

# شماره ۱۹

مجله پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی  
 برنامه ریزی و مدیریت شهری  
 دوره جدید - سال دوم - شماره ۱۹ - آذر ۱۳۷۹  
 ۹۲ صفحه - ۲۰۰۰ تومان



- شهرسازی و اصلاحات
- مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی
- نارساییهای بند ۳ ماده ۹۹ قانون
- شهرداری
- مدیریت یا مدیریت؟
- اخلاق نامه مدیران شهری
- اصلاحات در حکمتهای مطبی
- مطبی گرایی یا مرکزی و تمرکز گرایی
- مطبی گرایی برای خیابان(۳)
- طراحی مبللمان برای بازی و ساز و
- سرپناه، کیوسک، تاریخی اصناف در خطر
- پلهای تاریخی اصناف مخاطره آمیز
- پلهای اصناف
- گزارشی تصویری از وضعیت اصناف

اولین تولید کننده شاسی و ماشین آلات خدمات شهری در ایران اسلامی

شرکت تولیدی تحقیقاتی  
**سپارز**

تحت لیسانس کمپانی دنیس ایگل انگلستان



شاسی سپارز مدل ۱۷۵۱



بنیاسی سپارز مدل ۲۶۵۱



شاسی سپارز مدل ۱۹۵۱



زیاله جمع کن مدل ۸۰۱ با بالابر



ماشین نجارت مدل ۴۴۱



چاروب خیابانی مدل ۶۱۲ (گریفون)



زیاله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (فونیکس)



چاروب خیابانی مدل ۶۱۱



زیاله جمع کن مدل ۴۰۱



زیاله جمع کن مدل ۸۰۳



زیاله جمع کن مدل ۱۸۰۱



جدول شوی مدل ۵۳۱

بازاری سپارز با اکثرین دوره های شرکت سپارز است



جهت اخذ اطلاعات بیشتر  
با دفتر فروش تماس حاصل فرمایید

● دفتر فروش : اصفهان - سی و سه پل - ابتدای چهارباغ بالا  
مجموع تجاری و اداری کوثر - طبقه ماسک - شماره ۲۰۴  
تلفن : ۹۷۶ و ۷۳۱ خدمات پس از فروش : ۷۴۱۹۷۷ و ۷۴۱۹۷۸  
● کارخانه : اصفهان - منطقه صنعتی هنر - قریبان پنجم  
تلفن : ۸۰ - ۴۱۷۰۴۱۷ - ۱ - ۵۲۱۸۹۰ (۰۳۱)  
دورنگار : ۵۶۰۴۱۹ (۰۳۱)



زیاله جمع کن مدل ۵۰۰۱



آتش نشانی مدل ۱۳۲۱ (فوماتیک)



یادداشت سردبیر ..... ۴  
گزارش اصلی  
شهرسازی و اصلاحات ..... ۵  
اندیشه و پژوهش  
مطالیم و میانی پیاده راه سازی / چرا آمد یزانه ..... ۱۲  
یک پیشنهاد: تأسیس سازمان طراحی شهری در کلانشهرها / مجید پاکسان ..... ۱۹  
قانون شهر  
نارسیبهای بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری / حسین احتشامی ..... ۲۳  
مشاور حقوقی / حسین احتشامی ..... ۲۷  
مشاور اداری - مالی  
تفویض اختیارات در شهرداریها / شهرام سعادت آملی ..... ۲۹  
از نگاه شهردار  
مدیر یا مدیریت؟ / گفتگو با محمد حسین بخشایش - شهردار نلقه ..... ۳۱  
گفتگو  
مسکن شهری، به سوی برنامه ریزی محلی / گفتگو با مینو رفیعی ..... ۳۳  
تجربیات جهانی  
افلاق نامه مدیران شهری / جامه بین المللی مدیران شهری ..... ۳۸  
اصلاحات در حکومتهای محلی اروپای مرکزی و شرقی، محلی گرای یا مرکز گرای / ای. لاند ..... ۳۹  
میلان شهری جدید برای لندن / آکس لیف شرتز ..... ۴۳  
شهرها و شهرداریهای جهان ..... ۴۷  
اقدامات شهرداری دوی در مبارزه با بیماریها، با هدف کاهش رانندگی در تایلند طرح خانه سازی  
مشارکتی اجرا می شود، مدرسه خصوصی برای کودکان فقیر دهلی و -  
آموزش  
طراحی میلمان برای خیابان (۳) سرپناه کیوسک، سایه بان و سازه / رضام رضایی ..... ۵۱  
عمارت نو  
باغ و خانه هنرمندان، تجدید حیات یک فضای شهری / نازیلا مرادی ..... ۵۵  
آموزش  
روش و معیارهای درجه بندی شهرداریها / حسین رجب صلاحی ..... ۶۰  
دیدگاه  
شهر در قرآن کریم / محمد حسین پروین نیا ..... ۶۴  
آمار شهر - فنون مدیریت ..... ۶۶  
ره آورد سفر  
سیستم حمل و نقل و خدمات شهری در مجارستان / محمد اسلامی ..... ۶۷  
گزران شهای خبری / علی کلانتری ..... ۷۱  
پلهای تاریخی اصفهان در خطر (گزارشی تصویری از وضعیت مخاطره آمیز پلهای اصفهان) - منابع مالی  
بسیاری از شهرداریها کفاف خرجشان را نمی دهند - دفتر سرمایه گذاری و جهاتگردی شهرداری طرته  
اخبار کوتاه ..... ۸۷  
تازه های نشر ..... ۸۹  
فهرست انگلیسی ..... ۹۰

طرح روی جلد چشمید یاری شوهر مرد  
مربوط به گزارش استری  
عکس پشت جلد خیابانی در ورشو؛ مربوط به مقاله  
مطالیم و میانی پیاده راه سازی

- ۱- مطالب مدنرج لزوماً میانگین نظرات  
شهرداریها نیست.
- ۲- شهرداریها، بر ویرایش و  
تخصیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب آزادسانی به هیچ وجه باز  
گردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه  
تنها با ذکر نام مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور  
مدیر مسئول: احمد خزیم  
مسئول: علی نودریور  
معاون سرمدی: نوید سعیدی رضوانی  
هنرنگ تصویریه: سرویس فرهنگ - اجتهادی: زهرانشکر /  
سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا کافقیان / سرویس  
حقوقی - بین المللی: حسن بشقی  
ویرایش: غلامرضا طالبی  
مدیر هنری: جمشید یاری شوهر مرد  
تصویرسان: مهدی یار محمدی  
مکانز این شماره مهتاز: بوالتصنی: محمد شمس،  
لطفی: عسگری، سعید سرمدی، هدیسه برزینی، لیلی مقدس  
دختمهدی نورالله  
آموزش: مرصیه فاجی  
آموزش توزیع: مرصیه مرادی  
حروفچین: فریده ناریستانی فرغانی  
نمونه خوان: ابیلا شاه بونی  
لیتوگراف: چاپ: طراحان فردا  
شمارگان: ۵ - نسخه



سقراط در توصیف مفهوم شهروندی می‌گوید: اگر انسان از طریق اندیشیدن به استعدادهای خود بی‌بدره آن وقت یک شهروند واقعی است. او معتقد است که شهروند همواره آرا و نظرات خود را با نقد و ارزیابی محک می‌زند تا به ویژگی دیگری یعنی عدالت دست یابد. در نظر سقراط، شناخت عدالت باعث وضع قانون و وضع قانون باعث رسیدن به عدالت می‌شود. در بحث مفهوم شهروندی از دیدگاه متفکران کلاسیک این گونه برمی‌آید که نقد و ارزیابی، مداوم و در نتیجه با اصلاحات، مبنایی برای جامعه مدنی است.

افلاطون شهر را مکانی برای اصلاح نفس، پرهیزگاری و بروز ویژگی‌های فردی می‌داند. از سقراط شهر را مکانی دارای حیات اجتماعی و سیاسی توصیف می‌کند و معتقد است اگر پدایی شهر بهتر زیستن است، وجود آن از برای به زیستن است. قارایی هدف نهایی مدینه فاضله‌اش را سعادت این جهانی می‌داند. در مدینه عادلانه این سینه، اصلاح از نفس شروع می‌شود و در اجتماع تعمیم می‌یابد؛ به گونه‌ای که سعادت فقط با زندگی جمعی حاصل می‌شود.

بنابراین، ملاحظه می‌شود که متفکران کلاسیک همواره به نوعی مفهوم اصلاحات را در شهر مطلوب خود مدنظر داشته‌اند و از این رو اصلاحات ریشه در تاریخ اندیشه دارد.

در زمان مسائیز در جدیدترین مباحث مطرح شده، پس از آشکار شدن نواقص دوران مدرنیته، پست مدرنیسم عرصه‌ای برای اصلاحات فراهم نموده است (پست مدرنیسم یعنی درک مدرنیسم به اضافه بحرانیات، محدودیتها، کاستیها و ناکامیهایش) و جالب اینکه مفهوم پست مدرنیسم در حال حاضر از لحاظ اجتماعی با جامعه مدنی نیز پیوند خورده است و پنج اصل، کثرت‌گرایی، گفت‌وگو، مشارکت، قانونمدنی و فردپلوری، پست مدرنیته، اهداف جامعه را نیز محقق خواهد ساخت.

مشرح موضوع اصلاحات در جامعه شهری ایران، طی سالهای اخیر، آثار خود را برجای گذاشته است که از جمله مهمترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

• برگزاری انتخابات شوراهای و تشکیل شوراهای اسلامی بر تمامی مجتمعهای زیستی (شهرها و روستاها) به ترویج فرهنگ شورایی در نظام تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی منجر شده است و به این ترتیب، یکی از اصول نظام مردم‌سالار قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تحقق یافته است.

• با افزایش روحیه مشارکت جویی و ترویج فرهنگ قانون‌پذیری در عرصه‌های شهری، آثار مثبت آن در عرصه‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهرها - قدر مسلم در سالهای آینده - منعکس خواهد شد. در این زمینه،

واگذاری تصدی امور محلی به مردم و اجتناب از تصدی این امور توسط دولت و تقویت سازمانهای غیردولتی (NGOs) برای کاهش حجم تصدی دولت و واگذاری تصدیهای غیر ضروری دولت به این سازمانها به عنوان یکی از محورهای اصلاحات در نظام برنامه‌ریزی کشور تعیین گردیده است.

• تلاش در جهت به وجود آوردن شرایط و حاکم نمودن ارزشهای پاسخگو بودن، در برابر مردم، به عنوان یکی از محورهای اصلاحات در نظام برنامه‌ریزی کشور تعیین گردیده است.

• به وجود آوردن عرصه اصلاحات بنیادی و گسترده ساختاری و اداری در چارچوب برنامه پنجساله سوم توسعه کشور. به عنوان مثال، صرفاً با تحقق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم و واگذاری وظایف جدید به شهرداریها، نظام مدیریت شهری دچار تحولی اساسی و بنیادی خواهد شد.

علاوه بر موارد یاد شده، در حال حاضر خطوط اصلی مورد توجه در انجام اصلاحات ساختاری در نظام اداری کشور در محورهای زیر، مورد توجه قرار گرفته است:

• تنظیم روابط دولت با ارکان نظام و تمرکز تمامی اختیارات پیشین بین شده در قانون اساسی برای دولت در نهاد دولت.

• نهادینه کردن و حاکمیت قانون و ضابطه در نظام اداری و اجرایی کشور و گسترش آگاهی عمومی نسبت به قوانین و مقررات و حقوق اداری خود.

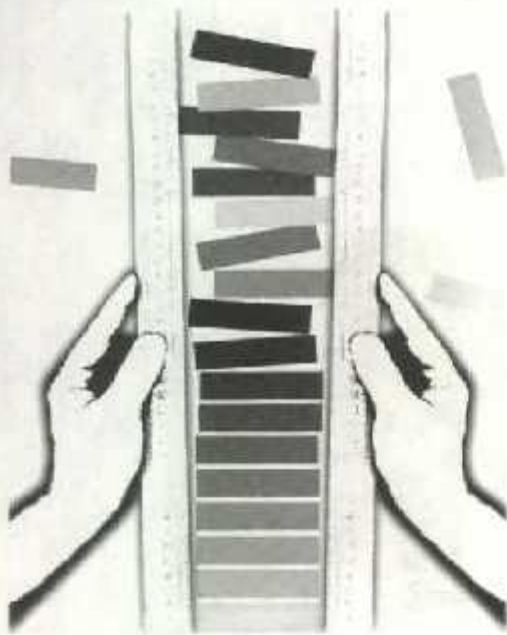
• توسعه مشارکت مردمی در اداره امور کشور از طریق اصلاح رفتارهای دستگاههای اجرایی و فراهم نمودن زمینه‌های مشارکت مردم.

• تمرکززدایی از اداره امور کشور و توزیع قانونی اختیارات بین دستگاههای مرکزی و مدیریتهای کارآمد منطقه‌ای.

• ارتقای نقش و مسئولیتهای راهبردی دولت و واگذاری بخشی از وظایف دولت به مردم؛ وظایفی که مردم آمادگی و توان انجام آنها را دارند.

• توجه به نیروی انسانی دولت به عنوان اصلی‌ترین عنصر برنامه‌های توسعه.

علاوه بر موارد یاد شده، در کنار جریان روند اصلاحات ساختاری، روند اصلاحات فنی و تکنیکی نیز موجبات پریایی و تکمیل هر چه بیشتر عرصه اصلاحات را فراهم می‌کند. تلاشهایی که طی چند سال اخیر در جهت اصلاح فرآیندهای تهیه، تصویب و اجرای طرحهای توسعه شهری صورت گرفته است، همچنین اصلاح آیین‌نامه‌ها و ضوابط اداری و تلاشهایی که در جهت حاکم نمودن نظام برنامه‌ریزی در شهرداریها صورت گرفته از جمله مهمترین نمونه‌های اصلاحات فنی و تکنیکی به شمار می‌رود.



# شهرسازی و اصلاحات

محمد شیخی؛ ابتدا از همه دوستانی که از جامعه مهندسان شهرسازی، ماهنامه شهرداریها و مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور در این گفتگو شرکت کرده اند، تشکر می کنم. شروع بحث اصلاحات و شهرسازی در کجسین فرهنگ - اجتماعی جامعه مهندسان شهرسازی بود. اینکه این محور پیشنهاد شده است به این دلیل است که مبحث اصلاحات گرچه همیشه به نوعی در جامعه ما مطرح بوده است اما چند سالی است که به صورت محشی بنیادی در آمده و توجه محافل حرفه ای و دانشگاهی را به خود جلب نموده است. اصولاً اصلاحات در عرصه سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، بحث مهمی است و طبیعتاً این نگرش باید وارد عرصه های دیگری بخصوص شهرسازی که به طور مشخص با مباحث اجتماعی سروکار دارد نیز بشود. بحثها را با این سؤال آغاز می کنیم که اصولاً اصلاحات پس از انقلاب را در عرصه شهرسازی چگونه ارزیابی می کنید و فکر می کنید این اصلاحات در چه بستری جاری شده و تداوم خواهد داشت؟

**حمید ماجدی:** به نظر من اصلاحات در مقوله شهرسازی باید در سه زمینه اصلی اتفاق بیفتد: اول قوانین و مقررات مربوط به شهرسازی، دوم ساختار تشکیلاتی دستگاههای مرتبط با شهرسازی و سوم روشها و محتوای طرحهای شهرسازی. در دوازدهمین اول می توان گفت که پس از انقلاب اگر تحولی هم بوده بسیار ناچیز بوده است. قوانین و مقررات ما به ۴ دهه گذشته برمی گردد و در طول ۲۰ سال گذشته، کمتر دستخوش تغییر و تحول شده اند. ساختار شهرسازی کشور هم در زمینه بررسی، تصویب و اجرا ساختاری قدیمی است و آن هم پس از انقلاب، تحولی نداشته است و دستگاههای مسئول تهیه، بررسی و تصویب طرحها با دستگاه مجری یعنی شهرداری نااهلناک بوده اند.

پس از انقلاب، عمده تغییراتی که صورت گرفته جنبه محتوایی داشته است. در این سالها سه مقطع زمانی را می توان مشخص کرد که در آنها سعی شده تحولات محتوایی در طرحهای توسعه شهری ایجاد شود. یکی سالهای ۶۱ و ۶۲ که با ۱۵ سال سابقه و تجربه شهرسازی در کشور سعی شد یکی از ایرادات اصلی طرحها یعنی دیدن شهرها به صورت نقطه ای جغرافیایی و فارغ از حوزه پیرامونی آنها، برطرف شود. برای اولین بار بحث حوزه نفوذ، مطالعه، بررسی و پیشنهاد طرح برای شهرها مطرح گردید. دوم در اوایل دهه ۷۰ بود، با نگرش ساختاری - راهبردی به طرحهای توسعه شهری. در این سالها نیز پیشنهاد شد که طرحها در حوزه جغرافیایی وسیعتری، آن هم به صورت ساختاری - راهبردی تهیه و یا برنامه ریزی شود و در همین زمینه، بحث طرحهای توسعه شهرستان نیز مطرح شد.

در میزگرد «شهرسازی و اصلاحات» که به همت کمیته فرهنگی - اجتماعی جامعه مهندسان شهرسازی و با همکاری ماهنامه شهرداریها تدارک دیده شده است و چکیده بحثهای مطرح شده در آن را در ذیل می خوانید، سعی شده است با استفاده از نظرات متخصصان حوزه شهرسازی، محورهای ذیل مورد بررسی و دقت نظر قرار گیرد. بحث «شهرسازی و اصلاحات» در قالب موضوعات ذیل در این میزگرد تکرار قرار گرفته است:

- بستر تاریخی اصلاحات در شهرسازی پس از انقلاب اسلامی.
- لزوم اصلاحات در شهرسازی.
- استراتژیها و راهکارهای اصلاحات در شهرسازی.
- شرکت کنندگان در میزگرد به ترتیب حروف الفبا عبارت اند از: حسن احمدی، عضو جامعه مهندسان شهرسازی.
- حسین ایمانی جاجرمی، رئیس مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور.
- مصطفی بهزادفر، عضو جامعه مهندسان شهرسازی.
- سیمین حاجی، دبیر جامعه مهندسان شهرسازی.
- نوید سعیدی رضوانی، معاون سردبیر ماهنامه شهرداریها.
- اسماعیل شیبچه، عضو هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرسازی.
- مظفر صرافقی، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی.
- حمید ماجدی، رئیس هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرسازی.
- منوچهر مزینی، عضو هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرسازی.
- غلامحسین مجتهدزاده، عضو هیئت علمی دانشگاه تهران و بازرس جامعه مهندسان شهرسازی.
- حمید توحی، عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ماهنامه شهرداریها از محمد شیخی عضو هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرسازی به جهت اداره هوشمندانه میزگرد و از سعید اسلام به جهت قبول زحمت هماهنگی ها و تنظیم اولیه متن میزگرد سپاسگزار است.

سومین تحولی که صورت گرفته طی ۲ سال اخیر است، یعنی پس از توجه به اصلاحات، به مقوله شهر سازی هم توجه شده است. در محتوای تهیه طرحهای جدید مطرح شده که طرحها بیشتر جنبه ساختاری داشته و در بحث شرح خدمات هم مسائلی مطرح شده است. در مجموع می توان گفت که این تحول می تواند در محتوای طرحها دگرگونی ایجاد کند.

**منوچهر مزینی:** در مسیر تاریخی که مطرح شد باید بگویم آنچنان که مورد انتظار بوده بر نامه ریزی شهری یا شهر سازی در کشور ما موفق نبوده است. علت این امر به نظر من این است که شناختی نسبت به شهر سازی وجود نداشته است. نازگی حرفه شهر سازی و شناختن این حرفه، در واقع علت عدم موفقیت و عدم پاسخگویی به انتظارات است. شهر سازی در کشور ما با وجود پیشرفت هایی که از آغاز تا کنون کرده است هنوز ناشناخته است و یکی از وظایف جامعه حرفه ای، آشنا کردن مردم است. تا زمانی که مردم ندانند شهر سازی چه امکاناتی دارد و چه وظایفی به عهده دارد، مشکلات همچنان باقی خواهد بود.

به نظر من نقطه شروع تحولات در آشنا کردن مردم در شهر ها، کارگزاران و حتی دانشگاهیان به وظایف و حرفه شهر سازی است. در این میان البته مطبوعات و دستگاه های ارتباط جمعی به خوبی می توانند مؤثر باشند تا گام اول اصلاحات که شناخت است برداشته شود.

نکته دیگری که باید اشاره کنم این است که بدانیم جامعه ما در حال متحول شدن از جامعه ای نیمه روستایی - نیمه شهری به جامعه ای شهری دمکراتیک است. پیشرفت ها گرچه کم، ولی وجود داشته است. در هر صورت باید دانست که این تحولات تدریجی است. نباید انتظار داشت که بسرعت به نتیجه برسیم.

**محمد شیخی:** در بخشی از سخنانی که مطرح شد به بحث های محتوایی اشاره شد. من می بینم در اینکه جامعه از حالت نیمه شهری - نیمه روستایی به سمت جامعه شهری می رود طبیعتاً این شرایط، نظام دمکراتیک و نهادهای خاص خود را نیز ایجاد می کند. من تصور می کنم اگر بحث را به سمت تحولات و تغییرات پس از انقلاب بخصوص دگرگونی های سال های اخیر در عرصه شهر سازی پیش ببریم مفید تر خواهد بود.

**حمید فوجی:** به نظر من ما قبل از بحث اصلاحات شهر سازی باید به اصلاحات در شهر پردازیم. شهر سازی بخشی از اصلاحاتی است که در شهر ها اعمال می شود و به آنها نیاز داریم. من معتقدم نمی توان «شهر سامان» داشت وقتی که «جامعه سامان» نداریم! شهر آینه مدنیت است. پس باید دیدگره های اصلی در جامعه چیست و چه تحولی در جامعه باید اتفاق بیفتد که منجر به استقرار فرآیندی شود تا در آن تحول شهر سازی خوب و شهر خوب داشت.

یکی از مهمترین معضلات ما در جامعه شهری، دوران گذاری است که در آن بسر می بریم. ما به لحاظ ساخت آفرینی در صنعت، تأسیسات و بعضی از نهادهای اجتماعی به تجهیزات مدرن مجهز شدیم. اما به لحاظ نگرش و دانش اجتماعی به تحولات و نیازهای دوران مدرن مجهز نشده ایم!

بحث دیگری که باید مطرح شود، اصلاح روحیه تاریخی عدم مشارکت است. روحیه عدم مشارکت، یکی از بازمانده های جامعه روستایی فئودالی است و بدون تردید تا این روحیه اصلاح نشود ما وارد دوره زندگی شهری و شهر سامان نخواهیم شد. بر این اساس نهادها و مؤسسات متولی شهر و شهر سازی، چاره ای جز این ندارند که بخشی از اقدامات خود را معنوف به رشد فرهنگ عمومی در زمینه شهر و شهروندی کنند.

یکی دیگر از بحث هایی که باید در روند اصلاحات به آن توجه



منوچهر مزین



محمد شیخی

**شهر سازی در کشور ما با وجود پیشرفت هایی که از آغاز تا کنون کرده است هنوز ناشناخته است و یکی از وظایف جامعه حرفه ای، آشنا کردن مردم است. تا زمانی که مردم ندانند شهر سازی چه امکاناتی دارد و چه وظایفی به عهده دارد، مشکلات همچنان باقی خواهد بود**



حمید فوجی

نمی توان «شهر بسامان» داشت وقتی که  
 «جامعه بسامان» نداریم! شهر آینه  
 مدنیت است. پس باید دید گره های اصلی  
 در جامعه چیست و چه تحولی در جامعه  
 باید اتفاق بیفتد که منجر به استقرار  
 فرآیندی شود تا در آن بتوان شهر سازی  
 خوب و شهر خوب داشت

واقع قانونمند کردن و اجرایی کردن اصلاحات در شهر سازی است. تازمانی که قوانین شهر سازی در کنار گسترش شوراهای شهر (شامل شوراهای محلی و شوراهای منطقه ای) به همراه مدیریت هماهنگ و انجمنهای صنفی (اعم از دانشگاهیان یا متخصصان حرفه ای) اصلاح و ایجاد نشود نمی توان به اصلاحات امیدوار بود.

**غلامحسین مجتهدزاده:** به جنبه های کالبدی و مدیریتی اصلاحات اشاراتی شد و مسائلی مانند قوانین شهر سازی و شوراهای شهر مطرح گردید. به نظر من عامل مهمی که در این میان وجود دارد و نباید فراموش شود، جمعیت و افزایش آن است. جمعیت در توسعه هر شهر و در اصلاحات آن عصری تعیین کننده است. ما می توانیم از جنبه های مختلف به رفع اشکالات بپردازیم، اما اگر جمعیت به میزان معینی رشد داشته باشد، دامنه نیاز های آن بجهت های اجتماعی، اقتصادی و مدیریتی زیادی را مطرح می کند. اگر جمعیت کنترل نشود به واخذهای مسکونی جدید و زمین جدید نیاز داریم. این امر از جهت تأسیسات و امکانات شهری می تواند برنامه ریزی های ما را برای پاسخ به نیاز جمعیت جدید به دنبال خود بکشد.

در پاسخ به نیاز های جمعیت جدید، سیاستها بسیار مهم است. سیاستهای توسعه شهری باعث هدایت جمعیت به جهت معینی می شود. باید توسعه های بی رویه کنترل شود و کنترل توسعه های بی برنامه احتیاج به قوانین و سیاستهای کلان مملکتی دارد. در یک جمع بندی باید بگویم ضمن اصلاح قانون اصلاح فرآیند برنامه ریزی طرحهای جامع، آموزش مردم، بالا بردن قدرت کنترل شهر دارها و... جمعیت و مهاجرت را نیز باید کنترل نمود. سیاستهای توسعه شهری باید به نحوی کنترل شود که توسعه بی رویه را تشویق نکند.

**مصطفی بهزادفر:** به نظر من برای پرداختن به بحث اصلاحات و شهر سازی، ابتدا باید روشن شود که بحث بر سر اصلاحات تکنیکی است یا اصلاحات به مفهومی که در جامعه می شناسیم تا کثرت اغلب بحثها، بحثهای تکنیکی بوده است. پیش از بحث تکنیکی، اصلاحات راز جنبه معرفت شناختی می توان با پنج نکته روشن کرد: اول اینکه هر گاه از شهر و شهر سازی سخن می گویم از لحاظ تاریخی، ریشه آن با اصلاحات شکل گرفته است. تحول شهر به دنبال تحولات ریشه ای تری صورت گرفته است و این بویژه در جنبه های شهر سازی در ۱۵۰ سال گذشته بخصوص پس از طرح ایده های مارکسیستی به خوبی روشن است. نکته دومی به حضور مردم در شهر مربوط است. در طول ۱۵۰ سال گذشته، مسائل مختلفی در شهر سازی مطرح شده است که پایه همه آنها بحثهای مربوط به حضور مردم در جامعه است و این بویژه در اندیشه هایی مانند مکتب شيكاگو روشن است. نکته سوم که کمی تکنیکی هم هست این است که تئوریهای مطرح شده در شهر سازی بخصوص در طراحی شهری و بویژه در تئوریهای ساختار گرایانه تأکید می کند که شهر به انسانی تعلق دارد که در آن احساس تعلق خاطر می کند. این نکته از یک طرف به

کرد و قبلاً هم به آن اشاره شده ساماندهی و توانمند کردن ساختار دستگاههای مربوط به شهر و شهر سازی است. ممکن است طرحهای مناسبی از دست و مغز شهر سازان صادر شود، اما تازمانی که شهر دارها صاحب توان و تشکیلات کافی و توسعه یافته برای اجرای این طرحها نباشند، نمی توان شهر خوب داشت، اگر چه ممکن است نقشه های خوبی ترسیم کرده باشیم.

**مفکر صرافی:** به عنوان مقدمه صحبتیم باید بگویم که پژوهشگران علوم اجتماعی متفق القول اند که گرچه ما شهر نشینی گسترده ای داریم، اما فرهنگ لازم آن به درستی شکل نگرفته است. تازریق در آمده های نفتی باعث نوعی شهر نشینی ستابان در کشور ما شده است. ما باید در روند اصلاحات بتوانیم رشدی را که بر توسعه پیشی گرفته است با توسعه همراه کنیم. نکته کلیدی در این میان این است که بفاتیم در این مقطع با چه بحرانیها و چه چشماندازی روبه رو هستیم.

چشمانداز روبه روی ما پایان صدقه نفتی و وابستگی اجتماعات به دولت است و به همین دلیل هم مشارکت یا معنای جدیدی مطرح شده است. اصلاحات خواهان این است که مفهوم شهر و زندگی و شهر و زندگی به مباحث شهر سازی ما وارد شود. از این رو اصلاحات ما اصلاحات شهر و زندگی مدار است نه به صورت فرمایشی و از بالا. از سوی دیگر، اصلاحاتی است که ستر سازی فرهنگی را بر اقدام و عمل، مقدم می داند تا مشارکت به شکل واقعی صورت گیرد. نکته دیگر اینکه برای اصلاحات باید به زمینه جهانی و داخلی توجه شود. مهمترین نیروی زمینه جهانی اصلاحات، جهانی شدن اقتصاد و فرهنگ است که ضرورتهایی را برای تجدیدنظر و بازنگریهایی را در نظام شهر سازی ما ایجاد می کند. البته در اینجا باید مواظب بود که تمایلات بازار مدارانه که در پیوندهای جهانی به دنبال منافع اقتدار خاصی از شهر نشینان است - اصلاحات شهر و تمدن را دچار خدشه نکند. زمینه داخلی اصلاحات نیز ناپایداری توسعه، تنگی به نفت بودن آن و مشکلاتی از قبیل اشتغال، فقر و تبعیض است.

**اسماعیل شیعه:** من فکر می کنم تعریف اصلاحات در تعریف کلمه شهر سازی نهفته است. در حقیقت شهر سازی، خود اصلاحات را بیان می کند. شهر سازی یعنی شهری که باید بر مبنای معیار اهداف و یک سلسله برنامه ساخته شود. اما باید توجه داشت که اصلاحات فقط به مسائل کالبدی مربوط نمی شود، اصلاحات باز فرهنگی، اقتصادی و محیطی نیز دارد، ما در تاریخ کشورمان بین قرون ۷ تا ۴ هجری، اصلاحاتی با بار فرهنگی، اجتماعی، علمی و حتی کالبدی داشته ایم که آثار آن در مجلات تاریخی ما در شهرها باقی مانده است.

تجربیات شهر سازی یکی دو قرن اخیر در دنیا نشان می دهد که اصلاحات در شهر سازی باید در چهار زمینه صورت گیرد: یکی وجود مدیریت و تشکیلات شهری است، دوم وجود شوراهای شهر، سوم قوانین و ضوابط شهر سازی و چهارم انجمنهای صنفی و تخصصی. علی الاصول این چهار عامل، پایه و اساس تحول و در

مسائل خاص تکنیکی برمی گردد و از طرف دیگر به مسائل سیاسی - اجتماعی، انسان می تواند باعث باروری و اعتلای شهری شود که نسبت به آن تعلق خاطر دارد. انسان که در روابط اجتماعی در شهر جایگاهی برای خود قائل نیست نمی تواند به شهر احساس تعلق داشته باشد و طبیعتاً نمی تواند در پیشبرد آن، سهیم نیز باشد.

نکته چهارم این است که اصولاً ماهیت شهرسازی، ماهیتی تکنیکی نیست، قسمت قابل توجه آن، بحث انسان است. بحثهای مدیریتی بر این مبتنی است که اساساً بحث مدیریت و ایجاد ساختار، بحثی انسانی است. بنابراین قبل از هر چیز باید آندیشه ها و تلقی ها دگرگون شود. نکته پنجم به طور خلاصه اصلاحات در زیربنای سیاسی و اجتماعی جامعه است. اصلاحات در شهرسازی با مسائل اجتماعی و رفتارهای اجتماعی - سیاسی پیوند دارد که اصلاح برخی از آنها به یک سیر تحول تاریخی نیازمند است. بنابراین در فرآیندی اجتماعی، سیاسی و اقتصادی اگر اصلاحات شروع شود و ادامه پیدا کند، می توانیم به بحثهای تکنیکی شهرسازی هم بپردازیم.

### چشم انداز روبه روی ما پایان صدقه نغتی و وابستگی اجتماعات به دولت است و به همین دلیل هم مشارکت با معنای جدیدی مطرح شده است. اصلاحات خواهان این است که مفهوم شهروندی و شهروند مداری به مباحث شهرسازی ما وارد شود

محمد شیخی: بحث تا اینجا خود به خود به لزوم اصلاحات کشیده شده است. بحث این است که آیا لزومی دارد که علاوه بر مباحث تکنیکی، گسترش نقش مشارکت مردم، افزایش درک از قوانین شهرسازی، تعلق به شهر، درک حقوق شهروندی و طلب آن و... را هم در اصلاحات شهرسازی مدنظر داشته باشیم و اینکه در کدامیک از عرصه های شهرسازی ضرورت بیشتری برای اصلاحات وجود دارد؟ قوانین و مقررات، طرحهای شهری، مدیریت شهری و... در این زمینه هم اظهار نظر فرمایید.

سپیدمن حناچی: اینکه اصلاحات باید انجام شود امری بدیهی است اما مسئله این است که بنابین تاثیر این اصلاحات و تبعات مثبت آن چه بوده و چرا ایستار اجتماعی - اقتصادی لازم فراهم نموده تا اصلاحات در عرصه شهرسازی به کارایی مؤثر و مفید خود برسد.

همان طور که قبلاً اشاره شد لازم به اصلاحات فراهم کردن چهار بستر مدیریت شهری، شوراهای، قوانین و مقررات و انجمنهای صنفی است. من به این مجموعه، مردم را هم اضافه می کنم. در دهه های اخیر، واژه هایی مانند شهرسازی برای مردم، شهرسازی انسانگرا و مفاهیمی از این قبیل را زیاد شنیده ایم. در بررسی اینکه چرا بستر اجتماعی - سیاسی تحقق این ایده ها فراهم نبوده به این نتیجه می رسیم که اگر در هر یک از زمینه های مقررات، سازمان، شوراهای و انجمنهای صنفی، اصلاحاتی هم صورت گرفته، اصلاحاتی صورتی بوده است. در مقطعی که این اصلاحات انجام می شده، فقط به شکل صورتی، مردم را دخالت می داده است. تحت تاثیر فشارهای بین المللی یا حوادث داخلی، گاه البته آزادیها و طلب مشارکتی نیز بوده است. اما در اساس زمینه های سیاسی - اجتماعی مشارکت پذیری و طلب حقوق قانونی که در عرصه شهرسازی به آن حقوق شهروندی اطلاق می شود، فراهم نبوده است. در فاصله سالهای ۶۲-۶۱ بحث حوزه نفوذ شهرها مطرح شد.

که به نظر می رسد بدون در نظر گرفتن ضرورت نشأت گرفته از جامعه خود ما، بحثی بر گرفته از مسائل کشور های دیگر بود. در همین سالها نیز بحث روان بخشی بافتهای قدیم مطرح شد و اعتبار خاصی هم برای آن در نظر گرفتند. اما به نظر می رسد هدف این پروژه نیز اصلاح سطحی نمای معابر شهری و بر گرداندن مردمی بود که از بافتهای شهری قدیمی گریخته بودند. اینها همه فقط چند سالی موفق بودند، چرا که پشتوانه و بستر سیاسی - اجتماعی آنها چه از نظر تهیه کننده طرح و چه از نظر بهره برداران فراهم نبود. فقط به شکل مقطعی اثرات مثبتی را به جا گذاشتند به نظر من هر یک از اصلاحات انجام شده در عرصه های مدیریتی، قوانین و یا سازمانی مانند جزیره های پراکنده ای است که با هم بی ارتباط اند. اگر قانونی عوض می شود یا ساختی تغییر می کند بدون در نظر گرفتن تواناییها و با تأمین مالی آن است. به نظر من برای اینکه ۳ دهه دیگر تبعات منفی آنچه اکنون تحت عنوان مقولاتی مانند اصلاح شرح خدمات یا برنامه ریزی استراتژیک مطرح می کنیم را نداشته باشیم، باید شرایط جامعه خود، ایران امروز و شهرسازی آینده خاص خود و نیاز واقعی آن را مورد توجه قرار دهیم.

حسن احمدی: تحولاتی مانند تبدیل طرحهای جامع به طرحهای توسعه عمران حوزه نفوذ شهرها، باب شدن طرحهای جامع شهرستان و طرحهای آمایش منطقی را که به عنوان اصلاحات از آنها یاد شد، نمی توان به عنوان اصلاحات پذیرفت. به نظر من قبل از مطرح هر سنوالی باید اصلاحات را تعریف کنیم. در عرصه شهرسازی، منظور از اصلاحات چیست؟

جوهره اصلاحات، نفی دیکتاتوری و حاکم کردن مردم سالاری در هر عرصه ای عنوان شده است. در عرصه شهرسازی، دیکتاتوری به معنی به جای مردم تصمیم گرفتن است. به عنوان برنامه ریز یا مسئول شهرسازی، ما برای مردم تصمیم می گیریم که چگونه در شهر راه بروند، تفریح کنند و زندگی کنند، همه خط و ربط زندگی مردم در طرحهای شهری تعیین می شود بدون اینکه در هیچ یک از مراحل خود مردم، حضور، نظارت و رضایت داشته باشند؛ نه در مشخص کردن وضع موجود و نه در تعیین اصناف و راهبردها مردم حضور ندارند. بنابراین اصلاحات در عرصه شهرسازی یعنی نفی چنین روشهایی و وارد کردن عنصری اساسی به نام شهروندان در فرآیند شهرسازی. در محقق شدن شوراهای گامهایی در جهت مردم سالاری برداشته شد، اما شوراهای شهر برای اداره شهر اختیارات اندکی دارند. در عرصه قوانین نیز باید اصلاحاتی صورت گیرد که امکان حضور مردم فراهم شود. به نظر من جوهره اصلاحات در شهرسازی، حضور جدی - نه صوری مردم - و نهادینه کردن مشارکت مردم در شهرسازی است.

مظفر صرافانی: اصلاحات پس از انقلاب را می توان در ۳ دوره دید: دوره اول از ابتدای انقلاب که دوره ای عدالتخواهانه است و در آن بیشتر دیدگاه عدالت توزیعی مطرح است. اما نه سازی زمین، واگذاری آن و قانون اراضی شهری، انعکاسی از این دیدگاه است. دوره دوم موسوم به سازندگی است. در اثر جنگ تحمیلی، عقبماندگی زیادی احساس شد و تلاش شد آمیدهای برخاسته از نوبدهای انقلاب به ظهور برسند. انعکاس این خواست در شهرسازی، برخورد اقتدارگرایانه از بالا، مدیریت قومی و ساختن تمام شهر با یکدلیان مهندسی بود. دوره سوم که هم اکنون با آن مواجهیم، نظم سیاسی مشارکت پذیر است و باید دید انعکاس آن در شهرسازی چه خواهد بود.

اگر شهرسازی را صرفاً عملی فن سالارانه و طرح مهندسی از پیش تعیین شده نگاه کنیم، بلکه مردم را بهره گیران از شهرسازی بدانیم و برای دخالت آنان در تعیین سرنوشت خود حق قائل شویم.



باید دید تحقق حاکمیت مردم در توسعه شهر و روند برنامه‌ریزی شهری به چه صورت خواهد بود. به نظر می‌رسد که ما ابتدا باید بسترسازی و فرهنگ‌سازی مناسبی صورت دهیم تا مشارکت شهروندان، مشارکت بدون محتوا و نمایشی نباشد. لازمه این بسترسازی، نظام اطلاع‌رسانی شفاف و گردش آزاد اطلاعات است، همچنین وجود یک نظام پاسخگوست؛ نظامی که به واحدهای محلی تفیذ اختیار کند.

در بحث لزوم اصلاحات باید گفت زمینه‌های جهانی و داخلی نشان می‌دهد که نمی‌توان به روال گذشته به نیاز شهروندان پاسخ داد. من باز هم تأکید می‌کنم که این اصلاحات می‌تواند بازار مدار یا هدف عمده کردن نیروهای جهانی و حضور فرآیندهای جهان سوم باشد و می‌تواند در پی اعمال کنترل و تحقق اراده مردم باشد که در آن صورت، جهانی شدن هم در بطن آن خواهد بود. تفکیک این دو وجه نکته حساسی است.

در مجموع باید بگویم با تشکیل شوراهای شهر و روستا به سمت اصلاحات نزدیک شده‌ایم، اما آنچه در سرنوشت شوراها مهم است این است که باید شوراهای این باور را داشته باشند که روال جدیدی از برنامه‌ریزی را باید دنبال کنند نه اینکه به دنبال بروکراسی کوچکتری در مقیاس محلی به تقلید دستگاههای مرکزی باشند.

**منوچهر مزینی:** به نظر من نیاز به اصلاحات، امری بدیهی است گرچه ما به دلایل عديدی در جامعه از بحث اصلاحات قاصله بگیریم. اما اینکه اصلاحات بیشتر در چه زمینه‌هایی موردنیاز است، باید بحث و بررسی شود. همان طور که در دور اول صحبت گفتیم همگام و همراه روشهایی که برای تحقق و تدوین برنامه‌های شهری به کار می‌بینیم، اطلاع و درک مردم نیز از اهمیت حقوق العادهای برخوردار است. از سوی دیگر قوانین و شیوه‌های تدوین طرجهای جامع هم نیاز به اصلاح دارد. نکته مهم در اینجا پندآموزی از روشهایی است که در گذشته به کار بسته‌ایم؛ در نظر گرفتن این امر که آیا روشهای ما گرهی از شهرسازی کشور باز کرده یا اشتباهاتمان را تکرار می‌کنیم!

نکته دیگر این است که اگر اصلاحات فقط معطوف به بخشی از سیستم مدیریت شهرسازی ما باشد نمی‌تواند ثمرات باشد. باید بسیاری از اصلاحات در بخشها و جنبه‌های مختلف پایه پای هم پیش بروند؛ همچنانکه شهرداریها را صاحب صلاحیت و اختیار می‌کنیم، قوانین را هم اصلاح کنیم و مواردی که دوستان ذکر کردند.

نکته آخری که باید متذکر شوم این است که از آنجا که کشورهای شرقی به قیمت سرعت سرمایه‌های ملی ما اشتباهاتشان را جبران می‌کنند اشتباهات برای آنها هزینه زیادی نمی‌برد، آنها با تروتنی که دارند اشتباهاتشان را جبران می‌کنند، اما ما مثل یک خانواده تهیدست هیچوقت حق نداریم اشتباه کنیم!

**غلامحسین مجتهدزاده:** به نظر من در روند اصلاحات به موضوع شوراهای شهر باید توجه جدی شود. ما در قانون انتخابات شوراهای شهر، در اختیارات شوراها و در مقررات و ضوابطی که رابطه آنها را با شهرداری تنظیم می‌کند مشکل داریم. در ضوابط انتخاب اعضای شورائیز دچار اشکال هستیم. چه بسا عدم تخصص اعضای شوراهای و درک و فهم ناصحیح آنها از مسائل شهری، ضررهایی را برای شهر به وجود می‌آورد. باید در قوانین انتخابات شورا، در اختیار آنها و در ارتباط شورا با شهرداری تجدیدنظر اساسی شود.

نکته دیگری که باید متذکر شوم این است که گرچه حضور مردم در فرآیند طرحها مورد تأیید است، اما باید مطالعه شود که این



اسحاق شهبه

تازمانی که قوانین شهرسازی در کنار گسترش شوراهای شهر (شامل شوراهای محلی و شوراهای منطقه‌ای) به همراه مدیریت هماهنگ و انجمنهای صنفی (اعم از دانشگاهیان یا متخصصان حرفه‌ای) اصلاح و ایجاد نشود نمی‌توان به اصلاحات امیدوار بود



حسن احمدی



غلامحسین مجتهدزاده



حضور چگونه باشد. اگر تجربه مشارکت مردم در شورای شهر بخواد توسعه یابد، چه افرادی می‌توانند در فرآیند تصمیم‌گیری یا اجرا شرکت کنند، در چه مرحله‌ای و با چه مکانیزمی؟ این بحث باید حتماً به دقت روشن شود.

**مصطفی بهروز افسر:** اگر سیر تحول تاریخی شهرسازی را بررسی کنیم بنا همه انتقاداتی که وارد است نمی‌توان نکات مثبت آن را انکار نمود. در عین حال من فکر می‌کنم با عنایت به تمام نکات مثبت و منفی، در دو جنبه باید اصلاحات صورت گیرد: یکی جنبه کرد با نگاه تکنیکی با اصلاحاتی در قوانین و مدیرانها، تغییر شرح خدمات طرحها یا انتخاب بهینه مدیران و مشاوران و... دیگری جنبه زیربنایی و کلان، به این صورت که ما باید اندیشه جامعه را در شیوه حرکت برای ساختن شهر تغییر بدهیم. اکنون شیوه حرکت در شهرسازی ما قیّم ما ناته است. این ناشی از آماده نبودن جامعه برای شرکت در تصمیم‌سازیها و تصمیم‌گیریهاست.

اصلاحات در شهرسازی زیرمجموعه، روپنا و بخشی از اصلاحات سیاسی و اجتماعی است که باید صورت بگیرد. اگر اصلاحات سیاسی و اجتماعی به تریبی صورت بگیرد که مردم بتوانند مشارکت کنند خودبه‌خود در مسائل تکنیکی شهرسازی نیز مسائل تغییر خواهد کرد. به عنوان مثال در کنترل کیفیت شهرسازی فقط مشکل ما مشکل مهندس یا مصالح نیست. مشکل در نبود مشارکت واقعی مردم در مراحل مشاوره، اجرا و نظارت است. ما در اصلاحات گریه باید به مقیاس تکنیکی کرد مسائل توجه کنیم، اصابعه نظیر من تحول شهر موقعی رخ می‌دهد که بحثهای کلان محقق شود، چراکه اصلاحات شهر و شهرسازی بر مجموعه اصلاحات اجتماعی، سیاسی و فرهنگی جامعه است.

**نوید سعیدی رضوانی:** نکته‌ای را به طور مختصر لازم است در مباحث مطرح کنیم و آن اینکه به نظر من مهمترین اشتباه تاریخی اصلاح‌طلبان از زمان طرح مفهوم اصلاح به معنی مدرن در ایران یعنی از هنگام مشروطیت تاکنون این بوده است که آنان نه برنامه اصلاحات داشتند و نه برنامه مقابله با ضد اصلاحات. اکنون نه تنها ما باید فکر کنیم که اصلاحات چگونه باید انجام شود، بلکه باید فکر کنیم چگونه با ضد اصلاحات مقابله کنیم. در کشور ما در مقوله شهرسازی، بحثها و حرکت‌هایی در سطح ملی مطرح می‌شود که به نظر می‌رسد اگر هو شیاری لازم وجود نداشته باشد، دستاوردهای گوناگون اصلاحات هم از بین می‌رود. باید متوجه باشیم که به هر میزان اصلاحات از حالت روپنایی و تکنیکی در آید و به عمق برود، مخالفان جدی‌تری خواهد داشت که نه تنها به اصلاحات اجازه رشد نمی‌دهند، بلکه دستاوردهای قبلی را هم خنثی می‌کنند. از جمله مواردی که ممکن است در معرض خطر قرار گیرد در درجه اول شوراها و در مرحله دوم قوانین شهرسازی است. با اذعان به بحث مشارکت باید گفت گاه ما به سمتی می‌رویم که قوانین آمرة شهرسازی - که لازمه بخشی از حرکت‌های آن است - بنابه مصالح اشخاصی در خطر می‌افتد! یعنی در نهایت ما به جایی می‌رسیم که شهرسازی نه می‌تواند مشارکت مردم را به کار گیرد و نه می‌تواند مدیریت مقتدرانه را اعمال کند.

**حمید ماجدی:** برای بحث استفاده از مشارکت، نکته‌ای باید مورد توجه قرار گیرد و آن مکانیزم جلب مشارکت است. برخی تصور می‌کنند مشارکت مردم در تهیه طرح‌های توسعه شهری این است که وقتی طرح تهیه شد در محلی نصب شود و مردم ببینند! هیچ‌گاه جلب مشارکت مردم را نمی‌توان در این سطح تنزل داد. زمانی مشارکت مردم تحقیق می‌یابد که شهرسازی به وسیله خود مردم یا با خود مردم در ابعاد اقتصادی و اجتماعی اش برنامه‌ریزی شود. لازمه این کار این است که ما شهردارها را به عنوان مدیران



مصطفی بهروز افسر



حمید ماجدی



سید علی

مسائل شهری در دو سطح قابل تقییم است: سطح کلان و سطح خرد. در سطح کلان و سیاستگذاری باید با جدیت بیشتری با موضوع برخورد کرد. در قانون برنامه سوم اشاراتی به بحث اصلاحات مدیریت شهری نشده است و اگر هم شده خیلی محدود است و جالب است که این برنامه به مدت ۵ سال برای بخش مهمی از کشور تعیین تکلیف می‌کند. البته دلیل این بی‌توجهی این بود که در تدوین برنامه، پیوندی بین وزارخانه‌ها و تشکیلات استانی و نهادهای مردمی برقرار نشد.

از سوی دیگر قانون شوراهای باید اصلاح شود. در وضعیت فعلی که اکنون وجود دارد، قانون شهرداری برای شهرداری تعیین تکلیف می‌کند و قانون شوراهای برای شوراهای شهری مواردی بین این دو تضاد و دوگانگی وجود دارد و این تضاد در عمل هم اتفاق می‌افتد.

بحث دیگر، بحث تقویت حکومت محلی است و اختیار دادن به آن برای سیاستگذاری، قانون گذاری و تشخیص منابع و استفاده از آن. در حال حاضر، متغیرهای زیادی در سطح محلی عمل می‌کنند که سیاستگذاری‌های آن بالا را مشکل می‌کند. به همین دلیل باید اختیار تعیین تکلیف در عرصه‌های مختلف از جمله شهرسازی به مردم و نمایندگان آنان یعنی اعضای شورا واگذار شود.

نهادهای علمی، تحقیقاتی و آموزشی یا نهادهای علمی می‌توانند در جریان اصلاحات موثر باشند. راهکار مهم دیگری که می‌توان مطرح کرد، تقویت NGO های تخصصی برای کمک به شهرداری و کارشناسان شهرداری است. این کار، هم تقویت شهرداری است و هم باعث افزایش مشارکت مردم از طریق الگوهای کاربردی. سپاه داوطلبان آتش نشان، دسته محافظان محیط زیست و... الگوهای عملی خوبی در این زمینه است.

تدارک منابع مالی برای تحقق برنامه‌های توسعه شهری، افزایش حجم کمک دولت به شهرداریها، تشکیل اتحادیه شهرداری در سطح منطقه‌ای و ملی، همراه با ارتباط با نهادهای بین‌المللی و... راهکارهایی است که می‌توان ذکر کرد.

**سیمین حساچی:** در مجموع، مشکلات موجود نظام برنامه‌ریزی توسعه و مدیریت شهری در ایران در سه طبقه‌بندی اصلی قرار می‌گیرد: ۱- ارتباط بین دولت مرکزی و نهادهای محلی. ۲- ارتباط نهادهای محلی با هم. ۳- مدیریت و عملکرد نهادهای محلی تاکنون، در حال حاضر فکر می‌کنم ما مشکلات موجود در هر یک از این سه عرصه و ریشه‌ها و نوع آنها را می‌دانیم. وضع مطلوبی هم داریم که باید برای رسیدن به آن، دوره انتقالی را طی کرد. این چشم‌انداز و وضع مطلوب، ایجاد حکومتی محلی و نهادهای محلی و دمکراتیک است.

برای این هدف کلان، سه هدف خود می‌توان شد: ۱- ایجاد چارچوب نوین در روابط بین دولت مرکزی و نهادهای محلی در جهت تحکیم نهادهای محلی. ۲- توسعه نهادهای محلی به صورت حاکمیت دمکراتیک و کارای محلی. ۳- تقویت تشکیلات نهادهای محلی در جهت به عهده‌گیری وظایف نوین.

نکته‌ای که باید متذکر شوم این است که گرچه اصلاحات در قوانین و مقررات ضرورت دارد، ولی باید به خاطر داشته باشیم که در بسیاری موارد الزامات قانونی را داریم، اما ضمانت اجرای آنها را نداریم؛ از جمله در ماده ۲۹ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۳۴) که حضور مردم را در جلسات علنی شورا مطرح می‌کند و یا بند ۷ ذیل ماده ۷۱ قانون شوراها که شوراها بر اساس آن باید موجبات ایجاد تشکیلاتی محلی، صنفی و اجتماعی را فراهم کنند. این قوانین در واقع زمینه‌های اجرای کاتالیزه کردن نظرات شهروندان را فراهم کرده است.

محلی و مدیران اداره امور شهر قبول کنیم و بپذیریم که آنها توانایی برنامه‌ریزی توسعه شهری را دارند. از سوی دیگر می‌پذیریم که مردم می‌توانند در مورد کالبد توسعه اقتصادی و اجتماعی شهرشان نظر بدهند. اگر بخواهیم که آینده‌های برنامه‌ریزی ما تحقق پیدا کند باید توسط همین مردم تحقق یابد. پس ضرورت دارد مشارکت آنان را جلب کنیم و لازمه آن هم، اعتقاد به این امر و عزم ملی در جهت واگذاری امور محلی به مردم محل و نماینده‌های آنان یعنی شوراهای و مدیران محل یعنی شهرداران است.

حمید سوحی: من می‌خواستم در این زمینه بحث کنم که در شهرهای ما - که جمعیت نسبتاً بالایی هم دارند و شوراهای رابطه دمکراتیک و تصمیم‌سازانه با شهروندان ندارند - چگونه می‌توان مشارکت شهروندان را جلب کرد؟ یک راه حل این است که شورای شهر بتواند شوراهای محلات، مناطق و نواحی را سازماندهی کند و با نمایندگان آنها از نیاطی از کاتیک برقرار نماید و یک شبکه ارتباطی در شهرها به شکل ساختاری ایجاد کند. شاید بهتر باشد که شورای شهر از بین نمایندگان محلات تشکیل شود تا بتواند از درون آن، ساختار تشکیلاتی دمکراتیک بیرون آید. اما به هر حال در بیان اصلاحات، اصلاح روشها هم نهفته است. باید مرتب اصلاح کرد. در شوراها حاضر هم می‌شود از طریق گذراندن مصوباتی، شوراهای محلات، نواحی، مناطق و کل شهر را به گونه‌ای سازماندهی کرد که شوراهای شهر بتوانند در تماس روزمره با مطالبات و خواسته‌های شهروندان قرار گیرند.

در بخشی از صحبتها بحث فضا اصلاحات مطرح شد. من استدلالی سه گانه فضا اصلاحات را که در همه دنیا به صورت عمومی وجود دارد طرح می‌کنم: مرحله اول، جلوگیری از طرح شمارهاست؛ یعنی در ابتدا با لفظ مشارکت مردم سالاری و دموکراسی مخالفت می‌شود. در مرحله دوم از عملی شدن طرح مشارکت جلوگیری می‌شود و در مرحله سوم وقتی نتوانستند نه از طرح موضوع مشارکت و نه از عملی شدن ساختارها جلوگیری کنند، سعی می‌کنند امر مشارکت را صوری کرده و از درون تهی کنند. در اینجا است که آگاهی و آموزش و انس مردم با روضه مشارکت، نقشی اساسی در پیشبرد اصلاحات خواهد داشت. به همین دلیل است که می‌گوییم برای هزینه کردن و صرف انرژی در جهت آموزش و آگاهی مردم از طریق ابزارهایی مانند مطبوعات نباید دریغ کرد.

**حسین احمدی:** برای حاکم ساختن مردم سالاری - که هدف مهم اصلاحات در شهرسازی عنوان شد - راهکار مهم به نظر من تقویت هر چه بیشتر نهادهای مدنی است. نهادهای صنفی، هم می‌توانند نقش آموزشی داشته باشند و هم انتقال دهنده خواسته‌های صنف خود باشند. بنابراین تقویت نهادهای مدنی، انجمنهای محلی، شوراهای و نهادهای صنفی، راهکار مناسبی برای درگیر کردن مردم در فرآیند شهرسازی است.

**حسین ایمانی جاجرمی:** به نظر من اصلاحات در عرصه



# مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی

چوان مهدیزاده



## مقدمه

یکی از نقایص عمده شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل عمده کاهش کیفیت محیط شهری و افسوس آرزوهای اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود. به عنوان واکنش و چاره‌جویی در برابر این وضع، در طول دو سه دهه گذشته، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن به عنوان «جنبش پیاده گمتری» (۱) یاد می‌شود. حاصل این جنبش، پیدایش و رواج رشته جدید «پدنامتری» و طراحی پیاده است که امروزه به عنوان شاخه مستقلی از برنامه‌ریزی و طراحی شهری به حساب می‌آید.

در روال رایج شهرسازی ایران نیز، نوعی غفلت و بی‌توجهی نسبت به موضوع حرکت پیاده و فضاهای پیاده یا «پیاده راهها»، هم در عرصه نظری و هم در عرصه عملی، به نحوی بارز مشاهده می‌شود. به همین دلیل پرداختن به این موضوع می‌تواند به شناخت عمیقتر مسائل شهرنشینی و شهرسازی کنونی و چاره‌جویی برای بهسازی کیفیت فضاهای شهری یاری رساند. (۲)

## زمینه تاریخی و اجتماعی

با قبل از انقلاب، صنعتی، شکل و بافت شهرها به طور کلی تابع شرایط جغرافیایی و مسیر رودها و راهها بود و شهرسازی از مقیاسهای انسانی و امکانات حرکت پیاده انسان و تا حدی چهارپایان، پیروی می‌کرد. به همین دلیل راهها و فضاهای شهری در انطباق کامل با «اندازه‌های انسانی» و نیازهای اجتماعی و روانی شهروندان شکل می‌گرفت.

چنان که تاریخ شهرسازی ایران نشان می‌دهد در شهرهای کهن ایرانی، نظام کالبدی شهر، به طور کلی، بر اساس مقیاس انسانی یا «سردمرواری» استوار بوده است. در این نظام، از طریق ایجاد تقسیمات محله‌ای و سلسله مراتب کارکردی آن، نوعی وحدت و هماهنگی میان سازمان کالبدی و سازمان اجتماعی شهر به وجود می‌آمد که در نهایت باعث افزایش کارایی شهر و اعتلای کیفیت زندگی در آن می‌گردد.

ویژگیهای عمده نظام کالبدی شهرهای قدیم، از نظر شکل و کارکرد فضاهای شهری عبارت است از:

الف - شکل گیری راهها و فضاهای شهری بر اساس مقیاسها



استان تهران - منطقه شهر قدیم



و نیازهای حرکت طبیعی پیاده.

ب- وجود سلسله مراتب و هماهنگی میان شبکه ارتباطی، مراکز خدماتی و مراکز گذران فراغت.  
ج- تلفیق کنارگذرهای ارتباطی با کارکردهای اجتماعی و فرهنگی در راهپاها و فضاهای شهری.

در شهرهای قدیم ایران، وسعت شهرها و فاصله میان مراکز مختلف آن، چنان بود که شهروندان با پای پیاده از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌رفتند و هرگاه برای جابه‌جایی افراد یا کالاها از چهارپایان استفاده می‌شد، سرعت و نحوه حرکت، به گونه‌ای بود که از اسامی بسیاری به متمایز بودن راهپاها و فضاهای ارتباطی پیاده و سواره از یکدیگر احساس نمی‌شد. این گونه الگوی حرکت در شهر، نه تنها پیوندی حسی و ذوقی میان شهر و شهروندان برقرار می‌کرد، بلکه به راهپاها و معابر شهری، خصیصتی اجتماعی و فرهنگی نیز می‌بخشید.

عنوان سرنوشتی این «فضاهای گمشده» در شهرهای قدیم، از اینجا ناشی می‌شد که راهپاها و فضاهای شهری، علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا، شنیدن اخبار، برگزاری جشنها و اینها، تفریح و سرگرمی، مجازات بزه‌کاران، مذاکره، دادوستد و... فراهم می‌آورد. (۳)

این ویژگی پیوند راه با دیگر نهادها و فضاهای عمومی مثل چاپارخانه، آب‌نبار، کاروانسرا، قهوه‌خانه، تالار خوری، پل، سکو و... یکی از دستاوردهای مهم معماری و شهرسازی ایران است که راه را به «راهپا» بدل ساخته و نوعی معماری ویژه برای فضاهای شهری به عنوان معماری راهپاها پدید آورده است. (۴)

به دنبال انقلاب صنعتی و بویژه پس از رواج وسایل حمل و نقل ماشینی، تمام بنیادهای شهرنشینی و شهرسازی در جهان در معرض تحول و تغییر قرار گرفت. از جمله با تسلسل اقتصاد سرمایه‌داری و گسترش صنایع اتومبیل، شهرسازی و شهرنشینی بشدت به ضرورتها و مقیاسهای حرکت سواره وابسته گردید. به این ترتیب بسیاری از فضاهای شهری که محل زندگی اجتماعی بود به گذرگاه و توقفگاه وسایل ماشینی بدل شد و بتدریج تمام ساختار کالبدی و اجتماعی شهر زیر نفوذ کارکرد وسایل نقلیه قرار گرفت. در این روند، دانش و فنون شهرسازی نیز، با وجود واکنشها و اعتراضات متعدد، به زیر سلطه «برنامه‌ریزی ترافیک» و «مهندسی

ترافیک» درآمد.

در طول دو دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، در شهرهای اروپا و آمریکا، فرهنگ شهرنشینی، اصولاً به یک فرهنگ «اتومبیل‌گرا» بدل شد که بر ارزشها و معیارهای حرکت سواره استوار بود. این فرهنگ جدید، نوعی شیوه زندگی شهری را براساس حومه‌نشینی و سفرهای طولانی روزمره، گردش سواره، ورزش سواره، اشتراکیت سواره، سینمای سواره (۵)، غذای سواره (۶) و... بر مردم تحمیل کرد. به این ترتیب سرنوشت شهرها از قلمرو اختیار شهروندان و شهروندان بیرون رفت و در چنبره اقتدار صنایع اتومبیل و دانشگاهی مهندسی و ترافیک و حاکمیت معیارهای کمی و کارکردی قرار گرفت. در نتیجه بافتها و فضاهای شهری به عرصه تاخت و تاز اتومبیل و سرنشینان غریب و رقیب بدل گردید و انسان پیاده، به عنوان یک موجود دست دوم، حاشیه زندگی شهری رانده شده، فعالیت دلپذیر پیاده به یک وظیفه عذاب‌آور، ناامن و پرهزینه تبدیل گردید.

به طور کلی می‌توان گفت در شهرسازی معاصر، حرکت پیاده و نیازها و حقوق طبیعی انسانی پیاده کمتر مورد توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری بوده و راهپاها پیاده نه به عنوان بخشی مستقل از فضاهای شهری، بلکه به عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمده است. در واقع در سنت شهرسازی رایج، برنامه‌ریزی برای عاشرین، همواره مقدم بر برنامه‌ریزی برای انسان بوده است.

دانش برنامه‌ریزی شبکه و مهندسی ترافیک، با وجود همه پیشرفتهای خود، عملاً توجهی به کیفیات و کارکرد حرکت پیاده نداشته و صرفاً از لحاظ هدایت و تسهیل حرکت سواره و ایمنی معابر سواره به آن نگریده است. این بی‌توجهی به حرکت پیاده و عدم مسئولیت در قبال تأمین نیازهای اجتماعی و روانی شهروندان، امروزه به یکی از بیماریهای مزمن برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدل شده است. پیام نهایی این رویکرد و این نحوه نگرش برای مردم و شهروندان این است که تا می‌تواند «پیاده راه نرود».

عوارض این گونه شهرنشینی و شهرسازی، به صورتی ناموزون‌تر و خادتر در شهرهای جهان سوم و از جمله در شهرهای ایران، بازتاب یافته است. در نتیجه شهرهای ما اینک از برابر هجوم حرکت سواره، به کلی ساختار و کیفیت فضایی کهن خود را از دست داده و هنوز نتوانسته‌اند به کیفیتی نوین دست یابند.



بررسی تاریخ تحولات شهرسازی در ایران نشان می‌دهد که با وجود نظرات و کوششهای پراکنده، گرایش غالب در شهرسازی جدید ایران در زمینه گسترش معابر سواره و تفوذ اتومبیل به درون بافت‌های قدیم و جدید بوده است (۲).

در نخستین مرحله شهرسازی جدید ایران، یعنی دوره شهرسازی نظامی در زمان رضاشاه، با تصویب «قانون توسعه معابر» (۱۳۱۲) و سیاست «خیابان‌گشایی» به صورت شطرنجی، ساختار کالبدی و نظام قدیمی حرکت در شهرها در هم ریخت و در خدمت ماشین قرار گرفت.

در مرحله دوم شهرسازی ایران در زیر لوای طرح‌های جامع، تفصیلی و هادی، توسعه شهرهای ایران، به شیوه‌ای ظریف‌تر و پنهان‌تر، همچنان در خدمت توسعه و رواج بی‌روکه اتومبیل و هماهنگ با ضرورت‌های توسعه صنعتی ادامه پیدا کرد.

به این ترتیب با سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری ایران، برنامه‌ریزی و طراحی شهری روز به روز از مقیاسها و نیازهای انسان پیاده دور شده و در نتیجه از ارزشها و جاذبه‌های

فرهنگی، ضرورت بهسازی و وضع ناتوانان، نیاز به فضای سبز و ضرورت بازنگری در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، گرایشها و نظرات جدیدی در عرصه ساماندهی و بهسازی فضاهای شهری و در نتیجه ساماندهی نظام حرکت مطرح شده است.

#### نظری به پیشینه دیدگاهها و راه‌حلها

تنگناهای شهرسازی عصر صنعت از همان اواخر قرن نوزدهم به ظهور رسید؛ بویژه با پیدایش و رواج وسائط حمل و نقل ماشینی، نظام حرکت در شهرها با اختلال و ناامنی جدی روبرو شد. به همین دلیل از همان دوره، انواع الگوها، روشها و فنون جدید برای حفظ و اغتلاهی کیفیت فضاهای شهری و حل مشکلات نظام حرکت ابداع گردید. مروری گذرا بر این نظرات و الگوها، تصویری روشستر از چگونگی روند پیدایش و گسترش گرایش جدیدی در عرصه شهرسازی معاصر ارائه می‌دهد.

● در سال ۱۸۵۸ شهر ساز و معمار امریکایی به نام «اولمنستد» که بنیانگذار رشته «معماری منظر» یا «زمین‌آرایی» (۹) محسوب می‌شود، برای نخستین بار فکر «جداسازی معابر» را در طراحی



برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است

اتومبیل دشمن نیست و حذف اتومبیل نیز راه حل مشکلات به شمار نمی‌آید؛ این نگرش اجتماعی ما نسبت به اتومبیل است که باید مورد سوال قرار گیرد

«بیسارک مرکزی نیویورک» به کاربرد راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد.

● در سال ۱۸۹۳ «گامیلوسیتیه» معمار اتریشی، در کتاب «برنامه‌ریزی شهری برطبق اصول هنری» ضرورت آجیای فضاهای قدیمی را در شهرهای جدید مطرح ساخت.

● در سال ۱۹۰۲ نظریه «اغشهرها» در انگلستان توسط «ابنزرهاوارد» به صورت کتاب منتشر گردید. اساس این نظریه بر ایجاد نزدیکی میان شهر و طبیعت از طریق گسترش فضاهای سبز و باز استوار است.

● در سالهای میان ۱۹۰۵ تا ۱۹۱۰ مهندس فرانسوی به نام «اوزن هنسارد» اندیشه ایجاد «تقاطع غیرهم سطح» و انواع زیرگذر و روگذر را مطرح ساخت که بعدها رواج عام یافت.

● در سال ۱۹۲۲ نظریه «واحد همسایگی» توسط «کلارنس آرتوربری» در آمریکا منتشر گردید که اساس آن بر تقویت زندگی جمعی و کاهش مشکلات حرکت در نواحی مسکونی شهری استوار است.

● در سال ۱۹۲۸ شهر ساز دیگر امریکایی به نام «کلارنس اشتاین» مفهوم «واحد همسایگی» را به صورتی کاملتر در ساخت شهر «رادبیرن» به کار گرفت که به «الگوی رادبیرن» معروف شده

اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته شده است. در این روند، مفهوم و کارکرد عناصر شهری سازگار و مطلوب شهری مثل محله، خیابان، میدان، گذر، کوچه و... تغییر کیفی و ماهوی پیدا کرده و محتوای غنی انسانی خود را از دست داده است.

در این زمینه، سطله و سافت نقلیه، همه فضاهای شهری را به «معبر»، «تقاطع»، «زیرگذر»، «روگذر»، «فنگه»، «پستگاه»، «بیسارکینگ»، «سدل» کرده است و در نتیجه در همه شهرهای بزرگ، سفر پیاده به یک پدیده پرمخاطر، اجباری و رنج‌آور بدل شده که هر نوع احساس تعلق، زیبایی و اشتیاق را نابود می‌کند.

«تصور شهریوند امروز ایرانی از خیابان، بیشتر معبری است مستقیم و ماشین‌رو که سطح آن آسفالت شده باشد. خیابان به صورت کاتالی برای حرکت اتومبیل، با مفاهیمی که این مکان به عنوان فضای شهری می‌تواند داشته باشد توافق ندارد. امروزه متأسفانه مراد مهندسی ترافیک از خیابان بیشتر حل مشکلات سواره است. همه جاذباتها و بیج و خمها به نفع حرکت اتومبیل اصلاح می‌شود و مسئله حرکت پیاده، فرعی است و این تنها یکی از مسائل خیابان در شهرهای ایران است» (۸).

خوشبختانه در چند سال اخیر به دلایل حادث شدن مسائل زیست محیطی و ترافیکی در شهرها، افزایش نیازهای فراغتی و



هدایت حرکت پیاده در میدان کوچه

است. این الگو بر دو اصل اساسی یعنی حذف ترافیک عبوری از محله‌های مسکونی و جدایی کامل مسیرهای سواره و پیاده استوار است.

● در سال ۱۹۵۴ «زیگفرید کیدتین» نظریه پرداز برجسته معماری و شهرسازی، درباره خطر اتومبیل برای شهرها، با هوشمندی و نورتگری چنین نوشت:

«اما شهرهای معاصر را در تمام کشورها بدون استثنا خطری دیگر تهدید می‌کند: خطری که نه در خارج شهر بلکه در درون آن به وجود آمده است و آن تسلط ماشین بر زندگی عصر حاضر است! ماشین که حضور همه جایی آن به صورت اتومبیل بیش از هر عامل صنعتی دیگر، شهر عصر حاضر را تهدید می‌کند و مستلزم تغییر تاروپود آن می‌شود. نیرویی که ماشین بر شهرها اعمال می‌کند درست مانند سلاح جنگی تازه در روزگار گذشته تغییر شهر را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. تاروپود شهر باید تغییر کند و گرنه ساختمان کنونی آن سبب نیستی و زوالش خواهد شد و تمدن کنونی را نیز به نیستی خواهد کشاند» (۱۰).

● در سال ۱۹۶۵ کتاب «عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی، به سوی یک معماری انسانی» تألیف چرمایف و الکساندر در ایالات متحده انتشار یافت که در نقد شهرسازی معاصر بسیار اثرگذار بوده است. از جمله در این کتاب عوارض سلطه اتومبیل بر فضاهای شهری، به عنوان «دشمن شماره یک» مورد نقد و تحلیل قرار گرفته است (۱۱).

● در سال ۱۹۷۱ کتاب «برنامه‌ریزی و طراحی پیاده» در ایالات متحده منتشر گردید که نخستین کتاب پایه در این زمینه جدید محسوب می‌شود (۱۲).

● در سال ۱۹۷۵ کتاب «فضای شهری برای پیاده» انتشار یافت که در گسترش مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش مؤثری ایفا کرده است (۱۳).

● در سال ۱۹۷۷ کتاب «فقط عابر پیاده» در ایالات متحده به چاپ رسید که در آن، مبانی برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی ترافیک» بویژه در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است (۱۴).

در دو دهه اخیر موضوع برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، به یک جنبش جهانی در عرصه شهرسازی بدل شده و ادبیات مربوط به آن بسیار متنوع و گسترده گردیده است. بویژه آثار مربوط به «خیابان» و چگونگی احیای کیفیت آن به عنوان یک فضای زندگی شهری، خود به صورت یک موضوع مستقل از دانش برنامه‌ریزی و طراحی شهری درآمده است (۱۵).

#### جنبش گسترش فضاهای پیاده

در طول سه دهه اخیر، در نتیجه اوج‌گیری و حادث شدن مشکلات شهری مانند آلودگی محیط، دشواری رفت و آمد، ناامنی راهها، انحصار مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، مشکلات خرید و دسترسی به خدمات، مشکلات رفت و آمد ناتوانان، افزایش فشارهای روانی، افول ارزشهای بصری و... واکنش گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به وجود آمده است.

در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده به یکی از محورهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدل شده که از آن به عنوان «جنبش پیاده‌گستری» (۱۶) یاد می‌شود. اینک برنامه‌ریزان و طراحان شهری مجبور شده‌اند که کم‌کم عابر پیاده را به عنوان یک انسان شهرزود - و نه یک وسیله نقلیه مزاحم - به رسمیت

بشناسند و به تأمین نیازهای او نیز بپردازند.

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده راهها به حدود نیم قرن پیش برمی‌گردد. در آن زمان در اروپا، در جریان بازسازی خرابیهای جنگ دوم و نوسازی مراکز تاریخی شهرها و نیز در ساختن توشیه‌ها، اندیشه جداسازی معابر پیاده و سواره مطرح شد. در ایالات متحده آمریکا، گسترش فضاهای پیاده با اهدافی دیگر، یعنی احیای اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرید و فروش آغاز گردید، اما در سالهای بعد این گرایش بتدریج اهداف اجتماعی وسیعتری پیدا کرد، به طوری که برخی از مؤلفان از آن به عنوان «پیاده‌گردن آمریکا» و «انقلاب پیاده» یاد کرده‌اند.

اینک جنبش پیاده‌گستری به یک جنبش جهانی بدل شده و دستاوردهای فراوانی را در اروپا، آمریکا، استرالیا، کانادا و دیگر نقاط دنیا به دست آورده است. در این زمینه، الگوها و روشهای مختلفی در ایجاد خیابانهای پیاده، منطقه بی ترافیک، پیاده‌گردن مراکز شهری، ایجاد مکانها و فضاهای جدید پیاده، آرام‌سازی محوطه‌های مسکونی، تبدیل خیابانها و میدانها به مراکز هنری و تفریحی و... ابداع و رایج شده است.

این گرایش توجیه علاوه بر اینکه مورد استقبال عامه مردم قرار گرفته، در بسیاری موارد حمایت قانونی نهادها و رسمی و حکومتی را نیز جلب کرده است. از جمله در بسیاری از شهرهای اروپا و آمریکا ایجاد نواحی پیاده جنبه قانونی پیدا کرده و جزء وظایف نهادها و مدیریتی شهری قرار گرفته است. همچنین «سازمان همکاری اقتصادی و توسعه اروپا و آمریکا» برنامه‌هایی را در زمینه توسعه پیاده راهها با موفقیت به انجام رسانده که گزارش آنها در سال ۱۹۷۴ با عنوان «خیابانها برای مردم» منتشر شده است. نخستین «کنفرانس سالانه پیاده» در سال ۱۹۸۰ برگزار شد و از آن پس نیز ادامه یافته است.

به طور کلی می‌توان گفت که جنبش گسترش فضاهای پیاده، نه تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده، بلکه تغییرات توجیهی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگی مردم به وجود آورده است. همچنین الگوها و روشهای جدیدی برای حل مسائل شهری ارائه داده که باعث تحولی عمیق در نظریه‌ها و روشهای شهرسازی، بویژه در عرصه ساماندهی فضاهای شهری شده است.

#### مبانی برنامه‌ریزی و ساماندهی فضاهای پیاده

اینک «برنامه‌ریزی و طراحی پیاده» اهداف، معیارها و روشهای خاص خود را پدید آورده است. به طوری که مطالعات و تجارب جهانی نشان می‌دهند در پیدایش این رشته جدید، علاوه بر شهرسازان و طراحان محیط، جامعه‌شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش مؤثری داشته‌اند. به همین دلیل برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است.

به طور کلی می‌توان گفت که در میان دو قطب نگرشهای افراطی نسبت به اتومبیل، دیدگاه درست و واقع‌گرایانه این است که در شرایط کنونی، نمی‌توان اتومبیل را از زندگی شهری حذف کرد و از طرف دیگر نمی‌توان سلطه بی‌چون و چرای آن را پذیرفت. بنابه قولی «اتومبیل دشمن نیست و حذف اتومبیل نیز راه حل مشکلات به شمار نمی‌آید؛ این نگرش اجتماعی مانع از اتومبیل است که باید مورد سؤال قرار گیرد».

بنابراین، جوهر برنامه‌ریزی و طراحی پیاده در این جهت قرار دارد که حرکت و رفتار و سلطه نقلیه بانها را از انسان و زندگی اجتماعی شهر سازگار کرده و امنیت و آسایشی که در برابر هجوم



نظریه - برون - پیاده راه در مراکز شهر

نظریه - فیدلیک - پیاده راه مغرب در مراکز شهر



اتومبیل از دست رفته است دوباره به شهر باز گردانده شود. هدف نهایی این است که از طریق «رام کردن اتومبیل» و «آرام سازی ترافیک» حقوق طبیعی از دست رفته انسان پیاده اعاده شود و کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و زیباشناختی فضاهای شهری دوباره احیا گردد.

نکته بسیار حساس و تعیین کننده در ساماندهی فضاهای پیاده این است که در آن، اهداف و عوامل کفی و کیفی به طور تقریباً مساوی دخالت دارند. تجارب جهانی نشان می دهد که برنامه ریزی و طراحی پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی و فرهنگی و حتی الگوی روانی و رفتاری مردم شهرتشین نیز در نظر گرفته شود. در اینجا به منظور آشنایی با مبانی نظری برنامه ریزی و طراحی پیاده، به برخی از مباحث و مفاهیم عمده آن، به طور خلاصه اشاره می شود (۱۷).

#### اهداف راهبردی در ساماندهی فضاهای پیاده

اهداف راهبردی برنامه ریزی و طراحی پیاده به پنج گروه تقسیم می شود:

**الف - بهبود مدیریت ترافیک:** تحرک رفت و آمد در مراکز شهری، تسهیل استفاده از وسائط حمل و نقل عمومی، دگرگونی از الگوی رفت و آمد، توسعه پارکینگهای عمومی و...

**ب - بهبود سیمای کالبدی شهر:** ساماندهی پیاده راهها یا فضاهای پیاده، یکی از ابزارهای مؤثر برای بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می گردد.

**ج - بهسازی محیط زیست شهری:** کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز و پارک، کاهش تراکم و ازدحام، آرام سازی محله های مسکونی و...

**د - بهبود وضع خرید و خدمات:** ساماندهی پیاده راهها یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرید و روشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری روزمره محسوب می شود.

**ه - تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی:** گسترش پیاده راهها زمینه های برای بالابردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضاهای شهری به حساب می آید.

با توجه به اهداف فوق می توان مضمون اصلی برنامه ریزی یا ساماندهی پیاده راهها را به صورت زیر خلاصه و تعریف کرد: «ساماندهی پیاده راهها عبارت است از ارائه الگوهای کلی در زمینه گسترش و بهبود شبکه ترافیک، تأمین ایمنی و آسایش عابران، زیباسازی فضاهای پیاده، ایجاد تعادل میان انواع حرکت سواره و پیاده و ایجاد محورها و محوطه های مناسب برای فعالیتهای پیاده».

#### کیفیات اصلی حرکت پیاده

میان حرکت پیاده و حرکت سواره، هم از نظر قوانین فیزیکی و کالبدی حرکت و هم از نظر روانشناسی انسان سواره و عابر پیاده، تفاوت های اساسی وجود دارد. این تفاوتها کیفیات و نیازهای متفاوتی را به وجود می آورد که توجه به آنها لازمه هرگونه برنامه ریزی و طراحی فضاهای حرکت در شهر است.

#### ویژگیهای حرکت پیاده

به طور کلی می توان حرکت پیاده را به شش فعالیت مختلف تقسیم کرد که عبارتند از: راه رفتن، ایستادن، نشستن، دراز کشیدن، دویدن و بازی کردن.

از نظر انگیزه فعالیت می توان میان فعالیتهای «ضروری» و

فعالیت های «اختیاری» تفاوت قائل شد. از نظر نوع کارکرد فعالیت پیاده می توان آن را به دو نوع «رفتار پویا» مثل راه رفتن و پرسه زدن و «رفتار ایستا» مثل نشستن، ایستادن و دراز کشیدن تقسیم کرد. هر یک از انواع فعالیت پیاده، به فضای کالبدی ویژه و تجهیزات و منظر سازی مناسب خود احتیاج دارد که لازم است در برنامه ریزی و طراحی به آنها توجه شود.

رفتار پیاده، به طور کلی، تابع دو دسته عوامل کالبدی و فرهنگی است. به نظر می رسد که محدودیتهای کالبدی تأثیر نسبتاً نیرومندی بر انتخاب مقصد پیاده روی باقی می گذارند؛ مردم مسرهای مستقیم و میان بر را ترجیح می دهند و معمولاً از پله ها، شیبها و فواصل طولانی پرهیز می کنند. برعکس، وجود جاذبه های خدماتی، تفریحی و بصری در پیرامون مسیر، باعث افزایش گرایش به آن می گردد.

همچنین نحوه زندگی و حرکت در فضاهای شهری، بیش از هرچیز خلقت فرهنگی دارد و تابع قوانین نانوشته یعنی رسوم، عادات و شیوه زندگی قومی و ملی است. این تفاوت فرهنگی حتی در محله های مختلف یک شهر نیز دیده می شود. بنابراین در ساماندهی فضاهای پیاده، باید به این ملاحظات فرهنگی و محلی نیز، توجه کافی مبذول گردد.

مقیاس سفر در حرکت سواره، در درجه اول تابع قدرت وسیله نقلیه و میزان ذخیره سوخت و انرژی آن است، ولی «سافت پیاده روی» یعنی مسافتی که یک انسان عادی در شرایط عادی می تواند طی کند (حدود ۵-۴ کیلومتر در ساعت) به شرایط مختلف عینی (جسمانی و کالبدی) و شرایط ذهنی (وضع روانی) بستگی دارد. از طرف دیگر، حرکت پیاده نیازمند استراحت و رفع خستگی بوده و احساس ایمنی در آن، به صورت دیگری مطرح می شود که به همین دلیل به تدابیر و تجهیزات خاص احتیاج دارد.

#### روانشناسی عابر پیاده

به طور کلی تفاوت های حرکت سواره و پیاده از دو عامل اصلی یعنی سرعت سفر و شیوه های مختلف ادراک محیط ناشی می شود. ادراک محیط برای عابر پیاده جنبه های آزاد و پراکنده دارد، ولی برای سواره ها تا حدود زیادی تحمیلی و تابع امکانات وسیله نقلیه و «کانال» حرکت آن است. محیطی که در حرکت پیاده مطلوب و دلپذیر احساس می شود ممکن است در حرکت سواره ناخوشایند باشد و همچنین است عکس آن.

در حرکت سواره، بویژه در سرعت های بالا، انسان با محیط بیرون، از نقاط مستقیم و عمیق ندارد، تنها مقیاسها و احجام بزرگ را درک می کند، با احساس خطر و نگرانی روبه رو است و امکان ارتباط آزاد و آسان با دیگران و مگنهای بیرون از وسیله نقلیه را ندارد. برعکس، در حرکت پیاده فرصت و مجال کافی برای مشاهده توجه به محیط و لذت بصری وجود دارد. آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است.

در فضاهای پیاده، برخلاف حرکت سواره، حواس غیربصری نیز در ادراک محیط نقش فعال دارند. وجود انواع صداها، بوها، امکان لمس سطوح و حجمها و امکان چشیدن طعم خوردنیها و نوشیدنیها، موجب ادراکات چند حسی و تأثیرات روانی و عاطفی متنوع در فضاهای پیاده می شود. همین نوع و پیچیدگی، به نیروی جذابیت و انگیزش فضای پیاده می افزاید که می تواند از ارزشهای کیفی محیط محسوب می شود.

با توجه به کیفیات خاص حرکت پیاده، می توان گفت که



خرید آغاز گردید ولی سرعت اهدافی بالاتر و دامنه‌ای وسیعتر یافت. به طور خلاصه می‌توان گفت که تجارب جنبش پیاده در چند محور عمده زیر صورت گرفته است:

- الف - ایجاد مناطق بی‌ترافیک (۱۸).
  - ب - ایجاد خیابانهای پیاده (۱۹).
  - ج - ایجاد ناحیه پیاده در مرکز شهر (۲۰).
  - د - ایجاد خیابانهای سرزنده یا مردمی (۲۱).
  - ه - ایجاد مراکز خرید پیاده (۲۲).
  - و - ایجاد فضاها و مکانهای عمومی و مردمی (۲۳).
  - ز - آرام سازی ترافیک در نواحی مسکونی (۲۴).
  - ح - ایجاد مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری.
- در اینجا با استفاده از منابع خارجی، به برخی از تجارب جهانی در زمینه گسترش فضاهای پیاده اشاره می‌شود (۲۵).

**خیابانهای پیاده و نواحی پیاده**

در شهرهای اروپا، خیابانهای پیاده برای نخستین بار در اواخر دهه ۱۹۴۰ پدید آمد. اگر چه در بار سازی و پیرانیهای جنگ، خصلت تاریخی و فرهنگی برخی از مراکز شهری از میان رفت ولی در همان زمان، نخستین تجربه‌های از مابقی نو ایجاد منطقه بی‌ترافیک در شهرهای «روتتردام» (هلند) و «استکهلم» (سوئد) به وجود آمد.

در اواخر دهه ۱۹۵۰ با رشد انفجاری ترافیک و مسائلی نظیر شخصی، مراکز شهرهای اروپا وضع خطرناکی پیدا کرد. در نتیجه، سیاست محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در همه جا مطرح شد. به طوری که تا سال ۱۹۷۵ تقریباً همه شهرهای بزرگ اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود ممنوع کردند.

در ایالات متحده نیز از دهه ۱۹۶۰ به بعد نوعی روی گردانی از حومه‌نشینی رواج یافت و گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفته. به طوری که از سال ۱۹۶۰ تا سال ۱۹۷۰، تعداد ۱۵۰ «خیابان پیاده» در شهرهای آمریکا به وجود آمد و مطالعات و

حسرت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و سبز و زیورترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و پیاده‌روی، هنوز مهمترین امکان برای مشاهده مکانها و فعالیتها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر به حساب می‌آید. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است.

به طور کلی، سیمای شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضاهای شهری احساس می‌شود. بنابراین کیفیت پیاده‌راهها، نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارد. به طوری که نحوه شیوه‌ها و انحنای معابر، تغییر موقعیت ناظر، ثبات و بی‌وستگی مسیر و جهت و یا تغییر و تناوب آن، تأثیرات عمیق در نحوه دریافت و احساسات عابر پیاده به وجود می‌آورد. در واقع هر قدر فضاها و امکانات حرکت مطلوب پیاده افزایش یابد، امکانات ادراک محیط شهر و بهره‌گیری از ارزشهای بصری، فرهنگی و اجتماعی آن نیز افزایش می‌یابد.

**فرآیند برنامه‌ریزی و طراحی پیاده**

حرکت و شبکه پیاده، در واقع جزئی اندام‌وار از کل نظام حرکت و شبکه ارتباطی در شهر محسوب می‌شود. از سوی دیگر، کیفیت حرکت و رفتار پیاده، تابع بسیاری از عوامل اقلیمی، کالبدی، اجتماعی و فرهنگی است. بنابراین در برنامه‌ریزی و ساماندهی پیاده، لازم است روابط متقابل نظام حرکت پیاده با دیگر عرصه‌های حیات مورد شناسایی و تحلیل قرار گیرد.

از دیدگاه سیستمی، نظام حرکت پیاده از یک سو، ارتباط مستقیم با استخوان‌بندی شهر یعنی نظام کاربری زمین، نظام حمل و نقل، نظام تأسیسات، نظام فضای سبز و باز و نوع بافتنهای کالبدی دارد و از سوی دیگر، از شرایط محیطی، اجتماعی و مدیریت تأثیر می‌پذیرد. با توجه به این عوامل، برنامه‌ریزی و طراحی پیاده مستلزم انجام مطالعات ویژه در محورها و عرصه‌های زیر است. مطالعات لازم در برنامه‌ریزی و طراحی پیاده در جدول زیر ارائه شده است.

۱	مطالعات کالبدی	نظام کاربری زمین، نظام حمل و نقل، نظام تأسیسات شهری، آمار کمی و کیفی حرکت پیاده، وضع ایمنی راهها، سیما و منظر، آثانه شهری، سرویسهای بهداشتی، وضع حرکت ناآنان و....
۲	مطالعات مهندسی راه و شبکه	جزئیات اجرایی، شبکه تأسیسات، مشکلات مهندسی و اجرایی، آبهای سطحی، فضای سبز حاشیه‌ای و....
۳	مطالعات اجتماعی - فرهنگی	اشغال و سفرهای شهری، فرهنگ پیاده‌روی، شاخصهای پیاده‌روی، حقوق و مقررات پیاده راهها، مدیریت پیاده راهها و....
۴	مطالعات زیست - محیطی	اثرات اقلیمی در پیاده راهها، آلودگی زیست محیطی، نقش پوشش گیاهی و....

اقتصادات گوناگون در جهت توسعه پیاده‌راهها و گسترش فرهنگ پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به راه افتاد.

**آرام سازی ترافیک**

به دنبال موفقیت مهار کردن ترافیک در هسته‌های شهری، نهضت جدیدی برای محدود کردن ترافیک در محلات مسکونی و بالا بردن کیفیت زندگی در آنها نیز به وجود آمده است. طرح

بر اساس تحلیل و جمع‌بندی این مطالعات می‌توان معیارها و الگوهای مناسب را برای ساماندهی پیاده‌راهها، با توجه به اهداف، مسائل و توانها، تعیین و برنامه‌های اجرایی را پیشنهاد نمود.

**نگاهی به تجارب جهانی**

به طوری که اشاره شد فضاهای پیاده، ابتدا در اروپا با هدف حفظ مراکز تاریخی و بهبود ترافیک و در آمریکا برای احیای مراکز



تورنرک - پیاده‌روی در پارک «پیشرفت» مشهد



گذرگاه پیاده‌روی در خیابان «پیشرفت» مشهد

حرکت پیاده و محدود کردن حرکت سواره، در این نواحی «رفقار اتومبیل» با دقت کنترل می‌شود. تعداد حرکت اتومبیل در حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ وسیله در ساعات اوج است و سرعت آنها در حدود ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر در ساعت حفظ می‌گردد. در حال حاضر در برخی از شهرهای هلند و سوئد، ترافیک نواحی مسکونی به کمک دروازه‌های خودکار کنترل می‌شود. این دروازه‌ها از نظر فنی به گونه‌ای طراحی شده است که از ورود اتومبیل‌های شخصی جلوگیری می‌کند ولی به اتومبیل‌های پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران اجازه عبور می‌دهد.

**گسترش فضاهای و مکانهای عمومی و نیمه عمومی**

یکی از کم‌انرژی‌های دیگر در عرصه اعتدالی کیفیت محیط شهری و گسترش فضاهای باز شهری، ابداع و ایجاد انواع فضاهای و مکانهای جدیدی است که می‌تواند از فشردگی و تراکم بافتها و فضاهای بکاهد و امکانات بیشتری برای ایمنی، آسایش و رفاه شهروندان ایجاد کند. جدا از توسعه پارکها و فضاهای سبز، اشکال جدیدی از مکانها و فضاهای پدید آمده که با جنبش گسترش فضاهای پیاده و غنی کردن آنها همسویی دارد.

از جمله این مکانهای عمومی و نیمه عمومی می‌توان از «بازارهای مکاره»، «مسیرهای دوچرخه‌سواری»، «مسیرهای پیاده‌روی»، «بازارهای سرپوشیده»، «تالار مرکزی» (۳۹) (در ساختمانهای بزرگ اداری و تجاری) و محوطه‌های مربوط به مراکز آموزشی، درمانی، خدماتی و... نام برد.

در برخی از شهرهای جهان مسیر خطوط قدیمی راه آهن به مسیر پیاده‌روی تبدیل شده است و با از فضای پارکینگهای عمومی - که در تعطیلات آخر هفته خالی هستند - به صورت «بازارهای مکاره» استفاده می‌شود.

این تجارب نشان می‌دهند که بهسازی فضاهای شهری و اعتدالی کیفیت زندگی در آنها فقط به فضاهای عمومی شناخته شده، مثل میدان و خیابان با کار کردهای قبلی، محدود نمی‌شود و برنامه‌ریزی و طراحی در این زمینه به دیدگاهها و روشهای نو نیاز دارد.

۱- «آرام‌سازی ترافیک» یکی از موفقترین نمونه‌های برنامه‌ریزی پیاده در اروپای غربی محسوب می‌شود که در کشورهای مختلف با نامها و اشکال گوناگون به مرحله اجرا درآمده است (۲۶).

برای آرام کردن ترافیک در نواحی مسکونی از روشهای گوناگون برای محدود کردن حجم، سرعت، ترکیب و جهت حرکت ترافیکی و حتی فاصله دسترسی استفاده می‌شود. این روشها به طور کلی به دو نوع تقسیم می‌شوند: نوع اول جنبه نظارت روانشناختی و غیرفعال دارد که شامل به کارگیری علائم مختلف و تأکید بر رعایت آنهاست. نوع دوم از طریق کنترل فیزیکی یعنی ایجاد موانع و انحراف در مسیر حرکت عملی می‌شود که تأثیر بیشتری در هدایت رفتار رانندگان دارد.

کاربرد این شیوه‌ها اغلب نوعی محله حفاظت شده به وجود می‌آورد که راههای دسترسی به آن محدود گردیده و معمولاً جریان حرکت سواره و پیاده را از هم جدا می‌کند و در نتیجه حرکت وسایط موتوری را به راههای پیرامونی و شریانی منحصر می‌سازد.

**وونرف - تجربه هلند**

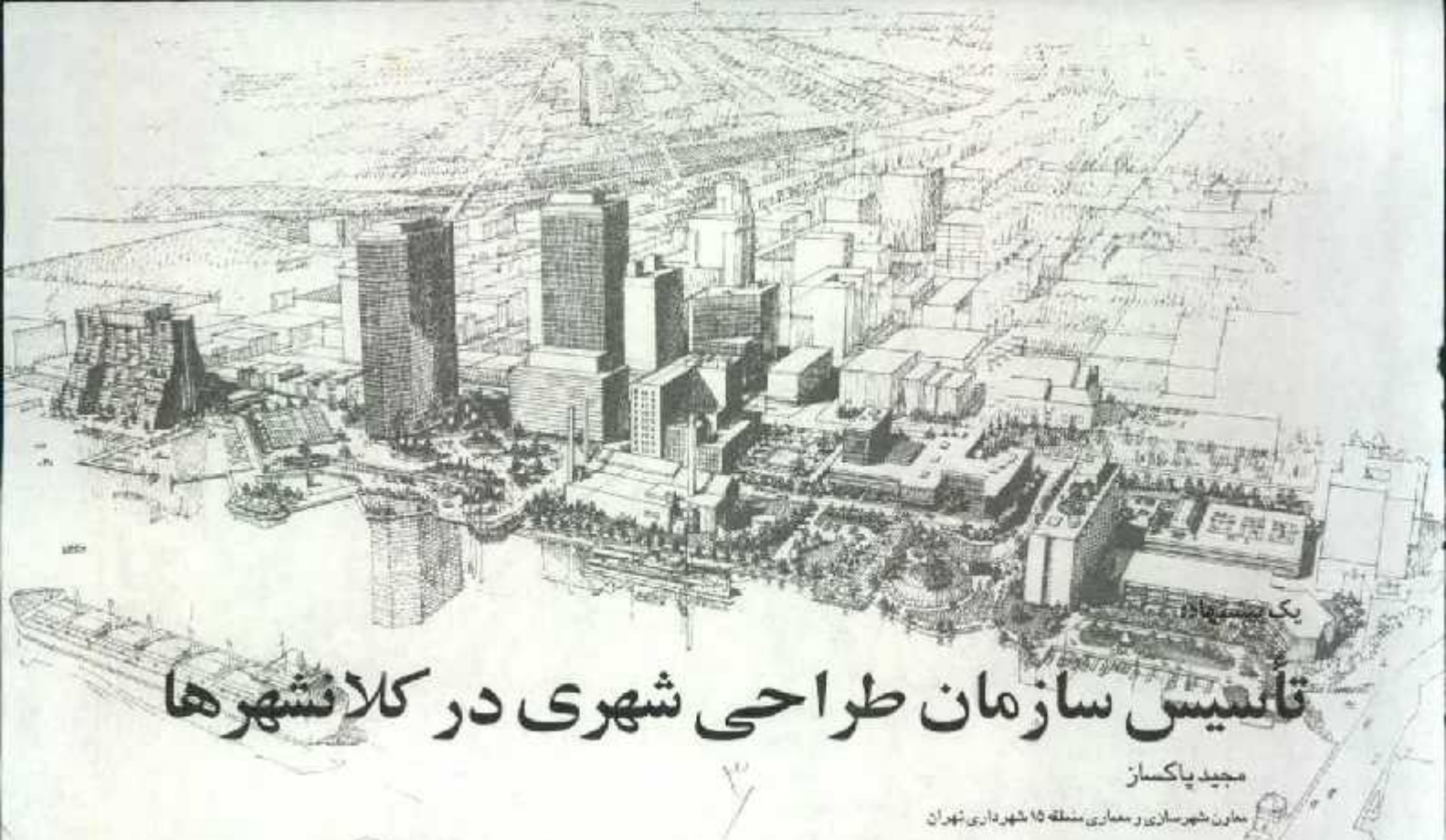
جدیدترین و جذابترین تغییر در بهسازی محیط شهری، الگویی است که در کشور هلند به صورت ایجاد محوطه‌های مسکونی بدون ترافیک به اجرا درآمده است. این نواحی به نام «وونرف» (۲۷) معروف شده که در لغت، ناحیه مسکونی معنی می‌دهد و شاید بتوان آن را «محله آرام» ترجمه کرد. این الگو در بسیاری از کشورهای دیگر اروپا مورد استقبال قرار گرفته و به اشکال مختلف به مرحله اجرا درآمده است (۲۸).

اساس طراحی وونرف بر ایجاد خیابانهای پیاده و فضاهای جمعی قرار دارد که همراه با منظر سازی و استقرار تجهیزات جدید خیابانی، قلمروی امن و زیبا برای بازی کودکان، آسایش سالمندان، گذران فراغت و توسعه پیوندهای اجتماعی و عاطفی پدید می‌آورد و به همین دلیل با استقبال عامه روبرو شده است.

این برنامه در هلند، در سطح ملی، مورد تصویب قانونی قرار گرفته است. تا پایان سال ۱۹۷۹ حدود ۸۰۰ وونرف در بیش از ۲۰۰ شهر هلند به وجود آمد و پس از آن نیز توسعه‌های روز افزون یافته است.

در وونرف هدف تراکیبی عبارت است از لولویت دادن به

۱- در برنامه  
 2- Pedestrianization.  
 3- احساس این تلاشگرگانه از مطالعه است که به مدارک است  
 بریست وین، «پدیز» را در پارک وین طرح مطالعه جامع  
 مسکونی ویکه و اوایل شهر آن «شهر باز» بود. «مکانها  
 حضور را در پی ۱۳۷۷ ایجاد کرده است.  
 4- برای آگاهی بیشتر از کارهای ایندانشی و فرهنگی فضای  
 شهری در ونده به حسین سلطانزاده فضایی شهری در  
 بافتی اروپایی بران «شهر وین» در مجله «فرهنگ» شهر ۱۳۷۲  
 5- برای آگاهی بیشتر از حضور وونرف و دیگر راههای  
 پیاده‌روی در ونده به حسین سلطانزاده شهری در مجله «فرهنگ» شهر  
 مسکونی در مجله «مسکن» شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف  
 شهرهای مسکونی» ۲۰۰۲، ۲۶۱-۲۷۳  
 6- Driven Burp.  
 7- Driven Burp.  
 8- برای آگاهی از برنامه «آرام‌سازی» و طراحی وونرف در وونرف  
 شهرهای اروپا در مجله «فرهنگ» شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف  
 پیاده‌روی در ونده» به حسین سلطانزاده شهری در مجله «فرهنگ» شهر  
 9- حسین سلطانزاده شهری در مجله «فرهنگ» شماره ۱۹۲/۱۳۷۲  
 مطالعات و تحقیقات شهری و مسکنی در ونده شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 9- Landscape Architecture.  
 10- زیگفرید گیندل، «تجارب درون شهری» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 11- مطالعه در زمینه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 12- برای آگاهی از برنامه «آرام‌سازی» و طراحی وونرف در وونرف  
 شهرهای اروپا در مجله «فرهنگ» شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف  
 پیاده‌روی در ونده» به حسین سلطانزاده شهری در مجله «فرهنگ» شهر  
 13- J. Fran, Pedestrian Planning and Design, New York, 1971.  
 14- B.S. Puthanvar and J. M. Zupar, Urban Space For Pedestrian, Cambridge, Mass, MIT Press, 1975.  
 15- R. Beaubien and G. Longo, For Pedestrian Only, New York, 1977.  
 16- مطالعه در زمینه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 17- Apollonio, D., Livable Streets, 1981.  
 18- Shines, S., and W. Dean, The Pedestrian Revolution, Streets Without Cars, New York, 1977.  
 19- Gibbons, J. and B. Oberholzer, Urban Street Scene, London, 1992.  
 20- Madon, Anne, V., Public Streets for Public Use, New York, 1987.  
 21- Rudovsky, B., Streets for People, 1969.  
 22- Blument, Anderson, On Streets, Cambridge, Massachusetts, 1978.  
 16- Pedestrianization.  
 17- در برنامه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 18- Traffic Free Zones.  
 19- Walking Streets.  
 20- Pedestrian Districts.  
 21- Livable Streets.  
 22- Shopping Mall.  
 23- People Places.  
 24- Traffic Calming.  
 25- برای آگاهی بیشتر از برنامه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 26- R. Beaubien and G. Longo, For Pedestrian Only, New York, 1977.  
 27- «Verkehrsbremung» برای  
 مطالعه در زمینه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 28- «Traffic Taming» یا «Traffic Calming»  
 این مفهوم از اصطلاحات مختلف «Traffic Taming» یا «Traffic Calming»  
 29- Woonerfs.  
 30- فصل چهارم کتاب «Public Streets» به حسین سلطانزاده شهری در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 31- در برنامه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶  
 32- در برنامه «آرام‌سازی» در مجله «فرهنگ» شهر  
 در ونده، شماره ۱۹۲/۱۳۷۲ «مطالعه وونرف» شهر ۱۳۷۲  
 شماره ۲۶



# تأسیس سازمان طراحی شهری در کلانشهرها

مجید پاکسان

معاون شهرسازی و معماری منطقه ۱۵ شهرداری تهران

## مقدمه

شهر مجموعه پیچیده‌ای از عناصر و عوامل متعدد است که برای رشد هماهنگ، نیاز به تشکیلات و سازمان منظم و قدرتمند دارد. علاوه بر این، انطباق ویژگی‌های سازمان با نیازها و اهداف رشد شهر نیز، شرط لازم برای نیل به «شهر مطلوب» است. در سازمان شهرنارپهای کلانشهرها، تشکیلات موجود - که به مرور زمان شکل گرفته - به لحاظ گستردگی، کمیت و انطباق ویژگی‌های سازمان و قوانین و مقررات با نیازهای شهرهای میلیونی، توفیق چندانی نداشته و برای جبران این نقیصه، تلاش و همت دست‌اندرکاران مدیریت این شهرها ضروری است.

امروزه بر کسی پوشیده نیست که بسیاری از عضلات موجود شهرهای بزرگ به دلیل عدم کفایت قوانین و نبود ساز و کار مناسب و همچنین فقدان برنامه مناسب برای هدایت و سازماندهی است. ناهنجاری‌هایی در سیمای شهر و زندگی روزمره آن، میلیون‌ها انسان را با فضای نامطلوب مواجه نموده است. البته طی سالهای اخیر آشنمایی برای کاستن از این نابسامانی‌ها در عرصه سیمای شهری و ایجاد کیفیت برتر آغاز گردیده که کلانشهر تهران بهترین نمونه در این زمینه است. اما ساختاری عقلانی، قدرتمند، کارآمد و مرتبط با دانشهای ذی‌صلاح در حیات شهری، در جهت ارتقای کیفیت محیط شهر، اطمینان جبران‌ناپذیری به بافت و سیمای این شهرها وارد آورده است. آنچه در پی می‌آید برخی ضرورت‌های ایجاد سازمانی منسجم برای طراحی شهری در شهرنارپهای کلانشهرهای کشور از جمله شهر تهران، اصفهان، مشهد و... است.

## کلیات

امروزه مدیریت شهری به عنوان مفهومی «کلیدی» در حفظ حیات شهری شناخته شده است. به منظور کارآمد کردن چنین مدیریتی، انکا به برنامه‌ریزی و داشتن برنامه‌های جامع برای هدایت و کنترل شهر ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. با درک چنین ضرورتی، طی سالهای گذشته شهرنارپهای

شهرهای بزرگ بویژه شهرداری تهران در جهت هماهنگ نمودن عملکرد شهرداری با نیازهای امروزی شهر از یک سو و بسترسازی برای فعالیتهای آینده آن، تلاشهای فزاینده‌ای به عمل آورده است. هرچند این تلاشها باعث ایجاد تحولات قابل توجهی در نحوه نگرش مسئولان شهرداریها برای پرداختن به مسائل شهر و شهروندسوده، اما باعث افزایش انتظارات به جای شهروندان از محیط سکونت خود و درنهایت افزایش کیفیت محیط شهری نیز شده است. البته نباید فراموش کرد که تا دستیابی به کیفیت مورد انتظار، راهی بس طولانی فراروی ماست.

اکنون که سازمان‌یابی قانونمندی ارکان حکومت از جمله مدیریت شهری و حضور فعال نهادهای مدنی از جمله شوراهای اسلامی شهر، هر روز بیش از پیش پایگاه و جایگاه واقعی خود را در جامعه باز می‌کنند، به کارگیری دیدگاههای نوین و همخوان با تغییرات بنیادی ناظر بر جامعه در صدر امور قرار دارد. امید است شهرنارپهای شهرهای بزرگ این فرصت را مقتم شمرده، با استفاده از ساختار، دانش، تکنولوژی و ابزار مناسب بتوانند در رویارویی با مایف گسترده مسئولیتهایی که به عهده دارند به نحوی پایسته پاسخگو باشند و متسا تحولانی شایسته در توسعه، عمران، آبادانی و رفاه شهروندان این شهرها گردند.

تعدد و تنوع پدیده‌ها، رویدادها و عملکردهای جاری در کلانشهرها باعث پیچیدگی بافت و حیات آن می‌شود و رویارویی با آن ابزاری نوین را طلب می‌کند.

اگر بپذیریم که در تعامل شهر و شهروند ساختار کالبدی - فضایی شهر شاخصترین عامل شکل‌دهی ذهنیت و اساس دریافت و ادراک شهروند از محیط پیرامونی اوست و رفتار شهروند، بازتاب و واکنش طبیعی و بی‌واسطه او نسبت به محیط پیرامونش است؛ می‌توان نتیجه گرفت که سازمان‌یابی کالبدی - فضایی شهر و حضور مؤثر قلمروهای عمومی و فضاهای شهری می‌تواند به نحو چشمگیری در غنا بخشیدن به حیات شهر و شهروند و درنهایت ارتقای کیفیت محیط شهری، نقشی تعیین‌کننده داشته باشد.

**ضرورت تقویت حضور فعال دانش طراحی شهری در اداره امور شهرهای کشور، بیش از پیش احساس می‌شود و در این زمینه راهکارها و پیشنهادهای مختلفی نیز ارائه می‌گردد. در مقاله حاضر، این موضوع از دید علمی - اجرایی مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. در این مقاله، تشکیل یک واحد سازمانی مشخص به نام «سازمان طراحی شهری» در شهرهای بزرگ به عنوان ابزار اجرایی و تشکیلاتی لازم برای دستیابی به این هدف پیشنهاد می‌شود.**



فرهنگیان جنوبی - ژوهراسورگ - مرکز شهر

روشنهای مناسب، با ارتفاعی یکسان بدون تسانه و... هستند. بناها بیوستگی و مسئولیت خود را نسبت به زمین، آسمان و همجواریها از دست داده اند و فضاها از میان آنها همچون آب به بیرون نشت کرده است و بافت شهری متشکل از اجسام پراکنده ای شده که روستایی سوزانیک شبه را ندای می کنند و بدینسان شهرها نهی از شهریت و تهی از ارزشهای فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی شکل گرفته و می گیرند و بحران هویت شهری و معماری نمایانتر می شود.

بدون تردید در چنین شرایطی اگر ارزیابی عمیقی از تأثیر تحولات تخریبی بر کالبدهای به جای مانده از گذشته صورت نگیرد، ممکن است موج تحولات تملکی ساختارهای جامعه را تخریب کند؛ همان طور که امروز فرهنگ غنی معماری و شهرسازی کلانشهرهای کشور در لویای مغولانی چون ارشد و امروزه شدن، یا مقدار زیادی اسفالت، بلوار و فضاهای کج و کوله و بناهای نالستوار و شکننده معاوضه شده است؛ معاملاتی که تمامی افراد جامعه از نظر مادی و معنوی زیان دیده اند.

#### بررسی نظامهای ساخت و ساز و هدایت شهری موجود

اسروژه از نظر قانون، برای ساختن بنای در هر قسمت از شهر، باید نقشههایی تهیه کرد که در آن نحوه استقرار بنا در زمین تفکیک شده، طبقههای مختلف از زیر زمین تا بام، مقطعی یا معلوم بودن نسبت ارتفاع طبقات به سیم (شارع عام) نشان داده شود. اگر از نظر کاربری، زیربنا، تعداد طبقات، میزان اشغال زمین و نکاتی از این قبیل در نقشهها معایرتی با ضوابط و مقررات وجود نداشته باشد، جواز احداث بنا صادر خواهد شد و متعاقب آن نیز بنا ساخته می شود.

آنچه در این نقشهها نشان داده نمی شود و هیچ ضابطه و مقرراتی برای آن وجود ندارد ارتباط و توجه این بنا با همجواریها و معر است. در درون بنا نیز به همین منوال، ضابطه ای برای تعریف ترکیب و تنوع فضا وجود ندارد. تمامی نکاتی که توجه به آنها به ایجاد فضای تأثیر گذار منجر می شود از قلم قانون و ضوابط افتاده است؛ نکاتی از قبیل چگونگی مفیس بندی این بناها با پیرامون، رابطه تراز خطوط و اندازه سطوح موجود در نماهای مجاور و مشرف به شارع عام با نماهای این بنا، آهنگ سازه این بنا با آهنگ سازه های اطرافه تناوب و اندر باز شوها در پیرامون و در این بنا

طراحی شهری، یکی از انضباطهای علمی است که دیدی فراگیر بر محیط شهری و کیفیت سازمان یابی آن دارد. دانش طراحی شهری قدمت چندان ندارد، اما نوین بودن نگرش آن به شهر و شهروند و خاستگاهش در نحوه برقراری ارتباط میان محیط طبیعی و مصنوع با ساکنان شهر - که حاکی از پیوند متعلق این انضباط شهری با توسعه پایدار و توجه به ارزشهای کیفی محیط شهری است - جایگاه متمایزی برای آن رقم زده است.

اصول و موازین طراحی شهری، به عنوان یکی از انضباطهای علمی و هنری، از دانشهایی مانند معماری، پژوهشهای روانشناسی محیطی، علوم رفتاری و اجتماعی و برنامه ریزی نشأت می گیرد. از گذشته نه چندان دور، شهردارهای شهرهای پیشرفته جهان از دانش طراحی شهری به عنوان یکی از ابزارهای هدایت کننده توسعه شهر در قالب ضوابط و مقررات مربوطه، بهره مند شده اند؛ به طوری که امروزه در این شهرها دانش طراحی شهری به طور روز افزونی مورد توجه کارشناسان و مسئولان امور شهری قرار گرفته و نوعی نگرش متوازن بین محیط مصنوع و محیط طبیعی و همچنین بین نیازهای فرد انسان و الزامهای اجتماعی برقرار شده است.

در سالهای اخیر، افت کیفیت محیط شهری بویژه در کلانشهر تهران و سایر کلانشهرهای کشور، چنان افزایش یافته است که پرداختن به آن از یک سو برای شهروندان به نیازی مبرم و از سوی دیگر برای مسئولان، اولویتی اجتناب ناپذیر می نماید. اما متأسفانه با وجود تمامی شواهد انگار ناپذیر هنوز جایگاه واقعی طراحی شهری و به کارگیری آن در امر برنامه ریزی شهری نهادینه نشده است.

با بررسی اجمالی وضعیت شهرهای کشورمان بویژه کلانشهر تهران، پر واضح است که علم طراحی شهری در مکانیزمها و ابزار متداول هدایت شهری کشور جای تثبیت شده و رسمی را به خود اختصاص نداده است!

متأسفانه در مسیر طراحی معماری ساختنها علاوه بر مواجهه ای انفرادی و انتزاعی با بنای مورد طرح، شهر و پیرامون بنا به کلی نادیده گرفته شده، ساختمان سازی از نقطه نظر طراحی شهری مطرح نیست و در واقع سازمان فضایی محیط کالبدی شهر، اجسامی مکعب، تک عملکردی، بدون دید و منظر و بدون سایه



سواردی هم که طراحی انجام گرفته، بدون توجه به هندسوم و احجام ساختمانیها، ارتفاع جدارها، خط آسمان، نحوه طراحی ساختمانهای همجوار و قابل رویت در لبه خیابانها به عنوان مجموعه‌های معماری و در مجموع، بدون توجه به هویت کل آنها بوده است. این موارد که به علت ساخت و سازهای شتابزده و بدون برنامه فضاهای شهری حاصل شده است در اثر بی توجهی به اصول و روشهای طراحی فضا در معابر شهری و اماکن عمومی و همچنین به علت بی توجهی به میانی و اصول انزاک در پدیده‌های معماری و شهری صورت گرفته است و متأسفانه مجموع این عوامل و مسائل از یک سو باعث ایجاد بی نظمی و اغتشاش و گاه یکنواختی در سیما و معماری فضاها می‌شود و از سوی دیگر ساخت و سازهای انجام گرفته از کیفیت فضایی مطلوبی برخوردار نیستند.

آنچه بیان شد در واقع بررسی وضعیت نظام ساخت و ساز شهری اعم از ساخت و ساز بناهای متفرد و خصوصی و همچنین معابر و فضاهای عمومی بود، اما در مورد نظام هدایت شهری نیز که مجموعه عملیات تصمیم‌گیری، تصمیم‌سازی، ابزارهای اجرایی و فرآیند تهیه اسناد اجرایی را شامل می‌شود و تحت الگوی شناخته شده تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی عمل می‌شود، وضعیت نامطلوبی حاکم است. به گونه‌ای که در شرایط حاضر که نظام هدایت شهری کشور با این الگو و یا نظارت وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت کشور انجام می‌شود، برنامه‌ریزی بویژه نوع متمرکز آن، ابزار هدایت امور جامعه تلقی می‌شود و این عمل هیچ گونه تخصصی از شمار فرآیندها و رشد سریع جمعیت شهری نمی‌دهند، علاوه بر این شیوه، جایی برای افزایش بیچیدگی شهرها با قاعده تصاعدی - و نه با قاعده خطی - ناموازی بارشد کمی شهر تعبیه نشده است.

امروزه قانون تصاعدی بیچیدگی در شهرهای کشور ما به تناسب اندازه‌شان، حکم می‌کند، صدها و هزاران تصمیم برای سرمایه‌گذارهای کوچک و بزرگ گرفته شود و هر کدام آثار بفرنجی را بر محیط مصنوع و طبیعی به بار می‌آورند و این تصمیمات به علت ساختار فرسوده و متجمد الگوی جامع و تفصیلی باید مورد به مورد (بر حسب تمثیل به صورت وصله پینه بر لباس شهر) اتخاذ شوند. علاوه بر این الگو موضوعاتی اساسی مانند حفاظت محیط و منابع طبیعی، ایمنی و حفاظت جان و مال

چگونگی اتصال این بنا به زمین و آسمان برای ایجاد خط زمین و خط آسمان در ارتباط با اطراف و مقوله‌هایی از این دست.

به این ترتیب ماهیت مواجهه قانون با بنا، ضوابط و مقررات ساختن را به صورتی کاملاً انفرادی و مطابق با سلیقه‌های افراد تأیید می‌کند. صفت درون‌گرا بیشتر شایسته بناهای بافت جدید است؛ زیرا به بیرون کوچکترین توجهی نشان نمی‌دهند و هیچ گونه مسئولیتی نسبت به بیرون و شهر به عهده نمی‌گیرند. پنداری قرار است در میان بیابانی برهوت، ساختمانی ساخته شود! در ذات چنین شیوه برخوردی با ساختن، مفهوم شهر و شهریت، فضا و معماری وجود ندارد، حتی مفهوم بیابان هم وجود ندارد؛ چرا که حتی در ضوابط و مقررات بیابان‌سازی (چیزی معادل شهرسازی معاصر) نیز توجه به متن بنا و جنس مصالح و رنگ می‌تواند کاملاً قانونی جلوه کنند. در بافتهای جدید، شهر دقیقاً از جمع عددی و انفرادی و نه ادغام و در هم آمیختگی بناها حاصل شده است و از این گونه کنار هم چسبیدن احجام نیز فضایی شهری به شیوه‌ای آگاهانه ایجاد نخواهد شد. چنانکه این بزرگترین مکان تجمع کشور از نقطه نظر وسعت و جمعیت، اساساً فاقد فضاهای شهری است.

اکنون این سئوالها قابل طرح است: چرا در بزرگترین مراکز تجمع کشور در مسیر حرکت به سمت آینده، با چنین رشد حجیم و پهنای کالبدی، کمترین میزان ممکن فضای معماری و شهری محقق می‌شود؟ به استاد کدام مرجع معماری، شهر باید این گونه رشد یابد؟ تا به کی و یا تا کی به کدامیک از دستاوردهای متأخر معماری و شهرسازی جهان، قرار است شهر این گونه در افق و ارتقاع رشد یابد؟ و بالاخره هدف از تدوین ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی چیست؟ پرواضح است که هدف این ضوابط و مقررات هر چه باشد، به هر حال، اعمال آنها باعث خروج معماری و شهریت از کالبد شهر شده است. بافتهای جدید و حومه‌های کلانشهرهای کشور و شهرستانها بهترین گواهی این موضوع است. از بناها و ساختمانها که بگذریم، معابر و فضاهای عمومی نیز گرفتار این گونه معضلاتند. خیابانها، کوچه‌ها، میدانها، بوستانها، ایستگاهها و ترمینالهای درون شهری، توقفگاههای عمومی، پلهای عابر پیاده، زیرگذرها، وسائل بازی و... که از عناصر شهری و از اماکن مهم فعالیت و زندگی روزمره شهروندان محسوب می‌شوند، اکثراً فاقد سازمان فضایی مناسب و طراحی شده‌اند و در



- کاربرد هرچه بیشتر مصادیق معماری و شهرسازی و کرنش در برابر مفاهیم و واژه‌های شهری و معماری.
- تأکید بر اجرای مفاهیم و واژه‌های شهری و معماری.
- ایجاد هماهنگی، همخوانی و تداوم بین عناصر سازنده بدنه و نمای شهری و توجه به نمای پنجم بناها (پشت یا مپا).
- ایجاد تنوع و توالی فضاهای باز، نیمه باز، بسته و همچنین فضاهای پوشیده.
- ایجاد تنوع در نور، سایه و سایه روشن‌ها.
- تأکید بر مدولاسیون مشخص در ترکیب‌های افقی و عمودی سطوح و فضاهای بنا.
- تحکیم ارتباط بنا با زمین و معابر.
- اصلاح و بهبود سیمای بصری و همچنین سازمان فضایی بافت‌های جدید و بی‌هویت و احیای بافت‌های فرسوده و باهویت.
- ارائه پیشنهاد در زمینه بهبود معماری و وضعیت بین معابر و میادین.

- تأکید بر رعایت همجواریها، خط آسمان، پیوستگی بناها و ...
- تعریف و ارائه راهکاری مناسب در زمینه تجهیزات و تأسیسات و تلقیح معماری آنها در جلوه‌های شهری.

گردآوری، تنظیم و تدوین نتایج طراحی شهری بر اساس مفاهیم و مصادیق فضایی و ارائه جهت‌های مشخص برای معماری و شهرسازی با ملحوظ نمودن امکان نوآوری و خلاقیت در مباحث مربوطه در چارچوب مبانی ملی - مذهبی و البته سستی جهت دمیدن روح هویت در کالبد و بافت شهری و از آن‌جا مقاضای ساخت و ساز به رعایت آنها.

و موارد دیگری که باید به عنوان «منشور طراحی شهری» تنظیم و تدوین شوند با پذیرفتن این موضوع که خاستگاه چنین سازمانی، به لحاظ نوع مأموریت، حوزه معاونت شهرسازی و معماری است که هدایت و کنترل ساخت و ساز شهری را به عهده دارد. لازم است سازمان یاد شده در زیر مجموعه معاونت شهرسازی و معماری در شهرداری کلانشهرهای کشور تأسیس شود.

پس از تعیین مدیریت عامل سازمان پیشنهادی یاد شده و تشکیل گروه‌های کاری، متشکل از صاحب‌نظران و اساتید علوم و مباحث مرتبط به حیات شهری در محدوده زمانی مشخص، می‌توان نسبت به تعیین اساسنامه این سازمان در قالب و چارچوب اهداف و سیاست‌های اصلی و بنیادین متشکله سازمان که همان منشور سازمان است اقدام نمود؛ به طوری که نوع مأموریت، سیستم هدایت، ارکان و ... آن کاملاً مشخص و متمایز از اساسنامه سازمان‌های موازی از جمله سازمان زیباسازی در شهرداری تهران باشد.

در یک بیان کلی و به منظور متمایز نمودن نوع مأموریت سازمان پیشنهادی طراحی شهری و همچنین به منظور تفکیک مسئولیت‌ها، دغدغه‌ها، وظایف و حدود اختیارات هر یک از سازمان‌های موازی احتمالی، مبانی متمایز ذیل قابل طرح و ارائه است:

- ۱- منتهای سازمان طراحی شهری: آراستگی و سامان کردن معماری و فضاهای شهری و همچنین بافت و سیمای شهر و دمیدن روح هویت ملی - مذهبی در کالبد شهری و فضاهای معماری.
- ۲- منتهای سایر سازمان‌های موازی احتمالی: آراستگی (آرایش و برآیند) مبلمان و تجهیزات و همچنین تزیینات شهری.

شهروندان در توسعه شهر، مدیریت اقتصادی شهر، توسعه اقتصادی و اجتماعی شهر، توسعه به بعدی شهر و حفاظت و بهسازی میراث شهر مطرح نیست؛ زیرا در سه دهه گذشته در سطح جامعه، با اهمیت امروزی آن، شناخته نشده بودند و برای اداره امور شهر ما حیاتی به نظر نمی‌رسیدند.

نتیجه اینکه نظام هدایت شهری در مرحله تهیه اسناد برنامه، عناصر اصلی هدایت را قانوناً در نظر نمی‌گیرند و برای تحلیل و تصمیم‌سازی در زمینه‌های عناصر مشمول، از ابزار علمی و فنی بهنگام بر خوردار نیست. در مرحله تصمیم‌گیری سطح ساختار منصرف‌کننده تصویب اسناد، موجب انزوای برنامه از مکانیزم بازار و تصمیم‌گیری گسترده شده و به غیر واقع‌بینانه و غیر قابل اجرا بودن برنامه منجر می‌گردد. خلاصه اینکه نظام هدایت شهری در حال حاضر از سه جنبه قانونی، فنی و اجرایی فرسوده شده است و جوابگوی نیازهای توسعه در شهرهای سیلونی نیست.

#### پیشنهاد اجرایی

در جهت اجرای هر چه بهتر بندهای ۱، ۲، ۲۲ و ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداریها و ماده ۲۲ قانون توسازی و عمران شهری و همچنین به منظور تقویت جنبه فضایی در کالبد شهری که جوهره اصلی معماری و شهرسازی محسوب می‌شود و به جهت فراهم نمودن امکان تحقق موارد ذیل و علاوه بر اینها، با توجه به تشکیلات سازمانی شهرداری و فقدان جایگاه مصوب و قانونی ساختاری منسجم و مرتبط با بحث برنامه‌ریزی و طراحی شهری، ضرورت سازماندهی ساختاری عقلانی بر اساس پیوند میان دانشهای مؤثر و ذی‌صلاح در حیات شهری به صورت تأسیس سازمانی با عنوان «سازمان طراحی شهری شهرداری» کاملاً مشهود است. به همین منظور، تأسیس این سازمان پیشنهاد می‌شود.

- مواردی که بر ضرورت این امر تأکید دارند عبارت‌اند از:
- بهره‌وری ساخت و سازهای شهری از اصول مشترک سازمان‌های فضا در ترکیب و آرایش آن.
- ارائه هر چه بیشتر تواناییهای معماری و شهرسازی در برقراری تضاماً فضایی.
- حفظ تعادل میان جنبه‌های کالبدی و غیر کالبدی ساختمانها.

منابع

- خانی، محمد رضا. روش‌های معمارانه و غیرمعماری در شهرسازی تهران. مجله معماری و مهندسی، زمستان ۱۳۸۵.
- خانی، محمد رضا. روش‌های معمارانه و غیرمعماری در شهرسازی تهران. مجله معماری و مهندسی، بهار ۱۳۸۶.
- سازمان زیباسازی شهر تهران. دستورالعمل‌های طراحی شهری. شماره ۱، ۱۳۹۰.

# نارساییهای بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری

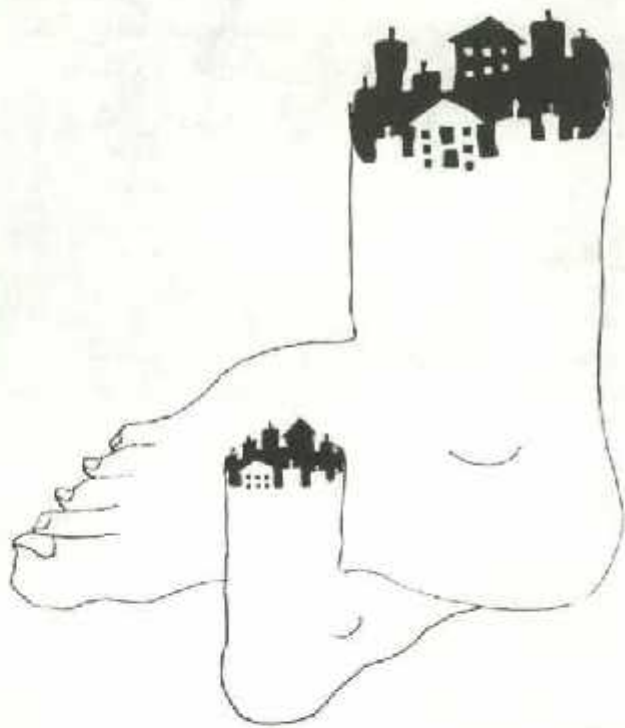
حسین احتشامی

نمی‌کردند. این در حالی بود که با گذشت زمان بر میزان و حجم معضلات و مشکلات شهرهای مبتلا به افزوده می‌شد.

اگر در این زمینه چاره‌اندیشی نمی‌شد چه بسا وقایع غیر قابل جبرانی به همراه می‌آوردند و وقایعی که نمونه‌هایی از آن را شاهد بودیم.

از آنجا که شرط توسعه یا تقییل حریم شهرها با توجه به تعدد مراجع تصمیم‌گیری در بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری، منوط به رعایت ترتیبات و تشریفات قانونی خاص است و شهرداریها با توجه به استقلال خود از یکدیگر و به دلایلی که به آن اشاره شد و یا خواهند شد به هیچ وجه حاضر به اصلاح و انتزاع بخشی از حریم

روند اقبال جمعیت در شهرهای مهاجرپذیر از یک سو و ضرورت تأمین نیازمندیهای عمومی در هر زمینه که ملازم یا مطالبه شهرفرشی است از سوی دیگر موجب گردید طراحان و متولیان امور شهری بالاچار توان خود را متوجه و مصروف توسعه محدوده‌های شهری نمایند و با تمسک به راهبردهای قانونی، به فراخور احتیاج خود در گسترش دامنه محدوده‌ها به نوعی حرکت نمایند. حاصل عملکرد آنان، به تدریج باعث ایجاد کلانشهرها و برقراری فضایی هموار نارسایی و پیچیدگی در روابط اجتماعی،



شهری خود و الصاق آن به حریم شهری شهر مجاور نمی‌شدند با اوج‌گیری تنشهای به وجود آمده، قانونگذار تحت این شرایط و این وضعیت و همچنین به لحاظ حفظ ساختار اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و... ناچار شد بدون توجه به ترتیبات و تشریفات مقرر در بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری به شیوه‌ای قانونی متوسل شود و صریحاً وظیفه اصلاح حریمهای متنازل در محدوده‌های تقسیماتی استان تهران را به دولت محول نماید و دولت را مکلف به اجرای احکام مقرر کند.

فرهنگی، اقتصادی و سیاسی در بین شهروندان و نظام مدیریتی شهرها شد.

تأثیر سیاستهای اعمال شده در نقاط و مراکز جمعیت‌پذیر کشور از جمله شهرهای تهران و کرج نسبت به شهرهای اقماری که با اختلاف اندکی با یکدیگر فاصله دارند بیشتر آشکار و محسوس گردید به گونه‌ای که مسئولان این گونه شهرها به مناسبت موقعیتی که در گستره ارضی تحت مدیریت خود کسب نموده بودند، در مورد اصلاح بر روی محدوده‌های متعلقه موافقت

انگیزه‌هایی که شهرداریها را به امر توسعه شهری تسبیق و ترغیب می‌نماید می‌توان در دو بخش خلاصه نمود: ۱- تأمین نیازمندیهای عمومی، ۲- تحصیل درآمد بیشتر. شهرداریها به دلیل داشتن شخصیت حقوقی مستقل از یکدیگر، با اتکا به تواناییهای بالقوه و بالفعل خود، با تمسک به اهرمهای قانونی توسعه و به منظور تأمین نیازهای عمومی شهر از قبیل تمسک اراضی معوض طرحهای عمرانی، ایجاد راههای مواصلاتی، انتقال صنایع و مشاغل مزاحم و... و افزایش تعداد منابع درآمدی و مشمول یک درصد عوارض تولید از کارخانه‌ها و واحدهای تولیدی غیر مشمول قانون نظام صنفی موضوع بند الف، ماده ۴۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و... هرگز گاهی با توسل به تبصره ۱ ماده ۴ قانون تقسیمات کشوری (که به موجب بند ۱۱ ماده ۲۱ قانون شوراهای محلی گردیده است) و بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداریها با هدف رفع

### حریم شهری که حسب تجویز قانون و به موجب بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری باطلی تشریفات و تزیینات قانونی تصویب و تأیید می‌شود، اصولاً به غیر از راهکار قانونی ارائه شده، قابل تحدید یا توسیع نیست. بنا بر این قاعده، محدوده‌هایی که به این طریق حادث می‌شوند نمی‌توانند توسط آیین‌نامه تغییر یابند؛ به عبارت دیگر آیین‌نامه قدرت اختلال در شأن قانون را ندارد

معضلات شهری و تنگناهای مالی خود در گسترش دامنه اراضی شهری اقدام می‌نماید. چنانچه سیاست توسعه را به طریقی که اشاره شد در اغلب شهرهای مبتلا به مشترک قرض نماییم، نتایج حاصله مشهوداتی است که پس از گذشت سالهای متعددی در شهرهای استان تهران پدید آمده است. به عبارت دیگر، دامنه توسعه در برخی از شهرها از جمله شهرهای تهران و کرج نسبت به شهرهای اقماری و مجاور به سرزری رسیده است که دیگر فرصتی برای گسترش حریم شهرهای کوچک نیست. به این ترتیب در روند توسعه، می‌رود که شهرهای بزرگ، بزرگتر و شهرهای کوچک محدودتر شوند که در این مقطع از روند توسعه، بارها اختلافات آغاز می‌گردد.

به همین لحاظ در سال ۱۳۷۲ قانون الحاقیه مورد بحث از تصویب مجلس گذشت و به موجب احکام مندرجه، دولت مکلف گردید نسبت به اصلاح حریم شهر تهران با سایر شهرهای همجوار و بالعکس که با محدوده‌های تقسیمات کشوری همگونی ندارد، اصلاح و تطبیق بدهد و حسب جواز قانونی، حریم شهرهای یاد شده را در قانون تصحیح یا توسعه نماید. در این مقاله، در محل مناسب توضیحات لازم ارائه خواهد شد.

از آنجا که لفظ «حریم» در قالب قوانین و مقررات مختلف، بنا بر انشای احکام آنها، معانی و کاربردهای مختلفی تحصیل نموده است، لازم است قبل از ورود به بحث موضوع بند ۳ الحاقی به ماده ۹۹ قانون شهرداری مفهوم «حریم» که بعضاً در الفاظ متفاوتی از جمله «محدوده استحفاظی»، «محدوده نفوذی»، «حوزه استحفاظی» و «حریم استحفاظی» در محله‌های قانونی خاص مورد استفاده قرار گرفته و تا حدودی از مفهوم حقیقی خود خارج گردیده یا اعمان نظر به تعاریف و مضامینی که در قالب پارای از

مقررات تبیین و ارائه گردیده است، نکاتی را استخراج و همراه با ارائه توضیحات مختصری، به تشریح مطلب پردازیم:

۱- بند ۲ ماده ۱ فصل اول آیین‌نامه مربوط به استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها (مصوب ۱۳۵۵/۲/۲۷) از حریم چنین تعریفی به عمل آورده است:

«در شهرهایی که طرح جامع یا هادی برای آنها تهیه شده و به تصویب مراجع ذی‌ربط رسیده و در طرح‌های مذکور محدوده استحفاظی یا نفوذی مشخص گردیده است حریم شهر همان محدوده استحفاظی یا نفوذی است و در مورد شهرهایی که فاقد طرح جامع یا هادی بوده و با محدوده استحفاظی یا نفوذی در طرح‌های مذکور تعیین نشده باشد حریم شهری بر اساس ماده ۹۹ الحاقی به قانون شهرداری تعیین می‌گردد.»

بر اساس این تعریف، واضح برای تبیین حریم، دو شاخص و معیار میز را راهکار و محور تعریف قرار داده است: معیار اول اینکه به موجب این تصویب‌نامه به طراحان و مراجع تصویب طرح‌های جامع و هادی، مطابق ضوابط قانونی اجازه داده است به هنگام ترسیم و تدوین طرح‌های یاد شده، محدوده‌ای تحت عنوان محدوده استحفاظی یا نفوذی مشخص نمایند. در این صورت، حریم شهر هماهنگ با محدوده اخیر، تطبیق وضع می‌یابد و حکم حریم را تحصیل می‌کنند. به نظر نگارنده، حریم شهری که حسب تجویز قانون و به موجب بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری باطلی تشریفات و تزیینات قانونی تصویب و تأیید می‌شود، اصولاً به غیر از راهکار قانونی ارائه شده، قابل تحدید یا توسیع نیست. بنا بر این قاعده، محدوده‌هایی که به این طریق حادث می‌شوند نمی‌توانند توسط آیین‌نامه تغییر یابند؛ به عبارت دیگر آیین‌نامه قدرت اختلال در شأن قانون را ندارد که این مطلب در جای خود قابل بحث و تأمل است.

معیار دوم اینکه در صورت عدم پیش‌بینی اصطلاحات محدوده استحفاظی یا نفوذی در طرح‌های جامع یا هادی، حریم شهر بر اساس بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری ایجاد می‌گردد. حکم اخیر و مندرج در بند ۲ ماده ۱ آیین‌نامه مورد بحث با توجه به ابزار قانونی موجود، تحصیل حاصل است و لزومی به تأکید در قالب آیین‌نامه ندارد.

به هر حال با قطع نظر از تعارضات اشاره شده، شاخصها و معیارهای تعیین‌کننده تعریف اصطلاح محدوده استحفاظی یا نفوذی، در موضوع مورد بحث ما، همان معنی لفظ حریم شهر و آنچه مطمح نظر بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری است، را به ذهن متبادر می‌سازد. به عبارت دیگر اصطلاحات مورد استفاده در آیین‌نامه یاد شده از مفهوم نوین و اصطلاحات خود تا حدودی دور شده است.

۲- بند ۲ تصویب‌نامه راجع به تعاریف محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهرها مورد عمل در قانون زمین شهری (مصوب سال ۱۳۶۷)؛ واضحان تنظیم و تدوین تصویب‌نامه، با اعمال سیاق جدیدی، اصطلاح حریم استحفاظی، موضوع قانون زمین شهری را با اصطلاح حریم شهر، موضوع قانون شهرداری تطبیق وضع داده و با استفاده از شاخص مندرج در بند ۲ ماده ۱ آیین‌نامه احداث بنای خارج از محدوده‌های قانونی و حریم شهرها (مصوب سال ۱۳۵۵) تعریف مشخصی به شرح ذیل ارائه داده‌اند:

«حریم استحفاظی موضوع قانون زمین شهری عبارت است از حریم مصوب شهرها که بزرگتر و دربرگیرنده محدوده قانونی بوده و در اجرای ماده ۹۹ قانون شهرداری تعیین شده یا می‌شود؛ چنانچه



محدوده نهایی مشخص شده در تصویب طرح جامع یا هادی شهر بزرگتر از محدوده قانونی مصوب شهر و در شهرهای دارای حریم مصوب بزرگتر از حریم شهر باشد. محدوده نهایی طرحهای مذکور حریم استحقاقی محسوب خواهد شد. در این صورت انجام اقداماتی از قبیل پروانه ساختمانی، ساخت و ساز زیر بنا و... موضوع آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها (مصوب سال ۱۳۵۵) بر روی اراضی حد فاصل بین محدوده قانونی یا حریم مصوب شهر و محدوده نهایی طرحهای مذکور بر اساس مقررات آیین نامه مزبور و با رعایت تصمیمات شورای عالی شهرسازی صورت خواهد گرفت.

به طوری که از مفاد این تصویب نامه مستفاد می گردد، واضعان مقررات سعی داشته اند تا تعیین چارچوب و معیارهای معلوم و آشنا، تعریفی مدون از حریم استحقاقی یا یاری گرفتن از

### قانون الحاق ۳ تبصره به بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری دارای دو حکم مستقل و شفاف است:

#### ۱- حریم شهرهای متداخل و ذکر شده در قانون با محدوده های تقسیماتی انطباق وضع یابند

#### ۲- امر اصلاح محدوده های حریم انحصاراً توسط دولت محقق گردد

حکم بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری، و راهکارهای مرتبط با طرحهای جامع و هادی ارائه دهند و در نهایت، این اصطلاح را به نحوی در مفهوم کاربردی حریم شهر متمرکز و منطبق نمایند. گریه تعریف ارائه شده از لحاظ تشبیه در ردیف معانی اصطلاحات مشابه قرار می گیرد و تا حدودی با مفهوم اصطلاح حریم شهر انطباق می یابد. با وجود این از نظر نگارنده، ایراداتی به این شرح بر قسمت اخیر تصویب نامه وارد است:

صدر تصویب نامه - به کیفیتی که اتنا گردید - دقیقاً سعی نموده است اصطلاح حریم استحقاقی را در قالب قانونی بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری تبیین و سازگار نماید و در این حالت اصطلاح حریم استحقاقی معنی و مفهوم حریم شهر را تحصیل می کند! اما در قسمت اخیر تصویب نامه با اندکی اختلاف بدون امان نظر به حکم ماده ۳۱ قانون توسعه سازی و عمران شهری (مصوب سال ۱۳۳۹) و عیون آن و همچنین قانون شهرداری بویژه ماده ۱۰۰ که به موجب احکام اشاره شده وظایف و تکالیفی را در حریم شهر بر عهده شهرداری قرار داده، برخلاف اسرار آتمانی در صدر تصویب نامه، نقش و جایگاه قانونی شهرداری را از ازل ساخته است و امر صدور پروانه ساختمانی و سایر امور نظارتی را در محدوده حد فاصل مورد نظر به مراجع یاد شده در آیین نامه اراضی و احداث بنا خارج از محدوده قانونی و حریم شهر واگذار می کند و تصمیم گیری در این باره را به شورای عالی شهرسازی محول می سازد. گذشته از این، محدوده اختیارات سازمان زمین شهری نسبت به اراضی شهری موضوع قانون، دقیقاً محصور به تمامی اراضی واقع در تمامی نقاط شهری است و سازمان خارج از محدوده های یاد شده اقتداری ندارد. به همین اعتبار چنانچه بپذیریم که حریم استحقاقی موضوع تصویب نامه به گونه ای که در ابتدای

تصویب نامه آمده، همان حریم شهری است، بنابراین باید اختیارات و وظایف مربوط به حد فاصل مقرر در تصویب نامه نیز به شهرداری مربوط واگذار گردد. این وظیفه با حکم و روح قوانین شهرداری نیز بیشتر منطبق و متجانس است.

۳- وزارت مسکن و شهرسازی طی بخشنامه ای به ادارات کل استانهای تحت پوشش خود، در ارتباط با تعیین تکلیف اراضی ملی شده در داخل محدوده های مورد عمل قانون زمین شهری از اصلاح حوزه استحقاقی در این خصوص استفاده نموده است، که با توجه به موضوعات بخشنامه و متکی بودن مضامین آن به تصویب نامه یاد شده، می توان به طور کلی در جمع بندی چنین نتیجه گرفت که حوزه استحقاقی موضوع بخشنامه در مفهوم اصطلاحی حریم استحقاقی موضوع تصویب نامه و نهایتاً در قالب مفهوم حریم شهر به گونه ای که توجه گردید مستتر است و معنی می یابد و از این رو در این زمینه فارغ از اشکال مختلف الفاظ است و در نهایت مفهوم حریم شهر را به طور کامل تبیین و تعریف می نماید.

با وجود تمام تفاسیل و توجیهاات به عمل آمده، نظر به اینکه اصطلاحات به کار رفته، بعضاً با انطباق خود با شرایطی، محدوده بیشتری را در مقام قیاس با حریم موضوع بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری در بر می گیرد و چون قانون الحاقیه صرفاً حریم موضوع این قانون را مطلع نظر داشته است؛ از این رو فارغ از مباحث حقوقی، چنانچه مقرر است انطباقی یا اصلاحی در حریم شهرهای استان تهران صورت پذیرد، به منظور حریم موضوع بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری است.

بند ۲ الحاقی به ماده ۹۹ قانون شهرداری، در مقطعی از روند توسعه محدوده های شهری از تصویب مجلس گذشت که کلانشهرهای استان تهران به دلایل اشاره شده با توسل به جواز قانونی بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری، اراضی اطراف شهرهای اقماری را کاملاً احاطه کرده و در دید نظارت قانونی خود در آورده اند و عمق نفوذی به نحوی است که هیچ گونه فضای را برای اجرای بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداریها برای شهرهای همجوار باقی نگذاشته اند و بعضاً در برخی از نقاط، محدودیت در حدی است که حریم شهر در مجاورت محدوده های قانونی شهر مجاور وارد شده و تداخل یافته است.

از سوی دیگر مدیریت شهرهای بزرگ به لحاظ درگیر بودن با مسائل متعدد شهری که طبعاً زاینده اغلب فیلدهای جمعیتی و مراکز تجاری و صنعتی است، تحت هیچ شرایطی حاضر به پذیرش عقب نشینی بر روی اراضی واقع در محدوده حریم به نفع شهرداریهای همجوار و مورد اختلاف نمی شدند که مقنن با اتخاذ تصمیمی با متوقف ساختن و تخصیص حکم بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری، امر اصلاح حریمهای شهرهای استان تهران و مورد اشاره در قانون را از اساس به دولت محول نمود و دولت را مکلف به ساماندهی حریمهای متداخل در واحدهای تقسیماتی ساخت.

قانون الحاقی ۳ تبصره به بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری دارای دو حکم مستقل و شفاف است:

- ۱- حریم شهرهای متداخل و ذکر شده در قانون با محدوده های تقسیماتی انطباق وضع یابند.
- ۲- امر اصلاح محدوده های حریم انحصاراً توسط دولت محقق گردد.

توضیح اینکه واحدها و عناصر تقسیمات کشوری از روستا به عنوان مبدأ تقسیمات تا استان به موجب ماده ۱ قانون تعاریف و

ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب سال ۱۳۶۲) معلوم و مشخص گردیده و عنصر شهر در قالب ماده ۴ همان قانون توصیف و تعریف گردیده است. از نظر قانون تقسیمات شهر محلی است. بنا حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده و از نظر ساخت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل، دارای سیمایی بنا ویژگیهای خاص خود بوده به طوری که بیشتر ساکنان دائمی آن در مشاغل کسبه تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیتهای اداری اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری از

می گیرند به کیفیت که از تداخل حریم شهرها به محدوده تقسیماتی شهرستانهای مجاور اعم از استان تهران یا شهرستانهای مربوط به استانهای همجوار جلوگیری به عمل می آید.

تأیید حکم صادر شده انحصاراً در استان تهران جاری و ساری است و نسبت به شهرهای سایر استانها تعمیم نمی یابد. اکنون که اهداف و سیاستهای اجرایی موضوع قانون مشخص گردید، در نهایت این سؤال مطرح می شود که منظور از دولت با

**بند ۱۳ الحاقی به ماده ۹۹ قانون شهرداری، در مقطعی از روند توسعه محدوده های شهری از تصویب مجلس گذشت که کلاشهرهای استان تهران با توسل به جواز قانونی بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری، اراضی اطراف شهرهای اقماری را کاملاً احاطه کرده و در پید نظارت قانونی خود در آورده اند و عمق نفوذی به نحوی است که هیچ گونه فضایی را برای اجرای بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداریها برای شهرهای همجوار باقی نگذاشته اند و بعضاً در برخی از نقاط، محدودیت در حدی است که حریم شهر در مجاورت محدوده های قانونی شهر مجاور وارد شده و تداخل یافته است**

توجه به اینکه دولت مجموعه ای از هیئت وزیران است و هر یک مشمول وزارتخانه ای هستند، چه عرض می تواند باشد؟

با اندکی تعمق در مضامین قوانین الحاقی و تفسیری، به وضوح ملاحظه می شود که در متن قوانین یاد شده، اصطلاحات فنی و تخصصی خاصی که کاربرد مشخص و معینی دارند به کار گرفته شده است. این اصطلاحات عبارت اند از:

۱- محدوده های تقسیمات کشوری، که از وظایف خاص و انحصاری وزارت کشور محسوب شده و به موجب قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۶۲/۳/۱۵) و اصلاحات بعدی در قالب مواد مختلف قانون از جمله مواد ۸، تبصره ۱ ماده ۹ و ۱۳، تبصره ۳ ماده ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۱۸ و توجیه اجرای قانون را به وزارت کشور محول نموده است.

۲- حریم شهرها، که به موجب بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری با رعایت ترتیبات مقرر بر عهده وزارت کشور است.

۳- حق نظارتی که وزارت کشور به موجب ماده ۶۲ و تکلیفی که به موجب ماده ۹۵ قانون شهرداری نسبت به اجرای قانون بر عهده دارد.

حاصل احکام یاد شده حکایت از نقش مهم و جایگاه اساسی وزارت کشور در تحقق اهداف مطرح نظر قانون و تأمین خواسته مقنن دارد. به همین اعتبار مسئولی و مشمول اجرای قانون بدون هیچ گونه تأمل و تردیدی وزارت کشور است.

اکنون سؤال این است که وزارت کشور با توجه به حجم وظایف و مسئولیتهای متعدد و متنوعی که دارد، امر امر قانونی را چگونه و به وسیله کدام دفا تر وابسته محقق سازد؟

با مراجعه به شرح وظایف مصوب تشکیلات وزارت کشور ملاحظه می شود که دفا تر تقسیمات کشوری و فنی از جمله دفا تری است که به طور مستقیم با امور تقسیماتی و مسائل فنی شهرداریها در ارتباط هستند و قطعاً همکاریهای دوجانبه این دفا تر می توانست مدافع تمامی مسئولیتهای قانونی وزارت کشور و قاطع هر گونه اختلاف نظر آینده باشد. انتظار می رود که با گذشت مهلت قانونی و تسلیس و تمهیداتی که مدیران مربوط اتخاذ می نمایند هر چه سریعتر چاره اندیشی شود.

خودکفایی نسبی برخوردار و قانون میادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود بوده و...

در ماده ۶ قانون تقسیمات مراجع به بخش چنین مقرر داشته است: «بخش واحدی است از تقسیمات کشوری که دارای محدوده جغرافیایی معین بوده و از به هم پیوستن چند دهستان همجوار... و احیاناً شهر که در آن عوامل طبیعی و اوضاع اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی واحد همگنی را به وجود می آورد به نحوی که با در نظر گرفتن تناسب و وسعت جمعیت، ارتباطات طبیعی و سایر موقعیتهای نیل به اهداف و برنامه ریزیهای دولت در جهت امکانات و دسترسی، استعدادهای اجتماعی و توسعه امور رفاهی و اقتصادی آن تسهیل گردد».

همچنین در ماده ۷ قانون تقسیمات راجع به شهرستان چنین تعریفی ارائه شده است: «شهرستان واحدی از تقسیمات کشوری است با محدوده جغرافیایی معین که از به هم پیوستن چند بخش همجوار که از نظر عوامل طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی واحد متناسب و همگنی را به وجود آورده اند».

با وجود تعاریف ارائه شده از واحدهای بخش و شهرستان و همچنین تلقی شهر به عنوان عنصر و با وجودی که حدود و ثغور هر یک از واحدهای تقسیماتی محصور و مشخص است، اما از نظر شفافیت موضوع، متن تفسیری مجلس نیز ذیلاً متعکس می گردد:

**تفسیر بند ۲ الحاقی به ماده ۹۹ قانون شهرداری، مصوب**

۱۳۷۲/۷/۱۰

«ماده واحده: مقصود از اصلاح حریم شهرها و محدوده تقسیمات کشوری، شهرستانها و بخشهای تابعه در این قانون، عبارت از این است که آن قسمت از حریم موجود این شهرها که برخلاف رعایت تقسیمات کشوری، داخل در محدوده قانونی شهرستانهای همجوار قرار گرفته است اصلاح، به گونه ای که از تداخل حریم موجود این شهرها در محدوده تقسیمات کشوری شهرستانهای همجوار جلوگیری به عمل آید».

از فحوای متن تفسیری چنین استنباط می شود که: اولاً: اصلاحات در بطن واحدهای تقسیماتی صورت می پذیرد. به این ترتیب، شهرهای مرکز شهرستان در محدوده تقسیماتی شهرستان و شهرهای واقع در بخشها در محدوده بخشها قرار

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به سئوالات متعدد شهرداریهای شاهرود، سلماس و شورای شهر سلماس اختصاص یافته است. پاسخهای ارائه شده به منزله دیدگاههای مشاور حقوقی است.

## ● شهرداری شاهرود با طرح سه مورد، استعلام نموده است:

- ۱- اگر شهرداری به بعضی از احکام صادره توسط کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداریها اعتراض داشته باشد چه مرجعی صلاحیت رسیدگی به این گونه اعتراضات را دارد؟
- ۲- آیا پس از حکم قطعی توسط کمیسیون ماده ۷۷ و ابلاغ به مؤدی و شهرداری، مجدداً اعضای کمیسیون مجاز به انجام تفسیحاتی در حکم صادره خواهند بود؟
- ۳- اگر حکم صادره توسط کمیسیون ماده ۷۷ برخلاف قانون صادر گردد؛ به عنوان مثال، جریمه کمیسیون ماده ۱۰۰ و یا عنوان دیگر که ماهیت عوارض را ندارند تقسیم گردد؛ در این صورت آیا اجرای حکم توسط شهرداری لازم الاجراست یا خیر؟

● ۱- دیوان عدالت اداری طبق اصل ۱۷۳ قانون اساسی و قانون تشکیلات دیوان، مرجع رسیدگی به تظلمات و اقدامات خلاف قانون دستگاههای اداری و اجرایی نسبت به اشخاص حقیقی است و مجالی برای رسیدگی به اعتراضات دستگاههای اداری و اجرایی کشور نسبت به این گونه عوارض ندارد و با وجود این، گاه ملاحظه شده است که دیوان عدالت اداری در این مورد نیز وارد عمل شده و آرای صادر نموده است.

● ۲- امر رسیدگی به اختلاف بین مؤدی و شهرداری ناشی از مطالباتی که منشأ عوارض نداشته باشد، به موجب ماده ۷۷ قانون شهرداری بر عهده کمیسیون است و همچنین امر تشخیص تقسیمات مطالبات شهرداری در زمینه عوارض به موجب ماده ۲۲ این نامه مالی شهرداریها نیز انحصاراً به عهده همین کمیسیون محول گردیده است، به همین اعتبار، کمیسیون در هر دو حالت مجاز به تصمیمگیری در موضوعات تخصصی است، اعم از اینکه منجر به صدور رای گردیده یا در حین رسیدگی باشد.

● ۳- کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری، انحصاراً در زمینه عوارض، صلاحیت رسیدگی داشته و نسبت به سایر اختلافات میان مؤدی و شهرداری نقش و جایگاه قانونی ندارد، از این رو چنانچه کمیسیون خارج از محدوده اختیارات خود مبادرت به صدور رای نماید، به دلیل مخدوش بودن رای شهرداری می تواند از اجرای آن عدول نماید و مراتب را کتباً به کمیسیون متذکر شود و در صورت ادامه اختلاف، با طرح شکایت از سوی ذینفع در دیوان عدالت اداری، فرست مناسبی برای ایجاد به صلاحیت فرسوا هم می آورد و دیوان، از لحاظ شکلی این گونه آرا را قطعاً نقض می نماید.

## ● عضو شورای شهر سلماس در شرح میسوطی، نکات ذیل را مطرح کرده است:

- ۱- با توجه به اصل هفتم قانون اساسی که شوراها را به عنوان ارکان تصمیمگیری در اداره امور کشور قلمداد نموده است، آیا شوراها مجاز به اعمال تخفیف یا بخشودگی در زمینه های عوارض و جرائم کمیسیونهای ماده ۱۰۰ و... که حسب تشخیص شورا، برخی از شهروندان به این تخفیف یا بخشودگی نیاز دارند - هستند یا خیر؟
- ۲- آیا کارکنان شهرداریها با توجه به وقوفی که از کم و کیف طرح جهاتی مصوب شهرداری دارند و به راه حل های قانونی آشنا هستند، می توانند اراضی و املاک واقع در طرحها را از مالکان آنها خریداری و طرف معامله با شهرداری واقع شوند؟
- ۳- آیا مالکان اراضی و املاک واقع در طرحهای مصوب، بدون رعایت ماده ۱۰۱ قانون شهرداری می توانند رسماً اقدام به تفکیک اراضی

نمایند و بخشی از اراضی را که در داخل طرح مصوب واقع شده متفک و از باقیمانده، قطعاتی را استخراج نمایند و به فروش برسانند؟ در این خصوص تکلیف شورا چیست؟

● ۴- با عنایت به بند ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداریها، دادو ستد سایر، خیابانها، قشاهای سبز و... توسط افراد فرست طلب و... از لحاظ قانونی چیست؟ قانون در این خصوص چه حمایت هایی را تجویز نموده است؟

● ۱- اگر چه شوراها به موجب اصل هفتم قانون اساسی، از ارکان تصمیم گیری در اداره امور کشور محسوب می شوند، اما بر حسب تصریحی که در قسمت اخیر این اصل به عمل آمده، نامنه عملکرد وظایف و اختیارات شوراها بر عهده قانون محول شده است که در نتیجه، قانون شوراها (مصوب سال ۱۳۷۵) حاکم اجرای این اصل است و صرف نظر از عرصه های قانون، محدوده اختیارات شورای شهر در قالب بندهای ماده ۷۱ قانون شوراها محصور و تهیه گردیده است و شورا خارج از چارچوب قانونی معین، مجاز به اقدام یا اتخاذ تصمیم نیست، با وجود این، شورا می تواند با رعایت بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری و در حد سقف اعتباری ماده ۱۷ بودجه شهرداری و با همکاری شهرداری بدون ورود به فضای عوارض و جرائم، کمک های مالی را به نام شهر در حق نیازمندان و مستعدان معمول دارد.

● ۲- به این سئوال در دو بخش باید پاسخ گفت: الف - چنانچه طرح از املاک کارکنان شهرداری عبور نماید و کارکنان در وضعیت طرح هیچ گونه دخلی نداشته باشند، نحوه برخورد با این گونه املاک، به کیفیت است که در قانون نحوه تقویم ابنیه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداریها (مصوب ۲۸ آبان ۱۳۷۰) تصریح شده و مانند سایر شهروندان عمل می شود.

ب - در غیر این صورت اگر کارکنان شهرداری با توجه به وضعیت زمانبندی طرح مصوب و به دستور سوزجوس و معامله با شهرداری، شخصاً یا توسط نزدیکان مبادرت به خرید اراضی و املاک اشخاص در طرح نمایند در صورت احراز مقاصد آن تخلف محسوب و قابل تعقیب در هیئت تخلفات اداری و محاکم قضایی است.

● ۳- تفکیک اراضی واقع در محدوده مورد عمل شهرداری به کیفیت است که در ماده ۱۰۱ قانون شهرداری جرح گردیده و کتباً تشریحی است که می باید توسط شهرداری صورت پذیرد. اقدام به تفکیک اراضی توسط مالکان و بدون رعایت ماده ۱۰۱ قانون شهرداری، فاقد ارزش و اعتبار قانونی بوده و دفاتر ثبت مجاز به ثبت این گونه قطعات تفکیکی نیستند.

● ۴- موضوع تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری، اختصاصی به املاک عمومی شهر دارد و به موجب ماده ۲۵ قانون این نامه شهرداریها جزء اموال عمومی و در ملکیت شهرداری محسوب می شود و هر گونه تعدی به این گونه املاک بدون رعایت ترمیمات مقرر در ماده ۴۶ این نامه مالی شهرداریها، موکداً ممنوع است و عاملان و مرتکبان تجاوز به این گونه اموال مستوجب پیگرد قانونی خواهند بود و چنانچه در این گونه املاک توسط اشخاص ساخت و سازی صورت پذیرد، شهرداری می تواند از طریق کمیسیون ماده ۱۰۰ مانع اقدامات شود و خواستار تخریب مستحذات خلاف گردد.

● ۵- به جهت آگاهی بیشتر متذکر می شوم که شوراها به لحاظ جایگاه خاصی که به موجب قانون اساسی احراز کرده اند و اختیاراتی که به موجب قانون تحصیل نموده اند، در محدوده اختیارات تفویضی، علاوه بر

حفظ مرجع استعماری می توانست مرجع استملاخ از روند اقدامات شهرداری نیز واقع گردند و به همین اعتبار و به موجب بند ۳ ماده ۷۱ شوراهای محلی نظارت بر طرزهای محسوب شهرداری را دارند. مشروطاً بر اینکه این نظارت منحل جریان عادی امور شهرداری نگردد. این حق می تواند در قالب مراقبت، کنترل و بازرسی محقق گردد.

**● معاونت شهرداری سلیمان با طرح یازده مورد، استعلام نموده است:**

- ۱- با توجه به تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش که از جمعهای مسکونی ذکری به میان آورده است، منظور از واحد مسکونی در این تبصره چیست؟
- ۲- آیا منظور از مجموعه های مسکونی در این قانون، مجموعه های ارضائی است و یا اینکه در هنگام تفکیک اراضی داخل محدوده خدماتی شهر با حداقل دوپست واحد مسکونی است؟
- ۳- آیا این قانون شامل داخل محدوده خدماتی شهر و یا خارج از محدوده خدماتی می شود؟ یا توجه به اینکه احداث شهرک و شهر جدید بر اساس قوانین و دستورالعملهای صادره خارج از شهر و برعهده وزارت مسکن و شهرسازی است و فقط خانه های سازمانی، کوی و بزرگ می توانند در شهر مصداق پیدا نمایند، تکلیف شهرداریها برابر طرزهای تفصیلی، جامع و هادی در این گونه موارد چیست؟
- ۴- در صورت مشمولیت این قانون در واحدهای ارضائی ساخته شده به صورت کوی، بزرگ سازمان یا غیرسازمانی، تکلیف شهرداری نسبت به آن دسته از خانه های سازمانی، که به صورت پراکنده و موردی به اعضا واگذار می شود چیست؟
- ۵- منظور از واحد مسکونی در قانون چیست؟ آیا ملاک تشخیص واحد مسکونی، هر قطعه تفکیکی است و یا هر طبقه ساختمان؟
- ۶- آیا منظور از واحد مسکونی، تراکم منطبقه تفکیکی برابر طرزهای تفکیکی، جامع و هادی شهرهاست؟
- ۷- در صورت درخواست یک طبقه پروانه مسکونی، آیا ملاک درخواست پروانه، مالک است یا تراکم منطبقه؟
- ۸- در صورت مشمولیت قانون فوق برای تفکیک اراضی حداقل دوپست طبقه مسکونی جهت تأمین مسکن، زمینی که براساس طرح تفصیلی و جامع یا هادی مصوب شهرها فاقد کاربری آموزشی باشد و شهرداریها برابر قانون فوق درخواست پیش بینی و تأمین فضای آموزشی برای زمین تفکیکی را بنمایند، در این گونه موارد در صورت شکایت مالکان تفکیکی حقیقی و حقوقی علیه شهرداریها بر زمینیه که فاقد کاربری آموزشی است تکلیف حقوقی آن چیست؟
- ۹- با توجه به تبصره ۲ ماده فوق که دستور پروانه ساختمانی توسط شهرداریها را منوط به پیش بینی و تأمین فضاهای آموزشی و پرورشی نموده است، مقدار فضای آموزشی چه در واحدهای مسکونی ارضائی و چه در تفکیک اراضی جهت تأمین مسکن مشخص نگردیده است. مقدار پیش بینی و تأمین فضاهای آموزشی در هر دو شرایط (احضائی یا تفکیکی) چند درصد فضا و یا چند متر مربع بر حسب مسکونی است؟
- ۱۰- با توجه به تبصره های ماده فوق و ملاحظه ضوابط تفکیک اراضی داخل محدوده خدماتی شهرها (۵۰ درصد سهم مالک و ۵۰ درصد سهم شهرداریها و دولت) آیا مقدار پیش بینی و تأمین فضاهای مالکان حقیقی و حقوقی در این قانون به عنوان سهم شهرداری و دولت منظور خواهد شد و یا اینکه مقدار پیش بینی و تأمین فضاهای آموزشی از سهم مالکان به صورت رایگان کسر خواهد گردید؟ به عبارت دیگر، آیا ۵۰

- درصد سهم مالک کسر خواهد گردید یا خیر؟
- ۱۱- نظر به اینکه شرط تحقق اجرای قانون منوط به حداقل دوپست واحد مسکونی است و در شهرهای کوچک امکان این امر تا حدودی مقدور نخواهد بود، تقابلی حد نصاب مغرور به حد واحد مسکونی پیشنهاد می شود.
- ۱۲- از نظر نسبی و اصطلاحاً، واحد مسکونی به ساختمان مستقلی اطلاق می شود که با داشتن حداقل امکانات برای پذیرش ظرفیت یک خانوار مناسب باشد که ممکن است به صورت مختلف از جمله ویلایی، آپارتمانی، برج و... به صورت تک واحدی یا چند واحدی در هر طبقه احداث شود و برای اسکان خانوارها مستعد گردد.
- ۱۳- آثار حکم مندرج در تبصره ۲ قانون ارضائی به ماده ۱۸ قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش مطبوع است به تاریخ لازم الاجرا شدن قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش؛ از این رو تمامی مستحقاتی که در این خصوص مندرج از پس از تاریخ یاد شده (سال ۱۳۷۲) در حالت نموده و عملیات ساختمانی و یا به اتمام رسانده باشند و یا در حال ساخت و بنا باشند در شمول حکم مذکور واقع می شوند.
- ۱۴- اولاً حکم ماده ۱۸ قانون، به داخل و خارج از حریه شهر تسری دارد، با توجه به اینکه جرم استحصالی شهرها در برگیرنده سایر محدوده های نیز هستند، از این رو دایره شمول قانون نسبت به تمامی نقاطی که در داخل این محدوده ها قرار می گیرد نیز تسری می یابد.
- ۱۵- غالباً صدور پروانه ساختمانی بر روی این گونه اراضی، توسط شهرداریها به موجب تکالیف مقرر در تبصره ۲ ارضائی به ماده ۱۸ قانون مشخص نگردیده است. این تبصره امر دستور را منوط به پیش بینی و تأمین فضاهای آموزشی در طرح اجرایی دانسته است. امر صدور گواهی پایان کار را نیز منوط به اخذ تأییدیه و رعایت ماده ۱ قانون نموده است.
- ۱۶- نظر به اینکه هدف قانون، تأمین فضاهای آموزشی برای نقاط جمعیت پذیر است حداقل دوپست واحد مسکونی است، از این رو خروج از معیار قانونی مفهوم و معنایی تحصیل نمی نماید.
- ۱۷- با توجه به تعریف ارائه شده از واحد مسکونی تحقیقاً جمع تعداد واحدهای مسکونی منطبق نظر قانون بوده است.
- ۱۸- رعایت نظاسات و ضوابط مصوب و مورد عمل طرح تفصیلی به هنگام صدور پروانه ساختمانی امری منطبق است.
- ۱۹- قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش و الحاقیه بعدی آن، به عین عنوان متمم ضوابط ضوابط شهرسازی و ملاک عمل شهرداری شده است. به محض اینکه تقاضای واحد شرایط تشخیص داده شد و با رعایت ترتیبات مقرر در قانون برای صدور پروانه ساختمانی مهیا گردید، شهرداری بر اساس ضوابط ارضائی مبادرت به صدور پروانه می نماید.
- ۲۰- تکلیف مجتمع سازان، شهرداری و آموزش و پرورش در خصوص کاربریهای آموزشی در قالب مواد ۱۶ و ۱۷ قانون تشکیل شوراهای آموزش و پرورش مشخص شده است و شهرداری بر حسب مورد و بر اساس تکلیف قانونی خود عمل خواهد نمود. بهیچ وجه مجتمع سازان در این مقوله، خود صاحبان املاک و اراضی هستند.
- ۲۱- تعیین سطح اشغال فضاهای آموزشی در این گونه طرحها بستگی به حجم طرح اجرایی دارد، در صورت مشخص نبودن مساحت اماکن آموزشی، اصابع است مراتب از اداره کل تجهیز مدارس استان یا به هر طریق ممکن که در این مورد ذیصلاح باشد، استعلام و استطلاع گردد.
- ۲۲- اراضی موضوع این قانون شامل آن دسته از اراضی است که پس از رعایت قوانین و مقررات مرتبط، برای اجرای طرح مستعد می شوند، از این رو احتساب در مدعا در این خصوص محتمل ندارد.
- ۲۳- لازمه تحقق مورد خواسته مستلزم تهیه لایحه قانونی اصلاحی که از محدوده امر مشاوره ای خارج است، می باشد.

# مشاور اداری - مالی

شهرام سعادت آملی

تفویض اختیارات متناسب با مسئولیتها از ضروریات یک سیستم مدیریتی بویاساست. تفویض اختیارات راهکار مناسبی برای ایجاد انعطاف در مبانی قانونی ثابت و قسراهم آوردن زمینه لازم برای توانایی اتخاذ تصمیم در حدود مسئولیتهاست. از سوی دیگر، ضروری است اختیارات (بخصوص در امور مالی) متناسب با توانایی و ظرفیت تصمیم گیری و نیز امکان کنترل صحت استفاده از اختیارات تفویض گردد.

شهرداریها نیز از این قاعده کلی مستثنی نیستند. گذشته از نظرات متفاوتی که در میان صاحب نظران در مورد چگونگی اختیارات سازمانهای محلی در نظامی مبتنی بر کنترل متمرکز وجود دارد، بر اساس قوانین موجود، موضوع اختیارات شهرداریها در انجام امور مالی و تفویض آن از مادی صاحب اختیار، در ذیل مورد بررسی قرار می گیرد.

شاید ماده ۲ آیین نامه مالی شهرداریها از بحث انگیزترین مواد قانونی اداره امور مالی شهرداریها باشد، چرا که نزدیک به ۳۵ سال قبل حدود اختیاراتی در این ماده ترسیم شده که امروزه به هیچ وجه با دیدگاههای استقرار مدیریت یویا در شهرداریها و مسئولیتهای عهده دار به آنها تناسب ندارد. برای اینکه به چند و چون موضوع بی بریم ابتدا ماده ۲ آیین نامه مالی شهرداریها را مرور می کنیم:

ماده (۱)۴: معاملات عمده باید به طور کلی یا تشریفات مناقصه یا مزایده عمومی و یا مناقصه محدود انجام شود. اگر ترک مناقصه ضروری تشخیص گردد به طریق زیر انجام خواهد شد:

الف - در صورتی که میزان معامله کمتر از ۲ میلیون ریال باشد، بنابه پیشنهاد مسئول و موجه شهردار و تصویب انجمن شهر،  
ب - در صورتی که میزان معامله از ۲ تا ۵۰ میلیون ریال باشد، بنابه پیشنهاد مسئول و موجه شهردار و تصویب انجمن شهر و تأیید وزارت کشور.

ج - در صورتی که میزان معامله از ۵۰ میلیون ریال بیشتر باشد، بنابه پیشنهاد مسئول و موجه شهردار و تصویب انجمن شهر و تأیید وزارت کشور و تصویب هیئت دولت.

با توجه به ارتباط موضوع، تبصره ۲ این ماده نیز ذکر می گردد:  
تبصره ۲ - موارد استفاده از مناقصه محدود با تصویب انجمن شهر تعیین می شود و طرز عمل بر طبق صلاح حدید انجمن شهر و به ترتیبی خواهد بود که...

چنانچه ملاحظه می شود تفویض اختیار تشخیص ترک تشریفات مناقصه تا ۲ میلیون ریال به انجمن شهر (شورای اسلامی شهر) شاید در ۳۵ سال قبل رقم مناسبی بوده، ولی امروزه بیشتر به یک شوخی شبیه است. نیاز به تصویب هیئت دولت نیز برای معاملات بیش از ۵۰ میلیون ریال در حالی که در بعضی از شهرداریهای کشور هر روزه پروژههای میلیارد ریالی اجرا می شود، بسیار دور از ذهن می نماید.

با توجه به عدم تغییر آیین نامه مالی شهرداریها از ۳۵ سال

پیش تاکنون، استفاده از اهرم تفویض اختیار ایدهای است که برای حل این مشکل از سالها پیش مورد توجه مدیریت ستادی وزارت کشور قرار گرفته و در دو سطح قابل اعتناست:

۱- تفویض اختیار هیئت دولت به وزارت کشور برای تصویب ترک تشریفات مناقصه در معاملات بیش از ۵۰ میلیون ریال، به منظور سهولت دواجر.

۲- تفویض اختیار وزارت کشور به مدیریت اجرایی استانی و محلی برای تأیید و تصویب ترک تشریفات مناقصه در معاملات بیش از ۲ میلیون ریال با توجه به اختیارات بند «ب» و در حدود اختیارات تفویض شده از هیئت دولت با توجه به بند «ج».

پس از انقلاب اسلامی، مدتها مدیریت ستادی وزارت کشور در مورد بند ۲ به تفویض کامل اختیارات خود به مدیریت اجرایی محلی قائل بوده است، به نحوی که حداکثر سقف اختیارات خود (تأیید ترک تشریفات مناقصه تا ۵۰ میلیون ریال) را متناسب با حجم معاملات در شهرداریهای کشور - که به نسبت بزرگی و کوچکی شهرها متغیر است - به شهرداران (و گاه به استانداران) تفویض نموده است. در این میان بخشنامه معروف به (۲)۱۳۰۰۰ در سال ۱۳۶۶ با عنوان «رفع مقررات دست و پاگیر و تسویفاتی» قابل توجه است که خطاب به شهرداریهای کشور صادر شده است. در این بخشنامه آمده است:

«... وزارت کشور به منظور رفع معضلات فعلی و حذف مقررات دست و پاگیر یا تأکید بر سیاست عدم تمرکز و اعتماد به مسئولان دست اندر کار، اختیارات ذیل را به شخص آقای شهردار که ذی حساب شهرداری می باشد تفویض و انتظار دارد شهرداران محترم با دقت کامل و رعایت صرفه و صلاح و غبطه شهرداری و مردم شهید پرور و مصالح عمومی و با درک عمیق مسئولیت محوله اقدام نمایند:

۱- تصویب انجام معاملات و ضرورت ترک تشریفات مناقصه تا مبلغ ۵۰ میلیون ریال موضوع بندهای «الف» و «ب» ماده ۴ آیین نامه مالی شهرداریها به شرح ذیل:

ردیف	جمعیت (نفر)		مبلغ تفویض شده
	تا	از	
۱	—	۵۰۰۰۰	۵ میلیون ریال
۲	۵۰۰۰۱	۱۰۰۰۰۰	۱۰ میلیون ریال
۳	۱۰۰۰۰۱	۲۰۰۰۰۰	۲۰ میلیون ریال
۴	۲۰۰۰۰۱	۵۰۰۰۰۰	۳۰ میلیون ریال
۵	۵۰۰۰۰۱	۸۰۰۰۰۰	۴۰ میلیون ریال
۶	۸۰۰۰۰۱	به بالا	۵۰ میلیون ریال

۲- تشخیص موارد استفاده از مناقصه محدود تا میزان ۱۰۰ میلیون ریال با رعایت کامل سایر مفاد تبصره های ۱ و ۲ ماده مذکور.

۳- تأیید انجام معاملات با وزارتخانه ها، مؤسسات و شرکت های دولتی و وابسته به دولت و سایر شهرداریها که منوط به توافق طرفین است، تا میزان ۱۰۰ میلیون ریال موضوع ماده ۱۹ این نامه مالی شهرداریها.

نکته مهمی که در این بخشنامه به چشم می خورد تفویض اختیار وزارت کشور (به جانشینی انجمن شهر) در تصویب معاملات شهرداریها به شهرداران است، بدون اینکه به مستند و منشأ اختیار یعنی ماده ۳۵ (۳) این نامه مالی شهرداریها اشاره ای شده باشد.

در پایان این بخشنامه تأکید شده که شهرداریها در استفاده از اختیارات مزبور که برای اولین بار به شهرداریها تفویض شده، دقت وافر معمول نموده و نسخهای از گزارش انجام هر یک از معاملات را حداکثر ظرف یک هفته به استانداریها جهت نظارت بر صحت اجرای ضوابط فنی، مالی و عمرانی برسانند.

در سال ۱۳۷۲ اختیارات موضوع بندهای «الف» و «ب» مستند به اختیارات ناشی از جانشینی انجمن و شورای اسلامی و وزارت کشور به استانداران تفویض شد (۴). با اینکه این بخشنامه با مفاد بخشنامه ۱۳۰۰۰ در تعارض بوده و ابهاماتی را به وجود آورد ولی با توجه به صدور بخشنامه بعدی (۵) در پاسخ به سئوالات و ابهامات مطرح و حه که در آن تأکید شده بود مفاد بخشنامه ۱۳۰۰۰ به قوت خود باقی و یا رعایت کامل مقررات مربوطه قابلیت اجرا دارد، این چنین استنباط می شود که منظور وزارت کشور از صدور بخشنامه، تفویض اختیارات بندهای «الف» و «ب» به استانداران، تفویض اختیارات سازد بر اختیارات شهرداران با توجه به سقهای معین شده در بخشنامه ۱۳۰۰۰ تا مبلغ ۵۰ میلیون ریال - بوده است. البته این موضوع در بخشنامه بعدی تصریح نگردیده بود. به همین ترتیب در بخشنامه سال ۱۳۷۷ (۶) نیز در حالی که اختیاراتی که اشاره شد به استانداران تفویض شده به بخشنامه ۱۳۰۰۰ نیز اشاره شده است.

در سال ۱۳۷۸ با توجه به استقرار شوراهای اسلامی شهرها، وزارت کشور در بخشنامه ای (۷) ضمن تأکید بر سیاست عدم تعسر کسب و به منظور سرعت بخشیدن به امور شهرداریها، صراحتاً تفویض اختیارات بند «ب» را مانند بخشنامه ۱۳۰۰۰ متناسب با رده های مختلف جمعیتی شهرهای کشور به شهرداریها ابلاغ نمود. ضمن اینکه این بخشنامه ابهام موجود در بخشنامه های ظاهراً متناقض قبلی را نیز مرتفع کرد و به وضوح اعلام نمود که اختیارات وزارت کشور ناشی از بند «ب» ماده ۴ مازاد بر سقف اختیارات تفویض شده به شهرداران را نیز به استانداران تفویض می نماید.

ضمناً سقف معاملات مندرج در رده های ۱، ۲ و ۳ جدول بخشنامه ۱۳۰۰۰ نیز از مبلغ ۵، ۱۰ و ۲۰ میلیون ریال به مبلغ ۱۵، ۲۰ و ۲۵ میلیون ریال افزایش یافت.

نکته شایان ذکر اینکه با توجه به تشکیل شوراهای اسلامی شهرها، تفویض سایر اختیارات پیش بینی شده در بخشنامه ۱۳۰۰۰ مانند تصویب معاملات موضوع ماده ۳۵ این نامه مالی شهرداریها، انجام معاملات موضوع ماده ۱۹ این نامه و

صلاحیت استفاده از مناقصه محدود، دیگر در صلاحیت وزارت کشور نیست و باید شوراهای اسلامی شهرهای کشور متناسب با شرایط هر شهر و شهرداری تصمیم بگیرند.

۲- در مورد تفویض اختیارات هیئت دولت در تصویب معاملات موضوع بند «ج» ماده ۴ این نامه مالی شهرداریها باید گفت با توجه به اینکه ارجاع تعداد بسیار زیاد معاملات شهرداریها برای تصویب هیئت دولت در عمل تقریباً غیر ممکن به نظر می رسد، از این رو وزارت کشور بر آن بوده است که با استفاده از ابزار «تفویض» بتواند با انتقال اختیار به سطوح پایین تر، امکان دسترسی به مرجع تصویب معاملات را برای شهرداریها آسانتر نماید. در پی این منظور در سال ۱۳۷۱ با طرح پیشنهادی مناسب از هیئت وزیران مصوبه تعیین وزیر کشور (باقید نام وزیر محترم) به عنوان نماینده ویژه رئیس جمهور برای تصمیم گیری در مورد ترک تشریفات مناقصه یا مزایده در معاملات عمده شهرداریها - موضوع بند «ج» این نامه مالی شهرداریها - تا مبلغ ۲۰۰ میلیون ریال را دریافت نمود (۸).

بلافاصله بر اساس این مصوبه به استانداران سراسر کشور ابلاغ شد که برای سهولت در اجرا این گونه معاملات یا در نظر گرفتن صرفه و صلاح شهرداری و رعایت مقررات مربوطه با مسئولیت وزیر نظیر استانداران صورت پذیرد (۹). سقف مندرج در این تصویب نامه در سال ۱۳۷۲ از مبلغ ۲۰۰ میلیون ریال به یک میلیارد ریال افزایش یافت (۱۰) که در سالهای ۱۳۷۶ و ۱۳۷۷ نیز برای وزرای محترم کشور وقت به همان نحو تجدید گردید (۱۱). در تفویض مجدد این اختیارات به استانداران پس از بحثهایی که در سال ۱۳۷۶ مطرح شد، چنین نتیجه گیری گردید که این اختیارات قابل تفویض به استانداران نیست. از این رو در متن نامه مربوط به اعلام مصوبه هیئت وزیران به استانداران (۱۲) تصریح شد که «نمایندگی مذکور قابل تفویض به نمایان استانداران نمی باشد».

با توجه به محدودیتهای پیش آمده در تفویض این اختیارات و مشکلات اجرایی ناشی از ضرورت صدور مجوز ترک تشریفات مناقصه در مورد معاملات بیش از ۵۰ میلیون ریال از سوی وزارت کشور، در حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی تصمیم گرفته شد که از دولت درخواست شود اختیارات بند «ج» ماده ۴ از طرف هیئت محترم دولت به صورت مستقیم به استانداران کشور تفویض گردد که پس از انجام مکاتبات لازم وی گیریهای به عمل آمده متأسفانه دبیر محترم هیئت دولت به موجب نامه شماره ۲۰۲۸۰۲۰/۱۲۹۵۱ مورخ ۱۳۷۹/۷/۱۲ نظر به معاونت محترم حقوقی ریاست جمهوری را به شرح ذیل به وزارت کشور اعلام نمود:

«از آنجا که مطابق بند ۲ نظریه ۷۶/۳۱/۱۱۴۴ مورخ ۷۶/۵/۱۳ شورای نگهبان، تصمیمات نمایندگان ویژه رئیس جمهور که به استناد اصل ۱۲۷ قانون اساسی انتخاب شده اند از زمان پایان یافتن دوره ریاست جمهوری تا تشکیل مجدد دولت و تصمیم گیری جدید نافذ نمی باشد، لذا تصویب پیشنهاد وزارت کشور به استناد اصل ۱۲۷ قانون اساسی بدون ذکر نام استانداران از این جهت با اشکال مواجه خواهد شد. طبیعی است تصویب پیشنهاد مذکور با ذکر نام استانداران مستند به اصل ۱۲۷ بلا اشکال است».

این نظریه طی نامه شماره ۳۳۱۱۳/۳۲ مورخ ۱۳۷۹/۸/۷ وزارت کشور به استانداریهای سراسر کشور اعلام گردید.

- ۱- این نامه طی شهرهای سراسر کشور در تاریخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ ابلاغ گردید.
- ۲- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۳- ماده ۲۵ این نامه مالی شهرداریها و ابهامات انجمن شهر و وزارت کشور در تاریخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۴- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۵- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۶- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۷- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۸- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۹- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۱۰- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۱۱- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴
- ۱۲- بخشنامه شماره ۱۳۰۰۰ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۲۴

**نقده** با نام قدیمی شلدوز - به معنی صحرایی پر از آب - منطقه‌ای سرسبز و حاصلخیز است، با ۱۰ کیلومتر مربع مساحت و ۷۰ هزار نفر جمعیت. رودخانه گدار - که از آشنویه سرچشمه می‌گیرد - از این شهر می‌گذرد و سد تازه متولد شده حسلو در نقده به برکت همین رودخانه است. این سد، موقعیت مناسبی را برای کشاورزی، گردشگری، پرورش ماهی و... فراهم کرده است. فاصله سد با دریاچه ارومیه، یک کیلومتر است؛ تلاقی دو جلوه متضاد از طبیعت، موقعیتی منحصر به فرد، فرصتی برای ایجاد شهرک آب درمانی و... نقده دارای تفرجگاههای متعددی است از جمله هفت چشمه، سلطان یعقوب (ابشار نقده) و تفرجگاه شیخ معروف با آبی سرد و ترکیبات شیمیایی خاص که بومیان از آن برای بهبود امراض مختلف خویش بهره می‌جویند. وجود تپه‌های باستانی و غارهای مختلف از دیدنیهای دیگر منطقه است. آثار باستانی و اشیای کشف شده منطقه به ۲ هزار سال پیش از میلاد مسیح برمی‌گردد. جام زرین حسلو از مکشوفات تپه حسلوست که اکنون در موزه ایران باستان نگهداری می‌شود.



«در وضعیت موجود، یک سازمان تجزیه می‌کند و سازمان دیگر، با شاخسار بسیار زیاد، تعمیرات آب و فاضلاب، خیابانی، آسفالته‌ها را می‌کند و شهر داری آن را سال آینده می‌کند و در همان همان خیابان را اشرف کت برق، گاز و مخابرات می‌کند و باز شهر داری با تأخیر زیاد، تم می‌دهد می‌کند با آنها گفتگو می‌کنیم تا با یکدیگر هماهنگ شویم، اما یکی امروز پول ندارد، بنابراین نمی‌تواند کاری انجام دهد و دیگری فقط همین امروز پول دارد و باید حتماً کارهای را همین امروز انجام دهد، چرا که شاید فردا پول نداشته باشد این است که به عنوان مثال، یک خیابان به فضات حکماری و جزئی می‌شود شهر داری هم که از این فاعده، مستثنی نیست و در این میان، ضرر و زیان اصلی به مردم می‌گردد. مردمی که مجبورند به تفرجگاهها بروند تحمل کنند».

اینجا گفته‌های محمد حسین بخشایشی، شهردار نقده است. به اعتقاد وی، بیشتر مشکلات تاریخی در منطقه که داشته شهردار، تاهات هماهنگ شهری دارد، بخشایشی معتقد است نبود مدیریت واحد شهری به عوامل زیادی از جمله غیر جامع و ناکارآمد بودن قوانین شهرداری، همسو نبودن قوانین سازمانهای مختلف و سلبتعی عمل کردن مدیران بستگی دارد.

شهردار نقده در نقضانی نسبتاً نظم‌آمیز تلاش می‌کند گامی در این زمینه بردارد. **● آقای شهردار، ببخشید که بحث شما را قطع کردم. لطفاً ادامه دهید.**

# مدیر یا مدیریت؟

گفتگو با محمد حسین بخشایشی - شهردار نقده

غلامرضا طالبی

● عرض می‌کردم تشنه و تفریق موجود در شهرهای ما، نتیجه ناهماهنگی مسئولان شهری در سطح کشور است. جان بحث این است که اگر به «مدیریت واحد شهری» برسیم، گره کور بسیاری از معضلات شهری گشوده خواهد شد. در برنامه سوم توسعه بریکارچه شدن و هماهنگی تمامی سازمانهای خدماتی و در نتیجه بر مدیریت واحد شهری تأکید شده است. اگر سازمانهای ذی‌ربط بتوانند هر از چند گاه یک بار در برنامه‌های منظم، فعالیتهای خود را یک کاسه کنند و حتی قبل از اینکه پروژه‌های آغاز شود، با یکدیگر هماهنگ شوند، تخریبها و تعمیرهای مکرر و هزینه‌های اضافی بر گرده شهرهای ما سنگینی نخواهد کرد. در بسیاری از کشورهای دیگر، شهردار فرد قدرتمندی است با ویژگیهای لازمی که به او فرصت می‌دهد تا شهر را به صورتی یکپارچه و هماهنگ، با مدیریتی واحد و قدرت اجرایی و توان مالی کافی اداره نماید.

● اما کشور ما در ست نقطه مقابل این تصویر است؛ در اینجا همه از شهرداری تخفیف می‌خواهند و حمایت لازم را از او نمی‌کنند. در چنین شرایطی شما به عنوان شهردار چگونه می‌توانید گامهای مقتدرانه بردارید.

● گامهای مقتدرانه که هیچ گامهای معمولی و ارزان هم به احتیاطهای فراوان نیازمند است. این خیلی عجیب و تأسفاتگیز است که همه سازمانها و ادارات به خود حق می‌دهند در شهرداری دخالت کنند و برای شهرداری ایجاد اشکال کنند؛ در حالی که شاید حق با آنها نباشد و یا دست کم، شهرداری در آن مورد خاص مقصر نباشد و به وظیفه خود عمل کرده باشد. به عنوان مثال، مورد خاصی را شهردار تصویب می‌کند و شهرداری ناکزیر است اجرا کند. اما اداره کشاورزی، جهاد سازندگی و به طور کلی ادارات و سازمانهای دیگری که به نحوی با آن مصوبه در ارتباط اند، مصوبه شهردار را قبول ندارند! اینجا است که همه چیز معلق و پا در هوا می‌ماند؛ نه شهرداری می‌تواند کارش را انجام دهد و نه شهردار می‌تواند بیکسر «مسوبتاش باشد، چرا که حمایت لازم از شهردار نمی‌شود و در این میان، هیچکس جز مردم ضرر نمی‌کند. بنده و دیگران به عنوان کارمند، حقوقمان را می‌گیریم و هر کدام به وظیفه اداری خود عمل می‌کنیم و گاه شاید حتی همین چانه‌زنی و توی سر هم زدن، فلسفه وجودیمان نقی شود. حال اینکه تاکنون هر کدام ما درون دژ مستحکم دلائل قانونی خود، در امان مانده‌ایم اما واقعیت این است که موضوع اصلی یعنی حفظ منافع عموم نادیده گرفته شده و شاید که به خطر هم بیفتد و با افتخار باشد.

● همان طور که فرمودید به نظر شما یک وجه مهم قضیه این است که قوانین شهرداری دچار مشکل است و باید متولیان و تصمیم گیران جامعه در این زمینه، هر چه سریعتر، تدبیری بیندیشند.

(ب) بله، قوانین موجود شهرداری ناتوان است و قدرت ندارد جوابگوی تشکیلات عربی و طویل امروز شهرداری و شهروند امروزی باشد اگر قرار است شهرداریها در مدیریت شهرها مؤثر باشند قطعاً قبل از هر اقدامی باید حذف و اضافاتی در قوانین آن صورت بگیرد. به عنوان مثال، قوانین مربوط به تأمین منابع درآمد شهرداری به تجدیدنظر کلی نیاز دارد؛ قوانین فعلی این حوزه با نیازهای زمان و شرایط مختلف شهرهای ما همخوان نیست و هماهنگی ندارد. از این گذشته، شهرداری مشکلات و مسائلی دارد که با ادارات و سازمانهای دولتی و غیردولتی مختلف ارتباط پیدا می کنند، اگر مصوبات شهرداری دارای اقتدار کافی و به روز باشد شهرداری می تواند در این زمینه ها با قدرت حرکت کند و به هیچ استثناء و توصیه ای جز قانون گردن نگذارد. در حال حاضر ما در شهرداری، بیشتر با چانه زنی، مصالحه و تفاهمی دوستانه - به تفاهم بر خواسته از قانون - ادامه حیات می دهیم.

● شهرداری در کشور ما قدمتی ۷۰ ساله دارد، در حالی که بسیاری از سازمانها که هنوز یک دهه از تأسیس آنها نگذشته است گاه موفق تر عمل می کنند چرا این مجموعه ۷۰ ساله، ترس و توان لازم را ندارد؟

(ب) بله، به عنوان مثال می توان شرکت آب و فاضلاب را مطرح کرد که قوانین و مقرراتش تازه است و جواب مختلف کار را مورد توجه قرار داده است. اجازه بدهید دستمزدهای این شرکت را به عنوان نمونه عرض کنم؛ نیروی انسانی در این شرکت از تمام مزایای لازم برخوردار است. البته برخی از ادارات و سازمانهای دیگر نیز این گونه هستند. خوب در چنین شرایطی بازدهی تشکیلات تحسین آمیز است. شاید در جامعه ما شغلی به اندازه رفتگری، سخت تر و آسیب پذیرتر نباشد، اما برای این گروه شغلی چه کردیم تا دلگرم و امیدوار باشند؟ برای سطوح دیگر شغلی چه؟ معنی است بنده ۵۰ ساعت اضافه کاری به عنوان کمک و هدیه به آنان بدهیم، اما مشکل آنان یا این کمکها حل نمی شود. رفتگر را عاشق حرفش نمی کند و حرفش را برای او افتخارآمیز نمی شود. خوب تبعات چنین شرایطی هم که روشن است، در ایجاد دیگر نیز مشکلات بسیاری داریم که لاینحل مانده است. مسائلی که در جنگ فرسوده شده و عمر مفیدش به پایان رسیده است، توان مالی هم که نداریم تا آنها را تبدیل به احسن

کنیم، بنابراین طبیعی است که این وضعیت، روز به روز ما را ضعیف تر نیز می کند و باقی مانده انرژی شهرداری هم تخلیه می شود تا به صفر برسد یا به هر حال یا باید به نحوی و از جایی، شهرداری را تقویت کنند و یا با احکامهای قانونی و انعطاف لازم، اجازه دهند شهرداریها بر اساس شرایط محلی از شهر و محل خود، هر چند اندک، درآمدهایی برای این تشکیلات تعریف کنند. شاید وضعیت محلی بسیاری از شهرها کم و بیش چنین فرصتی را برای شهرداریها فراهم کند و آنها را از محسوسه موجود برهاند.

● الان در حومه نرده مشاغل زیادی وجود دارند که سهمی و عوارضی به شهرداری نمی پردازند، استنباط من این است که شما می خواهید بفرمایید قانون وضعیتی برای شما به وجود آورد تا شما بتوانید با استناد به آن، از این گونه فعالیتها درآمدی کسب کنید؟ همین طور است؟

(ب) بله درست می فرمایید. ما تا به حال نتوانستیم از آنها عوارض بگیریم، به این دلیل که مثلاً در حوزه استحفاظی ما نیستند و یا دلایل دیگر. به هر حال این مراکز از امکانات و خدمات شهر استفاده می کنند ولی شهرداری نمی تواند با استناد به قانون از آنها عوارض دریافت نماید همچنین شاید برای شهرهایی مانند نرده که وجه غالب درآمدش از طریق باغداری و کشاورزی است نیز بتوان با شرایط عادلانه، حرفه ها و عوارضی را پیش بینی کرد و با موارد دیگری که البته به بررسی و کارشناسی دقیق نیاز دارد.

● اینها که شما فرمودید مربوط به سطوح بالای قدرت است، اما به نظر می رسد که در سطوح پایین تر نیز باید تسلاسهایی صورت بگیرد. اینکه صف، ستاد و قوانین شهرداری برای رسیدن به مدیریت واحد شهری، به بازسازی نیاز دارند، فقط یک گام است. گام بعدی این است که مدیران شهری سرانجام باید شخصی، سازمانی و یا تشکیلاتی را به عنوان تصمیم گیرنده اصلی و شیخ الرئیس بپذیرند و پس از بررسی همه جانبه، همه آن را قبول کنند.

(ب) همین طور است. فرمانداری و شورا می توانند چنین نقشی را ایفا نمایند. فرمانداری «نماینده عالی دولت» در منطقه و شورا «نماینده مردم» در آن منطقه است. البته توهمش و کمبودها را قبول داریم؛ شوراها تازه کارند و هزار و یک حرف و حدیث دیگر که بعضاً صحیح نیز هستند. اما به هر حال یا باید شوراها را متحل کرد، یا فقط آن را شورای شهرداری دانست و یا اینکه امروز را به گونه ای هدایت کرد که شوراها هر چه زودتر از نظر علمی، وسعت و دقت نظر و به مقام اصلی خود یعنی «شورای شهر» برسند و آن گاه همه واحدها و







نقشه - طرح یکمختار چشمه

یک سازمان و کلیت یک سازمان از رأس هرم تا قاعده‌اش همیشه در برزخ باشد که هست، نه تنها نخواهد توانست کاری انجام دهد و سیستم بریزد، بلکه به سازمانهای دیگر جامعه نیز صدماتی جبران ناپذیر وارد خواهد کرد و خود نیز گام به گام به سوی نابودی پیش خواهد رفت.

● **مادر گفتگوها و برخوردی که با شهرداران مختلف داشته‌ایم، شاهد بودیم که بویژه شهرداران جدید، طرحها و اندیشه‌هایی نو در سردارند؛ طرحها و اندیشه‌هایی که عموماً مورد حمایت شورا نیز قرار گرفته است. اما بیشتر آنها در مراحل اجرا از آنچه باید باشد و نیست گله‌مند بودند.**

(۱) ببینید، اقتدار شهرداری بدون حمایت و پشتیبانی کافی دولت و نمایندگان دولت در منطقه به سرانجامی دلخواه نخواهد رسید مدیریت صحیح، اقتدار لازم می‌خواهد و اقتدار لازم، حمایت قانونی متولیان کشور را می‌طلبد و اگر این حمایت قطع شود سقوط مدیر و مدیریت قطعی است. اجرای طرحها و اندیشه‌های نو با مدیریت صحیح، اقتدار و حمایت متولیان ذی‌ربط امکان‌پذیر است و لا غیر.

محمد حسین بخشایشی خود را امیر اجرایی می‌دانند. می‌دانست گذار از عقل خودش آمده است که با او گفتگو را اجرا از اختیار نویسنده معتقد است بهترین مدیر نیز در وضعیت موجود شهرداری به خطا خواهد رفت. شهردار نفعده می‌گوید چنانچه این «مصالحه کردن و هر چه گت می‌تواند و منی دیگر بجز» در عین اصولی و روشهای «تاریخ مصر» مشخصی دارد تا آنچه در عین می‌تواند مثلاً محراب اثرات است که تعلق را از لیگان به هفت چشمه ببر تولید بخش خصوصی، انجام داد «دایر کند کاری که البته در هفت چشمه و ناموار دیگر و شهر های دیگر به راحتی انجام شده است و هنوز هم ممکن است انجام شود به هر حال این مورد باشد که بسیار، لطیف و با فکرت این بدان از مویار بخش خصوصی بوده است و قاعده نمی‌شود. قاعده هر انکار های جامع و کار آمد قانونی است چنین قوانینی است که شهر و ندان و اقتناع می‌کنند و به جامعه غنائی بخشید بخشایشی در شرایط فعلی، شهردار شدن را بسیار مشکل می‌دانند. باور نگارنده صاحب شهردار و ندان به تشکیلات شهرداری نیز گله‌مند است و آرزوی کند روزی برسد که شهردار و ندان، معجزاتی قانونی را اجرا می‌تواند بکنند. معتقد است شهرداری‌ها نیز باید با عملکرد صحیح خود باعث شهروندان و دولتمردان را جذب نمایند بخشایشی، دانشجوی کارشناسی از سدبر نامه‌ریزی تویستی است.

● **آقای شهردار از اینکه ما را پذیرفتید متشکریم.**

سازمانها تصمیم شورا را قبول کنند اگر شورا جایگاه انجمن شهر را در کشورهای دیگر بباید، مدیریت واحد شهری هم محقق خواهد شد و در این صورت هماهنگی سازمانها، ادارات و شرکتهای دولتی و غیردولتی نیز جامعه عمل خواهد پوشید. به عنوان مثال پروژه تشریحگاه هفت چشمه را ما به تنهایی نمی‌توانستیم به سرانجام برسانیم، فرمانداری و شورا، نهادهای سازمانها را جمع کردند و به همه توصیه کردند تا این پروژه را سر و سامان دهند.

● **آقای بخشایشی این گونه امور، بیشتر جنبه فرهنگی دارند و اصلاح آنها به گذشت زمان نیاز مند است. در وضعیت فعلی و در ساختار اداری موجود، به نظر شما چه می‌توان کرد؟**

(۲) طبیعی است که در چنین شرایطی، انتظار تحقق مدیریت واحد شهری، انتظار واقع‌بینانه‌ای نیست. در این وضعیت، بیشتر، مسائل را با تفاهم، مذاکره و مصالحه باید حل کرد.

● **انتظار دارید مدیریت واحد شهری را به شهرداری بدهند؟**

(۳) با قوانین و مقررات موجود شهرداری و ساختار و تشکیلات فعلی آن، خسر، بیسید زمانی بسیاری از وظایف پرشوش شهرداری بوده است از جمله برق، آب، فاضلاب و... و شهرداری به دلیل همین ساختار و تشکیلات ناقصی که داشته و دارد نتوانسته است در این زمینه‌ها نیز درست عمل کند. از زمانی که این وظایف متنوع شدند و هر کدام از تشکیلات مستقلی بر خود دار شدند به بهترین شکل نیز خدمات ارائه دادند. ناچار این دست و پاگیر از شهرداری حذف نشود، تا از شهرداری حمایت لازم صورت نگیرد و تا مشخص نشود که بالاخره این تشکیلات مردمی است یا دولتی، کاری از پیش نخواهیم برد. الان دولت می‌گوید شهرداری «مردمی» است و باید روی پای خودش بایستد در حالی که شواهد نشان می‌دهند کاملاً هم غیردولتی نیستیم. اما از سوی دیگر، تلقی مردم این است که شهرداری «دولتی» است و به همین دلیل از شهرداری توقع و انتظارات بسیاری دارند می‌توان گفت شهرداری در بالا، حامی ندارد؛ با یک تلقی از طریق این یا آن شخص و این یا آن اداره و سازمان، بسیاری از قوانین و مقررات نادیده گرفته می‌شود و شهرداری هم سرانجام مجبور است اجابت کندا توقعات، تحریکات، دخالتها و... همیشه باعث مزاحمت در کارهاست. در مدیریت واحد شهری، اینها آفات است؛ اینکه یک سازمان به همه بدهکار باشد، همه خود را آقا بالا سر و طلبکار بدانند و حق دخالت داشته باشند. این امور اقتدار سازمان را زیر سؤال می‌برد. ما ضعفهای سازمانی خود را قبول داریم، ولی به خاطر این ضعفها نباید مورد حمله همه باشیم؛ هر کاری، روند مشخصی دارد و حساب و کتابی، بلکه شهردار و سازمان خطای باید مجازات شود، اما اگر کل

# مسکن شهری، به سوی برنامه ریزی محلی

گفتگو با مینو رفیعی

ناصر برک پور



در باره مینو رفیعی

مینو رفیعی، متولد ۱۳۲۶ اصفهان، در سال ۱۳۵۲ تحصیلات خود را در دوره کارشناسی از شد اقتصاد در دانشگاه مریلند به پایان رساند. او از سال ۱۳۷۰ تاکنون در موسسه اقتصاد شهری و اقتصاد مسکن در دانشگاههای تهران، تربیت مدرس، علم و صنعت و آزاد تدریس کرده است. همچنین از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۷۹ مدیر گروه اقتصاد مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران بوده است.

مینو رفیعی مدیریت طرحهای بسیاری را بر عهده داشته است که از جمله می توان به طرح صنعت و قضا (در قالب طرح کالبدی ملی)، طرح شبکه شهری امپلیس سرزمین (ویرایش جدید) و مطالعات صنعت و معدن، شبکه شهری و محرومیت زدایی در طرحهای منطقه‌ای اشاره کرد. از مینو رفیعی کتابهای «مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی؛ اقتصاد و درآمد و مسکن در تهران» به صورت تالیف و کتاب «خانه سازی در جهان سوم» به صورت ترجمه انتشار یافته است.

● که مسکن به هیچ وجه بدتر از سایر شاخصهای اقتصادی - اجتماعی نیست. همان طور که وقتی شما به شهرهای بزرگ و کوچک کشور و حتی روستاها وارد می شوید تعداد واحدهای مسکونی جدید که از مصالح ساختمانی مرغوب ساخته شده و صرفاً نظر از نامسازی، شکل و قیافه خوبی هم ندارند زیاد است. شما به ندرت ممکن است در جایی ببینید که ساخت و سازهای جدید کاهگلی یا خشت و گلی و یا نامنظم و نامربوط است. شاید بافت قدیمی شهرها یا روستاها به دلیل وجود ساختمانهای قدیمی دارای کیفیت نامطلوب باشد، ولی ساخت و سازهای جدیدی که در ۱۰ یا ۱۵ سال اخیر شکل گرفته اند کیفیت بهتری نسبت به قبیل داشته اند.

● بنابراین به عقیده شما اینکه گاهی در رسانه ها یا در اذهان عمومی از مسکن به عنوان بحران اجتماعی یاد می شود درست نیست؟ یعنی شاید بتوانیم بگوییم مسکن در ایران، بیشتر مسئله است تا بحران؟

○ بله، مسئله است؛ ولی هنوز بحرانی وجود ندارد. ممکن است در مورد گروههای خاصی از جامعه بحران وجود داشته باشد، ولی آن قیود عمومی نیست که در حد بحران مسکن در جامعه جلوه کند. در عوض، شما مثلاً شاخصهای صنعت را در نظر بگیرید، حتی در شهرهای برجستگانی مثل در قول هیچ صنعت خصوصی که بالای ۱۰۰ نفر در آن اشتغال داشته باشند ندارید؛ این را می شود گفت بحران صنعت، ولی در همان شهر ما بحران مسکن نداریم، با اینکه در قول یکی از شهرهایی است که قیمت مسکن در آن بسیار گران است. می توان گفت کمبود مسکن به طور نسبی وجود دارد، ولی بحران خیر.

● پس چرا در اذهان عمومی، مسکن به عنوان بحران قلمداد می شود؟

○ برای اینکه مردم با مسکن به طور ملموس ارتباط دارند،

● همان طور که می دانید مسکن در کنار آموزش، بهداشت، پوشاک و نظایر اینها از مهمترین شاخصهای رفاه اجتماعی و شهری به شمار می آید. بنابراین در ابتدای صحبت پدیده تصویر کلی از وضعیت مسکن شهری در ایران ارائه بفرمایید.

○ مسکن بازتاب کالبدی توسعه است و یکی از مهمترین شاخصهای توسعه بافتی از نظر فیزیکی یا کالبدی به شمار می آید. وقتی وارد شهری می شوید که هیچ تصویری از وضع اقتصادی و اجتماعی مردم آنجا ندارید دایره شما از وضع اقتصادی شهر و ساکنان آن بر اساس ظاهر ساختمانها و بویژه واحدهای مسکونی اش شکل می گیرد. البته گاهی ممکن است ناحیه تجاری توسعه یافته و چشمگیری در مرکز شهر باشد، ولی دایره اصلی شما در بازه اینکه آیا این شهر، پیشرفته و توسعه یافته است یا خیر، زمانی است که به محلات مسکونی آن می روید. بنابراین مسکن واقعاً تبلوری از توسعه بافتی است. همچنین مسکن نقش مهمی در تأمین نیازهای کلی خانوار یعنی نیازهای فیزیکی، روانی و معنوی آن دارد.

اما برای دایره صحیح در باره وضعیت مسکن شهری در ایران و هنر کشور دیگر، شاخصهایی وجود دارد. برای مثال می توان از شاخصهای تراکم خانوار در مسکن، تراکم خانوار در اتاق، کیفیت مسکن، میزان برخورداری مسکن از تسهیلات آب برقی و قیمت مسکن، توان مالی خانوار و میزان تولید مسکن نام برد. این شاخصها را معمولاً در چند دسته شاخصهای تولیدی، شاخصهای کیفی، شاخصهای کفی و شاخصهای توان مالی تقسیم بندی می کنند. آنچه از تحلیل رقمهای این شاخصها در ایران به دست می آید با آنچه معمولاً در اذهان مردم است و بعضی از رسانه ها هم به آن دامن می زنند تفاوت دارد. در شهرهای ایران، حتی همان تبلور فیزیکی مسکن نشان می دهد

مسکن شهری همواره در کانون توجه و تأکید برنامه ریزی شهری بوده است. اساساً یکی از سرچشمه های پیدایش شهرسازی نوین را ضرورت بهبود کیفیت مسکن در شهرهای قرن نوزدهم می دانند. بعدها با افزایش جمعیت شهر نشین، تأمین مسکن و یا به عبارات دیگر کیفیت مسکن، اهمیت بیشتری نسبت به کیفیت آن یافته است.

در کشور ما نیز که پیشینه برنامه ریزی به چند دهه اخیر باز می گردد، برنامه ریزی مسکن با افزایش شتابان جمعیت همراه بوده است. بنابراین طبیعی است که تأمین مسکن برای شهر نشینان، دغدغه اصلی برنامه ریزان را تشکیل می داده است. عدالت اجتماعی نیز ایجاب می کند نخست سرپناهی برای همه فراهم شود.

اکنون با وجود اینکه آمار و ارقام امیدوار کننده ای در زمینه قیمت مسکن وجود دارد، اما هنوز مسکن شهری همچنان به عنوان مسئله ای اجتماعی در اذهان عمومی مطرح است. بدون تردید بخش عمده ای از این مسئله به ناتوانی خانوارهای شهری در تأمین مسکن مطلوب باز می گردد. بنابراین زمان آن رسیده است تا کیفیت مسکن مورد توجه جدی برنامه ریزان قرار گیرد.

همان طور که در گفتگوی حاضر به آن اشاره می شود، بخشی از مسائل موجود مسکن شهری در ایران ناشی از محدودیتهای برنامه ریزی متمرکز ملی بوده است. از این رو، برای رسیدن به اهداف کفی و کیفی برنامه ریزی مسکن، سپردن کار همراه با امکانات و اختیارات لازم به نهادهای محلی به عنوان یکی از سیاستهای ممکن و مطلوب، قراروی برنامه ریزان قرار دارد.



ولی در مواردی مثل صنعت این طور نیست.

● **دلیلش فقط همین است؟**

○ باید دید کسانی که در مرکز مسئله مسکن قرار دارند چه کسانی هستند، چند نفرند و صدایشان چگونه به گوش بقیه می‌رسد. بقیه که مسکن مناسب دارند و در واقع اکثریت خاموش هستند، چیزی نمی‌گویند.

● هر چند قصد آن نداریم وارد آمار و ارقام تفصیلی شویم، اما اگر وضعیت مسکن شهری را با چند رقم کلی بتوانید بیان کنید شاید مفید باشد.

○ اولین شاخصی که برای وضعیت مسکن به آن اشاره می‌کنند کمبود مسکن است. واقعاً ما چند تا خانه کم داریم؟ برآورددهای سال ۱۳۷۹ نشان می‌دهند حدود ۸ میلیون خانوار شهری داریم که اینها در ۷ میلیون واحد مسکونی زندگی می‌کنند. طبیعتاً اگر این ارقام را از هم کم کنیم می‌شود یک میلیون کمبود مسکن، ولی واقعیت این است که حدود ۳ تا ۴ درصد از خانوارهای ما یک نفره است. اینها معمولاً افراد مسنی هستند که با تعریف آساری به خانوار یک نفره تبدیل شده‌اند. این افراد لزومی ندارد که در یک واحد مسکونی مستقل زندگی کنند. به اضافه اینکه، فرهنگ کشور ما هنوز زندگی چند خانواری را می‌پذیرد. بنابراین خانوارهای یک نفره را از این دور خارج می‌کنیم. حتی خانوارهای دو نفره‌ای که تازه تشکیل شده‌اند و جوان هستند تا مدتی با خانواده خود زندگی می‌کنند. به این ترتیب و بنا روشهایی که فرصت توضیح آنها نیست، تراکم بهینه و مطلوب خانوار در مسکن ۱/۱ خانوار در واحد مسکونی است. بنابراین اگر ما ۸ میلیون خانوار داریم تقریباً باید ۷ میلیون و ۳۰۰ هزار واحد مسکونی داشته باشیم تا این خانوارها را در آنها جای دهیم. پس کمبود ما در اصل ۳۰۰ هزار واحد مسکونی است. با توجه به اینکه ما سالانه ۳۰۰ هزار واحد مسکونی شهری تولید می‌کنیم این کمبود برابر با یک سال

تولید مسکن شهری است و این رقم نگران‌کننده‌ای نیست. در مقایسه با چین، هند و کشورهای دیگر که جمعیت زیاد دارند جمعیت بالایی دارند وضع ما خوب است.

البته ساخت جمعیتی ما به گونه‌ای است که تعداد زیادی خانوار جدید با سرعت و بارشد بالا به جمعیت افزوده می‌شود. برای اینها باید فکری کرد و راه حل آن، هم افزایش تولید است و هم بالا بردن توان مالی خانوار. بنابراین در آینده ممکن است بحران پیش بیاید و علائمش را می‌توان دید، ولی هنوز پیش نیامده است.

● شاید تفاوت تقاضاوتها در مورد پدیده مسکن ناشی از این باشد که توقعی که ما از مسکن داریم با برداشتی که ما از مفهوم مسکن داریم متفاوت است. به عقیده من در ارقام و تعاریف آماری، چیزی که به عنوان مسکن قلمداد می‌شود همان سرپناه است. اگر مسکن را به معنی سرپناه بگیریم، بلکه مردم جایی دارند که شب را سر کنند ولی اگر کیفیتهای برای مسکن قائل شویم، وضع چگونه است؟ در جایی، مسکن به عنوان وسیله‌ای تعریف شده است که دارای معیارهای اساسی برای ایجاد پیوند بین خانواده و محیط باشد. در جایی دیگر گفته شده است کیفیتهایی مثل احساس تعلق خاطر، میزان رضایت از فضاهای محلی، داشتن حس مکان، احساس راحتی، لذت‌بردن و... کیفیتهایی هستند که مسکن مطلوب را می‌سازند. اگر با این تعریفها به مسکن شهری نگاه کنیم جور دیگری قضاوت خواهیم کرد. واقعیت این است که بخش مهمی از مسکن شهری ما که در برداشتهای آماری به عنوان موجودی مسکن به حساب می‌آید نامرغوب و با کیفیت بسیار پایین است. وجوه بازار غیررسمی فعال و گسترده مسکن، تولید انبوه خانه‌های تعاونی و ردیفی در حاشیه شهرها، سکونت اجباری و... نشان می‌دهند که در موارد بسیار، انتظاری که ما از مسکن داریم برآورده نمی‌شود. بنابراین ممکن است دارای مسکن باشیم ولی از آن احساس رضایت نکنیم.

○ این سؤال شما دو قسمت دارد: یکی اینکه اگر شاخصها نشان می‌دهند ما خیلی کمبود مسکن نداریم یا وضع مسکن ما در مقایسه‌های بین‌المللی بد نیست، پس چرا این همه گله و شکایت از وضعیت مسکن می‌شود. دوم اینکه اگر ما تعریف بهینه و مطلوبی را از وضعیت مسکن سلاک قرار دهیم که هم در محیط شهری مطلوب باشد و هم کیفیت خود واحد مسکونی قابل قبول باشد، آیا باز هم چنین نتیجه می‌گیریم که وضعیت مسکن نامناسب نیست؟ کیفیت واحد مسکونی را با دو شاخص عمر و مصالح ساختمانی می‌توان سنجید. شاخصها نشان می‌دهند که بیش از ۵۰ درصد واحدهای مسکونی شهری ما در ۱۰ سال اخیر و بیش از ۷۰ تا ۸۰ درصد آنها ظرف ۲۰ سال اخیر ساخته شده‌اند. همچنین حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد آنها از مصالح ساختمانی مرغوب یعنی آجر و آهن، اسکلت فلزی یا بتن اره‌ساخته شده‌اند. تعداد اتاق در واحد مسکونی هم شاخص دیگری است که میزان راحتی و آسایش افراد خانوار و داشتن فضای نشن می‌دهد. براساس برآوردها، میانگین تعداد اتاق در واحد مسکونی شهری، با احتساب آشپزخانه، ۳/۸ است که روند فزاینده‌ای را از حدود ۲ اتاق در سال ۱۳۵۵ به ۴ اتاق در حال حاضر نشان می‌دهد.

البته این را هم باید گفت که حدود ۴۰۰ هزار خانوار شهری هستند که در تراکمهای نامطلوب زندگی می‌کنند؛ یعنی تعداد افراد خانوار زیاد است، اما فضای کافی در اختیار ندارند. همچنین حدود



۲۵۰ هزار خانوار داریم که در واحدهای مسکونی غیر زمین زندگی می‌کنند. این واحدها از مصالح کم دوام ساخته شده‌اند و عمرشان هم بیش از ۲۰ سال است. البته این تعداد به شرطی است که تعاریف را بر حسب اقلیم و نوع مصالح متفاوت تر نظر بگیریم و گرنه در صورتی که اجر یا تیر آهن را جزء مصالح نیمه مقاوم بدانیم، حدود ۵۰ درصد واحدهای مسکونی ما نیمه مقاوم می‌شوند. این در حالی است که با توجه به زلزله‌خیزی کشورمان ممکن است ۶۰ درصد ساختمانهای ما در مقابل زلزله‌های بالای ۶ ریشتر مقاومت نکنند، ولی ما تعاریف معمول نمی‌توانیم این واحدها را غیر ایمن بدانیم. با اجتناب از، مشکلاتی است که اساساً باید طور دیگری حل شود.

● ولی آمار و ارقام باز هم گویا نیست. همان شاخص عمر و مصالح ساختمانی را در نظر بگیریم؛ این شاخص می‌گوید غالب واحدهای مسکونی شهری در ۲۰

سال اخیر ساخته شده‌اند و در بیشتر آنها هم مصالح اجر و آهن به کار رفته است، اما برای این شاخص، واحد مسکونی که در شمال شهر تهران با داشتن طرح معماری و محاسبات سازه با بهترین کیفیت ساخته شده است یا ساختمانی که در حاشیه شهر توسط کسانی ساخته شده که صرفاً اجر روی اجر گذاشته و برای خود چهار دیواری درست کرده‌اند فرقی نمی‌کند. تعداد آنها هم کم نیست. تعریف آماري بين اين دو واحد مسکونی تفکیک قابل نمی‌شود، در صورتی که تفاوت از زمین تا آسمان است.

این موضوع بر می‌گردد به قسمت دیگر سؤال شما که اگر ما واقعاً کمبود مسکن نداریم و مسکنهای جدید هم کیفیت مناسبی از نظر مصالح ساختمانی و وسعت دارند، پس نگرانیهایی که در مورد مسکن ابرار می‌شود ناشی از چیست. ببینید، مسکن شهری در ایران مسائلی دارد که یکی از آنها وضعیت صنعت ساختمان و کیفیت ساخت و ساز است. صنعت ساختمان ما مشکلاتی دارد. تعداد سازندگان حرفه‌ای بسیار کم است. حدود ۸۰ درصد مسکن شهری توسط سازندگان غیر حرفه‌ای تولید می‌شود. اینها سازندگان «یک بار مصرفی» هستند که تنها یک بار اضافه بر نیاز خود چند واحد مسکونی می‌سازند و بعد هم از دور ساخت و ساز خارج می‌شوند. آن دسته از سازندگان هم که حرفه‌ای هستند به دلیل نبود نظارت، بر کارشان و نبود تاییدها و گواهی‌نامه‌هایی که در همه جای دنیا برای تضمین کیفیت ساخت مسکن وجود دارد، مسکن استاندارد تولید نمی‌کنند. بنابراین یکی از مسائل عمده ما نداشتن صنعت ساختمان حرفه‌ای است.

مسئله دیگر، گران بودن مسکن و ناتوانی گروهی از خانوارها برای خرید مسکن است. در حال حاضر حدود ۱/۵ میلیون خانوار مستاجر در کشور وجود دارد. با توجه به اینکه در فرهنگ اقتصادی کشور ما و در فعالیتهای موجود اقتصادی، داشتن مسکن ملکی، گذر از آستانه اطمینان اقتصادی محسوب می‌شود طبیعتاً هم مستأجران خود را میمون احساس می‌کنند. به این ترتیب، ۱/۵ میلیون خانوار مستاجر هستند و هر سال ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار ازدواج

جدید صورت می‌گیرد که اینها نیز خواستار واحد مسکونی هستند؛ یعنی فشار تقاضایی حدود ۲ میلیون خانوار برای مسکن استیجاری وجود دارد. در صورتی که تعداد واحدهای مسکونی استیجاری حدود ۱/۵ میلیون واحد است. پس چون فشار تقاضا زیاد است، مبلغ اجاره هم مثل قیمت مسکن بالا می‌رود. در شهر تهران، اجاره تقریباً ۴۰ درصد هزینه خانوارهای اجاره نشین را به خود اختصاص می‌دهد. این نسبت در بعضی از گروههای درآمدی حتی بیش از ۵۰ درصد نیز می‌شود. در مورد این خانوارها بحران مسکن و اقلیت دارد.

● با این حساب، از یک طرف حدود ۲ میلیون خانوار ناراضی وجود دارد و از طرف دیگر، کیفیت پایین ساخت و اجرا مسئله دیگری است که شما ان را ناشی از ضعف صنعت ساختمان و حضور سازندگان غیر حرفه‌ای در این عرصه می‌دانید. تازه، در خیلی از انبوه‌سازیهایی که توسط سازندگان حرفه‌ای نیز انجام می‌شود مردم به ناچار زندگی می‌کنند. علاوه بر اینها اگر معیارهای محیط و فضاهای شهری مطلوب، حس تعلق، حس مکان و... را در نظر بگیریم وضعیت مسکن تیره و تار می‌شود!

● البته توجه داشته باشید که تمامی ۱/۵ میلیون خانوار مستاجر در گروههای درآمدی پایین قرار ندارند. از این گذشته، تعدادی از خانوارها به طور خود خواسته مستاجر هستند. همچنین در شهرهای کوچکتر، هزینه مسکن اجاره‌ای، کمتر از ۲۵ درصد هزینه خانوار را تشکیل می‌دهد. این خانوارها تحت فشار نیستند به طور کلی از هر نظر که بررسی کنیم، چه از نظر کیفیت مسکن، یا گران بودن اجاره و سایر موارد، حدود ۵۰ تا ۶۰ هزار خانوار تحت فشار مسکن هستند که یا مسکن آنها بد است، یا گران است، یا اجاره نشین هستند یا با سایر مسائل مسکن درگیرند. این خانوارها واقعاً دچار بحران هستند. ولی باید در نظر گرفت که ۸ میلیون خانوار شهری داریم و خانوارهای تحت فشار، کمتر از ۱۰ درصد آنها را تشکیل می‌دهند.

در مورد کیفیت مسکن هم فکر می‌کنم با توجه به سطح اقتصادی کشور، وضعیت قابل قبولی داریم. اما در مورد مسکن و ارتباطش با محیط شهری، دچار فقر بسیار هستیم. در حال حاضر سیاستهای انبوه‌سازی و کوچک‌سازی تشویق می‌شود. هیچ چاره دیگری هم نداریم. راه حل نهایی مسکن مساهمین است. انبوه‌سازی به این معنی است که ساختمان‌سازی، صنعتی بشود. کوچک‌سازی هم به این دلیل است که ما درصد تولید مشخصی داریم که اگر بخواهد جوانگویی خانوارهای آینده و فرزند ما باشد باید کوچکتر از این سازیم تا به همه برسد. ولی اگر این سیاستها با تأمین محیط شهری مناسب همراه نباشد ناهنجاریهای اقتصادی و اجتماعی به وجود خواهد آمد. در شهرهایی مثل توکیو که واحدهای مسکونی بسیار کوچک است و فضاهای مسکونی خصوصی بسیار کم است، این کمبود را با ارائه خدمات شهری کافی جبران می‌کنند. واحدهای مسکونی کوچک در مناطقی از شهر ساخته شده است که برای بازی بچه‌ها، ورزش خانوار، دور هم جمع شدن، غذا خوردن و درس خواندن بچه‌ها، محله‌های ویژه‌ای نیز پیش‌بینی شده است. مردم در آنجا داخل خانه فقط می‌خواهند ولی در کشور ما که تمام وقایع زندگی در چهار دیواری مسکن اتفاق می‌افتد، کوچک‌سازی یعنی محروم شدن بچه‌ها از محل بازی و محروم شدن پدر و مادر از داشتن فضای خصوصی و این مسائل کیفیت نامطلوبی به وجود می‌آورند.

مسئله دیگر، گران بودن مسکن و ناتوانی گروهی از خانوارها برای خرید مسکن است. در حال حاضر حدود ۱/۵ میلیون خانوار مستاجر در کشور وجود دارد. با توجه به اینکه در فرهنگ اقتصادی کشور ما و در فعالیتهای موجود اقتصادی، داشتن مسکن ملکی، گذر از آستانه اطمینان اقتصادی محسوب می‌شود طبیعتاً هم مستأجران خود را میمون احساس می‌کنند. به این ترتیب، ۱/۵ میلیون خانوار مستاجر هستند و هر سال ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار ازدواج



مجموعه مقالات  
پژوهشی در حوزه مدیریت

● **آمارها از نظر کمی می توانند معرّف وضعیت مسکن باشند، اما جنبه های کیفی مسکن در آنها نادیده گرفته شده است.** به عقیده من شاخصی که از نگاهی کاملاً متفاوت می تواند معرف وضعیت مسکن شهری باشد و شاید تا به حال در ارزیابیها به کنار نرفته باشد، شاخص حق انتخاب است. ایسا چند درصد از خانوارهایی که صاحب مسکن هستند، مسکن خود را انتخاب کرده اند و یا حق انتخاب جدید دارند؟ توقعات خیلی بالا را هم در نظر نمی گیریم. فرض کنید مثل پوشاک، بهداشت و سایر نیازهای رفاهی که با همین سطح درآمد معمولی می توان انتخاب کرد آیا در مورد مسکن هم این گونه است؟ اگر این شاخص را وارد ماچرا کنیم شاید به تصویر دیگری از وضع مسکن برسیم.

○ کاملاً درست می گوید. تحلیلهای انجام شده تاکنون نشان می دهد که نه تنها حق انتخاب نداریم، بلکه توانایی خانوارهای جدید ما برای انتخاب مسکن روز به روز کمتر از نسل گذشته می شود. اگر درآمد یا هزینه خانوار را ملاک قرار دهیم و بین ۲۵ درصد تا ۳۰ درصد از آن را اختصاص مسکن بدانیم با توجه به قیمت های موجود زمین و مسکن، حتی با کمترین قیمت ها، می بینیم که در شهر تهران ۲۰ درصد و در شهرهای دیگر ۲۵ درصد از خانوارهای جدید قادر نخواهند بود اصلاً هیچ مسکنی برای خود فراهم کنند. یعنی عده ای نه تنها حق انتخاب ندارند، بلکه اساساً توانایی ورود به بازار و خواست مسکن را هم ندارند. خانوارهای دیگر هم که می توانند برای خود مسکنی بسازند یا بخرند باز حق انتخابشان بسیار محدود است. در وضعیت فعلی، گروه های درآمدی بین دهک چهارم تا هفتم و در شهر تهران حتی تا دهک هشتم ناگزیرند به واحدهای مسکونی کوچکی روی بیاورند که مساحت آنها بین ۴۰ تا ۷۵ مترمربع است. حتی همین واحدهای مسکونی کوچک اگر با تسهیلات شهری همراه باشد باز می تواند مسکن مناسبی محسوب شود، اما در حال حاضر این طور نیست. بنابراین، عامل محدود کننده و مجبور کننده، عامل توان مالی و قیمت است. شما مجبور هستید با درآمد خاصی که دارید در نقطه خاصی از شهر، مسکن مشخصی را که می توانید با آن درآمد بخرید انتخاب کنید. به همین دلیل است که الگوها یا سیاست های کشورهای پیشرفته تر در مواردی شاید برای ما مناسب نباشد؛ برای اینکه در آنجا حق انتخاب خیلی بیشتر است. به عنوان مثال، حمل و نقل را در کشورهای دیگر در نظر بگیرید؛ شما می توانید از مترو استفاده کنید، یا اتوبوس بروید، سوار تاکسی شوید و یا اینکه از اتومبیل شخصی خود استفاده کنید. در صورتی که برای ما آزادی انتخاب با کیفیت های مشابه وجود ندارد. کیفیتها در اینجا کاملاً طبقه بندی شده است و انتخاب هر یک از آنها را توان مالی تعیین می کند و در مورد مسکن بیش از هر چیز دیگر.

● **آیا در ایران با این دید، تحقیقی در زمینه مسکن شهری انجام شده است؟**

○ نه، من ندیده ام. دلایل این است که ما با شاخص حق انتخاب هنوز خیلی فاصله داریم.

● **با توجه به تصویر امیدوار کننده ای که شما از مسکن شهری ارائه دادید وقت آن رسیده است که به جنبه های کیفی مسکن هم بیشتر توجه شود. به نظر شما به طور کلی در زمینه مسکن شهری چه سیاست هایی می توان در پیش گرفت تا وضع آن باز هم بهتر شود؟**

○ ما حدود پنج دهه پیشینه برنامه ریزی مسکن داریم. دست

کیم در ۳۰ سال اخیر به طور کاملاً مستقیم برنامه ریزی مسکن داشته ایم. در طول این دوره سیاست های متعددی اجرا شده است. می توانم بگویم بیشتر سیاست های عمده ای را که برای مسکن متصور است ما از مومن کرده ایم. حتی این سیاستها در بعضی از زمینه ها مثل سیاست های زمین در حد غیر قابل تصوری فراتر از بقیه کشورها از مومن شده است. دیدگاه های مختلفی هم در ارزیابی این سیاستها وجود دارد و من متقدم یا وجود شکالایی که داشته و می توانسته بهتر از این نیز باشد ولی روی هم رفته موفق بوده است. اما در میان سیاست های متنوعی که آزموده ایم، یعنی سیاست های زمین، سیاست های مالی، سیاست های مسکن استیجاری، مسکن اجتماعی، مسکن حمایتی و... متأسفانه یک چیز را از مومن نکرده ایم و هنوز هم جایش خالی است و آن، سطح بندی سیاستها و وارد کردن بدنه های حکومت های محلی در این سیاستها بوده است. سیاست های ما در زمینه مسکن، همیشه سیاست های متمرکز ملی بوده است و شاید بتوانیم به جرأت بگوییم هر جا که ما دچار مشکل شدیم به همین دلیل بوده است. نگرش مطلقه ای و نگرش محلی در سیاست های ما غایب بوده است. نه شهرداری و نه هیچیک از حکومت های محلی تاکنون نقش مهمی در زمینه مسکن و سیاست گذاریهای آن نداشته اند. همه چیز در مرکز اتفاق افتاده است و به همین دلیل ما از توانهای محلی و حتی از مسائل حاد و روزمره محلی نیز خبر نداریم.

● **فقط شاید بتوان از نقشی که شهرداریها در چارچوب طرح های معسوب شهری داشته اند یاد کرد.**

○ بله، نقش عمده ای که شهرداریهای ما تا به حال در زمینه مسکن داشته اند تعیین تراکم های ساختمانی در چارچوب طرح های توسعه شهری و دادن مجوزها بوده است. این نقش می تواند مهم و تعیین کننده باشد ولی متأسفانه برنامه ریزی شده و انعطاف پذیر نبوده است. تقریباً همه شهرهای ما طرح جامع دارند ولی تراکم های ساختمانی معسوب در این طرحها انعطاف پذیر نیست و تا تهیه طرح بعدی ثابت باقی می ماند. تغییراتی هم که شهرداریها در این تراکمها می دهند چندان با واقعیت های بازار مسکن سازگار نیست. بازار مسکن، بازاری است که قیمت در آن براساس قوانین عرضه و تقاضا تعیین می شود. در صورتی که قوانین شهرداری قیمت عرضه را تحت تأثیر قرار می دهد بدون اینکه به تقاضا کاری داشته باشد. در هر صورت شهرداریها می توانند در تأمین و واگذاری زمین و بسیاری از زمینه های دیگر مسکن، مشارکت فعال و سازنده ای داشته باشند. از جمله در مسکن اجتماعی و استیجاری. یکی از مشکلات عمده مسکن استیجاری ما در آینده و پس از اینکه ساخته شوند این است که آیا خواهیم توانست این مسکن را به افراد و گروه های هدف برسانیم یا خیر. اگر این کار به دست حکومت های محلی مثل شهرداری سپرده شود بسیاری از مشکلات ما در تعیین گروه های هدف و شناختن کسانی که واقعاً نیازمند هستند و همچنین در بهره برداری و نگهداری از این واحدها برطرف خواهد شد. در همه جای دنیا، مسکن اجتماعی و استیجاری دست شهرداریهاست. در همه جا شهرداریها این نوع مسکن را می سازند، اجازه می دهند، نگهداری می کنند و به طور کلی آنها را می گردانند. ولی ما هنوز این نقش را برای شهرداریهای کشورمان قائل نشده ایم. این مشکل به نظر من حلقه مفقوده سیاست گذاری و برنامه ریزی مسکن ما بوده است و شاید برطرف شدن آن هم نقطه قوتی باشد تا مسائل و مشکلات مسکن حل شود.

● **با سپاس از شما.**

# اخلاق نامه مدیران شهری

جامعه بین‌المللی مدیران شهری  
ترجمه ناصر برک پور

اصول ده گانه اخلاقی مدیران شهری، نخست در سال ۱۹۲۴ تدوین شد، سپس در سال ۱۹۳۸ بازنگری و اصلاح گردید و سرانجام در سال ۱۹۵۲ پس از بازنگری مجدد، با رای اعضای جامعه بین‌المللی مدیران شهری به تصویب رسید. این بیانیه همچون مرامنامه‌ای است که تمامی مدیران شهری آن را عضو جامعه بین‌المللی مدیران شهری آن را پذیرفته و ملاک عمل خود قرار داده‌اند.

می‌گذارد تا مبنایی برای تصمیم‌گیری شهروان در زمینه اهداف مختلف فراهم شود. مدیر شهری زمانی از سیاستهای شهرداری آشکارا دفاع می‌کند که آنها را شهروان پروری و تأیید کرده باشد.

۵- مدیر شهری می‌داند که شهروان، یعنی نمایندگان منتخب مردم، حق تدوین سیاستهای شهرداری را دارد. مدیر شهری از کشمکش با شهروان در باره موضوعات بحث‌انگیز در شفاقت عمومی پرهیز می‌کند. تحسین یا سرزنش در زمینه اجرای سیاستها به پای مدیر شهری نوشته می‌شود.

۶- مدیر شهری وظیفه خود می‌داند که توانایی و کارایی خویش را مدام بهبود بخشد و شایستگی همکاران خود را نیز در کاربرد شیوه‌های مدیریت افزایش دهد.

۷- مدیر شهری جامعه را از امور شهر آگاه می‌سازد. او بر خدمت دوستانه و مؤدبانه به مردم تأکید می‌کند. او می‌داند که وظیفه اصلی حکومت محلی، خدمت بی‌طرفانه به همه مردم است.

۸- مدیر شهری برای اینکه اصالت خود را به عنوان مدیر حرفه‌ای حفظ کند در مقابل هر گونه تحولی که مسئولیتش از طرف کارکنان مقاومت می‌کند و اعتقاد دارد که باید آزاد باشد تا سیاستهای شهروان را بدون دخالت دیگران پیش ببرد. او به صراحت با شهروان به عنوان یک واحد برخورد می‌کند تا تا تک تک اعضای آن.

۹- مدیر شهری با امور کارکنان برپایه شایستگی برخورد می‌کند. انصاف و بی‌طرفی مدیر شهری در همه امور (انتصابها، پرداختها، ترقیها و انضباط در خدمات شهری) جریان دارد.

۱۰- مدیر شهری نظر و نظرهای نسبت به مورد خاصی ندارد. او با هر مسئله بدون تبعیض و برپایه عدالت و اصول اخلاقی برخورد می‌کند.

برای تحقق حکومت محلی اثر بخش و دموکراتیک، طرح مدیر - شهروان (Council-Manager) تصویب می‌کند که سیاستها باید توسط هیئت حاکم منتخب مردم تعیین شوند و اجرای آنها باید به مدیر شهری واگذار گردد که از طرف هیئت حاکم منصوب می‌شود و در مقابل این هیئت مسئول است. هدف جامعه بین‌المللی مدیران شهری، افزایش کاردانی مدیران شهری و کمک به بهبود حکومت شهری است. این جامعه عقیده دارد که اصول اخلاقی مشخصی باید بر رفتار همه مدیران شهری حرفه‌ای حاکم باشد.

۱- هیچ عضو حرفه‌ای، مقام مدیر شهری را نمی‌پذیرد مگر اینکه با اصول حکومت مدیر - شهروان همخوان باشد و نیز مطمئن شود که برای خدمت به شهروندان شایستگی دارد.

۲- مدیر شهری به ارزش و شأن خدمات حکومت عقیده راسخ دارد. برخورد او با مسائل شهری، برخوردی سازنده، واقع‌بینانه و آفرینشگر است و به عنوان استندار و خدمتگزار مردم، احساس مسئولیت اجتماعی عمیقی دارد.

۳- مدیر شهری آرمانهای والای راستی و شرف را در همه روابط شخصی و عمومی خود پاس می‌دارد تا احترام و اطمینان هیئت حاکم و سایر کارگزاران، کارکنان و کسانی را که به آنان خدمت می‌کند به دست آورد. او اعتقاد دارد که سودجویی شخصی یا بهره‌بردن از اطلاعات محرمانه و یا سوء استفاده از وقت اداری نامشروع است.

۴- مدیر شهری به عنوان رهبر شهر، سیاستها را به شهروان پیشنهاد می‌کند و در عین حال، اطلاعات مورد نیاز را در اختیار شهروان

این مطلب ترجمه‌ای از منبع زیر است:  
The International City Manager's  
Association, City Management, A  
Growing Profession, U.S.A. 1957.

# اصلاحات در حکومت‌های محلی اروپای مرکزی و شرقی

## محلی‌گرایی یا مرکزگرایی

ای.الاندر

ترجمه و اقتباس: حسن شفیعی



لهستان - ورسنو - میدان زینت‌پاسکا

طی دوره سوسیالیسم واقعی در اروپای مرکزی و شرقی، حکومت محلی در حاشیه قرار گرفته بود و مشروعیت قابل توجهی نداشت. بنابراین وقتی با دوره پس از سوسیالیسم مواجه می‌شود معضلات جانکاهی فرارویش قرار می‌گیرد و شهروندان به رهبران جدید امیدوار می‌شوند، در حالی که هنوز از خودگردانی محلی تردید دارند؛ زیرا با وجود اظهارات متعدد در زمینه محلی‌گرایی، بیم آن می‌رود که تمرکزگرایی پدید آید. این مقاله در صدد است راهکارهای ارتباط محلی‌گرایی و تمرکزگرایی را با توجه به تحولات اروپای مرکزی و شرقی بررسی نماید. تحولات نظام مدیریتی در کشورهای در حال گذار، احتمالاً از منظر مشخصی تبعیت می‌کند. این منظر را می‌توان به «نوسان میان تمایل به مرکز و گریز از مرکز» تعبیر نمود. از یک سو، ناکارآمدی مرکز در اداره پیرامون به دلیل پیچیدگیهای نظام اجتماعی، ضرورت بخش تقویت پیرامون است، از سوی دیگر تمرکز منابع مالی و اتکای مرکز به حفظ وحدت سیاسی، «اثر بخشی» پیرامون محوری را مخدوش می‌سازد، بنابراین اصلاحات در این چارچوب شرط کارآمدی مدیریت در مرکز و پیرامون است.

مؤثر در ارائه خدمات جهت ارضای نیازهای محلی می‌شود. ایدئولوژیهای کلاسیک قرن نوزدهم از زوایای متفاوت به حکومت محلی نگریسته‌اند. محافظه‌کاری، بر این باور است که حکومت محلی احساس تعلق به دولت را افزایش می‌دهد. لیبرالیسم، حکومت محلی را کنترل کننده خودسریهای دولت اقتدارگرا تلقی می‌کند. سوسیالیسم، حکومت محلی را ابزار ایجاد سوسیالیسم واقعی به شمار می‌آورد. ایدئولوژیهای معاصر، حکومت محلی را پل ارتباطی جامعه مدنی و دولت می‌دانند. جامعه مدنی، راهبردهای مناسب را جهت اجرای سیاستهای دولت فراهم می‌سازد. حکومت محلی، حکایت از این دارد که زندگی خوب در جزئیات است (کوچک زیباست). حکومت محلی، موجب تمرکز دانی، مشارکت فعالانه شهروندان و احساس مسئولیت برای آنان می‌شود. خودگردانی محلی و سازمانهای غیردولتی، با وجود تفاوت در مبنای قانونی، در جامعه شهروندمداری، رشد و نمو می‌یابند که نهادهای میانجی دولت و افراد نقش اساسی دارند.

خودگردانی محلی و دموکراسی، دو مفهوم مجزای نظری هستند که ضرورتاً در عمل نیز سازگاری ندارند. به عنوان مثال، کشور سوئد تا قبل از ۱۹۱۹ حکومت محلی توانمندی داشت، اما در نظام سیاسی ملی ادغام شده بود که به هیچ وجه دموکراتیک نبود. بر این اساس نمی‌توان از نظریه دموکراتیک حکومت محلی سخن راند.

دموکراسی ملی و محلی یک سیستم است. هنگامی که به تحولات نظامی پس از سوسیالیسم می‌نگریم میان دموکراسی و حکومت محلی تمایز روشنی مشاهده می‌شود. برگزاری انتخابات ملی، استحاله نظام اقتصادی سوسیالیستی به نظام اقتصادی مبتنی بر بازار برآیند تحولات کشورهای اروپای شرقی پس از سوسیالیسم به شمار می‌روند.

تقویت حکومت محلی نقش قاطعی در ثبات جوامع پس از سوسیالیسم ایفا می‌کند حکومت محلی موجب ارتقای مشارکت شهروندان، ایجاد حکومت مردم‌سالاری و مسئولیت‌پذیر و کارایی

در اروپای پس از سوسیالیسم، پیدایش نهادهای دموکراتیک بر مبنای انتخابات دموکراتیک در سطح ملی برای اکثر شهروندان اهمیت نمادین داشت و به همین دلیل نیز موجب افزایش انتظارات آنان شد. در دوره سوسیالیسم واقعی، مقامات محلی از اختیارات چندانی برخوردار نبودند و مشروعیت کمی داشتند. البته در مدت کوتاهی پس از فروپاشی سوسیالیسم، مجدداً رؤیای تمرکز مجدد در اروپای شرقی زنده شد و به عنوان مختلفه ساختارهای متمرکز مجدداً هویدا شدند. بنابراین بررسی تمرکزگرایی مجدداً ارتباط تمرکزگرایی و محلی‌گرایی از موضوعات مهم و در خور توجه است.

### تمرکزگرایی و خودگردانی محلی

رابطه حکومت محلی و حکومت مرکزی، یا به طور کلی‌تر رابطه محلی‌گرایی و تمرکزگرایی را باید در چارچوب دوگانه تمرکزگرایی و تمرکززدایی بررسی کرد. روی هم رفته تمرکزگرایی را می‌توان قیاس قدرت با اقتدار در یک مرکز تعریف کرد. در حالی که تمرکززدایی معطوف به توزیع قدرت از مرکز است. ذکر این نکته ضروری است که هنگامی که صحبت از تمرکزگرایی و تمرکززدایی می‌کنیم، ابعاد آن مفاهیم می‌تواند از نبط میان حکومت مرکزی و فدرال، سطوح محلی یا مرکزی دولت، ارتباط میان حکومتها، بازار، شبه بازار و سازمانهای غیردولتی را شامل شود.

### حکومت محلی در دوره سوسیالیسم واقعی

در این دوره، قدرت در اختیار دولت مرکزی و به طور مشخصتر حزب کمونیست یا جناحهای مسلط آن بود. فهرست نامزدهای انتخابات محلی در اختیار حزب و دیگر نهادهای تابع آن بود. وظیفه اصلی شوراهای محلی، اجرای برنامه ملی حزب بود و عملاً با ساختار سیاسی مرکزی ارتباط قویتری داشتند و منافع محلی برای آنها بیگانه بود.

شوراهای محلی قانوناً اختیارات وسیعی داشتند، اما عملاً از تمام قدرت واقعی محروم بودند. مسئولیت اجرای سیاست محلی در دوره سوسیالیسم، عمدتاً در اختیار دستگاههای دولتی بود. در حالی که مقامات محلی نقش ناچیزی در این زمینه داشتند. جریان عظیم منابع مالی، روانه شهرهایی می‌شد که از تمامی تنگناهای مقامات عالی‌رتبه دولتی داشتند و مسائل عام شهرها نادیده گرفته می‌شد.

بنابراین نهادهای حکومت محلی طی دوره سوسیالیسم واقعی، دچار محدودیت در ارائه خدمات بوده و هیچ قدرتی در برنامه‌ریزی محلی نداشتند و عدم تراکم یا تمرکززایی اداری، بیش از عدم تمرکز یا تمرکززدایی سیاسی وجود داشت. حکومت محلی برای گسب سطحی از مشروعیت، نیاز به دسترسی به نظام سیاسی ملی داشت. دستگاه حزبی مرکزی از طریق شوراهای محلی به حکومت محلی دسترسی داشتند و در نتیجه حکومت محلی، مشروعیت لبرزانی داشت و طرفداران تمرکزگرایی بر این باور بودند که وجود یک دولت متمرکز بیش از حکومت محلی می‌تواند تأمین کننده منافع ملی، عدالت اجتماعی و هماهنگی و نظارت باشد.

تمرکزگرایی مجدداً در اروپای پس از سوسیالیسم به اشکال مختلف ظاهر شده است؛ به عنوان مثال می‌توان به توسعه سازمانهای جدید مرکزی در سطح محلی، نظارت فائده حکومت مرکزی بر حکومت محلی، کنترول مالی دولت مرکزی بر منابع حکومت محلی و واگذاری مسئولیتهای جدید به حکومت محلی، بدون تخصیص منابع مالی جهت اجرای آنها اشاره کرد.

روسیه نمونه بارز کنسورسی است که تمایل به تمرکزگرایی

مجدد دارد. قانون خودگردانی محلی ۱۹۹۱ به بخشهای روسیه اختیارات وسیعی داده بود که بعداً در قرارداد ۱۲ دسامبر ۱۹۹۳ مورد تأیید قرار گرفت. بنابراین بر اساس قانون اساسی، حکومت محلی به عنوان نهادی شناخته شده بود که در نظام دولت مرکزی ادغام نشده است. حزب کمونیست نیز با شعار «تمام قدرت برای جمهوریها» از شوراهای محلی و کمیته‌های اجرایی آنها حمایت می‌کرد. با وجود این، حضور کامل کمیته مطلقه‌ای حزب، حکایت از گرایش به تمرکزگرایی مجدد داشت. در ۲۲ دسامبر ۱۹۹۲ پلشنین با تقویت ادارات محلی دولت مرکزی به عنوان بازوی اجرایی ریاست جمهوری به آنها حق توی و تصمیمات شورا را داد.

انتصابی بودن حکمران ایالتی، نمایندگی منطقه‌ای ریاست جمهوری، ریاست ادارات محلی دولت مرکزی و نظارت فائده حزب کمونیست، همگی دلالت بر تمرکزگرایی مجدد داشتند که خودگردانی محلی را در دایره‌های توسعه از سیستم اداری دولت مرکزی قرار داده بود.

انتخاب «شهرداران نمونه» در سن پترزبورگ و مسکو در اوایل ژوئن ۱۹۹۱ نشانگر ریشه دوبارن قدرت دولت مرکزی در تمام سطوح جامعه روسیه بود. تمرکزگرایی مجدد روسیه، بازتاب تمرکزگرایی سیاسی و تمرکززدایی اقتصادی بود و به عبارتی دیگر، رهاسازی در عرصه اقتصادی در قالب تقویت بخش خصوصی، همراه با تقویت اقتدارگرایی دولت مرکزی، تناقضی آشکار در تمرکزگرایی مجدد بود.

با فروپاشی دولت سوسیالیستی شوروی در سال ۱۹۸۹، منابع مالی، قانونی و حرفه‌ای به نفع خودگردانی محلی به کار گرفته شدند. اصلاح حکومت محلی طی اولین مذاکره نمایندگان همستی در بهار ۱۹۸۹ مطرح شد و سپس در اگوست ۱۹۸۹ اصلاح حکومت محلی در دستور کار دولت قرار گرفت. با وجود این، مشکلاتی از قبیل نبود منابع مالی و نیروی متخصص، عملاً کارایی حکومت محلی را از بین بردند. در حقیقت ایجاد اصلاحات، ترغیب کننده مزاحه میان تمرکزگرایی و تمرکززدایی است.

### محلی‌گرایی و واقعیت پس از سوسیالیسم

اصروزه مناقشه اصلی، میان طرفداران تمرکزگرایی و محلی‌گرایی است. طرفداران محلی‌گرایی بر این باورند که حکومت محلی برای دموکراسی ملی یا محلی مناسبت دارد. از منظر دموکراسی ملی، حکومت محلی موجب آموزش سیاسی و ثبات سیاسی می‌شود. در حالی که دموکراسی محلی زمینه‌های برابری آزادی و ثبات سیاسی را به همراه دارد. موارد دیگر از جمله حکومت مسئول، مشارکت و کارایی در ارائه خدمات نیز از دیگر دلایل مؤید تقویت حکومت محلی هستند.

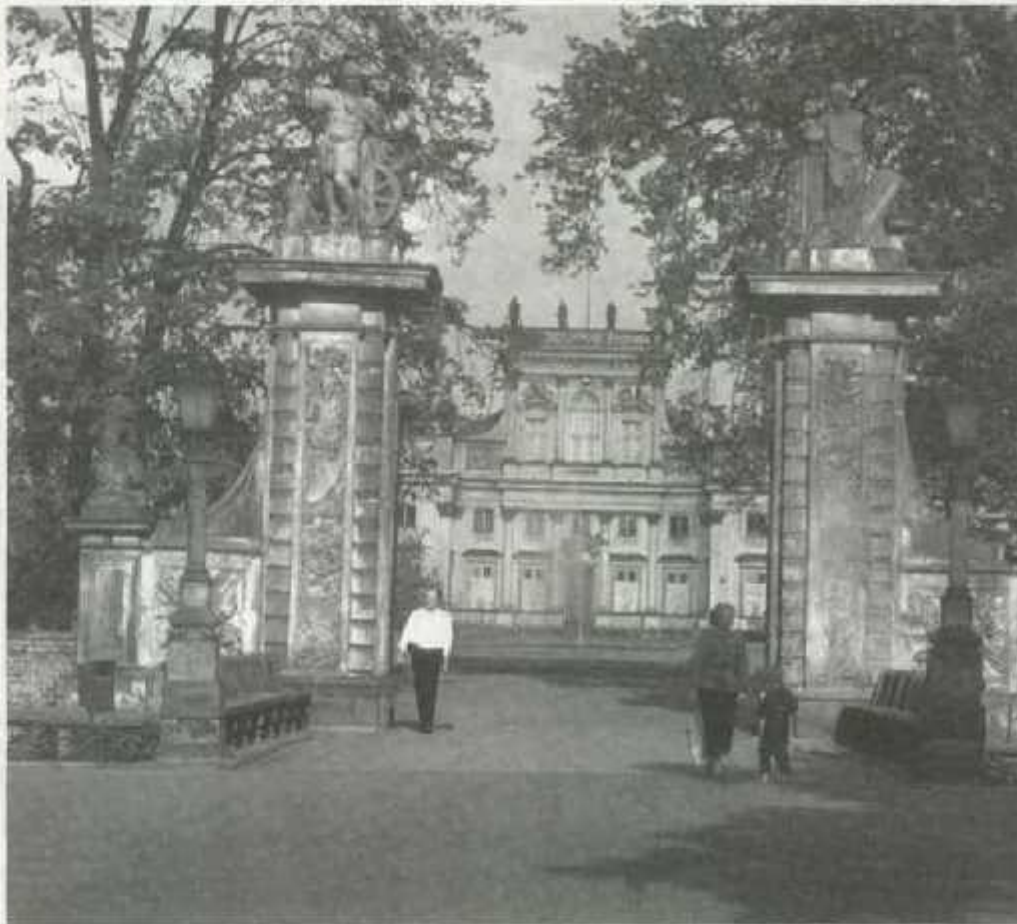
### نمونه‌ای برای محلی‌گرایی

گفته می‌شود هرگاه تمام مردم بتوانند در امور محلی مشارکت کنند، هر نوع نهاد نمایندگی واقعاً دموکراتیک است. انتخابات آزاد، قاعده اکثریت، حمایت از اقلیت از جمله اصول حکومت بر مبنای نمایندگی و افکار عمومی هستند.

علاوه بر موارد فوق، دو اصل نمایندگی و حکومت مسئول از جمله اصول توانمندی نهادهای منتخب محلی هستند. حکومت محلی، زمینه مناسبی برای آموزش سیاسی در تمام جنبه‌هاست. حکومت محلی در «نزدبان مشارکت» مشارکت مستقیم را در اداره امور فراهم می‌سازد.

کنار این در ارائه خدمات عمومی، ارزشی است که مورد تأکید





استان - سوریه - مسوریه

تصویر گز گریسان و محلی گریسان قرار گرفته است. تمرکز گریان معتقدند وجود یک سازمان متمرکز به هماهنگی بیشتر فعالیت‌های سازمانی و بهره‌وری بیشتر از پرسنل و تجهیزات فنی می‌انجامد. محلی گریان معتقدند تمرکز گریایی موجب استفاده بهتر از قابلیت‌های خرد می‌شود. حکومت محلی، احساس تعلق به جمع را میان شهروندان پرورش می‌دهد.

خودآگاهی و شعور محلی در ابعاد و زمینه‌های مختلف از قبیل تاریخ محلی، زندگی روزمره، ایدئولوژی محلی، احیای مناسک جمعی و بسوی سیاسی علیه تهدیدهای خارجی ظهور می‌یابد. بنابراین احساس تعلق در شرایط و چارچوب‌های مختلف و گروه‌های مختلف مردم در اجتماع محلی ایستاد می‌شود که بر احساس تعلق میان شهروندان و مشارکت فعالانه آنها می‌افزاید. البته بعضاً ممکن است نخبگان غیرمستول در رأس حکومت محلی قرار گیرند یا مشارکت به مسئله حمایت از اقلیتها خاتمه دهد و حکومت محلی به سمت بدترین نوع حکومت تا کارآسوق یابد. بنابراین حکومت متمرکز یا محلی فی‌نفسه بد یا خوب نیستند؛ این دو مفهوم را باید در ارتباط با چارچوبی که در آن پدیدار شده‌اند درک کرد.

حکومت محلی برای کارایی به جایگاه حقوقی مشخص، مشروعیت سیاسی، شایستگی حرفه‌ای و بودجه کافی نیازمند است. در اروپایی پس از سوسیالیسم، حکومت محلی شرط اول را کسب کرده، اما از سه شرط دیگر محروم ماند. در این کشورها، حکومت محلی از مشروعیت باینی برخوردار است؛ از لحاظ منابع مالی

**حکومت محلی موجب ارتقای مشارکت شهروندان، ایجاد حکومت مردم سالاری و مسئولیت پذیر و کارایی مؤثر در ارائه خدمات جهت ارضای نیازهای محلی می‌شود**

**حکومت محلی برای کارایی به جایگاه حقوقی مشخص، مشروعیت سیاسی، شایستگی حرفه‌ای و بودجه کافی نیازمند است. در اروپایی پس از سوسیالیسم، حکومت محلی شرط اول را کسب کرد، اما از سه شرط دیگر محروم ماند**



لندن - وینو - ۹۸ - بلورک

**حکومت محلی و مرکزی ضمن استقلال کار کردی، دارای وابستگی متقابل نیز هستند. حکومت محلی چهره دوگانه‌ای دارد، هم آنتن حکومت مرکزی است و هم صدای پیرامون را به مرکز منتقل می‌کند**

**اگر به ساختار حکومت محلی ۱۵ کشور پس از سوسیالیسم بنگریم به طور متوسط ۵۸ هزار واحد حکومت محلی با میانگین ۵ هزار و ۷۱۹ نفر جمعیت از ۶۶ هزار و ۹۰۰ واحد در لیتوانی تا هزار و ۶۶۷ واحد در جمهوری چک وجود دارد**

سعی شده کارکردهای عمومی از مرکز به حکومت محلی مجدداً توزیع شود، هر چند منابع کافی برای اجرای آنها وجود ندارد و همین نارسایی باعث ایجاد گرایشهای تمرکزگرایانه مجدد شده‌اند. البته رشد این گونه گرایشها به معنی نادیده گرفتن کامل محلی‌گرایی نیست، محلی‌گرایی و تمرکزگرایی باید به هم‌زیستی سالم‌تری پیروند و از یکدیگر حمایت متقابل به عمل آورند. اجزای حکومت محلی نباید آنها را وادار به اقدام در سطح محلی نماید؛ حکومت محلی و مرکزی ضمن استقلال کار کردی، دارای وابستگی متقابل نیز هستند. حکومت محلی چهره دوگانه‌ای دارد، هم آنتن حکومت مرکزی است و هم صدای پیرامون را به مرکز منتقل می‌کند. به‌دادن زیاد به حکومت مرکزی، نقش حکومت محلی را تقلیل می‌دهد. بنابراین در دوره گذار، تعامل میان حکومت محلی و مرکزی، مسئله بسیار مهمی است. آموزش شوراهای محلی، تسهیل‌کننده تقویت ارتباط حکومت محلی و دولت مرکزی است.

اگر به ساختار حکومت محلی ۱۵ کشور پس از سوسیالیسم بنگریم به طور متوسط ۵۸ هزار واحد حکومت محلی با میانگین ۵ هزار و ۷۱۹ نفر جمعیت از ۶۶ هزار و ۹۰۰ واحد در لیتوانی تا هزار و ۶۶۷ واحد در جمهوری چک وجود دارد.

اسروره در کشورهای اروپایی پس از سوسیالیسم، ارتباط تنگاتنگی میان واحدهای مرکزی و محلی وجود دارد، مقامات محلی مسئولیتهای جدیدی را پذیرفته‌اند، اما از منابع مالی لازم برای انجام وظایف و مسئولیتهای خود محروم‌اند!

شدیداً به حکومت مرکزی وابسته است و در جمع‌آوری مالیات ناتوان است. فروپاشی و واگرایی واحدهای محلی (کمون‌ها) در این کشورها، معضل دیگری فراروی حکومت‌های محلی هستند. تمرکزگرایی جدید با بهانه قرار دادن خطر قومیتها و فروپاشی سرزمین قدیمی شوروی و سایر کشورهای القلماری سعی دارد به اعاده وحدت ملی دامن زند.

**نتیجه‌گیری**

در این مقاله، با استناد به تجربیات کشورهای اروپایی پس از سوسیالیسم، نوسانات تمرکزگرایی و تمرکززدایی نشان داده شده‌اند. براین اساس تمرکزگرایان وجود یک دولت متمرکز و نظام برنامه‌ریزی متمرکز را به دلایل زیر ضروری می‌شمارند:

- ۱- تأمین منافع ملی یا عمومی.
- ۲- تضمین تلقی برابر از شهروندان.
- ۳- ایجاد هماهنگی و نظارت در جهانی پیچیده و دارای وابستگی متقابل.

تمرکززدایی به دلایل زیر بر محلی‌گرایی صحه می‌گذارند:

- ۱- ایجاد یک حکومت مسئول و پاسخگو.
- ۲- افزایش مشارکت شهروندان.
- ۳- ارائه خدمات عمومی مکنی تر از سیاست‌های مرکزی.
- ۴- ایجاد احساس تعلق میان شهروندان محلی.

ظاهراً جوامع پس از سوسیالیسم اروپایی مرکزی و شرقی، روئینه دچار وضعیتی شده‌اند که هر سیستم سیاسی مورد دلخواه از جمله حکومت محلی را می‌توانند انتخاب کنند. در این کشورها

این بخش بر مبنای کتاب: Elander, Between Centralism & Localism: on the Development of Local Self-Government in Post-socialist Europe, Environment and Planning C: Government & Policy 1997, Vol. 15, PP. 143-150.

# مبلمان شهری جدید برای لندن

آکس لیف شوترز  
ترجمه فرحناز تو بخت



رشد بی رویه جمعیت در شهرهای ایران، عملاً امکان توسعه فضاهای عمومی را از بین برده و همه چیز مصروف سکونت شده است، بدون اینکه محیط اطراف محل سکونت (خیابان، محله، میداين و...) آرایه و سامانه یافته باشد. در شهرهای ایران دسترسی به پاساژها، مغازه‌ها و سوپرمارکتها بسیار راحت‌تر از دسترسی به یک سطل زباله، گلجای و... است. آنچه به آن نیندیشیده‌ایم، گسترش قلمرو و عرصه عمومی است. نباید فضاهای عمومی زندگی شهری از آنچنان زینت و آراستگی برخوردار باشد که دلپذیری، آرامش و رضایت را به همراه آورد. این مقاله، شرحی بر طراحی مبلمان شهری در لندن است؛ شهری که برای ساکنانش بسیار زیباست.

در آینده، وقتی در خیابانهای شهر قدم می‌زنید نخست توجه شما به مبلمان شهری جلب می‌شود؛ چنگلی از تعداد بیشماری پایه که با وسایل مختلفی تزین شده‌اند. مغز آدمی رغبتی به آشفته بصری ندارد، اما همیشه وجود بی‌نظمی، فضاهای عمومی را آشفته کرده و می‌کند. در اولین دهه هزاره جدید انسانها بیشتر از همیشه به شهرها مهاجرت خواهند کرد. تحولات اجتماعی - بیشتر در افراد میان سال و مجرد - و کاهش جمعیت خانواده به طور متوسط تأثیری چشمگیر بر نیاز نامین مسکن در کشورهای صحتی دارد. بویژه اینکه مسکن باید در نزدیکی مراکز حمل و نقل و اطلاع‌رسانی شهر ایجاد گردد.

در برخی کشورهای توسعه یافته برای گسترش مناطق مسکونی، شهرهای جدیدی در ابعادی بی‌سابقه احداث خواهد شد؛ مردم از روستا به شهر مهاجرت می‌کنند تا در مراکز صنعتی مشغول به کار شوند. نسبت در صدی جمعیت روستایی به شهری، معکوس شده است؛ یعنی از ۸۰ به ۲۰ در گذشته به ۲۰ به ۸۰ تغییر کرده است و این مسئله، مشکلات بسیاری را برای شهرها و روستاها بویژه برای مناطق کشاورزی ایجاد کرده است.

دگرگونی در ساختار اجتماعی - اقتصادی شهرها، شهرسازی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. از این رو برای ایجاد طرحی مفید و منطقی باید اقدامات زیرکانه و اندیشمندانه‌ای اتخاذ نمود. برخی از

این اقدامات عبارت‌اند از:

- ۱- تعیین درصد واقعی تراکم جمعیت در شهر. ۲- به دست آوردن ترکیبی متناسب از عملکردهای مختلف در شهر. ۳- ایجاد توازنی سنجیده بین وسایل نقلیه عمومی و شخصی. ۴- ایجاد مکانهای عمومی در مساحت‌های مناسب. بجز موارد ذکر شده، عنصر الگوی فرهنگی مناطق نیز باید مدنظر قرار گیرد.
- با افزایش تراکم جمعیت و در نتیجه کاهش دائمی زمین، به کاربری صحیح اقتصادی نیازی قطعی داریم. در گذشته، فضاهای عمومی برای احداث خیابانهای نوساز و یا توسعه انبوه‌سازی، مورد استفاده قرار می‌گرفتند، در صورتی که برای رفاه شهروندان، فضاهای عمومی به همان اندازه مهم است که کیفیت ساخت بناها، ادارات، خیابانها و حتی سیستم ترافیک در شهر اهمیت دارد. از آنجا که در شهرها فضا کم است، نکات زیر باید مورد توجه قرار گیرد:
- ۱- ایجاد ترکیبی از ساختار داخلی مناطق شهری و ساختار داخلی هر یک از بناها برای به کارگیری صحیح زمین و ساختمان و کوتاه کردن مسیرهای تردد شهری.
- ۲- کاهش محل‌های توقف وسایل نقلیه شخصی و توسعه شبکه حمل و نقل عمومی مانند قطار، تراموا، اتوبوس و تاکسی.
- ۳- توجه به کاربرد صحیح و مفید اقتصادی از فضاهای خالی بین ساختمانها، به نحوی که بتوان از آنها به عنوان پیاپاه، میداين

و فضاهای سبز استفاده کرد.

برای مکانهایی که استفاده‌ای مشترک و چند منظوره داشته و یا کاربرد متفاوتی بجز کاربرد اصلی خود دارند نیز باید چاره‌ای اندیشید و امکاناتی ویژه فراهم نمود. به این منظور به عنوان مثال می‌توان پیاده‌روها، مسیر دوچرخه، خیابان و رستورانهای کنار خیابان را برهم منطبق کرد؛ به این نحو که روزها فضاهای شهری برای رفت و آمد فرودندگان و خریداران مورد استفاده قرار گیرند و شبها برای گذران اوقات فراغت و فعالیتهای سرگرم کننده مفید باشند. همچنین در شرایط متغیر هفتگی و فصلی نیز باید کاربردی متفاوت و صحیح داشته باشند.

در بریتانیای کبیر نیز مانند بسیاری از کشورهای دیگر، نظارت

میلان شهری هماهنگ فر لندن به نام «گتو» ایجاد شده است. هدف از این سیستم، ایجاد فضاهای عمومی قابل قبول، شیک، ساده و مفید است. برای توسعه سیستم فوق اهداف زیر مدنظر قرار گرفته‌اند:

۱- فضای عمومی با ارزش است و نباید به سبب میلان شهری بد شکل جلوه کند.

۲- میلان شهری باید مقدم بر همه چیز باشد و فقط در سوار و رو و محل شرکتهای خدماتی مورد استفاده قرار نگیرد.

۳- با تغییر شرایط، میلان شهری نیز باید با اوضاع و احوال زندگی افراد هماهنگ گردد.

سیستم «گتو» برای برآورده کردن انتظارات و همچنین برای

در گذشته، فضاهای عمومی برای احداث خیابانهای نوساز و یا توسعه اتبوه‌سازی، مورد استفاده قرار می‌گرفتند، در صورتی که برای رفاه شهر و ندان، فضاهای عمومی به همان اندازه مهم است که کیفیت ساخت بناها، ادارات، خیابانها و حتی سیستم ترافیک در شهر

روشنایی فقط برای رانندگان نیست بلکه برای عابران پیاده نیز باید دلبذیر باشد. نور نباید خیره کننده باشد بلکه باید رنگی و به حد کافی باشد



### فضای عمومی با ارزش است و نباید به سبب میلان شهری بد شکل جلوه کند

توسعه‌های پدید آمده جدید بویژه در زمینه اطلاعات الکترونیک و تکنولوژی می‌تواند کارایی داشته باشد. این سیستم قادر است در تمام زمینه‌های میلان شهری از صفحه‌های محافظ روی چراغ خیابان گرفته تا طرحها و قطعات هنری مؤثر واقع شود. یکنواخت بودن رنگ، فرم، جزئیات اتصال و مواد به کار برده شده در اجزا باعث می‌شود تک تک، قسمتها از تپاطی منظم داشته باشند. این سیستم بی‌نظمی بصری را از بین می‌برد. همچنین در این سیستم، عناصر متفاوت در یک گروه رده‌بندی و به حلقه قبلی هم اضافه می‌شوند و در نتیجه، تصویر بصری واضحی به وجود می‌آورند. به عنوان مثال، بین پایه چراغ، سطل زباله، نیمکت و تابلوی راهنمای مسیر در خیابان، «گتو» سیستمی انسانی و استوار ایجاد می‌نماید.

معمولاً هر لامپ و یا هر تابلویی، پایه‌ای مخصوص به خود با طرح و نقشه‌ای خاص دارد که علاوه بر بره‌زنده بودن، جای زیادی را اشغال می‌کند و از نظر بصری نیز رضایتبخش نیست. پایه‌های

برفناها و سطوح رویی خیابان، از وظایف بخشدار بهاست. خیابانها در این کشور در واقع، فضاهای آزادی هستند که شرکتهای خدماتی مختلف و شرکتهای بزرگ حمل و نقل برای نصب دستگاههای خود در آن، با یکدیگر رقابت می‌کنند. یک خیابان کم عرض با تعداد بیشماری تابلو، پاجه‌های تلفن، ایستگاههای اتوبوس، تابلوهای تبلیغاتی، انواع تیرهای چراغ خیابانی، پارکومترها و... این وضعیت در این خیابانها، غیر عادی به نظر نمی‌رسد؛ بلکه لزوم مختلفی محسوب می‌شوند که برای وظیفه مشخصی جانمایی شده‌اند. اما آنچه به طور کلی نسبت به بخشهای دیگر میلان شهری یا فضاهای خیابان، کمتر مورد توجه هستند البته این نکته را نیز باید یادآور شد از آنجا که این گونه عناصر میلان شهری در شکل ظاهر، رنگ، جزئیات و روشنایی با هم متفاوت‌اند و اغلب میلان معیوب یا غیر ضروری از دور خارج نمی‌شوند، در نتیجه باعث افزایش بی‌نظمی بصری و حتی می‌شوند. برای پرهیز از تأثیر منفی این بی‌نظمی،

گونه‌ای که می‌توان ۳ تا بلور روی سطح خارجی آن نصب کرد  
**ب - روشنایی**

در لندن لوازم روشنایی روی پایه‌هایی با ارتفاع ۴ تا ۱۱ متر نصب می‌شوند و به سه نوع تقسیم شده‌اند؛ به این نحو که دو نوع آن برای روشنایی مستقیم و یک نوع برای روشنایی غیرمستقیم در نظر گرفته شده است. هدف، ارائه روشنایی با کیفیتی مناسب است؛ به گونه‌ای که روشنایی طبیعی و استاندارد در خیابان ایجاد شود. روشنایی فقط برای رانندگان نیست بلکه برای عابران پیاده نیز باید پذیر باشد. نور نباید خیره کننده باشد بلکه باید رنگی و به حد کافی باشد.

دو نوع چراغ برای روشنایی مستقیم با کیفیتی مشابه طراحی

متحدانشکلی از جنس فولاد نرم و یا فولاد ضد زنگ تولید شده‌اند که قادر به تحمل نوارم بسیاری هستند، مانند تابوهای راهنمای مسیر در خیابان، تابوهای ترافیکی، چراغ راهنمایی و رانندگی، کیوسک تلفن، سطل زباله، جعبه پستی، پرچم، ماشین انوهایک فروش اجناس و....

پایه‌ها در واقع، همچون ریل مرتبط با هم ساخته می‌شوند. این عناصر می‌توانند به سادگی به هم متصل شوند بدون اینکه خیابانها برای کابل کشی خاکبرداری شوند؛ زیرا می‌توان با نصب جعبه‌ای بر روی پایه، کلیدهای مخابراتی و الکتریکی را داخل آن تعبیه کرد. جنس جعبه هم از فولاد ضد زنگ است تا ضمانتی در برابر خطر برق گرفتگی باشد.



شده است. آنها تنها در شکل ظاهر متفاوت هستند؛ یکی گرد و دیگری تریم دایره، جنس هر دو چراغ نیز از آلومینیم است. از تیرهای برق برای کاربردهای دیگری نیز می‌توان استفاده کرد، مانند کریمس و به طور کلی جشنهای «ملی» همچنین برای چراغانی ادارات رسمی؛ البته در زمانهای مشخص و گذرا.

### ج - میلمان شهری

عناصر مختلف میلمان شهری با سیستم «گتو» تولید شده‌اند؛ از ساده‌ترین فرم پایه‌های لوله‌ای که از جنس فولاد نرم است تا نیمکتهایی که فرمی گرد یا خطی دارند و یا پستی ندارند. نیمکتیهای با فرم گرد را می‌توان بر روی یک پایه نیز نصب کرد. فرمهای دیگر نیمکت را می‌توان یا به طور آزاد در فضاهای عمومی و یا در ایستگاههای اتوبوس تعبیه کرد. نیمکتها از میله‌های کوتاهی از جنس فولاد ضد زنگ ساخته شده‌اند و فضای خالی بین لوله‌ها را می‌توان با پلاستیک یا چوب پر کرد.

عناصر کار را می‌توان در سه گروه اصلی تقسیم‌بندی کرد:

### الف - تابوها و صفحه‌های اطلاع‌رسانی

جنس تابوهای راهنمای مسیر در خیابان از فولاد ضد زنگ و جنس تابوهای اطلاع‌رسانی از آلومینیم فشرده است. آنها طوری طراحی شده‌اند که قابل جرخش‌اند و در جهات دلخواه قابل نصب هستند. نمونه جدیدی در حال ساخت است که در مقابل نمونه قبل قابلیت تعویض را نیز داراست. تابوهای ترافیکی، پوششی از آلومینیم دارند با سطحی شفاف که به خوبی قابل رؤیت هستند. چراغ راهنمایی و رانندگی از استوانه‌ای تشکیل شده که از جنس آلومینیم بوده و داخل آن عناصر روشنایی قابل تعویض جا گرفته است.

تابوهای تبلیغاتی و تابوهای علائم راهنمایی و رانندگی را می‌توان بر روی تیرهای برق نیز نصب کرد. از این رو، استوانه‌ای بر روی تیر برق طراحی شد که ۶ متر ارتفاع و ۱/۵ متر قطر دارد؛ به

کیوسک تلفن از یک جعبه شیشه‌ای گرد که بر روی پایه قابل نصب است، ساخته شده است. یک ابتکار جانبی دیگر این است که کابلهای ۳ تلفن را می‌توان در یک جعبه مخابراتی گروه‌بندی کرد؛ علاوه بر این، جای کافی برای تمیبه کلیدهای رایج مخابراتی با تکنولوژی ویدئو تلفن آینده نیز باقی می‌ماند. همه وسایل نام برده شده را می‌توان بر روی تیر برق سوار کرد.

همه بخشهای سیستم و پایه‌ها را می‌توان با جدیدترین سیستم کنترل هدایت کرد. با صرفه جویی در انرژی و وقت، «گتو» خانواده‌های بسیار بزرگ است و نیازم جدیدی نیز در حال طراحی دارد. آنها برای پروژه‌های معینی طراحی شده‌اند و در صورت اقتضا در سطح استاندارد نیز قرار خواهند گرفت. برای مثال می‌توان مناطق اطراف کلیسای بزرگ هزاره جدید لندن و کاناری وارف را نام برد و در مقیاسی بزرگتر می‌توان به پروژه گم و سائوت بانک اسپانیا اشاره نمود. در این محل یک قطار شهری جدید راهاندازی شد که با میلمان اضافی نامناسب شهری تجهیز می‌شود؛ خیابانی که تعدادی



این پروژه از یک خیابان سواره‌رو، فضای دلپذیر برای شهروندان به وجود آورده است. در سنگفرشهای خیابان یا انجام خلاقتهای هنرمندانه، اصالت فرهنگی منطقه غنی تر شده است.

از بزرگترین گالریهای هنری لندن و بناهای اداری در آن قرار دارد، با ۴ تا ۶ باند سواره‌رو و پیاده‌روهای کم عرض. در این نقطه، خیابانهای یک طرفه و کم عرض به وجود آمد تا آرامش بیشتری بر منطقه حکمفرما شود و در نتیجه، عرض پیاده‌روها افزایش یافت. همچنین میلمان شهری و تابلوهای جدیدی طراحی شدند تا فضای خیابان با ارزشتر جلوه کند و پروژه اصالت سائوت بانک افزایش یابد.

اساسیترین سواوری، برپا کردن صفی از تیرهای برق با ۶ متر ارتفاع است که پرچمهایی بر قسمت نیزه مانند آن آویزان شده، که به شکلی زیبا و هنری طراحی شده‌اند. حدود ۳ هزار شرکت کننده برای انتخاب طرح پروجک در یک مسابقه هنری، نمونه کار خود را به نمایش گذاشتند.

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است.

Alm Ulfahrt, DETAIL, New Stadtmobil für London, München, Institut für Internationalen Architektur-Dokumentation GmbH, April 2000, PP.671-674.

## شهرداری مادرید برای بی سرپناهان مسکن می سازد



یکی از سازمانه‌های وابسته به شهرداری مادرید برای افراد بی سرپناه مسکن می سازد.

نکته قابل توجه در طرح یادشده این است که افراد بی سرپناه - که میانگین سن آنان ۴۰ سال است - طبق قانون تا هنگام آماده شدن خانه‌ها پانسان در مسکنهای عوقت بدون پرداخت هیچ هزینه‌ای، اسکان می‌یابند و به

تخصص دارد و یک آژانس، برنامه‌های حرفه‌ای و تخصصی مربوط به پروژه را هدایت می‌کنند.

لازم به ذکر است که در این پروژه چند شرکت مؤسسه و سازمان مشارکت دارند و هزینه جنبه‌های حقوقی استفاده از مسکنها در چارچوب کارکردهای اجتماعی آنها تعیین شده است.

در این پروژه، مؤسسه امور مسکن شهرداری مادرید اتحادیه منطقه‌ای مادرید و همچنین حکومت‌های ملی - منطقه‌ای مانند شهرداری مادرید، مؤسسه بین‌المللی کارایی و مؤسسه تشکیلاتی مادرید مشارکت دارند و هزینه‌های آن توسط صنوفی عمومی تأمین می‌گردد.

منبع  
<http://www.Mairie de Madrid>

ترجمه: سید علی حسینی

محض شروع پروژه، بسته به نوع تخصصشان در اجرای طرح مشارکت می‌کنند و برحسب فعالیتشان حقوق دریافت می‌نمایند و پس از سکونت، به نسبت شرایط اقتصادی خود اجاره بها می‌پردازند.

همچنین از آنجا که یکی از اهداف این پروژه، بهبود کیفیت بازسازی ساختمانهاست، یک مؤسسه ویژه که در امر ساخت و ساز

شهرداری دوی بی برای مبارزه با نوعی بیماری، مشهور به تب «ریفت ولی» اقداماتی را صورت داده است تا به این طریق این بیماری را کنترل کند.

از اقدامات شهرداری می‌توان به معاینه و ضدعفونی کردن دامهایی که از سرزهای بین‌المللی وارد می‌شوند اشاره کرد. همچنین شهرداری با همکاری مراکز بهداشتی و اداره پلیس، تمامی خودروهای حامل دام را متوقف و بازرسی می‌کند و به رانندگان آنها گواهی معاینه می‌دهد.

علاوه بر این، خودروهای دیگر نیز با داروهای که از کشورهای گنیا، اوگاندا، تنزانیای

## اقدامات شهرداری دوی بی در مبارزه با بیماریها

منبع: گوردن

منبع

<http://www.GeorgiaMunicipality>

ترجمه: سید علی حسینی

سومالی، اتیوپی، سودان، یمن، بحرین و عربستان سعودی وارد می‌شوند از نظر وجود حشرات به طور رایگان کنترل و ضدعفونی



مشولیان اجرای این پروژه، ایجاد یک بانک اطلاعاتی را نیز برای شهر به منظور پایه‌گذاری سیستم مسکنهای مناسب، سرشماری ساکنان و پیروزی نیازهای خدمات شهری، مدنظر قرار داده‌اند.

یکی از مسئولان این پروژه صورت اطلاع از موقعیت ساکنان را برای عملکرد بهتر شهری ضروری می‌داند و می‌افزاید: قبل از اجرای پروژه نامگذاری، تنها ۶۰ پستلک در مابوتسو وجود داشته، اما این تعداد در حال حاضر به ۲۰۰ هزار و ۲۰۰ عدد رسیده است.

در باره روشهای اجرای نامگذاری در مابوتسو باید گفت این پروژه به دو صورت کلاسیک و رقومی ارائه گردید و در نهایت، روش رقومی برگزیده شد. از جمله مزایای روش رقومی این است که شماره‌گذاری در این روش برحسب فاصله خانه مورد نظر از ابتدای خیابان برمیآید متر محاسبه می‌شود. به عنوان مثال، اگر شخصی بخواهد در یک خیابان از پستلک ۱۰ به ۲۵۰ برود، باید ۲۴۰ متر را طی

«نامگذاری» سازماندهی می‌شوند. از آنجا که بیشتر شهرهای افریقا از سیستم نامگذاری برخوردار نیستند و اکثر آنها از یک سیستم سنتی - که برای رفع مشکلات مالیاتی استفاده می‌شده است - بهره می‌برند، بانک جهانی با همکاری کشور فرانسه برخی از شهرهای مهم افریقای را تحت پوشش پروژه نامگذاری قرار داده است.

خیابانها و ساختمانهای مابوتسو، پایتخت موزامبیک، با اجرای پروژه نامگذاری توسط شهرداری، شماره‌های مخصوص به خود دریافت می‌کنند.

از آنجا که ۸۰ درصد خیابانهای مابوتسو، نام مشخصی ندارند و بیش از نیمی از ساختمانهای آن، شماره‌گذاری نشده‌اند با اجرای پروژه



## با اجرای پروژه نامگذاری توسط شهرداری خیابانها و ساختمانهای موزامبیک شماره گذاری می‌شوند

تصادف و هماهنگی بین مکانهای مختلف را نیز به عهده دارد که این امر به شناخت بهتر، بهبود و افزایش مراکز خدمات شهری می‌انجامد؛ به عنوان مثال، اگر یک تانوا بخواند در مکانی مستقر شود، این مرکز لو را راهنمایی می‌کند که در کدام محله مستقر شود تا به این شکل، در برخی محلات تراکم یک پشته خاص ایجاد نشود.

Urbanismo, marzo/avril 1996, N.299, P.202-21.

ترجمه: محسن حسینی

خدمات ساختمانی نیز، سیستم‌های گومایش و تهویه، آسانسور و سیستم اعلام حریق پیش‌بینی شده است.

خاطر نشان می‌شود که در بخش تونل‌سازی از دو روش دستی و ماشینی استفاده شده است. در این بخش واحد برنامه‌ریزی برای انجام امور به این شرح مدنظر قرار گرفته است: بررسی چگونگی طرح و نما و تعامل آن با ساخته‌های موجود، واحد ساختاری برای طراحی ساختار تونل، نصب اجزاء براده‌رو، جلوگیری از نفوذ آب و حمایت از اسلاک و بناهای مجاور.

شایان ذکر است که در بخش خدمات رسانی مترو، یک میلیون و ۲۵۰ هزار دلار هزینه شده است و اقدامات مهندسی و طراحی نیز در دو بخش راه‌اندازی و موتورهای فعالیت می‌کند.

http://www.iranmetrosystem.com

ترجمه: محسن حسینی

۱۰ هزار خانواده تحت پوشش قرار گرفته‌اند و قرار است با اعتباری معادل ۵۰ میلیون دلار، واحدهایی برای گسترش خرید زمین و خانه‌سازی احاطه گردد تا موجب تحکیم اصول مشارکت اجتماعی در بخشهای دیگر شود.

شایان ذکر است که گروهی از اداره توسعه جامعه شهری تلاش می‌کنند تا ۵۰۰ گروه اجتماعی محلی را برای پذیرش و اجرای این طرح توجیه کنند. به عنوان مثال، اگر عده‌ای از تصرف کنندگان غیرقانونی در معرض اخراج قرار گیرند، افراد این اداره با مالکان زمینهای مورد مشاجره گفتگو می‌نمایند و به تصرفان برای خرید قانونی زمینها کمک مالی می‌کنند.

Urban Age Spring 2000, P.3.

ترجمه: محسن حسینی

از آنجا که بخشی از مایوتو به صورت غیرقانونی به اشغال ساکنان آن درآمده است و ساخت و سازهای بی‌ضابطه‌ای در آنجا صورت گرفته و شماره‌گذاری انجام نشده است، پروژه وسیعی از طریق رسانه‌های گروهی برای توجیه مردم در دست اجراست و نمایشگاهی نیز در این زمینه برگزار شده است.

شایان ذکر است که شهرداری مایوتو به منظور تدویم و استمرار طرح نامگذاری، یک مرکز مراجعه و مشاوره در این زمینه تشکیل داده و به هنر پتای تازه ساز، یک آجرس جدید ارائه می‌دهد. همچنین این مرکز نقش ایجاد

میلیون دلار بوده که ۱۱۰ میلیون دلار از این بودجه، صرف خدمات مهندسی طرح و ۲ میلیون دلار نیز به کنترل و بازرسی مخارج پروژه اختصاص یافته است.

در سیستم متروی آنکارا ۱۲ ایستگاه وجود دارد که ۴ ایستگاه زیرزمینی، ۶ ایستگاه هم‌تراز با زمین و ۲ ایستگاه نیز فراباندی واقع شده است. در مجموع برای این بخش ۵۶ هزار دلار هزینه شده است.

اقدامات مهندسی و طراحی این پروژه در بخشهایی به این شرح سازمان یافته است: برنامه‌ریزی برای طرح‌ها، اماها و خطوط راه آهن، بخش شهری به منظور حفاری و حمایت از اسلاک و بناهای مجاور طرح و اتخاذ تدابیری برای آمد و شد و انتقال خدمات رفاهی. همچنین بخش معماری برای طراحی نماهای معماری، ایجاد هماهنگی و تعامل میان محیط و موقعیت شهری، تعیین جزئیات و ظرافتهای معماری در نظر گرفته شده است. در بخش

کنند. همچنین این روش از دگرار شماره‌ها برای ساختمانهای تازه تأسیس جلوگیری می‌کند، چرا که در شهرهای آفریقای، برخی خانه‌ها به چند قسمت تقسیم می‌شوند.

لازم به ذکر است از آنجا که این پروژه برای اخذ مالیات نیز کاربرد دارد، دولت مایوتو برای جلوگیری از احتیاط عمل می‌کند و این پروژه را برای مشخص نمودن ساختمانها و نه افراد معرفی می‌کند. از این رو، دولت در ابتدای امر، خدمات شهری را مانند جمع‌آوری زباله از سطح شهر بر اساس این سیستم، تا مدتی به صورت رایگان انجام خواهد داد.

## با پنج سال کار مداوم متروی آنکارا راه اندازی می‌شود

متروی کلانشهر آنکارا پس از ۵ سال کار مداوم به طول ۱۴/۶ کیلومتر راه‌اندازی شد. مبلغ کل قرارداد این پروژه، تقریباً ۶۶۰



## با هدف کاهش زاغه‌نشینی در قایلند طرح خانه‌سازی مشارکتی اجرا می‌شود

بر اساس طرحی در تایلند به منظور کاهش تعداد زاغه‌ها در این کشور، زمینهایی که به طور غیرقانونی تصرف شده‌اند بین مالکان و ساکنان آنها تقسیم می‌شود.

این طرح که توسط یک معمار تایلندی به نام خاتم سوسونوک ابداع شده است، اهداف

دیگری را نیز مانند کاهش فقر، بهبود روابط اجتماعی و جلوگیری از روبرویی مالکان اصلی زمینها و ساکنان دنبال می‌کند.

طرح بیان شده بر اساسی معاملاتی که بین تصرف کنندگان غیرقانونی زمینهای شهری و مالکان اصلی آنها صورت می‌گیرد اجرا می‌شود و برای دو طرف سودمند است.

خاتم سوسونوک در توضیح این طرح می‌گوید: در این طرح، زائغه‌نشینان صاحبخانه‌های جدید، مقاوم و قانونی در قسمتهای مورد مشاجره می‌شوند و قسمتهای خلوی این زمینها نیز که رو به خیابان است در اختیار مالکان آنها قرار می‌گیرد تا پروژه‌های تجاری و ساختمانی خود را در آنها اجرا کنند و به این ترتیب از طریق گفتگو، مشکل چنین زمینهایی حل می‌شود.

لازم به ذکر است که از اوایل دهه ۸۰ که طرح شراکت در تایلند آغاز شده تاکنون حدود



## شهرداری پاریس خدمات جدید اتوبوس رانی ارائه می کند

شهرداری پاریس برای رفاه حال شهروندان، اتوبوسهایی را به منظور انجام امور اداری آنان تجهیز می کند.



در این طرح، پنج اتوبوس بین شهرداریهای محلات مختلف پاریس تردد می کنند و شهروندان، اسناد مهم اداری خود را مانند قیسه های مربوط به دریافت کارت شناسایی، سند ازدواج، برگه های مربوط به خدمت وظیفه، درخواستهای کبی مربوط به فرمهای اداری، امضای اداری و... به آنها تحویل می دهند.

این اتوبوسها بیشتر برای حل مشکلات مربوط به برخی خدمات اداری و همچنین محلات بزرگی که از شهرداری فاصله زیادی دارند، راه اندازی شده است. آنها میان امور اداری و مسائل اجرایی شهر در جهت بهبود کیفیت زندگی شهری، هماهنگی ایجاد می کنند.

http://www.mairie-de-paris.fr  
کرجه های عمومی

## احیای قصر گارنیه فرانسه بارنگها و سنگهای زینتی

قصر گارنیه پاریس که از اهمیت تاریخی برخوردار است به وسیله رنگها و سنگهای زینتی احیا شد. این قصر با ارزش، تاریخی و تماشایی که به منظور احیا به مدت یک سال از نظرها پنهان شده بود، توسط ۲۵ مؤسسه تحت مدیریت شارل پیرو، معمار ارشد بناهای تاریخی، ترمیم گردید و باز دیگر سنگهای زیبایش را به نمایش گذاشت.

در این ترمیم بجز رنگهای متنوع و گوناگون؛ سنگهای زیبا، تزیینی و جلا داده

شده، به همراه مرمرهای رنگارنگ، سوزنیهای ویزی و ۳۴ نوع مجسمه، دیدگان مردم را به خود جلب می کند.

همچنین می توان در زیر اشعه آفتاب، مجسمه های بلند طلایی رنگی را مشاهده کرد که برای احیای آنها ۲۲ میلیون فرانک هزینه شده است.

در قسمت سنگی بنا، نشانه هایی از هماهنگی و وحدت میان معماری، صنعت مجسمه سازی و نقاشی مشاهده می شود. این موضوع در قسمت جنوبی قصر که ۶۲ مجسمه

از افراد مشهور به صورت نیم تنه به بینندگان لیخت می زند نیز نمایان است.

شایان ذکر است که احیای قصر گارنیه که بیش از یک قرن در حال انجام است، از سال ۱۹۹۳ به طور جدی در حال پیگیری است و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۰۷، ۲۹۰ میلیون فرانک هزینه به خود اختصاص دهد.

http://www.Mairie-De-Paris.com  
ترجمه های عمومی

## انجمن ملی حمایت در مقابل آتش سوزی و تلاش برای جلوگیری از خسارات

انجمن ملی حمایت در مقابل آتش سوزی در جهت جلوگیری از تلفات جانی و خسارات مالی تلاش می کند.

این انجمن که مستقل، غیرانتفاعی و داوطلبانه است ۲۵ سال پیش با هدف پیشگیری از حوادث آتش سوزی تشکیل شد.



خطا مشی این انجمن به گونه ای است که از هر سازمان، شرکت و یا فردی که به اهداف آن علاقه مند است استقبال می کند و تاکنون ۲۶۰ هزار نفر، ۲۰۰ انجمن حرفه ای و بازرگانی ملی و سازمانها و ادارات منطقه ای مرتبط با ایمنی در برابر آتش سوزی در آن عضویت یافته اند.

در واقع، این انجمن، انجمنی قوی و

آموزشی است که وظیفه تدوین و انتشار استانداردهایی را که با به کارگیری آنها از تلفات و خسارات ناشی از آتش سوزی جلوگیری می شود به عهده دارد. همچنین این انجمن، طرح آموزش همگانی گسترده ای را در زمینه پیشگیری و حفاظت در مقابل آتش سوزی پیگیری می نماید و همکاری اعضای آن را برای ایجاد حفاظت منظم در برابر تلفات جانی و مالی ناشی از آتش سوزی جلب می کند.

سیاستگذاران بسیاری این هیئت از سوی گروهی ۱۲۰ نفره انجام می شود و هزینه های آن از طریق حق عضویت، حقوق ناشی از سرگرداری همایشها، فروش نشریات، فیلم، اعانات، آگهیهای بازرگانی و سرمایه گذارهای مختلف تأمین می گردد.

Fire Problem, NIFA  
ترجمه های عمومی

## مدرسه خصوصی برای کودکان فقیر دهلی



مدرسه دیپالایا که در جنوب دهلی قرار دارد، فقیرترین کودکان هند را با سبکهای نوین انگلیسی آموزش می‌دهد.

این مدرسه که مورد حمایت دولت هند است و از بودجهت مالیات، دریافت مجوز و شرایط حقوقی سازمانها نیز معاف است با دیوارهای رنگی و تزئینات آجری و سفالی، جایگاهی است که کودکان را از فقر و بدبختی زندگی روزمره دور می‌کند. آن هم در شهری که بچههای فقیر، چارهای جز رفتن به مدارس شهرداری در هوای آلوده زیرچادر و بدون میز و صندلی را ندارند.

مؤسس مدرسه دیپالایا، پیرمدری ۶۳ ساله است که پس از فارغ‌التحصیل شدن به عنوان مأمور تحقیقاتی در سازمان جغرافیای ملی هند، دیپالایا را زیرپا گذاشت و مرنهایتاً تصمیم گرفت تا برای بچههای فقیر مدرسه بسازد.

وی معتقد است همه باید از آموزش صحیح برخوردار شوند و به همین دلیل در ابتدای زنجیر رختشوی محل واقع کرد تا پسرش

مطالعاتی که انجام دادیم تصمیم گرفتیم خانواده‌های کم‌درآمد را متقاعد کنیم که تحصیل فرزندانشان ارزش هزینه کردن چند روپیه را دارد. موسسه وقتی انسان دیدند بچه‌هایشان به عنوان مثال می‌توانند یک شعر انگلیسی را بخوانند و یا تا عدد ۵۰ را بشمارند احساس غرور کردند و به این امر، رغبت بیشتری نشان دادند.



به این ترتیب دیپالایا یا امرای نور به دانش آموزان خود یاد داد که دنیا تنها خانه‌ها و محله‌های فقیر نیست، بلکه می‌توان به حیات بهتر نیز دست یافت؛ یعنی حیاتی که از طریق یادگیری به دست می‌آید.

Urban Age, Fall 1999, pp. 16-17.  
ترجمه سیدمرتضی

را در این مدرسه ثبت نام کند و هم اکنون چندین مدرسه و مرکز آموزشی را با ۱۴ هزار دانش آموز اداره می‌کند.

مراکز آموزشی دیپالایا در ۳۰ حومه زائده‌نشین دهلی و در بخشهای مختلف کودکشان، پیش دبستانی، مراکز آموزش جبرانی و غیررسمی برای دانش‌آموزان ضعیف و اختراجهی فعالیت می‌کنند. دیپالایا حتی برای

بزرگسالان برنامه‌های آموزشی در نظر گرفته و به زنان طبقه متوسط نیز آموزش می‌دهد. گفتنی است به دلیل موفقیتهایی که مدرسه دیپالایا کسب کرده، سرمایه‌گذاران خارجی و مراکز خیریه بخشی از هزینه‌های این مدرسه را تأمین می‌کنند. حتی بچههای فقیر نیز بخشی از هزینه‌های خود را می‌پردازند. مؤسس مدرسه می‌گوید: پس از

این مراکز دارای سینما یا سالنهایی چند منظوره هستند که در آنها موسیقی، تئاتر و میرک اجرا می‌شود. همچنین شهرداری قصد دارد خانه متلوس را - که کارخانه قدیمی آلات موسیقی بسوده است - خریداری کند و برای آن، کاروبه‌های فرهنگ مانند ایجاد مکانی برای برچسب‌ترین اساتید فرانسوی و خارجی، تعرفه‌های تابه این ترتیب این افراد، اطلاعات و دانش خود را در اختیار علاقمندان قرار دهند.

شایدان ذکر است که اماکن یادشده به مدت ۵ سال رها شده بودند و شهرداری با بهسازی آنها، حیات و رونق جدیدی به آنها بخشید. همچنین شهرداری این گونه اماکن را به نام شخصیت‌های انقلابی فرانسه نامگذاری می‌کند.

http://www.Mairie de Paris .com  
ژوئن ۲۰۰۱

ساکنان شرق پاریس، صاحب دو مرکز بزرگ فرهنگی شدند که شهرداری در آن، بیش از یک میلیون فرانک سرمایه‌گذاری کرده است.



یا صرف یک میلیون فرانک توسط شهرداری ساکنان شرق پاریس صاحب دو مرکز فرهنگی شدند

طراحی مبلمان برای خیابان (۳):

# سرپناه، کیوسک، سایبان و سازه

رضا مرتضایی

«طراحی مبلمان برای خیابان» عنوان سلسله مطالبی است که با هدف ارائه نکات آموزشی در خصوص انواع عناصر مبلمان شهری مورد استفاده در خیابان تنظیم شده است، تا شاید بتواند گامی در بهبود این فضای شهری تحت مدیریت شهرداریها باشد. در هر شماره ماهنامه یک یا چند عنصر از عناصر فوق مورد بحث قرار خواهد گرفت.

نیمکت، صندلی خیابانی، زیاله‌دان و گلجای در دو شماره قبل ارائه شده‌اند. این شماره به سرپناه، کیوسک، سایبان و سازه اختصاص دارد. در شماره‌های آتی می‌توانید مباحث مربوط به علائم، تابلو، پلاکارد و پرچم، تیرک خیابانی، روشنایی، نرده، حصار، جایگاه دوچرخه، شبکه پای درخت و حفاظت تنه درخت را پیگیری نمایید.

## سرپناه

«می‌توان سرپناه (۱) را نوعی سازه دائم، بلندمدت و با موقت فرض کرد. پادروهای سرپوشیده، ستون بتنی متصل به حلقه‌ها و "Porte-cochères" (سقفی که از در ورودی ساختمان تا محل توقف و سوار شدن خودرو وجود دارد) را می‌توان سرپناه دائم نامید. سرپناه ایستگاه اتوبوس، باجه تلفن و انواع کیوسک از نوع بلندمدت و دکه‌های بازار و چتر کافه‌های خیابانی، سرپناه موقت است» (۲).

در وهله نخست، سرپناه باید برای حفاظت پیادگان طراحی شود و سپس برای حفاظت تجهیزات و عناصر دیگر. در تمام شرایط، سرپناه باید از مصالح طراحی و ساخته شود که در برابر خوردگی و وندالیسم مقاوم باشد.

استفاده از سیستم‌های مدولار (بخش پذیر) در این موارد بسیار رایج شده است. انعطاف پذیری با موقعیت و محل استفاده، ظرفیت، طراحی ویژه و آرایش و نظم اتصالات سیستم از مهمترین موارد طراحی مدولار سرپناه است. مدول‌ها (بخشها) ممکن است بر اساس تغییرات و گسترش در آرایش صندلی‌های ثابت سرپناه، قطعات جانبی بسته یا باز در دو طرف سرپناه و اسکلت‌های مستقل یا بازو دار (تیر طرزی‌های) انتخاب شوند (تصاویر ۱).

سرپناه‌هایی که طراحی می‌شوند یا باید پاسخگوی جنبه‌های کیفی معماری محیط باشند، یا بخشی از مبلمان واحد پیرامون خود در شهر و یا خیابان. همچنین می‌توان آنها را در ادامه یا تکمیل عناصر روشنایی و علائم محوطه نیز طراحی کرد. چنانچه خود سرپناه دارای تجهیزات روشنایی باشد ضمن یکپارچگی با کل طرح باید از مصالح مقاوم در برابر وندالیسم ساخته شود. تدبیر به کارگیری تابلوهای تبلیغاتی در پیکره انواع سرپناه می‌تواند درآمد حاصل از این امر را صرف تهیه، تعمیر و نگهداری خود آنها کند.



۲. سازه‌ها با علامت



## سایبان

سایبان (Canopy) راه هم به شکل متصل به ساختمان و هم مستقل از آن، به کار می‌برند که در هر دو صورت حفاظتی برای مردم و وسایل محسوب می‌شود. سایبان‌ها را میتوان برای ارتقای کیفی خیابان در انواع تزئینی و الوان به کار برد. در فضای میان ساختمانها و پیاده‌روهای پای برجهاء، سایبان به خوبی برای کنترل آفتاب و وزش باد استفاده می‌شود. همچنین سایبان‌ها را می‌توان به طور موقتی، فصلی و یا دائم به کار برد. یک سیستم «ناک - دلون» (۴) برای سازه‌های بازارهای روز و میوه و تره‌بار فکر مناسبی است (تصویر ۲).



۷ جنوبیستان از این پایانه ایستگاه توبو بر، سازه‌های پلی استیلد فلزی و چرم خاکی بر سقف توبو بر

## سازه

یک سازه می‌تواند حفاظتی در برابر آب و هوا باشد البته این یک الزام همیشگی نیست. برای سازه می‌توان مفاهیم مختلفی تصور کرد؛ خلق نوعی فضا و مفهومی از یک مکان، یک عنصر اجاقی و متصل شونده، فرم‌دهی، تعریف دروازه و ورودی و مدخل. از جمله کار بر بدهای سازه برای فضا سازی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: محل اجزای از گستر و گسرت، جایگاه سخنرانی، صحنه نمایش، پلویون، غرفه، جایگاه تابستانی، جشنواره، پانجه اطلاعات، کیوسک تلفن، توالت عمومی، مناخل قطار و مترو، نمایشگاه، ورزشگاه، استخر شنا و... هر کدام از این سازه‌های فضایی، مجموعه الزام‌های خاص خود را می‌طلبند. پاروهای از آنها عبارتند از: روشنایی، فاضلاب، دسترسی، علائم، نشستگاه، سیمی و بصری، تهیه مطبوع، امنیت، تجهیزات ویژه و مراقبت‌های مخصوص (تصویر ۳).

می‌توان از آلاچیق، داربست و سازه استفاده کرد و گیاهان و رستیه‌های مختلف را در باغ، پارک و فضای سبز مجتمعها بر روی آنها کشید و زیبایی طبیعت را در ارتفاع به نمایش گذاشت. به این منظور تیرهای چوبی و فلزی، عمده‌ترین مصالح ساخت و ساز هستند.



۶ دالان، تکران، تریپلا، با حفاظت نسبی برای باران و صورت‌های مختلف

یک ایستگاه اطلاعات و سازه ایستگاه‌های



۸ ایستگاه تکران، تریپلا، با حفاظت نسبی برای باران و صورت‌های مختلف

مکانی فضای روز و محل سخنرانی

سازه‌های کنششی یا کابلی اغلب برای نگهداری چادرهای سهمی شکل به کار می‌روند. این چادرها اغلب با پارچه‌های سبک وزن، فرم داده می‌شوند و توسط دکل، دیرک و طاق نما حمایت شده و به وسیله کابلهای فولادی کنششی محکم و ایمن می‌شوند. همچنین این چادرها ممکن است دارای دیوارهای جانبی باز یا بسته برای پیوستگی فضایی نیز باشند.

یکی دیگر از انواع سازه‌ها، سازه بادی است که به کمک هوای فشرده داخلی سرپناه داشته می‌شود. این نوع از سازه، ساختاری ساده اما با تکنیک پیشرفته دارد. سازه بادی، اندازه، فرم و کاربردهای مختلفی دارد و تنها عنصر ثابت و محکمی که نیاز دارد، جنولهای حاشیه‌ای و گوشه‌ای است که سازه به آن تکیه می‌کند.



۹. سازه‌ای با سقف پهن و ستون‌ها، سازه‌ای که در یک جشنواره در نیویورک ساخته شده است. این سازه یک فضای باز برای نمایش و برگزاری رویدادها فراهم می‌کند.



۱۲. سازه‌ای با سقف گنبدی و ستون‌ها، سازه‌ای که در یک جشنواره در نیویورک ساخته شده است.



۱۰. سازه‌ای با سقف گنبدی و ستون‌ها، سازه‌ای که در یک جشنواره در نیویورک ساخته شده است.



۱۱. سازه‌ای با سقف گنبدی و ستون‌ها، سازه‌ای که در یک جشنواره در نیویورک ساخته شده است.



۱۳. سازه‌ای با سقف گنبدی و ستون‌ها، سازه‌ای که در یک جشنواره در نیویورک ساخته شده است.

تمامی انواع سازه‌ها باید در برابر وارش باد استوار و قادر به تحمل وزن برف و نزولات جوی نیز باشند. همچنین نوسانات حرارت را بسته به اقلیم خاص تحمل کنند. بر اساس مدت زمان استفاده از سازه‌ها، نحوه تثبیت آنها فرقی می‌کند. سازه‌های دائمی نیاز به پی‌ریزی بتنی دارند، سازه‌های فصلی و موقت ممکن است تنها به میخهای فولادی، قلاب‌ها و وزنه‌های سنگین یا میله‌های بلند و مخصوص احتیاج پیدا کنند.

مواد و مصالح متسوجات این سازه‌ها باید این شرایط را داشته باشند: مقاومت در برابر تغییرات درجه حرارت (+۷۵ درجه سانتی‌گراد تا -۲۵ درجه سانتی‌گراد)، مقاومت در برابر آتش‌سوزی و مقاومت در برابر ساییدگی و فرسودگی. پارچه‌هایی که عمومیت بیشتری دارند، پارچه کتان و وی‌وی‌سی پلاستیکی با پوشش پلی استر است. چادرها را می‌تواند دو لایه یا تک لایه در نظر گرفت. سازه‌های چند تکه نیاز به عایق کاری بیشتری دارند و فلاندر پوششی دائمی را نیز شکل دهند. در ادامه نمونه‌های مختلفی از انواع سرپناه، سایبان و سازه در کشورهای مختلف دیده می‌شود (تصاویر ۱۳ تا ۱۴).

منابع:

- 1- Shelter.
- 2- Jenema, Gibson, Leonard, Obervoore, Urban Streetscape, Cambridge, Gap Professors, Books, 1907, P. 190.
- 3- Harold Lewis, Malt, Publishing the City, New York, McGraw-Hill, 1991, P. 208.

این کتاب در ایران توسط انتشارات گسترش (Knack-down) منتشر شده است.  
این کتاب در ایران توسط انتشارات گسترش (Knack-down) منتشر شده است.



باغ و خانه هنرمندان

## تجدید حیات یک فضای شهری

گزارشی از تبدیل یک پادگان به خانه هنرمندان

نازیلا مرادی

اینجا درخت نبود، دیواری بود که محوطه را احصار می کشید و آن بنای قدیمی، مأمین ما بود در شبهای سرد گریز و جنگ! در جای جای سرسرای اینجا نقش یوتین های گل آلوده، حک شده بود و دیوارها زخمی خشم اسلحه بودند.

اینجا درخت نبود، تنها انبوه گیاهان آفت زده از پس دیوارهای فروریخته آشکار بود و آن بنای مخروبه، جایی برای بیتوته سنگهای ولگرد و آدمهای تنها بود؛ انسانهایی که خراب زندگی بودند و نشسته مرگ.

درست است، اینجا درخت نبود و ما لحظه های گرم زندگی را بر سطح سپید خویش تجربه کردیم. متروک شدیم و غبار غربت و انزوا را بر چهره هامان تجربه کردیم. دیگر حتی طنین سبب و صبحگاه هم نبود و ما، میزبان دستان افسون زده ای بودیم که تلخی خاطر آتش را بر صورت ما حک می کرد. اکنون چگونه می توان تاب آورد شکوه این رؤیای شیرین را که اینک غرق نور و رنگ و زیبایی هستیم!

استقرار یافت و سوله ها و انبارهایی که در اطراف ساختمان اصلی قرار داشت، به عنوان محل نگهداری آرد و ملزومات این اداره در نظر گرفته شد. همچنین بنای شاخص و قدیمی خانه هنرمندان نیز محل دفتر فرماندهی و خوابگاه سرپازان سررشته داری ارتش بود. با توجه به هیئت عمومی یا طرح بنای اصلی، باید گفت معماری این بنا نشأت گرفته از معماری ساختمانهای نئو کلاسیک قرن نوزدهم اروپاست. این گونه بناها بویژه در دوره رضاخان با اقبال بسیاری روبه رو شدند و پس از آن، بناهای متعددی با سبک معماری مشابه و با عملکردهای گوناگون همچون مدرسه، دانشگاه، بیمارستان، اداره جات و ایستگاه راه آهن احداث شدند. شکل ظاهری این ساختمانها عبارت است از هال مرکزی یا سرسرای ورودی که دو سال جاتی در دو سوی آن قرار دارد. نوبال جانبی در واقع، راهروهایی را تشکیل می دهند که در یک سوی آنها ردیفی از اتاقها قرار دارد. آنچنان که از معماری این دوره برمی آید، قسمت میانی یا مرکزی، معمولاً باشکوهتر ساخته می شد. همچنین در انتهای راهروها سالنهایی با کارکرد خدماتی قرار داشتند که به عنوان فضای عمومی ساختمان به شمار می رفتند.

### امروز خانه هنرمندان، دیروز پادگان

در نقشه تهران سال ۱۳۱۰ بنای کنونی خانه و باغ هنرمندان در محوطه ای مختص و در محلی به نام «فیشرآباد» قرار دارد. طبق این نقشه، مکان یاد شده در همسایگی برخی بناها و تأسیسات نظامی واقع شده است.

منطقه ای که تحت عنوان «فیشرآباد» از آن یاد می شود، محدوده جنوبی پل کریم خان زند و خیابانهای «ایرانشهر» و «شهید سپهبد قرنی» فعلی را در بر می گیرد. «فیشر» نام مهندسی است که در همان سالها در این محدوده، طرح و نظارت بر احداث بناهای متعددی را بر عهده داشت و از همین رو در نقشه های قدیمی، این منطقه را «فیشرآباد» نام گذاشته اند. برخی گفته ها حکایت از آن دارد که محدوده باغ و خانه هنرمندان فعلی در زمان اشغال ایران توسط قوای متفقین، به عنوان انبار مهمات مورد استفاده قرار گرفته است. اساساً به طور دقیق باید گفت که این مکان از اواخر دهه ۳۰ به بعد به پادگان نظامی تبدیل شده است. چند سال پس از تبدیل این محل به پادگان، اداره سررشته داری ارتش - آجودانی فعلی - در آن

منطقه‌ای که خانه و باغ هنرمندان در آن قرار دارد، تنها تا نیم قرن پیش از این، محدوده خارج از شهر به شمار می‌رفت، اما اکنون این مجموعه با کار کردی متفاوت از کار کرد پیشین در ناحیه مرکزی شهر تهران قرار دارد و دسترسی به آن از طریق خیابانهای فرصت شمالی و ایوانشهر امکان‌پذیر است.

در باره چگونگی تبدیل این یادگان نظامی به مکانی فرهنگی و هنری باید گفت که این اقدام پیامد مثبت یکی از مصوبه‌های شورای عالی شهرسازی است. براساس این مصوبه، یادگانها و مراکز نظامی که در داخل شهرها قرار دارند، باید به محدوده‌های

مجموعه خانه و باغ هنرمندان، حدود ۶ هکتار مساحت دارد. خانه هنرمندان با اختصاص ۳ هزار متر زیربنا، فضاهای و مکانهایی را در برمی‌گیرد که عبارتند از: فضای ارائه و فروش کتب و نشریات، واحد اطلاع‌رسانی، محل تجمع گروه‌های مختلف هنری از جمله گروه موسیقی، معماری، گرافیک، نقاشی، خوشنویسی، مجسمه‌سازی، تئاتر، شعر و ادبیات، عکاسی، سینما و... سالن نمایشگاه، سالن چندکار کردی «همایشی»، «امفی تئاتر»، مجتمع زمستانی «رستوران یا محل نمایش ریموژیروالی»، کتابخانه، بخش رایانه و...

### ضرورت احداث باغ و خانه هنرمندان

یک ضربه المثل چینی می‌گویند یک سلسله رو به انحطاط، مانند فضایی مخروطی است. از سوی دیگر تجربه نیز حکایت از آن دارد که فضاهای شهری مطلوب، نقشی بسزادر پیشگیری از فرسایش، آسردگی، انزوای و خشونت ایفا می‌کنند.

مهمترین خطر فضاهای متروکه که با ویرانه‌های که در درون بافتنهای شهری قرار دارند، سرایت ویرانی و میرایی به نقاط پیرامونی آن است. برای جلوگیری از روند میرایی یک فضای شهری و تبدیل دوباره آن به مکانی مناسب، نخستین اقدام، بهسازی و ساماندهی فضای رو به ویرانی است. در واقع احیا و مرمت این فضاها موجب می‌شود فضایی نو از درون فضاهای قدیمی متولد شود. این رویکرد که از آن به عنوان بهسازی شهری یاد می‌شود، درباره خانه هنرمندان نیز اتفاق افتاده است. در واقع سیاست بهسازی شهری عبارت است از احیا یا تجدید بنای نواحی موجود شهری براساس طرحی هماهنگ و کنترل شده که همراه با پاکسازی نواحی مخروطی، ساختمانهای نامناسب و کاربریهای مزاحم صورت می‌گیرد. این امر می‌تواند در هر منطقه‌ای از شهر که توسعه نیافته است و یا در موقعیت نامطلوبی قرار دارد انجام پذیرد.

شاید بتوان گفت مزاحمت کاربری نظامی یادگان قدیمی برای بافت مسکونی و کمبود فضای باز شهری در این منطقه، مهمترین سوزاندی بودند که احیا و ساماندهی این فضای شهری را اولویت بخشیدند. نکته مهمی که در باره گذشته این مکان به چشم می‌خورد این است که روند میرایی این مکان به قیل از متروک شدن آن و به زمانی باز می‌گردد که در اختیار ارتش بوده است. شاید یکی از دلایل هزینه نکردن برای مرمت این بنا به تفکر دورهای باز گردد که بهینه‌سازی در آن نقش چندانی نداشت. در این دوره کوتاه تاریخی، فرش غالب بر این بود که از بین بردن بنای رو به ویرانی و احداث بنای سالمتر، گامی در جهت توسعه به شمار می‌آید.

به هر ترتیب احیای این فضای فرسوده با توجه به عواملی چون تجمع و نگهداری، معزادان، حیوانات و حشرات مزیدی در این محل بسیار ضروری به نظر می‌رسید. از سوی دیگر همچنان که بیشتر نیز گفته شد تأثیر این مجموعه به عنوان یک کاربری مزاحم و ناممکن در بافت شهری پیرامون خود را دیگر ضرورت‌های تبدیل آن به فضای کنونی بود. بویژه اینکه این ناحیه به دلیل استقرار نخستین نهادهای جدید شهری در آن از بتاسیل مناسب برای امور فرهنگی و فراغت برخوردار بود. تأثیر کاربری مزاحم پیشین بر محیط اطراف خود به حدی بود که اعتبار بافت شهری پیرامون خود را به طور محسوس گاهش داده بود، چرا که رفت و آمد، حمل و نقل، سروصدا و تمهیدات حراستی و فعالیتهایی که جزئی از ماهیت عملکردی یادگان است با دیده سکوت، سازگاری چندانی ندارد.

علی سنجایی، طراح، معمار و یکی از کارشناسان «مهندسان



خانه هنرمندان

خارج شهر انتقال یابند. به این ترتیب پس از خروج کاربری نظامی، این مکان توسط شهرداری تهران خریداری شد و با مساعدت و هماهنگی که میان شورای شهر تهران، کمیسیون ماده ۵۰ و شهرداری تهران ایجاد شد، موضوع تبدیل این محل به خانه و باغ هنرمندان، در دستور کار قرار گرفت. پس از اینکه ساختمان در شرایط مطلوبتری قرار گرفت، پارک ایوانشهر یا باغ هنرمندان ایجاد شد. باغ هنرمندان در زمانی کوتاه توسط مهندسان مشاور «مصفاش و همکاران» طراحی شد و به مرحله اجرا درآمد. در مرحله دوم بهسازی، فضای داخلی ساختمان یا خانه هنرمندان هدف قرار گرفت. در این مرحله با توجه به قابلیتها و ویژگیهای بنای یاد شده، «مهندسان مشاور گزینه» عملیات طراحی و اجرای تبدیل ساختمان به محل تجمع هنرمندان یا خانه هنرمندان را آغاز کردند. این فرآیند با صرف زمانی در حدود ۸ ماه در آذرماه ۱۳۷۸ به اتمام رسید و طی مراسمی با حضور ریاست جمهوری، رسماً به عنوان خانه هنرمندان ایران و فضای پارک ضمیمه آن به عنوان باغ هنرمندان به بهره‌برداری رسید.



برای جلوگیری از روند میرایی یک فضای شهری و تبدیل دوباره آن به مکانی مناسب، نخستین اقدام، بهسازی و ساماندهی فضای روبه ویرانی است و در واقع احیا و مرمت این فضاها موجب می شود فضایی نو از درون فضاهای قدیمی متولد شود

خدماتی به مکانی مرده و خاموش تبدیل می شود. پس از پایان ساعات اداری، خانه هنرمندان مکانی آرام و مناسب برای هنرمندانی است که تا آخرین ساعات شب با هم به گفتگو می نشینند و جلسات صنفی خود را برگزار می کنند. ناگفته نماند که این امر تا چه حد در روح بخشیدن به این منطقه، پس از ساعات اداری مؤثر است.

عوامل دیگری که از ویژگیهای مکانی مناسب این مجموعه به شمار می رود، کمبود فضای سبز در اطراف این منطقه است. شاقعی در این باره می گویند: «از میدان راه آهن تا تجریش تنها سه پارک «ملت»، «ساعی» و «دانشجو» قرار دارد. این مقدار سرانه فضای سبز برای خیابان ولی عصر که یکی از طولانی ترین خیابانهای دنیاست بسیار ناچیز است. همچنین در محور شرقی، غربی نیز وضع به همین منوال است. در خیابان طالقانی به هیچ عنوان فضای تفریح وجود ندارد و این خیابان به محیطی شلوغ و نفس گیر تبدیل شده است».

نکته دیگر در باب مکانیابی این مجموعه، مجاورت آن با مکانهای فرهنگی و هنری است. قرار گرفتن این مجموعه در نزدیکی دانشگاه سینما تئاتر، تئاتر شهر، پارک دانشجو و دانشگاههای مختلف از جمله مواردی هستند که به این هسته فرهنگی و هنری شهر، هویت و غنا می بخشند.

#### عملکرد، تابعی از کاربری

با خروج کاربریهای مزاحم یا فعالیتهای خدماتی، باسازگار، امکانی برای افزایش خدمات فرهنگی، فراغتی و تفریحی در مراکز شهرها به وجود می آید. این اقدام علاوه بر رونق و تحرک اقتصادی، ساعت اعتلا و حفظ ارزشهای تاریخی و فرهنگی شهر نیز می شود. بنابراین با توجه به اینکه کاربری نظامی یادگان جزء عملکردهای شهری نیست، ناهماهنگی و مشکلاتی را در بافت شهری اطراف خود ایجاد می کند. استقرار خانه هنرمندان با کاربری فرهنگی و فراغتی، بهترین راه حل برای جبران اطمینانی بود که از گذشته بر محیط پیرامون این مجموعه وارد شده بود. متقابلاً کاربریهای اطراف این مجموعه نیز با عملکرد گذشته این فضا به هیچ عنوان همسو نبودند. در حال حاضر عدهترین کاربریهای اطراف بنا و بوستان هنرمندان را کاربریهای خدماتی و مسکونی تشکیل می دهند. در محدوده غربی خیابان ایرانشهر، کاربریهای اداری و خدماتی قرار دارند و در سایر محدودهها، کاربریهای مسکونی بویژه در شرایتهای فرعی بیشتر به چشم می خورد.

ایجاد این محیط جدید در وهله نخست، ذهنیت ساکنان منطقه را نسبت به فضای شهری اطراف خود تحت تأثیر قرار داد. در واقع پس از تبدیل این یادگان به کاربری فعلی، یکایک بناهای مسکونی قدیمی و واحدهای تجاری منطقه نیز شروع به نوسازی و مرمت



در باب مکانیابی مجموعه باغ و خانه هنرمندان باید گفت که مجاورت آن با مکانهای فرهنگی و هنری همچون سینما تئاتر، پارک دانشجو و دانشگاههای مختلف است که به این هسته فرهنگی و هنری شهر، هویت و غنا می بخشند

مشاور صفامتش و همکاران» با تأکید بر مطلب فوق می گویند: «فعالیتهای مزاحم یادگان، ترافیک و سروصدا در مجموع سیمای شهری پیرامون یادگان را به سمت نزول کیفیت سوق می داد. بنابراین اولین اثر خروج این کاربری از منطقه، حذف برخی از مشکلات مهم از فضاهای شهری اطراف بود. در مرحله بعدی، بستری برای ورود ارزشهای بیشتر به این فضای شهری به وجود آمد و طراحی مناسب فضای سبز، آب و هوا و استفاده از ساختمانهای قدیمی موجب شد خانه هنرمندان فعالیتی هم شأن با اعتبار محیط اطراف پیدا کند».

#### جانمایی، پاسخی برای نیاز

بنای موجود در بوستان ایرانشهر با سابقه ای در حدود نیم قرن، جنب سفارت سابق آمریکا قرار دارد. دسترسی سواره به این مجموعه از چهار جهت اصلی امکان پذیر است. در محدوده جنوبی از طریق خیابان طالقانی و خیابان شمالی - جنوبی فرست، در قسمت غربی از طریق خیابان ایرانشهر، در محدوده شرقی از طریق خیابان فتح به خیابان عاصم نرایی و از شمال از طریق خیابانهای خردمند جنوبی و ماهشهر.

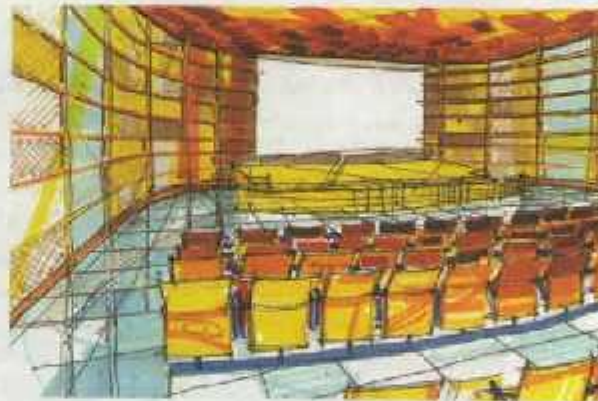
در مجاورت این مکان، نقاط مهمی چون سفارت سابق آمریکا، معاونت معماری و شهرسازی شهرداری تهران، پارکینگ طبقاتی شهرداری، مرکز کنترل ترافیک تهران، مراکز دولتی و خدماتی و چند بیمارستان و دو قهوه خانه قدیمی قرار دارند. نکته ای که ذکر آن ضروری به نظر می رسد این است که مکانیابی این مجموعه با توجه به تنوع کاربریهای پیرامون، یکدستی و هماهنگی خاصی میان عملکردهای مختلف شهری در این منطقه ایجاد کرده است. به طور کلی طمچهایی با خصوصیات خانه و باغ هنرمندان از مشخصات مکانی خاصی پیروی می کنند. این فضاها باید در فاصله های مناسب از محل مسکونی قرار بگیرند و دسترسی به آنها آسان باشد. همچنین باید محل فعالیتهای متنوع فرهنگی و جاذب جمعیت باشند.

بسیار شاقعی، طراح پروژه خانه هنرمندان، در باره مکانیابی این مجموعه به بافت اداری و خدماتی غالب در این محل اشاره می کند و می گویند: «این منطقه به دلیل ترافیک، سروصدا و حجم رفت و آمدها بسیار پرزدحام است. اما پس از تعطیلی ادارات و مراکز

کردند. پیش‌بینی چنین نتیجه‌های چندانی دور از انتظار نیز نیست، چرا که فرصت و امکاناتی برای تنفس و استفاده از فضای مطلوب در دل یک بافت پر ازدحام شهری به وجود آمد.

سواردی که تاکنون مطرح شد باز تاب جنبه‌های مثبت استقرار و جایگزینی کاربری جدید به جای کاربری مزاحم پیشین را در برمی‌گیرد. اما نکته دیگری که در باب عملکرد خانه هنرمندان مطرح می‌شود مسئله کارایی آن است؛ آیا خانه و باغ هنرمندان، اکنون از کارکردی فعال، پویا و مطلوب برخوردار است؟ یک کارشناس مسائل شهری معتقد است اگر چه گشودن این فضای شهری از سه محور شمال، جنوب و غرب به سوی خیابان، فضا و منظره شهری مطلوبی را به نمایش می‌گذارد، اما این مجموعه هنوز قادر به برقراری رابطه‌ای پویا و متقابل با محیط پیرامون خود نیست.

آیا دلیل این امر به مهمترین کارکرد خانه هنرمندان که محلی برای جلسات صنفی گروه‌های هنری است باز می‌گردد؟ سنجایی در پاسخ به این سؤال می‌گوید: «کمبودهایی را که در شهر احساس می‌شود باید در این فضاها جستجو کرد. به هر حال گروه‌های مختلف هنری نیاز به محلی برای نشست‌های خود داشتند؛ پس بهترین حالت این بود که این فضا در مکانی قرار بگیرد که اطراف آن، دارای فعالیتهای عمومی، بازار و مناسب است.»



سالن نمایش خانه هنرمندان

اگر چه به عقیده این کارشناس اکنون کارکرد خانه هنرمندان از وضعیت مطلوبی برخوردار است، اما به نظر می‌رسد این فضا به کاربردی فراتر از برگزاری نمایشگاه‌ها و نشست‌های اداری نیاز دارد. در حال حاضر عملکرد صنفی خانه هنرمندان از سطح کاملاً متفاوتی نسبت به باغ هنرمندان برخوردار است و هیچ‌گونه تعاملی میان این دو فضا و مخاطبان این دو وجود ندارد. واقعیت این است که در ساماندهی مراکز شهری نباید فقط به حفظ و تقویت ارزشهای از دست رفته معماری اکتفا کرد، بلکه فضاهای شهری با هر قدرتی برای رفع نیازهای شهروندان به وجود می‌آیند و باید از آنها برای غنی کردن حیات شهری بهره گرفته. در این میان ذکر این نکته ضروری است که مدیریت خانه هنرمندان برای ایجاد قلم و همسایگی میان خانه و باغ هنرمندان، پیشنهادی را مبنی بر اداره فعالیت‌های پارک توسط خانه هنرمندان به شورای شهر تهران ارائه کرد. اگر چه این پیشنهاد در شورای شهر تهران به تصویب رسید، اما روشن نیست که به چه دلیل اجرای این متصوبه به تأخیر افتاده است. مدیریت خانه هنرمندان طی کورس یک دوره طولانی را لازمه تحقیق این امر می‌داند. در این پیشنهاد مواردی چون برگزاری نمایشگاه روباز برای گروه‌های مختلف هنری همچون مجسمه‌سازان،

معماران، نقاشان، سفالگران، تصویرگران کتب کودک، برگزاری جشنواره‌های مختلف هنری، اجرای کسرت در هوای آزاد و اجرای تئاترهای خیابانی در محدوده باغ هنرمندان مورد بررسی قرار گرفته است.

شاقی در این باره می‌گوید: «اگر مجموعه باغ هنرمندان به

**در ساماندهی مراکز شهری نباید فقط به حفظ و تقویت ارزشهای از دست رفته معماری اکتفا کرد، بلکه فضاهای شهری با هر قدرتی برای رفع نیازهای شهروندان به وجود می‌آیند و باید از آنها برای غنی کردن حیات شهری بهره گرفت**

چنین کارکردهایی اختصاص یابد، ما نیز به عنوان مشاوری با توجه به مجاورت‌ها، له‌ها و ساختمانهای اطراف برای تک تک فضاهای آن، طرح مناسبی در نظر گرفته‌ایم. همچنان که از گفته طراح پروژه نیز برمی‌آید، کارایی مطلوب این مجموعه بستگی تام به عملکردهای جدیدی دارد که باید در آن استقرار یابد. برای دستیابی به این مطلوبیت باید پتانسیلها و نیروهای محیط را شناسایی کرد و براساس آن، فضاهای جدیدی را برای عملکردهای جدید تعریف نمود.

ظاهراً مدیریت این مجموعه یا تغییر ناگهانی فضا چندانی موافق نیست. غریب‌پور این جایگزینی را عامل ناراضی مخاطبان عنوان می‌کند؛ مخاطبانی که در حال حاضر از پارک و فضای باز آن استفاده می‌کنند. خانه هنرمندان با توجه به نقش فعالیت خود باید رابطه‌ای سالم، انسانی و هنرمندانه با آنان برقرار کند، بویژه اینکه این مجموعه دارای چنان قوت و قدرتی نیست که بلافاصله بافت‌های جانبی و حاشیای خود را تحت تأثیر قرار دهد. با تمام این اوصاف باید گفت برنامه‌ریزی متعطف و گذشت زمان بی‌شک بستر استقرار عملکردهای جدیدی را در این فضا فراهم خواهد آورد.

**ویژگیهای طراحی در خانه و باغ هنرمندان**

طراحی مجموعه هنرمندان از دو بخش مهم تشکیل می‌شود. در این تقسیم‌بندی، ابتدا ویژگیهای طراحی در خانه هنرمندان یا بنای یادگان نظامی را مورد بررسی قرار می‌دهیم و سپس به وجوه طراحی در باغ هنرمندان یا فضای سبز ضمیمه آن می‌پردازیم. سرمت و احیای ساختمان یادگان قدیمی توسط «مهندسان مشاور گزینته» طراحی شد و به مرحله اجرا درآمد. نخستین اقدامی که در مورد خانه هنرمندان صورت گرفت مسئله مقاوم‌سازی آن از طریق تزریق بتن و عایق‌بندی پایه‌ها بود. این امر علاوه بر کمک به استحکام بنا از تقوید رطوبت بارک به ساختمان نیز جلوگیری می‌کرد. نکته‌ای که برای این بنا یک ویژگی مثبت به شمار می‌آید، استفاده‌ها و پتانسیلهای تهفته در آن است. یک پتانسیل مناسب باید نوره، فضای کافی و قدرت تقسیم درست مرزچمان را به طور یکجا داشته باشند؛ این موارد در خانه هنرمندان به طور کامل صحت می‌کند. اقدام دیگری که در زمینه بازسازی خانه هنرمندان مورد توجه قرار گرفت نمای ساختمان بود. این مرحله از کار که استثنائاً توسط «مهندسان مشاور سفامتنش و همکاران» انجام گرفت، واجد نوآوری خاصی بود. کارشناسان این دفتر برای حفظ نمای ظاهری ساختمان، استفاده مجدد از همان آجرها را پیشنهاد کردند. از آنجا که این آجرها به مرور در زمان دچار فرسودگی و خوردگی شده بودند، از نمای ساختمان جدا شده و دوباره به صورت برعکس



دلیل اکثر باغچه‌ها در پارکها بدون زاویه و حتی امکان گرد طراحی می‌شوند. فرم دایره‌ای باعث تشویق فرد پیاده نسبت به حرکت می‌شود و او به تر می‌عبور می‌نماید. تجربه نیز ثابت کرده است عبور مراجع کسندگان پارکها از وسط فضای سبز، عمدتاً به سواردی بنا می‌گردند که فضای مزبور زاویه‌دار است. یکی از ویژگیهای ممتاز طراحی در این فضا استفاده از سوله‌ها یا اتیارهایی است که از گذشته در این مکان وجود داشته‌اند. تبدیل این سوله‌ها به صورت دو زمین گل کوچک فوتبال و آب نماهایی که در سطح گودتری نسبت به زمین قرار دارند، از جمله نموده‌های استفاده مناسب از امکانات فضا در طراحی است. کف‌سازی در این فضا عبارت است از شنهایی که برای حرکت مراجعان، چندان مناسب نیستند. از سوی دیگر تحقیقات نشان می‌دهد، شن‌سازگاری چندان بی‌فضایی سبز و گیاهان ندارد و عاملی برای کاهش رشد و نمو آنها نیز به شمار می‌رود.

به هر ترتیب آنچه امروز به عنوان نتیجه طراحی باغ هنرمندان مطرح است، تحت تأثیر فروریب و خواسته کارفرما شکل گرفته است.

یکی از پیشنهادهایی که می‌تواند در این زمینه مورد توجه قرار گیرد استفاده از آثار مجسمه‌سازان، نقاشان و به طور کلی آثار هنری در باغ هنرمندان است. مواجهه مردم با هنر در این پارک می‌تواند سختی با کارکرد خانه هنرمندان به وجود آورد، چرا که عامه مردم که به دریافت بیان هنری عادت چندان ندارند، در یک فضای شهری با آن رویه‌رو می‌شوند. اکنون زمانی فرا رسیده است که هنرمندان باید از گالریها خارج شوند تا فرصتی برای ورود آنان به فضای زندگی روزمره مردم و مواجهه با عکس‌المنتهای آنان پدید آید.

#### سخن آخر

خانه و باغ هنرمندان از جمله پروژه‌هایی است که در کارنامه بانیان آن، نقطه درخشان خلاقیت و نوآوری است. تبدیل این فضا از یادگاری قدیمی به مرکز فرهنگی - فراغتی، فضای شهری مطلوبی را ایجاد نموده است. انتخاب این فضا در دل کاربرهای متنوع شهری همچون مسکونی، اداری، خدماتی از جمله ویژگیهای مکان‌یابی آن بوده است. این عامل در کنار عواملی چون عدم برخورداری از فضای سبز کافی در این منطقه از جمله مواردی بودند که به انتخاب این مکان برای عملکرد خانه و باغ هنرمندان منجر شده است. احداث این مجموعه، تأثیر چشمگیری بر محیط پیرامون خود گذاشته و اعتبار از دست رفته بافت پیرامونش را به آن بازگردانده است. وجود یادگان با مزاحمتهای صوتی و کارکردی، همچون وصله‌ای ناهماهنگ نسبت به کاربرهای پیرامون بود که با تبدیل آن به کاربری فرهنگی، این ناهماهنگی کاملاً از بین رفت. نکته‌ای که در اینجا ذکر آن ضروری به نظر می‌رسد نوع رویکردی است که به ایجاد فضاهای شهری با خصوصیات خانه و باغ هنرمندان می‌انجامد. ارزش این رویکرد از آنجا نشأت می‌گیرد که تنها با صرف هزینه‌ای بالغ بر ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال، نشاط و زندگی به یک فضای شهری خاموش و بی‌روح بازگشت.

واقعیت این است که نوآوری همیشه می‌تواند کمبود منابع مالی را جبران نماید. از سوی دیگر بدون مشارکت مردم، تأمین سرمایه در اقدامات اجرایی، بهسازی و یا نوسازی امکان‌پذیر نیست. طراحی این گونه‌ها علاوه بر تمرین دموکراسی و رفیع نابرابریها، زندگی را در شهرها برای شهروندان قرن آراش و اعتماد می‌نماید.

جاسازی شدند به این ترتیب آن بخش از اجرا که دارای خوردگی بود، آشکار نمی‌شد و در درون دیوار قرار می‌گرفت. در مرحله بعدی، بخش میانی ساختمان مرتفع شد. این قسمت با ارتفاع گرفتن نسبت به دوبالی که در نظرفین خود داشت، به پام ساختمان تبدیل شد. اما در پاره اقدامات صورت گرفته در درون ساختمان باید گفت نور، رنگ و فرمهای ساده و زیبا، مهمترین نمود این اقدامات بودند. نخستین چیزی که در بند و ورود به سرسرای ورودی به چشم می‌خورد، ستونهای ایجاد شده برای تقویت ساختمان است که اکنون در سرسرای مرکزی به وینترین‌هایی با ابعاد ۶۰×۶۰ برای نمایش آثار هنری تبدیل شده است. همچنین کسدهای اتاقهایی که داخل راهرو قرار داشتند اکنون به سمت راهرو گشوده شده‌اند و به عنوان وینترین آثار حجمی و هنری مورد استفاده قرار می‌گیرند. در پاره کف‌سازی راهروها، سرسرای ورودی و سالنها باید گفت آنچه که پیش از هر چیز دیگر به چشم می‌خورد، جلوه رنگ قرمز و آبی در جای جای آن است. این نکته از آنجا نشأت می‌گیرد که خشت قرمز و کاشی آبی در فرهنگ معماری ایرانی جایگاه ویژه‌ای دارند. کف‌سازی در این بنا عبارت است از سنگ‌صورتی محلات با حاشیه سنگ زرد و قرمز آذرشهر.

یکی دیگر از ویژگیهای طراحی در این مجموعه، قرینیهایی چوبی است که در راهروها حرکت می‌کنند و در آستانه هر اتاق دور چارچوب در می‌چرخند و آستانه در را قاپ می‌گیرند. بدیهی است این شکل طراحی به نوعی کارکرد هر اتاق را نیز به نمایش می‌گذارد.

پس از ذکر ویژگیهای طراحی در خانه هنرمندان، نوبت به باغ هنرمندان می‌رسد. طراحی و اجرای فضای سبز این پارک توسط «مهندسان مشاور سفامش و همکاران» صورت گرفته است. براساس خواسته کارفرما یا شهرداری تهران، این طرح به صورت ضربتی و در زمانی کوتاه به مرحله اجرا درآمد.

فضای سبز باغ هنرمندان از الگوی ساده باغهای ایرانی یا باغچه‌های متقارن و آب نما نشأت می‌گیرد و دارای ویژگی منحصر به فردی نیست. در ابتدا طراح این فضا، طرح بدیع و ایده‌آل استفاده از نقشه تهران و ترجمان مینیاتوری تهران قدیم را در این پارک مطرح نمود. اما کمبود بودجه و زمان کافی در نهایت طراح را به سمت چنین طراحی سهل و ساده‌ای سوق داد.

در مورد باغچه‌های قرینه‌ای که در محوطه پارک قرار دارند باید گفت اگر چه تقارن، ساده‌ترین روش استقرار عناصر، نسبت به یکدیگر برای اتقاس احساس تعادل است، اما زوایای قائمه این باغچه‌ها در روند حرکت مراجعان اختلال ایجاد می‌کند. به همین

# روش و معیارهای درجه بندی شهرداریها

حسین رجب صلاحي  
کارشناس ارشد شهرسازی

براساس روش جاری در مراجع ذی ربط، تمام شهرداریهای کشور - به استثنای شهرداری تهران - در قالب یک گروه بندی ۱۲ گانه درجه بندی شده و تعیین موقعیت می شوند. این درجه بندی در موارد مختلف از قبیل تعیین حقوق شهردار، کمکهای اعتباری و مالی و... کاربرد دارد. از این رو آگاهی از این روشها و معیارها می تواند برای شهرداریهای کشور کاربردهای عملی داشته باشد.

## سابقه درجه بندی شهرداریهای ایران

درجه بندی شهرداریها، نخست با انگیزه تعیین حقوق شهرداران مدنظر قرار گرفته بود. تا قبل از سال ۱۳۳۳ حقوق شهرداری بنا به اهمیت محل و متناسب با درآمد سالانه شهرداری از طرف انجمن شهر تعیین و در بودجه شهرداری منظور می گردید. اما در قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۳/۴/۱۱ برای اولین بار، موضوع درجه بندی شهرداریها با انگیزه تعیین حقوق شهرداران مطرح گردید.

ماده ۷۰ قانون یاد شده مقرر می دارد:

۱- شهردار تهران - ۲۰ هزار ریال ماهانه.

۲- حقوق شهرداران درجه اول، حداکثر از ماهانه ۱۵ هزار ریال و درجه دوم از ۱۰ هزار ریال بیشتر نبوده و سایر درجات کمتر از ۳ هزار ریال نخواهد بود.

درجات شهرداریها به نسبت درآمد آنها خواهد بود و به ترتیب ذیل تعیین می شود:

الف - شهرداریهایی که بیش از ۲۰ میلیون ریال عایدی دارند، درجه یک.

ب - شهرداریهایی که بیش از ۱۰ میلیون ریال عایدی دارند، درجه دو.

ج - شهرداریهایی که کمتر از ۱۰ میلیون ریال عایدی دارند، درجه سه محسوب شده و در این صورت، حقوق این شهرداریها به تناسب عایدی و موافقت انجمن شهر تعیین می شود.

همان طور که ملاحظه می گردد تعیین درجات شهرداریها در قانون فوق، متکی به عامل درآمد و متناسب با عایدی هر شهرداری بوده است. سپس براساس تبصره ۳۸ قانون بودجه اصلاحی سال ۱۳۳۳ کل کشور، ماده فوق الذکر لغو و تبصره یاد شده جایگزین آن گردیده است.

به موجب تبصره ۳۸ قانون اصلاحی سال ۱۳۳۳ کل کشور مقرر گردید:

«مقررات مربوط به استخدام کارکنان شهرداریها و میزان حقوق شهرداران به موجب این نامهای خواهد بود که از طرف وزارت کشور با توجه به اوضاع هر محل و وضع مالی شهرداریها تنظیم و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید. از تاریخ تصویب این نامه مزبور، ماده ۷۰ قانون شهرداریها و سایر مصوبات متأثر ملغی می شود.»

در اجرای تبصره مورد اشاره، این نامه حقوق و مزایای شهرداران در تاریخ ۱۳۳۳/۶/۲۷ بنا به پیشنهاد وزارت کشور و موافقت شورای عالی اداری کشور به تصویب هیئت وزیران رسید. در ماده یک این این نامه آمده است:

«ماده ۱- از لحاظ تعیین حقوق و مزایای شهرداران، شهرداریهای کشور به استثنای شهرداری تهران براساس آخرین جمعیت آمارگیری شده، به پنج طبقه به شرح زیر تقسیم می شوند:

شهرهای از ۱۵۰ هزار نفر جمعیت به بالا، طبقه یک.

شهرهای از ۱۰۰ الی ۱۵۰ هزار نفر جمعیت، طبقه دو.

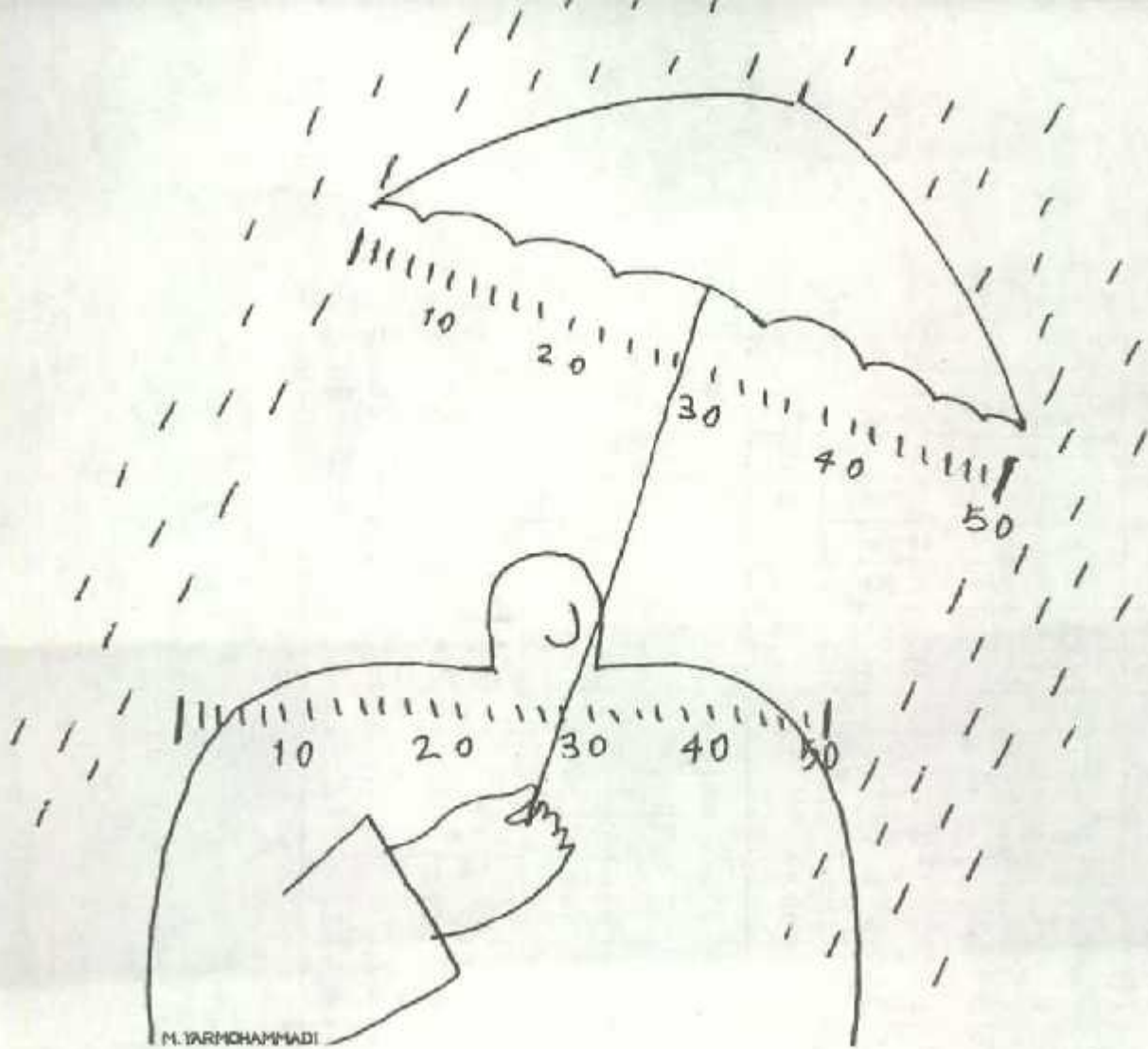
شهرهای از ۵۰ الی ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، طبقه سه.

شهرهای از ۱۰ الی ۵۰ هزار نفر جمعیت، طبقه چهار.

شهرهای کمتر از ۱۰ هزار نفر جمعیت، طبقه پنج.

در این این نامه، طبقات پنجگانه یاد شده برای تعیین اصل حقوق شهرداران ملاک عمل قرار گرفته بود و براساس ماده ۴ این این نامه نیز شهرداریهای کشور از نظر دوری از مرکز و بدی آب و هوا و شرایط زندگی به چهار درجه تقسیم شده بودند و به شهرداران هر یک از شهرهای یاد شده، فوق العادهای نیز پرداخت می گردید.

در این نامه بعدی راجع به حقوق شهرداران (مصوب ۱۳۳۷/۱۱/۱۶ هیئت وزیران) نیز مبنای حقوق شهردار جمعیت



### روشن درجه بندی فعلی شهردارها

در حال حاضر اداره کل امور شهرداریهای وزارت کشور، درجه بندی شهردارها را بر اساس سه معیار زیر انجام می دهد:

۱- موقعیت شهر در نظام تقسیمات کشوری.

۲- جمعیت شهر.

۳- میزان درآمد مستقر شهرداری.

با محاسبه امتیاز حاصل از معیارهای فوق، درجه شهرداری

تعیین و با تغییر کننده و پس از تأیید وزیر کشور ابلاغ می گردد.

چگونگی این محاسبه و شاخصهای مورد استفاده به شرح زیر

است:

### موقعیت شهر

«امتیازات مربوط به موقعیت شهر از سه قسمت مرکز بخش،

مرکز شهرستان و مرکز استان تشکیل شده و هر کدام از این

قسمتها نیز خود دارای شرایط خاصی است.

با توجه به جدول شماره یک، مشاهده می شود که در این

جدول، سه ردیف اصلی وجود دارد که به ترتیب عبارتند از:

استان، شهرستان و بخش و هر کدام از این واحدها نیز خود دارای

درجاتی هستند. شایان ذکر است که امتیازات مربوط به بخش،

شهرستان و استان فقط به شهرهایی تعلق می گیرد که مرکز یکی

از این تقسیمات باشند و در غیر این صورت هیچ امتیازی به آن شهر

تعلق نخواهد گرفت.

ذکر این نکته ضروری است که امتیاز مرکز شهرستان از

مجموع امتیازات مرکز بخش و مرکز شهرستان و همچنین امتیاز

شهر قرار گرفت و شهرهای کشور از لحاظ تعداد جمعیت به پنج

دسته تقسیم شد که طبقه یک آن مربوط به شهرهای با بیش از

۲۵۰ هزار نفر جمعیت و طبقه پنج آن مربوط به شهرهای کمتر از

۱۰ هزار نفر جمعیت بود (۱).

جدول شماره ۱- جدول امتیازات مربوط به تقسیمات کشوری

ردیف	نام واحد تقسیمات	درجه ۱	درجه ۲	درجه ۳	درجه ۴
۱	استان	۵	۳/۳۲	۱/۶۶	-
۲	شهرستان	۵	۳/۷۵	۲/۵	۱/۲۵
۳	بخش	۵	۲/۵	-	-

جدول شماره ۲- تخصیص امتیازات جمعیت

امتیاز	جمعیت (نفر)		ردیف	امتیاز	جمعیت (نفر)		ردیف
	از تعداد	تا تعداد			از تعداد	تا تعداد	
۲۰	۱۲۶۳۷۲	۱۲۹۹۶۰	۲۸	۳	۲۵۰۰	-	۱
۳۱	۱۶۲۷۸۶	۱۲۶۳۷۵	۲۹	۴	۳۰۶۰	۲۵۰۱	۲
۳۲	۱۹۰۳۰۰	۱۶۲۷۸۷	۳۰	۵	۳۶۲۱	۳۰۶۱	۳
۳۳	۲۱۷۸۱۱	۱۹۰۳۰۱	۳۱	۶	۴۱۸۲	۳۶۲۲	۴
۳۴	۲۴۵۳۲۲	۲۱۷۸۱۲	۳۲	۷	۵۱۴۳	۴۱۸۳	۵
۳۵	۲۷۲۸۳۰	۲۴۵۳۲۳	۳۳	۸	۶۰۶۳	۵۱۴۴	۶
۳۶	۳۱۵۳۲۰	۲۷۲۸۳۱	۳۴	۹	۷۰۰۱	۶۰۶۴	۷
۳۷	۳۵۷۶۰۹	۳۱۵۳۲۱	۳۵	۱۰	۸۷۷۵	۷۰۰۲	۸
۳۸	۳۹۹۹۹۸	۳۵۷۶۱۰	۳۶	۱۱	۱۰۵۴۸	۸۷۷۶	۹
۳۹	۴۴۲۳۸۷	۳۹۹۹۹۹	۳۷	۱۲	۱۲۳۱۹	۱۰۵۴۹	۱۰
۴۰	۴۵۷۲۶۷	۴۴۲۳۸۸	۳۸	۱۳	۱۵۰۹۳	۱۲۳۲۰	۱۱
۴۱	۵۱۹۰۹۲	۴۵۷۲۶۸	۳۹	۱۴	۱۷۸۶۸	۱۵۰۹۵	۱۲
۴۲	۵۸۰۹۲۰	۵۱۹۰۹۵	۴۰	۱۵	۲۰۶۳۹	۱۷۸۶۹	۱۳
۴۳	۶۴۲۷۲۶	۵۸۰۹۲۱	۴۱	۱۶	۲۳۱۲۶	۲۰۶۴۰	۱۴
۴۴	۷۰۴۵۷۲	۶۴۲۷۲۷	۴۲	۱۷	۲۷۶۱۲	۲۳۱۲۷	۱۵
۴۵	۷۶۶۳۹۳	۷۰۴۵۷۳	۴۳	۱۸	۳۱۰۹۸	۲۷۶۱۳	۱۶
۴۶	۸۷۰۰۱۲	۷۶۶۳۹۴	۴۴	۱۹	۳۳۵۸۳	۳۱۰۹۹	۱۷
۴۷	۹۷۳۶۳۵	۸۷۰۰۱۵	۴۵	۲۰	۴۰۴۲۷	۳۳۵۸۴	۱۸
۴۸	۱۰۷۷۲۵۶	۹۷۳۶۳۶	۴۶	۲۱	۴۶۲۷۰	۴۰۴۲۸	۱۹
۴۹	۱۱۸۰۸۷۸	۱۰۷۷۲۵۷	۴۷	۲۲	۵۲۱۱۳	۴۶۲۷۱	۲۰
۵۰	۱۲۸۴۴۹۵	۱۱۸۰۸۷۹	۴۸	۲۳	۵۷۹۵۵	۵۲۱۱۴	۲۱
۵۱	۱۳۵۸۱۶۹	۱۲۸۴۴۹۶	۴۹	۲۴	۶۷۷۲۸	۵۷۹۵۶	۲۲
۵۲	۱۶۳۱۸۲۳	۱۳۵۸۱۷۰	۵۰	۲۵	۷۷۵۳۳	۶۷۷۲۹	۲۳
۵۳	۱۸۰۵۵۱۶	۱۶۳۱۸۲۴	۵۱	۲۶	۸۷۳۳۶	۷۷۵۳۴	۲۴
۵۴	۱۹۷۹۱۸۹	۱۸۰۵۵۱۷	۵۲	۲۷	۹۷۱۳۹	۸۷۳۳۷	۲۵
۵۵	۲۱۵۲۸۵۷	۱۹۷۹۱۹۰	۵۳	۲۸	۱۱۳۵۴۳	۹۷۱۴۰	۲۶
				۲۹	۱۲۹۹۵۹	۱۱۳۵۴۵	۲۷

به عنوان مثال می‌خواهیم در استان آذربایجان غربی، امتیازات شهر ارومیه را به عنوان مرکز استان، شهر شاهین دژ را به عنوان مرکز شهرستان و شهر کشاورز را به عنوان مرکز بخش مشخص نماییم.  
امتیاز شهر کشاورز عبارت است از حداقل درجه ردیف ۳، یعنی ۲/۵. بر همین اساس، امتیاز شهر شاهین دژ عبارت است از مجموع امتیازات مربوطه به مرکز بخش (۲/۵) و امتیاز مرکز شهرستان (۱/۲۵)، یعنی ۳/۷۵.

مربوط به مرکز استان از مجموع امتیازات مربوطه به مراکز بخش، شهرستان و استان تشکیل می‌گردد (۳).  
یکی از نتایج موجود در این جدول به عدم اعلام درجه تقسیمات کشوری توسط اداره کل تقسیمات کشوری مربوط می‌شود و این مسئله باعث شده است که آثاره کل امور شهرداریها از حداقل درجات مربوط به ردیفهای ۲، ۱ و ۳ جدول شماره یک استفاده نمایند.

در حال حاضر اداره کل امور شهرداریهای وزارت کشور، درجه بندی شهرداریها را بر اساس سه معیار زیر انجام می دهد:

۱- موقعیت شهر در نظام تقسیمات کشوری.

۲- جمعیت شهر.

۳- میزان درآمد مستمر شهرداری.

شهرداریها هر ۵ سال یک بار می توانند اقدام به کسب درجه جدید نمایند

جدول شماره ۴- جدول تخصیص امتیازات به درجات

درجه	امتیازات		ردیف
	از	تا	
۱	یک	(۱)	یک
۲	پنج	(۵)	۲
۳	ده	(۱۰)	۳
۴	پانزده	(۱۵)	۴
۵	بیست	(۲۰)	۵
۶	سی	(۳۰)	۶
۷	چهل	(۴۰)	۷
۸	پنجاه	(۵۰)	۸
۹	شصت	(۶۰)	۹
۱۰	هفتاد	(۷۰)	۱۰
۱۱	هشتاد	(۸۰)	۱۱
۱۲	نود	(۹۰)	۱۲

جدول شماره ۳- تخصیص امتیازات درآمد مستمر

ردیف	درآمد مستمر (ریال)		ردیف	درآمد مستمر (ریال)	
	از	تا		از	تا
۱	-	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۵	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۶	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۳	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۷	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۴	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۸	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۵	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۹	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۶	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۷	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۱	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۸	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۲	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۹	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۳	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۴	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۱	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۵	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۲	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۶	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۳	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۷	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۴	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۸	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۵	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۲۹	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۶	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۷	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۱	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۸	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۲	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۱۹	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۳	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۴	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۱	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۵	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۲	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۶	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۳	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۷	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۴	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۸	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۵	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۳۹	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰
۲۶	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۴۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰	۱۰ ۰۰۰ ۰۰۰

درآمد مستمر شهرداری

این درآمد عبارت است از درآمد ۳ سال حتمی به درخواست درجه. یعنی اگر به طور مثال، یک شهرداری در سال ۱۳۷۸ درخواست تعیین درجه کرده باشد، متوسط بودجه ۳ سال ۱۳۷۶ و ۱۳۷۷ و ۱۳۷۸ ملاک عمل خواهد بود و امتیاز عددی دست آمده (متوسط ۳ سال) با استفاده از جدول شماره ۳ (جدول تخصیص امتیازات درآمد مستمر) تعیین می شود. لازم به ذکر است که در این محاسبه، می بایست کدهای ۶۰ (فروش اموال) و ۹۰ (بودجه کمکهای دولت) از بودجه شهرداری خارج گردد.

نتیجه: تعیین درجه شهرداری

پس از مشخص شدن امتیازات مربوط به هر یک از معیارهای سه گانه موقعیت شهر در تقسیمات کشوری، جمعیت شهر و درآمد مستمر شهرداری، متوسط این امتیازات محاسبه می شود و با استفاده از جدول شماره ۴ درجه شهرداری مورد نظر تعیین می گردد. در اینجا لازم است به این نکته اشاره شود که شهرداریها هر ۵ سال یک بار می توانند اقدام به کسب درجه جدید نمایند.

همچنین امتیاز شهر از رویه عبارت است از مجموع ۳ امتیاز مربوط به مرکز استان (۱/۶۶)، مرکز شهرستان (۱/۲۵) و مرکز بخش (۲/۵)، یعنی ۵/۴۱ جمعیت شهر.

شاخص مورد استناد این معیار، جمعیت اعلام شده در آخرین سرشماری جمعیتی توسط مرکز آمار است و امتیاز هر شهرداری با توجه به جدول شماره ۲ محاسبه و تعیین می شود. به عنوان مثال شهری با جمعیت یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر، دارای امتیاز جمعیتی ۵۰ خواهد بود.

برای اطلاع بیشتر از روش محاسبه و نحوه اعلام این معیار، لطفاً به دفتر شهرداری مراجعه کنید. همچنین می توانید با مراجعه به دفتر شهرداری و بخش برنامه ریزی و مدیریت شهری، اطلاعات بیشتری کسب کنید.   
 شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸   
 آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰۰   
 ساعت کاری: ۸ صبح تا ۴ عصر   
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸

تجهیزات آب نما

طرح - اجراء - فروش

پس از سالها فعالیت در صنعت آب در ایران   
 کارخانه سازنده برنده برنده

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸   
 شماره پستی: ۱۵۱۵۵-۳۳۳۳



شرکت پمپا   
 پیمانکاران تجهیزات پمپا

# شهر در قرآن کریم

سید محمد حسین پروین نیا

معاون امور عمرانی استانداری قزوین



**جیستی و چگونگی «شهر» و «شهر اسلامی» در آموزه‌های اسلامی، محمل و منشا مباحث گسترده و دنباله‌داری است که نیازمند تعمق و تتبع وسیع در منابع ارائه‌کننده این آموزه‌هاست. قرآن کریم از جمله منابع اصیل و بنیادین در تشریح رویکرد اسلام به ویژگی‌های شهر مطلوب است. مقاله زیر درامدی برگزینش این مبحث در ماهنامه شهرداری‌هاست که بد برخی اشارات مستقیم قرآن کریم به شهر و ویژگی‌های آن پرداخته است. امید است با دریافت نوشته‌ها و نقطه‌نظرات صاحب‌نظران در این زمینه، امکان تداوم و تعمیق بیشتر موضوع فراهم آید.**

ماهنامه لازم می‌داند از حجة الاسلام داوودی، مشاور محترم وزیر کشور، تشکر نماید که ضمن قضاوت و بررسی اصل مقاله، متذکر شدند که واژه‌های «مدینه» و «دین» از یک ماده مشتق می‌شوند.

شهر اسلامی چه خصوصیتی دارد؟ آیا شهری است یا کند و مناره‌های متعدد، برخوردار از امکان مذهبی متنوع، دارای جهه تاریخی و باستانی مانند شهرهای اوائل اسلام و یا شهری است یا انسانهایی موکند؟ هنوز تعریفی کامل از شهر اسلامی و خصوصیات آن ارائه نشده است و لازم است که متفکران، علاقمندان و متخصصان واحد شرایط در تحکیم مبانی نظری و ارائه تعریفی جامع و مانع در این موضوع اهتمام ورزند. بی‌تردید اسبیل‌ترین و جامع‌ترین منبع معارف اسلامی قرآن کریم است؛ القوانوسی که انسانها در قیود و اعضاء از پرکات آن متمم شده و در عین حال ضمن حفظ طراوت و تازگی، نصیاتی در آن ایجاد نشده است. در این مقاله، برای تبیین مفهوم شهر اسلامی، از قرآن کریم استعانت جسته‌ایم. مباحث تحقیقی و بررسی، بیشتر به معنی ظاهری آیات توجه نموده‌ایم و امید است علمای عظام با استفاده از تفاسیر آیات، ابواب جدیدی در این موضوع بگشایند.

واژه‌های «المدینه» ۱۴ مرتبه، «بلد» به سه صورت مجموعاً ۲۴ مرتبه و «البلاد» ۵ مرتبه در قرآن آمده‌اند. فهرست این آیات که با استفاده از کشف‌الایات و کشف‌الکلمات (۷) استخراج شده‌اند در انتهای همین مقاله آمده است. در بعضی از آیات، شهر خاصی مورد نظر بوده است (بیان اسم خاص) در بعضی دیگر موضوع اصلی پیام آیه به هیچ کدام از ویژگی‌های شهر از تبار نیافته و تعدادی دیگر از آیات به‌طور مستقیم یا یکی از ویژگی‌های شهر و سرگذر جمعیتی ارتباط دارند که این ویژگی‌ها در ادامه مقاله بحث خواهند شد.

**۱- حرمت شهر:** در بیان قرآن، شهر می‌تواند مورد احترام واقع شود و خداوند متعال در دو نوبت به شهر سوگند یاد می‌کند:

• **سوره نمل آیه ۹۱:** «به من فرمان داده شده که پروردگار این شهر را بزرگم، شهری که خدایتی که همه چیز از آن اوست، حرمش نیاده و ما مؤمنیم که از مسلمانان باشیم» (۹۱).

• **سوره بلد آیات ۱ و ۲:** «قسم به این شهر و نود در این شهر سکنی گزیند».

• **سوره یس آیه ۳:** «و سوگند به این شهر ایمن» در آیات فوق که در شهر مکه نازل شده‌اند مشاهده می‌شود که رنگ شهر می‌تواند به قدری مقدس باشد که خداوند به آن سوگند یاد کند. می‌توانیم که شهر مکه از دیرباز مورد احترام بوده است، اما این سوگندها دو ویژگی به آن افزوده است:

الف- سکونت پیامبر در مکه به این شهر تقدس می‌دهد. شهری که در آن افراد برجسته، متقی و دانشمند زندگی می‌کنند مقدس است حتی خاطرات، آثار و معاینه افراد برجسته نیز به شهر تقدس می‌دهد و این موضوع کم‌وبیش در اکثر نقاط دنیا مورد توجه بوده است.

ب- در آیه سوم ویژگی امنیت شهر ذکر شده و از این جهت نیز به مکه تقدس داده است.

**۲- شهر ایمن (امنیت شهر):** به ویژگی امنیت شهر، در چند مورد اشاره شده است که یکی از این موارد سوگند به «شهر ایمن» بود که به آن اشاره خدا، آیات دیگری نیز در این زمینه

وجود دارد که به آن اشاره می‌کنیم:

• **سوره ابراهیم آیه ۳۵:** «و ابراهیم گفت ای پروردگار من، این شهر را ایمن گردان و مرا از پرستش تنها دور بدار».

• **سوره بقره آیه ۱۲۶:** «و ابراهیم گفت ای پروردگار من، این شهر را جای امنی گردان و از مردمش آنان را که به خدا و روز قیامت ایمان دارند از هر نمره روزی بازدار».

**الف- امنیت اجتماعی:** امنیت از نیازهای اولیه جوامع بشری است و رشد و پیشرفت جوامع در سایه امنیت اجتماعی محقق می‌گردد. این مرتبه از اولین مراتب امنیت است.

**ب- امنیت فرهنگی- اعتقادی:** در آیات فوق بلافاصله پس از امنیت، اعتقاد مردم شهر مطرح می‌شود. شهری امنیت دارد که عقاید مردم آن با شرک و بت پرستی تهدید نشود و آنان بتوانند سوحد و خدانشناس باشند. اگر یکتاپرستی را نیازی فطری برای انسان بدانیم، برای برآورده ساختن این نیاز، محصلی امن لازم است. این امنیت در مرتبه بالاتری از امنیت اجتماعی قرار دارد. در دنیای پیشرفته امروز، امنیت اعتقادی اساساً موضوع بحث ندارد و شرایطی ایجاد شده است که تهدید امنیت اعتقادی مردم، معنای مترادف پیشرفت یافته است.

نکته مهم دیگری که دنیای امروز از آن نیز غفلت کرده است، کنش متقابل امنیت اعتقادی با امنیت اجتماعی است. اگر برای رشد و شکوفایی اقتصادی و علمی به امنیت اجتماعی نیاز داریم و برای آن سرمایه‌گذاری می‌کنیم، نباید از امنیت اعتقادی مردم که تأثیری کاملاً متقابل و مستقیم در تأمین امنیت اجتماعی آنان دارد غفلت نمود. جهان پیشرفته امروز با امکانات فراوان، امنیت اعتقادی نوع بشر را در معرض خطر قرار داده است، در حالی که انتظار دارد سرمایه‌گذاری روزافزون در تحقق امنیت اجتماعی موفق باشد.

**ج- امنیت روانی:** شهر ایمن شهری است که انسان در آن آرامش دارد و هنر عواملی که آرامش انسان را تهدید کند، امنیت شهر را در معرض خطر قرار داده است.

شهر ایمن مقبول‌های پیچیده و فراگیر است و بشر در قرن بیستم و یکم تنها به جنبه‌هایی از آن به طور ناقص دست یافته است. شهر ایمن شهری است حرمت نیاده شده، شهری قانونمند که در آن امنیت اجتماعی، اعتقادی و روانی شهر و بدان و حراکت پیشرفت آنان فراهم شده است. این شهر به قدری مقدس است که خداوند به آن سوگند یاد می‌کند.

**۳- شهر پاکیزه:** در آیات قرآن برای شهر پاکیزه واژه «البلد الطیب» و برای شهر آلوده، واژه «البلد الخبیث» و شهر مرده به کار رفته است. به چند آیه در این زمینه اشاره می‌کنیم:

• **سوره اعراف آیات ۵۷ و ۵۸:** «و اوست که پیشاپیش رحمت خود را بادهای بی‌بشارت می‌فرستد چون بادهای گرانبار را بر داند، ما آن را زامه شهرهای مرده روان سازیم و از آن باران می‌فرستیم و به ساران، هرگونه تمهیدی را می‌رواییم شاید پند گیرید» «و شهر پاکیزه گیاهش به فرمان خدایش می‌روید و شهر پلید جز آنکه گیاهی از آن پدید نیاید برای مردمی که سرپاس می‌گویند آیات خدا را این چنین گونه گون بیان می‌کنیم».



## یک شهر می تواند به قدری تقدس یابد که خداوند به آن سوگند یاد کند

شهر ایمن شهری است که انسان در آن آرامش دارد و هر عاملی که آرامش انسان را تهدید کند، امنیت شهر را در معرض خطر قرار داده است

شهر ایمن شهری است حرمت نهاده شده، شهری قانونمند که در آن امنیت اجتماعی، اعتقادی و روانی شهروندان و شرایط پیشرفت آنان فراهم شده است. این شهر به قدری مقدس است که خداوند به آن سوگند یاد می کند

طرح جهانی خود متبلور نماییم و اگر با مطالعه، تمرین، تلاش و حمایت، توفیقاتی در زمینه طراحی متناسب، عوزون و یکپارچه پدیدهای به نام شهر حاصل شد، این ویژگیها چگونه در فرآیند رشد آن حفظ خواهند شد و مسیر تکاملی را طی خواهند نمود؟ نکات و موضوعات یاد شده، آموری نیستند که پاسخ آنها را متخصصان و شهرسازان دیگر کشورها بدهند، ما هنوز بای در این راه طولانی نهاده ایم و ضرورت آن را به هیچ وجه نمی توان انکار کرد.

فهرست ابائی که واژه های «بلده»، «بلدا»، «بلدة»، «البلاد» و «المدینه» در آنها آمده، به این شرح است:

### ● بلد ۸ مرتبه:

- سوره اعراف آیات ۵۷ و ۵۸

- سوره ابراهیم آیه ۲۵

- سوره نحل آیه ۷

- سوره فاطر آیه ۹

- سوره بلد آیات ۱ و ۲

- سوره تین آیه ۲

### ● بلدا ۱ مرتبه:

- سوره بقره آیه ۱۲۶

### ● بلده ۵ مرتبه:

- سوره فرقان آیات ۳۸ و ۳۹

- سوره نمل آیه ۹۱

- سوره سبا آیات ۱۵ و ۱۶

- سوره زحرف آیه ۱۱

- سوره ق آیات ۹ و ۱۰ و ۱۱

### ● البلاد ۵ مرتبه:

- سوره آل عمران آیه ۱۹۶

- سوره مؤمن آیه ۴

- سوره ق آیات ۳۶

- سوره فجر آیات ۸ و ۱۱

### ● المدینه ۱۴ مرتبه:

- سوره اعراف آیه ۱۲۳

- سوره توبه آیه ۱۰۱

- سوره یوسف آیه ۲۰

- سوره حجر آیه ۶۷

- سوره کهف آیات ۱۹ و ۸۷

- سوره نمل آیه ۴۸

- سوره قصص آیات ۱۵ و ۱۸ و ۲۰

- سوره احزاب آیه ۶۰

- سوره یس آیه ۷۰

- سوره منافقون آیه ۸

● سوره فاطر آیه ۹: «خداست که بادها را فرستاد تا ابرها را برانگیزند و ما آنها را به شهرهای مرده می رانیم و زمین مرده را با آن زنده می کنیم. زنده گشتن در روز قیامت نیز چنین است».

● سوره فرقان آیات ۳۸ و ۳۹: «اوست که پیش از رحمت خود، بادها را به مرده دادن فرستاد و از آن آبی پاک نازل کردیم تا شهر مرده را بیدار زندگی بخشیم و جاریان و مردمی را که آفریده ایم بدان سیراب کنیم».

● سوره ق آیات ۹ و ۱۰ و ۱۱: «و از آسمان آبی پررکت فرستادیم و بدان باغها و دانه های دروشتی رویانیدیم و نخلهای بلند با خوشه های برهم چیده، تا رزق بندگان باشد و بدان آب، شهر مرده را زنده کردیم، بر آمدن از گور نیز چنین است».

از آیات فوق استفاده می شود که شهر مرده شهری بی باران و بی نسوخته است. در شهر پلیس جز اندک گیاهی نمی روید یا فراهم شدن سایر شرایط، در شهر یا کیزه است که گیاهان می رویند و مردم از محصولات آنها متمم می شوند. اساساً در شهر یا کیزه است که بهره اقتصادی در آن متصور است و گرنه در شهر مرده نمی توان انتظار بهره اقتصادی مستمری داشت. این مفهوم شبیه مفهوم توسعه یابدار است که امروزه ساکنان زمین با روش آزمون و خطا به آن دست یافته اند.

البودگی یک شهر صرفاً ابودگی محیطی نیست، بلکه می تواند ابودگی معنوی نیز باشد. ابودگیهای معنوی مانند شکر و پارسیتی و ثوری از اطاعت خداوند نیز می تواند اثرات مشابهی بر جای گذارد. در این زمینه، آیات زیر قابل تأمل است:

● سوره سبا آیات ۱۵ و ۱۶: «مردم سبا را در مساکنشان عیوتی بود دو بوستان داشتند یکی از جانب راست و یکی از جانب چپ. از آنچه پروردگارتان به شما روزی داده است بخورید و شکر او به جای آورید. شهری خوش و یا کیزه و پروردگاری آمرزنده».

«اعراض کردند ما نیز سیل ویرانگر را بر آنها فرستادیم و دو بوستانشان را به دو بوستانشان بدل کردیم با میوه های تلخ و شوره گز و اندکی سدر».

بوستانهای شهر یا کیزه با دوری مردمش از اطاعت خداوند، میوه تلخ نمر می دهد و همان عاملی که باعث زنده شدن مرده شده بود (آب) این بار به عامل تلخی محصولات بدل می شود.

اینکه چه تدابیری باید برای اصلاح سیستم موجود اندیشید به نحوی که بتوان طرحهای شهری را با توفیقات بیشتری هرین ساخت، به تنهایی دارای موضوعیت است و بلکه از ضروریات است. اما اکنون سوال اینجاست که ویژگیهایی نظیر آنچه برای شهر اسلامی ذکر شد تا چه اندازه در طراحی شهری ما موضوعیت دارد؟ به چه درجه ای از مهارت دست یافته ایم تا بتوانیم مفاهیمی مانند حرمت، امنیت اجتماعی، امنیت اعتقادی، امنیت روانی و پاکیزگی شهر را به زبان شهرسازی ترجمه کنیم و آنها را در

۲۶

آمار مقدار درآمد و ترکیب هزینه خانوارهای شهری و روند تحولات آن، از منابع مهم آماری برنامه ریزی توسعه شهری است. این آمار نشان می دهد خانوارها درآمدشان را (به اجبار یا اختیار) به کدام اقلام هزینه ای اختصاص می دهند و چه مقدار از این هزینه ها قابل جذب برای تأمین مالی توسعه شهری و مدیریت شهری است.  
آمار زیر ارائه کننده این اطلاعات برای خانوارهای شهری کشور در فاصله سالهای ۷۷-۱۳۶۵ است.

● نسبت هزینه های غیر خوراکی در طول دوره افزایش و نسبت هزینه های خوراکی کاهش داشته است.  
● نسبت هزینه مسکن به کل هزینه خانوار افزایش یافته است و از حداقل ۳۰/۳ درصد در سال ۱۳۶۵ به ۳۳/۹ درصد در سال ۱۳۷۷ رسیده است. این ارقام بسیار بیشتر از ارقام معمول و پذیرفتنی هستند.

تحولات ترکیب هزینه خانوارهای شهری کشور اهم نکات قابل توجه در اولین نگاه به آمار هزینه و درآمد خانوارهای شهری کشور و تحولات آن به شرح زیر است:  
● در تمام سالهای اخیر میزان درآمد کل، کمتر از هزینه کل بوده و این نسبت از حداقل ۸۳ درصد تا ۹۵/۴ درصد متغیر بوده است. این تفاوت معمولاً از طریق درآمدهای غیر پولی و یا فروش لوازم قیمتی خانوار تأمین می شود.

جدول ۷- هزینه ها و درآمد خانوارهای شهری کشور و نسبت آنها به کل هزینه خانوار شهری در سالهای ۷۷-۱۳۶۵

سال	کل هزینه خانوار شهری	هزینه مسکن		هزینه سایر	
		میلیون ریال	درصد	میلیون ریال	درصد
۱۳۶۵	۱۶۶۶۶۹	۱۶۶۶۶۹	۱۰۰	۰	۰
۱۳۷۰	۱۸۵۰۸۲۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۰۸	۱۰۰۰۰۰۰	۵۴
۱۳۷۵	۵۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۳۵	۳۰۰۰۰۰۰	۵۲
۱۳۷۶	۶۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۳۰	۳۰۰۰۰۰۰	۴۵
۱۳۷۷	۷۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۲۶	۳۰۰۰۰۰۰	۳۹
۱۳۷۸	۸۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۲۳	۳۰۰۰۰۰۰	۳۴
۱۳۷۹	۹۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۲۱	۳۰۰۰۰۰۰	۳۱
۱۳۸۰	۱۰۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۹	۳۰۰۰۰۰۰	۲۸
۱۳۸۱	۱۱۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۷	۳۰۰۰۰۰۰	۲۵
۱۳۸۲	۱۲۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۶	۳۰۰۰۰۰۰	۲۳
۱۳۸۳	۱۳۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۵	۳۰۰۰۰۰۰	۲۱
۱۳۸۴	۱۴۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۴	۳۰۰۰۰۰۰	۲۰
۱۳۸۵	۱۵۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۳	۳۰۰۰۰۰۰	۱۹

جدول ۸- توزیع درآمد و هزینه های خانوارهای شهری کشور در سالهای ۷۷-۱۳۶۵

سال	کل درآمد خانوار شهری	درآمد غیر پولی		درآمد پولی	
		میلیون ریال	درصد	میلیون ریال	درصد
۱۳۶۵	۱۶۶۶۶۹	۱۶۶۶۶۹	۱۰۰	۰	۰
۱۳۷۰	۱۸۵۰۸۲۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۰۸	۱۰۰۰۰۰۰	۵۴
۱۳۷۵	۵۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۳۵	۳۰۰۰۰۰۰	۵۲
۱۳۷۶	۶۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۳۰	۳۰۰۰۰۰۰	۴۵
۱۳۷۷	۷۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۲۶	۳۰۰۰۰۰۰	۳۹
۱۳۷۸	۸۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۲۳	۳۰۰۰۰۰۰	۳۴
۱۳۷۹	۹۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۲۱	۳۰۰۰۰۰۰	۳۱
۱۳۸۰	۱۰۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۹	۳۰۰۰۰۰۰	۲۸
۱۳۸۱	۱۱۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۷	۳۰۰۰۰۰۰	۲۵
۱۳۸۲	۱۲۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۶	۳۰۰۰۰۰۰	۲۳
۱۳۸۳	۱۳۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۵	۳۰۰۰۰۰۰	۲۱
۱۳۸۴	۱۴۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۴	۳۰۰۰۰۰۰	۲۰
۱۳۸۵	۱۵۶۶۶۶۶	۲۰۰۰۰۰۰	۱۳	۳۰۰۰۰۰۰	۱۹

## فنون مدیریت

۲۷

### رهنمودها و فنون عام (۲)

- یاد بگیرید بگویید «نه»!
- این را از خود بپرسید که آیا من مناسبترین فرد برای انجام این کار هستم یا نه؟
- پر استفاده از وقتان نظارت داشته باشید و آگاهانه رفتارتان را تغییر دهید.
- استرس و خستگی به سرعت به خاطر کارهایی که انجام داده اید ایجاد می شود؛ ایجاد این حالتها به خاطر فکر کردن به کارهایی است که انجام نداده اید. این عادت را در خود به وجود آورید که پیش از رفتن به خانه، کارهای مهم روز را تمام کنید.

- اگر قرار است تماسهای تلفنی متعددی داشته باشید همه آنها را یک جا انجام دهید.
- هنگامی که قسمتی از یک کار را شروع می کنید، بکوشید تا آن را بدون از هم گسیختگی تمام کنید؛ اما اگر بخواهید بعداً آن را تمام کنید، زمان به دست آمده را در جایی که دست از کار کشیده اید از دست خواهید داد.
- استراحتهایتان را برای مواقعی بگذارید که نمی توانید به شکل مؤثری کارهای مورد نظر را انجام دهید.
- زمانی را برای گفتگو یا همکاریتان در مورد موضوعات عادی برنامه ریزی کنید. به این ترتیب شما از ایجاد مزاحمت برای یکدیگر در تمام اوقات پرهیز می کنید.

میت  
SUCCESS @ dirona.co.uk  
ترجمه دکتر ویدا حسینی



# سیستم حمل و نقل و خدمات شهری در مجارستان

به آورد سفر این شماره به مشاهدات و انتقال تجربیات محمد اسلامی، معاون مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور، اختصاص یافته است. وی که سال جاری از مجارستان دیدن کرده، سعی نموده است از تأسیسات، تجهیزات و خدمات شهری برداشت، برداشتهای مناسبی را منتقل نماید. اسلامی طی گفتگوهایی با مدیران و کارشناسان شهرداری، آتش نشانی، حمل و نقل، زباله و... اطلاعاتی را در موارد یاد شده به دست آورده که در این شماره به برخی از آنها می پردازیم.

بزرگراه بوداپست که با استفاده از روشی جدید از راه توسعه کرانستدک، فراهم شده است



ماشینهای حمل و نقل زباله در بوداپست - معاونان نظامی و خدمات عمومی

است، اما با وجود این، ترافیک سنگین در این شهر وجود ندارد و در بسیاری از معابر، عبور و مرور و وسائط نقلیه با روانی و سرعت انجام می شود.

وجود متروی سریع بوداپست که بخش عمدهای از شهر را زیرسوش خدمات حمل و نقل قرار داده است، اتوبوسهای ریلی، برقی و معمولی، بخش عمده حمل و نقل عمومی را در این شهر به عهده دارند و مسافران در تمام ساعات شبانه روز می توانند با استفاده از انواع وسائط نقلیه عمومی فوق، در کوتاهترین زمان ممکن به مقصد خود برسند. در بخش بودا (نواحی مرتفع و دارای شیب تند) و معابر کم، عرض این شهر نیز اتوبوسهای درون شهری، خدمات لازم را به سکنه ارائه می دهند.

تعداد سفرهای مسافرتی که با وسائط حمل و نقل عمومی در سال ۱۹۹۹ در شهر بوداپست انجام گرفته است، معادل ۱ میلیارد و ۳۹۹ میلیون بوده که این تعداد سفر در مقایسه با سال ۱۹۸۸، ۷ میلیون نفر بیشتر بوده است. در این میان ۵۲/۴ درصد از سفرها توسط تراموا، انواع مترو و قطارهای زیرزمینی و ۴۶/۶ درصد با انواع اتوبوس انجام شده است. استفاده از مترو، تراموا، اتوبوس برقی و همچنین اتوبوسهای نو و مناسب شهری، نقش قابل توجهی در کاهش آلودگی هوای این شهر دارد. لازم به ذکر است که از میان وسائط نقلیه عمومی، قطارهای

## مجارستان در یک نگاه

مجارستان در شرق اروپا بین ۴۵ درجه و ۲۵ دقیقه تا ۴۸ درجه و ۲۵ درجه عرض شمالی و ۱۶ درجه و ۱۵ دقیقه و ۲۹ درجه و ۵۵ دقیقه طول شرقی در اروپای مرکزی واقع شده است.

فاصله شمالی ترین نقطه تا جنوبی ترین نقطه این کشور ۲۶۸ کیلومتر و غربی ترین تا شرقی ترین آن ۵۲۸ کیلومتر است. وسعت آن ۹۲ هزار و ۳۳ کیلومتر مربع است.

مجارستان در شمال یوگسلاوی سابق، شرق آتریش، جنوب چکسلواکی و غرب رومانی واقع شده است.

۲۹/۷ درصد جمعیت مجارستان در شهر بوداپست، ۲۹/۱ درصد در سایر مناطق شهری و ۴۱/۱ درصد در مناطق روستایی ساکن هستند. طبق آخرین آمار رسمی کشور یاد شده بوداپست دارای ۱ میلیون و ۹۵۹ هزار نفر جمعیت بوده و نرخ رشد جمعیت در این کشور منفی و معادل ۰/۱۲- درصد است.

## بوداپست و حمل و نقل عمومی

شهر بوداپست با وجود وسعت محدود و جمعیت کمتر از ۲ میلیون آن، در مقایسه با بسیاری از پایتختهای کشورهای جهان، دارای تأسیسات و تجهیزات زیربنایی مناسب در زمینه حمل و نقل عمومی است. همچنین به دلیل توجه خاص به حفظ امنیت بسیار با ارزش آن، اکثر معابر این شهر از عرض کم و محدود برخوردار

شهر تراموا و اتوبوسهای برقی و در معابر پرشعبه و کم عرض نیز عمدتاً اتوبوسهای معمولی، خدمات حمل و نقل عمومی را انجام می دهند.

از سوی دیگر با اجرای سیاستهای لازم در جهت کنترل جمعیت بودا پست، توسعه صنایع در شهرهای اطرافی و ادامه خطوط مترو و انواع قطارهای شهری و حومه تا شعاع ۵۵ کیلومتری شهر، ساکنان شهرهای اطرافی می توانند در زمانی کمتر از ۳۰ دقیقه در محل کار خود در بودا پست حضور یابند.

شایان ذکر است که با وجود مرکز کنترل ترافیک بودا پست - که در آن خطوط اتوبوسرانی از طریق سیستم کامپیوتری به طور مستمر تحت کنترل و هدایت است - هر کارشناس قادر است ۱۰ خط اتوبوسرانی را به طور کامل از طریق کامپیوتر خود کنترل و موقعیت آنها را تشخیص دهد و این موضوع سهم قابل توجهی در برقراری نظم و کنترل خطوط دارد. در این مرکز هر لحظه موقعیت هر یک از اتوبوسها در خطوط مربوطه از نظر تأخیر برای رسیدن به ایستگاههای بعدی و یا هر گونه خرابی و حادثه مشخص می گردد و اقدامات سریع در مورد نواقص به عمل می آید همچنین به تازگی با تکمیل این شبکه، علاوه بر درج ساعات و دقایق ورود هر اتوبوس بر روی تابلوی نصب شده در ایستگاهها، حتی دقایق تأخیر و یا تعجیل خودروهای عمومی نیز برای اطلاع مسافران منعکس شده و آنان می توانند در صورت تأخیرهای اتفاقی، ایستگاهها را ترک گفته و با وسیله نقلیه دیگری به مقصد برسند.

با توجه به ویژگیهای خطوط حمل و نقل عمومی و نظم خاص آن و زمان کوتاه انتظار، اکثر مردم استفاده از وسائط حمل و نقل عمومی را برای سفرهای خود ترجیح می دهند و در نتیجه مشکلات مربوط به آلودگی هوا و ترافیک و راهبندانهای ناشی از تردد وسائط نقلیه شخصی کاهش می یابد.

قانونمندیهای لازم، اجرای صحیح قوانین و مقررات، جرائم بسیار سنگین تخلفات رانندگی و احترام به قوانین توسط مردم، سهم بسیاری در تسریع انجام سفرهای روزانه و کاهش ترافیک دارد. ارتقای سطح فرهنگ، آموزش شهروندان و عوامل پرشماره فوق موجب شده است که بدون حضور پلیس راهنمایی و رانندگی، مشکلی در امر رفت و آمد خودروها ایجاد نشود.

همچنین پیش بینی امکانات رفاهی مناسب برای کارکنان شبکه حمل و نقل عمومی، توجه به حقوق و دستمزد کافی برای آنان (افزایش ۱۷ درصد به حقوق و مزایای آنان در سال ۱۹۹۹)، آموزشهای مستمر، ارائه امکانات رفاهی رایگان، خدمات بهداشتی و درمانی مربوط به تشکلات حمل و نقل، فراهم نمودن امکانات ورزشی و دهها مورد دیگر، از جمله عواملی است که کارکنان این بخش را ملزم به ارائه خدمات مناسب می نماید.

محاسبه صرفه جوییهای ناشی از انجام سفرهای سریع، وضعیت تعمیرگاههای اتوبوسرانی، کادر فنی، کادر تحقیقاتی و دانشگاهی اتوبوسرانی، صرفه جوییهای مربوط به کاهش استهلاک اتوبوسها، تمهیدات و نگهداری از آنها و صرفه جوییهای مربوط به سیستمهای کامپیوتری کنترل ترافیک از جمله مواردی است که سالانه مبالغ قابل توجهی صرفه جویی را در شبکه به وجود آورده است.

نقش توسعه شبکه حمل و نقل تا شعاع ۵۵ کیلومتری و در نتیجه توسعه شهرهای اطرافی و کنترل جمعیت بودا پست، وضعیت ایستگاههای اتوبوس که با وجود سادگی و زیبایی با هزینه ناچیز، مسافران را از تأثیر آفتاب، باران، باد و... محافظت

برقی بخش قابل توجهی از انجام سفرهای روزانه مردم بودا پست را بر عهده دارند. نوع جدول گذاری (بسیار کوتاه یا همسطح) عامل مهمی در استفاده از تمامی سطوح خیابان برای عبور انواع وسائط نقلیه است. در هیچ نقطه از شهر جدول بلند مشاهده نمی شود. رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی و تجاوز اتومبیلهای شخصی و تاکسی به حریم قطارهای برقی با وجود حضور محدود مأموران راهنمایی و رانندگی اتفاق نمی افتد. نوع جدول گذاری، امکان پارک اتومبیلها را در پیاده روها و برپلهها امکان پذیر نموده و سطوح خیابانها بویژه خیابانهای کم عرضی به طور کامل برای تردد وسائط نقلیه به کار می رود.



قطار بودا پست که در حدود ۵۵ کیلومتر طول دارد، در تمام طول مسیر خود به وسیله اتوبوس و اتوبوسهای معمولی از ایستگاهها عبور می کند.

با توجه به عرض کم معابر، جدول گذاری کوتاه یا همسطح، عامل مهمی در استفاده از تمامی سطوح خیابان برای عبور انواع وسائط نقلیه در بودا پست است و در هیچ نقطه ای از شهر جدول بلند مشاهده نمی شود.

آمار در زمینه سهم وسائط نقلیه عمومی در جابه جایی مسافران نشانگر این است که ۴۸/۶ درصد «مسافر کیلومتر» توسط انواع مترو و تراموا و حدود نیمی دیگر توسط انواع اتوبوس برقی و گازویلی انجام می شود. به عبارت دیگر حدود ۵۰ درصد از سفرهای روزانه و «مسافر کیلومتر» توسط اتوبوس و ۵۰ درصد دیگر توسط قطارهای شهری انجام می شود.

همچنین وجود تعداد قابل توجه وسائط نقلیه عمومی و سرعت حرکت آنها در مقایسه با جمعیت شهر و تعداد سفرها، شرایطی را به وجود آورده است که مسافران در شرایط مناسب، و به دور از ازدحام و فشردگی جمعیت در هر اتوبوس یا قطار، سفرهای خود را انجام می دهند.

به طور کلی شهر بودا پست دارای شبکه معابر نامتناسب، خیابانهای فرعی و کم عرضی بسیار و نقاطی بسیار زیاد است که به علت سیاستهای دولت مبتنی بر حفظ کامل اینبه تازگی و بافت فیزیکی تازگی شهر، تقریباً هیچ گونه تغییری در مورد تعریض و احداث معابر جدید و یا بازگشایی برخی معابر ایجاد نشده است. این در حالی است که شبکه حمل و نقل عمومی با ویژگیهای یاد شده منطبق گردیده و بخش عمده ای از سفرهای روزانه از راه زیرزمینی و از طریق مترو انجام می گیرد. همچنین در معابر اصلی

با توسعه خطوط مترو و انواع قطارهای شهری و حومه تا شعاع ۵۵ کیلومتری بودا پست، ساکنان شهرهای اطرافی می توانند در زمانی کمتر از ۳۰ دقیقه در محل های مورد نظر خود حاضر شوند.

**با وجود مرکز کنترل ترافیک بوداپست، هر کارشناس قادر است ۱۰ خط اتوبوسرانی را از طریق کامپیوتر خود کنترل نماید و موقعیت آن را تشخیص دهد**

می نماید و موارد بسیار دیگر از جمله مسائلی است که می تواند مورد توجه بیشتر قرار گرفته و در برنامه ریزی حمل و نقل عمومی کشور مانیز مورد استفاده قرار گیرد.

سیستم حمل و نقل عمومی در کشوری مثل مجارستان که معادل دسعت یکی از استانهای کوچک کشور ما مثل سیستان است از یک سو و تأثیر گذاری توسعه حمل و نقل عمومی و بویژه خدمات رسانی به شهرهای اقماری از سوی دیگر از جمله مواردی است که باید مورد بررسی دقیقتر قرار گرفته و از تجارب مثبت آن کشور در بهبود شبکه حمل و نقل عمومی کشور مانیز استفاده شود.



بافتار هم‌طور سیستم اتوبوسرانی مجارستان مانیز برای مرکز کنترل ترافیک

طراحی معابر اصلی شهر و نوع جدول گذاری که عمدتاً ارتفاع آن از ۱۰ سانتی متر تجاوز نمی کند و همچنین رعایت قوانین و مقررات توسط مردم، شرایطی را به وجود آورده است که امکان تردد همزمان اتوبوسها، قطارهای شهری، وسائط نقلیه شخصی و تاکسی را در کنار یکدیگر امکان پذیر نموده است.

#### مدیریت مواد زاید جامد و تنظیم محیط شهری

مشاهدات و بررسی اجمالی وضعیت بهداشتی و زیست محیطی و مدیریت مواد زاید جامد شهری بوداپست، نشانگر مسائلی با اهمیت و قابل ملاحظه است که به بخشی از آن اشاره می کنیم.

طی گفتگوهای به عمل آمده با مسئولان شهرداری بوداپست و سازمانهای ذی ربط و آمار و اطلاعات اخذ شده در مورد شیوه های تنظیم محیط شهری، ماشین آلات و ابزار آلات مورد استفاده، نحوه مشارکت مردم و هزینه های مربوطه، نکاتی مشخص شد که دارای اهمیت اقتصادی و زیست محیطی است.

وضعیت عمومی شهر از نظر نظافت خوب است و به ندرت می توان کیسه زباله و یا زباله ای را در سطح معابر شهر مشاهده نمود.

در تمام مناطق شهر، پارک معابر، ایستگاههای مترو و همه اماکن عمومی، ظروف مناسب برای این منظور تعبیه شده است.

وز گیهای عمده این ظروف، سبکی، ارزان بودن، ساخت آسان و کم هزینه و رعایت نکات بهداشتی و سهولت تخلیه آنهاست، اما در کشور ما در طراحی این ظروف به نکات یاد شده توجه نمی شود! ظروف بسیار سنگین و پرهزینه با یروقیل و آهنهای سنگین و قابلیت حمل و نقل یا تخلیه دشوار تهیه می شود و مورد استفاده قرار می گیرد.

شهروندان بوداپست بر اساس احترام متقابل بین شهرداری و مردم و ارائه آموزشهای لازم به آنان، رعایت مسائل بهداشتی را در معابر عمومی می نمایند و تمامی هزینه های مربوط به جمع آوری و دفع مواد زاید شهری توسط تولید کنندگان پرداخت می شود.

ظروف مورد استفاده جهت مواد زاید خانگی، بیمارستانی، آذاری، تجاری و همچنین نخاله های ساختمانی کاملاً مشخص و در ابعاد معینی و با رعایت استانداردهای لازم از نظر استحکام، حمل، تخلیه و رعایت موارد بهداشتی، ساخته می شود و در اختیار شهروندان قرار می گیرد.

#### جمع آوری و حمل و نقل مواد زاید جامد

هر خانوار شهری بر اساس قرارداد منعقد شده با شرکت مربوطه و مقدار تولید زباله خود، یکی از انواع ظروف ۱۱۰، ۲۴۰ و یا ۱۱۰۰ لیتری را در اختیار خواهند داشت و نوعی از ظروف ۱۱۰۰ لیتری مربوط به نخاله های ساختمانی است که در هنگام تعمیرات ساختمانی و یا احداث ابنیه جدید مورد استفاده قرار می گیرد. تولید کنندگان این مواد، موظف و ملزم به تحویل زباله های تولید شده در ظروف مربوطه و در زمان تعیین شده و رأس ساعت مقرر هستند. کامیونهای حمل زباله که عمدتاً از نوع مشابه سیستم فاونی ایران و دارای سیستم تخلیه اتوماتیک ظروف به داخل کامیون و دارای کمپکتور هستند، رأس ساعت مقرر، مسیرهای مشخص شده را طی می کنند و همزمان خانوارها نیز، ظروف مربوطه را شخصاً از داخل منازل تا جلوی در منزل می آورند و برای تخلیه، تحویل رتگروان می دهند. به دلیل همکاری و مشارکت مردم در این امر و داشتن برنامه از قبل تعیین شده و رعایت دقیق ساعات تعیین شده، عملیات جمع آوری و حمل و نقل این مواد، به صورت مکانیزه، بهداشتی و اقتصادی در زمانی بسیار کوتاه و با سرعت عمل زیاد و هزینه کم انجام می شود. شبکه معابر شهر با وجود قدیمی بودن بخش عمده آن، به گونه ای است که امکان جمع آوری و حمل مواد زاید جامد را به طور مکانیزه و در زمانی کوتاه فراهم می سازد.

برای انجام عملیات جمع آوری و حمل مواد زاید شهر بوداپست و با محاسبه میزان تولید اماکن مختلف شهر، تعداد ۱۸۸ هزار کانتینر ۱۱۰ لیتری، ۶۴ هزار کانتینر ۲۴۰ لیتری و ۱۰ هزار کانتینر ۱۱۰۰ لیتری، به رایگان در اختیار خانوارها و اماکن مختلف قرار گرفته است که هر ماه بر اساس ظرفیت کانتینر تحویل داده شده به هر خانوار، هزینه مربوط به تولید مواد زاید از هر خانوار و تولید کننده اخذ می گردد. با وجود این، شهرداری ۱۰ منطقه در سطح شهر اعلام نموده است که اگر خانوارها، زباله های خود را در این مناطق شخصاً تحویل نمایند، هزینه ای پرداخت نخواهند کرد. در مورد مواد زاید بیمارستانی، قوانین و مقررات خاصی وجود دارد که رعایت می گردد. در برخی از بیمارستانها جهت اسحای زباله های عفونی و خطرناک، زباله سوز وجود دارد و در مورد بقیه از طریق انعقاد قرارداد با شرکت های خصوصی و رعایت مقررات حمل، این مواد به کارخانه زباله سوزی شهر انتقال می یابد.

مبتهی بر مقررات و قوانین مربوطه در مورد زباله های بیمارستانی، صنعتی و خطرناک! تولید کنندگان آنها! مسئول اثرات



استفاده از زمین مسطح و ایجاد بازیگاه کودکان با فضای باز

درجه سانتی گراد تولید می کنند که به اشکال انرژی حرارتی و الکتریکی مورد استفاده قرار می گیرد. گازهای متصاعده زیاده سوز نیز قبل از ورود به آتشفشان از الکتروفیلترهای تعبیه شده عبور داده می شود.

خاکستر و فاضلاب حاصله به داخل بانکر دیگر هدایت می شود و سپس از طریق چنگک به نوار نقاله منتقل و تخلیه می گردد. فلزات داخل آن نیز توسط الکترومگنت جدا شده و پس از پرس شدن به عنوان مواد اولیه فلزی مجدداً مورد استفاده قرار می گیرد. مقدار نهایی خاکستر باقیمانده معادل ۱۰ درصد کل مواد زاید ورودی به دستگاه است.

#### مشخصات فنی

ظرفیت این کارخانه ۱۲۰۰ تن در روز و دارای ۴ بویلر با ظرفیت ۱۵ تن در ساعت برای هر کدام از آنهاست. ارزش حرارتی مواد زاید وارد شده به دستگاه بین حداقل  $4200 \text{ kg/KJ}$  و حداکثر  $(1000 \text{ Kcal/kg})$  و حداکثر  $9650 \text{ kg/KJ}$  است. بخار حاصله از هر بویلر ۴۰ تن در ساعت است، بازده توربو ژنراتور آن  $33 \text{ MW}$  و ژنراتور سه فاز و الکتروفیلتر (Lurgi) است.

در سیستمهای قبلی زیاله سوز به مواد خام ثانویه استحصال نمی شد و انرژی حاصله نیز از بین می رفت. ولی در کارخانه مورد اشاره، مشکلات یاد شده برطرف گردیده و در نتیجه صرفه های اقتصادی نیز در پی دارد. زیرا همان گونه که اشاره شد ارزش حرارتی مواد زاید بودا پست معادل  $6000 \text{ kg/KJ}$  تا  $7000 \text{ kg/KJ}$  است و در زمان احتراق اولیه مقدار قابل ملاحظه ای انرژی حرارتی ایجاد می کند که توسط بویلرها تبدیل به بخار می گردد. بخار حاصله تحت فشار ۴۰ بار و درجه حرارت ۲۲۵ درجه سانتی گراد؛ یک توربوژنراتور را با ظرفیت  $33 \text{ MW}$  به حرکت می آورد و تولید انرژی الکتریکی معادل  $124000 \text{ MWh}$  در سال می کند که بخشی جهت استفاده کارخانه و بقیه به شبکه برق شهر انتقال می یابد و سالانه ۱۲ هزار تن فلز بازیافت شده مجدداً مورد استفاده قرار می گیرد و از خاکستر باقیمانده از کارخانه نیز برای مصارف زیرسازی اسفالت استفاده می شود.

هدف اصلی از احداث کارخانه، حفظ محیط زیست و جلوگیری از آلودگیهای ناشی از روشهای نادرست دفع زیاله های شهری است. شیوه دیگر مورد استفاده جهت دفع مواد زاید جامد در بودا پست، دفن بهداشتی است که با صرف هزینه بسیار و اینزولاسیون کف محل دفن و ایجاد تأسیسات مناسب انجام می گردد. شایان ذکر است حدود ۴۰ درصد باقیمانده زیاله های شهر با این روش سامان می یابند.

#### میلان شهری و مسائل کلی مورد توجه در شهر

مسئله ثابت دیگری که در تضاد مختلف شهر جلب نظر می کرد، انطباق میلان شهری و معماری و طراحی ساختمانهای جدید با ویژگیهای کلی معماری و شهرسازی بودا پست بود. قدمت و معماری اصیل اکثر بناهای شهر، در واقع نقش خاصی گردشگری این شهر را تعیین می نماید و اقتصاد شهر نیز عمدتاً ناشی از این فعالیت است. نکته جالب این است که در انتخاب تمایز عناصر و میلان شهری که طی دهه های اخیر و حتی در حال حاضر تهیه می گردد، انطباق و هماهنگی آنها با بافت قدیمی شهر که ویژگی و مشخصه اصلی شهر است کاملاً مشهود است.

و عواقب این مواد در محیط خواهند بود.

از ویژگیهای مهم مرسوم به جمع آوری و حمل مواد زاید، انجام این اقدام هفته ای دو بار و در برخی فصول یک بار در هفته است که از طریق آموزشهای لازم به مردم و استفاده از ظرف مناسب و همچنین به دلیل کیفیت مواد زاید این شهر امکان پذیر شده و هزینه های این اقدام را به مقدار قابل توجهی کاهش داده است.

#### دفع و امحای مواد زاید جامد

در شرایطی که هزینه های مواد زاید جامد از تولید کنندگان آن دریافت می شود شهرداری، سرمایه گذار پستی کلانی نیز جهت دفع و امحای این مواد با رعایت استانداردهای بهداشتی و زیست محیطی به عمل می آورد. در نهم نوامبر سال ۱۹۰۴ «دارد مهندسی شهرداری بودا پست» به جهت دستیابی به شیوه های مناسب جهت دفع و امحای تکنیکی و صحیح مواد زاید جامد شکل گرفته اندیشه ایجاد یک زیاله سوز مرکزی در بودا پست توسط کارشناسان این مرکز در ۷۸ سال قبل با هدف کاهش فاصله حمل مواد زاید و صرفه جویی در آذوقه اسبایی که در آن زمان وظیفه حمل این مواد را به خارج از شهر به عهده داشتند به وجود آمد.

با توجه به توسعه صنعتی، تغییرات به وجود آمده در شیوه زندگی، افزایش استانداردهای زیست محیطی، گسترش تکنولوژی پست بندی و... حجم مواد زاید بودا پست در زمان کوتاهی - معادل یک دهه - به دو برابر افزایش یافت و بالغ بر ۴ میلیون متر مکعب در سال ۱۹۸۰ گردید.

از این رو، در این مقطع، احداث کارخانه زیاله سوزی ۱۲۰۰ تنی بودا پست شروع شد که ۵۰ تا ۶۰ درصد زیاله های بودا پست را روزانه می سوزاند و تبدیل به انرژی حرارتی و الکتریکی می کرد. پروژه احداث زیاله سوز بودا پست به عنوان یک پروژه بزرگ ملی توسط شورای وزیران تصویب و در سال ۱۹۷۶ در قالب همکاریهای سرمایه گذاری صنعتی و ساختمانی بین مجارستان و چکسلواکی شروع شد. بخش سرمایه گذار پهای عمومی شهرداری بودا پست به عنوان سرمایه گذار وارد عمل شد و وظیفه راه اندازی این واحد را به عهده گرفت و در دسامبر ۱۹۸۱ عملیات راه اندازی آزمایشی این کارخانه شروع شد.

#### فرآیند کارخانه زیاله سوز بودا پست

مواد زاید شهر پس از وزن شدن به وسیله ماشینهای مخصوص حمل از طریق یک معبر شیب دار به داخل بانکرهای بستهای به ظرفیت ۱۰ هزار متر مکعب تخلیه می گردد. اجسام بزرگ و سخت قبل از ورود به سیستم توسط دستگاههای قوی تیرش قطعه قطعه می گردند. سپس توسط جرثقیل چنگکی، به داخل قیف تغذیه و پس از آن به داخل چمبرهای احتراق (سوزاندن) هدایت می شوند. درجه حرارت چمبرهای احتراق بین ۸۵۰ تا ۱۰۰۰ درجه سانتی گراد است.

بویلرها ۴۰ تن بخار در ساعت با فشار ۴۰ بار و با حرارت ۲۲۵

# پلهای تاریخی اصفهان در

گزارش تصویری

# خطر



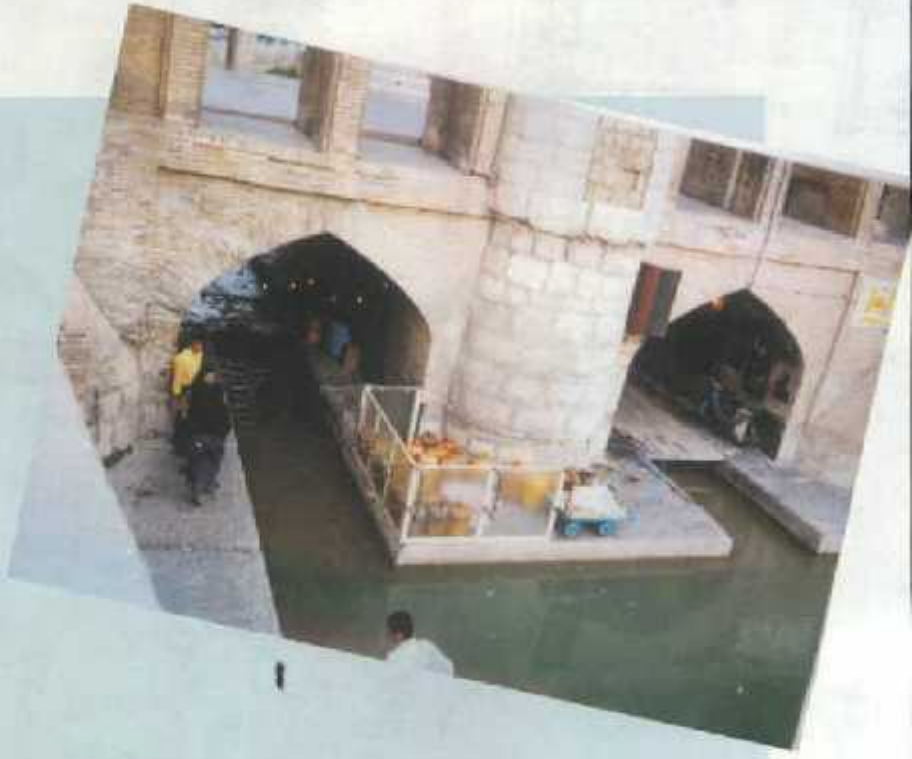
تخت جمشید، یاسار کاه سی و سه پل، عالی قابو، بازار وکیل، ازگ کریم خان، ازگ بی، حمام فین کاشان و... هر یک از این ابنیه، بیانگر قسمتی از تاریخ کهن این شهر و قوم است. ابنیه تاریخی، نماد و سمبلی از پیشینه فرهنگی، اصالت و تمدن یک جامعه و سندی زنده از هویت تاریخی آن قوم است.

گزارشی تصویری از وضعیت مخاطره آمیز پلهای اصفهان

متأسفانه در سالهای اخیر مضاعف بر عوامل طبیعی، مردم نیز صدمات جبران ناپذیری بر آنها وارد آورده اند که در صورت بی توجهی و پیشگیری از سوی مسئولان، تنها نامی از این آثار باقی خواهد ماند. مطلبی که در پی می آید، گزارشی تصویری از پلهای تاریخی اصفهان است که در وضعیتی مخاطره آمیز و بحرانی قرار گرفته اند، آن هم به خاطر سودجویی چند نفر! شایان ذکر است که این گزارش بر مبنای بررسی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی اصفهان تنظیم شده است.

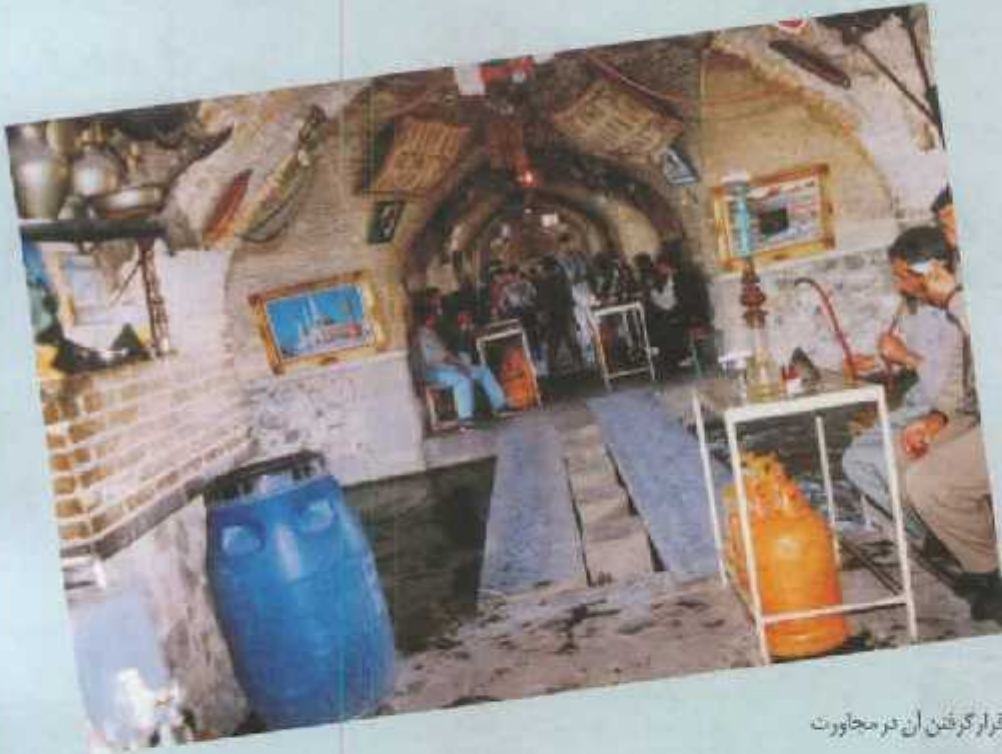


- ضلع شمالی سی و سه پل اصفهان.
- ۱- سیم کنسی غیر اصولی و نایمن برق.
  - ۲- خسارات وارد آمده بر سقف آثار باستانی و زیردخانه پل بر اثر نصب آویزها و وسائل تزئینی.
  - ۳- احتمال سقوط اشیا و تزئینات نصب شده در سقف دهانه ها بر روی سرافراد.
  - ۴- وجود وسائل طبخ در زیر دهانه پل.
  - ۵- ریزش آب به طور منظم (آب سرد و گرم) بر روی کف دهانه ها.
  - ۶- عدم استفاده از هود فن دار و هواکش مناسب جهت تخلیه دود و حرارت حاصل از عملیات آماده سازی چای و یا طبخ غنا باعث ایجاد دوده و وارد آمدن خسارت به سقف دهانه پل و احتمال آتش سوزی تزئینات واقع در سقف گردیده است.



**قلع شمالی سی و سه پل**

- ۱- انبار کردن سیلندرهای ۱۱ کیلوگرم گاز مایع در محاورت پایه پل.
- ۲- نظریه اینکه انبار سیلندرهای گاز مایع در معرض دید و دسترس عموم است احتمال برتاب مواد آتش‌زا بر روی سیلندرها بویژه از قسمت بالایی پل با توجه به مسقف نبودن انبار وجود دارد.
- ۳- نداشتن حفاظ مناسب در مسیر تردد افراد در قسمت زیر گذر پل مشرف به رودخانه.
- ۴- محاورت سیلندرهای گاز مایع با وسائل برقی (بلندکوه).
- ۵- پارک وسائل نقلیه موتوری (موتورسیکلت) در محاورت چایخانه.



**قلع جنوبی سی و سه پل**

- ۱-سیم کشی غیر اصولی برق و قرار گرفتن آن در محاورت مواد قابل اشتعال واقع در سقف دهانه‌ها.
- ۲- استقرار سیلندرهای گاز مایع به صورت پراکنده در زیر میز مشتریان.
- ۳- نداشتن حفاظ جهت جلوگیری از سقوط افراد به رودخانه.
- ۴- ناایمن بودن پل ارتباطی بین دو دهانه چایخانه.
- ۵- آسیب زدن به ابنیه تاریخی بر اثر کوبیدن میخهای بزرگ در سقف جهت لویزان نمودن تزیینات و وسائل کیز و پرده در بالای سر مشتریان.





- ضلع جنوبی سی و سه پل.
- ۱-سیم کشی غیراصولی و پراکنده برقی و روشنائیهای فاقد حفاظت.
  - ۲-انبار کردن سیلندرهای ۱۱ کیلوپی گاز مایع به صورت پراکنده، مجاور و زیر میز مشتریان.
  - ۳-آب سردش بسیار زیاد (به صورت گرم و سرد) در کف و در قسمت پایه های پل.
  - ۴-رعایت نکردن عوارض ایمنی در مورد تجهیزات طبخ و اسام سازی جای مانند نصب غیراصولی تجهیزات استفاده از لوازمهای رایج با ملول زیاد، عدم استفاده از هواکش و لوله دودکش جهت تخلیه دود و حرارت ایجاد شده در زیر سقف که منجر به حسیاه شدن و دوده گرفتن سقف و دیوارها و وارد آمدن خسارت گردیده است و عدم تجهیز اجاق گازها به ترموکوپل.
  - ۵-قرار گرفتن سیلندر گاز مایع ۱۱ کیلوپی در مجاورت شعله روپزاجاق گاز سیار.



- ضلع جنوبی سی و سه پل.
- ۱-سیم کشی غیراصولی و پراکنده برقی از زیر و مجاور تزیینات پارچهای نصب شده بر روی دیوار و سقف.
  - ۲-استقرار سیلندر ۱۱ کیلوپی گاز مایع در دیگ آب گرم و در زیر و مجاور دستگاہهای برقی و سیستم برقی و مواد قابل اشتعال.
  - ۳-استفاده غیراصولی از شیلنگ رایج گاز با ملول زیاد و در مسیر تردد افراد.
  - ۴-وارد آوردن آسیب فراوان به اینه تاریخی بر اثر کوبیدن دیخهای بزرگ به سقف و دیوارها.



**پل چونی (چوبی).**

- ۱-استقرار نمکت و مسندایی در محوطه اطراف چایخانه و عرض کم مسیر موجود جهت تردد افراد و امکان برخورد و سقوط افراد به داخل رودخانه.
- ۲-نبودن توده و حفاظت به منظور جلوگیری از سقوط افراد به داخل رودخانه.



**یل جونی (جویی)**

- ۱- وجود مواد قابل اشتعال به میزان بسیار زیاد در محل.
- ۲- نصب و آویزان نمودن تعداد بسیار زیادی از اشیاء توسط میخ به سقف و آسیب زدن به اینبه تاریخی.
- ۳- آویزان کردن وسایل سنگین، تیز و برنده در سقف، بالای سر مشتریان.
- ۴- نبودن فضای مناسب جهت خروج افراد و یا انجام عملیات اطفاء و امداد در هنگام وقوع حریق یا حادثه احتمالی.

**یل جونی (جویی)**

- ۱- سیم کشی غیر اصولی و تار عنکبوتی و عبور سیمهای برق از زیر تزیینات نصب شده بر روی دیوارها.
- ۲- نصب تعداد زیادی از اشیای قابل اشتراق در سقف و دیوارهای چایخانه.



**شلع شمالی یل خواجو**

- ۱- عبور و مرور افراد در تمام ساعات شبانه روز از کنار و بالای چایخانه‌ای که مملو از مواد قابل اشتعال و سیلندرهای ۱۱ کیلوگرم گاز مایع و انبار ذخال است.
- ۲- سیاه شدن و دوده گرفتن سقف دهانه واقع در بالای چایخانه بر اثر عملیات طبخ و آماده‌سازی غذا و چای.

## نگاهی به وضعیت منابع درآمدی شهرداریهای کشور

## منابع مالی بسیاری از شهرداریها کفاف خرجشان را نمی دهد

قسمت اول

زهرد خوش نمک

وسال ۷۸ نسبت به ۲۲،۷۷ درصد کاهش یافته است. در سالهای اخیر به دلیل رکود بخش ساخت و ساز - که درآمد شهرداریها شدیداً به این طبقه درآمدی وابسته است به طور محسوس، شاهد این کاهش بوده ایم.

بر اساس ماده ۳۰ این نامه مالی شهرداریها تمامی منابع مالی شهرداریها عبارت است از درآمدهای مستقر (ناشی از عوارض عمومی)، درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی، پهای خدمات و درآمدهای عوالت انتفاعی شهرداری، درآمدهای حاصله از وجوه وام و سوال شهرداریها، کمکهای اعطایی دولت و سازمانهای دولتی و کمکیها و اعانات اشخاص و سازمانهای خصوصی و اموال و داراییهایی که به طور اتفاقی و یا به موجب قانون به شهرداریها تعلق می گیرد. بر همین اساس سهمیه شهرداریها از پرداختهای وزارت کشور موارد زیر را شامل می شود: عوارض جایگزین عوارض دروازه ای، عوارض بندری و نقاط مرزی (۶ درصد)، عوارض بلیت هواپیما (۵ درصد) و عوارض ۳ درصد درآمد مشمول مالیات قطعی شده که توسط وزارت دارایی وصول و به حساب وزارت کشور واریز می شود. همچنین از جمله اقدام دیگر درآمد شهرداریها می توان به موارد زیر اشاره نمود:

سرسی سرانه بودجه شهرداریهای کشور در سال ۷۶ نشان می دهد درآمد سرانه شهرهای آذربایجان غربی از کردستان نیز کمتر بوده و سرانه درآمد استان خراسان به رقم ناآلی سقوط کرده است. همچنین بودجه سرانه استانهای آذربایجان شرقی، اصفهان، تهران و فارس بناگذاشت چشمگیر مواجه بوده است (البته طی ۳ سال اخیر، تغییراتی در وضعیت فوق به وجود آمده است که به علت عدم انتشار آن از ذکر آن در این گزارش خودداری شده است). اما سرانه رده های مختلف جمعیتی در کشور نشانگر این واقعیت است که در شهرهایی با جمعیت کم - که بیشتر شهرهای جدید را نیز شامل می شود - درآمد سرانه شهرداریها روند ناآلی ندارند و درآمد سرانه این شهرداریها در میان ارقام کم و ارقام بسیار بالا دارای نوسان است، در حالی که شهرهای پر جمعیت از این نظر ثبات بیشتری دارند.

سعادت آمی، مسئول گروه توزیع اعتبارات و تنظیم حسابهای دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور می گوید: در جمع بندی و ارزیابی فصل عمران شهری در برنامه توسعه از سال ۷۴ تا ۷۷ به این نتیجه رسیدیم که نرخ رشد بودجه شهرداریها در سال ۷۴ نسبت به سال ۷۳، ۴۵ درصد، سال ۷۵ نسبت به ۷۴، ۳۶ درصد، سال ۷۶ نسبت به ۷۵، ۳۰/۵ درصد، سال ۷۷ نسبت به ۷۶، ۲۵، ۷۶ درصد

در حالی که برخی شهرداریهای کشور به دلیل موقعیت خاص خود از جمله مجاورت با کارخانه ها با افزایش درآمد و به رو هستند، بسیاری از شهرداریهای دیگر در شرایطی به سر می برند که حتی برای تأمین بودجه پرسنل خود ناچار به استقراض شده اند و اگر راهکار مناسبی از سوی وزارت کشور برای آنان ارائه نشود یا منابع جدیدی برای تأمین درآمد این شهرداریها شناسایی و تصویب نشود، قادر به ادامه کار نخواهند بود. بنا بر آمار ارائه شده در سال ۱۳۷۷ مجموعه بودجه شهرداریهای کشور ۵۶۷ میلیارد تومان بوده است. از این مقدار ۱۶۷ میلیارد تومان مربوط به شهرداری تهران بوده که البته ۶۰ میلیارد تومان آن تحقق نیافته است. با این میزان بودجه، رقم سرانه هر شهروند در کشور با احتساب ۳۹ میلیون نفر جمعیت شهری، ۱۳ هزار تومان بوده است و اگر بودجه پنج شهرداری بزرگ کشور از این رقم جدا شود، میانگین رقم سرانه بقیه شهرها ۷ هزار و ۵۰۰ تومان برآورد می شود که این رقم در مقایسه با میزان هزینه ها بسیار ناچیز است. در حالی که میزان اعتبارات مورد نیاز شهرداری در یک دوره ۱۰ ساله، رقمی بالای ۴۰ هزار تومان برآورد شده، اما رقم سرانه برخی شهرها هنوز زیر ۱۰ هزار تومان است! با فرض اینکه میانگین سرانه را برای اداره حداقلها در امور شهری ۲۰۰ هزار ریال در نظر بگیریم، نیازمند بودجه ای معادل ۷ هزار و ۸۰۰ میلیارد ریال هستیم که با رقم موجود، حدود ۲ هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال اختلاف دارد. برای این موضوع و تأمین این بودجه باید چاره ای اندیشید. این گزارشها حاکی از آن است که تنها یکی از مناطق شمالی تهران (منطقه ۳) در ۶ ماهه سال ۷۹ با ۹۳ درصد رشد، ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان درآمد داشته است. به گفته شهردار این منطقه، این رقم ۵۰ درصد مازاد بر بودجه مصوب سال ۷۲ بوده است که بر اثر رونق بخشی ساخت و ساز نصیب آنان شده است. اما بسیاری از شهرها به دلیل افزایش تورم، شرایط بد اقتصادی و تشدید بیکاری از رونق ساخت و ساز برخوردار نیستند و برخی دیگر از جمله شهرهای جدید که امکان دریافت عوارض ساخت و ساز از آنها کم است، با کمبود منابع مالی به صورت جدی مواجه هستند. به همین دلیل برخی کارشناسان معتقدند تشکیل حدود ۳۰۰ شهرداری کوچک نیز در آینده به وضعیت نابسامان کنونی دامن خواهد زد و روستاییانی که از خدمات روستایی هم بی بهره بوده اند در آن وضعیت، خواهان امکاناتی می شوند که خود باعث افزایش فشار بر وزارت کشور خواهد شد.

خزانه در اختیار وزارت کشور قرار می‌گیرد، کمک از محل درآمد حاصل از عوارض یک درصد کارخانه‌ها (از ۳۰ شهر ۱۰ درصد و از تهران ۲۰ درصد عوارض وصولی از یک درصد فروش کارخانه‌ها)، کمک از محل درآمد حاصل از عوارض اضافی شماره‌گذاری اتومبیل‌های سواری، سواری بیابانی، خودروهای وارداتی و ساخت داخل (۱).  
 اما دسترسی به همه این منابع برای شهرداریهای کشور میسر نیست. به طور کلی اقتصاد شهرهای مختلف به منابع متفاوتی وابسته است؛ گروهی از شهرها صنعتی هستند، درآمد گروهی دیگر از جمله شهرهای بندری بر پایه صید آبیان، میگو و ماهی است و اقتصاد برخی شهرهای دیگر بر پایه کشاورزی است. برخی شهرها وابسته به درآمد حاصل از توریسم و مازالتراست. شهرهایی هم هستند که هیچ گونه منبع درآمدی مشخصی ندارند و برخی دیگر از ترانزیت و حمل و نقل کسب درآمد می‌کنند.

قابل توجه اینکه همه شهرهای صنعتی، لزوماً به دلیل دریافت عوارض یک درصد کارخانه‌ها وضعیت مطلوبی ندارند؛ زیرا به همان نسبت مجبور به تأمین خدمات برای شهر هستند و از طرفی بسیاری از کارخانه‌ها نیز حاضر به پرداخت عوارض نیستند. اما به طور کلی بیشترین سهم درآمدی شهرداریها (ملاک ۳۲ درصد) به عوارض ساختمانها و اراضی اختصاص دارد که این نسبت در شهرداریهای بزرگ کشور به ۲۰ درصد نیز می‌رسد و پایین‌ترین سهم را عوارض توأم با مالیات و درآمد سایر دستگاهها یا میانگین ۱/۸ درصد تشکیل می‌دهد. این در حالی است که در بسیاری از شهرها ساخت و ساز دچار رکود است و نمی‌تواند به عنوان منبع درآمد مورد استفاده شهرداریها قرار گیرد. به عبارت دیگر، منابع درآمدی با ثبات، پایین‌ترین نسبت و منابعی چون عوارض ساختمانی بالاترین نسبت درآمدی را به خود اختصاص داده‌اند و این موضوع با توجه به کاهش ساخت و ساز در شهرها و رکود بخش مسکن، باعث آسیب‌پذیری جدی شهرداریها خواهد شد.

حسرت ظاهری، شهردار شهر بندری چاسک که در حال حاضر با مشکل جدی برای تأمین بودجه روبرو است می‌گوید:

در بسیاری از شهرها ساخت و ساز دچار رکود است و نمی‌تواند به عنوان منبع درآمد مورد استفاده شهرداریها قرار گیرد

شهردار همدان: دولت تمام منابع درآمد شهرداریها را به عوارض خاصی محدود کرده است و قوانین مربوط به درآمد، به سالهای ۵۶-۵۵ باز می‌گردد، در حالی که هزینه‌ها مربوط به سال ۷۹ است

شهردار منطقه ۳ تهران: عوارض مستقیم، مثل عوارض نوسازی در تهران بر مبنای متر از بنا محاسبه و دریافت می‌شود و توجهی به حجم و کیفیت خدمات در هر منطقه ندارد

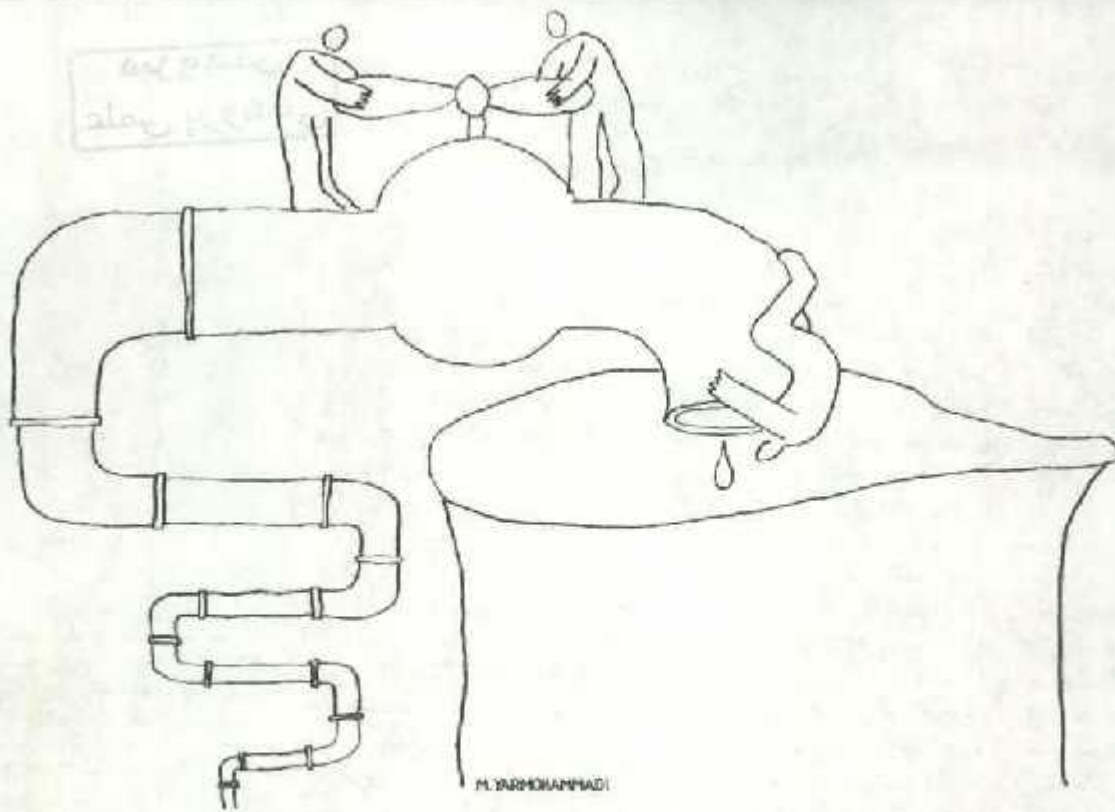
به نظر کارشناسان، افزایش جمعیت و مهاجرت بی‌روبه روستاییان به شهرها، شکل‌گیری و توسعه ناموزون حاشیه شهرها، عدم تنوین و تصویب آیین‌نامه‌ها در قانون شهرداریها مانند ممنوعت از گریز از پرداخت عوارض، بخشودگیها و معافتیهایی که توسط دولت، مجلس و سازمانهای دولتی و نهادها ایجاد می‌شود از عوامل کاهش درآمد شهرداریهاست

«عوارض نوسازی و ساخت و ساز در شهر ما بسیار پایین است؛ شاید در طول یک ماه، فقط دو یا سه مورد پروانه ساخت صادر کنیم که آن هم به خاطر پایین بودن نرخ منطقه‌ای زمینها و به دلیل عدم رونق شهر و دلایل دیگر، کل عوارض اخذ شده ساختمانی، حداقل بین ۷ یا ۸ هزار تومان است؛ یعنی در یک ماه تنها ۱۵ تا ۲۰ هزار تومان درآمد نصیب شهرداری می‌شود»

عبدالرضا کازری زاده، شهردار دهگلان نیز که با مشکلی مشابه روبرو است می‌گوید: «به دلیل شرایط پس از جنگ، نرخ بیکاری در شهر بالاست و یا گذشت حدود ۱۰ سال از شروع بازسازی، سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت و ساز و صنعت ساختمان به رکود کشیده شده و گواش مردم به سرمایه‌گذاری در بخشهای خدماتی افزایش یافته است. در دوره‌ای با افزایش مهاجران، نیاز به ساخت و ساز بالا رفته بود و همین امر باعث درآمدن سرمایه از دست مردم شد. به دلیل وجود همین عوامل و همچنین رکود عمومی در اقتصاد کشور و عدم سرمایه‌گذاری در شهرستان، بیکاری تشدید شده است. از طرفی به دلیل اینکه ضایعات اقتصادی شهر بر اساس کشاورزی و اقتصاد روستایی است، خشکسالی هم بر وخامت اوضاع افزوده است. در شرایط فعلی فقط می‌توانیم خدمات شهر را تأمین کرده و همیشه نگران رسیدن سرمایه باشیم تا حقوق پرسنل خود را بپردازیم».

این گونه شهرداریها نیازمند دریافت کمکهای دولت، بویژه دریافت اعتبارات برای سرمایه‌گذاری در بخشهای درآمدزا و شناسایی و تصویب اقدام جدید درآمدی هستند تا بتوانند از این وضعیت نجات یابند.

امیررضا یوسفیان، شهردار همدان می‌گوید: «دولت تمام منابع درآمد شهرداریها را به عوارض خاصی محدود کرده است. قوانین مربوط به منابع درآمدی شهرداریها تکافوی نیازهای مالی اکثر شهرهای کشور را نمی‌دهد و نیازمند بازنگری است. قوانین موجود در کشور به سالهای ۵۶-۵۵ باز می‌گردد، در حالی که هزینه‌ها مربوط به سال ۷۹ است و با در نظر گرفتن تورم و شرایط اقتصادی کشور، این قوانین نمی‌توانند نیازهای مالی شهرداریها را تأمین کنند»



مورد هم تأیید نشده است. البته اخیراً وزارت کشور اختیاراتی برای تأیید برخی ارقام به استاندارها داده است. از یک سو به دلیل حساس بودن موضوع، نیاز به کارشناسی دقیق روی این ارقام احساس می‌شود و از سوی دیگر، فقدان نیروی کارشناسی متبحر در این زمینه موجب شده است که هنوز این ارقام به تأیید نرسند، اما به هر حال این واقعیت را نمی‌توان انکار نمود که با وجود افزایش هزینه خدمات شهری، عمرانی و اداری شهرتاریها - که حتی به ۱۰۰ تا ۲۰۰ برابر رسیده است - ارقام عوارض تأیید شده قبلی کم است؛ به همین دلیل تشکیل یک گروه کارشناسی قوی در وزارت کشور و استانداریها برای بررسی ارقام عوارض قبلی و تجدیدنظر در آن با توجه به تورم به عنوان راه حل باید مدنظر قرار گیرد. اگر وزارت کشور، ارقام عوارض خاصی را تأیید نمی‌کند باید به طور مستقل آن را رد کند، نه اینکه قضیه را اسکوت بگذارد. این موجب تلف شدن کار شهرتاریها می‌شود. در حال حاضر دهها قلم عوارض جدید را شوراهای سراسر کشور شناسایی و به وزارت کشور فرستاده‌اند. از طرفی طبق بند ۱ ماده ۳۵ قانون قدیم شوراهای اسلامی، عوارض باید به تأیید ولی امر مسلمین برسند تا قابل وصول باشد. در اجرای این آیین‌نامه، امام (ره) اختیارات را به آیت الله موسوی اردبیلی دادند و در سال ۶۶ عوارض شهرتاریها که مربوط به قبل از انقلاب بود به تأیید ایشان رسید و برای اجرا توسط وزارت کشور به سراسر کشور

در سافت می‌کنند در اکثر موارد متناسب با افزایش هزینه‌های کالا و خدمات در سطح کشور نیست. ضرورت بازنگری میانی محاسبه این گونه عوارض و مکانیزمهای تعیین قیمت آن باید مدنظر قرار گیرد. مبنای محاسبه بسیاری از این عوارض بر اساس قیمتتهای ۳۰ تا ۴۰ سال قبل بدون تناسب با نرخ تورم کشور محاسبه می‌شود. نکته مهم دیگر اینکه برخی عوارض مستقیم مثل عوارض نوسازی در تهران بر مبنای متر از بنا محاسبه و دریافت می‌شود و توجهی به حجم و کیفیت خدمات در هر منطقه ندارد که این خلاف عدالت اجتماعی و روشهای علمی هزینه و منفعت است. یافتن مکانیزمهای مناسب از جمله درصدی کردن عوارض مستقیم می‌تواند یکی از راهکارهای افزایش درآمد شهرتاریها متناسب با نرخ تورم باشد.

چندی پیش لوپری، شهردار تهران، اعلام کرد که حدود ۹۰ نوع ارقام درآمدی را در شهر شناسایی کرده است که اگر به تصویب وزارت کشور برسند، درآمد قابل توجهی از آن به دست خواهد آمد، اما وزارت کشور هنوز پاسخی به آن نداده است.

اصغر ملک خویان، کارشناس و مشاور تعدادی از شهرداریها می‌گوید: «عمده‌ترین دلیل کمبود درآمد شهرتاریها عدم تصویب و تأیید ارقام جدید عوارض در طول ۳ سال گذشته از سوی وزارت کشور است. دهها نوع از این ارقام را شوراهای شهر تصویب و برای تأیید به وزارت کشور فرستاده‌اند، اما حتی یک

مشولان باید هر چه سریعتر نسبت به تغییر قوانین و چاره‌اندیشی برای شهرهایی که با نبود منابع غنی و یا کارخانه‌های صنعتی مولد و مادر مواجه هستند اقدام کنند. امروز شهرتاریهای اکثر شهرهای کشور حتی در پرداخت هزینه‌های جاری و حقوق کارکنان خود با مشکل روبه‌رو هستند تا چه رسد به انجام امور خدماتی».

او اضافه می‌کند: «امسال برای افزایش میزان درآمد شهرداری همدان در اجرای بند ۶ ماده ۷۱ قانون شوراهای پیشنهادی در زمینه عوارض ارائه شد که متأسفانه با وجود تصویب شورا، وزارت کشور این طرح را به دلیل تداخل در درآمد سایر سازمانها رد کرد. یکی از این طرحها درصدی کردن عوارض از قبوض آب، برق و تلفن بود».

یوسفیان ادامه می‌دهد: «شهرداری همدان باید ماهانه ۵۵۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان درآمد داشته باشد تا رابطه‌ای متوازن بین امور عمرانی و خدماتی و درآمدها داشته باشد. در حالی که درآمد شهرداری همدان در ۵ ماه اول سال جاری به طور متوسط ۳۲۰ میلیون تومان بوده است. متأسفانه بر آوردن انتظارات و توقعات به حق مردم از شهرتاریها بیشتر نیازمند معجزه است و اگر همین روند ادامه داشته نباشد در سالهای آینده باید شاهد تخریب پی‌در پی خدمات شهری باشیم».

اسماعیل دوستی، شهردار منطقه سه تهران نیز معتقد است: «سهام‌ریالی عوارضی که شهرتاریها به عنوان درآمد



## با حضور دوازده استان در اردبیل معاونان خدمات شهری، تفکیک زباله و خصوصی سازی را بررسی کردند

ع

معاونان خدمات شهری دوازده استان کشور به منظور بررسی مسائلی مانند تفکیک زباله از مبدأ و خصوصی سازی خدمات شهری، همراه در اردبیل گردیدند.

شاپور حکمی، مخیر این گروهی به خبرنگار ما گفت: درباره مسئله تفکیک زباله از مبدأ، از آنجا که قرار بر این شد تا این طرح به طور حساب شده ای انجام شود، شهرداری اردبیل به عنوان مجری برگزیده

برای بلندمدت خاطر نشان ساخت: پس از اینکه طرح در مراحل اولیه تثبیت شد، دو موضوع زباله های خانگی و خطرناک مدنظر قرار خواهد گرفت؛ به این صورت که زباله های آشپزخانه با سطل زباله سبز رنگ و زباله های دفنی و خطرناک مانند زباله های بیمارستانی با سطلهای قرمز رنگ تفکیک خواهند شد و بتدریج کیسه های پلاستیکی از چرخه جمع آوری زباله حذف خواهند شد.

وی نحوه همکاری مردم را با اجرای

وی در توضیح بیشتر این طرح گفت: پیمانکاری که در این شاخه با شهرداری همکاری می کنند باید ماهانه ۱۸۰ ساعت کار ارائه کنند و قیمت آنان ۱۰ تا ۱۵ درصد زیر قیمت بازار خواهد بود.

حکمی در خصوص به کارگیری نیروهای موجود شهرداری در طرح خصوصی سازی خدمات شهری گفت: در این طرح سعی شده از نیروهای موجود شهرداری حداکثر استفاده بشود و تسهیلاتی نیز برای آنان در نظر گرفته شده است؛ به این صورت که در صورت وجود مشکل پرداخت تعهدات این نیروها به صورت اقساط بلندمدت دریافت می شود.

شهردار شلمزار، همچنین در باره مزایای طرح خصوصی سازی خدمات شهری خاطر نشان ساخت: با این طرح، علاوه بر فعال شدن و جذب سرمایه های بخش خصوصی، شهرداریها می توانند از درآمد حاصله، ماشین آلات عمرانی مورد نیاز خود را خریداری کنند و از بودجه منسوب خود در جهت عمران شهری استفاده نمایند. از سوی دیگر با واگذاری امور به بخش خصوصی، هزینه ها به میزان قابل توجهی کاهش می یابد و از امکانات موجود و نیروی کار، حداکثر بهره وری به عمل می آید. به طوری که تا به حال شهرداری اردبیل در زمینه جمع آوری زباله، ۱۰۰ میلیون ریال کاهش هزینه داشته است و بخشی از نیروهای تعدیل شده شهرداری نیز جذب بخش خصوصی شده اند.

حکمی همچنین به ابداعات شهرداری اردبیل در مورد تاکسی رانی و اتوبوس رانی اشاره کرد و گفت: شهرداری اردبیل با مساعدت بخش خصوصی برای سازمان تاکسی رانی، یک تعاونی صنفی تأسیس کرده است؛ به این صورت که خدماتی مانند مکانیکی، صافکاری، نقاشی و... به رانندگان تحت پوشش تاکسی رانی ارائه می شود و آنها می توانند از این خدمات با ۳۰ درصد زیر قیمت بازار استفاده کنند.

وی افزود: سازمان اتوبوس رانی نیز با استقرار کیوسکهای چند منظوره در سطح شهر، علاوه بر فروش بلیت به شهروندان، خدمات مخابراتی را نیز از این کیوسکها ارائه می دهد که در واقع گامی است در جهت جلوگیری از تخریب این گونه کیوسکها در سطح شهر.



به جای مبلغی که باید بابت مواد تفکیک شده به مدارس پرداخت شود، مواد شوییده و بهداشتی تحویل می گردد

شد که با به کارگیری سه پیمانکار، درآمدی معادل ۲۰ میلیون ریال عاید شهرداری گردید و علاوه بر این، هزینه جمع آوری زباله نیز کاهش یافت. با راهکارهایی که در این جلسه ارائه گردید هزینه جمع آوری زباله به بیش از ۵۰ درصد نیز تقلیل خواهد یافت.

وی در خصوص راهکارهای پیشنهادی در این گروهی گفت: مقرر گردید ابزارهای مواد تفکیک شده در مسیر محل دفن زباله قرار نگیرند همچنین مقرر شد که مدارس نیز تحت پوشش طرح قرار گیرند و به جای مبلغی که باید به آنها بابت مواد تفکیک شده پرداخت شود، مواد شوییده و بهداشتی تحویل گردد و به ازای هر ۶۰۰ خانوار، یک رابط بهداشتی تعیین شود تا امر آموزش خانواده ها را بر عهده گیرد. همچنین در این گروهی مطرح شد که به شهروندانی که در این زمینه همکاری مناسبی ارائه نمایند، هدایایی از محل درآمد طرح تعلق گیرد. یادآور می شویم که شهرداری اردبیل تا ۲ سال حق برداشت از درآمد این طرح را ندارد. حکمی در زمینه برنامه طرح یاد شده

این طرح، مطلوب اعلام کرد و گفت: در این زمینه، مردم قزوین با شهرداری همکاری تنگاتنگی داشته اند. از سوی دیگر در اردبیل، عوامل صنفی جمع آوری مواد زاید در سطح شهر در یک واحد صنفی متمرکز شده اند و تحت نظر پیمانکاران مشغول فعالیت هستند که این موضوع علاوه بر کاهش بحران زباله، موجب اشتغال زایی نیز شده است.

حکمی در باره چگونگی نظارت شهرداریها بر کار پیمانکاران گفت: برای کنترل و نظارت بر کار پیمانکاران مقرر شد شهرداریها در امور مانند انتقال مواد به کارخانه ها، انبارداری و قراردادهای نظارت کامل داشته باشند تا از لحاظ رعایت سوار بهداشتی نیز تخلفی صورت نگیرد.

خصوصی سازی خدمات شهری از دیگر موارد مطرح در این گروهی بود که حکمی در باره مسائل مطرح شده در این زمینه گفت: در این جلسه مقرر شد که ۵۱ درصد از ماشین آلات سنگین، سهم شهرداری و ۴۹ درصد سهم بخش خصوصی باشد. این طرح در حال حاضر در دست بررسی است.

شهرداری اردبیل با واگذاری جمع آوری زباله به بخش خصوصی تاکنون، ۱۰۰ میلیون ریال کاهش هزینه داشته است و بخشی از نیروهای تعدیل شده شهرداری نیز جذب بخش خصوصی شده اند

با هدف ارتقای سطح علمی  
مدیران

## اولین دوره تخصصی معماری و شهرسازی مدیران شهری کشور برگزار شد

نخستین دوره تخصصی معماری  
و شهرسازی مدیران شهری با  
هدف ارتقای سطح علمی  
متصدیان امور شهری در قزوین  
برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان  
همیارهای شهرداری استان قزوین  
سیدعلی نکویی زهرایی - استاندار قزوین  
- با تأکید بر ارائه بحثها و افکار نو، در باره  
این دوره گفت: همه مدیران شهری باید با  
دانش و علم روز آشنا شوند و از قسوت و  
اصول شهرسازی برای اصلاح محیط  
شهرهای امروزی استفاده کنند.



مرسلی: ساختار شهرداریها  
عقب مانده تر از مردم است!  
برای جلب اعتماد مردم باید  
ساختار شهرداریها اصلاح  
شود و از مردم جلوتر باشد تا  
اتان به شهرداری اعتماد کنند



پروین نیا: هیچ یک از منابع  
مالی، تشکیلات سازمانی و  
پرسنل شهرداریها تناسبی با  
پیچیدگیها و مشکلات موجود  
شهری ندارند

همه اتخاذ می شود که طبعاً افزایش  
انگیزه، احسان مشارکت و همچنین  
افزایش رانندگی و کاهش هزینهها را در پی  
دارد.

خرم، نتایج تفویض امور را به دیگران،  
فراهم شدن زمان برای تصمیم گیری بهتر،  
بویایی و کار آفرینی برای مجموعه عنوان  
کرد و شهرداران را به واگذاری امور، توصیه  
نمود.

در ادامه، محمدصادق مرسلی،  
مدیرعامل سازمان همیاری شهرداریهای  
استان قزوین، مدیریت شهری و تأثیر آن را  
در زندگی مردم، مهم عنوان کرد و گفت: به

سیدمحمدحسین پروین نیا، معاون  
امور عمرانی استاندار و رئیس هیئت مدیره  
سازمان همیاری شهرداریهای استان  
قزوین نیز در باره اهمیت مدیریت شهری و  
انبار لازم برای موفقیت در این زمینه گفت:  
شهرسازی وظیفه‌های خطیر و پرداختن به  
آن ضرورتی انکارناپذیر است و انجام  
وظایف شهرداریها که بر دوش مدیران  
شهری است امر مهمی است که بدون  
کمک و مساعدت متخصصان و اهل فن  
میسر نیست و اگر ما بشوایم بین  
متخصصان و مسئولان ارتباطی خوب  
برقرار کنیم در این زمینه نیز موفق تر  
خواهیم بود.

وی خاطر نشان ساخت: هیچ یک از  
منابع مالی، تشکیلات سازمانی و پرسنل  
شهرداریها تناسبی با پیچیدگیها و  
مشکلات موجود شهری ندارند و برای حل  
این مشکل و فراهم نمودن توسعه پایدار،  
می بایست مشکلات مربوط به مدیریت  
شهری را شناسایی و برای حل آنها اقدام  
کنیم.

احمد خرم، معاون هماهنگی امور  
عمرانی وزارت کشور نیز در ادامه با تقدیر از  
اجرای چنین دوره‌ای، اصل عدم تمرکز و  
واگذاری امور را به دیگران به عنوان دو  
موضوع مهم برای موفقیت در مدیریت  
شهری عنوان کرد و افزود: در سیستم  
مدیریت غیر متمرکز، تصمیمات با نظر



خرم: در سیستم مدیریت  
غیر متمرکز، تصمیمات با نظر  
همه اتخاذ می شود که طبعاً  
افزایش انگیزه، احسان  
مشارکت و همچنین افزایش  
راتدمان و کاهش هزینهها را  
در پی دارد

وی بافت کهن، سنتی و معماری شهرها را  
از جمله میراث ارزشمند کشور دانست و  
افزود: ما باید در کنار استفاده از معماری  
جدید و اطلاعات روز دنیا در زمینه  
شهرسازی، روح سنتی معماری خود را نیز  
مدنظر قرار دهیم و این کار سختی است که  
امیدواریم زمینه انجام آن در این دوره و  
دوره‌های بعدی تحقق یابد.



## همایش فرهنگ پیشگیری و ایمن سازی لرزه‌ای

۳۱

دلیل اهمیت این موضوع باید سطح دانش مدیران شهری افزایش یابد تا موجب آسایش و رفاه مردم گردد.

وی در باره ساختار شهرداریها گفت: با وجود ساختاری که متعلق به سال ۱۳۳۶ است ما نمی‌توانیم تأثیر مثبتی داشته باشیم، چرا که این ساختار عقب مانده‌تر از مردم است! برای جلب اعتماد مردم باید

ساختار شهرداریها، اصلاح شود و از مردم جلوگیری باشد تا آنان به شهرداری اعتماد کنند و تصمیم‌گیرها مایه امید و نشاط مردم باشد.

شاید ذکر است که در این دوره تخصصی که از ۱۹ تا ۲۳ مهرماه برگزار شد، موضوعاتی مانند سواد بصری و زیبایی‌شناسی مدیران، فرآیند و

شکل‌گیری معماری، طراحی محیط و نشانه‌های شهری، طراحی سه بعدی شهری، طراحی بناها، مشارکت شهری، مینسان و خدمات شهری، اقتصاد شهری، درآمد و برنامه سوم شهرداریها و... توسط استادان و صاحب‌نظران ارائه گردید.

وی همچنین به اقدامات صورت گرفته در ۳ سال گذشته اشاره کرد و افزود: در طول این سالها بیش از یک صد طرح تحقیقی توسط اساتید و محققان برجسته کشور برای مقابله با کاهش اثرات بلایای طبیعی طراحی شده و این طرحهای پوششی به عنوان راهکارهای مفید به استانها ابلاغ خواهند شد تا در برنامه سوم توسعه اجرا شوند و بیش از ۵۰ درصد بودجه ستاد صرف پیشگیری و مقاوم‌سازی خواهد شد.

مدیر کل دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی وزارت کشور خطاب به همه دست‌اندرکاران امر ساخت و ساز مسکن گفت: دولت به تنهایی نمی‌تواند کار را به پیش ببرد، از این رو باید کسانی که در ساخت و سازهای کشور نقش دارند همکاری کنند تا فرهنگ پیشگیری از حوادث در سراسر کشور جا بیفتد و گامهای مهمتری برداشته شود.

جزایری، ایجاد ارتباط صحیح بین کنسولترها، مهندس ناظر و شهرداریها را مهمترین راهکار برای ایمن‌سازی ساختمانها دانست و گفت: باید مردم ما به این باور برسند که ما کشوری سانحه‌خیز هستیم و گسلهای موجود ممکن است منازل ما را به قتلگاههایمان تبدیل کنند! به همین دلیل باید اصول ایمنی را رعایت کنیم.

شاید ذکر است که در این همایش که در ۲۶ مهرماه و برگزار شد ۶ مقاله تخصصی در زمینه زلزله و مسائل مرتبط با امر ساخت و ساز مسکن و ایمن‌سازی ساختمانها توسط صاحب‌نظران ارائه شد که به محض دریافت مباحث ایراد شده در ماهنامه درج خواهد گردید.

بنابر آمار سازمان ملل از سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ میزان خسارات حاصل از بلایای طبیعی از ۵۰ میلیارد دلار به ۱۸۰ میلیارد دلار رسیده است!

جزایری در باره میزان حوادث و بلایای طبیعی در ایران گفت: از ۳۰ مورد حادثه و بلای طبیعی شناسایی شده، ۳۱ مورد آن در کشور ما رخ داده است و ۶۵ تا ۷۰ درصد خسارات متعلق به سیل است.

وی در باره خسارات حاصل از زلزله در ایران گفت: به دلیل وجود کشور ما بر روی کمر بند آلپ - هیمالیا که یکی از جوانترین کمر بندهای زلزله خیز جهان است، هر ۵ سال یک بار ما شاهد وقوع زلزله‌ای به بزرگی ۶ تا ۷ درجه در مقیاس ریشتر هستیم که در قرن گذشته، ۱۲۰ هزار نفر در اثر زلزله در کشورمان جان باخته‌اند که این رقم ۸ درصد کل آمار کشته‌شدگان جهان است.

جزایری با اشاره به وقوع زلزله رودبار در سال ۶۹ در باره اثرات و تصمیمات اتخاذ شده پس از وقوع این زلزله گفت: با وقوع این اتفاق، فهمیدیم که باید تشکیلاتی را به وجود آوریم تا برای پیشگیری، انجام عملیات در هنگام وقوع و بازسازی و ترمیم مناطق آسیب دیده پس از وقوع حوادث غیر مترقبه، سریع و منسجم عمل نماییم.

دیر ستاد حوادث غیر مترقبه کشور در باره عملکرد این ستاد گفت: نزدیک به ۴ هزار و ۵۰۰ نفر از مدیران که به نوعی در این زمینه نقش دارند، در ستادهای حوادث استان مشغول انجام وظیفه هستند و بر اساس آمارها و تأیید مجامع بین‌المللی، پس از وقوع زلزله‌های شمال و جنوب خراسان و اردبیل، ما به عنوان یکی از ۱۰ کشور برتر دنیا در امر عملیات امداد، نجات و بازسازی هستیم.

اولین همایش تخصصی ترویج فرهنگ پیشگیری و ایمن سازی لرزه‌ای توسط معاونت امور عمرانی استانداری قزوین به مناسبت هفته کاهش اثرات بلایای طبیعی برگزار شد.

در این همایش، استاندار قزوین، با اشاره به ارائه راهکارهای مقابله با حوادث طبیعی از سوی صاحب‌نظران گفته ما موظفیم برای حفظ جان خود و مردم و همچنین برای حفظ سرمایه‌هایمان بر تاسه‌ریزی کنیم تا اثرات زلزله کاهش یابد.

وی توجه به ایمن‌سازی ساختمانها و نظارت شهرداریها را در این زمینه، امری مهم برای کاهش اثرات بلایای طبیعی دانست و افزود: توجه به مدیریت بحران، عامل مهم دیگری است که مردم و شهرها را برای پیشگیری آماده می‌کند، سرعت و دقت مهمترین ابزار کار مدیریت بحران است.

همچنین معاون امور عمرانی استانداری قزوین نیز با اشاره به نکاتی در پیشگیری از وقوع زلزله، عمل نکردن به آیین‌نامه‌های معتبر در امر ایمن‌سازی را مهمترین عوامل بروز تخریب و صدمات فراوان در شهرها دانست.

در ادامه همایش، سید عباس جزایری، مدیر کل دفتر مطالعات و هماهنگی امور ایمنی وزارت کشور نیز در باره اثرات حوادث و بلایای طبیعی در قرن حاضر گفت: متأسفانه با وجود پیشرفت سریع علم در قرن حاضر، برای مقابله با حوادث طبیعی، حرکت خوبی انجام نشده است و

## در سمینار توجیهی تدوین برنامه پنجساله شهرداریها مطرح شد: توسعه اصولی شهرها در گرو برنامه ریزی

سمینار توجیهی تدوین برنامه پنجساله شهرداریها با حضور جمعی از کارشناسان استاندارها، توسط گروه طرح و برنامه دفتر برنامه ریزی عمرانی برگزار شد.

توسعه نامتعادل شهرها را نتیجه نداشتن برنامه‌های مشخص عنوان کرد و خاطر نشان ساخت: مسائلی که به عنوان مثال گریمانگیر شهر تهران است به خاطر عدم شکل‌گیری و توسعه آن براساس توسعه جمعیتی، اجتماعی، فیزیکی و اقتصادی است. سرمایه‌گذارهای کلان دولت در کوتاه‌مدت، تنها می‌توانند در جهت تعدیل معضلات مفید باشند و نه حل آنها. اسلامی به نقش شهرداریهای هر شهر در تدوین برنامه پنجساله اشاره کرد و ادامه داد: این برنامه باید براساس مشارکت و نظرخواهی شوراها و مردم تدوین شود، زیرا در غیر این صورت استقبال و همکاری لازم از طرف مردم فراهم نمی‌شود. همچنین توجه به زمان نیز در تدوین



محمد اسلامی، معاون دفتر برنامه ریزی

وزارت کشور، در این سمینار در باره لزوم و اهمیت تدوین برنامه پنجساله شهرداریها گفت: تاریخچه شکل‌گیری و فعالیت شهرداریها در ایران به یک قرن پیش بازمی‌گردد. اما تاکنون فعالیت شهرداریها در قالب برنامه عمرانی مدونی صورت نگرفته است. به همین دلیل هم اکنون بسیاری از شهرها با صرف میلیاردها تومان اعتبار نیز در مسیر اصلی خود هدایت نمی‌شوند.

وی به رشد تصاعدی شکل‌گیری شهرهای ملی سالهای اخیر اشاره کرد و افزود: در حال حاضر تعداد شهرهای کشور بالغ بر ۷۵۰ شهر است و پیش‌بینی می‌شود تا سال آینده این تعداد به هزار شهر برسد. اما این روند نیز در قالب یک برنامه مدون و مبتنی بر استعدادهای مناطق نبوده است. معاون دفتر برنامه ریزی عمرانی،

برنامه‌ها ضروری است. وی افزود: در سالهای گذشته برنامه‌ریزیها برده‌فیت کارشناسان و مدیران شهری استوار بود، نه براساس نیاز مردم که این امر باید اصلاح شود.

اسلامی به تجربه استفاده از نظرخواهی شهروندان در یک کشور خارج از اشاره کرد و گفت: شهرداری شهر مورد نظر، برای احداث پارک در یک زمین متروک، اقدام به توزیع فرمهایی مبنی بر نظرخواهی در باره نوع کاربری، تأسیسات، تجهیزات، معابر، گیاهان و... نمود و سپس براساس نتایج به دست آمده عمل کرد.

معاون دفتر برنامه ریزی عمرانی افزود: یکی از نتایج تدوین برنامه براساس نظرات شهروندان، جلب مشارکت عالی و اجرایی مردم در تحقق طرحهاست. همچنین می‌توان بسیاری از طرحها را با کمک سازمانهای غیردولتی (NGO) در

شهرها اجرا کرد.

وی همچنین توجه به قابلیت‌های بخش خصوصی و مردم را در تدوین برنامه مورد تأکید قرار داد و گفت: این برنامه باید به صورتی تدوین شود که تنها متکی بر قابلیت‌های اجرایی و توان مدیریتی شهرداریها نباشد.

اسلامی یکی از سیاستهای سال آینده دفتر برنامه ریزی عمرانی را تخصیص منابع مالی به شهرداریها در قالب برنامه‌های مدون ارائه شده عنوان کرد و خاطر نشان ساخت: یکی از مشکلاتی که در بسیاری از شهرها وجود دارد کوتاه بودن مدت برنامه‌ها و یا موققتن آنها به دلیل جاه‌جویی شهرداران است. به همین دلیل طی سالهای آینده، منابع اعتباری دولتی در قالب برنامه‌ها و پروژه‌های عمرانی پنجساله اختصاص می‌یابد.

در ادامه این سمینار، زارع، کارشناس دفتر طرح و برنامه، به تبیین چارچوبهای برنامه سمینار پرداخت و گفت: در تنظیم مجموعه ساخت به مسائلی چون اهمیت و ضرورت برنامه، آشنایی با مفاهیم اولیه، نحوه برنامه ریزی و روشهای کاربردی و اجرایی توجه شده است.

وی در زمینه مشارکت مردم خاطر نشان ساخت: برای برنامه ریزی، دو الگو وجود دارد یکی برنامه ریزی از سطوح بالاتر به سطوح پایین‌تر و دیگری برنامه ریزی از پایین به بالا که جنبه‌های کاربردی و مشارکت بیشتری دارد.

زارع یکی از نکات مهم در برنامه ریزی را توجه به آمار و اطلاعات عنوان کرد و افزود: اساسی‌ترین رکن یک برنامه ریزی منسجم و هدفمند، جمع‌آوری آمار و اطلاعات جامع و مطلوب و نکته دوم طبقه‌بندی و اولویت‌بندی اطلاعات مفید و مؤثر است.

وی خاطر نشان ساخت: اطلاعات مفید در برنامه ریزی، اطلاعاتی است که ساعت آگاهی بیشتر ما از مسائل شهری و جامعه باشد همچنین در برنامه ریزی باید از اطلاعات گذشته و پیش‌بینی شده استفاده کرد.

زارع ویژگیهای اطلاعات مفید را در برنامه ریزی چنین عنوان کرد: ویژگی اول دقت در اطلاعات است؛ زیرا در صورت نادرست بودن اطلاعات، مسیر برنامه ریزی به بیراهه می‌رود. نکته بعدی شفافیت، خوانایی و گنگ نبودن اطلاعات است. نکته قابل ذکر این است که سطح

متخصصان امر، قادر به انتخاب و اعمال شیوه‌های مناسبند.

وی درباره چسبندگی و تفکیک برنامه‌ریزی اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهرها گفت: انتظاری که از شهرداریها می‌رود این است که اداره کننده شهرها باشند؛ شهرداری متولی تمام ابعاد و امور مربوط به شهر نیست. به عبارت دیگر ابعاد برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی، زیرمجموعه مدیریت شهری است و باید با برنامه‌ریزی کالبدی هماهنگ باشد؛ اکنون این تفکیک در برنامه‌ریزی در دنیا در حال تغییر است.

وی ادامه داد: در زمینه مسئله اشتغال، سیستم شهرداری هیچ‌گونه اختیاری ندارد و سازمانهای دیگر متولی این امر هستند، در حالی که شهرداری مدیریت شهر را برعهده دارد. به عنوان مثال برای حل معضل اشتغال در شهرهای ساحل عاج، شهرداری حریصی در کنار رودخانه مشخص کرد تا در آن هیچ‌گونه ساخت و سازی نشود و به صورت زمینهای کشاورزی در اختیار بیکاران قرار داد.

سعیدی در باره روشهای نظرخواهی گفت: یکی از روشهای نظرخواهی ساده، به این صورت است که یا مشخص کردن چند طرح، نظر مردم در باره اولویت اجرای هر یک از آنها گردآوری می‌شود. البته این به آن معنی نیست که تمامی اولویتهای موردنظر شهروندان قابل اجرا باشد، بلکه منظور، جلب مشارکت و همبستگی آنان در توسعه شهر است.

وی افزود: در روشی دیگر از شهروندان درخواست می‌شود تا اولویت هر یک از هدفها را با اعداد مشخص کنند. به این شکل هر چه جمع اعداد یک برنامه کمتر باشد به معنای این است که اولویت بیشتری دارد.

سعیدی در باره نحوه ارتباط برنامه پنجساله و طرحهای دیگر شهری گفت: قرار بر این است که مشاوران، پس از انجام مطالعات و تهیه برنامه مربوط به عمران پنجساله شهر، تمامی طرحهای خود را براساس طرح جامع تهیه نمایند و در این زمینه به شهرداران کمک کنند.

وی همچنین به زمان اجرای برنامه اشاره کرد و افزود: در گذشته برنامه‌ها جامع و بلندمدت بودند که در عمل با مشکلات بسیاری مواجه می‌شد. از این رو براساس تجربیات جدید جهانی، با در نظر گرفتن چشم‌اندازی پنجساله، برنامه

**ناکنون فعالیت شهرداریها در قالب برنامه عمرانی مدولنی صورت نگرفته است، به همین دلیل اکنون بسیاری از شهرها با صرف میلیاردها تومان اعتبار نیز در مسیر اصلی خود هدایت نمی‌شوند**

**مهمترین معضل برنامه‌های شهری، تقلید همه‌جانبه از برنامه‌های غرب است؛ تقلید به قدری زیاد است که برنامه‌هایی که اکنون در غرب مرود شده، هنوز در ایران اجرا می‌شود**

مسئله اساسی مشخص می‌گردد و برای حل آنها برنامه‌ریزی می‌شود.

وی افزود: وقتی زیاده به عنوان یک مسئله استراتژیک مشخص می‌شود، عوامل تأثیرگذار در این زمینه مانند کمبود ماشین‌آلات، افزایش سریع حجم زباله، هزینه‌های دفن، به پایان رسیدن ظرفیت مکان دفن و... نیز مورد توجه قرار می‌گیرد. معاون سردبیر ماهنامه شهرداریها در باره نقش مردم در تصمیم‌گیریها گفت: در تصمیم‌گیری ارزشی، مردم و نمایندگان هر شهر هستند که باید اعمال نظر کنند و برنامه‌ها براساس ارزشها و تمایلات شهروندان تدوین شود.

سعیدی به تصمیماتی که در حوزه طراحی و مسائل فنی اتخاذ می‌شود اشاره کرد و افزود: در زمینه مسائل طراحی، نقش مردم کم‌رنگ می‌شود و این برنامه‌ریزان و مدیران هستند که باید تصمیم‌گیری کنند. همچنین در مورد مسائل فنی نیز تنها

اطلاعات باید متناسب با اندازه شهر باشند و تمامی ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و... را در برگیرد.

وی منابع اطلاعاتی را به دو بخش تقسیم کرد و گفت: یک بخش، اطلاعاتی است که در باره مسائل مبتلا به شهرها و بخش دیگر اطلاعات درون سازمانی و بررسی پتانسیلهای شهرداری، استانداری و سازمانهای متولی برنامه‌ریزی است.

زارع در باره مبنای نظری برنامه‌ریزی خاطر نشان ساخت: هر برنامه‌های باید متکی بر نظریه پردازی علمی باشد و از منابع و تجربیات چندین ساله در زمینه مسائل اقتصادی و اجتماعی شهر، پیش‌بینیهای جمعیتی و الگوهای مختلف استفاده شود.

وی در باره نقش عوامل انسانی در برنامه‌ریزی خاطر نشان ساخت: عوامل انسانی به دو بخش درون سازمانی و بیرون سازمانی تقسیم می‌شوند. نیروهای درون هر سازمان باید متناسب با تخصصی که دارند متولی امور شوند. البته نکته مهم در این زمینه، تشکیل گروههای کاری برای برنامه‌ریزی است، به طوری که از تجارب و دانشهای مختلف در این امر استفاده شود.

زارع به مدیریت برنامه اشاره کرد و افزود: در این زمینه باید هماهنگی و انسجام لازم بین برنامه‌های بیش از ۲۰۰ شهرداری کشور صورت پذیرد و با نگرشی سیستماتیک، برنامه هر شهر در قالب نظام کلان برنامه‌ریزی کشور تدوین شود.

در ادامه این سمینار، نوید سعیدی رضوانی، مفاهیم و اصول نظری برنامه را تشریح کرد و گفت: اولین برنامه جامع شهری در سال ۱۹۱۳ در آمریکا تدوین شد. در سال ۱۳۱۲-۱۶ در تهران، برنامه‌هایی به تقلید از آن طراحی شد. مهم‌ترین معضل در این زمینه تقلید همه جانبه از برنامه‌های غرب است؛ تقلید به قدری زیاد است که برنامه‌هایی که اکنون در غرب مرود شده، هنوز در ایران اجرا می‌شود.

سعیدی در باره طرحهای ساختاری و استراتژیک خاطر نشان ساخت: در دهه ۶۰ تغییراتی در طرحهای جامع ایجاد شد و طرحهای ساختاری و استراتژیک جایگزین آن گردیدند؛ یعنی به جای اینکه ابتدا برنامه‌ریزان بدون توجه به محدودیتهای موجود، اهدافی را تعیین کنند که در اجرا با مشکل مواجه شود، چند



اجزای برنامه مشخص گردد. به این ترتیب اهداف نهایی براساس آرمانهای جامعه مورد نظر تنظیم خواهد شد.

وی ادامه داد: سیستمهای سازماندهی که در سلسله مراتب سیستمهای مدیریت شهری قرار دارد باید رویکردی آرمانی داشته باشد تا به واقعات نزدیک شود.

صالحی در باره اهداف نهایی برنامه گفت: برای تعیین این اهداف باید شورای شهر، شهرداری و دستگاههای دیگر همکاری لازم را مینماید نمایند، بویژه شورای شهر می تواند در این زمینه نقشی فعال ایفا کند. همچنین برای عینی شدن این اهداف، لزوم توجه به وضع موجود و برنامه های کلان کشور همراه با آینده نگری ضروری است.

وی به ضرورت انطباق هدف گذاری و برنامه ریزی هر شهر با برنامه پنجساله سوم اشاره کرد و گفت: با توجه به اینکه دولت در صدد توسعه وظایف شهرداریها و حاکم نمودن مدیریت شهری است باید تمامی برنامه های شهرداریها براساس اهداف و وظایف جدید تنظیم شود. در این زمینه فضل عمران شهری برنامه سوم می تواند تعیین کننده باشد.

صالحی در باره کتی کردن اهداف نهایی خاطر نشان ساخت: با تفکیک و ساده کردن اهداف کتی، اهداف کلی نیز مشخص می شود و این اهداف باید براساس زیربناهای مشخص شده در برنامه پنجساله سوم شکل بگیرند. به عنوان مثال با توجه به اینکه در برنامه سوم پیش بینی شده که سطح فضای سبز شهرها به میزان ۹ مترمربع در کل کشور برسد، باید برنامه های مربوطه به توسعه فضای سبز را در این جهت پیش برد.

وی به تشکیل شورای برنامه ریزی استان اشاره کرد و گفت: در برنامه پنجساله سوم پیش بینی این امر نیز شده و این نامه آن توسط هیئت دولت در دست بررسی است. براین اساس برنامه ها و طرحها توسط شورای برنامه ریزی استان ارزیابی می شود. همچنین نقش معاونان عمرانی در این شورا نقشی فعال و هدایت کننده است.

شایان ذکر است که در این سمینار سعادت، رجب صالحی و پارسایی، مطالبی در زمینه بودجه بندی برنامه، مدیریت پروژه و نحوه تکمیل جدول عنوان کردند. در پایان جلسه نیز سعادت و پارسایی به پرسشهای حاضران پاسخ گفتند.

بودجه ۲ ساله تنظیم و برای ارسال تصویب می شود تا از انعطاف لازم برخوردار باشد.

در ادامه سمینار، صالحی، از دیگر کارشناسان دفتر طرح و برنامه، فرایند برنامه ریزی را در برنامه میان مدت شهرداریها تشریح کرد.

وی ضرورت تدوین برنامه را مورد تأکید قرار داد و گفت: با اجرای این دستورالعمل، نقطه عطفی در نظام برنامه ریزی کشور ایجاد می شود و اگر تمامی شهرداریها برنامه مصوب داشته باشند از اعمال سلیقه و اقدامات موضعی و انفصالی جلوگیری می شود. از سوی دیگر، برنامه های سطوح پایین تر نیز انسجام می یابد و یک بانک اطلاعاتی ایجاد می شود.

صالحی در زمینه اهمیت فرایند برنامه ریزی گفت: یک نوع برنامه ریزی براساس نیازها و بدون هیچ گونه انعطاف است، اما در برنامه ریزی فرآیندی، تمامی فرایندها مورد امور براساس سلسله مراتبی طی می شود تا انعطاف لازم را داشته باشد و این نوع برنامه ریزی مورد توجه تمامی تئوریسین ها است.

وی افزود: از جمله مزایای این روش این است که با تعویض و تصمیم شهرداریان، انجام برنامه تغییر نمی کند و منابع تلف نمی شود.

صالحی نقش برنامه ریزان را به دو بخش فعال و مشاوره ای تقسیم کرد و گفت: در نقش مشاوره، برنامه ریز تنها به تجزیه و تحلیل علمی می پردازد و برنامه خود را در اختیار کارفرما قرار می دهد، اما در نقش فعال، برنامه ریز اهداف نهایی را نیز مشخص می کند.

وی ادامه داد: براساس تقسیم بندی

**با توجه به اینکه دولت در صدد توسعه وظایف شهرداریها و حاکم نمودن مدیریت شهری است باید تمامی برنامه شهرداریها براساس اهداف و وظایف جدید تنظیم شود**

یکی از برنامه ریزان صاحب نظر تر کیه، سیستمهای سازمانی موجود در شهر به دو نوع سیستمهای سازماندهی و ابزاری تقسیم می شود. سیستمهای سازمانی، نقش تدوین و تنظیم ارزشها یا برنامه ریزی هنجاری را بر عهده دارند و سیستمهای ابزاری به تعیین ابزارها و برنامه ریزی عملکردی و مشاوره ای می پردازند.

وی در باره دیگر مزایای برنامه ریزی فرآیندی گفت: این نوع برنامه ریزی باعث می شود تا زوایا و راه حل های مختلف هر کار، مدنظر قرار گیرد و در هر حله تصمیم گیری، شرایط اجرا لحاظ گردد. همچنین باعث می شود تصمیم گیری براساس ضوابط صورت پذیرد تا در مراحل مختلف مورد ارزیابی و بازنگری قرار گیرد. به این ترتیب استفاده از فرایند کنوایی را افزایش می دهد و مراحل مختلف برنامه را به صورتی منظم اجرا می کند.

صالحی به لزوم بررسی و ملیقه بندی مسائل و مشکلات شهرداری تنظیم برنامه اشاره کرد و خاطر نشان ساخت: پس از این مرحله باید منابع و امکانات نظام شهرداری و شهر بررسی شود و ابزارهای

به منظور بهبود ترافیک  
شهری

## کمیته کاهش تقاضای سفر در وزارت کشور تشکیل شد

کمیته کاهش تقاضای سفر، به عنوان یکی از گروههای کاری دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به منظور کاهش بار ترافیک در شهرها تلاش می کند. به گزارش خبرنگار ما، زهره مقدم، دبیر کمیته کاهش تقاضای سفر در تشریح اهداف و روشهای این کمیته گفت: از آنجا که مسئولیت سیاستگذاری و برنامه ریزی برای تنظیم ترافیک شهرها از وظایف شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور است، این کمیته به عنوان یکی از زیرمجموعه های کاری شورای عالی، وظیفه بهبود سیستم حمل و نقل و ترافیک شهرها و کاهش عوارض ناشی از حمل و نقل، مانند تأخیر و اتلاف وقت، آلودگی محیط زیست، تصادفات، اتلاف سوخت و... را بر عهده دارد.

وی ادامه داد: به این منظور روشهای مدیریتی و سازه ای مدنظر قرار گرفته است که نه تنها موجب بهبود ترافیک در جامعه می گردد بلکه بازدهی اقتصادی بیشتری را نیز فراهم می کند و همچنین از آلودگی بیش از پیش محیط زیست جلوگیری می نماید.

روشهای ویژه کمیته کاهش تقاضای سفر عبارتند از: حذف سفرهای زاید، کاهش طول و زمان سفر و گسترش طیف تردد.

مقدم در توضیح این روشها گفت: منظور از حذف سفرهای زاید، اتخاذ روشهایی است که با استفاده از آنها بتوان از تولید بخشی از سفرهای درون شهری جلوگیری نمود که از جمله می توان به پیگیری امور مربوطه از طریق خدمات پست و تلگراف و تلفن اشاره کرد. همچنین می توان با مطالعه و شناسایی سرازری که تعداد قابل توجهی از مردم با آنها سرو کار دارند تعداد شعب آنها را در سطح شهر گسترش داد تا مراجعان کمتری به سطح خیابانهای مرکزی کشانده شوند.

دبیر کمیته کاهش تقاضای سفر در تشریح گسترش طیف تردد افزود: در این روش سعی می شود تا ساعات اوج ترافیک گسترش یابد؛ به این معنی که با زمان بندی مناسب خروج شهر و تدان از

منزل، تراکم ترافیکی سطح خیابانهای شهر کاهش یابد و روانی ترافیک به خیابانها باز گردد. به عنوان نمونه می توان برای خروج کارمندان ساعت ۷/۳ و برای دانش آموزان ساعت ۷ بامداد را تعیین نمود تا از انباشت خودروها در سطح شهر جلوگیری شود.

وی در پاسخ به این پرسش که چرا در یک سال گذشته طرحهای کمیته کاهش تقاضای سفر به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور نرسیده است گفت: از آنجا که این طرحها نیاز به مطالعات کارشناسی داشته است مدت زمان زیادی صرف آنها شد و هم اکنون طرح راه اندازی تلفن گویا و تعیین نقاط

وی در ادامه به دیگر روشهای تأیید شده در کمیته کاهش تقاضای سفر اشاره کرد و گفت: در این کمیته روشهایی همچون راه اندازی تلفن گویا توسط سازمانها به منظور ارائه اطلاعات مورد نیاز شهروندان، تدوین دستورالعمل نحوه استقرار شعب سازمانهای مختلف در نقاط جذاب تولید سفر، طرح برداشت قبوض از حساب سیرده مشترکان آب، برق، گاز و تلفن و سرفی و گسترش استفاده از ۶۴ نوع خدمات پستی، بررسی و کارشناسی شده اند که در صورت تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به مورد اجرا گذاشته خواهد شد. مقدم همچنین علت اجرا نشدن برخی



مضوابط ترافیکی را علاوه بر فقدان آموزشهای عمومی، نحوه کارشناسی این گونه طرحها عنوان کرد که در برخی موارد به دلیل نقص در مطالعات به موفقیت نمی انجامد که برای اثبات این مدعا می توان به شکست طرح استفاده مشترک از وسائط نقلیه شخصی اشاره کرد. شایان ذکر است که شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور متشکل از وزارتخانه های کشور، راه و ترابری، مسکن، پست و مخابرات، سازمان حفاظت از محیط زیست، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور و نیروی انتظامی است و مصوبات آن برای تمام وزارتخانه ها و سازمانهای کشور لازم الاجراست.

جاذب و مولد سفر آماده تصویب است و مقرر شده که استاندارها با همکاری شهرداریها و دیگر ارگانها در زمینه کاهش تقاضای سفرهای درون شهری و ساماندهی ترافیک شهرها موارد یاد شده را مدنظر قرار دهند.

مقدم همچنین با انتقاد از تغییر ساعت کار بانکها گفت: بانکها بدون هماهنگی با شهرداری و بدون در نظر گرفتن مسائل ترافیکی، صادرات به تغییر ساعت کاری خود نمودند که این موضوع، بار اضافی را به ساعت اوج ترافیک تحمیل کرده است و باعث شلوغ تر شدن معابر و به تبع آن، زیانهای زیست محیطی و اتلاف وقت شهروندان شده است.

## برنامه های اجرائی در هفته کاهش بلایای طبیعی

کتاب



به مناسبت بیستم مهرماه و هفته منتهی به آن به عنوان هفته کاهش بلایای طبیعی، برنامه‌هایی به منظور آموزشهای همگانی و جلب توجه عموم به زمینه‌ها، عوامل بازدارنده و شناخت بیشتر موجبات آسیب‌پذیری از سوی ستاد حوادث غیر مترقبه و کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی ارائه شد.

برخی از برنامه‌های اجرا شده عبارت‌اند از: مانور بزرگ امداد و نجات با شرکت نیروهای جمعیت هلال احمر، بسیج و سازمانهای عضو ستاد حوادث غیر مترقبه و کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی، آموزش خود امدادی، کمکهای اولیه و نکات ایمنی در مدارس، مباحثه مسئولان استانها یا مردم از طریق صدا و سیما، نصب تابلو در معابر شهری، پارکها و نقاط پر جمعیت شهر.

همچنین در تهران سومین گردهمایی کمیته زلزله‌شناسی اسپایی و همایش بین‌المللی زلزله‌شناسی و ارزیابی خطر زلزله از سوی کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی و مؤسسه ژئوفیزیک دانشگاه تهران برگزار شد.

در این همایش، وزیر کشور به آثار وقوع حوادث ناشی از بلایای طبیعی اشاره کرد و گفت: این حوادث در دهه ۱۹۹۰، ۹ برابر افزایش یافته و ۹۰ درصد خسارات جانی و مالی ناشی از آنها در جوامع فقیر و کشورهای در حال توسعه، بویژه در قاره آسیا و آمریکای لاتین بوده است. وی همچنین خطرات طبیعی را که

سیل و زلزله، پدیده خشکسالی در ۲ سال گذشته شدت یافته است، به نحوی که خسارات وارده در اثر این پدیده، رقمی بالغ بر ۲۸ هزار میلیارد ریال در بخشهای کشاورزی، دامداری و آب شرب شهری و روستایی گردیده است.

وزیر کشور ادامه داد: ستاد حوادث غیر مترقبه کشور به طور متوسط در بازسازی تأسیسات زیربنایی و اماکن عمومی، سالانه ۲۵۰ میلیارد ریال هزینه می‌کند که ۵۰ درصد هزینه‌ها صرف اجرای طرحها و پروژه‌های پیشگیری از حوادث می‌شود.

رئیس کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی به برنامه‌های وزارت کشور در باره سوانح و بلایای طبیعی در برنامه سوم توسعه اشاره کرد و مواردی را به این شرح مورد تأکید قرار داد: تقویت علمی، فنی و تجهیزاتی مدیریت مقابله با سوانح و بلایا در کشور، اعمال سیاستهای عقابوم سازی و ایمن سازی محیطهای شهری و روستایی در مقابل خطر سیلاب، گسترش فرهنگ پیشگیری از حوادث با اهتمام در آموزشهای عمومی، اعمال سیاستهای تشویقی بیمه‌گذاری در امر حوادث غیر مترقبه، آزادسازی حریم و بستر رودخانه‌ها، ارائه الگوی مناسب مسکن برای اقلام مختلف کشور و تهیه طرحهای جامع مدیریت بحران برای شهرهای بزرگ و مراکز استانها.

همچنین در این همایش، ۲۵۸ مقاله علمی پذیرفته شد که از این تعداد ۱۳۰ مقاله حول محورهایی به این شرح ارائه گردیدند: پیش‌نشانگرهای زمین لرزه‌ای و پیش‌بینی آنها، زمین لرزه‌های مخرب اخیر و سرآورد خطر زمین لرزه، زمین لرزه‌های انفجاری، زمین گسرمایی، آتش فشان و مطالعات سنگ و آخرین پیشرفت‌های علمی در زمینه ثبت و پیدایش داده‌های زمین لرزه‌ها و توسعه آگاهی عمومی.

شایان ذکر است که در حاشیه این همایش یک کارگاه آموزشی دوباره خطر زمین لرزه و مدیریت بحران برگزار شد که ۱۰ تن از اساتید و صاحب‌نظران داخلی و خارجی در آن حضور یافتند. همچنین توسط کمیته ملی، نمایشگاهی از فعالیتها و دست‌آوردهای کمیته‌های تخصصی برگزار شد که هدف از آن آگاهی عمومی از بلایای طبیعی عنوان گردید.

توجه کشور است خاطر نشان ساخت و افزود: ایران پروری کمربند زلزله‌خیز جهان - آلب، هیمالیا - قرار گرفته و تقریباً هر ۵ سال یک بار شاهد وقوع زلزله‌ای با شدتی کم هستیم. این در حالی است که طی قرن گذشته ۱۳۰ هزار نفر بر اثر زلزله در ایران

### طبق ارزیابیهای به عمل آمده، در ایران ۳۱ نوع بلای طبیعی شناسایی شده که به لحاظ خسارات جانی، زلزله و به لحاظ خسارات مالی، سیل از مهمترین بلایای طبیعی کشور ما مخسوب می‌شوند

جان سپرده‌اند. علاوه بر این، در ۱۰ سال گذشته، محدودهای به مساحت ۶۰۰ کیلومتر مربع در شعاع تخریبی زلزله قرار گرفته و ۲ هزار و ۳۳۲ روستا و ۱۳ شهر تخریب، ۱۵ هزار نفر کشته و ۶۱۰ میلیارد ریال خسارت مالی برجای گذاشته است.

وی افزود: طبق ارزیابیهای به عمل آمده در ایران ۳۱ نوع بلای طبیعی شناسایی شده که به لحاظ خسارات جانی، زلزله و به لحاظ خسارات مالی، سیل از جمله مهمترین بلایای طبیعی کشور ما مخسوب می‌شوند. همچنین علاوه بر

## استان گلستان و خطر سیل

معاون امور عمرانی استان گلستان گفت: تمام ۱۸ شهر استان در معرض تهدید سیل هستند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری استان گلستان، حبیب زاده دباغ که در همایش شهرداران و رؤسای شوراهای اسلامی استان گلستان سخن می‌گفت با اعلام این مطلب افزود: شهرهای این استان با شاخصهای عمران شهری، فاصله زیادی دارند. به گونه‌ای که از مسیر ۹۳ کیلومتری طول رودخانه‌ها در مسیرهای

۴۷

## شهرداری یزد و جمع‌آوری متکدیان

شهرداری یزد مرحله دوم جمع‌آوری متکدیان را آغاز کرد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری یزد در مرحله اول این طرح که از نیرماه گذشته آغاز شد ۱۸۰ تن از متکدیان

۴۸

## تهیه طرح جامع شبکه آب خام فضای سبز تبریز

طرح جامع شبکه آب خام فضای سبز تبریز تهیه می‌شود.

به گزارش روابط عمومی شهرداری تبریز هدف از تهیه این طرح، توجه به سزایابی استفاده از آب خام در جهت صرفه‌جویی در مصرف آب شرب است. در اجرای این طرح، حفر یازده چاه عمیق و نیمه عمیق در نظر گرفته شده است که تعداد این چاهها تا پایان سال جاری به پانزده حلقه نیز می‌رسد.

این گزارش حاکی از آن است که با وجود تدابیری که شهرداری در مورد فضای سبز مانند شخم زدن پای درختان جهت ذخیره آب، افزایش دفعات آبیاری و قطع

۴۹

شهری، تنها ۲۰ درصد از آنها بدنه‌سازی شده‌اند.

معاون امور عمرانی استان گلستان با اشاره به اینکه محیطهای بیرونی شهرهای گلستان به لحاظ زمین‌شناسی با لغزش لایه‌های زمین مواجه‌اند، وضعیت شهر کالکین را از دیگر شهرهای بحرانی‌تر عنوان کرد و خواستار اعزام یک هیئت کارشناسی از وزارت کشور برای بررسی شاخصهای توسعه شهری استان گلستان شد.

حبیب زاده دباغ به سرانته بودجه

جمع‌آوری و به مراجع ذیصلاح معرفی شدند.

این گزارش حاکی است ۳۰ تن از متکدیان جمع‌آوری شده، بومی، ۱۶۰ نفر غیربومی و ۱۲۰ تن از آنها اتباع بیگانه

حلقه‌های هوز اندیشیده است، خسارات ناشی از گرمای هوای تابستان به حداقل رسیده است.

مرحله دوم توسعه فضای سبز تبریز با سواردی چون کشت انبوه پاییزه، تأسیس پارکهای جدید و تجهیز آنها به روشنایی و مبلان به مدت ۷۰ روز از سوی شهرداری آغاز گردیده است.

همچنین گزارش مدیریت روابط عمومی شهرداری منطقه یک تبریز حاکی از آن است که این شهرداری به دلیل حضور فعال و برقراری ارتباط نزدیک با بازدیدکنندگان چهارمین نمایشگاه گل و گیاه تبریز، لوح تقدیر دریافت نموده است.

شهرداریهای استان گلستان اشاره کرد و گفت: غیر از بودجه شهرداری گورگان، مجموعه بودجه ۱۵ شهرداری دیگر استان، حدود ۳۲ میلیارد ریال است که با احتساب جمعیت ۴۰۰ هزار نفری این شهرها سرانه بودجه به مبلغ ۸۵ هزار ریال می‌رسد و در صورت تحقق، تنها هزینه‌های ختمانی و جاری شهرداریها را تأمین می‌کند. وی همچنین از افزایش تعداد شهرهای استان گلستان از ۱۸ شهر به ۲۱ شهر خبر داد.

بوده‌اند.

این طرح با هزینه‌ای معادل ۲۵ میلیون ریال به اجرا درآمده است و باعث گردیده تعداد متکدیان در سطح شهر به طور چشمگیری کاهش یابد.

شهرداری منطقه یک تبریز در این نمایشگاه با برپایی غرفه ایستگاه نقاشی کودکان، موضوعات متنوعی را به صابته گذاشت و کودکان، نقاشیهای خود را با مضامین «من با طبیعت دوست هستم»، «من هم می‌توانم درختی بکارم تا پایه‌ای من بزرگ شود»، «اگر آب نباشد»، «یک پیانچه بر از گل» و «یک خوسب پراز ماهی» ارائه کرده و جایزه گرفتند.

شایان ذکر است که در آثار کودکان، بروز فجایع زیست محیطی مانند کمبود آب، نابودی طبیعت و چرخه حیات طبیعی به خوبی تصویر شده است.

## شهرداری ماکو برای جلوگیری از حوادث غیرمترقبه در شهر تلاش می‌کند.

به گزارش خبرنگار ما، از آنجا که شهر ماکو به لحاظ شرایط جغرافیایی در کوهپایه‌ها احداث شده است، هنگام بارندگی و سرازیر شدن سیل و سقوط سنگ، اکثر ساختمانها و ساکنان شهر در معرض خطر جدی قرار می‌گیرند.

این درحالی است که انتظار می‌رفت با گسترش شهر به سمت مناطق باز و مسطح، این مشکل مرتفع شود، اما به دلیل درآمد پایین ساکنان و مهاجرت روستاییان به اطراف شهر، وضعیت موجود حفظ شده است.



## تلاش شهرداری ماکو برای جلوگیری از حوادث غیرمترقبه

۵۰

شهرداری حاکی برای جلوگیری از این گونه خسارات، با تصویب اعتباری در جهت احداث دیوارهای سد مانند در دامنه کوه و انحراف مسیر مسیل به نقاط بی خطر تلاش نموده، اما به دلیل عدم پیش بینی مسائل حاشیهای، اسکان اجزای آن مسیر نشده است.

گزارش خبرنگار ما می افزاید:

### دومین برنامه آموزشی اعضای شوراهای اسلامی شهرهای استان همدان برگزار شد

این برنامه که در چارچوب طرح جامع آموزش شوراهای و با استفاده از کارشناسان استانداری برگزار شد، اهدافی را مانند آشنایی اعضای شوراهای با قوانین و مقررات شهرداری و شوراهای، ارتقای سطح آگاهی و مهارتهای سطحی، افزایش کیفیت امور

نحوه تعیین میزان کرایه مسافر در اتوبو سرنایهای سراسر کشور توسط دفتر برنامه ریزی عمرانی اعلام شد.

هدف از تعیین این دستورالعمل، ایجاد توازن میان درآمد و هزینههای مربوط به اتوبوسرانی است زیرا وضعیت موجود

کودکان و نوجوانان سراسر کشور در ارتباط با موضوع «آتش نشانی شهر من» با یکدیگر به مسابقه پرداختند.

این مسابقه که توسط دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور و با همکاری کانون پرورش فکری کودکان و

در استانه بازنشستگی منصور یزدان سیاسی، همکار قدیمی

دوره اول انتشار ماهنامه شهردار یهنا و کارشناس و مشاور دفتر برنامه ریزی عمرانی، از سوی این دفتر، مراسم تودیع و بزرگداشتی برگزار شد.

علی نوذری، مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور، در این مراسم ضمن تقدیر از زحمات بی شائبه یزدان سیاسی گفت: هیچ سازمان، دولت و یا ملتی به توسعه دست نمی زند مگر اینکه اجزای تشکیل دهنده آن، یعنی ملت و جامعه توسعه یافته باشند و از آنجا که توسعه فرهنگی بر انواع دیگر توسعه تقدم دارد، بحث نیروی انسانی از اهمیت خاصی برخوردار است.

## برگزاری دومین برنامه آموزشی شوراهای اسلامی همدان

مسئول - ایرامپریوید

## تعیین میزان کرایه در اتوبو سرنای به صورت علمی

## به منظور ارائه آموزشهای علمی کودکان و نوجوانان «آتش نشانی شهر من» را نقاشی کردند



یازدهمین مراسم تودیع

## کارشناس دفتر برنامه ریزی عمرانی مورد تقدیر قرار گرفت

شهرداری در تلاشی مجدد نسبت به تهیه طرح جامع شهر اقدام نمود تا مناطق مورد تهدید به ناحیه ای بی خطر منتقل شود، اما پس از خرید منازل مورد تهدید و معرفی مالکین به زمین شهری، این تشکیلات از واگفاری قطعات مسکونی به آنان امتناع کرده است.

با این حال، با وجود تحمیل هزینههای

مربوط به شوراهای، ساماندهی از تباطات سازمانی، ایجاد وحدت رویه و کاهش هزینههای ناشی از زمین و خطا در شوراهای دنبال می کند.

گزارش رابط خیری حاکی از آن است که اعلام نیاز اعضای شوراهای برای آگاهی بیشتر از قوانین مربوط به شوراهای شهرداریها دلیل برگزاری چنین دورههایی بوده است و بیشتر مباحث ارائه شده در

یازدهمین این است که در اکثر اتوبوسرانیها کرایه به شکل غیر علمی و دستوری تعیین شده و در بیشتر موارد عواملی مانند هزینه کل سیستم، هزینههای عملیاتی، طول خط، تسهیلات ویژه خطوط، درون شهری یا حومه ای بودن خط و موقعیت اقتصادی مسافران در تعیین کرایهها نقش نداشته و این موارد تاریخیاتی مسافران و یا ضرر و

نوجوانان برگزار شد، اهدافی مانند آشنایی کودکان و نوجوانان با خدمات آتش نشانی و همچنین نحوه مقابله با حوالاتی چون آتش سوزی، سقوط در چاه، تصادفات رانندگی و... را دنبال نمود.

آثار رسیده به دبیر خانه مسابقه در نمایشگاهی که از ۲۳ تا ۲۰ آبان ماه جاری

نوذریور با اشاره به اینکه در سمداری از وزارت تخریبها، تیوون مدیریتی ثابت، برنامه ریزی برای نیروی انسانی را دچار مشکل کرده است افزود: وقتی به نیروی انسانی آن گوشه که باید توجه نشود احساس تعلق او به محیط کارش کم می شود و دلسوزی و تعهد در خود را نسبت به مسئولیت خود از دست می دهد.

نوذریور در ادامه به تجربیات و تعهد یزدان سیاسی اشاره کرد و جمع حاضر را به الگو برداری از ویژگیهای اخلاقی و شغلی وی توصیه کرد.

همچنین در ادامه این مراسم، یزدان سیاسی در ابتدای سخنان خود با ذکر این نکته که بازنشستگی به معنای رسیدن به خط انتها نیست اضافه کرد: من به هر سازمان و مؤسسه ای که وارد شدم، در ابتدا

سنگین به شهرداری، قسمتی از زمینها به تملک در آمده و نسبت به اخذ سند مالکیت برای ساکنان جدید اقدام شده است. شایان ذکر است که هم اکنون حدود ۲ هزار و ۳۱۸ خانوار ساکنی در زیر کوه سکونت دارند که به دلیل عدم تمکن مالی، قادر به تخلیه محل و نقل مکان به مناطق امن نیستند.

زمینه موضوعاتی مانند قوانین و مقررات مالی، درآمد، هزینه و بودجه شهرداری، حسابداری، حسابرسی و نظارت بودجه ای، آشنایی با قوانین و مقررات شهری و امور شهرداری و شناخت بیشتر این نامه اجرایی تشکیلات داخلی شوراهای اسلامی، اختیارات و وظایف آنها بوده است.

زمان سیستم اتوبوسرانی را در پی داشته است.

بنابر این با استفاده از روشهای علمی، فرمولی برای تعیین میزان کرایه تهیه و ابلاغ شده است تا ضمن افزایش بهره وری سیستم، نظام اقتصادی کشور از آسیب روشهای غیر علمی رهایی یابد.

برگزار شد به نمایش در آمدند. لازم به ذکر است که طبق آمار ارائه شده در سال گذشته، ۴۰ درصد از عواملان آتش سوزیهای تهران کودکان و نوجوانان بوده اند.

به مسائل بعدی آن توجه نشانید، بلکه تمام توان خود را در کاری که به من محول می شد به کار می بستم. وی ادامه داد: توسعه من به همکارانم این است که خود را به جای ارباب رجوع بگذارند چرا که مراجعان با امید و آرزوی فراوان به شما مراجعه می کنند.

یزدان سیاسی ضمن تشکر از برگزاری این مراسم، بارها امیدواری کرد که در آینده ای نزدیک، از دیگر همکاران بازنشسته وزارت کشور نیز تجلیل به عمل آید. شایان ذکر است که در پایان مراسم به نمایندگی از تمامی کارکنان دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور، هدیه ای از سوی علی نوذریور به یزدان سیاسی تقدیم شد.





میان‌ی و فنون طراحی شهری / سعید شغی / انتشارات پازنگ / چاپ اول ۱۳۷۷ / ۲۰۵ صفحه.

طراحی شهری به عنوان یکی از رشته‌های نوین در آب‌های نقش خود با یک تاقش آنگار مواجه است؛ زیرا از یک سو باید حداقل خدمات و امکانات شهری را به طور یکسان در اختیار تمامی شهروندان قرار دهد و از سوی دیگر، تنوع و امکان انتخاب گزینه‌های متفاوت را برای گروه‌های مختلف جامعه فراهم سازد. هدف اول مستلزم یکساختی استانداردها و جامعیت طراحی شهری است، در حالی که هدف دوم تنوع استانداردها و به کارگیری تدابیر و اجزای مختلف متخصصان و افرادی صلاح را در شهرداری ایجاد می‌نماید.

بنابراین اگر مدل‌سازی طراحی بخواند با ارزشهای فرهنگی جامعه‌ای که در آن به کار گرفته می‌شود سازگار بوده و آن را محترم بشمارد، باید بتواند طراحی ساختمانهای کالبدی و تحلیل الگوی فعالیتها را با نیازهای رفتاری مردم و سابقه فرهنگی آنان مرتبط سازد. به این منظور طراحی شهری در چارچوب کلی فرایند برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری جامعه، نیاز به تشکیلاتی رسمی دارد تا از این طریق، فشارها و گروههای فرهنگی جامعه بتوانند ارزشها و آرمانهای خود را جامعه عمل پوشانده و پیشنهادهای طراحی را که در نهایت به صورت سرمایه‌گذاریهای شهری، مرمت، نوسازی، بازسازی، ساخت و حفظ بناها تجلی می‌یابد، بهتر ارائه دهند.

اگر از هر قشر فرهنگی خواسته شود تا نظر خود را در مورد فرم و عملکرد شهر ارائه دهند، در این صورت، طراحی شهری خواهد توانست تنوع، هماهنگی و زیبایی‌های شهری و الگوی فعالیتها را به بهترین نحو فراهم آورد. فرض اصلی در اینجا این است که طراحی خیال‌پردازی با استفاده مشترک از فضا، سهم تسنن در امکانات، دسترسی به

عملکردهای شهری و تنوع در شیوه‌های زندگی می‌تواند برخی از تضادهای بارز بین گروه‌ها را از بین ببرد.

کتاب حاضر با مقدمه فوق، سعی می‌کند مباحث اساسی طراحی شهری را تحت عنوان کلی میانی و فنون طراحی شهری در چهار مقوله جداگانه ارائه دهد. سه فصل اول مربوط به میانی طراحی و فصل چهارم به روشها و فنون طراحی اختصاص دارد.

در فصل اول، فرایند جمع‌آوری اطلاعات به منظور طراحی شهری به صورت موجز و در عین حال جامع با استفاده از تصاویر و چنداول مختلف ارائه می‌گردد. در این فصل، انواع اطلاعات مورد نیاز طراح شهری، اهمیت خصوصیات کالبدی، اجتماعی، موقعیت محدوده در طرحهای بالادست، نوع کاربری موجود، مالکیت، ساختار زیربنایی، نوع شبکه تصویبی آنها تشریح و معرفی می‌گردد. در پایان این فصل، فهرست کاملی از نقشها و مدارک مورد نیاز طراحی در یک ناحیه شهری ارائه می‌گردد که می‌تواند به عنوان نقطه آغاز فرایند جمع‌آوری اطلاعات در هر طراحی شهری تلقی گردد.

در فصل دوم، روشهای تجزیه و تحلیل اطلاعات جمع‌آوری شده با توجه به اهداف و نیازها تکنیکهای تحلیلی مورد بحث واقع می‌شود. در فصل سوم، فرایند طراحی شامل جمع‌آوری اطلاعات، تجزیه و تحلیل و ارائه طرح یا آوردن ملاحظات فیزیکی از چند ناحیه شهری به صورت خلاصه (علا) صورت می‌گیرد.

فصل آخر و چهارم کتاب (با عنوان اصول طراحی) که بیش از دو سوم حجم کتاب را به خود اختصاص می‌دهد مربوط به ارائه تفصیلی روشهای طراحی شهری است. در این فصل، اصل بر ارائه فنون طراحی مطلوب در جزئیات بوده است؛ ضمن اینکه مؤلف در بسیاری از موارد با ارائه روشهای مختلف، معایب و مزایای آنها را نیز مورد ارزیابی قرار می‌دهد. ارائه جزئیات و استانداردهای طراحی شهری در این فصل می‌تواند کتاب را به عنوان یکی از کتب مفید و راهنمای طراحی شهری در ایران که تاکنون تألیف یا ترجمه نشده درآورد.

کتاب میانی و فنون طراحی شهری، شامل یک پیوست در زمینه ترمینولوژی شهرسازی در ایران نیز هست، آنچنان که از مقدمه مترجم برمی‌آید عمده مطالب کتاب از متن آلمانی، نوشته دبتر یونی، ترجمه شده و قرار است جلد دوم آن نیز با عنوان «ساختار شهری» به زودی منتشر شود.



مقدمه‌ای بر شناخت کاداستر و کاربردهای آن / محمد پورکمال / مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران / چاپ اول ۱۳۷۱ / ۵۱۶ صفحه.

متنلاً واژه کاداستر (Cadastr) را بیشتر از کلمه Capitastrum یا Catastrum یونان میانه ذکر کرده‌اند که به مفهوم دفترچه‌های کوچک بازرگانی یا ثبت و قیاس است. کاداستر را می‌توان به عنوان اطلاعات مربوطه به متغی که از زمین حاصل می‌شود نیز تعریف کرد که در اینجا ماهیت، حدود و وسعت آن متغی نیز مدنظر است.

در تعاریف جدیدتر کاداستر چنین آمده است: یک کاداستر معمولاً یک سیستم اطلاعات زمین (LIS) (۱) قطعه‌گرا و به روز است که ثبت تمامی مناطق هر قطعه زمین (مثل حقوق زمین، انحصارها، محتوای زمینها و مسئولیتها) را در بر می‌گیرد که معمولاً شامل شرح و رسم هندسی قطعات زمین بوده و با اطلاعات دیگر مثل شرح و توصیف ماهیت بهره‌ها و علائق مالکیت یا کنترل آنها کامل می‌شود. این اطلاعات اغلب مشتمل بر حدود ارزش آن قطعه و ارزش بهسازی شده آن نیز می‌گردد. یک کاداستر ممکن است برای مقاصد مالیاتی (مانند تقویم و ارزیابی زمینها و مالیات عادلانه آنها) یا برای منظورهای حقوقی و قانونی (نقل و انتقالات) تنظیم شود و یسه مدیریت و بهره‌دهی زمین (مانند برنامه‌ریزیها و سایر مقاصد اداری - سازمانی) یاری دهد و در عین حال قابلیت توسعه پایدار و حفظ محیط‌زیست و انیز فراهم سازد.

با وجود توجه اندک محافل رسمی و حرفه‌ای کشور به کاداستر در سالهای گذشته، امروزه از جهت لزوم تشکیل سیستم اطلاعات و مدیریت زمین شهری، اهمیت کاداستر ملی در ایران به طور فزاینده‌ای مورد توجه قرار گرفته است. کتاب حاضر، در

پی ارائه مباحث جامعی در زمینه لزوم تهیه کاداستر و معرفی آن به جامعه حرفه‌ای و رسمی کشور است. کتاب مشتمل بر ده فصل و شش پیوست است.

در فصول اول تا سوم، ضرورت نگارش کتاب، کاداستر و اهمیت آن و تاریخچه کاداستر مورد بررسی قرار می‌گیرد. در فصل چهارم، انواع کاداسترها شامل کاداسترهای مالیاتی، حقوقی، طراحی‌های ملکی، کاداستر مبنی و مثبت، کاداستر گرافیک، کاداستر عددی و کاداستر تشریحی و تقریری تشریح و معرفی می‌گردد.

فصل پنجم به پرسش و پاسخهایی در زمینه اهمیت، تعاریف، ویژگیهای کاداستر خوب و مراحل اصلی مدیریت پایگاه داده‌های کاداستر بر مبنای کامپیوتر اختصاص دارد.

در فصل ششم مسائل و مشکلات تهیه کاداستر در یک کشور آسیایی (با ذکر نام مستعار برای آن کشور) مورد بررسی قرار می‌گیرد. در فصل هفتم موارد استفاده نقشه‌های کاداستر در شهرسازی و تحولات کاداستر و روشی با بهره‌گیری از فتوگرامتری جدید در مسائل شهری و با ارائه نمونه‌هایی از ایران و سایر کشورها تشریح می‌شود. مؤلف در فصل هشتم، ترمینولوژی یا همنامه موج و جایگاه آن را در کاداستر و GIS مورد بررسی قرار می‌دهد. در فصل نهم مشخصات ماهواره‌های تهیه کننده عکسهای ماهواره‌ای، خصوصیات عکسهای تهیه شده شامل بلان، طول موج، طیف الکترومغناطیسی و توان چنداسازی عوارض با عنوان تولیدهای سنجش از راه دور برای کاداستر ارائه می‌گردد.

تحولات فتوگرامتری شامل نقشه‌برداریهای هوایی و فضایی از فتوگرامتری قیاسی به فتوگرامتری تحلیلی و از آن به فتوگرامتری رقمی که امروزه در تمامی کشورهای جهان در ایران کاربردی وسیع یافته در آخرین فصل کتاب بحث می‌شود و اطلاعات جامعی از روند تحولات فتوگرامتری در جهان تا به امروز ارائه می‌گردد.

پیوستهای شش گانه کتاب به معرفی موارد زیر اختصاص دارد: مدل کبوداس (سیستم جامع کاداستر و تأسیسات شهری در کویت)، نقشه‌ها و عکسهای هوایی و عکس - نقشه‌ها، تشریح پیوند کاداستر با سایر امور و دیگر سازمانها و نهادها، علائم نقاط زمینی و مقیاس عکس هوایی، زمان - LIS - و کاداستر و تجربه کاداستر در کشور فنلاند.

با توجه به کمبود کتاب فارسی زبان در موضوع کاداستر، مطالعه این کتاب برای مسئولان و دست‌اندرکاران امور شهری و اشتیاق آنان با کاربردهای کاداستر مفید است.

# Contents

4	<b>Editor's Note</b>
	<b>Special Report</b>
5	Urban Planning & Reforms
	<b>Idea &amp; Research</b>
12	Concepts & Basis of Pedestrialization: J. Mahdizade
19	A Proposal: Establishment of Urban Design Organization in Metropolises: M. Paksaz
	<b>Urban Law</b>
23	Inefficiencies of 3 Not a bone of 99 Article in Municipality Law: H. Ehteshami
27	<b>Legal Counsellor:</b> H. Ehteshami
	<b>Administrative-Financial Counsellor</b>
29	Abdication of Authorities in Municipalities: Sh.Saadat Amoli
	<b>Mayor's View Point</b>
31	Manager or Management, Interview with Mohammad Hossein Bakhshayeshi, Mayor of Naghade
	<b>Dialogue</b>
34	Urban Housing, toward Local Planning: Interview with Minoo Rafiee
	<b>World's Experiences</b>
38	Code of Ethics of Urban Managers: International Association of Urban Managers
39	Reforms in Local Government in East & Center of Europe; Localism or Centralism: E.Lander
43	Urban Furniture for London: A. Lif Schutz
47	<b>World's Cities &amp; Municipalities</b>
	<b>Education</b>
51	Furniture Design for Street (3), Shelter, Kiosks, Canopy & Structure: R. Mortezaee
	<b>New Buildings</b>
55	Garden & House of Artists, Revitalization of an Urban Space: N. Moradi
	<b>Education</b>
60	Method & Criteria of Grading in Municipalities: H. Rajab Salahi
	<b>Point View</b>
64	City in The Holy Koran: M. H. Parvin Nia
66	<b>Urban Statistics - Management Techniques</b>
	<b>Present Brought from a Journey</b>
67	Transport & Urban Service System in Hungary: M. Islami
71	<b>News Reports : A. Kalantari</b>
87	<b>Brief News</b>
89	<b>Books Review</b>

We Love Surveying



# TOPCON

## SURVEYING INSTRUMENTS

65 years . Beginning the 21st century

اولین سازنده دوربین‌های نقشه‌برداری ضد آب طبق استاندارد IPX4, IPX6 در جهان



PERSE SANGO

شرکت پرس سانگو نماینده خدمات  
پس از فروش کمپانی TOPCON ژاپن

کمپانی TOPCON ژاپن با بیش از ۶۵ سال سابقه در زمینه ساخت تجهیزات و دوربین‌های مهندسی نقشه‌برداری با بکارگیری تکنولوژی نوین در جهان از پیشگامان این صنعت می‌باشد

- انواع گیرنده‌های GPS ایستگاهی و دستی
- دوربین‌های توتال استیشن
- دوربین‌های تئودولیت
- طول‌یاب‌های الکترونیکی
- انواع ترازاب‌های لیزری دیجیتال الکترونیکی
- سایر تجهیزات نقشه‌برداری

No.9, Maryam Alley, South Shams Tabrizi St,  
Mirdamad Ave, Tehran - Iran  
P.O.Box : 19425 - 318 Tel: 2222575 Fax: 2229588  
Email : PerseSango&www.dai.co.ir

تهران - بلوار میرداماد - خیابان شمس تبریزی جنوبی کوچه مریم شماره ۹  
صندوق پستی : ۳۱۸ - ۱۹۴۲۵ تلفن : ۲۲۲۲۵۷۵ فاکس : ۲۲۲۹۵۸۸  
ایمیل : PerseSango&www.dai.co.ir

19

Monthly Journal of Information,  
Educational and Research  
on Urban Management and Planning  
Vol. 2, No. 10, Dec 2000

# Shahrdariba

- Urban Planning & Reforms
  - Concepts & Basis of Pedestrianization
- Inefficiency of 3 Nota bone of 99 Article in Municipality Law
  - Manager or Management
  - Code of Ethics of Urban Managers
  - Reforms in Local Governments in East & Center of Europe
- Localism or Centralism
  - Furniture Design for Street (B), Shelter, Kiosks, Canopy & Structure
  - Historical Bridges of Isfahan in Danger
- Pictorial Report of Dangerous Condition in Bridges of Isfahan

