

THOMAS



THOMAS

توماس لو در همه کاره

صبا ماشین نماینده انحصاری در ایران

تکنولوژی برتر از کانادا



جدول نیوجرسی و گارد ریل شوی

- توماس بدون نیاز به محوطه، ۳۶۰ درجه در جا دور میزند.
- هر یک از ۲۸ نوع ملحقات توماس در مدت کمتر از یک دقیقه بدون نیاز به آچار توسط راننده تعویض می‌گردد.
- با کمترین هزینه سرمایه گذاری و هزینه عملیاتی می‌تواند پروژه های خدمات شهری و عمرانی را مکانیزه نماید.



جاروی مکانیکی



پخش ماسه، کود و نمک



بولدوزر



بیل مکانیکی



شهرداریها

ماهنامه پژوهش، آموزش و اطلاع رسانی
برقدهمین و سیزدهمین شهری
نور، پنجشنبه - سال نهم - آبان ۱۳۷۹

۱۸

یادداشت سردبیر
گزارش اصلی
 شهری در حصار شهر؛ کنکاشی در ساماندهی بافت قدیم شهری / ریحانه رضازاده مقدم ۴
اندیشه و پژوهش
 روند دگرگونی سازمان قضایی بافت‌های شهری ایران / محمد سعید ایزدی ۱۴
 سازمان شهرداریها: سابقه، ضرورت و اهداف / غصنفر اکبری ۱۸
قانون شهر
 شوراهای اختیار برقراری یا نواختن عوارض / حسین صالحی ۲۲
مشاور حقوقی / حسین احتشامی ۲۸
مشاور اداری - مالی ۳۰
از نگاه شهردار
 عساکان آرتسا / گفتگو با شی کریمی - شهردار ارومیه ۳۲
گفتگو
 مسئله طرح‌های جامع شهری، اصلاح شرح خدمات یا روشها و تشکیلات / گفتگو با مجید غمami ۳۵
تجربیات جهانی
 بهسازی بافت‌های تاریخی در تونس، مطالعه موردی محله حفصیه / آناه‌زبس و دیگران ۴۰
 کاربری مختلط کارایی در تأمین رفاه و امنیت شهروندان / اندی کاپلان ۴۵
 چه کسی از آنان مراقبت می‌کند؟ وضعیت بچه‌های خیابان در شهرهای جهان / این آریس و دیگران ۴۹
شهرها و شهرداریهای جهان ۵۲
 هواپنا تولدی دیگر، بافت قدیم پایتخت کوبا بازسازی می‌شود - شهر دیجیتال / امسترفلم - انباشت اتوبه زباله، مشکل شهرها در قرن بیست و یکم و ...

آموزش
 معیارهای ارزیابی و انتخاب میلمان شهری / اشکان غلامپور ۵۵
گزارش تصویری
 جاتی نو در شهر کهن ۵۶
آموزش
 طراحی میلمان برای خیابان (۲)؛ زباله‌دان و گلجای / رضا مرتضایی ۶۷
عمارت‌نو
 بازگشت به گنراهی پیاده؛ تجربه پیاده‌سازی خیابان تربیت تبریز و جنبه شهید / ناز با لامرادی ۷۱
دیدگاه
 ملاحظاتی ترافیکی در طراحی و اجرای قضای سبز / محمود برآبادی ۷۶
آمار شهر - فنون مدیریت ۷۹
گزارشهای خبری
 در اولین جلسه کمیته پیشگیری آتش‌نشانی، پیشگیری و مدیریت سیستم‌های ایمنی آئینه تاریخی بررسی شده
 زیر چندین بار کاج، نیمکت تهیه کردند با سنگ معدنی، کف چینی پارک و ...

تازه‌های نشر ۹۷
قهرست انگلیسی ۹۸

طرح روی جلد جمع‌شده یاری شهیر مرد
مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد پروژه بهسازی «چلازاد و آلیت» در
شهر تاریخی آلیت اسپانیا

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات
شهردار بهاء نیست.
- ۲- شهردار بهاء در ویرایش و
تخلیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب از مسأله به هیچ وجه باز
گردد نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای
کشور

مدیر مسئول: احمد خرم
سردبیر: علی نوذرپور

مدیران سردبیر: نوید سعیدی و ضوایی
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگ - اجتماعی؛
زهر آشکر / سرویس علمی - پژوهشی؛ غلامرضا
کاظمیان / سرویس حقوقی - بین‌المللی؛ حسن شفیعی

ویرایش: غلامرضا طالبی
مدیر هنری: جمشید یاری / مدیر مرد
تصویرسازی: مهدی یارمحمدی

همکاران این شماره: مهناز بوالصفا، شهناز بخشی،
علی کلانتری، تقی عمگری، سعید جردانه، فهیمه
مزینانی، لیلی مقدس، فرحناز نوری‌نست
امور آگاهی: مرضیه ناسی
امور توزیع: مرضیه مرادانی
حروفچین: فریده دارستانی / فراهانی
نمونه خوان: لیلا شاه‌بختی
لیتوگرافی و چاپ: طراحان فردا
شمارگان: ۵-نسخه

بافتنهای کهن

- ۹- احیای محورهای مراکز تاریخی شهرها و ایجاد فضاهای مناسب برای فعالیت عملکردهای جدید در محورها و مراکز تاریخی شهرها.
- ۱۰- بهسازی اجتماعی و بازگرداندن هویت تاریخی - فرهنگی منطقه از طریق بازگرداندن اقشار بومی و اصیل بافتنهای تاریخی و رفع آسیبهای اجتماعی در آنها.
- ۱۱- ایجاد بسترهای لازم برای مشارکت ساکنان و شاغلان مناطق تاریخی در احیا و نگهداری از بافت.

با توجه به اینکه بازسازی امری است مستمر و مداوم، از این رو ضرورت سازمانی برای نگهداری، حفاظت و احیای بافتنهای قدیم، امری جدی است. این امر در بند ۱۶۶ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به شرح ذیل مورد تأکید قرار گرفته است:

در شهرهای دارای بافت تاریخی ارزشمند که حدود آن طبق ماده ۳ قانون اساسنامه سازمان میراث فرهنگی کشور (مصوب ۱۳۶۷/۲/۱) اعلام شده و یا می شود، تشکیلات شهرداریها مورد تجدیدنظر قرار می گیرد و به منظور انجام امور مربوط به حفاظت از بافت تاریخی این گونه شهرها، ساز و کار مدیریتی مناسب در شهرداریهای مذکور ایجاد می گردد.

هر چند که سازماندهی مناسب برای مشارکت شهرداریها در امر حفاظت و احیای بافتنهای تاریخی، قبلاً مستند به ماده ۱۱۱ و ۸۴ قانون شهرداریها و بند ۱۵ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران پیش بینی شده است، در شهرهای دارای بافت تاریخی و ارزشمند سازمان نوسازی و بهسازی شهر، وابسته به شهرداری تشکیل شده و یا می شود. در قانون برنامه سوم نیز به موضوع تأمین منابع مالی برای احیای بافتنهای تاریخی توجه شده است. در بند ۱۶۶ ماده ۱۶۶ این قانون آمده است:

شورای شهر در صورتی که درآمد شهرداری هر شهر را متناسب با نیاز بافتنهای تاریخی آن شهر در اختیار مدیریت ذی ربط در شهرداری قرار می دهد تا با نظارت و احدهای سازمان میراث فرهنگی کشور در جهت مرمت بنای مجموعه ها و بافتنهای تاریخی همان محل به مصرف برسد.

در این بند نیز دولت مکلف شده است تا در پایان سال دوم برنامه سوم، امکانات و شرایط لازم را جهت استفاده از منابع مالی و سرمایه های بین المللی و اعتبارات سازمانهای فرهنگی بین المللی از قبیل یونسکو برای توسعه امکانات و حفاظت آثار ملی و میراث فرهنگی، از طریق سرمایه گذاری اولیه داخلی فراهم نماید.

نکته اساسی دیگری که در بند ۱۵۶ قانون برنامه سوم آمده است تأکید بر همکاری شوراهای اسلامی شهر در حفاظت از ائینه و آثار تاریخی و فرهنگی، بافتنها و محوطه های فرهنگی و تاریخی است.

به عنوان جمع بندی باید گفت بافتنهای تاریخی، هویت اصلی شهر محسوب شده و توجه و تأکید بر حفاظت از آنها، اهمیت دارد. به تاریخ و فرهنگ شهر و ایجاد رشته های دبستیگی و تعلق خاطر شهروندان به شهرشان است.

تجربه بسیار با ارزش احیای فضاهای تاریخی میدان کهنه اصفهان، مجموعه میدان نقش جهان و مجموعه گرمخان شیراز، بیانگر قابلیت بسیار بالای این فضاها برای زندگی جدید شهری است و ضرورت توجه جدی مدیریت شهری را به بافتنهای تاریخی شهرها نمایان می کند. اما بافتنهای تاریخی شهرهای کشور دارای مشکلاتی جدی است که به احتمال به برخی از آنها اشاره می شود:

- ۱- کاهش تدریجی جمعیت این بافتنها و جایگزینی مهاجران به جای اقشار بومی.
- ۲- حضور مهاجران با فرهنگهای مختلف و مهاجرت جمعیت ساکن قبلی به مناطق دیگر، موجب فقدان انسجام و هویت فرهنگی و اجتماعی شده و در نهایت باعث عدم ایجاد حس تعلق و دبستیگی ساکنان جدید به بافتنهای تاریخی شده است.
- ۳- وضعیت نامطلوب کالبدی و فرسودگی بافت به علت عمر زیاد.
- ۴- دسترسی نامناسب، به دلیل اینکه دسترسیها در این بافتنهای بیشتر بر اساس دسترسی پیاده یا وسایل ساده حمل و نقل شکل گرفته است.

با توجه به مشکلات جدی بافتنهای قدیمی و تاریخی از یک طرف و وجود عناصر ارزشمند از سوی دیگر و ضرورت حفظ این بافتنها، راهکارهای ذیل از سوی شهرسازان و متخصصان بافتنهای تاریخی مطرح شده است:

- ۱- ایجاد امکانات برای بهره مندی از شیوه های جدید زندگی از لحاظ ارتباطات، بهداشت و تسهیلات شهری با حفظ اصالتنهای سنتی و استخوان بندی کلی بافت.
- ۲- استفاده از الگوی معماری بافت قدیم برای بازسازی و نوسازی بناها و فضاهای شهری قدیم.
- ۳- هماهنگی بین بافت جدید و قدیم و بناهای جدید و قدیم.
- ۴- ایجاد تسهیلات شهری و تأسیسات زیربنایی مورد نیاز ساکنان.
- ۵- ایجاد تسهیلات اقتصادی برای مشاغل و جزف سنتی و تقویت پیشه وران برای ادامه سبک کار سنتی.
- ۶- ارتقای سطح فعالیتنهای تجاری - خدماتی و ایجاد امکانات دسترسی و ایمنی.
- ۷- تجدید ساختمان شریانهای اصلی در بافتنهای قدیم، آسفالته و کف، فرش خیابانها و کوچه ها و ایجاد پارکینگ های مورد نیاز ساکنان در محلها مناسب.
- ۸- احیای عناصر معماری قدیم در داخل بافت و مرمت و بهسازی ساختمانهای با ارزش و اصیل برای تقویت و حفاظت از هویت فرهنگی

شهر کادری حصار

کنکاشی در ساماندهی بافت قدیم شهری

ریحانه رضازاده مقدم

آنچه چهاره متفاوتی از شیراز، اصفهان، یزد و دامغان می‌سازد، کثرت سنگ‌سپاه و بازار وکیل شیراز، بازار اصفهان و محله خوریای دامغان، محله گرنه و اتارک یزد است. شهرهای امروز بدون بافتهای کهن، یک شکل و بی‌هویت‌اند. محله‌ها، گذر‌ها و بازارهایی که اگر باز شناسایی نشوند و زندگی در آنها جریان نیابد، شاهد مرگ تنها شاهدان تاریخ این کشور خواهیم بود؛ خسته‌های گلی و دیوارهایی که برگهایی از اعتقادات و ارزشهای پدران ما هستند.

مدیران شهری بیش از هر کس با این محیط‌های شهری آشناینند؛ مدیرانی که در همان کوچه، پس کوچه‌ها بزرگ شده‌اند و تعلق خاطری بیش از سایرین نسبت به آنها دارند. اما چرا در عمل تصاویر شاعرانه تحقق نمی‌یابد؟

واقعیت این است که بافتهای کهنی که در مرکز شهر قرار دارند و قلب تپنده شهر محسوب می‌شوند، امروز در معرض فرسودگی و تخریب قرار گرفته‌اند. چرا که مهم شهری متشکلاتی نسبت به حاشیه شهرها را تجربه می‌کنند. مرکز شهرها یا خالی از سکنه است یا بگذر بیج ساکنان اصلی خود را از دست می‌دهد!

اهمیت جایگاه شهر در بهما در حفظ بافت قدیم شهری و بویژه نقش مهم آنها در برنامه سوم، توسعه ملایر بر آن داشت تا در این شماره به طرح مشکلات بافت قدیم شهری و مشکلات مدیریتی آن بپردازیم.

بافت کهن: خشت و خاطره و تاریخ

شهرها تنها مکانی برای اقامت نیستند بلکه فضای کالبدی، تفکر و احساس آدمیان‌اند. از همین رو هر شهری بیاتگر شیوه اندیشیدن و زیستن مردم در زمانهای مختلف تاریخی است. حوادث تاریخی اگر چه گذشته‌اند، اما مکان تحفشان هنوز مانده است؛ مکانی که قادر است حوادث تاریخی را به بند کشیده و همواره آن را برای مردم امروز زنده نگاه دارد. هنگامی که حوادث پراکنده در پهنه زمان، در یک لحظه در شهر همزمان شوند، خاطره جمعی عتی در خم کوچه‌های آن شهر شکل می‌گیرد؛ خاطره‌ای که در برگیرنده ارزشها و فرهنگ آن قوم است و نمایشی است از آگاهی جمعی قومی که در کالبد قدیمی شهرها نهفته است.

سیدمحسن حبیبی، دکتر در شهرسازی و استاد دانشگاه تهران، این مکانها را یکی از مهمترین سرمایه‌های ملی می‌داند. او معتقد است وقتی از بافتهای تاریخی صحبت می‌کنیم از یک زندگی سخن می‌گوییم؛ زندگی که فقط متعلق به ما نیست بخشی از آن طی سالیان سال از سوی نسلهای مختلف ادامه یافته و در این بافتها سرمایه‌گذاری شده است. سرمایه‌گذاریهایی که صرفاً مادی یا اقتصادی نیست بلکه سرمایه‌گذاری اجتماعی نیز هست که توانسته خاطره‌های جمعی شهری را بسازد و به شهر و شهروندانش هويت بخشد. به همین جهت ما نیز در این سرمایه‌گذاری سهمی داریم. بخشی از آن متعلق به ماست و بخش دیگر به نسل آینده تعلق دارد. اگر ما به این سرمایه ارج نگذاریم در واقع هويت خودمان و شهرمان را از دست داده‌ایم. آن چنان که دیگر نخواهیم توانست هیچ خاطره جمعی را در فضا متراکم کرده و به نسل آینده منتقل کنیم. این ضرورتی است که سرخوردگی می‌تواند در دوره ما هم صدق کند که «ما زمین را از پدرانمان به ارث نبردیم، ما آن را از فرزندانمان در می‌یابیم».

آنچه را که ما امروز در بافتهای کهن، به نام میراث فرهنگی، بنا می‌گذاریم، باید نقش و اثری از خود در آن باقی بگذارد؛ نقش‌هایی که بتواند این سرمایه‌های اجتماعی را معاصر کند. این وظیفه ماست!

بافتهای کهن و ساکنان آنها

بنا اینکه امروز سامان کارشناسان به اهمیت بافتهای کهن اکتفا کند و بابتوجه به تمامی تلاشهایی که در زمینه حفاظت، مرمت و احیای محیط‌های تاریخی و کهن صورت می‌گیرد، اما در اکثر موارد، کار طراحی طرح‌های بازسازی و نوسازی شهر و نوسازی فضای گرفته نمی‌شود. شهر و نوسازی که می‌تواند زندگی حقیقی را به این بافتها بازگرداند.

امروزه برنامه حفاظت از بافتها در حالهای از ارزشهای فرهنگی و حفاظت ساختاری، تنها موزمانی از بافتهای قدیمی را فراهم می آورد، خاطره جمعی قومی در پس خشتهای خانههای خالی از سکنه با ساکنان بی خاطره از یاد می رود و شکوه چاری در روزگار آن دوره، از کالبدهای مرده شهرهای بازسازی شده امروز رخت بر می بندد. آنچه در اغلب تلاشها از یاد می رود، جاری کردن روح زندگی در این سحیفهای با ارزش شهری است. کالبد مرده ارک بهم اگر چه امروز مرست و احیا شده و نمونه کاملی است از شهری با خضار و باروه و رودی و بازار، تکیه و مسجد، اما یک نهاد مدنی به شمار نمی آید و حضور انسان به آن زندگی نمی دهد. چنین حفاظتی موجب می شود تا ساکنان شهرهای جدید و خارج از حصار و بناهایی محافظت شده، خانههای کهن را خراب کنند و خاک حاصلخیزش را برای



هادی میرزایی

فرهنگ شهرسازی معاصر نیز جایگاه مهمی را به خود اختصاص داده اند. منوچهر خواججه دلوتی، مدیرعامل سازمان عمران و بهسازی شهری وابسته به وزارت مسکن و شهرسازی، در مورد اهمیت و نقش بافت قدیم در شهرهای امروز می گوید: فرهنگ معماری و شهرسازی امروز، مرکز تاریخی و بخشی فعال و نوساز شهر را در حقیقت محرزا و مقابل هم نمی بیند، بلکه آنها را دو ارگایسم زنده و مشخص می داند با ساختارهای غیر مشابه که مکمل یکدیگرند و می توانند نیازهای متنوع و متفاوت شهرها را برآورده سازند. چنانچه شهر را به عنوان یک موجود زنده و در حال حرکت و یونانی در نظر بگیریم، بافت قدیم هسته اولیه آن است و ریشه این موجودیت به شمار می رود. در یک شرایط متعادل هسته کهن شهر به عنوان قلب زنده با ضربان حیاتی خود انرژیهای شهری را در تمام پیکره شهر منتشر می نماید و با گذشت زمان، در دوره های متفاوت تاریخی خواهد توانست انسجام و یکپارچگی تمام پیکره شهری را سبب گردد. از این رو مهمترین ابعاد اهمیت

کار بروی بافتها به هیچ وجه کار ساده ای نیست. این کار مستلزم عملیات مینیاتوری و نیازمند شناخت دقیق مسئله است. یکی از مسائل عمده این مجموعه ها، شبکه دسترسی ها و خدمات رسانی فنی - رفاهی محله ها است که بویژه برای شهرداریها در دسر آفرین بوده است؛ امری که در عین پیچیدگی، غیر ممکن نیست

بافت قدیم در شهرها عبارتند از: وجود مرکزیت همیشگی برای وحدت بخشی به تمام پیکره شهر که ضامن زندگی روان و سالم شهری است. بافت قدیم بازارش کالبدی، تاریخی و فرهنگی نهفته در خود بهترین نشانه هویت شهری است. حیات و رشد بافت قدیم مانع فرسودگی شهر از درون و توسعه بی رویه آن می گردد. بافت کهن شهرها به دلیل جایگاه خود در مرکزیت شهر، یکی از بهترین محدوده ها برای تمرکز خدمات تجاری، اداری، سیاسی و اقتصادی است. مراکز شهرهای کهن به دلیل دارا بودن ویژگیهای ساختاری، امکان وحدت در سازمان فضایی شهر را موجب خواهند شد و در نهایت می توان گفت که بافت قدیم تجسم حینی تمدن و فرهنگ اسلامی است که برای دستیابی به شاخصهای پایه در فرآیند گفتگوی تمدنها هیچ بستری مناسبتر از این آثار بجا مانده نخواهد بود.

خطری که بافتها را تهدید می کند

بافتها نه تنها سرمایه های ملی و فرهنگی هستند بلکه همواره از مهمترین محیطهای شهری نیز بوده اند، چرا که در اکثر شهرهای سابق بافتهای قدیم در مناطق مرکزی شهر واقع شده اند و به گفته کارشناسان به شهری درونی (Inner City) میل شده اند؛ محدوده های قدیمی و گاه تاریخی که در عین پیچیدگی در برابر رویدادهای توسعه آسیب پذیر است. خواججه دلوتی از این آسیبها می گوید: در مطالعات موردی ۲۲ شهر کشور که از قدمت تاریخی برخوردارند، بالغ بر ۱۵ هزار و ۷۷۰ هکتار بافت محدوده تاریخی و کهن شناسایی شده اند. حدود ۴۰ درصد از مساحت بافتهای موجود در ۳۶ شهر مورد بررسی، از کیفیت نامطلوبی برخوردارند که بر شخص و ارزش تاریخی بافت تأثیر منفی داشته است.

لایحه ها، مقیاس و ظرفیت کالبد بافت قدیمی با الگوی زندگی امروز مهمترین عوامل در تخلیه این بافتها و در نهایت فرسایش و رکود تدریجی آنهاست. علاوه بر این مشکلات عام

گذران معیشت تولیدی - اقتصادی خود به یغما برند، خالی بودن شهرها از سکنه به معنای مرگ هویت فرهنگی است و این تجربیاتی است که تنها در بافتهای خالی از سکنه اتفاق نمی افتد، بلکه گاهی در پرجمعیت ترین نقاط شهر به حیثی دیگر ظاهر می شود. البته

حضور شهروندان هنگامی به معنای عناصر حیاتی و حاملان فرهنگی تاریخ این بافتها خواهد بود که از اهمیت آن آگاه باشند.

حسینرضا سپهری، مدیر واحد مشاورین سازمان عمران و بهسازی شهری وزارت مسکن و شهرسازی، پس از سالها کار فرهنگی روی بافتها از عمیق فاجعه سخن می گوید: چهار باغ دیگر چهارباغ قدیم نیست. قبلا من افتخار می کردم که در یک خیابان ۴۰۰ ساله زندگی می کنم و الان هیچ کس نمی داند که در یک خیابان ۲۰۰ ساله راه می رود. مگر چند خیابان این چنینی در دنیا وجود دارد؟ فقط چهارباغ است و شانز لیزه و یکی هم در واتیکان، ولی در کشور ما هیچ کس به این خیابان تعلق خاطری ندارد برای اینکه هویت فرهنگی اش را از دست داده و هویت ساختاری اش مانده است. این خیابان، خیابان اصلی اصفهان است اما هویت فرهنگی ندارد.

از دست رفتن تعلق خاطر شهروندان به محیطهای شهری که بخشی از تاریخ و هویتشان است، بیش از فرسودگی بافتهای قدیمی نگران کننده است تا جایی که بسیاری از تخریبها و فرسایشها ریشه در همین بی اعتنائیها دارد.

بافتهای قدیم در شهرهای امروز

ارزش بافتها صرفا در بُعد فرهنگی آن نیست؛ بافتهای قدیم در

باقتهای قدیم عبارت اند از: فرسودگی کالبدی بافتها و تخریب آثار ارزشمند، ناسوانی شبکه دسترسی ها برای تردد آسان اتومبیل و در نتیجه بروز مشکلات خدمات ترسانی به بافته کیفیت نامطلوب تأسیسات و تجهیزات زیربنایی و عدم کنترل ساخت و سازهای جدید در بافت قدیم متناسب با کیفیت ارزشمند بافته.

این مشکلات نه تنها زمینه های تخریب را فراهم می کنند بلکه همواره مدیران شهری را نیز در مواجهه با بافتها با مسائل مختلفی روبرو می سازند. خدمات ترسانی به مناطقی که نه می توان آنها را از یاد برد چون اغلب در مراکز شهرها مستقرند و نه می توان با توانایی های محدود شهر دار بها مدیریت در خور آنها اعمال نمود.

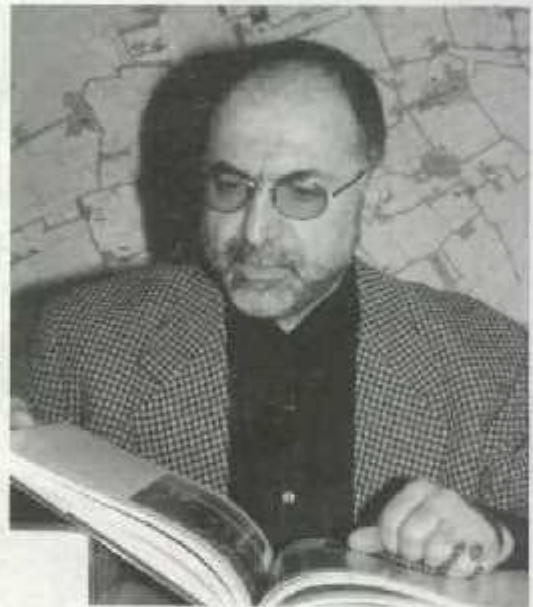
مشکلات حاشیه شهرها در مراکز شهری

تصامی مشکلاتی که از آن یاد شد نه تنها موجبات پوسیدگی و فرسودگی شدید بافت را فراهم می نماید بلکه با نزول کیفیت

عنوان مرکز اصلی شهرها بودند، هنوز هم در برخی موارد این چنین است و همواره این نگرانی وجود دارد که به مراکز شهری درجه دوم تبدیل شوند؛ البته به لحاظ عملکردی و اقتصادی و گرنه به لحاظ تاریخی همواره متخمس به فرزند.

به طور کلی مشکلات بافتها مربوط به دو جنبه است: بخشهای عمومی و مناطق مسکونی. از مهمترین مشکلات بخش عمومی در این مناطق، سیستم دسترسی هاست. در واقع بافتهای قدیم برای دسترسی های غیرسواره تدارک دیده شده اند. در صورتی که دسترسی های سواره را به کالبد بافتها وارد کنیم به آنها صدمه زداییم و در صورت عدم ورود با مشکل روبرو خواهیم بود.

آنچه در بخش عمومی مطرح شد، یکی از مشکلات اساسی شهرداریهاست. امروز خدمات شهری برای انجام اصلی ترین وظایف خود نیازمند سیستم دسترسی مناسب است. نبود چنین سیستمی و به دنبال آن نارسایی در ارائه خدمات شهری، زمینه نارضایتی ساکنان را فراهم ساخته و باعث خروج سکنه اصلی از این



حمیدرضا سپهری

از دست رفتن تعلق خاطر شهروندان به محیطهای شهری که بخشی از تاریخ و هویتشان است، بیش از فرسودگی بافتهای قدیمی نگران کننده است

محلات می شود. هادی میرمیران ضمن اشاره به نقش حیاتی مناطق مسکونی مشکلات آن را چنین بیان می کند: در مواجهه با متن مسکونی مشکلان چند برابر و کارمان پیچیده تر می شود. ما نیازمند مناطق مسکونی هستیم؛ به این معنی که نمی توانیم یک منطقه تاریخی داشته باشیم که صرفاً منطقه ای عمومی باشد. از این جهت که ساعات کار مناطق عمومی محدود است و در ساعاتی منطقه به محدودهای غیرمسکونی و غیرزنده بدل می شود. بنابراین احیای بافتهای مسکونی امری ضروری است، چرا که روزگاری زندگی اصلی شهردر این منطقه جزایان داشته و همه آدمهای متمیز شهر در این منطقه زندگی می کردند. پتربریج در طول سالیان متمادی آدمهایی که دارای استطاعت مالی بودند، از اینجا نقل مکان کردند. در مرحله اول افشار کم درآمد جای آنها را گرفتند و پس از مدتی حتی آنان هم در آنجا نماندند و مهاجران جای آنان را گرفتند. به این ترتیب بافتها به کانون ناهنجاریهای اجتماعی بدل می شود و در واقع ما جمعیت مناسب را در این مراکز از دست می دهیم.

با همه مشکلاتی که برای بافتهای قدیم ذکر شد، باید گفت که نیاز به حفظ و باز زنده سازی این مناطق شدت احساس می شود. اهمیت این مسئله هنگامی آشکار می گردد که بنایم فصل مهمی از برنامه سوم به بافتهای قدیم اختصاص دارد. بر طبق ماده ۱۶۶ برنامه سوم توسعه به منظور ایجاد سازو کار مدیریتی مناسب در جهت حفظ بافت تاریخی، تشکیلات شهرداریها مورد تجدیدنظر قرار می گیرد. از بسوی دیگر شهرداری شهر در صددی از درآمد شهرداری هر شهر را متناسب با نیاز بافتهای تاریخی در اختیار مدیریت ذی ربط قرار می دهند تا با نظارت واحدهای سازمان میراث فرهنگی کشور جهت مرمت بناها، مجموعه ها و بافتهای تاریخی همان محل به مصرف برسد. علاوه بر اینها با ایجاد بستر مناسب، زمینه های استفاده از منابع مالی و سرمایه بین المللی را نیز فراهم

اجتماعی فعالیتها و الگوی زیست موجود در این نواحی، ساختمانهای قدیمی از بین می رود و با تغییر کاربریهای آن به کاربریهای نازل اجتماعی همچون انبارها، کارگاهها و...

زمینه اسکان اقشار فرونست را فراهم می سازد و این محیط شهری عرصه بزهکاری و دیگر مشکلات اجتماعی می شود؛ مشکلاتی که هر روز خادتر شده و کارشناسان و مدیران را نگران می کند.

سیدمحسن حبیبی در این باره می گوید: ما در مرکز شهر دچار حاشیه شده ایم. وقتی دچار فرسودگی سرمایه های اجتماعی می شویم که محلات، به محیطهایی بدل گردد که مرکز انواع بزهکاریها باشد؛ از دزدی و قمار گرفته تا قتل و جنایت. وقتی شما چنین مرکزی را در شهر پیدا می کنید طبیعی است اولین چیزی که ممکن است به ذهن برسد این است که چگونه می توان این مراکز را تصحیح کرد؟ برای تصحیح این مراکز، تخریبهای وسیعی صورت می گیرد که نمونه های بسیاری از آنها را در شهرها شاهدیم؛ تخریبهایی که کم و بیش به همین منظور صورت گرفته است. اما زمانی با مشکل مواجه می شویم که تخریبی انجام گیرد ولی سرمایه های نباشد که آن تخریب را مجدداً بسازد. به این ترتیب زمینه های گسترش بزهکاری افزایش می یابد. بنابراین باید گفت تخریب هم راه به جایی نمی برد.

حیات بافتهای کهن، احیای مکانهایی عمومی یا مناطق مسکونی؟

مشکلات بافتها، زنجیره ای از عوامل گوناگون است که هر یک، پدیدآورنده دیگری است. هادی میرمیران، مدیرعامل مهندسی مشاور نقش جهان پارس، مسئله را از زاویه ای دیگر مورد بررسی قرار می دهد: قبل از هر چیز باید گفت که این مراکز در گذشته به



سعید راستی

مشکلات حرمت شهری مربوط به اعیان است. سیدمحسن حبیبی در این باره معتقد است: بخشی از مشکلات به ارزش اعیان تعریف نشده در قوانین سرزمینی و میراث فرهنگی برمیگردد. در صورت برخورد با ملکی با اعیان دارای ارزش ما با کدام قانون می‌توانیم از صاحب ملک بخواهیم که این اعیان را حفظ کند؟

با توجه به ارزش زمین در مناطق تاریخی و بافت‌های کهن، موضوع از زویه دیگری هم قابل بررسی است و آن اینکه این مسئله تنها مربوط به قانون نیست، مشکل عرضه و اعیان ریشه در اعتقاد و نبرد واقعی نسبت به قوانین موجود دارد. اینکه تا چه اندازه محاسبات و برنامه‌ریزی‌های اجرایی مبتنی بر اعتقاد به ارزشمندی بافت‌هاست. اکثر درست‌در کنار بناهای با ارزش تاریخی و میراث فرهنگی ما مجتمع تجاری می‌سازند برای این است که سرقتی مفارم‌هایش گرانتر است و کسی هم که زمین را می‌خرد با نفع می‌خواهد از آن پول درآورد. غلبه اقتصاد مصرفی بر شناخت هویت فرهنگی نه فقط میراث را، که آدمها و طبیعت را هم می‌خورد و نمونه آن را گاه می‌توان دید: کسی که در بافت قدیم، پای خانهای آب می‌بندد، برای اینکه اجازه ساخت برج هشت طبقه را بگیرد! پس باید جهت را تغییر داد. اگر برای مالکان روشن شود که نمی‌توانند به جای خانه قدیمی چیزی بسازند، امکانات واقعی استفاده از بنا هم کم کم باز می‌شود.

سحدودیت قوانین یا عدم نیاز؟

با وجودی که هر یک از دستگاه‌های اجرایی، از شهرداری و میراث و وزارت مسکن گرفته تا آب، برق، گاز و... هر یک در امور بافت قدیم دخالت دارند، اما شاید بتوان گفت شهرداری‌ها بیشتر بین ارتباط را با بافت‌ها برقرار می‌کنند و همواره نیز با مشکلات عدیده‌ای

می‌سازد. بنابراین طبق آنچه در برنامه سوم توسعه آمده است جایگاه شهر تاریخیها در مناظره در بافت‌های قدیمی جدی‌تر شده است. این امر اگر مدیریت کارشناسان و مدیران شهری همراه شود می‌تواند افق روشنی‌تری بر روی مجموعه‌های کهن بگشاید.

زمین، عرصه‌ای یا ارزش

اگر چه بافت‌های کهن با مشکلات بسیار مواجه‌اند، اما از آنجا که عمدتاً در مرکز شهرها واقع شده‌اند اهمیت بسیار دارند و تولید در تصمیم‌گیری‌ها و تعلل در برنامه‌ریزی‌ها نظماًت جوان‌ناب‌دیری به بافت‌ها وارد می‌کند و بافت‌های کهن را به میان سرمایه‌گذاری آزاد در عرصه و اعیان بدل خواهد نمود.

سیدمحسن حبیبی مشکلات حقوقی زمینهای ارزشمند را چنین بیان می‌کند: به طور کلی، بخشی از مشکلات نوسازی به مسائل ملکی و زمین باز می‌گردد. در کشور ما عرصه دارای ارزش و قیمت است. مورد استفاده مجدد قرار می‌گیرد و معاصر سازی می‌شود. هنگامی ما به مشکل برخوردیم خورد که عرصه‌ای در بافت‌های قدیمی قرار گیرد و از نظر صاحب ملک، عرصه فاقد ارزش باشد در صورتی که از نظر میراث دارای ارزش است. مشکل از اینجا آغاز خواهد شد که چگونه می‌توان در عین حال که از عرصه به عنوان میراث فرهنگی محافظت می‌شود ارزش افزوده صاحب ملک نیز در نظر گرفته شود؟ در اینجا قانونی وجود ندارد که تکلیف ما را روشن کند. از سوی دیگر، در گذشته مجموعه شامل مناطق مسکونی و معارضهای بی‌ارمون آن بوده است و امروز به دلیل ارزش افزوده‌ای که ایجاد شده است تمایل عمومی به سمت تخریب مسکن و تغییر کاربری آن به کاربریهای سودآوری مثل پاساژ و مجتمع‌های تجاری است. در این زمینه هم محدودیتها و قوانین روشنی وجود ندارد.

مشکل دیگر هنگامی پیش می‌آید که عرصه در میان وراثت قرار می‌گیرد و ارتان علاقهای به نگهداری از آن ندارند و مسئله تقسیم ارثیه مطرح می‌شود. یا وجود مواعلی که بر سر راه ما وجود دارد، تعارض روشنی از نحوه برخورد با این مواع وجود ندارد. یا اینکه مسائل ارزشی و زمین در حوزه حرمت شهری با اینها موازی است و با در صورت وجود قوانین با تعارضات قانونی روبرو است. اما همه مشکلات ارضی محدود به عرصه نمی‌شود بلکه بخشی از

**ساکنان اصلی بافت‌های کهن،
بهترین حافظان آن
هستند. در صورتی که انگیزه
کافی برای ماندن و
حفظ خاطرات کهنه دیروز
خود داشته باشند**

مواجه می‌شوند. باز هم همان حدیث مکرر که حوزه و مضاف شهر تاریخیها در بافت‌ها گسترده‌تر از وظایفی است که قانون شهر تاریخیها مشخصاً بر عهده آنها گذارده است.

و طبقه شهر تاریخیها طبق بند ۲۲ ماده ۵۵ قانون شهر تاریخیها، استعمال سه ماه از میراث فرهنگی در مورد بناهای قدیمی است. چالش این است هیچ کجا در قانون شهر تاریخیها از مجموعه‌های تاریخی یاد نشده است. با این حال همواره شهر تاریخیها مشکلات بسیاری با این مجموعه‌ها داشته‌اند. آنها عملکردی گسترده‌تر از حوزه قانونی خود داشته‌اند. چرا که در هر حال نمی‌توان این مناطق ارزشمند را از یاد برد.

حسین شیخ‌زین‌الدین، مدیر عامل مهندسی مشاور باوند، از زاویه دیگری این مسئله را بازگو می‌کند: ما با پدیده‌ای به اسم بافت قدیم روبرو هستیم، اما هیچ با پدیده‌ای به اسم نوسازی هم روبرو بوده‌ایم؟ برای ما ساختن این بوده که زمینهای بکر را به خیابان تبدیل کنیم و قیمت بگذاریم و بفروشیم، در حالی که وجود سرمایه‌های زیربنایی و هویت شهری باعث می‌شود که ما به مغزله نوسازی توجه نکنیم و وقتی توجه نکردیم عمل هم نمی‌کنیم و وقتی عمل نمی‌کنیم قانونی به وجود نمی‌آید. قوانین در اثر عمل

به وجود می آیند. در صورتی که اقدامی نکنیم می توانیم با مشکلاتش مواجه شویم و به راه حل های آن بیندیشیم. در این زمان است که به مواعید حقوقی خواهیم رسید و از خود سؤال می کنیم چه باید کرد؟ روش برخورد حقوقی آن چیست؟ مواعید قبی این قوانین، نیاز به قواعد فنی دارد. به این ترتیب قواعدی به وجود می آید با ساز و کارهای مالی مشخص. قانون وضع نمی کنیم تا بعد به سبب قانون، منکنت را اصلاح کنیم. ابتدا اهداف و اقدامات ما با مشکل مواجه می شود و سپس برای رفع آن، قانون وضع می کنیم. مسائلی هم که امروز برای شهرداری یا هر دستگاه دیگری مطرح شده می تواند نشانه مثبتی نباشد.

بخش دیگری از مشکلات نیز مربوط به نحوه عملکرد سازمانهای موازی است. برنامه ریزیها و طرحهای عمرانی هنگامی بازده لازم را خواهد داشت که بین دستگاههای اجرایی و شهرداریها در سراسر مراحل آن هماهنگی لازم به عمل آید. این هماهنگیها نه تنها در منطقه بلکه گاه باید در سطح ملی و استانی نیز صورت پذیرد. از همین رو بسیاری بر این اعتقادند که بافتها نیازمند یک متولی قدرتمند هستند.



میرمیران این ضرورت را چنین بیان می کند: بافت قدیم متولی ندارد. شهرداری همانقدر در بافت قدیم اختیار دارد که برای کل شهر که مشکلات کالبدی مثل یک دهم بافت قدیم است. میراث فرهنگی هم متولی بافت قدیم نیست. متولی بناهای با ارزش است. آن هم بناهای با ارزشی که توسط او ثبت شده است. این سازمان سعی می کند کالبدها را زنده کند. در حالی که فقط با کالبد زنده نمی توان بناها را حفظ کرد بلکه باید رونق اقتصادی - اجتماعی هم به وجود آید. وقتی بافتی به محل زندگی معنادران و بزهکاران تبدیل شود، دیگر کسی حاضر نخواهد بود در چنین محلی زندگی کند. در برخی شهرها برای بافتهای قدیم از گانی به نام شهرداری تعریف شده است.

شهرداری مناطق تاریخی ابتکار خوبی است. چرا که دقیقاً محدوده مناطق تاریخی مشخص شده است. گرچه بعضی اوقات نمی توان محدوده مشخصی را برای آن تعیین نمود مثلاً مناطق تاریخی اصفهان تقریباً در تمام مناطق شهری یواکنده است. با این همه حسن کار در این است که در مناطقی که شهرداری منطقه تاریخی تعیین شده است متولی شناخته شده ای نیز وجود دارد.

اگر چه شهرداری مناطق تاریخی گامی مؤثر در راه ساماندهی بافتهای تاریخی بوده است. اما حتی در همین بخش هم ما با مشکلات پیشین روبرو هستیم. یکی از شهرداران مناطق تاریخی حسن بهجت حقیقی، شهردار منطقه بافت قدیم شیراز، در مورد آن چنین می گوید: مشکل اصلی در بافت قدیم - چه شیراز و یاد دیگر شهرها - به عدم هماهنگی یا تداخل قوانین و مقررات باز می گردد؛ قوانین دستگاههای بهسازی و مسکن موجود در بافت مثل میراث فرهنگی، مسکن و شهرسازی یا شرکت عمران و بهسازی و... بنابراین بافت قدیم باید مدیریت واحدی داشته باشد. این مدیریت حتی باید بتواند به عنوان تاپ رییس دستگاهی مثل اداره برق و گاز، آب و فاضلاب و حتی میراث فرهنگی، نیابتی را داشته باشد که شهرداری بتواند با آن کار کند و قدرت واحدی را در مجموعه بافت و منطقه اش داشته باشد. مردم را از سردرگمی نجات دهد که بسا یک نفر طرف باشند و او قدرت این را داشته باشد که بتواند به مردم وعده هایی بدهد که توان انجام آن را نیز داشته باشد. در آن صورت مردم هم اعتماد کرده و سرمایه گذاری می کنند. مردم بافت قدیم شیراز واقعاً مردم محروم و مستضعفی هستند. چه انتظاری

اگر درست در کنار بناهای با ارزش تاریخی و میراث فرهنگی ما مجتمع تجاری می سازند برای این است که سر قفلی مغازه های گرانتر است و کسی هم که زمین را می خرد بالطبع می خواهد از آن پول در آورد. غلبه اقتصاد مصرفی بر شناخت هویت فرهنگی نه فقط میراث را، که آدمها و طبیعت را هم می خورد و نمونه آن را گاه می توان دید: کسی که در بافت قدیم، پای خانهای آب می بندد، برای اینکه اجازه ساخت برج هشت طبقه را بگیرد

می توان داشت که مردم این ناحیه که از حداقل نیازهای روزمره محروم هستند، وارد بحث مشارکت شوند.

چنانچه ملاحظه می شود عنوان «شهردار منطقه تاریخی» ساعت بالا رفتن سطح توقع مردم و سازمانهای ذی ربط می شود و در صورتی که عملکردی شایسته نداشته باشد منجر به نارضایتی و سلب اعتماد مردم می گردد. پس در این مناطق باید با حساسیت و آگاهی بیشتری عمل نمود. بخشی از این حساسیت به تنهایی مدیریتی مدیران سر می گردد. در شیراز برای رفع ناهماهنگیهای میان ارگانها تدبیری اندیشیده شده که نتیجه مثبتی را به دنبال داشته است. بهجت حقیقی می گوید: ما نیز مثل تمام شهرهای دیگر با مشکل عدم هماهنگی یا تداخل قوانین و مقرراتی که برای هر سازمان وجود دارد مواجه بودیم. اما با تجربه ای که ظرف ۷-۸ سال گذشته داشتیم توانستیم تا حدودی این مشکل را حل کنیم. به این ترتیب که شورایی را برای سیاستگذاری در بافت تشکیل دادیم. مشکل از مسئولان یا نمایندگان تام الاختیار دستگاههای سازمان میراث فرهنگی، دانشگاه شیراز، مدیریت شهرسازی سازمان مسکن و شهرسازی، عضو هیئت عامل سازمان عمران و بهسازی شهری وزارت مسکن و شهرسازی، این شورا هر هفته در جلساتی با نمایندگان شهرداری بافت قدیم و شورای شهر درباره مسائل و مشکلات بحث کرده و حرکتهایی که قرار است توسط این دستگاهها در بافت انجام گیرد، توسط این شورا مورد نظر خواهی قرار گرفته و درباره آنها تصمیم گیری می شود. با اینکه زمان کوتاهی از این تجربه می گذرد، اما ما توانستیم هماهنگی و انسجام لازم را میان سازمانها برقرار نماییم.

واقعیت این است که در شهر داریهایی مناطق و نواحی، سازمانتهای دولتی تصمیم گیرنده مانند مسکن و شهرسازی و وزارت کشور و سایر سازمانها و شرکتهای عمومی و خصوصی



منوچهر خواجه دولوی

این مسئله بویژه در مورد بافتهای تاریخی اهمیتی دوچندان دارد. بافتهای تاریخی سرمایه‌هایی هستند که امکان تکرارشان نیست. به همین جهت ابتدا باید پروژه‌هایی را در بافتهای فرسوده بی‌ارزش تعریف کرد و سپس نتایج حاصل از آن را در بافتهای تاریخی به کار برد.

از سوی دیگر اجرای پروژه‌های کوچک و مستقل به معنای مجموعه‌ای است که می‌تواند کل نسبتاً مستقلی را بسازد. این کار دو حسن دارد؛ یکی اینکه باعث می‌شود تا منابع محدود در حالت سکون و خواب باقی نماند و دیگر اینکه سر نوشت سلولهای بالنسبه مستقلی گسه یک کل را تشکیل می‌دهد به هم گره بخورد و زمینه‌های انعطاف‌پذیری را فراهم آورد. به این معنی که اگر یکی از دو تا سلول را اجرا کردیم و انتباهاتمان را دیدیم، سلولهای بعدی را بتوانیم اصلاح کنیم و مجبور نباشیم بدون اصلاحات جلو برویم.

کسب تجربه و دستیابی به ضابطه‌ها و معیارهای متکی بر آن می‌تواند راه و روش مرمت شهری را چنان بهبود بخشد که آنچه در این زمینه همه روزه در هند و مغرب، اسپانیا، سوریه و هلند اتفاق می‌افتد در دیار ما غیرممکن تلقی نگردد.

میرمیران نیز مشکلات بافتها را لاینحل نمی‌داند، اما در عین حال معتقد است، دستهایی به راه حل نیازمند ظرافت و حساسیت است. وی معتقد است که کار بر روی بافتها به هیچ وجه کار ساده‌ای نیست. این کار مستلزم عملیات میناتوری و نیازمند شناخت دقیق مسئله است. یکی از مسائل عمده این مجموعه‌ها، شبکه دسترسی‌ها و خدمات‌رسانی می‌باشد. رفاهی محله‌هاست که بویژه برای شهرداریها در نمره آفرین بوده است؛ امری که در عین پیچیدگی، غیرممکن نیست.

میرمیران اضافه می‌کند: ما در بافتها دچار پارادکس هستیم یعنی راه‌حلهایی وجود دارد که هم بتوان دسترسی‌ها و امکانات لازم را به این مناطق برد و هم صدمه‌ای به بافت کالبدیشان وارد نکند. در واقع باید نظری سیستم‌های تغذیه را در قسمتهای عمومی بافتهای قدیم وارد کنیم که به کالبدشان لطمه‌ای نخورد. ما در دو پروژه این را تجربه کردیم: مرکز تاریخی شهر شیراز که بسازر و مجموعه کورمخانی را در بر می‌گیرد و توانستیم به گونه‌ای ماشین را وارد آن کنیم که به کالبدش صدمه‌ای نزند و در عین حال دسترسی‌ها را نیز تأمین نماید. و نیز کاری که در میدان کهنه اصفهان یا در مرکز تاریخی تبریز انجام دادیم. اگر چه این راه‌حلهای زوگرنه و بسیار ظریف است اما بالاخره شدنی است.

شبکه دسترسی‌های یکی از عوامل مهم در زنده نگه داشتن بخشهای عمومی و حتی مسکونی بافتهاست. اما یقیناً تنها عامل آن نیست. میرمیران باز زنده‌سازی این مناطق را منوط به عوامل زیر می‌داند:

یکی از برنامه‌های مهم، حفظ و مرمت کالبد بافتهای قدیم است و دیگری رساندن دسترسی‌ها و سایر سیستم‌هایی که آنها را تغذیه می‌کند. بخش دیگر نیز مربوط به تعالی بخشیدن به این مناطق است و در واقع تقویت رونق اقتصادی و زندگی در آن، مشروط بر اینکه از ظرفیتش فراتر نرود.

البته باید به دنبال آن اقداماتی در سایر مناطق صورت گیرد. اما نه به گونه‌ای که عامل رقیب برای آنها محسوب گردد.

اگر چه اهمیت مناطق عمومی بافتها غیر قابل انکار است، اما بدون وجود مناطق مسکونی تلوم جریان زندگی در این مناطق امکان‌پذیر نخواهد بود. خانه‌های مسکونی این مناطق است که همواره بافتها را زنده نگاه می‌دارند و می‌توانند به چهره مرده بافتها روح زندگی ببخشند؛ شهروندانی که بی‌حضور آنان تلاطمهای مدیون شهری به سرانجام نخواهد رسید. میرمیران چارگانه شهروندان را در عداخله بافتها بسیار مهم تلقی می‌کند تا جایی که معتقد است بدون

طراح و ناظر فاقد قشر برنامه‌ریزی هستیم که بتواند در نقش واسطه، میان مردم و شهرداران، متخصصان، طراحان و سرمایه‌گذاران هماهنگی لازم را به عمل آورد. ناهماهنگیها، نارساییهای اجتماعی و فردی را به دنبال دارد؛ نارساییهایی که در عمل نادیده گرفته می‌شود و اگر چه در ظاهر عیان نمی‌شود، اما از بین نمی‌روند. بنابراین همیشه با نوعی «مقاومت منفی» روبرو هستیم که به صورت تکروری و بی‌اعتنایی به مقررات دیده می‌شود.

با بافتهای قدیم چه باید کرد؟

به راستی با توجه به گستردگی مشکلات بافت قدیم چه باید کرد؟ در شواهدی که کارشناسان و مدیران متفق‌القول اند که بافتها و بافتهای تاریخی مجموعه‌های ارزشمندی هستند که باید حفظ و مورد باز زنده‌سازی قرار گیرند. با هم ما شاهد فرسوده شدن آنها و به ناچار تخریبشان هستیم. این امر همیشه به دلیل بی‌توجهی نیست. گناه دلستگی بی‌منطق و نگاه شاعرانه به این بافتها، این محیطها را به تانوهایی میدل می‌سازد که ایده‌آلهای دست نیافتنی، آنها را به تخریب می‌کشاند. شیخ زین‌الدین پس از سالها تجربه‌ای که در بافت قدیم دارد مشکل را نه در بی‌دانشی که در بی‌تجربگی می‌داند؛ در بسیاری از موارد نمی‌شود گفت که دانش این کار را نداریم. در واقع ما تجربه کار در بافت قدیم را نداریم. هر گاه کاری نمی‌کنیم، حرفهای تئوریک می‌زنیم. حرفهایی که بی‌فایده است.

**تردید در تصمیم‌گیریها و تعلل در برنامه‌ریزیها
لطمات جبران‌ناپذیری به بافتها وارد می‌کند
و بافتهای کهن را به میدان سرمایه‌گذاری آزاد در عرضه و
اعیان بدل خواهد نمود**

در حالی که باید از نتایج تجربیاتمان به چیزی برسیم، آنچه از تجربیات به دست آورده‌ایم این است که زبرساختها را به هم نزنیم و کارهای بزرگ نکنیم. بزرگترین مشکل این است که سیستمی که باید کارهای کوچک انجام دهد درگیر کارهای بزرگ شود. حتی باید گفت برای انجام کارهای بزرگ نیز باید آنها را به قطعات کوچک تبدیل کرد تا بتوان یک مجموعه را به پایان برد. یعنی به صورت سلولی در بافتها کار کرد و به تدریج‌سازی دست زد. در عین حفظ زبرساختها، ضمناً به انعطاف‌پذیری نیز باید توجه داشت؛ انعطاف‌پذیری به این معنی که انجام هر پروژه‌ای با ابعاد کوچک باعث می‌شود که همواره پیش‌اندیشی ما متناسب با نتیجه عمل و اهدافمان دچار تحول شود.

مجموعه بافت قدیم مجموعه خسته‌ای است که باید تقویت شود، یعنی در تمام شریانهای این بافت باید روح جدیدی جریان یابد. در غیر این صورت مردم هیچ گونه مشارکتی نمی‌کنند



حسن بهجت حبیبی

صادق بزرگها قشنگ است اما زندگی در محلاتشان نه؟ بعضی می‌گویند آب، برق و گاز ندارد اما اصفاغان تمامی این امکانات را دارد در مرکز شهر هم قرار دارد، باید ریشه آن را در عوامل دیگری جستجو کرد که عمدتاً عوامل جامعه‌شناختی هستند.

اما همواره هم چنین نیست، گاه تصویری که از شهر وند بافت قدیم داریم تصویری غلط است، به عبارتی مدیران با زبان بومیان بیگانگانند، چنانکه سپهری معتقد است: اهمیت توجه به فرهنگ بومی از زاویه دیگری نیز قابل بررسی است. بافتهای هر شهری مشکلات فرهنگی خاص خودش را دارد مثلاً شهر اردبیل که غریبه را به درون بافت راه نمی‌دهد اما در بافت قدیم شهر کرمان دیگر هیچ کسرالی زندگی نمی‌کند و بابوشهر که اسم بافت قدیم این شهر است و بقیه جاها به اسم محلات خوانده می‌شوند، در حالی که در بافت قدیم شهر کسی زندگی نمی‌کند و فقط میدان مرکزی آن تاحیه عمل می‌کند یا بازارهایی که مغازه‌داران هیچ انگیزه‌ای برای حضور در آن ندارند و برعکس بازارهایی که در آن با یک طیف خاص سروکار داریم، بنابراین همواره با یک مسئله روبه‌رو نیستیم بلکه به تعدد محلات و شهرها باید راه حل ارائه داد.

اقدام دیگر ما اقدام ملی است یعنی همه به این باور برسند که بافتها دارای ارزش اند باید مدیریت دولتی نیز این اقدام را تقویت کند. همواره مردم در سرمایه‌گذاریهایی عمده دنباله و دولت هستند؛ وقتی که دولت از بافتها بیرون می‌آید، وقتی که ساختمان بخشداری، فرمانداری و شهرداری از بافت بیرون می‌آید و بلواری کشیده می‌شود و زمینهای اطراف گران می‌شود، مردم هم خانه‌هایشان را می‌فروشند و می‌روند، وقتی دولت از بافت بیرون می‌آید چگونه انتظار داریم مردم در داخل بافتها بمانند، بتدریج بافت از سیستم شهری جدا شده و حذف می‌شود و نابود می‌گردد. اقدام ملی و فرهنگی باید همزمان صورت گیرد، تعلق فرهنگی به میراث گذشتگان از طریق خانواده‌ها به بچه‌ها منتقل می‌شود.

اگر چه نقش فرهنگ و تعلق شهروندان، نقش بسزایی در بافتها دارد، اما مدیران و مسئولان معتقدند باید دستنی به سوی مردم دراز کرد تا آنان هم ما را یاری کنند، بهجت حقیقی معتقد است که: مجموعه بافت قدیم مجموعه خسته‌ای است که باید تقویت شود، یعنی در تمام شریانهای این بافت باید روح جدیدی جریان یابد در غیر این صورت مردم هیچ گونه مشارکتی نمی‌کنند. زمینه مشارکت مردم را باید از پد خود مردم دید. وقتی خواسته‌های مردم بخوبی درک شود زمینه‌های مشارکت مردم هم فراهم می‌شود، وقتی بافتها از ساده‌ترین امکانات مثل سینما، کتابخانه یا خانه بهداشت و مسکنهای ورزشی محروم اند چگونه انتظار داریم مردم مشارکت کنند. بافت قدیم شیراز ستون فقرات

حضور مردم نمی‌توان صدقات کالبدی را حیران نمود. اگر چه این امر برعهده میراث فرهنگی است، اما با محدودیت امکانات میراث فرهنگی نمی‌توان توقع زیادی داشت. این امکان برای شهرداری نیز وجود ندارد. به عبارتی موفقیت پروژه‌ها منوط به مشارکت مردم در نوسازی و نگهداری بافت است. اگر چه خرکتهای آغازین توسط بخش عمومی صورت می‌گیرد ولی باید در صدد جلب مشارکتهای مردمی بود. گرانی عملیات ساختمانی و دشواری حمل مصالح از کوچه‌های باریک و معابر تنگ و... انگیزه مشارکت مردم را از بین می‌برد، ضمناً باید اشاره کرد که تمامی واحدهای بخش خصوصی با مشکلات اساسی روبرو نیستند اگر تنها بخشی از این مناطق به طریقه‌ای صحیح نوسازی و بهسازی گردد و در کنار آن با اقداماتی همچون اختصاص پارک به برخی از واحدها زمینه‌های رونق منطقه و ارتقای زمین ساختمان را فراهم سازیم و شهر وندان ریشه‌دار و با استطاعت مالی را بازگردانیم، می‌توانیم بافتهای با ارزش را حفظ نماییم و حتی در درازمدت با بهبود کیفیت منطقه، افراد خاصی همچون پزشکان، وکلا، مهندسان و... را نیز در این مناطق جای دهیم.

شهرهای دیروز، شهروندان امروز

به گواه تاریخ، مردم سازندگان اصلی شهرها بوده‌اند و این همان نکته‌ای است که مدیران و برنامه‌ریزان باید در مداخلات شهری در نظر داشته باشند. تجربه‌های جهانی در امر بازآفرین نوسازی شهری نشان داده است که هر جا مردم بازیگران اصلی بودند، طرحها با موفقیت توأم بوده است اما این مردم چه کسانی هستند! ساکنان مرکز شهر، ساکنان واقعی بافتها، تمام شهروندان یا فرهنگ یک شهر و عز می‌ملی؟

عدم مشارکت مردم همواره ناشی از کمبودهای منطقه‌ای یا مشکلات نیست، گاه این تنها ظاهر قضیه است. شاید ریشه‌های آن را باید در فرهنگ و نگرش یک ملت جستجو کرد که نیازمند بازشناسی ارزشهاست؛ از ارزشهای اقتصادی و کاربردی گرفته تا زیست‌محیطی و بوم‌شناختی.

سپهری پس از سالها تجربه روند روی مردم در بافتهای قدیم معتقد است که تلاش در جهت ایجاد تعلق به مکان، تلاشی است که سالهاست ناموفق مانده است؛ یعنی ما هنوز نتوانسته‌ایم انگیزه مردم را برای اقامت در یک نقطه جذب کنیم و این مشکل کلیدی سیاست خیلی کارها کردیم اما هرگز فرصت نکردیم که آنها را تحلیل کنیم. در حالی که باید بخشی از کار ما این می‌بود که بینیم در ۱۰-۱۵ سال پیش چه کردیم و آثارش چه بوده؛ ایجاد انگیزه در مردم یا گرانی قیمت زمین!

به راستی این چه معمای است که ما هنوز نتوانسته‌ایم آن را حل کنیم که قیمت زمین لخت از زمین ساخته شده کمتر است! چه عاملی باعث ارزانی این زمین شده؟ چرا ساختمانهای قدیمی، ما را خوشحال می‌کند اما تا قرار است که در یکی از همین خانه‌ها زندگی کنیم قیلول نمی‌کنیم؟ چرا همیشه قصه‌های پدربزرگ و

شود.

سعید راستی، شهردار بوشهر، نیز معتقد است وقتی انگیزه در مردم ایجاد شود آنان مشارکت خواهند کرد. وی می‌گوید: ما دوست داریم بافت قدیم حفظ شود. برای همین ساخت و سازها را از نظر عوارض شهرداری معاف کردیم و صرفاً نقشه ساختمانی را می‌پذیریم که بر اساس ضوابط و معیارهای بافت قدیم باشد و به تأیید دفتر بازرسی بافت قدیم بوشهر رسیده باشد. با تأیید این دفتر، پروانه رایگان می‌دهیم و سعی می‌کنیم صرفاً به خاطر ایجاد انگیزه در مالکان عوارض بگیریم. اگر امکانات رفاهی هم بدهیم و ساکنان هم برگردند خواهیم توانست بافت را با باسازی کنیم. در

تجاری دارد که حدود یک پنجم درآمد شهرداری شیراز است، اما چرا توسعه نیافته، با وجودی که بازار وکیل درآمد خوبی دارد! این گذشته، بتدریج دچار آسودگی نیز شده چون حتی از ساده‌ترین خدمات و دسترسها محروم است. برای بردن وسایل به مغازه‌ها باید چند خیابان را با گاری دستی طی کرد. طبیعی است بعد از مدتی که خدماتی داده نشود، سکنه می‌روند. شهروندان نمی‌توانند به صرف اینکه توی نگین درختان شیراز محصور اند در آنجا بمانند. از این رو بتدریج روح اصلی بافت را از دست می‌دهیم و هیچ‌گونه انگیزه‌ای برای مشارکت مردم باقی نمی‌ماند. باید در زمینه خواست مردم به رفع مشکل آنان پرداخت تا انگیزه لازم برایشان ایجاد

شیراز - نمایی از بافت قدیم





در پایان

رشد افقی و شتابان شهرها شکل بسیار گوناگونی از رشد شهرهاست. گسترش فیزیکی بی برنامه، مشکلات بسیاری را در کنترل و مدیریت شهری به وجود آورده است. در شرایطی که شهرها دارای توان بالقوه درونی هستند و زمینهای بایر، بناهای فرسوده و مخروبه در مرکز شهر رها شده‌اند، ما شاهد رشد بی‌قواره شهرها در حاشیه هستیم.

عراکز کهن شهرها با داشتن ارزشهای تاریخی و فرهنگی ماندگار، یکی از بسترهای تحقق آرمان توسعه درون‌زاست و بافت قدیم و حفاظت از آن یکی از جدی‌ترین محورهای غنی ساختن زندگی شهری و تحرک بخشی به کالبد شهر از درون است. بافتها نه تنها در عرصه شهرسازی از اهمیت بالایی برخوردارند بلکه در صنعت جهانگردی - پروژه در استانها سال ۲۰۰۱ که سال بازدید از ایران است - اهمیتی دوچندان می‌یابند. نیروهای بالقوه بالای شهرهای ما نیز بستر مناسب را برای این امر فراهم نموده است. هویت شهرهای ما به ریشه‌های کهن آن و باز شناسی این ریشه‌ها وابسته است و گرنه تمام شهرها به یکدیگر شبیه خواهند شد. میراث فرهنگی از مهمترین عوامل اختلاف و سازشناسایی شهرهاست.

از سوی دیگر نباید با حس نوستالژی یک نسبت به بناها و بافتهای کهن، آن قدر مسئله را پیچیده و غامض دید که دست به کاری نرود. بافتها در گذر زمان «تخت‌نما» شده‌اند و چون بسیاری از هنرهای ما هر چه بیشتر یا بخورند بر ارزششان افزوده می‌شود. در حالی که بتدریج از زیر پایه رفوگری رفته‌اند و سپس به داخل قاب رفته و به دیوار آویخته شده و به موزه‌ها راه می‌یابند. شهرها مسته به قدمت و فرسایش بافتشان به موزه بدل می‌شوند.

اصروژ زمان تنها از بخشی از شهرهای ما عبور کرده و در مرکز شهرها متوقف شده است. مدیران شهری نباید بی‌اعتنا از کنار فرسودگی مراکز شهری و تاریخی خود بگذرند. مدیرانی که امروز حساسیت و اهمیت مسئله را دریافته‌اند، نیازمند عزمی ملی هستند؛ عزمی که آفریننده فرهنگ دیگرگون است. فرهنگی که میراث فرهنگی را به مایملک و سرور فرهنگی مبدل کند و شهروندان امروز، شهر را ثروت خودشان بیندارند.

ساکنان اصلی بافتهای کهن، بهترین حافظان آن هستند. در صورتی که انگیزه کافی برای ماندن و حفظ خاطرات کهنه دیروز خود داشته باشند. ندای هویت محلات و گذرهای قدیمی هنگامی خاموش می‌شود که مهاجران بی‌خاطره و فرودستان در مانده از سرنوشتی در این مناطق ما وا گزینند. به این ترتیب هیچ تعهدی در مقابل حقانیت از بافت در خود احساس نمی‌کنند و زمانی فرا خواهد رسید که حتی تخریب این مناطق نیز نمی‌تواند مشکلات اجتماعی آن را حل کند. پس باید همزمان با حفاظت از واحدهای مسکونی، ساکنان اصلی مناطق بافت قدیم را نیز نگاهداشت. بهسازی موضعی راهکاری است که اگر با دقت، ذراعت و برنامه‌ریزی همراه باشد می‌تواند هم با ایجاد دسترسی‌ها، تسهیلات و امکانات باعث حفظ جمعیت ساکن شود و هم با تشویق مردم به بازگشت به این مناطق، زمینه خروج گروههای بزهکار را فراهم سازد.

در این صورت است که شهروندان با زندگی بخشیدن به بافتهای قدیم، برای حیات هویت شهری خود همان اندازه تلاش خواهند کرد که برای زندگی فردی خود.

لنین حوکت از خودمان شروع کردیم و ساختمان شهرداری قدیم را که از سال ۱۳۳۲ از بافت خارج شده بود بار دیگر بازسازی کردیم و همین بازسازی انگیزه‌های شد برای مردم تا بمانند به طوری که در حاشیه ساحل، ساختمانهای قدیمی دیگر استحکامی ندارند و برای زندگی کردن خطرناک‌اند، اما ارزش پیدا کرده و قیمتشان بالا رفته است. نه تنها برای اینکه بخورند و بفروشند بلکه برای اینکه بسازند. آنچه مسلم است شهرهای قدیم بدون حضور ساکنان اصلی خود سرده‌اند. مردمی که امروز هیچ تعلق به مکان زندگی خود ندارند. فرزندان ساکنانی هستند که حیات انسانی خود را مقدس

بافتها نه تنها در عرصه شهرسازی از اهمیت بالایی برخوردارند بلکه در صنعت جهانگردی - پروژه در استانها سال ۲۰۰۱ که سال بازدید از ایران است - اهمیتی دوچندان می‌یابند. نیروهای بالقوه بالای شهرهای ما نیز بستر مناسب را برای این امر فراهم نموده است. هویت شهرهای ما به ریشه‌های کهن آن و باز شناسی این ریشه‌ها وابسته است و گرنه تمام شهرها به یکدیگر شبیه خواهند شد. میراث فرهنگی از مهمترین عوامل اختلاف و سازشناسایی شهرهاست

می‌شوردند و در جای جای محله‌ها، گذرها و خله و بازار آن هویت می‌یافتند. مجسوعه زنده شیراز، گنجلیخان و ارگ کرمان و خوریای دامغان چیزی نیست که از خاطر مردم محلی برود. آنچه امروز محله‌ها را از خاطر می‌برد و از انسانها آدمهایی بی‌گذشته می‌سازد، از بین رفتن تعلق خاطر ساکنان بومی شهرهاست.



تیسریروز ۲۰ تهران - مهملانه تاریخی ۱۳۳۵

روند دگرگونی سازمان فضایی بافت‌های شهری ایران

محمد سعید ایزدی

کارشناس ارشد معماری

دادماند امنیت، اقتصاد و تجارت، فرهنگ و مذهب، عوامل سیاسی و اداری، موقعیتهای اقلیمی و جغرافیایی و همچنین تولید و صنعت هر یک به نوبه خود سبب پیدایش «نظمی هدفمند در کالبد»، «تعادل و یویایی در عملکرد»، «زندگی در فضا»، «هویت در توسعه و ساخت شهر» شده‌اند. این عوامل فقط در صورت هم‌پیوندی، تصویری زنده و پویا از شهر ارائه می‌دهند و یا هر گونه تحول ناموزون، این نظام نیز کارایی خود را از دست خواهد داد. اگر شهر رانه صورت یک بیکره زنده در نظر بگیریم، اختلاف در کار کردن هر یک از اعضا موجب بسیاری کل بیکره می‌گردد و با پیشرفت تدریجی به از با افتادگی شهری انجامد و این اتفاقی است که در یک قرن اخیر در عموم شهرهای تاریخ داده و مسائل و مشکلات عمران شهری رانه صورت یکی از جدی‌ترین مشغله‌های شهرنشینی امروز مطرح کرده است.

در این مقاله با مسووری بر مجموعه رخدادهای این دوره در عرصه بافت‌های شهری و تحلیلی پیرامون روند مداخلات، به بررسی نتایج حاصله در هر مقطع پرداخته و در پایان جمع‌بندی از مساحت را ارائه می‌نماییم.

در یک نگاه کلی، بیشتر شهرهای کنونی هویت پرافتخار خود را اعدیسون دوران پیش از ظهور صنعت هستند. دگرگونی ساختارهای سیاسی، اجتماعی و فرهنگی در شهرهای مختلف جهان هر یک رابه نوعی، در مقطعی از زمان دچار هرج و مرج غافلگیرانه نموده. این دگرگونیها معمولاً از کشورهای بزرگ صنعتی به کشورهای در حال توسعه رخنه کردند. با توجه به اینکه نوسازی و نوگرایی در این کشورها به صورت آبی صورت گرفت، از این رونق‌فیت‌های ساختاری شهرها رایشدت دچار تغییر و در هم‌ریختگی نمود. هجوم روستاها، شهرهای کوچک، کالاهای وارداتی، سرمایه، ماشین و صنعت مدرن، آداب بیگانه و همچنین بیماریان رستانه‌ای و توسعه غیر درون‌زا و... باعث شد که این شهرها علاوه بر نارسایی‌های شهر غیرمدرن به تمامی ناخجاریهای شهر مدرن نیز مبتلا شوند. به عبارت دیگر، سامانهای گذشته خود را از دست دادند، در حالی که نه به سامان جدیدی دست یافتند و نه قادرند به شیوه کشورهای پیشرفته این نابسامانی را تخفیف دهند. شهرهای ما هر یک با ارگان تشکیل دهنده خود در یک شرایط متعادل و پویا در طول زمان شکل گرفته و به حیات خود ادامه

تصویر ۱- بافت کهن شهر اصفهان



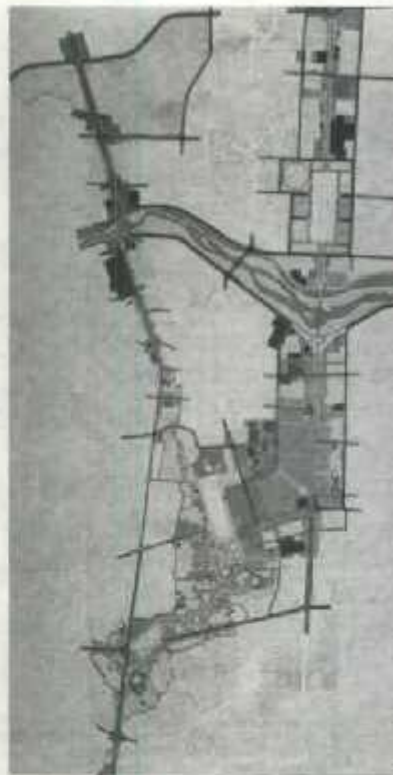
شهرها می‌گردد. این تغییرات بر اساس تفکر جایگزینی سازمان جدید پر ساختار گذشته، حرکت خود را آغاز نمود ولی این روند با شروع جنگ جهانی دوم خاتمه یافته. حیرت به جای ماندن از این دوره، عناصر جدید شهرهای اروپایی است که بتدریج و در طول زمان، همگام با تحولات صنعتی، اقتصادی و اجتماعی شکل گرفته ولی یکباره با یک اختلاف ۱۵۰ ساله بر سازمان فضایی بافتهای کهن شهرها تحمیل می‌گردند (تصویر شماره ۲).

ج- دوره فترت و بیکرد به بافتهای شهری: در این دوره که پس از جنگ جهانی دوم تا ابتدای دهه ۴۰ را در بر می‌گیرد به دلیل نابسامانیهای پس از جنگ شاهد اقدامات مستقیم در حوزه بافتهای شهری نیستیم. در این دوره با وجود وضع قوانین و دوره برنامه عمرانی ملی (۲۴-۱۳۲۷ و ۴۱-۱۳۲۴) فرسودگی تدریجی بافتهای اتفاق افتاده است. علاوه بر این، تأثیر قوانین نادرست موجبات ظهور پدیده‌های جدید و ناهنجاری را همچون حاشیه‌نشینی فراهم می‌سازد (تصویر شماره ۳).

د- دوره رویگرد به نوسازی و عمران شهر: در این دوره که ابتدای دهه ۴۰ تا اواسط دهه ۵۰ را در بر می‌گیرد، شاهد

الف- دوره آغاز تحولات، دوره نوگرایی ایرانی: تحولات بافتهای شهری در اواخر دوره قاجار به منزله اولین اقدامات در بیکرد شهرهای خود سازمان یافته ایرانی است. ظهور عناصر جدیدی چون خیابان و میدان نشان از تأثیر تیزهای زندگی جدید بر شکل و ساختار کالبدی شهرهاست. اما با وجود تلاش معماران برجسته این دوره که در اوج معماری کهن به ارثه الگوهای نو پرداختند، نابسامانی و عدم پیوند بین بنیانهای زندگی اجتماعی این دوره، بخصوص زلزله حکومت باعث عقب ماندن این روند گردید (تصویر شماره ۱).

ب- دوره مداخلات ابتدای قرن حاضر: در این دوره دولت وقت با ایجاد دگرگونی در سازمان تولید، زمینه دگرگونیهای کالبدی شهر را فراهم می‌کند. حضور مستشاران خارجی (فرانسوی و آلمانی) از یکسو و ورود تحصیلکردگان خارج از کشور از سوی دیگر، مقدمات و ابزارهای این دگرگونیها را فراهم می‌آورند. تحمیل سازمان فضایی کاملاً متفاوت با ساختار و سازمان بافت شهری از طریق طرحهای خیابان کشی شهرها موجب تخریب محلات و بافت واز هم پاشیدگی ناز و بود کالبد



تصویر ۵- اصفهان - طرح محور فرهنگی تاریخی

رویکردی تکوینی به موضوع بافت‌های شهری هستیم. برنامه‌های عمرانی (۵۱-۱۳۳۷) به ساماندهی محله‌های مسکونی و نوسازی محله‌های قدیمی اشاره دارند، اما مهمترین محور در تعیین راهکارهای مداخله، طرح‌های جامعی است که در این دوره برای شهرها تهیه و جهت اجرا به شهردارها ابلاغ می‌گردند. طرح‌های جامع در این دوره با الگوهای غربی و بدون توجه به مکان و زمان (۱) عاری از ویژگی‌های انسانی و طبیعی و بی‌تفاوت نسبت به مسائل فرهنگی-اجتماعی دوره خود و با ساختاری کثیف، بافت‌های شهری را که در جریان تجدیدنظر اوایل قرن مورد هجوم واقع شده بودند تخریبی قلمداد کرده و مجریان امر بر این اساس، عملیات تخریب خود را در این گونه بافت‌ها توسعه دادند.

۱- خیابانهای پیشنهادی، بافت کهن شهری را از هم می‌درند و تا دورتتها در پیرامون شهر گسترده می‌گردند. خواب‌نشینی در محروبه‌های باقیمانده از گذر خیابانها، متروک شدن بافت در درون شهر و حاشیه‌نشینی در پیرامون محدوده‌های پیشنهادی طرح جامع ظهور می‌یابد (۲).

۲- طرح‌های جامع شهری نه تنها قادر به تسلط بر اوضاع آشفته شهر نمی‌گردند و از سازمان دادن و سامان دادن به مشکلات شهری موجود باز می‌مانند بلکه خود مبتای ایجاد مسائلی تازه می‌گردند که ناشی از تفکر بیرون‌زا برای تشویق و ترغیب جامعه به دیگر گویی الگوی رفتاری خویش است (۳).

روند فرسودگی و تخریب بافتها همچنان به سیر صعودی خود ادامه می‌دهد (تصویر شماره ۴).

۵- دوره آشفته‌گی: در این دوره که از اواخر دهه ۵۰ شروع و تا اوایل دهه ۶۰ ادامه دارد، به خاطر شرایط انقلاب و تحولات سیاسی و بورژوازی آغاز جنگ، نظام برنامه‌ریزی کشور در بیشتر بخشها و از جمله در بخش عمران شهری دچار بی‌نظمی شده و متعاقب آن توسعه شهری نیز آشفته می‌گردد. گسترش بی‌رویه شهرها موجب متروک شدن مراکز شهری و جایجایی جمعیت و به عبارت دیگر فرسودگی بیشتر و تخریب روزافزون آنها می‌شود.

۶- دوره اضطراب: از اوایل دهه ۶۰ تا اواسط دهه ۷۰ دوره جدیدی از رویکرد سه بافت‌های شهری محسوب می‌شود. پدیده ناسامانی کالبدی سبب ظهور ناهنجاریهای اجتماعی در حیطه وسیعی از مراکز شهری می‌گردد. در این دوره هر یک از سازمانهای ذی‌ربط در امر عمران شهری برای رفع معضل در موضع مورد نظر خود تلاش کرده و هر یک به راهکارهای عملی مبادرت می‌ورزند. طرح‌های روانبخش بافت‌های شهری در وزارت کشور و اجرای چهار پروژه گذر لب‌خندق در بزد، گذر شهید مجلسی در سمنان، گذر کوتی در بوشهر و گذر جماله در اصفهان توسط سازمانهای مسکن و شهرسازی آغاز گردان اقدامات است. ضرورت پرداختن به این امر مهم و تعیین راه‌حلهایی برای مواجهه با این پدیده سبب می‌شود سازمانها و دفاتر ویژه‌ای در ارگانهای ذی‌ربط تشکیل شود. تشکیل دفتر بهسازی و نوسازی وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان زیماسازی و مشاور فنی و مهندسی شهری شهرداری و ادغام مراکز و واحدها و اداره کل حفاظت آثار باستانی در قالب سازمان میراث فرهنگی کشور حاصل این دوره است. از عمده‌ترین



تصویر ۴- منتهج - محله عباس آباد - نمونه‌ای از پدیده حاشیه‌نشینی محصول گسترش ناموزون شهری



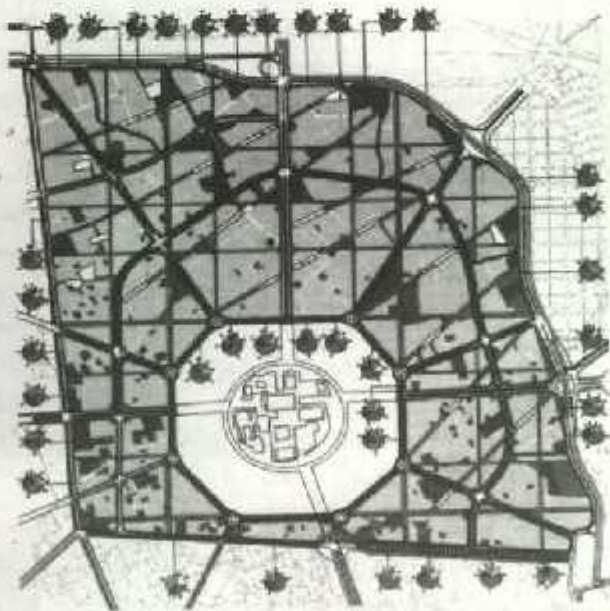
تصویر ۴- همپایان - تجزیه به فر سازی بعضی از بافت کهن شهر در راه پندجاه توسط بانک رهبری

معضل و توجه بیشتر نسبت به بافت‌های شهری را مشاهده کرد، اما سرعت تخریب و نابسامانی در این دوره قابل مقایسه با دوره‌های قبل نیست و این سرعت هر روزه افزایش یافته و روند نابسامانی گسترده‌ای از بیکره شهر راد بر می‌گیرد. با بررسی تحلیلی از سیر اقدامات می‌توان به جمع‌بندی عناوین و موضوعات ذیل به عنوان محورها های این نابسامانی دست یافت:

- ۱- عدم تطبیق سازمان فضایی بافت کهن با شرایط و نیازهای زندگی روز.
- ۲- تعدد نهادهای مدیریتی و عدم وجود ساختار تشکیلاتی منسجم در برنامه‌ریزی و اجرای امر ساماندهی (مدیریت شهری) در مقیاس ملی تا محلی.
- ۳- نبود قوانین و مقررات لازم در جهت بستر سازی برای تحقق اقدامات ساماندهی.
- ۴- بی توجهی به حضور و مشارکت مردم به عنوان اصلی ترین رکن ساماندهی و خود یاز سازی بافت.
- ۵- نبود تعریف روشنی از موضوعات و موضع‌های فوق در نظام سلسله مراتب طرح‌های توسعه شهری.
- ۶- نبود ساختار اقتصادی مانی تعریف شده برای پشتیبانی‌های

اقدامات صورت گرفته و دیدگاه‌های مطرح که در این دوره دارای ویژگی‌های متفاوتی در امر ساماندهی بوده‌اند می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ۱- توجه ویژه برنامه دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۷۷-۱۳۷۳) در بخش مسکن و عمران شهری با هدف بهبود شرایط محیطی و توجه به معیارهای کیفی زندگی از طریق رویکرد به توسعه درونی.
- ۲- توجه به مقیاس جامع در رویکرد به بافت‌های شهری و تکرش ساختاری به مفهوم شهر در طرح محورهای فرهنگی تاریخی شهرها (مصوب شورای عالی شهرسازی) (تصویر شماره ۵).
- ۳- تهیه طرح‌های تفصیلی در این دوره و بالاترکلیف گذاردن محدوده‌های ویژه برای طرح‌های بعدی که سبب تسریع پدیده ترک ساکنان این بافت‌ها به دلیل بی ضابطه بودن آنها و در نتیجه فرسودگی و تخریب آنها شده است.
- ۴- توجه صرف به مفهوم کالبدی مرمت بویژه در تک بناها و عدم تمیم موضوعیت کار در پهنه بافت شهری برای ترویج فرهنگ مرمت شهری توسط میراث فرهنگی.



تصویر ۶- همپایان - طرح کاربری زمین اطراف حرم مطهر

اقدامات ساماندهی.

- ۷- عدم واقع نگری از گان مختلف برنامه‌ریز، مجری، مشاور و کارفرما در رویکرد به بافت‌های شهری.
- ۸- نبود تخصص‌های لازم در ارگان ساختاری کارفرما، مشاور و مجری.
- ۹- عدم پیوند مراکز علمی تحقیقاتی و ارگان‌های اجرایی برای بهینه‌سازی ساختار متقابل خود.

- ۵- تمرکز فعالیتها و برنامه‌ریزی عملکردی در مواجهه با امر ساماندهی شهری در سازمان‌های مشاورتی و مهندسی شهرداریهای تهران، اصفهان و تبریز.
- ۶- دخالت در مقیاس کلان در حوزه بافت شهری و توأم نبودن برنامه، طرح و سازمان اجرایی و عدم ارائه تعریف مناسب از حجم اقدامات در مقابل توان اجرایی دولت (تصویر شماره ۶).

در مقایسه نسبی آخرین دوره نامبرده با سایر دوره‌های پیشین علاوه بر وجود دیدگاه‌های جامع‌تر می‌توان درک واقعی‌تری از این

زیر نویسها

۱- شهرداری کاشان، شورای شهر کاشان، ۱۳۷۳
 ۲- شهرداری کاشان، شورای شهر کاشان، ۱۳۷۳
 ۳- شهرداری کاشان، شورای شهر کاشان، ۱۳۷۳
 ۴- شهرداری کاشان، شورای شهر کاشان، ۱۳۷۳
 ۵- شهرداری کاشان، شورای شهر کاشان، ۱۳۷۳
 ۶- شهرداری کاشان، شورای شهر کاشان، ۱۳۷۳

طرح موضوع تشکیل سازمان شهرداریهای کشور، سابقه‌ای در حدود چهار دهه دارد، اما با وجود وقایع نظری و عملی به ظاهر عموماً بر سر ضرورت چنین تشکیلاتی در نظام مدیریت شهری کشور، هیچ‌گاه این امر تحقق نیافته است. گویا اکنون مسئولان ذی‌ربط عزم خود را برای تشکیل این سازمان جزم کرده‌اند. این مقاله با بازشناسی تحولات و سابقه قانونی و تشکیلاتی این سازمان در چند دهه گذشته به موضوع اهداف و وظایف آن پرداخته و موانع تشکیل آن را برمی‌شمارد. این مطلب به نوعی کامل‌کننده مقاله «اتحادیه شهرداریهای ایران: از تشکیل تا انحلال» است که در شماره ۱۵ ماهنامه به چاپ رسیده است.

تغییرات بی‌سراجم

در قانون شهرداریها (مصوب ۱۳۲۴/۴/۱۱) ماده‌ای با شماره ۶۲ آمده است که هدف آن راهمایی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریهاست. این ماده قانونی بدون شک در زمینه تغییر و تحولات اجتماعی و اقتصادی و رشد شهرنشینی بوده که در آن زمان در کشور در حال وقوع بوده است. به منظور روشن نمودن منابع مالی ماده ۶۲ در ماده ۶۳ مطرح شده که منابع درآمدی این ماده از محل ۲ درصد وصولی و یا اختیار منظور در بودجه شهرداریها تأمین خواهد شد. برای مشخص نمودن نحوه هزینه و سقف پرداختی و برای جلوگیری از فشار به شهرداریهای کوچک نیز ماده ۸۲ مطرح شده است. در ذیل همه این مواد ارائه می‌شود:

ماده ۶۲- به منظور راهمایی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریها در سازمان وزارت کشور، ادارای به نام اداره کل امور شهرداریها پیش‌بینی و تأسیس می‌شود. اداره کل امور شهرداریها موظف است سازمان فنی خود را تکمیل و همواره مهندسان تحصیل کرده که دارای مدرک علمی در رشته‌های مختلف فنی و تخصصی باشند، در اختیار داشته باشد. تا به منظور بازرسی شهرداریها و تهیه برنامه اصلاحات شهری و ساختمانی شهرها مورد استفاده قرار گیرند.

چنانچه از طرف شهرداری یا انجمن شهر تقاضای اعزام مأمور فنی شود یا هزینه شهرداری به محل اعزام می‌گردند.

ماده ۶۳- اداره کل امور شهرداریها مجاز است برای ایفای وظایف مندرج در ماده ۶۲ در صورتی که انتقال مهندسان یا صلاحیت از سایر وزارتخانه‌ها و بنگاههای دولتی میسر نباشد، تعداد کافی مهندس تحصیل کرده که دارای مدرک علمی باشند، برای اداره مرکزی و شهرداریها از محل ۲ درصد وصولی (مذکور در ماده ۸۲) و یا اختیار منظور در بودجه شهرداری محل به عنوان کارمند قراردادی استخدام کند.

ماده ۸۲- شهرداریهایی که درآمد سالانه آنها از ۵۰۰ هزار ریال متجاوز باشد، موظف‌اند برای تأمین اعتبار مربوط به وظایف فنی اداره کل امور شهرداریهای مذکور در ماده ۶۲ و همچنین سایر وظایف آن اداره، صدهای دو درآمد مستمر جاری خود را در آخر هر ماه به اداره کل امور شهرداریها بپردازند و اگر شهرداریها نسبت به پرداخت صدهای دو درآمد تعلل یا تأخیر نمودند، وزارت کشور می‌تواند از محل عوارض توأم با مالیات یا سایر منابعی که به وسیله ادارات وابسته به وزارت دارایی وصول و ایصال می‌شود، استیفای

حق نموده و ادارات مذکور ملزم به اجرای دستور وزارت کشور می‌باشند.

تیسره: از محل صدهای دو شهرداریها به هیچ عنوان پاداش به اعضای وزارت کشور و دیگران نمی‌توان پرداخت (۱). پس از گذشت قریب ۱۱ سال از تصویب قانون شهرداری در سال ۱۳۲۴، به موجب قانون اصلاح باره‌ای از مواد و الحاق مواد جدید به قانون شهرداری (مصوب ۱۳۲۵/۱۱/۲۷) ماده ۶۲ و تبصره الحاقی به مجلس شورای ملی و ماده ۸۲ و تبصره آن اصلاح و تبصره ۲ به ماده ۶۲ الحاق و ماده ۶۳ لغو گردید و مواد ۶۲ و ۸۲ به صورت زیر تفسیر یافتند. با این اصلاحیه پیشنهاد تأسیس سازمانی که بعدها سازمان شهرداریهای کشور نام گرفت، مطرح گردید (۲).

ماده ۶۲- به منظور راهمایی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریها و آموزش کارکنان شهرداریها و همچنین نظارت در حسن اجرای وظایفی که طبق این قانون به عهده وزارت کشور گذاشته شده است، سازمان مناسبی در وزارت کشور پیش‌بینی و تأسیس می‌شود.

این سازمان موظف است تشکیلات خود را از هر نظر تکمیل و همواره مهندسان و کارشناسان تحصیل کرده در رشته‌های مختلف مورد نیاز شهرداریها را که دارای مدرک علمی و تخصصی باشند در اختیار داشته باشد تا به منظور بازرسی شهرداریها مورد استفاده قرار گیرد.

تبصره ۱- سازمان یاد شده در این ماده مکلف است به منظور رفع احتیاجات فنی و اداری شهرداریهای کشور در مرکز هر استان دفاتر فنی شهرداری متشکل از مهندسان و کارشناسان مورد احتیاج تشکیل دهد. هزینه دفاتر مزبور از محل اعتبار ۲ درصد شهرداریها و کمک شهرداریهای آن استان تأمین خواهد شد.

تبصره ۲- وزارت کشور می‌تواند با انعقاد قراردادهای خاصی از خدمات افراد متخصص و یا دستگاههای مهندسان مشاور اعم از داخلی و یا خارجی استفاده نموده و حق‌الزحمه مناسبی معادل آنچه که در برنامه‌های عمرانی دولت به این قبیل افراد یا موسسات برای کارهای مشابه پرداخت می‌شود بپردازد.

ماده ۸۲- شهرداریهایی که درآمد سالانه آنها از یک میلیون ریال متجاوز باشد، موظف‌اند برای تأمین اعتبار وظایف فنی سازمان مذکور در ماده ۶۲ صدهای دو درآمد مستمر و جاری خود را در آخر هر ماه به سازمان مزبور بپردازند. لیکن هزینه کارکنان اداری سازمان مزبور هیچ‌گاه از ۲۵ درصد کل درآمد حاصل از این طریق تجاوز نخواهد کرد.

سازمان شهرداریها

سابقه، ضرورت و اهداف

غضنفر اکبری

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

تیمبره - از محل فوق به اشخاصی که مستقیماً در خدمت سازمان مذکور نباشند و یا خدمت معینی برای آن سازمان انجام ندادند، به هیچ عنوان پاداشی نمی‌توان پرداخت و به کارمندان و کارکنان سازمان مزبور بیش از میزان پاداشی که به کارمندان دولت داده می‌شود پرداخت نخواهد شد (۴).

در قانون مصوب سال ۱۳۳۴ در خصوص نوع تشکیلات پیشنهادی، بنابه تصریح ماده ۶۲ پیشنهاد تأسیس اداره کل امور شهرداریها مطرح گردید. در خصوص تحولات بعدی اداره کل امور شهرداریها باید گفت که از سال ۱۳۳۲ تا ۱۳۳۲/۷/۱۵ اداره کل امور شهرداریها طبق شرح وظایف مصوب به انجام وظیفه پرداخت. پس از آن اداره کل امور شهرداریها به عنوان زیرمجموعه معاونت امور محلی و اجتماعی به اداره کل نظارت و بهبود امور شهرداریها تغییر نام داد. این تغییرات در نمودار تشکیلات وزارت کشور در اردیبهشت ۱۳۴۶ آمده است (۴).

تا اسفند ۱۳۵۰ وضع به همین منوال بوده است و از آن پس با تشکیل معاونت امور شهرداریها، اداره کل نظارت و بهبود امور شهرداریها به اداره کل امور مالی و نظارت بر شهرداریها تبدیل شد (۵). اداره کل امور مالی و نظارت بر شهرداریها در بین سالهای ۱۳۵۴-۱۳۵۲ به اداره کل امور انجمنها و شهرداریها تغییر نام یافت و پس از انقلاب به اداره کل شوراهای اسلامی شهر و شهرداریها تبدیل گردید و پس از برگزاری انتخابات شوراهای اسلامی شهر در بهمن ۱۳۷۷، به اداره کل امور شهرداریها تغییر نام یافت، یعنی همان نامی که در ماده ۶۲ قانون شهرداری سال ۱۳۳۴ داشته است. نوع تشکیلات پیشنهادی در اصلاحیه قانون یادشده در سال ۱۳۴۵، پیشنهاد تأسیس یک سازمان بود و به این شکل لغو و انحلال اداره کل امور شهرداریها تصویب گردید (۶).

در خصوص اهداف تشکیلات پیشنهادی، قانون سال ۱۳۳۴، بازرسی شهرداریها، تهیه برنامه اصلاحات شهری و ساختمانی شهرها را مطرح نمود. ولی در اصلاحیه قانون در سال ۱۳۴۵، بر آموزش کارکنان شهرداریها و نظارت در حسن اجرای وظایف تأکید نمود. به طور کلی هر دو قانون راهنمایی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریها را سرلوحه کار خود قرار داده بودند. هر دو قانون

براستفاده از کارشناسان، مهندسان و افراد تحصیلکرده تأکید داشتند. اما در اصلاحیه قانون سال ۱۳۴۵ استفاده از مهندسان مشاور داخلی و خارجی نیز مطرح گردید.

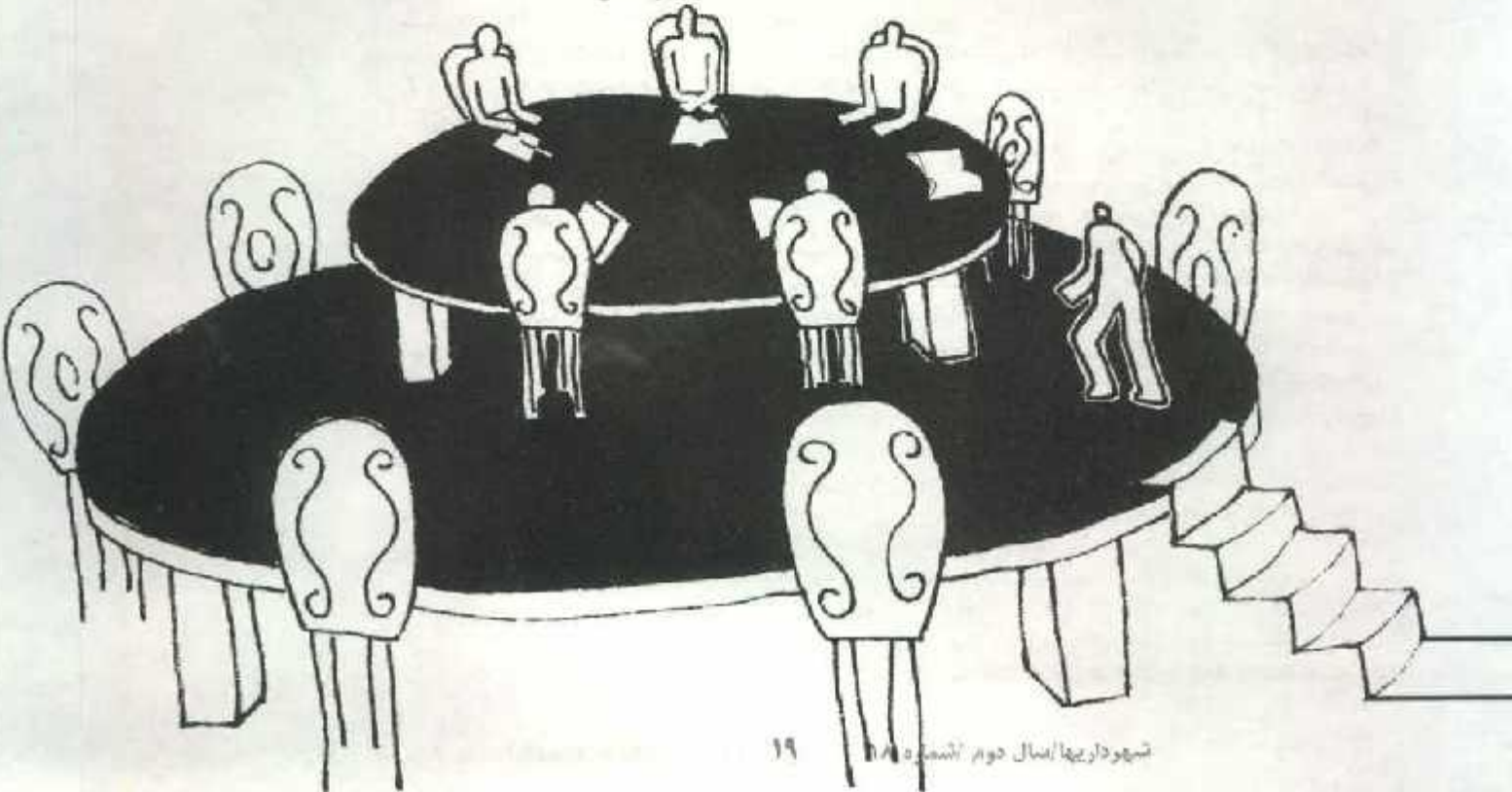
از لحاظ منابع درآمدی هر دو قانون پیشنهاد صدی دو از درآمد مستمر و جاری شهرداریها را ارائه کردند. با این تفاوت که در قانون سال ۱۳۳۴ شهرداریهایی که درآمد آنها از ۵۰۰ هزار ریال کمتر بود، از پرداخت معاف بودند، ولی در اصلاحیه سال ۱۳۴۵ این میزان به یک میلیون ریال رسید و شهرداریهایی که درآمد آنها از این میزان کمتر بود از پرداخت معاف شدند.

به موجب قانون اصلاح بارهای از مواد قانون شهرداری (مصوب ۱۳۵۴/۷/۲۹) که در روزنامه رسمی شماره ۸۹۹۲-۸/۲۵-۱۳۵۴ منتشر شد، تیمبره یک ماده ۶۲ و ماده ۸۲ و تیمبره آن اصلاح و یک تیمبره به ماده ۸۲ الحاق گردید (۷).

جمله آخر تیمبره یک ماده ۶۲ که مطرح می‌گردد «هزینه دفاتر مزبور از محل اعتبار ۲ درصد شهرداریها و کمک شهرداریهای آن استان تأمین خواهند شد» حذف گردید و به این طریق تیمبره یاد شده اصلاح گردید و دلیل اصلاح آن این بود که همین قصد و نیت در ماده ۸۲ آمده بود.

پس از درخواست وزارت کشور و تصویب شورای انقلاب (مصوب ۱۳۵۹/۴/۲۴)، ماده ۸۲ که مربوط به تأمین اعتبار سازمان پیش‌بینی شده بر اساس ماده ۶۲ بوده است، به همراه ماده ۱۰۸ (مصوب اصلاحیه قانون در بهمن سال ۱۳۴۵) و اصلاح مجدد همین ماده در مهر ۱۳۵۴ در خصوص تشکیل اتحادیه شهرداریهای کشور، لغو اعلام شدند و تنها ماده ۶۲ باقی ماند.

همان‌گونه که در مقاله «اتحادیه شهرداریهای ایران: از تشکیل تا انحلال» در شماره ۱۵ ماهنامه شهرداریها شرح گردید، پس از تشکیل اتحادیه شهرداریها عملاً ضرورتی برای تأسیس سازمان شهرداریهای کشور احساس نشد و سازمان شهرداریهای کشور با به عرصه وجود نینهادن آنها در اصلاحیه‌هایی که در قانون شهرداریها به وجود می‌آمد، مواد و تیمبره‌های آن اصلاح، و یا حذف می‌شدند.



پس از گذشت قریب ۶ سال از انحلال اتحادیه شهرداریه‌ها و احساس ضرورت برای به انجام رساندن وظایفی که این اتحادیه به انجام می‌رساند «هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۶۵/۵/۸ پنا به پیشنهاد وزارت کشور موافقت نمودند، در اجرای ماده ۶۲ قانون شهرداریه‌ها، سازمان شهرداریه‌های کشور برای انجام وظایفی که قانوناً به عهده وزارت کشور می‌باشد، به صورت سازمان مستقل و وابسته به وزارت کشور تأسیس گردد. کلیه اعتبارات متعلق به شهرداریه‌ها که قانوناً وصول و بین شهرداریه‌ها تقسیم و ایصال می‌گردد، در اختیار سازمان مذکور خواهد بود تا طبق مقررات جاری اقدام نماید. سازمان شهرداریه‌های کشور از محل اعتبارات فوق اداره خواهد شد. به طوری که هیچ گونه باز مالی برای دولت نداشته باشد. اساسنامه این سازمان ظرف مدت یک ماه توسط وزارت کشور تهیه و پس از تأیید سازمان امور اداری و استخدامی کشور به مرحله اجرا گذارده خواهد شد» (۸).

پس از این تصویب‌نامه وزارت کشور اقدام به تهیه اساسنامه سازمان شهرداریه‌ها نمود و آن را جهت تصویب به مراجع ذیصلاح ارسال نمود.

اهداف و وظایف سازمان شهرداریه‌ها

وزارت کشور اساسنامه سازمان شهرداریه‌های کشور را در ۴

به منظور راهنمایی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریه‌ها و آموزش کارکنان شهرداریه‌ها و همچنین نظارت در حسن اجرای وظایفی که طبق این قانون به عهده وزارت کشور گذاشته شده است، سازمان متناسبی در وزارت کشور پیش‌بینی و تأسیس می‌شود

فصل ۱۷، ماده ۳ و تبصره، مستند به تصویب‌نامه شماره ۳۵۹۶۰ مورخ ۱۳۶۵/۵/۱۹ هیئت وزیران تهیه نمود و جهت تأیید به سازمان امور اداری و استخدامی وقت ارسال کرد و رئیس سازمان وقت موافقت خود را با اساسنامه یاد شده در تاریخ ۱۳۶۵/۱۲/۲۸ اعلام نمود. اما با وجود تصویب اساسنامه سازمان شهرداریه‌های کشور، چنین سازمانی تأسیس نشد. ولی منابع و اعتبارات مالی آن در اختیار معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور قرار گرفت و عمده اعتبارات صرف خرید ماشین‌آلات، تجهیزات و قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز شهرداریه‌های کشور گردید. با تأسیس مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری در اواخر سال ۱۳۶۸ و بویژه فعالیت گسترده این مرکز از اواخر سال ۱۳۷۳ بحث مدیریت و راهنمایی شهرداریه‌ها، انجام مطالعات و تحقیقات لازم در حوزه مسائل مدیریت و برنامه‌ریزی شهری کلان شهرداریه‌های کشور و جمع‌آوری اطلاعات و آمار در امور و مسائل شهرداریه‌ها رونق گرفت و بندهایی از مواد اساسنامه تحقق یافت.

در مجموع به هر دلیلی - اعم از دلایل مدیریتی، اجرایی و یا به دلیل کمبود منابع مالی - چنین سازمانی تا به‌طور عینی نیامد و رئیس، اعضای شورا و بدنه اداری و اجرایی انتخاب نگردید. ولی منابع مالی مربوطه جذب و سپس بین شهرداریه‌های کشور توزیع گردید.

پس از تحولات اجتماعی، سیاسی و فرهنگی کشور از دوم خرداد ۱۳۷۶، مدیران وزارت کشور بر آن شدند تا سازمان شهرداریه‌های کشور را تأسیس نمایند. پس از برگزاری چند نشست

کارشناسی و مطرح نمودن موضوع در جلسات شورای مدیران حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی اساسنامه اصلاحی پیشنهادی سازمان شهرداریه‌های کشور تهیه شد و پس از تأیید توسط وزیر کشور به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور جهت تصویب ارسال گردید.

اساسنامه اصلاحی پیشنهادی در ۳ فصل، ۲۱ ماده، ۷ تبصره و ۴۶ بند تهیه شده است. فصل اول اساسنامه به کلیات، فصل دوم هدف و وظایف و حدود اختیارات سازمان شهرداریه‌های کشور، فصل سوم ارکان سازمان و فصل چهارم به مقررات مختلف اختصاص دارد.

در فصل سوم ماده ۵ در خصوص اهداف سازمان چنین آمده است: «پهلو و وضع شهرداریه‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها در زمینه‌های مختلف و توجه هر چه بیشتر و بهتر به منظور حداکثر استفاده از امکانات موجود».

در ماده ۶ فصل یاد شده وظایف و حدود عملیات سازمان در ۲۱ بند آورده شده است. در این بندها به موارد زیر اشاره شده است: تشکیل بانک اطلاعات در خصوص آمارهای مربوط به شهرداریه‌ها جهت استفاده در برنامه‌ریزی و بهبود امور شهرداریه‌ها، ایجاد مراکز پژوهشی، مطالعه و بررسی مناهم مسائل سازمانی و روشهای اداری، مالی، فنی و... بررسی و تنقیح قوانین و مقررات مرتبط با امور شهرداریه‌ها، تنظیم برنامه‌های آموزشی و ارزشیابی عملکرد شهرداریه‌ها، برقراری ارتباط میان شهرداریه‌ها و شهرداریه‌ها با سایر کشورها، تشکیل و برگزاری همایشها، کنفرانس‌ها و جلسات و عقد قرارداد با دانشگاهها و مؤسسات پژوهشی به منظور تربیت نیروی انسانی، نظارت و مراقبت در اقامه کلیه دعاوی له و علیه شهرداریه‌ها، قبول نمایندگی شهرداریه‌ها برای انجام معاملات، تألیف ترجمه و انتشار کتب و مجلات، ارائه خدمات حسابرسی به شهرداریه‌ها، بازرسی شهرداریه‌ها، تدوین نظام برنامه‌ریزی شهرداریه‌ها، انعقاد قرارداد جهت استفاده از خدمات افراد متخصص و یا دستگاههای مهندسی مشاور و دانشگاهها و مؤسسات تحقیقاتی اعم از داخلی و خارجی.

در فصل سوم ارکان سازمان آورده شده است که ارکان سازمان متشکل از رئیس سازمان، شورای سازمان و حسابرس (بازرسان) است.

طبق اساسنامه، رئیس سازمان معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور خواهد بود که می‌تواند با مسئولیت خود قسمتی از اختیارات خود را به هر یک از مدیران سازمان تفویض نماید. شورای سازمان متشکل از رئیس سازمان (که رئیس شورا هم خواهد بود)، ۲ نفر از مدیران دفاتر استانی استان به انتخاب مدیران دفاتر استانی کشور و ۲ نفر از شهرداران کشور به انتخاب شهرداران در دو مرحله استانی و ملی خواهد بود.

بررسی و تصویب بودجه اصلاح بودجه، متمم بودجه، بیلان و تفریح بودجه و برنامه یکساله و پنجساله سازمان، نظر پیرامون اصلاح تشکیلات سازمان، انتخاب حسابرس، تأسیس شرکت‌های وابسته به سازمان و تأیید اساسنامه، موافقت با تأسیس اتحادیه سازمان‌های وابسته به شهرداریه‌ها، تصویب آیین‌نامه‌های استخدامی و مالی و... از جمله وظایف شورای سازمان خواهد بود که موارد یاد شده توسط رئیس سازمان تهیه و به شورا جهت تصویب پیشنهاد می‌گردد.

فصل چهارم به سایر مقررات از جمله منابع مالی سازمان می‌پردازد. منابع مالی سازمان در این فصل شامل منابع مالی

موضوع مصوبه مورخ ۱۳۶۵/۵/۸ هیئت وزیران (کلیه اعتبارات متعلق به شهرداریها که قانوناً و ضوابط و بین شهرداریها تقسیم و ابطال می گردد)، اعتبارات دولتی در صورت پیش بینی و منظور تر بودجه کل کشور و هدایا و کمکهای دولت و اشخاص حقیقی و حقوقی خواهد بود.

ضرورت تأسیس سازمان شهرداریها

در خصوص ضرورت و اهمیت تأسیس سازمان شهرداریها به طور پراکنده در این مقاله مطالبی مطرح شد، اما به طور مفصل تر می توان به موارد زیر اشاره نمود:

وظایفی چون راهشامی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریها که در قانون مصوب سال ۱۳۳۴ آمده است و وظایفی چون آموزش

پس از تشکیل اتحادیه شهرداریها عملاً ضرورتی برای تأسیس سازمان شهرداریهای کشور احساس نشد و سازمان شهرداریهای کشور پایه عرضه وجود نهاد

کارکنان شهرداریها و نظارت در حسن اجرای وظایف محوله و راهشامی و ایجاد هماهنگی در امور شهرداریها که در قانون مصوب سال ۱۳۳۵ آمده است، از جمله ضرورتها و فعالیتهایی هستند که مستقیماً به اداره امور شهرداریهای کشور مربوط می شدند و انجام آنها نیاز به یک سازمان متولی داشت.

در شرایط جدید به علت پراکندگی نقاط شهری در سطح کشور و افزایش روز به روز جمعیت شهرنشین کشور و افزایش تعداد شهرها و تأسیس شهرداریهای جدید، ضروری می نمود که سازمانی از پراکنده کاری و انجام فعالیتهای موازی توسط شهرداریها جلوگیری نماید و برای هماهنگی بین شهرداریها و فراهم نمودن امکان تبادل تجارب و اطلاعات و فراهم نمودن امکان مقایسه بین شهرداریها از لحاظ شاخصها و متغیرها و ارزیابی فعالیتهای آنها اقدام نماید. به این منظور در قانون سال ۱۳۳۴ اداره کل امور شهرداریها در نظر گرفته شد و در قانون سال ۱۳۳۵، طبق ماده ۶۲ سازمانی به عنوان جایگزین اداره کل امور شهرداریها پیش بینی گردید و براساس ماده ۱۰۰۸ اتحادیه شهرداریهای کشور نیز در نظر گرفته شد. همین ضرورتها مبنای هدف گذاری و تعیین وظایف سازمان شهرداریها در دوره جدید نیز قرار گرفته است. تشکیل سازمان شهرداریها براساس درک مأموس این ضرورتها و الزامات ناشی از آنها مفهوم می یابد.

دلایل عدم تشکیل سازمان شهرداریها

در مقاله اشاره شد که طبق قانون مصوب سال ۱۳۳۵ پیشنهاد تأسیس سازمانی جایگزین اداره کل امور شهرداریها برای انجام آن وظایف و وظایف جدید، در نظر گرفته شد ولی سازمان یاد شده تأسیس نگردید. در ذیل به برخی از دلایل این موضوع اشاره می شود:

۱- اولین دلیلی که باعث گردید از همان سال ۱۳۳۵، چنین سازمانی تأسیس نشود این بود که اتحادیه شهرداریهای کشور پیشاپیش و قبل از قانونی شدن در سال ۱۳۳۵ پایه عرضه وجود

زیرنویسها

- ۱- کتابچه مرور، بررسی و ارزیابی مشکلات و مسائل کشور در سال ۱۳۶۵، وزارت کشور، چاپ دوم، مورخ ۱۳۶۵/۵/۸
- ۲- طرح تفاهت برایان، مجموعه مقالات همایش و همفکران شهرداری و خدمات شهری، تهران، انتشارات فردوس، چاپ هشتم، ۱۳۶۸، باب سوم، صفحه ۵۵ و ۵۶
- ۳- مجموعه قوانین و مقررات مربوط به شهرداریها و امور شهری، چاپ اول، ۱۳۳۵، انتشارات فردوس، چاپ دوم، ۱۳۳۵، انتشارات فردوس
- ۴- مجموعه قوانین و مقررات کشور، اجراء و مشکلات وزارت کشور، ۱۳۳۴، صفحه ۶
- ۵- مجموعه قوانین و مقررات کشور، سازمان شهرداریها و وزارت کشور، ۱۳۳۵، صفحه ۶
- ۶- پیش از اصلاحیه قانون شهرداری در سال ۱۳۳۵، هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۳۴/۷/۲۲ ماده پیشنهاد شده در ۱۳۳۴ و ۱۳۳۵ و ۱۳۳۶ و ۱۳۳۷ و ۱۳۳۸ و ۱۳۳۹ و ۱۳۴۰ و ۱۳۴۱ و ۱۳۴۲ و ۱۳۴۳ و ۱۳۴۴ و ۱۳۴۵ و ۱۳۴۶ و ۱۳۴۷ و ۱۳۴۸ و ۱۳۴۹ و ۱۳۵۰ و ۱۳۵۱ و ۱۳۵۲ و ۱۳۵۳ و ۱۳۵۴ و ۱۳۵۵ و ۱۳۵۶ و ۱۳۵۷ و ۱۳۵۸ و ۱۳۵۹ و ۱۳۶۰ و ۱۳۶۱ و ۱۳۶۲ و ۱۳۶۳ و ۱۳۶۴ و ۱۳۶۵ و ۱۳۶۶ و ۱۳۶۷ و ۱۳۶۸ و ۱۳۶۹ و ۱۳۷۰ و ۱۳۷۱ و ۱۳۷۲ و ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴ و ۱۳۷۵ و ۱۳۷۶ و ۱۳۷۷ و ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵ و ۱۴۰۶ و ۱۴۰۷ و ۱۴۰۸ و ۱۴۰۹ و ۱۴۱۰ و ۱۴۱۱ و ۱۴۱۲ و ۱۴۱۳ و ۱۴۱۴ و ۱۴۱۵ و ۱۴۱۶ و ۱۴۱۷ و ۱۴۱۸ و ۱۴۱۹ و ۱۴۲۰ و ۱۴۲۱ و ۱۴۲۲ و ۱۴۲۳ و ۱۴۲۴ و ۱۴۲۵ و ۱۴۲۶ و ۱۴۲۷ و ۱۴۲۸ و ۱۴۲۹ و ۱۴۳۰ و ۱۴۳۱ و ۱۴۳۲ و ۱۴۳۳ و ۱۴۳۴ و ۱۴۳۵ و ۱۴۳۶ و ۱۴۳۷ و ۱۴۳۸ و ۱۴۳۹ و ۱۴۴۰ و ۱۴۴۱ و ۱۴۴۲ و ۱۴۴۳ و ۱۴۴۴ و ۱۴۴۵ و ۱۴۴۶ و ۱۴۴۷ و ۱۴۴۸ و ۱۴۴۹ و ۱۴۵۰ و ۱۴۵۱ و ۱۴۵۲ و ۱۴۵۳ و ۱۴۵۴ و ۱۴۵۵ و ۱۴۵۶ و ۱۴۵۷ و ۱۴۵۸ و ۱۴۵۹ و ۱۴۶۰ و ۱۴۶۱ و ۱۴۶۲ و ۱۴۶۳ و ۱۴۶۴ و ۱۴۶۵ و ۱۴۶۶ و ۱۴۶۷ و ۱۴۶۸ و ۱۴۶۹ و ۱۴۷۰ و ۱۴۷۱ و ۱۴۷۲ و ۱۴۷۳ و ۱۴۷۴ و ۱۴۷۵ و ۱۴۷۶ و ۱۴۷۷ و ۱۴۷۸ و ۱۴۷۹ و ۱۴۸۰ و ۱۴۸۱ و ۱۴۸۲ و ۱۴۸۳ و ۱۴۸۴ و ۱۴۸۵ و ۱۴۸۶ و ۱۴۸۷ و ۱۴۸۸ و ۱۴۸۹ و ۱۴۹۰ و ۱۴۹۱ و ۱۴۹۲ و ۱۴۹۳ و ۱۴۹۴ و ۱۴۹۵ و ۱۴۹۶ و ۱۴۹۷ و ۱۴۹۸ و ۱۴۹۹ و ۱۵۰۰ و ۱۵۰۱ و ۱۵۰۲ و ۱۵۰۳ و ۱۵۰۴ و ۱۵۰۵ و ۱۵۰۶ و ۱۵۰۷ و ۱۵۰۸ و ۱۵۰۹ و ۱۵۱۰ و ۱۵۱۱ و ۱۵۱۲ و ۱۵۱۳ و ۱۵۱۴ و ۱۵۱۵ و ۱۵۱۶ و ۱۵۱۷ و ۱۵۱۸ و ۱۵۱۹ و ۱۵۲۰ و ۱۵۲۱ و ۱۵۲۲ و ۱۵۲۳ و ۱۵۲۴ و ۱۵۲۵ و ۱۵۲۶ و ۱۵۲۷ و ۱۵۲۸ و ۱۵۲۹ و ۱۵۳۰ و ۱۵۳۱ و ۱۵۳۲ و ۱۵۳۳ و ۱۵۳۴ و ۱۵۳۵ و ۱۵۳۶ و ۱۵۳۷ و ۱۵۳۸ و ۱۵۳۹ و ۱۵۴۰ و ۱۵۴۱ و ۱۵۴۲ و ۱۵۴۳ و ۱۵۴۴ و ۱۵۴۵ و ۱۵۴۶ و ۱۵۴۷ و ۱۵۴۸ و ۱۵۴۹ و ۱۵۵۰ و ۱۵۵۱ و ۱۵۵۲ و ۱۵۵۳ و ۱۵۵۴ و ۱۵۵۵ و ۱۵۵۶ و ۱۵۵۷ و ۱۵۵۸ و ۱۵۵۹ و ۱۵۶۰ و ۱۵۶۱ و ۱۵۶۲ و ۱۵۶۳ و ۱۵۶۴ و ۱۵۶۵ و ۱۵۶۶ و ۱۵۶۷ و ۱۵۶۸ و ۱۵۶۹ و ۱۵۷۰ و ۱۵۷۱ و ۱۵۷۲ و ۱۵۷۳ و ۱۵۷۴ و ۱۵۷۵ و ۱۵۷۶ و ۱۵۷۷ و ۱۵۷۸ و ۱۵۷۹ و ۱۵۸۰ و ۱۵۸۱ و ۱۵۸۲ و ۱۵۸۳ و ۱۵۸۴ و ۱۵۸۵ و ۱۵۸۶ و ۱۵۸۷ و ۱۵۸۸ و ۱۵۸۹ و ۱۵۹۰ و ۱۵۹۱ و ۱۵۹۲ و ۱۵۹۳ و ۱۵۹۴ و ۱۵۹۵ و ۱۵۹۶ و ۱۵۹۷ و ۱۵۹۸ و ۱۵۹۹ و ۱۶۰۰ و ۱۶۰۱ و ۱۶۰۲ و ۱۶۰۳ و ۱۶۰۴ و ۱۶۰۵ و ۱۶۰۶ و ۱۶۰۷ و ۱۶۰۸ و ۱۶۰۹ و ۱۶۱۰ و ۱۶۱۱ و ۱۶۱۲ و ۱۶۱۳ و ۱۶۱۴ و ۱۶۱۵ و ۱۶۱۶ و ۱۶۱۷ و ۱۶۱۸ و ۱۶۱۹ و ۱۶۲۰ و ۱۶۲۱ و ۱۶۲۲ و ۱۶۲۳ و ۱۶۲۴ و ۱۶۲۵ و ۱۶۲۶ و ۱۶۲۷ و ۱۶۲۸ و ۱۶۲۹ و ۱۶۳۰ و ۱۶۳۱ و ۱۶۳۲ و ۱۶۳۳ و ۱۶۳۴ و ۱۶۳۵ و ۱۶۳۶ و ۱۶۳۷ و ۱۶۳۸ و ۱۶۳۹ و ۱۶۴۰ و ۱۶۴۱ و ۱۶۴۲ و ۱۶۴۳ و ۱۶۴۴ و ۱۶۴۵ و ۱۶۴۶ و ۱۶۴۷ و ۱۶۴۸ و ۱۶۴۹ و ۱۶۵۰ و ۱۶۵۱ و ۱۶۵۲ و ۱۶۵۳ و ۱۶۵۴ و ۱۶۵۵ و ۱۶۵۶ و ۱۶۵۷ و ۱۶۵۸ و ۱۶۵۹ و ۱۶۶۰ و ۱۶۶۱ و ۱۶۶۲ و ۱۶۶۳ و ۱۶۶۴ و ۱۶۶۵ و ۱۶۶۶ و ۱۶۶۷ و ۱۶۶۸ و ۱۶۶۹ و ۱۶۷۰ و ۱۶۷۱ و ۱۶۷۲ و ۱۶۷۳ و ۱۶۷۴ و ۱۶۷۵ و ۱۶۷۶ و ۱۶۷۷ و ۱۶۷۸ و ۱۶۷۹ و ۱۶۸۰ و ۱۶۸۱ و ۱۶۸۲ و ۱۶۸۳ و ۱۶۸۴ و ۱۶۸۵ و ۱۶۸۶ و ۱۶۸۷ و ۱۶۸۸ و ۱۶۸۹ و ۱۶۹۰ و ۱۶۹۱ و ۱۶۹۲ و ۱۶۹۳ و ۱۶۹۴ و ۱۶۹۵ و ۱۶۹۶ و ۱۶۹۷ و ۱۶۹۸ و ۱۶۹۹ و ۱۷۰۰ و ۱۷۰۱ و ۱۷۰۲ و ۱۷۰۳ و ۱۷۰۴ و ۱۷۰۵ و ۱۷۰۶ و ۱۷۰۷ و ۱۷۰۸ و ۱۷۰۹ و ۱۷۱۰ و ۱۷۱۱ و ۱۷۱۲ و ۱۷۱۳ و ۱۷۱۴ و ۱۷۱۵ و ۱۷۱۶ و ۱۷۱۷ و ۱۷۱۸ و ۱۷۱۹ و ۱۷۲۰ و ۱۷۲۱ و ۱۷۲۲ و ۱۷۲۳ و ۱۷۲۴ و ۱۷۲۵ و ۱۷۲۶ و ۱۷۲۷ و ۱۷۲۸ و ۱۷۲۹ و ۱۷۳۰ و ۱۷۳۱ و ۱۷۳۲ و ۱۷۳۳ و ۱۷۳۴ و ۱۷۳۵ و ۱۷۳۶ و ۱۷۳۷ و ۱۷۳۸ و ۱۷۳۹ و ۱۷۴۰ و ۱۷۴۱ و ۱۷۴۲ و ۱۷۴۳ و ۱۷۴۴ و ۱۷۴۵ و ۱۷۴۶ و ۱۷۴۷ و ۱۷۴۸ و ۱۷۴۹ و ۱۷۵۰ و ۱۷۵۱ و ۱۷۵۲ و ۱۷۵۳ و ۱۷۵۴ و ۱۷۵۵ و ۱۷۵۶ و ۱۷۵۷ و ۱۷۵۸ و ۱۷۵۹ و ۱۷۶۰ و ۱۷۶۱ و ۱۷۶۲ و ۱۷۶۳ و ۱۷۶۴ و ۱۷۶۵ و ۱۷۶۶ و ۱۷۶۷ و ۱۷۶۸ و ۱۷۶۹ و ۱۷۷۰ و ۱۷۷۱ و ۱۷۷۲ و ۱۷۷۳ و ۱۷۷۴ و ۱۷۷۵ و ۱۷۷۶ و ۱۷۷۷ و ۱۷۷۸ و ۱۷۷۹ و ۱۷۸۰ و ۱۷۸۱ و ۱۷۸۲ و ۱۷۸۳ و ۱۷۸۴ و ۱۷۸۵ و ۱۷۸۶ و ۱۷۸۷ و ۱۷۸۸ و ۱۷۸۹ و ۱۷۹۰ و ۱۷۹۱ و ۱۷۹۲ و ۱۷۹۳ و ۱۷۹۴ و ۱۷۹۵ و ۱۷۹۶ و ۱۷۹۷ و ۱۷۹۸ و ۱۷۹۹ و ۱۸۰۰ و ۱۸۰۱ و ۱۸۰۲ و ۱۸۰۳ و ۱۸۰۴ و ۱۸۰۵ و ۱۸۰۶ و ۱۸۰۷ و ۱۸۰۸ و ۱۸۰۹ و ۱۸۱۰ و ۱۸۱۱ و ۱۸۱۲ و ۱۸۱۳ و ۱۸۱۴ و ۱۸۱۵ و ۱۸۱۶ و ۱۸۱۷ و ۱۸۱۸ و ۱۸۱۹ و ۱۸۲۰ و ۱۸۲۱ و ۱۸۲۲ و ۱۸۲۳ و ۱۸۲۴ و ۱۸۲۵ و ۱۸۲۶ و ۱۸۲۷ و ۱۸۲۸ و ۱۸۲۹ و ۱۸۳۰ و ۱۸۳۱ و ۱۸۳۲ و ۱۸۳۳ و ۱۸۳۴ و ۱۸۳۵ و ۱۸۳۶ و ۱۸۳۷ و ۱۸۳۸ و ۱۸۳۹ و ۱۸۴۰ و ۱۸۴۱ و ۱۸۴۲ و ۱۸۴۳ و ۱۸۴۴ و ۱۸۴۵ و ۱۸۴۶ و ۱۸۴۷ و ۱۸۴۸ و ۱۸۴۹ و ۱۸۵۰ و ۱۸۵۱ و ۱۸۵۲ و ۱۸۵۳ و ۱۸۵۴ و ۱۸۵۵ و ۱۸۵۶ و ۱۸۵۷ و ۱۸۵۸ و ۱۸۵۹ و ۱۸۶۰ و ۱۸۶۱ و ۱۸۶۲ و ۱۸۶۳ و ۱۸۶۴ و ۱۸۶۵ و ۱۸۶۶ و ۱۸۶۷ و ۱۸۶۸ و ۱۸۶۹ و ۱۸۷۰ و ۱۸۷۱ و ۱۸۷۲ و ۱۸۷۳ و ۱۸۷۴ و ۱۸۷۵ و ۱۸۷۶ و ۱۸۷۷ و ۱۸۷۸ و ۱۸۷۹ و ۱۸۸۰ و ۱۸۸۱ و ۱۸۸۲ و ۱۸۸۳ و ۱۸۸۴ و ۱۸۸۵ و ۱۸۸۶ و ۱۸۸۷ و ۱۸۸۸ و ۱۸۸۹ و ۱۸۹۰ و ۱۸۹۱ و ۱۸۹۲ و ۱۸۹۳ و ۱۸۹۴ و ۱۸۹۵ و ۱۸۹۶ و ۱۸۹۷ و ۱۸۹۸ و ۱۸۹۹ و ۱۹۰۰ و ۱۹۰۱ و ۱۹۰۲ و ۱۹۰۳ و ۱۹۰۴ و ۱۹۰۵ و ۱۹۰۶ و ۱۹۰۷ و ۱۹۰۸ و ۱۹۰۹ و ۱۹۱۰ و ۱۹۱۱ و ۱۹۱۲ و ۱۹۱۳ و ۱۹۱۴ و ۱۹۱۵ و ۱۹۱۶ و ۱۹۱۷ و ۱۹۱۸ و ۱۹۱۹ و ۱۹۲۰ و ۱۹۲۱ و ۱۹۲۲ و ۱۹۲۳ و ۱۹۲۴ و ۱۹۲۵ و ۱۹۲۶ و ۱۹۲۷ و ۱۹۲۸ و ۱۹۲۹ و ۱۹۳۰ و ۱۹۳۱ و ۱۹۳۲ و ۱۹۳۳ و ۱۹۳۴ و ۱۹۳۵ و ۱۹۳۶ و ۱۹۳۷ و ۱۹۳۸ و ۱۹۳۹ و ۱۹۴۰ و ۱۹۴۱ و ۱۹۴۲ و ۱۹۴۳ و ۱۹۴۴ و ۱۹۴۵ و ۱۹۴۶ و ۱۹۴۷ و ۱۹۴۸ و ۱۹۴۹ و ۱۹۵۰ و ۱۹۵۱ و ۱۹۵۲ و ۱۹۵۳ و ۱۹۵۴ و ۱۹۵۵ و ۱۹۵۶ و ۱۹۵۷ و ۱۹۵۸ و ۱۹۵۹ و ۱۹۶۰ و ۱۹۶۱ و ۱۹۶۲ و ۱۹۶۳ و ۱۹۶۴ و ۱۹۶۵ و ۱۹۶۶ و ۱۹۶۷ و ۱۹۶۸ و ۱۹۶۹ و ۱۹۷۰ و ۱۹۷۱ و ۱۹۷۲ و ۱۹۷۳ و ۱۹۷۴ و ۱۹۷۵ و ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ و ۱۹۷۸ و ۱۹۷۹ و ۱۹۸۰ و ۱۹۸۱ و ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ و ۱۹۸۴ و ۱۹۸۵ و ۱۹۸۶ و ۱۹۸۷ و ۱۹۸۸ و ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰ و ۱۹۹۱ و ۱۹۹۲ و ۱۹۹۳ و ۱۹۹۴ و ۱۹۹۵ و ۱۹۹۶ و ۱۹۹۷ و ۱۹۹۸ و ۱۹۹۹ و ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ و ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ و ۲۰۲۷ و ۲۰۲۸ و ۲۰۲۹ و ۲۰۳۰ و ۲۰۳۱ و ۲۰۳۲ و ۲۰۳۳ و ۲۰۳۴ و ۲۰۳۵ و ۲۰۳۶ و ۲۰۳۷ و ۲۰۳۸ و ۲۰۳۹ و ۲۰۴۰ و ۲۰۴۱ و ۲۰۴۲ و ۲۰۴۳ و ۲۰۴۴ و ۲۰۴۵ و ۲۰۴۶ و ۲۰۴۷ و ۲۰۴۸ و ۲۰۴۹ و ۲۰۵۰ و ۲۰۵۱ و ۲۰۵۲ و ۲۰۵۳ و ۲۰۵۴ و ۲۰۵۵ و ۲۰۵۶ و ۲۰۵۷ و ۲۰۵۸ و ۲۰۵۹ و ۲۰۶۰ و ۲۰۶۱ و ۲۰۶۲ و ۲۰۶۳ و ۲۰۶۴ و ۲۰۶۵ و ۲۰۶۶ و ۲۰۶۷ و ۲۰۶۸ و ۲۰۶۹ و ۲۰۷۰ و ۲۰۷۱ و ۲۰۷۲ و ۲۰۷۳ و ۲۰۷۴ و ۲۰۷۵ و ۲۰۷۶ و ۲۰۷۷ و ۲۰۷۸ و ۲۰۷۹ و ۲۰۸۰ و ۲۰۸۱ و ۲۰۸۲ و ۲۰۸۳ و ۲۰۸۴ و ۲۰۸۵ و ۲۰۸۶ و ۲۰۸۷ و ۲۰۸۸ و ۲۰۸۹ و ۲۰۹۰ و ۲۰۹۱ و ۲۰۹۲ و ۲۰۹۳ و ۲۰۹۴ و ۲۰۹۵ و ۲۰۹۶ و ۲۰۹۷ و ۲۰۹۸ و ۲۰۹۹ و ۲۱۰۰ و ۲۱۰۱ و ۲۱۰۲ و ۲۱۰۳ و ۲۱۰۴ و ۲۱۰۵ و ۲۱۰۶ و ۲۱۰۷ و ۲۱۰۸ و ۲۱۰۹ و ۲۱۱۰ و ۲۱۱۱ و ۲۱۱۲ و ۲۱۱۳ و ۲۱۱۴ و ۲۱۱۵ و ۲۱۱۶ و ۲۱۱۷ و ۲۱۱۸ و ۲۱۱۹ و ۲۱۲۰ و ۲۱۲۱ و ۲۱۲۲ و ۲۱۲۳ و ۲۱۲۴ و ۲۱۲۵ و ۲۱۲۶ و ۲۱۲۷ و ۲۱۲۸ و ۲۱۲۹ و ۲۱۳۰ و ۲۱۳۱ و ۲۱۳۲ و ۲۱۳۳ و ۲۱۳۴ و ۲۱۳۵ و ۲۱۳۶ و ۲۱۳۷ و ۲۱۳۸ و ۲۱۳۹ و ۲۱۴۰ و ۲۱۴۱ و ۲۱۴۲ و ۲۱۴۳ و ۲۱۴۴ و ۲۱۴۵ و ۲۱۴۶ و ۲۱۴۷ و ۲۱۴۸ و ۲۱۴۹ و ۲۱۵۰ و ۲۱۵۱ و ۲۱۵۲ و ۲۱۵۳ و ۲۱۵۴ و ۲۱۵۵ و ۲۱۵۶ و ۲۱۵۷ و ۲۱۵۸ و ۲۱۵۹ و ۲۱۶۰ و ۲۱۶۱ و ۲۱۶۲ و ۲۱۶۳ و ۲۱۶۴ و ۲۱۶۵ و ۲۱۶۶ و ۲۱۶۷ و ۲۱۶۸ و ۲۱۶۹ و ۲۱۷۰ و ۲۱۷۱ و ۲۱۷۲ و ۲۱۷۳ و ۲۱۷۴ و ۲۱۷۵ و ۲۱۷۶ و ۲۱۷۷ و ۲۱۷۸ و ۲۱۷۹ و ۲۱۸۰ و ۲۱۸۱ و ۲۱۸۲ و ۲۱۸۳ و ۲۱۸۴ و ۲۱۸۵ و ۲۱۸۶ و ۲۱۸۷ و ۲۱۸۸ و ۲۱۸۹ و ۲۱۹۰ و ۲۱۹۱ و ۲۱۹۲ و ۲۱۹۳ و ۲۱۹۴ و ۲۱۹۵ و ۲۱۹۶ و ۲۱۹۷ و ۲۱۹۸ و ۲۱۹۹ و ۲۲۰۰ و ۲۲۰۱ و ۲۲۰۲ و ۲۲۰۳ و ۲۲۰۴ و ۲۲۰۵ و ۲۲۰۶ و ۲۲۰۷ و ۲۲۰۸ و ۲۲۰۹ و ۲۲۱۰ و ۲۲۱۱ و ۲۲۱۲ و ۲۲۱۳ و ۲۲۱۴ و ۲۲۱۵ و ۲۲۱۶ و ۲۲۱۷ و ۲۲۱۸ و ۲۲۱۹ و ۲۲۲۰ و ۲۲۲۱ و ۲۲۲۲ و ۲۲۲۳ و ۲۲۲۴ و ۲۲۲۵ و ۲۲۲۶ و ۲۲۲۷ و ۲۲۲۸ و ۲۲۲۹ و ۲۲۳۰ و ۲۲۳۱ و ۲۲۳۲ و ۲۲۳۳ و ۲۲۳۴ و ۲۲۳۵ و ۲۲۳۶ و ۲۲۳۷ و ۲۲۳۸ و ۲۲۳۹ و ۲۲۴۰ و ۲۲۴۱ و ۲۲۴۲ و ۲۲۴۳ و ۲۲۴۴ و ۲۲۴۵ و ۲۲۴۶ و ۲۲۴۷ و ۲۲۴۸ و ۲۲۴۹ و ۲۲۵۰ و ۲۲۵۱ و ۲۲۵۲ و ۲۲۵۳ و ۲۲۵۴ و ۲۲۵۵ و ۲۲۵۶ و ۲۲۵۷ و ۲۲۵۸ و ۲۲۵۹ و ۲۲۶۰ و ۲۲۶۱ و ۲۲۶۲ و ۲۲۶۳ و ۲۲۶۴ و ۲۲۶۵ و ۲۲۶۶ و ۲۲۶۷ و ۲۲۶۸ و ۲۲۶۹ و ۲۲۷۰ و ۲۲۷۱ و ۲۲۷۲ و ۲۲۷۳ و ۲۲۷۴ و ۲۲۷۵ و ۲۲۷۶ و ۲۲۷۷ و ۲۲۷۸ و ۲۲۷۹ و ۲۲۸۰ و ۲۲۸۱ و ۲۲۸۲ و ۲۲۸۳ و ۲۲۸۴ و ۲۲۸۵ و ۲۲۸۶ و ۲۲۸۷ و ۲۲۸۸ و ۲۲۸۹ و ۲۲۹۰ و ۲۲۹۱ و ۲۲۹۲ و ۲۲۹۳ و ۲۲۹۴ و ۲۲۹۵ و ۲۲۹۶ و ۲۲۹۷ و ۲۲۹۸ و ۲۲۹۹ و ۲۳۰۰ و ۲۳۰۱ و ۲۳۰۲ و ۲۳۰۳ و ۲۳۰۴ و ۲۳۰۵ و ۲۳۰۶ و ۲۳۰۷ و ۲۳۰۸ و ۲۳۰۹ و ۲۳۱۰ و ۲۳۱۱ و ۲۳۱۲ و ۲۳۱۳ و ۲۳۱۴ و ۲۳۱۵ و ۲۳۱۶ و ۲۳۱۷ و ۲۳۱۸ و ۲۳۱۹ و ۲۳۲۰ و ۲۳۲۱ و ۲۳۲۲ و ۲۳۲۳ و ۲۳۲۴ و ۲۳۲۵ و ۲۳۲۶ و ۲۳۲۷ و ۲۳۲۸ و ۲۳۲۹ و ۲۳۳۰ و ۲۳۳۱ و ۲۳۳۲ و ۲۳۳۳ و ۲۳۳۴ و ۲۳۳۵ و ۲۳۳۶ و ۲۳۳۷ و ۲۳۳۸ و ۲۳۳۹ و ۲۳۴۰ و ۲۳۴۱ و ۲۳۴۲ و ۲۳۴۳ و ۲۳۴۴ و ۲۳۴۵ و ۲۳۴۶ و ۲۳۴۷ و ۲۳۴۸ و ۲۳۴۹ و ۲۳۵۰ و ۲۳۵۱ و ۲۳۵۲ و ۲۳۵۳ و ۲۳۵۴ و ۲۳۵۵ و ۲۳۵۶ و ۲۳۵۷ و ۲۳۵۸ و ۲۳۵۹ و ۲۳۶۰ و ۲۳۶۱ و ۲۳۶۲ و ۲۳۶۳ و ۲۳۶۴ و ۲۳۶۵ و ۲۳۶۶ و ۲۳۶۷ و ۲۳۶۸ و ۲۳۶۹ و ۲۳۷۰ و ۲۳۷۱ و ۲۳۷۲ و ۲۳۷۳ و ۲۳۷۴ و ۲۳۷۵ و ۲۳۷۶ و ۲۳۷۷ و ۲۳۷۸ و ۲۳۷۹ و ۲۳۸۰ و ۲۳۸۱ و ۲۳۸۲ و ۲۳۸۳ و ۲۳۸۴ و ۲۳۸۵ و ۲۳۸۶ و ۲۳۸۷ و ۲۳۸۸ و ۲۳۸۹ و ۲۳۹۰ و ۲۳۹۱ و ۲۳۹۲ و ۲۳۹۳ و ۲۳۹۴ و ۲۳۹۵ و ۲۳۹۶ و ۲۳۹۷ و ۲۳۹۸ و ۲۳۹۹ و ۲۴۰۰ و ۲۴۰۱ و ۲۴۰۲ و ۲۴۰۳ و ۲۴۰۴ و ۲۴۰۵ و ۲۴۰۶ و ۲۴۰۷ و ۲۴۰۸ و ۲۴۰۹ و ۲۴۱۰ و ۲۴۱۱ و ۲۴۱۲ و ۲۴۱۳ و ۲۴۱۴ و ۲۴۱۵ و ۲۴۱۶ و ۲۴۱۷ و ۲۴۱۸ و ۲۴۱۹ و ۲۴۲۰ و ۲۴۲۱ و ۲۴۲۲ و ۲۴۲۳ و ۲۴۲۴ و ۲۴۲۵ و ۲



شوراهای و

اختیار برقراری یا لغو عوارض

حسین صالحی

عوارض به مبالغی گفته می‌شود که برای جبران بخشی از هزینه‌های اداره امور شهر به طور مستقیم یا غیرمستقیم دریافت می‌شود و تفاوتی از نظر ماهیت و مبنا با «جریمه» و «مالیات» دارد. انواع و اقسام عوارض اعم از ملی (عوارض عمومی)، منطقه‌ای و محلی (عوارض بلدی) قسمت عمده‌ای از هزینه‌های انجام شده را جبران می‌کند. عوارض محلی نیز منبع اصلی تحصیل درآمدهای قانونی در محدوده قانونی شهرهاست. بنابراین «حق وضع یا لغو» عوارض شهر که در حال حاضر از اختیارات شوراهای اسلامی شهر است از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و مباحث و تجزیه و تحلیل‌های حقوقی خاصی را به خود اختصاص داده است. این مقاله صرفاً به عنوان یک دیدگاه حقوقی به نقد اختیارات شوراهای برقراری یا لغو عوارض پرداخته است و می‌توان دیدگاه‌های مخالف آن را نیز مطرح ساخت.

شهر و طریقه اداره آن (مصوب ۱۳۵۸/۷/۱ شورای انقلاب) چون تصویب وظایف و اختیارات شورای شهر به آیین نامه پیشنهادی وزارت کشور و مصوب هیئت وزیران احاله شده بود این آیین نامه هیچ‌گاه تهیه نشد) عملاً قانونگذار اختیاری در زمینه وضع عوارض مربوط به شهر به شورای شهر اعطا ننمود و در واقع در این باره قانون صادر شده مسکوت بود. طبعاً بند ۵ ماده ۱۲ قانون شورای محلی (مصوب ۱۳۵۸/۴/۳ شورای انقلاب) متضمن صلاحیت شورای شهرستان در وضع عوارض در محدوده شهرها به قوت و اعتبار خود، باقی فرض شد.

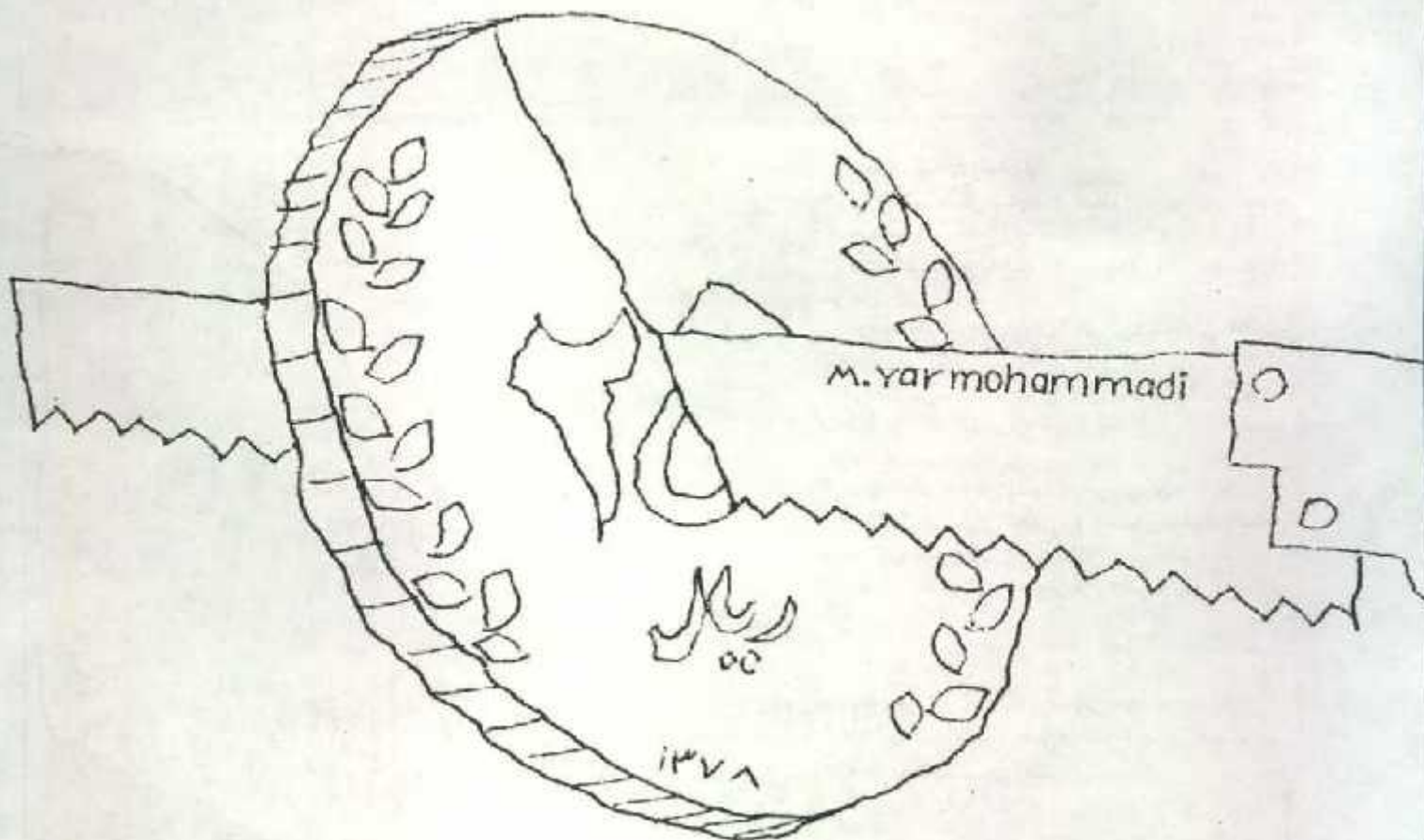
ج- با تصویب قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشور (مصوب ۱۳۶۱/۹/۹) به موجب بند یک ماده ۳۵ این قانون اجازه داده شد مانایی که درآمدهای پیش‌بینی شده کافی نباشد، شورای شهر می‌تواند با تنفیذ ولی امر برای تأمین هزینه‌های شهرداری عوارضی متناسب با امکانات اقتصادی محل و خدمات ارائه شده تعیین نماید.

تاریخچه قانونگذاری

از تاریخچه وضع قوانین و مقررات مربوط به حکومتی محلی و انجمنهای شهر در قبل از انقلاب اسلامی (سالهای ۱۳۸۶ تا ۱۳۵۷) که بگذریم، مقنن در اعطای اختیارات مربوط به وضع عوارض شهری در قوانین پس از پیروزی انقلاب سیر و جریان تقریباً روشن و یویایی را طی نموده است.

الف- در قانون شوراهای محلی (مصوب ۱۳۵۸/۴/۳) شورای انقلاب، تنها به چگونگی انتخاب اعضای شورای اسلامی شهر اشاره شده و در خصوص وضع عوارض مربوط به شهر از سوی شورای شهر هیچ تصریحی وجود ندارد، اما به موجب بند ۵ ماده ۱۲ قانون موصوف شورای اسلامی شهرستان (مربک از اعضای منتخب شوراهای شهر و شوراهای بخش) قانونگذار صراحتاً حق وضع عوارض در سطح شهرها را به عهده شورای شهرستان واگذار کرده است.

ب- پس از آن در ماده ۴۲۲ بجه قانونی انتخابات شوراهای



د- در سال ۱۳۶۹ نیز به موجب ماده ۴۲ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین (مصوب ۱۳۶۹/۸/۲۰) مقرر گردید در صورتی که درآمدهای وصولی ناشی از عوارض تکافوی هزینه‌های شهرداریها را ننماید، وضع عوارض جدید و افزایش عوارض موجود صرفاً با پیشنهاد وزیر کشور و تصویب رئیس جمهور باشد.

ه- همچنین بر اساس قانون تعیین تکلیف عوارض تصویبی شهرداریها از تاریخ ۶/۱۹/۶۱ لغایت ۶۶/۱۰/۱۲ (مصوب ۶۶/۱۰/۱۰) تمامی عوارض تصویبی در این دوره زمانی که عملاً به علت نبودن تفهیم و یا عدم وجود قائم مقامی شورای اسلامی شهر در خلأ قانونی قرار گرفته بود، حکماً تنفیذ شده تلقی گردید.

الف- نبل به سمت خود کفایتی شهرداری از طریق وضع و وصول عوارض متناسب با هزینه‌های مورد نیاز.

و- با تصویب قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۷۵/۳/۱) در بند ۱۶ ماده ۷۱ در مقام بیان وظایف شورای اسلامی شهر و نیز در ماده ۷۷ این قانون مقرر گردید:

ب- رعایت تناسب میزان عوارض با ارائه خدمات عمومی و عمرانی به اقشار و بخشهای مختلف اعم از دولتی و غیردولتی.

اولاً تصویب لوایح برقراری یا لغو عوارض شهر و نیز تغییر نوع و میزان آن با در نظر گرفتن سیاست عمومی دولت که از سوی وزارت کشور اعلام می‌شود به عهده شورای اسلامی شهر قرار گیرد.

ج- جهت گیری به سوی وضع عوارضی که به صورت غیر مستقیم وصول می‌شود.

ثانیاً شورای اسلامی شهر بتواند نسبت به وضع عوارض متناسب با تولیدات و درآمدهای اهالی به منظور تأمین بخشی از هزینه‌های خدماتی و عمرانی مورد نیاز شهر طبق آیین نامه مصوب هیئت وزیران اقدام نماید.

د- تناسب وضع عوارض در هر شهر با تولیدات و درآمدهای اهالی.

ز- در نهایت در اجرای بند ۱۶ ماده ۷۱ و ماده ۷۷ این قانون هیئت وزیران در تاریخ ۱۷۸/۷/۷۷ آیین نامه‌ای را از تصویب گذراند که علاوه بر اعلام سیاستهای عمومی دولت به استوالات گوناگونی در این زمینه پاسخ داد.

ه- توجه بر اثرات تبعی وضع عوارض بر اقتصاد محل.

این زمینه پاسخ داد.

و- هماهنگی و وحدت رویه در نظام عوارض.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

ز- رعایت اولویت وضع عوارض به صورت درصدی از قیمت فروش کالا و خدمات بر سایر روشها از جمله روش وضع عوارض مقطوع.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

ح- وضع عوارض متناسب با ارزش افزوده زمین ناشی از تصمیمات مراجع قانونی و یا اجرای طرحهای عمرانی.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

ط- جلوگیری از وضع عوارض مضاعف بر کالاهای تولیدی.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

ی- توجه داشتن به رشد تولید و گسترش واحدهای تولیدی به هنگام وضع عوارض بر تولید.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

ک- محاسبه و وصول عوارض در مورد واحدهای تولیدی بر اساس فروش واقعی در دوره مورد نظر.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

ل- خودداری از وضع عوارض بر کالاهای صادراتی.

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

م- توجه به اقشار کم درآمد هنگام وضع عوارض با اعطای

سیاستهای عمومی دولت در وضع عوارض شهر

تخفیف، معافیت و نظایر آن.
ن - رعایت خیال ایشارگبران هنگام وضع عوارض با اعطای
تخفیف، معافیت و نظایر آن.
س - اعمال رویه‌های تشویقی برای پرداخت به موقع
عوارض.
ع - وضع بدون تبعیض عوارض بر اساس اصل ۱۳۲ قانون
اساسی.

رعایت این سیاستها برای شورای اسلامی شهر در مرحله
برقراری یا لغو عوارض و یا تغییر نوع و میزان آن، الزام‌آور بوده و
تخلف از آن مسئولیت آنان را در پی دارد.

الزامات قانونی در وضع و لغو عوارض شهری

گفتیم که شورای اسلامی شهر به عنوان مرجع صالحه حتی
برقراری یا لغو عوارض را دارد، اما این اختیار مطلق و بدون قید و
شرط نیست و مقنن شرایط تفصیلی آن را علاوه بر اینکه صراحتاً در

وضع عوارض توسط شورای اسلامی شهر تنها در حدود
درآمدها، عرضه کالاها و خدمات و سایر موضوعاتی است
که مربوط به شهر است

قانون مورد تأکید قرار داده است (از جمله رعایت سیاست عمومی دولت و...) به مصوبه هیئت وزیران احاله نموده است. تصویب نامه مورخ ۷۸/۷/۷ هیئت وزیران این الزامات را معرفی کرده است. مهمترین الزامات تعیین شده در این تصویب نامه به شرح ذیل است:

- ۱- وضع عوارض توسط شورای اسلامی شهر تنها در حدود درآمدها، عرضه کالاها و خدمات و سایر موضوعاتی است که مربوط به شهر است (ماده ۲ تصویب نامه مورد بحث). نسبت عوارض شهر با درآمدها، عرضه کالاها و خدمات و سایر موضوعات حداکثر براساس نرخ است که همه ساله از سوی وزارت کشور پیشنهاد و به تصویب هیئت وزیران می رسد. مادام که این نسبت به تصویب نرسیده است نسبت تعیین شده در سال قبل مورد اجرا خواهد بود.
- برای تعیین حداکثر (سقف) نسبت عوارض به درآمدها و عواید

تصمیم گیر در مورد محدوده شهر مجاز نیستند محدوده های را که توسط سایر مراجع قانونی برای ایجاد شهرک یا مراکز جمعیتی دیگر خارج از شهرها تعیین شده یا می شوند، بدون جلب نظر مراجع قانونی صالحه به حدود شهر ملحق نمایند (ماده ۳ و تبصره ۱ و ۲ تصویب نامه مورد اشاره). حکم وضع و وصول عوارض در حریم محسوب شهرها موضوعی قابل بررسی است که به زمان دیگری موکول می شود.

۳- شهرداری مأموریت وصول عوارض شهر را عهده دار است، گرچه این عوارض مستقیماً و در ارتباط بلاواسطه با وظایف شهرداری به تصویب نرسیده باشد و مکلف است آن را حسب مورد در قالب بودجه مصوب شهرداری یا شورای اسلامی شهر برای تأمین هزینه های همان شهر مصرف نماید (مواد ۴ و ۶ تصویب نامه مورد بحث).

۴- شورای اسلامی شهر می تواند برای تأمین تمام یا بخشی

شهرداری مأموریت وصول عوارض شهر را عهده دار است، گرچه این عوارض مستقیماً و در ارتباط بلاواسطه با وظایف شهرداری به تصویب نرسیده باشد

از هزینه های طرح های خاص خدماتی یا عمرانی، عوارض خاص برای مدت و مورد معین وضع نماید. این عوارض منحصرأ در همان مدت و مورد تعیین شده در مصوبه وضع عوارض، قابل مصرف است (ماده ۷ تصویب نامه).

۵- لغو، کاهش، افزایش، اعطای تخفیف و یا معافیت از عوارض تصویب شده از سوی شورای اسلامی شهر، توسط خود شورا در زمان مقتضی و براساس سیاست های عمومی دولت مقرر در آیین نامه یاد شده امکان پذیر است و گرنه از درجه اعتبار ساقط است (ماده ۹ تصویب نامه).

۶- لغو، کاهش، افزایش، اعطای تخفیف و یا معافیت از عوارض که قبل از تشکیل شورای اسلامی شهر (موضوع قانون مصوب ۱۳۷۵) توسط مراجع ذیصلاح وضع شده (غیر از عوارض مربوط به کالاهای صادراتی و تولیدی برای عرضه در سایر نقاط یا عوارض ناشی از درآمدهای معادن، منابع و طرح های ملی) نیز صرفاً با رعایت سیاست های عمومی دولت امکان پذیر خواهد بود (ماده ۱۰ تصویب نامه). بنابراین عوارض مصوب قبلی مادام که تشریفات قانونی حصول تغییرات احتمالی را طی نکرده اند به قوت و اعتبار خود باقی است.

۷- وزارتخانه ها، سازمانها و مؤسسات و شرکت های دولتی در صورتی که قبل از تنظیم نهایی لایحه بودجه کل کشور در دولت، مصوبات شورای شهر در مورد وضع عوارض جدید یا افزایش عوارض قبلی را دریافت کنند، از آغاز سال بعد آن را اجرائی کنند در صورتی که مصوبه شورا در این مورد بعد از تنظیم لایحه بودجه و قبل از پایان همان سال تصویب شده باشد. از ابتدای دومین سال مالی بعد از تصویب عوارض آن را اجرا خواهند کرد (ماده ۱۳ تصویب نامه مورد بحث).

بنابراین در مرحله وضع عوارض جدید یا افزایش عوارض

محلی باید از سوی وزارت کشور استاندارد هزینه های عمرانی، اداری و خدماتی شهرداریها با رعایت شرایطی به تصویب هیئت وزیران برسد. در تنظیم استانداردها نیز باید سهم هزینه هایی که به موجب تصمیمات مراجع ملی یا فرامحلی در طرح های عمرانی و یا خدماتی و یا در اجرای طرح های جامع و هادی در شهرها، ایجاد می شود به طور جداگانه مشخص گردد. به هر حال مادام که استانداردها و نسبت های مورد اشاره تعیین نشده اند، مجموع عوارض وصولی در هر محل نباید در مورد درآمدها بیش از حداکثر ۲ درصد درآمد سالیانه و در مورد فروش کالاها یا خدمات بیش از حداکثر ۷ درصد قیمت عمده فروشی و در مورد دارایی و ثروت بیش از حداکثر نیم درصد ارزش معاملاتی آن با احتساب عوارض قابل وصول موجود باشد (ماده ۱۵ تصویب نامه مورد بررسی و تبصره ذیل آن).

وضع عوارض جدید بر تولیداتی که برای عرضه در سایر نقاط بنا بر اساس صادرات اختصاص می یابد و نیز وضع عوارض بر درآمدهای ناشی از معادن، منابع و طرح های ملی بر عهده شورای اسلامی شهر نبوده و به عهده مراجع است که در سایر قوانین و مقررات تعیین شده یا می شوند و بنابراین خارج از اختیار شورای شهر است (تبصره ذیل ماده ۲ تصویب نامه یاد شده).

۲- اخذ عوارض شهری از اماکن، واحدهای صنعتی، تولیدی، خدماتی و صنعتی و هرگونه منبع درآمدی دیگری که محل استقرار آنها منحصرأ در «محدوده قانونی شهر» (موضوع تبصره ۱ ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۲/۱۵) باشد، امکان پذیر است. در صورتی که محدوده شهر تعیین نشده باشد، محدوده های ملاک عمل است که در طرح جامع موضوع بند ۳ ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرداری و معماری ایران (مصوب ۱۳۵۱) تعیین می شود. از طرف دیگر مراجع

قبلی وزارتخانه‌ها، سازمانها و مؤسسات و شرکتهای دولتی از فرجه و مهلت قانونی برخوردارند و نمی‌توان آنان را ملزم به اجرای فوری مصوبات شورا نمود، اما مصوباتی که ناظر به معافیت، تخفیف و یا کاهش عوارض است بدون رعایت این مهلت از سوی این مراجع قابل اجراء است.

۸- شورای اسلامی شهر مکلف است تسخیمات از مصوبات مربوط به عوارض را ظرف یک هفته از تاریخ تصویب به همراه مستندات و گزارش توجیهی آن جهت ارسال به وزارت کشور به

وزیران و عدم انطباق اقدام شورای اسلامی شهر با آنها، ممکن است در صورت حصول شرایط قانونی توالی ناسطوبی در پی داشته باشد.

نتیجه‌گیری

از آنچه گفته شد به اختصار می‌توان چنین نتیجه‌گیری کرد که:

اولاً صلاحیت شورای اسلامی شهر در وضع عوارض و لغو آنها منحصرأ معطوف به عوارض محلی (عوارض شهر) است و اساساً

وزیر کشور می‌تواند در هر مقطعی که وصول هر نوع عوارض را منطبق بر این نامه مصوب نداند، نسبت به اصلاح یا لغو آن اقدام نماید

شورای اسلامی شهر اختیار قانونی برای وضع یا لغو عوارض منطقیه‌ای و علی‌ت دارد. شورای اسلامی شهر در شرایط کنونی تنها می‌تواند به بررسی زمینه‌ها، مقدمات و شرایط وضع یا لغو عوارض منطقیه‌ای و ملی بپردازد و خلاصه گزارش توجیهی و سایر گزارشات تهیه شده را جهت بررسی و اقدام لازم به مراجع فرامحلی و ملی ارائه نماید.

ثانیاً تصویب عوارض محلی (عوارض شهر) محتاج بررسیهای همه‌جانبه در زمینه‌های گوناگون فنی، حرفه‌ای، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی است. شورای اسلامی شهر می‌تواند با یک برنامه‌ریزی حساب شده و مطالعه همه‌جانبه در مورد عوارض تصویبی گذشته، با انجام مطالعات و تحقیقات لازم، با هماهنگی و رعایت مجموعه آنچه ذکر شد، انجام وظیفه نماید.

ثالثاً لازم است شورای اسلامی شهر به لحاظ اصولی و منطقی ابتدا به بررسی عوارض شهری بپردازد و به جای مداخله مستقیم، قبل از انجام بررسیهای مرتبط به این عوارض، بررسیهای طولانی، کارشناسانه، زمان‌بندی شده و علمی، زمینه تبادل نظر در زمینه عوارض ملی را با مراجع فرامحلی و ملی فراهم نماید.

رابعاً ضروری است شورای اسلامی شهر در وضع و لغو عوارض شهری ابتدا پیشنهاد شهرداری را مورد بررسی قرار دهد و از طرح موضوعاتی که بدون انجام کار کارشناسی و بدون اخذ نظریه نهایی شهرداری در شورا مطرح گردیده است خودداری نماید. شورا باید بتواند علاوه بر اخذ نظرات و پیشنهادهای تمامی دستگاههایی که به نوعی با عوارض مورد بررسی در ارتباطند، به طور جدی نظریات و دیدگاههای شهرداری را ملاحظه نظر قرار دهد.

خامساً پیچیدگیهای حقوقی موجود در مراحل وضع یا لغو عوارض شهری از جمله قواعد آمره‌ای است که نمی‌توان بر خلاف آن توافق نمود. بنابراین رعایت این قواعد آمره که ناشی از قوانین و مقررات مورد اشاره است، امری اجتناب‌ناپذیر است.

استانداری محل ارسال نماید. استانداریها مکلفند حداکثر ظرف دو هفته پس از وصول چنین مصوباتی، مصوبه شورا و ضمایم آن را به همراه نظرات کارشناسی خود و همچنین فهرستی از عوارض محلی وضع شده و قابل وصول در محدوده شهر به وزارت کشور ارسال نمایند. چنانچه این مصوبات در مدت یک ماه از تاریخ وصول به وزارت کشور از سوی وزیر کشور مورد ایواری یا لغو واقع نشد، شورای اسلامی شهر مکلف است مصوبه را از طریق درج در روزنامه‌ها و جراید محلی و یا روزنامه‌های کثیرالانتشار یا از طریق انتشار اعلامیه و بایر طریق دیگری که جنبه اعلان عمومی دارد، به آگهی عموم برساند و عوارض مربوطه از تاریخ اعلان قابل وصول است. مصوبات مربوط به عوارض توسط شورای اسلامی شهر تهران مستقیماً به وزارت کشور ارسال می‌شود (ماده ۱۲ تصویب‌نامه).

۹- نکته مهمی که به عنوان الزام ویژه برای شورای اسلامی شهر در اختیار وضع یا لغو عوارض شهری مورد تأکید قرار دارد، حقی است که قانونگذار در تبصره ذیل ماده ۷۷ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵) به وزیر کشور اعطا نموده است و به موجب آن مقبر شده است: «وزیر کشور می‌تواند در هر مقطعی که وصول هر نوع عوارض را منطبق بر این نامه مصوب نداند نسبت به اصلاح یا لغو آن اقدام نماید». توجه به این اختیار اعطایی به وزیر کشور از اهمیت بسزایی برخوردار است. به این دلیل که ممکن است در مورد یا مواردی حتی عوارض تصویبی شورا قابلیت اجرایی پیدا کند و پس از مدتی وصول گردد اما به دلیل عدم انطباق با قانون و این نامه مصوب هیئت وزیران می‌تواند به طور مطلق و در هر مقطع زمانی مورد اصلاح یا لغو قرار گیرد.

۱۰- الزامات دیگری نیز در مقررات آمره در خصوص وضع عوارض شهری آمده است که از اهمیت خاصی برخوردار است. شورای اسلامی شهر در مقام وضع یا لغو عوارض باید توجیهی کامل و همه‌جانبه به ماده ۶۰۰ قانون مجازات اسلامی (مصوب ۱۳۷۵) داشته باشد و برای انطباق عملیات انجام شده در خصوص وضع عوارض کمال دقت و فراست لازم را به خرج دهد تا مشمول عناوینی که قانونگذار آنها را جرم شناخته و مجازات برای آنها تعیین کرده است، نگردد. عدم رعایت قانون و تصویب‌نامه هیئت

ماهنامه شهرداریها در نظر دارد به منظور انعکاس مسائل و مشکلات شوراهای و معرفی نوآوریهای آنان، ویژهنامه «شوراهای شهر» را به همراه شماره ۱۹ ماهنامه منتشر کند.

ماهنامه شهرداریها از تمامی صاحب نظران در این زمینه دعوت می کند نقطه نظرات خود را حداکثر تا بیستم آبان ماه به نشانی ماهنامه ارسال نمایند.

برخی از موضوعاتی که در ویژهنامه شوراهای آنها پرداخته خواهد شد عبارت اند از:

- ◆ نیاز آموزشی شوراهای.
- ◆ شوراهای و مشارکت مردم.
- ◆ جایگاه شهردار در فرآیند تصمیم گیری تا اجرا.
- ◆ شوراهای شهر و انتخاب شهرداران.
- ◆ مشکلات شوراهای در عمل.

...و-

نمایندگیهای فروش ماهنامه شهرداریها

- ۸- قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین
خیابان نواب شمالی - دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین - آقای مهدوی.
- ۹- کاشان، سرپرستی روزنامه همشهری
خیابان ایقاله کاشانی - تیش خیابان دکتر غزنوی - ساختمان لاجوردی - طبقه اول - سرپرستی روزنامه همشهری - تلفن ۲۶۶۲۲-۲۶۶۱۱.
- ۱۰- یزد، تعاونی دانشگاه یزد
بلوار ایقاله طالقانی - ساختمان مرکزی شماره یک - مرکز فروش کتاب - تلفن ۶۶۲۱۱-۲۵۱۰.
- ۱۱- پارس آباد مغان، کیوسک مطبوعاتی
مهران
چهارراه امام خمینی (ره) - کیوسک مطبوعاتی مهران - آقای پروانه - تلفن ۳۵۴۷۷۲-۳۰۳۳/۳۸۴۹.
- ۱۲- ساری، دفتر سرپرستی مطبوعات
میدان امام خمینی (ره) - بلوار دانشگاه - رویروی حوزه هنری - جنب ساختمان تکنیک آومینیوم شمال - دفتر سرپرستی مطبوعات - آقای کوشکی - تلفن ۶۳۰۵۷-۱۵۱۰.
- ۱۳- گرگان
فلکه شهرداری - کوچه پشت بانک ملی مرکزی - جنب کلیسا - پلاک ۱۲ - آقای میرزایی - تلفن ۲۲۲۹۴۰-۱۷۱۰.
- ۱۴- گرگان، دفتر مهندسی عمران و ماکت سازی ایتار
خیابان شهرداری سابق - پارکینگ شهرداری - بازارچه امیر - طبقه دوم - دفتر مهندسی عمران و ماکت سازی ایتار - آقای خدائی - تلفن ۷۸۶۱۷۱.

- ***
- ۱- تبریز، دفتر توزیع جراید
خیابان ایقاله طالقانی - حذفاصل مصلى امام خمینی (ره) و تقاطع ۱۷ شهریور - ساختمان آومینیوم - دفتر توزیع جراید - آقای سعید آثر - تلفن ۵۵۶۷۸۸۲-۴۱.
- ۲- گرگان، دفتر روزنامه کیهان
خیابان ایقاله کاشانی - دفتر روزنامه کیهان - آقای حسینی - تلفن ۲۴۲۵۵-۸۳۱۰.
- ۳- گرگان، شرکت تعاونی توزیع مطبوعات فرهنگ گستر
خیابان ۲۴ آذر - کوچه کارون (اولین کوچه دست چپ) - پلاک ۱ - شرکت تعاونی توزیع مطبوعات فرهنگ گستر - آقای سلطانی - تلفن ۵۲۵۰۳-۳۲۱۰.
- ۴- مشهد، دفتر سرپرستی روزنامه همشهری
فلکه فردوسی - بلوار سازمان آب - مقابل بازار گوهر شاد - دفتر سرپرستی روزنامه همشهری - جنب آقای میرزاده
- ۵- ارومیه
۲۲ متری شهرک فرهنگیان - جنب بانک صادرات - رنگ و ابزار آلات ساختمان محمدی - تلفن ۸۲۹۸۱۱-۲۲۱۰.
- ۶- اصفهان، شرکت طرح
بلوار ملت - مجتمع بلوار شماره B۱ - شرکت طرح - آقای علمی زاده - تلفن ۲۷۰۲۸۱-۳۱۰.
- ۷- تبریز، دفتر خدمات کامپیوتری صادق زاده
کوی ولی عصر - فلکه بزرگ - بازار شهر شب - طبقه دوم - دفتر خدمات کامپیوتری صادق زاده - تلفن ۳۳۳۳۰۱-۲۱۰.

- ۱- تهران، انتشارات پیام
انقلاب - خیابان فروردین - پلاک ۱۱ - طبقه دوم - انتشارات پیام - تلفن ۶۴۰۹۵۳۱-۳۱۰.
- ۲- تهران، انتشارات پرهام
اول خیابان فروردین - جنب گلشن ملی - پلاک ۲۱۷ - انتشارات پرهام - تلفن ۶۴۶۸۲۲۵-۲۱۰.
- ۳- تهران، دانشگاه شهید بهشتی
اوبین - دانشگاه شهید بهشتی - دانشکده معماری و شهرسازی - دبیرخانه - آقای یلاری - تلفن ۱۴۱۶۵۹-۳۱۰.
- ۴- تهران، شهرداری منطقه ۸
نارمک - میدان نبوت - ضلع غربی - پستان - روابط عمومی - تلفن ۷۹۰۷۳۳۹-۴۱-۷۹-۲۱۰.
- ۵- تهران، شهرداری منطقه ۱۶
خیابان شهید جایی - ایستگاه ورزشگاه - روابط عمومی - واحد فروش - تلفن ۵۷۰۵۲۶۶-۲۱۰.
- ۶- تهران، شهرداری منطقه ۱۹
خانی آبادنو - خیابان میعاد - معاونت اجتماعی - واحد فروش - تلفن ۵۰۰۵۱۵۲-۳۱۰.
- ۷- تهران، دانشگاه علم و صنعت
خیابان نارمک - دفتر دانشکده معماری و شهرسازی - آقای بیات - تلفن ۲۴۲۰۵۳-۳۱۰.
- ۸- تهران، دهکده کتاب
پاسداران - چهار راه فرمانیه - خانه پیرایش - تلفن ۲۲۸۸۰۷۶-۲۱۰.
- ۹- تهران، مؤسسه آموزش عالی سوره
ولی عصر - بین حاسی و جمه زوری - پلاک ۷۱ - طبقه چهارم - گروه معماری - خاتم صفایی - تلفن ۶۴۹۷۳۶۱-۲۱۰.

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

۱) طرح جامع یا تفصیلی که به موجب بندهای ۲ و ۳ ماده ۱ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی (مصوب ۱۳۵۳) تعریف گردیده، در واقع مجموعه برنامه‌ریزی و اهداف بلندمدتی است که در آن نحوه استفاده از اراضی و منطقه‌بندی مربوط به حوزه‌های مسکونی، صنعتی، بازرگانی، اداری، کشاورزی، تأسیسات، تجهیزات و تسهیلات شهری، نیازمندیهای عمومی شهری و خطوط کلی ارتباطی و... در قالب طرح جامع پیش‌بینی و طراحی شده است. بر این اساس در طرح تفصیلی که خود مبین نحوه استفاده از زمینهای شهری در سطح محلات مختلف شهر، موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها، میزان تراکم جمعیت، تراکم ساختمان و تعیین اولویتهای مربوط به مناطق بهسازی و نوسازی و توسعه و حل مشکلات شهری و... است، ارائه طریق شده است و به این ترتیب نقشه‌ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی نهیه و تنظیم می‌گردد. به طوری که ملاحظه می‌شود طرحهای عمرانی شهرداری دقیقاً منبث از برنامه‌ها، سیاستها و اهداف مورد نظر در طرح جامع و تفصیلی است و بر اساس اولویتهای مقرر در طرح تفصیلی و با در نظر گرفتن هزینه‌های مطالعاتی و اجرایی طرح در بودجه سالیانه شهرداری، بتدریج مطابق زمان‌بندی در نظر گرفته شده نسبت به اجرای طرح جامع با رعایت قوانین و مقررات مرتبط اقدام می‌گردد.

ب- آموزش:

«آنچه شهروانها و شهرداریها باید بدانند»

نظریه اینکه آرای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در مقام وحدت رویه، حکم قانون را برای شعبات دیوان و سایر دستگاههای اداری و اجرایی دارد، طیاً آگاهی از متون آرای صادره به لحاظ دقت در تصمیم‌گیریهای اداری امری ضروری است و به همین اعتبار در این بخش از صفحه مشاوره حقوقی سعی شده است با انتخاب یکی از آرای هیئت دیوان و مرتبط با امور شهرداریها، قارخ از اساسی شکات و شماره نامه‌های متبادله و در متن رأی، مستندات و دلایلی را که منجر به صدور رأی هیئت عمومی گردیده به مخاطبان و همکاران علاقمند به مسائل حقوقی شهرداریها صرفاً از منظر اطلاع‌رسانی منعکس نمایم.

تاریخ: ۱۳۷۳/۱/۲۲ شماره دادنامه: ۳۸۶-۳۸۷

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

شاکه: آقای...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال قسمتهایی از طرح تفصیلی شهرستان...

مقدمه: ۱- آقای... در دادخواست تقدیمی اعلام داشته‌اند، در سال ۱۳۷۲ تقاضای اقرار و تفکیک ملک خود را به دو قطعه از شهرداری... نمودیم که متأسفانه شهرداری موافقت مبنی بر تفکیک را الزام به پرداخت ۱۵۸ متر مربع یعنی ۱۵ درصد از مساحت عرضه آن هم به قیمت کارشناسی روز به عنوان خدمات رفاهی مطالبه و مبلغ ۲۵۴ میلیون و ۸۰۰۰۰ ریال محاسبه و اعلام گردید. با عرض مراتب چون بر اساس صفحه ۲۵ طرح تفصیلی موظف نمودن اشخاص برای واگذاری زمین شرعی و قانونی و بالاخص خانه مسکونی با استناد دستورالعمل شماره ۱/۱۶۱ مورخ ۱۳۷۲/۴/۱ به شهرداری آن هم به قیمت کارشناسی قانونی وجود نداشت و کلمه (موظف) هم معیار با بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری و ماده ۳۰ و ۳۱ و ۳۸ قانون مدنی و اصل ۲۲-۲۶-۴۷ قانون اساسی و مواد ۲۲ و ۷۰ قانون ثبت اسناد و صفحه ۲۲۵ الی

الف - پاسخ به سئوالات

● در بی‌انتشار مطلب مصادره کل اراضی باغچه‌های که مالکان، درختان این گونه باغچه‌ها را قطع و در محوطه آن ساخت و ساز می‌نمایند در قالب مصوبه شورای شهر همدان در روزنامه ایران (۲۷ شهریور ۷۹) به لحاظ تطبیق این مصوبه با قوانین جاری، نکات ذیل حائز اهمیت است:

۱- ملاک تثبیت کاربری فضای سبز بر روی اراضی شهری اعم از دیوار یا پل یا سایر بناها پیش از ۵۰۰ متر مربع مساحت، ضوابط و معیارهای مندرج در طرح جامع یا تفصیلی مربوطه است و مرجع تعیین‌کننده این ملاکها شورای عالی شهرسازی و... است و شورا با توجه به شرح وظایف قانونی مندرج در ماده ۷۱ و عموماً قانون شوراها در این خصوص فاقد چنین نقش و مجوزی است.

ممکن است در مجموعه اراضی باغی واقع در شهر طبق طرح تفصیلی، باغی در کاربری مسکونی باشد، از این رو به صرف اینکه سند ملک باغ است، نمی‌توان بدون اعمال کمیسیون ماده ۵ قانون شورای عالی شهرسازی و سایر ترتیبات قانونی، صرفاً با مصوبه شورا کاربری آن را تغییر داد.

۲- مصادره اسوا اعم از منقول یا غیر منقول ماهیتاً امری قضایی است و مستلزم آفت قانونی یا حکم محاکم دادگستری است. از این رو شورا با توجه به محدوده اختیارات قانونی، فاقد مجوز مصادره اموال است.

۳- به موجب قانون گذرش فضای سبز و جلوگیری از قطع بی‌رویه درختان (مصوب ۱۳۵۹) قطع درخت بدون رعایت موازین قانونی ممنوع است و خاطیان بر اساس ماده ۶ این قانون از طریق مراجع قضایی تحت پیگرد واقع می‌شوند. از این رو در این قانون مرجع رسیدگی و نحوه اعمال مجازات کاملاً مشخص و روشن شده است و به این ترتیب شورا خارج از محدوده اختیارات قانونی، حق اتخاذ تصمیمات خلاف را ندارد.

● شهرداری برازجان سئوال نموده است که آیا منظور از طرح عمرانی قیام شده در ماده واحده «تعیین وضعیت اسلاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها» (مصوب ۱۳۶۷)، مراد طرحهای تفصیلی یا جامع شهر است یا طرحی است که شهرداریها یا ملحوظ داشتن بودجه سالانه خود به طور مقطعی و خاص یا دارا بودن مشخصات فنی و اجرایی بر اساس آن عمل می‌کنند. در ضمن مراد از برنامه زمان‌بندی مصوب در تبصره یک چیست؟

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه دارای دو بخش است: الف - پاسخ به سئوالات: در این بخش پاسخ به سئوالات و نقد مصوبه شورای شهر همدان ارائه شده است. ب- آموزش: در این بخش رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در خصوص دادخواست شخصی حقیقی راجع به ابطال قسمتهایی از طرح تفصیلی یکی از شهرهای کشور و اعتراض به رأی کمیسیون ماده ۵ ذکر شده است که به عنوان مطلبی آموزشی جهت اطلاع شهروانها و شهرداریها ارائه شده است.

۳۹۱ جلد سوم تحریر الوسیله امام خمینی (ره) در ارتباط با مالکیت مشروع بوده. لذا تقاضای ابطال طرح تفصیلی شهرستان... حتی بر درخواست و موظف نمودن مالکان در تفکیک و افراز ۶۰ درصد سهم دولت و ۴۰ درصد سهم مالک را می نماید.

رئیس سازمان مسکن و شهرسازی... در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۰/۵/۲/۱۳۱۶۸ مورخ ۱۷۸/۵/۲۰ اعلام داشته اند، تصویب طرحهای تفصیلی شهری و تغییرات آنها در هر استان به استناد ماده ۵ قانون شورای عالی شهرسازی و معماری مصوب ۱۳۵۱ با تشکیل کمیسیون ماده ۵ به ریاست استاندار، عضویت سازمان مسکن و شهرسازی و سایر اعضا صورت می گیرد و این سازمان به عنوان عضوی از کمیسیون مذکور بوده نه تهیه کننده طرح و شهرداری نیز مجری طرحهای تصویبی، علی هذا هرگونه ابطال طرح تفصیلی، به نظر بایستی به طرفت مرجع قضی اصلاح صورت گیرد. انتهایه درخواست تفکیک پلاک مورد نظر خواهانها به طرفت شهرداری و استعلام شهرداری از این سازمان و پاسخ به اینکه هرگونه اقدامات وفق مفاد کمیسیون ماده ۵ مورخ ۱۳۶۹/۸/۱۹ بلامانع می باشد و نامه شهرداری به شماره ۵۸-۳-۲ مورخ ۷۲/۸/۸ که مالکان مفاد کمیسیون را مبنی بر رعایت حریم بویار نموده اند، نظر به اوصاف مذکور طرف دعوی خواهانها در این رابطه شهرداری بوده و اینکه قسمتی از حد شرقی پلاک مورد نظر متداخل در قسمت اقلام شده با کاربری آموزشی بوده که آن هم طی کمیسیون ماده ۵ مورخ ۱۳۷۴/۲/۷ با تغییر کاربری قسمت عدکسور به مسکونی اصلاح صورت گرفته که در این خصوص نیز مشارالیه جهت اصلاح سند می بایستی به اداره ثبت و اسناد مراجعه نمایند، با عنایت به موارد معروضه این سازمان دعوی مطروحه را متوجه خود ندانسته است دعای رد خواسته خواهانها را دارد. ۲- آقای... در دادخواست تقدیمی اعلام داشته است پس از دریافت سند به منظور استفاده از حقوق قانونی آن اعم از پایان کار و ام نوسازی تجدید بنا و... وسیله دفتر خانه و یا توسط خود مالک از شهرداری استعلام می گردد. شهرداری صدور مفاد را مبنی بر الزام متقاضیان علاوه بر عوارض پذیره (برای احداث ساختمان) ۵۰ درصد به عنوان خدمات رفاهی از زمین با قیمت کارشناسی طبق نظر ۳ نفر از ارزیاب و پرداخت کسری مساحت آن هم با قیمت کارشناسی به عبارت دیگر کسری طرح تفصیلی موکول می نماید اولاً نظر به اینکه وصول هرگونه وجهی از اشخاص باید مستند به قانون باشد و مانحن فیه قانونی وجود ندارد لذا با توجه به دادنامه های شماره ۱۸۶ مورخ ۱۳۷۱/۸/۲۰ و ۲۱۰ مورخ ۱۳۷۲/۱۲/۱۴ دیوان عدالت اداری اصدار یافته متأسفانه تاکنون به مورد اجرا گذاشته نشده است. در ارتباط با اخذ ۱۵ درصد خدمات رفاهی اخذ جریبه به عنوان کسری مساحت از زمینهایی که در آنها ایجاد ساختمان شده و سند مالکیت قانونی دریافت نموده اند مفاد ماده ۲۲ و ۲۷ قانون ثبت اسناد و ماده ۲۰، ۲۱، ۲۵، ۲۴، ۱۴۳، ۱۴۴، ۲۱۹ و ۲۲ قانون مدنی و مفاد اصول ۴، ۲۲، ۲۱، ۲۶ و ۴۷ و همچنین بند ۱۲ اصل سوم قانون اساسی است، بنابه مراتب تقاضای ابطال اخذ ۵۰ درصد خدمات رفاهی و کسری مساحت از سندهایی که براساس ماده ۱۴۷ اصلاحی قانون ثبت داده شده مورد استناد است.

شهرداری... در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۵/۲۰۲۸۴ مورخ ۱۳۷۴/۸/۲۰ اعلام داشته اند ۱- مالکان یاغها و اراضی سایر و بایر برای گریز از قوانین و ضوابط معمول و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری، اقدام به تفکیک اراضی خود

بدون تصویب شهرداریها و ادارات ثبت و مسکن نموده و قطعات تفکیکی را با قولنامه به فروش می رسانند و صدور سند مالکیت به این قبیل قطعات به دلیل اینکه ممکن است در داخل طرحهای عمرانی و مقابله طرح تفصیلی قرار گرفته باشند صحیح نبوده و نهایتاً باعث بروز اختلافات مابین خریداران و مجریان طرحهای مصوب شهری و سایر مسئولان می گردد. ۲- برابر ضوابط طرح تفصیلی شهر... (بند ۷-۴) کلیه مالکان می بایست در زمان تفکیک به عنوان خدمات شهری در صدی از اراضی خود را به شرح بند مذکور در اختیار شهرداری قرار دهند که متأسفانه تعدادی از مالکان که احساس مسئولیتی در پیشبرد اهداف دولت و رفاه همشهریان خود نمی نمایند، جهت گریز از واگذاری خدمات رفاهی با قولنامه اقدام به فروش می نمایند و البته شهرداری مجبور می گردد در مواقع مراجعه خریداران جهت اخذ پروانه ساختمانی با در نظر گرفتن سند مالکیت مادر نسبت به اخذ خدمات رفاهی برابر ضوابط شورای عالی شهرسازی از آنان اقدام نماید. رعایت حد نصاب قطعات تفکیکی نیز با توجه به مصوبات شورای عالی شهرسازی بوده و ارتباطی به شرایط اساسی صحت معامله مندرج در قانون مدنی که مورد استناد خواهان قرار گرفته ندارد. اجرای این ضوابط و مصوبات برای اینکه شهر و بنان بتوانند از کلیه خدمات شهری از قبیل فضاهای بهداشتی فرهنگی، ورزشی و فضای سبز کافی استفاده نمایند و از محیط زیست سالمی برخوردار باشند ضروری بوده، رد دعوی خواهان مورد استناد است.

دیسر محتجبه شورای نگهبان در خصوص ادعای خلاف شرع بودن مورد شکایت طی نامه شماره ۷۸/۲۱/۵۶۲۱ مورخ ۱۳۷۸/۸/۱۳ اعلام داشته اند: عطف به نامه شماره ۱۲۵/۷۴ مورخ ۱۳۷۸/۵/۲۲، موضوع ادعای خلاف شرع بودن طرح تفصیلی... (موضوع بند ۷-۴) در جلسه مورخ ۱۳۷۸/۸/۱۳ ققهای شورای نگهبان مطرح شد و نظر آقایان ققها بدین شرح اعلام می شود: «اگر مستند به قانون باشد اشکال شرعی ندارد».

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجة الاسلام والمسلمین حری نغفابندی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صدور رای می نماید.

رای هیئت عمومی

با عنایت به وظایف و مسئولیتهای کمیسیون ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در زمینه بررسی و تصویب طرحهای تفصیلی شهری و تغییرات آنها و توجه به تعریف طرح تفصیلی به شرح مذکور در بند ۳ ماده یک قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی، وضع قاعده خاص مبنی بر الزام مالک اراضی بایر و مزروعی به واگذاری قسمتی از ملک خود به شهرداری به طور رایگان در زمان تفکیک و به لحاظ استفاده از خدمات عمومی شهری و همچنین اختصاص ۶۰ درصد از اراضی به دولت به واسطه تفکیک و تبدیل کاربری آنها خلاف اصل تسلیط و مالکیت مشروع اشخاص و خارج از حدود اختیارات قانونی کمیسیون مذکور است، بنابراین بند ۴-۷ تبصره ذیل بند ۲-۳ طرح تفصیلی شهرستان... مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می شود.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری- قریبعلی دری نجفآبادی

مشاور اداری - مالی

مشاوره اداری این شماره ماهنامه در دو محور پاسخ به سئوالات و ارائه رای وحدت رویه در مورد لزوم پرداخت هزینه سفر و نقل مکان در صورت تغییر محل جغرافیایی خدمت مستخدمان ارائه شده است.

الف - سوال و جواب

● یکی از کارکنان شاغل در یکی از شهرداریهای استان سیستان و بلوچستان به نام پ-ق، که در ۱۳۷۹/۲/۱ به صورت قراردادی (موقت کارگری) در شهرداری استخدام شده است سوال نموده است که چگونه می تواند وضعیت استخدامی خود را از قراردادی به استخدام رسمی کشوری تبدیل نماید؟

○ با توجه به اینکه مقررات حاکم بر استخدام در شهرداریها، آیین نامه استخدامی شهرداریهای کشور مصوب آبان ماه ۱۳۵۸ و اصلاحات بعدی آن است و مطابق ماده ۲ این آیین نامه تنها مستخدمان ثابت شهرداری مشمول مقررات آیین نامه یاد شده خواهند بود؛ از این رو مطابق این مقررات امکان تبدیل وضعیت ایشان به مستخدم رسمی تابع قانون استخدام کشوری مقدور نیست. البته به نظر می رسد منظور ایشان همان مستخدم ثابت است که در این صورت شهرداری در اجرای تبصره یک ذیل ماده ۷ آیین نامه، می بایست ابتدا در صورت وجود پست بلا تصدی و داشتن اعتبار لازم در بودجه مصوب از وزارت کشور (سازمان شهرداریهای کشور) مجوز استخدام اخذ نماید و ثانیا داوطلبان واجد شرایط در امتحان یا مسابقه ای که به منظور استخدام برگزار می شود شرکت نموده و در صورت پذیرفته شدن به استخدام شهرداری در آیند. بنابر این باید ایشان پس از اینکه شهرداری مجوز استخدام اخذ نمود در امتحان برای تصدی یکی از پستهای اعلام شده از سوی شهرداری - که واجد شرایط احراز آن پست نیز باشد - ثبت نام و شرکت نماید و پس از پذیرفته شدن در امتحان مزبور به استخدام ثابت شهرداری (موضوع ماده ۸ آیین نامه استخدامی) در آید.

● آیا ضوابط پرداخت یاداش خدمت (موضوع بند ۵ تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۷۹ کل کشور) کارکنان دولت مشمول قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت در مورد شهرداریها نیز قابل اجراست؟

○ با توجه به ماده ۱۴ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰ (که اشعار می دارد کتبه دستگاهها و مؤسسات

و شرکتهای دولتی و نهادهای انقلاب اسلامی که دارای مقررات خاص استخدامی می باشند، بانکها و شهرداریها و نیز شرکتها و مؤسساتی که مشمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام است، تابع ضوابط و مقررات این قانون خواهند بود) شهرداریها نیز مشمول این قانون خواهند بود و همچنین با استناد به تصویب نامه الحاق ماده ۲۵ به آیین نامه اجرایی قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب سال ۱۳۷۶ (که اشعار می دارد هر گونه افزایش و تغییر در میزان حقوق، مزایا، فوق العاده ها و سایر تسهیلاتی که برای کارکنان مشمول ماده یک قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰ تصویب یا در نظر گرفته می شود با تأیید وزارت کشور در مورد کارکنان شهرداریهای سراسر کشور بجز شهرداری تهران به منظور تأمین اعتبار لازم در بودجه شهرداریها به اجراء می آید) از این رو با تأیید وزارت کشور و تأمین اعتبار لازم در بودجه شهرداریها، ضوابط پرداخت یاداش با این خدمت (موضوع بند ۵ تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۷۹ کل کشور) در مورد کارکنان شهرداریها قابل اجراست. یادآوری این نکته ضروری است که نظریه یاد شده به موجب نامه شماره ۲۳۸۱/۶۱ مورخ ۷۹/۶/۱۹ مورد تأیید دفتر حقوقی وزارت کشور نیز است.

ب- رای وحدت رویه در مورد لزوم پرداخت هزینه سفر و نقل مکان در صورت تغییر محل جغرافیایی خدمت مستخدمان

شماره ۵-۵۱/۶۲-۱۳۶۴/۱۰/۱۷

تاریخ رسیدگی ۶۴/۱۰/۱- کلاس پرونده ۵۱/۶۴- شماره دادنامه ۳۰

مراجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

موضوع: رسیدگی به آرای شعب هفتم و نهم دیوان از جهت تعارض بایکدیگر

مقدمه: الف- شعبه هفتم دیوان در دعوی مطروحه به طرفیت دادگستری جمهوری اسلامی ایران به خواسته هزینه سفر و نقل مکان به شرح دادنامه شماره ۱۳۲۹-۶۳/۱۱/۳۰ در پرونده کلاسه ۳۳۲/۶۲ چنین رای داده است: با توجه به مندرجات لایحه جوابیه



همسایگان آرتمیا

گفتگو با نقی کریمی - شهردار ارومیه

غلامرضا طالبی

تا سال ۲۵۰۰ میلادی و ۱۰ ساله و بنسبت این تشکیلات شهر داری ارومیه است. با شهرداری که به گفته خودش هرگز حتی در ذهنش هم تصور نمی کرده است که روزی مردم همین این تشکیلات شوند اما همیشه آرزوی این بوده که روزی یکی از شهر داران شهرش «فضای سبز» و «توریسم» را در صدد برنامهمحالی خود قرار دهد. تا آنکه سرانجام در انتخاب اولین شهردارانی هر دمی، قرعه خال به نام خود او رقم می خورد و اکنون او مصمم است به این دو ایده ذریعهای خویش که برای او در اولویت نیز قرار داده، جامه عمل بپوشاند.

● آقای شهردار چرا به نظر شما مقوله توریسم برای ارومیه اهمیت ویژه دارد؟

ارومیه نه شهری صنعتی است و نه کشاورزی و با توجه به مشکلات و مسائلی که خدمتستان عرض می کنم و همچنین امکانات بالقوه ای که در این شهر وجود دارد و با مدیریت صحیح ترزمانی کوتاه و با سرمایه های اندک به بهره برداری می رسد، به نظر بنده مقوله توریسم برای اکنون و آینده ارومیه، امری حیاتی است. ارومیه نیز مانند برخی دیگر از شهرهای آذربایجان غربی به علت شرایط خاص جغرافیایی و سیاسی، عملاً ۱۸ سال درگیر جنگ ایران و عراق بوده است نه ۸ سال و همین امر باعث شده استان آذربایجان غربی که ۳۰ یا ۴۰ سال قبل جزء هفت استان اول کشور بوده است، بتدریج با تخلیه انرژری خود در جنگ و تبعات آن - که ضرورتی انکارناپذیر نیز بوده است - امروزه با بیست و چهار ویست و پنجمین استان - به عنوان مثال کهگیلویه و بویراحمد و سیستان و بلوچستان - مقایسه شود. به هر حال انرژی هر استانی اگر جایگزین نشود روزی به پایان می رسد و شهر ارومیه در چنین وضعیتی قرار دارد و اکنون اگر مدیران این شهر از حمله شهرداری بتوانند در جهت جذب توریست از امکانات موجود استفاده های بهینه بکنند و استعدادهای بالقوه شهر را نیز در جهتی صحیح هدایت نمایند، سریعترین محسوری خواهد بود که به زودی رونق از دست رفته شهر را به او باز خواهد گرداند و جریحه های مختلف زندگی را به حرکت خواهد انداخت. امروزه منافع توریسم بر هیچکس پوشیده نیست. این راهم قبول داریم که نقطه آغاز، بسترسازی و به طور کلی خرکتهای ضروری نخستین بر عهده شهرداری است و ما با قوت و قدرت این گامها را برداشته ایم.

آذربایجان غربی تنها استان کشور است که با چهار کشور همجوار همسایه است. ارومیه، مرکز استان، با جمعیتی حدود نیم میلیون نفر، حاشیه نشین دریاچه ای زیبا و منحصر به فرد است. دریاچه ارومیه پس از بحرالامیت شورترین دریاچه جهان است و در مقایسه با آن از آب ولجن بهتری نیز برخوردار است. لجن این دریاچه که محصول تنها ابزی آن به نام «آر تمیا» است و همچنین آب دریاچه که از غلظت زیادی برخوردار است، از نظر پزشکی برای بیماریهای پوستی و دردهای مفاصل مفید است. طول دریاچه ارومیه ۱۵۰ کیلومتر و عرض متوسط آن ۵۰ کیلومتر است. در کم عرض ترین نقطه دریاچه - که ۱۴ کیلومتر است بزرگراه شهید کلاتری احداث شده و ارومیه را از این طریق با مسافتی بسیار کوتاه به تبریز متصل کرده است. ۱۱۰ جزیره در این دریاچه وجود دارد و بزرگترین جزیره آن به نام جزیره اسلامی است. در تعدادی از این جزایر، گونه های مختلف وحش نگهداری می شوند و بازدید از این جزایر حفاظت شده ممنوع است. ارومیه شهری مهاجر پذیر است و عده بسیاری را از شهرهای مختلف آذربایجان غربی و حتی شهرهای ساحلی دریاچه در آذربایجان شرقی، در خود جای داده و می دهد و همین امر مشکلات بسیاری را نیز برای شهر فراهم نموده است، از جمله ساخت وسازه های غیرمجاز، بیکاری، درآمد های نامشروع و... که بشدت در حال گسترش نیز هست! از سوی دیگر آذربایجان غربی تنها راه زمینی به کشورهای اروپایی است و این موقعیت طلایی باعث فعالیت های عوامل ضد انقلاب، شبکه های توزیع مواد مخدر و... شده است.



ارومیه - پروژه چمن چستان

● به طور مشخص چه کرده‌اید؟

○ امکانات موجود را شناسایی کرده‌ایم، بایخش خصوصی و ادارات و سازمانهای دولتی برای جلب مشارکت آنها، راینز نهایی لازم را انجام داده‌ایم، وظایف اولیه خود را نیز به عنوان شهرداری انجام داده‌ایم... و امروزه در بک باور و مشارکت عمومی، همه در این امر گام‌های لازم را بر می دارند و این آغازی برای حرکتهای بعدی است.

● نمونه‌هایی از اقدامات خود را بگویید.

○ ساماندهی دهکده ساحلی - توریستی چی چست - ساماندهی ارتفاعات غرب ارومیه، توجه جدی به بحث لجن درمانی و آب درمانی دریاچه ارومیه و به طور کلی سروسامان دادن به باغهای شهر و افزودن فضای سبز از جمله کاشت درختان شمر در نقاط مختلفی از شهر، توجه جدی به پارک جنگلی با مساحتی بسیار زیاد که ۲۵ سال آبیاری نشده و به حال مرگ رسیده بود...

● در ارتفاعات غرب ارومیه چه تغییری ایجاد خواهید کرد؟

○ این ارتفاعات را از شهر که ایتر تا کوه سیر - که مسیری بسیار طولانی است - از جهات مختلف برای شهر وندان و توریست سروسامان می دهیم. تصمیم داریم پس از اینکه زمینهای این منطقه را با اداره منابع طبیعی مصالحه کردیم، امکانات بسیاری در آنجا فراهم کنیم از قبیل تله کابین، استخر روباز و سرپوشیده، رستوران، هتل و...

● از دهکده ساحلی - توریستی چی چست بگویید.

○ این دهکده در بندر گلخانه در ۱۴ کیلومتری ارومیه قرار دارد و از ۳۰ یا ۴۰ سال پیش وجود داشته و دوبار در اثر پیشروی آب دریاچه، زیراب رفته و تخریب شده است. ما این مکان را از نیروی انتظامی تحویل گرفتیم و بازسازی آن را از ۱۶ فروردین سال جاری آغاز کردیم. در مدت ۴ ماه پیشرفت کار چشمگیر و غیر قابل تصور بوده است و به زودی به بهره‌برداری خواهد رسید.

● عوامل موفقیت این پروژه چه بوده است؟

○ مشارکت بخش خصوصی و ادارات و سازمانهای دولتی، ما با همه آنها مذاکره کردیم و آنها به ما اعتماد کردند و وارد میدان شدند به عنوان مثال شرکت سخاوت، بازسازی هتل دهکده را به عهده گرفت و آن را به حساب ید - بستان سخاوت و شهرداری در

حالت آینده گذاشت و به همین شکل سایر سازمانها و ادارات، ابتدا کسی حاضر نبود به اینجا بیاید ولی با همت و پشتکار شهرداری، اکنون همه صف زده‌اند. به عنوان مثال ابتدا بایک شرکت برای جلب مشارکت او در این پروژه صحبت کردیم، ولی حاضر نشد مشارکت کند، اما اکنون همان شرکت مراجعه کرده و حاضر شده است حتی هلی کوپتر برای گردش در سواحل دریاچه به دهکده بیاورد. شرکت دیگری که با ایرانی‌ها و بومی‌های ارومیه که در هلند هستند در ارتباط است حاضر شده تله کابین دهکده را به عهده بگیرد و به طور کلی سرمایه‌گذاری کند و نمونه‌های بسیار دیگری از این دست.

● از امکانات دهکده، بیشتر بگویید.

○ قرار است این دهکده از هر نظر کامل باشد: زمینهای فوتبال منحصربه‌فرد، بیست دوچرخه سواری و موتور سواری، بیست اسب‌دوانی، میدان رالی، استخرهای لجن درمانی برای خانمها و آقایان با آب شیرین برای شستشوی نهایی، اسکله‌ای برای گردش در دریاچه و بازدید از جزایر دریاچه و...

● لجن درمانی یعنی چه؟

○ تنها ابزاری دریاچه ارومیه، موجودی به نام «آرتمیا» است و لجن دریاچه نیز محصولی از همین ابزی خاص است. ما تصمیم داریم پس از بررسیهای علمی و پزشکی لازم، لجن این دریاچه را به بهره‌برداری و سوددهی برسانیم. فرهنگ عامه، لجن این دریاچه را برای دیسک کمر، بیماریهای پوستی و... مفید می داند. شخصی به بنده گفت در یکی از فروشگاههای آلمان، لجن دریاچه ارومیه به فروش می‌رسیده تا از آن پمادی برای دست و صورت تهیه شود. در ترکیه نیز در کنار دریاچه وان، چنین وضعیتی وجود دارد که از تجربیات آنان هم استفاده خواهیم کرد.

● آیا امکان بازدهد از جزایر دریاچه راینز برای توریست فراهم می‌کنید؟

○ بله و حتی در نظر داریم گونه‌های وحش علف خوار بیشتری راینز در این جزایر نگهداری کنیم تا مورد بازدید توریست قرار گیرد و لو بتواند با کشتی و قایق پیرامون جزیره دور بز ندوبه نشانهای گونه‌های وحش جزیره ببرد. در حال حاضر گونه‌هایی از جمله گوزن زرد، کبک، فلاشینگ، کُرنا (پرنده مهاجر) و مرغابی در برخی از این جزایر زندگی می‌کنند و بازدید از این گونه جزایر متنوع است.

● توریست داخلی مورد نظر شماست یا خارجی؟

(۱) هر دو. توریست در هر شکل خود باعث رونق اقتصادی شهر خواهد بود.

(۲) از چه طریق ارومیه را به توریست معرفی خواهید کرد؟
(۳) از طریق نشر کتبهای توریستی، اینترنت، ساخت تیزر و تبلیغاتی در سیمای و... به عنوان مثال از حدود ۱۵ شرکت توریستی که مجوز پذیرش توریست خارجی را دارند دعوت کردیم بیایند از دهگنده چی جست سازید کنند و انسان پس از بازدید خوشحال بودند که مجموعه‌های دیگر به مجموعه‌های دیدنی اضافه شده است.

● بخش خصوصی چقدر اعتماد کرده و مشارکت نموده است؟

(۱) آنها ابتدا اعتماد نمی کردند ولی پس از اینکه ما بر سر ما اقرار کردیم و کار را شروع کردیم، استقبال بی نظیری کردند.
(۲) در مورد فضای سبز، که ایده دیگر شماست، صحبت کنید.

(۱) ارومیه شهری سبز بوده است، اما بتدریج به دلایل مختلف از جمله کم آبی و ساخت و سازهای غیر مجاز، حجم فضای سبز و باغهای شهر رو به کاهش است ولی ما تصمیم گرفته ایم هم از تخریب باغها و فضای سبز پیشگیری کنیم و هم بر حجم فضای سبز شهر بیفزاییم. ماژ هر فرصتی برای گسترش فضای سبز بهره می بریم. به مسئولان فضای سبز گفته ایم در مقابل هر درختی که خشک می شود، یک نهال جدید بکارند و تاکنون به این طریق ۳۳ هزار اصله نهال کاشته ایم از مرگ حتمی پارک جنگلی همین طور که عرض کردم جلوگیری کرده ایم. دهها هکتار دیگر نیز در جهت گسترش فضای سبز در نقاط مختلف شهر در دستور کار داریم؛ پارک فدک، ساحل سازی رودخانه شهر جای ویژه‌های دیگری که بخشی از کمبود فضای سبز شهر را جبران خواهند کرد. سرانه فضای سبز ارومیه در حال حاضر ۲/۸ متر مربع برای هر فرد است و همین هم در حال تخریب است.

● چرا باغهای ارومیه که روزگاری از رونق و شکوه برخوردار بودند اکنون در حال تخریب اند؟

(۱) اکثر باغها بتدریج در اثر گسترش شهر، به درون محدوده آمده اند و به دلایلی از جمله منافع سودجویان رو به تخریب گذارده اند. از این گذشته آب برای آبیاری وجود ندارد، مجوز حفر چاه عمیق هم نمی دهند، آب شرب شهر هم که برای آبیاری صرفه اقتصادی ندارد. از اینها گذشته، قانون هم به هیچ دلیلی اجازه تغییر کاربری را به باغها نمی دهد. در این میان عوامل سودجو به شکلهای مختلف درختان را آتش می زنند تا سر فرصت از طریق قانون و به عنوان زمین بایر، مجوز ساخت و ساز بگیرند که تا حدودی موفق هم می شوند. البته اخیراً در کمیسیون ماده ۵ راهکاری پیش بینی شده که مانع سودجویی این افراد خواهد شد. دیگر از این پس باغها به راحتی تغییر کاربری نخواهد یافت.

● در ارومیه هر سوم بوده است که مردم شخصاً به باغهای توت می رفتند و با دست خود میوه می چیدند و پولش را به مالک باغ می دادند.

(۱) تصمیم ما هم این است که این سنت را همچنان زنده نگه داریم و علاوه بر توتستانها در تاکستانها و باغهای که میوه‌های دیگری هم دارند این سنت را گسترش دهیم. همچنین به همین منظور در صدد کاشت و افزایش درختان توت و درختان شمر دیگر

در داخل شهر نیز هستیم. به عنوان مثال، در سال جاری در پارک جنگلی ۳۳ هزار درخت توت، انگور سردشت و آلبالو و در پارک فدک حدود ۲ هکتار باغ توت کاشته ایم.

● شما اعلام کرده اید که مجوز تأسیس پارک به باغها می دهید، آیا این تصمیم باعث تخریب باغها نخواهد شد؟

(۱) بر عکس، از باغها محافظت خواهد کرد. ما این پیشنهاد را برای بقای باغها داده ایم، زیرا هر کس این باغها را دست کم به شکل موجود نگهداری کند از این تسهیلات بهره خواهد برد و خواهد توانست پارک خصوصی تأسیس نماید یعنی وسائل باژی، غنچه خوری، میزاسرا و... در آن ایجاد نماید. این اسر، باغها را علاوه بر محافظت به بهر موری نیز خواهد رساند. حتی سه، دندان باغهایی را که در اختیار شهر داری است نیز می تواند با رعایت شرایطی به پارک خصوصی تبدیل کند.

● آیا بجز این، راهکارهای دیگری نیز برای مراقبت از باغهای ارومیه در نظر گرفته اید؟

(۱) ما برای ادامه حیات باغها هر راهکار معقول را در چار چوب قانون می پذیریم. از جمله تصمیم داریم برخی باغها را تخریب و به دیگران در شکلهای مختلف مثلاً آجازه و آنگار نماییم. اگر کمیسیون ماده ۵ در مورد شهرهایی مانند ما که شرایط خاصی دارند تعطیلات نشان دهد و تبصره‌ای باز کند که ما بتوانیم زمینها و باغهایی را که به هر حال از زمین رفقا تفکیک نماییم و از درآمد آن به خریدن و مراقبت از باغهای باقیمانده بپردازیم گامی مؤثر خواهد بود. در غیر این صورت، هم آن باغها تخریب شده اند و هم باغهای دیگری به زمینهای بایر تبدیل خواهند شد.

شهر در ارومیه دغدغه‌های بسیار دیگری نیز دارد. بویژه کودکان، جوانان و جوانان نیز می شناسند تأسیس بیش از ۲۰ ورزشگاه محلی، یکی از اقدامات او در این زمینه است. او از هر فرصتی به نفع این گروه‌های سنی بهره می جوید و هر زمین بایری را که میباید برای ورزش و بازی آفتن سرو سامان می دهد. نقی کریمی، تشکیلاتی قوی و موفق نیز در جهت غنی سازی اوقات فراغت فرزندان پرستل شهر داری در دل شهر داری راه اندازی کرده است. او همچنین شهر و ندان جوان ارومیه را تشویق می کند تا در زمینه‌های عمرانی، فضای سبز و... در اوقات فراغت خویش در فعالیتهای دسترنج کار کنند. او معتقد است خانواده‌ها با راهبردی ساده می توانند کسب درآمد کنند. از جمله اینکه با حمایت شهرداری ارومیه، گلخانه‌های ساده و کوچک با شرایطی خاص برای پرورش نهال، گل و... در باغچه منزل خود ایجاد نمایند و محصول آن را نیز به شهرداری بفروشند. او حتی معتقد است شاید بتوانیم بتوان آبیاری و نگهداری فضای سبز را به حاشیها سپرد. شهر در ارومیه سرانه درآمد شهرداری به ازای هر شهروند را در این شهر که در سال گذشته ۹ هزار و ۸۰۰ تومان بوده است، در برنامه‌های که برای سال ۹۹ به شورای شهر ارائه داده ۲۰ هزار تومان رسانده است. گر چه او هنوز تا رسیدن به سرانه مطلوب حتی راه زمینی در پیش دارد اما همین نیز نشان از همت بالای او و پرسنل خنوم و متخلص شهرداری ارومیه دارد. تحصیلات نقی کریمی کارشناسی در رشته مکانیک و کارشناسی از شدت مدیریت صنعتی است.

● آقای شهردار از اینکه ما را پذیرفتید متشکریم.

مجید غمامی متولد سال ۱۳۲۷ تهران، در سال ۱۳۵۴ در رشته معماری و در سال ۱۳۵۸ در رشته شهرسازی از دانشگاه تهران فارغ التحصیل شد و از زمان دانشجویی در مؤسسات دولتی و مهندسان مشاور به حرفه معماری و شهرسازی پرداخته و در طول ۳۰ سال فعالیت حرفه‌ای، مدیریت طرح‌های تحقیقاتی و شهرسازی گوناگونی را از جمله طرح چکونگی تأمین فضای آموزشی در ایران، طرح جامع مشهد و طرح مجموعه شهری تهران بر عهده داشته است.



مسئله طرح‌های جامع شهری، اصلاح شرح خدمات یا روشها و تشکیلات

گفتگو با مجید غمامی

طرح‌های جامع توسعه شهری محور و مبنای فعالیتهای عمرانی شهری را تشکیل می‌دهند. با وجود این، توسعه شهر هادر موارد بسیاری برخلاف پیش‌بینی‌ها و پیشنهادهای طرح‌های توسعه مصوب رخ داده است. دلایل گوناگونی برای ناکامی طرح‌های جامع بر شمرده‌اند، از جمله اینکه در این طرح‌ها به تأثیر عوامل اقتصادی، اجتماعی در توسعه فیزیکی شهر بی‌توجهی شده است. این طرح‌ها تأثیر سکونتگاه‌های پیرامونی شهر یا همان حوزه نفوذ را نادیده گرفته‌اند. در این طرح‌ها از بعد سوم توسعه شهری یا جنبه‌های طراحی شهری غفلت شده است و یا اینکه طرح‌های جامع اساساً آن قدر ایستا و جامع بوده‌اند که نتوانسته‌اند توسعه پویای شهرها را هدایت کنند. اصلاحات پیشنهادی این نقدها طبعاً مواردی همچون بررسی عوامل اقتصادی و اجتماعی در توسعه شهری، گنجاندن مطالعه حوزه نفوذ شهرها در شرح خدمات طرح‌ها، پیشنهاد انجام مطالعات و تهیه طرح‌های طراحی شهری و سرانجام تغییر روال و فرایند تهیه طرح‌های جامع و جایگزین کردن آنها با طرح‌های دیگر بوده‌اند. مجید غمامی این شیوه نقد و اصلاحات ناشی از آن را درست نمی‌داند، زیرا معتقد است این نقدها همه فقط به مضمون و ساختار خود طرح‌ها معطوف شده‌اند، حال آنکه مشکل اجرانشدن طرح‌ها ربطی به ساختمان آنها ندارد، بلکه ناشی از ساز و کارها و نظام تشکیلات اجرایی است و در واقع نقص طرح‌ها ناشی از نقص این ساز و کار و نظام است.

این حرف از آن رو در خور توجه است که می‌بینیم در نظام شهرسازی کشورهای اروپایی، تحول در فرایند تهیه طرح‌های توسعه، با تحول در قانون و نظام هدایت توسعه شهری همراه و همزمان بوده است. برای مثال در انگلستان، در اواخر دهه ۱۹۶۰ طرح‌های ساختاری در چارچوب قانون جدید برنانه‌ریزی شهری، جایگزین طرح‌های جامع شد و کمتر از ۲ سال بعد، تشکیلاتی واحد، جایگزین همه سازمانهای پراکنده و ناهماهنگی‌هایی شد که تا آن زمان در کار توسعه شهری دخالت داشتند.

تحول است. حتی در کشورهای اروپایی که از لحاظ اجتماعی و اقتصادی به نوعی ثبات رسیده‌اند، متلاً رشد جمعیت آنها اندک است و ترکیب و توزیع نیروی کار و اشتغال متناسب است نیز نمی‌توان نظم فیزیکی از پیش اندیشیده‌ای را احکام کرد، چه برسد به جامعه‌ای که دوره تحول را می‌گذراند یعنی هم رشد جمعیتی بالایی دارد، هم مهاجرت ناگزیر از روستا به شهر را دارد و هم در حال صنعتی شدن است. در نتیجه چنین جامعه‌ای دائماً از لحاظ اقتصادی و اجتماعی دچار نوسان و تحول خیلی سریع است و در دوره‌های زمانی کوتاه مدت، تحولات فراوانی در آن اتفاق می‌افتد. طبیعتاً نمی‌توان در آن به دنبال نظم فیزیکی ثابت بود.

● شما با همین دید انتقادی وارد فعالیت حرفه‌ای شدید؟

(○) ببینید، به عقیده من با دانسته‌های نظری و دانشگاهی و بدون تجربه عملی نمی‌توان به ارزیابی و قضاوت پرداخت. اینها داده‌ها و آگاهی‌هایی بود که در ذهن من وجود داشت، ولی وقتی وارد کار حرفه‌ای شدم به طور عملی با مطالعاتی که در چارچوب طرح جامع انجام می‌شود و

● آقای غمامی، شما در تهیه بسیاری از طرح‌های توسعه شهری، چه به عنوان کارشناس و چه مدیر طرح، شرکت داشته‌اید و فکر می‌کنم مهمترین آنها طرح جامع مشهد و طرح مجموعه شهری تهران بوده‌اند. در آغاز صحبت بد نیست بدانیم قبل از اینکه به طور حرفه‌ای درگیر کار شوید تلقی شما از طرح‌های شهری از لحاظ فرایند تهیه آنها، کارآمد بودنتان، اجرایی بودن آنها و مسائلی از این دست، چه بود و بعد در عمل چه اتفاقی افتاد؟

(○) در سالهای ۱۳۵۵ تا ۱۳۵۸ که در دوره شهرسازی تحصیل می‌کردیم در مثنی کلاسها نقدها و ارزیابی‌هایی در مورد طرح‌های جامع شهری صورت می‌گرفت. محور اصلی نقدها این بود که ما با استفاده از طرح‌های جامع می‌خواهیم نظم فیزیکی ثابت و از پیش اندیشیده، مطلوب و معمولی را بر شهرها حاکم کنیم. ولی شهرها پدیده‌هایی هستند که چنین نیایی را به طور طبیعی نمی‌توانند بپذیرند، بویژه در کشور ما که در دوره



● **شمس‌آباد** این طرح خاص به طور موردی و بر اساس تشخیص خود سعی کرده‌اید مسیر تهیه طرح رابه طرف مطلوب پیش ببرید، اما تجربه شما می‌تواند چه تأثیری بر روند کلی تهیه طرح‌های توسعه شهری بگذارد؟ در سال‌های اخیر بحث‌های زیادی درباره طرح‌های جامع شده است و می‌گویند که این طرح‌ها کارآمد نبوده‌اند، اجرائی نبوده‌اند و از این قبیل مسائل، شما هم به بعضی از نقاط ضعف آنها اشاره کردید، از جمله اینکه این طرح‌ها می‌خواهند نظم فیزیکی ثابتی را بر شهرها تحمیل کنند، به نظر شما اشکال کار در کجاست و شما از چه منظره‌ای به نقد این موضوع می‌پردازید؟

() **ارزیابی و نقد‌هایی که تازه حال درباره طرح‌های جامع انجام‌داده مربوط به خود طرح‌ها بوده است، مثلاً سازمان برنامه مطالعه‌ای در ۷۵ جلد درباره طرح‌های جامع انجام داده است، در این مطالعه شاخص‌هایی برای ارزیابی طرح‌های جامع تعیین کرد، مثلاً پیش‌بینی جمعیت در شهر صورت نظر چه بوده است، پیش‌بینی اقتصادی، پیش‌بینی کابری زمین و پیش‌بینی سایر موارد چگونه بوده است، به این ترتیب با بررسی تناقض‌هایی که بین پیش‌بینی طرح‌ها و واقعیت‌ها بوده است به این نتیجه رسیدند که طرح‌ها ناموفق هستند، در توضیح علت ناموفق بودن طرح‌ها دلایل مختلفی مطرح شده است، همان‌طور که اشاره شد، عدمی فکر می‌کنند که این طرح‌ها چون به جنبه‌های اقتصادی و اجتماعی و تأثیر آنها بر شکل‌گیری و سازمان‌یابی فضانوحه نکرده‌اند ناموفق بوده‌اند، عدمی دیگر می‌گویند چون روشها و تکنیک‌هایی که در تهیه طرح به کار گرفته شده است مناسب نبوده‌اند، پایه عبارت دیگر طرح‌ها به لحاظ علمی و فنی درست تهیه نشده‌اند، شکست خورده‌اند، عده دیگری گفته‌اند که از وجه ارزیابی‌شناسی یا معماری و طراحی شهری به موضوع نگاه می‌کنند می‌گویند که این طرح‌ها شهر را دو لندی دیده‌اند و به بعد سوم توجه نکرده‌اند، در نتیجه ناموفق بوده‌اند، خلاصه منظورم این است که ارزیابی‌هایی که تا به حال انجام شده درباره مضمون و ساختار خود طرح‌ها بوده است.**

حالا شما وقتی که فقط خود طرح‌ها را نقد می‌کنید و به این نتیجه می‌رسید که طرح‌های ما این اشکالات را داشته‌اند که فقط کالبدی بوده‌اند، ایستا بوده‌اند، منجمد بوده‌اند و... یعنی وقتی اشکال را فقط در حوزه علمی، فنی و تخصصی می‌بینید به‌طور طبیعی (و مثل بقیه موارد علمی - فنی) می‌روید ببینید فرنگی‌ها چه کرده‌اند، می‌بینید فرنگی‌ها طرح را بعد از ۱۰۰ سال می‌دهند، فرارند، برنامه‌ریزی‌شان مستمر است، مشارکت مردم وجود دارد و از این حرف‌ها، شما هم چون ایرانیان را از طرح گرفته بودید برای حل مسئله می‌آید شرح خدمات طرح را اصلاح می‌کنید، کاری که تا به حال انجام داده‌اند، کدام شرح خدمات را اصلاح می‌کنند، چون فکر می‌کنند اشکال از طرح است، هر تحولی که در جهان صورت می‌گیرد و می‌خواهند آن تحول را در اینجا هم ایجاد کنند به اصلاح شرح خدمات می‌پردازند، در صورتی که مسئله ما شرح خدمات نیست، سازوکار‌های ما مشکل دارد اگر مشکل سازوکار‌ها حل شود بقیه چیزها از جمله شرح خدمات - هم حل می‌شود.

● **بالاخره، مضمون و ساختار طرح‌ها هم بخشی از نظام**

همچنین با محمول طرح جامع آشنا شد، با عضویت در کمیته فنی شورای عالی شهرسازی در سال‌های ۱۳۶۴ و ۱۳۶۲ یعنی از جوجه به اصطلاح غیرواقع‌بینانه طرح‌های جامع را بیشتر شناختم و از طرف دیگر آزمایشات و ضرورت‌های عملی که تهیه چنین طرح‌هایی را ایجاد می‌کرد برآوریم و بیشتر شد، در واقع در این دوره می‌توانستم برداشته‌های نظری را با یافته‌های عملی کنار هم بگذارم، از سال ۱۳۶۴ به بعد این فرست پیش آمد که به‌طور مستقیم در تهیه طرح‌های شهری و منطقه‌ای در سطوح مختلف طرح‌های جامع و تفصیلی و آماده‌سازی شرکت کنم.

● **در عین حال ناگزیر بودید در همان چارچوب از قبل تعیین شده به فعالیت حرفه‌ای بپردازید، چون تهیه طرح‌های شهری روشها و ابزارهایی دارند که باید در قالب آنها کار کرد، منظورم نظام کار فرم‌های، شرح خدمات همسان و نظایر آن است.**

() **واقعیت این است که وقتی تهیه طرح‌های شهری در هر مقیاسی مطرح می‌شود حتماً یک نیاز عملی برای آن وجود دارد، یعنی اگر وزارت مسکن یا هر سازمان دیگری برای اقدامات خود نیازمند طرح و برنامه است، نیاز او واقعی است، حالا ممکن است شما از قبل بگویید همه اینها اشتباه است و وارد آن نشوید، یا اینکه می‌شوید و بعد در جهت اصلاح آن کار می‌کنید، ما هر با همان دید انتقادی وارد کار شدیم و سعی کردیم تا آنجا که در چارچوب‌های موجود امکان پذیر است طرح‌هایمان را واقع‌بینانه‌تر بکنیم، در عین حال نظری هم پیدا می‌کردیم و لحاظ به اقداماتی که باید به صورت بینامی انجام شود یعنی تغییر در چارچوبها، نظامها، قوانین و سازوکارها، بنابراین در هر دو زمینه فعالیت کردیم، هم طرح‌هایی را که به صورت حرفه‌ای به ما داده بودند و ما مسئول انجام آنها بودیم سعی می‌کردیم بیشتر با واقعیتها منطبق کنیم و هم اینکه نظرات حاصل از تجربه عملی رابه صورت مقاله یا پیشنهاد که حتی در درون طرح‌ها مطرح کردیم.**

● **موفق هم شدید؟**

() **این کار را انجام داده‌ایم، در چارچوب همین طرح مجموعه شهری تهران، هم به دنبال این بودیم که سئوالهایی را که در طرح وجود دارد جواب دهیم و هم می‌خواستیم ببینیم شرایط تحقق طرح چیست، در این طرح ما به دنبال تهیه نظم فیزیکی از پیش اندیشیده‌های ترنیم، بلکه مردم و گرایشها و تمایلات آنان را که بر حسب محدوده‌بناها و امکاناتشان شکل می‌گیرد موضوع سنجش قرار دادیم از یک طرف سعی کردیم ببینیم ساکنان این مجموعه چه ویژگی‌هایی به لحاظ اقتصادی و اجتماعی دارند و از طرف دیگر بررسی‌های که در آن امکان استقرار جمعیت و فعالیت شکل می‌گیرد از لحاظ طبیعی و زیرساختها چه وضعی دارد، مردم در چنین بستری و با این ساختار چگونه حرکت می‌کنند و مکان زندگی و فعالیت خود را چگونه انتخاب می‌کنند، اگر این وضع با چیزی که ما فکر می‌کنیم مطلوب و قابل تحقق است تفاوت دارد چه ابزاری در اختیار ما هست که آن رابه سمت مطلوب هدایت کنیم، یا اساساً تا چه حد می‌توانیم این کار را انجام دهیم، در واقع سعی کرده‌ایم طرح ما در نحوه برخورد با موضوع، واقع‌بین باشد از حرف دیگر سعی کرده‌ایم در زمینه اقدامات بنیادی که به عنوان شرایط تحقق طرح باید اتفاق بیفتند رهنمودهای لازم را بدهیم از جمله در نظام مدیریت مجموعه شهری و حل مسئله مسکن که در آمده‌ا.**



○ من هم می گویم مشکل طرحهای ما این است که نه ارتباطی با نیازهای واقعی جامعه داریم نه ارتباطی با قوانین سازمانها، بلکه بر اساس یک ذهنیت انتزاعی و مجرد به وجود آمده اند. بنا بر این حتی اگر به لحاظ ساختمان درونی درست و منطقی هم باشند و به لحاظ علمی، فنی، هنری و... بی نقص باشند وقتی با سایر اجزای سیستم، یعنی واقعیت ارتباط نداشته باشند بی ثمر خواهند بود. اگر ما مشخص درست از نیازهای جامعه داشته باشیم، اگر قوانین و تشکیلات مناسب داشته باشیم طرحهای ما هم درست می شوند.

● چرا؟

○ مثال بزنم بیشتر است. شمار طرحهای توسعه و عمران می آید برای حوزه نفوذ برنامه ریزی می کنید ولی هیچ سازمانی متقاضی مسئول اجرایی آن نیست. ماسلاً در چار چوب طرحهای جامع برای فضاهای آموزشی برنامه ریزی می کنید، برای فضاهای درمانی و سایر فضاهای خدماتی هم جا و مکان تعیین می کنید، در صورتی که سازمانهای مسئول آنها هم اصلاً متقاضی طرح نیستند. سال ۱۳۶۸ قانونی در مجلس تصویب شد که سازمانهای دولتی، زمینهای را که مسئول طرح شده اند یا بخردند یا در اختیار صاحبانشان قرار دهند. ۱۰ سال گذشته است و هنوز مردم معطل و بلا تکلیف هستند. شهر داریها بر اساس طرح جامع از سازمانهای مسئول سوال می کنند؛ مثلاً مکن از متعلقات شهرکاری می گفت ما از وزارت ارشاد خواستیم زمینهایی را که به عنوان کاربری فرهنگی در طرحها پیش بینی شده اند بابت طبق قانون بخردند وزارت ارشاد هم پاسخ داده است که ما نمی توانیم چنین کاری بکنیم، همان کسانی که طرح داده اند بروند جواب بدهند، ما که چنین چیزی نخواستیم، حالا تهیه کنندگان طرح جامع می گویند اگر طرح جامع اجرا می شد چنین و چنان می شد. این حرف یعنی چه؟ ما که نمی توانیم برویم به وزارت آموزش و پرورش یا فرهنگ و ارشاد و تربیت بدنی بگویم شما بیا بیا این طرحها را اجرا کنید. ممکن است نتوانند در واقع طرحها را چه به چیزهایی حکم می دهند که از آنها بخواهند و یا اینکه تحقق آنها ممکن نیست. بنابراین طرحها به اشیا بی انتزاعی تبدیل می شوند که ربطی به نیازها، قوانین و سازمانها ندارند بلکه دستگاهی می خواهد آنها را به دستگاههای دیگر تحویل کند از طرف دیگر، هم مردم در مقابل اجرای آنها مقاومت می کنند و هم سازمانهای مختلف دست آخر هم طرح وسیله ای برای قانون فروشی می شود. یعنی عملاً خیلی از سازمانها مثلاً می گویند آقا زمین شما نوی طرح است، این قدر پول بدهید تا از طرح خارج شود، بنابراین به عقیده من، طرح باید پاسخگوی نیازی مشخص، تعریف شده و پذیرفته شده از طرف متولی معلوم و مسئول باشد که باید بگوید من این مسئله را دارم، این قدر پول و این امکانات را دارم، می خواهم مهندس مشاور برای حل این مسئله به من طرح بدهد، نه اینکه ما خودمان بیاییم برای اصلاح و بهتر شدن همه چیز طرحهای جامع و توسعه و عمران تهیه کنیم.

● اگر مسئله اصلی پراکنده بودن و ناهماهنگی سازمانهایی است که در توسعه شهرداخلت دارند که حتماً شما هم در جریان هستید مدتی است موضوع مدیریت شهری واحد مطرح شده است، بنا بر این درست است که ابتدا خود طرحها مورد نقد و ارزیابی قرار گرفته اند، اما اخیراً به مسئله تشکیلات هم توجه اساسی شده است. اگر این کار پیشود مشکلاتی که شما اشاره کردید تا حد زیادی کاهش می یابد، یعنی هم برای سازمانهایی که متقاضی نیستند طرح تهیه نمی شود و هم کارفرمای مشخص می تواند نیازهای خود را اعلام کند.

○ حرف من این است که تا زمانی که طرحهای استادی انتزاعی هستند که تصویری از (زمینها، محلهها و معاولها) می دهند و ما آنها را



نمونه - طرح جامع

مداخله و برنامه ریزی را تشکیل می دهد. در برخی از تقسیم بندیهایی که انجام شده است سه عنصر اصلی را می توانیم در نظام مداخله و برنامه ریزی قائل شویم که یکی از آنها همین طرحهاست. دو عنصر دیگر هم قانون و تشکیلات هستند. حالا ممکن است عنصر دیگری را هم بتوان اضافه کرد، ولی به طور کلی این سه عنصر کل نظام شهرسازی را تشکیل می دهند.

○ این سه عنصری که شما می گوید هم عرض و معادل نیستند در واقعیت ابتدا برای پاسخگویی به ضرورتها و نیازهای جامعه قانون وضع می شود، بعد برای اجرای قانون تشکیلات و سازمانهای معین تأسیس می شوند، این سازمانها برای انجام وظایف خود به جاه تجهیزاتی، پرسنل، بودجه، دستورالعمل، برنامه و طرح نیاز دارند. مداخله می کنید که در چنین ارتباطی نمی توان برای اصلاح امور فقط به یکی از اجزاء آن هم طرح و برنامه پرداخت. اجزاء و عناصر سیستم در جایگاهها و مراتب متفاوتی قرار دارند و در عین حال باهم کار می کنند.

● این تقسیم بندی را من در اصل از دانش شهرسازی گرفته ام؛ در آنجا وقتی می خواهند نظام مداخله و برنامه ریزی شهری را در کشور های مختلف بررسی کنند این سه عنصر را اساس قرار می دهند. منظور من این بود که نقدها و ارزیابیهایی که شما به نقی آنها می پردازید در واقع یک وجه از کل نظام مداخله را تشکیل می دهند.



تصویب و ابلاغ می کنیم، مشکل پنا برجاسته در صورتی که طرح این لیست، طرح سندی است برای هدایت اقدامات و فعالیت‌های مشخص برای حل مسائل و مشکلات معین، توسط سازمانی معین، تازمانی که این اتفاق نیفتد، بهترین مطالعات هم ممکن است انجام شود ساختمان درونی طرح هم ممکن است به لحاظ منطقی خیلی معقول و درست باشد، ولی این ساختمان معقول و منطقی و درست هیچ ارتباطی با واقعیت نداشته باشد و یا ارتباطش با واقعیت خیلی کم باشد. بنابراین نباید توقع داشته باشیم طرح راه حل مشکلات باشد، طرح در واقع ابزار و وسیله‌ای برای انجام کاری مشخص است.

● شما در مقاله‌ای هم به طور خاص به این موضوع پرداخته‌اید که طرح راه حل نیست بلکه وسیله اجرای راه حل‌هاست، من متوجه این تعبیر شما نمی‌شوم منظورتان چیست؟

() ببینید، ما در طرح‌های جامع، شهر راه محله، ناحیه و منطقه تقسیم می‌کنیم، بعد نیازهایش را حساب می‌کنیم، این نیازها به مساحت تبدیل می‌شود، سرانجام مکان‌های مناسب را پیدا می‌کنیم و جای همه چیز را به صورت معقول تعیین می‌کنیم، این طرح تصویب می‌شود و به دست شهرداری می‌دهیم، بعد از ۳۰ سال می‌بینیم که اغلب آنها اتفاق نیفتاده است، اگر این طرح راه حل بود، یعنی ما با تعیین محل مدرسه‌ها یا با تعیین محل مراکز تجاری قرار بود به آنها برسیم پس چرا نرسیدیم؟ مطالعات طرح که خوب بوده، تصویب هم شده و دست شهرداری هم بوده، پس چرا اتفاق نیافته است؟ بنابراین طرح راه حل نیست.

خوب حالا می‌گوییم چه اتفاقی باید بیفتد، شما اگر بخواهید شهر را به لحاظ فضای آموزشی معجز کنید، در شهر بیمارستان و درمانگاه کافی وجود داشته باشد، ورزشگاه و پارک به اندازه کافی وجود داشته باشد و خیابان‌های لازم احداث شود، چیزی که در درجه اول لازم دارید طرح نیست، چرا که طرح فقط می‌آید شکل مطلوب را برای شما روی کاغذ نشان می‌دهد، شما برای این کار باید اول بپذیرید که چنین نیازی دارید، بعد برای رفع نیاز پول و امکانات داشته باشید، نباید یک گروه از جامعه یا یک گروه از مسئولان نیازی را بپذیرند و گروه دیگر آن را نپذیرند؛ مثلاً بنده می‌گویم حداقل زمین مدرسه راهنمایی باید ۵ هزار متر مربع باشد و اداره آموزش و پرورش بگوید ما هزار متر مربع بیشتر نمی‌توانیم احداث کنیم و خیلی موضوعات دیگر، پس اول باید بر سر نیازها و امکانات خود برای پاسخگویی به آنها به توافق برسیم.

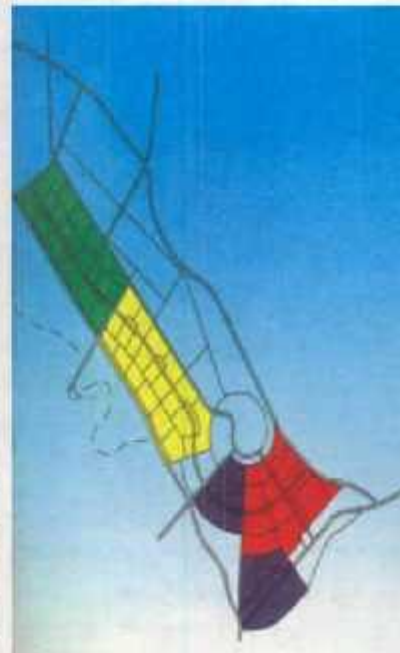
● این حرف‌ها، یعنی اعلام نیازها و توانها و به توافق رسیدن آنها کجا باید منعکس شود؟

() نکته مهم این است که باید توافقی کنیم اولاً نیازها و ضرورت‌ها، چيست و بعد توان پاسخگویی ما چقدر است، فرض کنید که شما می‌گویید وضع مطلوب فضای آموزشی این است که به ازای هر دانش آموز ۲ متر مربع فضا وجود داشته باشد، بعد به این نتیجه می‌رسید که بیشتر از یک متر مربع نمی‌توانید احداث کنید، بنابراین انتظارات خودتان را با واقعیتها منطبق می‌کنید، بعد برای آن مجوزهای لازم را می‌گیرید، یعنی وزارت آموزش و پرورش می‌گوید من این مدرسه را می‌خواهم بسازم و این امکانات را هم دارم، پس از آن می‌رود سراغ مهندس مشاور.

● مگر اسم همین کار را نمی‌شود فرایند تهیه طرح گذاشت؟

() شما اسمش را طرح بگذارید، فعلاً که طرح‌های ما با این ترتیب تهیه نمی‌شوند.

● نه، شما می‌گویید باید اول نیازها را تشخیص داد و بعد متناسب با امکانات و توانها طرح تهیه کرد، در صورتی



بولاد شهر - نقشه فاز بندی توسعه

که همین تشخیص نیازها و امکانات جزئی از فرایند تهیه طرح محسوب می‌شود، یکی از ادعاهای منتقدان طرح‌های جامع هم این است که با روال سنتی نمی‌توان نیازها، امکانات و محدودیتها را درست تشخیص داد و به همین دلیل طرح‌ها واقع بینانه از آب در نمی‌آیند، از جمله اصلاحاتی که آنان پیشنهاد می‌کنند اصلاح همین روشهاست، آنان می‌گویند تشخیص درست نیازها جزئی از روش فرایند تهیه طرح است، حالا شما همان حرف را با تعبیر دیگر بیان می‌کنید و می‌گویید اول باید نیازها را تشخیص داد، بعد دنبال تهیه طرح رفت، به عقیده من، هر دو حرف یکی است، تازه می‌توان از شما انتقاد هم کرد که طرح را فقط همان محصول نهایی کار می‌بینید، اتفاقاً در یکی از نوشته‌های خودتان هم هست که در کشورهای اروپایی به این نتیجه رسیده‌اند که به جای طرح‌هایی که می‌خواهند نظم فیزیکی مشخصی را تحمیل کنند، بیایند راهبرد و سیاست تعیین کنند، معنای دیگر این حرف این است که بعد از طرح مسئله و شناخت نیازها و امکانات و محدودیتها، راهبرد و سیاست تعیین می‌کنند و بر اساس همان سیاستهاست که پروژه تعریف می‌شود.

() ببینید، ما طرح راه چیزی می‌گوییم که بعد از اینکه نیازی را جانب یک متقاضی یا کارفرما یا مشتری مطرح شد، متخصص بر اساس خواسته او بررسی می‌کند و می‌گوید شما برای رسیدن به این خواسته‌ات و با این امکانات می‌توانی این کار را کنی، قبل از اینکه متقاضی وجود داشته باشد نمی‌توان به خودی خود به عنوان طرح با برنامه‌ریزی شروع به مطالعه کرد، برای تشخیص نیاز با چه سلاکی می‌توان نیاز را تشخیص داد؟ این نیاز از یک جا باید اعلام شود، درست شبیه همان مثال ساختن خانه است که من در یکی از نوشته‌هایم آورده‌ام؛ شما وقتی تصمیم به ساختن خانه می‌گیرید که به این نتیجه رسیده باشی که به خانه به عنوان سرپناه احتیاج داری، بعد حساب کرده باشی چقدر پول داری، دولت چه خطراتی می‌خواهد، آن وقت می‌روی بازار سراغ مشاور املاک تا خلقی برایت پیدا کند، یا اینکه تصمیم می‌گیری مثلاً دو یکی از شهرهای جدید خلقی بخری، بالاخره با کسلی مشورت می‌کنی و راه‌حلی پیدا می‌کنی ولی ما الآن قسم اول را بر نمی‌داریم، یعنی می‌رویم طرح برای سازمان تهیه می‌کنیم که اصلاً روحشان خبر ندارد.

● مثال ساختن خانه، مثال خیلی خوبی است، در این مثال شما به دلیل ساده بودن موضوع و کم تعداد بودن عوامل مؤثر به راحتی و به طور خودبه خود مطالعات اولیه تشخیص امکانات و محدودیتها را، حتی در ذهن خود،



سطوح تصمیم‌گیری هنوز تصویر درست و مورد توافق از ضرورتها، نیازها و امکانات نداریم.

الآن خوشبختانه اراده و گرايشی در جهت اصلاح قوانين و سازمانها به وجود آمده و این جریانی است که امیدواریم بتدریج به نتیجه برسد باید به جایی برسیم که طرح بر اساس خواسته و نیازی معین سفارش داده شود نه بر اساس شرح خدمات تپ و قاسون. یعنی طبق قانون ما باید طرح منطقی‌تری درست کنیم. همین‌طور بر اساس قانون طرح تهیه می‌کنیم، ولی طرحی که مانع می‌کنیم ربطی به موضوع ندارد در شرایط مطلوب شاید لازم نباشد که وزارت مسکن و شهرسازی برای تمام شهرهای ایران طرح جامع تهیه کند، شاید خود شهردارها این کار را بکنند. در آن صورت کارشناسان مسئولان دیگر انتظار ندارند در یک طرح جامع و کامل جواب همه چیز را بگیرند. ممکن است طرحی برای کنترل شکل کاربری شهر تهیه شود، طرحی برای شبکه حمل و نقل، طرحی برای گسترش فضاهای کنترلی، یوقات فراغت و تفریح، آن اصلاحات و تغییرات قاعده‌تاً باید به آنها برسند که طرحها دیگر به صورت جامع و متمرکز توسط سازمانهای ملی برای دولت و اقتصادترین نقاط کشور تهیه نشود، بلکه عناصر محلی دخالت کنند. وظیفه سازمانهای ملی به سیاستگذاری کلان منحصر شود و سازمانهای محلی اختیارات گشایی پیدا کنند تا پاسخگوی نیازهای خودشان باشند. الآن این طور نیست و فکر می‌کنیم تمام این اتفاقات باید در همین چارچوب موجود درست شود که این هم شکی نیست.

● **برداشت من از این صحبتها این است که دیدگاهی که طرح رابه عنوان محصول قطعی، جامع و نهایی می‌بیند در عمل به آنجا می‌انجامد که فارغ از نیازهای واقعی شهر، طرحی برای همه چیز، برای همه سطوح و برای دوره‌های طولانی تهیه و بسته‌بندی می‌شود. چنین طرحی قطعاً با مشکل روبه‌رو خواهد شد ولی وقتی صحبت از فرآیند تهیه طرح می‌شود، هم نحوه تشخیص مسائل، نیازها و اصلاح آنها جایگاهی مهم پیدا می‌کند، هم سطوح مختلف طرح‌ریزی و قطعیت‌های آن مطرح می‌شود و هم تاکنیز سازمانهای مسئول هر سطح تغییر می‌کند. بنابراین پذیرش چنین دیدگاهی فقط منحصربه‌اصلاح شرح خدمات نمی‌شود، بلکه الزامات و پیامدهایی دارد که قانون و تشکیلات را دوبر می‌گیرد.**

● **الآن خیلی از دوستان که حرف فرآیند مستمر برنامهریزی را می‌زنند می‌ایند با همراهی کارفرما شرح خدمات را اصلاح می‌کنند. فرض که مفهوم برنامه‌ریزی همان حضور و همراهی مستمر یک دانش یا تخصص در فرآیند تشخیص نیاز، تبیین مسئله و جستجوی راه حل باشد. این دیگر قدم اول این استمرار وجود یک نهاد متولی نیست؟ شما که نمی‌توانید در نبود آن به فرآیند مستمر برنامهریزی برسید، برنامه‌ریزی فرآیندی در نبود سازمان مسئول و سازوکار مناسب، حرفی انتزاعی است و اصلاً تحقق نمی‌یابد. یعنی شما نمی‌توانید در چارچوب نظام فعلی که وزارت مسکن و شهرسازی طرح‌های جامع ارائه می‌کند به فرآیند مستمر برسید. کدام استمرار؟ وزارت مسکن و شهرسازی کارفرمای شماست. اصلاً شما ارتباطی با آموزش و پرورش، تربیت بدنی و وزارت راه و غیره ندارید. آنها که شما را استخدام نکرده‌اند، وزارت مسکن شما را استخدام کرده تا برای آنها تعیین تکلیف بکنید. بنابراین حرف از محصول و فرآیند زن، موضوعی خارج از بحث است. اگر بخواهیم انتزاعی حرف بزنیم، برنامه‌ریزی اتفاق‌پذیر از سنبل بهتر است، برنامه‌ریزی مستمر از اینها بهتر است. آخر که چی؟ باید اول شرایط تحقق اینها به وجود بیاید تا بعد درباره‌اش صحبت کنیم.**

● **باسباس از شما.**

انجام می‌دهید. بعد سراغ اقدام می‌روید که حالا یا خریدن خانه است یا احداث خانه‌ای جدید بر اساس یک نقشه. ولی شهر مثل شخص به خودی خود اعلام نیاز نمی‌کند، بلکه سازمانها یا نهادهایی به نمایندگی از آن این کار را انجام می‌دهند یا اینکه به دلیل مقیاس بزرگان، تعداد عوامل مؤثر و به‌طور کلی پیچیده بودن موضوع ایجاب می‌کند مطالعات تشخیصی نیازها و امکانات و محدودیتها صورت گیرد.

● **اشکال اصلی در این است که همه ما در زندگی معمولی مسکن است آدمهای عاقلی باشیم و برای کارهای روزمره با حساب و کتاب عمل کنیم، ولی در نظام اجرایی این طور نیست. همین الآن بعضی از مسئولان می‌گویند حل خیلی از مسائل و مشکلات در گروه تهیه طرح آمایش سوزمین است. فکر می‌کنند طرح آمایش اگر تهیه و تصویب شد مشکلات حل می‌شود. یا در جریان طرح مجموعه شهری تهران، بسیاری از دستگاههای اجرایی فکر می‌کنند طرح که تهیه و تصویب شد مشکلات آنها حل می‌شود. این سوء تفاهم وجود دارد، حالا چه کار باید کرد. این مسئله را چگونه می‌توان حل کرد؟ واقعیت این است که نیازهای واقعی جامعه شناخته شده هستند. مثلاً باید محیط زیست شهرها پیمان را حفظ کنیم، باید شهرها را از آلودگیها و تخریبهای حفظ کنیم، باید مردم در شهرها بتوانند زندگی سالم داشته باشند، باید مسئله حمل و نقل حل شود و نیازهایی از این دست. برای پاسخ به این نیازها لازم است سازمانی معین و مسئول تعیین شود. یعنی اگر به این نتیجه رسیدیم که یک شهر نمی‌تواند توسط سازمانهای مختلف اداره شود، به‌طوری که یکی آب شهر را تأمین کند، یکی برق شهر را بدهد و یکی مدرسه شهر را بسازد، پس باید همه این سازمانها را در یک جا جمع کنیم یا اینکه بین آنها هماهنگی به وجود بیاوریم و مسئولیت بدهیم.**

بنابراین اول باید نیازها روشن شود، برای این نیازها سازمان مسئول تعیین شود و بعد به آن سازمان برای پاسخگویی به نیازها اختیارات کافی داده شود. در این صورت این سازمان مسئول با آگاهی از تمام اختیارات و امکاناتی که دارد برای انجام وظیفه معین خود متقاضی برنامه و طرح می‌شود. ولی اگر سازمانها کار خودشان را بکنند و نهادی از بیرون طرح تهیه کند و به آنها بدهد طبیعی است که به اشکال بر می‌خورند. حتی اگر مطالعات طرح درست باشد چون مهندس مشاور به نظر خود نیاز شهر را تشخیص می‌دهد ولی ممکن است این نیاز با امکانات آن سازمان نتواند، تازه برای بعضی نیازها ممکن است سازمان مسئول وجود نداشته باشد.

خلاصه منظورم این است که فرآیند تشخیص نیاز و امکان‌سنجی و سیاستگذاری سطوح و مراتب متعدد دارد که بخشی از آن باید در سطوح بالاتر انجام شود و بخشی در فرآیند تهیه برنامه و طرح. ما امروز در بالاترین

شهر در طول تاریخ خود رشد می‌کند، متحول می‌شود و کالبد آن تحت تأثیر جریانات اقتصادی، اجتماعی و عوامل طبیعی دچار تغییرات گوناگون می‌گردد. اما این تغییرات در طول قرون و اعصار از سرعت و شدت یکسانی برخوردار نبوده و در هر لحظه از تاریخ، آینه تمام نمای فرهنگ گذشته و حال و انعکاس زندگی ادوار مختلف است.

شهر زیبا و سالم شهری است که در حین رشد و توسعه و ایجاد فضاهای جدید، کالبد قدیمی و عناصر موجود در آن مطابق با نیازهای نوین، احیا شده و مورد استفاده قرار گیرد و در این روند ارتباطی منطقی و سازنده بین بافت قدیم و جدید برقرار نماید، به نحوی که یکپارچگی و هویت شهری حفظ گردد و کالبد شهر در مجموع گویای تاریخ آن باشد.

حفظ و نگهداری بافت‌های قدیم بدون تغییر، نه منطقی و نه ممکن است. احیا و باز زنده‌سازی بافت‌های قدیمی شهرها فقط خاص سرزمین ما نیست بلکه سابقه آن به حدود سالهای آخر قرن ۱۹ در اروپا می‌رسد. در این سالها در پی انقلاب صنعتی، شهرها گسترش می‌یابند و بافت‌های قدیم بر سر راه توسعه جدید قرار گرفته، یا طعمه بولدوزرها می‌شوند و یا به همان شکل اولیه خود بدون کم و کاست حفاظت می‌شوند (دیدگاه‌های تعویضی و موزه‌ای). اما این تفکرات در روند تکاملی خود به نتایج جدیدی می‌رسند. از این پس احیا و باز زنده‌سازی بافت‌ها و مجموعه‌های شهری قدیمی به عنوان یک سوژه مهم اقتصادی-اجتماعی مطرح می‌شود که هدف آن آبادانی و بهبود زندگی اجتماعی-اقتصادی ساکنان این بافت‌ها و کوشش در برطرف کردن علل و جلوگیری از اشاعه عقب‌ماندگی است. در این زمینه تجارب ارزنده‌ای در سایر جوامع به تحقیق پیوسته که اطلاع از کم و کیف آن و پندآموزی از دستاوردها پیمان اعم از مثبت و منفی می‌تواند راهگشای ما در رویارویی با این بافت‌ها باشد. در ادامه به توصیف یکی از پروژه‌های موفق در شهر تونس با نام پروژه احیای محله حفصیه می‌پردازیم که از دلایل عمده موفقیت آن برقراری پیوند بین بافت قدیم و جدید شهر یا استفاده از الگوهای معماری بومی کشور تونس و جلب مشارکت مردم در احیا و بازسازی محله خودشان است.

بهبودی بافت‌های تاریخی در تونس مطالعه موردی محله حفصیه

آنا بارلس و دیگران
سیمین حناچی



تونس - بخشی که از دیوار شهر به جای مانده، به کارگاه صنایع دستی تبدیل شده است

مقدمه

پروژه محله حفصیه، کوششی برای احیا و باز زنده‌سازی محله‌ای کاملاً متروک در بافت قدیمی شهر تونس است. اهداف پروژه، آماده‌سازی مسکن برای فقرا، ارتقای استانداردهای زندگی ساکنان و اعاده تنوع زیستی به بافت مرکزی شهری است. این پروژه بنا بر ایده حمایت از بافت شهری سنتی، از یک سو بیوستگی فیزیکی از دست رفته محله را از نو خلق کرده و از سوی دیگر وسیله تنویر فرهنگی-اجتماعی را نیز برقرار نموده است. مسئله حفاظت و تسلسل سنت نیز از طریق ایجاد ساختمانهای جدید با استفاده از ارزشهای بومی به جای تطبیق ساختمانهای قدیمی از طریق تغییر وضع ظاهری آنها ترویج داده شده است. این پروژه مدت زیادی به طول انجامید؛ فاز اول در سالهای ۲۷-۱۹۷۲ و فاز دوم در طول سالهای ۸۶-۱۹۸۲ به مرحله اجرا رسید که تاکنون نیز ادامه دارد. فاز اول پروژه حفصیه جایزه بنیاد آقاخان را در معماری در سال ۱۹۸۲ ربود و فاز دوم پروژه نیز در سال ۱۹۹۵ برنده جایزه این بنیاد شد.

مسئولان برای نوسازی محله، کاربرد طرح شبکه‌های واحداث بلوک‌های ساختمانی وسیع به سبک شهرهای اروپایی به جای استفاده از شکل سنتی بافت شهری در شهرهای تونس بود. به هر حال با وقوع جنگ جهانی دوم، این پروژه متوقف ماند و بر اثر بمبارانهای ناشی از جنگ منطقه وسیعتری ویران گشت. در سال ۱۹۵۴، محله حصیه منطقه «بازسازی» با دخالت بخش عمومی اعلام شد. به موجب این اعلام از دخالت بخش خصوصی در تعمیر و ابقای آن جلوگیری به عمل آمد. به این ترتیب در طول این مدت، محله دچار انحطاط بیشتری شد. رشد و ترقی این محله از دهه ۱۹۵۰ به دلیل مجاورت با محلات مدرن در تونس با اهمیت تلقی گردید. از این رو پس از استقلال تونس در سال ۱۹۵۶ (تا این زمان تونس مستعمره فرانسه نبود) شهرداری تونس طرح‌هایی بزرگ برای ترفیح شهر در نظر گرفت. در سال ۱۹۶۰ محله‌های فقیرنشین در حصیه پیدا شدند. دو واحد مدرسه ابتدایی در مقیاس بزرگ، یک فروشگاه پوشاک، یک باشگاه برای جوانان و یک مرکز خدمات اجتماعی در محور سمت راست محله ساخته شد. این ساخت و ساز صرفاً نظر از شبکه ارتباطی موجود سنتی مسورت پذیرفت. در سال ۱۹۶۷، تخریب محله سید بشیر بر اساس خواست عموم انجام گرفت. پروژه‌های بزرگ و پسر ضعیف‌تر کنار گذاشته شد و انجمن حفاظت از شهر تأسیس گردید تا مطالعه و احیای بافت‌های قدیمی شهر را بر عهده گیرد و بتواند شرایط زندگی ساکنان را بهبود بخشد. در سال ۱۹۷۳ وزارت امور عمومی پیشنهاد نمود که طرحی برای احیا و بازسازی شهری و مسکونی در محله حصیه تهیه شود. از این رو انجمن حفاظت از شهر با همکاری یونسکو مأمور به تهیه فاز اول احیا و بازسازی محله حصیه برای شهرداری تونس شد.

این پروژه در سال ۱۹۷۷ تکمیل شد و در سالهای ۸۲-۱۹۸۱ طرح جدیدی از سوی تیم دیگری از انجمن حفاظت از شهر تحت تأثیر برنامه سوم توسعه شهری که توسط وزارت مسکن تهیه شده بود، پیشنهاد گردید. مجدداً این طرح با انجام هماهنگیهای لازم با شهرداری تونس و این بار با همکاری بنگاه احیا و نوسازی شهری تهیه شد.

اوضاع اجتماعی - اقتصادی محله حصیه

ساکنان این محله در طول تاریخ حیات آن آیزهای از اقوام و گروه‌های مذهبی گوناگون شامل اعراب، ایتالیایی‌ها، مالینی‌ها، یونانیان و یهودیها بوده است. به مجرد اینکه خانواده‌های تروتمند یهودی این محله را به قصد نواحی جدید در اروپا ترک کردند، گروه‌های فقیر و کم درآمد که اغلب مهاجران روستایی بودند، آن را اشغال کرده و هر اطاقی به یک خانواده برای سکونت با اشتغال اجاره داده شد. به طوری که در بیشتر موارد سکونت و اشتغال در مجاورت یکدیگر بود و خانه‌های مسکونی به اطاقهای منفردی تقسیم شده بودند.

پس از استقلال تونس، جمعیت افزایش یافت و محله حصیه قبل از بازسازی از نظر اجتماعی و کیفیت زندگی به محله‌ای غیر قابل تصور تبدیل شد. قسمتهای زیادی از اراضی این محله که از سوی شهرداری به دلیل سلب مالکیت از مالکان در سال ۱۹۳۰ تصاحب شده بودند، در پروژه‌های بازسازی به کار گرفته شدند. بلااستفاده باقی ماند.



تونس - محله حصیه

اوضاع فیزیکی محله حصیه

محله حصیه با مساحتی در حدود ۱۳/۵ هکتار در قسمت پایین شهر تونس قرار گرفته است. این محله از طرف شرق به یک بلوار محدود می‌شود که در گذشته محل قرارگیری دیوار قدیمی متعلق به قرون وسطی بوده است و از طرف غرب نیز به دو خیابان محدود می‌شود.

محله حصیه به سه واحد همسایگی تقسیم می‌شود.

اوضاع تاریخی

حصیه یا هارا (Hara) از قرن دهم میلادی محل زندگی یهودیان شهر تونس بوده است. از سال ۱۸۶۰ که خانواده‌های تروتمند یهودی به نواحی جدید اروپایی مهاجرت کردند تا خانواده‌های فقیر و کم درآمد شهر تونس بتدریج جایگزین آنان در این محله شدند.

در سال ۱۹۲۸ دولت مردان فرانسوی در تونس اظهار داشتند که محله حصیه در معرض خطر نابودی است. بسیاری از ساختمانها نیز بین سالهای ۱۹۳۳ تا ۱۹۳۹ از میان رفته و تخریب شدند. طرح

عکسهای این مقاله از شماره فصلنامه کارونس برگرفته شده است.

خانه‌هایی با حیاط مرکزی، کوچه‌های باریک و پیچ در پیچ و بن‌بست‌ها از خصوصیات بافت سنتی حقیصه است

وسعت معماری

بازسازی محله حقیصه اولین پروژه بازسازی در مقیاس بسیار بزرگ بود که در کنسور اسلامی اجرا می‌شد. خانه‌هایی با حیاط مرکزی، کوچه‌های باریک و پیچ در پیچ و بن‌بست‌ها از خصوصیات بافت سنتی حقیصه است، اگرچه معماری آن از نظر زیبایی‌شناسی و تاریخی واجد ارزشی مانند سایر نواحی قدیمی شهر تونس نیست. در دهه ۱۹۳۰ ایجاد بلوک‌های آپارتمانی ۵ طبقه و از دهه ۱۹۶۰ ایجاد ساختمان‌هایی در مقیاس بزرگ، تسلسل و هماهنگی بافت قدیمی شهر را به هم ریخت. راسته بازار سوک ادھوت که قبلاً در جهت شمال به جنوب ادامه داشت با یک خیابان که از سمت محله‌های جدید تونس می‌آید، قطع شد؛ جایی که بلوک‌های آپارتمانی بلندمرتبه جدید در غرب این خیابان ساخته شده بود. حوزه‌های شرقی و جنوبی محل بازار به طور وسیعی متروک بودند.

واحد‌های آپارتمانی ۳ تا ۴ طبقه به سبک اروپایی از اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ در کناره شرقی محله حقیصه ساخته شده بود؛ در اراضی که قبلاً استقرار دیوار قدیمی شهر بوده و در سال ۱۸۹۳ تخریب شده بود.

مشخصات پروژه احیای محله حقیصه

اهداف پروژه

در فزای اول پروژه، راسته بازار سوک ادھوت که بازار سرپوشیده‌ای با ۱۰۰ مغازه بود، بازسازی شد و ۲۲ مغازه جدید در مجاورت معبر پیاده با دفاتر اداری مربوطه احداث شد. تعداد ۹۵ واحد مسکونی نیز ساخته شد.

اهمیت این پروژه از آن روست که در ابتدا پژوهش وسیعی برای تشخیص نیازهای ساکنان انجام شد. انجمن حفاظت از شهر نیازمندی‌های ساکنان محله را مشخص کرد.

برخی سیاستگذاران، معماران خارجی و محلی و طراحان ترجیح می‌دادند که واحدهای مسکونی بلندمرتبه در این محله احداث شود. با این تصمیم هدف پروژه که تولید مسکن برای اقشار کم درآمد و فقیر بود تحقق نمی‌یافت. آنان معتقد بودند که به دلیل حیثیت بخشیدن به محله، فقرا باید از آنجا رانده شوند.

مناطق بازسازی شده حقیصه از طرف شمال و جنوب به مناطق متروک و خالی از سکنه محدود می‌شد. این همجواری سرعت انهدام مناطق متروک را بیشتر می‌کرد و در نتیجه باعث عدم

پیوستگی بین دو بافت آباد و متروک می‌شد. این مسائل در پروژه حقیصه ۲ مورد توجه بیشتری قرار گرفت.

همان‌طور که واحدهای مسکونی، تجاری و اداری جدید بنا شد، نصب و بهبود تأسیسات عمومی، تسهیلات، نگهداری و تعمیر زیرساخت‌ها و خیابان‌ها، ایجاد فضاهایی برای توقف خودروها، سازماندهی مجدد فعالیت‌های اقتصادی، حفاظت و برقراری عملکردهای جدید برای آثار تاریخی به جا مانده و تدارک فضاهای نیمه عمومی نیز در دستور کار قرار گرفت.

در این پروژه مانند پروژه حقیصه ۱، بررسی‌های تفصیلی انجام پذیرفت تا نیازهای واقعی بهره‌داران را معین کند. اولین هدف جلوگیری از رانده شدن سکنه بومی از منطقه بود. از این رو پروژه سعی داشت با ایجاد همسالی و یگانگی شهری در واحدهای همسایگی این هدف را محقق سازد.

این پروژه نشان داد که یکی از مقاصد بزرگ اجتماعی آن ایجاد تسلاوم و پیوستگی بین بافت قدیم و جدید از طریق استفاده از الگوهای معماری بومی و تشویق بومیان اصلی بافت‌های قدیم به اقامت در این بافت‌هاست.

حقیصه فقط نمادی از نگهداری و تثبیت صرف یک بافت قدیمی نیست بلکه فرآیند گذر از بافت موجود به شرایط معاصر است. مردمی که علاقمند به حفاظت از این مجموعه هستند نگرش آنان به بافت فقط در جهت حفظ وضع موجود نیست بلکه الگوی به کار گرفته شده در تغییر و نوسازی این بافت، کوشش در جهت ترقی، توسعه و افزایش کیفیت سطح زندگی و ارتقا بخشیدن به آن است.

سازمان قضایی محله حقیصه

راسته بازار سرپوشیده سوک ادھوت همان‌طور که عبور پیاده را ممکن می‌سازد، دو خیابان موجود در آن نیز به یکدیگر متصل می‌کند. خیابانی که قبلاً تردد‌های مربوط به بازار در آن صورت می‌گرفت در طول مسیر پرپیچ و خم خود بازسازی شد. از این رو در انتهای مسیر فضاهای زیادی برای توقف خودروهای ساکنان در محل باب کارتاژ تا به طرف شرق و نزدیک بازار موجود فراهم شده است. سایر مسیرهای پیاده باقی مانده‌اند و با طراحی جدید مسیرهای تازه‌ای در نظر گرفته شد.

مسیر سرپوشیده بازار عملکرد دیگری نیز پیدا کرد و آن محافظت از منطقه مسکونی جدیدی بود که از دهه ۱۹۶۰ به سمت غرب توسعه یافته بود.

پروژه حقیصه ۲ جدایی بین ترافیک پیاده و سواره را هدف اصلی برنامه‌های خود قرار داد. از اهداف دیگر این پروژه، از نقاط بین دو قطب بازسازی شده از طریق ایجاد یک رادار تداخلی در طی اجرای دو پروژه حقیصه ۱ و ۲ بود.

این پروژه از امکانات اقتصادی نیز به نحو مطلوبی بهره گرفت. به این معنی که با تشویق بیشتر سکنه به احیا و بازآزمودن خانه‌هایشان و نیز از طریق کاهش قیمت اراضی خالی از سکنه، سرمایه‌های لازم برای اعطای وام به متقاضیان فراهم گردید.

یکی دیگر از دستاوردهای این پروژه، ایجاد تنوع در فعالیت‌های موجود در حقیصه است که موجبات احیا و نوسازی این منطقه را فراهم آورد. این دستاورد ناشی از توجه به این امر بود که ایجاد تنوع یکی از نیازهای واقعی فرهنگی - اجتماعی ساکنان این منطقه بوده است. با توجه به این مراتب و در جهت تحقق این اهداف، یک پارک کودکان، مهدکودک، حمام عمومی، مرکز بهداشت، سه واحد هتل، تعدادی واحدهای اداری و یک فضای تجاری شامل ابزار پوشاک نیز پیشنهاد شد.

اوضاع کالبدی

فضاها و کاربریها

در فاز اول پروژه، یازده نوع مسکن تمین و مشخص شدند که مساحتی بین ۶۰ تا ۱۶۳ مترمربع را در برمی گرفتند؛ انواع خانه از قبیل خانه‌های با حیاط مرکزی در یک طبقه، خانه‌های با حیاط مرکزی در ۲ طبقه، خانه‌های ردیفی یا فضا‌های سبز محصور خصوصی در جلوی آن و خانه‌های ردیفی مجاور بازار.

به منظور استفاده از ویژگی‌های شهرهای سنتی افریقای شمالی، برخی خانه‌ها در دسته‌های مختلف در اطراف محوطه ستگزش شده متداول و مسیرهای پیاده قرار گرفتند و تعداد کمی از خانه‌ها نیز مانند سایر مناطق با عرض معیار چون طاقی طراحی شدند.

برخی عناصر معماری بومی نیز به کار گرفته شدند؛ از قبیل دیوارهای سفید رنگ که در تضاد با بازوهای رنگی و یا پنجره‌های کوچک که در بالای درهای خروجی تعبیه می‌شدند، قرار می‌گرفتند. حداکثر ارتفاع خانه‌ها ۲ طبقه بود.

در پروژه حفضیه ۲ تصدای آپارتمان‌های جدید به سبک اروپایی در محلی که دیوار قدیمی شهر قرار داشته ساخته شد. برخی خانه‌های حیاط‌دار نیز ساخته شد که اغلب آنها قابلیت تقسیم به دو واحد جداگانه برای اسکان دو خانوار را داشت. به طوری که یک واحد به حیاط راه داشت و واحد دیگر در طبقه فوقانی بنا چشم‌اندازی به خیابان قرار داشت.

برخی از معابر فقط برای عبور پیاده اختصاص یافتند. شبکه معابر به گونه‌ای طراحی شد که بافت‌های قدیم و جدید را با یکدیگر مربوط می‌ساخت و در عین حال از همان بی‌نظمی‌های رایج در قدیم (معابر بیج در بیج) و اندازه‌های قدیمی قطعات ساختمانی نیز تبعیت می‌کرد. به این ترتیب، محدوده‌های قطعات قدیمی برای خانه‌های جدید نیز به کار برده شد. به همین دلیل هر خانه با خانه دیگر فرتق می‌کرد. بر این اساس، پنج الگوی خانه‌سازی در نظر گرفته شد که با توجه به میزان درآمد پایین متقاضیان و نیازهای آنان شکل می‌گرفت. به سبک دیگر طراحی محله بر اساس الگوی اقتصادی-اجتماعی ساکنان صورت پذیرفت.

خانه‌هایی که تر جاده‌های اصلی قرار داشتند ارتفاعشان به ۲ طبقه محدود شد. در عمق بافت، بلوک‌های ساختمانی با حداکثر ۲ طبقه در نظر گرفته شد. به این ترتیب محله قدیمی تا حد ممکن با طرح جدید تطبیق داده



نوس- معبری قدیمی

می‌شد و ساختمان‌های قدیمی نیز در شرایط مناسبی قرار داشته و ساختمان‌های واحد ارزش معماری و تاریخی احیا و بازسازی شدند.

فرهنگ سنتی و انواع الگوهای معماری بومی در ساخت واحدهای ساختمانی جدید به کار گرفته شدند. با استفاده از نماهای سفید و نورفتگی ساختمان‌ها، قسمت ورودی یا سقف‌های هلالی شکل و گذرگاه‌های طاقدار ساخته شدند.

سایر عناصر سنتی از قبیل پایه‌های چوبی، نازک کارهای زلوبه‌دار و سرامیک‌هایی که چارچوبشان ساده شده بود تا متناسب با روش‌های جدید ساخت و ساز بوده و هزینه کم داشته باشند در ساختمان‌سازی به کار گرفته شدند.

جزئیات تزئینی در سردر یا تیرها و عناصر برجسته در نماها بکار برده شدند. همان‌طور که در سنت معماری منطقه رایج است از این جزئیات در محل برخورد ساختمان‌ها با یکدیگر بیشتر استفاده گردید.

ساختار، مصالح ساختمانی مورد استفاده، فن آوری و روش ساخت و ساز

بیشتر نیروی انسانی شاغل در بخش ساختمان، بومی و غیر ماهر بودند و ساخت و ساز با سطح تکنولوژی پایینی انجام می‌پذیرفت. در ساخت واحدهای مسکونی به دلیل بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی غالباً از تیرها و بتن‌های سخت‌شده و یا دیوارهای آجر سفالی استفاده شده است.

کف‌ها به وسیله آجرهای کته شده ساخته شدند. با سیمان پوشش داده شده و یا سوزاریک‌های مرمری مفروش شدند. دیوارهای خارجی به وسیله رنگ آستر نقاشی شد. واحدها استاندارد شدند تا طراحی و اجرا پس‌انداز انجام پذیرد. راسته بازار با چارچوب‌های بتنی که نگهدارنده طاق‌ها نیز محسوب می‌شد، طراحی گردیدند؛ چارچوب‌هایی که از نظر سازه قابلیت انعطاف با موقعیت و اندازه معارف‌ها را داشتند. اجزای سازه و دیوارهای خارجی و تیرهای داخلی با سیمان ساخته شدند.

در پروژه حفضیه ۲ سازه‌هایی از آجر لعابی سرامیکی در قالب در گاه‌ها و نیز در تزیین نما به کار برده شد.

یکی از ارزش‌های بنیاد افغانان توجهش به این موضوع معطوف شد که هنوز در پروژه حفضیه ۲ روش‌های ساخت و ساز با تکنولوژی پایین و از نیروی انسانی غیر ماهر استفاده می‌شود. اگر چه حفاظت ساختمان‌های قدیمی بر اساس سیستم سازه اصلی آنها انجام می‌پذیرفت اما غالباً این سازه‌ها باید با انواع بتن تقویت می‌شدند. قابل ذکر است که حفاظت و بازسازی بناهای تاریخی با ارزش را صنعتگران ماهر انجام می‌دادند.

وضعیت فعلی محله حفضیه

در پروژه حفضیه ۱، تصویری که در مورد ایجاد واحدهای اداری وجود داشت عملی نشده و واحدهای اداری به مسکن یا انبار کالا تبدیل شد. آسایش دلیل همین سازسازی‌های انجام شده حیات اقتصادی زنده و پویایی در محله حاکم شده است.

تا سال ۱۹۷۸ (یک سال پس از اتمام پروژه)، ۸۰ درصد ساکنان شروتمند، طرح خانه‌های خود را تغییر داده و اصلاح کردند. این اصلاحات شامل جابه‌جایی دیوارهای تقسیم‌کننده داخلی، جابه‌جایی درها و ساماندهی مجدد فضاها، ذخیره بود. نکته قابل توجه این‌که ۶۰ درصد واحدها به واحدهای مستقل کوچکی تقسیم شدند. ۲۵ درصد ساکنان با افزودن ۲ طبقه بیشتر، خانه‌های خود را توسعه دادند و ۳۱ درصد واحدها را دو خانوار یا بیشتر اشغال کردند.

اجتماعی، جمعیت‌شناختی و اشتغال به طور همزمان جمع‌آوری شده و مورد بررسی قرار گرفتند تا براساس تحلیل آنها، پروژه‌های یکسانی تهیه شود. یکی دیگر از فرازهای این پروژه جلب مشارکت بخش خصوصی در امر بازسازی محله بود که از طریق سیاستهای مالی و سازماني اعمال شد. به این ترتیب مناطق بازسازی شده به جای همسایگی یا مساطق فرسوده و متروک با نواحی احیا شده هم‌جوار شدند.

کمتر از آنچه تصور می‌شد قشر کم درآمد که هم اکنون در منطقه زندگی می‌کند با افراد جدید دیگر جایگزین شدند، ساکنان نروتنسند محله سهم بیشتری از هزینه‌های بازسازی را پرداختند. با گسترش بازسازی، منابع مالی مناسب نیز تأمین شده و آژانس‌های لازم شکل گرفتند و بازگشت سود سرمایه‌گذار بهای انجام شده به حداکثر رسید.

پروژه حفصیه ۲ ترکیبی از فروش املاک به سازندگان خصوصی و ارائه یارانه‌هایی از طریق اعطای وام‌های بازسازی برای احیای بافتهای روبه‌زوال بود.

پروژه حفصیه ۲، منطقه‌ای را مورد بازسازی قرار داد که از دهه ۱۹۷۰ به بعد مداخلاتی در آن صورت گرفته بود. هدف این پروژه به حداقل رساندن تضاد موجود با معماری معاصر بود. هدف دیگر آن تثبیت جمعیت بومی همراه با کاهش تراکم جمعیت از طریق در نظر گرفتن تضمین‌هایی چون حداقل ۴۰ مترمربع فضا برای زندگی بود که این فضا شامل حمام و آشپزخانه و شبکه آبرسانی است.

این پروژه همچنین جایزه آفاخان را در سال ۱۹۹۵ ربود؛ زیرا از نظر اجتماعی باعث غنی‌تر کردن مباحثات بین‌المللی در خصوص مشکلات شهرنشینی سریع، شهرهای تاریخی و مسائل رشد طبقات پایین جامعه گردید.

هیئت داور، طرح رایبه دلیل احیای دوباره مبانی اجتماعی-اقتصادی شهر قدیمی از طریق احترام به بافت و مقیاس منحصر به فردش مورد تمجید قرار داد.

محله حفصیه به نیکار به مکان زبستی بر جنب و جوش تبدیل شد، از نظر اقتصادی حیاتی دوباره یافت و مویحات مشارکت بخش عمومی و خصوصی را فراهم آورد. این پروژه مدخلی برای انجام مطالعات جامع بعدی گردید.

تأمین منابع مالی

حکومت تونس و بانک جهانی عهده‌دار تأمین منابع مالی هر دو مرحله پروژه بازسازی شدند. پروژه حفصیه ۲، طرح‌های موفق و واقعی را برای به حداکثر رساندن نیروهای بالقوه اقتصادی منطقه به کار برد. نکته قابل توجه در این پروژه قبول پرداخت سهم بیشتری از هزینه‌های بازسازی توسط خانوارهای با درآمد بالا در محله بود که یکی از ضمانت‌های مالی احراز پروژه محسوب می‌شود. به این ترتیب، از تراکم جمعیتی در خانه‌های قدیمی کاسته شد.

ساخت‌های بازسازی شده از مالیات بر املاک معاف شدند. این خود یک سیاست تشویقی در جهت نگهداشت ساکنان اصلی این منطقه بود. ۱۲۰ واحد از ۴۰۰ واحد مسکونی جدیداً احداث نیز از پرداخت مالیات معاف گردیدند. این واحدها شامل واحدهای مسکونی بود که با تخریب شده بودند و با واحدهایی استیجاری بودند. به هر حال مالیات‌های دریافتی از سایر واحدهای جدید صرف هزینه‌های احداث و نگهداری معابر، غرامت به مالکانی که از آنان خلع‌بند شده بود، هزینه‌های بازسازی و احیای خانه‌های قدیمی یا مغازه‌ها، ادارات و آپارتمان‌های مربوط به طبقه متوسط جامعه که حق شارژ بالاتری پرداخت می‌کردند، شد.

معماران چنین پیش‌بینی‌هایی را کرده و برای واحدها به طور متلوب پیشنهادهایی را ارائه کرده بودند اما در مقیاس بزرگ کارساز نبود. همسایگان ساحلی در خصوص سایه‌روشنها، چشم‌اندازها و تهویه طبیعی مطرح می‌کردند. چنانچه احیا و باز زنده‌سازی بخواهد در سطح بالایی انجام پذیرد کلر بیجیدهای است که باید با توجه به نیاز واقعی ساکنان و قدرت مالی آنان برنامه‌ریزی شود. در محله حفصیه نیز واحدهای مسکونی براساس نیاز ساکنان بومی و واقعی آن طراحی نشده بود بلکه خانواده‌های مرفه از نواحی مجاور به آن جا مهاجرت کردند و اساس و ایده طرح به هم ریخت. متصرفان اساساً از پیشه‌وران، صنعتگران، کارمندان یقه سفید و حرفه‌مدان هستند.

حفصیه فقط نمادی از نگهداری و تثبیت

صرف یک بافت قدیمی نیست بلکه

فرایند گذر از بافت موجود به شرایط

معاصر است. مردمی که علاقمند به

حفاظت از این مجموعه هستند نگرش

آنان به بافت فقط در جهت حفظ وضع

موجود نیست بلکه الگوی به کار گرفته

شده در تغییر و نوسازی این بافت،

کوشش در جهت ترقی، توسعه و افزایش

کیفیت سطح زندگی و ارتقا بخشیدن به

آن است.

پس از پروژه حفصیه ۲، احیای منطقه هم از بُعد فیزیکی و هم از بُعد فرهنگی قابل مشاهده بود. بهبود عمده در شرایط زندگی و رشد منتج از آن در منطقه، مشاغل بسیاری را به خود جلب کرد؛ مخصوصاً در مناطقی که تراکم توافیک مسئله واقعی بود. ارزش املاک افزایش پیدا کرد و سازندگان، خانه‌هایی را به قصد ایجاد اماکن تجاری خریداری کردند. در سال ۱۹۹۵ میزان مالکیت به بیش از ۸۰ درصد رسید.

نتیجه‌گیری

هدف اولین مرحله از احیا و باز زنده‌سازی، بازسازی بخش مسکونی و تجاری قسمتی از شهر تونس بوده است که به عنوان بافت قدیم شهر باقی مانده بود. سیاستگذاران نمی‌خواستند با پیوند معماری سنتی با شرایط نوین، مسکن مناسبی برای افراد کم درآمد ایجاد کنند که متأسفانه هدف دوم کاملاً شکست خورد.

پروژه جایزه بنیاد آفاخان را در معماری در سال ۱۹۸۳ برنده شد و دلیل این موفقیت انجام یک تلاش همه‌جانبه و قابل توجه برای رویارویی با مسائل مسکن عمومی شهری در یک نقطه حساس و ارزشمند بود. محله حفصیه کوششی قابل توجه در دستیابی به ایجاد مسکن جدید در بافت قدیمی شهر است. از طرف دیگر این پروژه جنبشی را نیز ایجاد کرد؛ به این معنی که از نظر فیزیکی در جزئیات و اجرا و از نظر اقتصادی-اجتماعی در تأمین نیازمندیهای سکنه کم درآمد شهر گامی به جلو برداشت.

هدف اصلی پروژه حفصیه ۲ پندآموزی از دستاوردهای پروژه بود. به طوری که در تدوین برخی اصول و مبانی پروژه حفصیه ۲ تأثیر گذار. تمامی داده‌های معماری، شهری، اقتصادی-

کاربری مختلط کارآیی در تأمین رفاه و امنیت شهروندان

درس‌هایی از تجارب انگلستان

اندی کاپلاند

تنظیم و تلخیص: نفی عسگری



پارکی در کیندیج

کاربریهای مختلط (۱) در یک منطقه جغرافیایی برای برنامه‌ریزی نوعی کمک و امتیاز مثبت تلقی می‌شود. برنامه‌ریزی شهری با افزایش زمینهای دارای کاربری مختلط در سطح شهر امیدوار است شهروندان به زندگی تحمل‌پذیرتری هدایت شده و از اتکای بیشتر بر خودروهای شخصی کم شود و از این طریق شهرکها و شهرها برای سکونت و کار، زیست‌پذیرتر و ایمن‌تر گردند.

موضوع این نوشتار ساختمانها با کاربری مختلط در شهرها، بویژه در مراکز شهرهاست. ساخت ساختمانهایی با کاربری مختلط در سالهای اخیر اهمیت زیادی یافته است. اهمیت ساختمانها با کاربری مختلط به عوامل مختلفی بستگی دارد که به یکدیگر وابسته‌اند. توضیح درباره هر یک از این عوامل همچون قطعات مختلف یک بازی معمایی است که نخست به آنها اشاره می‌کنیم. معانی مختلف اصطلاح کاربری مختلط، ریخت‌شناسی شهرها و ارتباط آن با کاربریهای مختلط، تاریخچه شکل‌گیری کاربریهای مختلط و اثرات این کاربریها بر فعالیتهای مختلف از جمله مباحثی است که در این نوشتار به آنها می‌پردازیم. با وجود ارائه مثالهای مقایسه‌ای از شهرهای آمریکایی و اروپایی، بحث اصلی در باره شهرهای انگلستان است.

قطعات بازی معمایی

هرچند جمعیت انگلستان رشد کندی دارد، اما بنابه علل متعدد آمار خانواده‌ها در حال افزایش است. افزایش آمار خانواده‌ها ضرورت تأمین مسکن را مطرح می‌کند. از طرف دیگر نیاز به کاهش استفاده از خودروهای شخصی یا استفاده حداقل از آنها، منجر به توقف توسعه افقی شهرها شده است. این مباحث همراه با افزایش فشار در مناطق روستایی، بحث افزایش تراکم در شهرها و ایجاد روشهای نوین، جهت زندگی در مراکز شهرها را مطرح کرده است. این بحث که بر مفهوم شهر فشرده (۲) تأکید دارد، در بین مفسران و صاحب‌نظران امور شهری، مباحث مجادله‌آمیزی را در پی داشته است. مایکل برهینی (۳) یکی از منتقدان اصلی افزایش تراکم در شهرها، شواهدی در خصوص عدم تمرکز مداوم شهرها ارائه می‌دهد.

قطعه دیگر این بازی را ابتداعات مداوم و استفاده از تکنولوژی مدرن مطرح می‌کند. استفاده از تکنولوژی نوین به انواع جدید ساختمانهای اداری با فضای کمتر (و با کارمندان کمتر) نیاز دارد. تکنولوژی جدید در مشاغل، امکان استقرار در هر یک از نواحی کشور و حتی مسواری آن را می‌دهد؛ مثلاً وزارت برق لندن بخش خدمات خود را در ساندرلند تأسیس کرده است یا بانکهایی بر مبنای خدمات تلفنی تأسیس شده است.

در شهرهای قدیمی‌تر دیگر نیازی به فضاهای اداری ثانویه وجود ندارد. تخریب و انهدام این فضاها تنها راه حل ممکن نیست بلکه از آنجا که آنها هنوز قابل استفاده‌اند، در سراسر لندن و سایر شهرهای انگلستان، تبدیل به آپارتمان، هتل یا خوابگاه دانشجویی شده و ساختمانهای قدیمی صنعتی نیز مجدداً مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

فلسفه بعدی معماری کاربریهایی مختلف، توسعه مراکز شهری و حمایت از آنهاست. به دلیل مشکل استفاده از اتومبیل، تولد از اجرای بسیاری از طرحهای جدید یا ساخت مراکز خرید در بیرون شهرها، جلوگیری کرده است و به جای آن، تلاشهایی برای توسعه مراکز شهری و زیستپذیر نمودن آن صورت گرفته است.

مشکن و نگرانی دیگر مربوط به سطح امنیت و میزان جرم و جنایت است که تصور می شود با ساخت ساختمانها با کاربری مختلف، جرم و جنایت یا احتمال وقوع انواع خاصی از جرم محدود شود.

دولت انگلستان اخیراً اساستنامه‌ای را آماده کرده است که از توسعه کاربریهایی مختلف حمایت می کند. نمودار زیر برخی از جنبه‌های افزایش تراکم در شهرها را نشان می دهد.



دیدگاه فوق که در سال ۱۹۹۵ مطرح و در بیانیه‌های سیاسی دولت نیز منعکس شد، در کنفرانس جولای ۱۹۹۵ منجستر به صورت مشروح ارائه گردید.

در مورد این موضوع که ساختمانهای با کاربری مختلف قابل تحمل تر خواهند بود توافق عمومی وجود دارد. بازگشت مجدد به ایجاد کاربریهایی مختلف، مزایا و منافع بالقوه فراوانی را به ارمغان می آورد: نیاز به مسافرت کاهش می یابد، اتکالی سردم به خودرو و تقلیل یافته و باعث مزایا و منافع محیطی می شود، تنوع در ساخت ساختمانها با کاربری مختلف به شهرت شهر کما می افزاید و میزان علاقه مردم را به زندگی در شهر کما فزونی می بخشد. کاربریهایی متنوع می توانند طی شبانه روز یکدیگر را تقویت کرده و مراکز شهری را برای ساکنان، تجار، خریداران و بازدیدکنندگان جذاب تر نمایند.

به نظر می رسد که ساخت ساختمانها با کاربری مختلف فرآیندی تدریجی است که با افزایش آگاهی سازندگان و سرمایه گذاران شکل می گیرد. از سازندگان ساختمانها انتظار می رود در آینده با ایجاد تحولات کوتاه و بلند مدت، سهم مهمی در ارتقای کیفیت شهرها ایفا نمایند.

با وجود تمام مزایایی که در مورد توسعه ساختمانها با کاربری مختلف ذکر می شود، شاخصهایی نیز وجود دارند که نشان می دهد این مزایا به جای اینکه عبتی بر حقیقت باشند برپایه امید شکل گرفته اند. در نمودار زیر، مزایا، معایب و احتمالات در مورد تبعات ایجاد ساختمانها با کاربری مختلف ارائه شده است:

مزایا	معایب
• وجود تنوع و جذابیت در تمام طول سالگرد	• تولید سر و صدا و آلودگی بیشتر است
• استفاده از فضای تاریخی و معماری	• بار به معنای استفاده از آلودگی و آلودگی در آنجا وجود دارد
	• بازاریابی افزایش یافته و به دست رفتن دید و منظر است
	• به شهر در برطرف نمودن نیازها خود
احتمالات	تبعات
• کاهش مسافرت با قطار، کوه، چند لحظه مسیر طولانی	• است یکن به آلودگی و آلودگی بیشتر می شود
• امنیت حاصل	• چاه‌های آلودگی و آلودگی برای کاروان مشخص می شود
• کاهش جرم و جنایت	• افزایش سطح آلودگی
• جنایت بیشتر و کاربریهایی بیشتر	• افزایش سر و صدا و آلودگی

برخی از مزایای ایجاد ساختمانها با کاربری مختلف نیز از سوی دولت مطرح می شود. ساخت این ساختمانها پیامدهای برای دولت ندارد و نیازی به هزینه‌های اضافی دولت نیست؛ هر چند صنعت ساختمان سازی در این طرحها متحمل هزینه‌های بیشتری خواهد شد.

مفهوم کاربری مختلف

بعد از اشاره به مزایا و معایب ساختمانها با کاربری مختلف، اشاره به معانی و مفاهیم اصطلاح « کاربری مختلف » خالی از فایده نیست. اصطلاح کاربری مختلف دارای کاربرد وسیعی است، اما به تدریج تعریف شده است. آنچه مسلم است این است که این اصطلاح مفاهیم مختلفی دارد. مثلاً بعضی از برنامه ریزان، سیاستهایی را در خصوص تعیین استانه برای طرحهای بیش از ۳۰۰ متر مربع یا عنوان کاربری مختلف اتخاذ نموده اند که تمامی بناهای با وسعت بیش از این مقدار را به دراز بودن ترکیبی از کاربریها ملزم می کند. برخی دیگر از سیاستها، تمرکز و افزایش کاربریهایی مختلف در یک منطقه را تجویز می نمایند. در کشورهای دیگر نیز تقاسیم مختلفی از کاربریهایی مختلف ارائه شده است. مثلاً در بعضی از ایالات امریکا اصطلاح کاربری مختلف، به معنی ترکیبی از ساختمانهای تجاری و مسکونی است. سازمان زمین شهری در ایالات متحده تأکید دارد که ساخت ساختمانها با کاربری مختلف باید سه یا چند کاربری را در برگیرد و از یک نقشه منطقی تبعیت نماید.

گاهی اصطلاح ساخت ساختمانها با کاربری مختلف به ترکیبی از خانه‌ها و آپارتمانها و گاه به ترکیبی از منازل برای فروش و اجاره اشاره دارد و گاه نیز در مورد ترکیبی از اماکن عمومی و خصوصی استعمال می شود. در برخی از کتب کاربری مختلف برای زمینهای اداری یا کارخانه‌ها به کار می رود و ممکن است ۱۰۰ هکتار زمین را اشغال نماید و دامنه وسیعی از کاربریهایی مختلف را شامل شود.

در بی آشنایی اجمالی با تقاسیم متفاوت از اصطلاح کاربریهایی مختلف، در ادامه وضعیت جغرافیایی شهرها و جایگاه کاربریهایی مختلف در سطح شهرها مورد بررسی قرار می گیرد.

وضعیت جغرافیایی شهرها

وسعت، نظم و ترتیب فضایی اکثر شهرهای انگلستان از دیگر شهرهای اروپای غربی متفاوت است. البته شهر لندن را باید یک استثنا دانست. نظم و ترتیب فضایی تمام شهرهای انگلستان از جمله بیرنگام، شیفیلد، لیورپول، منچستر، گلاسگو، کاونتری، استر، برادفورد و... به این نحو است که

بیرمنگام با لندن - که یک استثنا در بین شهرهای انگلستان است - و مونیخ تفاوت فاحشی ندارد؛ تراکم در بیرمنگام ۴ هزار و ۲۲۲ نفر در کیلومتر مربع و ۴ هزار و ۱۸۲ نفر در لندن و ۴ هزار و ۱۲۵ نفر در مونیخ است.

طی دهه ۱۹۶۰ کشورهای مختلف از نظر توسعه مناطق شهری با وجود تشابه یک درصدی افزایش جمعیت، تفاوت فاحشی را نشان می‌دهند؛ در فرانسه افزایش جمعیت و میزان توسعه مناطق شهری، حدود یک درصد بوده است در حالی که در انگلستان در مقابل یک درصد رشد جمعیت ۲/۵۹ درصد توسعه مناطق شهری صورت گرفته و در ایالات متحده و هند این رقم به ۵/۷۷ و ۶۹ صدم درصد رسیده است. از بسیاری جهات الگوی توسعه شهری ایالات متحده و

ناحیه تجاری شهر توسط شرکتهای محلی و ملی، تأسیسات فرهنگی، هنری، امکانات تفریحی و مراکز خرید، کلیسا و مدرسه اشغال شده است. این منطقه بدون استثنا از کاربریهای مسکونی خالی است. در اکثر شهرها فضای بین مرکز تجاری و نواحی مسکونی را ساختمانها و تأسیسات صنعتی اشغال نموده است. بسیاری از این مناطق مورد استفاده صنعتی ندارد و بنابراین در سالهای ۹۰-۱۹۸۰ بازسازی شده‌اند و در نتیجه ترکیبی از ساختمانهای جدید با ساختمانهای بازسازی شده ایجاد شده است. این مسئله منجر به ساخت هزاران مسکن جدید در این نواحی شده است. آرایش فضایی شهرهای انگلستان به تراکم مسکونی در شهرها، ارتباطی ندارد به طوری که تراکم جمعیتی مثلاً

بازگشت مجدد به ایجاد کاربریهای مختلف، مزایا و منافع بالقوه فراوانی را به ارمغان می‌آورد؛ نیاز به مسافرت کاهش می‌یابد، اتکای مردم به خودرو و تقلیل یافته و باعث مزایا و منافع محیطی می‌شود

تنوع در ساخت ساختمانها با کاربری مختلف به شهریت شهرکها می‌افزاید و میزان علاقه مردم را به زندگی در شهرکها فزونی می‌بخشد



سیاتل چندین پروژه مسکونی درون شهری بویژه در مناطقی که دیگر صنعتی نیستند صورت گرفته است. وضعیت مشابهی را می‌توان در شهر پرجمعیت ونکوور یافت و یا در مانتاتان که هزاران دفتر کار تبدیل به آپارتمان شده است.

علل و عوامل تاریخی مؤثر در پیدایش و شکل‌گیری کاربریهای مختلف را در شهر می‌توان به شرح زیر بیان کرد:

● شهرها به خاطر کمک به امر ارتباطات رشد و موجودیت یافتند.

● گسترش شهرها به واسطه توسعه تکنولوژی محدود شد.

● تراکم جمعیت در شهرها به طور یکنواخت تا اواسط قرن ۱۹ افزایش یافت.

کانادا مشابه الگوی شهری انگلستان (به استثنای لندن) است. در اکثر شهرهای ایالات متحده تلاشهای موزون و هماهنگی جهت ساخت مجمعه‌های مسکونی در مناطق قدیمی صنعتی نزدیک مرکز شهرها صورت گرفته است، با وجود این استثناهایی همچون نیویورک وجود دارد که مانند لندن توسعه یافته است.

الگوی شهری اروپای غربی تا اندازه‌ای متفاوت از شهرهای انگلستان و ایالات متحده است. ساختار فدرال برخی از کشورهای غربی همچون آلمان به گونه‌ای است که مراکز ایالات علاوه بر سازمانهای دولتی و محلی دارای سازمانهای ملی نیز هستند. در حالی که در انگلستان تمام سازمانهای دولتی مهم و ملی در لندن تمرکز یافته است. جمعیت شهرهای

ساخت ساختمانهای با کاربری مختلط و تراکم بالاتر باعث شده است که افراد بیشتری در شهرها اسکان یابند

توسعه کاربریهای مختلط در شهرها، باعث ایجاد زمینه‌های رفاه و امنیت شهروندان، کاهش جرم و جنایت، توسعه گردشگری و سازگاری میان تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری شده است

● ساخت راه آهن منجر به گسترش مراکز شهری شد.

● توسعه تجارت و بازرگانی در شهرها باعث ساخت ساختمانهایی با کاربری تجاری در میان ساختمانهای مسکونی گردید و به نوعی اولین کاربریهای مختلط شکل گرفت.

● توسعه قانون بهداشت عمومی در قرن ۱۹ و معرفی قوانین جدید برنامه‌ریزی شهری، روشهای اختلاط و ترکیب بخشهای صنعتی و مسکونی را تغییر داد.

● در سراسر اروپا و ایالات متحده امریکا قوانین زونینگ (منطقه‌بندی) توسعه یافت.

● رفع کاربریهای غیرسازگار منجر به استفاده از آگوهای ساده‌تر و استفاده مجزا از زمین شد.

● توسعه صنایع و گسترش شهرها منجر به اتکای بیشتر به خودروهای شخصی گردید و همچنین باعث افزایش مسافت شد.

● توسعه مراکز شهری بر مناطق مسکونی اطراف تأثیر گذاشت. مباحث متعددی در مورد مالکیت و امنیت در دورانی مطرح شد که آن را عصر ساخت مناطق شهری نامیدند.

● به واسطه استفاده افراطی از اتومبیل بتدریج نگرشهای منفی نسبت به استفاده بیشتر از اتومبیل و تمایلاتی مبتنی بر ادراک بیشتر مشکلات محیطی شکل گرفت.

● مجموعه مباحث فوق منجر به شکل‌گیری و اتخاذ سیاستهای جدیدی شد که ساخت ساختمانهای با کاربری مختلط را تشویق می‌کرد.

به نظر می‌رسد که روی هم رفته توسعه کاربریهای مختلط در شهرها، باعث ایجاد زمینه‌های رفاه و امنیت شهروندان، کاهش جرم و جنایت، توسعه گردشگری و سازگاری میان تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری شده است.

اروپای غربی در سراسر شهر پراکنده شده‌اند و حتی مناطق مرکزی شهرها دارای جمعیت ساکن قابل ملاحظه‌ای است. در برلین مجموعه‌های بزرگ و مهمی احداث شده است؛ این نوع مجموعه‌ها در اکثر شهرها ملزم به تخصیص ۲۰ درصد فضا برای کاربری مسکونی بوده‌اند و غالباً در این پروژه‌ها طبقات فوقانی به فضاهای مسکونی و طبقات پایین به ادارات و رستوران‌ها اختصاص یافته است. در حال حاضر این الگوی ساختمان‌سازی در اروپا به صورت الگوی غالب درآمده است، با وجود این در برخی از کشورهای غربی از جمله هلند، هنوز مانند انگلستان ساختمانهای با کاربری مختلط اندک هستند.

چه چیزی در ورای مشکلات ساختمانهای با کاربری مختلط وجود دارد؟

ساخت ساختمانهای با کاربری مختلط و تراکم بالاتر باعث شده است که افراد بیشتری در شهرها اسکان یابند. جامعه اروپایی سبزها (۴) با ترویج مفهوم شهر فشرده از ساخت ساختمانهای با کاربری مختلط حمایت می‌کند.

در انگلستان نظرات عدلوت‌آمیز و یا حداقل کم توجهی زیادی نسبت به شهرها در مقابل زندگی در نواحی بیلاقی حومه‌های شهری مطرح شده است. در حالی که چنین دیدگاهی در شهرهای دیگر اروپای غربی دیده نمی‌شود. در ایالات متحده و کانادا نیز تمایلات بیشتری به زندگی در حومه‌ها دیده شده است. لویر سامفورد (۵) حومه‌های شهر را به صورت تلاش جمعی و اشتراکی برای یک زندگی خصوصی توصیف می‌کند و ادمنند فولر (۶) توضیح می‌دهد که چگونه توسعه بیرون شهری علاقه آمریکایی‌ها و کانادایی‌ها به تراکم کم را منعکس می‌کند. با وجود این نگرشهای مربوط به مسکن در دهه‌های گذشته تغییر یافته است و برخی از شهرهای آمریکای شمالی جمعیت داخل شهر خود را به روش شهرهای انگلستان افزایش داده‌اند. مثلاً در تورنتو یک انباری قدیمی جهت استفاده مسکونی و دفتر کار بهسازی شده است و در

من اسکرین مکه توسط آبی پیام بنسازان ترجمه شده است منبع مقاله به شرح زیر است
Andy Coupland, Reclaiming the City, Mixed Use Development, Oxford, 1997, PP 1-32.

- زیرنویسها
- 1- Mixueo
 - 2- Compact City
 - 3- Micheal Brenanly
 - 4- The European Community Green Paper
 - 5- Lewis Marnford
 - 6- Edmond Fowler

چه کسی از آنان مراقبت می کند؟

Who Cares?

وضعیت بچه های خیابان در شهرهای جهان

A Special Report on Street Children

بن آریس، کاتالینا ویلامیزار و دیگران
ترجمه و اقتباس: زهرا تشنگر

«وقتی اولین بار بود مخدر مصرف کردم ۶ ساله بودم.»
«من و مادرم جایی دور از اینجا زندگی می کنیم، من ۵ روز است که به خانه نرفته ام چون کفتمایم گم شده و نمی توانم این همه راه را تا خانه بدون کفتمی کنم.»
«بعضی وقتها از مردم پول می دزدم، من کوکالین مصرف می کنم و کوکالین است که می خواهند من دزدی کنم.»
«اینجا سردی هست که با اعضا اطراف ما قدم می زند و به ما پول می دهد که کارهایی را برایش انجام دهیم... من بچه های زیادی را می شناسم که به خاطر پول این کارها را انجام می دهند.»
«وقتی ۷ ساله بودم مادرم از من خواست که خانه را ترک کنم، چون مرا دوست نداشتند، من مادرم را کم کردم، من همیشه به او فکر می کنم.»
«للم می خواهد وقتی که شرمم با پدر و مادرم باشم حتی یک سال...»

تعداد زیادی از بچه های خیابان در سراسر جهان در معرض خطر هستند. این بچه ها اغلب در فقر و ناآرامی زندگی می کنند و اغلب در معرض سوءتغذیه، بیماری های عفونی و سوءاستفاده قرار دارند. در بسیاری از موارد، این بچه ها در معرض خطر آسیب های جسمی و روانی هستند. در حالی که برخی از این بچه ها در نهایت به خانواده های خود بازمی گردند، بسیاری از آنها در معرض خطر ماندگاری در خیابان ها هستند. در حالی که برخی از این بچه ها در نهایت به خانواده های خود بازمی گردند، بسیاری از آنها در معرض خطر ماندگاری در خیابان ها هستند.

در حالی که تعداد زیادی از بچه های خیابان در سراسر جهان در معرض خطر هستند، در برخی از مناطق، وضعیت آنها بسیار وخیم تر است. در این مناطق، بچه های خیابان اغلب در معرض سوءتغذیه، بیماری های عفونی و سوءاستفاده قرار دارند. در حالی که برخی از این بچه ها در نهایت به خانواده های خود بازمی گردند، بسیاری از آنها در معرض خطر ماندگاری در خیابان ها هستند.

یکی از سازمان های خیریه که در مسکو، روسیه فعالیت می کند، سازمان نان (NAN) خوانده می شود. هر روز این سازمان برای بچه های خیابانی یکی از موفقترین پروژه ها است. معشوقین که در این سازمان کار می کنند مشکلات والدین را دنبال می کنند. سازمان های غیردولتی (NGOs) زیادی در روسیه به دست رسیده، اما به دلیل بروکراسی مملکتی و عدم ارتباطات حکومتی بعضی سازمان ها دیگر چندان اثر بخشی ندارند. در دوران حکومت کمونیستی همه NGOs ها تحت کنترل دولت بودند و این فکر وجود داشت که نیازی به مؤسسه خیریه نیست، چرا که نیاز کارگران از سوی حزب کمونیست برآورده می شود. اما در دهه ۱۹۸۰ روسیه تحت تأثیر پروستاریکا مسائل اجتماعی را عبور نده قرار داد. گرچه به مؤسسات خیریه اجازه فعالیت داده شد، اما آنها سخت پروکراسی و شدید کنترل حزب از بین رفته است. اما افکار بروکراسی مانده است. فقط تعداد معدودی از بنیادهای خیریه بزرگ بین المللی توانسته اند از خط قرمز بگذرند. بیشتر نگاههای خیریه که کوچک و متوسط

در مسکو، روسیه فعالیت می کند، سازمان نان (NAN) خوانده می شود. هر روز این سازمان برای بچه های خیابانی یکی از موفقترین پروژه ها است. معشوقین که در این سازمان کار می کنند مشکلات والدین را دنبال می کنند. سازمان های غیردولتی (NGOs) زیادی در روسیه به دست رسیده، اما به دلیل بروکراسی مملکتی و عدم ارتباطات حکومتی بعضی سازمان ها دیگر چندان اثر بخشی ندارند. در دوران حکومت کمونیستی همه NGOs ها تحت کنترل دولت بودند و این فکر وجود داشت که نیازی به مؤسسه خیریه نیست، چرا که نیاز کارگران از سوی حزب کمونیست برآورده می شود. اما در دهه ۱۹۸۰ روسیه تحت تأثیر پروستاریکا مسائل اجتماعی را عبور نده قرار داد. گرچه به مؤسسات خیریه اجازه فعالیت داده شد، اما آنها سخت پروکراسی و شدید کنترل حزب از بین رفته است. اما افکار بروکراسی مانده است. فقط تعداد معدودی از بنیادهای خیریه بزرگ بین المللی توانسته اند از خط قرمز بگذرند. بیشتر نگاههای خیریه که کوچک و متوسط

شکست خورده اند، اگر چه موضوع فعالیت دو سوم NGO های که در روسیه کار می کنند مربوط به کودکان و نازغان آنان است.

همه ساز و اثرهای خیریه در روسیه باید برای فعالیت مجوز خیریه داشته باشند و گسترده در مسکو مسئول صدور مجوز است که فقط دربار در ماه مهستان را می پذیرد. سازمانهای غیر دولتی کوچک تقریباً کسب مجوز برای فعالیت را غیر ممکن می یابند. به دلیل همین مشکلات است که نگاههای خیریه به بین المللی مانند اکتفام (Oxfam) و نجات بچه ها (Save the Children) برای تأسیس شعبه در روسیه نطال دارند.

بسیاری به وضعیت بچه های خیابان اغلب بسته به حمایتهای حکومت محلی است. خریدار مسکو، یوری لوشکوف، تظاهر به این مسائل نمودگی ندارد و به همین دلیل مسکو پناهگاه و امکانات خاصی نیز برای بچه های خیابان ندارد. اما امکانات ناحیه سامارا که مسئول محلی آن به این امر توجه دارد به حدی زیاد است که نواحی دیگر، مددکاران خود را برای آموزش به سامارا می فرستند.

در سطح ملی پناهگاههایی که به امور بچه های خیابان رسیدگی می کنند متفعل هستند از سوی دیگر بین خود سازمانهای غیردولتی و همچنین بین سازمانهای غیردولتی و سازمانهای دولتی نیز از تضاد کمی برای توزیع نگرانی اقدامات وجود دارد. بر تاسیسیست در آینده، فراهم کردن امکان کردهایی این گروههاست که با یکدیگر ارتباط برقرار کنند و در جهت بهبود وضعیت کودکان خیابانی، همکاری و تبادل کنند به خاطر در مورد بچه های خیابان بلکه در همه امور همکاری مهمترین مسئله است.

عصه های پنهان

مشکل عصه های اولان باتور در مغولستان با بچه های ریزه زاری و با مایل، علوت زیادی ندارد. علوت فقط این است که در چه شرایط موافق رمان در پایتخت مغولستان به زیر ۲۰ درجه سانتی گراد می رسد و ۲ هزار کودک خیابانی در این شهر را مجبور می کند در میوه های حراری و راههای افسلاید زیر شهر پناهگاهی برای خود بسازند. تلاکت معنی که این بچه ها در آن زندگی می کنند، می خوردند، می خوابند، رفتارهایی باه شکل دارند و تجلیه مزاج می کنند، خیره هایی در زیر شهر است که پناهگاه آنرا محسوب می شود.

تا حدتاسی از سال ۱۹۹۰ که کمکیهای رفاهی ایجاد شوروی قطع شد، دولت مغولستان متوجه شده بود که بچه های خیابان واقع وجود دارند به گفته کارشناسان در سال ۱۹۹۲ فقط ۳۰۰ بچه خیابانی وجود داشته است و اکنون این تعداد بیش از ۴ هزار نفر است و این در حالی است که جمعیت مغولستان فقط ۲۱۵ میلیون نفر است. گروههایی ضد فقر در اولان باتور برای بچه ها اولان پناهگاههایی را با خدمات مختلف، تارک می سازد این پناهگاهها گاه پذیرای نامشخصی هستند که در (GDF) خوانده می شوند و گاه خانه های پرگتری با اعتبارات بیشتر، حتی گسترش شبانه بچه ها نظای پناهگاهی که می سازند، اما سر و اندک که احداث

پنهانی بچه ها را کجا می توان پیدا کرد هر سوراخی که کودک نحیف بتواند از آن عبور کند، ممکن است تعداد زیادی کودک خیابانی داخل آن در شبهای سرد زمستان کز کرده باشند. گاه بچه ها با یکدیگر در گیر می شوند. سال گذشته یکی از بچه ها دیگری را با چاقو به قتل رساند و خود اکنون در زندان کودکان به سر می برد. در همین سال بچه دیگری در اثر مصرف الکل در بیهوشی سرد، اغلب بچه ها ظاهری لاغر و نحیف با استخوانهایی تغییر شکل یافته دارند و این به دلیل کمبود ویتامین D است که از نبود آفتاب ناشی می شود.

در مغولستان سازمانهای غیر دولتی از سوی کلیسا از کودکان

خیابانی حمایت می کنند و با راه اندازی یک کلینیک پزشکی مبارز پایتخت سه وضعیت سلامتی بچه ها رسیدگی می کنند. ایجاد پناهگاهها و مهدکودکهای مبارز نیز که به محل تجمع بچه ها می روند یکی دیگر از این اقدامات است. یکی از برنامه های این سازمانهای غیر دولتی، تشویق بچه ها به انجام فعالتهای کشاورزی کوچک در حومه شهر است. کودکان بی سرپرست نیز بجهت پرورش می دهند و ۲۵ تن از آنان سال گذشته توانستند با آموزش که دریافت کردند ۲۵۰ دلار درآمد داشته باشند.

حضور مددکاران در مدارس در مغولستان بهتر از مسلمان از زبانی شده است و این شاید به دلیل سابقه مددکاری اجتماعی در نظام کمونیستی گذشته در مغولستان است. در هر حال سازمانهای غیردولتی با اقدامات خود در زمینه ایجاد درآمد و حمایت خانوادگی برای بچه ها ممکن است بتوانند سیل بچه هایی را که در خیابان رها می شوند بند آورند، اما قطعاً زمان طولانی تری می خواهد که تعداد آنان به اندازه دوران کمونیستی کم شود.

هزینه واقعی فروپاشی بازار

وجود بچه های خیابان در تایلند یکی از نتایج رکود اقتصادی ۱۹۹۷ است. مدتی پیش یک نوزاد دختر چند متر دور از اداره خدمات رفاهی در شهر بانکوک پیدا شد. این کودک اکنون در پناهگاهی در کنار مرکز این اداره در بانکوک زندگی می کند؛ پناهگاهی که دختران قریب خورده و بچه ها در آن به سر می برند. این کودک در اثر استیصال والدینش چنین سرنوشتی پیدا کرده است. در واقع گویی رها کردن بچه ها پس از تولد در بیمارستان برای والدین تایلندی بسیار عادی شده است. به طور متوسط روزانه در تایلند ۸ کودک رها می شوند. اداره رفاه اجتماعی می گوید به طور متوسط ۳ بچه از ۴ بچه ای که در مراکز دولتی به سر می برند پس از تولد رها شده اند.

برای اغلب مشاهده کنندگان، اطفال رها شده در تایلند بخشی از سرازدی وسیعتری است که روی بچه ها اثر گذاشته است. تعداد این بچه ها در ۲۱ پرورشگاه تایلند تا مدت زیادی تقریباً ثابت بود، اما در سال ۱۹۹۸ یعنی درست یک سال پس از سقوط اقتصادی کشور شدت افزایش یافته است. همین طور تعداد بچه های رها شده در ۴ بیمارستان محلی بین ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۷ ثابت بوده، اما در ۱۹۹۸ ناگهان افزایش یافته است.

بحران اقتصادی در تایلند تغییرات زیادی را در اصول اخلاقی، انسجام خانواده، همبستگی اجتماعی و ارزش خود انکابی ایجاد کرده است. مشکلات اقتصادی اوضاع را وخیم تر کرده است. در گذشته جامعه ثایی با وجود خانواده های گسترده و روابط قوی، از طریق اجتماع محلی و معابد بودیستی به هنگام بروز مشکلات افراد را حمایت می کرد. اما قبل از بحران اقتصادی شهرنشینی، هزاران کشاورز را به شهرها بخصوص بانکوک کشانید و مهاجرت، اجتماعات سنتی را فروپاشاند و وضعیت جدیدی به وجود آورد. بنابراین باید گفت بحرانهای اقتصادی مهارهای اجتماعی را گسسته است.

والدین در تایلند برای رهایی از فشار اقتصادی به راههایی مختلفی دست می زنند، قرض کردن، چند شغلی بودن، مشغول نمودن کودکان به کارهای پاروقت و... برخی از آنان بچه ها را به کارهایی مانند رساندن پیغام برای حمل مواد مخدر و فحشا و می دارند که آغاز ارتکاب جرم است. به هر حال والدین پس از مدتی سختی در هم می شکنند. رها شدن بچه ها در خیابان فقط یک نتیجه است.

مطالعات اخیر نشان داده که ۱۲ درصد از دانش آموزان مواد مخدر را تجربه کرده اند. در ۱۹۹۸، در ۷ هزار و ۷۲۶ مورد بچه های زیر ۱۶ سال درگیر مواد مخدر بوده اند، در حالی که این رقم در





می گویند که یکی از بزرگترین سازمانهای غیردولتی است که در گواتمالا کار می کند. کارآلیانزا در ۱۹۸۱ در گواتمالا تأسیس شد و اکنون در هندوراس، مکزیک و نیکاراگوئه با روشهای مختلف از ساختن خانه برای بچههای خیابانی گرفته تا بیگنیهای حقوقی فعالیت می کند. این سازمان غیردولتی با ۴ هزار کودک خیابانی کار می کند. از آنان مراقبت و حمایت کرده و آنان را بازپروری می کند. حدود ۶ هزار کودک در خیابانهای شهرهای گواتمالا بویژه در گواتمالاسیتی (پایتخت گواتمالا) به سر می برند. در این کشور مجمعی به نام روکا (ROCA) متشکل از گروههایی مانند کارآلیانزا، شاخه محلی یزیشان بدون مرز، چندین NGO محلی و نهاد دولتی و... تشکیل شده است که هماهنگ کننده سیاستهای ملی، صلیب سرخ و سازمانهای دیگر است تا از آنان که در خیابان زندگی می کنند در زمستان حمایت کند؛ وقتی که درجه حرارت هوا در شب در بزرگراههای گواتمالا به زیر صفر می رسد.

اعضای این مجمع از حقوق انسانی بچههای خیابان در مقابل خشونت‌های اعمال شده حتی از سوی پلیس حمایت می کنند. در سال ۱۹۹۰ افسران پلیس ۵ بچه خیابانی را در خیابانهای گواتمالا به قتل رساندند. تلاشهای این مجمع باعث شد که ضمن محکوم کردن این اقدام، پلیس عوامی را برای خانواده قربانیان در نظر بگیرد.

ایزوله کردن بچهها راه حل است؟

با افزایش جرم در برزیل، دولت توجه بیشتری را به بچهها مبدول داشته است. تعداد جرائمی که بچهها در آن شرکت دارند در برزیل رو به افزایش است. در سال ۱۹۹۷ تعداد نوجوانانی که به دادگاه ریمو آورده شده اند، ۵ هزار و ۱۲۸ نفر یعنی دو برابر سال ۱۹۹۱ بوده است. حتی در ایالت ريو توندساتوپولو، تعداد بچههایی زندانی شده فقط در طول ۲ سال یعنی از ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۸ از ۲ هزار و ۱۲۲ نفر به ۴ هزار و ۲۰ نفر رسیده است.

برای بیکری این امر، گنگره برزیل قانون «جایگاه بچهها و نوجوانان» را تصویب کرده است. هدف این قانون حمایت از بچهها از طریق ارائه خدمات اجتماعی و کمکهای اقتصادی برای بازپروری کودکان است. اجرای این قانون، در استفاده از منابع عمومی و در دستکاههای اجرایی مشکلاتی را ایجاد کرده است. به عنوان مثال واحدهای نگهداری در ساتوپولو جدا بچهها را نگهداری می کند، در حالی که این واحدها طبق قانون نباید بیش از ۳۰ بچه داشته باشند. بچهها در این واحدها فاقد مدرسه اند و از شرایط نابرابر رنج می برند. برخی ممکن است ساعتها در ایوانهای خالی این مراکز بنشینند بدون آنکه نجاه حرف زدن یا بازی داشته باشند. شکنجه و مجازات بدنی همه جا وجود دارد.

در نوامبر ۱۹۹۹، ماریو کلاوس رئیس ایالت ساتوپولو، برنامه جدیدی را برای کودکان بزهکار اعلام کرد. هفت گروه محلی از شهرداریها در ایالت ساتوپولو هر یک خانهای با ۴ اتاق ۱۲ تخته با فضای ورزشی و فعالیتهای فرهنگی تدارک خواهند دید. مشارکت خانواده اساس این برنامه است. تقریباً ۷۵ درصد کودکان خیابانی که در ساتوپولو و در ريو به سر می برند، خانوادههایی دارند که فقیرند. این برنامه به این خانوادهها کمکهای نقدی نیز ارائه می دهد و هزینههای آموزش بچهها را با شرایط خاصی تأمین می نماید. تا پایان ۱۹۹۸ بیش از ۶۰ برنامه از این قبیل برنامهها در برزیل وجود داشته است.

در مجموع باید گفت جدا کردن بچههای خیابانی و بزهکاران نوجوان از جامعه راه حل مسئله نیست. هراندازه تعداد بزهکاران نوجوان در برزیل رو به افزایش می گذارد این ستوال اساسی مطرح می شود که چرا این بچهها به این وضعیت دچار شده اند و اقداماتی که می تواند آنان را به زندگی برگرداند چیست؟

۱۹۹۵ فقط ۱۱۹ مورد بوده است. ناپند نیم میلیون کودک مبتلا به ایدز دارد. اکنون بزرگترین مسئله دولت تایلند، ایدز کودکان است. احتمال دارد تا سال ۲۰۰۵ تعداد کودکان مبتلا به ایدز به رقم ۲۲۵ هزار کودک نیز برسد.

بچههای جنگ

از ۱۹۷۷ تا ۱۹۹۲، در طول یک جنگ ۱۵ ساله، ارتشهای در حال جنگ در موزامبیک ۲۵ هزار پسر را از خانه هاشان بردند تا به عنوان سرباز از آنان استفاده کنند و هزاران دختر را مجبور کردند تا به عنوان برده در ارتش خدمات جنسی ارائه دهند. جنگ بین دولت و نیروهای ضد دولت نزدیک به یک میلیون نفر را که ۴۵۰ هزار نفر آنان زیر ۱۵ سال داشتند کشته آنان که زنده مانده اند حیات فیزیکی و روانی شان به مخاطره افتاده است. ناستانهای غم انگیز زیادی برای بچهها در این کشور رخ داده است و قصه نلسون فقط یکی از آنهاست:

وقتی نلسون ۱۰-۱۱ ساله بود مجبور شد پدرش را در مرکز دهکده در مقابل خانواده و همسایگانش بکشد. پدر نلسون معلم بود و از سوی نیروهای ضد دولت، مبلغ دولت محسوب می شد. نیروهای شورشی به نلسون گفتند که فقط یک راه برای زنده ماندن دارد و آن اینکه پدرش را بکشد. نلسون خود می گویند: «من نمی خواستم این کار را بکنم و گریه کردم، پدرم از من خواست که او را بکنم چرا که حداقل می توانستم زنده بمانم. من گریه کردم و با چشممان بسته سرنیزه را در شکم پدرم فرو کردم». او در طول ۵ سالی که در خدمت شورشیان بود نمی خواست فرار کند. «فرار من به این معنی بود که جایی را برای رفتن داشتم، در حالی که جایی را نداشتم». همه ارتباطات نلسون با گذشته اش سخت شده است چرا که او پدرش را در مقابل خانواده و مردم دهکده کشته است.

در سال ۱۹۹۲ صلح در کشور پذیرفته شد و ۴ سال بعد یک سازمان غیردولتی به نام «امید ساز سازی» متشکل از چهار روانشناس، یک روانپزشک و دویازی درمان از سازمان بهداشت عمومی موزامبیک، پایه گذاری شد. هدف این سازمان غیردولتی ارائه کمکهای روان در ماتکرانه و اجتماعی به بچههای قربانی جنگ داخلی از طریق پیوند دوباره بچهها به خانواده و اجتماعان است.

هزاران دختر اکنون در موزامبیک وجود دارند که از سوی نظامیان مورد آزار قرار گرفتند. برخی در جریان تجاوزات جنسی مردند و برخی دیگر که زنده مانده اند با وجود بچههایی که به دنیا آورده اند به دهکده هاشان بر نمی گردند. بسیاری از آنان در مایوتو فرایخته شده اند. یکی از درمانگران می گوید ما فقط با مسائل روانشناختی سروکار نداریم بلکه با مسائل اخلاقی، سیاسی و فرهنگی هم روبه رو هستیم.

حقوق به رسمیت شناخته شده

در گواتمالا هر کس با بچههای خیابان سروکار دارد، اذعان دارد که بی توجهی دولتی و اجتماعی عامل مهمی بر سر راه پیشرفت برنامه هاست. دولت سیاست جدی برای توجه به بچههای خیابان ندارد، نه در حوزه آموزش، بهداشت، آموزش شغلی و نه در هیچ زمینه دیگر. این مطلب را مدیر کارآلیانزا

این جنگ از بین رفته و پلیس به نام - Urban Age, Special Report-Great Children, Spring 2000.
- Kate Schecter, Too Old, Too Soon.
- Jacqueline Mia Foster, Stationary Lives.
- Ben Arts, Red Tape.
- Anale Sultan, Children of War.
- Gabriela Vilmonzor, Street Talk.
- Eliana Cardoso, Isolating Children: The Solution?
- Karin Emmons, The True Cost of Market Collapse.
- Craig Mauro, Recognizing Rights.
- Ger Philpott, Vos Populi.
- Debbie Moscor, Innocents Abused.
- Dumbir Zogier, Subterranean Blues.

هاوانا تولدی دیگر

بافت قدیم پاپتخت کوبا
بازسازی می شود

هاوانا پایتخت کوبا با بهسازی بافت قدیم، دوباره متولد می شود. این شهر که در دهه ۸۰ جایگاه میراث جهانی یونسکو بود، دیوارها و سقفهای ساختمانهایش در معرض نابودی است. اما با آغاز نهضت بهسازی بافت قدیم شهر، ارزشهای فرهنگی و تاریخی آن جایگاه اصلی خود را بازمی یابد. در این طرح برخی خانهها به موزه آثار هنری تبدیل می شوند و برخی اماکن دیگر نیز همچون قلعهها و قصرها در معرض دید

انباشت انبوه زیاده
مشکل شهرها
در قرن بیست و یکم



نوربست ها فرار می کنند

همچنین در محل ساختمانهای متعلق به قرن ۱۹ که روبه تخریب است، فروشگاه و آپارتمان احداث خواهد شد. البته این در حالی است که تعدادی از ساختمانهای بازسازی شده، کاربریهایی بیشین خود را حفظ کرده اند. به عنوان نمونه می توان ساختمانی را مثال زد که در سال ۱۸۹۵ برای مادران باردار ساخته شده بود و اکنون نیز به عنوان جایگاهی برای مراقبتهای ملی بهداشت واریگان زنان باردار در نظر گرفته شده است.

شایان ذکر است با تعریف کاربریهایی جدید برای برخی از ساختمانهای بهسازی شده و

انباشت انبوه زیاده، مشکلی است که
انسان شهری قرن بیست و یکم را
تهدید می کند.

امروزه مناطقی که فاقد امکانات مناسب برای بازسازی و یا احداث زیاده اند با مشکلات اساسی روبرو هستند. این در حالی است که انتقال مواد زائد و محدود بودن مکانهای مناسب و دور از شهر برای دفن زیاده، رفته رفته در حال تبدیل شدن به یک معضل اساسی است.

شاخصهایی همچون جمع آوری مواد زائد، خانگی و مقدر مواد زائد تولید شده در هر خانه بر مبنای وزن، مدتظر کارشناسان محیط زیست قرار گرفته است.

در تصاریف مربوطه به چیزی مواد زائد خانگی اطلاق می گردد که پس از مصرف باقی مانده، امکان بازیافت آن وجود داشته باشد و قابلیت سوزاندن در ساختمان و یا انتقال به بیرون از آن را دارد.

در بسیاری از شهرها تنها جمع آوری اصولی مواد زائد در آمار ذکر می شود که آن هم درصد کمی از جمع آوری مواد زائد را به خود اختصاص می دهند. این در حالی است که در شهرهای

واگذاری آنها برای فعالیتهای تجاری و خدماتی مانند هتل و... از سود حاصله برای توسعه حوزه های کتابخانه ها و گالری های هنری استفاده می شود که سرمایه گذاران در این زمینه در حال برداشت سود آنها هستند.

همچنین پس از بازسازی و یا بهسازی نواحی قدیم شهر، نقش آموزان برای بازدید از آنها برده می شوند تا به این طریق با ارزشهای فرهنگی کشور خود آشنا شده و آنها را مورد تقدیر قرار دهند.

National Geographic, June 1999, Vol. 193, No. 6.

ترجمه: سحر خاوری

بزرگ آمریکای لاتین سه چهارم مواد زائد به محلهای دفن فرستاده می شوند و مابقی به زیاده های رومانی منتقل شده و هیچ آمار قابل استنادی از خود به جا نمی گذارند. همچنین مواد زائد سوزانده شده و بازگرداندن آنسوی کاغذ فلز و... به چرخه بازیافت، جزء آمار با ارزش دفع مواد زائد محسوب می گردد. با وجود این بعضی از شهرها امتحان معمولی را نیز در آمار خود می گذارند.

شایان ذکر است دفن مواد زائد به صورت بهداشتی به عنوان برترین شیوه در کشورهای توسعه یافته به شمار می رود. اما بسیاری از شهرهای فرانسه، اسکاتلند، نیویورک و شرق اروپای مرکزی از روش سوزاندن استفاده می کنند.

خانطور نشان می شود طبق آمار بانک جهانی در ۲۵ سال اول قرن بیست و یکم مواد زائد جامد در مناطق شهری آسیای شرقی از ۷۶ هزار تن در روز به ۱/۸ میلیون تن افزایش یافته و هزینه مدیریت مواد زائد نیز تا سال ۲۰۲۵ میلادی از ۲۵ میلیارد دلار به ۴۷ میلیارد دلار خواهد رسید.

Urban Age, Winter 1998, PP. 32-33.

ترجمه: سحر خاوری

اتوبوس ها بیشتر شود، تعداد مسافران تا ۲۲ درصد افزایش یافته و خسارات زیست محیطی ناشی از تراکم روزافزون خودروها نیز کاهش یابد.

یکی از مزایای سیستم های «زیور این» است که به طور مستمر، مسیر خودرو را دنبال می کند به عنوان نمونه در اتوبوسرانی انگلستان با استفاده از سیستم AVL از علائم چالغی دستگاههای گیرنده در اتوبوس ها بهره برداری می شود. در سیستم دیگری به نام GPS در این کشور به وسیله اینترنت، زمان ورود اتوبوس های بعدی در ایستگاههای محلی بر روی صفحات نمایشگر نشان داده می شود.

دولت با سرمایه گذاری ۲ میلیون پوندی، قابلیت های دیگری را نیز مانند هدایت مسیوهای اتوبوس، اولویت بندی اتوبوس ها در جنبه چالغی مسافران، راه اندازی اتوبوس های جدید و احداث ایستگاههایی با امکانات پیشرفته اضافه



AVL استفاده می کنند، اطلاعات زمان رسیدن اتوبوس بعدی، به سرعت در اختیار مسافران قرار می گیرد.

این سیستم که از سال ۱۹۹۲ در حال گسترش است باعث گردیده جذابیت استفاده از

با اجرای سیستم رهگیری حرکت

اتوبوس ها

تراکم خودروهای عمومی در

شهرها کاهش می یابد

با اجرای سیستم رهگیری حرکت اتوبوس ها از تراکم خودروهای عمومی در شهرها کاسته می شود. در بسیاری از شهرهای اروپا که از سیستم های خودکار مکان یابی خودرو

کرده است.

سیستم‌های AVL اطلاعاتی را در مورد مکان دقیق هر یک از وسائط نقلیه در اختیار باررسان خطوط قرار می‌دهند و به این ترتیب از تراکم اتوبوس‌ها در یک محل جلوگیری می‌کنند در این مجموعه با نمایش شماتیک اتوبوس‌ها، باررسان می‌توانند از تقدم و تأخر

حرکت اتوبوس‌ها مطلع شوند.

لیته سیستم یاد شده در مواقعی که اتوبوس از مسیر خود خارج شود، چندان قابل استفاده نیست، اما به هنگامی که در مسیر مورد نظر می‌راند، بسیار دقیق است.

شایدان ذکر است سیستم‌های AVL قابلیت بالایی در مدیریت اطلاعات اتوبوسرانی

دارند و برخلاف باررسان، تمام وقت کار می‌کنند. همچنین استفاده از این سیستم باعث کاهش استفاده باررسان برای نظارت بر کیفیت خدمات می‌شود.

GIS Europe, June 26, P. 18.

ترجمه: سید سعید

در هر یک از محلات، تعدادی ساختمان وجود دارد که سازمانها، تجار و مراکز اطلاع‌رسانی می‌توانند آنها را اجاره کنند. این ساختمانها دارای امکاناتی نظیر تابلوی اعلانات، گفتگوی هم‌زمان روی اینترنت و کیوسک‌های مطبوعاتی هستند.

چند سال پس از تأسیس این شهر هزاران تن از شهروندان و جهانگردان، شهروند این شهر شدند و شهر آن برای بحث پیرامون آن و ایجاد موقعیتی سیاسی برای بحث پیرامون منافع عمومی تأسیس گردید تا از آن به عنوان ابزاری برای بهبود روابط محلی به وسیله مطرح کردن مشکلات شهر استفاده شود. چرا که پایتخت هلند شهری است که حتی دسته‌های کوچک شهری، این حق را دارند که برای داشتن هوایی پاک، مانع اجرای برخی طرحهای عمرانی شوند و برای شناسایی و رفع مشکلات می‌توانند جلسات سیاسی و اجتماعی تشکیل دهند.

این شهر مجازی دارای یک مجموعه عمومی و محله‌ای است که شهروندان می‌توانند با هم گفتگو کرده، در شهر به گشت و گذار بپردازند و اطلاعات و حوادث سیاسی شهر را با هم ببالاه کنند.

Urban Age, Fall 1999, PP. 22-29.

ترجمه: سید سعید



آستردام هلند در درون خود شهر دیگری را جای داده است که فضاها، خیابانها و کوچه‌های آن را می‌توان با فشار یک دکمه ویران کرد و دوباره در آن واحد آن را بنا نهاد.

این شهر که به شهر دیجیتال شهرت یافته، مانند یک شهر واقعی ساخته شده است که علاوه بر بهره‌مندی از تمامی خصوصیات

هر چند اروپا مدعی کمترین معضلات و بالاترین سطح رفاه عمومی شهری است، اما هواره اصلاحات شهری را در اولویت برنامه‌های توسعه شهری قرار داده است. در این زمینه تجربه اصلاحات در شهرهای استکهلم، بیل‌پانو، رتردام و تورن مورد توجه قرار گرفته است.

● سوئد - استکهلم
انجام اصلاحات شهری در استکهلم که یکی از مرفه‌ترین مکانهای نوردی در آن قرار دارد کمی دور از ذهن به نظر می‌رسد. این در حالی است که جداسازی اماکن مختلف و مرزبندی بین آنها در این شهر تشدید شده است. این مسئله تا آنجا گسترش یافته است که مهاجران و پناهندگان در محلات حومه شهر که در امتداد خطوط مترو قرار دارند متمرکز شده‌اند. البته کیفیت این محلات مشابه محلاتی است که به مرکز شهر نزدیک‌اند اما ساکنان آنها اغلب احساس می‌کنند که در حاشیه جامعه قرار گرفته و از زندگی شهری طرد شده‌اند. شایان ذکر است پروژه اصلاحات یاد شده به منظور بهبود شرایط زندگی در آن محلات در نظر گرفته شده و از هر ۷ شهروند استکهلمی یک نفر در محلات مزبور زندگی می‌کند.

اصلاحات شهری در اروپا هم ادامه دارد



یک شهر، دارای محلاتی است که در هر کدام موضوعی خاص مانند اجتماع، سیاست، هنر، ورزش، جامعه اروپایی، زنان، موسیقی و... مطرح است.

سابقه تأسیس این شهر مجازی به سال ۱۹۹۰ و به دنبال افزایش آس و پایداری سیاسی بین مردم باز می‌گردد. این شهر با هدف ارائه اطلاعات در باره شهر و سرویس‌های موجود در آن و ایجاد موقعیتی سیاسی برای بحث پیرامون منافع عمومی تأسیس گردید تا از آن به عنوان ابزاری برای بهبود روابط محلی به وسیله مطرح کردن مشکلات شهر استفاده شود. چرا که پایتخت هلند شهری است که حتی دسته‌های کوچک شهری، این حق را دارند که برای داشتن هوایی پاک، مانع اجرای برخی طرحهای عمرانی شوند و برای شناسایی و رفع مشکلات می‌توانند جلسات سیاسی و اجتماعی تشکیل دهند.

این شهر مجازی دارای یک مجموعه عمومی و محله‌ای است که شهروندان می‌توانند با هم گفتگو کرده، در شهر به گشت و گذار بپردازند و اطلاعات و حوادث سیاسی شهر را با هم ببالاه کنند.

● اسپانیا - بیل‌پانو
از آنجا که فعالیتهای اقتصادی بیل‌پانو بیشتر در انجام امور بنادر تعریف شده، مشکلات ناشی از این تحولات اجتماعی و صنعتی، دولت را به انجام اصلاحات واداشت.

سیاست اصلاحات این شهر که با عنوان بیل‌پانو ۳۰ هدایت می‌شود از مشارکت ۱۵۰ ارگان عمومی، مؤسسات، تولیدی و دانشگاهی بهره‌می‌برد. این تشکلات مسائلی مانند احیای رامهن شهری، امکانات فرهنگی، احداث بانک جدید فرودگاه، توسعه بندر و... را هدایت می‌کنند.

اما استثنای ترین اصلاحات در محلات قدیمی بندری به چشم می‌خورد، به این صورت که قصر کنگره و موزه شهر از بریننده‌ترین بناهای اسپانیا محسوب می‌شود و هم اکنون بیل‌پانو به مکانی توریستی تبدیل شده است.

● هلند - رتردام
رتردام، بزرگترین بندر اروپا که یک شهر تاریخی نیز محسوب می‌شود پس از تخریبهای جنگ جهانی دوم بر اساس قانون منحصر به خود بازسازی می‌شود و هم اکنون با رشد بخشهای مسکن، بازرگانی و امور فرهنگی جانی دوباره گرفته است. همچنین در یک طرح منحصر به فرد، پنج

محله مشکل دار رتردام از خدمات شهری برخوردار شده و بارانهای قدیمی بازماری می‌شوند.

● ایتالیا - تورن
تورن، شهری که ایتالیایی‌ها از آن به عنوان صنعتی‌ترین شهر می‌دانند دستخوش تغییراتی اجتماعی شده که تاگزیر به برنامه اصلاحات است.

این اصلاحات احیای دوباره مرکز قدیمی شهر که شامل بناها و ظواهر آنها و همچنین مشاطق مسکونی موجود در قلب خیابانهای اصلی است را در برمی‌گیرد.

یکی از مهمترین پروژه‌های اصلاحات تورن بخش مرکزی شهر است که یکی از بزرگترین بازارهای شهری اروپا را در خود جای داده است. البته شرط اساسی در پروژه یاد شده، این است که یک محل جدید برای زندگی در آن ساخته شود بدون اینکه سکنه یا فعالیتهای شغلی از این مکان بیرون روند.

Urbanisme, Homosion 10, pp.

ترجمه: سید سعید

زاغه نشینان ریودوژانیرو شهر نشین می شوند



تخریب خانه‌های متزلزل، ساخت سیستم فاضلاب بهداشتی، جمع‌آوری زباله‌های تلیار شده ایجاد شبکه آب بهداشتی، برقراری خطوط برق و تلفن واحداث فضای سبز اجرا گردید. همچنین به منظور ایجاد عمدلی و یکپارچگی میان مردم، میدانی عمومی در منطقه یاد شده ساخته شد و برای تربیت کودکان منطقه، مؤسسه مراقبت از اطفال با برنامه‌های آموزشی تأسیس گردید.

حاضر نشان می‌شود که اشتیاق زاغه‌نشینان برای سکونت در خانه‌های احداثی باعث شده به اجرای برنامه‌های دولت در زمینه مبارزه با قاچاق مواد مخدر نیز کمک شود. زاغه‌نشینان اظهار می‌دارند با سکونت در خانه‌های یاد شده احساس امنیت بیشتری دارند.

در ادامه اجرای پروژه مزبور تلاش می‌شود ۷۰ الی ۷۵ درصد جمعیت ساکن در مناطق آلوده، کیفیت و غیربهداشتی به نواحی بهتر منتقل و سطح نسبتاً پایایی از زندگی برای آنان فراهم شود.

اما اجرای پروژه انتقال زاغه‌نشینان و ارائه تسهیلات به آنان باعث افزایش جمعیت در مناطق زاغه‌نشین شده است. زاغه‌نشینان در حالی که از امکانات تأمین اجتماعی دولت بهره می‌برند هیچ مالیاتی نمی‌پردازند البته افرادی هستند که از این موضوع دفاع می‌کنند. اما بیشتر آنان خواهان نحو زاغه‌نشینی هستند.

شایان ذکر است پروژه مزبور در سطح بین‌المللی رو به گسترش است و کشورهای مانند ونزوئلا، آرژانتین، کلمبیا، بولیوی و آرژانتین برای اجرای آن اظهار تمایل نموده‌اند.

Urban Age, Winter 2000, PP 34-38

ترجمه: محمد سعادت

معتوب و پسندیده با دیده زاغه‌نشینی، زمینه برچون مناطق را مهیا کنند. این سیاست در سال ۱۹۸۰ متجرب شده آن شد تا زاغه‌نشینی در ریودوژانیرو از ۲۳ درصد به ۸ درصد تقلیل یابد و برای بالابردن سطح زندگی آنان تلاش شود. این در حالی است که برنامه‌های قبلی مازخان اسور شهری به دلیل تحمیل اسول شهرنشینی به زاغه‌نشینان با شکست مواجه شده بود.

در این پروژه تلاش می‌شود حتی فقیرترین شهرنشینان نیز بتوانند برای خود خانه تهیه کنند و کیفیت خانه‌ها به گونه‌ای باشد که زاغه‌نشینان با رضایت خود در آنها ساکن شوند که این موضوع با توجه به خواست و علایق آنان متحقق شده است.

از سال ۱۹۹۶ که طرح احداث خانه برای سه چهارم جمعیت زاغه‌نشین اجرا شد اسور عسوانی همچون: آسفالته نمودن خیابانهای گل آلود، احداث قطار برقی، اجرای پاره‌های بتنی در نواحی مشرق به تپه‌های مسست و لوزان،

مناطق زاغه نشین شهر ریودوژانیرو در برزیل پس از اجرای اصلاحات، توسعه و تعمیر امور شهری مانند دیگر محلات و مناطق شهری شده است.

کشمیر از ۱۰ سال پیش، یک - چهارم از جمعیت ۵ میلیون نفری ریودوژانیرو در مناطق مخروبه حاشیه‌ای و در زمینهای تخریب در حالی زندگی می‌کردند که خانه‌های آنان در سرشیبی تپه‌های سست و نوزان بنا شده بود.

اما این موضوع با طراحی پروژه‌های به وسیله دولت و یکی از بانکهای خارجی بری نیاید و زمینه مالکیت قانونی زمینهای تصرفی توسط زاغه‌نشینان مهیا شد. با اجرای این پروژه آنان توانستند با پرداخت هزینه‌های مربوط به آب، فاضلاب، تلفن، آسفالته و امتیاز استفاده از آنها رانه دست آورند و با توسعه امور شهری و به تبع آن موج زاغه‌نشینی، شهری یکدست و یکپارچه مهیا گردد.

مسئولان شهر، سعی نمودند با برخورد

خود وارد شبکه نماید. به این ترتیب آنها می‌توانند مدارس یا گروههای علاقمند را برای دسترسی به این اطلاعات از طریق کد منطقه به طور مستقیم به ناحیه خود هدایت نمایند. به این ترتیب واحدهای مهندسی آتش نشانی (واحد تجهیزات آتش نشانی) همواره پناز شد اطلاعات مربوط به حریق در محدوده و میسر گسترش خواهند یافت. ساد مرکزی آتش نشانی نیز می‌تواند از طریق اینترنت به حسابات ملی و توسعه‌های ایمنی در موضوعات مختلف دسترسی داشته باشد. آنها قادر خواهند بود بفهمند که سایر مناطق برای گسترش امور و پروژه‌های خود چه می‌کنند تا بتوانند در زمینه اطلاعات مورد نیاز با آنها مشارکت داشته باشند. مشارکت در اطلاعات می‌تواند موجب گسترش ارتباط بین ساز مسکنهای ملی و بین‌المللی شود.

New Zealand Fire Service Six, Internet & gateway to the Fire Service, May 1999, Issue, No 56, P.7

ترجمه: محمد سعادت

اطلاعات مورد نیاز خود از طریق اینترنت دسترسی پیدا کنند. از مکالمات تلفنی روزانه با ایستگاهها و سازمانهای آتش نشانی کاسته می‌شود. دسترسی به این اطلاعات به طور ۲۴ ساعته امکان پذیر است.

به این ترتیب متقاضیان می‌توانند دستورات مربوط به طرح تخلیه اماکن در معرض خطر و یا دستورالعملهای ایمنی را خوانده و با فشار دکمه درخواست اطلاعات بیشتری را در مورد نزدیکترین مرکز خدمات آتش نشانی دریافت نمایند.

در نیوزیلند وقتی کسی از طریق کد WWW, Fire, Org.n2 وارد شبکه می‌شود، در محیطی فتور می‌گردد که در آن اطلاعات مورد استفاده در سطح کشور مثل دستورالعملها، نکات ایمنی و برنامه‌های آموزشی ارائه می‌شود. با توسعه این شبکه، مردم قادر خواهند بود با مناطق مختلف و اغلب ایستگاههای آتش نشانی - که هر کدام اطلاعات مربوط به سطح خود را دارند - از اساط برقرار نمایند. آتش نشانی ناحیه نیز می‌تواند با گسترش محیط، اطلاعات خود را در قسمت مربوط به

امروزه اینترنت به عنوان شاهراهی برای ارائه خدمات آتش نشانی مطرح است.

یکی از مزایای بزرگ ورود خدمات آتش نشانی به اینترنت این است که مراجعات عموم مردم را به سازمانهای آتش نشانی کاهش می‌دهد. به عنوان نمونه وقتی افراد بتوانند به



اینترنت شاهراهی برای ارائه خدمات آتش نشانی

تا معایب احتمالی یک محصول در مراحل مکان‌یابی و نصب تعدیل و یا برطرف گردد.

لازم به ذکر است که سازمان زیباسازی شهر تهران با هدف اتقای کیفیت محیط شهری، پروژه‌های را با عنوان «تدوین ضوابط و مشخصات فنی مبلمان شهری» به انجام رسانده است. حاصل این پروژه به صورت دفترچه‌های دستورالعمل (۳) در مورد هر یک از اجزای مبلمان شهری است که به زودی در اختیار مناطق مختلف شهرداری و سایر ارگانهای ذیصلاح قرار خواهد گرفت.

به طور کلی نکات مهم در طراحی رایانه دو گروه عمده می‌تواند تقسیم نمود:

الف - فیزیکی: پارامترهایی که ویژگیهای فیزیکی و ظاهری یک محصول را در بر می‌گیرند عبارت‌اند از:

۱- شکل ۲- رنگ ۳- بافت ۴- پوشش ۵- اتصالات ۶- مواد مصرفی.

ب - غیر فیزیکی: پارامترهایی که محتوای فیزیکی ندارند بلکه به‌تکامل کاربرد و استفاده از محصول مورد توجه و اهمیت قرار می‌گیرند که عبارت‌اند از:

به وجود آوردن یک فضای شهری (۱) مطلوب به یکایک عناصر تشکیل‌دهنده آن بستگی دارد و کیفیت ساخت هر یک از این عناصر، چگونگی استقرار آنها در محیط و ارتباط آنها با یکدیگر نیز تأثیری مستقیم در بهبود کیفیت محیط شهری دارد. مبلمان شهری یک شهر به عنوان یکی از ملموس‌ترین و در دسترس‌ترین عناصر تشکیل‌دهنده فضاهای شهری از اهمیت فراوانی برخوردار است. این عناصر به لحاظ کاربردی، به طور مستقیم با شهروندان در ارتباط است و طبعاً عوامل خاصی در زمینه‌های طراحی، ساخت و نصب بر آنها تأثیر خواهد داشت. عدم رعایت اصول لازم می‌تواند باعث بی‌استفاده ماندن محصول، اغتشاش و آلودگی بصری، تخریب زودهنگام و... گردد که سلب اعتماد شهروندان در استفاده از محصولاتی از این دست را به دنبال خواهد داشت.

در این نوشتار قصد بر این است تا با بررسی نکات (۲) اساسی که در طراحی مبلمان شهری نقش دارند آگاهیهای لازم برای خرید، نصب و حتی تولید این محصولات ارائه شوند با بررسی این نکات می‌توان به نقاط قوت و ضعف و قابلیت‌های هر یک از این محصولات پی برد و با توجه به شرایط موجود، سقارش ساخت و یا خریدی مناسب انجام داد. همچنین این امکان وجود خواهد داشت

اشکان غلامپور

معیارهای ارزیابی و انتخاب مبلمان شهری

کارشناس ارشد معماری



آلمان - هانوفر - ایستگاه اتوبوس

۱- هماهنگی با محیط اطراف ۲- ایمن بودن ۳- ارگونومی ۴- دسترسی ۵- کم بودن قطعات ۶- سهولت ساخت ۷- دوام ۸- مقاومت در برابر تخریب ۹- قابلیت استفاده برای گروه‌های مختلف ۱۰- اقتصادی بودن ۱۱- استحکام سازه.
حالا به بررسی هر یک از این دو گروه می‌پردازیم.

معیارهای فیزیکی

۱- شکل: (۳) شکل یک محصول اولین چیزی است که استفاده کننده از آن محصول درک می‌کند این برداشت اولیه معمولاً بسیار مؤثر است و می‌تواند باعث ترغیب به استفاده و یا پرهیز از آن گردد. شکل باید متناسب با عملکرد بوده و در ارتباط با محیط اطراف خود، دارای هماهنگی و خوانایی لازم باشد. به گونه‌ای که از فاصله دور نیز بتوان محصول و کارکرد آن را تشخیص داد.

۲- رنگ: انتخاب رنگ برای اجزای مبلمان شهری باید به گونه‌ای باشد که در محیط خود شاخص بوده و در عین حال از ایجاد اغتشاش بصری و چشمگیری بیش از حد جلوگیری کند. مبلمان شهری با رنگ‌های ملایم، در محیط‌های شلوغ ایجاد آرامش و با رنگ‌های شاد در محیط‌های خنثی ایجاد تنوع و سرزندگی می‌کند. رنگ اجزای مبلمان شهری چه به صورت پوششی یا متریاال‌های رنگی، باید به گونه‌ای باشد که به هنگام تستشو با در معرض آفتاب و مرور زمان تغییر نکرده و خاصیت خود را از دست ندهد.

۳- بافت: بافت مناسب علاوه بر ایجاد جلوه و زیبایی، دارای کاربرد نیز هست. بافت می‌تواند باعث ایجاد استحکام در سطوح خارجی محصول گردد یا برای ایجاد اسطکاگ و جلوگیری از سر خوردن در جاهای لازم مورد استفاده قرار گیرد. باید توجه داشت که سطوح بافت به گونه‌ای باشند که باعث جمع شدن آب و گرد و خاک

نشده و به راحتی قابل تمیز شدن و شستشو باشند.

۴- پوشش: (۵) پوشش یک محصول اهمیت فراوانی در حفظ دوام و حفاظت از آن محصول داشته و جنس پوشش به جنس سطوح خارجی و کاربرد محصول بستگی دارد. پوشش باید به گونه‌ای انتخاب شود که به مرور زمان و بر اثر عوامل جوی و محیطی تخریب نگردد و از سطح محصول جدا نشود. به این منظور لازم است با آزمایش‌های دقیق فنی، کیفیت پوشش‌های مصرفی کنترل شود. از انواع پوشش می‌توان به رنگ (با جنس‌های مختلف)، لمب‌های صمغی، آبکاری، صفحات فلزی و غیر فلزی و... اشاره کرد.

۵- اتصالات: در انواع ساخت و ساز، همواره اتصالات، حساسترین و آسیب‌پذیرترین نقاط هستند. اتصال خوب می‌بایست با سایر قسمت‌ها بویژه قطعات متصل شده در آن نقطه، به صورت یکپارچه عمل کنند. در غیر این صورت به مرور زمان باعث تخریب، ناهمبسته‌گی اتصال خواهد شد. به طور کلی یک اتصال خوب باید دارای شرایط زیر باشد:

دوام، استحکام، عدم امکان دستکاری توسط افراد غیر مسئول، عدم امکان جمع شدن آب و گرد و خاک، دارا بودن ایمنی برای استفاده کننده (نداشتن زوائد خطرناک) و هماهنگی ظاهری و تناسب با محصول مورد نظر.

۶- مواد مصرفی: استفاده از مصالح مناسب را از سه دیدگاه می‌توان بررسی نمود:

الف - کاربرد: به کارگیری مواد نامناسب در ساخت مبلمان شهری باعث پایین آمدن کارایی و همچنین تخریب همه یا بخشی از محصول می‌گردد.

ب - زیبایی شناسی: استفاده از مواد باید به گونه‌ای باشد که به

لیکودر - پارک مرس عنوان اثر: اژدها



عدم رعایت اصول لازم می تواند باعث بی استفاده ماندن محصول، اغتشاش و الودگی بصری، تخریب زود هنگام و... گردد که سلب اعتماد شهروندان در استفاده از محصولاتی از این دست را به دنبال خواهد داشت

ردیف	نوع اجزا	محل	نشان	میزان	پارامتر
1		A_1, B_1	-	B_1	A_1
2		A_2, B_2	-	B_2	A_2
3			-		
4			-		
5			-		
6			-		
7			-		
8			-		
9			-		
10			-		
11			-		
12			-		
13			-		
14			-		
15			-		
16			-		
17			-		
18			-		
19			-		
20			-		
21			-		
22			-		
23			-		
24			-		
25			-		
26			-		
27			-		
28			-		
29			-		
30			-		
31			-		
32			-		
33			-		
34			-		
35			-		
36			-		
37			-		
38			-		
39			-		
40			-		
41			-		
42			-		
43			-		
44			-		
45			-		
46			-		
47			-		
48			-		
49			-		
50			-		
51			-		
52			-		
53			-		
54			-		
55			-		
56			-		
57			-		
58			-		
59			-		
60			-		
61			-		
62			-		
63			-		
64			-		
65			-		
66			-		
67			-		
68			-		
69			-		
70			-		
71			-		
72			-		
73			-		
74			-		
75			-		
76			-		
77			-		
78			-		
79			-		
80			-		
81			-		
82			-		
83			-		
84			-		
85			-		
86			-		
87			-		
88			-		
89			-		
90			-		
91			-		
92			-		
93			-		
94			-		
95			-		
96			-		
97			-		
98			-		
99			-		
100			-		
		$\sum A_i$	$\sum B_i$	$\sum C_i$	$\sum D_i$
		$\frac{\sum A_i}{\sum A}$	$\frac{\sum B_i}{\sum B}$	$\frac{\sum C_i}{\sum C}$	$\frac{\sum D_i}{\sum D}$

رنگ اجزای مبلمان شهری چه به صورت پوششی و یا متریکال های رنگی، باید به گونه ای باشد که به هنگام شستشو یا در معرض آفتاب و مرور زمان تغییر نکرده و خاصیت خود را از دست ندهد

استفاده هیچ گونه آسپس متوجه ایشان نگردد، به این منظور باید در طراحی از لکه های تیز و برنده (بویژه در گوشه ها) پرهیز نمود. دستگیره ها و پرآمدگیا قابل رؤیت بوده و احتمال گیر کردن دست و پا وجود نداشته باشد.

۳- **ارگونومی:** علم مهندسی عوامل انسانی ارگونومی نامیده می شود. این رشته علمی، امکان ایجاد حداکثر راحتی و آسایش را در هنگام استفاده برای گروه های مختلف بررسی می کند و معیارهای مشخصی را ارائه می نماید. به عنوان مثال ارتفاع دستگیره در انواع کیوسک، ارتفاع سقف در ایستگاه اتوبوس، زوایای موجود بین کف و پشتی نیمکت و... همگی دارای استانداردهایی متناسب با ابعاد بدن انسان هستند و به کاربردن این معیارها و استانداردها در طراحی باعث بالا بردن کارایی محصولات می شود. ارگونومی در اجزای مختلف مبلمان شهری متفاوت است. این پارامترها در اجزایی همچون نیمکت، انواع کیوسک، ایستگاه اتوبوس و... دارای اهمیت بیشتر و در برخی دیگر همچون توده تیر که گلچایهای شهری، پرچم و... اهمیت کمتری دارند.

زیبایی و تناسب فرعی و حجمی محصول لطمه وارد نسازد و همچنین باعث ایجاد اغتشاش بصری نشود.

ج - صرفه اقتصادی: طبیعی است قیمت مصالح مصرف شده در تولید صنعتی آنبوه اهمیت بسیار زیادی دارد و بعضاً اختلاف جزئی در قیمت مصالح مصرفی، در تولید آنبوه رقم قابل توجهی را شامل می شود.

معیارهای غیر فیزیکی

۱- **هماهنگی با محیط اطراف:** اجزای مبلمان شهری باید از نظر استقرار، کاربرد و ظاهر (شکل، رنگ و...) با محیط اطراف خود و سایر اجزای مبلمان شهری هماهنگ باشند زیرا ناهماهنگی باعث بروز اشکالاتی همچون اغتشاش بصری، اغتشاش محیطی (سدمیر) و یا بلا استفاده ماندن محصول خواهد شد.

۲- **ایمن بودن:** داشتن احساس امنیت برای استفاده کنندگان از مبلمان شهری یکی از شروط اصلی در طراحی این اجزا است. به دلیل نوع کاربرد این اجزا - که معمولاً با تماس مستقیم شهروندان همراه است - طراحی محصول باید به گونه ای انجام شود که هنگام



۴- کم بودن قطعات: این پارامتر باعث کاهش هزینه در مصرف مواد، تهیه قالبها و مدل‌های اولیه و همچنین باعث ایجاد سهولت در تولید، نصب، تعمیر و تعویض قطعات محصولات می‌شود.

۵- سهولت ساخت، تعمیر و نصب: این پارامتر ضمن سرعت بخشی به انجام کار، تعداد متخصصان مورد نیاز را به حداقل می‌رساند. یکی از راههای اعمال این پارامتر کم کردن تعداد قطعات و اتصالات است که علاوه بر تسریع و تسهیل کار باعث کاهش هزینه‌ها نیز می‌گردد.

۶- دوام: دوام تابع عوامل دیگری همچون مواد مناسب، سازه محکم، اتصالات قوی، پوشش حفاظتی کامل و پیش‌بینی عوامل تخریبی و به کار گیری روشهای جلوگیری از آنها نیز هست و هر یک از این فاکتورها به سهم خود در از دیاد دوام و طول عمر محصول

۹- اقتصادی بودن: اقتصادی بودن اجزای میلان شهری تابع مجموعه‌ای از پارامترهای مختلف یعنی مواد ارزان و در دسترس، روش تولید ساده، وزن کم و نحوه نصب آسان است و به طور کلی به شکلی است که هزینه‌های مواد خام اولیه، ساخت، حمل و نیروی انسانی به حداقل کاهش می‌یابد.

۱۰- استحکام سازه: سازه باید از استحکام کافی برخوردار بوده تا در برابر انواع تخریب و تشبیهای غیر قابل پیش‌بینی هنگام استفاده مقاومت کافی داشته باشد؛ در غیر این صورت عمر مفید محصول کم شده و باعث ایجاد بی‌رفتی در استفاده و همچنین زیانهای اقتصادی می‌شود.

۱۱- دسترس: مکان یابی و استقرار درست میلان شهری اهمیت بسزایی در نحوه صحیح استفاده از آن دارد. قبل از نصب میلان ابتدا باید نیازها و پتانسیل‌های محدوده را استخراج و سپس با

در انواع ساخت و سازه همواره اتصالات، حساسترین و آسیب پذیرترین نقاط هستند. اتصال خوب می‌بایست با سایر قسمتها بویژه قطعات متصل شده در آن نقطه، به صورت یکپارچه عمل کند

پس از مشخص شدن مکان مناسب می‌توان محصولی هماهنگ با شرایط محیط در آن مکان نصب کرد. مکان یابی صحیح در سطح شهر باعث دسترسی آسان و رفاه حال شهروندان می‌شود و به تبع آن ارتقای کیفیت محیط شهری را نیز به دنبال خواهد داشت

توجه به نتایج به دست آمده اقدام به مکان یابی مناسب برای هر یک از اجزای میلان شهری نمود. شایسته است در خصوص جنبه‌های این اجزا از مشاوره متخصص طراحی شهری استفاده شود. پس از مشخص شدن مکان مناسب می‌توان محصولی هماهنگ با شرایط محیط در آن مکان نصب کرد. مکان یابی صحیح در سطح شهر باعث دسترسی آسان و رفاه حال شهروندان می‌شود و به تبع آن ارتقای کیفیت محیط شهری را نیز به دنبال خواهد داشت.

پس از آشنایی با این پارامترهای اساسی می‌توان به ارزیابی هر یک از اجزای میلان شهری پرداخت. در سازمان زیباسازی شهر تهران برای این کار جدولی تهیه می‌شود که پارامترهای یاد شده یا همان نکات اساسی در آن گنجانده شده است. هر پارامتر بر حسب اهمیتی که در هر یک از اجزای میلان دارد ضریب خاصی را شامل می‌شود؛ به عنوان مثال پارامتر شکل در تابلوهای تبلیغاتی از اهمیت بیشتری نسبت به نمکات برخوردار است.

پس به هر یک از پارامترها امتیازی بر حسب کیفیت داده می‌شود. آن گاه امتیازها را در ضریب مربوطه به هر یک از اجزا ضرب نموده، جمع کل حاصل ضریبها را به جمع کل ضرایب تقسیم می‌نماییم؛ خارج قسمت، امتیاز ارزیابی خواهد بود و این امتیاز میزان کارایی محصول را مشخص خواهد کرد.

دخیل است.

۷- مقاومت در برابر تخریب: به طور کلی تخریب به دو گروه عمده قابل تقسیم است:

الف - تخریب عمدی (وندالیسم): به طور کلی اشیای عمومی در محل‌هایی که دور از جمعیت قرار گرفته‌اند یا نحوه استفاده از آنها به نوعی است که فرد زمان بیشتری را با آنها می‌گذرانند، بیشتر در معرض تخریب قرار دارند و این مسئله در برخی از اجزا مانند نیمکت با نسبت بالاتری رخ می‌دهد. این نوع تخریب بیشتر به صورت حک نام افراد، تراشیدن رنگ، کندن قطعات مشکله و سوزاندن بروز می‌کند.

ب - تخریب غیر عمدی: این نوع تخریب نیز معمولاً به دلیل عدم استفاده صحیح از آنها، مثلاً نشستن روی پشتی نیمکت (به دلیل خیس بودن کفی آن)، جابه‌جا کردن اجزای میلان و... صورت می‌گیرد این نوع تخریب می‌تواند تا حدی به ضعف طراحی و ساخت محصول مرتبط باشد.

۸- قابلیت استفاده برای گروههای مختلف: تقریباً تمام افرادی که از فضاهای شهری استفاده می‌کنند یا میلان شهری نیز سروکار دارند. این افراد به دو گروه قابل تقسیم است: افراد سالم (کودکان و بزرگسالان) و معلولان. یک طراحی خوب باید بتواند به طیف وسیعتری از استفاده کنندگان پاسخ دهد. مثلاً میلانی که هم برای معلولان و هم افراد سالم کارایی مطمئن داشته باشد.

منابع

- ۱- هوسین مایور کاب کیش، بهترین شرایط و مشخصات کلی میلان شهری
- ۲- سازمان زیباسازی شهر تهران، شهرسازی تهران، ۱۳۷۸
- ۳- یونان، پاکر، سازه شهری و مرکز مطالعات شهرسازی و زیارت ماسکن و شهرسازی ۱۳۷۸
- ۴- J. Gibbon and B. Oberholzer, Urban Street Scapes, a work Book for Designers, BSP Professional Books, 1993.

زیر نویسها

- ۱- مشاور شهری بهار دهکده، مکان پوشش گسترده مردم را حداقل می‌نویسد
- ۲- Pictograms
- ۳- Handbook
- ۴- Form
- ۵- Coating

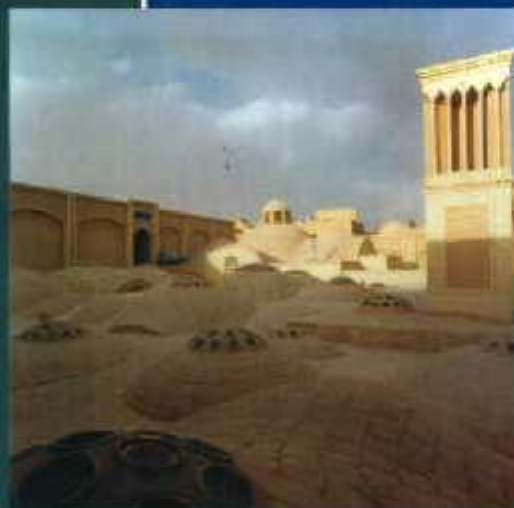
حیاتی نو در شهری کهن

گزارش تصویری



یزد

طرح مرمیت
حمام خان و
تبدیل آن به
رستوران ایرانگردی



طرح بهسازی محله جماله

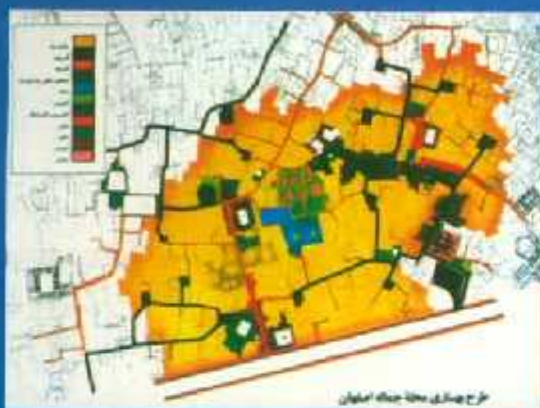


بدنه سازی کثر جماله

در فاصله ۵۰۰ متری جنوب غربی مسجد جامع اصفهان و شمال چهاران جمال الدین عبدالسزاق، محله‌ای قرار دارد که قدمت آن به قبل از دوره صفویه می‌رسد. این محله که وسعت معادل ۱۷ هکتار دارد، دارای ارزشهای ویژه‌ای از نمادهای معماری، شهرسازی، آب‌پنجه عمومی، بافت مسکونی، راسته‌ها و گذرهای ارتباطی، بازارچه‌ها، بخش‌های عمومی و خصوصتی است. در کمتر محله‌ای این همه امکانات شهری را به صورت یکجا می‌توان دید.

محله جماله قبل از بهسازی





این محله که از دیرباز به نام خانه نامیده می‌شد، سه بازار چهاراه عنوان مرکز محله در برده‌اند. این محله دچار فرسودگی شدید ریجی گسالتی، مهاجرت جمعیت بومی، جایگزینی اقصای حاشیه‌شهر، خدشه شدید ارزشهای معماری و شهرسازی بود. طرح بهسازی این محله برای حل مشکلات فوق و احیای آن از اوایل دهه ۱۳۷۰ به اجرا درآمده است. برخی از اقدامات عمده این طرح عبارتند از:

- ایجاد دروازه ورودی محله در مجاورت حمام شاه علی با استفاده از فضای کاروانسرای متروکه.
- ایجاد یک گذر اضافی، به موازات بازارچه، به منظور تأمین امنیت عابران و سهولت دسترسی سواره.
- تعمیر و مرمت کلی حمام وزیر و تعیین عملکرد آن به کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان.

بهسازی این محله توسط سازمان مسکن و شهرسازی استان اصفهان انجام شده است.



پروژه بهسازی پلازا دو آلیت



معماری	دکتر ۱۳۸۶
مشاور	آرش مهرگان
مهندس	مهندس سید علی حسینی
معماری	دکتر ۱۳۸۶
مشاور	آرش مهرگان
مهندس	مهندس سید علی حسینی
معماری	دکتر ۱۳۸۶
مشاور	آرش مهرگان
مهندس	مهندس سید علی حسینی
معماری	دکتر ۱۳۸۶
مشاور	آرش مهرگان
مهندس	مهندس سید علی حسینی
معماری	دکتر ۱۳۸۶
مشاور	آرش مهرگان
مهندس	مهندس سید علی حسینی



نمای عصر



نمایی از پروژه

پروژه بهسازی پلازا فوآلبیت در شهر قزوین و نمایان «آیت» در اطراف قصر سلطنتی اجرا شده است. قصد معمار پروژه این بوده که از گالری‌های مستی و تاریخی آن استفاده کند، اما بافت قدیمی شهر و شکل ناموزون آن، مشکلاتی در طراحی ایجاد کرده بود و رعایت کنالبد مستی هم معضل دیگری بوده از این رو معمار آن مجبور شد تا هماهنگی مصالح قدیمی و نو را از بین برد تا تمام اجزای پروژه یکدست باشند. او گالری‌های زیرزمینی را به سطح زمین مرتبط کرد و میدان ناموزون آن را سنگفرش نمود. در این پروژه از مصالح یکد رنگ استفاده شد تا از بخش تاریخی متمایز باشد.

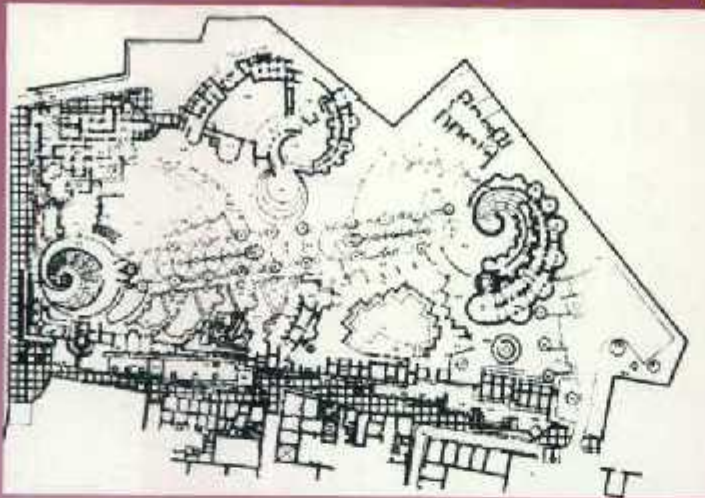
گالری زیر زمینی



ورودی زیرزمین



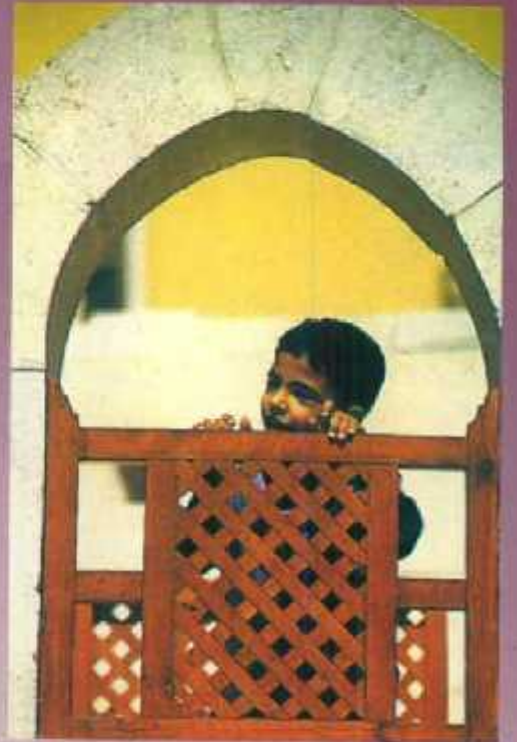
پارک فرهنگی کودکان



موقعیت پلان پارک فرهنگی کودکان در قاهره

معمار: عبدالحمید ابراهيم عبدالحمید
کارفرما: وزارت فرهنگ
مکان: محله مسکونی ابو ذهاب
تاریخ تکمیل: ۱۹۹۰م

معمولاً با توجه به استانداردهای بازی که مطابق با تصورات کودکان هستند از این رویه‌ها و مصالح این پروژه با تأکید بر
معماری‌های کودکان سخن گفته است. پارک را از حالت مسطح با سطوح مختلف و با استفاده از مصالح طبیعی ساخته‌اند.



مزارع مصر و پارک فرهنگی کودکان با پارک مقناص است

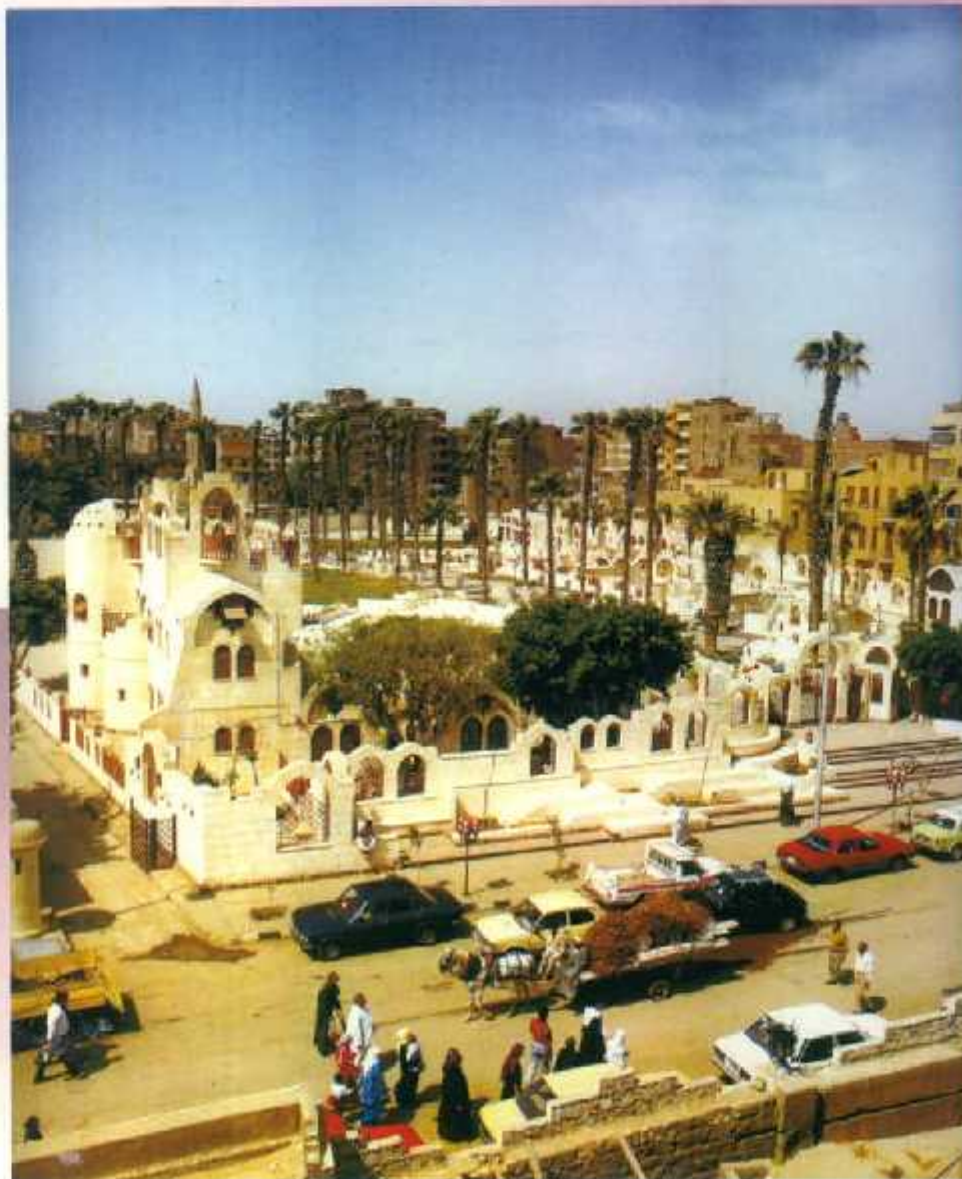


شهر کودکان

در محله متروک و فرسوده و مسطحی سده زیبای قاهره، در یکی از محلات مسکونی یعنی ابودعباب پارک تفریحی - فرهنگی برای کودکان ساخته شده است که منظر متناسب و خیره کننده آن، حزن و اندوه را از رخسار ساکنان زوده است. در این پارک تمامی امکانات آموزشی - تفریحی از قبیل کتابخانه، سالن تئاتر، بازیهای کامپیوتری و زمین بازی برای کودکان وجود دارد. ترکیب مناسب استفاده از رنگها و آهنگ موزون اخلاص هنری، جذابیت و گیرایی خاصی به پارک و محیط اطراف آن بخشیده است، به نحوی که تمامی ساکنان محله، از کودکان تا سالخوردهگان به داشتن آن برخورد می یابند و احساس ضروری کنند. مشارکت ساکنان محله در طراحی و اجرای پارک و حش و حش بهتری آن، بازگای از امید را به همراه آورده است.

همچونای پارک با مسجد این قولون و سایر بناهای یادمانی، معنای پارک را بر آن داشت تا اصول آن بناها را اثر طراحی خود لحاظ کند. این پارک در واقع، نوعی مداخله در مسالمت است، مداخله ای که به گونه ای رؤیایی، متروک بودن این بخش از قاهره را از بین برده است.

نمایی از پارک فرهنگی کودکان



ساماندهی و بهسازی مجموعه کریمخانی

مجموعه کریمخانی با مساحت ۱۶۷۳ هکتار، براساس طرح جامع به عنوان مرکز شهر شیراز در حال و آینده تعریف شده است. عناصر اصلی واقع در محدوده این طرح عبارتند از: ازبک کریمخانی، عمارت دیوانخانه، مسجد و حمام وکیل، بازار وکیل، عمارت کلاه فرنگی، (مسوود پارس) در گوشه، باغ نظر و همچنین ساختمانهای پست و مخابرات، دادگستری، شهرداری، شعب مرکزی بانکهای ملی، تجارت، ملت، سپه و صادرات، کتابخانه، چند واحد آموزش و واحدهای تجاری.

مجموعه کریمخانی قبل از بهسازی

محدوده فوق در دوره کریمخانی، یک مجموعه حکومتی با هم پیوسته بوده که با احداث خیابان زند در سال ۱۳۱۳ و ساخت و سازهای بعدی دچار گسختگی شده است. مشکلات عمده محدوده عبارتند از:

- کمبود فضای شهری عمومی برای گذران اوقات فراغت.
- فرسایش بناهای ارزشمند مجموعه.
- هم پیوند نبودن مجموعه تاریخی با زندگی امروز.
- کمبود خدمات و جدایشهای گردشگری.

هدف طرح، احیای مجموعه و بازیابی وحدت فضایی یکل مجموعه برای تبدیل آن به مرکز شهر شیراز است. اقدامات عمده پیشنهادی برای رسیدن به این هدف عبارتند از:

- احیای فضاهای شهری مثل باغ نظر، میدان توپخانه، جلوخان مسجد وکیل و...
- تعریف فضایی - عملکردی تقاطع بازار و خیابان زند.
- تجهیز و تعریف فضایی شهری پیاده و حذف ترافیک سواره از درون مجموعه از طریق ریزگذر کردن خیابان زند.
- تأمین فضاهای عملکردی و جلایی مورد نیاز.
- سازمان عمران و بهسازی شهری عهده دار تهیه این طرح بوده است.



مجموعه کریمخانی بعد از بهسازی



از آقای محمد سعید ایزدی که عکسهای مربوط به گزارش تصویری را در اختیار دانشگاه قرار دادند، تشکر می شود.

طراحی مبلمان برای خیابان (۲)

رضا مرتضایی



زیاله دان و گلجای

زیاله دان

زندگی شهری برخلاف زندگی ساده روستایی، با مصرف توأم است. مصرف گرایبی در نزد شهرنشینان موارد زیادی را شامل می‌شود. از مواد غذایی گرفته تا وسایل یک بار مصرف آنان در تلاش بیشتر برای خرید و مصرف هستند. در چنین شرایطی خیابان، میدان، پارک و هر مکان عمومی دیگر می‌تواند به سادگی به محل دفع انواع زباله‌های مردم تبدیل شود. از م طراحی، ساخت، موقعیت‌دهی و نصب درست انواع زیاله‌دان یا کاربردها و فرم‌های متنوع در چنین شرایطی است که بیش از پیش ضروری می‌نماید.

در محیط شهری زیاله‌دان باید قابل رؤیت بوده و استفاده از آن راحت باشد، ولی نباید به عنوان عنصر مزاحم و پرزرق و برق جلوه کند. استقرار زیاله‌دان نباید به صورت اتفاقی انجام پذیرد بلکه باید بر اساس نرخ تردد و ازدحام مردم در یک محدوده یا نقطه‌های خاص انجام گیرد. به طور مثال وجود زیاله‌دانهای متعدد در برابر یک فرودگاه بزرگ یا مدرسه‌ای پر از دانش‌آموز امری شایسته است. «در فضاهای شهری یا تعدد مبلمان شهری، زیاله‌دان نیز باید در هماهنگی کامل با عناصر یاد شده باشد. ولی در باغ، پارک، تفریحگاه و از این قبیل، زیاله‌دان بهتر است با معیار مسورها و گذرگاه‌های محیط در ارتباط باشد.» (۱) همچنین استقرار زیاله‌دان در نزدیکی نیمکت بسیار توصیه شده است.

لذوماً زیاله‌دان نباید پایه‌ای مستقل داشته باشد. می‌توان آن را به تیر برق، سرپناه ایستگاه اتوبوس، تابلوی خیابان و یا حتی دیوار نصب کرد. براین اساس زیاله‌دانها را می‌توان چنین تقسیم‌بندی کرد:

- ظروف متصل به اجزای دیگر مبلمان شهر.
- ظروف متصل به دیوار.
- ظروف مستقل و ایستا (پایه‌دار).
- ظروف متحرک برای استفاده موقت.
- ظروف با گنجایی زیاد و مناسب برای محیط‌های عمومی و مجموعه‌های کنار جاده‌ای.



خدمات ترسانی یا مشکلاتی روبروست، باید دیر کرد زمان تخلیه و باطلوع حجم بیشتر زباله را حساب کرده و در نظر داشت. موقعیت زباله‌دان و دفعات تخلیه، عواملی هستند که گنجایی آنها را تعیین می‌کنند. فرغ، مواد و رنگ زباله‌دان حتی الامکان باید با سایر حلمان موجود هماهنگ باشد. اشکال مذکور و هندسی ساده بویژه چهار گوش از جهت دارند.

در طراحی زباله‌دان برای هر منطقه یا محلی رعایت این نکات حائز اهمیت است: دوام در برابر وندالیزم و فرسایش، مواد و مصالحی با حداقل تعمیر و نگهداری، راحتی و سهولت تخلیه و نظافت، ضد سرقت، ضد آتش، اختفای محتویات (زباله‌ها) و نصب، سوار کردن و اتصال اجزا.

مصالح این کار باید دوام و استحکام را بهم داشته باشند. استفاده از مواد زیر در ساخت زباله‌دانها عمومیت دارند:

- مواد سرکبند از نوعی رزین دیرگداز تولید می‌شود که سطحی بسیار صاف و سیقلی را به وجود می‌آورد، به راحتی و

در مجموعه تصاویر ۱ نمونه‌هایی از انواع زباله‌دان مشاهده می‌شود.

«در یک خیابان شلوغ و مسیری مستقیم، ظرفها را می‌توان با فاصله‌های ۳۰ متری از هم تعبیه کرد. اما در بیرون برخی مکانها مانند سینما، غذایه‌فروشی و قنادی - همان طور که گفتیم - می‌توان این فاصله را کاهش داد. برعکس در خارج ساختمانهای عمومی معینی با عنایت به بعضی نکات ایمنی، تعداد زباله‌دانها را می‌توان کاهش داد.» (۲)

تعداد زباله‌دان و حجم آن باید با تعداد استفاده و حجم زباله‌سازی در منطقه مورد نظر هماهنگ باشد. چنانچه این دقتها صورت نگیرد، زباله‌دان خیلی سریع به عنصری بی‌فایده تبدیل می‌شود.

«حداقل گنجایی زباله‌دان در مرکز شهر باید ۵۰ لیتر باشد. در محیطهای وسیع و پیاده‌روهای پرازدحام، ظروف باید در با گنجایی ۵۰ تا ۱۰۰ لیتر مناسب‌تر است.» (۳) در مکانهایی که

استقرار زباله‌دان نباید به صورت اتفاقی انجام پذیرد بلکه باید بر اساس نرخ تردد و ازدحام مردم در یک محدوده یا نقطه‌ای خاص انجام گیرد

گلدان محاسن زیادی برای نمایش گلها و گیاهان زینتی در منظر شهر دارد. همچنین از آن برای ایجاد مانع، احیای محیط، غنای بصری، تلطیف مکان، کاهش بصری ارتفاع دیوارها و برخی ساختمانهای بلند و خشک، القای فرمهای مینیمالیستی معماری، متمایز ساختن مسیر پیاده از سواره و... استفاده می‌شود

سادگی تمیز می‌شود و در محیطهای کنترل شده خاص مصرف دارد (تصویر ۲).

• فلزات ریختگی: این مواد قابلیت دستیابی به جزئیات دقیق را به خوبی دارند (مانند علائم، نوشته‌ها و آرایه‌های خاص هر ناحیه) و به دلیل مقاومت بالا، افزایش نظرافتهای طراحی در نزد آنها از استحکامشان نمی‌کاهد (تصویر ۳).

• بتن: نیاز به مراقبت زیاد ندارد، اما ضخامت ماده به کار رفته حکایت از فرمهای ساده هندسی دارد. همچنین بافت سنگدانه‌ای آن با دانه‌بندی نمایان، تأثیری سه بعدی و پایدارتر با عنایت به نکات اقتصادی از خود بر جای می‌گذارد (تصویر ۴).

• چوب: به شکل تیرکه بیشتر زمانی استفاده می‌شود که سطل داخل از فلز باشد. این ماده اصولاً چهارم ناآشنا، مزاج و بی‌وزن و برق در محیط ندارد و می‌توان گفت با هر فضایی اعم از رسمی و غیررسمی هماهنگی دارد. سطل داخل را می‌توان از ورق کالوآئید، تورها و شبکه‌های مفتولی فلزی یا روکش پلاستیک یا پلی‌اتیلن ساخت (تصاویر ۵).

هنگامی که بنا باشد محتویات زباله‌دان دیده نشود باید از درپوش استفاده کرد. استفاده از درپوش همچنین می‌تواند باعث کاهش بوی نامطبوع، دفع حشرات مزاحم، جلوگیری از آلودگی زباله‌های سبک پراکننده، پرندگان و حیوانات و ممانعت از ورود آب باران بشود. درپوش را می‌توان به شیوه‌های گوناگون مانند زنجیری یا آلومینی (شبه در حشوهای پست انگلیسی) تعبیه کرد و دقت شود که تمامی منقعات باز شوند باید سریع و آسان عمل کنند (تصویر ۶).

نکته دیگر، در نظر گرفتن سوراخهای تخلیه در کف سطل

تصویر ۱- انواع زباله‌دانها در مکانهای مختلف شهری



تصویر ۲- زباله‌دان فلزی در یک پارک



تصویر ۳- زباله‌دان فلزی در یک پارک



فصلی آراسته می‌شود. گلدانها، گلها را از خطرات زیادی به دور نگه می‌دارند و چنانچه صحیح طراحی شوند، تندیس‌های گسترده سطح شهر خواهند بود.

نباید درجایی که امکان کاشت و رشد طبیعی گیاهان در زمین وجود دارد از گلدان استفاده کرد. به کاربردن این عناصر در شکل تک و دور افتاده در کنجی مهجور به دلیل نبودن ارتباط با محیط پیرامون به هیچوجه توصیه نمی‌شود. در عوض، آرایش گروهی آنها اثر فوق العاده‌ای دارد و می‌تواند فضای دلچسب و دلنشینی نیز برای نشستن فراهم آورد. گلدانها باید بخش مکمل سیمای شهر باشند و در ارتباط با سایر مبلمان طراحی شوند. همچنین می‌توان از یکبار چسبازی آنها با وسائلی همچون نیکت، روشنائی، ژباله‌دان و... سود جست (تصویر ۸).

گلدانهای سبزی را می‌توان در مکانهای مختلف به طور محدود از تیر و پایه چراغ آویخت و نیز از نگهداری دائم آنها انطباق حاصل کرد. سندها نمی‌توانند جلوه‌های همسنگی خیابان باشند بلکه باید قابلهایی به این منظور تهیه شود تا در مناسبتهای خاص و فصلی از آنها استفاده کرد. آبیاری سدها باید به طور کامل در نظر گرفته شود. برای آبیاری دستی یا خودکار باید دستور کار منظمی تهیه شود تا گیاهان همواره شاداب و با ظراوت بمانند.

گلدانهای مستقل و ایستا قابلیت انعطاف دارند و می‌توان آنها را در اشکال مختلف آرایش داد و حتی برخی امکان چیدن روی یکدیگر را نیز دارند. از آنجا که با چیدن آنها، عمق دیواره بیشتر می‌شود در خنجه و نهال نیز می‌توان در آنها کاشت (تصویر ۹).

«گلدانهایی با استفاده کوتاه مدت باید به راحتی قابل جابه‌جایی باشند حداکثر حجمی که دو مره بتوانند آن را حمل کنند به طور تقریبی ۶۰۰×۶۰۰×۶۰۰ میلی‌متر به علاوه ۱/۱ متر مکعب خاک درون آن با توجه به اشباع و تراکم خاک است» (۴). این نوع گلدانها اغلب برای پیاده‌روسازی موقت، موانع ترافیکی یا هماهنگی با معزله‌ها و کافه‌های خیابانی به کار می‌روند.

ظرف گلدانهای بزرگ، به دلیل تقلیل خطر «انگیزی خاک» ارجح است. این ظروف در درازمدت امکان رشد گیاهان متنوعی را فراهم می‌آورند که دلیل موجهی بر مثبت بودن آنهاست. در این گلدانها، یک متر مکعب خاک، گنجایی حداقل است و البته عمق نیز نباید کمتر از ۲۵۰ تا ۴۰۰ میلی‌متر باشد» (۵). گلدانهای طولانی مدت، معمولاً حجیم هستند و به هنگام تغییر موضع، نیاز به بالابرد و لیفتراک دارند یا باید در محل ساخته و تعمیر شوند. می‌توان تمام یا قسمتی از این گلدانها را در زمین کاشت.

گلدانهایی که در محل ساخته می‌شوند و به انواع دائمی معروفند، می‌توانند در ادامه کفسازی پیاده‌رو و سواره‌رو یا آجر، سنگ یا بتن تکمیل شوند. هر چند که در این شرایط بتن مسلح به دلیل جلوگیری از گسترش ریشه‌های گیاه و ضرورهای احتمالی توصیه می‌شود.

حلقه‌های بتنی بدون کف برای حفاظت سرویس‌های بهداشتی از ریشه درختان استفاده می‌شود. اگر چه محدودکننده‌های ریشه ممکن است بیشتر مورد رضایت باشند؛ تنها کافی است آنها را میان ریشه و سرویس‌ها قرار داد تا ریشه اجازه گسترش در سایر جهات را نیابد.

حسن گلدانهای توکار در این است که هنگام برگریزان درختان می‌تواند برگهای پراکنده بر سطح سنگفرشها را در خود جای دهد. گلدانهای مستقل و ایستا را می‌توان در فصول



تصویر ۸ - گلدانهای سبزی و آبیاری



تصویر ۹ - گلدانهای سبزی و آبیاری



برای سستوهای دورهای و خروج آب باران است. هر قدر وجود این سوراخها می‌تواند در شرایط یاد شده مفید باشد، در برخی حالات به دلیل خروج شیرابه از آن امکان ایجاد مشکل نیز وجود دارد. از این رو چنین استنباط می‌شود که تعبیه سوراخهای تخلیه به موقعیت استقرار زیاله‌دان و نوع زیاله آن بستگی دارد.

در موقعیتهایی که امنیت محیط از اهمیت ویژه برخوردار است، محتویات زیاله‌دان باید قابل دیدن باشند. به عنوان مثال زیاله‌دان پایه‌دار یا دهانه‌ای باز می‌تواند مناسب باشد. برخی نیز معتقدند در محیطهای بسیار مهم از دید امنیتی نباید طرف زیاله نصب شود. راهبردهای متفاوتی به منظور کاهش اثر انفجاری ظروف در جریان نصب گذارها وجود دارند که از هدف این پژوهش به دور است.

اگر ملرواحی ظرف زیاله با یک عنصر دیگر شهری مانند تابلو تبلیغاتی ادغام شود آن وقت مسئولیت به عهده رقیبان تبلیغاتی می‌افتد و بویژه در مراکز شهرهای شلوغ، فرهنگ زیاله‌دان تمیز ترویج پیدا می‌کند (تصویر ۱۰).

گلدان خیابانی

گلدان زمانی در شهر استفاده می‌شود که امکان کاشت مستقیم درخت و درختچه در زمین نیست. گلدان مجانس زیادی برای نمایش گلها و گیاهان زینتی در منظر شهر دارد. همچنین از آن برای ایجاد مانع، احیای محیط، غنای بصری، تلطیف سکون، کاهش بصری ارتفاع دیوارها و برخی ساختمانهای بلند و خشک، القای فرمهای مینیمالیستی معماری، متمایز ساختن مسیر پیاده‌از سواره و... استفاده می‌شود.

گلدان به سادگی جابه‌جا و در صورت لزوم به راحتی با گلها

نباید در جایی که امکان کاشت و رشد طبیعی گیاهان در زمین وجود دارد از گلدان استفاده کرد

شهرهای زیادی در دنیا هستند که با طرحهای سازمان یافته و دقیق، از گیاهان مختلف در سطح خیابان و کوچه‌هایشان سود می‌جویند. یک برنامه منظم و مداوم آبیاری با سه تا چهار بار تعویض گلهای فصلی در بهار و پاییز، می‌تواند طراوت و سرزندگی به سیمای شهر ببخشد

است سنگین وزن و مناسب برای گلدانهای دائمی خیابان. چون سنگ خاصیت تراوش بسیار کمی دارد باید مسیر خروج فاضلابش خوب و کامل عمل کند.

• بتن: شاید بهترین ماده برای گلدانهای خیابانی بتن باشد؛ بافتی مناسب در شکل و اندازه مناسب با طرح و اثری طبیعی. در کنار با بتن باید دقت کرد که افراط در سطوح بافتدار خشن می‌تواند بیکره و فرم کمی را تخریب نماید.

• سفال بدون لعاب: ساده‌ای، سنگی برای گلدانها، با اثر تراوشی بسیار زیاد که می‌تواند ماده مستعد تولید امراض در مناطق خود نیز باشد. این نوع گلدانها در طرحها و شکلهای مختلف بویژه مخروطی، استوانه‌ای و کوزه‌ای دیده می‌شوند.

• چوب: تر استفاده از چوب باید دقت کرد که گلدانهایی از این جنس حتماً بسیار به یک طرفه ضد رطوبت داخلی دارند. متداولترین چوبهای این کار، ساج، برمه‌ای، آیروکو و بلوط است. (۶)

• مواد مرکب: این نوع بیشتر شبیه بتن است و بیش از اینکه ماده‌ای طبیعی باشد، فرآورده‌ای ترکیبی است. سهولت تهیه قالب برای این مواد و طیف گسترده‌ای از اشکال و فرآورده‌های تولید، حکایت از تنوع ساختاری و ظاهری آن دارد. سطوح نهایی این ماده ساف و صیقلی است و وقتی با سایر مواد مقایسه می‌شود از سبکی قابل توجهی برخوردار است. در تصویر ۱۰ گلدان خیابانی از مواد گوناگون دیده می‌شود.

وجود سنگریزه و سنگدانه‌های ریز در کف گلدان به آب اجازه جریان یافتن می‌دهد و ایجاد فاضلاب گلدان به‌سادگی با تعبیه سوراخ در کف آن امکان‌پذیر است.

گلدانها در دوره‌های به نسبت طولانی نباید به مراقبت و نگهداری نیاز داشته باشند و باید در مقابل نندالیسم (تخریب بوسیله شهر و تان ناگاه) نیز مقاوم باشند. این گلدانها باید آن قدر محکم باشند تا از جابه‌جایی‌ها و تغییر مواضع مکانیکی، انواع خراشیدگی و تورشنگی (غیرشدن) چنان سالم به در برند. ماده انتخابی برای گلدان نباید هادی حرارت باشد چرا که این مسئله باعث تاخیر آب موجود در خاک یا دی‌هیتراته می‌شود.

پوششهای سطحی گلدانهای خیابانی باید در برابر آلودگیهای محیطی، مقاوم باشند و با اجزای معماری محیط بویژه در مناطق حفاظت‌شده طبیعی هماهنگ باشند. در طراحی طرف گنجا باید از لبه‌ها و گوشه‌های تیز دوری جست، زوایای حاده در شکل گلدان کاشت موفق به همراه ندارد. اشکال گرد، در این محصولات جزء کاربردی‌ترین شکلهاست (اگر چه از دیدگاه معماری، این اشکال چندان مناسب نیستند و هماهنگی مطلوبی با بناهای معماری ساخت ندارند بویژه با وجود اشغال فضای بیشتر نسبت به یک گلدان خیابانی چهار گوش با همان گنجایی).

شهرهای زیادی در دنیا هستند که با طرحهایی سازمان یافته و دقیق، از گیاهان مختلف در سطح خیابان و کوچه‌هایشان سود می‌جویند. یک برنامه منظم و مداوم آبیاری با سه تا چهار بار تعویض گلهای فصلی در بهار و پاییز، می‌تواند طراوت و سرزندگی به سیمای شهر ببخشد. غنای بصری و رنگ گلهای گیاهان، کیفیت تعبیر فضول و دگرگونی در احوال را برجسته‌تر و گذران زندگی را دلپذیرتر می‌کند. شاید این نیز وسیله‌ای برای برقراری آرامش بیشتر و عمیقتر در جامعه انسانی باشد.

تصویر ۱۰: گلدانهای مختلف در خیابانهای لندن



تصویر ۱۱: گلدانهای آبی در خیابان



تصویر ۱۲: گلدانهای سفید در خیابان

برگ‌ریزان با وسائل مکانیکی جابه‌جا کرد تا کار نظافت راحت‌تر صورت پذیرد.

برای نمایش تضاد در بافت شاخ و برگها، رنگ قوی و فرم تندیس وار، گیاه باید دقت خاصی در انتخاب نوع گونه گیاهی مورد نظر مبذول شود. اگر گیاه نیاز به جابه‌جایی دوره‌ای دارد باید سبدهای سیمی گالوانیزه نصب شود (در هر گلدان چهار تا شش گیاه) تا حمل و نقل به شکلی راحت‌تر چه دستی و یا خودکار انجام شود.

مواد و مصالحی که در ساخت گلدانهای خیابانی استفاده می‌شوند و از کاربرد بیشتری برخوردارند عبارتند از:

• سنگ: طراحی با سنگ معمولاً جنبه سنگی داشته و ماده‌ای

زیئونیوسها
1-Mills, Edward D. The Architect's Handbook Planning, London, Butterworths, 10th ed., P. 97, 1985.
2-Gibbons, Johannes Oberholzer, Bernard, Urban Streetscape, Cambridge, BSP Professional Books, P. 76, 1991.
3-Ibid, P. 98.
5,6-Mills, Edward D, Op.Cit. P.95.

بارگشت به گذرهای پیاده

تجربه پیاده‌سازی خیابان تربیت تبریز و جنت مشهد

نازیا مرادی

شهروندان تأثیر می‌گذارد، این تأثیر را بیش از هر جای دیگری می‌توان در معابر ویژه پیاده‌ها یا مکان‌های بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد. مردم برای تعامل اجتماعی و آمد و شد، نیازمند راه رفتن و حضور در فضاهای عمومی هستند. این نوع حضور، فضای خاص خود را نیز طلب می‌کند؛ چرا که فرد باید بتواند از آذانه و با فراغت کامل و بدون اینکه با مانعی برخورد کند، در یک فضای ویژه پیاده قدم بزند.

معابر ویژه پیاده یا پیاده‌راه‌ها آن دسته از معابر شهری هستند که تنها برای عبور پیادگان در نظر گرفته شده‌اند. در این معابر ورود اتومبیل به طور کلی ممنوع است و تنها برای ورودهای اضطراری همچون ماشین‌های آتش‌نشانی یا آمبولانس، امکان عبور خودرو و لوازم معابر وجود دارد. این معابر می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، مسیری در میدان، پارک یا فضاهای یک مجتمع شکل بگیرند. مهمترین اثر احداث یک محور پیاده، بهبود مدیریت ترافیک، سیمای کالبدی شهر، رفع معضلات زیست‌محیطی و آسودگی در خرید و ارائه خدمات است. احداث چنین محوری به طور ناخودآگاه مردم را به استفاده از وسایط حمل‌ونقل عمومی تشویق می‌کند و نیاز کینگ‌های عمومی را توسعه می‌دهد. تأثیر دیگر گسترش پیاده‌راه‌ها، اعتلای زندگی اجتماعی و غنابخشی به فعالیت‌های لذت‌بخش فرهنگی است. به تعبیر دیگر بازی کودکان، آسایش سالمندان و گذران اوقات فراغت جوانان از جمله کارکردهای یک محور پیاده است که عناصر هویت‌بخش شهری را تقویت می‌کند. در سازه تأثیر یک محور پیاده بر وضعیت خرید و خدمات در شهرها باید گفت محورهای پیاده، دسترسی به این نوع مراکز را تسهیل می‌کنند به هر حال این واقعیتی است که تفکیک حرکت سواره از پیاده دخالت آنها را در محدوده یکدیگر کم‌رنگ می‌کند و برای عابران پیاده امنیت حرکت به همراه می‌آورد.

نخستین اقدامی که در جهت تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا صورت گرفت به اواخر قرن ۱۹ بازمی‌گردد. طی این اقدام «اولیستر» معمار معروف آمریکایی در طراحی پارک مرکزی نیویورک، برای عبور پیادگان پلی از سنگ روی جاده و وسایط نقلیه پناهندها.

پیاده‌سازی، طرح یک مسئله

یکی از تحولات اخیر در گرایش‌های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به عنوان یک موضوع فراموش شده مهم شهری است. امروزه تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می‌شود. در دو دهه اخیر به عنوان یک واکنش ناگزیر، گواهی نوین در شهرسازی ایجاد شده است که به صورت «جنبش پیاده‌گستری»، «گسترش فضاهای پیاده» یا «برنامه‌ریزی پیاده» در سراسر جهان در حال توسعه است. این غفلت در عمر کوتاه شهرسازی ایران، نه تنها در عرصه مطالعات نظری بلکه در برنامه‌ریزی و طراحی شهری نیز دیده می‌شود. به هر حال واقعیت این است که تاکنون معابر پیاده نه به عنوان بخشی مستقل از فضای شهری بلکه به منزله تاهی از حرکت سواره به شمار رفته است و برنامه‌ریزی برای مسافین همواره بر برنامه‌ریزی برای انسان مقدم بوده است. هجوم اتوبوس‌خودرو به مرور زمان، پیاده‌ها را وادار به عقب‌نشینی کرده و آنان را به خانه‌ها یا فضاهای بسته تبعید نموده است. از سوی دیگر حضور سریع، گسترده و غافلگیرانه خودرو در ایران، فرصت چندانی برای خلاقیت در طراحی خیابان‌ها باقی نگذاشته است و به این ترتیب بیشتر خیابان‌ها بدون توجه به خصوصیات فرهنگی و نیازهای اجتماعی شکل گرفته‌اند.

به موازات روند روبه‌رشد حرکت سواره و افزایش ترافیک در شهرها، تعریض ناگزیر خیابان‌ها و احداث خیابان‌های جدید جوانگویی معضل ترافیک نبوده؛ چرا که با هر تعریض یا خیابان‌سازی امکانی برای ورود بیشتر خودروها ایجاد می‌شد. ضمن اینکه بسیاری از ساختمان‌های خاطرمناگیز و با ارزش قدیمی در اثر تعریض خیابان‌ها از میان رفتند. تجربه نشان داده است که تعریض‌ها و طرح‌های اصلاح ترافیکی - که در طرح‌های جامع و تفصیلی مطرح می‌شود - در طول زمان از کارایی لازم برخوردار نبوده است و این در حالی است که بسیاری از شهرها از پتانسیل قوی برای احداث مسیر ویژه عابر پیاده برخوردار بوده‌اند. اگر قبول کنیم که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری بر فعالیت روزمره اجتماعی

اینجا خیابان است؛ جایی که در امتداد خود شبکه‌های حسی شهر را به هم پیوند می‌دهد؛ جایی که گذر یک قرن، تصویری دیگرگونه از آن بر جای گذاشته است. خیابان قرن پیش، انعکاس صدای برگ و باد بود که با همه‌همه انسان درهم می‌پیچید؛ جایی که در گذار مردمانش، تلخی به تبسّم تبدیل می‌شد و کینه‌های سرد، رنگ گرم آستی می‌گرفت؛ فرصتی برای سلام، اکنون اما سلام و آستی در ناگزیری سرعت و گریز رنگ باخته است.

اینجا خیابان است؛ دالانی برای عبور سریع از حجم و صدا؛ محل دفن خاطرات گذشته؛ جایی که دیگر بر سنگفرش آن، صدای لی‌لی کودکان لبخند و خاطر، شهر را از طنین موزون خود سرشار نمی‌کند.



محور پیاده استادشهریار

محور پیاده‌ای که در گوی ولی عصر تبریز ایجاد شده است تجربه‌ای مشابه معبر تربیت نبود. تفاوت ویژگی‌ها و خصوصیات این معبر و بافت محله‌ای آن نسبت به بافت تاریخی و مرکزی تربیت، نوع دیگری از رویکردها محور پیاده را به نمایش می‌گذارد. این گذرگاه که استاد شهریار نام دارد در محله تازماساز و صرقد نشین تبریز قرار دارد. معبر پیاده استاد شهریار در سال ۷۳ به همت شهرداری تبریز احداث شد. این معبر از یک سو به میدانی به نام میدان بزرگ و از سوی دیگر به میدان یا فلکه بازار می‌پیوندد. در اطراف این معبر دو خیابان به نامهای شریعتی و ولی عصر قرار دارند که از طریق خیابانهای اوحدی و آذر بایجان به میدان بزرگ وصل می‌شوند. اجناس، گالاهای پوشاک سوکس و مدرنی که معازنه‌های این محور عرضه می‌کنند این محل را به مکانی برای مراجعات فراوان مردم تبدیل کرده است. عمده این مراجعات نه به قصد خرید بلکه برای تماشای تفریح و آشنایی با اجناس است. بدیهی است که اکثر عابرانی را که از این خیابان تردد می‌کنند، جوانان تشکیل می‌دهند. در گذشته نیز، استقبال فراوان مردم و جوانان از این معبر در کنار تفریحی که عبور خودروها ایجاد می‌کرد، موجب بروز مشکلات جدی در حرکت سواره و پیاده می‌شد. علی‌رضا معینی قیض آبادی، مدیرعامل «مهندسی مشاور هماهنگ نقش» و طراح معبر پیاده استاد شهریار می‌گوید: «اگر می‌خواستیم پیاده‌روها را عرض کنیم باندی برای عبور ماشین باقی نمی‌ماند و از سوی دیگر پیاده‌روها به دلیل عرض کم، پاسخگوی ازدحام مردم نبود. بنابراین طی بررسی و مطالعات اولیه متوجه شدیم اگر این خیابان به روی حرکت سواره مسدود شود با توجه به محورهای کمکی که در دو سوی این معبر قرار دارند، یک فضای مناسب شهری به وجود می‌آید. به این ترتیب قطع حرکت سواره در این منطقه تأثیری بر شبکه ترافیکی به جای نگذاشت.»

محور پیاده جنت

در باب پیاده‌سازی خیابان جنت مشهد باید گفت این امر شباهت بسیاری به علل پیاده‌سازی گوی استاد شهریار تبریز دارد. این خیابان از شمال به بلوار مدرس یا دروازه طلایی، از شرق به خیابان دانشگاه، از غرب به خیابان امام خمینی (ره) «ازک سابق» و از جنوب به خیابان دکتر چمران و باغ ملی منتهی می‌شود. خیابان جنت نیز همچون معبر استاد شهریار به دلیل عرض کم و اباشتنی مراکز تجاری عمده شهر به بافت تاریخی محلی برای گشت و گذار و گذران اوقات فراغت شهروندان تبدیل شده بود. بویژه باسازهایی که در این محور قرار دارند، تراکم واحدهای تجاری و به تبع آن مراجعات فراوان مردم را نیز به همراه داشت. تا پیش از پیاده‌سازی این محور، تسلاخل حرکت سواره و پیاده به حدی بود که حرکت در آن مختل می‌شد و از آنجا که به سوارات

امروزه اختصاص فضای وسیعی از شهر را به خودرو، موجب شده است انسان برای تعامل و روابط متقابل اجتماعی از فضاهای محدودی که در اختیار دارد کاملاً استفاده نماید. اگر این نکته را بپذیریم که مدیته، انسانهای منزوی را طرد می‌کند، لاجرم فعالیتها و گفتگوی شهرنشینان در فضاهای شهری باید با کارکردهای خاص صورت پذیرد. از جمله این فضاهای ویژه می‌توان از معابر مخصوص عابران پیاده نام برد. این فضاها شور و نشاط را به شهرها باز می‌گرداند و اغلب دیدارهای اتفاقی یا برنامه‌ریزی شده در آنها صورت می‌گیرد. احداث مسیر ویژه پیاده علاوه بر اینکه در تجدید حیات مراکز شهری نقش انکارناپذیر ایفا می‌کند، با فراهم آوردن تعاملات اجتماعی به شهروندان اجازه می‌دهد در محیطی آرام، بدون اینکه هر لحظه خطر برخورد با تصادف یا خودرو احساس کنند حواس خود را کاملاً معطوف انتخاب جنس، خط بصری و سایر پیاده‌روی می‌دهد. نمایند در کشور ما، اکثر شهرها در بطن شبکه‌های شهری، امکانات قوی بسیاری برای اصلاح الگوهای ناصواب ترافیکی دارند. یکی از اقدامات ارزشمندی که طی سالهای اخیر در این زمینه صورت گرفته، احداث محورهای مخصوص عابران پیاده در شهرهای تبریز و مشهد است. این اقدام به همت شهرداری این دو شهر و به قصد ایجاد آرامش و امنیت برای حرکت پیاده صورت گرفته است. در این گزارش سعی بر این است که با معرفی عملکرد این محورهای پیاده و تأثیر آنها بر شبکه‌های حمل و نقل شهری، تصویری روشن از امکانات عینی و فعلیت یافته یک محور پیاده ارائه شود. بر این اساس ابتدا به بحث ضرورت پیاده‌سازی در سه محور تربیت و استاد شهریار در تبریز و جنت در مشهد می‌پردازیم.

محور پیاده تربیت

تبریز شاید نخستین شهرهایی است که با احداث دو محور متمایز و شاخص پیاده در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده گام برداشته است. نخستین محور، خیابان تربیت است که در قلب شهر و درون بافت تاریخی قرار دارد. ورودی این خیابان از مرکز شهر و خیابان امام خمینی (ره) امکان پذیر است که خیابان اصلی شهر به شمار می‌رود. شهر تبریز در امتداد همین خیابان از محور شرقی - غربی گسترش یافته است. این معبر در انتهای خود به بازار تبریز منتهی می‌شود. تأیید از پیاده‌سازی، نماهای قدیمی و معماری خاصی که بدنه‌های این خیابان را تشکیل می‌دهند رویه فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پر ازدحام به چشم می‌خورد. به این ترتیب برای حل مشکل ترافیک این خیابان و نجات بازاری و پرورش معماری سنتی و نماهای آن، لزوم حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه احساس می‌شد؛ بویژه اینکه در تبریز نیز همچون بسیاری از شهرهای دیگر در مقطعی از زمان، بافت قدیم، بی‌رحمانه رویه ویرانی گذاشته بود.

خیابان جنت دسترسی، سواره‌سازی وجود دارد. حذف حرکت سواره هیچ‌گونه تأثیری در حرکت و ترافیک پیرامون این معبر ایجاد نمی‌کند و به همین دلیل به راحتی نقش یک محور ویژه پیاده را پذیرفت.

کارایی در گرو مکان یابی مناسب

پورسی سه محور یاد شده

پیش از اینکه به بحث مکان یابی در محورهای یاد شده بپردازیم ذکر این نکته ضروری به نظر می‌رسد که برای تبدیل حرکت سواره به پیاده، مهم‌ترین تغییری که باید صورت گیرد، تغییر نگرش نسبت به مسائل شهری است، چرا که ساختار و فضای

برای انتخاب و جانمایی صحیح یک محور پیاده باید شهر و امکانات آن را شناخت. همچنین وجود دسترسی های سواره اضطراری برای بارگیری، مسائل اورژانسی و تردد خودروهای آتش نشانی از دیگر شرایط محور پیاده است

شهری در صورت برخوردار بودن از شرایط مناسب، خود به خود ایجاد یک فضای پیاده را القا می‌کند؛ فضاهایی که در آن مردم غالب هستند و خودروها عملاً نقش اختیاری و مزاحم را بازی می‌کنند.

به گفته برخی کارشناسان شهرسازی احداث مسیر پیاده در بافت‌های مختلف شهری تابع ویژگی‌های خاصی است و این تفاوت به امکانات نهفته بافت مرکزی شهرها باز می‌گردد. شاید بتوان گفت یکی از شرایط مکان یابی مناسب محور پیاده، قرار گرفتن آن در قلب بافت شهر یا محله‌ای از یک شهر است. البته باید گفت برای پیاده‌سازی در محلات تازه‌سازی همچون گوی استاد شهریار تبریز باید امکاناتی را فراهم کرد که این امکانات به صورت بالقوه در بافت قدیمی معبر تربیت وجود دارد.

نکته دیگری که به عنوان پیش شرط مکان یابی محور پیاده باید مدنظر قرار گیرد این است که این محورها باید در محلی واقع شوند که میان فعالیت‌های جاری شهر و جنب و جوش ترافیکی تضاد وجود داشته باشد برای انتخاب و جانمایی صحیح یک محور پیاده باید شهر و امکانات آن را دید و شناخت در واقع این محورها می‌توانند در هر نقطه‌ای از شهر قرار گیرند به شرطی که بتوانند قابلیت‌های محلی یا مرکزی شهر را ارتقا دهند بنابراین شناخت ارزش‌های شهر و آشنایی با دلایل رفت و آمد مردم به یک نقطه خاص شهری همچون معبر ویژه پیاده، در مکان یابی آن معبر تأثیری به‌سزا دارد. شرط دیگر مکان یابی مناسب، وجود دسترسی‌های سواره اضطراری برای بارگیری، مسائل اورژانسی و تردد خودروهای آتش نشانی است. حرکت پیاده در بستر محور پیاده جزء جدانشدنی از کنش به نام فضای شهری است. این فضای شهری توسط عناصر کالبدی و فعالیت‌های شهری تعریف می‌شود. موضوع مهم این است که نباید و نمی‌توان حرکت سواره را انکار کرد؛ بنابراین در فضای شهری همواره باید جایی برای ورودهای اضطراری پیش‌بینی نمود.

نکته دیگر در باب جانمایی صحیح یک محور پیاده، جذابیت کاربری‌های دو طرف محور برای شهروند پیاده است. در مکان یابی معبر تربیت باید گفت انتخاب این محور در هسته مرکزی شهر و

بافت تاریخی آن، از آنجا نشأت می‌گیرد که نقش مهمی در ترافیک منطقه ایفا می‌کند و همچنین عمده دسترسی‌ها به این محور، شریانی نیست و نقش محله‌ای دارد. در طراحی یک معبر پیاده، همواره باید معابری وجود داشته باشد که با پذیرفتن نقش جایگزینی، تبعات قطع ترافیک از آن محور را نیز تحمل نماید. براین اساس محورهای کمکی که در اطراف خیابان تربیت قرار دارند امکان حذف ترافیک از این فضای شهری را به وجود آورده است و در حال حاضر عمده بار ترافیکی خیابان تربیت در خیابان‌های (آرش، قردوسی، جمهوری و امام خمینی (ره) متمرکز شده است.

همچنان که پیشتر ذکر شد ابتدا و انتهای معبر تربیت کاملاً تعریف شده است و هسته مرکزی شهر را از خیابان امام خمینی (ره) به بازار تبریز پیوند می‌دهند.

مهم‌ترین مراکز پیرامونی این محور، میدان ساعت با عمارت قدیمی شهرداری تبریز در شمال آن و بازار قدیمی تبریز است. این معبر به گونه‌ای طراحی شده است که به هنگام اضطراب یا برداشتن زنجیری که خیابان را مسدود کرده است، دسترسی فوری به این معبر برقرار می‌شود. تعریض گذرگاه‌های فرعی و ایجاد دسترسی‌های اضافی برای حل مشکل دسترسی‌های فوری، از جمله پیشنهادهایی بوده که تاکنون اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است. از دیگر عوامل مکان یابی مناسب در محور پیاده تربیت پیش‌بینی پارکینگ برای آن است. اگر چه احداث پارکینگ طبقاتی تربیت در خیابان امام خمینی (ره) برای ساکنان سواره منطقه، مشکلاتی را به همراه آورده است، اما با وجود این نظم خاصی نیز به حرکت سواره این منطقه بخشیده است.

مکان یابی در معبر ولی عصر تفاوتی اساسی با معبر تربیت دارد. این معبر در منطقه‌ای جدید احداث واقع شده است که از طریق میدان بزرگ، به مرکز شهر متصل می‌یابد. این میدان از گذشته تا به حال نوعی تفرجگاه و محلی برای قدم زدن شهروندان تبریزی به شمار می‌رود. خیابان‌های عرض منطقه دسترسی‌های فرعی مناسبی که به این محور پیاده وجود دارد، ورود و خروج اضطراری و مسئله پارک خودروها را دچار مشکل نمی‌کند. همچنین قرار گرفتن دسترسی‌های شمالی - جنوبی، غربی - شرقی در امتداد یکدیگر، تأثیر مطلوبی بر شبکه ترافیکی منطقه گذاشته است. کمبودهایی چون عدم پارکینگ در این محور و عدم محورهای کمکی مناسب در صورت امکان توسعه‌های آینده از کاستی‌های مکان یابی این معبر به شمار می‌رود.

اگر چه یکی از شرایط کارایی محور پیاده این است که یک نقطه مهم شهر را به نقطه مهم دیگر شهری پیوند دهد اما به نظر می‌رسد این شرط به‌طور دقیق تنها درباره معبر پیاده تربیت صدق می‌کند و این در حالی است که محور پیاده جنت با قرار گرفتن در بافت تاریخی و قدیمی و امکان برخوردار بودن از محورهای مناسب سرویس دهنده به نقاط پیرامونی آن از مکان یابی نسبتاً مناسب برخوردار است. وجود مراکز مهمی چون خیابان ارگ که از قدیم مرکز تجاری و اداری مشهد به شمار می‌رفته، همچنین وجود خیابان قدیمی دانشگاه که قدمت ۵۰ ساله دارد و قرار گرفتن باغ ملی در کنار مسیر پیاده جنت، نشان از این دارد که این معبر در احاطه مرکز تجاری، اداری و فرهنگی مشهد قرار گرفته است.

در باب مکان یابی محورهای بلاشده مسائلی را به عنوان کاستی‌ها و عدم احراز شرایط مکان یابی مناسب مطرح نمودیم و به هر حال این نکته را نباید از نظر دور داشت که هر اقدام شهرسازی متضمن تبعات کماشاً مثبت و مبادی است. بلکه مسئله مهم تعیین اولویت‌ها و برآیند کلی حرکتی است که در شهرها ضروری

طراحی در محورهای پیاده باید به گونه‌ای باشد که حرکت پیاده مجبور به برخورد با لبه‌ها و پیش آمدگیهای واحدهای تجاری نگردد

کیفیت مطلوب مسیر پیاده تابع شرایطی چون جنس کف‌سازی، نظم شیب عرضی، وضعیت آن محور نسبت به سواره روها، نوع مجرای آبهای سطحی، باغچه‌ها و مبلمان شهری استقرار یافته در آن است

و شایسته به نظر می‌رسد؛ حرکتی که لزوم آن بویژه در شهرهای بزرگ به خوبی احساس می‌شود. کاربری و مکانیزم طبیعی تغییر امروزه در تمام مطالعات مربوط به بازسازی و تجدید حیات مراکز شهری در کنار معیار مختص پیاده، کاربری تجاری نیز وجود دارد. در این مراکز، تلاش درباره ایجاد تنوع کاربردهای جدید همسواره ضروری به نظر می‌رسد و جنب و جوش و پایداری مرکز شهر را به دنبال دارد. اگرچه ایجاد معبر ویژه پیاده صرفاً برای این نیست که یک کاربری غالب و غیر قابل اجتناب شهری در آن تعریف شود، اما تجربه حکایت از آن دارد که کاربریهای تجاری در این محورها موجب کارایی بیشتر آنها خواهد شد.

نکته مهم دیگر درباره کاربریها تحولاتی است که پس از پیاده‌سازی در کاربریهای پیرامون مسیر رخ می‌دهد. علامت‌ها یا سایر حشرات، شهرساز و طراح شهری، ضمن تأیید این نظر با اشاره به تأثیرات اقتصادی و عملکردی محور پیاده بر محیط پیرامون خود می‌گویند: «یک محور پیاده باید رونق ایجاد کند و ساکنان پیرامون را تشویق به تغییر کاربری واحدهای تجاری نماید. بنابراین حذف کاربریهای مزاحم و ناهمسخ در طول زمان و طی مراحل مختلف امکان پذیر است. همچنین جایگزینی کاربریهای مکمل امری نیست که به‌طور مصنوعی به یک محور پیاده تزیین شود. جهان‌شاه پاکزاد، استاد دانشگاه و معمار و طراح شهری، از این تحول مرحله‌ای و خود به خود یا عنوان مکانیزم طبیعی تعبیر می‌کند او می‌گوید: «کاربریهای ناهمسخ مانند کاربریهایی که به انبار نیاز دارد پس از پیاده‌سازی تبدیل به احسن می‌شوند. مکانیزم طبیعی تغییر، قانونمند است و در طی زمان کاربریهای مکمل را با خود به همراه می‌آورد. به هر حال تنوع کاربریها و حاشیه‌های گوناگون شغلی در خیابان تربیت طیف وسیعی از پوشاک و کیف و کفش گرفته تا لوازم پزشکی، فتادی و عمل فروسشی را در بر می‌گیرد. کسادی بازار لوازم پزشکی، فتادی و مشکلات بازگویی و باراندازی صنف میل فروش از جمله مواردی هستند که معلول وجود کاربریهای ناهمخوان در یک محور پیاده است. وجود کاربریهای همخوان و مکمل در خیابانهای جنت و استاد شهریار مانند فروشگاههای پوشاک و لوازم تزیینی، زمینه‌های شاداب و مفرح در این دو محور ایجاد نموده است و میل به استقرار و حضور رانیز در میان عابران پیاده تقویت می‌کند. این کاربریها ستوران، کافی‌شاپ و بانک را نیز به همراه آورده‌اند.

مسئله دیگری که در خیابان جنت به چشم می‌خورد عمقی است که توسط پاساژها در دو طرف این محور ایجاد شده و موجب افزایش بار تجاری آن گردیده است. از سوی دیگر وجود فضای آسودگی، بانک و تراکم تجاری در این محور، کارکرد بیمارستان



منتصر به راکه در این محور قرار دارد مختل کرده است. یکی از طرحهایی که در ارتباط با تغییر کاربری بیمارستان مطرح می‌شود تبدیل این مکان به عوزه پزشکی خراسان است که ارتباط مستقیمی بین باغ علی و محور پیاده جنت نیز تأمین می‌کند. اگرچه ممکن است تراکم و بار تجاری زیادی که در این سه محور قرار دارد برخی از اوقات فرصت استفاده مطلوب از قضا راه وجود نیارند، اما عابری که وارد این محورها می‌شود نیز جز حفا بصر، تعاشای و تفریح، نور، رنگ و فرم، قصد دیگری از ورود به این همهمه آسانی ندارد.

میاحتی که تاکنون مطرح شد به ویژگیهای کاربریهای تجاری در یک محور پیاده باز می‌گردد، اما درباره لزوم عملکرد فرهنگی در چنین محورهاها نیز نقطه نظر است مشخصی وجود دارد. برخی از شهرسازان اقتصاد چندانی به عملکرد فرهنگی در محور پیاده ندارند. به عقیده آنان با تمهیدات دیگری نیز می‌توان مسیری را برای حرکت پیاده طراحی نمود، اما دیدگاه دیگری، پیاده‌سازی و ایجاد معابر را یک عملکرد فرهنگی قلمداد می‌کند. به هر تقدیر گرچه تحولات ناشی از پیاده‌سازی و تغییر کاربریها در طول زمان امکان پذیر است، اما شهردارها نیز به عنوان بهترین نهادی که ابزارها و مکانیزم‌های لازم را برای این جابه‌جایی در اختیار دارند قادر هستند با به کار بستن اهرمهایی چون تعیین جای مناسب برای جابه‌جایی، تخفیف عوارض و پیش بینی راه‌های مناسبه فرآیند جابه‌جایی کاربریها را تسهیل نمایند.

ویژگیهای طراحی در محور پیاده تجربه تربیت و استاد شهریار

برای شناخت خصایل ذاتی حرکت پیاده می‌توان آن را به کیفیت جریان یک رودخانه یا جویبار تشبیه کرد. ترکیب پیاده در مسیر حرکت خود مانند آب به دنبال مسیری با حداقل مقاومت است. طراحی در این محورها باید به گونه‌ای باشد که حرکت پیاده مجبور به برخورد با لبه‌ها و پیش آمدگیهای واحدهای تجاری نگردد. کیفیت مطلوب مسیر پیاده تابع شرایطی چون جنس کف‌سازی، نظم شیب عرضی، وضعیت آن محور نسبت به سواره روها، نوع مجرای آبهای سطحی، باغچه‌ها و مبلمان شهری استقرار یافته در آن است. نکته مهم در زمینه طراحی و مبلمان شهری سه محور یاد شده این است که ویژگیهای منحصر به فردی را به ذهن متبادر نمی‌کند. از آنجا که پیاده رفتن صرفاً به معنای طی کردن مسافت نیست و محیط پیرامونی بر عابر پیاده اثرات ناگزیر روحی و فیزیکی برجای می‌گذارد، سیماسازی یک محور پیاده نیز ظرافتهای خاص خود را طلب می‌کند. معبر تربیت با باغچه و آب نماهایی که در طول مسیر طراحی شده است از نوع خاصی برخوردار است. در این معبر مسیری از سنگ‌قنوه به عرض ۸۰ سانتی متر در حاشیه معبر، برای پیشگیری از لغزش عابران و برخورد آنان با وتیرین‌ها در نظر گرفته شده است. همچنین پاندی به عرض یک متر یا سنگ پلاک برای عبور ویلچر و مادرانی که کالسکه به همراه دارند اجرا شده است. در کنار هر باغچه که به صورت ساریخ طراحی شده‌اند، دو نیمکت با زاویه‌ای مایل رویه‌روی یکدیگر قرار گرفته‌اند. اگر چه فضای سبز ماریخ در این معبر تنوعی را در منظر عابر پیاده ایجاد می‌کند اما به عقیده یک کارشناس مسائل شهری، این نوع طراحی آرامش حرکت عابر پیاده را بر هم می‌زند و به دلیل زاویه کم و تأثیر مهایی که شعاع نسبتاً کمی دارند، حرکت سریع و روان ورودهای اضطراری را نیز دچار اختلال می‌کند.

در پیاده‌سازی معبر پیاده استاد شهریار هدف این بود که طراحی این معبر با کمترین هزینه انجام شود. کف‌سازی این معبر



با استفاده از بتن سسته و سنگهای کوهی انجام شده است. همچنین سنگهای رنگی پلاکی که به صورت ضایعات و دور ریز در کارخانه های سنگبری تبریز وجود داشته، در کف سازی این معبر نقش مهمی ایفا کرد. در کف سازی این معبر کادرهای مربعی با سنگ سفید و به ابعاد ۴۰ سانتی متر مشخص شده است و درون این کادر سنگهای پلاک و ضایعات سنگی به صورت رنگی قرار گرفته اند. در دو سوی این خیابان در فاصله ای معین با مغازه ها و واحدهای تجاری، حفرهایی به عرض ۴۰ و طول ۸۰ سانتی متر ایجاد شده است که روی آنها شبکه های فولادی با پوشش شیشه ای قرار دارد. چراغهایی که درون این حفرها تعبیه شده است، شبها منظری زیبا یا حفره هایی نورانی در دو سوی معبر به وجود آورده است. در قسمت میانی معبر استاد شهریار از ابتدا تا انتها باغچه های خاصی طراحی شده است. فضای سبز مدنظر طراح در ابتدا عبارت بود از محوطه ای مستطیل شکل که میله های منحنی بر روی آن همچون سقف و داربست خیمه زده و به فواصل معین از یکدیگر از ابتدا تا انتهای مسیر قرار گرفته است و ارتفاع لبه باغچه از زمین به اندازه ای است که محلی را برای استراحت کوتاه و رفع خستگی عابران ایجاد کرده است، اما معلوم نیست شهرداری تبریز با چه دلیل و ضرورتی این باغچه ها را بر کرده و باز بین بردن فضای سبز محل گذر دیگری در دل این معبر پیاده ایجاد نموده است. اگر چه طبق ادعای طراح، شهرداری تبریز به دلیل مزاحمت های احتمالی برای خانواده ها، ابتدا مایل به نصب نیمکت در این معبر نبود، اما ظاهراً گذشت زمان آنان را به نوع دیگری از طراحی شهری سوق داد و با تصور نیاز پیاده به مکث در این محل موجب شد در یک حرکت نا سبامان لبه باغچه ها به سکوهایی برای نشستن و خود سکوها نیز به محل گذر عابران تبدیل گردد. همچنین در مرکزیت خیابان استاد شهریار میدانچه ای کوچک به صورت مخروطی از خرده سنگهای کوچک در نظر گرفته شده بود که آب به صورت آبشار از بالای مخروط به پایین می ریخت، اما عدم تحقق این آبشار و اجرای ناقص میدانچه مخروطی به گونه ای است که امکان ارائه یک منظر زیبایی شهری را منتفی می کند. در ابتدا و انتهای این معبر دو دروازه برای دسترسی های اضطراری در قسمت میانی قرار گرفته است.

و اما طراحی جنت

در باره ویژگیهای طراحی کف سازی و معبر پیاده جنت باید گفت نوع مصالح به کار رفته در این معبر بلوک های سیمانی هستند که به صورت خشکه چینی به اجرا در آمده است. عبدالرضا حسینی، مدیر دفتر طرح و بررسیهای فنی شهرداری مشهد، مزایایی برای اجرای نوسازی این معبر به صورت خشکه چینی قائل است. او می گوید: «هزینه کم و سرعت و سهولت در اجرا و امکان جابه جایی آسان برای تأسیسات زیربنایی شهری از مزایای خشکه چینی است». حسینی به یک موضوع مهم فراموش شده شهری در کف سازی معبر پیاده جنت اشاره می کند و هدایت آبهای سطحی را در وسط این معبر، دست و پاگیر و مانعی برای کودکان عنوان می کند. این کارشناس مسائل شهری بروز مشکلات ایتجنیتی را در طرحهای شهری ناشی از عدم برنامه ریزی و نداشتن متولی می داند. او می گوید: «برخورد های سوردی و مسکن و آوارانه راه حل های مقطعی همواره کیفیت طرحهای شهری را در حد نازلی نگاه می دارد».

سخن آخر

به هر تقدیر اگر چه اشکالاتی از سوی کارشناسان و طراحان نسبت به طراحی سه محور یاد شده مطرح می گردد، اما مسئله مهم این است که مردم به خاطر دیدن و دیده شدن در یک فضای

شهری حضور پیدا می کنند. حضوری که طراحی تأییری ناخود آگاه بران دارد.

در واقع در مسیر تحقق طرحهای شهری، مشارکت شهروندان و مسئولان و تعامل میان آنان، نقشی انکارناپذیر ایفا می کند. اگر چه در ابتدای امر و هنگام پیاده سازی سه محور یاد شده، مخالفت هایی از ناحیه ساکنان و مغازه داران منطقه وجود داشته، اما این نکته را نیز نباید فراموش کرد که برای جلب مشارکت مردم در این گونه طرحها ابتدا باید انتظارات آنان را شناخت و سپس آنان را در باره نفعی که در آینده از ناحیه چنین طرحهای موفق شهری نصیبشان خواهد شد، کاملاً توجیه نمود. مسئله دیگری که طرح آن ضروری به نظر می رسد این است که صرف احداث مسیر ویژه پیاده نمی تواند موفقیت و کارایی آن را در شهرها تضمین نماید. اگر چه گسترش حرکت سواره، ضرورت پیاده سازی در شهرها را پررنگ می نماید، اما به عقیده کارشناسان واقعیت این است که کارایی یک محور پیاده تابع شرایط متفاوتی است. این شرایط از انگارهای ثابتی تبعیت نمی کنند و نباید گمان کرد که احداث مسیر ویژه پیاده در یک شهر می تواند به سزله الگوی اجرایی در شهرهای دیگر نیز به شعار رود.

تفاوت های اقلیمی و فرهنگی و ویژگیهای متفاوت شهر سازی در هر منطقه، رویکرد خاصی را نسبت به مسئله پیاده راه سازی طلب می کند. نکته دیگر اینکه چنانچه این محورها دارای چنان اهمیتی است که باید در این زمینه مداخلات بسیار دقیق و کارشناسانه صورت گیرد، این محورها باید در محلی واقع شوند که موجب قطع حرکت اندامهای شهری نشود و حرکت سواره را در نقطه ای از شهر مختل نمایند. قرار گرفتن این محورها در مرکز یک محله یا شهر و وجود کاربریهای جذاب در پیرامون آنها از جمله مواردی هستند که کارایی این محورها را پررنگ می کنند. بنابراین این قضاها سبب شهری یا مراکز تجاری در این محورها، آنها را با اقبال بیشتری روبه رو می کند. طراحی در این محورها نیز ظرافت خاص خود را طلب می کند، برای این منظور باید طیف وسیع مراجعه کنندگان و دلایل مراجعه آنان را دقیقاً شناخت و بنا توجه به آن، یک محور پیاده را طراحی کرد. نوع کف سازی، فضاهای سبز، بدنه ها و مبلمان شهری در معبر پیاده هرگز از الگوی واحدی پیروی نمی کنند، بلکه طراحی خلاقانه و بررسیهای دقیق شهری است که موجب می شود طراحی یک معبر پیاده تا سطح قابل قبولی ارتقا یابد. نکته مهم دیگر، تحولاتی است که در امر پیاده سازی در کاربریهای یک محور پیاده رخ می دهد. به این ترتیب شهر دارها با امکانات و مکانیزم هایی که در اختیار دارند می توانند فرآیند جایگزینی کاربریهای ناهمسنخ و لبه کاربریهای همخوان تسهیل نمایند. همچنین تهیه طرحهای فرادست و راهبردی، در این مقطع زمانی، مهمترین ضرورتی است که موجب خواهد شد پیاده سازی در شهرها از خاستگاه عمیق و مستدلی برخوردار گردد. البته در این میان شهردارها نیز باید ضرورت نگاه خلاقانه به مسائل شهری را در یابند و با توجه به مکانیزم ها و ابزارهایی که در اختیار دارند، زمینه های تحقق طرحهای سودمند شهری را فراهم آورند.

همچنین باید خاطر نشان ساخت که در برنامه ریزی و طراحی شهری هرگز طرحی کامل و همه جانبه وجود ندارد؛ باید نظر گرفتن نتایج و اولویتهای آنها می توان به برآیندی مثبت دست پیدا کرد. همان گونه که شهرها به طور ناگهانی شکل نگرفته اند، پرداختن به شهر و بهسازی آن نیز باید در حله به مرحله انجام گیرد و بدیهی است که ایجاد بستر مناسب حرکت پیاده نیز از این قاعده مستثنی نیست.



ملاحظات ترافیکی در طراحی و اجرای فضای سبز

محمود دبرآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منظرهای

فضای سبز در طراحی شهری

از دهه ۱۹۵۰ میلادی به بعد درختکاری، بخشی با اهمیت در طراحی شهری به‌شمار می‌رود. درختکاری یکی از بهترین سرمایه‌گذاریهایی است که یک شهر می‌تواند در زمینه طراحی شهری انجام دهد. اما آنچه که باید در طرح‌های درختکاری مدنظر داشت تنها این نیست که درختان در کجا و چگونه کاشته شوند، بلکه باید مشخص شود که در چه جاهایی نباید درخت کاشته شود. اگر از درختکاری برای مشخص کردن خیابانها یا مناطق خاصی استفاده می‌شود به تفاوت زیادی بین نوع درختان نیاز است تا از نظر بیننده معمولی که علاقه ویژه‌ای به جزئیات گیاهشناسی ندارد نیز قابل تشخیص باشد.

در خیابانهای فرعی که ترافیک عبوری و سریع مطلوب نیست، لازم است درختکاری حالت نامنظم استادن و رفتن را القا کند و این امر از طریق ایجاد فاصله متناوب بین مجموعه درختان و شاخ و برگ در هم فشردن آنها در فواصل مختلف امکان پذیر است. خیابانهای عبوری که برای سفرهای طولانی در نظر گرفته شده‌اند، باید به وسیله محوطه‌سازی که ویژگی پایدار و ریتم منظم مسئولی را حفظ می‌کند طراحی شوند. هر چه سرعت ترافیک بیشتر باشد، لازم است طول مدول‌های تکرار شوند نیز بیشتر و خیابان بازتر باشد.

مقدمه

احداث پارکها و ایجاد فضای سبز از این جهت که در تألیف هوای شهر و بی‌آلودگی کیفیت محیط زیست مؤثرند، اقدامی ضروری و دامن‌دار است که اگر چه در سالهای اخیر در این زمینه گامهایی اساسی برداشته شده اما هنوز هم این نیاز، همچنان احساس می‌شود.

مردم بخشی از اوقات فراغت خود را در فضای سبز شهری می‌کنند و یا قدم زدن در پارک و نشستن زیر سایه درختان خستگی کار روزانه را از تن به درآورده، تمدد اعصاب می‌کنند. علاوه بر این فضاهای سبز، پارکها و بوستانها در ایجاد چشم‌اندازی دلنواز که آرام‌بخش جسم و مغز روح است، بسیار مؤثرند. درختان از لحاظ شهرسازی نیز در نظم بخشیدن به توده شهری اثر زیادی دارند.

گسترش فیزیکی شهرهای بزرگ که ناشی از افزایش جمعیت است و همچنین تنوع زندگی امروزی، نیاز افراد جامعه را برای گذران اوقات فراغت افزایش می‌دهد و این امر تقاضا برای گسترش فضای سبز و ایجاد پارکها را در شهرها به دنبال دارد. اما اگر در هنگام برنامه‌ریزی برای احداث پارک و فضاهای سبز به اثراتی که چنین کاربریهایی بر ترافیک، محل می‌گذراند توجه نشود، می‌تواند مشکلاتی برای عبور و مرور ایجاد کند.

از شکل و ارتفاع درخت می توان برای تعیین و مشخص کردن انواع خیابان استفاده نمود. اغلب مردم تفاوت‌هایی جزئی را در نوع درختان تشخیص نمی دهند، برای موفقیت در مشخص کردن خیابانها باید تفاوت نوع درختان یارز باشد.

در مواردی که حدود جغرافیایی مشخصی برای واحد محله وجود ندارد، انواع معینی درخت و الگوهای مشخص کاشت می تواند به ایجاد هویت کالبدی خاص کمک کند که خود موجب شکل گیری از گانه‌های محلی نیز خواهد شد.

می توان یک منطقه تجاری را در یک خیابان عبوری ضمن حفظ ریتم کلی یا استفاده از یک نوع متفاوت درختکاری مشخص کرد؛ مثلاً اگر در خت‌های اصلی خیابان از نوع همیشه بهار و درخت‌های قسمت تجاری از نوع برگ ریز باشند، منطقه تجاری در ماه‌های سرد زمستان از آفتاب بهره مند شده و به وضوح مشخص می شود.

ایجاد نوار وسط در خیابان‌های عرضی نقش مهمی در هویت بخشی خیابان ایفا می کند و می تواند تأثیر گذاری فضا را بهبود بخشد، اما در طراحی آن باید دقت کرد که فضای خیابان در عین

آنچه که باید در طرح‌های درختکاری مدنظر داشت تنها این نیست که درختان در کجا و چگونه کاشته شوند، بلکه باید مشخص شود که در چه جاهایی نباید درخت کاشته شود

قطعه یکبار چگی و وحدت خود تقسیم بندی شده، ولی قطعه قطعه نگردد. از نظر بصری بهتر است که این تقسیم بندی با کاشت درختان در نوار وسط (در صورت امکان یا کاشت درختان در دو حوزیم کنار باند سواره) خصوصیت خیابان مشجر رایه وجود آورد. همچنین در انتخاب گیاهان و نظم و ترتیب استقرار آنها در فضای خیابانی باید نکات زیر مورد توجه قرار گیرد:

- ایمنی کامل فضای خیابان تأمین باشد.
- تناسب گیاهان با فضای خیابان مدنظر قرار گیرد.
- گیاهانی انتخاب گردد که زباله در اطراف آنها جمع نشود.
- نکته دیگری که در طراحی فضای سبز باید در نظر گرفت این است که عابران پیاده برای رسیدن به مقصد کوتاهترین راه را انتخاب می کنند، چنانچه مسیر پیاده در داخل فضای سبز، کوتاه در نظر گرفته نشود، آنها فضای سبز را گد کرده و مسیری کوتاه برای خود درست می کنند. مشکل از اینجا آغاز می شود که طراحی فضای سبز برای زیبایی منظر، مسیرهای پیچ در پیچ و با شیب ملایم را در نظر می گیرند، حال آنکه عابران پیاده مسیر مستقیم و صاف را ترجیح می دهند.

همچنین طراحیان شهری اغلب به منظور استفاده بیشتر از فضای سبز زیبایی بصری، رفوژ میانی خیابانها را درختکاری می کنند (نمونه چنین عملکردی در تهران فراوان است) حال آنکه درختان وسط جدول (رفوژ) بویژه در محل تقاطع و زمانی که ارتفاع شاخ و برگ درخت زیاد باشد، مانع دیدراندگان می شود؛ در چنین مواردی استفاده از چمن مفیدتر است. در بسیاری از کشورهای جهان در ترده حفاظ (گاردریل) وسط

بزرگراهها به فواصل معینی دروازه‌هایی تعبیه می کنند تا در مواقع اضطرار و ازدحام از این دروازه‌ها برای تقسیم مسیر حرکت و یا اسددرسانی استفاده کنند، اما در صورتی که رفوژ میانی خیابانها و بزرگراهها درختکاری شده باشد، چنانچه تصادفی در یک جهت عبور بیش آید، امکان دسترسی و ازدحام به هیچ وجه وجود ندارد. از این گذشته، آب دادن به گلها و درختان جدول میانی خیابانها و بزرگراهها - بویژه با تانکر آب - برای ترافیک نیز مشکلاتی رایه وجود می آورد. علاوه بر این به دلیل بی دقتی در آب دادن و یا فسادن طراحی نامناسب، آب اغلب به سطح سواره رو نفوذ کرده، باعث لغزندگی و در فصول سرد باعث یخ زدگی سطح سواره رو می شود که طبعاً تصادفات و آئیز در پی خواهد داشت.

یک قابله کاشت درختان در حاشیه خیابانها و بزرگراهها، تأثیر مثبت آن در کاهش آلودگی صوتی است، اما باید توجه داشت کمربتهایی که درختان با بوته‌ها ایجاد می کنند، اگر باریک باشند اثر چندانی در جلوگیری از نفوذ صدا نخواهند داشت. این نوع حصارها برای آنکه مؤثر باشند، باید به اندازه کافی متراکم بوده و حداقل عرضی برابر ۵۰ سانتیمتر داشته باشند. افزون بر این تراکم بوته‌های کاشته شده باید کاملاً از سطح زمین رو به بالا ادامه یابد. در ضمن برای جلوگیری از نفوذ صدا باید شاخ و برگ آنها در تمام طول سال سبز باشد.

فضای سبز و قابلیت دید

وجود سوانح کنار جاده از جمله ملبان و درختان به زیبایی منظر کمک می کند، اما دو نکته را در ارتباط با آنها باید در نظر داشت: اولین نکته خطر بالقوه برخورد با آنهاست و دومین نکته کم کردن و یا از بین بردن قابلیت دید است.

قابلیت دیدن تنها برای راننده بلکه برای سایر استفاده کنندگان از جاده نیز اهمیت دارد. تصمیم یک عابر برای عبور از عرض راه، بر مبنای آگاهی کامل از وضعیت خود و راهی نزدیک، شونده گرفته می شود، مانی که برای مثال توسط یک درخت ایجاد شده، می تواند باعث تصمیم غلط عابر برای ورود به سطح سواره رو گردد.

در محلهایی که راه پیچ دارد و یا در نزدیکی تقاطعها قابلیت دید از اهمیت خاصی برخوردار است. مشکل بویژه زمانی پیش می آید که نتوان مانع از حرکت داد، موانعی همچون درخت یا صخره از این جخله‌اند. علاوه بر این رشد فستلی شاخ و برگ درختان می تواند باعث بروز مشکلات عمده‌ای در قابلیت دید شود که این امر بویژه در محوردهوشیننده شدن تابلوها یا چراغ‌های راهنمایی از دید صادق است.

گاهی درختان در مجاورت جاده کاشته می شوند تا برای عابران پیاده، حیوانات و یا خودروهای پارک شده نوعی سایبان ایجاد کنند. این درختان به تصفیه و تلطیف هوا نیز کمک می کنند. با این همه درختان یکی از عوامل اصلی تصادف خودروها در جاده‌های بین شهری هستند.

هنگام کاشتن درخت در حاشیه راه باید ارزیابی دقیقی بین فواید وجود درخت و خساراتی که ممکن است تصادفات در پی داشته باشند انجام گیرد. درختها نباید در تقابلی کاشته شوند که احتمال برخورد خودروهای که از جاده منحرف می شوند با آنها وجود داشته باشد و در مواردی که چنین درخت‌هایی وجود دارند یا باید آنها را قطع کرد و یا توسط دره حفاظت نوعی ایمنی ایجاد کرد. گیاهان و درختچه‌ها نیز باید به طور مرتب هرس شوند تا مانع دید شوند.



ایمن‌سازی شده باشد.

نکته‌ای که مهم است این است که پارکها، بوستانها و فضاهای سبزی که جذاب سفرهای پیاده هستند، نباید در کنار بزرگراهها یا آزادراهها که سرعت مجاز در آنها زیاد است ایجاد شود. زیرا در این صورت خطر تصادفات عابر پیاده افزایش می‌یابد. هم‌اکنون در تهران برخی از پارکها در کنار بزرگراهها احداث شده‌اند که شرایط خطرناکی را برای عبور از عرض بزرگراه به وجود آورده‌اند. پارک رفتگر، پارک نازی آباد، پارک شهرک آزمایش و پارک آزادگان از این جمله‌اند که باعث تصادفات نیز شده‌اند.

فضای سبز و پارکینگ (محل توقف)

در حاشیه یا نزدیکی پارکها باید فضایی نیز برای پارکینگ (سواری، موتورسیکلت و دوچرخه) اختصاص یابد. بدون در نظر گرفتن و تدارک این تسهیلات، به یقین مشکلاتی برای عبور و مرور ایجاد خواهد شد.

در چنین صورتی وسائط نقلیه یا توقف در حاشیه خیابان، بخشی از سواران را اشتغال کرده و حجم عبوری را کاهش می‌دهند و چنانچه توقف وسائط نقلیه به شکل تونله انجام گیرد، ترافیک عبوری را مختل می‌کنند.

اکنون در ایام تعطیل در حاشیه برخی از پارکها و بوستانها که فضای سبز وسیعی دارد و امکانات تفریحی زیادی نیز در آنها موجود است، شاهد این گونه اختلالات، بویژه در ساعات بعدازظهر جمعه هستیم.

نتیجه

امروزه در شهرها به فضای سبز، چمنها و باغچه مسیر راهها توجه زیادی می‌شود و برای نگهداری آنها هر چه به بالایی پرداخت می‌گردد. نوارهای سبزی که بین پیاده رو و خانه‌های مسکونی قرار دارد برای هر تازه واردی به محله‌های شهر، خوش آید و دلپذیر است. مردم دوست دارند مدت‌ها در کنار این نوارهای سبز و زیبا قدم بزنند و آنها را از نزدیک لمس کنند. گاهی بی‌اختیار به داخل چمنها می‌روند، بدون اینکه قصد خراب کردن آنها را داشته باشند.

این چمنها و سوارهای سبز کنار خیابانها و مقابل خانه‌ها اگر با توجه بیشتری نگهداری شوند مدت‌ها به حیات خود ادامه می‌دهند و چشم‌اندازهای نشاط‌انگیز و شوق‌آوری برای شهرها فراهم می‌کنند، ولی اگر عرض پیاده‌روها کافی نباشد غالباً راه ناپودی در پیش می‌گیرند.

عابران پیاده برای رسیدن به مقصد کوتاهترین راه را انتخاب می‌کنند، چنانچه مسیر پیاده در داخل فضای سبز، کوتاه در نظر گرفته نشود، آنها فضای سبز را الگد کرده و مسیری دلخواه به وجود می‌آورند.

شهرها برای حرکت و پویایی به راه و برای زنده ماندن به فضای سبز نیاز دارند. این دو نیاز باید به نحوی در بافت شهر ترکیب شوند که ممکن یکدیگر باشند به مزاج یکدیگر. به این طریق است که پارکها مشکلی برای عبور و مرور ایجاد نمی‌کنند و راهها نیز برای ادامه خود به حریم فضای سبز تجاوز نخواهند کرد.

در هر حال برای اجرای هر طرح فضایی سبز لازم است، و باید تأثیر ترافیکی آن نیز مدنظر قرار گیرد. اگر قرار است در اجرای یک طرح هندسی تعدادی درخت قطع شود، میزان سودی که چند درخت در تلفیف هوای شهر دارند، در قبال تأخیری که ممکن است در ترافیک محل ایجاد کنند باید محاسبه شود و اگر منظور از ایجاد فضای سبز، تنها مبارزه با آلودگی هواست، باید به زیبایی ناشی از ترافیک نیز توجه شود.

فضای سبز و دسترسی‌ها

در هنگام طراحی فضای سبز و بوستانها باید چگونگی دسترسی‌ها - چه سواره و چه پیاده - مورد توجه قرار گیرد. بدون در نظر گرفتن دسترسی‌ها، یا از فضای سبز و پارک استفاده کافی نخواهند شد و یا برای عبور و مرور محل مشکلاتی به وجود خواهد آمد.

دسترسی‌های سواره

پارکها باید به نسبت وسعت خود، دارای دسترسی از خیابانهای توزیع کننده محلی یا منطقه‌ای باشند. برای راحتی استفاده کنندگان از پارک تدارک وسیله نقلیه عمومی به اندازه کافی ضروری است.

ممکن است در روزهای تعطیل که تقاضا برای رفتن به پارک افزایش می‌یابد تدابیری برای بالا بردن حجم تردد خیابانها و معابر همجوار این گونه فضاها افزایش یابد. یک راه حل کم خرج و قابل

عابران پیاده برای رسیدن به مقصد کوتاهترین راه را انتخاب می‌کنند، چنانچه مسیر پیاده در داخل فضای سبز، کوتاه در نظر گرفته نشود، آنها فضای سبز را الگد کرده و مسیری کوتاه برای خود درست می‌کنند

رشد فصلی شاخ و برگ درختان می‌تواند باعث بروز مشکلات عمده‌ای در قابلیت دید شود که این امر بویژه در مورد پوشیده شدن تابلوها یا چراغهای راهنمایی از دید صادق است

حصول، یکطرفه کردن خیابانها در این مناطق در ساعاتی خاص است. همچنین باید مسیرهای ویژه‌ای برای وسائط نقلیه غیرموتوری مانند دوچرخه در نظر گرفت تا ضمن جلوگیری از تداخل با ترافیک پیاده، دست‌انران ورزش دوچرخه‌سواری ساعاتی از روز را بتوانند به تفریح بپردازند.

دسترسی‌های پیاده

چنانچه برای رفت و آمد استفاده کنندگان از پارک دسترسی پیاده به طور ایمن تأمین نگردد، عابران پیاده مسیر سواره‌رو را قطع کرده و در چنین صورتی، هم ترافیک عبوری را آنگد خواهند کرد و هم خطراتی برای جان خود فراهم می‌کنند.

مسیرهای عابران پیاده از پارکینگ‌ها تا ورودی پارک باید دارای ترافیک سواره بوده و با تجهیزات ترافیکی مناسب،

درختان وسط بزرگراه به دوراهی خیابان کمک و از انعکاس نور اتومبیل‌های جهت مقابل جلوگیری می‌کند، اما خطر عابر پیاده‌ای که از لابه لای درختان ننگهان بر سطح سواره‌رو نظاره می‌شود، وجود دارد.

منابع

- ۱- آذربایجان، نظرات، بهار و تابستان ۱۳۸۰، ۲۲۸، بهمن
- ۲- راه‌های ترافیک در کشور ایران، مطالعه توسط بهار و تابستان ۱۳۷۲، فصل مسلسل و روابط عمومی، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، بهار و تابستان ۱۳۷۲
- ۳- طراحی ترافیک، فصل ۳۵، بهار و تابستان ۱۳۷۳
- ۴- جابر، جلیل، مفاهیم ترافیک، مرکز نشر دانشگاهی، بهار و تابستان ۱۳۷۳
- ۵- شکر، حسین، طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، بهار و تابستان ۱۳۷۳
- ۶- تریب، فریدون، شبکه ترافیک در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، بهار و تابستان ۱۳۷۳
- ۷- حسین، جلیل، مفاهیم ترافیک، مرکز نشر دانشگاهی، بهار و تابستان ۱۳۷۳
- ۸- رهنما، بهار و تابستان، طرح مسافت، بهار و تابستان ۱۳۷۳

با توجه به اهمیت و کاربرد اطلاعات آماری در برنامه ریزی و مدیریت شهری، ماهنامه شهرداریها تصمیم گرفته است با گشایش صفحه‌ای با عنوان «آمار شهر» به انعکاس خلاصه‌ای از برخی آمارهای شهری بپردازد. هدف این صفحه نه جایگزینی منابع آماری، بلکه ارائه گزیده‌ای از این منابع به منظور تلنگری بر اذهان مدیران و برنامه‌ریزان شهرداریها در خصوص برخی شاخصهای مهم شهری است.

منابع

۱- بازنگری و تصحیح و به‌روزرسانی آمارهای شهری و تقویم و مصادف و تقویم به‌کار رفته در سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۷۸
۲- آمارهای شهری و تقویم و مصادف و تقویم به‌کار رفته در سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۷۸
۳- آمارهای شهری و تقویم و مصادف و تقویم به‌کار رفته در سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۷۸
۴- آمارهای شهری و تقویم و مصادف و تقویم به‌کار رفته در سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۷۸

در جدول زیر آمار تحول تعداد شهرداریها و جمعیت شهر نشین کشور در سالهای ۷۸-۱۳۴۵ ارائه شده است. نکته قابل توجه در این آمار این است که با وجود رشد خیره‌کننده جمعیت شهر نشین کشور، برتری سرعت رشد نقاط شهری نسبت به رشد جمعیت سبب شده است که پس از سال ۱۳۷۰ برای اولین بار، روند فزاینده شاخص متوسط جمعیت نقاط شهری کشور متوقف شده و سیر تحول تعداد جمعیت شهر نشین و تعداد شهرداریهای کشور در سالهای ۷۸-۱۳۴۵

نسزولی بیابند این امر از سیاست تبدیل روستاهای بزرگ به نقاط شهری و تأسیس شهرداری در آنها نشأت گرفته است. آثار و پیامدهای این تغییر روند بروی شبکه شهری و نیز نظام کلان مدیریت شهری کشور قابل توجه است.

سالها	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۰	۱۳۷۵	۱۳۷۸
تعداد کل جمعیت کشور (هزار نفر)	۲۵۷۸۹	۳۳۷۰۹	۴۹۴۲۵	۵۵۸۳۷	۶۰۰۵۵	۶۲۸۱۷
تعداد کل جمعیت شهر نشین (هزار نفر)	۹۷۹۴	۱۵۸۵۵	۲۶۸۴۵	۳۱۸۳۷	۳۶۸۱۸	۳۹۷۱۸
ضریب شهرنشینی (درصد)	۳۸/۰۰	۴۷/۰۳	۵۴/۲۹	۵۷/۰۲	۶۱/۳۶	۶۳/۲۳
تعداد نقاط شهری (تعداد شهرداریها)	۲۷۲	۳۷۳	۴۹۴	۵۱۴	۶۱۴	۷۱۹
متوسط جمعیت نقاط شهری	۳۶۰۰۸	۴۲۵۰۶	۵۴۱۲۲	۶۱۹۳۸	۵۹۹۶۴	۵۵۴۴۱

فنون مدیریت

مدیریت مؤثر و کارآمد نیازمند مهارتهای مختلفی است که اصلاح و تسلط بر آنها به بهبود کار مدیران کمک مؤثری خواهد بود. تنوع و تعدد وظایف و مسئولیتهای مدیران بخش عمومی و از جمله مدیران شهرداریها باعث می‌شود آنان به مهارتها و فنون مدیریتی نیاز بیشتری احساس نمایند مهارتهایی که اگرچه ممکن است ساده به نظر آیند، اما کاربرد آنها باعث خواهد شد تا خود مدیران اثربخشی گسترده آنها را تجربه نمایند.

بر اساس همین ضرورت، ماهنامه شهرداریها در نظر دارد این فنون و مهارتها را به صورت نکات و عبارتهای کوتاه جمع‌بندی کرده و در شماره‌های مختلف در دسترس مخاطبان قرار دهد.

رهنمودها و فنون عام

- میزبان رایج باشید و برای فعالیتهای روز آینده خود برنامه‌ریزی کنید.
- ابتدا کارهای خاصی مانند ملاقاتها، آفرست کنید و سپس وظایفی را که باید انجام دهید بنویسید.
- وقتی وظایف خود را اولویت‌بندی کردید، فهرستی از کارهایی را که باید انجام دهید تهیه کنید (فهرست انجام کارها) و بر اساس اولویت‌بندی، آنها را انجام دهید.
- مطمئن شوید که زمان کافی برای انجام آنچه در «فهرست انجام کارها» آورده‌اید در نظر گرفته‌اید. حساب گسیختگی‌های

روزانه کارهایتان را داشته باشید.

- هنگامی که در بهترین حالت هستید، نخست کارهای مشکل را انجام دهید و هنگامی که خسته هستید به کارهای کوچک بپردازید.
- برای انجام همه کارها موعودی معین در نظر بگیرید و به آن وفادار باشید.
- یک کار باید فقط زمانی را که برایش در نظر گرفته شده، به خود اختصاص دهد.
- تلاش کنید زمانهایی را برای کارهایی مانند بست کردن، گفتگو با مدیر، ورود داده به رایانه و... تعیین کنید.
- انجام کارهای مهمی را که خوشایند نیستند به عقب بیندازید. کارها یا به عقب انداختن خوشایند نمی‌شوند همین الان این کارها را انجام دهید.
- تلاش کنید که زمانهایی معینی را برای مواقعی که علاقه‌ای به برهم خوردن آرامشتان ندارند مشخص کنید و به طور منظم کار را جلو ببرید، مگر مواقعی که ضروری است.
- برای تماسهای تلفنی خود برنامه‌ریزی کنید.
- خلاصه‌ای از آنچه را که می‌خواهید «بگویید» و «بنویسید» تهیه کنید.

منبع

© success @ diron.co.uk
ترجمه بهروز شاه‌محمدی

آنچه که از سوی صاحب نظران عنوان شد

سخنرانیهای علمی ایراد شده در همایش مدیریت مواد زائد جامد شهری

در همایش مدیریت مواد زائد جامد شهری که در رشت برگزار شد تنی چند از صاحب نظران، به ایراد سخنرانیهای علمی در خصوص مسائل مربوط به زباله پرداختند که به دلیل محدودیت صفحات در شماره گذشته به چاپ نرسید.

در این شماره سخنرانیهای آقایان اسلامی، عبدلی و عمراتی به همراه گفتگو با برخی مسئولان حاضر در همایش ارائه می شود.

آموزش شهروندان در بحث زباله ضروری است

محمد اسلامی، معاون مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی، در این همایش سخنرانی در زمینه تجارب و عملکرد ایران و کشورهای دیگر در احداث کارخانه های کمپوست و زباله سوزها ایراد کرد.

وی با اشاره به ضرورت حفظ و نگهداری منابع ارزشمند طبیعی و برنامه ریزی برای توسعه پایدار آن گفت: متأسفانه تاکنون به دلیل ضعف برنامه ریزیها و متناوب نبودن آنها با شرایط خاص اقلیمی ایران، شاهد خسارات و صدمات زیست محیطی بسیاری بوده ایم و به همین دلیل باید در جهت احسرای طرحهای مناسب و برنامه ریزی منظم برای جلوگیری از ادامه تخریبها و زودن آلودگیها تلاش کنیم.

اسلامی حجم مواد زائد شهری تولید شده در کشور را روزانه بیش از ۳۰ هزار تن عنوان کرد و افزود: بخش اعظمی از این مواد را زباله های خانگی تشکیل می دهد و بخش دیگر آن شامل زباله های سفی و خطرناک بیمارستانی، صنعتی، ساختمانی و... می شود که این آمار تنها مربوط به شهرهاست و حجم بسیاری از مواد زائد مربوط به مناطق روستایی است که بدون هیچ توجهی در محیطها رها می شود و متأسفانه پرورش حشرات و جوندگان موزی و شیوع بیماریهای مختلف می شود.

وی به عملکرد گذشته در زمینه مدیریت مواد زائد اشاره کرد و گفت: از جمله اقداماتی که تاکنون انجام شده می توان مواردی مانند بخش و انباشت بخش عظیمی از این مواد آلاینده در محیط اطراف شهرها، دفن غیر بهداشتی در بسیاری از مناطق، آلودگی شدید منابع آبهایی زیرزمینی، همچنین احداث کارخانه کمپوست قبل از انقلاب در

تهران، اصفهان، مشهد، کرج، رشت و تبریز و احداث کارخانه زباله سوز در چالوس و نوشهر را نام برد.

اسلامی با عنوان نمودن مشکلات و موانع بهره برداری صحیح از کارخانه های کمپوست افزود: اجرا نکردن مراحل قبل از کمپوست از جمله بازیافت و تفکیک از مبدأ، یکی از مشکلات عمده در امر خوب بودن کود تولید شده و استهلاک ماشین آلات کارخانه است. همچنین عدم انجام مطالعات لازم برای انتخاب فرآیند مناسب، هزینه بر بودن تولید کمپوست، عدم مرغوبت کود تولیدی به دلیل طی نکردن صحیح مراحل تولید و مشکلات و موانع دیگر کارخانه های

کلان احداث کارخانه های کمپوست توجه داشت.

اسلامی همچنین ضرورت توجه به احسرای روشهای مختلف دفع مواد زائد بر اساس ویژگیهای اقلیمی، اقتصادی و زیست محیطی هر منطقه را مورد تأکید قرار داد.

وی در ادامه به بحث آموزش شهروندان اشاره کرد و گفت: بیش درآمد هر اقدامی آموزش و ارتقای سطح فرهنگ شهروندان است، تا به این وسیله مشارکت نیروهای مردمی و سازمانهای غیر دولتی را در احسرای طرحها و برنامه های دولت جلب کند. در غیر این صورت سرمایه گذاری شهرداریها



مترجم نخواهد بود.

وی شرف عمده کارخانه های کمپوست را عدم انتخاب صحیح فرآیند مناسب با توجه به شرایط هر منطقه عنوان کرد و افزود: این مسئله باعث شده هزینه تولید کود کمپوست بسیار بالا باشد؛ از یک سو شهرداریها ناگزیر از مصرف کردن هزینه بیشتری شوند و از سوی دیگر مصرف کنندگان توان خرید آن را نداشته باشند.

اسلامی در خصوص زباله سوزها به تاریخچه احداث آنها در ایران اشاره کرد و گفت: قبل از انقلاب بر اساس مطالعاتی که انجام شد احداث کارخانه زباله سوز در مناطق کلان و مازندران مدنظر قرار گرفت که پس از انقلاب عملیات احداث آن ناتمام باقی ماند. در این مورد نیز عده ای زباله سوزها را بهترین گزینه دفع مواد زائد می دانند و عده ای با احداث آن مخالفند.

کمپوست است.

وی در خصوص دیدگاههای موجود درباره ضرورت احداث کارخانه کمپوست گفت: گروهی احداث کارخانه کمپوست را یک ضرورت می دانند و گروه دیگر به کلی با احداث آن مخالفند، اما هیچ کدام از این دیدگاهها به طور دقیق با مسایل علمی منطبق نیست و توجیه گاهی ندارند.

معاون مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی افزود: توجه بعضی از شهرداریها برای احداث کارخانه های کمپوست، نیاز به کود و مواد آلی برای زمینهای کشاورزی است، در حالی که باید بیش از هر اقدام به دنبال راه حل مناسب برای حل مشکلات بهداشتی و زیست محیطی شهرها با توجه به ویژگیهای خاص هر منطقه بود. از طرف دیگر باید به لزوم هماهنگی با وزارت کشاورزی و جهاد سازندگی نیز در سرمایه گذاریهای

وی افزود: در این خصوص می توان به تجربه شهر توکیو اشاره کرد که از جهت بسیاری به تهران شباهت دارد. در توکیو و در داخل شهر ۱۵ کارخانه زیاله سوز بزرگ وجود دارد که ظرفیت هر یک از آنها بین ۶۰۰ تا ۱۴۰۰ تن در روز است. از طرفی تأسیسات و ماشین آلات این کارخانه ها در قسمت زیر زمین ساختمان تعبیه شده و فعالیت های آن آلودگی صوتی ایجاد نمی کند. همچنین تمامی آلاینده های هوا بر اساس ضوابط زیست محیطی کنترل می شود.

معاون مدیرکل دفتر برنامه ریزی عمرانی در باره تجربیات دیگر توکیو به احداث کارخانه کمیوست اشاره کرد و

مؤثر است
در ادامه این همایش
 محمدعلی عبدلی، محقق و مدرس دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران، به بررسی زوایای علمی دفن مواد زائد پرداخته.

وی نگرش سیستماتیک به مدیریت مواد زائد را مورد تأکید قرار داد و افزود: نباید با جزئی نگرایی به مسائل پرداخت، زیرا با پرداختن به یک عنصر یا قسمتی از یک عنصر هزینه ها در جهت خاصی متمركز می شود و اقدامات انجام شده در جهت یک هدف کل قرار نمی گیرد.

عبدلی روشهای دفع مواد زائد جامد

مخالفتهای مردم اشاره کرد. به طور کلی دفن بهداشتی زیانه، محصور کردن زیانه در زمین یا به حداقل رساندن آلودگی هوا، آب و خاک است.

عبدلی به مراحل مختلف دفن زیانه اشاره کرد و گفت: گام اول انتخاب مکان مناسب و توجه به شرایط خاص زمین است. گام بعدی آماده سازی محل دفن با انجام عملیات مهندسی از جمله زه کشی زمین، برداشت خاک، احداث کانالهای انحرافی، تعیین خواص خاک و... در یک پرسه زمانی است. از جمله نکات دیگر می توان به زیاده سازی محل و ایجاد فضای سبز، ساخت جاده در مسیر محل دفن و احداث تأسیسات لازم برای جلاسازی و خدمات رسانی اشاره کرد.

وی همچنین به دیگر ضرورت های عمل دفن اشاره کرد و افزود: انجام تمهیدات لازم برای جلوگیری از پراکنده شدن کاغذ به اطراف، در معرض دید نبودن عملیات و محل دفن، فراهم کردن آب، برق، تلفن و تأسیسات آتش نشانی، انتقال چشمه ها و چوبها، تعیین محل دفن و... و ده مورد نیاز برای تهیه نقشه تویوگرافی حفر چاههای گمانه، انجام آزمایشهای مکانیک خاک از دیگر موارد مهم در این زمینه است.

عبدلی افزود: در آماده سازی محل دفن سه چند نوع زه کشی نیاز مندیم. یک نوع زه کشی مربوط به جلوگیری از ورود آبهای سطحی به محل دفن و نوع دیگر، زه کشی برای جلوگیری از ورود آبهای زیرزمینی به محل است.

وی به پیش بینی فضاهای لازم برای دفن در فصول بارانی اشاره کرد و خاطر نشان ساخت: علاوه بر این باید تمهیدات لازم نیز برای افزایش ظرفیت محل دفن در مواقع خاص و حوادث غیرمترقبه مدنظر قرار گیرد. همچنین پیش بینی زمین برای سایر تأسیسات، بررسی حصارها و عوانع طبیعی و کمربند فضای سبز، تعیین پرسنل لازم و شرح وظایف هر یک، تهیه نقشه های اجرایی و... نکات دیگری است که باید مورد توجه قرار گیرند.

عبدلی تعیین نقوذپذیری خاک دست نخورده به منظور جلوگیری از آلودگی زمین را مورد تأکید قرار داد و گفت: نمونه گیری خاک در تمام مراحل احداث محل، تعیین رطوبت نسبی، آزمایش دانه بندی مکانیکی، تعیین



محمدعلی عبدلی

را این گونه برشمرد: دفن بهداشتی، زیاله سوزی، کمیوست، احیای زمین، تعدیه دام و طیور و آسیاب کردن زباله های غذایی. نکته قابل توجه، نحوه انتخاب هر یک از این روشهاست که باید با مطالعه در زمینه محدودیتها و ویژگیهای تکنیکی هر یک صورت پذیرد.

این محقق دانشگاه در تشریح مواردی که باید در احداث کارخانه کمیوست لحاظ شود گفت: نکته مهم پیش از احداث هر کارخانه کمیوست، توجه به مسئله بازیابی و ایجاد صنایع جانبی از یک سو و جنبه بهداشت عمومی و پتانسیل مخاطرات از سوی دیگر است.

وی در خصوص شرایط دفن مواد زائد خاطر نشان ساخت: در این زمینه توجه به چند نکته ضروری است که از جمله می توان به رعایت اصول مهندسی در انتخاب محل دفن، کارآمد بودن احیای مجدد زمین و تأمین مخارج دفن و

گفت: در توکیو تنها یک کارخانه کمیوست با ظرفیت ۵۰ تن فعالیت می کند؛ زیرا با توجه به ترکیب مواد زائد شهری و غنی بودن اراضی کشاورزی نیازی به کارخانه کمیوست ندارد و بخش عمده فعالیتهاش در زمینه تفکیک زیاله از مبدأ متمركز شده به طوری که کاغذ تمامی روزنامه های توکیو از کاغذهای بازیافتی تولید می شود.

اسلامی ضرورت برنامه ریزی برای تدوین طرح جامع و مطالعه شده برای انتخاب روشهای دفع زیانه را مورد تأکید قرار داد و افزود: در سالهای اخیر طی مصوبه شورای عالی حفاظت از محیط زیست مقرر شد تمامی اقدامات دفع مواد زائد در چارچوب بررسیهای زیست محیطی انجام شود و وزارت کشور نیز در این زمینه اعتبارات لازم را فراهم کرده است.

● نکاتی که برای دفن بهداشتی



هزینه‌های صرف نشود و علاوه بر صرفجویی اقتصادی، موازین بهداشتی نیز رعایت گردد.

وی افزود: در حال حاضر کارخانه‌های کمیوست اقدام به تخمیر حرارتی زباله‌های مخلوط می‌کنند بدون اینکه مواد قابل کمیوست از مواد سفتی و شیمیایی جدا شود؛ شایان ذکر است علاوه بر اقتصادی بودن این عملیات، سایر برنامه‌های مدیریتی مانند دفن بهداشتی، جمع‌آوری صحیح زباله و بازیافت مواد از مبدأ، اولویت بیشتری دارند.

عمرانی اظهار امیدواری کرد که با اشاعه فرهنگ بازیافت از مبدأ، هزینه‌های گرانگام کمیوست زباله مخلوط کاهش یابد و بر دامنه مطالعات تخصصی در این زمینه افزوده شود.

معنای تفکیک مواد در مبدأ به همراه صنایع تبدیلی است و باید برای این دو مسئله در کنار هم برنامه‌ریزی شود، به طوری که در کارخانه‌های کمیوست برای جدا کردن مجدد مواد از همدیگر

درصد فشردگی و طبقه‌بندی خاک از حمله نکاتی است که ما را در این امر یاری می‌کنند.

● بازیافت، اصلی اساسی در مدیریت مواد زائد

در این همایش قاسمعلی عمرانی، استاد دانشگاه علوم پزشکی تهران نیز در خصوص جایگاه بازیافت در مدیریت مواد زائد جامد و راهکارهای عملی آن سخنرانی کرد.

وی به تاریخچه دفع زباله در کشور اشاره کرد و گفت: جمع‌آوری زباله - که در سالهای اخیر به عنوان یک ضرورت اساسی در مدیریت مواد زائد جامد معرفی شده - از سال ۱۳۳۸ توسط شهرداری تهران متداول شد، به این صورت که زباله‌های جمع‌آوری شده به خارج از شهر منتقل و در یک مکان تلتار می‌شد.

عمرانی هزینه جمع‌آوری زباله را بیش از ۸۰ درصد کل هزینه‌های مدیریت مواد زائد عنوان کرد و افزود: امروزه هر شهر یا به کارگیری سیستم خاص خود اقدام به جمع‌آوری و حمل زباله می‌نماید و هزینه این کار بیش از هزینه بخشهای دیگر می‌شود.

وی اهمیت توجه به امر بازیافت در سیستم مدیریت مواد زائد را مورد تأکید قرار داد و گفت: با توجه به اجزای تشکیل دهنده، زباله در کشور ما که شامل ۶۰ درصد مواد قابل کمیوست و ۲۰ درصد مواد بازیافتی است، مسئله بازیافت بیش از پیش اهمیت می‌یابد و انجام هر اقدامی بدون توجه به مسئله بازیافت مورد ستوال قرار می‌گیرد.

عمرانی به رعایت موازین بهداشتی در برنامه‌های بازیافت زباله اشاره کرد و خاطر نشان ساخت: مسئله بازیافت به

مسئولان از مشکلات زباله مربوط به شهر خود گفتند

شود. در همین زمینه با کنترل راهها توسط نیروهای گشتی و برخورد قانونی با متخلفان توانسته‌ایم نسبت به سالهای گذشته تا حد زیادی در پاکسازی و حل مشکل زباله در حریم راهها موفق باشیم و در صورتی که این زباله‌ها خسارتی به حریم راهها وارد کرده باشند بخش مسئول تحت تعقیب و پیگرد قانونی قرار می‌گیرد.

معاون عمرانی استانداری گیلان در خصوص نوآوریها و راهکارهای نوین دفع زباله در این استان گفت: برای حل معضل زباله استان، کارخانه کمیوست در دست احداث است که در مراحل پایانی خود قرار دارد. البته با توجه به مشکلاتی مانند هزینه‌های بالای ساخت کارخانه کمیوست در همه شهرهای استان، ظرفیت پایین تبدیل زباله در کارخانه کمیوست و اشباع بازار مصرف مناسب برای محصولات کمیوست، سعی شد راهکار دیگری برای دفع زباله استان ارائه شود. به همین منظور قرار بر این شد تا شهرهای همجوار با مشارکت همدیگر، محل

در حاشیه این همایش، خبرنگار ما به گفتگو با برخی از شرکت کنندگان پرداخت و نظرات و مشکلات مربوط به منطقه تحت مدیریت آنان را جویا شد.

روح‌الله قهرمانی، معاون عمرانی استانداری گیلان، در گفتگو با خبرنگار ما در زمینه مشکلات دفع زباله استان گیلان، به جاذبه‌های توریستی استان و حجم وسیع تعداد مسافران اشاره کرد و گفت: استان گیلان جزء استانهایی است که مشکلات بسیاری در زمینه دفع زباله دارد و به دلیل اینکه ما برای دفن زباله با کمبود زمین روبرو هستیم باید هر چه سریعتر راهکارهایی برای رفع این مشکل اندیشیده و اجرا شود.

وی در خصوص معضل زباله در حریم راههای استان گفت: برای حل این معضل سعی شد با تشکیل یک هسته مستقل یا محوریت اداره کل راه و ترابری و همکاری فرمانداران در جهت جلوگیری از تخلیه زباله توسط بخشهای مختلف در حریم راهها اقداماتی انجام

مشترکی برای دفن بهداشتی زباله فراهم کنند و عملیات دفن بهداشتی زباله را انجام دهند. البته از آنجا که دفن بهداشتی زباله نسبت به درآمد سرانه شهرهای کوچک، هزینه کلانی صرف می‌کند، با استفاده از وام وزارت کشور و سهم شهرداریهای هر شهر، محلی برای دفن بهداشتی زباله احداث می‌شود.

معاون عمرانی استانی گیلان در پاسخ به سؤال خبرنگار ما که با توجه به محدودیت زمین در استان گیلان و نظرات کارشناسان درباره مشکلات کارخانه‌های کمپوست، چه اقدامات جایگزینی انجام داده‌اند گفت: البته به دلیل مشکلاتی که کارخانه کمپوست دارد سعی کردیم به سوازیات کارخانه کمپوست اقدامات دیگری نیز انجام دهیم. در مورد محدودیت زمین نیز اقداماتی برای بازیافت زباله انجام داده‌ایم.

این زمینه صورت گرفته است. همچنین قراردادهایی با مرکز آموزش مدیریت دولتی منعقد کرده‌ایم. علاوه بر این تلاش می‌کنیم با توجه به محدودیت‌های استان گیلان به مسئله بازیافت توجه بیشتری شود و شهرداریها آموزش لازم را در این خصوص فراگیرند.

معاون عمرانی استانداری گیلان در پاسخ به اینکه چه تدابیری برای حل معضل آلودگی دو رودخانه گوهررود و زرچوب اتخاذ شده است گفت: منشأ آلودگی این دو رودخانه فاضلابهای خانگی و کارگاهها و کارخانه‌ها با همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست سعی شده است از ورود مستقیم فاضلاب این بخشها به رودخانه‌ها جلوگیری شود و در مورد فاضلابهای خانگی نیز راه‌حل مناسبی در کوتاه‌مدت وجود ندارد، اما

مشاور کت مردم دانست و افزود: اگر شهروندان فاضلاب خود را در شبکه آب و فاضلاب شهری جاری کنند و جاهای سبک را به این منظور حفر نمایند این معضل به‌طور قابل ملاحظه‌ای حل می‌شود. متأسفانه در حال حاضر بعضی از شهروندان به دلیل پرداخت نکردن حق انشعاب فاضلاب شهری و پایین آوردن هزینه در امور ساختمانی نسبت به این مسئله بی‌توجه هستند و فاضلاب خانگی خود را در رودخانه‌ها جاری می‌کنند.

قهرمانی در پاسخ به اینکه چه کسی مسئول آموزش شهروندان و ارائه آگاهیهای لازم در این زمینه است خاطر نشان کرد: متولی مستقیم این امر سازمان آب و فاضلاب شهری است که باید اقدامات لازم را در این مورد انجام دهد.

● سندجی از تجربیات خارجی در دفع زباله استفاده می‌کند

سندجی، معاون خدمات شهری شهرداری سندج، نیز در خصوص راهکارهای دفع زباله در شهر سندج به روش شیاری برای دفن زباله‌های شهری اشاره کرد و گفت: در سال ۱۳۷۰ بر اساس نظرات یک هیئت کارشناسی، محلی برای دفن زباله انتخاب شد و از سال ۷۱ حمل و دفن زباله را به این محل آغاز کردیم. البته دفن زباله در این محل به این صورت است که شیارهایی در محل ایجاد و پس از تخلیه زباله‌ها توسط خاک پوشانده می‌شود. ضمن اینکه در هر ماه با دستگاه غلتک خاکی که زباله‌ها را می‌پوشاند فشرده می‌گردد تا با ایجاد یک سیستم بی‌هوازی در محل بسوی زباله ایجاد مزاحمت نکند.

سندجی در پاسخ به این سؤال که شهرداری سندج تا چه اندازه توانسته است از مشارکت مردم و گروه‌های NGO در امر دفع زباله استفاده کند گفت: در حال حاضر شهرداری سندج از همکاری و مشارکت دو گروه انجمن سبز و انجمن جوانان حامی محیط‌زیست استفاده می‌کند و هر ماه با برگزاری برنامه‌های مشترک با این گروه‌ها برای پاکسازی محلات سندج و مناطق اطراف اقدام می‌شود.

وی در باره استفاده از تجربیات موفق خارجی در برنامه‌ریزیهای شهرداری افزود: در این مورد با استفاده از تجارب کشورهایی انگلیس و کانادا مطالعات خود



تصمیم براین است که با احداث تصفیه‌خانه فاضلاب رشت برای حل این معضل نیز اقدام عملی صورت پذیرد. برای احداث این تصفیه‌خانه مبلغی در حدود ۲۵ میلیارد تومان اعتبار برآورد شده و ما در سال جاری تنها یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان اعتبار داریم. به همین منظور تلاش براین است که از کمک بانک جهانی و بانک بهداشت استفاده شود. همچنین در این زمینه جلسات مشترکی با وزارت نیرو داشته‌ایم تا بتوانیم اعتبارات سالانه را افزایش دهیم. از قنار اول این پروژه بهره‌برداری شود. به‌طور کلی می‌توان گفت اگر فاضلاب خانگی در شبکه تصفیه‌خانه جاری شود پشربخ معضل دو رودخانه رشت نیز حل می‌شود.

وی راهکار دیگر حل این معضل را

تا آنها ۲۰ یا ۳۰ درصد زباله دفن شود و بتوان از محلهای دفن بهداشتی برای مدت زمان بیشتری استفاده کرد. بنابراین محور اصلی اقدامات خود را ابتنای روی بازیافت مواد و سپس دفن بهداشتی و تبدیل زباله به کود در کارخانه کمپوست گذاشته‌ایم. همچنین در روستاها با استفاده از کمک شوراهای هر بخش سعی شده زباله روستاهایی که در یک بخش قرار می‌گیرند در یک مکان جمع‌آوری و پس از بازیافت به صورت بهداشتی دفن شوند.

قهرمانی در باره آموزش کارکنان شهرداریها و شهروندان گفت: تاکنون اقدام مؤثری در خصوص آموزش در شهرداریها صورت نگرفته، اما از ۱ ماه قبل اقداماتی برای جمع‌آوری تجربیات دیگر شهرداریها و مطالب منتشر شده در

را در زمینه تفکیک زیاله از مبدأ شروع کردیم و قصد داریم پس از برنامه‌ریزی طرح خود را اجرا کنیم.

معاون خدشات شهری شهرداری مستدج به آموزش شهروندان و کارکنان شهرداری اشاره کرد و گفت: در حال حاضر پیش‌نویس طرح آموزش تفکیک زیاله از مبدأ به شهروندان آماده شده و در دستور کار قرار گرفته است. در بخش آموزش کارکنان نیز به دو صورت آموزش شفاهی و کلاسهای آموزشی عمل می‌کنیم، البته در بخش کلاسهای آموزشی از همکاری اداره فنی - حرفه‌ای استان نیز استفاده خواهد شد.

وی یکی دیگر از اقدامات شهرداری را در زمینه جمع‌آوری و حمل زیاله استفاده از بخش خصوصی در دو منطقه شهری عنوان کرد و عملکرد این بخش را در امر زیاله مثبت ارزیابی نمود.

مستدجی در خصوص دفع زیاله‌های بیمارستانی گفت: ما زیاله‌های بیمارستانی را به دو بخش عفونی و غیرعفونی تقسیم کردیم و با هماهنگی‌هایی که به عمل آمد سوزاندن زیاله‌های عفونی توسط زیاله‌سوزهای بیمارستانها مورد توافق قرار گرفت. البته پس از سوزاندن زیاله توسط بیمارستانها خاکستر زیاله با نهمی‌دات خاصی به محل دفن انتقال می‌یابد. در مورد زیاله‌های غیرعفونی و زیاله‌های مطب‌ها نیز با همکاری نظام پزشکی مستدج نسبت به جمع‌آوری این زیاله‌ها اقدام خواهد شد.

وی در پاسخ به این سؤال خبرنگار ما که آیا شهرداری مستدج در بودجه‌ای که برای جمع‌آوری و دفع زیاله تخصیص می‌دهد ردیفی برای کمکهای مردمی نیز در نظر گرفته است یا نه گفت: اگر قانون زیاله تصویب شود در این مورد وضعیت روشنتری خواهیم داشت. البته مصوبه‌ای در این خصوص در شورای شهر تصویب شده است مبنی بر اینکه به ازای هزینه سالانه دفع زیاله، ماهانه ۴ هزار و ۵۰۰ ریال از هر خانوار اخذ شود، اما هنوز این مصوبه اجرا نشده است. همچنین روش دیگری نیز پیش‌بینی شده است به این نحو که همراه پرگه‌های نوسازی، تحت عنوان «فروش خدمات زیاله» ماهانه ۲ هزار ریال از مردم اخذ شود.

● برای هر بخش از زیاله مدیریت خاصی در نظر گرفته‌ایم

کاسظمی، رئیس سازمان بازیافت

مشهد، در خصوص راهکارهای مدیریتی جمع‌آوری و دفع زیاله شهر مشهد، مواد زائد جامد این شهر را به چهار بخش زیاله‌های خانگی، بیمارستانی، صنعتی، تجاری و اداری تقسیم کرد و گفت: پس از تقسیم‌بندی مواد زائد جامد برای هر بخش مدیریت خاصی در نظر گرفته‌ایم و اقدامات خود را بر سه مقوله تولید، جمع‌آوری و حمل و دفع متمرکز کرده‌ایم. به این ترتیب با نگرش کلان به مقوله زیاله مشکلات بسیاری رفع خواهد شد. در بخش زیاله‌های خانگی مدیریت تفکیک زیاله و بازیافت را تشکیل داده‌ایم به این صورت که مسئله بازیافت به شش قسمت تقسیم شد که قسمت اول آن به تفکیک زیاله از مبدأ مربوط می‌شود و به این منظور از هر منطقه یک ناحیه تحت پوشش قرار گرفت و طی دوره‌های ۱۵ روزه در روزهای مشخصی زیاله خشک شهروندان جمع‌آوری می‌شود. به این ترتیب توانستیم ۱۵۰ هزار خانوار را تحت پوشش تفکیک زیاله از مبدأ قرار دهیم.

کاسظمی یکی دیگر از راهکارهای تفکیک زیاله از مبدأ را تشکیل گروههای دانش‌آموزی در مدارس عنوان کرد و گفت: به این منظور تشکیلی به نام پاکبازان مدارس تشکیل شد و ۶۸۳ مدرسه تحت پوشش این طرح قرار گرفت. در همین زمینه سطلمهای مخصوصی برای جمع‌آوری کاغذهای باطله در مدارس نصب شد و به موازات این امر برنامه‌های آموزشی و تفریحی نیز برای تشویق دانش‌آموزان در نظر گرفته شد تا بتوانیم از آنان برای ترویج برنامه‌های آموزشی در منازل نیز استفاده کنیم.

وی دیگر اقدامات مدیریت مواد زائد شهری را به این صورت عنوان کرد: مسئله بعدی، نصب ظروف مخصوص جمع‌آوری کاغذ باطله در ۳۸۲ اداره است. همچنین در حدود ۱۳۰ نطل زیاله مخصوص بازیافت در سطح شهر نصب شده است که مردم نیز از این اقدام استقبال خوبی کردند. به طوری که در حال حاضر ۲۵ کیلوگرم مواد زائد خشک، از طریق این سطلمها جمع‌آوری می‌شود. اقدام بعدی ایجاد غرفه‌های بازیافت در بازارهای حیوه و تره‌بار است. به این ترتیب شهروندانی که برای خرید روزمره به این بازارها مراجعه می‌کنند مواد بازیافتی خود را به این غرفه‌ها

تحویل می‌دهند و در عوض مواد شوینده و بهداشتی تحویل می‌گیرند. اقدام بعدی تشکیل کلاسهای هنری بازیافت است. به این منظور با تیت نام افراد علاقمند به کارهای هنری، امکاناتی در اختیار آنان قرار می‌گیرد و آنان طی یک دوره ۳۰ روزه ساخت انواع کار دستی با استفاده از مواد دور ریختنی را آموزش می‌بینند.

وی به فعالیتهای دیگری که در بخش مدیریت مواد زائد خانگی انجام شده اشاره کرد و خاطر نشان نمود: اقدام دیگری این بخش احداث و راهاندازی کارخانه کود آبی بوده است و باید گفت که محصولات این کارخانه با استانداردهای بین‌المللی مطابقت دارد و از بازار مصرف خوبی نیز برخوردار است. همچنین قرار بر این شده که مجتمع صنعتی بازیافت در زمینی به مساحت ۳۲۵ هکتار احداث شود. از اجرای این طرح دو هدف دنبال می‌شود: اول اینکه بخش نقشه‌برداری، مشاوره و سرمایه‌گذاری در کارخانه‌های بازیافت به بخش خصوصی واگذار شود و دوم اینکه فعالیت تمامی واحدهای غیرمجاز در امر زیاله در این بخش متمرکز شود. به این منظور با همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت بهداشت از فعالیت این واحدها جلوگیری شده و ادامه کار آنها منوط به همکاری با این مجتمع است. به این ترتیب سعی شده تا مسائل بهداشتی در امر بازیافت زیاله رعایت شود.

کاسظمی در زمینه مدیریت زیاله‌های بیمارستانی به اجرای طرحهای کوتاه‌مدت و بلندمدت اشاره کرد و ادامه داد: در این بخش طی جلسات مشترکی که با مراکز زیست محیطی و بهداشتی برگزار شد، دستورالعملی در دو بخش برای بیمارستانها و درمانگاهها تهیه کردیم؛ به این ترتیب که در یک طرح کوتاه‌مدت تمامی مراکز زی که می‌خواهند تحت پوشش این طرح قرار گیرند، طی قراردادی هزینه دفع زیاله خود را پرداخت می‌کنند و از طرف دیگر ما متعهد می‌شویم که در زمانی ۳ ساله زیاله‌های عفونی آنها را جمع‌آوری و در محلی مناسب دفن کنیم. برای آن دسته از مراکز زی که در سطح شهر هستند مانند تزیقانی‌ها، ساختمان پزشکان و آزمایشگاهها نیز کیسه‌هایی که دارای نشانه و رنگ مخصوصی است آماده شد و در اختیار این مراکز قرار گرفت. این مراکز

موظفانند زباله‌های عفونی خود را در این کیسه‌ها قرار دهند و این کیسه‌ها پس از جمع‌آوری به همراه زباله‌های دیگر توسط کارگران جدا می‌شود و نسبت به دفع آن اقدام می‌گردد. در طرح درآمدت نیز پیش‌بینی شده که تمامی بیمارستانها موظف شوند عملیات جمع‌آوری و دفع زباله را خود انجام دهند؛ به این صورت که در زمینی که در اختیارشان قرار می‌گیرد سرمایه‌گذاری کنند و پس از آن‌ها به صورت پیمانکار از امکانات این بخشها بهره‌برداری نماییم.

وی افزود: در این دو طرح تمامی مسائل مربوط به نحوه جمع‌آوری و نگهداری زباله در بیمارستانها نیز لحاظ شده است و این دستورالعمل توسط شورای بهداشت پیگیری می‌شود.

کسطنطنیه تشکیل ستاد جمع‌آوری خاک و نخاله را اقدام دیگر سازمان بازیافت مشهد عنوان کرد و گفت: یکی از مشکلات ما مسئله تخلیه بی‌ضابطه خاک و نخاله‌های ساختمانی در حاشیه شهر بوده است که برای حل این مسئله با تشکیل ستادی در سازمان بازیافت از تمامی پیمانکاران مسئول حمل خاک و نخاله، کامیون‌داران و اتحادیه‌ها دعوت به عمل آمد تا با تشکیل پرونده در محل

ستاد، گزارش تردد یا شناسایی دریافت کنند در واقع این گزارش‌ها به منزله مجوزی برای تردد در محدوده شهر و اقدام برای جمع‌آوری خاک، نخاله و گودبرداری در سطح شهر هستند. قابل توجه اینک که در سال گذشته بالغ بر ۶۰ هزار کامیون به محلهای تخلیه مشخص شده برای تخلیه بار مراجعه کردند و در حدود ۲۴۰ هزار تن خاک و نخاله که پیش از این در حاشیه شهر ریخته می‌شد در این نقاط تخلیه شدند.

مسئول سازمان بازیافت مشهد خاطر نشان ساخت: در مواردی که تخلفاتی اتفاق می‌افتد نیز با همکاری مراکز بهداشت و مابقی مواد قانونی، گشتیهایی که در سطح شهر تردد می‌کنند، تخلفات را گزارش می‌دهند و سپس موارد تخلف توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست و مراجع بهداشت پیگیری می‌شود.

وی ادامه داد: در خصوص زباله‌های صنعتی نیز در مرحله اول، مراکز صنعتی سطح شهر شناسایی شدند. در مورد آن دسته از این مراکز که زباله‌های سمی و خطرناک نداشتند اقدام به جمع‌آوری زباله‌های غیرسمی و دفن آنها شد و برای دفن زباله‌های سمی و خطرناک با

همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست محل مناسبی شناسایی شده است. کسطنطنیه همچنین به استفاده گروههای NGO در بخش آموزش شهروندان اشاره کرد و استقبال شهروندان از این گروهها را مثبت دانست.

وی در ادامه نقش فرهنگ جامعه و تأثیر آن در تولید زباله را خاطرنشان نمود و افزود: شناسانه ما توانستیم قبل از ورود ظروف یک‌بار مصرف یا پلاستیک، الگوی مشخصی را در جامعه ترویج کنیم تا الان شاهد از دیدار چنین زباله‌های غیرقابل بازیافتی به طبیعت نیابیم.

مهندس نوذری، دبیر همایش مواد زائد جامد شهری نیز در خصوص نحوه برخورد با زباله‌های روستایی به خبرنگار ما گفت: از آنجا که بحث دهیارها به معاونت امور شوراهای و گذار شده است نمی‌توان وارد این مقوله شد مگر اینکه مجدداً دهیارها زیر مجموعه معاونت عمرانی قرار گیرند.

وی همچنین آموزش شهروندان را در زمینه بازیافت زباله، استفاده آنان از مباحث این گونه سمینارها، ماهنامه شهردارها و فصلنامه مدیریت شهری مفید عنوان کرد.

ستاد سبز، نهادسازی در برنامه سوم، بافت قدیم

موضوعاتی که برخی معاونان به آن پرداختند

در حاشیه همایش معاونان عمرانی در مشهد سعی کردیم با سخنرانانی که مباحثی را ارائه کردند گفتگو کنیم. در این میان موضوعاتی مانند ستاد سبز، نهادسازی در برنامه سوم توسعه و بافت قدیم که معاونان عمرانی لرستان، گلستان و آذربایجان شرقی در همایش مطرح نمودند مورد بحث و بررسی بیشتری قرار گرفت.

● ستاد سبز و جلوگیری از خسارات طبیعی

در حاشیه این همایش سید نصیرالدین شاهرخی، معاون عمرانی استانداری استان لرستان، به پرسشهای خبرنگار ما در مورد چگونگی تشکیل ستاد نهضت سبز در این استان پاسخ داد. وی هدف تشکیل این ستاد را بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی استان و امکانات طبیعی آن عنوان کرد و گفت: با توجه به اینکه استان لرستان در ناحیه رویشی زاگرس میلی قرار گرفته، ۷۰ درصد اراضی آن را جنگل و مرتع و ۲۸ درصد از زمینهای زراعی تشکیل می‌دهد.

فرسایش خاک جلوگیری شود. همچنین یکی دیگر از عوامل تشکیل این ستاد با توجه به نرخ بالای بیکاری در این استان، ایجاد منبع درآمد و اشتغال است.

شاهرخی با اشاره به دستگاههای اجرایی تشکیل دهنده این ستاد خاطر نشان ساخت: کلیه دستگاههای دولتی که به نوعی با اقدامات این ستاد مرتبط اند و همچنین شهرداریها در این زمینه همکاری می‌کنند. البته هدف، این بوده تا کلیه اقدامات، مردمی باشد و دستگاههای دولتی تنها به هدایت فنی و کارشناسی بپردازند و منابع لازم را تهیه کنند.

همچنین از کل مساحت استان ۷۵ درصد اراضی دارای شیب بالای ۲۵ درصد است و از نظر میزان بارندگی نیز این استان رتبه چهارم را در بین استانهای کشور دارد؛ به همین دلیل لرزنظر فرسایش خاک و سیل خیزی جزء نقاط بحرانی کشور محسوب می‌شود.

وی جلوگیری از خسارات طبیعی ناشی از ویژگیهای زیست‌محیطی این استان را یکی از عوامل تشکیل ستاد نهضت سبز عنوان کرد و افزود: برای کم کردن خسارات ناشی از موقعیت سیل خیزی و فرسایشی استان سعی شده با درختکاری در اراضی شیب‌دار از



سید مصیرالدین شاهرخی

معاون عمرانی استانداری لرستان به فعالیت‌های انجام شده در این ستاد اشاره کرد و گفت در سال ۷۶ که آغاز کار این ستاد بود، سطح باغ‌های استان ۷ هزار هکتار بود، اما با گذشت ۳ سال به ۲۸ هزار هکتار رسیده است که عمده این باغ‌ها عمر هستند. همچنین با مشارکت کمیته برنامه‌ریزی و تحقیقات ستاد و مراکز تحقیقاتی وزارت جهاد، کشاورزی و دانشکده کشاورزی دانشگاه لرستان گونه‌های گیاهی مناسب هر منطقه شناسایی و خریداری شد و در قبال اخذ وجه در بین مردم توزیع گردید.

وی افزود: یکی دیگر از اقدامات این ستاد فراهم کردن زمینه تولید نهال در استان بود که به این منظور از مشارکت مردم استفاده شد به طوری که در حال حاضر بخش عمده نهال مورد نیاز در داخل استان تولید می‌شود.

شاهرخی یکی از نتایج تشکیل ستاد نهضت سبز را حل و فصل اختلافات سازمان منابع طبیعی و اقماری که زمین‌های شیب‌دار را تصرف کرده بودند عنوان کرد و گفت: برای حل این مشکل قرار بر این شد تا افرادی که در زمین‌های شیب‌دار اقدام به احداث باغ کردند مالکیت این اراضی به آنان منتقل شود. به این ترتیب هم از فرسایش خاک در این اراضی جلوگیری می‌شود و هم زمینه اشتغال فراهم می‌گردد.

وی به مشارکت شهرداریها در انجام فعالیت‌های این ستاد اشاره کرد و افزود: شهرداریها با استفاده از راهنمایی‌های دانش فنی و شهر و روستای استانداری، فضای سبز شهرها را توسعه داده و در احیای کمربندهای فضای سبز شهری

اقدامات مؤثری انجام دادند.

معاون عمرانی استانداری لرستان یکی دیگر از ابتکارات این ستاد را ایجاد فضای سبز در مدارس عنوان کرد و ادامه داد: به مناسبت یکصدمین سال تولد امام خمینی (ره) و در یک حرکت سمبلیک توسط آموزش و پرورش استان، اقدام به کاشت درختان مثمر در مدارس شد و نگهداری و بهرهبوداری از این درختان نیز به سرایدار هر مدرسه محول گردید.

معاون عمرانی استانداری لرستان در باره ملاک استفاده از گونه‌های گیاهی یا توجه به آب و هوای استان گفت: از آنجا که استان لرستان دارای چهار اقلیم آب و هوایی است، گونه واحدی را برای استفاده در کل استان استفاده نکردیم، بلکه با مشاوره مراکز تحقیقاتی، گونه‌های مناسب را با توجه به شرایط محیطی شناسایی کرده‌ایم. همچنین گونه‌های مناسب استانهای دیگر نیز شناسایی و برای استفاده عهده گردید.

شاهرخی به تشکیلات ستاد نهضت سبز اشاره کرد و خاطر نشان ساخت: دبیرخانه این ستاد در جهاد سازندگی مستقر است و زیر نظر استانداری فعالیت می‌کند. همچنین این ستاد با استفاده از امکانات نهادهایی چون جهاد سازندگی و وزارت کشاورزی، هدایت فنی و اجرایی تشکیلات را بر عهده دارد. از جمله اقدامات تبلیغاتی ستاد می‌توان به اطلاع‌رسانی از طریق رسانه‌های استانی و نشریه فردای سبز لرستان که توسط دبیرخانه منتشر می‌شود اشاره کرد. همچنین کمیته فقه‌هنگی این ستاد از طریق نهضت سوادآموزی و مدارس فرهنگ درختکاری را ترویج می‌کند.

وی همچنین در باره اینکه آیا برنامه‌ریزی لازم برای جلوگیری از هدر رفتن اقدامات انجام شده با توجه به خشکسالی صورت گرفته است یا خیر، گفت: به این منظور گونه‌های گیاهی مناسب در مناطقی که منبع آبی مطمئن ندارند کاشته شده و همچنین در این مناطق اقدام به کشت دیم شده است.

• نهادها در تصدی وظایف دولت

نقش مهمی دارند

دباغ، معاون عمرانی استانداری استان گلستان، نیز با اشاره به لزوم نهادسازی در دستگاههای اجرایی گفته: طبق تعریفی که در کشور ما مصطلح شده، برنامه‌ریزی امری است که توسط

دولتها انجام می‌شود، اما واقعیت این است که برنامه، حرکتی است که در بستر جامعه شکل می‌گیرد و دولتها برای دستیابی به آن، نقش راهبردی دارند. به همین دلیل موفقیت هر برنامه به وجود ارتساط از گانیک بین نظام برنامه‌ریزی و عرصه‌ای که برنامه در آن اجرا می‌شود بستگی دارد.

وی در مورد پیش‌بینی اصلاح ساختار دولت در برنامه سوم توسعه، نقش نهادها را در تصدی بخشی از وظایف دولتها مهم دانست و افزود: به عنوان نمونه می‌توان به تشکیل شوراهای اشاره کرد که پس از تشکیل آنها وزارت کشور، وظیفه اداره عمومی شهرداریها را به آنها تفویض نمود.

معاون عمرانی استانداری گلستان در پاسخ به اینکه نظام شهرداریها به چه نهادهایی نیازمند است، گفت: پیش از هر سازمان دولتی، شوراهای به عنوان نهاد شهرداریها تعریف شدند، اما باید دید آیا این نهاد برای اداره شهر کفایت می‌کند. در حال حاضر شوراهای شعق‌هایی دارند: اول اینکه به دلیل فقدان نهادهای بلا دست‌باز اتصال تشکیلاتی لازم برخوردار نیستند که می‌توان این مشکل را با تشکیل شورای شهرستان، استان و شورای عالی کشور برطرف نمود. به گونه‌ای که شورا عملکردی موازی مجلس داشته باشد و تمامی امور محلی را سامان دهد. دوم اینکه اتصال شورا به شهرداری، یک اتصال منطقی نیست. از سوی دیگر تعداد اعضای شورا با جمعیت شهرها متناسب نیست. به همین جهت پیوند لازم را با شهروندان ندارد. برای حل این مسئله نیازمند تشکیل شورای محلات و مناطق هستیم.

دباغ در خصوص شرایط ایجاد نهادهای گفت: طبق منطقی که برای نهادسازی در دنیا متداول است، نهادها باید جدای از دولتها بوده، فنانومند باشند و از تخصص لازم نیز برای اداره شهر برخوردار باشند. از طرف دیگر دولت باید بستر سازی لازم را برای نهادهای مدنی انجام دهد. وی با اشاره به حوزه وظایف شهرداریها گفت: در حال حاضر وظیفه شهرداریها حفظ تأسیسات عمومی شهرهاست، اما اگر بخواهیم وظایف شهرداریها را توسعه دهیم می‌توان با ایجاد تشکیلهای حرفه‌ای در هر بخش و حمایت از آنها، بخشی از اداره شهر را به آنها واگذار کرد.



علی اکبر حاج یاسینی

دباغ افزوده به طور کلی می توان گفت قانئون شوراهای باید بر اساس وظایف شهرداری تعریف شود، بنابراین پیش از هر اقدامی نیازمند بازنگری و تعریف جدید حوزه وظایف شهرداریها هستیم. همچنین بر اساس وظایف جدید آنها، قانئون شوراهای را نیز باید تعریفی جدید کرد. دولت نیز باید بپذیرد که کسی در مورد شهر تصمیم بگیرد که هزینه های آن را پرداخت می کند.

معاون عمرانی استان گلستان متولی اصلی نهادسازی را در کشور، دولت عنوان کرد و خاطر نشان ساخت: البته این به آن معنی نیست که دولتها در اداره نهادها دخالت کنند، بلکه هر نهاد باید در چارچوب وظایف خود به طور مستقل فعالیت نماید.

وی در پاسخ به این سوال که با توجه به حمایت سادگی دولت از نهادی مانند شورا، حق دخالت در آن را دارد یا نه گفت: هزینه ای که دولت به این نهاد اختصاص می دهد، از منابع شخصی تامین نمی شود بلکه از منابع عمومی و برای رسیدگی به امور شهروندان است. به عبارت دیگر موضوع دولت موضع سیاستگذاری است نه موضع ارشادی.

همچنین دباغ درباره اینکه آیا مرتبط کردن شهرداریها به معاونتهای عمرانی از نفوذ شوراهای در شهرداریها می گاهد یا نه پاسخ داد: به اعتقاد من این دیدگاه در وزارت کشور وجود ندارد که استانداران و مجموعه وزارت کشور در امور شوراهای دخالت کنند مگر در جایی که تصمیمات شورا مغایر با سیاستهای عمومی دولت باشد.

● قوانین مربوط به بافت قدیم قابل اجرا نیست

علی اکبر حاج یاسینی، معاون عمرانی استانداری استان آذربایجان شرقی، در زمینه موانع حفظ بافت قدیم در شهر تبریز گفت: در سال ۶۸ و در کمیسیون ماده ۵ شهرسازی ۴۰۰ هکتار از شهر تبریز به عنوان بافت تاریخی شناسایی شد که بازار شهر مرکز ثقل این بافت است. سپس از طریق کمیسیون ماده ۵ اعلام شد تا مشخص شدن ضوابط جدید اقدامی صورت نگیرد. از این گذشته، تمامی مصوبات شورای عالی شهر و طرح جامع و تفصیلی تبریز حذف شد. اما تاکنون جایگزینی ارائه نشده است. از طرف دیگر به دلیل عدم صدور

مجوز ساخت و ساز در این مناطق، مردم به اطراف شهر رو می آورند و در حال حاضر این مناطق دچار فرسودگی شده اند.

وی افزود: بر اساس ماده ۱۱۱ قانون شهرداریها و ماده ۱۸ قانون نوسازی شهرداریها اجازه دارند برای بازسازی بافت قدیم شهرها اقدام به خریداری این مناطق و احیای آن کنند، اما این قوانین در عمل قابل اجرا نبود، چرا که برای خریداری این مناطق نیازمند بودجه کلانی هستیم و باید اعتبار لازم در این خصوص تامین شود.

حاج یاسینی در باره اینکه آیا مانع اصلی اقدامات شما کمیسیون ماده ۵ است گفت: در واقع مشکلات از طرف خود ماست، یعنی اینکه مشخص نیست

در مشهد

معاونان عمرانی استانداریها گردهم آمدند

مربوطه است چرا که بودجه های استانی می بایست به سمت زیرساختهای خرد اقتصادی هدایت شوند.

وی زیرساختهای خرد اقتصادی را در مواردی چون شهرکهای صنعتی، مجتمعهای کشاورزی، دام و طیور، آبیاری پروری، گردشگری، صنایع بسته بندی، بازارچه های مرزی و صنایع دستی خلاصه کرد و در این موارد تعیین مکان آنها را به حوزه معاونت عمرانی مربوط دانست.

خرم با انتقاد از نحوه واگذاری زمین و تسهیلات برای راه اندازی مجتمعهای صنعتی و تولیدی افزود: کشورهای در حال توسعه برای تأسیس و راه اندازی شهرکها و مجتمعهای تولیدی، پارانه می پردازند و این در حالی است که دولت در این زمینه از بخش خصوصی پارانه نیز می گیرد و با وجود این، انتظار داریم که با بازار دنیا رقابت هم داشته باشیم.

معاون وزیر کشور همچنین از نحوه برخورد برخی استانها با بحث گردشگری انتقاد کرد و گفت: برخی استانهای توریستی بدون توجه به اهمیت گردشگری، سرمایه گذاری مفیدی در این زمینه انجام نمی دهند و توجهشان به فصول دیگری همچون راه و ترابری، معطوف شده است.

گردهمایی معاونان امور عمرانی استانداریهای سراسر کشور با حضور معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در مشهد برگزار شد.

در این گردهمایی کمیته های تشکیلات و وظایف، سوابق و مقررات فنی، حمل و نقل و امداد و نجات به ارائه گزارش پرداختند و مطالبی در خصوص دستورالعمل بودجه اصلاحی شهرداریها بیان کردند.

در ابتدا مهرعلیزاده، استاندار خراسان، به ارائه گزارشی از وضعیت طرحها و پروژه های عمرانی استان پرداخت و بر همکاری و وجود جو مناسب میان شوراها و استانداری خراسان تأکید نمود. وی همچنین بازنگری در قوانین شوراهای را ضروری عنوان و بر لزوم آموزش شوراها تأکید کرد.

در ادامه احمد خرم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور به کمبود سرمایه گذاریهای زیربنایی در کشور اشاره کرد و گفت:

ما نمی توانیم فعالیتهای زیربنایی کلان اقتصادی را واگذار کنیم، اما مشکل ما واگذاری زیرساختهای خرد فعالیتهای اقتصادی است که در این زمینه کمیته برنامه ریزی، مسئول بررسی موضوعات

وی با تأکید بر رشد، توسعه و اشتغال‌زایی کشورهای که در زمینه گردشگری سرمایه‌گذاری کرده‌اند از استانهای چون گیلان، گلستان، مازندران، خراسان، آذربایجان، یزد، اصفهان و فارس خواست تا ۵۰ تا ۶۰ درصد از بودجه استانی را در این زمینه هزینه کنند.

خرم با اشاره به انتقال دهیارها از معاونت شوراهای به معاونت هماهنگی امور عمرانی به تشکیل شورای آموزش شهرداریها پرداخت و افزود: در نیمه دوم سال جاری، کادر عالی آموزش، کار خود را در استانها شروع می‌کند و به آموزش

راندگی و شهرتاریها مشکلی حل نشده است. الحاق راهنمای - راندگی به شهرداریها نیز جز تحمیل بار مالی به آنان کمکی به این موضوع نکرده است ما نیز از ابتدا با این قضیه مخالف بودیم. در زمینه راهپای گاهش الودگی هوای خرم داریم اتوبوسها، مینی‌بوسها و خودروهای سنگین خدماتی را گازسوز کنیم.

خرم با اشاره به معضلاتی که با واگذاری زمین در اطراف شهرها به سازمانها و وزارتخانه‌ها ایجاد می‌شد، لایحه ممنوعیت خرید و فروش زمین را در خارج از محدوده قانونی شهرها سفید

برنامه ریزی عمرانی، در خصوص دستورالعمل بودجه اصلاحی شهرداریها سخنانی ایراد کرد.

وی به پیش‌بینی بودجه شهرداریها در آیین‌نامه مالی در قبل از انقلاب اشاره کرد و گفت: در آیین‌نامه اصلاحی، قرار شد بودجه برنامه‌ای شهرداریها تنظیم شود، اما این مسئله چند سال مسکوت ماند. در سال ۱۳۵۲ تدوین دستورالعمل بودجه برنامه‌ای شهرداریها در دستور کار وزارت کشور قرار گرفت و این دستورالعمل نیز قبل از انقلاب، به شهرداریهای کشور ابلاغ شد.

همچنین پس از انقلاب وزارت

خرم: کشورهای در حال توسعه برای تأسیس و راه‌اندازی شهرکها و مجتمعهای تولیدی، پارانه می‌پردازند؛ این در حالی است که دولت در این زمینه از بخش خصوصی پارانه نیز می‌گیرد و با وجود این انتظار داریم که با بازار دنیا رقابت هم داشته باشیم

۳۳۰ شهرداری در سطح کشور می‌پردازد. وی همچنین به آغاز عملیات احداث راه‌آهن شهری در اصفهان، شیراز، مشهد و تبریز پرداخت و هدف از بازرسی شهرداریها را اصلاح شیوه‌های کاری، عنوان کرد و افزود:

با ارتباط مناسبی که با سازمان بازرسی کل کشور برقرار کرده‌ایم بسیاری از مشکلات و تخلفاتی که با مرور زمان در شهرداریها به صورت معمول درآمده، در حال اصلاح است.

خرم شهرداریها را به تهیه دستورالعمل برنامه پنجساله توجه داد و تأکید نمود که شهرداریها براساس آن دستورالعمل، برنامه خود را تهیه کنند. وی همچنین به وحدت رویه حسابرسی و حسابداری در شهرداریها اشاره کرد و گفت: باید تلاش کرد که حسابداری واحدی در شهرداریهای کشور داشته باشیم تا مشکلات موجود در این زمینه برطرف شود.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور به برنامه‌ریزی در زمینه کاهش آلودگی هوای شهرها اشاره کرد و گفت: در این زمینه، مدیریت صحیح ترافیک می‌تواند راه‌گشا باشد، اما مناسقه به دلیل ناهماهنگی بین راهنمای -

ارزیابی کرد و از افزایش سازمانهای اتوبوسرانی کشور از ۲۸ سازمان به ۶۸ سازمان در سال جاری خبر داد.

معاون وزیر کشور در ادامه به مسئله شوراهای پرداخت و گفت: باید آموزش و توجیه شوراهای را جدی تلقی کنیم و شوراهای را در جایگاه قانونیشان تقویت نماییم. وی در این زمینه خاطر نشان نمود: استاندارها باید شوراهای را توجیه کنند تا شوراهای منابع درآمد را در مقوله عوارض ملی، شناسایی نمایند تا نسبت به تصویب آنها اقدام گردد.

در ادامه، موسوی، مدیر کل دفتر فنی، گزارش عملکرد کمیته شهرسازی را ارائه کرد و گفت: در این کمیته که یکی از کمیته‌های کاری خارج از برنامه سوم توسعه است طی جلساتی که با معاونان عمرانی چند استان برگزار شد، لایحه تعریف محدوده شهر و روستا و حریم شهر به هیئت دولت ارائه گردید. در این لایحه که تمامی قوانین فنی را در این زمینه پوشش می‌دهد مفاهیم محدوده شهر، حریم شهر، محدوده روستا و حوزه یا محدوده خدماتی شهر تعریف شده است.

همچنین سعادت، مسئول گروه توزیع اعتبارات و تنظیم حسابهای دفتر

کشور برنامه حسابداری دو طرفه را در شهرداریها اجرا کرد و برای اجرای آن از طبقه‌بندی بودجه برنامه‌ای شهرداریها استفاده شد، اما تغییری در سیاستهای کلی به وجود نیامد.

سعادت در باره تغییر روش بودجه‌نویسی گفت: این مسئله پس از جنگ و با شروع برنامه‌های بازرسی، مورد توجه قرار گرفت و در سال ۱۳۷۰ دستورالعمل بودجه برنامه‌ای شهرداریهای کشور تدوین شد. البته این دستورالعمل با حداقل تغییرات در وضعیت حسابداری شهرداریها و بدون تغییر در طبقه‌بندیهای بودجه ارائه شد.

وی مشکلات اجرایی ایجاد شده در این دستورالعمل را به دلیل عدم انطباق آن با ساختار مالی شهرداریها عنوان کرد و ادامه داد: از آنجا که این دستورالعمل با اقتضاس از یک طبقه‌بندی کلاسیک متداول در دنیا تهیه شده، شرایط وصول درآمد و پرداخت هزینه در شهرداریهای ایران در آن لحاظ نشده است.

سعادت، مجموعه مشکلات دستورالعمل بودجه و مسئله تلفیق بودجه شوراهای و شهرداریها را از عوامل ایجاد ضرورت بازنگری دستورالعمل سال ۱۳۷۰ عنوان کرد و افزود: به این منظور



در سال ۱۳۷۸ با تشکیل یک کمیته تخصصی و با استفاده از تجربیات و تخصص کارشناسان استانداریها، اصلاحاتی در این دستورالعمل صورت گرفت.

وی افزود: از جمله این اصلاحات می‌توان به مشخص کردن اصول فنی بودجه‌نویسی و مراحل اجرای بودجه اشاره کرد. مرحله اول اجرای بودجه، تهیه و تنظیم آن است. البته بودجه از نظر موضوعات محتوایی، ثبات بیشتری پیدا کرد و بر اساس اولویتها تنظیم شده است. مساعدت در باره اولویتهای تهیه بودجه گفت: این اولویتهای عبارت‌اند از تأمین نیازهای خدمات و عمران شهری، سیاستها و رهنمودهای کلان دولت در برنامه‌های توسعه، سیاستهای برنامه پنجساله شهرداریها و بخشنامه‌های بودجه‌ای که از طریق وزارت کشور به شهرداریها ابلاغ می‌شود.

وی به مقررات قانونی تهیه و تنظیم شهرداریها اشاره کرد و افزود: براساس این دستورالعمل، مرحله اول، تنظیم بودجه از نظر قانونی، چگونگی تنظیم آن، مشخص کردن مسئول تهیه بودجه، زمان تهیه، اولویت مسائل و مرحله دوم، در خصوص چگونگی تصویب بودجه و مرحله سوم در باره نحوه اجرای آن براساس قانون و آیین‌نامه مالی شهرداریها است.

سعادت خاطر نشان ساخت: از آنجا که ارقام پیش‌بینی شده در بودجه و سرشماره‌های آن باید توسط حسابدارها ثبت شود، تا زمانی که سیستم حسابداری برای شهرداریها طراحی و ابلاغ نشود مشکلات به قوت خود باقی است.

وی مرحله چهارم بودجه شهرداریها را مرحله تفریح بودجه عنوان کرد و ادامه داد: براین اساس شهرداریها طبق ماده ۷۱ قانون شهرداریها مکلف‌اند صورت‌حسابی از درآمد و هزینه خود را برای اطلاع عموم منتشر کنند. همچنین طبق بند «ج» ماده ۴۴ آیین‌نامه مالی، حسابهای شهرداری باید توسط شورای شهر بررسی شود.

در ادامه این همایش کمیته‌های چهارگانه وظایف و تشکیلات، ضوابط و مقررات فنی، حمل‌ونقل و اسناد و نجات، گزارش‌های فعالیتهای خود را ارائه کردند.

صدری، مسئول کمیته تشکیلات، شناسایی وظایف را براساس تدوین برنامه‌های این کمیته مهم عنوان کرد و گفت: آیین‌نامه این کمیته براساس ماده ۵۵ قانون شهرداریها و ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم تدوین شده است. به این صورت که به دولت اجازه داده شده تا تصامی اموری را که در ارتباط با مدیریت شهری است براساس پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان امور اداری و استخدامی به شهرداریها واگذار کند.

وی افزود: پیش‌نویس آیین‌نامه که شامل کلیات و اهداف، وظایف قابل انتقال و واگذاری به شهرداریها، تأمین منابع مالی و نیروی انسانی، اولویتهای واگذاری و چگونگی تهیه ساختار سازمانی و اجرایی متناسب با وظایف جدید است در ۲ فصل و ۷ ماده تهیه شده است.

صدری به معیارهای موردنظر در تدوین آیین‌نامه اشاره کرد و گفت: در این آیین‌نامه سعی شده نکاتی چون وحدت مدیریت، ماهیت محلی،

هماهنگی با سازمانهای مرکزی، تناسب وظایف با امکانات و توانایی‌ها، شریک‌سازی و توانایی برای انجام وظیفه، جامعیت عملکردی در انجام وظیفه و کاهش بار تصدی دولت و شهرداریها رعایت شود.

وی در خصوص دستورالعمل اجرایی هر بخش خاطر نشان کرد: در ماده ۴ آیین‌نامه، مسائل مربوط به روش، برنامه و وظایف هر بخش مشخص شده است و پیش‌بینی شده تا اعتبارات مربوط به برنامه‌هایی که از دستگاههای اجرایی به وظایف شهرداریها ملحق می‌شود از دستگاه مزبور دریافت شود.

در ادامه، رئیس کمیته حمل‌ونقل، به خلأهای قانونی مقررات مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک اشاره کرد و گفت: از جمله اقدامات این کمیته تلاش در جهت رفع موانع و خلأهای قانونی و تهیه لایحه تعیین مرجع تدوین آیین‌نامه‌های راهنمایی-رانندگی است. همچنین می‌توان به تدوین آیین‌نامه‌ها و ضوابط بهره‌برداری و عملکرد حمل‌ونقل ریلی اشاره کرد. که تاکنون مورد توجه قرار نگرفته است.

وی افزود: همچنین سعی شده تا برای ایجاد اشتغال از نیروهای با تحصیلات متوسطه برای رسیدگی به تخلفات ترافیک ساکن استفاده شود و نیروهای مجرب در بخش ترافیک متحرک فعالیت کنند.

رئیس در باره بازنگری در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم خاطر نشان نمود: به این منظور اصلاحیه‌هایی که در کنوانسیون وین مورد تصویب قرار گرفته برای طرح و

تصویب در مجلس به هیئت وزیران ارائه شده است.

مسئول کمیته حمل و نقل در ادامه، ضرورت ساماندهی به وانت بارها در سطح شهرها را مورد تأکید قرار داد و گفت: از آنجا که وانت بارها برای یافتن بار در سطح شهر تردد کرده با مصرف بیهوده سوخته باعث آلودگی محیط زیست و تراکم ترافیک می شوند، پیشنهاد ساماندهی وانت بارها به دولت ارائه شده است.

رشوفی به افزایش جایگاههای سوخت LPG اشاره کرد و افزود: به منظور گازسوز کردن وسائط حمل و نقل عمومی و ارائه تسهیلات لازم برای تسریع در گازسوز کردن خودروهای پرتردد و با توجه به صفهای طولی خودروها در مقابل جایگاههای سوخت رسانی، تمهیداتی برای گسترش این جایگاهها اندیشیده شده است.

وی در باره ایجاد سازههای ترافیک در شهرها گفت: در این خصوص سعی شده تا در شهرهایی که جمعیت آنها بیش از ۵۰ هزار نفر است سازمان ترافیک و واحدهای حمل و نقل و ترافیک ایجاد شود و بیکریهای لازم در این زمینه با همکاری سازمان مدیریت و برنامه ریزی انجام شده است.

رشوفی افزایش کارایی و ایمنی در سیستم حمل و نقل عمومی را از جمله اقدامات کمیته حمل و نقل عنوان کرد و افزود: تعیین سهم مناسب از درآمد فروش سوخت و جرایم رانندگی برای توسعه تأسیسات و عبور و مرور در شهرها و رفع انحصارات خصوصی سازی در بخش حمل و نقل عمومی، از جمله فعالیتهای این کمیته است.

سیس مهندس جزایری، مسئول کمیته امداد و نجات، گزارشی از اقدامات انجام شده توسط این کمیته ارائه کرد.

جزایری در باره توسعه صنعت بیمه در کشور گفت: براساس ماده ۱۸۱ قانون برنامه سوم توسعه و به منظور توسعه صنعت بیمه، لایحه های با همکاری وزارت کشور، مسکن و شهرسازی، اقتصاد و دارایی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی و بیمه تنظیم و برای تصویب به هیئت دولت تقدیم شد.

وی افزود: براساس این لایحه، صندوقی برای تأمین خسارات بخش مسکن و تجاری در نظر گرفته شده و

صندوق بیمه های کشاورزی برای جبران خسارات ناشی از خشکسالی تشکیل خواهد شد. همچنین بخشنامه ای در مورد بیمه ساختمانهای دولتی در هنگام بهره برداری تنظیم و پس از تأیید ریاست جمهوری به استنادها ابلاغ شد تا کلیه ساختمانهای دولتی تحت پوشش بیمه قرار گیرند.

متأسفانه به دلیل ناهماهنگی بین راهنمایی - رانندگی و شهرداریها مشکل آلودگی هوا حل نشده است

جزایری همچنین در باره تهیه طرح جامع مدیریت امداد و نجات خاطر نشان کرد: براساس ماده ۴۴ قانون برنامه بودجه مقرر شد که این طرح توسط هلال احمر و سایر هماهنگی وزارت کشور و نیروی مقاومت بسیج تهیه شود.

مجیدی، معاون عمرانی استانداری استان مازندران، نیز در توضیح بیشتر این طرح گفت: به منظور پیشگیری و کاهش اثرات بلایای طبیعی، طرحی توسط هلال احمر ارائه شد که در آن سه کمیته پیش بینی شده است. این سه کمیته عبارتند از: کمیته ملی پیشگیری به ریاست وزیر کشور، کمیته ملی امداد و نجات به ریاست هلال احمر و کمیته بازسازی به ریاست وزیر مسکن و شهرسازی.

وی افزود: در جلسات کارشناسی پیشنهاد شد که ستاد حوادث غیر مترقبه به ریاست وزیر کشور و جانشینی معاونت هماهنگی امور عمرانی و عضویت ۷ وزیر و ۴ رئیس سازمان تشکیل شود. همچنین سه کمیته کاهش اثرات بلایای طبیعی، امداد و نجات و جبران خسارت و بازسازی در این ستاد فعالیت می کنند.

همچنین در ادامه این گردهمایی معاونان عمرانی به طرح مسائل و نقطه نظرات خود پرداختند.

حزم تأسیس شرکت عمران بافتهای قدیم را طرحی درآمدزا برای شهرداریها عنوان کرد و وزارت مسکن و شهرسازی را در ارتباط با بهسازی و عمران بافتهای قدیم قاعده مسئولیت قانونی خواند. وی همچنین مشخص کردن محدوده شهرها را برای ارزش یافتن بافت قدیم و استفاده از مشاوران مقیم در این زمینه را مهم توصیف کرده، و شهرداریها را مکلف به حمایت از طرحهای احیا و بهسازی بافت قدیم نمود.

وی در باره تفویض اختیار حسابرسی شهرداری شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر به شوراهای گفت: استانداری می تواند در هر لحظه، نظارت و بازرسی خود را اعمال نماید و شهرداریها برای حسابرسی ملزم به بستن قرارداد با حسابرسان رسمی هستند. از طرفی استاندارها در این زمینه باید نظارت و کنترل دقیقی را اعمال کنند تا جلوی تخلفات احتمالی را قبل از وقوع بگیرند.

جزایری نیز در ادامه به وضعیت بازنگری کشور اشاره کرد و گفت: با وجود اینکه سازمان هواشناسی جهانی، وضعیت بازنگری پاییز امسال را در تمام اعلام کرده، نباید طرحهایی را که در شورای برنامه ریزی آب استان اتخاذ شده رها نمود.

وی افزود: از طرف دیگر با توجه به خشکسالیهای سالهای اخیر، پوشش گیاهی سطح خاک تقلیل یافته است و با کمترین بارندگی، شاهد سیلاب خواهیم بود؛ دستگاههای اجرایی باید اقدامات لازم را برای برخورد با سیلاب فراهم کنند. همچنین از آنجا که یکی از آثار تخریبی میل متوجه حریم و بستر رودخانه هاست باید کمیته ای برای تعیین حریم و بستر رودخانه ها تشکیل شود.

نوذیپور نیز در خصوص تغییرات بخشنامه تخصیص وام گفت: براساس این بخشنامه تغییراتی برای فعالیتهای تجاری - بازرگانی سازمانهای همیاری در نظر گرفته شد به این ترتیب که ۶۰ درصد سود تقسیمی به ۲۰ درصد کاهش یافت. البته عملکرد سال گذشته سازمانهای همیاری در بخش بازرگانی نشان می دهد که این سازمانها سالیانه تنها ۲۲/۴ تا ۲۲ درصد سود کسب کرده اند.

به همین دلیل قرار بر این شد در سازمانهایی که بیش از ۳۰ درصد سود به دست آورند سود حاصله به صورت تضامندی برای سازمانهای همپای محاسبه شود.

وی همچنین به تشکیل شورای پژوهش در استانها اشاره کرد و خاطر نشان نمود: دستورالعمل این شوراها ابلاغ شده است و باید بر آن اساس اقدام شود. همچنین در صورت ارائه طرحهای تحقیقاتی محلی و منطقه‌ای و تصویب

آنها می‌توان از اعتبار تخصص یافته به این امر استفاده کرد.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در پایان این گردهمایی، معاونان عمرانی را نسبت به تأسیس سازمان بهسازی و عمران بافت قدیم ترغیب کرد و از آنان خواست که طرحهای جامع گردشگری را جدی بگیرند.

خرم همچنین به توجه در طراحی تأسیسات شهری اشاره کرد و گفت: نباید در پروژه‌ها حجمی از عملیات سنگین

در دست کنیم، بلکه باید کار را با مصالح طبیعی و بسا کمترین هزینه و ایجاد کمترین محدودیت در زوایه دید به انجام رساند.

وی همچنین توجه استاندارها را به کمیته برنامه‌ریزی آب خاطر نشان ساخت و گفت: ضروری است که بر روی طرح جامع آب مطالعه شود و راههای افزایش راندمان آبیاری، نگهداری آب، تغذیه و تقویت سفره‌های زیرزمینی، آبخیزداری و آبخوان‌داری بررسی گردد.

می‌دهد می‌توان بپایه کار بردن تدابیر ایمنی مهار کرد البته مسئله پیشگیری حوادث بیش از هر چیز نیازمند آموزش مباحث ایمنی و ارائه آگاهیهای لازم در این خصوص است.

همچنین در ادامه این جلسه اسلامی، معاون مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور، پیرامون اهمیت پیشگیری و مدیریت کاهش خسارات در آثار و ابنیه تاریخی سخنانی ایراد کرد.

وی با اشاره به اهمیت و جایگاه آثار و ابنیه تاریخی در شهرها، لزوم شناسایی و تفکیک این مناطق را خاطر نشان ساخت و گفت: در این زمینه لازم است پس از شناسایی ابنیه تاریخی توسط سازمانهای آتش‌نشانی، شرایط و چگونگی جلوگیری از آتش‌سوزی و انفجاری حریق نیز در این مراکز مورد مطالعه قرار گیرد. این در حالی است که پیش از آن می‌بایست سازمانهای آتش‌نشانی تدابیر لازم را برای جلوگیری از کلرزنیهای نامناسب و شرایط لازم را برای ایمن‌سازی این مراکز در مقابل آتش‌سوزی مدنظر قرار دهند.

اسلامی افزود: برای تحقق این امر، سازمانهای آتش‌نشانی باید پس از برقراری ارتباط با مسئولان این مراکز، نقاط حساس و آسیب‌پذیر را مشخص و در جهت رفع آن اقدام کنند علاوه بر این مراکز، نقاط مهم سیاسی، امنیتی، انتظامی، علمی و نیروگاهها نیز باید در کانون توجه قرار گیرند.

معاون مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، نقش و جایگاه مراکز تاریخی و میراث فرهنگی هر کشور را در توسعه صنعت توریسم و منابع درآمد ملی مورد توجه قرار داد و گفت: با توجه به این نقش تاکنون مدیریت پیشگیری و اطفای حریق در این مراکز وجود نداشته و لازم



در اولین جلسه کمیته پیشگیری آتش‌نشانی

پیشگیری و مدیریت سیستم‌های ایمنی ابنیه تاریخی بررسی شد

اولین جلسه کمیته پیشگیری آتش‌نشانیهای کشور توسط دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی برگزار شد.

در این جلسه مباحثی چون گزارش برنامه‌های ستاد و تبیین اهداف کمیته پیشگیری، اهمیت پیشگیری و مدیریت کاهش خسارات در آثار و ابنیه تاریخی، بررسی وضعیت ابنیه تاریخی کشور از نظر سیستم ایمنی در برابر حوادث و همچنین بررسی وضعیت ایمنی این ابنیه در حوزه هر یک از آتش‌نشانیها مطرح شد.

در ابتدای این نشست عبداللهی، دبیر ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی کشور، در خصوص اهداف و برنامه‌های این ستاد گفت: به منظور ساماندهی به وضعیت آتش‌نشانیهای کشور و مدیریت و برنامه‌ریزی کلان در زمینه امور ایمنی کشور، این تشکیلات در سال ۱۳۶۲ پایه‌گذاری شد که ضمن انجام فعالیتهای پژوهشی، تحقیقاتی و

عبداللهی: مسئله پیشگیری حوادث، بیش از هر چیز نیازمند آموزش مباحث ایمنی و ارائه آگاهیهای لازم در این زمینه است.

اسلامی: اقداماتی چون بازدیدهای مرتب و مشخص کردن ابنیه و نقاط آسیب‌پذیر، جلوگیری از ساخت و سازهای بی‌ضابطه در جوار ابنیه تاریخی و ایجاد تجهیزات مناسب برای اطفای حریق سریع در کنار آنها از مسائل مهم ایمنی این ابنیه است.

آموزشی در ۵ کمیته فرعی فنی، آموزش، اسادگی جسمانی، انضباطی و هماهنگی امور مالی جهت پاسخگویی به نیازهای مختلف آتش‌نشانیهای کشور مشغول به فعالیت است.

وی به اهمیت پیشگیری در مباحث ایمنی اشاره کرد و افزود: بسیاری از حوادثی را که در اسانکن مختلف رخ

است بیش از این به مسئله ایمن سازی ابنیه تاریخی در برابر حوادث پرداخت. برای رسیدن به این نتیجه باید اقداماتی چون باز دیدهای مرتب و مشخص کردن نقاط آسیب پذیر، جلوگیری از ساخت و سازهای بی ضابطه در جوار این مراکز، نصب شیرهای آتش نشانی و احداث ایستگاههای آتش نشانی و یا تجهیزات مناسب در کنار آنها و مدنظر قرار گیرد.

همچنین ریتمی، مدیر کل دفتر حفظ و احیای آثار و ابنیه تاریخی سازمان میراث فرهنگی کشور، در این جلسه با تشریح تاریخ ایران و قدمت آثار و ابنیه تاریخی کشور، به آسیب پذیری و نداشتن

ایمنی لازم در آنها اشاره کرد و گفت: برای حل این مسئله نیازمند مدیریت واحد باامیسات شهری هستیم که بتواند فعالیت دستگاههای اجرایی مختلف را هماهنگ و منسجم کند.

شایان ذکر است در ادامه این جلسه مدیران عامل و معاونان پیشگیری سازمانهای آتش نشانی که در دست اقدام است پذیرفتند. از جمله مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی اصفهان، ضعف قوانین موجود را منابع اصلی فعالیتهای سازمان عنوان کرد و گفت ما برای حفظ ابنیه تاریخی به پشتوانههای قانونی و ابزار مالی و اجرایی

نیاز مندیم؛ به عنوان مثال در حادثه آتش سوزی بازار اصفهان به دلیل ضعف قوانین نتوانستیم با کسانی که موارد ایمنی را رعایت نکردند برخورد کنیم.

همچنین معاون پیشگیری سازمان آتش نشانی تهران به لزوم تعریف و طبقه بندی ابنیه تاریخی توسط سازمان میراث فرهنگی و تعیین میزان اعتبار لازم جهت ایمن سازی این مراکز اشاره کرد و افزود یکی از اقدامات مؤثر در تأمین منابع مالی سازمانهای آتش نشانی پرداخت هزینه خدمات رسانی و اقدامات ایمن سازی و پیشگیری این سازمانهاست.

با تشکیل سازمان نوسازی و بهسازی

شهرداری قزوین برای حفظ و احیای بافت قدیم تلاش می کند



شهردار قزوین: یکی از اهداف تشکیل سازمان نوسازی و بهسازی جلوگیری از خالی شدن بافت قدیم از سکنه و تعریف کاربریهای عمدتاً مذهبی و فرهنگی برای قسمتهای متروکه است.

شهرداری قزوین با تشکیل سازمان نوسازی و بهسازی در جهت شناسایی، حفظ و احیای بافت قدیم تلاش می کند.

حسین جعفری، شهردار قزوین، در گفتگو با خبرنگار ما یکی از اهداف تشکیل این سازمان را مورد فوق اعلام کرد و گفت: با توجه به قدمت قزوین و وجود آثار و ابنیه تاریخی در این شهر، لزوم حفظ و احیای آن بیش از پیش احساس می شد که پس از تصویب طرح ایجاد سازمان بهسازی و نوسازی توسط شورای شهر به استناد مواد ۸۴ و ۱۱۱ قانون شهرداری، گامهای عملی تری در این زمینه برداشته شد.

وی ترکیب سازمان را متشکل از استاندار، شهردار، رئیس شورای شهر، رئیس سازمان میراث فرهنگی کشور، مدیر کل میراث فرهنگی و دیگر کارشناسان مسئول شهرسازی

عنوان کرد و افزود: با توجه به اینکه هر سازمان با عنایت به اهداف، ضوابط و مقررات خود به بافت قدیم نگاه می کند، ضرورت ایجاد مدیریتی واحد در این خصوص احساس شد تا هماهنگیهای سازمانی بر طرف شده و ضمن حفظ بافت قدیم، بهسازی و بهسازی نیز از این بافتها به عمل آید.

شهردار قزوین یکی دیگر از اهداف تشکیل سازمان نوسازی و بهسازی را جلوگیری از خالی شدن بافت قدیم از سکنه عنوان کرد و ادامه داد: پس از شناسایی بافتهای تاریخی و باارزش و پیشنهاد تعیین یا تغییر کاربریهای مناسب، قسمتهایی که به صورت متروکه در آمده و رها شده بود، در واقع تبدیل به معضلات اقتصادی و اجتماعی برای شهر شده بود، برای کاربریهای عمدتاً مذهبی و فرهنگی تعیین گردید تا ضمن کمک به تسهیل درآمد و شد و زندگی مردم، مشکلات بهداشتی و امنیتی زمینهای رها شده نیز مرتفع گردد.

جعفری با خاطرنشان نمودن تغییر روش زندگی و عدم تمایل نسل جوان به زندگی در بافتهای قدیم افزود: متأسفانه توسعه شهر بدون در نظر گرفتن مسائل و معضلات بافت قدیم صورت گرفته است. قدر مسلم این است که ارائه خدمات در بافت قدیم بسیار مشکل و پُر هزینه است و احداث ساختمان و حتی بازسازی ساختمانهای قدیمی برای مردم مقرون به صرفه نیست و بی توجهی به این مهم باعث خروج مردم از این بافتها شده و معضلات اجتماعی عدیده ای را با خود به دنبال آورده است. این در حالی است که دهها سال است مردم در پلانکلیفی به سر

می برند؛ نه اجازه بازسازی دارند و نه اجازه تخریب و همین موضوع باعث تخریب خود به خودی این ابنیه شده است.

وی در خصوص برنامه های شهرداری قزوین در حفظ و بهسازی بافت قدیم شهر گفت: قصد ما این است که پس از شناسایی دقیق بافت قدیم، امکان با ارزش و تاریخی را به صورت معابر پیاده حفظ کنیم و محلهایی را که به صورت متروکه در آمده تخریب کرده و به صورت باز کینگهای عمومی تعریف نماییم. همچنین از آنجا که در سطح شهر، با کمبود فضاهای اداری، خدماتی و فرهنگی روبه رو هستیم می توان برای چنین ابنیه های کاربریهای یاد شده را در نظر گرفت که در حقیقت هم تیار شهر بر طرف می شود و هم بافتها حفظ می شوند.

شهردار قزوین در پاسخ به این پرسش خبرنگار ما که با توجه به تعریف کاربریهای اداری - خدماتی مسئله ایمنی چنین ابنیه های نیز در نظر گرفته می شود یا خیر گفت: یک سری از این گونه ساختمانهای موجود یا اسکلت بندی از درون مقاوم سازی شده اند و پیش بینی هایی نیز در این زمینه صورت گرفته است.

جعفری همچنین به تدوین و ارائه الگویی مناسب از سوی شهرداری برای بدنه سازی و نوسازی ساختمانهای بافت قدیم به مردم اشاره کرد و گفت: تلاش سازمان بهسازی و نوسازی بدون مشارکت مردم بی نتیجه است و این علاقه مردم در احیای آثار و ابنیه قدیمی و تاریخی است که موجب حفظ و احیای بافت قدیم می شود.

بیرجندیها با کاج نیمکت تهیه کردند با سنگ معدنی کف چین پارک

شهرداری بیرجند با استفاده از چوب کاج بیرجندی نیمکت ساخت و با استفاده از سنگهای معدنی موجود در منطقه به کف چینی پارکها مبادرت نمود. به گزارش خبرنگار ما از آنجا که شهر کویری بیرجند پوشیده از آبوه درختان کاج است، شهرداری بر آن شد با استفاده بهینه از آنها در هزینه‌های مربوط به تجهیز فضای سبز بیرجند صرفه‌جویی کند. این در حالی است که پیش از

بلکه هزینه نگهداری آن نیز نسبت به انواع دیگر نیمکت فلزی و بتنی پایین‌تر است. حسین رادنیسا، مسئول فضای سبز شهرداری بیرجند، نیز در باره استفاده از چوب کاج بیرجندی به خبرنگار ما گفت: از دیگر انگیزه‌های بهره‌داری از کاجها، بی‌توجهی شرکت برق در عبور دادن شبکه فشار قوی از میان شاخه‌های این درختان است. زیرا به علت گرمای زیاد، خشکی هوای منطقه و قابلیت اشتعال

آهکی، قله‌سنگ، سنگهای رودخانه‌ای و سنگهای مرغوبی چون گرانیت، بازالت و مالدین در رنگهای سبز، سفید و قرمز استخراج می‌شود. رادنیسا ادامه داد: استفاده از این سنگها در کف‌چینی و دیوارسازی پارکهای بیرجند، علاوه بر زیبایی و مقاومت از جهت هزینه نیز مقرون به صرفه است و از آنجا که طبیعی هستند باعث ایجاد تنوع، جذب و استقبال مردم شده است. رادنیسا در ادامه به وضعیت پارکها و



قیمت تمام شده برای ساخت هر نیمکت از کاج بیرجند یک - سوم هزینه ساخت به وسیله فلز و بتن است

استفاده از سنگهای معدنی بیرجند در کف چینی و دیوارسازی پارکها علاوه بر زیبایی و مقاومت از جهت هزینه هم مقرون به صرفه است

استفاده شهرداری از کاجهای بیرجند چوب درختان مزبور پس از آگاهی‌های بی‌درین به قیمت نازلی به فروش می‌رسیده است. اما هم‌اکنون با ابتکار شهرداری، این چوبها صرف ساخت تجهیزات فضای سبز شهری می‌شوند. حسن پور، مشاور شهردار بیرجند، در این خصوص گفت: با توجه به آب و هوای خشک بیرجند پوشش گیاهی این شهر، عمدتاً کاج است و این نوع چوب خریدار چندان ندارد و نظر به عدم استقبال مردم از نیمکت‌های فلزی و بتنی به دلیل شرایط آب و هوایی، شهرداری بر آن شد از آنها در زمینه تجهیز فضای سبز شهر استفاده کند که علاوه بر بهره‌وری مناسب، با استقبال خوب مردم نیز مواجه گردید. وی علت عدم استفاده از این نوع چوب را در گذشته، بی‌توجهی به امکانات بومی عنوان کرد و افزود: استفاده از چوب کاج بیرجند در این زمینه نه تنها هزینه نسبتاً پایینی را برای ساخت در بردارد،

درختان به واسطه داشتن ماده الکتولید با کمترین اصطکاک، حریق ایجاد شده و کاجها از بین می‌روند. از این رو به دلایل یاد شده، شهرداری بر آن شد از درختان باقیمانده که در معرض حریق هستند به صورت ساخت آلاچیقهای مختلف، انواع نیمکت پارکها، سطل زباله، انواع جعبه گزی، میزهای متنوع شطرنج، پرچینهای متکبک‌کننده و وسائل بازی برای کودکان و نوجوانان استفاده کند. وی به اقتصادی بودن استفاده از چوب کاجها اشاره کرد و گفت: قیمت تمام شده برای ساخت هر متدلی ۳ نفره چوبی ۳ هزار تومان است که در مقایسه با هزینه ساخت صندلیهای ساده فلزی و بتنی، ۵ هزار تومان ارزاتر تمام می‌شود. مسئول فضای سبز شهرداری بیرجند همچنین به کف‌چینی پارکهای شهر با استفاده از سنگهای معدنی محلی اشاره کرد و افزود: برخی از بخشهای جدا شده از بیرجند، دارای معادن سنگ هستند که از آنها سنگهای تزئینی،

اینه تاریخی بیرجند اشاره کرد و گفت: با توجه به اینکه بیشتر زمینها و باغهای سطح شهر بیرجند در اختیار نهادها و سازمانهایی چون بنیاد چابهار، اوقاف و زمین شهری است، شهرداری در این زمینه با مشکلات زیادی مواجه است چرا که بودجه لازم را برای خریداری زمینهای یاد شده و تبدیل آنها به فضای سبز در اختیار ندارد. این درختانی است که برخی از پارکهای احداثی متوسط شهرداری در گذشته به صورت قبرستان متروکه و زباله‌دان بوده است. وی همچنین سابقه تاریخی و باستانی بیرجند را خاطر نشان کرد و افزود: این شهر دارای ۱۲۷ اثر ملی است که یکی از آنها «قلعه پایین شهر» است. از آنجا که این قلعه از اهمیت خاصی برخوردار است شهرداری با همکاری سازمان میراث فرهنگی، به منظور جلب گردشگران تصمیم به احیا و بازسازی این قلعه گرفته که مراحل آن در دست اجراست.

شوراها پارلمان‌های محلی اند باید دستشان را باز گذاشت

پیش در آمد
یکی از محسوری ترین شعارهای دولت در انتخابات دوم خرداد، تشدید حضور مردم در اداره امور بود. اینکه دولتی خود پاتی مردم را به مشارکت در امور حکومتی بگشاید نشان از بهر سمیت شناختن بلوغ سیاسی مردم است و این امر با تشکیل شوراهای اسلامی نمود یافته است. شوراها که در واقع باید به عنوان رکنی از کل نظام شناخته شوند. در اولین دوره از توشیح با تفهیماتی روبه رو هستند که به عقیده تحلیلگران معتدلی هر زمانه نایس است.

در گفتگو با سروش اکبرزاده رئیس شورای شهر رشت، مساحتی در زمینه توضیح فعلی شوراها، پروژه‌های انسانی که برای آنان مطرح است، صورت بحث و بررسی قرار گرفته، وی در این گفتگو به عملکرد شورای شهر رشت، از جمله تعریف رابطه شهرداری و مردم، پاسخگو نموده، شهرداری به مردم، جایگاه شورا، اعتمادسازی توسط شورا، اصلاح سیستم شهرداری و... اشاره کرده است. شایان ذکر است ماهنامه شهرها نیز در دیگر نظرات مطروحه در خصوص مطالب این گفتگو استنباط می کند.

● به نظر شما وضعیت شهر، پس از تشکیل شوراها چه تغییری نسبت به قبل آن کرده است؟

○ چنانچه بخواهیم به طور محسوس ثمرات عملی تأسیس این نهاد را ارزیابی کنیم، قضاوت مناسبی خواهد بود. اما در این خصوص می توان به دو واقعه اشاره کرد که ریشه در تعامل شورا با شهرداری دارد. همان طور که می دانید شوراها تا الان در واقع هیئت مدیره های شهرداری بوده و هستند و نفوذشان در حیطه مباحث مربوط به شهرداری است. از این رو تأثیرات شوراها تأثیری است که می توان آنها را در تعاملشان با شهرداریها تعریف کرد. به عقیده من شهرداری در گذشته برخورد مناسبی با ارباب رجوع نداشته و رابطه خوبی با مردم برقرار نکرده است. اما شوراها به واسطه پایگاه مردمیشان روابط را تلطیف و تعریف کردند. این در حالی است که در جامعه ما بحث از حقوق شهروندی تنها در عرصه شورویک بوده، اما در حوزه برابری مورد غفلت قرار گرفته بود. زمانی

که شورا وارد مجموعه شهرداری شد سعی بر این بود که رابطه مردم با شهرداری تلطیف شود و به این شکل شهرداری در مقابل مردم پاسخگو شد.

تأثیر دیگر شورا در جلوگیری از حیف و میل‌های بود که قبلاً در شهرداری رخ می داد. برای نمونه اگر بوجه شهرداری رشت را در سالهای گذشته مشاهده کنید، می بینید که در تمام این بوجهها به عنوان مثال پروژه های واحد به چشم می خورد که در طول سالیان متوالی به تعبیر حرفه ای های شهرداری، زخمی شده و به اتمام نرسیده است و شاید چندین برابر هزینه های پیش بینی شده برای یک پروژه خرج می شده تا به نتیجه برسد. از این رو در این خصوص پروژه ها را در سال ۷۹ به گونه ای تعریف کردیم که شروع و پایانش در طول همین سال مالی باشد.

● به تأثیر شورا در پاسخگو نمودن شهرداری به مردم اشاره کردید. به عنوان اثبات این موضوع می توان به بحث شکایتهای مردم از شهرداری اشاره کرد: از زمانی که شورای شهر رشت تشکیل شده آیا این شکایتها از شهرداری کمتر شده است یا خیر و آیا آماري در این زمینه وجود دارد؟

○ برای قضاوت‌هایی در این زمینه کمی زود است و چنانچه به انتهای دوره برسیم می توان این گونه موضوعات را حتی با عدد و رقم نیز بیان کرد. اما آنچه که در این باره مهم می نماید این است که در گذشته مردم با حقوقشان آشنا نبودند و وقتی به شهرداری مراجعه می کردند و یا در بسته مواجه می شدند نمی دانستند به کجا مراجعه کنند. اما با آغاز به کار شورا حداقل مردم با حقوقشان در عرصه شهرداریها آشنا شدند و هم اکنون شهرداری می داند چنانچه به ارباب رجوع پاسخ قانع کننده ندهد، ارباب رجوع به مرجع ناظر، یعنی شورا مراجعه خواهد کرد.

● آیا در خصوص این مراجعات آماري نیز موجود هست؟

○ در خصوص میزان شکایتها به طور مستقیم خیر. البته در سال جاری حدوداً به ۲۰۰ نامه از مجموع ۷۰۰ مکاتبه پاسخ داده شده که ۵۰ درصد آنها در خصوص مطالبات و شکایتهای مردم از شهرداری بوده است.

● همان طور که می دانید شوراها به عنوان یکی از عناصر سیستم مدیریت شهری شناخته می شوند و

وظیفه نظارت و سیاستگذاری را به عهده دارند. شورای شهر رشت تا چه حد توانسته به بحث نظارت و سیاستگذاری پایبند باشد و به آن عمل کند؟

○ در حال حاضر جایگاه قانونی شورای شهر، جایگاهی نیست که ناظر بر جمیع فعالیت‌های امور شهری باشد. شوراها شهر به عنوان هدایت کننده اصلی فعالیت‌های شهری برای تحقیق مدیریت واحد شهری تعریف می شوند و اموری چون حفاریهای شهری، ساخت و ساز، راه‌آهنی و رانندگی و... در نهایت باید در این پارلمان محلی هماهنگ شوند. اما در شرایط فعلی ما هیچ اشراف و ضمانت اجرایی برای نظارت بر جمیع ارگانها و سازمانهای مرتبط با امور شهری نداریم. شوراها صرفاً امور مهمی برای اعمال بقوه در شهرداریها در اختیار داشتند که با بخشنامه اخیر وزارت کشور، نسبت جدیدی بین شهرداریها و معاونان عمرانی استاندارها تعریف شده که در این صورت نظارت مع الواسطه مردم از طریق شورا سلب می گردد.

چنانچه بخواهیم امور واگذار شده از طرف دولت را با بخشنامه های متعدد به دولت بازگردانده و یا آن را مجدداً دخیل نماییم، در واقع شوراها را در بزرگ قرار داده ایم و دیگر ضمانت اجرایی برای تحقق وعده های نمایندگان مردم باقی نمی ماند. انتظارات و ذهنیت مردم در خصوص شوراها این است که شورا عالیترین مرجع تصمیم گیری در شهر است، اما در واقعیت، شوراها هیچ قدرتی در سطح شهر ندارند و با اتصال مجدد شهرداریها به معاونتهای عمرانی دست شوراها بسته می شود و تنها ابزار اعمال نظارت آنها تعویض شهرداران خواهد بود. این در حالی است که شوراها نباید برای تجلی حضور خود در شهرداری از ابزار حذفی استفاده کنند بلکه می بایست با توسعه حیطه وظایف و عملکرد شوراها و با آموزشهایی که به آنها می دهیم شانی معادل پارلمان های محلی به شوراها بدهیم.

● در واقع از صحبت‌های شما این طور استنباط می کنم که جایگاه شورا در وضعیت فعلی همان شورای شهرداری است نه شورای شهر.

○ دقیقاً. اما تأکید من در این مورد این است که بخشنامه های وزارت کشور شوراها را از سطح هیئت مدیره های شهرداری نیز تنزل می دهد.



سرمایه گذاری کند البته تلاشهای شورا برای جلب سرمایه‌های سرگردان مؤثر بوده و برای نمود یافتن آن به زمان نیاز داریم.

● یکی از وظایف شوراهای انتخاب شهردار است شما چه ملاحظاتی برای انتخاب شهردار در نظر گرفته‌اید؟

○ شهردار رشت همان فردی است که قبل از تشکیل شورا فعالیت می‌کرده است ما با مطالبی که انجام دادیم متوجه شدیم سیستم شهرداری بیمار است. اعتقاد ما این است که علاج سیستم بیمار، به تعویض یک فرد بستگی ندارد، از این رو تمام سعی ما این است که سیستم را معالجه کنیم.

● چه راهکاری برای تصحیح پیشنهاد می‌کنید؟

○ در این زمینه بحث این‌و کردن سیستم شهرداری را مدنظر داریم به این معنی که در مقوله قوانین قصد داریم قانونهای موازی و دست و پاگیر را شناسایی و اصلاح کنیم. همچنین سازمانهای تابعه شهرداری را به سمت استقلال مالی و عملکردی ببریم تا به وسیله سودهای آنان به بودجه شهرداری نیز کمک شود.

● شورای شهر رشت به عنوان نهادی تصمیم‌ساز و مشاور برای شهرداری در چه زمینه‌هایی فعال بوده است؟

○ مشاوره شورا در سه عرصه طراحی و برنامه‌ریزی شهری، مسائل مالی و اداری و امور فرهنگی و اجتماعی تعریف شده است.

● مشاوران در زمینه طراحی و برنامه‌ریزی شهری شخصاً چه کاری انجام داده‌اند؟

○ ما در عرصه عمران، پروژه‌های متعددی را انجام داده‌ایم. یکی از پروژه‌های خاص، پروژه‌های مشابه طرح نواب تهران است که در ترافیک شهری بسیار مؤثر خواهد بود. همچنین مجتمع‌های توریستی - تفریحی مدنظر است که در این زمینه فاز یک مجتمع سینک تحقق یافته است و به دنبال تخصیص اعتبار فاز دوم آن هستیم. لازم به ذکر است که شورا در تصدیتن و ضوابط مربوطه به ساخت و سازها پروژه در حاشیه شهر است به این صورت که با ایجاد کمربندی، از ساخت و ساز در خارج از این کمربندی جلوگیری شود و این گونه از فضائیتها به سمت ارتفاع‌سازی

مردم وابسته نیست. ما می‌بایست این اعتمادسازی را در عرصه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی نیز ایجاد کنیم که خود این موضوع به بازنگری در توزیع عادلانه امکانات شهری در بُعد محلی و کشوری وابسته است. این درحالی است که بحرانهای سیاسی هر روز جامعه را به سمت و سوی خاصی می‌برد و جایی برای سرمایه‌گذاری ملی و حتی محلی باقی نمی‌گذارد. وقتی گاهی اوقات در شهر، شاهد برخورد با افرادی هستیم که پیشرفت اقتصادی کرده‌اند، دیگر چه جایی برای حضور سرمایه‌گذاران باقی می‌ماند؟ پس اعتمادسازی روندی نیست که با یک کار کوتاه مدت ایجاد شود. از طرفی اعتمادی که در اجرای پروژه‌های عمرانی نیاز داریم، اعتماد سرمایه‌گذاران است و سرمایه‌گذاران در کشور ما با معضل اساسی مواجه هستند که به طور خاص، استان گیلان، بیشترین آمار فرار سرمایه‌گذاران را به خود اختصاص داده است.

● آیا آمار مستندی در این زمینه دارید؟

○ خیر، ولی از حیث ثمرات و نتایج عملی می‌شود مستندسازی کرد، اما می‌توان به ضرورت قاطع گفت که اصلاً سرمایه‌گذار محلی نداریم. من فرصت را مغتنم شمرده و درخواست می‌کنم تا قوانینی برای توزیع عادلانه امکانات شهری در سطح کشور طراحی شود. به عنوان نمونه اصفهان از ثوب آهن و تبریز از تراکتورسازی عوارضی می‌گیرند که دوبار بر درآمد شهرداری رشت است. اما در گیلان کارخانه‌ای نیست که از آن یک درصد عوارضی اخذ شود و به طور کلی سرمایه‌گذاری باقی نمانده تا

● آقای اکبرزاده، برخی معتقدند شوراهای باعث افزایش مشارکت شهروندان بویژه در بحث بودجه شده است. آیا شما نیز در رشت به چنین افزایشی رسیده‌اید؟

○ به اعتقاد من گیلان و مشخصاً شهر رشت یک ویژگی اساسی دارد؛ گیلان و به طور خاص، شهر رشت همیشه فقیر بوده و به لحاظ تخصیص اعتبارات دولتی از نگاه متولیان حکومتی مورد غفلت قرار گرفته است. اما اگر بخواهیم تأثیر مثبت شوراهای در مشارکت مردم، بویژه در بحث بودجه شاهد باشیم می‌بایست ابتدا این باور را در مردم ایجاد کنیم که شوراهای جزء نهادهای غیردولتی و ملتی هستند تا به این وسیله مشارکت و اعتماد آنان را در این حوزه نیز جلب نماییم.

● به هر حال ما نمی‌توانیم در این ۴ سال فقط روی اعتمادسازی کار کنیم. اعتمادسازی یک بحث است و

عمران شهری بحثی دیگر. عمران هم که تکلیفش روشن است، یعنی به پول نیاز دارد. از طرفی شوراهای به عنوان تصویرکنندگان بودجه و برنامه‌های شهرداری می‌بایست آن قدر لواایح شهرداری را پخته کنند تا عمران و آبادی شهر باعث جلب خود به خودی مشارکت مالی مردم شود. حال با توجه به این موارد، سؤال این است که آیا این گونه مشارکت در شهر رشت وجود دارد یا خیر؟

○ چنانچه بخواهیم شوراهای را به طور مشخص نهاد این حرکت بدانیم، ارزیابی شما درست است البته به نظر من نیز این افزایش مشارکت فقط به یک عامل آن هم اعتمادسازی برای عموم

در داخل محدوده گمرک‌بندی هدایت شود.

همچنین ما بر این باوریم که شهر رشت جدای از ساخت و سازهای مدرن، می‌بایست فضای سنتی و خصایص فرهنگی گیلان را که وجود نوعی سفال در سقف خانه‌هاست در سیمای شهر حفظ کند.

● با مختصر توجهی در سطح شهر رشت، بیکاری به عنوان معضلی آشکار در شهر مشاهده می‌شود. حال با توجه به توریستی بودن شهر آیا شورا برنامه خاصی برای استفاده از پتانسیل‌های موجود در کاهش آمار بیکاری مدنظر دارد؟

○ در این زمینه باید گفت که به واسطه همان عدم سرمایه‌گذاری دولتی و فقر گیلان، آمار بیکاری بسیار بالاست. در این زمینه مشکلی که در شهر با آن مواجه هستیم سد معبر و اشتغال غیر قانونی در سطح خیابان‌های رشت است. یکی از برنامه‌هایی که برای این مورد در نظر داریم ایجاد بازارچه‌های محلی است تا دستفروشان و به وجود آورندگان سد معبر را یکجا جمع کنیم و بنا صدور کارت شناسایی بر آنان نظارت نیز داشته باشیم.

● این مطلب که فرمودید بیشتر جنبه سازماندهی افراد دستفروش را دارد و در واقع به نوعی پرورش و حمایت از دستفروشی است که البته مورد نامطلوبی هم نیست، اما اینکه می‌فرمایند دولت بودجه نمی‌دهد، پس ما هم حرکتی نمی‌کنیم توجه قابل قبولی نیست.

○ بله، البته ما می‌توانیم در شهرداری پروژه‌های عمرانی داشته باشیم، اما کارخانه‌سازی و یا سروسامان دادن به اشتغال سرمایه می‌خواهد.

● بحث من در زمینه گردشگری است، چرا که یکی از وظایف مطرح شده برای شهر دارپها برنامه‌ریزی برای توسعه گردشگری است. حال با توجه به سرسبزی گیلان آیا شورا در این زمینه قدمی برداشته است که شهرداری ملزم به برنامه‌ریزی در این زمینه شود؟

○ در این زمینه فعالیتهایی صورت گرفته است. ما با همکاری استانداری، پروژه‌هایی در زمینه گردشگری در نظر گرفته‌ایم. همچنین سرمایه‌گذاری عظیمی به مبلغ ۱۰ میلیارد تومان برای ساخت یک مجتمع تفریحی-اداری

مدنظر است که ۵۰ درصد هزینه آن از طریق بانک جهانی تأمین خواهد شد.

● در خصوص تشکیل گروه‌های N.G.O برای مدیریت و اجرای مسائل شهری چه تدابیری اندیشیده‌اید؟

○ ما در استان جمعیت سبز داریم که به مسائل فضای سبز رسیدگی می‌کند. همچنین یک گروه ویژه زنان داریم که در حوزه حفاظت از منابع طبیعی و محیط‌زیست فعال‌اند. همچنین قرار بر این است که بحث تفکیک زباله در محلات شهر رشت نیز توسط این گروه صورت گیرد.

● به محیط زیست اشاره کردید؛ وقتی اوضاع ظاهری شهر را بررسی می‌کردم آلودگی شدید دو رودخانه زرچوب و گوهر رود را که از میان شهر می‌گذرد، مشاهده کردم، چرا در این مورد اقدامی نشده است؟

○ بله، در واقع شاید مهم‌ترین، اصلی‌ترین و اساسی‌ترین معضل شهر مسئله آلودگی این دو رودخانه باشد. این دو رودآکتون آبهای آلوده‌ای هستند که در شهر جریان دارند و فضای شهر را آلوده می‌کنند. بویژه در ایام گرم سال که حتی نمی‌توان به ۵-۵ متری آنها هم نزدیک شد.

● علت آلودگی چیست؟ گویا در گذشته این دو رود بسیار زلال بوده‌اند.

○ علت این است که بسیاری از شهرهای شمالی که به رودخانه و دریا راه دارند فاقد سیستم فاضلاب‌اند. یا اینکه شهر رشت به لحاظ تاریخی جزء اولین شهرهایی بوده که سیستم فاضلاب داشته ولی سامانه‌ها اکنون فاقد این سیستم است و حتی نمونه‌هایی برای انتقال فاضلاب انسانی از خانه‌ها به رودخانه‌ها تهیه شده‌اند و فاضلاب انسانی از طریق معابری که شهرداری تهیه کرده است وارد این دو رودخانه می‌شود!

● یعنی خود شهرداری در آلودگی دخیل است؟

○ خیر. شهرداری این کانالها را به منظور هدایت آبهای سطحی ساخته است، اما مردم از روی ناچاری فاضلاب خانگی را به این کانالها منتقل می‌کنند که باعث عبور فاضلاب در سطح شهر شده است.

● این دو رودخانه در نهایت به کجا منتهی می‌شوند؟

○ این دو رود به جز آلودگی شدید فضای شهری، در پایان باعث آلوده شدن

تالاب منحصر به فرد اتزلی نیز می‌شود. ● چرا در این مورد اقدامی نشده است؟

○ شاید یکی از موارد تجلی تقییر بودن شهر رشت در همین‌جا است. البته سوء مدیریت و بی‌توجهی مدیران نیز در این مورد دخیل بوده است. عدم جذب و هدایت سرمایه‌های استان از نگاه آمار به میزان ۵۴ درصد به سوء مدیریت برخی گردد. از سوی دیگر پروژه ۳۶ میلیارد تومانی راه‌اندازی آب و فاضلاب رشت با توجه به بودجه سالانه ۵۰۰ میلیون تومانی این اداره به ۲۰ سال زمان نیاز دارد.

● شمار زمان انتخابات شوراها چه شعاری را مطرح کردید؟

○ مهم‌ترین شعار من توزیع عادلانه امکانات شهری و دریافت مطالبات به تعویق افتاده مردم شهر رشت و استان گیلان بود.

● فکر می‌کنید این شعارها محقق شده‌اند؟

○ سعی ما این است که در این جهت حرکت کنیم و امیدواریم که ثمرات حرکت ۴ ساله ما نظر مردم را تأمین نماید.

● به عنوان سؤال آخر، آیا شما در دوره بعدی انتخابات شورا حاضر هستید مجدداً کاندیدا شوید؟

○ من فکر می‌کنم تأمین‌کننده‌ی کار هم مسئولیت در شورا خیلی سنگین و خسته‌کننده بوده است. شورا از یک طرف با مطالبات برآورده نشده مردم مواجه است و از طرف دیگر با برخی بخشنامه‌های دولتی، در نتیجه وقتی شما ابزار و بودجه لازم را برای پاسخگویی به این مطالبات نداشته باشید باید صرفاً در جهت بیان نهادن زیرساختها حرکت کنید. حرکت در این جهت نیز به گونه‌ای نیست که ثمرات و تجلیاتش برای مردم قابل لمس باشد. به نظر من این دوره از شوراهای گذرگاه خوبی است تا با تجربه‌های کسب شده در دوره بعد به تعریف صحیحی از جایگاه قانونی شوراهای دست پاییم و شوراهای جایگاه اصلی خود که همان پارلمان‌های محلی است دست‌یافته و ابزارهای نظارت در اختیارشان قرار گیرد و با دستی گشاده‌تر در این عرصه حرکت کنند.

● از اینکه وقتتان را در اختیار ما گذاشتید سپاسگزارم.



راهنمای طرح خیابانهای شهری / حمید بهیمانی - پیمان حامد (ترجمه و تالیف) / نشر ارکان اصفهان / بهار ۱۳۷۹ / ۱۶۰ صفحه.

کتاب ترجمه یکی از نشریات انستیتوی مهندسی حمل و نقل تحت عنوان **Guideline for Urban Major Street Design** است که با اشکال و مطالب توضیحی مترجمان همراه شده است. همچنان که در خلاصه آغازین کتاب قید شده است، مطالب کتاب شامل توصیه‌های عملی و کاربردی برای طراحی خیابانهای شریانی شهری است و هدف از ارائه آن، پیشبرد استانداردهای طرح هندسی خیابانهای شریانی شهر ذکر شده است. توصیه مؤلفان بر این است که جهت طراحی سایر راههای شهری (آزادراهها، جاده‌های بیرون شهری و خیابانهای محلی شهری) به سایر نشریات این مؤسسه مراجعه شود.

کتاب شامل ۱۷ فصل با عناوین زیر است: ۱- هدف از ارائه این توصیه‌ها ۲- عرض خطوط ۳- قوسها ۴- لچکها ۵- جدول بندی و فاصله آزاد ۶- شیبهای طولی ۷- میانگانه (رفوز) ۸- کنترل خط ۹- طراحی تقاطعها و نحوه جناسازی آنها ۱۰- وسائیل نقلیه عمومی ۱۱- پارکینگها (نوقفگاهها) ۱۲- پیاده‌روها ۱۳- دوچرخه‌روها ۱۴- تأمین روشنایی خیابان ۱۵- نواحی مرزی و حریم خیابان ۱۶- محل تأسیسات زیرزمینی ۱۷- کنترل سرعت.

در فصل اول مؤلفان ضمن تبیین اهمیت راههای شریانی در شهرهای امروزی و محدودیتهایی که در احداث بزرگراههای جدید وجود دارد، بر نقش عدیبریت سیستم حمل و نقل و بهینه‌ساختن وضع موجود شبکه‌های شریانی شهری تأکید دارند. خیابانهای شریانی شهری اغلب امتداد شاهراههای شهر هستند و تولید کنندگان مهم ترافیک در مرکز شهر راه حومه مرتبط می‌سازند، از این رو خیابانهای شریانی شهری مهمترین نوع راهها در سفرهای درون شهری قلمداد می‌شوند.

در سرانجام کتاب مؤلفان سعی در

پرهیز از ارائه استانداردهای بدون انعطاف دارند. برای این منظور در هر یک از مباحث حقوق که به صورت فصول مجزایی ارائه شده‌اند، ابتدا پارامترها و موارد تعیین کنندهای که باید مدنظر طراح باشند فهرست شده و سپس با ارائه دو شاخص مقدار حداقل و مقدار مطلوب پارامترهای مهم، روشهای طراحی و محاسبه مربوط به خوانندگان معرفی می‌گردد. در مواردی هم که نیاز به جزئیات بیشتر احساس می‌شود منابع و مراجع مناسب معرفی می‌گردند.

اشکال توضیحی مترجمان در اغلب موارد، فهم مطالب ارائه شده را تسهیل می‌کند. کتاب با وجود جامعیت در مطالب ارائه شده از مباحث جزئی و پیچیده محاسباتی پرهیز می‌کند و به واقع این کتاب، راهنمای مفیدی برای تمامی مهندسان ترافیک و طراحان شهری است که مطالعه آن، دید جامعی از مسائل اساسی مطرح‌شده در طراحی خیابانهای شریانی شهری و متعلقات مربوط به این نوع خیابانها را ارائه می‌دهد و تا حدود زیادی خواننده را با حدود استانداردها، پارامترهای اساسی و روشهای کلی محاسبه و طراحی خیابانهای شریانی آشنا می‌نماید.

مبانی آتش‌نشانی / محمود مقاری / دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی کشور - وزارت کشور / انتشارات سازمان شهرداریهای کشور / ۱۳۷۸ / ۱۷۴ صفحه.

امروزه حیات بشری با انواع مختلف مواد شیمیایی مانند نفت، گاز، الکتروسیته، مواد رادیواکتیو و انواع مواد خطرناک آمیخته شده است و خطرات حریق و انفجار افزایش زیادی یافته است. دانش بشری با وجود قریباً تلاش بی‌گیری و دستیابی به راهها و روشهای علمی، راه‌حل‌هایی برای ختنی کردن کامل خطر حریق و جانده را نیافته است. از این رو پیشگیری از خطر حریق، موضوعی حیاتی، اقتصادی و اجتماعی است و باید با ایجاد آزمایشگاههای بزرگ و تأسیس مراکز آموزشی مختلف از سطح آموزشگاه تا دانشکده و تربیت نیروهای متخصص آسادی لازم را برای مقابله با خطرات کسب کرد.

کتاب مبانی آتش‌نشانی به عنوان یک وسیله کمک آموزشی برای هدف فوق تدوین شده است. این کتاب مشتمل بر اطلاعاتی در خصوص مسائل مختلف ایمنی، آتش‌نشانی و ایمنی است که با هدف استفاده در دوره‌های آموزشی آتش‌نشانی تهیه و تدوین شده و عناوین و موضوعات مختلفی شامل مسائل پیشگیری، ایمنی، نجات و... را در بر می‌گیرد. موضوعات مطرح شده در کتاب متناسب با عناوین و واحدهای درسی دوره آموزش مقدماتی آتش‌نشانی و منطبق با شرایط کاری آتش‌نشانان است. آتش‌نشانان با مطالعه این کتاب با اصول اولیه ایمنی آتش‌نشانی آشنا می‌شوند.

کتاب مشتمل بر ۳ بخش است که در قالب ۱۶ فصل تنظیم شده است. بخش اول تحت عنوان حریق شامل ۸ فصل است و به ارائه برخی مباحث نظری برای آشنایی آتش‌نشانان با ماهیت حریق و انواع ابزارها و روشهای مقابله با آن می‌پردازد. فصل اول تحت عنوان تصویر حریق به ارائه تعاریفی در مورد حریق و ویژگیهای حریق، انتقال آن و طبقه‌بندی شش‌گانه آتش‌سوزیها از نظر روش اطفاء و فصل دوم به تعریف و تعیین انواع خاموش کننده‌های دستی و شیوه‌های نگهداری آنها می‌پردازد.

در فصل سوم انواع دستگاههای تنفسی و مشخصات آنها تبیین شده است. فصل چهارم به موضوع کف و انواع آن و مشخصات کف‌سازها اختصاص یافته و فصل پنجم به موضوع مهم پیشگیری از تعلقه‌تلقر تعریف، مراحل پیشگیری و رعایت نکات ایمنی در مورد حوادث مختلف می‌پردازد. فصل ششم انواع پمپ‌های قابل استفاده در آتش‌نشانی و نحوه استفاده از آنها را معرفی می‌کند. در فصل هفتم چگونگی محافظت ساختمان در برابر حریق و عوامل مؤثر بر این حفاظت تشریح شده و بالاخره فصل هشتم به اصول ایمنی برق اختصاص یافته است.

بخش دوم شامل دو فصل است که فصل اول آن تحت عنوان مقدمات نجات به آموزش برخی اصول اولیه نجات در حوادث مختلف اختصاص دارد و فصل دوم به آموزش مقدمات کمکهای اولیه و روشهای مختلف آن می‌پردازد.

در بخش سوم راهنمای انگلیسی به فارسی تجهیزات آتش‌نشانی ارائه شده است.



* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities
* Managing Director: Ahmad Khorram
* Editor - In -Chief : Ali Nozarpoor

Contents

4	Editor's Note
	Special Report
5	A Town in The Fence of City, Survey in Rehabilitation of Urban Old Texture: R. Rezazade Moghadam
	Idea & Research
14	Metamorphosis Trend of Spatial Organization in Iranian Urban Textures: M. Saeed Izadi
18	Municipalities Organization: Precedent, Necessity, Goals: Gh. Akbari
	Urban Law
22	Councils & Authority to Ratify or Omit Tolls: H. Saiehi
28	Legal Counsellor: H. Ehteshami
30	Administrative-Financial Counsellor:
	Mayor's View Point
32	Artmia Neighbours, Interview with Naghi Karimi, Mayor of Urmeya
	Dialogue
35	Problem of Urban Comprehensive Plans, Reform of Table Service or Methods & Organization: Interview with Majid Ghamami
	World's Experiences
40	Revitalization of Historical Textures in Tunis, Case Study Hafsia Area: A. Bardos
45	Mixed Use, Efficiency to Welfare & Security for Citizens: Andy Coupland
48	Who Cares? Position of Street Children in World Cities: B. Aris & Others
52	World's Cities & Municipalities
	Education
55	Criteria of Evaluation & Selection of Urban Furniture: A. Gholampoor
	Pictorial Report
59	New Life in Ancient city
	Education
67	Design & Furniture for Street (2): Rubbish bin & Vase: R. Mortezaei
	New Buildings
71	A Return to Pedestrian Paths, Experience of Paving Tarbiat Street in Tabriz & Jannat Street in Meshhad
	Point View
76	Traffic Considerations in Design & Execution of Green Space: M. Barabadi
79	Urban Statistics Management Techniques
80	News Reports
97	Books Review



ایران خودرو دیزل

IRAN KHODRO DIESEL

شرکت ایران خودرو دیزل با تولید انواع خودروهای کار پیشرو در صنعت خودرو سازی



LP 612



LP 812

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آزادی، نیش کوچه شهید حبیب زادگان، پلاک ۱

تلفن: ۹-۱۳۶-۶۰۵۵۱۳۶ فکس: ۶۰۵۹۵۴۹ تلکس: KHIG-IR ۲۱۴۲۶۱

کارخانه: کیلومتر ۸ جاده تهران-ساوه، تلفن: ۹-۵۲۴۸۳۲۱ فکس: ۵۲۴۸۳۲۰ صندوق پستی: ۷۳۶-۱۳۱۸۵

18

Monthly Journal of International
Education and Research
in Urban Management and Planning
Vol. 8, No. 8, Nov 2000

Shahrdariba

- A Town in The Fence of City Survey in Rehabilitation of Urban Old Texture
- Metamorphosis Trend of Spatial Organization in Iranian Urban Textures
- Councils & Authority to Ratify or Omnit Tolls
- Problem of Urban Comprehensive Plans, Reform of Table Services or Methods & Organization
- Revitalization of Historical Textures in Tunis Case Study, Hafsia Area
- Mixed Use, Efficiency to Welfare & Security for Citizens
- Criterias of Evaluation & Selection of Urban Furniture
- A Return to Pedestrian Paths Experience of Paving Tarbiat Street in Tabriz & Jannat Street in Meshhad

