

- محدودیت یا محدودیت
- بخشی در باره محدوده ها و حریم شهر
- فضاهای شهری، جایگاه تعامل اجتماعی
- جنسیت، فضای شهری و جامعه مناسبت
- ضرورت و انگاری مدیریت زیاده به شهرداریها
- راه حل ارتقای زندگی حاشیه نهبندان بود
- مالکیت رسمی، راه حل ارتقای زندگی حاشیه نهبندان بود
- مالکیت رسمی، راه حل ارتقای زندگی حاشیه نهبندان بود



شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



شاسی مبارز مدل ۲۶۵۱



زباله جاروب خیابانی مدل ۶۱۲ (کویفون)



تاسیس نجات مدل ۲۴۱



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (فونیکس)



زباله جمع کن مدل ۴-۱



زباله جمع کن مدل ۸۳



زباله جمع کن مدل ۸-۱



اتس نشانی مدل ۱۲۲



اتس نشانی مدل ۱۲۲۱ (فونیکس)



زباله جمع کن مدل ۴-۲



زباله جمع کن ۵-۱

MOBAREZ

شرکت تولیدی تحقیقاتی

مبارز



تحت لیسانس جهانی دیس ایگل انگلستان

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

تهران - سرخس پل - بلوار جمهوری جوار پارک صنعتی لاهوری - شماره ۹۰۲ طبق ۴ - ۷۴۱۹۷۶ (۲۱۱) - فاکس ۷۴۱۹۷۸ (۲۱۱)



یادداشت سردبیر ۲

گزارش اصلی
محدوده یا محدودیت: بحثی درباره محدوده‌ها و حریم شهر / سرویس فرهنگی - اجتماعی ۵

اندیشه و پژوهش
فضاهای شهری، جایگاه تعامل اجتماعی / کیومرث مسعودی ۱۲

آبشارهای شوشن، تماشگاه آب / علیرضا دانش‌دزفولی ۱۵

گفتگو
جنسیت فضای شهری و جامعه مدنی / گفتگو با تراته بلدا ۱۹

از نگاه شهردار
کرمانشاه، گسیخته از شکوه گذشته / گفتگو با رضا ریاحی - شهردار کرمانشاه ۲۲

قانون شهر
شوریت و گذاری مدیریت زیاده به شهرداریها / سرویس حقوقی - بین‌المللی ۲۴

شور او مشارکت
رابطه شور او شهرداری / فضل‌الله هاشمی ۲۷

ابتکاری دیگر / انگروه، مسابقه‌ای که همه برنده‌اند ۳۱

القای شهر / محدوده‌ها و حریم شهر ۳۳

یک دریچه، یک نگاه
تجربیات جهانی
مالکیت رسمی، راه حل ارتقای زندگی حاشیه‌نشینان پاریس / لوس کانگر ۳۵

هامبورگ، شهری مناسب برای همه / آته شویپ ۳۸

توسازی شهری در فاهره متعارض با صنایع سنتی / فاطمه قاراگ ۳۱

آموزش
مبانی طراحی معاصر شهری / حمید تقوی ۴۶

شهرها و شهرداریهای جهان
در فنلاند روی ستلا و شهرکها نیز شهرداری دارند، دیدار از اوسین با تراموای خط ۲۸، شهروندان وینی در
بهسازی شهرشان مشارکت کردند، به منظور پرکردن اوقات فراغت در تایستان گروه جوانان شهری در
کاروانیای جنوبی تشکیل شد

گزارشهای خبری / علی کلانتری ۵۳

وزارت راه‌ها شهرداریها، مسئولیت حریم راه‌های درون شهری با کیست؟ توسط اتوبوسرانی تروین
سیستم اعلام موقعیت زمانی و مکانی اتوبوس ساخته شد و ...

اخبار کوتاه ۶۴

بوقراری تله‌کنفرانس با استفاده از شبکه اطلاع‌رسانی معاونت عمرانی،
انجام اصلاحات در ساختار فنی لتویوسرانی تروین

مشاور و حقوقی / دفتر حقوقی وزارت کشور ۶۶

مشاور اداری - مالی / دفتر حقوقی وزارت کشور ۶۷

دیدگاه ۶۹

بیانیه همایش سازمانهای غیردولتی

آمار شهر ۷۱

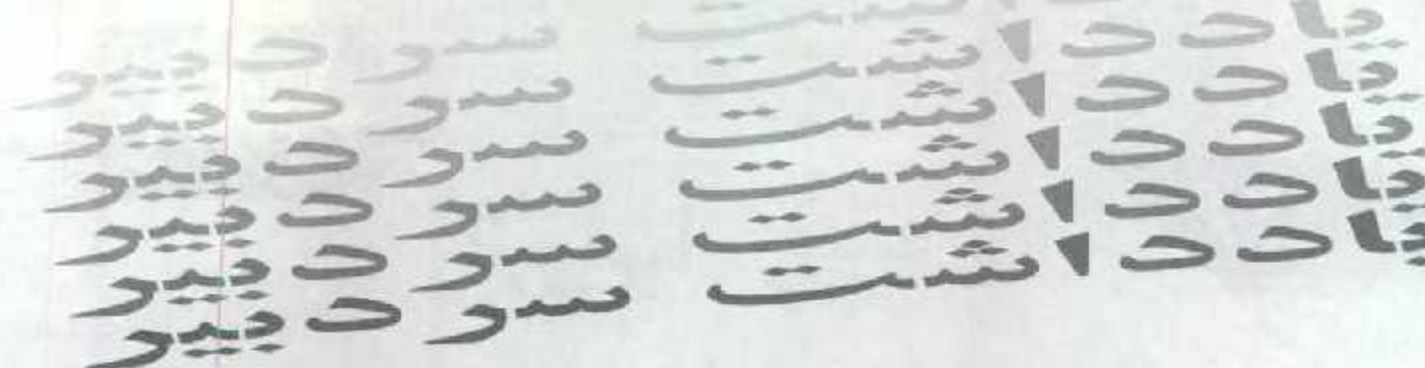
تازه‌های نشر ۷۲

فهرست انگلیسی ۷۳

طرح روی جلد: جنسیت یاری شبز مرد
مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد لندن - نمایی از آرامگاه همسر ملکه
ویکتوریا - مربوط به مقاله و فضاهای شهری جایگاه
تعامل اجتماعی

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

مساحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
مدیر مسئول: احمد خرم
سردبیر: علی نورپور
معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی، زهرانشکر /
سرویس علمی - پژوهشی، غلامرضا کاظمیان / سرویس
حقوقی - بین‌المللی، حسن شفیعی
ویرایش: غلامرضا طلایی
طبع مهری: جمشید یاری شیراز
هماهنگ‌کننده امور فنی: سعید مردانی
تصویرساز: مهدی یارمحمدی
امور آگهی: مرضیه باحی
امور توزیع: مرضیه مردانی
حرفه‌چین: فریده دارستانی فراهانی
نمونه خوان: لیلا شاه‌بخش
شمارگان: ۵۰ نسخه



یادداشت سردبیر

چهار سال ریاست جمهوری سیدمحمد خاتمی به سرآمد و اکنون ضروری است که نقاط ضعف و قوت عملکرد دولت در زمینه شوراهای مدیرینهای محلی مورد بررسی ارزیابی و تحلیل قرار گیرد. تشکیل بیش از ۸۰ شورای شهر، حدود ۸۵ شورای بخش، ۲۲ هزار و ۶۷۷ شورای روستا و ۲۴ شورای شهرک با انتخاب ۱۰۷ هزار و ۲۹۲ عضو اصلی و ۵۶ هزار و ۷۲۹ عضو علی البدل در شهرها و روستاهای کشور و همچنین انتخاب ۳ هزار و ۶۴۰ عضو شورای بخش و ۲ هزار و ۱۸۴ عضو علی البدل این شورا، حرکتی بسیار قوی در زمینه مشارکت مردم در اداره امور محلی بود.

این حرکت مردمی، بازتابها و دستاوردهای نیک را به همراه داشته است:

۱- بازتاب جهانی تشکیل شوراهای امنیت بوده و ایران را الگویی قابل تأمل در میان کشورهای جهان سوم در حرکت به سمت مردم سالاری معرفی کرده است؛ همچنین در داخل کشور نیز سبب مشرووعیت نظام شده است. ۲- رابطه مردم با دستگاههای اجرایی اداره کننده شهرها (دستگاههای محلی) به واسطه تشکیل و فعالیت شوراهای امنیت، نسبت به گذشته، بسیار بهتر شده و نقش آنها بویژه در حل اختلافات محلی و منطقه‌ای، همیاری و جلب کمکهای داوطلبانه مردم برای حل مشکلات شهرها و روستاها مثبت بوده است. شوراها بر عملکرد شهرداریها نیز نظارت داشته‌اند و به این ترتیب، این دستگاهها را به سمت پاسخگویی نسبت به مردم سوق داده‌اند.

۳- روند فعالیت شوراهای نگرانیهای را که قبل از تشکیل آنها در مورد بی‌روزی چالش و درگیری بین شوراها و دستگاههای اجرایی محلی و ایجاد مزاحمت برای این دستگاهها پیش‌بینی می‌شده، کاهش داده و ثابت کرده است که مردم در اداره امور خود از شایستگی لازم برخوردارند. قابل توجه اینکه میزان شکایت از عملکرد شوراها به نحو غیر قابل تصویری پایین بوده است. در طول ۱۹ ماه اول فعالیت شوراها، تعداد شکایت‌هایی که به هیئتهای حل اختلاف در استانها رسیده است، کمتر از ۲۵۰ مورد (در بیش از ۳۰ هزار روستا) و تعداد شکایت‌هایی که در هیئت مرکزی حل اختلاف، شوراها در تهران مطرح شده، حدود ۲۵ مورد بوده است.

۴- فعالیت شوراهای مناطق روستایی - که از هیچ‌گونه امکانات مالی برخوردار نیستند - چشمگیرتر بوده است. بسیاری از مشکلات دستگاههای اجرایی در ارتباط با اقتضای مختلف مردم، با وساطت شوراها حل نشده است. همچنین نقش شوراهای امنیت و نظم، بویژه در روستاها قابل توجه بوده است؛ به نحوی که می‌توان و باید برای بهره‌برداری از آن برنامه‌ریزی کرد و راهکارهای قانونی لازم را فراهم نمود. شوراها بویژه در روستاها می‌توانند منبع بی‌خطری برای نظم و امنیت باشند و باید آن را به فعالیت درآورد.

۵- با توجه به ورود بیش از ۶ هزار عضو شورای شهر در مسائل مدیریت شهری و حدود ۱۰ هزار عضو شورای روستا در مسائل مدیریت روستایی و همچنین آشنا شدن تدریجی آنان با ابعاد مختلف مسائل منطقه‌ای، روند سازنده و مثبتی در جهت شکل‌گیری سرمایه عظیم انسانی آگاه به مسائل و مشکلات و برخوردار از تجارب مدیریتی در اداره امور، در جریان است که می‌تواند پشتوانه مهمی در نهادینه شدن مشارکت مردم در این زمینه باشد.

۶- به منظور ساماندهی مشارکت مردم در انجام فعالیتهای تخصصی و عام المنفعه در قالب تشکلهای غیر دولتی (NGOs) و انجمنهای تخصصی، تسهیلاتی در جهت تشکیل این نهادها و حمایت از آنها فراهم شده است. واگذاری اختیار صدور مجوز تشکیل انجمنهای تخصصی به وزارتخانه‌ها و دستگاههای مسئول، از جمله این اقدامات بوده که به تأسیس و تقویت تشکلهای غیردولتی و انجمنها و نهادهای تخصصی در زمینه‌های مختلف، کمک شایانی کرده است. افزایش سازمانهای غیردولتی طرفدار محیط‌زیست و منابع طبیعی از ۲۰ تشکیل در سال ۱۳۷۵ به ۲۳۱ تشکیل در سال ۱۳۷۹، شکل‌گیری ۲۲۵ کانون فرهنگی - هنری در بخش از دانشگاهها و مراکز پژوهشی با حدود ۴۰ هزار عضو، تأسیس، تقویت و جهت‌دهی انجمنهای علمی به طوری که از ۴۴ انجمن در سال ۱۳۷۶ به حدود ۹۰ انجمن در سال ۱۳۷۹ افزایش یافته و در بخش علوم پزشکی نیز ۱۷ انجمن علمی جدید تأسیس شده است و هم‌اکنون مورد دیگر، موجبات تصحیح شیوه‌های برنامه‌ریزی و سیاستهای توسعه پایدار را در کشور فراهم کرده و موجب گردیده است که دستگاههای اجرایی در برابر انتقادهای این نهادها و اعتراض آنها توجه بیشتری مبذول نمایند.

۷- تقویت نقش و وظایف شوراهای شهرداریها و دهاریها، بویژه از طریق پیش‌بینی سازوکارهای قانونی به منظور انتقال وظایف اجرایی و محلی دستگاههای دولتی به مدیریت محلی، از دیگر دستاوردهای حرکت مردمی دولت بوده است.

و در پایان با سیدمحمد خاتمی همراه می‌شویم که گفت:

«تصولی بزرگ در جامعه ما روی داده است که حاصل آن، حضور شهروند مسئول ایرانی در عرصه سرنوشت کشور است. اینک همگان باید صدای مردم را - که خویشتن و اثر حضور خود را یافته است - در همه عرصه‌های ملی، برنامه‌ریزی و اجرا بشنوند. مشکلات و موانع هرچه باشند، تنها با تکیه بر مردم و با مشارکت قانونمندان آنها به تدریج و با تدبیر حل می‌شوند.»

محدوده یا محدودیت؟

بحثی در باره محدوده‌ها و حریم شهر

تنظیم: مرجان نکاشی

محدوده شهری، حریم، حوزه استحفاظی، حوزه نفوذ، حریم خدماتی و... مفاهیمی هستند که به اذعان بسیاری از کارشناسان از مبهم‌ترین مفاهیم به شمار می‌روند. مسئله محوری همه این مفاهیم، پاسخ به این سؤال مهم است که آیا برای رشد انفجار گونه جمعیت شهری، حدی قائل هستیم یا خیر؟ بر گرد هسته کوچک شهرهای ما حلقه‌هایی از جمعیت، مسکن، راه ارتباطی و... تشکیل می‌شود. به راستی بزرگترین و آخرین حلقه در هر یک از شهرهای ما کجاست؟ سؤالی که با هاله ابهامی که بر گرد مفاهیم بالا پیچیده شده قابل پاسخ دادن نیست.

شاید بهترین اقدام در چنین فضایی، بحث و گفتگو به قصد روشن کردن ابعاد این مسئله باشد. با همین هدف، ماهنامه شهرداریها برای روشن کردن صورت مسئله محدوده‌های شهری از کارشناسانی از وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور، طرح مجموعه شهری تهران و شهرداری تهران و مهندسان مشاور ذی‌ربط دعوت نمود تا با تمرکز بر بحث «محدوده‌های شهری» به تبیین مسئله مورد نظر کمک کنند.

کارشناسان و صاحب‌نظران شرکت‌کننده در میزگرد «محدوده‌های شهری» به ترتیب حروف الفبا عبارت‌اند از:

- حسین احتشامی، کارشناس دفتر حقوقی وزارت کشور.
- حسن احمدی از حوزه معاونت شهرسازی شهرداری تهران.
- احمد سعیدنیا، عضو هیئت علمی گروه شهرسازی دانشگاه تهران.
- اسماعیل صالحی، مسئول گروه طرح و برنامه دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور.
- مجید غمامی، مسئول طرح مجموعه شهری تهران.
- شهلا مالک مدیر کل دبیرخانه شورای عالی شهرسازی.
- سیدهادی میرمیران، مدیرعامل مهندسیین مشاور نقش جهان - پارس.
- ماهنامه شهرداریها از احمد سعیدنیا که زحمت اداره میزگرد را تقبل نموده، سپاسگذار است.

شهرها پدیده‌هایی هستند که به محدوده‌ها بی توجه‌اند. تحولات شهری، مرزها را در می نوردد و محدودیت‌های قانونی، حقوقی و خدماتی نمی توانند به آسانی مانع این گسترشها شوند. حوزه‌های مسکونی و صنعتی در پیرامون هر شهری پدید می آیند که در ارتباط تنگاتنگ با خود شهر هستند و عناصر مسکونی، صنعتی، تاسیساتی و خدماتی به استقرار در بیرون از شهرها متمایل اند

محدوده حریم همیشه یک محدوده اداری بوده است نه محدوده واقعیت عملکرد شهری سازی

احمد سعیدنیما: محدوده‌های شهری در حال حاضر در کشور ما تبدیل به مسئله مهمی شده و از نظر برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مسائلی را پدید آورده است. مدیریت محدوده‌ها و حریم‌های شهری در اختیار شهرداریها و به تبع آنها وزارت کشور است و از سوی دیگر، برنامه‌ریزی محدوده‌ها نیز در طرح‌های شهری، هم به عهده وزارت کشور و هم وزارت مسکن و شهرسازی است.

از سوی دیگر، شهرها پدیده‌هایی هستند که به محدوده‌ها بی توجه‌اند. تحولات شهری، مرزها را در می نوردد و محدودیت‌های قانونی، حقوقی و خدماتی نمی توانند به آسانی مانع این گسترشها شوند. حوزه‌های مسکونی و صنعتی در پیرامون هر شهری پدید می آیند که در ارتباط تنگاتنگ با خود شهر هستند و عناصر مسکونی، صنعتی، تاسیساتی و خدماتی به استقرار در بیرون از شهرها متمایل اند. می دانیم که «گسترش» جزء طبیعت شهر است و هر شهری استثنای در گسترش جمعیت، فعالیت و اندازه ندارد. شهر را نباید «قضایی» تلقی کرد که عناصر آن از محدوده‌های شهری فراتر می رود. از سوی دیگر، عناصر پیرامون شهرها گاه خود در اثر تحول و گسترش تبدیل به شهر می شوند و شهرهای نزدیک به هم را ایجاد می کنند. علاوه بر این، پس از مدتی با یکدیگر ادغام می شوند و از مرزها و محدوده‌های یکدیگر گذر می کنند. این طبیعت شهر است و به همین دلیل مدیریت شهرها و مجموعه‌های شهری، با مسائل پیچیده‌تر و دشوارتری روبه‌رو می شوند.

در نظام مدیریت سیاسی و اداری جامعه ما شهرداریها، فرمانداریه‌ها و بخشداریه‌ها هر کدام مرز و حد مشخصی دارند و باید در حدود همین مرزها مدیریت کنند. بنابراین، از یک سو شهرها میل به گسترش، ادغام و بپراکنده شدن دارند و از سوی دیگر، مدیریت سیاسی و اداری جامعه می خواهد برای حفظ سوزمین،

امنیت یا تأمین خدمات و یا هر دلیل دیگر، حد و حدود هر منطقه را مشخص کند. طبیعتی است که در این میان تضادهایی ایجاد خواهد شد و باید برای رفع آن راه‌حلهایی جستجو کرد. آمار شهرها رو به گسترش است و روستاهای زیادی هستند که با کسب حد نصاب جمعیت، تقاضای ورود به نظام شهری کشور را دارند. این شهرها تنها به مدیران شهری نیاز ندارند، بلکه احتیاج به رهنمود و درک مسائل نیز دارند و باید بدانند یا موضوعاتی که تحت عنوان «حریم‌های شهری» مطرح می شوند چگونه مواجه شوند. مسئله وقتی غریب‌تر می شود که به یاد آوریم قانونی که دقیقاً بتواند موضوع را تعریف کند و اختلافات بین نهادها را حل نماید اساساً وجود ندارد و اگر هم وجود دارد خود منشأ اختلاف است. بنابراین، گفتگو در این باره فوق العاده اهمیت دارد. در ابتدای بحث، پیشنهاد این است که در این جلسه بتوانیم حداقل صورت مسئله را روشن کنیم. این انتظار با وجود نمایندگان سازمانهای مختلف که خود در مسئله محدوده‌های شهری کار کرده و صاحب‌فکرند، می تواند برآورده شود.

شهلا صالحک: شاید حدود ۲۶۰ یا ۲۷۰ قانون وجود دارد که حداقل یک ماده مربوط به شهرسازی در آن به چشم می خورد. این قوانین، پراکنده و ناهمگن هستند و در هیچ‌یک تعریف مشخصی برای محدوده‌های شهری ذکر نشده است. حدود ۶۰ یا ۷۰ مورد از کلمه حریم تحت عناوینی مانند حوزه نفوذی، حریم، حریم استحفاظی و... استفاده شده اما تعریف مشخصی از این کلمه وجود ندارد. گاه حتی بین قوانین هم تعارض وجود دارد؛ مثلاً یک حریم در ماده ۹۹ قانون شهرداری بر اساس هدف شهرداری و مسئله عوارض مطرح شده و یک تعریف هم در طرح‌های توسعه شهری مستتر است که حریمی در قالب طرح‌ها به تصویب می رسیده است؛ تعارض در اهداف این دو مسائلی را بین وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی ایجاد کرده است به طوری که گاه ما شهری یا دو حریم داشته‌ایم. گاه هم که این دو هدف برهم منطبق بوده‌اند مشخص نیوده است که چه ضوابطی باید اجرا شوند؛ آیا باید بر اساس ماده ۹۹ قانون شهرداری، نقشه حریم تهیه شود یا نه؟

با مطرح شدن موضوع مجموعه شهری تهران در هیئت وزیران، چند وظیفه از جمله ارائه یک تعریف مشخص برای محدوده و حریم شهر تعیین شده است و تعریف اولیه‌ای با هماهنگی وزارت کشور تهیه شده اما هنوز به تصویب نرسیده است. این تعریف، حریم را مجموعه تقاطعی می داند که برای حفظ مناطق و مصالح شهر و جلوگیری از گسترش بی رویه آن باید تحت نظارت شهرداری قرار گیرد ولی در همین تعریف هم هنوز معلوم نیست که تکلیف مدیریت روستاها، شهرک‌های صنعتی یا مسکونی و یا مجموعه‌های حاشیه‌نشین چیست؟

مسئله دیگر اینکه در طرح‌های شهرسازی به ضوابط و مقرراتی که بر اساس آنها باید نسبت به حریم نظارت صورت بگیرد، کمتر پرداخته شده است. ضوابطی به طور مثال در تمام حریم جاری می شود و بر اساس آنها شهرداری باید مسائل را حل کند، در حالی که این ضوابط تکلیف مناطق ساخته شده قبلی را روشن نمی کند.

سیدهادی میرمیران: جای خوشفکری است که جلسه‌ای برای امر مهمی به نام حریم استحفاظی شهرها تشکیل شده است. اهمیت فوق العاده حریم بر کسی پوشیده نیست. در ابتدای سخن باید بگویم که بیشتر تحولات ناهنجار در شهرهای بزرگ در حریم



در گذشته، خطی را برای حریم استحفاظی کشیده‌اند، ضوابط مختصری هم وضع کرده‌اند. در واقع سطح بزرگی را که دچار تحول و دگرگونیهای شدید است با چند ضابطه و راه حل ساده، حل و فصل کرده‌اند! این برخورد از آنجا ناشی می‌شود که تصور شده است منطقه پیرامون شهرها مناطقی آرام و بی‌تحرک است، در حالی که در شهرهای بزرگ این قبیل مناطق، بسیار فعال و متحرک‌اند

مسائل می‌شویم. فراتر از این نکات، به نظر من دو نکته دیگر نیز وجود دارد: یکی اینکه وقتی محدوده‌های را تعریف می‌کنیم و شهر خلاف جهت تعیین شده صا حرکت می‌کنند، مشکل خارج از محدوده پیش می‌آید. در خارج از محدوده، یکی از مسائل مهم، کیفیت زندگی است؛ چرا که در آنجا مردمی زندگی می‌کنند که برای محل زندگیشان فکری نشده است. به آنان می‌گویند حاشیه‌نشین خارج از محدوده و آب، برق، اسفالت و سایر خدمات به آنان ارائه نمی‌شود. علاوه بر این، به این دلیل که مراکز کار و فعالیت در داخل شهر است، آنان مجبورند هزینه و وقت زیادی را هم بابت رفت و آمد به این مراکز اختصاص دهند. پس مسکن ناپه‌نچار، خدمات ناکافی و هزینه بالا، کیفیت زندگی را در خارج از محدوده‌ها پایین می‌آورند که این خود باعث سدها ناهنجاری و آسیب اجتماعی، آشوب و انلاف کارایی اقتصادی می‌شود.

نکته دوم مدیریت است. فرخاندازی، شهرداری و یا هر ارگان دیگری می‌تواند از زیر بار مسئولیت مناطق خارج از محدوده شانه خالی کند، اما وقتی مردم خیابانها را بستند و منطقه دچار آشوب شد، مسئله به همه مربوط خواهد شد و همه از گناه مجبورند دخالت کنند. علاوه بر این، نقاط خارج از محدوده رویه گسترش است. مثلاً در مورد تهران بر خورد این بوده است که برای اسلامشهر حریم تعریف شده، اکبر آباد و سلطان آباد ایجاد می‌شود. برای آنها حریم تعریف می‌کنیم، مصالح آباد ایجاد می‌شود و اینها دائماً رویه گسترش است. این یعنی که مدیریت این قبیل مناطق پرهزینه می‌شود. پس اگر بخواهیم یک گام از صحت آقای سعیدنیا جلوتر برویم، باید به عوارض مسئله اشاره کنیم. برای موجودی که محدوده پذیر نیست اگر محدوده قائل شویم با چه عوارضی روبه‌رو خواهیم شد؟

پایین آمدن کیفیت زندگی و سخت شدن کار مدیریت از عوارض آن است، با این دیدگاه باید دید آیا اشکال در نفس محدوده گذاشتن است؟

استحفاظی آنها رخ می‌دهد. این تحولات، محدوده‌های خدماتی شهرها را کمتر شامل می‌شود؛ چرا که در داخل محدوده‌های شهری امکان تغییر و تحول محدود است و به همین دلیل همه تغییراتی که ناهنجاریها را به دنبال دارد به حریمهای استحفاظی منتقل می‌شود. پس برنامه‌ریزی، مدیریت و انتخاب حریم اهمیت زیادی دارد.

اولین اشکالی که در حریم به چشم می‌خورد، خود محدوده حریم است. به نظر من محدوده حریم همیشه یک محدوده اداری بوده است نه محدوده واقعیت عملکرد شهر سازی. بحث دومی که در این باره باید به آن اشاره کرد، برنامه‌ریزی خطی ابتدایی و ضعیفی است که در این حریم صورت گرفته است. در گذشته، خطی را برای حریم استحفاظی کشیده‌اند، ضوابط مختصری هم وضع کرده‌اند. در واقع سطح بزرگی را که دچار تحول و دگرگونیهای شدید است با چند ضابطه و راه حل ساده، حل و فصل کرده‌اند! این برخورد از آنجا ناشی می‌شود که تصور شده است منطقه پیرامون شهرها مناطقی آرام و بی‌تحرک است، در حالی که در شهرهای بزرگ این قبیل مناطق، بسیار فعال و متحرک‌اند.

نکته دیگری که در مورد حریم اهمیت دارد، بحث مدیریت آن است. مدیریت و کنترل حریم تقریباً به شهرداریها سپرده می‌شود. در حالی که من با اطمینان خاطر می‌گویم که شهرداریها قادر به حفظ و کنترل آن نیستند. شهرداریها بیشتر حریم را منبع درآمد تلقی می‌کنند تا اینکه کنترل و نظارتی بر آن داشته باشند. علاوه اینکه تمام حریم یک شهر بزرگ، مدیریت واحدی هم ندارد. پس مدیرتهای تعریف شده و متعدد، یکی از مشکلات اساسی حریم است.

عجیب‌عجابی: اشاره شد که محدوده‌های شهری مسئله‌ای بسیار جدی است و شهرهای ما محدوده پذیر نیستند. شکل قضیه این است که ما برای موجودی که محدوده پذیر نیست محدوده



احمد سعیدنیا

احمد سعیدنیا: آیا این مطلب که ما برای موجودی که محدوده پذیر نیست، محدوده می‌گذاریم و دچار مشکل می‌شویم، به معنی این است که شهرها به محدوده نیاز ندارند؟

مجید غصاهی: این سؤال اساسی است، وقتی می‌گوییم محدوده تهران ۱۰۰ کیلومتر است و ۳ میلیون نفر خارج از این محدوده زندگی می‌کنند، اسلامشهر و قرچک و شهر قدس درست می‌شود، پس چرا ما محدوده قائل شویم؟ جواب این سؤال این است که به هر حال نفسی قائل شدن به محدوده - به این معنا که برای مدیریت، پیش‌بینی، کنترل و ارائه خدمات عرضه‌هایی را تعیین کردن - اقلیمی ضروری است. اما مشکل در کجاست؟

ببرخلاف بسیاری از استنباطها و سوء تفاهدها، شهرها در استرالیا، کانادا، آمریکا و اروپا به رغم از تهاط پذیری بالای جامعه، مشارکت مردم و فرایندهای مستمر برنامه‌ریزی، دارای محدوده هستند اما تفاوت عمده ما با آنها در این است که مادر دوره تحول هستیم. ۲۰ سال است که جمعیت شهر ژنو ۳۰۰ هزار نفر است، اما مشاهد که در سال ۱۳۴۵ جمعیت ۴۰۰ هزار نفری داشته ظرف ۳۰ سال، جمعیت آن ۲ میلیون نفر شده است. جمعیت ۲۵ میلیون نفری سال ۱۳۳۵ کشور ما ۶۰ میلیون شده و قرار است ۱۰۰ میلیون شود. این طبیعت متحول جامعه ما روی تحولات شهرها و جایگاهی جمعیت اثر مهمی دارد. شهرهای ما دچار رشدی شتابان است؛ از لحاظ جمعیتی در نوره کوتاهی ابعاد وسیعتری می‌یابند، از نظر ساختار اجتماعی و اقتصادی هم وضعیت تثبیت شده‌ای نداریم، مهاجر به شهر می‌آید، شغل سازمان یافته ندارد و دوره‌ای را باید بگذراند تا در شهر تثبیت شود. بنابراین، حاشیه‌نشینی پیدا می‌شوند که از نظر اجتماعی و اقتصادی سازمان یافته نیستند. پس در مجموع باید گفت که ما با مسئله‌ای مواجه هستیم که ماهیت متحولی دارد، اما راه‌حلهای ما متناسب با این تحول نیست. و این یعنی که ما نمی‌توانیم محدوده‌ها همان را اداره کنیم. اشکال مدیریت ما در این است که روشها و قوانین آن بر اساس ثبات تنظیم شده است، در حالی که شهرهای ما شهرهایی متحول است. من فکر می‌کنم تئوریکاً که ما در قوانین خود قائل هستیم حتی نسبت به جوامع اروپایی هم بیشتر است، نتیجه این می‌شود که سیستم قانونی محدوده می‌گذارد، ماده ۱۰۰ می‌گذارد، قانون قطع بنا وضع می‌گردد و به خارج از محدوده‌ها خدمات نمی‌دهد، اما باز هم مردم شبانه‌خانه می‌سازند و هیچکس هم نمی‌تواند خراب کند. انواع سازمانها هم از خارج محدوده به عنوان مختلف کسب درآمد می‌کنند، دانشگاهها، جهاد سازندگی، فرمانداریها و... شهر کیهانی مسکونی و صنعتی ایجاد می‌کنند و قابل کنترل هم نیستند. برای خلاصه کردن بحث باید بگویم مشکلات محدوده‌های شهری ما به‌طور دقیق انعکاس وضعیتی است که ما در آن به سر می‌بریم و آن اینکه شهرهای ما از لحاظ فیزیکی و کیفیت زندگی در آنها در حال تحول است. اما قوانین ما و تصور ما درباره محدوده‌ها همراه با آن متحول نشده است.

شهلا صالحه: نکته‌ای که آقای میرمیران اشاره کردند نکته مهمی است که اساساً مسئله محدوده‌ها برای سازمانهای درگیر، مسئله شهرسازی نبوده است. فرض کنید گرفتن عوارض اگر استانی شود یا بر اساس جمعیت شهرها به شهرداریها موکول گردد در این صورت هیچ شهرداری مسئله حریم را مطرح نخواهد کرد. این یک نکته که باید توجه شود. نکته دیگر اینکه درست است که باید قانون را رعایت کنیم، اما اگر قانون تا کارآمد بود باید بتوانیم آن

فرمانداری، شهرداری و یا هر ارگان دیگری می‌تواند از زیر بار مسئولیت مناطق خارج از محدوده شانه خالی کند، اما وقتی مردم خیابانها را بستند و منطقه دچار آشوب شد، مسئله به همه مربوط خواهد شد و همه از گانه مجبورند دخالت کنند

را عوض کنیم. نباید قانون را غیر قابل تفسیر تلقی کرد. مثلاً یکی از مواردی که ما در قوانین جدید در دست تصویب دیده‌ایم این است که هیچ روستایی وقتی به حد نصاب شهر شدن رسید نمی‌تواند تا وقتی داخل حریم یک شهری واقع است، مدیریت جداگانه داشته باشد؛ برای اینکه اساساً هم ارزش نداشتند فرض کنید روستایی مثل کمال آباد نخواهد برای دادن خدمات با شهرداری کرج مقابله کند؛ قطعاً نمی‌تواند چنین کنترلی داشته باشد به نظر می‌آید ما برای شکافتن مشکلات مجبوریم در بسیاری از قوانین تجدید نظر کنیم.

حسین احتشاهی: به نظر می‌رسد که این دیدگاه، دیدگاهی شهرسازانه است. من هم با این دید موافق هستم که وقتی حریمی را مشخص کردیم و یا به عبارت دیگر، حریم موضوع بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری را با آن تطبیق دادیم، باید حرمت این حریم حفظ شود. اگر روستایی هم در داخل این حریم قرار گرفت و یا هر نقطه سکونت و صنعتی دیگر، باید به نحوی از همان شهرداری مربوطه خدمات بگیرد. طبیعی است که باید نحوه خدمات‌رسانی بر اساس دستورالعمل و این نامه مشخص شود.

ما در مورد اصلاح حریمها با یک قانون مواجه هستیم. ممکن است در تصویب بندی از قانون، بیشتر مسائل سیاسی لحاظ شده باشد تا دیدگاههای شهرسازی، اما به هر ترتیب بر اساس یک انزام قانونی باید حریمهای متداخل در محدوده‌های تقسیماتی به نحوی اصلاح شود. حتی بحث اولیه این بود که از آنجا که بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری پس از خلی، حواصلی در تصویب، به وضعیت فعلی رسیده است، به جای گذراندن ترمیمات مجدد به طرفی سعی شود بین شهرداریها و تأیید وزارت کشور توافقات و تغییرهایی صورت بگیرد، اما متأسفانه برخی شهرداریها از جمله



شهبلا مالک

اشکال مدیریت ما در این است که روشها و قوانین آن بر اساس ثبات تنظیم شده است، در حالی که شهرهای ما شهرهایی متحول است

شهرداری تهران حاضر نیستند از حدتهایی که قبلاً مشخص شده عقب‌نشینی کنند. در این شرایط هر کدام از شهردارها بر اساس شخصیت مستقل خود انتظارات دارند که به نوعی بند ۲ ماده ۹۹ را اجرا کنند و حتی محدوده‌هایی را هم توسعه بدهند.

حريم شهر تهران در دست تا اولین میدان داخل شهر اسلامشهر ادامه پیدا کرده است، اسلامشهر از شهرداری تهران مستقل است و پسرای خود تریبیات خاصی دارد و تصمیم‌گیران متفاوتی و در حال حاضر مشخص نیست که محدوده قانونی اش کجاست و در واقع چرا این محدوده مماس با محدوده شهر دیگری است. همه این اختلاف‌نظرها در مدیران شهرهای مختلف باعث شد که قانونگذار نه از ابعاد شهرسازی بلکه از ابعاد سیاسی به این موضوع توجه کند. گاه تبصره‌هایی تصویب می‌شود که با یکدیگر هم جهت نیستند. در حرمهای استحقاقی شهر تهران، پس از رفع تداخل، تبصره‌ای آمد مبنی بر اینکه اگر چه کارخانه‌ای در حريم استحقاقی اسلامشهر، قرچک و یا ورامین باشد، رابطه شهرداری تهران با منابع مالی این حرمها باز هم برقرار است؛ یعنی باز مسئله منابع مالی و تداخل آنها منشأ اختلاف است. این مشکل تهران است، اما پیش‌بینی می‌کنم که به زودی برای استانهای شمالی نیز همین مسئله مطرح شود؛ چرا که شهرها در این مناطق بسیار به هم نزدیک هستند. در واقع باید چنین مسائلی را صاحبان نظران شهرسازی همراه با کارشناسان حقوقی بررسی کنند و راه‌حل مشکل محدوده‌های شهری را بیابند. در حال حاضر طبق حکم قانون باید بند ۲ ماده ۹۹ به هر ترمیمی اجرا شود، مگر اینکه کارشناسان بتوانند راهکاری مورد قبول ارائه دهند.

احمد سعیدنیا: تا اینجا در مورد جنبه‌های عملکردی و قانونی بحث شد. ملا حظه می‌شود که این دو جنبه، هم در سیستم

درونی شهر مطرح است و هم در سیستم پیرامون شهرها و به طور کلی در مجموعه نظام مدیریتی و برنامه‌ریزی شهرهای ایران دو بُعد از مسئله محدوده وجود دارد. برای برنامه‌ریزی شهری با نشان دادن و روشن کردن این ابعاد فوق‌العاده مهم است. برخی شاید تصور کنند که منشأ اختلاف بر سر محدوده شهری، اختلاف بین دو وزارتخانه است، اما در اینجا روشن شد که منشأ این اختلاف از ذات مسئله سرچشمه می‌گیرد. در واقع ما می‌دانیم که شهر بدون محدوده واقعی توانیم بپذیریم، اما پذیرش آن هم با مشکلاتی همراه است. علاوه بر همه جنبه‌هایی که دوستان مطرح کردند عامل سازنده مهم دیگری نیز وجود دارد مانند محدودیتهای زیست‌محیطی که باید منتظر قرار گیرد. بنابراین، موضوع دارای ابعاد گوناگونی است که باید بیشتر باز شود.

اسماعیل صالحی: من بحث خود را با یک مقدمه آغاز می‌کنم. شهر در گذشته‌های نه چندان دور به دیوارهایی منتهی می‌شد که به راحتی شهر را از محیط پیرامون آن جدا می‌کرد. شاید پدیده‌های حمل‌ونقلی مانند راه‌آهن یا سائط نقلیه باعث شد که هسته متمرکز شهرها شکافته شود و شعاع شهر که محدود به حدی می‌شد که یک انسان می‌توانست با پای پیاده مسافتی را طی کند این شعاع گسترده‌تر شد. کم‌کم شهر و نواحی کم‌درآمدتر به دلیل استفاده از زمینهای ارزاتر به خارج شهر رفتند؛ جایی که قبلاً به صورت بیابانی و حومه‌ای در اختیار افراد حرفه جامعه بود. بنابراین، سائط نقلیه بود که به تعبیری به محرمان جامعه اجازه داد تا در فاصله دورتری از شهر زندگی کنند و فقط برای کار به شهر مراجعه نمایند. با توسعه سیستمهای حمل‌ونقل، روند سکونت در ابعاد دورتری از مرکز شهر امکانپذیرتر شد. می‌توان انتظار داشت که تا ۱۰۰ سال دیگر، این امکان به وجود آید که هر کسی در هر نقطه‌ای بتواند سکونت داشته باشد و از همه تسهیلات و امکانات شهر هم استفاده کند.

اشاره شد که شهرها محدوده پذیر نیستند. نکته‌ای که من می‌خواستم اضافه کنم این است که هر چه بر محدودها دقیقتر و شدیدتر تا کنید نتیجه در داخل شهر آثار اجتماعی و اقتصادی بیشتری به بار می‌آید. مسئله افزایش قیمت زمین و بورس بازی یکی از آثار آن است. مسائل زیست‌محیطی هم که اشاره شد در هر حال شاید بتوان گفت تا زمانی که در حاشیه شهرها به مسائلی برمی‌گردد که درون شهر وجود دارد، به علت عدم بهرهوری از فضا و به دلیل تعارضات و مغایرت سیاستها در شهرها مسائلی در حاشیه آنها پیش می‌آید.

احمدی: عملکرد حريم استحقاقی، تضمین عملکرد طرحهای هادی، جامع و تفصیلی است. البته باید گفت که اخیراً در طرحها بحث حوزه نفوذ هم مطرح شده است، اما متأسفانه بر اساس شرح خدمات تهیه طرحها، مشاور خط حريم می‌دهد که اساساً ربطی به حوزه نفوذ ندارد و برای حوزه نفوذ هم دستورالعملهایی می‌نویسد که نه مرجع آن مشخص است، نه منطبق بر قوانین است و نه مجری ضوابط آن معین شده است.

به نظر من تاکنون بر خورددهای یکسانی با بحث حريم صورت نگرفته است. صورت مسئله شفاف نبوده و مراجع قانونی هم با این مسئله متفاوت برخورد کرده‌اند. مثلاً وقتی بحث انتخابات می‌شود، محدوده تعریف شده برای انتخابات برای تهران بزرگ دقیقاً متفاوت از آن چیزی است که طرح جامع تعریف می‌کند. پس برخورد ناصحیح با مسئله در شرح خدمات طرحهای جامع و هادی و ابهام در مراجع رسیدگی به این قضیه باعث شده که ما در مورد



مجید غماهی - هادی میرمیران

هر چه بر محدوده‌ها دقیقتر و شدیدتر تأکید کنیم، در داخل شهر آثار اجتماعی و اقتصادی بیشتری به بار می‌آید. مسئله افزایش قیمت زمین و بورس بازی یکی از آثار آن است

بایسد در نظر بگیریم. کسانی که در حریم استحفاظی تهران سرمایه‌گذاری کرده‌اند اگر ببینند جزو حریم استحفاظی قرچک شده‌اند، شاید نپذیرند و این امر تبعاتی را به همراه دارد.

مجید غماهی: به نظر می‌آید که بین قوانین و مقررات اناری و موضوع شهرسازی تناقضی وجود دارد. در این باره باید گفت شهرسازی یعنی قانون. موضوع شهرسازی بخشی از مدیریت شهری است. در واقع، اولین سرچشمه‌های شهرسازی مدرن هم قوانینی بوده است که در انگلستان در باب موضوعات مربوط به بهداشت و فاضلاب وضع شده است. به نظر من تازمانی که ما موضوع شهرسازی را در برنامه‌ریزی شهری با هر اسمی از موضوع قانون و سازمان و مدیریت جدا کنیم - چون معمولاً زور مدیریت، قانون و سازمان هم بیشتر است - به هیچ جا نمی‌رسیم. به عنوان مثال وقتی با بحث مجموعه شهری تهران را می‌خواهیم به نتیجه برسیم، اگر با قانون تقسیمات کشوری برخورد طبعاً زور قانون بیشتر است. در واقع، بحث این است که قانون خوبه، قانونی است که منطبق بر واقعیت باشد. سوی دیگر، مدیریت به معنای وسیع کلمه، هم قانون است هم سازمان و تشکیلات، و هم روشهای کار و اینها همه باید انعکاس دهنده واقعیت باشند و بر بستر دانش

کمیسیون خط حریم دچار افراط و تفریط شدیم. این خط، گاه در شهرهای بزرگ به مراتب کمتر از خط حوزه نفوذ بلافصل است و در شهرهای کوچک بدون دلیل این خط بزرگ است. یعنی یک جا خط حریم کمتر از حوزه نفوذ بلافصل است و یک جا بیشتر؛ به این دلیل که کشیدن این خط هیچ قانونمندی درستی نداشته است.

مطلب دیگر اینکه ما باید علاوه بر جامعه شهری، روستایی و ایلی، یک جامعه حاشیه‌نشین را هم در نظر بگیریم. این جامعه به تدریج از حالت حاشیه و استثنایار تبدیل به قاعده می‌شود و تا وقتی این جامعه را به رسمیت نشناسیم و مشخصات آن را خوب نبینیم، نمی‌توانیم به مفاد یک ماده قانونی تأکید کرد. تصمیم گیرها در مورد ماده ۹۹ گناه فقط صورت مسئله را پاک می‌کند؛ یعنی مشکلی را که برای تهران بوده، پنا دارد بین ورامین، اسلامشهر و شهریار تقسیم کند. این مسئله‌ای را حل نمی‌کند، مسئله چیز دیگری است. مسئله این است که بین این چند شهر قدیمی (تهران، شهریار و ورامین) یک جامعه جدید در حال شکل گرفتن است که کاملاً با قبل فرق می‌کند. در حالی که ما خط محدوده ۲۵ ساله در تهران می‌کشیم و شهر را به ۲۲ منطقه تقسیم می‌کنیم، اما به خوبی بیساست که مسائل این مناطق کاملاً یا یکدیگر فرق می‌کند.

حسین احتشامی: سؤال این است که آیا می‌شود مثلاً در کلانشهرها حریم شخصی در نظر گرفت؟ یعنی قاعده و یا اصول و معیارهایی را مدنظر قرار داد که براساس دانش شهرسازی برای محدوده‌ها تعیین شود. اگر تعریف شهر همان است که در ماده ۴ قانون تقسیمات آمده، واحدی در دل شهرستان است و مسائل خاص خود را دارد و طبعاً فشار برای اجرای آن هم از طرف دستگاههای قانونگذاری هست. حال اگر براساس بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری، حریم شهر مشخص شد و شهرداری برای آن حریم هزینه‌ها و برنامهریزی‌هایی کرد و شهروندان هم با کارخانه‌ها و واحدهای تولیدی، امکانات خود را در این حریم مستقر کردند و در استفاده از تأیید یک شهر هم تأکید داشتند، در این صورت اگر بخواهیم همه اینها را جدا کنیم، درست است که به صورت موضعی و موقتی مشکل بعضی از نقاط را حل کرده‌ایم، اما تبعاتی دارد که

ما باید علاوه بر جامعه شهری، روستایی و ایلی، یک جامعه حاشیه‌نشین را هم در نظر بگیریم. این جامعه به تدریج از حالت حاشیه و استثنای دارد تبدیل به قاعده می‌شود و تا وقتی این جامعه را به رسمیت نشناسیم و مشخصات آن را خوب نبینیم، نمی‌توان به مفاد یک ماده قانونی تأکید کرد

اگر توانستیم حریم را حفظ کنیم بیرون حریم را هم باید بتوانیم حفظ کنیم

کارشناسی شهرسازی و گرنه دو دیدگاه هیچ‌گاه با هم آشتی نخواهند کرد.

سیدهای میرومیان: البته باید در این جهت حرکت کرد که از قوانینی که زور و قدرت دارند، برای حل مسائل شهرسازی استفاده کنیم. یک نکته مهم که می‌خواستم اشاره کنم این بود که ما باید با دانش شهرسازی متناسب با جامعه خودمان مسائل را حل کنیم. مثلاً برخی می‌گفتند که چیزی به نام طرح تفصیلی تهیه نشود؛ من مخالف این دیدگاه هستم. گرچه در بسیاری جاها، دیگر طرح تفصیلی به این معنا تهیه نمی‌شود، اما باید دید یک جامعه در کدام مرحله از رشد خودش قرار دارد. طرح تفصیلی در ایران برای هدایت شهرها یکی از کارآترین طرح‌هاست، با وجودی که تئوریهای جدیدی در دنیا این قبیل طرح‌ها را کنار گذاشته است، در مورد حریم هم همین مطلب صادق است. به همین دلیل من معتقدم ایجاد محدوده برای شهرها مفید است، اما باید توجه داشته باشیم که محدوده حریم و سطح حریم باید منطقی و صحیح انتخاب شود. می‌توان حوزه بلافاصله تأثیر یک شهر را به عنوان حریم آن تلقی کرد و در طول زمان هم با قوانین تغییرش داد. پس از نظر من وجود خطی به نام محدوده حریم در شهرسازی امروز ایران امر مثبتی است.

نکته دیگری را هم که می‌خواهم اشاره کنم این است که مسئله حریم برای شهرهای متفاوت مطرح است، اما به نظر من حریم شهر تهران هم بحث جالبی است. این اتفاق نادری است که بین سالهای ۱۳۴۵ تا ۱۳۷۵ در محدوده شهر ۹ میلیون در ۷۰ هزار هکتار، افزایش جمعیت فقط ۱۲۵ هزار نفر بوده است! آن هم در جایی که هیچ کنترلی در زمینه شهرسازی وجود ندارد. این اتفاقی است که مثلاً در اصفهان رخ نداده است؛ یعنی در بحرانی‌ترین نقطه تحولات ساخت و ساز کشور و در بحرانی‌ترین نقطه زمینی کشور - در تهران - در طول ۱۰ سال در یک محدوده ۷۰ هزار هکتاری چسیبده به شهر تهران فقط ۱۲۵ هزار نفر افزایش جمعیت بوده است!

مجید غمامی: من این را به فال نیک نمی‌گیرم. فقط بحران جابه‌جاشده است. شهر یک میلیون نفری اسلامشهر از کجا آمده است؟

سیدهای میرومیان: من هم متوجه عوارض بعد از خطا حریم هستیم، اما به نظر من اشکالی ندارد که ما یک شهر مرکزی تهران را داشته باشیم و یک هاله شهری با ۳ میلیون جمعیت در اطرافش. کسی از نظر شهرسازی نمی‌تواند به آن ایراد بگیرد. شما در واقع در تهران با هدایت مناسب و در چند خط هاله‌های جمعیت را دارید. در حاشیه مستقیم شهر تهران، تراکم جمعیت ۵ نفر در هکتار است که به نظر من باید حراست شود. مثل اینکه ما بگوییم پادگانها در شهرها با همه بدیهاتشان، یک امتیاز بزرگ هم دارند و آن، حفظ بعضی از زمینهای ارزشمند شهری است.

من در واقع به این نکته توجه می‌دهم که این جمعیت نباید افزایش پیدا کند و نباید فعالیتها به این سمت بروند. رانندگی برخی فعالیتها مثل صنایع، سکونت را به آنجا خواهد کشاند و بعد به تدریج منطقه زمینی پدید خواهد آمد.

شهبلا سالک: علاوه بر محدوده باید به مسئله ساخت و ساز هم در این زمینه اشاره کرد. باید بدانیم در شهر به طریقی می‌شود ساخت و ساز کرد و در خارج از شهر به طریقی دیگر. ضوابط و مقررات عمومی و طرحهای ناحیه‌ای در حد فاصلی قابل اجراست، اما مردم مناطق خارج از شهر هیچ محدودیتی در ساخت و ساز ندارند. در این باره باید گفت اگر مردم از شهرها به هاله دورتری منتقل می‌شوند، عیبی ندارد، اما باید به گونه‌های دیگر ضوابط را رعایت کنند. ما هم باید ضوابط و مقرراتی را تنظیم کنیم که واقعاً با خواستهها و نیازهای مردم تطبیق بیشتری داشته باشد. مثلاً سکونت در خارج از حریم شهرها باید به صورت شهرک باشد نه تک‌خانه. باید بر اساس وضع ضوابطی نیازهای مردم را به سمتی هدایت بکنیم. منظورم این است که اگر توانستیم حریم را حفظ کنیم بیرون حریم را هم باید بتوانیم حفظ کنیم.

احمدی: به نظر من محدود کردن مسئله به حریم، انعکاس درست مسئله نیست. صورت مسئله باید بحث حوزه نفوذ و حوزه‌نشین یا حاشیه‌نشین باشد. نحوه برخورد مقررات و قوانین اداری با این بحث، یکی هم مسئله حریم است که خط اعتباری است که طرحهای جامع و هادی می‌کشند.

احمد سعیدنیا: به نظر من بحث به خوبی پیش رفت و دوشان تصویر مناسبی از مسئله ارائه کردند. در این گفتگو روشن شد که شهر بدیده‌ای است که مدام در حال تغییر و تحول است و به تبع این تحول، قالب قانونی آن که، آستانه حریم و محدوده نامیده می‌شود نیز باید تغییر کند. قانونی که به درستی محدوده‌های برای یک شهر تعیین می‌کند باید بتواند خود را با تحول شهر هماهنگ کند و گسترش شهر را کنترل نماید. اگر چنین کنترلی در میان نباشد، به تدریج تمام فضاها و محیطهای زندگی درون و بیرون شهر در یکدیگر ادغام می‌شوند. به خاطر ایجاد سازگاری، هماهنگی، حفظ محیط، حفاظت سرزمینی و محیط شهری لازم است که هر چیزی حد و حدود و تعریف مشخصی داشته باشد. در عین حال، آن حد و حدودها نیز باید مطابق طبیعت شهرها از انعطاف‌پذیری معقولی برخوردار باشند.

تناقضاتی که بین نظامات عملکردی شهر و نظامات حقوقی و زیست‌محیطی وجود دارد اغلب موجب اختلاف نظرهایی بین نهادهای اجرایی می‌شود. اینکه چگونه می‌توان محدوده شهرها را به کمک مکانیزم شهری، کنترل نمود می‌تواند موضوع بحث و گفتگوی دیگری باشد.



فضاهای عمومی شهری جایگاه تعامل اجتماعی

کیو مرث مسعودی
کارشناس برنامه‌ریزی شهری

فعالیتها رفتارها و کوششهای عرصه عمومی، محل مناسب بروز و ظهور نخواهد یافت.

عرصه خصوصی یا محصوریت مسکن و فضاهای خدمات وابسته به مسکن، مناسبات عرفی حاکم بر عرصه خصوصی، تقسیم کار درون خانه، تلاش اعضا برای حضور در عرصه عمومی، حفظ و ثبات اقتصادی و اجتماعی خانواده و... اساس عمل می‌دهند.

عرصه حکومتی یا دولتی، با ایجاد و استفاده از فضاهای و بناهای عظیم و شبکه‌های مواصلات و سازمانهای حزبی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، قوانین و مقررات متعدد برای سازماندهی فعالیت گروه‌های رسمی و غیررسمی وابسته، گروههای فشار و تی فیلد به منظور گسترش حقوق ویژه آنها قیسه هر چه بیشتر امور هدایتی، کنترلی و نظارتی شهر، فعالیت می‌کند. تلاش عرصه حکومتی معطوف است به کنترل کردن گروهها و تشکیلاتی عبر دمی، تقسیم منابعی امور و فعالیتهای انسانی به دو عرصه حکومتی و خصوصی، تولید ادگانشن و مقابله با عرصه عمومی و بسیاری از این دست اقدامات که نهایتاً منتهی به عرصه حکومتی بر جرات و سر نوشت شهر را ملاحظه سازد.

حال با سرور شهر دگر روند شکل‌گیری عرصه عمومی، چگونه بی‌سازش فضاهای عمومی شهری و تبیین نقایذهای عرصه عمومی و عرصه حکومتی، سعی می‌شود که این مجموعه سیستمی و در هم تنیده واحد امکان، وضوح و روشنی یابد.

زمینه‌ها و پیشینه‌ها، پیدایش فضاهای عمومی

بنا رشد و گسترش شهرنشینی و پیدایش کانونهای جدید سکونت شهری، شهرها به مقر و پایگاه جدید تولید (منصن) و خدمات توین تبدیل شدند و جایگاههای را که تا پیش از آن به روستاها تعلق داشت، با نفاوتهای اساسی اشغال نمودند در این دوره شهر به عالیترین و پیچیده‌ترین تجلی نظام اجتماعی - اقتصادی و سرچشمه خلاقیتها، اختراعات، اندیشه‌های نوین، دانش، هنر و فنون روز تبدیل گردید. به این ترتیب نیروهای مختلف اجتماعی به متلاطم گشت قدرت برای اذیت کنترل و هدایت توسعه شهرها، در جهت مقاصد ویژه، منافعهای حوالاتی و سرافراز و فرود را آغاز کردند. گروه حاکم یا شعار اندک اما با اتکای به امروپهای سیاسی و اقتصادی و نهادهای مختلف، تلاش بی‌وقفهای را برای محصور کردن شهروندان در عرصه خصوصی، سرکوب هر گونه تجلی کالبدی یا اجتماعی و سیاسی عرصه عمومی، کسب و حفظ حقوق ویژه برای مداخله در برنامه‌ریزی، طراحی، اداره و هدایت شهرها، در جهت اهداف و مقاصد گروهی خود، آغاز نمود.

در مقابل، اسوه شهروندان لاحق، فارغ از تفاوتهای قومی، زبانی، مذهبی و... تلاش گسترده‌ای را به منظور احقاق حقوق شهروندی و کسب نقش بااسته در اداره و هدایت مشترک و جمعی شهر آغاز کردند.

در شهرهای معاصر، فضاهای عمومی شهری، به مثابه یکی از اجزای اساسی ساخت کالبدی شهر (عنصر سازگاری و کالبدی) دارای مفهوم عمومی و اجتماعی است و از اهمیت زیادی برخوردارند. با این حال در شهرهای جدید و معاصر، فضاهای عمومی شهری دستخوش بی‌هویتی، ناسامانی فضایی - کالبدی و طراحی نامناسب هستند. به نظر می‌رسد که بر شهرن دلائی نظیر «ضعف مزیت شهری در اداره و سازماندهی فضاهای شهری» و «بی‌هویتی سوچی طراحی فضاهای شهری» بیشتر توجه مشکلات و مسائل مربوط به فضاهای شهری است و سهل‌انگاری و سازماندهی صاحبان این گونه نظرات را نشان می‌دهد.

در واقع در شهرهای معاصر، ما بیدار فتن فضاهای شهری به عنوان فضاهای مستقل و در رتبه عناصر ساختاری شهر، همچنین بزرگترین به آن در نظام کلاسیک برنامه‌ریزی و طراحی شهری، ریشه در مسائل اساسی تر و فراتر از صرف کالبد و بافت فیزیکی در بسیاری از ناسامانیها از نظایر و کمکتهای اشکال و پنهان نیروهای اجتماعی و شهروندی، همچنین درگیری عرصه‌های «حکومتی»، «عمومی» و «خصوصی» ناشی می‌شود. حال این سوال اساسی پیش می‌آید که چه ارتباطی بین فضاهای عمومی شهری، به عنوان بخشی از کالبد شهری، با مسائل و موضوعات سیاسی و اجتماعی شهروندان که در قالب عرصه‌های حکومتی، عمومی و خصوصی تجلی می‌یابد وجود دارد؟

برای پاسخ به این سوال لازم است برخی اصطلاحات به کار رفته در مقاله تعریف شوند و از بساطت بین «فضاهای عمومی شهری» به مثابه بخش کالبدی «عرصه عمومی» یا سایر عرصه‌ها، در فرایند پیدایش نیروهای مختلف اجتماعی برای اذیت و کنترل، برنامه‌ریزی و هدایت توسعه شهروندی شود.

در این مقاله، عرصه عمومی به مجموعه فضاهای عمومی، قوانین و مقررات عبر دمی، تشکیلاتی غیررسمی و همگانی و... اطلاق می‌شود که تلاش و کوشش شهروندان برای تعمیم و تکثیر حقوق شهروندی، کنترل و محدود کردن دخلتهای «عرصه حکومتی» در اداره و مدیریت شهرها، همچنین تلاش برای عمومی کردن برخی از فعالیتها و وظایف، تحمیل شده به «عرصه خصوصی» و اساساً مان می‌دهد به این ترتیب فضاهای عمومی شهری، در واقع بخش کالبدی عرصه عمومی محسوب می‌شوند و اساساً تجلی کالبدی عرصه عمومی به حساب می‌آیند. بدیهی است که در صورت فقدان و یا ضعف فضاهای عمومی، بسیاری از



داشتند، در مقابل روشنفکران، صاحبان حرف و صنوف و اقدار متوسط شهری، ضمن مبارزات اساسی برای محوریت‌یافته، در اولین گام‌های خود، تلاش برای تعریف، تبیین و تحقق حقوق شهروندی را مورد توجه جدی قرار دادند. همزمانی مبارزه علیه فئودالیسم و تلاش برای تأمین حقوق شهروندی - که قاعدتاً می‌باید با یک فاصله زمانی صورت می‌گرفت - در شهرهای ما از دو عامل تأثیر پذیرفته بود: نخست تجربه کشورهای پیشرو صنعتی که انقلاب را به سرانجام رسانده و مبارزه برای حقوق شهروندی و حق مشارکت در تعیین مبرهنه‌ها و شرایط را آغاز کرده بودند و دوم سابقه شهرنشینی در ایران که زمینه‌های ایجاد تمایز و تفاوت شهروندان را با روستائین و عشایر پدید آورد و شناخت حقوق اساسی شهروندی را تا حدودی ممکن کرده بود.

هر چند تلاش‌ها و مجاهدتها در نهایت با تدوین و تصویب قانون انتخاباتی ایالتی و ولایتی به فرجام نسبی رسید، اما چه در همان هنگام و چه در سالهای پس از آن، حکومتگران برای تسلط بر عرصه حکومتی و محو آثار و بقایای کالیبدی - اجتماعی و فرهنگی عرصه عمومی، همچنین سوق دادن بسیاری از فعالیتها و رفتارهای عمومی و اجتماعی به عرصه خصوصی، حتی به بهای رواج اخلاق دورویی، پنهان کاری، دروغ گویی و نهی ساختن اندیشه‌های مبارک و مشارکت‌ناشدن بشر بدین نسبت به دیگر شهروندان و ترویج فردگرایی و خویش‌بینی سیاسی در برابر دیگر ساوری و همشهری‌گرایی، تلاش گسترده و مستمری را آغاز نمودند. در این فرآیند، سازمانها و نهادهای بسیاری پدید آمدند و وظایفی را به عهده گرفتند که در ردیف وظایف نهادهای خودجوش مردمی بود. علاوه بر این، حقیقتی را متوجه‌سوا به گروه‌های ویژه و نهادند که جزء حقوق همگانی شهروندان بود، همچنین بسیاری از رفتارها و فعالیت‌های اجتماعی و همگانی، سیاسی قلنداد شد و با جریمه‌های سنگین مواجه گردیدند. به این ترتیب با گسترش بلاساز عرصه حکومتی و حکومتی کردن تمامی امور، نه تنها عرصه عمومی و دستاوردهای آن نابود شد بلکه بدتر از آن، این اندیشه مخرب نیز رواج یافت که هرگونه رفتار و فعالیت اجتماعی و گروهی به معنی همکاری با نهادها و سازمانهای حکومتی است. بنابراین فضاهای عمومی شهری به حلقه فضاهای حکومت‌خواسته و دولت ساخته تقلیل یافت و به دلیل بدبینی مفرط در جامعه، حتی استفاده از این فضاهای عمومی و رفتارهای متعارف در آن، منظم و ناشایست شمرده شد. این عوامل به تخریب و تضعیف فضاهای عمومی شهری منجر شد و رفتارها و فعالیت‌های آزاد شهروندان در این فضاها بسیار محدود گردید. در چنین شرایطی، نظام برنامهریزی و طراحی شهری نیز که به روندی مطلقاً خولتی و کارفرمایی، با فرامین از بالا و متمركز و بدون هرگونه نظرخواهی و مشارکت مردمی تبدیل شده بود، بدون تلاش برای شناخت و انطباق با واقعيتها، روندها و گرایشهای واقعی شهرها، به وسیله‌ای برای تأمین خواست گروه‌های ذی‌نفوذ، تبدیل گردید. به این ترتیب در نظام برنامه‌ریزی و طراحی شهری، فضاهای عمومی شهری به سایه‌هایی محو تبدیل شدند که حتی در

مقابل شهروندان بنا حریم مخصوص و سر به تویی عرصه خصوصی، کثرتن بسیاری از مسائل و معضلات عرصه خصوصی به فضاهای عمومی، تلاش برای ایجاد نهادها و تشکلهای غیررسمی و انجمنهای شهروندان، تصمیات و بستگیهای قومی، نژادی و زبانی و کوشش برای کسب هویت و تعمیق فرهنگ شهروندی و حقوق یکسان، تلاشهایی بودند که شهروندان را به مطالعه عرصه عمومی در برابر حکومتگران اقتدارگرا، به مثابه عرصه حکومتی قرار داد. حکومتگران انحصارطلب که به هیچ وجه مایل به حضور انبوه شهروندان در عرصه مدیریت شهری و تصمیم‌گیری برای اداره برنامه‌ریزی و هدایت توسعه شهرها نبودند، از ایجاد هرگونه تشکل، گروه‌هایی، آگاهی و وحدت عمل شهروندان وحشت داشتند. به همین دلیل از شکل‌گیری هرگونه انجمنهای عمومی شهری - مگر اینکه تحت اختیارشان باشد - جلوگیری نمودند و فضای شهر را به تناسب همان پنداری که از نظام ساختاری - فضایی روستا داشتند، به دو عرصه حکومتی و خصوصی تقسیم کردند. علاوه بر این، هیچ‌گونه فضایی دیگری را خارج از این دو بر نمی‌تافتند و به رسمیت نمی‌شناختند. در صورتی که اولاً فعالیت‌های شهروندان معاصر بسیار وسیع و متنوع تر از نظام روستائین بود و ثانیاً بسیاری از این فعالیتها در کالبد و فضای بناهای حکومتی و فضاهای تشریفاتی آنها نمی‌گنجید. بنابراین، شکل‌گیری فضاهای جدیدی مورد نیاز بود که طرف وسیع و متنوع فعالیت‌های شهروندان را ممکن نماید.

به این ترتیب عرصه عمومی به مثابه تبلور و برآیند نظام اجتماعی، سیاسی و فرهنگی و سازمان کالیبدی - فضایی جدید شهر و شهروندان پدید آمد و روز به روز گسترده‌تر شد. فضاهای عمومی شهری به محلی برای معاشرت‌ها و مناسبات چهره به چهره، که معمولاً در شهر بزرگ امکانپذیر نیست، مباحثه و مبادله افکار و اندیشه‌های جدید، ایجاد زمینه تشکلهای منظمی و اجتماعی و... و باتوجه‌های تفریحی و فراغتی تبدیل شدند.

به این ترتیب فضاهای عمومی شهری به مثابه بازتاب کالیبدی عرصه عمومی گسترش یافتند و با تنوع فضایی و کارایی روزافزون به مهمترین، فعالترین و پررونق‌ترین فضاهای شهری تبدیل شدند. فضاهایی که به دلیل تنوع رفتارهای اجتماعی و سیاسی آزادانه و مشارکت‌جوینانه اولیه، همچنان ویژگی فضاهای فرهنگی و فراغتی را حفظ نمودند.

پیشینه شکل‌گیری فضاهای عمومی در کشور ما

در کشور ما، پیشینه ظهور عرصه عمومی به مفهوم امروزی آن و چالش‌های این عرصه با عرصه حکومتی سرکوبگر از یک سو و تصمیات خشک و انفعالی تنگ‌بینی و رفتاری حاکم بر عرصه خصوصی از سوی دیگر، به انقلاب مشروطیت بازمی‌گردد. دورهای که هنوز بخش اصلی جمعیت کشور در روستاها ساکن بودند، تولید کشاورزی همچنان بنیان اقتصاد کشور محسوب می‌شد و فرهنگ ایلاتی و روستایی تقریباً به صورت بلاساز بر تمامی رفتارها و فعالیت‌های اجتماعی و همگانی تسلط

صورت پرداختن به آن، به شکل فضاهایی بی‌معنی، انتزاعی و شیطانی، بی‌حویت و بدون انتظام فضایی - کالبدی و بلاصاحب درآمدند. این روال عملاً تا سالهای حاضر - آگاهانه یا ناآگاهانه - تداوم داشته و فضاهای عمومی شهری، با وجود تغییرات شگرف و گسترده در نظام کالبدی و فضایی شهرها و همچنین رشد فزاینده شهرنشینی و تجارت عینی و پیچیده شهرنشینی و شهروندی، به همان میزان، میدانچه چندگذر، اما مزاده، گورستان و اخیراً چند پارک محدود مانده است. جالب آنکه تسلط عرصه حکومتی بر همین تعداد محدود فضاها و کنترل آنها با شدت و حدت هر چه تواتر ادامه داشته است. به طوری که تا همین چند سال پیش حصارهای آهنین، پارکهای شهری را محصور کرده بود و دهها نگاهیمن به کنترل آمد و شد و رفتارهای شهروندان محبوس در حصار پارکها مشغول و مأمور بودند!

با گسترش بلامنازع عرصه حکومتی و حکومتی کردن تمامی امور، این اندیشه مخرب نیز رواج یافت که هرگونه رفتار و فعالیت اجتماعی و گروهی به معنی همکاری با نهادها و سازمانهای حکومتی است، بنابراین این فضاهای عمومی شهری به فضاهای حکومت خواسته و دولت ساخته تقلیل یافت و حتی استفاده از این فضاها مذموم و ناشایست شمرده شد

اینکه هم در برنامه‌ریزی و طراحی و هم در ایجاد، اداره و بهره‌برداری از این فضاها کم‌تجربه هستیم.

تعاریف و ویژگیهای کالبدی فضاهای عمومی شهری

فضاهای عمومی شهری، در کلی‌ترین تعبیر، به عنوان باؤتاب کالبدی عرصه عمومی در شهرهای کنونی مطرح‌اند. این فضاها به دلیل وجود بگ یا چند ویژگی کالبدی و فضایی، برای ایجاد مناسبات چهره به چهره، تجربه مشترک فضا، رابطه آسانی با کالبد شهری و برگزاری فعالیتهای جمعی و نسومی شهروندان مناسب و کارآمدند.

از بررسی ویژگی کالبدی فضاهای عمومی شهری و فعالیتهای رفتارهایی که در این فضاها جریان می‌یابد می‌توان به تعریف ویژگی از این فضاها رسید: اول اینکه فعالیتهای و رفتارهای جاری در فضاهای عمومی شهری از فعالیتهای محدود هدفمند و الزامی عرصه خصوصی، متمایز و فراترند. ثانیاً از قید و باندهای قانونی و اداری رفتارها و فعالیتهای

تسلط عرصه حکومتی بر همین تعداد محدود فضاها و کنترل آنها با شدت و حدت هر چه تواتر ادامه داشته است، به طوری که تا همین چند سال پیش حصارهای آهنین، پارکهای شهری را محصور کرده بود و دهها نگاهیمن به کنترل آمد و شد و رفتارهای شهروندان مشغول و مأمور بودند

شرایط کنونی و وظایف ما

روایی که چند گامی است با تشکیل شوراهای اسلامی آغاز شده است، نوید مر جالبی نوین را در تحقق حاکمیت شهروندان و مشارکت آنان در اداره برنامه‌ریزی و کنترل و هدایت توسعه شهرها می‌دهد. دستیابی به این هدف، بیش از هر چیز متوطاً و مشروطاً به تقویت و گسترش عرصه عمومی در برابر عرصه حکومتی و عرصه خصوصی است. عمومی و همگانی کردن بخشی از وظایف و فعالیتهای عرصه خصوصی، نیازگرددانشن حقوق غصب شده شهروندان توسط عرصه حکومتی و مشارکت فعال و همه‌جانبه شهروندان در برنامه‌ریزی، طراحی و اداره شهرها با هدف حفظ بنیادهای زیست‌محیطی و تأمین حقوق اکثریت شهروندان و امکان نظارت و کنترل مردمی بر فعالیتهای نهادها و رفتارهای عرصه حکومتی در فرایندی مستمر و شفاف از جمله عوامل مؤثر در تقویت و گسترش عرصه عمومی است. پر واضح است که در این فرایند نقش برنامه‌ریزان و شهرسازان به عنوان نهاد اجتماعی و کارشناسی، نقش بسیار حساس و تعیین‌کننده‌ای است که وظایفی سنگین و دشوار را برعهده آنان می‌گذارد. از این میان شاید مهمترین از همه، این مسأله باشد: شکستن پوسته و قالبهای کلاسیک برنامه‌ریزی و طراحی کارفرما سالان، ایجاد زمینه‌های عینی و علمی مشارکت، حضور و حادفله فعال عموم شهروندان در برنامه‌ریزی، طراحی و اداره مدیریت شهر. به نفع همه گروههای شهروندی و همچنین رواج و تعمیق این دریافت از فضاهای شهری که این گونه فضاها صرفاً به عنوان کالبدی مناسب، برای گذران اوقات فراغت مطرح نیستند، بلکه بنیان اساسی شکل‌گیری کالبدی برای تعمیق و گسترش فرهنگ شهروندی محسوب می‌شوند و زمینه‌ساز مشارکت عمومی شهروندان نیز به شمار می‌آیند.

در ادامه بحث، برخی ویژگیهای کالبدی و عملکردی فضاهای عمومی شهری مطرح می‌شوند؛ با این نیت که طرح این موضوعات بتواند در برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری تأثیرگذار باشد. بویژه

عرصه حکومتی نیز رها و آزادند به همین دلیل فعالیتهای و رفتارهای جاری در فضاهای عمومی شهری، خصلت آزادانه و فراغتی می‌یابند.

ویژگیهای کالبدی و عمومی فضاهای شهری

برخی ویژگیهای کالبدی و فضایی فضاهای عمومی شهری، در ادامه بحث به طور فشرده مطرح می‌شوند:

- مکانیها و فضاهای عمومی شهری از دایره نفوذ عرصه حکومتی و عرصه خصوصی مستقل و بیرون است.

- مالکیت فضاهای عمومی شهری، مالکیتی متشاعی و از آن شهر و تمامی شهروندان است. بنابراین هیچ نهادی نمی‌تواند به این دلیل برای استفاده عمومی و همگانی از فضاهای شهری، محدودیتی ایجاد کند.

- فضاهای عمومی شهری از رابطه ماشین‌عاری است. این ویژگی بساز به صورت منع حرکت و سلسله نقلیه موتوری، و آرام بخشی ترکیبی متظاهر می‌یابد و در عمل با ایجاد آسودگی خاطر، امنیت آرامش و رفتارهای انسان‌وار به دلیل وجود و غلبه مقیاس حرکت پیاده، محیطی مناسب و جذاب برای گذران اوقات فراغت شهروندان فراهم می‌آورد.

- در این فضاها - به دلایلی که گفتم - مناسبات و رفتارهای آزادانه و دلخواه شهروندان شکل می‌گیرد؛ گفتگو، قدم زدن، تجربه مشترک و هم‌حسی فضایی. علاوه بر این، امکان بحث و مناظره و برگزاری جمع‌ها و سخنرانی‌ها، جشنها و مراسم را که در نهایت به ایجاد همبستگی و علائق مشترک شهروندی می‌انجامد نیز فراهم می‌آورد.

- بر این پایه فضاهای عمومی شهری مناسبترین فضا برای گذران بخشی از اوقات فراغت شهروندان و سایر فعالیتهای آزادانه و دلخواه آنان محسوب می‌شود.

- در فضاهای عمومی شهری، علاوه بر تفاوت و تمایز فضا و کالبد رفتارها نیز به طور محسوس تغییر می‌کنند. آرام شدن حرکت (به دلیل فقدان حضور ماشین)، انسان‌وارگی مقیاسها، آرامش خاطر و ... از یک سو

آبشارهای شوشتر، تماشاگاه آب

پیشنهاد باززنده سازی کهن ترین ساخته آبی ایرانیان

علیرضا دانش دزفولی

کارشناس ارشد طراحی شهری

استقرار شهرهای ایران در حاشیه کوهها، دره‌ها، رودخانه‌ها و دریاها، ارزشهای طبیعی یگانه‌ای همچون مناظر زیبا و آب و هوای دلنشین به آنها بخشیده است. چه بسا حیات این شهرها نیز وابسته به همان منابع طبیعی همجوار آنهاست. در بسیاری از این شهرها، دره‌ها و رودها به داخل شهر نفوذ کرده‌اند و شکل کالبدی ویژه‌ای به آن داده‌اند.

شوشتر نیز از جمله شهرهای کهن ایران است که در بین دو شاخه پر آب رود کارون شکل گرفته است. سواحل شوشتر از وجوه مختلف ارزشمند است. اجداد ما طی هزاره‌های مختلف، هوشمندانانه در مسیر عظیم ترین رودخانه کشور دخالت کرده و آن را در جهت تکامل و پیشبرد زندگی و تولید مهار کرده‌اند. حیات و رشد شوشتر که یکی از بهترین نمونه‌های به جا مانده از شهرهای ساحلی - رودخانه‌ای در جهان است وابسته به این مجموعه عظیم آبی است.

از سوی دیگر، استقرار ایران در منطقه خشک و نیمه بیابانی جهان سبب توجه گذشتگان ما به آب و ارزش آن شده است. فلسفه آب در احادیث، افسانه‌ها، روایات، روشهای استفاده از آب و نیروی آن، شیوه‌های آبیاری، کشاورزی و استفاده معماری از آب در یخچالها، آب انبارها، حمام‌ها و حوضخانه‌ها همگی حکایت از ارزش فراوان آب در فرهنگ و تمدن ایرانی دارد.

دعوت خروجی مسیرهای آب

قلعه شاهی و میرآبی سلاسل یک سازمان آبی علمی، فنی و حکومتی است که جریان آب منطقه را تحت کنترل دارد و در کنار آن عناصری همچون بند میزان، پل - بند شادروان، پل - بند گورگر و آسیابهای آبی تاریخی در ارتباط با رودخانه و آب قرار گرفته‌اند. در قدیم مقصود سیاحت نام آور، کشف نقاط نادیده جهان و سفر به ناشناخته‌ها بود، اما امروزه جهانگردی به مفهوم دیگری مطرح است. جهانگردان و گردشگران امروزی برای تفریح، تفریح، سیاحت، زیارت، گذران اوقات فراغت، استراحت، آشنایی با سایر فرهنگها و بازدید آینه تاریخی، و باستانی به سفر می‌روند و گاهی نقایلی را برای سفر برمی‌گزینند که قبلاً یاها دیده‌اند.

ارزشها و جاذبه‌های شوشتر

با توجه به بافت شهر شوشتر و عناصر کالبدی بی نظیر و تاریخی گذشته آن می‌توان دریافت که این شهر مورد بی‌مهری قرار گرفته است. شوشتر دارای ارزشهای تاریخی، فرهنگی و طبیعی بسیاری است که می‌توان از آنها در جهت ارتقای کیفیت محیط شهر استفاده کرد.

تنها فضایی کهن است که تجربه فضای کهن را به وجود می‌آورد. قدمت شوشتر ارزش تاریخی و فرهنگی فوق‌العاده‌ای برای این شهر ایجاد کرده است و از عنصر آب تأثیر فراوانی گرفته است.

شوشتر نیز مانند اصفهان، کرمان، بزد، شیراز، تبریز و سایر شهرهای مهمانپذیر، می تواند با داشتن عناصر و عوامل جذب سیاحت، گردشگر و جهانگرد به جمع شهرهای تاریخی - فرهنگی کشور بیوندد.

آبشارهای شوشتر

مجموعه آبشارهای شوشتر از معدود فضاهای باز در میان شهرهای تاریخی ایران است که عناصر طبیعی و مصنوعی بسیاری با ارزشهای متفاوت در کنار هم در آن جمع شده اند. عناصر طبیعی مجموعه را نحوه چرخش آب، حالات متفاوت آن، دره مانند بودن و بافت گیاهی خودرو در کنار آن تشکیل می دهند. از عناصر مصنوعی می توان به ساختمانها و آسیابهای موجود آن اشاره کرد.



نقشه شوشتر و موقعیت آبشارها در شهر

- این مجموعه مستون فقرات و شالوده شهر شوشتر است و توسعه شهر باید بر اساس خصوصیات فضایی و کالبدی رودخانه های گرگر و شطیط (منشعبات رودخانه کارون در بند میزان) برنامه ریزی شود؛ چرا که این مجموعه بر آینده فرم کلی شهر و جهات گسترش آن، شبکه های ارتباطی، کاربری اراضی و بافت شهری تأثیر می گذارد.

- حل مسائل ساحلی در کنار رودخانه گرگر و شطیط، احیای ساحل و ایجاد میدانچه های شهری (پیاده و سواره) تقویت سازمان فضایی و بهره برداری از زیبایی های طبیعی موجود در این منطقه مسکن می سازد.

- اراضی دو سمت رود که هم اکنون بلا تکلیف و بایر باقی



مجسمه آبشارها - سمت غربی

مانند طاقند (بخصوص در منطقه آبشارها) هم بر مجموعه عناصر اطراف و هم بر گسترش آینده شهر تأثیر می گذارد.

- وجود عناصر یادمانی در این محدوده در تقابل با سایر عناصر سطح شهر مانند قلعه سلاسل، پل - بند شادروان، کلاه فرنگی و... ساختار فضایی منسجمی را با محوریت این مجموعه باعث می شود.

- شکل خاص مجموعه و دره مانند بودن آن، سبب تنوع در شکل کالبدی اطراف و در نتیجه، شاخص شدن محدوده آبشارها در کل شهر شده است.

روندهای تهدیدکننده

مجموعه آبشارها با وجود ارزشهای فروانی که دارد به دلایل مختلف در حال نابودی و فرسایش تفریحی است. مهمترین عوامل این فرسودگی را می توان به سه دسته زیر تقسیم کرد:

- عوامل طبیعی و فرسودگی.

- عوامل ناشی از کاربری مجموعه.

- عوامل انسانی.

عوامل طبیعی فرسودگی؛ در این زمینه می توان از عواملی نظیر جواز زدگی، رطوبت و آب، حرکات زمین و جنس مصالح به کار رفته در آسیابها نام برد که در قسمتهای زیر نمود دارند:

پی ها و دیوارها؛ با فشاری سالیانه تمدادی و نبودن باز محوری ناشی از تصدات طبقات و فرارگیری آسیابها در ارتباط مستقیم با خاک، نشان می دهد که پی ها و دیوارها در بسیاری موارد سالم و قابل اعتماد هستند و احتیاجی به عملیات سخت و سنگین

ارزشهای بصری مجموعه برای تمام نقاط آن یکسان نیست. از هر زاویه و در هر گوشه از این مجموعه، دید و منظرهای متفاوت و پویا وجود دارد که بیننده را به حرکت و چرخش در فضا ترغیب می کند. مجموعه آبشارها از شمال به بند میزان، از جنوب به رودخانه گرگر، از شرق به ساختمانهای فرسوده جاده کمربندی شوشتر - مسجد سلیمان و از غرب به بلوکه های ساختمانی محدود می شود. این مجموعه با قرار گرفتن در سطح بستر رودخانه و در عمق، با دیواره های به ارتفاع ۶ الی ۲۰ متر از سطح خیابان و اطراف، آن جدا شده است.

عناصر اصلی این مجموعه را آسیابهای ارزشمند اما فرسوده های تشکیل می دهند که فضاهای مختلفی را همچون تسوره آسیاب، سراب، آبشار غله، زیر آب، محل سنگ آسیاب و راهروهای ارتباطی آسیابها شامل می شود. از بناهای دیگر این مجموعه با ارزشهای بصری و کالبدی می توان به بنای مسکونی مورعینی در جنوب غربی و بنای امامزاده محمد ماهر در شمال غربی، در بالای سلاب و ورودی فعلی اشاره کرد. در قسمت جنوب و در ادامه رود گرگر، گیاهان خودرو مانند چتر سیزی، مجموعه را در بر گرفته اند.

ارزشهای فضایی - کالبدی مجموعه آبشارها

آبشارها و ساحل شمالی آن تا بند میزان اهمیت فضایی - کالبدی فراوانی در تشکیل ساختار کلی شهر دارد و تعریف کننده جهات و سیمای عمومی شهر است. ارزشهای فضایی - کالبدی زیر برای چنین مجموعه ای در مقیاس شهر مطرح است:

مرمت مانند تزریق بتن و شمع کوبی ندارد. ولی در مواردی عامل رطوبت و جریان آب و ماسه‌ای بودن سنگهای به کار رفته در پی‌ها سبب شده است پی‌ها لاغر شوند که احتیاج به تقویت دارند. همچنین هوازدگی جدارهای طبیعی اطراف مجموعه سبب ریزش بخشی از آنها شده است که نیازمند مرمت و استحکام بخشی است.

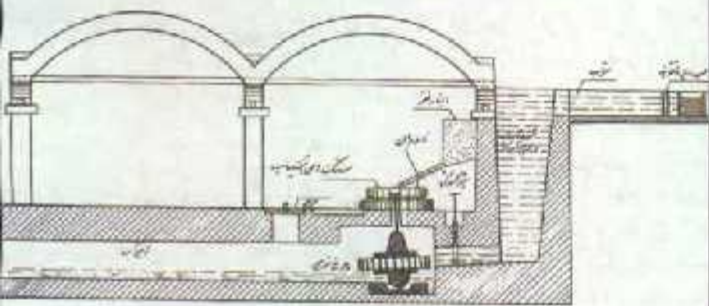
نهرها و تنوره آسیابها: نهرها که همگی توسط دست ایجاد شده با هدف بهره‌گیری از آب و جهت بخشیدن به آن شکل گرفته و به افزایش سرعت آب کمک می‌کردند. اما اکنون که از آسیابها استفاده نمی‌شود سرعت و قدرت آب مخرب است و نهرها، کنار گذرها و تنوره آسیابها را مورد تهاجم قرار می‌دهد. مسدود شدن

طولانی برابری می‌کند. همچنین لایروبی غیر اصولی در حوزه حریم این مجموعه توسط ماشین آلات سنگین و ریزش خانه‌های اطراف در محوطه آبشارها از دیگر عوامل تخریب انسانی است.

محدوده پیشنهادی برای بازنده‌سازی آبشارها

منطقه آبشارها گشایشی است در درون یک بافت غنی و قدیمی شهری که خود قدمتی هم‌پای شهر دارد. این منطقه در شرق و میانه شهر در جنوب پل - بند گرگر و شرق خیابان شریعی شوشتر قرار دارد و قبلاً به دروازه گرگر معروف بوده است. راسته‌ای از این دروازه در قدیم به طرف غرب قلعه سالسل و پل شادروان می‌رفته و از محلات قدیمی عبدالله بازو، کوچه یهن و شاه زید عبور

شوشتر دارای ارزشهای تاریخی، فرهنگی و طبیعی بسیاری است که می‌توان از آنها در جهت ارتقای کیفیت محیط شهر استفاده کرد



برش طولی از یک آسیاب آبی



می‌کرده است. این راسته به نام راسته نظامی معروف بوده و بعد از احداث خیابان شریعی از این رفته است. ولی قسمتهایی از آن هنوز باقی است.

در غرب پل - بند گرگر محوطه‌سازی وجود دارد که میدانچه فعلی است و از مرکز محلات قدیمی شهر در کنار دروازه گرگر بوده است. در جنوب شرقی این میدانچه، بقعه سید محمد ماهر و قرار دارد. از کنار این بقعه (ورودی کنونی شمال غربی مجموعه) و از طریق یک سلسله پل‌ها و تعدادی پلکان، امکان دسترسی به آسیابها وجود دارد.

بنای بقعه سید محمد ماهر به عنوان یک بنای قدیمی در ورودی محوطه آبشارها دیدنی است و باید پس از مرمت، نگهداری شود.

با توجه به ویژگی یادگارهای دوره ساسانی که برای تقسیم آب رودخانه ساخته شده‌اند، حد فاصل بین بند میزان تا انتهای مجموعه آبشارها به عنوان محدوده پیشنهاد در نظر گرفته شده است.

پیشنهاد: ایجاد تماشگاه آب

آنچه در این پیشنهاد، مدنظر قرار گرفته و از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، دیدگاهی است که تعیین‌کننده ارزشهای زیست‌محیطی حساس پل رابطه رودخانه و شهر است. این دیدگاه رابطه فضایی - کالبدی را میان بافت شهری به عنوان عامل مصنوع بشر و رودخانه به عنوان عامل طبیعی موجود بررسی می‌کند و این تقابل را در جهتی منطقی، هماهنگ و مسالمت‌آمیز

نهرها به سبب گل و لای و لجن و رسوبات نمکی در طول سالها سبب بالا آمدن آب در این نهرها و خورده شدن جداره ساروجی آنها شده است و نیاز به بازنگری و مرمت دارند.

سقفها و دیوارهای داخلی: بهره‌گیری از سیستم سائق و قوس در انتقال بار به زمین و کوتاه گرفتن سقفها فضاهای بدیمی به وجود آورده است. نورگیرهای سقف و استفاده از گچ که برای سفید کردن دیوارها به کار رفته، در بیشتر موارد سالم است؛ تنها باید تمیز شده و دوباره آلوده شوند.

عوامل ناشی از کاربری مجموعه: به علت استفاده از فشار آب و قرار گرفتن آسیابها در نزدیکی رودخانه و آب و رطوبت به راحتی از آسیابها پالای می‌آید. برای جلوگیری از نفوذ رطوبت به محل انبار گندم و آرد، این فضاها در بالای محل پروانه آسیاب قرار گرفته‌اند. ولی در قسمت پروانه آسیابها رطوبت کاملاً در هوا وجود دارد که با استفاده از تهویه هوا و همچنین عایق کاری - به نحوی که رطوبت را به خارج هدایت کند - می‌توان به حفظ آسیابها کمک کرد.

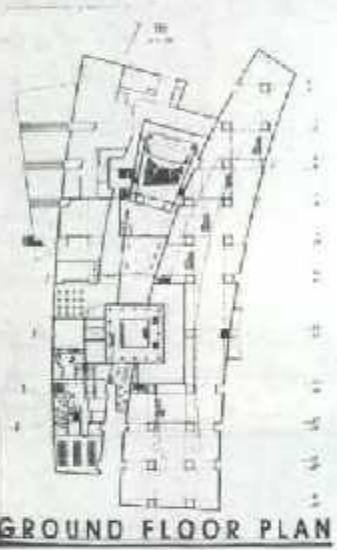
عوامل انسانی: از مهمترین عوامل فرسوده شدن مجموعه در سالهای اخیر، استفاده نادرست مردم از این محوطه و مجموعه است. به علت کمبود مراکز تفریحی و گردشگاهی در اطراف شهر شوشتر، هجوم مردم به این مجموعه در اعیاد و روزهای تعطیل و تجمع و استفاده سازمان نیافته، به تخریب سریع آن کمک کرده است؛ به نحوی که سرعت تخریب و از هم پاشیدگی مجموعه در سالهای اخیر با سرعت تخریب به سبب عوامل طبیعی در مدت



بقایای آستانهها - ابزار گندم و آرد

احداث تماشاگاه آب (موزه آب) به عنوان بهترین راه حل برای حفظ و بهره‌برداری از این مجموعه پیشنهاد می‌شود

از مهمترین عوامل فرسوده شدن مجموعه در سالهای اخیر، استفاده نادرست مردم است. کمبود مراکز تفریحی و گردشگاهی در اطراف شهر، هجوم مردم به این مجموعه و استفاده سازمان نیافته، به تخریب سریع آن کمک کرده است



قرار می‌دهد؛ چرا که عامل طبیعی موجود در محیطهای شهری در صورت بهره‌برداری متوازن و پایدار می‌توانند سبب رشد و شکوفایی شهر شوند، هدف این پیشنهاد احیا و باززنده‌سازی مجموعه آبشارها برای بالابردن کیفیت محیط شهری در جهت نیل به پایداری فرهنگی در درازمدت است.

بر پایه چنین روندی و بر اساس قوانین مربوط به حفظ میراث جهانی یونسکو در زمینه نحوه برخورد با محوطه‌ها و آثار تاریخی - فرهنگی، احداث تماشاگاه آب (موزه آب) به عنوان بهترین راه حل برای حفظ و بهره‌برداری از این مجموعه پیشنهاد می‌شود. تماشاگاه‌ها (موزه‌ها) نه تنها وسیله‌ای برای گردآوری، حفظ، ارائه و با قابل دسترسی نمودن علوم از گذشته دور و نزدیک هستند، بلکه از نظر فرهنگی نیز اهمیت بسزایی دارند و در پایداری فرهنگی امروز و آینده جامعه سهیم‌اند.

عناصر تماشاگاه آب

- عناصر تماشاگاه آب به سه بخش اصلی زیر تقسیم می‌شوند:
- ساختمان تماشاگاه آب.
- مجموعه فضای آبشارها (به صورت روباز).
- مجموعه تفریحی - گردشگری به عنوان پشتیبان.

ساختمان تماشاگاه آب

ساختمان تماشاگاه آب دارای فضاهایی همچون مدیریت موزه، واحد موزه‌داری، واحد معرفی و آموزش، واحد خدمات و واحد مالی - اداری است و بر روی تپه شرقی مجموعه آبشارها مکان‌یابی شده است. این مجموعه با استفاده از ویژگیهای معماری مدرن و با الهام از حرکت موج آب که در سقف ساختمان به کار رفته، پیشنهاد شده است.

بنای موزه، تلفیقی از نمایشگاههای دائمی و موقت است و شامل دو ساختمان طولی و منحنی شکل است که موازی با مجموعه آبشارها به سمت پایین رودخانه کشیده شده‌اند. این دو ساختمان با یک ساختمان ارتباط دهنده و راهروهایی که به صورت حلزونی با الهام از معماری بومی (شوادان) به سمت پایین راه دارد و عملکرد نمایشگاههای موقت در آن مدنظر قرار گرفته است. به یکدیگر متصل شده‌اند. ساختمان شماره یک شامل عملکردهایی مثل مدیریت، کتابخانه، سالن چند منظوره، ورودی مجموعه، رستوران، بخش اداری و بخش مرمت آثار و ساختمان شماره دو به طور کامل به بخش نمایش موزه اختصاص یافته است. ساختمان به گونه‌ای پیشنهاد شده است که از شیب طبیعی

زمین در آن منطقه استفاده کنند و از ورودی ساختمان به سمت آبشارها گذرگاهی ایجاد کند پس از ورود به مجموعه از خیابان شرقی در بالای آبشارها و عبور از بخش ارتباط دهنده، وارد فضای نمایش موزه می‌شویم و بعد از مشاهده آثار می‌توانیم وارد فضای باز و مجموعه آبشارها بشویم و از بالا به آنها دسترسی پیدا کنیم. حرکت موج در ساختمان تماشاگاه، علاوه بر ایجاد هارمونی مناسب در فضای داخلی، هیچ‌گونه مزاحمتی برای مجموعه آبشارها ندارد و ارزش بصری آنها را متاثر نمی‌سازد. ایجاد کمترین نیازشو در نمای که روبه آبشارهاست، بهره‌گیری از نور غیر مستقیم و رنگ همخوان نما با محیط اطراف، این ساختمان را در بالای مجموعه آبشارها محو کرده و ترکیب خاصی از فضا را پدید آورده است.

مجموعه فضای آبشارها

در مجموعه تماشاگاه آب، فضای آبشارها از مجموعه جدا نشده، بلکه به صورتی پویا به عنوان یکی از عناصر تماشاگاه و در ادامه آن طراحی شده است؛ به این ترتیب که با اضافه کردن یک ورودی از طرف ساختمان تماشاگاه آب، این مجموعه علاوه بر رهایی از تک ورودی بودن با حرکت گردشگران و مردم در جهات مختلف و بالا و پایین به صورت یک فضای انسانی و موزه‌ای زنده در خواهد آمد.

همچنین پیشنهاد شده است که بعد از لایروبی، مرمت و ایمن‌سازی مجموعه، فضاهای مختلف، آن بازسازی شده و حداقل ده نمونه از این آسیابها به شکل قدیم خود راه‌اندازی شوند.

مجموعه تفریحی - گردشگری پشتیبان

برای پشتیبانی مجموعه آبشارها عملکردهای تفریحی - گردشگری ویژه‌ای در شمال مجموعه و هم‌جوار با آن پیشنهاد شده است. این عملکردها که از بند میزان تا بند گزگر و در حاشیه رودخانه در نظر گرفته شده‌اند شامل محوطه‌هایی با زمینه‌های مختلف فرهنگی، تفریحی - ورزشی و اقامتی - پذیرایی است. محوطه فرهنگی شامل بند میزان، راسته فرهنگی هنر مندان، گلاب فرهنگی و کتابخانه، محوطه تفریحی - ورزشی شامل یک مجموعه ورزشی روباز، ورزشهای آبی و قایق‌سواری در رودخانه و تأسیسات جانبی آن و محوطه اقامتی - پذیرایی شامل محوطه اقامت موقت (کمپینگ)، هتل و مهمانسراست. این نسه بخش در کنار هم می‌تواند قلب شهر شوشتر باشد و علاوه بر جنبه‌های مثبت در توسعه پایدار فرهنگی شهر، تأمین کننده نیازهای اقتصادی منطقه نیز باشد.

جنسیت، فضای شهری و جامعه مدنی

گفتگو با زهرا ترانه یلدا
ناصر برک یوز



در باره ترانه یلدا

زهرا ترانه یلدا، متولد ۱۳۳۲ تهران، دکترای معماری را از دانشگاه پلی تکنیک تورینو در ایتالیا و دکترای شهرسازی را از دانشگاه پاریس دریافت کرد. او از سال ۱۳۶۱ به عنوان کارشناس و مشاور شهرساز و معمار به طور مستمر در ایران مشغول به کار بوده است. همچنین در تهیه طرح‌های پژوهشی نظیر «مقدمه‌های بر استانداردهای شهری برای ایران»، «شرایط و مقررات بلند مرتبه‌سازی برای تهران» و «نظام مدیریت شهر تهران و جایگاه نمازبان نوسازی در آن» کارشناس همکار و با مندر پروژه بوده است. در سال ۱۳۶۸ نیز ترجمه کتاب «شهرهای نامرئی» از ترانه یلدا به چاپ رسیده است.

برخی از صاحب‌نظران شهرسازی عقیده دارند رویکردهای مسلط و قوانین و مقررات شهری، باعث ایجاد تبعیض‌های گوناگون اجتماعی، اقتصادی، سنی و جنسی میان شهروندان می‌شود. برای مثال قوانین و مقررات منطقه‌بندی و کاربری زمین، شهر را به مناطق مختلف تجاری، مسکونی و... تقسیم می‌کند. براساس چنین تقسیم‌بندی‌هایی، مردان بخش غالب فضاهای عمومی و فعال شهر را در اختیار می‌گیرند و نواحی خصوصی‌تر از آن زنان می‌شود؛ زیرا مناطق تجاری و مرکز شهر در اختیار مردان است و نواحی مسکونی و حاشیه‌ای برای زنان باقی می‌ماند.

در این صورت زنان و سایر اقشار و گروه‌های اجتماعی نه تنها از حق طبیعی خود، یعنی بهره‌مندی از فضاهای عمومی شهر محروم می‌شوند، بلکه به دنبال آن از فرآیند مشارکت و فعالیتهای اجتماعی نیز باز می‌مانند. از این رو رابطه «جنسیت» و «فضاهای شهری» امروزه یکی از بحث‌های اساسی در عرصه جهانی شهرسازی محسوب می‌شود، اما متأسفانه تاکنون در ایران توجه چندانی به این موضوع نشده است؛ شاید به این دلیل که محرومیت‌های اقتصادی و اجتماعی، بیش از مسائل سنی و جنسی مورد توجه قرار گرفته است.

در گفتگوی حاضر - البته از نگاهی دیگر و نسبتاً ویژه - موضوع «جنسیت» و «فعالیتها» و «فضاهای» شهری در ایران بررسی شده است.

بنابراین فضای امن و راحت خانه را می‌توان فضای «زنانه» تلقی کرد. در جامعه امروزی که زنان وظایف بیشتری به عهده گرفته‌اند و نقش‌های اجتماعی گسترده‌تری دارند، طبق فضاهای زنانه متنوع‌تری نیز به وجود آمده است. در واقع، فضای زنانه از خانه به اجتماع هم کشیده شده است. مثلاً محیط مدرسه‌ها و بخصوص دبستان‌ها، حتی اگر دبستان پسرانه باشد، فضایی زنانه است. دبستان، محیطی است که حتی اگر مردان هم آن را اداره کنند مدل ارتباطات آن، مدل نرم، امن و زنانه است. در این محیط، گفتگو، نشاط و یادگیری هست، برابری هست و از حکم کردن چیزی نیست. بچه‌ها با اینکه کوچک‌اند معلم با آنان مثل آدم‌های برابر رفتار می‌کند. بنابراین محیط مدرسه، فضای گرم و زنانه است.

البته فضاهایی که من به اختیار، زنانه می‌نامم از فضاهایی که در گذشته به جیر، زنانه بوده‌اند بسیار دور هستند. امروزه نه تنها کودکان و سالخورده‌گان از آشوب شهر شلوغ و پررود به فضاهای زنانه پناه می‌آورند، بلکه مردان همه استفاده‌کنندگان اصلی این مکان‌ها هستند. همه محیط‌هایی مناسب برای آسایش و برقراری ارتباط، محیط‌های زنانه‌اند. محیط‌هایی که مقیاس کوچک و انسانی دارند و گرم‌ا و امنیت جای سر و صدا و خطر ماشین و تصادف را می‌گیرند. زنانه‌تر هستند. منظور من از فضای زنانه، وجود حس امنیت، آرامش، گشایش، معاشرت، صحبت، خلاقیت، تفریح و نشاط است؛ چون از ابتدا رحم و آغوش مادر این احساس را به ما القا کرده است. پارک‌ها، کافه‌ها، مکان‌های ورزشی و فرهنگی،

● شما در نوشته‌های بیان کرده‌اید که «شهرهای ما زیادی مردانه‌اند». منظورتان چیست؟

○ مدتی پیش در همایش زنان معمار، من موضوع فضاهای مردانه و زنانه را در شهر مطرح کردم. به عقیده من، جاهایی از شهر که در آن زندگی برای مردم و بویژه برای پدیده‌ها و بچه‌ها سخت است و آدم در آن احساس ناراحتی می‌کند فضاهای مردانه است. برعکس، براساس مشاهدات و احساساتم، هرچه که تا حالا در زندگی تجربه کرده‌ام فضاهای زنانه، محیط‌های راحت، امن، زیبا و قابل زندگی هستند.

البته این برداشت و نامگذاری از طرف من دلخواه است، اما در مطالعاتی که اخیراً در زمینه «جنسیت و فضا» انجام شده است برداشت‌های دیگری مطرح شده و عقیده بر این است که فضای زنانه، محیط کنترل شده و خشنی است. این برداشت‌ها فضای زنانه را به حرم‌سراها یا محلهای خاص زنان در شرق اطلاق می‌کنند که زنان در آن آزاد نیستند. در این فضاهای امنیت، آن هم از نوع ویژه آن، وجود دارد ولی در آزادی به دست آمده است. اما درک من از فضای زنانه، یکس مخالف این برداشت است.

● چه ویژگی‌هایی باعث می‌شود این فضاها را زنانه بشناسید؟ آیا به خاطر حس فردی خودتان است یا دلیل دیگری دارد؟

○ ببینید، طبق سنت همواره وظیفه باز تولید جامعه یعنی اداره خانه و پرورش بچه‌ها و تغذیه خانواده به عهده زنان بوده است.



منظور من از فضای زنانه، وجود حس امنیت، آرامش، گشایش، معاشرت، صحبت، خلاقیت، تفریح و نشاط است؛ چون از ابتدای هم و اغوش مادر این احساس را به ما القا کرده است. پارکها، کافهها، مکانهای ورزشی و فرهنگی، باشگاهها و پیاده‌روهای زیبا و تفریحی، یکسر زنانه‌اند

باشگاهها و پیاده‌روهای زیبا و تفریحی، یکسر زنانه‌اند.

● به اعتبار نامگذاری شما، یعنی فضاهای مردانه و زنانه در شهر، آیا می‌توانیم بین شهرسازی و معماری مردانه و زنانه هم تفاوت قائل شویم؟ یعنی اگر شهرسازی و معماری را نوعی دخالت در محیط و فضا برای تغییر آن بدانیم، آیا می‌توانیم از شهرسازی و معماری زنانه صحبت کنیم؟

○ به هر حال، در سطح جهانی، فمینیسم در خیلی از زمینه‌ها تأثیر گذار بوده است، دیدگاههای بسیاری را به دنبال خود کشانده و



نوع دیدشان را به زندگی تعیین کرده است، اما منظور من از فضاهای زنانه، فضاهایی نیست که زنان آن را طراحی و اجرا کنند، یا اینکه خاص زنان باشد و به روی مردان بسته باشد. یعنی موضوع شهرسازی و معماری مردانه و زنانه در کار نیست؛ در عین حال که حس و تخیل زنان باید تأکیداً برای طراحی فضاهای زنانه بهتر کار کند و علت آن هم روشن است.

● اما زنان شهرساز و معمار در ایران چندان تمایلی در این زمینه نشان نداده‌اند و حس و تخیل خود را برای تبلیغ و ایجاد چنین فضاهایی زیاد به کار نگرفته‌اند؛ در حالی که مثلاً در عرصه سینما حضور کارگردانان زن بسیار قوی‌تر و تأثیرگذارتر بوده است. دلیلش چیست؟

○ شاید به این علت که در عرصه شهرسازی و معماری، مردان خیلی مسلط هستند و واقعاً فضایی برای زنان ساز نمی‌گذارند. به طور کلی، هرچند بعد از انقلاب، زنان از برخی جهات

در جامعه فعال‌تر شدند ولی در زمینه‌های شغلی، امکان برابر وجود چندانی پیدا نکردند. در حرفه ما زنان معمار و شهرساز اغلب تصمیم‌گیرندگان اصلی پروژه‌ها نبوده‌اند؛ وقتی هم که مسئولیت داشته‌اند سعی کرده‌اند در عین تابع بودن، مردانه رفتار کنند تا کارشان نزد کارفرمایان مقبول افتد و زیر پا نه نشوند. در عرصه سینما وقتی زنی کارگردان باشد، بالاخره پوست که تصمیم اصلی را درباره موضوع و حس و راه و روش کار می‌گیرد.

● شما به نکته خوبی اشاره کردید و آن، موضوع فعالیت زنان در جامعه است. گفته می‌شود فعالیت اجتماعی زنان پس از انقلاب گسترش یافته است. همان طور که می‌دانید هر گونه فعالیتی باید در فضایی اتفاق بیفتد؛ مثلاً فعالیت خانوادگی در فضای خانه یا فعالیت اجتماعی در مکانها و فضاهای عمومی و شهری، به عقیده شما آیا به تناسب گسترش فعالیت اجتماعی زنان، فضاهای عمومی و شهری مناسب هم گسترش یافته است؟

○ از برخی جهات این شرایط فراهم شده است و بخشی از زنان که در گذشته کمتر از خانه بیرون می‌آمدند امروزه وارد اجتماع و مکانهای عمومی می‌شوند. تعداد زنان مراجعه‌کننده به پارکها، دانشگاهها و فرهنگسراها بیشتر شده است. شاید دلیلش این باشد که قبلاً خانه‌ها بزرگتر بود و هر کدام حیاطی داشت و مردم بیشتر به خانه هم می‌رفتند، اما امروزه رفتن به پارکها و فضاهای شهری عمومی کمتر دلتو شده است. از طرف دیگر، آمار نشان می‌دهد که نسبت اشتغال زنان در سالهای بعد از انقلاب، به تناسب بیشتر نشده است. زنان بجز در برخی مشاغل اداری، پایگاههای شغلی خود را از دست داده‌اند؛ مثلاً در کارها و صنایع دستی روستایی و حتی در کشاورزی، به هر حال با توجه به تعداد زیاد دخترانی که در سالهای اخیر در مدارس و دانشگاهها درس می‌خوانند شاید بتوان امیدوار بود که در دهه‌های آینده نقش زنان قوی‌تر شود.

● به نظر شما آیا اقداماتی از نوع جداسازی زن و مرد، مثلاً در حمل و نقل عمومی، فضاهای آموزشی و ورزشی و ... محیط مناسبی برای فعالیت اجتماعی زنان فراهم می‌کند؟

○ ببینید، در گذشته حسایی گزینی‌های رسمی در فضای زندگی وجود داشت، مانند اندرونی‌ها و حرم‌سراها. از اینها که بگذریم زنان همیشه فضاهای خاصی خود را برای درس خواندن، عبادت و حتی راه رفتن در معابر عمومی داشته‌اند. اما به مرور زمان و با وارد شدن زنان به محیط اجتماع و کار اجتماعی، روحیه جدایی‌گزینی رسمی در بین مردم از بین رفته است. امروزه هم با وجود جدا کردن زنان و مردان در برخی جاها، بالاخره فضاهای آموزشی وجود دارد و زنان در مدرسه و دانشگاه درس می‌خوانند و تفاوتی بین خودشان با مردان نمی‌گذارند. در عین حال به این نکته نیز باید توجه کرد که جداسازی شدید به اختلالات روانی و اجتماعی منجر می‌شود.

● در این صورت، به نظر شما پاسخ بومی مناسب برای ایجاد فضاهای عمومی و گسترش امکان فعالیت اجتماعی زنان چیست؟ من باز هم مثالی سینمایی می‌زنم؛ کارگردانان ما برای نشان دادن زندگی واقعی و روابط میان مثلاً خواهر و برادر یا مادر و پسر، محدودیتهایی دارند، اما در برخی موارد توانسته‌اند به زبان لازم برای تصویری کردن آن روابط دست یابند. در شهرسازی و معماری چگونه؟

○ البته این دنیا هم فرق دارند. در تصویر سینمایی، فضایی مجازی و غیرواقعی وجود دارد ولی در شهرسازی و معماری



ایده ایجاد فضاهای زنانه، پاسخ مناسب برای گسترش فضاهای شهری و اجتماعی است؛
فضاهایی که در آنها گفتگو بین همه اقشار، گروه‌های سنی و طبقاتی فرهنگی برقرار شود

اساس جامعه مدنی همان طور که شما گفتید بر گفتگو و تفاهم استوار است، در حالی که فمینیسم سر نزاع دارد. نظر شما چیست؟

اگر فمینیسم را به عنوان سطه‌هایی زنان قلمداد کنیم من هم با آن مخالفم. اما در واقع، فمینیسم دو مرحله داشته است: یکی مرحله تیخته‌اش بود که در اوایل کار به صورت واکنش شدید ضد مردان نمایانگر شد، اما بعدها ضد مرد بودن خود را کنار گذاشت و به فلسفه‌ای تبدیل شد که دنبال برابری بود و نه برتری.

حالا اگر این موضوع را در عرصه شهرسازی و معماری در نظر بگیریم، به عقیده من در صورتی که فضاهای زنانه، یا اساساً فضاهای جامعه مدنی، گسترش یابند موفقیت جامعه به علت این رهنمایی و برابری به وجود آمده بیشتر می‌شود. شاید زنان حسن و تحلیل بهتری برای ایجاد چنین فضاهایی داشته باشند ولی مردان هم به خوبی این فضاهای را می‌شناسند. زنان نیازهایی را که بخش غیر مسلط جامعه، مثل زنان و بچه‌ها، دارند بهتر درک می‌کنند. اما این نکته به این معنی نیست که بگوییم طراحی محله‌ها و شهرها را به زنان بسپاریم یا نهضتی به سرمداری زنان ایجاد شود.

ساز و کار ایجاد فضاهای زنانه یا فضاهای جامعه مدنی چیست؟

باید نهادها و سازمانهای غیردولتی در سطح محلی به وجود آیند تا خود مردم، بویژه زنان محلات، بتوانند این روند را تسریع کنند. این سازمانها لزوماً ویژه زنان نیستند، بلکه باید در حیطه شهرسازی و معماری و در ارتباط با شهرداریها و سازمانهای دولتی مداخله‌گر رشد و سازندگی شهری فعالیت کنند و اهداف خود را به گوش متخصصان و شهروندان برسانند.

در انتخابات شوراهای بعضی از شهرها، مردم اکثر اعضای شورا را از میان زنان برگزیده‌اند! یعنی آنان زنان را به عنوان کسانی قبول دارند که در مورد محیطهای زندگی و فضاهای شهری بهتر می‌توانند تصمیم بگیرند و قابلیت و حقایق بیشتری در این کار دارند. در سطوح پایین تر شوراها یعنی شوراهای محله‌ای نیز همین اتفاق می‌تواند بیفتد و زنان بیشتری انتخاب شوند؛ چون در این سطح زنان بهتر و بیشتر از مردان می‌توانند مشارکت کنند. فرض کنید هم‌اکنون در بسیاری از شهرها بچه‌ها در کوچه و خیابان بازی می‌کنند، در حالی که این کار بسیار خطرناک است و مدام از کنار آنان اتومبیل رد می‌شود. من مطمئن هستم اگر زنان در شوراهای محلی شرکت کنند حتماً برای محل بازی بچه‌های خود فکری خواهند کرد و به مذاکره با شهرداری و دیگر مسئولان شهر خواهند پرداخت تا بالاخره آن را به دست آورند.

با سپاس از شما.

نمی‌توانیم این کار را انجام دهیم. ما برای کل جامعه ملواخی می‌کنیم و اغلب به جنسیت و جدایی‌گزینی هم فکر نمی‌کنیم.

منظور من این است که کارگردانان سینما پاسخ بومی مناسب را در مواردی پیدا کرده‌اند، اما در شهرسازی و معماری، هم قرار است با گسترش فعالیت اجتماعی زنان، فضاهای اجتماعی مناسب به وجود آید و هم شرایطی رعایت شود.

من فکر می‌کنم همان ایده ایجاد فضاهای زنانه، پاسخ مناسب برای گسترش فضاهای شهری و اجتماعی است؛ فضاهایی که در آنها گفتگو بین همه اقشار، گروه‌های سنی و طبقاتی فرهنگی برقرار شود.

به شرط اینکه این فضاها را به روی مردان نیندازند!

معلوم است دیگر. من اسمش را فضای زنانه گذاشته‌ام ولی منظورم این است که به روی هیچکس بسته نشود. باید این فضاها را در شهر گسترش داد تا بچه‌ها به صورت امن و راحت بتوانند در آن قدم بزنند و زنان، مردان و خانواده‌ها کنار هم ساعتی از زندگی خود را در آنجا بگذرانند.

مکانهای امن سرپسته و سرپای برای بازی بچه‌ها و نوجوانان، زمین ورزش برای همه مردم، کافه‌های کنار خیابان و داخل پارکها، فرهنگسراها، رستورانها، چاپخانه‌ها، اتاقهای عمومی اوقات فراغت در محل کار و خلاصه جایی که بتوان در آن آرامش داشت و حرف زد، همه اینها فضای زنانه است بدون اینکه جدایی‌گزینی در کار باشد. امروزه در تمام دنیا دارند این فضاها را به وجود می‌آورند و یا دوباره زنده می‌کنند؛ مثلاً میدانهای کوچکی را که در دوره‌های اجازه می‌دادند ماشین در آنها رفت‌وآمد کند، اکنون به روی ترافیک بسته‌اند تا به فضای امن اجتماعی تبدیل شوند. در میدان نقش جهان اصفهان هم خوشبختانه بخش عمده میدان را به روی اتومبیلها بسته‌اند به عقیده من، هر کس به پیدا آمدن چنین فضاهایی در شهر کمک کند به اعتدالی شهرسازی و معماری ایران و همچنین به تعادل ذهنی و روانی همه شهروندان کمک کرده است.

بد نیست در اینجا به یکی دیگر از گفته‌های خود شما در آن نوشته اشاره کنم که فضاهای زنانه، فضاهایی هستند که در آن، جامعه مدنی امکان رشد پیدا می‌کند. چگونه؟

اول باید دید جامعه مدنی چه جور جایی است. به عقیده من جامعه مدنی، جایی است که مردم در آن حق صحبت کردن و مشارکت دارند. در این جامعه، قاعدتاً زنان هم می‌توانند به اندازه مردان اظهار نظر و مشارکت کنند. با گفتگو و ایجاد ارتباط در سطوح مختلف، مشکلات جامعه کم می‌شود؛ چون مردم می‌توانند با کمک یکدیگر مسائل خود را حل کنند. در جامعه مدنی، مردم کم‌کم عادت می‌کنند به جایی اینکه مسائل را در دلشان نگه دارند. در جامعه مطرح کنند. برای این کار، تربیون‌ها و فضاهایی لازم است تا بتوان صحبت کرد. اگر چنین فضایی به وجود آید و مردم بتوانند با خیال راحت با هم دیدار و گفتگو کنند، فضای زنانه شکل گرفته است. البته جامعه مدنی، عرصه‌های گوناگون دارد و یکی از عرصه‌های هم می‌تواند اجازه کار در سطوح مختلف برای زنان باشد.

در ابتدای صحبت به موضوع فمینیسم و تأثیر گذاری آن در سطح جهانی اشاره کردید. بعضی عقیده دارند طرح موضوع فمینیسم با جامعه مدنی ناسازگار است؛ زیرا

از نگاه شهردار

کرمانشاه، گسیخته از شکوه گذشته

گفتگو با رضا ریاحی - شهردار کرمانشاه
محمد سالاری راد



«زمانی (بویژه سالهای پیش از انقلاب) شهردار یک شهر قدرت و احترام زیادی داشت که مبتنی بر انتخاب از بالا به پایین بود. این شخصیت در مقابل پایین دست خود و البته مردم، ملزم به پاسخگویی نبود. او تنها در مقابل فرماندار، استاندار و مقامهای بالاتر مسؤول و موظف به پاسخگویی بود و از آنجا که آنها او را منتصب خود می‌دانستند، بر او فرمانروایی هم می‌کردند. عدم پاسخگویی او در مقابل مقامهای بالاتر، خطر برکناری فوری وی را در پی داشت. شهردار پناه، بودجه و اعتبار خود را نیز همچون همه نهادهای دولتی از بودجه و اعتبار دولتی تأمین می‌کردند و شهرداران شهرها، بسته به درجه شهرداری‌شان، حقوقی مطابق با سایر مدیران دولتی دریافت می‌کردند. اما شهرداریها در موقعیت کنونی به محل فرود آمدن انواع و اقسام انتقادهای شهروندان تبدیل شده است. علت آن هم مشخص است: شهردارها دیگر به وسیله مقامات بالادست منتصب نمی‌شوند بلکه از طریق شورای شهر و به‌ترتیب کمی و با اسطه، از طرف مردم انتخاب می‌شوند. همچنین، شهرداریها از نظر درآمد، دیگر به اعتبارات و بودجه دولتی متکی نیستند، بلکه از خود شهروندان و به‌طور مستقیم اعتبار می‌گیرند و به‌طور کلی فاصله شهروندان و شهردارها نزدیکتر و کوتاهتر شده است. بنابراین، مردم انتظار پاسخگویی بیشتری دارند. اما از آنجا که ارتباط اطلاعاتی مردم و شهرداری برقرار نیست و مردم و نهاد شهرداری هنوز تحولات جدید را درک نکرده و به آن عادت نکرده‌اند، رابطه مردم و شهرداریها عموماً متشنج و بحرانی است. در آمدهای شهرداری همیشه نامطمئن است و شهروندان، بویژه نهادهای سازمانها، شرکتها و کارگاههای صنعتی، به سختی حاضر به پرداخت عوارض خویش هستند.»

شهردار کرمانشاه حضور شورای شهر را حلقه‌ای برای حل این بحران می‌داند و اضافه می‌کند:

«در گذشته موقعیت تنگی شهرداران در مقابل تمایلات قانونی و غیرقانونی استانداران و مقامهای بالاتر در خطر بود، اما اکنون این خطر به صورت استیضاح از جانب شورای شهر مطرح است؛ عدم تمکین شهردار در برابر خواسته‌های شورا به استیضاح او منجر می‌شود. اعضای شورای شهر باید بدانند که حل مشکل جزئی یک شهروند، حل مشکل همه افراد یک شهر نیست. انتظار بر این است که شورای شهر، شورای همه شهروندان باشد. شورا باید به سیاست‌گذاری و ارائه راهبردهای کلی بپردازد و مشکلات شهر را به صورت کلی و عمومی حل کند، نه اینکه فقط شهردار همیشه جایگاه متفلسفان پروانه‌های ساختمانی و کسب و کاری باشد که به وسیله اعضای محترم شورا اسفارش شده‌اند.»

کرمانشاه دیرینه، تحولات پرافت و خیزی را پشت سر گذاشته است. استقرار این شهر بر آستانه منطقه بین‌النهرین و عبور اصلی ترین شاخه راه پریشم از میانه آن، نامنه تحولات و بحرانیهای ۲۰۰ سال گذشته منطقه را به کرمانشاه کشانده است. در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰، امیرنوری عثمانی بارها این شهر را به ایلعاف کشانده. در جنگ جهانی اول قوای عثمانی مدتی کرمانشاه را در اشغال داشتند. در جنگ جهانی دوم نیز متفقین از مرز غربی وارد کشور شدند و بالاخره در جنگ تحمیلی بارها و بارها این شهر بمباران و موشک باران شد.

از این شهر اقوام و ملیت‌های زیادی عبور کرده‌اند، گاهی آن را ویران و زمانی آباد ساختند. در زمان سلطان عبدالحمید و قتل عام ارمنه، سایل ارمنی‌های مهاجر به کرمانشاه سوزن بر شد. پیش از آن نیز آسوری‌ها و اقوام دیگر به این شهر آمده بودند و اکنون هم پذیرای خیل عظیم مهاجران جنگ تحمیلی است.

در گذشته به چندان دور و نااوستا قرن ۲۰، کرمانشاه متصل بازرگانی غرب کشور به مقصد عراق، سوریه و اردن بود و انگلیسی‌ها و بلژیکی‌ها گمرکات غرب ایران را برای کنترل بازرگانی شرقی به غرب آسیا تدارک می‌دیدند. ولی حفر کانال سوئز به داستان بازرگانی رویه ز شد. کرمانشاه پایان داد. کرمانشاه در این دوره شهر تجاری بزرگ و نیرومندی بود. بازار جامع آن را راسته‌ها، تجارت‌خانه‌ها و کاروانسراهای بزرگی تشکیل می‌داد و محله‌های اطراف بازار بسیار پررونق و ثروتمند بودند. تیرگی روابط ایران و عراق در چند دهه گذشته، کرمانشاه را به رکود کشانده و این شهر را به مرکز خدماتی استانهای کرمانشاهان و ایلام و تاحدودی کردستان تبدیل کرد. اکنون و بتدریج، با برطرف شدن اثرهای تیرگی روابط ایران و عراق، امید است که این شهر موقعیت تجاری، گمرک‌گاهی و گردشگری در خوری بیابد. بجز این، وجود شهری پرجمعیت، با فاصله‌های قابل توجه تا مرکز و دیگر شهرهای بزرگ کشور، در ساماندهی منطقه‌ای، بسیار مقتضی است.

از اینها که بگذریم، شهر کرمانشاه، اکنون، دچار بحرانیهای متعددی است: بحران عمومی ناشی از گذار از نظامهای اقتدارگرایانه به نظام مدنی، بحران ناشی از گذار از شهری متوسط به شهری بزرگ، بحران ناشی از تغییر وسیع بافت اجتماعی که بر اثر مهاجرتهای جنگ تحمیلی صورت گرفته، بحران ناشی از عدم تناسب بزرگی جمعیت و بزرگی ساختار اقتصادی و ...

این موقعیت بحرانی از نگاه شهردار کرمانشاه، رضا ریاحی، این گونه توصیف شده است:



کرمانشاه - بنده قدیمی خیابان هنرمندان

بديهي است که تسواری شهر قصد حل مشکلات شهر را دارند، اما در موقعیت کنونی، ما باید به فکر راه حل‌های کلی و راهبردی باشیم. شورای شهر، نهاد بسیار ارزشمندی است که باید ارتباط اطلاعاتی خود را با مردم، وسعت و عمق دهد و آنان را به حقوق شهروندی خود آگاه کند. شوراهای شهر باید شهرداریها را در اداره شهر یاری کنند، نه اینکه به صورت تهدیدی دائمی، بالایی سر شهرداریها بایستند.

شهردار کرمانشاه به طور مشخص، ویژگیهای بحرانی شهر کرمانشاه را این گونه توصیف می‌کند:

«مسائل فوق شاید برای همه شهرها صادق باشد، اما کرمانشاه علاوه بر اینها، مشکلات دیگری هم دارد. این شهر ظاهرآ شهری بزرگ با ۷۸۰ هزار نفر جمعیت و نهمین شهر بزرگ کشور است و احتمالاً تا یکی دو دهه دیگر به جمع کلانشهرهای کشور می‌پیوندد. اما این شهر از نظر اقتصادی فاقد مشخصات شهرهای بزرگ است. علت بزرگ شدن کرمانشاه، مهاجرت‌هایی است که طی سالهای جنگ به این شهر شده و محله‌های حاشیه‌های زیادی را به وجود آورده است. اکنون این محله‌ها، بخشهای بزرگی از شهر را تشکیل می‌دهند؛ محله‌هایی همچون دیزل آباد، مفت آباد، گدآباد، کچل آباد، شاطر آباد، جعفر آباد، قلعه کهنه، چوب فروشها و... البته نام برخی از این محله‌ها تغییر کرده، اما ماهیت آنها هنوز حاشیه‌ای است. این مهاجرت‌ها یک طرفه نبودند، بلکه همزمان با آن، بسیاری از شهروندان بومی کرمانشاه بر اثر مشکلات ناشی از جنگ و لغت کیفیت زندگی، از شهر خارج شده و به شهرهای بزرگ، از جمله تهران کوچیده‌اند. بزرگی این شهر، ناشی از حضور کارخانه‌های بزرگ صنعتی و مشاغل پایه و اساسی نیست. بیکاری در این شهر موج می‌زند و بسیاری از شهروندان با دست‌فروشی، قاچاق کالا و مواد مخدر و به طور کلی با مشاغل کاذب، امرار معاش می‌کنند. در این شهر شربت چندانى انباشت نمی‌شود که کسی راغب به بلند مرتبه‌سازی و افزایش تراکم باشد. به این مسائل باید مشکلات ناشی از خرابیهای جنگ را نیز که بالغ بر یک هزار و ۴۰۰ مورد بمباران، موشک‌باران و خرابیهای کلی بود اضافه کرد. اکنون آثاری از آن خرابیها نیست، اما آثار آن را می‌توان به صورت محله‌های حاشیه‌ای، صنعت ضعیف، بیکاری و فقر عمومی مشاهده کرد.»

شهردار کرمانشاه درباره بهره‌برداری از جاذبه‌های گردشگری این شهر، معتقد به نظارت مستقیم یا مشارکتی شهرداری بر این امر است:

«می‌گویند که شهر کرمانشاه جاذبه‌های گردشگری زیادی دارد. عمده گردشگران اینجا زائرانی هستند که به قصد زیارت کریملا و عتبات عالیات از این شهر می‌گذرند. اما هیچ‌کدام از تورهای زیارتی در این شهر اقامت نمی‌کنند تا پولی خرج کنند و درآمدی برای شهر داشته باشند. این همه امکانات اقامتی، تفریحی و گردشگری در انتظار استفاده گردشگران است، اما دروغ از مساعدت سازمانهای مسئول و ذی‌ربط.»

از شهردار کرمانشاه درباره نواحی نامناسب و ناتمام ساختمانها، سد معبرها، دست‌فروشها و دیگر عناصری که به جاذبه‌های گردشگری شهر لطمه می‌زنند سؤال شد. پاسخ او چنین است:

«در دوره‌های قبلی، مدتی پس‌نمایشی شهر تأکید شد و شهرداری با جدیت زیاد در پی این بود که ساختمانهای شهر، نواحی نامناسبی نداشته باشند، اما از آنجا که سنگ و آجر نما در استان کرمانشاه تولید نمی‌شود بلکه کارخانه‌های تولیدکننده این مصالح به طور عمدتاً در اصفهان قرار داشت، مسئولان شهر متوجه شدند که نمایشی ساختمانهای کرمانشاه، سرمایه‌ها و اعتبارات شهر را خارج می‌کند و به رونق کارخانه‌های اصفهان می‌افزاید.

تأکید ما بر این است که با احداث کارخانه تولید مصالح ساختمانی است که هم می‌توان نواحی شهر را بازسازی و کامل نمود و هم بخشی از مشکل بیکاری را حل کرد. وقتی که عوامل اصلی ایجاد دستفروشیها را برطرف نکردیم، تلاش برای رفع آن، به پنهان کردن مشکل و ایجاد تشنج منجر خواهد شد.»

یکی دیگر از مشخصه‌های بحرانی شهر کرمانشاه، ساختار سازمانی شهرداری است. رضا ریاحی در این زمینه می‌گوید:

«شهر کرمانشاه دارای شش منطقه با شهرداریهای مخصوص به خود است. اما به دلیل مشکلاتی که کم و بیش همگان از آن مطلع‌اند، شهرداران مناطق، قدرت تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی چندانی در حیطه عمل خود ندارند. آنان حتی موارد جزئی خود را که باید در همان شهرداری مناطق رفع و رجوع شود به شهرداری مرکز انتقال می‌دهند. بنابراین، شهردار کرمانشاه که در هرم مدیریت شهر باید به ارتباطات بیرون سیستمی و تصمیمها و سیاستگذارهای کلان بپردازد، تا جاز از درگیری با مسائل درون سیستمی، مانند شهرداران شهرهای کوچک و متوسط است.»

گرچه آثار خستگی در کلام شهردار کرمانشاه مشاهده می‌شود، اما وی مصمم به حل مشکلات شهر است و معتقد است که اگر بتوان به سازماندهی مجدد عناصر مدیریت شهری، همچون سلسله مراتب مدیریت شهرداری، رابطه شهرداری با شورای شهر، رابطه شهرداری و شوراهای شهر با مردم و رابطه شهرداری با سازمانهای موازی اداره‌کننده شهر پرداخت، گام بزرگی در حل مشکلات شهر برداشته شده است. به این منظور، شهرداری کرمانشاه علاوه بر ایجاد مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر کرمانشاه، کمیته‌ای نیز برای برنامه‌ریزی و سازماندهی امور مدیریتی شهر تشکیل داده است و امید است که بتوان به کمک این ابزارهای تحقیقاتی و علمی، روابط درونی و بیرونی شهرداری را سازماندهی کرد. در این صورت می‌توان با خاطری آسوده، آماده پذیرش موقعیت کلانشهری برای شهر کرمانشاه بود. موقعیتی که برای غرب کشور و در دنیایی که روابط مبادلاتی و تجاری حرف اول را می‌زند، بسیار مقننم است.

ضرورت واگذاری مدیریت زباله به شهرداریها

سرویس حقوقی - بین المللی

می توانست شهر شناخته شوند. علاوه بر این، ملاد ماده ۱۳ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۴۲) و تفسیر آن (مصوب ۱۳۶۹ مجلس شورای اسلامی) حاکی از این است که با پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران با تعدیل روشها به شهر، اطلاق شهر، مسدود عملی می یابند. بنابراین، هر زمان که بر اساس مابین قانونی یاد شده، مکانی، شهر شناخته شود به طریق اولی شهرداری نیز توانست تاسیس می گردد و طبعاً با تاسیس شهرداری، وظایف و اختیارات شهرداری در محدوده قانونی - گنجه به طریق توسعه ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۶۲ مجلس شورای اسلامی) و بند ۱۱ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵/۳/۱) تعیین گردیده - جاری و جاری می گردد. توسعه ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۶۲) تعیین محدوده شهری به پیشنهاد شورای شهر و تصویب وزارت کشور و مسکن و شهرسازی خواهد بود. بند ۱۱ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵/۳/۱) همکاری با شهرداری جهت تصویب طرح حدود شهری یا رعایت طرحهای هادی و جامع شهرسازی پس از تهیه آن توسط شهرداری با تأیید وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی، ماده ۹۹ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۴۵/۱۱/۲۲) «شهرداریها مکلفند در مورد حرم شهر اقدامات زیر را بنمایند:

- ۱- تعیین حدود حرم و تهیه نقشه جامع شهرسازی با توجه به توسعه احتمالی شهر.
- ۲- تهیه مقرراتی برای کلیه اقدامات عمرانی از قبیل قلمبندی و تفکیک اراضی، خیابان کشی، ایجاد باغ و ساختمان، ایجاد کارگاه و کارخانه و همچنین تهیه مقررات مربوط به حفظ بهداشت عمومی مخصوص به حرم شهر با توجه به نقشه عمرانی شهر.
- حرم و نقشه جامع شهرسازی و مقررات مذکور پس از تصویب انجمن شهر و تأیید وزارت کشور برای اطلاق حرم آگهی و به موقع اجراء گذاشته خواهد شد.

توضیح اینکه مرجع تصویب نقشه جامع شهر به استناد بند ۳ ماده ۴ قانون تأسیس شوراهای شهری و معماری (مصوب ۲۲ اسفند ۱۳۵۱) شوراهای شهرسازی و معماری است.

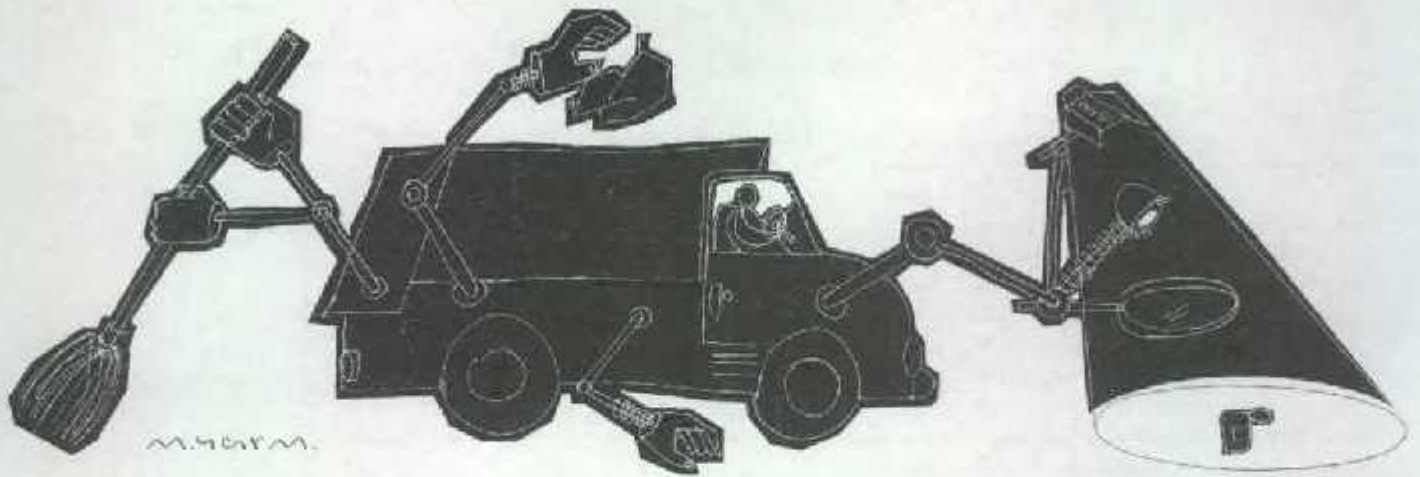
بخش دوم - وظایف و اختیاراتی که بر اساس ماده ۵۵ قانون شهرداری در مورد بهداشت و مواد زائد شهری، متوجه شهرداری است

بند ۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری، وظایف مورد نظر را به این شرح برمی شمرد: «تخلیف و نگهداری و تسطیح معابر و بهار عمومی و مجاری آبها و فاضلاب و تنقیه قنوات مربوط به شهر». همچنین در بند ۴ ماده ۵۵ (الحاقی ۱۳۵۷/۵/۱۷) می گوید: «شهرداری مکلف است محل های مخصوص برای تخلیه زباله و نخاله و فضولات ساختمانی و مواد رسوبی فاضلابها و نظایر آنها تعیین و ضمن انتشار آگهی به اطلاع عموم برساند. محل های تخلیه زباله باید خارج از محدوده شهر تعیین شود و محل تأسیس کارخانجات تبدیل زباله به کود به

شهرداریها در ایران وظایف متعدد و متنوعی دارند؛ بخش عمده این وظایف به تاسیس رفاهه آسایش و بهداشت شهروندان مربوط می شود. بنابراین قانونی موجود همه حکایت از این دارند که نقش شهرداریها در ارائه خدمات شهری، نقش هماهنگی و نظارتی است؛ ضمن اینکه می توانند وظایف اجرایی خود را در این زمینه به بخش خصوصی نیز واگذار کنند و از حوزه تصدی خود به میزان زیادی بکاهند. کارست چین رویکردی در عرصه عمل ممکن است به ایجاد وظایف موازی و گاه متعارض بینجامد؛ چرا که سازمانها و مؤسسات متعددی از جمله سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و خود را مشمول تاسیس بهداشت شهر و حفظ محیط زیست می دانند. بنابراین شفافیت در قوانین و احاطه وظایف ستادی به شهرداریها، هم موجب تقسیم وظایف و اختیارات و هم تعیین جایگاه شهرداریها در ارائه خدمات شهری می گردد. این مقاله، مجموعه مواد قانونی مرتبط با شهرداریها را در ارائه خدمات شهری، پروژه مدیریت زباله، به صورت مستند ارائه نموده است. از آنجا که پیش نویس لایحه مدیریت مواد زائد جامد شهری، مراحل تصویب خود را طی می کند، این مقاله در ارائه مابین قانونی واگذاری مدیریت زباله به شهرداریها، سهم مؤثری ایفا می نماید.

بخش اول - مابین قانونی شهر

با توجه به ماده ۱۶ این نامه اجرایی قانون تعاریف و ضوابط کشوری (مصوب ۱۳۶۲ هیئت وزیران) تشخیص و شناخت شهر بر اساس ضوابط و معیارهای مندرج در ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران، موکول شده است و به موجب تبصره این ماده، در نقاطی که شهر شناخته می شوند، شهرداری تأسیس می گردد. همچنین بنابه مندرجات تبصره ماده ۸ این نامه ایجاد و احداث شهرهای جدید (مصوب ۲۵ مرداد ۱۳۷۱ هیئت وزیران) پس از تأسیس شهرداری در شهر جدید، طبق قوانین و مقررات موجود، قانون شهرداری در محدوده موضوع مواد ۹ و ۱۰ این این نامه اعمال می گردد. ماده ۹ این نامه یاد شده مقرر نموده است در صورت تأسیس شهرداری، چنانچه بر نامه احداث شهر جدید به پایان نرسیده باشد، مسئولیت اداره نگهداری و بهره برداری از تأسیسات محله های از شهر که جمعیت در آن ساکن شده را شهرداری شهر جدید است. همچنین بنابه عقده ماده ۱۰ این این نامه، پس از پایان احداث هر محله از شهر و ساکن جمعیت در آن، محدوده یاد شده با تمامی فضاهای عمومی پیش بینی شده و تأسیسات زیربنایی و شهری پیشنهاد شده در طرح که باید احداث شده باشد، به اضافه نقشه های اسناد و مدارک مربوط به مجوزها و گواهی ها و تمامی تجهیزات مورد نیاز شهرداری برای انجام امور محوله، به صورت بلاعوض به شهرداری واگذار می شوند. بنابه ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت اسناد و مسکن - به وزارت مسکن و شهرسازی (مصوب ۱۳۵۳/۲/۱۶) ایجاد شهر و شهرک غیر روستایی در خارج از محدوده قانونی و حرم شهرها موکول به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و تصویب شوراهای شهری خواهد بود. همچنین بنابه اصلاحیه ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب ۱۳۷۱ مجلس شورای اسلامی) هرگز بخش یا هر میزان جمعیت و روستاها با ۵ هزار نفر جمعیت



وظایف شهرداری نسبت به بهداشت شهری و مواد زاید در ایجاد مختلفی که در ماده ۵۵ مقرر شده اعمال می‌گردد و مسئله زیاله یکی از آنهاست. بنابراین، با عنایت به جامعیت و کلیت این ماده، نمی‌توان زیاله را امری جدا تلقی نمود.

بخش سوم - تکالیف و اختیاراتی که به موجب سایر قوانین و مقررات نسبت به بهداشت و مواد زاید شهری برای شهردارینها مقرر شده است

براساس ماده اول قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۷ آذر ۱۳۳۷) تأمین نیاز منتهی‌های شهری و سایر تأسیسات مورد نیاز عمومی، از وظایف شهردارینهاست و شهردارینها در اجرای این وظایف مکلف به تهیه برنامه‌های اساسی و نقشه‌های جامع‌اند. بنابه بند «ب» ماده ۴ این نامه هماهنگی اقدامات عمرانی، مؤسساتی که خدمات آنها در داخل محدوده شهرها مستلزم نظارتی معمار و احداث تأسیسات است (مصوب ۱۳۶۶/۱۱/۴ هیئت وزیران) در شهرهای با جمعیت بالای ۲۰۰ هزار نفر، کمیسیون خدماتگی با شرکت اعضاییه ریاست شهردار تشکیل می‌گردد و به طوری که در ماده ۶ این بند مقرر شده است، شهردارینها شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت موظف‌اند دبیرخانه کمیسیون هماهنگی را حسب مورد تحت نظر خود اداره نمایند.

تشخیص شهرداری خواهد بود. رانندگان وسایل نقلیه اعم از گذرو یا موتورسیکلت آنها را فقط در محل‌های تعیین شده از طرف شهرداری خالی نمایند. مجازات متخلفین طبق ماده ۲۷۶ قانون کیفر عمومی تعیین می‌شود. در صورت تخلف مراتب هر بار در گولینتاریه رانندگی متخلف قید و اگر ظرف یک سال سه بار مرتکب همان تخلف شهردار سوم به حد اکثر مجازات خلافی محکوم و گواهینامه او برای یک سال ضبط می‌شود و در همان مدت از رانندگی ممنوع خواهد بود. به تخلفات مزبور در دادگاه بخش رسیدگی خواهد شد.

در این تبصره آنچه برای شهرداری ایجاد تکلیف نموده، صرفاً تعیین محلینایی مخصوصی برای تخلیه زیاله و... است و بجز موارد یاد شده، وظیفه دیگری مقرر نشده است. نکته قابل توجه اینکه ماده ۲۷۶ قانون کیفر عمومی - که مبنای قانونی مجازات متخلفان بوده - به موجب الحاقیه قانون مجازات اسلامی لغو و بلااثر گردیده است و در حال حاضر ماده ۶۸۸ قانون مجازات اسلامی، بخش ترمیمات (مصوب ۱۳۷۵) قسمتی از مجازات‌های مقرر در این زمینه را مبنای حکم قرار داده است. بنابراین اعمال مجازات موضوع ماده ۲۷۶ قانون کیفر عمومی سابق منتهی است و یا این کیفیت، شهردارینها نسبت به ضمانت اجرای تبصره ۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری فاقد مبنای قانونی هستند. در بندهای دیگر ماده ۵۵ قانون شهرداری از جمله بند ۴ آن مراقبت

شهردارینها مکلف‌اند در تنظیم روشهای جمع‌آوری، حمل و دفع زیاله شهر و سایر خدمات شهری، دستورالعملها و توصیه‌های وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سایر مراجع ذی‌ربط را رعایت نمایند

براساس ماده ۲۰ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست (مصوب ۱۳۵۲/۳/۲۸) این سازمان می‌تواند با تصویب شورای عالی حفاظت محیط زیست، قسمتی از وظایف و اختیارات خود را نسبت به اجرای مواد ۱۲ و ۱۳ این قانون در محدوده شهرها بر حسب مورد به شهردارینهای مربوطه محول نماید.

ماده ۲۱ - سازمان بنا توجه به مقررات و ضوابط مندرج در این نامه‌های مذکور در ماده ۱۰ کارخانجات و کارگاههایی که موجدات آلودگی محیط زیست را فراهم می‌نماید مشخص و مراتب را کتباً با ذکر دلایل بر حسب مورد به صاحبان یا مسئولان آنها اخطار می‌نماید که ظرف مدت معینی نسبت به رفع موجدات آلودگی مبادرت یاز کار و فعالیت خودداری کنند. در صورتیکه در مهلت مقرر اقدام نمایند به دستور سازمان از کار و فعالیت آنها ممانعت به عمل خواهد آمد.

در صورتیکه اشخاص ذی‌نفع نسبت به اخطار یا دستور سازمان اعتراض باشد می‌توانند به دادگاه شهرستان محل شکایت نمایند. دادگاه فوراً و خارج از نوبت به موضوع رسیدگی می‌کند و در صورتی که اعتراض را وارد تشخیص دهد رأی به ابطال اخطار یا رفع ممانعت خواهد داد. رأی دادگاه قطعی است.

تبصره - رئیس سازمان می‌تواند در مورد متابع و عواملی که خطرات عمومی در برداشته باشد بدون اخطار قبلی، دستور ممانعت از ادامه کار و فعالیت آنها را بدهد.

در امور بهداشت ساکنان شهر و تشریک مساعی با مؤسسات وزارت بهداشتی (وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی) در آبله کوبی، فلج و اکتس و... به منظور جلوگیری از امراض ساریه را جزء وظایف شهرداری قرار داده و حتی در بند ۱۵ این ماده، جلوگیری از شیوع امراض ساریه انسانی و حیوانی و اعلام این گونه بیماریها به وزارت بهداشتی (وزارت بهداشت)، دامپزشکی و شهردارینهای مجاور، هنگام بروز آنها، همچنین دور نگهداشتن بیماران مبتلا به امراض ساریه و معالجه و دفع حیواناتی که مبتلا به این امراض هستند و یا در شهر بلاساحب و مضرند، جزء وظایف شهرداری محسوب شده است.

در بند ۲۰ (اصلاحی ۱۳۳۵/۱۱/۲۷) نیز جلوگیری از ایجاد و تأسیس تمام اماکنی که به نحوی مخالف اصول بهداشت در شهرهاست، جزء وظایف شهردارینها قلمداد شده و آنها مکلف شده‌اند از تأسیس کارخانه‌ها، کارگاهها، کارآزهای عمومی و به طور کلی تمام مشاغل و کسب‌هایی که ایجاد مزاحمت و سروصدا کنند یا تولید دود یا غلظت و یا تجمع حشرات و جانوران نمایند، جلوگیری کنند و در تخریب کوره‌های آجر و گچ و آهک پزی و خرید و گرمخانه‌های عمومی که مخالف بهداشت است نیز اقدام نمایند.

همچنین در بند ۲۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری، اهتمام در مراعات سرباط بهداشت در کارخانه‌ها، مراقبت در پاکیزگی گرمخانه‌ها و... جزء وظایف شهرداری تلقی شده است. همان طور که در این بخش ذکر شد

ماده ۱۲- صاحبان یا مسئولان کارخانجات و کارگاههای موضوع ماده ۱۱ مکلفند به محض ابلاغ دستور سازمان، کار یا فعالیت ممنوع شده را متوقف و تعطیل نمایند.

لغزه گار یا فعالیت مزبور منوط به اجازه سازمان یا رای دادگاه صلاحیتدار خواهد بود. در صورت تخلف به حبس جنحه‌ای از ۶۱ روز تا یکسال و با پرداخت جزای نقدی از ۵۰ تا ۵۰۰ هزار ریال یا به هر دو مجازات محکوم خواهد شد.

ماده ۱۲- کسانی که از مقررات و ضوابط مذکور در این نامه‌های موضوع ماده ۱۰ تخلف نمایند به موجب مورد که در آئین‌نامه‌های مزبور تعیین خواهد شد به جزای نقدی از ۵۰ تا ۵۰۰ هزار ریال محکوم خواهند شد.

همچنین ماده ۱۰ این قانون التماس می‌دارد: مقررات جلوگیری از

مقررات لازم‌الاجرایه موضوع ماده ۵ این آیین‌نامه را به متقاضیان ابلاغ نمایند.

«دستور پروانه بهره‌برداری از این واحدها به رعایت استانداردها و مقررات اشاره شده، موکول شده است. ماده ۱۲ این آیین‌نامه نیز مقرر می‌دارد: «... شهر دارین... و واحدهای تاج آنها حسب مورد هنگام تهیه طرح‌های جامع و همدی شهرها، شهرکها و مجتمع‌های مسکونی و بهداشتی و شهرداریها، موقع صدور پروانه در شهروها استانداردها و مقررات موضوع ماده ۵ این آیین‌نامه را باید به اطلاع طراحان و مجریان مربوط برسانند».

در نتیجه، توجه قانونگذار که حسب قوانین و مقررات یاد شده به شهرتاری و بعضاً وزارت کشور معطوف گردیده، خود همین آیین است که اصولاً مواد زاید شهری و زباله‌ها ابعاد مختلفی دارند و قانونگذار نگاه کلی

اصولاً مواد زاید شهری و زباله‌ها ابعاد مختلفی دارند و قانونگذار نگاه کلی خود را به طور کامل، متوجه شهرداری نموده است

از آنجا که شهرداریها حسب قانون فهرست مؤسسات عمومی غیردولتی (مصوب ۱۳۷۳) مؤسسه عمومی غیردولتی محسوب می‌شوند و هدف قانونگذار از این ماده، کاهش حجم تصدی دولت و واگذاری این گونه تصدی‌ها به شهرداریها بوده است، علاوه بر اینکه اصولاً اعمال مدیریت زباله توسط شهرداری تحمیلی بر بودجه دولت نیست؛ بنابراین با عنایت به مراتب فوق می‌توان نتیجه گرفت که قانوناً و صرفاً شهرداریها واجد شرایط مدیریت و تولید مواد زاید شهری هستند.

خود را به طور کامل، متوجه شهرداری نموده است. به عنوان تکمیل و رفع خلأهای قانونی در قسمت سوم بخش عمران شهری، هیئت وزیران طی مصوبه ۲۴۴۵۳/ت/۲۲۶۹ هـ - ۱۳۳۹/۱۱۳ این گونه تکلیف نموده است. «وزارت کشور مکلف است با همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور و سایر دستگاههای مربوطه به منظور رعایت بهداشت شهری در موارد زیر اقدام نماید:

الف - تدوین ضوابط و آئین‌نامه‌ها و دستورالعملهای اجرایی و نظارت بر دفع یا بازیافت بهداشتی مواد زاید شهری

ب - طراحی و اجرای سیستم مناسب جمع‌آوری مواد زاید شهری از طریق اعمال روشهای مکانیزه، تفکیک زباله از صلبه و جمع‌آوری مواد سبب و آلوده کننده بطور جداگانه».

این مطلبه اماره قانونی و دلیلی است بر اینکه در زمینه مدیریت زباله، قانون و مقرراتی بدون نشاریها؛ چرا که در صورت وجود قانون خاصی نسازی نبود که ضمت محترم وزیران به عنوان راهکار اجرایی، وزارت کشور را به تدوین ضوابط و آئین‌نامه‌ها و نظارت بر دفع یا بازیافت بهداشتی مواد زاید شهری مکلف نماید. از سوی دیگر، حسب ماده ۱۲۴ قانون بودجه سوم توسعه (مصوب ۱۳۷۹) دولت مکلف گردیده است اعمال تصدی دستگاههای اجرایی دولتی را که در زمینه مدیریت شهری به عهده دارد، حسب توانایی‌های شهرداریها، به آنها محول نماید.

بنابراین، از آنجا که شهرداریها حسب قانون فهرست مؤسسات عمومی غیردولتی (مصوب ۱۳۷۳) مؤسسه عمومی غیردولتی محسوب می‌شوند و هدف قانونگذار از این ماده، کاهش حجم تصدی دولت و واگذاری این گونه تصدی‌ها به شهرداریها بوده است، علاوه بر اینکه اصولاً اعمال مدیریت زباله توسط شهرداری تحمیلی بر بودجه دولت نیست؛ بنابراین با عنایت به مراتب فوق می‌توان نتیجه گرفت که قانوناً و صرفاً شهرداریها واجد شرایط مدیریت و تولید مواد زاید شهری هستند.

آلودگی یا تخریب محیط زیست و جلوگیری از پخش و ایجاد صلبه‌های زیان‌آور به محیط‌زیست و همچنین تعیین معیار و میزان آلودگی موضوع ماده ۹ این قانون و محدودیت و ممنوعیت‌های مربوط به حفظ و بهبود بهسازی محیط‌زیست، بموجب آئین‌نامه‌های خواهد بود که به تصویب کمیسیونهای کشاورزی و بهداشتی و دادگستری مجلسین می‌رسد.

برابر ماده یک تصویب نامه راجع به تشکیل شورای هماهنگی پروژه شهرهای سالم کشور (مصوب ۱۳۷۵/۱/۲۴ هیئت وزیران) به منظور رعایت اصول بهداشتی در ایجاد و توسعه شهرها، همچنین حفظ تأمین و ارتقای سلامت و بهداشت عمومی و تحقق هدف سلامت برای همه، شورای هماهنگی پروژه شهرهای سالم کشور - که از این پس شورا نامیده می‌شود - تشکیل می‌شود و بر اساس بند «ط» این تصویب‌نامه، وزیر کشور یکی از اعضای آن است.

برابر تبصره ماده ۱۰ آئین‌نامه بهداشت محیط (مصوب ۱۳۷۱/۴/۲۴ هیئت وزیران) شهرداریها مکلفاند در تنظیم روشهای جمع‌آوری، حمل و دفع زباله شهر و سایر خدمات شهری، دستورالعملها و توضیحاتی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سایر مراجع ذی‌ربط را رعایت نمایند.

برای تبصره ماده ۵ آئین‌نامه جلوگیری از آلودگی آب (مصوب ۱۳۷۲/۲/۱۸ هیئت وزیران) در مورد مقررات مربوط به تخلیه هر نوع فاضلاب به شبکه عمومی فاضلاب شهر و جمع‌آوری و حمل و دفع مواد زاید جامد، کمیسیون دائمی متشکل از نمایندگان تام‌الاختیار وزارتخانه‌های کشور در وزارت کشور تشکیل می‌گردد و تصمیمات اتخاذ شده به مرحله اجرا گذاشته می‌شود.

برطبق ماده ۱۱ آئین‌نامه یاد شده، وزارتخانه‌های منابع، کشور، کشاورزی و - هنگام صدور مجوز احداث و توسعه واحدها و تجمعهای صنعتی، معدنی، کشاورزی، دامداری، مرغاری و کشاورکاه یا سایر مراجع صدور مجوز واحدها و مجتمعهای یاد شده موظفاند استانداردها و

شورا و مشارکت

رابطه شورا و شهرداری

فضل الله عاشمی



حسن رابطه شورای شهر با شهرداری یکی از مهمترین عوامل در بهبود عملکرد شهرداری است. دستیابی به این هدف، مستلزم رعایت برخی نکات و سه کارگیری روشهایی است که سالها در شهرداریهای کشورهای پیشرفته، مورد آزمون قرار گرفته و کارایی آنها به اثبات رسیده است. در این نوشتار، پاره‌ای از مهمترین نکاتی را که به منظور ارتقای کیفی ارتباط شورا و شهرداری باید رعایت شوند، مورد بحث و بررسی قرار می‌دهیم:

۱- تهیه دستور جلسات شورای شهر

تهیه و اجرای دستور جلسات شورای شهر، موجب سرعت بخشیدن و ایجاد سهولت در پیشرفت امور شهر است. دستور جلسات شورا باید ۳ تا ۴ روز قبل از تشکیل هر جلسه، تحت نظارت شهردار و به وسیله خود او (در شهرداریهای کوچک) یا دبیر شورا و یا عضو دیگری از شهرداری - که شهردار با جلب موافقت رئیس شورا (در شهرداریهای بزرگتر) تعیین می‌کند - تهیه گردد و پس از تأیید رئیس شورای شهر، تکثیر شود و برای هر یک از اعضای شورا و رؤسای ادارات و واحدهای تابعه شهرداری، ارسال گردد. همچنین نسخه‌ای از آن در اختیار رسانه‌های عمومی محلی و تابلوی اعلانات شهرداری قرار گیرد تا از این طریق، عامه مردم شهر نیز از موضوعاتی که قرار است در جلسه شورا مطرح گردد مطلع

شوند و در صورتی که نسبت به بعضی از آنها نظری داشته باشند و یا با منافع و غلایق آنان مرتبط باشد بتوانند در جلسه حضور یابند و توضیحات لازم را بدهند و از تصمیماتی که گرفته می‌شود مطلع شوند.

دستور جلسات باید قبل از تشکیل جلسه برای اعضای شورا ارسال گردد تا اعضای شورا فرصت مطالعه آن را داشته باشند و در صورت لزوم بتوانند قبلاً به ادارات و واحدهای سازمانی ذی‌ربط مراجعه کنند، پرونده‌ها یا مدارک مورد نظر را بررسی نمایند و با کارشناسان و مسئولان مربوطه صحبت کنند تا با آمادگی و بصیرت بیشتری در جلسه حضور یابند و تصمیم مناسبی اتخاذ نمایند.

ارسال نسخه‌ای از دستور جلسات به واحدهای تابعه شهرداری به این دلیل است که اگر موضوعی که در دستور کار قرار گرفته است، به آنها مربوط می‌شود خود را برای توضیح آن - چه قبل از تشکیل جلسه برای اعضای که مراجعه می‌کنند و چه در جلسه شورا - آماده نمایند.

بهتر است همواره نسخه‌ای که برای اعضای شورا ارسال می‌شود فتوکپی تمامی مدارک مهم و مربوط به هر موضوع نیز ضمیمه شود تا اعضا بتوانند با مطالعه آنها حتی الامکان از مراجعه به مراکز مربوطه برای بررسی پرونده بی‌نیاز شوند.

موضوعاتی که در دستور کار جلسات شورا قرار می‌گیرند با توجه به اختیارات و وظایف شوراها به سه گروه زیر تقسیم می‌شوند:

الف - اختیارات استصوابی: یعنی مواردی که طبق قانون به تصمیم‌گیری و تصویب شورا نیاز دارند.

ب - اختیارات مشورتی: یعنی مواردی که برای مشاوره و اظهار نظر در شورا مطرح می‌شوند.

ج - اختیارات استطلاعی: یعنی مواردی که برای اطلاع شورا مطرح می‌گردند.

بهتر است هر یک از این سه گروه به تفکیک در دستور قرار گیرد و به ترتیب در مورد آنها بحث و بررسی شود. معمولاً نحوه عمل در این مورد در شهرداریهای مختلف، متفاوت است. بعضی از شهرداران مایل اند جزئیات اموری را که در شهرداری پیش می‌آیند، یا شورا قصد انجام آنها را دارد برای اطلاع یا اظهار نظر مشورتی شورا در دستور جلسات قرار دهند. بعضی دیگر ترجیح می‌دهند فقط مواردی را در جلسات مطرح کنند که از نظر قانون، احتیاج به تصویب شورا دارند؛ بنابراین موضوعات مشورتی و استطلاعی را کمتر در دستور قرار می‌دهند. در عمل ثابت شده است که رویه اول -

حضور منظم و مستمر شهردار در جلسات شورای شهر و حضور هر چه بیشتر او در جلسات کمیسیونها و کمیته‌های تابعه و وابسته به شورا، نه فقط موجب حسن رابطه شورا با شهردار می‌شود، بلکه به سرعت و سهولت در تصمیم‌گیریهای شورای شهر و پیشرفت کارهای شهرداری نیز بسیار کمک می‌کند.

یعنی مطلع نمودن شورا از مسائل مهم و مشورت در باره آنها - در بهتر شدن ارتباط شهردار و شورا مؤثر است، همچنین اعتماد شورا را نسبت به شهردار تأمین می‌نماید و موفقیت شهردار را بیشتر تضمین می‌کند.

۲- حضور شهردار در جلسات شورای شهر

حضور منظم و مستمر شهردار در جلسات شورای شهر و حضور هر چه بیشتر او در جلسات کمیسیونها و کمیته‌های تابعه و وابسته به شورا، نه فقط موجب حسن رابطه شورا با شهردار می‌شود، بلکه به سرعت و سهولت در تصمیم‌گیریهای شورای شهر و پیشرفت کارهای شهرداری نیز بسیار کمک می‌کند.

در اغلب شهرداریهای کشورها، پیشرفته، چنین متداول است که حضور شهردار در تمام جلسات شورا - از آغاز تا پایان - الزامی بوده و این موضوع در مقررات اساسی آنها تصریح شده است.

اگر چه اساساً هر موضوعی که برای تصویب در دستور کار شورا قرار می‌گیرد، باید پیشنهاد و نظر صریح و شفاف و مستدل شهردار نسبت به آن مشخص باشد ولی در اغلب موارد توضیح حضوری او نیز ضروری است و موجب روشن شدن بیشتر مطالب و سهولت در تصمیم‌گیریهای شورا می‌شود.

همچنین بهتر است علاوه بر شهردار، سایر رؤسا و مسئولانی که پاره‌ای از موضوعات دستور جلسه به آنان مربوط می‌شود نیز دعوت شوند تا در جلسات حضور یابند و در صورتی که به توضیح دقیقتر آنان نیاز باشد، درباره جزئیات مربوط توضیح دهند.

از آنجا که در شهرداریهای کشور ما تاکنون مقررات کلی درباره حضور شهردار در جلسات شورای شهر به تصویب نرسیده بهتر است در اصلاحیه قانون شهرداریها، یا در آیین‌نامه اجرایی قانون شوراها که طبق ماده ۹۳ قانون یاد شده به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، یا در آیین‌نامه‌ای که به موجب بند ۹ ماده ۷۱ قانون توسط شهرداری پیشنهاد می‌شود و به تصویب شورای شهر می‌رسد و یا در آیین‌نامه داخلی شورای هر شهر، موضوع لزوم شرکت شهردار در جلسات تصریح شود.

در عمل ثابت شده است که مطلع نمودن شورا از مسائل مهم و مشورت در باره آنها در بهتر شدن ارتباط شهردار و شورا مؤثر است، همچنین اعتماد شورا را نسبت به شهردار تأمین می‌نماید و موفقیت شهردار را بیشتر تضمین می‌کند.

۳- شفاف بودن نظر و پیشنهاد شهردار نسبت به موضوعات مطروحه در دستور جلسات

همان‌طور که اشاره شد، موضوعاتی که برای بررسی و تصویب شورای شهر پیشنهاد می‌شود و در دستور جلسات شورا قرار می‌گیرد، باید قبلاً کارشناسان و مسئولان واحدهای سازمانی مربوطه، آنها را مورد بررسی و تحلیل قرار دهند و سپس نظر صریح و شفاف شهردار نسبت به آنها مطرح شود.

گاهی اتفاق می‌افتد که تصمیم‌گیری و صدور مصوبه‌ای توسط شورای شهر، به نظر یک یا چند نفر از اعضای شورا و یا شهروندان ضروری تشخیص داده می‌شود؛ در این قبیل موارد صحیحتر این است که طرحهای پیشنهادی اعضا و تقاضاهای شهروندان، پس از بررسی مقدماتی در جلسات شورا، به شهردار ارجاع شود تا توسط کارشناسان و مسئولان واحدهای ذی‌ربط مورد بررسی قرار گیرد و در هماهنگی با سایر مسائل و با توجه به اولویتها، همراه با پیشنهاد صریح شهردار در دستور جلسات شورا گنجانده شود. همچنین بهتر است که شورای شهر بدون پیشنهاد شهردار نسبت به تأمین اعتبار هزینه خدماتی که اجرا و انجام آن را مقرر می‌دارد اقدام ننماید.

یک دریچه، یک نگاه



موضوعاتی که برای بررسی و تصویب شورای شهر پیشنهاد می‌شود و در دستور جلسات شورا قرار می‌گیرد، باید قبلاً کارشناسان و مسئولان واحدهای سازمانی مربوطه، آنها را مورد بررسی و تحلیل قرار دهند و سپس نظر صریح و شفاف شهردار نسبت به آنها مطرح شود

در پایان باید گفت از آنجا که شورای شهر و شهرداری بازوهای تصمیم‌گیری و اجرا هستند هر دو به اطلاعات یکدیگر نیازمندند. حضور شهردار در جلسات تصمیم‌گیری شورای شهر موجب می‌شود که شورا بتواند واقع‌بینانه‌تر برنامه‌ریزی کند. علاوه بر این، برنامه‌هایی که با حضور و مشارکت شهردار به تصویب می‌رسد در درون خود حاوی ضمانت اجرایی نیز هست. بدون شک تصمیماتی که با اطلاعات صحیح و توافق شهردار به تصویب رسیده باشند به هنگام اجرا کمتر دچار مشکل خواهند شد و به این ترتیب شورا و شهرداری می‌توانند به یالندگی یکدیگر و بهبود مدیریت شهری کمک کنند.

شورای شهر، شهرداری و بسیاری از نهادها و ادارات دیگر یک شهر، یاره‌هایی از بیکر آن شهر محسوب می‌شوند که بهبود در روابط آنها یا یکدیگر، تحت لوای مدیریت شهری یکپارچه، شهر را به ارگانسمی زنده تبدیل می‌کند. اختلاف سطح اطلاعات اعضای شوراها و همچنین نداشتن تجربه تصمیم‌گیری شورای شهر در بسیاری موارد موجب می‌شود که اعضای شورا نتوانند نظراتشان را به یکدیگر انتقال دهند و در نتیجه، تصمیم‌گیری شورای شهر این به سطح تصمیم‌گیری غیر علمی و سلیقه‌ای تنزل می‌یابد.

البته استانداردها برای رفع این مشکل، کلاسهای آموزشی برای اعضای شورا و شهردارها - به طور جداگانه - برگزار کرده و می‌کنند، ولی متأسفانه این آموزشها به صورت کلیشه‌ای و بدون توجه به نیازهای واقعی و خلأهای موجود در مجموعه شورا و شهرداری صورت می‌گیرد، در صورتی که بهتر است موقعیتهای جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهرهای مختلف نیز مورد توجه قرار گیرد تا برنامه‌ریزیها بر مبنای شهر انجام شود. همچنین بهتر است که اعضای شورا و شهرداری همراه یکدیگر در کلاسهای واحد شرکت کنند تا از انتقال اطلاعات به صورت جناحی و سلیقه‌ای پرهیز شود.

اکنون که شروع کار شوراها بدون توجه به نکات علمی و فنی و تجربه کشورهای پیشرفته بوده است و شوراها شهر در حالی به کار خود ادامه می‌دهند که هنوز این نامه اجرایی کاملی برایشان تنظیم نشده است، توفیق شوراها در گرو تنظیم واقع‌بینانه روابط اداری و اجتماعی آنهاست.

قرن‌علی احمدی استلاقر

رئیس شورای شهر زور

لنگرود، مسابقه‌ای که همه برنده‌اند

ترغیب مردم به مشارکت، آن هم در کشوری که فاقد تجربه تاریخی و نظام‌مندی در این زمینه است، قطعاً کاری صعب و دشوار می‌نماید. این امر مهم به ایجاد انگیزه در تک‌تک افراد جامعه نیاز دارد تا به مشارکت در سرنوشت خود مجاب شوند. این را نیز باید گفت که این ضعف و سایر موانع سرراه شوراها باعث نمی‌شود تا شوراهای نوپا فعالیت خود را ناامیدانه و به بهانه نداشتن امکانات کافی برای تحقق اهداف خود تعطیل کنند.

نمونه بارز این شوراها - که امیدوار به راه خود، سختیها را از سر می‌گذرانند - شورای شهر لنگرود است. شورای این شهر، وقتی فروش تراکم را برای ساخت برجها و آپارتمانهای چند طبقه ناممکن می‌بیند و وقتی می‌داند که کارخانه‌ای در محدوده شهرستان لنگرود نیست تا از آن عوارض بستاند، راهی دیگر را انتخاب می‌کند؛ راهی کارآمد که مشارکت مردم را نیز می‌طلبد. این گونه است که شورای شهر لنگرود برای دستیابی به مشارکت مردمی در

اجرای طرحهای شهری و به سامان کردن این شهر دست به «ابتکاری دیگر» می‌زند.

شورای این شهر از بهمن ماه گذشته، همراه برجگه‌هایی راتحت عنوان «مسابقه مشارکت مردمی» با قیمت ۴۰۰ تومان در اختیار شهروندان قرار می‌دهد و همراه طی مراسمی در بیوتان شهر لنگرود - که خود حکایتی جداگانه دارد - قرعه‌کشی می‌شود و به صاحبان برجگه‌های برنده، جوایزی تعلق می‌گیرد.

مشارکت مردم در این طرح، قابل قبول ارزیابی می‌شود به طوری که طی سه دوره برگزاری این مسابقه، به طور متوسط هر ماه ۲۰۰ هزار برجگه فروخته شده است و این نشان از اقبال مردم نسبت به این برجگه‌ها دارد. این طرح در عین حال که طرحی فرهنگی است، در آن با مطرح شدن سؤالاتی، دانش فرهنگی مردم نیز ارتقا می‌یابد؛ علاوه بر این، درآمدهای هم‌عایند شورای شهر می‌شود و از محل این درآمد پروژه‌های عمرانی، فرهنگی و شهری اجرا می‌شود.

یک دریچه، یک نگاه



تکمیل سلسله مراتب شوراهای و تشکیلات حلقه‌های مفقوده این زنجیره - اعم از شوراهای محلات و شوراهای بالادستی، مانند شورای عالی استان - از الزاماتی است که باید هرچه زودتر تحقق یابد. جایگاه شورای عالی استان در قانون اساسی، جایگاه رفیعی است که اهمیت و لزوم تشکیل آن را دوچندان می‌سازد. در قانون اساسی، شورای عالی استان چنان است که می‌تواند همچون هیئت دولت به مجلس شورای اسلامی، لایحه ارائه دهد.

در حال حاضر، مراکزی از قبیل هیئت‌های حل اختلاف، بر تصمیمات و فعالیت شورای نظارت می‌کنند و حتی می‌توانند در مواردی، تصمیمات شورای را نقض کنند! در حالی که در هیچ نظام دموکراتیکی، یک نهاد منتخب، بالاسر نمایندگان و منتخبان مردم قرار ندارد تا برای آنان تصمیم بگیرد.

اگر تصمیمات شورا، خلاف قانون و ضوابط باشد، شورای بالادستی - که خود نیز منتخب مردم است - می‌تواند این تصمیم را نقض کند، نه یک نهاد منتخب. نقض تصمیمات شورا، توسط نهادهای منتخب، محل ایراد است و این امر باید در اصلاح قانون شوراها مورد توجه قرار گیرد.

محمود علیزاده طاهری
عضو شورای اسلامی شهر تهران

شهر لنگرود از وجود کارخانه بی بهره است و نمی‌توان از محل اخذ عوارض از کارخانه‌ها که در سایر شهرها منبع درآمد خوبی است، کسب درآمد نمود. تنها منبع درآمد این شهر، اخذ عوارض از صدور پروانه ساخت است. البته اندک بودجه‌ای هم از سوی استانداری به این شهر تخصیص می‌یابد. این بودجه در سال ۱۳۷۹، ۱۳۰ میلیون ریال بود که صرف ساخت مدی در اطراف شهر لنگرود شده است.

درآمد حاصله از فروش برگه‌های مسابقه مشارکت مردمی ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون ریال در ماه از زیبایی می‌شود که می‌تواند در اجرای پروژه‌های شهری و ساماندهی شهر لنگرود بسیار مؤثر و تأثیرگذار باشد. شهرداری لنگرود توانسته است از محل این درآمد، طرح‌های مصوب شورا را به اجرا در آورد. طرح‌هایی چون احداث یک میدان جدید، آسفالت معابر شهر و تکمیل و تجهیز فضای ورزشی بوستان فجر این شهر از درآمد حاصله از مشارکت مردمی در همین طرح اجرا شده‌اند.

اجرائی این طرح در جلسه عظمی شورا به تصویب رسیده است و مطابق قانون، فرمانداری و استانداری ظرف مدت ۱۰ روز فرصت اعتراض دارند، اما امروز پس از گذشت ۵ ماه از تصویب آن در شورا هیچ اعتراضی صورت نگرفته است و طرح از نظر شورا قابلیت اجرا دارد و در واقع از لحاظ قانونی اشکالی متوجه آن نیست. شورای شهر لنگرود در مورد شرعی بودن فروش این برگه به استفتای شورا از

مقام رهبری استناد می‌کند. پیداست که نظارت شورا به عنوان نمایندگانی مردم بر نحوه اجرای این طرح و تخصیص درآمد آن در اجرای طرح‌های شهری، دقیق و کامل است. به هر حال لنگرودی‌ها چه برنده چند دستگاه اتومبیل، یخچال، موتورسیکلت و... بشوند و چه هیچ جایزه‌ای از آن کسب نکنند برنده‌اند! چرا که به یاری شورا و شهرداری شهر خود شایسته‌اند و شهری پاکیزه، زیبا و قابل زندگی را بسازند خود ساخته‌اند. بی‌شک اگر بگویم تمام لنگرودی‌ها برنده مسابقه مشارکت در ساخت لنگرودی آبادتر برای زندگی بهتراند.

محدوده‌ها

۹



کلیم لقمه

ملاک معصوم



خدمات شهری و توسعه شهر در آینده تعیین می‌شود. شهرداری متعهد است وظایف خود را در این محدوده به شهروندان ارائه نماید و در مقابل، شهروندان نیز تنها در داخل محدوده قانونی شهر موظف به پرداخت عوارض هستند و عوارض سالانه توسعه‌ی هم در این محدوده اخذ می‌گردد. همان‌طور که گفته شد، محدوده قانونی و محدوده خدماتی شهر می‌تواند بر یکدیگر منطبق شوند. بر اساس تبصره ۱ ماده ۱ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری، محدوده قانونی شهری به پیشنهاد شورای شهر و تصویب وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی رسیده می‌یابد. محدوده قانونی شهر، یا توجه به پشتوانه قانونی قومی خود، مهم‌ترین محدوده شهری است و سایر محدوده‌های شهری بر اساس آن تعیین می‌شوند.

ج - محدوده استحقاقی: این محدوده، حد نهایی شهر شناخته می‌شود و اراضی متصل به بخش خارجی محدوده قانونی شهر را شامل می‌شود. این محدوده، بزرگتر و در برگیرنده محدوده قانونی است و در اجرای ماده ۹۹ قانون شهرداریها تعیین می‌شود. حد قابل میان مرز محدوده قانونی شهر و محدوده استحقاقی را حریم شهر نیز می‌گویند. از سراسر شهرداری موظف است در این فاصله از هر گونه عملیات ساختمانی غیر مجاز، تغییر کاربری و تفکیک اراضی مغایر با طرح‌های مصوب شهری جلوگیری نماید. تمامی واحدهای تولیدی واقع در محدوده استحقاقی، ملزم به پرداخت عوارض یک درصد کنارخانه‌ها هستند. برخی این محدوده را یک فضای ذخیره برای توسعه آینده شهر می‌دانند؛ بنابراین نظارت و کنترل آن برای برنامه‌ریزی صحیح جهت دستیابی به استانداردهای شهری در آینده ضروری است.

مطلب این شماره الفبای شهر را به تعریف و تفریق دو اصطلاح محدوده‌ها و حریم شهری اختصاص داده‌ایم. این دو اصطلاح عموماً در کنار هم به کار می‌روند و گاه ممکن است حتی سهواً به جای یکدیگر نیز به کار روند. شما بارها با مفاهیمی مثل محدوده خدماتی، محدوده قانونی، محدوده استحقاقی، محدوده نفوذ، حریم شهر، حریم راه، حریم رودخانه و... برخورد کرده‌اید و کاملاً حق با شماست اگر در تفکیک آنها از یکدیگر سردرگم شده باشید. واقعیت این است که قوانین و ضوابط و مقرراتی که هر یک از این مفاهیم را تعریف و تشریح می‌کنند، بسیار متنوع‌اند و شهرسازان حرفه‌ای نیز پس از سالها ممارست، هنوز در تفکیک آنها دچار مشکل می‌شوند.

شاید اگر دو اصطلاح محدوده و حریم را از هم جدا کنیم، این گره نیز کمی باز شود. به نظر می‌رسد با تعریف انواع محدوده‌های شهری بتوانیم به میزان زیادی از پس این مشکل بربیاییم. بنابراین ابتدا سه اصطلاح محدوده خدماتی، محدوده قانونی و محدوده استحقاقی را تعریف می‌کنیم.

الف - محدوده خدماتی شهر: محدوده‌ای است که تمامی عملیات عمرانی و خدماتی شهرداری (طبق ماده ۱۵ قانون توسعه‌ی عمران شهری) در داخل آن انجام می‌شود. مرز این محدوده با تصویب شورای شهر، برای یک دوره زمانی خاص (معمولاً پنجساله) و بر اساس مطالعات طرح جامع یا نیازهای ضروری شهر و همچنین توان مالی و امکانات شهرداری مشخص می‌شود. در شهرهای بزرگ محدوده خدماتی در داخل محدوده قانونی قرار می‌گیرد ولی در شهرهای متوسط و کوچک، محدوده خدماتی و محدوده قانونی بر هم منطبق می‌شوند.

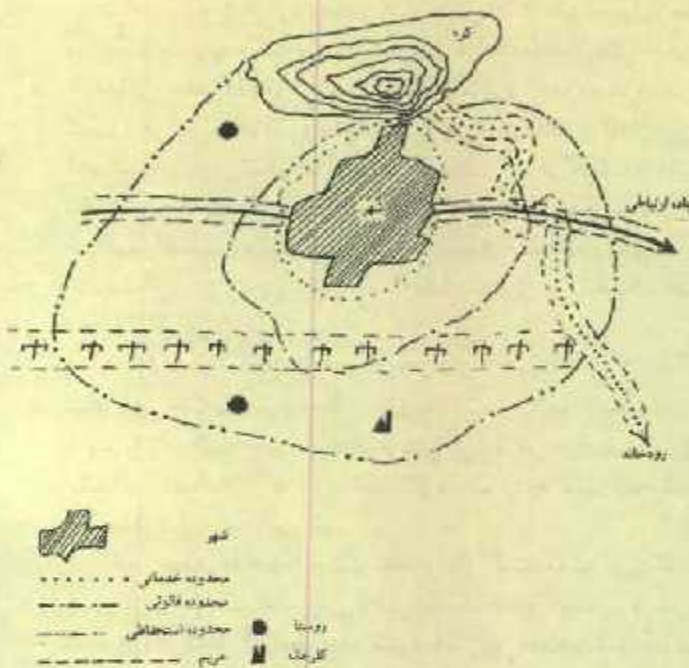
ب - محدوده قانونی شهر: محدوده‌ای است که بر اساس نیازمندیهای اقتصادی، اجتماعی و فیزیکی شهر برای مدتی طولانی با توجه به امکانات مالی شهرداری، برنامه‌های عمرانی، تأمین

الفبای شهر

سه محدوده یادشده، قلمرو عمل شهرداریها را مشخص می‌کند و آنها را از این پرسش دشوار رها می‌کند که «مرز شهر کجاست؟». در حصر شهرداری، پاسخ به این پرسش همیشه مشکل بوده است. در گذشته، حصارها، باروها، دروازه‌ها و خندقها، محدوده شهرها را کاملاً مشخص می‌نمود و خاکمان و اداره کنندگان شهری را از پاسخ به این پرسش معاف می‌کرد. اما با فرو ریختن حصارها، گسترش همه سویه شهرها و اتصال کرانه‌های شهری به اراضی روستایی و کرانه دیگر شهرها، مدیران شهری با مشکل بزرگ نامعلوم بودن مرز و محدوده وظایف و اختیارات خود مواجه شدند. هدف قانون از وضع و تعریف محدوده‌های شهری، پاسخ به همین نیاز بود، با اشکالی به این ابزار (محدوده‌ها) می‌توان رشد شهرها را کنترل کرد و در محدوده‌های تعیین شده به ارائه خدمات پرداخت؛ همچنین با اعمال نظارت می‌توان از تخلفات نیز جلوگیری نمود.

اما تفاوت محدوده یا حریم چیست؟ همان‌طور که گفتیم، حد فاصل میان محدوده قانونی و محدوده استحقاقی را حریم شهر نیز می‌گویند. علاوه بر این، اصطلاح حریم به قطعه زمین یا فضایی به بعدی نیز گفته می‌شود که استفاده و بهره‌برداری از آن به حکم قانون، آیین‌نامه‌ها، دستورالعملها و ضوابط برای تمام یا برخی از فعالیتها ممنوع و یا مشروط باشد. برای مثال، هم‌اکنون ایجاد هرگونه ساختمان و تأسیسات تا عمق ۱۵ متر از بر حریم راه در طرفین جاده‌های کمربندی ممنوع است و یا در حریم درجه یک خطوط انتقال برق، ایجاد تأسیسات مسکونی و دامداری یا درختکاری و یاغنداری تا هر ارتفاع ممنوع است ولی ایجاد زراعت فصلی و سطحی، همچنین راهسازی و حفر چاه - مشروط به وارد نکردن خسارت به تأسیسات برق - بلامانع محسوب می‌شود. برای هرمدیر شهری دانستن ضوابط حریم رودخانه‌ها، مسیله‌ها، جنگلها، تأسیسات مخازرات، اوله‌های انتقال گاز و نفت، سدها، نیروگاهها، تأسیسات انتظامی و نظامی، آبنیه و آثار تاریخی و بسیاری دیگر که در مباحث شهرسازی و برنامه‌ریزی به کار می‌رود، ضروری است. این حریم می‌توانند در محدوده‌های خدماتی، قانونی یا استحقاقی قرار بگیرند و یا خارج از آنها باشند، اما به هر حال باید رعایت شوند.

آنچه در اینجا به آن پرداختیم شرح ساده شده‌ای از مفاهیم پیچیده محدوده‌ها و حریم شهری بود. قوانین توصیف کننده این دو مفهوم بسیار متفرق، گسترده و پراکنج است. اگر باور نداریه برای اطلاع به منابع ذیل مراجعه کنید.



یک گام فراتر

- ۱- ابوظالبی، مایر: مجموعه مقررات احاریم قانونی آبنیه و تأسیسات در داخل و خارج محدوده قانونی شهرها، استانداری فارس، ۱۳۷۳.
- ۲- بررسی وضعیت حریم شهرهای استان همدان، معاونت امور عمرانی استانداری همدان، ۱۳۷۸.
- ۳- مختارپور، رجبعالی: ارزیابی روشهای تعیین محدوده در طرحهای هادی شهری، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۷۵.
- ۴- مقررات شهرسازی و معماری و طرحهای توسعه و عمران مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری، ۱۳۷۸.

مشارکت و توسعه کار صفحه شهرها و مشارکت
 در برنامه‌ریزی
 در برنامه‌ریزی
 در برنامه‌ریزی

مالکیت رسمی

راه حل ارتقای زندگی حاشیه نشینان پرو

لوسی کانگر

ترجمه و اقتباس: علی صفوی

افزایش جمعیت، مهاجر نه‌های گسترده از روستاها و شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ، توأم با محدودیت منابع و تمرکز آنها در کلانشهرها و شهرنشینی شتابان در جهان سوم، ویژگی‌های مشترک شهرنشینی این کشورها محسوب می‌شوند. از جمله پیامدهای این تغییرات می‌توان به توسعه سکونتگاه‌های غیررسمی و خودجوش در حاشیه شهرها و محدوده‌های استحفاظی اشاره کرد.

یکی از مهمترین آثار این نوع سکونت، فقدان مالکیت حقوقی بر زمین و به رسمیت شناختن آن توسط مراجع قانونی و قضایی است. هرگاه چنین وضعیتی به وجود آید صاحب ملک به عنوان متصرف، نه به عنوان مالک، شناخته می‌شود و از تمامی مزایای مادی و معنوی مورد تصرف محروم می‌گردد. این امر نتایج روانی، فرهنگی، اقتصادی و حتی سیاسی گسترده‌ای در پی دارد. مقاله‌ای که فراروی دارید به توضیح اقدامات دولت پرو در به رسمیت شناختن حاشیه‌نشینان و اعطای سند مالکیت به آنان می‌پردازد. این اقدام نه از طریق شهرداریها بلکه توسط دولت مرکزی پرو صورت گرفته است. دولت پرو با این اقدام، بسیاری از فرصتها، امکانات، اشتغال و مزایای مادی را برای حاشیه‌نشینان فراهم کرده است.



روزی که یک زن خانه‌نشین در یک منطقه حاشیه‌نشین در شهر لیماسا، پرو، در حال کار است.

کسی صاحبخانه رسمی نباشد نمی‌تواند هیچ‌گونه کاری انجام بدهد؛ نمی‌تواند برای ساخت خانه خود اعتباری دریافت کند و یا از پشتیبانی مالی برای شغل خویش برخوردار شود. در نظر آونک، نشینان اطمینان از مالکیت دائمی مکان بسیار حیاتی است. زمینی که سند دارد، امنیت بیشتری برای ساکن خود به وجود می‌آورد و شخص این امکان را دارد که با اتکالی به ارزش آن، وام دریافت کند. در حقیقت، حتی مالکیت بیاعتبار می‌شود شخص با آسودگی خاطر بیشتری منزل خود را ترک کند. در این زمینه، فرانکو - که فروشنده نوارهای گاست در کنار خیابان‌های لیماسا و همیشه تگسوان این است که وقتی از خانه دور است اشخاصی بیایند و خانه او را غارت کنند - می‌گوید: روزها که من به سر کار می‌روم، مادرم در خانه می‌ماند و دائماً مواظب خانه است.

میکائیل یکی از مناطق آونک نشین شمال شهر لیماسا که در دامنه تپه‌ها و در کنار خیابانی کثیف، شکل گرفته است. در این محل اکثر خانه‌ها از حصیرهای به هم بافته شده یا چوبها و پینه‌های چلی که با میخ به هم وصل شده، ساخته شده‌اند و به ندرت خانهای دیده می‌شود که از آجر یا بتن ساخته شده باشد. این منطقه یکی از بزرگترین مناطق آونک‌نشین لیماسا، خانه‌هایی از این دست که به صورت سرهم بندی شده و ناتمام ساخته شده‌اند، در پرو بالغ بر یک میلیون خانوار را در خود جای داده‌اند. دولت پرو تخمین زده است که ارزش مصالح به کار رفته در این گونه خانه‌ها، چیزی در حدود ۲۰ میلیارد دلار است. اما با وجود این، ما حتی یک خانه با کیفیت ساخت خوب، نمی‌بینیم. علاوه بر این، هیچ کدام از ساکنان به طور رسمی صاحبخانه نیستند و وقتی

دولت پرو تخمین زده است که ارزش مصالح به کار رفته در این گونه خانه‌ها، چیزی در حدود ۲۰ میلیارد دلار است. اما با وجود این، ما حتی یک خانه با کیفیت ساخت خوب نمی‌بینیم

خدمت کنند. علاوه بر این، جمع‌آوری مالیات توسط دولت نیز راحت‌تر انجام می‌شود.

یکی از کارشناسان ارشد کمیته مربوطه می‌گوید وظیفه این کمیته، تنها سند زدن به نام ساکنان آونکها نیست، بلکه این کار وسیله‌ای است برای ایجاد یک بازار واقعی زمین؛ به این منظور که این گونه املاک بتوانند رهن یا اجاره داده شوند، به راحتی فروخته شوند، توسعه یابند و برای اخذ مالیات ارزیابی شوند.

از دیگر مزایای سند دار شدن املاک، رسیدن ارزش این اموال به قیمت حقیقی خود است و گاه حتی چند برابر قیمت قبل خود نیز افزایش می‌یابد. برخی از مسئولان و متخصصان می‌گویند یکی از اشکالات کار در اینجاست که قبلاً برخی مؤسسات دولتی، به صورت موقتی، اقدام به صدور سند برای برخی زمینها کرده بودند و در حال حاضر یا شروع این برنامه جامع، برای برخی اموال، مجدداً سند زده می‌شود که این کار باعث بروز اشکالاتی در دستگاههای دولتی شده است. اما در هر صورت، این طرح یک کار ملی است که از طرف دولت مرکزی حمایت می‌شود و تا حدود ۳ سال آینده باید یک میلیون سند مالکیت دیگر نیز تدوین شود. این کار برای مالکان، منافع اقتصادی زیادی خواهد داشت. یکی دیگر از آونک‌نشینان اطراف لیما می‌گوید سند زدن برای زمینها بسیار سودمند است؛ زیرا از این طریق من می‌توانم اعتبارات مختلفی دریافت کنم، ماریو جوزو - که آونکگر و پدر دو فرزند است - تاکنون



این خانواده ساکن در یک آونک در منطقه پوناک است. سند مالکیت برای آنها صادر شده است.

از دیگر مزایای سند دار شدن املاک، رسیدن ارزش این اموال به قیمت حقیقی خود است و گاه حتی چند برابر قیمت قبل خود نیز افزایش می‌یابد

توانسته با استفاده از سند مالکیت خود سه وام دریافت کند و به وضعیت زندگی خود بهبود بخشد.

تقاضاها برای دریافت وام بسیار بیشتر از عرضه اعتبارات است و اقسار کم درآمد تنها می‌توانند از طریق وارد شدن به سیستم بانکی وام دریافت کنند. این کار، مشکلات عمده‌ای را می‌داند و این مشکلات مربوط به هر دو طرف وام دهنده و وام گیرنده می‌شود.

از سوی دیگر، بانکها از دادن اعتبار به افراد کم درآمد به خاطر ریسک بالای آن در بازگشت سرمایه و افراد کم درآمد از عدم توانایی در بازپرداخت پول و هزینه بالای وام دریافتی می‌هراسند. همچنین افراد کم درآمد حاضر نیستند خانهای را که باز حمت ساخته و تصرف کرده‌اند برای آن سند نیز دریافت نموده‌اند. به راحتی در گرو بانک بگذارند. مانع دیگر این است که بانکها عموماً خواستار مدرک در مورد مقدار درآمد فرد وام گیرنده هستند و افراد

با اجرای برنامه دولت، این وضعیت تغییر خواهد کرد، زیرا قرار است همه افراد این محل و سایر نواحی حاشیه‌نشین در چارچوب یک برنامه کلی، برای خانه‌های خود سند دریافت کنند. در برنامه ساختخانه کردن آونک‌نشینان، قرار است در حدود یک میلیون از آونک‌های موجود در اطراف ۷ شهر بزرگ پرو تا سال ۲۰۰۳ دارای سند شوند. این کار عظیم از زمان ریاست جمهوری فوجی موری با انتخاب «کمیسیون رسمیت بخشی به املاک غیر رسمی» در سال ۱۹۹۶ از سوی دولت سرکزی آغاز شد. این کمیته به جای شهرداریها مسئولیت این کار را بر عهده گرفت و در طی ۲ سال موفق شد وضعیت مالکیت ۵۰۰ هزار قطعه زمین را روشن کند و برای آنها سند صادر نماید. برنامه صدور سند مالکیت در پرو توانست با دریافت یک وام ۳۴ میلیون دلاری از بانک جهانی به کارهای خود سرعت و وسعت بیشتری بدهد، رئیس این کمیته می‌گوید برنامه صدور سند برای اموال غیر منقول، یکی از قسمت‌های برنامه اصلاحات قانونی دولت است که در دورهای بعدی ریاست جمهوری نیز ادامه خواهد یافت.

در سال ۱۹۸۸ با دستور فوجی موری قرار شد مالکیت تمام اراضی شهری مشخص شود و وزارت کشاورزی برای تمام زمینهای روستایی سند تدوین کرده است. با انجام این امر و مشخص شدن مالکیت زمینهای شهری، بانکها راحت‌تر می‌توانند به زمینهای مورد نظر وام بدهند و انجمنهای خیریه نیز با به دست آوردن اطلاعات لازم در مورد افراد فقیرتر، بهتر می‌توانند به آنان

مراکز می که با بخشهای غیر رسمی در ارتباطند، امری قابل توجه است و بانکها از این دسته جدا نیستند.

نرخ هزینه وام پرداختی بانک اورپیون در مقایسه با هزینه وامهایی که توسط بخشهای غیر رسمی داده می شود بسیار بالا می باشد و این امر کار را تا حدی برای اقشار کم درآمد مشکل کرده است. بنابراین احتمالاً پرداخت اعتبارات از نوع رهنی آینده روستایی داشته باشد. ولی در هر حال هیچگونه وامی وجود ندارد

سند زنی برای خانه های مناطق فقیرنشین اولین حلقه زنجیری است که خانواده های فقیر را از طریق اعتبارات بانکی ساماندهی می کند

آونک نشین، اغلب به خاطر غیر رسمی بودن شغلشان نمی توانند چنین مدتی ارائه کنند.

بسیاری مراکز تلاشهایی برای حل این مشکلات نموده اند و تا حدودی توانسته اند راه دستیابی اقشار ضعیف را به وامهای مختلف تسهیل کنند. در بانک گازگران سیستمی ابتداع شده است که میزان وام قابل پرداخت را به افراد با تحلیل انگوی هزینه مصرفی خانوار تعیین می کند.

این کار به این ترتیب است که درآمدها و مخارج خانواده به طور معمول در ماه تعیین می شود و بعد از محاسبه مقدار پس انداز خانواده، بانک می تواند برای ارائه وام از روی آن مقدار اقدام کند. در این روش، مقدار بازپرداخت ماهانه وام دریافتی نباید بیش از یک سوم مقدار پس انداز خانواده در ماه باشد. بانک «اورپیون» نیز با ابتداع روش «خرده اعتبار» برای چنین خانه سازی هایی توانسته است به طور متوسط ۶۰۰ دلار وام توسعه مسکن به حدود ۴۰ هزار فرد کم درآمد بدهد.

مدیر اجرایی بانک در این زمینه می گوید بانک با عقد قرارداد با



پرو - ایما - محله های فقیرنشین مکزیک - خیابان اصلی سند زنان به محله های فقیر

که هم طولانی مدت باشد و هم هزینه آن کم باشد. در نظر کمیته صدور سند برای املاک، موفقیت نهایی وقتی وجود خواهد داشت که افراد بتوانند از روی سند های صادر شده وام مناسبی دریافت کنند. به گزارش این کمیته تا پایان ماه مه ۱۹۹۹ از میان ۳۰۰ هزار

سند صادره در لیمّا تعداد ۲۴/۶۲۲ توانسته اند وام دریافت کنند. در هر حال چیزی که واضح است این است که اسکان این افراد زمینهای خواهد بود برای ایجاد اعتبار برای آنها و در بلند مدت راهی برای بهبود زندگی این افراد از طریق اعتبار های بانکی و همانگونه که می بینیم در حالیکه کمیته مربوطه با موفقیت در حال ادامه کار خود می باشد بانک اورپیون نیز سعی دارد که به مردم فقیر اعتبار های بیشتری اعطا کند.

سند زنی برای خانه های مناطق فقیرنشین اولین حلقه زنجیری است که خانواده های فقیر را از طریق اعتبارات بانکی ساماندهی می کند.

۴۵ مرکز عمده و مستقل مصالح فروشی توانسته است ۱۴۰۰ مفازه فروش مصالح ساختمانی را اداره کند و هنگامی که افراد کم درآمد به این مفازده های برای خرید مصالح مراجعه می کنند، بانک وام مربوطه را به آنان می دهد.

تنها در سال ۱۹۹۸ از طریق روش خرده اعتبار، این بانک، ماهانه ۱۰۲ میلیون دلار در اختیار افراد کم درآمد قرار داده است. با اینکه درآمد متوسط دریافت کنندگان این گونه وامها از بانک اورپیون در حدود ۱۷۰ دلار در ماه بوده، اما گزارش بازپرداخت وامهای آنان عالی بوده است. علاوه بر این، نرخ بازپرداخت این وامها از بانکهایی که مراجعان ثروتمندتری داشته اند بیشتر نیز بوده و هیچ گونه مورد غیر منتظره ای رخ نداده است. نکته قابل توجه دیگر، ابزار، علاقه و وفاداری مراجعان به این بانک است؛ به طوری که ۷۰ درصد مراجعان به بانک اورپیون با بانکهای دیگر ارتباطی ندارند، اما به هر حال، زمینهای مختلف ایجاد اعتبار در تمام

این مقاله ترجمه ای از منبع زیر است:
Lucy Conger, "Entitled to Prosperity",
Urban Agn., Fall 1999, PP. 7-10.

هامبورگ

شهری مناسب برای همه

آنه شویب

ترجمه داوود حضرتی

تجربه ارتقای کیفیت زندگی در شهرها نشانگر این است که رضایتمندی شهروندان از حیث نظام مند بودن شبکه دسترسی به امکانات و منابع شهری، احساس آرامش، روان بودن شهر و متناسب بودن کالبد شهر با روحیات و خلفیات تمامی گروههای سنی و جنسی از جمله مؤلفه‌های شهر سالم است. شهری که ساکنانش تعلق خاطر و دلبستگی به آن داشته باشند به مکان و فضایی تبدیل می‌شود که ترکیب مناسب و مطلوبی از عرصه خصوصی و حیات مدنی شهروندان را به وجود می‌آورد. در چنین فضایی است که «عرصه عمومی» حیات شهری شکل می‌گیرد. عرصه عمومی حیات شهری، عرصه‌ای است متعلق به همگان و همه افراد در این عرصه، صاحب حق و تکلیف‌اند. حق برخورداری از حقوق شهروندی و تکلیف رعایت نظامات و الزامات زندگی شهری، از جمله حقوق و تکالیف یاد شده به شمار می‌روند. مقاله زیر، تجربه جالبی از دستاوردهای نظام برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در آلمان، بویژه در شهر هامبورگ است که شهر مناسبی را برای تمامی اقشار جامعه فراهم کرده است؛ شهری که «احساس رضایت و تعلق» اساس آن را تشکیل می‌دهد.

اگرچه زندگی شهری بنگریم ملاحظه می‌کنیم که فعالتهای روزمره زنان، در شهرها نیز کمتر از مردان نیست. زنان برای خرید وسایل مورد نیاز منزل، به طور دائم در رفت و آمدند و با وجود تردد بیشتر نسبت به مردان، به محیط زیست آسیب کمتری می‌رسانند. آنان در بیشتر موارد یاده و یا با اتوبوس، مسیر مورد نظر خود را طی می‌کنند و کمتر از خودروی شخصی - که منجر به ترافیک شدن شهر می‌گردد - استفاده می‌نمایند. از این جهت «شهر زنان» شهر ایده‌آلی برای مردان و کودکان نیز هست.

گریستینه «بیزان» نویسنده زن فرانسوی - که پس از فوت شوهرش سه کودک خود را با درآمد اندک نویسنده‌گی بزرگ کرد - نخستین کسی بود که از «شهر زنان» سخن به میان آورد. اکنون - ۶۰ سال از تألیف کتاب او، یعنی شهر زنان، می‌گذرد. البته او قصد داشت با تألیف این کتاب با مردسالاری و بی‌توجهی جامعه نسبت به زنان مبارزه کند، اما اکنون ایده شهر زنان به خاطر مشکلاتی که ترافیک شهری برای زنان ایجاد کرده، مطرح شده است.

بر اساس قانون، هیچکس حق ایجاد مزاحمت برای دیگران را ندارد، اما در عمل، رفتار دیکتاتور مآبانه مردان باعث ایجاد دردسر برای زنان می‌شود.

برنامه‌ریزان شهری در مراکز برنامه‌ریزی شهری نیز، بدون



توجه به مشکلات زنان و برای حل مشکل آمد و رفت مردان و رانندگان به برنامه‌ریزی مشغول اند البته در مواردی استثنای هم وجود دارد: مردانی هستند که مانند زنان، سهم کمتری در آلوده کردن شهر دارند و زنان هم هستند که بدون توجه به حقوق دیگران در خیابانها با خودرو و ویراز می دهند و محیط زیست را آلوده می نمایند.

در حال حاضر سازمان زنان برنامه‌ریز شهری - که از سال ۱۹۸۰ تأسیس شده است - تلاش می کند مدیریت شهری و پروژه برنامه‌ریزی ترافیکی را بر مبنای منافع زنان قرار دهد.

در ابتدای سال ۲۰۰۰ در کشور آلمان از میان مردان ۷۲ درصد و زنان ۲۸ درصد از خودروهای شخصی استفاده می کردند. در واقع این مردان هستند که سهم زیادی در نابودی محیط زیست شهری دارند



طبق تحقیقات انجام شده، مردان حداقل ۲ برابر زنان از خودرو استفاده می کنند. این تحقیقات حاکی از این است که در ابتدای سال ۲۰۰۰ در کشور آلمان از میان مردان ۷۲ درصد و زنان ۲۸ درصد از خودروهای شخصی استفاده می کردند. در واقع این مردان هستند که سهم زیادی در نابودی محیط زیست شهری دارند. طبق اظهار نظر مؤسسه تحقیقات ترافیک شهر مونیخ که در سال ۱۹۹۷ انجام شد، نیمی از مردان شاغل یا خودروی شخصی به محل کار خود می روند. این آمار برای زنان شاغل ۳۰ درصد است. ۲۸ درصد زنان بیاده ۱۱ درصد با دوچرخه، ۱۳ درصد با اتوبوس یا مترو و ۱۸ درصد با خودرویی که شوهرشان رانندگی آن را برعهده دارد مسیر خود را طی می کنند. بررسیهای انجام شده نشان می دهد، زنان انگیزههای اقتصادی بیشتری نسبت به مردان دارند. آنان کمتر به حرکت با خودروی شخصی و شلوغ کردن شهر می پردازند و بار کمتری بردوش جامعه و شهر می گذارند. در حال حاضر براساس یک سنت قدیمی، هنوز هم قسمت اعظم کارهای منزل و خرید بر عهده زنان است. حتی زنان شاغل، هم از این امر مستثنی نیستند. این کارها شامل خرید، نگهداری از کودک، تهیه غذا، نظافت منزل و کودکان و... می شود.

طبق بررسیهایی که یک مؤسسه تحقیقاتی در شهر وین انجام

در شهر زنان، بخش قابل توجهی از منازل مسکونی به عنوان پارکینگ در اختیار خودروها قرار نگرفته و به جای آن به محل بازی کودکان اختصاص یافته است

داده، زنان نسبت به مردان در زندگی شهری فعالیت بیشتری هستند. براساس نظر این مؤسسه، زنان ۳۰ درصد بیشتر از مردان در شهر تردد می نمایند. مردها صبحها به سرکار می روند و شبها به منزل باز می گردند. البته احتمال دارد گاهی به دکتر، یا دیدار دوستان خود نیز بروند و این در حالی است که زنها بنابه مقتضیات کار خود، یعنی خانه‌داری و تهیه لوازم موردنیاز منزل، دائم در حرکت و جنب و جوش اند؛ بچه‌ها را به کودکستان یا مدرسه می برند، برای خرید از منزل خارج می شوند و در این هنگام مراقب کودک خود نیز هستند. خیابانی وجود ندارد که مادران در آن در حرکت نباشند.

بررسیهای انجام شده نشان می دهد، زنان انگیزههای اقتصادی بیشتری نسبت به مردان دارند. آنان کمتر به حرکت با خودروی شخصی و شلوغ کردن شهر می پردازند و بار کمتری بردوش جامعه و شهر می گذارند

در شهر زنان سه - چهارم شهروندان یعنی زنان، سالخوردهگان، کودکان و نوجوانان مجبور نیستند دود حاصل از حرکت خودروها را تحمل کنند. در این شهر، مردم به جای استفاده از خودروی شخصی به پیاده روی استفاده از وسائط نقلیه عمومی می پردازند

امروزه جمعیت شهرها به طور دائم در حال افزایش است. اکثر مردم به خاطر سر و صدا و ترافیک به شهرهای کوچک می گریزند. اما در آنجا نیز خودروها، آنان را راحت نمی گذارند. در حال حاضر (سال ۲۰۰۰) از میان جمعیت ۸۰ میلیونی آلمان ۵۰ میلیون نفر راننده یکی از وسائط نقلیه هستند!

روند رو به افزایش رشد تعداد وسائط نقلیه نگران کننده است. اگر وضعیت به همین عنوان ادامه یابد، در ۲۵ سال آینده، بیش از یک میلیارد خودرو بر روی زمین در حرکت خواهند بود. اما سهم زنان در این میان، همچنان بسیار ناچیز و اندک است. خودروها ابتدا فرمانبردار و مطیع اند، اما پس از مدتی تمامی فضای شهر را در سیطره خود می گیرند و ما ساده لوحانه می گوئیم که فضا برای تردد کم است! آنها انسانها را حتی در خانه هایشان هم راحت نمی گذارند! حداقل ۲۵ متر از خانه هر راننده به پارکینگ خودرو تعلق دارد. براساس نظر کارشناسان مسائل شهری برلین، سهم محل بازی کودکان در این شهر فقط ۳۴ سانتیمتر و سهم خودروها ۲۶ متر از هر خانه است!

در شهر هامبورگ ۲۲۰ هزار کودک باید مراقب بیش از ۸۰۰ هزار وسیله نقلیه باشند تا آنان را زیر نگیرند. اکثر افراد جامعه یعنی زنان، سالخوردهگان و کودکان در مقابل این ارایه‌های آهنتین



شهر زنان، شهری آزاد است و در آن منازل، مغازه‌ها و محله‌های کار، مکمل یکدیگرند: به طوری که مادران، سالخورگان و کودکان در آنجا احساس راحتی می‌کنند

امیدپذیرند. ما هر روز شاهد تصادف یک عابر با یک خودرو و یا دوچرخه هستیم.

مادران مجبورند در برابر خطر تصادف، مانند یک مرتاض هندی، سختی زیادی را تحمل کنند. آنان باید در یک دست، وسایل خریداری شده و یا دست دیگر، دست فرزند خردسال خود را بگیرند؛ تازه اگر چتر یا کاپشنی و یا پالتویی، هم به همراه داشته باشند، اوضاع بدتر می‌شود. او مجبور است دقیقاً زیادی منتظر رسیدن اتوبوس بماند و در صورت سوار شدن به اتوبوس، علاوه بر کودک خویش، اثاثیه را نیز با خود بالا ببرد و پایین بیاورد. همچنین او در هنگام عبور از چهارراه‌ها مجبور است با چراغ راهنمایی کورس بگذارد.

در شهر گراتس اتریش، زنان این وضع را تحمل نکردند و برای تغییر آن تلاش زیادی می‌توانند. آنان ۷ نفر از مسئولان اداره شهر را مجبور کردند تا فقط به مدت یک ساعت در نقش زنان، در حالی که کودکی نیز به همراه دارند، در شهر خرید نمایند. پس از این کار، هر ۷ نفر مسئول، به مناسب نبودن شرایط برای راحتی زنان اعتراف کردند و قول مساعدت دادند تا تسهیلات لازم را برای زنان فراهم نمایند.

این مقاله ترجمانی از مجله ویر استر
"Die Stadt der Frauen", Patzkehr, G.
2000, P. P. 14-18.

در شهر زنان، همه چیز طور دیگری است. در شهر زنان سه - چهارم شهروندان یعنی زنان، سالخورگان، کودکان و نوجوانان مجبور نیستند خود حاصل از حرکت خودروها را تحمل کنند. در این شهر، مردم به جای استفاده از خودروی شخصی به پیاده‌روی و استفاده از وسائط نقلیه عمومی می‌پردازند.

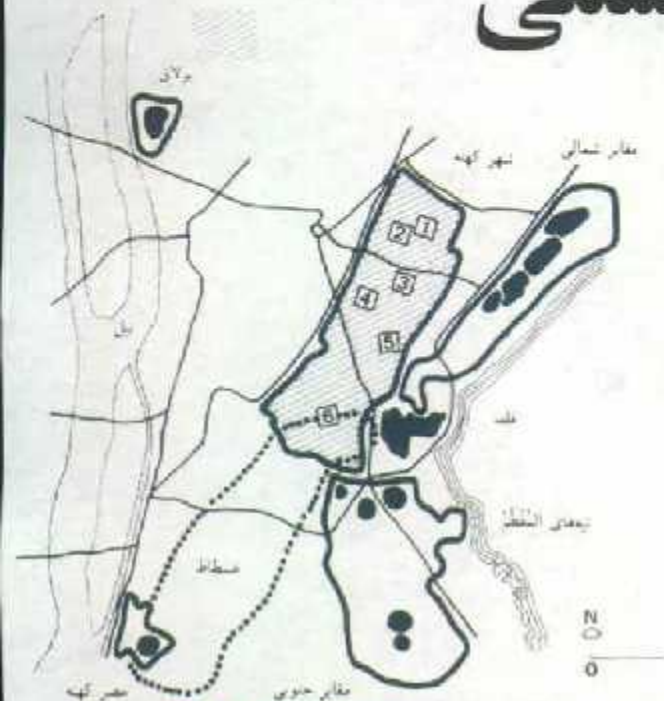
در شهر زنان، مسیر ویژه عبور دوچرخه اهمیت خاصی دارد (مانند آنچه در هلند انجام می‌شود) و یک شبکه پر قدرت از نوارگان حمل و نقل عمومی، تمام خیابانها را پوشش می‌دهد (مانند تجربه کشور سوئیس)؛ خیابانهای عاری از خودروی شخصی و دارای دوچرخه تلفنی به جای تاکسی تلفنی، در شهر زنان، بخش قابل توجهی از منازل مسکونی به عنوان پارکینگ در اختیار خودروها قرار نگرفته و به جای آن به محل بازی کودکان اختصاص یافته است. در حالی که یکی از بزرگترین مشکلات شهری، جداسازی خیابانها و پیاده‌روها است. در شهر زنان از محدوده و منطقه خری نیست. به این ترتیب شهر زنان، شهری آزاد است و در آن منازل، مغازه‌ها و محله‌های کار، مکمل یکدیگرند: به طوری که مادران، سالخورگان و کودکان در آنجا احساس راحتی می‌کنند. در شهر زنان، احتیاجی به جداسازی خیابانها و پیاده‌روها از یکدیگر نیست. همچنین احتیاجی به حسن کردن کودکان در محله‌های کوچک بازی نیست و سالخورگان مجبور نیستند خطر و سختیهای عبور از خیابانهای پرترافیک را تحمل کنند.

بر اساس نظر سنجی مرکز تحقیقات کنترل ترافیک شهر مونیخ از یک هزار نفر سؤال شونده، ۷۳ درصد آنان وضع موجود را برای زنان، سالخورگان و کودکان مناسب و ایمن نمی‌دانند و خواستار بهبود شرایط موجود هستند.

نوسازی شهری در قاهره متعارض با صنایع سنتی

فاطمه فاراک

ترجمه و اقتباس: نیا رئیسی



مصر - نقشه تقریبی قاهره تاریخی

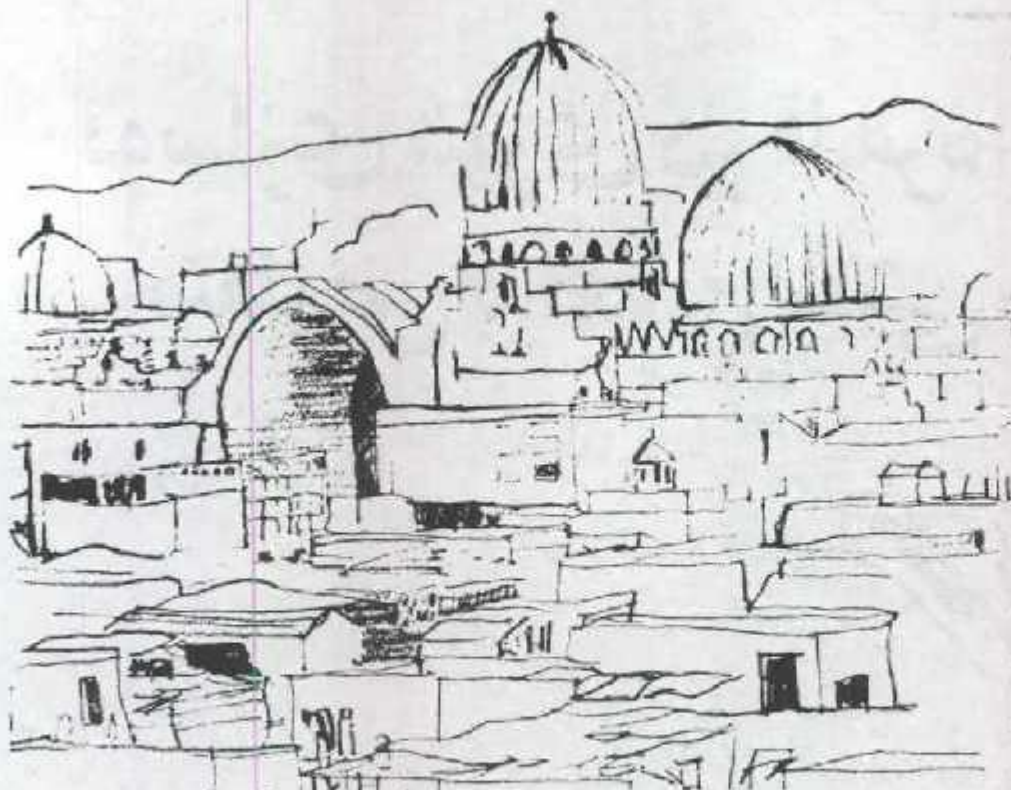
مصر - قاهره - منطقه ششم - نمای از مسجد ابن طولون

نمای امروز با وجودی که در عرصه فن آوری، پیشرفت بسیاری کرده است، اما گاه بیرحمانه بر هنر سنتی می تازد و در میان گزینش های مختلفه بدترین را انتخاب می نماید. در کشورهای توسعه یافته، مدیریت جامعه ایجاب می کند که آثار سنتی باقیمانده به هر قیمتی حفظ شود. پاریس یکی از پایتخت های معروف دنیاست که در آن آثار باستانی تا حاین محفوظ مانده که شما می توانید قهوه خانه ۲۰۰ سال پیش را همچنان دایر ببینید و به همان روش قهوه سفارش دهید. نماهای بیرونی دست نخورده باقی مانده و پاریس قدیم همچنان زیبا و درخشان است؛ فقط بازسازی بناهای قدیمی است که به چشم می خورد. نه تنها خیابانها و کوچهای پاریس شکل خود را حفظ نمودند، بلکه نماها و پلاکهای خانه ها نیز تغییر نکردند. اما از آنجا که توسعه امری ناگزیر است، در حومه پاریس بزرگراهها و ساختمانهای عظیم و جدید احداث شده و هر روز رو به گسترش است. برخی کشورهای توسعه نیافته برای این باورند که باید فرهنگ و صنایع سنتی را تخریب کرد تا توسعه نهادینه شود.

وجود رودخانه نیل با فضای نیلگونی که ایجاد می کند، آهرام مصر که چون صدف می درخشند و... هر ساله باعث جذب میلیونها توریست می شود. صنایع دستی هدایایی است که توریستها همراه خود می برند و این آثار یادگاری تبلیغاتی است برای جذب سایرین به این کشور.

مردم مصر در طول تاریخ، نقش سازنده و هنرمندانه ای در جامعه بشریت داشته اند و با ورود اسلام به این سرزمین، علوم اسلامی با هنر باستان در آمیخته و مجموعه آثار جذابی عرضه کرده است.

رشد و توسعه شهرها، بویژه کلاتشهرها، نیازمند ساماندهی صنایع و مشاغلی است که سالها قبل یعنی زمانی که کلاتشهر فعلی، شهر کوچکی بیش نبود شکل گرفته بودند. در ساماندهی صنایع و مشاغل، رعایت اصول مکان یابی، نحوه تجمع، عدم حذف فعالیت های ضروری شهر، رعایت اصول زیست محیطی و اقتصاد شهر از جمله اصولی است که باید همواره مورد توجه قرار گیرند. اگر در ساماندهی مشاغل فقط به اصول اقتصاد شهری بسنده شود و اصول زیست محیطی نادیده گرفته شود، شهر به کارگاهی تبدیل می شود که آلاینده ها، ترافیک، آلودگی های صوتی و سایر نابسامانی های کالبدی - روانی در آن همواره چشمگیر خواهند بود و اگر در ساماندهی فقط به اصول زیست محیطی اتکا شود، شهری آرام اما پیر از کساد، بیکاری و کم رونق خواهیم داشت. مقاله زیر، حکایت یکی از اقدامات غیر اصولی شهرداری قاهره است که فقط با در نظر گرفتن اصول زیست محیطی - آن هم برای صنعت سفالگری که عاری از هرگونه آثار مخرب زیست محیطی است - بخش عمده ای از نیروی فعال را بیکار و جاذبه های گردشگری شهر را نیز از رونق انداخته است.



نقشه - قاهره - منطقه‌های از مقبره‌های شمالی



تخریب کارگاه‌های سنتی نه تنها میراث سفالگری را نابود می‌کند، بلکه فضای سنتی را تبدیل به فضایی غیر قابل تحمل برای توریست می‌نماید

آنچه که قصد داریم به تجلیل آن بپردازیم، طرح ساماندهی کارگاه‌هایی است که از خاک رس، ظروف نقش‌دار می‌آفرینند و در مسیر توسعه ناموزون شهر قاهره تعطیل شده تا بر روی ویرانه‌های آنها بناهای نچند دایر گردد.

شرکت‌های ساماندهی شهرهای بزرگ اند در سدد هستند با ساماندهی مشاغل مزاحم، انتقال کارگاه‌های دودزا و آلوده کننده هوا به خارج شهر، همچنین تخریب اماکنی که موجب نارضایتی شهروندان را فراهم می‌آورد، نقش خود را ایفا نمایند.

مشاغل فوق با خروج از شهر نسبت به ارائه مستقیم کالا یا مشکل رویه‌رو می‌شوند. پس از انتقال این مشاغل به خارج شهر، کار دناوستند تولیدات از طریق سیستم دلالات صورت خواهد گرفت و به علت عدم حمایت ارگانهای دولتی، به زودی فرماندهی کار از دست هنرمندان خارج می‌شود و به دست دلالات می‌افتد. اینجاست که آثار هنری، کیفیت هنری خود را از دست می‌دهند و در نهایت با شکست رویه‌رو می‌شوند.

سفالگری «آل و فخر» قسمت کوچکی از قاهره را تشکیل می‌دهد که در آن کارگاه‌های سنتی با عبور از دالانهای تاریک به چشم می‌خورد. ماده اولیه مورد استفاده، خاک قرمز است و انگلستان ضخیم هنر مند به طور سحر آمیزی به ساخت نقش و نگار بر روی گل رس مشغول است. صنعتی که روزگاری نه تنها هنر بود، بلکه تحول اقتصادی نیز برای کشورش به ارمغان آورد. بازار گالان اروپایی بیاروژسان با کشتیهای خود برای خرید و مسائل مورد نظر خویش به این سو می‌آمدند و این آثار هنری را برای دیگران به ارمغان می‌بردند. اما امروز شرایط تغییر کرده و محله آل و فخر در مرکز شهر واقع شده است. در چنین وضعیتی به علت عدم بازسازی کارگاه‌های سفالگری، نه تنها این کارگاهها سفید به نظر نمی‌رسند، بلکه مکانی مزاحم نیز محسوب می‌شوند و علت این امر، این است که همزمان با رشد فن آوری در آنها تغییرات لازم ایجاد نشده است؛ زیرا مدیریتی که بتواند آن را بازسازی نماید وجود نداشته است. شهرداری قاهره مثل بسیاری از شهرهای دیگر، در صحت چند ماهه‌ای به آنها داد تا نسبت به تخلیه و تخریب این کارگاهها اقدام کنند. همچنین شهرداری برای حمایت از این صنعت، منطقه صنعتی شیخ آل تیان را انتخاب کرد و از آنها خواست تا کارگاه‌های

خود را به آنجا انتقال دهند، اما سفالگران دو برابر این تغییر ایستادگی کردند.

یوسف ابراهیم، یکی از سفالگران می‌گوید: خانوا من از یک صد سال پیش که خردارم به همین صنعت مشغول بوده‌اند. در سال ۱۹۶۳ دولت ما را از منطقه (عمرین آل اس) به اینجا منتقل کرده است و حالا تغییر جای برای ما هزینه به همراه دارد. مثلاً خانواده ما در زمان جایه‌های دوساره به همان منطقه قبلی برگشته‌اند.

ابوبکر گو، یکی از هنرمندان محلی، دلیل انتقال کارگاهها را ایجاد آلودگی می‌داند و معتقد است که کوره‌های سفالگری مقدار زیادی دود تولید می‌کنند؛ مشکلی که تا به حال بر طرف نشده است. او می‌گوید کارگاه‌های ما در این منطقه توریستی، نه تنها از نظر توریست‌ها زیباست، بلکه مکمل تاریخ این منطقه نیز محسوب می‌شوند. تخریب کارگاه‌های سنتی نه تنها میراث سفالگری را نابود می‌کند، بلکه فضای سنتی را تبدیل به فضایی غیر قابل تحمل

دایر کردن کارگاهی در مرکز شهر که بتواند عملیات ساخت گل رُس، نقاشی و ساخت آثار برجسته ظروف را به عهده گیرد نیز می تواند ارتباط هنرمندان را با توریستها برقرار کند

نیز این را ثابت کرده است؛ زیرا این اولین باری نیست که سفالگران توسط برنامه‌های دولتی در مورد نقل و انتقال مکان مورد هدف قرار می‌گیرند. قبلاً این صنعت در کنار مسجد عمر بن‌العباس دایر بود و در سال ۱۹۶۴ به اینجا منتقل شد.

در این جابه‌جایی ۵۰ درصد هنرمندان تغییر شغل دادند و آنان را از دست دادیم.

با گسترش قاهره، کارگاه او که زمانی خارج از شهر بود، امروز در مرکز شهر واقع است و دود ناشی از دودکشها مردم را می‌رنجاند. اکنون کارگاه او مثل یک سطل زباله است که باید توسط شهرداری از شهر خارج شود. این عمل اگر به تأخیر بیفتد به بحرانی سیاسی تبدیل خواهد شد پس او ناچار است و باید بپذیرد.

از دیدگاه یک کارشناس شهری، دایر کردن کارگاهی فانتزی در مرکز شهر که بتواند عملیات ساخت گل رُس، نقاشی و ساخت آثار برجسته ظروف را به عهده گیرد نیز می‌تواند ارتباط هنرمندان را با توریستها برقرار کند. این کارگاه کوچک نماینده صنعت سفالگری در شهر قاهره خواهد بود و سفارتهای لازم را برای کارگاههای منتقل شده می‌گیرد و از ورشکستگی این صنعت جلوگیری می‌کند.

محمد منصور، که سفالگری بین‌المللی است و در این صنعت شهرت دارد، در باره منطقه الفخیری می‌گوید: پس از انتقال کارگاهها به الفخیر، خانه‌های ما در اطراف مسجد باقی ماند و هر روز برای رفت و آمد بین محل کار و منزل، وقت زیادی صرف می‌کردیم. این انلاف وقت، مورد رضایت ما نبود. از طرف دیگر، امکانات لازم مثل مدرسه برای بچه‌ها و آب، برق، تلفن و خدمات شهری کافی در محل جدید کارگاهها نبود و ما نمی‌توانستیم به سرعت خانه‌های خود را انتقال دهیم. به همین منظور، نیسی از همکاران ما ترجیح دادند تغییر شغل دهند و عطای این صنعت را به تقایش بخشند.

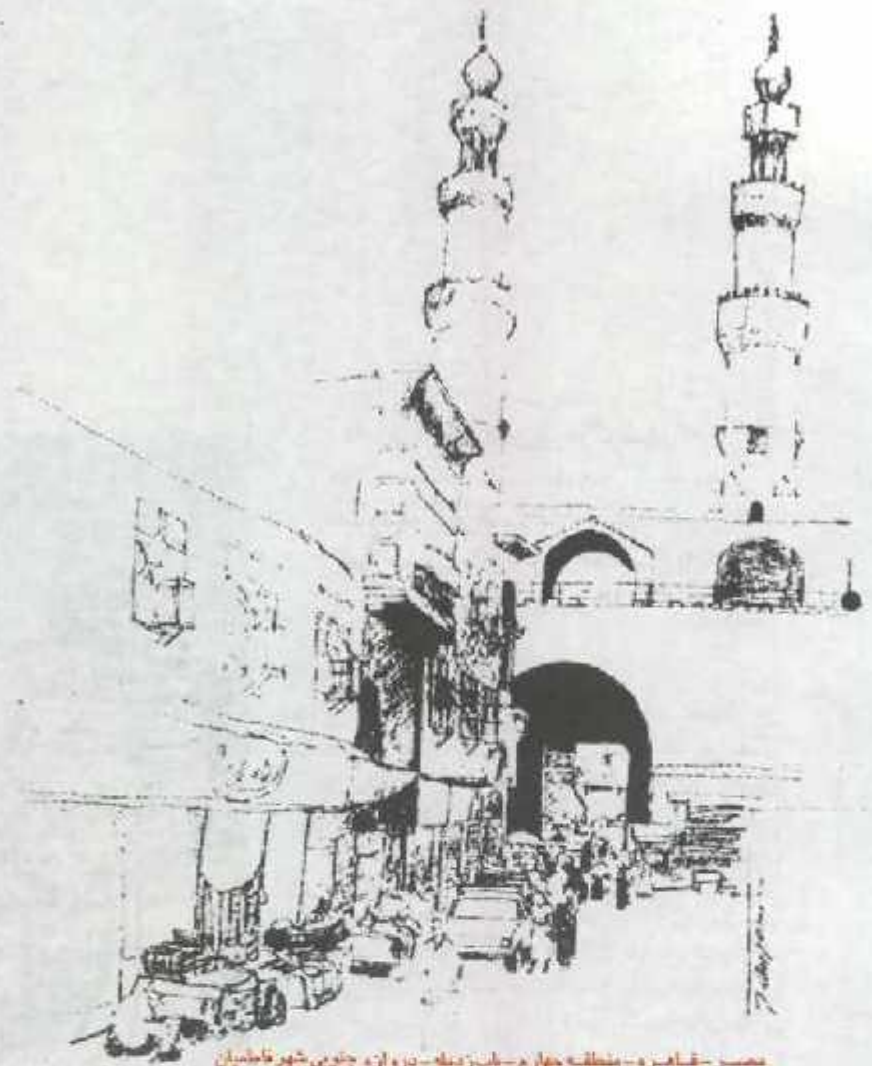
از گفته محمد منصور نتیجه‌گیری می‌کنیم که مردم در این کشور، زندگی در کنار محل کار و به عبارت دیگر، آمیختگی کار و زندگی را ترجیح می‌دهند؛ به همین دلیل و به طور کلی بدون توجه به تعصبات و اعتقادات شهر و ندان، برنامه‌های شهری نمی‌تواند موفقیت کاملی داشته باشد. در اجرای برنامه‌ریزی شهری، توجه به مهندسی اجتماعی نیز امری ضروری است تا پس از رسیدن به



منصور - قاهره - نمای از مناطق مسکونی شهر جدید

برای توریست می‌نمایند. شهرداری قاهره تقاضاهای مختلف را برای بحث در مورد برنامه منطقه ایفکر رد کرد.

عبدالرحیم شهنا، فرماندار قاهره، اخیراً اعلام کرده است کارگاهها باید تخریب شوند و این کار با سازمان کل سکنهای فرهنگی (GOCP) و وزارت فرهنگ هماهنگ شده است. اما هنرمندان همچنان مقاومت می‌کنند. یک جوان سنگتراش - که روی قسمتی از کتیبه رُس کار می‌کند - با احساس هنرمندانه خود می‌گوید: رابطه ما هنرمندان با یکدیگر با ارزش است، اما دیگران قادر به درک این موضوع نیستند. ما هنوز زنجیره‌وار به هم متصل هستیم، اما انتقال ما موجب خواهد شد که این زنجیره، به هم بریزد. مدت ۴ سال است که من با ۱۵ هنرمند دیگر در تماس هستیم و کار من در کنار آنان تکمیل می‌شود؛ اگر کارگاه من به شهر صنعتی برود از تماس با توریستها محروم می‌شوم و نمی‌دانیم که چه کاری را طراحی و اجرا نماییم تا موردپسند آنان باشد. اگر کارگاهها بروند خیلی مشکل است که این رابطه به خوبی حفظ شود. تجربه گذشته



مسجد - قاهره - منطقه چهارم - باب زنبیل - دروازه جنوبی شهر قاهره

بدون توجه به تعصبات و اعتقادات
شهروندان، برنامه‌های شهری نمی‌تواند
موفقیت کاملی داشته باشد

با انتقال فعالیت از داخل شهر به حومه
شهر، در صورتی که طبق برنامه باشد، نه
تنها مالکان متضرر نخواهند شد بلکه از
امتیازات بیشتری نیز بهره‌مند می‌گردند

پیشرفت هستند، اما به آنان کمک نمی‌شود و نمی‌توانند اطمینان
بدهند که سرمایه‌گذاری در کارشان با شکست روبرو نمی‌شود. ما
فیساً از تأثیر کهنه و تکه‌های چرم به عنوان سوخت استفاده
می‌کردیم، اما امروزه تقریباً همه از خاک اره - که گرانتر است، ولی
دود کمتری دارد - استفاده می‌کنیم. در اماجیت کوره‌هایی را نصب
کرده‌اند که الودگی کمتری ایجاد می‌کند و سازمان عرب برای این
سنت ۵ هزار دلار هزینه کرده است. ما باعث رشد شهر شده‌ایم و
این حق ما نبود!

صنایع احداثی در حاشیه شهرها به روند توسعه شهرها سرعت
می‌دهند؛ زیرا کارگران جذب شده به این صنایع، با امکانات اندک،
خانه‌سازی می‌کنند و در کنار محل کار خود باقی می‌مانند؛ آن‌گاه
تقاضای خدمات شهری می‌کنند و در گذر زمان شهر کهای
حاشیه‌ای را ایجاد می‌نمایند که در نهایت به شهر متصل می‌شوند.
ایا در این روند، کنار گاهها موجب توسعه شهری می‌شوند و یا
خدمات شهری؟

شهرداریها معتقدند خدمات شهری، باعث قیمت افزوده
محل‌های فوق‌شمارند و شهروندان حاشیه‌نشین معتقدند آنان شهر
را ساخته‌اند و این چرخه در کشورهای در حال توسعه، جدول
آرژمایی خاص ندارد؛ این رو، هر کس بر حسب موقعیت و زمانی که
در آن بسر می‌برد از شکستاری می‌کند.
ابویسر می‌گوید: ایا شما فکر می‌کنید که مادود را دوست داریم

برنامه پیش‌بینی شده، تخریب اجتماعی به جا نماند. امروزه
شکستهای اجتماعی با الگوهای صنعتی قابل‌چیران نیست.
عباس، یکی دیگر از کارگران بیکار شده می‌گوید: ۴ ساعت
طول کشید تا سفالگران را از کارگاه بیرون کشیدند و سپس آنجا را
ویران کردند و ما با لباسی کار رانده شدیم؛ در جلو چشم همه ما
کنار گاهها با وسایل داخل آن تخریب شد؛ بعضی‌ها به روستا
پروگشتند، بعضی دیگر شغل خود را عوض کردند و عده‌ای هم
پدشانس بودند و اینجا اطراف کافی‌شاپ در نزدیکی مسجد
نشست‌اند و آماده‌اند تا هر نوع کاری را انجام بدهند.

در بررسی گفته‌های عباس مشاهده می‌شود آثانی که کار پینا
نکردند؛ خود را بدشانس می‌دانند و آماده هر نوع کاری هستند.
نقش مهندسی اجتماعی در شهرهای بزرگ ایجاد می‌کند که قبل
از گریز نیروی کار از محور توسعه و تبدیل شدن آنان به نیروهای
خلاف کار که برای جامعه مضرند، برنامه جایگزینی تهیه شود و
این کار نه تنها در کشورهای توسعه یافته، بلکه در هر کشوری باید
صورت گیرد.

در دفاع از صنعت سفالگری به نظر یکی دیگر از این
صنعتگران می‌پردازیم او می‌گوید: ما خود را در موقعیت پیچیده‌ای
یافتیم. آنان به ما می‌گویند اینجا مرکز شهر است، نه مکتلی برای
کنار شما. مردم کجا بودند زمانی که این مکان زیاده‌دانی بود و هیچ
کس جرأت نمی‌کرد از این منطقه عبور کند! بعضی از مردم مایل به



مصر - قاهره - نمایی از مسجد الازهر

کشور توسعه یافته بود، شاخه‌ای از صادرات را به خود اختصاص می‌داد و با توجه به اینکه رودخانه طولانی نیل در میان کشور مصر قرار دارد، حمایت از این ابتکار می‌تواند در ساخت و ساز حاشیه رودخانه به کار گرفته شود و این صنعت را از ورشکستگی نجات دهد.

داس، هنرمندی است که به منطقه الفخیر آمده و خیلی چیزها از جامعه سفالگران یاد گرفته است. او اعتقاد دارد که علت وجود کارگاهها در این مکان، وجود مواد اولیه‌ای است که به کار می‌برند علاوه بر این، هنرمندان از یکدیگر می‌آموزند که مثلاً چگونه شکستگی و ترکهای ظریف قدیمی را اصلاح کنند. اشکال یونانی بسازند و تصورات هنرمندان سنتی را گسترش دهند. بنابراین، جابه‌جایی کارگاهها باید در یک قطعه زمین نزدیک شهر صورت گیرد و در عین حال، کارگاهها به یک مرکز هنری جذاب توریستی تبدیل شوند.

صنعتگران برای حقیقت تأکید دارند که کالاهایشان در خارج از کشور مورد توجه واقع می‌شود و از همه جای اروپا مردم برای خرید این کالاها و به خاطر نوجویی که به میراث فرهنگی این کشور دارند به اینجا می‌آیند. این نارضاحت کننده است وقتی می‌شنویم که سفالگران در مراکش و ایتالیا مورد احترام هستند، اما در مصر با ما این گونه برخورد می‌شود. ما آماده‌ایم به توسعه قاهره کمک کنیم تا قاهره شهری زیبا شود، اما می‌دانیم که قاهره بدون آثار باستانی و صنایع سنتی جاذبه‌ای نخواهد داشت.

در تأیید نظر این هنرمند لازم است به این مطلب اشاره کنیم که در آینده، توسعه فن‌آوری ارتباطات از ساعت کار می‌کاهد و فرصت فراغت را افزایش می‌دهد. جابه‌جایی و مسافرت‌های قاره‌ای در آن زمان با سرعت زیاد صورت خواهد گرفت و زیباترین تفریح برای انسانها مسافرت‌های توریستی خواهد بود. دنیا امروز برای صنعت توریست سرمایه‌گذاری می‌کند تا در آینده بهره‌برداری کنند؛ حتی ژاپنی‌ها تاکنون در ۵۸ کشور جهان سرمایه‌گذاری توریستی کرده‌اند. بنابراین، برنامه‌ریزی برای حفظ آثار باستانی باید مورد توجه شهرداران قرار گیرد. پیشنهادهای آینده هر شهر و سرزمین، بویژه در کشورهای باستانی، حفظ آثار و تولیدات سنتی آن است. ما باید توسعه را به گونه‌ای برنامه‌ریزی کنیم تا کمترین خسارت را وارد آورد و موفقیت‌های امروز، ما را به آینده‌های شکننده سوق ندهند. شهری زیباست که در آن، برنامه‌های درازمدت طراحی شود و افق دید آن، نسلهای آینده را نیز ببیند.

و یساعنی خواهیم پیشرفت کنیم! مسئله این است که هر کاری هزینه‌بردار است؛ اگر به ما کمک کنند ما آماده هستیم با نصب تانکهای گاز طبیعی، سوخت را اصلاح کنیم. من ۸۸۳ دلار برای نصب اتصال گاز - که دود را به حداقل می‌رساند - هزینه کرده‌ام؛ چرا باید کارگاه من به شهر صنعتی منتقل شود؟

اعتراض این هنرمند، نشان از این دارد که نسبت به اهداف توسعه شهری توجه نشده است. او آمادگی دارد تمام سرمایه خود را برای بقای کارگاهش هزینه نماید، اما اگر بدانند که هر ۵ سال یک بار شهرهای بزرگ تغییر کاربری می‌دهند و کمربند شهر، درست مثل یک درخت نرومنند، هر سال قطر خود را افزایش می‌دهد، قانع خواهد شد تا حقوق از دست رفته خود را با سرمایه‌گذاری در مکانی بهتر و حمایتی بیشتر به دست آورد؛ زیرا توسعه را پذیرفته است همان گونه که در ابتدای اظهاراتش می‌گوید ما پیشرفت را دوست داریم.

با انتقال فعالیت از داخل شهر به حومه شهر، در صورتی که طبق برنامه ساخته شده تنها مالکان متضرر نخواهند شد بلکه از امتیازات بیشتری نیز بهره‌مند می‌گردند و در صورتی که شکل سنتی داشته باشند یا طرحی نو در شهر ظاهر می‌شوند از جمله کارهایی که در تهران در دست اجراست، احداث کتابخانه ملی در تپه‌های عباس آباد است و در یک میدان بزرگ در حواله آن غرفه‌های مختلفی از کارهای سنتی کشور طراحی شده است که توریست می‌تواند در جلو مغازه، کالای مورد نظر را ببیند و در پشت مغازه، کارگاهی وجود دارد که عملیات تولید را نشان می‌دهد. تعداد این غرفه‌ها به اندازه تمامی کالاهای سنتی، پیش‌بینی شده است.

یکی دیگر از هنرمندان مصری معتقد است: انتقال کارگاهها دلیل سری‌اعتنایی به آخرین تولیدات تاریخی مصر است؛ زیرا میراث خود را از دست می‌دهد. او همچنین اظهار می‌دارد که علاوه بر تولیدات باستانی کشورش، حتی گوزن‌های یونانی را نیز می‌سازند البته این را هم می‌دانیم که امروزه هیچ‌کس از گوزن آب نمی‌خورد و با وجود یخچالها و پیشرفت لوازم برقی، جایی برای این کار باقی نمانده است. علاوه بر این، سفالگری در مصر «شاکوفا» را تولید می‌کند که در سقف خانه‌های کنار دریا، کاربرد دارد. شاکوفا از ظاهری زیبا برخوردار است و هرگز آب در آن نفوذ نمی‌کند. ابتکار این هنرمند - که می‌تواند در توسعه به کار رود - نیازمند حمایت و تبلیغ است. او اگر چه در خدمت فرهنگ و هنر کشورش هست، ولی در زمینه توسعه صنعتی، حرکتی انجام داده که شاید اگر در یک

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است.
Fatemah Farag, "Hands of Clay",
Urban Age, Fall 1999, PP. 24-25.

مبانی طراحی معابر شهری

بخش اول

حمید فتوحی

کارشناس ارشد مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل

احداث معابر به صورت مستقیم و بررسی و تصویب طرحهای تفکیکی متضمن معابر شهری از وظایف و اشتغالات همیشگی شهرداریهاست. انجام این وظیفه باید مبتنی بر اصول، ضوابط و استانداردهایی باشد که ریشه در علوم شهرسازی، مهندسی ترافیک و برنامه ریزی حمل و نقل دارند.

مجموعه مباحث اصول طراحی راهها در مناطق مسکونی در این شماره و شماره بعدی ماهنامه، در پی معرفی این اصول از دیدگاه مهندسی ترافیک به صورت مختصر و ساده است؛ اصولی که با وجود سادگی، در صورت رعایت تسدن خواهند توانست نارساییهای زیادی را از فضاهای شهری حذف کنند.

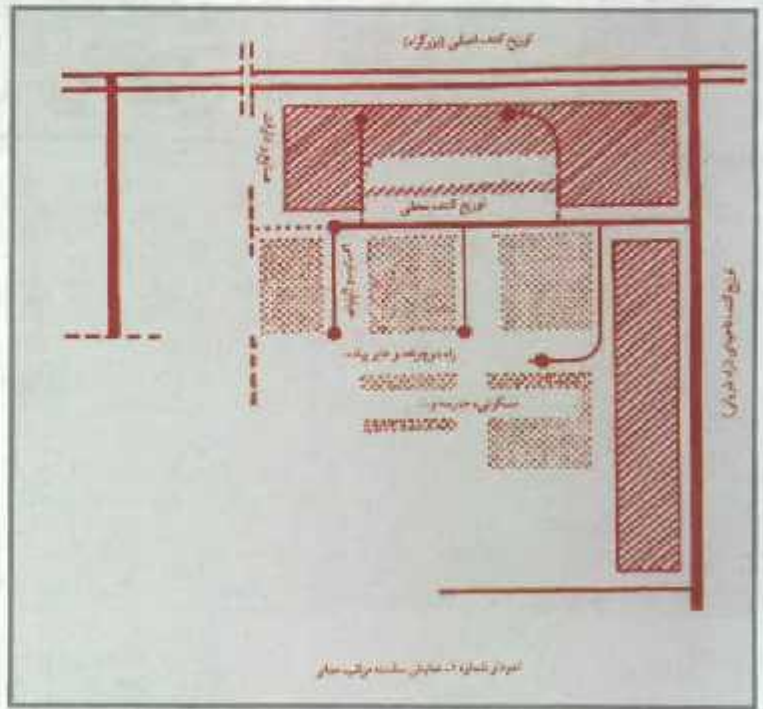
امروزه مناطق مسکونی معمولاً برنامه ریزی شده و با توجه به الگوی رشد شهرها به وجود می آیند و مانند مناطق مسکونی قدیمی بدون برنامه در اطراف مرکز شهرها رشد نمی کنند. منظور از منطقه مسکونی، منطقه ای است که در آن فقط منازل مسکونی و تسهیلاتی که در ارتباط با زندگی روزمره فعالیت می کنند مانند مدارس، زمین بازی کودکان و مراکز خدماتی و تجاری کوچک احداث شده باشند. منطقه مسکونی به وسیله خیابانهای اصلی و سایر موانع فیزیکی از قبیل رودخانه، کمربند سبز و... از سایر مناطق جدا می شود. خانه های موجود در هر منطقه مسکونی باید حتی الامکان دارای ویژگیهای مشابهی باشند.

از نظر ایمنی ترافیک، ساکنان مناطق مسکونی باید بتوانند به راحتی در آن قدم بزنند و مایحتاج خود را از مغازه های موجود تهیه نمایند. همچنین کودکان نیز باید بتوانند در این مناطق بازی کنند. مناطق مسکونی طراحی شده جدید، دارای ایمنی بالاتری نسبت به مناطق مسکونی قدیمی خودرو هستند. عوامل بسیاری بر عدم ایمنی مناطق مسکونی قدیمی تأثیر می گذارند که از آن جمله می توان به ساختار خاص مناطق مسکونی قدیمی اشاره کرد. در این مناطق معمولاً خانه ها بسیار نزدیک هم ساخته می شوند و کودکان فضای کافی برای بازی ندارند؛ در نتیجه بیشتر در معرض تصادف قرار می گیرند. از سوی دیگر، چون مناطق مسکونی خودرو و قدیمی در اطراف مرکز شهرها رشد یافته اند، ترافیک جذب شده به منطقه مرکزی شهر از منطقه مسکونی عبور می نماید و در نتیجه، حجم ترافیک عبوری در مناطق مسکونی قدیمی بیشتر از مناطق جدید است.

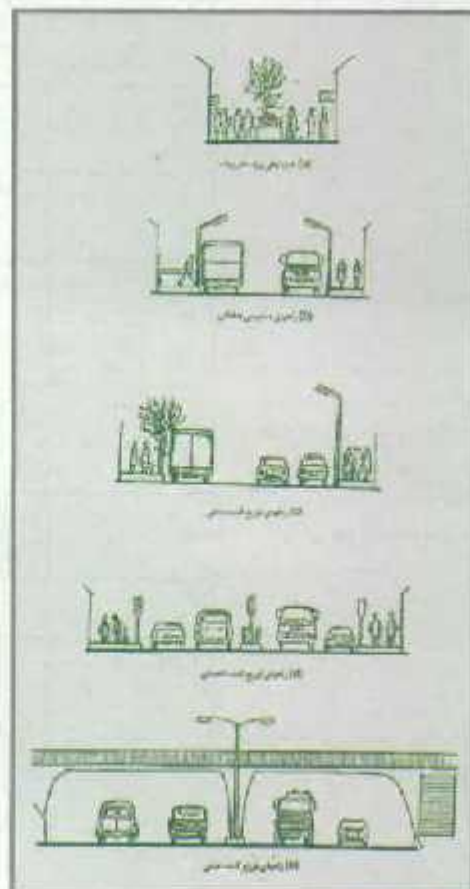


ایتالیا - رو

سلسله مراتب راهها
 خیابانها و جاده‌ها برای دو نقش متفاوت به وجود آمده‌اند: حرکت و دسترسی. این هر دو وظیفه حیاتی است و هیچ سفری بدون این دو به سرانجام نمی‌رسد. تسهیلات جاده‌ای بر حسب فشار نسبی، بین طیف حرکت و دسترسی طبقه‌بندی می‌شوند. هر چه جنبه حرکت بیشتر باشد از معیار طبقه بالاتر و هر چه جنبه دسترسی بیشتر باشد از معیار طبقه پایین‌تر استفاده می‌شود و در واقع می‌توان گفت که معیار دارای سلسله مراتبی برای دسترسی هستند. نمونه‌ای از این گونه معیار در نمودار شماره ۱ ارائه شده است.



آلمان - فرانکفورت



نمودار شماره ۲



نمودار شماره ۳ - طراحی سلسله مراتب راههای شهری

امدادی/تایمینگ	راههای دسترسی	نوع گنج‌های محلی	توزیع گنج‌های دسترسی	نوع گنج‌های محلی
تایمینگ: با زمان‌بندی و پارکینگ	تایمینگ: دسترسی و سلسله	حرکت و سلسله	توزیع: دسترسی محلی، دسترسی به سلسله محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی	حرکت: سرج از حرکت به سرج محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی، دسترسی محلی
حرکت محلی	از راه محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
پارکینگ	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی
تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی	تایمینگ: دسترسی محلی

در سلسله مراتب راهها همیشه بر طبقه‌بندی خیابانها به منظور امین آنها تأکید شده است به صورتی که هر خیابان از میزان متوسط ترافیک خاص خود برخوردار باشد. نمونه‌ای از این سلسله مراتب از نظر نوع وسیله نقلیه مورد استفاده، دو نمودار شماره ۲ و ۳ نشان داده شده است. ویژگیهای انواع طبقه‌بندی در این نوع سلسله مراتب از نظر عملکردهای حرکت و دسترسی در نمودار شماره ۳ و از نظر مشخصات راه در نمودار شماره ۴ ارائه شده است. طبقه‌بندی راهها از نظر تأثیرات سرویس بر منازل مسکونی نیز سلسله مراتبی دارد که بر حسب شدت آلودگی صوتی ناشی از معابر انتخاب می‌گردد. همان طور که از نمودارهای فوق استنباط می‌شود سلسله مراتب راهها با نوع کاربریهای زمین، ارتباطی اساسی دارد معمولاً در جات پایین تر راهها در کنار کاربریهای خود و در جات بالاتر راهها در کنار کاربریهای کلان طراحی می‌شود علت این امر هم به طبقه‌بندی نقش راهها که وظایف آنها را در حلیف حرکت - دسترسی تعیین می‌نماید مربوط می‌شود. بنابراین، هر نوع کاربری



ایتالیا - میلان

زمین، ویژگی‌های خاص خود را از نظر ترافیک دارد. نواحی صنعتی، تولیدی و تجاری برای ترافیک موتوری خود به دسترس‌هایی برای خودروهای باری سنگین نیاز دارند. در حالی که در مناطق مسکونی، رایج‌ترین نوع حمل و نقل را اتومبیل شخصی و وسایط نقلیه عمومی تشکیل می‌دهد و در آنها نظیران پیاده دارای اهمیت زیادی هستند. بنابراین، در طراحی کاربرپیشای آراشی در مناطق مسکونی لازم است این شرایط مدنظر قرار گیرد.

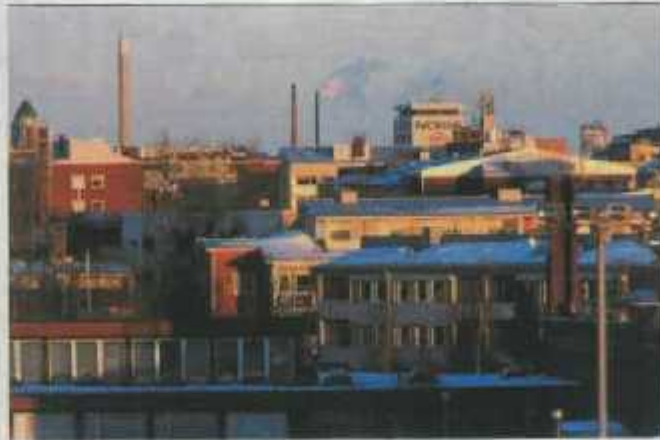
خطر نشان می‌کنیم که در طبقه‌بندی خیابانهای مسکونی، اگر انواع مختلف خیابانها در نظر گرفته شده این امر باعث کاهش قابلیت شناسایی آنها توسط رانندگان می‌گردد؛ همین طور اگر خیابانها مثلاً فقط به دو گروه خیابان عبوری و خیابان مسکونی طبقه‌بندی شوند نیز باعث ایجاد محدودیت می‌شوند. بنابراین، معمولاً خیابانها در مناطق مسکونی به سه گروه خیابان دسترسی، خیابان توزیع کننده محلی و خیابان شریانی (اصلی) تقسیم می‌شوند.

نوع کاربر شماره ۴ - ویژگی‌های راه و مشابه مرتب آن

	معمولاً دسترسی	نوع کاربر شماره ۴	نوع کاربر شماره ۳	نوع کاربر شماره ۲	نوع کاربر شماره ۱	نوع کاربر شماره ۵
تعداد متر	۱	۱	۱	۱	۱	۱
سرعت طرح (km/h)	۱۰	۲۰	۳۰	۴۰	۵۰	۶۰
طول مدرج	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
عرض فاصله طبقاتی	-	۵-۸m	۶-۸m	۶-۸m	۶-۸m	۶-۸m
پارکینگ	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه
تراکم کاربر بزرگ	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه
تراکم کاربر	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه	خوب تر از بقیه
عرض عرض عرض	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
عرض عرض (م)	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰

ادامه دارد

در فنلاند روستاها و شهرکها نیز شهرداری دارند



در کشور فنلاند روستاها و شهرکها نیز دارای شهرداری هستند.

در فنلاند شهرداریها وظیفه دارند رفاه هر چه بیشتر مردم را تأمین کنند و بر کیفیت خدمات ارائه شده به شهروندان نظارت نمایند و در این زمینه، شهرداریها از اقتدار و اختیارات کافی برخوردارند.

نکته قابل توجه اینکه تأسیس شهرداریها در فنلاند در حال کاهش است و در این کشور، حتی روستاها و شهرکها نیز دارای شهرداری هستند.

به طور متوسط هر منطقه شهرداری، ۱۱ هزار و ۲۰۰ نفر سکنه دارد و به طور کلی شهرداریها کوچک و کم هزینه هستند؛ به طوری که ۷۷ درصد از کل

شهرداریها تنها ۲۵ درصد از هزینه شهرداریها را به مصرف می‌رسانند. کوچکترین شهرداری فنلاند ۲۲۵ سکنه و وسعتی آن ۵۰۰ هزار نفر جمعیت دارد. در این کشور، شهرداریها به صورت خودگردان اداره می‌شوند و وظایف آنها در سازمان دهی خدمات عمومی، رویه افزایش استند در واقع، این شهرداریها به عنوان سازمانی محلی برای انجام وظایف مجوله از سوی دولت عمل می‌کنند.

به طور کلی شهرداریهای فنلاند وظایفی را به این شرح بر عهده دارند: رسیدگی به امور فرهنگی و آموزش و پرورش نظیر تأسیس کتابخانه و مدرسه، بهداشت جامعه، تصدی سیستمهای آب و فاضلاب، راهسازی، نظارت بر خانههای سالمندان، بازرسی ساختمانها از نظر تأمین ایمنی، حفاظت از محیط زیست و...

در مجموع، تأثیر یک شهرداری بر سکنه خود زمانی کاملاً مشخص می‌شود که بدانیم دو سوم از خدمات عمومی، توسط شهرداریها ارائه می‌شود و این خدمات به صورت خودگردان هستند.

ترجیح گلنار بیگلری
منبع
www.Google/Municipalities in Finland

برخوردار بوده که خواه ناخواه تأثیرات عمدهای بر شهر کوچک بگل گذاشته است.

شهر بگل به منظور مبارزه با محرومیت، بهبود محیط زیست، بهره‌برداری از استعدادهای طبیعی و احیای فضاهای عمومی، در سال ۱۹۹۲ منشور محیط زیست را پذیرفته، سواد این منشور عبارتند از: توسعه شهری، تقویت ناوگان حمل و نقل، تصفیه فاضلاب و دموکراسی محلی.

در اولین قدم، شورای این شهر اقدام به اجرای طرح ترافیک نمود. در این طرح به حمل و نقل عمومی بهایی بیش از پیش داده شد و برای تأسیسات و مراکز صنعتی حاشیه رودخانهها تصفیهخانه فاضلاب تهیه گردید.

همچنین طرحهایی مانند توسعه محیطهای طبیعی برای پیادهروی، تخریب و بازسازی خانههای قدیمی و فاقد استحکام، توسعه محیطهای عمومی که از کیفیت بسالایی برخوردارند، نصب تأسیسات و تجهیزات شهری و ایجاد مراکز رفاهی، خدماتی اجتماعی مانند



بگل فرانسه الگوی جامع برای توسعه اجتماعی و محیط زیست

حمایت از مواهب طبیعی و اصلاح و مرمت فضاهای عمومی که در قالب طرحی به نام طرح شهر، اجرا شده است.

بگل جمعیتی معادل ۲۲ هزار نفر دارد و در جنوب شهر بگردو قرار گرفته است. مجاورت بگل با بئر دو باعث پدید آمدن شکافی جدی در انسجام ساختار شهری و اجتماعی بگل گردیده است؛ چرا که بگردو زیرساختهای محکم اجتماعی، اماکن وسیع صنعتی و حومه شهری پراکنده

شهر بگل فرانسه که از نظر اجتماعی و محیطی، منطقه‌ای غیر مترادف محسوب می‌شود، به منظور ایجاد همبستگی از طریق اقدامات اجتماعی و محیط زیستی دست به اصلاحاتی زده است.

اهداف کلی این اقدامات عبارتند از: تقویت همبستگی اجتماعی، مبارزه با محرومیت شهری، جلب مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌ها، شناسایی

زندگی در آنجا تلاش کنند. شاپان ذکر است که سازمانهای محلی در بگل بر روی اجرای طرحهای موردنظر نظارت می کنند تا تمامی امور بایرنامه جهانی توسعه پایدار، منطبق باشد.

ترجمه محمود احمدی
منبع
www.Google/Urban Development in the
Begal.

فرهنگی فعالی نیز به منظور تجدید روابط اجتماعی و تحکیم آن به کار گرفته شده که به عنوان نمونه می توان به تشکیل موزه های مختلف توسط شهرداری و ایجاد شورا های جوانان و بزرگسالان اشاره نمود. در این زمینه، شورای شهر، گروه های را با عنوان محیط زیست، برنامه ریزی شهری، مسکن و توسعه محلی تشکیل داده است تا برای بهبود و افزایش کیفیت

کودکستانها به مرحله اجرا گذاشته شد. همچنین در دریاچه ای که در این شهر قرار دارد، تأسیسات ورزشی آبی احداث شد و مقبره گردید در زمینهای ورودی شهر - که به صورت بایر است - جزیره ای با فضایی زیبا برای تفریح خانواده ها ایجاد شود. لازم به ذکر است که در بگل، سیاست



تراموا در لیسبن، تمام جذابیت و سائط نقلیه قدیمی شهر را حفظ کرده و وجه خاصی به این شهر بخشیده است.

در لیسبن تراموای خط ۲۸، مسیری دیدنی را برای می کنند و مسافران را به محله های قدیمی شهر می برد. تراموای یاد شده این امکان را فراهم می کند تا مسافران از بناهای تاریخی شهر، مانند قصر سلووزر و مناظر دلربای پراسادو، با آرامش خاطر دیدن کنند.

به طور کلی، تراموا در لیسبن، به سه بخش تقسیم می شود: تراموای قدیمی که در مکانهای محدود و خاصی مورد استفاده قرار می گیرد و باعث جذابیت آن مناطق گردیده است، تراموای جدید با طرحهای مدرن امروزی که با برخورداری از سیستمهای تهویه و فضا سازی مناسب داخلی باعث خستگی مسافران، بویژه در مسیرهای شیدار نمی شود و تراموای

دیدار از لیسبن با تراموای خط ۲۸

آنها می توان از چشم اندازهای دیدنی شهر لذت برد.

ترجمه میگو موسوی
منبع
www.Nouvelles du pays.

توریستی که برای دیدار از مکانهای تاریخی و قدیمی شهر مورد استفاده قرار می گیرد. ترامواها، بخشی از میراث فرهنگی شهر لیسبن محسوب می شوند و به وسیله



پارک برج ملکه در آتن مکانی برای آموزش مسائل شهری

آن به چشم می خورد. فعالیتهای آموزشی این پارک به منظور آگاهی از محیط زندگی انجام می شود. به طور کلی اهداف این طرح، موارد زیر را شامل می شود: بهبود وضعیت کلی کیفیت زندگی در آتن، اطلاع رسانی در مورد مسائل زیست - محیطی، کمک به

این پروژه، عمده فعالیت خود را در نواحی حاشیهای شهر که بیشتر جمعیت آن را افراد کم درآمد تشکیل می دهند، گسترش داده است. این پارک به گونه ای طراحی شده است که آمیزه ای از عوامل فیزیکی و اجتماعی بر مبنای اکوسیستم طبیعی در

در پارک برج ملکه آتن، مرکزی شکل گرفته است که در آن آموزشهایی در مورد مسائل شهری، تدوین خط مشی برای برخورد با معضلات شهری و نیل به سیاستهای پایدار نظام شهری ارائه می شود.

مدیران شهری برای ایجاد نگوشی یکپارچه به مسائل و حفاظت و مرمت بناهای تاریخی.

آنچه باعث شده است تا فعالیتهای این مرکز در آن متمرکز شود این است که آن در حال تجربه مشکلات حادگی در مسائل برنامه ریزی، زیربنایی و رفاهی خویش است.

این شهر بیشترین درصد مهاجرت را به خود اختصاص داده و اکثر قریب به اتفاق ساکنان آن را مهاجران نسل اولی تشکیل می دهند که نسبت به تغییرات در بافت

اجتماعی حساس اند و با رفتارهای خشونت آمیز در این زمینه، واکنش نشان می دهند.

این در حالی است که مهاجرت و امکانات غیرقانونی در مناطق خارج از محدوده، تمامی برنامه ریزها را برای توسعه متوازن شهر با مشکل روبه رو کرده است. از طرف دیگر افزایش فعالیتهای بی برنامه صنعتی نیز در مقیاس کوچک و در داخل بافت شهری، منجر به آلودگی معضلات جدی در محیط و مخاطره آمیز شدن زندگی شهری شده است.

فعالیهای عمرکزیاد شده تاکنون عبارتند از: انجام پژوهشی مقدماتی برای ایجاد قطب احیای مناطق و نواحی شهری، تأمین بودجه پروژهها، تأسیس یک کمیته هماهنگ کننده، تبادل تجارب مختلف شامل دیدارهای متقابل از پروژههای مشابه اروپایی، مطالعه سیستمهای حمل و نقل جادهای و راه آهن، توسعه سیستم مالی مربوط به پروژه و...

ترجمه گلناز بیگلری
منبع
www.Google/LocalSustainability.

ساماندهی خیابانها در شمال برلین

بیشتر خیابانهای شمال برلین که با وضعیت نامطلوبی دست به گریبان هستند، ساماندهی می شوند.

بیشتر خیابانهای برلین از زمان جنگ جهانی دوم رها شده اند و وضعیتی نااهموار دارند. مسئولان شهری، دلیل این نابسامانی را نااهمکنی سازمانها و اداراتی که خدمات آب، برق، گاز و تلفن به شهروندان ارائه می دهند می دانند؛ زیرا هر یک از آنها بدون هماهنگی قبلی به حفاریهای بی در پی مبادرت می کنند و این موضوع به چهره شهر، بویژه خیابانها، لطافت فراوانی وارد کرده است.

البته در خیابانهای شمال برلین اقدامات مثبتی نیز مانند کاشت درختان زیبا در دو طرف خیابان و هدایت آبهای

سطحی به کانالها مشاهده می شود. معماران و شهرسازان برلین معتقدند در طراحی خیابانها و معابر می بایست عواملی مانند مقصد و زمان رسیدن به آن که قبلاً محاسبه شده است به دقت مورد توجه قرار گیرد.

همچنین این کارشناسان معتقدند در طراحی خیابان باید تمامی عناصر آن از جمله حصارها، روشنایی، نیمکتها، تابلوها و سرده ها، پلکان و... مدنظر قرار گیرد تا خیابان برای شهروندان، مطلوب، مفید و جذاب ارائه شود.

ترجمه فرحناز نویخت
منبع
Bernd Kruger, Topos, Gedanken über wege, ziele, zeiten, Juni/15/1996, P.P. 87-89.



کمک استاندار نیوجرسی به شهرداریها



استاندار نیوجرسی از محل منابع حمل و نقل، ۱/۵ میلیون دلار به شهرداریهای این ایالت کمک می کند. این کمکها عمدتاً به پروژههای حمل و نقل غیررستنی اختصاص می یابد تا

به وسیله توسعه آن برای شهرداریها ایجاد درآمد شود. هدف دیگر از اعطای کمک و سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل توسط شهرداریها افزایش ارزش افزوده و ایجاد کاربری زمینها عنوان شده است و این

موضوع نیوجرسی را جذابتر و فعالتر به نمایش خواهد گذارد. استاندار نیوجرسی، اعطای این کمک را فرصت مناسبی برای استفاده از تسهیلات صندوق حمل و نقل ایالتی برای ایجاد دیگر پروژهها نظیر ساخت مسیر ویژه دوچرخه، احیای بافتهای تاریخی و زیباسازی مناطق تجاری شهری عنوان نموده است.

شایان ذکر است که استاندار نیوجرسی نسیه لاتی را نیز برای شهرداریها در نظر گرفته است؛ به این صورت که نیمی از هزینه پروژهها قبل از آغاز عملیات و نیم دیگر پس از اتمام امور به آنها پرداخت می شود. این در حالی است که پیش از این، تمام هزینه پروژهها پس از انجام کار به شهرداریها پرداخت می شد.

ترجمه علی عربانی دانا
منبع
www.Google/Municipality of Carolina.



شهروندان وینی در بهسازی شهرشان مشارکت کردند

شهروندان وین - پایتخت اتریش - برای بهسازی مکانهای در شهرشان مشارکت کردند.

پایه‌های این ابتکار را در سال ۱۹۹۷ برنامهریزان شهری وین بنا نهادند و سپس با همکاری نمایندگان احزاب منطقه‌ای، مؤسسات خصوصی و شهرداریها به مرحله اجرا رسید.

در این پروژه، طراحان اولویت‌بندی شدند و مقرر گردید که قسمت اعظم آن تا پایان سال ۱۹۹۹ محقق شود.

همچنین با برنامهریزی دقیق، سیستمی برای جلب همکاری افراد عادی و مسئولان طراحی شد و بر مواردی تأکید گردید که عبارت‌اند از: گسترش مراکز خرید، نما سازی بازارهای کوچک و بزرگ، ایجاد فضاهای سبز بیشتر و مهیا نمودن

تعریف شده، ایجاد فضاهای آزاد برای پرکردن اوقات فراغت شهروندان، پیش‌بینی مکانهای مخصوص دفن زیاده و ساخت و گسترش شبکه‌های ویژه دوچرخه‌سواری.

شایان ذکر است که هزینه پروژه یاد شده، ۳۳/۵ میلیون دلار تعیین شده بود که ۱۵ درصد آن را اتحادیه اروپا تقبل نمود.

ترجمه فرحتناز نوبخت
منبع
www.Google/Municipalite:
Burgerbeteiligungsverfahren

مکانهای فرهنگی و اجتماعی. در این برنامه از دو هزار خانواده برای جلب مشارکت دعوت شد و از میان آنان پنج نماینده نیز برای شرکت در برنامهریزیها انتخاب گردید. در گروه کاری یاد شده، ابتدا قوانین و ترتیب کار طرح‌ریزی شد و افراد در سه بخش بازار، فضای آزاد و عمومی و ترافیک مشغول به کار شدند.

در پایان، نتایجی به این شرح به دست آمد: ایجاد بازارهای مخصوص عرضه محصولات کشاورزی، تغییر مکان بازارهای مختلف به مکانهای مناسب و

در این برنامه با همکاری شهرداریهای محلی، قبایل سرخپوست و سازمانهای غیردولتی، دانش‌آموزان و دانشجویان ۱۶ ساله با مشارکت و فعالیت در امور عمومی شهر و مسائل حمل و نقل، تعطیلات تابستانی خود را سپری می‌کنند. برنامه یاد شده عمدتاً بر زیباسازی و چشم‌اندازها تأکید دارد و شامل آموزشهای لازم برای افزایش مهارتهای ارتباطی جوانان، توسعه فنون مدیریت و ارتقای آگاهی نسبت به محیط زیست می‌شود. هدف اصلی از اجرای این برنامه، آشنایی جوانان با فرصتهای شغلی مربوط به حمل و نقل است. شایان ذکر است که از سال ۱۹۹۴ تاکنون در حدود ۶۹۴ دانشجو و دانش‌آموز در این طرح مشارکت داشته‌اند.

ترجمه علی عربانی دانا
منبع
www.Google/Urban Youth Corps

به منظور پر کردن اوقات فراغت در تابستان گروه جوانان شهری در کارولینای جنوبی تشکیل شد

در کارولینای جنوبی - یکی از ایالت‌های آمریکا - برنامه گروه جوانان شهری به منظور آموزش و به کارگیری جوانان در تعطیلات تابستانی در مورد مسائل شهری طراحی شده است.



وزارت راه یا شهرداری مسئولیت حریم راههای درون شهری با کیست؟

مروری بر اختلاف بین
شهرداریها و وزارت راه و ترابری

زهره خوش نمک

وجود نقائص در قانون شهرداریهای مصوب ۱۳۴۸، فقدان سازمانی حامی برای دفاع از حقوق شهرداریها در هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی و درگیر بودن وزارت کشور در مسائل سیاسی - که بخش اعظم وقت مسئولان این وزارتخانه را به خود اختصاص داده است - شهرداریها را در اجرای وظایف خود، بویژه در آنجا که حوزه اختیارات آنها با سازمانها و وزارتخانههای دیگر تعارض پیدا می کند، دچار مشکل کرده است.

شهرداران معتقدند وجود این نقائص و بی توجهی به رفع آنها، تفسیرهای متعددی از قانون شهرداریها - که در زمان خودش کاملترین بوده است - ارائه می دهد و گاه همین تفسیرها خود محدود شدن قدرت اجرایی شهرداران و به تبع آن، خلل در خدمات رسانی و نظم دهی شهری را به دنبال می آورد. یکی از همین موارد، اختلافی است که بین وزارت راه و ترابری و شهرداریهای کشور، بویژه در مناطق شمالی، به دلیل نامشخص بودن محدوده شهری و حریم شهرها وجود دارد.



وزارت کشور و وزارت راه و ترابری مشخص می شود و پس از تعیین محدوده شهرهاست که طرح هادی در وزارت کشور و طرح جامع در وزارت مسکن و شهرسازی تهیه می شود و برای تصویب به شورایعالی شهرسازی می رود.

این در حالی است که گاه وزارت راه یا ساختن میدان و یا زیرگذر در مسیر راههای محسوب در طرح جامع شهرسازی مخالفت می کند و حتی اتفاق افتاده است که میدانی را تیسر تخریب کرده اند؛ نمونه اش میدان ساوه است.

واضاحه می کند: اگر واقعا وزارت راه بر

شهرداریها براساس ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها، همه معابر و خیابانهای عمومی را در مالکیت شهری می دانند و معتقدند که باید حریم شهری براساس طرح جامع و هادی تصویب شده در هیئت دولت ساماندهی شود. اما به گفته شهرداران، مسئولان وزارت راه و ترابری، نظر دیگری دارند و معتقدند آنجا که مالکیت راهها با آنان است، شهرداریها در این مورد باید تابع نظر آنان باشند.

یکی از شهرداران شهرهای شمالی می گوید: طرح محدوده قانونی شهرداریها با تصویب وزارت مسکن و شهرسازی،

با توجه به افزایش مهاجرت به شهرها، بویژه مراکز جمعیتی زیر ۱۰ هزار نفر که در مسیرهای بین راهی قرار داشتند و براساس مصوبه مجلس - یعنی نرسه ۴ ماده ۲ قانون تقسیمات کشوری - این مراکز به عنوان شهر شناخته شدند و به همین دلیل، محدوده های قانونی برای آنها مشخص شد. اما از آنجا که راه از درون آن شهر می گذشت و در اصل، شهرها در اطراف جاده استقرار یافته بودند، شهرداریها و وزارت راه و ترابری از نظر حقوقی با مشکلاتی روبه رو شدند و هنوز نتوانستند به توافق برسند. بحث بر سر این است که

این حریم مالکیت دارد، باید رفت و روب، ایجاد حریم انسانی، نصب علائم راهنمایی و رانندگی در معابر، نصب یل عابر پیاده و ایجاد زیر گذر را نیز بر عهده بگیرد؛ در حالی که وزارت راه حتی در خط کشیها وقتی به ورودی شهرها می‌رسد، عملیات را متوقف می‌کند. آنها ادعای مالکیت دارند بدون اینکه هزینه‌ای برای نگهداری آن بپردازند.

وی معتقد است همان طور که در خارج از شهر برای کنترل ترافیک، پلیس راه نقش دارد و در داخل شهر راهنمایی و رانندگی، یک مرکز جمعیتی، به نام شهر نیز باید از قوانین شهرداری تبعیت کند. به طور کلی نمی‌توان قوانین وزارت راه را در شهرها اعمال کرد؛ زیرا شهر قوانین خاص خود را دارد، اعمال مدیریت حق شهرداریهاست و وزارت راه باید جای خود را به شهرداری بدهد؛ مثل زمانی که آب رسانی شهری از شهرداری به سازمان آب تفویض شد و حالا دیگر مسئولیت قانونی آب رسانی با شهرداریها نیست.

این شهر دار اضافه می‌کند: از آنجا که شهرداریها به طور مستقیم زیر نظر وزارت کشور نیستند، نمی‌توانند آن گونه که بایسته است در هیئت وزیران، نقش داشته

قوانین خود را در محدوده قانونی شهر - که خود ناقض طرحهای جامع یا هادی هستند - اعمال کند و به همین دلیل از طریق قوه قضائیه و دادگاه اقدام می‌کند و مانع اجرای طرحهای شهرداری می‌شود.

او مثال می‌زند که شهرداری برای جدا کردن ترافیک شهری، رفیوژ می‌سازد و وزارت راه با حکم دادگاه از آن سمانت می‌کند؛ این مسئله در بخش عمده‌ای از شهرهای گیلان ضرر و زیان قابل توجهی نصیب شهرداریها کرده است. آنها معتقدند رفیوژها (خطهای جداکننده) باید به صورت نیوجرسی با ارتفاع بالای ۹۰ تا یک متر و ۲۰ سانتیمتر در محدوده قانونی شهرها احداث شوند، اما با توجه به اینکه جداکننده‌هایی با این ارتفاع، دید را از رانندگان و عابران می‌گیرند دیواره نامناسبی از نظر مجموعه شهرداری ایجاد می‌شود و به همین دلیل با آن مخالفت می‌کنند.

وی می‌افزاید: در ابتدای ورودی شهر انزلی، رفیوژ وسط با طول ۲ کیلومتر و با ارتفاع ۲۵ سانتیمتر احداث شده بود که با شکایت وزارت راه، بیش از ۳ ماه پروژه به تعویق افتاد و پس از پیگیریهای شهرداری و با کسب توافقهای نسبی قرار شد این

گاه وزارت راه با ساختن میدان و یا زیر گذر در مسیر راههای مصوب در طرح جامع شهرسازی مخالفت می‌کند و حتی اتفاق افتاده است که میدانی را نیز تخریب کرده‌اند؛ نمونه‌اش میدان ساوه است

باشند و برای حل معضلات خود تلاش کنند؛ در حالی که وزارت راه در هیئت وزیران یک وزیر دارد، طرحها در این هیئت به تصویب می‌رسد بدون اینکه نظر کارشناسان شهرداران نیز مورد توجه قرار گیرد.

میر شمس‌الدین یورباقری، شهردار بندر انزلی می‌گوید: از ۱۰ سال پیش به این طرف، اختلاف نظر بین مجموعه شهرداریها و وزارت راه و ترابری به لحاظ نامشخص بودن حریم برای ورود وزارت راه در محدوده شهری شدت یافت. این وزارتخانه به دلیل عبور راههای ترانزیتی از داخل محدوده شهرها می‌خواهد بخشی از

ارتفاع به میزان ۶۰ سانتیمتر تغییر کند. اما در بسیاری از شهرها چنین مشکلاتی به سادگی حل نمی‌شود و وزارت راه با طرح این موضوع که بودجه و اعتبار لازم در اختیار ندارد حتی پروژه‌های خود را نیز اجرا نمی‌کند و آن را از وظایف شهرداری می‌داند؛ علاوه بر این، در بی آن است که شهرداریها، حریم را افزایش دهند. این خواسته وزارت راه از نظر قانونی با وظایف وزارت کشور (شهرداریها) منطبق نیست و با مصوبات شورای عالی شهرسازی و کمیسیون ماده ۵ تناقض دارد.

او می‌گوید: حکم بین شهرداریها تا به حال استناداریا بوده‌اند که البته وزارت راه

خیلی هم زیر بار نظرات آنها نمی‌رود علاوه بر این، اخیراً معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور طرحی را مبنی بر ساخت جداول با ارتفاع ۱۸ سانتیمتر با سنگهای خاصی از نوع گرانیت برای انواع رفیوژ پیشنهاد کرده، اما وزارت راه شدیداً با این طرح مخالفت نموده است.

وزارت راه معتقد است با این ارتفاع، خودروهای سنگین روی رفیوژها خواهند رفت و امکان تصادف وجود دارد. با وجودی که وزارت کشور با این نظر موافق نیست ولی به علت هزینه‌های زیاد این طرح و سمانت وزارت راه، قابلیت اجرایی ندارد.

یورباقری اضافه می‌کند: سمانتهای وزارت راه از اقدامات شهرداریها در حریم شهر، موجب تأخیر در کارها و افزایش هزینه شده است و از آنجا که وزارت راه در اجرای طرح خود (جداول نیوجرسی) نیز کوتاهی می‌کند، ورودیه‌های بسیاری از شهرها تا ممن شده و غالباً تصادفات زیادی که منجر به تلفات جانی می‌شود در این محدوده‌ها اتفاق می‌افتد. برای نمونه در ۲ ساله اخیر در ورودی شهر انزلی علاوه بر خسارت مالی قابل توجه، حدود ۲ نفر کشته و تعدادی هم زخمی شده‌اند.

وی اضافه می‌کند: بر اساس اصلاحیه قانون ایمنی راهها، وزارت راه ورودی شهرها را به عنوان راه عمومی محسوب می‌کند و نگهداری از آن را وظیفه خود می‌داند؛ قوه قضائیه نیز بر همین اساس حکم صادر می‌کند و بارها شده است که نیروهای اجرایی شهرداریها به همین دلیل به زندان رفته‌اند.

وی در مورد اقدام جدی وزارت کشور در این مورد می‌گوید: در زمان دولت آقای هاشمی، مشاور حقوقی وقت رئیس جمهور به عنوان حکم به گیلان فرستاده شد اما نتیجه‌ای حاصل نگردید. از سوی دیگر، ۷ سال قبل در لنگرود وزارت راه با حکمی که از دادگستری گرفته بود، بیش از ۲ کیلومتر از جداول ساخته شده شهرداری را تخریب کرد و حدود ۷۰ میلیون ریال خسارت وارد نمود. در انزلی، لاهیجان و سایر شهرهای شمالی هم چنین شرایطی وجود داشت و برای حل همه این موارد، بجز پادریانی مقطعی برخی استناداریا اقدامی صورت نگرفت و وزارت کشور هنوز در قبال خواسته غیراصولی وزارت راه، طرحی ارائه نکرده است. حرف ما این است که اگر وزارت راه ادعایی در داخل حریم شهر دارد، خود تمامی امور مربوط به راهها را که



همان طور که در خارج از شهر برای کنترل ترافیک، پلیس راه نقش دارد و در داخل شهر راهنمایی و رانندگی، یک مرکز جمعیتی، به نام شهر نیز باید از قوانین شهرداری تبعیت کند. به طور کلی نمی توان قوانین وزارت راه را در شهرها اعمال کرد؛ زیرا شهر قوانین خاص خود را دارد، اعمال مدیریت حق شهرداریهاست



محمد تقی تفری زاده

گمرکندگی در اکثر شهرها و ورود خودروهای سنگین یا تانکر بالا به شهرها، علاوه بر ایجاد خطرات ناگوار، موجب خسارت به جاده ها و شهرداریها نیز شده است و وزارت راه هیچ گونه هزینه ای برای ترمیم این خسارتها نمی کند.

تسوکی ادامه می دهد: برای طراحی ورودی و خروجی یک شهر باید تعداد سواری، مینی بوسها و اتوبوسهای ترددی، مدنظر قرار گیرد، علاوه بر اینکه خیلی از شهرها مجبورند تردد خودروهای سنگین را هم تحمل کنند و هزینه ورودیهایی شهری را اجباراً بپردازند.

مدیرکل دفتر فنی استانداری گیلان می افزاید: خود مسئولان وزارت راه هم قبول دارند که اصلاحیه قانون ایمنی راهها و راه آهن اشتباه بوده و جدول نیوجرسی یا ارتفاع یک متر، خطراتش زیاد است. استاندارها در همین مورد، مکاتبات زیادی با وزارت کشور کرده اند و جلسات زیادی برگزار نموده اند؛ ظاهراً قرار است در آیین نامه اجرایی این قانون، اصلاحاتی صورت بگیرد، ولی هنوز مشخص نشده که آیا حریم ۱۲۸ متر کاهش می یابد یا نه. البته شنیده ایم که این رقم به ۶۸ متر خواهد رسید. ۲۸۴ متر برای حریم راه و ۳۰ متر برای ورودیه تأسیسات.

همچنین در این قانون به بحث جلوگیری از ساخت و ساز در حاشیه جاده ها، ریختن زباله و چگونگی جمع آوری آن اشاره شده که اقدام مناسبی است. اما برطداندن آن به حریم قانونی شهر، نافی قانونی دارد.

محمد تقی تفری زاده شهردار بایلسر، نیز با

اختلاف نظرات موجود است. تسوکی، مدیرکل دفتر فنی استانداری گیلان معتقد است: ماده ۷ اصلاحیه قانون ایمنی راهها و راه آهن، نقض صریح ماده ۱۰۰ قانون شهرداریهاست. این قانون تصریح دارد که مالکان اراضی در داخل شهر باید قبل از هر اقدام قانونی از شهرداری مجوز بگیرند و این در حالی است که ماده ۷ بدون داشتن جایگاه لازم، اختیار تغییر کاربری را تا حریم ۱۲۸ متری برعهده گرفته است.

وی می افزاید: در حال حاضر شورای شهرسازی استان براساس ضوابط طرحهای تفصیلی و هادی، کمیسیون ماده ۱۲ و گروه آمایش براساس آیین نامه اجرایی مصوب سال ۱۳۷۰ قانون برنامه سوم، وظیفه تعیین کاربری را برای داخل و خارج شهر برعهده دارند حال این سوال پیش می آید که با دخالت وزارت راه در تعیین کاربری، جایگاه و کارکرد شوراهای شهرسازی و ... چیست؟ او اضافه می کند: از برخی شهرها، هم جاده اصلی و هم راه آهن می گذرد، حال اگر قرار باشد تا ۱۲۸ متر حریم راهها و ۱۷ متر اطراف راه آهن، ساخت و ساز صورت بگیرد، این گونه شهر را نباید تعطیل کرد! در حال حاضر در این نوع شهرها کسانی که تا حدود ۲۰۰ متری اطراف راهها ساخت و ساز کرده اند با مشکل مواجه شده اند و تقاضای تیر در پلان تکلیفی به سر می برند؛ زیرا پایان حریم راه مشخص نیست از سوی دیگر، وزارت راه می گوید: از آنجا که این راه را من ساخته ام، پس باید در مالکیت من باشد. این در حالی است که فقدان جاده

تاکنون از آن امتناع کرده است باید برعهده بگیرد و در غیر این صورت باید از طرح وزارت کشور، شهرداریها و استاندارها تمکین کند؛ زیرا حریم، با کاربریهایی مشخص، به شهرها مربوط می شود و اگر شهرداریها براساس کاربریهایی تعیین شده اقدام نکنند خلاف قانون عمل کرده اند.

وزارت راه مدعی صدور مجوز ساخت

شهرداران معتقدند براساس مواد ۹۹ و ۱۰۰ قانون شهرداریها، معامری که در حریم شهر قرار دارد در مالکیت شهرداری است و هر گونه ساخت و سازی در آن حریم باید با مجوز شهرداری صورت پذیرد. اما براساس اصلاحیه قانون ایمنی راهها و راه آهن - که در اواخر عمر مجلس پنجم به تصویب رسید - اداره راه می تواند حتی در حریم راهها تعیین کاربری نماید و مجوز صادر کند. اما این امر با قانون شهرداریها مغایرت دارد، مدیریت شهری را متزلزل می کند و مردم را با تکلیف می گذارد. وزارت راه می گوید: براساس قانون جدید، نگهداری راههای بین شهری یا وزارت راه است ولی این مسئله در حریم شهرها مشکلات بسیاری ایجاد کرده است. از جمله اینکه شهرداریها را مجبور می کند حتی در اجزای و تقایف خود از وزارت راه مجوز بگیرند! این در حالی است که شهرداریها معتقدند قوانین راه حتی در استثنای مختلف با توجه به ویژگی جغرافیایی باید متفاوت باشد.

شهرداران می گویند فقدان طرحهای منطقه ای و محله ای و نبودن طرحهای کاربری اراضی سواست و ... دلیل اصلی

منابر خواندن قانون جدید ایمنی راهها و راه آهن با قوانین شهرداریها می گویند: برای نمونه بگویم حدود ۲۱ پروانه در حریم راه صادر کردیم که براساس کاربری مصوب بود، اما اداره راه علیه متقاضیانی که در حال اخذ پروانه بودند به دلیل ساخت و ساز در حریم راههای آن وزارتخانه، اقامه دعوی کرد؛ اگرچه این پروانه ها به استناد کاربری مصوب و حدود اختیارات قانونی شهرداری صادر شده و خلاف قانون نیست.

تقی زاده با اشاره به تعیین کاربری حریم راهها از سوی وزارت راه که در قانون جدید دیده شده است گفت: برای تعیین کاربری می توان نظر اداره راه را نیز جویا شد تا این گونه نباشد که مثلاً ساختن مجتمع تجاری و مسکونی در حریم راهها از بین برود، بلکه باید کاربری در داخل حریم براساس ماده ۹۹ و در خارج آن براساس کمیسیون ماده ۱۲ وزارت مسکن و شهرسازی تعیین شود.

وی ورودی شهرها را از موارد دیگر اختلاف می داند و می گویند: وزارت راه معتقد است حتی در محدوده قانونی شهرها نقشه های اجرایی باید با نظر آنها پیاده شود و این اتلاف وقت انرژی و سرمایه و همچنین درگیریهایی را در پی دارد. به عنوان مثال، مسئولان وزارت راه می گویند برای ساختن میدان در ورودی شهرها باید مجوز را از آنها گرفت.

مسئله بعدی که محل اختلاف است، صدور مجوز ساخت و ساز در حریم شهرهاست. براساس این قانون باید وزارت راه مجوزها را صادر کند، در حالی که براساس ماده ۱۰۰ شهرداریها، هر گونه عملیات عمرانی در محدوده شهرها بر عهده شهرداریهاست!

تقی زاده معتقد است در تبصره های اصلاحیه قانون ایمنی راهها و راه آهن (مصوب سال ۱۳۷۹) که امتیاز سیاستگذاری را برای اطراف شهرها، چه داخل حریم و چه در خارج از آن، به وزارت راه داده، این بحث پیش می آید که نقش وزارت کشور به عنوان متولی طرحهای هادی و نقش وزارت مسکن و شهرسازی که طرحهای تفصیلی و جامع را به تصویب می رساند چیست و چه جایگاه قانونی برای آن در نظر گرفته شده است؟

در اصلاحیه قانون ایمنی راهها و راه آهن (مصوب سال ۱۳۷۹) این گونه آمده است: ایجاد تأسیسات عمومی در

در تبصره های اصلاحیه قانون ایمنی راهها و راه آهن (مصوب سال ۱۳۷۹) که امتیاز سیاستگذاری را برای اطراف شهرها، چه داخل حریم و چه در خارج از آن، به وزارت راه داده، این بحث پیش می آید که نقش وزارت کشور به عنوان متولی طرحهای هادی و نقش وزارت مسکن و شهرسازی که طرحهای تفصیلی و جامع را به تصویب می رساند چیست و چه جایگاه قانونی برای آن در نظر گرفته شده است؟

حریم راهها تابع این نامهای است که ظرف ۳ ماه از تصویب این قانون به پیشنهاد وزیر راه و ترابری به تصویب هیئت وزیران برسد، اما هنوز پس از گذشت بیش از یک سال از این موضوع، اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است. از آنجا که صدور پروانه و انجام کارهای عمرانی در حریم شهرها باید به تأیید وزارت راه برسد، اما این نامه اجرایی در این زمینه وجود ندارد، شهرداریها با مشکل جدی روبرو شده اند؛ چرا که براساس گزارشهای اعلام شده، شهرداریها شاهد ساخت و ساز غیر مجاز در حریم راهها هستند. مردم بدون مراجعه به هیچیک از مراجع قانونی، اقدام به احداث بنا می کنند.

جمال یغمبری، مدیر کل ایمنی و حریم راههای وزارت راه و ترابری می گویند: وزارت راه، شهرداریها و سازمانهای دیگر، تابع قوانین جاری کشوری هستند و بر همین اساس، هیئت دولت و دستگاههای اجرایی، زیر مجموعه و مجری قانون به شمار می روند، نه واضع قانون. قانون ایمنی راهها - که اصلاحیه آن اخیراً پیش بینی شده - صرفاً متعلق به وزارت راه و با شهرداری نیست، بلکه به همه دستگاههای اجرایی مربوط می شود تا در

این چارچوب، امنیت استفاده کنندگان از راه تضمین شود. بنابراین، شهرداریها هم مثل وزارت راه یا وزارت کشور باید خود را مجری این قانون بدانند.

وی می افزاید: این نامه پیش بینی شده، در واقع برای تطبیق وضعیت موجود شهرها و یافتن راهکارهایی برای تسهیل در اجرای کار است.

یکی از مواردی که در این آیین نامه، مورد توجه قرار گرفته، طرح جامع شهرهاست و وزارت راه هیچ گونه طرحی را که مغایر با طرح جامع باشد نمی پذیرد. این طرح در هیئت دولت مطرح خواهد شد و مسئولان وزارت کشور ضامن سلامت آن و برطرف نمودن دغدغه های فکری شهرداریها خواهند بود. علاوه بر این، وزارت راه نظرات وزارتخانه های مسکن، کشور، نیرو، جهاد، کشاورزی و... را نیز برای تنظیم این آیین نامه گرفته است تا در نهایت، تعیین کننده وظایف قانونی دستگاهها باشد. بنده اعتقاد دارم پیش نویسی که در دست تهیه است، مورد اقبال همه دستگاهها قرار خواهد گرفت.

یغمبری معتقد است قانون ایمنی مصوب سال ۱۳۷۹ به دلیل فقدان آیین نامه اجرایی، ابهامات زیادی دارد، اما به طور کلی، هر شهر، طرح جامعی دارد که ساخت و ساز براساس آن انجام می شود؛ این نکته را وزارت راه مورد توجه قرار می دهد و در پیش نویسی آیین نامه اجرایی طرح جامع شهری لحاظ خواهد شد.

وزارت راه، شهرداریان را به صبر دعوت می کند تا در آیین نامه قانون ایمنی راهها و راه آهن، ابهامات موجود برطرف شود و مشکلاتی که شهرداریها و وزارت راه را درگیر کرده است مرتفع گردد. اما با توجه به اظهارات مدیران وزارت راه، این وزارتخانه در بسیاری از شهرها فاقد بودجه استانی برای اجرای طرحها و نگهداری از آنها هستند. این امر، موجب اختلال در انجام وظایف وزارت راه شده است.

از طرف دیگر، حفظ حریم شهرها از وظایف شهرداریهاست و تا زمانی که قانون شهرداریها اصلاح نشده یا تغییر نکرده است، دیگر قوانین نمی توانند شهرداریها را از انجام وظایفشان بازدارند. در این مورد خاص - اختلاف وزارت راه با شهرداریها - نیز حرکت جدی وزارت کشور در حمایت از شهرداریها ضروری به نظر می رسد.

توسط اتوبوسرانی قزوین

سیستم اعلام موقعیت زمانی و مکانی اتوبوس ساخته شد

سیستم الکترونیکی اعلام
موقعیت زمانی و مکانی اتوبوس
توسط اتوبوسرانی قزوین
طراحی و ساخته شد.

به گزارش خبرنگار ما با استفاده از این سیستم - که به ابتکار خانم فاطمه نظری ساخته شده است - مسافر در ایستگاههای بعدی از موقعیت مکانی اتوبوسی که حرکت کرده است آگاه می شود و مسافران به وسیله تابلوهای نمایشگر دیجیتالی که در هر ایستگاه نصب شده اند از مدت زمانی که طول می کشد تا اتوبوس به ایستگاه برسد، مطلع می شوند. این موضوع باعث می شود که مسافران با توجه

شده است که به وسیله کدهای تعریف شده برای هر اتوبوس، زمانهای تحویل و تأخیر و حرکت اتوبوسها به وسیله رایانه در

یا استفاده از این سیستم مسافر در ایستگاههای بعدی از موقعیت مکانی اتوبوسی که حرکت کرده است آگاه می شود و مسافران به وسیله تابلوهای نمایشگر دیجیتالی که در هر ایستگاه نصب شده اند، از مدت زمانی که طول می کشد تا اتوبوس به ایستگاه برسد، مطلع می شوند.

اتوبوسرانی حل می شود افزود: در حال حاضر، کنترل اتوبوسهای در حال تردد را پلزرسان خطوط انجام می دهند که روش مناسب و دقیقی نیست. از طرفی با افزایش تعداد اتوبوسهای شهری، لزوم کنترل دقیقتر آنها و جلوگیری از افزایش نیروی انسانی نیز بیش از پیش احساس می شود. هم اکنون در قزوین کنترل ۱۵۰ دستگاه اتوبوس را ۱۵ نفر انجام می دهند، اما با استفاده از این شیوه، وجود ۲ نفر به عنوان نیروی انسانی کفایت می کند و در شهرهایی مانند تهران - که ناوگان اتوبوسرانی از گستردگی زیادی برخوردار است - به کارگیری این شیوه، تأثیر بسزایی در کاهش نیروی انسانی خواهد داشت.

مدیرعامل اتوبوسرانی قزوین، همچنین از احسرای طرحی موفق در به کارگیری بخشی از ناوگان اتوبوسرانی در قزوین خبر داد و گفت: در این طرح از تردد تمامی اتوبوسها در همه ساعات جلوگیری می شود بدین صورت که زمانهای اوج تردد مسافر در سطح شهر به سه بخش ۸ تا ۶، ۱۱/۳۰ تا ۱۳/۳۰ و ۱۶ الی ۱۸ تقسیم شده است و تمامی رانندگان طبق برنامه زمان بندی شده، صرفاً در این ساعات، اتوبوسها را فعال می کنند و در غیر این ساعات بخشی از ناوگان، فعالیت نمی کند که اجرای این طرح، موجب کاهش آلودگی ایجاد شده توسط اتوبوسها و همچنین کاهش استهلاک اتوبوسها و بهبود کار اتوبوسها گردیده است؛ علاوه بر این موجهات رضایت شهروندان را نیز فراهم کرده است.

دربندی زاده همچنین به نگهداری مناسب و نظافت داخل و خارج اتوبوسها اشاره کرد و گفت: در اتوبوسرانی قزوین به نظافت اتوبوس و ترسیم کاسه های داخل اتوبوس به شدت توجه می شود. همچنین در کنار این مسائل به آموزش پرسنل به اجتماعی یا مسافران نیز توجه خاصی شده و تمامی این عوامل، طلب اعتماد مردم به اتوبوسرانی را در پی داشته است؛ به گونه ای که اتوبوسرانی با تعبیه صندوقهایی در اتوبوس و بدون دخالت رانندگان یا دیگر افراد در امر جمع آوری بلیت، همیشه درآمد بالایی از اتوبوسهای فعال خود به دست آورده است.



ماکت سیستم اعلام موقعیت زمانی و مکانی اتوبوس

در این طرح، زمانهای اوج تردد مسافر در سطح شهر به سه بخش ۸ تا ۶، ۱۱/۳۰ تا ۱۳/۳۰ و ۱۶ الی ۱۸ تقسیم شده است و رانندگان طبق برنامه زمان بندی شده، صرفاً در این ساعات، اتوبوسها را فعال می کنند. این طرح، موجب کاهش آلودگی ایجاد شده توسط اتوبوسها و همچنین کاهش استهلاک اتوبوسها و بهبود کار اتوبوسها گردیده است؛ علاوه بر این؛ موجهات رضایت شهروندان را نیز فراهم کرده است.

طول حرکت خودرو ثبت و ضبط می شود. دربندی زاده در پاسخ به این سؤال که در این سیستم چه مشکلی از ناوگان

به زمان رسیدن اتوبوس، برای وقت خود برنامه ریزی کنند، به این طریق، از اثباته شدن مسافر در هر ایستگاه نیز ممانعت می شود.

دربندی زاده، مدیرعامل اتوبوسرانی قزوین در حاشیه گردهمایی معاونان عصرانی در قزوین به خبرنگار ما گفت: در این سیستم، نیروی تمامی اتوبوسها فرستنده هایی نصب می شود که با ارسال امواج خاص رادیویی به گیرنده ایستگاه، اطلاعات مربوط به موقعیت مکانی اتوبوس مورد نظر، به ترتیب به ایستگاههای بعدی منتقل می شود و مسافران از زمان رسیدن اتوبوس مطلع می شوند.

وی افزود: همچنین سیستم دیگری به نام کنترل انفرماتیک اتوبوسها طراحی



محمّد میرزاده

از روستا نشینی تا شهرنشینی اقماری در تهران

مروری بر چگونگی رشد و مشکلات شهرهای اقماری در گفتگو با شهردار محمدشهر

علی کلانتری

رشد روزافزون شهر و شهرنشینی و انزایش هزینه زندگی در شهرهایی که به نوعی مرکز فعالیتهای اقتصادی، آموزشی، بهداشتی و صنعتی هستند از یک طرف و فقدان توانایی لازم برای پاسخ به نیازهای ساکنان در چنین شهرهایی همچون ناکارایی سیستمهای حمل و نقل، آلودگی محیطزیست، رشد قیمت مسکن و اجاره بها و... از طرف دیگر، موجبات سرریز شدن جمعیت عمدتاً کم درآمد را به حاشیه شهرهای بزرگ فراهم کرده است.

این جابه جایی جمعیت، علاوه بر ایجاد مشکلات در زمینه های خدمات شهری، مشکلاتی را نیز در ارتباط با یافت اجتماعی و فرهنگی و عدم تعلق سرزمینی در ساکنان شهرهای اقماری به وجود می آورد؛ بنابراین از آنجا که با رشد مهاجرت و جایگزینی صنعت به جای کشاورزی، هر روزه شاهد رشد و گسترش چنین شهرهایی هستیم، گفتگویی با محسن مرادی، شهردار محمدشهر - یکی از شهرهای حاشیه ای کرج بزرگ - انجام داده ایم.

مرادی پیش از این در پستهای معاونت برنامه ریزی و خدمات شهری کرج، فعالیت داشته است. او در این گفتگو به عنوان شهردار یکی از این شهرها، تحلیل در خوری در حوزه مدیریت شهرهای اقماری ارائه می کند. مرادی معتقد است که شهرهای اقماری به عنوان سوپاپ اطمینانی در کنار کلانشهرها عمل می کنند و مانع انفجار معضلات چنین شهرهایی می گردند؛ ضمن اینکه خود این شهرها نیز در معرض انواع بیماریهایی هستند که در صورت عدم مواجهه و توجه، گرفتار میرایی خزانده خواهند شد.

در این گفتگو، علاوه بر برخی معضلات مبتلا به شهرهای اقماری، مطالبی نیز در زمینه باید و نبایدهای مدیریت شهری می خواند. «شهرداریها» از طرح نظرات دیگر شهرداران شهرهای کوچک و اقماری استقبال می کند.

● چشم انداز مدیریت شهری، بویژه در شهرهای کوچکی مانند محمدشهر چگونه است؟

بسیار عقیده من، کار مدیریت شهری، کاری چندوجهی است و برخلاف سایر امور مدیریتی که ممکن است یک بُعد کاری مشخص و تعریف شده ای داشته باشد، در کار شهرداری دامنه فعالیتها وسیع و گسترده است و تعداد وظایف زیاد است. علاوه بر این، بعضی از این وظایف تانوشته و تعریف نشده است؛ یعنی شاید ۵۰ یا ۶۰ درصد از وظایف ما در هیچ جایی نوشته نشده باشد، ولی به عنوان یک وظیفه تلقی گردیده است. از یک طرف، شهرداران وظیفه تأمین و ایجاد دارند؛ یعنی راه می سازند، ساختمان، ابنیه، شبکه معابر، پارک و تأسیسات شهری بنا می کنند و از طرف دیگر، وظیفه بهره برداری و تمین رفتار نیز به عهده شهرداران است و حتی این بخش، مهمترین کار شهرداری است؛ یعنی بعد از اینکه این پارک را ساختیم، باید نحوه استفاده از آن را هم به مردم یاد بدهیم و به عبارتی دیگر، فرهنگ شهرنشینی را انتقال بدهیم. این کار بویژه در شهرهای کوچکی که قدمت شهری چندانی ندارند، بسیار دشوار است. بخش فرهنگی کار شهرداری و به عبارتی دیگر، گسترش فرهنگ شهری و آماده کردن و آشنا نمودن آنان نسبت به وظایفی که در مقابل نظام شهری دارند، دشوارتر از بخش اجرایی آن است. در اینجا است که بحث تأخیر فرهنگی که متأسفانه در بسیاری از شهرهای ما وجود دارد مصداق پیدا می کند. همچنین به دلیل اینکه ساختار اداری شهرهای کوچک به تناسب، کوچکتر هم هست و عمدتاً تعریف نشده است، می بینیم که کار شهرداری، چند

منظوره می شود؛ یعنی توزیع و تفکیک منطقی کار در سیستم اجرایی مدیریت شهری نمی تواند وجود داشته باشد. شهردار باید خودش را برای همه کارهایی که در شهر وجود دارد، تقسیم نماید؛ او نمی تواند اختیارش را توزیع کند؛ زیرا سطوح پایین تر، با او فاصله زیادی دارند و از نظر سازمانی یک حفره ایجاد می شود. همچنین یکی دیگر از مشکلاتی که در شهرهای کوچک مضاعف است، این است که میزان مطالبات و توقعات مردم در این شهرها بالاست و خدمات بیشتری را طلب می کنند. البته این امر، بحث جامعه شناسانه ای دارد که به موقع خودش به آن خواهیم پرداخت. از سوی دیگر، توسعه ناموزون به صورت ایمنی در اکثر شهرهای ما در حال گسترش است. متأسفانه می بینیم که این توسعه، دارد اتفاق می افتد؛ جمعیت می آید و اقتصاد شهرها در حال تحول است. اما ابزار کافی برای هدایت و کنترل ندارند. بنابراین، نتیجه گیری می کنیم که مدیران شهری باید مؤلفه ها و ویژگیهای خودشان را داشته باشند؛ اینکه باید نوآور، خلاق و مبتکر، ریسک پذیر و جسور باشند؛ همچنین بتوانند خصلت مشارکتجویی و مشارکت پذیری را در نظام اجرایی خودشان به وجود آورند. بنابراین، مدیریت شهری باید قدرت و تسلط مداخله را در دستگاهها، خدمات نهادها و سازمانهای دیگر داشته باشد. متأسفانه الان این کاستی وجود دارد و ما می بینیم که دستگاههای حفر و خدمات رسان مثل آب، برق و گاز نااهمکنی های عمیقی با مدیریت شهری دارند. شهردار، متافع همه شهر را می بیند و دستگاه حفر، فقط وظیفه خاص خودش را می بیند. شهردار، زمان و فرصتهای از دست رفته شهر و زمان و



پسارگ محمد شهر که برای جلوگیری از ایجاد گردوغبار بر روی تپه‌های خاکی ایجاد شده است

شهرها به این مراکز مهم جمعیتی و خدماتی را انتخاب می‌کنند. اولین مشکل شهرهای کوچک هم از همینجا شروع می‌شود که مهاجرانی بی‌کسب وارد شهرهای بی‌کسبتری می‌شوند. این افراد خدمات شهری می‌خواهند. آنان ابتدا می‌روند در حاشیه شهرها و به صورت طبیعی یک توسعه ناموزون و نابهنجاری را در شهرها به وجود می‌آورند و شهرداریها مجبور می‌شوند راه ارتباطی برقرار کنند و این دالاهای شهرها وصل می‌شوند و اینجا است که ناگهان می‌بینیم شهرها بجان بی‌روک و بی‌فاصله بزرگ شده‌اند. کسی که به شهر می‌آید امکانات لازم را هم می‌خواهد؛ یعنی خدمات شهری را از مدیریت شهری مطالبه می‌کند ولی قادر به پرداخت هزینه‌های خدمات شهری نیست و قطعه نالایی این قبیل مهاجران با نظام اجرایی مدیریت شهری، از همینجا شروع می‌شود. شهرداری خدمات می‌دهد و در مقابل، عوارض می‌خواهد تا بتواند شهر را اداره کند، اما مهاجر مورد بحث خدمات می‌خواهد ولی عوارض پرداخت نمی‌کند چون توان پرداخت ندارد. علاوه بر این، مهاجر به شهری که اکنون در آن زندگی می‌کند، اصلاً تعلق خاطر ندارد. او همه چیز خود را در شهر و یا روستایی که بوده می‌بیند چرا که هویت او در آنجا است. بنابراین اگر کوچکترین درآمدی هم داشته باشد واقف زادگاه خودش می‌کند و در این شهر هیچ گونه هزینه‌ای نمی‌کند و مشارکتی ندارد. از این گذشته، همیشه یکطرفه مالک است. این نکته مهمی است که او حتی برای حسینیه محله و روستای خودش هزینه می‌کند. نه حسینیه و مسجد شهری که اکنون در آن ساکن

سال ۱۳۵۴ سهم کارکنان کارگاههای بخش صنعت در استان تهران از ۴۴ درصد به ۵۴ درصد افزایش پیدا می‌کند. اما بعد از پیروزی انقلاب، سیاستگذارها و سمت‌گیری برنامه‌های توسعه، عدم تمرکز و توزیع منطقه‌ای خدمات بوده است. به طوری که نرخ رشد جمعیت در تهران بین سالهای ۵۵-۱۳۳۵، ۵/۲ بوده است، اما در سالهای ۶۵-۱۳۵۵ به ۲/۹ کاهش می‌یابد. این کاهش و این نرخ قابل توجه و خوب است. عمده‌ترین دلایل این کاهش به اعتقاد من این بوده که هزینه‌های بهره‌برداری در استان تهران بالا می‌رود و از سوی دیگر، نرخ بهره‌وری پایین می‌آید، سرمایه‌گذار وقتی می‌بیند هزینه بیشتری برای سرمایه‌گذاری می‌کند و سود کمتری عایدش می‌شود، طبعاً خارج می‌شود و می‌آید به اولین نقطه خارج از تهران که زمین و نیروی کار ارزان در اختیارش است. در محل جدید، حمل و نقل مشکل ندارد و به این شکل، هدایت می‌شود به شهرهای حاشیه‌ای. این گونه است که به تدریج زمینه تأسیس و رشد شهرهای اقماری فراهم می‌شود.

● بافت جمعیتی و فرهنگی شهروندان در اینگونه از شهرها به چه شکلی است؟

ن از آنجا که ما در روستاهایمان برنامه نداشته و ندارند، روستاییان غارم شهرها می‌شوند و باری اضافه بردوش شهرها به حساب می‌آیند. مهاجرانی که فقط برای تأمین سرانه، وارد یک شهری می‌شوند و در جستجوی کارند. آنان به دلیل هزینه بالای زندگی، در شهری مثل کلانشهر تهران یا کلانشهر کرج زندگی نمی‌کنند، بلکه می‌روند و نزدیکترین

خسارت‌هایی را که از بابت این گذشت زمان به تک تک شهروندان وارد می‌شود می‌بینند. اما دستگاه حفر می‌گوید من چاره‌ای ندارم و باید یک ماه این حفاری طول بکشد. به هر تقدیر در کشور ما این معضلات باید آرام آرام و به تدریج برطرف شود و نظامی با وحدت رویه لازم و زبانی مشترک از نظر اجرایی در شهرها حاکم شود که هم مدیران شهری بتوانند وظایف قانونی خودشان را اجرا کنند و هم مردم رضایت کافی داشته باشند.

● به نظر شما شهرهای اقماری در حاشیه کلانشهر تهران چگونه به وجود آمده و گسترش یافته‌اند؟
بخش عمده‌ای از تأسیس این شهرها بر می‌گردد به قبل از انقلاب؛ یعنی در سالهای پایانی برنامه چهارم قبل از انقلاب. نتیجه اجرای سیاست نظام قبلی در سالهای پیش از انقلاب این شده که تمرکز شدید ایجاد شود و می‌دانیم که قبل از انقلاب به کلانشهر تهران بها و خدمات زیادی داده می‌شد. در سالهای پس از انقلاب برنامه چهارم قبل از انقلاب، ۲۴ درصد از کل کارکنان کارگاههای بزرگ صنعتی، در استان تهران شاغل بودند. این رقم بالایی است؛ یعنی نشان می‌دهد که تمرکز شدیدی در بخش صنعت در کلانشهر تهران وجود داشته است. در آن موقع براساس آمارهای موجود در سال ۱۳۵۰ نرخ بهره‌وری در استان تهران ۵۹۲ هزار ریال بوده که نسبتاً نرخ بالایی است. البته قبل از استان تهران، استان فارس است. آن هم به دلیل استقرار صنایع شیمیایی در این استان که پس از تهران، استانهای دیگر، فاصله زیادی نسبت به آن داشتند. این روند از سال ۱۳۵۰ ادامه می‌یابد و در



کشت بکنیم؛ چرا که اینها چیزهایی است که در خانج کشور بازار خوبی دارد همچنین می‌توان در این شهر در بخش گیاهان پزشکی و تولید داروهای گیاهی فعالیت کرد.

● شما به عنوان شهری کوچک در کنار کلانشهری مثل کرج با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

کلانشهر بزرگی مانند کرج به نوعی مانند بختک بر روی شهرهای کوچک اطراف افتاده است؛ هم در بخش حمل‌ونقل و هم در بخش جذب سرمایه‌ها. هر چه سرمایه وارد کرج می‌شود همانجا رسوب می‌کند و چیزی به شهرهای اطراف نمی‌رسد ولی در عوض، شهرهای کوچک برای شهرهای بزرگ مانند سوپاپ عمل می‌کنند. کرج می‌تواند موتور توسعه باشد برای محمدشهر، کمال شهر، مشکین‌دشت و ساهدشت؛ از بخش حمل‌ونقل گرفته تا بخشهای دیگر. نزدیک به ۸۷ درصد از سفرها به مقصد کرج با اتوبوس‌های بهداشتی، درمانی، آموزشی، خدماتی و بازرگانی صورت می‌گیرد؛ یعنی ۸۷ درصد از ساکنان ما می‌روند پولشان را در کرج خرج می‌کنند و این خیلی مهم است. خرید ساکنان ما از کرج است، دارویشان را از کرج تهیه می‌کنند، همچنین از بیمارستان، دانشگاه و دبیرستان کرج استفاده می‌کنند و این یعنی رسوب سرمایه، علاوه بر این، تعداد زیادی از شاغلان در کرج نیز همه امکاناتشان را از همان کرج تهیه می‌کنند و فقط برای خواب و استراحت به محمد شهر، کمال شهر و مشکین‌دشت می‌آیند. این درست مانند همان نقشی که کرج نسبت به تهران دارد؛ یعنی بخش عمده‌ای

زیادی از این اراضی از بین رفته و ساخت و سازهای غیرمجاز و غیرقانونی به وجود آمده است، به حدی که در حال حاضر، ساماندهی آن بسیار مشکل است. یکی از راهکارهای بسیار عملی که به عقیده من در محمدشهر، شدن و قابل اجراست این است که مبادی بخش صنایع مرتبط با بخش کشاورزی مثل بخش شترتیک میوه و سبزی که بازار بسیار خوبی دارد فعالیت داشته باشیم. در این ارتباط پتانسیلهای بسیار خوبی در منطقه محمدشهر وجود دارد که یکی از آنها وجود فرودگاه پیام است. این فرودگاه به عنوان یکی از مراکز انحصاری خروج یا واردات کالا به صورت هوایی در فاصله ۲ تا ۳ کیلومتری محدوده محمدشهر فعال است که می‌تواند یک مرکزیتی برای صنوبر میوه و تره‌بار از این منطقه به وجود بیاوریم. علاوه بر این، زیرساختهای دیگری نیز مثل راه فرام است؛ اتوبان تهران - کرج، اتوبان کرج - زنجان، جاده چالوس و راههای منتهی به غرب کشور. اینها همه پتانسیلهایی است که این منطقه را از توان ویژه‌ای برخوردار می‌کند تا بتواند در بخش کشاورزی فعالیت خوبی داشته باشد. بنابراین نتیجه می‌گیریم که به عکس دیدگاهی که در بین خیلی از همکاران ما وجود دارد مبنی بر اینکه وقتی شهر می‌آید کشاورزی از بین می‌رود، من می‌گویم نه، اگر برنامه‌ریزی و حمایت باشند شهر می‌تواند در کنار کشاورزی، شهری پیشرفته و منطقی نیز باشد. ما دیگر انتظار نداریم که روی زمین ۲ هزار متری، گندم و جو کاشته شود، ولی می‌توانیم بگوییم که باید در همین زمین محصولاتی را مثل کاهو، تره‌فرنگی و کلم

است. بنابراین لازم است راهکارهایی را اتخاذ کنیم تا میزان علاقمندی این قبیل افراد را به شهر افزایش دهیم؛ زیرا در این صورت است که مشارکتها افزایش می‌یابد.

● با توجه به توصیفی که از شهرهای اقماری ارائه دادید، چگونه می‌توان به تپه این شهرها افزود و به ساماندهی آنها پرداخت؟

بسیاری از شهرهای اقماری بدون برنامه و ابزار لازم برای هدایت و کنترل به وجود آمده‌اند و خیلی از این شهرها اصلاً هویت و کارکرد مشخصی ندارند. حتی اگر همین کلانشهرهای بزرگ خودمان را هم بررسی کنیم می‌بینیم که واقعاً نقش و کارکرد مشخصی نمی‌توانیم برای آن تعریف کنیم. اما به هر حال به لحاظ قواعد شهرسازی و الگوهای توسعه، ما باید اول نقش و هویتها را تعریف کنیم و بعد شهرها را براساس آن ایجاد نماییم. در استان تهران هیچ کدام از شهرهای فعلی، هویت و کارکرد مشخصی ندارند؛ نه هویت نظامی دارند نه هویت فرهنگی و صنعتی و نه کشاورزی و حتی هویت خوابگاهی. به اعتقاد من حتی اگر در بخش کارکرد خوابگاهی شهرهای اقماری کار کنیم و این نقش را تقویت نماییم، باز خودش یک هویت است، اما همین هم به انجام نرسیده است. اگر بتوانیم همین شهرهایی را که اقتصاد بر ماسه دارند احیا و خودکفا کنیم نتایج مثبتی خواهد داشت. به عنوان نمونه همین محمدشهر در موقعیتی از شهرستان کرج قرار گرفته که زمانی بهترین اراضی کشاورزی را داشته است، اما به دلیل فقدان ابزار کنترل و هدایت لازم، بخشهای



دارند و حق نظارت بر آنها از شهرداری سلب شده است. اگر توجه این امر، این است که باغ یا زمین مورد نظر که الان به صورت متروک در آمده به محلی مسکونی تبدیل خواهد شد و از بین خواهد رفت، باید گفت که خوشبختانه قوانین اینقدر محکم و ضابطه‌ها اینقدر جدی است که شهردار هیچ اختیاری در مورد اینکه باغی تفکیک شود و یا از بین برود ندارد. بر اساس همین قوانین موجود، شوراهای شهرها اولین کنترل کننده هستند و استاندارها، کنترل کننده بعدی. خود شهرداران هم تمایل به این دارند که فضاهای سبز، باغها و اراضی کشاورزی در شهرها نشان نه تنها مزاحم نیستند بلکه منشأ خیر و برکت نیز هستند؛ حداقل اعتقاد من در مورد شهر خودم، همین است و این کار را هم کرده‌ایم؛ یعنی فضاهای سبز و مفید را حفظ کرده‌ایم و سعی ما بر این بوده که زمینهای زراعی را هدایت و کنترل کنیم و این می‌تواند برای ما در مسائل اقتصادی، تأثیر گذار باشد. البته شهرداری در تلاش است برای معائنات از استفاده نامطلوبه‌ای از زمینهای مورد اشاره شما، آنها را محصور نماید.

● می‌گویند که شهرداری تا پیش از ابلاغ طرح هادی به دو روستای مجاور خود نیز خدمات می‌داده است. علت این امر چه بوده و آیا پس از این هم، ارائه خدمات به آن روستاها ادامه خواهد یافت؟

○ معمولاً مکانیزمی اقتصادی بین روستاهای نزدیک به شهرها و تأثیر متقابلی بین شهرها و روستاهای نزدیک به هم وجود دارد و این یک واقعیت اقتصادی است که نمی‌توانیم از آن چشم‌پوشی کنیم. در نزدیکی هر شهری اگر روستایی قرار گرفته، زندگی روستایی کاملاً تحت تأثیر منظرها و جلوه‌های شهری قرار می‌گیرد. بنابراین، اولین خواسته روستاییان این است که تابعیت داشته باشند و به این شهرها ملحق شوند. اکثر قریب به اتفاق روستاها، برای شهرداریها، مراکزی درآمدی تلقی نمی‌شوند؛ یعنی شهرداران و شهرداریها به دنبال این نیستند که این روستا را جزء محدوده‌شان محسوب کنند؛ اگر هم تمایل دارند به این دلیل است که میزان مهاجرت را به داخل محدوده شهری خود کنترل نمایند. در این زمینه تا همین چند هفته پیش، دو روستا در حریم محدوده حفاظتی محمدشهر در اختیار شهرداری

از شاغلان سرمایه گذار و پول خرج کن که در تهران شاغل هستند و همه امکاناتشان در تهران است، شب می‌آیند و در کرج استراحت می‌کنند. کرج باز این افراد را تحمل می‌کند و ملهم باز کرج را! استان تهران زیر بار شدید جمعیتی در حال خفه شدن است؛ چون امکاناتش را ندارد. کرج، جمعیت سرریز خود را به شهرهای اطراف می‌فرستد، اما امکاناتی به آنان نمی‌دهد. در واقع، ما اکنون به شهروندانمان سوسیس می‌دهیم تا یولشان را در کرج خرج کنند و این معامله‌ای غیرعادلانه است!

● در باز دیدی از شهر، مشاهده کردیم که برخی زمینها به صورت متروک در آمده و محل جمع زباله شده‌اند. چرا شهرداری برای این زمینها برنامه‌ریزی نمی‌کند؟

○ برای پاسخ به این سؤال باید مقدمه‌ای درباره طرحهای هادی بیان کنم. یک اتفاق کلی در استان تهران افتاده که بسیاری از طرحهای هادی، نابوی از همین اتفاق است؛ یعنی از یک بُعد این طرحها بر اساس وضع موجود و واقعتهایی که در شهرها وجود دارد تهیه شده و از بُعد دیگر، این طرحها جوابگوی نیازها و مطالبات مردم نیست. در واقع ما وظیفه داریم برای دردهای کهنه شهری، در مانهای جدید بنویسیم؛ نسخه‌های قدیمی کارساز نبوده که توانسته است نتیجه بدهد. محمدشهر نیز مدت ۵ سال فاقد طرح هادی شهری بوده؛ یعنی با یک طرح هادی روستایی بسیار ناکارا اداره شده است و خیلی از اتفاقات، خارج از حیطه کنترل و آگاهی مدیریت شهری در زمانی که طرح هادی روستایی وجود داشت، رخ داده است و این همین طرحی هم که الان آمده، توانایی لازم را برای پاسخگویی به نیازهای امروز شهروندان ندارد. دلیل عمده این امر، عدم آگاهی اکثر طراحان طرحهای هادی است؛ چرا که جلسات، عمومی است و تصمیم‌گیرها به عینده کسانی است که عمدتاً با مدیریت شهری، ناآشنا و غریبه هستند و همین امر، یکی از معضلات اساسی تصویب طرحهای هادی در کشور است که باید مورد توجه جدی قرار گیرد. همان گونه که اشاره کردید در بلوار اصلی محمدشهر بسیاری از خاکهای کاربری تشخیص داده شدند و از محدوده خارج گردیدند که درست در محاسبات یا آکس جاده اصلی قرار

بود و شهرداری به آنها خدمات می‌داد اما بر اساس طرح هادی موجود، روستایی که در جوار شهر قرار گرفته با یک فاصله شاید کمتر از ۲۰۰ متر از محدوده محمدشهر خارج شد و در حریم شهر کرج قرار گرفته؛ یعنی با یک فاصله حداقل ۳ یا ۵ کیلومتری با کرج! اکنون این سؤال مطرح است که آیا خدمات رسانی برای من راحت‌تر است یا برای شهرداری کرج. بیکریهای زیادی کردیم که این روستاها با وضع موجودشان و بافت موجود به صورت محدوده منفصل تلقی شوند و در اختیار این شهر قرار بگیرند تا ما بتوانیم به آنها خدمات ارائه دهیم، اما متأسفانه موافقت نشد و ولی ما همچنان به اینها خدمات می‌دهیم.

● چنانچه این روستاها در اختیار شما می‌بود، چه اتفاقی می‌افتاد و برنامه شما برای آنها چه بود؟

○ خوشبختانه از آنجا که تغییرات ناخوشایند زیادی در این روستاها به وجود نیامده است، بافت روستایی، از جمله باغها



محمد شهر - روستای علی آباد کوه که با اضافه ۲۰ متر از مطو به شهر خارج شده است

کلانشهری که ۴۰ برابر محمدشهر درآمد دارد از جهت مسائل مالی و عوارض مشکلی ندارد؟

○ به اعتقاد من این کلانشهرها می‌توانند شهرهای اقماری خود را توسعه بدهند، همان طور که شهر تهران توانست شهر زنجان را از نظر اقتصادی، توسعه بدهد و این اتفاق، یک دالان اقتصادی بین تهران و زنجان برقرار کرده است. همین منطقه عمومی که در حاشیه آتوبان تهران به زنجان می‌بینیم، یک کریدور اقتصادی است. اگر دقت کرده باشید، مراکز مهم اقتصادی در همین دالان قرار گرفته‌اند. برنامه‌ریزان مجموعه شهری تهران و برنامه‌ریزان مجموعه شهری استان زنجان این کار را انجام دادند و این نمونه عینی چیزی است که در وضع موجود می‌توان مشاهده کرد. اکنون سؤال این است که چگونه می‌توان مسائل اقتصادی مهمی مثل کرج، نتواند این دالانهای کوچک اقتصادی را بین شهرهای اطراف خود برقرار کند، در حالی که راهکارهایش هم وجود دارد. یکی از این راهکارها این است که شهر کرج، توسعه حمل و نقل خود را به سمت این شهرها بکشد و بسیار هم ارزان قیمت است؛ کاری که شرکت اتوبوسرانی حمل و نقل تهران و حومه انجام داد، ما در این زمینه پیش‌بینی کرده‌ایم که با ایجاد یک ایستگاه مترو در ورودی شهرمان، مسافران را مستقیماً از این کریدور خارج کنیم به سمت تهران تا وارد شهر کرج نشوند. ببینید این چقدر به نفع کوچ است. اگر شهر کرج بیاورد این گونه سرویسهای حمل و نقلی را به خوبی فعال بکند به عنوان یکی از راههای ارتباطی خوب مثل اتوبان یا مثل رینگ جنوبی شهر کرج، در این صورت خواهد توانست بار بسیار زیادی از مسافران را که بدون دلیل وارد کرج می‌شوند به شهرهای حاشیهای هدایت کند. این امر باعث می‌شود هزینه‌های شهر کرج پایین بیاید و اینها دلایلی است که می‌گویم کلانشهری مثل کرج می‌تواند تأثیرات عمیق اقتصادی بر روی شهرهای دیگر داشته باشد. همچنین در بخش دانشگاهها و مراکز آموزش عالی نیز کرج می‌تواند سرویس‌دهی کند. دلیل اینکه در شهرهای جدیدی که ایجاد کرده‌ایم ناموفق بوده‌ایم این است که ما مسکن

خوب، شهرسازی زیبا و مدرن فراهم کرده‌ایم، اما خدمات ارائه نکرده‌ایم یا حمل و نقل مناسب و ارزان نداریم. اینها را اگر کلانشهری مثل کرج بیاورد حتی سوسید بدهد و بگوید من برای اینکه بخشی از مشکلات جمعیتی و آلودگیهای درون شهری خود را حل کنم، سوسید می‌دهم به این شهرها تا مردم این شهرها نیایند به شهر کرج؛ این امر می‌تواند نقش توسعه‌ای داشته باشد. در این صورت، هم مشکلات خودش را حل کرده و هم مشکلات این شهرها را. این گونه امور، راهکارهای اجرایی دارد و هیچ مشکلی هم به لحاظ قانونی ندارد.

● به عنوان سؤال آخر، همان گونه که می‌دانید عمدتاً شهرهای بزرگ با مشکلی به نام تهدید حریمهایشان روبه‌رو هستند، آیا شهرهای کوچک نیز با این مشکل درگیرند؟

○ هر شهری برای توسعه آینده خود نیاز به حریم دارد، اما شهرهای بزرگتر نباید به دلیل رشد و توسعه خودشان، حریم شهرهای کوچکتر را تهدید کنند. ممکن است این گونه به نظر برسد که تصویب حریم برای شهرهای اقماری کرج، در توسعه شهر کرج تأثیرات منفی برجای می‌گذارد، اما به اعتقاد من این اصلاً منطقی نیست. این موضوع، نه تنها تأثیرات منفی ندارد بلکه تأثیرات مثبت نیز دارد. برای اینکه بعد از تصویب حریم این شهرها، در آنها مسئولیتی برای نظارت بر زمینهای اطراف خود ندارند. بنابراین بهترین کار این است که این حریمها در اختیار مدیران محلی قرار گیرد و اینها با دقت و دلسوزی بیشتری، از حریمها پاسداری کنند. موضوع دیگر اینکه حریم برای کسب درآمد نیست بلکه برای توسعه است و شهرداران باید به شدت دقت کنند که آنجا را به عنوان یک منبع درآمدی نبینند. جمعیت شهر به این فضاها نیاز دارد و ما نباید اجازه بدهیم که با استقرار مشاغل مزاحم و گاه ضایع کوچک، آینده شهرها و نسل آینده در مخاطره قرار گیرد.

● از اینکه وقتتان را در اختیار ما گذاشتید، متشکرم.

با تشکر از آقای حیدر حسینی
به خاطر عکس بارک محمد شهر

و اراضی حاصلخیز خود را حفظ کرده‌اند. به عقیده ما با همین ساختار می‌شود پتانسیلهای درآمدی برای این روستاها تعریف کرد و توان اقتصادی این روستاها را بالا برد، بویژه در روستای «علی آباد کوه» به دلیل موقعیت سوق الجیشی و قرار گرفتن این روستا بر روی یکی از تنه‌های مشرف به دشت حاصلخیز محمدشهر، همچنین وجود زمینهای بسیار خوب و آب فراوان که می‌توان به عنوان یکی از مناطق بسیار خوش آب و هوا یا فراهم کردن امکانات تفریحی، در اینجا جذب توریست نیز کرد. این طرحی بود که ما داشتیم و روی آن کار کرده بودیم و راه ارتباطی بسیار خوبی نیز برای این روستا در نظر گرفته‌ایم که هم اکنون در حال اجرای آن هستیم و به زودی تکمیل خواهد شد. با وجود این راه ارتباطی، این روستا از حالت بن‌بست خارج می‌شود و از طریق یک بلوار ۲۵ متری به کرج و محمدشهر وصل می‌شود.

● شما با کرج به عنوان



استانها و شوراهای اسلامی شهرهای هر استان و اطلاعاتی در مورد حوزه فعالیتهای معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور.

شاید ذکر است که شهرداری کلان و اصفهان، سازمان خدمات رایانه‌ای شهرداری اهواز، سازمانهای همیاری استانهای یزد و گیلان و شورای اسلامی مشاوران کاربران فعال شبکه اطلاع‌رسانی هستند.

همچنین طبق گزارشهای رسیده، ۴۰ تا ۵۰ درصد از کاربران شهرداریها از اطلاع‌رسانی دیر هنگام استانها در مورد شبکه اطلاع‌رسانی ناراضی اند، اما با وجود این، درخواستهایی که از طرف استانداریها، شهرداریها و شوراهای دفتر برنامه‌ریزی عمرانی در مورد اشتراک شبکه می‌رسد در حال افزایش است.

از دیگر خدماتی که شبکه اطلاع‌رسانی به کاربران ارائه می‌دهد، بست الکترونیکی و تله کنفرانس است که در مورد اخیر به طور همزمان ۱۴ نفر می‌توانند با هم تله کنفرانس داشته باشند. علاقمندان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر در این زمینه با شماره ۰۲۱-۸۹۵-۴۵۹ تماس بگیرند.

اطلاعاتی که هم اکنون بر روی شبکه اطلاع‌رسانی شوراها و شهرداریها قابل استفاده است عبارتند از: آخرین بخشنامه‌ها و نامه‌های حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و دفاتر وابسته که جنبه عمومی دارند، گزیده‌های از اخبار و مقالات شماره‌های ۱ الی ۱۹ ماهنامه شهرداریها، آموزش زبان آلمانی، مقالات آموزشی دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی، جلسات آموزشی دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شوراهای ترافیک، صفحه

واحد خدمات رایانه‌ای معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با هدف ایجاد ارتباط مناسب بین معاونت عمرانی استانها، شهرداریها، شوراهای اسلامی شهر و روستا و وزارت کشور، شبکه اطلاع‌رسانی شوراها و شهرداریها را تأسیس نموده است. این شبکه در حال حاضر با داشتن ۲۱۴ نفر کاربر از مراکز یاد شده، یکی از شبکه‌های مهم اطلاع‌رسانی در کشور به شمار می‌رود.

برقراری تله کنفرانس با استفاده از شبکه اطلاع‌رسانی معاونت عمرانی

عمدتاً سرویس و نگهداری اتوبوس و تعویض روغن را انجام می‌دهد و تعمیرگاه تزییناتی که امور صافکاری، تودوزی و نقاشی اتوبوسها را به انجام می‌رساند. مدیرعامل اتوبوسرانی تبریز، غیراستاندارد بودن پایانه‌ها، نایافت تراقیکی شهر و کمبود قطعات و از علل اصلی عدم انضمام اتوبوس در ناوگان تبریز برمی‌شمارد و استقرار سیستم پارکداری را با هدف ایجاد کنترل تعمیرات اتوبوسها و بهبود خدمات ارائه شده مقدر ارزیابی می‌کند.

اتوبوسهای «ایکاروس» و «بنز» به لحاظ نیروی متخصص و برخی قطعات مشترک، هزینه‌های پارادی را تحمیل می‌کرد، این تعمیرگاهها متمرکز شده‌اند و تعداد دوابیر آن از ۲۷ واحد به ۶ واحد کاهش یافته که نتایج مطلوبی نیز به همراه داشته است. همچنین اتوبوسرانی تبریز در جهت اصلاح ساختار فنی خود، تعمیرگاهها را به سه بخش زیر تقسیم نموده است: تعمیرگاه اتوبوس که تعمیرات اساسی را به عهده دارد، تعمیرگاه سرویس فنی که

اتوبوسرانی تبریز و حومه با انجام اصلاحاتی در ساختار حوزه فنی خود موجب افزایش بازدهی در ناوگان اتوبوسرانی تبریز شده است. به گزارش روابط عمومی اتوبوسرانی تبریز و حومه با انجام اصلاحاتی در ساختار عملکرد معاونت فنی اتوبوسرانی تبریز، کیفیت ناوگان این اتوبوسرانی افزایش یافته است. به گفته معاون فنی اتوبوسرانی تبریز از آنجا که تکنیک تعمیرگاههای

انجام اصلاحات در ساختار فنی اتوبوسرانی تبریز

قزوینی ها کتابخانه انجمنی افتتاح کردند

شهرداری قزوین، اولین کتابخانه انجمنی را در این شهر راه اندازی کرد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری قزوین، این کتابخانه سیار به منظور ارتقای سطح فکری کودکان و نوجوانان بویژه در مناطق محروم شهر راه اندازی شده است. با اجرای این طرح، در طول ایام سال و با گردش در بین محلات مختلف شهر، نیاز کودکان و نوجوانان قزوینی از حیث مطالعه کتب گوناگون برطرف می شود. شایان ذکر است که استاندار و شهردار قزوین در مراسم افتتاح این کتابخانه بر توسعه این گونه حرکات در شهر تأکید نمودند.



بازدید رئیس جمهور و وزیر ارشد از شرق مانتبه شیرداریا

غرفه ماهنامه شهرداری بها و فصلنامه مدیریت شهری بازدید کردند.

مسجد جامعی در این بازدید ضمن ابراز خرسندی از گسترش فعالیت نشریات تخصصی در عرصه مطبوعات کشور از فصلنامه مدیریت شهری به عنوان یکی از نشریات موفق تخصصی در زمینه مدیریت و برنامه ریزی شهری یاد کرد و از دست اندرکاران آن تقدیر نمود.

شایان ذکر است در این بازدید شماره هایی از فصلنامه مدیریت شهری به رئیس جمهوری اهدا شد.



و ارشاد اسلامی، در جریان برگزاری جشنواره مطبوعات از



سید محمد خاتمی، رئیس جمهور و احمد مسجد جامعی، وزیر فرهنگ

روبه دو نهادک شاره عرصه مطبوعات تخصصی

شایان ذکر است که این نشریه به همت دانشجویان دوره کارشناسی شهرسازی دانشکده هنرهای زیبا تهیه می شود. «شهرداریا» حضور این نشریه را در عرصه مطبوعات تخصصی تبریک می گوید و برای تهیه کنندگان آن آرزوی موفقیت می کند.

دو ماهانه «شهر» نشریه علمی، پژوهشی دانشجویان شهرسازی دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران، قدم به عرصه مطبوعات تخصصی شهرسازی گذاشت. در اولین شماره این نشریه، این مطالب به چشم می خورد: اخبار شهرسازی، شهرسازی چیست؟ شهر ساز کیست؟ شوراها و مشارکت شهروندان، چهار یادداشت از میدان نقش جهان، شهر اسلامی، تهران قبل از عهد ناصری و...



مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور

شمس الدین عیدسای

اساس می‌توان گفت که شناسنامه ساختمان اعم از پروانه ساختمان است و سند اخیرالذکر نیز جزئی از آن محسوب می‌شود.

● ۳- منظور از تجدید بنا در ساختمان چیست و آیا تعویض

سقف یک ساختمان به منظور قابل استفاده کردن آن،

تجدید بنا محسوب می‌شود یا خیر؟

○ این سؤال به پاسخی فنی و تخصصی نیاز دارد و باید از دفتر فنی استعلام شود، اما آنچه از نظر حقوقی می‌توان گفت این است که معنای الفاظ و عبارات به کار رفته در قوانین و مقررات را باید در عرف جستجو کرد. در این مورد نیز اگر در عرف ساختمان سازی، تعویض سقف یک ساختمان به منظور قابل استفاده کردن آن، تجدید بنا محسوب می‌شود، می‌توان آن را تجدید بنا محسوب نمود و در غیر این صورت خیر.

● شهرداری محمدیه - از توابع استان قزوین - سؤال

نموده است آیا از مقرراتی نظیر ماده ۱۹۹ قانون مالیاتهای

مستقیم - با توجه به اینکه عوارض شهرداری نیز نوعی

مالیات محسوب می‌شود می‌توان برای مکلف کردن

مؤسسات تولیدی به پرداخت یک درصد عوارض فروش

نهایی استفاده کرد؟

شهر داری منطقه ۸ مشهد سوالات زیر را مطرح کرده است:

● ۱- با توجه به اینکه در تبصره ۲ ماده ۲۹ قانون نوسازی

قید شده است که مهلت اتمام ساختمان باید در پروانه قید

شود، مرجع تعیین مهلت ساختمان، همچنین پارامترهایی

که در این زمینه باید مدنظر قرار گیرد و احیاناً مرجع تصویب

کننده این مهلت چیست؟

○ نظر به اینکه مجری قانون نوسازی و عمران شهری، وزارت کشور است و با عنایت به اینکه براساس اصل ۱۲۸ قانون اساسی، هر یک از وزیران می‌توانند در حدود وظایف خود و مصوبات هیئت وزیران، ضوابط اجرایی قوانین و مقررات را وضع و ابلاغ نمایند؛ بنابراین وزیر کشور نیز می‌تواند حداکثر مهلتی را که با توجه به عوامل گوناگون برای احداث ساختمان لازم است تعیین و برای اجرا ابلاغ نماید.

بر اساس بند ۹ ماده ۷۱ قانون شوراهای، تصویب آیین نامه‌های پیشنهادی با شورای شهر است؛ بنابراین می‌توان امر شناسنامه ساختمان را حسب بند یاد شده اعمال نمود.

● ۲- در مورد پروانه و شناسنامه ساختمان، استیباط‌های

مختلفی وجود دارد، از جمله اینکه شناسنامه ساختمان به

عنوان یک سند معتبر کاری، همیشه مفتوح است، باطل

نمی‌شود و مهلت آن خاتمه نمی‌پذیرد. از سوی دیگر،

موضوع تمدید مهلت پروانه ساختمانی که در شناسنامه

ساختمان نیز دارای جایگاه است، مبین این است که پروانه،

مهلت زمانی خاصی دارد. خواهشمند است اعلام فرمایید

اعتبار شناسنامه ساختمان، مقید به قید زمانی مندرج در آن

است و یا اینکه زمان صدور پایان کار، دارای اعتبار است؟

○ در مورد شناسنامه و پروانه ساختمان، هیچ گونه

تعریفی در قوانین و مقررات مربوط به شهرداری وجود ندارد.

اما از مقرراتی که در قانون شهرداری و قانون نوسازی و

عمران شهری در مورد پروانه ساختمان وجود دارد چنین

استیباط می‌شود که پروانه ساختمان، مجوزی است که با

استناد به آن، شخص مجاز است ساختمان و تأسیساتی را در

محدوده یک شهر یا مشخصات تعیین شده در مدتی معین

احداث نماید. در مورد شناسنامه ساختمان، هیچ گونه

مقرراتی وجود ندارد، اما می‌توان گفت که شناسنامه

ساختمان، سندی است که معرف اعیانی و تأسیسات احداث

شده در عرصه‌ای معین است. این سند مبین تمامی

وضعیت‌های عارض شده بر ساختمان از ابتدای احداث تا زمان

انتهای آن است.

این سند، تمامی مشخصات ساختمان را از لحاظ مصالح

به کار رفته برای احداث، مساحت و... در بر می‌گیرد. براین

نظر به اینکه مجری قانون نوسازی و عمران

شهری، وزارت کشور است

وزیر کشور می‌تواند حداکثر مهلتی را که با

توجه به عوامل گوناگون برای احداث ساختمان

لازم است تعیین و برای اجرا ابلاغ نماید

پروانه ساختمان، مجوزی است که با استناد به

آن، شخص مجاز است ساختمان و تأسیساتی را

در محدوده یک شهر یا مشخصات تعیین شده در

مدتی معین احداث نماید

○ مقررات قانون مالیاتهای مستقیم، صرفاً در مورد

وجوهی اجرایی‌شده که مطابق قانون به عنوان مالیات

مستقیم از مؤدیان اخذ شود، بنا بر این، نظر به اینکه یک درصد

مورد نظر، تحت عنوان عوارض شهرداری اخذ می‌گردد

نمی‌توان به منظور ایجاد تکلیف برای پرداخت عوارض یک

درصد فروش نهایی، از مقررات مربوط به مالیاتهای مستقیم

استفاده نمود. در این زمینه می‌توان از مقررات آیین نامه روش

وصول عوارض شهرداری و جرائم مستتکین از پرداخت این

عوارض (مصوب سال ۱۳۱۷ کمیسیون‌های مجلس شورای

ملی) برای الزام به پرداخت عوارض شهرداری استفاده کرد.

مشاور اداری - مالی

دفتر حقوقی وزارت کشور
جمشید رضایی

مشاوره اداری - مالی این شماره ماهنامه به موضوعات متنوعی در زمینه‌های اداری - مالی از جمله اشتغال همزمان اعضای شورای شهر در شوراهای شهر و شوراهای شهرستان، تسویه حساب شهرداری با شورای شهر، آیین‌نامه معاملاتی شرکتهای تعاونی توزیع و مصرف کارکنان شهرداری، انتقال کارگران قراردادی از یک شهرداری به شهرداری دیگر و مدت خدمت اعضای هیئت رئیسه شورا پرداخته است. مطالب یاد شده به منزله دیدگاه دفتر حقوقی وزارت کشور است و مشاور اداری - مالی ماهنامه آن را تنظیم کرده است.

مالی شهرداریها رسیدگی نهایی به حساب شهرداری از طریق گزارشهای مالی و گزارش حسابرسان موضوع بند (ب) ماده ۲۸ قانون شوراهای اسلامی شهر، محفل خدمت، استعفا داده‌اند می‌توانند پس از پذیرفته شدن به عضویت شورای اسلامی شهر، همزمان با آن در شهرداری نیز اشتغال به کار داشته باشند و آیا اعضای شورای اسلامی شهر می‌توانند به استخدام شهرداری درآیند؟

در شماره ۲۴ ماهنامه در بخش مشاور اداری - مالی در پاسخ به این سؤال که آیا شاغلان در شهرداری که در اجرای بند ۳ ذیل ماده ۲۸ قانون شوراهای برای شرکت در انتخابات شورای اسلامی شهر محفل خدمت، استعفا داده‌اند می‌توانند پس از پذیرفته شدن به عضویت شورای اسلامی شهر، همزمان با آن در شهرداری نیز اشتغال به کار داشته باشند و آیا اعضای شورای اسلامی شهر می‌توانند به استخدام شهرداری درآیند؟

جوابی به چاب رسیده بود که به شرح زیر اصلاح می‌گردد:

با توجه به اینکه مطابق ماده ۷۱ قانون شوراهای اسلامی شهرداری، وظیفه نظارتی دارد نه اجرایی و این دو وظیفه قابل جمع نیستند؛ اشتغال اعضای شورا در شهرداری، موجب خلط این دو وظیفه می‌گردد و با مدلول و منطوق ماده ۷۱ مغایر است. بنابراین، اعضای شورای اسلامی شهر نمی‌توانند در شهرداری اشتغال به کار داشته باشند. بدیهی است که این ممنوعیت، شامل اشتغال به کار اعضای شورا در سایر ادارات و مؤسسات نمی‌گردد.

● ماده ۷۹ قانون شهرداری مقرر می‌دارد: «کلیه پرداختهای شهرداری در حدود بودجه مصوب با اسناد مثبت و با رعایت مقررات آیین‌نامه مالی بعمل خواهد آمد این اسناد باید به اعضای رئیس حسابداری و شهردار که ذی‌حساب خواهند بود یا قائم‌مقام آنان که مورد قبول انجمن باشند، برسد. شهردار موظف است متاهی تا پانزدهم هر ماه حساب درآمد و هزینه ماه قبل شهرداری را به انجمن شهر تسلیم کند...» شهرداری مطابق این ماده، حساب هزینه و درآمد خود را به شورای اسلامی شهر تسلیم می‌نماید و شورا آن را تأیید و تصویب می‌کند. آیا تصویب حساب یاد شده به منزله مفاصا حساب تلقی می‌گردد یا خیر؟

با توجه به اینکه اولاً مطابق قسمت دوم ماده ۷۹ قانون شهرداری، شهردار موظف است متاهی تا پانزدهم هر ماه، حساب درآمد و هزینه ماه قبل شهرداری را به انجمن شهر تسلیم نماید، ثانیاً مستند به بند (ج) ماده ۲۴ آیین‌نامه

● ماده ۷۹ قانون محاسبات عمومی کشور اشعار می‌دارد: «معاملات وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی اعم از خرید و فروش و اجاره و استجاره و پیمانکاری و اجرت کار و غیره (با استثنای مواردی که مشمول مقررات استخدامی می‌شود) باید حسب مورد از طریق مناقصه یا مزایده انجام شود مگر در موارد زیر: ۱- در مورد معاملاتی که طرف معامله وزارتخانه‌ها یا مؤسسه دولتی و یا شرکت دولتی باشند. ۲- در مورد معاملاتی که انجام آنها به تشخیص و مسؤلیت بالاترین مقام دستگاه اجرایی در مرکز و یا استان و یا مقامات مجاز از طرف آنها با نهادها و مؤسسات و شرکتهای مشروحه ذیل: الف - مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی و مؤسسات تابعه که بیش از پنجاه درصد سهام و یا سرمایه و یا مالکیت آنها متعلق به مؤسسات و نهادهای مذکور باشد. ب - شرکتهای تعاونی مصرف و توزیع کارکنان وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و شرکتهای دولتی که براساس قوانین و مقررات ناظر بر شرکتهای تعاونی تشکیل و اداره می‌شوند. ج - شرکتهای مؤسسات تعاونی تولید و توزیع که تحت نظارت مستقیم دولت تشکیل و اداره می‌گردند که مقرون به صرفه و صلاح دولت باشد...»

حال این سؤال مطرح است که آیا شرکت تعاونی

کارکنان شهرداری که قصد دارد طرف معامله مؤسسات و شرکتهای دولتی، وزارتخانه‌ها و یا شهرداریها واقع شود می‌تواند با استفاده از بند (ب) قسمت ۲ ماده ۷۹ بدون برگزاری مزایده یا مناقصه، اقدام به چنین معامله‌ای نماید یا خیر؟

(نظیر به اینکه: ۱- ماده ۷۹ قانون محاسبات عمومی، راجع است به معاملات وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و با معاملات شهرداریها که قانون حاکم بر آن، آیین‌نامه مالی شهرداریهاست، دو مقوله جداگانه است. ۲- یکی از معاملات گنجه رعایت تشریفات مزایده و مناقصه در آنها لازم نیست، مستند به بند ۲ ماده ۷۹ معاملات است که انجام آن به تشخیص و مسئولیت بالاترین مقام دستگاه اجرایی در مرکز، یا استان و یا مقامات مجاز از طرف آنها - در صورتی که مقرر به صرفه و صلاح دولت باشد - با شرکتهای تعاونی مصرف و توزیع کارکنان وزارتخانه‌ها، مؤسسات دولتی و شرکتهای دولتی که براساس قوانین و مقررات داخل بر شرکتهای تعاونی، تشکیل و اداره می‌شوند، انجام می‌شود.

ذکته قابل توجه در اینجا این است که بند یاد شده راجع است به شرکتهای تعاونی مصرف و توزیع کارکنان وزارتخانه‌ها، مؤسسات و شرکتهای دولتی که طرف معامله وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی قرار می‌گیرند و شامل شرکت تعاونی مصرف و توزیع کارکنان شهرداری نمی‌شود. بنابراین: الف - اگر شرکتهای تعاونی مصرف و مصرف کارکنان شهرداری بخواهند طرف معامله وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی واقع شوند باید حسب ماده ۷۹ قانون محاسبات عمومی کشور در مناقصه و مزایده این مراجع شرکت نمایند، در حالی که بند ۲ ماده یاد شده، شرکتهای مورد نظر را در بر نمی‌گیرد.

ب - اگر شرکت یاد شده بخواهد طرف معامله شهرداری واقع شود، مقررات مندرج در آیین‌نامه مالی شهرداریها حاکم بر آن خواهد بود. به عبارت دیگر، شرکت یاد شده باید به عنوان یک شخص در مزایده یا مناقصه شهرداری شرکت نماید، مگر اینکه ترک تشریفات مناقصه، ضروری باشد و به ترتیب مقرر در ماده ۲ آیین‌نامه مالی به تصویب برسد. ج - مستند به تبصره ۲ ماده اول لایحه قانونی راجع به منع مداخله وزرا، نمایندگان مجلس و کارمندان دولت در معاملات دولتی و کشوری (شرکتهای تعاونی و کارمندان مؤسسات یاد شده در این ماده در امور مربوط به تعاون از این قانون مستثنی هستند) می‌تواند طرف معامله با شهرداری قرار گیرند.

● یکی از کارکنان شهرداری نیک شهر: به موجب قرارداد موافقت کاری حدود ۲ سال و نیم است که بنده در

شهرداری این شهر مشغول به کار هستم. آیا با توجه به اینکه بنده غیر بومی هستم می‌توانم با این وضعیت از شهرداری انتقالی بگیرم و به موطن اصلی خود بازگردم؟

(همان طور که از معنی لغوی و حقوقی قرارداد مستفاد می‌گردد قرارداد، تنظیم کننده روابط کارگر و کارفرما (حقوق و تکالیف) در مدتی معین است و قراردادهایی که بین کارگر و کارفرما (شهرداری) منعقد می‌گردد، تنها نسبت به طرفین قرارداد الزام‌آور است. بنابراین، انتقال به شهرداری دیگر در چارچوب قرارداد منعقد میسر نیست. شما می‌توانید پس از انقضای قرارداد خود با شهرداری نیک شهر یا کسب موافقت شهرداری مورد نظر خود، قرارداد دیگری منعقد نمایید. لازم به ذکر است که در حال حاضر حتی برای انتقال کارگران رسمی نیز در هوائین و مقررات موجود، حکمی وجود ندارد.

● به موجب ماده ۱۳ آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، امور داخلی و مالی شوراهای اسلامی شهرها، اعضای هیئت رئیسه برای مدت ۲ سال انتخاب می‌شوند، اگر هر یک از اعضای هیئت رئیسه به هر دلیل از عضویت در هیئت رئیسه یا شورا کنار بروند و انتخابات جدیدی برگزار گردد، یا عضو جدید هیئت رئیسه می‌تواند برای مدت باقیمانده ۲ ساله به عضویت این هیئت در آید، یا از تاریخ انتخاب به مدت ۲ سال عضو هیئت رئیسه محسوب می‌شود؟

(با توجه به مدلول ماده ۱۳ آیین‌نامه اجرایی که مقرر می‌دارد: «... یک رئیس، یک نائب رئیس و حداقل یک متشی و یک خزانه‌دار برای مدت دو سال انتخاب و مراتب را صورت جلسه می‌نمایند انتخاب اعضاء هیئت رئیسه در صورت استعفای هر یک از آنان از سمت خود و یا خروج هر یک از اعضاء هیئت رئیسه از شورا حداکثر ظرف یک هفته بعد از قبول استعفاء توسط شورا و یا خروج عضو و برای همان منصب برگزار خواهد شد.» چنین مستفاد می‌گردد که در طول دوره ۴ ساله شورا، دوبار انتخابات هیئت رئیسه برگزار می‌گردد، مگر در صورت استعفا یا خروج و یا برکناری هر یک از اعضای هیئت رئیسه که در این صورت انتخابات برای همان منصب و مدت باقیمانده دوره ۲ ساله هیئت رئیسه برگزار می‌گردد. به عنوان مثال در موقعی که یکی از اعضای هیئت رئیسه از سمت خود استعفا می‌دهد و شورا استعفا او را قبول می‌کند و به جای او شخص دیگری انتخاب می‌شود؛ ملاک محاسبه عضویت شخص جدید در هیئت رئیسه از زمان انتخابات هیئت رئیسه است نه از زمان انتخاب او. به عبارت دیگر، او فقط برای مدت باقیمانده دوره ۲ ساله هیئت رئیسه به عضویت این هیئت در می‌آید.

پیانفیه همایش سازمانهای غیردولتی



همایش بین المللی سازمانهای غیردولتی در اردیبهشت سال جاری با مشارکت شورای اسلامی شهر تهران و دفتر مطالعات و تحقیقات سیاسی وزارت کشور در تهران برگزار شد. مطلب زیر، متن بیانیه این همایش است که به لحاظ اهمیت موضوع و ضرورت انعکاس آخرین دیدگاههای موجود در زمینه NGO ها در ماهنامه درج می گردد.

ما مشارکت کنندگان همایش بین المللی سازمانهای غیردولتی، فرصتهای جدیدی که برای گسترش این سازمانها در چند سال اخیر پدید آمده را گرامی می داریم.

ما با حضور در این همایش، به پیشرفت روز افزون مشارکت شهروندان در اداره امور جامعه افتخار می کنیم؛ لیکن به بسیاری از چالشهای پیش روی سازمانهای غیردولتی آگاه و واقفیم.

اگر این فرصتهای به دست آمده در سالیان اخیر، مقطعی و گذرا باشد، موجب کم خونی و شکنندگی این سازمانها و اساس جامعه مدنی خواهد شد. بنابراین، قوانین کشور باید تضمین کننده پتانسیل رشد و پایداری این سازمانها باشد. توسعه فرهنگی و سیاسی و اجتماعی یک جامعه به عوامل چندی وابسته است.

کشورها و هیجانات سیاسی، عدم وجود قانون مشخص و عدم برنامهریزی نظاممند دولت و نهادهای مدنی، موجب گاه سطحی شدن فعالیتهای این سازمانها می شود. اما باید در نظر داشته باشیم که حمایت و تقویت این سازمانها، ریشه در آموزش و سنجشهای محلی و حضور شبکههای مشارکت در زندگی انجمنی دارد. وجود سازمانهای غیردولتی در فرآیند توسعه به نفع تک تک افراد جامعه است و ما معتقدیم در جوامعی که جامعه مدنی، نحیف و کم خون می باشند، پایههای آزادی و مردم سالاری، سست و لرزان خواهد شد. همچنین لازمه یک دولت کارآمد، شفاف و پاسخگو، وجود جامعه مدنی قوی است.

مانندبندگان سازمانهای غیردولتی در این بیانیه از دولت می خواهیم که تعهد خود را نسبت به تقویت و توانمندسازی سازمانها و تعمیق اعمال و رفتار آنها در عمل به اثبات برساند. ما خواستار همکاری فزاینده دولت برای تقویت و توانمندسازی شرایط مناسب برای رشد سازمانهای غیردولتی و در نهایت، ترویج و تقویت یک جامعه پویای مدنی مبتنی بر قانون هستیم و در این همایش از روحیه گفتگو بین سازمانهای غیردولتی و دولتی و نهادهای مدنی دیگر استقبال می کنیم.

همایش تهران در حالی به پایان می رسد که امیدهای زیادی برای تعمیق نقش آفرین سازمانهای غیردولتی برای توسعه همه جانبه و پایدار کشور، شکل گرفته است.

مشارکت کنندگان در این همایش با تأکید بر اصول ۱۰۰، ۵۰، ۴۶، ۲۷، ۲۱ الی ۱۰۶ قانون اساسی جمهوری اسلامی در جهت واگذاری امور مردم به مردم پیشنهاد می کنیم:

۱- دولت بر تدوین قانون کامل و جامع برای وضع حقوق سازمانهای غیردولتی و استقرار و پشتیبانی از

حاکمیت قانون در راستای تحقق اهداف سازمانهای مردمی اهتمام ورزد.

۲- با توجه به اختصاص بودجه برای حمایت و یاری رساندن به سازمانهای غیردولتی در برنامه پنجساله سوم، بر شفافیت مکانیزم و چگونگی کمکهای پرداختی دولت به سازمانهای غیردولتی اصرار داریم. در نظر ما تشخیص و توزیع عادلانه منابع مالی فقط با مشارکت و همکاری سازمانهای غیردولتی میسر می شود.

۳- از میانی اولیه سازمانهای غیردولتی، خودجوش و داوطلبانه بودن آنهاست؛ لذا دولت می بایست جهت بسترسازی و حمایت از سازمانهای غیردولتی و ایجاد رابطه برابر با آنها به راهکارهای مناسب دست یابد.

۴- سازمانهای غیردولتی در چارچوب قوانین جمهوری اسلامی ایران می بایست به شفافیت، الزامات، معیارهای اخلاقی، بویژه شفافیت، پاسخگویی، قابلیت حسابرسی و وجود روابط مردم سالارانه در داخل سازمان وفادار باشند. همچنین دو معیار عدم فعالیت سیاسی و انتفاعی را تحت عنوان شخصیت حقوقی سازمان همواره در نظر بگیرند.

۵- با توجه به رشد روز افزون و ارتباطات جوامع، وجود مقررات شفاف برای چگونگی ارتباط سازمانهای غیردولتی با سازمانهای بین المللی و سازمانهای غیردولتی بین المللی بسیار ضروری است. در این راستا تدوین چارچوب قانونی مشخص و شفاف توسط دستگاههای ذی ربط با همکاری سازمانهای مردمی لازم است.

۶- دستگاههای فرهنگی، آموزشی و اطلاع رسانی کشور، بخصوص صدا و سیما، مطبوعات و... با تبیین نقش گار ساز و مؤثر سازمانهای غیردولتی در جهت توسعه کشور، همکاری لازم را داشته باشند.

۷- از مشکلات دیگر سازمانهای غیردولتی در ایران، فقدان بانک اطلاعاتی روزآمد و کامل است؛ چرا که وجود آن برای شناسایی و ایجاد ارتباط بین سازمانهای مردمی ضروری است. در جهت تحقق هدف فوق، تأسیس دبیرخانه فعال و مستمر، بسیار مؤثر است.

۸- در حال حاضر در بسیاری از کشورهای دنیا، رشته تحصیلی مدیریت سازمانهای غیردولتی در دانشگاهها تأسیس شده است. پیشنهاد می کنیم این رشته تحصیلی در دانشگاهها و مراکز آموزش عالی کشور راه اندازی شود.

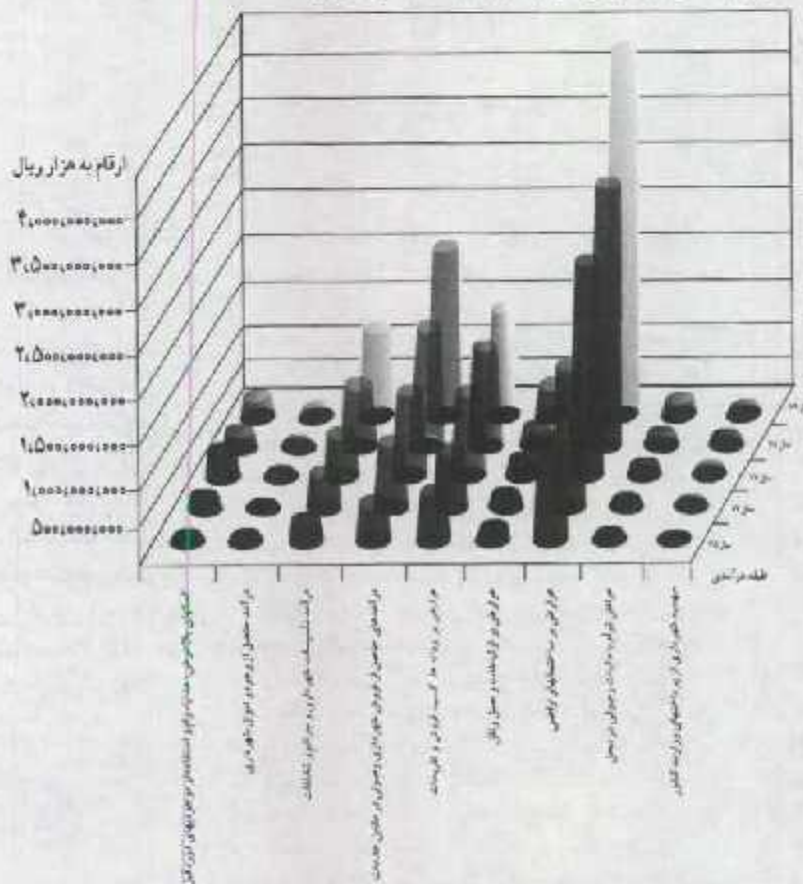
۹- ایجاد ائتلاف فراگیر با همکاری شبکههای ارتباطی سازمانهای غیردولتی مانند زیست محیطی، زنان، خیریه، تخصصی، صنعتی و... را لازم می دانیم. وجود این ائتلاف فراگیر، در توانمندسازی سازمانهای غیردولتی نقش اساسی خواهد داشت.

در پایان، شرکت کنندگان همایش پیشنهاد می نمایند دبیرخانه دائمی سازمانهای غیردولتی تأسیس گردد و نتایج همایشها را به نهادهای قانونگذاری، اجرایی و همچنین سازمانهای جامعه مدنی و مردمی گزارش کنند. این همایش، دو سال یک بار برگزار می شود.

ترکیب منابع درآمدی شهرداریهای کشور (۱۳۷۵-۷۹)

گروه خدمات رایانه‌ای دفتر برنامه ریزی عمرانی

نمودار درآمدهای شهرداریهای کشور به تفکیک طبقات ۹ گانه در سالهای ۷۹-۱۳۷۵



جدول زیر، منابع درآمدی شهرداریهای کل کشور و تحولات آن را طی سالهای ۷۹-۱۳۷۵ نشان می‌دهد. از جمله نکات عمده و قابل توجه در این جدول عبارتند از:

- عوارض بر ساختمانها و اراضی در تمام سالها عمده‌ترین منبع درآمد شهرداریها بوده است (حتود ۴۶ درصد کل درآمدها).
- متوسط نرخ رشد سالانه درآمد کل شهرداریهای کشور در سالهای ۷۹-۱۳۷۵ معادل ۳۰ درصد و بالاترین آن مربوط به سال ۱۳۷۹ بوده است.

- بیشترین متوسط نرخ رشد سالانه در میان طبقات ۹ گانه درآمدی به ترتیب مربوط به درآمدهای حاصل از فروش و عوارض توأم با مالیات وصولی در محل و کمترین رقم مربوط به کمکهای بلاعوض، هدایا و... بوده است.

داده‌های این جدول می‌تواند بر حسب موضوع و نیاز کاربران، کاربردهای تحلیلی گسترده‌ای داشته باشد.

جدول طبقه‌بندی گانه درآمدها، اعتبارات فصلی، میزان رشد درآمدها و اعتبارات خدماتی شهرداریهای کشور (۷۹-۱۳۷۵) (ارقام به واحد میلیارد ریال)

ردیف	سرانه		بردهای معیشتی سال					شرح آن
	۷۹	۷۸	۷۷	۷۶	۷۵	۷۴		
۱	۱۳۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۲۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۱۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۹۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰	درآمدهای منابع تأمین اعتبار	
۲	۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	درآمد حاصل از فروش زمین و اراضی	
۳	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۹۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۷۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۶۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	عوارض تراکم یا مالیات بر ارزش افزوده در زمین	
۴	۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۶۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	عوارض بر ساختمانها و اراضی	
۵	۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	عوارض بر اراضی و ساختمان و حق‌الوفای	
۶	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۹۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۷۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۶۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	عوارض بر پروانه‌ها، گس، فروش و نقلی‌های	
۷	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۴۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۳۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	درآمدهای حاصل از فروش شهرسازی و هزینه‌های مناطق خدمات	
۸	۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	درآمد تأسیسات شهرداری و جزایم و تعالیات	
۹	۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۶۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	درآمد حاصل از وجوه و اموال شهرداری	
۱۰	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۹۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۷۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۶۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	کمکهای بلاعوض، هدایا، اموال از مجموعه‌های دولتی	
۱۱	۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۴۵۰۰۰۰۰۰۰۰	۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۳۵۰۰۰۰۰۰۰۰	۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	جمع درآمد طبقات ۹ گانه شهرداری	

و امکان بروز و انجام هر گونه رفتار دلخواه توسط شهروند از سوی دیگر، از مهمترین عوامل متمایز کننده فضاهای عمومی شهری از سایر فضاهای شهری است.

- شرط لازم برای شکل گیری یک فضای عمومی شهری، کالبد مناسب است، اما شرط کافی به مجموعه‌ای از شرایط و مناسبات پیچیده انسانی، رفتارها و عوامل روانی بستگی دارد که شناسایی آنها بسیار دشوار است، بنابراین به جای احداث و ایجاد فضاهای عمومی شهری بهتر است به شناسایی قابلیت‌ها و امکانات موجود و تجهیز و ساماندهی آنها پرداخت.

- بسیاری از فعالیت‌ها و رفتارهای قابل انجام در فضاهای عمومی شهری، به دلیل فقدان تجربه کافی ما در ایجاد و استفاده از فضاهای شهری، ناشناخته است. در حال حاضر معدودی از فعالیت‌های عمدتاً فراغتی شناخته شده‌اند، اما ضروری است که فضاها و فعالیت‌ها به عنوان موضوعات پژوهشی مورد بررسی دقیق قرار گیرند.

ویژگی‌های عملکردی و رفتاری

در گذشته قهوه‌خانه‌ها، چارسوق‌ها، بازارها و راسته‌ها، میدان‌ها و

فضاهای عمومی شهری به دلیل وجود یک یا چند ویژگی کالبدی و فضایی، برای ایجاد مناسبات چهره به چهره، تجربه مشترک فضا، رابطه انسانی با کالبد شهری و برگزاری فعالیت‌های جمعی و عمومی شهروندان مناسب و کارآمدند

شرط لازم برای شکل گیری یک فضای عمومی شهری، کالبد مناسب است، اما شرط کافی به مجموعه‌ای از شرایط و مناسبات پیچیده انسانی، رفتارها و عوامل روانی بستگی دارد که شناسایی آنها بسیار دشوار است

گیرمستانها و امام‌زاده‌ها جزء فضاهای اصلی شهری محسوب می‌شدند. این فضاها هر چند مستقیماً تحت سلطه عرصه حکومتی نبودند اما به شکل‌های مختلف کنترل و مراقبت می‌شدند. همچنین از فضاها عمدتاً توسط مردان استفاده می‌کردند و زنان جز در مواقع خاص (اوقات عزاداری، خرید و...) قانوناً و عرفاً مجاز به استفاده از آنها نبودند.

در حال حاضر نیز فضاهای عمومی شهری با گذشته‌های دور چندان تفاوتی ندارد. دلیل این امر، وجود تنگناهای عملی حاکم، مخالفت با رشد و توسعه عرصه عمومی و در نتیجه، معامت از شکل گیری فضاهای جدید و تجربه مربوط به نحوه استفاده، مدیریت بهره‌برداری و چگونگی احداث آنهاست.

فضاهای عمومی شهری در شهرهای معاصر را می‌توان به دو دسته تقسیم نمود: فضاهای سنتی نظیر امامزاده‌ها، گورستانها، باغها و... و فضاهای مدرن یا جدید نظیر پارکها، مراکز فروش مدرن، فرهنگسراها و... فضاهای شهری به لحاظ سطح عملکردی نیز به انواع مختلف قابل تقسیم‌اند: فضاهای محله‌ای، شهری، فراشهری و... همچنین فضاهای عمومی از نظر ساختار کالبدی به فضاهای مستوعی و طبیعی قابل تقسیم‌اند. تقسیمات دیگری نیز بر این اساس می‌توان برای فضاهای شهری قائل شد.

فضاهای عمومی شهری معاصر به دلیل تلاش و کوشش گروهی و تحولات سالهای اخیر متشکراً توسط زنان و مردان مورد استفاده قرار گرفته است و متع و کنترل شدیدی که در گذشته برای استفاده از

فضاهای عمومی اعمال می‌شد، تا حدودی برطرف شده است. «پانتوق» در مفهوم جدید یکی از شکنج‌های مهم کارکردی فضاهای عمومی شهری است. این فضاها متناسب با گروه استفاده کننده و مشخصات و ویژگی‌های آن گروه تعریف می‌شوند. پانتوق دوستداران طبیعت، فوتبال‌دوستان، طنزچیزاران و... پانتوق از نظر عملکردی، بیشترین تأثیر را در ایجاد و تقویت مشترکات گروه استفاده کننده دارد و در نهایت می‌تواند به ایجاد هسته‌های تشکیلاتی مختلف نیز بینجامد.

آرام‌سازی ترافیکی و عیان‌نوی کامل حرکت سواره موتوری، شرط اصلی شکل گیری فضای عمومی شهری است؛ زیرا وجود اتومبیل و حرکت وسائط موتوری، با حس و حالت‌های آرام مورد انتظار شهروندان مغایرتی اساسی دارد.

قابلیت‌ها و محدودیت‌های برنامه‌ریزی و ساماندهی

مشکل اساسی فضاهای عمومی شهری - همان طور که بیشتر اشاره شد - ریشه در تقابل سیاسی - اجتماعی عرصه عمومی و حکومتی دارد. فضاهای شهری به عنوان فضای اجتماعی و انسانی به رسمیت شناخته نشده و تنها به وجوه و عملکردهای کالبدی آنها توجه می‌شده است. این فضاها فاقد مدیریتی آگاه برای تجهیز و بهره‌برداری بوده‌اند و در نظام برنامه‌ریزی و طراحی نادیده انگاشته شده است.

به همین دلیل، سایر جنبه‌ها و آثار و پیامدهای فضاهای عمومی شهری از جمله ویژگی‌ها و دست‌نزدی فیزیکی و عملکردی، نوع رفتارها، ترکیب استفاده کنندگان، نحوه پراکنش در سطح شهر و... مورد مطالعه و بررسی قرار نگرفته و این جنبه‌های فضاهای عمومی شهری ناشناخته مانده‌اند.

شرط اساسی برای توسعه و تجهیز فضاهای عمومی شهری، پذیرش اساس و موجودیت اجتماعی و فرهنگی آن، پذیرش عرصه عمومی به عنوان آرایه‌ای جهت تقویت و گسترش فرهنگ و حقوق شهروندی و حق مشارکت همگان در اداره، توسعه و هدایت شهر است.

براین پایه شهردارها می‌توانند به عنوان نهاد و نماینده عرصه عمومی به شناسایی، تجهیز و توسعه فضاهای عمومی هست گمارند؛ با این هدف که ضمن توسعه و تجهیز فضای و کالبدی شهر، زمینه‌های حضور و مشارکت شهروندان و تقویت حقوق آنان فراهم آید. براین اساس، شهردارها باید موضوعات زیر را مورد توجه قرار دهند:

- فضاهای شهری موجود، شناسایی و دسته بندی شوند و نوع رفتارها، ترکیب شهروندان استفاده کننده و ویژگی‌های فیزیکی و کالبدی فضایی شهری نیز مورد شناسایی قرار گیرند.

- نحوه توزیع فضاهای شهری در سطح شهر و حوزه عملکردی هر یک از آنها تعیین شود و نواحی خاصی و نیازمند به فضاهای شهری شناسایی شوند. سایر فضاها نیز از نظر میزان نیاز به مداخله برای تجهیز و تکمیل دسته‌بندی شوند.

- بیشتر شهرهای کشور دارای رودخانه و ساحل مناسب برای احداث فضاهای شهری هستند. در این گونه شهرها سایر قابلیت‌ها باید شناسایی شوند. مثلاً در تهران نواحی کوهستانی شمال شهر، قابلیت بسیار مناسبی را برای تبدیل شدن به فضای شهری دارند.

- با پیاده راه کردن برخی خیابانهای مناسب (از نظر معماری یا خاطره جمعی و...) و آرام‌سازی ترافیکی می‌توان فضاهای فعال و پررونق شهری پدید آورد.

پایان سخن اینکه فضاهای شهری، تبلور کالبدی سطح معینی از اعتدالی فرهنگی، اجتماعی و مناسبات شهروندی است که با رسمیت دادن به آنها و ایجاد مدیریتی ویژه برای طراحی، احداث و بهره‌برداری از آنها، ضمن تقویت عرصه عمومی، زمینه‌های حضور و مشارکت آزادانه مردمی در تلاطم حیات و چگونگی اداره و توسعه شهر را حفظ بنیادها و الزامات زیست‌محیطی و به نفع عموم شهروندان، تحقق خواهد یافت.

زین‌تویس

این مقاله عمدتاً بر پایه نتایج پژوهش‌ها، پیش از توسعه نگارنده در زمینه برنامه‌ریزی شهری نگاشته شده و بیشتر بخش مرکزی آن است. تا اطلاع بعدی با یک نظریه

تشریح

مطبق

۱- شهر، مرکز، منطقه، توسعه و رشد اقتصادی

۲- شهر، تهران ۱۳۳۵

۳- تهران، دوره و دوره‌های فضایی شهری

۴- طراحی، دوره، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

تهران، تهران، تهران، تهران، تهران و

مجموعه مقالات اولین
همایش مدیریت توسعه
پایدار در نواحی شهری
(۱۱-۹ آذرماه ۱۳۷۸)
دانشگاه تبریز / شهرداری
تبریز / ۱۳۷۹ / ۲۲۱ صفحه.



توسعه پایدار در مفهوم عام خود، به معنی اداره و بهره‌برداری صحیح و کارا از منابع پایه، طبیعی و منابع مالی و نیروی انسانی به منظور دستیابی به الگوی مصرف مطلوب است که با به کارگیری امکانات فنی و ساختار و تشکیلات مناسب برای رفع نیاز نسل امروز و آینده به طور مستمر و رضایتبخش امکانپذیر می‌شود. نظریه توسعه پایدار شهری، موضوعات جلوگیری از آلودگی محیط شهری و نواحی، حمایت از بازیافت، عدم پشتیبانی از توسعه‌های زیان‌آور و از بین بردن شکاف بین فقیر و غنی را مطرح می‌کند و راه رسیدن به این اهداف را منوط به برنامه‌ریزیها، مدیریت کارا و مؤثر در سطوح مختلف می‌داند. این نظریه به مثابه دیدگاهی راهبردی، برای شهرداریها در برنامه‌ریزی مشارکت مردم

به تدریج با توسعه ایده‌های طراحی شهری، طرحهای احیای مناظر شهری نیز توسعه یافتند؛ طرحهایی مانند احیای خیابانهای پیاده، معابر ساحلی و نواحی تاریخی.

مباحث اصلی کتاب حاضر - که جلد دوازدهم و پایانی مجموعه کتاب سبز شهرداری است - اجمالی از اصول اولیه طرحهای احیای مناظر و ملبان شهری است. این اصول در قالب فصل اول کتاب با عنوان تجهیزات فضاهای شهری، بیش از ۸۰ درصد حجم کتاب را شامل می‌شود. در فصل دوم کتاب که مکمل فصل اول است اصول طراحی فضاهای شهری برای معلولان بررسی شده است. در فصل اول پس از بحثهای مقدماتی در زمینه ناهماهنگی فضاهای شهری و علل عمده آن، هر یک از تجهیزات خیابانی به صورت مجزا مطرح شده و با ارائه چند اسکیس و تصویر، اصول اولیه طراحی آن به صورت خلاصه مطرح شده است. تجهیزات خیابانی مورد بحث عبارت است از: سنگ فرش، جدولها، جویها، پله‌ها، حفاظ پیرامون درخت، محلهای نشستن، گلدانها، ظرفهای زباله، تیرکها، توده‌ها، دست‌اندازها، دیوارها، دروازه‌ها، روشنایی، سرپناه‌آب نماها، ابنوردها، شیرهای آتش‌نشانی، علائم و تابلوها.

همچنین در فصل دوم کتاب، اصول طراحی مناظر و ملبان شهری، برای معلولان مورد بحث قرار می‌گیرد. علاوه بر این، در این فصل، اندازه‌ها و شیب‌ها، دسترسی معلولان روی صندلی چرخ‌دار، استانداردهای طراحی کوچه، پیاده‌رو، پلهای ارتباطی و توقفگاهها برای حرکت راحت افراد معلول و افراد مسن مورد بحث قرار گرفته است. در این فصل، تأکید بر موجز بودن مباحث مطرح شده و استانداردهای شمالی بوده که پارانه اسکیس‌های ساده‌ای ارائه شده است.



طراحی فضاهای و ملبان
شهری / احمد سعیدنیا /
انتشارات سازمان
شهرداریهای کشور / چاپ
اول / ۱۳۷۹ / ۹۵ صفحه.

صحنه خیابانهای معاصر با درهم ریختگی فضاوان و اثاثیه و تجهیزات، پدیده‌های نسبتاً جدید است. اگر به یکی از عکسهای قدیمی نگاه کنید، فقط تعداد اندکی تیر برق، نیمکت، یک فواره آب و تعدادی تابلو در نمای طبقه همکف ساختمانها مشاهده می‌کنید. به تدریج تأسیسات مختلف، روشنایی با تمامی سرد و بی‌احساس و توقف‌سج‌ها همراه با ابزارهای از آگهی‌ها و علائم تبلیغاتی برای جلب توجه مردم ظاهر شدند و حاصلی بجز آشفتگی منظر خیابانهای شهری نداشتند.

حائمی تجهیزات خیابانی در ابتدا به شیوه‌های ناهماهنگ و بی‌توجه به وحدت بصری معبر صورت می‌گرفت، اما

ماهنامه شهر دارها آگهی می پذیرد

ترمینواوزی توسعه پایدار شهری و ۲ مقاله نیز در مورد نقش طرحهای منطقه‌ای (نظرچهای جامع شهرستان) و طرحهای تفریحی - فراغتی در توسعه پایدار شهری مورد بحث واقع شده است.

فهرست مقالات ارائه شده در این کتاب عبارت است از:

- اقدامات جدید و کم هزینه در مدیریت حمل و نقل شهری.

- طرحهای توسعه و عمران (جامع) شهرستان، گامی جدید در توسعه پایدار نواحی شهری.

- حق شهروندی و نقش آن در توسعه پایدار شهرهای ایران.

- معنی و مفهوم توسعه پایدار در مناطق شهری.

- فرهنگ و ساختار آمد و شد.

- نقش مدیریت شهری در توسعه پایدار شهرها.

- مدیریت توسعه و نهادهای مدنی.

- مشارکت و دیدگاههای نو در مدیریت شهری.

- آینده شهرها برنامهریزی توسعه پایدار شهری.

- دیدگاههای نوین در مدیریت شهرهای سالم، تحلیلی از دیدگاه جامعه شناسی.

- مؤلفه‌های اجتماعی - اقتصادی توسعه پایدار شهری، پژوهش موردی شهر قم.

- شهر فعال و مدیریت توسعه پایدار شهری.

- شهرهای پایدار و مشارکت مردمی.

- لزوم سازماندهی برنامه‌ریزی و طراحی تفریحی - فراغتی با تأکید بر نقش مشارکتی مردم، برنامه‌ریزان و مراجع تصمیم‌گیری.

- دیدگاههای نو در مدیریت شهری.

- فرآیند توسعه شهری و تئوری شهر مترکم.

- ضرورت شناخت ویژگیهای جمعیتی شهرها در مدیریت شهری با اشاراتی به جمعیت شهر تبریز.

- معنی و مفهوم توسعه پایدار و نمود آن در شهر.

- طرح شهر سبز.

در پایداری، اهمیت و نقش خاصی قائل شده و معتقد است که حکومت‌های محلی باید با همکاری مردم از محیط زیست شهری حمایت همه جانبه به عمل آورند.

به منظور طرح مباحث فوق، اولین همایش مدیریت توسعه پایدار به همت شهرداری و دانشگاه تبریز و با مشارکت اساتید و صاحب نظران سراسر کشور در آذرماه ۱۳۷۸ در شهر تبریز تشکیل شد و کتاب حاضر، متن کامل مقالات برگزیده این همایش است.

مشارکت مردم در اداره امور شهرها، مدیریت کارآمد و نوین شهری، برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری و حفاظت از محیط زیست شهری، به عنوان مباحث اصلی توسعه پایدار، موضوعات غالب مقالات این کتاب است.

مشارکت شهروندان و سازمانهای غیردولتی در اداره امور شهرها موضوع مورد تأکید مقاله از ۲۰ مقاله ارائه شده در کتاب است که روشهای نوین مشارکت، تعریف حق شهروندی و مدیریت مبتنی بر مشارکت را مورد بحث قرار داده است.

مدیریت کارآمد و دیدگاههای نو در مدیریت شهری، بحث اصلی بیش از ۴۰ درصد مقالات ارائه شده در همایش است که مباحثی همچون استفاده از ابزارهای نوین مدیریتی، رابطه مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی با مدیریت شهری، توجه به نقش شهردارها و شوراهای اسلامی شهرها به عنوان مهمترین نهادهای مدیریتی شهرها و تعاریفی جدید از مشارکت شهروندان را مورد بررسی قرار داده است.

روشهای جدید در مطالعات حمل و نقل شهری، تخمین متانس سفر، پیشنهادهای عملی برای کاهش مؤثر در تقاضای سفر و بررسی تجارب برخی از الگوهای پیشنهادی برای کاهش تقاضای سفر، موضوع ۲ مقاله از مقالات ارائه شده در این همایش است که اهمیت مدیریت مؤثر حمل و نقل شهری در دستیابی به توسعه پایدار را مورد تأکید قرار داده‌اند.

تحلیلی جامعه‌شناختی از آینده مدیریت شهرهای سالم و آینده شهر سبز، موضوع مقالات دیگری است که ضمن بررسی تجارب خارجی و داخلی، راهبردهایی را نیز برای نیل به آینده شهر سبز مطرح می‌نمایند.

علاوه بر مباحث فوق ۲ مقاله در مورد

* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities
 * Managing Director: Ahmad Khorram
 * Editor - in - Chief: Ali Nozarpoor

Contents

Editor's Note	4
Special Report	
Limit or Limitation: A Discussion on the City Limits and Boundaries	5
Idea & Research	
Urban Public Spaces, The Site of Social Interaction/ K. Masoudi	12
The Cascades of Shooshtar, A Museum of Water/A. Danesh Dezfocli	15
Dialogue	
Gender, Urban Space and Civil Society: Interview with T. Yaida	19
Mayor & View	
Kermanshah City, Disconnected from its past Glory/ Interview with R. Riahee, The Mayor of Kermanshah	22
Urban Law	
The Necessity of Transferring Waste Management to the Municipalities/ The International - Legal Service	24
Council & Participation	
The Council and Municipality Relation/ F. Hashemi	27
Another Initiative, Langerood: A Competition which Everyone is Winner	31
The ABC of City	
The Boundaries and City Limit	33
World's Experiences	
Formal Land Title, The Solution to Upgrading Peruvian Squatters/ Lucy Conger	35
Hamburg: A City Fit for All/ Ute Schueyb	38
Cairo Urban Renewal in Conflict with Traditional Industries/ Fatimeh Farag	41
Instruction	
The Fundamentals of Urban Thoroughfare Design/ H. Fotouhi	46
World's Cities & Municipalities	50
News Reports: A. Kalentari	54
Brief News	64
Legal Counsellor	
The Legal Bureau of Interior Ministry	66
Administrative & Financial Counsellor	
The Legal Bureau of Interior Ministry	67
Point of View	
Declaration of the Non-Governmental Organizations Conference	69
Urban Statistics	70
Book Reviews	72

انتشارات سازمان شهرداریهای کشور منتشر کرده:

۲۶ شماره ماهنامه شهرداریها

۵ 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 توسعه شهری در ایران - جلد سوم: تدوین شیوه های مناسب تهیه طرحهای شهری در ایران ۷۰۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد اول: شهرسازی ۴۵۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد هفتم: مواد زاید جامد شهری ۵۲۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد هشتم: تأسیسات خدمات شهری ۵۵۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد نهم: فضاهای سبز شهری ۹۵۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد دهم: فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی ۶۵۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد یازدهم: مدیریت شهری ۸۵۰۰
- ◆ کتاب سبز شهرداری - جلد دوازدهم: طراحی فضاهای و میدان شهری ۹۰۰۰
- ◆ مدیریت اجرایی 'مادر شهر' سنول ۴۲۰۰
- ◆ آشنایی با خدمات آتش نشانی در جمهوری خلق چین ۳۰۰۰
- ◆ مبانی 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
- ◆ بازیافت و دفع مواد زاید شهری - جلد سوم: تدوین شیوه های مناسب دفع بهداشتی و تهیه کمپوست (کود آلی) ۸۵۰۰
- ◆ 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 انارده امور شهرها - جلد اول: بررسی الگوی مشارکت شهروندان در انارده امور شهرها (تجارب جهانی و ایران) ۸۰۰۰
- ◆ گزارش نویسی علل حریق: راهنمای تنظیم گزارش کارشناسی حریق ۶۵۰۰
- ◆ پیدایش و توسعه آتش نشانی در جهان 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.)

- Limit or Limitation;
A Discussion on the City
Limits and Boundaries
- Urban Spaces, the Site of
Social Interaction
- Gender, Urban Space and
Civil Society
 - The Necessity of
Transferring Waste
Management to the
Municipalities
- Formal Land Title, the
Solution to Upgrading
Peruvian Squatters
- Hamburg: A City Fit for All
 - The Fundamentals of
Urban Thoroughfare
Design

