

- شهرداریها و جامعه
- دستاوردها و دوره گوناگون، مزاحم یا مشکل؟
- شهرداری به تحولات شهرستاد
- سراسر، سرچشمه ای نشانی
- شهرداری
- تاکسیرانی فارغ از نظارت
- شهرهای صنعتی
- تجاری از حفظ محیط زیست در آمریکا
- لاس وگاس در آستانه یک انتخاب
- طراحی میلمان برای خیابان (۲۸) شیراز
- شبکه های درخت

شرکت تولیدی تحقیقاتی

# سپارز

تحت لیسانس کمپانی دیس ایگل انگلستان



## با آرزوی سالی خوشتر و شادتر برای شما هموطنان



اصفهان - سی و پنجم بل، ابتدای چهارباغ بالا  
مجموعه اداری تجاری کوثر، طبقه هفتم، شماره ۹۰۲  
تلفن: ۸ - ۷۴۱۹۷۶ (۳۱۱)  
فاکس: ۷۴۱۹۷۸ (۳۱۱)



# تجاربها

مأموریت آموزشی، آموزشی و اطلاع رسانی  
برنامه روزی و مجریات شهری  
نورده دربره - سال دوم - آبروی بهشت ۱۳۸۱

یادداشت سردبیر ..... ۴  
 گزارش اصلی  
 شهرداریها و جامعه / جلال معصوم ..... ۵  
 اندیشه و پژوهش  
 دستفروشان و نورگیرها: مزاحم یا مکمل؟ / مرضیه تریایی ..... ۱۳  
 اقتصاد شهری و بهره‌وری / دبیر خانه سازمان ملل متحد ..... ۱۷  
 گفتگو  
 سنت و تجدد در شهرسازی، بانگامی به تحولات شهر مشهد / گفتگو با لاین اعضایی  
 از نگاه شهردار ..... ۲۲  
 سراب، سرچشمه‌ای تشنه / گفتگو با شیرزاد سلیمی - شهردار سراب  
 دیدگاه ..... ۲۶  
 شهر رهایی / سیدحمید نوحی ..... ۲۸  
 قانون شهر  
 تاکسیرانی فارغ از نظارت / حسین صالحی ..... ۳۲  
 مشاور حقوقی / دفتر حقوق وزارت کشور ..... ۳۷  
 مشاور اداری - مالی / دفتر حقوق وزارت کشور ..... ۴۰  
 فنون مدیریت ..... ۴۳  
 تجربیات جهانی  
 حکومت محلی در توکیو: نیازمند اصلاحات / آپکوت پولات اوغلو ..... ۴۳  
 تمرکززدایی در یوزیل با شهرهای متوسط / اسوالد ویولانو، فیلمو  
 شوراها ..... ۴۷  
 شوراها در آستانه یک انتخاب / کیان تاجبخش ..... ۵۱  
 شوراها چه امرهایی در اختیار دارند / مجتبی طانقلی ..... ۵۴  
 ابتکاری دیگر / تلاشهای بلندمدت گرگان ..... ۵۶  
 انجمنی شهر / تجهیزات و تأسیسات شهری ..... ۵۸  
 تجربیات جهانی  
 شهرهای سبز تجاری از حفظ محیط زیست در امریکا / مرکز تحقیقات شهری نیویورک  
 آموزش ..... ۵۱  
 طراحی مبلغان برای خیابان (۸/۸) / شبکه پای درخت / رضا مرتضایی ..... ۶۲  
 شهرها و شهرداریهای جهان ..... ۶۵  
 سرعت غیرمجاز: خالق درختان مصلوب در آلمان، روشهای استفاده از اتوبوس در  
 کوریتیبای برزیل و...  
 گزارشهای خبری / علی کلانتری ..... ۶۹  
 بی‌تقوین در طراحی شهری: انسدادی بر شهرهای ما حکومت می‌کند، کاشانی‌ها جشنواره آموزش  
 شهروندی برگزار کردند، شهرداری رباط کریم شناسنامه باغها و مراکز صنعتی تهیه کرد، با ایجاد باغ  
 زیستون، شهرداری صفادشت درآمدزایی می‌کند، پیشنهادهای استقرار قاضی ویژه در شهرداری شهرهای  
 بالای یک صد هزار نفر و...  
 اخبار کوتاه ..... ۷۸  
 راه‌اندازی سیستم اطلاع‌رسانی در شهرداری مبارکه، احداث ایستگاههای صوت آتش‌نشانی در یزد،  
 استانداری همدان و تشکیل شورای پژوهشی و...  
 آمار شهر ..... ۸۰  
 تازه‌های نشر ..... ۸۱  
 فهرست انگلیسی ..... ۸۲

طرح روی جلد: چشم‌انداز باری شیرخورد  
 مربوط به گزارش اصلی  
 عکس پشت جلد: برزیل، ریونویژ آبیرو - مربوط به  
 مقاله تمرکززدایی در یوزیل

۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات  
 و شهرداریها نیست.  
 ۲- شهرداریها در ویرایش و  
 تلخیص مطالب آزاد است.  
 ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه باز  
 گردانده نخواهند شد.  
 ۴- استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه  
 تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور  
 مدیر مسئول: احمد خرم  
 سردبیر: علی نورپور  
 معاون سردبیر: توید سعیدی رضوانی  
 هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی، زهر آشکر /  
 سرویس علمی - پژوهشی، غلامرضا کاظمیان / سرویس  
 حقوقی - بین‌المللی، حسن شفیع  
 ویرایش: غلامرضا طالبی  
 مدیر هنری: چشم‌انداز باری شیرخورد  
 هماهنگ‌کننده امور فنی: سعید مرزانه  
 تصویرساز: مهدی بارمحمدی  
 امرواگهی: مرضیه لاجی  
 امور توزیع: مرضیه وردانی  
 حروفچین: فریبه دارستانی خراگانی  
 نمونه خوان: لیلیا شاه‌مقصر  
 شمارگان: ۵۰۰ نسخه

دست‌های منگولیت  
دست‌های منگولیت  
دست‌های منگولیت  
دست‌های منگولیت  
دست‌های منگولیت

## یادداشت سردیر

اگر بخواهیم مهم‌ترین موضوع فراروی مدیریت کلان شهرداریها را در شرایط کنونی عنوان کنیم، باید به شکل‌گیری سازمان شهرداریها در آینده نزدیک اشاره نماییم؛ موضوعی که انتظار می‌رود زمینه‌ساز حرکتها و تحولات جدیدی در عرصه مدیریت شهری باشد و تغییراتی جدی را در برنامه‌ریزی شهرداریها به وجود آورد. از این روست که خبر تشکیل سازمان شهرداریها با واکنشهای سریع و متضادی روبه‌رو شده است. از یک سو شهرداران به دلیل شناخت دقیق‌تر وظایف و مشکلات حوزه تحت مسئولیت خویش، با مشارکت در شکل‌گیری شورای سازمان شهرداریها و انتخاب ۳ نفر از میان خود، در شکل‌گیری این سازمان استقبال کردند و از سوی دیگر، برخی از اعضای شورای شهر تهران با واکنش نشان داده، این سازمان را حرکت وزارت کشور به منظور ایجاد محدودیتی جدید برای شوراهای اداره امور شهرداریها قلمداد نمودند؛ ادعای نابرسنی که متأسفانه اخیراً از ناحیه برخی شوراهای دیگر نیز در مورد مدیریت وزارت کشور مطرح شده است.

به نظر می‌رسد برخی از اعضای محترم شوراهای خیلی زود فراموش کردند که این نهاد با اهتمام و عزم جدی مسئولان وزارت کشور پایه عرصه وجود نهاد و اگر حمایت وزارت کشور و استانداردها در شکل‌گیری آن نمی‌بود، این نوزاد و این حرکت حماسی مردم ایران، پس از انتخاب دولت آقای خاتمی، متولد نمی‌شد. پس از آن نیز همه نغدغه مسئولان وزارت کشور، بویژه معاونت محترم هماهنگی امور عمرانی، بر تقویت و توانمندسازی شوراهای بوده و هست.

به موجب ماده ۶۲ قانون شهرداریها و به منظور پشتیبانی، هدایت و هماهنگی امور این تشکیلات، سازمان شهرداریها باید در سال ۱۳۲۵ تأسیس می‌شده اما به دلایلی صورت عینی نیافت. مهم‌ترین این دلایل، وجود اتحادیه شهرداریها به موجب ماده ۱۰۸ قانون شهرداریها بود؛ اتحادیه‌ای که در سال ۱۳۳۵ با وظایفی مشابه و با حمایت امضاکنندگان تقاضای نام مطرح ۱۱۲ به وجود آمده، این طرح در جهت اجرای اصل چهارم ترومن و برای آماده ساختن شهرها در مقابل سیل مهاجران روستایی، بین اسدالله علم - نخست وزیر وقت - و گریگوری - سفیر وقت آمریکا در ایران - منعقد شد. براساس مفاد این تقاضا، اتحادیه شهرداریها برای پشتیبانی فنی، ارائه آموزشهای لازم به کارکنان شهرداریها و تهیه طرحهای شهرسازی مورد حمایت قرار گرفت.

اتحادیه شهرداریها تا سال ۱۳۵۹ به حیات خود ادامه داد و سپس به دلایل غیرکارشناسی منحل شد؛ همچنین در سالهای آخر رژیم پهلوی - یعنی در سال ۱۳۵۲ - به منظور حمایت مالی از شهرداریهای کوچک و کم توان، صندوق مشترک شهرداریها تأسیس شده اما متأسفانه این تشکیلات نیز در سال ۱۳۶۱ منحل گردید؛ از سال ۱۳۵۹ تاکنون، مجموعه وظایف این دو مؤسسه ارزشمند به موجب قانون بر عهده حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور قرار گرفت و کارکنان این حوزه موظف شدند علاوه بر انجام وظایف قانونی محوله، وظایف جدید این دو مؤسسه را نیز

بر عهده بگیرند؛ امری که باعث ایجاد زحمت و کار فراوان برای کارکنان این حوزه گردید.

دیگری نگذشت که مسئولان متوجه شدند انحلال این دو مؤسسه، تصمیم اشتباهی بوده است. از این رو هیئت محترم دولت در سال ۱۳۶۵ تصویب نمود که سازمان شهرداریها به موجب ماده ۶۲ قانون شهرداریها مجدداً تشکیل شود و هزینه‌های تأسیس آن نیز از محل عرایض متمرکز شهرداریها نزد وزارت کشور - موضوع بندج تبصره ۱۹ قانون بودجه سالانه کشور - تأمین گردد.

از سال ۱۳۶۵ تاکنون، این سازمان به دلایل مختلف تشکیل نشده و وظایف مهم و جدی آن صرفاً با تشکلهایی - به صورت کارکنان قراردادی و موقت - چون مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، گروه خدمات زیاده‌ای و گروه تدارکات شهرداریها به صورت نه چندان کامل و واقعی انجام می‌شده است. بدیهی است که این تشکلهای نوانند پاسخگوی همه وظایف این سازمان باشند و شهرداریها پس از انحلال اتحادیه و صندوق مشترک شهرداریها، بهره‌مندی از حامیانی جدی برای حمایت و پشتیبانی آموزشی، پژوهشی و تدارکاتی خود در اختیار نداشته باشند.

در این سالها گاه‌نهاییه شکل‌گیری سازمان قوت من گرفت و بازقه امیددی برای کارکنان شهرداریها، شهرداران و نیز عسکاران حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی به وجود می‌آید، اما پس از چندی این امید به یأس مبدل می‌گردد. تأسیس سازمان شهرداریها به تدریج به آرزو و آرمانی دست نیافتنی تبدیل شد و شهرداریها باور کردند که وزارت کشور حاضر نیست این سازمان را برای حمایت و هدایت شهرداریها تشکیل دهد.

خوشبختانه در اواخر سال ۱۳۷۹ با تغییری که در اساسنامه سازمان شهرداریها صورت پذیرفت، با اهتمام و عزم جدی معاونت محترم حوزه تشکیل این سازمان اعلام شد و مشکل‌گیری نهایی آن نیز در نیمه اول سال جاری صورت خواهد پذیرفت؛ امری که با استقبال شهرداریها و همه دلسوزان و متخصصان مدیریت و برنامه‌ریزی شهری مواجه شد.

سازمان شهرداریها که سازمانی دولتی است و با منابع غیردولتی، یعنی عوارض متمرکز شهرداریها نزد وزارت کشور اداره خواهد شد (این عوارض در سال جاری نسبت به سال گذشته ۲۰ درصد رشد داشته است) محتملاً در بهبود مدیریت و توانمندسازی شهرداریها، همچنین ارتقای شاخصهای بهره‌وری خدمات و عمران شهرها بسیار مؤثر خواهد بود. بنابراین، این سازمان - که عهده دار همه وظایفی خواهد بود که به موجب قانون، وزارت کشور در مقابل شهرداریها بر عهده دارد و مبتنی است بر توزیع و تسهیم کمکهای دولت به شهرداریهای کم توان از نظر مالی و افزایش توان تخصصی و فنی کارکنان شهرداریها از طریق برگزاری دوره‌های آموزشی و انتشار نشریات و کتب تخصصی - نه تنها محدود کننده شوراهای شهری در انجام وظایف قانونی آنها نیست، بلکه می‌تواند به عنوان سازمانی ملی و رابط قوه مجریه با سازمانهای محلی در ارتقای مدیریت شهری بسیار مؤثر نیز باشد و خلأهای جدی در زمینه‌های مختلف را پُر نماید. از این رو، دلمشغولی شوراهای در خصوص محدودیت عمل آنها پس از شکل‌گیری این سازمان، موردی ندارد.

امید است با تهیه و تدوین نمودار تشکیلاتی و تعیین پستهای سازمانی مورد نیاز، در سال جاری شاهد تشکیل سازمانی پر قدرت برای پشتیبانی و هماهنگی شهرداریها باشیم.

# شهر داریها و جامعه

جلال معصوم

جایگاه و منزلت شهر داریها نزد مردم هیچ‌گاه آن‌گونه که بایسته این نهاد باید باشد، نبوده است. آیا این وضعیت با تغییر ساختارهای سیاسی و اجتماعی و تحولات مربوط به مدیریت شهری کشور به پایان خود نزدیک می‌شود؟ در واقع، شهر داریها اکنون در آستانه یک گذار تاریخی قرار گرفته‌اند که در صورت درک و استفاده از فرصتهای پیش‌آمده، امکان جبران واپس ماندگیهای گذشته وجود دارد. تشکیل شوراهای اسلامی، امکان واگذاری برخی از خدمات اساسی شهری به شهر داریها، تشکیل سازمان شهر داریها، خوداتکایی مالی شهر داریها، روند کوچک و تخصصی شدن بدنه شهر داریها، رواج ادبیات مشارکتی، اهمیت یابی و توجه به توسعه نهادهای مدنی، اشاعه برنامه‌ریزی و مدیریت مشارکتی و توجه روزافزون شهر داریها به مطالعات و پژوهشهای علمی و کاربردی، چشم‌اندازهایی هستند که نویدبخش ایجاد تحول در جایگاه شهر داریها و عهده‌دار شدن نقشهای برتر و درخور این نهاد در اداره امور محلی است. در این مقطع تاریخی لازم است شهر داریها شناخت هر چه بیشتر جامعه شهری را که با آن در تعامل دائمی هستند، وجه همت خود قرار دهند؛ شناختی که با هر چه عمیقتر شدن آن، ارتباط شهر داریها و مردم گسترده‌تر می‌شود و به همان درجه، امکان مشارکت جوامع شهری نیز در امور خود گسترده‌تر و منزلت شهر داریها رفیع‌تر خواهد شد.

## جایگاه شهر داری نزد مردم

شهرنشینی در کشور ما در ۴ دهه گذشته، رشد سریعی را پشت سر گذاشته است. در این فاصله تعداد شهرها، از ۱۹۹ شهر در سال ۱۳۲۵ به حدود ۸۰۰ شهر در سال ۱۳۷۹ افزایش داشته است. در همین حال، جمعیت شهری کشور نیز به تبع رشد کمی تعداد شهرها و گسترش مهاجرت‌های روستا-شهری و نرخ بالای مولدیت، افزایش یافته است. این دگرگونیها در عرصه شهرنشینی، پیامدهایی در سطوح ملی و محلی به همراه داشته که ابعاد آن بسیار وسیع و پیچیده است. یکی از تأثیرات این دگرگونی که به موازات تحولات جهانی بروز یافته، افزایش نیازها و تقاضاهای مردم شهرت‌نشین از کیفیت و کمیت امکانات، خدمات و تسهیلات شهری است که در بسیاری از شهرهای دنیا تأمین آن بر عهده شهر داریهاست. شهر داریها در بسیاری از کشورها خود را پاسخگوی نیازها و تقاضاهای رو به گسترش شهروندان می‌دانند و البته اختیارات و منابع برآورده ساختن این مطالبات را نیز دارند. اما متأسفانه در کشور ما ما چراغ‌گونه بوده است؛ به این معنی که با تشدید نیازها و تقاضاهای جمعیت رو به گسترش شهری، دایره وظایف و اختیارات و منابع شهر داریها به‌طور مدام کوچک و

فنوندانی به جامعه مدرن و صنعتی، مانع از به تمرکز داشته‌ایم و این تمرکز برای کسب هویت ملی، پیشرفت، ایجاد شهرها و نهادهای مدرنی همچون شهرداریها بوده است. در دوران مدرن، ایجاد جامعه نوین در گرو دیوانسالاری متمرکز است و این امر در کشور ما به عهده دیکتاتوری رضا شاه گذارده شد. از سوی دیگر تداوم حیات جامعه مدرن نیز در گرو شکستن، به نظارت در آوردن و پاسخگو کردن این دیوانسالاری است، اما این اتفاق در ایران به دلیل اتکای دولت به درآمدهای نفتی، نه مردم، رخ نمی‌دهد و شهرداریها نیز به همراه دیوانسالاری متمرکز از مردم فاصله می‌گیرند؛ زیرا متکی به درآمدهای نفتی دولت بوده‌اند، نه مردم. غلامرضا کاظمیان روند انحلال شهرداریها و کوچک شدن آنها را به شکل دیگری طرح می‌کند، وی می‌گوید: شهرداریهای ما نهادی برونزا هستند و توسط حکومت مرکزی و به تقلید از جوامع

کوچکتر شده است؛ به گونه‌ای که در حال حاضر شهرداریها در نگاه اکثر شهروندان، نهادی با عملکردهای محدود و اختیاراتی نازل است. غلامرضا کاظمیان، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری، در این باره معتقد است؛ طی چند دهه گذشته نیازهای شهروندان ما متنوع و متعدد شده؛ نیازهایی که در شهرها و جوامع سنتی ما وجود نداشته است. بسیاری از این نیازها باید توسط نهادی همچون شهرداری در اختیار مردم قرار می‌گرفت. این امر در گذشته اتفاق نیفتاده است و شهرداریها به دلیل ضعف ساختاری، قادر به پاسخگویی رو به افزایش تقاضاهای مردم نبوده‌اند. این مسئله از یک سو موجب افت کیفیت زندگی شهری شده و از سوی دیگر، کاهش جایگاه شهرداریها را در نزد مردم به همراه داشته است. در حال حاضر مردم شهرداریها را به عنوان یک نهاد لایق برای اداره شهر تلقی نمی‌کنند؛ زیرا عملاً می‌بینند که



غلامرضا کاظمیان

غربی شکل گرفته‌اند؛ آنها نهادی برآمده از دل تحولات جوامع شهری نیستند، دولت مرکزی همه عوامل کنترل شهرداریها را در اختیار داشته است. هرگاه دولت قوی و ثروتمند شد، می‌توانسته است وظایف محلی را عهده‌دار شود، این وظایف را از شهرداریها گرفته و به سازمانهای وابسته به خود داده است. نکته دیگر اینکه آن دسته از وظایف از شهرداریها گرفته شده که می‌توان آنها را وظایف پرستیژی نامید و وظایفی که پرستیژی نداشته و کسی حاضر به انجام آنها نبوده به شهرداری واگذار شده است.

برخی بحث بر سر اینکه آیا پیدایش شهرداریها در کشور ما درونزا و برونزا است را بحث راهگشایی نمی‌دانند. اعظم خاتم، جامعه‌شناس شهری و مسئول مطالعات اجتماعی، طرح مجموعه شهری تهران، چنین می‌اندیشد. به نظر وی ما چه می‌خواستیم و چه نمی‌خواستیم، به هر حال وارد دوره مدرنی شدیم که جوامعی قبل از ما وارد آن شده بودند و ساختاری مثل شهرداری را برای اداره شهرهای خود ایجاد کرده بودند. یا اینکه به عصری وارد شدیم که نظام ارتباطات برقرار بود و ما می‌توانیم از آنجاکه هایشان استفاده کنیم، اینها پدیده‌های منفی نیست، بلکه اینها می‌تواند کمک کند به یک جامعه که با استفاده از این دستاوردها جلو برود. این موضوع که چرا ما نتوانستیم از این دستاوردها استفاده

شهرداری مسئولیهای پیش و با افتاده را بر عهده‌دارد و تبدیل به یک بنگاه جمع‌آوری زباله شده است؛ مشکل از کجا آغاز شد؟ اینکه چگونه شهرداریها در ایران از همراهی جوامع شهری باز ماندند و در نزد مردم به چنین منزلتی رسیدند، داستانی به ترازای تاریخ تحولات سیاسی - اجتماعی یک قرن گذشته دارد. برخی شهرداری را تصویب‌کردن ناقص از نهادی می‌دانند که در شهرهای غربی ریشه در تحولات اجتماعی، سیاسی و اقتصادی قرون متمادی داشته است. راضیه رضازاده، دکتر در شهرسازی و استاد دانشگاه در این باره می‌گوید: شهرداری در غرب تبلور اتخاذ مردم و خواست سیاسی آنان بوده است، اما در کشور ما این اتفاق معکوس و از بالا به پایین رخ داده است. دولت مرکزی هنگامی که می‌خواست حاکمیت خودش را در نقاط مختلف کشور اعلام کند بر روی آنها مهر می‌زد. این مهر در زمان رژیم پهلوی، عبارت بود از یک میدان مجسمه و ساختمان شهرداری کنار آن. اما دیدگاه دیگری نیز در این زمینه وجود دارد که اصولاً تحولات شهری و ظهور شهرداریها را ناشی از خواست و تمایل ملی برای ورود به دنیای مدرن می‌داند. کمال اظهاری، اقتصاددان و کارشناس ارشد مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران، معتقد است آنچه اتفاق افتاده این است که در دوران گذار از جامعه

کنیم و نیز اینکه عوامل ایجاد اختلال چیست، امری است که باید شناسایی شود و مورد بررسی قرار گیرد. در ارتباط با مشکلات میان شهرداریها و جامعه، شناسایی این عوامل اختلال، جز از طریق تجزیه و تحلیل وضعیت موجود امکانپذیر نیست. ابتدا باید دانست که شهرداری، چه نهادی است و چه وظایفی باید بر عهده داشته باشد. همچنین باید تحلیل درستی از ویژگیهای جامعه شهری به دست نآید و سپس بررسی نمود که در ارتباط شهرداریها و مردم، عوامل ناهنجاری چیست و راههای برون رفت از آنها کدام است.

#### نقش شهرداریها

در سال ۱۲۸۶ شمسی نخستین قانون شهرداری به نام قانون بلدیه به تصویب رسید. در سالهای ۱۳۰۸، ۱۳۰۹، ۱۳۲۸ و در نهایت ۱۳۳۴ اصلاحاتی در این قانون صورت پذیرفت و قانون مدون سال ۱۳۳۴ به عنوان آخرین قانون، مورد استناد شهرداریها

فعال صاحبان سرمایه می خواهند فعالیت تولیدی بکنند، ولی محیط زیست شهر و منافع مصرف کنندگان نیز باید حفظ شود و مدنظر قرار گیرد. شهرداری می تواند این فعالیتها را تنظیم و به سامان کند.

#### گروههای اجتماعی

جامعه شهری و به طور کلی هر اجتماعی از مردم، از گروههای مختلفی تشکیل شده است؛ گروههای طبقاتی، صنفی، سیاسی، جمعیتی و ... هر جامعه نیازهای خود را در قالب گروههای مختلف تعریف می کند و بویایی خود را نیز از انسجام و فعالیت همین گروهها کسب می نماید. شهر را نیز می توان از طریق شناخت گروههای موجود و مؤثر در آن تعریف و بررسی نمود. اعظم خاتمه، شناخت گروههای اجتماعی را گام مهمی در شکل گیری ارتباط شهرداری و جامعه شهری می داند. وی در این باره می گوید: این

بخشی از مشکل مهاجرت و بحران هویت از آنجا ناشی می شود که محلات قدیمی به امکانات مناسب تجهیز نمی شوند، اما در مقابل، محلات جدید و تجهیز شده به طور مداوم به وجود می آیند، محلات قدیمی را بی منزلت می کنند و یک میل مداوم برای رفتن به یک محله بهتر در مردم ایجاد می نمایند. در این جا به جایی مداوم، تعلق های محله ای کاهش پیدا می کند، ناآشنایی ها گسترش می یابد و روابط همسایگی تضعیف می شود. کاهش میانگین زمان سکونت در محلات از عواقب همین بی ثباتی سکونت است.

موضوع مهمی است که شهرداری از ساختار اجتماعی شهرها تعریفی داشته باشد. شهر تحت تأثیر این نیروها و گروههاست. این نیروها یک واحد صنفی غیر مجزا ایجاد می کنند و با یک واحد سکونت را تبدیل به واحد صنفی می کنند؛ این نیروها را باید شناخت و سپس دریافت که توقع آنها از شهرداری چیست؟

#### مهاجر همیشگی یا شهروند!

یکی از دغدغه برانگیزترین مسائل اجتماعی در کشور ما مهاجرت و نقش آن در ترکیب ناخمسگون فرهنگی و جمعیتی شهرها بوده است. در ۴ دهه گذشته، جمعیت شهری ایران تقریباً هفت برابر شده است. مهاجرت، یکی از عمده ترین دلایل افزایش جمعیت در شهرهای بزرگ بوده است. برای مثال، مردم از نقاط مختلف ایران و با فرهنگهای گوناگون به تهران و دیگر شهرهای ایران مهاجرت کرده اند. در حال حاضر شاهد همنشینی انواع خرده فرهنگهای گاه نامتجانس در این شهرها هستیم. البته مردم با فرهنگهای متفاوت در سامان دهی یک شهر و آکنشهای گوناگون نشان می دهند، این واکنشها که به رفتارهای اجتماعی منجر می شود، می تواند زمینه بسیاری از مشکلات شهرها باشد. رفتارهای اجتماعی مردم تأثیر مستقیمی بر مدیریت شهری و برنامه های آن دارد. غلامرضا کاظمیان ضمن اینکه مسئله تنوع

قرار گرفت. طبق این قانون، شهرداری مسئولیت تمامی امور شهری اعم از آموزش، بهداشت، آب، برق و ... را بر عهده داشت. متأسفانه به مرور زمان بخشهایی از وظایف مندرج در این قانون از شهرداری منتزع شد و به نهادهای دیگر واگذار گردید و در نهایت، شهرداری به شسری بیال و کویالی تبدیل گشت. اما به راستی شهرداری چه وظایفی را می تواند در جامعه شهری بر عهده داشته باشد؟ عدای شهرداری را در همین قد و قواره کنونی می پسندند و بر واقعیات عینی جامعه چشم می بندند، عدای دیگر شهرداری را به مثابه سازمانی که گسترده ترین ارتباط را با مردم شهر دارد، سازمانی ارائه دهنده خدمات اجتماعی - رفاهی می دانند. اعظم خاتمه، شهرداریها را زیر مجموعه ای از حکومت محلی تعریف می کند که دارای دو وظیفه اصلی است؛ یکی تأمین آن بخش از نیازهای جمعیت شهری که شامل کالا و خدمات عمومی می شود و بخش خصوصی و مکانیسم بازار قادر به تولید و توزیع آنها نیست. مثل زیرساختهای شهری و کالاهای فرهنگی و وظیفه دیگر، چانه زنی و تنظیم و مصالحه بین منافع گروههای مختلف جامعه شهری. وظیفه اخیر که جنبه تنظیمی دارد، بستری را برای توافق بین منافع متضاد گروهها در سطح شهر فراهم می آورد؛ زیرا شهر عرصه ای است که در آن گروهها گاه منافع متضاد دارند. به طور

اما این مسئله اکنون کاملاً متحول شده، به نحوی که در حال حاضر سهم مهاجرت در افزایش جمعیت شهری تنها یک - سوم است و دو - سوم مربوط به رشد طبیعی جمعیت شهری است. این سهم بالای رشد جمعیت به معنای این است که ما با نسل جدیدی مواجه هستیم؛ نسل جوانی که نیازمند انتقال و دریافت فرهنگ است و این یک ویژگی مهم جوامع شهری کنسور ماست و باید در ساختن فرهنگ شهری، به طور مدام متوجه نسل جوان و تازه پیاپی عرصه گذاشته بود. شهردار یها باید سعی کنند ارتباط بیشتری با نسل جوان برقرار نمایند. این موضوعی با اهمیت است که بدانیم مشکل ما نسل مهاجر ۴۰ سال پیش نیست، بلکه نسل جوانی است که در شهرها به دنیا آمده، اما آموزه‌های لازم زیستن در شهرها را نیاموخته است. خرابکار یهایی که در اماکن عمومی شاهد آن هستیم توسط مهاجران قذیفی صورت نمی‌گیرد، بلکه توسط نسلی اتفاق می‌افتد که در شهرها زاده شده‌اند.

#### ساکتای بی ثبات شهر

اگر بخواهیم به ویژگیهای جامعه شهری ایران اشاره کنیم نمی‌توانیم به انواع بی‌ثباتیهای حرفه‌ای، مکانی و... بی‌توجه باشیم. بی‌ثباتی حرفه‌ای و تغییرات شغلی در سطح محلات چیزی نیست که از دینیه پوشیده بماند. مغاز دلاها مدام حرفه خود را عوض می‌کنند و از میوه‌فروشی به فروشنده گی لوازم التحریر و بعد از مدتی به فروشنده گی پوشاک تغییر شغل می‌دهند. اعظم خاتم در این باره می‌گوید: در یک حالت رکود و بحران اقتصادی مدام جایجایی شغلی به چشم می‌خورد. الان در سطح شهرها تا ۴۰ درصد نیروی کار، نیروی کار غیررسمی است؛ یعنی نیروی کاری که در واحدهای بزرگ و تحت نظام تأمین اجتماعی و بیمه حضور ندارند. طی دو دهه گذشته، بخشی از نیروی کار رسمی، شامل کارمندان دولت، کارگران صنایع و مراکز خدماتی عمده، وارد فعالیتهای غیررسمی مثل کارهای تجاری، مسافرتی و... شده‌اند. نیروی کار غیررسمی نیروی کاری است که بی‌ثباتی بالایی دارد و دائم جابه‌جا می‌شود و این در واقع جابه‌جایی ساختار اجتماعی است. این بی‌ثباتی شغلی نیروی کار در ارتباط با مدیریت شهری، امری قابل اهمیت است؛ زیرا نوع تقاضای آنان به دلیل عدم سازمان یافتگی آنان نمی‌تواند به مدیریت شهری انتقال داده شود.

وجه دیگری بی‌ثباتی اجتماعی در جوامع شهری ما، بی‌ثباتی سکونت می‌باشد. بی‌ثباتی، نتیجه تغییر مکان و جابه‌جایی زیاد جمعیت در سطح شهر است. اصولاً حضور در یک مکان و احساس تعلق به مکانی خاص به افراد اجتماع، هویت می‌دهد؛ هویتی که از آن به عنوان هویت مکانی پیدا می‌شود. راضیه رضی زاده که مطالعاتی در این زمینه دارد در این باره می‌گوید: هویت مکانی و احساس ریشه‌دار بودن، احساس وابسته بودن به یک مکان است؛ به این معنی که شخص خودش را جزئی از یک مکان و مکان را نیز جزئی از خودش بداند. هویت مکانی به معنای پیوستگی بین شخص و مکان زندگی اوست. این حالت تا یک مقطعی از تاریخ در کشور ما وجود داشته است. اما امروزه به دلیل تحرک مکانی - که طبیعت جامعه شهرتین است - این امر در حال از بین رفتن است. آدمهایی که از محله و حتی شهر خود رفته‌اند و چندین مکان را در دوره زندگی خود تجربه کرده‌اند، نمی‌دانند که در آینده کجا خواهند بود؛ این افراد دیگر ارتباطی با مکان خود حس نمی‌کنند. بی‌ثباتی سکونت در حال حاضر یکی از دلایل عمده عدم شکل‌گیری هویت و تعلق



کمال اظهاری

بی‌ثباتیهای اجتماعی، اقتصادی و سیاسی به جامعه شهری ما یک مشخصه داده است و آن اینکه جامعه شهری ما جامعه متشکلی نیست

فرهنگی را در شهرهای ایران از ویژگیهای اساسی آنها می‌داند، یکی از مشکلات ارتباط شهرداریها با جامعه شهری را نیز همین مسئله قلمداد می‌کند وی در این باره اظهار می‌دارد: شهرهای ما محلی برای جمع شدن اقوامی با فرهنگهای مختلف بوده و کمتر خصلت ذوب و همسان‌سازی در آنها وجود داشته است و مهاجران توانسته‌اند خصلتهای مبدأ خود را حفظ کنند. در شهرهای غربی - که آنها هم با پدیده مهاجرت مواجه بودند - بدلیل انسجام بالای اجتماعی، مهاجر تبدیل به شهروند شده است. اما شهرهای ما مکان هفتاد و دو ملت است و این خود در ارتباط مردم با مدیریت شهری، مشکلاتی را به وجود آورده است.

اعظم خاتم، مهاجرت را در بی‌ثباتی فرهنگی در جوامع شهری ما و موضوعی مربوط به گذشته می‌داند. وی عوامل دیگری را نیز در این مسئله دخیل می‌داند. او معتقد است: ما نوره‌های مختلفی از توسعه شهرها را پشت سر گذاشته‌ایم که سهم مهاجرت در آنها متغیر بوده است. اوج این دوره‌ها به دهه ۴۰ باز می‌گردد که حدود ۶۰ درصد از افزایش جمعیت شهری ناشی از مهاجرت بوده است.





اعظم خاتم

مربوط به رانش آفتاب کم در آمده به حاشیه‌های شهری است. افراد رانده شده، بخشی از جمعیت اصلی شهرها هستند که به دلیل مشکلات اقتصادی برای دستیابی به مسکن ارزان قیمت به این حاشیه‌ها رانده می‌شوند. خاتم درباره این جمعیت رانده شده می‌گوید: وقتی این مردم را به نقاط حاشیه‌ای که برای این منظور برنامه‌ریزی نشده و تدارک لازم در آن دیده نشده سوق می‌دهیم، این مهاجرت همچون گلشنه که مردم از روستاها به شهرهای بزرگ می‌آمدند، دیگر منزلت آور نیست. این جمعیت حسرت به دل و خشمگین هستند!

نحوه دیگر بی‌ثباتی سکونت مربوط به انبوه‌آبادی‌های شهری است که هر ساله و حداکثر هر دو سال یک بار، محل سکونتشان را به دلیل بی‌ثباتی در بازار مسکن و عدم کنترل نرخ اجاره بها عوض می‌کنند. در مجموع، بی‌ثباتی سکونت، عدم مشارکت را به دنبال دارد و شهردارها از تأثیرات آن بی‌نصیب نیستند.

مسائلی که در بالا به آن اشاره شد، بخشی از ساختار بی‌ثبات جامعه شهری کشور است که بی‌شک بر روابط میان مدیریت شهری و مردم مؤثر است. شناخت این ویژگیها به شهردارها کمک می‌کند تا بتوانند وظایف خدماتی و تنظیمی خود را هر چه بهتر به انجام برسانند.

#### برنامه‌ریزی اجتماعی

مقابله با عدم ثبات اجتماعی و ایجاد انسجام اجتماعی، کاری فراتر از حدود و اختیارات شهردارها به نظر می‌رسد، اما به اعتقاد غلامرضا کاظمیان شهردارها به دلیل ارتباط گسترده با مردم، باید در این جهت نیز تلاش کنند. وی در این زمینه می‌گوید: اصولاً برای انسجام اجتماعی در شهرها به برنامه‌ریزی اجتماعی نیاز داریم و این مقوله در کشور ما بسیار مهجور است. در حقیقت نمی‌توان حل این مشکل را بر عهده شهرداری گذاشت، ولی اگر بتوانیم ارتباط شهردارها را با جامعه شهری اصلاح کنیم، در جهت انسجام اجتماعی گامی اساسی برداشته‌ایم.

اما سازوکار این اصلاح چه می‌بایست باشد؟ آنچه در خطه اول به نظر می‌رسد، جایگزینی هریک از دو طرف این معادله در جایگاه بایسته و شایسته خود است. اگر شهردارها جایگاه خود را بیابند و وظایف تعریف شده خود را کسب نمایند و از سوی دیگر، مردم نیز به عنوان صاحبان حق در امور شهری، دارای نقش شوند و یا به تعبیر دیگر، به بازی گرفته شوند، تاملی که در ابتدا از آن سخن گفتیم، امکان تحقق می‌یابد. متأسفانه در ساختار اداره شهرهای ما، مردم حضور کم رنگی دارند و نقش آنان به درستی تبیین و تعریف نشده و حقوق آنان نادیده انگاشته شده است! شهردارها نیز بیش از اینکه مردم را متولی و موکل خود بدانند، به دولت تکیه کرده و برنامه‌ها و سیاستهای خود را از دولت اخذ کرده‌اند. همان‌گونه که کاظمیان می‌گوید، فارغ از اینکه آیا سیاستهای دولت مرکزی، همساز با خواسته‌های مردم هست یا نیست، از این جهت که دولت‌ها مسئول امور کلان ملی هستند، خواه یا ناخواه نمی‌توانند به امور محلی آن طور که باید و شاید بپردازند؛ زیرا امور محلی ویژگیهای خود را دارد که تنها در سطح نهادهای محلی امکان درک، تفسیر و جوابگویی به آن میسر است. بنابراین حتی اگر دستگامهای دولتی کماصلاً در جهت خواسته‌های مردم و متعلق به نیازهای آنان باشند، باز هم جوابگوی نیازهای محلی نخواهند بود. بنابراین، اینکه شهردارها متولی خود را مردم بدانند یا دولت، در جهت گیری شهردارها و نگاه شهردارها به جامعه

مکانی در شهرها و محلات است. به نظر اعظم خاتم تعلق محله‌ای، عنصر اصلی تعلق مکانی به شهر است. این تعلق نقش ویژه‌ای در احساس شهروندی و تعلق عمومی به یک شهر ایفا می‌کند. به نظر وی بخشی از مشکل مهاجرت و بحران هویت از آنجا ناشی می‌شود که محلات قدیمی به امکانات مناسب تجهیز نمی‌شوند. اما در مقابل، محلات جدید و تجهیز شده به طور مداوم به وجود می‌آیند. محلات قدیمی را بی‌منزلت می‌کنند و یک میل مداوم برای رفتن به یک محله بهتر در مردم ایجاد می‌نمایند. در این جابه‌جایی مداوم، تعلق‌های محله‌ای کاهش پیدا می‌کند، ناآشنایی‌ها گسترش می‌یابد و روابط همسایگی تضعیف می‌شود. کاهش میانگین زمان سکونت در محلات از عواقب همین بی‌ثباتی سکونت است. این امر، فرسایش محلات قدیمی را نیز تشدید کرده است. یکی دیگر از وجوه بی‌ثباتی سکونت در شهرها

اگر بتوانیم ارتباط شهردارها را با جامعه شهری اصلاح کنیم، در جهت انسجام اجتماعی گامی اساسی برداشته‌ایم

تفاوت ایجاد خواهد کرد

### شهرداریها و شوراهای اجتماعی هستند

همان طور که گفتیم، اصلاح ارتباط شهرداریها و مردم به تعیین جایگاه آن دو در ساختار سیاسی - اجتماعی بر می گردد. کارشناسان مسائل اجتماعی شهرداریها و شوراهای در حوزه حقوق اجتماعی قرار می دهند و در مقابل، نهادهای مدنی و تشکلهای اجتماعی را در حوزه حقوق مدنی جای می دهند. ارتباط این دو حوزه و شکل گیری صحیح عوامل و عناصر این دو حوزه حقوقی می تواند به گونه ای در اصلاح ارتباط مردم با مدیریت شهری مؤثر باشد.

اما این دو حوزه در حال حاضر به طور کامل ایجاد نشده اند و سرزدهای آنها مغشوش است. کمال اطهاری در این باره می گوید: برای یک شهر ۷ میلیونی مثل تهران، انتخاب پانزده نماینده برنی

تشکلهای مردمی ایجاد نشده اند تا از این طریق، نظرات مردم را به نهادهای اجتماعی فوق منتقل کنند.

### نهادهای مدنی

در دوره مدرن، افراد تنها در تشکلهای سازمانها می توانند منافع خود را دنبال کنند. از آنجا که جوامع از گروههای مختلف تشکیل شده است و این گروهها منافع متفاوتی دارند، بهترین راه برای پیگیری حقوق و منافع این گروهها ایجاد تشکلهایی است که به آنها نهادهای مدنی می گویند. نهادهای مدنی واسطه میان مردم و نهادهای اجتماعی هستند. مجامع صنفی، اتحادیه های کاری و کارفرمایی، انجمنهای دفاع از حقوق کودکان، زنان و محیط زیست، از جمله همین نهادها هستند.

تحولات سریع شهرنشینی و آشفتگیهای اجتماعی ناشی از آن، مانع از شکل گیری گسترده نهادهای مدنی شده است. راضیه رضازاده معتقد است که در شهرهای سنتی به دلیل مشخص بودن جایگاه هر فرد، وضعیت او به لحاظ عملکردی و اجتماعی مشخص بود و تشکلهای مردمی و اجتماعی کارکردهای خاص خود را عرضه می کردند. وی می افزاید: مردم در این شهرها از یکدیگر شناخت داشتند و به همین جهت، پاسخگوی نیازها و توقعات یکدیگر نیز بودند. این ساختار، اکنون از بین رفته است و به خاطر بزرگتر شدن شهرها، دیگر ارتباط رو در رو وجود ندارد و آن نظام سنتی سامان ده از بین رفته است. بی ثباتیهای اجتماعی، اقتصادی و سیاسی به جامعه شهری ما یک مشخصه داده است و آن اینکه جامعه شهری ما جامعه متشکلی نیست.

### ایجاد یا تخریب ارتباط

شهرداریها در طول حیات خود به دلیل پاسخگو نبودن در قبال مردم و عدم نظارت متشکل مردم بر خود، گاه به تخریب ارتباط میان خود و مردم پرداخته اند. به عنوان نمونه، فروش تراکم ساختمانی توسط شهرداریها از آنجا که منافع مردم و نظر آنان را بر آورده نکرده، در کنار سایر پیامدهای آن، به تخریب ارتباط مردم و شهرداریها منجر شده است. راضیه رضازاده، ضمن اشاره به این مسئله می گوید: هنگامی که شهرداری تراکم ساختمانی محلهای را می فروشد نوعی روحیه ضد مشارکتی از خود نشان می دهد؛ زیرا مردم بر اساس اینکه در محله منتخب خود از نور و آفتاب کافی برخوردار خواهند بود و همسایه آنان بر اساس تراکم ۱۲۰ در صد منطقه، بیش از دو طبقه نخواهد ساخت و میزان ترافیک محله آنان از حد معینی تجاوز نخواهد کرد، اقدام به سکونت در آن کرده اند. وقتی شهرداری تراکم منطقه ای را که حق مسلم مردم آن منطقه است، می فروشد و نظرمردم را نمی پرسد عملاً رفتاری ضد مشارکتی از خود بروز داده است و مردم، خود را در مقابل سازمانی که حقوق آنان را رعایت نمی کند، بی حامی احساس می کنند و در این وضعیت، نگرش مثبت و خوشایندی از شهرداری نخواهند داشت.

### مشارکت، چاره کار

مشارکت، دخالت آگاهانه، داوطلبانه و همه جانبه مردم در اداره امور محیط زندگیشان است. در چنین شرایطی است که مردم نسبت به مسائل و مشکلات پیرامون خود حساسیت نشان می دهند و در حل آنها جدو جهد می کنند.

اعظم خاتم، سازمان نیافتگی جامعه شهری را یکی از دلایل نبودن روحیه مشارکت در مردم می داند و می گوید: یک مطالعه در سال ۱۳۷۴ نشان داد که میزان مشارکت خانواده ها در انجمنهای اولیا و مربیان - که نهادی در رابطه با یکی از مهمترین دغدغه های



راضیه رضازاده

شورای شهر نمی تواند نشان دهنده احقاق حقوق اجتماعی باشد؛ زیرا این دیگر یک نهاد اجتماعی نیست، چرا که نمی تواند به طور مستقیم با مردم در ارتباط باشد و مردم نیز مشارکت مستقیمی در امور آن ندارند. شورای شهرهای بزرگ، بیشتر یک نهاد سیاسی شده است تا یک نهاد اجتماعی و دموکراسی ناشی از آنها، دموکراسی با واسطه است نه دموکراسی مستقیم. وی اعتقاد دارد: یک نهاد اجتماعی، مشارکت مستقیم مردم را در دستور کار خود قرار می دهد. برخی محلات تهران در حال حاضر بیش از ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارد؛ یعنی به اندازه بزرگترین شهرهای دوران گذشته، ولی هیچ تشکیلاتی برای اداره خود ندارند و نمی توانند تقاضاهای خود را اعلام کنند و بر آورده سازند.

به اعتقاد کمال اطهاری شهرداریها نیز مانند شوراهای اجتماعی هستند، ولی اکنون از نظارت مردم خارج شده اند. شهرداریها از دیوانسالاری گذشته به فن سالاری کنونی رسیده اند و در بهترین وضعیت مقرر نخبگان هستند، نه نهادی در خدمت مردم و نظرات آنان! در این زمینه، مشکل اینجاست که نهادهای مدنی و

خانواده‌ها یعنی تعلیم و تربیت فرزندانشان است - کمتر از ۲۰ درصد بوده است. همین مطالعه نشان داد که میزان مشارکت صاحبان مشرف در اتحادیه‌های صنفی، حدود ۲۵ درصد بوده است. این سازمان نیاقتگی و عدم رغبت به مشارکت، آثار مهمی بر نظام اداره شهرها دارد.

رویکرد مشارکت بر تصحیح و تعمیق ارتباط میان شهرداریها و جامعه می‌انجامد. در این رویکرد، شهروندان اجازه می‌یابند برای اداره مطلوب شهر خود از ابتکارات و خلاقیت‌های خود بهره‌جویند و راه‌های مؤثرتری بیابند. در این صورت، کارایی دستگاه شهرداری نیز افزایش می‌یابد و مردم احساس نزدیکی بیشتری با آن می‌کنند.

#### هزینه‌های عدم مشارکت

به همان میزان که بسترسازی برای مشارکت مردم می‌تواند

این صرفه‌جویی در صورتی که مردم به فضای سبز پارکها در روزهای تعطیل آسیب نرسانند، معادل ۱۱ میلیارد تومان در سال خواهد بود؛ همین‌طور اگر مردم فضای سبز محله‌شان را خود آبیاری کنند، شهرداری ۶۰ میلیارد تومان در سال صرفه‌جویی خواهد داشت. قواید ناشی از اقداماتی چنین ساده نشان می‌دهد که در شرایط مشارکت فراگیر و همه‌جانبه مردم، چه عواید بزرگی را می‌توان انتظار داشت؛ عوایدی که بخشی از آن را، به دلیل وجوه غیراقتصادی آن، نمی‌توان با ارزش‌های ریالی تعیین کرد.

شهرداریها برای ایجاد فرهنگ مشارکت، لزوماً نباید به انتظار تغییر ساختار سیاسی و اجتماعی جامعه بنشینند، بلکه می‌توانند از طریق برنامه‌ریزی و برخی اقدامات، بسترهای مشارکت مردم را فراهم نمایند و از این طریق، منزلت و جایگاه خود را نیز در نزد مردم ارتقا بخشند. راضیه رضازاده در این زمینه پیشنهاد می‌کند: شهرداریها می‌توانند با ایده گرفتن از مردم در پروژه‌های شهری، مشارکت مردم را طلب نمایند. برای مثال، شهرداری می‌تواند جلساتی را ترتیب دهد و از مردم دعوت کند تا ایده‌های خود را در مورد یک پروژه عمرانی و یا یک طرح شهری بیان کنند و حتی آنها را روی کاغذ بکشند. روشهایی از این دست توسط بسیاری از شهرداریها در شهرهای توسعه یافته مورد استفاده قرار می‌گیرد و نتایج خوبی هم به همراه دارد.

شاید مهم‌ترین دستاورد مشارکت و بتوان حرکت جامعه به سمت عقلانی شدن دانست. انعطاف‌ناپذیر با اشاره به این نکته می‌افزاید: وقتی مردم در تصمیم‌گیری، مشارکت می‌کنند و امکان آن توسط مراجع و نهادهای اجتماعی فراهم می‌شود، مجموعه رفتارهای اجتماعی به سمت عقلانی‌تر شدن میل می‌کند. این عقلانیت موجب ترجیح منافع جمعی بر منافع فردی نیز می‌شود. برای نمونه، هنگامی که فردی در جلساتی که قرار است در مورد فضای سبز محله‌اش تصمیم گرفته شود، شرکت می‌کند و می‌بیند که به نظرات او توجه می‌شود، بعدها نسبت به نگهداری آن فضای سبز، رفتار عقلانی‌تری از خود نشان می‌دهد.

#### سخن آخر

بنا به تعریف سازمان ملل، واژه «اداره» وسیع‌تر از حکومت است. این واژه، نه فقط ادارات عمومی، مقامات دولتی و سازمانهای محلی، بلکه فعالیتهای بسیاری از گروههای سیاسی و اجتماعی را نیز در بر می‌گیرد. اداره، مجموعه راههایی است که شهروندان و نهادهای عمومی و خصوصی از طریق آن، امور مشترکشان را برعهده می‌گیرند. اداره، روند مستمری است که از طریق آن، منافع و نیازهای متضاد، سرو و سامان می‌یابند و اقدام مشترکی آغاز می‌گردد.

در نظام مشارکتی، ارتباط میان اداره شونده و اداره‌کننده، ارتباطی دو جانبه، پویا و همیشه برقرار است. در نظام مشارکتی، مدیران اداری معجزه و پاسخی‌گویی به همه مشکلات را ندارند و مردم نیز دارای توقعات غیرعملی نیستند. باید دانست که دیگر آن روزگار که رهبری قهرمان به ظرفیتهای خود، به تنهایی بسا دشوارها به جنگ می‌پرداخت سیری شده است. مدیریت نوین شهری باید بداند که سپهر کردن همه شهروندان در پذیرش مسئولیت و اکتشی نیرومند در برابر مشکلات، ساده‌انگاریها و ناکامیهاست.

خرابکاری عمدی اموال عمومی،  
عکس‌العملی است که در شرایط  
عدم مشارکت اجتماعی، زمینه  
ظهور و بروز می‌یابد و هزینه‌های  
مالی و اجتماعی زیادی نیز بر  
مدیریت شهری تحمیل می‌کند

به حل مشکلات شهری بینجامد، در فضای عدم مشارکت ممکن است مشکلات جدیدی نیز بروز نماید. خرابکاری عمدی اموال عمومی، عکس‌العملی است که در شرایط عدم مشارکت اجتماعی، زمینه ظهور و بروز می‌یابد و هزینه‌های مالی و اجتماعی زیادی نیز بر مدیریت شهری تحمیل می‌کند.

راضیه رضازاده، ضمن اشاره به این مسئله اظهار می‌دارد: مشارکت می‌تواند باعث کاهش خرابکاری عمدی اموال عمومی شود. مثلاً اگر جوانان درگیر حفظ، نگهداری و مراقبت از فضاهای شهری و امکانات عمومی باشند و در اداره امور شهر مشارکت داده شوند، دیگر شاهد تخریبهایی که نمونه‌هایش را همه دیده‌ایم، نخواهیم بود. جوانانی که خود را مسئول محیط زندگی خود نمی‌دانند، دست به رفتارهای تخریبی می‌زنند.

#### منافع مشارکت

نتایج مطالعات یک طرح توسط شورای شهر تهران نشان داد که اگر مردم تهران تنها در بیرون گذاشتن ظرف زباله خود در ساعت ۹ شب همکاری کنند، شهرداری ۴ میلیارد تومان در جمع‌آوری زباله صرفه‌جویی خواهد کرد، همین مطالعه نشان داد

# دستفروشا و دوره گردها؛ مزاحم یا مکمل؟

مرصیه تراپی  
کارشناس ارشد معماری



سه مترمربعات برای حضور او یک چهار پایه است!



**دستفروشی و دوره گردی، پدیده‌های ریشه‌دار**  
در حیات شهرهای کشور محسوب می‌شوند و  
برخورد با آنها نیز یکی از برنامه‌ها و اقدامات  
همیشگی شهرداریهاست. اما امروزه نظریه‌ای  
مطرح است که می‌توان و باید از بخش غیررسمی  
به عنوان فرصت و ابزاری برای بهبود فرآیند  
شهرنشینی و کارایی اقتصاد شهری استفاده کرد  
و از رویکرد حذف محض، اجتناب نمود.

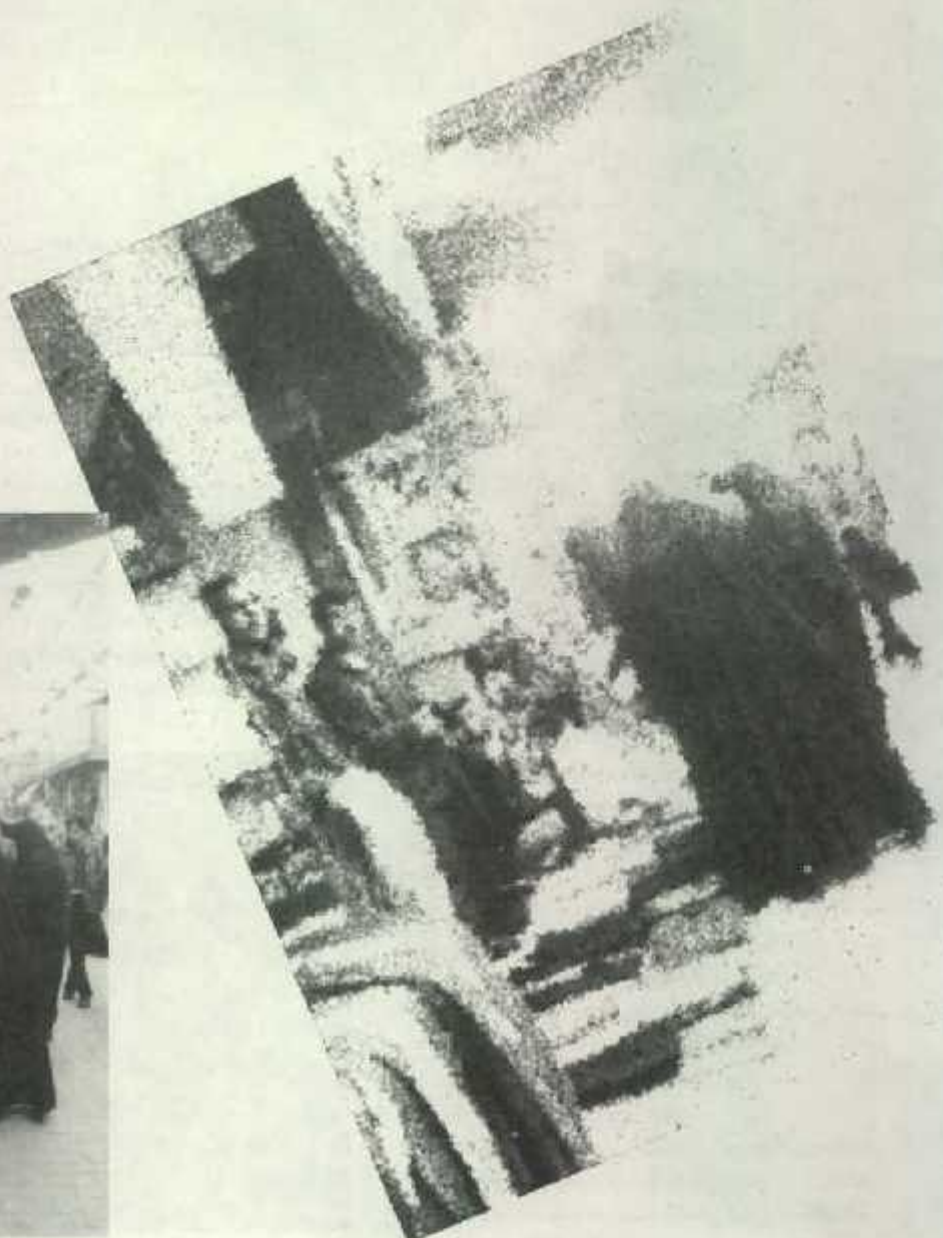
نوشته زیر در همین چارچوب و بیشتر از  
دیدگاه فضایی - کالبدی به این موضوع می‌پردازد  
که بخشی از فعالیتهای دستفروشی و دوره گردی  
را می‌توان به عنوان ابزاری برای تکمیل حلقه‌های  
مفقوده نظام توزیع و در عین حال عاملی برای  
تکمیل و روان بخشی فضاهای شهری تلقی کرد.

فضاهای عمومی شهر، چه به لحاظ کیفی و چه به لحاظ کمی، براساس  
مطالعات دقیق طراحی می‌شوند. مجموعه‌ای از دسترسها و کاربرها که  
مشخصات کامل آنها از جمله تراکم، ارتفاعات، فرم کالبدی دقیق ساخت  
و مبارها، تأسیسات زیربنایی و در طرح بیان می‌شود. آنچه در این فرآیند  
به فراموشی سپرده شده و تأسیسات نامطلوبی، هم در کارایی طرح  
پیشنهادی و هم در مدیریت و نظارت آن، به جای می‌گذارد، حیات و  
زندگی در عرصه عمومی شهری است. براین اساس افراد صرفاً برای رفع  
نیاز شخصی و یا برای دسترسی به کانونهای مختلف فعالیت در  
عرصه‌های عمومی ظاهر می‌شوند. آنان هیچ کنش و واکنشی با محیط  
نظرند. ماشینهایی متحرک هستند که بر اساس چارچوبهای برنامه‌ریزی  
شده و طراحی شده مشخصان رفتار می‌کنند؛ چرخهای مکانیکی که  
رابطه و واکنش هر جزء در هر لحظه قابل پیش‌بینی است و اجزای آن،  
موجودات زنده غیرمتفکری هستند که از شمارکت سرزنش ساز خود در  
چرخه موجود و نتایج آن آگاهی ندارند و قادر به تغییر و اصلاح بنیادی آن  
نیستند.

این درحالی است که امروزه همه می‌دانیم مصرف‌کنندگان یک  
نظام شهری، موجودات ذی شعوری هستند که آگاهانه قادر به تغییر  
ساختار و مسیر حرکت اثری‌اند. تنوع، استقلال، زمینه، تاریخ، فرهنگ  
ارزشها، تصورات ذهنی، اطلاعات، نیاز به آموختن و... از جمله مواردی  
است که نظام برنامه و طرح را بی‌ثبات کرده و پاسخهای تک بعدی رایج

در عرصه‌های عمومی و شهری شاهد فعالیتهایی هستیم که بدون تابلو و  
تشان هستند، به مرور زمان تثبیت شده‌اند و در سیستم فضاهای شهری  
جایگاه محکم یافته‌اند؛ فعالیتهایی که با محیط خود در تعامل‌اند. اما  
همواره تادیده گرفته شده‌اند و به همین جهت مشکلات زیادی را هم  
برای این دسته از فعالیتهای هم برای سیستم مدیریت شهری ایجاد  
می‌کنند. متن حاضر به جایگاه و ویژگیهای این فعالیتهای فضای شهری  
اشاره دارد و براین است که اساساً پذیرفتن و به رسمیت شناختن آنها  
اولین گام برای حل مسائل و مشکلاتی از قبیل ازدحام، سد معبر و... است.  
لازم به ذکر است که مثالها و نمونه‌های بیان شده در حیطه تجربیات و  
مشاهدات عینی نگارنده است.

امروزه در کشور ما برنامه‌ریزی و طراحی شهری در اغلب موارد پیرو  
طرز تفکر دوره مدرن است که از طرف کشورهای توسعه یافته مورد نقد  
قرار گرفته، اصلاح شده و یا بعضاً منسوخ گردیده است. در این رویکرد  
تصمیمات در مورد رشد الگوهای شهری براساس نقشه‌های کاربری  
زمین و کانسهای ارتباطی ما بین آنها اتخاذ می‌شود بدون مطالعه و فهم  
دقیق فعالیتهای رفتارهای واقعی شهروندان. به این ترتیب زندگی شهری  
از عرصه‌های عمومی شهر رخت بر بسته و به داخل فضاهای سرپوشیده  
تعبید می‌شود و فضاهای شهری به فضاهایی بدون حیات و زندگی،  
رهانده و اساساً ضد فضا تبدیل می‌شوند. (۱)  
به طور معمول در بهترین و خوشبینانه‌ترین حالت، حوزه‌ها و



کار مسود پروانه مسند استقرار دستفروشان



برآورده نشده محیط بوده و اساساً چالشهای برنامه و طرح را در سیستم فضای شهری پر می نمایند. هر غیر این صورت دوام نمی آورند و از بین می روند.

از آنجا که در شرایط موجود همه فضاهای شهری، همه نوع خدماتی را ارائه می دهند و چند عملکردی اند، در بسیاری موارد این کارگرها با هم مغایر بوده و یا اساساً در تناقض با هم هستند. برای مثال بدنه محورهایی دسترسی سواره، ترکیبی از کاربریهای تجاری، آموزشی، اوقات فراغت، فرهنگی و... است و از آنجا که دامنه این فعالیتها همیشه در داخل فضای سرپوشیده تمام نمی شود و آثار بیرونی در حریمهای عمومی نیز دارند، شاهد انواع تداخل فعالیت در این محورها هستیم. از سوی دیگر چون همیشه تگله طراحان و برنامه ریزان، متوجه حل معضل ترافیک و تردد سهل و سریع سواره است. سهم سایر فعالیتهای شهری که باعث نشاط و حیات زندگی شهری می شوند به اتومبیل داده شده و نهایتاً این فعالیتها و عرصه مورد نیاز برای آنها نادیده گرفته شده اند.

به این ترتیب بیزراه نیست اگر شاهد حرکت روزنامه فروشان سیار، حاجی فیروزها، گل فروشان و... از لایه لای اتومبیلهایی که پشت چراغ توقف کرده اند باشیم. شتاب آوردگی زندگی ماشینی باعث می شود شهروندان کوتاهترین زمان و پراحتترین شیوه را برای رفع نیازهای خود برگزینند و روزنامه فروش سیار، پاسخ مناسبی برای این ماجراست. وقتی

نتیجه و غیر کارآمد می نمایند. (۲)

شهروندان در یک اجتماع شهری، نیازهای بالقوه و بالفعلی برای زندگی شهری، با هم بودن و تعاملات اجتماعی دارند و از هر آنچه اندک شور و نشاطی به زندگی جمعی آنان بخشد استقبال خواهند کرد. اساساً نیاز به با هم بودن، دیدن دیگران و دیده شدن توسط آنان آن قدر قوی است که هر نوع چارچوب و طرحی که این موضوع را نادیده بگیرد، در هم شکسته و به مرور زمان، پاسخهای غیر علمی ولی وقتی خود را جایگزین آن می کنند.

از جمله مواردی که با وجود تأثیری که بر ساختار فضای اجتماعی، کارکردی و اقتصادی دارند اغلب در برنامه ریزی و طراحی فضاهای شهری نادیده گرفته شده اند و یا برخوردی ناقص و غیر کارآمد با آنها شده، فعالیتهایی موسوم به فعالیتهای غیر رسمی است. فعالیتهایی که حال و هوای عمومی فضاهای شهری را متحول می سازند و از آنجا که در داخل عرصه های عمومی شکل می گیرند و نه در بدنه های آن و همچنین از آنجا که قابل پیش بینی نیستند و به شکل خود و اتفاق می افتند. کاملاً از جنس محیط یا تمام ویژگیهای آن هستند با نگاهی نکته سنج و دقیق به این گونه فعالیتها می توان دریافت که حال و هوای عمومی فضا، اکنونها و کاربریهای عمده موجود در فضا، حالت ورده شهروندانی را که در فضا حضور دارند بیان می کنند. آنها در اغلب موارد پاسخگوی نیازهای

حریم و آکسی سطر جلدی از سعید



اساساً شهروندان پیاده در نظام برنانه و طراحی جایگاهی ندارند. فعالیت‌های مکمل ناشی از تعاملات پیاده‌ها نیز به عرصه سواره کشیده می‌شود. از آنجا که شهروند سواره خسته از زندگی ماشینی است، آواز حاجی فیروز برای او نوید دیر آشنایی برای فرارسیدن بهار و شروعی دیگر است و او نیز با یاداشی کوچک برای تقدیر از این لحظه کمیاب، حضور او را تأیید می‌کند و این چرخه واقعی تنگنوم می‌یابد و هر سال در روزهای پایان سال تکرار می‌شود.

در روزهای سرد زمستان، نیویی به هر رهگذر سواردهانی یک کاسه گرمای مطبوع و ارزان، هدیه می‌کند این هدیه کوچک و تکراری مورد توجه و علاقه شهروندان است.

عصرها در میدان اصلی شهر، پایانه‌ها و کانوهای بزرگ اطراف - تجاری، رستورانها و یا با کمترین فاصله از بزرگراهها و مسیرهای اصلی شهر - نوای ساز مرد نایبانی که در پیاده‌رو می‌نوازند تنها صدایی است که شهروندان را به مهربانی و آرامش دعوت می‌کند و این هشدار کوچک هر روزه است.

قبل از پرداختن به ویژگی‌های کلی این نوع فعالیتها، ذکر دو نکته ضروری است: نکته اول اینکه این فعالیتها آن طور که تصور می‌شود، فعالیت‌های بدون فضا و یا فعالیت‌های غیررسمی نیست. نمی‌توان صرفاً اینکه جایگاه و حالت این نوع فعالیتها در اسناد قانونی شهرها (اسناد مربوطه به برنامه‌ریزی و طرح‌های شهری) مشخص شده آنها را به رسمیت شناخت. بسیاری از اتفاقات و موضوعات شهری، رسمیت خود را از عرف و تسلیم حضور به دست می‌آورند. این فعالیتها را بدون فضا هم نمی‌توان نامید زیرا فضا صرفاً محیط کالبدی، دربار و دارای مالکیت مشخص نیست. رویدادهای تصورات ذهنی، مدعاها و در ایجاد حریم و بستر لازم برای شکل دادن به یک فضا مؤثرند. از این رو این فعالیتها در اینجا با عنوان «فعالیت‌های مکمل» نامیده می‌شوند.

نکته دوم اینکه مطرح نمودن فعالیت‌های مکمل به عنوان فعالیت‌های وابسته به عرصه‌های شهری و مؤثر در کیفیات و سرزندگی فضاهای شهری به معنای تأیید همه آنها نیست. قطعاً فعالیت‌هایی که منافی اقتصاد ملی، ارزشها و سلامت جامعه است در این رده جای نگرفته و جزء فعالیت‌های مزاحم شناخته می‌شوند. کنترل و حذف آنها نیز صرفاً منوجه طراحی شهری نبوده و در حالت همه سازمانهای ذی ربط را در امر مدیریت شهری می‌طلبد.

اولین و مهمترین ویژگی فعالیت‌های مکمل این است که متال و متحرک‌اند؛ آنها فضای وقوعشان را خود انتخاب می‌کنند و به محض اینکه فضا دیگر قابلیت نشانده باشد و یا اینکه در استفاده از آن معانیت به عمل آید به نقاط دیگر منتقل می‌شوند. به عنوان مثال بیشتر آنها در نقاط پرسرقت و آسود - که طیف گروههای سنی و اجتماعی آنها متنوع است - اتفاق می‌افتد و به در مراکز اداری و یا جاذبه یک گروه خاص.

دومین ویژگی این است که آنها در تساطحات مقابل یا محیط و اتفاقات آن تنگنوم می‌گیرند. آنها مکمل کاربریها و فعالیت‌های پیرامون خود هستند و جالبتهای موجود در محیط را بر می‌کنند. برای مثال در خیابان شریعتی تهران سه واسطه وجود مسیل، بزرخی از محورهای عمودی متقاطع با خیابان به بن بست تبدیل شده‌اند. این بن بستها دیگر گنشن تجاری - اداری خیابان را ندارند و به بن بستهای مسکونی تبدیل شده‌اند و از آنجا که بدون رعایت سلسله مراتب ایجاد شده‌اند، برخی از انواع کاربریها و خدمات مورد نیاز محله مسکونی را ندارند. از این رو در این بین شهرها شاهد حضور نایب فروشان سیار که سوار بر موتور، نان تازه توزیع می‌کنند هستیم. با دقت در این اتفاق حتی در می‌بایم که آنها شناخته



نوازنده در کنار یک سازه مسکونی در تهران

میدانچه محله همیشه شاهد حضور بیومردی است که صبح به صبح جسمه بلورهایش را روی جوی، بیای درخت کهسال میدانچه عرضه می‌کند؛ آنجا حریم اوست و محیط حتی در غیاب او به این حریم احترام می‌گذارد و به انتظار روزی دیگر همچنان جای او را خالی نگه می‌دارد. وقتی که شهروندان در هیاهوی خرید و یا در انتظار یک دوست هستند تماشای یک معرکه گیری، اجرای یک ملودی محلی، دینش اجناس سامانها و دوره گردها، برایشان بسیار لذت بخش است. در این دیدنها و لذت بردنها با دیگرانی که ناشان را نمی‌دانند به واسطه حس مشترکشان در آن لحظه، چون آشنایی هو کلام می‌شوند و لحظه‌ای اتفاق می‌افتد که در یک فضای شهری، نقطه نوح است! تعامل با دیگرانی که نمی‌شناسند.

سوار سبوق و بسیاری دیگر با وجود همه کنترلهای شهری، همواره وجود دارند و حتی به نوعی شهروندان آنها را تقویت نیز می‌کنند. حضور دائمی آنها مبین این نکته است که باید در رویکردمان نسبت به این دسته از فعالیتها تجدیدنظر کنیم. آنها همیشه در پس جنگ و گریزهای دائمی با مأموران شهری وجود داشته و بخشی لاینفک از محیط خود هستند. از این رو شناخت ویژگیهای آنها، نوع ارتباط و تعاملشان با محیط و دلایل حضورشان در فضاهای شهری، در ساماندهی و هدایت آنها بسیار مهم و ضروری است.

**مطرح نمودن فعالیتهای مکمل به عنوان فعالیتهای وابسته به عرصه های شهری و مؤثر در کیفیات و سرزندگی فضاهای شهری به معنای تأیید همه آنها نیست. قطعاً فعالیتهایی که منافی اقتصاد ملی، ارزشها و سلامت جامعه است در این رده جای نگرفته و جزء فعالیتهای مزاحم شناخته می شوند**

و مصنوعی بالایی است بدون قرار قبلی در صورتی که وقت داشته باشد تصمیم به قدم زدن می گیرد. (۳)

بی توجهی به این ویژگی باعث شده است که بسیاری از طرحهای خیر خواهانه در مورد ساماندهی این نوع فعالیتهای با شکست مواجه شود. به عنوان مثال در شهر مشهد، خیابان دانشگاه از بسرفته و آمدترین خیابانهای شهر و دارای متنوع ترین رده اجتماعی شهروندان است. از این رو بدیهی است که انواع فعالیتهای مکمل در این خیابان از محدوده میدان سراب تا میدان تقی آباد و جلوخان ساختمان تجاری زیست خاور حضور داشته باشند. مدتی است که شهرداری پانینی خیر خواهانه و به قصد ساماندهی خیابان دانشگاه و فعالیتهای مکمل واقع در آن، یک فضای باز را در محدوده انتهای غربی خیابان به این فعالیتهای اختصاص داده است. این فضا بدنه ای ۱۵ متری در خیابان و عمق ۴۵ متر دارد و نورپردازی هم شده است. نکته جالب توجه اینکه با وجود همه تمهیدات انجام شده، حضور فعالیتهای مکمل در این فضا موقتی بوده و دوام نیابده است و نهایتاً به جلوخان ساختمان زیست خاور سرریز شده اند. به نظر می رسد

او همیشه زیر همین سایبان منتظر مشتری خود است



فعالیتها مکمل، فعالیتهای مشرک، و سوار



یکی از مهمترین دلایل این قضیه از دست دادن مشتریان بالقوه بوده است.

چهارمین ویژگی این است که آنها در طول سال و حتی در طول هفته و روزهای تعطیل، به لحاظ نوع محصولاتی که عرضه می کنند، موقعیت استقرار و نحوه ارائه، متفاوت عمل می کنند. به این ترتیب در برخی موارد شاهد حضور افراد یکسانی هستیم که در یک حوزه خاص در شرایط متفاوت، خدمات متفاوتی را ارائه می دهند. آنان به علت حضور دائمی در عرصه های مورد نظر، محیط، شهروندان و کانونهای تأثیر گذار روی سیستم فضای شهری حوزه خودشان را به صورت کاملاً تجربی می شناسند و با آن سازگار می شوند. این سازگاری متضمن حضور دائمی آنان است؛ به طوری که سالها در یک حوزه فعالیت می کنند.

پنجمین ویژگی این فعالیتهای این است که اگر فضا قابلیت وقوع فعالیتهای مکمل را داشته باشد، با استناد به کمترین عناصر کالبدی موجود در محیط، مکان پایی می شود. این عوامل کالبدی طیف وسیعی دارند. پناه عناصر مربوط به تأسیسات شهری، پای درخت حاشیه پادمرود، کنار پوشش گیاهی و جدول یا بنجهد، جوار پاینده های مسلمان و عاقلیم و تابلوها، سطح روی جوی آب، ورودی بناهای مترو که و یا پاساژها، محدوده روشن پای تیر چراغ برق و ... از جمله عناصر کالبدی هستند که به تجدید عرصه های وقوع فعالیتهای مکمل یاری می رسانند. در نهایت

شده اند و بعضاً با ساکنان دارای حساب و کتاب بوده و سلائق آنان را نیز می دانند.

برخی دیگر نیز به دلیل سرریز فعالیتهای مجاور شکل می گیرند. به عنوان مثال صفا طولانی سینما، انتظار شروع تئاتر و یا کنسرت در فضای جلوی آنها، فرصت خوبی است برای جذب مشتریان بالقوه که تیار به سرگرمی و تنوع دارند. به این ترتیب فروش انواع تنقلات و حضور نوازندگان خیابانی و معرکه گیران در این محیطها بسیار جالب توجه است. سومین ویژگی این است که این فعالیتهای همواره به دنبال مشتریان بالقوه هستند؛ یعنی شهروندان به ندرت صرفاً برای استفاده از این فعالیتهای وابسته صورت مقصدی به آنها رجوع می کنند. از این نظر این دسته از فعالیتهای جزء امکانات محیط محسوب می شوند؛ یعنی شهروندان بدون قرار قبلی و به هنگام مواجهه با آنها، مشتری بالقوه آنها می شوند و به این ترتیب فعالیتهای انتخابی شکل می گیرد.

به طور عمده فعالیتهایی که در عرصه عمومی شهرها اتفاق می افتند به سه دسته کلی قابل تقسیم است: فعالیتهای ضروری مانند دسترس به کانونهای فعالیتهای شهری، خرید و ...، فعالیتهای انتخابی و فعالیتهای اجتماعی که برآیند دو گروه فعالیت قبلی است. فعالیتهای انتخابی آهایی هستند که شخص در مواجهه با امکانات محیط آنها را انتخاب می کند و انجام می دهد. مثلاً شخص در محیطی که دارای ارزشهای کیفی طبیعی



## فعالیت‌های موسوم به فعالیت‌های غیر رسمی که در داخل عرصه‌های عمومی شکل می‌گیرند کاملاً از جنس محیط با تمام ویژگی‌های آن هستند و حال و هوای عمومی فضا را بیان می‌کنند. در اغلب موارد پاسخگوی نیازهای برآورده نشده محیط بوده و اساساً چالش‌های برنامه و طرح را در فضای شهری پر می‌نمایند

آنچه باعث تحکیم و ثبات حریم این فعالیت‌ها می‌شود، تکرار و حضور مداوم آنها در این عرصه و ارتباط هرچه بیشتر آنها با کاربری و فعالیت بدنه‌های مجاور است.

با توجه به این نکات به نظر می‌رسد که ارتباط این نوع فعالیت‌ها با محیط و رویدادهای درون آن به قدری واقعی و تنگاتنگ است که نمی‌توان در همه موارد آنها را غیر رسمی و مدعیان دانست. در شرایط موجود در بسیاری موارد انواع فعالیت‌های مکمل در عرصه‌های شهری، غیر رسمی، مزاحم و مختل عبور و مرور پیاده تلقی می‌شوند. این در حالی است که پارک موتور در پیاده‌رو، انواع میزبان‌های حجیم و جای گیر در فضای پیاده از قبیل سطل آشغال و تابلوهای تبلیغاتی، انواع عناصر مربوط به تأسیسات شهری مثل برق و مخبررات و آب، انواع پوشش‌های گانه نامناسب برای فضای پیاده و ... مدعیان شناخته نمی‌شوند و اساساً برخورد مؤثری با این موارد در عرصه‌های شهری صورت نمی‌گیرد؛ در حالی که آنها در تعامل پیچیده با محیط نبوده و با هماهنگی بین ارگان‌های ذی‌ربط در امر مدیریت شهری کاملاً قابل حل است.

به خاطر دانسته باشیم که زندگی شهری و تعاملات اجتماعی در حوزه فعالیت‌های مربوط به شهروندان پیاده اتفاق می‌افتد. اما ما بدون در نظر گرفتن این نکته با تعریف‌های بی‌رویه و تبدیل میدان شهری به فلکه - جهت توزیع حرکت سواره - روزه روز سطله اتومبیل را بر شهرها استوار می‌دهیم و در جهت تهدام زندگی جمعی و تعاملات اجتماعی گام بر می‌داریم.

اگر در طرح‌های شهری، عرصه‌های مربوط به فعالیت‌های سواره و پیاده از هم تفکیک شوند و تعریف دقیق و روشنی از عملکرد، حالت و فعالیت‌های هر کدام از فضاهای شهری داشته باشیم، حضور فعالیت‌های مکمل در برخی عرصه‌ها نه تنها مختل و مزاحم نیست بلکه می‌تواند

سودمند نیز باشد.

به این ترتیب این فعالیت‌ها خودبه‌خود جذب کانون‌های فعالیتی پیاده می‌شوند. در اینجا است که حضور احتمالی آنها در محدوده‌های سواره مانند بزرگراه‌ها، فلکه‌ها و تقاطع‌های سواره نوعی برخورد مؤثر جهت شناسایی دلایل، حذف آنها و نهایتاً حذف فعالیت‌های مورد نظر را می‌میلد. از حضور این فعالیت‌ها در عرصه‌های پیاده می‌توان استفاده بهینه جهت ارتقای کیفیت‌های محیطی فضای شهری و سرزندگی آنها نیز به عمل آورد.

در تشریفات کاملیدی، این نوع فعالیت‌ها بسیار قلیع هستند. روش‌های مطلوب، سطحی صاف و متفک از مسیر عبوری، ایمنی در مقابل سواره و ساموران شهری، ثابت انتظار آنها از محیط وقوعشان است. حریم‌ها، حضور بیانی، محل استقرار و ... از جمله مواردی است که روند طبیعی تغییرات در محیط شهری، خودبه‌خود تأثیر خویش را بر آنها اعمال می‌کند و آنها را ساماندهی می‌نماید. اساساً برنامه‌ریزی سخت یا فضایی مشخص در مورد فعالیت‌های مکمل، صرفاً به هدایت دادن برنامه و انجام کاری غیر عملی است. این فعالیت‌ها صرفاً در سازه‌ها و محدوده‌های وقوع قابل طراحی هستند.

در زندگی شهری، سرزندگی و زندگی تک‌تک شهروندان با هم پیوند خورده است و هر یک در چرخه این زندگی جمعی نقش خود را ایفا می‌کنند. نادیده گرفتن برخی نقش‌ها هر چند غیر اصلی و کم‌رنگ به این چرخه لطمه وارد می‌سازد.

شادی حاصل از حضور یادکندهای رنگارنگ، تلنگر ناشی از یک نسای دیرآشنا، عطر گل‌های تازه گل‌فروشان سیار، نشاط حاصل از برخورد شدن یک نیاز زودگذر و ارزان و ... را جدی بگیریم، آنها مانند نقاط کوچک روشنی هستند که در سلولوم و پیوستگی حضور خود زندگی جمعی را روشن می‌کنند و از تاریکی، یکتاخشی خارج می‌سازند.

سلولوم حضور این فعالیت‌ها بستگی به محیط پیرامون آنها دارد. برای سامان دادن به آنها باید محیطشان را سامان داد و نه خود فعالیت‌ها را. آنها سامان‌دهی نمی‌شوند، بلکه سازگار می‌شوند و در نظام فضا به تدریج جایگاه خود را پیدا می‌نمایند و سعی می‌کنند نقش خود را درست ایفا نمایند. در غیر این صورت خودبه‌خود از بین می‌روند.

این نوشتار صرفاً آشنایی و پیش‌درآمدی بر نحوه نگرش به فعالیت‌های مکمل است. قطعاً آشناسایی کامل و ارائه راه‌کارهای برای پیش‌بینی درست و ساماندهی این فعالیت‌ها نیاز به فرضی مولاتم و مطالعاتی وسیع و همه‌جانبه در این زمینه دارد.

زیرنویسها

- 1- کوین لینچ، تئوری شکل خوب شهر، ترجمه سیدمسعود بحرین، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.
- 2- Roger Trancik, Finding Lost Space, Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold, New York, 1974.
- 3- Jan Gehl, Life between Building, Translation of Live mellem husene, Van Nostrand Reinhold, New York, 1987.





M. var mohammadi

# اقتصاد شهر و بهره‌وری

دبیر خانه سازمان ملل متحد  
ترجمه ابراهیم جمشیدزاده زبانی  
کارشناس ارشد شهرسازی

برای رسیدن به این هدف، سیاستگذاران باید به شکل مؤثرتری به ارزیابی نوع توسعه با توجه به موارد زیر بپردازند:  
نوع اهداف، پیامدها، چه کسی از این برنامه‌ها سود می‌برد و چه کسی متضرر می‌شود، اینکه آیا جایگزین‌های دیگری نیز وجود دارد که بهتر و عادلانه‌تر باشد، در این چارچوب موضوعات زیر برای افزایش بهره‌وری اقتصاد شهری باید مورد توجه قرار گیرد.

## موضوع اول: نیروی کار

یکی از کارکردهای مهم شهرها، سازمان دادن به عرضه نیروی کار یا دسترسی آسان و استفاده بهینه از آن است. مهاجرت روستاییان به شهرها و قبیل از آن، مهاجرت درون شهری، مشخصه توسعه اقتصادی در بیشتر کشورهای جهان است. مهاجرت می‌تواند ابزاری باشد تا از طریق آن منافع رشد شهری در خارج از شهرها نیز گسترش یابد. همچنین تغییرات کمی که در تقاضای کل نیروی کار شهری ایجاد می‌شود امکان دارد نرخ رشد مهاجرت را تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا مهاجرت جزیانی است که می‌تواند بین بازار نیروی کار شهری و روستایی تعادل ایجاد کند.

اغلب در مدل‌های سنتی - به دلیل اینکه بیشتر مهاجران نمی‌توانند به شکل مفیدی در شهر به کار گرفته شوند - مهاجرت روستاییان به شهرها باعث کاهش بهره‌وری ملی تلقی می‌شود. اما اختلاف دستمزد میان ساکنان شهری و بین ساکنان شهری و روستایی صرفاً عاملی برای درک ارتباط بین بهره‌وری کارگران یا میزان آموزش، مهارت و سایر سرمایه‌های انسانی و نحوه تقسیم بازار سرمایه بین بخشهای سنتی و نوین است.

شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه پدیده‌ای متناقض است؛ از یک سو شهرها توسعه اقتصادی را هدایت می‌کنند و با افزایش بهره‌وری نیروی کار و نویدرهای نواده‌های مردم از فقر، گرسنگی، بیماری و مرگ زودرس، باعث دگرگونیهای اجتماعی می‌شوند و از سوی دیگر، رشد شهرها پیامدهای گسترده دیگری نیز در پی دارند که بسیاری از آنها کیفیت زندگی را کاهش می‌دهند. حتی وقتی درآمد ملی در حال افزایش است، تقاضا برای کارگران بیشتری با مهارتهای مختلف ایجاد می‌شود که بیشتر در چند مرکز درآمدی خاص متمرکز هستند.

در بیشتر کشورهای عضو کمیسیون اجتماعی - اقتصادی منطقه آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) (۱)، بازارها اغلب نامنظم و قوانین و مقررات غیرقابل اجرا و کاملاً تحمیلی است. علاوه بر این، محدودیتهایی را نیز برای نیروی کار، منابع مالی و بازار زمین بوجود می‌آورد. از نظر دولتهای ملی و محلی، بخش غیررسمی بخش مولد محسوب نمی‌شود؛ آنها معتقدند که بخش غیررسمی بهره‌وری ملی را کاهش می‌دهد. در تدوین چارچوب خط‌مشی شهری برای دهه‌های آینده، نیاز شهرها به رشد را باید مدنظر قرار داد. در این چارچوب اهدافی همچون کارایی و بهره‌وری نیز مانند برابری، عدالت، حمایت و مشارکت مردمی، همه به یک اندازه اهمیت دارند. این اهداف نه تنها مغایرتی با یکدیگر ندارند، بلکه اهدافی هستند که به هم وابسته‌اند و در ارتباط نزدیک با هم قرار دارند.

افزایش درآمدهای ملی یکی از اهداف مهم دولتهاست. اما

## در بیشتر کشورهای در حال توسعه، نیاز به ضمانت بازپرداخت وام، باعث شده که بیشتر منابع اعتباری ساخت مسکن از دسترس فقرا خارج شود



در این مفهوم، مهاجرت برای به حداقل رساندن منابع تحرک نیروی کار برای دولت‌ها حیاتی خواهد بود، بویژه مواعی که به تقسیم بازار نیروی کار مربوط می‌شود. حذف سیاست‌هایی که تحرک نیروی کار را تحت الشعاع قرار می‌دهد مانند تأمین مالی صنایع سرمایه‌بر و منع ورود به بخش رسمی به خاطر مقررات دست و پاگیر ضروری است. دولت‌ها می‌توانند تحرک درازنقاهای کیفیت نیروی کار را از طریق سرمایه‌گذاری پروری نیروی انسانی تسهیل نمایند. مطالبات نشان می‌دهد که در بیشتر کشورهای در حال توسعه نرخ‌های بارده خصوصی و اجتماعی برای آموزش و پرورش بالاست. آموزش ابتدایی هم از نظر اجتماعی و هم از نظر اقتصادی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. متأسفانه با توجه به تمرکز امکانات آموزشی نوین در برخی شهرها، اغلب همه مناطق شهری به یک نسبت به مراکز آموزشی دسترسی مناسب ندارند. نابرابری‌های درون شهری، فرزندان خانواده‌های فقیر را از مدارس محروم می‌کند. این مواعی غیر اقتصادی برای تشکیل سرمایه انسانی، نابرابری در آسودگی می‌کند و بهره‌وری نیروی کار شهری را با معانت ورود کودکان به مدرسه کاهش می‌دهد.

### موضوع دوم: مسکن

فراوانی شهرنشینی نیاز دارد که سرمایه‌های زیادی را در بخش مسکن به کار اندازد و زیرساخت‌هایی را نیز مانند حمل و نقل، شبکه آبرسانی و سایر شبکه‌های زیربنایی و امکانات تجاری و صنعتی ایجاد کند. وقتی کناری سرمایه‌گذارهای شهری و کارایی عملیاتی این سیستم‌ها برقرار می‌شود، در بهره‌وری ملی اثر مهمی خواهند گذاشت. بنابراین، وقتی سرمایه‌گذاری شهری تأمین می‌شود، کناری بازار سرمایه را در اقتصاد ملی تحت الشعاع قرار می‌دهد.

فضالیتهای خانه‌سازی می‌توانند سهم عمده‌ای در اقتصاد شهری داشته باشند. فعالیت خانه‌سازی فعالیت قوی در جهت ایجاد اشتغال مستقیم برای تعداد زیاد نیروی کار غیر ماهر برای احداث خانه و زیرساخت‌های مرتبط با آن است. همچنین فرصتهای شغلی غیر مستقیم نیز در بخش مسکن ایجاد می‌شود؛ زیرا این بخش کاملاً کاربر است و با بخش‌های دیگر از قبیل صنعت، مصالح ساختمانی، حمل و نقل و در بلندمدت تعمیر و نگهداری مسکن در ارتباط است. علاوه بر این، مسکن جدید تقاضای برای مدارس و درمانگاه‌های بهداشتی را افزایش می‌دهد. بخش مسکن با تقاضای بسیار بالایی که برای نیروی کار غیر ماهر ایجاد می‌کند، اثر مهمی در ایجاد اشتغال مفید دارد و زمینه آموزشی مناسبی برای کارگران روستایی غیر ماهر می‌کند که وارد اقتصاد شهری می‌شوند، نیز محسوب می‌شود.

سهم بخش مسکن در اقتصاد ملی و شهری یک کشور می‌تواند بر حسب سهم آن در افزایش تولید ناخالص داخلی اندازه‌گیری شود. ساختمان‌های مسکونی بیش از ۲۰ تا ۳۰ درصد از سرمایه ثابت ناخالص داخلی را در بیشتر کشورهای در حال توسعه تشکیل می‌دهند؛ بنابراین بخش مسکن می‌تواند موتور پرانندگی برای توسعه مالی داخلی باشد.

در بیشتر کشورهای در حال توسعه، اعتبار بیش از ۸۰ درصد سرمایه‌گذاری مسکن از طریق منابع غیر از مؤسسات وام‌دهنده و بانک‌هایی که به طور رسمی شناخته شده هستند تأمین می‌شود. شواهد نشان می‌دهد که در این کشورها دسترسی به سرمایه، مشکل اساسی در گسترش اعطای وام‌های مسکن است. نیاز به ضمانت بازپرداخت وام، باعث شده که بیشتر منابع اعتباری ساخت مسکن از دسترس فقرا خارج شود. توجه به این نکته نیز ضروری است که فقدان منابع مالی، منجر به کاهش سطح سرمایه‌گذاری مسکن می‌شود. همچنین فقدان منابع مالی باعث ازدحام، کاهش کیفیت واحدهای مسکونی و رشد سریع واغها خواهد شد.

کشورهای آسیایی نگرش‌های متفاوتی برای افزایش میزان رهن و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها در بازارهای اعتباری ملی دارند. تجارب هند، مالزی و تایلند نشان می‌دهد که منابع مالی رهنی می‌تواند در جهت افزایش سطح پس‌اندازهای داخلی و افزایش اعتماد بازار تخصصی سرمایه، توان بخش مالی را بالا ببرد.

تأمین منابع مالی مسکن، یکی از فرصتهای اصلی برای افزایش کارایی رشد شهری است. از نظر تأمین اعتبار، مؤسسات می‌توانند با افزایش جریان اعتبار رهنی برای افرادی که جهت ساخت مسکن می‌خواهند بر اساس نرخهای بازار استقران کنند کناری سرمایه‌گذاری ملی را بالا ببرند. علاوه بر این، با گسترش مؤسسات اعتباری شهری، فرصتهای مشابهی برای کمک به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مالی محلی ایجاد می‌شود. این مؤسسات می‌توانند اعتبار مالی پروژه‌های زیربنایی محلی را که اغلب به سرمایه‌های نقدی بسیار زیاد دولت مرکزی نیازمندند تأمین کنند. خرج و تعدیلهای استفاده از این نوع مؤسسات باعث می‌شود نقش مستقیم دولت مرکزی کاهش یابد.

### موضوع سوم: زمین

زمین سومین عنصر مولد شهری است. در بلندمدت، یکی از مهمترین تأثیرات سیاست عمومی برای توسعه اقتصاد محلی، کنترل ساختار کل هزینه‌های شهری است. پایین بودن ساختار

هزینه‌های شهری می‌تواند - از طریق کاهش هزینه‌های تولید - رقابت اقتصادی بین مناطق شهری و روستایی را همزمان افزایش دهد.

اهرم اصلی دولت در کاهش هزینه‌های شهری، سیاست توسعه زمین است که شامل تسهیل مقررات ساختمان‌سازی و سرمایه‌گذاری در زیرساختها برای افزایش عرضه زمین قابل توسعه است. انقلب مسئولان محلی هم می‌توانند هر یک از این عملیات را مدیریت کنند.

با توجه به سطوح تقاضا، شرایط عرضه، تعیین کننده قیمت زمین و مسکن خواهد بود. سیاستهای عمومی دولت می‌تواند تا حد زیادی عرضه زمین قابل توسعه و مسکن را تحت الشعاع قرار دهد. سرمایه‌گذاری زیربنایی در معابر شهری و شبکه‌های آبرسانی، عرضه موثر قطعات زمینهای قابل توسعه را زیاد می‌کند.

### اهرم اصلی دولت در کاهش هزینه‌های شهری، سیاست توسعه زمین است که شامل تسهیل مقررات ساختمان‌سازی و سرمایه‌گذاری در زیرساختها برای افزایش عرضه زمین قابل توسعه است

برخی اقدامات عمومی می‌تواند وجود مسکن و زمین را محدود کند. بعضی از این محدودیتها عبارت‌اند از: برنامه‌ریزی یا مقررات منطقه‌بندی محدود کننده رشد در مناطق معین، تصویبات قانونی حذف کننده زمین از بازار توسعه، مقررات ساختمان‌سازی محدود کننده توسعه و گسترش قطعات بیشتر، و عدم دسترسی بخشی از اراضی به زیرساختهایی از قبیل جاده و آب و برق. مقررات قانونی انتقال زمین، ثبت زمین و دسترسی به زمینهای عمومی هم می‌تواند به افزایش قیمتها کمک کند.

گذشته از محدودیتهای برنامه‌ریزی و مقررات منطقه‌بندی، معیارهای تحمیلی توسعه از طرف دولت نیز هزینه‌های ساختمان و زمین را افزایش می‌دهند. برخی از این معیارهای توسعه بر تفکیک دقیق کاربریهای صنعتی و تجاری از کاربریهای مسکونی تأکید دارند و به همین دلیل هزینه‌های اساسی بر بنگاههای کوچک تحمیل می‌شود. در واقع در بیشتر موارد برنامه‌ریزان کالبدی بدون تحلیل از مفاهیم هزینه، چه برای بخشهای مسکونی و چه بخشهای تجاری، طرحهای منطقه‌بندی را تهیه می‌کنند.

ثبت و انتقال زمین هم یکی از مشکلات است. هزینه‌های بالای ثبت و مالیات، همواره با سوانح قانونی، تعادل به ثبت فروشهای خصوصی زمین در بخش رسمی را از بین می‌برد. این عوامل و مسائل دانوستدی دیگر، فرایند تفکیک زمین را به تأخیر می‌اندازند و هزینه توسعه را نیز افزایش می‌دهند.

قیمتهای زمین یکی از بهترین معیارهای کارایی اقتصاد شهری است. یکی از کارکردهای سیستم عرضه زمین افزایش سریع این درآمدهاست. در بیشتر کشورهای آسیایی، قیمت زمین

با ترقی فزاینده در حال رشد است؛ چرا که وجود عوامل مختلفی نظیر سفته‌بازی و سیاستهای عمومی، میزان عرضه زمین را به بازار محدود می‌کند. سیاستهای محدود کننده عرضه زمین شامل توسعه اندک یا فروش پایین زمینهای دولتی، محدودیتهای قانونی توسعه خصوصی زمین و عرضه محدود زیرساختهای عمومی است که مانع اختصاص زمین کافی به کاربری شهری می‌شود. افزایش سریع قیمتتهای واقعی زمین، با افزایش ساختار هزینه برای همه فعالیتهای اقتصادی، بهره‌وری شهری را کاهش می‌دهد.

علاوه بر اینها، دسترسی به زمین موضوعی کلیدی برای بخشهای فقیرتر جامعه است. در بیشتر شهرهای آسیایی فقرا به دلیل استقرار در مجاورت مکانهای کناری و بخشهای مرکزی مناطق شهری، بزرگترین قربانیان هستند. آنان پذیرفته‌اند در مناطقی که آلودگی بالایی دارد زندگی کنند و یا نزدیک مناطق صنعتی، بنادر و مکانهایی که دادوستد بالایی دارند به عنوان کارگر روزمزد کار کنند. و یا کارفرمای خرده یا باشند. فقرا فقط به دلیل نزدیکی به محل کارشان زمینهای شخصی و یا دولتی را به طور غیرقانونی تصرف می‌کنند یا اجاره کمی را به خاطر فقدان زیرساختهای اولیه می‌پردازند. دولتها، از کمک به مردم در چنین مکانهایی در هراس‌اند زیرا مستفندند که این کمکها باعث تشویق انسان به راغب‌نشینی خواهد شد. در نتیجه، به دلیل فقدان بهداشت مناسب که با تخریب محیط زیست مرتبط است و به دلیل از دست دادن زمین و انرژی برای انجام کارهای روزمره مثل تحصیل آب، سوخت و سایر تیزابهای اساسی برای حفظ خانواده، توان بالقوه اقتصادی خانوارها کم می‌شود.

زمین و مسکن برای ایجاد موقعیتهای اقتصادی در حمایت خانوارها برای تهیه غذا، صنایع خانگی و تجارت مشترک خارج از بازار، فضای امنی را ایجاد می‌کنند. عطاامات در شهرهای آسیایی نشان می‌دهد که بیش از یک - پنجم درآمد خانوارها در جوامع فقیر از طریق مبادله و تولید غیربازاری به دست می‌آید.

تقریباً در تمام مناطق کلانشهری آسیا ارزش بالای زمین در مکانهای مرکزی شهر باعث افزایش قیمت زمین می‌شود. این افزایش قیمت با کاربری زمین در تماس است و باعث تسریع در صرفه‌جویی‌های ناشی از شهرنشینی نمی‌شود. در شهرهایی مانند بانکوک - که به سرعت رو به رشد هستند - توسعه زمین در بخشهای مرکزی شهر، باعث می‌شود فقرا به سمت خارج شهر رانده شوند و همین امر فاصله‌های زیادی را بین محل کار و محل سکونت ایجاد می‌کند. بیشتر افرادی که می‌توانستند مسکن بهتری را در اطراف کلانشهر بیابند، این موقعیت را از دست دادند و به مناطق فقیرنشین - یعنی جایی که دسترسی به کار در آن بسیار آسانتر است - رانده شدند.

دولتها به مشکلات سکونت فقرا همچون سرانه یا مسائل مسکن بیشتر توجه دارند تا مسائلی نظیر زمین و یا مسائلی مانند تولید و ایجاد درآمد. دسترسی به زمین نه تنها موضوعی بحث‌انگیز و جنجالی از نظر مالکیت و تصرف است، بلکه موضوعی منحصر به فرد برای افراد فقیر جهت استقرار و کسب درآمد در شهر است. با وجود این، عدم دسترسی به مرکز شهر و اقمیتی تقریباً همه گیر شده است.

#### موضوع چهارم: زیرساختها و معیارهای مسکن

یکی از مهمترین بخشهای زیربنایی برای بهره‌وری شهری، سیستم حمل و نقل شهری است. تراکم شبکه‌های حمل و نقل شهری مانعی عمده در مقابل تحرک نیروی انسانی و تجارت در

**برنامه ریزی شهری می تواند با انتخاب  
مناطقى که در بازارهای ملی و بین المللی  
ویژگی رقابتی دارند، در ارتقای بهره‌وری  
ملی تأثیر بسزایی داشته باشد**



بیشتر مناطق کلان‌شهری جهان شده است. این مشکل در آسیا شدیدتر است. در مطالعه‌ای که ژانسون و بین‌المللی ژاپن انجام داده است تخمین زده شده که بانکوک یک - سوم تولید پالتوه شهری خود را به دلیل تأخیر در سفرهای درون شهری ناشی از ترافیک از دست می‌دهد و اگر معیار مناسبی برای علاج این مسئله در پیش گرفته نشود این میزان می‌تواند تا سقف ۶۰ درصد نیز افزایش یابد. راهکارهای عمده‌ای که کلانشهرهای آسیایی می‌توانند در پیش بگیرند به شرح زیر است:

**الف - استفاده اجباری از قیمت‌گذاری ناشی از ازدحام برای محدود کردن تقاضای ترافیک.** اگر تراکم به یک نسبت بسیار جدی رسیده، ساختن جاده‌های جدید - حتی اگر از نظر اقتصادی هم قابل توجه و عملی باشد - قادر به حل این معضل نیست.

**ب - راهکارهای ترکیبی حمل و نقل: ایجاد راه آهن و ساخت جاده‌های جدید، راه حل دیگر است.** گرچه توجه به سیستم‌های راه آهن سبک یا سنگین راه‌خانی واقعی برای شهرهای آسیایی با درآمد پایین و متوسط نخواهد بود، ولی رشد سریع حجم ترافیک بدانگونه این است که این سیستم‌ها می‌تواند بخشی از برنامه حمل و نقل شهری در مناطق شهری بزرگتر باشد.

**ج - برنامه‌ریزی پیشرفته و ساختمان‌سازی:** حمل و نقل مانند بسیاری از کارهای عمومی باید در قالب‌های گسترده‌تری پیشنهاد شود و ساخت و ساز زیربنایی در گسترش حمل و نقل، نقش بسیار مؤثر دارد.

معیارهای ساختمان‌سازی و زیربنایی برای تأمین امنیت ساختاری و حمایت از بهداشت عمومی افراد جامعه پایه‌گذاری می‌شوند. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه در منطقه

اسکاب، اغلب معیارها و قوانین یا میراث مستعمرانی گذشته است و پس از کشورهای پیشرفته با تغییر اندکی یا بدون تغییر وارد شدند. این معیارها با منابع محلی سازگار نیست؛ زیرا به فن آوری وارداتی و سرمایه بر نیازمند است.

بسیاری از معیارهایی که از طرف دولت تحصیل می‌شوند می‌توانند هزینه‌های مسکن و زمین را افزایش دهند. به عنوان مثال، مقررات و معیارهای توسعه در اوتار پرادش هند، عاملی مهم در افزایش هزینه طرح‌های ساخت مسکن بوده است. اگر چه معیارهای طراحی نظیر تعریض جاده‌ها، قطعات وسیع و عمومی فضای باز و نقشه‌هایی با مقیاس بزرگ برای مکان‌های خاص مطلوب است، ولی باید اینها را هم به هزینه‌های زمین و مسکن اضافه کرد. فقط ۵ درصد خانوارهای شهری در اوتار پرادش هند توانسته‌اند در مناطقی که با این معیارها طراحی شده برده صاحب مسکن شوند.

در حال حاضر نسبت عمده‌ای از جمعیت شهری در منطقه اسکاب نمی‌توانند دارای مسکن شوند؛ زیرا با معیارها و مقررات جاری با نیازهای آنان متفاوت است و با بر این نیازها تأثیر منفی دارد.

ارتقای معیارهای مسکن همراه با معیارهای زیربنایی - که از ضرورت بالایی هم برخوردار است - به خود توان هزینه انجام خدمات را افزایش می‌دهد. نتیجه این افزایش دسترسی به سیستم‌های زیربنایی فیزیکی مانند شبکه‌های آبرسانی و بهداشت، بویژه در بین افراد کم درآمد است. سرانه هزینه‌های تهیه خدمات آبرسانی و بهداشتی عموماً برای افزایش و گسترش فن آوری‌های گران قیمت در حال تزايد است. از این رو تجدیدنظر اساسی در معیارهای طراحی باعث کاهش هزینه‌های ساختمان‌سازی شده و احتمالاً حداقل شرایط خدمات شهری مانند آب سالم و بهداشتی برای ساکنان شهری را بهبود خواهد بخشید.

تلاش گسترده برای حل مسائل و مشکلات بهداشت شهری در کشورهای در حال توسعه در منطقه اسکاب نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتر دارد. بویژه اگر دولت‌ها به ایجاد سیستم فاضلاب شهری که برای حل معضلات بهداشت شهری مرسوم است توجه کنند. بنابراین به دلیل هزینه‌های بالا، سیستم فاضلاب برای استفاده خانوادگی کم درآمد مشکل است و نتیجه آن معیارهای نامناسب ساختمان‌سازی خواهد بود.

ساخت فن آوری مناسب و روشهای انتخاب آن بسیار مهم است. یکی از دغدغه‌های آینده، اقدامات ویژه خواهد بود که بتواند انگیزه‌های متفاوتی را که پشت معیارهای غیر ضروری نهفته است از بین ببرد و فن آوری کم هزینه و مناسبی را برای جوامع کم درآمد فراهم کند.

**موضوع پنجم: بخش غیر رسمی**

در بیشتر شهرهای آسیایی، بخش غیر رسمی گسترش یافته و بخشی از فعالیت اقتصادی دائماً در حال رشد است. رشد بخش غیر رسمی، هم منعکس کننده ناتوانی بخش تجاری رسمی برای جذب عرضه نیروی کار شهری و هم منعکس کننده بویایی خاص خود این بخش است. مطالعات تطبیقی بین‌المللی بیانگر این نکته است که تجارت غیر رسمی، نیروی کار بیشتری را به کار می‌گیرد و روشهای تولید این بخش هم کاملاً کاربردی است.

یکی از مهمترین در سدهای گذشته این است که معمولاً دولت بیشتر با حمایت قانونی و سیاستهای بازار زمین می‌تواند از بخشهای کوچک تجاری حمایت کند تا به روش مستقیم مانند

کمک مالی و وامهای کوچک. بنابراین، دولت‌ها باید سیاست کاربری زمین را توسعه دهند؛ یعنی از فعالیتهای اقتصادی کوچک مقیاس به طور مؤثر حمایت کنند. ائتلاف موقت کارفرمایان در شهرهای آسیایی بسیار گسترده است و دولت‌ها نیز می‌توانند مشوق رشد آنان باشند؛ همچنین می‌توانند محدودیتهای غیر ضروری را بر توسعه بازار آنان تحمیل نکنند و سیاستهای زمین را به روشهای زیر گسترش دهند:

الف - مجوز ایجاد فعالیتهای تجاری و صنعتی در مناطق مسکونی کم درآمد در بیشتر بخشهای دنیا وقتی کاربریهای تجاری و مسکونی با هم ادغام می‌شوند، بخش تجاری غیر رسمی بهتر فعالیت می‌کند.

ب - ارائه مقررات تفصیلی نه فقط جهت نظارت بر کاربری مسکونی، بلکه برای نظارت بر کاربری تجاری و صنعتی، توسعه، فرآیند بویایی است که نمی‌توان آن را به طور کامل پیش‌بینی کرد و یا اینکه با برنامه‌ریزی تحمیل کرد. بنابراین نداشتن انعطاف در انتخاب جایگزینهای مختلف کاربری زمین وقتی تقاضای بازار در حال رشد است، کار دوستی نیست.

ج - ایجاد زیرساختها برای گسترش ارتباطات؛ انواع معینی از شبکه‌ها مانند معابر اصلی و فرعی بسیار مهم است. این اراضی نیاز به دسترسی به برق و تلفن نیز دارند بدون اینکه مجبور به پرداخت حق اشتراک بالا و یا غیر قانونی باشند.

د - هدف گذاری برای رشد طریقه‌هایی که فعالیتهای تولیدی کوچک مقیاس را در این مناطق گسترش می‌دهند.

ه - سیاست عدم تمرکز و اصل دموکراسی کاربری زمین و تصمیمات زیربنایی.

### نجات خانوارها از شرایط رقت باری از فقدان دسترسی به زمین، مسکن، زیرساختها و محیط زیست سالم آنان را قادر می‌سازد تا انرژی خود را صرف تأمین سلامتی، افزایش سطح آموزشی و دیگر فعالیتهایی کنند که از نظر اقتصادی مفید است

و - کاهش مقررات دست و پاگیر نیازمند تأسیس و ثبت فعالیتهای تولیدی کوچک مقیاس است.

#### نتیجه گیری

چهار اصل زیر کارایی بازارها و مشارکت شهری را به بهره‌وری ملی می‌رساند. این چهار اصل نیاز به ملاحظاتی از طرف دولت‌ها دارند تا رشد شهری در مسیر خود حرکت کند و آثار زیان بار مداخلات تجاری را کاهش دهد:

۱- پایه‌گذاری قیمتهای دولت از طریق محاسبه کل هزینه‌های زیست محیطی و انسانی؛ با توجه به این امر که بدون کمک بازار قیمت گذاری صحیح امکانپذیر نیست، پرداخت یارانه صورت نمی‌گیرد و سایر مخاطرات قیمتی که نتیجه سیاست عمومی است از بین می‌رود.

۲- حمایت از جریان آزاد کالا و مردم. پایه‌گذاری قیمتهای صحیح منجر به کارایی بیشتر خواهد شد به شرطی که منابع برای پاسخ به جریان ویژگیهای قیمتی، آزاد باشند.

۳- وقتی بازارهای خصوصی وجود ندارد دولت باید مشوق ایجاد بازارهای مختلف باشد بیشتر این بازارها را یا بخش دولتی ایجاد می‌کند و یا تابع بخش دولتی هستند. از این رو باید تصمیماتی را که باعث تقویت این گونه بازارها می‌شوند و افزایش بهره‌وری اقتصادی را نیز به دنبال دارند تقویت کرد.

۴- تشویق سیاستهای برنامه‌ریزی ملی و محلی که تا وقتی بازده اقتصادی افزایش یابد باعث رشد می‌شوند و با توجه به ویژگی رقابتی بودن باعث صرفه‌جویی بیشتر در بازارهای محلی نیز می‌شوند. مبنای افزایش کارایی و صرفه‌جوییهای شهری در اقتصاد ملی و بین‌المللی، ویژگی رقابتی بودن است. برنامه‌ریزی شهری می‌تواند با انتخاب مناطقی که در بازارهای ملی و بین‌المللی ویژگی رقابتی دارند، در ارتقای بهره‌وری ملی تأثیر بسزایی داشته باشد.

انگوه‌ها و گرايشیهای مربوط به زمین، مسکن و زیرساختهای شهری در آسیا اشاره به بحرانی دارد که نه دولت نه منافع خصوصی و نه جوامع به تنهایی قادر به تفسیر آن نیستند. تخریب اجتناعی، فیزیکی و زیست محیطی شهرها به حدی رسیده است که کارایی شهرها را در معرض تهدید قرار داده است. با توجه به بحرانی که شهرهای آسیایی با آن مواجهند، لازم است تعهدی مجدد برای تعادل بخشیدن به نیازهای شهری - به عنوان مرکز تولید - و کارایی شهری با نیازهایی مانند حفظ اماکن مسکونی، اجتناعی و زیست محیطی ایجاد شود. شایان ذکر است که این تعادل به افزایش قدرت مالی و شایستگی تصمیم‌سازی دولتهای محلی نیاز دارد. به طور یقین حرکت به منظور تدوین سیاستهای زمین شهری می‌تواند با پیامدهای افزایش قیمت زمین مقابله کند و برای میلیونها شهروند جدیدی که سالانه به شهرهای آسیایی اضافه می‌شوند، مسکن فراهم کند و این امر، خدمات و زیرساختهای شهری را که برای بهبود مدیریت محیط زیست شهری لازم است ایجاد خواهد کرد.

چنین سیاستهایی با سیاستهای کاهش فقر شهری از طریق تهیه مبنایی برای امنیت اقتصادی خانواده‌های کم درآمد برای دسترسی به زمین، مسکن، زیرساختها، خدمات شهری و امکانات تفریحی و آموزشی تطابق دارد. با تسوق دادن اقدامات دولت در جهت بهبود کیفیت مسکن شهری در بلندمدت، کارایی اقتصادی با کاهش پیامدهای اقتصادی منفی - که از تراکم و تخریب زیست محیطی در الگوهای معاصر رشد شهری ناشی می‌شود - افزایش خواهد یافت. نجات خانوارها از شرایط رقت باری - که از فقدان دسترسی به زمین، مسکن، زیرساختها و محیط زیست سالم ناشی می‌شود - آنان را قادر می‌سازد تا انرژی خود را صرف تأمین سلامتی، افزایش سطح آموزشی و دیگر فعالیتهایی کنند که از نظر اقتصادی مفید است.

درمان خاصی برای مشکلاتی که شهرهای آسیایی را در بر گرفته، وجود ندارد. دولت‌ها قادر نیستند خود به تنهایی سیاستها و تغییرات موردنیاز را برای رهایی شهرها از فرآیند تخریب زیست محیطی و فجایع انسانی به کار گیرند. اگر دو موضوع بهره‌وری و مطلوبیت اجتماعی اهمیت داشته باشد، ساخت و ساز در شهرهای آینده به مشارکت سازمانها و افراد بیشتری نیاز خواهد داشت. این مشارکت، نگرشهای برنامه‌ریزی را با متخصصان فنی و دانش محلی همراه خواهد کرد. همچنین ساعت شکوفایی استعدادهای محلی خواهد شد و مشوقی نیز برای ایجاد شهرهای آسیایی موفق و کارآمد خواهد بود.

زهرابوسه  
این مقاله بر اساس نوشته‌ای از  
دبیر خانه سازمان ملل تنظیم شده و از  
نظریه شهر و شهرنشینی در آسیا  
آلبانوسیه اقتباس شده است.  
مؤلف  
"Urban Economy and  
Productivity", Urban &  
Urbanization in Asia and  
PACIFIC, United Nation  
Secretariate, 1996.  
1- The Economic and Social  
Commission for Asia and The  
Pacific (ESCAP)

# سنت و تجدد در شهرسازی

## با نگاهی به تحولات شهر مشهد

گفتگو با لادن اعضاضایی  
ناصر برکپور



نویسنده مقاله: لادن اعضاضایی

لادن اعضاضایی، متولد ۱۳۳۱ مشهد، در سال ۱۳۵۷ دوره کارشناسی ارشد معماری را در دانشگاه شهید بهشتی به پایان رساند. از سال ۱۳۶۲ فعالیت‌های پژوهشی و آموزشی خود را در همان دانشگاه در گروه شهرسازی آغاز کرد. مطالعات او در گروه شهرسازی بر موضوع تاریخ شهر و شهرنشینی در جهان و ایران و به تبع آن بر ساختار سنتی شهر در ایران متمرکز بوده است. اعضاضایی کتاب «شهرسازی معاصر، ترجمه و کتاب‌شناسی هنر و معماری ایرانی - اسلامی» را تألیف و چاپ کرده است. همچنین ترجمه کتاب «معماری و شهرسازی در قرن بیستم» را در دست چاپ دارد. او هم‌اکنون ششمین تدریس در دانشگاه، دوره دکتری معماری را می‌گذراند.

طرح‌نوسازی و بهسازی حرم امام رضا (ع) و پیرامون آن، طرح بین‌الحرمین شیراز و طرح بزرگراه نواب تهران را می‌توان از جمله بزرگترین و با اهمیت‌ترین طرح‌های شهرسازی کشور دانست. بی‌تردید هیچ یک از اینها، طرح‌هایی در خود و تک‌بعدی نیستند. گستردگی مداخله در بافت‌های مرکزی و قدیمی شهر، برخورد با ارزش‌های فرهنگی و تاریخی، اقتصاد زمین و فضا و آثار اجتماعی گسترده، از جمله دلایلی هستند که به اجرای این طرح‌ها، حساسیت و اهمیتی ویژه می‌بخشند.

گفتگوی حاضر که به انگیزه بررسی موضوع سنت و تجدد در شهرسازی امروز ایران آغاز شد ناگزیر به موضوع بازسازی حرم امام رضا (ع) و تأثیر آن در سازمان فضایی شهر مشهد کشیده شد، اما در حد اشاره باقی ماند. شاید تاکنون به پرسش‌های بنیادی درباره اجرای این طرح‌ها، پاسخی قانع‌کننده داده نشده باشد:

- نظریه‌های پشتیبان اجرای طرح‌هایی چنین عظیم، کدام است؟
- آثار اجرای این طرح‌ها در بافت کالبدی و زندگی اجتماعی شهر چیست؟
- تلقی شهروندان از اجرای این طرح‌ها چیست؟

نیز روی داده است.

● اگر چه قصد نداریم وارد بحث مفهومی سنت و تجدد شویم، اما شاید لازم باشد این نکته را بیان کنیم که در عین حال نمی‌توان تقابل بین سنت و تجدد را نادیده گرفت. با ظهور تجدد در غرب، تحولاتی اساسی در ابعاد مختلف اتفاق می‌افتد و نگرش‌هایی متفاوت از قبل رواج می‌یابد.

در سنت است، ابتدا می‌خواستیم بگویم اگر من مفهوم سنت را به کار می‌برم از این دیدگاه است که سنت، پدیده‌ای در جاز تنه و ایستا نیست؛ بلکه پویا و پیش‌رونده است. اما در این نکته که سنت و تجدد با هم و مدرنیته با هم فرق دارند شکی نیست. تفکر سنتی و تفکر مدرن در تقابل با هم هستند. اما از طرف دیگر، امروزه و در دوره جدید، سیر تفکر غرب مسیری را طی می‌کند که مشاهده می‌کنیم در آن، زمینه توجه به سنتها فراهم می‌شود.

● برگردیم به همان موضوع سنت و تجدد در حیات شهری. نسبا نموده اینها را در سیما و کالبد شهرها بمان چگونه می‌بینید؟

از نظر تاریخی تا دوره قاجار، ساختار فرهنگی و اجتماعی ما و به تبع آن ساختار شهرنشینی ما، ساختاری سنتی بود. شهرهای سنتی در تمام فرهنگها و تمدن‌ها یک ویژگی مهم داشت و آن ویژگی، این است که ساختاری سیستمی، به مفهوم امروزی، نداشته‌اند. شهرهای سنتی ما هم دارای ساختار سیستمی بوده‌اند.

● مدتی طولانی و نزدیک به یک قرن است که موضوع سنت و تجدد در کشور ما به موضوعی بحث‌انگیز تبدیل شده و به صورت‌های مختلف تفسیر شده است. این موضوع در حیات شهری و به طور مشخص در سیما و کالبد شهر چه نمودی می‌یابد؟

به نظر می‌رسد در حال حاضر در جامعه ما تا حدی در مفاهیم سنت و تجدد مغالطه می‌شود. تعریفی که از سنت در فلسفه و حکمت پذیرفته شده است بیانگر پویایی، تداوم و حرکت است. این تعریف با دیدگاهی که در عرفه از مفهوم سنت وجود دارد و آن را با ایستایی و در جاز تن یکی می‌داند کاملاً مغفول است. بنا بر این در اینجا اگر ما از سنت صحبت می‌کنیم قبل از هر چیز باید روشن شود که بنا چیه تعریفی از آن حرف می‌زنیم. منظور من از سنت پدیده‌ای پویا و دارای حرکت دائمی است که از دیرباز در فرهنگی خاص شکل می‌گیرد، میانی و پایه‌های ثابتی دارد و اساساً فرهنگ و تمدن بر پایه آن شکل می‌گیرد و بسط می‌یابد. فرهنگها و تمدن‌های پویا را می‌توان در قالب سنت‌های پویای آنها شناخت. برای مثال، اگر زمانی تمدن اسلامی در اوج شکوفایی بوده است باید دید که سنت‌های جاری در آن تمدن چقدر فعال و پویا بودند و اگر زمانی تمدن اسلامی فروپاشیده و به مجموعه‌ای از کشورهای اسلامی تبدیل شده است ظاهراً آن عامل پیوند گسیخته شده است. معضله همین اتفاق در تک‌تک این جوامع، از جمله جامعه ما



مشهد - اطراف حرم - دیده پناه

این ترتیب نگرش سیستمی و ارگانیک سستی به نگرش مکانیکی مدرن تبدیل شد. در مورد شهرنشینی و شهرسازی هم دیدگاهها و به تبع آن، برنامه‌ها مکانیکی شد. دید مکانیکی ما به شهر - که ساختار آن ذاتاً مکانیکی نبود - آن را دچار گسیختگی و اشستگی کرد. چون شهر، پدیده‌ای پیچیده است و با موجودی مثل انسان سرو کار دارد. در زمینه علوم محض مثل ریاضیات و فیزیک و آمار، ساله‌تها از دیدگاه جدید خبر نکریم بلکه به موفقتهای شایانی هم رسیدیم. ولی در علوم انسانی و در فوئی که با انسان سرو کار دارد مثل معماری و شهرسازی، دچار مشکل شدیم.

● به هر حال این موجی بود که باید می آمد و نمی شد جلوی آن را گرفت؟

(۱) درست است. ولی اگر می توانستیم دیدگاه سستی من را حفظ کنیم می شد مظاهر موج جدید را پذیرفت و آن را به زبان خودمان ترجمه کرد. کاری که فرزندان تمدنهای بزرگ کرده‌اند. شاید راز بقای تمدن ایرانی هم که همیشه با فرهنگهای مختلف تبادل داشته است این بوده که آنچه زایه آن تحمیل می شده است هضم و جذب می کرده و به عبارت دیگر، به زبان خودش ترجمه می کرده است.

● اما این اتفاق برای غربی‌ها در مقیاسی بسیار وسیعتر روی داد و در واقع، ما تحت تأثیر آن قرار گرفتیم.

(۲) بله، ولی غفلت‌ش با ما در این است که آنان بیش از یک قرن اندیشیده‌اند. نظر به پیروازی کرده‌اند. راه‌های آرمانی و عملی ارائه داده‌اند و سرانجام ساختار نظام صنعتی را کشف کرده‌اند و توانسته‌اند شهر را در نظام جدید تبیین کنند. ولی ما چون تفکر سخن را بدون نظام کامل صنعتی پذیرفته‌ایم، همیشه در حال تجویف و خطا در جازده‌ایم و در واقع، وارونه عمل کرده‌ایم. همین اتفاق برای مدیریت شهری ما نیز افتاد؛ یعنی مدیریت شهری ما در دوره سستی، یک سازمان دولتی متعصب و متبوع از سردم بود. عوامل حکومت، مذهب، تجارت و امت با هم بیوفندی درونی داشتند. حتی در خود کابیه‌ترین دوره‌های حکومتی، بین این عوامل تنوعی هماهنگی و پذیرش متقابل وجود داشت. اما در دوره جدید، حکومت جای خود را به ساختاری به نام دولت داد که بتدریج از مردم و از مذهب متبوع و دقیق و درست نباشد، ولی به هر حال منظورم این است که بعد از مشروطه، الگوی دولت جدید با آنکه هنای جامعه‌خوانی نداشت و آن بیوفندی درونی از هم گسست. در نتیجه تضادهای و مشکلات فراوانی پیش آمد که یکی از آنها

طبق این نگرش، کل سیستم را باید با هم دید، اجزای آن از هم تفکیک ناپذیرند و اگر هر یک از این اجزا تغییر یابد و یا از کل جدا شود، سیستم عوض می‌شود. به تعبیر یکی از محققان، ساختار شهرسستی اسلامی تابع عوامل مذهب، حکومت، تجارت و امت است. این عوامل در کالبد شهر تبلور می‌یابند؛ به این ترتیب که مذهب در مسجد جامع و ابنیه مذهبی، حکومت در ارگ یا دارالحکومه و دارالاماره تجارت در بازار و امت با ساکنان شهر در

**اکنون مدیریت شهری ما ساختاری زاییده از درون دولت و القا شده از بالاست و برای مردم ناشناخته است؛ همان طور که شهرها یمان نیز دارد برای مردم ناشناس می‌شود. به عقیده من یکی از معضلاتی که این الگوی مدیریت شهری به وجود آورد این بود که همان حالت و خصیصه خودش را به شهر هم منتقل کرد؛ یعنی غریبه و ناآشنا بودن برای مردم**

بافت مسکونی شهر متبلور می‌شوند؛ باید دقت کرد که نه می‌توان این عوامل را از هم جدا کرد و به عنوان عواملی مستقل در نظر گرفت و نه کالبد شهر را. اینها همیشه با هم روابطی بی‌تین داشته‌اند و همین امر، نظام ارگانیک کالبد شهر را شکل داده است. بنابراین شهرهای سستی، هم از نظر بصری و هم از نظر محتوایی، نظامی ارگانیک را تشکیل می‌دهند. در واقع از شروع دوره اسلامی تا زمان قاجار، شهرهای ما همواره از این ساختار برخوردار بوده‌اند. حال ممکن است این ساختار در دوره‌هایی ضعیف یا قوی شده باشد، اما به هر حال وجود داشته است. تا اینکه در دوره قاجار ساختار فرهنگی و اجتماعی ما بر اثر عوامل و نیروهایی که از بیرون اعمال شد و بستری که از درون آماده شده بود فرو پاشید و این فروپاشی در ساختار سستی شهرهای ما و به طور خاص در شهرسازی ما هم اتفاق افتاد.

● به نظر شما فروپاشی ساختار شهرها چگونه اتفاق افتاد؟  
(۳) با تغییر ساختارهای اجتماعی و فرهنگی، نگرش سستی به مدرن تبدیل شد و همین تغییر نگرش بود که تأثیر فراوانی بر شهرنشینی و شهرسازی ما گذاشت. اگر به طور خلاصه بخواهم بگویم دیدگاه سستی، دیدگاهی کل‌نگره، قیاسی و ترکیبی است که امروزه با نظریه سیستمها قابل تبیین است. ولی دیدگاه مدرن درست عکس آن است، یعنی جز‌نگره، استقرایی و تحلیلی است. به



تشدید بی اعتمادی جامعه به دولت و عدم همکاری بین آنان بود. این بی اعتمادی در حیطه مدیریت شهری باعث بروز نابسامانیها در شهر می‌شود.

درست است که در غرب به علت انقلاب صنعتی، نظام اجتماعی و نظام کالبدی شهرها نشان به هم ریخت، ولی می‌توان با مقایسه با ژاپن متوجه شد که ما چگونه وارونه عمل کردیم! ژاپنی‌ها صنعت و فن آوری را پذیرفتند، اما خود را درگیر تفکر یا دیدگاه مدرن نکردند؛ یعنی مبانی فرهنگ خود را حفظ کردند و مظاهر پیشرفت فرهنگ غربی را به کار بستند.

نظام مدیریت شهری آنان تلاطم سنت قرون وسطایی است. در اصل، نظام مدیریت شهری غرب در قرون وسطی شکل گرفته، شهرهایی پدید آمدند و از درون خود بتدریج قدرت اداره خود را پیدا کردند و هنوز هم این طور است. یعنی شهردارها در غرب، قدرتهایی هستند که می‌توانند در مقابل دولتها بایستند و به نفع شهرشان، خواسته‌هایشان را پیش ببرند. ولی این حالت در ایران

### اولین گام این است که نگرش خود را نسبت به شهر عوض کنیم. البته باید راه حل‌های عملی آن را هم جستجو کنیم. ولی تا وقتی نگرش ما به شهر، نگرشی مکانیکی باشد این مشکلات وجود خواهد داشت

پیش نیامد، بلکه التقاط‌زبان آوری بین نظام اداری جدید و سنت قدیمی حکومت به وجود آمد. اکنون مدیریت شهری ما ساختاری زاینده از درون دولت و انقاشده از بالاست و برای مردم ناشناخته است. همان طور که شهرها یمن نیز دارد برای مردم ناشناس می‌شود. به عقیده من یکی از معضلاتی که این الگوی مدیریت شهری به وجود آورد این بود که همان حالت و خصوصیت خودش را به شهر هم منتقل کرد؛ یعنی غربی‌ها و نا آشنا بودن برای مردم.

● فروپاشی ساختار شهرها چه تأثیری بر شکل و کالبد شهر گذاشته است، یا به تعبیر شما شهرها چگونه ناشناس می‌شوند؟ بهتر است به طور مشخص و موردی ببینیم این اتفاق چگونه در شهرها یمن به وجود می‌آید؟

( ) من ترجیح می‌دهم این موضوع را در مورد شهر مشهد دنبال کنیم؛ زیرا سالیانی در آن شهر زندگی کرده‌ام و حالا با قواصل زمانی به آنجا می‌روم و این فاصله زمانی به من امکان می‌دهد اتفاقات و تغییراتی را که در آن روی می‌دهد بهتر درک کنم. هر بار که به این شهر می‌روم می‌بینم زادگاهم برای من ناشناس تر می‌شود! طرح بازسازی اطراف حرم امام رضا (ع) را در نظر بگیرید؛ من احساس می‌کنم روز به روز دارم نسبت به این مجموعه غریبه‌تر می‌شوم. نه فقط از این نظر که بگوییم مجموعه حرم، ساختار سنتی خود را از دست داده و ما احساس غریبی می‌کنیم و بخواهیم نوسازی بی محتوا نسبت به گذشته داشته باشیم، بلکه به این دلیل که این تغییرات با معیارهای جدید هم هماهنگ نیست. در نظریه‌های جدید شهرسازی تأکید می‌کنند که شهر باید گویا و خوانا باشد. در گذشته ما به طور سنتی نشانه‌های شهری در بافت شهرها یمن داشتیم. در شهر مشهد و در حوزهای که حرم حضرت رضا (ع) قرار دارد این نشانه‌ها به طور برجسته‌ای حضور داشتند، اما امروزه از بین رفته‌اند. اکنون نه تنها کل شهر مشهد خوانایی ندارد، بلکه مهم‌ترین قسمت آن - که باید

خواناترین و گویاترین قسمت شهر باشد - نیز این خاصیت خود را از دست داده است. شما جهت را کم می‌کنید؛ زیرا آن نشانه‌های شهری که در شهرسازی سنتی به طور طبیعی وجود داشت و در شهرسازی معاصر بر آن تأکید می‌شود، از بین رفته‌اند. برای مثال، آن دو گلدسته طلایی که با هنر مهندسی واقعا متحدان سبز روی هوایوان جدا از هم طراحی شده بود و از فاصله‌ای دور به طور قرینه در دو طرف گنبد حرم دیده می‌شد به عنوان بهترین نشانه‌های شهری عمل می‌کردند، ولی حالا دو گلدسته طلایی دیگر هم پیدا شده است و شما جهت خود را کم می‌کنید. یا اینکه قفلی می‌توانستند موقعیت خودشان را نسبت به ایوان طلا مشخص کنند، ولی حالا ایوان طلا و چند صحن دیگر هم اضافه شده است.

بجز موضوع نشانه‌های شهری و نقش آنها در جهت‌یابی، احساسات فضای آنجا هم به هم ریخته است. یعنی کم کم دارد احساس مقدس بودن فضای آن بین می‌رود. موضوع دیگر که می‌توان به آن اشاره کرد تقلیدهای نابجا از الگوهای مناسب با اقلیمهای دیگر مثل سوریه و حجاز است. نمی‌خواهم وارد جزئیات این موضوع بشوم، ولی کف‌سازی صحن‌ها از آن جمله‌اند. اگر در زمستان اندکی برف بباران بیارد و شما پایتان را آنجا بگذارید، حساً شرم می‌خورید و یاد دست کم دچار مشکل می‌شوید. این مثالها مربوط به قسمتی از شهر است؛ کل شهر هم قبلاً برای شهروندان، سیمای تعریف شده و مشخصی داشت که به عوامل مختلف طبیعی و کالبدی مربوط می‌شد؛ از جمله درختانی که در اطراف خیابانها بود و سر به هم آورده بود. این درختان همیشه تعیین کننده سیمای شهر بود و به عنوان شاخصه شهر مشهد عمل می‌کرد، ولی به علت تمرین خیابانها و پیاده‌روها و مسائل دیگر، این فضاهای سبز و سبزه هم از بین رفته و شهر را برای شهروندان غریبه‌تر کرده است.

● البته، بحث بازسازی حرم امام رضا (ع) را باید باز نگاه داشت؛ چون اجرای این طرح از یک سو مدافعی دارد و از سوی دیگر منتقدان آن هم فراوان است. من تصور می‌کنم اجرای این طرح بتدریج حرم را به صورت جزیره‌ای در بافت مرکزی شهر در می‌آورد و ارتباط از گانیک آن را با بافت‌های اطراف از بین می‌برد. علاوه بر این، عوارض منفی جدید هم به بار می‌آورد. همان طور که ایجاد دسترس‌های سواره گسترده در زیر حرم باعث آلودگی شدید هوا و سروصدای فراوان شده است. در عین حال، نکته مهم، ضرورت پاسخ‌گویی به نیازهای جدید است؛ زیرا به دلایل افزایش جمعیت شهر، گسترش خیابانها و اتومبیلها، افزایش سفرهای بین شهری و در نتیجه افزایش رانر، طبیعاً نمی‌شد این مجموعه را دست نخورده نگاه داشت.

( ) قطعاً همین طور است، ولی با اشاره‌ای که به قطع ارتباط ارگانیک مجموعه حرم با شهر شد، بر می‌گردیم به همان موضوع تساوت نگرشها. یعنی به جای اینکه شهر را به عنوان یک نظام ارگانیک ببینیم، ما آن بر خورد مکانیکی کرده‌ایم. فکر نمی‌کنم بین دیدگاه ارگانیک و رفع نیازهای جدید، تناقضی وجود داشته باشد. در دوره معاصر ما نمی‌توانیم در محدوده‌های شهری با جمعیت‌اندک و سفرهای کم و امکانات محدود، تر جا بزنیم. روز به روز بر تنوع و حجم نیازها افزوده می‌شود و باید دنبال راه حل بود. به عنوان یک نظریه می‌توان گفت اولین گام این است که نگرش خود را نسبت به شهر عوض کنیم. البته باید راه حل‌های عملی آن را هم جستجو کنیم، ولی تا وقتی نگرش ما به شهر، نگرشی مکانیکی باشد این





در معماری از صورت و معنا صحبت می‌شود. صورت‌ها می‌توانند متنوع، ناپایدار و زودگذر باشند، ولی اگر معنا در پس این صورت‌ها حفظ شوند، همه تغییرات پذیرفتنی می‌شوند.

(۱) مثال‌های فراوانی می‌توان زد و من فقط به یک نمونه اشاره می‌کنم. بارها گفته شده است که محیط زیست و طبیعت بر اثر گسترش صنعت در حال تخریب است. ژاپن با اینکه جزء قدرتهای صنعتی بزرگ دنیاست، اما کمترین صدمه را به محیط زیست زده است. ژاپنی‌ها به دلیل اعتقاد و عشق مذهبی که به طبیعت دارند، با اینکه از پیشرفته‌ترین فن آوری استفاده می‌کنند، ولی کمترین خسارت را به طبیعت وارد کرده‌اند.

● بد نیست باز گردیم به شهرهای خودمان و همان صحبت قبلی. در اینجا به طرح بازسازی حرم امام رضا (ع) تنها اشاراتی شد، در حالی که باید جای صحبت و نقد را باز گذاشت. علاوه بر این، در مشهد و سایر شهرهای بزرگ کشور، شاید طرح‌های بزرگ دیگری در راه باشند. فقط در عرصه حمل و نقل عمومی می‌توان به ایجاد مترو و قطار شهری و همچنین ایجاد بزرگراه‌ها اشاره کرد. اجرای چنین طرح‌هایی آثار گسترده‌ای بر بافت شهرها خواهند گذاشت. در پایان صحبت، اگر نکته‌ای هست بفرمایید؟

(۲) فقط در مورد مشهد می‌خواستم این نکته را بگویم که این شهر به خاطر وجود حرم امام رضا (ع) شهری در خود نیست، بلکه شهری ملی و حتی فراملی نیز هست، اما متأسفانه هیچ‌گاه این گونه به این شهر توجه نشده است و حتی در مقایسه با برخی از شهرهای بزرگ کشور، هیچ اتفاقی در آن نیفتاده است. با وجود مشکلات فراوانی که در این شهر وجود دارد، همه توجه به بازسازی حرم معطوف شده، ولی حتی با آن هم به عنوان یک پدیده موضعی بر خورد شده است. در مشهد خبری از طرح‌های بزرگ حمل و نقل عمومی و ایجاد بزرگراه‌ها (با توجه به گسترده شدن بی‌رویه شهر) حتی مبتنی بر دیدگاه‌های مکانیکی نیست. این نوع نگاه به مشهد، معضلی بزرگ برای این شهر محسوب می‌شود.

● با سپاس از شما.

مشکلات وجود خواهد داشت.

● شما پاسخ مناسب به این مشکلات را کجا سراغ دارید؟ در واقع امکان آشتی بین سنت و تجدد را در حیات و سیمای شهر چگونه می‌بینید؟

(۳) مصادیقی در دنیا وجود دارد که پاسخی مناسب محسوب می‌شوند، از جمله می‌توان هند و کشورهای خاور دور را مثال زد، ولی یک مصداق بارز آن کشور ژاپن است. معماران و شهرسازان ژاپنی از چیزی به نام نظم پنهان در شهرهای ژاپن سخن می‌گویند. آنان معتقدند شهرهای ژاپنی ممکن است برای غربی‌ها آشفتگی به نظر برسد، چون آن را با معیارهای غربی می‌سنجند و آشفتگی می‌بینند؛ در صورتی که این شهرها برای ژاپنی‌ها دارای نظم است که به آن نظم پنهان می‌گویند. این نظم پنهان چیزی نیست جز همان معانی و ریشه‌هایی که فرهنگ و سنت ژاپنی را شکل داده و باعث بقا و تدوم آن شده است.

در معماری از صورت و معنا صحبت می‌شود. صورت‌ها می‌توانند متنوع، ناپایدار و زودگذر باشند، ولی اگر معنا در پس این صورت‌ها حفظ شوند، همه تغییرات پذیرفتنی می‌شوند. در مورد شهر ژاپنی همین طور است. خود معماران و شهرسازان ژاپنی می‌گویند که مظاهر تمدن مدرن و مظاهر مدرنیته را گرفته‌اند، ولی آن را ژاپنی کرده‌اند. در واقع این جزئیات سنت ژاپنی‌هاست. در گذشته مظاهر تمدن را برای اولین بار از چین گرفتند، بعد از هند گرفتند و حالا هم از غرب می‌گیرند. مظاهر را می‌گیرند، ولی معانی را برای خود حفظ کرده‌اند.

● نظم پنهان را ژاپنی‌ها چگونه تعریف می‌کنند؟

(۴) می‌گویند ما دو نوع سنت داریم: سنت مرئی و سنت نامرئی. سنت مرئی دائم در حال تغییر است، اما سنت نامرئی هیچ‌گاه تغییر نمی‌کند. سنت نامرئی همان باورها و اعتقادات ژاپنی است که در نحوه زندگی آنان می‌توان مشاهده کرد.

● نمود فیزیکی نظم پنهان در شهرهای ژاپنی چیست؟

# سراب، سرچشمه‌ای تشنه



کفتگو با شیرزاد سلیمی - شهردار سراب  
محمد سالاری راد



شهر سراب یکی از شهرهای بسیار کهن آذربایجان است که نامش در کتاب حدود العالم (۶۳۶ هجری) آمده است. جغرافی دانان خوب نیز از این شهر به نامهای سراب و سرابو یاد کرده‌اند که به معنای سرچشمه و ابتدای جوی رود است و در مقابل آن بهاب یکی دیگر از شهرهای آذربایجان که ابتدای رود است قرار دارد.

در دوران اخیر این شهر اهمیتی در جوار داشته، بویژه در جریان مشروطیت و کشمکشهای سیاسی پس از آن، نقش بسزایی ایفا کرده است. حوزه نفوذ این شهر در ابتدای قرن حاضر، گستره‌های وسیعتری را کهن داشته که با قدرت یافتن سایر شهرها از دست آن گمته شده است. شهر داری این شهر قدمتی ۲۰ ساله دارد و از جمله قدیمی ترین شهرهای این منطقه آذربایجان محسوب می شود.

این شهر در میانه راه تبریز به اردبیل و در دشتی حدفاصل کوه‌های میلان و بوقوش قرار دارد. جمعیت شهر در سال ۱۳۷۵ حدود ۳۱ هزار نفر بوده که طی سالهای ۷۵-۱۳۷۰ از میزان آن کاسته شده است. نرخ رشد جمعیت در این ۵ سال منفی بوده و متوسطاً رشد در ۱۰ سال ۷۵-۱۳۶۵ حدود ۰.۹ درصد بوده است که در مجموع، گویای مهاجر فرستی این شهر است. این در حالی است که شهرهای همجوار این شهر از استانیهای آذربایجان شرقی و اردبیل، مانند مشکین شهر، گرمی، اهر و میانه توانسته‌اند بیش از رشد طبیعی پر جمعیت خود نیز پیش و به سادگی و ثبات نسبی در کال جمعیتی در محدوده بیرون شهری خویش کمک کنند.

شهر سراب در میان شهرهای مهاجر فرست ایران نمونه‌های دیگر است. سراب با شهرهای شریکی، نفتی، معدنی و شهرهایی که به هر علت نامیس می شوند و بازار میان رفتن آن علت به میزبانی گرایش می یابند متفاوت است. اینکه این شهر از کدام گروه است و مهمترین مسئله این شهر که مهاجر فرستی است به چه علت رخ داده است، موضوعی است که با شیرزاد سلیمی، شهردار سراب در میان گذاشته ایم. این گفتگو را می خوانید:

● آقای شهردار، همان گونه که اطلاع دارید جمعیت شهر سراب دارای رشدی هماهنگ با سایر شهرها نیست، بویژه در یک دهه اخیر، این شهر بشدت مهاجر فرست شده است. این امر ظاهراً ناشی از کندشدن فعالیتهای اقتصادی و جریان خونی است که باید بافتها و قسمتهای مختلف شهر را تغذیه کند. بفرمایید که در این باره چه نظری دارید؟

● شهرستان سراب به دلیل موقعیت طبیعی اش، قطب فعالیتهای کشاورزی، دامپروری و دامپروری است. سبب زمین، سبزی، صیفی، علوفه، حیوانات از جمله مهمترین محصولات زراعی و شیری و دام هم از محصولات دامی به شمار می روند. اما متأسفانه این محصولات در شهرستان فراوری نمی شوند. به عنوان مثال، سالانه حدود ۱۷۰ هزار رأس دام از این شهرستان به مراکز همجوار تبریز و تهران انتقال می یابد و کمترین ارزش افزوده را نصیب اهالی می کند. علاوه بر این، دامها در حین انتقال دچار افت وزن می شوند و این امر ضرر قابل توجهی را متحمل شهرستان می کند. همین طور در مورد محصولات لبنی و زراعی.

● در واقع بنابه گفته شما، شهرستان سراب تولید کننده و صادر کننده مواد اولیه صنایع پایین دستی سایر نقاط از جمله شهرهای بزرگ است، بدون اینکه خود استفاده چندانی از آنها ببرد.

● بله همین طور است. همین امر هم سبب شده است که متعنت سرمایه گذاری در سراب بسیار کمتر از شهرهای بزرگ باشد. از سوی دیگر، همین تفاوت در میزان بهره دهنی سرمایه، سبب گریز سرمایه از شهر و به قول شما کند شدن جریان خون می شود و به دنبال آن نیروهای انسانی از شهر مهاجرت می کنند و طبعاً شهر داری هم در آفت می کند.

● گرچه در حد وظایف مستقیم شهرداری نیست، اما شما در این زمینه چه اندیشیده اید؟ آیا خطر مهاجر فرستی شهر را با سایر مسئولان شهر، فرمانداری و استانداری مطرح کرده اید؟ آنها چه اقداماتی در این باره انجام داده اند؟

● ما نمی توانیم سرمایه و جمعیتی را که از شهر رفته اند به شهر بازگردانیم. اما اقداماتی کرده ایم که اگر به اجرا برسد شاید تا ۵ یا ۱۰ سال آینده بتوانیم پاسخ بگوییم. اتفاقاً شورای اسلامی شهر، نماینده محترم شهرستان، آقای فرماندار و من قرار بود یک گردهمایی از سویهای مقیم مرکز برگزار کنیم و آنان را به سرمایه گذاری در شهر خودشان تشویق کنیم؛ اما آنان به دلایل خاصی، رغبتی نشان ندادند. البته تلاش ما باز هم ادامه دارد و ما هنوز امیدواریم که بتوانیم سرمایه های این منطقه را در خود شهرستان جذب کنیم و از مهاجر فرستی آن جلوگیری کنیم. بخش دیگری از اقدامات ما هماهنگی هایی است که با استانداری داریم. آنچه به نظر من می رسد این است که مشکل بهره دهنی سرمایه را در شهرستان باید نخست به کمک اعتبارات ملی و استانی رفع کنیم و اینکه دولت باید صنایع تبدیلی بخش کشاورزی را در این شهرستان تقویت کند. مثلاً اگر بتوانیم کشتار گاو صنعتی در این



سراب، نمایی از شهر

است و این امر به دلیل افزایش اعتماد عمومی است. حتی مردم در پرداخت عوارض هم مشکلات قبلی را نداشتند و ساده‌تر از گذشته می‌آمدند و پرداخت می‌کردند به همین دلیل درآمد شهرداری افزایش یافته است.

● آیا این درآمدها به حدی بوده است که بتوانید علاوه بر پوشش هزینه‌های جاری به فعالیتهای عمرانی و پروژه حل مشکلات پیش گفته که به مهاجرت جمعیت منجر می‌شود نیز بپردازید؟

○ نسبت هزینه‌های جاری و عمرانی معمولاً ۶۰-۴۰ است، اما در این شهر توانستیم این نسبت را به ۴۰ و ۶۰ تغییر دهیم. این تغییر، هم به دلیل افزایش درآمدها و هم به دلیل برخی تبدیلهای جزئی در نیروی انسانی رخ داده است. نتیجه اینکه توانستیم فعالیتهای عمرانی شهرداری را بیشتر کنیم. برخی از فعالیتهای عمرانی عبارتند از: احداث ایستگاه آتش نشانی، سروسامان دادن به گشتارگاه، احداث تالار مرکزی شهر که در دست اجاراست، احداث چند خیابان و میدان، احداث ساختمان اداری و مالی شهرداری، تجهیز کارخانه اسفالت و احداث سه پارک و یک شهر بازی.

● کدامیک از این هزینه‌های عمرانی به قصد سرمایه‌گذاری و ایجاد درآمد و اشتغال برای شهر و شهرداری انجام شده است؟

○ در این باره می‌توان تا حدودی به گشتارگاه، شهربازی، کارخانه اسفالت و تالار مرکزی اشاره کرد که البته اشتغال چندان زیادی ندارد. اما می‌توانند در فصلهایی از سال درآمدی برای شهرداری داشته باشند. مثلاً با اجاره دادن تالار مرکزی برای مراسم مختلف، درآمدی برای شهرداری کسب می‌شود و یا کارخانه اسفالت که الان از بازگشت سرمایه‌اش استفاده می‌کیم. برخی سرمایه‌گذاریها اصلاً به قصد کسب سود نیست مثل آتش نشانی، پارک و خیابان.

● با توجه به مشکلاتی که شهر در زمینه مهاجرتی دارد، آیا بهتر نیست درآمدهای عمرانی به اولویتهای دیگری مانند ایجاد اشتغال برای شهر و ایجاد درآمد برای شهرداری اختصاص یابد؟

○ بله قبول دارم و همواره به آن معتقد بوده‌ام. من شهر را مانند خانواده می‌دانم که اگر درآمدی کسب شد بهتر است به جای گردش، خوردن و خوراک و پوشاک صرفانه، به سرمایه‌گذاری و تأمین آینده، مثلاً خرید زمین و خانه، اختصاص یابد تا در آینده بتوانند با سودگی بیشتری زندگی کنند. در باره درآمدهای شهرداری هم متقدم که به جای پرداختن به هزینه‌های رنگ و روغن و ساختن جدول خیابانها می‌تولن به درآینها و سرمایه‌گذاری افزود. در این صورت از محل درآمدهای آن در دور بعد، هزینه‌های زیباسازی شهر نیز تأمین خواهد شد. اما ما در شهرداری باید با ساختن مسائل روزمره شهر و شهروندان هم باشیم. شهر سراب شهری کوچک با درآمدی اندک است. درآمد و بودجه شهرداری به سختی تأمین می‌شود؛ حتی گاه اقدامات شهرداری برای کسب درآمدی نتیجه است و همین امر شرایط سختی را برای مجموعه شهرداری اعم از کارکنان و اداره شهر فراهم کرده است. به طوری که سه ماهه دغدغه چگونگی پرداخت حقوق پرسنل را داریم!

شهرستان تأسیس کنیم نه تنها ضرر ناشی از حمل و نقل دام را نخواهیم داشت، بلکه تمام ارزش افزوده ناشی از دامداری را در خود شهرستان نگه می‌داریم. اگر بتوانیم تنها به کمک همین گشتارگاه حدود دو هزار شغل در این شهرستان ایجاد کنیم، بخش بزرگی از مشکلات ناشی از بیکاری و مهاجرت را حل کرده‌ایم که البته نه تنها در آمدش به شهر برمی‌گردد بلکه مشکلاتی مانند دست‌فروشیها و سد معبر را هم نخواهیم داشت. در باره گشتارگاه صنعتی مذاکراتی با استانداری شده است و قرار شده گشتارگاه صنعتی استان در این شهرستان تأسیس شود که انشاءالله امیدواریم مشکلات پیرامونی آن حل شود.

● شهر سراب امکان استفاده از اقتصاد حمل و نقل و اقتصاد گردشگری را نیز دارد؛ در این زمینه هم نظری و اندیشه‌ای دارید؟

○ شهر سراب در مسیر عبور تیریز - اردبیل و حتی می‌شود گفت ترکیه به آسیای میانه قرار دارد و روزانه تعداد زیادی کامیون، سواری و اتوبوس از این شهر می‌گذرند اما توقفی در این شهر ندارند. سالانه حدود دو میلیون نفر از شهر دین می‌کنند. اما فقط می‌آیند و می‌گذرند. اگر شهرداری بتواند امکاناتی برای گردشگری این افراد فراهم کند، درآمد زیادی برای شهر و شهرداری به وجود می‌آید. اگر ما به فکر می‌بودیم که از آب گرم معدنی اسب‌فروشان مثل آب گرم سرعین استفاده کنیم، اکنون درآمدی بیش از این می‌دانستیم.

● با این توصیف، اکنون درآمد شهرداری چقدر است و از زمان تصدی شما چه تغییراتی کرده است؟

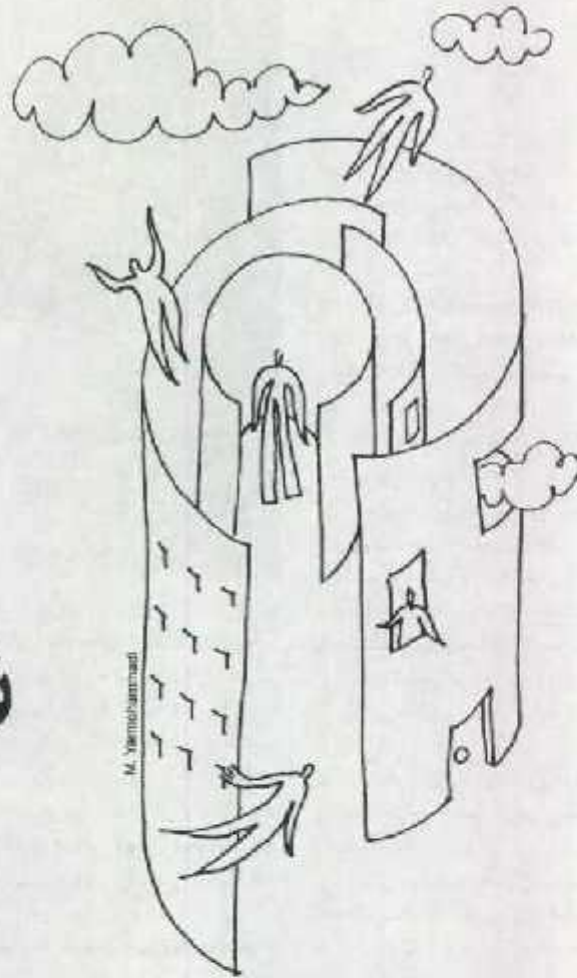
○ زمانی که من شهرداری را در سال ۱۳۷۸ تحویل گرفتم، بودجه و اعتبارات آن سال را ۳۵۲ میلیون تومان بسته بودند. این بودجه را به حواله و قوه الهی توانستیم در آخر همان سال به ۵۵۰ میلیون تومان برسانیم. بودجه سال ۱۳۷۹ شهرداری را ۵۰۰ میلیون تومان بسته بودیم که به ۷۰۰ میلیون تومان رساندیم و بودجه سال ۱۳۸۰ را هم ۶۰۰ میلیون تومان بسته‌ایم که انشاءالله به ۸۰۰ میلیون تومان خواهیم رساند.

● این درآمدها از چه محلی کسب شده است؟

○ در دو سالی که در خدمت شهرداری بودیم، بیشتر از فروش تراکم و تفکیک بوده است.

● با توجه به گندی رشد جمعیت در شهر، نباید درآمد چندان از این پایت کسب شده باشد!

○ خوشحالم در اینجا عرض کنم که تعداد صدور پروانه‌های ساختمانی تنها در یک ماه سال ۱۳۷۹ برابر با کل سال ۱۳۷۷ بوده



# شهر ربّانی

سید حمید نوحی

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

چاپ نوشته «شهر در قرآن کریم» در نوزدهمین شماره ماهنامه، سرآغاز و محملی شد برای پرداختن ماهنامه شهردارها به ماهیت و ویژگیهای شهر مطلوب در دین اسلام و جهان بینی اسلامی. مقاله «شهر ربّانی» ادامه همین مسیر است. این نوشته، ویرایش جدیدی از مقاله ارائه شده در سمینار بین المللی شهرها و مردم (تبریز - ۱۳۷۶) است که تاکنون انتشار نیافته است. نویسنده مقاله تلاش کرده است تا با استناد به آیات قرآن و متون ذی ربط، الگوی نظری منسجمی از «شهر ربّانی» ارائه نماید.

ادامه این سلسله مباحث، خواسته ماهنامه از صاحب نظران و اندیشمندان این حوزه است.

«شهری تو را از شهر دیگر بهتر نیست. بهترین شهرها آن بوده که درانت آسایش زندگی است» (۱)

ساختهای شهری، متأثر از مجموعه‌های به هم پیوسته‌ای از زیرساختهای اجتماعی است که منجر به مجموعه‌ای سیستمی شده و به نوبه خود شرایط مادی و معنوی زیست را عسروط و معین می‌کند. تأثیر یا زتابهای این مجموعه سیستمی - که نام شهر به خود گرفته - در سرنوشت مادی و معنوی افراد و جوامع انکارناپذیر است.

این ساختها روز به روز افراد و جوامع انسانی را در شبکه پیچیده‌تری از روابط قرار می‌دهد که خروج ارادی و فردی را از سلطه این شبکه - اگر نه غیر ممکن - اما عملاً بسیار دشوار می‌سازد. در این شبکه گسترده و پیچیده، حوزه‌های آزادی فردی در عرصه‌های فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و حتی اخلاقی به طرز نامرئی، پیوسته و آهسته، به سمت هر چه تنگ‌تر شدن گرایش دارد. در این حال، حدود و مرزهای جبر و اختیار به سود سیطره جبر اجتماعی هر چه بیشتر متمایل می‌شود.

سازمان فضایی شهرها و سرزمین امروزه عمدتاً در فرآیندی خود به خودی - که در آن انگیزه سود و بهره‌وری در نظام عرضه و تقاضا بر همه چیز حاکم است - شکل می‌گیرد. تک ساختی شدن انسان و کاهش رشد روانی و اخلاقی او نتیجه تسلط همین فرآیند غیرالهی است. هر گونه بهبود و ارتقای کیفیت زندگی و بهزیستی در مدنیت کنونی بدون توجه به جنبه‌های انسانی ساخت شهر، یعنی فلسفه ساخت به مقابله با بدن و سیرت یا روح و جان ساخت شهر مقدور نیست. عطف توجه به نقد و فلسفه ساخت و بازخوانی آموزه‌های دینی از این منظر شاید بتواند منحصر به پیدایش رویکردها و رهیافتهای نوینی در مسئله سازماندهی فضایی شود. برای دریافت منظر اسلامی شهر و درک روح شهر ربّانی و برقراری و تدوین الگوی آرمانشهر اسلامی لازم است در دو حوزه به شرح زیر پژوهشهایی به عمل آید:

الف - حوزه قناعت و آداب مسلمانی.

ب - حوزه کتاب وحی و منابع اولیه و اسبیل.

هدف پژوهش در حوزه اول این است که معلوم شود کدامیک

از احکام فقهی و آداب مسلمانی بر روی ساخت شهر و نظام فضایی آن تأثیر می‌گذارد و همچنین حدود این تأثیرپذیری و چگونگی تأثیر آن بر برنامه‌ریزی و طراحی شهری چیست؟ در حالی که هدف پژوهش در حوزه نوم این است که معلوم شود در گفتمان و حیاتی، شهر خوب و شهر ریائی چگونه توصیف شده است.

پدیده‌ای است که هم منابع پژوهش و روشهای آن در این دو حوزه متفاوت است و هم نوع انتظار از نتایج پژوهش در این دو حوزه لزوماً یکسان نیست. راهبردها و راهکارهایی که از پژوهش در حوزه اول به دست می‌آید می‌تواند موردی، مقطعی، ریزپرداز و محدود باشد و در حوزه امتکار برنامه‌ریزی و طراحی شهری قرار گیرد؛ در حالی که از پژوهش در حوزه دوم قبل از اینکه راهبردها و راهکارهایی در حوزه عمل و ابتکار برنامه‌ریزی و طراحی شهری به دست آید، آرمانهای شهری و روح جامعه مدنی به دست خواهد آمد.

### حوزه فقه و آداب مسلمانی

در این حوزه، هنجارها و ناهنجارهای رفتاری از جهت تأثیر بر روی مسائل شهری و ساختارهای فضایی، مورد گفتگو و بررسی واقع می‌شود. به عبارت دیگر در مورد این مسئله بحث و گفتگو می‌شود که چگونه ساخت شهر و فضاهای شهری امروزی باعث تقویت و رشد هنجارها یا تضعیف و نابودی ناهنجاریهایی می‌شود که توسط حوزه فقه و آداب مسلمانی تعریف شده یا تعریف خواهد شد. این هنجارها و ناهنجاریها به طور کلی تحت عنوان عبادات و احکام در رساله‌های عملیه که به نام توضیح المسائل مشهورند به دقت و با جزئیات، مشخص و تشریح شده است. در این

**منظور کردن احکام در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، اولین قدم در تبدیل شهر به شهری مسلمان و یا مناسب حال مسلمانان است. راهیابی به سوی مابعد از اهای فضایی این احکام و ردیابی بازتابهای آنها بر روی ساخت فضایی شهرهای امروز کاری است که باید با تمهیدات کافی و جامع و به دور از ساده‌پنداری و سهل‌انگاری انجام شود.**

رساله‌ها تکالیف مؤمنان در برابر خدا و وظایف و حقوق آنان در برابر یکدیگر تحت عناوین پنجگانه واجب، حرام، مستحب، مکروه و مباح مشخص شده است. منظور کردن این احکام در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، اولین قدم در تبدیل شهر به شهری مسلمان و یا مناسب حال مسلمانان است. با این حال به دلاکتی که ذیلاً ذکر می‌شود راهیابی به سوی مابعد از اهای فضایی این احکام و ردیابی بازتابهای آنها بر روی ساخت فضایی شهرهای امروزی بویژه کلانشهرها کاری است که باید با تمهیدات و بررسیهای کافی و جامع و به دور از ساده‌پنداری و سهل‌انگاری انجام شود. بخش وسیعی از رفتارها و هنجارهای مؤثر در ساخت شهر از دیدگاه دینی در حوزه مباحث قرار دارد. در این بخش نیز توجه به جهان بینی الهی و انصاف و آرمانهای دینی می‌تواند به پیدا کردن راهبردها و راهکارهای خردمندانه‌تری بینجامد. حوزه مباحث رفتارها و هنجارهای فردی و اجتماعی است که در احکام و آداب شرعی، مورد دلوری و ارزشیابی دینی واقع نشده و به طور عمده جزو امور عرفی محسوب می‌گردد که مبنای ارزشیابی و دلوری دربار آنها عقل و خرد آدمیان است. شرع نسبت به این رفتارها

جانب گیری موافق یا مخالفی اعلام نکرده، بلکه نوع رفتار و اتخاذ هر گونه روش را آزاد گذاشته است؛ مانند بسیاری مسائل شهری در عرصه تقسیمات، سلسله مراتب، گستره، ابعاد جمعیت، شبکه معابر و بسافت. عدم اعلام موضع شرع در این گونه موارد به این معنی نیست که سود و زیان اجتماعی هر گونه راه حل در این موارد یکسان و برابر است و تفاوتی ارزشی بین راه‌های مختلف وجود ندارد و همه به این معنی نیست که راه‌های ممکن الوصول خالی از بازتابهای اجتماعی - فرهنگی و دینی است. طراحان و برنامه‌ریزان شهری باید با آگاهی و اطلاع وسیع از روح دین و احکام دینی از یک طرف و بر خورداری از تحلیلهای عمیق کارشناسانه و آگاهی از تجربیات جهانی در این گونه موارد با توسل به نظر کارشناسی و تخصصی به ارائه بهترین راه‌ها بپردازند.

در سایر موارد (به غیر از مباحث) گرچه اصل فقهی آنها روشن و مشخص و تفاوت و اختلاف آرای فقهای بویژه در مسائل مؤثر بر روی سازمان شهری و جمعیتی ناچیز است، با این حال نحوه منظور کردن آنها در طراحی و ساماندهی شهری از لحاظ گستره، شدت و ضعف میزان اهمیت و به طور کلی چگونگی آن، امر کم اهمیتی نیست. این خود نیازمند برداشت صحیح از روح احکام است.

ساخت شهر باید چنان باشد که مردم بتوانند به احکام واجب خود به راحتی عمل نمایند و از مجرمات بپرهیزند. همچنین در شهر اسلامی باید عمل به مستحبات آسان و عمل به مکروه دشوار باشد. وظیفه طراحان و برنامه‌ریزان شهری تا آنجا که مربوط به تکالیف فردی مسلمانان است و در رساله‌های عملیه مشخص شده بویژه از لحاظ واجبات و مجرمات کاملاً روشن است. سالیانه سال است که مسلمانان به این احکام عمل می‌کنند و در جوامع مسلمان مصادیق فراوانی از ابتکارات و ابداعات معمارانه و شهرسازانه وجود دارد که می‌توان با ارزیابی مجدد و به هنگام کردن آنها، دوباره نیز از آنها استفاده کرد. به عنوان نمونه در معماری مساجد و ابنیه مذهبی و محل استقرار آنها در شهر، وظیفه طراحان طبقه‌بندی احکام مربوطه از جهت تأثیرگذاری روی مسائل شهری و نحوه تأثیر آنها به منظور جایگزینی در نظام امروزی شهر و سلسله مراتب آن است. در عین حال راه‌های معمارانه و شهرسازانه برای احکام عملی مشخص و معین می‌تواند در مناطق مختلف جغرافیایی و در شرایط متفاوت فرهنگی دارای اشکال متنوع و متفاوتی باشد؛ همچنین که تاکنون نیز چنین بوده است و همچنان که اساساً ساخت فضا و بافت شهری در زمان و مکان متنوع بوده و خواهد بود. برای نمونه در سرلوحه احکام عملیه از جهت تأثیر زیادی که روی بسافت و ساخت شهر و بویژه تأثیری که در مدیریت زمان فردی و اجتماعی می‌گذارد، عبادات روزانه، هفتگی، ماهانه و سالانه قرار دارد. این امر ایجاب می‌کند که بنای مسجد در جامعه اسلامی در کنار ابنیه آموزشی و فرهنگی و در مرکز محلات به عنوان یک عنصر اصلی و ثابت نظام سلسله مراتب شهری قرار گیرد. با این حال می‌بینیم که همین امر واحد در پارهای از شهرهای خوارجی الجزایر نظیر غردایه منجر به یک بافت ستاره‌ای متمرکز و در نقاط کویتری ایران منجر به بافت سلسله مراتبی محله‌ای شده و در شمال ایران به گونه‌ای دیگر منجلی می‌شود.

از طرف دیگر اجابت همین حکم وقتی بخواهیم عمیق‌تر به آن نگاه کنیم از حدود طراحی و برنامه‌ریزی شهری فراتر می‌رود و به صرف زمان و پرداختن زمان در جامعه باز می‌گردد. برای نمونه وقتی در کنار تکالیف روزمره مذهبی به مدلول یک حدیث شریف نبوی توجه شود که می‌گوید شانزده روز را سه قسمت کنید یک قسمت را برای امرار معاش و کار، یک قسمت برای مصاحبت با

همسر و فرزندانش و یک سوم دیگر را هم برای عبادت و استراحت و خواب صرف کنید؛ معلوم می شود که برای رعایت هرچه بهتر و اجتماعی تر هنجارهای مذهبی راه‌چله‌های فردی در شهرسازی به تنهایی کفایت نمی کنند؛ زیرا در شهرهای امروزی (نمونه تهران) هر شهروند به طور متوسط دست کم ۲ ساعت از ۲۴ ساعت را در تردد می گذرانند.

با در مورد سفارش به زیارت اهل قبور در حدیثی که می گویند: «زوروا القبور فانها تذکرکم الاخره». با توجه به این حدیث شریف نبوی، وظیفه طراحان و برنامه ریزان شهری ایجاد تسهیلات برای زیارت قبور آشنایان و نزدیکان است؛ زیرا این امر شمارا به یاد آخسرت می اندازد. در گذشته که ابعاد شهرها کوچک بود و همچنین در روستاهای قبرستان فاصله چندانی با سکونتگاهها نداشت، در حالی که امروزه چنین فاصله نزدیکی در شهرهای بزرگ مقدور نیست. بعضی از شهرسازان براساس این حدیث شریف پیشنهاد کرده اند که قبرستانها نیز در مرکز محلات یا دست کم در مرکز مناطق شهری قرار گیرند و یا اینکه اساساً ابعاد شهرها کوچک شود (۳) آیا چنین راه‌چله‌هایی عملی است؟ تاسیس قبرستانها نه در مرکز محلات - به دلیل مسائل بهداشتی، مدیریتی و نظارتی - مقدور است و نه ضامن همجواری اموات با نسلهای بعدی خود است. امروزه به دلیل نقل و انتقالات شهری، کمتر اتفاق می افتد که فرزندان خانواده در پیرامون شهر خود ادامه حیات دهند، چه رسد به سکونت در خانه پدری و محله قدیمی که گذشتگان خود را در آنجا از دست داده و به خاک سپرده اند. بنابراین اصولاً استقرار گورستانهای کوچک و پراکنده در سطح محله از حصر انتفاع خارج شده، جز استقرار گورستانهای شهری بزرگ، در کنار محل تلاقی شاهراههای اصلی پیرامون شهر چاره دیگری وجود ندارد. کوچک کردن شهرها نیز گرچه همواره مورد نظر بسیاری از آرماتگرایان بوده، اما به دلیل نقل و انتقالات گسترده پیش گفته، به هدف مورد نظر نزدیک نمی شود؛ مگر اینکه این امر توأم با تحولات عمیق و ژرف در مدنیت کنونی صورت پذیرد. کوچک کردن شهرها گفتار ساده‌ای است، اما تحقق آن منوط به دگرگونی در بسیاری از چیزهاست که ساده‌ترین و بلافصل‌ترین آنها تحول در نظام آمایش سرزمین است. ولی برای اینکه آمایش سرزمین پذیرای چنین تحول ژرفی باشد باید پیش از آن دگرگونیهای بنیادی در نظام اجتماعی و بلکه اساساً در مدنیت صورت پذیرد.

احکامی نیز در زمینه‌های دیگر نظیر زمینه‌های اقتصادی و روابط اقتصادی میان آدمیان در اسلام وجود دارد که گرچه مستقیماً و ظاهراً ارتباطی با مسئله شهر و ساماندهی فضاهای زیستی ندارد، اما از آنجا که قطعاً تأثیرات مهمی در ساختار اقتصادی و نظام تولیدی جامعه ایفا می کند، می توان یقین داشت که به نوعی که آشکار آن دقیقاً از پیش معلوم نیست، تأثیر خود را روی ساخت و بسافت فضاهای زیستی برجای خواهد گذاشت. به عنوان نمونه و در راس این احکام، حرمت ریا قرار دارد. چنانچه حرمت ریا را صرفاً امری فردی محسوب کنیم، پرهیز از ریا خواری برای هر مؤمنی در هر شرایطی واجب و عدم استفاده از قرض ربوی - بجز در شرایط اضطراری - ضروری است. اما اگر بخواهیم ریا را از ساخت اقتصادی جامعه حذف کنیم و چنان شرایطی برای افراد جامعه فراهم آوریم که بنا بر اضطرار مجبور به استفاده از قرض ربوی نباشند، در آن صورت ابعاد مسئله و تأثیرات آن بر روی نظام پولی و اقتصادی و متعاقباً بر روی نظام مدنی به صورت کلان ظاهر خواهد شد. وقتی اقتصاد جامعه‌ای غیرربائی شد مسلماً در همه از کان جامعه از جمله انواع معیشت، روابط تولید، روابط کار و

سرمايه - روابط طبقاتی، فواصل، مرزها و شکافهای آن - در بهره‌وری و توسعه اجتماعی، در نظام جمعیتی، در فرهنگ، هنر، ذوق و سلیقه عمومی و در یک کلام در همه از کان جامعه از جمله در نظام شهری و توسعه فضایی سرزمین و سیمای آن تأثیرات خود را برجای خواهد گذاشت. از آنجا که در حال حاضر در دوره کلانشهری صنعتی، تجربه‌ای از جامعه‌ای غیرربائی در اختیار نیست، نمی توان تصویری از نوع این تأثیرات و الگوهای فضایی جامعه‌ای غیرربائی به درستی و بااطمینان خاطر ارائه داد، مگر در گفتگمانی آرماتشهری و در بستر خلاقیتها و تصویرهای ایده‌آل ذهنی. این گونه امور و احکام و تأثیراتشان بر روی سازمان فضایی و جمعیتی می تواند موضوع تحقیقات آکادمیک به منظور ارائه نگاره‌هایی از شهر آرمانی یا آرماتشهر اسلامی و آخر الزمائی متضمن بهزیستی این جهانی و رستگاری اخروی باشد.

بنابر آنچه گفته شد، رفتارها و هنجارهایی که در حوزه فضاقت و آداب مسلمانی به نوعی در ارتباط با مسائل شهری قرار می گیرند قابل تقسیم به دو دسته عمده است:

الف - رفتارهای ناشی از احکام صریح و روشن؛ هم از جهت بی نیازی به تفسیر و تعبیر و هم از جهت نوع تأثیر بر روی سازمانهای شهری. تکلیف طراحان و برنامه ریزان شهری برای مدنظر قرار دادن این گونه احکام در سامانه‌های شهری و جمعیتی، روشن، مشخص و تردیدناپذیر است. روشنی این وظیفه به معنای بی نیازی از اجتهاد خردمندان و حکمت‌آمیز در مورد انتخاب و گزینش راه‌چله‌های تخصصی نیست. نمونه بارز این گونه رفتارها، احکام عبادی بویژه نمازهای بومیه است.

ب - رفتارهای ناشی از احکام یا آداب زندگی مسلمانی که یا مدلول آنها در زندگی امروزی روشن و صریح نیست، یا دستخوش تعبیر و تفسیرهای گوناگون است و یا اینکه رعایت آنها منوط به دگرگونیهای بنیادی در مدنیت و نظام شهری است، مانند توأب زیارت قبور. تحریم ریا و... تکلیف طراحان و برنامه ریزان شهری برای مدنظر قرار دادن این گونه آداب و رفتارها و یا احکام در سامانه‌های شهری، روشن و مشخص نیست و از سوی دیگر تحقق آنها منوط به دگرگونیهای بنیادی در عرصه‌های دیگر است. تنها می توان مصادیق و مدلولهای این هنجارها و یا احکام را جمع‌آوری و طبقه‌بندی کرد و پس از جمع‌بندی و تحلیل نهایی به رهنمودهایی دست یافت و به تحقق آن در آینده‌های دراز مدت امیدوار بود.

#### حوزه کتاب وحی و منابع اولیه و اصیل

منابع دست اول پژوهشی در این حوزه عبارت است از کتاب وحی، نهج البلاغه، ادعیه مأثوره و احادیث و روایات. در این متون نسا آنجا که ما گشته ایم، پاسخهای صریح و روشن در مورد نظام ساخت شهر (شکل، سلسله مراتب، اندازه جمعیتی و...) و به طور کلی نظام ساختهای فضایی - جمعیتی اعم از قصبه، روستا، شهر، کلانشهر، منطقه و سرزمین ارائه نشده است. گرچه این همه می تواند بیرو تدوین و ارائه تصویری آرماتشهری، موضوع گفتگو و طرح‌ریزی کارشناسانه و اجتهاد در حوزه‌های تخصصی نیز واقع شود.

بنابراین برای ورود در هر پژوهشی در این حوزه، ابتدا باید مفاهیمی را که در مورد آنها می توان پرسشهایی مطرح کرد مشخص و تعریف کنیم. در راس مفاهیمی که در این حوزه می توان انتظار پاسخ داشت روح شهر مطلوب و آرمانی است. روح شهر خوب و شهری ربائی چیست؟ در کنجای آن نهفته است؟ در ساختارهایش و به اعتباری در نظام ساخت‌افزایی آن یا در روابط انسانی و نظام نرم‌افزاری آن؟ در عین حال پژوهش

در حوزه منابع اصلی و اولیه دینی به دو شیوه انجام می‌شود: یکی استخراج متونی که به صراحت مربوط به شهر یا به طور کلی مربوط به سکونتگاههای انسانی است و جمع‌بندی و تفسیر آنها و دیگری استنباط‌های اجتهادی متکی بر اصول عقاید دینی و درک روح دین به منظور ارائه رهیافت‌هایی در باب فلسفه و روح شهر و تدوین چارچوب‌های کلی فلسفی، اخلاقی و اجتماعی شهر زمانی؛ معطوف به وحدانیت الهی و وجه اجتماعی توحید در شهر، مکارم اخلاقی و هدف رسالت انبیا، بهزیستی این جهانی و رستگاری اخروی، عدل الهی و عدالت اجتماعی، رهبری و مدیریت سازمان جامعه و انسان دارای مکتب.

#### همگرایی و واگرایی در فلسفه اسلامی ساخت

آنچه از بررسی مجموعه معارف اسلامی اعم از نص و ظاهر (قابل تعبیر و تفسیر) از یک طرف و از طرف دیگر نقد فلسفه ساخته‌های قضایی حاصل می‌شود، این است که فلسفه اسلامی ساخت و نظام ساخت شهر دارای سامانه‌های ارزشی است و نوعی جاذبه و دافعه نسبت به سامانه‌های ارزشی دیگر نیز دارد؛ نسبت به سامانه‌هایی که با فلسفه و روح اسلام موافق است همگرا و نسبت

راه‌حلهای معمارانه و شهرسازانه برای احکام عملی مشخص و معین می‌تواند در مناطق مختلف جغرافیایی و در شرایط متفاوت فرهنگی دارای اشکال متنوع و متفاوتی باشد؛ همچنان که تاکنون نیز چنین بوده است

به سایر سامانه‌ها واگراست. این امر به معنای جهت‌دار بودن سامانه‌های ارزشی اسلامی است. جهت توحیدی اسلام در همه عرصه‌ها از جمله در فلسفه ساخت و متعاقباً در نظام ساخت، اثر خود را برجای می‌گذارد. در این سامانه هر چه موافق جهت توحیدی است جذب و تقویت می‌نماید و جز آن را دفع و از خود جدا می‌سازد. از این خصوصیت سامانه‌های ارزشی به نام جاذبه و دافعه هر سامانه گفتگو می‌شود. نماد بسیار صریح و عالی این اصل جاذبه و دافعه این است که در قرآن کریم دست کم در هشت مورد مشتقات مختلف واژه‌های «طیب» به معنای پاک و «خبث» به معنای ناپاک در برابر هم قرار گرفته است. (۳) برای نمونه آیه ۵۸ از سوره اعراف بسیار گویاست: *البلد الطیب بخرج نباته باذن ربه و الذی خبت لا یخرج الا نکلاً* (سرزمین [شهر] پاکیزه گیاه آن به فرمان پروردگارش بروید و آن سرزمین که ناپاک است [گیاه آن] جز به سختی [ناچیز و پست] نروید).

به این ترتیب بازتاب جاذبه‌ها و دافعه‌های نظام ارزشی اسلامی می‌تواند به شرح زیر در فلسفه ساخت شهر در گزینه‌های زیر خلاصه شود. پشتوانه منطقی این گزینه‌ها مکانیسم درون جوش مفاهیم ارزشی اسلامی است که بعضاً به طور صریح و روشن در آیات قرآنی و در سایر منابع اعتقادی و اصول احکام آمده است.

الف - دافعه نسبت به:

- ۱- احکام جزئی و گزینه‌های دکماتیک و دستورالعملیاتی واحد جهانی معلوف به کالبد یا اندام ساختها.
- ۲- اصالت ظاهر و قالب ساختها.
- ۳- اصالت ارزش پولی ساختها و اصالت فرآیند عرضه و تقاضا

#### و سودآوری مالی.

۲- فرآیندهای خودبه‌خودی ناشی از ایدئولوژی رشد لجام گسیخته.

۵- جبر و انزوا فردی، اجتماعی.

۶- محرومیت و تبعیض از هر نوع.

۷- اسراف و هدر دادن منابع طبیعی و تنزل ارزشهای انسانی.

۸- اسرار و اجحاف.

ب- جاذبه نسبت به:

۱- راهبردهای اقتصادی - سیاسی به منظور ایجاد و تقویت قضا‌های سالم رشد دهنده مکارم اخلاقی و آرمانهای توحیدی.

آداب نیکوی اجتماعی، یگانگی و برادری.

۲- رشد و توسعه عرصه‌های آزادی و اختیار فردی و شکوفایی استعدادها.

۳- اصل رعایت اضلاع (طبقات محروم، پیران، کودکان و...) .

۴- توزیع عادلانه و به سامان، تنوع امکانات و جلوگیری از تک بعدی شدن مناطق و کاهش دو قطبی‌های کاذب شهر - روستا، فقیر - غنی، آباد - محروم، مرکز - حاشیه و...

۵- اصالت مکارم اخلاقی و تقدم منویات بر مادیات.

۶- اصالت و حفظ حرمت خانواده و امنیت مسکن.

۷- تنظیم برنامه اجتماعی صرف زمان (مدیریت و پردازش زمان) و ساماندهی فضای براساس شئامن، احکام عملی و عبادات.

۸- ارتباط تکاملی یا سالیخور دگمان، نوجوانان و جوانان و همزیستی میان آنان.

۹- حفظ محیط زیست و توسعه پایدار.

بدیهی است این موارد تنها مواردی نیست که نظام ارزشی اسلامی در زمینه فلسفه ساخت نسبت به آنها موضع داشته و اعمال جاذبه و دافعه می‌نماید، بلکه روح نظام ارزشی اسلامی را از لحاظ فلسفه ساخت نشان می‌دهد و تفاوت عمده این فلسفه ساخت را با سایر فلسفه‌های ساخت مشخص می‌کند که مهم‌ترین آن اولویت ایجاد فضاهای تکاملی فردی و اجتماعی - بحسب تعریف دین - و حاکمیت ارزشهای معنوی و علیه این دو بر هر گزینه دیگر است و به عبارت بسیار کلی، جذب و باز تولید پاکبها (طبیات) و دفع و کاهش پلیدیها (خبثات)؛ *و یحل لهم الطیبات و یحرم علیهم الخبیثات* (۷/۱۵۷) *احلال کند برای انسان پاکبها را و حرام کند برایشان پلیدیها را*.

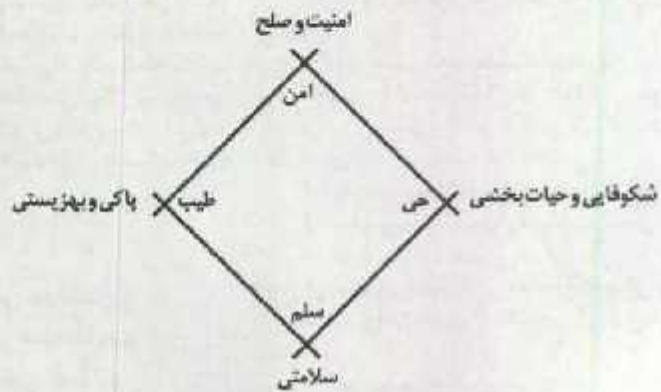
#### آرمانشهر قرآنی

بدیهی است که توحید اصل اول اعتقادی و عبادی مسلمانان و مبنای هر گونه رویکرد نظری و راهبرد عملی است. با این حال برای درک منظمین و ارائه هر گونه تعبیر و تفسیر از این اصل اساسی و بازتابیدن آنوار آن بر روی مسائل شهری و نظام ساختمانی قضایی، لازم است مطالعات و بررسیهای مفصلی بر روی متون وارده اعم از منابع وحی و روایات و احادیث و همچنین بر روی فلسفه احکام عملی و روح آنها به عمل آید؛ با این امید که راهبردهای تازه‌ای کشف و مورد استفاده واقع شود. سطور زیر کوششی است برای گشودن دریچه‌هایی به سوی آرمانشهر قرآنی یا توسل به واژه‌های عمده‌ای که با آن، شهر یا مفاهیم نزدیک به شهر یا مترادف با آن مانند قریه، سرزمین مناطق و... به گونه‌ای در قرآن توصیف شده است. حاصل این کوشش به طور خلاصه در جدول پیوست آمده است.

به طوری که در این جدول مشاهده می‌شود واژه‌هایی که در آیات، شهر مطلوب و بلکه شهر آرمانی با آنها توصیف شده است به طور عمده مشتقاتی از چهار ریشه حی، امن، سلم و طیب هستند که به معنای زندگی، امنیت، سلامت و پاکی در عرصه‌های معنوی و

مادی اند. امن به معنای امنیت، صلح و اطمینان خاطر است؛ ایمان و مؤمن نیز از همین ریشه‌اند. سلم به معنای همزیستی، دوستی، سلامت، میزی بودن از بیماری، ناهنجاری و تهدید است؛ اسلام نیز از همین ریشه است. طیب به معنای پاکی جسم و روح، پاکدامنی، پاکی ظاهر و باطن است. حی به معنای زندگی و حیات، ضد مرگ و نابودی، دارای روح، رشد و شکوفایی و بارآوری است.

بنابر مفاهیم این چهار واژه کلیدی، می‌توان ویژگی‌های اساسی شهر اسلامی را در چهار ضلعی زیر با عطف توجه به یگانگی مفاهیم مادی و معنوی نشان داد:



مصادیقی فارسی پیشنهادی با توجه به روح کلمات قرآنی و بازتاب معنایی و مفاهیم آنها در نظام‌های فضایی انتخاب شده‌اند. بنابر آیات قرآنی آنچه موجب نابودی شهرها شده ظلم و جور، اسراف، برتری جویی و فساد طبقاتی قدرتمندان و ثروتمندان (مال و مشرف) بوده است و از این منظر، کلمه ظلم بیش از هر واژه دیگر تکرار شده است. مطابق این برداشتها می‌توان گفت شهر اسلامی شهری است که جهت توسعه و رشد آن به سوی تأمین و تقویت خصنهای پاک و زندگی ساز (کلمه طیب) و نفی و تضعیف خصنهای تباهی‌زا و مرگ‌آور (کلمه حیه) است. بدیهی است که بازتاب این خصن‌ها و صفات در سیمای شهر، وضعیت کالبدی، سلسله مراتب شهری، دسترس سبها، شیک‌ها و ارتباطات، سازماندهی و مدیریت، نظام تشکیلاتی، جایگزینی و استقرار عملکردها و... مؤثر واقع شده و در تطبیق و ترکیب با سایر عوامل محیطی اعم از طبیعی، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و... می‌تواند اشکال متنوع و متعددی پیدا کند، که هر یک به نوبه خود نیازمند بررسنها و برنامه‌ریزیها و مراحلهای پیشرفته پیچیده و جداگانه‌ای است.

باید اذعان کرد تا جایی که مربوط به روشهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری است، سایر جوامع و ملل، تجربیات ارزنده‌ای در جهت انسانی کردن شهرها و سالم‌سازی محیط داشته و بعضاً پیشرفتهای زیادی نیز در تأمین و برپا کردن برخی از این خصن‌ها به صورت گوناگون داشته‌اند. در عین حال نکاتی که در مرحله اول به نظر می‌رسد بتواند وجه تمایز شهر اسلامی باشد عبارت است از: مسئله خانواده، نقش زنان، روابط همسایگی، نظام مرکزی مساجد در کنار نظام مرکزی آموزش و پرورش، مسئله جوانان و کودکان، قابلیت اعطاف پر دانش زمان در سه بخش اشتغال، استراحت، عبادت و روابط خانوادگی.

### نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

نظام فیزیکی و کالبدی، ظاهر مرئی ساخت شهر و باطن آن، ماهیتی اجتماعی است. در عین حال تأثیر نظام کالبدی در جهت دادن به فرهنگ و ماهیت اجتماعی شهر قابل انکار نیست. آرمانشهر اسلامی در باطن آن و در روابط میان شهروندان و کالبد آن نیز در این بستر و از جهت هماهنگی و رابطه متقابل که با بساط آن برقرار می‌گردد اهمیت می‌یابد و نه مستقل از آن و فریبنده. بنابراین، تحقق آرمانشهر اسلامی، توجه دوگانه‌ای را از سوی عالیشان‌ترین مراجع سیاستگذار طلب می‌کند: عطف توجه به زیرساختهای اجتماعی - اقتصادی و اعصال اقتدار جدی برای دگرگونی آن از وضعیت کنونی به سوی وضعیت مطلوب و عطف توجه به نظام برنامه‌ریزی و طراحی کالبدی هماهنگ، با آن.

یادآوری نکته دیگری نیز ضروری است و آن اینکه از بهره‌برداریهای سطحی و موردی از روایات و احادیث برای تحول نظام ساخت باید پرهیز کرد. تنها در صورت قراردادن اصول در نظامی منسجم و یک کل واحد می‌توان به برداشتهای نسبتاً صحیح و شایسته دست یافت. باید از تدوین گزدهایی مانند گزاره‌های زیر جداً اجتناب کرد:

- رجوع به خویش = تقدیس گذشته
- شهرهای گذشته = خوب و اسلامی
- شهرهای کنونی = شهرهای بد و غیر اسلامی
- شهر اسلامی = عدم توجه به خواسته‌های ملی و انسانی
- برخلاف اینها باید معادلاتی مانند معادله زیر را مورد توجه جدی قرار داد:
- شهر اسلامی = شهر انسانی + مدنیت اسلامی + شهر سالم + شهر عقلایی و منطقی
- شهر اسلامی شهر حرمت میثاق‌های اجتماعی، قانون، امنیت، رفاه، صلح و سعادت، رشد و شکوفایی، صدا و پاکی، یگانگی و برادری، اخلاق و آداب نیکوی اجتماعی و کرامت انسانی است.
- جوامع اسلامی دارای شعائر، آداب و سنن و احکام عبادی بسیار متنوعی هستند که از آنها می‌توان به عنوان ابزارهای برقراری برای دگرگونی سبک زندگی در جهت انطباق با اعتقادات اسلامی و سعادت عمومی و در نتیجه، سامان یابی نوین سازمان فضایی شهرها استفاده کرد. با استفاده از این ابزارها و آموزه‌های قرآنی می‌توان دیدگاههای توسعه اقتصادی و آمایش سرزمین و همچنین ساختهای فضایی را از تأثیر پذیری از نظام سودآوری رها کرد و به سوی نظام رشد و اعتلای اخلاقی و روانی انسان هدایت نمود. در این رویکرد، مفهوم الهی و کائناتی «نفع و بهره» می‌تواند جایگزین مفهوم تنگ و محدود سود مالی به مفهوم متداول و رایج آن شود. همچنین می‌توان روند تمرکزگرایی شدید ساختارها به سوی توزیع به سامان و تعادل فضایی نوین معطوف نمود که گنجایش سرزمین خلااگر به درستی بهره‌برداری شود کم نیست:
- «یا عبادی الدین امنوان ارضی واسعة قایاتی فاعبدون» (عنکبوت - ۵۶)

- ۱- سید جمعه فر شهیدی، نوح الفلاحه، کلمات قصار ۳۳۲.
- ۲- محمود توسلی، طراحی فضای شهری، جلد ۲، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری تهران، ۱۳۷۳، ص ۶۵.
- ۳- فهرست آیات شاعران شده و مورد بررسی که در آنها اشتقاق این دو واژه در برابر هم قرار گرفته شرح زیر است: در عین حال مفاهیم مشابه بسیاری دیگر نیز در آیات قرآنی وجود دارند که ممکن است مفاهیم مورد اشاره است مانند حیات و سعادت، صلح و سبک، ظهور و خور...
- طبرستان و امنیت، ص ۲۷۷.
- لا تنصلوا الصلح و الطیب - ۶۴.
- لا یسئروا الصلح و الطیب - ۵۶.
- لیسئروا الصلح من الطیب - ۸۳۷.
- اللیل الطیب و قلابی خیر - ۷۸۵.
- کلامه طیبه کثیره طیبه - و کلامه خیرة کثیره خیرة - ۷۵ و ۱۲۴.
- اللیلات کثیرتین و اللیلون الصلح و الطیبات - الطیبین و الطیبون الصلحین - ۲۴۲.
- و یصل علیهم الصلح و یسرم علیهم الصلح - ۷۶/۵۷.





# تاکسیرانی فارغ از نظارت

حسین صالحی  
حقوقدان

## تاریخچه

۱- در زمان تصویب قانون بلدیته (۱۳۸۶/۳/۱۲) نیازی جدی برای توجه به این موضوع وجود نداشت و به همین دلیل این مسئله در این قانون مورد اشاره قرار نگرفت.

۲- در سال ۱۳۳۱ که قانون تأسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی در شهرها (مصوب ۱۳۳۱/۱۷/۱۶) به تصویب رسید، به نیازهای تازه‌ای که برای حمل و نقل مسافر به وجود آمده بود در قالب «نقل و انتقال دسته‌جمعی مسافران در شهر و حومه آن» پاسخ داده شد و در واقع می‌توان گفت هنوز سطح رفاه عمومی به درجه‌ای از اهمیت نرسیده بود که قانونگذار قانونی در مورد چگونگی استفاده عمومی از اتوبوسهای سواری برای حمل و نقل مسافران ارائه نماید.

۳- زمانی که لایحه قانونی شهرداری (مصوب ۱۳۷۳/۷/۱۱) تصویب و جایگزین قانون بلدیته شد، در قانون شهرداری (مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱) و اصلاحات بعدی آن (در سالهای ۱۳۵۲، ۱۳۵۴، ۱۳۵۵، ۱۳۵۸) اشاراتی به این موضوع نشد، گویا علی‌از جمله عدم نیاز اجتماعی، همچنان ضرورت تصویب قانون را در این باره مطرح نکرده بود.

۴- در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی (مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰) نیز به این موضوع توجهی نشد، اما در ماده ۲ اینین نامه اجرایی این قانون (مصوب ۱۳۵۰/۵/۹) برای عدم رعایت مقررات در سوار کردن سرتشین، جریمه‌ای معادل ۵۰۰ ریال در نظر گرفته شد. در ماده ۱۳ اینین نامه نیز تخلفات مربوط به تاکسیرانی شامل امتناع تاکسی از سوار کردن مسافر، فرسایش مسافر به مقصد، عدم استفاده از تاکسی متر یا داشتن مسافر مورد تصریح قرار گرفت و دلاگاه در این موارد مکلف گردید پس از صدور حکم محکومیت، مراتب محکومیت رانندگانی که به علت ارتکاب این نوع تخلفات (و برخی تخلفات دیگر) محکوم شده‌اند و نوع تخلف آنان را جهت درج در پرونده صاحب گواهینامه به اداره

با سپری شدن دوره طولانی استفاده از اسب و درشکه و همزمان با رونق گرفتن استفاده از اتومبیل و رواج آن، حمل و نقل مسافر در داخل و حومه شهرها پیچیدگی چندانی نداشت و به شیوه‌ای ساده و تقریباً خودبه خود اداره می‌شد، اما با گذشت زمان، توسعه شهرها، افزایش جمعیت و پدیدار شدن جلوه‌های مختلف زندگی شهری، در اختیار گرفتن اتومبیل برای نقل و انتقال مسافران در شهرها و به اصطلاح «تاکسی گرفتن» رایج شد. در این مقاله خلاصه‌ای در باره تاریخچه قوانین و مقرراتی که براساس نیازهای عمومی به تصویب مراجع مختلف رسیده است، همچنین شمه‌ای در مورد تمرکز امور تاکسیرانی زیر نظر شهرداریها و مهمترین کاستیهای قوانین و مقررات و جنبه‌های حقوقی این موضوع آورده شده و در حد امکان مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

راهتمایی و رانندگی اعلام نماید تا حسب مفاد ماده ۹ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی (محرومیت از حق رانندگی) به اجرا گذاشته شود. بنابر این ملاحظه می‌شود که هنوز مقررات مربوط به تاکسیرانی اهمیت تعیین کننده‌ای نداشت و متولیان امور عمومی در شهرها نیز به روشنی اختیار یا مسئولیتی در این مورد نداشتند.

۵- در اساسنامه سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران (مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۱۸) که در اجرای ماده ۸۴ قانون شهرداری به تصویب رسید، اشاره بسیار کوتاهی به «نظارت بر حمل و نقل مسافر» شد. اما به این دلیل که فقط ناظر به شهر تهران بود نمی‌توانست قاعده‌ای فراگیر تلقی شود. علاوه بر این، از آنجا که مستقیماً مستند به اصرار قانونگذار نبود و قانونگذار حکم صریحی در مورد حدود و ثغور اختیارات و تکالیف شهرداری در امر نظارت بر حمل و نقل مسافر (به وسیله تاکسی) نداشته آن را نمی‌توان قاعده‌ای آزره و دارای ضمانت اجرای حقوقی دانست.

۶- در سال ۱۳۵۳ که به موجب قانون واگذاری امور مربوط به راهتمایی و رانندگی و ترافیک به شهرداری تهران (مصوب ۱۳۵۳/۱۲/۷) تمامی این امور در محدوده قانونی شهر تهران به شهرداری محول گردید، به ساماندهی امور تاکسیرانی اشاره‌ای نشد. در الحاقی‌های هم که به عنوان تبصره ۶ در تاریخ ۱۳۵۶/۳/۱۷ به این قانون اضافه گردید اشاره‌ای به این مطلب نشد.

۷- با پیروزی انقلاب اسلامی سیستم حمل و نقل شهری به درجه‌ای از پیچیدگی و اهمیت رسید که برای امور تاکسیرانی در شهر تهران قانونی به تصویب شورای انقلاب رسید. قانون تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی زیر نظر شهرداری تهران (مصوب ۱۳۵۹/۳/۲۸) شهرداری را به عنوان متولی امور تاکسیرانی شهر تهران انتخاب کرد. این قانون حدوداً ۱۳ سال بعد، به موجب تبصره الحاقی (مصوب ۱۳۷۲/۵/۲۰) به سایر شهرهای کشور نیز گسترش یافت.

این نامه اجرایی این قانون نیز در جلسه ۱۳۷۴/۸/۱۰ هیئت وزیران به تصویب رسید که به دلیل بیان جزئیاتی که در این آیین نامه اشاره شده، واجد اهمیت است و به آن خواهیم پرداخت.

۸- یادآوری این نکته ضروری است که در سال ۱۳۷۲ قانون تأسیس شوراهای هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۸) به منظور اعمال سیاستهای جامع و هماهنگ ترافیکی و تهیه خط مشی لازم و بهبود اداره تمامی امور مربوط به عبور و مرور از قبیل طراحی، برنامه ریزی، ساماندهی، هماهنگی،

بروانه اشتغال به حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری یا تاکسی یا بروانه تاکسیرانی مجوزی است که شهرداری پس از طی موفقیت آمیز مراحل مختلف تعیین شده در این آیین نامه، برای مدت معین (حداکثر ۱۲ ساعت در روز)، سرویس مشخص، مسیر و زمان معین صادر می کند. این مجوز فقط برای اشتغال فرد یا وسیله نقلیه مشخص است، اعم از اینکه وسیله نقلیه به دارنده مجوز متعلق باشد یا به اشخاص حقیقی و یا حقوقی دیگر متعلق داشته باشد.

هدایت، نظارت و انتظامات شهرها به تصویب رسید و شورای هماهنگی ترافیک استان نیز تأسیس شد. آیین نامه اجرایی این قانون نیز در جلسه ۱۳۷۲/۷/۲ هیئت وزیران تصویب شد. این قانون و همچنین آیین نامه اجرایی آن اگر چه تنها به امور مربوط به تاکسیرانی منحصر نمی گردد، اما به طور قابل توجهی می تواند در امور مربوط به تاکسیرانی در شهرها و در باره نقش شهرداریها در این مورد تأثیر گذار باشد؛ پس نمی توان آن را از نظر دور داشت.

#### تمرکز تاکسیرانی در شهرداریها

در حال حاضر با توجه به قانون تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری (مصوب ۱۳۵۹) و الحاقیه آن (مورخ ۱۳۷۳/۵/۲۰) به لحاظ قانونی تمامی امور مربوط به مدیریت، هماهنگی، نظارت، صدور مجوز و پروانه، رسیدگی به تخلفات و... به عهده شهرداریهاست. اما محدوده عمل هر یک از این اختیارات در قانون ذکر نشده و به مقررات و مصوبات قوه مجریه محول گردیده است. نگاهی گذرا به مصوبه ۱۳۷۳/۸/۱۰ هیئت وزیران خواهیم انداخت تا به کاستیهای مربوط به این امر اشاره ای هر چند اجمالی داشته باشیم:

#### تعریف تاکسی

تاکسی عبارت است از وسیله نقلیه ای - اعم از سواری یا هر خودروی مناسب دیگر - که دارای مشخصات تعیین شده در این آیین نامه باشد و با امتیاز بهره برداری که توسط شهرداری صادر می شود به صورت یکی از سرویسهای تاکسی شهری به جابه جایی مسافر در درون شهر بپردازد. انواع سرویسهای تاکسی شهری دیگری که با عنوان، رنگها و شکلهای گوناگون نظیر تانجی یا فرودگاه که با وسائط نقلیه سواری یا خودروی مناسب دیگر و یا تاکسی تلفنی مشغول به کار هستند نیز تاکسی تلقی می شوند. دارندگان مجوز مؤسسات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری در قالب مؤسسات انومیل گرایه و... نیز مشمول قوانین و مقررات مربوط به نظارت شهرداریها بر امور تاکسیرانی هستند (ماده ۲ آیین نامه مورد بحث و رأی وحدت رویه شماره ۲۰۹ مورخ ۱۳۷۳/۱۲/۷ دیوان عدالت اداری).

#### پروانه تاکسیرانی

پروانه اشتغال به حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری یا

تاکسی یا پروانه تاکسیرانی مجوزی است که شهرداری پس از طی موفقیت آمیز مراحل مختلف تعیین شده در این آیین نامه، برای مدت معین (حداکثر ۱۲ ساعت در روز)، سرویس مشخص، مسیر و زمان معین صادر می کند. این مجوز فقط برای اشتغال فرد یا وسیله نقلیه مشخص است، اعم از اینکه وسیله نقلیه به دارنده مجوز متعلق باشد یا به اشخاص حقیقی و یا حقوقی دیگر متعلق داشته باشد. شماره پروانه تاکسیرانی به عنوان کد شناسایی راننده به کار می رود (ماده ۲ آیین نامه).

#### شرایط و مراحل صدور پروانه تاکسیرانی

مهمترین شرایط لازم برای دریافت پروانه تاکسیرانی حسب مفاد ماده ۱۶ آیین نامه عبارت است از:

الف - داشتن حداقل ۲۲ سال سن.

ب - داشتن حداقل گواهی های پایان دوره ابتدایی یا گواهی نهضت سوادآموزی و معادل آن برای افرادی که کمتر از ۵۰ سال سن دارند و سواد خواندن و نوشتن برای افرادی که بیش از ۵۰ سال سن دارند و موفقیت در آزمون شهرشناسی و گذراندن دوره آموزش کوتاه مدت (توجهی) مقررات تاکسیرانی.

ج - داشتن برگ پایان خدمت یا معافیت از خدمت وظیفه عمومی.

د - دارا بودن گواهینامه معتبر رانندگی اتومبیل که حداقل یک سال از تاریخ دریافت آن گذشته باشد.

ه - داشتن تاهل یا داشتن افراد تحت تکفل بر اساس قوانین و مقررات مربوط به گواهی مراجع ذی صلاح.

و - تابعیت جمهوری اسلامی ایران.

ز - نداشتن سوء پیشینه.

ح - عدم اشتغال به فساد اخلاقی.

ط - ارائه گواهی صحت بدنی و فکری و عدم اعتیاد به مواد مخدر و مشروبات الکلی.

ی - محروم نبودن از حقوق اجتماعی یا اشتغال به رانندگی از طرف مراجع ذی صلاح.

ک - التزام به رعایت شئونات اسلامی.

ل - نداشتن شغل دیگر.

در صورت نداشتن هر یک از شرایط یاد شده، اعتبار پروانه خاتمه می پذیرد.

مهمترین مراحل صدور پروانه نیز حسب مفاد ماده ۵ این آیین نامه مشتمل بر ثبت نام، متقاضی، آزمون ورودی مطابق دستورالعمل مربوط به امتحان، تحقیق در مورد صلاحیت اخلاقی و اجتماعی متقاضی، مصاحبه حضوری، صدور پروانه تاکسیرانی از سوی شهرداری در قبایل اخذ گواهینامه رانندگی است.

#### پروانه بهره برداری از امتیاز سرویسهای تاکسی شهری

ارائه انواع سرویسهای تاکسی شهری در هر شهر یا مدیریت شهرداری صورت می پذیرد و ارائه هر یک از انواع این سرویسها توسط اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط، مستلزم اخذ موافقت نامه اصولی و ارائه پروانه سرویس تاکسی شهری برای هر تاکسی از شهرداری است. این پروانه به «پروانه بهره برداری» موسوم است. شماره پروانه بهره برداری کد شناسایی وسیله نقلیه (تاکسی) را دارد (ماده ۹ آیین نامه).

#### شرایط دریافت پروانه بهره برداری

پروانه بهره برداری به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط قابل واگستاری است. اساسنامه مورد، شرایط لازم برای دریافت پروانه بهره برداری متفاوت است. چگونگی این امر حسب مفاد ۹ تا

۱۲ مطرح شده است:

اشخاص حقیقی علاوه بر داشتن پروانه تاکسیرانی معتبر، باید یک دستگاه وسیله نقلیه مناسب مطابق با ضوابط به عنوان تاکسی معرفی نمایند و در قالب ماده ۱۰ قانون مدنی قراردادی را به منظور قبول تعهدات و شرایط تعیین شده و همچنین تصمیمات هیئت انضباطی (موضوع ماده ۱۵ آیین نامه) منعقد نمایند.  
اشخاص حقوقی نیز برای تأسیس شرکت با موضوع حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری باید با انواع اتومبیلهای

**شهرداری محتاج قواعد امره و قوانینی است که به موجب آن بتواند به شیوه‌های مؤثرتر از قبیل توقیف خودروهای شخصی که بدون مجوز مبادرت به حمل و نقل مسافر می نمایند، اقدام نماید. در شرایط موجود قوانین فعلی چنین اختیاری را به شهرداری نمی دهند**

سواری یا خودرویی مناسب مدل بالا که حداکثر پنج مدل پایین تر از مدل همان سال باشد، اقدام نمایند. همچنین حداقل و حداکثر تعداد وسیله نقلیه با توجه به نوع آن (اعم از ملکی یا قراردادی) که شرکت می تواند به کار گیرد نیز بر اساس ضوابط و دستورالعملهای صادره از سوی شورای عالی ترافیک شهرهای کشور بر اساس اعلام شهرداری، تعیین شده و رعایت آن ضروری است. همچنین اشخاص حقوقی مکلفاند دفتر و توقفگاه مناسبی را با حداقل یک شماره تلفن معرفی نمایند. قراردادی در قالب ماده ۱۰ قانون مدنی برای ارائه سرویسهای محوله به نمایندگی از طرف شهرداری یا قبول همه تعهدات و شرایط تعیین شده در آیین نامه و تصمیمات هیئتهای انضباطی (موضوع ماده ۱۵ آیین نامه) منعقد نمایند.

**نقل و انتقال حقوق ناشی از تاکسیرانی**

با توجه به ماهیت پروانه تاکسیرانی، این پروانه و حقوق ناشی از آن قابل نقل و انتقال نیست. دست که می توان بیان نمود که در آیین نامه مورد بررسی، جایگاه چنین حقی روشن نشده است (این موضوع به لحاظ حقوقی قابل بررسی است). اما حقوق ناشی از داشتن پروانه بهره برداری معتبر برای اشخاصی که با رعایت مفاد آیین نامه واجد شرایط و اگذاری پروانه بهره برداری باشند و یا مراحل مورد نیاز در این زمینه را که شهرداری اعلام می کند، سپری نمایند قابل نقل و انتقال است.

انتقال حقوق ناشی از پروانه بهره برداری فقط به طور رسمی و با ثبت در دفاتر اسناد رسمی معرفی شده از سوی شهرداری امکانپذیر است. در انتقال ناشی از ارت. با انتقال در اثر احکام مراجع قضایی ارائه اسناد مثبته ضروری است (ماده ۱۴ آیین نامه).

**تخلفات مربوط به تاکسیرانی**

حسب مفاد ماده ۸ آیین نامه، امور زیر از تخلفات تاکسیرانی محسوب می شود و متخلفان تابع تصمیمات هیئت انضباطی خواهند بود:

- ۱- امتناع از حمل مسافر یا حمل مسافر با شرایطی خارج از مقررات.
- ۲- عدم رعایت شئونات اسلامی و اجتماعی.
- ۳- عدم انجام کتیکهای محوله و رعایت مقررات آن.
- ۴- اقدام به تاکسیرانی برای غیر از ساعته مسیر و سرویس

که در پروانه قید شده است.

- ۵- ارتکاب به جرم در هنگام تاکسیرانی یا با استفاده از تاکسی.
- ۶- عدم رعایت نرخهای مصوب و عدم استفاده از تاکسی متر در صورت نصب و الزام استفاده از آن.
- ۷- عدم رعایت مقررات مربوط به حمل مسافر و تکرار تخلفات راهنمایی و رانندگی.
- ۸- استفاده از پلاک شناسایی راننده دیگر در هنگام ارائه سرویس.

۹- نصب و استفاده از وسائل غیر مجاز در تاکسی که مخالف دستورالعملهای صادر شده باشد.

**نحوه رسیدگی به تخلفات**

شهرداری در هر شهر به تعداد مورد نیاز، هیئتهای ۳ نفره انضباطی برای رسیدگی به تخلفات تاکسیرانان و تاکسیداران تشکیل می دهد. این هیئتها مرکب از نماینده تاکسیداران دارای پروانه بهره برداری یا نماینده اشخاص حقوقی است که به نمایندگی شهرداری اقدام به حمل و نقل مسافر می نمایند یا تاکسیرانان دارای پروانه تاکسیرانی (بر حسب مورد مطرح شده در هیئت) و نماینده شهرداری و نماینده شورای اسلامی شهر یا جانشین قانونی آن است و تصمیمات هیئت قطعی و لازماً اجراست.

جلسات این هیئت به ریاست نماینده شورای اسلامی شهر یا جانشین قانونی وی و بنا به دعوت شهرداری حداقل ماهی یک بار در محل تعیین شده از سوی شهرداری و با حضور تمامی اعضا تشکیل می گردد. تصمیمات هیئت با اکثریت دو رأی وقتی معتبر است که نماینده شهرداری یکی از آن دو نفر باشد. رأی اقلیت نیز به صورت مستند و مستدل درج می شود.

هیئت پس از وصول پرونده تخلفات از شهرداری به ذی نفع اعلام می نماید که ظرف ۱۰ روز توضیحات خود را به طور کتبی برای هیئت ارسال کند. پس از اکتضای این مدت هیئت مکلف است ظرف یک ماه بر حسب مورد و بر اساس مقررات تصمیم مقتضی اتخاذ نماید.

در صورتی که تخلف راننده یا دارنده تاکسی از جرائم مندرج در سایر قوانین مملکتی باشد علاوه بر تصمیمات هیئت انضباطی، مراتب جهت اعمال مقررات کیفری مناسب به مراجع قضایی ذی صلاح نیز منعکس می شود. افرادی که پروانه تاکسیرانی آنان به صورت دائم باطل می شود حق ثبت نام مجدد برای دریافت پروانه جدید نخواهند داشت.

از آنجا که اعتبار قطعیته آرای هیئتهای انضباطی محدود به حیطه اقتدار قوه مجریه بوده و در حدود مقررات اجرایی (مصوبات قوه مجریه) معتبر است، آرای یاد شده به استناد بند ۲ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری (مصوب ۱۳۶۰/۱۱/۴) صرفاً از حیث نقض قوانین و مقررات، قابل رسیدگی مجدد در شعب بدوی و تجدیدنظر دیوان عدالت اداری است.

**مهمترین کاستیها**

با توجه به تنگناهای حقوقی و قضایی که در زمینه قوانین و مقررات مربوط به تاکسیرانی به صورتی ملموس ملاحظه می شود، مهمترین کاستیهایی که رفع به موقع آن برای حسن اداره امور مربوط به حمل و نقل مسافر درون شهری و حفظه عمل شهرداریها ضرورت دارد، به شرح زیر قابل بررسی است:

۱- فقدان ضمانت اجرایی مؤثر برای حمایت از حق

تاکسیرانی؛ براساس تبصره ۲ ذیل ماده ۵ تصویب نامه هیئت وزیران (مورخ ۱۳۷۴/۸/۱۲) در صورت نبودن تاکسی به تعداد لازم، شهرداری می‌تواند پروانه اشتغال موقت برای خودروهای شخصی واجد شرایط تحت عنوان تاکسی موقت صادر نماید. صدور پروانه اشتغال موقت برای تنظیم امور بوده و صرفاً برای پر کردن خلأ کمبود تاکسی پیش‌بینی شده است. با توجه به قوانین و مقررات موجود، چنانچه خودروهای شخصی، متقاضی حمل و نقل مسافر باشند قانوناً باید از شهرداری مجوز اخذ نمایند. همان‌طور که اشاره شد جریمه عدم رعایت مقررات در سوار کردن سرشمن حسب مفاد ماده ۲ این‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی (مصوب ۱۳۵۰/۵/۹) صرفاً ۵۰۰ ریال تعیین شده است. چنین جریمه‌ای برای حفظ حقوق صنفی ناشی از تاکسیرانی که یقیناً در تأمین نظم عمومی در نقل و انتقال مسافران درون شهری تأثیر گذار است کافی نیست. به بیان دیگر، شهرداری محتاج قواعد آمره و قوانینی است که به موجب آن بتواند به شیوه‌های مؤثرتر از قبیل توقیف خودروهای شخصی که بدون مجوز مبادرت به حمل و نقل مسافر می‌نمایند اقدام نماید. در شرایط موجود قوانین فعلی چنین اختیاری را به شهرداری نمی‌دهند و در صورت تهیه پیش‌نویس قانونی در این زمینه نکات زیر باید در آن ملحوظ شود:

الف - امکان طرح دعوی اجرائی از سوی شهرداری علیه رانندگان که بدون مجوز مبادرت به حمل و نقل مسافر در محدوده و حریم شهرها می‌کنند.

ب - پیش‌بینی توقیف این خودروها بر حسب گزارش شهرداری و با نظارت مرجع قضایی (از حیث حفظ نظم عمومی در ترافیک شهری) و همچنین تعیین کیفرهای مجدد در صورت تکرار تخلف از جمله توقیفهای ۶ ماهه یا یک ساله.

ج - قابلیت اعتراض به تصمیم دادگاه از سوی ذی نفع بر حسب مورد، برای حفظ حق در خواست تجدیدنظر در محاکم مربوطه مطابق قوانین عمومی.

د - پیش‌بینی جزای تشدیدی گاهی (متناسب با نوع تخلف براساس حداقل و حداکثری که شهرداری تعیین می‌کند) و واریز وجوه به حساب شهرداری برای تأمین اعتبارات مورد نیاز در امر نظارت شهرداری بر تاکسیرانی.

ه - گونه‌های دیگر ضمانت اجرایی کیفری برای متخلفان تاکسیرانی (رانندگان شخصی) نیز قابل طرح و تدوین است که در جای دیگر ارائه خواهد شد.

۲- خلأهای مربوط به هیئت انضباطی؛ همان‌طور که بیان شد، مستند موجود در مورد تعیین انواع تخلفات تاکسیرانان و تاکسیداران در دو عنصر خلاصه شده است:

الف - تعهد تاکسیداران و تاکسیرانان مبتنی بر قبول رأی هیئت انضباطی.

ب - رسیدگی در هیئتی مرکب از نماینده شهرداری، شورای شهر و نماینده منتخب تاکسیداران یا تاکسیرانان.

با توجه به اینکه مستند تعهد این هیئت قانون مصوب مجلس نیست و براساس تصویب نامه مورد بحث رسیدگی انجام می‌شود و رسیدگی یک مرحله‌ای در هیئت انضباطی با اصول کلی حقوقی سازگار نیست. به نظر می‌رسد که تدوین پیشنهاد تصویب قانونی در این مورد ضروری است و باید این اقیصه به گونه‌ای که با مؤثرین حقوقی و قضایی منطبق باشد مرتفع گردد.

پیش‌بینی مرجع تجدیدنظر و خروج مراحل رسیدگی از حالت یک مرحله‌ای و قطعی به وضعیت دو مرحله‌ای، قسمت مهمی از اعتراضات احتمالی را دفع نموده و به امر رسیدگی سرعت می‌بخشد و آن را عادلانه‌تر خواهد ساخت.

نکته مهم دیگر این است که علاوه بر اینکه تعیین انواع تخلفات جدید مربوط به تاکسیرانی ضرورت دارد و باید تخلفات گوناگونی که بویژه در شهرهای بزرگ به صورت معضلات شهری موجبات نارضایتی شهروندان را فراهم می‌کند، مشخص و معرفی گردد، به نظر می‌رسد تعیین ضمانت اجرایی متناسب با نوع تخلف ضروری است و این موضوع نیز باید با رعایت مرتب و جوانب حقوقی و قضایی مطمح نظر قرار گیرد.

۳- پیشگیری از وقوع تخلفات تاکسیرانی؛ براساس اصل تقدم پیشگیری بر مجازات، طراحی و تدوین قوانین و مقرراتی که به صورت کاملاً حساب شده و با جذب نظر کارشناسان، تاکسیرانان، تاکسیداران و مسافران تهیه شده باشد از اهمیت بسیاری برخوردار است. این امر مهم از طریق تنظیم و تکمیل پرسشنامه‌های پژوهشی دست یافتنی است. تنظیم پرسشنامه‌های زمان‌بندی شده و طبقه‌بندی شده در این باره از حساسیت ویژه‌ای برخوردار است.

۴- تصویب کارشناسی نرخ کرایه؛ به موجب بند ۲۷ ماده ۷۸ قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵) تصویب نرخ کرایه وسائط نقلیه درون شهری - که تاکسی مصداق بارز آن است - از وظایف شورای اسلامی شهر است.

عدم رعایت نرخ مصوب از سوی رانندگان تاکسی و مجموعه شرایط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در شهرهای مختلف و عوامل دیگری که در این امر مؤثرند، دلایل و موجباتی هستند که حساسیت اجرایی دقیق و صحیح این وظیفه را از سوی شورای اسلامی شهر، دو چندان می‌کند و اگر شورای اسلامی شهر فارغ از دلایل فوق نرخ کرایه تاکسی را تصویب نماید، قطعاً مشکلاتی را به وجود خواهد آورد و در صورت رعایت این جوانب، توالی مطلوب و آثار مفید مورد انتظار را در بر خواهد داشت.

ضمانت اجرایی مربوط به عدم رعایت نرخهای مصوب کرایه نیز از جمله مواردی است که باید در اصلاح قوانین و مقررات مورد عنایت و توجه قرار گیرد.

نتیجه گیری و راه حل

براساس آنچه بیان شد می‌توان استنباط نمود که:

۱- گنجاندن اصلاحات مورد نیاز در زمینه قوانین و مقررات مربوط به تاکسیرانی در برنامه شهرداریها و وزارت کشور ضروری است.

۲- تهیه هر برنامه یا پیشنهاد اصلاحی در صورتی جامعیت لازم را داراست که به صورتی کاملاً مشارکت جویانه و مستند به پژوهشی علمی، براساس نظرات و دیدگاههای مردم، رانندگان و دارندگان تاکسی، مدیران سازمانهای مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرها یا شهرداریهای درجات مختلف و کارشناسان مطلع در این زمینه تهیه و ارائه گردد.

۳- سایر نامه‌ریزیهای شهری و مدیریتی صحیح می‌تواند با جمع نظرات و دیدگاههای عناصر ذی‌مدخل فوق، کار راه جایی رساند که حتی الامکان تمامی نکات مشترک مورد نظر آنان در پیشنهادها گنجانده شود و موارد اختلافی در بررسیهای بعدی مورد رسیدگی قرار گیرد.

# مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور  
حسین احتشامی

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به موضوعاتی به این شرح پرداخته است: استعفای موقت اعضای شورای شهر، به حد نصاب ترسیدن جلسه انتخاب شهردار در شوراهای اعتبار قانونی ماده ۹۶ قانون شهرداری و تبصره‌های آن، اعتبار آرای کمیسیون ماده ۱۰۰، شرایط قانونی انتشار خبرنامه محلی، مصوبات شورای شهر و بیلان کار شهرداری و جایگاه اجرایی شوراهای مطالب یاد شده به منزله دیدگاههای اداره کل حقوقی وزارت کشور است که مشاور حقوقی ماهنامه، آن را تنظیم کرده است.

● یکی از اعضای شورای اسلامی شهر ... به دلیل مخالفت با شهردار و گاهی با پاره‌ای از موضوعات مطرحه در جلسه شهر، هر از گاهی یا تسلیم استعفای موقت و یا در پیش گرفتن شیوه‌های ناهماهنگ با سایر اعضای شهر، مسائلی را برای شهر و شهرداری به وجود می‌آورد که به عنوان نمونه به مطالب ذیل اشاره می‌شود، انتظار ارائه نظر مشورتی در این موارد را دارد:

الف - آیا عضو شهر می‌تواند از هر گونه اظهار نظر کتبی و تصویبی مطلقاً امتناع نماید؟

ب - آیا تفسیر امتناع، به منزله نوعی استعفای موقت است؟

ج - آیا استعفای موقت به منزله نوعی اعتراض در اولین مرحله تلقی می‌شود؟

د - آیا اعتراض به عملکرد و عملیات شهرداری، چنین روالی دارد و باید به همه شهروندان و مسئولان رونوشت داده شود، یا اینکه براساس ماده ۷۲ قانون شوراهای این اعتراض باید صورت گیرد؟

ه - آیا استعفای موقت به معنی انجام ندادن برخی از وظایف قانونی است؟

و - آیا عضوی که در این صورت در جلسات حضور می‌یابد از حق الزحمه حضور در جلسات برخوردار می‌شود؟

ز - آیا عضو شهر می‌تواند القاب ساختگی برای خود داشته باشد، مانند رئیس کمیسیون حقوقی و ...؟

ح الف - مستند به بند ۵ ماده ۱۱ آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها، صورت جلسات شهر باید به اعضای حاضران در جلسه اعم از موافق

و مخالف برسد. بنابراین عضو شهر باید صورت جلسات را به عنوان موافق یا مخالف امضا نماید.

ب - اعضای شهر تا زمانی که به عضویت شهر باقی هستند، عهده‌دار وظایف و مسئول هستند و حق امتناع از انجام وظایف و تکالیف قانونی را تلاً یا جزاً ندارند. به عبارت دیگر، وظایف ناشی از عضویت در شهر قابل تفکیک نیست؛ به طوری که برخی از اعضا از انجام بعضی از آنها برای مدتی امتناع نمایند همچنین روش امتناع از انجام وظایف قانونی، استعفا نیست بلکه استعفا باید کتباً به شهر ارائه شود و مورد قبول شهر واقع گردد (ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها).

ج - استعفای موضوع ماده ۳ آیین‌نامه یاد شده، استعفاي دائم است و اصولاً در ارتباط با وظایف شهر، استعفای موقت فاقد معنی و مفهوم است؛ زیرا در صورت قبول استعفا از طرف شهر باید به جای عضو مستعفی از اعضای علی‌البدل جهت عضویت در شهر دعوت به عمل آید.

د - چنانچه یک یا چند نفر از اعضای شهر نسبت به عملکرد شهردار یا عملیات شهرداری، اعتراضی داشته باشند باید موافق ماده ۷۲ قانون شهرها عمل نمایند.

ه - عضوی که در جلسات شهر حاضر نمی‌شود نه تنها مستحق حق الزحمه‌ای نیست، بلکه چنانچه به هر دلیل غیر موجه (با تشخیص شهر) در جلسات رسمی شهر حاضر نشود، غیبت تلقی می‌شود و مطابق ماده ۲۶ آیین‌نامه باید جهت سلب عضویت به هیئت حل اختلاف ارجاع گردد.

و - چنانچه شهر برای انجام وظایف خویش مطابق آیین‌نامه اجرایی یاد شده کمیسیون‌هایی را تشکیل داده باشد، عنوان رئیس کمیسیون قابل تصور است.

● جلسه شورای ۵ نفره با تعداد ۴ عضو به منظور بررسی و احراز صلاحیت شهردار تشکیل گردید، اما به هنگام طرح موضوع، یکی از اعضای شورا به لحاظ مخالفت جلسه را ترک کرد و تعداد اعضای حاضر در جلسه را به ۳ نفر تقلیل داد. با توجه به اینکه جلسه در ابتدا با ۴ عضو تشکیل گردیده بود، آیا تصمیماتی که سایر اعضای باقیمانده در آن مورد اتخاذ می نمایند معتبر است یا خیر؟

○ نظر به اینکه جلسه شورا به کیفیتی که در متن سؤال مطرح است از رسمیت خراج نشده؛ از این رو تصمیماتی که ۳ عضو باقیمانده در مورد انتخاب شهردار اتخاذ می نمایند، فاقد اعتبار قانونی است. بنابراین تصمیمات این جلسه در این باره به دلیل عدم رعایت حنقصاب مقرر در ماده ۱۵ قانون و ماده ۱۱ آیین نامه اجرایی، قانونی نبوده و لازم الاجرا نیست.

● در مورد اعتبار قانونی ماده ۹۶ و تبصره های ذیل آن اعلام می دارد که با استناد به صراحت ماده ۲۵ قانون نوسازی و عمران شهری، مقررات این قانون جایگزین قانون توسعه معابر مورد اشاره در ماده ۹۶ و تبصره ۳ آن گردیده است و به موجب ماده ۲۶ همان قانون، تبصره ۴ ماده یادشده نسخ شده است. بنابراین، متن ماده یادشده و تبصره های ۱، ۲، ۳، ۴، ۵ و ۶ همچنان معتبر و قابل اجراست. بر اساس این استنباط از مقررات قانونی، انتظار اعلام نظر حقوقی و مشورتی دارد.

○ راجع به جایگاه قانونی ماده ۹۶ و تبصره ذیل آن اعلام می دارد:

الف - از آنجا که حکم ماده ۹۶ قانون شهرداری و وظایف و مسئولیتهای مقرر همچنان بر عهده شهرداری است دارای اعتبار قانونی نیز هست.

ب - حکم تبصره یک ماده ۹۶ در قالب سایر قوانین لاحق از جمله لایحه قانونی نحوه تملک ... (مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب) لحاظ شده؛ بنابراین، حکم اخیر جایگزین می گردد.

ج - حکم تبصره ۲ ماده ۹۶ در قالب حکم ماده ۱۱ لایحه قانونی نحوه تملک ... (مصوب ۱۳۷۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب) منظور گردیده است.

د - حکم تبصره ۳ ماده ۹۶ راجع به نحوه برخورد با مالکاتی که مانع از اجرای طرح می شوند، در قالب لوایح قانونی مرتبط با تملک و تعیین وضعیت و نحوه تقویم (مصوب سالهای ۱۳۵۸، ۱۳۷۰ و ۱۳۷۶) لحاظ شده است؛ بنابراین، قوانین اخیر، مانع استناد احکام است.

ه - تبصره ۴ ماده ۹۶ تصریحاً به موجب حکم ماده ۲۶ قانون نوسازی حذف شده است.

و - تبصره ۵ ماده ۹۶ به دلیل نداشتن خط مشی اجرایی و عدم ورود سایر احکام قانونی مؤخر، همچنان قابلیت استنادی دارد.

● در آرای کمیسیون ماده ۱۰۰ چنانچه یکی از ارا فاقد اعضای نماینده دادگستری باشد، اعتبار چنین رأیی

### چگونه است؟

○ اعضای کمیسیون ماده ۱۰۰ از نظر عضویت و نمایندگی دستگاه مربوطه در آن کمیسیون، سهمی مساوی دارند و نماینده دادگستری زنجانی بر دیگر اعضا ندارد؛ بنابراین اگر کمیسیون ماده ۱۰۰ به هر دلیلی فاقد یکی از اعضا از جمله نماینده دادگستری باشد، رأی مخدوش است و دیوان عدالت اداری به طور مشابه چنین رأیی را به دلیل نبودن یکی از اعضا نقض نموده است. بنابراین رأی صادره لزوماً باید با ۳ امضا باشد، اما چنانچه یکی از اعضا نظر مخالفی داشته باشد باید به صورت اقلیت در رأی، نظر خود را مرقوم نماید.

● آیا انتشار خبرنامه محلی به طور مستمر در زمینه وظایف شهرداری و مشارکت شهروندان و همچنین اعلام بیان کار شهرداری و انتشار مصوبات شورای شهر، نیاز به طی مراحل قانونی مطرح شده در قانون مطبوعات دارد یا خیر؟ در صورت عدم لزوم، استناد قانونی را ذکر فرمایید؟

○ با توجه به ماده یک قانون مطبوعات که اشعار می دارد: «مطبوعات در این قانون عبارتند از نشریاتی که بطور منظم با نام ثابت و تاریخ و شماره، ردیف در زمینه های گوناگون خبری، انتقادی، اختصاصی، سیاسی، اقتصادی و ... و نظایر اینها منتشر می شوند» و ماده ۱۲ آیین نامه اجرایی قانون مطبوعات که اشعار می دارد: «چنانچه متقاضی پروانه انتشار نشریه شخص حقوقی باشد تقاضای صدور پروانه همراه با معرفی فرد واجد شرایط به عنوان مدیر مسئول باید از سوی بالاترین مقام مسئول باشد و ...» انتشار خبرنامه مورد نظر شهرداری در ردیف نشریات موضوع قانون مطبوعات است و باید با رعایت مقررات مورد نظر برای انتشار آن پروانه اخذ گردد و انتشار آن بدون اخذ پروانه مستند به بند الف ماده ۷ قانون مطبوعات ممنوع و جرم محسوب می گردد.

● با توجه به شرح وظایف اختیارات شوراهای و تنوع مسئولیتهای آنها در امور شهرداریها، آیا جایگاه شوراهای می تواند اجرایی باشد و در زمینه های خاص در سازمانهای وابسته به شهرداریها دارای نقش قانونی باشند؟

○ نظریه اینکه شان و جایگاه شوراهای تقنینی و سیاستگذاری است، نه اجرا و با توجه به اینکه شورا از دخالت در امور اجرایی منع شده و حتی اگر نظارت آنها نیز در امور شهرداری محل جریان عادی امور شهرداری گردد، این نظارت هم پذیرفتنی نیست و از سوی دیگر، شورا و هیئت مدیره در سازمانهای تابعه در مجموع نقش اجرایی دارند؛ به نظر می رسد که عضویت شورا در شورا یا هیئت مدیره سازمانها و شرکتها تابعه شهرداری از لحاظ قانونی امکانپذیر نباشد.

## اصلاحیه

ضمن پیوزش از خوانندگان گرامی، مشاوره حقوقی شماره ۲۲ ماهنامه به شرح ذیل اصلاح می شود:

۱- در ادامه پاسخ به سؤال سوم [ دادگاه صالح مورد اشاره... ] این مطلب اضافه می شود: ... باید صلاحیت محاکم خاص را معین نموده و به قدر متیقن در مورد آنها مستند نمود؛ زیرا اصولاً تشکیل چنین محاکمی باعث تحدید حقوق اشخاص می شود و بنابر قاعده، اصل بر صلاحیت محاکم عام دادگستری است.

۲- سؤال چهارم و پاسخ آن به شرح زیر اصلاح می شود:

● با توجه به اینکه در اجرای ماده ۲۲ آیین نامه اجرایی مالی شهرداریها، هنگام تنظیم بودجه، تمامی موارد درآمد و هزینه بودجه شهرداری از جمله طرحهای عمرانی لحاظ می شود و نهایتاً به تصویب شورای می رسد؛ آیا ضروری است که قراردادهای اجرای طرحهای عمرانی مجدداً جنب بند ۱۴ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور به تصویب شورای شهر برسد یا خیر؟

(ح) حکم ماده ۲۳ آیین نامه مالی شهرداریها ناظر به برآورد درآمد و هزینههای اجرایی شهرداری، از جمله هزینه اجرایی طرحهای عمرانی در قالب بودجه سالانه شهرداری است که حسب قانون، تصویب نهایی آن به شورای شهر محول شده است. به سوازات این وظیفه قانونی، وظیفه قانونی دیگری نیز مبنی بر تصویب قراردادها و معاملات بر عهده شورای شهر قرار گرفته است. این دو وظیفه در عرض یکدیگر هستند و تصویب طرح عمرانی در قالب بودجه نمی تواند به طور ضمنی تصویب قرارداد اجرایی آن نیز تلقی شود؛ زیرا در قرارداد و تنظیم و انعقاد آن باید شرایط و مقررات دیگری رعایت شود که در قالب بودجه هیچ یک از آنها حاکم نیست و شورای شهر در هنگام تصویب بودجه سالانه شهرداری و تصویب طرح عمرانی ملحوظ در آن توجهی به آن ندارد.

بنابراین قراردادهای اجرای طرحهای عمرانی مصوب در بودجه شهرداری باید به تصویب شورای شهر برسد؛ هر چند که اصل طرح عمرانی در قالب بودجه شهرداری به تصویب شورای شهر رسیده است.

۳- در ادامه مقدمه رأی دیوان عدالت اداری مطلب زیر افزوده می شود: «سمم هذا رأی هیات عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال مصوبات اقدامات سابق را که بر اساس آن مصوبات صورت گرفته باطل نمی نماید و صرفاً از تاریخ ابلاغ به مرجع مربوطه تصمیمات متخذه بر اساس آن اعتباری ندارد.»

ادامه از صفحه ۲۷

● به نظر می رسد که سطح شهر، جویها، رودخانهها و کنار خیابانها تا حدودی بی نظم است و زیاده ها به صورت منظم جمع آوری نمی شوند.

(د) بخشی از این مسئله ناشی از کارکنان سالخورده است، بخش دیگری هم به امکانات کمی جمع آوری زیاده برمی گردد که گریبانگیر شهرهای کم جمعیت است و بالاخره فرهنگ عمومی مردم نقش بسیار زیادی در این مسئله دارد. میزان تولید زیاده حدود ۳۰ تن در روز است که به وسیله هشت دستگاه خودرو نوسان در شهر جمع آوری می شود و در محل مناسبی دفن می گردد. این روش به نظر خود ما هم شیوه مناسبی نیست و باید جای خود را به عملیات تکنیکی و پیشرفته بدهد اما مهمتر از همه، فرهنگ سازی است؛ اینکه مردم باید چگونه با شهر و شهرداری برخورد کنند تا شهر تمیز و پاکیزه ای داشته باشیم. آنچه از دست ما برمی آید این بود که از طریق روابط عمومی شهرداری - که بخش فعالی است - اطلاعیه و آگهیهای متعددی چاپ کنیم و در سطح شهر توزیع نماییم. علاوه بر این، از طریق همین آگهیها و همچنین بلندگوهای سیار کوشیده ایم تا شعار شهر ما خانه ماست را بین مردم ببریم. وبه نظر می رسد که تا حدودی تأثیر گذار نیز بوده و رفتار مردم نسبت به سالیهای گذشته بهتر شده است.

بستر طبیعی شهرستان سراب - یعنی محیط پیرامونی شهر سراب - برای رشته های مختلف فعالیتهای کشاورزی، مانند زراعت، باغداری، دامداری، پرورش زنبور عسل، نوعان داری و پرورش آبزیان بسیار مستعد است. بخشی از این استعدادها هم اکنون به روش سنتی و در چارچوب رونما و فن آوریهای کهنه به کار گرفته شده و اقتصاد کشاورزی ضعیفی را ایجاد کرده است. شهر سراب - شهر مرکزی این منطقه - خودداری اقتصادی کشاورزی - خطای است و حدود ۱۰ درصد شاغلان کنونی این شهر در بخش

کشاورزی فعال اند که برای شهر، رقمی قابل توجه است. از آنجا که این شاغلان به طور عمده به روشهای سنتی متکی هستند، می توان گفت که شهر سراب، روستایی بزرگ است و مانند همه روستاها، جمعیت مازاد خود را به بیرون می فرستد. برای اینکه شهر سراب از روستایی بزرگ به شهری کوچک تبدیل شود، ضروری است که بنیادهای اقتصادی آن صنعتی شوند.

کشاورزی در این شهرستان توانی بیش از این دارد و قادر است صنایع پشمین و پشمین قدرتمندی را در کنار خود تقویت و تقویت کند. اما اکنون نه آب و نه مشاهدات نشان نمی دهند که صنعت قابل توجهی در این شهر و بیرون آن وجود داشته باشد. بجز کارگاههای کوچکی که در هر شهر می توان یافت، کشاورزی این شهرستان تنها به کارگاه ۳۰-۶۰ نفره با ایجاد کرده است. یک کارگاه تولید محصولات لبنی و تو کار گاو حلب سازی بهداشتی و ورقه و ظروف آلومینیومی برای بسته بندی پیو.

همچنین موقعیت طبیعی این شهرستان و جاذبههای گردشگری آن تاکنون به استفاده نشده و هنوز هیچ سرمایه گذاری برای استفاده از آنها صورت نگرفته است. بدیهی است که شهرداری سراب به تهیهی قادر به تغییر این شرایط نیست؛ مسئله ای که شهرداری این شهر نیز بر آن تأکید دارد.

شهرستان سلیمی، متولد ۱۳۴۰، کارشناس عمران و فارغ التحصیل دانشگاه تبریز در تاریخ ۱۳۷۸/۴/۱ از سوی شورای اسلامی شهر سراب برای تصدی شهرداری این شهر انتخاب شده است. سوابق تجربی او مدیریت تعمیر و نگهداری ساختمان و تأسیسات صدا و سیما است. از دیگران شرفی است.

● آقای شهردار از اینکه وقت خود را در اختیار ماهنامه قرار دادید متشکریم.

# مشاور اداری - مالی

دفتر حقوقی وزارت کشور  
جمشید رضائی

مشاوره اداری - مالی این شماره ماهنامه به دو سؤال اصلی و مبتلا به شهر دارها و شوراهای یعنی اشتغال به کار اعضای شورای اسلامی شهر در شهرداری و دیگر سازمانها با عنایت به قانون ممنوعیت تصدی بیش از دو شغل و موضوع پست با نام کارمندی و کارگری در سازمان تفصیلی برخی شهر دارها پرداخته است. پاسخهای ارائه شده به منزله دیدگاه دفتر حقوقی وزارت کشور است که توسط مشاور اداری - مالی ماهنامه تنظیم شده است.

اینجا جز شهردار که به موجب تبصره ۲ ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون شوراهای که اشعار می دارد: «شهردار نمی تواند همزمان عضو شورای شهر باشد» برای سایر اشخاص یادشده در بند ۳ ذیل ماده ۲۸ هیچ منع قانونی وجود ندارد.

ب- مانند ماده ۲۸ قانون شوراهای معین در ماده ۲۹ قانون انتخابات مجلس شورای اسلامی نیز اشخاص را به واسطه مقام و شغل از داوطلب شدن برای انتخابات مجلس شورای اسلامی محروم نموده است، مگر اینکه آن اشخاص حداقل ۲ ماه قبل از ثبت نام از سمت خود استعفا نموده و به هیچ وجه در آن پست شاغل نباشند. نکته قابل توجه این است که محرومیت نمایندگان مجلس شورای اسلامی (پس از پذیرفته شدن به عضویت مجلس) از احراز پستها و سمتهای دولتی به خاطر ماده ۲۹ نیست، بلکه به خاطر دلایل زیر است.

۱- حکم قانون یعنی اصل یک صد و چهل و یکم قانون اساسی که اشعار می دارد: «رئیس جمهور، معاونان رئیس جمهور، وزیران و کارمندان دولت نمی توانند بیش از یک شغل دولتی داشته باشند و داشتن هر نوع شغل دیگر در مؤسساتی که تمام یا قسمتی از سرمایه آن متعلق به دولت یا مؤسسات عمومی است و نمایندگی مجلس شورای اسلامی و وکالت دادگستری و مشاوره حقوقی و نیز ریاست و مدیریت عامل یا عضویت در هیئت مدیره انواع مختلف شرکتها خصوصی جز شرکتها تعاونی ادارات و مؤسسات برای انسان ممنوع است. سمتهای آموزشی در دانشگاهها و مؤسسات تحقیقاتی از این حکم مستثنی است».

۲- تبصره ۴ ماده واحده قانون ممنوعیت تصدی بیش از یک شغل که اشعار می دارد: «تصدی هر نوع شغل دولتی دیگر در مؤسساتی که تمام یا قسمتی از سرمایه آن متعلق به دولت و یا مؤسسات عمومی است و نمایندگی مجلس شورای اسلامی، وکالت دادگستری، مشاوره حقوقی و ریاست و مدیریت عامل یا عضویت در هیئت مدیره انواع شرکتها خصوصی جز شرکتها تعاونی ادارات و مؤسسات برای کارکنان دولت ممنوع است».

ج- اشتغال به کار عضو شورای اسلامی شهر در شهرداری از مصادیق قانون ممنوعیت تصدی بیش از دو شغل (مضموم ۱۰/۱۱/۱۳۷۳) و اصل ۱۴۱ قانون اساسی نیست؛ زیرا شورای شهر اصولاً از ارکان دولتی محسوب نمی شود تا مفهوم دو شغل دولتی از آن استنباط گردد، بلکه شخصیتی حقوقی است که تلقی دولت از آن

۳- آیا شهرداران و شاغلان در شهرداری که در اجرای بند ۳ ذیل ماده ۲۸ قانون شوراهای (شهرداران و مدیران مناطق و مؤسسات و شرکتها وابسته و شاغلین در شهرداری و مؤسسات و شرکتهای وابسته به آن از عضویت در شورای اسلامی شهر محل خدمت محرومند مگر آن که دو ماه قبل از ثبت نام از سمت خود استعفا نموده و به هیچ وجه در آن پست شاغل نباشند) برای شرکت در انتخابات شورای اسلامی شهر محل خدمت استعفا داده اند، می توانند پس از پذیرفته شدن به عضویت شورای اسلامی شهر، همزمان با آن در شهرداری نیز اشتغال به کار داشته باشند؟ آیا اشتغال به کار اعضای شورای اسلامی شهر در شهرداری و دیگر سازمانها از مصادیق قانون ممنوعیت تصدی بیش از دو شغل محسوب می شود یا خیر؟

ب- بنا به دلایل و مستندات زیر بجز شهردار، تمامی شاغلان شهرداری می توانند همزمان با عضویت در شورای اسلامی شهر در شهرداری نیز اشتغال به کار داشته باشند.

الف- مطابق قسمت صدر ماده ۲۸ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور (مصوب ۱۳۷۵/۲/۱) که اشعار می دارد: «اشخاص زیر بواسطه مقام و شغل خود از داوطلب شدن برای شوراهای اسلامی محرومند» و قسمت اخیر بندهای سه گانه ذیل ماده یادشده که اشعار می دارد: «... مگر آنکه دو ماه قبل از ثبت نام از سمت خود استعفا نموده و به هیچ وجه در آن پست شاغل نباشند» چنین مستفاد می گردد که مقنن مانند ماده ۲۹ قانون انتخابات مجلس شورای اسلامی برای اشخاص یادشده از مقام و موقعیتشان در انتخابات به نفع خود استفاده ننمایند، آنان را از داوطلب شدن برای انتخابات شوراهای اسلامی محروم نموده است، مگر اینکه ۲ ماه قبل از ثبت نام از سمت خود استعفا نموده و به هیچ وجه در آن پست شاغل نباشند به عبارت دیگر، محرومیت موضوع ماده ۲۸ قانون یادشده (استعفا از سمت و عدم اشتغال در پست برای اشخاص مندرج در آن) صرفاً تا پایان انتخابات است و پس از انقضای این مدت حتی در صورت پذیرفته شدن به عضویت شورا، می توانند به سمت و پست قبلی خود بازگردند و اعضای دیگر شورای اسلامی شهر نیز که قبلاً آن سمتها و پستها را نداشته اند می توانند با رعایت قوانین و مقررات استخدامی شهر دارها در شهرداری مشغول به کار شوند، مگر اینکه قانون عضویت در شورای اسلامی شهر، مانع از تصدی آن سمتها و پستها باشد که در



نمی‌شود.

د- در حال حاضر وضعیت شوراهای به گونه‌ای است که قائل شدن به اینکه اشخاص مورد اشاره در ماده ۲۸ قانون شوراهای (از جمله اشخاص مندرج در بند ۳ آن) نمی‌توانند پس از عضویت در شوراهای مجدداً به سمت و پست قبلی خود باز گردند یا به طور کلی اشخاص با داشتن عضویت شورا نمی‌توانند آن پستها و سمتها یا سایر مشاغل دولتی را احراز نمایند، شوراهای را عملاً از وجود افراد تحصیلکرده، محرب و متخصص محروم می‌نماید و در نتیجه، اهداف و اغراض قانونگذار از تشکیل شوراهای به منتهی ظهور نمی‌رسد. علاوه بر این، حجم کار در شوراهای اسلامی بجز شوراهای برخی از شهرها به اندازه‌ای نیست که نیازمند حضور تمام وقت اعضا در شورا باشد.

ه- از حکم ماده ۱۷ آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها که اشعار می‌دارد: «آئیننامه از کارکنان دولت یا مؤسسات عمومی غیردولتی که به عضویت شورا در آمده و به وجود تمام وقت یا پاره وقت آنان نیاز باشد، می‌تواند به عنوان مأمور به خدمت در شوراهای انجام وظیفه نمایند. مدت عضویت جزو سنوات خدمتی آنان محسوب می‌شود و حقوق مزایای آنان بر اثر آخرین حکم استخدامی یا برابر آنچه که شورا در بودجه مصوب خود مقرر می‌نماید از بودجه شورا پرداخت می‌شود. دستگاههای اجرایی موظفند حسب درخواست استاندار ذریعته نسبت به صدور مأموریت تمام وقت یا پاره وقت اعضای شورا اقدام نمایند.» چنین مستفاد می‌گردد که با توجه به اینکه شهرداری با استناد به قانون تعیین فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیردولتی (مصوب ۱۳۷۵) مؤسسات عمومی غیردولتی محسوب می‌شود، شایعاً آن می‌تواند در صورتی که به وجود تمام وقت آنان در شورا نیاز نباشد همزمان با عضویت در شورای اسلامی شهر در شهرداری نیز به کار اشتغال داشته باشند.

و- با توجه به اینکه هیچ کس را نمی‌توان از حقی محروم نمود مگر به موجب حکم قانون؛ بنابراین در موضوع مورد بحث نیز به علت عدم منع قانونی، اشتغال به کار در شهرداری همزمان با عضویت در شورای اسلامی شهر بلا اشکال است.

در ضمن، نظریه فوق طی نامه شماره ۲۰۲۵/۶۱ مورخ ۱۳۷۹/۴/۲۲ به تأیید دفتر حقوقی نیز رسیده است.

● همان طور که می‌دانید در سازمان تفصیلی برخی شهردارها پستهای تحت عنوان «پست با نام» وجود دارد. آیا هنگامی که متصدی این گونه پستها به هر دلیلی پست یادشده را ترک می‌نماید، شهرداری می‌تواند به جای او شخص دیگری را استخدام نماید؟

○ لازم است ابتدا در باره فلسفه ایجاد این گونه پستها در سازمان تفصیلی شهردارها توضیحی بدهیم. تا قبل از اینکه سازمان تفصیلی شهردارها به صورت تلفیقی (کارگری و کارمندی) تنظیم و تصویب شود، هر شهرداری دارای دو سازمان بود: سازمان کارگری و سازمان کارمندی. پس از اینکه مقرر گردید سازمان کارگری و کارمندی به صورت تلفیقی تنظیم شود و ضوابطی نیز برای تعیین تعداد پستهای کارگری و کارمندی در هر شهرداری وضع شد، در بعضی از شهردارها تعداد پستهایی که براساس ضوابط یادشده به آنها تعلق می‌گرفت کمتر از تعداد پستهایی بود که قبلاً تصویب شده بود. به همین دلیل، برخی از اشخاص مشاغل در شهرداری اعم از کارگر و کارمند فاقد پست می‌گردیدند برای حل این مشکل و رعایت حقوق استخدامی این

گونه افراد، پستهای در سازمان تفصیلی شهردارها تحت عنوان «پست با نام» به نام اشخاص ایجاد شد. بر حسب محل قرار گرفتن پستهای یادشده (یعنی در داخل سازمان تفصیلی یا خارج آن و یا در صفحه ضمیمه) و نوع آن (کارگری یا کارمندی) پاسخ به سؤال یادشده به شرح زیر است:

۱- پستهای کارگری با نام: این گونه پستها فقط در صفحه ضمیمه سازمان تفصیلی ایجاد می‌شوند. به عبارت دیگر، کارگرانی که در شهرداری، پست کارگری داشته‌اند و پس از تنظیم سازمان تفصیلی جدید، در این سازمان پستی وجود نداشته که در آن تطبیق داده شوند و یا اگر پستی وجود داشته، شرایط احراز آن را دارا نبوده‌اند؛ بنابراین پست قبلی آنان در صفحه‌های ضمیمه سازمان تحت عنوان «فهرست پستهای با نام کارگری» با نام خودشان ایجاد گردیده است. از آنجا که اگر متصدیان این گونه پستها به هر دلیلی (از قبیل انتقال، بازنشستگی، فوت و اخراج) رابطه استخدامی آنان با شهرداری قطع شود، پست آنان نیز که قائم به خودشان است از بین می‌رود؛ شهرداری نمی‌تواند به جای آنان اقدام به استخدام شخص دیگری بکند. به عبارت دیگر با قطع رابطه استخدامی، دیگر پستی وجود ندارد که شهرداری بتواند به استناد آن، شخص دیگری را استخدام نماید.

۲- پستهای با نام کارمندی: این گونه پستها گاه هم در داخل سازمان و هم در صفحه ضمیمه آن ایجاد گردیده‌اند که توضیح هر یک به شرح زیر است:

الف - پستهای کارمندی با نام، واقع در داخل سازمان تفصیلی: از آنجا که پست کارمندی که در شهرداری دارای پست کارمندی بوده‌اند در حال حاضر مطابق ضوابط جدید کارگری محسوب می‌شود و دیگر آن پست به صورت کارمندی ایجاد نمی‌شود (مانند پست راننده وسائط نقلیه سبک) و به عبارت دیگر، در سازمان تفصیلی جدید، پست آنان به صورت کارگری ایجاد شده است و از سوی دیگر، پستی نیز وجود نداشته که در آن تطبیق داده شوند؛ بنابراین، پستهای یادشده (پستهای کارگری جدید که مثلاً به صورت کارمندی بوده‌اند) موقتاً تبدیل به کارمندی و با نام آنان ایجاد شده است. بدیهی است پس از اینکه رابطه استخدامی متصدیان این گونه پستها به هر دلیلی (از قبیل بازنشستگی، اخراج، انتقال و فوت) یا شهرداری قطع شود، شهرداری باید ابتدا مراتب را به وزارت کشور اعلام نماید و تقاضای تبدیل پست یا پستهای یادشده را از کارمندی به کارگری بنماید و پس از اینکه پست یا پستهای یادشده به کارگری تبدیل شده، آن وقت می‌تواند حسب مقررات اقدام به استخدام فرد یا افراد جدید بنماید.

ب - پستهای کارمندی با نام، در خارج سازمان تفصیلی و مندرج در صفحه ضمیمه، کارمندی که در شهرداری دارای پست کارمندی بوده‌اند و پس از تنظیم سازمان تفصیلی جدید، در این سازمان پستی وجود نداشته که در آن تطبیق داده شوند، یا پست آنان در حال حاضر به صورت کارمندی ایجاد نمی‌شود و پست کارگری نیز وجود نداشته که به کارمندی تبدیل شود؛ بنابراین، در صفحه‌های ضمیمه سازمان تحت عنوان «فهرست پستهای با نام کارمندی»، پست قبلی آنان با نام خودشان ایجاد گردیده است. اگر رابطه استخدامی متصدیان پستهای یادشده به هر دلیل از قبیل (بازنشستگی، اخراج، فوت و انتقال) یا شهرداری قطع شود پست آنان نیز از بین می‌رود و شهرداری نمی‌تواند به جای آنان اقدام به استخدام شخص یا اشخاص دیگری بنماید.

مسامحه در انجام کارها آفتی است که گاه به ما صدمه می زند و برای بعضی این مشکل دائمی است. برخی نیز فکر می کنند این مشکل فقط به جنبه های زندگی آنان ضربه می زند، با وجود این، نتایج یکسان است: اتلاف وقت، فرسودگی از دست رفته، عملکردهای ضعیف، سرزنشها و افزایش فشار. مسامحه نسبت می شود کارهای پیش یا افتاده، جایگزین کارهای مهم نشوند برای مثال، گپ زدن یا دوستان به جای انجام دادن یک پروژه مهم و فوری، یا تماشای تلویزیون به جای انجام دادن کارهای ضروری و یا صحبت کردن در باره مسائل سطحی و گیم اهمیت با همکاران به جای گفتگو در مورد روابط اداری. به نظر می آید که همه ما در انجام کارهایی که واقعا می خواهیم انجام دهیم یا از آنها به عنوان سرگرمی لذت می بریم موفق هستیم. ولی وقتی وظایف سخت مطرح می شوند، به مسامحه پناه می آوریم، ما راههای زیرکانه بسیاری برای گول زدن خود داریم از جمله:

- من منتظر خواهی ماند تا حال و خوصله انجام کار را پیدا کنم.
  - وقت برای انجام کارها بسیار است.
  - چرا این قدر رتیب به ما کار می دهد؟ این عادلانه نیست!
  - صحبت کردن در باره آن موضوع، خیلی برایم مشکل است! نمی دانم از کجا شروع کنم؟
  - من تحت فشار بهتر کار می کنم. الان لزومی ندارد که آن کار را انجام دهم.
  - من کارهای زیاد دیگری دارم که ابتدا باید به آنها بپردازم.
- ثابت شده است که اگر چه این جملات توجیهی، شاید خیلی هم قانع کننده به نظر نیایند، ولی وقتی ما آنها را در خلوت به خودمان می گوئیم، کاملاً قابل قبول جلوه می کنند. اما نباید فریب قابل قبول بودن آنها را خورد؛ آنها ما را از انجام وظایف و مسئولیتهای مهم باز می دارند.

واما علتها

در وقت عمدتاً عادت به مسامحه عبارتند از کم اندیشی و الگوهای رفتاری افراد نگاهی دقیق به کارندیشیهایمان، به موضوع اصلی و که سبب تأخیر در کارها می شوند یعنی کمال گرایی، بی کفایتی و ناراخی، روشن می سازد کسانی که معتقدند باید گزارشی نمونه بنویسند، ممکن است تا بررسی همه منابع ممکن و باز نویسی بی پایان جز کوششها صبر کنند! نگارنی در مورد ارائه پروژههای کامل می تواند مانع انجام آن کار در وقت معین گردد. همچنین احساس بی کفایتی نیز سبب تأخیر در انجام کارها می شود. کسانی که خیال می کنند بی تجربه اند، اغلب اعتقاد دارند که شکست خواهند خورد و از در معرض آزمون قرار گرفتن عجز می یابند. خواهند گریخت، ترس از ناراخی، علت دیگری است که باعث توقف انسان در کاری که باید انجام دهد می شود؛ در حالی که هر چه بیشتر در انجام کارها تعلل ورزیم، مشکلات ناراحت کننده بیشتری نیز همچون دنبال درد به سراغ ما می آید.

الگوهای رفتاری ما دومین دلیل هستند

مسامحه را به مفهوم فیزیکی اینرسی تشبیه کرده اند. جسم ساکن تمایل به ماندن در حالت سکون دارد. فشارهای بزرگتر و اساسی لازم است تا تغییر صورت گیرد. راه دیگر فهمیدن این مسئله این است که معمولاً پرهیز از انجام وظایف باعث تقویت مسامحه می شود و در نتیجه، انجام کارها سخت تر می گردد. ممکن است شخصی سردرگم شده باشند، اما نه به دلیل نبودن انگیزه، بلکه به علت ناآگاهی از اینکه چه کار باید بکنند.

برخی نکاتی که می توانیم به کمک آنها بر مسامحه غلبه کنیم در زیر ارائه شده است، به خاطر داشته باشید که صرفاً آنها را نخوانید، بلکه انجامشان دهید.

راه حلها

- ۱- گفتگوی درونی منطقی، آن قدر و بهانه های کهنه ای که در باره آنها صحبت شد، تباب تحمل واری منطقی را ندارند. در این مورد تکنیک دو ستونی، راه حل خوبی است. یعنی اینکه همه عذر و بهانه ها را در یک طرف کاغذ بنویسید، توجهات غلطی که پشت هر یک از این بهانه ها است را واری کنید و اندیشه های منطقی خود را نیز در مقابل هر کدام از بهانه ها بنویسید. برای درک بهتر، دو نمونه از بهانه ها و اندیشه های منطقی ارائه می شود.
- بهانه: من الان در حال خوبی نیستم.
- اندیشه واقع بینانه: حالی من کاری را از پیش نمی برد، بلکه عمل کار را انجام می دهد (کار از عمل برمی آید).

اگر من برای رسیدن به حال مناسب منتظر بمانم، شاید هرگز کارم را به انجام نرساند.

بهانه: من فقط تنبل هستم.

اندیشه واقع بینانه: بر حسب تنبل زدن به خودم فقط خودم را کوچک می کند.

در حقیقت کنار من و شخصیت من از هم مجزا هستند. شروع به کار، کلید خاتمه دادن به آن است.

۲- تلقیفات مثبت فیهرستی از جملاتی که به شما انگیزه می دهد تهیه کنید. مثلاً: اکنون را دوبار، هر چه زودتر کارم را انجام دهم، زودتر می توانم به امور دیگر بپردازم. هیچ چیز کامل نیست و رسیدن به کمال مطلق خیالی بیش نیست. من هر کاری را به وقتش انجام می دهم و فرستارم از دست نخواهم داد. اگر کارم را هم اکنون انجام دهم، برایم بسیار آسانتر و گیم دودست تر است تا اینکه صبر کنم تا وضع بدتر شود.

۳- قانعچه به باز نیاورید. بگذار به این نتیجه برسید که شما همه چیز را خراب خواهید کرد. یا اینکه برای انجام کاری مناسب نیستید اینها فقط دینویزی از ترس رویه روی شما ایجاد می کند و انگیزه را از شما می گیرد. درک کنید که این پیشگویی ها و نظریات منفی حقیقت ندارند. به اکنون بنگرید و ببینید که چه قدمهای مثبتی برای به دست آوردن آرمانهای خود می توانید بردارید.

۴- اهداف روشنی برای خود ترسیم کنید. در مورد اینکه چه می خواهید و چه چیزهایی برای رسیدن به آن نیاز دارید تفکر کنید. دقیق و سنجیده عمل کنید. اگر پروژه ای دارید که باید تا موعد مقرر کامل شود، جدول زمانی تهیه کنید و هر مرحله آن را با اهداف واقعی برنامه ریزی کنید. پیشبهای خود را با عقلانی کردن آنها حفظ کنید. داشتن اهداف خیلی بزرگ می تواند شما را از شروع کارها ترساند. اهداف بزرگ را به اهداف کوچکتر تقسیم کنید.

۵- اولویت ها را مشخص کنید. همه مواردی را که لازم است انجام شوند بر حسب اهمیت آنها در فهرستی بنویسید. اهمیت یا ضرورت بیشتر بر این است با اولویت بالاتر، موضوعاتی که تمرکز شما را برهم می زند در آخر لیست قرار دهید. کار را از ابتدای فهرست شروع کنید و تا پایان آن کارتان را پیش ببرید.

۶- وظایف تان را گرد کنید. پروژه های بزرگ ممکن است خیلی نون فرسایه نظر برسند! آنها را به کوچکترین و قابل کنترل ترین اجزاء تقسیم کنید. حال اگر جز به جزء کار را انجام دهید، عملکرد بهتری خواهید داشت. برای مثال، قبل از نوشتن یک گزارش، ابتدا طرح کلی آن را ترسیم کنید، یا اینکه قسمت کوچکی از کار را انجام دهید، به جای اینکه سعی کنید همه آن را یک نغمه به انجام رسانید. تقسیم کارها به بزرگه در مورد کارهایی که مورد پسند ما نیست، بسیار مناسب است. بیشتر ما می توانیم وظایفی را که دوست نداریم در قطعات کوچک و زمانهای کوتاه انجام دهیم.

۷- منظم باشید قبل از اینکه کاری را شروع کنید. همه مواد و ابزار لازم را فراهم کنید. از برنامه روزانه استفاده کنید و آن را در همه اوقات همراه خودتان داشته باشید. وظایف روزمره یا هفتگی را با نگرشی واقع بینانه در فهرستی بنویسید. وقتی کاری را انجام دادید آن را بزنید.

۸- دمی بیندیشید. به خودتان قول بدهید که کار مورد نظر را انجام دهید. یا خودتان یک قرارداد بنویسید و آن را امضا کنید. چه بهتر که شمشه ها و برنامه های خود را با یک دوست، هم صحبت و یا حتی یک سرپرست در میان بگذارید.

۹- از یادآور ها استفاده کنید. یادداشتهایی برای خودتان بنویسید و آنها را در مکانهای قابل رؤیت مانند روی تلویزیون، یخچال، آینه حمام، جلوی در و یا ماشیند ماشین قرار دهید. هر چه بیشتر به یاد بیایید، احتمالاً به انجام رساندن برنامه ها بیشتر می شود.

۱۰- به خودتان جایزه بدهید. خودسازی اثر نیرومندی بر تقویت ایستادگی انجام به موقع کارها دارد. جشن بگیرید. خودتان را تشویق کنید. لیکن بزیاید و اجازت بدهید که از انجام هر کاری حتی جزئی ترین آنها لذت ببرید. موفقیت های خود را دست کم نگیرید. به خاطر داشته باشید که شما به کارهایی که نیاز به انجام داشتن است نزدیک هستید.

گوش بسیارید، جلو بروید و همین الان شروع کنید.

# حکومت محلی در ترکیه نیازمند اصلاحات

آیکوت پولات اوغلو

ترجمه حسین ایمانی جاجرمی - ماهر و شاه حسینی

حکومت محلی در ترکیه قدمت چندانی ندارد و پیامد توسعه درون زایتیست. در ۱۵ سال گذشته [۱۹۸۵ تاکنون] به سبب علاقه فزاینده به امور حکومت محلی، این موضوع در کشور مورد بحث قرار گرفته است. این علاقه فزاینده با کارایی و کارآمدی حکومت محلی در فراهم آوردن خدمات عمومی، ارتباط مستقیم دارد. بی کفایتی سازمانهای مرکزی و واحدهای محلی آنها در اداره خدمات عمومی، ناتوانی آنها در پاسخ سریع به مسائل، قصد یا تلاش برای کاهش حجم تشکیلات اداری مرکزی و... توجه رایج به حکومت محلی به عنوان راه حل ممکن این گونه مسائل معطوف کرده است. بحثهایی در سطوح مرکزی و محلی برای انتقال برخی از خدمات عمومی به حکومت محلی در گرفته است. تقاضاهای مداومی از شهرداریهای کلانشهر می رسد که خواهان انتقال خدمات عمومی دیگر در تحت اختیاراتشان هستند. سیاستمداران در بیانات عمومی خود از انتقال خدمات عمومی دیگر به حیطه اختیارات حکومت محلی جاتبداری می کنند؛ زیرا حوزه فعالیت آنها را گسترده می سازد. در این زمینه، انسان تحت تأثیر این موضوع قرار می گیرد که در آینده ای نزدیک، تقسیم کار جدیدی میان حکومت مرکزی و حکومت محلی اتفاق می افتد و حکومت محلی مسئولیتهای جدیدی را تحت اختیار خود می گیرد.

این مقاله به تحلیل ابعاد این موضوع، نقائص و کاستیهای آن می پردازد.

## شهرداریها

شهرداریها واحدهایی از حکومت محلی هستند که خدمات محلی را در اجتماعاتی با بیش از ۲ هزار نفر ساکن فراهم می آورند. البته هر شهرستان (۱) بدون توجه به جمعیتش واجد شرایط برای تأسیس شهرداری نیز هست. نهادهای یک شهرداری عبارتند از: شورای شهر، کمیته دائمی شهری و شهردار.

شورای شهر که اعضایش منتخب مردم هستند بیشترین اختیار را دارد و تصمیم گیری در شهرداری برعهده اوست. بررسی و تصویب بودجه شهرداری که شهردار آن را انجام می دهد، مهمترین وظیفه این شورا است. برخی تصمیمات شورا مانند تصویب بودجه شهرداری باید به تصویب نماینده سازمان مرکزی نیز در آن محل برسد. همچنین برخی تصمیمات شورا باید به تصویب وزارت مربوطه حکومت مرکزی برسد. برخی دیگر نیز بدون هرگونه تصویبی می توانند انجام شود. انواع تصمیمات شورا و شیوههای که آنها می توانند به اجرا درآیند، به دقت در قانون مربوطه بیان شده اند. شورای شهر کنترل شدیدی بر شهردار از طریق نماینده ای به نام رأی اعتماد دارد. عزل شهردار از طریق رأی اعتماد نیازمند تصویب هیئت دولت (پالانترین دادگاه اتاری در کشور) است.

کمیته دائمی شهری، مرکزی از رؤسای ادارات شهرداری و اعضایی است که شورا آنها را انتخاب می کند. اما تعداد اعضای انتخابی نمی تواند بیش از نصف اعضای انتخابی باشد. کمیته دائمی، هم به عنوان مشاور شهردار و هم به عنوان بدنه اجرایی عمل می کند. این کمیته، پیش از ارائه بودجه به شهرداری شهر آن را بررسی می کند. همچنین حسابهای خزانه ای ماهانه را بررسی می نماید. جریمه ها را وضع می کند و مقرراتی برای حفظ نظم شهرداری تدوین می نماید.

شهردار، رئیس شهرداری است و سرمد محل انتخابش می کنند. او قوانین و مقررات شهرداری را اجرا می کند. دارایی های عمومی را مدیریت می نماید و وظایفی را که شورای شهر به او واگذار می کند انجام می دهد.

علاوه بر رأی اعتماد، شهردار می تواند از مقام خود - اگرچه به طور موقت - در برخی شرایط که به دقت تعیین نیز شده است عزل شود. این شیوه هنگامی امکان اجرا دارد که شهردار متهم به دست داشتن در کارهای غیرقانونی گردد. هر چند تصمیم نهایی در این زمینه بستگی به دادگاه اتاری دارد.

## شهرداریهای کلانشهر

سازماندهی شهرداری کلانشهر، درست مانند هر شهرداری دیگری است و ناسیخه بزرگی را که شامل شهرداریهای یک منطقه کلانشهری است، تحت نظارت خود دارد. شهردار، شورای شهر و کمیته دائمی کلانشهر، تصمیمات تصویب گیر و کنترل کننده این تشکیلات هستند. شهردار کلانشهر مستقیماً از سوی ساکنان آن انتخاب می شود. نمایندگی شهرداریهای محدوده شهرداری کلانشهر در شورای شهرداری کلانشهر برعهده شهرداران و نمایندگان شوراهای شهر است.

شهرداریها خودمختارترین گونه حکومت محلی اند. آنها سازمانهایی هستند که توان انجام خدمات بنیادی را برای مردم دارند. به همین دلیل، توجه بیشتری به مسائل که دارند خواهیم نمود. در اینجا به شماری از مسائلی که شهرداریها با آنها مواجهند اشاره می کنیم:

یکی از مسائل اصلی، مربوط به مفهوم اندازه و مقیاس عملیات است. تقریباً در این کشور ۳ هزار شهرداری وجود دارد و بیشتر آنها اندازه کوچکی دارند.

۸۰٪ درصد از شهرداریها جمعیتی کمتر از ۱۰ هزار نفر دارند و شهرداریهای کوچک محسوب می شوند. سوای ۲ هزار و ۱۸۷ شهرداری یک هزار و ۱۷ شهرداری دیگر، جمعیتی کمتر از ۵ هزار نفر دارند و معنایش این است که تقریباً نیمی از شهرداریهای کوچک جمعیت زیر ۵ هزار نفر دارند. به عبارت دیگر ۳۷٪ درصد از شهرداریهای ترکیه کمتر از ۵ هزار نفر ساکن دارند و تعداد شهرداریهای کوچک در آینده بنابه دلایل زیر روبه افزایش است. بر طبق قانون شهرداری، اجتماعاتی که بیش از ۲ هزار نفر

یکی از شرایط تأسیس شهرداری در ترکیه جمعیت است. روستاهایی که جمعیت دارند اجازه می‌یابند که شهرداری تأسیس کنند و با تأسیس شهرداری، آنها دیگر در وضعیت روستا نیستند. از دست دادن وضعیت روستا دو امتیاز اصلی دارد: از یک سو با تأسیس شهرداری، این اجتماع مجاز به دریافت سهم معینی از مالیات مرکزی است و از سوی دیگر، مردمی که در این اجتماع زندگی می‌کنند از تمهید کار جمعی اداره روستا خلاصی می‌یابند. به دلیل تعیین امتیازها به محض اینکه یک اجتماع به جمعیت مورد نیاز ۲ هزار نفر می‌رسد شروع به تأسیس شهرداری می‌کند. تمایز به تأسیس شهرداری در میان روستاهایی که جمعیت آنها نزدیک به ۲ هزار نفر است به قدری قوی است که پیش از روز سرشماری، آنان با اقدام سازمان یافته دوستان و آشنایان خودشان با که به شهرها مهاجرت کرده‌اند برای اقامتی کوتاه به روستا دعوت می‌کنند و آنان در روز سرشماری، و سماً به عنوان ساکنان روستا شمارش می‌شوند. در نتیجه، جمعیت روستایی که رسماً بیش از ۲ هزار نفر تعیین شده به عنوان جایی که مجاز به تأسیس شهرداری است، ثبت می‌شود. در نتیجه این اقدامات، صدها شهرداری که جمعیت آنها کمتر از ۲ هزار نفر است پدید آمده‌اند.

### بررسی بودجه شهرداریهای کوچک به روشنی نشان می‌دهد که آنها قادر به انجام صحیح خدمات شهری نیستند و در بسیاری موارد حتی خدمات سستی شهرداری نیز نادیده گرفته شده‌اند. پولی که از محل مالیاتهای متمرکز به آنها اختصاص یافته است اساساً صرف پرداخت دستمزد کارکنان شهرداری و هزینه‌های عملیاتی خدماتی شده که آنها قادر به ارائه آن با توجه به منابع مادی و کارکنان موجود بوده‌اند.

علاوه بر اقدام فوق، تمام مراکز شهرستانها بدون توجه به جمعیت آنها مجاز به تأسیس شهرداری هستند و تعداد این مراکز (که بر طبق سرشماری ۲۰۱۹۹۰ عدد است) به علت تأسیس استانیهای جدید، با تقسیم استانیهای موجود، تعداد شهرداریهای مراکز شهرستان کوچک در آینده افزایش نیز می‌یابد. افزایش تعداد شهرداریهای کوچک، سهم شهرداریها را از مالیات ملی کاهش می‌دهد؛ زیرا هر سال سهم معینی از مالیاتهای ملی به شهرداریها اختصاص می‌یابد و برپایه جمعیت شهرداریها توزیع می‌شود.

چرا اندازه تا این حد برای کارکرد حکومتی محلی اهمیت دارد؟ کاستیهای ناشن شهرداریهای کوچک چیست؟ مهمترین کاستی، این واقعیت است که هنگامی که اندازه عمل کوچک است هزینه خدمات افزایش می‌یابد؛ زیرا اگر خدمات شهرداریها به درستی انجام گیرد، گران تمام می‌شوند. دوم اینکه کسب منابع مالی ضروری و نیروی انسانی متخصص مورد نیاز برای اقدامات مشکل است. حتی اگر منابع مالی تأمین شوند استخدام کارکنان متخصص، عملی منطقی نیست؛ زیرا مقیاس اقدامات کوچک است و در نتیجه، کسب سود از آنها در ظرفیت کامل آنها نیز ممکن نیست و این موضوع عامل مهمی در افزایش هزینه خدمات خواهد بود.

در حوزه بررسی حاشیه، پژوهشی نیز برای بررسی بودجه شهرداریهای کوچک انجام دادیم. نمونه ما شامل ۳۰۰ شهرداری بود که جمعیتی کمتر از ۱۰ هزار نفر داشتند و به طور تصادفی از سراسر ترکیه انتخاب شده بودند. بودجه آنها را مطالعه کردیم تا چگونگی هزینه و نسبت آن را به درآمد کلی شهرداری پیدا کنیم. بر طبق یافته‌های این پژوهش از ۳۰۰ شهرداری، ۱۰۷ عدد آنها - که در حدود ۵۲ درصد از تعداد کل شهرداریهای مورد مطالعه بودند - بیش از ۷۰ درصد بودجه خود را صرف هزینه عملیات کرده‌اند. هنگامی که دستمزد کارکنان شهرداری و سهم آنها در بودجه در نظر گرفته شد، یافته‌های ما نشان داد که ۵۱ درصد

شهرداریهای مورد مطالعه، بیش از ۵۰ درصد از بودجه خود را برای پرداخت دستمزد به کارکنانی که استخدام کرده‌اند صرف می‌کنند. مطالعه‌ای که پیش از این در مورد بودجه‌های ۱۰ شهرداری انجام شده بود نیز حاکی از یافته‌های مشابهی است. بر طبق این مطالعه، شهرداریهای کوچک (آنها که جمعیتی کمتر از ۵ هزار نفر دارند) بیش از ۷۰ درصد از بودجه خود را صرف هزینه عملیات می‌کنند.

یافته‌های پژوهشی ما به روشنی نشان می‌دهد که شهرداریهای کوچک، پولی را که به آنها اختصاص یافته است، صرف پرداخت دستمزد کارکنانی که استخدام کرده‌اند و خرید مواد مورد نیاز برای فراهم آوردن خدمات موجود شهرداری (یعنی خدماتی که قادر به ارائه آنها به مردم هستند) می‌کنند. آنها در موقعیتی نیستند که سرمایه‌گذاری جدید برای بهبود کیفیت خدمات بکنند یا خدمات شهری جدیدی به مردم عرضه کنند. آنچه در مطالعه ما در زمینه بودجه تکان دهنده بود این است که توانستیم ارقامی را در زمینه برخی خدمات سستی شهری مانند جمع‌آوری زباله و نظافت خیابانها ببینیم. از ۲۰۰ شهرداری، ۸۶ شهرداری (حدود ۴۳ درصد) در مورد این نوع خدمت، گزارش هزینه نداشتند. بر طبق قانون شهرداری، شهرداریها موظف به نظافت محلهای عمومی، بازرسی مواد خوراکی و آشامیدنی و لیزاژ آنها و مبارزه با بیماریهای انسانی و حیوانی، شسری و واگردان هستند. با وجود تکلیف قانونی فوق در جریان مطالعه بودجه، هیچ رقی در زمینه خدمات بهداشتی در بودجه‌های ۱۴۱ شهرداری که ۷۰ درصد از کل شهرداریهای مورد مطالعه را شامل می‌شوند، نیافتیم؛ یعنی اینکه این شهرداریها هیچ گزارش هزینه‌ای درباره خدمات بهداشتی که یکی از وظایف اجباری آنهاست ندارند.

بررسی بودجه شهرداریهای کوچک به روشنی نشان می‌دهد که آنها قادر به ارائه صحیح خدمات شهری نیستند و در بسیاری موارد حتی خدمات سستی شهرداری نیز نادیده گرفته شده‌اند. پولی که از محل مالیاتهای متمرکز به آنها اختصاص یافته است اساساً صرف پرداخت دستمزد کارکنان شهرداری و هزینه‌های عملیاتی خدماتی شده که آنها قادر به ارائه آن با توجه به منابع مادی و کارکنان موجود بوده‌اند.

بزرگترین رقم در بودجه شهرتاریهای مورد بررسی، پول پرداختی به کارکنان است. بر طبق قانون شهرداری، به عوارض و وظایف اجباری که قانون معین کرده، شهرداریها باید کارکنان متخصص یا فنی در حوزه‌های امور ساخت و ساز، بهداشتی، آتش نشانی و... استخدام کنند. اما بافتن چنین کارکنانی بدون گذار آذاری شهرداریهای کوچک مشکل است، دلیل اصلی برای نبودن کارکنان متخصص، نبودن منابع مالی است و همان گونه که پیشتر بیان شد، حتی اگر شهرداریهای کوچک پول کافی هم داشته باشند به سبب مقیاس کارهایشان و هزینه زیاد، استخدام چنین کارکنان متخصصی عملیاتی نیست. مطالعه‌ای که پیشتر انجام گرفت نشان داد ۵۲ درصد از کارکنان شهرداریهای کوچک تحصیلات ابتدایی دارند و هیچ گونه آموزش حرفه‌ای ندیده‌اند. پس این ادعا که شهرداریهای کوچک کارکنان متخصص دارند صحیح نیست.

با توجه به ارزیابی‌هایی که اشاره شد بیان این موضوع رواست که شهرداریهای کوچک بیش از ۵۰ درصد درآمد خود را صرف پرداخت دستمزد کارکنان خود که تخصص مناسب ندارند می‌کنند. بررسی بودجه شهرداریهای کوچک و ارزیابیهای انجام شده فوق به روشنی نشان می‌دهد که شهرداریهای کوچک به سبب نبودن کارکنان متخصص و ابزارهای مالی کافی، قادر به ارائه خدمات شهرداری نیستند. پولی که به آنها از محل مالیات متمرکز اختصاص می‌یابد اساساً صرف پرداخت دستمزد کارکنان می‌گردد. ممکن است ادعا شود که در ترکیه جایی که نوع بی‌کاری بالاست، شهرداریهای کوچک در خدمت عرضه فرصتهای شغلی به بیکاران، به جای ارائه خدمات به مردم هستند. در این صورت، بررسی که مطرح می‌شود ساده است؛ آیا باید ترکیه به داشتن چنین شهرداریهای کوچکی و اختصاص بخشی از مالیات مرکزی به آنها ادامه بدهد؟ ناخن پاسخ مثبت به این پرسش مشکل است؛ زیرا اگر چه فراهم آوردن فرصتهای شغلی برای بیکاران یکی از وظایف دولت است، اما نمی‌تواند به هزینه حکومت محلی و خدمات شهرداری انجام شود. مسئله دوم در زمینه اندازه شهرداریها ناشی از این واقعیت است که

تمامی شهرداریها بدون توجه به اندازه آنها مشغول مقررات قانونی یکسانی در مورد وظایف و مسئولیتهای خود هستند. تنوع زیادی در میان شهرداریها در زمینه جمعیت، اندازه تأخیراتی که موظف به ارائه خدمات در آن هستند و نوع فعالیت اقتصادی حاکم در آن ناحیه وجود دارد. همچنین اختلافات متعدد دیگری که بر وظایف آنها مؤثر است نیز وجود دارد. چنین اختلافاتی در کارکرد شهرداریها بازتاب می‌یابد و در نتیجه آنها با مسائل مختلفی مواجه می‌شوند. راه حل این مسائل و مشکلات هم مستلزم رهیافتها و ایجاد زمینه‌های مختلفی است. اما در شهرداریهای ترکیه، فقط یک قانون شهرداری وجود دارد که تمام شهرداریها را در بر می‌گیرد به نحوی که انگار آنها تحت شرایط یکسانی عمل می‌کنند و هیچ اختلافی میان آنها از نظر اندازه وجود ندارد و دیگر اینکه آنها با گونه یکسانی از مسائل در مقیاسی یکسان روبرو هستند. نیازها و مسائل عمده یک شهرداری که ۵ هزار نفر جمعیت دارد قطعاً از مسائل شهرداری که جمعیتش ۱۰۰ یا ۳۰۰ هزار نفر است متفاوت است. شهرداریهایی که اختلافات اساسی با یکدیگر دارند باید تحت پوشش مقررات و ضوابط

اجباری برای آن دسته از شهرداریهایی ذکر شده است که درآمد سالانه‌ای سالانه بر حد معینی دارند. برای نمونه ایجاد و اداره میادین اسپ دولتی و وظایف اجباری برای شهرداریهایی است که بیش از ۵۰۰ هزار لیر ترکیه درآمد سرقه دارند (ماده ۴-۱۶ و ۶۶ قانون شهرداری). این رقم در ۱۹۳۰ پول زمانه بوده است. اما به سبب نرخ بالای تورم و کاهش ارزش لیر ترکیه، در ترکیه کنونی این مقدار حتی دستمزد روزانه یک کارگر غیرماهر نیست. در طی سالها چنین محدودی که از سوی قانون ۱۹۳۰ تعیین شده است، به روز نشده و در نتیجه اهمیت خود را از دست داده است. به لحاظ نظری با تفسیر نص قانون می‌توان این بحث را مطرح کرد که تمامی وظایفی که در قانون ذکر شده برای تمامی شهرداریها بدون توجه به اینکه درآمد سالانه آنها چقدر است اجباری هستند این موضوع یکی از شاخصهای آشکار در مورد لزوم به روز کردن قانون شهرداری است. همان گونه که پیش از این بیان شد ترکیه سنت نیرومند حکومت محلی ندارد و تفکرات عمومی نسبت به امور شهرداریها حساس نیست. دو دلیل اصلی که بیانگر این عدم حساسیت هستند وجود دارد: یکی

**نهادهای حکومت محلی استانی ترکیه عبارت‌اند از: مجمع عمومی استان، کمیته دائمی استان و استاندار. اعضای مجمع عمومی استان را مردم هر شهرستان به نسبت جمعیت آن انتخاب می‌کنند. از این رو نمایندگان هر شهرستان بر عهده نمایندگان آن شهرستان به نسبت جمعیت آن است**



انکار - نمایندگان از شهر

متفاوتی مطابق با ویژگی‌هایشان قرار گیرند. بنابراین، این نیاز وجود دارد که شهرداریها گروه‌بندی شوند و طبقات یا گونه‌های مختلفی به وجود آید. آن گاه مقررات و ضوابطی برای هر طبقه یا گونه تدوین شود. مسئله دیگری که نیاز به گروه‌بندی شهرداریها را عوجه می‌سازد، سهیم آنها از مالیات مرکزی است. این مالیاتها منبع اصلی درآمد برای تمام شهرداریها هستند و بر پایه جمعیت محل، توزیع می‌شوند. در ترکیه سرشماری معمولاً در نوامبر (اواخر) زمانی از سال که هر کسی در سکو تگانه رسمی خود حاضر است انجام می‌شود. بر اساس نتایج این سرشماری به شهرداریها به نسبت جمعیت آنها از مالیاتهای مرکزی پول اختصاص می‌یابد. این روش برای آن دسته از شهرداریها که در مناطق گردشگری قرار دارند صحیح نیست. فرض کنید یک شهرداری که در ساحل مدیترانه قرار دارد در روز سرشماری، شمارش جمعیت آن ۵ هزار نفر را نشان می‌دهد، اما همین شهرداری، در ۶ ماه از سال در فصل گردشگری تسهیلات و خدمات شهری را برای ۱۵ هزار نفر فراهم می‌کند.

قانون شهرداری که امروز جاری است مصوب ۱۹۳۰ و بازتابنده شرایط دهه ۱۹۳۰ است. شرایط کنونی جامعه معاصر ترکیه، مسائلی که شهرداریها باید به آن توجه کنند و انتظارات مردم در زمینه خدمات شهرداری بسیار متفاوت با دهه ۱۹۳۰ هستند پس نیاز به وضع قانون جدید برای شهرداری با به روز کردن قانون فعلی نیز وجود دارد. یکی از دلایلی که نشانگر نیاز به، به روز کردن قانون کنونی شهرداری است، این است که این قانون وظایف شهرداریها را در دو گروه مختلف به عنوان وظایف اجباری و اختیاری ذکر کرده است.

در وظایف اجباری، اولویت به آن نوع از وظایف که هر شهرداری باید انجام دهند داده شده است. اینها خدمات اصلی شهرداری هستند و از این رو هر شهرداری باید چنین خدماتی را انجام دهد. گروه دومی از خدمات

این است که ترکیه سنت نیرومند تمرکزگرایی و تشکیلات مرکزی بسیار نیرومندی دارد و عموماً مردم معتقدند که اگر مسائلی مربوط به هر سازمان عمومی وجود داشته باشد تنها مقامی که آن مسئله را حل خواهد کرد تشکیلات مرکزی است. از این رو همه چیز از تشکیلات مرکزی مورد انتظار است. هر گاه مسائلی وجود داشته باشند توجه مردم مستقیماً به مقامات مسئول مرکز معطوف می‌شود. دلیل دیگر این است که هیچ سازوکار مشخصی غیر از انتخابات و انتخاب شهردار و اعضای مجمع شهرداری، هر ۵ سال یک بار که مشارکت مردم را در تشکیلات شهرداری تسهیل کننده وجود ندارد. اگر شهروندان فعال نبوده و خواهان مشارکت نباشند، صرف داشتن انتخابات و توانایی انتخاب اعضای شورا، مشارکت را تضمین نخواهد کرد. مشهور است که دموکراسی نمایندگی، شهروندانی فعال به وجود نمی‌آورد. به سبب نظام انتخاباتی، ترکیب شورای شهر تضمین کننده نمایندگی واقعی افرادی که در آن جامعه زندگی می‌کنند نیست. اعضای شورا اساساً نماینده علائق تجار کوچک و اتحادیه‌های تجاری هستند. از آنجا که اعضای شورای شهر بر پایه محلات یا بزرگها انتخاب نمی‌شوند، یک شهروند متوسط قادر به همان پنداشتن خود با یکی از اعضای شورا برای مشارکت در خدمات شهری نیست. پس مشارکت وجود ندارد و انجام اقداماتی مطرح شده برای افزایش مشارکت ضروری است.

قانون تأسیس شهرداریهای کلانشهر، آنها را به عنوان آن دسته از شهرداریهایی که بیش از یک مرکز شهرستان درون محدوده شهری دارند (ماده یک قانون شماره ۳۰۳۰) تعریف می‌کند. هنگامی که این قانون در ۱۹۸۳ تصویب شد تنها سه شهرداری (استانبول، آنکارا، ازمیر) وجود داشتند که شرایط عنوان شهرداریهای کلانشهر را داشتند و از این رو این گونه شهرداری فقط در همین سه شهرداری تأسیس شد. در تعیین درآمد شهرداریهای کلانشهر قانون شماره ۳۰۳۰ امتیازی قائل شد و



## شورای شهر کنترل شدیدی بر شهردار از طریق ضابطه‌ای به نام رأی اعتماد دارد. عزل شهردار از طریق رأی اعتماد نیازمند تصویب هیئت دولت (بالاترین دادگاه اداری در کشور) است

پس از آنکه علاوه بر سهم شهرداریها از مالیاتهای مرکزی و توزیع شده بر پایه جمعیت شهرداری، شهرداریهای کلانشهر می‌توانند ۳ درصد از مالیاتهای را که درون محدوده شهرداری کلانشهر جمع می‌شود، به عنوان درآمد خود کسب کنند. این ماده قانونی برخی دیگر از شهرداریهای نسبتاً بزرگ را تمویق کرد و آنها را به حکومت برای تفسیر وضعیت خود به شهرداری کلانشهر عشار آورد. هدف آنها به طور ساده به دست آوردن درآمد اضافی بود. در پاسخ به این فشارها به محض اجرای قانون شماره ۳۰۳۰ تصدای از شهرداریهای کلانشهر جدید از طریق اقدام قانونی تأسیس شدند. از طریق تصویب قوانین مؤسس مراکز شهرستان جدید درون محدوده‌های تعللای از شهرداریهای بزرگ، حکومت مرکزی شرایط لازم را برای تأسیس شهرداریهای کلانشهر جدید فراهم آورد. در نتیجه شهرداریهای کلانشهری جدید در آنتالیا، پورسا، گازیانتپ، قیصریه و کولیا تأسیس شدند. به این گونه تعداد این نوع شهرداریها افزایش یافته اما فشار بر حکومت مرکزی نیز ادامه یافت و در ۱۹۹۳ با صدور حکمی قانونی از سوی حکومت، ۷ شهرداری کلانشهر جدید تأسیس شد. این موضوع به طور غیرمستقیم تعریف شهرداری کلانشهر را تغییر داد و تأسیس شهرداری کلانشهر با تصویب هیئت وزیران بدون مواجهه با مشکل تصویب قانون جدید امکانپذیر گشت.

در حال حاضر ۱۵ شهرداری کلانشهر وجود دارند و تعداد آنها احتمالاً در آینده افزایش نیز خواهد یافت.

میان شهرداریهای کلانشهر تنوع زیادی وجود دارد. در حالی که تمام آنها مسئول قانون یکسان (قانون شماره ۳۰۳۰) می‌شوند، بیشتر این شهرداریها ویژگیهای کلانشهری را ندارند، اما این گونه تلقی می‌شود که آنها این ویژگی را دارند.

اگر چنین اقداماتی در آینده ادامه یابد، به احتمال زیاد گروه‌بندی حکومتیهای محلی به عنوان شهرداریهای کلانشهر و شهرداریهای محلی خواهد بود. و مسائل آن دسته از شهرداریها که در نواحی کلانشهری فعالیت دارند، مورد توجه اقدامات قانونی آینده نخواهد بود.

روستاهای همان گونه که بیان شد کوچکترین واحد حکومت محلی هستند. بر طبق قانون روستا، روستاهای اجتماعی هستند که جمعیتی بین ۱۵۰ تا ۷ هزار نفر دارند. هر کسی که قانون روستا را بررسی می‌کند تحت تأثیر این موضوع قرار می‌گیرد که روستاهای خودمختارترین و دموکراتیک‌ترین واحدهای حکومت محلی هستند؛ زیرا هر روستا شخصیت قانونی عمومی خاص خود را دارد؛ یک رئیس منتخب (کدخدای

روستا)، بنده تصمیم‌گیر (شورای مشایخ روستا) و مجمع روستا که مرکب از تمامی انتخاب‌کنندگان در روستاست، اما اداره روستایی به علت فقدان منابع مالی نمی‌تواند به عنوان یک حکومت محلی خودمختار عمل کند. بر طبق قانون روستایی در آمدهای اصلی اداره روستایی از مالیات خفوار (تلمناست) و تمهیدی اجساری (ایمس) نیز وجود دارد که بر اساس آن روستاییان به طور اشتراکی برای انجام خدمات همگانی کار می‌کنند. مالیات خسوار را شورای مشایخ روستا بر آورد می‌کند و جدتهای آن بر اساس قانون روستایی که در ۱۹۲۴ تصویب شده ۲۰ لیر ترکیه تعیین شده است. در آن روزها ۲۰ لیر ترکیه معادل پول قابل توجهی بوده اما در ترکیه امروز، کوچکترین پول رایج، یک هزار لیر است و ۲۰ لیری وجود ندارد. در نتیجه، اداره روستایی نمی‌تواند تیروی کار ضروری را از طریق تمهید کار جمعی فراهم آورد، اما قادر به تأمین منابع مالی برای خرید مواد مورد نیاز به منظور فراهم آوردن خدمات نیست. پیامد این قضیه، ساده است: اداره روستایی رئیس و قسمنه‌های تصمیم‌گیر انتخابی و شخصیت حقوقی عام خاص خود را دارد و به این معنا، حکومت محلی خودمختار است، اما به سبب فقدان منابع مالی قادر به ارائه خدمات به مردم نیست. در نتیجه اداره روستایی محلی به واحدهای منطقه‌ای تشکیلات مرکزی برای ارائه خدمات به مردم است و تحت اقتدار سلسله مراتبی مرکز قرار می‌گیرد. ارزیابیهای فوقی به روشی نیاز به انجام برخی اقدامات برای اصلاح نظام حکومت محلی و تسهیل کارایی و کارآمدی کارکردهای آن را بنا توجه به شرایط کنونی جامعه ترکیه نشان می‌دهد. در سلهای اخیر فعالان با هدف اصلاح این نظام انجام شده است (از سوی انجمن معنکران و بهرگان‌بان ترکیه در ۱۹۹۵، و زولت کشور در ۱۹۹۶، عونسه تشکیلات عمومی ترکیه و خاورمیانه در ۱۹۹۱ و ضام شاکر در ۱۹۹۵).

تعمای مطالبات مورد اشاره، تبدیلات خریدی را با قصد افزایش کارایی و کارآمدی، کارکرد حکومتیهای محلی پیشنهاد می‌کنند. این مطالبات در تلاشهای خود برای سازماندهی مجدد این نظام از نظام حکومت محلی خودمختار و دموکراتیک و تسهیل کننده مشارکت مردم محلی در اداره امور جانساری می‌کنند، اما پیشنهادهای آنها با چارچوب عام یا توسیف عام نظام مورد نظر نشان مطابقت ندارد. برای نمونه، تمامی بررسیهای فوق موافق حفظ مقامات مسئول حکومت محلی استانی هستند و برای افزایش کارایی و کارآمدی آنها تأسیس یک حکومت محلی جدید در سطح شهرستان حمایت می‌کنند. دفاع از موقعیت استاندار (عناصل مرکزی) در رأس حکومت استانی به عنوان رئیس و مأمور رسمی مرکز که بر فعالیتهای محلی اعمال کنترل می‌کنند نکات جانبی در پیشنهادها، آنهاست. همچنین موقعیت مشابهی برای فرماندار شهرستان در رأس حکومت محلی شهرستانی پیشنهاد می‌شود. پیشنهادی دیگر همانند آنکه باید توجه داشت که تأسیس یک حکومت محلی خودمختار با حفظ سمت استاندار با فرماندار به عنوان رئیس اصلی در رأس حاکمیت محلی امکانپذیر نیست.

ارزیابی نقادانه نظام حکومت محلی ترکیه به روشی یار اصلاح این نظام را نشان می‌دهد. در میان گونه‌های موجود حکومتیهای محلی، حکومت محلی استانی و تشکیلات روستایی به عنوان واحدهای حکومت محلی با در نظر گرفتن شرایط موجود کشور، منسوخ شده‌اند. شهرداریها مسائل متعددی را که ناشی از اندازه آنهاست تجربه می‌کنند. قانون یگانگیهای امور تمامی شهرداریها را با وجود این واقعیت که تنوع زیادی میان آنهاست تنظیم می‌کند و فقدان مشارکت مردم در تشکیلات شهرداریها مسئله دیگری است.

در سازماندهی مجدد نظام موجود به جای حکومتیهای محلی استانی باید تشکیلات طراحی شده جدیدی برای ارائه خدمت در مقیاسی بزرگتر بر پایه منطقه جایگزین شود. همچنین باید به ایجاد یک حکومت محلی جدیدی توجه شود که در خدمت نیازهای اجتماعی روستایی باشد. به روز کردن قانون کنونی شهرداری، گروه‌بندی شهرداریها بر طبق اندازه آنها، همچنین اعطای وظایف و اختصاص منابع به نسبت اندازه آنها و بیان ساز و کارهای جدید برای افزایش مشارکت مردم، موضوعات دیگری برای افزایش کارایی و کارآمدی تشکیلات شهرداری هستند.

این مقاله ترجمه‌ای از مجله روستا است.  
Aykut Polatoğlu, "Turkish Local Government: The Road to Helms", Middle Eastern Studies, Vol. 36, No. 4, October 2000, pp. 156-171.  
ژورنال صوفیا  
1- Sub-Plcivoco  
2- Headman  
3- Imam

# تمرکززدایی در برزیل با شهرهای متوسط

سائوپولو - سرزمین هنرهای معاصر



انسو آلو بوئنتو، فیلمو

ترجمه و اقتباس: حمیده محمدزاده تیتکانلو

رشد مطلق و نسبی جمعیت شهری برزیل در دهه‌های آخر قرن بیستم، افزایش سریع تعداد و رشد اندازه شهرها را نشان می‌داد و روند کلانشهری سرعت زیادی به خود گرفته بود. از سال ۱۹۷۰ سرشماری و تحلیلهای فضایی، پراکندگی زیادی را در پدیده شهرنشینی برزیل آشکار ساخت.

گزارشهای منتشر شده از سوی کارشناسان و نیز تحقیقات علمی نشان داد که وجود سیاست شهری و خطمشی کلانشهرنشینی ضرورت تام یافته است. تا آن تاریخ، سرمایه‌گذار بهای بخشی، بدون ارتباط با نظام شهری و بدون توجه به آثار فضایی صورت می‌گرفت. پیش‌بینی می‌شد که در دهه‌های بعد بیش از دو - سوم جمعیت در شهرها زندگی کنند و عدم تعادل منطقه‌ای بیشتر شود. بالاخره در برنامه دوم توسعه برزیل، توسعه شهری و ارتباط آن با راهبرد ملی توسعه کشور اهمیت یافت و برای اولین بار ایجاد ساختار بهتر برای نظام شهری و تمرکززدایی از آن به طور مستقیم مورد توجه قرار گرفت. تمرکززدایی باید از طریق تقویت شهرهای متوسط اعمال می‌گردد.

مشروعیت کاربرد سیاست شهرهای متوسط در جستجو برای توازن بهتر بین شهرها و بین مناطق و در شکستن جریانهای مهاجرت به سوی شهرهای بزرگ و به حداقل رساندن تجمع و تمرکز بی‌رویه انسان، فعالیت و سرمایه بود.

ابتدا اقداماتی برای تشکیل «کمیسیون ملی سیاست شهری» و سپس برنامه‌ریزی برای مداخله در توسعه شهری صورت گرفت. برنامه شهرهای متوسط در چند مرحله به اجرا درآمد و وزارت کشور برزیل، نهادهای استانی و ایالتی، شهرداریها و شوراهای شهر در این میان نقش اساسی ایفا نمودند.

دستاوردهای اجرای این برنامه‌ها در برزیل جالب توجه است؛ گرچه مشکلات متعددی نیز در نظریه و عمل به همراه داشته است. این دستاوردها در مجموع تجربه‌ای است که در سبهای را برای تدوین خطمشی شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه بویژه در کشور ما به همراه دارد؛ بخصوص که آمار جدید پس از گذشت بیش از دو دهه از اثربخشی این برنامه‌ها حکایت دارد.

تلاش برای متوازن سازی نظام شهری و ازوم تعدیل جریانهای مهاجرت به سوی شهرهای بزرگ از مواردی است که کاربرد سیاست شهرهای متوسط را توجیه می‌کند، اما یک دلیل قوی‌تر نیز برای آن وجود دارد؛ چیزی که به عملکرد این شهرها در نظامهای اقتصادی مناطق و کشورها مربوط است. شهر متوسط را می‌توان عامل بخش جدید (بار توزیع) در سطح منطقه‌ای و ملی دانست، برای ایفای این نقش، قدرت شهرهای متوسط بیش از هر چیز به موقعیت آنها بستگی دارد. عملکرد بد نظام شهری ناشی از تجمع و تمرکز انسان، فعالیت و سرمایه در یک یا چند شهر اصلی کشور باید به طریق اصلاح شود. در این میان شهر متوسط می‌تواند این وضعیت را تعدیل کند و عملکرد بد سیستم اقتصادی - اجتماعی شهرهای بزرگ را به حداقل برساند.

براساس مطالعات انجام شده، مسائل آن که در شهرهای بزرگ وجود دارد از جمله عدم صرفه‌های داخلی، قیمت‌های بالای زمین، دستمزدهای بالا، هزینه‌های بالای سفر به محل کار، مشکلات اجتماعی و... در شهرهای متوسط کمتر ظاهر می‌شود. در این شهرها قیمت زمین منطقی‌تر است، نیروی کار غالباً در دسترس بوده، تمرکز و تراکم نیست، سطح دستمزدها پایین‌تر است، تراکم و ازدحام تولیدک مشاهده نمی‌شود و امکانات متناسبی برای مکان‌یابی تجهیزات توزیع نه‌آری هستند. شهر متوسط مرکز مبادله، نقطه بخش ارزشها و فواید سیستم اقتصادی - اجتماعی مربوط به خود است و به همین دلیل نقش آن در انتقال، نقش اساسی است.

## خطمشی شهرهای متوسط

در کشور برزیل، برنامه‌های مربوط به کلانشهرها و شهرهای متوسط همزمان با یکدیگر از ۱۹۷۳ آغاز گردید و برنامه شهرهای متوسط با تأکید بیشتری در سال ۱۹۷۶ تهیه شد.

تا قبل از آن، سیاست ملی مشخصی برای شهرنشینی در برزیل مطرح نبود و حتی اولین طرح ملی توسعه کشور (IPND) در سالهای ۷۲-۱۹۷۲ به طور مستقیم به چنین سیاستی اشاره نکرد.

**برنامه شهرهای متوسط، مدیران ادارات محلی را به مشارکتی وسیع در حل مسائل محلی هدایت می کند و حتی موجب فهم بهتر واقعیهای ملی و منطقه ای می شود؛ همچنین بین سطوح مختلف مدیریت (فدرالی، کلان منطقه، ایالت، منطقه، زیر منطقه، شهرداری و شهر) همبستگی و پیوستگی ایجاد می کند**



**برنامه شهرهای متوسط ۷۹-۱۹۷۸**

- ۱- در سطح درون شهری با پروژه های بوسازی، طرحهای اقتصادی - اجتماعی، تنظیم امور کاربری زمین به موافقت توسعه شهری و پروژه های آموزش مردمی برای مدیریت در سطح شهر تار بها.
- ۲- در سطح روابط بیرونی شهرها که به جنب سرمایه ها و توزیع فعالیتها در سطح مناطق و زیر منطقه ها توجه داشت.
- در اولین مرحله کنار، حذف نهی منابع مالی از محل اعتبارات بانک ملی مسکن، بانک ملی توسعه و صندوق ملی توسعه شهری بود تا به اجرای برنامه کمک کند. در این مرحله، مشکلاتی هم بروز کرد که نبودن خطوط راهبردی برای اولویتهای منطقه ای از این جمله است. این امر موجب شد که برخی مناطق نیرومند بیشتر بهره مند شوند. ظرفیت برنامه ریزی، اجساد و آماده سازی پروژه ها از یک شهر به شهر دیگر و از منطقه ای به منطقه دیگر فرقی می کرد.
- تکته دیگر اینکه بر انتخاب شهرها در سطح منطقه ای و محلی، فشار سیاسی قوی وارد می آمدند به همین جهت برنامه ریزان مجبور شدند مسئولیت جدی و سنگین انهای فراهم کنند تا از استفاده از برنامه با اهداف سیاسی پیشگیری شود.
- دومین مرحله طرح (۷۹-۱۹۷۸) با برنامه اصلی شهرهای متوسط با توجه به مسائل بخشهای زیر به اجرا درآمد:
  - حمل و نقل بین شهری،
  - بهداشت و درمان،
  - برنامه ریزی شهری و شهرداری،
  - زیرساختهای اجتماعی.
- اعتبارات این مرحله از صندوق ملی توسعه شهری (FNDU)، صندوق ملی توسعه حمل و نقل (FNTU)، استانیها و شوراهای شهر

مطالعات پژوهشگران در سالهای ۷۴-۱۹۷۳ نشان داد که پراکندگی زیادی در شهرنشینی بروزیل به چشم می خورد. سرعت شهرنشینی به جایی رسیده بود که دیگر رشد خودانگیخته و بدون برنامه ریزی قبلی نمی توانست مورد قبول باشد. در برنامه توسعه ملی (۷۹-۱۹۷۵) سیاست شهرنشینی در مقایسه با برنامه اول، پیشرفت قابل ملاحظه ای داشت. این برنامه پیش بینی کرد در دهه ۱۹۸۰، حدود دو - سوم جمعیت در شهرها زندگی خواهند کرد و این امر نشان داد که توسعه شهری به روشی با راهبرد ملی توسعه در ارتباط است. در مقایسه با قبل، این برنامه به جای راه حل های صرفاً مهندسی برای مسائل شهری، دیدگاه جغرافیایی و عملکردی داشت و به دنبال ایجاد ساختار بهتر برای نظام شهری بود. چنان که اشاره شد تا قبل از دهه ۱۹۷۰ سیاست شهری مشخصی برای بروزیل اتخاذ نشده بود و برنامه دوم توسعه ملی اولین طرحی بود که به طور مستقیم به ضرورت تقویت شهرهای متوسط و کلانشهرهای منطقه ای توجه کرد. اولین گزارش در مورد ضرورت وجود خط مشی کلانشهرنشینی از سوی دو پژوهشگر به نامهای سوزا و فرانسیسکی منتشر شد. این محققان شکاف عمده ای را بین نظام شهری و نظام اقتصادی دریافتند به این ترتیب که سرمایه گذارها و سیاستهای بخش، بدون ارتباط با نظام شهری و بدون توجه به آثار فضایی انجام می گرفتند. در صورتی که باید تفاوت های شهرها و مناطق مورد توجه باشد و در تخصیص منابع، ویژگیهای منطقه ای در نظر گرفته شود. طبق برنامه دوم توسعه و بر اساس نظرات فرانسیسکی و سوزا، راهبردهای مختلفی برای خط مشی شهری در سطح ملی مطرح بود:

- ۱- محدود کردن توسعه شهری در مناطق کلانشهری ساووپولو و ریودوژانیرو.
  - ۲- نظارت و کنترل کلانشهرهای منطقه ای مرکز و جنوب کشور (برازیلیا، سانتو، کمپاس، کوریتیا و...) و نواحی کلانشهر شمال شرقی و شمال (سالوادور، فور تالیزا و بله).
  - ۳- پویا کردن مناطق مرکز، جنوب و شمال شرقی با انتخاب تعدادی از شهرهایی که موقعیت تبدیل شدن به قطبهای توسعه را دارند (از فضای مناسبی برای اجرای برنامه های شهرهای متوسط برخوردارند).
  - ۴- تقویت و حمایت از مساطق پیرامونی در سطح ملی برای ایجاد و تقویت برخی مراکز شهری که توان کافی برای ایفای نقش در شبکه های شهری را داشته باشند (برای پیوستن اقتصاد و جامعه بروزیل).
- برنامه شهرهای متوسط**
- با توجه به خط مشی یاد شده و در چارچوب آن، در سال ۱۹۷۶ برنامه شهرهای متوسط اهمیت بسیاری یافت و اولین مرحله آن در ۱۹۷۶ اجرا شد. برنامه اولیه نتیجه مطالعاتی بود که از سوی کمیسیون ملی سیاست شهری انجام شد. این برنامه با توضیح در مورد عدم تعادل در نظام شهری بروزیل شروع می شد و بعد شهرهای متوسط را به عنوان راه حل جایگزین، با برنامه هایی حمایت می کرد و اساس آن بر پایه راهبردهای برنامه دوم بود.
- طبق تعریفی که ارائه شده بود، شهرهای دارای جمعیت ۵۰ هزار نفر و بالاتر، شهرهای متوسط محسوب می شدند. خطوط راهنمای کلی برنامه (طبق راهبردهای برنامه دوم کشور) عبارت بودند از:
- ۱- انجام مجموعه ای از اقدامات برای تمرکززدایی و محدود کردن روند شهرنشینی در نواحی که شهرهای متوسط دارند.
  - ۲- پویا کردن فضاهایی که به حد کافی اقتصادی نیستند و در مناطق عقب افتاده واقع شده اند.
  - ۳- تقویت اقدامات در مناطقی که شهرهای متوسط آن بیشتر به عملکردهای توریسم و فراغت گرایش دارند.
  - طبق برنامه یاد شده، لازم بود که این معیارها برای تمایز و تشخیص شهر متوسط رعایت شود:
- ۱- اهمیت عملکردهای درجه سه.
  - ۲- اهمیت عوامل مربوط به درآمد و تجهیزات.
  - ۳- ساختار جمعیت فنان.
  - ۴- موقعیت شهر در منطقه و فضای جغرافیایی ملی.
- این برنامه در دو سطح عمل می کرد:





برازیلیا - کیسای خمیده

## وقتی حکومت، برنامه حمایت از شهرهای متوسط را اعلام می کند، احتمال موفقیت بهتر را نیز برای این شهرها بیشتر می کند؛ بنابراین مهاجران را جذب خواهد کرد

تأمین شد.

مرحله دوم در مقایسه با مرحله اول پیشرفت فنی و اجرایی بیشتر و مهمتری داشت. همچنین پروژه‌ها با واقعیت‌های شهرهای انتخابی بیشتر هماهنگ بودند و تلاش بیشتری برای هماهنگی بین بدنه‌های مختلف برنامه انجام شد. علاوه بر این، شوراهای هر یک از شهرهای منتخب نیز موظف شدند که طرح توسعه شهری (PDU) را روزآمد کنند تا بتوانند در برنامه ملی مشارکت نمایند.

تعداد شهرهای مشارکت کننده و انتخابی در برنامه شهرهای متوسط در مرحله دوم خیلی بیشتر بود؛ به طوری که ۷۶ شهر در مرحله اول و ۱۱۵ شهر در مرحله دوم از مزایای برنامه بهره‌مند شدند.

مسائل عمده مرحله دوم برنامه عبارت بودند از:  
الف - فقدان مطالعات در باره واقعیت‌های ملی، منطقه‌ای، شهری و محلی بویژه در سطح شهرهای متوسط (در حالی که چنین مطالعاتی در انتخاب و پیشرفت پروژه‌ها کمک زیادی می‌کرد).

ب - ظرفیت ناچیز ادارات محلی برای مدیریت و ارزشیابی پروژه‌ها.  
ج - کمبود اعتبارات مالی (ناحدهی که از سازمان‌های بین‌المللی برای کمک به این امر درخواست اعتبار کردند).

### برنامه ویژه B.I.R.D

اولین برنامه شهرهای متوسط که در آن سازمان‌های بین‌المللی مشارکت کردند با عنوان (CPM/BIRD) (۱) به اجرا درآمد. مطالعات اولیه این برنامه در سال ۱۹۷۷ آغاز شد. معیارهای انتخاب شهرهای متوسط طبق تعریف برنامه برزیل شامل موارد زیر بود:  
الف - موقعیت جغرافیایی و عملکرد منطقه‌ای.  
ب - اندازه جغرافیایی و بوم‌بانی.

ب - اهمیت مهاجران در کل جمعیت.

ت - ساختار اقتصادی و توان اقتصادی.

ث - وضعیت برخی شاخص‌های فقر شهری.

ج - ظرفیت محلی اجرایی، وضع مالی و توان بالقوه برای پیشبرد برنامه.

بر اساس این معیارها، CNPU در ابتدا ۴۸ شهر را انتخاب کرد، ولی به خاطر محدودیت منابع فنی و مالی، این تعداد به ۱۲ شهر کاهش یافت. مسائل جدید (بویژه در مورد مشکلات هدایت پروژه‌ها طبق دستورالعمل و ضوابط BIRD) موجب تأخیر در انجام کار شد. بالاخره در اکتبر ۱۹۷۹ وزارت کشور برزیل اجزای برنامه CPM/BIRD را در کشور بولیوی (سانتا کاترینا) که شامل ۸ واحد شهری در مرحله اول بود آغاز کرد. اجزای این برنامه ۳ سال طول کشید و بانک جهانی، وزارت کشور، دولت مرکزی، شوراهای شهر و ایالتها تأمین مالی آن را برعهده داشتند.

CPM/BIRD پروژه‌های زیرساختی، تولید مواد غذایی، مدیریت شهری و تقویت مؤسسات کوچک، متوسط و خرد را تأمین مالی کرد. حمایت از کم درآمدها یا ایجاد شغل‌های جدید برای آنان، هدفی عمده بود و مشارکت ادارات محلی ترانشام و جذب فعالیت‌های بخش غیررسمی اقتصاد نیز پیش‌بینی شده بود. در مجموع، پروژه‌های CPM/BIRD بر بهبود کیفیت زندگی شهروندان بویژه کم درآمدها تأکید داشت.

ویژگی عمده برنامه فوق این بود که برای پایه اقتصادی شهرها از طریق حمایت از مؤسسات و شرکت‌های کوچک و متوسط اهمیت خاصی قائل بود.

علاوه بر ایالتها و شهرداری‌ها، سایر نهادهای دولتی و شرکت‌های ملی نیز مشارکت کردند.

### دستور کار برای برنامه‌های بعدی

طی دو مرحله، تجربه‌ها جمع‌آوری شد و اطلاعات لازم همراه با داده‌های اقتصادی و اجتماعی سالهای اخیر برزیل فراهم گردید تا برنامه شهرهای متوسط برای نخستین سالهای دهه ۱۹۸۰ هدایت شود. پیش از هر چیز، تمایل به ادامه و پیشبرد برنامه شهرهای متوسط در سالهای آینده در تمام گزارش‌های اداری و بیانیه‌های منتشر شده از سوی کارشناسان و مدیران سیاست شهری برزیل اعلام می‌شد. برای انتخاب شهرها در برنامه‌های آینده دو ویژگی باید مدنظر قرار می‌گرفت:

الف - طبیعت فضایی (موقعیت منطقه‌ای و ملی هر شهر متوسط).  
ب - طبیعت درون شهری (ساختار جمعیتی، جمعیت فعال، سطح فقر و مهاجرت‌ها).

پایه اصلی کار، برنامه سرمایه‌گذاریهای شهری بود. در همین زمینه راهبردهای عمومی برای ترکیب برنامه‌های سرمایه‌گذاری شهری، به اقتضای زیر اولویت داد:

- ۱- سازمان و نحوه استفاده و اشغال فضای شهری.
- ۲- بهبود وضع مسکن، بویژه برای کم درآمدها.
- ۳- نو کردن سیستم‌های حمل و نقل شهری بویژه حمل و نقل عمومی.
- ۴- بهبود کیفیت زندگی جمعیت شهرتشین از طریق اقدام بروی بهداشت پایه و سیستم عرضه آب بهداشتی.
- ۵- ایجاد ساختار دائمی برای نگهداری و جمع‌آوری مدارک و اسناد و نیز برنامه‌ریزی محلی به طوری که مدیران و حرفه‌مندان محلی بتوانند پروژه‌ها را طراحی و اجرا کنند.

استادی که به عنوان پایه برنامه سرمایه‌گذاریهای شهری در سطح محلی قرار گرفت، حاصل مطالعه‌ای با عنوان «پروقیل شهر» بود و به نظر می‌رسد که یکی از مهم‌ترین ابتکارات برنامه‌های آینده باشد. پروقیل را باید شورای شهرهایی که می‌خواستند در برنامه آینده قرار گیرند به طور مشروح و متوسط تهیه کنند و همین امر موجب شد که گروه‌های برنامه‌ریزی محلی شکل بگیرد.

پروقیل شهر باید شامل اطلاعات واقعی برای ارزیابی وضع موجود و چشم‌انداز آینده شهر و ناحیه باشد. همچنین باید اطلاعات زیر را در باره مسائل حکومت محلی، موقعیتها، وضعیتها و برنامه‌های آنها ارائه کند:

مقر شهری و موقعیت منطقه‌ای آن.  
 - ویژگیهای شهری (حمل و نقل، زیرساختها، انرژی، خدمات ارتباطی، بهداشت، آموزش و کارهای)  
 - ساختار اقتصادی (فعالتهای اقتصادی، امکانات شهر، روندها و مسائل رشد اقتصادی).

ساختار جمعیتی (رشد، ترکیب، توزیع فضایی و مسائل اجتماعی).  
 - سازمان و استراتژیهای شهری و شهرداری.  
 - راهبردهای توسعه (برنامه‌ریزی کلی، روابط درون و برون شهری و مسائل موجود، اقدامات مورد نیاز برای رسیدن به اهداف اداره محلی، منطقه‌ای و ملی و ویژگیهای مدل مورد نظر).  
 راهنمایی عمومی براین بود که برواقیل باید حتی المقدور ساده و قابل خواندن باشد.

**بازتابها و نتایج**

به نظر می‌رسد برنامه شهرهای متوسط، مدیران ادارات محلی را به مشارکتی وسیع در حل مسائل محلی هدایت می‌کند و حتی موجب فهم بهتر واقعیهای ملی و منطقه‌ای می‌شود. همچنین بین سطوح مختلف مدیریت (فدرالی، کلان منطقه، ایالت، منطقه، زیرمنطقه، شهرداری و شهر) همبستگی و پیوستگی ایجاد می‌کند.

در مجموع، فرآیندهای جدیدی (هر چند کم) برای توزیع مجدد منابع فدرال به وجود آمد و این امر برای قرار گرفتن در قطب‌گرایی و انحصار کلانشهری اهمیت داشت. از دیدگاه اجتماعی پروژه‌های اخیر برنامه شهرهای متوسط (OPM/BIRD) به نفع جمعیت کم درآمد

**با وجود افزایش در صد جمعیت شهرنشین در برزیل - از ۶۱ درصد در سال ۱۹۷۵ به ۸۱ درصد در سال ۲۰۰۰ - روند تمرکز شهرها در مراکز شهری عمده کشور رو به کاهش است. به نظر می‌رسد که این امر بهبود نظام شهری و تعدیل قطب‌گرایی را در توسعه شهری در اثر تقویت شهرهای متوسط نشان می‌دهد**

شروع شد و به همین دلیل، معیار برگزیدن شهرها برای اجرای برنامه، درجه بالای فقر شهری بود.

گرچه تمام ویژگیهای برنامه به شکل مطلوب و آرزومانی دیده شد و این نباید باعث این واقعیت را که هم‌اکنون جهت تفکر و هم به لحاظ عمل قابل تأمل است.

در منطق آینده، نقش حکومت در گروههای شهری منتخب می‌توانست به عنوان یک مسئله حل نشده مطرح باشد. این پرسش وجود داشت که آیا حکومت، در جریان مداخله، فرآیند شهرنشینی شهرهای متوسط را سرعت بخشیده است؟

معمولاً مهاجرت به طرف یک شهر با انتظار شغل و کیفیت زندگی همراه است تا پیشنهاد واقعی یک شغل و یا یک زندگی واقعاً بهتر. وقتی حکومت، برنامه حمایت از شهرهای متوسط را اعلام می‌کند، احتمال سوقیت بیشتر را نیز برای این شهرها بیشتر می‌کند. بنابراین مهاجران را جذب خواهد کرد.

اگر از یک سو فشار بر جمع و تراکم در شهرهای مانند ساووپولو و ریودوژانیرو باید کاهش یابد از سوی دیگر مهاجرت به شهرهای متوسط می‌تواند عوارض رشد سریع و شهرنشینی بی‌برنامه را - که اتفاقاً حکومت می‌خواهد در جای دیگر پیشگیری کند - برای این شهرها به همراه داشته باشد. علاوه بر این، منابع واقعی اعتبارات در نظر گرفته شده برای شوراهای شهر بسیار پایین‌تر از حد لازم بود و در بسیاری موارد نمی‌توانست در سرمایه‌گذاریهایی که شغل آفرین و بهره‌ور بودند به کار گرفته شود.

این مطلب، ترجمه و اقتباس بخشی از مقاله زیر است:  
 Filho, Oswaldo S. A. "Middle Size Cities and Brazil's Territorial Planning", Urban Planning and Policies, New Delhi, 1986, PP. 525-540.  
 زیر نویس  
 Inter-American Bank for Regional Development.

در سطح عمل، انتخاب شهرها برای منتفع شدن از برنامه، یک بعد سیاسی نیز داشت که باعث بروز انحرافهایی می‌شد. از سوی دیگر، شهرهایی که انتخاب شدند، کمتر در مناطق ساحلی بودند، در حالی که حکومت قصد داشت مناطق کمتر توسعه یافته و عقب مانده بیشتری کند.

عملیات انتخاب بیشتر جمعیت و اندازه شهرهای متعلق بود مناطق کم جمعیت بیشتری داشتند، شهرهای میانی بیشتری هم داشتند و بیشتر از منابع برنامه بهره‌مند شدند. چنانچه می‌شد منابع را بین مناطق کم تراکم و کم جمعیت هم توزیع کرد؟

از این گذشته، در گروه شهرهای متوسط، عواملی چون واقع شدن شهر در مناطق کمتر یا بیشتر توسعه یافته، قیود و موقعیت بازدارنده‌ای را ایجاد می‌کرد.

آنچه به عنوان سؤال مطرح می‌شود این است که سرمایه‌های زیادی صرف این برنامه‌ها شده و منابع ملی، ایالتی و محلی بسیاری صرف گردیده است، اما کدام شهرها می‌توانند واقعاً این سرمایه‌ها را برگردانند؟ به عبارت دیگر لازم است ظرفیتهایی وجود داشته باشد و خود شهرها از انرژی لازم برای رشد برخوردار باشند. در این میان بحث استانداردهای مطرح است.

با وجود بحثهایی که وجود داشته و دارد، خلاصه شهرهای متوسط که برای ایجاد توازن در رشد شهرها و سازمان‌دهی بهتر قلمرو ملی اتخاذ شده از اعتبار لازم برخوردار است. این نکته را نیز باید در نظر گرفت که ممکن است در ادامه کار، سیاستها و مسائل ناشناخته، بهبود عملی و نهادی برنامه شهرهای متوسط، قابلیت اطمینان بالایی آن در انتخاب شهرها و پروژهها و تخصص منابع به آنها را با مفع روبه‌رو نماید و یا به تأخیر اندازد. در حقیقت وقتی این برنامه‌ها اجرا شد، برزیل با بحران اقتصادی و سیاسی که با بحران انرژی جهان نیز همراه شده بود، مبارزه می‌کرد و ممکن است همین امر نتایج و عواقب ناکامی را برای برنامه‌ریزی شهری و ملی به همراه داشته باشد.

شاید به همین دلیل باشد که برخی منتقدان، اجرای چنین برنامه‌هایی را برای کشور به‌عنوان یک مشکل بزرگ و پرهزینه می‌دانند و آن را زیر سؤال می‌برند.

اما در بررسی داده‌های آماری جدید در ارتباط با شهرنشینی در برزیل اطلاعات جالب توجهی وجود دارد که به نوبه خود نشانگر اثر بخشی برنامه شهرهای متوسط پس از دو دهه است. با وجود افزایش درصد جمعیت شهرنشین در برزیل - از ۶۱ درصد در سال ۱۹۷۵ به ۸۱ درصد در سال ۲۰۰۰ - روند تمرکز شهرها در مراکز شهری عمده کشور رو به کاهش است. به نظر می‌رسد که این امر بهبود نظام شهری و تعدیل قطب‌گرایی را در توسعه شهری در اثر تقویت شهرهای متوسط نشان می‌دهد. جدول زیر بیانگر کاهش محسوس نرخ رشد تمرکز شهری است. علاوه بر این، شاهدی بر آثار مهم و مثبت اعمال سیاست تعدیل‌کنندگی شهری و تقویت شهرهای متوسط در سالهای گذشته نیز هست.

شهر	۱۹۷۵-۸۵	۱۹۸۵-۹۵	۱۹۹۵-۲۰۰۵ (پیش‌بینی)
برازیلیا	۵/۳۹	۲/۸	۲/۱
کمیسیلی	۵/۱	۳/۴	۲/۷
ریودوژانیرو	۱/۵	۰/۸	۰/۷
ساووپولو	۳/۱	۲/۰	۱/۵

نرخ رشد سالانه تمرکز شهرها در مراکز شهری عمده کشور برزیل (بر حسب درصد)

# شوراهای درآستانه یک انتخاب

کیان تاجبخش  
دکتر در جامعه‌شناسی



به نظر می‌رسد قبل از طرح هر موضوعی درباره شوراهای شهر، پرداختن به مباحث بنیادی‌تر و توجه به دیدگاهها و جهت‌گیریهای مادر مورد پایه‌های نظام حکومت شهری ضرورت بیشتری داشته باشد. شوراهای واقع در مراحل اولیه شکل‌گیری خود به عنوان یک نهاد مدنی عمل می‌کنند و توجه به الگوهای مختلف نظری و عملی و شناخت تمایزات و تشابهات این الگوها به آنها کمک می‌کند تا هم دید روشنی نسبت به جایگاه خود و ارتباط با مردم بیابند و هم با صورت‌بندی مشکلات، تحلیل بهتری از مسائل به دست آورند و به راه‌حلها نزدیکتر شوند.

به عنوان شروع بحث باید بگویم به نظر من در برخورد با نظام حکومت شهری می‌توان دو مدل یا الگو را در نظر گرفت: یکی مدلی که بیشتر دیدگاه تکنوکراتیک و فنی دارد و دیگری مدلی که بیشتر جنبه اجتماعی دارد. هر یک از این دو مدل در واقع تعیین‌کننده رابطه شهروند با مسائل شهری است. برای توضیح بیشتر بایست گفت در نگاه اول، شهروند معادل مصرف‌کننده است. در بستر عرضه و تقاضای شهر، شهروند خریدار کالا یا خدماتی است که شهرداری عرضه می‌کند. شهروند در این مدل مانند یک خریدار آگاه و مانند انسان اقتصادی - که در اقتصاد نئو کلاسیک مطرح است - به محاسبه می‌پردازد. در اینجا با کالاهای عمومی که در شهر از سوی نهادهایی مانند شهرداری عرضه می‌شود مانند کالاهای دیگر برخورد می‌شود. مردم در بازار خدمات شهری که در شهر خاصی وجود دارد اگر کالایی با کیفیت نیابند، مهاجرت می‌کنند و به قول یکی از صاحبزنان باپاهایشان رای می‌دهند!

در این دیدگاه آگوستی‌شهروند احساس کند مثلاً در شهری مانند تهران خدمات بهتری نسبت به شهر دیگری وجود دارد به تهران نقل مکان خواهد کرد. بنابراین اگر بخواهیم در این مدل نقش و جایگاه شورای شهر را بسوزسی کنیم می‌بینیم که هدف شورای شهر در اینجا این است که به عنوان تصمیم‌گیر و برنامه‌ریز شهر، بهترین خدمات را ارائه دهد. اعضای شورای شهر با این دیدگاه همواره در حد دند ساکنان شهر را راضی کنند؛ چرا که با شهروندانی آزاد و معاسیه‌گر روبرو هستند که ارزش ماندن در شهر را می‌سنجند. فلان شهر ناامن است، خدمات کم است، غیر بهداشتی است، مسائلات و عوارض شهری بالاست؛ آیا ماندن در چنین شهری نسبت به شهر دیگری که در آمد بالاتر است، قیمت مسکن پایین‌تر است، فضای آموزشی بهتری وجود دارد و... کدام ترجیح دارد؟

همان‌طور که گفتیم دیدگاه فوق تا حد زیادی فن سالارانه است. اما در مقابل این دیدگاه، مدل دیگری نیز وجود دارد که بیشتر جنبه اجتماعی دارد و به مشارکت مردم اهمیت بیشتری می‌دهد. در مدل دوم بیش از هر چیزی به فعالیت شهروندان و نقش مشارکتی آنان اهمیت داده می‌شود. در اینجا اعتقاد بر این است که معضلات شهر صرفاً معضلات معماری، فنی و شهرسازی نیست، بلکه مشکلات اجتماعی نیز هست. اهدافی هم که در شهر وجود دارد باید به وسیله مردم تعیین شود.

آیا شوراهای دستگاه اجرایی جدیدی در بدنه دولت هستند که باید خدمات بهتر و بیشتری ارائه دهند یا نماینده مردم‌اند که تقاضای مردم را با مشارکت خود آنان می‌گیرند و به جریان می‌اندازند. شوراهای باید در این میان نقش اول خود را تعریف کنند

نقش شوراهای در مدل دوم این است که نماینده نیازها و آرمانهای مردم باشند. شورا چایی برای جمع شدن و تبادل نظر مردم و در واقع جایی است که با همفکری مردم می توان مشکلات را تبیین کرد. نکته ای که در این میان مهم است این است که هر ساختار اجتماعی باید بین این دو الگو یا دست به انتخاب بزند و یا تعادل و ترکیبی را که مورد قبولش باشد پیدا کند. انتخاب یکی از این دو و یا ایجاد ترکیبی از هر دو، بویژه در شورای شهر که در پی ساماندهی امور شهر است، اهمیت بیشتری دارد.

البته باید به یک نکته توجه داشت و آن اینکه در ایران بسیاری از هزینه های شهر از طرف دولت مرکزی تأمین می شود و چون بودجه از مرکز تأمین می شود، رقابت بین شهرها کم می شود؛ به همین دلیل در آن حدی که در این دیدگاه مطرح می شود شهروند در شهرهای ما فعال و تصمیم گیر نیست. اما با این حال می توان به این دو مدل توجه کرد. انتخاب یکی از این دو دیدگاه - همان طور که گفتیم - به تعریف جایگاه درست شوراهای کمک می کند؛ اینکه مشخص شود آیا شوراهای دستگاه اجرایی جدیدی در بدنه دولت هستند که باید خدمات بهتر و بیشتری ارائه دهند یا نماینده مردم اند که تقاضای مردم را با مشارکت خود آنان می گیرند و به جریان می اندازند. شوراهای باید در این میان نقش اول خود را تعریف کنند.

حتی ممکن است بر اساس شرایط و نظامهای مختلف، ترکیبی از این دو دیدگاه را ایجاد کرد، اما باید برای هر یک از اعضای شورا مشخص باشد که اولویت با کدام دیدگاه است. آیا باید به شهروندان به عنوان عامل مشارکت کننده نگاه کند یا به عنوان کسی که مصرف کننده خدماتی است که عرضه می شود.

باید دید مشروعیت شوراهای در چیست؛ برای این است که خدمات خوبی می دهند یا نماینده خوبی هستند؟

مشخص شدن مطلب فوق برای شوراهای از یک جهت دیگر نیز اهمیت دارد و آن اینکه در عصر خدمات رسانی شهری در کشور ما تفاوت بین شهرها بسیار زیاد است. در هر شهری نیازهای بسیاری وجود دارد که باید برطرف شود و همین باعث می شود هم شوراهای و هم مردم تصور کنند آمدن شوراهای یعنی آمدن نهاد جدیدی که پاسخ دهنده انتظارات مردم در خدمات رسانی است. انتظار تحولات عمرانی در شهرها هم از همین جهت است. چه بسا شوراهای مثل نهادهای دولتی به ارائه گزارش عملکرد تمایل بیشتری داشته باشند تا اینکه اعلام کنند چقدر موفق شده اند مشارکت مردم را جلب کنند یا مردم را در سرنوشت خود سهیم کنند.

در پایان باید گفت این گونه نیست که انتخاب یکی از این دو مدل، دیگری را حذف کند؛ چون هم جنب مشارکت شهروندان جایگاه درست خود را دارد و هم در هر صورت کار هر شهرداری و هر حکومت محلی تا حدی خدمات دهن است. باید دید مشروعیت شوراهای در چیست؛ برای این است که خدمات خوبی می دهند یا نماینده خوبی هستند؟

چه بسا شوراهای مثل نهادهای دولتی به ارائه گزارش عملکرد تمایل بیشتری داشته باشند تا اینکه اعلام کنند چقدر موفق شده اند مشارکت مردم را جلب کنند یا مردم را در سرنوشت خود سهیم کنند

در جریان انتخابات اعضای شوراهای شهر و به تبعیت از تبلیغات انتخاباتی داوطلبان عضویت در شوراهای، بحثهای نسبتاً زیادی در مورد اهمیت این نهاد در رمانتهای عمومی مطرح شد تا رأی دهندگان با وظایف شوراهای شهر و نقش و اهمیت آنها آشنا شوند. متأسفانه در این بحثها به ضرورت دگرگونی بنیادین در شیوه مواجهه با مشکلات شهر و روشهای دخالت مردم در تعیین سرنوشت شهر کمتر توجه شده است. اگر چه از تشکیل شوراهای به عنوان گامی اساسی به سوی جامعه مدنی، فراوان سخن به میان آمده، اما اینکه شوراها چگونه می‌توانند خواسته‌های مردم را تحقق بخشند و چه کارهایی باید انجام دهند در پرده ابهام باقی مانده است!

شوراهای شهر برای اعمال حاکمیت مردم بر امور شهر دو اهرم مهم در اختیار دارند: انتخاب شهردار و تصویب برنامه و طرح شهر. تاکنون این اهرمها در اختیار مردم نبوده است؛ شهردار را وزارت کشور تعیین می‌کرد و طرح و برنامه شهر در شورای عالی معماری و شهرسازی به تصویب می‌رسید. برای روشن شدن موضوع لازم است به چگونگی تعیین شهردار و روال تدوین و تصویب طرحهای جامع - به صورتی که تاکنون معمول بوده - اشاره شود و نقایص و نقاط ضعف آنها آشکار گردد.

### تعیین شهردار

تاکنون بجز در چند دوره کوتاه، مدیر شهر یا شهردار از طرف وزارت کشور - که نیابت شورای شهر را به عهده داشت - انتخاب می‌گردید. به این ترتیب «شهردار»ی شغلی دولتی بود که با توجه به اوضاع و احوال به فردی واگذار می‌شد.

نبودن شوراهای شهر، انجمنهای محلی و گروههای شکل یافته بر اساس خواسته‌های معینی سبب می‌شد که اقشار متفاوت شهر نتوانند برای تیل به خواسته‌ها و گرایشهای خود در انتخاب شهردار شهر، مؤثر واقع شوند. دولتی بودن این شغل و نبود شورای شهر نه تنها مانع دخالت مردم در سرنوشت شهر می‌شد، بلکه به شکاف دیرینه بین مردم و دولت نیز دامن می‌زد. همچنین شهرداران هم تعهدی نسبت به مردم نداشتند و خود را مجری خواسته‌های کسانی می‌دانستند که آنان را به این سمت گمارده بودند. شهر در این میانه به عرصه کشاکش بین منافع اقشار مختلف مردم و شهرداری بدل می‌شد؛ ساخت و سازهای بی‌رویه، گسترشهای بی‌برنامه، ساختنهای تخریبی، بی‌توجهی به مشکلات واقعی، صرف منابع مالی در کارهای غیر ضروری، فرار از پرداخت عوارض شهری و اتکالی شهرداری به بودجه عمومی، توسل به راههای غیرقانونی و... تبعات این کشاکش بود.



مجتبی خالقی

دانشجوی دکتری شهرسازی

شوراهای  
اهرمهایی  
در  
انتخاب  
دارند؟

## برنامه و طرح شهر

برنامه‌ریزی رایج برای شهرها که طرح جامع نامیده می‌شود از سالهای پیش از انقلاب اسلامی تاکنون در ایران معمول بوده است. تهیه طرح جامع برای شهر و بعدها برای شهر و حوزه نفوذ مستقیم آن، نخستین بار از سال ۱۹۳۴ در آمستردام شروع شد. ایده کلی طرح جامع بر این اندیشه استوار بود که مشکلات و نابسامانیهای شهر باید به صورت یکپارچه دیده شود و نیز اینکه اقدامات شهرسازی مجزا از یکدیگر پاسخگوی نیازهای شهر نیست. تهیه کنندگان نخستین طرحهای جامع می‌خواستند با به کارگیری شیوه‌های نوین علمی، مسائل حال و آینده شهر را به طور همه‌جانبه و از طریق شناخت وضع موجود و پیش‌بینی تغییرات آینده حل و فصل نمایند.

به این ترتیب شناخت شرایط موجود اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهر و پیش‌بینی روند تغییرات احتمالی، به راه‌حلهایی همه‌جانبه برای آینده‌ای چندین ساله منتهی می‌شد و این راه‌حلهای در نهایت در نقشه کارببری پیشنهادی شهر انعکاس می‌یافت.

به زودی تهیه طرح جامع برای اغلب شهرهای دنیا معمول شد. در کشور ما نیز تهیه چنین طرحهایی از اواسط دهه ۱۹۴۰ آغاز شد و تا امروز با تغییر و تحولاتی در نحوه تهیه آن ادامه دارد.

البته گذشت زمان و سیر تحولات سریع و پیچیده شهرها نشان داد که اتخاذ تصمیمهای نهایی و قطعی کردن کارببری اراضی شهری برای سالهای آینده، عملاً مانع رشد شهر و انعطاف‌پذیری آن در رویارویی با تغییرات پیش‌بینی نشده می‌شود. در نتیجه، از اواخر دهه ۱۹۶۰ جستجوی شیوه‌های جدید برنامه‌ریزی شهری آغاز شد.

به این ترتیب تجدیدنظر در شیوه تهیه طرحهای شهری در کشور امری ضروری است و استفاده از شیوه‌های نوین برنامه‌ریزی شهری در انطباق با شرایط اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهرهای کشور، قدم مؤثری در بهبود اوضاع نابسامان شهرهای ما خواهد بود. راه‌حلهایی چون تهیه طرحهای ساختاری و یا طرحهای استراتژیک که انعطاف‌پذیری بیشتری دارند و دست برنامه‌ریزان شهری را برای همگامی با تحولات شهر باز می‌گذارند، جایگزین مناسبی برای طرحهای جامع کنونی خواهند بود. نکته دیگر، چگونگی تصویب و رسمیت بخشیدن به طرح‌هاست. به موجب قوانین موجود، شورای عالی شهرسازی و معماری کشور، مرجع نهایی تصویب طرحهای شهری است. این شورا مرکب از وزرا یا نمایندگان وزارتخانه‌هایی است که هر یک به نحوی در امور شهر ذی‌ربط هستند؛ تعیین کردن چنین شورایی به عنوان مرجع تصویب طرح شهر از این اندیشه برخاسته است که دولت اداره کننده امور شهر و تأمین کننده مخارج آن است و نمایندگان دولت حق تصمیم‌گیری نهایی در باره شهر را به عهده دارند. بدیهی است که این طرز تفکر با شرایط جدید ناسازگار است؛ شرایطی که اداره امور شهر را حق نمایندگان شهروندان می‌داند و تأمین مخارج شهر را نیز بر عهده شهروندان می‌گذارد.

شوراهای شهر برای اعمال حاکمیت مردم بر امور شهر دو اهم مهم تر اختیار دارند: انتخاب شهر دار و تصویب برنامه و طرح شهر. تاکنون این امرها در اختیار مردم نبوده است. شور دار را وزارت کشور تعیین می‌کرد و طرح و برنامه تصویب می‌شد شورای عالی معماری و شهر سازی به تصویب می‌رسید



## یک دریچه، یک نگاه

نهاد تازه تأسیس شورا باید ضمن انجام تکالیف روزمره، به این موضوع نیز توجه کافی داشته باشد که هنوز دوره تأسیس خود را می‌گذراند. اگر بپذیریم که برای فعالیت شوراها باید زمینه‌های فرهنگی مناسب فراهم باشد، شوراها پس از تشکیل باید خودشان این فرهنگ‌سازی را انجام دهند. از این رو اصول زیر از مهمترین مواردی است که شوراها باید تا زمان دستیابی کامل، همواره به آن توجه داشته باشند.

- ۱- شورا باید وظایف خودشی را به خوبی یاد بگیرد.
- ۲- شورا باید مشکلات حقوقی خود را به تدریج و با تأمل حل کند.
- ۳- شورا موظف است شهروندی را به شهروندان یاد بدهد.
- ۴- شورا باید بتواند به دولتمردان پیام‌رسان که در حوزه شورا دخالت نکنند.
- ۵- شوراها باید خودشان تمرین مشارکت کنند و به مردم نیز مشارکت را یاد بدهند.
- ۶- شورا باید آرمان خواهی مردم را تعدیل کند.
- ۷- سازمانها باید بدانند که حرف شورای شهر، حرف تمام مردم و حقوق تمامی مردم است.

علی رضایی

دکتر در جامعه‌شناسی

شوراهای شهر باید شرایط لازم را برای اطلاع و قضاوت مردم نسبت به طرحهای در جریان تصویب فراهم نمایند؛ شرایطی که امکان اعلام نظر و تهیه طرحهای متقابل را برای گروههای ذی‌نفع نیز فراهم سازد و طرح مصوب به واقع برآیند نظرات گوناگون گروههای شهری باشد.

از این دیدگاه یکی از مهمترین وظایف شوراهای شهر، تصویب طرح و برنامه شهر است؛ طرحی که با سرنوشت و زندگی روزمره شهروندان سروکار دارد.

اکنون پس از انتخاب نمایندگان اعضای شورای شهر، دیگر محلی برای تصمیم‌گیری شورایی معماری و شهرسازی در مورد طرحهای شهر وجود ندارد؛ شورایی که مرکب از اعضای است که هر کدام به کار تخصصی خود مشغول‌اند و شناخت مستقیمی از شرایط شهر و تمایلات شهروندان ندارند. شوراهای شهر باید شرایط لازم را برای اطلاع و قضاوت مردم نسبت به طرحهای در جریان تصویب فراهم نمایند؛ شرایطی که امکان اعلام نظر و تهیه طرحهای متقابل را برای گروههای ذی‌نفع نیز فراهم سازد و طرح مصوب به واقع برآیند نظرات گوناگون گروههای شهری باشد.

# تلاشهای بالنده در گرگان



اقتصادی

تجارت

شهر سرسبز و زیبای گرگان که از مواهب طبیعی بهره‌های فراوان برده است، حیات شهری خود را مرهون پویایی و تلاش مردم شهر می‌داند. از این روی گزیدگان مردم در شورای شهر گرگان بر آن شده‌اند تا با تشکیل شوراهای محلات، امور مردم را به خود مردم واگذارند. این طرح که تا کنون در ۸ شهرک انجام شده است، به زودی با تعیین حدود محلات در تمامی شهر به اجرا در خواهد آمد. تشخیص مقیاس شوراهای محلی بنا به مقتضیات فضای زیستی، فاصله محلات، سطح فرهنگی، اقتصادی، موقعیت قومی و سایر شرایط با تصویب شورای شهر گرگان زیر کمیسیون تعیین شده از سوی شورای شهر خواهد بود.

یکی از اصولی که شورای شهر گرگان به آن معتقد است ضرورت وجود فضایی شاد و مفرح در شهر است. از این رو شورای شهر و شهرداری گرگان با راه‌اندازی جنگ شهری و تشکیل شورای ورزشی، روح تازه‌ای به شهر دمیده است. شهرداری گرگان طی بهار و تابستان ۱۳۷۹ غروب هر جمعه در یکی از پارکهای گرگان اقدام به برگزاری جنگ شهری نمود. در این مراسم ۲ ساعته علاوه بر اجرای موسیقی و برنامه‌های شاد بخش، اصول و وظایف شهرداری، شورا و حقوق و تکالیف شهروندی نیز به مردم آموزش داده می‌شود. مردم گرگان، بویژه جوانان شهر، به شدت از این طرح استقبال کرده‌اند و در بعضی موارد در هر محله بیش از ۵ هزار نفر در جنگ شهری شرکت می‌کنند. اجرای این برنامه هفتگی مسبب شده است که مردم شهر گرگان در فضایی سالم و شاد به محیط زندگی خود و مردم آن علاقه نشان دهند.





دامنه تنوع مسائل شهری آنچنان وسیع است که همواره کوهی از مشکلات در مقابل شورا و شهرداری وجود دارد. تنها راه فائق آمدن بر این دشواریها، این است که نیروی عظیم شهروندان، توسط ابزارهای مختلف از تباطو جمعی و دستگاہهای فرهنگی بسیج شود. مردم باید بپذیرند که شورا و شهرداری به تنهایی نمی توانند معجزه کنند و اگر قرار است شهر ساخته شود و شهروندان از رفاه اجتماعی مطلوب و خدمات شهری مناسب بهره مند شوند، تک تک افراد باید بهای شهر مطلوب خود را بپردازند. برای انجام این کار می توان با انعکاس صادقانه توانمندی مسئولان دستگاہ شهرداری به شهروندان، در تمامی زمینه ها از آنان باری طلبید تا زمینه تشویق مردم به پرداخت بهای خدمات و عوارض مهیا شود. شوراها برای اداره شهر باید تخصصی کار کنند - یا شعار و آرمان گرایی نمی توان به جایی رسید. اگر چه شورا باید مردم داری کند، اما مردم داری را نباید با کنار گذاشتن راه حل های علمی، تضعیف بنیه مالی شهرداری و سازمانهای تابعه و به تنگنا رساندن شهرداری، یکی دانست.

حل مشکلات خود و کلان اداره شهر نیازمند افزایش آگاهی، مشارکت مردم و بدل توجه بیشتر مسئولان است.

کمال الدین پیرمؤذن  
مدیر شورای شهر ازبیل

همه اعضای شوراها می دانند که یکی از مهمترین دغدغهها از تباطو هماهنگی با سازمانهای دیگر تصمیم گیر در امور شهری، غیر از شهرداری است. به نظر می رسد شورای شهر گرگان با سازماندهی شورای ورزشی، گامی در این جهت برداشته است. این شورا مرکب از فرماندار، شهردار، مدیر کل تربیت بدنی، عضو شورای شهر، نماینده آموزش و پرورش و رؤسای هیتهای ورزشی است. در نظر گرفتن چنین ترکیبی برای شورای ورزشی سبب شده است تصمیماتی که به منظور تقویت ورزش در این شهر صورت می گیرد دارای ملاحظات همه جانبه باشد. به همین دلیل به هنگام اجرانیز با مشکل مواجه نخواهد شد و ضمانت اجرایی هر تصمیم در درون آن گنجانده می شود.

شورای شهر گرگان رسیدن به اهداف زیر را از وظایف خود می داند و در هر تصمیم تازه، سعی در نزدیک شدن به این اهداف را دارد:

- کاهش احساس ناامنی و بی اعتمادی مردم و بیان تفاوت بین شورا به عنوان نهاد مدنی جدید و دیگر نهادهای موجود.
- حل و فصل پاره ای از معضلات مستی توسط خود مردم با فرهنگ سازی.
- کاهش شکایتها و اعتراضهای مردم از شهرداری به مراجع قضائی.

## الفبای شهر

# تجهیزات و تأسیسات شهری

دو اصطلاح تجهیزات و تأسیسات شهری، عموماً در کنار هم به کار می‌روند و بسیاری افراد آن دو را معادل یکدیگر تصور می‌کنند؛ اما از نظر برنامه‌ریزان و مدیران شهری این دو اصطلاح هر کدام بار معنایی و مفهومی عینی متفاوتی دارند. ابتدا تعریفی از هر کدام از آنها ارائه می‌دهیم:

**تأسیسات شهری:** دسته‌ای از امکانات شهری هستند که برای سایر فعالیتها نقش زیربنایی داشته و شامل آب لوله‌کشی، برق، گاز شهری، سیستم دفع فاضلاب و جمع‌آوری آبهای سطحی و مخازنات می‌شوند.

**تجهیزات شهری:** این تجهیزات به بخشی از امکانات شهری گفته می‌شود که نقش زیربنایی ندارند اما وجود آنها موجب سلامت و راحتی زندگی شهری است و شامل ایستگاه آتش‌نشانی، کشتار گناه‌دام و طیسور، جایگاه توزیع سوخت، گورستان و غسلخانه، محل جمع‌آوری زباله و پایانه‌های مسافربری می‌شوند.

برای روشن شدن تفاوت میان این دو مفهوم، در نظر آورید که شما به عنوان یک مدیر شهری قصد دارید قطعه زمینی را در اطراف شهر برای احداث مسکن به مردم واگذار کنید. این قطعه زمین در گذشته کاربری کشاورزی داشته و فاقد هر گونه امکانات زندگی بوده است. اگر زمین یاد شده را همان گونه که هست در معرض فروش قرار دهید، خواهید یافت که مردم تمایل اندکی برای خرید زمین و ساخت مسکن در آن دارند و چه بسا اگر این اراضی، به صورت رایگان هم واگذار شوند، کسی اقدام به ساخت مسکن در آنها نکنند. اگر علت را جویا شوید، مردم به شما خواهند گفت: زمین مورد نظر شما فاقد امکانات حیاتی مثل آب لوله‌کشی برای شرب و امور بهداشتی، برق برای روشنایی و مصرف وسایل خانگی، گاز برای پخت و پز و گرما، شبکه فاضلاب برای دفع فضولات و تلفن برای ارتباط با دیگران است و در جایی که چنین تأسیساتی نباشد، هرگز نمی‌توان زندگی کرد. حال تصور کنید شما تأسیسات شهری فوق را در محل ایجاد کرده‌اید و مردم پس از خرید قطعات زمین شروع به ساخت و ساز در آن کرده‌اند و عده کثیری در آنها ساکن شده‌اند این مردم پس از مدتی، نیازهای جدید پیدا خواهند کرد و امکانات جدیدی را از شما طلب خواهند نمود. این نیازها اگر چه ضرورتی حیاتی ندارند، اما بدون آنها زندگی مردم از اسایش، راحتی و امنیت لازم برخوردار نیست. بخشی از این امکانات شامل تجهیزات شهری است که در پی‌ا به آنها اشاره شد و بخشی دیگر شامل خدمات عمومی و اجتماعی (امکانات آموزشی، بهداشتی، تجاری، ورزشی و فرهنگی) و خدمات و تسهیلات شهری (ایستگاههای اتوبوس، دکه‌ها و کیوسکها، صندوق پست، تلفنهای عمومی، سطل زباله، نیکت، تابلوها و علائم راهنما، روشنایی معابر، سنگ فرش، نرده‌ها و حصارها و...) می‌شود.

بنابراین تفاوت دو مفهوم تأسیسات و تجهیزات شهری در این است که تأسیسات شهری، آن دسته از امکاناتی است که زندگی در شهرهای امروزی بدون آنها امکانپذیر نیست و شرط لازم برای شروع حیات آنها محسوب می‌شود، اما در عین حال شرط کافی برای ادامه حیات آنها نیست؛ زیرا برای اینکه مردم در شهری احساس راحتی و آسایش کنند، وجود امکانات دیگری که بخشی از آن را تجهیزات شهری می‌نامند نیز امری ضروری است.



### یک گام فراتر

برای کسب اطلاعات بیشتر در این زمینه می‌توانید به منابع زیر مراجعه نمایید:

- ۱- سعیدنیا، احمد: تأسیسات خدمات شهری، کتاب سبز شهرداریها، جلد هشتم، انتشارات سازمان شهرداریها، ۱۳۷۸.
- ۲- سعیدنیا، احمد: طراحی فضاهای میلمان شهری، کتاب سبز شهرداریها، جلد دوازدهم، انتشارات سازمان شهرداریها، ۱۳۷۹.

# شهرهای سبز تجاری از حفظ محیط زیست در آمریکا

مرکز تحقیقات شهری نیویورک  
تر جمه عینق موسوی



مرکز تحقیقات شهری نیویورک - میدان اولی - تلفظ آبی و فضای سبز - سان فرانسیسکو

است. شهرنشینان، محله‌های شلوغ شهرها را ترک کرده‌اند و در حاشیه شهرهای تازه تأسیس، ساکن شده‌اند. این مهاجرت، نقطه شروع تحولی اساسی در آرایش سرزمین بود. به تدریج که مهاجرت به حاشیه شهرها ادامه یافت، محله‌های شهرها وارد مرحله زوال شدند. اغلب خیابانها، جاده‌ها، خانه‌ها، مراکز تجاری و ساختمانهای اداری در حاشیه شهرهای جدید بی‌وقفه ساخته شدند بدون اینکه توجه شود که آیا این مکانها با یکدیگر تطابق دارند یا نه. آیا این مکانها، محله‌ها و جمعیت‌های محلی اصولی را به وجود می‌آورند. امروزه آمایش ساسنظم سرزمین، رابطه تنگاتنگ محیطهای شهری و تخریب کیفیت زندگی در یک چیز خلاصه می‌شود: «توسعه شهری بی‌روته». امروزه براساس تحقیقات انجام شده، توسعه شهری بیش از حد با جرم و جنایت همراه است. این جرم و جنایتهای قابل مشاهده، ناشی از یک واقعیت است: اینکه در بسیاری از مناطق آمریکا، حاشیه شهرها مناطق بیرون شهر را به تصرف در می‌آورند، شهرها را از نیروی زندگی بی بهره می‌کنند و به کیفیت زندگی آسیب می‌رسانند. تحقیقات وزارت کشاورزی نشان می‌دهد که فضاهای سبزی که در آنها ساختمان سازی شده است، طی ۵ سال اخیر (۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰) هر سال دو برابر شده است. آکسون (اواخر سال ۲۰۰۰) بیش از ۱/۲ میلیون هکتار از مزارع، جنگلهای و فضاهای سبز هر ساله به شهر تبدیل می‌شود. توسعه شهری در فضاهای طبیعی خیلی سریعتر از جمعیت پیشرفت می‌کند. به عنوان مثال از سال ۱۹۵۰ جمعیت منطقه سن لوئی ۳۵ درصد افزایش یافته است، در حالی که بین سالهای ۱۹۵۰ تا ۱۹۹۰ سطح زمینهایی که در آنها ساختمان سازی شده در این منطقه ۴۵۵ درصد بوده است و مردم بیشتر به سمت زندگی در حاشیه شهرها روی آورده‌اند. این ساخت و سازها نه تنها فضاهای طبیعی را تصرف می‌کنند، بلکه سرمایه گذارهایی را که در گذشته در شهرها وجود داشته نیز به انحصار خود در می‌آورند. براساس یک تحقیق انجام شده بین سالهای ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۷ نسبت به هر شغلی که در شهر به وجود می‌آید، ده شغل در حاشیه شهرها ایجاد می‌شود. در حاشیه شهرها تغییرات بسیاری به وجود آمده و برای افسردگی شهرنشین پیدا کردن کار، بیش از پیش با مشکل مواجه می‌شود. برای مسئولان نیز فراهم کردن خدمات مشکل است به

با توجه به تحولات به وجود آمده در بیشتر شهرهای ایالات متحده، پروژه کلانشهرها، دولت آمریکا از جمله شورای کاخ سفید برای حفظ کیفیت محیط زیست، روشهایی را پیشنهاد نموده است که تعادل صحیح میان رشد اقتصادی و حفظ محیط زیست را به دنبال خواهد داشت تا مدت‌ها بسیاری فکر می‌کردند رشد اقتصادی و سلامت محیط زیست دو هدف متضادند. در تمام دنیا، آلودگی آب، هوا و آلودگیهای زیست محیطی، عوامل اجتناب ناپذیر رشد و پیشرفت جوامع محسوب می‌شوند، اما آمریکا نشان داد که این تکرار از حد افتاده و کاملاً اشتباه است. رشد اقتصادی و حفظ محیط زیست می‌توانند و در حقیقت باید در کنار هم باشند. امروزه در حالی که شاهد بیشترین رشد اقتصادی در طول تاریخ هستیم، سرمایه گذارهایی قابل توجهی گرد می‌آید تا محیط زیست را کاملاً سالم برای کودکان خود به ارمان آوریم. در شهرها رابطه متقابل محیط زیست و اقتصاد خود را نشان می‌دهد. شهرها نسبت به گذشته توسعه یافته‌اند و ترقی بیشتری کرده‌اند. این پیشرفت و ترقی در قسمتهایی که از نظر جغرافیایی، محیطی و مرتبتهای طبیعی دیگر شرایط بهتری دارند، چشم گیرتر بوده است. باید منابع طبیعی را که پایه و اساس اقتصاد و کیفیت زندگی هستند، به خوبی حفظ کنیم تا رونق و توسعه شهرها همچنان در جهت مثبت ادامه داشته باشند. همه شهرهای ایالات متحده، هر روز با مشکلات آلودگی هوای ناشی از ترافیک، توسعه غیرقابل کنترل - که باعث تخریب فضاهای طبیعی می‌شود - مواجه هستند. دولت آمریکا هیچ تلاشی در این زمینه برای کمک به حکومتهای محلی و رهبران آنها انجام نمی‌دهد تا آنها بتوانند راه‌هایی محلی در مورد توسعه اقتصادی و حفظ محیط زیست پیدا کنند. دولت آمریکا می‌گوید ما تنها برای ساخت شهرهای پایدار، سالم و شایسته کمک می‌کنیم؛ شهرهایی که در آنها، نسل آینده این احساس را نداشته باشد که باید میان محیط زیست سالم و اقتصاد سالم یکی را انتخاب کند، بلکه به این باور برسد که این دو در کنار هم معنای واقعی پیدا می‌کنند و بدون وجود یکی، دیگری نیز وجود نخواهد داشت.

شرایط و کیفیت زندگی عالی

از پایان جنگ جهانی دوم، تصویر شهرهای آمریکا تغییر کرده

رشد بی‌روته شهرها در اکثر کشورهای جهان سوم و دو قطبی شدن شهرها - یعنی شهرهای کوچک رو به زوال و کلانشهرهای رو به گسترش - یکی از معضلات اصلی شهرنشینی در این کشورهاست. این معضل آثار روانی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی متعددی دارد که از میان آنها می‌توان به افزایش اضطراب و دل‌پهره، ناراحتیهای روحی، اتلاف زمان مفید، افزایش آلاینده‌ها، افزایش هزینه‌های اقتصادی زندگی شهری و افزایش جرم و جنایت و بزهکاری اشاره کرد. واقعیت این است که رشد شهرها پدیده‌ای اجتناب ناپذیر است، اما از دل این واقعیت باید راهکارهایی عقلایی را برای قابل تحمل کردن زندگی شهری اتخاذ نمود. این رویه‌ای است که مقامات فدرال و محلی ایالات متحده در ابعاد و حوزه‌های مختلف زندگی شهری برای سرشار نمودن حیات شهری دنبال کرده‌اند.



امریکا - نیویورک - نیویارک - کویتهای به ایستادهای سبز شهری

**بر اساس یک تحقیق انجام شده  
بین سالهای ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۷  
نسبت به هر شغلی که در شهر به  
وجود می آید، ده شغل در حاشیه  
شهرها ایجاد می شود**

فضاهای طبیعی حفظ شوند و رشدی «صحیح تر و عقلانی تر» صورت گیرد.

برای اجتماعات قابل زندگی ۹/۳ میلیارد دلار در نظر گرفته شد. این رقم ۱۲ درصد افزایش را نشان می دهد. از این بودجه، ۴۶۸ میلیون دلار برای خطوط راه آهن اختصاص یافت تا خدمات حمل و نقل مسافران بهبود یابد و بیشتر هزینه های ضروری در مورد قطارهای سریع السیر به وجود آید. تقاضای از این بودجه نیز صرف پروژه «متعهد به امریکایی بهتر» شده است که به اجتماعات این امکان را می دهد تا زمینهای را خریداری کنند و حق بهره برداری دائم از آنها را پس داشته باشند تا فضاهای طبیعی حفظ شوند. فضاهای سبز جدید در شهرها به وجود آیند، از کیفیت آنها حمایت شود، زمینهای باتلاقی را قابل بهره برداری کنند، از زمینهای کشاورزی حمایت شود و فضاهای متعلق به مکانهای صنعتی رها شده را سالم سازی کنند.

این پروژه با اعتبار مالی ۲۰۰ میلیون دلار به مقامات دولتی و حکومتی محلی امکان می دهد تا فعالیتهایی را با ارزش ۱۰۷۵ میلیارد دلار به مدت ۵ سال آغاز کنند بدون اینکه بهره ای ببر دارند. علاوه بر این، در این کمکهای مالی از طرف دولت پیش بینی شده است تا همکاریهای منطقه ای برای آمایش سرزمین، برنامه های رای برای مسازره علیه جرم و جنایت و تامین امنیت ترتیب دهند. سرمایه گذاریهایی برای این اجتماعات انجام شده تا منافع آن برای توسعه شهرها و نیز حاشیه شهرهای قدیمی تر صرف شود؛ چرا که برای توسعه زیرساختهای آنها هزینه مالی زیادی لازم است.

**سالم سازی مکانهای صنعتی قدیمی رها شده**

تعداد مناطق صنعتی رها شده در ایالات متحده بسیار است. این مکانهای قدیمی بی شماری آسبتهای زیادی برای محله های اطراف خود به دنبال دارند و مکانهای مناسبی برای جرم و جنایت هستند به دنبال نگرانیهای مطرح شده بویژه از طرف شهرداران و شهروندان ایالات متحده، دولت در سال ۱۹۹۴ طرح سالم سازی مکانهای رها شده را انجام داد. این پروژه در سال ۱۹۹۷ توسعه چشمگیری یافت و برای سالم سازی مناطق صنعتی رها شده کمک مالی و فنی زیادی از طرف بیست و پنج نمایندگان فدرال و شرکای آنها ارائه شد. در چارچوب این پروژه، ۱۶ گروه «نمونه سالم سازی مناطق رها شده» انتخاب شدند تا از نتایجی که در اثر همکاری مقامات دولتی با مؤسسات و مقامات محلی حاصل می شود، در تمام سطوح برای این مناطق بهره ایستادهای اساسی پیدا

کنند. برج که حاشیه شهرها توسعه یافته است، امریکایی ها باید میان محل سکونت، محل کار، مراکز تجاری و مراکز تفریحی مسافت زیادی را طی کنند. خانوادهها بیش از پیش برای جابه جایی های روزانه به خودرو و شخصی وابسته هستند. جمعیت امریکا حدوداً هر سال ۱ درصد افزایش می یابد. در حالی که مسافتهایی که با خودرو طی می شود هر سال ۳/۲ درصد افزایش می یابد؛ یعنی سه برابر سریعتر از رشد جمعیت. امریکایی هایی که در حاشیه شهرها زندگی می کنند، باید بهیچ توسعه شهری خارج از کنترل را باز دست نزنند. زسان، نیول و اعصاب خود بپردازند. در سال ۱۹۹۹ در یک تحقیق وسیع در مورد عبور و مرور در جادهها نشان داده شد زمانی را که امریکایی ها در ترافیک از دست می دهند، طی ۱۰ سال اخیر تقریباً دو برابر شده است. طبق این تحقیق، هر ساله ۲۵ میلیارد لیتر بنزین در ترافیک از دست می رود که ارزش آن امروزه بیش از ۷۳ میلیارد دلار در سال است.

علاوه بر این، توسعه بی رویه حاشیه شهرها اغلب با افزایش مالیاتها همراه است؛ زیرا باید در مورد زیرساختهای ضروری مانند جاده، فاضلاب، کانالهای آب، مدارس، اناره پلیس، آتش نشانی هزینه صرف کرد. بر اساس تحقیقی که در واشنگتن انجام شد، هر سال که یک خانواده به محل سکونت جدیدی در منطقه پورت لاند نقل مکان می کند، بهیچ خدمات بین ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار تغییر می یابد که باید مالیات دهندگان پرداخت کنند. ابتکار «اجتماعات قابل زندگی» که در سال گذشته از طرف دولت به وجود آمد، این امکان را میدهد آورد تا گروههای بسیاری در تمام مناطق ایالات متحده سعی کنند که با استفاده از این ابتکار، چاره ای بیندیشند. این ابتکار به حکومتهای محلی کمک می کند که توسعه یابند و در عین حال کیفیت زندگی خود را نیز بهبود بخشند و به رشد اقتصادی چشمگیر و پایداری دست یابند. برای ایجاد هماهنگی میان این تلاشها، دولت امریکا گروه مطالعاتی کاخ سفید در مورد «اجتماعات قابل زندگی» به وجود آورده است. طی یک رقابت بین هجده نمایندگان فدرال، این گروه مطالعاتی سعی کرد امکانات بیشتری را برای این اجتماعات به وجود آورد و نیروی زندگی تازه ای را در قدیمی ترین شهرها و حاشیه شهرهای امریکایی ایجاد کند. برای این کار باید سرمایه گذاریهای جدیدی در این زمینه انجام شود. محله های تاریخی مجدداً احیا گردند، وسایط حمل و نقل جدیدی راه اندازی شود، همکاریهای منطقه ای بهبود یابد، از محیط زیست حمایت شود، فضاهای سبز جدید به وجود آیند.

شود. این تلاشها کاملاً ضروری بودند. حتی مدتی که مکانهای قدیمی صنعتی بی بهره ماندند، میلیونها جکتار از فضاهای طبیعی ساختمان سازی شده اند. اشغال این فضاهای طبیعی، نتایج بدی برای محیط زیست به دنبال دارد. مرکز حمایت از محیط زیست اعلام کرد که یک پارکینگ با نیم هکتار وسعت، شانزده برابر بیش از یک مترمربع آب آلوده تولید می کند. این آبها مواد سمی خطرناک و سایر آلاینده های را در خود دارند که برای آبها، چشمه ها و مناطق اطراف آن و برای حیوانات و گیاهان وحشی و جانورانها ناسالم است.

در گزارش کنفرانس شهرداران در فوریه سال ۲۰۰۰ اعلام شده بود که آمایش مکانهای قدیمی صنعتی تا ۲۴ میلیارد دلار هزینه مالی خواهد داشت و ۵۵۰ هزار شغل به وجود می آورد. در چارچوب تلاشهای دولت در این زمینه در پایان سال ۱۹۹۹ حکومت های محلی برای آمایش مکانهای قدیمی صنعتی ۳۸۵ میلیون دلار، یا ۱۴۱ میلیون ضمانت، کمک مالی دریافت کردند.

**جمعیت آمریکا حدوداً هر سال ۱ درصد افزایش می یابد، در حالی که مسافتهایی که با خودرو طی می شود هر سال ۳/۲ درصد افزایش می یابد؛ یعنی سه برابر سریعتر از رشد جمعیت**

**رونق اقتصادی پایدار و حفظ محیط زیست سالم بدون مشارکت و همکاری نه تنها میان مقامات فدرال، منطقه ای و محلی بلکه میان بخش خصوصی نیز امکانپذیر نیست**

دالاس، یکی از اولین مناطقی بود که تحت پوشش پروژه سالم سازی مکانهای صنعتی رها شده قرار گرفت. از طرف دولت ۱۹ میلیون دلار کمک مالی و فنی و از طرف سرمایه گذارهای بخش خصوصی ۱۰۹ میلیون دلار کمک مالی اهدا شد و در این مکان، مجموعه ورزشی بسیار پیشرفته ای، به جای مکان صنعتی قدیمی به وجود آمد.

در مجموع، نتایج فصلیتهایی که در مورد آمایش مکانهای قدیمی صنعتی انجام شده حیرت آور است. هر دلار که مقامات دولتی فدرال، منطقه ای و یا محلی برای احیای مناطق صنعتی خرج می کنند، با ۲/۵ دلار کمک از طرف سرمایه گذارهای بخش خصوصی همراه است. این منافع بیشتر در محله های کم درآمد وجود دارد و قشر ضعیف جامعه در آنها زندگی می کنند. به دنبال این موفقیت بزرگ، ده گروه جدید برای سالم سازی مناطق صنعتی قدیمی به وجود آمده است که به دنبال یک انتخابات نامگذاری شدند. ۵۰ پروژه جدید در ۳۰۷ مورد از این مکانها به اجرا درآمد و صندوقهای اعتباری به منظور سالم سازی مکانهای صنعتی، تأمین هزینه های مالی ۶۰ پروژه جدید را تضمین کردند. علاوه بر این، ۲۱ مورد از این مکانها به تشکیلات حرفه ای و مخصوص تبدیل شد و حدود ۳۰ میلیون دلار به گروههای ویژه ای که ابتکارات خاص خود را برای سالم سازی این مکانها به اجرا در آورند، اختصاص یافت.

**ایجاد پارکها و فضاهای سبز در شهرها**

اکثر آمریکایی ها به زیبایی های طبیعت می اندیشند. فقط عده خاصی به شکوه و عظمت میراث فرهنگی - طبیعی ایالات متحده علاقمند هستند. اما اکثر شهروندان (حدود ۸۰ درصد جمعیت آمریکا) هرگز از پارکهای ملی کشورشان دیدن نمی کنند و باغها، کناره های رودخانه ها و فضاهای سبز محله هایشان است که میراث فرهنگی آنان را می سازد. متأسفانه تعداد زیادی از شهروندان احساس می کنند که از طبیعت دور افتاده اند. شاهراههای ارتباطی جدید امکان دسترسی آسان به رودخانه ها، چشمه ها و پارکها را کم و گاهی غیر قابل دسترس کرده است. با وجود این، مطالعات زیادی انجام شده که نشان می دهد بر اساس نظر شهروندان، پارکها و فضاهای طبیعی در بهبود سلامت افراد، کاهش انحرافات حیوانان، بهبود نتایج تحصیلی دانش آموزان و ارزش بیشتر املاک مؤثر است. بوسه پارکهای شهرها برای کودکان و والدین آنان مکانی را برای تفریح به وجود می آورد و به شهروندان این امکان را می دهد تا با همسایه های خود در محیطی امن بیشتر آشنا شوند. در مجموع، پارکهای شهرها پایه و اساس اجتماعات سالم و زنده است. با وجودی که در گذشته کمک زیادی به ساخت پارک در شهرها اختصاص یافته بود، رئیس جمهور ۲۰۰۰ فیلسون دلار نیز تنها برای ساخت پارک اضافه کرده است. این مقدار ۹۰۰ درصد افزایش را نسبت به مقادیری که در گذشته وجود داشت نشان می دهد.

**تقویت همکاریها و مشارکتها**

دولت آمریکا طی ۷۰ سال نشان داد که بهره مندی همزمان از یک اقتصاد شکوفا و پررونق و محیط زیست سالم امکانپذیر است و رسیدن به یکی از این دو مورد به معنای نفی دیگری نیست. اما رونق اقتصادی پایدار و حفظ محیط زیست سالم بدون مشارکت و همکاری نه تنها میان مقامات فدرال، منطقه ای و محلی بلکه میان بخش خصوصی نیز امکانپذیر نیست. نقش مشارکتی برای بخش فدرال ما را به این سمت سوق می دهد که دائماً روشهای عمل را بررسی کنیم و در مورد راههای قطعی بافشاری نماییم.

همچنین باید همکاریهای میان اجتماعات مختلف را ارتقا بخشیم، معیارهایی را که به پروژهها تحریک می بخشد افزایش دهیم و به دنبال روشهای نو و دارای ابتکار باشیم. علاوه بر این، باید به اجتماعات مختلف، مؤسسات، سازمانها، قدرتهای دولتی، محلی و منطقه ای اهمیت بسزایی بدهیم. دولت فدرال در حال حاضر با شهرهای ایالات مختلف همکاری می کند تا مشارکتیهای منطقه ای را به وجود آورد و علاوه بر این، از این طریق بتواند معیارهایی را بدید آورد که گروههای مختلف برای بهبود شرایط و محیط زیست خود می توانند مدنظر قرار دهند. نباید شک داشت که آمریکا پیشرفت کرده و این پیشرفت همچنان بی وقفه ادامه دارد. در مورد حمایت و بهبود محیط زیست سرمایه گذارهای عظیمی شده است. جایی که ما در آن زندگی می کنیم، روش زندگی ما و نوع رابطه ای که ما با یکدیگر برقرار می کنیم اهمیت بسزایی دارد. محیط زیست ما باید سالم و اقتصاد ما باید پررونق باشد. اجتماعات ما، محله ها و محله های سکونت ما جزء محیط زیست ما محسوب می شوند و تجلی هویت شهروندی هستند. قطعاً هنوز باید کارهای زیادی انجام شوند. اکنون به لطف سیستم بودجه ای منظم و سیاست مشخص دولت، آمریکا وارد قرن جدید می شود؛ قرن که می توان به اهداف زیست محیطی و اقتصادی به طور همزمان تحقق بخشید.

این مقاله در مجله ای که در دسترس است  
[www.elsevier.com/locate/0924-6460](http://www.elsevier.com/locate/0924-6460)

طراحی مبلمان برای خیابان (۸)؛

# شبکه پای درخت

رضا مرتضایی

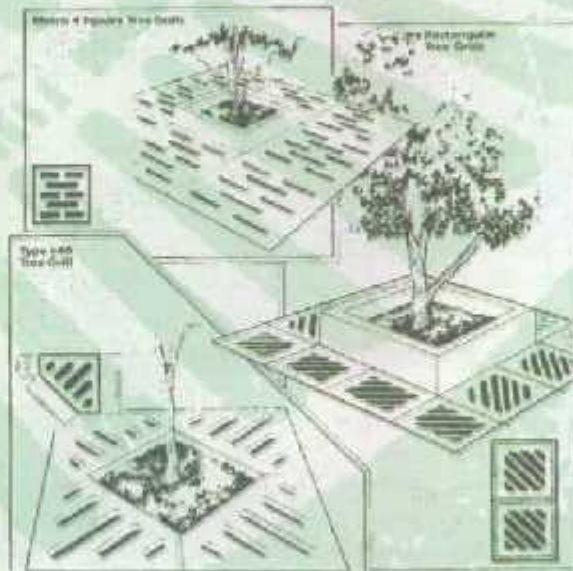
مطلب زیر بخش هشتم و انتهای سلسله مطالب آموزشی طراحی مبلمان برای خیابان است. در این مجموعه، نکات کاربردی متنوعی در مورد طراحی و کاربرد بیش از ۱۸ نوع از عناصر مبلمان شهری برای مطالعه و بهره‌گیری خوانندگان ارائه شده است. با این امید که مطالب یاد شده مفید بوده و عاملی باشد برای جلب توجه بیشتر شهرداریها به این عناصر کوچک اما مؤثر در کیفیت کالبدی محیط شهری.

## شبکه پای درخت

حفاظت پیرامون درخت با هدف تداوم مسیر پیادگان در پیاده‌رو و پیاده‌راه و همچنین حفاظت و تهویه بهینه ریشه خاک مورد استفاده قرار می‌گیرد. وجود سطح مشبک و منندار، امکان آبیاری درخت را نیز فراهم می‌کند. اگر چه مصالح به کار رفته، براساس موقعیت محل ممکن است متفاوت باشد، ولی شکل و اندازه شبکه‌های پای درخت می‌تواند از طرحی واحد پیروی کند. به این ترتیب کیفیت سطح پیاده‌رو، کف‌سازها و تداوم الگوی آنها در یک منطقه حفظ می‌شود (تصویر ۱).

قسمت داخلی شبکه‌ها باید متحرک باشد تا به درخت امکان رشد بدهد. برای حفاظت درختان در توقفگاهها و کنار خیابان، ردیفی از جدولهای صیقلی، آجر یا مواد مشابه می‌تواند مفید باشد. در طراحی برخی محوطه‌ها بویژه پیاده‌رو، ارتفاع جدول را می‌توان طوری تعیین کرد که به ارتفاع نشسته‌گاه نزدیک باشد. در نتیجه ضمن حفاظت درختان و گیاهان مورد نظر، نشسته‌گاه‌های مسافران و دانشین با حداقل امکانات ایجاد شده است.

محدوده درخت باید حداقل یک متر مربع باشد تا امکان هوادهی کافی به خاک فراهم شود. البته این اندازه به قطر نهی درخت و سیستم ریشه‌های فرعی آن نیز بستگی دارد. انتخاب مواد مناسب و جزئیات درست، در انعکاس ویژگیهای محلی و منطقه‌ای بسیار مفید است. ویژگیهای طراحی معماری محلی یا وجود انواعی از مبلمان سستی بر این انتخاب مؤثرند.



تصویر ۱: شبکه پای درخت

● چمن: برای استفاده از شبکه‌های پای درخت، چمن داکتیل (چکش خسوار و نرم) مرغوب یا چمن خاکستری توصیه می‌شود. این مسأله سنتی به اندازه کافی مقاوم است و راحت‌تر از هر ماده دیگری در اشکال متنوع و تزئینی قابل ریخته‌گری و فرم‌پذیر است. چمن تقریباً با هر محیطی، از جمله موقعیتهای تاریخی و بومی تناسب دارد.

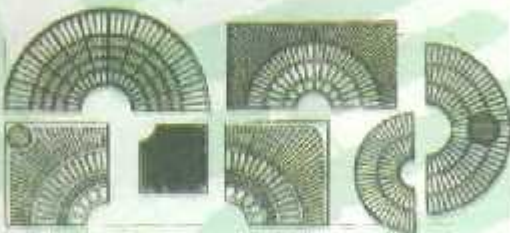


● بتن: مادی است که الگوهای پیچیده و تودرتو را با قالب‌بندی خاص خودش کمتر پاسخ می‌دهد، اما به منظور حفظ و تداوم کف‌سازیهایی با مصالح بتایی بسیار مناسب است و یکبار چگنی محیط را برهم نمی‌زند. سطوح صاف و صیقلی یا برجسته و بافت‌دار را می‌توان از بتن انتظار داشت. در ضمن بعضی اوقات نیز بتن باید با مقتول مسلح شود.

● قطعات سنگفرش مجزا: بتن، آجر و سنگ هر کدام قابلیت سنگفرش شدن را با زیرسازی و فاصله‌گذاری ماسه ساحلی دارند. این روش عیب‌ها و خسب‌هایی دارد؛ از جمله مهم‌ترین خسب آن قابلیت بر سر دایریت قطعات سنگفرشی با توجه به رشد سالانه گیاه و درخت است، اما عیب بزرگ آن به دلیل اتصال نداشتن به قطعاتی معلوم، استعداد تخریب عمده‌ی است. همچنین ویژگی اتصالات ماسه‌ای به گونه‌ای است که جذابیت‌کثافت و غیر آن است. در نتیجه بعد از سدگ زمانی مناقض تبادل هوا کور شده و زمینه رشد خزه و علف هرز پدید می‌آید.

گاهی اوقات برای شمع زدن زیر درختان باید محل‌هایی برای آنها در طرح شبکه در نظر گرفت و یا اینکه شبکه‌ها طوری آیین شده باشند که بتوانند یا گنجل، جابجایی درختان شوند. تمامی شبکه‌ها و اتصالات باید از دو تکه یا بیشتر ساخته شوند تا بتوان بعد از غرس نهال و درخت بویژه بارش‌های انبوه و برآمده، نسبت به استقرار مجدد آنها اقدام کرد (تصویر ۲).

شماری از متعلقات شهری را می‌توان با سیستم شبکه‌ها در یک شبکه طراحی کرد، مانند:



تصویر شماره ۲ - شبکه‌های بگ‌تک و چنگک با مسطحی برای شمع زدن





### سازمانهای شهرداریهای ترکیه از گذشته تا امروز

پیشتر خدماتنا شهرداریها در ترکیه که امروزه در دسترس جامعه‌اند، توسط افراد و بنیادها در زمان حکومت عثمانی پایه‌گذاری شده‌اند.

این در حالی است که افزایش تدریجی نیازهای روزانه در شهرها ضرورت تشکیل سازمانهای منظم‌تری را ایجاد نمود و به

واحدهای تأسیس شوند. همچنین شهرستانها و روستاهای نزدیک به شهرهای بزرگ را که جمعیت آنها بیش از ۳۰۰ هزار نفر است می‌توان به شهرداریهای کلانشهرها ضمیمه نمود تا خدمات اولیه شهری به صورت رایگان در آنها نیز ارائه شود.

لازم به ذکر است که شهرداریهای



همین منظور، اولین سازمان شهرداری در استانبول در سال ۱۸۵۴ م تأسیس شد. بعدها در زمان حکومت جمهوری خواهان، یک سیستم ویژه در آنکارا در سال ۱۹۲۴ پاسگرفت و تشکیلات و وظایف این سیستم در سال ۱۹۳۰ با سیستم حاکم در فرانسه منطبق گردید.

در ترکیه شهرداریها ماهیت عمومی و مشترک دارند و باید در تماسی سراسری استانی

ترکیه علاوه بر انجام وظایف مربوط به همکاریهای اجتماعی، بهداشتی، امور ساختمانی، آموزش و پرورش، کشاورزی، اقتصاد و رفاه حال شهروندان، اقدامات لازم را جهت رفع تمامی نیازهای شهری نیز از طریق ارائه خدمات انجام می‌دهند و به این منظور شهرداریها دارای اختیاراتی به این شرح هستند:

۱- اعمال مقررات و ممنوعیتهای شهری

مقرر شده در قانون، مجازات کسانی که ممنوعیتهای را نادیده می‌گیرند، جمع‌آوری مالیات، عوارض و هزینه‌های شهری، تأمین آب آشامیدنی، گاز شهری، برق و تسهیلات حمل و نقل عمومی.

مدیریت شهری در ترکیه متشکل از یک مجمع، شهردار و شهردار است. تعداد اعضای مجمع که بنا بر رأی مردم انتخاب می‌شوند به نسبت جمعیت شهر تغییر می‌کند. مجمع، بودجه سالانه شهرداری، طرح‌ها و پروژه‌های مربوطه به امور ساختمانی و برنامه‌ریزی شهری را تصویب می‌کند و مالیات‌ها، نرخ عوارض و تعرفه‌های مختلف را تعیین می‌نماید.

شهردار شهر نیز که از شهردار، رؤسای دینار تمایزهای شهری و تنی چند از اعضای مجمع تشکیل می‌شود، تعیین تعرفه‌ها و هزینه‌های حمل و نقل، قیمت کالاها، میزان جرائم شهری و بازرسی را به عهده دارد و در مورد استخدام، اخراج و ترفیع کارکنان شهرداری تصمیم می‌گیرد.

شهردار نیز که مهم‌ترین مقام اجرایی و نماینده شهرداری است، برای یک دوره ۵ ساله انتخاب می‌شود. همچنین در شهرهای بزرگ، که بیش از یک ناحیه دارند، هر یک از نواحی، برای انتخاب شهردار یک حوزه انتخاباتی به حساب می‌آید و هر بخش، شهردار و اعضای مجمع شهری خود را انتخاب می‌کند.

شایان ذکر است هر شهروند ترک که واجد شرایط نمایندگی مجمع ملی است و ۶ ماه در حوزه انتخاباتی خود ساکن بوده است، می‌تواند به عنوان شهردار یا یکی از اعضای مجمع شهر، برای منطقه خود انتخاب شود.

ترجمه محبت غنوی

www.Turkey.org/Politics

### سرعت غیرمجاز، خالق درختان مصلوب در آلمان

در خیابانهای آلمان درختانی وجود دارند که هر یک با صلیب، تزئین شده‌اند.

هر یک از این درختان یادآور گشته شدگانی هستند که بر اثر سرعت غیرمجاز یا این درختان پر خورده و جان خود را از دست داده‌اند و وجود این صلیبها آرامشی برای بازماندگان جان باختگان محسوب می‌شوند.

اماز ارائه شده از سوی سازمان ترافیک آلمان در مورد گشته شدگان سوانح رانندگی در سال ۱۹۹۹ حکایت از

۲۲۳ مورد تصادف شدید دارد که همگی منجر به مرگ شده است و در سال گذشته ۲۰ درصد به این تعداد اضافه شده است.

پلیس و سازمان ترافیک آلمان برای کاهش این سوانح در ناساک تدابیری اندیشیده است که یکی از آنها ارائه بلیتهای مخصوص تاکسی برای استفاده در ساعات نیمه شب است.

شهروندان آلمانی می‌توانند با تهیه این بلیتها از کیوسکهای در سطح شهر، به هنگام نیمه شب یا یک تماس تلفنی در سریعترین زمان ممکن و با امنیت کامل به

محل مورد نظر خود برسند.

اقدام دوم پلیس و سازمان ترافیک آلمان تجهیز خودروهای مجهز به رایانه است که بدون علامت مشخص در سطح شهر به طور مداوم سرعت اتومبیل را کنترل می‌کنند و خودروهای با سرعت غیرمجاز را متوقف و جریمه می‌نمایند تا شاید از تزئین یک درخت دیگر به صلیب دیگر معافیت کنند.

ترجمه فرحناز لویس

DW TV, Deutschland Heute, 10

January 2001.

# شیوه‌های انتخابات شورا و شهرداری در فرانسه

**انتخابات شوراهای و شهرداریها در فرانسه در ماه مارس سال جاری میلادی برگزار شد و شهروندان فرانسوی، اعضای شورای شهیر، شهردار و معاونان او را برای ۶ سال انتخاب کردند.**

این انتخابات که مطابق با قانون مصوب نوامبر ۱۹۸۲ انجام می‌شود، بر اساس وسعت هر بخش صورت می‌گیرد و به این ترتیب شهرهای پاریس، لیون و مارس مقررات خاص خود را دارند.

بنابراین در بخشهایی که کمتر از ۲ هزار و ۵۰۰ نفر جمعیت دارند، اعضای شورای شهرداری در دو مرحله انتخاب می‌شوند؛ کسانی که اکثریت آرای مردم را به دست آورند انتخاب می‌شوند، اما افرادی که حائز اکثریت نسبی می‌شوند در دور دوم به رقابت می‌پردازند. این در حالی است که اگر چند کاندیدای به یک میزان رای آورده باشند کاندیدایی که از همه سن فرست برگزیده می‌شود.

در شهرهایی که بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ نفر سکنه دارند، لیستهای انتخاباتی بر اساس گروههای ۶ نفره تنظیم می‌شوند و هیچ تمایزی از نظر جنسیت، میان کاندیدها مشاهده نمی‌گردد. همچنین هر یک از کاندیدها موظف‌اند برای شرکت در انتخابات به بیان برنامه‌ها و معرفی خود بپردازند و اگر فرد نالایقی در بین انتخابات شوندگان حضور داشته باشد، رای دهندگان حق اصلاح و تغییر لیست را ندارند.

لازم به ذکر است که اگر لیستی، اکثریت مطلق آرا را در مرحله اول کسب کند، یعنی از مکانهای اخذ رای به آن لیست اختصاص می‌یابند، این در حالی

است که اگر هیچ یک از لیستها اکثریت مطلق را کسب نکرده باشند، مرحله دوم برگزار نمی‌شود، اما اگر در دو منطقه از یک بخش، یک لیسته ۱۰ درصد و لیست دیگری، ۵ درصد آرا را به دست آورده باشند، اجازه ادغام دارند که البته لیست جدید فقط شامل کاندیداهای منتخب مرحله اول است.

شایان ذکر است که تعداد اعضای شورای شهرداری از ۹ تا ۶۹ نفر متفاوت است و بر حسب تعداد ساکنان هر بخش متغیر است.

همچنین از آنجا که فرانسه دارای سه شهر بزرگ پاریس، لیون و مارس است، قانون مصوب سال ۱۹۸۲ پیش‌بینی کرده به منظور تمرکززدایی در این شهرها یک سازمان آذاری بیوشه تشکیل گردد.

شهرهای یاد شده، علاوه بر شورای شهرداری از شورای محله نیز برخوردارند. این شوراهای توسط شهردار و معاونان او هدایت می‌شوند و اصول حاکم بر آنها در هر مرحله از انتخابات شهرداری تعیین می‌شود. همچنین اعضای شورای شهرداری شهرهای یاد شده در هر بخش و به طور همزمان، مطابق با این قوانین انتخاب می‌شوند.

در پاریس انتخابات شورای شهرداری باید در ۲۰ بخش انجام شود که ۱۶۳ نفر به عنوان اعضای شورای شهرداری و ۲۵۲ نفر به عنوان شورای محلات انتخاب می‌شوند. در لیون این انتخابات در ۹ بخش انجام می‌شود که ۷۳ نفر عضو شورای شهرداری و ۱۲۸ نفر عضو شورای محله‌ها هستند. این انتخابات در ۸ بخش مارس انجام می‌شود که ۸۱ نفر عضو شورای شهرداری و ۱۷۳ نفر عضو شوراهای محله هستند.

همچنین در اولین نشست شورایی شهرداری، شهردار جدید و معاونان او طی سه مرحله انتخاب می‌شوند. در این انتخابات، اکثریت مطلق در مرحله اول و اکثریت نسبی در مرحله دوم تعیین می‌شوند و رای نهایی در مرحله سوم به صورت مخفی ارائه می‌گردد. محل استقرار شهردار و معاونان او داداره شهرداری نامیده می‌شود که به منزله قدرت اجرایی بخشهاست.

لازم به ذکر است که داوطلبان انتخابات شهرداریها باید شرایطی را مانند ۱۸ سال تمام، سکونت در بخش مورد نظر و پرداخت مالیات به حوزه مالیاتی بخش

داشته باشند. همچنین نامزدان نیست شهرداری نماید بیش از یک سمت داشته باشد. این در حالی است که شرایط اعضای شورای شهرداری نیز نباید مطابق موارد زیر باشد:

مریاز وظیفه در حال خدمت یا در پایان دوره قانونی خدمت وظیفه، استاندار یا کارمند استانداری، عضو فعال پلیس شهر و عضویت در سندیکاها و وابسته به دولت. همچنین هیچ کس نمی‌تواند به عضویت چند شورای شهرداری درآید.

به طور کلی در فرانسه، شهردار از این اختیارات برخوردار است: وی مشاور شورای شهرداری و جزء عوامل اجرایی است. بودجه‌های مربوط به شهر را تعیین می‌کند و آنها را به مرحله اجرا می‌گذارد. مدیریت اعمال بخش خصوصی و دولتی را بر عهده دارد. او همچنین مجری تصمیمات شورای شهرداری است و در بخش مربوط به خود، زمینه‌های لازم را برای اعمال قدرت پلیس مهیا می‌کند و مسئولیت تأمین نظم، آرامش، امنیت و سلامت جامعه را نیز بر عهده دارد. در واقع شهردار نماینده قانونی دولت است که بر خشم اجرای قوانین در حوزه مسئولیت خود نظارت می‌کند.

همچنین شورای شهرداری نیز موظف است در هر دوره سه ماهه تشکیل جلسه دهد و در صورت لزوم، نشست فوق‌العاده نیز برگزار کند. جلسات شورا به صورت عمومی برگزار می‌شود مگر اینکه حداقل ۳ تن از اعضای شورا درخواست کنند جلسات به صورت غیر علنی برگزار گردد.

تصمیمات شورا در پانزدهم هر ماه تقدیم شهرداری می‌شود و شهرداری فرصت دارد در طول ۲ ماه به بررسی مصوبات شورا بپردازد تا مقابله‌ای با قانون نداشته باشد.

شایان ذکر است که شورای شهرداری وظایفی را به این شرح بر عهده دارد: بررسی و رای دادن به بودجه تعیین شده توسط شهردار، تصمیم‌گیری در مورد عزل و نصب، کارمندان شهرداری، تصویب برنامه‌های مربوط به فعالیتها، اصلاحات و سرمایه‌گذاریهای بخشهای وابسته به دولت، مدیریت اسواال مربوط به بخش خصوصی مانند جنگلها و مراتع، تعیین ضمانت اجرایی در مورد تصمیمات مربوط به شهرداری و سندیکاها.

ترجمه: شهرزاد  
www.Mairie.de.Paris.com منبع

به منظور جلب مشتریان بیشتر در شهرهای امریکا

## تجارت و تفریح در کنار هم قرار گرفت

در برخی شهرهای ایالات متحده امریکا به منظور جلب مشتریان بیشتر، تجارت و تفریح در کنار هم قرار گرفته تا علاوه بر ارائه کالا به مشتریان، رضایت خاطر آنان نیز فراهم گردد.

مرکز تجاری اناریوسیلز یکی از شاخصهای این طرح محسوب می‌گردد که جاذبه‌های دیدنی بسیار زیادی دارد و بزرگترین و پیشرفته‌ترین این گونه مراکز تجاری است.

اناریوسیلز از نظر جغرافیایی، حداکثر یک ساعت با لوس آنجلس فاصله دارد و مساحت ساختمان آن ۳۹ برابر یک زمین فوتبال امریکایی است.

در این مرکز به منظور جلب رضایت مشتریان، محصولات با کیفیت بالا و قیمت‌های رقابتی، سرویس خدمات رسانی رایگان و امکانات ویژه با وسعت انتخاب فراوان عرضه می‌گردند و همگی با امکانات تفریحی جذاب در کنار هم قرار گرفته‌اند.

مرکز یاد شده در مقایسه با دیگر مراکز سنتی منطقه، مشتریان انبوهی را به خود خوانده است، به طوری که مردم برای استفاده از خدمات این مرکز، بیش از ۲۰۰ کیلومتر راه را طی می‌کنند و توریستهای زیادی نیز برای بازدید از آن علاقه نشان می‌دهند. این دو حال است که اتحادیه صنعتی میلز - که از سال ۱۹۶۷ پایه‌گذار مراکز تجاری است - تاکنون تمام واحدهای خود را در فاصله یک ساعت از کلانشهرها تأسیس کرده است.

همان گونه که گفته شد، جنبه خاص اناریوسیلز در اختیار گذاردن امکاناتی ویژه و برنامه‌ریزی برای مشتریان است تا بهتر بتوانند به نیازهای آنان پاسخ دهند. در این برنامه‌ریزیها این طرحها به



معماری به کار رفته است. درهای ورودی این مرکز با طرحهای متناسب و منطبق با قسمتهای مختلف خرید طراحی شده‌اند. همچنین با استفاده از نور طبیعی، مکانهای عبور و مرور روشن می‌شوند و تلویزیونهای بزرگ، آگهی‌های تبلیغاتی و همراه با موزیک پخش می‌کنند.

در اناریوسیلز کارخانههای بزرگ اجناس خود را به قیمت کارخانه می‌فروشند و ۱۶۵ واحد به صورت واسطه‌ای عمل می‌کنند.

شایان ذکر است که یک سال پس از افتتاح اناریوسیلز ۱۸ میلیون نفر مشتری جذب آن شده‌اند و پس از آن ۸ مرکز تجاری جدید نیز در سراسر ایالات متحده تأسیس گردیده‌اند.

ترجمه سید محمد

مخبر: URBANISME, Juillet - août 1990, No 501, pp. 119-21.

چشم می‌خورند؛ ایجاد معازدهای بزرگ، اجسای مکانهایی برای عرضه غذاهای سبک، اجرای موسیقی زنده در فضای خرید و به طور کلی خرید کردن همراه با نوعی جشن!

همچنین چند سال سنما در این مرکز تجاری طراحی شده است که در یک قسمت فیلمهای مشهور دنیا به نمایش درمی‌آیند و در قسمت دیگر آن یک سالن مخصوص اینترنت و ۲۵۰ ماشین بازیهای رایانه‌ای وجود دارد.

در سالن یاد شده این امکان وجود دارد که در پارک جانورانی که از فن آوری بسیار پیشرفته‌ای برخوردار است، گردش نمود و از کافه‌تریایی که از غذاهای سراسر دنیا در آن طرح می‌شود استفاده کرد.

معماری مرکز تجاری اناریوسیلز چندان قابل توجه و خاص نیست، اما سلیقه و مهارت خاصی در کاربرد رنگها در این

## روشنایی استفاده از اتوبوس در کورئییایی بوزنل



در کورئییایی بوزنل، پنج روش مختلف برای بهره‌گیری از سیستم حمل و نقل عمومی طراحی شده است.

در این سیستم حدود یک هزار و ۱۰۰ اتوبوس با انجام ۱۲ هزار سفر روزانه، ۱/۳ میلیون نفر را جابه‌جا می‌کنند و به عبارات دیگر، ۵۵ درصد از کل تقاضای حمل و نقل شهری را پاسخ می‌دهند.

به طور کلی روشهای حمل و نقل توسعه سیستم اتوبوسرانی کورئییایی شرح زیر آمده در سیستم اول، اتوبوسهایی

فعالیت می کنند که برای راههای اصلی در نظر گرفته شده اند. در سیستم دوم، اتوبوسهای سریع السیری در رفت و آمدند که هم در راههای اصلی و هم در دیگر خیابانهای سراسر شهر، مسافران را جابه جا می کنند. این اتوبوسها نسبت به توکم مسافران در مسیرهای مختلف، تغییر خط می دهند و قادر به جابه جایی ۱۱۰ مسافر هستند. همچنین ایستگاههای این اتوبوسها به شکل تونل طراحی شده اند تا مسافران از تغییرات جوی در امان باشند. نوع سوم، اتوبوسهای دو کابینه هستند و در خطوطی فعالیت می کنند که دارای حجوز زیادی از مسافران است و گنجایش ۲۷۰ مسافر را دارند. این اتوبوسها فقط در ۵ ایستگاه توقف می کنند و در واقع جایگزین قطار سبز شهری هستند.

نوع دیگر این خودروها اتوبوسهایی هستند که مسافران را در خیابانهای فرعی شهری جابه جا می کنند و بالاخره در سیستم پنجم اتوبوسهایی به فعالیت مشغول اند که تقریباً تمامی خیابانهای شهر را پوشش می دهند و مسافران را از نقاط مختلف شهر به پایانه هایی که در اطراف مرکز تجاری و شلوغ شهر ایجاد شده اند هدایت می کنند.

در مورد سیستم اتوبوسرانی در کوریتیا باید گفت که این سیستم، پانصدگونی ۷۰ درصد از کل سفرهای هفتگی در شهر است. به طوری که اتوبوسهای ویژه ۵۴ کیلومتر از راههای اصلی و دیگر اتوبوسها ۵۰ کیلومتر از مسیرهای شهری را - که در مجموع ۶۵ درصد از نواحی شهر را پیمای می شود -

پوشش می دهند. شایان ذکر است که سیستم حمل و نقل عمومی کوریتیا توسط ۱۰ شرکت خصوصی اداره می شود. این شرکتها پارانه دریافت نمی کنند، اما مصالح به دست آمده بر اساس مسرهای پیموده شده به شرکتها پرداخت می گردد.

لازم به ذکر است که از سال ۱۹۸۰ برای مسرهای کوتاهتر، نوعی قیمتتهای یارانه های تعیین شده است تا تمامی مسافران ترحی واحد برای جابجایی ها پرداخت نمایند.

ترجمه و تنظیم  
www.Google/MunicipalityofNewYork



بدهکارند و این در حالی است که ۴۵ شهرداری در اردن زیر خط فقر قرار دارند. دو نصدان اردنی در سال جاری میلادی قصد دارند از بودجه ۲۰ میلیون دلاری وزارت شهری و روستایی، یک میلیون دلار به حل مشکلات شهر داریهها تخصیص دهند.

همچنین بسیاری از شهرداریهای اردن با تراکم نیروی کار مواجه اند و در ارائه خدمات به مردم با مشکل روبه رو هستند؛ از این رو حکومت مرکزی در نظر دارد شهرداریهای کوچک و متوسط را

شهرداریهای اردن وضعیت مناسبی ندارند، به طوری که مشکلات مالی، وضعیت شهرداریها را نابسامان نموده و بیشتر شهرداریهای این کشور از عدم توانایی عمل به تعهدات خود نسبت به شهروندان رنج می برند.

۲۲۸ شهرداری اردن ۸۲ میلیون دینار به بانک توسعه شهری و روستایی

## شهرداریهای اردن نیازمند ساز ماندگی دوباره

بویژه در مناطق دور افتاده ادغام نماید یکی از مشکلات عمده شهرداریهای اردن، نبودن قانون در اداره امور است. حتی برخی شهرداریهایی که در جنوب کشور واقع اند فاقد مرز و حوزه مشخص هستند و از وسائل رفاهی از جمله آب و برق نیز محروم اند. از دیگر مشکلات شهرداریها عدم پرداخت مالیات از سوی شهر و نسلان است و این موضوع حیات شهر داریهها را به مخاطره انداخته است.

ترجمه و تنظیم  
www.Google/MunicipalitiesofJordan



**ایتراک**

### شرکت ایتراک

تقاروزی و ساخت تجهیزات صنایع غذایی، شیمیایی و زیست محیطی

---

برخی از محصولات و خدمات شرکت ایتراک:

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

لاشه های شیمیایی و صنایع گشتارگاهها و انواع زباله های شهری و بیمارستانی

---

تهران - خابان واحد نمکرندی (ظفر) - پلاک ۲۰ - صندوق پستی ۱۱۳۶۱-۱۱۳۶۵  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۶۰۹۹۰ - ۲۲۶۰۹۹۱ - ۲۲۶۰۹۹۲ - ۲۲۶۰۹۹۳ - ۲۲۶۰۹۹۴ - ۲۲۶۰۹۹۵ - ۲۲۶۰۹۹۶ - ۲۲۶۰۹۹۷ - ۲۲۶۰۹۹۸ - ۲۲۶۰۹۹۹ - ۲۲۶۰۹۹۰ (فکس)

### تجهیزات آب نما

طرح - اجراء - فروش

پس از سالها فعالیت در صنعت آب بهترین کالا و خدمات عرضه میگردد



تهران - صندوق پستی ۱۵۶۵۵-۳۲۱۱  
تهران - صندوق پستی ۱۵۶۵۵-۳۲۱۲

تهران - صندوق پستی ۱۵۶۵۵-۳۲۱۱  
تهران - صندوق پستی ۱۵۶۵۵-۳۲۱۲

تجهیزات آب شستی، شستشو و بهداشتی  
پارک های بازی، آب و هوا، آب شرب

بی قانونی در طراحی شهری

وقتی شعار «شهر ما خانه ما» بر دیوارهای کلانشهر تهران نشست، تحول دیگری در نگرش شهرداریها نسبت به شهر پدید آمد. شهرداری، دیگر تنها خود را ارگانی بروکراتیک با وظیفه خدمات رسانی به شهر نمی داند، بلکه کیفیت ارائه خدمات به شهروندان، طراحی فضاهای شهری، تقویت مشارکت شهروندان و... نیز به طور جدی مورد توجه او قرار گرفته. شهروندان، اکنون تنها ساکنان منطقه ای خاص نبودند، بلکه به تمام شهر تعلق داشتند و آن را امتداد خانه خود می دانستند. آنان تصور می کردند که شهر باید به حدی پیرایش شود که قابل سکونت گردد و آرامش و آسایش را با خود به همراه داشته باشد.

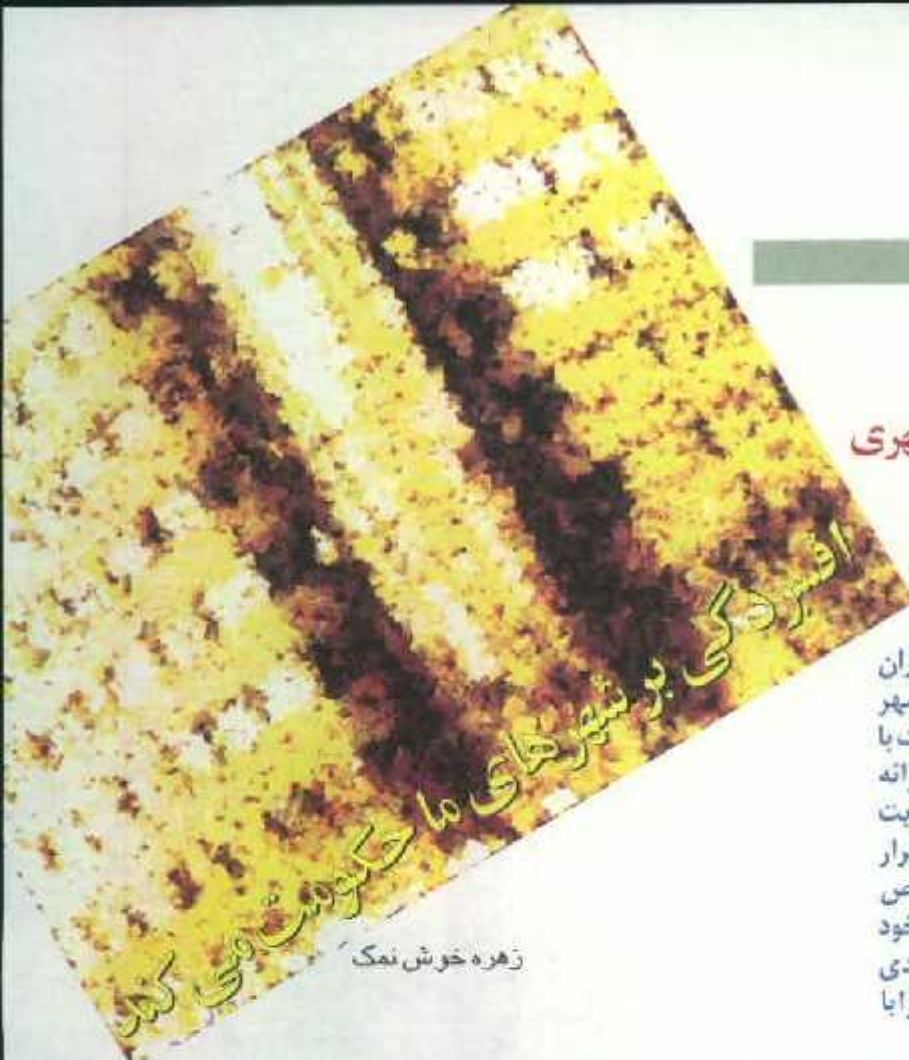
کارشناسان اعتقاد دارند اگر معیارهای لازم در طراحی شهری رعایت نشده باشد، شهروندان فقط فعالیتهای ضروری را انجام می دهند، در حالی که در فضای مطلوب شهری، شهروندان علاوه بر اینکه به فعالیتهای ضروری می پردازند، به حضور در محیط کوچه و خیابان نیز تمایل زیادی نشان می دهند و بسا که پیاده روی را به عبوری سریع با اتومبیل ترجیح دهند. علاوه بر این، باید توجه داشت که با گذر زمان و بر جمعیت شدن شهرهای ما، آشفتگی، ناهمگونی و بیگانگی فضاهای شهری هم بیشتر می شود. مردمی که برای بهره جستن از اقتصاد و خدمات برتر این شهرها در آنها ساکن می شوند، در ظاهر به این مشکلات عادت می کنند. اما در واقع تحت تاثیر رفت و آمد در این گونه فضاهای شهری بتدریج پریشان خاطر، کج خلق و سردم گریز شده و کار به جایی می رسد که پیمودن مسیر خیابانها و استفاده از وسیله نقلیه برای آنان آزار دهنده می شود؛ در نتیجه، لذت بهر معنی از امکانات شهری در کام آنان تلخ می گردد. در چنین وضعیتی، مردم نگران و خسته از رفت و آمدهای روزانه در مسیری تکراری روزگار می گذرانند و تمایل آنان به پناه بردن به کنج خانه ها و آپارتمانها از

حضورشان در عرصه های عمومی، بیشتر می شود. به عقیده کارشناسان، مکانی که انسان در آن زندگی می کند هویت فردی او را می سازد و او را به خود و دیگران می شناساند. در نتیجه، فرد خود را متصل به مکان می داند و آن را بخشی از خود تلقی می کند. مکانی که افراد در آن زندگی می کنند یادآور همه خاطرات، احساسات، اندیشه ها، مفاهیم و تجربه های آنان است. بنابراین، ارتباط با شهر تأثیر مثبتی بر توانایی و انگیزه به نفس شهروندان دارد و آنان را از غریبه ها متمایز می کند؛ به طوری که دیده شده کسانی که به دلیل مهاجرت و جابه جایی، به محیط خاصی تعلق ندارند دچار بحران هویت می شوند و با مشکلات متعددی روبه رو می گردند. به همین دلیل است که طراحان برای ایجاد محیطهایی با هویت خاص تاکید دارند.

مختصان امور شهری می گویند: یکی از مشخصه های زندگی شهری امروز، تنش زیاد آن است که می تواند باعث ایجاد احساس فشار، اضطراب و حتی حواس پرتی شود. تحقیقات نشان داده است کسانی که در مکانهای مناسب زندگی می کنند، دارای ویژگیهای شیفتگی، همگونی و سازگاری هستند و

همه اینها در گاهتی فشار روانی شهروندان مؤثر است. براساس آمار در شهر تهران سالانه ۱۲ هزار نفر بر اثر تصادف، رانندگی می میرند و این به معنای ۲۰ مورد تصادف، شهری در روز است که می تواند رنگ خطری از وضعیت روانی شهروندان باشد. همچنین این موضوع نشانگر این است که کیفیت کالبدی تا چه حد می تواند در بروز و تداوم شرایط روانی مؤثر باشد.

اسماعیل دوستی، شهردار منطقه ۳ تهران، که مدعی است بر نامه های زیادی برای شادی بحثیدن به روحیه شهروندان دارد می گوید: شهردار باید بداند که چه عاملی باعث نشاط مردم می شود و چه کند تا آرامش مردم حفظ شود، لیکن بر این اساس انسان بنشیند و احساس امنیت روانی کنند و اضافه می کند: باید کاری کرد تا محیط شهری به محیط خانه نزدیک شود، به طوری که شهروندان از شهر بیزار نباشد و به محیط خانه پناه نبرد. محیط شهری باید چنان آرام باشد که به شهروندان عصبانی ناشی از فشارهای اقتصادی - اجتماعی نشاط بخشد، بر این اساس شهرداری باید تا جایی که می تواند امکانات شهری خود را در این جهت به کار گیرد. طراحی فضای شهری مناسب، داشتن خیابانی روان،



زهره خوش نمک

استفاده از رنگها و تصاویر متناسب از عواملی هستند که در این مورد می توان از آنها استفاده کرد. خیابان به عنوان محل تردد باید از فضای بصری مناسب برخوردار باشد تا سفرهای درون شهری، خسته کننده ملی نشوند. به همین دلیل در حاشیه بزرگراههای مدرس، چمران، همت، صدر و شهید حقانی تهران، فضاهای سبز و گل کاری شده ایجاد گردیده است تا به محیطی آرام بخش تبدیل شوند. در این بزرگراهها اگر سر نشیمان خودروهائ و شهروندان دچار مشکل ترافیک بشوند حاشیه



نوع استفاده از نشیمن، رنگی و سنگهای سیاه در نمای ساختمانی

بزرگراهها، نه تنها آنان را خسته تر نمی کنند، بلکه به آنان شادای نیز می بخشد. به تعبیر دیگر، آرایش شهر آن گونه که شهروندان طالب می کنند بر عهده ساسته البته در این زمینه، مشکلات و معضلاتی وجود دارد که باید حل شود.

محمود خالصی، کارشناس ارشد شهرسازی و محیط زیست، می گوید: ثابت شده است که فضاهای شهری و عمومی می توانند در ایجاد تفاهم، حس مشارکت و ایجاد روابط ضمیمانه بین مردم نقش مهمی داشته باشند. حس مشارکت در شهرهایی که فضاهای عمومی و تفریحی ندارند، نسبت به سایر شهرها کمتر است. فضاهای شهری تأثیر فوق العاده ای بر روحیه، نگرش و درک مردم از فضا و همچنین در پیش آنان نسبت به هستی و جامعه دارد. بسیاری از شهرهای ما فاقد جنبه های زیبای شناسی شهری هستند. وقتی شهری از داشتن چنین فضاهایی بی بهره است، حس التزام ملی را به عموم مردم

شهر منتقل می کند.

ایجاد فضاهای بیار و عمومی با مبلمان مناسب و جذاب شهری، مردم را از خانه ها بیرون می کشد و سبب جذب آنان به فضاهای طراحی شده می شود. از این رو هرچه شهر بزرگتر و جمعیت ساکن در آن بیشتر باشد، لزوم وجود چنین فضاهایی ضروری تر به نظر می رسد. اما اغلب شهرهای کشور ما رنگ زندگی ندارند؛ لباسها تیره، خانه ها بدقواره، سیمهای آویزان از دیوارها، آب آتاشسته شده در میان درزهای اسفالت خیابان همه و همه احساس نامطلوبی را

### شهر دار باید بدانند که چه عاملی باعث تشاط مردم می شود و چه کند تا آرامش مردم حفظ شود، لیکن بر لبان آنان بنشینند و احساس امنیت روانی کنند

به انسان منتقل می کنند. در کلانشهر تهران - که متأسفانه الگوی شهرهای دیگر از نظر شهرسازی و طراحی شهری هم شده است - از ابتدا تا انتهای خیابانها پر از تصاویر نامطلوب، دیوار نوشته های رنگ و رو رفته، تابلوها و رنگهای نامناسب، آفتابنهای کننده شده، ساختمانهای ناهمگون و... است. اگر حتی در جاهای خفتی، از مسیری پر از پستی و بلندی رد می شوی که اگر بارانی باریده باشد تو عصبانی شوی. آن وقت می خواهی به در و دیوار بد و بیراه بگویی؛ شاید هم ناسازی به مسئولی از مسئولان شهری، گاه حتی فکر می کنی آیا بین شهرسازان و مسئولان شهری، آدم با سلیقه ای پیدا می شود که لااقل ترکیب رنگها را بداند، چیزی از معماری بفهمد، استانداردهای جهانی را بشناسد و خلاصه اینکه مسئول شهری چیزی هم از شهر بداند؟

در کشور ما شهروندان مغموم احساس مالکیت و شهروندی نسبت به شهر ندارند. برای همین است که گاه از

شیشه خودروبی یک بسته زباله به راحتی وسط خیابان پرتاب می شود. از طرف دیگر تجربه های معماری شهری در کشور ما در چند دهه اخیر تصویر آشفته و آزاردهنده ای از چهره شهر بر صفحه خاطره ها حک کرده است که ناشی از سهل انگاری و بی توجهی جمعی است. طراحان، مسئولان شهری، شهرسازان، جامعه شناسان شهری و... در این مورد تقصیری بر گردن ندارند.

آن چه امروز معماران، طراحان شهری و مردم می بینند و می سازند، انبوهی از رنگها، سنگها، نشیمنها، ورقها، آجر نماها و بتن نماهایی است که نه مدرن است و نه سنتی. به تازگی ساخت آبار نماهایی با شیشه های رنگین رنگی، زرد و آبی و قرمز، نامتناسب با وضعیت اقلیمی ما چنان گسترش یافته است که حتی نمای بسیاری از ساختمانها برداشته می شود تا با هزینه بالا شیشه جای آن بنشیند؛ یک روز سنگ سیاه گرانیت، روز دیگر کیتکس و حالا... همه اینها در تازیه ساختن شهر نقش دارد. به حدی که شهروند ترجیح می دهد سریعتر روانه مقصد شود و کمتر وقت خود را در شهر بگذراند؛ شهری که هیچ چیز آن باقیه شهر همگون نیست!

محمود صرافین، عضو سابق شورای عالی معماری و شهرسازی وزارت مسکن، می گوید: بحث شهرسازی، دو بخش نرم افزار و سخت افزار را شامل می شود. بخش سخت افزار عبارت است از شکل و شمایل شهر که ساختمانها، خیابانها، خدمات شهری مثل پارک، تقاطع هم سطح و غیر هم سطح، ورزشگاه، مسجد، تئاتر، قبرستان و... را در بر می گیرد. بخش نرم افزار هم شامل نحوه زندگی شهروندان است که بر اساس استانداردها و روحیه مردم شکل می گیرد.

وی معتقد است: همان طور که معماران با انتخاب مصالح، شکلها و رنگها می توانند فضای منطوبی را به وجود آورند، شهرسازان نیز قادرند با طرحهای خود بر انگیزی فعالیتها تأثیر بگذارند. شرایط مطلوب و نامطلوب ایجاد کنند و شهرهای زنده یا بیروح بسازند.

وی می افزاید: بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیتها روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر می گذارد. این تأثیر را پیش از هر جای

دیگر می‌توان در معابر ویژه پیاده یا مکانهای پرتراffic مشاهده کرد. صرفین می‌گویند: به دلیل منافع شخصی در ساخت بناها بسیاری از اصول شهرسازی رعایت نشده است. از این رو اغلب بناها از هئتمه مکعب خارج شده و به شکلهای دیگری مانند قوس و منحنی درآمده‌اند. نمای ساختمانها بسیار خشن است و بسیاری زیبایی آنها از رنگ استفاده نمی‌شود. در واقع ساختمانهای ساخته می‌شوند که نه تنها به علت صرفه‌جویی، کمتر به زیبایی نمای آن توجه می‌شود، بلکه در بسیاری مواقع ایستایی آنها نیز زیر



زیبایی‌سازی نمای ساختمانها با هزینه اندک

مشوأل است. علاوه بر این در ساخت و سازها از اصول استاندارد، دیوار کشی و عایق بندی استفاده نمی‌شود و گاه برای بیشتر شدن مساحت ساختمان حتی از تخته‌های ۵ سانتیمتری هم استفاده می‌شود. به همین دلیل عایق بندی صوتی ساختمانها رعایت نمی‌شود و صداهای مزاحم به راحتی از دیوارهای کاغذی دو ساختمان عبور می‌کنند. انتقال اصوات مزاحم بر روان شهروندان تأثیر نامطلوبی می‌گذارد و عصبانیت، کج خلقی و کلافگی معلول چنین فضایی است. در صورتی که می‌توان با صرف هزینه‌ای اندک بر بسیاری از این مشکلات قایق آمد. به طور مثال با دو جداره کردن شیشه‌های مجاور خیابانهای بر رفت و آمد و یا بزرگراهها از ورود امواج آزار دهنده صوتی تا حد زیادی جلوگیری کرد.

وی می‌افزاید: به تازگی ساخت بناهایی با نمایی شیشه‌ای به تقلید از معماری غربی در شهرها افزایش یافته است. این نماها علاوه بر ناهمگونی با شرایط اقلیمی شهرهای ما مثل نور آفتاب

و حرارت و پرودت هوا به دلیل زلزله‌خیزی بخش اعظم کشور ما گزینه مناسبی محسوب نمی‌شود؛ زیرا این ساختمانها قدرت انتقال فشار و انعطاف لازم را ندارند و اگر حادثه‌ای مثل زلزله در شهر رخ دهد کمترین ضرر آن خطر شیشه‌هایی است که از ارتفاع ۱۰ طبقه سقوط می‌کند و تریه آنها کمتر از ترکش خمپاره نیست.

علی شرقی، مدیر زیابسازی منطقه ۶ شهرتاری تهران، معتقد است که نماسازی ساختمانها معمولاً سلیقه‌ای انجام می‌شود. مثلاً امروزه استفاده از سنگهای گرانبه طلوسی و برفکی که رنگی خشن و

### فضاهای شهری و عمومی می‌تواند در ایجاد تفاهم، حسن مشارکت و ایجاد روابط صمیمانه بین مردم نقش مهمی داشته باشد. حسن مشارکت در شهرهایی که فضاهای عمومی و تفریحی ندارند، نسبت به سایر شهرها کمتر است

بی‌روح دارند و تداعی کننده نظام اداری هستند رایج است. حال فردا ممکن است طرحهای دیگری مطرح شوند. بنابراین چه بسا به زودی نمای ساختمان قدیمی شود و چون به دلیل ساخت و ساز و هزینه بالایی که دارد امکان عوض کردن نمای ساختمان وجود ندارد، بر نایبایی شهر افزوده گردد. ساختمانهایی که اواخر دهه ۳۰ و اوایل دهه ۵۰ در خیابان حافظ تهران ساخته شده‌اند از این نمونه‌اند. اکنون برخی از مالکان ساختمانهای بلند، نماهای قدیمی ساختمان خود را برداشته‌اند و به جای آن صفحات شیشه‌ای نصب کرده‌اند که هیچ مناسبتی با معماری شهر و خیابان ندارند و حتی گاه بسیار بد رنگ نیز شده‌اند. طراحان شهری، معماران و حتی مسئولان شهر هیچ توجهی به معماری و شادابی رنگها ندارند. به عنوان مثال در خیابان حافظ تهران، بالاتر از تقاطع کالج در ضلع شرقی، ساختمانی با نمایی شیشه‌ای زرد رنگ ساخته شده است و در طراحی این نما، حقوق شهروندان رعایت نشده است؛ زیرا هنگام غروب انعکاس تابش آفتاب بر

نمای شیشه به ساختمانهای غربی می‌تابد و تأثیر روانی منفی بر ساکنان ساختمانهای مجاور می‌گذارد.

شرقی می‌گوید: سیستم شهرداری ما مناسفانه کنترل و نظارتی بر ساخت و ساز نماهای شهری ندارد. در قانون فقط به ایستفاده نکردن صندوق پست، لوله گاز و کاشال کولر، در نماهای شهری اشاره شده است. در حالی که باید قوانین مشخصی در مورد نماهای شهری تصویب شود که در آن علاوه بر پاک‌سازی نماها از زواید، سازندگان را ملزم به استفاده از مصالحی همگون و هماهنگ با محیط کند. در این صورت کمتر شاهد تضاد شدید در نماهای ساختمانی خواهیم بود و این امر در بهداشت روانی شهروندان تأثیر بسزایی خواهد داشت.

مردم نیازمند تغییرات در شهر هستند. روحیه افسرده آنان نیاز به تنوع رنگ، فضا و محیط دارد. آنان باید جایی برای گذران اوقات فراغت کوتاه مدت، حتی برای یک ساعت دانشه باشند. وظیفه شهر داریها و طراحان شهری است که به این امر مهم بپردازند. در غیر این صورت فضاهای شهری کشور روز به روز خموده‌تر و شمعگین‌تر می‌شود و نتیجه آن بی‌تفاوتی بیشتر مردم نسبت به محیط پیرامونشان خواهد بود.

**فضای سبز، مکمل آرامش شهروندان**  
طراحی فضای سبز، بخش مهمی از طراحی شهرها را به خود اختصاص می‌دهد. شهروندان برای رهایی از مشکلات زندگی شهری و به دست آوردن آرامش حتی در زمانی کوتاه به فضای سبز پناه می‌برند. اگر این فضاها با طراحیهای زیبا آمیخته شوند، علاوه بر ایجاد آرامش در افراد، سبب افزایش روحیه جمعی آنان نیز می‌شود. با وجودی که فضای سبز اهمیت زیادی دارد، بسیاری از مسئولان شهری نسبت به آن بی‌توجه‌اند؛ تا آنجا که برخلاف استاندارد سرانه ۲۵ متر مربع فضای سبز، این میزان در برخی از شهرها به ۲ تا ۳ متر می‌رسد. سازمان زیباسازی شهر تهران در برخی از مناطق طرح فضای سبز عمودی را در دستور کار خود قرار داده است. در بزرگراه مدرس با جعبه‌های بتنی و سنگی گل و با ایجاد نماهای سبز با گلهای رنگارنگ، بدنه بزرگراه را برای استفاده کنندگان، زیباتر و دلنشین‌تر ساخته‌اند.

این سازمان، اجرای طرحهای فضای

سبز را به عهده مردم گذاشته است که شامل پوشش سبز در ساختمانهای فاقد نما، ورودی‌ها و ویولت‌های سبز، پام و نصاب سبز ترکیبی و تزئینی می‌شود. شرقی می‌گوید: در این طرح شهرداری هیچ نوع کمکی نمی‌کند. مردم یکی از موارد فوق را انتخاب می‌کنند و در پایان، ساخت و ساز باید طبق نقشه یا طرح سبز ارائه شده اجرا شده باشد.

### میلان شهری، جاذب یا دافع؟

گرافیک، نور، رنگ و... از عناصر مهم در طراحی شهری به شمار می‌روند و در صورت انتخاب، بها و مناسب می‌تواند سبب جلب مردم به فضاهای شهری شوند. اگر در برخی از کلانشهرهای ما در این مسیر اقداماتی هم صورت گرفته، ولی استفاده از نور، رنگ، گرافیک و سایر عناصر میلان شهری هنوز جای خود را در طراحی‌های شهری پیدا نکرده است. علاوه بر این، آرایش و پیرایش شهری نیز در کشور ما هنوز مورد توجه واقع نشده است. جایی مجسمه‌ها و هنرهای تجسمی در بسیاری از فضاهای بناز شهری خالی است.

شرقی می‌گوید: سازمان زیباسازی هر سال برای رنگ میلان شهری دستورالعملی ارائه می‌دهد که چندان هم کارشناسی شده و سنجیده نیست. مثلاً سال قبل پاکت آبی و پایه شکلاتی را برای رنگ سطوحی زباله ارائه داد. رنگ پایه به سرعت با دودهای که روی آن نشست، کهنه بودن را تداعی کرد. ما برای رفع این مشکل مجبور شدیم همه سطوح را رنگ سفید بزنیم. برای کاربرد رنگ، تنوعی خاصی وجود دارد. آبی و شکلاتی هیچ گونه هارمونی ندارند. درحالی که مکمل رنگ آبی، نارنجی است. بنابراین پهنای سطح منطبقه را رنگ زرد و بنفش زردیم. رنگ زرد، میلان را تصویب می‌دهد، ولی بنفش به تنهایی تأثیرات روانی خاص خود را دارد. شاید در محیط بسته بتوان از آن استفاده کرد، ولی در محیط شهری مناسب نیست.

رنگها می‌توانند از نظر بیان و القای احساسات ذهنی و روانی نقش داشته باشند. آدمی سالهاست در جستجوی ساختن ترکیبی از رنگهاست که علاوه بر هماهنگی، جذابیت و آرامش را نیز برای بیننده به ارمغان آورد. رنگ و احساس به هم پیوسته‌اند. رنگ، یکی از جنبه‌های مهم زندگی شهری است و از جمله

خصوصیاتی است که در کنار شکل، بُعد، جنسیت و بافت هر شیئی، حجم یا فضای آن را هم به ما می‌شناساند. رنگها نه فقط از نظر زیبایی بخشیدن به دنیای اطراف ما اهمیت دارند، بلکه تأثیرات عاطفی - روانی قوی نیز بر اشخاص می‌گذارند. رنگ می‌تواند در طراحی فضای بهره فراوان برود. رنگ به کاهش خستگی و برانگیختن چشم کمک می‌کند. رنگها زمینه‌شناسی از تعدادها را در ساعات مختلف روز پدید می‌آورند و در هر ساعت، سایه‌روشنهای جدید بوجود می‌آورند و فضای متنوع می‌کنند. در شهرهای گذشته، رنگهای طبیعی مصالح محلی، عاملی بود که بناها بوسیله آن شناخته می‌شد و به شهر، چهره‌ای هماهنگ می‌داد. به طوری که با روحیه، اقلیم و فرهنگ مردم نیز منطبق بود. به این ترتیب رنگ هر شهر تثبیت شده بود و به آن هویت می‌داد.

آنچه باید در مدیریت رنگ یک شهر در نظر داشت این است که سیمای رنگی یک شهر را تنها بناها، کف و دیگر عناصر ثابت شهری تشکیل نمی‌دهند، بلکه انواع تبلیغات و تابلوهای شهری، تابلوهای راهنمایی - راهنمایی، رنگ پوشش افرواد، رنگ خودروها و تغییر فصول نیز در سیمای آن مؤثرند. موقعیت جغرافیایی هر شهر در چهره رنگی آن تأثیر بسزایی دارد.

### رنگ و القای روحیات

رنگ سبز، رنگ مورد علاقه شهردار بهاست. مسئولان شهری هر وقت می‌خواهند رنگی به چهره شهر بدهند از این رنگ استفاده می‌کنند. مردم یک شهر احساس گوشه نشینی، جمع نشینی، هیچمان طلبی، عشق، خشونت، بی‌حوصلگی و هیچان زدگی می‌کنند. اینها و سایر حالات روانی که می‌تواند با رنگ تصادف کرد باید در محیط عمومی شهر جایی داشته باشد. بنابراین برای زندگی رنگارنگ، فضای رنگارنگ نیز مورد نیاز است.

«آبی» رنگی آرام، خنک و متین است. شهرها بدون رنگهای مشابه آن، قابل دید، قابل لمس و زنده نیستند. فضای زرد کنجگویی فرد را تحریک می‌کند و امید را در او افزایش می‌دهد. فضای نارنجی باید با حرکت، خنده و تفریح همراه باشد. بنفش که امروز، قدرتمند و کمیاب است رنگی است برای

وفاداری و رنگ خاکستری برای مقبره‌ها و یادبودها استفاده می‌شود تا ذهن، انتقال برون زندگی انسان و بزرگداشت گذشتگان را احساس کند.

طراحان شهری برای ساخت فضای جدید اولین سؤالی را که باید مورد توجه قرار دهند این است که «این فضا چه رنگی است؟». رنگها را می‌توان با رنگ دیگر و با دیگر ابعادها در هم آمیخت تا فضاهای متنوع تری تولید شوند. هر چند در ایجاد تنوع در فضای شهر موارد دیگری مثل سن، فرهنگ، مالکیت، مذهبه، هنر، سیاست، نژاد، کارکرد شهری و فعالیتهای فرهنگی را نیز باید مورد توجه قرار داد.

داور شیخاوندی، جامعه‌شناس، می‌گوید: نحوه استفاده از رنگها باید با توجه به روانشناسی مردم شهرها و کشورها صورت گیرد. زیرا رنگ تأثیر بسیاری بر حالت روانی شهروندان می‌گذارد.

وی می‌افزاید: رنگ در فضا و میلان شهری می‌تواند از خستگی شهروندان بکاهد. برای نمونه، بهترین مکان برای استفاده از رنگ در پروژه نواب بود، اما به دلیل عدم برنامه‌ریزی مناسب، این فضاها فاقد رنگ هستند و به طوری خسته کننده و یکنواخت شده‌اند که خیلی زود رهگذر را کلافه می‌کند.

شیخاوندی پیشنهاد می‌کند برای انتخاب رنگ و دکوراسیون مساطق مختلف، شورای منطقه‌ای تشکیل شود. او معتقد است دکوراسیون شهری، نورپردازی، نوع گیاهان، میلان شهری و... در تهران یعنی در شهری که به اندازه دو کشور آلمان و آذربایجان جمعیت دارد، باید با توجه به فرهنگ هر ناحیه متفاوت باشد. عدم مطالعات لازم در این گونه موارد، ساعت شده است که مثلاً نیمکت پارکها بر اساس استانداردهای جامعه ما ساخته نشوند و ارتفاع پستی نیمکت‌ها با قد شهروندان متناسب نباشند.

نمونه‌های زیادی از این دست در شهرهای ما وجود دارد. وی می‌گوید یکی از مسائل اصلی در طراحی میلان شهری ما نبودن مکانی برای استراحت شهروندان بویژه در فصل گرماست. برای نمونه در خیابان جمهوری، میلان شهری نادیده گرفته شده است و با وجود معازدهای بسیار، خریداران جایی برای





یک دقیقه استراحت هم ندارند! در حالی که می‌شد با ایجاد فضای سایه و استفاده از رنگهای خنثی، از انعکاس نور آفتاب جلوگیری کرد تا آزارش به شهروندان منتقل نشود و آنان گرایش بیشتری برای ماندن در خیابانهای شهر داشته باشند. شهروندان برای تعاملات اجتماعی، نیاز به فضاهای عمومی دارند و به همین دلیل است که می‌بینیم ساکنان محله‌ها غروب تابستان سر کوچه‌ها یا جلوی در منازل تجمع می‌کنند.

وی می‌افزاید: دوری از آلودگی صوتی، نیاز اساسی شهروندان است و نبودن آن باعث بیگانه شدن مردم با محیط شهری می‌شود. بنابراین برای ایجاد تعاملات شهری باید استفاده از فضای عمومی مثل کافه‌تریاها رواج بیشتری یابد. تهران قاصد ابتدایی‌ترین امکانات استراحت است و نوع طراحی فضاهای شهری آن به گونه‌ای است که خستگی را اقامت می‌کند و ساعت درگیری خانواده‌ها می‌شود. شهری که از نظر میزان شهری، طراحی صحیحی ندارد، تنش را به داخل خانه‌ها منتقل می‌کند!

سعید عطایی، معاون اجتماعی شهرداری کاشان، می‌گوید: فن آوری طراحی شهری شامل نور، رنگ، طراحی شبکه‌ها و شیشه‌های رنگی همراه با گنج بصری و آینه کاری در معماری قدیم ما، بسیار مورد استفاده بوده است. اما متأسفانه با از بین بردن آنها، فضاهای شهر خود را به چهره‌های غریب زده و شگین تبدیل کرده‌ایم. در معماری قدیم با وجود اینکه هر یک از عناصر به نوعی جنای از هم مسورد استفاده قرار می‌گرفت، اما در مجموع، شهر از نظامی هماهنگ در

طراحی، فضای شهری و محیط تجاری و مسکونی برخوردار بود و کارایی و تحرک به وضوح در آن دیده می‌شد. وی می‌افزاید: مردم سخت نیازمند تحرک و شادابی هستند. معماران، هنرمندان و متخصصان باید در اقدامی هماهنگ به تهیه طرحی شاداب برای شهرها بپردازند. امروزه طرح‌های جامع شهری که صرفاً به کالبد شهرها می‌پردازد در دنیا منسوخ شده است. دنیا به دنبال برنامه راهبردی شهرهاست؛ یعنی علاوه بر فیزیک شهر به روحیه شهروندان هم توجه دارد و برای اوقات فراغت، آموزش، گردشگری و سایر نیازهای انسانی نیز برنامه‌ریزی می‌کند.

عطایی با اشاره به سادگی و روزدی شهرها به عنوان عامل نشان دهنده عملکرد آنها می‌گوید: متأسفانه فقط در تعداد اندکی از شهرهای ما - مثل شیراز که با ورود به شهر، دروازه قرآن آغاز می‌شود، حس تاریخی بودن شهر به مسافران القا می‌گردد - به این مقوله توجه شده است. در حالی که توجه به این موضوع، یکی از مهمترین موارد شناسایی هویت شهرها به حساب می‌آید اما مشاهده می‌شود که در بسیاری از مبادی ورودی شهرها تعمیر گله‌ها، معازه‌های لوازم یدکی و... قرار گرفته‌اند که هیچ‌گونه همخوانی با عملکرد درونی شهرها ندارند. از نگاه کارشناسان، این مشاغل باید در شهرکهای مخصوصی در نزدیکی ورودی شهرها متمرکز شوند که علاوه بر رفع نیاز به موقع شهروندان و مسافران، چهره‌های نازیبا برای ورودی شهرها نباشند. نکته قابل توجه دیگر اینکه شهرداریها برای برخورد با این گونه معضلات و انتقال این نوع مشاغل با کمبود قوانین و ضوابط

رو به رو هستند آنها به پشتیبانی عوامل اجرایی، قضائی و انتظامی نیازمندند؛ زیرا هنوز فرهنگ استفاده از شهرکهای کارگاهی، صنعتی در شهرها به طور جامع جایفته است و تمام شهرداریها با این معضل دست به گریبان‌اند. بنابراین، قوانین شهرداری در این باره باید اصلاح شوند.

**سخن آخر**

به طور کلی مسئله این است که ما در ساخت و ساز شهرها بد سلیقه‌گی به خرج می‌دهیم، از برنامه‌های خاصی پیروی نمی‌کنیم و در طرحها به دلیل فقر مالی یا شتاب زدگی از ارزشترین و در دسترس‌ترین مصالح استفاده می‌کنیم! فقدان طرحهای جامع به روز و کاربردی برای طراحی شهری، عدم نظارت بر ساختمان‌سازیها، بی‌توجهی به مبلغان شهری و به رنگ و ترکیب آن و تأثیر روانی که بر شهروندان می‌گذارد، همراه با بی‌توجهی مسئولان زیباسازی برای ارائه طرحی بزرگ شده و همچنین عدم استفاده از نورپردازی و رنگ در طراحیهای شهری و به طور کلی بی‌توجهی مسئولان شهری به روحیه شهروندان موجب شده است که شهرهایی بدون تناسب و ناهمگون داشته باشیم.

چنین عواملی باعث شده است که معماریهای نامناسب جایگزین معماری ایرانی شوند و چشم‌انداز فضاهای شهری، محیطی پیرایش شده و نازیبا باشد. چنین طراحی و معماری نامناسبی از فردگرایی سازندگان و بی‌توجهی آنان به زیبایی بصری و بی‌توجهی مسئولان به بهداشت روانی شهروندان خبر می‌دهد.

## کاشانی‌ها جشنواره آموزش شهروندی برگزار کردند

عکاسی به دبیرخانه جشنواره ارسال کردند همچنین ۴۵ نمایش در مدارس ابتدایی و راهنمایی برای دانش‌آموزان به اجرا درآمد که نتایج مطلوبی در پی داشت.

عطای درباره تأثیرات برگزاری این جشنواره بر فضای جامعه گفت: طبق آمار موجود، ۷۰ درصد از جمعیت کاشان را افراد زیر ۳۰ سال تشکیل می‌دهند که اکثر آ‌دانشجو و یادآزای تحصیلات دانشگاهی هستند. بنابراین اگر بخواهیم نسل جدیدمان، بویا و شاداب باشد، می‌بایست زمینه‌های پاسخگویی به نیاز آسان را فراهم نماییم که این موضوع با توجه به آسردگی شهر کاشان، امری ضروری است. لذا در این جشنواره تلاش نمودیم ذهن بسیاری از هنرمندان یا موضوع یادشده آشنا شود به گونه‌ای که زمینه خلق آثار هنری در این زمینه فراهم شده است که این موضوع نه تنها باعث آموزش مسائل شده بلکه زمینه خلاقیت‌های فرهنگی را نیز فراهم کرده است. همچنین قرار بر این شده تا در سالهای آینده، این جشنواره در سایر شهرهای استان نیز برگزار شود.

وی شهرداری و آذر برآبر حقوق شهروندان مسئول دانست و ادامه داد: اگر مردم در برابر شهرداری تکلیفی ندارند، شهرداری نیز باید بستر مناسبی برای زندگی شهروندان فراهم نماید تا آنان بتوانند به وظایف خود عمل کنند. همچنین این جشنواره علاوه بر آموزش حقوق شهروندان تقابلی مدیریت شهری را نیز برای مسئولان آذاره امور شهر مشخص کرد.

عطای درباره نقش شهروندان و جوانان در جشنواره گفت: در طول برگزاری این جشنواره، جوانان بسیاری به صورت شباته روزی مشغول به کار بودند و مشارکتی فعال داشتند به طوری که بخش عمده‌ای از کارها ما هزینه بسیار کمی انجام شد.

شایان ذکر است در طول این جشنواره، نشریه‌ای با عنوان «شهروند امروز» به طور روزانه با موضوعات مرتبط با شهر و مدیریت شهری منتشر شد و مورد استقبال شهروندان قرار گرفت.



نمایش جشنواره

چون استفاده صحیح از امکانات عمومی شهر، رعایت حقوق شهروندی، ورزش همگانی، مشارکت مردم در امور شهری، ایجاد تفریحی نو به شهرداری، فرهنگ برخورد با گردشگران و حفاظت از محیط زیست برگزار شد.

### این جشنواره علاوه بر آموزش حقوق شهروندان نقابلی مدیریت شهری را نیز برای مسئولان آذاره مشخص کرد

مدیرعامل سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان به قالبهای استفاده شده در جشنواره آموزش شهروندی اشاره کرد و گفت: برای رسیدن به اهداف جشنواره از روشهایی چون نمایش خیابانی، عکس و کاریکاتور به دلیل مؤثر بودن در بیان کاستها و نقابلی استفاده شد تا مردم از این طریق با موضوع آموزش شهروندی آشنا شوند.

وی افزود: در همین زمینه ۱۱۸ نمایش خیابانی با موضوعاتی چون عبور و مرور، بهداشت، نگهداری از اموال عمومی و... در طول ۱۰ روز اجرا شد و بیش از ۱۲۰۰ نفر کاریکاتور و ۵۰۰ اثر

نخستین جشنواره آموزش شهروندی به منظور ارتقای سطح فرهنگ شهروندپند، آشنایی با قواعد زندگی شهری و حقوق شهروندی در کاشان برگزار شد.

به گزارش خبرنگار ما در این جشنواره بخشهای متنوعی چون کارگاههای آموزش عکاسی و کاریکاتور، ایستگاه نقاشی کودکان، آموزش دوختکاری و نشتهای تخصصی آموزش شهروندی تشکیل گردید.

سعید عطای، مدیرعامل سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان در مورد هدف از برگزاری این جشنواره گفت: ما توجه به بافت تاریخی و آداب و رسوم کاشان در سالهای پس از انقلاب، تلاشهای بسیاری در جهت گسترش سطح فرهنگ شهروندپند، مسورت گرفتیم. در حال حاضر نیز با توجه به شکل گیری دوره جدید مدیریت شهری با تشکیل شوراهای اسلامی شهرها و مطالبات فزاینده مردم، جهت آشنایی با حقوق خود و مشارکت در اداره شهر، مسأله ارتقای فرهنگ شهروندپند، بیش از پیش اهمیت یافته است.

وی افزود: البته در این خصوص، مکانیزمهایی نیز همچون نظرسنجی از مردم برای اطلاع از نیازهای آنان و تدوین برنامه‌های مختلف برای آفناخ مطالبات مردم به کار گرفته شده بود و سعی می‌کردیم با دریافت بازخوردها روند فعالیتیمان را اصلاح کنیم که در نهایت به این نتیجه رسیدیم که با برگزاری جشنواره آموزش شهروندی می‌توان با برقراری ارتباط چهره به چهره، مخاطبان را بهتر شناخت و برای پاسخ به نیازهای آنان بهتر برنامه‌ریزی نمود.

عطای ادامه داد: به همین منظور تالاشی شد با برگزاری جشنواره آموزش شهروندی از شیوه‌های نوین و کارآمدتری نسبت به شیوه‌های مرسوم چون آموزش مستقیم، بخش اطلاعاتی، سخنرانی و... استفاده شود. به این ترتیب این جشنواره با پرداختن به «موضوعاتی

## شهرداری رباط کریم شناسنامه باغها و مراکز صنعتی تهیه کرد

**شهردار رباط کریم گفت: این شهرداری، شناسنامه باغها و مراکز صنعتی شهر را تهیه کرد.** غلامحسین تابش فر، شهردار رباط کریم، در حاشیه همایش شهرداران استان تهران در پاره طرح یاد شده به خبرنگار ما گفت: به منظور پیشگیری از تخریب زمینهای کشاورزی، شهرداری بر آن شد تا برای باغها و زمینهای کشاورزی منطقه، شناسنامه تهیه کند.

تهیه شناسنامه برای مراکز صنعتی نیز گفت: در شناسنامه مراکز صنعتی مواردی از جمله مساحت زیربنا، نوع فعالیت و تعداد پرسنل درج شده است. در این طرح، چند هدف دنبال می شود: اول اینکه شهرداری از تعداد مراکز صنعتی موجود در سطح منطقه به طور دقیق اطلاع می یابد که می تواند در جمع آوری عوارض کمک قابل توجهی باشد. همچنین شهرداری با اطلاع از نحوه و نوع فعالیت این مراکز،

در این شناسنامه مشخصات زمین مورد نظر، اعم از متر اژ، نوع محصول و میزان سطح کشت مشخص شده است. یک نسخه از این شناسنامه، نزد شهرداری و نسخه دیگر نزد مالک نگهداری می شود. مالک موظف است برای هر گونه اقدام در مورد زمین مزروعی از جمله خرید و فروش از این شناسنامه استفاده کند. این موضوع باعث می شود زمینهای زراعی و باغهای منطقه، کاربری خود را حفظ کنند و از تخریب و تبدیل آنها به مناطق مسکونی نیز جلوگیری شود.

وی افزود: در این شناسنامه مشخصات زمین مورد نظر، اعم از متر اژ، نوع محصول و میزان سطح کشت مشخص شده است. یک نسخه از این شناسنامه، نزد شهرداری و نسخه دیگر نزد مالک نگهداری می شود. مالک موظف است برای هر گونه اقدام در مورد زمین مزروعی از جمله خرید و فروش از این شناسنامه استفاده کند. این موضوع باعث می شود زمینهای زراعی و باغهای منطقه، کاربری خود را حفظ کنند و از تخریب و تبدیل آنها به مناطق مسکونی نیز جلوگیری شود. شهردار رباط کریم در مورد هدف از

نسبت به ایجاد نوع آلودگیهای زیست محیطی مراکز یاد شده آگاهی می یابد و به موقع در جهت کنترل آنها اقدام می نماید.

تابش فر از دیگر فواید تهیه این شناسنامه کمک به بحث اشتغال را عنوان کرد و افزود: با توجه به نوع فعالیت این مراکز، شهرداری با یک اقدام ابتکاری می تواند برای اشتغال زایی در سطح منطقه با توجه به رشد نیروی کار و پتانسیل های موجود برنامه ریزی و به سایر از گالها و ادارات منطقه در باره نیروی موجود کار در منطقه اطلاعات ارائه کند.



وی خاطر نشان کرد: شهرداری می تواند به وسیله اطلاعات این شناسنامه برای چگونگی و نوع ارائه خدمات شهری به مراکز صنعتی مانند دفن زباله های صنعتی که گاه سمی نیز هستند برنامه ریزی کند. همچنین پس از شناسایی نوع فعالیت و تعداد پرسنل مراکز صنعتی، آنها می توانند از خدمات آموزشی شهرداری در زمینه ایمنی محیط کار و خدمات امداد و نجات و آتش نشانی استفاده نمایند.

تابش فر در ادامه به تهیه طرح جامع حریم شهر رباط کریم توسط شهرداری اشاره کرد و گفت: از آنجا که جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز برای شهرداریها از مسائل مهم محسوب می شود، حریم شهر توسط شهرداری با تعیین کاربریهای مورد نیاز تعیین شد تا به این طریق از ناممکن سازی در سطح شهر جلوگیری شود و زمینهای منتظر برای توسعه شهری در ۵۰ سال آینده حفظ گردد.

وی در توضیح بیشتر گفت: در این طرح - که هماهنگ با طرح هادی طراحی شده - ۵۰ ساله توسعه شهری مشخص گردیده است و ادارات مربوطه مکلف شده اند از ساخت و سازهای غیرمجاز در حریمهای مربوط به خودشان جلوگیری نمایند.

## شهرداری صداشت در آمدزایی می‌کند

وی در مورد استقبال مردم منطقه از این طرح گفت: شهرداری سعی نموده است مردم را با گونه‌های یاد شده، بورزه زیتون آشنا کند و این موضوع مورد استقبال آنان قرار گرفته و آنان تشویق شده‌اند تا در اراضی خودشان به جهت صرفه اقتصادی و سازگاری با شرایط اقلیمی منطقه از نهال زیتون استفاده نمایند.

یک منبع درآمدی مناسب فراهم کردیم و بیش بیست گونه است که از ۵۰ هکتار نهال کتاری شده، ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون ریال، در آمد نصیب شهرداری شود. کریمی در مورد مطالعات انجام شده در زمینه سازگاری گونه‌های به کار رفته با شرایط آب و هوایی منطقه گفت: قبل از اجرای طرح، مطالعات کاملی با هماهنگی

شهرداری صداشت از توابع شهرستان شهریار با توسعه فضای سبز منطقه و استفاده از برخی گونه‌های خاص گیاهی درآمدزایی می‌کند. کریمی، شهردار صداشت در حالی به همایش شهرداران استان تهران در این مورد به خبرنگار ما گفت: شهرداری



باغ زیتون صداشت با مساحت ۵۰ هکتار

شهردار صداشت افزود: برای کاشت نهالهای زیتون در سطح ۵۰ هکتار از دانش آموزان استفاده شد تا علاوه بر آشنایی آنان با طرح یاد شده، چرایی حفظ و توسعه فضای سبز شهری نیز برای آنان تبیین گردد.

ادارات کشاورزی و منابع طبیعی انجام شد و با توجه به اقلیم منطقه، گونه‌های زیتون، ستجد و پسته که از رشد قابل توجهی برخوردار بودند انتخاب شدند. ما قصد داریم در آینده ۵۰ هکتار دیگر را نیز در منطقه زیر کشت گونه‌های بیشتر ببریم.

صفاشت برای تأمین درآمدهای مورد نیاز خود، طرحهایی را در دست اجرا دارد؛ یکی از این طرحها ایجاد باغ زیتون در منطقه است. وی افزود با اجرای این طرح علاوه بر افزایش فضای سبز، برای شهرداری نیز

### توضیح و پوزش

در مطلبی با عنوان «سازمان شهرداریها با زوی قوی برای شهرداران کشور است» مندرج در صفحه ۷۲ شماره ۲۳ ماهنامه اسامی اعضای شورای آموزش معاونت هماهنگی امور عمرانی اشتباه درج شده بود که ضمن پوزش از خوانندگان گرامی، به این شکل اصلاح می‌شود: اعضای این شورا عبارت‌اند از: سلیمانی، شهردار اهواز و رضوی، شهردار زنجان. همچنین نام شهردار امیدیه «کریمی» درج شده بود که «محمدی» صحیح است.

گرفت.

تأسیس شرکت نقش چلیبا، برای ارائه خدمات پژوهشی در زمینه فرهنگ معماری و شهرسازی و ارائه خدمات چاپ برای پایان نامه دانشجویان، از دیگر اقداماتی بود که او به آن اهتمام ورزید. مرحوم خرمشاهی حدود ۳ هزار جلد کتاب و مجله را که در طی سالها زندگی علمی خود از سراسر جهان جمع‌آوری کرده بود به دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه آزاد کرمان، اهدا نمود. او همان طور که آثار منتشر شده و مکتوبی از خود بجا گذاشت، برای انتشار مطالبی در باره تاریخ و فرهنگ معماری ایرانی نیز طرحهایی داشت که اگرچه با رفتن وی نیمه تمام ماند، اما در گذشت او نباید عاملی برای مسکوت ماندن این طرحها در ذهن سرداران او باشد. چراغ زندگی بر برکت این مرد بزرگ در عاشورای حسینی سال جاری خاموش شد و دوستان خود را به سوگ نشاند. روحش شاد.

علی اکبر خرمشاهی از پیش کسوتان عرصه معماری و شهرسازی، پس از سالها تلاش و جدیت، جان به جان آفرین تسلیم کرد. کسانی که نشریات هنر، معماری و شهرسازی را خوانده‌اند، بی‌شک این بزرگمرد عرصه معماری را به یاد دارند. مرحوم خرمشاهی از تسلی بود که فقط به خود و خانواده‌اش معلق نداشت؛ او به تمام مردمی که دانستن و بیشتر دانستن، آموختن و بهتر آموختن را دوست دارند، عشق می‌ورزید. وی نخستین کنگره بین‌المللی معماری ایران را به عنوان مسئول دبیرخانه کنگره در وزارت مسکن و شهرسازی اداره کرد و در چاپ و انتشار مجله هنر و معماری، تأسیس شرکت لیتوگرافی و خدمات پژوهشی و فرهنگی هنر و معماری همت همگام داشت. او همچنین بنیاد معماری گلپایگان را بنا نهاد و سمینارها و سخنرانیهای این بنیاد را در داخل و خارج کشور برعهده

پیر مطبوعات  
معماری ایران قلم  
برزمین نهاد

در گردهمایی معاونان خدمات شهری عنوان شد:

## پیشنهاد استقرار قاضی ویژه در شهرداری شهرهای بالای یک صد هزار نفر

ایجاد تنش میان متخلفان و مأموران شهرداری، آموزشهایی از قبیل آموزش قانون شهرداریها، قوانین کیفری، مجازات اسلامی و نحوه رفتار و برخورد اجتماعی به آنان ارائه شود. علاوه بر این، مأموران یاد شده باید از لیستهای متمایز استفاده کنند. برای گزینش این مأموران، فیلترهای خاصی در نظر گرفته می شود و حداقل تحصیلات آنان دیپلم است.

دبیر گردهمایی معاونان خدمات شهری به انبارداری اموال ضمیمه شده توسط شهرداری اشاره کرد و گفت: شهرداریها در مورد ضمیمه اموال ناشی از رفع سند معسر، متحمل هزینه های حمل و نقل و انبارداری می شوند که این هزینه ها

نمایی متخلفان و سوء استفاده مجرمان می گردد.

حکمی اضافه کرد: بنابراین و براساس درخواست شهرداریها برای حل این مشکل پیشنهاد شد پس از رایزنی با مسئولان قوه قضائیه، قاضی ویژه رسیدگی به تخلفات در شهرداریهای مراکز استان و شهرهای بالای یک صد هزار نفر استقرار یابد تا ضمن ملموس شدن بیشتر مشکلات و آشنایی قضات با مسائل شهری در ارائه و اجرای احکام تسریع شود و از بروز تخلفات با نظارت مسئولان قضائی در شهرداری ممانعت گردد.

وی ادامه داد: همچنین پیشنهاد شد در شهرداریهای یاد شده با تأیید وزارت کشور،



شاپور حکمی - دبیر گردهمایی

گردهمایی معاونان خدمات شهری شهرهای مراکز استان به منظور بررسی راهکارهای عملی مقابله با مسائل و معضلات مربوط به شهرها در بندر عباس برگزار شد.

در این گردهمایی مسائلی مختلفی از قبیل مشکلات قضائی موجود در برخورد با تخلفات مربوط به حوزه خدمات شهری، پیشنهادهایی در مورد به کار بستن اقدامات عملی در جلوگیری از وقوع تخلفات مانند ساخت و ساز غیرمجاز و سد معبر مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

به گزارش خبرنگار ما شاپور حکمی، دبیر گردهمایی، درباره مسائل مطرح شده گفت: پس از نظر خواهی از شهرداریهای مراکز استان در زمینه مشکلات قانونی که بدان مواجه اند چنین جمع بندی شد که مشکل اکثر آنها تفسیرهای مختلف قضات از قانون است که خود، معلول عدم شناخت دقیق قضات از معضلات و مشکلات موجود شهر و ظرفیتهای مدیریت شهری است.

وی به عنوان مثال به مشکل سد معبر در شهرها اشاره کرد و افزود: یکی از مشکلات شهرداریها چگونگی برخورد با مسئله سد معبر است. تبصره ۱ بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداریها وظیفه رفع سد معبر را بر عهده شهرداریها گذاشته است و این در حالی است که شهرداریها به طور کامل از حمایتهای قانونی برخوردار نیستند و همین موضوع گاه موجب نارضایتی مردم، مظلوم

در این جلسه مقرر شد به منظور حمایت از مأموران اجرای احکام شهرداری هنگام بروز مشکلات در برخورد با متخلفان، از محل بودجه شهرداریها مبلغی به عنوان وجه الضمان و حق الوکاله در اختیار معاونتهای خدمات شهری قرار گیرد تا پرسنل این حوزه با دلگرمی بیشتری خدمات نمایند

باید از بودجه عمومی تأمین شوند. از این رو به منظور تحمیل این هزینه ها به متخلفان مقسور شده بسته به مدت زمان نگهداری و حجم کالا، روزانه یک هزار تا ۱۰ هزار ریال هزینه انبارداری و ۵ هزار تا ۵۰ هزار ریال هزینه حمل و نقل از متخلفان دریافت شود.

حکمی همچنین به یکی دیگر از مصوبات گردهمایی اشاره کرد و گفت: بجز تهران، دیگر شهرها در باره تخریب ساخت و سازهای غیرمجاز در خارج از محدوده، قانونی ندارند این موضوع موجب بروز مشکلات عدیده ای برای شهرها شده بود که مصوب گردید قانون برخورد با چنین ساخت و سازهایی با حمایت وزارت کشور به شهرهای بالای یک صد هزار نفر نیز گسترش یابد.

با سگناه انتظامی شهری نیز مستقر شود تا هم آموزشهای لازم به ضابطان ارائه گردد و شهرداریها از حمایت لازم برخوردار باشند و هم در روند صدور و اجرای احکام مرتباً با تخلفات شهری تسریع شود.

حکمی، به یکی دیگر از مصوبات این گردهمایی اشاره کرد و گفت: در این جلسه مقرر شد به منظور حمایت از مأموران اجرای احکام شهرداری هنگام بروز مشکلات در برخورد با متخلفان، از محل بودجه شهرداریها مبلغی به عنوان وجه الضمان و حق الوکاله در اختیار معاونتهای خدمات شهری قرار گیرد تا پرسنل این حوزه با دلگرمی بیشتری خدمات نمایند.

وی اضافه کرد: همچنین مصوب گردید برای جلوگیری از بروز تخلفات و



### دیدار شهردار اُمنوی سوئد از اهواز

شهردار شهر اُمنوی سوئد در رأس هیئتی از اهواز دیدن کرد. به گزارش روابط عمومی شهرداری اهواز، هری استرایسگ، شهردار اُمنو و هیئت همراه در این دیدار از سطح شهر اهواز و نحوه ارائه خدمات شهری به شهروندان بازدید کرد و نحوه اجرای مدیریت شهری در اُمنو را توضیح داد. این گزارش افزود: شهردار اُمنو در زمینه مدیریت شهری گفت: دولت سوئد برای هماهنگی بیشتر میان امور اجرایی شهر، تمامی سازمانها بجز پلیس راه را زیر نظر شهرداری قرار داده و این موضوع کمک مؤثری به ارائه خدمات شهری به شهروندان نموده است.

شهردار اُمنو ادامه داد: شهرداریها در سوئد به طور کامل در برنامه ریزیهای شهری، از جمله احداث خطوط راه آهن، فرودگاه، جاده، بیمارستان، مدارس، چگونگی انتقال شبکه های آبرسانی، برق و فاضلاب نقش دارند. همچنین شهرداریها به علت برخورداری از سابقه طولانی از خواسته های شهروندان آگاهاند و برای هر طرفه نمودن مشکلات آنان تلاش می کنند.

شهردار اُمنو در ادامه به آلودگی رود کارون اشاره کرد و گفته: شهرداری اُمنو با قاطعیت از ورود فاضلاب به رودخانه ها جلوگیری می کند و تمامی پسابها به طور کامل تصفیه می شوند تا از لحاظ زیست محیطی، آلودگی ایجاد نشود.

همچنین لجنهای مسوب شده فاضلاب پس از خشک کردن به عنوان کود برای مزارع و جنگلها مورد استفاده قرار می گیرد. وی در مورد نحوه دفع زباله گفت: پس از تفکیک زباله، آن دسته از زباله های که ارزش بازیافت دارند به کارخانه های مربوطه ارسال می شوند و زباله های که کاربرد ندارند در کارخانه زباله سوزی، سوزانده می شوند. خود این کارخانه که مدرن ترین کارخانه زباله سوزی اروپاست، برای جلوگیری از آلودگی هوا با دو فیلتر خشک و تر تصفیه می شود و هوای متصاعد شده از آن از هوای شهر نیز تمیزتر است.

شایان ذکر است که در پایان این دیدار، تفاهم نامه ای میان محمدتقی سلیمانی، شهردار اهواز و شهردار اُمنو، شامل این موارد به امضا رسید: توسعه روابط بین شهرداریها در زمینه فرهنگی، ورزشی و مبادله دانشجوی، مبادله دانش در زمینه فن آوری شهری در بخش محیط زیست، مدیریت آلاینده ها، تأمین آب شهر، مسائل مربوط به فاضلاب، آلودگی هوا و توسعه روابط قن و اجتماعی، بررسی فرستهای ایجاد پروژه و تشویق شهرداریها و دیگر سازمانها برای همکاری و سرمایه گذاری در پروژه های پنا شده و مبادله و توسعه تجارت برای تحکیم و توسعه زمینه های چون صنعت تورسم.

### شهردار تبریز:

### مبالغی از جریمه ها به بهبود وضع ترافیک اختصاص یابد

شهردار تبریز گفت: برای بهبود وضعیت ترافیک شهرها و تأمین امنیت جانی همشهروندان باید مبالغی از جریمه خودروها به این امر اختصاص یابد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری تبریز، فتح الهی شهردار تبریز که در جلسه شورای اسلامی این شهر سخن می گفت، بحث ترافیک بحثی اجرایی است و تمامی



مسئولان اجرایی موظفانند همکاریهای لازم را در این زمینه مبسول نمایند؛ زیرا عدم هماهنگی بین مجموعه های ذی ربط باعث عدم موفقیت در برنامه ها می شود.

در این جلسه بر احداث پارکینگ برای معلولان جسمی و حرکتی تأکید شد و مقرر گردید بر مبالغ حق پارکینگها در سطح شهر، نظارت بیشتری صورت پذیرد و از افزایش نرخها جلوگیری شود.

همچنین گزارشی دیگری از شهرداری تبریز حاکی از این است که در آستانه سال جدید، به منظور حفظ پاکیزگی شهر، نصب یک هزار سطل زباله با اولویت خیابانهای مرکزی تبریز آغاز گردیده است و این تعداد به یک هزار و ۵۰۰ عدد نیز خواهد رسید.

هزینه ساخت و نصب سطلهای یاد شده، مبلغی بالغ بر ۱۱۰ میلیون ریال اعلام شده است.

### راه اندازی سیستم اطلاع رسانی در شهرداری مبارکه

مبارکه - علی اسماعیلی

شهرداری مبارکه، سیستم اطلاع رسانی رایانه ای خود را مورد بهره برداری قرار داد.

این سیستم که در کتابخانه شهرداری مبارکه به مورد اجرا گذاشته شد، قادر است اطلاعات و منابع کتابی و غیر کتابی را ذخیره و بازیابی کرده و در یک بانک اطلاعاتی ذخیره نماید که پس از ایندکس سازی، مورد استفاده بهره وران قرار می گیرد.



شایان ذکر است که در حال حاضر اطلاعات ۱۵ هزار جلد کتاب با ۱۱ هزار عنوان تخصصی در مقولات فنی و مدیریت شهری، فهرست‌نویسی شده و آماده استفاده است.

## احداث ایستگاههای موقت آتش نشانی در یزد

یزد - محمدرضا حقیقی

سازمان آتش نشانی شهرداری یزد، ایستگاههای موقت و سیار آتش نشانی تشکیل داد. هدف ایجاد این ایستگاهها حفاظت از مناطقی است که به طور فیزیکی در معرض تهدید خطرات بالقوه، از جمله آتش سوزی در هنگام برداشت خرمین و پوشش جادههای کنار گذر در اوقات پر تردد سال قرار دارد. از دیگر اقدامات آتش نشانی یزد، تجهیز مکانهای آموزشی به وسایل سمعی - بصری و اجرای طرح اتاقک دود برای آشنایی پرسنل با



محیط حریق، دید کیم و تنفس محدود است.

همچنین واحد آموزش سازمان آتش نشانی یزد در صدد است ضمن تبادل نظر با آموزش و پرورش و نیروی مقاومت بسیج، آموزشهای عمومی را در ارتباط با مشکلات ساختمانهای بلند و آمارتسانی در زمینه سوانح ناشی از آتش سوزی ارائه نماید و طرح آتش نشانی افتخاری را با استفاده از پرسنل بسیج به مورد اجرا گذارد. از دیگر اقدامات آتش نشانی یزد، طرح بازدید مستمر از تمامی شیروهای آتش نشانی زمینی و ایستگاه است. این بازدید در دستور کار روزانه پرسنل قرار گرفته و با توجه به بافت قدیم یزد، بویژه در بازار، نسبت به نصب ۴ دستگاه چیمه فلایر با کس در این محل اقدام گردیده است.

علاوه بر اقدامات یاد شده، با توجه به رشد و گسترش شهر، مطالعاتی نیز در مورد جایگاههای آینده ایستگاههای آتش نشانی و مکان‌یابی آنها با رویکرد به معیارهای علمی در حال انجام است و در این زمینه از تجربیات کلانشهرها نیز استفاده می‌شود.

## استانداری همدان و تشکیل شورای پژوهشی

همدان - ابراهیم پوینده

شورای پژوهشی معاونت امور عمرانی استانداری همدان تشکیل شد.

در اولین جلسه این شورا شیوه‌نامه تشکیل جلسات شورای پژوهشی مورد بررسی قرار گرفت و از شهردارها، شوراها، مراکز دانشگاهی، مشاوران و محققان دعوت به همکاری شد.

همچنین مقرر گردید در جلسات آینده موضوعات تحقیقات و پژوهشهای استان برحسب اولویت، مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

لازم به ذکر است دستورالعمل اجرایی توزیع اعتبارات پژوهشهای استانی نیز از محل درآمدهای موضوع بند «ج» تبصره ۱۹ توسط معاونت هماهنگی امور عمرانی به استاندارها ابلاغ شده است.

این دستورالعمل به منظور کمک به توسعه و تعمیق تحقیقات شهری - کاربردی در حوزه معاونت امور عمرانی استاندارها

برای انجام پژوهشهای استانی تدوین گردیده است.

در این دستورالعمل آمده است: به منظور اثر بخشی و برخورداری از این اعتبار در سطح استانها اولویت با پروژههای مطالعاتی گردد مربوط به شهرداریهاست و مراکز دانشگاهی و مشاوران خصوصی استان را لحاظ نمودن توان علمی و تحقیقاتی مناسب در اولویت قرار دارند. همچنین دبیران شورا موظف اند حداقل از ۳ مشاور برای انجام پروژههای مصوب اعلام نمایند و پس از ارزیابی پیشنهادهای رسیده و تشکیل کمیته انتخاب مشاوره نسبت به انتخاب مشاور اصلح اقدام کنند اما در مواردی که امکان استخدام از ۳ مشاور وجود نداشته باشد دبیرخانه می‌تواند از یک مشاور استخدام نماید؛ منوط به اینکه، خاص بودن موضوع پروژه به تأیید رئیس شورا برسد.

همچنین پروژههای پیشنهادی باید کاربردی بوده و موضوع پروژه با مسائل و نیازهای استان، وظایف حوزه معاونت امور عمرانی استانداریها و راهکارها و سیاستهای اجرایی برنامه سوم توسعه منطبق باشد.

در بخش دیگری از این دستورالعمل آمده است: دبیران شورا بعد از انتخاب مشاور و تنظیم قرارداد با مشاور منتخب، باید تمامی مدارک استخدام و انتخاب مشاور را ضمیمه پیش نویس قرارداد نموده و به مرکز ارسال نمایند. لازم به توضیح اینکه اعلام و تنظیم قرارداد، ترجیحاً با مشاوران دارای شخصیت حقوقی مانند معاونتهای پژوهشی دانشگاهها و دانشگاهها، مراکز تحقیقاتی و مشاوران خصوصی است.

این دستورالعمل می‌افزاید: هیئت بررسی پروژههای استانی مرکز موظف است پس از دو هفته از دریافت پیش نویس قرارداد، آنها را بررسی کند و نظر خود را به دبیر شوری پژوهشی استان مربوطه اعلام نماید. همچنین دبیر شورا موظف است براساس مفاد صورت جلسه هیئت بررسی قراردادهای پروژههای استانی، قرارداد را تنظیم نماید و به اعضای مشاور و رئیس شورا برساند و یک نسخه از قرارداد منعقد را به منظور پرداخت اعتبار به مرکز ارسال نماید.

شایان ذکر است که نحوه نظارت بر پروژهها از این محل، متعلق با نظامنامه نظارت بر پروژههای مطالعاتی، برعهده دبیرخانه شورا است و این دبیرخانه موظف است در پایان هر مرحله از پروژه، یک نسخه از گزارش و ابه مرکز ارسال نماید.

## نحوه توزیع ایستگاههای آتش نشانی در مراکز استانها

نحوه توزیع ایستگاههای آتش نشانی در مراکز استانها - سال ۱۳۷۷

نام شهر	تعداد انواع ایستگاههای آتش نشانی				تعداد کل	جمعیت در سال	تعداد جمعیت به ازای هر ایستگاه
	اطفای حریق		اطفای حریق و نجات				
	مستقل	غیر مستقل	مستقل	غیر مستقل			
تهران	۴۳	۰	۹	۰	۵۲	۷۷۵۸۸۲۵	۱۴۲۸۸۸
مشهد	۳	۰	۲	۰	۵	۱۹۱۷۲۰۵	۳۸۳۴۴
اسفهان	۹	۰	۰	۰	۱۰	۱۲۳۶۰۷۳	۱۲۳۶۰۷
تبریز	۴	۰	۱	۰	۵	۱۱۹۱۰۲۳	۲۳۸۲۰۸
شیراز	۵	۰	۴	۰	۹	۱۰۵۲۰۲۵	۱۱۷۰۰۲
اهواز	۶	۰	۱	۰	۷	۸۰۳۹۸۰	۱۱۳۹۹۷
قم	۵	۰	۱	۰	۶	۷۷۷۶۷۷	۱۲۹۹۱۲
کرمانشاه	۴	۰	۱	۰	۵	۳۹۳۹۸۴	۱۳۸۵۷
ارومیه	۴	۱	۰	۱	۶	۴۳۵۲۰۰	۷۲۵۲۳
زاهدان	۱	۰	۱	۰	۲	۴۱۹۵۱۸	۱۰۳۸۷۹
رشت	۳	۰	۱	۰	۴	۴۱۷۳۳۸	۱۰۴۴۲۷
کرمان	-	۰	-	۰	۰	۴۰۲۹۱۱	۴۰۲۹۵۵
همدان	۲	۰	۱	۰	۳	۴۰۱۲۸۱	۱۳۳۷۶۰
اراک	۴	۰	۱	۰	۵	۳۸۰۷۵۵	۷۶۱۵۱
اردبیل	۲	۰	۰	۰	۲	۳۴۰۳۸۴	۱۷۰۱۹۲
یزد	۲	۰	۲	۰	۴	۳۳۶۷۷۶	۸۵۲۵۵
قزوین	۱	۰	۲	۰	۳	۳۸۸۲۱۷	۸۶۲۰۹
زنجان	۱	۰	۱	۰	۲	۳۸۲۱۹۵	۹۵۴۲۱
سبزگ	۱	۰	۰	۰	۱	۳۷۸۰۰۰	۱۳۸۱۰۲
یلدرخانیس	۳	۰	۱	۰	۴	۳۷۳۵۷۸	۶۸۳۹۲
خرم‌آباد	۳	۰	۰	۰	۳	۳۷۲۸۱۵	۹۰۹۳۸
گرگان	۱	۰	۰	۰	۱	۱۸۸۷۱۰	۶۲۹۰۳
بوشهر	۳	۰	۰	۰	۳	۱۲۲۳۴۱	۷۱۸۲۰
ایلام	۱	۰	۰	۰	۱	۱۲۶۳۲۶	۱۲۶۳۲۶
شهرکرد	۳	۰	۰	۰	۳	۱۰۰۳۷۷	۵۰۳۳۸
ساری	۱	۰	۰	۰	۱	۹۸۸۰۰۵	۳۳۹۳۵
سمنان	۲	۰	۰	۰	۲	۹۱۰۲۵	۴۵۵۲۲

جدول مقابل نشان دهنده چگونگی برخورداری شهرهای مرکز استان از ایستگاههای آتش نشانی است. این جدول برحسب آخرین اطلاعات موجود دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور، به تفکیک انواع این ایستگاهها در سال ۱۳۷۷ تنظیم شده است.

لازم به ذکر است که برای محاسبه تعداد جمعیت به ازای هر ایستگاه از آمار جمعیت سال ۱۳۷۵ استفاده شده است. نکات عمده این جدول عبارتند از:

- الف - کمترین رقم متوسط تعداد جمعیت به ازای هر ایستگاه به ترتیب مربوط به شهرهای ساری، سمنان و شهرکرد و بیشترین آن مربوط به شهرهای مشهد، تبریز و کرمان است.
- ب - بیشترین تعداد ایستگاهها به ترتیب در شهرهای تهران، اصفهان و مشهد مستقر هستند.

- ۱- ایستگاه مستقل، ایستگاهی است که ساختمان آن در اختیار سازمان یا واحد آتش نشانی است.
- ۲- ایستگاه غیر مستقل، ایستگاهی است که در واحدهای مختلف شهرداری مستقر بوده و دارای ساختمان مجزا نباشد. مانند دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور.





**مدیریت شهر / خطمشی‌ها و نوآوری‌ها در کشورهای توسعه یافته / تألیف جی. شایبو جیما / ترجمه پرویز زاهدی / شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری / چاپ اول ۱۳۷۹ / ۲۱۹ صفحه**

رشد شتابان شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه، مشکلات بسیاری را از جمله افزایش فقر، عدم دسترسی به مسکن و خدمات مناسب و پیدایش زاغه‌ها در پی داشته است. کشورهای مختلف به کمک ابزارهای مختلف علمی و مدیریتی در صدد رفع این گونه معضلات بوده‌اند. به همین دلیل مدیریت شهر در دهه‌های اخیر چالش‌های متعددی را تجربه کرده است. در این کتاب - که مجموعه‌ای از مقالات است - چالش‌ها و فرصت‌هایی که مدیران شهر با آن روبه‌رو بوده‌اند یا ارائه تحلیلی از روندهای شهرنشینی و پیامدهای آن در برخی از کشورهای در حال توسعه ارائه شده است.

کتاب اصلی دارای چندین فصل بوده است که فصول اول تا پنجم و همچنین فصل نهم آن در یک مجلد مستقل ترجمه و چاپ شده است.

در فصل اول، با ارائه آمار و ارقام، روند شتابان شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه تبیین و پیامدهای مثبت و منفی آن تشریح می‌گردد. بحث اصلی در این فصل بر سر این است که چون برنامه‌های مهار مهاجرت از روستا به شهر و تمرکززدایی جمعیت شهری موفق نبوده است؛ بنابراین، این موضوع روز به روز پررنگ‌تر شده است که رشد شهرها اجتناب‌ناپذیر بوده و در هیأت‌های مشکلات شهری تا حد زیادی به مدیریت کارآمد شهری بستگی دارد.

در ادامه فصل اول پس از ارائه تعریف مدیریت شهری، چالش‌های اصلی مدیریت شهری در پنج دسته زیر خلاصه شده و هر یک به تفصیل تشریح شده است:

- ایجاد ساختار مالی و مدیریت مالی.
- ارائه سرپناه، خدمات و امکانات شهری.
- ایجاد سیستم‌های اطلاعات شهری.
- تقویت نقش بخش غیررسمی در شهرها.
- تقویت توان نهادی شهرها شامل

کارکرد شهرداریها.

در فصل دوم، ابتدا از چهار دگردیسی مهم در جهان نام برده می‌شود که تبدیل شهرها به کلانشهرها یکی از آنهاست. کلانشهرها از نظر ماهوی تفاوت‌های عمده‌ای با شهرهای کوچک و متوسط دارند و رهیافت بهینه در مواجهه با آنها مستلزم تغییر در اولویتهای مربوطه به تخصیص منابع، اتخاذ فرآیندهای سریع و ابتکاری و اتخاذ دیدگاهی نوین در مدیریت شهری است. اما بر سر راه نظم نوین شهری منابع متعدد سیاسی، اقتصادی، ساختاری و فکری وجود دارد. برخی از این موارد که در فصل دوم مورد بررسی قرار گرفته‌اند عبارت‌اند از:

- حس بی‌اس و نسومیدی که سیاست‌گذاران و مردم را از کار باز می‌دارد.
- دیدگاهی مبتنی بر فرضیات قدیمی که از اتخاذ دیدگاهی روشن در قبال فرصت‌های ناشی از واقعیت‌های جدید جلوگیری می‌کند.
- جدا افتادگی بخش‌ها و شهرها.
- انگیزه‌های فاقد بهره‌وری.
- مقاومت در مقابل دگرگونی.

در ادامه این فصل نوآوری‌ها در مدیریت شهری، چگونگی گسترش نوآوری و مشخصه‌های نوآوری در حیطه‌های مختلف سیاست‌گذاری شهری مورد بحث قرار گرفته است.

در فصل سوم مشکلات مدیریت کلانشهرها در آسیای شرقی، آسیای جنوب شرقی و کشورهای آسیایی در سه دسته از سیاستها - شامل مدیریت نظام شهری در سطح کشور، پیاده‌سازی راهبردهای مکانی و تحولات نهادی - دسته‌بندی شده و حادثترین مسائل مدیریت شهری کلانشهرها در اتخاذ راهبردهای مکانی و توسعه نهادی تشریح گردیده است.

در فصل چهارم شهرنشینی و راهبردهای توسعه شهری در کشورهای شرقی (آفریقا، تانزانیا، کنیا و لوگاندا) مورد بررسی قرار گرفته است. تکوین و رشد شهرها در شرق آفریقا - که پیشینه استعماری دارد - اکنون به عنوان ابزار دستیابی به فن‌آوری نوین تلقی می‌شود. در سه کشور بررسی شده، گرایش نیرومندی به سوی رشد شهرهای اصلی

وجود دارد، ولی شاخص بودن شهرهای نایروبی و مومباسا در نتیجه برداشتن به سیاست‌های توسعه روستایی رویه کاهش است. اما توجه به شهر اصلی (دارالسلام) در تانزانیا همچنان شدید است. با این حال در هر سه کشور برای مقابله با شهرنشینی شتابان و بدون ویژگی صنعتی شدن، سیاست‌های تمرکززدایی مدنظر قرار گرفته و هدف آن تقویت رشد شهرهای متوسط است.

در فصل پنجم نگرش‌های متغیر دولت‌ها به مسئله مسکن و روند تحول آن مورد بررسی قرار گرفته است. به طور کلی در نگاه به تجربه دهه‌های گذشته، پنج نگرش متفاوت مقامات دولتی در قبال مسئله مسکن قابل تشخیص است که نشان‌دهنده تکامل نهای نگرش‌ها نیز هست.

نگرش اول سرمایه‌گذاری در امر مسکن و ائتلاف منابع نادر، تلقی می‌کند و معتقد است با رشد اقتصادی و افزایش درآمد‌ها مشکل مسکن حل خواهد شد. در نگرش دوم، دولت نگران رشد سریع جمعیت شهر و رشد سریع‌تر مسکن‌های غیرقانونی است. در این نگرش، زاغه‌ها به عنوان معضلی اجتماعی تلقی می‌شوند.

در نگرش سوم، مشکل مسکن یک مشکل حاد اجتماعی تلقی می‌شود که در صورت حل نشدن، مشکلات سیاسی یا اجتماعی دیگری را پدید خواهد آورد. در نگرش چهارم، ضمن قبول واقعیت زاغه‌ها در شهر، بر کمک زاغه‌ها به اقتصاد شهر تأکید می‌شود.

در نگرش پنجم - که به عنوان رهیافت تقویت نیز خوانده می‌شود - بر حمایت‌سازمان‌های کشوری و شهرداریها از تلاشهای افراد و سازمانهای اجتماعی برای ایجاد مسکن تأکید می‌شود.

در ادامه این فصل، نمونه‌های عملی اتخاذ سیاست‌های فوق در کشورهای در حال توسعه نیز ارائه شده است.

در فصل آخر کتاب، مدلی برای فرآیند برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری توسعه شهری در سطح ملی ارائه شده است و در آن، بودجه توسعه شهری - اندازه کلی سرمایه‌گذاری بخش دولتی، امکان‌سنجی برنامه توسعه شهری از دیدگاه اقتصاد ملی و استطاعت بهره‌گیران از آن بررسی شده است.

\* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities  
 \* Managing Director: Ahmad Khorram  
 \* Editor - in - Chief: Ali Nozarpour

# Contents

<b>Editor's Note</b>	<b>4</b>
<b>Special Report</b>	
Municipalities and Society : J. Mascum	5
<b>Idea &amp; Research</b>	
Peddlers and Hawkers: Troublesome or Complementary?: M. Torabi	12
Urban Economic & Productivity : Secretary General of United Nations	17
<b>Dialogue</b>	
Tradition and Modernization in Urban Design-A Glimpse at Transformation of the City of Mashad: Interview with L. Elezadi	22
<b>From Mayor's View</b>	
Sarab: The Thirsty Fountainhead/ Interview with Shirzad Salimi, Mayor of Sarab	26
<b>Point of View</b>	
Divine City: S. H. Nochi	28
<b>Urban Law</b>	
Taxi Driving: Free From Control	33
<b>Legal Counsellor</b>	<b>37</b>
Legal Bureau of Interior Ministry	37
<b>Administrative Counsellor</b>	
Legal Bureau of Interior Ministry	40
<b>World's Experiences</b>	<b>42</b>
The Local Government in Turkey-The Need for Reform: I. Polatoglu	43
Decentralization in Brazil Through the Medium Cities: S.B.A. Filmo	47
<b>Councils</b>	
The Councils, at the outset of a Choice : K. Tajbakhsh	51
The Councils What Have Crowbar of Authorities :M. Taleghani	53
Another Initiative: Proud Tries in the Gorgan	56
The ABC of City / Urban Instalations and Facilities	58
<b>World's Experiences</b>	
Green Cities/Some Experiences from the Protection of Environment in the U.S.A.: Urban Research Center of New York	59
<b>Instruction</b>	
The Design of Urban Furniture for Street(8); Tree Guards: R. Morteza	62
<b>World's Cities &amp; Municipalities</b>	<b>65</b>
<b>News Reports:</b> A. Kalantari	<b>69</b>
<b>Brief News</b>	<b>78</b>
<b>Urban Facts</b>	<b>80</b>
<b>New Publications</b>	<b>81</b>



سیستم رایانه ای اطلاعات جغرافیایی  
SERAJ GIS - Geographical Information System

# G.I.S.



سراج ۷۹

تحت سیستم عامل ویندوز

طراحی و برنامه نویسی کامل در ایران به زبان Visual c++

پشتیبانی کامل زبان فارسی

بانک اطلاعات انواع نقشه های رقومی در مقیاس های متفاوت (نقطه، خط و محدوده)

بانک اطلاعات توصیفی و چند رسانه ای مربوط به هر نوع عارضه

امکانات نامحدود لایه های اطلاعات و زیر مجموعه هر یک

تعریف چگونگی نمایش اطلاعات در هنگام بزرگ نمایی و یا کوچک نمایی نقشه

امکان ایجاد امنیت لایه به لایه اطلاعات و تعریف سطح دسترسی برای کاربران مختلف

تعداد نامحدود عنصر اطلاعات

دیدانتخابی و تفکیک لایه ها طبق نیاز کاربر

جستجوی سریع و دقیق هر گونه اطلاعات و ذخیره نتیجه جستجو

ذخیره و بازیابی هر گونه نقشه به صورت کاملاً یک پارچه

گزارش گیری از انواع اطلاعات

اتصال و تبادل اطلاعات با سایر بانک های اطلاعات

ورود، خروج و چاپ اطلاعات

امکان کار تحت شبکه محلی (LAN)

ده سال تجربه موفق و مستمر در ارائه خدمات

و بسیاری از امکانات و قابلیت های متعارف برای محیط های G.I.S.

# SERAJ

نوران کبیری

صفه ۱۵۳۳۶

۱۹۳۱۵ / ۲۹۳۵

تلفن ۸۷۵ ۱۳۲۲

فکس ۸۷۵ ۸۵۸۸

خیابان شهید بهشتی، خیابان صابونچی، کوچه چهارم، شماره ۹ واحد ۹



سازمان نقشه کشی و اطلاعات جغرافیایی

سراج سیستم های اطلاعات جغرافیایی

24

# Shahrdariba

Mashhad Journal of Urban Planning,  
Education and Research  
in Urban Management and Planning  
No.24, May 2001

- Municipalities & Society
  - Peddlers & Hawkers :
    - Troublesome or Complementary ?
- Tradition & Modernization in the Urban Planning .A Glance at Transformation of Mashhad
- Sarab: The Thirsty Fountainhead
  - Divine City
- Taxidiving , Free from Control
  - Green Cities, Some Experiences From Protection of Environment in the U.S.A
- The Councils, at the Outset of a Choice
  - Design of Urban Furniture for Street (8);  
Tree Guards

