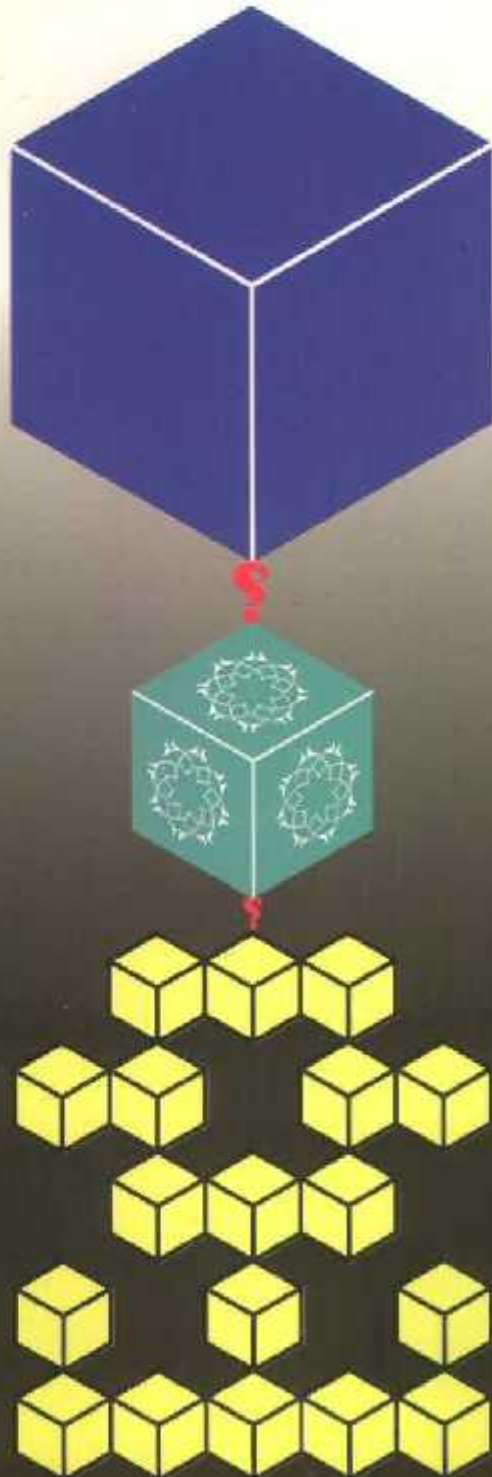


# شماره ۲۵

مجله پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی  
 برنامه ریزی و مدیریت شهری  
 دوره جدید، سال شانزدهم، شماره ۹۱ - خرداد ۱۳۹۰  
 ۹۱ - شماره ۲۵ - ۲۰۰۰ ریال



- شهرداریها: تشکل ملی، تشکلات محلی
- طراحی ابزار مقابله با تخریب گرایی
- (وفاقیسم) در محیط شهری
- محورها در چندین شهر
- ریفورمهای سبز در فضاهای شهری
- و ظایف و اختیارات نخبگان شهر
- سرزندگی فضاهای شهری در نارسولون
- فهرست موضوعی مطالب شهرداریها (۲۴-۱۳)





شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



شاسی مبارز مدل ۲۶۵۱



زباله جاروب خیابانی مدل ۶۱۲ (کریفون)



آتشخوار نجات مدل ۴۴۱



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ الفونکس



زباله جمع کن مدل ۳۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۳



زباله جمع کن مدل ۸۰۱



آتش نشانی مدل ۱۲۲



آتش نشانی مدل ۱۲۲۱ (فوماتیکا)



زباله جمع کن مدل ۴۰۳

# MOBAREZ

شرکت تولیدی تحقیقاتی

# مبارز



زباله جمع کن ۵۰۱

## شرکت مبارز اولین تولید کننده ماشین آلات خدمات شهری در ایران

آدرس: تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - مجتمع اداری تجاری کوثر طبقه همگام - شماره ۹۰۲ تلفن ۸۰ - ۷۴۱۹۷۶ - ۳۱۱۷ فاکس ۷۴۱۹۷۸ - ۰۲۱۱





# تجدارها

ماهنامه پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی  
پژوهش‌های شهری و مدیریت شهری  
آورده جدید - سال سوم - شماره ۲۵

۲۵

یادداشت سردبیر ..... ۴  
گزارش اصلی  
شهرداریها: تشکلات ملی، تشکلات محلی / جلال معصوم ..... ۵  
اندیشه و پژوهش  
حارثی، ابزار مقابله با تخریب گرایان (از دید الیسم) در محیط شهری / رضامرتضایی ..... ۱۳  
ارزیابی طرح بهسازی محله جماله اصفهان از دید بهره‌برداران / شهره خدایقوشی ..... ۱۷  
گفتگو  
پایداری هویت در محله‌های مسکونی / گفتگو با کامران ذکاوت ..... ۲۳  
از نگاه شهردار  
بهبان، آمادگی برای پذیرش وظایف بیشتر / گفتگو با حبیب‌الله شریف‌نیا - شهردار بهبهان ..... ۲۷  
قانون شهر  
وظایف و اختیارات دی حسابان شهرداریها / شهرام سعادت‌آملی ..... ۳۶  
مشاور حقوقی / دفتر حقوقی وزارت کشور ..... ۳۳  
مشاور اداری / دفتر حقوقی وزارت کشور ..... ۳۳  
شورا و مشارکت  
از حکومت ملی تا حکومت محلی / موسی غنی‌نژاد ..... ۳۵  
شوراهای چندوجهی / قوانین / رضا داوری‌پناه ..... ۳۷  
ابتکاری دیگر: گنجهای پنهان تنگابن ..... ۴۰  
القبای شهر / طرح جامع و طرح تفصیلی ..... ۳۲  
تجربیات جهانی  
سرزنگی فضایی شهری در بارسلون / جیمز آن توماس ..... ۴۳  
نقش شهرداریهای افریقایی در فعال کردن بازار سهام / آکین آل‌مایوگنج ..... ۳۶  
سازماندهی مجدد تشکلات شهرداری لندن / جان پری اسکات ..... ۴۹  
شهرها و شهرداریهای جهان  
برنامه فنلاند در ایجاد امنیت برای عبور از پیاده‌رو و چراغ سواران، تمرکززدایی و تأسیس حکومت‌های  
محلی در ژاپن، توسعه شهری در فیلیپین، در صورت استفاده از تلفن در هنگام رانندگی و آنتن‌های آسمانی  
چریک‌ها می‌شوند، مسکو شهری حکومتی، اصلاحات در ساختار مدیریت شهری، تورنتو، شهرهای آسیایی  
در معرض بلایای طبیعی، پاریس شهری که همیشه پاکیزه است، برنامه جنگل‌کاری در امارات توسط  
شهرداری  
آموزش  
رفیورهای سبز در فضاهای شهری / محمد مهدی لطفی ..... ۵۹  
گزارشهای خبری / علی کلانتری ..... ۶۳  
نگاهی به وضعیت صنعتی کارکنان، کارگران شهرداری و شهرداران، بررسی ایجاد سازمان شهرداریها در  
همایش معاونان عمرانی، با هدف کاهش بار ترافیک مرکز شهر، شهرداری یزد به شهروندان دو چرخه  
امانت می‌دهد، شهرداری سندرج و حل مشکل اموال مترو که در اردیبهشت مردم یزد به زیاده می‌دهند، مواد شوینده  
مرگیرند  
دیدگاه  
مفهوم، جایگاه و نقش روابط عمومی در شهرداری / روابط عمومی شهرداری تربیت حیدریه ..... ۷۵  
اخبار کوتاه ..... ۷۷  
اخبار پژوهشی / مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری ..... ۷۹  
آمار شهر ..... ۸۰  
فهرست موضوعی مطالب و شهرهای (۲۴-۱۳) ..... ۸۲  
فهرست انگلیسی ..... ۹۰

طرح روسی طند چمشود باری شیرو مرد  
مربوط به گزارش اصلی  
حکس پشت چله آسپانیا - بارسلون - نمای از برج تری بی دایو -  
مربوط به مطلب سرزنگی فضایی  
شهری در بارسلون

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات  
و شهرداریها نیست.
- ۲- شهرداریها در ویرایش و  
تخصیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب از سالی به هیچ وجه باز  
کر دانده 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  
سرمدیه علی نوریپور  
معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی  
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتهادی و هنرآینک /  
سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا کاظمیان / سرویس  
حقوقی - بین‌المللی: حسن شفیعی  
ویرایش: غلامرضا طالبی  
مدیر هنری: سجاد باری شهرمرد  
همکاران: کنگنه امور قلبی، سعید مرادانه  
تصور پورسان، مهدی یارمحمدی  
امور آگاهی: مرضیه ناهی  
امور توزیع: مرضیه بردانی  
حرف‌نویس: فریده دارستانی فراهانی  
نمونه خوان: لیلا شاه‌بخشی  
شمارگان: ۵- نسخه







گزارش این شماره ماهنامه را به بررسی جوانب مختلف سازمان و تشکیلات مدیریت شهری کشور در سطح محلی، منطقه‌ای و ملی اختصاص داده‌ایم. اهمیت پرداختن به این مسئله از اینجا آشکار می‌گردد که بدون ساماندهی سازمان و تشکیلات مدیریت شهری کشور و ایجاد ظرفیتهای لازم در ساختار آن نمی‌توان انتظار تحولی اساسی را در افزایش کارایی چنین مدیریتی داشت. سازمان و تشکیلات مدیریت شهری کشور به دلایل گوناگون دچار قنوت و عدم کارایی شده است. اکنون که در آستانه تشکیل سازمان شهرداریها و واگذاری وظایف برخی دستگاههای خدمات شهری به شهرداریها هستیم، لازم است ابعاد این مسئله مورد بررسی قرار گیرد؛ زیرا هیچ مجموعه‌ای قبل از اصلاح ساختارهای سازمانی و تشکیلاتی قادر به ایفای نقشهای برعهده گذارده شده‌اش نیست.



# شهرداریها؛ تشکل ملی، تشکیلات محلی

نقدی بر سازمان و تشکیلات شهرداریها

جلال معصوم

در حال تهیه فهرست آن دسته از تصدیهای دولتی قابل واگذاری به شهرداریها هستند و تا حدود زیادی این وظایف شناسایی شده‌اند و واگذاری این تصدیها، پس از طی مراحل قانونی، می‌تواند با یک دستورالعمل به انجام برسد. اما سؤال این است که آیا شهرداریها و شوراهای خود را آماده برخورد با این تحول کرده‌اند؟ و آیا مشکلات احتمالی را شناسایی کرده و برای رفع آنها برنامه‌های تدارک دیده‌اند؟

اصلاح ساختار و توسعه کیفی سازمان و تشکیلات شهرداریها از جمله اقداماتی است که به نظر می‌رسد باید قبل از هر اقدامی صورت پذیرد تا شهرداریها بتوانند مسئولیتهای جدید را بپذیرند و از عهده انجام آنها برآیند. اکنون باید دید مشکل مدیریت شهری کشور در ابعاد سازمانی و تشکیلاتی چه مواردی است.

## مسئله چیست؟

بر اساس ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه کشور - که اکنون در سال دوم اجرای آن قرار داریم - دولت قصد دارد برخی از تصدیهای دولتی و دستگاههای مجری آنها را در ارتباط با خدمات شهری به شهرداریها واگذار نماید. اجرای این قانون نقطه عطفی در تاریخ مدیریت شهری کشور ما خواهد بود و یکی از آرزوهای دیرین و اساسی کارشناسان مدیریت شهری را برآورده خواهد ساخت. ایجاد مدیریت واحد و یکپارچه شهری در جوار شوراهای اسلامی شهر، گامی اساسی در جهت تیل به تمرکززدایی از ساختار قدرت و واگذاری امور محلی به نهادهای محلی است. هم‌اکنون گروههای کاری در دستگاهها و وزارتخانه‌های ذی‌ربط





**اصلاح ساختار و توسعه کیفی سازمان و تشکیلات شهرداریها از جمله اقداماتی است که به نظر می‌رسد باید قبل از هر اقدامی صورت پذیرد تا شهرداریها بتوانند مسئولیتهای جدید را بپذیرند و از عهده انجام آنها برآیند**



صالح معماری

متناسب با رشد مطالبات زندگی شهری، آمادگی پاسخگویی به آنها را نداشته است. از زمان تصویب اولین قانون شهرداری در سال ۱۲۸۵ شمسی نزدیک به یک قرن می‌گذرد. این عمر کمی نیست، اما به جرات می‌توان گفت همان مسائلی که اولین بلدیتهای کشور با آن دست به گریبان بوده‌اند، هنوز هم به قوت خود باقی هستند و مسئله روز شهرداریها شده‌اند. مسائلی همچون عدم استقلال مالی و وابستگی به دولت، کمبود نیروهای ماهر و آموزش دیده، معلوم نبودن حیطه وظایف و اختیارات، عدم برنامه‌ریزی، سهم بودن نوع ارتباط با سایر دستگاههای ذی‌ربط در امور شهری و بسیاری گرفتاریهای دیگر از بدو تأسیس شهرداریها گریبانگیر آنها بوده‌اند. مرحوم علی نیامی، محقق مسائل شهری، ۳۱ سال پیش در کتاب مدیریت شهری نوشت: «تراکم روزافزون جمعیت، تجدید سازمان بی‌نظم و بی‌منهلق، نبودن مدیریت صحیح اداری و مالی، وجود مقررات نامناسب و مهمتر از همه، کارکنان فاقد آموزش و تخصص، موانع بزرگ پیشرفت و اصلاح شهرداریهای ایران هستند. از نظر ظاهری و فیزیکی در غالب شهرهای ایران پیشرفتهایی را می‌توان مشاهده کرد. بسیاری از شهرداریها با کمکهای دریافتی از دولت دست به اقدامات عمرانی زده‌اند و در یارهای از جهات مربوط به مدیریت شهری تاری نیز سازمانهای مرکزی و وزارت کشور برنامه‌های محدودی اجرا نموده‌اند، ولی هنوز بین آنچه هست و آنچه باید باشد فاصله‌های عمیق وجود دارد».

امروز نیز همان گفته مرحوم نیامی صادق است. بین آنچه هست و آنچه باید باشد فاصله بسیاری وجود دارد.

**مسئولیتهای جدید و توان شهرداریها**

تصور کنید براساس اجرای ماده ۱۳۶ برنامه سوم، تعدادی از امور خدمات شهری همچون آب، برق، گاز و مخایرات به همراه دستگاههای مجری آنها به شهرداری واگذار شده است. یک سوال منطقی این است که شهرداری با کدام تشکیلات و با کدام نیروی متخصص خود قادر است آنها را هدایت و مدیریت نماید؟ سعود شکرالهی، مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی و مدیریت و ساختارهای سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، این مسئله را مانع دشواری نمی‌داند. وی می‌گوید: «به نظر من هر کاری که شهرداری روی آن دست گذاشته و شروع به انجام آن کرده موفقتر از دولت بوده است. حتی زمانی که شهرداری توان کار مطبوعاتی را با روزنامه همشهری آغاز کرد. هیچ کس تصور نمی‌کرد بسیاری از مطبوعات یا سابقه و جا افتاده را پشت سر بگذارند. وی معتقد است اگر به همراه مسئولیتهایی که به شهرداری واگذار می‌شود، اعتبارات و امکانات آن نیز به شهرداری داده شود، شهرداری به نحو احسن از عهده بسیاری از خدمات شهری - گرچه تخصصی باشند - بر خواهد آمد. وی می‌افزاید: «مردم از ناهماهنگی بین دستگاه‌های مجری خدمات در شهر گله‌مندند و ما باید این وضع را از بین ببریم و به صرف اینکه شهرداری تشکیلات و ساختار لازم را ندارد نباید از آن منصرف شویم. ما وظیفه داریم ساختار و تشکیلات لازم را برای این هماهنگی ایجاد کنیم».

اصولاً برای خیلی از شهرداریهای بنا سابقه، پدیده واگذاری وظایف جدید، شوک آور نیست؛ زیرا می‌دانیم که براساس قانون شهرداریها، بسیاری از اموری که قرار است به

**آنچه هست و آنچه باید باشد**

سازمان مجموعه‌ای از افراد است که برای انجام امور مشخص در کنار هم قرار می‌گیرند. این امور یا فعالیتها، همان اهداف سازمانها هستند که دستیابی به آنها توسط یک فرد به تنهایی امکانپذیر نیست و اگر هم باشد حصول آن از طریق سازمان و بدنه تشکیلاتی آن، اثر بیشتر است. اگر اهداف سازمان توسعه یابد، سازمان و عنصر تشکیلاتی آن نیز باید با آن اصلاح شوند تا سازمان بتواند اهداف مورد انتظارش را تحقق بخشد. شهرداریها نیز در زمره سازمانهایی هستند که هدف آنها اداره امور شهرها و خدمات‌رسانی به ساکنان شهرهاست. شهر یکی از پیچیده‌ترین و پر مسئله‌ترین پدیده‌های زندگی اجتماعی است؛ از این رو اداره امور آن نیز خود یکی از پیچیده‌ترین و پر مسئله‌ترین کارهاست. با توسعه و رشد شهرها از نظر جمعیتی، کالبدی و عملکردی، سازمان متولی اداره آن، یعنی شهرداری، نیز باید به تناسب توسعه یابد. این توسعه لزوماً توسعه‌ای کیفی نیست (و نمی‌تواند باشد)، بلکه ضرورتاً توسعه‌ای کیفی است. اما متأسفانه سازمان و تشکیلات شهرداریهای کشور مان،



شهرداری واگذار گردد، قانوناً جزء وظایف شهرداریها بوده و در گذشته توسط بسیاری از آنها به مردم ارائه می شده است. به طور مثال شهرداری سمنان تا چند سال پیش، کار توزیع آب شهر را بر عهده داشته است و اکنون نیز طرح آب خام شهری را برای آبیاری فضای سبز در دست اجرا دارد. یوسف علی درون پیروز، شهردار سمنان، در مورد توان شهرداریها برای پذیرش مسئولیتهای جدید از نظر تشکیلاتی می گوید: «تا چند سال پیش، شهرداری سمنان وظیفه توزیع آب شرب را با حدود ۱۰ نفر نیروی انسانی بر عهده داشت و خیلی راحت به مردم خدمات می داد. الان هم اگر مسئولیتهایی مثل توزیع - نه تولید - آب، برق، گاز و مخابرات به عهده شهرداری باشد، شهرداری موفقتر و بهتر به مردم خدمات خواهد داد».

حسین جعفری جلی، شهردار قزوین، نیز تشکیلات شهرداریها را در صورت تدوین جایگاه این تصدیقات و در اختیار گرفتن اعتبارات آنها، آماده برای قبول مسئولیتهای جدید می داند. او می گوید: «ما در قزوین نزدیک به ۲۵ اداره داریم که به نوعی در مسائل شهری دخیل هستند و هماهنگ کردن اینها وقت و هزینه زیادی را صرف خود می کند. خیلی از این دستگاهها به خدمات و کمکیهای شهرداری وابسته اند و اگر کمک شهرداری به آنها نباشد، قادر به انجام وظایفشان نیستند. اداراتی مثل ارتش، یهزستی، میراث فرهنگی، تربیت بدنی از جمله آنها هستند».

چنین خوش بینی هایی مورد انفاق همگان نیست و عده ای ظریفیت و ساختار شهرداریها را برای پذیرش مسئولیتهای جدید کافی نمی دانند و با واگذاری یکباره این تصدیقات به شهرداریها مخالفت می ورزند. این افراد، راههای میانه دیگری را برای اعمال مدیریت واحد شهری پیشنهاد می کنند. فضل الله هاشمی، دکتر در اقتصاد و کارشناس در مسائل شهرداری، لزومی برای تغییر ساختار تشکیلاتی شهرداریها برای بر عهده گیری این وظایف نمی بیند. وی مناسبترین راه را این می داند که طرحها، برنامه ها و بودجه سازمانهای دولتی - که قرار است امورشان به شهرداری واگذار گردد - توسط شورای شهر به تصویب برسد. یعنی شورا همان طور که برای شهرداری ضوابط و مقررات وضع می کنند، در مورد این سازمانها و دستگاهها نیز اختیار داشته باشند. وی می گوید: «باید به سمتی برویم که شوراها شهر یک مرجع مفسنه و مرجع تصویب و نظارت برای تمامی امور محلی باشند». پیشنهاد وی این است که دبیرخانه شورای شهر زیر نظر شهردار و جزئی از تشکیلات شهرداری باشد و اعضای دبیرخانه پس از انتخاب شدن از سوی شورا یا حکم شهردار منصوب شوند. به نظر وی: «سازمانهای دولتی مثل آموزش و پرورش، تربیت بدنی، شرکت برق، آب، گاز و سایر سازمانهای محلی می توانند نیازها و برنامه های خود را از طریق شهردار به دبیرخانه شورای شهر پیشنهاد کنند و شهردار نیز برای ایجاد هماهنگی در مدیریت شهری و جلوگیری از تداخل فعالیتها، این پیشنهادها را به کارشناسان شهرداری برای بررسی ارجاع دهد! کارشناسان هم این برنامه ها را با سایر فعالیتهای شهرداری هماهنگ کنند و پس از تأیید شهردار به دبیرخانه شورا تسلیم نمایند. این مصوبات پس از تصویب شورا، توسط شهردار به دستگاههای مختلف برای اجرا ابلاغ می شود. این سیستم در جاهای دیگر دنیا

رایج است و به نظر من بهترین بازدهی را هم می توان از آن گرفت».

عده ای دیگر از کارشناسان با اینکه با اصل مدیریت واحد شهری توسط شوراها و شهرداریها توافق دارند، اما حرکتیهای عجولانه را در این حیطه منفی ارزیابی می کنند. هادی مبرقع که سالها در سمت مدیر عاملی اتحادیه شهرداریهای کشور - قبل از انحلال آن - با مسائل شهری سروکار داشته در این باره می گوید: «شهرداریها برای چنین تحولی آمادگی ندارند. این مسئله به قدری واضح است که نیاز به مطالعه و بررسی زیادی هم ندارد. ما باید بگذاریم شوراها شهر یک دوره دیگر نیز تشکیل شوند، یک تجربه ۷-۸ ساله پیدا کنند، مسائل اولیه خودشان را حل نمایند و ارتباطشان را با شهرداریها پیدا کنند؛ سپس در این زمینه تصمیم بگیرند». وی ضمن اشاره به مشکلات ناشی از واگذاری سازمانها و شرکتیهای تخصصی به شهرداریها - که فاقد آن تخصصها و نیروهای هدایتی آنها هستند - به اصل عدم تمرکز در هر سازمانی استناد می کند و می افزاید: «ما می خواهیم تمام خدمات شهری را در سازمانی متمرکز کنیم که در اجرای وظایف کنونی اش هم لنگ است! خیلی کارها در شهرداریهای جهان انجام می شود که باید از آنها الگو بگیریم، ولی هر کاری که آنها می کنند لزوماً در شرایط کشور ما کاربرد ندارد. هدف ما باید اصلاح امور شهرداریها در وضع موجود و گسترش کردن آنها باشد و در این زمینه کار بسیار زیاد داریم. تغییر ساختار تشکیلاتی شهرداریها برای افزایش ظرفیتشان، بحث بسیار حساسی است. اصولاً تغییر ساختار سازمانها بسیار پیچیده، زمان بر و پرهزینه است. به نیروی متخصص زیادی هم نیاز دارد و نمی توان یک شبه آن را به انجام رساند. اگر منظور از تغییر ساختار، تنها تغییر چارت سازمانهاست که بله می شود خیلی راحت ده تا چارت سازمانی کشید، در رأس نام شهرداری و شورای شهر را گذاشت و رپوش هم نوشت شرکت آب، برق، بهداشت، آموزش و... ولی در عمل شما هیچ کاری نکرده اید. بسیاری از مشکلات میان شهرداریها و دستگاههای درگیر سطح شهر، مثل بحث حفاریها - که عموماً مورد گله شهرداریهاست - می توانند با یک هماهنگی، مدیریت صحیح و جلسات مشترک حل شوند و برای حل آنها تغییر چارت سازمانی، اقدام مؤثری نخواهد بود».

#### مشکل کمبود نیروی انسانی متخصص

موضوعی که حتی موافقان بحث واگذاری تصدیقات در مورد آن با احتیاط صحبت می کنند، وضعیت نیروی انسانی فعلی در شهرداریهاست. واقعیت این است که شهرداریها به دلیل تنوع وظایفشان که عموماً وظایف بر زمین مانده شهری است و نیز به دلیل نوع استخدامی که در گذشته داشته اند، از نظر سازمانی با کمبود نیروی کارشناسی و ماهر و تورم نیروی غیرمتخصص مواجه اند. بخش اعظم کارکنان شهرداریها در واحدهای صرف مشغول به کارند و قادر به انجام مأموریتهای تخصصی نیستند. چنین شرایطی این شأنه را تقویت می کند که شهرداریها با چنین ساختاری، چگونه می توانند مسئولیتهای تخصصی را بپذیرند. در واقع این ضعف همیشگی به عنوان پاشنه آشیل شهرداریها مورد توجه نقادان آنها بوده است و اگر از تمام نظرات ابراز شده در

کارشناسان عقیده دارند که شهرداریها در کنار کمبود نیروی انسانی متخصص، دچار مازاد نیروی غیر ماهر هستند؛ از این رو در اصلاح ساختار سازمان تفصیلی شهرداریها باید به این نکته توجه کرد که ضرورت پرداختن به این مسئله از یک اصل پذیرفته شده علمی به نام صرفه جویی در مقیاس نشأت می گیرد





عبدی میرمیر

است که نیروهای را از سایر سازمانها، با این توجیه که در آنجا مدیریت خوبی داشته‌اند و توانمند بوده‌اند، بر می‌دارند و سمت شهر دار را به او می‌دهند. این فرد به طور حتم در اداره صحیح شهر عاجز است. در بسیاری از شهرها، شهرداران، تازه کار هستند، یک شهردار حداقل ۴ سال طول می‌کشد تا با ساختار شهرداری آشنا شود. حالا چطور اینها می‌توانند به مردم خدمت کنند. جای سؤال دارد».

به نظر می‌رسد که شهرداریها برای حل این مشکل، چاره‌ای جز اصلاح ساختار نظام سازمانی و تشکیلاتی خود نداشته باشند. سیدفخرالدین و گیلزاده ضمن صحه گذاری بر این امر اظهار می‌دارد: «مشکل مزمن و قدیمی شهرداریها در کشور ما خلا افراد تحصیل کرده و ماهر است. بدنه کنونی شهرداریها با وجود ضرورت و گذاری وظایف به آنها، جوابگوی نیست و ضرورت دارد همراه با واگذاری وظایف جدید، نسبت به اصلاح ساختار تشکیلاتی و سازمانی کنونی شهرداریها برنامه‌ریزی و اقدام شود».

پیش نویس آیین نامه اجرایی ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه نیز بر این امر تأکید دارد و راهکارهای لازم را برای تحقق آن پیش بینی نموده است. در ماده ۶ این آیین نامه آمده است: «وزارت کشور موظف است با همکاری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، ساختار سازمانی و اجرایی شهرداریها را متناسب با وظایف و مسئولیت‌های جدید به نحوی طراحی نماید که آمادگی لازم برای قبول وظایف را داشته باشند». ماده ۵ این آیین نامه و بند ۹ از بخش ب ماده ۱ قانون برنامه سوم نیز تکلیف نیروی انسانی دستگاههایی را که وظایفشان به شهرداری منتقل می‌شود معلوم خواهد کرد.

#### بیکاری پنهان و عدم کارایی

در بحث نیروی انسانی شهرداریها لازم است به نکته‌های دیگر نیز توجه داشت و آن این است که جذب نیروهای متخصص و افزایش توانمندی شهرداریها به معنی افزایش تعداد نیروها نیست. کارشناسان عقیده دارند که شهرداریها در کنار کمبود نیروی انسانی متخصص، دچار مازاد نیروی غیرماهر هستند؛ از این رو در اصلاح ساختار سازمان تفصیلی شهرداریها باید به این نکته توجه کرد که ضرورت برداشتن به این مسئله از یک اصل پذیرفته شده علمی به نام صرفه‌جویی در مقیاس نشأت می‌گیرد. صرفه‌جویی در مقیاس، یکی از ابزارهای افزایش کارایی و اثربخشی سازمانهاست. هادی

سورد شهرداریها فاکنسور گرفته شود، ضعف نیروی انسانی، عاملی مشترک میان آنها بوده است. این مشکل، قدمتی به اندازه عمر شهرداریها در ایران دارد. نتایج یک سرشماری از کارکنان یک صد شهرداری در سال ۱۳۳۶ نشان داد که از حدود یک هزار نفر از کارکنان فنی و اداری آن شهرداریها، تنها یک نفر دارای تحصیلات دانشگاهی بوده است و بیش از ۲۰۰ نفر تحصیلاتی در حد ابتدایی داشته و یا بی سواد بوده‌اند. آمارگیری در سال ۱۳۴۶ نیز نشان داد که از مجموع ۳۱ هزار و ۵۲۵ نفر شاغلان شهرداریهای کشور، تنها ۱۸۵ نفر یعنی حدود ۶ درصد دارای تحصیلات لیسانس و بالاتر بوده‌اند و بیش از ۵۰ درصد این شاغلان فاقد سواد بوده‌اند. قابل توجه است که بدائیم از ۱۸۵ نفر دانشگاه دیده فوق، ۱۱۶ نفر در شهرداری تهران مشغول بوده‌اند و سهم سایر شهرهای کشور، یعنی ۲۷۱ شهر، تنها ۶۹ نفر بوده است. به دلیل ضعف اطلاعات آماری - که همیشه یکی از مشکلات مدیریت شهری کشور بوده - امکان مقایسه وضعیت فعلی شهرداریهای کشور با گذشته وجود ندارد. اما به عنوان نمونه استان قزوین که در آن از یک هزار و ۸۷۹ نفر شاغل شهرداری در سال ۱۳۷۹ تنها ۳ نفر (۱/۵ درصد) دارای مدرک کارشناسی ارشد بوده‌اند می‌توان جنس زد که نسبتهای فوق تغییر چندانی نباید کرده باشد. سیدفخرالدین و گیلزاده، مدیر کل دفتر امور شهر و روستای استان خوزستان، بزرگترین مشکل شهرداریها را در زمینه سازمان و تشکیلات، خلائیتهای تخصصی و کارشناسی در چارت مصوب اکثر شهرداریهای کشور می‌داند. وی می‌گوید: «صرف نظر از تعداد محدودی از شهرداریها، آن هم در شهرهای با جمعیت بالای ۲۰۰ هزار نفر، در تشکیلات سایر شهرداریهای موجود کشور، پستهای تخصصی بیش‌بینی نشده است و از همین رو بیش از ۹۵ درصد نیروهای شاغل در شهرداریها را نیروهای فاقد تخصص تشکیل می‌دهند». کورش عابدینی، مدیر کل دفتر امور شهر و روستای استان قزوین، یکی از علتهای این معضل را در نحوه ورود این نیروها به تشکیلات شهرداری می‌داند. وی اظهار می‌دارد: «در گذشته نیروهایی که وارد مجموعه شهرداری می‌شدند مراحل قانونی را طی نمی‌کردند، بلکه با سفارش افراد یا نفوذ وارد می‌شدند. اکنون به جمع این افراد دانفوذ، یکی دیگر هم اضافه شده به اسم شورا که با برخورداری خارج از ضابطه، شهرداریها را وادار می‌کند تا نیروهای سفارش شده آنها را جذب نماید». عابدینی این وضع را به سود مدیریت شهری نمی‌داند و معتقد است: «ما در شهرداری تشکیلات و پستهای سازمانی تعریف شده داریم و شهرداری باید براساس آن نیروهای خودش را جذب کند و بدعاش را تجهیز کند». مشکل عدم تخصص در کارکنان شهرداریها، تنها شامل کارکنان امور مالی، اداری و فنی نمی‌شود، بلکه یکی از مشکلات بسیار تأثیر گذار در ساختار و عملکرد شهرداریها، وجود شهرداران غیرمتخصص است. وجود شهرداران بدون تخصص و گاه با تخصصهای غیر مرتبط با مدیریت شهری، عامل بسیاری از نایماتیهای شهرداریهاست. کورش عابدینی در مورد شهرداران غیرمتخصص می‌گوید: «شهردار بودن کار ساده‌ای نیست که هرکسی از عهده آنجا می‌تواند برآید. یکی از گرفتاریها این

اینکه شهرداریها تا چه حد حکومت محلی بوده و استقلال دارند و تا چه حد یک سازمان محلی هستند و تابع دولت مرکزی می‌باشند، موضوع مناقشه برانگیزی است که هنوز در مورد آن، یک اتفاق نظر همگانی وجود ندارد

بر اساس آخرین آمار فصل میزان شهری (سال ۱۳۷۸)

جمع کل نیروی انسانی شهرداریها ۱۶۲۵۱۶

از این تعداد:

۳۶۵ نفر دارای تحصیلات فوق لیسانسی

۱۸۶ نفر دارای تحصیلات لیسانسی

۳۴۱۶ نفر دارای تحصیلات فوق دیپلم

۲۰۹۹۰ نفر دارای تحصیلات لیسانس

۲۰۸۰۱ نفر دارای تحصیلات راهنمایی

۱۶۲۸۵ نفر دارای تحصیلات ابتدایی

۳۶۶۲۲ نفر بیسواد

لازم به ذکر است که به منظور عدم ارسال آمار و

اصلاحات از سری شهرداریها، آمار فوق از صفت

کافی برخوردار نیست.

ساختار گروه اطلاع رسانی مرکز مطالعات برنامه

دهی شهری وزارت کشور





یوسف عز زوئ

بیفزایند. این حرکت می‌تواند به موازات کاستن از حجم تصدیهای شهرداری و واگذاری امور تصدی به مؤسسات خصوصی، تعاونی و سازمانهای غیردولتی و اعمال مدیریت، کنترل و نظارت بر آنها باشد. حسین جعفری، شهردار قزوین، در این زمینه معتقد است: «مأسفانه شهرداریها دچار روزمره‌گی هستند و استراتژی مشخصی نیز دنبال نمی‌کنند. شهرداریها باید کارهای ستادی را دنبال کنند و از انجام امور روزمره و اجرایی تا حد ممکن بپرهیزند». وی در ادامه می‌افزاید: «شهرداریها چون استراتژی مشخصی برای مدیریت و برنامه‌ریزی شهری ندارند، جارت سازمانی‌شان نیز براساس همین کارهای روزمره بوده است و بر آنها دیکته شده است». شهردار قزوین در حال حاضر با کمک مشاوران بخش خصوصی در حال مطالعه بروی تدوین استراتژیهای بلندمدتی است که براساس آن، امور قابل واگذاری به بخش خصوصی و مجوزهای قانونی آن را مشخص نماید. راه حل اصولی شهرداری قزوین شاید از آنجا ناشی شود که واگذاری امور به بخش خصوصی در همه حال نمی‌تواند مثمرتر باشد و باید ملاحظاتی در این باره مدنظر قرار گیرد. این ملاحظات، بحث مستقلی را طلب می‌کند که تا حدودی در مطالب قبلی ماهنامه شهرداریها مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

بسیاری از دستگاههای دولتی که وظایفشان به شهرداری واگذار خواهد شد می‌توانند در قالب مؤسسات و سازمانهای وابسته به شهرداری و براساس اصول بازرگانی، سازماندهی شوند تا علاوه بر استفاده از توان تخصصی و تجربی کارشناسان، از افزایش حجم نیروهای شهرداری نیز جلوگیری شود. برای رسیدن به چنین مقاصدی، تشکیل واحدهای تخصصی در زمینه برنامه‌ریزی، ساماندهی و تصمیم‌سازی در بدنه شهرداریها امری ضروری است که جز با بازنگری در سازمان و تشکلات تفصیلی شهرداریها امکانپذیر نیست.

#### توان مالی و اصلاح ساختار

هیچ سازمانی بدون ایجاد انگیزه قادر به هدایت نیروهایش به سمت اهداف خود نیست. ایجاد انگیزه در افراد سازمان در ارتقای کیفیت و کارایی آنها بسیار اثربخش است. در کنار سایر عواملی که برشمردیم، یکی از دلایل کمبود نیروهای متخصص و ماهر در شهرداریهای کشور، عدم امکانات و تسهیلات کافی برای جذب این افراد بوده است. شهرداریها در ایران، در طول حیات خود همیشه گرفتار ضعف بنیه مالی بوده‌اند؛ از این رو توان استخدام و پرداخت حق الزحمه کافی به افراد متخصص را نداشته‌اند. اگر هم در مقاطعی بر اثر سیاستهای خاص توانستند نیروهایی را تربیت کنند، این افراد در اولین فرصت شهرداری را برای به دست آوردن مشاغل پردرآمدتر، ترک کرده‌اند. پرداخت دستمزدهای متناسب و مکفی از نظر کارشناسان، یکی از عوامل افزایش کارایی و کاهش فساد و تخلفات مالی و اداری است. هادی میرقچ در این زمینه می‌گوید: «کارمند شهرداری باید به قدری تأمین شود که همیشه نگران از دست دادن کارش باشد. ولی در شرایط فعلی، پرمسئله شهرداری می‌داند که اگر بیرونش کنند، احتمال اینکه در بیرون، درآمد بهتری داشته باشد وجود دارد. اما اگر تأمین باشد، از یک منزلت اجتماعی نیز برخوردار خواهد بود و طبیعتاً سعی می‌کند شغلش

میرقچ، کارشناس سابق مدیریت شهری، بزرگ شدن سازمان شهرداری را با عواقب ناخوشایندی همراه می‌داند. وی می‌گوید: «افزایش تعداد کارمندان به هیچ وجه کارایی سازمان را بالا نمی‌برد، بلکه بخشی از انرژی سازمان، صرف سرویس دهی به افراد اضافه می‌شود. مثلاً اگر شما تعداد کارمندان خود را از ۳۰ نفر به ۵۰ نفر افزایش دهید، کارایی سازمان شما افزایش نمی‌یابد، بلکه شما مجبورید به آن ۲۰ نفر اضافه شده نیز سرویس بدهید؛ مثلاً پرونده پرسنلی آنان را درست کنید، اتالیق در اختیارشان قرار دهید و بعد هم خواهید دید که این نیروهای متراکم، وقت خود را به بطلالت خواهند گذراند، اصلی که من به آن معتقدم حداقل کارمند در یک سازمان با کارایی زیاد و حقوق مکفی است». شاید این نگرش در برخورد اول، نوعی تفکر ضدانگلی به نظر آید، ولی این گونه نیست؛ زیرا اشتغال بدون کارایی ارزش خاصی ندارد و خود مشکلی به نام بیکاری پنهان را به وجود خواهد آورد. آمارهایی که اکنون از میزان کارایی سازمانهای دولتی در کشور به طور غیررسمی منتشر می‌شود، این میزان را بین ۱۱ دقیقه تا یک ساعت و ۲۰ ثانیه در روز تخمین زده‌اند که حاکی از ابعاد هولناک اتلاف هزینه‌ها و نیروهاست.

#### صفی کار کنیم یا ستادی بیاندیشیم

همیشه بخش عمده‌ای از نیروهای انسانی شهرداریها، شامل نیروهای صفی بوده‌اند. آمار اشاره شده در سال ۱۳۴۶، نشان می‌دهد که در آن مقطع زمانی، نزدیک به ۸۰ درصد از نیروهای شهرداریها در واحدهای صفی مشغول به کار بوده‌اند. در استان قزوین که نمونه موردی ما برای مقایسه و ارزیابی از کل کشور است، در سال ۱۳۷۹ بیش از ۷۰ درصد از پرسنل شاغل شهرداریهای استان جزء نیروهای صفی بوده‌اند. حرکت به سمت قبول مسئولیتهای جدید در عرصه مدیریت واحد شهری طلب می‌کند تا شهرداریها از حجم نیروهای صفی خود بکاهند و بر سهم نیروهای ستادی و مدیریتی خود که قاعدتاً باید دارای تخصصهای ویژه باشند،

تقویت بنیه مالی شهرداریها بسیاری دیگر از معیارهای اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی از جمله تجهیز آنها به فن آوریهای جدید را نیز فراهم خواهد کرد و با افزایش کارایی و کیفیت خدمات شهرداری به منزلت شهرداریها خواهد افزود





هستند و از این رو تاکنون جزء سازمانهای تأثیرپذیر از وزارت کشور محسوب می شده‌اند. اگر چه شهرداریها براساس قوانین موجود دارای شخصیت حقوقی مستقل بوده و توسط شوراهای محلی نظارت و هدایت می شوند. از نظر عالی نیز، براساس قانون، بخش اعظم بودجه آنها در اکثر موارد توسط مردم محلی تأمین می شود. یک چنین دوگانگی از تعاریف قانونی، شهرداریها را در برزخ بحران هویت قرار داده است و این شاید مهمترین معضل آنها در سطح ملی باشد. از این رو تعیین و تعریف سریع جایگاه آنها در ساختار نظام مدیریتی و حکومتی کشور، گره‌گشای بسیاری از مشکلات آنها خواهد بود.

**نیاز به یک ستاد هماهنگ کننده در سطح ملی و منطقه‌ای**  
علاوه بر آنچه در سطح محلی برشمردیم، در سطح ملی و منطقه‌ای نیز، موانع زیادی بر سر راه ظرفیت‌پذیری سازمان و تشکیلات شهرداریها برای پذیرش وظایف جدید وجود دارد. تکسر و تعدد تشکیلات مرتبط با امور شهرداریها و مدیریت شهری در سطح ملی و منطقه‌ای، مشکلی است که دامنگیر شهرداریهاست. به طور مثال دفتر امور شهر و روستای استانداریها، یکی از چندین واحد منطقه‌ای است که عهده‌دار وظایف متعددی در ارتباط با شهرداریهاست. کوروش عابدینی، مدیر کل این دفتر در استان قزوین، در مورد مشکلات دفتر تحت مدیریت خود می گوید: «دفتر امور شهر و روستا، نتوانسته‌اند به وظایف خود آن چنان که باید و شاید عمل کنند یکی از دلایل این بوده که این دفتر، تشکیلات مناسب با شرح وظایف خود را نداشته‌اند و وظایفی که بر عهده آنان گذاشته شده بسیار گسترده بوده است. در استانداریها وظایفی را که متولی نداشته و امور مترقیه محسوب می شده، می‌دهند به این دفتر؛ چون هم اسم شهر داشته و هم اسم اوست. در حال حاضر، حجم مکاتبات ما سه برابر دفتر فنی است و پرستل ما ۵۰ نفر است».

بسیاری از واحدها، دفاتر و اداراتی که با شهرداریها و امور شهری در ارتباط هستند، همچون شهرداریها فاقد نیروی متخصص شهری‌اند. شهرداریها در حرکت به سمت اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی، خود نیازمند سازمان و تشکیلات تعریف شده‌ای است که امر هماهنگی آنها را در سطح ملی و منطقه‌ای بر عهده داشته باشد. این هماهنگ کننده باید بتواند امور مربوط به شهرداریها را ساماندهی کند و مانند حلقه اتصالی میان شهرداریها و قوای مجریه، مقننه و

را حفظ کند و خوب کار کند. اما شهرداری برای پرداخت حقوق و مزایای مکفی باید از درآمدهای کافی و توان مالی لازم برخوردار باشد. فضل الله هاشمی در این مورد اظهار می‌دارد: «تازمانی که منبع درآمدی قابل اطمینانی برای شهرداریها به وجود نیامده و شهرداریها به اعتبارات دولتی که معلوم نیست داده شود یا نه، وابسته باشند، صحبت از اصلاح تشکیلات آنها بی معنی است». تقویت بنیه مالی شهرداریها بسیاری دیگر از معیارهای اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی از جمله تجهیز آنها به فن آوری‌های جدید را نیز فراهم خواهد کرد و با افزایش کارایی و کیفیت خدمات شهرداری به منزلت شهرداریها خواهد افزود.

#### نسخه بیچی از بالا

لزوم انطباق قوانین و مقررات ناظر بر ساختار شهرداریها با شرایط خاص هر شهرداری از نظر جغرافیایی، اقتصادی، اجتماعی، نیازها، حجم فعالیتها، سختی و صعوبت کار، اندازه شهر و... نکته دیگری است که کارشناسان بر آن تکیه می کنند. چارتهای سازمانی تپ و نظامهای هماهنگی که از سوی وزارت کشور به شهرداریها دیکته می شود، به قیاسی می‌ماند که از تن برخی می‌شرد و به سختی بر تن دیگری می‌رود. کوروش عابدینی نسخه بیچی از مرکز را برای تشکیلات محلی ساکارا می‌داند و می گوید: «در یک شهرداری که در منطقه هموار و مسطح قرار دارد ممکن است ۱۰ نفر برای ارائه خدمات شهری کافی باشند، ولی در شهری با همان درجه که در منطقه کوهستانی و در شیب استقرار یافته، ممکن است برای همان امور ۵۰ نفر هم کم باشد». وی تأکید دارد که تشکیلات شهرداریها باید متناسب با وضعیت اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی آنها تعریف و تدوین شود.

#### سطح ملی و بحران هویت

یکی از مشکلات عمده شهرداریها در ایران این است که تاکنون تعریف جامع و کاملی از جایگاه آنها در ساختار و سلسله مراتب حکومتی نشده است. در واقع هنوز به طور واضح معلوم نیست که شهرداریها در ساختار حکومتی دارای چه جایگاهی هستند و به طور دقیق عهده‌دار چه مسئولیتهایی هستند. اینکه شهرداریها تا چه حد حکومت محلی بوده و استقلال دارند و تا چه حد یک سازمان محلی هستند و تابع دولت مرکزی می‌باشند، موضوع مناقشه برانگیزی است که هنوز در مورد آن، یک اتفاق نظر همگانی وجود ندارد. براساس تعریفی که ارائه شده است حکومتهای محلی همچون دولتهای مرکزی، تنها پاسخگوی مردم محلی هستند که آنها به نمایندگیشان امور را در دست گرفته‌اند. در شرایط فعلی، وزارتخانهها و دستگاههای دولتی متعددی در امور شهرداریها، نقش دارند. مهمترین این ذوایر دولتی، وزارت کشور، وزارت مسکن و شهرسازی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور است. از میان این مجموعه، وزارت کشور به دلیل مأموریت و هدفی که برای آن تعریف شده، بیشترین ارتباط را با شهرداریها دارد. اقدامات و تصمیمات این وزارتخانه و سازمانهای تابعه آن، به طور مستقیم بر عملکرد و ساختار شهرداریها مؤثر است. براساس مصوبه سازمان امور اداری و استخدامی، هماهنگ کردن فعالیتهای سازمانهای محلی بر عهده وزارت کشور است. بخش عمده‌ای از سازمانهای محلی، شهرداریها



**شهر داریها بر اساس قوانین موجود دارای شخصیت حقوقی مستقل بوده و توسط شوراهای محلی نظارت و هدایت می شوند. از نظر مالی نیز، بر اساس قانون، بخش اعظم بودجه آنها در اکثر موارد توسط مردم محلی تأمین می شود. یک چنین دوگانگی از تعاریف قانونی، شهر داریها را در بروز بحران هویت قرار داده است و این شاید مهمترین معضل آنها در سطح ملی باشد**

«چون اتحادیه شهر داریها، نهادی مردمی و مستقل است می تواند نماینده واقعی شهر داریها باشد و با دولت و وزارت کشور وارد مذاکره شود. همچنین می تواند نقش یک حلقه اتصال واقعی را ایفا نماید. اما کارشناسان دیگری وجود دارند که تفاوت زیادی میان اتحادیه و سازمان شهر داریها قائل نیستند و هر دوی آنها را دارای یک جایگاه می دانند. فضل الله هاشمی ضمن بیان این نظر می افزاید: «به عقیده من بین سازمان شهر داریها و اتحادیه شهر داریها هیچ فرقی نیست؛ سازمان می تواند نقش اتحادیه را نیز بازی کند. در گذشته هم اتحادیه شهر داریها مستقل از وزارت کشور نبود و بودجه اش توسط دولت تأمین می شد؛ همچنین هیئت مدیره اش نیز توسط وزیر کشور منصوب می شد».

سازمان شهر داریها در صورت همه جانبه نگرایی در حیطه وظایف و ساختار تشکیلاتی خود می تواند انتظاراتی را که از اتحادیه شهر داریها می رود نیز برآورده سازد. فخرالدین وکیل زاده این انتظارات را این گونه بیان می کند: «این سازمان باید بتواند به عنوان پشتیبان و حامی شهر داریهای کشور در هدایت، سازماندهی و سامان بخشی به امور آنها انجام وظیفه کند و در کنار شهر داریها و شوراهای شهر به عنوان ارکان اصلی حکومتهای محلی آینده کشور، حرکتهای سازنده ای داشته باشد. صادق محمدی، شهردار امیدیه و یکی از سه شهردار عضو شورا ی سازمان شهر داریها، نیز وعده می دهد که: «با توجه به عضویت سه نفر از شهرداران در شورای سازمان، جریان انتقال خواسته ها، مشکلات و پیشنهادها از پایین به بالا برقرار خواهد شد تا امروز تشکیلاتی که بتواند از حقوق شهر داریها در سطح کلان دفاع کند وجود نداشته است، اما سازمان شهر داریها این خلأ را پر خواهد کرد».

امید است که این سازمان بتواند با پیشنهاد و تصویب ضوابط و مقررات لازم، به کارگیری نیروهای متخصص، توسعه آموزش، تبادل تجربیات شهر داریهای کشور و جهان و زمینه های اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی شهر داریها را برای به انجام رساندن مأموریتهای خود فراهم آورد.

#### انچه پیش روست

اصلاح ساختار سازمانی و تشکیلاتی شهر داریها در سطح ملی و محلی، نمی تواند حرکتی مستقل و یا انتزاعی باشد؛ بلکه رسیدن به شرایطی مطلوب در این زمینه در گرو تحقق مسائل زیر است:

- ۱- امکان دستیابی به استقلال و توانایی مالی.
- ۲- امکان جذب و به کارگیری نیروهای متخصص و ایجاد شرایط مناسب برای آنان.
- ۳- امکان تهیه قوانین و ضوابط متناسب با ویژگیهای محلی.
- ۴- امکان حرکت به سمت مدیریت واحد شهری.
- ۵- امکان کاهش امور مربوط به تصدی و پرداختن به امور مدیریتی.
- ۶- امکان آموزش دائمی کارکنان و آشنا کردن آنان با دانش روز.
- ۷- امکان دستیابی سریع به اطلاعات دقیق برای تصمیم گیری و برنامه ریزی.

قضائیه عمل نماید. قاعدتاً این نقش باید از سوی وزارت کشور و دوایر تابعه آن ایفا می شد. اما برخی اعتقاد دارند که وزارت کشور به دلیل گستردگی و حجم زیاد وظایف خود، در این امر به اندازه کافی موفق نبوده است؛ زیرا مانند شهر داریها، در وزارت کشور و واحدهای تابعه آن نیز کمبود نیروهای کارشناسی مسائل شهرداری موجب معطل ماندن برخی از امور آنها شده است. مسعود شکر الهی در این زمینه می گوید: «یکی از مشکلات قابل توجه در بحث مدیریت شهری کشور، موضوع عدم انسجام بین شهر داریهای کشور از نظر مدیریتی و هماهنگی است. نقص در این است که شهر داریها در سطح ملی از یک واحد ستادی که آنها را هماهنگ کرده و برنامه هایشان را نظارت و هدایت کند، محروم بوده اند. البته تاکنون معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور به همراه ادارات کل این معاونت، این نقش را برعهده داشته اند، ولی همان طور که در عمل مشاهده می شود، این کار به هر حال با مشکلاتی مواجه بوده است».

مجموعه شرایط فوق، مسئولان را به فکر چاره ای برای یک دست کردن تشکیلات مدیریتی کلان شهر داریها در سطح ملی و منطقهای کرده است. این تشکیلات باید بتواند از عهده وظایف بسیاری برآید و همچون یک ستاد هماهنگ کننده شهر داریها در سطح ملی وارد عمل شود.

#### سازمان شهر داریها در دستور کار

ساده ۶۲ قانون شهر داریها، انجام چنین امری را برعهده سازمانی به نام سازمان شهر داریها گذارده بود. در سال ۱۳۶۵ هیئت وزیران، تشکیل این سازمان را تصویب کرد، ولی ایجاد آن تاکنون به تعویق افتاده است. اکنون وزارت کشور تشکیل این سازمان را در دستور کار خود قرار داده است. آیا این سازمان قادر خواهد بود به نیازهای رویه گسترش مدیریت شهری در سطح ملی و منطقهای پاسخ گوید؟ عده ای به دلیل ماهیت دولتی این سازمان، انجام چنین رسالتی را از جانب آن مورد شک و تردید قرار می دهند. هادی میرقربان نسبت به اینکه سازمان شهر داریها بتواند نقش حلقه اتصال میان شهر داریها و دولت را بر دوش بگیرد، خوش بین نیست. وی می گوید: «این اتصال، واقعی و کارساز نیست؛ سازمانی ایجاد می شود با همان افراد، همان سیستم، همان مکانیسم و همان دیوانسالاری دولتی». وی تشکیل اتحادیه شهر داریها را که از نمایندگان شهرداران و با کمکهای مالی شهر داریها به وجود می آید و مستقل از دولت است، لازم می داند و می گوید:





## طراحی، ابزار مقابله با تخریب گرایی (وندالیسم) در محیط شهری

رضا مرتضایی  
کارشناس ارشد طراحی صنعتی

تخریب گرایی (وندالیسم) پدیده بیمارگونه‌ای است که در محیط‌های شهری اکثر جوامع وجود دارد. از آنجا که این پدیده، ابعاد و ریشه‌های متنوع آسیب‌شناسی اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، روانی و محیطی دارد، درمان و مبارزه با آن نیز باید چند بعدی باشد و همه عوامل ذی‌ربط را مد نظر قرار دهد.

مقاله زیر به موضوع یاد شده - بیشتر از زاویه طراحی صنعتی و آثار متقابل آنها بر یکدیگر - پرداخته است. بدیهی است که ریشه‌یابی و ارائه راهکارهای ضروری از دیدگاه برنامه‌ریزی اجتماعی، همچنین برنامه‌ریزی و طراحی شهری برای تکمیل این دیدگاه و کاهش وندالیسم، امری اجتناب‌ناپذیر است.

در هر یک از گرایش‌های طراحی، به نوعی شاهد آثار ناشی از اعمال تخریب‌گرایی (وندالیسم) هستیم. حاصل کار این گروه بزرگ از طراحی‌گران - اعم از سنتی، گرافیک، محیط زیست، شهری، معماری و مجسمه‌سازی - از خسارت‌های تخریب‌گرایی در امان نیست. آگاهی از وجود وندالیسم در یک محیط و همچنین میزان، نوع، گستردگی، عمق و تعداد آن، طراح را قادر می‌سازد ملاحظات در طرح خود به کار گیرد تا نوع خسارت به حداقل برسد.

در کل، پدیده وندالیسم، به دلیل گستردگی مفهومی از دو زاویه مختلف بررسی شده است: ابتدا به عنوان یک پدیده اجتماعی و پژوهشی در جامعه و سپس به عنوان یکی از عوامل تأثیرگذار در طراحی ملباس شهری.

### وندالیسم، پدیده اجتماعی

امروزه در اکثر مناطق شهری، وندالیسم به شدت شیوع پیدا کرده است. این پدیده در مناطقی که شهرنشینی رو به توسعه، ناهمگونی در بافت جمعیت، افزایش جمعیت، مهاجرت و دگرگونی در نظام ارزشی است، به وفور یافت می‌شود.

### سابقه و تعریف وندالیسم

معنی تاریخی و ریشه‌ی واژه وندالیسم از کلمه وندال اخذ شده است؛ قبایلی از نژاد ژرمن‌ها در شرق اروپا که غرب را همواره مورد تاخت و تاز قرار می‌دادند و در قرون چهارم و پنجم میلادی می‌زیستند. این قبایله در ۴۴۵ میلادی امپراتوری روم را غارت کردند و بر آن چیره شدند. از این افراد عموماً به عنوان تخریب‌گر این هنر، تمدن و ادبیات روم یاد می‌شود. در نهایت هم به افریقای شمالی



مهاجرت کردند. اعمال آنان با چهل سمانه‌ای همراه و از هر گونه حساسیت و اندیشه‌ای غازی بود» ۱.

بر اساس تعریف واژه وندالیسم در فرهنگ آکسفورد، این واژه در ۱۶۶۲ میلادی به تخریب جاهلانانه یا آگاهانه هر چیز زیبا، محترم و حفاظت شده‌ای اطلاق می‌شد. واژه وندالیسم به تدریج گسترده شد و هر گونه رفتار مخرب، بی‌پروا، بی‌ارنگ و بی‌رحمانه را در بر گرفت. این تعابیر بویژه در حیطه هنر و آثار هنری مصداق یافت. ۲

ولی به نظر می‌رسد صرف تعریف وندالیسم به گونه‌ای از رفتارهای خشونت‌آمیز یا تخریب‌گرانه کافی نیست. این تعریف نمی‌تواند وندالیسم را از انواع دیگر رفتارهایی که از انسان سر می‌زند و در بردارنده حالات یادشده است، متمایز سازد. برای مثال، اگر فردی شینی را - عمدی یا غیر عمدی - بشکند، سپس به نوعی در حسد جبران خسارت وارده و تهیه و تعمیر آن برآید! این رفتار وندالیسم شمرده نمی‌شود. همچنین اگر شخص آنچه را متعلق به خودش است و نه دیگری از میان ببرد! این رفتار هم وندالیسم محسوب نمی‌شود. این صفت به فعالیت‌هایی نیز اطلاق نمی‌شود که به نوعی اجازت تخریب صادر شده است؛ مانند مسابقه‌های پرهیجان و ماجراجویانه یا قورویختن بناهای فرسوده برای بازسازی، نوسازی و از این قبیل به توسط سازمانهای مسئول. با عنایت به مطالب فوق، رفتاری را می‌توان وندالیسم خواند که ضمن دارا بودن جنبه‌های خشونت و تخریب، ویژگی‌های زیر را نیز داشته باشد:

الف - صدمه به چیزهایی که متعلق به دیگران است و نه شخص تخریب‌گر.

ب - صدمه به اموال عمومی و مردم.

ج - در کل، هر خسارتی که دیگری باید آن را جبران کند و مسئولیت خسارت وارده بر عهده اوست.

آنچه در این میان بیشتر آشکار است و هدف این پژوهش نیز هست، صدمه به اموال عمومی است که میلمان شهر هم در آن جای دارد. این مورد شاید از آنجا نشأت می‌گیرد که به نظر نمی‌رسد اسواال بیاد شده صاحبی داشته باشند، یا به فردی متعلق باشند و با اینکه حداقل تعیین مالکیت آنها دشوار است.

#### احساس تملک

تنها فسلان نظارت فراگیر و پایمالی حقوق عمومی، لزوماً به وندالیسم منجر نمی‌شود. بی‌تفاوتی در اعمال و رفتاری که باعث قسرانیش، خرابی، پارگی و... می‌شود، خود عامل مهمی است. یا حتی اعمال بسیار پیش پا افتاده‌ای مانند پرتاب توأم با بی‌دقتی زیاده به سوی زیاده‌دان، شروع کوچکی است برای تخریبی بزرگ.

به این ترتیب یکی از پدیده‌های بروز وندالیسم، احساس بی‌تفاوتی در مالک شمردن خود نسبت به اموال عمومی است. در نتیجه، وقتی حس تملک نباشد مسئولیتی هم در قبال مراقبت از آن نخواهد بود. تملک، واژه پیچیده‌ای است؛ چون مفاهیم ضمنی و کلی زیادی را در بر می‌گیرد. کالین وارد (Colin Ward) این مفهوم را چنین بیان می‌کند:

«حس تملک تنها منوط به یک شینی نمی‌شود، بلکه این حس می‌تواند درباره یک فعالیت، اندیشه، آرمان یا عقیده نیز باشد. این بدان معناست که فرد می‌تواند قسمتی از هویتش را در چیزی سرمایه‌گذاری کند که در ظاهر متعلق به او نیست. در نتیجه، اعمالی که از او سر می‌زند، بازتاب ارزشمند آن تفکر خواهند بود. ۳ از آنجا که کمتر مشاهده شده است، وندال‌ها به اموال خود آسیب برسانند - که اگر چنین باشند در کل وندالیسم آرزایی نمی‌شود - ترفیق حس تملک در میان این افراد می‌تواند کلید حل

بسیاری از معضلات اجتماعی باشد.

دیگر عواملی که می‌توانند ریشه‌های وندالیسم شمرده شوند عبارت‌اند از: «توارث، محیط‌های نخستین تربیتی، شخصیت مجرمان، وضع اجتماعی و اقتصادی، وضع فعلی زندگی بزرگواران، محیط‌های تحصیلی، جریانه‌های ادراکی، شناختی و انگیزشی، شرایط و وضع مکانی موضوعات مستعد وندالیسم» ۴.

#### انواع وندالیسم‌های رایج

«از دیدگاه اجتماعی، انواع وندالیسم را می‌توان در پنج گروه دسته‌بندی کرد: وندالیسم مال اندوز، تاکتیکی، انتقام‌جو، تفریحی و خصومت‌5. اکثر تخریب‌های حاصله، در یک یا چند گروه از این دسته‌بندی جای می‌گیرند.

#### وندالیسم مال اندوز (Acquisitive)

صدمه‌های وارد در این نوع، برای کسب پول و اموال است.

وندالیسم در مناطقی که شهرنشینی رو به توسعه، ناهمگونی در بافت جمعیت، افزایش جمعیت، مهاجرت و دگرگونی در نظام ارزشی است، به وفور یافت می‌شود.

اعمالی مانند کندن و برداشتن علائم راهنمایی، آرم اتومبیلها، تابلو اسامی محلها و اشخاص، قطعات پارکومتر، تلفن عمومی و تجهیزات آن، شخص وندال در این حالت، تنها در اندیشه مال خود کردن اشیای عمومی است؛ حتی با چیزهای بی‌ارزش.

#### وندالیسم تاکتیکی (Tactical)

خسارت‌های ایجاد شده در این حالت، یک تاکتیک حساب شده است. این وندالیسم بیشتر از به دست آوردن دارایی در پی یک مقصود خاصی است. خسارت وارده، لزوماً بیانگر خصومت نیست و اغلب هدف تخریبی، دلخواه و آزاد انتخاب می‌شود، اما اندیشه این گونه رفتار تخریبی به عنوان یک تاکتیک، به طور کامل مطرحی شده و حسابگرانه است.

برخی از اعمالی که برای جلب توجه زیاد و همراه با خسارت انجام می‌شود در زمره این نوع وندالیسم است. متداولترین خسارت در این وندالیسم، کساری است که با گردان و بی‌خانمانها برای به دست آوردن جلی خواب و غلغلی گرم انجام می‌دهند؛ شکستن شیشه در حضور پلیس و نیروهای انتظامی.

#### وندالیسم انتقام‌جو (Vindictive)

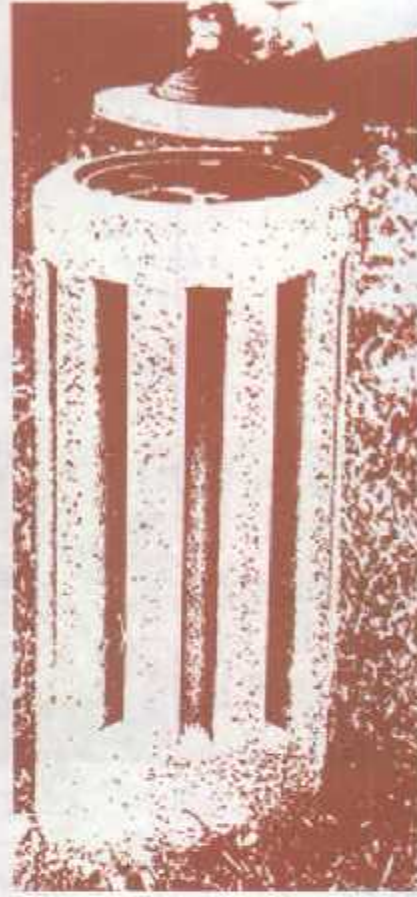
تخریب اموال به قصد انتقام، از انواع مهم و شدید وندالیسم به حساب می‌آید. در حسد تخریب واقعی به طور معمول از آنچه به ظاهر دیده می‌شود بیشتر است و پیامدهای زیادی به دنبال دارد. این وندالیسم عوامل زیادی دارد. در این نوع از انتقام‌جویی، در صد از تصای لذات آنی و کوتاه مدت، پابین است، ولی نتیجه عمل از امنیت بیشتری برخوردار است.

#### وندالیسم تفریحی (Play)

وبرانیهای زیادی بر اثر این نوع وندالیسم و تفکر حاکم بر آن بر بیکر حاسمه وارد می‌آید. این کار، یک قانون شکنی محض است، اما در موارد زیادی هم نقض هیچ قانون مشخصی نیست.

در بیشتر وندالیسم‌های تفریحی، قدری خصومت هم وجود





تصویر شماره ۱ - طراحی یک درک در سبک از وندالیسم در طراحی خود مانده باشد

دارد. محرکاتی مانند کنجکاوی، رقابت و مهارت بسیار مهم هستند. به طور مثال، هدف قرار دادن حیاب شیشه‌ای چراغ پارک یا خیابان به منظور کسب لذت، نوعی وندالیسم تفریحی است. این نوع در بین خردسالان نیز زیاد رایج است و احتمال دارد هر کسی روزی مادرت به این کار کرده باشد.

در این میان، پدیده‌ای هم موسوم به «گلوله برقی» وجود دارد که در گروه تخریب تفریحی جای می‌گیرد. بر اساس این نظریه، در بین یک شیشه شکسته، یا یک سطل درب و داغان، دیگران را به مشت و لگد زدن و تخریب بیشتر آن شیشه خراب بر می‌انگیزد و چه تسمیه این نظریه به پدیده گلوله برقی این است که وقتی کسی گلوله‌ای از سرف را به فرد دیگری می‌زند، دیگران نیز به پیروی از او می‌پردازند. پس در مورد تخریب اشیاء هم این قانون صادق است؛ یعنی با دیدن اولین تخریب، تخریب‌های بعدی مداوم و استمرار می‌یابد.

#### وندالیسم خصومت (Malicious)

مثالهایی از این نوع وندالیسم خشن و وحشیانه عبارت‌اند از: خطا کشیدن روی بدنه اتومبیل، بیرون کشیدن گل‌های پارک، آزار دادن حیوانات و جانوران برخی تفریحگاه‌های عمومی، پنجره‌کندن لاستیک‌های اتومبیل‌های یک توقفگاه، شکستن آنتن و آینه اتومبیل و موتورسیکلت، قرار دادن موانع بزرگ روی خطوط آهن، پرتاب سنگ به تیشه‌های قطار در حال حرکت و اتصال برق به وسایل عمومی.

پیش‌بینی نتایج حاصل از این نوع وندالیسم بسیار گسترده و دشوار است؛ اما شاید بتوان مواردی همچون خستگی، ملالت، غصب، نومیدی، درماندگی و افسردگی را پیامدهای اولیه آن دانست. جوامع مختلف هنوز به دلیل جنبه‌های کاملاً غیر انسانی این نوع وندالیسم پاسخ درخور و مناسبی برای آن نیافته‌اند. این اعمال از سویی به اندازه وندالیسم‌های انتقام‌جو، مال‌اندوز و تاختیکی، خاص نیست و از سوی دیگر به اندازه مفاهمی همچون شیطنت، وحشی‌گری و بی‌خیالی، کلی نیست. در میان بیشتر



وندالیسم، عامل تأثیرگذار بر طراحی همان‌طور که اشاره شد، وندالیسم یکی از اصلی‌ترین عوامل مؤثر در طرح نهایی، بویژه در حیطه مبلمان و عناصر شهری است. این تأثیر به قدری عمیق است که محصولی بدون رعایت نکات طراحی ضد وندالیسم، در عمل فاقد کاربرد بوده و تنها یک تندیس زیبا برای موزه‌های شهر محسوب می‌شود. دو نکته مهم در این میان، طراحی کامل با اعتیاد به وندالیسم و شرایط محل و دوم، نحوه نصب و استقرار اجزای شهری است. این دو نکته، مهمترین مسئولیت طراح مبلمان شهری است.

#### نقش طراح

در حیطه طراحی مبلمان شهری که در برابر وندالیسم هم مقاوم باشد، نقش کلیدی، مربوط به طراح است. او می‌تواند همراه با آفرینش یک محیط انسانی، احساس احترام و تملک را در افراد برانگیزد و عامل نوعی وندالی‌ها باشد. به عبارت دیگر، طراح باید

یکی از پدیده‌های بروز وندالیسم، احساس بی‌تفاوتی در مالک شمردن خود نسبت به اموال عمومی است. در نتیجه، وقتی حس تملکی نباشد مسئولیتی هم در قبال مراقبت از آن نخواهد بود

جزئیات اولیه و تجهیزات عمومی را به گونه‌ای طراحی کند که به راحتی دیده شود و تشبه شیئی دیگری نباشد، توهم و مشکل در استفاده ایجاد نکند و حس تعلق و مسئولیت بیاقریند. در کل، طراح باید درک درستی از وندالیسم در جامعه مورد نظرش داشته باشد (تصویر ۱).

به ندرت دیده شده است که وندالی‌ها به چیزی که متعلق به دیگری است و از آن به خوبی مراقبت می‌کند صدمه بزنند. خانه‌ای در طی سالها سالم و دست نخورده باقی مانده بود، به محض اینکه شیشه‌ای از آن شکسته شد و ترمیم نشد، وندالیسم به سرعت شایع شد. هر کسی به طور ذاتی تمایل دارد به محیطی که جذاب است و خوب حفظ می‌شود احترام بگذارد.

گاهی ساخت و نصب تجهیزات دچار مشکل است. دستگیره یا لولایی در بسیاری از مکانهای عمومی در این زمره هستند. طراح در برابر ساخت تجهیزات اولیه و مبلمان مقاوم، مسئول است.

در بسیاری از شرایط در معرض قرار ندادن محصول یا شبلی آسیب‌پذیر، خود کمک بزرگی است. انتخاب شیشه‌های بزرگ برای یک مدرسه پر از دانش آموز، وندالیسم را ترغیب می‌کند.

حالت دیگر این تغییر در تلقن عمومی و «وندینگ ماشین» ۶ دور از دسترس قرار دادن محتویات با ارزش و صندوق سکه آنهاست. در این گونه محصولات باید حداکثر مقاومت را لحاظ کرد. موفقترین نوع این محصولات دستگاه‌هایی موسوم به عابر بانک است.

یک تجربه دیگر هم مربوط به دیوارهایی است که عموماً اولین هدفها و ساده‌ترین نوع وندالیسم هستند. در یک مورد مستند، دیوار ورودی توقفگاه زیرزمینی فروشگاههای بزرگ در ایس ویج انگلستان، تخته سیاه همیشگی وندالی‌ها شده بود. وقتی با تدبیر یک طراح، تصمیم به اجرای یک نقاشی دیواری گرفته شد

الگوهای رفتاری که در این نوع وجود دارند شاید بتوان نتایج زیر را عمومیت داد:

الف - در تخریب‌هایی که صورت می‌گیرد بیشتر، هدف اموال عمومی است تا خصوصی.

ب - وجود برخی ویژگی‌های فیزیکی - عامل ترغیب تخریبگران است، مانند ساختمانهای نیمه کاره.

ج - با توجه به ویژگی‌های اجتماعی برخی مکانها و مناطق، تخریب زیاد را این چنین می‌توان شناسایی کرد: محوطه‌های بزرگ بیشتر از کوچک، آپارتمانها بیشتر از ویلاها و خانه‌های شخصی و در آخر، مناطق فقیر بیشتر از مرفه.

د - این اعمال اکثراً گروهی بوده است تا فردی.





نمایشگاه بین‌المللی معماری و طراحی شهری در تهران

و سپس انجام پذیرفته، آن مورد نیز به طور تقریباً کامل منتفی شد. در نهایت باید گفت طراحی در قبال کاهش صدعات قابل پیش‌بینی و پیشگیری به طور کامل مسئولیت دارد.

### طراحی جزئیات و مبلمان ضدوتدال

وندالیسم یک جرم شایع است. تنها در سال ۱۹۷۸ بیش از ۳۰۶ هزار و ۳۰۰ تخریب در سوازد مختلف در انگلستان و ولز گزارش شده است. شرکت ملی راه‌آهن فرانسه در سال ۱۹۸۹ بالغ بر ۲۰۰ میلیون فرانک صرف بازسازی و مرمت خرابکارهای ناشی از وندالیسم کرده است. اتوبوسرانی پاریس چندی پیش گزارش کرد که سالانه ۵ هزار شیشه اتوبوس تخریب شده است. کمیته سنای آمریکا در سال ۱۹۸۵ اعلام کرد بیشترین اعمال وندالیسم در مدارس این کشور انجام می‌گیرد (۵۰۰ میلیون دلار).

وندالیسم می‌تواند موجب حادثه شود و یا به نوعی در آن نقش داشته باشد. باجه تلفنی که واژگون شده، سانحه رانندگی می‌آفریند. سرسره تخریب شده، خردسالان و نوجوانان را مجروح می‌کند. محوطه‌ای که علائم آن از بین رفته است، موجب کسالت ساکنان و تضعیف روحیه آنان شده و در کل، وندالیسم را تشویق می‌کند.

طراحان و متخصصان به تنهایی قادر نیستند به جنگ معضلی بروند که ریشه در باورهای اجتماعی غلط یک جمع یا یک نفر دارد. اما طراحی دقیق و انتخاب مواد و وسائل درست، باعث کاهش خسارت از جوانب مختلف می‌شود. به طور مثال، دقت در انتخاب جابه‌های شفاف از جنس پلی کربنات پلاستیکی به جای شیشه چراغ روشنایی پارک و طرح خاص تیرک روشنایی در فضای آزاد، عمر محصول و دوره استفاده از آن را افزایش می‌دهد (تساوی ۲ و ۳).

### وسائل روشنایی عمومی

در حفاظت وسائل روشنایی در محیطهای باز و عمومی، سه

وندالیسم یکی از اصلی‌ترین عوامل موثر در طرح نهایی، بویژه در محیطه مبلمان شهری است. دو نکته مهم در این میان، طراحی کامل با عنایت به وندالیسم و شرایط محل و دوم، نحوه نصب و استقرار اجزای شهری است.

شاخص‌های اهمیت استه‌الف - کیفیت نصب - مراقبت - ساختمان محصول.

الف - نصب عناصر نوری در محلی دور از دسترس وندال‌ها، کناری شایسته است؛ به طور مثال نصب چراغ روی دیوار در ارتفاعی مناسب اما این امکان هم وجود دارد که در این حالت، تمامی خواسته‌های نورپردازی و روشنایی مورد نظر طراح برآورده نشود. تیرهای روشنایی نباید در نزدیکی ساختمانها یا دیوارهای کوتاه نصب شوند؛ چرا که از طریق آنها امکان دسترسی به عنصر نوری و شاید تخریب دیده نشده از سوی طراح امکانپذیر گردد. تمامی کابل‌های این وسائل باید تا حد امکان زیرزمینی باشند و در پی‌سازی آنها نیز رعایت استحکام کافی شده باشد.

ب - اگر چراغها و عنصر نوری به طور مرتب و مفید، بازمی‌و

نگهداری نشوند، با کوچکترین صدمه اتفاقی، اثر مثبت خود را از دست می‌دهند و عاملی می‌شوند در برانگیختن وندالیسم. رفته‌رفته صدعات عمدی به قدری گسترش می‌یابد تا روحیه تخریب از طریق وسائل خراب و فقدان نظارت کافی از سوی مسئولان و ساکنان بر محیط چیره گردد.

ج - وسائل روشنایی در حقیقت باید به یک ساختمان محکم و بادوام با پوششی مقاوم در برابر خراش و ساییدگی مجهز باشند. مواد به کار رفته در ساختمان تجهیزات روشنایی نباید رنگ یزند یا قطعاتش به راحتی خم شده و یا تغییر حالت دهد تا جایی که ممکن است اتصالات جزئیات چراغ باید پنهان باشد و نباید به گونه‌ای باشد که چیزی را به راحتی بتوان بیچاند و یا باز کرد.

### علائم، حروف و تابلوها

اگر چه استفاده از علائم شهری، حسن زندگی و تلذگی به نیمیای شهر می‌بخشد، اما افراط در استفاده از آنها محیط را نامتعادل می‌سازد و سایر اجزای شهر را نامزگار جلوه می‌دهد. پدای تابلوهای نوری و لامپ‌های نئون، نه تنها پدیده‌های تازه و جذاب برای وندال‌ها محسوب می‌شوند، بلکه کمک کرد غذای وندال بالقوه به بالفعل تبدیل شوند. همچنین ضمن ارائه محیطی گسترده برای تیل به مقصود - که همانا تخریب بود - هدفهای روشن و مشخصی برای برتاب سنگ و ... نیز شد. توصیه‌هایی که برای وسائل روشنایی عمومی شد، در مورد علائم نیز صادق است. دور از دسترس قرار دادن، یکی از راههای مفید است؛ همین طور است کاهش اندازه و سطح تابلوها تا حد امکان و تا حدی که حفاظت از آنها به وسیله فضای پیرامونشان حس شود.

از دیدگاه اقتصادی، به کار بردن مواد مقاوم در برابر وندال مانند پلی کربنات‌ها، «پلی متیل متا اکریلیک» (PMMA) یا مواد سبک، ماندنی‌تر و عیلتی‌تر هستند، ضمن اینکه معمولاً هزینه‌های اولیه، در جریان مراقبت، تعمیر و نگهداری مستهلک می‌شوند.

### انواع حفاظ خارجی

حصار، توده و ترمی، حفاظهای خارجی انواع محیطها و فضاها هستند. از آنها برای بالا بردن امنیت، خلوت و تعیین حدود استفاده می‌شوند. اما با این حال به شدت تحت تأثیر انواع وندالیسم قرار دارند. برای کاهش خسارت فقط باید در جایی استفاده شوند که نیاز واقعی به آنها وجود دارد. تجربه ثابت کرده است که وقتی جریان آمد و شد در پیاده رو و فضای بیادگان طبیعی است، تقسیم‌بندی و مرزبندی گذرها با انواع حفاظ، در تردد و جریان آمد و شد، مشکل ایجاد می‌نماید و در نتیجه، وندالیسم‌های گوناگون چهره‌نشان می‌دهند. در این حالت نخستین تخریب خم کردن و برداشتن حفاظهای یادشده است. بنابراین نباید هیچ گاه مانع آزادی حرکت شد.

اگر ایمنی و کنترل محیط مدنظر است می‌توان از حفاظهای



نمایشگاه بین‌المللی معماری و طراحی شهری در تهران





زیباله با تیر کهای روشنائی یکپارچه است، استفاده از یک تسمه فولادی اضافی برای تقویت، توصیه می شود. اجزایی از میلان شهری که نیاز به تثبیت در زمین دارند مانند نیمکت ها، باید در عمق مناسب بی ریزی شوند. همچنین کفسازی اطراف آنها نباید به گونه ای باشد که عامل تشویق و تقابلیسم باشد. دیگر میلان شهری که در زمین ثابت نمی شوند، باید به قدری سنگین باشند تا به آسانی جابه جا نشوند.

پارکومترها هدفهای فریبنده ای برای خرده دردها هستند. یک پارکومتر ضد وندال به درهایی مجهز است که اتصالات و جزئیات آن در جای خود قرار گرفته و کاملاً مساف است. درزهای آن نباید هیچ فاصلهای داشته باشد؛ زیرا امکان اهرم کردن در و قاپ آن به زور فراهم می شود. پارکومتر باید به نولهای مخفی و قفل ضد حرارت مجهز باشد. در کل باید گفت به دلیل گران قیمت بودن این وسائل، هر گونه دقت در انتخاب مواد و طراحی آن باید در جهت مقاومت در برابر آسیبهای عمومی باشد. اگر یکی از این پارکومترها با موفقیت باز شود، روش انجام این کار به سرعت بخش می شود و در طرف عدت بسیار کوزهایی سایر پارکومترها سرفت، تخریب و یا تخلیه می شوند.

گلدانهای خیابانی آشیای مطمئنی در برابر وندالیسم هستند. به دلیل وزن و حجمشان و نداشتن جزئیات جذاب چندان مورد توجه وندال ها نیستند. اما گیاهان و گل کاریهای داخل آنها به طور کامل آسیب پذیرند. عبور از میان گیاهان یک عادت ناپیدا و تخریبی رایج است. آرایش و چیدمان درست گلدانها در محیط نیز عاملی بازدارنده و مؤثر است. اگر به جای کاشت گلهای لطیف - که هر انسانی را به بویسن و لمس آن وامی دارد - از گیاهان مقاوم، انبوه و تیخ دار استفاده شود، تخریب انسانی کمتر خواهد شد. اما اگر زیباله ای به داخل آن پرتاب شود مشکل در نظافت آنها خواهد بود.

کیوسک تلفن در طی سالیان متمادی، هدف شناخته شده ای برای وندال های کوچک و بزرگ بوده است. ادارهای پست هر منطقه برای تقویت آنها تلاش زیادی می کنند. یکی از تمهیداتی که در باجه های جدید قابل ذکر است، جایگزینی صفحات فلزی در پنجره های ردیف پایین به جای شیشه است. همچنین تبدیل شیشه به صفحات شفاف پلاستیکی می تواند تدبیر مناسبی باشد. استفاده از تجهیزات تمام فولاد برای فلک تلفن، تقویت گوشی با سیم روکش دار فلزی، داخل بردن شماره گیر به نحوی که کندن آن دشوار باشد، روشنائی ۳۴ ساعته با لامپهای فلورسنت و محل استقرار مناسب تمهیدات مؤثرتری در کاهش وندالیسم هستند.

در کل باید گفت وندالیسم پدیده ای اجتناب ناپذیر است و لزوم برخورد اصولی با آن، شرط عقل است. نکته قابل ذکر این است که تمام تمهیداتی که برای تجهیز و تقویت محصولات شهری به طرجهای ضد وندال صورت می پذیرد، حالت مسکن را دارد. در مان این درد اجتماعی، ارتقای سطح فرهنگی جامعه است؛ کار فرهنگی روی سطوح مختلف جامعه، تدبیری مانند تهیه فیلم، عکس، اعلان، کتاب و نشریه، برگزاری سخنرانی، همایش، دوره های آموزشی و در کل تشویق، ترغیب و آگاه ساختن مردم از فواید این کار و زیانهای آن لازم است.

پرواضح است که چنین بسیجی نیازمند همت عالی و عزمی جزم است. وقت، حوصله، سرمایه و تدبیر، ابزار این کار بزرگ است. همچنین طراحان باید بدانند که همواره پیش از ظهور یک محصول نو و عمومی کردن آن، فرهنگ استفاده از آن محصول مطرح است - و نه خود محصول - که باید در جامعه جا باز کند.

نیمه باز استفاده کرد. این تدبیر هم باعث ایمنی و خلوت می شود و هم امکان گشت و کنترل بهتر فضای محصور را به وسیله مأموران فراهم می سازد.

خلوت و امنیت کامل با استفاده از حفاظها باید به گونه ای باشد که بتوان از آن بالا رفت. به این منظور، استفاده از میله ها و نرده های افقی که می تواند به عنوان نردیمنان تلقی شود، به طور کامل نفی شده است. این نرده ها خردسالان را نیز به بالا رفتن از آنها ترغیب می کنند. به هر حال تمامی نرده ها، حصاها و ناری ها - چه با کاربرد دائم یا موقت - باید به شیوه ای مطمئن و مقاوم ساخته شوند و به گونه ای نباشند که شعار، نوشته، کلمه کاری و تخریبهای دیگر روی آنها صورت گیرد.

**تمام تمهیداتی که برای تجهیز و تقویت محصولات شهری به طرجهای ضد وندال صورت می پذیرد حالت مسکن را دارد. در مان این درد اجتماعی، ارتقای سطح فرهنگی جامعه است؛ کار فرهنگی روی سطوح مختلف جامعه**



### اجزای شهری دیگر

همان اصولی که در عناصر نوری، علائم و حفاظهای خارجی باعث کاهش وندالیسم می شود، در سایر اجزای شهری نیز صدق دارد. ساختمان محکم، سطح مناسب اتصالات، مواد مقاوم و ضد رنگ، بستهای پنهان، خودداری از هر گونه قطعه متحرک، نصب مناسب و تعمیر و مراقبت و نگهداری دائم.

نکته حیاتی در بالا بردن عمر محصول و کاهش صدمه، بویژه از سوی کارکنان بخش خدمات، سهولت تعمیر است. وقتی اجزای میلان شهری دچار آسیب می شوند و دیگر کاری ندارند، باید به سرعت تعویض شوند. استفاده از انواع پلاستیکهای شفاف، تجربه موثقی برای برخی ارائه بوده است. مانند انواع سرپناه، چراغهای پایه کوتاه، چراغهای راهنمایی و راهننگی.

برخی از میلان شهری امکان نصب خارج از دسترس را برای کاهش وندالیسم دارند. اما برخی دیگر به دلیل ماهیتشان نمی توانند از حداقل دسترس دور تر قرار گیرند. مانند زیباله دان، نیمکت و پارکومتر.

در کنار تمهیدات مختلف ضد وندالیسم در طراحی و نصب میلانها، از مراقبت و تعمیر و نگهداری آنها نیز نباید غفلت ورزید. هیچ چیزی بیشتر از یک نیمکت بدون پشتی یا طرف زیاله پر شده نمی تواند، کهنگی را در سیمای خیابان در ذهن رهگذران قوت بخشد. بسیاری از زیباله دانها به گونه ای طراحی شده اند که دارای سطوحی متحرک برای تخلیه هستند و معمولاً به پوسته خارجی قفل می شوند. در مناطقی که آسار وندالیسم بالاست، استفاده از زیباله دانهایی با مواد و مصالح مقاوم در برابر وندالیسم - مانند بتن و فولاد - تدبیری مستولنی است. همچنین در جایی که طرجهای

1-Colin Ward, *Vandalism*, The Architectural Press, London 1973, P.33.

2- در جایی دیگر نیز در این مقاله به وندالیسم اشاره شده است.

3- در وندالیسم، سیمای شهری از سببیت در قرون وسطی در ۱۳۴۲ دستگیر شده و پیدایش نمود در جریان انقلاب کبیر فرانسه از طریق وندال خواندن رمانهای آنروز با وندالیسم و بخشیدن ویرانگران جوامع هر دو فرایند مشابهت دارد.

4- جان کولین وارد وندالیسم را در کتاب خود در مورد نور و رنگ در طراحی مطرح کرده است. کتاب با عنوان سیمای شهری نوشته جان کولین وارد و سیمای شهری نوشته جان کولین وارد و سیمای شهری نوشته جان کولین وارد.

5- Colin Ward, *Op. Cit.*, P.41.

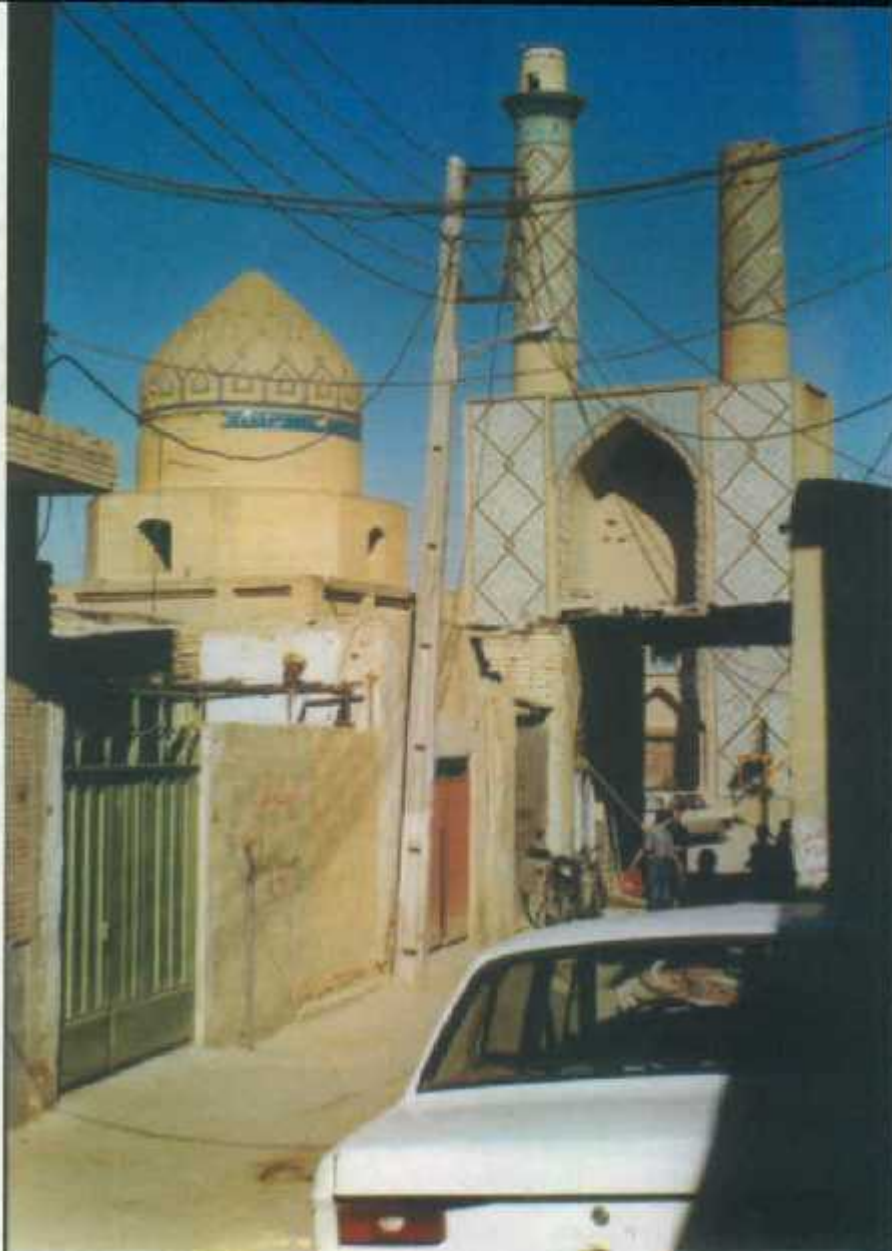
6- در وندالیسم، سیمای شهری از سببیت در قرون وسطی در ۱۳۴۲ دستگیر شده و پیدایش نمود در جریان انقلاب کبیر فرانسه از طریق وندال خواندن رمانهای آنروز با وندالیسم و بخشیدن ویرانگران جوامع هر دو فرایند مشابهت دارد.



# ارزیابی طرح بهسازی محله جماله اصفهان از دید بهره‌برداران

شهره خدابخشی

محله جماله - طرح بهسازی



تصویر شماره ۱- برداشت - مغربه سلمان بخت آقا و بازارچه دو مغاز

غیربومی و بروز مشکلات فراوان اجتماعی و در نتیجه از این رفیق سرمایه ملی، مدیران و مسئولان شهری را بی‌رأس داشت، تا با تصمیمات و اقدامات جدی بتوانند معضلات بافت‌های تاریخی که در برخی از شهرها همچون اصفهان، محدوده‌های وسیعی از شهر (۱) را در برمی‌گیرد، مرتفع نمایند. به دنبال این ضرورت، مقوله بهسازی و احیای بافت قدیم، به عنوان برنامه عمران شهری در برنامه‌ریزی شهری جای گرفت.

از جمله اقدامات صورت گرفته می‌توان به طرح‌های بهسازی (۲) و بدنه سازی گذر لبا خندق یزد، گذر شهید مخلصی سنجان، گذر کوتی در بوشهر و گذر جماله در اصفهان اشاره نمود. در این پژوهش، با توجه به اینکه در بند «ب» و «ج» ماده ۱۶۶ (۳) قانون برنامه سوم توسعه نیز ایجاد تحولاتی در تشکیلات شهرداریها و همچنین اختصاص بخشی از بودجه شهرداری توسط شورای شهر جهت بهسازی محلات و مرمت بناها مدنظر قرار گرفته است، سعی شده تا تجربه بهسازی محله‌ای در شهر اصفهان در محله جماله - که در تاریخ ۱۳۶۷ عملیات اجرایی بهسازی آن آغاز شده و در سال ۱۳۷۲ بخشی از این طرح مورد بهره‌برداری قرار گرفته است - از دیدگاه استفاده‌کنندگان مورد ارزیابی قرار گیرد. نتایج این ارزیابی می‌تواند نشانگر نکاتی باشد که باید در آینده در اقدامات مشابه، بیشتر مورد توجه قرار گیرند.

پشتوانه اصلی فرهنگ هر شهر، آداب و بستن گذشتگان در آن است که نه تنها روندهای مختلف تاریخی را به تصویر می‌کشد، بلکه با توجه به خاطرات و ارزشهای برجای مانده از آن دوران به عنوان میراث فرهنگی ملی نیز تلقی می‌گردد. تجارب پیشینیان در شیوه بهسازی و ساخت بناها با توجه به شناخت کافی از شرایط پیرامون و پایداری محله، موجب شد تا شهرهایی با هویت متعادل، بویا و منسجم در کالبد و هماهنگ با اقلیم و طبیعت به وجود آیند. در شهرهایی که به دلیل برخورداری از هر یک از این عوامل، ساختاری نظام یافته دارند، بودن هر یک از عوامل، توازن و نظم موجود را برهم زده و موجب گسستگی انسجام شهر می‌گردد.

در ایران از اواخر دوره قاجار، تحولاتی در شهرها روی داد که به تدریج با افزایش جمعیت و پیشرفت صنعت و توسعه بی‌رویه و بی‌برنامه شهرها، چهره، پیکره و سیمای شهرهای ایرانی را مخدوش ساخت. بافت جدید شهری، با در نظر گرفتن شرایط امروزی شکل گرفت و بافت‌های تاریخی به حدت نبودن دسترس‌پذیری سواره، تأسیسات و تسهیلات شهری مناسب و همچنین به دلیل مهاجرت ساکنان و کاهش جمعیت، به بافت‌هایی فرسوده و مستهلک تبدیل شدند. از این رو سکونت مهاجران





### روند شکل گیری محله جماله

اصفهان شهری است که از دیرباز نقش اساسی در تحولات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی ایران داشته است و از این رو همواره به علت دارا بودن ویژگیهای خاص جغرافیایی، از جانب زمامداران مورد توجه بوده است. حکومت صفوی بر اساس اصول و عقاید فلسفی - مذهبی خود و به منظور ایجاد باغشهر - آرمانشهری بر مبنای این اصول، ساختار کالبدی ویژه‌ای در شهر سازی پایه گذاری کرد که به علت مکان تجوی آن در شهر اصفهان، سبک اصفهانی نام گرفت.

هند، مکتب اصفهان، تحقق بخشیدن به حاصل تعادل و توازن، تعادل فضایی - کالبدی، هماهنگی و هم آوایی عناصر متباین (۳) است که بر اساس آن، اجزای اساسی کالبد شهر شکل می گیرند و شامل خیابان مستقیم، میدان، بازار، مسجد و محلات مسکونی است. الگوی ترکیبی محلات مسکونی در این دوره به صورت ارگانیک بوده و درون آنها، بناهای مسکونی بر اساس معماری درون گرا شکل گرفته اند. این محلات، بر مبنای

گروههای قومی، نژادی، مذهبی و شغلی نیز تقسیم بندی می شدند. از نظر قرار گیری در محدوده شهر، در مجاورت استخوان بندی اصلی شهر، فضاهای شهری که دارای نظم هندسی هستند واقع شدند. از جمله این محلات مسکونی، محله جماله (۵) است که در ۵۰۰ متری جنوب غربی مسجد جامع واقع شده و پس از احداث محور سواره شرقی - غربی عبدالرزاق، عمود بر امتداد بازار اصفهان (۶)، در شمال آن قرار گرفته است.

### ساختار کالبدی - فضایی

محله جماله با وسعتی حدود ۱۷ هکتار و جمعیت بیش از ۳ هزار نفر (۷) (تا سال ۱۳۷۲) شامل اجزای زیر است:

- محلاته های مسکونی
- محورهای دسترسی (سواره و غالباً پیاده)
- مراکز محله (با شکل خطی به صورت بازارچه) شامل بازارچه حاج محمد جعفر (۸)، بازارچه دومنار و بازارچه وزیر
- مسجد سلام، مسجد ذوقاضی (در مجاورت بازارچه دومنار در دشت)







تصویر شماره ۲۵ - یکی از بناهای خان یارانه در محله یوسف در اصفهان

### با ایجاد دسترسی سواره به خیابانها و تعریض گذرها و همچنین بدنه‌سازی، ارزش ملک افزوده شده است

- مقبره سلطان یخت آغا (در کنار بازارچه دومنار).

- حمام شاه علی، حمام وزیر.

- کاروانسرای واقع در بازارچه دومنار.

البته این محله از زیر محلات محله بزرگ در دشت است و بازارچه دومنار در واقع بخشی از بازار بزرگ در دشت است (تصویر ۱).

#### علل بهسازی محله جماله

محله جماله نیز همچون اکثر بافت‌های تاریخی شهرهای کشور با مشکلات متعددی مواجه بوده است که اهم آنها عبارت‌اند از:

- تخریب برخی از بناها و فرسودگی کالبد بافت.

- تخریب بخشهایی از محله و پیرامون آن در اثر احداث بنب در جنگ تحمیلی در سال ۱۳۶۵.

- مهاجرت ساکنان و کاهش تدریجی جمعیت.

- استقرار مهاجران غیر بومی با فرهنگ‌های متفاوت و عدم تعلق خاطر به هویت فرهنگی و تاریخی محله.

- نبودن شبکه دسترسی مناسب جهت تسهیل تردد سواره و در نتیجه بروز مشکلاتی در ارائه خدمات شهری به بافت.

- وجود تأسیسات زیربنایی نامطلوب.

- ساخت و سازهای جدید ناهماهنگ با کیفیت بافت قدیم.

- تغییر کاربری برخی از بناها به کاربریهای نازل اجتماعی همچون ایازها، کارگاهها و...

#### اهداف بهسازی محله

- مرمت و بهسازی بناهای ارزشمند تاریخی با مدنظر قراردادن معماری سنتی جهت حفاظت از هویت فرهنگی بافت.

- برقراری ارتباط میان شیوه‌های جدید زندگی با ساختار کالبدی بافت قدیم.

- ارتقای کیفیت زندگی با حفظ اصالت‌های گذشته و رفع مشکلات اجتماعی و بازگرداندن اقتدار بومی.

- تقویت رونق اقتصادی با فعال نمودن مراکز محله (بازارچه‌ها).

- ایجاد کاربریهای فرهنگی - آموزشی جهت ارتقای سطح آگاهی ساکنان.

- ایجاد زمینهای لازم جهت اشتغال ساکنان بافت.

- بهسود و شمیم شبکه‌های دسترسی و بهینه‌سازی کیفیت تأسیسات زیربنایی شهری.

- جلب مشارکت ساکنان در زمان تهیه و اجرای طرح.

#### اقدامات عمرانی مورد انتظار در طرح

تمامی اقدامات عمرانی با مدنظر قرار دادن اهداف طرح مطرح گردیده و در جهت حفظ ساختار بافت ارائه شده‌اند و شامل موارد زیر می‌شوند (تصویر شماره ۲):

- تبدیل فضای باز ورودی محله از جانب خیابان عبدالرزاق به پارکینگ (۹) و محوطه‌سازی و بدنه‌سازی آن.

- تعریف دروازه ورودی محله (با ایجاد سایبان و...) از گذر جنب حمام شاه علی.

- بدنه‌سازی گذرها از جمله گذر بابا عبدالله و درب زنجیر.

- بازسازی حمام شاه علی و تغییر کاربری آن به فضای فرهنگی.

- مرمت و بازسازی بناهای بالارزش در محدوده بافت.

- ایجاد کاربریهای آموزشی (دبستان) و فضای سبز در مکانهای تخریب شده در اثر بمباران.

- تعمیر کاربری حمام وزیر به کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان.

- تبدیل فضای باز مجاور حمام وزیر به فضای سبز فضای بازی کودکان و پارکینگ.





تصویر شماره ۲ -  
بدنه سازی گذر بابا عبدالله ایجاد شده و  
جان پناه مشبک باعث افزایش سرفت شده  
است

#### اندامات عمرانی انجام شده

در این پروژه، برخی از اهداف بهسازی مورد نظر به شرح زیر به مرحله اجرا در آمده‌اند:

- تبدیل کاروانسرای متروکه در مجاورت حمام شاه علی به پارکینگ عمومی.

- بدنه سازی گذر بابا عبدالله و کفسازی آن.

- احداث حوزه تعلیمه (مدرسه خالصیه) در گذر بابا عبدالله.

- تبدیل و تعمیر کاربری حمام وزیر به کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان (شایان ذکر است که طرح بهسازی مورد نظر در فضای مجاور حمام به اجرا در نیامده است).

- بهسازی بخشی از بازارچه حاج محمد جعفر.

- احداث نا تمام دبستان در مکان مشخص شده در طرح.

- ایجاد دسترسی به خیابانهای اصلی و تعریض برخی از گذرها.

- مرمت چند بنای با ارزش و تاریخی در نقاط مختلف محله.

**ارزیابی طرح بهسازی (بررسی میزان تحقق پروژه)**

هدف از تحقیق انجام شده، این است که میزان تحقق اهداف بهسازی و همچنین درجه موفقیت با ضعف این پروژه را پس از گذشت چندی از زمان تصویب طرح و اجرای آن، مورد بررسی قرار دهد. از این رو به منظور بررسی دقیق نتایج اجرای بخشی از طرح بهسازی (از جمله بدنه سازی گذرهای تعیین شده در طرح) و آگاهی از نظر ساکنان پیرامون طرح اجرا شده، پرسشنامه‌های

### ایجاد دسترسی به خیابان اصلی و تعریض آن باعث تسهیل در رفت و آمد ساکنان شده، اما از نظر امنیتی مشکلاتی را برای آنان ایجاد نموده است

- مسقف نمودن و کفسازی بازارچه مجاور حمام وزیر (در واقع بازارچه حمام کانون پرورش) و فضای مجاور به شکل مجموعه‌ای واحد در نظر گرفته می‌شوند).

- کفسازی و مسقف نمودن بازارچه دومبار، بازارسازی کاروانسرا، ایجاد پارکینگ و دسترسی سواره از پشت بازارچه جهت سرویس دهی به آن (تصویر شماره ۳).

- مرمت و کفسازی بازارچه حاج محمد جعفر.

#### مسئولان اجرای پروژه

همان گونه که اشاره شده، در سال ۱۳۶۵ در اثر تخریب محله، اداره کل مسکن و شهرسازی استان اصفهان تصمیم به بازسازی محله بر طبق مصوبه کمیسیون ماده پنج گرفت و کار اجرایی آن از سال ۱۳۶۷ با استناد بر «تصویب محور فرهنگی - تاریخی شهر اصفهان توسط شورای سیاستگذاری بازسازی و سیاستهای برنامه پنجساله اول و تیسره ۲۳ قشون بوده که سال ۱۳۶۹» (۱۰) آغاز گردید.



نظر سنجی توسط ساکنان محله در سال ۱۳۷۸ تکمیل شده و نتایج عمده آن به شرح زیر است.

۱- نوع مالکیت منزل: در اکثر منازل، مالکان اصلی بنا در آن سکونت دارند و افراد غیر بومی، کمتر در محله دیده می‌شوند.

۲- نوع هزینه پرداختی در بهسازی: هزینه بدنه‌سازی گذر توسط دولت پرداخته شده و مالکان بنا شخصاً همیاری و مشارکت نموده‌اند. مالکان چند بنا که منازل آنها به جهت بدنه‌سازی عقب نشینی، و یا تغییر کرده‌اند، داخل منازل خود را با هزینه شخصی تعمیر نموده، ولی در بدنه‌سازی مبلغی پرداخت نکرده‌اند.

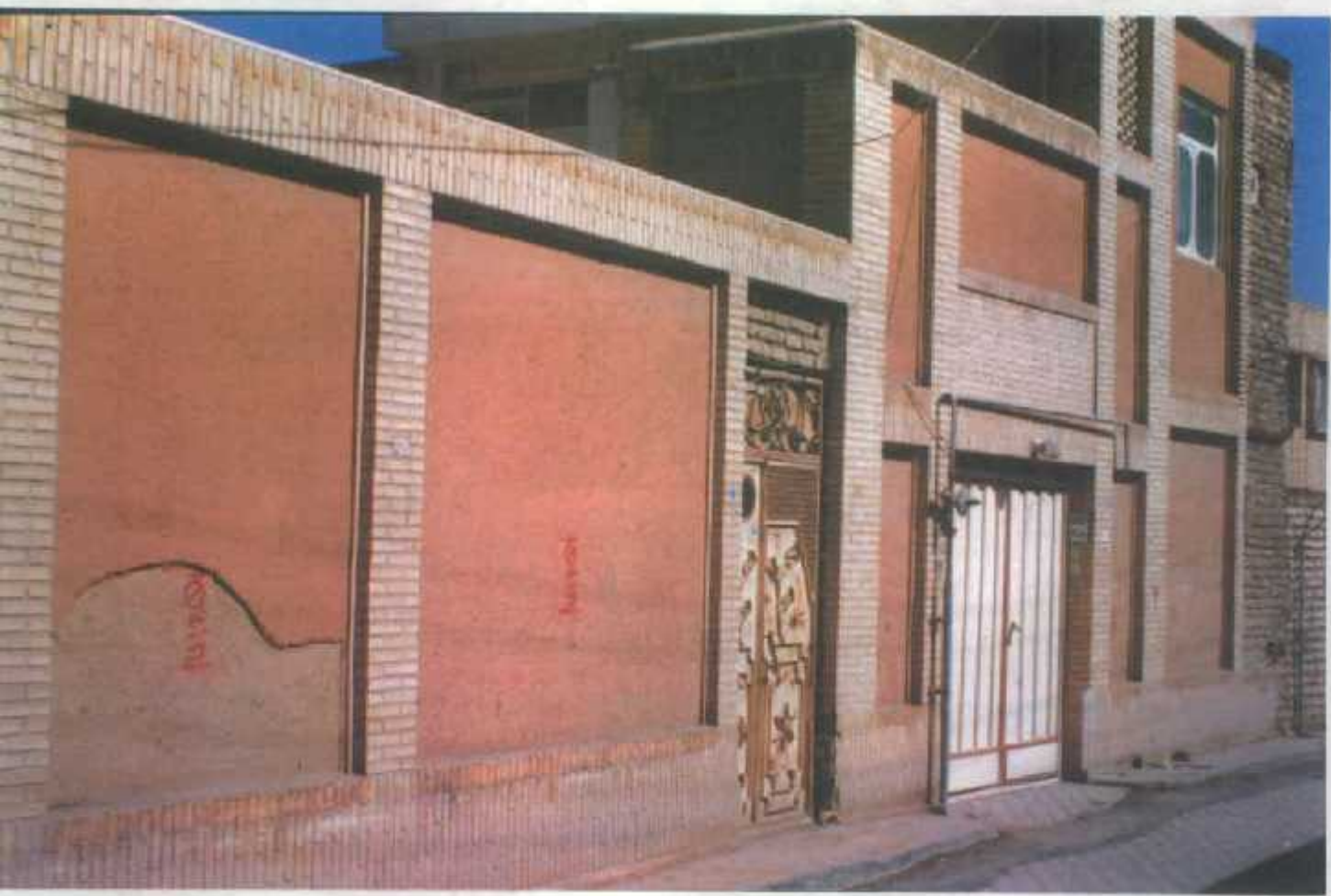
۳- ارزش ملک پس از بهسازی: با ایجاد دسترسی سواری (گذرهای ایجاد شده) به خیابانها و تعریض گذرها و همچنین بدنه‌سازی، ارزش ملک افزوده شده است که این خود عامل مهمی در عدم مهاجرت ساکنان اصلی و تمایل به سکونت در محله است و تنها در مواردی خاص، به علت عقب‌نشینی و کاهش مساحت ملک، مالک اظهار کاهش ارزش ملک خود را داشته باشد.

۴- تأثیر دسترسی بهسازی شده در رفت و آمد ساکنان: در نظر سنجی صورت گرفته، اکثر ساکنان، دسترسی بهسازی شده را در رفت و آمد خود مؤثر می‌دانستند اما ایجاد دسترسی به خیابانهای اصلی و تعریض گذرها خود مشکلات خاصی را برای سکنه به وجود آورده که به آن خواهیم پرداخت.

۵- تأثیر بهسازی در امنیت رفت و آمد ساکنان: با توجه به سوالات و پاسخهای مطرح شده، از یک سو ایجاد دسترسی به خیابان اصلی و تعریض آن باعث تسهیل در رفت و آمد ساکنان شده، اما از سوی دیگر از نظر امنیتی مشکلاتی را برای آنان ایجاد نموده است؛ از آن جمله ایجاد دسترسی به کتوهای دیگر باعث تردد افراد ناشناس در محله شده است. همچنین تردد وسائط نقلیه در شبانه‌روز نیز مشکل‌آفرین است و علت آن، استفاده از گذرهای تعریض شده، به عنوان راههای فرعی به خیابان اصلی است. چنانچه در طرح بهسازی ارتباط دسترسیها به نحوی طراحی می‌شد که با توجه به سلسله مراتب دسترسی، گذر مسکونی به عنوان مسیر درجه ۳ یا ۴ پس از خیابان اصلی در نظر گرفته می‌شد، چنین مشکلاتی برای سکنه به وجود نمی‌آمد.

۶- تأثیر بهسازی در امنیت کودکان برای بازی در محله: پاسخ تمامی افراد به این پرسش منفی است و دلایلی از قبیل تردد افراد ناشناس و افزایش تردد وسائط نقلیه را ذکر کرده‌اند. از این رو با وجود اینکه کودکان در محل حضور دارند، اما هرگز والدین آنان تعاملی به بازی فرزندان خود در گذر ندارند. در طرح بهسازی باید فضاهای بازی جهت تفریح و بازی کودکان در نظر گرفته می‌شد تا بتوانند جوابگوی نیاز آنان باشد.

۷- تأثیر بهسازی در امنیت منازل: ایجاد کاربری عمومی در









دو بار دکتران ذکاوت کلامران ذکاوت متولد ۱۳۲۸ تهران، در سال ۱۳۵۴ با رتبه کارشناس ارشد معماری از دانشگاه شهید بهشتی فارغ التحصیل شد و در سال ۱۳۶۰ رتبه دکتری طراحی شهری را از دانشگاه شهید بهشتی در ایران گرفت. ذکاوت هم‌اکنون عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی است و در دوره کارشناسی ارشد طراحی شهری تدریس می‌کند. او سابقاً دانش‌یار و مدیر طراحی شهری در دانشگاه شهید بوده و با محققان همچون وکری، نیکانزاده و دبیوند کارهای همکاری کرده است.

فعالیت حرفه‌ای ذکاوت به طور عمده در زمینه پروژه‌های طراحی شهری بوده است که از جمله آنها می‌توان به سامانه‌های خیابانهای انقلاب، مطلقان و کوی بهمان رند در تهران، سامانه‌های خیابان کرشک اسفهان، خیابان امام قلی قدیم و کسب رتبه اول مسابقه طراحی شهری فولانشهر اسفهان اشاره کرد.



## پایداری هویت در محله‌های مسکونی

گفتگو با کامران ذکاوت  
ناصر برک پور

سهام مهمی از سطح شهرها را ساختمانها و محله‌های مسکونی می‌پوشاند؛ از این رو کیفیت آنها تأثیر مهمی در سیمای و منظر عمومی شهر دارد. در واقع در نگاه اول، هر شهر را از روی ویژگیهای محله‌های مسکونی آن می‌توان شناخت.

روندهای موجود در شهرهای ما، بویژه شهرهای بزرگ، نشان می‌دهد که مناطق مسکونی به دلیل توسعه نابسامان و مغشوش، در معرض از دست دادن شخصیت و هویت دیرینه خود قرار گرفته‌اند. در گفتگوی حاضر، نقش تهدید کننده ضوابط سنتی شهرسازی در کیفیت محله‌های مسکونی، از یک سو و جایگاه طراحی شهری در جلوگیری از روندهای تهدید کننده، از سوی دیگر بررسی شده است. همچنین بر مسئولیت عمده و حساس تصمیم‌گیران توسعه شهری در روندهای تهدید کننده نیز تأکید گردیده است.

همچنین موضوع انرژی، هم از نظر بهداشت محیط شهری و هم از نظر حفظ و جلوگیری از اتلاف منابع انرژی، مورد توجه قرار گرفته است.

● منظور از هویت محله‌های مسکونی به عنوان یکی از معانی پایداری چیست؟

○ هویت سیمای مجموعه خصلتهای بصری، کالبدی و معماری است که به صورت غالب در سیمای محله تداوم دارد. به طور مثال در طراحی اتومبیلهای مرسدس بنز شکل رادیاتور به عنوان یک عنصر هویت بخش مطرح است. به عبارت دیگر، منظور همان ارزشهای محیطی است که در مناطق مسکونی گذشته وجود داشته و مردم با آن خو گرفته‌اند، ولی این کیفیتها به تدریج با تحولات جدید در معرض ناپودی قرار گرفته‌اند. نظام فضاهای پر و خالی، خوانایی فضا و سیمای محله‌ای و کیفیتهای بصری مناطق مسکونی گذشته، از جمله ارزشهایی هستند که در ذهن مردم نقش بسته‌اند. در واقع، مجموعه اینها هویت محله‌های مسکونی را شکل می‌دهند و نیاز به بقا و پایداری آن را ضروری می‌نمایند.

● امروزه در فرایند توسعه شهری بر ارزشهایی همچون کیفیت محیط شهر و پایداری توسعه، تأکید فراوان می‌شود. نظری شما در باره این مفاهیم چیست؟

○ موضوع توسعه شهری در دهه اخیر در کشورهای پیشرفته، ابعاد جدیدی یافته و از جنبه کمی به جنبه کیفی تغییر جهت داده است. یعنی در بیشتر این کشورها توجه برنامه‌ریزی توسعه شهری از رشد کمی توسعه در پیرامون شهر به ارتقای کیفیت فضاهای موجود تغییر کرده و بازگشت سکونت به داخل یافت در مراکز شهری بیش از هر زمان دیگر مطرح شده است.

پایداری کیفیتهای محیطی را نیز می‌توان از مهمترین جهت‌گیریهای نظام هدایت توسعه شهری در دهه اخیر دانست. موضوع اصلی جهت‌گیری توسعه کیفی، توجه به کلیه معانی پایداری است و کیفیتهای زیست‌محیطی، محیطهای ادراکی، الگوهای رفتاری، ساختار کالبدی، حفاظت آثار تاریخی، معماریهای ارزشمند، نشانه‌های شهری و هویت محله‌های مسکونی را شامل می‌شود.



● به عقیده شما، روند موجود، چگونه ارزشهای محله‌های مسکونی را تهدید می‌کند؟

○ متأسفانه تحولاتی که در یکی دو دهه اخیر در زمینه کیفیت‌های سیمای شهری، بویژه از شهر تهران آغاز شده، خوشایند نبوده است و نابسامانی در نوسازیها و ساخت و سازها دیده می‌شود. این پدیده در لایه‌های پیرامونی شهرها و توسعه‌های جدید، طبیعی است. یعنی تغییر در نظم کالبدی، تراکم و ارتفاع ساختمانها وقتی که به صورت تدریجی در لایه‌های پیرامونی اتفاق بیفتد آثار یکدستی به جای می‌گذارد، ولی هنگامی که این تحولات و ساخت و سازها در



آلمان - ارتفاع کیفیت محله‌های مسکونی از نظر سیمای زمین و منظر شهری

**روال سنتی نظام هدایت توسعه شهری که با تعریض، تخریب و اقدامات ناهنجار همراه است، قادر به هدایت کیفیت محیط شهر نخواهد بود. در واقع، خود این روال نیز تهدیدی برای پایداری کیفیت محسوب می‌شود**



آلمان - هماهنگ سازی معماری جدید با هویت سیمای محله

درون شهر و در بافتهای اصیل آن به صورت ناهنجار و بدون احترام به کیفیتهای موجود، هویت معماری و سیمای شهری اتفاق می‌افتد. تهدیدی برای بقا و پایداری کیفیت محیط شهری محسوب می‌شود و می‌تواند تمام ارزشهای میراث فرهنگی شهروندان را از بین ببرد. در واقع هر نوسازی پنج یا شش طبقه‌ای که در جوار بافتهای ارزشمند اجری دو پایه طبقه میانی شهر اتفاق می‌افتد، گامی است برای تخریب واحدهای همجوار و به تدریج تمامی ارزشهای کالبدی و هویتی آن محدوده را مخلوش می‌کند.

● غیر از ارتفاع ناهمگون ساختمانهایی که نوسازی می‌شوند، چه عوامل مشخص تهدید کننده دیگری در کار است؟

○ سیمای کالبدی و ارزشهای سیمای محلات است که شامل ارتباط حجم توده بنا با پیرامون، تداوم کیفیتهای سیمای منظر، همخوانی رنگ، مصالح و سبک معماری است. بنابراین ساخت و سازهایی که از نظر حجم توده و ارتفاع، تناسبات فضاهای پیروخالی، میزان بیش روی و... با کیفیتهای بافت ارزشمند هماهنگی نداشته باشند در زمینه و متن آن اغتشاش ایجاد می‌کنند.

● مسئولیت اغتشاش و نابودی ارزشهای بافتهای مسکونی اصیل بر عهده کیست؟ شما این وضعیت را چگونه ریشه یابی می‌کنید؟

○ در این مورد مسئولیت را شاید نتوان به یک شخص یا گروه نسبت داد، در واقع، به عقیده من سه عامل اصلی شامل «استاد هدایت توسعه شهری»، «نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری» و «تشکیلات اجرایی نظارت و کنترل» در این وضع دخالت دارند. استاد هدایت توسعه شهری، یکی از مهمترین این عوامل است. اما متأسفانه این استاد پاریمان بسیار قدیمی تهیه می‌شوند و فاقد دید لازم برای هدایت کیفی است. ضوابط سنتی شهرسازی طرحهای جامع، قادر به تشخیص کیفیت و هدایت کیفیت نیست؛ چون برای این کار فراهم نشده است. به عبارت دیگر، روال سنتی نظام هدایت توسعه شهری که با تعریض، تخریب و اقدامات ناهنجار همراه است، قادر به هدایت کیفیت محیط شهر نخواهد بود. در واقع، خود این روال نیز تهدیدی برای پایداری کیفیت محسوب می‌شود. حال ممکن است تأثیر این پدیده در لایه‌های پیرامونی توسعه شهر کمتر باشد، اما در حوزه‌های توسعه میان‌افزا و توسعه درون، خیلی بیچیده‌تر است.

● توسعه درون و توسعه میان‌افزا را مترادف هم گرفته‌اید؟

○ نه، منظورم از توسعه درون، توسعه‌ای است که درون بافتهای موجود و احداث شده اتفاق می‌افتد. اما توسعه میان‌افزا، توسعه فضاهای خالی در داخل بافتهای موجود است و ابعاد کوچکتر و محدودتری از توسعه را در برمی‌گیرد.

● شما به ضوابط سنتی شهرسازی و ناتوانی آنها در هدایت کیفیت محیط اشاره کردید. ناتوانی آنها چگونه است؟

○ ببینید، به طور کلی خط پروژه طرحهای تفصیلی و تعریض گذرها، تمام کیفیتهای موجود را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و خوب و بد را با یک، خوب می‌زند. اصولاً تعریض گذرهای شهری، در دوره‌های درازمدت اتفاق می‌افتد. در طول این دوره، بخشی از گذرها و فضاهای شهری در حد خط پروژه جدید قرار می‌گیرند و بخشی از آن در حد خط پروژه قدیم باقی می‌مانند. به این ترتیب برای مدتی طولانی، اغتشاش در سیمای منظر شهری ایجاد می‌شود. ضمن اینکه تعریض در مناطق احداث شده، موضوعی است که نیاز به بررسیهای دقیق کیفی دارد و نمی‌توان به سادگی در مورد آن تصمیم گرفت.

از این گذشته، محتوای ضوابط و مقررات طرحها نیز مشکلات فراوانی دارند. این استاد در واقع، ضوابطی برای ساخت و ساز هستند که در طرحهای جامع اولیه رایج بوده و به همان صورت در قالب، طرحها تکرار شده‌اند، ضوابط و



نمونه‌ای از توسعه میان افزا در بافت میانی  
محله‌های مسکونی هویت مندرگه پایه بی احترامی  
به کیفیتهای موجود را این نهاداند



وجود دارد و وظیفه آن، اجرای محصولات و اسناد پروژه‌های طراحی شهری است. روال کار هم به این صورت است که برای انجام هر اقدامی در زمینه طراحی شهری، کمیته بازنگر تشکیل می‌شود و در باره انطباق آن با سیاستهای توسعه کیفی بررسی و اظهار نظر می‌کند و به عبارت دیگر، طرح بازنگری می‌شود.

● **تسما به ضرورت تحول و بازنگری در اسناد هدایت توسعه شهری، نظام تصمیم‌گیری و تشکیلات اجرایی آن اشاره کردید، نقش شهروندان در این میان چیست؟ حتی در صورت ایجاد تحول در این عوامل، اگر آن نگاه بالا به پایین عوض نشود آیا تصور می‌کنید حرکت مؤثرتری صورت گیرد؟**

(۰) یقیناً خیر. توسعه شهر نباید با سلیقه مدیران عمران شهری یا حتی سلیقه تصمیم‌سازان و طراحان انجام شود. اساساً مدیران فنی و مدیران عمران شهری برای تحقق خواسته‌های شهروندان به میدان می‌آیند. در نتیجه، همان طور که برای مثال یک طراح یا معمار، خواسته‌های متقاضی یا مالک را برای طراحی مدنظر قرار می‌دهد، مدیران عمران شهری نیز باید تأمین خواسته‌های شهروندان را در نظر بگیرند. در مقیاس شهر، متقاضی یا مالک، همان شهروندان هستند و باید نظر آنان درباره ماهیت و تعریف کیفیت محیط شهری دریافت شود. البته این کار، مقوله‌های بسیار گسترده و پیچیده است. در هنگام تهیه پروژه‌های توسعه کیفی، سیاستهای طراحی باید بر این اصل استوار شود که سلیقه مصرف‌کننده قضا به صورت موضوع طرح در آید.

از این گذشته، بدون حضور، حمایت و توجیه شهروندان، ارتقای کیفیت محیط شهری صورت نخواهد گرفت. اگر چاره‌جویها و سیاستهای توسعه شهری مانع و مزاحم شهروندان باشند یا شکست رویه‌رو خواهند شد. یعنی تحقق برنامه‌ها و طرحهای توسعه کیفی موقوف به آگاهی و حمایت شهروندان است. این کار با روشهای مختلف انجام می‌شود؛ هم به این صورت که نظرات شهروندان در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری مطرح شود و هر اقدامی در قالب خواسته اکثر آنان صورت گیرد و هم اینکه اقدام مورد نظر به اندازه کافی در رسانه‌های همگانی معرفی شود تا شهروندان با آگاهی، از آن حمایت کنند.

همچنین باید شهروندان آسیب و اولیه بافتهای مسکونی را به حضور و ماندن در آن تشویق کرد. البته تشویق شهروندان برای ماندن صرفاً از طریق آگاه کردن آنان نیست.

مقررات عملاً شکل و فرم حجم توده بناها، تراکم ساختمانی و همجواری را تحت کنترل دارند. در صورتی که این بخش از اسناد هدایت توسعه، بخش مهمی است که ضروری است. دقیقاً پس از شناخت کیفیتها و ارزشهای کالبدی محیط تدوین شود نحوه ساخت و سازها را نمی‌توان در قالب الگوهای استاندارد هدایت کرد. روش شناخت کیفیت و چگونگی هدایت مطلوب توسعه سازگار با محیط پیرامون از ابزار دانش طراحی شهری است.

عامل تعیین‌کننده دیگر، نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری است. مدیریت عمران شهری باید درایت و آگاهی لازم را از مباحث کمی و کیفی محیط شهری داشته باشد تا تصمیماتی که می‌گیرد در جهت نابودی ارزشهای محیطی نباشد. ممکن است تصمیمات مدیریت شهری، با یکاهای اقتصادی یا سیاسی داشته باشد، اما نباید آثار منفی بر کالبد شهر بگذارد. در حالی که ما شاهد هستیم بخشی از معضلات ساخت و سازهای موجود، نتیجه فروش تراکم و تصمیم‌گیریهای نابجای مدیران عمران شهری در رده‌های مختلف است! از تصمیمات شورایی شهری سازی گرفته تا مسئولان وزارتخانه‌ها، دستگاههای اجرایی، شهردار، شورای شهر و سایر مدیران و مسئولان مستقیم عمران شهری. اساساً فروش تراکم نباید از قواعد و ضوابط برنامه‌های توسعه شهری خارج شود. البته ممکن است برنامه توسعه شهرها در چارچوب اسناد خود ایرادهای اساسی داشته باشند ولی باز هم فکر از پیش تدوین شده بهتر از تصمیمات عاجلی مثل فروش تراکم است.

سرانجام، عامل سوم، تشکیلات اجرایی نظارت و کنترل است. به عقیده من، ایجاد تشکیلات اجرایی نوین، ضرورت تحقق اهداف و سیاستهای هدایت کیفیت محیط شهر و محله‌های مسکونی است. در شرایط موجود، تشکیلات اجرایی توجیه چندانی به ابعاد کیفی هدایت توسعه ندارد. اساساً این موضوع قائم به تجربه شخص نیست. اسنادی لازم است تا کیفیت محیط را معرفی کند و تشکیلات اجرایی یا داشتن تجربه و تخصص کافی، توسعه‌های موردی را در قالب سیاستهای کیفی، هدایت کند. این پذیرفته به تیمی از طراحان شهری نیازمند است که آموزش کافی برای این کار دیده باشند و توانایی درک اسناد کنترل کیفی را نیز داشته باشند تا بتوانند توسعه‌های موردی را در قالب اهداف و سیاستهای طرحهای توسعه کیفی هدایت کنند. این تیم یا گروه از طراحان در کشورهای دیگر با عنوان کمیته بازنگر



تهران - مسکن و هویت مندرگه بافت مسکونی در محله‌های تهران

تهران - هویت معماری مسکون و ارگان اصولی معمارانه‌های پیش‌کنگر



نمونه‌ای از محله‌های غیر مستولانه در مرغولوزی‌های موجود



هر نوسازی پنج یا شش طبقه‌ای که در جوار بافت‌های ارزشمند اجری دو یا سه طبقه میانی شهر اتفاق می‌افتد، گامی است برای تخریب واحدهای همجوار و به تدریج تمامی ارزش‌های کالبدی و هویتی آن محدوده را مخدوش می‌کند

توسعه سبک جدید در جهت تخریب میراث فرهنگی



در حال حاضر ما نیاز داریم که توسعه‌های درون شهرها را بازنگری کنیم. هویتها و اهمیتها را شناسایی کنیم و به دوابتی برای توسعه کالبدی در این مناطق دست یابیم که زمینه‌های کیفی را مدنظر داشته باشد. استاد هدایت توسعه شهری می‌تواند زمینه‌های کیفی گوناگونی را در توسعه درون شهرها در برگیرد، مانند سیمان و منظر شهری، کیفیتهای ذهنی و ادراکی محیط شهر، کیفیتهای اکولوژیک، کیفیتهای رفتاری، مساحت مربوط به زمینه و متن محیط شهری، خط آسمان، معماریهای میان افرا، پایداری انرژی و...

محصل کار طراحی شهری نیز، ضوابط کنترل و راهنمای طراحی است که مهمترین ابزار پایداری کیفیت محله‌های مسکونی به شمار می‌رود. این ضوابط، بعد سوم و ابعاد کیفی توسعه شهری را در نظر می‌گیرند و چارچوبهای لازم را برای هدایت توسعه کیفی و بازنگری و ارزیابی آن فراهم می‌کنند.

● به عنوان آخرین سؤال، با توجه به شناختی که از محیط موجود توسعه شهری در ایران دارید، به عقیده شما مهمترین اقدامی که می‌تواند زمینه‌های مناسب برای ایجاد تحول در دیدگاههای توسعه شهری فراهم سازد چیست؟  
(۱) من معتقدم که باید مجموعه نکات را باهم دید. آموزش دانش طراحی شهری در حد تربیت کارشناسان ورزیده، اهمیت فراوانی دارد. این آموزش باید مدیریت عمران شهری و بویژه شورای شهر را نیز در برگیرد؛ زیرا توجه به ارتقای کیفیت محیط شهر و به وجود آوردن شرایط تحقق آن از مهمترین وظایف شورای شهر است. همچنین افزایش سواد بصری شهروندان از طریق رسانه‌های همگانی و معرفی کیفیتهای محیط شهری بسیار اهمیت دارد. در جوامع دیگر، بچه‌ها را از سن پایین نسبت به کیفیت محیط شهر حساس می‌کنند و آنان را تمرین می‌دهند تا در باره ارزشهای محیطی اظهار نظر کنند؛ در حالی که در کشور ما گاه دیده می‌شود که حتی دانشجویان معماری و شهرسازی، ارزشهای محیطی را به گونه‌ای دیگر و ناهماهنگ با کیفیتهای خودی می‌بینند.

● باسپاس از شما.

بلکه لازم است شرایط تأمین خواسته‌های آنان نیز فراهم شود. مثلاً با کنترل ساخت و سازهای نامتناسب و ایجاد کیفیت مطلوب محیطی می‌توان شهروندان را به سکونت در بافت و ارتقای حیات شهری در بافت‌های مرکزی و ایجاد جنب و جوش و فعالیت‌های روزی در آن تشویق کرد. بخشی از این کار از طریق تشویق شهروندان به مرمت و بهسازی خانه‌هایشان امکانپذیر است و این کار باید با حمایت همه‌جانبه جامعه شهری صورت گیرد. یعنی باید جامعه شهری به این افراد یارانه‌هایی به صورت وام بانکی بدون بهره بدهد تا آنان بتوانند خانه‌هایشان را مرمت و بهسازی کنند. همچنین در بعضی از کشورها برای انجام این کار، شهرداریها یارانه‌های خدمات فنی و مهندسی می‌دهند؛ یعنی طرحها و نقشه‌های بهسازی و مرمت برای این خانه‌ها تهیه می‌کنند و حتی خدمات نظارت فنی و نظارت بر هزینه کردن وام و مصالح را هم به عهده می‌گیرند. در نتیجه، مجموعه این اقدامات سبب می‌شود که شرایط ارتقای کیفیت محیط در این بافتها فراهم گردد.

● در صحبت ما دانش طراحی شهری، خسوری پنهانی داشته؛ یعنی ما در چارچوب آن صحبت کردیم، اما به طور مستقیم به خود این دانش نپرداختیم. به نظر شما طراحی شهری چگونه می‌تواند در ارتقای کیفیت محیط شهر و بویژه محله‌های مسکونی، نقش داشته باشد؟

(۲) قیل از اینکه به این موضوع بپردازم لازم است به این نکته اشاره کنم که توسعه درون، واقعییتی اجتناب‌ناپذیر است. شهر به عنوان یکنه یک، بافت زنده، مدام در تغییر و تحول است. شما نمی‌توانید بگویید که توسعه قسمتی از شهر متوقف شود و هیچ اتفاقی در آنجا نیفتد؛ یعنی نیاز به تحول وجود دارد. منتها آنچه اهمیت دارد این است که توسعه درون یا توسعه میان افرا باید به درستی هدایت شود. در واقع همین هدایت و کنترل است که ماهیت پایداری کیفیت را در محله‌های مسکونی شکل می‌دهد. اما اسناد هدایت سنتی موجود، قادر به این کار نیست. نمی‌خواهم این اسناد را نفی کنم. در واقع، زمینه توجه آنها متفاوت است و به منظور ارتقا و هدایت کیفی فراهم نشده‌اند. در اینجا است که مستقیماً موضوع دانش طراحی شهری مطرح می‌شود.



نوعی از توسعه‌های میان افرا که در نوسازیها یا مرغولوزی‌های موجود



# از نگاه شهردار

## بهبهان؛ آمادگی برای پذیرش وظایف بیشتر

کفتکو با حبیب الله شریف نیا  
شهردار بهبهان



محمد سالاری راد

محسوب می‌شد. با احداث خط راه آهن سراسری تاخر شهر و اهمیت یافتن نفت در اقتصاد ایران، بسیاری از شهرهای با اهمیت جنوب همچون بوشهر و بهبهان در محاق فرورفتند و نقش طبیعی و تاریخی خود را گم کردند. بدین سبب در سال ۱۳۰۹، شهرستان و شهر بهبهان به عنوان عضوی جدید به گوشه جنوب شرقی استان خوزستان ملحق شد.

اکنون شرایط به تدریج در حال دگرگونی است. با وجود سهولت و هزینه کم راه آهن، حمل و نقل حائز اهمیت بیشتری در جابه جایی بار عمده دارد. بندر خ شهر انحصار گذشته خود را اندر داد و بحر بنابر امام خمینی (ره) و ماهشهر، بندر بوشهر نیز اهمیت گذشته خود را بازیابی می‌کند. همچنین شهر اهواز به عنوان یکی از کلانشهرهای کشور با جمعیتی بالای یک میلیون نفر، نقش منطقه‌ای گسترده‌ای یافته است و ضروری است که ضمن تعدیل ساختار بزرگ سری آن، برخی وظایف شهر مرکزی اهواز به شهرهای رده دوم انتقال یابد. در استان خوزستان، شهرهای زیادی را می‌توان به این منظور در نظر گرفت تا در سطح مراتب مدیریت شهری نقش بااهمیتی ایفا کنند و یکی از آنها به طور قطع شهر بهبهان است. مسئله‌ای که با نگاه اول بر جغرافیای جنوب ایران می‌توان به آن پی برد و البته به صورت آرزویی در افکار عمومی این شهر موج می‌زند و به گونه‌های مختلف در گفتار، نوشتار و آثار مسئولان، دست‌اندرکاران، اندیشمندان و شهروندان این شهر رخ می‌نماید.

اسم این شهر در سالیانی اخیر دچار رکود شده و برخلاف بسیاری از شهرهای خوزستان که جمعیت پدید آورنده جمعیت فرستی شدیدی از خود پرور داده است، بهیچ‌گونه که این جمعیت فرستی شامل نیروی انسانی متخصص و تحصیلکرده آن نیز می‌شود. با وجود موقعیت مساعد جغرافیایی و حوزه نفوذ گسترده‌اش، که هنوز آن را حفظ کرده، اما فاقد خدمات و امکاناتی است که بتواند از توان نهفته‌اش بهره‌مندی کند.

شهردار این شهر، حبیب الله شریف نیا، مهمترین مشکل شهر را نبودن منابع درآمدی کافی برای پاسخگویی به نیازهای شهر می‌داند:

«شهر بهبهان از جمله شهرهای زیر سدهزار نفر است که نمی‌تواند از درآمدهایی همچون فروش تراکم استفاده کند.



ایالت آرچان یا آرگان، محدودتهای است که در گذشته، سرزمین پسر امویی گوشه شمال شرقی خلیج فارس - شامل شهرستانهای کنونی بهبهان، امیدیه، کنگه‌گویه، کجساران، بندر دلم و هندوچکان از شهرستان ماهشهر - را در بر می‌گرفته. مرکز این ایالت شهر آرچان بوده و تا نیمه دوم قرن هشتم هجری، که زلزله محیی آن را ویران کرده بار چند پروتق و مؤثر بود. پس از آن، اهالی شهر به تدریج به نقطه‌ای نزدیک در جنوب شرقی آرچان نقل مکان کردند و شهری بنیاد نهادند که بهبهان نام گرفت. بهبهان همچون آرچان مرکزیت اقتصادی ایالت را بر عهده داشت و نفوذ خود را از گستره آن حفظ کرده بود. آرچان و بهبهان، مرکز تبادل کالا و مرکز سیاسی و حکومتی بودند و راههای ارتباطی و بازرگانی بسیاری به آنها ختم می‌شد و روستاییان، عشایر و بازارگان زمستانی، از دل کوه‌های زاگرس و بازار دریای جنوب به این نقطه می‌رسیدند.

پیش از اینکه نسیم تحولات جدید پدید آید، بهبهان هنوز مرکزیت خویش را داشته. در سال ۱۳۰۷ و در اولین تقسیمات کشوری، این شهر مرکز استانداری کل بهبهان و کنگه‌گویه بود و تا سال ۱۳۰۹ هنوز یکی از شهرهای استان فارس





فول شریفنیا، این شهر زادگاه کسانی است همچون آیه‌الله عبدالله بهبهانی که یکی از رهبران تراز اول مشروطیت است و در این راه شهید شد؛ همین طور آیه‌الله وحید بهبهانی که از مراجع تقلید شیعه است. با چنین توانی آنچه که دارای اهمیت است، برنامه‌ریزی، مدیریت و هدایت توانها و استعدادها می‌شود. در این باره می‌توان به حجم عظیمی از سرمایه‌گذار بهبهانی افراد نیکوکار بهبهانی اشاره کرد که به ساخت فرهنگسرا، دانشگاه و دانشکده، مدرسه و مسجد اختصاص یافته است و هم‌اکنون اقداماتی برای ساخت دروازه قرآن و دارالقرآن نیز در جریان است؛ سرمایه‌گذار بهبهانی که از آرزوهای دیرینه مردم این سامان برای کسب شأن اجتماعی بالاتر و بازیابی موفقیت گذشته، سرچشمه می‌گیرد. نکته قابل ذکر اینکه مسئولان شهر با هدایت و اقناع نیکوکاران، می‌توانند این سرمایه‌گذارها را در جهت توسعه بخش صنعت و استفاده از توانها و استعدادها این شهرستان در رشته‌هایی همچون صنایع تبدیلی بخش کشاورزی و صنایع مرتبط با نفت و پتروشیمی به کار برند. بدیهی است که توسعه این صنایع به پایداری جمعیت و کاهش مهاجر فرستی، افزایش ارزش افزوده ناشی از فعالیت‌های پایه کشاورزی و نفت، افزایش درآمدهای شهروندان و شهرداری و افزایش اهمیت شهر در گستره نفوذ خود منجر خواهد شد. برعکس، به صرف احداث واحدهای خدمات رفاهی و اجتماعی، نمی‌توان این خدمات را تکمیل شده دانست. بسیاری از این واحدها نیازمند هزینه‌های جاری همچون هزینه تأمین اسناده، معلم و کارکنان اداری، هزینه خرید کتاب، رایانه و وسائل آموزشی، هزینه‌های سوخت، نگهداری و... هستند و این هزینه‌ها در نهایت بر عهده بخش عمومی، از جمله شهرداری خواهد افتاد. شهردار بهبهانی در این باره می‌گوید:

«نیکوکاران معمولاً به قصد خیر وارد فعالیتهای عمرانی می‌شوند و از فعالیتهای انتفاعی دوری می‌کنند. آنان فعالیتهای اشتغال را از وظایف دولت می‌دانند و با وجود این، شهرداری بهبهانی کوشش کرده است افراد نیکوکار را برای برخی از فعالیتهای عمرانی همچون احداث پل، احداث شهرسازی، ورزشگاه، میدان و معابر تشویق کند و این امر تا حدودی از هزینه‌های عمرانی شهرداری کاسته است.»

یکی از عیوضی که نیکوکاران را از سرمایه‌گذاری در زمینه‌های اشتغال زایی دور می‌کند، دامنه محدود و اثرگذاری اجتماعی آنهاست. آنان تعارض در نظر هر واحد سرمایه‌گذاری خود، گروه بزرگتری از مردم زیر پوشش قرار می‌دهند. از این واقع، فعالیتهای اشتغال زایی، دامنه اجتماعی محدودتری دارند. شاید به ظاهر چنین باشد، اما ایجاد هر فرصت شغلی در واپسین تحلیل، فضای آسپه‌های اجتماعی را شلتر می‌کند؛ آسپه‌هایی که دامنه گسترده اجتماعی آنها از طریق کسب پوشیده نیست.

شهر بهبهانی بیش از هر چیز، نیازمند مراکز شغلی است تا بتواند جمعیت خویش را حل و گسری کند و استعدادهای لازم جمعیتی را برای ارائه خدمات برتر به دست آورد.

حسب الله شریف نیا، پیش از این، مسئولیت شهرداری اینده را بر عهده داشته و از سال ۱۳۷۶ به عنوان شهردار بهبهانی در خدمت شهروندان این شهر بوده است.

تنها کارخانه‌ای که در محدوده شهر است و ما می‌توانیم از یک درصد درآمد آن استفاده کنیم، کارخانه سیمان بهبهانی است که آن هم به این دلیل که تولیداتش صادراتی است، از پرداخت مالیات و عوارض معاف است. بنابراین تکیه اصلی ما بر عوارضی است که از شهروندان دریافت می‌کنیم. در این باره نیز با مشکلاتی روبه‌رو هستیم که عمده آن به فرهنگ مردم برمی‌گردد. شهروندان بهبهانی خود را چندان موظف به پرداخت نمی‌دانند و این عوارض به سختی گردآوری می‌شود. در شرایطی که شهرداری بهبهانی گاه حتی حقوق کارکنانش هم به تعویق می‌افتد و اکنون یکی از بدحکاترترین شهرداریهای استان خوزستان است.»

شهردار بهبهانی راه حل را در تغییر ساختار مالی شهرهای کوچک از خود کفایی کامل به ساختاری شبیه سایر ادارات دولتی می‌داند. او دوباره بهبود روابط شهرداری با شهروندان و افزایش اعتماد عمومی می‌گوید:

«از زمان تصدی اینجانب، مجموعه شهرداری کوشش کرده است با اقدامات اساسی، اعتماد مردم را تقویت کند و این امر را می‌توان در چهره شهر مشاهده کرد. از جمله آنها می‌توان به عملیات احداث کشتارگاه نیمه صنعتی، ساختمان پایانه، احداث چند پارک و شهرسازی، احداث چند میدان، توسعه فضای سبز خیابانها و میدانها، احداث، توسعه و اسفالت چند خیابان اشاره کرد.»

شریف نیا، برنامه‌ریزی اجتماعی و فعالیت تبلیغی را برای تقویت اعتماد عمومی از جمله وظایف شورای شهر و روابط عمومی شهرداری می‌داند:

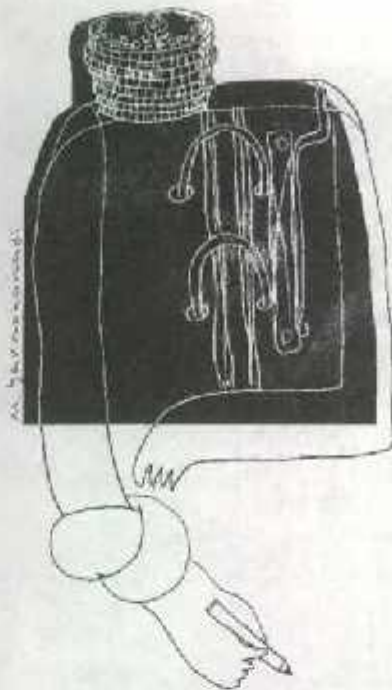
«پیش از تشکیل شوراهای من خود را موظف می‌دانستم که با مردم از نزدیک و در کوچه و بازار برخورد کنم و با مشکلات آنان آشنا شوم. اما با تشکیل شوراهای ارتباطی که اعضای شورا با مردم دارند، خود به خود این امر از جانب شهردار منتفی است. این وظیفه بر عهده شوراهاست و آنها در این زمینه کوشش کرده و می‌کنند.»

البته شهردار بهبهانی به رابطه نزدیک با مردم اعتقاد دارد. اما در این باره پیش زمینه‌ای را لازم می‌داند:

«شهردار شخصیت اول شهر است. در کشورهایی پیشرفته شهردار در بسیاری از امور، دخالت و حضور دارد. اما در ایران و در چارچوب قانون شهرداریها، شهردار ظاهراً مدیر اصلی شهر است ولی واقعاً چنین نیست. توقع مردم از شهرداریها زیاد است و نشان دهنده این است که مردم، شهرداری را مسئول اصلی و مستقیم همه کارهای شهر می‌دانند و باید در تدوین قوانین به انتظار پاسخ داد.»

این شهر پتانسیلهای فرهنگی زیادی دارد و به مردم بهبهانی و سطح فرهنگی آنان نمی‌توان خرده گرفت؛ زیرا به





## وظایف و اختیارات ذی حسابان شهرداریها

شهرام سعادت آملی

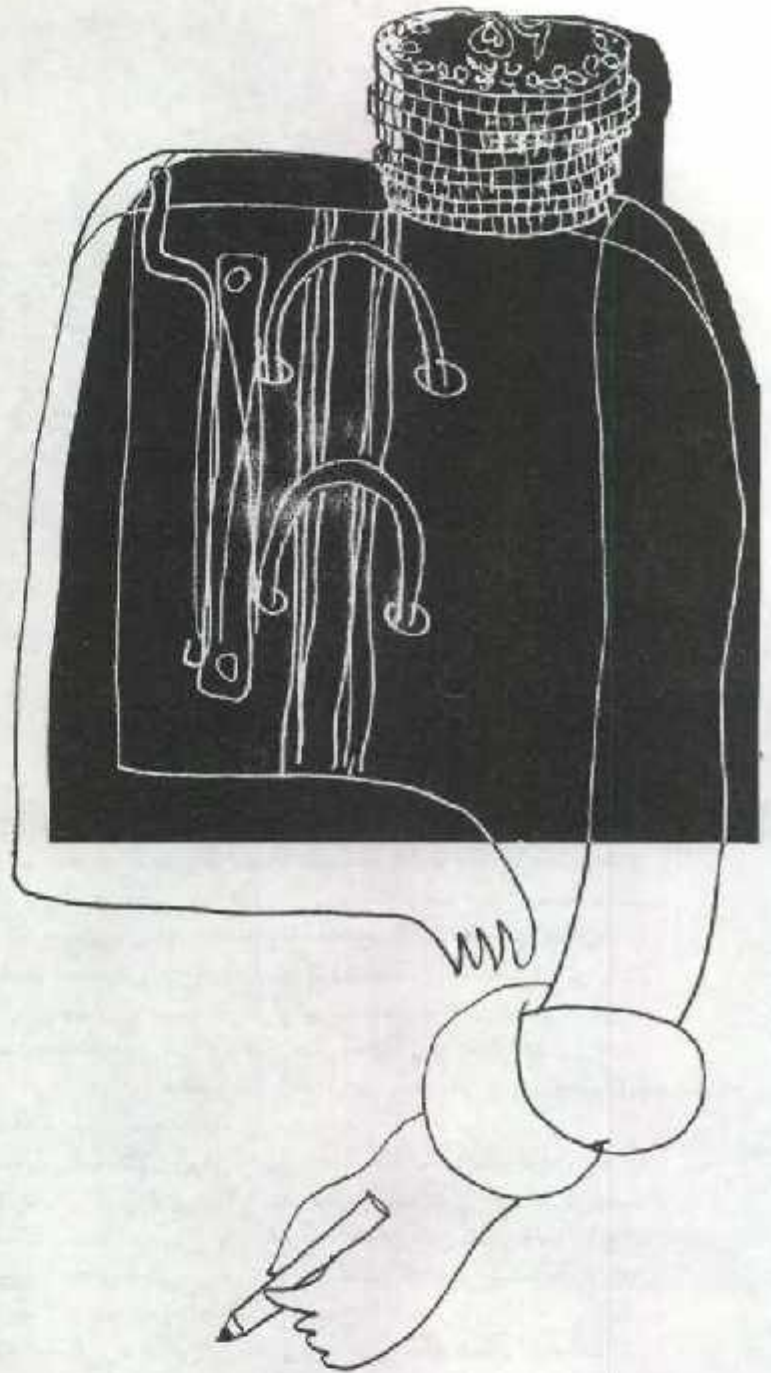
در مورد کارآمدی یا نارسایی قانون شهرداری و آیین نامه مالی شهرداریها در میان مدیران، پژوهشگران، شهرداران و سایر متخصصان و صاحب نظران امور شهرداریها، برداشتها و نظریه های متفاوتی وجود دارد. عده ای معتقدند این قانون و آیین نامه در زمان تهیه و تصویب خود از جمله قوانین مترقی در درآمد کشور بوده است که بسیاری از جوانب و ملزومات قانونی اداره امور شهرداریها را با توجه به آخرین دانش و تجربیات مدیریت شهری روز پیش بینی کرده است. نظر عده ای دیگر بر این است که قانون شهرداری، حتی در زمان تهیه و تصویب نیز در برگیرنده همه مسائل و دقائق مدیریت شهری و شهرداری نبوده و بویژه در موضوعات مالیه شهری و امور مالی شهرداریها دچار نقصان زیادی است. این گروه عقیده دارند آیین نامه مالی شهرداریها کمی ستابزده تدوین شده و در جزئیات مسائل و امور مالی شهرداریها با ابهامات و اشکالاتی روبروست.

اینکه اصلاحات سالهای بعد قانون شهرداری، برای رفع این اشکالات و ابهامات بوده و یا بنابه مقتضیات جدیدی که در عرصه اداره امور شهرداری پیش آمده، مطرح شده اند در حوصله این بحث نیست؛ ولی در هر حال پس از گذشت قریب ۲۵ سال از زمان تصویب آخرین متن قانون و سالهایی نه چندان کمتر از آن از عمر تصویب آیین نامه مالی شهرداریها، همه دست اندر کاران و صاحب نظران این دو دسته متفق القول اند که امروزه دیگر قانون و آیین نامه مالی شهرداریها پاسخگوی نیازهای قانونی اداره امور شهرداریها نیست و ضرورت بازنگری و اصلاح آن، نیازی اساسی و انکارناپذیر است. در این مقررات مالی نکات مالی و محاسباتی متعددی وجود دارد که هر کدام در جای خود قابل بررسی و تعمق است و در هنگام بازنگری و اصلاح قانون و آیین نامه مالی شهرداریها باید مورد توجه قرار گیرد. از جمله این نکات، ماده ۷۹ قانون شهرداری است: «کلیه پرداختهای شهرداری در حدود بودجه مصوب با اسناد مثبت و با رعایت مقررات آیین نامه مالی به عمل خواهد آمد. این اسناد باید به امضای رئیس حسابداری و شهردار که ذی حساب خواهند بود و یا قائم مقام آنان که مورد قبول اتجمن باشند، برسد.»

کارساز نبود و به عنوان راه حل قطعی، حذف مخالفان میدان مسئولیت تشخیص داده می شد به نظر می رسید که بسیاری از این مشکلات بجز مواردی از برخورد با فساد اداری و ارتشا، به علت ابهام عمیق و بیان تکلیفی و الهی بود که از ماده ۷۹ قانون شهرداریها و مواد مرتبط با آن در آیین نامه مالی شهرداریها ناشی می شد هر چند در آن روز اعتقاد بر این بود که با برخوردی بی طرفانه و کار شتابان می توان بسیاری از اختلاف نظر ها را برطرف نمود، ولی به علت سوء تفاهاتی که ایجاد می کرد حوصله و مجال را از کف می برد.

در سالهای اول بعد از پیروزی انقلاب اسلامی که ادارات و مؤسسات متأثر از تحول و دگرگونی پیش آمده در کشور در تب و تاب شدیدی قرار داشتند و به فاصله ای ندرک، نگرانیها و دغدغه های برخورد با مشکلات ناشی از جنگ تحمیلی، بویژه تعدادات جبهه نیز به آن افزوده شد، شهرداریها هم در امور اجرایی و هم در امور مربوط به نظارت مالی، با مشکلات زیاد و برخورد های تسلی می مواجه شدند که در دامنه حدود اختیارات و مسئولیتهای مدیران مالی شهرداریها یعنی شهردار و مسئول امور مالی بروز می نمود و در بسیاری از موارد، تعطیل و مدارا از هر دو جانب دیگر





در قانون شهرداری عنوان «ذی حساب» تعریف نشده و حدود وظایف، اختیارات و مسئولیتهای آن نیز تبیین نگردیده است

ذیحساب مأموری است که به موجب حکم وزارت امور اقتصادی و دارایی از بین مستخدمین رسمی واجد صلاحیت به منظور اعمال نظارت و تأمین هماهنگی های لازم در اجرای مقررات مالی و محاسباتی در وزارتخانه ها و مؤسسات و شرکتهای دولتی و دستگاههای اجرایی محلی و مؤسسات و نهادهای عمومی غیر دولتی به این سمت منصوب می شود

اکنون به نظر می رسد که ابهامات موجود در ماده ۷۹ قانون شهرداریها در فضای آرام و قانون مدار امروز قابل بحث و بررسی است و چون بنا نیست تنویر اذهان و توجه مسئولان به این موضوع مهم مطرح می شود قطعاً سوء تفاهمی را ایجاد نخواهد کرد؛ چه این ابهامات در امور اجرایی شهرداریها مشکلاتی را ایجاد کرده باشد یا نکرده باشد.

در قانون شهرداری عنوان «ذی حساب» تعریف نشده و حدود وظایف، اختیارات و مسئولیتهای آن نیز تبیین نگردیده است و لاجرم باید برای این تعریف و تبیین به قوانین مستأخره کرد. ماده ۳۱ قانون محاسبات عمومی کشور مصوب ۱۳۶۶/۶/۱۰ می گویند:

ذیحساب مأموری است که به موجب حکم وزارت امور اقتصادی و دارایی از بین مستخدمین رسمی واجد صلاحیت به منظور اعمال نظارت و تأمین هماهنگی های لازم در اجرای مقررات مالی و محاسباتی در وزارتخانه ها و مؤسسات و شرکتهای دولتی و دستگاههای اجرایی محلی و مؤسسات و نهادهای عمومی غیر دولتی به این سمت منصوب می شود و انجام سایر وظایف مشروحه ذیل را به عهده خواهد داشت:

۱- نظارت بر امور مالی و محاسباتی و نگاهداری و تنظیم حسابها بر طبق قانون و ضوابط و مقررات مربوطه و صحت و سلامت آن.

۲- نظارت بر حفظ اسناد و دفاتر مالی.

۳- نگاهداری و تحویل و تحویل و جوجه و تقدیمها و سپردهها و اوراق بهادار.

۴- نگاهداری حساب اموال دولتی و نظارت بر اموال مذکور.  
تبصره ۱- ذیحساب زیر نظر رئیس دستگاه اجرایی وظایف خود را انجام می دهد.

تبصره ۲- ذیحساب مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی موضوع ماده ۵ این قانون در صورت وجودی که از محل درآمد عمومی دریافت می دارند با حکم وزارت امور اقتصادی و دارایی و با موافقت آن دستگاه منصوب خواهند شد.

ذیحساب مکلف است وجه سند هزینه مربوطه را پس از ضمیمه نمودن دستور کتبی متضمن قبول مسئولیت مذکور پرداخت و مراتب را با ذکر مستندات قانونی مربوطه به وزارت امور اقتصادی و دارایی و رونوشت آنرا جهت اطلاع به دیوان محاسبات کشور گزارش نماید



**با توجه به مفاد ماده ۷۹ قانون شهرداری،  
شهردار با حکم شهردار شدن و رئیس  
حسابداری با تخصیص پست سازمانی مربوطه،  
ذی حسابان شهرداری خواهند بود و ظاهراً نیازی  
به دریافت حکم جداگانه از مرجعی خاص ندارد**

**طبق ماده ۷۹ قانون شهرداری و با توجه به اینکه  
انتصاب کارکنان شهرداری به پستهای سازمانی  
با شهردار است، ضرورتی ندارد که رئیس  
حسابداری شهرداری به عنوان ذی حساب، مورد  
قبول انجمن شهر باشد، ولی قائم مقام وی باید  
مورد قبول این انجمن باشد!**

شهرداری خواهند بود و ظاهراً نیازی به دریافت حکم جداگانه از مرجعی خاص ندارد. جالب این است که طبق ماده ۷۹ قانون شهرداری و با توجه به اینکه انتصاب کارکنان شهرداری به پستهای سازمانی با شهردار است، ضرورتی ندارد که رئیس حسابداری شهرداری به عنوان ذی حساب، مورد قبول انجمن شهر باشد، ولی قائم مقام وی باید مورد قبول این انجمن باشد!

۲- نظارت در تطبیق مفاد تبصره ۱ ماده ۳۱ قانون محاسبات عمومی با وضعیت شهرداری، با توجه به اینکه به استناد بند ۱۱ ماده ۱ قانون برنامه و بودجه، شهرداری به عنوان دستگاه اجرایی شناخته می شود که بالاترین مقام اجرایی آن، شهردار است، ظاهراً مشخص نیست که شهردار به عنوان ذی حساب (نه به عنوان شهردار) زیر نظر چه کسی و وظایف خود را انجام می دهد.

۳- اختیارات و مسئولیتها: با توجه به مفاد ماده ۵۲ قانون محاسبات عمومی، اختیارات و مسئولیتهای شهردار به عنوان ذی حساب در مورد مراحل پرداخت هزینه طبق مفاد تبصره ماده ۲۳ این نامه مالی شهرداریها معین است، اما معلوم نیست اختیارات و مسئولیتهای رئیس امور مالی یا رئیس حسابداری شهرداری در این خصوص چیست. در قانون و این نامه مالی شهرداریها تصریح نشده است که مسئولیت تأمین اعتبار و تطبیق پرداخت با قوانین و مقررات به عهده کیست. در تطبیق با ماده ۵۲ قانون محاسبات

### **در قانون و این نامه مالی شهرداریها تصریح نشده است که مسئولیت تأمین اعتبار و تطبیق پرداخت با قوانین و مقررات به عهده کیست**

عمومی، ظاهراً در شهرداری، شهردار هم اختیارات رئیس مؤسسه را در مورد مراحل هزینه داراست و هم به عنوان ذی حساب مسئولیت تأمین اعتبار و تطبیق پرداخت با قوانین و مقررات را عهده دار است!

۴- نحوه برخورد با تخلفات: در تطبیق وظایف و سازوکار پیش بینی شده در ماده ۹۱ قانون محاسبات عمومی، ظاهراً در شهرداری هیچ کس اراده این تشخیص را ندارد که انجام خرجی برخلاف قانون و مقررات هست یا نه تا در پرداختها مراد را که در ماده ۹۱ پیش بینی شده طی نمایند چرا که از عنوان ذی حساب این نتیجه حاصل می شود که وظایف مشابه ماده ۹۱ قانون محاسبات عمومی در شهرداری به عهده خود شهردار است! و در این امر تعارض آشکاری مشاهده می شود. از آنجا که این مرحله با اتهام روبروست؛ بنابراین بحث در باره مرجع ارسال گزارش پرداختهای مغایر با قوانین و مقررات مربوطه و نحوه پیگیری و رسیدگی موضوع در آن مرجع موضوعیت نمی یابد.

اینها مهمترین نکاتی بودند که در بحث «ذی حسابان شهرداری» به نظر مشاور اداری - مالی ماهنامه شهرداریها رسید و تصور می رود که با دقت و تفحص بیشتر در این وظیفه خطیر و قوانین مصوب مربوطه، نکات جزئی تر و قابل اعتنای دیگری نیز قابل استنباط است.

برای اینکه به همه جوانب اینها مورد نظر پرداخته شود، به مفاد تبصره ماده ۳۳ این نامه مالی شهرداریها از یک طرف و ماده ۵۲ قانون محاسبات عمومی از طرف دیگر نظری می افکنیم. تبصره ماده ۳۳ این نامه مالی شهرداریها: ایجاد تعهد، تشخیص و صدور حواله به شرح فوق (مراحل سه گانه پرداخت هزینه) در صلاحیت شهردار یا کسانی است که از طرف شهردار کتبا و بطور منجز اختیارات لازم به آنها تفویض می شود.

ماده ۵۲ قانون محاسبات عمومی: اختیار و مسئولیت تشخیص و انجام تعهد و تسجیل و حواله به عهده وزیر یا رئیس مؤسسه و مسئولیت تأمین اعتبار و تطبیق پرداخت با قوانین و مقررات به عهده ذی حساب می باشد.

ماده ۹۱ قانون محاسبات عمومی نیز ارتباط مستقیم با موضوع مورد بحث دارد. در این ماده آمده است: در صورتی که ذی حساب انجام خرجی را برخلاف قانون و مقررات تشخیص دهد مراتب را با ذکر مستند قانونی مربوطه کتبا به مقام صادر کننده دستور خرج اعلام می کند. مقام صادر کننده دستور پس از وصول گزارش ذی حساب چنانچه دستور خود را متطابق با قوانین و مقررات تشخیص داده و مسئولیت قانونی بودن دستور خود را کتبا با ذکر مستند قانونی به عهده بگیرد و مراتب را به ذی حساب اعلام نماید، ذی حساب مکلف است وجه سند هزینه مربوطه را پس از ضمیمه نمودن دستور کتبی متضمن قبول مسئولیت مذکور پرداخت و مراتب را با ذکر مستندات قانونی مربوطه به وزارت امور اقتصادی و دارایی و رونوشت آنرا جهت اطلاع به دیوان محاسبات کشور گزارش نماید. وزارت امور اقتصادی و دارایی در صورتی که مورد را خلاف تشخیص داد مراتب را برای اقدامات قانونی لازم به دیوان محاسبات کشور اعلام خواهد داشت.

از مقایسه مواد قانونی یاد شده، نتایج جالبی حاصل می شود:

۱- صدور حکم، با توجه به مفاد ماده ۷۹ قانون شهرداری، شهردار یا حکم شهردار شدن و رئیس حسابداری (یا رئیس امور مالی، متناسب با تشکیلات شهرداری - ماده ۲۶ این نامه مالی شهرداریها) با تخصیص پست سازمانی مربوطه، ذی حسابان



# مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به یکی از موضوعات اصلی تمامی شهرداریها و شهروندان یعنی مسئله صدور پروانه ساختمانی، تخلفات ساختمانی، جرائم ناشی از تخلفات ساختمانی و موانع قانونی تنظیم سند مالکیت از نظر قوانین و مقررات شهرداری پرداخته است. مطالب مطرح شده به منزله دیدگاههای دفتر حقوقی وزارت کشور است و مشاور حقوقی ماهنامه، آن را تنظیم کرده است.

تعیین وضع ثبتی اراضی کشاورزی و نسق های زراعی و باغات اعم از شهری و غیر شهری و اراضی خارج از محدوده شهر و حریم آن که مورد بهره برداری متصرفین است و اشخاص تا تاریخ فوق خریداری نموده اند و به واسطه موانع قانونی تنظیم سند یا صدور سند مالکیت برای آنها میسر نبوده است به شرح زیر تعیین تکلیف می شود... و براساس این ماده و بندهای ذیل آن، اشخاص تقاضای خود را جهت صدور سند مالکیت به اداره ثبت ارائه می نمایند و با رأی هیئتهای موضوع ماده ۱۴۸ اصلاحی برای آنها سند مالکیت صادر می گردد.

بنابراین، موضوع ماده ۱۴۷ اصلاحی تعیین وضع ثبتی سه نوع اعیانی و اراضی است: ۱- اعیان املاکی که اشخاص تا تاریخ ۱۳۷۰/۱/۱ بسرروی زمین خود ایجاد نموده اند. ۲- اراضی کشاورزی و نسق های زراعی و باغها اعم از شهری و غیر شهری. ۳- اراضی خارج از محدوده شهر و حریم شهر که اشخاص تا تاریخ ۱۳۷۰/۱/۱ خریداری نموده اند. هر یک از این موارد با توجه به قوانین مورد عمل شهرداری، ضوابطی دارد:

الف- تعیین وضع ثبتی اعیان املاکی که تا تاریخ ۱۳۷۰/۱/۱ بسرروی زمین احداث شده اند و به واسطه موانع قانونی، تنظیم سند مالکیت برای آنها میسر نبوده است. آنچه در این مورد قابل بحث و بررسی است عبارت است از موانع قانونی تنظیم سند مالکیت از نظر قوانین و مقررات شهرداری، مستند به تبصره ۸ ذیل ماده ۱۰۰ قانون شهرداری و تبصره ذیل ماده ۱۴۴ این قانون، دفاتر اسناد رسمی مکلفند قبل از انجام معامله و تنظیم سند رسمی با ملاحظه گواهی پایان ساختمان و یا عدم خلاف در مورد مقاصد حساب نسبت به عوارض ملک مورد معامله، از شهرداری استعلام نمایند. شهرداری در صورتی که اعیانی یا اخذ پروانه ساختمانی احداث شده باشند، و تخلف ساختمانی نداشته باشد، مبادرت به

● ادارات ثبت اسناد و املاک کشور در جهت اجرای مواد ۱، ۲ و ۳ قانون اصلاح و حذف موادی از قانون ثبت اسناد و املاک کشور (مصوب ۱۳۶۵/۲/۳۱) و الحاق موادی به آن (مصوب ۱۳۷۰/۶/۲۱ مجلس شورای اسلامی) برای تعیین وضع ثبتی اعیان املاکی که اشخاص تا تاریخ ۱۳۷۰/۱/۱ بسرروی زمینهای ایجاد نموده اند که به واسطه موانع قانونی، تنظیم سند رسمی برای آنها امکانپذیر نبوده است، همچنین تعیین وضع ثبتی اراضی کشاورزی و نسق های زراعی و باغها اعم از شهری و غیر شهری، اراضی خارج از محدوده شهر و حریم آن که مورد بهره برداری متصرفان است و اشخاص تا تاریخ فوق خریداری نموده اند و به واسطه موانع قانونی تنظیم سند یا صدور سند مالکیت برای آنها امکانپذیر نبوده است، با تقاضاهای صاحبان آنها و حسب رأی هیئتهای حل اختلاف، بدون استعلام از شهرداری، مبادرت به صدور سند مالکیت می نمایند، حال با توجه به اینکه: الف- برخی از این ساختمانها بدون پروانه احداث شده اند و یا در صورت داشتن پروانه ساختمانی، خلاف متدرجات پروانه احداث شده اند. ب- برخی از قطعات تفکیکی فاقد نصاب حداقل تفکیک مندرج در طرحهای شهرسازی اند؛ بنابراین در صورت مراجعه مالکان این املاک به شهرداری جهت دریافت پروانه ساختمانی، آیا شهرداری باید بدون در نظر گرفتن مراتب فوق، مبادرت به صدور پروانه نماید، یا اینکه باید پس از اخذ حقوق قانونی شهرداری (ناسی از نقض مقررات شهرداری) مبادرت به آن نماید؟

ج- ماده یک قانون یاد شده که طی آن ماده ۱۴۷ قانون ثبت اصلاح می گردد، مقرر می دارد: «ماده ۱۴۷- برای تعیین وضع ثبتی اعیان املاکی که اشخاص تا تاریخ ۱۳۷۰/۱/۱ بسرروی زمینهای ایجاد نموده اند که بواسطه موانع قانونی تنظیم سند رسمی برای آنها میسر نبوده است، همچنین



شهرداری در صورتی که اعیانی با اخذ پروانه ساختمانی احداث شده باشد، و تخلف ساختمانی نداشته باشد، مبادرت به صدور گواهی پایان ساختمان یا گواهی عدم خلاف می نماید و در صورت پرداخت بدهی ناشی از عوارض، مقاصد حساب صادر می نماید

پایین تر از نصاب تفکیک باشد یا با آن مطابقت داشته باشد، شهرداری باید با اخذ حقوق متعلقه (راجع به تفکیک و...) مبادرت به صدور پروانه نماید. هر چند شهرداری در هنگام صدور پروانه باید ضوابط شهرسازی از جمله حداقل نصاب تفکیک را رعایت نماید و در موضوع مورد بحث ما در برخی موارد قطعات به کمتر از آن تفکیک شده اند (بدون جلب نظر شهرداری)، اما از آنجا که مقنن حسب ماده ۱۴۷ اصلاحی، رعایت نصاب تفکیک را برای این اسلاک قابل رعایت ندانسته است و از سوی دیگر، مالک دارای حقوق مالکانه از جمله حق ساخت و ساز در ملک خود است و بدون نص صریح

صدور گواهی پایان ساختمان یا گواهی عدم خلاف می نماید و در صورت پرداخت بدهی ناشی از عوارض، مقاصد حساب صادر می نماید بنابراین، اشخاصی که در اجرای قانون اصلاحی قانون ثبت (به شرح فوق) سند مالکیت اخذ نموده اند، در حالی که ساختمان آنان بدون پروانه احداث شده یا تخلف ساختمانی دارند و یا اینکه پس از احداث بنا خود بدون اخذ مجوز از شهرداری مبادرت به تفکیک آن نموده اند و به دیگران واگذار نموده اند و در حال حاضر این گونه اشخاص جهت صدور پروانه ساختمانی به شهرداری مراجعه می نمایند شهرداری باید به طرق زیر عمل نماید:

در صورت احداث بنا بدون پروانه یا تخلف ساختمانی شهرداری باید پس از ارجاع پرونده به کمیسیون ماده ۱۰۰ و اخذ جریمه مطابق رأی این کمیسیون، مبادرت به صدور پروانه نماید

در صورت تفکیک عرصه اعیانی بدون کسب اجازه شهرداری (موضوع ماده ۱۰۱ قانون شهرداری) اعم از اینکه پایین تر از نصاب تفکیک باشد یا با آن مطابقت داشته باشد، شهرداری باید با اخذ حقوق متعلقه (راجع به تفکیک و...) مبادرت به صدور پروانه نماید

قانونی نمی توان مالک را از آن محروم نمود، بنابراین باید حسب تقاضای مالک برای آن پروانه صادر نمود.  
ب- اراضی: صرف نظر از اینکه در اجرای ماده ۱۴۷ و ۱۴۸ اصلاحی سال ۱۳۷۰ بسیاری از اراضی زراعی و کشاورزی و باغها از بین رفتند (زیرا این اراضی به قطعات بسیار پایین تفکیک و واگذار شده و مستند به مواد فوق برای آنها سند مالکیت صادر گردیده است) و در سال ۱۳۷۶ با تجدید نظر در اصلاحیه یاد شده (الحاق بند ۷ به ماده ۱۴۷) جلوی آن تا حدود زیادی گرفته شده، بنابراین در حال حاضر شهرداری با اشخاصی مواجه است که دارای زمینی هستند که بدون رعایت مقررات شهرسازی و شهرداری و پایین تر از حداقل نصاب تفکیک، تفکیک شده اند و خواستار پروانه ساختمانی از شهرداری اند و شهرداری باید بنایه دلایل مندرج در بند یاد شده اخیر با اخذ حقوق قانونی نسبت به صدور پروانه ساختمانی اقدام نماید.

۱- در صورت احداث بنا بدون پروانه یا تخلف ساختمانی شهرداری باید پس از ارجاع پرونده به کمیسیون ماده ۱۰۰ و اخذ جریمه مطابق رأی این کمیسیون، مبادرت به صدور پروانه نماید؛ زیرا اولاً مطابق قسمت صدر ماده ۱۰۰ قانون شهرداری قبل از هر گونه اقدام عمرانی از قبیل احداث بنا باید از شهرداری پروانه اخذ گردد و پس از اخذ پروانه مطابق مندرجات پروانه اقدام به ساخت نماید. ثانیاً موضوع مورد بحث به علت عدم رعایت مقررات قانونی در ساخت و ساز، مشمول ماده ۱۰۰ قانون شهرداری است. ثالثاً اجرای مواد ۱۴۷ و ۱۴۸ اصلاحی قانون ثبت که صدور سند مالکیت را برای این گونه اسلاک تجویز نموده است با معافیت آنها از ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مساوی نیست و به عبارت دیگر، اعمال مواد یاد شده وسیله است برای صدور سند نه برای معافیت از حکم موضوع ماده ۱۰۰.

۲- در صورت تفکیک عرصه اعیانی بدون کسب اجازه شهرداری (موضوع ماده ۱۰۱ قانون شهرداری) اعم از اینکه



# مشاور اداری

دفتر حقوقی وزارت کشور  
جمشید رضایی

**مشاوره اداری - مالی این شماره ماهنامه به این موضوعات پرداخته است:**  
**خاتمه خدمت دوره شهردار، مشارکت عضو مستعفی شورا در جلسات شورا و بررسی معیار اکثریت دو - سوم در عزل شهردار. مطالب یاد شده به منزله دیدگاههای دفتر حقوقی وزارت کشور است که توسط مشاور اداری - مالی ماهنامه تنظیم شده است.**

همان طور که می دانید یکی از مواردی که به خدمت دوره شهردار خاتمه می دهد، مستند به بند الف تبصره ۴ ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور، استعفای کتبی یا تصویب شورا است. چنانچه شهردار مستند به بند یاد شده استعفای خود را به شورا تقدیم نماید: ۱- مهلت رسیدگی و اعلام پاسخ شورا چه مدت است؟ ۲- اگر شورای اسلامی شهر یا استعفای شهردار مخالفت کرد و شهردار مجدداً اصرار به استعفا نمود، تکلیف چیست؟

۱- مستند به ماده ۵۱ این نامه شرایط احراز سمت شهردار (که مقرر می دارد: در صورتیکه ثبت نام از بین کارمندان انتظامی شهرداریهای کشور و یا مستخدمین ثابت شهرداریها یا کارمندان وزارتخانه ها یا مؤسسات دولتی انتخاب شود، پس از برکناری یا خاتمه دوره قانونی یا استعفا یا رعایت مقررات استخدامی مربوط به سازمان محل خدمت اولیه خود عدالت داده می شود و چنانچه از بین مستخدمین وزارتخانه ها و یا مؤسسات مذکور در فوق انتخاب نشده باشد پس از برکناری یا خاتمه دوره قانونی یا استعفا، شهرداری و وزارت کشور و همچنین سایر وزارتخانه ها و مؤسسات دولتی در قبالت او هیچگونه تعهد استخدامی نخواهند داشت) حسب اینکه شهردار از بین کارمندان ثابت شهرداری یا کارمندان رسمی سایر مؤسسات و وزارتخانه ها باشد و یا اینکه اصلاً اداری رابطه استخدامی با هیچ سازمانی نباشد، موضوع طرح استعفا و موافقت با آن به شرح زیر است:

۱- چنانچه شهردار از بین کارمندان ثابت شهرداریها انتخاب شده باشد، مستند به ماده ۷۸ این نامه استخد می شهردار بهای کشور (که مقرر می دارد: مستخدمین شهرداری می توانند از خدمت شهرداری استعفا کنند مشروط بر اینکه تصمیم خود را دو ماه قبل از استعفا از طریق واحد متبوع به اطلاع شهرداری برسانند مادام که موافقت شهرداری با استعفا به مستخدم ابلاغ نشده او در قبال وظایفی که عهده دار است مسئول شناخته می شود) و بند الف تبصره ۴ ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون شوراهای (استعفا کتبی شهردار می بایست به تصویب شورا برسد) شهردار باید استعفای خود را به شورا تقدیم نماید، ولی چون در مورد مهلت رسیدگی شورا و اعلام نظر، این نامه استخدامی شهرداریهای کشور و قانون شوراهای ساکت است و مطابق مدلول ماده ۹۱ این نامه یاد شده، مواردی که در این این نامه مسکوت است ملاک قانون استخدام کشوری است و در ماده ۶۴ قانون استخدام کشوری (که اشعار می دارد: مستخدم رسمی می تواند با یک ماه اعلام قبلی از خدمت دولت استعفا کند در هیچ مورد استعفای مستخدم دافع تعهدات او در برابر دولت نخواهد بود. استعفا از تاریخی تحقق می یابد که وزارتخانه یا مؤسسه دولتی مربوط مستخدم به موجب حکم رسمی با آن موافقت کند. وزارتخانه یا مؤسسه دولتی مکلف است ظرف یکماه از تاریخ وصول استعفا، رد یا قبول استعفا را کتباً اعلام دارد. اگر تا پایان یکماه رد یا قبول استعفا ابلاغ نگردد این امر در حکم عدم قبول استعفا تلقی خواهد شد. مستخدم می تواند در صورت قبول نشدن استعفا طبق ماده ۶۰ شکایت کند) مهلت یک ماهه برای رد یا قبول استعفا قرار داده است؛ بنابراین شورای اسلامی شهر باید ظرف یک ماه از تاریخ وصول استعفا، رد یا قبول استعفا را کتباً اعلام نمایند و در صورت عدم قبول استعفا و یا عدم اعلام قبول یا رد آن در مهلت یک ماهه، شهردار می تواند به دیوان عدالت اداری شکایت نماید.

۲- چنانچه شهردار از بین کارمندان رسمی مشمول قانون استخدام کشوری انتخاب شده باشد، مطابق ماده ۶۲ قانون استخدام کشوری (به شرح مندرج در بند فوق) عمل خواهد شد. ۳- چنانچه شهردار از بین مستخدمان وزارتخانه ها و مؤسسات

یاد شده انتخاب نشده باشد و به عبارت دیگر، اگر شهردار فاقد رابطه استخدامی با این مؤسسات باشد، به نظر می رسد که می توان به دلیل نبودن حکم قانونی با استفاده از وحدت ملاک مقررات فوق، قائل به مهلت یک ماهه برای اعلام رد یا قبول استعفا از سوی شورا شد و در صورت عدم قبول استعفا و یا عدم اعلام قبول یا رد آن به دیوان عدالت اداری شکایت نمود.

۲- لازم به توضیح است که در حال حاضر ماده ۶۰ قانون استخدام کشوری (که اشعار می دارد: مستخدمین رسمی و مستخدمین مشمول مقررات استخدامی موضوع بند (ب) ماده ۲۰ قانون استخدام کشوری می توانند در مورد تصبیح حقوق استخدامی خود به شورای دولتی و در غیاب آن به دادگاه استان تهران شکایت کنند. مرجع رسیدگی یک نسخه از شکایت مستخدم را به سازمان متبوع او ارسال می دارد و مهلت یکماهه ای یا رعایت مسافت برای وصول پاسخ تعیین و پس از انقضای مهلت به موضوع رسیدگی و رأی مقتضی صادر خواهد کرد و این رأی قطعی است) و تائید ذیل آن به موجب اصل ۱۷۲ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران - که دیوان عدالت اداری را مرجع رسیدگی به شکایات مردم نسبت به مأموران یا واحدها و یا این نامه های دولتی و احقاق حقوق آنها قرار داده است و ماده ۱۱ قانون تشکیل دیوان عدالت اداری، منسوخ شده است.

● آیا استعفای هر یک از اعضای شورای اسلامی شهر باید در شورا مطرح شود و مورد قبول شورا واقع گردد؟ در این صورت، چنانچه استعفای عضو شورای شهر، مورد تصویب شورا واقع نگردد، آیا عضو یاد شده می تواند در جلسات شورا شرکت نماید؟

۱- قسمت آخر ماده ۴۳ این نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مقرر می دارد: «... انتخاب اعضای هیات، نسیه در صورت استعفای هر یک از آنان از سمت خود و یا خروج هر یک از اعضای هیات رئیسه از شورا حداکثر ظرف یک هفته بعد از خروج استعفا توسط شورا و یا خروج عضو و برای همان منصب بر گزار خواهد شد». برای توضیح بیشتر باید گفت استعفا از نظر لغوی به معنی من گویند که به موجب این شخصی که در مؤسسه ای دولتی یا ملی و یا وابسته به دولت، مستخدم کار است تقاضای ترک آن سمت را می نماید در مقابل طلب استعفا نیز باید مرجعی وجود داشته باشد که با آن موافقت نماید. بنابراین استعفای عضو شورا باید در جلسه شورا مطرح شود و به تصویب شورا برسد. تازمانی که استعفا به تصویب شورا نرسیده است، عضو یاد شده باید همچنان عهده دار مسئولیت نمایندگی مردم در شورا باشد و نمی تواند از این مسئولیت خارج گردد؛ زیرا خروج او از شورا واقع مسئولیت وی نخواهد بود.

● همان طور که می دانید مطابق ماده ۷۲ قانون شوراهای اکثریت دو - سوم کل اعضای شورا، شهردار از کار برکنار می گردد؛ بنابراین تعیین نماینده دو - سوم کل اعضا در شوراهای ۵ نفره، ۷ نفره، ۹ نفره و ۱۱ نفره چه تعداد هستند؟ ۳- مستند به ماده ۱۵ قانون شوراهای جلسات شوراهای با حضور دو - سوم اعضای اصلی رسمیت می یابد و مطابق قسمت اخیر ماده ۷۲ قانون شوراهای در صورتی که شورا با اکثریت دو - سوم کل اعضا رأی مخالف دهد، شهردار از کار برکنار و فرد جدیدی از سوی شورا انتخاب خواهد شد. با توجه به اینکه ماده ۱۱ این نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها دو - سوم لازم برای رسمیت جلسه را تعیین نموده است؛ بنابراین مطابق ماده یاد شده در شوراهای ۵ نفره با ۴ رأی، ۲ نفره با ۵ رأی، ۹ نفره با ۶ رأی و ۱۱ نفره با ۸ رأی، شهردار از کار برکنار خواهد شد.



# شورا همشارکت

موسسی غنی نژاد  
دکتر در اقتصاد

از حکومت ملی تا



حکومت محلی

شوراها می‌توانند به عنوان حکومت‌های محلی مطرح شوند که حوزه کاری آنها بیشتر اداره امور اجتماعی و شهری است. با این تعریف، شوراها با حکومت مرکزی که حوزه کاری آن عمدتاً اداره امور سیاسی است متفاوت‌اند. حکومت محلی می‌تواند مانند حکومت ملی، دارای مرکز تصمیم‌گیری، بازوی اجرایی و سازوکارهای نظارتی باشد. همچنین در نظام شورایی، وظیفه تصمیم‌سازی و نظارت بر عهده حکومت محلی خواهد بود. در چنین نظامی، شهرداری در نقش قوه مجریه ظاهر می‌شود و مصوبات شورای شهر را تحت نظارت آن شورا اجرا می‌کند. بدون شک وقتی شورا تصمیم می‌گیرد و شهرداری آن تصمیمات را اجرا می‌کند و دوباره شورا یا نهاد دیگری بر اجرای تصمیمات نیز نظارت می‌کند، امکان استفاده از رانتهای و تمرکز قدرت در شهرداری کاهش می‌یابد. در نبود شورای شهر، شهردار کارمند وزارت کشور است. نظارت وزارت کشور بر شهردار، نظارت بروکراتیک است و در درازمدت، عملی و کارآمد نخواهد بود. اما نظارت شورای شهر بر شهردار، نظارت دموکراتیک است و البته ساختار خاص خود را هم می‌طلبد.

## چرا شورا؟

هدف حکومت محلی نیز مانند حکومت ملی، تولید کالاهای عمومی است. اما از آنجا که حکومت‌های محلی شناخت دقیق‌تر و قابل اعتمادتری از مشکلات و امکانات محلی دارند، در واقع آن دسته از کالاهای عمومی را تولید می‌کنند که تولید کامل آنها برای دولت امکان‌پذیر نیست. به این ترتیب علاوه بر تمرکززدایی، بهره‌وری نیز افزایش می‌یابد. تولید تمامی کالاهای عمومی به وسیله حکومت ملی، نیازمند نوعی رابطه سازمانی از بالا به پایین است که در آن بسیاری از خواسته‌های مردم مغفول خواهد ماند. اما تولید کالاهای عمومی توسط شورای شهر، نوعی رابطه مشارکت‌جویانه است که خواسته‌های مردم از پایین به بالا منتقل می‌شود. در نظام شورایی از آنجا که حوزه تصمیم‌گیری محدودتر است، مکانیسم شناخت نیز دقیق‌تر خواهد بود و احتمالاً بسیاری از تعین مسئولیتها بر مبنای شایسته‌سالاری صورت خواهد گرفت.

وقتی شورا تصمیم می‌گیرد و شهرداری آن تصمیمات را اجرا می‌کند و دوباره شورا یا نهاد دیگری بر اجرای تصمیمات نیز نظارت می‌کند، امکان استفاده از رانتهای و تمرکز قدرت در شهرداری کاهش می‌یابد.



## شورای شهر، دولتی یا مردمی؟

مهمترین گام در تعیین جایگاه شورای شهر و بهبود عملکرد آن عبارت است از تعیین و تکنیک حوزه‌های اختیارات، نظارت و وظایف شورای شهر. جایگاه این شوراییه عنوان حکومت محلی باید به طور صریح از جایگاه شهرداری - به عنوان جوشی از حکومت محلی - متمایز باشد. شهرداری باید بتواند تحت نظارت شورای شهر - و در واقع مردم - به انجام وظیفه پردازد؛ در غیر این صورت زایدی از دولت مرکزی خواهد بود.

همچنین حوزه وظایف و اختیارات شورای شهر باید در مقابل جایگاه حکومت ملی نیز کاملاً مشخص باشد تا هر کدام بتوانند وظایف خود را به خوبی انجام دهند. شورا باید با قطع رابطه مالی و سازمانی با دولت مرکزی، به سمت ایجاد یک حکومت محلی مستقل حرکت کند. وابستگی مالی شورا به دولت موجب می‌شود که نتواند مورد ارزیابی دموکراتیک مردم واقع شود، وقتی مردم خود هزینه‌های شهرشان را می‌پردازند می‌توانند در مورد نحوه خرج کردن آن نیز نظر بدهند، اما زمانی که دولت منبع تأمین مالی شهر است، شورای شهر نیز می‌تواند به نوعی ادعای قیومیت مردم شهر را بنماید.

در نظام شورایی از آنجا که حوزه  
تصمیم‌گیری محدودتر است، مکانیسم  
شناخت نیز دقیقتر خواهد بود و احتمالاً  
بسیاری از تعیین مسئولیتها بر مبنای  
شایسته‌سالاری صورت خواهد گرفت

## چارچوب سنتی، نهاد مدرن

شورا نیز مثل تمامی نهادها، زمینه‌های فکری و فرهنگی خاص خود را می‌طلبد و وقتی این زمینه‌ها آماده نباشد، نمی‌تواند کاری انجام دهد. واقعیت این است که با قرار گرفتن در مسیر تجدد، اراده‌ای برای کسب مظاهر تمدن و نهادهای مدرن به وجود می‌آید که موجب شکل‌گیری نهادهای مدرن می‌شود. اما از آنجا که زمینه لازم برای فعالیت این نهادها وجود ندارد، مابقی آن درک نمی‌شود و نهادها در فرآیند شکل‌گیری مسخ می‌شوند. در نهایت اگر چه ظاهری از آنها وجود دارد، اما در باطن کارایی نخواهد داشت. با این حال، بهترین اقدام ممکن پایی در راه نهادن است. شوراها ممکن است در ابتدای راه کارایی چندانی نداشته باشند و حتی دشواریهای تازه‌ای نیز ایجاد کنند، اما حداقل فایده‌شان این است که از همان آغاز راه می‌توانند مردم را به فکر وادارند که چنین نهادی هست و اگر چه امروز کارکرد مناسبی ندارد، اما شاید بتوان کارکردهای دیگری نیز برای آن تعریف کرد.



# شوراهادرچنبره قوانین



رسانداری بنیاد  
عضو شورای شهر شیروان

در حال حاضر جایگاه قانونی شورای شهر جایگاهی نیست که ناظر بر تمام فعالیت‌های امور شهری باشد، ولی می‌دانیم که شوراهای شهر به عنوان هدایت کننده اصلی فعالیت‌های شهری برای تحقق مدیریت واحد شهری تعریف می‌شوند و می‌بایست بسیاری از امور در این پارلمان محلی هماهنگ شوند.

اگر چه هنوز تا تحقق کامل مشارکت گسترده و فراگیر مردم و نهادینه شدن حضور آنان راهی بس طولانی و طاقت فرسا پیش رو داریم و در این رهگذر، صورت‌بندی و تدارک سازمانی شوراهای یک‌روی سکه است، اما روی دیگر سکه، گسترش اختیارات، شفافیت مرزبندیها، شناسایی مشکلات شهری و ارائه راه‌حلهای کارشناسانه و دقیق است. اولین گام در جهت موفقیت شوراهاتدوین قوانینی کامل و جامع است؛ چرا که اعتقاد داریم قوانین به جهت تسهیل امور زندگی وضع می‌شوند، اما هر گاه همین قوانین تعریف شده و شفاف نباشند، اعمال ضابطه‌مند را مشکل می‌کنند و خودمانی بزرگ خواهند بود.

اولین قانون تشکیل شوراهای اسلامی در سال ۱۳۶۱ به تصویب رسید، سپس در سالهای بعد پاره‌ای از موارد آن اصلاح شد و سرانجام قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخابات شهرداران در سال ۱۳۷۵ به تصویب رسید. اما به نظر می‌رسد که قانون شوراهای مصوب ۱۳۷۵ دارای ابهاماتی است؛ زیرا در این قانون، پاره‌ای از

مقررات مورد نیاز وضع نشده‌اند و پاره‌ای از مقررات وضع شده هم دچار ابهام‌اند که به برخی از آنها اشاره می‌کنیم:

۱- بر اساس قانون شوراهای وظیفه شورابرسی و شناخت کمبودها، نیازها و نارسایی‌های حوزه انتخاباتی، همچنین تهیه طرحها، پیشنهادهای اصلاحی و راه‌حلهای کاربردی در جهت برنامه‌ریزی و ارائه آنها به مقامات مسئول است. برای تحقق این هدف، قانونگذار بایدر اهلهای قانونی ارائه برنامه پیشنهادی شوراران نیز مشخص می‌کند، ولی در حال حاضر به دلیل نامشخص بودن و تداخل وظایف، همچنین عدم ارتباط بین شوراهای دستگاههای دولتی، مشکلات فراوانی ظاهر شده است.

به طور مثال در هیچ یک از نهادهای برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری محلی و منطقه‌ای - اعم از شورای برنامه‌ریزی استان، شورای معماری و شهرسازی استان، شورای برنامه‌ریزی شهرستان و شورای اشتغال - با توجه به اینکه تصمیمات آنها به نوعی با حیطه وظایف شوراهای تداخل دارد، اما از نظرات اعضای شوراهای اسلامی استفاده نمی‌شود؛ تنها در برخی از این نهادها - بنا به تشخیص ریاست آن نهاد - از اعضای شورای شهر دعوت به عمل می‌آید تا بدون رأی در جلسات آنها حضور یابند.



# یک دریچه، یک نگاه



شوراهای اسلامی شهرها به وجود آمدند تا نهادی مردمی باشند برای اداره امور مردم. استقلال این نهاد، یکی از مهمترین موضوعاتی است که اعضای این نهاد، مردم و مسئولان باید به آن بپردازند. شوراهای در فضایی آغاز به کار کردند که حلقه‌های ارتباطی آنها با مردم و مسئولان نامعلوم بود. این ضعف در دنیای عمل بیشتر آشکار شد و حال شوراهای ضمن انجام وظایف روزمره، زنجیره خود را نیز کامل کند. از آنجا که شوراهای نهاد تصمیم‌گیری و نظارت هستند، در واقع به نوعی نقش پارتیمان محلی را نیز ایفا می‌کنند. جایگاه این نهاد باید به گونه‌ای باشد که بتوانند نقطه نظرات خود را به مرحله تصمیم‌گیری یعنی مجلس برسانند. بنابراین، به نظر می‌رسد که پس از به وجود آمدن شوراهای اسلامی شهرها، تشکیل شورای شهرستان، شورای استان و شورای عالی استان نیز ضروری است؛ به گونه‌ای که شورای عالی استان بتواند با کارکردی مانند هیئت وزیران - و در کنار آنها - طرح‌های خود را به قوه مقننه ارائه نماید. تکمیل حلقه‌های بالادستی و پایین دستی زنجیره شورا ضامن کارآمدی و بقای فعالیت شوراهاست.

مهدی غلامی  
عضو شورای شهر تربت حیدریه

همچنین نظام تصمیم‌گیری در تهیه طرح‌های شهری در ایران، مرکزی است و تمامی طرح‌ها به تصویب شورای عالی شهرسازی می‌رسد؛ سپس از طریق وزارت کشور برای اجرا به شهرداریها ابلاغ می‌شود. شوراهای شهرداریها در فرآیند تهیه و تصویب مشارکت ندارند. از این جهت در اجرای طرح‌ها نیز با مشکل مواجه می‌شوند. در صورتی که در بسیاری از کشورهای پیشرفته، شهرداریها خود اقدام به تهیه و تصویب طرح‌ها می‌کنند و تنها به منظور هماهنگی عمومی، طرح‌ها را به تصویب حکومت ایالتی یا مرکزی می‌رسانند.

این مسئله نیازمند تعریف ساز و کار ارتباطی دقیق و مشخص بین شوراها و دستگاهها در سطح محلی است. در شرایط فعلی، هیچ اشراف و ضمانت اجرایی برای نظارت بر تمامی ارگانها و سازمانهای مرتبط در امور شهر وجود ندارد. در حالی که برای تحقق مدیریت واحد شهری، شورای شهر باید علاوه بر حاکمیت بر شهرداری بر سایر دستگاههای اجرایی در محدوده شهر نیز حاکمیت یابد.

۲- بر اساس قانون شوراهای اسلامی کشور، نظارت بر حسن اداره و حفظ سرمایه، تصویب بودجه شهرداری، تصویب لوایح و برقراری یا لغو عوارض شهری بر عهده اعضای شورای شهر است. همچنین طبق ماده ۷۷ همین قانون، برآورد منابع مالی مورد نیاز شهر و وضع عوارض متناسب با تولید و درآمد شهروندان نیز به اعضای شورای شهر واگذار شده است که شهرداری آن را به عنوان بودجه شورای شهر وصول می‌کند و سپس به برنامه‌های مورد نظر تخصیص می‌یابد. این در حالی است که دلایلی از جمله محدودیت اختیارات در وضع عوارض جدید، عدم امکان نظارت بر سازمانهای ذی ربط در امور شهر، صدور بخشنامه‌های پی در پی، حمایت از سازمانهای خاص به توجیه مراجع بالاتر و وجود منابع محدود در آمدی شهرها باعث شده است که شوراهای نتوانند وظیفه سیاستگذاری خود را به نحو مطلوب انجام دهند.

۳- مطابق ماده ۲۲ قانون قبلی بودجه شوراها، درآمدهای محلی در صورت لزوم از طریق عوارض وضع شده در مقابل خدمات ارائه شده تأمین می‌گردد و کمبود آن از راه کمیتهای دولت و به درخواست شورای عالی استانها از محل درآمدهای عمومی جبران می‌شود. این در حالی است که بر اساس ماده ۷۵ قانون جدید، تمامی اموال منقول و غیر منقول در اختیار شورای اسلامی شهر، متعلق به شهرداری مربوطه است و تیسازهای مالی و تدارکاتی شورا از طریق بودجه شهرداری همان شهر تأمین می‌گردد.

۴- به موجب ماده ۱۷ قانون قبلی، شوراها دارای شخصیت حقوقی بوده و حق اقامه دعوا علیه اشخاص حقیقی و حقوقی و دفاع در مقابل دعاوی آنان علیه شورا را دارند، اما در قانون جدید این موضوع مسکوت مانده و اشاره‌ای به آن نشده است. با مسکوت ماندن وضعیت شورای شهرستان، استان و شورای عالی استان در قانون، صدای شوراها به مراکز تصمیم‌گیری نمی‌رسد. در چنین وضعیتی، موقعیت شوراها مانند حلقه‌های گسسته زنجیری است که ارتباط آنها با مراکز قطع شده است.

در شرایط فعلی، هیچ اشراف و ضمانت اجرایی برای نظارت بر تمامی ارگانها و سازمانهای مرتبط در امور شهر وجود ندارد. در حالی که برای تحقق مدیریت واحد شهری، شورای شهر باید علاوه بر حاکمیت بر شهرداری بر سایر دستگاههای اجرایی در محدوده شهر نیز حاکمیت یابد



در ماده ۱۸ قانون قبلی، استانداران، فرمانداران، بخشداران و سایر مقامات کشور طبق اصل ۱۰۳ قانون اساسی، ملزم به رعایت تصمیمات شوراهای در حدود اختیارات آنها بودند، اما این الزام در قانون جدید حذف شده است و در مقابل، این شورای شهر است که بنابه درخواست مسئولان اجرایی، نهادها و سازمانها به همکاری با آنها ملزم شده است. همچنین ماده ۱۸ قانون قبلی، تمامی ادارات و سازمانهای وابسته به دولت را مکلف کرده است تمامی اطلاعات در خواستی و مرتبط با وظایف شوراهای را در اختیار شورا قرار دهند، اما این الزام نیز در قانون جدید حذف شده است.

۵- پیگیری شکایات مردم در مورد نارسایی سازمانها و ادارات حوزه مربوطه از طریق مقامات مسئول، از جمله وظایفی است که در قانون سال ۱۳۷۵ حذف شده است. وجود چنین قوانینی می تواند زمینه نظارت شوراهای بر سازمانها و ادارات فراهم نماید.

ارتباط مداوم و وسیع مردم با شوراهای یکی از امتیازات مهمی است که شوراهای از آن برخوردارند، اما از سوی دیگر انتظارات متنوع و گسترده مردم می تواند در فعالیت آنها اختلال نیز ایجاد کند. ارتباط مردم با شوراهای ارتباطی سازمان یافته نیست. نبودن تشکلهای مدنی و شوراهای محلات در شهرها سبب شده است که شوراهای با خواستهای متشکل و جمعی رویه رو نباشند، بلکه خواستهای شخصی و پاسخ به آنها بیشتر وقت شوراهای را به خود اختصاص دهد. به این ترتیب شوراهای ناگزیر دچار نوعی روزمره گمی شده اند و هر روز شاچارند به خواستهای حضوری و غیر حضوری مردم - که گاه غیرقانونی هم هستند - پاسخ گویند، به درد دل آنان گوش دهند و مراجعان زیادی جهت تقاضای وام، تقاضای کار و... داشته باشند. مهم ترین دلیل چنین قضایی رami توان در عدم پیش بینی جامعه برای نهادهایی دانست که

گفتن از مشکلات و نارسایی ها به معنی دلردی در کار و ساختن کوهی از گاه نیست. نارسایی ها باید طرح شوند تا نظام اجتماعی برای رفع آنها تدبیری بیندیشد

خواستهای پراکنده در آنها کانالیزه شده و به شکل قانونی و منطقی مطرح می شوند.

به این ترتیب، مجموعه این مباحث و ترکیب وظایف تعیین شده برای شورای شهر، نشانگر کاهش قدرت و اختیارات تصمیم گیری و سیاستگذاری شورا در عرصه مدیریت شهری و محدود شدن نسبتاً زیاد آن به نهادهای شهرداری و امور مربوط به آن است.

می توان گفت که شورای اسلامی شهر فاقد ارتباط قانونی و نظام مند با تمامی نهادهای ذی ربط در مدیریت شهری در سطح محلی است و از اختیار قانونی لازم برای کنترل و نظارت بر عملکرد ادارات و سازمانهای دولتی مستقر در سطح شهر برخوردار نیست. در واقع در ساختار سازمانی فعلی مدیریت شهری، نهادهای دولتی به صورت موازی با شهرداری به انجام وظیفه می پردازند؛ بدون اینکه الزامی به هماهنگی با شهرداری و تبعیت از تصمیمها و سیاستهای شورای شهر داشته باشند؛ اما در عین حال بر ضرورت اجتناب از تندیروزی، همچنین مدنظر قرار دادن گسترش تدریجی وظایف و اختیارات شوراهای همگام با نیازهای عملی و اصلاحات ساختاری مربوطه نیز تأکید می شود.

به هر جهت گفتن از مشکلات و نارسایی ها به معنی دلردی در کار و ساختن کوهی از گاه نیست. نارسایی ها باید طرح شوند تا نظام اجتماعی برای رفع آنها تدبیری بیندیشد. امید است متصدیان امور در جهت حل موارد یادشده اقدام نمایند؛ در غیر این صورت طبق قانون موجود، وظایف و اختیارات شوراهای فاقد جامعیت در تصمیم گیری و حوزه عمل است.

شورای اسلامی شهر فاقد ارتباط قانونی و نظام مند با تمامی نهادهای ذی ربط در مدیریت شهری در سطح محلی است و از اختیار قانونی لازم برای کنترل و نظارت بر عملکرد ادارات و سازمانهای دولتی مستقر در سطح شهر برخوردار نیست





بسیار از ابتکاراتی دیگر

## گنجهای پنهان تنکابن

شورای شهر تنکابن به ازای دریافت هر ۱۰ کیلوگرم زباله خشک از هر شهروند، کارتی به بزرگی که هر ۳ ماه یک بار و همچنین سالانه بر گزار می شود فراهم گردد

کوهی از زباله، ماشینهای بزرگ حمل مواد زاید، منطقه‌ای وسیع با بوی تعفن، جولان حشرات و بسیاری از صحنه‌های دیگر که برای انسان امروزی تصویری آشناست. این صحنه‌ها همه و همه نشانه حضور انسان زباله‌سازی است که پس از تولید این حجم عظیم، درمی‌ماند که با آن چه کند و ساده‌ترین - و البته نادرست‌ترین - راه را دفن زباله‌ها در دل زمینی می‌بیند که به او گندم می‌دهد تا از آن نان فراهم آورد و گرسنه نماند.

اما تنکابن حکایت دیگری دارد. بنا ابتکار شورای شهر تنکابن و همکاری و همدلی مردم، این شهر دیگر به دنبال دهان بازی از زمین نیست تا آن را با زباله پر کند.

شورای شهر تنکابن با توزیع رایگان کیسه‌های مخصوص زباله در دو رنگ متفاوت، از مردم شهر خواست است که با تفکیک زباله‌های خشک و تر از مبدأ، گام اولیه را در بازیافت زباله به عنوان راه حل رفع معضل امحای زباله و خطرات زیست‌محیطی دفع غیربهداشتی آن بردارند. شورای شهر تنکابن دریافت است که بازیافت زباله، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است و نیک می‌داند که این اقدام در مرحله نخست از خانواده‌ها شروع می‌شود.

شورای شهر در مساجد، مدارس، دانشگاهها و معصلی در مورد ضرورت و شیوه اجرای این طرح به مردم آموزش می‌دهد. البته بار اصلی آموزش طرح یاد شده از طریق مراجع افراد داوطلب به منازل برداشته شده است. این افراد با توضیح و تشویق شهروندان، زمینه جلب مشارکت آنان را در این طرح فراهم کرده‌اند. افراد آموزش دهنده، عمدتاً از میان خانمها انتخاب شده‌اند. علاوه بر این، نصب پرده‌هایی نیز در سطح شهر، مردم را با امر بازیافت آشنا می‌کند و آنان را به مشارکت هرچه بیشتر ترغیب می‌نماید.

شورای شهر تنکابن به ازای دریافت هر ۱۰ کیلوگرم زباله خشک از هر شهروند، کارتی به او می‌دهد تا امکان شرکت وی در مسابقه بزرگی که هر ۳





## یک دریچه، یک نگاه

شورای شهر یکی از عناصر سیستم مدیریت شهری است. در نظامهای پیشرفته مدیریت شهری، شوراهای اختیارات و مسئولیتهای گستردهای در امور محلی برخوردارند. شهر تنها مجموعه‌ای کالبدی، مرکب از ساختمانها، راهها و فضاها یا شهر نیست؛ بلکه عاملی اساسی در تعیین سرنوشت انسان معاصر و جایگاه فرد است. در اداره شهر باید بر انجام اموری تأکید شود که در نتیجه آن، شهروندان فضای کافی برای ابراز عقیده و گفتگو، تشکل و عمل داشته باشند. بر این اساس، از یک طرف میزان موفقیت شورای شهر و تعیین حوزه اختیارات آن، تحت تأثیر شکل‌گیری و درجه تکامل بالنگی مؤلفه‌های جامعه مدنی قرار می‌گیرد و از طرف دیگر، عملکرد شورای شهر خود می‌تواند در فرایند دستیابی و تکامل مؤلفه‌های جامعه مدنی مؤثر نیز باشد. در نظام پیشرفته مدیریت شهری، شوراهای اختیارات و خراسته‌های مردم را از دولت تعدیل می‌کنند، حضور مردم را در صحنه سیاسی و اجتماعی نهادینه می‌کنند و می‌توانند ضمن کاهش نارضایتی مردم، ظرفیت پاسخگویی دولت را نیز افزایش دهند. البته مشارکت مردم در مدیریت شهری علاوه بر اینکه نیاز به زیربنای پایه‌های اجتماعی و فرهنگی دارد تا نهادینه شدن یا مشکلات و چالشهای فراوانی روبه‌رو خواهد بود. بنابراین، نهاد نوپای شورا برای در دست گرفتن کامل مدیریت شهری و اداره امور شهروندان، نیاز به کسب تجربه و تخصص فراوان دارد. امید که این فصل تازه از مشارکت مردمی در کشورمان با برنامه مشخص و گام به گام بتواند زمینه پر رنگ‌تر حضور خود را در جامعه فراهم سازد.

سیدمحمد حسینی  
رئیس شورای شهر ملایر

ماه یک بار و همچنین سالانه برگزار می‌شود فراهم گردد. ارزیابی اعضای شورای شهر تنکابین این است که این طرح با استقبال چشمگیر مردم روبه‌رو شده و همکاری آنان در این زمینه، امید به موفقیت طرح یاد شده را افزون ساخته است.

اجرای طرح بازیافت زباله در تنکابین، گذشته از رها کردن این شهر از آلودگیهای زیست‌محیطی، ثمرات دیگری نیز به همراه داشته است. سپردن بخش عمده‌ای از کار بازیافت به یک شرکت خصوصی - پیام شهر سبز یاران - و حضور مستقیم و فعال مردم از مصادیق بارز مشارکت مردمی در امور مربوط به خودشان است. اشتغال‌زایی و فراهم آوردن زمینه کار برای جوانان این شهر نیز از دیگر دستاوردهای این طرح است.

با ابتکار شورای شهر تنکابین و همکاری و همدلی مردم، این شهر دیگر به دنبال دهان بازی از زمین نیست تا آن را با زباله پر کند

شهرداری تنکابین که یک - چهارم بودجه خود را صرف جمع‌آوری و دفن زباله می‌کرد با اجرای این طرح، بودجه بسیار کمتری را به این کار اختصاص می‌دهد. حال دیگر مردم تنکابین می‌دانند که زباله‌ها، گنجهای پنهان شهرشان هستند. زباله‌هایی که تا پیش از این، معضل شهر بودند، امروز توسط شورای شهر تنکابین و با مشارکت مردم، زمینه ایجاد اشتغال و کسب درآمد شده‌اند.



# طرح جامع و طرح تفصیلی

شما به هر نحو که درگیر مسائل مدیریت شهری باشید، بارها و بارها نام «طرح جامع» و «طرح تفصیلی» را شنیده‌اید. در این شماره، سعی کرده‌ایم این دو اصطلاح بسیار رایج در مدیریت شهری را تعریف کنیم، قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن، دو اصطلاح فوق را این گونه تعریف کرده‌است:

طرح جامع، طرح بلندمدتی است که در آن نحوه استفاده از اراضی و منطقه‌بندی مربوط به حوزه‌های مسکونی، صنعتی، بازار گانی، اداری و کشاورزی و تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات عمومی مناطق نوسازی، بهسازی و اولویت‌های مربوط به آنها تعیین شده و ضوابط و مقررات مربوط به کلیه موارد فوق و همچنین ضوابط مربوط به حفظ بنا و نماهای تاریخی و مناظر طبیعی، تهیه و تنظیم می‌گردد و بر حسب ضرورت، قابل تجدیدنظر خواهد بود.

طرح تفصیلی، عبارت از طرحی است که بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع شهر، نحوه استفاده از زمینهای شهری در سطح محلات مختلف شهر و موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها و ضیح دقیق و تفصیلی شبکه عبور و مرور و میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی در واحدهای شهری و اولویت‌های مربوط به مناطق بهسازی و نوسازی و توسعه و حل مشکلات شهری و موقعیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین می‌شود و نقشه‌ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی تهیه و تنظیم می‌گردد.

در طرح فوق، لازم و ملزوم یکدیگرند، اما در عین حال از نظر روش کار، شیوه تهیه، مقیاس نقشه‌ها و نتیجه نهایی، تفاوت‌هایی باهم دارند. طرح جامع شهری، به منظور تدوین برنامه و تعیین جهات توسعه شهر بر تأمین نیازمندیهای آن، بر مبنای پیش‌بینی‌ها و اهداف توسعه شهری در یک دوره ۱۰ ساله و بر اساس طرح جامع ناحیه تهیه می‌شوند. در واقع، طرح جامع، برنامه‌ای است که به صورت راهتیا عمل می‌کند و خط‌مشی کلی سیاست‌های توسعه شهری را تعیین می‌نماید. در نقشه‌های طرح جامع - که معمولاً در مقیاس ۱:۱۰۰۰ و ۱:۵۰۰ تهیه می‌شود - محل استقرار و توزیع کاربریهای شهری عمده (مثل کاربریهای آموزشی، بهداشتی و قضایی سبز)، تراکمهای جمعیتی، حدود حرایم و محدوده‌های شهری (موجود و پیشنهادی) و جهت توسعه آینده شهر، توسط علائم و رنگها نشان داده می‌شوند. گزارش طرح جامع نیز حاوی اطلاعاتی در باره اوضاع جغرافیایی، اقتصادی و اجتماعی شهر، ضوابط و مقررات کاربری اراضی، شبکه معابر و تأسیسات زیرساختی است. طرح جامع به سفارش وزارت مسکن و شهرسازی و توسط مهندسان مشاور تهیه می‌شود و تصویب نهایی آن با شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران است.

اصطلاح تفصیلی - چنان‌که از عنوان آن پیداست - جزئیاتی را شامل می‌شود که طرح جامع به آنها به صورت کلی پرداخته‌است. مطالعات تهیه طرح تفصیلی، متعاقب طرح جامع صورت می‌پذیرد و در حقیقت، تنظیم برنامه‌های مفصل و اقدامات جزئی و دقیق را در مناطق و محلات شهری و همچنین طراحی آنها را به عهده دارد. علاوه بر این، تکلیف تمامی قطعات زمین را به لحاظ کاربری، تراکم ساختمانی و گذر بندی مشخص می‌کند و به عنوان یک سند در دستور کار شهرداری قرار می‌گیرد. به عنوان مثال در طرح‌های جامع، مسیر شبکه راههای اصلی، صرفاً به صورت کلی ترسیم می‌شوند؛ در حالی که در طرح‌های تفصیلی، مسیر شبکه‌های دسترسی نیز به دقت و با رعایت اصول فنی ترسیم می‌شوند. به عبارت دیگر، طرح‌های تفصیلی به نوعی طرح‌های جامع اما بزرگ شده در مقیاس ۱:۲۰۰ هستند که جزئیات نیز در آنها نشان داده شده‌است. بررسی و تصویب طرح‌های تفصیلی به عهده کمیسیون ماده ۵ هر استان است و در صورت مغایرت طرح تفصیلی با طرح جامع، مرجع نهایی تصویب، شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد بود.



یک کلام فراتر

- ۱- برای آشنایی بیشتر با دو اصطلاح فوق می‌توانید به منابع زیر مراجعه کنید:
- ۱- آیین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح‌های توسعه و عمران محلی، واحدهای منطقه‌ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور، دبیرخانه شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۹.
- ۲- معیند زینا، احمد: طرح‌های شهری، جلد پنجم مجموعه کتابهای نشر انتشارات مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۷۸.
- ۳- مقررات شهرسازی و معماری و طرح‌های توسعه و عمران مصوب شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران، دبیرخانه شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۹.

همکاران و نویسندگان صفحه شهر و مشارکت  
 بهار احمدی  
 بهار احمدی  
 بهار احمدی  
 بهار احمدی



# سرزندگی فضاهاى شهري در بارسلون

جيمز آن توماس

ترجمه و اقتباس: سيدمحمد رشتيان

اگر به فضاي شهري به عنوان مهمترين مدرسه آموزش روابط انساني بنگريم و بدانيم كه هدف از ايجاد اين فضا ارتقاي حس تعلق و آگاهي شهروندان نسبت به فرهنگ، اجتماع و محيطشان - به عنوان يكي از اصلي ترين ارگان توسعه پايدار - است، در اين صورت در مي يابيم كه جامعه شهري امروز ايران به سبب سلطه و تحكيم بي قيد و شرط اتومبيل تا حدود زيادي فاقد چنين كانونهاي فرهنگي - اجتماعي است. در بيشتر ساعات شبانه روز ميادين، خيابانها، كوچه ها و... مملو از حركت مداوم اتومبيل است و انواع نامني و الودگي از جمله الودگيهاي زيست محيطي، صوتي، بصري را به دنبال دارد.

چنين مسائلي، كانونهاي سرزنده و سرشار از پويايي رفتاري، اجتماعي و فرهنگي ما را به فضاهاي بي روح، مرده و ناامن مبدل ساخته است. از سوي ديگر، از ديدگاه رفتارشناسي شهري، شهروندان را نيز دچار مشكلاتي از جمله گسيختگي در روابط اجتماعي، نداشتن حس تعلق به محيط، اضمحلال خاطرات جمعي، سردى و دلمردگي در رفتارها و روابط اجتماعي كرده است. تجربيات بعضي كشورهاي جهان نشان مي دهد كه مي توان با كنترول انواع ترافيك سواره، پياده، دوچرخه و... فضاهاي شهري را تا حد قابل ملاحظه اي به لحاظ كيفي ارتقا بخشيد و روح و سرزندگي لازم را به كانونهاي اجتماعي شهر بازگردانيد.

جايزه مدال طلايي RIBA به شهر بارسلونا تعلق گرفت. اين افتخاري بي نظير براي يك شهر است. اكنون بارسلونا نمونه اي درخشان در تعليم و آموزش متخصصان طراحي شهري - به عنوان علم پيشرو در جهت تحقق اهداف توسعه پايدار - بويژه در بخشهاي قديمي شهر را ارائه مي دهد.

هر محيط شهري ويژگيهاي بالقوه اي دارد و اسببهاي حضور وسائط نقليه، ظاهر محيط را بسيار مغشوش و بي مقياس مي نماياند. اين در حالي است كه اگر ما با تحليلي عميق به ويژگيهاي بالقوه هر محيط شهري بنگريم، مي توانيم نقاط قوت بسياري را در محيط خود به صورت بالفعل در آوريم، به طوري كه منظر محيط را از بعد ذهني و عيني دگرگون كنيم. كنترول وسائط نقليه اين كار را به طور قابل ملاحظه اي صورت خواهد داد.

توصيفي كه گروه طراحي شهري بازديد كننده از فضاي سبز ميدان در مركز تاريخي شهر بارسلونا كرده است، معيارها و ایده الهائي را ارائه مي كند كه در نوع خود براي مديران و صاحب نظران مسائل شهري حائز اهميت است. اين ایده الهها در قالب ساده، اصلي ترين اصول طراحي شهري از جمله مباحث ميدان، خيابان و كوچه را به مثابه كانون رفتارهاي اجتماعي، غنا، تنوع، خوانائي، تركيب کاربريها، پياده سازي فضاها، قرارگاههاي رفتاري، تباينهاي فضايي، امنيت، نظارتهاي اجتماعي، جذابيتهاي عملکردي، تركيب کاربريهاي كار و مسكن شهري و... بيان مي كند.



بارسلون - پلان تاريخي ساگرا فاميا

## سه ميدان قرون وسطايي

با پايان كردن كركره پنجره اتاق خواب، با نغمه صبحگاهي، غازهايي كه بالاي سرمان پرواز مي كردند، بازنگ كليساي كاندرال سايزد در ميدان پائيني از خواب بيدار شديم. بخ عبوي كيوتوها در قسمت شرقي ميدان و منظر از آن، همپنجه ها و مخادلات شهري، فريادهايي كه فرمان مي دادند، صدای سايزده شدن فلز روي سنگ و صدای چكش كاري و ضربه به گوش مي رسيد. مادر اينجا در قلب سوگر بوديم و اينها همه صداهاي طبيعي بودند و نه صدای ترافيك!

روز قبل كه تازه به اين محل رسيده بوديم، وقتي از پنج خيابان سنگي كه ديوارهاي بلندي داشت پيچيديم، كتابروشي، نقشه فروشي و فروشگاههاي غذاهاي عجيب و غريب و پرواويه ديديم. در اولين ميدان كه چيزهاي سرگرم كننده اي داشت، به هتل جاردی رسيديم؛ اتاق طبقه سوم هتل نه به يك ميدان، بلكه به دو ميدان قرون وسطايي با فراسوي سه گانه مشرف است. اولين آنها يعني ميدان دليبي كف سازي سنگي مربع شكل داشت كه برخي از آنها سرمر بودند. اين ميدان بله يا جدول نداشت. در آنجا شش درخت وجود داشت كه پنج تاي آنها پر تقال و يكي كاجي به طول ۱۰ متر با تورفتگيهاي ساده و مدور بود.



**مرکز بارسلونای قرون وسطایی، جایی است که شهروندان از صبح زود تا دیرگاهی از شب در این مکان عمومی زندگی می کنند. در بارسلونا مجامع عمومی به اندازه آموزش و پرورش اهمیت دارند**



بارسلون - نمایی از فضای شهری

قسمتهای شمال غربی میدان می رسید و در بقیه قسمت‌ها سایه‌های عمیقی وجود داشت. سنگ چینه‌ها گچ بررها یا گلهای برجسته تزئینی کوچک و سیمانی که برای سفید کردن ساختمانها به کار می‌روند، کیفیتهای خوبی داشتند. نمای مغازه‌ها با حروفی که در بالای در و پنجره‌ها نشان وجود داشت فخر فروشی می کردند. نورافکنهای سطح بالا و جدید و تعدادی دیوار کوب با نور جذاب خود، ساختمانها را روشن می کردند و تابلویی تذهیب کاری شده بر روی دارو خانه قرار داشت.

به طرف میدان سنت ژوزف پیچیدیم که مانند ضلع جنوبی کلیسای جامع دچار فرسودگی شده بود. در اینجا بود که متوجه شدیم میدان مار یادل پی دو سطح دارد و به وسیله پله کوتاهی مثل یک سکوی نمایش، با دیوار کلیسا که مانند پشته صحنه تئاتر می نماید از همدیگر جدا می شوند. بر روی این سکود کوری پیدا کردیم که تا به حال تعمیر نگردیده بود. وقتی وارد این میدان شدیم میز و هندلیها چیده شده بودند.

صبح روز بعد پس از یک فعالیت پر سرو صدا در طول شب، در گرگ و میش هوا صحنه با غرفه‌های فروش تابلوهای نقاشی بارسلونا و اشیای هنری گذشته، حضور موسیقی دهنها، مراسم آتش بازی و شنبه بازی که باعث سرگرمی جمعیت می شد پر شده بود. قسمت غرب آن را سالار مدون مرمرینی تشکیل می داد که بنای قرون وسطایی با سرپوش شیشه‌ای بر روی دیوار جنوبی آن قرار داشت. یکی از درها نیز کافه‌ای بود که شکلاتهای واقعا خوبی داشت.

اینجا مکانی است که جوانهای بارسلونا قبل از تفریحات شبانه در غروب آفتاب دورهم جمع می شوند تا کمی شکلات مزه مزه کنند. در این میدان نور خیابان از چهار تیر چراغ برق قرن نوزدهم، دیوار کوبهای روی ساختمانها و نورافکن چند تیر نزدیک کلیسا تأمین می شوند. ساختمانها حدود ۵ تا ۶ طبقه بودند. دیوار ۳۰ متری سنگی هیچ تزئینی نداشت و مجسمه‌های مربوط به دوره ویکتوریا نیز در اینجا قرار گرفته بود. دودرخت چنار بلند با ۱۵ متر ارتفاع بر این میدان سایه افکنده و کف آن با لوحه‌های سنگی بزرگ سنگفرش شده بود. وساطت نقیله در طول روز در حول و حوش این فضا پارک می کنند ولی دوچرخه‌ها و موتورسیکلتها اجازه حضور و توقف در فضا را نیز ندارند. کیوسک روزنامه فروشی در ست در دیوار شمالی کلیسا قرار دارد. انتهای شرقی این میدان نیز به میدان

درختان برای عابران پیاده و کسانی که در دورستوران میدان نشسته بودند سایه ایجاد می کردند. دورتاتور محل توقف خودروها را نیز تیرکلهایی محدود می کردند. در طول میدان موتورها و دوچرخه‌ها اجازه رفت و آمد داشتند، اما وساطت نقیله بویژه در اواخر هفته رفت و آمدشان به شدت محدود می شد.

در قسمت شرقی میدان دلییی مغازه کارت پستال فروشی و قلمزنی قرون وسطایی قرار داشت و کتیبه بالایی سر این مغازه به اوایل قرن سیزدهم مربوط می شد. لایب فروشی در قسمت جنوبی، مغازه چاقو و ریش تراش در قسمت غربی و عطاری و کافه در قسمت شمال آن قرار داشت. ساختمانها بلند و غالباً ۵-۶ طبقه ارتفاع داشتند. بنابراین حسی عمیق و پرتسور از محوطه‌ای با یرتوهایی شدید خورشید نوامبر که بر روی لباسهای رنگارنگ و روشن توریستهای اقتصاد ایجاد می شد، اما این برتوها فقط به



بارسلون - طرحی از بازارچه لیدر





بارسلون - یکی از میدان‌های مرکزی



هستند که وسائط نقلیه موتوری فقط به عنوان ابزار خدماتی آنان است. در بارسلونا مجتمع عمومی به اندازه آموزش و پرورش اهمیت دارند. ما باید برای مجامع عمومی شهر به اندازه ستاره سنج خرج کنیم. شهروندان صفت زیادی را در خیابانها، پارکها و بازارچه‌ها می‌گذرانند و این برای مسئولان امور شهر اهمیت دارد که محیطی با کیفیت عالی برایشان به ارمغان آورند و نیازهای روزانه آنان را در قلب شهر مرتفع سازند.

شاید باید از محدودیتهای مناسب بهره ببریم و بیاموزیم که چگونه می‌شود از طیفه‌بندی ترافیک که شهرهای دیگر جهان به کار می‌برند استفاده کنیم.

اکنون بحثهایی در جهان با عنوان شهر ۲۴ ساعته در جریان است که بر روی ساعات مختلف عبور وسائط نقلیه مطالعه می‌کنند تا مسئله سروصدای ناشی از عبور وسائط نقلیه را در پاسی از شب نیز حل نمایند. در این مسئله مناقع کلی جامعه را هم در نظر می‌گیرند. به هر حال هنوز ترافیک خیابانهای ما سنگین و نواحی عابر پیاده کم است. این خیابانها برای مردمی که می‌خواهند قدم زدن به سر کار بروند و کودکانی که تا مدرسه پیاده‌روی می‌کنند تا امن به نظر می‌رسند.

اخیراً گزارشهایی رسیده که کیفیت زندگی در حومه‌های شهر در حال انحطاط است. دلیل این مسئله، گرایش به تنها و مجرد زندگی کردن است که باعث می‌شود شخص زندگی تراکم شهری را ترجیح دهد. یا این تراکم روز افزون، مدینه فاضله شهری به وقوع نخواهد پیوست، مگر اینکه خیابانها و میدانها مجهز به مکانهایی مخصوص عابر پیاده شوند و به صورت مسیری در آیند که انواع ترافیک به نوبت از آنها استفاده کنند؛ به همان شکلی که در بارسلونا وجود دارد. سه میدانی که در اینجا مطرح شد، به راستی نمونه‌هایی برای مکانهای مخصوص عابر پیاده بین راههاست. این نمونه‌ها نشان می‌دهند که هویتها و مشخصه‌های بالقوه رفتاری و کالبدی بازارده دولت و مردم قابل احیاست.

## شهروندان مدت زیادی را در خیابانها، پارکها و بازارچه‌ها می‌گذرانند و این برای مسئولان امور شهر اهمیت دارد که محیطی با کیفیت عالی برایشان به ارمغان آورند و نیازهای روزانه آنان را در قلب شهر مرتفع سازند

کوچک دیگری به نام لایرا ختم می‌شود. ساختمانهای این میدان تا ۶ طبقه برافراشته شده‌اند و یا پایانه شرقی و بلند کلیسای جامع ۳۰ متر به طرف غرب صعود کرده‌اند. بالکنهای روی این ساختمانها مجلل‌تر از دو میدان قبلی است. ساکنان آن بالای مغازه‌های خود زندگی می‌کنند و کرکره‌های چوبی، ضخیم و قابل تنظیم بالای پنجره‌هایش، در برابر صداهای شهر مثل یک حصار عمل می‌کنند. در هتل متوجه شدیم که این کرکره‌های چوبی برای دور شدن از سروصداهای شبانه وسائط نقلیه و کامیونتهایی که دکمه‌های میدان را جابه‌جایی کنند شیوه‌ای مؤثر است.

علائم ساختمانها و برخی میدانهای بارسلونا انگار می‌گویند: «بگذارید کمی بخوابیم». شاید آنها به صداهای متری و یا حتی گرگره‌های چوبی ضخیم از صدا افتاده مجهر نشده‌اند. به نظر می‌رسد که صداهای شیوه‌های مناسب و مجوزی برای حرکت ضروری وسائط نقلیه در شب و استفاده عابران پیاده در طول روز باشد.

در سهایی برای افزایش میزان سرزندگی در فضای شهری مرکز بارسلونای قرون وسطایی به جایی است که شهروندان از صبح زود تا دیرگاهی از شب در این مکان عمومی زندگی می‌کنند. عابریانی که در خیابانها و بازارچه‌ها قدم می‌زنند، هنوز انسانهایی

منبع اصلی این مطلب از مجموع زیرگرافه شده است.  
www.Google/Case Study Three  
Squares in Barcelona





زیاده‌دوره - خبر از - بنیادین از شهر

# نقش شهرداری‌های افریقایی در فعال کردن بازار سهام

آکین ال مابوکنج  
ترجمه علی خاکساری

می‌کند؛ از این رویک منبع محدود کسب درآمد و یک سیستم غیر کارآ در جمع‌آوری مالیات باعث تشدید مسئله می‌گردد. بیشتر شهرداریها و یادولتهای محلی به دلیل عدم توانایی در ایجاد درآمد در درون خود، به شدت به دولت مرکزی وابسته‌اند. بنابراین، شهروندان در تخصیص منابعی که از طرف دولت مرکزی تأمین می‌گردد نقشی ندارند و این باعث می‌گردد که منابع معمولاً در مسیرهای نادرست مصرف شوند و سود استفاده‌ها شدت گیرد. بنابراین، توانایی بیشتر دولتهای محلی در افریقا در برآورده کردن نیازهای شهروندان و حتی گاهی پرداخت حقوق کارکنان بسیار محدود است. شهرداریها نه قادرند که به خود متکی باشند و نه می‌توانند به منابع تخصصی دولت مرکزی وابسته باشند. اما راههای دیگری هم وجود دارد.

## ارائه سهام شهرداریها

در اواخر قرن ۱۹ در بریتانیا و اروپا یک راهکار جهت کسب درآمد از طریق عسوم جهت تأمین هزینه‌های خدمات عمومی توسعه یافت. این راهکار، قرض گرفتن دولت، هم محلی و هم مرکزی، به صورت یک ابزار شناور برای بازار سرمایه که توسط بخش خصوصی اداره‌ا اما توسط بخش دولتی حمایت می‌گردید عمل می‌کرد. برای زیرساختهای شهری این قرض، به صورت اوراق قرضه دولت محلی یا شهرداریها بود.

شهرداریها قادر بودند که دو نوع اوراق قرضه ارائه دهند:

۱- اوراق قرضه شخصی - اختیاری: این نوع اوراق معمولاً جهت تأمین مالی پروژه‌هایی از قبیل لوله‌کشی آب، پل‌سازی، تونل‌سازی، سوق‌رسانی، احداث شهرکهای صنعتی و بازارها ارائه می‌گردد. در تمام این موارد، هزینه‌ها مطابق با جمعیت استفاده‌کننده وصول می‌گردد و بدینها به طور سیستماتیک باز پرداخت می‌شود.

به دنبال استقلال سیاسی در دهه ۱۹۵۰ شهرنشینی به طور قابل توجهی در بسیاری از شهرهای افریقا افزایش یافت و شهرهای با جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار نفر زیاد شدند. در آن زمان، قاره افریقا بیشترین رشد شهرنشینی را در جهان داشت و در نتیجه، نیاز به مدرنیزه شدن شهرها، پروژه‌های بزرگ، افزایش یافته. احداث زیرساختهای شهری به صورت یک مسئله اساسی برای دولتهای کشورهای تازه استقلال یافته درآمد خوشبختانه سازمانهای بین‌المللی وام‌های قابل توجهی به همراه کمکهای فنی گسترده، جهت احداث زیرساختها ارائه می‌دادند.

به هر حال، توجه بسیار کمی به موضوع بازپرداخت این وامها توسط دولتهای فوق می‌شد. با گذشت زمان، مقدار وام افزایش یافت، اما این وامها درست مورد استفاده قرار نمی‌گرفتند و نهایتاً توانایی دولتها را در توسعه و حفظ زیرساختها کاهش داد. به طوری که امروزه بیشتر شهرهای افریقا با خصیصه پایین بودن کیفیت خدمات و زیرساختهای نامناسب شهرت یافته‌اند.

در حال حاضر بعضی در کشورهای زیمبابوه و افریقای جنوبی در سایر کشورهای افریقایی، راهکارهای بسیار محدودی جهت کسب درآمد به منظور تأمین هزینه پروژه‌های احداث زیرساختها وجود دارد. به شهادت تاریخ، دولتهای محلی در افریقا قدرت بسیار کمی جهت کسب درآمد برای ارائه خدمات شهری داشته‌اند و بیشتر دولتهای محلی از طریق دولت مرکزی، تنها به درآمدهای بسیار ناچیزی محدود می‌شدند. این درآمدها معمولاً برای ارائه زیرساختهای لازم برای اداره شهر و رفاه اجتماعی شهروندان ناکافی بود.

در مواردی هم که مالیات بر املاک مجاز است، نبودن بانک اطلاعات جامع از املاک، جمع‌آوری مالیات را بسیار مشکل





غنا - اکرا - بازار مرکزی

بیشتری از آنها به عمل می‌آید. از آنجا که اوراق قرضه شخصی، تنها به یک منبع درآمد محدود هستند، معمولاً اوراق قرضه شهرداریها به صورت ترکیبی از اوراق قرضه شخصی و مالیاتی ارائه می‌گردند تا این اوراق را در بازار سهام مقبولتر نمایند.

اوراق قرضه شهرداریها این فرصت را برای مردم فراهم می‌سازند تا پس‌اندازهای خود را در جهت احداث زیرساختهای عمومی سرمایه‌گذاری کنند. این سرمایه‌گذاری بویژه از طریق سرمایه‌گذاران رسمی مانند بانکها، شرکتهای بیمه و سازمانهای بازنشستگی، دارای اعتبار است. در طول ۱۵، ۱۰ و ۲۰ سال، مسئولان شهرداریها به طور ۶ ماهه یک بار و حتی گاهی ۳ ماهه یک بار سود سهام را تقسیم می‌کنند و برفته رفته کل ارزش سهام را بازپرداخت می‌نمایند. از این طریق، سرمایه‌کافی به دست می‌آید و بعدها به مرور بازپرداخت می‌گردد. در همین حال، توسعه زیرساختها باعث بهبود وضعیت اقتصادی و رفاه اجتماعی نیز می‌گردد بطوری که بازپرداخت بدهیها بیشتر به صورت یک تسهیلات و نه یک الزام تبدیل می‌گردد.

چندین عامل باعث عدم توانایی دولتهای افریقایی در به کارگیری و استفاده از اوراق قرضه شهرداریها می‌گردند. در وهله اول در بسیاری از کشورهای افریقایی، مسئولان محلی مجاز به تأمین منابع مالی موردنیاز خود برای پروژه‌های عمده ساخت و ساز از طریق قرض‌گرفتن از بازار سرمایه و تأمین تیارهای مالی خود از طریق بخشش و اهدای پول و منابع توسط شهروندان نبوده‌اند.

دومین عامل این است که مسئولان شهرداریها تنها در صورتی مجاز به فروش اوراق هستند که مازاد بودجه سالانه را تضمین کنند. چنین سازادی باید در سطحی باشد که هم قادر به پرداخت سود اوراق و هم قادر به پرداخت اصل سهام در زمان سررسید آن باشد. به منظور دستیابی به چنین مازاد بودجه‌ای، شهرداری باید علاوه بر داشتن منابع درآمد داخلی، دارای یک سیستم اخذ مالیات

**در بسیاری از کشورهای افریقایی، مسئولان محلی مجاز به تأمین منابع مالی موردنیاز خود برای پروژه‌های عمده ساخت و ساز از طریق قرض‌گرفتن از بازار سرمایه و تأمین تیارهای مالی خود از طریق بخشش و اهدای پول و منابع توسط شهروندان نبوده‌اند**

**اولین وظیفه و مسئولیت هر شهرداری جهت ارائه اوراق قرضه در بازار سهام، تلاش در جهت بهبود سیستم مدیریت اطلاعات خود است**

۲- اوراق قرضه براساس مالیات (الزامی - عمومی) این نوع اوراق قرضه در جاهایی که سیستم مالیاتی جهت تأمین منابع مالی پروژه‌هایی از جمله راهسازی، فاضلاب، آتش‌نشانی، مدارس و در واقع تمام پروژه‌هایی که امکان بازپرداخت هزینه‌ها به طور مستقیم امکانپذیر نیست وجود دارد. ارائه می‌گردد در مقابل مسئولان محلی تضمین می‌کنند که سود و اصل اوراق قرضه را از طریق وصول مالیات بازپرداخت نمایند. این مالیاتها معمولاً براساس ارزش املاک در محدوده شهرداریها تعیین می‌شوند و به عنوان «مالیتهای نامحدوده» توصیف می‌گردند. زیرا این مالیاتها بدون محدودیت در ضد و مقدار وصول می‌شوند.

اوراق قرضه الزامی - عمومی گاهی از طریق معاف کردن مالیات بر سود آنها توسط دولت مرکزی جدیتر می‌گردند و استقبال



جامع و جدی برای خدمات شهری توسط ساکنان شهر نیز باشد، اما در بیشتر کشورهای افریقایی چنین سیستمی وجود ندارد. اولین وظیفه و مسئولیت هر شهرداری جهت ارائه اوراق قرضه در بازار سهام، تلاش در جهت بهبود سیستم مدیریت اطلاعات خود است. برای هر شهر، واحد اصلی اطلاعات یک ساختمان، واحد مسکونی یک خانوار است. این ساختمانها به صورت یک دارایی اقتصادی برای شهرداریها هستند و می توانند از این طریق، بیشتر درآمد و بودجه مورد نیاز جهت ارائه خدمات را تأمین کنند. داشتن اطلاعات مربوط به این ساختمانها از جمله تعداد، اندازه، مکان، مالکیت، ارزش پولی، کاربری و اشغال یا خالی بودن آن نه تنها برای اداره شهر مؤثر است، بلکه برای توانایی شهر به منظور ورود به بازار سهام نیز حائز اهمیت است. چنین اطلاعات دقیقی معمولاً از طریق یک نقشه کاداستر به دست می آید. کاداستر به معنی نقشه و یا گزارشی نوشتاری از

در جهت توسعه، حفظ و نگهداری زیرساختهای شهری را داشته باشند. این تقویض قدرت از طرف دولت مرکزی به مفهوم حذف کردن کمکیهای مالی دولت مرکزی به شهرداریها و حکومتهای محلی نیست، بلکه دولت مرکزی همچنان باید از شهرداریها حمایت کند؛ به عنوان مثال برای سود حاصل از اوراق قرضه شهرداریها معافیت مالیاتی قائل گردد و قوانین و مقرراتی را وضع کند تا اعتماد مردم رانسبت به اوراق قرضه شهرداریها افزایش دهد.

• شهرداریها و یا حکومتهای محلی می توانند یک راهکار تبلیغاتی و اطلاع رسانی عمومی را در جهت تقویت روحیه شهروندی و مالکیت شخصی ایجاد کنند و آنان را در جهت سرمایه گذاری در خرید سهام ترغیب نمایند.  
• شهرداریها و حکومتهای محلی می توانند بر روی ترویج یک فرهنگ دمکراتیک در داخل شهر تأکید نمایند؛ به عنوان مثال

**دولت مرکزی همچنان باید از شهرداریها حمایت کند؛ به عنوان مثال برای سود حاصل از اوراق قرضه شهرداریها معافیت مالیاتی قائل گردد و قوانین و مقرراتی را وضع کند تا اعتماد مردم رانسبت به اوراق قرضه شهرداریها افزایش دهد**

**شهرداریها باید توانایی تولید مازاد بودجه مکفی، قابل اعتماد و پایدار را داشته باشند تا آنها را به یک صادر کننده اوراق قرضه جذاب تبدیل نماید**

می توانند مردم را در جهت مسئولیت مدنی خودشان آگاه سازند و آنان را در جهت پرداخت به موقع مالیاتها و هزینههای خدمات شهری ترغیب و تشویق نمایند. از سوی دیگر، شهرداریها و حکومتهای محلی نیز باید وظیفه و تعهد خود را در جهت شفاف بودن، حسابگر بودن و مورد اعتماد بودن به درستی به مردم ثابت کنند و به آن پای بند باشند.  
به طور کلی توانایی و موفقیت یک شهر در ارائه اوراق قرضه به عنوان یک منبع درآمد به بهبود و ارتقای وضعیت اعتباری، قابل اعتماد بودن و در نهایت بالا بردن ارزش اوراق در بازار سهام بستگی دارد. این مسئله به توبه خود به این معنی است که شهرداریها باید توانایی تولید مازاد بودجه مکفی، قابل اعتماد و پایدار را داشته باشند تا آنها را به یک صادر کننده اوراق قرضه جذاب تبدیل نماید. آنها باید با توجه به فن آوری مدرن، برای بهبود کارایی و ظرفیت کسب درآمد سرمایه گذاری نمایند. در این ارتباط گردانندگان بازار سهام یا سازمانهای اعتباری نیز باید فن آوری و خدمات لازم را در اختیار آنها قرار دهند. در این مسیر مسئولان شهرداری می توانند هم از فرآیندی که توانایی کسب درآمد آنها را بهبود می بخشد و هم از دسترس بی به بازارهای سهام برای جذب منابع مالی برای توسعه زیرساختها و مسکن بهره مند گردند.

اطلاعات مربوط به یک قطعه زمین از جمله مالکیت، ارزش پولی و در یک کشور به منظور زمینه و اساسی برای تعیین و اخذ مالیات است. هدف از این کار، تعیین و مشخص کردن تعداد ساختمانهایی که مالیات به آنها تعلق می گیرد در یک محله یا بخش است. کاداستر معمولاً در برگیرنده نقشه مطالعات میدانی که مکان و نشانی واقعی هر ملک را در یک شهر یا روستا مشخص می کند و همچنین حاوی گزارشی نوشتاری که جزئیات این ملک از جمله تاریخ ساخت، ارزش بازاری ملک و بویژه نام صاحب ملک را مشخص می نماید هست.  
هنگامی که یک سیستم کاداستر وجود دارد مسئله جمع آوری مؤثر تر و قابل اعتماد تر اطلاعات مربوط به ساختمان مطرح می گردد. این اطلاعات اساسی تعیین مالیات و عوارض اند و در نتیجه، شهرداریها و یا حکومتهای محلی را قادر می سازند تا راحت تر برای مازاد بودجه خود برنامه ریزی کنند بدون تردید شهرهای افریقایی راهی طولانی برای ورود به بازار سهام در پیش روی دارند. پیشنهاد های زیر در جهت ورود شهرداریها و حکومتهای محلی به بازار سهام و در نتیجه، بهبود وضعیت زیرساختهای شهری و موقعیت اقتصادی آنها ارائه می گردند:  
• دولت محلی باید قانون عدم تمرکز را تصویب کند تا شهرداریها و حکومتهای محلی اجازه کسب درآمد از طرق مختلف

این مطلب ترجمه‌ای از منبع زیر است:  
Alan L. Mubogunja, "Preparing African Cities for the Bond Market", Urban Age, Spring 1998, PP. 20-22.



# سازماندهی مجدد تشکیلات شهرداری لندن

جان پری اسکات

معاون نخست وزیر و دبیر کل امور مناطق، حمل و نقل و محیط انگلیس  
ترجمه و اقتباس: حسن شفیعی

انتخابات سال ۱۹۹۹ بریتانیا در گفتمان مسلط «احیای مجدد فرایندهای دمکراتیک» صورت گرفت. بخش عمده این گفتمان، نوسازی نظام مدیریت شهری لندن در رویارویی با چالشهای قرن بیست و یکم بود. ایجاد حس پاسخگویی و فراهم ساختن رهبری استراتژیک، یکی از موضوعات اصلی این گفتمان به شمار می رفت. انتخابی نمودن شهردار و توسعه فعالیتهای شهرداری در زمینه حمل و نقل، توسعه اقتصادی، برنامه ریزی راهبردی و بهبود مسائل محیطی، از جمله تحولات در نظام مدیریت شهری انگلیس، بویژه کلاتشهر لندن محسوب می شود. در کنار شهردار، یک شورای کوچک انتخابی نیز وجود دارد که به شکلی کاملاً متمایز توسط شهروندان لندن انتخاب می شود. این شورا اختیاراتی تام در حوزه کنترل، نظارت و حفظ حقوق شهروندان دارد. اقتدار مشروع نظام مدیریت شهری لندن بزرگ، بر اینست تعامل اختیارات و مسئولیتهای شهردار - شورا است. مسائل حاد لندن از قبیل فقر، محرومیت، آلودگی و ترافیک، کیفیت زندگی را برای شهروندان لندن و گردشگران خارجی آنچنان کاهش داده بود که هر لحظه بیم آن می رفت لندن از صحنه رقابت بین المللی حذف شود! در چنین شرایطی بود که سازمان و تشکیلاتی که عهده دار اداره شهر لندن بود مورد بازنگری قرار گرفت و شهردار و شورای شهر با دسترسی به امکانات، منابع و اختیارات کافی در ارتباطی تنگاتنگ با بخشهای عمومی - خصوصی و گروههای داوطلب به رویارویی با مسائل و معضلات لندن پرداختند.

سازماندهی و تشکیلات جدید شهرداری و شورای شهر لندن، بنیادی مدنی و مردمی دارد و برگرفته از نیازهای واقعی شهر لندن است. این مقاله با رویکردی توصیفی - تحلیلی به بررسی «شیوه جدید حکمرانی شهری» در لندن می پردازد. این مقاله از دو نظر قابل توجه و دارای اهمیت است: ۱- انطباق ساختار و تشکیلات شهرداری و شورای شهر با نیازهای واقعی شهر و منعطف بودن آن. ۲- تدوین ساختار تشکیلاتی و انتخاب اعضای شورا و شهردار از مجرای انتخابات و تقلیل نقش کنترل و نظارت دولت مرکزی تا حد ممکن. چنین ویژگیهایی در تشکیلات مدیریت شهری لندن، بنیادهای مدنی آن را به وضوح نمایان می سازد.

انتخاب شوند. ساختار و کارکرد تشکیلات مدیریت شهر لندن نیز متناسب با نظر خواهی از مردم تهیه گردید. بالغ بر یک هزار و ۲۰۰ سازمان و مؤسسه به این نظر خواهی پاسخ دادند. ۵۲ درصد از پاسخگویان افراد، ۳۶ درصد سازمانهای غیرسیاسی و ۱۰ درصد گروههای سیاسی و مقامات محلی بودند. جمع بندی این نظر خواهی ها در چندین سمینار و کنفرانس به بحث گذاشته شد و بالاخره بعد از گفتگوهای طولانی، نظام جدید مدیریت شهری لندن تحقق یافت؛ نظامی که شهر لندن و ۳۲ بخش تابعه را تحت پوشش قرار می دهد. لازم به ذکر است که این نظام جدید به دنبال

در ۷ مه ۱۹۹۸ طی یک همه پرسی از تمامی شهروندان لندن خواسته شد که در مورد ایجاد اقتدار راهبردی جدید برای لندن بزرگ، انتخاب مستقیم شهردار و اعضای شورای شهر، ایجاد تشکیلات متناسب در زمینه حمل و نقل، توسعه اقتصادی، پلیس مستقل، اورژانس و آتش نشانی اظهار نظر کنند. به همین مناسبت، فرم مخصوصی به تمام خانههای شهروندان لندن ارسال شد و بعد از جمع آوری نظریات تمامی شهروندان، ساز و کار انتخاب شهردار و اعضای شورای شهر طراحی شد. اجماع نظر شهروندان لندن بر این بود که شهردار و اعضای شورای شهر به صورت مستقیم و جداگانه



انتخابات آوریل ۱۹۹۷ و روی گسار آسٹن حزب کارگر تحت عنوان «رهبری جدید برای لندن» شکل گرفت تا بتواند با انتخاب مستقیم شهردار لندن، آرمانهای مردم سالاری را احیا نماید. جالب توجه اینکه ۷۲ درصد از شرکت کنندگان در رفراندوم مه ۱۹۹۸ به پیشنهاد تجدیدنظر در انتخاب شهردار و اعضای شورا و همچنین اصلاح ساختاری شهرداری لندن پاسخ مثبت دادند. تشکیلات جدید شهرداری لندن عمدتاً در حوزه‌هایی به این شرح فعالیت دارد: ۱- توسعه پایدار، ۲- برنامه‌ریزی کاربری زمین، ۳- حمل و نقل، ۴- توسعه اقتصادی، ۵- محیط زیست، ۶- خدمات شهری، ۷- پلیس، اورژانس و خدمات آتش نشانی. این حوزه‌ها در قالب سازمانهای متعددی مانند سازمان حمل و نقل لندن، آژانس توسعه لندن و مؤسسات دیگر آتیک جدیدی مانند مؤسسه پلیس کلانشهر لندن و مؤسسه برنامه‌ریزی فوریتهای خدمات

شورا و شهردار لندن به منظور از بین بردن یا به حداقل رساندن مشکلات لندن، ارتباط تنگاتنگی با تمامی شهروندان، سازمانهای دولتی، خصوصی و گروههای داوطلب دارند. دیدگاهها و نظریات تمامی متخصص و گروههای فوق در تصمیم‌گیری شورا و شهردار مؤثر و تعیین‌کننده است.

هزینه پیش‌بینی شده برای تحقق اهداف مدیریت و برنامه‌ریزی کلانشهر لندن ۲۰ میلیارد پوند در سال برآورد شده است که از منابع موجود توسط دولت مرکزی تأمین می‌شود و شهروندان لندن سهم اندکی در این مورد دارند. روی هم رفته هیچ‌گونه افزایشی در کل مخارج عمومی صورت نمی‌گیرد و کلانشهر لندن تابع مقررات و ضوابط مالی مشابه مقامات محلی در انگلستان است.



قلمرو جغرافیایی نظام نوین مدیریت شهری لندن شامل ۲۲ بخش تابعه لندن و شهر لندن است. یک شهردار و شورای ۲۵ نفره این قلمرو را اداره می‌کنند. البته نقشها و مسئولیت آنان با یکدیگر تفاوت زیادی دارد. شهردار نماینده تمام لندن است که برای آینده برنامه‌ریزی می‌نماید و بودجه‌های لازم را به شورا پیشنهاد می‌کند. نهادهای توسعه اقتصادی و حمل و نقل، پلیس کلانشهر لندن، حفظ محیط زیست و نهاد برنامه‌ریزی فوریتهای آتش‌نشانی از جمله بازوهای اجرایی شهرداری هستند.

سازمان حمل و نقل شهرداری کنترل‌کننده اتوبوسهای درون شهری، قطارهای شهری، تاکسیها، خیابانها و خطوط آهن درون شهری است. آژانس توسعه اقتصادی شهرداری با جذب سرمایه‌گذاری جدید و ایجاد مشاغل مختلف، از مناطق فقیرنشین فقروندایی می‌کند. تمامی مؤسسات اداری، تجاری و مالی لندن با آژانس توسعه همکاری می‌کنند.

اداره محیط شهرداری به منظور بهبود کیفیت هوا، کم کردن زیاده‌های شهری و کاهش آلودگی صوتی از تمامی سازمانها و مؤسسات دولتی و مردمی کمک می‌گیرد. شهردار لندن با توجه به مسائل تمامی بخشهای تابعه، چارچوب

آتش‌نشانی زیر نظر مستقیم شهردار عینیت می‌یابد. علاوه بر این، شهرداری به منظور ارائه مؤثر راهبردهای مناسب در زمینه برنامه‌ریزی و محیط، ارتباطی مستقیم با سازمانهای متولی امور فرهنگی، ورزشی و بهداشتی لندن دارد.

ساخت و حدود مسئولیتهای شهردار لندن ارتباط تنگاتنگی میان بخشهای مختلف حمل و نقل، محیط، جلوگیری از وقوع جرم، توسعه اقتصادی، فرهنگ و گردشگری و گذران اوقات فراغت برقرار می‌سازد. شهردار به منظور اجرای دقیق برنامه‌های خود که قبل از انتخابات اعلام کرده است، با استفاده از اختیارات قانونی، مشاوران ارشد سیاسی و متخصصان و کارشناسان سایر سازمانها آن برنامه‌ها را تدوین می‌کند و به اجرا می‌گذارد. در کنار چنین شهردار مقتدری، یک نهاد انتخابی مردمی تحت عنوان «شورا» نیز وجود دارد که با دقت و وسواس فعالیتهای شهردار و سایر نهادهای مرتبط را به منظور ایجاد «حسن پاسخگویی عمومی» مورد رسیدگی قرار می‌دهد. بنابراین، نظارت بر فعالیتهای شهرداری، تدوین اولویتهای بودجه شهر (با مشورت شهردار) و تصویب بودجه شهر لندن از اختیارات اصلی شورای شهر است. میان وظایف نظارتی و تعیین اولویت و پاسخگویی شورا شفافیت کامل وجود دارد.



**تشکیلات جدید شهرداری لندن عمدتاً در حوزه‌هایی به این شرح فعالیت دارد: ۱- توسعه پایدار. ۲- برنامه‌ریزی کاربری زمین. ۳- حمل و نقل. ۴- توسعه اقتصادی. ۵- محیط زیست. ۶- خدمات شهری. ۷- پلیس، اورژانس و خدمات آتش نشانی**

**هزینه پیش بینی شده برای تحقق اهداف مدیریت و برنامه‌ریزی کلانشهر لندن ۲۰ میلیارد لیره در سال برآورد شده است که از منابع موجود توسط دولت مرکزی تأمین می‌شود و شهروندان لندنی سهم اندکی در این مورد دارند**

و تدوین سیاستها و ارائه راهکارهای مناسب از جمله وظایف شهرداری لندن در امور بهداشتی است. البته ارائه خدمات بهداشتی لندن، تنها به شهرداری مربوط نمی‌شود؛ سایر ادارات و مؤسسات متولی نیز عهده‌دار این امر هستند. در مقابل وظایف و اختیارات فوق، شورای شهر هم وظایف و اختیاراتی برعهده دارد. شورا می‌تواند فعالیت‌های شهردار را مورد سؤال قرار دهد. سواقت یا تغییر در بودجه و برنامه‌های پیشنهادی شهردار یا موافقت با پیشنهاد شهردار مبنی بر افزایش درآمد، کنترل عملکرد مؤسسات حمل و نقل، توسعه اقتصادی، پلیس، خدمات آتش نشانی و بررسی تمامی مسائلی که برای شهروندان لندن مهم به نظر می‌آید از جمله وظایف و اختیارات شورا است. به عنوان مثال قراربند تصویب بودجه شهر را توسط شورا می‌توان به شکل زیر نشان داد:

**نظارت بر فعالیتهای شهرداری، تدوین اولویتهای بودجه شهر (یا مشورت شهردار) و تصویب بودجه شهر لندن از اختیارات اصلی شورای شهر است**



**شورا و شهردار لندن به منظور از بین بردن یا به حداقل رساندن مشکلات لندن، ارتباط تنگاتنگی با تمامی شهروندان، سازمانهای دولتی، خصوصی و گروههای داوطلب دارند**

بنابراین براساس تشکیلات جدید لندن، شورا و شهردار نقشهای متفاوتی ایفا می‌کنند. میان آنها وظایف و اختیارات به تناسب تقسیم شده است و هر کدام در سازماندهی پرسنل و کارمندان خود آزادند.

همان طور که گفتیم تشکیلات فعلی شهرداری لندن مناسب با نظر سنجی به عمل آمده و مسائل و مشکلات این شهر از قبیل ترافیک، آلودگی و فقر سازماندهی شده است. این تشکیلات با بوروکراسی کورن همخوانی ندارد. در قلب این تشکیلات دونهاد شهرداری و شورای شهر وجود دارد که با ۲۵۰ کارمند به اجرای اهداف پیش‌بینی شده می‌پردازند.

شهردار به تدوین سیاستها و راهبردها، تهیه پیش‌نویس بودجه و اجرای اهداف می‌پردازد؛ همچنین مسئولیت آماده کردن شرایط

کامپی برای توسعه لندن تهیه می‌کند. برنامه تهیه شده توسط شهردار لندن برنامهای جامع است و بخشهای تابعه باید برای انجام اصلاحات و تغییرات عمده، برنامه‌های خود را با آن منطبق نمایند.

مؤسسه پلیس شهرداری، مسئولیت نظم و امنیت کلانشهر لندن را برعهده دارد. همکاری با تشکلهای محلی در مورد شیوه‌های کاهش جرم از وظایف عمده این مؤسسه است. نیمی از کادر مؤسسه، عضو شورای شهر هستند که توسط شهردار منصوب می‌شوند.

ارائه خدمات آتش‌نشانی و برنامه‌ریزی برای فوریتهای - به استثنای خدمات آمبولانس - توسط مؤسسه برنامه‌ریزی فوریتهای و خدمات آتش‌نشانی شهرداری لندن صورت می‌پذیرد.

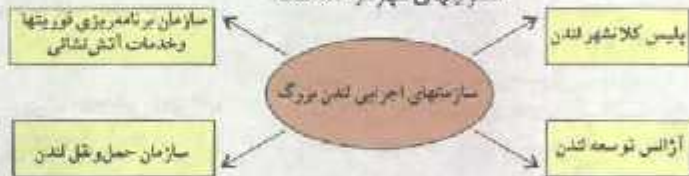
شهردار نقش هدایت‌کننده را در مسائل گردشگری، فرهنگ و ورزش ایفا می‌کند. استفاده از کارشناسان و نظارت کامل بر رویدادهای فرهنگی و ورزشی از جمله وظایف فرهنگی شهرداری است.

بهبود زمینه‌های بهداشتی و ارائه خدمات به شهروندان لندنی



**سازمان حمل و نقل شهرداری کنترل کننده اتوبوسهای درون شهری، قطارهای شهری، تاکسیها، خیابانها و خطوط آهن درون شهری است**

مناسب را نیز برای تحقق توسعه پایدار و اتخاذ یک استراتژی همگون بر عهده دارد. اما شورا به وظایف نظارتی، بازرسی و کنترل بر فعالتهای شهرداری و سازمانهای وابسته به آن می پردازد. البته این سازمانها نیز نظیر مستقیم شهردار هستند و در مقابل شهردار مسئول اند. عملکرد آنها بر مسئولیت شهردار در برابر شورا اثر می گذارد در نمودار زیر، چارچوب سازمانهای اجرایی، اختیارات و مسئولیتهای شهردار آمده است:



بر اساس این تشکیلات، اختیارات و قدرت دولت مرکزی در زمینه های فوق به طور کامل به شهردار منتقل شده است. «حکمرانی جدید لندن» نوع جدیدی از تشکیلات حکومت محلی است که در آن تفکیک بسیار روشنی در مورد اختیارات بخش اجرایی (شهردار) و بخش تصویبی - نظارتی یعنی شورا صورت گرفته است. اگر وظایف عام نظام مدیریت شهری لندن را به حوزه های حمل و نقل، برنامه ریزی، توسعه اقتصادی، محیط زیست، پلیس، خدمات آتش نشانی و حوادث غیر متفرقه، فرهنگ، مسائل ارتباط جمعی، ورزش و بهداشت عمومی تقسیم بندی نماییم، وظایف و مسئولیتهای شهردار رسیدن به اهداف عام مدیریت شهری لندن است. به دلیل انتخابی بودن شهردار، مسئولیت مدنی وی اهداف اعلام شده او را نیز در بر می گیرد. نقش شهردار را در رسیدن به اهداف مورد نظر می توان به شرح زیر ترسیم نمود:



فوتو: ساسانه کهن

پاسخ مساعد و مناسب به تقاضاهای آنان بدهد.  
۵- انتصاب مدیران، تمامی مدیران و رؤسای سازمانهای وابسته به شهرداری توسط شهردار منصوب می شوند. در مقابل شهردار، نقش شورا نیز به شرح زیر ترسیم می شود:



تقتهای فوق را می توان در شش مقوله خلاصه کرد:

- اختیارات و تکالیف خاص شهردار را می توان در پنج مقوله اساسی تقسیم بندی کرد:
- ۱- تعیین راهبردها و برنامه های اجرایی، شهردار با مشورت و همکاری با شورا و سایر سازمانهای ذی ربط، مجموعه راهبردها و برنامه های رویارویی با مسائل و مشکلات لندن را تهیه و تنظیم می کند.
  - ۲- تهیه پیش نویس بودجه شهردار پیش نویس اولیه بودجه را جهت ارائه به شورا و تصویب نهایی آن تهیه می کند.
  - ۳- انجام اقدامات اجرایی هماهنگ کننده شهردار به دلیل مسئولیت در مقابل شورا، بر فعالیتهای تمامی سازمانها و مؤسسات وابسته نظارت می کند و اقدامات آنها را هماهنگ و کنترل می نماید.
  - ۴- شهردار همچون زبان گویای تمامی شهروندان لندن؛ شهردار منتخب باید تبلور خواسته های تمامی شهروندان باشد و



مؤسسه پلیس شهرداری، مسئولیت نظم و امنیت کلاتشهر لندن را بر عهده دارد. همکاری با تشکلهای محلی در مورد شیوه‌های کاهش جرم از وظایف عمده این مؤسسه است

تشکیلات فعلی شهرداری لندن متناسب با نظر سنجی به عمل آمده و مسائل و مشکلات این شهر از قبیل ترافیک، آلودگی و فقر ساز ماندهی شده است

اجزای اصلی شهرداری و شوراء دفتر شهردار و دبیرخانه شوراء هستند. دفتر شهردار نقش اصلی سیاست‌گذاری و اجرای سیاستها را ایفا می‌کند. رؤسای تمامی سازمانهای وابسته به شهردار، از کان دفتر شهردار را تشکیل می‌دهند.

#### نتیجه گیری

تحولات جدید در نظام مدیریت شهری لندن، گویای این واقعیت است که ایجاد تغییر یا اصلاح در ساختار و تشکیلات مدیریت شهری باید بر مبنای اصول زیر استوار گردد: ۱- مسائل، مشکلات، توانایی‌ها و محدودیتها؛ متغیرهای اصلی، تعیین کننده نوع و ماهیت ساختار و تشکیلات هستند.

۲- متغیرهای تعیین کننده تشکیلات، بسیار منعطف، نسبی، گذرا و خاص هستند و تشکیلات نیز باید متناسب با سیال بودن و پویایی آنها در معرض تغییر و اصلاح قرار گیرد.

۳- تشکیلات، ساختار و وظایف یکسان و عینی را نمی‌توان برای شهردارها و شوراء در نظر گرفت.

۴- کارآمدی و تأثیر گذاری تشکیلات زمانی عملی می‌شود که میان تعیین اهداف و اولویتها و اجرای اهداف و اولویتها، یا به عبارت دیگر میان تصمیم‌گیری و اجرای تصمیم‌های شفاف و روشنی وجود داشته باشد. هر کدام از بخشهای نظارتی و اجرایی باید ابزار، امکانات و اختیارات لازم را برای تحقق اهداف خود در اختیار داشته باشند.

با توجه به تحولات به وجود آمده در نظام مدیریت شهری لندن، به نظر می‌رسد که ایجاد نظام «مدیریت واحد شهری» به تقسیم‌بندی و تفکیک وظایف و اختیارات بخشهای اجرایی و تقنینی سازمانهای متولی اداره شهرها وابسته است.

۶- همکاری با شهردار در سیاستگذاریها. ۲- تصویب یا اصلاح بودجه. ۳- تحقیق و تفحص در عضلات شهر لندن. ۴- بررسی عملکردها و راهبردهای شهردار. ۵- مشارکت در فرآیند انتصابات. ۶- فعالیت و خدمت در مؤسسات پلیس و آتش نشانی.

تفکیک اختیارات و تکالیف شوراء و شهرداری به وضوح در تشکیلات آنها منعکس شده است. در این ساختار هر کدام دارای تشکیلاتی مجزا هستند. تشکیلات مشترک آنها نیز بر اساس نوع خدمات و همکاری مشترک به صورت مجزا آورده شده است. دولت مرکزی لندن در هیچ کدام از ارکان شورای شهر و شهردار حضور ندارد. این تمایز تشکیلاتی را به شرح زیر می‌توان ارائه نمود:

شهردار	
کابینه	
معاون شهردار، رؤسای سازمانها و ...	
دفتر شهردار	
بهداشت	توسعه اقتصادی
محیط زیست	برنامه‌ریزی
حمل و نقل	فرهنگ
پلیس	آتش نشانی
سایر سازمانهای وابست	

خدمات و همکاریهای مشترک شامل:

- رئیس اجرایی
- اداره مطبوعات
- امور مالی
- کتابخانه
- انتصابات
- پرستل‌آداری مرکزی

شوراء
کمیته‌ها
کمیته ثابت
انتصابات
کمیته خاص
دبیرخانه



## برنامه فنلاند در ایجاد امنیت برای عابران پیاده و دوچرخه سواران



از دیگر مصوبات این است که برای ایجاد امنیت و تسهیل بیساده روی و دوچرخه سواری باید به تدوین پیش شرطها و شرایطی خاص پرداخت که در این زمینه می توان به کنترل الگوهای رفت و آمد در سنین مختلف و استفاده از وسایلی مانند کلاه ایمنی و عینک آفتابی در جاده ها اشاره کرد.

نتایج یک تحقیق در استرالیا نشان داده است که التزام به استفاده از کلاه ایمنی، حتی در مسافرت های کوتاه، منجر به کاهش استفاده از وسایل نقلیه گردیده است. اما احتمال دارد بر خلاف آنچه پیش بینی شده، از میزان خطرات کاسته نشود. نکته قابل توجه اینکه در سالهای اخیر، استفاده از کلاه ایمنی در بین موتور سواران افزایش چشمگیری یافته و در حقیقت به عنوان بخشی از تجهیزات معمولی موتور سواران محسوب گردیده است. این در حالی است که آموزش مسائل ایمنی در سطح مدارس می تواند به تسهیل مردم در استفاده از کلاه ایمنی کمک شایانی کند. در این زمینه مطالعاتی نیز در حال انجام است که تلاش می کند کلاه ایمنی را به عنوان محافظ برتر چهره انسان مطرح نماید.

از دیگر نکات و مصوبات مطالعات یاد شده این است که بیساده روی و دوچرخه سواری چگونه می توانند بخش مهمی از سفرهای روزمره را تشکیل دهند؟ بهترین نمونه در این زمینه، تجربه شهر «اوهلو» در فنلاند است. در این شهر، ساخت زیربنایی صحیح و فسون حفاظتی در مورد دوچرخه سواری به شدت رعایت می شوند و همین موضوع باعث شده ۲۵ درصد از سفرهای درون شهری با دوچرخه انجام شود. این رقم به طور متوسط در فنلاند ۱۲ درصد و در هلند ۹ درصد است.

نکته قابل توجه دیگر در این مطالعات این است که چگونه می توان استفاده از دوچرخه را در میان جامعه نهادینه کرد؟ به عنوان مثال، اگر شخصی بخواهد با دوچرخه به مترو برود، باید مسیرهای ایمن و پست کینگ دوچرخه مهیا باشد. همچنین برنامه ریزیهای آینده باید به گونه ای باشند که استفاده از دوچرخه افزایش یابد و مسیرها کوتاه تر شوند.

ترجمه علی عرفانی  
 Gørdard & Larsleden, "Promoting Safe Walking & Cycling", Nordic Road & Transport Research, 1990, PP. 12-15.

تصادفات. پس از انتشار نتایج این تحقیقات از سوی شورای امنیت راه و ترابری اروپا و پژوهشهای انجام شده در کارگاههای فنلاند در زمینه ایجاد امنیت برای عابران پیاده و دوچرخه سواران، مواردی به شرح زیر به تصویب رسید. در این زمینه مقرر گردید برای اجرای مطالعات در موارد یاد شده، کارشناسان مجربی انتخاب شوند و به این منظور، پرسشنامه های متفاوتی برای صاحب نظران ارسال شد که همین عمل منجر به شناسایی کارشناسان خبره دیگری نیز گردید.

از سوی دیگر برای تسهیل شهروندان به دوچرخه سواری و بیساده روی، پروژه های آرسنایی با عنوان «ایساده روی و دوچرخه سواری» می توانند بخش مهمی از سفرهای روزمره را تشکیل دهند؟ چگونه؟ اجرا گردید.

این پروژه با ارائه یک ساختار زیربنایی، یعنی یک شبکه ایمن، منسجم و جذاب برای دوچرخه سواری، سعی دارد اصرار را به بیساده روی و دوچرخه سواری تسهیل کند.

در این پروژه پیشنهاد شده است که برای تسهیل شهروندان به بیساده روی و دوچرخه سواری و توسعه آن، سازمانی تشکیل گردد.

فنلاندی ها برای حمایت از اهداف گسترده ملی در مورد ایجاد امنیت برای عابران پیاده و دوچرخه سواران، در حال اجرای یک برنامه توسعه و تحقیق هستند. کارشناسان حمل و نقل اروپا معتقدند انجام پروژه های آزمایشی در ایجاد امنیت برای عابران پیاده و دوچرخه سواران نقش بسیار مهمی دارند.

به همین منظور در فنلاند، یک کمیته مشاوره ای امنیت آمد و شد برای تحقیق بخشی از اهداف فوق تشکیل شد و طرحی امنیتی نیز به این شرح ارائه گردیده است: ۱- باید یک محدودۀ آمد و شد و ترابری طراحی شود تا در هنگام رفت و آمد جان کسی به خطر نیفتد و یا آسیب جبران ناپذیر نبیند. ۲- برنامه تحقیق و توسعه باید به گونه ای طراحی شود که تا سال ۲۰۲۵، مرگ و میر ناشی از ترافیک به کلی از بین برود.

همچنین پروژه تحقیقاتی ایجاد امنیت برای عابران پیاده و دوچرخه سواران به سه بخش تقسیم شده است که عبارتند از: فهم اوضاع موجود و شناسایی تغییرات لازم، کمیته نمایی دقیق مسائل و پیشرفت های گسب شده و رواج دوچرخه های ایمن و جلوگیری از



## تمرکززدایی و تأسیس حکومت‌های محلی در ژاپن

ژاپنی‌ها پس از یک دوره تمرکز قدرت حکومت مرکزی، دست به تمرکززدایی زده‌اند.

در سیستم اجرایی ژاپن که قدرت به صورت متمرکز در دست دولت بود، پس از جنگ جهانی دوم، همین امر موجب بازسازی سریع اقتصادی و هماهنگی با کشورهای پیشرفته غرب گردید.

اما امروزه با وجود بلوغ اوضاع اقتصادی ژاپن، کاهش نرخ جمعیت و شکل‌گیری نهادهای مدنی، این سیستم، بهینه عمل نمی‌کند و به همین دلیل این روزها مکرراً صحبت از تمرکززدایی قدرت است. در این حالت قدرت و منابع آن از حکومت مرکزی جدا می‌شود و حکومت‌های محلی تأسیس و تجهیز می‌شوند.

حکومت مرکزی ژاپن در سال ۱۹۹۵ قانون ترویج تمرکززدایی را به تصویب رساند و کمیته ترویج تمرکززدایی نیز در همان سال تشکیل شد. سپس حکومت مرکزی، طرح اصلاح قوانین ترویج تمرکززدایی را به مجلس فرستاد که موجب تغییرات اساسی گردید.

در این طرح، سیستم تفویض اختیار به فرمانداران و دیگر نهادهای اجرایی حکومت محلی حذف شد. در سیستم قبلی، فرمانداران و نهادهای دیگر اجرایی حکومت محلی وظیفه داشتند که امور اجرایی حکومت مرکزی را تنها به عنوان نماینده حکومت مرکزی انجام دهند. از این رو، حکومت‌های محلی صرفاً به عنوان مقاطعه کار فعالیت می‌کردند و حق تصویب احکام امور محلی را نداشتند.

از دیگر مصوبات طرح یاد شده، معافیت از دخالت حکومت مرکزی بود. در سیستم قبلی که وظیفه فرمانداران و دیگر نهادهای اجرایی حکومت محلی تفویض می‌شد، حکومت مرکزی، اختیار کامل داشت تا به شهرداران و فرمانداران محلی دستور دهد و بر آنان نظارت داشته باشد. همچنین در قانون جدید برای حل اختلافات نیز مکانیسمی در نظر گرفته شده است؛ به گونه‌ای که حکومت‌های محلی می‌توانند در صورت مشاهده خسارت از جانب حکومت ملی، تقاضای بازرسی نمایند.

از دیگر مصوبات طرح اصلاح قوانین

ترویج تمرکززدایی این است که حکومت مرکزی وظیفه دارد در حوزه حکومت محلی، طرح ایجاد سازمات‌ها را برای تفویض اختیارات تنظیم کند و پشت و موافقت پرسنل را نیز تعیین نماید.

از سوی دیگر، نهادهای مجری حکومت محلی در ژاپن - موسوم به TMG - دستورالعمل‌های لازم را برای ترویج تمرکززدایی تدوین کرده‌اند. براساس این طرح، اقدامات وسیعی از جمله تصویب، تغییر و حذف برخی قوانین و آیین‌نامه‌ها در زمینه تفویض اختیارات به مورد اجرا گذاشته شده است.

البته با وجود تغییر در قانون اصلاحات مربوط به تمرکززدایی در ژاپن هنوز بسیاری از مسائل لاینحل باقی مانده‌اند و از جمله آنها بحث درآمدهای مالیاتی است که حکومت‌های محلی از طریق اصلاح قوانین مالیاتی سعی دارند حکومت مرکزی را در این زمینه، تحت فشار قرار دهند.

ترجمه علی قربانی دانا

منبع

www.Google/Municipalities of Japan

## نوسازی شهری در فلیپین

پس از گذشت ۵۰ سال از احساس ضرورت بازسازی واپتا - یکی از شهرهای پرجمعیت فلیپین - سرانجام این امر به حقیقت می‌پیوندد.

پروژه بازسازی در واپتا شامل مرمت کاخ رویال، میدان آزادی، دروازه شهر و ایجاد ورودی مناسب برای شهر است. همچنین ساخت یک مجتمع تجاری در زیر سطح زمین میدان آزادی نیز در این پروژه در نظر گرفته شده است.

هدف از بازسازی دروازه شهر، القای حس امنیت به شهروندان و منظور از ساخت ورودی شهر، آسان نمودن دسترسی شهروندان به مسیرهای درون شهری و ایجاد حس زیبایی است.

کارشناسان بر این باورند که نوسازی میدان آزادی با هدف مساوی شدن ارتفاع بنای ساختمان‌های اطراف انجام می‌شود. شایان ذکر است که نوسازی میدان، منجر به تخریب نماهای موجود - یا برخورداری از قدمت نسبی - می‌شود. اما پس از بازسازی میدان، نوبت و زیبایی در شهر جلوه‌گر خواهد شد.

همچنین هدف از مرمت و احیای کاخ



شهر است. این پایانه در زیرزمین احداث می‌گردد تا حداکثر استفاده از سطح زمین به عمل آید و مقداری از تراکم جمعیت و خودرو به خارج شهر منتقل شود.

همچنین در پروژه یاد شده، ساخت یک پل در نظر گرفته شده که پایانه راهبه دروازه شهر مرتبط می‌کند تا حجم سنگین ترافیک شهری تأخیری کاهش یابد.

ترجمه گلنار بنگانی

منبع

www.Google/City Project

روییال، سوق دادن مردم به فرهنگ اصلی انسان است. در این پروژه، زیربنای اصلی و قدیمی کاخ با توجه به نیازهای امروزی شهر حفظ می‌گردد. بنای جدید کاخ، شامل سائیل تئاتر با گنجایش ۸۰۰ نفر است که برنامه‌هایی مانند اپرا، موسیقی و نمایش در آن اجرا می‌شود و در دو طبقه زیرین نیز ساخت مجتمع تجاری در نظر گرفته شده است.

از دیگر مواردی که در این پروژه مدنظر قرار گرفته، ساخت یک پایانه در خارج



در صورت استفاده از تلفن  
در حین رانندگی

## رانندگان آلمانی جریمه می‌شوند



آلمان، حرکت در میدانهاست؛ به این صورت که اگر در ورودی هر یک از میدان، نابلویی آبی رنگ با سه فلش نصب شده باشد، هنگام ورود، نیازی به توجه به آن نیست، اما هنگام خروج، باید به آن توجه شود. همچنین اگر این نشانه برای تعیین حق تقدم نصب شده باشد، حق تقدم با خودرویی است که در خط متوقف قرار دارد و خودروهایی که قصد ورود به میدان را دارند باید متوقف شوند.

از دیگر موارد قانون جدید ترافیک آلمان، وضع سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت است. این قانون به بخش‌دارها اجازه می‌دهد، سرعت خودروها را در شهرهای کوچک محدود نمایند و تمداد این خیابانها نسبت به خیابانهای که سرعت آنها ۵۰ کیلومتر در ساعت است افزایش یابد.

حرکت خودرو مشخص نیست و رانندگان صرفاً در راهپندانها و در صورتی که خودرو خاصوش باشد مجاز به استفاده از تلفن هستند. حتی رانندگان مجاز نیستند در تسرافیک سنگین نیز بدون استفاده از رابطهای دست آزاد (Hand Free) از تلفن استفاده کنند.

از دیگر قوانین جدید رانندگی در

رانندگان آلمانی در صورت استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی جریمه می‌شوند.

این قانون به دلیل بروز تصادفات فراوان ناشی از صحبت با تلفن همراه، اعمال می‌گردد. این در حالی است که قانون یاد شده حتی در پشت چراغ قرمز نیز باید رعایت شود؛ زیرا وضعیت و زمان

ترجمه زهره مشایخ

منبع

Vkehrtsregeln Deutschland, Spiegel, 31. Jan. 2001

حیاطهای وسیع، از دیگر عوامل تمایز این شهر با شهرهای دنیا محسوب می‌گردد. البته برخی کلیساها و ادارات دولتی در شهر وجود دارند که به طرز نامتاسمی در فضای شهر، ذهن کجی می‌کنند.

وضعیت ترافیک در این شهر، نسبتاً مناسب است؛ زیرا مسئولان وقت شوروی تدابیر لازم از جمله عربض کردن خیابانها را مدنظر قرار داده‌اند.

مسکو در شمار شهرهای آلوده از نظر محیط زیست در دنیا محسوب می‌شود و از عمده‌ترین این عوامل می‌توان به نیروگاههای حرارتی و تجهیزات گرمایی مربوط به گذشته و صنایع نظامی باقیمانده از دولت قبلی اشاره کرد که بخش اعظم شهر را در بر گرفته است.

شایدان ذکر است که امروزه، مناطق مرکزی و جنوب شرقی مسکو به عنوان مناطق آلوده کهنه، جنوب و جنوب غربی، مناطق قابل تحمل و تصامی نقاط شمال غربی از دلپذیرترین مناطق زندگی در مسکو محسوب می‌شوند.

ترجمه فرزانه نوبخت

منبع

Jörg Stadelbauer, "Moskau", Geographische Rundschau, Februar 21-1996, PP 113-114.



## مسکو شهری حکومتی

وضعیت مسکن در مسکو با دیگر شهرهای مشابه در دنیا اختلاف بسیاری داشته است. در مسکو به دلیل حساسیتهای فراوان، خدمات شهری در مرکز شهر با سطح بالایی از کیفیت ارائه می‌گردد.

تراکم جمعیت و ساخت و سازهای غیرمجاز در مسکو در سطح بسیار پایینی است و ساختمانهای ۲ و ۳ طبقه با

مسکو تا قبل از فروپاشی سیستم کمونیستی و چند پاره شدن اتحاد جماهیر شوروی از نظر قدرت سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و انباشت ثروت، مقام نخست را در شوروی سابق دارا بود و در قیاس با دیگر کلانشهرهای دنیا توسعه‌ای خاص داشت.



## اصلاحات در ساختار مدیریت شهری تورنتو

ساختار مدیریت شهری در تورنتو - یکی از امن ترین محیطهای زیست شهری دنیا - اصلاح می شود.



تورنتو که شهری است با قابلیت های زندگی مرفه، کار، تفریح و جذابیت های توریستی، برای ارتقای هر چه بیشتر سطح کیفی زندگی شهری، اصلاحاتی را در مدیریت شهری مدنظر قرار داده است. در بخشی از این اصلاحات مسئولیت های مدیران شهر، درآمدها و مبالغ مالیات دریافتی از شهر، بازرگاری و اداره امور، به صورت متمرکز دوامده است. همچنین ۲ هزار و ۶۰۰ نقطه خدماتی از قبیل کتابخانه، خانه سالمندان، مراکز اجتماعی، مهدهای کودک، آتش نشانی، مراکز پلیس و اسکان تفریحی با سازی شده است.

این در حالی است که شوراهای اجتماعی برای اهدافی مانند رسیدگی به گزارش های مردم در زمینه پیشنهاد برای بهبود مدیریت شهری، حل اختلافات همسایگی، گسترش نواحی مخصوص حرفه ها و مشاغل، قوانین حمل و نقل و ترافیک و نیازهای تفریحی در تورنتو تشکیل شده اند.

شایان ذکر است که با سازی تورنتو در غالب حکومت های محلی در سال ۱۹۵۳ آغاز گردید تا پس از جنگ دوم جهانی، تأسیسات زیربنایی با رشد شدید جمعیت متناسب گردد.

ترجمه سروش اسلام  
www.Google/Municipality of Canada

از دیگر حوادث طبیعی در آسیا بروز سه طوفان عظیم در ناحیه ترومانیلائی فیلیپین بود که بیش از هزار خانوار کشته، صدها نفر مفقود و هزاران نفر بی خانمان برجای گذارد.

پس از این طوفانها دولت فیلیپین با اعلام وضعیت فوق العاده به منظور تسریع در بازسازی نواحی ویران شده و بازگشت آرامش و امنیت به کشور، وامهای ملی و محلی برای حادثه دیدگان در نظر گرفت.

همچنین در ۱۶ ژانویه ۱۹۹۰ شهر آرام باریگو در فیلیپین دچار زمین لرزه شد که حدود هزار نفر از مردم بر اثر ریزش آوار، جان باختند. این در حالی بود که مدخل ورودی شهر به سبب ریزش کوه مسدود شده بود و این موضوع، هر گونه مساعدت به حادثه دیدگان را غیرممکن می ساخت.

اعتراف نیست اگر فیلیپین را به عنوان نمادی از تشکیل گروه های مردمی برای امداد و نجات حادثه دیدگان بنامیم؛ زیرا پس از زلزله مخرب بایکو، نیروهای N.G.O به سرعت سازماندهی شدند و به نجات حادثه دیدگان شتافتند.

همچنین این گروه ها به منظور پاسخگویی به نحوه برخورد با حوادث، یک شبکه رایانه ای راه اندازی کردند و یک سری استانداردهای ویژه برای تأسیساتی که در معرض خطر زلزله بودند نیز وضع نمودند.

ترجمه سروش اسلام  
Patricia's Chattergen & Laura Fried, "Asia's Risk-Prone Cities", Urban Age, Summer, 1999, PP 21-22.



میلیون دلاری کوب، سازمانی با عنوان «بازوی سازی اقتصادی» تشکیل شد. این سازمان وظایفی مانند برگزاری سمینارها و تبادل اطلاعات برای بهینه سازی اماکن تخریب شده را بر عهده دارد.

همچنین در سال ۱۹۹۸ مرکز کاهش حوادث و بلایای طبیعی آسیا نیز تأسیس شد که وظیفه جلوگیری از خسارات وسیع بلایای طبیعی را بر عهده دارد. پس از زلزله وسیع ژاپن، دولت یک برنامه پنج ساله را به منظور جلوگیری از بلایای ناشی از زلزله تدوین نمود.

در این برنامه ظرفیت مقاومت بناورد، پله ها، جاده ها، ساختمانهای عمومی و سوزد بررسی و بازرسی قرار گرفت و استانداردهایی برای چنین تأسیساتی تدوین شد. همچنین تسهیلاتی نیز برای اجرای این قوانین مدنظر قرار گرفت.

بیشترین نقایط آسیب پذیر دنیا از نظر احتمال بروز حوادث و بلایای طبیعی در آسیا وجود دارد و این امر، لزوم توجه و پیش بینی تدابیر ایمنی را در این نواحی، بیش از پیش یادآور می شود.

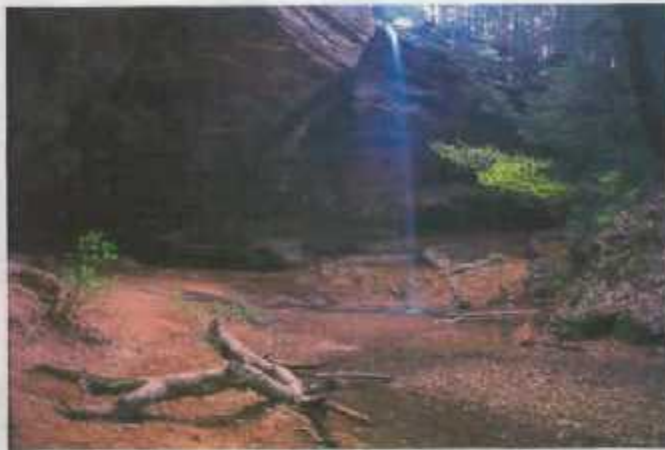
این در حالی است که با افزایش تراکم جمعیت و فعالیت های اقتصادی در شهرهای روبه رشد آسیا، مناطق شهری آن بیش از نقاط دیگر در معرض خطر ویرانی و آسیب قرار دارد که به نمونه هایی از آن اشاره می کنیم.

در ۱۷ ژانویه سال ۱۹۹۵ شهر بندری کوب در ژاپن با زلزله ای بسوار مخرب و کشنده مواجه گردید که بر اثر آن ۶ هزار نفر کشته و ۹۰ درصد از سازه های شهر تخریب شدند. به منظور با سازی خسارت ۱۰۰

## شهرهای آسیایی در معرض بلایای طبیعی



## برنامه جنگل کاری در اهایو توسط شهرداری



اهایو، همه ساله جشنواره درخت بزرگوار می‌کند و از شهرداری‌هایی که منابع جنگلی را به طرز شایسته‌ای حفظ و مراقبت می‌کنند تقدیر می‌نماید.

اهایو ۱۵ سال متوالی در زمینه توسعه فضای سبز در مقام اول قرار داشته است و با اجرای طرح‌های توسعه، ۱۴۶ هزار درخت سایه‌دار و تزئینی را در مناطق متعلق به شهرداری و پارک‌ها هر ساله و ۱۸ هزار اصله درخت خشکیده را پاکسازی کرده است.

تحقیقات در این زمینه حاکی از این است که به ازای هر درخت کاشته شده، ۲/۵ درخت توسط شهرداری کاشته شده است. این ارقام نه تنها نقش شهرداری را در افزایش سطح کیفی زندگی اجتماعی پررنگ می‌کند، بلکه بیانگر نقش منابع جنگلی در توسعه شهری نیز هست. شایان ذکر است که هزینه توسعه و حفظ جنگلهای شهری در اهایو به بیش از ۲۶ میلیون و ۹۰۰ هزار دلار بالغ می‌شود.

ترجمه کنایه‌نگار  
منبع  
www.Google/ag.ohio.state.edu

در توسعه شهر، زیباسازی، تفریح و... بر عهده دارند. به طور کلی درختان و دیگر ژست‌ها بخش وسیعی از فضای شهری اهایو را تشکیل می‌دهند؛ زیرا مردم و دولت پی برده‌اند که جنگل شهری ایمن و سالم، تأثیر بسزایی در مطلوبیت محیط زندگی دارد.

ارزش نهان به فضای سبز به قدری اهمیت دارد که سازمان منابع طبیعی

از آنجا که اهایو به سرعت روند گسترش شهرنشینی را طی می‌نماید، شهرداری تلاش می‌کند خدماتی به شهروندان ارائه کند که کیفیت زندگی آنان ارتقا یابد. برنامه توسعه فضای سبز، یکی از همین خدمات است. در اهایو، جنگلهای بخشی از فضای شهری محسوب می‌شوند و نقش مهمی

## پاریس شهری که همیشه پاکیزه است

زباله، روزانه یک تا شش بار خالی می‌شوند. در حال حاضر هر هفته یک هزار و ۵۰۰ کیلومتر خیابان توسط ۲۸۰ دستگاه ابزار آلات مخصوص شسته می‌شوند. معابر و مکانهایی که در آنها آمد و شد فراوانی صورت می‌گیرد، شبها نظافت می‌شوند، تا حداقل مزاحمت برای

«پاریس، پاکیزه، همیشه و همه جا» شعاری است که سرویسهای خدمات پاکیزگی شهر پاریس همواره بر آن تأکید دارند. در پاریس، برای پاکیزگی معابر عمومی شهر هر روز دو هزار و ۴۰۰ کیلومتر پیاده‌رو جارو می‌شود و سطوحی

شهروندان ایجاد گردد. لازم به ذکر است که برنامه زجت و روب شهر در فصلهای مختلف سال متفاوت است؛ در پاییز باید بزرگها جمع‌آوری شوند و در زمستان برفهای سطح پیاده‌روها، مهندهای کودکان، مدارس، بیمارستانها و...

همچنین پس از مسابقات ورزشی یا اجرائی فستیوال، سرویسهای ویژه نظافت شهر بلافاصله بسیج می‌شوند. در پاریس نیز مانند سایر شهرهای اروپایی و بسیاری از کشورهای صنعتی، آلودگی هوا به دلیل آلاینده‌های ابتدایی و شرایط نامساعد جوی به وجود می‌آید. بنابراین هوای گرم و آفتابی، بیشتر باعث آلودگی هوا می‌شود و هوای خنک و بارانی، همراه با وزش باد برای پاکیزگی هوا مناسب است.

آمار بیانگر این است که در پاریس نسبت به دیگر شهرهای فرانسه، آلودگی ناشی از وسائط حمل و نقل، بویژه اتومبیلها، نسبت به دیگر منابع آلودگی یعنی کارخانه‌ها و وسائل گراما بیشتر است.

ترجمه مجله سرویس  
منبع  
www.Google/Mairie de Paris





محمد مهدی لطیفی  
کارشناس رفتارشناسی استناداری ارسنجان

# رفیوژهای سبز در فضا‌های شهری

## نقش جان پناهی رفیوژها

در حین نقشی رایج انسان پیاده و سواره، تعیین کننده بعضی عوامل شکل دهنده رفیوژ است. حرکت لاکت پستی انسان پیاده و حرکت حرکتی انسان سواره در این نقش، درخت بیشتر پیاده برای تصمیم گیری و تعادل و کنترل بیشتر او را نسبت به سواره در بر دارد. به عبارت دیگر رفیوژ باید به عنوان یک ایستگاه تمدد قوا برای عابر در حال گذر از عرض خیابان عمل کند و از سوی دیگر، فضا رفیوژ و مسیر عرضی باید به گونه ای باشد که خروج عابر از محدوده امن آن برای رانندگان، غیر مستطرد و ناگهانی نباشد. ایجاد چنین حالتی با منظم کردن عابر عرضی رفیوژ و ایجاد جاذبه برای عابران جهت گذر از محلهای تعیین شده مقبول است. در منظم کردن مسیر عرضی، دو ترفند گرفتن برتر در بین مسیرها در عرض خیابان می توانند تا حدود زیادی راهگشای ایجاد معبر در محلی خاص از رفیوژ باشند و در ایجاد جاذبه برای عابران، مشخص کردن محل عبور پدایجاد ناآرامی کل (ATC) را با ایجاد دو یا جاذبه کوچک بر هر کل در دو طرف معبر و یا قرار دادن ترفندهای شکل در عرض رفیوژ به منظور نمایان شدن محل و ایجاد نشانه‌های حرکتی نظیر پیل در اتصال پدای پیاده رو به سواره رو در مقابل این محلهای می تواند راههایی جهت برخورد با این موضوع باشد. از سوی دیگر، مشخص کردن چنین محلهایی در تگاد راننده در حال حرکت از کنار رفیوژ با ایجاد تفاوت در رنگ دیوار سبز با کاشت زرشک زیتنی با برگهای قرمز به جای ترون در محلهای عبور عرضی دست یافتنی می شود (شکل ۱).

رفیوژ، برگردان Refuge به معنای پناه، پناهگاه، ملجأ پیاده روی وسط خیابان، بلندی و مساحتی برای حفظ عابران از خطر وسائط نقلیه و... است. هدف اولیه این مطالب، پرداختن به رفیوژهای سبز در فضاهای شهری و هدف نهایی آن، معطوف نمودن نگاه مدیران اجرایی شهرها (شهرداران، مدیران عمرانی و فضای سبز شهری، کارشناسان و...) به نحوه برخورد با موضوع طراحی، احداث و نگهداری این فضاهاست.

## کارکردهای رفیوژهای سبز

بسیار توجه به اینکه رفیوژهای سبز، نوعی آینه شهری است که بر اساس نیازهای خاصی طراحی شده و کارکردهای معینی، شامل کارکردهای ترافیکی با نقشه‌های خاص و کارکردهای زیست محیطی با نقشه‌های خاص، از آن انتظار می رود.

## کارکرد ترافیکی

عمده ترین کارکرد رفیوژها، کارکرد ترافیکی است و اگر کارکردهای دیگری به رفیوژها داده شده است، برای تسهیل در ایفای همین عملکرد است. به عبارت دیگر در رابطه فرم و عملکرد، عملکرد ترافیکی ایجاد کننده چنین فرمی از ساخت رفیوژهاست و قرار گرفتن این رفیوژها در محیط شهری، ایجاد کننده فرم سبز آنهاست. در کارکرد ترافیکی، رفیوژها نقش جان پناهی و نقش تسهیل کننده ترافیک و ایمن سازی خودروها را دارند.



در این حالت پیشنهاد می‌شود حداقل ۶۰ متر از هر طرف محله‌های عبور عرضی به چنین تفاوت رنگی اختصاص یابد؛ زیرا تغییر رنگ در سمت حرکت اتومبیل به خاطر ضرورت ترافیکی موضوع و طرف دیگر آن ضرورت تقارن بصری است.

نکته قابل ملاحظه دیگر در ایجاد معابر عرضی این است که ساخت این معابر چه در رفیوژ سازه‌ای و چه در رفیوژ سبز باید به گونه‌ای باشد که عابر ناگزیر از نگاه کردن به مسیر حرکت اتومبیل‌های باشد که احتمال بر خورد با وی را دارند.

ایجاد چنین حالتی با محور ایجاد کردن معابر عرضی در رفیوژهای شهری امکانپذیر است و برای ایجاد زیبایی در فرم می‌توان آنها را در رفیوژهای دارای عرض بیشتر سیگموتید (S شکل) ایجاد کرد (شکلهای ۲ و ۳).

#### نقش تسهیل کنندگی ترافیک و ایمن ساز خودروها

بدیهی است که حضور رفیوژ علاوه بر اینکه محدوده هر مسیر حرکتی را معین و مشخص می‌کند، به رانندگان نیز کمک می‌کند تا بدانند محله‌های تغییر مسیر چه نقطه‌ای است و پارسیمن به بریدگیها احتیاط بیشتری نمایند و این خود عاملی در تسهیل حرکت خودروهاست. از سوی دیگر، در چنین محله‌هایی خودروی موجود در خیابان نیاز به جان پناهی موقت دارد که از برخورد با خودروهایی که در حال حرکت سریع هستند در امان بماند که یعنی عرض بلوار و کم عرض شدن رفیوژ در محل بریدگی این امکان را فراهم می‌کند.

#### کارکرد زیست محیطی

یکی از نظریات ارائه شده توسط طرفداران محیط زیست این بود که باید در کانونهای آلودگی (بزرگراهها و خیابانهای پرترافیک) با کاشت عناصر گیاهی نسبت به کاهش آلودگی اقدام نمود. این نظریه و دیدگاه زیباسازی محیط زیست، دو مقوله‌ای هستند که دست‌آویز ایجاد فضای سبز در رفیوژها شده‌اند. در بحث کارکرد زیست محیطی رفیوژها آنچه مدنظر است تبدیل یک سخت فضا به نرم فضا تا حد ممکن است و به عبارتی دیگر، کاستن از خشونت سازه‌های یک فضا و افزودن بر لطافت آن یا تلفیق فضای سبز و فضای معماری است.

نقشه‌هایی که می‌تواند کارکرد زیست محیطی رفیوژ را شکل دهند به بیانهای مختلف در منابع متفاوت مطرح شده‌اند. ما به لحاظ نگرش دید و منظر (Landscape) به موضوع، آنها را به دو دسته کلی زیر تقسیم می‌کنیم:

#### نقشه‌های ناشی از فیزیولوژی گیاه

این نقشه‌ها عموماً هستند و تمامی گیاهان اعم از جنگلی، مرئی، زینتی و... را شامل می‌شوند. علاوه بر این، باعث ذخیره و تبدیل انرژی، کنترل تشعشعات خورشیدی، تولید اکسیژن و جذب دی اکسید کربن، کاهش آلودگیهای صوتی و هوا، کاهش تأثیر ضربه قطره‌های باران بر فرسایش زمین و... نیز می‌شوند.

#### نقشه‌های ناشی از فیزیکی ظاهری گیاه

این نقشه‌ها عموماً به فرم تنه گیاه، یافت تاج گیاه (سبک، متوسط، سنگین) فرم کلی گیاه (مخروطی، ستونی، کله‌ای و...) رنگ، بو، گل و میوه گیاه، فرم شاخه‌ها و به طور کلی فیزیکی ظاهری (Pheno Type) گیاه می‌شود.

#### زیبایی آفرینی گیاه

قطلاً یکی از اساسی ترین اهداف در کاشت گیاه توسط مدیران اجرایی شهرها، زیباسازی محیط شهری است. در زیبایی آفرینی توسط کشت گیاه در رفیوژ به دنبال ایجاد حس ذهنی با شبی



شکل ۱



شکلهای ۲ و ۳

مخسوس و عینی به نام گیاه هستیم و باید کوشید تا ذهن شهروندان با کمک قواعد و اصول معینی که تقریباً عمومیت دارد آن را درک کنند. رعایت اصول زیر در کاشت گیاهان رفیوژها به ایجاد چنین حسی کمک خواهد کرد:

#### الف - رعایت نسبتها در کاشت گیاهان رفیوژها:

نسبتهایی که در این زمینه موردنظرند عبارت است از نسبت بین تاج گیاه و عرض رفیوژ، نسبت عرض خیابان با گیاه موردنظر، نسبت گیاه رفیوژ با گیاهان در معابر حاشیه خیابان و ساختمانهای بدنه خیابان.

در رعایت نسبت بین تاج گیاه و عرض رفیوژ می‌توان گفت هر اندازه تاج گیاهی که در وسط بلوار کاشته می‌شود به اندازه عرض رفیوژ نیز دیکتر باشد، تا حدی که از عرض رفیوژ کمتر نشود، همخوانی بیشتری بین طرف و مظهر (رفیوژ و گیاه) احساس می‌شود. فراتر بودن تاج از عرض بلوار، علاوه بر عدم تناسب ظاهری، باعث برخورد شاخه‌ها با اتومبیل‌های عبوری می‌شود.

در مورد نسبت عرض خیابان با گیاه مورد نظر - به طور تجربی - می‌توان گفت در خیابانهای دارای رفیوژ سبزی میانی، ارتفاع گیاه در زمان حداکثر رشد خود نباید از نصف عرض خیابان (به جوی یک نسبت تا نیمه جوی نسبت دیگر) بیشتر باشد. افزایش ارتفاع بیش از این قاعده، باعث تنگ به نظر رسیدن خیابان و به اصطلاح کمزور شدن آن می‌گردد. البته هر چه ارتفاع گیاه موردنظر کوتاهتر باشد بازتر و عرض تر به نظر می‌رسد.

باید استفاده از درختان و درختچه‌هایی که شاخه‌های آنها در اثر جریان سریع باد حاصل از حرکت اتومبیلها آشفته نشده و فرم کلی گیاه محفوظ می‌ماند. گیاهانی چنین حالتی دارند که یادگیری سابقه‌های خشک و جوی (مانند نارون) باشند. و یا از بافت ساقه نرم و لرزان (مانند افاقیای چتری) برخوردار باشند.

#### ج - رعایت هماهنگی (Harmony) در کاشت گیاهان:

اغلب، با کاشت عناصر متنوع گیاهی، اصل هماهنگی تحت الشعاع قرار می‌گیرد و رفیوژ به گونه‌ای به نظر می‌رسد که بیننده نمی‌تواند هیچ هماهنگی در آن بیابد. این هماهنگی ممکن است در نگاه نخست به نظر نرسد، اما به هر حال باید قابل دریافت بصری باشد. مثلاً ریتم بلند، متوسط، کوتاه و کوتاه، متوسط، بلند با ارتفاع گیاهان کاشته شده ندای شود.

#### د - در نظر گرفتن وضعیت گیاه در زمان حداکثر رشد:

این جنبه متأسفانه در بسیاری از طراحیها و طرحهای کاشت



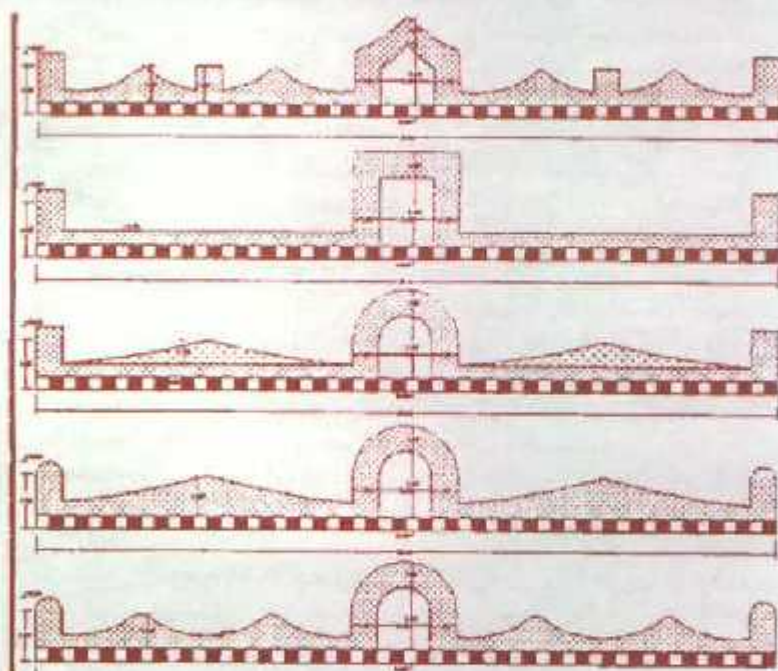


رفیوژهای سبز، نوعی ابنیه شهری است که بر اساس نیازهای خاصی طراحی شده و کارکردهای معینی، شامل کارکردهای ترافیکی و کارکردهای زیست محیطی دارند.

رابطه انسان پیاده و سواره، تعیین کننده عوامل شکل دهنده رفیوژ است. رفیوژ باید به عنوان یک ایستگاه تمدد قوا برای عابر در حال گذر از عرض خیابان عمل کند.

بصورتی ویژه: ابتدای رفیوژها، همچنین محل تلاقی خیابانهای درجه ۲ و ۲ و کوچه ها با خیابان رفیوژ دار، محلهایی هستند که دارای ارزش بصیری ویژه محسوب می شوند و نقطه انتهایی دید بیننده به حساب می آیند. زیبایی این نقطه، اثر زیادی بر بیننده دارد. در چنین محلهایی می توان با کاشت گیاهانی ارزشمند و زیبا و با احداث حوض و آب نما بر آثار زیبایی شناسانه فضا افزود.

ح - در نظر گرفتن سرعت عبور ناظر در طرح کاشت: بدیهی است که آنچه در زاویه دید بیننده اتومبیل سوار در اتوبان به نظر سرنشینان آن می رسد با فضایی که به نظر عابران در یک معبر پیاده می رسد متفاوت است. هر یک در سویی از طیف فضاهایی که به نظر بینندگان با سرعت عبور متفاوت می رسد قرار گرفته اند؛ به گونه ای که در اولی جزئیات زیباشناسانه در حداقل مقدار و در دومین در حداکثر مقدار به نظر می رسد و ارزش این دو، ناشی از مقدار ارزش زیبایی شناسانه آنان است.



شکل ۲ موجود شهرها مدنظر قرار نگرفته است. به گونه ای که گاه شاهد تلاقی شاخه های درخت با سیمهای افقی برق هستیم.

ه - استفاده از گونه های گیاهی خزان دار: این قاعده توسعه ای کلی برای گیاهانی است که در مسیرهای پرترافیک شهری قرار می گیرند. دلیل این امر، آلودگی شدید برگهاست که ضرورت دارد به نحوی از بدنه گیاه جدا شده و برگهای نوظاهر شوند. چنین مکانیزمی در گیاهان خزان دار وجود دارد؛ علاوه بر اینکه از شروع رویش برگها تنوع رنگ سبز برگها از سبز روشن به سبز تیره و در نهایت به زرد (در پاییز) خود تنوع بصری ایجاد می کند و رفیوژ سبز را از یکنواختی در می آورد.

و - انجام عملیات ویژه بر گیاهان: انجام عملیاتی مانند هرس فرم دیواره های سبز، ایجاد اشکال متنوع با گیاهان (Topiary) در محلهایی مانند عبور عابران و... کمک شایسته به زیبایشان رفیوژها خواهد کرد (شکل ۴).

ز - کاشت گیاهان خاص در محلهای دارای ارزش



**هر اندازه تاج گیاهی که در وسط بلوار کاشته می شود به اندازه عرض رفیوژ نزدیکتر باشد، همخوانی بیشتری بین ظرف و مظهر (رفیوژ و گیاه) احساس می شود**



**انتخاب گونه مناسب گیاهی**

رفیوژ ها، فضایی سبز با شرایط حثی از نظر کاشت گیاه هستند؛ زیرا از یک نظر شبیه گلخانه های با باده سیمانی (بلوکه های حاشیه)، اطراف حرارت پذیر (دو سطح آسفالت)، جریان های سریع باد در دو سو (ناشی از حرکت اتومبیلها) و محیطی مملو از آلودگی و تابش مستقیم خورشید هستند و این در حالی است که فرض کنیم شرایط خاک، نفوذپذیری و... در عملیات آماده سازی رعایت شده است که اگر رعایت نشده باشد این نیز مزید بر علت است. پیشنهاد کلی این است که باید با توجه به شرایط اقلیمی هر منطقه که گونه های گیاهی خاصی را طلب می کند - نسبت به انتخاب گونه گیاهی آن اقدام نمود.

**توجه به نیازهای گیاه در احداث رفیوژ**

در احداث رفیوژ، این نکته نیز باید مدنظر قرار گیرد که همان طوری که بستر زیر آسفالت به باقی مستحکم نیاز دارد، بستر کاشت گیاهان نیز باید باقی نفوذپذیر، با قابلیت نفوذ آب و ریشه به لایه های زیرین خاک است و به منظور رعایت این نکته می توان هر باند آسفالت را به طور مستقل شکل داد و زیرسازی رفیوژ را در محدوده استقرار جدولهای کناری بر اساس نیازهای گیاه انجام داد.

**کاشت تدریجی عناصر گیاهی دیوارهای سبز رفیوژها**

از جمله اشکالاتی که در ایجاد دیوارهای سبز رفیوژها وجود دارد، نگهداری شدن گیاهان کاشته شده در حاشیه رفیوژ توسط عبور آن است. برای رفع این معضل پیشنهاد می شود برنامه کاشت رفیوژ طی دو مرحله با فاصله زمانی مناسب انجام شود؛ به نحوی که در مرحله اول کاشت، گیاهان دیوار سبز با فواصل ۲ تا ۳ متر از یکدیگر و به طول ۲ تا ۳ متر کاشته شوند تا عبور افراد از محلهای خالی امکانپذیر باشد. پس از گذشت زمان و پاک رفتن گیاهان کاشته شده در مرحله بعد، فواصل خالی به تدریج پر شده و تنها سایر مورد نظر خالی باقی می ماند.

**محلتهای پر تردد و احداث رفیوژ**

در محلتهای پر تردد، بسته به حجم ترافیک انسانی موجود، می توان از اقدامات زیر بهره گرفت:

- ایجاد معابر عرضی در فواصل ثابت طولی که قبلاً به آن اشاره شد.
- کمتر کردن فاصله معابر عرضی از یکدیگر در قطعه ای از رفیوژ که تردد در آن بیشتر است.
- ایجاد باغچه های برجسته در رفیوژ و اختصاص اغلب فضای رفیوژ به سنگ فرش معابر بر اساس حجم ترافیک انسانی موجود. حالت اول برای ارتباط بین دو خیابان فرعی به اصلی که در مقابل یکدیگرند مناسب است و حالت دوم برای رفیوژهای واقع شده در مقابل محلتهای مانند تریناله های بین شهری کارساز است. حالت سوم فقط جهت خیابانهای خیلی شلوغ که کاربری عمده آنها به وجود آوردن حجم تردد فراوان روی آنهاست توصیه می گردد.

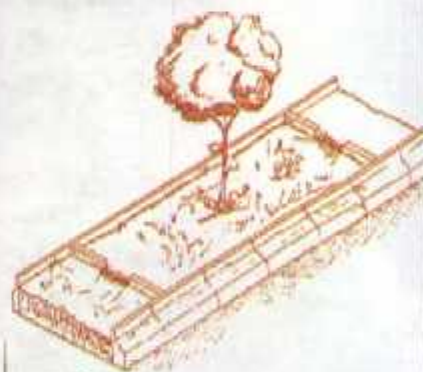
**راهکارهای رفع بعضی معضلات سبز رفیوژهای شهری**  
از آنجا که رفیوژ سبز، فضای سبزی با عرض کم و طول زیاد است و از سوی دیگر در دو جهت آن شاهد حرکت اتومبیل هستیم و نسبتاً فضایی ناسان برای انجام عملیات نگهداری به حساب می آید؛ از این رو مدیریت نگهداری چنین فضاهایی نیز خاص خود است.

**آبیاری**

اگر طراحی رفیوژها بر اساس نگرش بلندمدت و دور اندیشانه صورت پذیرده می توان امیدوار بود که بسیاری از معضلات نگهداری این فضاها نیز متفی شود. در چنین نگرشی عمق بستر خاک، نوع خاک بایستی ریخته شده در رفیوژ، دسترسی ریشه ها به لایه های زیرین، قابلیت جذب و نگهداری آب، له دار بودن رفیوژ جهت نگهداری موقت آب و عدم ریزش آب گل آلود به خیابان مدنظر قرار می گیرد و به شکل منطقی با آن برخورد می شود.

به هر حال در موضوع آبیاری رفیوژها با توجه به اینکه آب به هر شکلی تأمین گردد با هزینه نسبتاً بالایی به محل می رسد، لازم است شیوه هایی اتخاذ شود که حداکثر بهره برداری از آن بشود. در این زمینه، حفر تشتک آبگیر پای درختان و درختچه ها برای تمرکز آب در اطراف طوقه آنها شیوه پسندیده ای است.

نکته دیگر اینکه با توجه به احتمال خطر در چنین محلتهایی باید کوشید تا عملیات نگهداری رایبه گونه های طراح می کرد که نیازمند حداقل کار کاربری باشد. به طور کلی در صورتی که بتوان رفیوژ را با شیب مختصری در حدود حداقل یک در صد تعبیه کرد و این شیب را در تمسح خاک، رفیوژ نیز لحاظ نمود، قطعاً کمک بزرگی به امر آبرسانی خواهد شد. در چنین حالتی با رساندن شیر آب به بالاترین نقطه رفیوژ، هدایت آب با انجام شیوه های مانند ایجاد پله در مسیر آب و پله بندی آن، گردش کردن مسیر حرکت آب و... سختی نگهداری و هزینه بالای آن کاهش می یابد (شکل ۵).



شکل ۵

- ۱- آبیاری کاشانه، معابر فرهنگ، دانشگاه انگلیس فرانسه، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۲.
- ۲- در مین دستورالعمل کار بر اساس ریشه ها، اطراف فضای شهری، مقاله اول، مرکز تحقیقات و تحقیقات، تهران و مشاوران ایران، ۱۳۶۱.
- ۳- در مین دستورالعمل کار بر اساس ریشه ها، اطراف فضای شهری، مقاله دوم، مرکز تحقیقات و تحقیقات، تهران و مشاوران ایران، ۱۳۶۱.
- ۴- گروه مشاوران، گزارش زمینشناسی، در محدوده فرودگاه شهید شمس الدین، تهران، دفتر مهندسی و نقشه کشی، تهران، ۱۳۶۷.
- ۵- ایچ. کوپر، مهندسی شهر، ترجمه دکتر مهندس مریخی، انتشارات دانشگاه امیرکبیر، ۱۳۶۶.



# اداره شهر امنیت می‌خواهد و شجاعت و تأمین و...

نگاهی به وضعیت صنفی کارکنان،  
کارگران شهرداری و شهرداران

زهرة خوش‌نمک

M. YABMOORAMMAOZ



دارند که اگر هر کدام از آنها به نوعی تحصیل نشود، مشکلاتی را برای شهروندان و به تبع آن شهرداران ایجاد می‌کند.

وی این توقعات را به سه دسته تقسیم می‌کند و می‌گوید: «یک دسته از توقعات جنبه عمومی دارند، اما در حیطه اختیارات، امکانات، منابع و چارچوب‌های قانونی و مقرراتی شهرداری نیستند. دسته دوم، توقعاتی هستند که جنبه خصوصی دارند و مربوط به اقدامات در محله، عایقه و قیبه خاصی است که پراکنده‌اند و در چارچوب ضوابط نمی‌گنجند. دسته سوم در چارچوب بودجه و مصوبات شورا قرار دارند. این توقعات مسئولیت‌هایی را بر عهده شهرداران می‌گذارد که گاه عمل نکردن به آنها بر خلاف مصوبات شورا است و از سوی دیگر، عمل نکردن به آن، بر خلاف قوانین شهرداریها و مصوبات وزارت کشور! این موارد شهرداران را دچار تنش‌های آشکار می‌کند و نمونه‌های آن را در ۲ سال اخیر در شهرهای مختلف از جمله تهران بسیار دیده‌ایم. انجام ندان این توقعات، یکی از عوامل عمده تهدید شوراها به برکناری شهرداران است.

ندارند، رلنگران و کارگرانی که به جمع‌آوری و جداسازی زباله می‌پردازند، بویژه در مراکز درمانی و بیمارستانها، مدام در خطر ابتلا به انواع بیماریها قرار دارند و کمتر کسی به این امر توجه دارد!

## شهرداران

شهرداران به راحتی به عزل و نصب می‌شوند، به هر دلیلی برای برکناری به حق یا ناحق مورد تهدید اعضای شورا قرار می‌گیرند و تشکیلی رسمی یا غیردولتی وجود ندارد که به حمایت از این خدمتگزاران شهری در سطوح مختلف بپردازد.

عبدالله فتح‌الهی، شهردار تبریز، بودن امنیت صنفی کارکنان شهرداریها را به دو سطح مدیران و کارگران تقسیم می‌کند و می‌گوید: «رده مدیران بعد از تشکیل شوراها، شرایط خاصی خود را پیدا کرده است. آن نزدیکی و هم‌خانوادگی وزارت کشور با شهرداریها بعد از استقرار شوراها تضعیف شده است و کمتر حمایتی از آن سود دیده می‌شود و این در حالی است که شوراها و جامعه به حق یا ناحق توقعاتی

هر وقت و هر جا نامی از شهرداری و شهرداری چی به میان می‌آید، بحث خدمات رسانی شهری و یک ارگان خدمتگذار به ذهن متبادر می‌شود. شهروندان از این ارگان، انواع انتظار دارند، اما کمتر کسی به مشکلاتی که شاید تک‌تک این خدمتگذاران با آنها دست به گریبان اند فکر می‌کند.

شهرداران امنیت صنفی ندارند، اغلب کارکنان شهرداریهای کشور به دلیل وضعیت قراردادی به آینده کاری خود، خیلی مطمئن نیستند. مأموران آتش‌نشانی امنیت جانی ندارند. کارگران خدمات شهری اگر در هنگام جمع‌آوری سدمعبر، جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز و... صدمه ببینند و یا متحمل خسارت شوند، به دلیل نوع کار خود، چهره مقبولی در سطح شهر - نه از دید خلاقان و نه حتی از دید شهروندان که هدف اصلی خدمات رسانی به آنان است -



این در حالی است که جابه‌جایی مدیران در سازمانهای دولتی به اندازه شهرداران تبعات به دنبال ندارد. برای جابه‌جایی شهرداری که سابقه مردمی دارد، به فضا سازی لازم است و اگر این فضا سازی، منطقی و کارشناسی نباشد و یا نیات شخصی توأم گردد، ضربه‌ای به شهرداران، زندگی خصوصی، اجتماعی و حتی سیاسی آنان وارد خواهد کرد که قابل جبران نیست. به طوری که گاهی اوقات حتی شهردار برکنار شده امکان ادامه کار در سیستم دولتی شهر محل خدمت خود را نیز نخواهد داشت. بنابراین قطعاً سازمانی فراگیر لازم است تا جنبه‌های حقوقی، مالی، حیثیتی و شخصیتی کارکنان و مدیران شهر را به نوعی بیمه کند.

شهردار کلانشهر تبریز معتقد است سازمانی حمایتی در دل نظام اداری کشور برای حمایت از شهرداران مورد نیاز است و این سازمان می‌تواند همان سازمان شهرداریها با تشکیلات مناسب دولتی از لحاظ حقوقی و اجتماعی باشد.

وی می‌افزاید: «ماهیت کار شهرداریها به گونه‌ای است که شهرداران حتی در زمان تحویل مسئولیت خود از سوی سیستمهای قضایی به دلیل ابعادی مسئولیت سازمانی خود تحت تعقیب قرار می‌گیرند و باید در دادگاهها جوابگو باشند. در این پروسه گاه احکامی برای آنان صادر می‌شود که از عهده آن بر نمی‌آیند. بنابراین جایگاهی برای حمایت مالی و ایجاد تسهیلاتی لازم است تا آنان نتوانند خسارتی را که از ناحیه مسئولیت اداره شهر دامگیرشان می‌شود جبران کنند.»

فتح الهی مثال می‌زند: «اگر خودرویی در چاله‌ای در سطح شهر بیفتد و سرنشین آن به قتل برسد، شهردار شهر به بی‌مسئولیتی و قتل غیر عمد محکوم و با تخفیف تحت تعقیب قرار می‌گیرد. در حالی که کنترل چنین پدیده‌ای در یک شهر بزرگ کاری غیر ممکن است. اما مقامات قضایی بویژه در کلانشهرها در این گونه موارد تنها یک نفر، آن هم شهردار را طبق قانون شهرداریها مسئول می‌شناسند.»

وی با زبانی در قوانین و مقررات شهرداری را برای حمایت قانونی شهرداران لازم می‌داند و می‌گوید: «بدیهی است که وقتی امنیت شغلی و حمایت‌های قانونی نباشد، ریسک‌پذیری و شجاعت کارکنان شهرداری از جمله شهرداران کاهش می‌یابد و جرأت اقدامات

بزرگ در شهرها یا توجه به پیچیدگی مشکلات شهری از آنان سلب می‌شود و محسوسیت شهردار به نوعی متزلزل می‌گردد.

این در حالی است که شهرها باید به زودی به مدیریت واحد قدرتمند شهری مجهز شوند. در غیر این صورت شهر دچار آشفتگی، پریشانی و ناپهنجاری عمرانی، فیزیکی و ریخت‌شناسی می‌شود. وقتی در مجموعه شهرداری به خاطر عدم امنیت کارکنان، جرات، شجاعت و اعتماد به

**برای جابه‌جایی شهرداری که سابقه مردمی دارد، به فضا سازی لازم است و اگر این فضا سازی، منطقی و کارشناسی نباشد و یا با نیات شخصی توأم گردد، ضربه‌ای به شهرداران، زندگی خصوصی، اجتماعی و حتی سیاسی آنان وارد خواهد کرد که قابل جبران نیست. به طوری که گاهی اوقات حتی شهردار برکنار شده امکان ادامه کار در سیستم دولتی شهر محل خدمت خود را نیز نخواهد داشت**

نفس، ریسک‌پذیری نباشد شهرداری نیز محسوسیت خود را از دست خواهد داد. بنابراین با اصلاح قانون شوراها - که به زودی آماده و به مجلس تقدیم می‌شود - شهرداریها اقتدار بیشتری می‌یابند و این اقتدار بر خلاف برخی برداشتها به نفع قانونگذاران شهری (شوراها) هم هست. بر خلاف برداشتهای موجود، ارتقای قدرت شهرداران هیچ تعارضی با قدرت شورا ندارد؛ زیرا وظایف و عملکرد هر دو جد است و همان‌طور که در قوانین تصریح شده عملکرد شهرداریها توسط شوراها به تصویب می‌رسد و هر چه عملکرد شهرداریها قویتر باشد، شعاع تصمیم‌گیری شوراها نیز وسیعتر خواهد شد و دید عمیق

کارشناسی، علمی و اجرایی را در پی خواهد داشت.

حسین علی‌وکیل، شهردار کاشان هم معتقد است با توجه به زمان محدود (۴ ساله) مسئولیت شهرداران و حق نظارت و استیضاح آنان از سوی شورای شهر، امنیت شغلی شهردار کاهش می‌یابد و آسیب‌پذیری شهرها بالا می‌رود.

او می‌گوید: «محدود زیست شهری، وضعیت گسترده‌گامها، کارخانه‌ها، اسفالت، نظافت و رفت و روب شهر، جمع‌آوری زباله و... همه بر عهده شهرداری است. شهردار مسئول هر نوع آسیبی است که در معیبه، خیابانها و ساخت و سازها بر مردم وارد می‌شود. با توجه به نوع وسائلی که شهرداریها در انجام مسئولیت خود از آن استفاده می‌کنند که با استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارند احتمال وقوع هر حادثه‌ای وجود دارد و همین امر، وظیفه شهرداران را آشکنتر می‌کند. از سوی دیگر، با آمدن شوراها و برخورداری جناحی، به نوعی جایگاه شهرداران تضعیف شده و با هر تغییر در اعضای شورای شهر دیدگاهها نیز عوض می‌شوند. مهمتر اینکه هیچ متولی برای رسیدگی به مسائل حقوقی، قضایی و پیگیری رفع اشکالات قانونی شهرداریها وجود ندارد. از سوی دیگر، بنابه دلایل عهده‌های مسئولان وزارت کشور از شهرداران حمایت جدی نمی‌کنند. در حالی که مسائل مختلفی که در برخورد با ارگانها و ادارات پیش می‌آید، در سطح مدیریت وزارتخانه‌ها بالا می‌گیرد و در موضع‌گیری آنها علیه شهرداریها، شهرداران بازنده می‌شوند بدون اینکه مرجعی از حقوق آنان دفاع کند.»

وی با اشاره به تدوین قانون شهرداریها در ۴۰ سال قبل و عدم اصلاح آن می‌گوید: «تقصیر در قوانین شهرداریها در بخشهای مختلف مشکلات زیادی برای شهرداران ایجاد کرده است. از جمله همین معافیتهای عوارضی که سازمانهای مختلف به نوعی با گذراندن تمبره و قانون دریافت می‌کنند و از پرداخت حق و حقوق شهرداریها اجتناب می‌نمایند. حال اگر شهردار ایستادگی کند و برخورد نماید، هر لحظه، احتمال برکنار شدنش وجود دارد و اگر هم بماند، امکان ادامه اقدامات برای خدمات رسانی به شهردار دچار اخلال می‌شود. در حال حاضر معافیتهای نوسازی برای برخی شرکتهای خودگردان، معافیت



عوارض برای شرکت آب و فاضلاب، وزارت بهداشت، آموزش و پرورش، وزارت علوم، ارشاد، تربیت بدنی و بسیاری از مراکز دولتی، شهرداریها را برای کسب درآمد با مشکل روبه‌رو کرده است. یعنی به جای اینکه دولت به شهرداریها کمک کند، حتی هزینه‌های خود را هم نمی‌پردازد و کسی نیست که از شهرداران در این موارد حمایت کند.

اختیاراتی که رئیس یک دانشگاه دارد بسیار بیشتر از شهردار است. به طور مثال رئیس دانشگاه تا ۵ هزار میلیون ریال هم می‌تواند از طریق مناقصه قراردادی را منعقد کند. در حالی که شهرداری شهری مانند کاشان تا ۳۰ میلیون ریال مجوز دارد و این مبلغ در برخی شهرها به ۵ میلیون ریال نیز می‌رسد!

وکیل در مورد نقش امنیت شهری و ایجاد انگیزه در مدیران شهری می‌گوید: «مدیریتی که ابزار قانونی کافی در اختیار دارد بسیار قوی‌تر از مدیریتی است که پشت خود را خالی می‌بیند، تأمین ندارد، حمایت نمی‌شود و در صورت برکنار شدن معلوم نیست چگونه و در چه شرایطی می‌تواند ادامه کار بدهد».

محمدی شهردار امیدیه نظری متفاوت دارد او معتقد است عدم امنیت شهری شهرداران در عملکرد آنان تأثیری مثبت می‌گذارد. وی می‌گوید: «اگر شهردار به امنیت شهری خود مطمئن باشد این امکان وجود دارد که کمتر برای شهر تلاش کند. اما نباید این را متکرر شد که شهرداران شهرها مثل دیگر کارکنان شهرداریها هیچ گونه صنفی برای احقاق حقوقشان ندارند. اگر چه دعوای شهرداران با سازمانهای دیگر از جمله شورای شهر به هیئت‌های حل اختلاف می‌رود، اما آنها تنها به حل مسائل اداری توجه دارند و کمتر به مسائل صنفی و وضعیت کاری شهرداران توجه می‌شود. در هر صورت شهرداران این بی‌امنی را پذیرفته‌اند و با علم به آن به ایفای مسئولیت خود ادامه می‌دهند اگر چه خلالی بزرگ در این بین وجود دارد».

#### آتش نشانی‌ها نیز درگیرند

کارشناسان معتقدند در مجموعه شهرداریها، شهرداران به دلیل شفاف نبودن حمایت‌های قانونی، نقس در قوانین شهرداریها، ناهماهنگی در سازمانهای شهرداری به دلیل متروک ماندن قوانین، از امنیت شهری کمتری برخوردارند و نبودن تشکیلاتی سازمان یافته و بی‌توجهی خود

### وقتی امنیت شهری و حمایت‌های قانونی نباشد ریسک‌پذیری و شجاعت کارکنان شهرداری از جمله شهرداران کاهش می‌یابد و جرأت اقدامات بزرگ در شهرها با توجه به پیچیدگی مشکلات شهری از آنان سلب می‌شود و محوریت شهردار به نوعی متزلزل می‌گردد

شهرداران به این مسئله، این مشکل را بزرگتر می‌نمایند، اما در سطوح پایین‌تر نیز وضعیت موجود تعریفی ندارد. بجز درصد کمی از کارمندان این ارگان که از مزایای قانونی برخوردارند بقیه نیز دچار این مشکل هستند و به دلیل نبودن تشکیلات رسمی و حتی غیررسمی، با این مسئله مواجه‌اند. کارکنان سازمان آتش نشانی نمونه‌هایی هستند که نه تنها امنیت شهری که امنیت جانی نیز ندارند. آنان به طور شیانمروزی با خطر روبه‌رو هستند، جان در کف می‌گذارند، اما زمانی که با مشکلی روبه‌رو می‌شوند حامی ندارند! برخی جان خود را از دست می‌دهند و برخی دیگر مصدوم می‌شوند و با وجود اقداماتی که برای سداوای آنان انجام می‌شود، اما به دلیل میزان صدمه وارده و مشکلات مالی دچار بحران می‌شوند. خانواده‌های راضی شناسیم که مرد خانواده در حین مأموریت دچار قطع نخاع می‌شود و همسر او برای گذران زندگی مرد معلول و فرزندان خود به رختشویی روی می‌آورد!

بر اساس آمار، میانگین کشته شدگان مأموران آتش نشانی در سال ۱۱ نفر و صدمه دیدگان ۱۳۰ نفر است.

مطری، کارشناس دبیرخانه ستاد هماهنگی امور

ایمنی و خدمات آتش نشانی وزارت کشور می‌گوید «طبق بند ۱۴ ماده ۵۵ قانون شهرداریها، شهرداریها موظف به حفظ جان مردم در مقابل حوادث طبیعی - شامل سیل، زلزله، حریق و... - و کمک به آنان هستند، اما مأمورانی که این وظیفه به آنان سپرده شده است از نظر حقوقی با مشکلات زیادی روبه‌روند. آنان دارای هویت نیستند و در بین مردم و مسئولان مملکتی جایگاه تعریف شده‌ای ندارند. او دید مسئولان، آتش نشانی تنها یک واحد خدماتی محسوب می‌شود و حتی وظیفه اصلی آنان تعریف نشده است. از سوی دیگر، شهرداری نیز که این سازمان را تحت پوشش قرار می‌دهد وظایف اصلی آتش نشانی را زیر پا می‌گذارد و از کارکنان آن برای اقدامات غیر تخصصی مثل شستن خیابانها، آب دادن بلوارها و درختان، نصب پلاکاردها و بیل بردها، شستن خانه فلان شخصیت و... استفاده می‌کند».

وظایف آتش نشانیان برای مردم شناخته شده نیست و این امر به نودن سازمانی حامی برمی‌گردد. حتی درصد زیادی از مردم هنوز شماره آتش نشانی را نمی‌دانند.

فقیدان قانونی مشخص برای حمایت کارگران در سیستم و احقاق حقوق آنان مشکل دیگری است که کارکنان آتش نشانی با آن روبه‌رو هستند. بر اساس قانون کار، کارفرما باید در مقابل کارگران پاسخگو باشد، اما آتش نشانی قانونی در این مورد ندارد. البته در حال حاضر، پیش نویس قانون آتش نشانی آماده شده و امید است که تا آخر سال به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد و با تصویب آن مشکلات پرسنلی آتش نشانیان نیز حل شود. مسئله دیگری که از نبودن قانون سرچشمه می‌گیرد سرویس دهی آتش نشانیان یا حکم‌های مختلف است؛ کارمندی، قراردادی، خرید خدمتی، ۸۰ روزه، میدانی، کارگری و... این موضوع اختلافات زیادی را در پرداخت حقوق پیش آورده است. همین مسئله مدیریت را در آتش نشانی سخت کرده است و به دلیل تفاوت زیاد و برای رعایت تعادل، مدیریت مجبور به ارائه راهکارهایی می‌شود که گاه با منع قانونی بر خورد می‌کنند».

وی نبودن متولی و سازمانی که بتواند کل آتش نشانیهای کشور را تحت پوشش قرار دهد و از آنها حمایت کند را مسئله دیگری عنوان می‌کند که آتش نشانیان با آن



روبهرو هستند که گویا دفتر برنامه‌ریزی عمرانی، بحثهایی را برای تشکیل سازمان و تشکیلاتی در این زمینه شروع کرده است.

عقاری می‌گوید: «در حالی که در بسیاری از کشورها مأموران آتش نشانی لباس فرم دارند، کارکنان آتش نشانی در کشور ما هنوز لباس یک دست ندارند و هر شهری طبق طبقه و مدیریت خود لباسی را تهیه کرده است. البته لباسی یک شکل با همکاری دانشگاه الزهراء تهران طراحی شده است که در صورت تصویب شورای علائق و نشانه‌های ریاست جمهوری به سازمانهای آتش نشانی کشور ابلاغ خواهد شد.

از آنجا که ساختار آتش نشانی کشور نظامی است، طبیعتاً باید دارای درجه و نشانی نیز باشد و نبودن این موضوع، مسائلی را در تشکیلات سازمانی آتش نشانی به وجود آورده است. ستاد آتش نشانی کشور در جاهای را طراحی کرده است که پس از تأیید مقام رهبری به آتش نشانیهای کشور ابلاغ می‌شود. علاوه بر این، سازمان آتش نشانی تهران، نشانی را که شورای این سازمان تصویب کرده است تا اواخر اردیبهشت ماه روی شانه پرسنل سازمان خود نصب خواهد کرد.

مسئله دیگری که آتش نشانان با آن روبه‌رو هستند تعدد شیفت کاری است. در حال حاضر ۸ نوع شیفت کاری در سیستم آتش نشانی کشور وجود دارد که این نیز سیستم را با مشکل روبه‌رو کرده است. در حال حاضر یک نوع شیفت کاری مورد بررسی قرار گرفته که با استعلام از سازمان GTIF و آتش نشانیهای کشور به تأیید رسیده است و مکاتبات آن با سازمان شهرداریها در حال انجام است که بعد از تأیید ابلاغ خواهد شد.

وی هزینه غذای آتش نشانان را طبق بخشنامه معاونت عمرانی وزارت کشور در سال ۱۳۷۱ مصوب سازمان امور استخدامی کشور برای کارکنان شیفتی واحدهای شهرداری ۱۳۰ تومان برای شام و ۱۵۰ تومان برای نهار عنوان کرد که این بسیار اندک است. وی گفت: «ستاد به تازگی، پیشنهاد ۱۰ هزار تومان را در ماه برای هزینه غذای پرسنل داده است که برای تصویب به اداره کل شهرداریها و سازمان برنامه‌ریزی کشوری ارسال شده است.

مسئله دیگر، تعدد حکمهای

البته قرار بود سازمان حمایت از آسیب دیدگان آتش نشانی تشکیل شود، اما این امر تا به حال تحقق نیافته است و آتش نشانان از این بابت رنج زیادی می‌برند. ۹۶ درصد از آتش نشانان با مشکل مسکن روبه‌رو هستند و از ۷ هزار و ۸۰۰ آتش نشان کشور، حدود ۸۰ درصد مسکن ندارند.

به طور کلی نبودن چارت تشکیلات سازمانی و نداشتن جایگاهی مشخص باعث بلا تکلیف ماندن آتش نشانان و بروز مسائل بسیاری در سازمان شده است. نبودن قانونی مشخص برای نحوه جذب و استخدام یکسان پرسنل و نبودن درجات و سلسله مراتب شغلی، ناهماهنگی‌هایی را بین کارکنان به وجود آورده است که مهمترین آن، تمییز جایگاه سازمانی سازمان آتش نشانی یا عدم امنیت شغلی آنان است.

کارکنان خدمات شهری و مشکلات صنفی

مسئله دیگری که هم شهرداری با آن روبه‌روست و هم کارگران خدمات شهری، موضوع «سد معبر» است. نیمی یک، پند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداریها و طبقه بندی 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 ناراحتی مردم، مظلوم نمایی متخفان و سوء استفاده مجرمان می‌شود.

چندی پیش در حادثه‌ای، یک دستفروش در درگیری با مأموران سد معبر در منطقه ۱۲ شهرداری تهران کشته شد، مثل نوجوان هندوانه فروشی که چند سال قبل در اطراف نواب دچار همین حادثه شد؛ این دو حادثه، نمونه‌ای از درگیریهای هر روزه مأموران سد معبر و برخوردهای فیزیکی آنان با کسانی است که قوانین شهری را به خاطر احتیاج خود نادیده می‌گیرند و چهره خیابان را زشت می‌کنند و عبور و مرور را مختل می‌نمایند. مأموران مجبور به جمع‌آوری آنان هستند، برای همین کار نیز حقوق می‌گیرند و اگر چه قضاتشان خیر است، اما حتی در دید عموم شهروندان هنگام درگیری با عاملان سد معبر، ظالم به شمار می‌روند و این در حالی است که وقتی باستان به محکمه می‌رسد اگر صدمه‌ای وارد کرده باشند - اگر چه در جهت انجام مسئولیت - محکوم می‌شوند و اگر نه خلاقکار با پرداخت

### فقدان قانونی مشخص برای حمایت کارگران در سیستم و احقاق حقوق آنان مشکل دیگری است که کارکنان آتش نشانی با آن روبه‌رو هستند. بر اساس قانون کار، کارفرما باید در مقابل کارگران پاسخگو باشد، اما آتش نشانی قانونی در این مورد ندارد

کارگری کارکنان آتش نشانی است که با حکم قراردادی کار می‌کنند و رسمی نشده‌اند. باید چارتهای یکسان برای این سازمان تهیه شود تا همه سازمانهای آتش نشانی کشور از یک نظام هماهنگ تبعیت کنند.

کارشناس بیمه‌بازار هم‌هنگی امور ایمنی و خدمات آتش نشانی وزارت کشور، مخاطراتی را که آتش نشانان به لحاظ حرفه‌ای با آن روبه‌رو هستند از مهمترین مسائلی عنوان می‌داند که آتش نشانان به دلیل نبودن تجهیزات مناسب ایمنی با آن روبه‌رو هستند. از سوی دیگر، بالابودن نسبت سنی آتش نشانان که ۴۸ درصد از آنان بالای ۳۰ سال سن دارند به اضافه اینکه ۷۳ درصد از پرسنل آتش نشانی سوادشان زیر سیکل است، مشکلات دیگری را دامن می‌زند.

اومی‌گوید: «خودروهایی مورد استفاده، مربوط به جنگ جهانی دوم است. لباسهای مجهر در اختیار آتش نشانان قرار ندارد، تشکیلی برای حمایت از خانواده‌های آتش نشانان شهید ایجاد نشده است و آنان که آسیب جدی می‌بینند رهایی شونند.



میانی ناچیز به کار خود باز می‌گردد و شهرداری گساری نمی‌تواند بکند مگر در گهریهای هر روزه!

شهردار تبریز می‌گوید: «برای کارگران و کارکنانی که در خط اول برخورد با ناهنجاریها و بی‌قانونیها هستند باید بیمه ویزه‌های اختصاصی باید تا در صورت بروز مشکل در زمان مأموریت، بتوانند هزینه‌ها را پس‌داخت کنند همین نرس از مراجع قضائی در بسیاری اوقات باعث می‌شود که کارگران، خوب عمل نکنند، در حالی که خود شاهد بوده‌ام همین قانون شکنان چگونه صحنه غیراخلاقی و غیر انسانی را برای مأموران که از ساخت و سازهای حوالی شهرها جلوگیری می‌کنند طراحی کرده‌اند؛ ساخت و سازهایی که توسط پاندهای قدرتمند هدایت می‌شوند.

پیشنهاد دیگر این است که ادارات حقوقی و نظام حقوقی شهرداری، تحرک ویزه‌های در این خصوص داشته باشند، از کارکنان و کارگران شهرداری حمایت قانونی بکنند و تلاش نمایند که ضابطه بودن را از قوه قضائیه اخذ نمایند و به مأموران اجرایی بدهند. از سوی دیگر، نظام پرداختها در شأن زحمات کارگران خدمات شهری نیست و در صورت اصلاح آن می‌توان از فساد احتمالی جلوگیری کرد.

وی همچنین طراحی شبکه‌های بهداشتی ویزه را از سوی معاونت خدمات شهری برای کارگران جمع‌آوری و بازیافت زباله پیشنهاد می‌کند تا بتواند در دوره‌های مشخص به چکاپ کامل بپردازد.

سیدمحمد فیاض، معاون اداره کل خدمات شهری شهرداری تهران می‌گوید: «در سازمانها و ادارات، استخدامها طبق مقررات و قوانین خاصی صورت می‌گیرد که اولین آن، داشتن ساختار سازمانی مناسب است تا بتوانند از کارمندان یا کارگران خود در کسب جایگاه مناسب خوبش حمایت نمایند. اگر پست سازمانی و مزایای مناسب آن تعریف نشود، حمایت هم صورت نمی‌گیرد. در شهرداری تهران از ۱۰ سال پیش که ساختار سازمانی کارگری حذف شد و برخی از کارهای خدماتی به پیمانکاران واگذار گردید، خلالتی را در این زمینه احساس کردیم. در سیستم شهرداری (سیستم ساختاری)، شرح وظایف، نامشخص است. در ساختار تشکیلاتی نقص وجود دارد و پیشنهادی پیش نشده است. سدمعبر باید پست سازمانی داشته باشد. طبق ساختار قدیمی شهرداری - که

در حال حاضر براساس آن کار می‌کنیم - در هر منطقه ۲ تا ۴ مقر برای جمع‌آوری سدمعبر دیده شده است. در حالی که توسعه و گسترش شهر و ساخت و سازهایی که در ۱۰-۱۵ سال اخیر انجام شده، تغییرات عمده‌ای در بافت شهر به وجود آورده است. تهران امروز با ۲۰ سال قبل تفاوت دارد، اما ساختار سازمانی شهرداری تهران طبق همان ۲۰ سال قبل است!

در سیستم پرسنلی، باید سازماندهی مناسب انجام شود تا براساس آن شرح وظایف پرسنل نیز نوشته شده و طبق آن کار شود. در تهران ۲۰ سال قبل به این اندازه ساخت و ساز نداشتیم. در حال حاضر در هر گوشه چند خانه تخریب و نوسازی می‌شود که نظارت گسترده‌ای را نیز می‌طلبد. در تهران ۲۰ سال قبل پیمانکار خصوصی نداشتیم، در حالی که امروز باید دستگاه نظارت بر ساختار پیمانکار شهری داشته باشیم، اما هنوز نتوانستیم در این مورد عمل کنیم. همه اینها به این مسئله برمی‌گردد که ما ساختار سازمانی کافی نداریم و نمی‌توانیم پرسنل را به صورت قانونی استخدام کنیم، در حالی که در سطح

**برای کارگران و کارکنانی که در خط اول برخورد با ناهنجاریها و بی‌قانونیها هستند باید بیمه ویزه‌های اختصاصی باید تا در صورت بروز مشکل در زمان مأموریت، بتوانند هزینه‌ها را پرداخت کنند**

**تا وقتی ساختار سازمانی در ادارات دولتی متناسب نشود نمی‌توانیم از کارکنان حمایت کافی بکنیم. نیروی انسانی که در سدمعبر کار می‌کند نباید معادل یک نیرویی که در یک اتاق پشت میز می‌نشیند، حقوق دریافت کند**

شهر با بسیاری از انتظارات و واقعیات روبه‌رشد روبه‌رو هستیم؛ واقعیاتی مانند لوله‌های فاضلابی که به چوب‌های آب وصل می‌شوند، سدمعبر، ساخت و ساز غیرمجاز و... برای جلوگیری از این گونه تخلفات باید در سطح شهر کار کرد. شهرداریها به همین دلیل به پیمانکاران نیروی انسانی روی می‌آورند و آنان به سفارش شهرداریها تسدای نیرو را برای انجام خدمات شهری به کار می‌گیرند؛ زیرا نمی‌توانند از راههای قانونی، پرسنل سدمعبر استخدام کنند و این در حالی است که نمی‌توان سدمعبر را به حال خود رها کرد.

نیروها در استخدام پیمانکاران هستند اما فرامین شهرداریها را اجرا می‌کنند. طبق آمار در نواحی شهرداری تهران ۱۰/۷ درصد کارمندان رسمی هستند و از حمایت شهرداری برخوردارند؛ حقوق و مزایای مناسب، بازنشستگی، بیمه شهرداری و... بنابراین عزل و نصب، اخراج و جایجایی آنان به سادگی امکانپذیر نیست. براساس همین آمار ۱۲ درصد کارمندان در نواحی شهرداری تهران کارمند قراردادی هستند و با توجه به اینکه شهرداری حق استخدام نیروی رسمی را ندارد، برای رهاشدن از پیمانکاران نیروی انسانی، قرارداد یکساله با آنان منعقد کرده‌اند. عمده این نیروها جوان و تحصیلکرده هستند، اما مانند کارمندان رسمی حمایت نمی‌شوند، عزل و نصبشان سخت نبوده و تابع قوانین اداری نیست. بیمه شهرداری هم شامل آنان نمی‌شود. حدود ۸ درصد از نیروهایی که در نواحی کار می‌کنند حق الزحمه‌ای هستند و به طور کلی ۶۸ درصد از پرسنل نیروی انسانی شهرداری تهران را همین نیروها تشکیل می‌دهند که تحت پوشش پیمانکاران نیروی انسانی قرار دارند. این نیروها بیمه تأمین اجتماعی هستند، عزل و نصب و اخراج آنان به راحتی صورت می‌گیرد و وابستگی کمتری به سیستم دارند. به همین دلیل در بین آنان فسادکاری در انجام مسئولیت کمتر است و همه اینها به دلیل نبودن ساختار مناسب سازمانی است. ما با ساختار سازمانی ۲۰ سال پیش نمی‌توانیم توقعات امروز شهر تهران را برآورده کنیم.

وی می‌افزاید: «اگرچه تلاش سیستم در حمایت از نیروهای رسمی و غیررسمی است، اما گاه قوانین و مقررات حاکم چندی ما را می‌گیرد. سعی ما این است که به نوعی مقررات اجرا شوند که حقوقی از پرسنل ضایع شود، اما سیکل اداری این کار را برای



ما مشکل ترم می کند. به عنوان مثال، برای کمک به یک نیروی سد معبر که صدمه دیده است همه مخارج او بدون نیاز به مجوز داده می شود، اما باید تر فنرها و راهکارهای آن را پیدا کرد. صادر حد اعتباراتی که شورای شهر تصویب کرده، در مقابل احکامی که دادگاهها به پرسنل آسیب دیده در هنگام انجام وظیفه و در چارچوب وظایف محوله صادر کرده اند، می توانیم کمک کنیم».

قیاض با اشاره به اینکه ساختار سازمان شهرداری طبق قانون باید پس از تأیید اداره کل تشکیلات شهرداری به تصویب شورای شهر برسد گفت: «۲ سال قبل شهرداری تهران برای حوزه های خود ساختار سازمانی اصلاحی تعیین کرد که به حوزه خدمات شهری بومی گشته ساختار سازمانی جدید را به قائم مقام شورای شهر از جناب دادند که هنوز به تصویب نرسیده است».

اعتقاد ما در شهرداری تهران بر این است که حقوقها و دریافتها باید به نوعی براساس پستیهای باشد که در آن قرار گرفته ایم. در حالی که در حال حاضر پرسنل شهرداری در مقامی کار می کنند، اما پست سازمانی دیگری دارند و براساس مسئولیتی که دارند حقوق نمی گیرند. مثلاً فردی شهردار یک ناحیه است، اما پست سازمانی کارمند معمولی را دارد. ما معتقدیم که شرایط احراز پستها باید به نوعی باشد که هر کسی نتواند به راحتی به پستهای بالای شهر دست یابد، مگر اینکه شرایط لازم را داشته باشد».

او می گوید: «تا وقتی ساختار سازمانی در ادارات دولتی متناسب نشود نمی توانیم از کارکنان حمایت کافی بکنیم. نیروی انسانی که در سد معبر کار می کند نباید معادل یک نیرویی که در یک اتاق پشت میز می نشیند، حقوق دریافت کند».

در گردهمایی معاونان خدمات شهری شهرهای مراکز استان که در بندرعباس برگزار شد مقرر شد برای 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 معاونت های خدمات شهری قرار گیرد تا پرسنل این حوزه با دلگرمی بیشتری خدمت کنند.

علاوه بر این، تصویب شد برای جلوگیری از بروز تخلفات و ایجاد تش

**در گردهمایی معاونان خدمات شهری شهرهای مراکز استان که در بندرعباس برگزار شد مقرر شد برای 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 معاونت های خدمات شهری قرار گیرد تا پرسنل این حوزه با دلگرمی بیشتری خدمت کنند**

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. به اضافه اینکه این مأموران باید از لباسهای متمایز استفاده کنند. برای گزینش این مأموران، فیلترهای خاصی در نظر گرفته شود و حداقل تحصیلات آنان دبیر است.

اما اینکه این اقدامات چه زمان به وقوع می پیوندد و چه زمان کارگزاران و کارکنان شهرداری از همه حقوق خود طبق قوانین کار بهره مند می شوند و سازمان و تشکیلاتی برای حمایت از آنان هنگام اجرای وظایف حمایت خواهد کرد جای تأمل دارد.

**تشکیلاتی صنعتی چرا و چگونه؟**  
کارکنان و کارگران شهرداری اصفهان برای تأمین مالی و مطمئن شدن از امنیت اقتصادی خود شرکتی با نام شهر و کار ایجاد کرده اند. سرمایه این شرکت با خرید سهام توسط کارکنان و کارگران شهرداری این شهر تأمین شده است. از شهردار تا کارگران خدمات شهری در این شرکت، سهام دارند. این شرکت در سال ۱۳۷۱ به ثبت رسیده است و اکنون دو شرکت اقماری دیگر نیز دارد که در شهرهای دیگر به ارائه کارهای خدماتی و عمرانی می پردازند. شهردانیا معاون شرکت می گویند: «این شرکتها هر ساله ۱۰۰ درصد سود می دهند که بین

سهامداران تقسیم می شود. براساس مصوبه قائم مقام شورای اسلامی شهر ۲۰ درصد سهام این شرکتها را شهرداری و بقیه را کارکنان آن دارند».

وی می گویند: «هدف از تشکیل این شرکت، حمایت از کارکنان شهرداری بوده است؛ کارکنانی که هیچ تشکل و صنفی را به عنوان حامی نداشتند. شهرهای زاهدان، شهرکرد، مشهد، یزد و کاشان هم اقدام به تشکیل چنین شرکتی کرده اند».

این شرکت کارهای عمرانی، خدماتی، بازرگانی و طراحی مورد نیاز شهرداری را به عنوان پیمانکار انجام می دهد. به این صورت که در مناقصه ها شرکت می کند و با قیمت پایینی که می دهد کار را می گیرد. از سوی دیگر این شرکت به عنوان ابزارزی در دست شهرداری است و در بسیاری اوقات که شرکت های دیگر توان اجرای پروژه ها را ندارند فعالیت مورد نظر را ارائه می دهد. کافی است قیمت خدمات ارائه شده از جمله محل زیاده، رفعت و روبر شهری و... را در شهر تهران با اصفهان مقایسه نماییم؛ تفاوتها فاحش است».

\*\*\*

ایجاد تشکیلاتی صنعتی به عنوان مهمترین نهاد جوامع مدنی، از آن کان نظام دموکراسی به شمار می رود و می توان از این طریق، بسیاری از مشکلات موجود و نواقص را که در قوانین و عملکرد سازمانها و ارگانها وجود دارد، اگر نه به طور کامل اما تا حدودی آنها را رفع کرد. مجموعه شهرداریها و کارکنان و کارگران فعال در آن و حتی شهرداران تا زمانی که تشکیلاتی غیردولتی را طرح ریزی نکنند برای حل مسائل مطروحه باید در انتظار بمانند. اگر چه اقداماتی در این زمینه ها انجام شده و یاد در حال شکل گیری است، اما دستیابی به وضعیت مطلوب با تلاش خودآسان امکانپذیر است. که در بطن کار بوده و مشکلات را لمس می کنند.

شهرداران، کارمندان و کارگران شهری اگر چه مشکلات صنفی متفاوتی دارند، اما ریشه آنها به نبودن تشکیلات ساختاری مناسب برمی گردد. بی توجهی مسئولان برای تشکیل نهادهای حمایتی و در این میان نقش سازمان شهرداریها برای رفع این معضلات بسیار برجسته است. اداره امور شهر اهمیت می خواهد، شجاعت، جرأت و تأمین مالی، جانی و روانی.



و ارتباط بخشهای مدیریت شهری و دولت در قانسون در قالب سازمان شهرداریها تعریف شده است.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در مورد علت تشکیل نشدن این سازمان تا کنون گفته: بر اساس اساسنامه اولیه، قرار بر این بود که سازمان شهرداریها به صورت مستقیم زیر نظر وزیر کشور تشکیل شود اما از آنجا که تشکیلات از قناتی دولت با شهرداریها، بعهدده معاونت عمرانی بود انفکاک سازمان شهرداریها از این حوزه مشکلاتی ایجاد می کرد که به همین دلیل تاکنون تشکیل این سازمان به تعویق افتاد. سرانجام پس از بررسی این موضوع قرار بر این شد که سازمان شهرداریها در حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی تشکیل شود و به مسائل شهرداریها رسیدگی کند.

رئیس سازمان شهرداریها در پاسخ به این سؤال که تصدی هست ریاست سازمان شهرداریها را توسط یکی از معاونان رئیس جمهور، چگونه ارزیابی می کند گفت: اینکه سازمان شهرداریها مستقیماً زیر نظر رئیس جمهور اداره شود، مشکلاتی ایجاد می کند این امر، نه تنها موجب تقویت این سازمان نخواهد شد، بلکه از کارایی آن نیز خواهد کاست.

خرم همچنین گفته یکی دیگر از اقداماتی که این سازمان برعهده دارد، بازرسی شهرداریها به منظور اصلاح ساختار، سیاستها و روشهاست و این امر، مضاعف بر پشتیبانی مالی و آثاری شهرداریها است. این در حالی است که وظایف یاد شده در حیطه حاکمیت است و باید توسط دولت انجام شود.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در باره ارتباط سازمان شهرداریها و شوراهای اسلامی خاطر نشان کرد: وظایف این سازمان هیچ تداخلی با امور شوراهای ندارد و مخالفتهایی که تاکنون از سوی شورای شهر تهران شده، ناشی از عدم معافه اساسنامه این سازمان بوده است. قبایل ذکر است که سازمان شهرداریها، شوراهای شهرها را نیز تحت پوشش قرار می دهد و برنامه های آموزشی - تخصصی سازمان شامل شوراهای نیز می شود.

خرم در ادامه با اشاره به انضمام دهیارها به معاونت هماهنگی امور عمرانی در آینده گفت: از آنجا که در آینده



**سازمان شهرداریها به عنوان سازمانی دولتی، حلقه واسطی بین شهرداریها و دولت است که امر انتقال مشکلات شهرداریها به دولت و حمایت و پشتیبانی شهرداریها توسط دولت را برعهده دارد**

خرم به وظیفه سازمان شهرداریها اشاره کرد و گفت: سازمان شهرداریها به عنوان سازمانی دولتی، حلقه واسطی بین شهرداریها و دولت است که امر انتقال مشکلات شهرداریها به دولت و حمایت و پشتیبانی شهرداریها توسط دولت را برعهده دارد. به عبارت دیگر، نحوه اتصال

اولین همایش معاونان عمرانی استاندارهای سراسر کشور در سال جدید به میزبانی استانداری قزوین، اردیبهشت ماه برگزار شد.

به گزارش خبرنگار ما در این همایش موضوعاتی از جمله نقش معاونان امور عمرانی در شورای برنامه ریزی توسعه استان و راهکارهای ارتقای آموزش و پژوهش در معاونتهای امور عمرانی و ابعاد و تأثیرات تشکیل سازمان شهرداریهای کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در ابتدای همایش، نکستی زهرابی، استاندار قزوین به ارائه گزارشی از وضعیت استان تازه تأسیس قزوین پرداخت و پروژه ها، فعالیتهای عمرانی و طرحهای در دست اجرای این استان را تشریح کرد.

در بخش دیگری از همایش، موضوع تشکیل سازمان شهرداریها مطرح شد و نمودار پیشنهادی تشکیلات این سازمان مورد بحث و بررسی قرار گرفت و برخی از معاونان عمرانی به اظهار نظر و نقد ساختار این سازمان پرداختند. در ادامه، احمد خرم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداریهای کشور به جمع بندی و پاسخ به مسائل مطرح شده در این زمینه پرداخت.

بامیزبانی استانداری قزوین انجام شد

## بررسی ابعاد سازمان شهرداریها در همایش معاونان عمرانی





کار پشتیبانی از شهرداریها به معنای تصدی نیست؛ برای انجام امور مربوط به تصدی، اتحادیه‌هایی تشکیل می‌شود که مستقل از دولت و متعلق به شهرداریها هستند. به عبارت دیگر، سازمان شهرداریها وظیفه هدایت، نظارت و سیاستگذاری متعلقه‌ای را برعهده دارد و باید به دولت و مجلس، طرح و پیشنهاد ارائه نماید. از امور اجرایی احتراز کند و آن را به اتحادیه‌ها واگذار نماید.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور به جذب نیروهای کارشناسی و این در شعب استانی سازمان شهرداریها اشاره کرد و گفت: به موجب قانون، شعب‌های استانی موظف‌اند برای پشتیبانی شهرداریها به جذب نیروی متخصص بپردازند. همچنین بخشی از اعتبارات سازمان به تأمین نیروی انسانی اختصاص یافته است. نکته دیگر اینکه آن دسته از پستهای امور عمرانی که متناصب با سازمان نیستند باید اصلاح شوند.

**وظایف این سازمان هیچ تداخلی با امور شوراهای ندارد و مخالفتیایی که تاکنون از سوی شورای شهر تهران شده، ناشی از عدم مطالعه اساسنامه این سازمان بوده است. قابل ذکر است که سازمان شهرداریها، شوراهای را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد و برنامه‌های آموزشی - تخصصی سازمان شامل شوراهای نیز می‌شود**

ریاست شخصی به اتکساب معاون عمرانی، با قوت بیشتری پیگیری شود. خرم درباره اینکه سازمان شهرداریها وظیفه تصدی را نیز برعهده دارد یا صرفاً بر امور شهرداریها نظارت می‌کند گفت:

دهیارها نیز به این معاونت سپرده خواهند شد. لزوم هماهنگی میان مسائل مبتلا به شهر و روستا و اقداماتی در جهت حل مشکلات آنها بیش از گذشته احساس می‌شود و سازمان شهرداریها می‌تواند برای ایجاد این هماهنگی، به عنوان مرکز نقل و اتاق فرماندهی عمل نماید؛ همچنین در زمینه برخورد با مسائلی مانند حوادث غیرمترقبه در شهرها و روستاها نیز وحدت رویه ایجاد نماید.

رئیس سازمان شهرداریها در باره تشکیلات این سازمان در استانها گفت: در این زمینه دو نظریه مطرح است؛ یکی اینکه سازمان همیارها در استان ریاست این سازمان را برعهده بگیرد و دیگر اینکه معاونان امور عمرانی در استانها ریاست آن را عهده‌دار شوند. اما به نظر می‌رسد که در صورت انتقال دفاتر شهر و روستا به سازمان شهرداریها و تغییر عنوان آن، مسائل شهرداریها با وجود ریاست معاون عمرانی استاندار و یا



## انتشارات سازمان شهرداریهای کشور منتشر کرد:

۲۴ شماره ماهنامه شهرداریها

۴ شماره فصلنامه مدیریت شهری

بیش از صد عنوان کتاب در زمینه های برنامه ریزی و مدیریت شهری

عناوین کتب موجود به شرح زیر است:

قیمت به ریال

- شیوه های تحقق طرحهای توسعه شهری - جلد دوم: بررسی تجارب تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری در ایران ۷۵۰۰
- شیوه های تحقق طرحهای شهری در ایران - جلد سوم: تدوین شیوه های مناسب تهیه طرحهای شهری در ایران ۷۰۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد اول: شهرسازی ۴۵۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد هفتم: مواد زاید جامد شهری ۵۴۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد هشتم: تأسیسات خدمات شهری ۵۵۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد نهم: فضاهای سبز شهری ۶۵۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد دهم: فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی ۶۵۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد یازدهم: مدیریت شهری ۸۵۰۰
- کتاب سیزده شهرداری - جلد دوازدهم: طراحی فضاهای و مبلمان شهری ۹۰۰۰
- مدیریت اجرایی "مادر شهر" سنول ۴۲۰۰
- آشنایی با خدمات آتش نشانی در جمهوری خلق چین ۴۰۰۰
- مبلانی آتش نشانی ۸۵۰۰
- مدیریت مواد زاید جامد شهری - جلد اول: مدیریت دفع، بازیافت مواد زاید جامد شهری در جهان ۹۰۰۰
- طرح جامع بازیافت دفع مواد زاید جامد شهری کشور - جلد دوم: مدیریت دفع و بازیافت مواد زاید جامد شهری در ایران ۸۰۰۰
- بررسی و تدوین راه حلهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد اول: روشهای تعیین هزینه ها و درآمدها و تحلیل ساختار مالی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور ۱۷۰۰
- بررسی و تدوین راه حلهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد دوم: تدوین روش تعیین میزان کرایه جابه جایی مسافر در سامانه اتوبوسرانی شهری کشور ۴۵۰۰
- مشارکت در اداره امور شهرها - جلد اول: بررسی الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها (تجارب جهانی و ایران) ۸۰۰۰
- گزارش فویسی علل حریق: راهنمای تنظیم گزارش کارشناسی حریق ۶۵۰۰

متقاضیان علاوه بر مراجعه حضوری به نمایندگی های انتشارات و کیوسکهای معتبر روزنامه فروشی می توانند مبلغ نشریات مورد درخواست را به شماره حساب ۹۰۰۲۴ بانک ملی، شعبه وزارت کشور - قابل واریز در تمام شعب بانک ملی - به نام سازمان شهرداریها کشور واریز و اصل فیش بانکی را به آدرس انتشارات ارسال دارند. (هزینه ارسال نشریات به عهده انتشارات است.)



## با هدف کاهش ترافیک مرکز شهر شهرداری یزد به شهروندان دوچرخه امانت می دهد

شهرداری یزد به منظور ترویج استفاده از دوچرخه و کاهش بار ترافیکی در مناطق مرکزی شهر با اجرای طرح «طوق زرین» به شهروندان دوچرخه امانت می دهد.

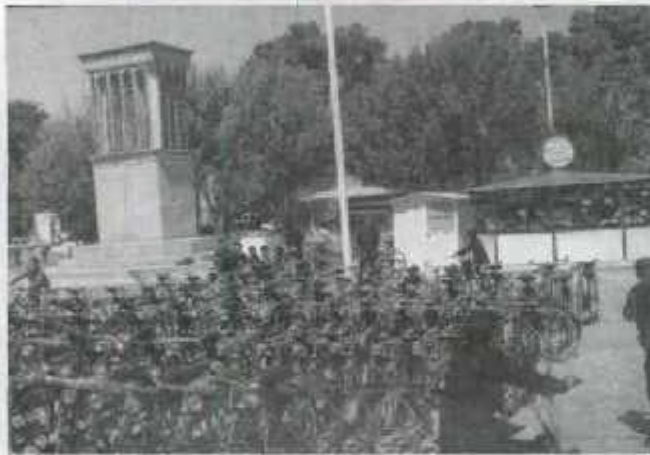
محمد مهدی شرافت، شهردار یزد،

مخلوبه مرکزی شهر، کاهش مصرف سوخت، کاهش هزینه مرمت و نگهداری معابر و... کمک شایانی بنماید. وی ادامه داد: در شهرداری یزد به دلیل سابقه و زمینه موجود در مورد استفاده از دوچرخه در میان مردم این شهر، این وسیله نقلیه به عنوان بهترین

در چند نقطه شهر، ایستگاههایی با عنوان «طوق زرین» طراحی و آماده شده اند که در هر ایستگاه ۱۰۰ دستگاه دوچرخه با تجهیزات جانبی مانند چراغ و... آماده تحویل به متقاضیان است

وی همچنین در مورد نحوه استفاده شهروندان از طرح یاد شده گفت: تمامی همشهريان می توانند با مراجعه به محل ایستگاهها یا شهرداری با ارائه معرفی نامه از محل اشتغال و مدارک پرسنلی، کارت عضویت دریافت نمایند و در هر زمان که مایل باشند با مراجعه به ایستگاه بدون صرف هیچ گونه هزینه ای، یک دستگاه دوچرخه تحویل بگیرند و از آن در سطح شهر استفاده نمایند.

شرافت در مورد میزان هزینه صرف شده برای این طرح گفت: طرح طوق



زرین با مشارکت بخش خصوصی به اجرا درآمده و در مجموع، خرید دوچرخه ۵۰ میلیون ریال و آماده سازی ایستگاهها ۴ میلیون ریال هزینه برداشته است. هزینه پرسنلی و تجهیزات رایانه ای را نیز باید به این موارد اضافه کرد.

شهردار یزد در پاسخ به این پرسش که با توجه به آمار موجود در باره حادثه خیز بودن خیابانهای شهر یزد و عدم امنیت کافی برای تردد موتور و دوچرخه، چه کرده اید گفت: شهرداری قصد دارد برای رفع این مشکل، شبکه هایی ویژه برای تردد دوچرخه در سطح شهر با هزینه ای معادل یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریال راه اندازی کند. در این صورت عدم اطمینان مردم از ایمنی تردد با دوچرخه مرتفع خواهد شد.

شایان ذکر است که وجه تسمیه «طوق زرین» در این طرح این است که کلمه طوق به معنای رنگ دوچرخه و زرین نیز حکایت از ارزش این وسیله دارد.

گزینه موجود انتخاب گردید و سپس به منظور ترویج استفاده از این وسیله در میان شهروندان در مورد ابتکارهایی که برای مردم جذابیت نیز داشته باشد انگوهایی ارائه شد تا آنان بدون هیچ گونه صرف هزینه ای در طرح پیاد شده

در حاشیه همایش شهرداران شهرهای بالای یک صد هزار نفر در تهران در مورد هدف از اجرای این طرح به خبرنگار ما گفت: مشکلاتی که امروزه به علت ترافیک روزافزون و آلودگی شدید هوا محیط زیست را در شهرها تهدید می کند

تمامی همشهريان می توانند با مراجعه به محل ایستگاهها یا شهرداری با ارائه معرفی نامه از محل اشتغال و مدارک پرسنلی، کارت عضویت دریافت نمایند و در هر زمان که مایل باشند با مراجعه به ایستگاه، بدون صرف هیچ گونه هزینه ای، یک دستگاه دوچرخه تحویل بگیرند و از آن در سطح شهر استفاده نمایند

مشارکت نمایند. شهردار یزد در توضیح بیشتر این طرح گفت: در چند نقطه شهر، ایستگاههایی با عنوان «طوق زرین» طراحی و آماده شده اند که در هر ایستگاه ۱۰۰ دستگاه دوچرخه با تجهیزات جانبی مانند چراغ و... آماده تحویل به متقاضیان است.

مدیران شهری را بر آن داشته است تا تدابیر مختلفی برای حل این معضل بزرگ بیندیشند، یکی از تدابیر پیش بینی شده، جایگزین کردن وسائط نقلیه غیر آلاینده به جای وسائط نقلیه ای است که با سوختهای فسیلی کار می کنند. در این جهت دوچرخه می تواند در رفع آلودگی هوا، روان سازی ترافیک در



در اردبیل

## مردم زباله می دهند مواد شوینده می گیرند

معاونت خدمات شهری شهرداری اردبیل با اجرای موفق طرح بازیافت زباله از مبدأ، در عوض زباله های بازیافت شده، به مردم مواد شوینده و پول نقد می دهد.

غلامرضا نیازمندی، معاون خدمات شهری شهرداری اردبیل در حاشیه گردهمایی معاونان خدمات شهری در بندر عباس در باره این طرح به خبرنگار ما گفت: پس از بحث و بررسی های فراوان در همایش های قلی معاونان خدمات شهری، شهرداری اردبیل بر آن شد تا با آموزش شهروندان اردبیلی، طرح جدید بازیافت

با اجرای این طرح، علاوه بر واگذاری بخشی از امور اجرایی به بخش خصوصی، ماهانه ۲۵ میلیون ریال درآمد نیز، عاید شهرداری می شود. همچنین از آنجا که مشکل دفع زباله های غیر قابل بازگشت به چرخه طبیعت باعث آلودگی محیط زیست می شود، با اجرای این طرح، بخش اعظمی از این مشکل نیز حل شده است.

نیز، عاید شهرداری می شود. همچنین از آنجا که مشکل دفع زباله های غیر قابل بازگشت به چرخه طبیعت باعث آلودگی محیط زیست می شود، با اجرای این طرح، بخش اعظمی از این مشکل نیز حل شده است. به طور کلی، از این طریق بخش یزرگی از مشکل زباله حل شده و هزینه های مربوط به آن نیز کاهش یافته است. علاوه بر این، به این شکل برای تعدادی از بیکاران محلی هم اشتغال زایی شده و بخشی از معضل زباله دزدی و استفاده غیر بهداشتی از زباله های بازیافتی نیز برطرف شده است.

نیازمندی به بحث جمع آوری زباله از سطح شهر اشاره کرد و گفت: در حال حاضر، حدود ۶۰ دستگاه از ماشین آلات سبک و سنگین، وظیفه جمع آوری و حمل زباله را بر عهده دارند که هزینه سنگینی به شهرداری تحمیل می کند. شهرداری برای کاهش هزینه ها تصمیم گرفته با نصب یک پاسکول، به تناسب وزنی تحویل زباله، هزینه پرداخت کند و این موضوع موجب می شود که پیمانکاران ناگزیر به بیشتری به جمع آوری زباله بپردازند. همچنین این موضوع باعث تسریع در تحویل زباله به شهرداری و کاهش استفاده از ماشین آلات می گردد.

وی همچنین در مورد نحوه استفاده از زباله های تفکیک شده گفت: این زباله ها اعم از پلاستیک، شیشه و فلزات پس از خرد شدن، توسط پیمانکاران به تهران منتقل می شوند و نان خشک در بافتی با نظارت عوامل بهداشتی شهرداری به مصرف دام و طیور می رسد.



این طرح به آنان ارائه نمودیم. نیازمندی ادامه داد: شهرداری برای تشویق شهروندان، به افرادی که بیشترین زباله تفکیک شده را تحویل دهند جایزه می دهد؛ به این صورت که شهرداری قشقهایی را چاپ نموده و در ازای تحویل ۵ هزار ریال زباله، یک قبض می دهد که در آخر هر ماه قرعه کشی می شود و در نهایت به ۶ نفر از افرادی که قبض گرفته اند سکه بهار آزادی اهدا می گردد.

معاون خدمات شهری شهرداری اردبیل در مورد فوائد و مزایای اجرای این طرح گفت: با اجرای این طرح، علاوه بر واگذاری بخشی از امور اجرایی به بخش خصوصی، ماهانه ۲۵ میلیون ریال درآمد

زباله از مبدأ را اجرا نماید و در قبال دریافت زباله های تفکیک شده، به آنان انواع مواد شوینده تحویل دهد.

وی در توضیح بیشتر گفت: از آنجا که اسکانات شهرداری در حد مطلوبی نیست، کار را با چرخ های دستی موجود توسط پیمانکاران آغاز کردیم؛ به این صورت که روی چرخ دستیها شرح مختصری از طرح و قیمت خرید مواد بازیافتی درج شده است.

وی افزود: ما برای اجرایی بهتر این طرح، پیش از اجرا سروشورها را که حاوی مطالب آموزشی در این زمینه بود بین خانواده ها توزیع کردیم و آموزش های لازم را در مورد تفکیک زباله و فوائد اجرای





سندج - مسجد مطمح

## شهرداری سندج و حل مشکل اموال متروکه

شهرداری سندج با تدوین آیین‌نامه‌ای، مشکلات ناشی از اموال متروکه‌ای را که از متخلفان رفع سد معبر ضبط می‌شود بر طرف نمود.

پیمان سندجی، معاون خدمات شهری شهرداری سندج در حاشیه گردهمایی معاونان خدمات شهری در بندرعباس به خبرنگار ما گفت: با توجه به اینکه اموال به دست آمده از رفع سد معبر، مشکلاتی را برای شهرداری ایجاد

**با توجه به اینکه اموال به دست آمده از رفع سد معبر، مشکلاتی را برای شهرداری ایجاد کرده بود با تدوین آیین‌نامه‌ای پس از دریافت هزینه حمل و نقل و انبارداری، این اموال مسترد می‌شود. این امر تأثیر بسزایی در کاهش ایجاد سد معبر داشته است**

کرده بود با تدوین آیین‌نامه‌ای پس از دریافت هزینه حمل و نقل و انبارداری، این اموال مسترد می‌شود. این امر تأثیر بسزایی در کاهش ایجاد سد معبر داشته است. اموال قاسد شدنی نیز پس از اخذ مجوز از مراکز بهداشت به مراکزی چون مدارس و خانه سالمندان تحویل می‌شود.

وی همچنین در باره تبلیغات شهری و بی‌نظمی‌هایی که از آن ناشی می‌شد گفت: به منظور ساماندهی تبلیغات شهری، آیین‌نامه‌ای تدوین شده است که در آن مواردی از جمله نحوه صدور مجوز، هزینه‌ها و مکان‌های مجاز نصب تابلوهای تبلیغاتی و جریمه متخلفان مطرح گردیده است.

در این آیین‌نامه بابت نصب هر پلاکارد در سطح شهر ۲ هزار ریال اخذ می‌گردد و این موضوع باعث کاهش چشمگیر نصب پلاکارد در سطح شهر شده است.

سندجی همچنین به خدمات اتوبوسرانی اشاره کرد و گفت: در گذشته خدمات اتوبوسرانی به صورت رایگان در اختیار آگاهین قرار می‌گرفت، اما اکنون هزینه خدمات ارائه شده از آنها دریافت می‌شود. این امر باعث ایجاد درآمد برای سازمان اتوبوسرانی شده است.

بیشتر میان شهرداری و قوه قضائیه شده است.

الماسوندی، همچنین در مورد راه‌اندازی کارخانه کبوست در کرمانشاه گفت: از آنجا که مرحله تفکیک زباله در تهیه کود آلی از حساسیت قابل توجهی برخوردار است و هزینه سنگینی دارد، شهرداری بر آن شد تا مرحله تفکیک، در منازل صورت پذیرد. به این منظور، به مدت یک ماه دانشجویان دختر و پسر پس از فراگیری موارد لازم به منازل، محل کسب، یادگانه‌ها و کارگاه‌های موجود در سطح شهر مراجعه کردند و با آموزش چهره به چهره و ارائه بروشور، آموزش‌های لازم به شهروندان ارائه گردید. به این شکل، بخش بزرگی از زباله‌های شهر به صورت تفکیک شده به کارخانه کبوست منتقل می‌گردد و این موضوع، باعث افزایش کیفیت کود تولیدی و کاهش هزینه‌های شهرداری شده است.

سازهای غیرمجاز در سطح شهر، واحد پلیس ساختمان را در شهرداری تشکیل داد.

سیاوش الماسوندی، معاون خدمات شهری شهرداری کرمانشاه که در حاشیه گردهمایی معاونان خدمات شهری مرکز استان با خبرنگار ما گفتگو می‌کرد در مورد این طرح گفت: به منظور اجرای احکام کمیسیونهای ماده ۷۷، ۱۰۰ و ۵۵ واحدی به نام پلیس ساختمان در واحد اجراییات شهرداری کرمانشاه تأسیس شده است که به مثابه یک پاسگاه انتظامی عمل می‌کند و رابطی میان شهرداری و قوه قضائیه است.

وی در توضیح بیشتر گفت: واحدهای پلیس ساختمان در مناطق مختلف شهرداری مستقر شده‌اند و در صورت مشاهده تخلف ساختمانی در سطح شهر، رأساً بزرگ بازرجویی و بزرگ اختصار صادر می‌کنند و کار را تا پایان انجام می‌دهند. این موضوع باعث تسریع در انجام رسیدگی به تخلفات و هماهنگی

## استقرار پلیس ساختمان در شهرداری کرمانشاه



کرمانشاه - طاق بستان

شهرداری کرمانشاه به منظور تسریع در جلوگیری از ساخت و



# مفهوم، جایگاه و نقش روابط عمومی در شهرداری

روابط عمومی شهرداری تربیت حیدریه

همان طور که ذکر شد، مفهوم عام روابط عمومی یا مفهوم خاص آن ارتباط دارد و این ارتباط از دو جنبه قابل بررسی است: اول اینکه شخصی که متصدی پست روابط عمومی در یک ارگان است، در ابتدا باید خود، دارای روابط عمومی شخصی قوی باشد (قسمت اول از مفهوم عام روابط عمومی)، به عبارت دیگر، در ایجاد ارتباط مناسب با افراد و جلب اعتماد دیگران مهارت داشته باشد و مهارت‌های کلامی و غیر کلامی و نحوه استفاده از آنها را به خوبی بداند؛ زیرا شخصی که فاقد این ویژگیها باشد، به احتمال قوی در انجام وظایف تخصصی روابط عمومی نیز موفق نخواهد بود. دوم اینکه بخشی از رویکردهای اجتماعی روابط عمومی یک سازمان با «افکار عمومی» مرتبط است؛ بنابراین باید با نگرش‌های حاکم بر روابط موجود در جامعه‌ای که با آن سروکار دارد آشنا باشد (قسمت دوم از مفهوم عام روابط عمومی).

با این مقدمه، به قسمت اصلی بحث یعنی روابط عمومی به مفهوم خاص آن می‌پردازیم. روابط عمومی به مفهوم خاص آن یعنی هنری برای کوشش در راهیابی، پذیرا نمودن هدفها و کارها به مردم از راههای گوناگون بر مبنای شناخت جامعه و افکار عمومی و با آگاهی کامل از اهداف سازمان متشوع.

با شکل گیری شوراهای شهر و راهیابی چکیده و عصاره جامعه در امر مدیریت شهردارها، وظایف و کارکردهای روابط عمومی نیز متحول می‌شود؛ زیرا این افراد برخاسته از بطن جامعه و عموماً آشنا با خواسته‌ها و داشته‌های مردم و در تعامل تنگاتنگ و نزدیک با آنان هستند.

اما این نه تنها به کم رنگ شدن نقش روابط عمومی نمی‌انجامد، بلکه در این صورت حتی سنگینی بیشتری بر دوش روابط عمومی شهردارها احساس می‌شود؛ زیرا بخش نسبتاً چشمگیری از وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی شهر با همکاری، هماهنگی و کمک روابط عمومی شهردارها میسر می‌شود.

اما از آنجا که روابط عمومی شهردارها نقش بارز و خطیری در ایجاد ارتباط اطلاعاتی بین مردم و مدیران شهری (شهردار و شورای شهر)، همچنین شناسایی ناهماهنگیها و کم و کاستیهای موجود بین بخشهای مختلف اداری شهرداری و زمینه‌سازی برای رفع آنها دارند، مدیران شهرداری با درک اهمیت این وظایف و کارکردها باید به دو نکته توجه داشته باشند:

اول اینکه در برنامه‌ریزیها و تصمیمات کلان اداری و شهری، تصمیم‌گیری برای برگزاری جلسات و مراسم داخلی، مشارکت در جلسات هماهنگی بین ادارات شهرستان و تصمیمات متخذه و ایجاد تغییر و تحول در سطوح مدیریتی نوایس و بخشهای اداری، به واحد روابط عمومی اهمیت لازم را بدهند، از اطلاعات، تجارب و نظرات این واحد استفاده نمایند و به طور متقابل، اطلاعات لازم را در اختیار آن قرار دهند.

روابط عمومی دارای دو مفهوم کاربردی عام و خاص است و از مفهوم عام آن، دو برداشت استنباط می‌شود:

- ۱- کیفیت ارتباط یک شخص با فرد یا افراد جامعه پیرامون خود.
- ۲- تعیین نگرش‌های حاکم بر روابط موجود در یک جامعه.

اصطلاح روابط عمومی در مفهوم خاص خود به معنای بخش، دایره، واحد و یا قسمتی خاص از یک ارگان دولتی یا غیردولتی است.

گرچه آنچه در این مبحث مدنظر ماست، مفهوم خاصی روابط عمومی است، اما از آنجا که دو مفهوم روابط عمومی (عام و خاص) در کارکردها و رویکردهای اجتماعی، به هم

## متصدی پست روابط عمومی در ابتدا باید در ایجاد ارتباط مناسب با افراد و جلب اعتماد دیگران مهارت داشته باشد و مهارت‌های کلامی و غیر کلامی و نحوه استفاده از آنها را به خوبی بداند

آمیخته و مرتبط با یکدیگر است، ناگزیر راجع به قسمت نخستین، یعنی مفهوم عام روابط عمومی نیز مطالبی بیان می‌شود. قسمت اول از مفهوم عام روابط عمومی، یعنی کیفیت ارتباط یک شخص با فرد یا افراد جامعه پیرامون خود، با میزان موفقیت یا عدم موفقیت آن فرد در ایجاد ارتباط مناسب و دوستانه با جامعه پیرامون خود و جلب اعتماد دیگران و تداوم این فرآیند سنجیده می‌شود؛ یعنی اینکه فرد در ایجاد ارتباط با دیگران و کسب اعتماد و توجه دیگران به خود موفق یا ناموفق عمل می‌کند. بررسی این مطالب که چگونه و چرا یک فرد در ایجاد ارتباط با دیگران و کسب اعتماد دیگران موفق یا ناموفق است، مبحثی پیچیده است و به عوامل روانشناختی و جامعه‌شناختی متعددی بستگی دارد که از حوصله این نوشته خارج است.

قسمت دوم از مفهوم عام روابط عمومی به چگونگی وضعیت روابط بین افراد، گروهها و خانواده‌ها در یک جامعه (روابط عمیق یا سطحی، سرد یا صمیمانه، خوب یا بد و...) و به عوامل تأثیر گذار بر این روابط می‌پردازد.



دوم اینکه سعی نمایند متصدیان روابط عمومی را از بین افراد واقع بین و کارشناس انتخاب نمایند؛ زیرا اگر قرار است برنامه‌ریزی‌های شهری براساس اطلاعات دقیق انجام شود و بخشی از این اطلاعات و داده‌ها از طریق روابط عمومی کسب شود، لازم است که متصدیان روابط عمومی، افراد واقع بین باشند و درک درستی از خواسته‌ها و دانسته‌های جامعه به دست آورند و منتقل نمایند؛ علاوه بر این، در کسب اطلاعات و نظرسنجی‌ها از راه‌های مختلف نیز مهارت لازم را داشته باشند. همچنین با نقشی که روابط عمومی‌ها در زمینه‌سازی جهت هماهنگی و بسالارفتن کنش‌آیی بخش‌های اداری

شهرداری بازگو شود، این کار می‌تواند از طریق پرسشنامه، فیلم، نوار، تدارک صندوق پیشنهادها، تدارک صندوق پستی و... انجام شود.

علاوه بر این، گستره این کار کرد روابط عمومی، مجموعه بخش‌های اداری شهرداری را پوشش می‌دهد و در این فرایند، ضمن ایجاد زمینه‌های همکاری بیشتر و بهتر دوایسر شهرداری، تغذیه اطلاعاتی و علمی کارکنان، مسائل و موانع کاری، تلافی و چالش‌های کاری و پیشنهادها و نظرات کارکنان شهرداری را برای هسته مدیریتی شهرداری نیز بازگو می‌کند.

۲- پذیرش مسئولیت برگزاری مراسم، سمینارها، نشست‌ها و جلسات: روابط عمومی در این بخش از کارکرد خود با پذیرش تقوله نظرات دیگران بویژه اعضای شورای اسلامی شهر، نقش هماهنگی و اجرایی را نیز برعهده می‌گیرد.

۳- ایجاد ارتباط مناسب با سایر ادارات شهرستان: این کارکرد، بخشی دیگر از مقوله ایجاد ارتباط با مردم است، اما با این تفاوت که در اینجا طرف مقابل روابط عمومی، نهادهایی هستند که دارای نقش اجرایی هستند و تأثیرگذار در شهرند. این ارتباط می‌تواند از نظر اطلاع‌رسانی دو طرفه و جذب مشارکت مثبت مسئولان و کارکنان سایر ادارات، امور شهری و شهرت‌یابی با اهمیت قلمداد شود.

۴- روابط عمومی به عنوان پلی مستحکم و مورد اعتماد بین کارکنان شهرداری و مدیرین: این جریان می‌تواند به عنوان یکی از کارکردهای ظریف و حساس روابط عمومی به شمار آید. ایفای نقش مثبت و درست روابط عمومی در این مورد می‌تواند منجر به تصمیم‌گیری صحیح مدیریت در مهره‌چینی و تعویض وظایف و اختیارات بشود و تأثیر غیرقابل انکاری در از بین بردن ناهماهنگی، تداخل در وظایف، اختلافات و... داشته باشد. میزان موفقیت روابط عمومی در این کار کرد به عواملی بستگی دارد که یکی از آنها پذیرش قابلیت روابط عمومی در انجام این کار کرد از سوی مدیریت شهرداری است.

۵- رسیدگی به شکایات: روابط عمومی به عنوان نهادی مردمی، باید این نگرش را در مردم ایجاد کند که در مرحله بروز اختلافات و سوءتفاهم بین مردم (ارباب رجوع) و مسئولان پاسخگویی به مردم در شهرداری، همواره مرجعی قابل اعتماد و مسئول برای شنیدن شکایتهای مردم و موسطف به برطرف کردن این اختلاف وجود دارد. البته ایجاد زمینه‌هایی برای تقدیر از کارکنانی که تلاش زیادی دارند نیز در همین مقوله می‌گنجد.

در شهرداری‌های بزرگ، با روابط عمومی‌هایی که به صورت حرفه‌ای عمل می‌کنند، امور فرهنگی، بخش یا زیرمجموعه‌ای از روابط عمومی محسوب می‌شود. با توجه به زمینه‌های گسترده‌ای که شهرداری‌ها در امور فرهنگی دارند و همچنین نقش بازاری که در ارتقای سطح فرهنگ عمومی دارند، لازم است تا روابط عمومی با استفاده از تخصص و همکاری صاحب‌نظران و بهره‌گیری از حمایت‌های مدیریت شهرداری به این امر مهم بپردازد و زمینه‌های جلب مشارکت‌های فرهنگی جامعه را فراهم آورد.

### بخش نسبتاً چشمگیری از وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی شهر با همکاری، هماهنگی و کمک روابط عمومی شهر دار بها میسر می‌شود

### روابط عمومی باید این نگرش را در مردم ایجاد کند که همواره مرجعی قابل اعتماد و مسئول برای شنیدن شکوائیه‌های مردم وجود دارد

شهرداری دارند، متصدیان روابط عمومی باید از خصلت تعصب، حب و بغضها، کینه‌توزی و تملق‌گویی به دور بوده و مورد اعتماد مدیران شهرداری باشند.

با توجه به موارد فوق، کارکردهای روابط عمومی شهرداری‌ها را می‌توان به شرح زیر بیان کرد:

۱- اطلاع‌رسانی صحیح، دقیق و چند جانبه: روابط عمومی شهرداری در این بخش از کارکرد خود، گزارش اقدامات انجام شده، در حال انجام و برنامه‌های آینده شهرداری را از راه‌های گوناگون به گوش مردم می‌رساند، تا هم پیش زمینه‌هایی برای پذیرش این اهداف و برنامه‌ها به وجود آید و هم زمینه‌هایی جلب مشارکت مردم در طرح‌های شهرداری فراهم شود. برای رسیدن به این هدف، روابط عمومی می‌تواند از ابزارهای مانند انتشار اطلاعیه‌ها و اخبار در جراید، انتشار اطلاعیه‌های مستقل، برگزاری جلسات پرسش و پاسخ، استفاده از پلاکاردها و تابلوهای تبلیغاتی سطح شهر، فراهم کردن زمینه‌هایی برای بازدید مردم از طرح‌های عمرانی، برگزاری نمایشگاه، برگزاری جلسات سخنرانی توسط مدیران شهرداری در مدارس، محله‌های شهر و مساجد و... استفاده نماید.

در بخش دیگری از این کارکرد روابط عمومی (اطلاع‌رسانی) لازم است تا از راه‌های گوناگون نظرات، پیشنهادها، انتقادات، انتظارات، توانمندی‌ها و کاستی‌های جامعه به مدیران



## تشکیل گروه آتش نشانان داوطلب در خرم آباد



گروه آتش نشانان داوطلب در خرم آباد با پیگیری دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور تشکیل شد. در این حرکت که با استقبال کم سابقه شهروندان خرم آبادی انجام شد ۴۰۰ تن -

که ۳۰۰ تن از آنان بانوان بودند - شرکت نمودند. در این طرح، شهر خرم آباد منطقه بندی شد و داوطلبان براساس محل سکونت خود به گروه های ۱۰ نفره تقسیم شدند که هر گروه دارای یک سرگروه و

یک معاون بود.

در طرح یاد شده داوطلبان، آموزش های مختلف مقدماتی و عمومی اسناد و نجات، نحوه کار با دستگاه های اطفای حریق، اسناد رسانی به هنگام حوادث غیر متوقعه و... را فرا گرفتند و گواهینامه ایمنی دریافت نمودند.

برخی وظایف داوطلبان عبارت است از همکاری با نیروهای آتش نشانی در عملیات اطفای حریق، کمک به افراد آسیب دیده از حوادث و نجات آنان، کوشش در برقراری ارتباط با شهروندان و انتقال توصیه های ایمنی به آنان.

شایان ذکر است که به منظور ارتقای سطح کیفی و کیفی فعالیتها و افزایش روحیه کاری در داوطلبان، به افرادی که اقدامات مؤثر و قابل توجهی در هنگام عملیات اسناد و نجات انجام دهند پاداش در خور توجهی نیز اعطای می شود.

## مشارکت اهالی شهرداری منطقه چهار تبریز در عمران محله ها

اهالی برخی محله های شهرداری منطقه چهار تبریز تصمیم گرفتند در عمران محله های خود به شهرداری کمک کنند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری، منطقه چهار تبریز از آنجا که کوچه های فرعی این منطقه عرض کمی دارند و مشکلاتی را برای شهروندان پدید آورده اند، اهالی منطقه بر آن شده اند تا با عقب نشینی اسلاک خود به شهرداری در بهسازی محله های یاری رسانند.

اهالی منطقه یاد شده تاکنون به صورت داوطلب، ۵۰ واحد مسکونی خود را تخریب کرده اند و ۲۸۵ خانوار نیز برای تخریب و عقب نشینی اسلاکشان با شهرداری به توافق رسیده اند.

شایان ذکر است که در این محله ها یک هزار و ۸۰۰ حلقه چاه فاضلاب وجود دارد که مشکلات و خطرات عدیده ای را برای ساکنان آن به وجود آورده است، اما با تعریض کوچه ها امکان اتصال منازل این منطقه به فاضلاب شهری فراهم شده

است.

این در حالی است که شهرداری نیز به اهالی، قول مساعد داده است که مصالح ساختمانی آنان را تأمین نماید. همچنین قرار است شهروندان از تسهیلات بانکی نیز در اجرای این پروژه بهره مند شوند.

اهالی این منطقه انتظار دارند در آینده خدمات شهری مانند آتش نشانی، اورژانس، فضای سبز و... به طور اصولی به آنان عرضه شود.

## افزایش ۳۰ درصدی بودجه شهرداری رشت



شهردار رشت گفت: بودجه شهرداری در سال ۱۳۸۰ یا ۳۰ درصد افزایش، نسبت به سال قبل تصویب شد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری رشت، رحمت حمیدی، شهردار این شهر در مورد بودجه سال ۱۳۸۰ شهرداری گفت: بودجه شهرداری پس از بررسی شورای شهر در حدود ۷۰ میلیارد ریال به تصویب رسید. از این مبلغ ۴۰ میلیارد و ۳۷۰ میلیون ریال هزینه های عمرانی و ۳۰ میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال، هزینه های جاری را در برمی گیرد.

حمیدی در مورد دیگر اقدامات شهرداری رشت گفت: به منظور جلوگیری



از ساخت و سازهای بی‌رویه و غیرمجاز و تبعات منفی ناشی از آن در سال جاری، طرح ایجاد کمربند سبز برای شهر رشت در دست اقدام است و عملیات اجرایی آن به زودی آغاز می‌شود.

وی همچنین به بحث تاکسیرانی رشت اشاره کرد و گفت: از آنجا که نظارت بر تاکسیرانی برعهده شهرداری است و تاکنون در شهر رشت سازمان تاکسیرانی تأسیس نشده بود شهرداری، سازمان تاکسیرانی را تشکیل داد و نظارت بر آن را نیز برعهده گرفت.

شهردار رشت افزود: به منظور کاهش ترافیک در شمال غرب شهر، فاز ششم کمربندی رشت به بهره‌برداری رسید و به

این وسیله جاده اتزلی به فومن متصل شد. از این طریق زمینه مناسبی برای ساخت و ساز در منطقه ایجاد شده و در آینده درآمد خوبی نصیب شهرداری خواهد کرد.

حمیدی به احداث واحدهای مسکونی استیجاری در یکی از محله‌های شهر توسط شهرداری اشاره کرد و گفت: شهرداری احداث ۲۰۰ واحد مسکونی استیجاری را برای واگذاری به افرادی که زمین و املاکشان در طرحهای شهرداری قرار می‌گیرد آغاز نموده است که به زودی به آنان واگذار خواهد شد.

شهردار رشت در ادامه به بهره‌برداری از بازارچه تختی اشاره کرد و گفت: به منظور اشتغال‌زایی و کاهش مشاغل

کاذب در هسته مرکزی شهر، بازارچه تختی با هزینه‌ای معادل یک هزار و ۸۵۰ میلیون ریال احداث شد. با احداث این بازارچه، از تردهای بی‌مورد شهروندان برای تهیه مایحتاج خود جلوگیری خواهد شد و این امر در کاهش ترافیک مؤثر است.

حمیدی همچنین خاطر نشان کرد در طراحی و ساخت این بازارچه، سینی‌های عرضه میوه و تریپلر به صورت بهداشتی تعبیه شده که از نظر زیبایی و بهداشت مناسب است. در این بازارچه، فروشندگان موظف‌اند میوه را به صورت دست‌چین به شهر و تفریح عرضه نمایند.

## اتصال سایت سازمان تاکسیرانی به اینترنت



**سایت سازمان تاکسیرانی مشهد به اینترنت پیوست.**

به گزارش روابط عمومی شهرداری مشهد، به منظور تبادل سریع اطلاعات، اخبار، معرفی شهر مشهد و اماکن تفریحی، زیارتی و سیاحتی و همچنین آشنایی با حمل‌ونقل درون شهری، تاکسیرانی مشهد، به اینترنت پیوست.

گزارش دیگری از این شهرداری حاکی است که پس از مطالعات کارشناسی

در شهر مشهد ۱۳ پایانه اتوبوسرانی تشکیل خواهد شد و تأثیر بسزایی در تسهیل رفت و آمد شهروندان به جای خواهد گذاشت.

این در حالی است که هم‌اکنون هر ۲۰ ثانیه یک دستگاه اتوبوس به صورت پایان خط یا توقف عبوری از پایانه آزادی مشهد استفاده می‌کنند و براساس عملیات انجام شده، هر ساعت، ۸ هزار تن در این پایانه سوار و پیاده می‌شوند. این آمار و عواملی مانند کاهش زمان سفر، جلوگیری از انتقال غیرضروری مسافران به مرکز شهر، کاهش ترافیک و آلودگی هوا، سهولت کنترل خطوط، جذب مسافر بیشتر، استفاده بهینه از امکانات موجود و افزایش درآمد اتوبوسرانی مشهد، تأسیس پایانه‌های اتوبوسرانی را در مشهد ضروری می‌سازد.

**افزایش تعداد پستهای آتش نشانی در شهرهای کمتر از ۵۵ هزار نفر**

به موجب تصمیم معاونت هماهنگی امور عمرانی در واحدهای آتش نشانی شهرهای کمتر از ۵۵ هزار نفر جمعیت، پستهای جدیدی افزوده می‌شود.

براساس این تصمیم در آتش نشانی شهرهایی که تا ۸ هزار نفر جمعیت دارند،

یک آتش‌نشان و یک راننده وسائط نقلیه سنگین، در شهرهای با جمعیت ۸ تا ۱۵ هزار نفر دو پست سازمانی آتش‌نشان و یک راننده وسائط سنگین تندرو و در شهرهای ۱۵ تا ۲۵ هزار نفر، سه پست آتش‌نشان و یک راننده افزوده شده است.

همچنین در آتش‌نشانی شهرهایی که

۲۵ تا ۴۰ هزار نفر و ۴۰ تا ۵۵ هزار نفر جمعیت دارند، به ترتیب چهار و شش پست سازمانی با عنوان آتش‌نشان و دو پست با عنوان راننده وسائط نقلیه سنگین در نظر گرفته شده است.

**تصویب بودجه ۲۰ میلیارد ریالی مرودشت**

شهرداری مرودشت بودجه ۲۰ میلیارد ریالی خود را با تأیید شورای شهر به تصویب رساند.

گزارش روابط عمومی شهرداری مرودشت حاکی از این است که در این بودجه طرحهایی چون مطالعات زیربنایی و بلندمدت

مسائل شهری، اجرای پروژه شهر سالم در یکی از محله‌های مرودشت، احداث تندیس، تفریح اماکن مسکونی و تجاری برای تفریح معابر، کمک به ناوگان اتوبوسرانی و دهها عملیات عمرانی دیگر پیش‌بینی شده است.



حمل و نقل، اطلاع رسانی، اقتصاد، عمران و تأسیسات، حقوق، جامعه‌شناسی، محیط زیست، سازمان و اداره امور شهر و سیاست‌گذاری شهری و منطقه‌ای به انجام رسانده و یا در حال انجام است. به همین منظور و در جهت محورهای یاد شده، این مرکز به منظور حل مسائل و مشکلات شهرها (پروژه شهرداریها) شش پروژه مطالعاتی از محل اعتبار طرح مطالعات کاربردی و تحقیقات شهری، دو پروژه از محل اعتبار احداث و اصلاح معابر، تقاطع و پارکینگها در شهرها و یک پروژه از محل طرح احداث تأسیسات بازسازی از مبدأ با اعتبار ۲ میلیارد و ۸۰۰ و ۸ میلیون و ۱۰ هزار و ۸۰۰ ریال تعریف و با طی مراحل مختلف کارشناسی، قانونی و اداری به مشاوران واجد صلاحیت واگذار نموده است. مشخصات پروژه‌های یاد شده (عنوان، پروژه، نام مشاور، اهداف اجرایی) به شرح زیر است:

امروزه پایه و مبنای مطالعات نظری و بررسیهای میدانی در علوم شهری را پژوهش شهری نظام یافته و روشمند تشکیل می‌دهد. این در حالی است که در کشور ما در دهه‌های گذشته، تحقیقات و پژوهشهای شهری، کمتر مورد اهمیت قرار گرفته؛ به طوری که در حال حاضر مسائل و مشکلات متعددی گریبانگیر شهرهای کشور شده است. از این رو جهت حل این گونه مسائل و مشکلات، اولین و بنیادی‌ترین ضرورت، انجام مطالعات و پژوهشهای شهری است.

خوشبختانه در برنامه دوم توسعه به منظور ارائه روشهای علمی و کاربردی مسائل و مشکلات شهرهای کشور، طرح مطالعات کاربردی و تحقیقات شهری تعریف شد و مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور از این محل، پروژه‌های مختلفی را در زمینه‌های متعدد مسائل شهری مانند ایمنی، آموزش

ردیف	عنوان پروژه	نام مشاور	اهداف اجرایی پروژه
۱	ارائه الگوی تجویزی مشارکت شهروندان در انجام فعالیتهای عمرانی و خدماتی سکونتگاههای شهری	معاونت پژوهشی دانشگاه تهران	نتایج این پروژه، الگوهای کاربردی و اجرایی در زمینه جلب مشارکت شهروندان در تمامی امور خدماتی و عمرانی فراهم می‌نماید.
۲	کتاب سبز (۲)، راهنمای شهرداریهای کشور	معاونت پژوهشی دانشگاه تهران	این پروژه به اضافه کتاب سبز (۱) مجموعه کاملی در اختیار شهردارینها قرار خواهد داد تا راهنمایی برای انجام فعالیتهای خدماتی، عمرانی، شهرسازی و معماری آنها باشد.
۳	ارائه مدل ضوابط مکان‌گزینی ایستگاههای آتش نشانی	معاونت پژوهشی دانشگاه تربیت مدرس	با تدوین ضوابط و معیارها در زمینه مکان‌گزینی ایستگاههای آتش نشانی، کارایی ایستگاهها و افزایش زمین‌رسیدن به محل حادثه، کاهش می‌یابد.
۴	ارائه راهکارهای عمومی خصوصی سازی خدمات شهری شهرداریها	معاونت پژوهشی دانشگاه تهران	انجام این پروژه به فعالیتهای برانگنده و غیر عمومی در حوزه خصوصی سازی خدمات شهری پایان خواهد داد.
۵	طراحی نظام ثبت اطلاعات و آمار شهرداریهای کشور	آموزش و مدیریت ایران	استقرار سامانه نرم‌افزاری جمع‌آوری و ثبت اطلاعات در شهرداریهای کشور امکان برقراری بزرگ و مطالعات موردی را فراهم می‌آورد.
۶	طراحی سیستم سنجش و ارزیابی بهره‌وری در شهرداریها	مهندسین مشاور آرمانشهر	این پروژه، امکان سنجی عملکرد شهرداریها، استانداردهای وزارت کشور و امکان‌پذیری می‌کند و امکان برنامه‌ریزی و توزیع اعتبار لازم را نیز جهت ارتقای بهره‌وری شهرداریها می‌نماید.
۷	بررسی و تدوین اصول و روشهای آموزش ترافیک	معاونت پژوهشی دانشگاه علم و صنعت	نتایج این پروژه به ارائه راهکارهایی مناسب جهت ارتقای سطح فرهنگ ترافیک در گروههای سنی (در شهرهای پرجمعیت، متوسط و کوچک) با بهره‌گیری از روشهای مختلف آموزشی مانند تدوین کتب درسی، تهیه فیلم‌نامه و... منتهی می‌گردد. همچنین جهت ارتقای سطح رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در اصلاح ثبت تصادفات و رسیدگی به آنها، اصلاح کتب آموزشی قوانین راهنمایی و رانندگی و نحوه آموزش، گامی مؤثر خواهد بود.
۸	بررسی و تدوین قوانین و مقررات جامع حمل و نقل ترافیک	مهندسین مشاور طرح هفتم	نتایج این پروژه به ارائه پیشنهاد قوانینی جدید در آئین که فاقد قوانین است و همچنین ایجاد هماهنگی بین قوانین مختلف منتهی می‌گردد به طوری که قوانین و مقررات جامعی در حوزه حمل و نقل و ترافیک تدوین می‌گردد.
۹	امکان سنجی بازیافت مواد جامد از زباله های شهری	مهندسین مشاور طرح و صنعت	این پروژه پس از بررسی پتانسیلهای بازیافت مواد مختلف موجود در مواد زائد جامد شهری در کل کشور، منطقه بندی، اولویت بندی و فرآیند بازیافت از مواد را ارائه می‌نماید.



## وضعیت برخورداری نقاط شهری استانها از نیروی انسانی و خودرو و آتش نشانی

جدول شماره ۱- توزیع فراوانی نیروهای آتش نشانی در نقاط شهری استانهای کشور - ۱۳۷۷

استان	نفر	عملیاتی	آموزش و پیشگیری سایر	جمع	به ازای هر نفر
آذربایجان شرقی	۹	۳۴۱	۶	۳۴۷	۲۶۶۱
آذربایجان غربی	۱۱	۲۳۴	۷	۲۵۱	۲۴۵۸
اردبیل	۲۴	۵۱	۲	۷۷	۵۹۲۱
اصفهان	۱۶	۴۷۶	۱۹	۵۱۱	۵۰۰۸
ایلام	-	۵۹	۰	۵۹	۳۶۵۷
بوشهر	۱۳	۷۲	۷	۹۲	۲۲۸۷
استان تهران	۱۷	۴۲۳	۱۵	۴۵۵	۲۱۰۹
چهارمحال بختیاری	۵	۵۳	۳	۶۱	۲۹۶۹
خراسان	۶	۶۴۳	۱۹	۶۶۲	۴۷۷۲
خوزستان	۲۹	۶۶۷	۱۳	۷۱۳	۲۹۵۳
زنجان	۳	۵۹	۱	۶۳	۵۱۶۰
سمنان	۳	۷۸	۰	۸۱	۲۲۵۹
سیستان و بلوچستان	۷	۹۶	۶	۱۰۹	۵۴۴۱
فارس	۲۱	۳۸۲	۱۶	۴۱۹	۴۵۷۳
قزوین	۱	۹۰	۱۰	۱۰۱	۲۱۰۳
قم	۵	۸۸	۱	۹۴	۷۹۳۵
کردستان	۱	۹۲	۱	۹۴	۶۰۳۱
کرمان	۱۱	۱۲۶	۲	۱۳۹	۵۰۴۷
کرمانشاه	۱۲	۱۵۱	۳	۱۶۶	۵۲۵۷
کهگیلویه و بویراحمد	۱	۴۶	۰	۴۶	۳۴۳۶
گلستان	۲۷	۸۷	۶	۱۱۰	۲۲۳۶
گیلان	۱۶	۳۵۳	۷	۳۷۶	۲۲۳۰
لرستان	۲۰	۱۲۹	۱	۱۵۰	۴۹۷۰
مازندران	۵۳	۲۸۳	۸	۳۴۴	۳۱۰۱
مرکزی	۶	۱۲۲	۲	۱۳۰	۳۸۱۲
هرمزگان	۱	۱۳۱	۳	۱۳۵	۳۰۴۰
همدان	۳	۸۷	۱	۹۱	۷۷۹۴
یزد	۳	۱۱۷	۱	۱۲۱	۳۹۲۵
شهر تهران	۲۹	۱۶۹۳	۱۴۵	۱۸۶۷	۳۶۷۵
جمع	۳۵۳	۷۰۷۱	۳۰۵	۷۷۲۹	۸۸۶۲

شامل نیروهای اداری و خدماتی

آمار شهر این شماره ماهنامه به بررسی آماری وضعیت نیروی انسانی و خودروهای آتش نشانی نقاط شهری استانها و نسبت آنها به جمعیت این نقاط در سال ۱۳۷۷ در قالب دو جدول زیر اختصاص یافته است.

نیروهای آتش نشانی به پنج دسته تقسیم شده اند: نیروهای فنی، عملیاتی، آموزش و پیشگیری، اداری و خدماتی.

بیشترین تعداد نیروی انسانی آتش نشانی مربوط به شهر تهران با تعداد یک هزار و ۸۳۹ نفر و کمترین آن مربوط به کهگیلویه و بویراحمد با ۶۴ نفر و چهارمحال بختیاری با ۶۹ نفر است. برای تکمیل اطلاعات موجود، تعداد جمعیت شهری به ازای هر نفر نیروی آتش نشانی نیز ارائه شده است. با نگاه به این ستون می توان نسبت جمعیت به نیروی انسانی را بررسی نمود و نیروها را بین استانها به احاطه کفی مقایسه نمود.

از اعداد و ارقام این ستون برمی آید که استانهای گیلان، خوزستان و هرمزگان از بیشترین نسبت این شاخص و استانهای قم، همدان و کردستان از کمترین میزان در کل کشور برخوردار هستند. در جدول شماره ۲، تعداد خودروهای آتش نشانی و نیز درصد آنها نسبت به کل ارائه شده است. همچنین در این جدول نسبت جمعیت به خودرو نیز بررسی شده است. در مورد این شاخص بهترین وضعیت مربوط به استانهای ایلام، قم و چهارمحال و بختیاری و پایین ترین آن مربوط به شهر تهران و استانهای کهگیلویه و بویراحمد و سیستان و بلوچستان است.



جدول شماره ۲- توزیع فراوانی خودروهای آتش نشانی در نقاط شهری استانهای کشور - ۱۳۷۷

استان	تعداد	درصد	تعداد جمعیت شهری به ازای هر خودروی آتش نشانی
آذربایجان شرقی	۱۳۸	۶/۲	۱۴۵۲۵
آذربایجان غربی	۱۲۰	۵/۲	۱۰۹۵۹
اردبیل	۴۳	۱/۹	۱۳۲۱۹
اصفهان	۱۸۰	۸	۱۶۱۹۳
ایلام	۳۴	۱/۵	۷۶۳۷
بوشهر	۳۵	۱/۶	۱۱۳۷۱
استان تهران	۱۱۷	۵/۲	۱۸۴۰۵
چهارمحال بختیاری	۴۲	۱/۹	۸۱۶۴
خراسان	۱۸۸	۸/۲	۱۸۲۰۱
خوزستان	۱۴۳	۶/۲	۱۶۳۸۱
زنجان	۲۸	۱/۲	۱۶۷۷۹
سمنان	۴۰	۱/۸	۸۵۶۱
سیستان و بلوچستان	۲۱	۱/۸	۱۹۳۷۸
فارس	۱۲۷	۵/۷	۱۷۰۳۲
قزوین	۳۲	۱/۴	۱۵۳۸۸
قم	۲۲	۱	۲۵۳۴
کردستان	۴۵	۲	۱۵۶۸۲
کرمان	۶۷	۳	۱۵۸۲۲
کرمانشاه	۶۳	۲/۸	۱۷۶۳۳
کهگیلویه و بویراحمد	۱۰	۰/۲	۳۱۳۵۶
گلستان	۴۸	۲/۱	۱۲۵۳۳
گیلان	۱۲۲	۵/۴	۸۶۰۶
لرستان	۴۸	۲/۱	۱۷۷۰۸
مازندران	۹۲	۲/۱	۱۲۸۶۳
مرکزی	۶۸	۳	۱۰۳۳۶
هرمزگان	۳۱	۱/۴	۱۲۳۲۱
همدان	۵۵	۲/۵	۱۴۷۳۸
یزد	۶۱	۲/۷	۹۲۲۹
شهر تهران	۲۰۳	۹/۱	۳۳۲۹۴
جمع	۲۲۲۳	۱۰۰	۱۶۲۱۵

مأخذ: گزیده آمار آتش نشانی شهرهای کشور در سال ۱۳۷۷، دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور.



**تجهیزات آب نما**  
**طرح - اجراء - فروش**  
پس از مالها فعالیت در صنعت آب بهترین  
کالا و خدمات عرضه میگردد

تلفن: ۲۵۲۹۴۴۹ - ۲۵۲۰۹۵۱  
مستوفی پستی: ۱۵۱۵۵-۲۱۱ - کد پستی: ۱۵۶۱۷

تشریحی مستوفی، مسکد  
پلازمندیای آب و برق آب و گاز



## فهرست موضوعی مطالب «شهرداریها»

از شماره ۲۴-۱۳

انتشار شماره ۲۴ ماهنامه شهرداریها حکایت از دو ساله شدن این ماهنامه در دوره جدید حیات خود دارد. در سال دوم نیز ۱۲ شماره بیایی و منظم با مطالب مختلف در اختیار مخاطبان قرار گرفت. فهرست موضوعی زیر به دسته‌بندی مطالب شماره‌های ۱۳ تا ۲۴ بر حسب موضوعات اساسی و ترتیب تاریخ انتشار پرداخته و می‌تواند به محققان در دسترسی سریعتر به مطالب مورد نظر کمک کند.

### مدیریت شهری: نظریه‌ها و دیدگاهها

- ۱- سرویس فرهنگی - اجتماعی، گامهایی به سوی مدیریت شهری هماهنگ، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۵-۱۱.
- ۲- غلامرضا کاظمیان، نوزی شهر یا شورای شهرداری؟، شماره ۱۲، خرداد ۷۹، صص ۱۹-۱۲.
- ۳- یادداشت سردبیر، مشکلات و راهکارهای مدیریت شهری در ایران، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۴.
- ۴- کامیاب نوری، جایگاه حقوقی شهرداریها در نظام مدیریت شهری ایران، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۳۱-۲۹.
- ۵- صادق صالحی - غلامرضا خشخو، برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگری در باهنر، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۱۸-۱۵.
- ۶- کامیاب نوری، جایگاه حقوقی شهرداریها در نظام مدیریت شهری ایران، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۲۲-۲۲.
- ۷- غلامرضا طالبی، گفتگو با حسین بخشایشی: مدیر یا مدیریت؟، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۳۳-۳۱.
- ۸- حباصله بین‌المللی مدیران شهری، اخلاق‌نامه مدیران شهری، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۳۸.
- ۹- محسن لیراهیمی مجرد، تجاربی از مدیریت توسعه پایدار شهری، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۱۷-۱۴.
- ۱۰- جلال معصوم، سیاستگذاران یا کارگزاران؟، ویژه‌نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۳۳-۲۹.
- ۱۱- محمدعلی احمدیان، چالشهای مدیریت شهری با افزایش جمعیت، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۱۹-۱۶.
- ۱۲- دن آنتکین، مدیران شهری فردا و امروز آموزش دهبر، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۲۹-۲۸.
- ۱۳- حبیب جباری، سازمانهای غیردولتی و مناقصه و حیطه‌های عمل، ویژه‌نامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۸۰-۷۶.
- ۱۴- ناصر برک پور، گفتگو با بحجت الله قدیمی: فن آوری اطلاعات و مدیریت توسعه شهری، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۷-۲۴.
- ۱۵- غضنفر اکبری، صندوق مشترک شهرداریها: از تشکیل تا انحلال، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۲۴-۲۲.
- ۱۶- ابراهیم حشمتی‌زاده (مترجم)، اقتصاد شهر و بهرهوری، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۲۱-۱۷.
- ۱۷- غضنفر اکبری، اتحادیه شهرداریهای ایران: از تشکیل تا انحلال، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۴-۱۷.
- ۱۸- زهره خوش‌نمک، دستفروشی معضل شهرداران، مطلوب نیکاران، شماره ۱۷، بهمن ۷۹، صص ۶۵-۶۰.
- ۱۹- غضنفر اکبری، سازمان شهرداریها: سابقه، ضرورت و اهداف، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۲۱-۱۸.

### ۲۰- شهرسازی و اصلاحات، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۱۱-۵.

- ۲۱- حسین رجبی حساسی، روشها و معیارهای درجه‌بندی شهرداریها، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۶۳-۶۰.
  - ۲۲- جلال معصوم، شهرتاریخ و جامعه، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۵-۱۱.
  - ۲۳- مرضیه تیرایی، دستفروشیها و دوره‌گردها: مزاحم یا مکمل؟، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۱۶-۱۲.
  - ۲۴- مجید پاکساز، تأسیس سازمان طراحی شهری در کلانشهرها، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۲۳-۱۹.
- ### برنامه‌ریزی شهری: نظریه‌ها و دیدگاهها
- ۱- سرویس فرهنگی - اجتماعی، گامهایی به سوی مدیریت هماهنگ، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۵-۱۱.
  - ۲- منوچهر مزینی، راهکارهای جایگزینی طرحهای جامع، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۱۴-۱۲.
  - ۳- یادداشت سردبیر، شهرداریها و گردشگری، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۴.
  - ۴- جواد مهدیزاده، توسعه گردشگری از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۱۶-۱۲.
  - ۵- مشکلاتی در حوزه برنامه‌ریزی عمرانی شهرها، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۶۲-۶.
  - ۶- یادداشت سردبیر، شهرداریها و مشارکت شهروندان، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۴.
  - ۷- واتسون ناگلاس - جاستر روبرت - جاسون جراند، نظرسنجی، ابزار شهرسازی مشارکتی، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۳۶-۳۴.
  - ۸- یادداشت سردبیر، شهرداریها و بافت قدیم شهرها، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۴.
  - ۹- یادداشت سردبیر، ضرورت اصلاحات در شهرسازی، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۴.
  - ۱۰- ناصر برک پور، گفتگو با منوچهر مزینی: مسکن شهری، به سوی برنامه‌ریزی محلی، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۳۸-۳۴.
  - ۱۱- مهرداد سان مشاوره شهر، مراکز خرید مابین مطالعاتی، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۱-۱۷.
  - ۱۲- ناصر برک پور، گفتگو با بنحید مخنوم: کاهش آلودگی صوتی در شهرهای بزرگ، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۳۹-۳۶.
  - ۱۳- سیهر نوایزاده شفیعی (مترجم)، کورینتیا: حمل و نقل کارآمد، آزاری برای برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۳۲-۳۹.
  - ۱۴- سانجوادور میسونک، استفاده از زیرزمین شهرها، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۲۷-۳۴.
  - ۱۵- زهره آنتکین، شهرداریها از برنامه‌ریزی تا برنامه‌پذیری، شماره



- ۲۲- اسفند ۷۹، صص ۵-۱۱
- ۱۶- اسماعیل صالحی، پشتوانه‌های نظری برنامه پنجساله شهرداریها، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۱۲-۱۴.
- ۱۷- واقع‌بینی در منابع برنامه‌ریزی مساوی است با تحقق اهداف مورد نظر، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۶۹-۶۷.
- ۱۸- قیلمو، تمرکززدایی در برزیل یا شهرهای متوسط، شماره ۲۲، اردیبهشت ۸۰، صص ۵۰-۲۷.
- ۱۹- زهرا تشکر، شهرداریها بسترساز توسعه گردشگری شهری، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۱۱-۵.
- ۲۰- غلامرضا حاجی‌خانی- نوید سعیدی رضوانی، بهره‌وری خدمات شهری، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۱۶-۱۴.
- ۲۱- شهرسازی و اصلاحات، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۱۱-۵.
- ۲۲- ناصر برک‌پور، گفتگو با محمدرضا خانی، شهرداریها دنباله روی شهرنشینی شان، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۲۲-۲۱.
- مشارکت شهری، ویژه‌نامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۹۲-۹۲.
- ۵- نصرالله حاجی‌پور، شوراهای و اختیارات تأسیس شرکت تعاونی، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۳۰-۲۶.
- ۶- حسین صالحی، شوراهای و اختیارات برقراری یا لغو عوارض، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۲۶-۲۲.
- ۷- مسعود ابراهیمی، نخستین تصمیم انتخاب شهردار، ویژه‌نامه شماره ۳، دی ۷۹، صص ۵-۴.
- ۸- مرجان ذکاتی، شوراهای نو یا در جلب مشارکت، ویژه‌نامه شماره ۳، دی ۷۹، صص ۱۳-۹.
- ۹- جلال معصوم، حضور شوراهای در نظام برنامه‌ریزی محلی، ویژه‌نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۲۰-۱۴.
- ۱۰- نازیلا مرادی، شوراهای توصیه‌گر شده‌اند، ویژه‌نامه شماره ۳، دی ۷۹، صص ۲۸-۲۵.
- ۱۱- زهرا خوش‌لمک، رابطه شورای شهر با اقتصاد شهری گسترده

- ۲۲- ناصر برک‌پور، گفتگو با سیاوش انصاری‌نیا، اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهری، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۸-۲۵.
- ۲۲- ناصر برک‌پور، گفتگو با حجت‌الله قدیمی: فن‌آوری اطلاعات و مدیریت توسعه شهری، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۷-۲۴.
- ۲۵- اندکی کاپلاند، کاربری مختلط - کلرایی در تأمین رفاه و امنیت شهروندان، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۴۸-۴۵.
- ۲۶- منوچهر مزیزی، هنر، معماری و شهرسازی، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۶-۲۲.
- ۲۷- راضیه رضازاده، بحران ادراکی، رفتاری در فضای شهری، ویژه‌نامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۱۱-۵.
- ۲۸- سیدمحمد حسین پروین‌نیا، شهر در قرن کریم، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۶۵-۶۴.
- ۲۹- سیدمحمد نوحی، شهر زبانی، شماره ۲۳، اردیبهشت ۸۰، صص ۳۲-۲۸.



- است، ویژه‌نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۲۸-۲۵.
- ۱۲- ماشاءالله خردی، آیا برای تصمیمات شوراهای خدمات اجرایی وجود دارد؟، ویژه‌نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۲۴-۲۹.
- ۱۳- نازیلا مرادی، از گورنات کالا شهر، ویژه‌نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۴۷-۴۵.
- ۱۴- حسین صالحی، اختیارات شوراهای و شهرداریها در ساماندهی ناپلوهای شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۲-۲۰.
- ۱۵- محمدرضا معبودی (مترجم)، الگوی تقسیم‌کار بین شوراهای و شهرداریها در ایالات متحده، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۵-۲۲.
- ۱۶- نازیلا مرادی، شورا و شهرداری: گذشته و فرارو، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۷۱-۷۰.
- ۱۷- فرشاد مؤمن، توان شوراهای در گذر از ساختار اجتنامی - اقتصادی رانته، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۲۵.
- ۱۸- چرا تصمیمات شورا خدمات اجرا ندارد؟، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۳۲-۳۰.
- ۱۹- کیان تاجبخش، شوراهای در آستانه یک انتخاب، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۵۲-۵۱.
- ۲۰- مجتبی طالقانی، شوراهای اهرمهایی در اختیار دارند؟، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۵۴-۵۳.
- ۲۱- نادر پوررشد - شاپور نظریور، نارسایی قانونی در محتوای شهری، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۷-۲۴.
- ۲۲- حسین صالحی، حوزه اختیارات شوراهای و شهرداریها دو توسعه

- ۲۲- ناصر برک‌پور، گفتگو با سیاوش انصاری‌نیا، اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهری، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۸-۲۵.
- ۲۲- ناصر برک‌پور، گفتگو با حجت‌الله قدیمی: فن‌آوری اطلاعات و مدیریت توسعه شهری، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۷-۲۴.
- ۲۵- اندکی کاپلاند، کاربری مختلط - کلرایی در تأمین رفاه و امنیت شهروندان، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۴۸-۴۵.
- ۲۶- منوچهر مزیزی، هنر، معماری و شهرسازی، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۶-۲۲.
- ۲۷- راضیه رضازاده، بحران ادراکی، رفتاری در فضای شهری، ویژه‌نامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۱۱-۵.
- ۲۸- سیدمحمد حسین پروین‌نیا، شهر در قرن کریم، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۶۵-۶۴.
- ۲۹- سیدمحمد نوحی، شهر زبانی، شماره ۲۳، اردیبهشت ۸۰، صص ۳۲-۲۸.
- شورای شهر**
- ۱- غلامرضا کاتلمیان، شورای شهر یا شورای شهرداری؟، شماره ۱۴، خرداد ۷۹، صص ۱۹-۱۴.
- ۲- نازیلا مرادی، مروری بر عملکرد ۱۰ شورا در اولین سال، شماره ۱۴، خرداد ۷۹، صص ۶۴-۶۰.
- ۳- ایریاسات قانونی در وظایف و اختیارات شوراهای، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۶۰-۵۹.
- ۴- محمدرضا معبودی (مترجم)، خدمات شهری، عرصه‌ای برای



گردشگری، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۲۸-۲۴.

### شهروندان و شهروندی

۱- مارکو هوتن موزر، تصویر شهر در افق کونگان، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۳۹-۳۸.

۲- پیتر کلاسر باک، زمینه‌های مشارکت شهروندان در اداره شهر تورنتو، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۶-۲۳.

۳- مشارکت شهروندان در اداره شهر، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۱۱-۵.

۴- ریچانه رضازاده مقدم، به ما چه‌های کوچی می‌شود گفت شهروند، ویژه‌نامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۹۹-۹۴.

۵- فهیمه مزینانی، معرفی چند سازمان غیردولتی فعال در زمینه مسائل شهری در ایران، ویژه‌نامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۱۰۵-۱۰۰.

۶- کاتسانی‌ها جشنواره آموزش شهروندی بر گزار کردند، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، ص ۲۴.

۷- بریلا تیز، سازمانهای غیردولتی و توسعه محلی در فیلیپین، ویژه‌نامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۸۸-۸۵.

۸- بن آریس، کاتالینا ویلامیزار، چه کسی از آنان مراقبت می‌کند؟ شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۵۱-۴۹.

۹- شهرداران افتخاری تربیت خیدریه، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۳۹-۳۸.

### حقوق و قوانین شهری

۱- حسین صالحی، نارساییهای حقوقی لایحه الحاقی راهنمایی و واگذاری به شهرداری تهران، شماره ۱۲، خرداد ۷۹، صص ۲۷-۲۴.

۲- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۲۸-۲۹.

۳- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۸-۲۹.

۴- غلامرضا جلالی، گفتگو با علی بازماندگان قشمی: یک شهر، دو

۲۸-۲۹.

۹- حسین احتشامی، نارساییهای بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداریها، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۲۶-۲۳.

۱۰- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۲۷-۲۸.

۱۱- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۶-۲۸.

۱۲- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۲۴-۲۶.

۱۳- عباس زراعت، مالکیت حقوقی شهرداریها، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۲۹-۲۵.

۱۴- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۳۰-۲۲.

۱۵- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۳۲-۳۰.

۱۶- شاپور نظریور، ناظر پورا شد، اینها اسامات حقوقی در قانون شهرداریها، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۸۲-۷۹.

۱۷- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۳۹-۳۷.

۱۸- ناظر پورا شد - شاپور نظریور، نارسایی قانونی در محدودتهای شهری، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۷-۲۴.

### مدیریت مالی و بودجه شهرداریها

۱- شهرام سعادت املی، توزیع اعتبارات سال ۷۹ از محل وجوه عوارض منمرکز (بند ۳) شهرداریها، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۵۹-۵۷.

۲- یادداشت سردیسو، بهره‌وری در خدمات شهری، شماره ۱۷، مهر ۷۹، ص ۴.

۳- مشاور اداری - مالی، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۳۱-۳۰.

۴- شهرام سعادت املی، مشاور اداری - مالی، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۳۰-۲۹.



قانون، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۴۲-۴۰.

۵- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۳۳-۳۲.

۶- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۲۸-۲۹.

۷- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۲۵-۲۴.

۸- حسین احتشامی، مشاور حقوقی، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص

۵- زهره خوش نمک، منابع مالی بسیاری از شهرداریها کفاف خرجشان را نمی‌دهد، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۷۸-۷۵.

۶- زهره خوش نمک، منابع مالی بسیاری از شهرداریها کفاف خرجشان را نمی‌دهد، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۵۴-۵۱.

۷- نفل الله هاشمی، درآمدی بر بودجه شهرداریها، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۱۵-۱۲.

۸- حسین صابحنی، تأملی در عوارض نوسازی شهرداری، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۲۳-۲۰.



- ۹- جمشید رضایی، مشاور اداری - مالی، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، ص ۲۶
- ۱۰- غضنفر اکبری، صندوق مشترک شهرداریها؛ از تشکیل تا انحلال، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۲۰-۱۵.
- ۱۱- شهرواد سماعت اصلی، مشاور اداری - مالی، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۲۴-۲۲.
- ۱۲- یادداشت سردبیر، مدیریت مالی شهر، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، ص ۴.
- ۱۳- جلال معصوم، عوارض شهرداری؛ رویکرد و چالشها، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۱۲-۵.
- ۱۴- مشاور اداری - مالی، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۳-۲۲.
- ۱۵- محسنرضا معینی (مترجم)، عوارض، منبع اصلی درآمد شهرداریها در هند، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۴۸-۴۷.
- ۱۶- ایراهیم جمشیدزاده (مترجم)، اقتصاد شهر و بهره‌وری، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۲۱-۱۷.
- ۱۷- جمشید رضایی، مشاور اداری - مالی، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۴۱-۳۰.
- ۱۸- پرویننگ بهرامی، نقش حسابداری شهرداری در برنامه‌ریزی و کنترل، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۴-۲۲.
- ۱۹- زهرا تشکر، خصوصی‌سازی خدمات شهری و بهره‌وری در شهرداریها، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۱۱-۵.
- وظایف و تشکیلات شهرداریها**
- ۱- مهرسوس نوکلی (مترجم)، تشکیلات، وظایف و اختیارات شهرداری کوالالامپور، شماره ۱۲، خرداد ۷۹، صص ۳۳-۳۰.
- ۲- نادر بورازشند - شاپور نظریور، نارسایی قانونی در محدوده‌های شهری، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۷-۲۴.
- ۳- ایجاد امکانات رفاهی موردنیاز گردشگران در استانها، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۵۲-۵۱.
- ۴- سپیده زرین پناه، ساماندهی و دفع آفت موش، شماره ۱۴، تیر ۷۹،

- شهریور ۷۹، صص ۱۴-۱۲.
- ۹- ارسالان رانیه، شهرداریها و پیشنهادهایی برای بهره‌وری بهتر، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، ص ۶۶.
- ۱۰- زهرا تشکر، خصوصی‌سازی خدمات شهری و بهره‌وری در شهرداریها، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۱۱-۵.
- ۱۱- غلامرضا حاجی خانی - نوید سعیدی رضوانی، بهره‌وری خدمات شهری، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۱۶-۱۷.
- ۱۲- غلامرضا طالبی، گفتگو با ایراهیم کریمی؛ ۲۲۰ هزار شهروند، ۳۰ میلیون موش، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۲۴-۳۱.
- ۱۳- دیلموای هویت، همکاری بین‌المللی شهرداریها در ارائه خدمات شهری، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۴۲-۴۰.
- ۱۴- غضنفر اکبری، سازمان شهرداریها؛ سابقه، ضرورت و اهداف، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۳۱-۱۸.
- ۱۵- بن آریس، کاتالینا ویلامیهرار، چه کسی از ائمن مراقبت می‌کنند؟ شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۵۱-۴۹.
- ۱۶- حسین رجب صلاحی، روش و معیارهای درجه‌بندی شهرداریها، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۶۳-۶۰.
- ۱۷- یادداشت سردبیر، نیروی انسانی شهرداریها، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، ص ۴.
- ۱۸- جلال معصوم، آموزش کارکنان؛ ارتقای خدمات شهرداریها، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۱۱-۵.
- ۱۹- ایرج اسدی (مترجم)، شهرداریها در لبنان، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۳۳-۳۱.
- ۲۰- زهره خوش نمک، شهردار شب تهران، شهردار لوزائس است؛ شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۶۲-۵۹.
- ۲۱- شاهرور خزانگر، مشکلات شهرداریهای کوچک، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، ص ۷۶.
- ۲۲- یادداشت سردبیر، وظایف و عملکرد سازمان شهرداریها، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، ص ۴.



- صص ۵۷-۵۵
- ۵- غضنفر اکبری، اتحادیه شهرداریهای ایران؛ از تشکیل تا انحلال، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۴-۱۷.
- ۶- گام‌هایی از هفت سو برای هوایی پاک، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۶۳-۶۲.
- ۷- گامی در زمینه ساماندهی فضاهای عمومی - خدماتی شهر، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۶۵-۶۴.
- ۸- فضل‌الله هاشمی، آموزش کارکنان شهرداری، شماره ۱۶،
- ۲۲- شهردار خدابخشی، مقایسه نحوه صدور پروانه ساختمانی در ایران و انگلیس، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۴۰-۳۴.
- ۲۴- ایرج اسدی، رسول فرجام، ساماندهی مراکز عرضه مصالح ساختمانی، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۴-۱۸.
- ۲۵- شهردار ان افتخاری، تربت حیدریه، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۳۹-۳۸.
- ۲۶- یادداشت سردبیر، سازمان شهرداریها، شماره ۲۳، اردیبهشت ۸۰، ص ۴.



- ۲۷- جلال محبوس، شهرتورها و جامعه، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۵-۱۱
- ۲۸- سرزمین تروایی، دستورها و دوره گردانها: مزاجم با مکمل؟، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۱۶-۱۲
- ۲۹- شهرام سماعت آملی، مشاور اداری، شماره ۱۷، شهریور ۷۹، صص ۳۰
- ۳۰- حسین صالحی، اختصارات توراها و شهرتورها از ساماندهی تابلوهای شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۳۳-۳۰
- برنامه‌ها و طرحهای توسعه شهری**
- ۱- ناصر برگ پور، گفتگو با سیده شفای: جایگاه طراحی شهری در نظام توسعه شهری، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۳۳-۳۰
- ۲- غلامرضا طالبی، گفتگو با سعید راستی: احیای بافت قدیم پوشهر، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۴۲-۴۰
- ۳- ناصر برگ پور، گفتگو با سیاوش انصاری: نیاز اصلاحات ساختاری در نظام هدایت توسعه شهری، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۸-۲۵
- ۴- ناصر برگ پور، گفتگو با یعقوب دانشدوست: باز زنده‌سازی شهر تومی و آرامگاه فردوسی، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۲۱-۱۹
- ۵- حمید ماجدی، جایگاه طرحهای جامع شهرستان (ناحیه) در نظام برنامه‌ریزی توسعه، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۲۳-۱۷

- ۷- مهرا ن قدوسی، پارکهای شهری، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۵۳-۵۱
- ۸- نازیلا مرادی، سبزه‌ها، هزار پله تا آسمان، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۵۸-۵۴
- ۹- مهرا ن قدوسی، طراحی پارکهای شهری با استفاده از GIS و واقعیت مجازی، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۵۵-۵۲
- ۱۰- زهره خوش‌نک، استفاده از روشهای نوین آبیاری، راهی برای حفظ و گسترش فضای سبز شهری، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۶۶-۶۴
- ۱۱- مینو موسوی (مترجم) شهرهای سبز، شماره ۲۲، اردیبهشت ۸۰، صص ۶۱-۵۹
- ۱۲- حلقه سوم ترافیکی اصفهان، مؤثر در کاهش بار ترافیک، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۶۳
- ترافیک و حمل و نقل شهری**
- ۱- حسن صالحی، نارساییهای حقوقی لایحه الحاق راهتمایی و رانندگی به شهرداری تهران، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۲۷-۲۴
- ۲- سازمان ترافیک آلمان، جواتان، ایمنی و موتور سواری، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۳۶-۳۴
- ۳- حلقه سوم ترافیکی اصفهان، مؤثر در کاهش بار ترافیک، شماره



- ۶- ناصر برگ پور، گفتگو با مجید غمامی: مسئله طرحهای جامع شهری، اصلاح شرح خدمات، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۲۹-۲۵
- ۷- زهرا تشکر، شهرتورها بهتر ساز توسعه گردشگری شهری، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۱۱-۵
- فضای سبز شهری**
- ۱- پیمان عالیان سماکخواه، پل سبز: نماد حضور طبیعت در شهرها، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۳۹-۳۷
- ۲- نازیلا مرادی - ناصر برگ پور، کوهسنگی مشهد! نمادگاه انسان، شهر و طبیعت، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۴۶-۴۳
- ۳- سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران، جستارهایی از توپوگرافیک فضای سبز، شماره ۱۲، خرداد ۷۹، صص ۵۰-۴۷
- ۴- محمد مهدی لطفی، گیاه در گذرهای شهری، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۹۳-۹۰
- ۵- فریوزان کلانکی، ورمیکولایت، ماده معدنی قابل استفاده در فضای سبز، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۶۵-۶۴
- ۶- فرهاد ابوالفضا، فضای سبز معابر شهری، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۶۸-۴۳

- ۱۳- خرداد ۷۹، صص ۶۳
- ۴- ناصر مشهدیزاده، امنیت عابر پیاده، ترافیک آرام، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۹۷-۹۴
- ۵- مهندسین مشاور سبزینه راه، رویکرد جامه شناسختی به تخصصزدایی ترافیکی در تهران، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۱۹-۱۵
- ۶- هنریش کابلرست، تجارب مختلف خودرو از محله‌های مسکونی (آلمان و هلند)، شماره ۱۲، تیر ۷۹، صص ۲۷-۲۵
- ۷- راهکارهایی نو برای ساماندهی حمل و نقل و ترافیک درون شهری، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۵۸
- ۸- غلامرضا یاسان حسرت، طراحی بزرگراههای درون شهری: چاره با خیابان، شماره ۱۵، تیر ۷۹، صص ۵۵-۵۱
- ۹- گزیدهای از پنجمین سمینار مهندسی ترافیک، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۴۶
- ۱۰- محمود برآبادی، ملاحظات ترافیکی در طراحی و اجرای فضای سبز، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۷۸-۷۶
- ۱۱- محمد اسلامی، سیستم حمل و نقل و خدمات شهری در مجارستان، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۷۰-۶۷



ساختمانی، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۴-۱۸.

**معماری و طراحی شهری**

۱- ناصر برگ پور، گفتگو با سید شفانی: جایگاه طراحی شهری در نظام توسعه شهری، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۲۲-۲۰.

۲- غلامرضا طالبی، گفتگو با سعید راستی: احیای بافت قدیم بوشهر، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۲۲-۲۰.

۳- مفهوم نوآوری در مبلمان شهری، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۶۴-۶۵.

۴- چهارشاه یا کزاد، مبلمان شهری؛ مسائل و رویکردها، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۷۸-۷۶.

۵- سعید اگشته، جدول، عنصر مهم شهرداری، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۸۳-۷۹.

۶- سولماز حسینون، گساری فضاهای شهری، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۸۶-۸۳.

۷- سولماز حسینون، نعل زباله عنصر زیست محیطی مبلمان شهری، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۸۹-۸۷.

۸- ناصر برگ پور، گفتگو با جواد مهدیزاده: گذراندن فواید و فضاهای شهری، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۳-۲۰.

۹- غلامرضا پاسبان حضرت، طراحی بزرگراههای درون شهری؛

۱۲- حمید قنوجی، ضرورت کاهش سرعت در محله های شهری، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۵۰-۴۸.

۱۳- یسارداشت سردیسر، مشکلات و راهکارهای حمل و نقل درون شهری، شماره ۴۰، دی ۷۹، ص ۴.

۱۴- سرچیان دکائی، شهرداریها و حمل و نقل شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۱۱-۵.

۱۵- سپهر لوانیزاده شفیع (مترجم)، کوریتیا: حمل و نقل کارآمد ایرانی برای برنامه ریزی شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۴۳-۳۹.

۱۶- الکساندر گناروبین، برنامه ریزی برای عابر پیاده، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۴۶-۴۳.

۱۷- مدیران عامل اتوبوسرانی و شهروندان، حمل و نقل شهری را بررسی کردند، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۵۷-۵۴.

۱۸- حسین صالحی، تاکسیرانی قارخ از نظارت، شماره ۲۴، اردیبهشت ۸۰، صص ۳۶-۳۳.

۱۹- پل گریپ - کریستین نیلسون، فن آوری اطلاعات و مدیریت توسعه شهری، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۲۷-۲۴.

**تأسیسات، تجهیزات و ایمنی شهرها**

۱- سازمان ترافیک، آمان، جوانان، ایمنی و موتورسواری، شماره ۱۲، خرداد ۷۹، صص ۳۶-۳۴.



۲- سولماز حسینون، نعل زباله عنصر زیست محیطی مبلمان شهری، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۸۹-۸۷.

۳- ناصر مشهدیزاده امنیت عابر پیاده، ترافیک آرام، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۹۷-۹۴.

۴- محمود بوالسادی، سرویس متراکم، مشکلی که باید برای آن چاره جویی کرد، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۷۳-۷۲.

۵- سید شفانی، زمین پناه، این فضای کیفی قابل شناسایی است، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۵۷-۵۵.

۶- یسارداشت سردیسر، مشکلات و راهکارهای مدیریت مواد زائد شهری، شماره ۱۳، تیر ۷۹، ص ۴.

۷- ریحانه رهازاده مقدم - زهرا تشکر، حلقه های مفقود در چرخه مدیریت مواد زائد، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۱۱-۵.

۸- مرکز تحقیقات مدیریت شهری کاتپرا، مدیریت مواد زائد در بندر لامپونگ اندونزی، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۳۴-۳۰.

۹- سید شفانی، ساماندهی و دفع آفت موش، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۵۷-۵۵.

۱۰- ایرج اسدی - رسول فرجام، ساماندهی مراکز عرضه مصالح

جاده یا خیابان، شماره ۱۵، تیر ۷۹، صص ۵۵-۵۱.

۱۰- پیشرو پاسبان - الیزابت مگدونالد، بازگشت به خیابانهای قابل زندگی، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۳۳-۳۰.

۱۱- شهره خداپنجه - تازیلا مرادی، سایه های سنگین بر مسیری سنی اسفهان، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۳۴-۳۰.

۱۲- نیلوفر رشتوی، روشنایی شهری، نیاز یا تعجب، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۷۱-۶۷.

۱۳- راندولف هنسبر، مشارکت در طراحی فضاهای فراغت شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۳۹-۳۵.

۱۴- رضا مرتضایی، طراحی مبلمان برای خیابان (۱) نیمکت و صندلی خیابانی، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۵۳-۴۸.

۱۵- ریحانه رهازاده مقدم، شهری دو چرخه شهر، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۱۳-۵.

۱۶- چشم اندازی که از بین می رود، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۵۱-۴۴.

۱۷- ناصر برگ پور، گفتگو با یعقوب دانش دوست دایز زنده سازی شهر توس و آرامگاه فردوسی، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۲۱-۱۹.

۲- سولماز حسینون، نعل زباله عنصر زیست محیطی مبلمان شهری، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۸۹-۸۷.

۳- ناصر مشهدیزاده امنیت عابر پیاده، ترافیک آرام، ویژه نامه شماره ۲، خرداد ۷۹، صص ۹۷-۹۴.

۴- محمود بوالسادی، سرویس متراکم، مشکلی که باید برای آن چاره جویی کرد، شماره ۱۷، مهر ۷۹، صص ۷۳-۷۲.

۵- سید شفانی، زمین پناه، این فضای کیفی قابل شناسایی است، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۵۷-۵۵.

۶- یسارداشت سردیسر، مشکلات و راهکارهای مدیریت مواد زائد شهری، شماره ۱۳، تیر ۷۹، ص ۴.

۷- ریحانه رهازاده مقدم - زهرا تشکر، حلقه های مفقود در چرخه مدیریت مواد زائد، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۱۱-۵.

۸- مرکز تحقیقات مدیریت شهری کاتپرا، مدیریت مواد زائد در بندر لامپونگ اندونزی، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۳۴-۳۰.

۹- سید شفانی، ساماندهی و دفع آفت موش، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۵۷-۵۵.

۱۰- ایرج اسدی - رسول فرجام، ساماندهی مراکز عرضه مصالح



- ۳۶- جهانشاه پاکزاد، طراحی شهری، ضرورت یا تحمل؟، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۳-۲.
- ۳۷- رابینیه رضارزاده، بحران ادراکی - رفتاری در فضای شهری، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۱۱-۵.
- ۳۸- تنوایشه درک و کاربرد فضای شهری، از رهاکردن تا آموزش، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۱۵-۱۲.
- ۳۹- سولماز حسینون، کاربرد رنگ در شهر، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۱۹-۱۶.
- ۴۰- مهران قدوسی، کاربرد رنگهای طبیعت در منظرسازی شهری، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۲۳-۲۰.

- ۱۸- محمدسعید ایزدی، روند دگرگونی سازمان فضایی بافتهای شهری ایران، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۱۷-۱۲.
- ۱۹- انیدی کاپلانسه، کاربری مختلط کارایی در تأمین رزاه و امنیت شهروندان، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۲۸-۲۵.
- ۲۰- اشکان غلامپور، معیارهای ارزیابی و انتخاب میلمان شهری، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۵۸-۵۵.
- ۲۱- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۲) زیالهدان و گلجای، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۷۰-۶۷.
- ۲۲- نازیلا مرادی، بازگشت به گزلهای پیاده، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۷۵-۷۱.



- ۴۱- مرزوانه قاسمی، میدان محلی: دیروز و امروز، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۲۹-۲۴.
  - ۴۲- مهردادین مشاور امجد، فضای سبز عمودی در نمای آینه شهری، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۳۳-۳۰.
  - ۴۳- رضا قاروغی، نقد یک فضای شهری: راه فرجانبه تهران، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۳۶-۳۲.
  - ۴۴- علی بسفوی (مشترجم)، نقد یک فضای شهری، مرکز شهر برآکل، ویژهنامه شماره ۵، فروردین ۸۰، صص ۳۹-۳۷.
  - ۴۵- آکسندر گاروبین، برنامه‌ریزی برای مابریاده، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۲۶-۲۲.
  - ۴۶- انیدی کاپلانسه، مقایسه دو مجتمع در آکسفورد، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۵۲-۴۹.
  - ۴۷- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۷) برده حصار و جایگاه دوچرخه، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۵۸-۵۲.
  - ۴۸- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۸) شبکه پای درخته، شماره ۲۲، اردیبهشت ۸۰، صص ۶۴-۶۷.
- نهادهای سازمانهای بین‌المللی**
- ۱- اتحادیه شهرداران ژاپن، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۶۹-۲۸.
  - ۲- آرنو کلاپر، اتحادیه ۱۵۰ انجمنها و مشارکتهای مردمی در آلمان، ویژهنامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۸۴-۸۱.
  - ۳- میسو موسوی (مشترجم)، آکسفام، بزرگترین NGO در جهان، ویژهنامه شماره ۳، شهریور ۷۹، صص ۹۱-۸۹.
  - ۴- اخبار IULA (اتحادیه بین‌المللی حکومتهای محلی) در سال ۲۰۰۰ میلادی، شماره ۲۳، اردیبهشت ۸۰، صص ۷۸.
- شهر دیگران**
- ۱- شهرداری کوالالامپور، تشکیلات، وظائف و اختیارات شهرداری

- ۲۲- جواد مهدیزاده، مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۱۸-۱۲.
- ۲۳- مجید پاکتار، تأسیس سازمان طراحی شهری در کلاشهرها، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۲۲-۱۹.
- ۲۵- آنگس ایف شوتز، میلمان شهری جدید برای لندن، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۴۳-۳۶.
- ۲۶- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۳) سریانه، کیوسکه سایبان و سازه، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۵۳-۵۱.
- ۲۷- نازیلا مرادی، تجدید حیات یک فضای شهری، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۶۰-۵۵.
- ۲۸- محمدحسین جهانشاهی، بررسی و تحلیل نظام حرکت پیاده در تبریز، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۱۶-۱۲.
- ۲۹- منوچهر مزینی، هنر معماری و شهرسازی، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۶-۲۲.
- ۳۰- حسین صالحی، اختیارات شهراها و شهرداریها در ساماندهی تابلوی شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۳۳-۳۰.
- ۳۱- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۴) علائم، تابلوها، پلاکارده و پرچم، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۴۶-۴۲.
- ۳۲- ناصر درکپور، گفتگو باابراهیم حبیبی، نایبمأمور در گرافیک شهری، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۳۰-۲۷.
- ۳۳- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۵) روشاوی، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۴۷-۴۴.
- ۳۴- حمید فتوحی، ضرورت کاهش سرعت در محله‌های شهری، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۵۰-۲۸.
- ۳۵- رضا مرتضایی، طراحی میلمان برای خیابان (۶) تیرک، خیابانی، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۵۱-۴۷.



- ۱- انسان، شهر و طبیعت، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۳۶-۳۲.
- ۲- نازیلا مرادی، پارک بزرگ سنگسر همسایه سبز کویر، شماره ۱۵، خرداد ۷۹، صص ۴۸-۴۴.
- ۳- شهری بی آب، در کنار آبی بزرگ عمان، شماره ۱۵، خرداد ۷۹، صص ۶۷-۶۶.
- ۴- غلامرضا طالبی، گفتگو با همایون نخعی بزاد: واحه‌های در کویر، شماره ۱۶، مرداد ۷۹، صص ۳۹-۳۷.
- ۵- سید محمدحسین پروین نیا، شهر در قرآن کریم، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۶۵-۶۴.
- ۶- ناصر بزرگ پور، گفتگو با لادن اعتضادی: سنت و تجدید در

- کوالامپور، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۳۲-۳۰.
- ۲- مرکز تحقیقات مدیریت شهری دانشگاه کاتیرا، مدیریت مواد زائد در بندر لامبونگ اندونزی، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۳۴-۳۰.
- ۳- هنریش کابلریت، تجارب حذاف خودرو از محله‌های مسکونی (آلمان و هلند)، شماره ۱۴، تیر ۷۹، صص ۲۷-۲۵.
- ۴- پیتر کلاترنیک، زمینه‌های مشارکت شهروندان در اداره شهر تورنتو، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۶-۲۴.
- ۵- انتخابه شهر داران زاین، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۲۹-۲۸.
- ۶- انابارس، بهسازی بافتهای تاریخی در تونس، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۴۴-۴۰.



- ۷- ای. آلاندار، اصلاحات در حکومت‌های محلی اروپای مرکزی و شرقی، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۴۲-۳۹.
- ۸- راکلینسکی و سوانو، تمرکززدایی در نیلی، شماره ۲۲، اسفند ۷۹، صص ۲۴-۲۰.
- ۹- فیلسو، تمرکززدایی در برزیل یا شهرهای متوسط، شماره ۲۲، اردیبهشت ۸۰، صص ۵۰-۴۷.
- ۱۰- امریکا - ایالت کالیفرنیا - شهر کلمبیا، ویژه نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۸-۶.
- ۱۱- میسو موسوی (مترجم)، شورای جوانان شهر نیون فرانسه، ویژه نامه شماره ۴، دی ۷۹، صص ۲۴-۲۱.
- ۱۲- محمدرضا سبوعی (مترجم)، الگوی تقسیم کار بین نودها و شهرداریها در ایالات متحده، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۵-۲۳.
- ۱۳- ایکسوت پیولات اوغلو، حکومت محلی در ترکیه نیازمند اصلاحات، شماره ۲۳، اردیبهشت ۸۰، صص ۲۶-۲۲.
- ۱۴- ایزچ اسدی (مترجم)، شهرداریها در لبنان، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۲۳-۲۱.
- ۱۵- پنه‌های تاریخی اصفهان در خطر، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۷۴-۷۱.
- ۱۶- محمداسلامی، سیستم حمل و نقل و خدمات شهری در مجارستان، شماره ۱۹، آذر ۷۹، صص ۷۰-۶۷.
- ۱۷- سپهر نوابزاده شمیمی (مترجم)، حمل و نقل کارآمد ابزاری برای برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۲۲-۱۹.

- ۱- غلامرضا طالبی، گفتگو با سیدمحمد حسینی نصیبی: طاقان کر دشتکری و شکوفایی، شماره ۱۵، مرداد ۷۹، صص ۴۳-۴۰.
- ۲- شهرداران افتخاری تربت حیدریه، شماره ۲۲، فروردین ۸۰، صص ۳۹-۳۸.
- ۳- رمضانعلی باقری، شاهسود: ۱۷۰ سال در جستجوی کارکرد، شماره ۲۳، فروردین ۸۰، صص ۳۰-۲۸.
- ۴- غلامرضا طالبی، گفتگو با تقی کریمی: همسایگان ارثی، شماره ۱۸، آبان ۷۹، صص ۲۴-۲۲.
- ۵- ناصر بزرگ پور، بازنده سازی شهر توس و آواگاه فرانسوی، شماره ۱۶، شهریور ۷۹، صص ۲۱-۱۹.
- ۶- نازیلا مرادی - ناصر بزرگ پور، کوهسنگی مشهد: میملاکاه انسان با شهر و طبیعت، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۴۶-۳۲.
- ۷- نازیلا مرادی، سیمه ملایر، هزار پله تا آسمان، شماره ۲۱، بهمن ۷۹، صص ۵۸-۵۴.
- ۸- محمدحسین جهانشاهی، بررسی و تحلیل نظام حرکت پیاده در شیراز، شماره ۲۰، دی ۷۹، صص ۱۶-۱۲.

- ۱- غلامرضا طالبی، گفتگو با سعید راستی: احیای بافت قدیم بوشهر، شماره ۱۳، خرداد ۷۹، صص ۴۴-۴۰.
- ۲- نازیلا مرادی - ناصر بزرگ پور، کوهسنگی مشهد: میملاکاه



\* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

\* Managing Director: Ahmad Khorram

\* Editor - in -Chief: Ali Nozarpour

25

Monthly Journal of Information,  
Educational and Research  
in Urban Management and Planning  
No. 25, June 2001

Shahrdariha

# Contents

<b>Editor's Note</b>	4
<b>Special Report</b>	
The Municipalities; National Formation, Local Organization : J. Masoum	5
<b>Idea &amp; Research</b>	
The Design of Confronting Devices Against Vandalism in the Urban Environment: R. Mortezaei	12
The Evaluation of the Renewal Plan of Jamaleh Neighborhood (Isfahan) from Users' View: Sh. Khodabakhshi	17
<b>Dialogue</b>	
The Identity Sustainability in Residential Neighborhoods: Interview with kamran Zeckavat	23
<b>Mayor's View</b>	
Behbahan, Readiness for Acceptance of More Duties: Interview with Habibollah Sharifnia, the Mayor of Behbahan	27
<b>Urban Law</b>	
The responsibilities and the Jurisdictions of the Municipal Accountants: Sh. S. Amoli	29
<b>Legal Counsellor</b>	
The Legal Bureau of Interior Ministry	32
<b>Administrative Counsellor</b>	
The Legal Bureau of Interior Ministry	34
<b>Council &amp; Participation</b>	
From Nation Government to Local Government : M. Ghaninejad	35
The Councils in the Circle of Laws: R. Davarpanah	37
Another Innovation: The Hidden Treasures of Tonkabon City	40
The ABC of City: Master plan & comprehensive plan	42
<b>World's Experiences</b>	
Livability of the Urban Spaces in Barcelona : J. A. Thomas	43
The Role of African Municipalities in Activating the Stock Markets: Akin, L. Mabogunje	46
The Reorganization of the Greater London Municipalities : J. Perry Scott	49
<b>World's Cities &amp; Municipalities</b>	54
<b>Instruction</b>	
The Green Street Separation Devices in Urban Spaces: M. M. Lotfi	59
<b>News Reports:</b> A. Kalantari	63
<b>Viewpoint</b>	
The Meaning, Status and the Role of Public Relations in Municipality: The Public Relations of Torbat Heydarleh Municipality	75
<b>Brief News</b>	77
<b>Research News : Research Center of Urban Planning</b>	79
<b>Urban Statistics</b>	80
<b>Shahrdariha Subject Index (No. 13- No. 24)</b>	82

Address: Second Floor- No. 15 - 5th GANDHI Avenue - Tehran - Iran.

Tel/Fax (0098-21)-61312610-8772634-35

E-Mail: SHAHRDARI@yahoo.com

ISSN: 1606-7495



**توماس** تنها تولید کننده مینی لودر های  
سخت کار (HEAVY DUTY) در جهان



چاروی مکانیکی، مگشی



لودر با قابلیت بارگیری در کامیون ده چرخ



جدول، گاردریل و نیوجرسی شوی



چکش تقریب هیدرولیک

**توماس**

**THOMAS**

لودر همه کاره  
تکنولوژی برتر از کانادا



پوش آسفالت

**توماس** بدون نیاز به محوطه قادر است حول محور عمودی خود ۳۶ درجه دور بزند  
و هر یک از ۵۸ نوع ملحقات آن در مدت کمتر از یک دقیقه بدون نیاز به آچار  
توسط خود راننده قابل تعویض است.



لیفه بولدوژر



بیل مکانیکی (بکهو)



آسفالت تراش (موج گیر)

دفتر فروش: تهران - خیابان آزادی، نبش اسکندری شمالی، ساختمان ۲۲۱ کد پستی: ۱۴۱۹۹

تلفن: ۶۴۴۰۵۰۲ (۸ خط) نمابر: ۶۴۴۰۵۰۳

تعمیرگاه شماره ۱: تهران - جاده ساوه، کیلومتر ۹، دودانگه، تعمیرگاه قائم (داف)، تلفن: ۵۴۴۹۸۴۵

تعمیرگاه شماره ۲: تهران - جاده قدیم کرج، روبروی شرکت ساسان، تعمیرگاه یگانه هیدرو تلفن: ۴۶۹۶۰۲۳-۴

**شرکت مباحثین** (سوانی خاص)

نماینده انحصاری کمپانی توماس در ایران بوده  
و خدمات پس از فروش آن را ارائه می نماید.



25

*Monthly Journal of International  
Architecture and Planning  
and Urban Management and Planning*

No. 25 / June 2001

# Shahrdariha

- The Municipalities:  
National Formation,  
Local Organization.
- The Design of Confronting  
Devices Against Vandalism  
in the Urban Environment.
- The Green Street Separation  
Device in Urban Spaces.
- The Councils in the Circle  
of Laws.
- The Responsibilities and  
the Jurisdictions of the  
Municipal Accountant.
- Livability of the Urban  
Spaces in Barcelona.
- Shahrdariha Subject Index  
(No.13-No.24).

