستی به تصویب شورای اسلامی شهر برسد. به عبارت توافق حاصله در صورتی اجرایی می شود که به تصویب شورای شهر رسیده باشد.

سوال: شرکت گاز به علت امتناع از پرداخت عوارض شهرداری، در کمیسیون ماده ۷۷ محکوم به پرداخت شده است و به منظور

صدور اجراییه به اداره اجرایی ثبت مراجعه نموده ولی اعلام شده که طبق قانون به مدت ۱۸ ماه فرصت دارند تا بدهی شهرداری را پرداخت نمایند و بدین جهت مانع اجرای رای کمیسیون شده اند. آیا نظر اداره اجرایی ثبت صحیح است؟ در صورت صحیح بودن آیا راه دیگری برای وصول طلب شهرداری وجود دارد یا خیر؟

جواب: ۱- قانونی که مورد استناد واحد اجرای ثبت می باشد قانون نحوه پرداخت محکوم به دولت و عدم تامین و توقیف دولتی مصوب سال ۱۳۶۵ می باشد.

۲- اسناد ثبت به قانون مذکور صحیح نمی باشد زیرا قانون فوق منحصراً شامل وزارتخانه ها و موسسات دولتی است که درآمد و مخارج آنها در بودجه کل کشور منظور می گردد. به شرکت های دولتی تسری ندارد. هرچند که درآمد و مخارج آنها در بودجه کل کشور منظور شده باشد. بنابراین شرکت گاز از شمول قانون فوق خارج است.

۳- نکته مهم آخر اینکه قانون یاد شده صرفاً ناظر به احکام صادره از مراجع قضایی نیست و شامل آرای کمیسیون ماده ۷۷ نیز می شود. در زمینه مورد سوال نیز نظریه مشورتی از اداره حقوقی قوه قضائیه وجود دارد که نظریه فوق را تأیید می نماید.

سوال: شخصی ملکی با کاربری مسکونی را اجاره می نماید و سپس در آن دفتر ازدواج و طلاق دایر می کند. شهرداری طبق بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری آن را در کمیسیون ماده ۱۰۰ مطرح کرده، ولی متخلف ادعا می نماید که مالک منافع ملک است و طبق تبصره بند ۲۴ دایر کردن دفتر ازدواج و طلاق توسط وی مجاز است. لطفاً در این خصوص توضیح دهید؟

جواب: در پاسخ به سوال باید عرض نمایم که چند رأی هیئت عمومی دیوان عدالت و نظریه از اداره حقوقی قوه قضائیه وجود دارد که همگی مؤید این نظر است که منظور از مالک در تبصره ذیل بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری ناظر به مالک عین است نه مالک منافع. به عبارت دیگر اگر کسی آپارتمانی داشته باشد که سند مالیکت آن به نامش باشد، می تواند از حکم قسمت اخیر تبصره استفاده نماید ولی مستاجر آپارتمان یاد شده دارای چنین حقی نمی باشد. به عنوان مثال نظریه شماره ۷/۴۴۷۲ مورخ ۱۳۸۸/۰۳/۲۵ اداره کل حقوقی و اسناد و امور مترجمین قوه قضائیه به شرح ذیل درج می گردد:

«طبق تبصره بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری، استفاده تجاری از ملک با کاربری مسکونی ممنوع بوده و تخلف محسوب شده و با متخلف طبق مقررات این تبصره رفتار می شود و این اصل است. آنچه در قسمت اخیر این تبصره آمده استثنایی است بر این اصل که مقنن دایر کردن دفتر وکالت و دفتر اسناد رسمی و ازدواج و طلاق و دفتر روزنامه و مجله و دفتر مهندسی به وسیله مالک را استفاده تجاری محسوب نموده است و در اجرای این استثناء باید به اصل اکتفا نمود و منظور از مالک در این تبصره مالک اصل ملک (عین ملک) است نه مالکیت منفعت، لذا تأسیس دفتر اسناد رسمی در مکان اجاره ای با کاربری مسکونی توسط مستاجر ممنوع و مشمول قسمت اول مقررات تبصره بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداریست.»



محمد جوانمردی

کارشناس ارشد دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

اجتماعی تعیین شده است. در این تبصره موذیانی را که از شرایط تقسیط استفاده می‌نمایند، مکلف نموده است که برای صدور پایان کار باید از اداره بیمه مفاصا حساب اخذ نمایند. با توجه به این که موضوع این تبصره شرایط تقسیط پرداخت سهم بیمه تامین اجتماعی می‌باشد، بنابراین شرایط و تکالیف مندرج در آن فقط برای شرایط تقسیط بوده و قابل تسری برای همه موذیان نمی‌باشد. لذا موذیانی که حق بیمه خود را بصورت نقدی پرداخت نموده یا تا زمان صدور پایان کار بدهی خود را به اداره بیمه تسویه نمایند، برای صدور پایان کار نیازی به اخذ مفاصا حساب از اداره بیمه ندارند.

سوال: چه تفاوتی بین تعرفه عوارض و بهاء خدمات وجود دارد و شهرداری‌ها چه عناوینی را می‌توانند تحت عنوان بهاء خدمات از شهروندان اخذ نمایند؟

جواب: شوراهای اسلامی شهر به استناد بند ۱۶ ماده ۷۱ و ماده ۷۷ قانون شوراهای اسلامی و انتخاب شهرداران مصوب سال ۱۳۷۵ برای تامین بخشی از هزینه‌های شهر، سالانه عناوین تعرفه‌های عوارض را با پیشنهاد شهرداری مصوب می‌نمایند. بنابراین تعرفه‌های عوارض برای تامین هزینه‌های شهر بوده و الزاماً در ازای ایجاد یک عارضه توسط شهروندان برای شهر وضع و وصول نمی‌گردد. بهاء خدمات نیز با تصویب شورای اسلامی شهر در ازای ارائه خدمت معین توسط شهرداری از مردم وصول می‌گردد. بنابراین تفاوت اساسی بین تعرفه عوارض و بهاء خدمات وجود دارد و شهرداری‌ها نباید عناوین تعرفه‌های عوارض را در قالب بهاء خدمات تدوین و وضع و وصول نمایند. برخی شهرداری‌ها عناوینی از عوارض را تحت عنوان بهاء خدمات تدوین می‌کنند مانند بهاء خدمات تغییر کاربری یا بهاء خدمات تراکم ساختمان که این عناوین ماهیت عوارضی داشته و شهرداری خدمت مشخصی ارائه می‌نماید لذا اخذ این عناوین در قالب بهاء خدمات برخلاف قوانین می‌باشد.

سوال: قانون اصلاح ماده ۵ قانون بیمه تامین اجتماعی کارگران ساختمانی باید با در نظر گرفتن کدام عناوین عوارض محاسبه شود و آیا اخذ مفاصا حساب از اداره بیمه برای صدور پایان کار الزامی می‌باشد یا خیر؟

جواب: در قانون اصلاح شده بیمه تامین اجتماعی کارگران ساختمانی، شهرداری موظف است مجموع عوارض صدور پروانه ساختمانی را به اداره تامین اجتماعی اعلام نماید تا اینکه اداره بیمه مقدار پانزده درصد مبلغ اعلام شده را محاسبه و از موذی اخذ نماید. با توجه به اینکه شهروندان معمولاً در زمان صدور پروانه ساختمانی درخواست‌های دیگری نیز مانند تغییر کاربری ملک و یا تفکیک از شهرداری دارند و همچنین به دلیل عدم مراجعه شهروندان برای پرداخت عوارض دیگر همچون عوارض نوسازی و بهاء خدمات شهرداری و... شهرداری در زمان صدور پروانه ساختمانی به غیر از عوارض مربوط به پروانه ساختمانی عوارض مذکور را نیز اخذ می‌نماید که باید در زمان محاسبه سهم بیمه تامین اجتماعی مبلغ این عوارض از مجموع عوارض مأخوذه کسر شده و سپس حق بیمه محاسبه گردد. بنابراین عوارض صدور پروانه ساختمانی شامل عوارض زیربنای ساختمان در حد تراکم و مزاد بر تراکم، عوارض پیش‌آمدگی و اضافه ارتفاع بنا می‌باشد. بنابراین عناوین دیگر عوارض، از جمله تغییر کاربری، تفکیک و بهاء خدمات ارائه شده توسط شهرداری نباید جزء عوارض صدور پروانه ساختمانی لحاظ گردد. همچنین عناوین عوارض مأخوذه توسط شهرداری باید در دفترچه تعرفه عوارض شهرداری تدوین شده و به تصویب شورای اسلامی شهر رسیده و مراحل قانونی خود را برای لازم‌الاجرا شدن طی نموده باشد. لذا درج عناوین نامشخص مانند عوارض متفرقه در لیست تعرفه‌های عوارض خلاف قوانین و مقررات بوده و قابل وصول نمی‌باشد. در تبصره ذیل قانون اصلاح ماده ۵ قانون بیمه تامین اجتماعی کارگران ساختمانی شرایط تقسیط سهم بیمه تامین

نان، بن مایه‌ای آغازین از اقتصاد شهر

■ عباس جلالی



پیش زمینه‌ی سند

اگر گزاره نباشد، چیزی به نام "اقتصاد شهر" تا پیش از سده‌ی چهاردهم خورشیدی (سالهای ۱۳۰۰) معنایی را به ذهن نمی‌رساند، مگر آنکه مفهوم اقتصاد شهر را در بازارها و دادوستد میان شهروندان و بازرگانان جسته باشیم. بی‌دلیل نیست که پژوهشگران تاریخ اقتصادی در ایران روزگار قاجاری یکسره به سوی بازارگاه‌های شهری می‌روند، زیرا نبض اقتصاد هر شهر در بازار آن می‌تپید، اما آنچه در این اقتصاد بسیار مهم و حساس بوده و فرمانروایان همواره از آن بیم داشته‌اند، بخشی از این اقتصاد سنتی بوده که با ارزاق و بویژه نان روزانه‌ی شهریان سر و کار داشته است. فرمانفرمایی می‌توانسته افسار اقتصادی و در پی آن، اجتماعی شهر را در دستان خود داشته باشد که بر نان و ارزاق و افت و خیزهای بازار آن اشراف و سلطه داشته باشد. گسست این توازن بی‌هیچ سخنی به قحطی و در پی آن شورش شهریان می‌انجامیده است. (قحطی‌های ایران، از احمد کتابی).

در سندی که به آن می‌پردازیم رخنمون یکی از آشفتگی‌های اقتصاد شهری در آغازهای سده‌ی چهاردهم خورشیدی است، در بازه‌های بسیار سرنوشت ساز که در رخداد‌های سیاسی آن سالها رنگ باخته است. یکی از بزرگترین گام‌های پهلوی یکم رضا شاه (۱۳۰۰ - ۱۳۲۰ خ) در راستای از میان برداشتن مشکل نان و قحطی‌های احتمالی آن، ساختن سیلو [=انبار گندم شهری] بود که تاریخ ساخت این سیلوها به سال ۱۳۱۱ خ. می‌رسد که بعدها زیرساخت‌های ضروری هر شهر یا منطقه‌ی شهری بزرگ شمرده شد. (شهر در چنبره‌ی بحرانزای نان" جلالی، شهرداریها، ش ۱۰۱).

گاه‌شناسی سند

در گاه‌شناسی سند می‌توان سال ۱۳۰۴ را سال رسمی پایان فرمانفرمایی دودمان قاجار (۱۱۶۴-۱۳۰۴ خ) و برآمدن دودمان پهلوی دانست. در این دست به دست شدن قدرت سیاستگران پیر سال قاجاری که خود را مرد میدان سیاست‌های نوین خارجی و درگیریهایی داخلی نمی‌دیدند، آرام آرام از صحنه‌ی سیاست

بیرون می‌شوند و نظامیان تازه نفس و همدوشان قزاق رضاخان میرنچ، گام به گام جای آنها را می‌گیرند. در همین سال نظامیان با توجه به نیازهای مالی چند گام بنیادین اقتصادی - مالی برمی‌دارند که در جای خود بی‌همتاست، مانند گشایش نخستین بانک ایرانی در یکم اردیبهشت ماه که از کسور بازنشستگی صاحب‌منصبان سرمایه‌گذاری شده بود و نام "بانک پهلوی" را به خود گرفت. و این گام معنادار به هنگامی برداشته شد که هنوز شاه قاجاری-احمدشاه- در پاریس فرمان‌های بی‌اثر از دور را تلگرافی می‌فرستاد و سرکردگان قزاق با این جوان فرمانروا بازی می‌کردند. جالب آنکه حتی ریاست بانک را هم یک افسر به دست داشت - سرهنگ رضاقلی خان، خزانه‌دار کل قشون! از گام‌های دیگر تصویب قانون نسخ القاب و درجات نظامی سابق در مجلس شورای ملی است. زیرا از یک سو قزاقان پوست اندازی می‌کنند و نیاز نوین، درجات و مرتبه‌های تازه است، رخساره‌ی دوم این قانون فرو ریختن پایگان اشرافی هزار فامیل قاجار است و فرو کاستن از جایگاه‌های اجدادی آنان، این کار برای رده‌های نوخاسته و میانه حال جامعه بسیار پر کشش بود و در دیوانسالاری نوپدید کارساز می‌نمود. آنچه در اسناد و مدارک رسانه‌ای ۱۳۰۴ خورشیدی در اصفهان بازتاب داشته، مقاله‌ای است با نام "تنگی نان" در روزنامه‌ی اختر مسعود (سند یکم) که در آن به وضع هولناک نان پرداخته و گرانی و قحطی سالهای ۱۲۹۰ خورشیدی را یادآور شده است ("بلدیه نان آور شهر"، جلالی، شهرداریها، ش ۷۲) آنچه شگفت می‌نماید، هم هنگامی تنگی نان در اصفهان با رخدادهایی همسان در پایتخت است. نگاهی به رخداد‌های سیاسی - اجتماعی پایتخت در مهرماه، گرته‌ای از بازیهای نهانی و ظریفی را هویدا می‌سازد که می‌بایست در روند جابه‌جایی قدرت انجام می‌شد.

درست در روز یکم مهرماه ناگهان نان و ارزاق در تهران نایاب می‌شود. بازار تهران بسته شده و پیشه‌وران و دکانداران دست از کار می‌کشند. شمار بسیاری از زنان به میدان بهارستان، جلوی مجلس شورای ملی و سرچشمه روی می‌آورند و دست به تظاهرات

[تنگی نان و مسئولیت بلديه]

تنگی نان

چند روز است که مسأله نان در اصفهان کسب اهمیت نموده، و روز به روز کمیابتر و گرانتر می‌شود و بالاخره با این وضع هولناک معلوم نیست که ملت فقیر اصفهان را به کدام مغاک مرگ‌خیزی پرتاب نماید. ما چون گرانی و قحطی چند سال قبل را کاملاً در نظر داشتیم، و می‌دانستیم دسیسهٔ محتکرین در این سال چه بازی‌های مدحش از پشت پردهٔ بی‌انصافی نشان می‌دهد، تقریباً در دو ماه قبل، چه شفاهاً و چه به توسط مراسله و مکتوب، خاطر محترم حکمران را مستحضر به چنین روزی نموده و علل‌های آن را هم یکایک توضیح دادیم. همچنین به رئیس بلديه شرحی نگاشته و در تعقیب آن برحسب دعوت خودشان، ملاقاتی به عمل آمده و حضوراً در این باب مذاکرات لازمه به قدر لزوم شد. لیکن برخلاف انتظار، هر روز به وخامت کار افزوده شد و به هیچ وجه اهتمام و اقدامی به عمل نیامد.

به علاوه همهٔ روزه راپورت به ما داده می‌شد که غله و سایر حیوانات به خارج شهر حمل می‌شود و به هیچ وجه جلوگیری از آن به عمل نمی‌آید. باز هم راپورت این قضایا را به حکمران محترم و بلديه داده و بدبختانه این پیش‌آمد که می‌بینید پیش آمد و هنوز محقق نیست که مسئول مقدرات این مخلوق هستی باخته و دچار فقر و فاقه شده کیست؟ زیرا که نه بلديه قانونی داریم که با قدرت و اختیارات تامه بتواند جلوگیری از این هرج و مرج کرده، و نه حکمران محترم، خود به شخصه مسئولیت قبول و مشغول فراهم کردن موجبات آسایش عمومی می‌شود. روزنامه اکثر مسعود، سال ششم ش. ۱۹۰۲، مهر ۱۳۰۴.

ترابری] و تجارت، مدرسه تجارت تأسیس می‌شود و آغاز به کار می‌کند.

بررسی سند

این سند درخواستنامه‌ای از اتحادیه‌ی اصناف اصفهان برای رضا شاه فرمانفرمای تازه بر سر کار برآمده‌ی ایران (۱۵ بهمن ۱۳۰۴) برای تعیین نرخ محدود و معین برای ارزاق است. این نامه را نماینده‌ی مجلس به نام شیروانی از اصفهان به وزارت مالیه داده است. وزارت مالیه در پیوستی، چنین نگاشته که ارزاق اصفهان زیر نظر حکومت و بلديه‌ی آن شهر است و نامه را به وزارت داخله فرستاده و از این وزارتخانه خواسته تا پاسخ مقتضی به نامه داده شود. رونوشتی را به مصباح‌السلطنه، حکومت اصفهان فرستاده و از وی خواسته تا راپرت [= گزارش] را برای وزارت داخله [= کشور] بفرستد. (سند شماره دوم/ ۱۴).

این نامه پراکنی با رخدادهای مهرماه فاصله‌ی زیادی دارد. اصل نامه که در سند ۱۴/۲ آمده، (سند سوم) با خاکساری تمام مردم را مشتبی بیچارگان نام داده و خواسته‌ی خود را تنها در یک خط مطرح کرده است. "... مشتبی بیچارگان... بواسطه‌ی گرانی ارزاق قسمتی اهالی در مضیقه و بینوایی افتاده و اگر توجهات ملوکانه خود را دریغ فرمایید، عن قریباً عموم کسبه و رعیت بیچاره از

سند شماره ۱۴

درخواست اتحادیه اصناف اصفهان از رضاشاه برای تعیین نرخ محدود و معین برای ارزاق

[شهر و خورشید]
وزارت داخله

نمره: ۱۳۰۶
ضمیمه: ۲ سواد

اداره مرکز و انتخابات
دایره مرکز

به تاریخ: ۱۵ بهمن ماه سنه ۱۳۰۴

وزارت جلیله داخله

لغاً عین معروضه آقای شیروانی نماینده محترم مجلس و ضمیمه آن راجع به نرخ ارزاق اصفهان که به مقام مقدس اعلی حضرت همایونی عرض کرده‌اند، ایفاد می‌دارد. چون ارزاق اصفهان تحت نظر حکومت و بلديه اداره می‌شود و سرویس ارزاق دخالتی در امور آن ندارد، البته اقدام مقتضی فرموده و جواب ایشان را مستقیماً صادر خواهند فرمود.

(وزارت مالیه)

سواد شرح فوق یا سواد منضمات آن به حکومت جلیله اصفهان ارسال می‌شود که هر چه زودتر راجع به امر ارزاق تصمیمات لازمه که موجب رفاه حال اهالی باشد، اتخاذ نموده نتیجه را سریعاً اطلاع بدهند.

[امضا: حسین دادگر]

[مهر: وزارت داخله]

[حاشیهٔ پایین، اول: فوری است. آقای مصباح‌السلطنه، در این موضوع مهم لازم است به زودی راپورت جامعی برای استحضار وزارت جلیله تهیه و ارسال فرمایید. ۴ اسفند ماه
[حاشیهٔ پایین، دوم: فوراً اقدام شود. ۶ اسفند]

می‌زنند و از مجلسیان می‌خواهند که نان و ارزاق همگانی را در دسترس مردم بگذارند. تنی چند از نمایندگان مجلس در این اجتماع سخنرانی می‌کنند و همه گونه وعده‌ی مساعد می‌دهند، اما زنان قانع نشده، نمایندگان را به باد کتک و ناسزا می‌گیرند که میرزا حسن خان مشیرالدوله (۱۲۵۲ - ۱۳۱۴ خ) نخست وزیر پیشین (۱۳۰۲ خ) یکی از آنهاست. سه روز پس از این رخداد، مردم بار دیگر به بهارستان می‌آیند و می‌خواهند وارد مجلس شورا شوند. موتمن‌الملک رئیس مجلس از سردار سپه، فرمانده‌ی کل قوا کمک فوری می‌خواهد. شمار فراوانی از نظامیان با تیربار مجلس را احاطه می‌کنند و تیراندازی آغاز می‌شود و عده‌ای کشته و زخمی بر جای می‌گذارد. به دستور سردار سپه، امیر لشکر عبدالله خان امیر طهماسبی حاکم نظامی تهران، عده‌ی بسیاری را به علت اخلال در نظم همگانی بازداشت می‌کند.

در واپسین روزهای همین ماه (۲۸ مهر) افزایش حقوق ولیعهد محمد حسن میرزا به تظاهرات علیه قاجار می‌انجامد و دامنه‌ی آن از تبریز به شهرهای بزرگ ایران کشیده می‌شود. نظامیان مترصد در ۹ آبان ماه قصرها را محاصره می‌کنند و سیم‌های تلفن بریده می‌شود. مجلس پایان فرمانروایی دودمان قاجار را اعلام می‌کند. گروهی از سرکردگان بلند پایه‌ی نظامی قصرها را تحویل گرفته ولیعهد اخراج می‌شود. سرهنگ بوذرجمهری شهردار تهران (رئیس بلديه) تمام کاخهای سلطنتی را مهر و موم می‌کند. ۲۴ آذرماه رضاخان از سوی مجلس رسماً شاه ایران نام می‌گیرد و ۵ روز بعد فروغی ذکاءالملک از سوی شاه جدید به نخست وزیر گمارده می‌شود. در واپسین روزهای این سال بر اثر کوششهای علی‌اکبر خان داور؛ وزیر فوائد عامه [= راه و

گرانی و ظلم و بی‌انصافی ملاکین از دست خواهد رفت...“
 و باز مهمتر از نامه، پاسخی است که حکومت اصفهان در پاسخ تهران فراهم آورده است که در آن می‌توان به وضعیت و روابط اقتصادی شهر پی برد. حکومت با “محترمین و ملاکین” شهر بر سر میز نشستند تا سر و سامانی به وضع هولناک نان بدهند. از آنان می‌خواهند تا به فراخور حال (!؟) به بلدیه کمک کنند. اینکار همه‌ی فشار را بر گرده‌ی بلدیه می‌اندازد، زیرا از مالکان می‌خواهند هر چقدر گندم که مقدورشان باشد به بلدیه بدهند (!) که در اینجا ابهامی چند سویه در مقدار گندم و قیمت گذاری آن رخ می‌نماید و همه چیز بر سر پیشه‌وران آوار می‌شود...“ تا خبازان [=نانوایان] نتوانند به نام تنگی و کمی جنس بر بهای نان بیفزایند...“ (سند شماره چهارم / ۱۴/۳).

سند شماره ۱۴/۳

[شیر و خورشید]
 وزارت داخله

تاریخ تحریر: ۶ برج اسفند ۱۳۰۴
 ضمیمه: مکتوب وزارت داخله با دو سواد عرض حال
 نمره عمومی: ۸۱۳۲

مقام محترم وزارت جلیله داخله

در جواب مرقومه نمره ۱۰۳۶۰ راجع به ارزاق اصفهان عرض می‌نماید: اهمیت توجه به اسر ارزاق اصفهان را حکومت متذکر بوده و همه وقت کاملاً مراقبت داشته و دارد. مخصوصاً در چندی قبل کمیونی از آقایان محترمین و ملاکین شهر در عمارت حکومتی منعقد و در این باب مذاکرات لازمه به عمل آمده قرار شد ملاکین عمده شهر هر کدام به فراخور حال خود با بلدیه مساعدت‌هایی نموده، مقدار گندمی که مقدور دارند تسلیم بلدیه‌ها بنمایند که در موقع لزوم به موازها داده شود و خبازها نتوانند به عنوان تنگی و کمی جنس بر قیمت نان بیفزایند و در نتیجه این تصمیم انبار مرکزی تحت نظر اداره بلدیه دایر و تاکنون مقدار جنسی که تهیه دیده است وارد انبار گردیده و این اقدام و جدیت‌هایی که به عمل آمده از ترقی جنس و کمی نان جلوگیری نموده. فعلاً امر نان کاملاً امید بخش و گذشته از خوبی و فراوانی قیمت آن هم به یک حد معتدل و نان خرجی چارکی سه عباسی و خاصه پانزده شاهی است و نظر به این که اعتباری هم به مالیه برای خرید جنس داده شده پس از تهیه جنس کامل در نظر است که نان خاصه چارکی سه عباسی به فروش برسد که از این حیث عموم اهالی راضی و خرسند بوده و موجبات آسایش عمومی فراهم باشد.

[امضا: ناخوانا]

پانویشت:

- ۱- واحدی قدیمی برای وزن برابر ۷۵۰ گرم
- ۲- هر عباسی برابر ۲ شاهی بود. بنابراین ۱۵ شاهی برابر ۳۰ عباسی می‌شد.

منابع:

- ۱- اسنادی از انجمنهای بلدی، تجار و اصناف (۱۳۸۰)، ج یکم، معاونت خدمات مدیریت و اطلاع‌رسانی دفتر رئیس جمهور.
- ۲- بهنود، مسعود. از سید ضیا تا بختیار (۱۳۸۱)، تهران: سازمان انتشارات جاویدان.
- ۳- رجایی، عبدالمهدی. تحولات عمران و مدیریت شهری اصفهان در دوره‌ی پهلوی اول (۱۳۸۷)، اصفهان: انتشارات سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان.
- ۴- عاقلی، باقر، روزشمار تاریخ ایران (۱۳۸۴)، نشر نامک.
- ۵- کتابی، احمد، قحطی‌های ایران (۱۳۸۴)، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

سند شماره ۱۴/۲

[شیر و خورشید]
 وزارت داخله

سواد: مشروحه اتحادیه اصناف اصفهان نمره ۲۶۶، مورخه ۱۴ دی ماه
 توسط حضرت آقای شیروانی نماینده محترم دارالشورای ملی

به خاکبای اعلی حضرت قدر قدرت شهریاری ارواح العالمین له‌الفدا
 پس از اظهار عجز و نیاز معنوی به بارگاه اعلی حضرت همایون پهلوی روحنا له‌الفدا معروض می‌دارند: از آنجایی که همواره توجهات ملوکانه شامل حال هر شریف و وضیعی خاصه مشتی رعیت بینوا [و] کسبه بیچاره بوده و نظر انور رعیت پرور همایونی همیشه مطوف بیچارگان است. اتحادیه اصناف اصفهان خاطر مهرپرور شهریاری را از احوال ضعیف و ناتوان مشتی بیچارگان آگاه می‌سازد که به واسطه گرانی ارزاق قسمتی اهالی در مضیقه و بی‌توانی افتاده و اگر توجهات ملوکانه خود را دریغ فرمایند عن‌قریباً عموم کسبه و رعیت بیچاره از گرانی و ظلم و بی‌انصافی ملاکین از دست خواهد رفت. اتحادیه اصناف تشکرات صمیمانه خود را تقدیم بارگاه اعلی حضرت همایونی می‌دارند.

از طرف اتحادیه
 مهر اتحادیه اصناف اصفهان

در پی این کار حکومت اصفهان برای تهران می‌نویسد که، “در نتیجه‌ی این تصمیم “انبار مرکزی” زیر نظر اداره‌ی بلدیه دایر و تاکنون مقدار جنسی که تهیه دیده وارد انبار گردیده است. حکومت اصفهان این اقدام و کوشش را جلوگیری ترقی جنس و کمی نان دانسته است، اما همچنان نان را در دو شکل بی کیفیت برای فرودستان (نان خرجی [= نانی که با ترازو وزن می‌شد]) و نان با کیفیت برای توانگران (خاصه [= نان دانه‌ای و دو آتسه] پذیرفته است. اما درباره‌ی بهای این دو نان که اولی چارکی^۱ سه عباسی و دومی دانه‌ای پانزده شاهی^۲ - یعنی بهای هر قرص نان خاصه ۱۰ برابر نان خرجی بوده، هیچ تصمیمی نمی‌گیرد!

نگاهی به قانون مالیات بر ارزش افزوده در حوزه مدیریت شهری

مریم عباسوند

معاون دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

مقدمه



در اغلب کشورها مالیات بر ارزش افزوده مهم‌ترین منبع درآمدی شهرداری‌هاست. در ایران از سال ۱۳۸۷، عوارض ارزش افزوده که از کالا و خدمات اخذ می‌شود جایگزین یک درصد قانون تجمیع عوارض و محصول نهایی کارخانجات و موسسات تولیدی شده است. عوارض ارزش افزوده به دلیل داشتن مشخصاتی از قبیل قابل اتکاء بودن، دارای زمان‌بندی بودن، سهولت اخذ و استمرار می‌تواند به عنوان درآمد پایدار برای شهرداری‌ها محسوب شود و جایگزین مناسبی برای درآمدهای ناپایدار از جمله فروش تراکم و کاربری‌ها باشد. در اکثر کشورها، مالیات، مهم‌ترین منبع درآمدی دولت اعم از مرکزی، استانی و محلی است. مالیات بر ارزش افزوده نه تنها مالیات نسبتاً ساده‌ای است بلکه رایج‌ترین مالیات در دنیای امروز نیز محسوب می‌شود. این مالیات در واقع نوعی مالیات بر فروش چند مرحله‌ای است که خرید کالا و خدمات واسطه‌ای را از پرداخت مالیات معاف می‌کند. قانون مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۳۸۷ به مدت پنج سال به صورت آزمایشی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. از سال ۱۳۹۳ اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده، با توجه به اتمام دوره آزمایشی، در دستور کار وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار گرفته است که با همکاری دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط متن اصلاحیه تهیه و برای بررسی تقدیم هیأت محترم دولت شده است.

قانون مالیات بر ارزش افزوده در حوزه مدیریت شهری

۱- عوارض کالا و خدمات؛ عمده‌ترین عوارض شهرداری‌ها:
بر اساس بند الف ماده ۲۸ قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷ نرخ عوارض کالا و خدمات یک و نیم درصد بوده است که به استناد ماده ۳۹ همان قانون توسط سازمان امور مالیاتی به حساب شهرداری محل واریز می‌گردید. از ابتدای سال ۱۳۹۰ با تصویب ماده ۱۲۳ قانون برنامه پنجم توسعه کشور عوارض بند الف ماده ۲۸ و عوارض آلاینده‌گی موضوع تبصره ۱ ماده ۲۸ در هر شهرستان به نسبت جمعیت بین شهرداری‌ها و دهیاری‌های همان شهرستان توزیع می‌شود. البته در خصوص عوارض آلاینده‌گی در صورتی که گسترش آن بیش از یک شهرستان باشد بر اساس میزان و تاثیر آلاینده‌گی توزیع می‌شود.

این اعتبارات با توجه به تبصره ۲ ماده ۱۱۷ قانون برنامه پنجم توسعه تا پایان برنامه، به سه درصد (سالانه ۰٫۳٪) درصد نرخ عوارض و ۰٫۷٪ درصد نرخ مالیات) افزایش می‌یابد و تا پایان برنامه به ۰٫۸٪ خواهد رسید. از سال ۱۳۹۳ در قانون بودجه سنواتی ۱٪ به عنوان سهم سلامت به ارزش افزوده اضافه گردید. در سال ۱۳۹۴ سهم عوارض شهرداری و دهیاری ۰٫۳٪ و سهم مالیات دولت ۰٫۵٪ می‌باشد که با احتساب ۱٪ سلامت مجموع آن ۰٫۹٪ است. عوارض مذکور توسط سازمان امور مالیاتی دریافت می‌شود و توزیع آن بر اساس قانون مالیات بر ارزش افزوده به صورت واریز مستقیم سهم هر شهرداری به حساب شهرداری مذکور است.

۲- عوارض خاص؛ مهم‌ترین عوارض شهرداری‌ها:

علاوه بر عوارض کالا و خدمات، عوارض دیگری به طور خاص برای

شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در این قانون دیده شده که در قالب بندهای مجزا ذکر شده است:

الف- عوارض موضوع بند ب و ج و د ماده ۳۸ قانون مالیات بر ارزش افزوده (واریز به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور):

عوارض انواع سیگار و محصولات دخانی به میزان سه درصد، عوارض انواع بنزین و سوخت هواپیما به میزان ده درصد، و عوارض نفت سفید و نفت گاز به میزان ده درصد و نفت کوره به میزان پنج درصد، برای شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور منظور شده است که سهم شهرداری‌ها براساس تبصره ۲ ماده ۳۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده به نسبت بیست درصد، کلان شهرها (شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت) براساس شاخص جمعیت، شصت درصد، سایر شهرها بر اساس شاخص کمتر توسعه‌یافتگی و جمعیت و بیست درصد دهیاری‌ها پس از واریز به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، توزیع می‌شود. لازم به ذکر است که شاخص توزیع عوارض در ماده ۱۲۳ قانون برنامه پنجم توسعه اصلاح شده است.

بعد از اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها، قیمت فرآورده‌های نفتی تغییر یافت و خزانه‌داری کل مکلف شد عوارض شهرداری‌ها و دهیاری‌ها را بر اساس قیمت‌های نهایی واریز نماید. این موضوع در قوانین بودجه سال ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ و همچنین قانون الحاق موادی به قانون تنظیم مقررات مالی دولت ۲ مصوب ۱۳۹۳ به صراحت ذکر شده است:

تبصره ۱ بند ۳-۳ قانون بودجه سال ۱۳۹۲- خزانه‌داری کل کشور و سازمان امور مالیاتی و وزارت کشور موظفند در راستای اجرای مواد ۳۸ و ۳۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده عوارض دریافتی از محل فروش فرآورده‌های نفتی را به قیمت سال ۱۳۹۲ محاسبه و توزیع نمایند.

تبصره ۲ بند ۳-۳ قانون بودجه سال ۱۳۹۲- خزانه‌داری کل کشور مکلف است عوارض سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور را براساس تکلیف قانون مالیات بر ارزش افزوده به صورت صددرصد، تخصیص یافته

و ماهانه پرداخت نماید. عدم اجرای این بند در حکم تصرف غیرقانونی در اموال عمومی است.

بند «ز» قانون بودجه سال ۱۳۹۳- مالیات بر ارزش افزوده و عوارض آب، برق و گاز با توجه به مالیات و عوارض مندرج در صورت حساب (قبوض) مصرف کنندگان و همچنین نفت تولیدی و فرآورده‌های وارداتی، فقط یکبار در انتهای زنجیره تولید و توزیع آن‌ها توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی (شرکت‌های پالایش نفت) و شرکت‌های دولتی تابعه ذی‌ربط وزارت نفت و شرکت‌های گاز استانی و شرکت‌های تابعه ذی‌ربط وزارت نیرو و شرکت‌های توزیع آب و برق استانی بر مبنای قیمت فروش داخلی محاسبه و دریافت می‌شود. مالیات مزبور به حساب درآمد عمومی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز و عوارض طبق ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده توسط سازمان امور مالیاتی کشور واریز می‌گردد. همچنین مبنای قیمت فروش برای محاسبه عوارض آلاینده‌گی موضوع تبصره (۱) ماده (۳۸) قانون مالیات بر ارزش افزوده، قیمت فروش فرآورده به مصرف کننده نهایی در داخل کشور است.

بند و ماده ۱ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم مقررات مالی دولت ۲ مالیات بر ارزش افزوده و عوارض آب، برق و گاز با توجه به مالیات و عوارض مندرج در صورت حساب (قبوض) مصرف کنندگان و همچنین نفت تولیدی و فرآورده‌های وارداتی، فقط یکبار در انتهای زنجیره تولید و توزیع آنها توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران (شرکت‌های پالایش نفت)، شرکت‌های دولتی تابع ذی‌ربط وزارت نفت، شرکت‌های گاز استانی، شرکت‌های تابع ذی‌ربط وزارت نیرو و شرکت‌های توزیع برق، آب و فاضلاب شهری و روستایی استانی بر مبنای قیمت فروش داخلی محاسبه و دریافت می‌شود. مالیات مزبور به حساب درآمد عمومی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز و عوارض طبق ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷ با اصلاحات بعدی آن توسط سازمان امور مالیاتی کشور واریز می‌گردد. مبنای قیمت فروش برای محاسبه عوارض آلاینده‌گی، موضوع تبصره (۱) ماده (۳۸) قانون مالیات بر ارزش افزوده، قیمت فروش فرآورده به مصرف کننده نهایی در داخل کشور است. پالایشگاه‌ها و واحدهای پتروشیمی آلاینده نیز مشمول پرداخت عوارض آلاینده‌گی هستند.

تبصره ۱- وجوه واریزی به‌عنوان عوارض سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، درآمد دولت نبوده و صددرصد آن براساس احکام قانون مالیات بر ارزش افزوده به‌صورت ماهانه به حساب‌های ذی‌ربط واریز می‌شود.

تبصره ۲- سازمان امور مالیاتی، خزانه‌داری کل کشور و وزارت کشور مکلفند به ترتیب، گزارش وصول درآمد، دریافتی‌ها و عملکرد موضوع این بند را در مقاطع سه‌ماهه به شورای عالی استان‌ها و کمیسیون‌های اقتصادی، برنامه و بودجه، محاسبات، شوراها و امور داخلی کشور مجلس شورای اسلامی ارائه کنند.

ب- تبصره ۳ ماده ۴۱ قانون مالیات بر ارزش افزوده:

عوارض دیگری که شهرداری‌ها در آن ذی‌نفع می‌باشند عوارضی با عنوان دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاها و وارداتی است که ردیف‌های مرتبط در قانون بودجه سنواری تحت عنوان کمک به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ثبت و در قالب موافقتنامه تملک دارایی سرمایه‌ای و هزینه‌ای به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها پرداخت می‌شود.

ج- بند الف ماده ۴۳ قانون مالیات بر ارزش افزوده:

عوارض دیگری که شهرداری‌ها از آن بهره‌مند می‌شوند، پنج درصد

بهای بلیط حمل و نقل برون شهری مسافر در داخل کشور با وسایل زمینی (به استثناء ریلی) دریایی و هوایی است.

بر اساس بند الف و ب ماده ۴۳، بند ب ماده ۴۶ و بند ب ماده ۴۷ عوارض حمل و نقل برون شهری مسافر و عوارض سالیانه خودرو توسط شهرداری‌ها وصول و دریافت می‌شود.

د- بند ج ماده ۴۳ قانون مالیات بر ارزش افزوده (واریز به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور):

عوارض شماره‌گذاری خودرو معادل یک درصد عوارض از سه درصد ۳٪ قیمت فروش کارخانه و یا مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی آنهاست که به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور واریز و به استناد بند ج ماده ۴۶ این قانون و براساس مقررات تبصره ۲ ماده ۳۹ این قانون یعنی شاخص جمعیت و کمتر توسعه‌یافتگی بین شهرداری‌های کلانشهرها و سایر شهرها توزیع می‌گردد.

ذ- تبصره ۲ ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده:

عوارض نوسازی و عمران شهری موضوع ماده ۲ قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷/۹/۷ به موجب این حکم از «پنج در هزار» به «یک درصد» تغییر یافته است. لازم به ذکر است که در طی چند سال اخیر نرخ عوارض نوسازی و عمران شهری در قوانین بودجه سنواری تغییر کرده و بر اساس قانون بودجه سال ۱۳۹۴ میزان آن ۱،۵٪ درصد تعیین شده است.

۳- سایر احکام مرتبط قانون مالیات بر ارزش افزوده با حوزه مدیریت شهری:

- تبصره ۷ ماده ۱۷ قانون مالیات بر ارزش افزوده

این ماده به موضوع تهاوت و استرداد مالیات‌هایی که در موقع خرید کالاها و خدمات توسط شهرداری‌ها برای انجام وظایف و خدمات قانونی پرداخت می‌شود، می‌پردازد. مالیات‌هایی که شهرداری‌ها و دهیاری‌ها هنگام خرید کالاها و خدمات برای انجام وظایف و خدمات قانونی موضوع ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها و ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخاباتات شوراهای اسلامی کشور و سایر قوانین از جمله قانون مدیریت پسماندها، حمل و نقل و سوخت، نوسازی و عمران شهری و... می‌پردازند، مشمول تبصره ۷ ماده ۱۷ این قانون خواهند بود.

- ماده ۳۱ قانون مالیات بر ارزش افزوده

قانون‌گذار در قانون مالیات بر ارزش افزوده کالاها و خدمات متعددی را مشمول عوارض و مالیات نموده است که سازمان امور مالیاتی باید از آنها عوارض اخذ نماید که بر این اساس شهرداری‌ها باید اطلاعات کافی در خصوص میزان عوارض وصولی و منابع اخذ شده داشته باشد و سازمان امور مالیاتی باید به نحوی اطلاعات کافی در خصوص عوارض وصولی به شهرداری‌ها ارائه دهد. به این موضوع در ماده ۱۷۵ قانون برنامه پنجم توسعه نیز اشاره گردیده است.

- تبصره ۱ ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده

تعیین صلاحیت شوراهای اسلامی شهر، روستا و بخش، برای وضع عوارض محلی در تأمین منابع درآمدی شهرداری‌ها و دهیاری و بخشداری الزامی می‌باشد.

- تبصره ۳ ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده

ضمانت اجرایی برای هرگونه تخفیف، معافیت و بخشودگی حقوق و عوارض شهرداری‌ها و دهیاری‌ها الزامی می‌باشد.

ضرورت‌های لایحه مدیریت شهری



متن زیر حاصل گفتگو با آقای دکتر محمدعلی ثابت قدم، شهردار محترم رشت می‌باشد. با توجه به سوابق، تجارب و اقدامات اخیر شهرداری رشت پیرامون بازآفرینی و ارتقاء کیفیت در شهر، برآن شدیم تا نظرات ایشان را به عنوان یکی از شهرداران موفق، در خصوص لایحه مدیریت شهری جويا شويم.

■ راما نا روانخواه مقدم

و محله ای به این امر منجر می‌گردد که هزینه‌های واقعی بهای خدمات تدریجاً اخذ و نسبت به اجرایی شدن امور در برنامه‌های زمان بندی مختلف اقدام گردد.

❓ فارغ از این چهارچوب چه اقداماتی را برای ارتقاء نظام مدیریت لازم می‌دانید؟

دولت در جهت ارتقاء نظام مدیریت شهری و به ویژه پس از انتخابات شورا که نقش پارلمان محلی را دارد از سال ۱۳۷۷ توزیع قدرت خود را از لایه ملی به محلی منتقل کرد این در حالیست که وظایف و اختیارات متوازن پیش نرفته است و عملاً شوراها در زمان تشکیل با مجموعه‌ای از اختیارات و وظایف مواجه شده‌اند که آموزش لازم نسبت به انجام آن صورت نگرفته و رابطه میان شورا و شهرداری نیز بدرستی تعریف نشده است. ضمن اینکه دولت نیز در مقیاس منطقه‌ای رابطه بین برنامه‌های ملی بالادست و برنامه‌های محلی را برقرار نکرده و کلاً این ناهماهنگی سبب بلاتکلیفی و همپوشانی در بسیاری از موارد گردیده است؛ از طرفی با توجه به نبود مدیریت یکپارچه شهری، وظایف بخشی سبب چند پاره شدن شهرها گردیده است؛ نکته دیگر آنکه در مقیاس منطقه‌ای و در استانهای مختلف با توجه به اقلیم، مساحت، جمعیت، تراکم جمعیتی و... فرمول‌های توزیع قدرت سیاسی، اجتماعی و... متفاوت است فلذا نمی‌توانیم با یک نسخه مدیریتی و به صورت عمومی کلی و متمرکز نسبت به موضوع اقدام کنیم، لذا داشتن یک نگاه غیر متمرکز در یک فرآیند زمانی میان مدت الزامی است. موضوع دیگر بسیاری از قوانین و مقررات ملی و بالادستی هستند که می‌بایست در همان سطح ملی مورد تجدید نظر قرار گیرند و بسیاری از اختیارات در مقیاس

❓ از دید شما لایحه مدیریت شهری بر اساس چه الزامات و ضرورت‌هایی شکل گرفته است؟

عدم وجود مدیریت واحد و حتی یکپارچه شهری در کشور سبب موازی کاری‌های فراوان گردید. که این امر از حوزه زیرساخت‌ها و شبکه امور زیر بنایی شروع می‌گردد و به مباحث فرهنگی، ورزشی، خدمات شهری، شهرسازی و امر توسعه‌ای در مقیاس شهری، مناطق شهری، ناحیه‌ای و محلات نیز تعمیم می‌یابد. این امر ضمن افزایش هزینه‌ها منجر به اتلاف نیروی انسانی، اقدامات بی کیفیت و بلاتکلیفی بسیاری از حوزه‌های بین بخشی در حال حاضر می‌گردد؛ فلذا بواسطه الزامات عمومی قید شده فوق‌الذکر نیاز به کاهش زمان اجرایی شدن این امر از ضرورت‌ها به نظر می‌رسد.

❓ آیا متن نهایی لایحه در صورت تصویب می‌تواند ضرورت‌ها و چالش‌های پیش گفته را مرتفع نماید. به بیان دیگر ارزیابی شما از این لایحه چیست؟

تا حد بسیار زیادی آری. البته دولت در لایه‌های ملی و استانی باید نسبت به واگذاری امور و وظایف و اختیارات و اموال و املاک به گونه‌ای اقدام نماید که شهرداری‌ها با مجموعه‌ای از وظایف بدون داشتن اختیارات و امکانات مواجه نگردد. از طرفی در نحوه قیمت گذاری خدمات باید نسبت به واقعی سازی بر مبنای بهای تمام شده خدمات اقدام گردد تا مردم ضمن مشارکت اجتماعی به یک مشارکت واقعی اقتصادی در یک پروسه زمانی قابل اجرا بپردازند. این امر ضمن اینکه می‌تواند مشارکت عملی مردم را سبب گردد نسبت به اقتضای شهر در قیاس منطقه‌ای، ناحیه ای

منطقه ای و شهری جهت تصمیم سازی و تصمیم گیری منتقل گردد.



آیا شما بافت و ساختار شهرداری ها و شوراهای را دارای ظرفیت مناسب برای پذیرش اختیارات تعریف شده در پیشنویس لایحه مدیریت شهری می دانید یا خیر؟

من معتقدم چنانچه این اطمینان وجود ندارد، دولت مرکزی می تواند شرایط انتخاب شهردار را سخت تر کند و با طرح موضوعاتی چون تحصیلات بالاتر، تجربیات عمل گرایانه و یا چند صافی قابل لمس، در انتخاب شهردار اعمال نظر نماید و نیز شورا را مکلف به پیاده کردن این معیارها بداند. چنانچه افراد یکی از آن ها را بدست نیاورند جایگزین دیگری اختیار شود.

موضوع دیگر این است که در یک نظام سه سطحی (استانداری، فرمانداری، شهرداری) شما شاهد توزیع قدرت در سه لایه هستید بدون در نظر گرفتن پهنه بندی جغرافیایی و توزیع جمعیتی که استانها دارا هستند. بطور مثال استان گیلان به مراتب کوچکتر از استان اصفهان است در حالی که در گیلان ما با تراکم جمعیتی بسیار بالا مواجه هستیم که طبعاً شرایط هضم لایه های در هم تنیده را بسیار سخت و متفاوت می کند. اینجاست که می بینیم نظام توزیع قدرت با موضوعات واقع بینانه تنظیم نشده است. شوراهای رها شده اند و بر اعمال و کارکردشان نظارتی نیست پس طبیعی است شاهد فرایندی با عنوان بی کفایتی و احتمالاً فساد در آنها باشیم. از سال ۱۳۷۷ که شوراهای تاسیس شدند شهر رشت ۲۴ شهردار به خود دیده است و این در حالی است که دو دوره قبل از شوراهای، این شهر تنها دو شهردار داشت با سابقه فعالیت ۵ و ۶ سال. این تعدد شهرداران در طی این ۱۷ سال، توسعه فعالیت شهری را عملاً به

صفر رسانده است.

در ایران ۱۰ تا ۱۲ شهر بزرگ داریم که جمعیتی نصف جمعیت کل کشور را دارا هستند و این در حالی است که نیمه دیگر جمعیت ایران ناظر بر این شهرهای بزرگ می باشند، پس اگر آنها را با یک نظام مدیریتی صحیح ساماندهی و جهت بخشی کنیم می توانیم امید به پیشرفت در کل کشور داشته باشیم و این امر حتماً در دست شهرداران این شهرهاست، واقف هستیم که شهرداری ها از خیلی از ارکان دولت پر قدرت تر می توانند ظاهر شوند چرا که خدمتشان به مردم متصل است و انعکاس فعالیت هایی که انجام می دهند توسط مردم دیده شده و مورد قضاوت قرار می گیرد و چنانچه از مطلوبیت مناسب برخوردار نباشد، قطعاً باید پاسخ گوی انتقادات باشد.

دولت مرکزی با همصحبیتی با شهرداران این چند شهر بزرگ و تعریف وظایف صحیح برای آنها می تواند در نهایت به یک خوش بینی عمومی برسد که انتظار می رود از این رویداد در مقاطع سیاسی نیز بهره مند گردد. به نظر من این که شهردار توسط مردم انتخاب شود یا شورا یا حتی دولت مرکزی موضوع اصلی بحث نیست، هرچند که بی تاثیر در ایجاد محبوبیت مردمی نخواهد بود، واگذاری مسئولیت ها به شهرداری و شورا است که نگرانی از شهردار شدن را باعث می شود و چنانچه کسی این را پذیرفت رعب از استیضاح در وهله اول توسط مردم و سپس کنترل دولت، او را ملزم به انجام وظایفش به بهترین شکل خواهد کرد و این ترس در پارلمان شهری به وجود می آید که چون مسئولیت ها تعریف شده است، عدم کفایت، جوابگویی به همراه دارد.

نمایی از میدان شهرداری



بررسی نظام درآمدهای شهرداری‌های شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت

«بر مبنای عملکرد بودجه سال ۱۳۹۲»

■ وحیده رخشانی فرد
کارشناس ارشد دفتر برنامه‌ریزی و بودجه

مقدمه

برخوردارند و همچنین انواع امکانات رفاهی و خدماتی در درون آنها متمرکز است. در نتیجه شهرهای کوچک و کم جمعیت، کمتر تحلیل شده‌اند.

حال آن که در بعد فضایی، رشد شهرهای کوچک و متوسط که دارای آستانه جمعیتی لازم برای سرمایه‌گذاری هستند، می‌تواند در آینده به عنوان مکان‌هایی برای پذیرش جمعیت مهاجر ساماندهی شود و ضمن جلوگیری از هجوم جمعیت به شهرهای بزرگ، توسعه پایدار را در این جوامع محقق نماید.

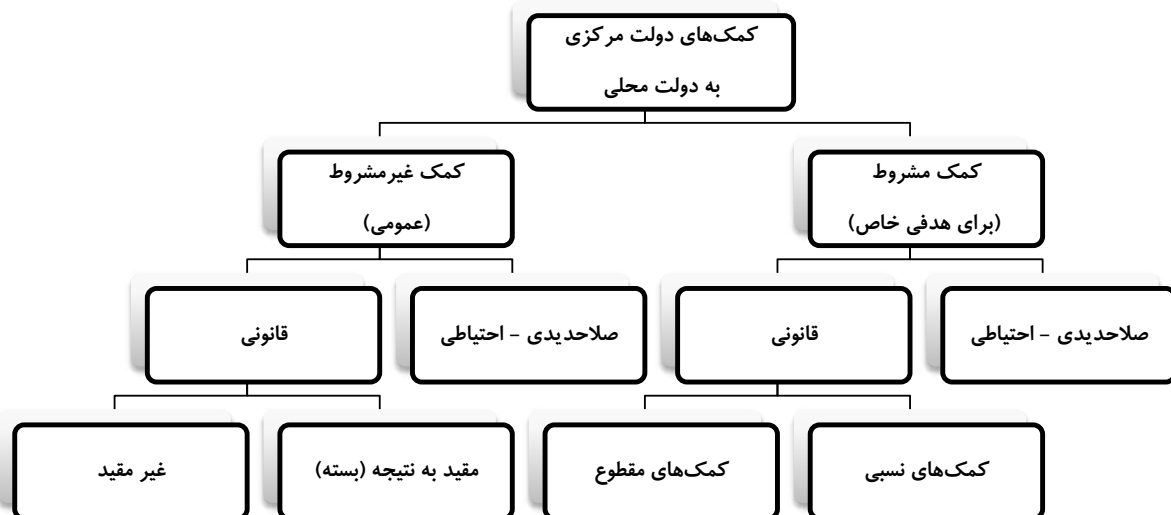
نحوه حمایت دولت‌های مرکزی از شهرداری‌ها در مقابله با ناپایداری منابع درآمدی

در سراسر جهان بسیاری از دولت‌های مرکزی همراه با واگذاری اختیارات به دولت‌های محلی، منابع مورد نیازشان را یا از طریق دادن قدرت مالیاتی و یا کمک‌های مالی، تأمین می‌کنند.^۱ دولت‌ها از دو شیوه می‌توانند شهرداری‌ها را در مقابله با ناپایداری منابع درآمدی حمایت کنند: یکی از این شیوه‌ها، اعطای کمک‌های نقدی به شهرداری‌ها و دیگری، دادن مجوزها و تکالیف قانونی به آنها می‌باشد. این کمک‌ها معمولاً به شش طریق اشاره شده در شکل زیر صورت می‌گیرند.

منابع درآمدی، نقش و جایگاه بسیار مهمی در موفقیت یا عدم موفقیت مدیریت شهری و انجام درست و بهینه وظایف آنان دارد. به طوری که تامین نقدینگی مورد نیاز برای اداره امور شهر به عنوان مهمترین دغدغه مدیران شهری شناخته شده و به منظور دستیابی به وضعیتی مطلوب، هر روز راهکارهای جدیدی ارائه و مورد آزمایش قرار می‌گیرد. از طرفی نیازهای مالی، بسیاری از شهرداری‌ها را به سمت استفاده از منابع مالی ناپایدار ولی پربازده سوق داده است. منابع درآمدی ناپایدار، منابعی هستند که به دلیل عدم اطمینان از تحقق شان نمی‌توان به آنها اتکا داشت؛ به عبارت دیگر میزان درآمد حاصل از این گونه منابع قابل پیش‌بینی نیست.

مسئله ناپایداری درآمدی به دلیل مخارج بالای شهرداری‌ها در ارائه خدمات عمومی، نه تنها در ایران بلکه در تمام شهرهای دنیا مسأله‌ای است که دولت‌های مرکزی را به اتخاذ تدابیر مختلف برای تخفیف این مشکل واداشته است.

در اکثر مطالعات و تحقیقاتی که پیرامون پایداری یا عدم پایداری منابع درآمدی شهرداری‌ها صورت گرفته است، جامعه هدف، شهرهای پرجمعیت یا به عبارتی کلان‌شهرها بوده‌اند. این به آن دلیل است که این شهرها از اهمیت بالایی سیاسی، اقتصادی، بازرگانی و فرهنگی



کمک‌های مشروط تحت شرایط خاص و برای هدفی ویژه از طرف دولت مرکزی به دولت محلی (شهرداری) ارائه می‌شوند. اما کمک‌های غیرمشروط (عمومی) مانند عوارض شهرداری (مالیات دولت محلی) بخشی از منابع شهرداری را تشکیل داده و اختیار مصرف آنها بر عهده شهرداری است.

کمک‌های مشروط می‌توانند بر اساس قانون یا به طور صلاح‌دیدمی باشند. کمک‌هایی که در قانون ذکر می‌شوند نیز می‌توانند آزاد یا تحت نتیجه خاصی انجام شوند.

کمک‌های مشروط، به دو شکل قانونی و صلاح‌دیدمی می‌باشند. کمک‌های مشروط قانونی می‌توانند به صورت مقطوع باشند یا به اندازه نسبتی از مخارج خود شهرداری‌ها تعیین شوند که به آنها نسبی گفته می‌شود.

معمولاً هر یک از شیوه‌های شش‌گانه بالا برای هدف خاصی صورت می‌گیرند اما در این بین کمک‌های قانونی موجب افزایش پایداری درآمدی شهرداری‌ها می‌گردند.^۲

بررسی نظام حقوقی ایران از جنبه اعطای اختیارات مالیاتی و پرداخت‌های نقدی به شهرداری‌ها

در ایران یکی از کمک‌های عمده مالیاتی که توسط دولت به شهرداری‌ها شده، عوارض مصوب در قانون مالیات بر ارزش افزوده است. در قانون مالیات بر ارزش افزوده (مالیات بر تفاوت بین ارزش کالاها و خدمات عرضه شده با ارزش کالاها و خدمات خریداری یا تحصیل شده در یک دوره معین)^۲، علاوه بر نرخ‌های مالیات تعیین شده برای کالاها و خدمات مختلف که تعلق به دولت دارند، نرخ عوارض نیز تعیین شده است که متعلق به شهرداری‌ها بوده و وصول بخشی از آن بر عهده شهرداری‌ها و بخشی نیز به سازمان امور مالیاتی واگذار شده است. از جمله مهمترین مواد این قانون در ارتباط با شهرداری‌ها عبارت‌است از: ماده ۳۸ که در آن نرخ عوارض شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در رابطه با کالاها و خدمات مشمول قانون مالیات بر ارزش افزوده مشخص شده است.

ماده ۴۱ که تعیین نموده، معادل دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی که حقوق ورودی آنها وصول می‌شود در اختیار وزارت کشور قرار گیرد تا براساس مقررات (تبصره ۲) ماده ۳۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده) به شهرداری‌ها و دهیاری‌های سراسر کشور به عنوان کمک، پرداخت و هزینه قطعی منظور گردد.

ماده ۴۳ که در آن مالیات و عوارض خدمات خاص از جمله حمل و نقل برون شهری تعیین شده است.

در قانون برنامه پنجم توسعه (مصوب ۱۳۸۷) نیز مواد و بندهایی مربوط به شهرداری‌ها تصویب شد که تعدادی از آنها ماهیت کمک و تأمین مالی برای برخی فعالیت شهرداری‌ها را دارد.

برای مثال، مطابق بند «د» ماده ۱۷۱ قانون برنامه پنجم، وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری‌ها موظف شدند هر سال طی برنامه‌ای، حداقل ده درصد از بافت‌های فرسوده شهری را احیا و بازسازی کنند.

همچنین در بند «د» ماده ۱۷۲ قانون برنامه پنجم، ایجاد کمربند سبز در اطراف مراکز جمعیتی از طریق منابع دولتی توسط شهرداری‌ها پیش‌بینی شده است.

در قانون هفتمین کردن یارانه‌ها (مصوب ۱۳۸۸)، بندهای «ج» و «د» ماده ۸ به جبران زیان‌های شهرداری‌ها - ناشی از اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها - اشاره داشته و دولت را موظف به پرداخت بخشی از این زیان‌ها نموده است.

علاوه بر پرداخت‌های نقدی برای تأمین مالی برخی پروژه‌ها و اقدامات شهرداری‌ها، دولت می‌تواند با دادن اختیارات و مجوزهای قانونی، آنان را بهبود پایداری درآمدها حمایت کند.

ماده ۱۷۴ قانون برنامه پنجم توسعه، شوراها را اسلامی و شهرداری‌ها و سایر مراجع ذی‌ربط را موظف به تدوین نظام درآمدهای پایدار شهرداری‌ها کرده است.

همچنین در بند ۳۵ قانون بودجه ۱۳۹۱، بند ۴۰ قانون بودجه ۱۳۹۲ و بند «د» تبصره ۶ قوانین بودجه سال ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴، به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها اجازه انتشار اوراق مشارکت یا صکوک اسلامی داده شده است.

این مجوز، شهرداری‌ها را قادر می‌سازد از شیوه استقراض با استفاده از اوراق مشارکت، پروژه‌های خود را تأمین مالی کنند. همچنین در شرایط رکود، شهرداری‌ها را در اجرای پروژه‌های نیمه تمام یاری می‌دهد.

البته قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۴، امتیازات ویژه‌ای برای انتشار اوراق مشارکت اجرای طرح‌های قطار شهری قائل شده است. (تضمین بازپرداخت اصل و سود به نسبت پنجاه درصد دولت و پنجاه

درصد شهرداری‌ها با نرخ مالیاتی صفر) همچنین بند ۵-۳ قانون بودجه ۱۳۹۲، به اختصاص حداقل مبلغ دومیلیارد دلار به صورت تسهیلات ارزی از منابع صندوق توسعه ملی برای قطارهای شهری کلانشهرها و حمل و نقل عمومی شهری اشاره دارد.

در ماده ۱۸۱ قانون برنامه پنجم و ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده نیز، دولت موظف به جبران هزینه‌های ناشی از اعمال نرخ‌های مخفف

جدول (۱): دسته‌بندی شهرهای کشور از حیث جمعیت

عنوان	جمعیت شهری در سال ۱۳۹۰ (نفر)	تعداد شهر
تهران	۸,۱۵۴,۰۵۱	۱
سایر کلانشهرها	۱۱,۲۲۸,۷۳۰	۷
شهرهای بیش از ۲۰۰ هزار تا ۱ میلیون نفر	۱۲,۴۷۹,۳۱۵	۳۵
شهرهای بین ۵۰ تا ۲۰۰ هزار نفر	۱۱,۸۳۵,۲۰۲	۱۲۶
شهرهای کمتر از ۵۰ هزار نفر	۱۰,۵۳۰,۲۵۷	۱۰۴۳
مجموع	۵۴,۲۷۷,۵۵۵	۱۲۱۲

عوارض شهرداری‌ها در قوانین بودجه سنواتی شده است.

بررسی فراوانی شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت ایران

در سال ۱۳۹۲، از مجموع ۱۲۱۲ شهر کشور، ۴۳ شهر معادل ۴ درصد شهرهای کشور، بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت و ۱۱۶۹ شهر که معادل ۹۶ درصد شهرهای کشور می‌باشند کمتر از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت داشته‌اند. این در حالی است که ۴۱ درصد جمعیت شهری کشور در ۴۳ شهر و ۵۹ درصد آن در ۱۱۶۹ شهر ساکن بوده‌اند.

نظام درآمدی شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت ایران

یکی از موارد مهم قابل بررسی در نظام درآمدی شهرداری‌ها، تحلیل جایگاه مالیات محلی است که در ایران تحت عنوان عوارض شهرداری شناخته می‌شود.

عوارض شهرداری عبارت است از «مبلغی که شهرداری از اشخاص حقیقی یا حقوقی مطابق اختیارات قانونی برای تأمین مخارج عام یا اعمال سیاست‌های تشویقی یا بازدارنده اخذ می‌نماید.»

براساس ماده ۲۹ آیین نامه مالی شهرداری‌ها مصوب ۱۳۴۶، درآمد

شهرداری‌ها به شش طبقه زیر تقسیم می‌شود:

۱. درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)؛

۲. درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی؛

۳. بهاء خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری؛

۴. درآمدهای حاصله از وجوه و اموال شهرداری؛

۵. کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی؛

۶. اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی و اموال و دارایی‌هایی که به طور اتفاقی یا به موجب قانون به شهرداری تعلق می‌گیرد.

بعدها یک سر فصل درآمدی دیگر با عنوان «سایر منابع تأمین اعتبار» که شامل وام‌های دریافتی، فروش اموال شهرداری، سایر منابع و عوارض و درآمدهای وصولی در حريم استحفاظی ۸۰ درصد شهرها می‌باشد به کدهای اصلی درآمدی شهرداری‌ها اضافه شد.

این هفت عنوان اصلی متشکل از ۱۸ عنوان فرعی و ۱۳۳ جزء می‌باشند. اجزای درآمدی شهرداری‌ها که شامل انواع عوارض و منابع

جدول (۲): ۱۸ جزء درآمدی دارای بیشترین سهم از سرجمع درآمد شهرداری‌های مورد بررسی در سال ۱۳۹۲

ردیف	عنوان جزء درآمد	میزان درآمد شهرها (میلیون ریال)	سهم از کل درآمد
۱	عوارض برفروش کالا و ارائه خدمات(بند الف و تبصره یک ماده ۳۸ قانون مالیات برارزش افزوده)	۱۰,۹۹۱,۶۶۵	۱۷,۲٪
۲	عوارض بر پروانه‌های ساختمانی	۸,۲۸۳,۸۸۶	۱۳,۰٪
۳	سهم شهرداری‌ها از عوارض وصولی متمرکز (موضوع تبصره ۲ ماده ۳۹ قانون مالیات برارزش افزوده)	۶,۷۵۳,۰۰۴	۱۰,۶٪
۴	جریمه کمیسیون ماده صد	۴,۷۱۹,۴۴۸	۷,۴٪
۵	فروش اموال غیر منقول	۴,۰۷۱,۱۷۵	۶,۴٪
۶	مازاد درآمد بر هزینه دوره‌های ما قبل	۳,۷۳۷,۷۲۲	۵,۹٪
۷	کمک از محل دوازده در هزار ارزش گمرکی(موضوع تبصره ۳ ماده ۴۱ قانون مالیات برارزش افزوده)	۳,۳۶۳,۷۲۵	۵,۳٪
۸	عوارض بر مازاد تراکم	۲,۴۵۹,۲۹۷	۳,۹٪
۹	عوارض بر تفکیک اراضی ساختمانی	۲,۰۸۱,۸۰۴	۳,۳٪
۱۰	درآمد حاصل از تغییر کاربری‌ها	۱,۴۵۴,۶۳۸	۲,۳٪
۱۱	عوارض نوسازی	۹۴۷,۲۴۹	۱,۵٪
۱۲	حق آسفالت و لکه‌گیری و ترمیم حفاری	۹۰۲,۲۹۴	۱,۴٪
۱۳	درآمد حاصل از سایر تأسیسات شهرداری	۸۳۷,۶۱۴	۱,۳٪
۱۴	عوارض حذف پارکینگ	۷۹۱,۶۷۹	۱,۲٪
۱۵	کمک بلاعوض عمرانی دولت(کلیه اعتبارات عمرانی ملی و استانی)	۷۵۳,۳۰۱	۱,۲٪
۱۶	درآمد حاصل از خدمات آماده‌سازی	۷۰۴,۲۹۹	۱,۱٪
۱۷	درآمد حاصل از کرایه ماشین‌آلات و وسائل نقلیه	۶۹۰,۴۷۳	۱,۱٪
۱۸	عوارض سطح شهر(بر ساختمان‌ها و اراضی)	۶۸۴,۹۴۲	۱,۱٪
	مجموع	۵۴,۲۲۸,۲۱۵	۸۵٪

جدول (۳): کمک‌های نقدی و مالیاتی دولت به شهرداری‌های مورد بررسی در سال ۱۳۹۲

ردیف	عنوان جزء درآمد	مجموع درآمد شهرها (میلیون ریال)	سهم از کل درآمد
۱	عوارض برفروش کالا و ارائه خدمات (بند الف و تبصره یک ماده ۳۸ قانون مالیات برارزش افزوده)	۱۰,۹۹۱,۶۶۵	۱۷,۲٪
۲	سهم شهرداری‌ها از عوارض وصولی متمرکز (موضوع تبصره ۲ ماده ۳۹ قانون مالیات برارزش افزوده)	۶,۷۵۳,۰۰۴	۱۰,۶٪
۳	کمک از محل دوازده در هزار ارزش گمرکی (موضوع تبصره ۳ ماده ۴۱ قانون مالیات برارزش افزوده)	۳,۳۶۳,۷۲۵	۵,۳٪
۴	کمک بلاعوض عمرانی دولت (کلیه اعتبارات عمرانی ملی و استانی)	۷۵۳,۳۰۱	۱,۲٪
۵	کمک بلاعوض جاری دولت	۶۳۳,۶۹۹	۱,۰٪
۶	سایر کمک‌های اعطایی دولت و سایر سامانه‌های دولتی	۴۷۰,۹۶۹	۰,۷٪
	مجموع	۲۱,۸۶۱,۶۹۵	۳۶٪

جدول (۴): درآمد شهرداری‌های کمتر از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت کشور از محل عوارض ساختمانی در سال ۱۳۹۲

ردیف	عنوان جزء درآمد	مجموع درآمد شهرها (میلیون ریال)	سهم از کل درآمد
۱	عوارض بر پروانه‌های ساختمانی	۸,۲۸۳,۸۸۶	۱۳,۰٪
۲	جریمه کمیسیون ماده صد	۴,۷۱۹,۴۴۸	۷,۴٪
۳	عوارض بر مازاد تراکم	۲,۴۵۹,۲۹۷	۳,۹٪
۴	عوارض بر تفکیک اراضی ساختمانی	۲,۰۸۱,۸۰۴	۳,۳٪
۵	عوارض حذف پارکینگ	۷۹۱,۶۷۹	۱,۲۴٪
۶	جرایم تخلفات ساختمانی و شهری و غرامت‌ها	۵۰۷,۲۵۰	۰,۷۹٪
۷	عوارض بر بالکن و پیش‌آمدگی	۸۳,۹۵۳	۰,۱۳٪
۸	جریمه حذف پارکینگ	۷۱,۹۳۲	۰,۱۱٪
	مجموع	۱۹,۷۹۰,۷۵۲	۳۱٪

به‌موجب ماده (۲) قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷/۹/۷، نرخ «عوارض نوسازی» یا به عبارتی عوارض خاص سالیانه بر کلیه اراضی و ساختمان‌ها و مستحدثات واقع در محدوده قانونی شهر، به مأخذ پنج در هزار بهای آن‌ها تعیین شده بود که براساس تبصره «۲» ماده (۵) قانون موسوم به تجمیع عوارض مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۲۲، به یک درصد اصلاح شد. در چند سال اخیر نرخ این عوارض در قوانین بودجه سنواتی تغییر نمود به طوری که قانون بودجه سال ۱۳۹۴ میزان آن، ۱,۵٪ درصد تعیین کرده است. عوارض مرتبط به حوزه حمل و نقل، علی‌رغم گستردگی و تعدد عناوین، سهم اندکی (حدود ۱,۳ درصد) از سرجمع درآمدهای شهرداری‌های مورد بررسی را به خود اختصاص داده است. بر اساس تجارب کشورهای مختلف، بعد از مالیات و عوارض، کمک‌های

از آن جایی که این منبع درآمدی از استمرار نسبی برخوردار بوده و حصول آن شرایط کیفی شهر را در معرض تهدید و تخریب قرار نمی‌دهد جزو درآمدهای پایدار شهرداری‌ها به‌شمار می‌رود. با توجه به داده‌های جدول شماره (۴)، درآمد شهرداری‌های کمتر از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت کشور از محل عوارض ساختمانی حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال یعنی ۳۱ درصد درآمد سال ۱۳۹۲ آنان بوده است. از آنجایی که سرمایه‌گذاری در مسکن دارای نوسانات دوره‌ای و چرخه‌های تجاری ذاتی است، هرگونه نوسان در این درآمدها می‌تواند کل درآمد شهرداری‌های مذکور را با مشکل ناپایداری مواجه کند. در سال ۱۳۹۲، درآمد شهرداری‌های واقع در این دسته‌بندی جمعیتی، از محل عوارض نوسازی مبلغ ۹۴۷,۲۴۹ میلیون ریال (معادل ۱,۵٪ کل درآمد) بوده است.

جدول (۵): درآمد شهرداری‌های کمتر از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت کشور از محل عوارض حمل و نقل در سال ۱۳۹۲

ردیف	عنوان جزء درآمد	مجموع درآمد شهرها (میلیون ریال)	سهم از کل درآمد
۱	عوارض سالیانه خودروهای سواری و سایر وسائط نقلیه	۴۲۷,۵۰۲	۰,۶۷%
۲	عوارض بلیط مسافرت و باربری	۱۹۱,۸۷۶	۰,۳۰%
۳	درآمد حاصل از پارکینگ و پارکومترها	۶۲,۱۵۲	۰,۱۰%
۴	سایر موارد(عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل)	۳۲,۰۸۹	۰,۰۵%
۵	عوارض ناشی از اجرای ماده ۲۳ رسیدگی به تخلفات رانندگی	۲۵,۳۸۶	۰,۰۴%
۶	درآمد اتوبوسرانی و مینی بوسرانی	۱۷,۱۹۰	۰,۰۳۷%
۷	درآمد حاصل از نقل و انتقال تاکسی	۱۳,۸۷۶	۰,۰۲%
۸	عوارض معاینه اتموموبیل	۱۱,۵۹۹	۰,۰۲%
۹	عوارض ناشی از اجرای ماده ۱۵ رسیدگی به تخلفات رانندگی	۹,۹۳۵	۰,۰۲%
۱۰	درآمد ناشی از ارائه خدمات مینی بوس رانی و تاکسیرانی	۹,۸۹۷	۰,۰۲%
۱۱	عوارض شماره گذاری خودرو	۱۸,۱۰۸	۰,۰۳%
۱۲	حق امتیاز تاکسی	۹,۸۸۰	۰,۰۲%
۱۳	عوارض بر معاملات وسائط نقلیه	۸,۷۱۸	۰,۰۱%
۱۴	عوارض ثبت نام آزمایش رانندگی	۷,۵۸۲	۰,۰۱%
۱۵	حق بهره برداری از خطوط حمل مسافر داخل شهر	۳,۸۵۳	۰,۰۱%
	مجموع	۸۴۹,۹۶۰	۱,۳%

جدول (۶): درآمد شهرداری‌های کمتر از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت کشور از محل استقرض در سال ۱۳۹۲

ردیف	عنوان جزء درآمد	مجموع درآمد شهرها (میلیون ریال)	سهم از کل درآمد
۱	فروش اوراق مشارکت	۲۴۲,۸۳۲	۰,۳۸%
۲	وام دریافتی از بانکها	۱۳۵,۹۳۴	۰,۲۱%
۳	وام دریافتی از وزارت کشور	۱۰۸,۷۹۲	۰,۱۷%
۴	وام دریافتی از سایر موسسات	۱۲,۰۴۴	۰,۰۲%
۵	سایر موارد(وام های دریافتی)	۳,۸۵۲	۰,۰۱%
	مجموع	۵۰۳,۴۵۴	۱%

۱. سهم ۳۶ درصدی کمک‌های نقدی و مالیاتی دولت از کل درآمد سالانه به شهرداری‌های مذکور، بیان‌گر شدت وابستگی شهرداری‌های شهرهای کم جمعیت کشور به کمک‌های دولتی است. لذا در خصوص توزیع عوائد حاصل از قانون مالیات بر ارزش افزوده؛ اولاً می‌بایست سهم بیشتری را برای شهرداری‌ها قائل شد. چنان‌که در سه سال اول اجرای قانون مذکور، سهم شهرداری‌ها کل مالیات بر ارزش افزوده (کالا و خدمات) ۵۰ درصد بوده ولی به تدریج سهم دولت افزایش یافت به طوری که در سال ۱۳۹۴ تنها ۳۸٪ از عواید مذکور در

دولتی، تاسیسات و تجهیزات محلی، استقرض به عنوان مهمترین منبع مالی شهرداری‌ها به شمار می‌رود. در مورد شهرداری‌های شهرهای کمتر از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، این منبع درآمدی حدود یک درصد از کل درآمدهای سال ۱۳۹۲ را تشکیل می‌دهد.

جمع‌بندی

بررسی اجزای درآمدی شهرداری‌های شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، راهکارهایی را برای بهبود نظام درآمدی آنان ارائه می‌نماید:

اختیار شهرداری‌ها قرار می‌گیرد.

در رابطه با نحوه توزیع این عوارض در میان شهرداری‌ها می‌توان با شاخصمند و به‌روز نمودن معیارهای توزیع از یک‌سو و جهت‌دهی کمک‌های نقدی دولت به سمت پروژه‌های اولویت‌دار زیربنایی و محرک توسعه شهری (به شرط رعایت اصول حاکم بر انتخاب طرح‌ها و پروژه‌های اولویت‌دار متناسب با نیازها، استعدادها و قابلیت‌های مناطق) از سوی دیگر، ضمن توزیع عادلانه‌تر منابع عمومی و ایجاد تعادل و توازن در مناطق مختلف کشور موجب توانمندسازی شهرداری‌های تازه تاسیس و کم درآمد و فراهم آوردن زمینه تحول و تحرک ساختارهای اقتصادی شهرهای مذکور از طریق اجرای طرح‌ها و پروژه‌های درآمدزا گردید.

۲. عوارض ساختمانی ۳۱ درصد درآمد سال ۱۳۹۲ شهرداری‌های مورد بررسی را تشکیل داده‌است. درآمدهای ناشی از این نوع عوارض، هرچند که از نظر کمیت اولیه قابل توجه هستند ولی نوعاً فقط یک بار قابل وصول بوده و به شدت شکننده‌اند. چراکه بنا به اوضاع و احوال اقتصادی جامعه، دارای نوسانات زیاد و غیرقابل پیش‌بینی است و در مجموع یک درآمد ناپایدار و غیرقابل اتکا در برنامه ریزی درآمد - هزینه شهرداری محسوب می‌شود.

۳. وضع عوارض بر املاک و دارایی‌های غیر منقول - اعم از واحدهای صنعتی، مسکونی، تجاری، تفریحی، زمین و... منبع درآمدی مناسبی برای شهرداری‌ها می‌باشند و شهرداری‌های ایران می‌توانند رویکرد کاهش عوارض ساختمانی و افزایش عوارض شهروندی و عوارض بر دارایی را در در پیش گرفته و با الگوگیری از سایر کشورها در جهت چگونگی وصول این منبع درآمدی در جهت تامین منابع جدید درآمدی استفاده کنند.

۴. همان‌طور که اشاره شد عوارض نوسازی یکی از درآمدهای پایدار و مستمر شهرداری‌ها به شمار می‌رود که می‌تواند سهم مهمی در تأمین منابع درآمدی شهرداری‌ها داشته باشد. چراکه عوارض نوسازی، نوعی مالیات بر دارایی است که شهروندان همه‌ساله بر اساس ارزش دارایی (زمین و ساختمان) آن را پرداخت می‌کنند. سهم پایین عوارض نوسازی در سبد درآمدهای شهرداری‌ها ناشی از نحوه محاسبه آن است. بهترین

روش برای برون‌رفت از این مشکل، واگذاری تعیین نرخ و اختیار وضع و وصول عوارض نوسازی به شورای اسلامی شهرها می‌باشد. ۵. در رابطه با استقرار به عنوان یکی از منابع مهم تامین مالی شهرداری‌ها، باید توجه داشت که این شیوه کسب درآمد در عین حال که یک فرصت به حساب می‌آید، در صورت عدم توانایی در انجام به‌موقع تعهدات، ممکن است شهرداری را با انبوهی بدهی‌های موقه مواجه نماید.

۶. استفاده از ابزار اقتصادی یکی از روش‌های رایج در مدیریت حمل و نقل است که دارای سابقه‌ای طولانی می‌باشد. سالانه هزینه زیادی برای تامین نیازهای حمل و نقل موتوری بر شهرداری‌ها تحمیل می‌گردد. از سوی دیگر نقش بارز تردد خودروها در افزایش عوارض زیست‌محیطی از قبیل مصرف انرژی، ایجاد آلاینده‌های هوا، آلودگی صوتی، ترافیک و ناکارآمدی کاربری‌ها، لزوم تجدید نظر در نرخ عوارض حمل و نقل با هدف جبران بخشی از هزینه‌های یاد شده را به اثبات می‌رساند. البته اعطای یارانه برای کمک به توسعه حمل و نقل عمومی یکی از اقدامات مؤثری است که توسط دولت در حمایت از شهرداری‌ها به عمل می‌آید.

۷. عدم تمایل شهروندان به پرداخت عوارض از دیگر چالش‌های نظام مالی شهرداری‌هاست. شاید بخشی از دلایل عمده این پدیده، وجود بی‌اعتمادی تاریخی، نبود شفافیت و ارتباطی مناسب میان درآمدهای شهرداری و هزینه‌های انجام شده در شهر و یا تصور عمومی بر دولتی بودن بودجه شهرداری باشد، ولی به هر حال واقعیتی است که در بخش درآمدزایی پایدار به عنوان مانع جدی مطرح است.

پانوشت:

۱. براساس بررسی انجام شده توسط مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در سال ۱۳۹۱ در خصوص پنج پایتخت در پنج قاره جهان (پاریس، اوتاوا، دارالسلام، کانبرا و توکیو) مشاهده شده است، دولت‌ها به طور متوسط بیش از ۵۲ درصد از هزینه‌های این کلان‌شهرها را تأمین می‌نمایند.

۲. اکبری، یارمحمدیان، ۱۳۹۱

۳. قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷

۴. مبنای بررسی‌های صورت گرفته در گزارش، تفریح بودجه سال ۱۳۹۲ بوده است.

۵. سرشماری سال ۱۳۹۰

۶. طرح جامع درآمدهای پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران

۷. سامانه بودجه شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

<http://budget.imo.org.ir>

منابع:

- سامانه بودجه شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

<http://budget.imo.org.ir>

- اکبری، نعمت‌الله، یارمحمدیان، ناصر، محاسبه میزان پایداری درآمد شهرداری در صورت تقسیط عوارض ساختمانی (مورد مطالعه: شهرداری اصفهان) / ۱۳۹۱

- قدمی، مصطفی، سیدرضایی، میریعقوب، آزادی قطار، سعید/ تحلیلی بر مبنای حقوقی منابع درآمدی شهرداری‌ها با تاکید بر عوارض / ۱۳۹۳



پایانه اتوبوسرانی OASIS21 شهر «ناگویا»

نمایی موفق از توسعه شهری مبتنی بر حمل و نقل (TOD)



■ مرصیه حصارى

کارشناس دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری

پخش شبکه ملی ناگویا را که با شبی ۶ متری به آن متصل شده، شامل می‌شود. قسمت زیرین مجموعه به پنج بخش اصلی شامل: ایستگاه مترو Sakae، ایستگاه مترو sakae machi، خطوط مترو Meitetsu seto، پارک مرکزی و نیز محوطه درختان بلوط متصل می‌گردد.

در گذشته فاصله میان پایانه اتوبوسرانی پارک Sakae و ترمینال ناگویا، منجر به ایجاد بی‌نظمی ناشی از توقف و تردد نامنظم اتوبوس‌ها در معابر اطراف و همچنین ایمنی پایین تردد مسافران گردیده بود. لذا در طرح جدید، ضمن اتصال دو فضا به منظور زیبایی فضای شهری، پایانه اتوبوسرانی به نیم طبقه انتقال پیدا کرد تا تردد اتوبوس‌ها به زیبایی و ایمنی سایر کاربری‌های مجموعه لطمه وارد نکند. این کار در مراحل زیر انجام شد:

- توسعه مجدد پارک قدیمی Sakae
- بازسازی تالار فرهنگی آیچی و مرکز پخش تلویزیون ملی ناگویا و برج مخابراتی آن
- انتقال پایانه اتوبوسرانی پارک Sakae و نیز متمرکزسازی توقفگاه‌های اتوبوس‌هایی که در منطقه Sakae پراکنده می‌شوند.

تاریخچه شکل‌گیری مجموعه

- آوریل ۱۹۸۶: امضا توافقنامه سه جانبه برای ایجاد پارک sakae بین شهرداری ناگویا، استانداری آیچی و تلویزیون ملی ژاپن.
- می ۱۹۸۶: تقسیم بندی و برنامه‌ریزی شهری برای پارک (۵/۱۶ هکتار).

پایانه اتوبوسرانی Sakae معروف به ایستگاه OASIS21، در شهر ناگویا قرار دارد. این پایانه دارای سقف بزرگ شیشه‌ای پر شده از آب، همچون سفینه‌ای از آب و شناور در آسمان می‌باشد. سقف شیشه‌ای پر شده از آب به منظور ایجاد منظره زیبا و همچنین خنک کردن کاربری‌های عمومی موجود در طبقات زیرین تعبیه گردیده است. فضای سبز در همکف، پایانه اتوبوسرانی در نیم طبقه و فضاهای تجاری و تفریحی در طبقه زیرین به طور هماهنگ به ارائه خدمات می‌پردازند. این مجموعه نمای موفقی از توسعه شهری مبتنی بر حمل و نقل (TOD) را ارائه می‌دهد. زیرا با موفقیت توانسته است ضمن ایجاد اتصال مناسب سامانه‌های حمل و نقل همگانی، بخش قابل توجهی از فضای شهر را رونق بخشد. اتصال پایانه مسافربری به سایر شیوه‌های حمل و نقل و مراکز تفریحی از طبقه زیرین انجام شده که شامل ایستگاه‌های مترو، پارک مرکزی و محوطه درختان بلوط می‌باشد.

این مجموعه جزو شاخص‌ترین بناهای کشور ژاپن است. به منظور بهبود فضای شهری در این منطقه، متشکل از ترمینال اتوبوسرانی ناگویا و ایستگاه و پارک قدیمی Sakae با معبری میانی و همچنین اتصال ترمینال با پارک به منظور استفاده بهینه از فضا و تبدیل فضای نا امن پارک به مکانی تفریحی- فرهنگی و دسترسی آسان و همزمان مسافرین به ترمینال و کاربری‌های فرهنگی و تجاری، شهرداری ناگویا، استانداری آیچی و تلویزیون ملی ژاپن در سال ۱۹۸۶ با امضا تفاهم نامه‌ای ساخت این مجموعه را آغاز نمودند که پس از ۱۶ سال و در سال ۲۰۰۲ این مرکز افتتاح گردید. قسمت همکف، مرکز فرهنگی آیچی و طبقه دوم ساختمان مرکز



شکل (۱): محل قرارگیری ترمینال ناگویا و پایانه و پارک Sakae

- آگوست ۱۹۹۱: تکمیل ساختمان مرکز پخش تلویزیون ملی ناگویا و برج مخابراتی.

- اکتبر ۱۹۹۲: تکمیل مرکز فرهنگی هنری آیچی.

- سپتامبر ۱۹۹۴: تأسیس شرکت توسعه پارک sakae (سهامی خاص) (فاز سوم).

- فوریه ۱۹۹۶: مروری بر آغاز بازنگری طرح توسعه بر مبنای کاهش چشمگیر هزینه‌های ساخت و نگهداری، کاهش اندازه پایانه‌های اتوبوسرانی متناسب با کاهش تقاضا برای اتوبوس در آینده و تأمین فضای مورد نیاز برای برگزاری رویدادهای بزرگ فرهنگی در فضای زیرزمینی.

- آگوست ۱۹۹۷: تدوین طرح اصلی بازسازی.

منطقه Sakae به عنوان یکی از نقاط برجسته عبور و مرور در ناگویا مطرح است و بنابراین حفظ و نگهداری از پایانه اتوبوسرانی منطقه Sakae بسیار ضروری بوده است. این منطقه با توجه به اتصال چند مسیر راه آهن از مهمترین مراکز حمل و نقل شهر ناگویا با تردد روزانه ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس می باشد. این منطقه دارای ۳۰۰ هزار نفر در روز مسافر خطوط راه آهن و حدود ۴۰ الی ۵۰ هزار نفر در روز مسافر اتوبوس است. بنابراین توسعه پایانه بر مبنای اهداف زیر انجام شده است:

- لزوم نگهداری از پایانه اتوبوسرانی Sakae

- ارتقاء سامانه اتوبوسرانی در راستای کاهش مشکل ترافیک خودروها در مناطق درون شهری

- ضرورت تقویت حمل و نقل عمومی در جهت برخورداری از ترافیک روان و نیز برای رفع معضلات زیست محیطی نظیر آلودگی هوا

- محل تلاقی مسیرهای اتوبوس برای ارتباط مستقیم با مرکز شهر

- تقویت مسیرهای اتوبوس به منظور دسترسی مستقیم به مرکز شهر و تقویت ارتباط با خطوط راه آهن (مترو)



شکل (۲): نمایی از OASIS 21 و مخزن آب بالای آن



شکل (۳): نمایی از OASIS 21 و برج مخابراتی تلویزیون ملی ناگویا

- محل تلاقی مسیرهای تردد اتوبوس های تندرو
- استمرار تقاضا برای اتوبوس های تندرو بین استان می و شهر ناگویا

- تغییر در ارائه خدمات اتوبوسرانی با توجه به تغییرات شرایط جامعه و تغییر تقاضا در آینده.

- راه اندازی اتوبوس های آخر شب و ایجاد تغییرات در ناوگان اتوبوس در پاسخ به نیاز افراد مسن و غیره.

امروزه این ایستگاه به عنوان یکی از مهم ترین نمادهای شهر ناگویا بوده و در کنار برج تلویزیون ملی شهر ناگویا با ۱۸۰ متر ارتفاع (که شباهت بسیاری به برج ایفل فرانسه دارد) یکی از مهمترین مراکز تفریحی و فرهنگی این شهر به حساب می آید. شکل گیری آن منجر به شکل گیری یک منطقه شاخص در شهر از طریق ایجاد جاذبه های جدید و نیز ارتقاء و بهبود سهولت در عبور و مرور شده است. از مهم ترین ویژگی های این پایانه، تلفیق بسیار دقیق و مناسب دسترسی به سامانه های حمل و نقل عمومی (به آسانترین و سریعترین حالت ممکن) با فضاهای تفریحی و فرهنگی می باشد، به طوری که بیشترین حس امنیت و راحتی را به کاربران القا می کند.



شکل(۶): فضای رفاهی oasis۲۱



شکل(۷): محل سوار و پیاده شدن مسافران اتوبوس در oasis۲۱



شکل(۸): محل سوار و پیاده شدن مسافران اتوبوس در oasis۲۱



شکل(۴): محل برگزاری کنسرتها و همایشهای فرهنگی در oasis۲۱



شکل(۵): فضای تجاری oasis۲۱



شکل(۹): اتصال از بام oasis۲۱ به پیاده رو

تکمیل چرخه مواد در طرح تفکیک از مبدأ و ایجاد صنایع بازیافت در بخش پسماند عادی شهر مشهد



■ علی نجفی

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری مشهد

محوریت بهبود محیط زندگی مردم، سنجش آنها در قالب بهترین عملکرد می باشد که در قالب برگزاری جایزه جهانی بهترین تجارب و راهبردهای محلی (Best Practice) برنامه اسکان بشر ملل متحد (UN-HABITAT) در حوزه‌های مختلف کاری صورت می پذیرد. بهترین عملکردها، به پروژه‌هایی گفته می‌شود که کمک های برجسته‌ای به بهبود محیط زندگی مردم کرده اند و باید دارای موارد زیر باشد:

- اثری آشکار و ملموس در بهبود کیفیت زندگی مردم.
- نتیجه مشارکت مؤثر بخش دولتی، خصوصی و مردم.
- از نظر اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی پایدار.
- اهداف اصلی تعیین برترین عملکرد عبارتند از:
- دستیابی به تجارب ملموس در راستای ارتقای توسعه کیفیت زندگی شهری.
- مشارکت مؤثر و کارآمد بین بخش‌های دولتی، عمومی، خصوصی و جامعه شهری در توسعه شهری.
- دستیابی به توسعه پایدار از منظر اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی.
- بهبود سیاست‌های بخش دولتی، عمومی و تاثیرگذار بر مدیریت شهری.
- افزایش دانش و آگاهی تصمیم گیران در حوزه علوم شهری در تمام سطوح و ارائه راه حل‌ها و قابلیت‌ها برای حل مشکلات عمومی، اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی.

مقدمه

راهبری یک سیستم مدیریت پسماند نیازمند داشتن یک برنامه مدون دراز مدت براساس راهبردهای مشخص و اهداف معین می باشد که قادر باشد این سیستم را به صورت یکپارچه راهبری و پایش نماید. برای این منظور لازم است تا براساس اهداف و راهبردهای اصلی، برای هر بخش از سیستم مدیریت پسماند اهداف و برنامه های عملیاتی تعریف شود و اقدامات براساس رسیدن به آن اهداف در چارچوب برنامه عملیاتی اداره گردد. به این ترتیب یک برنامه جامع مدیریت پسماند لازم است که در آن چشم انداز، راهبردها، اهداف اصلی، اهداف جزئی و برنامه عملیاتی مشخص باشد.

در این راستا در سال ۱۳۸۷ طرح جامع مدیریت پسماند شهر مشهد که توسط کارشناسان سازمان بازیافت و تبدیل مواد وقت تهیه گردیده بود به تصویب سازمان شهرداری ها و دهیاری ها رسید. در حال حاضر عملکرد سازمان مدیریت پسماند مشهد (مپ) براساس راهبردهای طرح جامع مدیریت پسماند مشهد در راستای کاهش دفن پسماند در قالب استراتژی های 3R و فعالیت های انجام شده در بخش های تفکیک از مبدأ، جمع آوری جزء ویژه پسماند عادی، مجتمع صنعتی بازیافت، مدیریت و کاهش پسماندهای حاصل از ساخت و تخریب (خاک و نخاله)، عملیات دفن بهداشتی، مدیریت گاز مرکز دفن (LFG) و توسعه فضای سبز مرکز دفن، تاثیرات بسیار مثبتی در بهبود محیط زندگی مردم داشته است.

یکی از شاخص‌های ارزیابی بین المللی سازمان های خدماتی با

• تبادل و به اشتراک گذاشتن دانش، تخصص و تجارب ارزشمند شهرداری‌ها و مدیران شهری از طریق ایجاد شبکه مشترک تبادل تجارب برتر.

از اینرو سازمان مدیریت پسماند شهرداری مشهد با هدف کسب عنوان برترین عملکرد در سه حوزه: الف) بهبود فرآیند تفکیک از مبدا پسماند، ب) ساماندهی خاک و ضایعات ساختمانی و ج) دفن بهداشتی اقدام نموده و موفق گردید برای اولین بار در جشنواره برترین عملکرد شهرداری‌ها در سال ۱۳۹۴ که معاونت امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با همکاری برنامه اسکان بشر ملل متحد برگزار کرد، این افتخار را در قالب طرح "تکمیل چرخه مواد در طرح تفکیک از مبدا و ایجاد صنایع بازیافت در بخش پسماند عادی مشهد"، کسب نماید. در مقاله حاضر فرآیندها و مکانیسم های مورد استفاده در راستای تحقق این امر بررسی شده است. بطوریکه مجموعه اقدامات و فعالیت‌های انجام شده در حوزه های مرتبط و همچنین دستاوردهای حاصله در ادامه تشریح شده است.

۱- بهبود فرآیند تفکیک از مبدا پسماند

۱-۱- تجارب ملموس در راستای ارتقا و توسعه کیفیت زندگی شهری در تفکیک از مبدا پسماند

این تجارب در سه بخش اشتغال زایی، آرامش و امنیت شهری و بهداشت در مشهد بدست آمده است که در بخش اشتغال زایی به صورت مستقیم در روش های مختلف تفکیک از مبدا بالغ بر ۹۰۰ نفر نیرو مشغول به کار شده اند و در حوزه صنایع وابسته (صنایع بازیافت) منجر به به کارگیری بالغ بر ۵۰۰ نفر به صورت مستقیم و ۲۰۰۰ نفر به صورت غیر مستقیم گردیده است.

در رابطه با تجارب مربوط به آرامش و امنیت شهری با توجه به فعالیت های صورت پذیرفته توسط سازمان، منجر به جلوگیری از فعالیت غیر مجاز بازیافت کنندگان غیررسمی، دوره گردها و اتباع بیگانه و شناسنامه دار نمودن مشاغل پایین دستی و مربوط به پسماند خشک گردیده است.

در بخش تجارب مربوط به بهداشت، از اقدامات اساسی صورت گرفته می توان به مواردی همچون؛ جلوگیری از فعالیت صنایع بازیافت و تولید محصول غیر مجاز و غیر بهداشتی در شهر و حفظ بهداشت فردی و اجتماعی شاغلین حوزه تفکیک پسماند خشک از طریق کنترل مستمر تجهیزات فردی اشاره نمود، به نحوی که سالانه ۱۸۰۰ سری لباس کار و تجهیزات ایمنی و بهداشتی بین کارگران شاغل در این بخش توزیع می گردد. همچنین سالانه آموزش ایمنی و بهداشت کارگران شاغل در حوزه تفکیک از مبدا به میزان ۱۰۰۰۰ نفر ساعت صورت می پذیرد.

۱-۲- مشارکت موثر و کارآمد بین بخش های دولتی، عمومی، خصوصی و جامعه شهری در توسعه شهری در طرح تفکیک از مبدا

این بخش براساس محورهای جلب مشارکت عمومی شهروندان در تفکیک پسماند خشک، برون سپاری فرایندهای مربوط به طرح تفکیک از مبدا، مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنایع تبدیلی و مشارکت و سرمایه گذاری بخش عمومی در صنایع تبدیلی استوار گشته است که به شرح زیر می باشد.

۱-۲-۱- جلب مشارکت عمومی شهروندان در تفکیک از

مبدا

موفقیت یک طرح شهری در گرو مشارکت عمومی شهروندان

می باشد در این راستا و به منظور توسعه مشارکت مردمی طرح تفکیک از مبدا مشهد با توجه به روش های گوناگون موجود شامل شش روش به شرح زیر می باشد تا موجبات مشارکت حداکثری شهروندان را فراهم آورد. در حال حاضر ۸۰۳ هزار خانوار شهر مشهد در طرح مذکور مشارکت می نمایند.

۱. جمع آوری پسماندهای خشک به طور روزانه توسط خودروهای بخش پیمانی و امانی.

۲. اهداء جوایز و برگزاری مراسم های متعدد در طول سال

۳. ایجاد و توسعه ایستگاه ثابت به منظور دریافت پسماندهای خشک تفکیک شده توسط شهروندان

۴. جمع آوری جزء ویژه پسماندهای عادی در محل ایستگاه ها جهت کنترل آلودگی در محل لندفیل شهر مشهد

۵. تجهیز خودروهای جمع آوری پسماندهای خشک از سطح شهر مشهد به عنوان ایستگاه سیار

۶. جمع آوری پسماند خشک (کاغذ و مقوا) از مراکز اداری شهر

۷. اجرای طرح ذخیره موقت پسماند خشک در اتاقک پسماند برج ها و مجتمع های مسکونی

۸. اجرای طرح پاکیاران مدارس با هدف آموزش و ارتقاء سطح آگاهی کودکان و نوجوانان

اجرای طرح تفکیک از مبدا با روش های متنوع موجب گردیده است تا پوشش ۱۰۰ درصدی در تمام شهر مشهد صورت پذیرد و مشارکت عمومی ۶۶ درصدی شهروندان را به همراه داشته باشد. همچنین به جهت آسیب شناسی طرح نظرسنجی سالانه از میزان مشارکت



تصویر ۱- ایستگاه سیار جمع آوری پسماند خشک

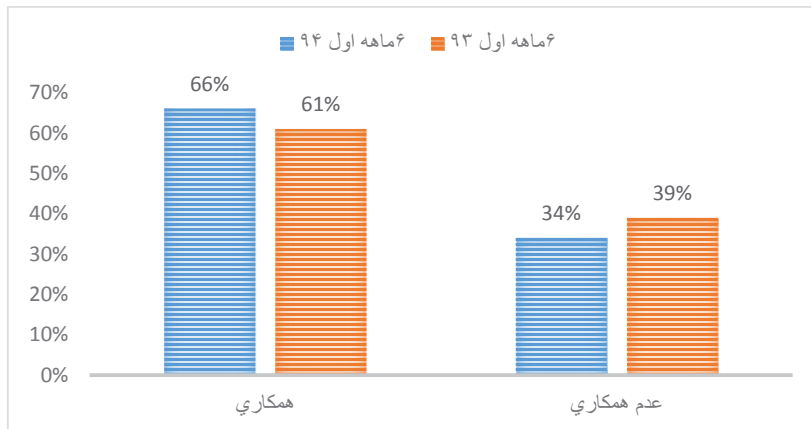


تصویر ۲- ایستگاه ثابت جمع آوری پسماند خشک

۴۰,۰۰۰ تن در سال به منظور بازیافت کاغذ و مقوا و تولید مقوا تولید کارتن با مشارکت ۱۰۰ درصد بخش خصوصی با هزینه ای معادل ۳۰ میلیارد ریال به بهره برداری رسید که در حال حاضر ۴۶ نفر در آن مشغول بکار می باشند.

۶- کارخانه بازیافت پلاستیک: کارخانه بازیافت پلاستیک در سال ۱۳۸۶ با ظرفیت ۶ تن در روز جهت تولید گرانول پلاستیک با مشارکت ۶۶ درصدی بخش خصوصی به بهره برداری رسید که در آن ۴۰ نفر مشغول بکار گردیده اند.

۷- کارخانه بازیافت آسفالت: کارخانه



نمودار ۱- آسیب شناسی طرح تفکیک از مبدا

و آسیب شناسی اجرای طرح به عمل آمده است که نمودار ۱ بیانگر نتایج آن می باشد.

در بخش ایستگاه های ثابت مبادله پسماند شاهد اشتراک و همکاری ۱۷۲ هزار خانواده می باشیم که از این تعداد ۴۰ هزار نفر بانوان مشغول می باشند. همچنین با توسعه طرح در مراکز آموزشی و مدارس تحت عنوان طرح پاکیزان مدارس در ۳۰۰ مدرسه (۵۰۰ شیفت آموزشی) با مشارکت ۱۵۰ هزار نفر دانش آموز کودک و نوجوان مواجه شده است.

۱-۲-۲- مشارکت بخش خصوصی

با توجه به رویکرد مشارکتی سازمان با بخش خصوصی و عمومی، ۸۰ درصد از فعالیت های جمع آوری و حمل پسماندهای خشک با سرمایه گذاری در بخش ماشین آلات در حدود ۴۴ میلیارد ریال به بخش خصوصی واگذار گردیده است.

از سویی بخش خصوصی با سرمایه گذاری مبلغ حدودی ۱۲۰ میلیارد ریال در صنایع تبدیلی کاغذ و کارتن، پلاستیک، لاستیک، پت، پلی استایرن و ضایعات الکترونیک مشارکت داشته است. همچنین بخش عمومی با مبلغ ۷۳ میلیارد ریال بخشی از این مشارکت را در تاسیسات زیر بنایی بر عهده داشته است.

۱-۲-۳- مجتمع صنعتی و صنایع بازیافت

سازمان مدیریت پسماند شهرداری مشهد در راستای کاهش زباله ورودی به محل های دفن و حفظ محیط زیست اقدام به راه اندازی مجتمع صنعتی بازیافت در قالب یک خوشه صنعتی نموده است که شامل صنایع زیر می باشد:

۱- کارخانه تولید کود کمپوست: این کارخانه در سال ۱۳۷۵ با اعتباری معادل ۲۵ میلیارد ریال با ظرفیت تولید ۶۵۰ تن روزانه، افتتاح گردید که منجر به اشتغال ۶۰ نفر گردیده است.

۲- کارخانه تولید کود گوگرد دار گرانوله: این خط تولید در سال ۱۳۸۸ با اعتباری معادل ۳۰ میلیارد ریال به ظرفیت ۷۰ تن در روز با مشارکت ۶۰ درصدی بخش خصوصی به بهره برداری رسید که اشتغال ایجاد شده از طریق این واحد تولیدی ۳۰ نفر می باشد.

۳- کارگاه تولید ورمی کمپوست: این کارگاه در تاریخ ۱۳۸۴ با ظرفیت تولید ۷۰ تن کود و اشتغال ۶ نفر به بهره برداری رسید.

۴- کارخانه بازیافت لاستیک: این کارخانه در سال ۱۳۸۹ با ظرفیت پذیرش سالانه ۳۰۰ تن لاستیک مستعمل و تولید کفپوش لاستیکی، گرانول و پودر لاستیک با هزینه ای معادل ۱۴ میلیارد ریال و اشتغال ۲۰ نفر به بهره برداری رسید.

۵- کارخانه بازیافت کاغذ: این کارخانه در سال ۱۳۸۸ با ظرفیت

بازیافت آسفالت در سال ۱۳۸۹ با ظرفیت ۱۰ تن در ساعت با اعتباری معادل ۱,۵ میلیارد ریال و اشتغال ۱۰ نفر افتتاح گردید.

۸- کارخانه بازیافت پت: این کارخانه با ظرفیت ۲۰ تن در روز با مشارکت ۷۰ درصدی بخش خصوصی و با اعتبار ۱۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۷ مشغول بکار گردید که در آن ۱۲ نفر مشغول بکار شده اند.

۹- کارخانه بازیافت پلی استایرن: این کارخانه در سال ۱۳۸۹ با ظرفیت تولید ۱۵۰ کیلوگرم گرانول پلی استایرن در ساعت و هزینه ای معادل ۱۰ میلیارد ریال با مشارکت ۱۰۰ درصدی بخش خصوصی افتتاح گردید.

۱۰- نیروگاه بیوگاز(سوز(مولد برق): این نیروگاه در سال ۱۳۸۸ با هزینه ای معادل ۱۵ میلیارد ریال به بهره برداری رسید. ظرفیت تولید برق این نیروگاه ۶۰۰ کیلووات برق در ساعت می باشد و قادر است با توجه به ۱۵۰۰ متر لوله گذاری انجام شده در مرکز دفن ۴۰۰۰ متر مکعب گاز در ساعت را برای نیروگاه فراهم نماید.

۱۱- مجتمع صنعتی بازیافت شماره ۲: با توجه به انتقال محل دفن زباله از حاشیه جاده قدیم نیشابور (جنوب مشهد) به سایت جدید دفن زباله مشهد واقع در حاشیه محور مشهد میامی (شرق مشهد)، مجتمع صنعتی شماره دو سازمان با مساحت حدودی ۳۰ هکتار و با پیش بینی و جانمایی واحد های صنعتی زیر آماده گردیده است. در سایت مذکور مکان یابی و عملیات اجرایی آن با اولویت احداث سالن های پذیرش و پردازش کارخانه کمپوست ۱۰۰۰ تنی آغاز گردید.

۱-۳-۳- دستیابی به توسعه پایدار از منظر اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی در طرح تفکیک از مبدا

طرح تفکیک از مبدا در شهر مشهد قدمتی قریب به ۱۷ سال داشته و شروع آن از سال ۱۳۷۷ می باشد که تا کنون نیز به فعالیت خود ادامه داده است. این طرح تاکنون منافع اقتصادی شامل: ۳۸ میلیارد ریال کاهش هزینه های حمل و دفن زباله های شهری، ۲۵۰ میلیارد ریال ارزش اقتصادی مواد خام ورودی به صنایع بازیافت و ۱۰۰۰ میلیارد ریال ایجاد ارزش چرخه اقتصادی در صنایع بازیافت در پی داشته است.

همچنین منافع اجتماعی آن ایجاد مطالبه گری شهروندان در راستای اجرای طرح های تفکیک با توجه به فعالیت های آموزشی، فرهنگی و عملیاتی صورت گرفته و تعیین، اصلاح و ارتقای قوانین و مقررات در سطح محلی و ملی با توجه به ایجاد مطالبه گری در جامعه بوده است. همچنین منافع زیست محیطی ناشی از آن کاهش اثرات سوء زیست محیطی ناشی از دفن ۶۳ هزار تن پسماند خشک در سال و کاهش انگیزه توسعه سکونت گاه های غیر رسمی (ناشی از اشتغال کاذب) می باشد.

۲- ساماندهی ذخیره سازی، جمع آوری و بازیافت نخاله های ساختمانی

۱-۲- تجارب ملموس در راستای ارتقا و توسعه کیفیت زندگی شهری ساماندهی نخاله ساختمانی

در این طرح ایجاد کسب و کار جدید و کارآفرینی در قالب طرح مکانیزه جمع آوری ضایعات ساختمانی و اشتغال بالغ بر ۴۴۰ نفر در طرح مکانیزه جمع آوری خاک و نخاله شده است. همچنین این طرح موجب افزایش ایمنی معابر از طریق جلوگیری از تخلیه ضایعات ساختمانی در حاشیه معابر، افزایش ایمنی شهری ناشی از جلوگیری از انسداد کانال ها و جوی های سطح شهر، ایجاد آرامش بصری و بهبود منظر شهری ناشی از عدم تخلیه ضایعات در معابر، شناسنامه دار نمودن فعالان شاغل در حوزه جمع آوری خاک و ضایعات ساختمانی و همچنین پر کردن گودهای رها شده و مسیل های متروکه در سطح شهر و کم شدن مخاطرات ایمنی و امنیتی در بخش آرامش و امنیت شهری و کاهش بیماری های ناشی از تخلیه خاک و ضایعات ساختمانی (بیماری سالک) و کاهش آلاینده های هوا به دلیل پراکنش گرد و غبار در فرایند بارگیری و حمل ضایعات در بحث بهداشت شهری گردیده است.

۲-۲- مشارکت موثر و کارآمد بین بخش های دولتی، عمومی، خصوصی و جامعه شهری در توسعه شهری ساماندهی نخاله ساختمانی

با توجه به سرمایه گذاری بخش خصوصی به میزان ۳۸۰ میلیارد ریال در طرح مکانیزه جمع آوری خاک و نخاله و همچنین ایجاد بستر سرمایه گذاری به میزان ۳۰۰ میلیارد ریال در صنعت بازیافت نخاله های ساختمانی (در حال انعقاد قرارداد) جهت بخش خصوصی و همچنین اعطای تسهیلات و یارانه از بخش عمومی جهت راه اندازی طرح مکانیزه به میزان تقریبی ۶ میلیارد ریال و احداث خط بازیافت آسفالت با سرمایه گذاری یک میلیارد ریال برای بخش عمومی امکان مشارکت بخش های خصوصی و عمومی فراهم گردیده است.

۳-۲- دستیابی به توسعه پایدار از منظر اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی ساماندهی نخاله ساختمانی

پایداری تداوم طرح ساماندهی ضایعات از سال ۱۳۷۷ تاکنون (۱۷ سال) و اجرای طرح مکانیزه از سال ۱۳۸۰ تاکنون (۱۴ سال) موجب شده است تا منافع اجتماعی آن شامل ایجاد مطالبه گری شهروندان در راستای اجرای طرح مکانیزه با توجه به کاهش هزینه، افزایش کیفیت، الزام پاسخگویی فعالان ناشی از نظارت های اعمال شده، تعیین، اصلاح و ارتقای قوانین و مقررات در سطح محلی با توجه به محدودیت های اعمال شده در فعالیت های سنتی در طرح مکانیزه، ایجاد یکپارچگی و نظارت بر فعالان حوزه جمع آوری و حمل ضایعات ساختمانی به استعداد ۱۲۵۵۰ خودرو و الگوسازی فرایند مکانیزاسیون در سراسر کشور ایجاد گردد. از سویی موجب کاهش هزینه شهروندان به میزان تقریبی ۱۶۰ میلیارد ریال در سال (ناشی از صرفه جویی روش مکانیزه نسبت به سنتی)، ایجاد فعالیت صنعتی جدید، تامین خاک مورد نیاز پروژه های شهری (تامین خاک مرغوب جهت توسعه فضای سبز شهری و...) با قیمت مناسب، جلوگیری از صرف هزینه های پاکسازی ناشی از تخلیه های غیر مجاز، بسترسازی ایجاد صنایع بازیافت زایدات ساختمانی (انعقاد قرارداد با شرکت TTS) و استفاده از نخاله های ساختمانی به میزان ۹۰۰۰ تن در روز در محل دفن به منظور لایه پوششی با هدف کاهش هزینه های دفن پسماند شهری به عنوان منافع اقتصادی بوجود آمده است. همچنین اثرات زیست محیطی طرح

نیز شامل جلوگیری از تخلیه نخاله های ساختمانی در مکان های غیر مجاز (با توجه به تولید بیش از ۲۰ هزار تن در روز)

۳-۱-۳- ساماندهی مرکز دفن پسماندهای شهر مشهد

۱-۳-۱- تجارب ملموس در راستای ارتقا و توسعه کیفیت زندگی شهری ساماندهی مرکز دفن

بخش دفن پسماند این سازمان منجر به اشتغال ۷۳ نفر در زمینه دفن بهداشتی پسماند در بخش های عملیات دفن پسماند، نظارت بر دفن زباله، توزین و پذیرش زباله گردیده است.

این فرایند در جهت ایجاد آرامش و امنیت شهری موجب کاهش خطرات ایمنی ناشی از گازهای تولیدی و رانش در مراکز دفن غیر اصولی با روش دفن ترانشه ای (حجم ترانشه ایجاد شده ۴۸۰ هزار متر مکعب در سال) شده است. همچنین از نظر بهداشتی اقدامات انجام شده موجب جلوگیری از انتشار عوامل بیماری زا ناشی از دفن غیر اصولی، دفن جداگانه و کنترل شده پسماندهای پزشکی و جزء ویژه پسماند عادی (به میزان ۸۰۰۰ تن پسماند پزشکی و ۱۸ تن جزء ویژه در سال) و حفظ بهداشت فردی شاغلین حوزه دفن پسماند از طریق کنترل و به روز رسانی مستمر تجهیزات فردی شده است.

۲-۳- مشارکت موثر و کارآمد بین بخش های دولتی، عمومی، خصوصی و جامعه شهری در توسعه شهری ساماندهی مرکز دفن

در بخش دفن عمده، مشارکت ها شامل سرمایه گذاری در احداث و توسعه نیروگاه شماره ۱ بیوگاز به میزان ۴۰ میلیارد ریال و مشارکت فنی حوزه بین الملل و دریافت خدمات مشاوره ای از آژانس همکاری های بین المللی ژاپن (جایکا) در بهبود و اصلاح لندفیل ها و اجرای طرح بازچرخش شیرابه شده است.

۳-۳- دستیابی به توسعه پایدار از منظر اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی ساماندهی مرکز دفن

پایداری و استمرار فعالیت دفن بهداشتی پسماند مشهد از سال ۱۳۸۶ تا کنون (۸ سال) می باشد که منجر به منافع اقتصادی نظیر بسترسازی به منظور استحصال گاز از محل های دفن و کسب درآمد ناشی از فروش برق تولیدی و ثبت پروژه نیروگاه شماره یک در قالب مکانیزم توسعه پاک CDM (پیمان کیوتو) گردیده و در بخش زیست محیطی با توجه به مطالعات مکان یابی و ارزیابی صورت گرفته با لحاظ جنس خاک کمترین نیاز به افزودنی به جهت ایجاد ژئوممبرین، عمق منابع آب های زیرزمینی، جهت بادهای غالب و... کمترین آثار سوء زیست محیطی را به دنبال دارد. همچنین به منظور پایش آب های منطقه تحت اثر ۱۰ حلقه چاه به منظور پایش نفوذ شیرابه به منابع آب های زیرزمینی حفر گردیده است.

نتیجه گیری

از آنجاییکه در پروژه های مرتبط با بهترین عملکرد، بهبود محیط زندگی مردم در راس امور می باشد و اهدافی از قبیل مشارکت موثر بخش خصوصی و مردم و همچنین توسعه پایدار اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی مدنظر می باشد، بهبود چرخه مواد در سیستم های مدیریت پسماند شامل بخش های تفکیک از مبدا پسماند و صنایع بازیافتی و ساماندهی مدیریت خاک و نخاله های ساختمانی و همچنین دفن مهندسی و بهداشتی به عنوان یکی از مهمترین مقوله های بهترین عملکرد در حوزه مدیریت شهری بشمار می رود. از طرفی برای تحقق این برنامه هاروش ها و مکانیسم های اجرایی مختلفی مطرح می باشد.

مفهوم نظریه «بازساخت فضایی» در تحولات شهری و منطقه‌ای



■ مهر ناز بیگدلی

دکترای جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی

مقدمه

تأثیر این عوامل در خود نیستند؟ به نظر می‌رسد آنچه که دهه‌ها تحولات ساختاری را تحت تأثیر قرار داده و دگرگون ساخته است، مسیری متفاوت از آنچه برنامه ریزی در قالب برنامه‌های کوتاه مدت و میان مدت ترسیم و تدوین نموده، ترسیم می‌نماید. آشکار است که دگرگونی جوامع از درون مایه و ذات پیچیده برهم‌کنش‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی به ویژه در چند دهه اخیر نشأت می‌گیرد و کالبد و فضای شهری نیز به تبع آن تحول می‌یابد. لذا توجه صرف به کالبد و تلاش برای سازمان دهی به آن «بدون توجه به عوامل و نیروهای تأثیرگذار مستتر در عمل اجتماعی و بی‌توجهی به عوامل بیرونی تأثیرگذار حاصل از تحولات جهانی دهه‌های اخیر» سرنوشت برنامه‌ها را در تمامی سطوح ملی، منطقه‌ای و شهری در کشور دچار ناکارآمدی و ضعف نموده است. اثربخشی برنامه‌ها زمانی قابل مشاهده است که میان اجزای آنها از یک سو و برنامه‌ها در سطوح مختلف از سوی دیگر رابطه سیستمی روشن و بازخوردی عمیق وجود داشته باشد. علاوه بر آن و با فرض اینکه برنامه‌ها باید در جهت ارتقاء زندگی شهروندان تهیه گردند، باید ارتباط متقابل میان فرآیند برنامه‌ریزی و شهروندان (ذی‌نفعان) نیز برقرار گردد. امری که در دهه‌های اخیر تحت عنوان برنامه‌ریزی ارتباطی از آن یاد شده است و تشریح مساعی ذی‌نفعان را در کلیه مراحل برنامه‌ها در پارادایمی با عنوان مشارکت مطرح ساخته است.

بخش اعظمی از تحولات و دگرگونی‌های فضایی کشور در دو سه دهه اخیر نه برخاسته از نظام برنامه‌ریزی بلکه نشأت گرفته از تجدید ساخت‌های متنوع در عرصه‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و کالبدی است. گاهی ارتباط سیستماتیک و مشخصی نیز با برنامه‌ها نداشته و گاه بی‌اغراق مسیری متفاوت و متضاد را با برنامه‌ها در کلیه سطوح (ملی، میانی و محلی) طی نموده‌اند. چنین روندی همواره برنامه‌ریزان را در ارزیابی برنامه‌ها شگفت زده می‌نماید (تعبیری همچون ناتوانی و ناکارآمدی نظام برنامه‌ریزی و همچنین تفکراتی چون فقدان نظریه‌مندی پایه‌ای در برنامه‌ریزی کشور از چالش‌های اصلی پیش رو در سال‌های اخیر به شمار می‌رود). یکی از پاسخ‌ها به چرایی مسئله فوق معطوف به نگرشی است که از آن در ادبیات تحولات ساختاری و برنامه‌ریزی در سال‌های اخیر به عنوان کشمکش و یا به تعبیری پارادوکس میان «برنامه‌ریزی» و «بازساخت» یاد می‌شود.

پیچیدگی مسائل فضایی و اثر متقابل ساختارهای پیچیده و غیرقابل پیش‌بینی در مناطق کشور از ابعاد چندگانه، در هم تنیده و مبهمی برخوردار است. مسئله اصلی این است که چرا با وجود انواع برنامه‌ها و طرح‌ها در مقیاس‌ها و سطوح گوناگون، که برای کشور تهیه و گاهی اجرا نیز می‌شوند، تحولات فضایی هنوز از نیروها و عوامل غیر برنامه‌ای تأثیر می‌پذیرند و وقایع، به دور از انتظار برنامه‌ریزان اتفاق می‌افتد؟ در نهایت چرا برنامه‌ها قادر به وارد نمودن و لحاظ داشتن



تئوری پیچیدگی به عنوان زمینه اصلی توجه به بازساخت فضایی

بسیاری از تصورات و تبیین‌های ساده‌انگارانه و تجویزهای کاملاً کالبدی، با توجه به ناکارآمدی آنها و عدم توجه به نیروهای بیرونی تأثیرگذار و همچنین ماهیت پیچیده و چند بعدی فضای شهری «در قالب پارادایم‌های سایبرنتیک، تحلیل سیستمی و مدیریت استراتژیک» از دهه ۶۰-۷۰ میلادی مورد انتقادات شدید قرار گرفت و در چارچوب آن برنامه‌ریزی، امری فراتر از اصلاح کالبدی فضای شهری و جبرگرایی ناشی از آن شناخته شده است.

مسائل فضایی جوامع بنابر تعریف سیستم‌های پیچیده، مسائلی با پیچیدگی‌های سازمان یافته محسوب می‌گردند و پیچیدگی‌های آنها در ساختار اجتماعی جوامع نهفته است. حتی با فرض شناخت دقیق این پیچیدگی‌ها نیز نمی‌توان در بازه زمانی مشخصی راه حل قطعی برای آن حاصل نمود. بلکه

شاید بتوان تا حدی به بخشی از واقعیت‌های موجود، دست یافت. چرا که روشن شدن واقعیات نیاز به بازه زمانی طولانی تری داشته و خود را در طول زمان و در تأثیر و تأثر با دیگر حوزه‌ها آشکار می‌سازد. (Portugali, Juval et al., 2012)

از سوی دیگر نیز هر یک از مسائل برنامه‌ریزی امری منحصر به فرد است و برخاسته از ساختارهای مختص به آن جامعه به شمار می‌آید، لذا کپی برداری صرف از نظام‌های برنامه‌ریزی دیگر کشورها، طبعاً نمی‌تواند برای جوامع دیگر کارآمد باشد. امری که به زعم بسیاری از پژوهشگران کشور از ضعف‌های اساسی برنامه‌های جامع توسعه و عمران از جمله برنامه‌های پنج ساله کشور است.

سبب دگرگونی‌های کالبدی نیز گردید.

نظریه بازساخت فضایی بیشتر از هر موضوعی یک دستگاه اندیشه است که به وسیله آن در هر گونه مطالعاتی، ضمن آنکه تمامی پدیده‌ها (عوامل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، محیطی، سیاسی و...) به شکل فضایی باز نمود می‌یابد، می‌توان به سبب آن بازخوردهای کلیه امور مرتبط با شهر که پیش از این انتزاعی دیده می‌شد به شکل یک کلیت منسجم مشاهده نمود. به این ترتیب که با کشف چرایی، چستی و چگونگی تغییر در کوچکترین جزء عناصر سازنده آن که می‌تواند کل ماهیت آن را نیز تغییر داده و دگرگون سازد، به درک بهتری از نظام پیچیده شهری نائل آمد و با تغییر آگاهانه برنامه‌ای مطلوب تر و تحقق پذیرتر را در عرصه شهر فراهم آورد.

جمع بندی و نتیجه گیری

ویژگی جوامع شهری قرن بیست و یکم با پویایی، پیچیدگی و اهمیت روز افزون عمل شبکه‌های اجتماعی عجین شده است. این امور مسئله برنامه‌ریزی را هم در نظریه و هم در عمل دستخوش چالش‌های فراوانی نموده است. در این زمینه ادبیات نظری تئوری پیچیدگی سعی نموده تا حدودی مباحث اصلی چالشی را که برنامه‌ریزان در تغییر جهت‌ها باید به آن دقت کنند را فراهم آورد. مهمترین جنبه‌های این دقت در برنامه‌ریزی جنبه تحولات شتابان ساختارهای اقتصادی و اجتماعی متأثر از نیروهای بیرونی (بازساخت اقتصادی) است. این نیروهای بیرونی اتفاقاتی است که کم و بیش کل جهان با آن روبرو هستند و نشأت گرفته از مباحث جهانی شدن، فناوری ارتباطات و اطلاعات و تغییر جهت‌های اقتصادی از تولید انبوه صنعتی به خدمات و خدمات پیشرفته پشتیبان تولید و اقتصاد دانش پایه است. تحولات اخیر ناشی از عوامل فوق امری است که خواه یا ناخواه همه جوامع با آن درگیرند و برنامه‌ریزی شهری نیز نمی‌تواند و نباید از آنها غفلت ورزد. مهمترین ضعف‌های برنامه‌ریزی در چند دهه‌ی اخیر که باعث شده تا برنامه نتواند همسو با تحولات شهری گام بردارد به شرح زیر دسته بندی شده است:

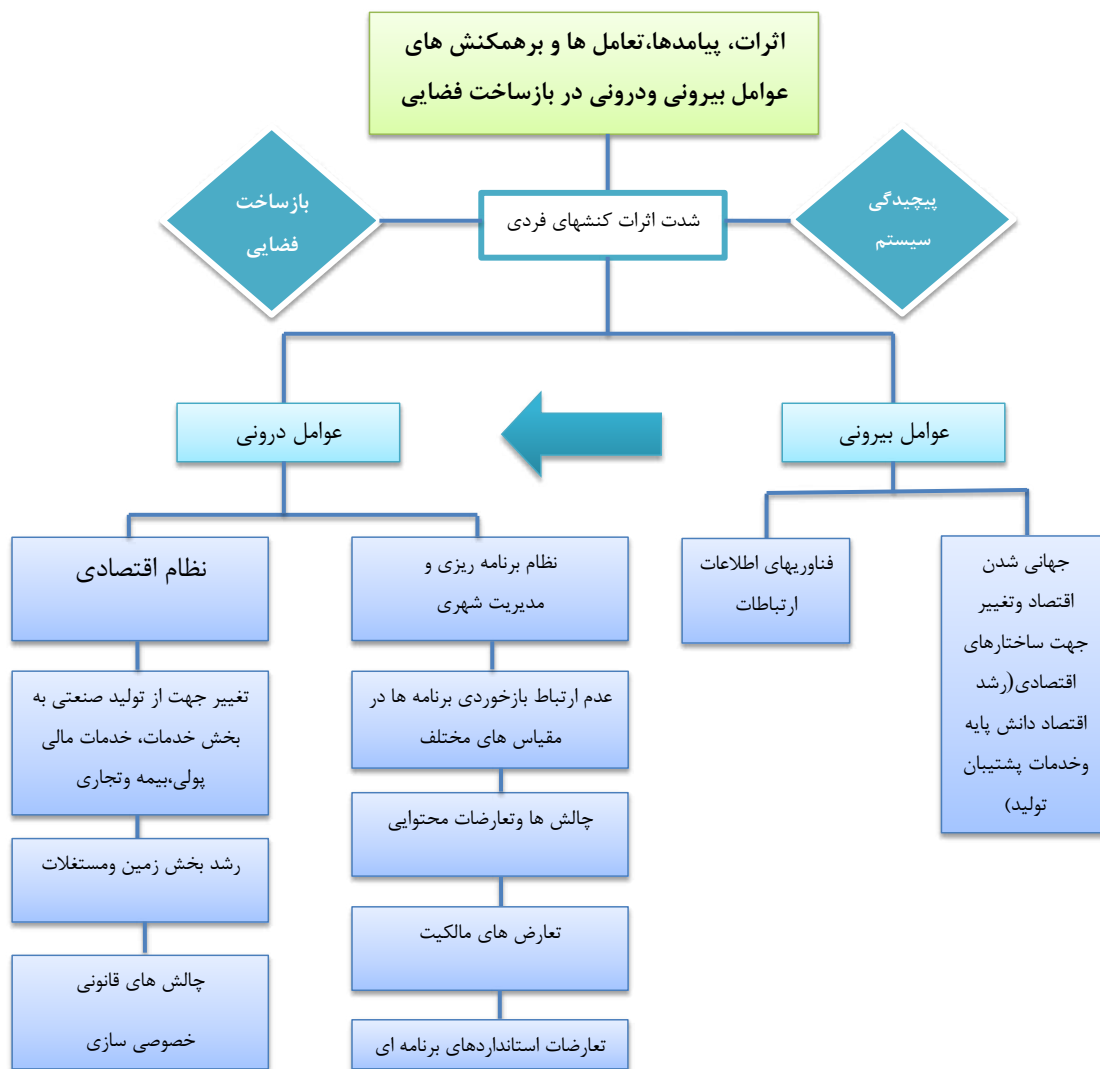
■ نبود بازخوردهای سیستمی و تعامل لازم میان تصمیمات اقتصادی

مفهوم نظریه بازساخت و کاربست آن در برنامه‌ریزی

سرزمین

رویکرد نظری فوق که از آن به عنوان پارادایم بازساخت (Restructuring) نام برده می‌شود، هم در عرصه‌های تحلیلی سرزمین و هم در زمینه‌های هنجاری و راهبردی برای ساماندهی فضایی کاربرد دارد. در حال حاضر عرصه تحلیلی مجال مناسبی برای بررسی وضعیت کشور را فراهم آورده است که مهمترین بعد آن، بازساختی است که منبعث از نیروهای بیرونی تأثیرگذار در تحول و دگرشدگی جوامع شهری بر اثر پدیده جهانی شدن در دو دهه اخیر بوده و به شکل چشمگیری سبب تغییر جهت مکان‌گزینی‌های فعالیت‌های اقتصادی-اجتماعی شده و به دنبال خود فضای کالبدی مناطق را تحت تأثیر قرار داده و دگرگون ساخته است. به نظر می‌رسد دسته بندی عوامل موثر بر این بازساخت و شناخت عوامل غیر برنامه‌ای و متأثر از بازساخت فضایی از مهمترین دغدغه‌های برون رفت از ناتوانی موجود نظام فکری کشور در حل بحران‌های توسعه است.

بازساخت فضایی در پاسخ به الزامات نظام سرمایه‌داری و ارائه راه حل‌های فضایی در ادبیات جهانی مطرح گردید. این اصطلاح از دهه ۸۰ میلادی در حوزه اقتصادی وارد گردید اما به دلیل بازتاب‌هایی که در حوزه‌های اجتماعی و فرهنگی نیز به جای گذاشت



Age, An overview with Implications of Urban Planning and design, Springer publication

• Caves, Roger W. (2005), Encyclopedia of City, Rutledge Publication

• Crooks, Andrew.T(2012), the use of Agent-Based Modeling for Studying the Social and physical Environment of cities, in De Roo,G,Hiller and Van Wezmael,J,(eds), Complexity and Planning :Systems, Assemblages and Simulations , Ashgate , Burlington,VT,pp.385-4089(pdf)

• Protugali, Juval et al (2012), Complexity Theories of cilices, Have Come of Age, An overview with Implications of Urban Planning and design, Springer publication

• The Dictionary of Urbanism,(2005),edited by Robert Cowan,Streetwise press

• university, <http://www.jstor.org/stable/143613>,2012

• Urban restructuring and crisis,(2009),a saposium with Neil Brenner, John friedman,Margit Mayer ,Allen j. Scott,and Edward W. Soja ,critical planning Jurnal

و سیاسی با برنامه های شهری از یکسو و عدم توجه به اثرات متقابل اجزا بر هم در درون برنامه

■ بخشی بودن نظام برنامه ریزی شهری وعدم تعامل قانونی با سایر برنامه ها و بخش های مدیریت اجرایی کشور

■ چالش ها و تعارض های محتوایی برنامه ها توسعه ملی ومنطقه ای

■ عدم ثبات اقتصادی کشور ووابستگی شدید آن به درآمدهای نفتی و به تبع آن اتخاذ انواع تصمیمات خارج از پیش بینی برنامه های شهری برای مقابله با بحران های اقتصادی

منابع وماخذ:

* بیگدلی، مهرناز(۱۳۹۳)، بازساخت فضایی مناطق کلان شهری (منطقه کلان شهری تهران)، رساله دوره دکتری، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی

• Batty ,Michael,and Stephen Marshall(2012), The origins of Complexity Theory in Cities and Panning, -Protugali, Juval et al (2012), Complexity Theories of cilices, Have Come of

سفر به پایتخت ژاپن (توکيو)

سفر از پاكسازی محیط تا جامعه بازیافت گرا



■ روح اله محمودخانی
mahmoodkhany@yahoo.com

را دارد. جمعیت کشور ژاپن براساس برآورد انجام شده توسط اداره آمار این کشور در سال ۲۰۱۱ در حدود ۱۲۷,۴۳۳,۰۰۰ نفر برآورد شده است، که ۱/۸۳٪ از جمعیت جهان را شامل می‌شود. از نظر نسبت جمعیتی از این رقم حدود ۶۲ میلیون نفر آنان را مردان و حدود ۶۵/۵ میلیون نفر از آنان را زنان تشکیل داده‌اند. نرخ رشد جمعیت در کشور ژاپن در حدود منفی ۰,۳ درصد در سال ۲۰۱۱ بوده است. ۴۴ درصد جمعیت ژاپن در سه منطقه شهری توکیو، اوزاکا و ناگویا که ۶ درصد خاک ژاپن را در بر می‌گیرد، ساکن هستند.

ژاپن دارای مساحت ۳۷۷,۸۳۵ کیلومترمربع است. دین اکثریت مردم ژاپن شینتو و شاخه‌های مختلفی از آیین بودایی بوده و زبان مردم این کشور، ژاپنی است. در ژاپن ۴۷ استان و ۱۸۰۰ شهر کوچک و بزرگ و روستا وجود دارد که مسئولان شهری و منطقه‌ای طی انتخابات و توسط رای مستقیم مردم انتخاب می‌گردند.

ژاپن متشکل است از ۳۹۰۰ جزیره است که از این تعداد هوکایدو در شمال ۲۲٪ از کل مساحت این سرزمین را تشکیل می‌دهد و شیکوکو و کیوشو در جنوب به ترتیب ۵٪ و ۱۱٪ از این مساحت را دربر دارد. جزیره‌ی مرکزی هُنشو ۶۱٪ از کل مساحت این سرزمین را تشکیل می‌دهد و ۸۰٪ جمعیت در آن زندگی می‌کنند. نزدیک به سه چهارم ژاپن کوهستانی است. در ژاپن ۶۰ آتش فشان فعال نیز وجود دارد. این کشور زلزله خیز است. بلندترین نقطه در این کشور کوه

ژاپن کشوری است که می‌توان آن را کشور تفکر نامید. با نگاه کردن به هر بخش و سیستمی می‌توان ساعت‌ها تفکر و تلاش برای کمترین اشتباه را در آن بخش دید، شاید هر نقصی در عملکرد می‌تواند منجر به عذر خواهی در منظر عموم، استعفا و... شود. در مجموع سفر به ژاپن برای تیم اعزامی حاوی آموخته‌های تخصصی بسیاری بود که در این رهاورد از ارائه موضوعات تخصصی و فنی خودداری شده و به صورت هدفمند سیستم مدیریت چرخه مواد و مراحل مدیریت پسماند در این کشور ارائه شده است و در انتها یک مورد از محل‌های دفن واقع در دریا به صورت خلاصه تشریح شده است.

معرفی:

ژاپن کشوری است که در قسمت شرقی قاره آسیا قرار دارد و دارای چهار جزیره اصلی هانشو، هوکایدو، کیوشو و شیکوکو است. لقب این کشور «سرزمین آفتاب تابان» است. نام رسمی ژاپنی کشور ژاپن (نیهون Nihon) به معنی سرزمین خورشید تابان و نام بین المللی آن چین (Japan) و نام محلی آن نیپون (Nippon) به معنی سرزمین خورشید است. ژاپن شامل پهنه ارضی به مساحت حدود ۳۷۸ هزار کیلومترمربع می‌باشد که در گستره‌ای به طول ۳۵۰۰ کیلومتر قرار گرفته است. این کشور از نظر وسعت در بین کشورهای جهان مقام پنجاه و پنجم و در بین کشورهای آسیایی مقام سیزدهم

فوجی یاما (کوه فوجی) با ارتفاع ۳۷۷۶ متر است.

دفن بهداشتی پسماندها با محدودیت های بالایی روبروست و اساساً به دلیل وجود فصول گرم و مرطوب و فساد سریع مواد آلی، تهیه و آماده سازی مراکز دفع بهداشتی پسماند و از آن مهمتر ایجاد واحدهای پردازش و تفکیک میانی که ایجاد واحدهای بازیافت و زباله سوزی یکی از این موارد است از اهمیت بسزایی برخوردار است.

به ویژه در مناطق شهری، مقدار تولید پسماند بسیار بالا بوده و از سوی دیگر تأمین سایت دفع زباله بسیار دشوار است. بنابراین دفع بهداشتی از طریق توسعه (کاهش تولید، استفاده مجدد و بازیافت)



نقشه کشور ژاپن

سوزاندن از مهمترین راه های حل این مشکل می باشد.

تاریخچه نظام حقوقی در رابطه با جامعه بازیافت گرا:

ساختار کلی نظام حقوقی مدیریت پسماند در کشور ژاپن تقریباً از سال ۱۹۵۴ تحت عنوان قانون پاکسازی آغاز گردیده است و پس از آن ساختار کلی قوانین مورد تصویب در کشور ژاپن را می توان در قالب سه ساختار کلی ۱- حفظ اصول اولیه بهداشت و سلامتی جامعه ۲- قوانین کنترل آلودگی و حفاظت محیط زیست و ۳- قوانین حفظ منابع و ایجاد جوامع پایدار و بازیافت گرا تقسیم نمود که شکل زیر عنوان قوانین مربوط به هر گروه و سال تصویب این قوانین تحت عنوان تاریخچه نظام حقوقی مدیریت پسماند کشور ژاپن ارائه شده است.

نرخ تولید پسماند و تغییرات آن در زمان های مختلف

در مجموع تاریخ مدیریت پسماند در ژاپن از نیمه دوم قرن هجدهم آغاز می شود که در وضعیت بعد از دوران مدرنیته (از نیمه دوم سده ۱۸۰۰ تا نیمه دوم سده ۱۹۰۰) جمع آوری و دفع زباله توسط خود تولید کننده زباله و یا شرکت های خصوصی دفع زباله انجام می شد.

در این وضعیت زباله در وضعیتی غیر بهداشتی در زمین های خالی و یا کنار جاده ها تلنبار می شدند و شیوع بیماری های واگیردار به علت زیاد شدن ارتباط انسان و اشیاء و پسماندهای دورریز رو به گسترش بود و محل های دور ریختن زباله تبدیل به محل پرورش حشرات

معتدل است، شمال آن زمستان های سرد طولانی و پر برفی دارد، در حالی که جنوب آن تابستان های بسیار گرم و زمستان های معتدلی دارد. میزان بارندگی بالاست و باران سنگین و توفان های سخت در ماه های تابستان متداول است.

امپراتور رهبر کشور است ولی قدرت اجرایی ندارد. امپراتور فعلی ژاپن امپراتور آکیتو است، که پس از مرگ پدر در ۷ ژانویه ۱۹۸۸ جانشین وی شد. ۲۵۲ عضو مجلس مشاوران برای شش سال با رأی گیری توسط مردم انتخاب می گردند. نیمی از مشاوران هر سه سال بازنشسته می شوند. نظام تعیین تعداد نمایندگان به نسبت جمعیت هر منطقه برای انتخاب ۱۰۰ تن از مشاوران استفاده می گردد. ۵۱۲ عضو مجلس نمایندگان (دایت) برای چهار سال با رأی گیری توسط مردم انتخاب می شوند. دایت، شخصی را به نخست وزیری بر می گزیند که از پشتیبانی اکثریت در مجلس نمایندگان برخوردار است.

میزان با سواد تقریباً ۱۰۰٪، سن تحصیل اجباری ۶ تا ۱۵ سال و دارای ۷۹ دانشگاه دولتی (شامل دانشگاه غیر انتفاعی) به علاوه ۲۹ دانشگاه خصوصی است.

ژاپن یکی از مراکز گردشگری آسیا به شمار می آید. در سال ۲۰۱۰ تعداد ۱۰ میلیون گردشگر خارجی از ژاپن دیدن کردند. ژاپن در نظر دارد که میزان گردشگران خود را در سال ۲۰۲۰ به ۱۶ میلیون نفر در سال افزایش دهد. شهر توکیو به عنوان پایتخت این کشور میزبان بازی های المپیک ۲۰۲۰ خواهد بود

کشور ژاپن به لحاظ منابع طبیعی، مواد معدنی و ثروت های زمینی و زیرزمینی از فقیرترین کشورهای جهان به شمار می آید. ژاپنی ها، به رغم زندگی پر ازدحام در شهرها، از سطح زندگی بالایی بهره مند هستند. این کشور با وجود کمبود منابع طبیعی سومین اقتصاد بزرگ صنعتی جهان را دارد. صنایع ژاپن به مواد خام وارداتی شدیداً وابسته است. حدود ۹۰٪ انرژی لازم کشور از خارج تأمین می شود و نفت به تنهایی بیشترین کالای وارداتی است. موفقیت اقتصادی ژاپن بر اساس صنایع تولیدی است که نزدیک به یک سوم نیروی کار را در بر می گیرد. ژاپن بزرگ ترین سازنده وسایل نقلیه موتوری در جهان است و یکی از تولیدکننده های عمده کشتی، فولاد، الیاف مصنوعی، مواد شیمیایی، سیمان، کالاهای الکتریکی و لوازم الکتریکی و الکترونیکی است. پیشرفت های سریع در پژوهش و فناوری ژاپنی به اقتصاد متکی بر صادرات و رو به رشد کمک کرده است. بخش های بانکداری و مالی همگام با بخش تولیدی رونق یافته و توکیو یکی از مراکز اصلی بورس و بازرگانی جهان است. هر چند ژاپن در تولید برنج خودکفاست، کشاورزی در اولویت قرار ندارد و ۳۰٪ از نیاز غذایی (به ویژه غلات و علوفه) می باید وارد گردد. خوراک سنتی ژاپن عمدتاً دریایی است و ماهیگیری هم برای صادرات و هم برای مصرف داخلی صنعت بزرگی است.

بیان مسئله:

همانطور که در بخش معرفی گفته شد ژاپن کشوری جزیره ای و کوچک با زمین محدود می باشد که در زمینه تامین زمین مورد نیاز

انتقال دهنده بیماری های عفونی از قبیل مگس، پشه و موش شده بود که بعد از جنگ جهانی دوم اولین قوانین مدیریت پسماند بر اساس حفظ سلامتی و بهداشت تدوین شد.

در دوران توسعه اقتصادی و دوران حباب اقتصادی، میزان پسماند به شدت افزایش یافت. به طوری که طی سال های ۱۹۵۴ لغایت ۱۹۷۰ که دوران تصویب قوانین مرتبط با حفظ بهداشت و سلامتی بود نرخ تولید پسماندها با سرعت قابل توجهی افزایش یافت و از سال ۱۹۷۰ تا ۲۰۰۰ با تصویب قوانین حفظ محیط زیست این رشد تولید پسماند به نرخ منطقی رسید به طوری که در سال ۲۰۰۰ سرانه تولید پسماند در کشور ژاپن به حدود ۱٫۵ کیلو به ازای هر نفر در روز رسید ولی از سال ۲۰۰۰ به بعد با تصویب و اجرایی نمودن قوانین ایجاد جامعه بازیافت گرا نرخ تولید پسماند روند رو به کاهشی داشته است و در حال حاضر نرخ تولید پسماند در حدود ۷۰۰ گرم به ازای هر نفر در روز می باشد. شکل (۲) روند تولید پسماند در بخش صنعت و جوامع شهری را طی سال های ۱۹۵۴ لغایت ۲۰۱۴ نشان می دهد.

تدابیری در جهت حل مشکلات موجود

در سال ۱۹۰۰ بر اساس مشکلات موجود بهداشتی و مرتبط با سلامت جامعه قانون پاکسازی زباله ها به تصویب رسید که بر اساس این قانون جمع آوری و دفع زباله وظیفه شهرداری ها شد و مکانیزم و سیاست های پاکسازی شهرها و جوامع محلی شکل گرفت، روش های مختلف دفع زباله حتی الامکان استفاده از روش سوزاندن قوت گرفت.

چون تأسیسات سوزاندن زباله هنوز توسعه نیافته بود، از روش های سوزاندن (در محل) به صورت روباز استفاده می شد.

دوره ارتقاء بهداشت عمومی

بعد از جنگ جهانی دوم (از سال ۱۹۴۵ تا دهه ۱۹۵۰) با افزایش سریع میزان تخلیه زباله همزمان با تمرکز جمعیت در شهرهای بزرگ، بعد از جنگ، گسترش بیماریهای عفونی و افزایش شدید مگس و پشه به علت دور ریختن زباله در رودخانه و اقیانوس ها، محدودیت نیروی انسانی و دشواری های جمع آوری زباله بوسیله چرخ دستی، بروز مشکلاتی برای بهداشت عمومی، به دلیل پراکنده شدن زباله در جریان حمل آن به کوره ها و محل های دفن و به دنبال به بن بست رسیدن حل مشکلات و گسترش زباله های شهری، ایجاد می کرد انقلابی در نظام پاکسازی صورت گیرد که بر این اساس قانون پاکسازی در سال ۱۹۵۴ تصویب شد. در این قانون تدابیر زیر جهت رفع مشکلات بوجود آمده اندیشیده شده بود.

تقسیم وظایف نهادها (کشوری، دولت های محلی، مردمی) و توسعه مکانیزم همکاری و هماهنگی بین دستگاه های اجرایی مختلف. با توجه به مشکلاتی که سیستم های دفن و سوزاندن پسماندها ایجاد کرده بودند در سال ۱۹۶۳ قانون "اقدامات فوری تعمیر و نگهداری تأسیسات محیط زیستی" تصویب شد که در این قانون موارد زیر مورد توجه قرار گرفت:

- تصویب طرح توسعه ۵ ساله تسهیلات و تجهیزات محیط زیستی با

سال	مضمون	قوانین تصویب شده
بعد از جنگ تا دهه ۱۹۵۰	• دفع پسماند به عنوان اقدامی برای بهداشت محیط • حفظ محیط زیستی مناسب و بهداشتی	• قانون پاکسازی (۱۹۵۴)
دهه ۱۹۶۰ تا دهه ۱۹۷۰	• آلودگی و افزایش پسماند همزمان با توسعه اقتصادی • دفع زباله به عنوان اقدامی در جهت حفظ محیط	• قانون اقدامات فوری تعمیر و نگهداری تأسیسات محیط زیستی (۱۹۶۳) • قانون مدیریت پسماند (۱۹۷۰) • اصلاح قانون مدیریت پسماند (۱۹۷۶)
دهه ۱۹۸۰	• توسعه و ارتقاء تأسیسات دفع پسماند • حفاظت از محیط زیست همزمان با دفع پسماند	• قانون مراکز سرویس و نگهداری محیط زیست مناطق ساحلی (۱۹۸۱) • قانون سینتیک تانک (۱۹۸۱)
دهه ۱۹۹۰	• ممنوعیت تخلیه پسماند، استفاده و کاربرد مجدد • ایجاد انواع سیستم بازیافت • اقداماتی در مقابله با سموم (از جمله دیوکسین ها) • بکارگیری سیستم صحیح و مناسب دفع مطابق با تنوع و ماهیت پسماند	• اصلاح قانون دفع پسماند (۱۹۹۱) • قانون سرویس و نگهداری تأسیسات ویژه دفع پسماند صنعتی (۱۹۹۲) • قانون اساسی محیط زیست (۱۹۹۳) • قانون بازیافت ظروف یکبار مصرف غذایی (۱۹۹۵) • اصلاح قانون دفع پسماند (۱۹۹۷) • قانون بازیافت نوازم برقی خانگی (۱۹۹۸) • قانون تدابیر ویژه مربوط به دیوکسین ها (۱۹۹۹)
از سال ۲۰۰۰ به بعد	• توسعه و ترویج ۳ آر با هدف ایجاد جامعه ای بازیافت گرا • تقویت تدابیر دفع پسماندهای صنعتی • تقویت تدابیری در جهت جلوگیری از تخلیه	• قانون ترویج و توسعه جامعه ای بازیافت گرا (۲۰۰۰) • قانون بازیافت مواد ساختمانی، مواد غذایی (۲۰۰۰) • اصلاح قانون دفع پسماند (۲۰۰۰) • قانون اقدامات ویژه PCB (۲۰۰۱) • قانون خودروهای بازیافتی (۲۰۰۲) • قانون تدابیر ویژه حذف مشکلات مربوط به زباله های صنعتی (۲۰۰۳) • اصلاح قانون دفع پسماند (از ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۶ و ۲۰۱۰) • قانون بازیافت نوازم برقی کوچک خانگی (۲۰۱۳)



شکل (۲): روند تغییرات نرخ تولید پسماند در کشور ژاپن در دوره های مختلف نظام حقوقی

مردم و نرخ افزایش تولید پسماند را طی سال های ۱۹۵۵ تا ۱۹۸۰ نشان می دهد.

تدابیر حل مشکلات

تدابیر اندیشیده شده عمدتاً شامل توسعه سیستم های دفع و بازیافت پسماندها بود که منجر به تصویب قانون مدیریت پسماندها در سال ۱۹۷۰ شد که بر اساس این قانون پسماندهای تولیدی به دو دسته پسماندهای صنعتی و عمومی تقسیم شد و متولی مدیریت هر یک از پسماندها و روش های دفع و مدیریت آنها مشخص گردید و حفاظت محیط زیست به عنوان یکی از اهداف این قانون مورد توجه ویژه قرار گرفت. با مقایسه قانون به سازی سال ۱۹۵۴ و قانون دفع پسماند سال ۱۹۷۰ به شرح شکل ۴ می توان به تغییراتی که در بخش اهداف و دسته بندی مسئولیت ها اتفاق افتاده اشاره نمود.

ایجاد جامعه ای بازیافت گرا

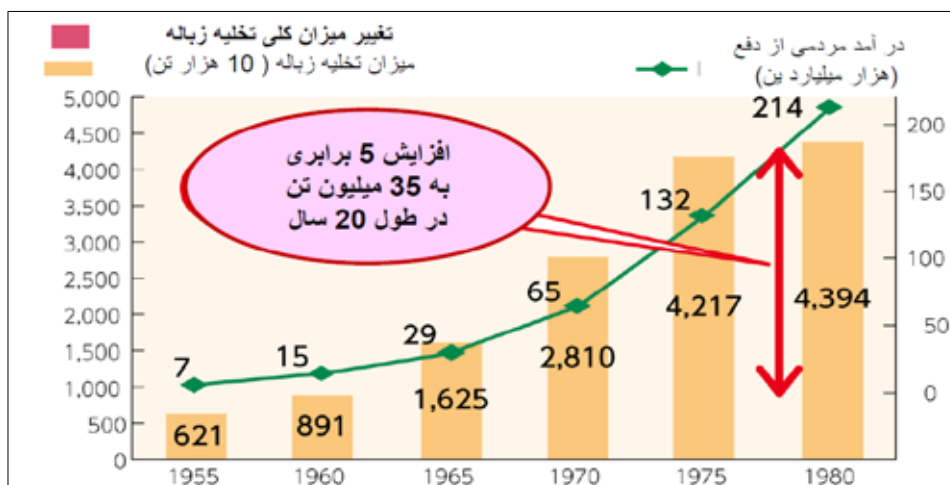
دوران توسعه اقتصادی تا دوران تورم اقتصادی (از دهه ۱۹۸۰ تا نیمه اول دهه ۱۹۹۰)
از دهه ۱۹۸۰ تا نیمه اول دهه ۱۹۹۰ به علت توسعه اقتصادی و رشد بیشتر تولید و مصرف مواد و از طرفی عدم تکمیل چرخه بازیافت

رویکرد ترویج استفاده از تأسیسات سوزاندن زباله در شهرها
- بالا بردن راندمان جمع آوری و حمل زباله و انجام تدابیری در جهت ارتقای سطح سلامتی و بهداشت
- ایجاد نظام همکاری دولت های محلی و شرکت های خصوصی در زمینه های مکانیزه کردن سیستم جمع آوری پسماند و توسعه شبکه جمع آوری موجود.

دوره کنترل آلودگی و حفاظت از محیط زیست

دوران توسعه اقتصادی (از سال ۱۹۶۰ تا دهه ۱۹۷۰)

افزایش کمی و تنوع پسماندهای شهری همزمان با رشد سریع اقتصادی و افزایش درآمد و عادات زندگی و به همراه آن گسترش لوازم الکترونیکی و تغییر در روش های فروش و رفتار مصرف کنندگان موجب ایجاد دوران جدیدی مبتنی بر تولید انبوه و مصرف بالا گردید که این مسئله مشکلات مربوط به افزایش پسماندهای صنعتی همراه با توسعه شهری و روستایی را به دنبال داشت بنابراین سیستم دفع پسماندهای شهری که در قانون پاکسازی تعیین شده بود دیگر پاسخگو نبود و این مسئله نیازمند پی ریزی تدابیر جدید رفع معضلات موجود بود. در شکل (۳) نمودار تغییرات مربوط به میزان افزایش درآمد



شکل (۳)

به این مسئله جلب شد و با تحقیقات بیشتر مراکز علمی در خصوص موضوعاتی مانند تاثیر دی اکسین ها بر شیر مادر و نتایج تحقیقاتی مانند غلظت بالا دی اکسین ها در اطراف تاسیسات زباله سوز در شهر تکران در استان سائیتا، حساسیت های عمومی نسبت به ساخت زباله سوزها بیشتر شد با افزایش نگرانی ها مبارزه با ساخت تاسیسات زباله سوز افزایش یافت.

تدابیر اندیشیده شده در رابطه با دیوکسین

اولین اقدام، توسعه فناوری و تحقیقات در ارتباط با حذف و کاهش اثرات دی اکسین ها از طریق همکاری صنعتگران، دولت و دانشگاه ها بود که عمدها شامل:

مطالعه و تحقیق در رابطه با نقش دیوکسین در محیط و ارزیابی تاثیر آن بر سلامتی و ارتقاء فنون مربوط به سوزاندن، خالص سازی خاک های آلوده، تجزیه و سم زدایی و غیره بود.

در این راستا از سال ۱۹۹۷ دستورالعمل های جلوگیری از انتشار دیوکسین در هنگام دفع زباله و قانون جلوگیری از آلودگی هوا تدوین و قانون دفع پسماندها بر اساس کنترل انتشار دی اکسین ها اصلاح گردید و در سال ۱۹۹۹ دستورالعمل های اصولی در رابطه با پیشبرد اقدامات مربوط به دیوکسین ها تدوین شد و قانون تدابیر ویژه در مقابله با دیوکسین ها تصویب شد.

ایجاد جامعه ای بازیافت گرا (از دهه ۱۹۹۰ تا دهه ۲۰۰۰)

فرهنگ سازی و اطلاع رسانی عمومی به مردم با هدف مشارکت مردمی و ارتقاء درک مردم از موضوع از اقدامات مربوط به ایجاد جامعه بازیافت گرا بود که برخی از تلاش های کشوری و محلی در ژاپن به قرار زیر است.

اقدامات کشوری

برگزاری گردهمایی های کشوری جهت ترویج کاهش تولید زباله به منظور پیشبرد حرکت کاهش تولید زباله با مشارکت مردم و کارکنان بخش های مختلف دولتی و خصوصی گردهمایی های مختلف در سطح کشور برگزار گردید. استراتژی جامع کاهش تولید زباله شامل تدوین برنامه های جامع در بخش های جمع آوری و تفکیک و کمک به ایجاد رفتارهای مبتنی بر بازیافت بیشتر بود.

اقدامات دولتهای محلی

فعالیت های آموزشی دولت های محلی شامل اقداماتی با هدف

و استفاده مجدد از مواد مشکل پسماند، هم از نظر کمی هم از نظر کیفی حادث شد. علاوه بر مشکلات موجود بزرگتر شدن سایر لوازم برقی، خانگی و تنوع بسیار زیاد این لوازم مشکلات جدیدتری در خصوص شناسایی فرایندهای مختلف پردازش این مواد را مطرح نمود. که بر اساس آن هر محصول تولیدی نیازمند پیش بینی راه حل های ویژه جهت بازیافت مواد تشکیل دهنده آن بود. به طوری که طی سال های ۱۹۷۸ تا ۲۰۰۰ میزان کلی پسماندهای تولیدی به تفکیک اجسام حجیم و پسماندهای عمومی مطابق شکل ۵ می باشد.

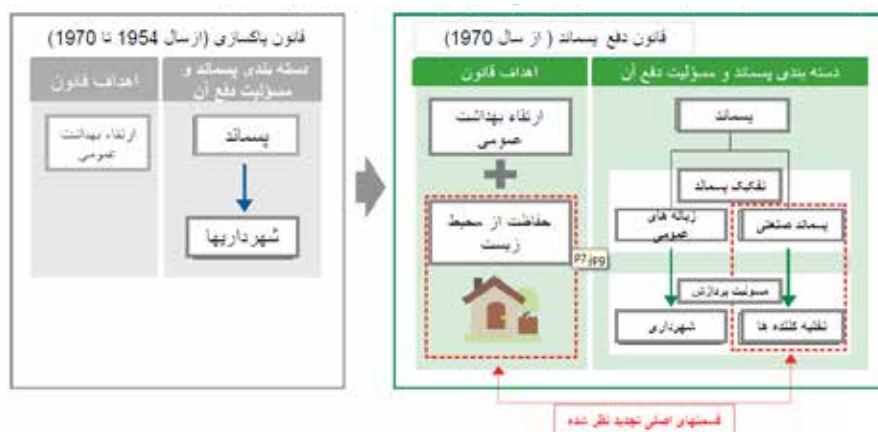
بحران کمبود سایت های دفع نهایی

با افزایش نرخ پسماند تولیدی در شهرها، میزان پسماند انتقالی به سایت های دفع نهایی افزایش یافته و به طبع آن مقدار ظرفیت و تعداد سال های قابل استفاده از سایت های دفع، کاهش یافت. همراه با نگرانی های مربوط به کاهش ظرفیت محل های دفن پسماند، دشواری ساخت و ساز تاسیسات جدید به علت مخالفت ساکنان محلی نیز افزایش می یافت که این مسئله موجب کمبود تعداد تاسیسات و امکانات دفع به یکباره در کشور شد. شکل (۶) آمار مربوط به کاهش تعداد سایت های دفع پسماند در کشور ژاپن را طی سال های ۱۹۷۸ تا ۱۹۹۵ را نشان می دهد.

شاید باید پرسید چرا در ژاپن استفاده از زباله سوزها توسعه یافت، آیا کمبود زمین تنها عامل توسعه زباله سوزها در ژاپن است؟ به طوری که از حدود ۴۵۰۰ زباله سوز فعال در دنیا در حدود ۱۲۰۰ زباله سوز در ژاپن فعال است. جواب پرسش در فعالیت های صنعتی و اقتصادی این کشور در ساخت انواع کشتی های ماهی گیری و صنعتی است، کشتی هایی که با سوخت جامد برای تولید بخار و چرخاندن توربین های بخار استفاده می شد به طوری که کشتی سازهای کوچک و بزرگ در ساخت کوره و بویلرهای کشتی ها و قایق های ماهیگیری و ماهیگیران در فرایند کنترل احتراق داخل کوره های و کنترل بخار مهارت داشتند، بنابراین می توان گفت این صنعت به صورت ناخواسته در صنایع ژاپن به عنوان اولین تولید کنندگان زباله سوزها در دنیا توسعه یافته است.

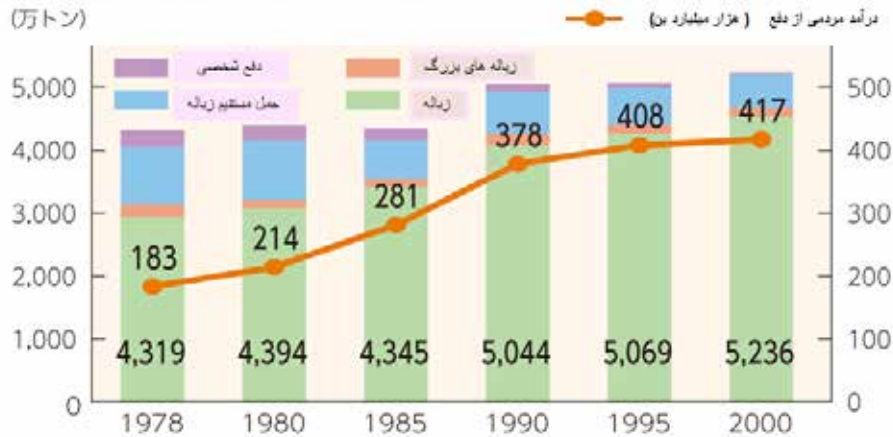
مشکل ساز شدن انتشار دیوکسین ها از تاسیسات زباله سوز

در اواخر سال ۱۹۸۳ وجود دیوکسین در خاکستر خروجی از تاسیسات زباله سوز داخل کشور تشخیص داده شد و به مرور توجه عموم مردم



شکل (۴)

تغییر میزان کلی تخلیه زباله های عمومی



شکل (۵)

کاهش مقدار ظرفیت و کاهش تعداد سالهای قابل استفاده بودن سایتهای دفع (زباله های عمومی)



شکل (۶)

در قبال جمع آوری پسماندها به صورت تفکیک شده اهدا می شود.

جامعه بازیافت گرا به چه معناست؟

جامعه ای که در آن از مصرف منابع طبیعی جلوگیری شده و از طریق ممنوعیت تولید زباله و نیز پردازش و به کارگیری سیستم بازیافت مناسب، تا حد امکان از بار آلودگی وارده به محیط زیست کاسته شود. که ماده دوم قانون مدیریت پسماند کشور ژاپن برای ایجاد جامعه ای مبتنی بر بازیافت (تاریخ انتشار: ماه جون ۲۰۰۰ و اجرای کامل ژانویه ۲۰۰۱) تدوین و تصویب شد.

برخی اقدامات مربوط به ایجاد جامعه بازیافت گرا شامل: کمک های مالی در جهت توسعه (طرح) ایجاد جامعه ای بازیافت گرا، حمایت از توسعه تجهیزات دفع زباله به عنوان زیرساخت اجرای طرح، پشتیبانی از معیشت و حمایت مالی از ساکنین مناطق شهرداری که تحت پوشش طرح هستند.

پشتیبانی متمرکز از تلاش هایی که در جهت طولانی کردن متوسط عمر تأسیسات از طریق اصلاح و بهبود امکانات صورت می گیرد. میزان کمک هزینه شهرداری ها جهت ساخت تجهیزات دفع و

کاهش زباله تولیدی از قبیل: برگزاری مراسمی در مقیاس بزرگ و پوشش وسیع رسانه ای، کمپین های منطبق بر سبک زندگی. تلاش برای ترویج بازیافت با همراهی مردم و کارگزاران می باشد.

جمع آوری و تفکیک زباله های قابل بازیافت:

اقداماتی برای تسریع و ارتقاء جمع آوری و تفکیک زباله: همکاری ساکنان، توزیع آگهی و کتابچه بین ساکنان با هدف ارتقاء آگاهی در مورد جمع آوری و تفکیک. اجرای نشست های ویژه ارائه توضیحات به ساکنان توسط مقامات محلی می باشد.

اقدامات ترویج تفکیک از مبدا و جمع آوری تفکیک شده پسماندها: سیستم استفاده مجدد پسماندها در منابع با تشکیل گروه های داوطلبانه از بین تشکل های منطقه و جمع آوری زباله های قابل بازیافت و تحویل آن به کارگزاران بازیابی منابع و فروشگاه های فروش پسماندهای قابل استفاده مجدد.

سیستم تشویقی شهرداری ها:

در این سیستم به منظور تقویت کلیه اقدامات فوق الذکر، کمک های مالی

- ترویج پردازش فاضلاب خانگی و زباله های انسانی و حفاظت از آب محیط زیست
 - گسترش میزان استفاده از سپتیک تانک: از ۹٪ به ۱۲٪
 - همچنین تدوین شاخص های معین از نقطه نظر بهره برداری مؤثر از منابع طبیعی و تدابیر مربوط به گرمایش زمین.
 موارد فوق از جمله تدابیر و اقداماتی هستند که در سال های گذشته بویژه جهت بهبود وضعیت تجهیزات زباله سوزها در کشور ژاپن انجام شده است.

جهت و برنامه آتی سیستم های دفع زباله

برخی برنامه ها و جهت دهی حرکت و اقدامات مدیریت پسماند و ساخت زباله سوزها در کشور ژاپن مطابق موارد زیر می باشد:
 - ترویج 3R از طریق ایجاد سیستم دفع زباله های عادی شهرها - اطمینان از مشارکت و همکاری ساکنان محلی
 - بهبود سیستم پردازش پسماند مبتنی بر دیدگاههای منطقه ای
 - پیش بینی روند تخلیه پسماندهای عادی در مناطق (بر اساس منطقه بندی های جدید) و پیشبرد طرح های توسعه تأسیسات مشمول منطقه بندی بر اساس دیدگاه تقویت سیستم دفع پسماندها و زباله سوزها.
 - و تعمیر و نگهداری تجهیزات موجود دفع پسماند و زباله سوزها به صورت برنامه ریزی شده و همچنین نوسازی و مدیریت بکارگیری زباله سوزهای کار کرده و از رده خارج.
 - بروزرسانی زباله سوزهای موجود و بالا بردن طول عمر این تجهیزات.
 - تدوین شاخص های معین از نقطه نظر بهره برداری مؤثر از منابع طبیعی و تدابیرمربوط به گرمایش زمین و ایجاد و ترویج روش های بهتر و برتر.
 - توسعه سیستم های دفع پسماند و زباله سوزی به گونه ای که در آنها تلاش ها و تعهدات مربوط به جلوگیری از گرمایش زمین و نیز تولید انرژی و کاهش مصرف آن نیزمذ نظر قرار گرفته باشد.
 - ارتقاء تأسیسات پردازش و دفع پسماند به گونه ای که علاوه بر مصرف کم انرژی، تولیدکننده انرژی نیز باشند و همچنین طرح ریزی

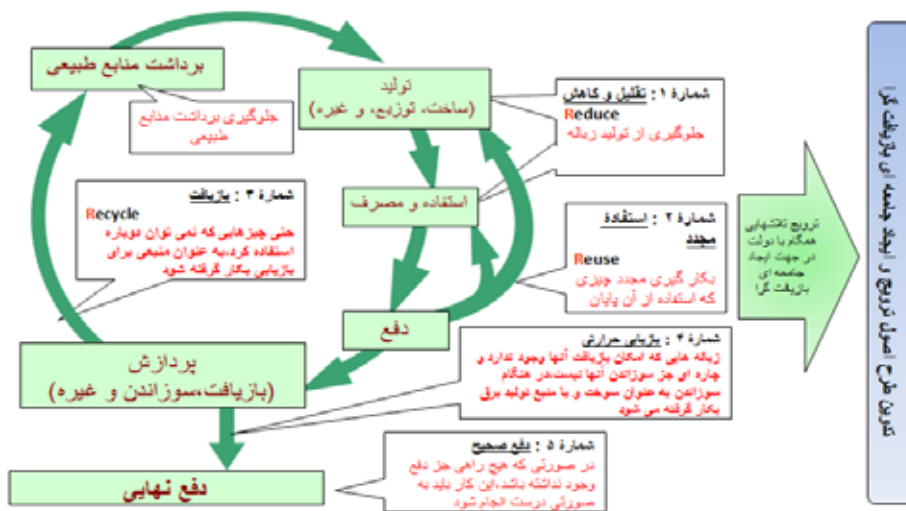
پردازش پسماند برابر یک سوم میزان کل هزینه ساخت تجهیزات ماند زباله سوز است. برای برخی از تجهیزات پیشرفته، این میزان تا یک دوم قابل افزایش است. بسیاری از تأسیسات از جمله زباله سوزها به علت فرسودگی و یا سخت گیرانه شدن استانداردهای تخلیه دیوکسین ها، دچار فرسودگی شده (از بین ۱۱۷۲ مورد، تأسیسات با عمر بالای ۲۰ سال ۳۵۳، تأسیسات با عمر بالای ۳۰ سال ۱۳۷ و تأسیسات بالای ۴۰ سال ۶ مورد) و یا ظرفیت دفع زباله در آنها ناکافی بوده و خطر بروز حوادث در آنها افزایش یافته است. که در این تأسیسات علاوه بر به روزرسانی مناسب تأسیسات فرسوده طولانی کردن عمر تأسیسات با بهبود و اصلاح آنها و در نهایت تأمین امنیت و اطمینان از عملکرد آن در مناطق در اولویت اقدامات دولت و شهرداری ها قرار دارد.

طرح توسعه تأسیسات دفع پسماند

برنامه جدید ۵ ساله " طرح توسعه تأسیسات دفع پسماند کشور ژاپن " برای سال های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷، بر اساس مفاد ۳ ماده ۵ قانون مدیریت پسماندهای کشور ژاپن مربوط به پاکسازی و دفع پسماند، تنظیم شده است.

بر اساس تغییرات زیست محیطی و اجتماعی از قبیل وضعیت کنونی توسعه تجهیزات دفع زباله های عمومی و نیز ارتقاء آگاهی عموم تدابیر لازم نسبت به تأمین سیستم های دفع پسماند (زباله سوز) با طول عمر بالا و به صورت منطقه ای، اجرای 3R در شرایط بلایای طبیعی به همراه توسعه تجهیزات و برنامه ها با هدف تقویت آمادگی در برابر گرمایش زمین و بلایای طبیعی در حال توسعه و پیشرفت می باشد. ضمناً در رابطه با توسعه تأسیسات دفع پسماندها اهداف زیر تا سال ۲۰۱۷ تعیین شده اند:

- کاهش تولید گازهای گلخانه ای و کاهش حجم پسماندهای دفعی
- افزایش میزان بازیافت زباله: از ۲۲٪ به ۲۶٪
- افزایش سالهای باقیمانده از عمر سایت های دفع نهایی: حفظ استاندارد سال ۲۰۱۲ (۲۰ سال)
- تولید برق با راندمان بالا در زمان سوزاندن پسماند و بازیافت انرژی
- افزایش متوسط راندمان تولید برق از تأسیسات زباله سوز در طول دوره (سوزاندن زباله) از ۱۶٪ به ۲۱٪



شکل ۷

طریق اجرای قوانین مربوطه اشاره نمود که در شکل ۵ تغییرات میزان بازیافت و حفظ منابع طی سال های ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۲ نشان داده شده است.

از دیگر اثرات تدابیر اندیشیده شده کاهش میزان تخلیه دیوکسین ها به محیط از طریق تنظیم سیستم های قانونی، تحقیق و پژوهش و نیز توسعه تکنولوژی می باشد که در شکل ۶ میزان کاهش انتشار دی اکسین ها طی سال های ۱۹۹۷ تا ۲۰۱۰ از حدود ۰.۶ تا ۰.۱ کمتر از ۰.۱ نانو گرم بر متر مکعب نشان داده شده است.

تشابه وضعیت موجود ایران

با توجه به مراحل سه گانه گفته شده در بالا، می توان پرسید کشور ایران با توجه به قوانین موجود و اقدامات مرتبط با مدیریت پسماندها و کنترل آلودگی ها در کدام مرحله قرار دارد و برای گام های بعدی چه اقداماتی می تواند انجام دهد. شرایط موجود و شواهد نشان می دهد که ایران در مرحله کنترل آلودگی و حفاظت از محیط زیست و دوران توسعه اقتصادی قرار دارد ولی طی سال های اخیر سیاست های کلی در خصوص اقتصاد مقاومتی مطرح شده که نشان دهنده جهش به سمت ایجاد جامعه بازیافت گرا می باشد و راهبردهایی در خصوص اقتصاد کم کربن در حال توسعه می باشد که نوید بخش ایجاد جوامع پایدار و یا به عبارتی مبتنی بر اقتصاد مقاومتی است و شاید در صورت اجرای این سیاست های کلی بتوان نرخ تولید پسماند را کاهش و یا تثبیت کرده و آلاینده های مرتبط (کاهش انتشار گازهای گلخانه ای و...) همزمان با افزایش رشد اقتصادی را تجربه و مشاهده کرد.

لندفیل جدید روی آب (خشک کردن دریا)

میزان پسماند ۲۳ شهرداری توکیو بدلیل تولید انبوه و مصرف انبوه در جوامع شهری و تغییر در سبک زندگی از سال ۱۹۸۵ بطور ناگهانی افزایش رشد داشته و در سال ۱۹۸۸ به ۴ میلیون و ۹۰۰ هزار تن در سال رسید که در زمان خود بی سابقه بود. از آن به بعد با تصویب قوانین مبتنی بر کاهش تولید، استفاده مجدد و بازیافت روند کاهشی داشته که تا امروز این روند ادامه داشته و در سال ۲۰۰۸ به ۳ میلیون ۶۰۰ هزار تن در سال تقلیل یافت. در سیستم مدیریت جدید پسماندها

به این منظور که در کل سیستم دفع زباله های منطقه ای از انتشار گازهای گلخانه ای جلوگیری شده و مصرف انرژی نیز کاهش یابد. به عنوان مثال ترویج تلاش ها در رابطه با توسعه تجهیزات دفع پسماند و زباله سوز در مقیاس بزرگ و توسعه استفاده از آب گرم آن تاسیسات بر اساس ویژگی های آن مناطق در همان مناطق.

- توسعه کاربرد زیست توده و ترکیب تجهیزات بازیافت گاز متان با تجهیزات بازیابی حرارت تاسیسات پسماند و توسعه بازیابی انرژی به صورتی کارآمد.

- تقویت تدابیر مقابله با بلایای طبیعی، سیستم های دفع پسماند، باید به گونه ای در نظر گرفته شوند که علاوه بر دفع پسماند های عادی، قادر باشند پسماند حاصل از بلایای طبیعی را نیز پردازش کنند.

- در تمامی مناطق، ظرفیت و توانایی تاسیسات دفع و زباله سوز باید مقداری بیشتر از حد معمول در نظر گرفته شود؛ به گونه ای امکان جایگزینی و ظرفیت بالا را نیز داشته باشند.

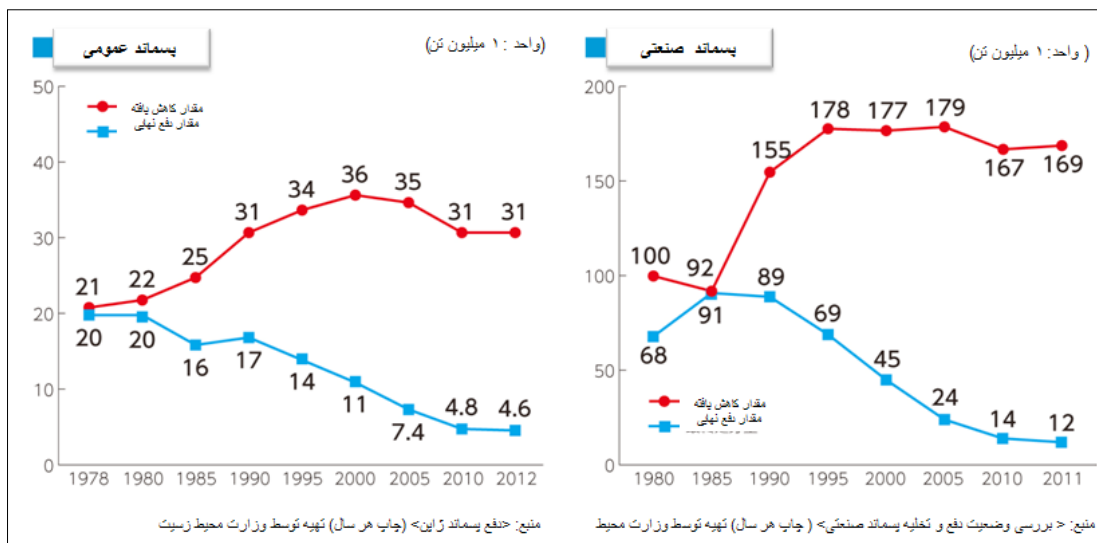
- ارتقاء و توسعه تدابیر مربوط به مقاوم سازی در برابر زلزله، تثبیت زمین و اقدامات مربوط به مقاوم سازی در برابر سیل و اطمینان از قدرت و استحکام سیستم در شرایط اضطرار (با توجه به اینکه سیستم های زباله سوز در کشور ژاپن به عنوان سوله های اضطرار در شرایط اضطراری استفاده می شوند چون دارای تاسیسات تولید انرژی، تصفیه پیشرفته آب و گرمایش و سرمایش و کنترل الودگی در شرایط اضطرار دارد)

- بهینه سازی مناقصه ها و قراردادهای مربوط به ساخت و ساز تاسیسات دفع پسماند

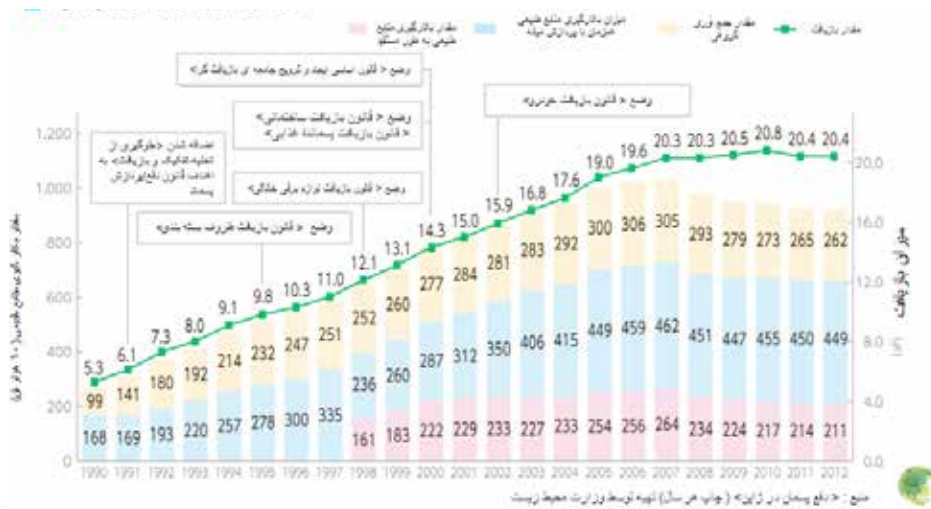
نتایج اقدامات و تدابیر انجام گرفته تا کنون

توسعه و ترویج کاهش مقدار پسماندهای دفنی از طریق بازیافت و سوزاندن. کاهش چشمگیر مقدار دفع نهایی که میزان کاهش پسماند دفنی بر اساس اقدامات گفته شده در بالا مطابق آمار ارائه شده در شکل ۴ می باشد.

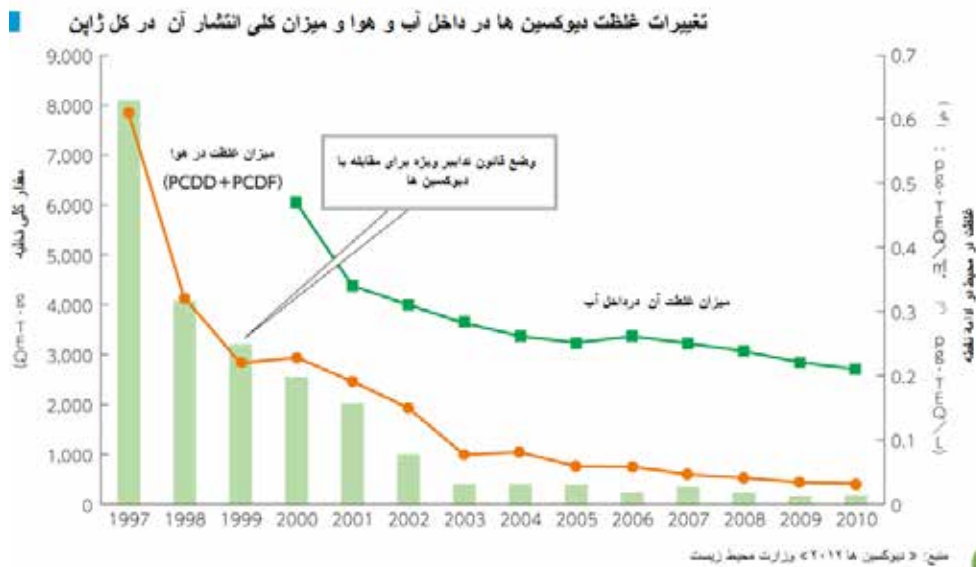
از دیگر نتایج اقدامات و تدابیر انجام گرفته می توان به افزایش حفاظت از منابع و نرخ بازیافت پسماندهای عادی و پیشرفت مداوم بازیافت، از



شکل ۸



شکل ۹



شکل ۱۰

آریا که ارسال می‌گردد. محل دفن مرکزی توکیو و یا لندفیل جدید توکیو در روی آب و با خشک کردن دریا در قسمت بیرونی موج شکن مرکزی ساخته شده و در حال توسعه می‌باشد و بر اساس پیش بینی صورت گرفته در حدود ۱۵ تا ۲۵ سال ظرفیت دفن خاکستر شهر توکیو را دارد که مسئولین شهرداری از هم اکنون در جستجوی یافتن محل دفن جایگزین و یا روش‌های افزایش طول عمر این محل دفن هستند. در شکل بالا نمای ماهواره‌ای محل دفن مرکزی شهر توکیو که در سطح آب بنا شده است را می‌توانید ببینید. بر اساس دیاگرام بالا مقدار کل پسماندهای دفنی در محل دفن مرکزی توکیو حدود ۶۷۷ هزار تن در سال می‌باشد که از این میزان ۴۴۴ هزار تن پسماند شهری است که شامل خاکستر زباله سوزها، باقیمانده پردازش پسماندهای غیر قابل احتراق، مراکز خرد کردن و پردازش حجیم می‌باشد و ۱۶۳ هزار تن در سال پسماندهای صنعتی بوده که از صنایع بزرگ و کوچک استان توکیو تولید می‌شود و ۷۰ هزار تن پسماند حاصل از تأسیسات شهری مانند تصفیه خانه‌های آب

جمع‌آوری، حمل و انتقال پسماندها توسط هر شهرداری جداگانه انجام می‌شود و سیستم انتقال پسماندهای حجیم جدا از سایر پسماندها است و در حدود ۲ درصد پسماندها را پسماندهای حجیم تشکیل می‌دهد که مرکز استفاده مجدد و بازیافت پسماندهای حجیم منتقل می‌شود و ۹۳ درصد پسماندها پسماندهای قابل احتراق و ۵ درصد پسماندهای غیر قابل احتراق است که از طریق انتقال زمینی و دریایی به مراکز پردازش میانه که تحت مدیریت انجمن نظافت شهری ۲۳ شهرداری توکیو اداره می‌شود منتقل می‌شود پسماندهای حجیم پس از خرد شدن در خردکن‌های بزرگ به مواد قابل احتراق و غیر قابل احتراق تبدیل می‌شوند که پسماندهای غیر قابل احتراق به مرکز پردازش زباله‌های غیر قابل احتراق جزیره کیوهاما و چوبو منتقل شده و مواد قابل احتراق به زباله سوزهای ۲۱ گانه فعال انتقال می‌یابند و خاکستر این زباله سوزها پس از سوزاندن پسماندهای قابل احتراق به تأسیسات ذوب خاکستر ارسال شده و «اسلگ» تولید شده برای واحدهای بازیافت ارسال شده و یا محل دفن مرکزی توکیو در منطقه



عکس: ۲۲ فوریه ۲۰۱۰

خاکستر تولیدی در زباله سوزهای توکیو در آینده علاوه بر کاهش نرخ «اسلاگ» دفنی ناشی از ذوب خاکستر وضعیت محل دفن حاصل از خشک کردن دریا تا حد زیادی ساماندهی گردد. در حال حاضر (سال ۲۰۱۵) تا حدود زیادی این مراحل طی شده است. و در شکل صفحه بعد مراحل ساماندهی محل دفن توکیو طی سالیان گذشته نمایش داده شده است.

نقشه چیدمان و جانمایی محل دفن مرکزی توکیو

محل دفن مرکزی توکیو به سه قسمت لندفیل قسمت داخلی موج شکن، لندفیل قسمت خارجی موج شکن و لندفیل روی سطح آب تقسیم می شود همانطور که در آخرین شکل قابل مشاهده است لندفیل قسمت داخلی موج شکن محل دفن قدیمی پسماندها بوده و عمده تاسیسات تصفیه شیرابه و زباله سوز و بازیافت پسماندهای غیر قابل احتراق در این قسمت واقع شده است. محل قرار گیری واحدهای

و فاضلاب و... می باشد.

فرایند دفن بهداشتی پسماندها در مرکز دفن توکیو به روش ساندویچی سطحی و با پوشش روزانه با خاک می باشد. شکل صفحه بعد نمایی از مراحل تخلیه پسماند به ارتفاع ۳ متر، پوشش روزانه با خاک و مراقبت های پس از دفن را نشان می دهد.

پسماندهای دفنی در محل دفن توسط بولدوزر همواره با ۵۰ سانتی متر خاک پوششی پرس و کوبیده می شود. عملیات با رعایت ایمنی پیش برده می شود.

از فعالیت های مربوط به مراقبت های پس از دفن می توان به لوله گذاری در محل دفن به ویژه محل های قدیمی لندفیل که دارای پسماند آلی دفنی بالا می باشد جهت تخلیه گاز متان حاصل از تخمیر بی هوازی پسماندها اشاره کرد که موجب کاهش خطر انفجار و آتش سوزی درونی محل دفن می شود. از دیگر اقدامات پس از دفن مقابله با حشرات از طریق سم پاشی و فوس کشی اطراف محل دفن می باشد. از مهمترین اقداماتی که به طور روزانه در محل دفن انجام می شود پایش کلیه فعالیت ها و کنترل آلاینده های خروجی محل دفن می باشد که در زیر نمایی از اقدامات در دست اقدام در محل دفن توکیو قابل مشاهده می باشد.

روند تغییر در لندفیل

در سال ۱۹۹۴ پسماند تر و غیر قابل احتراق و غیره بدون انجام پردازش اولیه دفن می شد که این مسئله موجب تخریب بیشتر زمین های محل دفن و انتشار بیشتر آلودگی های محل دفن از جمله انتشار گازهای محل دفن و شیرابه می شد که هزینه های مدیریت پسماند در محل دفن را افزایش می داد و پس از تصویب قوانین 3R علاوه بر کاهش تولید پسماند ورود کلیه پسماندها به محل دفن بدون انجام پردازش اولیه ممنوع گردید و کلیه پسماندها پس از پردازش اولیه شامل تفکیک پسماندهای غیر قابل احتراق و قابل بازیافت و سوزاندن پسماندهای قابل احتراق وارد محل دفن شدند و پیش بینی می شود که با توجه به احداث واحدهای ذوب خاکستر به اندازه ظرفیت

عملیات دفن



روشنی سبک تدوین
بعد از پوشش خاک مناسب روی پسماند دفن شده مجدداً پسماند ریخته و عملیات دفن به پیش می رود.



تعداد دفعات پوشش ساندویچی به شرح زیر است:
 ① پوشش از پارکدگی پسماند
 ② پوشش از انتشار بوی پسماند
 ③ پوشش از به وجود آمدن حشرات (جاوگزی) از تبدیل خلیج به حفره
 ④ پوشش از گشای مومی که مانع از عبور پسماند است (ممنوع با مسدود کردن هوا)

عملیات خاک پوشش



وضعیتی که پوشش با خاک داده شده است



نمایی از ۱ دفن ۲ خاک پوشش ۳ عملیات دفن ۴ عملیات خاک پوشش

شیرابه در مجموع دارای مساحت ۳۱۳ هکتار می باشد که در حال حاضر مراحل ساماندهی آن با خاکستر حاصل از زباله سوزهای شهری در دست انجام می باشد. محل دفن جدید توکیو که در روی آب در دست احداث است و برای دفن اسلاگ و خاکستر زباله سوزها در نظر گرفته شده است در هفت فاز و برای حجم حدود ۱۷۰ میلیون متر مکعب خاکستر در نظر گرفته شده است.

روی این محل دفن را می توانید در همین شکل ببینید. مساحت این محدوده ۱۰۶ هکتار و محدوده پسماند دفن شده ۷۸ هکتار می باشد که ۱۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تن پسماند در این محدوده طی سالیان قبل دفن شده است. لندفیل قسمت بیرونی موج شکن قسمت اول با مساحت ۱۱۴ هکتار و قسمت دوم با مساحت ۱۹۹ هکتار دارای تاسیسات حوضچه تنظیمی

گشت در محوطه لندفیل



بجز مدیریت پیشبرد عملیات دفن، از بین بردن حشرات، پیدا کردن وسایل خطرناک، مدیریت کامیونها برای جلوگیری از حادثه در لندفیل و غیره، در رابطه با کل مسائل لندفیل مدیریت اعمال میشود.

خارج کردن گاز



از پسماند دفن شده گاز متان تولید میشود. به جهت جلوگیری از بروز آتش سوزی لوله هایی جهت خارج کردن گاز در لندفیل نصب میشود.

اقدامات مقابله با حشرات



به جهت حصول اطمینان از بهداشت محیط، وضعیت حشرات همه روزه بررسی شده و نسبت به شرایط موجود مواد شیمیایی پاشیده میشود.

اقدامات پیشگیری از پراکندگی



در جاده های اطراف به جهت جلوگیری از پراکندگی زباله از لندفیل به دریا حصار کشی صورت گرفته است.



- (۱) تونل زیر دریا شماره دو کُر (۲)
- مجتمع ساختمانی دولتی چوب (۳)
- تاسیسات تصفیه شیرابه شماره یک
- (۴) تاسیسات استفاده موثر از گاز (۵)
- تاسیسات تصفیه شیرابه شماره سه (۶)
- پل ناکاکو (۷) تاسیسات گرفتن لجن
- (۸) حوضچه تنظیمی (۹) موج شکن مرکزی (۱۰) اسکله کم عمق (تاسیسات حمل و بار زدن دریایی) (۱۱) پل چوبو (۱۲) تاسیسات تولید برق بادی توکیو رینکای (فرفره های توکیو) (۱۳) تاسیسات پردازش و خرد کردن پسماند (۱۴) تاسیسات پردازش و خرد کردن پسماندهای حجیم (۱۵) مرکز پردازش زباله های غیر قابل احتراق چوبو (۱۶) تاسیسات ذوب خاکستر چوبو شده است.

نقشه چیدمان



لندفیل در قسمت داخلی موج شکن مرکزی

مساحت	حدود ۱۰۶ هکتار
مساحت لندفیل (پسماند)	حدود ۷۸ هکتار
مقدار دفن	حدود ۱۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تن
لندفیل در قسمت بیرونی داخلی موج شکن مرکزی	
قسمت اول (خاک لاپروسی و خاک عمل آمده زمان ساخت)	
مساحت دفن	حدود ۱۱۵ هکتار
قسمت دوم (پسماند)	
مساحت دفن	حدود ۱۹۹ هکتار

لندفیل جدید روی آب

مساحت (A~G)	حدود ۴۸۰ هکتار
ترقیات دفن (A~G)	حدود ۱۴۰ میلیون مترمکعب
مساحت (A~E)	حدود ۳۱۹ هکتار
ترقیات دفن پسماند (A~E)	حدود ۴۵ میلیون ۸۰۰ هزار m ³

تاسیسات مرتبط با آکو شهر

- ① تاسیسات تصفیه پسماند بی سی بی (نوامبر ۲۰۰۵ جایجایی)
- ② تاسیسات تولید برق و ذوب و گازی سازی (گوست ۲۰۰۴ جایجایی)

حمل و نقل بار درون شهری: چالش‌ها و راهکارها



■ سیدابراهیم عبدالمنافی

دکتری مهندسی عمران در گرایش مهندسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل و مدرس دانشگاه

از تعداد تصادفات، شدت تصادفات این وسایل در مقایسه با سایر وسایل نقلیه بیشتر است. علاوه بر موارد ذکر شده، بخش اعظمی از مصرف سوخت و انرژی مربوط به وسایل نقلیه باری می‌باشد. همه موارد و مشکلات ذکر شده، به خصوص سهم این وسایل نقلیه در ایجاد تراکم ترافیکی، منجر به افزایش توجه به حمل و نقل بار گردیده است.

علاوه بر موارد و مشکلات ذکر شده، بیان این نکته نیز مهم است که فعالیت و جابجایی بار از منظر رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی در شهرها نیز حائز اهمیت می‌باشد. امروزه تحرک در جابجایی بار به دلیل ایجاد شهری پویا و پایدار یک نیاز و ضرورت به‌شمار می‌آید.

حمل و نقل بار از جهات مختلف دارای جایگاه ویژه‌ای در شبکه حمل و نقل و ترافیک درون‌شهری و همچنین در سیستم اقتصادی کشور می‌باشد. اگر از دید کلان به حمل و نقل بار نگریسته شود، به عنوان یکی از ملزومات فعالیت‌های تجاری و اقتصادی مطرح می‌گردد. تبادلات تجاری با حرکت و جابجایی بار مفهوم می‌یابد و از اینرو، بازدهی صحیح سیستم اقتصادی به‌طور جدی وابسته به عملکرد مفید شبکه حمل و نقل می‌باشد.

امروزه در شهرهای ما، برای حمل و نقل بار از یک روش بسیار قدیمی

اهمیت حمل و نقل بار درون شهری

حمل و نقل بار درون شهری از اجزاء اصلی حمل و نقل شهرها و بخشی از زندگی روزمره شهری بحساب می‌آید. حمل و نقل بار شهری در واقع فرآیند تحویل بار به مراکز خرده‌فروشی، عمده‌فروشی و سایر فروشگاه‌ها و مراکز خرید در شهرها و محدوده شهرها می‌باشد. بیشتر فعالیت‌های حمل و نقل بار همواره در مناطق با تراکم جمعیتی بالا انجام می‌گیرد، که خود منجر به وقوع مشکلاتی چون عدم کارایی و اثرات نامطلوب محیطی می‌شود. بسیاری از معابر شهری دارای عرض ناکافی برای عبور وسایل نقلیه باری هستند و لذا دسترسی به مقاصد بارها را با اختلال روبرو می‌کنند. در عین حال عبور وسایل نقلیه از معابر شهری موجب ایجاد تراکم ترافیکی و در نهایت موجب ایجاد وقفه در عبور و مرور سایر وسایل نقلیه و جریان ترافیکی می‌گردد.

حمل و نقل بار دارای اثرات نامطلوب بر محیط‌زیست، ایمنی و مصرف انرژی می‌باشد. از جمله اثرات محیطی ناشی از وسایل نقلیه باری می‌توان به انتشار مواد آلاینده و آلودگی صوتی ناشی از تردد وسایل نقلیه سنگین اشاره نمود. علاوه بر این، وسایل نقلیه سنگین نظیر کامیون به نسبت تعداد ناوگان آنها یکی از علل اصلی تصادفات وسایل نقلیه بحساب می‌آیند. صرف نظر



وسایل از آن جهت است که شدت تصادفات ناشی از این وسایل در مقایسه با دیگر وسایل نقلیه، بیشتر می‌باشد. در بحث ایمنی مسائل مختلفی چون ایمنی معابر، ایمنی وسیله‌نقلیه باری، نحوه حمل‌ونقل بار و وضعیت سنی و حرفه‌ای رانندگان مطرح می‌باشد.

حمل‌ونقل کالاهای خطرناک

یکی از مسائل مورد توجه در حمل‌ونقل بار، جابجایی کالاهای خطرناک می‌باشد که مستلزم وجود برنامه‌ها و استراتژی‌های مناسب برای جابجایی این مواد می‌باشد. اگرچه در جابجایی بین‌شهری به این مسئله توجه گردیده است، اما در مسائل شهری با اینکه دارای اهمیت بیشتری می‌باشد، به آن توجهی نشده است.

عدم بکارگیری سیستم‌های نوین

یکی دیگر از مسائل موجود در جابجایی بار، بکارگیری روش‌های سنتی جابجایی بار می‌باشد. امروزه در کشورهای مختلف جهان سعی می‌شود با بکارگیری روش‌های نوین و سیستم‌های هوشمند علاوه بر تغییرات ساختاری در حمل‌ونقل بار، کارایی سیستم حمل‌ونقل بار را بهبود دهند، که می‌بایست در برنامه‌های آتی سازمان‌های مربوطه قرار داده شود.

آشفستگی در محدوده بازار شهرها

همواره ساماندهی، مدیریت و ایجاد تسهیلات مناسب در مراکز اصلی جابجایی بار، علاوه بر دسترسی مناسب به این مناطق موجب بهبود وضعیت جابجایی بار و در نهایت افزایش کارایی سیستم می‌گردد. یکی از این مراکز، محدوده بازار شهرها می‌باشد که می‌بایست در برنامه‌ریزی‌ها مورد توجه قرار گیرد.

تمرکز نقاط جذب سفرهای باری

یکی دیگر از مسائل در زمینه حمل‌ونقل بار، تمرکز نقاط ارائه‌کننده خدمات در نقاط خاصی از شهر می‌باشد که موجب افزایش مسافت سفرهای مربوطه و در نهایت موجب افزایش تراکم ترافیکی و افزایش آلودگی می‌گردد. لذا می‌توان با تمرکززدایی از این مراکز و توزیع مناسب آنها در نقاط مختلف شهر موجبات دسترسی همه کاربران را در کل سطح شهر فراهم نمود.

راهکارهای بهبود حمل‌ونقل بار شهری

توجه به حمل‌ونقل بارهای خطرناک

یکی از مسائل مهم در زمینه جابجایی بار، جابجایی مواد شیمیایی و خطرناک می‌باشد. با توجه به اهمیت این مسئله به خصوص در شهرها توسط مسئولین توجه چندانی به این مسئله صورت نگرفته است. اگرچه در کشور ما در مورد حمل‌ونقل این کالاها در معابر بین‌شهری مطالعاتی صورت گرفته و قوانینی تدوین گردیده است، اما برای حمل این کالاها در شهرها آیین‌نامه و مقرراتی تدوین نگردیده است، که ضرورت دارد تلاش‌هایی در این زمینه صورت گیرد.

جابجایی بارهای خطرناک به دلیل تهدید افراد درگیر با وسایل نقلیه و جابجایی، مردم عادی و محیط‌زیست، مستلزم اقدامات مناسب ایمن‌سازی می‌باشد. برای کاهش اثرات نامطلوب مواد و بارهای خطرناک، اقدامات ذیل پیشنهاد می‌گردد:

۱- لزوم تهیه و تدوین آیین‌نامه و ضوابط ایمنی شرکت‌های پیمانکاری و خصوصی.

و کاملاً سنتی استفاده می‌شود. در این روش منسوخ شده، الگوی جذب و توزیع کالا، حجم مصرف و جابجایی کلان سرمایه که شهروندان بابت این خدمات پرداخت می‌نمایند، آثار نامطلوبی بر ساختار اقتصادی جامعه به ویژه جوامع شهری دارد. مراکز توزیع بار برحسب مراکز تجاری و کاربری‌های ویژه معاملات کالا در قسمت‌های مختلفی از شهر قرار دارند که برخی از این مراکز به وضوح شناخته شده می‌باشند و اعلام نیاز و سفارش حمل بار نیز عمدتاً از این محل‌ها صورت می‌گیرد. در حالی که امروزه با بهره‌گیری از سیستم‌های نوین، سعی شده است تا کارایی سیستم جابجایی بار بهبود داده شود.

همه موارد ذکر شده، خود نشان دهنده اهمیت این مسئله بوده و توجه به این بخش از حمل‌ونقل را لازم و ضروری می‌سازد. لذا می‌بایست در برنامه‌ریزی‌های شهری دقت و توجه بیشتری به این مسئله صورت گیرد.

چالش‌ها در حمل‌ونقل بار درون‌شهری

امروزه جابجایی بار درون‌شهری با مسائل و مشکلات فراوانی مواجه است. یکی از اساسی‌ترین مشکلات، نبود ساختار مناسب برای جابجایی بار است به طوری که نهادی مسئول جابجایی بار درون‌شهری نیست. فقدان ساختار مناسب علاوه بر اینکه موجب آشفستگی جریان ترافیک شهری می‌گردد، موجب گردیده است که هیچگونه اطلاعات و آماری در مورد جابجایی بار وجود نداشته و در نهایت اعمال سیاست را با مشکلات روبرو کند. علاوه بر مشکل ساختاری فوق، می‌توان به مسائل و مشکلات دیگری اشاره نمود، که از جمله مهمترین آنها عبارتند از:

وجود ناوگان فرسوده

امروزه به دلیل اجرای قانون جلوگیری از تردد ناوگان فرسوده در معابر بین‌شهری، ناوگان فرسوده بین‌شهری به شهرها انتقال یافته است. وجود ناوگان فرسوده، علاوه بر تاثیرگذاری منفی بر جریان ترافیک، دارای مصرف بیشتر سوخت، ایمنی کمتر و آلودگی بیشتر می‌باشد. در عین حال، بکارگیری سیستم‌های نوین نیز در این وسایل نقلیه دشوار می‌باشد.

ایمنی کم

یکی دیگر از مسائل موجود در حمل‌ونقل بار درون‌شهری، مسئله تصادفات وسایل نقلیه باری می‌باشد. اهمیت تصادفات این

۲- ایجاد ساختار سازمانی با اختیارات کافی در جهت اجرای برنامه ایمنی.

۳- تهیه و تدوین برنامه منسجم در خصوص ایمنی و اختصاص اعتبار لازم جهت تحقق اهداف موردنظر برنامه.

۴- شناسایی نقاط بحرانی و مخاطره‌آمیز.

۵- برنامه‌ریزی جهت اجرایی نمودن طرح تشکیل ستاد بحران به هنگام وقوع سوانح جهت هدایت و مدیریت در امور امدادسانی.

۶- بررسی و مطالعه بر روی شیوه‌های نوین رفع سوانح با آموزش آن با توجه به تجربیات و مستندات داخل و خارج کشور.

۷- از آنجایی که نیروی انسانی بیشترین تأثیر را در ایجاد سوانح دارد، لزوم توجه بیشتر به این عامل از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. لذا برنامه‌ریزی در خصوص نیروی انسانی برای جذب پرسنل جدید جهت جایگزینی با کارکنان منقضی خدمت و بازنگری در سیستم‌های آموزشی پرسنل تأثیرگذار هستند.

ایمن‌سازی حمل‌ونقل بار

به‌طور کلی بخش حمل‌ونقل بار به عنوان یک فعالیت زیربنایی، تأثیر قابل‌توجهی بر سایر بخش‌ها دارد و کارکرد صحیح این بخش می‌تواند در رشد و تسهیل ارتباط بین فعالیت‌های اقتصادی بخش‌های دیگر نقش بسزایی داشته باشد. در این راستا همواره ایمنی حمل‌ونقل بار، به‌ویژه هنگامی که صحبت از وسایل نقلیه بزرگ حمل بار به میان می‌آید، از اهمیت خاصی برخوردار است. اقدامات مناسب در جهت افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و تلفات ناشی از حمل‌ونقل وسایل نقلیه باری عبارتند از:

۱- بازرسی و تطابق وسایل نقلیه با قوانین و اعمال سرسختانه قوانین توسط پلیس.

۲- بازبینی استانداردهای تعمیر و نگهداری برای وسایل نقلیه شرکت‌های تجاری.

۳- اعمال جرایم برای برخورد سرسختانه در مقابل تخلفات و توسعه مکانیسم اعمال قانون توسط پلیس.

۴- اجباری کردن داشتن تحصیلات برای رانندگان جدید.

۵- برنامه‌های آموزشی برای رانندگان قدیمی که تحت قانون داشتن تحصیلات قرار نگرفته‌اند.

۶- تعمیر و نگهداری شبکه معابر براساس سلسه مراتب سرویس‌دهی مناسب با توجه به وسایل نقلیه سنگین و توسعه شبکه معابر مخصوص وسایل نقلیه سنگین.

۷- بهبود وضعیت فنی وسایل نقلیه با اقداماتی چون تصویب قانون، آئین‌نامه و دستورالعمل‌های مربوط به معاینه فنی وسایل نقلیه، جلوگیری از تغییرات غیرفنی در وسایل نقلیه سنگین و افزایش قابلیت بررسی فنی در مرکز معاینه فنی.

۸- تقویت و تجهیز پلیس به وسایل مدرن کنترل ترافیک جهت نظارت در معابر.

۹- ارائه برنامه‌های آموزشی به کاربران مختلف به‌ویژه طرح ایمن‌سازی و آموزش مدارس حاشیه معابر.

۱۰- بازنگری در قوانین و مقررات و تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط با ایمنی نظیر حمل‌ونقل محصولات خطرناک، مقررات مربوط به مسائل فنی وسایل نقلیه، دستورالعمل

مهار در انواع وسایل نقلیه و....

۱۱- نظارت بر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل بار برای رعایت مسائل ایمنی.

۱۲- برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی برای رانندگان حرفه‌ای و انجام تبلیغات در زمینه ارتقای رفتار ترافیکی و ایمنی،

۱۳- بکارگیری سامانه‌های هوشمند در حمل‌ونقل بار.

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری

به‌طور کلی بکارگیری ناوگان فرسوده به علت وجود مشکلات متعدد از جمله آلودگی‌های زیست‌محیطی، مصرف سوخت بالا، آسیب به روسازی معابر به علت وزن سنگین، عدم توانایی تطابق با سیستم‌های رایانه‌ای هدایت مسیر و کنترل ماهواره‌ای و... توجیه اقتصادی ندارند. در راستای نوسازی ناوگان و اسقاط کردن خودروهای فرسوده مشکلات فراوانی وجود دارد، که مهمترین آنها به شرح ذیل می‌باشند:

۱- اقتصادی نبودن بخش حمل‌ونقل.

۲- عدم وجود قوانین و مقررات بازدارنده برای تردد ناوگان فرسوده در شهرها.

۳- نبود منابع لازم برای اسقاط خودروهای فرسوده.

۴- نبود تولید خودروهایی با استانداردهای بین‌المللی.

۵- نبود تخفیف‌های مناسب واردات کامیون و وانت‌بارها در قبال اسقاط.

با توجه به مسائل و مشکلات فوق، می‌بایست تمهیداتی ایجاد گردد تا ناوگان فرسوده، نوسازی گردد تا مشکلات موجود مرتفع گردد.

توجه به بیمه اجتماعی و تامین معیشت رانندگان

با توجه به فعالیت بخشی از رانندگان در جابجایی و حمل‌ونقل بار رسیدگی به مسائل و مشکلات این قشر مهم می‌باشد. در این راستا توجه به مهارت و تخصصی نمودن حرفه رانندگی و بهبود وضعیت رفاهی و تامین اجتماعی رانندگان مهم به نظر می‌رسد. در راستای بیمه اجتماعی و تامین معیشت رانندگان اقدامات ذیل قابل انجام می‌باشد:

۱- بازنگری دستورالعمل صدور، تمدید، تعویض و لغو دفترچه کار با رویکردهایی از قبیل آموزش، تخصصی نمودن حرفه رانندگی، اعمال محدودیت سنی و....

۲- تقویت تشکلهای صنفی رانندگان،

۳- اجرای برنامه‌های آموزشی در بخش حمل‌ونقل بار،

۴- صدور کارت هوشمند به دلیل مزایای ذیل:

- قابلیت ذخیره‌سازی اطلاعات متنوع،

- به‌روز رسانی پایگاه اطلاعاتی رانندگان،

- تسریع در استفاده از سامانه‌های هوشمند،

- امکان ایجاد اعتبار مالی در کارت،

- قابلیت ایجاد ارتباط سریع با سایر سیستم‌های

عملیاتی نظیر ترانزیت و....

- سهولت جابجایی و نگهداری کارت،

- دارا بودن ضریب ایمنی بالا.

دلایل راهاندازی سیستم مدیریت پایانه‌های بار

- تسهیل امور رانندگان به دلیل مکانیزه شدن و آنالیز بارگیری و ورود راننده به پایانه تا انتخاب بار و خروج از پایانه.
- اتصال به سیستم کارت هوشمند (رانندگان و ناوگان).
- ایجاد قابلیت مدیریت پارکینگ، نوبت‌دهی و اعلام بار.
- ایجاد آرامش روانی نسبی برای رانندگان به دلیل کاهش خطای عمدی و غیرعمدی و در نتیجه جلوگیری از تضییع حقوق آنها در امر نوبت‌دهی.

بکارگیری سیستم‌های هوشمند در جابجایی بار

حمل و نقل و جابجایی بار و مسافر به عنوان یکی از اساسی‌ترین نیازهای بشر، همواره به عنوان شاخصی بسیار مهم در برنامه‌ریزی‌های کلان هر جامعه مورد توجه ویژه قرار گرفته است. در عصر فعلی، فناوری اطلاعات و ارتباطات به عنوان ابزاری کارآمد برای متخصصین رشته‌های گوناگون، موجبات تسهیل و تسریع ارائه خدمات را فراهم نموده است. در همین راستا، مهندسی حمل و نقل نیز به دنبال آن هستند تا از فناوری اطلاعات به عنوان راهکاری مناسب در جهت از میان برداشتن معضلات اساسی مدیریت ترافیک بهره‌جسته و مشکلات آن را به حداقل ممکن کاهش دهند. در نهایت این تلاش‌ها منجر به ایجاد "سیستم‌های هوشمند حمل و نقل یا ITS" گشته است که زیرساختی مطلوب و مناسب جهت تحقق و دستیابی به اهداف تعیین شده زیر را فراهم آورده است:

- مدیریت و برنامه‌ریزی دقیق و کارآمد در حمل و نقل و ترافیک،
- استفاده بهینه از منابع موجود،
- کاهش صدمات و افزایش ایمنی و آرامش،
- کاهش مصرف انرژی و هزینه‌ها و اثرات نامطلوب زیست‌محیطی،
- کاهش زمان سفر و تأخیرهای ناخواسته و در نهایت جلب رضایت کاربران و روان‌سازی جریان ترافیک و حمل و نقل و....
این اهداف همواره از مقاصد و مطلوب‌های برنامه‌ریزان و متخصصین حمل و نقل و مهندسی ترافیک در استفاده از سامانه‌های هوشمند حمل و نقل برشمرده می‌شوند.

تأثیرات فناوری اطلاعات در حمل و نقل بار

تغییرات ساختاری در حمل و نقل بار

برای پاسخگویی به تقاضا برای حمل و نقل بار از یک ساختار سنتی استفاده می‌گردد. در این ساختار رانندگان وسایل نقلیه باری در شهر به جستجوی بدون هدف به دنبال بار جابجا شده تا با یک صاحب بار مواجه گردند. این رویکرد سنتی موجب افزایش تراکم ترافیک، افزایش آلودگی زیست‌محیطی، افزایش مصرف سوخت، افزایش تصادفات و در نهایت افزایش هزینه‌های اجتماعی می‌گردد. اما بکارگیری فناوری اطلاعات و سامانه‌های هوشمند، ضمن اتصال تقاضای جابجایی بار (صاحبان بار) و رانندگان بار موجب کاهش هزینه‌های اجتماعی سامانه حمل و نقل می‌شود.

بهبود کارایی سیستم حمل و نقل بار

وسایل نقلیه باری نیز می‌توانند از پیشرفت‌های حاصله در سیستم‌های هوشمند نظیر موقعیت‌یابی و اطلاع‌رسانی به کاربران بهره‌گیرند. این خدمات شامل ارایه اطلاعات در خصوص موقعیت ناوگان

باری، وضعیت توقف و بارگیری و تخلیه بار در پایانه‌ها و سایر مسائل مرتبط خواهد بود. استفاده از این سیستم‌ها با توجه به افزایش حجم تجارت الکترونیکی و نیاز به جابجایی بیشتر بار، کارایی سیستم حمل و نقل بار را افزایش خواهد داد.

سیستم‌های هوشمند مناسب در جابجایی بار و کالا

سیستم موقعیت‌یاب در جابجایی بار

سیستم موقعیت‌یاب جهانی کاربردهای وسیعی در بخش‌های مختلف از جمله حمل و نقل دارد. با توجه به خاصیت سیستم موقعیت‌یاب جهانی، می‌توان از آن برای حمل و نقل بار نیز بهره برد. بکارگیری سیستم موقعیت‌یاب جهانی در وسایل نقلیه باری از جهات مختلف می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.

از یک جهت بکارگیری آن، موجب ایجاد یک بانک اطلاعاتی قوی در مورد مسیرهای وسایل نقلیه باری می‌گردد که می‌تواند در ادامه برای بسیاری از مسائل نظیر مدیریت، برنامه‌ریزی در آینده مورد استفاده قرار گیرد. امروزه یکی از مشکلات عمده در زمینه برنامه‌ریزی حمل و نقل بار، عدم وجود داده‌ها و آمار تردد وسایل نقلیه باری در شهر تهران می‌باشد. لذا این مسئله برنامه‌ریزی و مدیریت در این زمینه را با مشکل روبرو کرده است. در عین حال، بکارگیری این سیستم در وسایل نقلیه باری به خصوص برای شرکت‌های باری که مسئول جابجایی بار در شهرها بحساب می‌آیند، موجب افزایش خدمات‌رسانی و در نهایت تسهیل جابجایی بار در شهرها خواهد شد. از طرفی در وسایل نقلیه باری سنگین، بکارگیری این سیستم موجب بهبود کارایی ترانزیت بار در پایانه‌های بزرگ موجود در شهر و در نهایت در کل کشور خواهد شد. اساساً شبکه حمل و نقل به‌طور بالقوه قادر است کشور را به توسعه پایدار برساند. افزایش کارایی و توانمندی حاصل از این توسعه نصیب بیشتر سازمان‌ها و نهادهای کشور می‌شود.

از جمله کاربردهای دیگر این سیستم در وسایل نقلیه باری، در جابجایی مواد خطرناک و امداد رسانی فوری می‌باشد. با بکارگیری این سیستم در هنگام وقوع حوادث غیرمنتظره، موقعیت وسیله بخوبی مشخص گردیده و فرآیند امداد رسانی در کوتاهترین زمان ممکن صورت خواهد گرفت. لذا بکارگیری آن می‌تواند از شدت صدمات احتمالی بکاهد.

سیستم پیشرفته اطلاع‌رسانی به رانندگان

کاربران برای انتخاب مسیر خود همواره با شک و تردید مواجه هستند. اغلب کاربران در صورتیکه از اطلاعات کافی برخوردار باشند، معمولاً بهترین مسیر ممکن را انتخاب می‌کنند. در حقیقت سیستم‌های اطلاع‌رسانی به مسافران تلاش می‌کنند داده‌های جمع‌آوری شده توسط سیستم‌های موجود را بصورتی مفید و قابل استفاده در اختیار کاربران قرار دهند. در حقیقت کاربران وسایل نقلیه باری، همانند کلیه کاربران می‌توانند بر اساس اطلاعاتی که این سیستم در اختیار آنها قرار می‌دهد انتخاب درستی در مورد زمان و مسیر سفر خود داشته باشند. پیام‌هایی که از رادیو در مورد تصادفات و راهبندان‌ها پخش می‌شوند، نمونه ساده‌ای از اطلاع‌رسانی محسوب می‌شود.

این سیستم می‌تواند اطلاعات بسیار متنوعی چون اعلام وضعیت

ترافیک، پیش‌بینی زمان سفر، اعلام شرایط جوی را در اختیار کاربران خود قرار دهد. این اطلاعات را به روش‌های مختلفی نظیر تابلوهای متغیر خبری، صفحه‌های نمایشگر تلویزیونی بزرگی که در پایانه‌ها قرار می‌گیرند و کیوسک‌های اطلاعاتی، سیستم رادیویی و پیام ترافیکی در اختیار کاربران قرار داد.

سیستم‌های پیشرفته کنترل خودرو

هر سیستمی که ایمنی خودرو را چه از طریق کنترل راننده و چه از طریق هشدار به راننده در مورد خطراتی که پیش‌رو دارد، افزایش دهد در گروه سیستم‌های پیشرفته کنترل خودرو قرار می‌گیرد. این سیستم‌ها در کامیون‌ها و وسایل نقلیه باری قابل اجرا می‌باشند.

عملیات ناوگان باری

عملیات ناوگان باری شامل، نظارت بر وزن، کنترل محموله و بررسی مجوزها و بارنامه‌های کامیون‌ها می‌باشد. خدماتی که در مجموعه عملیات ناوگان تجاری ارائه می‌شوند با هدف کاهش زمانیکه برای نظارت صرف می‌شود، طراحی شده‌اند. این سیستم‌ها به مسئولین امکان می‌دهند در حالیکه کامیون در بزرگراه به حرکت خود ادامه می‌دهد از راه دور مدارک الکترونیکی آن را بررسی کنند و در صورتیکه نیاز به بازرسی فیزیکی را تشخیص دهند پس از رسیدن کامیون به پاسگاه آن را به کنار معبر فراهانده و به صورت حضوری بازرسی‌های بیشتری انجام می‌دهند. این سیستم امکان نظارت بر میزان هوشیاری راننده را نیز فراهم می‌کند.

سیستم مدیریت فوریت‌ها

سیستم مدیریت فوریت‌ها به صورت خودکار وضعیت‌های اضطراری را اعلام کرده و به خودروهای امداد بهترین مسیر را پیشنهاد می‌دهد و با تغییر زمان‌بندی چراغ‌هایی که در مسیر خودروهای امداد قرار دارند، امکان رسیدن سریع‌تر خودروهای امداد را به صحنه حادثه فراهم می‌کند. در هنگام جابجایی وسایل نقلیه باری خطرناک در شهرها و به هنگام ایجاد حوادث و تصادفات می‌توان با بکارگیری این سیستم، اثرات نامطلوب ناشی از تصادف این ناوگان را کاهش داد.

سیستم پرداخت الکترونیکی

سیستم پرداخت الکترونیکی به دلیل حذف نیاز به پرداخت پول نقد، امنیت، سبکی و راحتی دارای اهمیت زیادی می‌باشد. نکته‌ای که باید مدنظر قرار داده شود اینست که در صورت تعدد کارت‌ها و عدم همخوانی آنها با یکدیگر از مطلوبیت کارت‌ها نزد کاربران کاسته می‌شود. در صورتیکه از یک کارت در کل شبکه حمل‌ونقل استفاده شود، حداقل مزیت آن اینست که می‌توان اطلاعات دقیقی از نحوه رفتار کاربران کسب نمود.

سیستم‌های ایمنی

ایمنی یکی از مسائل مهم حمل‌ونقل به خصوص جابجایی بار بشمار می‌آید که هم نزد کاربران شبکه و هم نزد مدیران و مسئولان شبکه از جایگاه مهمی برخوردار است. در حقیقت ITS به کاهش تعداد تصادفات، کاهش شدت آنها و کاهش زمان رسیدن گروه‌های امداد کمک می‌کند. البته تکنولوژی مورد استفاده در این سیستم‌ها نیز بسیار پیچیده بوده و در بسیاری موارد هنوز از حالت آزمایشی خارج نشده است.

اعمال محدودیت زمانی و مکانی در حمل‌ونقل بار

یکی از راهکارهایی که در بسیاری از کشورهای جهان برای کاهش تراکم ترافیک ناشی از وسایل نقلیه باری صورت می‌گیرد، جداسازی جریان ترافیک وسایل نقلیه باری از سایر وسایل نقلیه می‌باشد که برای تحقق آن از محدودیت زمانی و مکانی استفاده می‌گردد.

تمرکززدایی نقاط جذب سفرهای باری

یکی از نگرش‌ها در جهت بهبود جابجایی بار در شهرها بحث تمرکز زدایی از مناطق تولید و جذب سفرهای باری می‌باشد. با بکارگیری این نگرش، شهر به یک شهر چندسته‌ای تقسیم خواهد شد. شهر چندسته‌ای دارای مزایای فراوانی می‌باشد که از جمله آن می‌توان به کاهش فاصله بین مراکز تولید و جذب سفرها اشاره نمود. قطعاً کاهش فاصله بین مراکز تولید و جذب موجب کاهش سفرها شده و دسترسی همه افراد را به این مراکز تسهیل می‌نماید. در نهایت بکارگیری این راهکار از تراکم ترافیکی در برخی از نقاط جلوگیری می‌نماید.

ساماندهی و ایجاد تسهیلات در محدوده بازار

یکی از راهکارهای مناسب برای بهبود کارایی حمل‌ونقل بار، ساماندهی محدوده مرکزی شهر یا بازار شهر می‌باشد. یکی از موارد مورد نظر در جهت ساماندهی بازار شهر، ایجاد تسهیلات بارگیری و باراندازی و ایجاد دسترسی مناسب به مغازه‌های موجود در محدوده می‌باشد. این محدوده‌ها معمولاً به دلیل دارا بودن بافت فرسوده و قدیمی قابلیت عبور وسایل نقلیه وجود ندارد و لذا دسترسی را با مشکل روبرو می‌سازد. لذا بدلیل تمرکز و معماری نامناسب محدوده بازار پیشنهاد می‌شود با تغییر معماری این محدوده از طریق تخریب مغازه‌های قدیمی و نامناسب و تجمع آنها بصورت پاساژهای پیشرفته با امکانات پارکینگ و محل بارگیری و باراندازی می‌توان دسترسی مناسب را از طریق معابر عریض فراهم نمود. درواقع به جای گسترش در سطح با بکارگیری سیاست گسترش در ارتفاع می‌توان بسیاری از امکانات و تسهیلات را که در شرایط فعلی به دلیل محدودیت فضا امکان‌پذیر نیست، را در محدوده مورد مطالعه فراهم نمود.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

حمل‌ونقل بار درون‌شهری یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی شهرها به حساب می‌آید. علیرغم اهمیت جابجایی بار در حمل‌ونقل شهری، توجه چندانی به آن صورت نگرفته است و مورد غفلت واقع شده است. با مروری کوتاه بر وضعیت حمل‌ونقل بار درون‌شهری بسیاری از مشکلات بیان شده قابل رویت است. بنابراین برای رفع بسیاری از مشکلات، اقدامات ذیل پیشنهاد می‌گردد:

- توجه به حمل‌ونقل بارهای خطرناک.
- ایمن‌سازی حمل‌ونقل بار.
- نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری.
- توجه به بیمه اجتماعی و تامین معیشت رانندگان.
- بکارگیری سیستم‌های هوشمند در جابجایی بار.
- اعمال محدودیت زمانی و مکانی در حمل‌ونقل بار.
- تمرکززدایی نقاط جذب سفرهای باری.
- ساماندهی و ایجاد تسهیلات در محدوده بازار.

ساخت و ساز و کاربری های غیر مجاز در ایران:

نقص قانون یا اجرای بد؟

■ ناصر عظیمی

پژوهشگر مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران

سرزمین دارند.

۱. قلمرو اول (محدوده روستا)؛

قلمرویی که در این بررسی قلمرو نخست نامیده شده محدوده ای را در بر می گیرد که در طرح هادی روستایی «محدوده روستا» یا «بافت روستا» نامیده می شود و در ماده ۳ «قانون تعریف محدوده و حریم شهر، شهرک، روستا و نحوه تعیین آن» که در سال ۱۳۸۴ به تصویب رسید، چنین تعریف شده است: «محدوده روستا عبارت است از محدوده ای شامل بافت موجود روستا و گسترش آتی آن در دوره طرح هادی روستایی که با رعایت مصوبات طرح های بالادست تهیه و به تصویب مرجع قانونی مربوط می رسد. دهیاری ها کنترل و نظارت بر احداث هر گونه ساخت و ساز در داخل محدوده را عهده دار خواهند بود.

تبصره ۱: «روستاها ای که در حریم شهرها واقع می شوند مطابق طرح هادی روستایی دارای محدوده و حریم مستقل بوده و شهرداری شهر مجاور حق دخالت در ساخت و ساز و سایر امور روستا را ندارد».

بنابراین قلمرو نخست مدیریت فضا در ایران پهنه ای است که توسط طرح هادی روستایی و زیر نظر بنیاد مسکن انقلاب اسلامی تعریف و تعیین می شود و دهیاری روستا، مدیریت کنترل و نظارت بر ساخت و ساز و تغییرات کاربری زمین را طبق نقشه های مصوب طرح هادی در آن محدوده به عهده دارد. لازم است به تاکید گفته شود که این محدوده شامل تمام محدوده حقوقی و ثبتی پهنه روستا که شامل بافت کالبدی و زمین های کشاورزی متعلق به روستاست نمی شود؛ بلکه تقریباً بخش کالبدی و بافت ساخته شده روستا و آن بخشی که در طرح هادی برای توسعه آتی روستا در نظر گرفته شده را به خود اختصاص می دهد. به عبارت دیگر فرض بر این است که پهنه ای که تا افق طرح می تواند پاسخگوی توسعه کالبدی روستا اعم از بخش مسکونی و تجاری، صنعتی و خدماتی باشد به عنوان «محدوده یا بافت روستا» تعیین می شود.

۲. قلمرو دوم (محدوده و حریم شهر)؛

«محدوده و حریم شهر» در «طرح جامع شهر» و یا در «طرح هادی شهر» تعیین و به تصویب شورای عالی شهرسازی و یا شورای برنامه ریزی استان می رسد. در قانون تعریف محدوده و حریم شهر (مصوب ۱۳۸۴)، قلمرو دوم مدیریتی در ماده ۱ و



طرح موضوع

قوانین ناظر بر ساخت و ساز در ایران در یک نگاه کلی در سه قلمرو مدیریتی، تدوین و تنظیم شده است. بررسی روند تصویب قوانین نشان می دهد که تصویب این قوانین و تعیین قلمروهای مدیریت های فضا در ارتباط با هم و در یک نگاه اندیشیده از پیش طراحی نشده اند بلکه به تناسب مساله ساز شدن ساخت و سازهای غیر مجاز و تغییرات کاربری زمین به ویژه از نیمه دوم دهه ۱۳۴۰ به تدریج برای چاره جویی، قوانین، آیین نامه ها و مصوبه ها در ارتباط با ساخت و ساز و تغییرات کاربری تصویب و به اجرا در آمده اند. به طوری که در شرایط کنونی سه قلمرو مدیریتی برای فضای کشور سامان داده شده که قوانین ناظر بر ساخت و ساز نیز در چارچوب این قلمروها در دسترس مجریان قرار گرفته است. پرسش اساسی در این بررسی این است که قلمروهای سه گانه فضا دقیقاً کدامند؟ قوانین ناظر در هر کدام در ارتباط با ساخت و ساز و تغییر کاربری چیست؟ و سرانجام آیا نقص قوانین موجود است که نقطه عزم تخلفات ساخت و ساز و تغییرات کاربری محسوب می شوند یا اجرای بد این قوانین؟ کوشش شده با توجه به محدودیت صفحات مجله پاسخ فشرده ای به این پرسش ها داده شود.

قلمروهای مدیریت فضا در ایران

مدیریت فضای جغرافیایی در دوران مدرن از اهمیت بسیار برخوردار است. به ویژه با افزایش جمعیت و فعالیت و به ویژه تمرکز روز افزون آن در کانون هایی خاص از سرزمین، توسعه شهرها، استقرار صنایع در پرتو صرفه جویی های تجمع و در نتیجه گسترش تقاضا برای کاربری زمین در اقتصادهای پولی و کالایی شدن همه چیز از جمله زمین و ساختمان به اهمیت شناخت قلمروهای مدیریت فضا و قوانین ناظر بر این قلمروها می افزاید. پیداست طراحی این قلمروها اهمیت مهمی در مدیریت خردمندانه

محدوده و حریم شهر و همچنین قلمرو خارج از آن وجود داشت. اما تهیه طرح هادی روستایی و به ویژه با تصویب قانون محدوده و حریم شهر و روستا در سال ۱۳۸۴، محدوده روستا در طرح هادی به صورت یک قلمرو مدیریتی مستقل درآمد. برای همین بود که در بازنگری آیین نامه فوق در سال ۱۳۹۱ این آیین نامه با نام جدید «آیین نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستا» نامیده شد. چرا که یک قلمرو مدیریتی مستقل دیگر که ما آن را قلمرو اول مدیریتی نامیده ایم در این زمان وجود داشت.

قوانین ناظر بر ساخت و ساز در قلمروهای مدیریتی سه گانه

اکنون با معرفی قلمروهای سه گانه مدیریت فضا در ایران، وقت آن است پرسیده شود که در هر کدام از این قلمروها قوانین ناظر بر ساخت و ساز و تغییر کاربری کدامند؟

یکم: ساخت و ساز و تغییر کاربری در قلمرو مدیریتی اول (محدوده روستا)

چنان که گفته شد یکی از قلمروهای مدیریت فضا در ایران، محدوده ای است که طبق تعریف طرح هادی روستایی، «محدوده روستا» نامیده می شود. در این محدوده، دهیار همانند شهردار نظارت و کنترل ساخت و سازها و تغییرات کاربری زمین را به عهده دارد. بررسی تمام قوانین در ارتباط با طرح هادی در این نوشته میسر نیست از این رو تنها به یک نمونه از قوانینی که در یک دهه اخیر در ارتباط با ساخت و ساز و تغییر کاربری در همین رابطه به تصویب رسیده یعنی به تبصره ۵ ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی و باغ مصوب ۱۳۸۵ اشاره می شود که به ویژه در منطقه ساحلی شمال کشور تاثیر زیادی در ساخت و ساز و تغییرات کاربری غیر مجاز داشته است: «اراضی داخل محدوده قانونی روستاهای دارای طرح هادی مصوب، مشمول ضوابط طرح هادی بوده و از کلیه ضوابط مقرر در این قانون [قانون حفظ کاربری اراضی] مستثنی می باشد» (تاکید از ماست).

پیدا است که این تبصره، هرگونه دخالت جهاد کشاورزی یعنی متولی اصلی کشاورزی در کشور را به طور قاطع و صریح از نظارت بر زمین های کشاورزی در داخل محدوده طرح هادی در روستا منع می کند. در ادامه تصویب این تبصره، در ماده ۱۹۴ قانون

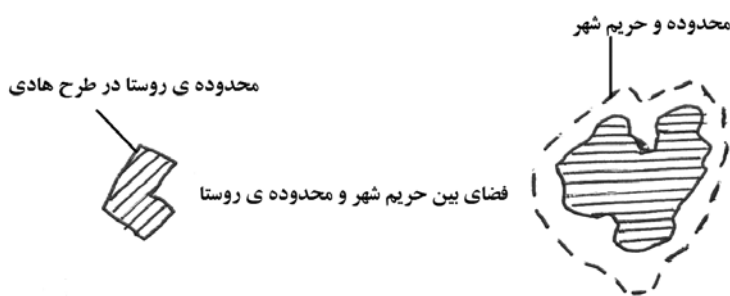
این قانون چنین تعریف شده است: « ماده ۱: محدوده شهر عبارت است از حد کالبدی موجود شهر و توسعه آتی در دوره طرح جامع و تا تهیه طرح مذکور در طرح هادی شهر که ضوابط و مقررات شهرسازی در آن لازم الاجرا می باشد. شهرداری ها علاوه بر اجرای طرح های عمرانی از جمله احداث و توسعه معابر و تأمین خدمات شهری و تأسیسات زیربنایی در چارچوب وظایف قانونی خود، کنترل و نظارت بر احداث هرگونه ساختمان و تأسیسات و سایر اقدامات مربوط به توسعه و عمران در داخل محدوده شهر را نیز به عهده دارند.

ماده ۲: حریم شهر عبارت است از قسمتی از اراضی بلافصل پیرامون محدوده شهر که نظارت و کنترل شهرداری در آن ضرورت دارد و از مرز تقسیمات کشوری شهرستان و بخش مربوط تجاوز ننماید. به منظور حفظ اراضی لازم و مناسب برای توسعه موزون شهرها با رعایت اولویت حفظ اراضی کشاورزی، باغات و جنگل ها. هرگونه استفاده برای احداث ساختمان و تأسیسات در داخل حریم شهر تنها در چارچوب ضوابط و مقررات مصوب طرح های جامع و هادی امکان پذیر خواهد بود. نظارت بر احداث هر گونه ساختمان و تأسیسات که به موجب طرح ها و ضوابط مصوب در داخل حریم شهر مجاز شناخته شده و حفاظت از حریم به استثنای شهرک های صنعتی (که در هر حال از محدوده قانونی و حریم شهرها و قانون شهرداری ها مستثنی می باشند) به عهده شهرداری مربوط می باشد. هرگونه ساخت و ساز غیر مجاز در این حریم تخلف محسوب شده و با متخلفین طبق مقررات رفتار خواهد شد.

۳. قلمرو سوم (پهنه بین حریم شهر و محدوده روستا)

این محدوده از قلمرو فضایی را بر خلاف دو قلمرو دیگر هیچ قانونی به طور مشخص تحدید و یا تعیین نکرده است. اما با تدوین آیین نامه اجرایی ماده ۸ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهر سازی در سال ۱۳۵۵ تحت عنوان «آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها»، این قلمرو مدیریتی به طور ضمنی و غیر مستقیم تعیین شد. در آیین نامه فوق به طور ضمنی فرض بر این بود که یک قلمرو فضایی به نام محدوده قانونی و

حریم شهر موجود است (که امروزه محدوده و حریم شهر نامیده می شود) و بقیه کشور نیز خارج از آن به قلمرو مدیریتی دیگری از نظر ساخت و ساز و تغییر کاربری تعلق دارد. از این رو این قلمرو، محدوده بزرگ تری از قلمرو امروزی آن محسوب می شد؛ چرا که شامل تمام پهنه کشور به جز محدوده شهر و حریم آن بود. در واقع بر اساس این آیین نامه در ایران دو قلمرو مدیریت فضا یعنی



شکل ۱. نمایش ساده شده قلمروهای سه گانه مدیریت فضا در ایران

برنامه پنجم، قدرت اجرایی دهیار افزایش یافته و به عنوان «مدیر ارشد روستا» از اختیارات وسیع تری برخوردار شده است. بدین ترتیب با لغو نظارت جهاد کشاورزی بر ساخت و ساز و تغییرات کاربری زمین در درون محدوده روستا، دهیار و بنیاد مسکن انقلاب اسلامی اصلی ترین نقش آفرینان این پهنه برای ساخت و ساز و تغییرات کاربری خواهند بود. با پیدا شدن دشواری های بسیار در زمینه تخلفات ساخت و ساز و تغییرات کاربری زمین کشاورزی در درون محدوده طرح هادی روستایی سرانجام تفاهم نامه ای بین بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و سازمان امور اراضی در ۲۸/۱۱/۱۳۹۳ به امضاء رسید که طبق آن بعد از این تاریخ نظارت بر اراضی کشاورزی داخل محدوده روستا توسط جهاد کشاورزی نیز اعمال خواهد شد؛ این قانون همچنان برجاست و لغو نشده است.

دوم: ساخت و ساز و تغییر کاربری در قلمرو مدیریتی دوم (محدوده و حریم شهر)

چنانکه می دانیم یکی از قوانین اصلی که در قلمرو مدیریتی دوم مبنای اقدامات مدیریت اجرایی است، قانون شهرداری هاست که در تاریخ ۱۳۳۴/۴/۱۱ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسید اما به صورت مستمر در سال های بعد با مفاد اصلاحی و الحاقی تکمیل شد. لازم است یادآوری شود که قانون شهرداری ها در زمینه ساخت و ساز و زمین های شهری در ارتباط مستقیم با طرح های جامع و تفصیلی شهری قرار می گیرند که از اواسط دهه ۱۳۴۰ در ایران تهیه و اجرا شده است. اما بینیم در قانون شهرداری ها در ارتباط با ساخت و سازها و ضوابط و مقررات تعیین شده در طرح های جامع شهری و تفصیلی چه تمهیداتی در محدوده و حریم شهرها در نظر گرفته شده و چگونه با وجود این قانون باز هم ساخت و سازهای غیر مجاز و تغییر کاربری صورت می گیرد. پیداست در اینجا نیز به دلیل محدودیت به نمونه ها اکتفا شده است.

یکی از مفاد مهم قانون شهرداری ها ماده ۱۰۰ آن است که در بهمن ماه سال ۱۳۴۵ یعنی دقیقاً یک سال بعد از تصویب اولین طرح جامع شهری که در ایران به تصویب رسید به صورت یک ماده الحاقی به قانون شهرداری ها اضافه شد. این ماده تأکید دارد که مالکین اراضی در داخل محدوده و حریم شهرها یعنی قلمرو دوم مدیریتی بدون مجوز از شهرداری حق هیچگونه اقدامی در جهت تفکیک اراضی یا عملیات ساختمانی ندارند: «طبق ماده ۱۰۰ مالکین اراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند. شهرداری می تواند از عملیات ساختمانی ساختمان های بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه به وسیله مأمورین خود اعم از آنکه ساختمان در زمین محصور یا غیر محصور واقع شده باشد جلوگیری نماید (الحاقی ۱۳۴۵/۱۱/۲۷ تأکید از ماست).

تبصره ۱ این قانون در سال ۱۳۵۲ به شرح زیر اصلاح شد که تا

امروز به قوت خود باقی مانده است: بعد از انقلاب در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری ها تغییراتی ایجاد شد و طی مصوبه ای در ۱۳۵۸/۶/۲۷، شورای انقلاب، تبصره های ۲ تا ۸ را که تا کنون مورد اجراست به آن اضافه کرد. در این مصوبه برخی از تبصره های قبلی این قانون اصلاح و برخی دیگر به آن اضافه شد.

همچنین در همین رابطه بر اساس قانون اصلاح ماده - ۱۰۱ قانون شهرداری در سال ۱۳۹۰ به ادارات ثبت اسناد و املاک توصیه شده است که به قوانین و ضوابط و مقررات طرح جامع و تفصیلی توجه نماید.

با این حال در قانون تبصره های الحاقی جدیدی که در سال ۱۳۵۸ گنجانده شده، راه تخلفات شبه قانونی را باز گذاشته است. در برخی از این تبصره ها، مسیر تخلفات ساختمانی تا حدودی گشوده شده است. زیرا در این تبصره ها جریمه می توانست جایگزین قلع و قمع بنا شود. از جمله و به ویژه در تبصره ۲ این الحاقیه در مورد کاربری های مسکونی آمده است که: «در مورد اضافه بنا زائد بر مساحت زیربنای مندرج در پروانه ساختمانی واقع در حوزه استفاده از اراضی مسکونی، کمیسیون [مندرج در تبصره ۱] می تواند در صورت عدم ضرورت قلع اضافه بنا با توجه به موقعیت ملک از نظر مکانی (در بر خیابان های اصلی یا خیابان های فرعی و یا کوچه بن باز یا بن بست)، رای باخذ جریمه ای که متناسب با نوع استفاده از فضای ایجاد شده و نوع ساختمان از نظر مصالح مصرفی باشد تعیین و شهرداری مکلف است بر اساس آن نسبت بوصول جریمه اقدام نماید (جریمه نباید از حداقل یک دوم کمتر و از سه برابر ارزش معاملاتی ساختمان برای هر متر مربع بنای اضافی بیشتر باشد). در صورتی که ذی نفع از پرداخت جریمه خودداری نموده [باشد]، شهرداری مکلف است مجدداً پرونده را به همان کمیسیون، ارجاع و تقاضای صدور رای تخریب را بنماید کمیسیون در این مورد نسبت به صدور رای تخریب اقدام خواهد نمود». عیناً همین حکم در مورد اراضی با کاربری تجاری، صنعتی و اداری نیز در تبصره ۳ و ۴ صادر شده است. پیداست در زمانی که شهرداری ها در عمل از نظر تامین منابع مالی، نهادی خودکفا محسوب می شوند و باید روی پای خود بایستند و هیچ مرجع دیگری در خصوص منابع جاری و عمرانی کمکی به شهرداری نمی کند (یا دست کم منابع تامین مالی را تضمین نمی کند)، اخذ جریمه تقریباً در اکثر موارد جایگزین قلع و قمع بنا می شود و تخریب بناها و ساخت و سازهای غیر مجاز، تنها به زمانی محول می شود که اخذ جریمه با مشکل روبرو شده باشد. چنان که امروزه گفته می شود بین ۵۰ تا ۷۵ درصد کل منابع شهرداری ها از عوارض و تخلفات ساختمانی تامین می شود. در چارچوب همین منافع نهادی است که ماشین کمیسیون ماده ۵ بکار می افتد تا به طور مستمر در ابعاد وسیع مصوبه هایی برای تغییر کاربری تصویب نماید و «حق بر شهر» شهروندان را زیر پا بگذارد.

سوم: ساخت و ساز و تغییر کاربری در قلمرو مدیریتی سوم

قلمرو مدیریتی سوم فضا در ایران بین حریم شهر و محدوده روستا یعنی بین قلمرو مدیریتی اول و دوم واقع شده است. این محدوده با وجود تمرکز اندک جمعیت، از نظر وسعت، بزرگترین محدوده مدیریتی فضایی کشور است که در آن مهمترین منابع و ثروت طبیعی کشور توزیع شده است. مساحت این محدوده را در یک برآورد کلی می توان بیش از ۹۶ درصد کل مساحت کشور دانست. لازم است یادآوری شود که این پهنه مدیریتی تحت مدیریت سازمان های بخشی گوناگونی نظیر وزارت جهاد کشاورزی (برای زمین کشاورزی، جنگل و مراتع)، وزارت نیرو (برای رودخانه ها و منابع آب سطحی و زیر زمینی)، سازمان حفاظت محیط زیست (برای زیست بوم های حساس اکولوژیکی)، میراث ارزشمند تاریخی - فرهنگی تحت مدیریت سازمان میراث فرهنگی و... قرار دارد. همه این سازمان های بخشی برای حفاظت و مراقبت از منابع طبیعی و تمدنی کشور، قوانین ناظری نیز به تصویب رسانده و بر اساس آن برنامه های اجرایی و نظارت خود را عملی می کنند. از نظر نگارنده که این قوانین را بررسی کرده، قوانین موجود در حفظ و حراست از منابع طبیعی و تمدنی ارزشمند کشور در قلمرو مدیریتی سوم مگر در مواردی معدود، مناسب و حساب شده تدوین شده است و اگر اراده ای مصمم و مدبرانه برای اجرای آنها وجود داشته باشد، می تواند در دست اندازی به این منابع، بسیاری از دشواری های موجود را بر طرف نماید. از این رو می توان به تاکید گفت که «نقص» هم اگر وجود دارد، این «نقص» قانون است که به بحران کنونی مدیریت فضا در ایران و هرج و مرجی که در آن حاکم شده، دامن زده است. در محدوده سوم مدیریتی، دو ماده قانونی که در آن دو کمیسیون ناظر نیز تعبیه شده و نظارت و کنترل بر مجوزها و اجرای ساخت و سازها و تغییر کاربری را به عهده دارند از اهمیت ویژه برخوردارند.

۱. کمیسیون تبصره ۱ ماده ۱

کمیسیون تبصره ۱ ماده ۱ «قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها»، مهمترین نهادی است که مجوز تغییر کاربری در خارج از محدوده و حریم شهرها و خارج از محدوده روستاها را در قلمرو سوم مدیریتی به عهده دارد. به طوری که در تبصره ۲ ماده ۱۰ آیین نامه احداث بنا مصوب ۱۳۹۱/۲/۲۰ تاکید شده است که: «مرجع صدور پروانه [ساخت و ساز یعنی استناداری ها و زیر مجموعه آن یعنی بخشداراری ها و فرماندراری ها در خارج از حریم شهرها و محدوده روستا] مکلف است قبل از هرگونه اقدام، نظریه کمیسیون تبصره (۱) ماده (۱) قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها مصوب ۱۳۷۴- را اخذ نماید»^۳.

اما در تبصره ۱ (اصلاحی ۱۳۸۵): تشخیص موارد ضروری تغییر کاربری اراضی زراعی و باغ ها در هر استان به عهده کمیسیونی (موقت) مرکب از:

- رئیس سازمان جهاد کشاورزی،

- مدیر امور اراضی،

- رئیس سازمان مسکن و شهرسازی،

- مدیر کل حفاظت محیط زیست آن استان،

- و یک نفر نماینده استاندار

می باشد که به ریاست سازمان جهاد کشاورزی تشکیل می گردد. نماینده دستگاه اجرایی ذی ربط می تواند بدون حق رأی در جلسات کمیسیون شرکت نماید. سازمان جهاد کشاورزی موظف است حداکثر ظرف مدت دو ماه از تاریخ دریافت تقاضا یا استعلام، مطابق نظر کمیسیون نسبت به صدور پاسخ اقدام نماید(تاکید از ماست).

در مورد تغییر کاربری دیگر زمین ها در قلمرو سوم مثل جنگل، مراتع و غیره و ضرورت تغییر آنها برای کاربری های دیگر و ساخت و سازهای عمرانی عام المنفعه و یا غیره، باز هم کمیسیون تبصره ۱ ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ هاست که تصمیم می گیرد.^۴ پیداست که طبق تبصره ۱ این قانون، مسئولیت تمام تصمیمات در خصوص مجوز ساخت و ساز و تغییر کاربری زمین ها در سراسر قلمرو مدیریتی سوم به عهده کمیسیون تبصره ۱ است و باید پاسخگو باشد.

۲. کمیسیون تبصره ۲ ماده ۹۹ شهرداری ها

کمیسیون تعریف شده در این ماده قانونی اگر چه در زمینه صدور مجوزهای ساخت و ساز، وظایفی به عهده ندارد لیکن در جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز و تخریب آنها در خارج از حریم شهرها، نقش مهمی به عهده آن گذاشته شده است. کمیسیون مربوط به این ماده قانونی موظف است تا هرگونه تخلف ساختمانی در خارج از حریم شهرها و روستاها را رصد کرده و اعمال قانون نماید.

«تبصره ۲ ماده ۹۹ شهرداری: به منظور جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز در خارج از حریم مصوب شهرها^۵ و نحوه رسیدگی به موارد تخلف، کمیسیونی مرکب از نمایندگان:

- وزارت کشور،

- قوه قضاییه

- و وزارت مسکن و شهرسازی [امروزه راه و شهرسازی]، در استناداری ها تشکیل خواهد شد. کمیسیون، حسب مورد و با توجه به طرح جامع (چنانچه طرح جامع به تصویب نرسیده باشد با رعایت ماده ۴ آیین نامه احداث بنا در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها (مصوب ۱۳۵۵) نسبت به صدور رأی قلع بنا یا جریمه معادل پنجاه درصد تا هفتاد درصد قیمت روز اعیانی تکمیل شده اقدام خواهد نمود. مراجع ذی ربط موظفند برای ساختمان هایی که طبق مقررات این قانون و نظر کمیسیون برای آنها جریمه تعیین و پرداخت گردیده، در صورت درخواست صاحبان آنها برابر گواهی پایان کار صادر نمایند. (الحاقی به قانون شهرداری ها مورخ ۱۳۷۲/۱۲/۱) (تاکید از ماست).

چنان که پیداست در این تبصره قانونی، چند نکته برای مدیریت فضا و ساخت و ساز در قلمرو سوم مدیریتی تعیین تکلیف شده است:

یکم این که برای نظارت بر ساخت و سازهای این پهنه وسیع یک کمیسیون متشکل از سه سازمان دولتی در هر استان (در استانداری) تشکیل شده است که در آن نماینده وزارت کشور، نماینده قوه قضاییه و نماینده وزارت راه و شهرسازی حضور داشته و تصمیم گیری می کنند.

دوم این که در این تبصره مشخص شده است که مبنای عمل قانونی این کمیسیون در نظارت بر ساخت و سازها در خارج از حریم شهرها، در اصل ماده ۴ آیین نامه احداث بنا در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها (مصوب ۱۳۵۵) خواهد بود (که در شرایط کنونی با توجه به نسخه جدید این آیین نامه که در سال ۱۳۹۱ به تصویب رسیده، باید «طرح جامع ناحیه ای» و «مجموعه شهری» (اگر وجود داشته باشد) را نیز مینا قرار دهد.^۶

و سوم این که بازم موضوع جریمه متخلفان در خارج از حریم شهرها و محدوده روستا همانند داخل محدوده و حریم شهرها، گزینه دیگری است که می تواند جایگزین قلع و تخریب بنا شود. اما چنان که گفته شده، کمیسیون تبصره ۲ ماده ۹۹ شهرداری می باید بر اساس ماده ۴ آیین نامه احداث بنا در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها (که اکنون نسخه جدید آن مصوب سال ۱۳۹۱ در دست اجراست) نسبت به صدور رأی قلع بنا یا جریمه اقدام نماید.

از مرور این ماده آئین نامه احداث بنا در خارج از محدوده قانون و حریم شهرها پیداست تمام تمهیدات لازم برای حفظ منابع طبیعی و سازه های عمرانی کشور و جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز که به منابع طبیعی و زیربنایی و فرهنگی کشور آسیب وارد می کند، در این بند از آیین نامه احداث بنا در خارج از حریم شهرها و محدوده روستا به عمل آمده است. اما باز هم در قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها یعنی همان قانونی که کمیسیون تبصره ۱ ماده ۱ آن مصدر مجوزهای ساختمانی در پهنه سوم است، نقطه عزیمتی برای بروز تخلفات فراهم شده است. در ماده ۲ همین قانون که در سال ۱۳۸۵ با اندکی تغییر اصلاح شده، دولت در منافع حاصل از تغییر کاربری اراضی زراعی، سهمی شده و همین سهمی شدن سبب تمایل بیشتر به اخذ جریمه به جای قلع بنا شده است: «ماده ۲ (اصلاحی ۱۳۸۵) قانون سال ۱۳۷۴: در مواردی که به اراضی زراعی و باغ ها طبق مقررات این قانون مجوز تغییر کاربری داده می شود، هشتاد درصد (۸۰٪) قیمت روز اراضی و باغ های مذکور با احتساب ارزش زمین پس از تغییر کاربری بابت عوارض از مالکین وصول و به خزانه داری کل کشور واریز می گردد. تبصره ۳ (الحاقی): تقویم و ارزیابی اراضی زراعی و باغ های موضوع این قانون توسط کمیسیون سه نفره ای متشکل از نمایندگان سازمان جهاد کشاورزی، استانداری، امور اقتصادی و دارایی استان در هر

یک از شهرستان ها انجام می پذیرد» (تاکید از ماست).^۷

پانوشت:

۱. این نامگذاری تنها به منظور ساده کردن مفهوم تقسیمات فضای مدیریتی در کشور و مختص همین نوشته است و در نتیجه به معنی نامگذاری رسمی و قانونی آن نیست. ترتیب این قلمروها نیز تنها از روی اندازه این قلمروها و از کوچک به بزرگ انجام گرفته است.

۲. طبق تعریف آیین نامه، نحوه بررسی و تصویب طرح های توسعه و عمرانی محلی و ناحیه ای و... طرح هادی روستایی «عبارت است از طرحی که ضمن ساماندهی و اصلاح بافت موجود روستا، میزان و مکان گسترش آتی و نحوه استفاده از زمین برای عملکردهای مختلف از قبیل مسکونی، تجاری و کشاورزی و تاسیسات و تجهیزات و نیازمندی های عمومی روستا بر حسب مورد در قالب مصوبات طرح های ساماندهی فضا و سکونتگاه های روستایی با طرح جامع ناحیه ای تعیین می شود»
۳. حیرت انگیز است که تصویب کنندگان نمی دانستند که قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ در سال ۱۳۸۵ اصلاح و تصویب شده است.
۴. البته در مورد جنگل ها که تغییر کاربری آن مجاز نیست، سازمان جنگل ها نظر می دهد لیکن در آنجا نیز ضرورت تشخیص به همین کمیسیون پنج نفره معطوف شده است. در واقع در همه موارد ضرورت به این کمیسیون واگذار شده است.

۵. لازم است یادآوری شود که در آن زمان هنوز «محدوده روستا» به معنی امروزی آن که توسط طرح هادی روستایی تعیین و تحدید می شود وجود نداشت. بنابراین وقتی در این تبصره از «محدوده ی خارج از حریم شهرها» سخن به میان آمده، امروزه به معنی همان پهنه ای است که ما در این بررسی قلمرو سوم مدیریتی نامیده ایم و آن بین حریم شهر و محدوده روستایی تعیین شده در طرح هادی روستایی است.

۶. یادآوری این نکته ضرورت دارد که این آیین نامه که با استناد به ماده ۸ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی (مصوب ۱۳۵۳) در سال ۱۳۵۵ به تصویب هیات وزیران رسیده بود، در تاریخ ۱۳۹۱/۲/۲۰ تغییر یافت و برای آن آیین نامه ای جدید نوشته و به تصویب رسید. بنابراین اکنون کمیسیون بر مبنای آیین نامه احداث بنا در خارج از محدوده و حریم شهرها مصوب ۱۳۹۱ عمل می کند. با این حال ماده ۴ آیین نامه جدید نیز با همان مضمون ماده ۴ قبلی ولی با تغییراتی تدوین شده است. بنابراین ارجاع به ماده ۴ آیین نامه قبلی همان مضمون ماده را در آیین نامه جدید نیز در بر می گیرد.

۷. همین ماده در قانون سال ۱۳۷۴ به این صورت آمده است: «در مواردی که به اراضی زراعی و باغ ها طبق مقررات این قانون مجوز تغییر کاربری داده می شود هشتاد درصد (۸۰٪) قیمت روز اراضی و باغ های مذکور با احتساب ارزش زمین پس از تغییر کاربری بابت عوارض از مالکین وصول و به خزانه داری کل کشور واریز می گردد. نحوه تقویم [نحوه قیمت گذاری] ارزش اراضی موضوع این قانون توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی تعیین و به تصویب هیات وزیران خواهد رسید»

برگزاری اولین همایش تخصصی شهرسازی ریل پایه

■ فروغ غضنفری راد

رئیس گروه برنامه ریزی و استانداردسازی دفتر حمل و نقل ریلی درون شهری و حومه



- ۲- عدم هماهنگی بین حمل و نقل درون و برون شهری
 - ۳- متولی یکپارچه سازی و ابعاد آن
 - ۴- ابهام در مورد متولی قطارهای حومه ای
 - ۵- عبور خطوط راه آهن برون شهری مسافری از داخل شهر
 - ۶- مکان یابی پایانه های برون شهری (راه آهن و اتوبوس های برون شهری و فرودگاه ها)
 - ۷- شهرهای متوسط و کوچک چه کنند تا ۳۰ سال بعد مشکل کلان شهرها را نداشته باشند؟
 - ۸- ارتباط TOD با یکپارچه سازی و سطح خدمات و...
 - ۹- ضرورت پرداختن به اتاق
 - ۱۰- نگرش های متفاوت نسبت به مجموعه شهری
- با در نظر گرفتن اینکه ارتباط بین حمل و نقل برون شهری و درون شهری بدرستی برقرار نشده و ایستگاه های راه آهن عموماً در حاشیه شهرها طراحی شده اند و یکپارچگی مناسبی بین آنها و سیستم های حمل و نقل عمومی درون شهری وجود ندارد، تقی زاده به ذکر این موضوع پرداخت که در بسیاری از کشورهای جهان برای پیشگیری از شکاف ایجاد شده بین وزارت حمل و نقل که متولی حمل و نقل برون شهری می باشد و دولت های محلی (شهرداری ها) که متولی حمل و نقل درون شهری می باشند، نهادی به عنوان متولی یکپارچه سازی تبیین می گردد تا ابعاد مختلف یکپارچه سازی را در جهت رضایت

اولین همایش تخصصی شهرسازی ریل پایه با هدف استفاده حداکثری از حمل و نقل عمومی درون شهری، منطقه ای و برون شهری، یازدهم بهمن ماه سال جاری از سوی وزارت راه و شهرسازی در هتل المپیک تهران برگزار گردید.

محور اصلی این همایش یک روزه توسعه حمل و نقل ریلی منطقه ای است که شامل زیر بخش هایی مانند یکپارچگی حمل و نقل مجموعه شهری و توسعه شهری و منطقه ای بر مبنای خطوط ریلی می باشد. در شرایط فعلی ناهماهنگی بین حمل و نقل برون و درون شهری به نارضایتی مردم منجر شده؛ در حالی که اکنون در بسیاری از کشورهای جهان یکپارچگی سامانه های حمل و نقل ریلی مانند مترو و قطار بسیار رایج است. همچنین در بحث خطوط حومه ای و ارتباط آنها با خطوط مترویی نیاز به ایجاد یک سیستم یکپارچه می باشد. بطوریکه مسافر کمترین زمان و مسافت را برای رسیدن به مقصد صرف نماید و لازمه این موضوع ورود خطوط حومه ای به داخل شهر و اتصال با خطوط مترویی و اکسپرس از طریق ایستگاه های چند وجهی است. تقی زاده، دبیر نخستین همایش تخصصی شهرسازی ریل پایه، با تاکید بر اهمیت نگرش یکپارچه سازی به جای ساختار یکپارچه سازی، به ده مشکل اصلی در حوزه حمل و نقل و شهرسازی و راهکارهای آن پرداخت که عبارتند از:

۱- عدم هماهنگی بین حمل و نقل و شهرسازی

حداکثری شهروندان تعیین نماید. در یک تعریف کلی یکپارچه سازی حمل و نقل هدف ذیل را دنبال می کند:

آوردن شرایط جابجایی هر فردی و هر چیزی به هر جایی در هر زمانی با بهترین شیوه ممکن از لحاظ راحتی و سهولت، صرف زمان و هزینه کمتر، ایمنی و امنیت بالا و سازگارترین شیوه با محیط زیست، با هدف حداکثر استفاده از حمل و نقل عمومی درون شهری و برون شهری از طریق ایجاد هماهنگی و ارتباط نزدیک و بهینه میان مدهای مختلف حمل و نقل درون و برون شهری و شهرسازی با یکدیگر از ابعاد سخت افزاری و نرم افزاری.

در شرایط فعلی متولی مشخصی برای خطوط حومه ای وجود ندارد. طبق قانون حمایت از سامانه های حمل و نقل ریلی درون شهری و حومه اجراء و بهره برداری از خطوط حومه ای بر عهده شهرداری شهرهای مادر می باشد و درعین حال متولی قطارهای حومه ای برای شهرهای جدید، شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید وابسته به وزارت راه و شهرسازی می باشد. به علاوه برخی از قطارهای بین شهری سریع السیر توسط راه آهن در دست ساخت و بهره برداری می باشند که شهرهای اطراف را به شهرهای مادر متصل می کنند. لذا این مسئله باعث ایجاد شکاف میان یکپارچگی ارتباط بین شهرهای حومه ای و شهرهای مادر شده است.

در ادامه همایش، حناچی، معاون شهرسازی وزارت راه و شهرسازی بر اهمیت توجه به توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی (TOD) تاکید نمود. وی گفت: در این زمینه باید از تجربیات کلان شهرهای موفق استفاده کرد و نباید با برخورد جزیره ای، موانعی برای ایجاد یک حمل و نقل یکپارچه به وجود آورد. وی ادامه داد: متأسفانه راه آهن خود به دو بخش بیرون شهر و درون شهر تقسیم شده و در همین رابطه جانمایی ایستگاه ها در بسیاری از شهرها اشتباه است که با نگرش جدید در وزارت راه و شهرسازی و جابه جایی بسیاری از ایستگاه ها این نگرش غلط تا حدی اصلاح شده است.

حناچی، معاون شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی، طرح های عمومی و طرح های محله ای، منطقه بندی قوانین زیربخش ها، بازنگری دستورالعمل های طراحی و ذخیره اراضی را از جمله ابزارهای پیاده سازی برنامه ریزی شهری برشمرد و با اشاره به سیاست های ترافیکی اعمالی در کلانشهر لندن در سال های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۸ گفت: با اجرای این طرح ها عمده تردد ماشین از مرکز شهر به حومه منتقل شد و بررسی ها نشان داد که استفاده از دوچرخه و حمل و نقل در شهر افزایش پیدا کرده است.

وی کاربری زمین شهری را نیز بسیار مهم دانست و افزود: توجه به این موضوع باعث می شود تا با توسعه حمل و نقل حومه مراکز تجاری و اقتصادی از مرکز شهر به حومه توسعه یابند و رونق حمل و نقل حومه در بیرون شهر به ارتقای ارزش زمین نیز کمک می کند.

در ادامه همایش، وزیر راه و شهرسازی، به اهمیت حرکت، توجه به انسان و ضرورت تحول ذهنی به جای تغییرات فیزیکی اشاره نمود. آخوندی افزود: یکی از مهمترین اهداف ما در این حوزه تغییر رویکرد بنیادی در حمل و نقل و شهرسازی است. واقعیت این است که در بسیاری از شهرهای بزرگ با مشکل جدی حرکت و جابه جایی مواجه هستیم.

وی با بیان اینکه عصر جهانی شدن دارای ویژگی بسیار مهمی مبنی بر فشردگی زمان و مکان است گفت: اگر در چهار دهه گذشته مکان قابل

جابه جایی در فضای شهری برای ما ۲۰ کیلومتر بود این مکان در حال حاضر تبدیل به ۳۳ کیلومتر شده که متعاقباً زمان کافی برای پیچیدن این مسیر نیز کاهش یافته است که نمونه بارزی از فشردگی زمان و مکان است. آخوندی در ادامه سخنانش مفهوم حرکت را خمیرمایه اصلی جهانی شدن اعلام کرد و گفت: در دنیای گذشته حرکت همواره مسئله بشر بوده است، کاروان ها و کاروانسراها که همچنان از بخش های عمده میراث فرهنگی ما به شمار می روند میراثی بر پایه مسیر حرکت در آن زمان به شمار می روند و اجزایی که در این بخش خدمت رسانی می کردند نیز در سابقه ایران شهری ما حضور دارند.

وی بر حمل و نقل حومه ای در قالب توسعه راه آهن حومه تاکید کرد و گفت: در قانون توسعه برنامه ششم به این مهم توجه شده است. همچنین اهمیت توجه به حمل و نقل Door to Door را بیان نمود که راحتی و زمان سفر در این موضوع بسیار مهم است. سپس تاکید نمود که لازم است برنامه ریزی نظام حمل و نقل بر مبنای رفاه شهروندان شکل بگیرد و یکپارچگی بین مودهای مختلف در این راستا بسیار اهمیت دارد.

آخوندی اظهار داشت: به همین منظور از معاونت شهرسازی و راه آهن خواسته ایم نظام شهرسازی ایران با تجدیدنظر بر مبنای ریل طراحی شود زیرا تاکنون نظام شهرسازی کشور بر مبنای خیابان ها و تردد خودروها طراحی شده که سبب آلودگی های جدی در کلان شهرها و شهرهای بزرگ شده است. وی گفت: مترو، راه آهن و قطارهای حومه ای باید به یکدیگر کمک کنند تا با ایجاد هماهنگی لازم بتوانیم ایستگاه آنها را به یکدیگر مرتبط سازیم. ایشان با اشاره به ضرورت مکانیابی صحیح ایستگاه های راه آهن عنوان نمودند که در برخی شهرها مانند شیراز ایستگاه راه آهن در شعاع ۱۲ کیلومتری شهر و بیرون از شهر قرار دارد که دسترسی به سیستم های حمل و نقل عمومی درون شهری را دشوار نموده است.

وی بر توسعه حمل و نقل ریلی تاکید کرد و افزود: با اتصال خطوط ریلی برون شهری، مترو و قطارهای حومه ای امیدواریم شاهد یک تحول بزرگ در نظام شهرسازی و کشور باشیم تا شهرهای خود را بر مبنای ریل پایه طراحی کنیم. وی گفت: وزارت راه و شهرسازی آمادگی کامل دارد برای یکپارچه سازی شبکه حمل و نقل ریلی و مترو اقدامات مناسبی را انجام دهد تا با تغییر نظام بنیادی در حوزه شهرسازی در هشت سال آینده شاهد شهرهای ریل پایه باشیم.

در این همایش، سیادت موسوی درخصوص نگاهی به فرصت ها و منافع شهرسازی ریل پایه گزارشی ارائه نمود و به مطالعه موردی شهر تهران پرداخت. ایشان علت مشکلات موجود را نبود سیاست های موثر و برنامه آمایش سرزمین در ایران و عدم برنامه ریزی منطقه ای به عنوان حلقه واسط برنامه ریزی شهری و محلی با برنامه ریزی ملی مطرح نمود. وی با تاکید بر توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی این موضوع را این چنین تعریف نمود: TOD عبارت است از یک توسعه مختلط مسکونی- تجاری که در جوار ایستگاه های حمل و نقل انبوه مسافری ساخته می شود. هدف از چنین توسعه ای پیشینه و بهینه کردن دسترسی به سامانه حمل و نقل عمومی است. ایستگاه در مرکز چنین مجموعه ای قرار دارد و در پیرامون آن توسعه پرتراکم که به تدریج با دور شدن از مرکز ایستگاه از تراکم آن کاسته می شود.

در ادامه همایش باقری درخصوص ملاحظات تبیین محتوا در شهرسازی ریل پایه با تاکید بر نگاهی به پیامدهای چند مقیاسی

توسعه حمل و نقل ریلی بر ساختار فضایی شهرها و مناطق، مطالبی را ایراد نمود. ایشان مطالعه دقیق مصادیق رابطه توسعه ریلی با تحولات شهری، استخراج مفاهیم و مفهوم سازی و نظریه پردازی، تولید و تقویت محتوای دانش شهرسازی ریل پایه ایران، شناخت فرصت های دوسویه توسعه ریلی و آمایش فضا، جبران انفعال دو سویه در توسعه های ریلی و شهری انتزاعی با برنامه های فعال شهرسازی ریل مینا، الزام و شرایط زمینه، اراده مدیریتی و امیدواری به توفیق سیاست ها را مهمترین راهکارهای ممکن برشمرد.

همچنین در این همایش، آقای علیقارداشی، مدیرکل دفتر تاسیسات زیربنایی راه آهن، به ارائه گزارشی درخصوص ایستگاه راه آهن و شهرها و بررسی تجارب جهانی پرداخت. ایشان با ارائه توضیحاتی درمورد سیستم های حمل و نقل ریلی در شهرهای لندن، سنت پانکراس، پاریس، مونت پاراناس، سنت لزا، آستارلیز، توکیو، برلین، وین، مونیخ، میلان، بروکسل و مادرید به تسهیلات فراهم شده در ایستگاه ها و سیستم های حمل و نقل ریلی این شهرها مانند تعامل حمل و نقل درون شهری و برون شهری، توجه به معلولین، توجه به پیاده راه، استفاده از فرصت طبقات و فضاهای زیرسطحی، سرویس های متعدد در ایستگاه و توسعه فضای شهری اشاره نمود. وی با بررسی موردی شهر همدان نتایج حاصله از جانمایی صحیح ایستگاه را مواردی چون دسترسی بهتر، ارتباط بهتر با حمل و نقل همگانی، فرصت پیاده سازی TOD، پیاده سازی ایستگاه چند وجهی multimodal station و افزایش رضایتمندی مردم، تقاضای حمل و نقل و افزایش عملکرد و اقتصاد ایستگاه برشمرد.

ایزدی، مدیرعامل شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری، نیز با ارائه گزارشی با موضوع نقش ایستگاه ها در بازآفرینی شهری و توسعه حمل و نقل محور به تطابق تاریخی توسعه شهری و حمل و نقل اشاره کرد. وی عنوان نمود که ارائه اصلاح TOD در سال ۱۹۹۳ همگام با اهداف توسعه پایدار و رشد هوشمند شکل گرفت که نتیجه آن مرکزیت ایستگاه های حمل و نقل به خصوص قطار شهری و ایجاد محوده ای از خانه های مسکونی با تراکم بالا، خرده فروشی ها، مجتمع های اداری و تجاری و کاربری های گوناگون در فضایی با قابلیت پیاده روی بوده است. منافع TOD مبتنی بر اصول توسعه پایدار شهری در زمینه های اقتصادی، اجتماعی و محیط زیست عبارتند از: ایجاد محیط پیاده روی در اطراف ایستگاه، ایجاد محیط جذاب و امن شهری مورد استفاده عموم، تشویق استفاده از قطار شهری، بهبود و ساماندهی کاربری اراضی در اطراف ایستگاه و سایر نقاط شهری، کسب درآمد قابل توجه جهت کمک به تأمین هزینه های اجرای پروژه قطار شهری.

ایزدی، با طرح مثال هایی از شهرهای کاشان، اردبیل، مشهد، اراک و تهران، توسعه بی رویه و گسترش ستابان شهرها را یکی از مهمترین مسائل و چالش های شهری دانست. همچنین گسترش فقر شهری، رکود اقتصاد جهانی، محدودیت منابع طبیعی غیر قابل جایگزین، تغییرات آب وهوایی و بحران های زیست محیطی، تاب آوری پایین شهرها در مواجهه با بلایا و مخاطرات طبیعی، افزایش نابرابری های فضائی-کارکردی و محرومیت های اجتماعی، توسعه نامتعادل، ناهماهنگ و توزیع نابرابر خدمات، بحران هویت، تنزل ارزش ها، افت منزلت اجتماعی - مکانی، افول شدید کیفیت زندگی، عدم پاسخگویی زیرساخت ها و خدمات شهری، افزایش جرائم شهری و بحران امنیت، عدم دسترسی به مسکن قابل استطاعت، گسست روابط و شبکه های

اجتماعی، ناکارآمدی نظام جابجایی، تحرک، جنبش و پویایی شهری در یک نظام ساختاری و یکپارچه شهری از دیگر مشکلات ناشی از توسعه بی رویه شهرها می باشد.

ایزدی بازآفرینی شهری پایدار را به عنوان یک ضرورت دستور کار جدید شهری مطرح نمود و نقش ایستگاه های راه آهن در بازآفرینی شهری را متذکر شد. همچنین به بررسی تجارب جهانی پرداخته و بطور مثال درخصوص ایستگاه راه آهن در پارامی ایتالیا اقداماتی مانند ساماندهی مجدد ایستگاه راه آهن، تجدید یک میدان شهری، طراحی ایستگاه های حمل و نقلی (تاکسی، اتوبوس و...)، ایجاد فضای شهری جدید زیر زمین با ارتفاع ۱۰، عرض ۷۰ و طول ۱۱۰ متر، ایجاد دو ساختمان جدید با کاربردی اداری و خرده فروشی، ایجاد هتل چهار ستاره، ایجاد آپارتمان های مسکونی و ایجاد پارکینگ طبقاتی را با هدف گشودن ایستگاه راه آهن در مرکز شهر (چه برای سواره و چه برای پیاده) و حذف حصار فیزیکی ایستگاه با ایجاد فضاهای شهری جدید برشمرد. در ادامه وی به معرفی ایستگاه های راه آهن موثر در بازآفرینی شهری در ایران که شامل ایستگاه راه آهن تهران، تبریز و مشهد می باشد پرداخت و مطالعه ایستگاه های راه آهن ارزشمند و شناسایی ایستگاه های واجد ارزش میراثی صنعتی، ظرفیت سنجی ایستگاه های راه آهن در کلانشهرها، تعریف و تدقیق پروژه پایلوت ایستگاه راه آهن تهران برای بازآفرینی شهری را به عنوان پیشنهادات موثر در بازآفرینی شهری مطرح نمود.

در ادامه همایش متخصصین شرکت فرانسوی آرپ AREP مقاله ای را در خصوص توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل ریلی ارائه و تاکید نمودند که نقطه شروع TOD ایستگاه های راه آهن می باشد و یکپارچگی بین مدهای مختلف حمل و نقل از اهمیت ویژه ای برخوردار است. بنابراین ایستگاه های جدید تبدیل به ایستگاه های چند وجهی شده اند که امکان تبادل بین تمام مدهای حمل و نقلی را فراهم می سازند. وی به پروژه های جهانی که در خصوص ایستگاه ها انجام شده اشاره نموده و اقدامات صورت گرفته را تشریح نمودند. لذا با توجه به توسعه و گسترش شهرها در جهان، ایجاد تغییرات در جهت نیل به یکپارچگی و انسجام در سیستم های حمل و نقل شهری ضروری می باشد.

در این همایش پنل تخصصی شهرسازی ریل پایه با حضور متخصصین شهرسازی و مدیران وزارت راه و شهرسازی برگزار گردید که به بحث و تبادل نظر پیرامون موضوع توسعه شهری بر پایه حمل و نقل ریلی پرداختند.

در مراسم اختتامیه همایش، محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل شرکت راه آهن با اعلام اینکه این همایش یک نقطه عطف در تاریخ حمل و نقل و شهرسازی کشور بوده و مطمئن هستم آثار این همایش در آینده مشخص خواهد شد، گفت: نگاهها تا به امروز به شهر نگاه خودرو محور بوده و این همایش یک اعلام عمومی برای تغییر این نگرش است، وی اظهار کرد: این نگاهی است که در تمام شهرهای مدرن دنیا پیاده و اجرایی می شود. و البته فقط این جمع و حاضرین در همایش نیستند که بتوانند این نگاه را پیاده کنند و از جمله مراکزی که حتما باید بر روی اصول شهرسازی ریل پایه کار کنند، دانشگاهها هستند. پورسیدآقایی با یادآوری اینکه این مهندسان و دانشگاہیان هستند که طرح های جامع را طراحی و اجرا می کنند، افزود: نگاه قبلی، ناشی از آثار آموزش نادرست و عدم آموزش های کافی بود بنابراین این نگاه جدید باید در سطح مراکز علمی و دانشگاهی نهادینه شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با انتقاد از جزیره‌ای کار کردن مراکز تصمیم‌گیری، گفت: در حال حاضر شورای عالی ترافیک زیر نظر وزارت کشور کار تصویب طرح‌های جامع حمل و نقل شهری و حومه‌ای و شورای عالی معماری شهرسازی کار تصویب طرح‌های شهرسازی را انجام می‌دهند و این دو نهاد تصمیم‌گیر دو روند مجزا از هم را طی می‌کنند. پورسید آقایی تأکید کرد: این دو نهاد تصمیم‌گیر باید یکی شوند و حمل و نقل چیزی نیست جز شهرسازی و این دو در نهایت یک مفهوم هستند. یکی از نتایج شهرسازی یکپارچه باید ادغام شورای عالی ترافیک و شورای عالی معماری و شهرسازی باشد تا آنچه که برای رفاه مردم است، از آن خارج شود. مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران یادآور شد: با ادغام این دو نهاد تصمیم‌گیر، طرح‌ها از دو جنبه ترافیکی و شهری بررسی می‌شود و این موجب پختگی طرح‌ها در آینده می‌شود. در ادامه مراسم اختتامیه، بیانیه‌ای نیز به وسیله دبیر اجرایی این همایش قرائت شد که متن آن بدین شرح می‌باشد:

رویکرد شهرسازی ریل پایه تلفیقی است از دو عرصه مهم حمل و نقل و شهرسازی که در این راستا همکاری و همراهی هر دو بخش را در کنار هم می‌طلبد. تحقق این بیانیه می‌تواند آغازی بر دستیابی آرمان‌های ارزشمند و دیرینه از شعار تا واقعیت باشد.

از آنجایی که طبق روند جهانی، در آینده نزدیک، مسافر و بار ریلی ستون فقرات سیستم حمل و نقل کشورها و شهرها را تشکیل خواهد داد و قطب‌های بزرگ شهری را به هم متصل کرده و شبکه‌های محلی حمل و نقل چند وجهی را تغذیه خواهند کرد، کشور ما باید این مهم را مد نظر داشته و عقب‌ماندگی خود را در توجه به حمل و نقل ریلی جبران کند. بدین منظور توافق می‌گردد:

۱) با توجه به اهمیت یکپارچگی حمل و نقل و از آنجاییکه راه‌آهن می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در آن داشته باشد، ضرورت دارد در تمامی طرح‌های جامع شهری به اتصال سیستم راه‌آهن مسافری برون‌شهری به سیستم حمل و نقل عمومی درون شهری (مترو، تراموا، اتوبوس، مینی بوس) توجه کافی شود. ضرورت دارد تا در شرح خدمات طرح‌های توسعه و عمران شهری، باز آفرینی شهرها و طرح‌های جامع حمل و نقل تغییرات لازم جهت تحقق این امر لحاظ گردد.

۲) الزام اتصال حومه شهرها به شهر مادر از طریق خطوط متعدد و پر ظرفیت و منظم ریلی و اولویت جدی حمل و نقل ریلی حومه‌ای نسبت به سایر شقوق از مواردی است که باید به آن تأکید نمود. این موضوع نقش موثری در افزایش ایمنی در جوار شهرها، جلوگیری از ترافیک شهر مادر و شهرهای اقماری و پیشگیری از توسعه حاشیه‌نشینی در شهرهای مادر خواهد داشت. ضرورت دارد تا در شرح خدمات طرح‌های توسعه و عمران شهری، باز آفرینی شهرها و طرح‌های جامع حمل و نقل تغییرات لازم جهت تحقق این امر لحاظ گردد.

۳) تأکید بر افزایش ایستگاه‌های راه‌آهن درون شهرهای مادر به منظور سهولت دسترسی به حمل و نقل حومه‌ای و پیش‌بینی امکان توقف قطار در یک یا چند ایستگاه مشترک درون شهری که در آنجا برخی یا همه مدهای مختلف حمل و نقل درون شهری (ریلی، اتوبوس، تاکسی، غیرموتوری و پارکینگ خودرو و...) نیز فعال می‌باشند، خود عاملی است در جهت بازسازی شهری، استفاده از پتانسیل‌های اقتصادی شهر و پیش‌بینی فضاهای ایستگاهی متناسب با توسعه شهری برای حمل و نقل بین شهری و حومه‌ای ریلی به نحوی که به توسعه پایدار بیانجامد

و گامی است در جهت توسعه شهر و مجموعه شهری بر مبنای حمل و نقل. ضروری است تا در شرح خدمات طرح‌های توسعه و عمران شهری (TOD)، باز آفرینی شهرها و طرح‌های جامع حمل و نقل تغییرات لازم جهت تحقق این امر لحاظ گردد.

۴) برای جلوگیری از گسست شهری با احداث خطوط ریلی، شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. باید شرایط عبور سهل و ایمن خودروها و عابرین را بین دو طرف ریل در مقاطع مختلف شهری فراهم نماید. این امر می‌تواند با روش‌های مختلف از جمله ایجاد تقاطع‌های همسطح عابر یا خودرو، ارتقاء سیستم‌های ایمنی و هوشمند در برخی تقاطع‌های ریلی همسطح و یا ایجاد تقاطع‌های غیر همسطح صورت پذیرد.

۵) راه‌آهن موظف است برای کاهش ورود آلودگی بصری و صوتی در شهر، سیستم ریلی را به نحوی اصلاح نماید تا این مشکلات به حداقل برسند، ضمناً قطارهای باری خود را منطبق با نوع خدمات، مسافت مورد نظر و نوع کالا طبقه‌بندی نموده و عبور آن را بر اساس حفظ حقوق شهروندی مدیریت نماید.

۶) باید بین حریم راه‌آهن درون شهری و برون شهری تفاوت قائل شد به نحوی که حریم ۳۳ و ۳۰ متری راه‌آهن در درون شهرها کاهش یافته و از فضای باقیمانده برای توسعه شهر استفاده گردد.

۷) در شهرهایی که تقاضای کافی برای حمل و نقل ریلی وجود داشته باشد با استقرار سیستم ریلی درون شهری می‌توان آن منطقه را از نظر مصرف انرژی، نشر آلاینده‌ها، ایمنی و نظم سفر در موقعیت ممتازی قرار داد؛ اما در مورد آن دسته از شهرها و مناطق شهری که هنوز تقاضای تردد روزانه آنها با آستانه اقتصادی حمل و نقل ریلی فاصله دارد، شبکه حمل و نقل منطقه‌ای می‌تواند با محوریت "کریدورهای انحصاری ارتقاء پذیر حمل و نقل عمومی" طراحی گردد، بطوری که این کریدورها با وسائط نقلیه عمومی کم ظرفیت تر (مانند اتوبوس عادی یا برقی) محوریت اتصال کانون‌های توسعه را عهده‌دار شده و به مرور زمان و با افزایش تقاضا در آینده، قابلیت تبدیل شدن به تراموا و ریل سبک را داشته باشند. ضرورت دارد تا در شرح خدمات طرح‌های توسعه و عمران شهری، باز آفرینی شهرها و طرح‌های جامع حمل و نقل تغییرات لازم جهت تحقق این امر لحاظ گردد.

۸) ضرورت تغییر نگرش رایج نسبت به "شهر مرکزی در مقابل حومه" به "منطقه شهری یکپارچه" و همچنین نسبت به حرکت از "توسعه شهری و منطقه‌ای خودرو مینا" به "شهرسازی ریل پایه" باید مد نظر قرار گیرد.

۹) سیاست شهرسازی ریل پایه بیش از آنکه جنبه درمانی داشته باشد، جنبه پیشگیری و برنامه‌ریزی دارد. با اعمال این سیاست می‌توان از جذب ناخواسته جمعیت به شهرهای بزرگتر خودداری نمود. از اینرو این سیاست می‌تواند در تمامی مجموعه‌های شهری کشور مورد توجه قرار گیرد.

۱۰) شکل‌گیری یک کمیته کاری در وزارت راه و شهرسازی در جهت پیگیری پیاده‌سازی مفاد این بیانیه اجتناب ناپذیر می‌باشد.

۱۱) تشکیل اتاق فکر حمل و نقل و شهرسازی متشکل از بخش دولتی و خصوصی، صاحب نظران شهرسازی، مسکن، حمل و نقل درون شهری و برون شهری، محیط زیست، پژوهشگران علوم اجتماعی و... در جهت پیشبرد اهداف عالیه فوق و طراحی و پیگیری سایر مواردی که در آینده مطرح خواهند شد امری ضروری است.

دومین جشنواره‌ی طراحی مبلمان شهری (دایره خلاق)

■ سحر نیکزاد



در رابطه با «هویت و نقش مبلمان در ارتقاء بافت تاریخی تهران» سخنرانی کرد. در نشست آخر روز اول، موضوع «ریتیم تهران» با مدیریت مهندس محمدرضا حائری و سخنرانی مهندس شادمهر راستین و دکتر هومان اسعدی به مسئله‌ی ریتیم و هماهنگی در شهر مورد بحث قرار گرفت. آخرین سخنرانی نیز در این روز با حضور دکتر گیدوبایار پیرامون موضوع «شهر هوشمند و نیازهای پایه‌ی انسان» انجام شد.

در پایان روز، آخرین مرحله‌ی داوری توسط دکتر مهدی حجت، مهندس محمد بهشتی، مهندس فرهاد احمدی، پروفیسور دکتر میثائیل ارلهوف و پروفیسور دکتر یوتا برنسدس به انجام رسید که طی آن سه برنده‌ی نهایی مشخص شدند و مقرر گردید در برنامه‌ی اختتامیه این افراد رسم اعلام شوند.

روز دوم نیز در برنامه‌ی سمینار علمی، حاضران شاهد برگزاری دو نشست و سه سخنرانی بودند؛ نشست «کودک، کم توانی و زندگی در تهران» با مدیریت دکتر آزاده بیات و سخنرانی دکتر بهزاد سلیمانی، مهندس رضا شاه حسینی و مهندس آرش اهرپور برگزار شد. در این نشست آسیب شناسی معضلات شهر در رابطه با کودکان و کم توانان جسمی، بهینه‌سازی فضای شهر و مبلمان شهری در راستای نیازهای کم توانان جسمی مورد بحث و بررسی قرار گرفت. پس از آن سخنرانی پروفیسور دکتر میثائیل ارلهوف با موضوع «طراحی به عنوان فعالیت اجتماعی»، سخنرانی دکتر یوتا برنسدس با عنوان «طراحی عمومی و قدرت شیء» با استقبال حاضرین روبرو شد. نشست چهارم این سمینار علمی؛ «تهران دیروز، تهران امروز» با حضور اساتید پیشکسوت دکتر محسن حبیبی به عنوان مدیر بحث و دکتر ناصر تکمیل همایون و دکتر اسکندر مختاری به عنوان سخنران

دومین جشنواره‌ی طراحی مبلمان شهری (دایره‌ی خلاق) توسط سازمان زیباسازی شهر تهران، ۲۸ و ۲۹ بهمن ۱۳۹۴، در مجموعه‌ی سینما گالری پردیس ملت برگزار شد. این جشنواره شامل مسابقه‌ی طراحی مبلمان شهری با محوریت «بافت تاریخی منطقه‌ی ۱۲ شهر تهران» و سمینار علمی با موضوع «تجربه‌ی تهران: فضاهای عمومی و کیفیت زندگی شهری» برگزار گردید. در بخش مسابقه‌ی این جشنواره بیش از ۶۰۰ ثبت نام و بیش از ۳۰۰ پروژه‌ی ارسالی به ثبت رسیده است که از میان این آثار ۶۰ اثر در مرحله‌ی اول توسط هیئت انتخاب آثار منتخب شدند، ۲۱ اثر از این بین تحت نام گروه «نگاه نو» در نمایشگاه شرکت کردند و ۳۹ اثر توسط هیئت پالایش آثار به مرحله‌ی بعد راه یافتند. در نهایت ۱۵ اثر از این تعداد به مرحله‌ی ساخت رسیدند که در روز اختتامیه‌ی جشنواره سه فرد برنده با عناوین خلاقانه‌ترین ایده، اجرایی‌ترین طرح و بهترین طراحی برای رفتار اعلام گردیدند.

در روز اول جشنواره پس از برگزاری آیین افتتاحیه با حضور مسئولین، مجریان و دست اندرکاران جشنواره‌ی طراحی مبلمان شهری و سازمان زیباسازی تهران و همچنین مدعوین، شرکت کنندگان، اساتید و دانشجویان حوزه‌های طراحی صنعتی، طراحی شهری و معماری، سمینار علمی جشنواره آغاز به کار کرد.

در نشست اول با عنوان «هویت و مبلمان شهری» با مدیریت مهندس سیدرضا لاهیجی و سخنرانی مهندس محمدرضا حائری، دکتر یداله احمدی و دکتر آیدین مهدیزاده تهرانی به مباحث مربوط به هویت به صورت کلان، در فضای شهری و در رابطه با مبلمان شهری پرداخته شد و دلایل اهمیت توجه به این مبحث در طراحی مبلمان شهری هویت محور عنوان شد. پس از آن دکتر مهدی حجت

در ادامه پس از صحبت کوتاه مازیار رضایی، دبیر جشنواره پیرامون نحوه ی داوری و انتخاب آثار، سه برنده ی نهایی در حضور اساتید و فرهیختگان حاضر در سمینار معرفی شدند و به هر کدام از این افراد، ضمن اهداء لوح تقدیر، تندیس طلایی دایره خلاق و مبلغ بیست میلیون تومان جایزه نقدی پرداخت شد.

برنده جایزه خلاقانه ترین ایده خانم سمیه عباسی، برنده جایزه بهترین طراحی برای تغییر رفتار با نگاه گرایانه به زندگی، خانم آنا باطبی، برنده جایزه اجرایی ترین طرح ضمن رعایت خلاقیت، راحتی ساخت، قابلیت تغییر و دوام آقای مصطفی آروند (به نمایندگی از گروه) شناخته شدند.

به مقایسه ی تهران دیروز، تهران امروز از منظر نحوه ی تعامل افراد با فضای شهری پرداختند. سخنران آخر این سمینار نیز دکتر میترا خزاعی به تفصیل به مبحث «تجربه ی شهروند: مبلمان شهری و نگرش طراحی تجربه» پرداخت.

در اختتامیه این جشنواره که با حضور پرشور فعالان حوزه مبلمان شهری مواجه بود، در ابتدا دکتر عیسی علیزاده مدیرعامل سازمان زیباسازی شهر تهران و سپس احمد مسجد جامعی عضو شورای اسلامی شهر تهران و دکتر سیدمحمدجواد شوشتری مشاور عالی شهردار تهران درباره مسئله جشنواره، جوان گرایی در سازمان زیباسازی و سابقه فرهنگ و هنر ایران صحبت کرد.



اجرایی ترین طرح ضمن رعایت خلاقیت، راحتی ساخت، قابلیت تغییر و دوام
طراح: مصطفی آروند (به نمایندگی از گروه)



بهترین طراحی برای تغییر رفتار با نگاه گرایانه به زندگی
طراح: خانم آنا باطبی



خلاقانه ترین ایده.
طراح: سمیه عباسی

همایش مدیران عامل سازمان‌های همیاری شهرداری‌های کشور

■ زینب بیات



عمرانی و مصالح ساختمانی به طور چشمگیری افزایش یافت. وی افزود با توجه به ضرورت سهمیه بندی این کالاها و واگذاری تخصیص سهمیه شهرداری‌ها به استانداردها، مشکلات ساختاری و محدودیت‌های استانداردها خصوصاً در زمینه نیروی انسانی خودنمایی کرد. در این شرایط «سازمان همیاری شهرداری‌ها» به عنوان یک سازمان پشتیبان و خدمات‌رسان مشترک و تسهیل‌گر در تأمین تدارکات و اجرای پروژه‌های عمران و خدمات شهری شکل گرفت تا علاوه بر دریافت و توزیع کالاها، نیاز شهرداری‌ها به ناظران و پیمانکاران مطمئن برای اجرای پروژه‌های شهری را برآورده سازد.

نوذریور ادامه داد دومین دوره فعالیت سازمان همیاری شهرداری‌ها در نیمه اول دهه هفتاد رخ داد. زمانی که به دلیل درآمدهای نفتی و سهمیه ارزی تخصیص داده شده به خرید ماشین آلات و تجهیزات شهرداری‌ها، امکان واردات ماشین آلات عمرانی و زمینه حمایت از تولیدکنندگان داخلی برای انتقال تکنولوژی و ساخت داخلی آن‌ها میسر شد. معاون امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌های و دهیاری‌های کشور پس از برشمردن این وقایع و ایجاد بازار رقابتی به عنوان اصلی‌ترین نتیجه آن دوران، آن را پتانسیلی برای ادامه فعالیت سازمان دانست که با برجسته شدن تفکر «شهرداری؛ شخصیت حقوقی مستقل از دولت» توسل شهرداری‌ها به سازمان‌های همیاری برای تأمین ماشین آلات

سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها، در سال‌های پایانی دهه ۶۰ با هدف پشتیبانی از شهرداری‌های هر استان، تشکیل شدند. ریاست شورای این سازمان با استاندار و در غیاب وی با معاون امور عمرانی است و شهرداری‌ها به عنوان سهامدار با سرمایه و سهم مشخص در سازمان مربوط به خود عضویت دارند. در حال حاضر ۳۱ سازمان همیاری شهرداری‌ها در کشور فعال است. با توجه به نقش این سازمان‌ها در تأمین نیازهای شهرداری‌ها و تبیین رابطه آن با دولت، اولین همایش مدیران عامل سازمان‌های همیاری شهرداری‌های کشور، در حاشیه نمایشگاه تخصصی خدمات، میلان شهری و حمل و نقل عمومی هشتم بهمن‌ماه، به میزبانی اراک در سالن غدیر استانداری مرکزی برگزار شد.

در این همایش معاون امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، با بیان اینکه درآستانه چهارمین دوره فعالیت سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها قرار داریم، لازمه ترسیم چشم‌انداز آینده و تعیین خط‌مشی‌ها و راهبردهای اساسی این سازمان را بازخوانی گذشته آن دانست و در ادامه به شرح تاریخچه و نحوه فعالیت سه دوره پیشین سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها پرداخت.

نوذریور در این تقسیم‌بندی، دوره اول را مقارن با نیمه دوم دهه ۶۰ شمسی دانست که با توجه به پایان جنگ تحمیلی و نیاز به بازسازی سریع شهرها، تقاضای شهرداری‌ها برای دستیابی به ماشین‌آلات

وضعیت امروز این سازمان را عقبگردی به قبل از سال ۱۳۷۸ دانست که در حال حاضر با هدف توسعه دامنه فعالیت‌های اقتصادی و کسب درآمدهای روزافزون، به سازمان‌هایی تنومند و پرهزینه تبدیل و حتی در مواردی برای تحقق اهداف خود از چارچوب فعالیت‌های پیش‌بینی شده در اساسنامه خارج شده‌اند.

با این توضیحات که بیانگر لزوم اصلاح اساسنامه سازمان‌های همیاری بود، در ادامه همایش، شهرام سعادت به نمایندگی از سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به ارائه و شرح اساسنامه اصلاحی پیشنهاد شده توسط دفتر نوسازی و تحول اداری سازمان پرداخت که در آن تغییراتی اساسی همچون اصلاح موضوع فعالیت سازمان‌های همیاری، تغییر در نحوه تامین و توزیع سرمایه و سهام آنها و تغییر در ارکان سازمان با هدف فراهم آوردن امکان نظارت و مدیریت توسط شهرداری‌ها به عنوان صاحبان سرمایه و سهام سازمان، پیشنهاد شده بود.

پس از شرح و بسط و تبیین چرایی و چگونگی اصلاح اساسنامه سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها، ادامه جلسه به بحث و تبادل نظر در خصوص کلیات و جزئیات اساسنامه پیش‌نهادی، پرداخته شد و موافقان و مخالفان دلایل و پیشنهادات خود را بیان نمودند و در پایان مقرر شد کارگروهی متشکل از سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها و دفتر نوسازی و تحول اداری سازمان مفاد اساسنامه پیشنهادی را بررسی و نتیجه را به همراه پیشنهادات به معاونت امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، اعلام نمایند.

و تجهیزات مورد نیاز آنها را کمرنگ کرد و موجب انفصال سازمان‌های همیاری از شهرداری‌ها و ارتباط و اتکا بیشتر آن‌ها به استانداری‌ها شد.

نودپور دوره سوم را مصادف با اصلاح اساسنامه سازمان‌های همیاری و تدوین اساسنامه تیپ جدید و ابلاغ آن در اسفند ماه ۱۳۷۸ دانست که تفویض اختیارات اجرایی وسیع به استانداران را موجب شد و فعالیت‌های غیر پشتیبانی و خدمات رسانی به شهرداری‌ها همراه با ورود به عرصه‌های تجاری، بازرگانی، تولیدی و سرمایه‌گذاری با توجه به پتانسیل‌های اقتصادی متنوع در هر یک از استانهای کشور و استفاده از امکانات استانی خارج از توان شهرداری‌ها را برای سازمان‌های همیاری ممکن ساخت. معاون امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، با اشاره به شکل‌گیری این سازمان در دوره سوم فعالیت سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها، ثبت این سازمان‌ها به عنوان دفاتر استانی سازمان شهرداری‌ها را نشانه حمایت اولیه وزارت کشور از سازمان‌های همیاری دانست و بنابراین از ایجاد سازمان شهرداری‌ها به عنوان نقطه عطف در فعالیت سازمان‌های همیاری نام برد. البته پس از شکل‌گیری سازمان مزبور، نمایندگی یک سازمان وابسته به وزارت کشور توسط یک موسسه غیر دولتی، مورد تردید قرار می‌گیرد و با تصویب قانون تجمیع عوارض، اعطای وام به سازمان‌های همیاری موضوعیت خود را از دست می‌دهد و در نهایت سازمان همیاری از کانون توجه سازمان شهرداری‌ها خارج و عملاً نظارت بر آنها به مدیریت‌های استانی پیش‌بینی شده در اساسنامه سپرده می‌شود.

پس از شرح دوره‌های مختلف حیات سازمان‌های همیاری، نودپور



همایش تحول در فرایند ساخت و ساز

■ امیر احسان درویشی

نظرخواهی عمومی و تخصصی در حال بازنگری است، افزود: «کمیته تدوین و تهیه این آیین نامه کماکان در حال بررسی این موضوع است و امیدوارم هرچه زودتر به پیش نویس نهایی دست یابیم.»

وی با ابراز قدردانی از جامعه نظام مهندسی کاردانها، در زمینه ارائه نظریات منطقی در فرایند بازنگری مبحث دوم، افزود: «متأسفانه در خلال ارائه نظرات، عده‌ای با بی‌انصافی و بی‌اخلاقی و خارج از جایگاه شئون مهندسی، مطالب نامناسبی در بعضی شبکه‌های اجتماعی مطرح کرده‌اند.»

مدیر کل دفتر نظام‌های مهندسی و تشکل‌های حرفه‌ای وزارت راه و شهرسازی در پایان یادآور شد: «همکاران و جامعه مهندسی باید نظر خود را در چارچوب حرفه‌ای و مطلوب ارائه دهند؛ زیرا زمانی که فضای اظهار نظر باز است و جامعه مهندسی به مشارکت طلبیده می‌شود، باید این دیدگاه برگرفته از خط‌مشی حاکم بر وزارت راه و شهرسازی باشد.»

همایش ملی تحول در فرایند ساخت و ساز (آیین نامه نظامات اداری کنترل مقررات ملی ساختمان، ۲۶ بهمن) با حضور عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی کشور افتتاح شد.

به گزارش «صما»، در این همایش که در کتابخانه ملی برگزار شد، علاوه بر عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، سایر مسئولان عالی‌رتبه وزارت راه و شهرسازی همچون منوچهر شیبانی اصل، مدیر کل نظامات مهندسی و تشکل‌های حرفه‌ای وزارت راه و شهرسازی، روسای سازمان‌های نظام مهندسی کشور همچون حبیب‌الله بیطرف، رئیس نظام مهندسی ساختمان استان تهران، مسئولان سازمان‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و جمعی از انبوه‌سازان و فعالان ساختمانی حضور داشتند. هدف از برگزاری این همایش، ایجاد هم‌افزایی میان فعالان صنعت ساختمان است.

شیبانی اصل در همایش ملی تحول در فرایند ساخت و ساز: بازنگری مبحث دوم در فضای نظرخواهی از عموم صورت گرفت

مدیر کل دفتر نظام‌های مهندسی و تشکل‌های حرفه‌ای وزارت راه و شهرسازی، با بیان اینکه بازنگری مبحث دوم مقررات ملی به تأخیر افتاده است، گفت: «کنون با گذشت چند سال از اجرای مبحث دوم و شرایط ساخت و ساز، موضوع بازنگری این آیین نامه ضرورت است.»

به گزارش «صما»، منوچهر شیبانی اصل، در همایش ملی تحول در فرایند ساخت و ساز، با بیان مطلب فوق تصریح کرد: «در حال حاضر، موضوع بازنگری مبحث دوم مقررات ملی با رهنمودهای وزیر راه و شهرسازی، کارشناسان و صاحب‌نظران برجسته نظام مهندسی در حال پیگیری و به نتیجه رسیدن است.»

شیبانی در ادامه افزود: «آنچه به عنوان پیش‌نویس مبحث دوم به عنوان آیین نامه نظامات اداری منتشر شده است، برای اولین بار به نظرخواهی عمومی گذاشته شد و از صاحب‌نظران، مهندسان، کاردانان و عموم مردم خواسته شد تا نظرات خود را ارائه دهند.»

مدیر کل دفتر نظام‌های مهندسی و تشکل‌های حرفه‌ای وزارت راه و شهرسازی، با بیان اینکه پیش‌نویس تهیه شده براساس چندین آسیب‌شناسی مختلف در سال‌های گذشته انجام شده است، گفت: «با آسیب‌شناسی‌های متداول بر موضوع اجرا و عدم اجرای آیین نامه ماده ۳۳ و بررسی فرایند کنترل ساختمان در کشورهای پیشرفته و در حال توسعه و بررسی وضعیت قوانین موازی حاکم بر موضوع ساخت و ساز کشور در کارگروه‌های فشرده و تبادل تجربیات متن پیش‌نویس مبحث دوم مقررات ملی ساختمان استخراج شد.» شیبانی اصل با تأکید بر اینکه پیش‌نویس مبحث دوم با



نخستین همایش ملی آتش نشانی و ایمنی شهری

■ فرناز بختیاری



نشانی شهری

- مدیریت عملیات در ایمنی شهری و آتش نشانی
- نقش و جایگاه ایمنی و آتش نشانی در اقتصاد مقاومتی
- توسعه سرمایه انسانی در ایمنی شهری و آتش نشانی

۴- مواد، روش ها، سامانه ها و فناوری های نوین توسعه ایمنی و آتش نشانی شهری

- چالش ها و راهکارهای بکار گیری فناوری های نوین
- شناسایی، ارزیابی و بومی سازی فناوری های نوین در حوزه ایمنی شهری و آتش نشانی
- سامانه های پیش و کنترل حریق و حوادث شهری

در این همایش آقای دکتر نوذر پور معاون امور شهرداریهای سازمان شهرداریها و دهیار یهای کشور طی سخنرانی با عنوان: سازمان ها و واحدهای آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداریها (وضع موجود، چالش ها و راهبردهای پیش رو)

به نکات مهمی در ارتباط با موضوع اشاره نمود که خلاصه ای از آن بدین شرح است:

روند فزاینده رشد و توسعه شهری در کشور به گونه ای بوده که تعداد شهرداری ها و جمعیت شهری به میزان قابل توجهی افزایش یافته است. این آهنگ رشد شتابان شهرنشینی باعث شده تا حجم سرمایه گذاری ها و تراکم فعالیت های متنوع و متعدد اقتصادی نیز در شهرها بیش از پیش افزایش یابد. این حجم فعالیت ها لزوم اتخاذ تمهیدات و تدابیر لازم را برای محافظت از سرمایه ضروری

در تاریخ ۱۴ و ۱۵ بهمن ماه در مرکز همایش های بین المللی دانشگاه شهید بهشتی همایش ملی آتش نشانی و ایمنی شهری با حضور دکتر محمد قالیباف شهردار تهران، دکتر مجتبی عبدالهی معاون خدمات شهری و محیط زیست شهرداری تهران، مهندس شریف زاده مدیر عامل سازمان آتش نشانی، و جمعی از مسئولین و اساتید فعال در حوزه شهرداری و آتش نشانی «شهر ایمن، زندگی آرام» و با اهدافی به شرح زیر برگزار گردید.

- ۱- کاربست دستاوردهای علمی و تجربی
- ۲- بستر سازی برای هم اندیشی و تبادل دانش و تجارب
- ۳- ارتقاء نظام مدیریت ایمنی و آتش نشانی در شهر

این همایش در چهار محور اصلی و تعدادی محورهای فرعی برگزار گردید که اهم آنها عبارتند از:

- ۱- شهر سازی ایمن
 - استانداردها، قوانین و مقررات ایمنی شهری و آتش نشانی
 - کارکردها و الزامات طرح جامع ایمنی شهری و آتش نشانی
 - ایمنی در طرح تفصیلی و ساخت و سازهای شهری
- ۲- مسئولیت و مشارکت اجتماعی
 - توسعه و ترویج دانش و فرهنگ ایمنی و آتش نشانی شهری
 - نقش و روش های آموزش در ارتقاء فرهنگ ایمنی و آتش نشانی شهروین
 - مشارکت شهروین در ارتقاء فرهنگ ایمنی و آتش نشانی
 - مشارکت رسانه ها در توسعه آموزه های ایمنی
- ۳- آسیب شناسی و ارتقاء بهره وری در مدیریت ایمنی و آتش

استاندارد متشکل از سه فضای اداری، آموزشی - اقامتی و جایگاه خودرویی ۵۰۰ مترمربع می باشد و لازم است در نقاط مرکزی شهرها به دلیل دسترسی بهتر جانمایی ایستگاهها صورت پذیرد، شهرداریها مخصوصاً در شهرهای کوچک بدون حمایت و کمک مالی دولتی قادر به تامین اعتبار احداث ایستگاه کوچک آتش نشانی، ماشین الات، تجهیزات و لوازم حفاظت فردی و تامین نیروی انسانی آتش نشان نمی باشند.

با توجه به این آسیب ها ایشان اقداماتی را در حوزه های ساختاری، حقوقی و فرآیندی الزامی دانسته و بر همین اساس بیان نمودند که اولین اقدام پس از استقرار دولت تدبیر و امید در حوزه آتش نشانی و امور ایمنی سند آسیب شناسی این حوزه با رویکرد هماهنگی بین بخشی دستگاههای مرتبط، توسعه نگرش پیشگراانه و آموزش ایمنی، تهیه و به کمیسیون خاص کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها ارائه گردید که در نهایت در ۱۱ بند بتصویت هیات دولت درآمد. و با توجه به تکلیف مقرر در بند ۱ مصوبه شماره ۱۲۳۲۷۲/ت ۵۱۰۲۴/ه مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۲۸ هیات وزیران مبنی بر تدوین لایحه مدیریت یکپارچه ایمنی شهر و روستاهای کشور و با رویکرد هماهنگی دستگاههای ذخیل در امر مدیریت ایمنی، اولین پیش نویس لایحه یاد شده توسط دفتر هماهنگی عمرانی و خدمات شهری سازمان شهرداری و دهیاری های کشور تهیه شده است. در این همایش همچنین تفاهم نامه ای نیز بین ایران و روسیه برای آموزش متخصصان آتش نشانی به امضا رسید. دانشگاه سن پترزبورگ وزارت حوادث غیر مترقبه روسیه با موسسه علمی روساننا به منظور برپایی دوره های آموزشی برای آتش نشانان ایرانی تفاهم نامه امضا کرد. Evgenii Alekseik قائم مقام دانشگاه آموزش سن پترزبورگ وزارت حوادث غیر مترقبه روسیه گفت: از مسئولان کشور ایران برای دعوت ما به این همایش تشکر می کنم و خوشحالم که همکاری جدیدی با ایران در زمینه آموزش آغاز شده است. وی تصریح کرد: این دانشگاه آمادگی دارد تا دوره های تخصصی در زمینه آتش نشانی و HSE را برای ایرانیان برگزار کند.

بیانیه پایانی این همایش در مراسم اختتامیه قرائت گردید. که در زیر به خلاصه ای از آن اشاره میشود.

یقین داریم این رویداد مبارک سرآغاز فصل نوینی برای توسعه کاربرد مؤثر علوم و فنون آتش نشانی و ایمنی خواهد بود. لذا بدین وسیله نتایج محوری حاصل از این همایش به شرح ذیل تقدیم می گردد.

۱- با توجه به استقبال کارکنان خدوم آتش نشانی از کارگاههای آموزشی، ارتقای آموزشهای حرفه ای و مهارتی نقش آفرین به عنوان زیربنای توسعه پایدار سازمان های ایمنی و آتش نشانی شهری فراهم گردد.

۲- توسعه آموزشهای عمومی با استفاده از ظرفیت رسانهها به ویژه رسانه های اجتماعی و ظرفیت های آموزشی کشور به ویژه



می نماید. مطابق قوانین و مقررات موجود پس از تصویب و تاسیس یک سازمان محلی عمومی غیر دولتی به نام شهرداری این وظیفه مهم به عهده شهرداری ها گذارده شده است. ایشان در ادامه ضمن ارائه آمارهای مربوط به وضع موجود و همچنین مواد قانونی مرتبط از جمله بند چهارده ماده پنجاه و پنج قانون شهرداریها اهم آسیب های موجود در این حوزه را بدین شرح بر شمردند:

- منابع انسانی تشکیلاتی
- نبود ساختار مناسب کشوری جهت هدایت پشتیبانی و نظارت و هماهنگی در امور ایمنی و آتش نشانی در سطح شهرداری ها و دهیاری های کشور
- کمبود نیروی انسانی در بخش آتش نشانی و خدمات ایمنی خصوصاً در شهرهای کوچک
- فقدان متولی واحد و یکپارچه ایمنی شهری در شهرها و روستاها بطوریکه هم اکنون حدود ۳۰ ایستگاه در حوزه ایمنی فعال بوده بدلیل عدم هماهنگی دستگاههای مذکور در قوانین و مقررات و لوازم تجهیزات فاقد اثربخشی موثر می باشند.
- نبود سلسله مراتب فرماندهی عملیات بین کلیه دستگاههای مسوول و فقدان ساختار تعریف شده قانونی در صورت بروز حوادث و بحران ها و امکان فرماندهی استانی و کشوری
- حوزه تاسیسات و ماشین آلات
- وجود ایستگاههای آتش نشانی غیر استاندارد و غیر مقاوم در برخی از شهر ها ی کشور موجب شده عملاً نیرو های و ماشین آلات آتش نشانی در فضای غیر مقاوم استقرار یافته و در صورت بروز حوادث خود ایستگاهها با مشکل مواجهه گردند.
- کمبود خودرو و تجهیزات استاندارد در بخش آتش نشانی بدلیل گران بودن ماشین آلات در این بخش و همچنین نحوه کاربری تحت فشار از این ماشین الات منجر به استهلاک سریع آنها می گردد و تامین و جایگزین کردن ماشین جدید و استاندارد مشکل می باشد.
- وجود بافت فرسوده شهری و کوچه های تنگ و باریک که عملاً امکان دسترسی خودروهای آتش نشانی را با مشکل مواجهه می نماید.
- منابع مالی:
- با توجه به اینکه حداقل مساحت زیر بنای یک ایستگاه کوچک



در سنین کودکی، نوجوانی و جوانی مورد توجه قرار گیرد.

۳- نظام مدیریت و ارزیابی عملکرد فردی و سازمانی جهت تعیین جایگاه و نظام‌مند نمودن کارکرد ایمنی و آتش‌نشانی شهری برای جلوگیری از قضاوت‌های غیرعلمی و غیر فنی و پرداختن به نقاط قابل توسعه سازمان آتش‌نشانی و ایمنی شهری استقرار یابد.

۴- برنامه‌ریزی سالیانه برای استفاده از تجارب کشورهای موفق (پیشرو) در عرصه ایمنی آتش‌نشانان و باز دیده‌های کارشناسان از سازمان‌های

ایمنی و آتش‌نشانی برتر و کسب دانش تجربی خبرگان سازمانی صورت پذیرد.

۵- پایش، ارزیابی و به‌کارگیری فناوری‌های نوین و سامانه‌های الکترونیکی در حوزه ایمنی و آتش‌نشانی به‌منظور افزایش توان عملیاتی و هوشمند سازی در دستور کار سازمان قرار گیرد.

۶- توسعه همکاری، تعامل، همفکری و هم‌افزایی مطلوب دستگاه‌های اجرایی کشور اعم از پلیس، سازمان امداد و نجات هلال‌احمر جمهوری اسلامی ایران، اورژانس، سازمان ملی استاندارد ایران و مراکز علمی کشور - که در این همایش تجلی یافت - تداوم و تقویت یابد.

۷- نیازمندی‌های صنعتی سازمان ایمنی و آتش‌نشانی شهری به شرکت‌های دانش‌بنیان و صنایع داخلی به‌منظور حمایت از تولیدات داخلی و تحقق اقتصاد مقاومتی منتقل شود.

۸- در راستای سیاست‌های کلی دولت مبتنی بر واگذاری امور تصدی گرایانه به بخش غیردولتی، اعتقاد داریم که مشارکت بخش خصوصی در توسعه ایمنی، کاهش حوادث نقش مؤثری دارد. لذا برنامه‌ریزی دقیقی برای استفاده حداکثری از این بخش در دستور کار قرار گیرد.

۹- فعالیت‌های خدمات ایمنی و آتش‌نشانی از جمله آموزش‌ها و پژوهش‌های مورد نیاز به‌منظور واگذاری و بهره‌مندی از فعالیت سازمان‌های مردم‌نهاد (سمن‌ها) و آتش‌نشان‌های داوطلب بررسی و اولویت‌بندی گردد.

۱۰- با توجه به نقش اساسی سرمایه‌های انسانی در تحقق اهداف و مأموریت‌های سازمانی، انتظار می‌رود بیش از پیش به امر توسعه و تعالی مدیران، فرماندهان و کارکنان سازمان از منظرهای دانشی، مهارتی و به خصوص نگرشی پرداخته شود.

۱۱- به حمایت سازمانی و معاضدت قضایی از صحت عمل مدیران، فرماندهان و کارکنان سازمان‌های آتش‌نشانی و خدمات ایمنی کشور به نحو سازمان‌یافته اقدام گردد.

۱۲- به معیشت و نگهداشت آتش‌نشان‌ها و کارکنان خدمت

آتش‌نشانی و خدمات ایمنی کشور توجه ویژه گردد.

۱۳- با توجه به تفاوت ریسک‌های فضا‌های شهری (اعم از ساختمان‌های بلندمرتبه، مراکز تجاری، تونل‌های شهری و متروها و...) و نیاز به دانش تخصصی، تجهیزات و ماشین‌آلات ویژه و اطلاعات میدانی برای این امر در قالب قوانین و آئین‌نامه‌های مصوب کشوری طرح آتش‌نشانان اختصاصی پیگیری جدی به عمل آید.

۱۴- آینده‌پژوهی و آینده‌نگری در ایمنی شهری با بهره‌مندی لازم از تحقیقات کاربردی و شبیه‌سازی حوادث و مانورهای واقعی به عمل آید.

۱۵- لایحه مدیریت یکپارچه ایمنی و آتش‌نشانی باهدف وحدت فرماندهی در صحنه و کار و تفکیک وظایف و مأموریت‌های دستگاه‌های مسئول در امر ایمنی و تعیین تکلیف فضا‌های ایمن شهری و روستایی تدوین و برای طی مراحل تصویب ارائه شود.

۱۶- سازمان‌های آتش‌نشانی و خدمات ایمنی باید با رویکرد تعاملی، نسبت به ارتقای ظرفیت‌های تعاملی و اقلان‌سازی خود اقدام نموده تا با همراه سازی آحاد جامعه و مسئول سازی دستگاه‌های دولتی، عمومی و مردمی، مشارکت اجتماعی را به نحو شایسته‌ای تحقق بخشند.

۱۷- با توجه به ظرفیت‌های علمی شناسایی شده در فرآیند برگزاری این همایش، سازمان‌های آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهری باید ضمن سازمان‌دهی این سرمایه‌های علمی، نسبت به بهره‌برداری مناسب از آن‌ها از طریق برپایی اتاق‌های فکر و انجام مطالعات سازمانی و پژوهش‌های علمی، بیش‌ازپیش رویکرد علمی و نوین را مد نظر قرار دهد.

درنهایت با اتکال به درگاه خداوند متعال و توجهات "ولی‌عصر (عج)" عهد و پیمان می‌بندیم که تمام عزم خود را جزم نموده و با دقت تمام، صحت، شفافیت و همت بالا، اقدامات لازم را برای تحقق نیاز فراگیر، سیال و دائمی "ایمنی برای همه کس در همه‌جا و همه‌وقت" کلیه مفاد این بیانیه را به کار ببندیم.

نوسازی تاکسی های فرسوده با حمایت دولت

■ کوروش میرسعیدی



خودروی اسقاط شده تعلق می گیرد و مانده مبلغ خودرو را تاکسیران پرداخت خواهد کرد.

وی افزود: پس از اتمام مهلت ثبت نام، مراحل کنترل و تأیید اطلاعات متقاضیان توسط سازمان ها و واحدهای تاکسیرانی و سازمان های نظارت بر حمل و نقل همگانی انجام شده و سپس مراجعه داوطلب به بانک جهت اخذ وام صورت خواهد گرفت. در ادامه نیز، فرآیند اسقاط خودروی قدیمی و نهایتاً تحویل خودرو جدید به انجام خواهد رسید.

خندان دل با بیان اینکه تحویل خودروهای نو از اسفند ماه سال جاری با تحویل ۸ هزار دستگاه آغاز می شود، گفت: در فروردین سال آینده، ۷ هزار دستگاه و بعد از آن از اردیبهشت تا شهریور ماه ماهانه ۱۵ هزار دستگاه خودروی نو تحویل متقاضیان می شود به طوری که در پایان شهریور ماه، ۹۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده جایگزین خواهد شد.

به منظور هماهنگی برای اجرای مناسب طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی و ثبت نام برای جایگزینی ۹۰ هزار تاکسی فرسوده، نشست ۱۰ بهمن در تهران با حضور مدیران عامل سازمان های تاکسیرانی شهرداری ها و مدیران عامل سازمان های حمل و نقل همگانی کشور به میزبانی اتحادیه های تاکسیرانی شهری و حمل و نقل همگانی و سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور تشکیل شد.

در این نشست علی نوذری معاون امور شهرداری های سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و طیبی مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی های شهری کشور، آخرین برنامه ها و اقدامات حوزه حمل و نقل عمومی شهری و جزییات طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی و ثبت نام برای جایگزینی ۹۰ هزار تاکسی فرسوده را برای حاضران بیان نمودند و به پرسشهای حاضران پاسخ گفتند.

ثبت نام جایگزینی ۹۰ هزار تاکسی فرسوده از روز ۱۲ بهمن ماه در سراسر کشور با توجه به شماره پلاک از طریق دفاتر پیشخوان دولت آغاز شد. خودروهای جایگزین شامل سمند EF7 و پژو ۴۰۵ GLX مجهز به مخزن CNG با امکان پیمایش حداقل ۳۰۰ کیلومتر در هر بار سوخت گیری، GPS برای اندازه گیری پیمایش تاکسی و تاکسیمتر برای اعلام کرایه جا به جایی مسافران است. در ادامه ثبت نام متقاضیان، امکان ثبت نام خودروهای مدل ۸۴، خودروهای ون، تاکسی های سانحه دیده و تاکسی های با پلاک مجازی مهیا گردید.

براساس آخرین اطلاعات، مجموعاً حدود ۵۵۵۰۰ نفر در این طرح ثبت نام نمودند که از این تعداد ۴۱ هزار و ۴۳۷ تاکسی فرسوده مربوط به شهرهای بالای یکصد هزار نفر و ۱۴ هزار و ۱۱ تاکسی فرسوده مربوط به شهرهای زیر یکصد هزار نفر بود.

طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی شهری از ۱۲ بهمن ماه ۹۴ با ثبت نام از تاکسی های فرسوده ای که عمر آنها بیش از ۱۰ سال بود، در سراسر کشور آغاز شد و طی هفته نخست اسفندماه تاکسی های فرسوده تولید سال ۸۴ هم فرصت شرکت در این طرح را پیدا نمودند.

پس از چندین هفته بحث و تبادل نظر، سوم بهمن ماه در مراسم رونمایی از طرح نوسازی ناوگان و جایگزینی ۹۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده در سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور برگزار شد و محمداقبر نوبخت معاون رئیس جمهوری و رئیس این سازمان از تخصیص ۱۶۵۰ میلیارد ریال اعتبار برای جایگزینی ۹۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده خبر داد.

وی افزود: این طرح با مشارکت سه بانک پارسیان، ملت و تجارت انجام می شود و از وزارت صنعت، معدن و تجارت انتظار داریم مشارکت خوبی در اجرای این طرح داشته باشد؛ البته گمرک نیز در بحث واردات قطعات می تواند نقش موثری را ایفا کند.

نوبخت همچنین از دستور رئیس جمهوری برای بهبود وضعیت حمل و نقل کشور خبر داد و گفت: آقای روحانی در جلسه ستاد اقتصادی دولت دستور داد معاونت امور اجرایی رئیس جمهوری بهبود کیفیت سایر رشته های حمل و نقل را پیگیری کند و بر همین اساس بهبود وضعیت حمل و نقل بین شهری، اتوبوس ها، مینی بوس های بین شهری، کامیون ها و موتورسیکلت مورد توجه قرار خواهد گرفت.

هوشنگ خندان دل معاون توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور در خصوص طرح تعویض و جایگزینی ۹۰ هزار تاکسی فرسوده سراسر کشور توضیح داد: این طرح از ۱۲ بهمن با ثبت نام همه تاکسی های مدل ۸۳ و قبل از آن آغاز می شود و این تاکسی داران باید به دفاتر پیشخوان دولت در سراسر کشور مراجعه کنند.

خندان دل افزود: مدارک لازم برای ثبت نام عبارتند از: اصل پروانه بهره برداری، اصل پروانه فعالیت، اصل کارت خودرو، اصل کارت ملی و اصل سند خودرو (برگه سبز) است. وی گفت: مراجعه کنندگان هنگام ثبت نام و ارائه مدارک اولویت خود را برای دریافت خودروی سمند یا پژو ۴۰۵ اعلام و همچنین از سه بانک تجارت، ملت و پارسیان به عنوان بانک عامل خود یکی را انتخاب کنند. خندان دل افزود: براساس برنامه ریزی، وام ۲۰ میلیون تومانی با نرخ ۱۶ درصد و برای دوره بازپرداخت چهارساله که ماهانه حدوداً ۵۷۰ هزار تومان قسط بازپرداخت تعیین شده است به رانندگان تاکسی تعلق می گیرد.

وی همچنین گفت: مبلغ ۵ میلیون تومان هم از طرف دولت برای ارزش گواهی اسقاط خودروی فرسوده و مبلغ ۵ میلیون ریال بابت ارزش لاشه

اسفراین: اقدام فرهنگی شهرداری در هفته منابع طبیعی

روابط عمومی شهرداری اسفراین اعلام این اقدام فرهنگی که با همکاری انجمن ویرا زیست انجام شد برای آشنایی شهروندان عزیز، اقدام به درج مطالبی از زبان درختان در تابلویی از جنس چوب شد و به درختان سطح شهر به طوری که صدمه ای به آنها وارد نگردد نصب شد که گزارش تصویری آن تقدیم می گردد.



همدان: ۱۵۳ برنامه ویژه استقبال از بهار در شهر



با حضور مسئولان شهر، طرح مانور استقبال از بهار، عملیاتی شد. شهرداری همدان در صدد است تا بیست و پنجم اسفندماه به طور کامل پاکسازی شهر را انجام داده و شهر را تحویل همشهریان دهد. همچنین امسال عملیات زیباسازی فضای سبز و سایر برنامه های بهسازی و پاکسازی شهر به نحو مطلوبتری نسبت به سال گذشته به انجام خواهد رسید و تمام تلاش این است که شهر همدان به عنوان شهر برتر در کشور معرفی شود.

تبریز: بسته های تشویقی شهر تبریز برای سرمایه گذاران حوزه گردشگری

شهردار تبریز از بسته های تشویقی برای سرمایه گذاران حوزه گردشگری و خدمات مرتبط با آن در جهت رونق گردشگری برای سال ۲۰۱۸ به عنوان تبریز پایتخت جهان اسلام خبر داد.

وی در مراسم افتتاح نهمین نمایشگاه بین المللی گردشگری و سفر کیش، با اعلام این خبر خاطر نشان کرد: تلاشها و اقدامات ارزشمند صورت گرفته توسط تمامی متولیان امور گردشگری، باعث شده است تا تبریز عناوین بزرگی را کسب کند و از همین روی شهرداری تبریز با در نظر گرفتن بسته های تشویقی برای سرمایه گذاران این صنعت پر سود در صدد تسهیل و فراهم نمودن زمینه های سرمایه گذاری و رونق ساز و کاری است تا از طریق آن بتواند زیرساخت های گردشگری این شهر را تکمیل نماید.

ارومیه: تکمیل نرم افزار رصد آنلاین عملکرد شهرداری ارومیه در حوزه های مختلف

رئیس کمیسیون نظارت شورای اسلامی شهر با تشریح مزایای مختلف نرم افزار رصد آنلاین، همچون شفاف سازی و یکپارچه نمودن اطلاعات شهرداری با جلوگیری از دسترسی و اعمال تغییرات سلیقه ای توسط کاربران در طی روند پروسه پرونده های اداری که مسائل و مشکلات سیستم سنتی را ندارد، بر لزوم استفاده از این سیستم در جهت پیاده نمودن سیاست اصلی کمیسیون نظارت شورای اسلامی شهر در خصوص بازدارندگی و حفظ منافع شهر و شهروندان در قبال افراد سودجو اشاره کرد و خواستار توجه ویژه مسئولان به حوزه آموزش کاربران این نرم افزار شد.

آمل: آغاز کاوش باستانی شهر قدیم آمل با هدف احداث نخستین پارک باستان شناسی ایران

کاوش باستانی شهر قدیم آمل با هدف احداث نخستین پارک باستان شناسی ایران، با حضور مسئولان شهرستان آمل شروع شد. در قدم اول مرمت راسته بازار تاریخی آمل و احداث سقف چوبی که به قبل از دوران صفویه برمی گردد، با هزینه ۳ میلیارد تومان اجرا گردید. شهردار آمل با بیان اینکه در بحث خرید خانه های تاریخی با هزینه ۵۰۰ میلیون تومان از جمله دو خانه معنوی ها را در راسته شاهاندشتی خریداری نمودیم ادامه داد: بازگشایی خیابان مهم در بافت فرسوده شهری به نام شهید امین طبرسی از اقدامات دیگر شورای اسلامی شهر و شهرداری آمل بوده که دسترسی به بافت قدیم را آسان کرد.



شهرکرد:

۳ بازارچه موقت نوروزی در شهرکرد راه اندازی می شود

شهردار شهرکرد از راه اندازی ۳ بازارچه موقت نوروزی به مناسبت فرا رسیدن سال نو در نقاط مختلف مرکز استان خبر داد. هدف از این اقدام ساماندهی خرید و فروش، تأمین اقلام و مایحتاج ضروری شهروندان و توجه به حفظ نظم و انضباط عبور و مرور در روزهای پایانی سال بوده است. در این بازارچه ها کالاها و اقلام اساسی مردم از جمله مواد غذایی، آجیل، پوشاک و میوه و تره بار عرضه می شود.



خرمشهر

کارگاه ساخت مبلمان و المان شهری در سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری خرمشهر برای ساخت المان‌های شهری با حداقل هزینه و قطعات موجود و رها شده‌ای که تا کنون در انبار شهرداری بلا استفاده مانده به مرحله ساخت رسیده است. برخی از این المانها در نقاط مختلف سطح شهر به ویژه فضای های سبز نصب شدند. کارگاه ساخت المان های شهری نیز در سازمان فضای سبز می باشد که توسط نیروهای خدماتی سازمان مربوطه اداره خواهد شد.

قم

۱- سرپرست اداره کل روابط عمومی و امور بین‌الملل شهرداری قم به تهیه ۱۰۰ هزار کتابچه راهنما در شهرداری قم برای معرفی اماکن مورد نیاز زائران اشاره کرد و گفت: شهرنامه شهرداری قم در سال‌های گذشته در مناسبت‌های ملی و مذهبی به منظور اطلاع‌رسانی‌های لازم میان زائران توزیع شده است. ۲- رئیس مرکز مدیریت هوشمند ترافیک با نزدیک شدن به ایام نوروز سال ۹۵ از اقدامات این مرکز در روزهای پایانی سال جاری و همچنین تعطیلات سال جدید خبر داد. نرم‌افزار نقشه هوشمند به این صورت است که نقشه هوشمند شهر قم با ارائه اطلاعات در بیش از ۳۰ لایه گرافیکی این امکان را برای کاربر فراهم می‌آورد تا بر اساس موقعیت کنونی و اطلاعات GPS دستگاه خود بتواند به نزدیک‌ترین نقطه هدف راهنمایی شود.

کیش

در هشتمین جشنواره وب ایران، پورتال سازمان منطقه آزاد کیش به عنوان برترین وب سایت سازمانی کشور از نگاه مردم معرفی شد.

میانه

شهرداری میانه آثار نوروزی را خریدار است. شهروندان محترم، می‌توانند با ساخت هر یک از سین‌های هفتگانه سفره عید یا هر طرح و ابتکار نوآورانه که گویای حال و هوای نوروز و پیام آور بهار باشد علاوه بر فروش آن به قیمت تمام شده به شهرداری در مسابقه بهترین اثر نوروزی شرکت و از جایزه یک سکه تمام بهار آزادی بهره مند شوند.

وایقان

شهرداری وایقان در عرصه مشارکتهای مردمی و حوزه فرهنگی و اجتماعی استان آذربایجان شرقی به عنوان شهرداری قابل تجلیل معرفی شد.



بودجه مصوب سال ۱۳۹۳ شهرداری‌های کشور

■ دفتر برنامه ریزی و بودجه سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور



آن دسته از درآمدها که ناقض اصول شهرسازی است و به ساختارهای اقتصادی، اجتماعی و زیرساختی شهر ضربه وارد می‌کند در زمره اولویت‌ها قرار دارد.

در راستای اجرای ماده ۴۶ قانون برنامه پنجم توسعه مبنی بر بسط دولت الکترونیک و ارائه خدمات الکترونیکی سامانه جامع بودجه شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور (به آدرس <http://budget.imo.org.ir>) در حوزه مالی شهرداری‌ها و دهیاری‌ها طراحی و راه‌اندازی گردید. با توجه به عدم وجود مجموعه‌ای مدون در این زمینه، با استفاده از اطلاعات ثبت شده در سامانه مذکور، کتاب بودجه مصوب سال ۱۳۹۳ شهرداری‌های کشور تدوین گردید.

در کتاب مذکور که با هدف شفاف‌سازی و اطلاع‌رسانی میزان درآمد، منابع اعتبار و هزینه‌های جاری و عمرانی شهرداری‌ها، بر مبنای اطلاعات اخذ شده از سامانه یکپارچه بودجه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، تهیه شده، ضمن بررسی بودجه مصوب شهرداری‌های هر استان، وضعیت منابع درآمدی و بودجه مصوب شهرداری‌های کلان‌شهرهای کشور نیز تبیین گردیده‌است.

براساس آمار ارائه شده در این کتاب، مجموع بودجه مصوب شهرداری‌های کشور در سال گذشته، مبلغ ۴۴۵،۸۶۹،۶۱۰ میلیون ریال، سرانه بودجه هر شهروند در کل کشور ۸،۲۲۶،۳۷۸ ریال بر نفر، سهم هزینه‌های جاری از کل بودجه شهرداری‌های کشور ۲۸ درصد و سهم هزینه‌های عمرانی از کل بودجه شهرداری‌های کشور معادل ۷۲ درصد بوده‌است.

بودجه‌ریزی همواره یکی از چالش‌های نظام‌های اقتصادی بوده و هست. شهرداری‌ها نیز به‌عنوان موثرترین نهاد شهری که وظایف و خدمات گسترده‌ای را به‌عهده دارند و در عرف جهانی، مظهری از دولت‌های محلی شناخته می‌شوند به جهت رفع نیازهای نامحدود ناگزیر به مدیریت منابع مالی بوده و این مسئله تنظیم بودجه یعنی «حداکثر استفاده» از منابع محدود در دسترس را اجتناب‌ناپذیر نموده‌است.

از این‌رو در میان بخش‌های مختلف مدیریت شهری، تأمین منابع مالی و درآمدی شهرداری‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد، به عبارت دیگر سرمایه یا منابع مالی یکی از مهم‌ترین ارکان گردش امور همه سازمان‌ها و از جمله شهرداری‌هاست که مدیریت و ابداع راهکارهای جدید افزایش آن، بخش حیاتی و وظایف و توانمندی مدیریت شهری را تشکیل می‌دهد. چراکه از یک سو کسب درآمد شهرداری‌ها، تأثیر عمده‌ای در ارائه خدمات به شهروندان دارد و از سوی دیگر فقدان درآمد کافی نه تنها سبب عدم ایجاد خدمات ضروری در شهر می‌شود، بلکه اساساً اجرای تمامی طرح‌ها و برنامه‌های شهری را با مشکل مواجه خواهد ساخت. از طرفی شهروندان به‌عنوان بهره‌مندان از خدمات شهری بر اساس دو اصل مساوات و عدالت اجتماعی، می‌بایست سهم خود را از هزینه‌هایی که بر شهر تحمیل می‌کنند، بپردازند.

منطقی کردن و پایدار ساختن منابع درآمدی شهرداری‌ها یکی از اهداف استراتژیک وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و البته شهرداری‌ها می‌باشد که در این راستا حذف و کاهش وابستگی به

بودجه مصوب سال ۱۳۹۳ شهرداری های کل کشور به تفکیک استان

«مبالغ به میلیون ریال»

نسبت بودجه شهرداری ها به بودجه استان	سرانه بودجه استانی (ریال بر نفر)	جمع بودجه استانی*	سهم عمرانی	بودجه عمرانی	سهم جاری	بودجه جاری	سرانه بودجه استانی (ریال بر نفر)	بودجه مصوب	جمعیت	تعداد شهر	استان	ردیف
۵۰	۱,۵۹۲,۳۰۹	۴,۱۲۸,۵۳۷	۷۱٪	۱۴,۴۸۷,۷۱۴	۳۹٪	۶,۰۲۰,۷۰۲	۷,۹۰۹,۷۵۹	۲۰,۵۰۸,۴۱۶	۲,۵۹۲,۷۹۹	۶۱	آذربایجان شرقی	۱
۳۶	۲,۰۲۱,۴۶۹	۲,۹۰۶,۵۷۷	۸۴٪	۱۱,۷۹۲,۹۴۳	۱۶٪	۲,۲۵۹,۵۱۷	۷,۲۷۱,۴۸۳	۱۴,۰۵۲,۲۶۰	۱,۹۲۳,۵۴۴	۴۲	آذربایجان غربی	۲
۱۴	۲,۵۲۵,۵۲۷	۲,۰۵۶,۲۲۴	۷۱٪	۲,۰۹۸,۲۱۹	۳۹٪	۸۴۴,۵۰۸	۳,۶۴۲,۰۱۲	۲,۹۴۲,۲۲۷	۸۰۷,۷۷۳	۲۶	اردبیل	۳
۵۵	۱,۱۴۸,۸۱۳	۴,۷۰۷,۵۳۹	۷۴٪	۱۹,۲۶۲,۹۷۰	۳۶٪	۶,۶۶۵,۱۵۵	۶,۳۲۷,۴۷۳	۲۵,۵۲۸,۱۲۵	۴۰,۹۷۰,۰۰۶	۱۰۶	اصفهان	۴
۷۵	۸۳۲,۳۱۹	۱,۸۱۸,۰۹۴	۶۵٪	۸,۸۹۹,۴۱۲	۳۵٪	۴,۷۰۹,۳۷۹	۶,۲۲۵,۴۹۵	۱۳,۵۹۸,۷۹۱	۲,۱۸۴,۳۷۱	۱۶	البرز	۵
۰۴	۵,۸۳۹,۹۹۵	۲,۱۰۶,۴۷۸	۵۸٪	۴۵۱,۸۶۸	۴۲٪	۳۳۲,۱۰۲	۲,۱۴۹,۳۲۷	۷۷۳,۹۷۰	۲۶۰,۰۸۲	۲۳	ایلام	۶
۰۴	۷,۱۸۴,۹۲۱	۵,۱۶۰,۶۹۹	۵۸٪	۱,۰۸۷,۰۷۰	۴۲٪	۸۰۰,۸۹۲	۲,۶۲۸,۴۹۲	۱,۸۷۷,۹۶۲	۷۷۸,۱۶۸	۳۶	بوشهر	۷
۳۱۶	۴۷۰,۹۶۱	۵,۴۱۲,۲۵۷	۶۶٪	۱۱۳,۰۹۲,۰۴۱	۳۴٪	۵۷,۷۰۳,۶۹۳	۱۴,۲۶۱,۹۲۷	۱۷,۰۷۵,۷۳۴	۱۱۱,۴۹۲,۱۵۱	۴۲	تهران	۸
۱۰	۳,۰۷۴,۱۰۳	۱,۶۸۰,۹۷۳	۷۰٪	۱,۲۰۳,۰۸۳	۳۰٪	۵۰۴,۵۵۹	۳,۱۲۲,۸۷۷	۱,۷۰۷,۶۴۲	۵۴۶,۸۱۷	۳۷	چهارمحال و بختیاری	۹
۰۴	۵,۶۴۰,۸۷۷	۲,۳۲۶,۲۹۹	۶۰٪	۶۱۷,۳۳۲	۴۰٪	۴۱۳,۴۸۳	۲,۴۸۸,۸۵۱	۱,۰۳۰,۸۱۵	۴۱۴,۱۷۳	۲۸	خراسان جنوبی	۱۰
۱۲۰	۱,۴۳۷,۵۸۹	۶,۳۴۴,۲۸۷	۸۵٪	۶۴,۵۹۴,۸۹۴	۱۵٪	۱۱,۰۰۱,۸۳۱	۱۷,۴۰۶,۳۰۴	۷۵,۶۰۵,۷۲۵	۴,۳۴۳,۵۸۳	۷۳	خراسان رضوی	۱۱
۰۹	۴,۴۳۵,۶۴۲	۲,۰۴۰,۸۶۱	۶۷٪	۱,۲۷۰,۰۵۷	۳۳٪	۶۳۹,۶۰۶	۴,۱۵۰,۴۹۴	۱,۹۰۹,۶۶۳	۲۶۰,۱۰۵	۲۲	خراسان شمالی	۱۲
۱۹	۲,۶۳۵,۴۹۰	۸,۹۳۷,۷۰۷	۶۶٪	۱۱,۳۱۹,۷۰۹	۳۴٪	۵,۷۶۴,۷۷۹	۵,۰۳۷,۷۵۶	۱۷,۰۸۴,۴۸۸	۳,۳۹۱,۲۸۹	۷۶	خوزستان	۱۳
۱۴	۲,۹۵۱,۶۶۴	۱,۹۰۳,۱۴۵	۶۰٪	۱,۵۵۰,۵۹۰	۴۰٪	۱,۰۳۰,۳۴۹	۴,۰۰۲,۶۱۰	۲,۵۸۰,۹۳۹	۶۴۴,۸۱۴	۲۱	زنجان	۱۴
۱۷	۳,۲۸۲,۴۰۶	۱,۶۶۸,۴۰۹	۷۰٪	۱,۹۷۹,۱۲۸	۳۰٪	۸۴۷,۰۰۲	۵,۷۲۴,۸۱۹	۲,۸۲۲,۸۳۰	۴۹۳,۲۶۱	۱۹	سمنان	۱۵
۰۵	۳,۹۰۲,۱۲۲	۴,۸۵۰,۶۵۸	۵۵٪	۱,۴۶۳,۶۶۷	۴۵٪	۱,۱۹۷,۶۸۰	۲,۱۴۰,۹۲۲	۲,۶۶۱,۲۴۷	۱,۲۴۲,۰۷۹	۳۷	سیستان و بلوچستان	۱۶
۳۸	۲,۱۸۳,۷۵۰	۶,۸۳۹,۴۴۳	۸۳٪	۲,۰۹۹,۷۰۱۹	۱۸٪	۴,۶۸۲,۳۷۹	۸,۱۹۹,۳۳۵	۲۵,۶۷۹,۳۹۸	۳,۱۳۱,۹۲۶	۱۰۰	فارس	۱۷
۳۳	۱,۸۹۸,۳۳۰	۱,۶۶۹,۱۰۳	۷۴٪	۴,۱۰۰,۴۵۱	۳۶٪	۱,۴۴۲,۴۴۴	۶,۳۱۲,۴۹۹	۵,۵۴۴,۸۹۵	۸۷۸,۲۴۱	۲۵	قزوین	۱۸
۶۰	۱,۳۰۲,۱۷۰	۱,۴۲۷,۰۱۰	۷۸٪	۶,۷۱۸,۲۰۰	۲۳٪	۱,۸۴۱,۵۶۹	۷,۸۱۰,۹۲۸	۸,۵۵۹,۷۶۹	۱,۰۹۵,۸۷۱	۶	قم	۱۹

نسبت بودجه شهرداری ها به بودجه استان	سرانه بودجه استانی (ریال بر نفر)	جمع بودجه استانی *	سهم عمرانی	بودجه عمرانی	سهم جاری	بودجه جاری	سرانه بودجه استانی (ریال بر نفر)	بودجه مصوب	جمعیت	تعداد شهر	استان	ردیف
۰.۸	۲,۶۸۷,۰۷۳	۲,۶۷۰,۱۲۳	۷۰٪	۱,۵۴۰,۷۵۷	۳۰٪	۶۷۴,۱۵۸	۲,۲۲۸,۹۷۵	۲,۲۱۴,۹۱۵	۹۹۳,۶۹۲	۲۹	کرمان	۲۰
۱.۴	۲,۶۵۶,۰۳۳	۴,۵۵۲,۱۸۱	۶۱٪	۳,۹۴۶,۶۶۱	۳۹٪	۲,۵۱۴,۷۵۵	۳,۱۶۹,۹۸۸	۶,۴۶۱,۴۱۶	۱,۷۱۳,۹۰۹	۷۱	کرمان	۲۱
۱.۶	۲,۳۸۹,۳۰۶	۳,۲۶۱,۴۴۸	۷۶٪	۴,۰۶۱,۵۹۱	۲۴٪	۱,۳۰۴,۹۹۲	۳,۹۳۱,۵۰۸	۵,۲۶۶,۵۸۳	۱,۳۶۵,۰۱۹	۳۲	کرمانشاه	۲۲
۰.۳	۶,۸۹۵,۰۰۳	۲,۴۰۴,۹۸۴	۴۸٪	۳۸۱,۳۷۵	۵۲٪	۴۰۷,۹۶۹	۲,۲۶۲,۷۳۴	۷۸۹,۳۴۴	۳۴۸,۸۰۱	۱۷	کهگیلویه و بویراحمد	۲۳
۱.۱	۲,۹۸۷,۸۲۵	۲,۷۶۱,۹۱۹	۶۵٪	۱,۹۵۷,۶۲۹	۳۵٪	۱,۰۷۱,۶۰۴	۳,۲۷۰,۰۱۵	۲,۰۳۹,۲۳۳	۹۲۴,۳۸۸	۲۹	گلستان	۲۴
۱.۳	۲,۵۱۷,۱۰۲	۳,۷۷۳,۱۷۳	۵۵٪	۲,۶۱۲,۲۳۰	۴۵٪	۲,۱۰۴,۱۵۸	۳,۱۴۶,۹۹۴	۴,۷۱۷,۲۸۸	۱,۴۹۹,۰۱۴	۵۲	گیلان	۲۵
۰.۸	۲,۹۲۹,۷۶۴	۳,۱۶۳,۰۴۲	۵۷٪	۱,۴۵۷,۲۵۷	۴۳٪	۱,۱۰۹,۵۲۹	۲,۲۸۵,۶۹۰	۲,۵۶۶,۸۸۶	۱,۰۷۵,۹۵۱	۲۵	لرستان	۲۶
۱.۳	۲,۸۲۳,۷۵۳	۴,۸۸۱,۴۲۱	۶۲٪	۴,۰۱۳,۰۲۴	۳۸٪	۲,۵۰۵,۵۹۷	۳,۷۷۰,۸۱۳	۶,۵۱۸,۶۲۱	۱,۷۲۸,۷۰۰	۵۸	مازندران	۲۷
۲.۹	۲,۰۶۲,۰۴۲	۲,۱۵۹,۱۶۸	۷۲٪	۴,۴۶۲,۶۳۵	۲۸٪	۱,۷۰۶,۳۳۸	۵,۸۹۱,۴۷۳	۶,۱۶۸,۹۷۳	۱,۰۴۷,۱۰۲	۳۱	مرکزی	۲۸
۱.۰	۴,۳۹۰,۹۸۸	۳,۴۰۹,۶۶۸	۵۲٪	۱,۸۱۳,۲۰۵	۴۸٪	۱,۶۵۶,۶۳۲	۴,۴۶۸,۶۰۳	۳,۴۶۹,۹۳۷	۷۷۶,۵۱۵	۳۴	هرمزگان	۲۹
۲.۴	۲,۱۴۳,۴۵۶	۲,۲۵۴,۰۲۰	۷۱٪	۳,۷۸۶,۱۰۵	۲۹٪	۱,۵۱۱,۵۹۵	۵,۰۳۷,۸۲۸	۵,۲۹۷,۷۰۰	۱,۰۵۱,۵۸۲	۲۹	همدان	۳۰
۱.۹	۲,۱۸۷,۸۴۹	۱,۸۵۱,۹۲۵	۶۹٪	۲,۴۷۵,۵۳۲	۳۱٪	۱,۱۱۷,۴۱۶	۴,۲۴۴,۷۲۸	۳,۵۹۳,۰۱۸	۸۴۶,۴۶۴	۲۱	یزد	۳۱
۴.۲	۱,۹۵۶,۳۷۳	۱۰,۶۰۳,۵۳۸	۷۲٪	۳۱۹,۴۸۵,۴۶۸	۲۸٪	۱۳۶,۳۸۴,۱۴۲	۸,۲۲۶,۳۷۸	۴۴۵,۸۶۹,۶۱۰	۵۴,۱۹۹,۹۹۰	۱۲۲۴	مجموع	

* منظور از بودجه استانی، رقم مندرج در جدول شماره «۱۰» قانون بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور (تصویر کلان بودجه استانی در سال ۹۳) می‌باشد.

مکان سازی placemaking

■ الهه پژوتن

دانشجوی دکتری طراحی شهری دانشگاه بوعلی سینای همدان

شد. نکته شایان توجه آن است که شکل این واژه در سیر تکامل به Placemaking تبدیل شده است که حکایت از یکپارچگی مفهومی و پذیرفته شدن آن به عنوان یک پایگاه نظری مستقل دارد. اگرچه این الگوواره نوپا به سرعت توانسته است در عرصه نظر و عمل به الگویی فراگیر بدل شود، ولی باید اذعان داشت مکان‌سازی فی‌الذات موضوعی غیرقابل پیش‌بینی، مشروط (یا تصادفی)، پیچیده، چندلایه و بحث‌برانگیز است. پیش‌بینی‌ناپذیر و مشروط (یا تصادفی) است؛ چرا که ظرافت خاص آن، تا حد زیادی منعکس‌کننده وضعیت مردمانی است که آن مکان را خلق کرده‌اند، پیچیده است؛ بدان دلیل که طبق سه‌گانه لوفور، مکان‌ها تجلی چگونه فهمیده شدن، ادراک شدن و زیسته شدن هستند و از آن جهت ماهیتی چندلایه دارد که شامل ابعاد کالبدی، اجتماعی و سیاسی است.

مکان‌سازی، محصولی تمام شده نیست؛ بلکه پروژه‌ای ناتمام و کاری مستمر با ابعاد سیاسی، کالبدی و اجتماعی است. برخی، آفرینش مکان را به چشم یک راهبرد کالبدی صرف، می‌بینند. عده‌ای دیگر، آن را

ماهیت چندرشته‌ای و میان‌رشته‌ای طراحی شهری موجب ظهور الگوواره‌های متعددی در طول عمر کوتاه این حرفه - دانش شده است. اگرچه رهیافت‌ها و مولفه‌های مطرح شده توسط نظریه‌پردازان مختلف در هریک از این الگوواره‌ها، به نوعی در راستای تحقق هدف بنیادین طراحی شهری یعنی ارتقای کیفیت زندگی تمامی ساکنان شهر در محیطی مطلوب، بوده است، ولی بایستی اذعان داشت که نبود جامع‌نگری در دوره‌های اولیه طراحی شهری، حیات شهر و عرصه‌های همگانی آن را با مخاطرات قابل توجهی روبه‌رو ساخت. چالش‌های به وجود آمده موجبات چرخش گفتمانی را فراهم آورد که گذار از مفاهیم بصری - کالبدی به اجتماعی - ادراکی، تغییر نگرش از توجه تک‌بعدی به فرآورده به توجه توانمان به فرآیند و فرآورده و پذیرش صفت ناتمام و مستمر بودن مقوله چندوجهی مکان‌سازی را به عنوان پیش‌شرط‌های دستیابی به یک مکان باکیفیت مطرح می‌ساخت.

در این شرایط، زمینه برای شکل‌گیری یک رهیافت جدید با عنوان Place-Making که دغدغه‌های پیش‌گفته را پیگیری نماید، فراهم



مکان سازی هست:	مکان سازی نیست:
جامعه محور	با رویکرد بالا به پایین
خیالی - آرمانگرایانه	واکنشی - استبدادی
عملکرد قبل از فرم	طراحی محور
تطبيق پذیر	یک راه حل سریع برای پنهان کردن یا تعمیر کردن
دربرگیرنده	انحصاری
تمرکز بر روی خلق مقصدها	تمرکز بر روی خودرو
تاکید بر زمینه ای خاص	اندازه ای برای همه
پویا	ایستا
میان رشته ای	تخصص محور
دگرگون شونده	تک بعدی
منعطف	وابسته به کنترل های قانونمند
مبتنی بر همکاری	تحلیل هزینه - فایده
اجتماعی و خوش مشرب	متمرکز بر پروژه

جدول: آنچه مکان سازی هست و نیست

ماخذ: http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking

نیز به مکان نه تنها به چشم یک واقعیت کالبدی و اجتماعی، بلکه به چشم مجرای برای دستیابی به اهداف سیاسی نگاه می کنند. مکان ها عموماً مرزهای سیاسی مشخص و تجلیات سیاسی گوناگونی دارند که احزاب مختلف از آن ها برای ابراز وجود، استفاده می کنند.

به مثابه تلاشی جهت بهبود تصویر ذهنی محلی از مکان می انگارند و آن را به عنوان موتور محرک رشد اقتصاد محلی به حساب می آورند. برخی هم مکان سازی، را به منزله یک برنامه اجتماعی قلمداد می کنند که می تواند مردم را در حمایت از اهدافی مشخص بسیج نماید. عده ای





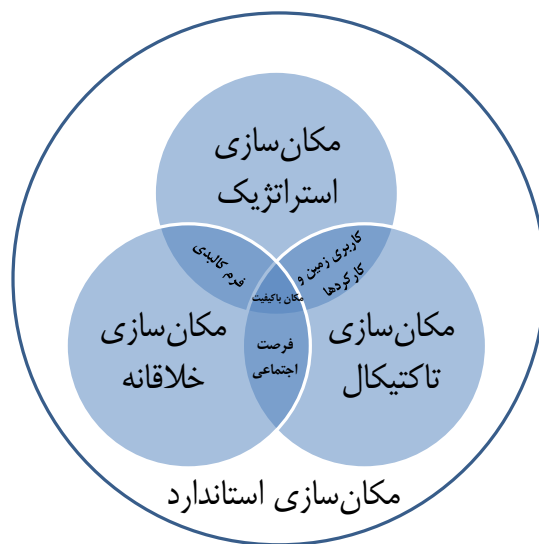
مکان سازی از کوچکترین مقیاس آغاز می شود. (ماخذ: http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking)

سعی در پررنگ کردن نقش مردم، تعاملات اجتماعی و تصورات ذهنی آنها از شهر و عرصه عمومی داشتند. همزمان با رونق و گسترش این رویکرد در دهه ۱۹۷۰ میلادی توسط نظریه پردازانی چون الکساندر (۱۹۷۷، ۱۹۷۹، ۱۹۸۷)، اپلبارد (۱۹۷۹)، وایت (۱۹۸۰)، اندیشمندانی از حوزه های دانشی دیگر نیز دغدغه مکان را در نظریات خویش ابراز کرده و با هدف چاره جویی برای برون رفت از مشکلات مبتلا به مکان و یافتن راه حل مناسب برای ارتقای کیفی محیط شهری، از دریچه های دیگر به این مقوله چندوجهی نگرستند. افرادی چون شولتز (۱۹۷۶) و رلف (۱۹۷۶) که با نگرش پدیدارشناسانه، مکان را مورد بررسی قرار داده و با بیان مفاهیمی چون روح مکان، بی مکانی و عناوینی دیگر به تشریح مولفه های مکان پرداخته اند. کانتر (۱۹۷۷) نیز می گوید از منظر روانشناسی مکان، پیوندهای میان انسان و محیط

مجموع می توان گفت، ابعاد مختلف ایجاد یک مکان به پیچیدگی، چندلایه بودن، نقاط برجسته اجتماعی و نمادین و ذات بحث برانگیز آن اشاره دارند. در ادامه مروری مختصر بر بنیان های فکری مفهوم مکان سازی صورت می گیرد، رویکردهای جدید نسبت به این موضوع تبیین می گردد و ابعاد و مولفه های مکان سازی بر اساس دو منطق طبقه بندی ارائه می شود.

ریشه های رهیافت مکان سازی را باید در دهه ۱۹۶۰ تا اواسط دهه ۱۹۷۰ میلادی و افکار متفکرانی چون لینچ (۱۹۶۰)، جیکوبز (۱۹۶۱)، بیکن (۱۹۶۳، ۱۹۶۷)، تی هال (۱۹۶۶)، یانگل (۱۹۷۱)، جستجو کرد. نظریه پردازان این دهه با نقد رویکرد کالبدی - بصری طراحی شهری در دوره های پیشین و مطرح کردن نارضایتی های خویش از بی توجهی به ملاحظات اجتماعی - ادراکی شهر و فضاهای آن،





روش دیگر در تبیین ابعاد مکان‌سازی، رویکردهای است که بر اساس مقیاس مداخله و نوع اقدامات می‌توان آنها را به سه دسته مکان‌سازی استراتژیک، تاکتیکی و خلاقانه طبقه‌بندی کرد. مکان‌سازی استراتژیک با تاکید بر تعریف پروژه‌ها در گره‌های کلیدی و پیشنهاد فعالیت‌های مختلف در این نقاط است. مکان‌سازی تاکتیکی به دنبال شناسایی تغییرات کوچک، ارزان و سریع است که می‌توانند متناسب هر مکان تعریف شوند. این تغییرات با هدف اثرگذاری بلند مدت از درون ویژگی‌های خاص هر زمینه استخراج شده و با برنامه‌ریزی خردمقیاس موجب توسعه و ارتقای کیفی محیط می‌گردند. مکان‌سازی خلاقانه نیز به دنبال خلق کیفیت‌های محیطی از طریق تکیه بر رویدادهای فرهنگی و هنری و سرزنده کردن عرصه‌های همگانی از طریق فعالیت‌ها، حضورپذیری افراد مختلف و... است.



را بررسی کرده و از این مسیر مدلی برای مولفه‌های مکان ارائه نماید. (پاکزاد، ۱۳۹۰)

پس از مرور گذرا بر پایه‌های شکل‌گیری مکان‌سازی و بررسی اجمالی این مفهوم در حال حاضر می‌توان گفت، «نظریه مکان‌سازی معاصر به واسطه تاکید بیشتر بر روی مطالعات اثباتی و تجویزی به جای مطالعات هنجاری و تحریمی، از نظریه‌های مکان‌سازی در دهه ۱۹۷۰، ۱۹۸۰ و حتی ۱۹۹۰ متمایز شده است.» (Arefi, ۲۰۱۴:۹۷)

این تمایز به ویژه در فرآیند مدل‌سازی برای مفهوم مکان‌سازی نمایان می‌شود. «اگر پژوهشگران دیروز، به دنبال ایجاد تمایز میان مجموعه مفاهیمی چون مکان، نامکان و بی‌مکانی بودند، محققان کنونی از سال ۲۰۰۰ به بعد، با مورد پژوهی بر روی تجربه‌های موفق در زمینه‌های خاص، بر روی جمع‌آوری راهبردها و سیاست‌های عمومی و درس‌آموزی از پیامدهای این اقدامات تمرکز کرده‌اند.» (Ibid)

مکان‌سازی به عنوان پدیده‌ای غنی و چندوجهی قابلیت دارد که مقولات متعددی را دربرگیرد و به شیوه‌های بشمارایی این موضوعات را طبقه‌بندی کرده و به ارائه پیشنهاد بپردازد. در این یادداشت کوتاه، دو نمونه از رویکردهای موجود در تشریح ابعاد مکان‌سازی ارائه می‌شود که می‌تواند زمینه را برای مطالعه بیشتر درباب این مفهوم فراهم آورد.

یکی از روش‌ها، بحث بر سر قدرت‌های هدایت‌گر مکان‌سازی است که دکتر مهبیار عارفی (۲۰۱۴)، آنها را به سه دسته نیازها، فرصت‌ها و دارایی‌ها تقسیم‌بندی می‌کند. وی در مطالعه‌ای که بر روی دو شهر استانبول و بوستون داشته است، سه گونه دانش (کارشناسی، محلی، تعاملی) و اهرم (نیازها، فرصت‌ها و دارایی‌ها) را معرفی می‌کند که می‌توانند فرآیند مکان‌سازی را در جهات مختلفی هدایت کرده و به فرآورده‌های گوناگونی رهنمون سازند. به زعم ایشان مراحل مکان‌سازی در سه مکتب فکری نیازنیاد، فرصت‌بنیاد و دارایی‌بنیاد عبارتند از: ساخت مکان، بسیج اجتماعی برای مکان، چارچوب‌بندی مکان.

پایگاه شبکه‌ی شهر مونترال

ville.montreal.qc.ca

محمد طولایی



مهمترین قسمت شهری این سایت، بخش "خدمات شهری" بوده که زیربخش‌های فراوانی دارد از جمله: "مجموعه‌ی تعمیر و نگهداری و برف‌روبی"، "سلامت و ایمنی عمومی"، "حمل و نقل"، "مدیریت شهری"، "قوانین و مقررات"، "خدمات برخط" و... است که قسمت خدمات برخط از شاخص‌ترین بخش‌های این پایگاه است (که اغلب شهرداری‌های کشور ما از کمبود این بخش رنج می‌برند!) و شامل "ارزیابی ملک"، "بودجه"، "محاسبه و پرداخت مالیات"، "پیشنهاد یا درخواست شغل"، "واریز تخلقات"، "دسترسی به مشخصات کاملی از ارایه دهندگان خدمات و مشاغل شهر"، "گزارش حادثه"، "کتابخانه مجازی" و... است که می‌توان بدون مراجعه به شهرداری و یا زیرمجموعه‌های آن و تنها با چند کلیک کار خود را سریع و دقیق و به موقع انجام داد. سرویس دهی شهرداری‌ها بر بستر وب علاوه بر کاهش مشکلات ترافیکی می‌تواند باعث کاهش بروکراسی‌های (کاغذ بازی) اداری، افزایش دقت و سرعت در کارها شود که این امر باید در شهرداری‌های کشورمان نیز نهادینه گردد.

در پایان، نامه‌ای از شهردار مونترال که برای پناهجویان سوری نوشته جلب توجه می‌نماید که در آن به پناهندگان خوش آمد گفته و برای آنان زندگی جدید و سرشار از آرامش و صلح آرزو می‌کند.

مونترال بزرگترین شهرستان استان کبک (Kebek) در کانادا و دومین شهر بزرگ این کشور پس از تورنتو است. شهری مهاجرپذیر و زیبا که دسترسی آن به آب‌های آزاد باعث گردیده این شهر به بزرگترین مرکز تجاری - صنعتی و فرهنگی استان کبک تبدیل شود.

پایگاه شبکه آن یکی از کاملترین پایگاه‌های شبکه شهری است که اطلاعات جامع و کاربردی با دسترسی وسیع و سریع در اختیار کاربران قرار داده است که پرداختن به تمامی آنها امکان‌پذیر نیست و تنها به معرفی عناوین و بخش‌های مهم آن اکتفا می‌کنیم. آدرس این پایگاه ville.montreal.qc.ca بوده و دارای بخش‌های "مناطق"، "زندگی دموکراتیک"، "کسب و کار و اقتصاد"، "تفریح"، "خدمات به مردم" و قسمت‌های بسیار دیگر است. در بخش مناطق؛ محله‌های مختلف معرفی شده‌اند و با اشاره بروی هر یک از محلات به سایت آن محله که زیرمجموعه‌ای از همین پایگاه است، متصل شده و با محله و امکانات آن آشنا می‌شوید. یکی از زیربخش‌های زندگی دموکراتیک قسمت "نهادهای تصمیم‌گیری" است که شامل "کمیته اجرایی"، "شورای شهر"، "شورای محله" و "شورای ترافیک یا انباشتگی" است که در هریک از آنها امکان پخش زنده‌ی جلسه و فیلم آخرین جلسات این شوراها نیز وجود دارد!

زادنشر یک فرهنگ پایه

عباس جلالی



نام کتاب: فرهنگ شهری؛ واژگان شهر و منطقه / پدیدآوران: ایرج اسدی، کیومرث ایراندوست، ناصر براتی، ناصر برک پور، میثم بصیرت، عباس جلالی، مهرداد جواهری پور، حسین حاتمی نژاد، فرخ حسامیان، راضیه رضازاده، مینو رفیعی، فرانک سیف‌الدینی، محمدحسن شهیدی، مظفر صراف، غلامرضا کاظمیان، مصطفی عباس‌زادگان، شهرزاد فرزین پاک، بهرام معلمی، فرشاد نوریان / ناشر: راه‌دان، انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور / چاپ: یکم ۱۳۹۴ / شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه در ۵۸۲ صفحه / بها: ۴۰۰۰ تومان.

در میان کتابهای چاپ شده به دست سازمان شهرداری‌ها، پس از واژگان حمل و نقل، کار عیسی فرهنگ باقری، چاپ ۱۳۷۸ و دانشنامه مدیریت شهری و روستایی کار گروهی از استادان و پژوهشگران شهری و روستایی با مشارکت بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی و سازمان شهرداری‌ها در سال ۱۳۷۸، این اثر سومین کتاب مرجع و فرهنگنامه‌ای است که انتشارات سازمان و به کوشش کیومرث ایراندوست آن را به زیر چاپ فرستاده است. روند چاپ این اثر خود سرگذشتی دراز دامن دارد. در سالهای آغازین دهه‌ی ۸۰ خورشیدی، بر پایه‌ی خواست و نیاز دانشجویان، استادان، شهرداران و کاربدستان شهرداری‌های کشور، انتشارات بر آن شد تا فرهنگی از واژگان شهری را گرد آورد. در نشست‌هایی چند که کمیته‌ی علمی تدوین؛ دکتر ایراندوست، دکتر براتی، دکتر برک پور، عباس جلالی، دکتر رضازاده، دکتر صراف، تشکیل داد، بر آن شدند تا گلچینی از استادان شهرسازی ایران را به همکاری فراخوانند تا دست به تدوین فرهنگی بزنند که نیازها برآورده گردد، اما... که عشق آسان نمود اول ولی افتاد مشکله! انجام کار آن شد که این گلچین فراهم آمد. در نشست‌های گروهی پدید آوران از جمله استاد مظفر صراف مخالفت خود را با نگارش فرهنگی تألیفی اعلام نمودند و توان پدیدآورندگان را برای یک چنین کار دقیق و بنیادین نابسند خواندند. تصمیم پدیدآوران چنین شد که کار به صورت ترجمه‌ی گزیده‌ای از فرهنگ‌های مرجع باشد، زیرا این گام می‌توانست خطاهای کمتری داشته باشد و هم اینکه، نویسندگان آینده‌ی فرهنگی در این زمینه، برای نگارش واژگان و تعاریف با دست پرتر و اشراف بیشتر، کار را سامان دهند. واژگان پیشنهادی با غربالگری گزیده شده و برابر نهاده‌های فارسی آنان را کمیته علمی با مشورت پدیدآورندگان انتخاب کردند. کار برگردان به فارسی آغاز شد و در زمانی نزدیک، به دو سال کتاب برای ویرایش آماده گردید، اما به یکباره دگرگونی‌هایی در مدیریت، نگاه‌های کاملاً متفاوتی را در سالهای ۱۳۸۴ در پی آورد و کتاب بدست فراموشی سپرده شد. بیگیری چندان سودی نداشت، عزمی برای چاپ کتابی پایه و مرجع در گرداندگان دیده نمی‌شد. در درازای سالهای خواب فرهنگ واژگان، بسیاری از مترجمان رخت سفر به دیاران دور بستند... با این همه یگان انتشارات که توانسته بود جان سالم از این توفانها بدر برد، همواره در پی چاپ این اثر بود. پس از افت و خیزهای فراوان، سرانجام در واپسین ماههای سال ۱۳۹۳، کار چاپ فرهنگ به انجام رسید و کتاب واژگان شهری، با جلدی سخت و ساختاری در خور برای یکی از نخستین فرهنگ‌های شهری، زاده شد. آنچه در این بازه‌ی دراز دامن زمانی ۹ ساله رخ داد تولد فرهنگ‌هایی دیگر در این زمینه بود، از جمله فرهنگی از خانم سیف‌الدینی که خود ایشان از گروه مترجمان فرهنگ واژگان شهری است. با این همه بی‌گمان فرهنگ واژگان شهری جایگاه ویژه‌ی خود را خواهد یافت، زیرا شالوده‌ی آن فرهنگ‌های شناخته‌ی این زمینه

هستند و مترجمان بیشتر از استادان و دست اندرکاران مسایل شهیرند و در امانتداری و وفاداری آنان به متن تردیدی نیست. کتاب در نخستین صفحه‌ی خود که شناسنامه‌ی علمی کتاب نیز شمرده می‌شود. کوشنده، ویراستار و کمیته‌ی علمی تدوین را معرفی نموده است. در صفحه‌ی سوم، یکبار دیگر و در کمال انصاف علمی نام نوزده تن از مترجمان را به ترتیب الفبای نام خانوادگی با شناسه‌های آنان آورده است که سیزده تن از آنان وابسته هیأت علمی دانشگاه‌های بزرگ ایران چون دانشگاه تهران، شهید بهشتی، علم و صنعت، علامه طباطبایی، دانشگاه هنر، دانشگاه بین‌المللی قزوین، کردستان، مازندران و دانشگاه آزاد هستند.

در سخن ناشر برای کتاب چنین آمده؛ «از هدفهای تعریف شده برای انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، گذشته از نشریات که... یکی هم پذیرش یا سفارش کتابهایی است که در زمینه‌های شهری و شهروندی ضرورت آنها به تصویب شورای نشر سازمان رسیده باشد...». این اثر از فرهنگ‌های نیم گسترده‌ای است که سر واژه‌های آن به شیوه‌ی الفبای فارسی چیده شده و برابر نهاده‌های فارسی پایه‌ی این چیدمان هستند. انگلیسی هر واژه در برابر سرواژه‌ی فارسی آن آمده است. کمیته‌ی تدوین نمایه‌ای از سرواژه‌های انگلیسی را -سبه ترتیب الفبای لاتین- با برابر نهاده‌های فارسی در ۱۰ صفحه آورده تا کار را برای جویندگان انگلیسی واژگان آسان نماید.

آنچه در این فرهنگ نوآورانه شمرده می‌شود پانویس کردن منابع وابسته به هر واژه است تا هر پژوهشگری بتواند، در دایره‌ای گسترده‌تر کار جستجو و بازخوانی، درباره‌ی واژگان را دنبال نماید. این منابع عیناً از پایه نگاشته‌های انگلیسی برگرفته شده است. کمیته‌ی تدوین در پای هر واژه نام مترجم آن را نیز بدست داده تا مسوولیت و کم و کاست برگردان هر واژه را بر عهده مترجم نهاده باشد. این فرهنگ نیز همانند بسیاری از آثار از کم و کاست خالی نیست، مانند نبود بازگشت/ارجاع از واژه‌ای به واژگان وابسته، البته در درون متن. گفتنی است که فرهنگ واژگان پس از زاد نشر خود در آیینی فرهنگی رونمایی گردید. (بهمن ماه ۱۳۹۴). انتشارات سازمان امید بر آن دارد تا این فرهنگ در اندک زمانی جای خود را در میان فرهیختگان و دانشجویان شهرسازی و همه‌ی اعضای خانواده‌ی بزرگ شهرداری‌های ایران باز کند.

Contents

Note	2
Special Report	
Main Report	3
- "A Draft of Urban Management Bill, Requirments & Approaches" by Hadi Saeedi Rezvani	9
Idea and Research	
- "Challenges of Design and Establishment of Integrated Urban Management System in Iran" by Musa Pajooan	9
- "A Study of Urban Management Bill" by Reza Mahdizadeh	12
Legal Advisor , Jamshid Rezaei	15
Financial Advisor , Mohammad Javanmardi	17
Municipalities as Narrated by Documents	
- "Bread as a Preliminary Motif of Urban Economy" by Abbas Jalali	18
Law of the City	
A Glance at VAT (Value Added Tax) Law in Urban Management Area, Maryam Abbasvand	21
As Viewed by the Mayor	
- "Necessities of Urban Management Bill as Viewed by the Mayor" by Ramana Ravankhah Moghaddam	23
Main Article	
- "An Investigation of Income System at Municipalities of Cities with Population Lower than 200,000 Peoples" by Vahideh Rakhshani Fard	25
Global Experiences	
- "The Bus Terminal OASIS21 at Nagoya City as a Successful Representation of Urban Development" by Marziyeh Hesari	32
Plan and City	
- "Completion of Materials' Cycle in the Plan for Materials' Separation from the Origin and Establishment of Recycling Industries in Ordinary Wastes of Mashhad City" by Ali Najafi	35
Education	
- "Concept of the Spatial Restructuring Theory in Urban and Regional Transformations" by Mehrnaz Bigdeli	39
Souvenir of the Journey	
- "A Journey to Japan's Capital: From Environmental Purgation to Recycling-Oriented Society" by Rohollah Mahmoud Khani	42
Viewpoint	
- "Intracity Cargo Transportation: Challenges and Solutions" by Seyed Ebrahim Abdolmanafi	53
Excerpt of the Research	
- "Illegal Constructions and Usages in Iran: Breaking the Law or its Bad Execution?" by Nasser Azimi	58
News Report	
- "Performing The First specialized Congress of Rail-Based Urbanism" by Forough Ghazanfari Rad	63
- "the 2nd Festival for Urban Furniture Design (Creativity Division)" by Sahar Nikzad	67
- "Congress of Directors at State Municipalities Cooperation Organizations" by Zeinab Bayat	69
- "Congress of Evolution in Construction Process" by Amir Ehsan Darvishi	71
- "the First National Congress of Firefighting and Urban Safety" by Farnaz Bakhtiari	72
- "Renovation of old taxis with government support" by Kourosh Mirsaedi	75
Short News	76
One City, One View ; Khorramsharh, Qom, Kish, Mianeh, Vayqan by Farnaz Bakhtiari	78
Statistics of the City	
Budget Book Approved in 2014 by the State Municipalities; the Bureau for Planning and Budget at State Municipalities and Village Governments Organization	79
Urban Terminology	
- "Place making" by Elahe' Pazhoutan	82
Website	86
New in Publications	87
Latin Reference	88

- A Draft of Urban Management Bill, Requirments & Approaches
- Challenges of Design and Establishment of Integrated Urban Management System in Iran
- A Study of Urban Management Bill
- Bread as a Preliminary Motif of Urban Economy
- A Glance at VAT Law in Urban Management Area
- Necessities of Urban Management Bill as Viewed by the Mayor
- A Journey to Japan's Capital: From Environmental Purgation to Recycling-Oriented Society

