





شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



شاسی مبارز مدل ۲۹۵۱

## دستگاه حمل زباله و زباله جمع کن مبارز مدل ۸۰۸

⊕ قابل نصب بر روی شاسی خاور ۸۰۸ LP و شاسی های هم ردیف.

⊕ بارگیری از دریچه عقب بطور اتوماتیک.

⊕ بارگیری توسط سطهای زباله در اندازه های مختلف.

⊕ ارتفاع دریچه بارگیری از زمین: ۱ متر.

⊕ حجم دریچه بارگیری: ۱/۲ متر مکعب.

⊕ ظرفیت مخزن زباله: ۴ تن.

⊕ حجم مخزن زباله: ۸ متر مکعب.

⊕ ظرفیت مخزن شیرابه زباله: ۲۶۰ لیتر (مخزن شیرابه زباله جهت پیشگیری از ریختن آب زباله ها به سطح شهر و برای پیشگیری از آلودگی محیط زیست می باشد).

⊕ آموزش کار با دستگاه بطور رایگان هنگام تحویل و صدور گواهی نامه.

⊕ ۶ ماه ضمانت.

⊕ ۱۵ سال تضمین خدمات و تامین قطعات.



زباله جاروب شهابی مدل ۶۱۲ (گرمپون)



ماشین لجنات مدل ۴۴۱



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (فولیکس)



زباله جمع کن مدل ۴۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۲



زباله جمع کن ۵۰۲



زباله جمع کن مدل ۲۰۲



اتش نشانی مدل (۱۲۲) (تومانیاک)



اتش نشانی مدل ۱۲۲

دفتر فروش:

ایران - اصفهان - سی و سه پل.  
ابتدای چهارباغ بالا،  
مجتمع تجاری و اداری کوثر،  
طبقه هفتم، شماره ۹۰۲  
تلفن: ۸-۳۱۱-۶۲۵۱۹۷۶  
دورنگار: ۶۲۵۱۹۷۸



# شهرداریها

مجله ماهنامه‌ای پژوهشی، آموزشی و اطلاع‌رسانی  
پژوهش‌های مدیریت شهری  
نور چشمت - سال سوم - بهار ۱۳۸۰

۲۸

۲	یادداشت سردبیر
۵	گزارش اصلی
	مشکلات مدیریت شهرهای کوچک / جلال معصوم
	اندیشه و پژوهش
۱۴	تحلیلی بر کاربری زمین در شهر اصفهان / اصفروهرابی - عباس کیانی
۱۸	الگوی ضرابه نصب تابلوهای معرفی کاربری / مهینسان مشاور و نقش قانون شهر
۲۲	جاده یا خیابان، مروری بر اختلاف نظر وزارت راه و شهرداری / تورج حیدر نیانگوش
۲۴	مشاور حقوقی / دفتر حقوقی وزارت کشور
۲۶	مشاور اداری - مالی / دفتر حقوقی وزارت کشور گفتگو
۲۸	گذر از برنامه‌ریزی جامع به استراتژیک / گفتگو با نهره دانشپور
۳۱	قانون مدیریت
	مدفکذاری شخصی و سازمانی / ماهر شاه حسینی
	از نگاه شهردار
۳۳	چنگل، دریا، ابرشبه، سل تن، لامیجان / گفتگو با حسن حمیدی - شهردار لامیجان
۳۵	مشاور و مشارکت
	واگذاری برخی امور قضایی به شوراها / اداره کل دانشگاه ستی استان مرکزی
	ابتکاری دیگر / آبادان، برنامه‌ریزی برای آبادانی
	انفجاری شهر / سلسله مراتب شهری
	یک دریچه، یک نگاه
	تجربیات جهانی
۳۷	برنامه‌ریزی، ساختاری جایگزین برنامه‌ریزی جامع در انگلیس / ایرج اسدی
۳۷	نمونه‌هایی از بازسازی فضاهای شهری / ریچارد کولی، جان برینکهام
۵۰	شهر امن با تورپردازی / جیک وولاند، دانیل وینترتام
۵۴	شهرها و شهرداریهای جهان
	آلمان؛ رنگین کمان گردشگری، تحولات فرهنگی اجتماعی در ساحلین تونس، چینی ها حومه شهر را برای زندگی می‌خواستند -
۵۸	رهاورد سفر
	قضای قابل درک؛ نگاهی به شهرسازی و مدیریت شهری در چند کشور اروپایی / نوید سعیدی رضوانی
	آموزش
۶۹	طراحی سبز و افکار سازگاری شهر با محیط زیست / رضا و رضایی
۷۴	دیدگاه
	درآمدی بر شیوه‌های ارزیابی شهرداریها / مهرناز بیگدلی
۷۷	گزارشهای خبری / علی کلانتری
	مروری بر تبدیل روستاها به شهر در کشور، بررسی مشکل شهرداریها در رابطه با ماده ۱۳۷ قانون ثبت اسناد، حسن آباد تهران، تولدی دیگر -
۹۲	اخبار کوتاه
۹۸	اخبار پژوهشی
	معرفی رساله؛ تبیین فرآیند شکل‌گیری و دگرگونی سکونتگاههای خودرو
۱۰۰	تازه‌های نشر
۱۰۲	شهرست انگلیسی

طرح بر روی جلد  
مربوط به گزارش اصلی  
عکس پشت جلد: یوکسلایو - زاگرب - میدان  
تاهیس لامبو، نمایی از فضاهای سبز در قلب شهر -  
مربوط به مقاله: طراحان سبز، افکار سازگاری با  
محیط

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

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای  
کشور

مدیر مسئول: احمد خزیم  
سردبیر: علی نوردیور

معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی  
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی  
زهرا تشکر / سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا  
کامطیجان / سرویس حقوقی - بین‌المللی: حسن شفیعی  
مدیر هنری: جمشید پاری شوهرمد

هماهنگ‌کننده امور نشر: سعید مردانه  
تصویرساز: مهدی یارمحمدی

امور آگهی: مرضیه ناهی  
امور توزیع: مرضیه مردانی

حروفچین: فریده دانستانی، غرامانی  
نمونه خوان: لیلیا شاه بختی

شمارگان: ۵۰ نسخه

# یادداشت سردبیر

## سردبیر

روند تغییر و تحولات در عرصه مدیریت شهری چنان پر شتاب است که غفلت و یا کندگی در مدیریت عالی نهادهای مدنی محلی می‌تواند ضایعات جدی در پی داشته باشد. عزم دولت برای تشکیل شوراهای و اگداری بخشی از امور شهرداریها به شوراهای تقاضای این تحولات بود لیکن دیگر گونیهایی بعدی خارج از اراده اولیه در حال انجام است.

انتخابات شورایی در محلات شهر تهران، انتخاب شهرداران اختیاری در تنگابن، بهره‌گیری از رایجین بهداشتی در سستج، ایجاد هماهنگی در سازمانهای دولتی متولی امور خدمات شهری در گرگان، حرکت‌های چوشیده از نیازهای برخاسته از توانمندیهای مردم شهرها و مبتنی بر اراده استوار آنها برای اداره امور شهرها بدون حضور مسؤولان و مدیران دولتی است. شکل‌گیری مجمع شهرداران و شوراهای کلانشهرها نیز در همین جهت قابل تحلیل است. این حرکت‌ها، سوالی جدی فراروی مدیریت کلان کشور ایجاد کرده است: چه باید کرد؟ آیا باید نظارت عالی دولت از طریق وزارت کشور به امور شهرداریها ادامه یابد؟ یا نیازی به حضور دولت در عرصه مدیریتهای محلی نیست و اگر نیازی به هماهنگی و انتقال تجارب شهرداریها باشد، آیا از طریق شکل‌گیری اتحادیه‌ها و مجامع شهرداریها و سازمانهای وابسته و بدون حضور دولت امکان‌پذیر است؟ در صورت نیاز به نظارت عالی دولت آیا نیازی به بازنگری قوانین مربوطه نیست؟

مسئله مهم دیگر تعیین تکلیف سایر وظایف محلی است که هم‌اکنون توسط سازمانهای دولتی در شهرها انجام می‌پذیرد و علیرغم تکلیف صریح قانونگذار در ماده ۱۳۶ قانون برنامه پنجساله سوم توسعه کشور اقدامی جدی برای تحقق آن انجام نشده است. امری که می‌تواند در کوچک شدن بدنه دولت و اگداری امور به نهادهای مدنی بسیار مؤثر باشد. اهمیت این موضوع در این است که ساختار دولت به ویژه در خصوص نهادهای محلی به چنانچه از نظام سیاسی گذشته است که مبتنی بر تمرکزگرایی و

اداره تمامی امور در مرکز است و لذا برای تحقق مفاد این ماده ضروری است که وزارتخانه‌هایی که دارای وظایف از جنس محلی و هم‌پیوند با وظایف شهرداریها هستند، برای اگداری آنها به شهرداریها پیش قدم شده و زمینه‌ها و بسترهای لازم را برای تحقق قانون فراهم آورند.

اجرای ماده ۱۳۶ قانون برنامه پنجساله سوم توسعه کشور در موفقیت برنامه‌های ریاست محترم جمهور که مبتنی بر جلب مشارکت شهروندان و افزایش نقش آنها در تصمیم‌گیریها، سیاست‌گذاریها و اجرای تصمیمات می‌باشد بسیار تأثیرگذار خواهد بود. بدین ترتیب مردم سالاری که محور اصلی برنامه‌های دولت است در ارجاع وظایف محلی به شهرداریها و گسترش حیطه وظایف آنها تحقق می‌یابد.

هنگامی می‌توان از مردم سالاری سخن گفت که شهروندان بتوانند باساختگویی و شفافیت را از نهادهای اجرایی در تمامی سطوح طلب کنند. بنیاد واقعی مردم سالاری از این منظر نهادهای محلی و در رأس آنها شهرداریها هستند. آنها جلوه بارز قدرت مردم در اداره امور خویشند و عزیزان توانمندی یا ناتوانی این نهاد شاخص خوبی برای ارزیابی مردم سالاری است. اینک به طور جدی این تفکر سنتی که شهرداریها را بخشی از قوه مجریه می‌دانند که نیازمند هدایت و حمایت دولتند و قنایر به تصمیم‌گیری مستقل از دولت نیستند، باید کنار گذاشته شود چرا که این ایده در تعارض کامل با ایده مردم سالاری محلی و سپردن امور به شهروندان می‌باشد.

یکی از راهکارهای حذف تفکر سنتی پیش گفته، بررسی و اصلاح قانون شهرداریها بر پایه مردم سالاری، جذب مشارکتهای محلی در اداره شهر و انجام امور و همراهی این بخش از جامعه با سایر بخشهای دولت اصلاحات می‌باشد. همچنین تمرکززدایی، کاهش جدی وظایف دولت در امور محلی در بازنگری باید مورد توجه باشد.

# مشکلات مدیریت شهرهای کوچک

جلال معصوم

نخستین شهرداری ایران در سال ۱۷۸۶ شمسی در تهران تأسیس شد. از آن زمان تا کنون (مرداد ۱۳۸۰) جمعاً ۸۵۲ شهرداری در کشور تأسیس شده‌اند. جمعیت شهر نشین نیز طی این مدت افزایش یافته و نسبت آن به کل جمعیت از ۲۰ درصد در اوایل قرن شمسی جاری به ۶۳ درصد در حال حاضر رسیده است. آیا این واقعه‌ای ناخوشایند یا یک معضل است؟ یا ما با یک بحران مواجهیم؟

از یک دیدگاه این اتفاق چندان غیرمنتظره و نامطلوب نبوده و تا حدودی متأثر از جنبش است که حتی جنبه جهانی دارد. طی ۲۰۰ سال گذشته، شهری شدن و شهر نشینی در جهان روندی بدون توقف و پرشتاب داشته است. بیش‌بینها حکایت از ادامه این روند در سالها و دهه‌های آینده دارند زیرا دانش فنی انسان روز به روز پیچیده‌تر و کارا تر می‌شود و این، از نیاز نیروی انسانی در فعالیتهای کشاورزی می‌کاهد. از سوی دیگر مشاغل جدید در بخش خدمات و صنعت که عموماً در شهرها مستقرند هر روز نیروی کار بیشتری را طلب می‌کنند. در حالی که در یک چرخه صحیح، شهرها بازار مصرف، ابزار، دانش فنی و خدمات برتر را تولید و عرضه می‌کنند و روستاها، غنای مواد اولیه برای ساکنان و صنایع مستقر در شهرها را فراهم می‌آورند و در یک الگوی درست و متعلق، هیچ کدام از این دو سکونتگاه برد دیگری برتری و ارجحیتی ندارد و سطح زندگی و دسترسی به امکانات در هر دو - شهر و روستا - یکسان است. به زبان دیگر شهر و روستا در یک رابطه متقابل و انداموار با هم قرار دارند و لازم و ملزوم یکدیگرند. اگر روند شهر نشینی از چنین مدلی پیروی کند، نه تنها ناهنجاری نبوده بلکه برعکس، حرکتی تکاملی در تاریخ زندگی انسان خواهد داشت.

هرگاه سخن از شهر و مشکلات اداره آن به میان می‌آید، شاید بی اختیار تصویر شهر بزرگی چون تهران یا اصفهان در ذهنمان نقش می‌بندد که انبوهی از جمعیت در پیاده‌روها و خیابان عظیمی از اتومبیلها در خیابانهای آن در حال حرکتند. در این تصویر به هر سو که می‌نگریم ساختمانهای چند طبقه ما را احاطه کرده‌اند، تابلوهای گوناگون انواع خدمات را عرضه می‌کنند، اتوبوسهای مملو از مسافر زوزه کشان از چپ و راست می‌گذرند و صدای آژیر آمبولانسی از دور به گوش می‌رسد و....

اما این تصویر زندگی در همه شهرها نیست، تعداد بسیاری از شهرهای ما را شهرهای به اصطلاح کوچک و متوسطی تشکیل می‌دهند که ویژگیهای خود را داشته و ما اغلب به دلیل نجات مردم و مدیران شان کمتر با مشکلات آنها آشنا می‌شویم. مشخصات شهر کوچک چیست؟ مدیریت شهری آن چه تفاوتهایی با مدیریت شهرهای بزرگ دارد؟ مشکلات مدیران این گونه شهرها چیست؟ حاصل تلاش برای پاسخ گویی به پرسشهایی از این دست، گزارشی است که پیش رو دارید.

**شهرهای کوچک با رگود  
اقتصادی و بیکاری دست به  
گریانند، مدیران شهری آنها  
منابع مالی اندکی برای اداره  
شهر در اختیار دارند و  
دستشان برای خدمات‌رسانی  
و اجرای طرح‌های عمرانی  
بسته است. همچنین زندگی در  
این شهرها از شور و نشاط و  
تحرک، بی‌بهره است و  
چشم‌انداز توسعه‌شان، آینده  
درخشانی را به ساکنان آنها  
نوید نمی‌دهد و جمعیتشان هم  
روز به روز در حال کاهش است**

تکامل آرام و خودبخودی بود که طی آن یک روستا پس از آنکه به دلایل مختلف، بر نقش، اهمیت و جمعیتش افزوده می‌شد، یا تغییر در مناسبات اقتصادی و چهره کالبدی خود و ایجاد عناصر شهری مثل بازار، مرکز حکومت یا مسجد جامع، تبدیل به شهر می‌شد یا شتاب گرفتن روند شهرنشینی در دهه‌های گذشته، امکان چنین تحولی که نیاز به زمان نسبتاً طولانی دارد، کمتر به وجود آمده و همانطور که گفته شد، سبب جمعیت به شهرهای بزرگ و ثروای امکانات سررازی شده است. یکی از راه‌های مقابله با چنین شعشلی تبدیل روستاها به مستعد و قاعدتاً بر جمعیت به شهر بوده که با تصمیم سیاستمداران و برنامه‌ریزان تحقق یافته است. شهرهایی که از آنها به عنوان شهرهای کوچک یاد می‌شود، عموماً محصول اتخاذ چنین سیاستی است. هدف عمده از تشکیل این شهرها، مهار مهاجرت روستاییان به شهرهای بزرگ، تأمین نیازهای جمعیت قابل توجه آنها و اشاعه توسعه در حوزه روستایی پیرامونشان بوده است. یکی از مهمترین ملاحظات و معیارهای تشخیص و تبدیل این



جمعه‌ها، مدیران شهری

سکونتگاهها به شهر، جمعیتشان است و شاید به همین دلیل آنها را شهرهای کوچک نام گذارده‌اند. شهر کوچک در بزرگ تعریف در مباحث شهری عموماً شهرها را به کوچک، متوسط (میانه) و بزرگ تقسیم می‌کنند. گاهی اصطلاحاتی مثل کلانشهرها، مجموعه‌های شهری، شهرهای محلی، مراکز شهری و روستا - شهرها نیز در این تقسیم‌بندی به کار گرفته می‌شوند. همان‌طور که برای شهر هنوز تعریف تام و تمامی ارائه نشده، برای تفکیک این گروه‌ها نیز اتفاق نظر جامعی میان شهرشناسان و صاحب‌نظران به وجود نیامده است. برخی، شهرها را براساس جمعیتشان طبقه‌بندی می‌کنند و گروهی با توجه به نقش و عملکردشان. شهر کوچک جمعیتی از چند صد نفر تا ۲۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر دارد. شهر متوسط یا میانه نیز جمعیتی از ۲۵۰ تا ۵۰۰ هزار نفر و حتی ۵۰۰ هزار نفر را می‌تواند در خود جای دهد. شهر بزرگ هم ثروای جمعیتی بین ۲۵۰ هزار تا چند میلیون نفر است. یک چنین طیف وسیعی از میزان جمعیت برای هر کدام از گروهها،

اما مشکل آنجاست که روند شهرنشینی در کشورهایی نظیر ایران چندان از این قاعده بیرونی نمی‌کند. برخی از مظاهر شهرنشینی (که بهتر است آن را شهرگرایی و شهرزدگی بنامیم) مربوط به تفاوت و اختلاف سطح زندگی در شهر و روستا است. رگود بیکاری و کمبود امکانات در روستاها، جمعیت این سکونتگاهها را به سمت شهرها سررازی کرده است. در کشورهایی نظیر ما، شهر جای است که در آن می‌توان کاری برای امراز معاش و امکاناتی برای تفریح، درمان و آموزش و غیره پیدا کرد. در مقابل در روستا هیچ جلوه‌ای از جهان پیشرفته نمی‌توان سراغ گرفت. در این نگرش، هر چه شهر بزرگتر باشد، امکاناتش بهتر و بیشتر است و روستا هر چه کوچکتر و دورافتادتر باشد، محرومتر است. چنین تصویر و مفهومی از شهر و روستا، برای اولی جاذبه و برای دومی دافعنای بوجود آورده که نتیجه‌اش جریانی از مهاجرت گسترده و لجام گسیخته از روستاها و شهرهای کوچک (که در حقیقت روستایی به نام شهرند) به سمت شهرهای بزرگ است. در گذشته (در همه جای جهان) پیدایش شهر نتیجه یک

آن فراهم نشود، ولو کوچک و کم جمعیت باشد، اداره آن به مراتب از شهر بزرگ (که مملو از امکانات، سرمایه و نیروی انسانی متخصص است) دشوارتر است. شهرهای بزرگ این عنوان را بی دلیل کسب نکرده‌اند. اگر مروری بر امکانات موجود در این شهرها داشته باشیم، انبوهی از تجهیزات تأسیسات، سرمایه و منابع را در آنها می‌یابیم. شهری مثل تهران اگر چه جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر را در خود جای داده و گرانگه‌اش از هر طرف ناپیداست، اما منابعی به اندازه تمام شهرهای ایران را در خود ذخیره دارد. طبق آمارها سرانه بودجه شهرداری تهران حدود ۶۰۰ هزار ریال است که از متوسط سرانه بودجه شهرهای کشور بیشتر است. همچنین تهران به تنهایی نزدیک به ۴۰ درصد از کل بودجه شهرداریهای کشور را در اختیار دارد و انبوهی از کارخانه‌ها و کارگاههای تولیدی، میسالات کالا و خدمات، ساخت و سازهای شهری، نیروی متخصص و تحصیل کرده، ماشین آلات و تجهیزات و تأسیسات شهری در تهران تجمع یافته‌اند. همچنین این شهر به تنهایی

**هیچ شهری بدون یک اقتصاد یویا نمی تواند به صورت خود اتکاء ادامه حیات دهد.**

**شهرداری نیز به عنوان یک نهاد غیردولتی، اگر نتواند منابع مالی پایدار و مستمری برای تأمین هزینه‌هایش بیابد دچار بحران خواهد شد**



میرزا یگانا

۳۲ درصد کل کارگاههای صنعتی کشور را در پیرامون خود مستقر کرده است.

شهرهای بزرگ دیگر نیز کمابیش از چنین وضعیتی برخوردارند. در مقابل، شهرهای کوچک و متوسط عمدتاً به دلایل عدیده‌ای از جمله سیاستهای غلط در توزیع نامناسب منابع و امکانات و نبود طرح‌ها و برنامه‌های توسعه متعادل و متوازن، از حداقل مزایای نسبی نمی‌بهرند.

شهرهای کوچک با رکود اقتصادی و بیکاری دست‌به‌گریبانند. مدیران شهری آنها منابع مالی اندکی برای اداره شهر در اختیار دارند و دستشان برای خدمات‌رسانی و اجرای طرحهای عمرانی بسته است. همچنین زندگی در این شهرها از شور و نشاط و تحرک، بی‌بهره است و چشم‌انداز توسعه‌شان، آینده درخشانی را به ساکنان آنها نوید نمی‌دهد و جمعیتشان هم روز به روز در حال کاهش است. لذا مدیریت شهری در شهرهای کوچک با مشکلاتی مواجه است که با شهرهای بزرگ بسیار تفاوت دارد. پیشه این مشکلات را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: ۱- مشکلات ناشی از مسائل محلی، ۲- مشکلات ناشی از مسائل کلان ملی و منطقه‌ای.

بررسی تعریف شهر را با بررسی از ابهام مواجه می‌کند. به نظر می‌رسد که تکیه بر یک معیار و آن هم صرفاً جمعیت نمی‌تواند شاخص مناسبی برای تشخیص شهرهای کوچک، متوسط و بزرگ باشد و علاوه بر آن لازم است شاخصهای دیگری مثل امکانات، شرایط اقتصادی و نقش و عملکرد آنها نیز در نظر گرفته شوند. حمیده محمدزاده نیتکانلو کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری در این باره معتقد است: «با وجود مشکلات تعریف شهرهای متوسط در سطح جهانی، این امکان وجود دارد که بتوان در سطح ملی، مراکز شهری بزرگ، متوسط و کوچک را دسته‌بندی کرد. این کار با استفاده از آستانه‌های مرتبط با مقیاس، گونه و تنوع فعالیتهای اقتصادی و سهم هر شهر در تولید ملی امکان پذیر است. البته این امر مستلزم انجام پژوهشهای اختصاصی است که در شرایط کنونی با کمبود تحقیقاتی از این دست مواجهیم.»

#### مشکلات شهرهای کوچک

شهر کوچک هر اندازه هم کوچک باشد از آنجا که شهر است، گرفتاریهای فراوانی برای اداره آن وجود دارد. شهر پدیده پیچیده‌ای است و اگر ابزار و امکانات و نیروی کافی برای مدیریت

**بیشترین وجه اشتراک  
شهردارها در شهرهای  
کوچک کمبود منابع مالی است.  
این مسأله آنقدر محدودیت  
ایجاد کرده است که برخی  
شهرداران، موفقیت سایر  
شهردارها را در اداره مطلوب  
امور شهرها پشیمان تنها به دلیل  
پول فراوان در اختیار آنها  
می دانند و بس**

مالی مردم کشاورز ساکن این شهرها را بسدت کاهش داده و بدنبال آن فعالیتهای اقتصادی مثل ساخت و ساز و کسب و پیشه نیز از رونق افتاده است. در نتیجه اندک درآمد شهردارهای کوچک از قبل این فعالیتها هم بسیار محدود شده است. شهر کلات با هفت هزار نفر جمعیت در شمال خراسان و نزدیک به ۵۰ سال سابقه تأسیس شهرداری تا چند سال پیش یکی از مرغوبترین و گرانترین اقلام برنج را تولید می کرد.

اسماعیل جهانی درمندی شهردار کلات وضعیت گنونی شهر را چنین توصیف می کند: «در حال حاضر ۳ سال است که



جانان محسنی

خشکسالی بی دریی این منطقه را تهدید می کند، مزارع کشت برنج خشک شده اند و درآمد ساکنان شهر - که اغلب کشاورزان خرده یا به حساب می آیند - بسدت کاهش یافته است. مردم برای پرداخت عوارض مشکل دارند، چون درآمد کافی ندارند. بودجه سال ۱۳۷۹ شهرداری کلات جمعاً ۲۲/۵ میلیون تومان بوده است که سرانه آن در حدود ۳۶۰۰ تومان می شود. این میزان ۳۱۸۰۰ تومان کمتر از میانگین سرانه کل کشور و نشان دهنده منابع بسیار کم درآمدی این شهرداری است.

از طرفی صنایع کارخانه ای و کارگاهی در پیرامون شهرهای کوچک کمتر یافت می شوند. زیرا این شهرها کشتش و تقاضای کمی دارند و فاقد بازار فروش محصولات انبوه کارخانه ای بوده و از بازارهای فروش عمده نیز عموماً دورند. به طور کلی هزینه سرمایه گذاری چنین فعالیتهایی در جوار این شهرها زیاد است لذا تمایل کمی برای استقرار صنایع در پیرامون آنها وجود دارد. همین مسأله شهرداریهای این شهرها را از یکی از منابع درآمدی - که شهرهای بزرگ به مقدار فراوان از آن بهره مندند - محروم ساخته است. شهرداری کلات علت عدم ایجاد صنایع در پیرامون شهر کلات را این گونه بیان می کند: «سرمایه گذاری در این منطقه باردهی اقتصادی خوبی ندارد، چون جمعیتش کم است و در پست قرار دارد و همین مسأله ما را از یکی از مهمترین منابع درآمدی هر شهرداری، یعنی عوارض کارخانه ها محروم کرده است.»

وجه الله نوزاد، شهردار شهر یوسر در استان گیلان با ۱۰ هزار

#### مشکلات ناشی از مسائل محلی

مدیریت شهر کوچک یک علامت مشخصه دارد و آن این است که «برای اداره امور شهر هیچ در بساط ندارد». همواره هشتن و امتداد گه بوده و تمام آن چه داشته را نیز خرج کرده است. اگر کمکهای دولتی در قالب اعتبارات استانی و کمکهای بلاعوض وزارت کشور نیافتد بسیاری از شهردارهای شهرهای کوچک می بایست عاصورت خود را تمام شده تلقی کنند. سعدی معذقی شهردار شهر اتارک در استان اصفهان با جمعیتی نزدیک به ۲۰۰۰ نفر و سابقه ۳۰ ساله تأسیس شهرداری در این باره می گوید: «مشکل اصلی ما نداشتن منابع درآمدی است و شهرداری نمی تواند برای تأمین نیازهایش درآمد کسب کند. به همین دلیل ما با مشکلات مالی مواجهیم و بیشترین امید شهرداری کمکهای بلاعوض وزارت کشور و اشتغال داری است. شهرداری به انگشای این کمکهاست که روی پا ایستاده و فعالیت می کند.»

شهرهای کوچک عموماً وابسته به اقتصاد کشاورزی اند. شغل عمده مردم ساکن این شهرها زراعت و دامداری است. زیرا بیشتر این شهرها، روستاهایی بوده اند که طی سالهای گذشته به دلیل مرکزیت سیاسی یا رسیدن به حد نصاب جمعیتی به دنبال راپرتی مقامات محلی به شهر تبدیل شده اند. این فعالیتهای کشاورزی عموماً در عرصه های خارج از محدوده قانونی و حریم شهرهای کوچک انجام می شوند و در قوانین نیز برای اخذ عوارض از این نوع فعالیتها، ضوابط مشخصی تدوین نشده اند.

از طرفی طی سالهای گذشته، خشکسالیهای بی دریی، توان



شهرداریهایی که موفق بودند درآمد داشته‌اند اگر پول باشد شهردار هم می‌اندیشد که با آن چه اقداماتی انجام دهد. وقتی شهرداری درآمد ندارد، من مسؤول، مدام به فکر آنم که هزینه‌های جاری را از کجا و چگونه تأمین کنم. شهرداری ضیاء آباد با سابقه ۷۰ ساله به عنوان مرکز بخش هنوز فاقد ساختمان مناسب است و در یک خانه مسکونی استقرار دارد.

#### حداقلها هم دریافت نمی‌شوند

در سال ۱۳۷۹ میانگین سرانه بودجه شهرداریهای کشور ۲۴۹۸۰ تومان برآورد شده است. مقایسه وضعیت کمترین و

بیشترین درآمد سرانه میان شهرداریها، نشانگر این واقعیت است که در شهرهای کوچک و تازه تأسیس، درآمد سرانه شهرداریها دارای روند ثابتی نبوده و میان ارقام بسیار کم و ارقام بسیار بالا در نوسان است. این در حالی است که شهرهای بزرگ و پرجمعیت از این نظر از ثبات بیشتری برخوردارند. چنین نوسانی در درآمدها میان شهرهای کوچک حکایت از یکدست نبودن منابع درآمدی آنها دارد. برآوردها نشان می‌دهد که برای اداره امور شهرها، شهرداریها به درآمد سرانه‌ای بین ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان نیاز دارند. برای ارائه حداقلها در خدمات شهری نیز نزدیک به ۲۵ تا ۳۰ هزار تومان درآمد سرانه احتیاج است. اما بیشتر شهرهای کوچک در درآمد سرانه‌ای تا یک دهم میزان فوق، یعنی ۳ هزار تومان - که حداقل تمهید مردم یک شهر است - را هم دریافت نمی‌کنند. در این



مهرداد دستغیب

عینان وضعیت شهرهای متوسط یا میانی وخیمتر است. براساس مطالعات وزارت کشور، شهرهای با جمعیت ۲۵ تا ۵۰ هزار نفر و نیز شهرهای دارای ۷۵ تا ۱۰۰ هزار نفر، کمترین درآمد سرانه شهری را داشته‌اند. درآمد سرانه این شهرها بین ۲۷ تا ۸ هزار تومان بوده که از شهرهای کوچک هم کمتر است. البته بالا بودن میانگین درآمد سرانه شهرداریهای کوچک نه به دلیل سرجمع بودجه زیاد آنها، بلکه بیشتر ناشی از تعداد کم جمعیت آنهاست.

یکی دیگر از مشکلات شهرداریهای کوچک در سطح محلی، مربوط به مسائل تشکیلاتی و سازمانی آنها می‌شود. بسیاری از شهرهای متوسط و کوچک با آن که طرح جامع یا هادی مصوب دارند اما معاونت شهرسازی یا اداره عمرانی ندارند. از این رو در

نفسر جمعیت، معتقد است که مشکل مالی شهرداری پر سر در صورت استقرار صنایع حل خواهد شد. وی می‌گوید: «چه خوب بود حداقل یک کارخانه در کنار شهرهای کوچک تأسیس می‌کردند. چون این شهرها محل اخذ عوارض ندارند و عوارض چند کسبه و منازل هم که غالباً پرداخت نمی‌شود.» هیچ شهری بدون یک اقتصاد بویا نمی‌تواند به صورت خود اتکامه ادامه حیات دهد. شهرداری نیز به عنوان یک نهاد غیردولتی، اگر نتواند منابع مالی پایدار و مستمری برای تأمین هزینه‌هایش بیابد دچار بحران خواهد شد. سعدی معدنچی شهردار شهر اتارک که بودجه شهرداریش در سال ۱۳۷۹ تنها ۲/۳ میلیون تومان بوده، ضمن شرح حال اتارک، توصیف گویایی از یک شهر کوچک با اقتصاد ضعیف و در حال رکود دارد: «شهر اتارک اصلاً منابع درآمدی ندارد. بیشترین درآمد یک شهرداری یا از پروانه ساختمان است یا عوارض کسبه و کارخانه‌ها. ما هیچ کدام از این سه منبع را در شهر اتارک نداریم. جمعیت شهر در حال مهاجرت است و طی سالهای گذشته، به طور مرتب از شمار آنها کاسته شده. به همین دلیل در طی سال نیز ساخت و ساز بندرت صورت می‌گیرد. تعداد کسبه هم در شهر کم است. از طرف دیگر معدن سرب در ۳۵ کیلومتری شهر - که بیشتر اهالی در آن کار می‌کنند - در شرف تعطیل است لذا شهرداری عوارضی از آن دریافت نمی‌کند. به علاوه این شهر، مشکل کم آبی دارد و به دلیل خشکسالی فضالتهای کشاورزی در روستاهای اطراف آن کاهش یافته، همچنین مدارس شهر به دلیل مهاجرت مردم و کمبود دانش آموز در شرف تعطیل شدن قرار دارند. اگر وضع این گونه پیش برود، ممکن است شهر با بحران مواجه شود.»

بیشترین وجه اشتراک شهرداریها در شهرهای کوچک کمبود منابع مالی است. این مسأله آنقدر محدودیت ایجاد کرده است که برخی شهرداران، موفقیت سایر شهرداریها را در اداره مطلوب امور شهرهایشان تنها به دلیل پول فراوان در اختیار آنها می‌دانند و بس. بدالله سعیدی شهردار ضیاء آباد در استان قزوین، با ۱۲ هزار نفر جمعیت در این باره معتقد است: «گر باسجی هم اگر به ضیاء آباد بیاید نمی‌تواند کاری انجام دهد، چون درآمدی وجود ندارد.



بهنام سعیدی

## بسیاری از شهرهای متوسط و کوچک با آن که طرح جامع یا هادی مصوب دارند اما معاونت شهرسازی یا اداره عمرانی ندارند، از این رو در هدایت و اجرای پروژه‌های پیشنهادی طرح‌های توسعه خود ناموفقند

یکی دیگر از موارد مشکل زا در شهرهای کوچک، عدم ثبات شهرداران در مسئولیت شهرداری است. هنگام تهیه این گزارش متوجه شدیم بسیاری از شهرداران شهرهای کوچک طی یکسال گذشته تغییر یافته‌اند. این جایگاهی نمی‌تواند به نفع مدیریت صحیح شهرهای کوچک باشد و شوراهای اسلامی می‌بایست در هنگام انتخاب شهرداران دقت کافی داشته باشند و پس از انتخاب فرد شایسته تا حد امکان از عزل و نصب بی‌مورد پرهیز کنند. مدیریت شهرهای کوچک نمی‌بایست آموزشگاه افراد کم تجربه و تازه کار باشد، بدیده‌ای که متأسفانه بسیار اتفاق می‌افتد. شهردار در یک شهر کوچک، فردی کاملاً شناخته شده و در دسترس است. ارتباطی مستقیم با مردم دارد و کارها و اقداماتش توسط آنان مورد نقد و ارزیابی قرار می‌گیرد. کمترین اشتباه بومی کفایتی او در سطح شهر انعکاس می‌یافتد و همگان از آن آگاه می‌شوند. برخی هم از شهردار توقع خدمت بی‌امتیاز و حق و بی‌زحمتی دارند. لذا چنین مسئولی نمی‌تواند فردی عادی باشد و حداقل می‌بایست با عادات، رسوم، دردها، مشکلات، گرفتاریها و مناسبات اجتماعی - اقتصادی شهر کاملاً آشنا باشد. شهردار شهر کوچک برای جلب مشارکت مردم و نفوذ در آنها می‌بایست دو چندان تلاش کند. محمدتقی اسماعیلی شهردار شهر بيله زرين آباد استان ایلام با ۴۸۰۰ نفر جمعیت، خصوصیات شهردار شهر کوچک را چنین وصف می‌کند: «در شهرسازی بيله شهر دار همه کاره محسوب می‌شود و اکثر وظایف برعهده اوست. شهردار شهر کوچک در واقع نقش آچار فرانسه را دارد، می‌باید دنبال تعمیر ماشین آلات برود به فضای سبز وارد باشد و یا بودجه و مسائل مالی آشنا و بر کارهای دیگر نیز نظارت مستقیم داشته باشد. مسأله مهم شهردار شهر کوچک درآمد و خودکفایی است. او باید منابع درآمد کافی را تأمین کند تا حداقل بتواند حقوق ماهانه کارمندان را به موقع بدهد».

### مشکل فرهنگ شهرنشینی

شهرنشینی یک شیوه زندگی و فرهنگ است که می‌بایست فراگرفته و در صورت لزوم تعلیم داده شود. این شیوه زندگی فطری انسان نیست بلکه رفتاری آموختنی است. شهرهای کوچک به سرعت در حال گذار از جامعه روستایی به جامعه شهری‌اند. اگر چه

هدایت و اجرای پروژه‌های پیشنهادی طرح‌های توسعه خود ناموفقند. مضافاً آن که این گونه شهردارها فاقد کارمندان متخصص و فنی بوده و بخش اعظم نیروهای آنها را کارکنان صنفی تشکیل می‌دهند. چنین وضعیتی، با سیاست‌های واگذاری امور تصدی‌گری و برعهده‌گیری نقشهای مدیریتی و نظارتی توسط شهردارها - که از اهداف برنامه سوم توسعه است - مغایرت دارد.

لازم الاجرا بودن سازمان تفصیلی و واحدهای سازمانی شهردارها، دست شهرداران و شوراهای اسلامی شهرهای کوچک و متوسط را برای استخدام نیروهای مورد نیاز خود بسته است. در بسیاری از شهرهای کوچک به دلیل کمبود نیرو، حجم کار بسیاری بر دوش کارکنان گذارده شده است. اسماعیل دویندی که شهردار نقری کلات را با ۱۰ کارمند اداره می‌کند در این باره می‌گوید: «نیروهای مادر بخشهایی کار می‌کنند که تخصص آن را ندارند ولی ناگزیر آنها را به کار گرفتاریم و چاره‌ای جز این نداریم. به دلیل کمبود نیرو و مسئولیت حدود ۴ پست سازمانی با یک نفر است».



محمدالله نورانی

**مدیریت شهرهای کوچک  
نمی‌بایست آموزش‌سگاه افراد کم  
تجربه و تازه کار باشد، پدیده‌ای  
که متأسفانه بسیار اتفاق می‌افتد**

**طرح هادی شهر ۳۵۰۰ نفری  
سومار، بلواری به عرض ۴۵ متر  
را پیشنهاد کرده است. با اجرای  
بخشی از این پروژه، یک محله  
شهر در گودالی به عمق ۴ متر از  
خط جدول بلوار قرار گرفته است**

مشاوران و کارشناسان غیربومی، که اشراف لازم به نیازهای محلی نداشته‌اند تهیه شده‌اند. فرآیند مطالعات این طرح‌ها از آنجا که بر اساس شرح خدمات تیب صورت می‌گیرد، نتایج کار بردی مطلوبی ندارد. پروژه‌های بسیاری از این طرح‌ها بدون توجه به منابع و توان مالی شهرداری‌های کوچک و متوسط پیشنهاد شده‌اند و به همین دلیل گاه هزینه‌های اجرایی آنها چندین برابر بودجه شهرداری است. به عنوان مثال طرح هادی شهر ۳۵۰۰ نفری سومار، بلواری به عرض ۴۵ متر را پیشنهاد کرده است. با اجرای بخشی از این پروژه، یک محله شهر در گودالی به عمق ۴ متر از خط جدول بلوار قرار گرفته است. برای احداث کامل این بلوار، ساختمان‌های بسیاری می‌بایست تخریب شوند و این مسأله برای شهرداری سومار که بودجه کمی دارد مشکلات زیادی بوجود آورده است. البته نمونه‌های موفق این طرح‌ها با درایت شهرداران و نظارت آنها توأم بوده است. تأکید شهردار مرودشت تجربه خود را چنین بیان می‌کند: «با آن که مشاور طرح جامع شهر مرودشت در مناقصه تهران برنده شده بود، به آنها گفته شد که نمی‌شود از تهران با ایرباس بیایید فرودگاه و با یاتروول شهرداری بروید در شهر

فرهنگ روستایی، خود ارزشهایی به مراتب عمیقتر و انسانی‌تر از فرهنگ شهر زده دوران ماشینی دارد، اما الزامات زندگی در شهر یا روستا تضادهایی دارد. مدیریت در شهرهای کوچک علاوه بر مسؤلیتهای خطیر پیش گفته، نقش آموزگار و مربی فرهنگ شهرنشینی را نیز بر عهده دارد و با مشکلات بسیاری در این زمینه مواجه است که برای کسانی که با ظرافتهای مدیریت و نقش فرهنگ شهرنشینی آشنا نیستند، بهتر قابل درک است. مراد یگانه شهردار شهر لوفار در استان ایلام با ۳ هزار نفر جمعیت، نداشتن فرهنگ شهری را یکی از مشکلات اداره شهر لوفار می‌داند. وی می‌گوید: «مردم این منطقه هنوز با فرهنگ شهرنشینی آشنا نشده‌اند. اشتغال اغلب آنان زراعت و دامداری است. به طوری که مساز یک طرف فضای سبز درست می‌کنیم و از طرف دیگر فلان دامدار با دامش وارد شهر می‌شود و آنها را از بین می‌برد. حتی دیده می‌شود که به تأسیسات برق و لوله‌کشی آب نیز صدمه می‌زنند».

ابهام در حیطه اختیارات از دیگر مشکلات شهرهای کوچک و متوسط است. اگر چه این مشکل، خاص این شهرها نبوده و در شهرهای بزرگ نیز به چشم می‌خورد، اما پیامدهای ناشی از آن در شهر کوچک بسیار چشمگیرتر است. مهرداد تهرین شهردار مرودشت در استان فارس که یک شهر متوسط است از اقدامات مداخله‌جویانه برخی دستگاههای دولتی گلّه‌مند است و اقدامات آنها را مداخل نظام شهر و برهم زنده برنامه‌های شهری می‌داند. علی زارعی نژاد شهردار لوند در استان قزوین نیز فعالیت‌های ساختمانی شرکت شهر صنعتی را مهمترین مشکل خود می‌داند. به گفته وی این شرکت در محدوده شهر پروانه ساختمانی و تجاری صادر و اقدام به فروش تراکم می‌کند و حاضر به پاسخگویی به شهرداری هم نیست.

نمونه‌های بسیار دیگری نیز وجود دارند که همگی حاکی از عدم توجه مدیران سازمانها و دستگاههای دولتی در مورد حیطه وظایف و اختیارات شهرداری و مسؤلیت خود در قبال آنهاست.

#### مشکل طرح‌های توسعه شهری

طرح‌جهای توسعه شهری در شهرهای کوچک و متوسط، مشکلات خاص خود را دارند. زیرا این طرح‌ها عموماً از سوی

گشتی مسوری بزنید و یک طرح سماتیک بدهید! لذا مجبور شدند یک سال تمام همراه با مسؤلان محلی نظرات مردم را بشنوند. نتیجه‌اش این شد که امروز شهر ما طرح روان و خوبی دارد.»

علی رغم تصویری که از شهرهای کوچک وجود دارد و مردم آنها را خواستار مشارکت و همکاری با مسؤلان شهری می‌پندارند نتایج یک تحقیق توسط مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور خلاف آن را نشان داد. این تحقیق در سال ۱۳۷۶ معلوم کرد که در ۷۵ درصد شهرهای کوچک، شهروندان حداقل سرانه تعیین شده را برداشت نکرده‌اند. متغیرهای مورد مطالعه در این تحقیق برای ارزیابی مشارکت مردم شامل:

تازمانی که سیاست توزیع جمعیت و سکونتگاهها در سطح کشور از طریق طرحهای بالادستی همچون طرح کالبدی ملی مشخص نشود، در توسعه و ساماندهی به شهرهای کوچک و متوسط دچار مشکل خواهیم بود



امیر زندی

نسود چنین طرحهایی ما رشد بی ضابطه و غیر متعارف شهرهای تازه تاسیس شده و تبدیل روستاها به شهر را شاهدیم. هادی معصومی دارای دکترای آمایش شهری و مدیر کل شهر و روستای استانداری تهران در این باره می‌گوید: «تازمانی که سیاست توزیع جمعیت و سکونتگاهها در سطح کشور از طریق طرحهای بالادستی همچون طرح کالبدی ملی مشخص نشود، در توسعه و ساماندهی به شهرهای کوچک و متوسط دچار مشکل خواهیم بود. این طرحها با سطح بندی و نظام سلسله مراتبی، جایگاه کلیه سکونتگاهها را مشخص خواهند کرد و در این صورت تکلیف ما با تقاط روستایی که قرار است تبدیل به شهر شوند مشخص خواهد شد و دیگر مشکلی پیش نخواهد آمد.»

تمرکز سیاسی، اداری و سازمانی در کشور از موانع جدی توسعه و تحول شهرهای کوچک و کارآمدی مدیریت آنهاست. تمرکززدایی از نظام تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی کشور یکی از راهکارهایی است که برای رفع مشکلات در سطح محلی لازم است. صورت توجه قرار گیرد، حمیده محسنزاده ضمن با اهمیت دانستن نقش شهرهای متوسط در این باره می‌گوید: «از نظر نقش سیاسی و اداری این گروه از شهرها می‌توانند نیازهای محلی را به سطوح ملی انعکاس دهند. موفقیت در برنامه‌های تمرکززدایی بستگی به میزان شناختی دارد که از نیازها و قابلیت‌های محلی در سطوح پایین سلسله مراتب سکونتگاهها به دست می‌آید. این شناخت می‌تواند از طریق مراکز شهری کوچک و متوسط حاصل شود

مشارکت در خرید ساختمان شهرداری، واگذاری خودرو، احداث کشتارگاه، مرکز آتش‌نشانی، مرکز پرورش گل و نهال، کارگاه بلوک‌ریزی، کارگاه آسفالت، حمام، غسلخانه و پرداخت سرانه تعیین شده است. نتایج حاکی از عدم مشارکت کافی مردم در شهرهای کوچک بوده است. در شهری هم که مشارکت وجود ندارد یک مدیر شهری بی‌یشتیمان است.

#### مشکلات ناشی از سطح ملی

علاوه بر عوامل محلی و درونی در مشکل زایی برای مدیریت شهری شهرهای کوچک و متوسط، عوامل نشأت گرفته از اقدامات و تصمیمات منطقه‌ای و ملی نیز در وضعیت آنها بی‌تأثیر نیستند. شاید مهمترین مشکل از جانب برنامه‌های کلان ملی، چون برنامه‌های توسعه اجتماعی-اقتصادی ناشی شود. حمیده محسنزاده در این باره می‌گوید: «در برنامه سوم توسعه، حمایت از شهرهای کوچک و متوسط مورد توجه قرار گرفته، اما در راهکارهای اجرایی و برنامه اقدامات، جایگاه مناسبی برای این شهرها در نظر نگرفته و زنجیره حمایت، کامل نشده است.» یکی از این مشکلات، عدم تعیین جایگاه شهرهای کوچک و متوسط در نظام سلسله مراتبی یا شبکه سکونتگاهی کشور است. این نظام در حال حاضر از ساختار مناسبی برخوردار نیست و رابطه متوازن و متعادل میان اجزای آن به چشم نمی‌خورد. مهمترین عامل چنین ناهنجاری، خلاء طرحهای آمایشی و کالبدی در سطح ملی است که در آن برای سکونتگاههای کشور تعیین تکلیف شده باشد. در

### نتیجه

تا سال ۱۴۰۰ نزدیک به ۸۵ میلیون نفر از جمعیت کشور در شهرها ساکن خواهند بود. تعداد این شهرها در حال حاضر ۸۵۲ شهر دارای شهرداری است و هر سال نیز بر تعدادشان افزوده می‌شود. بسیاری از این شهرها، شهرهای تازه تاسیس و کوچکی‌اند که از تبدیل نقاط روستایی به وجود آمده‌اند. یکی از دلایل افزایش تعداد شهرهای کوچک، سیاست تثبیت جمعیت و مهار مهاجرت روستاییان به شهرها و بله‌ای کردن آن بوده است. از دیگر دلایل این روند، توزیع متوازن جمعیت و فعالیت در سطح

آن‌هاست. اگر این شهرها به توسعه لازم دست نیابند، خود به سکوی پرتابی برای مهاجران جدید بدل خواهند شد، چنان‌چه اکنون مهاجرتهای گسترده از شهر کوچک به شهر بزرگ را شاهدیم. مدیریت شهرهای کوچک نقش مهمی در هدایت و توسعه این سکونتگاهها دارند و لازم است تا زمانی که شرایط - به ویژه از نظر بنیه اقتصادی - برای خود اتکالی آنها فراهم نشده، مورد حمایت دولت قرار گیرند.

### برخی راه‌حلها

اقدامات زیر می‌توانند در رفع مشکلات مدیریت شهرهای کوچک و متوسط تا حد زیادی کارساز باشند:



سعد غلامی / سماعیلی

**تمام این اهداف، زمانی تحقق خواهند یافت که این شهرهای کوچک، کم جمعیت، دور افتاده و محروم، به حد کافی برای قبول نقشهای خود تجهیز و آماده شده باشند. چنین آمادگی مستلزم سرمایه‌گذاری و حمایت دولت و تقویت مدیریت شهری آنهاست. اگر این شهرها به توسعه لازم دست نیابند، خود به سکوی پرتابی برای مهاجران جدید بدل خواهند شد**

- ۱- انجام مطالعات جامع اقتصادی - اجتماعی قبل از تاسیس شهرهای کوچک به منظور اطمینان از توان اقتصادی این سکونتگاهها در خود کفایی مالی
- ۲- ایجاد سبترهای قانونی برای هدایت و تنبیه سرمایه‌گذاران خصوصی در جهت ایجاد فعالیتهای تولیدی در جوار شهرهای کوچک و متوسط
- ۳- اعطای تسهیلات و اعتبارات مالی و فنی به شهرداریهای کوچک به منظور ورود آنها به فعالیتهای تولیدی و خدماتی در اندازه‌ها شرح‌بخش گشت اصلی سرمایه به دولت
- ۴- فراهم آوردن امکان به کارگیری افراد متخصص و با تجربه به تشخیص مدیریت شهری، براساس رفع نیازهای پرسنی
- ۵- اعطای اختیارات بیشتر محلی به مدیریت شهری در شهرهای کوچک و متوسط به منظور تحرک بخشی و تمرکززدایی از نظام اداری کشور
- ۶- تسریع در تصویب و اجرایی قانون سازمان دهیاری و تشکیل این سازمانها در روستاهای پرجمعیت
- ۷- کمکهای دولت براساس تأمین مالی پروژه‌های عمرانی و هزینه‌های پرسنی به شهرهای مشکل دار به منظور تقویت بنیه اقتصادی آنها

علی است که امکان حداکثر بهره‌برداری از منابع پراکنده در سطح کشور را فراهم می‌کند. توجه دیگر در افزایش تعداد شهرهای کوچک، نقشی است که این شهرها می‌توانند به عنوان حلقه واسط میان شهر و روستا ایفا کنند و ضمن ایجاد بازار مصرف تولیدات روستایی، امواج توسعه رایج حوزه‌های روستایی نشر دهند. اما باید دانست تمام این اهداف، زمانی تحقق خواهند یافت که این شهرهای کوچک، کم جمعیت، دور افتاده و محروم، به حد کافی برای قبول نقشهای خود تجهیز و آماده شده باشند. چنین آمادگی مستلزم سرمایه‌گذاری و حمایت دولت و تقویت مدیریت شهری

# تحلیلی بر کاربری زمین در شهر اصفهان

اصغر خیرایی - استادیار گروه جغرافیای دانشگاه اصفهان  
عباس کمانی - دانشمندی کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

جدول شماره ۱: وسعت، جمعیت و تعداد محلات مناطق ده گانه

اصفهان (۱۳۷۵)

مطابق	وسعت (هکتار)	جمعیت	تعداد محله
۱	۹۳۲۰۶	۳۴۴۷۵	۲۶
۲	۱۱۱۶۲۲	۴۹۵۵۹	۱۵
۳	۱۱۵۵۳۰	۱۱۱۵۲۶	۴۶
۴	۱۲۷۵	۱۰۲۲۰۴	۵۱
۵	۲۱۲۲۸۵	۱۹۱۹۶۷	۳۰
۶	۱۷۵۸۷۱	۱۱۹۰۱۱	۲۶
۷	۱۳۷۸۷۱	۱۸۹۲۵۴	۲۵
۸	۲۲۵۰۹۷	۱۹۳۰۶۲	۲۵
۹	۱۱۹۹۸۳	۶۳۳۶۱	۲۶
۱۰	۱۲۷۸۷۰	۱۷۲۴۱۹	۲۹
جمع	۱۳۳۶۸	۱۲۶۶۰۷۳	۳۰۹

مطابق: ۱- مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵، ص ۹۹  
۲- شهرداری اصفهان، وضعیت کاربری‌های زمین در شهر اصفهان، اصفهان ۱۳۷۶، ص ۱۰

موضوع مورد تحقیق در این مقاله، بررسی کاربری زمین در شهر اصفهان و هدف از آن، شناخت کاربری‌های زمین شهری اصفهان و مطالعه وسعت، سرانه، تراکم و پراکندگی هر یک از آنهاست. در این مقاله سعی شده است ضمن مقایسه سرانه کاربری‌های شهری اصفهان با سرانه‌های رایج در طرح‌های توسعه شهری ایران، نیازمندی‌های زمین هر یک از کاربری‌های شهری در سطح مناطق ده گانه این شهر تعیین شوند. در پایان نیز با توجه به پیش‌بینی جمعیت اصفهان در سال ۱۳۸۵ و شناخت محدودیت‌ها و مشکلات توسعه شهر، الگوی توسعه آینده این شهر پیشنهاد شده است.

## مقدمه

زمین یکی از منابع محدود طبیعی و در عین حال، اساس آن محسوب می‌شود. در طول تاریخ، انسان بیشتر مواد مورد نیاز خود را برای تغذیه، سوخت، لباس و مسکن از زمین به دست آورده است. زمین به عنوان بوم و فضای زیست انسان، بایگانه زندگی و سرگ او به حساب می‌آید. «فدائیس، چاپین» سه تعریف از کاربری زمین شهری ارائه داده است:

- ۱- کاربری زمین به معنای پراکندگی فضایی کارکردهای شهری مانند مسکونی، تجاری، خرده‌فروشی، تفریحی و...
- ۲- کاربری زمین به معنای چارچوبه‌ای دو بخشی برای نمایش بوی شهر. این دو بخش عبارتند از:  
الف - الگوهای فعالیت مردم در محیط شهری، مؤسسات و فضاهای مورد نیاز آنان (برای مثال فعالیتهای درآمدزا، خرید و اوقات فراغت).

- ب - تسهیلات و تجهیزات فیزیکی که برای استقرار فعالیتهای یاد شده در زمینهای شهری ساخته می‌شوند.
- ۳- کاربری زمین به معنای تنظیم روابط ساختاری - کارکردی چهارچوبه دو بخشی بالا یا سیستمهای ارزشی حاکم بر الگوهای فضایی - کارکردی و فعالیتهای مردم (۱)

شهرهای بزرگ ایران از جمله اصفهان، امروزه با مشکلات بسیاری مانند گسترش فضایی روزافزون، افزایش جمعیت، نابودی زمینهای کشاورزی، آلودگیهای زیست محیطی، کمبود خدمات و زیرساختهای شهری، عدم تعادل در تخصیص سرانه‌های شهری، کمبود زمین و... دست به گریبانند.

بخش مهمی از این مشکلات به طور مستقیم یا غیر مستقیم به نحوه استفاده از زمینهای شهری برمی‌گردد. بر این اساس، این مقاله سه هدف عمده را مدنظر قرار داده است:

- ۱- مطالعه وضعیت موجود کاربری‌های زمین در اصفهان.
- ۲- تعیین نیازمندیهای زمین و اولویت‌بندی کاربری‌های مورد نیاز در سطح مناطق ده گانه اصفهان.
- ۳- پیشنهاد الگوی توسعه آینده اصفهان.

لازم است قبل از ورود به بحث اصلی، مفهوم ضریب مکانی کاربری که در این مقاله استفاده شده است تشریح شود. ضریب مکانی یک کاربری عبارت است از نسبت سهم سرانه آن کاربری در یک منطقه شهری، به سهم سرانه همان کاربری در کل شهر. به این ترتیب می‌توان با تعیین ضریب مکانی یک کاربری، سهم و وزن سرانه آن کاربری را در یک منطقه با سهم و وزن سرانه همان کاربری در کل شهر مقایسه کرد. در این روش، ضریب مکانی بیشتر از یک، نشان دهنده آن است که کاربری مورد مطالعه، به طور مثال کاربری مسکونی، در کل منطقه مورد مطالعه، وزنی بیشتر از وزن همان کاربری در کل شهر را دارد. (۲)

## کاربری‌های زمین در اصفهان

شهر اصفهان در سال ۱۳۷۵ با ۱۷ هزار و ۳۶۸ هکتار وسعت دارای یک میلیون و ۲۶۶ هزار و ۷۲ نفر جمعیت بود. این شهر بر اساس تقسیمات شهری شهرداری اصفهان ۱۰ منطقه و ۳۰۹ محله شهری دارد. از لحاظ وسعت، مناطق ۵ و ۱ به ترتیب بزرگترین و کوچکترین مناطق شهری اصفهانند. (۳)

اصفهان با وسعت ۱۷ هزار و ۳۶۸ هکتار و سرانه ۱۳۷/۱۸



جدول شماره ۲- وضعیت کاربریهای زمین در اصفهان (۱۳۷۵)

کاربری	وسعت (هکتار)	درصد	سرازمه (متر مربع)
مسکونی	۲۵۱۹,۳۲	۳۷,۵۳	۵۱۵۰
تجاری	۳۰۲,۳۲	۱,۷۵	۳,۲۰
صنعتی	۵۳۶,۱۹	۲,۹۰	۳,۲۴
مدرسه عالی	۲۳۲۵,۲۰	۱۵,۴۰	۲۱,۱۴
تورشی	۳۸۸,۷۳	۲,۹۱	۵,۳۴
سبز و تفریحی	۱۸۲۷,۷۳	۱۰,۳۳	۱۲,۵۹
پهداشتی - درمانی	۱۰۲۰,۰۸	۰,۶۰	۰,۸۲
انباری - قطعاتی و نظمی	۷۳۴,۶۵	۲,۳۳	۵,۸۰
تاسیسات و تجهیزات	۷۳۶۰,۰۲	۲,۳۲	۵,۸۱
کشاورزی	۱۲۳۳,۹۵	۸,۲۴	۱۱,۳۲
زیباسازی	۸۲۷,۲۲	۳,۲۷	۴,۸۵
پایانه رود*	۱,۶۷	۵,۸۷	۷,۳۲
جمع	۱۲۳۶۸	۱۰۰	۱۴۹,۱۸

کوره‌های آجرپزی، کارخانه‌های نساجی و چرمسازی در داخل یا نزدیک شهر قرار دارند و برخی از آنها مانند نیروگاه برق عباسپور و کارخانه سیمان اصفهان در جهت موافق بادهای غالب شهر قرار گرفته‌اند. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که پدیده وارونگی هوا در اصفهان سالانه ۲۶۳ مورد روی می‌دهد و پدیده آراش هوا به ۵۶٪ درصد روزهای سال می‌رسد. این دو عامل می‌توانند بر تشدید آلودگی هوای شهر بیفزایند. (۵)

کاربری حمل و نقل اصفهان با وسعت ۲۶۷۵/۴۰ هکتار و

جدول شماره ۳- وضعیت مکانی سرانه در نواحی زمین در مناطق مختلف اصفهان (۱۳۷۵)

کاربری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰
مسکونی	۱۹۱	۱۷۲	۱۷۳	۱۷۹	۱۷۹	۱۸۳	۱۸۴	۱۸۴	۱۸۴	۱۸۴
تجاری	۱۰۰	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲
صنعتی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
مدرسه عالی	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲	۱۰۲
تورشی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
سبز و تفریحی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
پهداشتی - درمانی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
انباری - قطعاتی و نظمی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
تاسیسات و تجهیزات	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
کشاورزی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
زیباسازی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
پایانه رود	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

\* ۲۰۳ هکتار فضای سبز سرانه پایانه رود منظور شده است.

محدود شده‌اند. وضعیت کاربریهای زمین در شهر اصفهان، اردیبهشت ۱۳۷۵، ص ۲۰.

متر مربع، سومین شهر پرجمعیت ایران پس از تهران و مشهد است. تراکم نسبی این شهر در سال ۱۳۷۵، برابر ۷۳ نفر در هکتار بود. همان‌طور که در جدول شماره ۲ می‌بینیم بیشترین سطح تخصیص یافته به کاربریهای زمین در اصفهان به کاربری مسکونی مربوط می‌شود که تقریباً ۳۷/۵ درصد کل وسعت شهر را در بر گرفته است و در مقابل، کوچکترین کاربری این شهر به کاربری بهداشتی - درمانی مربوط می‌شود که تنها ۰/۶ درصد وسعت شهر را پوشانده است.

مطالعه شاخصهای کاربری مسکونی مانند سرانه و انواع تراکم در سطح مناطق شهر اصفهان نشان می‌دهد که مناطق مهاجرنشین مانند منطقه ۷ وضعیت مطلوبی ندارند. تراکم خالص مسکونی در این منطقه برابر ۴۳۲/۱۷ نفر در هکتار است. از سوی دیگر، مطالعه ضریب مکانی این کاربری در سطح مناطق شهر نشان می‌دهد که جز مناطق ۵، ۶ و ۷ و ۸ بقیه مناطق ضریب بالاتر از یک دارند. بررسی عمر بناهای شهر اصفهان نشان می‌دهد که بیشتر این بناها در دهه ۶۵-۱۳۵۵ ساخته شده‌اند و این امر، نمایانگر توسعه فیزیکی بالایی اصفهان در این دهه است. (۳)

کاربری تجاری اصفهان با وسعت ۳۰۴/۳۷ هکتار و سرانه ۲/۴۰ متر مربع در حدود ۱/۷۵ درصد سطح شهر را در بر گرفته است. مطالعه این کاربری در سطح مناطق شهر نشان می‌دهد که مناطق ۱ و ۳ دارای بیشترین وسعت و سرانه تجاری‌اند. زیرا عمده محورهای تجاری شهر مانند بازار بزرگ اصفهان، خیابانهای چهارباغ، مسجد سید و طالقانی در این مناطق قرار دارند. این وضعیت سبب شده است که هم مرکز بازرگانی شهر در این منطقه و حد فاصل سبزه میدان و میدان انقلاب قرار گیرد و هم ضریب مکانی آنها بسیار بیشتر از مناطق دیگر شهر باشد.

کاربری صنعتی اصفهان با وسعت ۵۳۶/۱۹ هکتار و سرانه ۴/۲۶ متر مربع، تقریباً ۳/۱۰ درصد سطح شهر را در بر گرفته است. بیشترین وسعت به ترتیب در مناطق ۸، ۴، ۵، ۷ و ۱۰ قرار دارد؛ جایی که هم زمین کافی برای ساخت و انبار کالاهای صنعتی و هم شاهره‌های ارتباطی به خارج شهر وجود دارند. مطالعه کاربری صنعتی اصفهان نشان می‌دهد که برخی صنایع آلوده کننده مانند

سرانه ۲۱/۱۳ متر مربع، بیش از ۱۵/۴۰ درصد وسعت شهر را در بر گرفته است. همچنین معامله مبدأ - مقصد و نیز حجم سفرهای درون شهری اصفهان نشان می‌دهد که میدانی انقلاب، دروازه دولت و طوقچی به ترتیب از پرتراکمترین نواحی ترافیکی شهر به حساب می‌آیند؛ زیرا این مناطق سر مرکز بازرگانی شهر منطبق‌اند. (۴)

کاربری آموزشی شهر اصفهان با وسعت ۶۷۸/۷۲ هکتار و سرانه ۵/۳۶ متر مربع، در حدود ۲/۹۱ درصد سطح شهر را در بر گرفته است. از کل فضاهای آموزشی شهر، درصد زیادی به دانشگاه اصفهان و مرکز آموزش فنی و حرفه‌ای این شهر اختصاص یافته است که به ترتیب در مناطق ۵ و ۶ قرار دارند.

کاربری تفریحی اصفهان با وسعت ۱۸۴۷/۱۳ هکتار و سرانه ۱۴/۵۹ متر مربع، تقریباً ۱۰/۶۲ درصد وسعت شهر را در بر گرفته است. از کل وسعت کاربری تفریحی اصفهان، ۸۷/۹۷ درصد به کاربری فضای سبز و ۱۲/۰۳ درصد به فضاهای ورزشی مربوط می‌شود. همچنین ۳۹/۷۳ درصد فضاهای سبز اصفهان به فضای سبز کناره‌زاینده رود اختصاص یافته است. مطالعه توزیع کاربریهای تفریحی اصفهان نشان می‌دهد که سرانه مناطق شهر مانند مناطق ۲، ۸، ۷، ۹ و ۱۰ زیر سطح استانداردهای رایج در طرحهای توسعه شهری ایران قرار دارد. همچنین از لحاظ فضاهای ورزشی در سطح شهر کمبود چشمگیری وجود دارد و همین امر موجب تراکم بالای ۵۱ نفری جمعیت ۶ سال به بالای اصفهان بر هر ۱۰۰ متر مربع فضاهای ورزشی شهر شده است. کاربری بهداشتی - درمانی اصفهان با وسعت ۱۰۴/۰۸ هکتار



## توسعه ناپیوسته اصفهان در سالهای آینده، ضمن حفظ ارزشهای تاریخی، معماری و شهرسازی این شهر، از تشکیل یک شبکه شهری ناکارآمد در سطح استان اصفهان جلوگیری خواهد کرد

جدول شماره ۲. سرانه‌های شهرسازی رایج در دنیا

کاربری	سرانه (مترمربع)	میانگین (مترمربع)
مسکونی	۳۰-۵۰	۲۰
تجاری	۲-۴	۳
مستشفى	۱/۵-۵	۴/۲۵
حیوانات	۲۰-۳۰	۲۵
آموزشی	۲/۵-۱۱	۷/۲۵
تفریحی	۱۰-۲۵	۱۷/۵
پهنایش - حرمانی	۰/۷۵-۲/۵	۱/۶۲
اداری - انتظامی و نظامی	۱/۵-۹/۵	۵/۵
تأسیسات و تجهیزات	۲/۷۵-۸	۵/۲۸
جمع	۷۲-۱۲۵	۱۰۸/۵

مصدر: جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.

۲ قرار دارند. منطقه ۸، به تنهایی بیش از ۲۸/۵ درصد زمینهای کشاورزی شهر را در اختیار دارد. به دنبال توسعه فیزیکی روزافزون اصفهان، همچنین تفکیک و فروش زمینهای کشاورزی توسط کشاورزان از وسعت زمینهای کشاورزی در دهه ۷۵-۱۳۶۵ بسیار کاسته شده است. در سال ۱۳۶۵ وسعت زمینهای کشاورزی اصفهان ۲۳۶۲/۹ هکتار بود (۷)، اما تا سال ۱۳۷۵ حدود ۹۳۰ هکتار از وسعت آن کاسته شد.

زمینهای بایر اصفهان با وسعت ۸۲۷/۶۲ هکتار و سرانه ۴/۸۵ مترمربع، تقریباً ۴/۷۲ درصد سطح شهر را در بر گرفته‌اند. از کل زمینهای بایر شهر، ۲۷/۲ درصد به کوه‌دبه و تپه آتشگاه مربوط می‌شود که قابلیت توسعه ندارند. مطالعه پراکندگی این زمینها در سطح شهر نشان می‌دهد که بیشتر آنها در نواحی غربی شهر و کناره زمینهای کشاورزی قرار دارند و این امر به دلیل تفکیک و بایر کردن عمدی زمینهای کشاورزی توسط کشاورزان برای فروش است.

جدول شماره ۳. سرانه‌های کاربری زمین در مناطق ده گانه اصفهان (۱۳۳۹) - مترمربع

کاربری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰
مسکونی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
تجاری	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
مستشفى	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
حیوانات	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
آموزشی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
تفریحی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
پهنایش - حرمانی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
اداری - انتظامی و نظامی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
تأسیسات و تجهیزات	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
کل	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

منبع: سازمان برنامه و بودجه، گزارش آماری شهر اصفهان، سال ۱۳۳۹، ص ۱۰۰.

### نیازمندیهای گنونی زمین در مناطق ده گانه اصفهان

پس از بررسی تک تک کاربریهای زمین در سطح شهر و مناطق مختلف آن، لازم است به نیازمندیهای زمین و اولویت بندی کاربریهای مورد نیاز در سطح مناطق شهر بپردازیم. مقدار زمین مورد نیاز هر کاربری در مناطق مختلف اصفهان با توجه به حداقل سرانه‌های به کار رفته در طرحهای توسعه شهری ایران تعیین شده است.

همان گونه که در جدول شماره ۶ می‌بینیم مقدار نیازمندیهای

و سرانه ۰/۸۲ مترمربع، در حدود ۰/۶- درصد از سطح شهر را در بر گرفته است و از این لحاظ کوچکترین کاربری اصفهان محسوب می‌شود. مطالعه پراکندگی این کاربری در سطح شهر نشان از تمرکز آنها در مناطق مرکزی شهر، بویژه منطقه یک دارد.

کاربری اداری - انتظامی و نظامی اصفهان با وسعت ۳۳۲/۶۵ هکتار و سرانه ۵/۸۰ مترمربع، تقریباً ۴/۲۲ درصد از سطح شهر را پوشانده است. بیشترین وسعت این کاربری به کاربری نظامی مربوط می‌شود که ۷۷/۷۶ درصد این کاربری را در بر گرفته و بقیه نیز به کاربری اداری - انتظامی اختصاص یافته است. مراکز نظامی اصفهان در بخش جنوبی شهر و در مناطق ۵ و ۶ قرار گرفته‌اند و از جمله دلایل مهم عدم توسعه شهر به سمت جنوب محسوب می‌شوند. مطالعه پراکندگی کاربری اداری - انتظامی مشخص کرد که بیشترین ادارات و سازمانهای مهم دولتی و خصوصی در مناطق مرکزی اصفهان قرار گرفته‌اند که همین امر بر حجم سفرهای روزانه به این مناطق می‌افزاید.

کاربری تأسیسات و تجهیزات شهری اصفهان با وسعت ۷۳۶/۰۴ هکتار و سرانه ۵/۸۱ مترمربع، بیش از ۴/۲۴ درصد از سطح شهر را در بر گرفته است. بیشترین وسعت این کاربری به کورستانهای داخل شهر، تأسیسات آب و فاضلاب و ذخیره مواد نفتی مربوط می‌شود که در منطقه ۶ قرار دارند.

کاربری کشاورزی اصفهان با وسعت یک هزار و ۴۲ هکتار و سرانه ۱/۳۲ مترمربع، تقریباً ۸/۲۶ درصد از سطح شهر را پوشانده است. بیشتر زمینهای کشاورزی این شهر به ترتیب در مناطق ۷، ۸

۱- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.

- ۲- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۳- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۴- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۵- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۶- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۷- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۸- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۹- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.
- ۱۰- جان ریسا حسین، استان‌های مختلف سرانه‌های کاربری اراضی در طرحهای شهری، سازمان برنامه و بودجه، شیراز، ۱۳۷۱.





پیوسته در اصفهان مدنظر باشد، بر اساس محاسبات اولیه، مساحت شهر تا سال ۱۳۸۵ باید به میزان ۲۰ درصد بزرگتر شود و وسعتی در حدود ۲۰ هزار و ۹۰۰ هکتار را در برگیرد، اما با توجه به اینکه این شهر را از تمامی جهات زمینهای کشاورزی، شهرها و روستاهای پیرامون مانند خمینی شهر، خوراسگان، تاسیسات و کارخانهها، ارتقاعات و مراکز نظامی محدود کردهاند، همچنین با عنایت به سیاستهای طرح جامع منطقه اصفهان (۸) مبنی بر کنترل رشد فیزیکی و جمعیتی شهر، علاوه بر حفظ ارزشهای تاریخی، معماری و شهرسازی آن، پیشنهاد می شود که توسعه آینده اصفهان به صورت ناپیوسته و در قالب شهرهای جدید بهارستان،

جدول شماره ۴-۱ مقدار نیاز متدیهای گنوبی زمین در مناطق ده گانه اصفهان (به هکتار) در مناطق ده گانه اصفهان

منطقه	اولویت بندی
۱	کمبود ندارد
۲	۱- آموزشی، ۲- اداری - انتظامی، ۳- تجاری
۳	۱- تفریحی، ۲- آموزشی، ۳- حمل و نقل
۴	۱- آموزشی، ۲- تجاری، ۳- اداری - انتظامی، ۴- تاسیسات و تجهیزات شهرداری، ۵- فرمای، ۶- حمل و نقل
۵	کمبود ندارد
۶	کمبود ندارد
۷	۱- حمل و نقل، ۲- تفریح، ۳- آموزشی، ۴- تجاری، ۵- اداری - انتظامی، ۶- شهرداری، ۷- درمانی
۸	۱- آموزشی، ۲- اداری - انتظامی، ۳- تفریحی، ۴- بهداشتی - درمانی، ۵- تجاری
۹	۱- تفریحی، ۲- اداری - انتظامی، ۳- تجاری، ۴- آموزشی
۱۰	۱- حمل و نقل، ۲- تفریح، ۳- آموزشی، ۴- تجاری، ۵- اداری - انتظامی، ۶- بهداشتی - درمانی، ۷- تاسیسات و تجهیزات

جدول شماره ۴-۲ مقدار نیاز متدیهای گنوبی زمین در مناطق ده گانه اصفهان (به هکتار)

کاربری	منطقه	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	جمع
مسکونی		-	-	-	-	-	-	۱۱۹۶۱	-	-	-	۱۱۹۶۱
تجاری		-	۳۸۶	-	۱۳۸۰	-	-	۲۹۷۱	۳۰۹	۱۰۶۱	۱۹۰۵۲	۷۰۶۱
صنعتی		۰۸۸	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۰۸۸
حمل و نقل		-	-	-	۲۰۲	-	-	۱۰۲۰۰	-	-	۶۱۲۰	۱۷۵۲۲
آموزشی		-	-	-	-	-	-	۲۹۷۱	۲۳۰۵	۰۳۸	۲۴۲۲	۱۱۰۵۱
تفریحی		-	-	-	-	-	-	-	۶۹۵	۱۹۰۲۲	۵۸۰۹۷	۱۹۹۰۶
بهداشتی - درمانی		-	-	-	-	-	-	-	۲۴۰	۳۶۷	۱۸۸	۱۴۵۸
اداری - انتظامی		-	-	-	-	-	-	-	۱۸۷۳	۸۸۸	۳۰۲۱	۶۲۰۸
تاسیسات و تجهیزات		-	-	-	-	-	-	-	-	-	۰۸۵	۹۳۵
جمع		۰/۸۸	۱۳/۲۷	۶۲/۶۶	۶۳/۷۸	-	-	۳۶۸/۶۵	۲۶/۱۳	۲۴/۸۲	۱۸۲/۲۰	۷۶۲/۴۰

یولادشهر، شاهین شهر و مجلسی صورت گیرد البته در این بین شهرهای یولادشهر و مجلسی چون در فاصله مناسبی از اصفهان و در نزدیکی مجتمعهای بزرگ صنعتی نوب آهن و مجتمع فولاد مبارکه قرار دارند، باید از اولویت و توجه بیشتری برخوردار باشند.

### نتیجه گیری

- ۱- تمرکز انواع خدمات شهری در مرکز شهر اصفهان باعث افزایش رفعت و آمد مردم نسبت به بقیه نواحی شهر به این منطقه و شلوغی بیش از حد آن شده است.
- ۲- در بین مناطق ده گانه اصفهان در زمینه تخصیص سرانه کاربریهای زمین، تعادل وجود ندارد.
- ۳- پایینترین سرانه کاربریهای زمین در مناطق ۷، ۱۰ و ۴ دیده می شود.
- ۴- بیشترین کمبود کاربریهای زمین در مناطق ده گانه اصفهان، متوسط به کاربریهای تفریحی، حمل و نقل و آموزشی است.
- ۵- توسعه فیزیکی پیوسته اصفهان در سالهای آینده، باعث بروز مشکلات شهری مانند رواج حاشیه نشینی، افزایش آلودگیهای زیست محیطی و نابودی زمینهای کشاورزی خواهد شد.
- ۶- توسعه ناپیوسته اصفهان در سالهای آینده ضمن حفظ ارزشهای تاریخی، معماری و شهرسازی این شهر، از تشکیل یک شبکه شهری ناکارآمد در سطح استان اصفهان جلوگیری خواهد کرد.

گنوبی زمین در سطح مناطق ده گانه اصفهان برای جمعیت موجود، ۷۶۳/۴۰ هکتار است، ولی از آنجا که کمبود کاربریهای خدماتی در سطح مناطق مختلف شهر بیشتر دیده می شود، بنابراین می توان از کاربریهای مسکونی و صنعتی چشم پوشی کرد. به این ترتیب، زمین مورد نیاز برای کاربریهای خدماتی در شهر اصفهان، ۶۳۳/۹۱ هکتار است. با توجه به اینکه مقدار زمینهای بایر قابل توسعه شهر (به استثنای کوه دلبه و تپه آتشگاه) ۶۰۲/۳۷ هکتار است، بنابراین، ۴۱/۵۴ هکتار کمبود زمین داریم. اما این مقدار کمبود را می توان از طریق تجمیع برخی کاربریهای مشابه در یک محل، افزایش طبقات ساختمانی کاربریهای خدماتی، بالا بردن تراکم در واحد سطح، خارج کردن صنایع آلوده از داخل شهر و اختصاص زمین آن به کاربری خدماتی میزبان کرد.

پس از مطالعه نیاز متدیهای زمین هر یک از کاربریها در مناطق مختلف شهر مشخص شد که بیشترین اولویت کاربریها باید به کاربریهای تفریحی، حمل و نقل و آموزشی اختصاص یابد که بویژه در مناطق ۷، ۱۰ و ۳ دارای کمبود بیشتری اند (جدول شماره ۷).

### الگوی توسعه آینده اصفهان

ارائه الگوی توسعه آینده شهر و جهت دهی مناسب آن، از مهم ترین مطالعات کنارسری زمین شهری محسوب می شود و مستلزم شناخت توانمندیها، مشکلات طبیعی و انسانی توسعه شهر و پیش بینی جمعیت آن است. این الگو، بسته به مطالعات پیشین می تواند به صورت پیوسته و ناپیوسته باشد. اگر الگوی توسعه

- تعلق
- ۱- حسینیه، غیره، استفاده از مناطق مرکزی کاربری اداری و طرح شهری سازمان برنامه و بودجه، شهر ۱۳۷۱.
  - ۲- رفیعی، مراد، توسعه ساختار و کاربری شهرهای - چقدر سود اقتصاد، مرکز مطالعات و تحقیقات شهر سازی و معماری ایران - چاپ نودم، تهران ۱۳۷۱.
  - ۳- سازمان حمل و نقل، ترافیک اصفهان، مطالعات طرح جامع حمل و نقل، تهران ۱۳۷۱.
  - ۴- شهرداری اصفهان، وضعیت کاربریهای زمین اصفهان بر سال ۱۳۷۵، آرشیو شهرداری اصفهان - اصفهان ۱۳۷۶.
  - ۵- مرکز آثار ایران، سرطوری معماری و مکتون ۱۳۷۵ (تقریباً) شهردار اصفهان، تهران ۱۳۷۶.
  - ۶- مرکز آثار ایران، منطقه فلاحیه سابق و پژوهشهای آن، مرکز آثار ایران، شماره ۲۲، تهران ۱۳۷۷.
  - ۷- بهترین مشاور پارامانگ، مطالعه طرح جامع دانشگاه اصفهان و مدرسه پزشکی اصفهان، اداره کل مسکن و شهر سازی استان اصفهان، اصفهان ۱۳۷۱.
  - ۸- وزارت کشاورزی، انحصار، مطالعه برای احداث اصفهان، وزارت کشاورزی، چاپ اول، تهران ۱۳۷۶.
  - ۹- وزارت مسکن و شهر سازی، طرح توسعه نظر طرح جامع اصفهان ۱۳۵۵، گزارش، طرح جامع شهر اصفهان، اداره کل مسکن و شهر سازی استان اصفهان، اصفهان ۱۳۶۷.

# الگوی ضوابط نصب تابلوهای معرف کاربری<sup>(۱)</sup>

سازمان زیباسازی شهرداری تهران  
مهندسان مشاور نقش



باید در بلندمدت اندیشیده شود.  
**ضرورت طرح مسأله**

تعدد و تمرکز کاربریهای گوناگون در مراکز و نقاط مختلف شهر و نیاز روزافزون مردم به اطلاع از مکان و نوع فعالیتهایی که در شهر وجود دارد روز به روز بر تعداد تابلوها به عنوان وسیله اطلاع رسانی شهری می افزاید و کنترل وضعیت آنها را مشکل می سازد. به علاوه، همین مسأله کیفیت فضاهای شهری را به شدت تحت تأثیر قرار می دهد. بدین ترتیب لزوم تدوین ضوابط و مقرراتی برای طراحی، ساخت، نصب، کنترل و نگهداری تابلوها در فضاهای عمومی شهری پیشنی و محسوس است.

## روش مطالعه

در مرحله اول مطالعه، با مراجعه به مصادیق موجود تابلوها در شهر تهران، مطالعه متمرکز در ۳ خیابان عمده شهر، بررسی مصادیق تابلوها در کشورهای خارجی و مطالعه با دست اندرکاران تابلوها از سفارش دهنده تا طراحی و سازنده و مخاطبان تابلوها،

پروژه ساماندهی تابلوهای کسبه و معرف کاربری شهر تهران (۲) با انگیزه تلاش در جهت بهبود وضعیت تابلوها و رفع مزاحمتیهای بصری و عملکردی تابلوها و علایم از سیمای شهر آغاز شد. تماسی دست اندرکاران طرح معتقد بودند که تابلوها و علایم شهری در صورت استفاده مناسب علاوه بر نقش پیام رسانی و ایجاد وضوح و خوانایی در فضاهای شهری می توانند در ارتقاء کیفی این فضاها نقش داشته باشند. اما متأسفانه در شهر تهران این عناصر به عنوان عوامل ایجاد آفتابش و ناپسندانی فضاهای شهری عمل می کنند. مرحله اول این بررسی به منظور شناخت مسأله تابلوها و شکافتن دقیق آن از یک طرف به جزئیات تابلوها مثل ابعاد، محتوا، رنگ و نورپردازی حروف و اشکال، نوع ساخت و غیره و از طرف دیگر به ارتباط تابلوها و ساختمانها، ترکیب مجموعه تابلوها با هم و نقش آنها در سیمای شهر پرداخت.

نتیجه این بررسیها نشان داد که مسأله تابلوها بیش از آن که یک مقوله فنی باشد یک دشواری فرهنگی است و راهحلهای آن

سعی در کالبد شکافی بحران و شناخت و ادراک دقیق مسأله شد. سپس با استفاده از تجربیات و مدارک به دست آمده و همراه کردن آنها با مطالعه و ترجمه کتب و متون موجود خارجی راجع به تابلوهای شهری و همچنین ترجمه و بررسی مقررات و ضوابط در بعضی کشورهای خارجی و تشکیل کمیسیون تخصصی با شرکت کارشناسان با تجربه و به بحث گذاشتن موضوعات مختلف در آن، ضوابط و مقررات ساماندهی تابلوها براساس شرایط و وضعیت اجتماعی موجود کشور طراحی شدند.

#### وضع موجود تابلوها در سطح شهر

افزایش جمعیت شهرها و گسترش شهرنشینی در چند دهه

می شود که چشم و ذهن ناظر، قدرت درک کلیه آنها را نداشته باشد و تابلوها با وجود بزرگی ابعاد و فراوانی تعداد، قدرت پیام رسانی خود را از دست بدهند. از طرف دیگر گسترش شهر و افزایش عبور و مرور، تعداد بسیاری از علائم راهنمایی و راهنمایی را نیز به مجموعه تابلوهای شهر اضافه کرده و باعث ازدحام بیشتر فضاهای شهری شده است.

#### تحلیل وضع موجود

بررسی وضع موجود تابلوهای شهر تهران نشان داد که عدم تبعیت از قواعد و اصولی واحد در استفاده از تابلوهای معرف کاربوری از مهمترین هلال نابسامانی و آشفتگی تابلوخوانی است.



مقررات اندک موجود در این زمینه قابلیت کنترل وضعیت نابسامان تابلوهای شهر تهران را ندارند. برای قانونمند کردن استفاده از تابلوهای معرف کاربوری لازم است ابتدا جایگاه تابلوها در سیستم کلی اطلاع رسانی محیطی تعیین شود. به این منظور اشاره‌ای به مشخصات کلی اطلاع رسانی محیطی و معرفی خرید سیستم‌های آن به شرح زیر لازم به نظر می‌رسد.

- شبکه کنترل ایمنی عبور و مرور
- شبکه معرفی کاربریها و هدایت آنها
- شبکه تبلیغات در شهر

شرط کارایی کامل این خرد سیستمها در مرحله اول تفکیک عملکردی آنها از یکدیگر و مشخص ساختن نحوه کارکرد عناصر سیستم در عرصه‌های مختلف است. باین ترتیب شبکه کنترل و ایمنی عبور و مرور پایستی کاسا از شبکه معرف کاربریها و شبکه تبلیغات در شهر مجزا شود و به علاوه کارکرد هر سیستم در

اخیر ایران و به ویژه تمرکز جمعیت در شهر تهران باعث افزایش وضع کاربریهای خدماتی و تجاری شده است. این گسترش سریع و نیز ناآشنایی با فرهنگ شهرنشینی جدید باعث شده که نهادها و بنیادهای اجتماعی لازم که قوانین و مقررات را باید جزئی از آنها دانست، به یکباره شکل بگیرند و پدیده‌های جدید بصورت الگوسازی ظاهر شوند و تکوینی به سطح شهرهای ما راه یابند. تابلوها نیز یکی از این پدیده‌ها بودند. با استقرار مغازه‌ها در حاشیه خیابانها به جای بازارهای شهر، تابلوهای کسبه در فضاهای شهری ظاهر شدند و با افزایش بی‌قاعده و بی‌نظمی ضابطه تعداد تابلوهای کسبه و معرف کاربری و تبلیغاتی در شهر، مسائلی بین تابلوها در جنب توجه بیشتر مخاطبان برپا شد. امروزه تعداد تابلوها و سبقت جویی آنها بر یکدیگر یکی از عوامل مهم اغتشاش و بی‌نظمی در اغلب نماها و فضاهای شهری به حساب می‌آید و طبیعی است که این بی‌نظمی و نابسامانی از کارایی مفید تابلوها می‌کاهد و انسجام کردن منظر شهری از پیامهای مختلف باعث

عرصه‌های عبور سواره و پیاده از هم مشخص و متمایز باشد. البته محدوده این مطالعه، بررسی شبکه معرف کاربریها و آنها هم تابلوهای معرف کاربری در حیطه عبور سواره و پیاده است.

#### اهداف کلی ضوابط

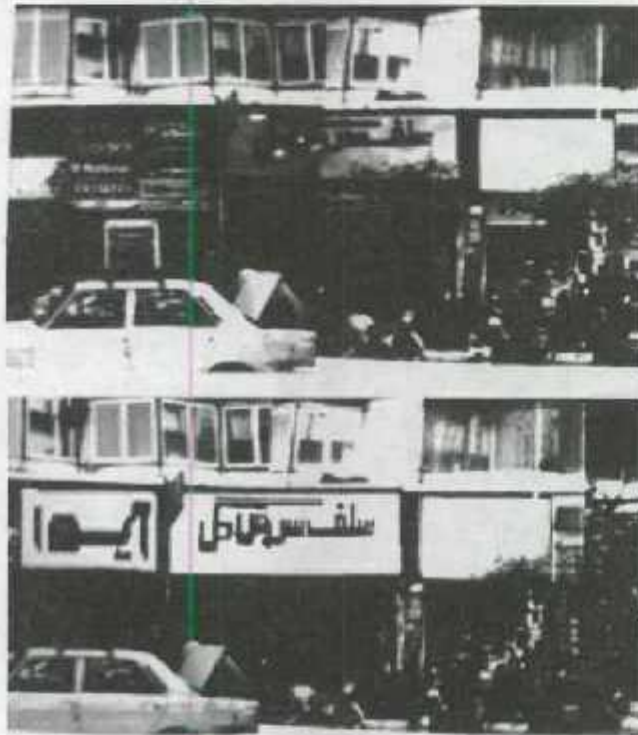
پس از حصول اشراف کلی به مسأله تابلوها و وضعیت نابسامان آنها در سطح شهر تهران باید بوسیله ارائه ضوابط سعی در ساماندهی تابلوها داشته باشیم.

این ضوابط بر اساس اهداف زیر تدوین شده‌اند:

۱- ارتقاء کیفیت فضاهای شهری، جلوگیری از اغتشاش بصری و نازیبایی در فضاهای شهری توسط تابلوها نخستین و

۵- ایجاد هماهنگی بین تابلوها و تقبیل رقابت بین آنها، عدم هماهنگی بین تابلوهای همجوار موجب نازیبایی مجموعه آنها می‌شود، این ناهماهنگی در چگونگی قرار گرفتن آنها نسبت به یکدیگر، رنگ، مصالح و غیره وجود دارد. از طرف دیگر تمدن کاربریها، بویژه نمازها و خدمات تجاری موجب رقابت در فروش کالا و مسابقه پنهان بین آنها می‌شود. این رقابت و برتری جویی نیز خود تشدید کننده ناهماهنگی و نابسامانی است. در این مقررات سعی بر ایجاد هماهنگی بین تابلوها و کنترل این گونه برتری طلبیها خواهد بود.

۶- ایجاد هماهنگی بین تابلوها و ساختمان، خارج از



مسأله تابلوها بیش از آن که یک مقوله فنی باشد یک دشواری فرهنگی است و راه‌حلهای آن باید در بلندمدت آند پشیده شوند

تعداد تابلوها و سبقت جویی آنها بر یکدیگر از عوامل مهم اغتشاش و بی‌نظمی در اغلب نماها و فضاهای شهری به حساب می‌آید. این نابسامانی از کارایی تابلوها می‌کاهد و اشباع کردن منظر شهری از پیامهای مختلف باعث می‌شود که تابلوها با وجود بزرگی و فراوانی قدرت پیام‌رسانی خود را از دست بدهند

عکس بالا وضع موجود تابلو در یک نمای شهری. عکس پایین وضعیت ساماندهی شده فرضی تابلو در همان نمای شهری

کنترل بودن تابلوها باعث نصب آنها در موقعیتهای مختلف ساختمانها، بدون تناسب و هماهنگی با شخصیت و هویتشان و نیز بدون در نظر گرفتن نکات ایمنی شده است. این مقررات در جهت رعایت هماهنگی بین تابلو و ساختمان وضع شده‌اند.

۷- تحت نظارت در آور دن طراحی، ساخت، نصب و نگهداری تابلوها، اجرای صحیح مقررات موط به وجود سیستم مناسب نظارت بر نحوه استفاده از تابلوها خواهد بود که در این مقررات بیگیری شده است.

۸- جلوگیری از ترویج تابلوهای نامناسب، در این ضوابط سعی شده است از ترویج انواع تابلوهای نامناسبی که اغتشاش بیشتر سببای شهر را به دنبال دارند اجتناب شود.

۹- ایجاد زمینه خلاقیت در طراحی، در تعیین ضوابط سعی بر این بوده است که در عین قانونمند شدن مشخصات تابلوها، محدودیتهای کمتری برای طراحان تابلوها ایجاد شود و امکان خلق و ابداع طرحهای جدید فراهم باشد.

۱۰- تلاش در جهت ایجاد هویت ایرانی شهر، در ضوابط سعی بر این بوده که مجموعه تابلوها معرف یک شهر ایرانی باشند و از نظائر بیش از حد کالاهای و نمادهای شرکتی خارجی

ضروری‌ترین هدف در تدوین مقررات تابلوهای کسبه و معرف فعالیتها در شهر است.

۲- تسهیل و تأمین سلامت عبور سواره و پیاده، عدم رعایت ضوابط در ساخت و نصب تابلوها علاوه بر ایجاد اغتشاش در منظر شهری باعث خطرانی برای عابران سواره و پیاده می‌شود. بدین لحاظ یکی از اهداف مهم این مقررات تأمین سهولت و سلامت عبور سواره و پیاده خواهد بود.

۳- تقلیل بار اطلاع‌رسانی تابلوها، در شرایط کنونی تمامی بار اطلاع‌رسانی در شهر بر عهده تابلوهاست، که باعث افزایش سطوح و تعداد تابلوها شده است. این مقررات بر این نکته تأکید می‌ورزند که با استفاده از سایر روشهای اطلاع‌رسانی باید از حجم و تراکم تابلوها در شهر کاست.

۴- کیفیت بخشیدن به نحوه اطلاع‌رسانی تابلوها، مطالعه عواملی چون تمرکز بیش از اندازه تابلوها در یک موقعیت شهری، رنگ و نورپردازی نادرست، مطالب و تصاویر نامناسب و غیره باعث تقلیل نقش پیام‌رسانی تابلوها می‌شوند. این مقررات سعی بر افزایش کارایی آنها خواهند داشت.

جلوگیری شود.

### زمینه‌های لازم برای تحقق پذیری طرح

برای حل مسائل و مشکلات تابلوها راه‌حلهایی در تدوین ضوابط و مقررات، الگوسازی و فعالیتهای آموزشی - فرهنگی پیش‌بینی شده‌اند. اما مشاور علاوه بر این راه‌حلها، پیشنهادهای زیر را برای تکمیل موارد فوق و تسریع در جهت حل مسأله تابلوها و رفع مزاحمتهای بصری فضای شهری ارائه می‌کند.

۱- الگوسازی در جهت ارتقاء سلیقه و پست‌های مردم و صاحبان تابلوها.

۲- فعالیتهای آموزشی و فرهنگی برای ارتقاء سطح دانش

**تابلوها و علائم شهری علاوه بر نقش پیام‌رسانی و ایجاد وضوح و خوانایی در فضاهای شهری می‌توانند در ارتقاء کیفی این فضاها نقش داشته باشند**

**در تعیین ضوابط سعی بر این بوده است که در عین قانونمند شدن مشخصات تابلوها، محدودیتهای کمتری برای طراحان تابلوها ایجاد شود و امکان خلق و ابداع طرحهای جدید فراهم باشد**



عکس بالا وضع موجود تابلو در یک فضای شهری  
عکس پایین وضعیت ساماندهی شده در سطح تابلو در همان فضای شهری

تابلوها.

۳-۳- ضوابط مربوط به محدوده ارتفاع مجاز حد فوقانی

تابلوها.

۳-۴- ضوابط مربوط به محدوده پیشروی مجاز تابلوها در

حريم معابر عمومی.

۳-۵- موارد خاص در نصب تابلوها.

۴- ضوابط مربوط به مطالب تابلوها:

۴-۱- ضوابط مربوط به مطالب تابلو.

۴-۲- ضوابط مربوط به خط در تابلو.

۵- ضوابط مربوط به رنگ و نورپردازی تابلوها:

۵-۱- ضوابط مربوط به رنگ در تابلوها.

۵-۲- ضوابط مربوط به نورپردازی در تابلوها.

۶- ساخت و نصب تابلوها:

۶-۱- الزامات عمومی ساخت تابلوها.

۶-۲- ایستایی و سازه تابلوها.

۶-۳- نوع و مقاومت مصالح.

۶-۴- الزامات الکتریکی تابلوها.

۷- تعمیر و نگهداری تابلوها:

الزامات اداری و اجرایی مقررات

۱- مراحل صدور پروانه تابلو.

۲- تابلوهایی بی نیاز از پروانه.

۳- تابلوی نااهم‌نگ.

۴- نظارت و اجرای مقررات.

۵- عوارض تابلوها و سایر وجوه دریافتی.

۶- سازمان اجرا.

مسئمت‌اندر کاران، یعنی طراحان و سازندگان تابلوها.

۳- ایجاد یا فعال کردن مراکز اطلاع‌رسانی و دیگر وسایل

پیام‌رسانی محیطی مثل کتابها و نقشه‌های راهنما.

کلیات ضوابط پیشنهادی

۱- انواع تابلوهایی مجاز در بناها و کاربریهای مختلف:

۱-۱- تابلوی نام ساختمان.

۱-۲- تابلوی کاربریهای دارای ورودی مستقل از معبر

عمومی.

۱-۳- تابلو کاربریهای مستقل در طبقات ساختمانها.

۲- ضوابط مربوط به سطح مجاز تابلوها:

۲-۱- ضوابط مربوط به سطح مجاز تابلو نام ساختمان.

۲-۲- ضوابط مربوط به سطح مجاز تابلو کاربریهای دارای

ورودی مستقل از معبر عمومی.

۳- ضوابط مربوط به سطح مجاز تابلو فعالیتهای مستقل در

طبقات ساختمانها.

۳- ضوابط مربوط به محدوده نصب انواع تابلوها:

۳-۱- ضوابط مربوط به محدوده کلی نصب تابلوها.

۳-۲- ضوابط مربوط به محدوده ارتفاع مجاز حد زیرین

در تابلوها

۱- این مطلب خلاصه‌ای از طرح تحقیقاتی انجام شده توسط مهندسین مشاور نقش به کار فرمایی سازمان زمین‌شناسی و نقشه‌برداری تهران است که در سال ۱۳۷۵ تهیه شده است.

۲- تابلوی معرف کاربریهی تابلو بی است که شامل هرگونه نوشته از حروف و اعداد و اشکال یا نظایر آن باشد و به منظور پیام‌رسانی نسبت به وقوع یک کار بر روی ملک یا ساختمان نصب شود و از معبر عمومی قابل رؤیت باشد.

# چاره‌ها یا خیارها مروری بر اختلاف نظر وزارت راه و شهرداری

تورج حیدرنیا دلخوش

عمومی، میدانها، پیاده‌روها و خیابانها را به طور کلی «مابر» نامیده استند. ذکر کلمه معابر، بیاترگر هر نوع محل عبور یا هر عنوانی است اعم از کوچیک، خیابان، گذر و غیره. در قانون شهرداری و دیگر قوانین جاری که بستر و محل اجرای آنها در محدوده شهری تعیین شده است، از لفظ راه یا جاده به عنوان محل عبور استفاده نشده است. آنچه از کلمه راه و جاده به اذهان متبادر می‌شود محلی غیر از داخل شهر است و مسلماً بین راه و جاده که اصولاً به معابر خارج شهرها اطلاق می‌شوند و خیابان که در داخل شهرها قرار دارد باید تعریف متفاوتی قائل شد. از نظر ساخت (ساختار و عملیات زیربنایی) نیز خیابان باره و جاده و راه‌آهن دارای اختلاف فاحش است. بدین صورت که در طراحی شبکه‌های شهری بستر اصلی خیابانها، دسترس‌پذیر و پیاده‌روها دارای جایگاه خاصی است و از لحاظ زیرساختی و استقرار تأسیسات و تجهیزات شهری (برقی، آب، گاز، تلفن و فاضلاب) موضوع در قالب طرح‌های مصوب شهری مورد مطالعه قرار می‌گیرد. در حالی که راهها و راه‌آهن ضوابط و مشخصات خاص خود را دارند. بنابراین در قوانین جاری و لاحق، تعریف مشخصی برای راه و جاده و محل احداث یا ایجاد آن که آیا می‌تواند داخل شهر نیز باشد یا خیر، مطرح نشده است و همین امر موجب تداخل در وظایف دستگاههای اجرایی می‌شود.

ب- از نظر حقوقی

براساس ماده ۲۳ قانون توسازی و عمران شهری، شهرداریها اختیار نظارت بر طرز استفاده از اراضی داخل محدوده قانونی و حریم شهرها بر اساس نقشه جامع و ضوابط و معیارهایی که از طرف شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تصویب و توسط وزارت کشور ابلاغ می‌شوند را دارند. همچنین مطابق ماده صد قانون شهرداریها مالکان اراضی و املاک واقع در محدوده شهر و حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی و تکنیک اراضی و شروع ساختمان، از شهرداری پروانه ساختمانی اخذ کنند.

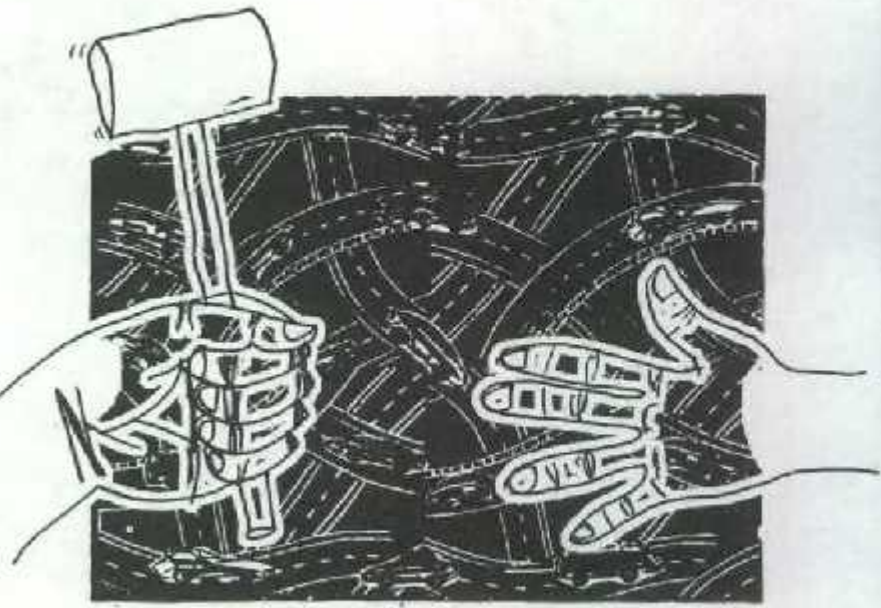
صدور پروانه ساختمانی به منزله اعلام ضوابط شهرسازی، فنی و بهداشتی است و شهرداری پروانه ساختمانی را با توجه به ضوابط مندرج در طرح‌های مصوب شهری (طرح جامع مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و طرح‌های حادیه مصوب وزارت کشور موضوع بند ۲ ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) و تبصره ذیل ماده ۹۸ قانون شهرداری (صادر می‌کند از طرفی طرح جامع و هادی هر نوع استفاده از اراضی را برای معارف و کاربریهای مختلف در قالب منطقه‌بندی طرح‌ها مشخص می‌کند و اصولاً تعیین کاربری اراضی و تغییرات آنها در چهار چوب طرح‌های تفصیلی و هادی مشخص می‌شود و شهرداری به عنوان مجری مصوبات شورای عالی شهرسازی و مرجع صدور مجوز و پروانه ساختمانی و ناظر بر عملیات عمرانی در محدوده شهر است) موضوع ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، بنابراین نظر قانونگذار مندرج در ماده ۱۷ قانون اصلاح قانون اراضی و راه‌آهن مربوط به آن قسمت از حریم

توسعه و ارتباط بین شهرها از طریق راهها یکی از معضلات اصلی حقوقی در بسیاری از کشورهای جهان از جمله ایران را به دنبال داشته است. قرار گرفتن راهها در محدوده قانونی شهرها این سؤال را به ذهن متبادر می‌سازد که حفظ، نگهداری و توسعه بزرگراهها و راهها بر اساس مقررات شهرداری صورت می‌پذیرد یا مطابق قوانین و مقررات وزارت راه و ترابری؟ به عبارت ساده‌تر امتداد راهها در محدوده قانونی شهر، ماهیتشان را منقلب ساخته و آنها را تبدیل به خیابان می‌کند یا علی‌رغم قرار گرفتن آنها در محدوده قانونی شهر تغییری در ماهیت و کارکرد آنها به وجود نمی‌آید و به تبع آن، ساختار و مدیریت راه نیز در محدوده شهر استمرار و تداوم می‌یابد؟ مقاله زیر با توجه به قانون اصلاح قانون اراضی و راهها و راه‌آهن و اختلاف نظر شهرداریها با وزارت راه و ترابری در مورد نظارت و کنترل اراضی مجاور حریم راهها و راه‌آهن - که با توسعه شهرها در داخل محدوده شهرها قرار می‌گیرند - به عنوان یک نظر به کارشناسی مطرح شده است.

مطابق مقررات مذکور در تبصره ۶ ذیل ماده ۹۶ قانون شهرداری و ماده ۴۵ آیین‌نامه مالی شهرداری، معابر مورد استفاده عموم، ملک عمومی محسوب می‌شوند و در مالکیت شهرداری قرار دارند و شهرداری الزامی به ثبت آنها به عنوان اموال عمومی شهر ندارد. ضمناً براساس ماده ۲۴ آیین‌نامه اصلاحی قانون زمین شهری، زمینهای متعلق به شهرداری، زمینهایی اند که برابر قوانین و مقررات (مواد یاد شده فوق) متعلق به شهرداری اند اعم از آن که به نام شهرداری دارای سند باشند یا نباشند. در حالی که اراضی (اموال غیر منقول) دولت برابر ماده ۷۶ قانون مدنی اموالی اند که در تصرف دولت قرار دارند و مطابق ماده ۳۳ آیین‌نامه اصلاحی قانون زمین شهری اراضی دولت، اراضی اند که به نام دولت دارای سند مالکیت بوده یا در جریان ثبت نام دولت باشند. به دلیل آن که معابر واقع در محدوده قانونی و حریم شهرها در تصرف دولت قرار ندارند و به نام دولت نیز دارای سند نیستند، جزء اموال دولت محسوب نمی‌شوند بلکه مطابق تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری و ماده ۴۵ آیین‌نامه مالی شهرداری، متعلق به شهرداری اند.

الف - از لحاظ تعاریف

معابر از نظر لغوی جمع معبر، یعنی محل عبور اشخاص و وسائط نقلیه است. تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری کوچک‌های



م. س. ج. ۲۸ م. ۲۸

**به دلیل آن که معابر واقع در محدوده قانونی و حریم شهرها در تصرف دولت قرار ندارند و به نام دولت نیز دارای سند نیستند، جزء اموال دولت محسوب نمی شوند بلکه مطابق تبصره ماده ۹۶ قانون شهرداری و ماده ۴۵ این نامه مالی شهرداری، متعلق به شهرداری اند**

راهها می شود که در خارج محدوده عملکردی شهرداری (محدوده قانونی موضوع تبصره ۱ ذیل ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری و ماده ۹۹ قانون شهرداری) قرار دارد و گرنه وجود دو مرجع متفاوت (دولتی و غیردولتی) برای نظارت و صدور مجوز ساخت و ساز و همچنین دو مرجع قانونی برای تعیین کاربری اراضی (هیأت دولت و شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) در اراضی داخل محدوده شهرها مسلماً مدنظر نبوده است. چنانچه بپذیریم که در داخل شهرها راه و جاده نیز می توانند وجود داشته باشند، مسلماً طرحهای مصوب شهری جایگاه خاص آنها را مشخص می کنند و کاربریهای مورد نیاز در اراضی حاشیه حریم آنها هم مورد بررسی و تعیین و تصویب قرار خواهند گرفت. در این حالت فارغ از عنوان و نام معبر که راه است یا خیابان، شهرداری مسئولیت نظارت و کنترل و صدور پروانه ساختمانی و سایر مجوزهای لازم را براساس ماده ۲۲ قانون توسازی و عمران شهری و تبصره ۴ ذیل ماده ۲۶ قانون توسازی و ماده ۱۰۰ قانون شهرداری برعهده دارد.

**ج - نتیجه**

الف) با توجه به مطالب یاد شده، منظور از صدور مجوز توسط وزارت راه و ترابری مندرج در ماده ۱۷ قانون اصلاح قانون اراضی راهها و راه آهن مربوط به آن قسمت از راههاست که خارج محدوده قانونی و حریم شهر (محدوده عملکردی شهرداری) قرار دارند.

ب) نکته حایز اهمیت آن است که منظور از لفظ مجوز مندرج در قانون، مشخص نیست که آیا پروانه ساختمانی است یا خیر؟ چنانچه منظور صدور پروانه ساختمانی باشد این اقدام معابر یا جاده ۶ این نامه استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج محدوده قانونی و حریم شهرها - که طی آن مرجع صدور پروانه ساختمانی و نظارتی لازم در هر ناحیه توسط استانداری تعیین می شود - خواهد بود و به نظر می رسد منظور قانونگذار از مجوز قید شده در ماده ۱۷ قانون اراضی راهها و راه آهن، رعایت حریمهای تعیین شده توسط وزارت راه و ترابری و قید آن در پروانههای ساختمانی - که توسط مراجع قانونی در داخل و خارج شهر صادر می شود - باشد.

ج) قانون اراضی راهها و راه آهن به اراضی مجاور حریم راهها نیز تعمیم داده شده است (تا حقیق ۱۰۰ متر از انتهای حریم راهها) و ضمناً تعیین نوع کاربری هم در ماده ۱۷ قانون موضوعه مطرح شده است که برعهده وزارت راه و ترابری است. در این صورت به فرضی وجود راه و جاده در داخل شهرها، ضوابط طرحهای مصوب شهری که مرجع تهیه و تصویب آنها وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت کشور و شورای عالی شهرسازی و معماری ایران اند، در این قسمت دچار مشکل خواهند شد و بنظر نمی رسد هدف قانونگذار حذف مسؤلیت شورای عالی شهرسازی و معماری و وزارتخانه های کشور و مسکن و شهرسازی باشد و در متن قانون اراضی راهها و راه آهن راجع به ابطال قوانین خاص فوق الذکر نیز نکته ای بیان نشده است.

بنابراین موضوع صدور مجوز و نظارت بر امر ساخت و ساز توسط وزارت راه و ترابری اولاً مربوط به اراضی حاشیه راهها در خارج محدوده شهرها می شود و ورود وزارت راه و ترابری به داخل محدوده شهرها به لحاظ ماهیت کاری این وزارتخانه موضوعیت ندارد و ثانیاً در خارج شهرها نیز موضوع می بایست با توجه به مقررات ماده ۶ این نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج محدوده قانونی و حریم شهرها با هماهنگی استانداری انجام گیرد.

د) راهها و جاده هایی که قبل از تأسیس شهرداری در یک نقطه جمعیتی یا قبل از اصلاح محدوده های شهری در خارج حریم مصوب شهرها توسط وزارت راه و ترابری احداث شده و سپس با تأسیس شهرداری یا توسعه محدوده های شهری در داخل محدوده عملکردی شهرداری قرار می گیرند مسلماً جزء معابر شهری محسوب می شوند و کاربرد جاده ای خود را از دست می دهند و ضوابط و مقررات شهرداری در آنها جاری خواهند شد.

بدیهی است چنانچه راه عبور دیگری که بتواند جایگزین این قبیل معابر شود وجود نداشته باشد تا زمان به وجود آمدن امکانات ایجاد گذر یا راه مناسب دیگر توسط وزارت راه و ترابری، از معابر مذکور با رعایت مقررات شهرداری استفاده خواهد شد.

ه) در مورد راه آهن موضوع می بایست متفاوت از راه و جاده مورد بررسی قرار گیرد. اساساً راه آهن (غیر از راه آهن شهری) کاربرد درون شهری ندارد و به لحاظ ارضی و خطرات احتمالی، خروج آن از شهرها امری ضروری به نظر می رسد.

واضح است که در مورد راه آهن هم تا هنگام فرار هم آمدن امکانات انتقال آن به خارج شهرها، عملیات حفاظتی و حصار کشی در طول مسیر راه آهن در داخل شهرها باید توسط مسئولان ذیربط راه آهن صورت گیرد.

# مشاور حقوقی

در شماره ۲۵ «شهرداریها» مشاور حقوقی ماهنامه، مقاله‌ای را در مورد «نحوه صدور پروانه ساختمانی و چگونگی عمل شهرداریها در ارتباط با مواد ۱۴۷ و ۱۴۸ ثبت اسناد و املاک کشور» درج کرد که موجب سوالات فراوانی شده است. بخش حقوقی ماهنامه به لحاظ رعایت حقوق مخاطبان، یکی از انتقادهای وارده را انتخاب کرده است که جمع‌بندی بخش عمده سوالات ارسال محسوب می‌شود. نامه معاونت امور عمرانی استانداری مازندران از جمله انتقادات درباره مطلب مذکور است. عین نامه معاونت امور عمرانی استانداری مازندران را در ادامه می‌خوانید. ادامه مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه پاسخ به پرسشهای مبتلابه شوراهای شهرداریهاست. پاسخها به منزله دیدگاه دفتر حقوقی وزارت کشور تلقی می‌شوند که توسط مشاور حقوقی ماهنامه تنظیم شده‌اند.

جناب آقای مهندس خرم

معاون محترم هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و مدیر مسؤول ماهنامه شهرداریها باسلام

به استحضار می‌رساند که در صفحات ۲۲ و ۲۳ ماهنامه شماره ۲۵ شهرداریها دیدگاههای دفتر محترم حقوقی وزارت کشور درباره چگونگی عمل شهرداریها مرتبط با مواد اصلاحی ۱۳۷ و ۱۴۸ ثبت اسناد و املاک کشور به چاپ رسیده که دارای اشکالاتی است. خواهشمند است دستور بفرمایید در شماره بعدی پاسخ به شرح زیر اصلاح شود.  
پاسخ قسمت الف سوال:

مطابق قانون، شهرداریها فقط با ملاحظه اسناد رسمی مجازند نسبت به صدور پروانه برای ساختمان اقدام کنند. حال این اسناد از طریق اجرای ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها یا مواد اصلاحی ۱۳۷ و ۱۳۸ ثبت اسناد و املاک کشور یا قوانین و مقررات مربوط به انحصار وراثت و... بدست آمده باشند، فرقی نمی‌کند به عبارت دیگر شهرداریها برای صدور پروانه ساختمانی تصویر سند رسمی ملک را می‌بایست در اختیار داشته باشند اما نظر به اینکه در احداث هر بنا بر طبق تبصره ۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها رعایت اصول شهرسازی یک ضرورت تام است لذا رعایت دو اصل دیگر یعنی داشتن گاریزی مربوطه و نیز نصاب تفکیک از اصول شهرسازی است که چنانچه رعایت نشده باشد کمیسیونهای ماده ۱۰۰ فقط به صدور رأی قلع بنا مجازند و لذا چنانچه افرادی که موفق به صدور سند رسمی از طریق مواد اصلاحی ۱۳۷ و ۱۴۸ ثبت اسناد و املاک کشور شده‌اند در گذشته بدون پروانه یا برخلاف متدرجات پروانه اقدام به احداث بنا کرده‌اند در مورد اول اگر بنای بدون پروانه در کارسری مربوطه یا رعایت نصاب تفکیک طرح شهری مورد عمل احداث شده باشد کمیسیونهای ماده ۱۰۰ به استناد تبصره ۴ ماده مذکور در قانون شهرداریها می‌توانند نسبت به صدور رأی جریمه برای ساختمان بدون پروانه اقدام کنند و در صورتی که مزاد برتر اکم مجاز بوده و اصول شهرسازی در آن حداکثر تراکم مجاز رعایت شده باشد مزاد بران را بر اساس مفاد تبصره‌های ۲ و ۳ عمل می‌کنند.

بنابراین برای فردی که حتی پیش ساختمان را اجرا کرده است، نمی‌توان پروانه ساختمان صادر کرد. زیرا به استناد صدر ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها پروانه ساختمانی باید قبل از اقدام عمرانی اخذ

دفتر حقوقی وزارت کشور

شمس الدین عیسیایی

شود و در این گونه موارد که کمیسیونها حکم به جریمه می‌دهند شهرداری پس از اخذ عوارض قانونی و جریمه تنها در مورد صدور برگ پایان کار مجاز است.  
پاسخ قسمت ب سوال:

همان طور که در قسمت الف گفته شد نصاب تفکیک از اصول شهرسازی است و زمینهایی که فاقد نصاب تفکیک مصوب طرحهای تفصیلی و هادئ باشند برای آنها نمی‌توان پروانه ساختمان صادر کرد و چنانچه پرونده این گونه بناها در کمیسیونهای ماده ۱۰۰ مطرح شود طبق تبصره ۱ ماده ۱۰۰ کمیسیونها فقط به صدور رأی قلع بنا مجازند و در مورد افرادی که عرصه اعیانی را بدون کسب مجوز شهرداری جدا می‌کنند:

اولاً؛ در اجرای مواد ۱۴۷ و ۱۴۸ اصلاحی ثبت ابتدا باید ثابت گردد که قبل از سال ۱۳۷۰ در ملک بنایی احداث شده است و عرصه یعنی مکانی که بنا در آن وجود ندارد. ثانیاً؛ در ضوابط طرحهای تفصیلی و هادئ حداکثر سطح اشغال برای زمین منظور می‌شود که با حذف عرصه چه بسا فضای باز به میزان حداقل مجاز وجود نداشته باشد یا بطور کلی فضای باز حذف شود. لذا در این صورت از مصادیق بارز عدم رعایت اصول شهرسازی است و شهرداری موضوع تخلف کل بسا (عرصه و اعیان) را باید در کمیسیون ماده ۱۰۰ مطرح کند و زمانی برای صدور پروانه برای عرصه جدا شده مجاز است که اعیانی باقیمانده فضای باز حداقل را طبق ضوابط طرح شهری مورد عمل داشته باشد و در ذاتی زمین جدا شده دارای نصاب تفکیک باشد.

آیا در حال حاضر بخش از ماده ۶۸ اصلاحی قانون شهرداری که مقرر می‌دارد: «بودجه و تخصیص اعتبارات شهرداری به استثنای موارد زیر که از محل درآمدهای مستمر شهرداری یا بابتخت پرداخت خواهد شد ۱- ۱۰ درصد بهداری ۲- ۳ درصد سهم آموزش و پرورش ۳- ۴ درصد برای مبارزه با بیسوادی که از طریق کمیته ملی بیکار یا بیسوادی به مصرف



خواهد رسید. ۴-۳ درصد برای امور تربیت بدنی و پیشاهنگی ۵- ۱/۵ درصد سهم کتابخانه‌های عمومی موضوع قانون تأسیس کتابخانه عمومی در تمام شهرها مصوب دیماه ۱۳۴۴، حاکم و لازم‌الاجراست؟

مطابق تبصره ۴۹ قانون بودجه اصلاحی سال ۱۳۵۲ و بودجه سال ۱۳۵۳ کل کشور مصوب ۱۳۵۲/۱۱/۷ که از تبصره‌های دائمی و نافذ نشده به قوت خود باقی است: «از تاریخ اول دی ماه ۱۳۵۲ شهردارها از پرداخت سهام بهداشتی، آموزش و پرورش، کمیته ملی یکسار یا بیسوادزی، تربیت بدنی و پیشاهنگی و کتابخانه‌های عمومی موضوع بندهای ۱ تا ۵ ماده ۶۸ قانون اصلاحی قانون شهرداری مصوب سال ۱۳۲۵ معافند» لذا آن قسمت از ماده مزبور که به سهام فوق‌الذکر ارتباط دارد، منسوخ است. بنابراین با اعمال مفاد تبصره ۴۹ در ماده ۶۸ اصلاحی قانون شهرداری متن ماده مزبور بدین صورت خواهد بود: «بودجه و تخصیص اعتبارات شهرداری برای تأمین هزینه‌های سازمانی و اداری شهرداری و امور دفاع غیر نظامی، امور خیریه و سایر تکالیفی که به موجب قانون بر عهده شهردارها است، بر اساس تقسیماتی خواهد بود که با توجه به نیازها و مقتضیات محل به پیشنهاد شهرداری و تصویب انجمن شهر رسیده باشد و در هر صورت میزان اعتبارات عمرانی نباید از ۴۰ درصد بودجه سالانه کمتر باشد».

همان طور که می‌دانید مطابق تبصره ۹ ذیل ماده ۱۰۰ قانون شهرداری ساختمانهایی که پروانه ساخت آنها قبل از تاریخ تصویب نقشه جامع شهر صادر شده است از شمول تبصره ۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری معافند. در همین راستا سؤوالهای زیر مطرح می‌شوند: آیا تشکیل کمیسیون ماده ۱۰۰ در شهرهایی که فاقد طرح جامع و دارای طرح هادی اند قانونی است؟ در صورتی که تشکیل کمیسیون ماده ۱۰۰ در شهرهای دارای طرح هادی قانونی است آیا کمیسیون مزبور تمامی اختیارات مندرج در تبصره‌های ماده ۱۰۰ را دارد و می‌تواند مستند به تبصره یک ماده ۱۰۰ حکم تخریب صادر کند؟ آیا معافیت ساختمانهای موضوع حکم تبصره ۹ در شمول تبصره ۱ ماده ۱۰۰ به معنی معافیت ساختمانهای مزبور از حکم سایر تبصره‌های ماده ۱۰۰ نیز است یا فقط از شمول تبصره ۱ معافند و این معافیت به

سایر تبصره‌ها غیر قابل تعمیم است؟

۱- با توجه به این که در صدر ماده ۱۰۰ قانون شهرداری که مانکن اراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حريم آن را قبل از هر اقدام عمرانی و تفکیک و شروع ساختمان مکلف به اخذ پروانه از شهرداری کرده و تشکیل کمیسیون ماده ۱۰۰ را متوسطاً به تصویب طرح جامع ندانسته است، لذا تشکیل کمیسیون ماده ۱۰۰ در شهرهای فاقد طرح جامع و دارای طرح هادی، قانونی است.

۲- مطابق تبصره ذیل ماده ۹۸ قانون شهرداری که مقرر می‌دارد: «تازمانی که نقشه جامع شهرها تهیه نشده و به تصویب شورای عالی شهرسازی نرسیده باشد، نقشه‌های عمرانی و شهرسازی باید به تصویب وزارت کشور برسد»، در شهرهای فاقد طرح جامع، وزارت کشور برای آنها طرح هادی تصویب می‌کند و این طرح تا تصویب طرح جامع ملاک عمل شهرداری بوده و تشکیل کمیسیون نیز در این شهرها به دلیل مندرج در بند فوق‌الذکر قانونی است. لذا کمیسیون مزبور در این شهرها کلیه اختیارات مندرج در تبصره‌های ماده ۱۰۰ دائر بر صدور رأی جریمه یا تخریب را دارد. به عبارت دیگر حکم تبصره ۹ ماده ۱۰۰ ناظر به زمانی است که طرح جامع شهر تصویب می‌شود و چون در این مقطع زمانی مبنای عمل شهرداری طرح جامع مصوب است، لذا ساختمانهایی که پروانه ساختمانی آنها در زمان اجرای طرح هادی صادر شده و تخلف ساختمانی دارند و در زمان اجرای طرح جامع در کمیسیون ماده ۱۰۰ مطرح می‌شوند، از شمول تبصره ۱ معافند. بدیهی است معافیت از شمول تبصره ۱ به معنی معافیت از شمول سایر تبصره‌های ماده ۱۰۰ نیست.

آیا دائر کردن آزمایشگاه تشخیص پزشکی در اماکن با کاربری مسکونی تغییر کاربری محسوب نمی‌شود؟

مطابق ماده واحده قانون محل معذب‌بزشکان مصوب ۱۳۶۶/۱۰/۲۰ فعالیت شغلی پزشکان و صاحبان حرف وابسته در ساختمانهای مسکونی و تجاری - ملکی و اجاری - بلا مانع است. لذا استفاده از اماکن با کاربری مسکونی برای آزمایشگاه به عنوان حرفه وابسته پزشکی، تغییر کاربری محسوب نمی‌شود و بنابراین موضوع مشمول تبصره ذیل بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری نیز نخواهد بود.

# مشاور اداری - مالی

دفتر حقوقی وزارت کشور

جمشید رضایی

مشاوره اداری - مالی این شماره ماهنامه به موضوعات متعددی از جمله حدود اختیارات شوراهای در اهداء اموال شهرداری، تصرف اموال اشخاص توسط شهرداری برای اجرای طرحهای توسعهای، تبدیل روستا به شهر و تکلیف اعضاء شورای روستا، اشتغال به کار افراد باز نشسته در شهرداریها و... پرداخته است. این مطالب به منزله دیدگاه دفتر حقوقی وزارت کشور است که توسط مشاور اداری - مالی ماهنامه تنظیم شده است.

● چنانچه در اثر اجرای طرحهای توسعهای و احداث و توسعه معابر و تأمین نیازمندیهای عمومی شهر، قسمتی از یک ملک توسط شهرداری حسب مقررات تصوف شود و صدور پروانه ساختمانی در باقیمانده ملک از نظر مقررات شهرسازی ممکن نباشد، تکلیف مالک چیست؟ آیا مالک میتواند پیشنهاد فروش آنرا به شهرداری بدهد و در این صورت آیا شهرداری میتواند آنرا خریدار آن امتناع ورزد؟

○ در صورتیکه به دلیل اجرای طرحهای توسعهای و احداث، اصلاح و توسعه معابر و تأمین نیازمندیهای عمومی، قسمتی از یک ملک توسط شهرداری مورد تصرف قرار گیرد و پس از اجرای طرح، مالک برای صدور پروانه ساختمانی به شهرداری مراجعه کند و شهرداری نیز به لحاظ اینکه در صدور پروانه ساختمانی مکلف به رعایت مقررات شهرسازی است و از نظر مقررات مزبور صدور پروانه ساختمانی اعمال مسکونی و تجاری و غیره در باقیمانده ملک مقدور نیست، از صدور پروانه ساختمانی خودداری ورزد، مالک میتواند بصره ذیل ماده ۱۸ قانون توسعهای و عمران شهری (اصلاحی ۱۳۵۸/۷/۲۴) پیشنهاد فروش آنرا به شهرداری بدهد و در این صورت شهرداری مکلف است باقیمانده ملک را هم به قیمت قطعی شده خریداری و تصرف کند. با توجه به مراتب حقوق الذکر شهرداری نمیتواند از خرید باقیمانده ملک مذکور امتناع ورزد. برای اطلاع بیشتر ضمن درج عین متن بصره مزبور خاطر نشان می شود که قسمت اخیر این بصره در مورد حق سرعوبیت، نه موجب قانون نوع حق سرعوبیت مصوب ۱۳۶۰، منسوخ است.

تبصره ۱۱ در صورتی که صدور پروانه ساختمانی اعمال مسکونی و تجاری و غیره بر اثر اجرای طرح در باقیمانده ملک از نظر مقررات شهرسازی برای شهرداری مقدور نباشد و مالک پیشنهاد فروش آنرا به شهرداری بدهد، شهرداری مکلف است باقیمانده ملک را هم به بهای قطعی شده خریداری و تصرف کند که در این صورت مطالبه و دریافت حق سرعوبیت، موضوعاً منتفی است. ■

● چنانچه پس از تشکیل شورای اسلامی در روستایی، آن روستا به شهر تبدیل شود تکلیف اعضاء شورای اسلامی آن چیست؟ و اگر از مجموع چند روستا یک شهر تاسیس

● آیا شورای اسلامی شهر میتواند اموال شهرداری را اهداء کند؟ مطابق مقررات موجود مکالیسم بخشش و اهداء چگونه است؟

○ به دلیل آن که طبق بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری اهداء و قبول اعانات و هدایا به نام شهر یا تصویب انجمن شهر از وظایف شهرداری است، لذا شورای اسلامی شهر نمیتواند اموال شهرداری را اهداء کند. بنابراین شهرداری باید با ذکر مشخصات مورد اهداء و طرف آن (اهداء شونده) مراتب را برای تصویب به شورای شهر اعلام کند و در صورت تصویب اهداء قانونی است.

● همانطور که می دانید شهرداری در هنگام صدور پروانه ساختمانی با رعایت طرحهای جامع و تفصیلی نوع استفاده از ساختمان را در پروانه قید می کند. چنانچه نوع استفاده از ساختمان در پروانه اداری یا مسکونی قید شده باشد و مالک یا قائم مقام وی از محل مزبور به عنوان کسب و پیشه و تجارت استفاده کند، رسیدگی به این مسأله در صلاحیت کدام مرجع است؟

○ مستند به بصره ذیل بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری که مقرر می دارند: «شهرداری در شهرهایی که نقشه جامع شهر تهیه شده مکلف است طبق ضوابط نقشه مذکور در پروانههای ساختمانی، نوع استفاده از ساختمان را قید کند. در صورتیکه برخلاف مقررات پروانه ساختمانی در منطقه غیر تجاری، محل کسب و پیشه یا تجارت دائر شود شهرداری مورد احوال کمیسیون مقرر در بصره یک ماده صد این قانون مطرح می کند و کمیسیون در صورت احوال تخلف مالک یا مستاجر با تعیین مهلت مناسب که نباید از دو ماه تجاوز کند در مورد تعطیل محل کسب یا پیشه یا تجارت طرف مدت یکماه اتخاذ تصمیم می کند.» چنانچه مالک یا مستاجر از ساختمان با کاربری غیر تجاری به عنوان محل کسب یا پیشه یا تجارت استفاده کند موضوع به ترتیب مذکور در صلاحیت کمیسیون مقرر در بصره یک ماده صد قانون شهرداری است. لازم به ذکر است که مستند به قسمت اخیر بصره مذکور، دائر کردن دفتر و کالت و مطب و دفتر اسناد رسمی و ازدواج و طلاق و دفتر روزنامه و مجله و دفتر مهندسی توسط مالک از نظر قانون شهرداری استفاده تجاری محسوب نمی شود.

# دری - مائت

شده باشند، ترکیب اعضاء شورای اسلامی شهر جدید التاسیس چگونه خواهد بود؟

۲) در قانون تغییر عنوان اعضاء شوراهای اسلامی روستاهایی که به شهر تبدیل شده‌اند مصوب ۷۸/۵/۱۷ مجلس شورای اسلامی آمده است:

الف - چنانچه حسب مقررات قانونی یک روستا به شهر تبدیل شود مستند به متن ماده واحده مزبور که مقرر می‌نماید: «نام اعضاء شورای اسلامی روستاهایی که بعد از انتخابات به شهر مبدل شده و می‌شوند به اعضاء شورای اسلامی شهر تبدیل خواهد شد و وظیفه شورای اسلامی شهر را خواهند داشت» عنوان اعضاء شورای اسلامی روستای مذکور به اعضاء شورای اسلامی شهر تغییر می‌یابد و وظایف شورای اسلامی شهر را دارا خواهند بود.

ب - چنانچه از تجميع چند روستا یک شهر تاسیس شده باشد، با توجه به این که در قانون فوق‌الذکر تفکیکی بین این مورد و مورد اخیر قائل نشده است لذا کلیه اعضاء شوراهای اسلامی روستاهای مزبور (روستاهایی که مجتمعاً به شهر مبدل شده‌اند) عنوان اعضاء شورای اسلامی شهر جدید التاسیس را خواهند داشت. به عبارت دیگر چنانچه از مجموع سه روستا یک شهر تاسیس شده باشد و هر یک از شوراهای اسلامی روستاهای مزبور به ترتیب دارای ۲، ۳ و ۵ عضو باشند، شورای اسلامی شهر جدید التاسیس ۱۲ عضو خواهد داشت.

● اگر یکی از اعضاء شورای اسلامی شهر در خارج از حوزه انتخابیه خود به استخدام یک سازمان - اعم از دولتی و غیردولتی - در آید، آیا موضوع مشمول حکم تبصره ۲ ماده ۲۶ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور (سلب عضویت به علت تغییر محل سکونت) است یا خیر؟

○ با توجه به مدلول تبصره ۲ ماده ۲۶ قانون شوراهای که اشعار می‌دارد: «اعضاء شوراهای باید در محدوده حوزه انتخابیه خود سکونت اختیار کنند تغییر محل سکونت هر یک از اعضاء شهر از محدوده حوزه انتخابیه به خارج از آن موجب سلب عضویت خواهد شد» در صورتی که هر یک از اعضاء شورا محل سکونتش را به خارج از حوزه انتخابیه خود منتقل کند، موضوع از محادیق سلب

عضویت موضوع تبصره مزبور خواهد بود. در غیر این صورت، صرف استخدام در خارج از حوزه انتخابیه بدون تغییر محل سکونت موجب سلب عضویت نخواهد شد.

● آیا افسراد بازنشسته می‌توانند در شهرداری و مؤسسات وابسته به شهرداری یا شرکتهای خصوصی که مجری طرحهای عمرانی و خدماتی شهرداری می‌باشند، اشتغال به کار داشته باشند؟

○ برای پاسخ به این سؤال می‌بایست بین شهرداری و مؤسسات وابسته به شهرداری یا شرکتهای خصوصی مجری طرحهای عمرانی و خدماتی قائل به تفکیک شد.

الف - اشتغال به کار در شهرداری و سازمانهای وابسته به آن: با توجه به این که: ۱- مستند به قانون تعیین فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیردولتی، شهرداری و مؤسسات وابسته به آن مؤسسه عمومی غیردولتی محسوب می‌شوند.

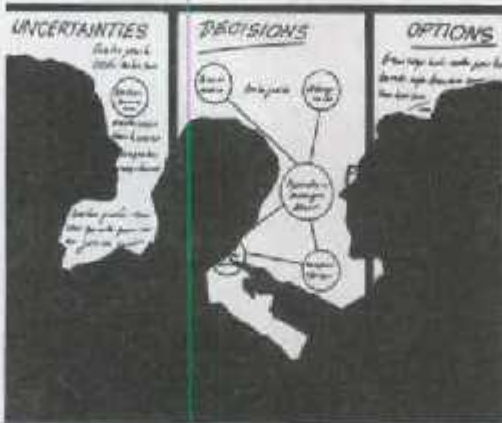
۲- مستند به بند (ل) تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۰ کل کشور اشتغال به کار افراد بازنشسته در وزارتخانه‌ها، مؤسسات دولتی و کلیه دستگاههای موضوع بند (و) تبصره ۲ این قانون و مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی و مؤسسات و شرکتهای وابسته و تابعه آنها و هر دستگاهی که به نحوی از انحاء از بودجه کل کشور استفاده می‌کند جز با تصویب هیأت وزیران، تحت هر عنوان، متنوع و پرداخت بابت آن از محل بودجه عمومی در حکم تصرف غیرقانونی در وجوه و اموال عمومی و دولتی محسوب می‌شود. بنابراین اشتغال به کار افراد بازنشسته در شهرداری و سازمانهای وابسته به آن ممنوع است مگر با تصویب هیأت وزیران.

ب - اشتغال به کار در شرکتهای خصوصی مجری طرحهای عمرانی و خدماتی شهرداری:

با توجه به اینکه شرکتهای مزبور از مصادیق شرکتهای تابعه و وابسته به شهرداری محسوب نمی‌شوند و اشتغال افراد بازنشسته در آنها مشمول «موضوعیت» موضوع بند (ل) تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۰ نیست لذا اشتغال افراد بازنشسته در شرکتهای خصوصی مذکور به دلیل عدم منع قانونی، فاقد اشکال است.

# گذر از برنامه ریزی جامع به استراتژیک

کفتگو با زهره عبدی دانشپور  
ناصر برک پور



درباره زهره عبدی دانشپور

در این نکته که نظام برنامه ریزی شهری در ایران، ناکارآمد و ناتوان است تقریباً بیشتر صاحب نظران شهرسازی اتفاق نظر دارند. اما مسأله این است که چه باید کرد؟ و چگونه کارآمدی این نظام را می توان افزایش داد؟ در گفتگوی حاضر پذیرفته شده است که نظام برنامه ریزی شهری جامع، قطعی و درازمدت در ایران، دیگر کارآمد نیست و باید از آن گذشت. پیشنهاد جایگزین بر آن است که به جای تصمیم گیری یکجا و قطعی برای تمامی مشکلات شهری حال و آینده، بهتر است گام به گام و اندک اندک به شناسایی و حل مشکلات بپردازیم؛ روش یا نظریه ای که به «اندک افزایی» یا «گام به گام» شهرت یافته است.

زهره عبدی دانشپور، متولد ۱۳۳۷ تهران، فارغ التحصیل معماری از دانشگاه تهران در سال ۱۳۵۴ و دکترای برنامه ریزی شهری و منظرهای از دانشگاه لیورپول انگلیس در سال ۱۳۸۳ است. وی از سال ۱۳۶۳ تاکنون در دانشگاه معماری و شهرسازی دانشگاه تکتک به تدریس کاردان و هم اکنون دانشیار گروه شهرسازی این دانشگاه است.

● موضوع گفتگوی حاضر نظام برنامه ریزی شهری در ایران و کارآمدی و توانایی آن در پاسخ دادن به مشکلات توسعه شهری است. در یک طبقه بندی کلی، مشکلات اساسی شهرهای ما به نظر شما چیست؟

از دانشپور مقاله هایی در نشریه های تخصصی داخلی و خارجی به چاپ رسیده است. همچنین کتاب «مبانی سازی محیط شهری برای حرکت افراد معلول - همراه با واژه نامه» از ایشان در دست چاپ است. وی طرح های پژوهشی مختلفی را تاکنون تهیه کرده است که از جمله آنها می توان بررسی و تحلیل ساختار فضایی / فعالیتی شهر تهران و بررسی تئوریها و رویه های برنامه ریزی شهری را نام برد.

(ما از یک دیدگاه در مورد «شهر» صحبت می کنیم و از زاویه دیگر، در مورد مکانیسمی که قصد هدایت و کنترل این پدیده را دارد و نمی توانیم بدون پرناتختن به مکانیسم کنترل در پاره مشکلات شهرها سخن بگوییم. چون به هر حال سالهاست پذیرفته ایم که به مکانیسم هدایت و کنترل «شهر» نیاز داریم. اما برخی از مشکلات شهری ما از ناکارایی همین مکانیسم کنترل و قصوری که این مکانیسم در برخورد با شهر داشته، ناشی می شوند البته بر مبنای پیش فرضهایی می توانیم تصور کنیم که اگر مکانیسم کنترل شهرها خوب و کارآمد عمل می کرد چه پیش می آمد. هر چند آن زمان هم ممکن بود مشکلاتی وجود داشته باشند؛ گمان می کنم در کشوری مثل انگلیس که دارای سابقه طولانی در برنامه ریزی شهری است و موضوع هدایت و کنترل شهر را سالهاست پذیرفته و نهادینه کرده اند، لندن پایتخت این کشور هنوز هم دچار مشکلات فراوان است. بگذریم از مناطق دورافتاده و عقب مانده ای که مشکلات بیشتری دارند.

● با توجه به این که مشکلات شهری قطعاً سطوح مختلف دارند، به نظر می رسد مشکلاتی که شهرهای اروپایی ممکن است داشته باشند با مشکلات شهرهای ما بسیار متفاوتند. این طور نیست؟  
(بله، کاملاً همین طور است، هر چند زمینه های مشابه نیز

ممکن است وجود داشته باشند.

● اما مکانیسمی که شما اشاره کردید برای پاسخ دادن به مشکلاتی خاص طراحی شده است. اما این که این مکانیسم چه نواقصی دارد یا حداقلاً چه مشکلات جدیدی برای شهرها پدید آورده است، موضوعی دیگر است. ابتدا بگویید مشکلات اصلی شهرهای ما کدامند تا بعد به مکانیسم هدایت و کنترل آنها برسیم.

(بر اساس یک تفکر برنامه ریزی مجموعه ای از تصمیمات متعددی است که بر شهرها اثر گذاشته اند. اگر این تعریف را بدون پذیرفتن کلیه پایه های نظری آن قبول کنیم بحث ما به سمت عوامل تصمیم گیری معطوف می شود؛ عواملی که تصمیماتشان به سرور زمان باعث به وجود آمدن تغییراتی در شهرها می شوند. هر چند ممکن است این تصمیمات به مرحله عمل رسیده یا نرسیده باشند. اما به هر حال بر شهرها اثر گذاشته اند.

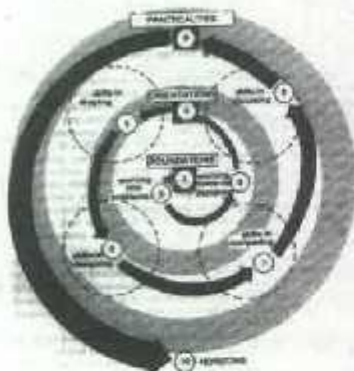
اگر از این زاویه به مسائل شهری بنگریم، هر قدر که این تصمیمات ناسازگار تر بوده و در جهت منافع عامه ساکنان شهر قرار نداشته باشند مشکلات بیشتری در شهرها پدید خواهند آمد.

● اهداف یا منافع فردی چگونه جایگزین منافع عامه می شوند؟

(ابتدا باید دید منافع عامه چگونه تعین می شوند. فرض کنید جمعیت چند میلیونی یک شهر نمی توانند در یکجا و کنار هم بنشینند و اهداف خود را مشخص کنند. این وظیفه نهادهای عمومی است که به تعیین اهداف بپردازند. از این جاست که مجدداً به آن مکانیسم هدایت و کنترل می رسیم. این مکانیسم بخشی از وظایف دولت یا بخش عمومی را بر عهده می گیرد. وظیفه نهادهای عمومی آن است که اهداف را از جامعه بگیرند، منظم کنند و دوباره از طریق رأی دهندها و خدشش ها به جامعه برگردانند. هر چه این نهادها بهتر بتوانند اهداف را از جامعه بگیرند و آنها را به صورت بیاتیه هایی در آورند که منافع کل جامعه را در بر داشته باشند موفق تر خواهند بود. در مقابل، زمانی که به این وظیفه عمل نشود افراد، گروهها و نهادهای مختلف، چه رسمی و چه غیر رسمی، به دخل و تصرف و دخالت در شهرها می پردازند. هر اندازه که این دخالتها مبتنی بر اهداف، بخشی، فردی و گروهی باشند منافع عامه

بیشتر نادیده گرفته می‌شوند و به هر میزان که این افراد، گروه‌ها و نهادها اهداف ناسازگارتری داشته باشند اصلشان هم ناسازگارتر خواهند بود و باعث اغتشاش در شهر می‌شوند.

اهداف و اعمال این تصمیم‌گیرندگان، رفتار شهری و ویژه‌ای را به وجود می‌آورند که نه در جهت منافع عامه حرکت می‌کنند و نه سازگاری لازم را با هم دارند. بنابراین مسائل شهری را نمی‌توان



بدون توجه به وضعیت و اهداف تصمیم‌گیرندگان در نظر گرفته، به همین دلیل است که مشکلاتی نظیر اغتشاش حرکت، کمبود مسکن، اختلاط کاربریهای ناسازگار، انواع آلودگیهای صوتی، هوا و غیره حومه‌نشینی و نظایر آن در شهر پدید می‌آیند. تمامی این مشکلات ناشی از تصمیماتی‌اند که نه با هم سازگاری دارند، نه در جهت منافع عامه واقعند و نه بر اصول توسعه پایدار مبتنی‌اند.

● به نظر می‌رسد شما مسائل و مشکلات شهری را به دو دسته تقسیم می‌کنید که - با الهام از برخی نظریه‌پردازان - بخشی از آنها مثل بدمسکنی، اغتشاش در حرکت و ناسازگاری کاربریها را می‌توان مشکلات محتوایی شهر دانست و بخشی دیگر که به نظام تصمیم‌گیری و تصمیم‌گیران مربوط می‌شوند مشکلات رویه‌ای به حساب می‌آیند، آیا این گونه است؟

○ نه، من تمامی مسائل را به این صورت نمی‌بینم؛ به این دلیل که آنها را از هم جدا نمی‌دانم.

● اما در ابتدای گفتگو، خودتان همین تقسیم‌بندی را بیان کردید.

○ از یک زاویه خاص، مشکلات شهری را به دو دسته تقسیم‌بندی می‌کنم، یک دسته، مشکلاتی‌اند که خارج از حیطه مکانیسم هدایت و کنترل خاص آن شهر قرار دارند. این مشکلات از ویژگیهای اجتماعی، اقتصادی کل کشور و حتی روابط فراقشوری ناشی می‌شوند و از بیرون بر شهر اثر می‌گذارند. به عنوان مثال مشکلاتی نظیر بیکاری یا بدمسکنی خاص شهرها نیستند، بلکه از رفتار و اهداف و سیاستهای ملی ناشی می‌شوند و ما تجلی آنها را در شهرها می‌بینیم. گروه دیگر، مشکلاتی‌اند که با پیامد مشکلات دسته اولند یا از ویژگیهای هر شهر ناشی می‌شوند. ویژگیهایی که ممکن است مشکلاتی را پدید بیاورند، مشکلاتی را حادثتر از بقیه کنند، یا بر شدت مشکلات موجود بیفزایند.

● تاکنون روش برخورد با مشکلات شهری چگونه بوده است؟

○ چون بر مبنای تقسیم‌بندی پیش گفته، برخی از این مشکلات ریشه فراقشهری دارند و خارج از حیطه کنترل شهرند، برخورد با آنها نمی‌تواند تمهیدات درون شهری داشته باشد. همان

طور که گفتیم این مشکلات، ملی و فراملی‌اند که ما تجلی آنها را در شهر می‌بینیم. علاوه بر این، ما با مشکلات دسته دوم روبرویم که در مورد آنها با تمهیدات کالبدی به مقابله با مشکلاتی رفته‌ایم که طبیعت کالبدی نداشته‌اند بلکه دارای طبیعت اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و غیره بوده‌اند. با تمهیدات کالبدی نمی‌توان مشکلاتی را حل کرد که «ابعاد» وسیعتری در شکل‌گیری و محتوای آنها دخالت دارند و بنابراین نیاز به تمهیدات «چندعددی» احساس می‌شود.

● به عقیده شما برخورد با این مشکلات باید چگونه می‌بود یا چگونه باشد؟

○ از نظر تفکر و عمل برنامه‌ریزی، ما وقتی مشکل را تحلیل می‌کنیم بخشی از کار برنامه‌ریزی را انجام می‌دهیم. یعنی تحلیل مشکل را بدون هدف انجام نمی‌دهیم، بلکه قصد داریم با تمهیداتی که - نامش را برنامه‌ریزی می‌کنیم - به مقابله با مشکل بپردازیم؛ و گرنه صرفاً از تحلیل مشکل چه سود؟

پس اگر ما به مشکل می‌پردازیم قصد حل آن را داریم و برای این کار ساز می‌گردیم به ابزار هدایت و کنترل شهرها. این ابزار متنوعند یعنی سند برنامه و ادارات و نهادهای برنامه‌ریزی - چه تصمیم‌ساز و چه تصمیم‌گیرنده - را در بر می‌گیرند و سرانجام شامل ابزار حقوقی و قانونی می‌شوند.

ما در برخورد با شهرهایمان و مشکلاتشان دچار ناهمگامی عظیمی شده‌ایم. زمانی که برای شهر تهران در دهه ۱۳۲۰ تصمیم به تولید «طرح جامع» گرفتند آن برنامه را با نگرشی تولید کردند که وارداتی بود و اساساً آن تفکر یعنی برنامه‌ریزی و ایجاد مکانیسمی که بخشی از آن سند برنامه است در آن موقع به‌نگام بودن خود را از دست داده و مدتها بود که چه از طرف نسل جوان برنامه‌ریز و چه از طرف نظریه‌پردازان، برنامه‌ریزی زیرسؤال رفته بود. به هر حال «طرح جامع» تولید شد و پس از انقلاب نیز زمینه تصمیمات کمیسیون ماده پنجم قرار گرفت. هنوز هم می‌بینیم سندی که مبنای تصمیمات شهری قرار می‌گیرد طرح جامع ۱۳۴۷ است نه برنامه‌ای جایگزین و یا آن که در طول این دوران، تفکر و عمل برنامه‌ریزی در دنیا تحولاتی یافته است ولی ما عقب مانده‌ایم. اولین مشکلمان آن بود که تفکر برنامه‌ریزی پذیرش لازم را نداشت و مدت‌ها طول کشید تا بتدریج به نحوی پذیرفته شد. اما در طی این دوران تفکر و اعمال ضد برنامه‌ریزی بر تفکر و اعمال برنامه‌ریزانه غلبه داشتند.

● مشخص‌تر بگویید منظورتان از عمل برنامه‌ریزی و ضد برنامه‌ریزی چیست؟

○ منظور همان تصمیمات کنترل نشده است. از زمانی که برنامه‌ریزی در ایران در سطح ملی مطرح شد - یعنی اولین برنامه عمرانی ملی و سپس در مورد شهرها به ویژه در طرح جامع ۱۳۴۷ تهران - ما هیچ کوششی برای تسلط بر شهرهایمان انجام ندادیم؛ تسلطی که مکانیسم برنامه‌ریزی لازم دارد. از طرف دیگر در تمام این مدت از ابزاری استفاده کرده‌ایم که برای شرایطی کاملاً تحت کنترل مناسب بوده‌اند. مشخص است که «طرح جامع» و سند برنامه‌ای که جامع‌نگر و میان مدت یا بلندمدت است برای محیطی که عناصرش تحت کنترل قرار نمانند مناسب نیست. این ابزار در کشورهای سوسیالیستی یا در اروپای پس از جنگ که دولت رفاه حاکم شد و اعمال کنترل بیشتر مورد توجه قرار گرفت مفید و مؤثر بود، به ویژه در انگلیس و اروپای شمالی و برخی دیگر از کشورهای اروپایی. اما ما که چنان وضعی را هیچگاه نداشتیم از سندی

استفاده کردیم که برای چنان محیطی طراحی شده بود.

آنکس آن کشورها به این نتیجه رسیده‌اند که به جای اسناد جامع میان مدت یا بلندمدت باید به روشهای «اندک افزایی» متوسل شوند. به همین دلیل به سمت رهاسازی برخی از مکانیسمهای کنترل در طول زمان حرکت کرده‌اند و تفکر و عمل برنامه‌ریزی شان را هم به تدریج با اقتصاد سیاسی خود وفق داده‌اند. در مقابل، ما این کار را نکردیم. در شروع کار که چنان وضعیتی را داشتیم، یعنی عناصر محیط برنامه‌ریزی ما بسیار کمتر از کشورهای دیگر تحت کنترل بودند. پس از انقلاب هم که عناصر تصمیم‌گیرنده افزایش یافته و تحت کنترل کمتری قرار داشتند ما همان نگرش سنتی انعطاف‌ناپذیر و بلندمدت را حفظ کردیم و تفکر «اندک افزایی» را نپذیرفتیم.

### ● شما «اندک افزایی» را معادل Incrementalism گرفته‌اید؟

○ بله، تقریباً. هر چند در واقع منظور ترکیبی است از «اندک افزایی» و «اختیار راه‌بری».

● ممکن است «اندک افزایی» را به صورتی ساده و روشن توضیح دهید؟

○ از «اندک افزایی» تعاریف مختلفی شده است. اما به طور خلاصه می‌توان گفت: «هرچه انعطاف‌پذیرتر کردن مجموعه تصمیمات برنامه‌ریزان» و این که به مشکلاتی که نیاز به زمان برای حل آنها داریم در زمان حال توجه نکنیم. بلکه باید باب آن مشکلات را باز کنیم، اما یافتن راه حل آنها را به آینده بسپاریم. در مقابل، با مشکلاتی برخورد کنیم که حل فوری‌اند و در زمان حال می‌توان آنها را حل کرد. بنابراین ما مجموعه‌ای از مشکلات را مشخص می‌کنیم و راه حل گشودن آنها را بتدریج پی می‌گیریم. پس از حل هر مشکل با وضعیتی جدید روبه روییم. در این شرایط بررسی می‌کنیم آیا تمهیدات ما باعث حل این مشکل شده و چه اثری بر سایر زمینه‌ها گذاشته‌اند؟ اگر باعث حل مشکل نشده‌اند، چه نقصی در راه حل ما بوده است. به عقب برمی‌گردیم، کارمان را بازمی‌بینیم و کامل می‌کنیم و دوباره به جلو می‌رویم. همین طور حرکت به جلو و عقب ادامه می‌یابد. این خلاصه‌ای از روش «اندک افزایی» در برنامه‌ریزی است. این نکته را نیز باید یادآوری کنیم که تاکنون بسیاری از ایده‌ها و روشها از کشورهای اروپای غربی و امریکای شمالی وارد شده اما بدون درک کامل به اجرا درآمده‌اند. اگر هم کاملاً درک شده باشند، به صورت ناقص اجرا شده‌اند چون ابزار لازم برای اجرای آنها فراهم نبوده است. در هر دو حالت مشکل پیش می‌آید. هنگامی که «اندک افزایی» مطرح می‌شود، اگر کاملاً درک نشود یا زمینه لازم برای اجرای آن فراهم نباشد تأثیری نخواهد داشت. به اضافه اینکه، عمل به یک روش برنامه‌ریزی «اندک افزایی» هم می‌باید در چارچوب یک «برنامه راه‌بری» در سطح شهر باشد.

### ● پیشنهاد شما چیست؟ برای اصلاحات موردنظر خود چه راه حلی دارید؟

○ همان طور که بیان شد ما با دو دسته از مشکلات روبه روییم که یک دسته از آنها مشکلات کل جامعه‌اند. اگر بزرگانگی و چندگانگی تصمیم‌گیری در کل جامعه حل نشود در سطح شهر نمی‌توان به وضعیت یکدست و سازگار رسید و یکی از شرایط لازم برای برنامه‌ریزی را فراهم کرد. بنابراین نمی‌توان خود را جدای از محیط وسیعتری دید که شهر را احاطه کرده است. سطوح بالا مسیر طبیعی خود را دارند و ما در سطح شهر کار می‌کنیم.

به نظر من گام اول آن است که روش «اندک افزایی» را در برنامه‌ریزی شهری به کار گیریم. بر اساس این روش، برای مشکلات شهرها در شروع کار نمی‌توان به منظور کامل تصمیم‌گیری کرد بلکه بایستی اندک اندک جلو رفت و در طول زمان مشکلات را حل کرد. برای این کار پیشنهاد می‌شود یک نهاد برنامه‌ریزی برای شهرها به وجود آید که اختیارات و حیطه عملش فراتر باشد. یعنی نه مثل شهرداری در وضعیت کنونی باشد و نه مثل نهادهای بین سازمانی. چون سازمانهای مختلف آن قدر اهداف و عملکردهای متفاوت دارند و تحت فشارها و اضطرارهای مختلفند که نمی‌توانیم به نهاد بین سازمانی کارآمدی برسیم. نهاد موردنظر من می‌تواند برخی از وظایف وزارت مسکن و شهرسازی، برخی از وظایف وزارت تاخت‌های مختلف مثل آموزش و پرورش، بهداشت و درمان و غیره را برعهده گیرد. این نهاد می‌تواند متشکل از شهرداری و شورای شهر باشد که شهرداری تصمیم‌ساز و شورای شهر، تصمیم‌گیرنده باشند. بنابراین نیاز به اصلاح قانون شورای شهر هم احساس می‌شود. اما نه در چارچوب قانون کنونی بلکه در قالب نهادهای که بتواند عمل تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری را انجام دهد.

### ● این نهاد آیا تصویری دیگر از همان مدیریت شهری واحد است؟

○ من با عنوانهای مختلف کاری ندارم.

### ● بالاخره این جریان فکری در جامعه وجود دارد و تلقیها و اظهارنظرهای متفاوت تصویری در صورت مسأله ایجاد نمی‌کنند.

○ وقتی صحبت از مدیریت می‌کنیم، عنصر «تصمیم‌سازی» در آن نادیده گرفته می‌شود. به هر حال باز گردیم به بحث پیشین و این که گام بعد، خلاص شدن از دید کالبدی است.

### ● هر کدام از این مسائل در خور بحثی مفصل و مستلزم اقدامات بنیادی و سخت است. تغییر در هر یک از این موارد نیاز به تغییر در تشکیلات، حقوق، قوانین و نظایر آن دارد و تمامی این اقدامات نیز باید با هم هماهنگ شوند.

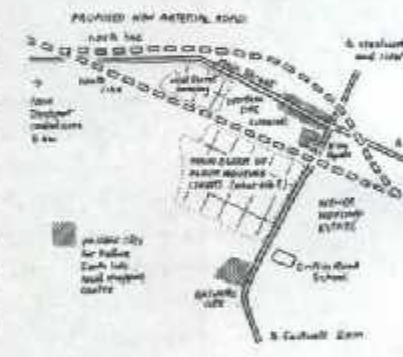
○ بله، همین طور است. اما شدن است و کشورهای دیگر این کار را کرده‌اند. مثلاً انگلیس دولت محلی‌اش را در دهه ۱۹۶۰ سازماندهی مجدد کرد. اگر ما صحبت از اصلاحات می‌کنیم، این اصلاحات را به ویژه در برخی از زمینه‌ها باید به طور ریشه‌ای انجام دهیم و گرنه ضد خود عمل می‌کند.

### ● اگر نکته دیگری ناگفته مانده است بیان کنید.

○ دو موضوع دیگر را به طور خلاصه می‌گویم. نکته اول صداقت در کار است. باید از ابتدا روشن باشد راه‌حلهایی که ما مطرح می‌کنیم در جهت منافع کدام افراد یا گروهها است. وقتی برای جامعه شهری برنامه‌ریزی می‌کنیم راه‌حلهای ما باید در جهت منافع کل جامعه شهری باشند. اگر این صداقت را در کار هدایت شهری نداشته باشیم گامهای دیگر هم ناقص خواهند بود و بر پایه‌ای غلط استوار می‌شوند. این نکته به نظر من مقوله‌ای بحث نشده، پیچیده، دشوار و بسیار سیاسی است.

نکته دیگر تربیت نیروی متخصص برنامه‌ریز است. ما نیاز به نیروی متخصصی داریم که به ابعاد مختلف تخصص خود، آگاهی لازم را داشته باشد. تربیت کردن نیروی متخصص برنامه‌ریز با دید کالبدی و با کیفیتی بسیار پایینتر از متوسط استاندارد جهانی برای جهان امروز یک گام به عقب است.

● با سیاسی از شما.





# هدف گذاری شخصی و سازمانی

ماهر و شاه حسینی

زبان دیگر هدف ما چیست؟ به طور معمول افراد، پاسخهایی مانند دستیابی به ثروت، سلامت، قدرت، موفقیت، شادی خود یا خانواده را بیان می کنند. این پاسخها، مفاهیمی عام را بیان می دارند و اموری کاملاً نسبی به شمار می آیند اما در سطح مسائل سازمانی و مدیریت، روشن است که نمی توان این اسرار را به عنوان اهداف سازمان بیان کرد بلکه اهداف مدیران باید تابع الگوی SMART باشند. این الگو اشاره به این دارد که اهداف باید ویژگیهای زیر را داشته باشند:

- ۱- مشخص باشند. Specific
- ۲- قابل اندازه گیری باشند. Measurable
- ۳- قابل دسترسی باشند. Attainable
- ۴- واقع بینانه باشند. Realistic
- ۵- محدودیت زمانی داشته باشند. Time Limited

موفقیت شخصی و سازمانی هنگامی حاصل خواهد شد که اهداف زندگی معین باشند و برای رسیدن به آنها سیاستها و برنامه های مناسب برای هدایت و مدیریت امور روزانه به کار گرفته شوند. با وجود اهمیت هدف گذاری، تحقیقات بیانگر آنند که تنها ده درصد افراد جامعه برای خود هدف مشخصی داشته و براساس آن امور زندگی را به پیش می برند. بقیه افراد عبار تنداز: سی درصد بی تفاوتها یعنی کسانی که هیچ هدفی در زندگی ندارند و هنگامی به کاری می پردازند که فرد دیگری به آنها بگوید چه کاری، کجا و چگونه انجام دهند و پنجاه درصد افرادی که واکنشی عمل می کنند و تنها هنگامی دست به کاری می زنند که اتفاقی بیفتد و مجبور به واکنش شوند. این افراد در سرتاسر زندگی خود کار می کنند تا دیگران به اهدافشان برسند. افراد رویاپرداز و خیال باف که اهداف نامشخص و غیرواقعی دارند، بیش از ده درصد بقیه (۳) را تشکیل می دهند کسانی که در زندگی هدف مشخصی را دنبال

کنشی ای را در دروسای پهنآوری در نظر آورید که این سو و آن سو می رود، گاهی به جانب شمال و گاه راه جنوب را در پیش می گیرد. بعضی اوقات هم فقط دور خود گردش می کند. آیا این کشتی به جایی خواهد رسید؟ پاسخ کاملاً روشن است. خیر. زیرا مقصدی تعیین نشده تا به آن برسد. زندگی بدون هدف همانند همین کشتی بدون مقصد است، اگر می خواهید به موفقیت برسید باید پیش از هر کاری اهداف خود را مشخص کنید. اهداف، مانند چراغ راهنما در شب تاریکی اند که مانع گمراهی آدمیان می شوند. موفقیت برنامه های مدیریت زمان نیز هنگامی محقق خواهد شد که اهداف روشن و مشخصی داشته باشیم. بدون اهداف، سنجش سودمندی و کارایی زمانهای سرمایه گذاری شده و اثربخشی آنها ممکن نیست. اهمیت موضوع در آن است که در واقع ما به عنوان موجوداتی با زمان زندگی محدود و مشخص، فرصت چندان زیادی برای کمال و موفقیت فردی و جمعی نداریم. اگر عمر متوسط افراد را ۶۵ سال در نظر بگیریم تحقیقات نشان داده که این زمان صرف امور زیر می شود: (۱)

۲۲ سال خواب

۲/۵ سال امور روزمره

۵/۵ سال تغذیه

۵/۵ سال رفت و آمد

۱۶ سال کار

۲/۵ سال متفرقه

۱۱ سال در اختیار شخص

بنابراین زمانی که برای کار در اختیار ماست تنها ۱۶ سال است و عمده زمان زندگی فرد، صرف امور دیگر می شود. حال باید از خود پرسید که از زندگی یا خویشتن خویش چه می خواهیم؟ به

نمی‌کنند، نباید انتظار موفقیت زیادی داشته باشند. هدف داشتن، مداومت و انگیزه قوی را سبب می‌شود که از عوامل موفقیت است. بدون انگیزه، حرکتی ممکن نیست؛ موضوعی که در روان‌شناسی به آن «دینامیک رفتار» می‌گویند. اصطلاح «دینامیک» از علم فیزیک گرفته شده و منظور از آن، انرژی یا نیرویی است که باعث ایجاد حرکت در اجسام می‌شود... انگیزش رفتار نیز باعث حرکت موجود زنده می‌شود... در روان‌شناسی اصطلاح «انگیزش» و «انگیزه» برای عاملی به کار می‌رود که موجود زنده را از درون به فعالیت در می‌آورد. (۴)

اما چرا افراد و بویژه بسیاری از مدیران، هدف‌گذاری نمی‌کنند؟ توجیهاتی را که آنها دارند می‌توان به شرح زیر دانست:

۱- چه کسی به هدف نیاز دارد؟ من تا به حال با اینکه هدف نداشته‌ام بد کار تک‌دلم.

۲- من هدفهایم را در منظم نگه می‌دارم و هرگز لزومی به نوشتن آنها نمی‌بینم.

۳- تعیین هدف، خطر شکست را افزایش می‌دهد.

۴- دستیابی به اهداف به معنی بالا رفتن توقعات دیگران از من خواهد بود.

۵- داشتن اهداف روشن اختیار را از زندگی می‌رباید.

۶- چگونه می‌توانم فهرست اهداف را بنویسم زیرا من از زندگی بسیار انتظار دارم. (۵)

بر نوشتن این افراد با توجه به دو موضوعی که بیان شد - یعنی محدودیت زمان زندگی و ناموفق بودن افراد بدون هدف - روشن است. این در حالی است که هدف‌گذاری به ما کمک می‌کند انگیزه تلاش داشته باشیم، آنها را متمرکز کنیم، افکار و ایده‌هایمان را بالابند کرده و به یاری آنها اولویت‌های زندگی را تشخیص دهیم و در نهایت موفقیت و دستاوردهای خودمان را بیشتر کنیم.

اما برای هدف‌گذاری توجه به نکات زیر الزامی است:

الف - اهداف کوتاه مدت (مثلاً روزانه یا هفتگی)

ب - اهداف میان مدت (ماهانه)

ج - اهداف بلندمدت (سالانه یا چندساله)

اهداف بلندمدت ظریفی‌اند که باید اهداف میان مدت و کوتاه مدت در آنها قرار داشته باشند.

بر اساس تقسیم‌بندی دیگری می‌توان اهداف را در سه طبقه «چربی»، «چیستی» و «چگونگی» جای داد.

۱- اهداف «چربی» شخصی‌اند و به اموری مانند روابط خانوادگی، سلامتی و بهداشت بدنی و روانی و روابط با دیگران مربوط می‌شوند.

۲- اهداف «چیستی» بیانگر جاه‌طلبی‌های ما بوده و اهداف شغلی، مالی و ایمنی را در برمی‌گیرند. این اهداف همانهایی‌اند که برای رسیدن به اهداف چربی به آنها نیاز داریم.

۳- اهداف «چگونگی» راههایی را نشان می‌دهند که از طریق آنها اهداف «چیستی» به دست می‌آیند.

برای آنکه تصویر دقیق و روشنی از اهداف داشته باشیم باید فهرستی تهیه کنیم و در آن اهداف خود را آورده و زمان لازم برای تحقق هر یک را نیز مشخص کرده و به آنها تخصیص دهیم. اگر روش‌های رسیدن به اهداف فوق را مشخص و به این فهرست

اضافه کنیم، «هدف‌گذاری» بر نامه‌ریزی، زندگی خود را انجام دادماییم. اما این نکته را همواره باید مدنظر داشته باشیم که عامل زمان به عنوان یکی از مهمترین عوامل در نظر گرفته شده باشد. سایر اقداماتی که در این زمینه باید انجام داد به شرح زیر است:

۱- در چه پیشرفت به سوی نیل به اهداف را مشخص کنید.

۲- با عواملی کار کنید که اثربخشی شما را افزایش دهند.

۳- با تغییر شرایط، اهداف را مجدداً بررسی و تغییرات لازم را اعمال کنید.

۴- در زمان‌های منظم، اهداف محقق و نامحقق را ارزیابی و نکات مثبت و منفی را مشخص کنید.

در اهداف سازمانی خود دقت کنید که نتیجه تلاش‌هایتان از ظاهری جانب توجه، قابل فهم و منسجم برخوردار باشد و تصویر فردی لایق و خیره در کار را از شما به دست دهد. (۶) به عنوان یک مدیر شهری باید همواره اولویت‌ها و مسائل مدیران رده بالا مثلاً رئیس و اعضای شورای شهر، شهروندان و سایر افراد - که تأیید و همکاری آنان در به انجام رسیدن هدف‌های شما مؤثر است - را در نظر بگیرید.

به عنوان مدیر، هنگام هدف‌گذاری برای کارمندان زیر دست خود به نکات زیر توجه کنید:

۱- برای آنها اهداف روشنی وضع کنید.

۲- امور پیچیده و بلندمدت را به اهداف کوتاه مدت و به خوبی تعریف شده هفتگی و روز تقسیم کنید.

۳- برای رسیدن به نتایج ملموس و اثربخش به جای بلندپروازی، پروژه‌هایی را برگزینید که چنین ویژگی‌هایی داشته باشند.

۴- برنامه‌های کار را برای تمامی کارکنان به صورت بدون تهیه کنید و در اختیار آنها بگذارید.

۵- سطح کنونی عملکرد زمانی کارکنان را تعیین کنید.

۶- کارهای بی ارزش و اضافی را حذف کنید.

۷- از وسایل مدرن و جدید برای انجام امور سود ببرید.

۸- تا جایی که امکان دارد امور و فرآیندها را استاندارد کنید.

۹- از اثبات کارها جلوگیری به عمل آورید.

۱۰- از کارکنان، گزارش‌های موردی بگیرید.

۱۱- اما نکته مهمتر این که به جای پرداختن به چند هدف بزرگ، آنها را از نظر زمانی تقسیم‌بندی کرده و در هر مرحله به تعداد مشخصی از آنها بپردازید. مثال اگر به عنوان شهردار در برنامه شما ساختن ده پارک شهری وجود دارد، به جای آن که در یک زمان ساختن این ده پارک را شروع کنید و به احتمال زیاد با مشکلاتی مانند کمبود اعتبارات و ابزار روبرو شوید، ابتدا تلاش سه پارک را شروع و تمام کنید و سپس به سراغ پارک‌های دیگر بروید.

به این ترتیب سطح عملکرد و اثربخشی کار خود را افزایش داده‌اید و به جای آنکه در معرض انتقاد - مبنی بر تطویل کارها و ناتمامی آنها - قرار داشته باشید، دستاوردهای مشخصی برای عرضه به شهروندان و مسئولان خواهید داشت.

در پایان بار دیگر تأکید می‌شود که برای خودتان هدفی برای رسیدن، و بررسی برای پاسخ دادن ایجاد کنید... (۷)

زودنودها  
 ۱- مانگوش، پاریخ، روانشناسی مسیر موفق، ترجمه محمدرحیم معتمدی، نشر مرکز، تهران ۱۳۷۷، ص ۵۳.  
 ۲- دیوید لوئیس، مدیریت زمان، ترجمه کامران روح‌شهبان، ققنوس، تهران ۱۳۷۷، ص ۱۱۵.  
 ۳- همان کتاب، ص ۱۱۸.  
 ۴- فرمان ل... مان، اصول روانشناسی، ترجمه مسعود سلطنتی، امیرکبیر، تهران ۱۳۶۶، ص ۲۷.  
 ۵- دیوید لوئیس، همان کتاب، ص ۱۱۲.  
 ۶- رابرت اوهارو، مدیریت بهره‌وری از زمان، ترجمه مسعود سلطنتی، امیرکبیر، تهران ۱۳۶۶، ص ۵۵.  
 ۷- چارلز هنری، عنصر موفقیت، ترجمه عباس صفیر، طرح نو، تهران ۱۳۷۸، ص ۸۳.



## از نگاه شهردار

# جنگل، دریا، ابریشم، سل تی تی؛ لاهیجان

گفتگو با حسن حمیدی شهردار لاهیجان

محمد سالاری راد



جنگل، دریا، ابریشم، چای، برنج، سل تی تی، شیطان کوه، بام سبز و مجموع آنها یعنی لاهیجان. اما در گذشته های بسیار دور، همان زمانی که هیچ کس جز خدا نبود، شیطان کوه بود، بام سبز و لاهیجان، لای یعنی ابریشم و لای گان یعنی جای ابریشم. و بعد ما سل تی تی هم به آنها اضافه شد. تی تی خاتم که می گویند از سنگان شاه عباس است، سلی (استخری) برای آبیاری زمینهای کشاورزی ساخت و به این دلیل به آن می گویند سل تی تی. چای و برنج هم از چین و ماچون به این جا آمدند و جمعشان جمع شد. اکنون همه اعضا، این خانواده دور هم جمعند و کلوچه که شیرینی سفوف آنهاست! اما گذر زمانه برخی از آنها را ضعیف کرده و به بعضی نیز می بوری. راستی تا یادم نرفته، عضو جدیدی هم به این خانواده اضافه شده، عضو که چه عرض کنم، اعضا نامهمانان عزیز و گردشگری که قدمشان روی چشم، اما حواستان به دیگر اعضای خانواده باشد! میزبانان را هم می گویم، آنها هم باید مواظب باشند که طبیعت شمال کیسه خلیفه نیست.

با آقای حسن حمیدی شهردار لاهیجان به گفتگو می نشینیم که از هر ده کلمه سخنش، نه نایش جنگل، دریا، ابریشم و... لاهیجان است!

● آقای شهردار، وقتی با شهرداران سایر شهرها مصاحبه می کنیم، همه از اقتصاد گردشگری به عنوان حلال مشکلاتشان سخن می گویند، شما که هم اکنون اقتصاد گردشگری را به طور بالفعل در اختیار دارید، این منبع درآمدی در شهر و شهرداری تان چه تأثیری گذاشته است؟

صنعت گردشگری در این شهر به دلیل وجود طبیعت بسیار زیبای آن شکل گرفته است البته ما تاکنون نتوانسته ایم سرمایه گذاری قابل توجهی برای بهره برداری از این امکان داشته باشیم، بنابراین هنوز درآمدی برای شهرداری نداشته است. اما در آینده چند طرح اساسی در دست داریم که در صورت اجرای آنها می توانیم از درآمد ناشی از گردشگری برای شهرداری سود ببریم.

● این نوع از درآمد، در آمد مستقیم ناشی از سرمایه گذاری است، اما شهرداری همواره می تواند از درآمدهای غیر مستقیم و گردش پولی ناشی از گردشگری استفاده کند. آیا حضور این درآمدها را در شهر و شهرداری احساس می کنید؟

بله، جاذبه های گردشگری در درآمدهای شهرداری تأثیر دارند. برای مثال گرچه جمعیت این شهر مطابق با سرشماری سال ۷۵ حدود ۵۲ هزار نفر است، اما با توجه به میزان خدماتی که به این شهر می دهیم، جمعیتی بالغ بر ۸۰ هزار نفر در نظرمان محسوم می شود. علت، آن است که روزانه جمعیت فراوانی از گردشگران در خیابانهای این شهر در رفت و آمدند علاوه بر آن، واحدهای مسکونی موجود در شهر بیشتر از نیاز اهالی است، زیرا از سایر شهرها و حتی از خود استان برای خرید زمین و مسکن به این شهر می آیند. همین امر، درآمدی را از محل عوارض تفکیک، خرید و فروش، تراکم و پروانه ساخت نصیب شهرداری می کند. وجود گردشگران بر میزان مشاغل خدماتی شهر همچون مغازه ها، نانواییها، تاکسیها و... افزوده است. این افزایش فعالیتهای خدماتی بر درآمدهای شهرداریها از محل پروانه های کسب می افزاید. اما از سوی دیگر، طی این سالها درآمد ناشی از چای و برنج و ابریشم کاهش یافته و طبیعتاً بر مشاغل مرتبط با این محصولات تأثیر مستقیم دارد و ما تأثیر آن را بر درآمدهای شهرداری کاملاً احساس می کنیم.



سالان ورزشی که از محل مشارکت مردم به مناسقات در حال احداث است

● این شرایط مربوط به شهرهای در حال گسترش و توسعه است، به فرض اگر شهری به آستانه های نهایی گسترش خود رسید و امکانی برای فروش زمین، پروانه ساختمان و پروانه کسب نداشت، اما دارای رونق کامل اقتصادی بوده، آن موقع شهرداری از چه محلی باید درآمدهای خود را تأمین کند؟

متأسفانه این شرایط دامنگیر بسیاری از شهرهای ماست و دقیقاً برای گریز از این شرایط است که به فکر ایجاد مهر درآمدی برای شهرداری افتاده ایم. به عنوان مثال تا چند هفته دیگر قرار داد احداث تله کابین بسته می شود که در این صورت درآمد مناسبی را عاید شهرداری می کند. همچنین مطالعه برای بهبود شرایط کتونی بام سبز در جریان است، اما متأسفانه علی رغم سرمایه هایی که صرف شده هنوز راضی نیستیم. دیگر آن که در حدود ۱۰ هکتار زمین در این شهر به این شهر برگردانیم. علاوه بر این برای ایجاد یک پارک آبی اقلاماتی در دست داریم. شهر لاهیجان علی رغم قابلیت گردشگری اش، فاقد هتل و اقامتگاه مناسب است. شهرداری لاهیجان مکانی را به وسعت ۱۷۵ هکتار به این کار اختصاص داده و از تمام سرمایه گذاران حقیقی و حقوقی دعوت می کند که برای احداث هتل به لاهیجان بیایند. حتی به این منظور، وامی هم اختصاص داده شده است. این شهر دارای ۱۰ هکتار اراضی ساحلی بکر است که گرچه حدود ۲۵ کیلومتر از شهر دورند، اما مکانی مناسب برای سرمایه گذاری و بهره برداری به شمار می آیند.

● بخشی از درآمدهای شهرداری می تواند از محل عوارض و مالیاتها باشد، عوارضی همچون نوسازی، مسکن و کسب و کار که ربطی به گسترش شهر و سکونت و فعالیت در آن ندارد. آیا این درآمدها، در اداره امور شهرداری شما نقش دارند؟

نحوه دریافت عوارض مطابق با ضوابطی است که از وزارت کشور به ما ابلاغ می شود و مبلغ آن چندان قابل توجه نیست. البته وجود اقتصاد گردشگری در سهولت وصول آنها تأثیر گذاشته و اهالی شهر تقریباً با مشکلات کمتری، عوارض خود را پرداخت



لاهیجان - نمایی از شهر

پرداخت می کنند. تا سال ۸۰ برای دفع زباله مبلغی نمی گرفتیم و با آن که استانداری یک سال پیش مجوز وصول بهای دفع زباله را ابلاغ کرده بود اما ما از مردم دریافت نکردیم. اسسال قرار بر آن شد که این مبلغ در برگه عوارض نوسازی قید شود و مقدار آن برای هر واحد مسکونی ۳۶۰۰ تومان در سال است.

● **با آن که شهر شما دارای اقتصاد گردشگری پررونقی است و امکانات مالی نسبتاً مناسبی در اختیار دارید اما باز هم از طرح مشارکت و توزیع اوراق به صورت بلیت مسابقه استفاده می کنید. در باره این طرح توضیح دهید؟**

(۱) طرح مشارکت به صورت مسابقه است که نه تنها در لاهیجان بلکه در تمام شهرها از جمله رشت و حتی روستاها هم اجرامی شود. هر منطقه ای برای خود مسابقه ای جداگانه دارد. نصف درآمد فروش بلیت به جایزه و نیم دیگر آن به عنوان درآمد به طرح های عمرانی اختصاص می یابد. به این منظور اجازه مسوولان استان و مقامات مذهبی را هم کسب کرده ایم. شورای شهر و شهرداری به طور کامل بر این مسابقه نظارت دارند و مردم، خود مراسم قرعه کشی را اجرامی کنند و تمامی حسابهایش هم روشن و مرتب است.

● **انگیزه شما از اجرای این طرح چیست؟**

(۲) شهر لاهیجان تنها یک سالن ورزشی دارد که از زمانی که کودک بودم تاکنون هنوز تغییر نکرده و بر تعداد و وسعت اماکن ورزشی شهر نیز افزوده نشده است. چند سال پیش شهرداری لاهیجان زمینی را به این منظور در اختیار سازمان تربیت بدنی قرار داد اما تا به حال هیچ گونه فعالیتی روی آن انجام نشده است و علی رغم مکاتبات و رفت و آمدهای مسوولان، اعتبارات کافی برای احداث یک سالن ورزشی تخصیص نیافته است. لذا باشگاه ورزشی - فرهنگی لاهیجان که زیر نظر شورای شهر است، مصمم شد که به عنوان یکی از اساسیترین فعالیتهاش، مشکل کمبود فضاهای ورزشی و نبود امکانات ورزشی و تفریحی شهر را حل کند. از این رو مسابقه های را ترتیب داد تا از قیل آن درآمدی برای توسعه فضاهای ورزشی به دست آورد. تاکنون ۸ مسابقه اجرا شده و تعیین آن هم اکنون در حال انجام است. در اولین مسابقه حدود ۵-۴ میلیون تومان درآمد کسب شد اما در آخرین مسابقه ۴۰ میلیون تومان خالص برای باشگاه باقی ماند و از محل آن یک زمین ورزشی در یکی از محله های محروم شهر فراهم کردیم و یک سالن سرپوشیده نیز در دست احداث است که پیش بینی می شود حدود

۱/۲ میلیارد تومان هزینه داشته باشد. این هزینه به هیچ وجه از محل درآمدهای عادی شهرداری تأمین نمی شود و اعتبارات استانی و ملی هم قادر به تأمین آن نیستند. همچنین از محل درآمدهای این مسابقه تاکنون توانستیم روشنیهای مابهر شهر را به طور کامل بازسازی کنیم که ۵۰ میلیون تومان هزینه در برداشته است. دیگر آن که ۱۰ مدرسه را برای تأمین لوله کشی گاز، تعمیرات کلی ساختمان و تهیه میز و نیمکت یاری رسانده ایم. علاوه بر آن به نهادهایی که در این شهر اردو داشته اند نیز کمک شده است.

● **میزان جوایز چقدر است؟**

(۳) در آخرین مسابقه ۵ خودرو و تعداد بسیاری یخچال، تلویزیون، ماشین لباسشویی، کامپیوتر و بول نقد جایزه داده شد. مقدار این جوایز به حدی است که اهالی شهرهای دیگر را برای خرید این پرگه ها به لاهیجان می کشاند. همچنین ما کوشش کرده ایم که هنگام خرید جوایز، از همه قروندگان شهر استفاده کنیم که درآمدهای ناشی از این گردش پولی نصیب گروه وسیعتری از اهالی شهر بشود و در ضمن این پول در درون شهر گردش بیشتری داشته باشد.

● **در نهمین دوره مسابقه چند برگه تاکنون فروخته اید؟**

(۴) هنوز نامعلوم است. اما حدود ۵۰۰ هزار برگه تخمین زده می شود که هر برگه ۳۰۰ تومان است.

● **از بحث شیرین درآمد خارج شویم و به مشکل تلخ و نامطمینان آلودگیها بپردازیم. با وجود آن که طبیعت و محیط زیست شمال بسیار قدرتمند است اما بسیار شکننده هم است. تجربه در استان سازندگان و در شهرهای بابل و قائم شهر نشان داده است که با این طبیعت نصی توان به سادگی رفتار کرد و به هر حال دارای محدودیتهایی است. مشکل زباله در این شهر، آلودگی آبهای سطحی و زیرزمینی و آلودگی هوای ناشی از تردد موتورسیکلتها، هسه، سوانعی برای توسعه گردشگری به شمار می آیند. شهرداری لاهیجان در باره حل این مشکلات چه کرده است؟**

(۵) بزرگترین مشکل لاهیجان و تمامی شهرهای استانیهای شمال کشور، مسأله زباله است. ما با پراکنده گی سکونت و ایجاد

# شورای مشارکت

## واگذاری برخی امور قضایی به شوراها

اداره کل دادگستری استان مرکزی

مطلبی که در ذیل می‌خوانید، پیشنهادی است که در راستای اجرای ماده ۱۸۸ برنامه سوم توسعه اجتماعی - اقتصادی کشور و با هدف واگذاری برخی امور قضایی به شوراها ارائه شده است. این پیشنهادها از سوی کارشناسان مرکز ثبت و املاک اداره دادگستری استان مرکزی مطرح شده و می‌توانند توسط دست‌اندرکاران مورد مذاکره و بررسی قرار گیرند. ماهنامه شهرداریها آماده است با کمک کارشناسان و اعضای محترم شوراهای اسلامی شهر موضوعاتی از این دست را به بحث بگذارد.



است، اگر چه در این مورد دیدگاه‌های متفاوتی نیز به وجود آمده است. ذیلاً دو دیدگاه مخالف و موافق را در این زمینه مورد بررسی قرار می‌دهیم.

### دیدگاه مخالفان

مخالقان واگذاری امور قضایی به شوراها عمدتاً مناقات آن را با برخی اصول قانون اساسی مطرح می‌کنند. اصول مورد استناد این گروه از صاحب نظران عبارتند از:

#### الف - اصل ۶۱ قانون اساسی

به موجب این اصل، کار قضا و قضاوت برعهده دادگاه‌های دادگستری قرار گرفته و به موجب مفهوم مخالف آن، اجرای وظایف این قوه در خارج از محاکم ممنوع است.

#### ب - اصل ۳۲ قانون اساسی

ارسال پرونده مقدماتی به مرجع قضایی ظرف ۲۴ ساعت در این اصل مورد تأکید قرار گرفته است و بنابر این اصل مراجع غیرقضایی حق رسیدگی به پرونده‌های قضایی را نخواهند داشت.

#### ج - اصل ۳۴ قانون اساسی

در این اصل دادگاه‌های صالح به عنوان مرجع دادخواهی افراد پیش‌بینی شده‌اند.

#### د - اصل ۳۶ قانون اساسی

در این اصل حکم به مجازات و اجرای حکم با واژه «باید» تنها در صلاحیت دادگاه صالح قرار گرفته است.

توسعه تکنولوژی، پیچیدگی جوامع به دنبال تحولات صنعتی و همچنین افزایش جمعیت و گسترده‌گی مناسبات اجتماعی و مبادلات اقتصادی و تجاری، روند وضع قوانین و مقررات در زمینه‌های مختلف را به نحو فزاینده‌ای افزایش داده است به گونه‌ای که هیچ شهروندی نمی‌تواند ادعای اطلاع از تمامی قوانین و اشراف بر آنها را داشته باشد.

دولتها نیز برای الزام شهروندان به تبعیت از مقررات حاکم و برقراری نظم و امنیت اجتماعی مبادرت به وضع قوانین جزایی کردند تا ضمن پایبند کردن مردم به الزامات حکومتی، زمینه‌های ضمانت اجرایی سایر مقررات را فراهم آورند. این روند، موجب شد اعضای جامعه با اتبوهی از قوانین و مقررات کیفری مواجه شوند و دستگاه قضایی نیز برای رسیدگی به پرونده‌های دادرسی موجود با بحران قضایی روبه‌رو باشد.

امروزه خارج شدن برخی جرایم از روند دادرسی کیفری و واگذاری آنها به نهادهای مدنی و مشارکت مردمی در جریان اداره جامعه به عنوان راه حلی برای رفع بحران قضایی مطرح شده است. با تشکیل شوراهای اسلامی شهر و روستا در کشور مان نیز بحث واگذاری برخی از اختیارات دولتی و حکومتی به این نهادها که از جایگاه ویژه‌ای در قانون اساسی برخوردارند، مطرح شده است. از جمله این امور، سپردن و واگذاری برخی امور قضایی به شوراهای اسلامی است که در ماده ۱۸۸ برنامه سوم توسعه بر آن تأکید شده

## دیدگاه موافقان

این گروه از صاحب نظران علاوه بر ضرورت‌های زمانی اجتناب ناپذیری که در ابتدای بحث بدانها اشاره شد، معتقدند هیچ کدام از اصول یاد شده نمی‌توانند مانع اجرای حق حاکمیت شوراهای - که نهادی برگرفته از انتخاب مستقیم مردمند - شوند زیرا بر اساس اصل هفتم قانون اساسی، شوراهای از ارکان تصمیم‌گیری و اداره امور کشورند.

به علاوه، قرار بر این نیست که شوراهای کار قضایی کنند، بلکه اموری که بر عهده شوراهای قرار می‌گیرند، شبه قضایی اند. به عنوان مثال اکنون کمیسیونهای مختلفی به موجب قانون عهده‌دار امور مشابهند. کمیسیونهای چون کمیسیونهای حل اختلاف، کمیسیون ماده ۱۰۰ و... قابل توجه آنکه رسیدگی به شکایات در مورد تصمیم این کمیسیونها در صلاحیت قوه قضاییه است.

تصویب ماده ۱۸۸ بر نامه سوم توسعه راهی توان پایانی بر این اختلاف نظر دانست زیرا در این ماده به صراحت اموری که ماهیت قضایی نداشته، یا از پیچیدگی کمتری برخوردارند به شوراهای حل اختلاف واگذار شده‌اند که دقیقاً در راستای کیفرزدایی و قضازدایی است.

امور قضایی قابل واگذاری به شوراهای راهی توان در دو بخش کیفری و مدنی مورد بررسی قرار داد: بخش اول: امور کیفری

### ۱- پیشگیری از جرم و اصلاح مجرمان

یکی از وظایف قوه قضاییه به موجب بند ۵ اصل یکصد و پنجاه و ششم قانون اساسی، اقدام مناسب برای پیشگیری از وقوع جرم و اصلاح مجرمان است. البته این قوه در انجام وظیفه مذکور تاکنون چندان موفق نبوده است و اصولاً هیچ قانون و مقرراتی که نحوه اجرای این بند را بیان کند وجود ندارد و یا توجه به کثرت اشتغالات دستگاه قضایی و تراکم امور در این قوه این کمبود طبیعی به نظر می‌رسد. لذا به منظور جلب مشارکت مردمی، اختیارات لازم در بخش پیشگیری از جرم و اصلاح مجرمان می‌تواند به شوراهای شهر و روستا واگذار شود، زیرا ارتباط نزدیک این شوراهای با مردم و جایگاه و خاستگاه مردمی شوراهای آنها را در انجام این مهم یاری خواهد کرد و قطعاً موفقتر از قوه قضاییه و دولت به ایفاء نقش خواهند پرداخت.

### ۲- امور خلاف

تبصره ۲ ماده ۳ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب مقرر

خارج شدن برخی جرایم از روند دادرسی  
کیفری و واگذاری آنها به نهادهای مدنی و  
مشارکت مردمی در جریان اداره جامعه به  
عنوان راه حلی برای رفع بحران قضایی مطرح  
شده است

می‌دارد، رسیدگی به اموری که طبق قانون به مرجع دیگری واگذار شده‌اند از دایره شمول این قانون خارج است، بنابراین هیچ منعی ندارد که رسیدگی به اموری خلاف از قبیل سد معبر و... را در صلاحیت شوراهای حل اختلاف قرار دهیم.

البته لازم است که قانون تشکیل شوراهای حل اختلاف تصویب شود تا ضمن تعریف این شوراهای و همچنین بیان حدود صلاحیت آنها، شیوه رسیدگی و دادرسی در این شوراهای قابل تجدیدنظر بودن آراء آنها و نحوه اجرای احکام نیز به صورت روشن ذکر شود.

### ۳- جرائم خانواده

بخش قابل توجهی از دعاوی دادگستری مربوط به اختلافات خانوادگی است. با اضافه کردن یک تبصره به ماده ۶۴۲ قانون مجازات اسلامی - نظیر آنچه در ماده ۶۸۸ وجود دارد - می‌توان همانند بسیاری از کشورهای دستکم رسیدگی‌های اولیه و تشکیل پرونده را بر عهده شوراهای حل اختلاف گذاشت.

### ۴- شوراهای اسلامی شهرها به عنوان ضابطان دادگستری

واضح است که نیروی انتظامی به تنهایی قادر به انجام مأموریت‌های محوله به عنوان ضابط دادگستری نیست و از طرفی پاره‌ای از امور قضایی مانند اختلافات محلی و خانوادگی یا دعاوی مربوط به تصرف عدوانی و... توسط شوراهای اسلامی قابل انجام

**شوراهای اسلامی شهرها در امور مدنی که عبارتند از دعاوی و اختلافات ناظر بر روابط خصوصی اشخاص - که ماهیت کیفری ندارند - می‌توانند به قوه قضاییه کمک کنند**

است. لذا پیشنهاد می‌شود که یکی از وظایف شوراهای اسلامی، ضابط دادگستری بودن قید شود تا بدین وسیله حسب ماده ۱۶ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور کیفری گزارشهای آنها اعتبار یافته و شوراهای برابر بند ۵ ماده ۱۵ قانون یاد شده جزء مقاماتی لحاظ شوند که به موجب قانون خاص، ضابط به حساب می‌آیند.

### بخش دوم: امور مدنی

شوراهای اسلامی شهرها در امور مدنی که عبارتند از دعاوی و اختلافات ناظر بر روابط خصوصی اشخاص - که ماهیت کیفری ندارند - می‌توانند به قوه قضاییه کمک کنند، برخی از این موارد را به عنوان نمونه می‌توان نام برد:

#### ۱- میحث سازش

برابر ماده ۱۷۸ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی، در هر مرحله از دادرسی مدنی طرفین می‌توانند دعوی خود را به طریق سازش خاتمه دهند، علاوه بر این که مصالحه یکی از امور پسندیده عرفی و شرعی است، موجب می‌شود بسیاری از پرونده‌ها از فرآیند دادرسی خارج شوند و با

شوراهادر صورتی می‌توانند عهده‌دار امور قضایی شوند که از نظر صلاحیتهای علمی و قضایی در حد لازم بتوانند جایگزین قضات باشند، لذا میزان تحصیلات و کارآموزی، شرط موفقیت شوراهادر این امور است

عنایت به نقشی که شوراهادر انجام مصالحه می‌توانند ایفاء کنند، می‌توان با افزودن یک تبصره به ماده ۱۷۸، شوراهارا در این مورد فعال کرد و از نقش آنها در مصالحه بهره گرفت.

#### ۲- مبحث کارشناسی

ماده ۲۵۷ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی مقرر می‌دارد دادگاه می‌تواند رأیاً یا به درخواست هر یک از اصحاب دعوی، قرار ارجاع امر به کارشناسی را صادر کند و در صورتی که کارشناس رسمی وجود نداشته باشد، شوراهارا می‌توانند نقش کارشناس دادگاه را ایفاء کنند. لذا با الحاق یک تبصره به ماده بنام شده، می‌توان ارجاع کارشناسی را حداقل در دادگاههای بخش، به شوراهارا واگذار کرد.

#### ۳- مقررات مربوط به خانواده

اختلافات خانوادگی گاه منتهی به درخواست طلاق می‌شود و چنانچه اختلافات میمابین از طریق دادگاه قابل حل و فصل نباشد، رسیده‌گی به موضوع با صدور قرار به داوری ارجاع می‌شود و یک نفر از نزدیکان هر یک از زوجین به عنوان داور معرفی شده و به حل اختلافات بین زوجین می‌پردازند.

در صورتی که بین نزدیکان افراد واجد شرایط نبوده یا دسترسی به آنان مقدور نباشد یا نزدیکان از پذیرش داوری استکفافه ورزند، دادگاه می‌تواند امر داوری را به شورای حل اختلاف داوری ارجاع کند.

#### ۴- امور تصفیه ورشکستگی

پس از اعلام حکم ورشکستگی یک تاجر یا شرکت تجاری، به امور مربوط به آنها حسب قانون اداره تصفیه امور ورشکستگی مصوب سال ۱۳۱۸ رسیدگی می‌شود، لذا پیشنهاد می‌شود با الحاق یک تبصره به ماده ۱۲ قانون مذکور، شوراهارا اجازه رسیدگی به امور تصفیه ورشکستگی زیر نظر دادگاه را داشته باشند.

باید توجه داشت شوراهادر صورتی می‌توانند عهده‌دار امور قضایی شوند که از نظر صلاحیتهای علمی و قضایی در حد لازم بتوانند جایگزین قضات باشند، لذا میزان تحصیلات و کارآموزی، شرط موفقیت انصاف شوراهادر این امور است.



با تهیه این شناسنامه‌ها و تعیین اولویت کاری در معابر، شورای شهر آبادان طرح جامع و کاملی از فعالیتهای آینده دستگاههای مسؤول شهر تهیه کرده است که برنامه کاری دستگاهها، ادارات و سازمانهای مؤثر و مسؤول در زمینه‌های مدیریت شهری را مشخص می‌کند

## آبادان؛ برنامه‌ریزی برای آبادانی

شورای شهر آبادان در فاز بعدی این طرح، اقدام به تهیه عکس از کوچه‌ها و خیابانها کرده است به طوری که در شناسنامه هر خیابان، عکسی از آن معبر نیز ضمیمه می‌شود. در مراحل مختلف انجام فعالیتهای عمرانی در هر معبر نیز میزان پیشرفت و تغییرات انجام شده با عکسهای جدیدتر مستند خواهد شد. کار تهیه عکس از معابر هم در نیمی از کوچه‌ها و خیابانهای شهر آبادان انجام شده است.

نکته جالب توجه در اجرای طرح تهیه شناسنامه برای معابر عمومی شهر آبادان آن است که طرح مزبور بدون صرف هزینه مضاعفی انجام می‌گیرد. زیرا شورای شهر آبادان برای تهیه این شناسنامه‌ها از کارشناسان شهرداری و اطلاعات موجود در شهرداری آبادان بهره‌رسته است. کنارشناسان این طرح، معاونان فنی، عمرانی و خدمات شهری مناطق و نواحی شهرداری آبادانند که به یاری شورا آمده‌اند.

اما آنچه در این طرح اهمیت دارد هدف نهایی شورای شهر آبادان در اولویت بندی اجزای طرحهای عمرانی در شهر آبادان است که بنا توجه به شناسنامه‌های مذکور انجام می‌گیرد. تاکنون بیش از نیمی از تعیین اولویتهای انجام فعالیتهای معابر این شهرستان انجام شده است که این اقدام با توجه به جامعیت اطلاعات مشروح در شناسنامه‌ها به نوعی موجب دستیابی به مدیریت واحد شهری است. با اولویت بندی انجام فعالیتهای عمرانی در شهر آبادان، برنامه کاری دستگاههای مسؤول در مسائل شهری طی سالهای آینده مشخص شده و تخصیص بودجه متناسب با برنامه کاری و شناسنامه‌های تهیه شده صورت می‌گیرد. با اجرای این طرح حفاریهای شرکتهای مخابرات، آب و فاضلاب و... که تا بهمانهنگی شان با شهرداریها در تمامی شهرها از مضافات بزرگ شهری محسوب می‌شود - وضعیت پیمانان و هماهنگی یافته است.

شاید نداشتن برنامه‌هایی هماهنگ و مشخص در ادارات و سازمانها و حرکت آنها برپایه مقتضیات روز و روزمرگی یکی از بزرگترین مضافات برنامه‌ریزی کشور باشد. وجود این مشکل - که می‌توان حتی در گذشته‌های دور این سوزمین نیز آن را یافت - خود معلول غلتهای بسیاری است. اما امروزه با پشت سر گذاشتن چند برنامه توسعه در کشور، فرهنگ برنامه‌ریزی و حرکت بر مسیری از پیش تعیین شده و مشخص، می‌رود تا به عنوان فرهنگی غالب در تمامی اجزای جامعه نیز رسوخ کند. شوراهای اسلامی شهرهای کشور به عنوان متولیان امور شهری برای انجام فعالیتهای خود نیازمند برنامه‌ریزیهای مشخص و بلندمدتند.

در همین راستا، شورای شهر آبادان، به منظور ساماندهی فعالیتهای عمرانی - خدماتی خود، اقدام به تهیه شناسنامه برای معابر عمومی شهر کرده است. شناسنامه‌های مذکور حاوی اطلاعاتی از قبیل طول و عرض معبر، مساحت آن، نوع کاربری، تعداد ساختمانهای موجود، تعداد خانوار ساکن در کوچه یا خیابان، وضعیت مخابراتی محل - از نظر وجود تلفن در معبر - تعیین وضعیت شبکه آب و فاضلاب و وضعیت آسفالت معبر و جویهای سطحی آب و خلاصه تمامی فعالیتهای انجام شده در معبر و اقدامات لازم برای تجهیز و فعالیتهای عمرانی اند.

تاکنون فاز اول این طرح که شامل تهیه شناسنامه برای معابر می‌شود به طور کامل اجرا شده است و در حال حاضر تمامی معابر آبادان دارای شناسنامه‌اند.

## یک دریچه، یک نگاه



شوراها، اولین و مهمترین گام در راه مشروعیت بخشیدن به نظام مدیریت شهری اند که مشارکت واقعی مردم را در سرنوشت خویش نهادینه می کنند. شوراها، حلقه گمشده رابط مناسب و کارآمد میان مردم و دولتند که با توجه به ارتباط مستقیم با توده های مردم به نوعی مظهر حاکمیت مردم تلقی می شوند. علاوه بر اینها در قانون اساسی کشور، ساختار شورایی نسبتاً کاملی پیش بینی شده است، لیکن به لحاظ محدودیت قانون کنونی شوراها و اختیارات اندک آنها که حتی امور شهرداریها را هم به طور کامل در بر نمی گیرد، شوراهای شهر تاکنون نتوانسته اند نقش خود را در عمل به خوبی ایفا کنند.

کارآمدی نظام در گرو افزایش اختیارات شوراها و اصلاح قانون آن است، با این اصلاحات می توان ساختار برنامه ریزی کشور را بهتر، توزیع امکانات را منطقی تر و از توان عظیم مردم در راستای پیشبرد اهداف و رفع مشکلات موجود استفاده بهینه کرد.

همچنین رفع مشکلات شوراها و نهادینه شدن آنها، می تواند ساختار دیوان سالاری کشور را تغییر دهد و نظام مدیریتی را به شکل گسترده ای متحول سازد.

در این میان مسؤولان مملکتی نیز باید در زمینه شکل گیری واقعی شوراها، تبیین وظایف شوراها، ارتباط آنها با دستگاههای اجرایی، و به ویژه تثبیت موقعیت شوراها هر چه سریعتر اقدامات لازم را انجام دهند. عدم اعطای اختیارات کامل منطقه ای و محلی به شوراها از عمده چالشها و مشکلاتی است که آسیبهای فراوانی خواهد داشت.

کمال الدین پسر مؤذن

عضو شورای شهر اردبیل

با اولویت بندی انجام فعالیت های عمرانی در شهر آبادان، برنامه کاری دستگاه های مسئول در مسائل شهر طی سالی های آینده مشخص شده و شناسنامه های تهیه شده متناسب با برنامه کاری و

گفتنی است اولویت بندی اجرای طرح های عمرانی در معابر آبادان بر اساس معیارهای خاصی انجام می گیرد. شورای شهر آبادان در مناطق تجاری، اولویت را به معابر و خیابان هایی که تردد مردم در آنها زیادتر است، داده و در مناطق مسکونی اولویت یا معابری است که جمعیت بیشتری را در خود جای می دهند، با تهیه این شناسنامه ها و تعیین اولویت کناری در معابر، شورای شهر آبادان طرح جامع و کاملی از فعالیت های آینده دستگاه های مسئول شهر تهیه کرده است که برنامه کاری دستگاهها، ادارات و سازمانهای مؤثر و مسؤول در زمینه های مدیریت شهری را مشخص می کند. با این اقدام، شهرداری و شورای شهر آبادان هزینه های عدم هماهنگی دستگاهها و دوباره کاریها را پرداخت نخواهند کرد.

در خاتمه می توان گفت شورای شهر آبادان با این کار اقدامی این شهر را در مقابل دوره های بعدی شورانی نیز تسهیل کرده است.



# الفبای شهر

## سلسله مراتب شهری

می گیرند. به دنبال آن احتمالاً رویا چند شهر در همان اسان وجود دارند که دارای آموزشگاههای کاردانی، بیمارستانهای عمومی، شعبات اداری و فروشگاههای تجاری متوسطند. در مرتبه دوم سلسله مراتب فوق واقع می شوند. به همین ترتیب در مرتبه سوم و چهارم و... تعداد بیشتری از شهرها وجود دارند که نقش و کارکرد آنها کمتر است.

دسته دوم معیارها، شامل معیارهای کیفی است که عموماً براساس تعداد جمعیت شهرها مطرح می شوند. در یک حالت شهرها را بر اساس جمعیتشان طبقه بندی می کنند. مثلاً شهرهای دارای جمعیت بین ۱۰ تا ۲۵۰ هزار نفر را در یک طبقه قرار می دهند. در این حالت دسته ای که بیشترین جمعیت را دارد، دارای رتبه اول بوده و به دنبال آن دسته دوم و سوم و الی آخر قرار می گیرند. گاه به این دسته ها یا طبقات نامهایی مثل کلانشهر، شهرهای بزرگ، شهرهای متوسط و شهرهای کوچک می دهند. مطالعات جهانی نشان داده است که هر چه اندازه طبقات بزرگتر باشد، تعداد شهرهای قرار گرفته در آنها کمتر است. بنابراین اگر سلسله مراتب شهری را در این حالت مانند هرمی در نظر بگیریم، به طور معمول قاعده هرم از تعداد زیادی شهرهای کوچک تشکیل شده و هرچه به سمت رأس هرم پیش می رویم با افزایش جمعیت از تعداد شهرها کاسته می شود.

یک سؤال می توانست این باشد که چگونه می شود تشخیص داد سلسله مراتب شهری در یک محدوده جغرافیایی مطلوب یا نامطلوب است. دانشمندی به نام زیپف ZIPF، قاعده ای را برای این منظور وضع کرده که به مدل رتبه - اندازه زیپف معروف است. این قاعده بیان می کند که چنانچه جمعیت بزرگترین شهر یک کشور (یا منطقه)  $P$  مقدار باشد، سایر شهرهایی که در مرتبه های دوم، سوم، چهارم و  $n$  ام قرار می گیرند، می بایست به ترتیب  $P/4$ ،  $P/8$  و  $P/n$  جمعیت داشته باشند. یعنی هرچه سلسله مراتب شهری کشوری به این قاعده نزدیکتر باشد، وضعیت مطلوبتری دارد. وجود قاعده رتبه - اندازه در یک کشور، نشاندهنده اقتصاد سالم در یک جامعه هماهنگ، توسعه یافته و همگن است. برخی مطالعات در کشورهای توسعه یافته نشان می دهند که سلسله مراتب شهری آنها به چنین قاعده ای تقریباً نزدیک است. گروهی از محققان استدلال می کنند که اگر در کشور یا منطقه ای، روند توسعه به صورت دائم و پیوسته و

آدمی همواره برای توضیح آن چه در پیرامونش می گذارند، بدنبال یافتن نظم، ترتیب، طرح و الگو در پدیده های جهان بوده و سعی کرده است تا ارتباط منطقی میان آنها برقرار سازد. برای محققان مسائل شهری نیز همواره یکی از سوالات این بوده است که آیا شهرها در محدوده های جغرافیایی به طور تصادفی توزیع و پخش شده اند یا آنکه الگو و نظمی در این مسأله دخیل بوده است؟

برای آن دسته از کسانی که تاکنون اصطلاح «سلسله مراتب شهری» را نشنیده اند، ممکن است این مسأله کمی تعجب برانگیز باشد که شهرها نیز همانند نظامهای اداری یا ارتش دارای سلسله مراتب باشند. اما در واقع چنین چیزی محتمل است. این حالت گاه در اثر مناسبات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی به طور خود به خود و بعضاً در نتیجه برنامه ریزیهای اندیشیده شده می تواند شکل بگیرد.

در ادامه ابتدا تعریف کوتاهی از سلسله مراتب شهری می کنیم و سپس معیارهای چنین نظامی را شرح خواهیم داد. در انتها نیز شکل مطلوب و نامطلوب چنین نظامی را روشن خواهیم کرد. اگر این مختصر، تکافوی اقتاع شما را نکند، لازم است به منابعی که در پایان به شما پیشنهاد شده مراجعه کنید.

سلسله مراتب شهری به معنای پشت سرهم قرار گرفتن شهرها بر اساس یک نظم است. به بیان دیگر اگر نظم و آرایش شهرها در سطح یک کشور یا یک منطقه به گونه ای باشد که هرچه از اهمیت آنها کاسته می شود بر تعداد آنها افزوده شده، این نظم و آرایش یک سلسله مراتب را نشان می دهد. درست شبیه نظام یک سازمان اداری که هرچه از سطوح بالا و مدیریتی آن به سمت پایین حرکت می کنیم، بر تعداد کارکنان اضافه شده ولی از درجه اهمیت مسؤولیشان کاسته می شود.

معیارهای متفاوتی برای تعیین سلسله مراتب شهری در نظر گرفته می شوند، که می توان آنها را به دو دسته کلی تقسیم کرد. دسته اول را می توان معیارهای کیفی نام داد، که عموماً شامل نقش و کارکرد شهرها می شوند. در این حالت شهرها براساس نقشی که در سطح ملی یا منطقه ای دارند، در سلسله مراتب اهمیت قرار می گیرند. مثلاً در سطح یک استان قرضی، شهری که دارای دانشگاه، بیمارستان تخصصی، ادارات مرکزی و واحدهای تجاری بزرگ است، در بالاترین مرتبه سلسله مراتب شهری استان قرار

شد

## یک دریچه، یک نگاه



تشکیل شوراهای در جهت مشارکت دادن مردم در امور شهری و زندگی خود، طرح موفق است. اگر چه مشکلاتی بر سر راه این طرح وجود داشته که انتظارات و توقعات از شوراهای برآورده نکرده است.

مشکل اساسی شوراهای آن است که با مجموعه‌های کاری کنند که ۲۰ سال را با مدیریت قائم مقامی کار کرده‌اند و پذیرفتن نظام شورایی برای آنها سخت است. علاوه بر آن که روابط بین آنها را نه قانون تبیین کرده است و نه اینکه آنها بتوانند بپذیرند. شوراهای را داشته‌اند.

واقعیت آن است که شوراهای با توجه به توقعاتی که از آنها بود و شناخت خود آنها از مسائل، تنها به سراغ زیباسازی شهر رفتند و اقدامات مؤثری را نیز انجام دادند، ولی اگر شوراهای نتوانند به مدیریت واحد شهری دست یابند، بعید است که در دوره‌های بعدی از آنها استقبال شود.

فعالیت‌های مربوط به عمران شهری البته در حال حاضر لازم و ضروری است، اما از آنجا که انجام این امور محدودیت دارد، بالاخره زمانی فرا می‌رسد که شوراهای باید به اموری فراتر از عمران شهری بپردازند زیرا در غیر اینصورت تفاوتی با شهرداریها نخواهند داشت.

خلاصه آن که شوراهای باید بتوانند بر کلیه امور شهری نظارت کنند، در غیر این صورت آینده شوراهای چندان روشن نیست.

حیدر امینی

رئیس شورای شهر بیرجند

بنا نرخ یکسواخت ادامه یابد، در درازمدت سلسله مراتب شهری از قانون رتبه - اندازه پیروی خواهد کرد.

در کشورهای توسعه نیافته و استثمار زده، نظام سلسله مراتب شهری دارای قاعده مطلوبی نیست و معمولاً یک شهر برتر یا نخستین وجود دارد که به دلیل اثبات سرمایه و امکانات، جمعیت آن شهر فاصله بسیار زیادی از سایر شهرها گرفته است و به اصطلاح در نظام سلسله مراتبی ایجاد گسستگی کرده است. تهران در کشور ما مصداق چنین شهری است. این شهر ۳/۵ برابر دومین شهر کشور یعنی مشهد و معادل کل شهرهای مشهد، تبریز، اصفهان، شیراز، قم و رشت جمعیت دارد.

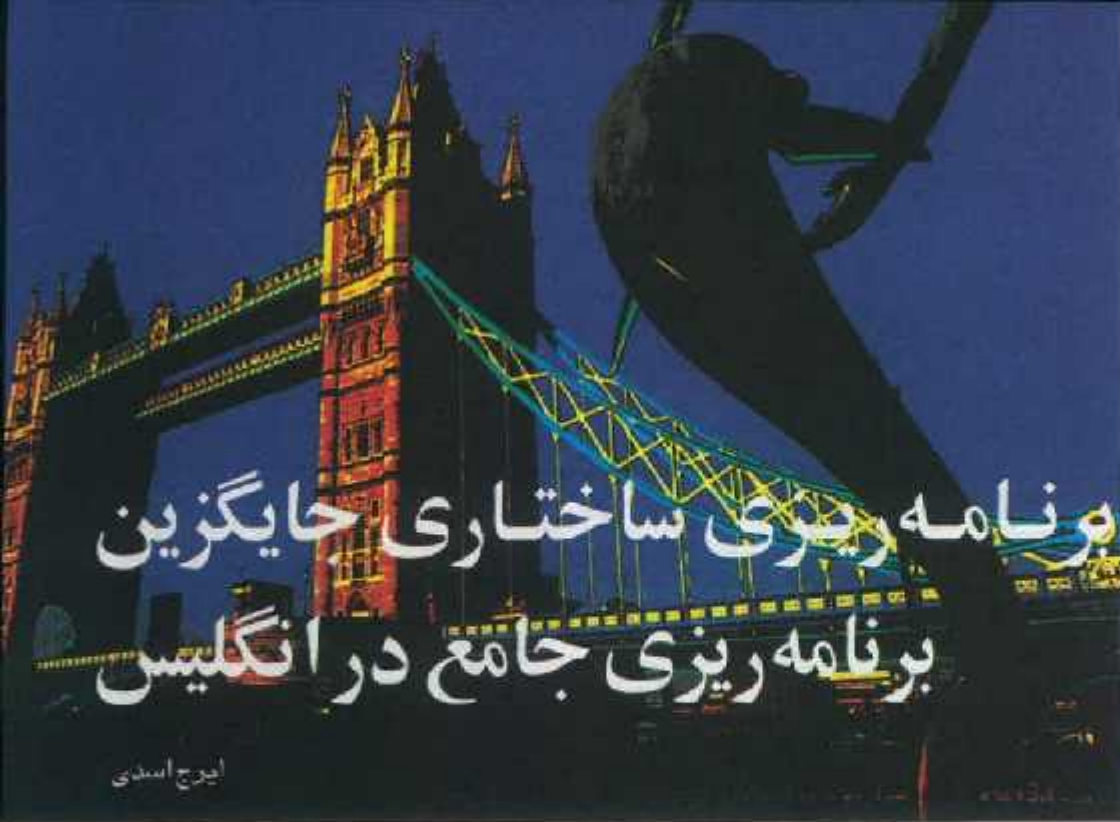
برنامه‌ریزان شهری بر این اعتقادند که برای مطلوب کردن نظام سلسله مراتبی شهرها در یک کشور یا منطقه، لازم است از تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و حتی سیاسی و تصمیم‌گیری در شهرهای خاص جلوگیری کرده و با توزیع عادلانه امکانات و منابع، موجبات توزیع متناسب جمعیت را فراهم آورد. بنابراین یکی از راه‌حلهای این مسأله ایجاد فرصتهای توسعه برای شهرهای کوچک و متوسط از طریق تشویق سرمایه‌گذاری اقتصادی در آنها و پیروی از سیاست عدم تمرکز است.

یک کام فراتر

اگر مایلید در این زمینه اطلاعات بیشتری به دست آورید به منابع زیر مراجعه کنید:

- ۱- نظریان، اصغر: «نظام سلسله مراتبی شهرهای ایران»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۳۲، بهار ۱۳۷۳.
- ۲- احسانی، پرویز: «تحلیل منطقه‌ای و سطح بندی سکونتگاهها - بحث اول، سازمان برنامه و بودجه، دفتر برنامه‌ریزی منطقه‌ای، تهران ۱۳۷۱.
- ۳- حبیب، فرح: «سلسله مراتب شهری»، معماری و شهرسازی، شماره ۱۹ و ۲۰، امشدا ۱۳۷۱.

مستشاران و نویسندگان منطقه شهر و مشاوران  
مجموعه‌های کاری کنند که ۲۰ سال را با  
مدیریت قائم مقامی کار کرده‌اند و پذیرفتن  
نظام شورایی برای آنها سخت است. علاوه  
بر آن که روابط بین آنها را نه قانون تبیین  
کرده است و نه اینکه آنها بتوانند بپذیرند.



# برنامه ریزی ساختاری جایگزین

## برنامه ریزی جامع در انگلیس

ایرج اسدی

برخلاف جوامع پیشرفته که بازبودن تصمیم گیرها و امکان مشارکت و مداخله آزاد گروههای ذی نفع و ذی نفوذ از خصوصیات بارز آنهاست، نظام تصمیم گیری در کشورمان بیشتر متمرکز و از بالا به پایین است. در دنیای امروز با توجه به گسترده بودن و پیچیدگی عمل در قلمرو عمومی و متأثر شدن افراد و گروههای مختلف از آثار یک سیاست یا طرح شهری، امر مداخله و مشارکت از مقوله ای تشریفاتی به نیازی ضروری بدل شده است.

لازمه مشارکت فعال مردم در فرایند برنامه ریزی شهری، آگاهی عموم مردم از حقوق خود از یک طرف و وجود قوانین و مقررات و دستورالعملهای اجرایی در مورد نحوه تهیه و تصویب طرحها از طرف دیگر است. شاید بتوان گفت در ایران، تاکنون سازوکارهای قانونی برای تشویق و گسترش مشارکت و مداخله افراد و گروههای دیگر در تهیه و تصویب طرحهای شهری طراحی نشده اند.

هدف مقاله حاضر، نشان دادن اصول و پایه های قانونی و اجرایی نظام برنامه ریزی شهری انگلیس برای تشویق و گسترش مشارکت و مداخله افراد و گروههای مختلف در فرایند پذیرش طرحها و سیاستهاست. با تشریح این اصول، تفاوتهای موجود در دو نظام تصمیم گیری ایران و انگلیس، بویژه در فرایند پذیرش طرحها روشن خواهد شد.

تصویب قانون حکومتهای محلی ۱۹۸۵ و قانون برنامه ریزی شهری ۱۹۹۰ به نظام پیشین افزوده شدند. طرحهای فوق شامل دویخش می شوند. بخش اول سیاستهای استراتژیک برای توسعه و بهره برداری از زمین را ارائه می دهد و در بخش دوم سیاستهای تفصیلی برای توسعه ناحیه، مورد نظر قرار می گیرند. همانگونه که قبلاً ذکر شد، نظام طرحهای توسعه در انگلیس مشتمل بر طرحهای ساختاری و محلی است که همراه با طرحهای واحد توسعه (UDP) چارچوب برنامه ریزی فیزیکی - قانونی آن را شکل می دهد.

### وظایف طرحهای ساختاری:

- ۱- بیان و توجیه اهداف، سیاستها و پیشنهادها استراتژیک برای توسعه و بهره برداری از زمین.
- ۲- تفسیر و برگردان سیاستهای ملی و منطقه ای به زبان برنامه ریزی فیزیکی و محیطی برای ناحیه مورد نظر طرح.
- ۳- ارائه چارچوبی برای طرحهای محلی و سیاستهای تفصیلی آن.

### وظایف طرحهای محلی:

- ۱- تدوین سیاستها و پیشنهادهای تفصیلی برای ناحیه مورد نظر مطابق با سیاستهای استراتژیک طرح ساختاری.
- ۲- ایجاد پایه ای دقیق برای کنترل توسعه.
- ۳- ایجاد چارچوبی برای هماهنگی توسعه شهری با دیگر کاربریهای زمین.
- ۴- مطرح کردن موضوعات برنامه ریزی در سطح محلی و به صورت تفصیلی.

### ارتباط بین طرحهای ساختاری و طرحهای محلی:

طرح ساختاری چارچوبی برای طرحهای محلی است. طرحهای محلی باید با اهداف و سیاستهای استراتژیک طرح ساختاری مطابقت داشته باشند. این طرحها، سیاستهای استراتژیک طرح ساختاری را به تفصیل در آورده و در ناحیه مورد نظر به کار می بندند. با این وجود این ارتباط به آن معنی نیست که فرایند برنامه ریزی و تهیه طرح صرفاً منتج از عملکرد سیاستها و پیشنهادها طرحهای فرادست بوده و اعمال آن از سطوح بالاتر به پایین است. در طرحهای ساختاری، برررسی دقیق نواحی پرسالتهای چون مراکز شهرها و نواحی رشد و توسعه بسیار ضروری است. این مطالعه تفصیلی می تواند تأثیر قطعی بر طرحهای محلی داشته باشد.

پایه های قانونی نظام کنونی برنامه ریزی شهری انگلیس در دهه ۱۹۶۰ آشکار شد که نظام طرحهای توسعه برگرفته از قانون برنامه ریزی شهری و روستایی ۱۹۴۷ (طرحهای جامع) دیگر کارآمدی لازم را دارا نیست. ضعف طرحهای مذکور این بود که با موضوعاتی چون حمل و نقل و ارتباط آن با کاربری زمین برخورد صحیح و مناسبی صورت نمی گرفت. این طرحها برای محاسبه تغییرات موجود در رشد ترافیک، جمعیت و دیگر روندهای اجتماعی و اقتصادی دچار نقص بودند. طرحهایی که در آنها بیشترین تأکید بر محصول (طرح فیزیکی) بود تا اینکه بر فرایند تهیه آن باشد. گروه مشاوران برنامه ریزی (PAG) (۱) که در سال ۱۹۶۴ توسط حکومت مرکزی شکل گرفته، مأمور بازنگری و تهیه گزارش تجدیدنظر در سیستم برنامه ریزی جاری شد. گزارش گروه مذکور در سال ۱۹۶۵ انتشار یافت. پیشنهاد این گروه پذیرش نظام طرحهای توسعه دو حلقه ای (طرحهای ساختاری در سطح اول و طرحهای محلی در سطح دوم) بود. این نظام، نمای خاصی بین سیاستگذاری کلی در طرحهای ساختاری و سیاستهای تفصیلی و جزئی در طرحهای محلی قائل بود.

متناقضی پیشنهادها PAG، نظام جدیدی از طرحهای توسعه شهری، با قانون برنامه ریزی شهری و روستایی سالهای ۱۹۶۸ و ۱۹۷۱ به منته ظهور رسید. این نظام شامل طرحهای ساختاری است که اساساً مشتمل بر سیاستگذاریهای کلی در باره ناحیه برنامه ریزی بوده و با دیگر امهائی نمایش داده می شوند. جزء دوم این نظام، طرحهای محلی است که شامل سه دسته طرحهای موضوعی (۲)، محدوده عمل (۳) و موضوعی (۴) می شوند. این طرحها، سیاستهای کلی طرح ساختاری را با تفصیل بیشتر در ناحیه برنامه ریزی اعمال می کنند.

فرض بنیادی در تدوین نظام دو حلقه ای طرحهای توسعه آن بود که هم طرح ساختاری و هم طرح محلی توسط یک واحد و مرجع خاص - که تابع دستورات حکومت محلی است - تهیه شود. بنابراین با سیستم دو حلقه ای از نظارت حکومتهای محلی که در سال ۱۹۷۴ به مرحله اجرا درآمد، تهیه طرحهای ساختاری جزء مسئولیتهای شوراهای شهرستان (۵) قرار گرفت و تهیه اکثر طرحهای محلی بر عهده شوراهای بخش (۶) گذاشته شد. از جمله الحاقاتی که اخیراً به نظام قبلی افزوده شده، تهیه طرحهای واحد توسعه (UDP) (۷) است که برای برخی نواحی کلانشهری (از جمله کلانشهر لندن) تهیه می شود. این طرحها با

## طرزهای ساختاری باید استراتژیهای کلی و انعطاف پذیر تدوین کنند تا بتوان در محیطهای بی ثبات و دائماً در حال تغییر، به اجرای آنها پرداخت



### ۱- مرحله اول: برداشت و تجزیه و تحلیل‌های اولیه و تدوین اهداف عملیاتی

این مرحله شامل بررسی توانهای فیزیکی برای توسعه شهری حال و آینده، شناخت نیازها و امکانات برای بهبود وضع موجود و نیز رشد و توسعه آینده و در نهایت بررسی تغییرات عوامل ساختاری چون جمعیت و ویژگیهای اجتماعی و اقتصادی ناحیه برنامه‌ریزی است.

### ۲- مرحله دوم: صورت‌بندی و تدوین استراتژیها و آزمون آنها

استراتژیها، برگرفته از شاخصهایی چون نیازها، فرصتها، توانها و روندهایی اند که حاصل مطالعات و تجزیه و تحلیل‌های انجام گرفته در مرحله اولند. استراتژیهای پیشنهادی برحسب امکان عملی، انعطاف و مقبولیتشان مورد آزمون و ارزیابی قرار می‌گیرند.

### ۳- مرحله سوم: تدبیر اندیشی برای اجرا

این مرحله شامل ایجاد یک سیستم بازنگری (۱۱) و نیز تدوین برنامه توسعه است. طبق قوانین برنامه‌ریزی شهری انگلیس، طرحهای توسعه شهری هر ۵ سال یکبار باید مورد بازنگری قرار گیرند تا در صورت واگرایی، طرح و فرصت آنها مورد تجدیدنظر واقع شود. این مرحله از جمله مراحل مهمی است که در اجرای موفق طرحها تاگزیر از انجام آن هستیم. از اهداف بازنگری می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف - مطالعه آثار و اثر بخشی سیاستها در حین اجرا.

ب - بررسی شرایط متغیر، فرصتها و محدودیتهایی که ممکن است اثر بخشی سیاستها را تحت تأثیر قرار دهند.

در حقیقت در نتیجه سیستم بازنگری، اعتبار سیاستهای موجود و نیاز به سیاستگذارهای جدید شناخته می‌شود. به طور خلاصه فرایند برنامه‌ریزی شهری را می‌توان در گامهای زیر تشریح کرد:

۱- تدوین اهداف کلی و عملیاتی

۲- مطالعه و بررسی ساختارهای شهری

۳- تجزیه و تحلیل و پیش بینی

۴- ارائه طرحهای پیشنهادی

۵- ارزیابی

۶- انتخاب گزینه برتر

۷- پذیرش و تصویب

۸- اجرا

۹- بازنگری

### فرایند پذیرش طرح توسعه در انگلیس

طرحهای توسعه جدید یا اصلاحات و تغییرات انجام یافته در آنها در نتیجه سیستم بازنگری، قبل از پذیرش توسط شورای شهرستان یا بخش، مراخلی را می‌گذرانند که در این قسمت به آنها خواهیم پرداخت.

### گام اول: تهیه خلاصه‌ای از طرح (۱۲) یا گزارشی از موارد مهم آن

در مراحل اولیه این فرایند، خلاصه یا گزارشی از طرح یا گزارشی از موارد مهم آن تهیه می‌شود. تهیه این خلاصه و بخش آن بین مردم و سازمانها یا گروههای ذی‌نفع و ذی‌نفع از جمله روشهای تبلیغ و شناساندن طرح و نیز گسترش مشارکت و مداخله فعال است. هدف دیگر آن می‌تواند جمع‌آوری اطلاعات و آگاهی دادن به مردم در باره طرح و اهداف آن باشد.

### گام دوم: رایزنیها و تبلیغات قبل از مرحله نمایش عمومی طرح (۱۳)

مطابق قانون مصوب ۱۹۹۱، بعد از تهیه این خلاصه و قبل از نمایش عمومی طرح، مراجع برنامه‌ریزی محلی ملزمند به مدت ۶ هفته به طور رسمی با سازمانها و مراجع مشاوره‌ای که فهرست آنها

طرزهای ساختاری باید استراتژیهای کلی و انعطاف‌پذیر تدوین کنند تا بتوان در محیطهای بی ثبات و دائماً در حال تغییر، به اجرای آنها پرداخت. به صورت شکلی، طرح ساختاری سندی حاوی سیاستهای استراتژیک است که باید اگر آنها، چیلول و تصاویر توضیح داده می‌شود. طرحهای محلی در این باره کاملاً متفاوت از طرحهای ساختاری اند. آنها محصور مردم را از اهداف مزاج برنامه‌ریزی آگاه کرده و برای مالکان و صاحبان داراییها، راههای چگونگی دخل و تصرف طرح در مناقشان را نمایان می‌کنند. همچنین این طرحها تاجایی که امکان پیش‌بینی وجود داشته باشد، فرصتها و امکانات و نیز محدودیتهای توسعه را نشان می‌دهند. به دلیل آن که طرحهای محلی با عنوان و موضوعات شهری با تفصیل بیشتری نسبت به طرحهای ساختاری بر خورد می‌کنند. نقشه‌های دقیق برگرفته از برداشتهای محلی - سه مثل دیگر امه‌ای طرح ساختاری که مقیاس خاص ندارند - همراه با سند کتبی حاوی سیاستهای تفصیلی و طرحهای پیشنهادی دقیق، تکمیل کننده آنها خواهند بود.

### فرایند برنامه‌ریزی شهری

مراحل کلاسیک و مورد پیوستی برنامه‌ریزی در سه کلمه بررسی (۸)، تجزیه و تحلیل (۹) و طرح (۱۰) خلاصه می‌شوند که کاملاً ایستا بوده و در نبود اهداف صریح و مشخص برای توسعه و سازماندهی شهری و مطالعات و تجزیه و تحلیل و ارائه طرحها، ارتباط و سازگاری اندکی با هم داشته و بیش از آنکه معطوف به مسائل اجرایی باشند به توصیف و مطالعه وضع موجود محدود می‌شوند. در پی رفع این مسائل و با تأکید بر نظریه عمومی سیستمها در اواخر دهه ۱۹۶۰، ضرورت کاربرد روش سیستمی در برنامه‌ریزی شهری انگلیس مطرح شد. پیدایش رویکرد برنامه‌ریزی ساختاری نتیجه این تغییر و تحولات بود. فرایند برنامه‌ریزی ساختاری دارای چندین مرحله مختلف است که می‌توان در سه مرحله و سطح کلی زیر آنها را خلاصه کرد:

**طرح‌های توسعه شهری به خاطر ماهیت موضوعاتی که با آن درگیرند، نمی‌توانند به تنهایی از سوی یک مرجع واحد، مطالعه، تهیه و مورد پذیرش قرار گیرند**

**طرح ساختاری ترجمان سیاست‌های ملی و منطقه‌ای در سطح شهرستان است و در حقیقت چارچوبی استراتژیک برای برنامه‌ریزی محلی و کنترل توسعه به شمار رفته، سازگاری و ارتباط منطقی بین طرح‌های محلی همجوار را تضمین می‌کند**

مشخص شده است، به ریزی و مشاوره بپردازند. البته این بر عهده مراجع برنامه‌ریزی خواهد بود که تصمیم بگیرند علاوه بر ساکنان و سازمان‌هایی که فهرست آنها تهیه شده است، چه گروه‌های کلیدی می‌توانند در فرآیند تهیه طرح تعیین کنند. بوده و طرف مشاوره قرار بگیرند.

طرح‌های توسعه شهری به خاطر ماهیت موضوعاتی که با آن درگیرند، نمی‌توانند به تنهایی از سوی یک مرجع واحد، مطالعه، تهیه و مورد پذیرش قرار گیرند. این طرح‌ها باید استراتژی‌های ملی و منطقه‌ای را در برآوردن ناحیه خود جویا شوند. این امر مستلزم رابطه نزدیک سیستم برنامه‌ریزی شهری با دیگر بخش‌های دولت است که باید در موضوعاتی چون محتوای اقتصادی و جمعیت شناختی طرح‌ها و نیز فرصت‌های سرمایه‌گذاری عمومی در آینده صورت گیرد. طرح‌های توسعه شهری منافع افراد و گروه‌های زیادی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. ذی‌نفعان این طرح‌ها شامل بخش‌های مختلف دولتی و شوراهای برنامه‌ریزی اقتصادی - منطقه‌ای از یک طرف و در سطوح پایینتر، مراجع برنامه‌ریزی محلی، مالکان تاراییها و صاحبان منافع تجاری و صنعتی از طرف دیگر می‌شوند. نظرات این افراد و گروه‌ها ممکن است از طریق ابزارهای موجود و نهاد‌های مدنی یا خود افراد انتقال یابند.

چنین مشاوره و رایزنی‌هایی تقریباً همیشه در طول دوره تهیه طرح‌های ساختاری ضروری خواهند بود. در مورد طرح‌های محلی نامته و گستره رایزنی‌ها بسته به نوع و موضوع طرح متفاوت خواهد بود. در برخورد با موضوعات اساسی، آنچه ضروری به نظر می‌رسد بسیار فراتر از مشاوره و رایزنی رسمی است. به عبارت دیگر در این موارد همکاری کامل در مراحل برداشت، تجزیه و تحلیل و فرآیند تصمیم‌گیری تا مرحله نهایی، ضروری خواهد بود. در حقیقت، نیاز اصلی تهیه طرح‌هایی است که به خواسته‌های این دسته از افراد و گروه‌ها توجه کرده و تا جایی که ممکن است در صدد برآوردن آنها باشند. از جمله روش‌هایی که در این مرحله و در انجام مشاوره‌ها و رایزنی‌ها استفاده می‌شوند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

بخش اعلان و آگهی تبلیغاتی در روزنامه‌ها یا رادیوهای محلی

- ارسال خلاصه‌ای از طرح به تمام خاتوارهای ناحیه برنامه‌ریزی (یا نمونه‌ای از آن) و نظرخواهی از آنها  
- تهیه فیلم ویدئویی و پخش آن در فضاهای عمومی  
- گام سوم: گزارش سازگاری‌ها و ناسازگاری‌های طرح با سیاست‌های فرادست یا طرح‌های همجوار

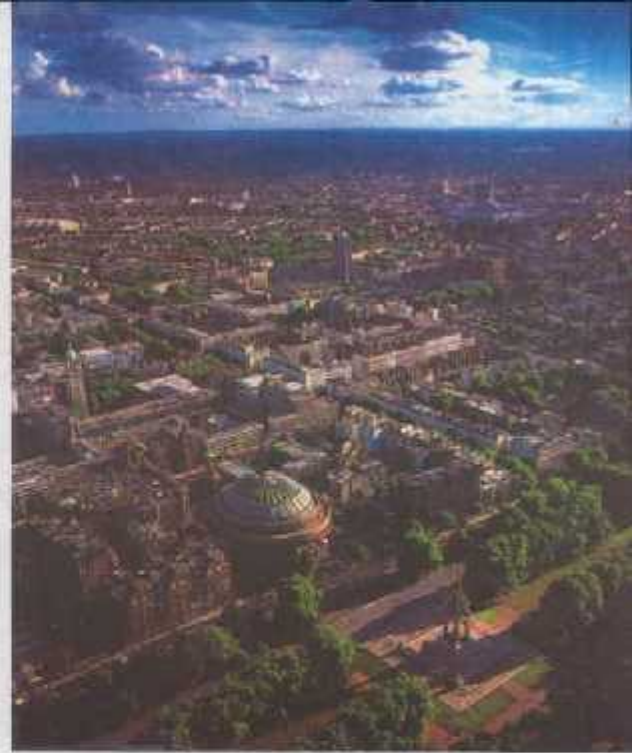
طرح ساختاری ترجمان سیاست‌های ملی و منطقه‌ای در سطح شهرستان است و در حقیقت چارچوبی استراتژیک برای برنامه‌ریزی محلی و کنترل توسعه به شمار رفته، سازگاری و ارتباط منطقی بین طرح‌های محلی همجوار را تضمین می‌کند. در تهیه طرح‌های ساختاری و طرح‌های واحد توسعه (UDP)، مراجع برنامه‌ریزی محلی باید هر گونه سیاست‌های منطقه‌ای یا ضوابط و اصول برنامه‌ریزی استراتژیک را که از سوی وزارت یا سیاست‌های ملی اعمال می‌شوند، مورد توجه قرار دهند. مشکل اصلی در این حوزه، نحوه تفسیر سیاست‌های ملی و ترجمان آنها در طرح ساختاری است و همین مسأله در ارتباط میان طرح‌های محلی با طرح‌های ساختاری نیز صادق است. رایزنی‌ها و مشاوره‌های اولیه با DOE (۱۳) و WD (۱۵) می‌تواند تا حدودی تضاد بین سیاست‌های ملی و منطقه‌ای با طرح ساختاری را رفع کند. در مورد طرح‌های واحد توسعه نیز باید گفت که وجود سازگاری بین قسمت اول این طرح‌ها با بخش دوم آنها ضروری است.

در این مرحله، طرح‌های محلی باید تسلیم شورایی شهرستان شوند. آنها نیز طی ۲۸ روز باید موارد انطباق یا عدم انطباق طرح با سیاست‌های فرادست را گزارش دهند. عدم انطباق طرح‌های توسعه با سیاست‌های فرادست از جمله ایراد‌های اساسی است که اگر رفع نشود، طرح مورد پذیرش قرار نخواهد گرفت. وزارت محیط زیست، انباشتق تمامی طرح‌های توسعه با سیاست‌های ملی و منطقه‌ای را مورد بررسی کامل قرار می‌دهد.

**گام چهارم: نمایش عمومی طرح توسعه (۱۶)**

پس از اینکه معلوم شد طرح توسعه با سیاست‌های استراتژیک فرادست سازگاری داشته یا موارد عدم انطباق آن رفع شده است، به نمایش عمومی گذاشته می‌شود. در این مرحله طرح مورد نظر، مراجع برنامه‌ریزی محلی (LPA) (۱۷)، البته با اعلان عمومی قبلی، به مدت ۶ هفته از انتشار آگهی‌های آن در روزنامه‌های محلی و نشریه دولتی لندن، برای بازدید عموم در دسترس مردم قرار می‌گیرد و مراجع برنامه‌ریزی ملزمند گزارش مقالات وضع موجود و نیز پیشنهادها کلی توسعه را در معرض نمایش عموم گذاشته و در این باره مشارکت عمومی را خواستار شوند. همچنین تمام اعتراضات وارد به طرح باید به صورت کتبی و طی ۶ هفته با ذکر دقیق موارد اعتراض و با استناد کافی به مراجع برنامه‌ریزی مطرح شوند. اگر ۶ هفته پس از نمایش عمومی طرح هیچ گونه اعتراضی صورت نگیرد، طرح می‌تواند مورد پذیرش قرار گیرد. در صورت وجود اعتراض و ایراد از سوی مردم یا گروه‌ها و سازمان‌های دیگر، برای پذیرش طرح نیاز به بررسی علنی (EIP) (۱۸) یا رسیدگی عمومی (PLI) (۱۹) خواهد بود.

**گام پنجم: برگزاری جلسه بررسی علنی طرح‌های ساختاری (EIP)**  
در حقیقت جلسه بحث و گفتگو در باره موضوعات و عناوین منتخب طرح ساختاری است که با حضور یک هیأت، رئیس و دو عضو مستقل دیگر اداره می‌شود. ارائه نظرات درباره طرح‌ها و موضوعات مختلف تنها با دعوت قبلی از افراد سازمان‌ها و گروه‌های ذی‌نفع و... صورت می‌گیرد. البته شرکت در جلسه و



سوی هیأت بررسی یا بازرسی وزارتخانه (۲۰) تهیه می‌شود. این گزارشها حاوی پیشنهادهایی‌اند برای مراجع برنامه‌ریزی محلی در باره چگونگی تصحیح طرحها در ارتباط با اعتراضات وارد شده - البته آن اعتراضاتی که بحق بوده و دلایل کافی برای آنها وجود دارند.

مراجع برنامه‌ریزی محلی ملزم به پذیرش همه پیشنهادهای فوق نیستند (اگر چه حدود ۹۰ درصد آنها معمولاً پذیرفته می‌شوند) البته باید دلایل کافی برای تصمیمات خود و نیز رد پیشنهادهای وارده ارائه دهند. اگر همه پیشنهادها مطرح شده از سوی هیأت بررسی یا بازرسی وزارت مورد پذیرش قرار گیرند باید فهرستی از تصمیمات و تغییرات مطرح همراه با دلایل انجام آنها تهیه شود. همچنین تصحیحات و تعدیلاتی (۲۱) که تغییرات محتوایی طرحها را تسهیل می‌سازند باید فهرست شده و مشخص شوند. اگر هیچ پیشنهادی برای تصحیح طرح از سوی دو مرجع فوق مطرح نشود، خود مراجع برنامه‌ریزی محلی، در صورت لزوم، می‌توانند تصحیحات لازم را انجام دهند.

### گام هفتم: نمایش عمومی طرح و تصمیمات انجام یافته در آن

در این مرحله، گزارش هیأت بررسی یا بازرسی وزارتخانه همراه با تصمیمات نهایی و فهرستی از تصحیحات انجام شده یا پیشنهادهایی که رد شده‌اند و نیز دلایل اتخاذ آنها به مدت ۶ هفته به نمایش عمومی گذاشته می‌شود. اگر بعد از ۶ هفته هیچگونه اعتراضی به طرح وارد نشود، طرح می‌تواند مورد پذیرش قرار گیرد. اشعار صورتی که معترضان، ایرادها و اعتراضات جدیدی به طرح وارد کردند، برگزاری دومین جلسه بررسی علنی یا رسیدگی عمومی ضروری خواهد بود. البته مجدداً باید تأکید کرد به شرحی دومین جلسه برگزار خواهد شد که پیشنهادهای کاملاً جدیدی از سوی معترضان مطرح شوند.

### گام هشتم: پذیرش طرح (۲۲)

در آخرین گام این فرایند، طرح از سوی شهرا پذیرفته می‌شود. البته پذیرش طرح به این معنی نیست که دیگر نتوان آن را تصحیح کرده یا مورد تجدیدنظر قرار داد. تمام محتوا و نیز سیاستهای طرح ساختاری و محلی، مطابق قانون، باید مورد بازنگری مداوم قرار گرفته و هر ۵ سال یکبار در آنها تجدیدنظر صورت گیرد و این یعنی فرایندی کاملاً پویا پس از پذیرش طرح، اگهیهای آن در روزنامه‌های محلی و نشریه دولتی لندن به چاپ رسیده و برای کسانی که باید از آن اطلاع یابند، فرستاده می‌شود.

استماع نظرات و گفتگوها برای عموم آزاد است. رئیس و اعضای هیأت بررسی از سوی وزارت محیط زیست تعیین می‌شوند ولی حقوق و دستمزد اعضای هیأت از سوی شورای شهرستان پرداخت خواهد شد. اعضای هیأت، رئیس و دو عضو دیگر نباید از افرادی باشند که به نحوی در تهیه و پذیرش طرح مورد نظر دی نفع بوده‌اند. مسئولیت گزینش موضوعات برای بحث در EIP بر عهده شورای شهرستان خواهد بود، با این وجود، در انتخاب موضوعات، مراجع برنامه‌ریزی باید با رئیس و دیگر اعضای هیأت به شور بپردازند. در حقیقت گزینش موضوعات برای بحث و بررسی برگرفته از اعتراضات و ایرادهایی است که در مرحله نمایش عمومی طرح صورت گرفته است. علاوه بر این، موضوعاتی که برای روشن شدن آنها بحثهای عمومی ضرورت دارند از جمله دلایل دیگر برای انتخاب موضوع خواهد بود. برخلاف LPI در این مرحله تمام موضوعات مطرح شده از سوی معترضان - به ویژه اعتراضات شفاهی - مورد بررسی قرار نخواهند گرفت. انتخاب موضوعات مورد بحث و بررسی در EIP و نیز دلایل آنها همراه با لیست معدومین این جلسه باید به دقت در فهرستی که ۲۸ روز به نمایش عمومی درمی‌آید توضیح داده شود.

### گام نهم: بررسی و رسیدگی عمومی طرحهای محلی (LPI)

این مرحله از جمله مراحل پرهزینه و وقت گیر دو فرایند پذیرش طرح است. در یک ناحیه مشخص، مردم بیشتر از طرح ساختاری یا طرح محلی درگیر بوده و در آن مشارکت می‌کنند. دلیل این است، که پیشنهادهای طرحهای محلی بسیار واضح بوده و آثار ملموستری در ناحیه دارند. برای رسیدگی به اعتراضات وارده، مرجع برنامه‌ریزی محلی ممکن است بررسی عمومی یا داوری خصوصی خود را با حضور بازرسی منصوب از وزارتخانه به انجام برساند. مطابق قانون، مراجع برنامه‌ریزی ملزم به انجام بررسی علنی (مانند طرح ساختاری) نیستند. البته به شرحی که اشخاص معترض موافق این امر بوده و حاضر باشند بصورت مکانیهای انجام گیرد. البته مطابق قانون، همه اعتراضات و ایرادهای وارده به طرح از سوی معترضان باید مطرح شوند. طرح محلی اگر در کلیت خود با طرح ساختاری مصوب انطباق نداشته باشد مورد پذیرش و تصویب قرار نخواهد گرفت و در صورتی که هیچ اعتراضی به طرح محلی وارد نشود، مرجع برنامه‌ریزی محلی می‌تواند بدون گذراندن مراحل بعدی آن را بپذیرد.

پس از برگزینی جلسه بررسی علنی طرح ساختاری و بررسی عمومی طرحهای محلی، گزارشهایی در باره نحوه تصحیح طرح از

### زیرونیها

- 1- Planning Advisory Group
- 2- Subject Plan
- 3- Action Plan
- 4- District Plan
- 5- County Council
- 6- District Council
- 7- Unitary Development Plan
- 8- Survey
- 9- Analysis
- 10- Plan
- 11- Monitoring System
- 12- Plan Brief
- 13- Pre-deposit Publicity and Consultation
- 14- Department of the Environment
- 15- Welsh Office
- 16- Deposit
- 17- Local Planning Authority
- 18- Examination in Public (EIP)
- 19- Public Local Inquiry (PLI)
- 20- Inspector
- 21- Modifications
- 22- Adoption

### منابع

- 1- J. Barry Cullingworth & Vincent Nadin, Town & Country Planning in the UK Routledge, Twelfth edition, 1997.
- 2- Department of the Environment, Development plans: A good practice Guide, 1995.
- 3- Ministry of housing and local government, Welsh office, Development plans: A manual on form and content, Welsh Office, 1975.
- 4- Bruton J. Michael, Spirit and Purpose of Planning, The Built Environment, 1984.
- 5- Roberts, Margaret, An Introduction to Town Planning Techniques, The Built Environment 1974.



# نمونه‌هایی از بازسازی فضاهای شهری

ریچارد کولی و جان برینگهام  
ترجمه مجتبی حلاقانی

## میلتون کینز - کوئینز اسکوتر

کوئینز اسکوتر فضای باز و آهسته‌مانندی محصور در میان ساختمانهای مرکز خرید به وجود آورده است. در مرکز شهر میلتون کینز مجموعه‌ای از فضاهای عمومی قرار دارد که با محوطه غالباً بادگیر استیشن اسکوتر خارج ایستگاه راه‌آهن شروع می‌شود. سه بلوار که محدوده مرکز شهر را مشخص می‌کنند در امتداد شرقی - غربی به کمیل پارک ارتباط می‌یابند. ساختمان فروشگاه در میان بلوارهای میداسمر و سلپوری واقع شده و مشتمل بر دو فضای عمومی است که یکی سرپوشیده و دیگری سرپاز است (کوئینز اسکوتر).

مناسفانه، مرکز خرید در غیر ساعات کاری تعطیل است. اما در عوض کوئینز اسکوتر ترکیب جذاب و مردم‌پسندی را در محوطه‌ای محصور بین ساختمانهای مرکز خرید گرد هم آورده که با آب نمایی بزرگ خود، فواره‌ها، مجسمه‌ها، آلاچیق‌ها و کافه‌ها تکمیل می‌شود. «درک واکس» در کتاب «معماری و برنامه‌ریزی میلتون کینز» - ۱۹۸۲ - بر اهداف و اهمیت توجه به طراحی فضاهای بین ساختمانها تأکید می‌کند. در شهرسازی سنتی ایستگاه شهر به عنوان میدانها، حلقه‌ها، پارکها و بلوارهای آن بود و ساختمانها به عنوان مکمل به آنها افزوده می‌شدند. از این دیدگاه، میلتون کینز با اهمیت دادن به این عناصر زیر ساختی شهر به سنت شهرسازی گذشته بازگشت می‌کند. به ویژه در مرکز اصلی شهر، برای نخستین بار - و پس از سالهای طولانی - همانقدر وقت و نیرو صرف طراحی خیابانها، بلوارها و فضاهای بین ساختمانها می‌شود که به طراحی خود ساختمانها اختصاص می‌یابد.

## میلتون کینز - میدان تئاتر

فضای جدیدی که بین تئاتر جدید، سالن مرکزی هنر و رستوران ایجاد شده امکان ارتباط متقابل بین کاربریهای گوناگون را فراهم کرده است.

یک فضای کوچک عمومی، بخشی از مجتمع نمایشی جدید در بلوار میداسمر را تشکیل می‌دهد. تئاتر مذکور از یک ساختمان مهم فرهنگی فراتر رفته و محلی برای گرد هم آیی مردم و بهره‌بردن از تفریحات فضای باز ایجاد کرده که از یک طرف به مغازه‌های هنری کوچک و مجزا از هم محدود می‌شود و در سمت دیگر آن رستوران قرار دارد. این سه عنصر مستقل با پوشش مرتفعی به یکدیگر مرتبط می‌شوند تا فضای ایجاد شده تعریف و با نورپردازی جلوه بیشتری بیابد.

در سالهای اخیر بازسازی بافتهای قدیمی و فرسوده شهری در دستور کار اغلب شهرداریها و مسؤولان شهرسازی شهرهای بزرگ و با سابقه قرار گرفته است. مناطق مرکزی و حومه اولیه شهرهای قدیمی اگر به حال خود رها شوند متناسب با میزان قدمت، عمر ساختمانها و سرعت گسترش شهر رو به فرسودگی می‌گذارند و به تدریج به سطوحی با انواع الودگیها تبدیل شده و کانونی برای تمرکز فساد، جرم و جنایت و واخوردگان اجتماعی می‌شوند. کاتونی که خود به خود گسترش یافته و به مناطق اطراف ریشه می‌گستراند. از این رو، نوسازی و تجدید حیات بافتهای قدیمی شهر، برای پیشگیری از زوال تدریجی و فرسودگی اقدامی اجتناب‌ناپذیر است.

از سوی دیگر بازسازی این بافتهای اقدامی مهم و هیجان‌انگیز در عرصه فعالیتهاى شهرسازی است. اهمیت و حساسیت این طرحها از این روست که نتیجه برنامه‌ریزیها و طراحیهای متخصصان شهرسازی نسبتاً سریع به بار می‌نشیند و در معرض قضاوت قرار می‌گیرد. موفقیت یا عدم موفقیت پروژه‌هایی از این دست موقوف به استقبال و روی آوردن مردم به این بافتهای در نهایت موفقیت اقتصادی طرح است. افزایش جمعیت ساکن، رونق فعالیتهای تجاری و خدماتی، بالارفتن ارزش زمین و بهای سرفقلى و کاهش عوامل الودگی شاخصهایی اند که میزان توجه و موفقیت پروژه را تعیین می‌کنند.

شاخصهای مذکور هنگامی حاصل می‌شوند که طرح در تأمین دسترسهای سواره و پیاده، رفع الودگیهای فیزیکی و غیر فیزیکی، بازسازی و نوسازی کالبدی، ایجاد فضاهای عمومی دلپذیر و ترکیب هماهنگ کاربریها موفق بوده و شرایط حداقل برای تجدید هویت و شخصیت کل فراهم شده باشد.

نیل به چنین اهدافی دور از دسترس نیست زیرا اغلب مناطق مرکزی یا هسته‌های قدیمی شهر از زمینه‌ها و استقرار لازم برخوردارند. سابقه شهری، دسترسى به شریانهای اصلی شهر، وجود تأسیسات و تسهیلات و شبکه‌های شهری و موقعیت محلی عواملی اند که کار برنامه‌ریزان و طراحان شهری را تسهیل می‌کنند.

آنچه ذیلاً می‌آید نمونه‌ای از پروژه‌هایی است که در مناطق گوناگون شهرهای انگلیس اجرا شده و توضیحات کوتاهی که در مورد هر یک از آنها ارائه شده، زمینه‌های اجرایی هر کدام را توضیح داده است.



میدان گلستانگرین در آکسفورد میدانی است برای عبور پیاده‌رو که به صورت بازار روز استفاده می‌شود و با ساختمانهایی دارای کار برپه‌های مختلف شامل مغازه‌ها، رستورانها و مراکز هنری محصور شده است.

دو روز در هفته از میدان به عنوان بازار روز استفاده می‌شود و همین مسأله یکی از دلایل تقاضای روباز بودن آن بود زیرا کمبود چنین فضاهایی در محدوده مرکزی شهر احساس می‌شد درختان، فضای بازار و امتداد مسیرهای خدماتی منتهی به جلو مغازه‌ها و ایستگاه قدیمی آتش نشانی - که اینک به صورت مرکز هنری درآمده است - را مشخص می‌سازند. ایستگاه اتوبوس برای مقاصد دور (تر) در کنار میدان تعیین شده تا فضای باز بیشتری در مقابل ساختمان مدرسه‌ای که بوسه نشوند استوک طراحی شده و اکنون مرکز اطلاعات بازدیدکنندگان و یک مکان عمومی است، فراهم آورد. یک بازار کینگ عمومی مجهر در زیر زمین آماده شده است. نمای خارجی ساختمانها از سبک دوره هنر و صنایع دستی الهام می‌گیرد. گرچه این بحث نیز مطرح شده است، که آنها به ساختمانهای بیرونی مرتبطند. در ضلع جنوبی میدان سیمای موجود روزگاری فضای ساده و خالی ایجاد شده بود که البته تا حدودی با موقعیت کیوسکها جبران شده است.

#### پورت اسموت - شهر قدیم

مجموعه‌ای از جنب و جوش و هیاهوی ساحلی، توسعه سوداگرانه و دانوستد وسائل دریایی، پورت اسموت را به محیطی یگانه و متفاوت با دیگر عرصه‌های غیر مطبوع شهری تبدیل کرده است. دیدار از پورت اسموت به معنی ترک بافتهای آرام و مره ساوت دان و ورود به پس‌ماندهای نیمه‌شهری در اراضی پست و

بایری است که سر اسر خاتربه ساحلی را فرا گرفته‌اند. پس از عبور از مقابل کلیه‌ها و تراسهای چوبی این شهر قدیمی - بر مسیری که از آن بیشتر کمتر سراغ است - به میدان گندهال خواهید رسید جایی که با اندکی نظافت بیشتر مکان مناسبی می‌توانست باشد.

در بارک و ویکتوریا، به استثناء اسکله تاریخی که احتمالاً نمونه نخستین و غیر دوستانه‌ترین رفتار با میراث ملی است، ترکیب در هم تنیده‌ای از جاذبه‌های توریستی و سلیقه‌های ساز و بفر و شپهای محلی را شاهدیم. این ترکیب جالب دریا و تاریخ، قایق‌سازان و ماهیگیران، رستورانها و جایخانه‌ها، خلیج کینگ جیمز و اطراف آن را به نقطه‌ای دیدنی و جالب توجه تبدیل می‌سازد. در مقابل ورودانشریت کوچک با جایخانه‌های سبک سالی پورت، کلیه‌های مستحکم با قایقهای در رفت و آمد، پل‌های ماهیگیری در هم و برهم و قایقهای تفریحی که ذهن را به رویا می‌کشند خوردن نوشابه‌ای در قهوه‌خانه اسپیس آیلند و لذت بردن از مناظر آن سوی دریا، تماشای اسکله تاریخی و باران‌های ولز که وعده توسعه‌ای آنها داده شده و نشیمنهای سنگتراش که به تازگی نصب شده‌اند امکان لذت بردن از صحنه‌های شلوغ و درهم و برهم کنار دریا را فراهم کرده‌اند و این ترکیب نکر قدیم و جدید و کارهای روزمره و فانتزی به نحو حالی جلوه‌گر می‌شود. گرچه سبک معماری توسعه‌های اخیر مورد تردید واقع شده است.

#### مرکز اراکل - ری‌دینگ

ساحل رودخانه تکان دهنده‌ترین عنصر از اراکل است، با مسیرهای پیاده‌رو جذاب، محوطه‌ای برای صرف شام و برنامه‌های زنده هنری، سینمایی یا چندبالت نمایش، فضایی برای استراحت، مطالعه و حتی صرف مشاهده گذر زندگی.

ساحل رودخانه محلی است برای استقرار انواع گوناگونی از رستورانها، کافه‌ها و بارها که فضاهای مناسبی برای غذا خوردن و همچنین تفریحات را در بر دارد. صحنه اجرای نمایشها که در کنار رودخانه قرار گرفته با پوششی چشمگیر جلب توجه می‌کند و رستورانها و سینماها با پله‌های ورودی به آن سوی رودخانه دسترسی یافته‌اند. این‌ها همه در بخشی انتهایی مرکز شهر پرودانشریت که در سال ۱۹۹۲ به خیابانی صرفاً برای پیاده‌روی تبدیل شد، قرار دارند و این جزئی از پروژه طراحی خیابان بود که در سال ۱۹۹۴ به پایان رسید.

این خیابان به‌طور کامل با قطعاتی که مسیرهای ورودی را مشخص می‌ساختند تجدید سنگرش شد و نیمکتها و حفاظ درختان با طراحی خاص پایه‌های چراغهای روشنایی - که از ستونهای تراسوای قدیمی اقتباس شده بودند - هماهنگ شدند و کلیت طرح با هدف یادآوری تاریخی و ارتقاء حسن محیط اجرا شد. همچنین یک محوطه فرورم مانند در وسط خیابان یا ستون پایه‌ای مدور پیش‌بینی شد تا کمبود فضای شهری جبران شود.

#### وینچستر - خیابان بالایی

وینچستر یکی از قدیمیترین شهرهای انگلیس و محل برایی میزگرد افسانه‌های کینگ آر تور است. تزارهای کارکردی جدید ایجاد تغییراتی را در این شهر ضروری ساخته است که بایستی با احتیاط و توجه کامل صورت گیرد.

ساختار مرکز شهر بسیار ساده است و مسیر پیاده جدید آن از کنار رودخانه به سمت بالا امتداد یافته و از طریق پراووی به خیابان بالایی که کاملاً ویژه عبور پیاده است، می‌رسد. سپس با عبور از لاکورت به گنرال ختم می‌شود.

اخیراً عملاتی از فرسودگی در خیابان بالایی که اکنون تفریح شهر است، دیده می‌شود. لذا اقداماتی برای اصلاح و سایش سنگ‌فرشها به‌ویژه در نقاطی که شیب زیاد است و اغلب آفتابگیر نیست، صورت گرفته است. رستورانهای واقع در خیابانهای جانبی





شرایط جوی را میسر می‌سازد. هر چند به ندرت ترنم موزیک زندهای را در ایستگاه شاهدیم.

مغازه‌ها و کافه‌ها ممکن است یا هر بودجه و سلیقه‌ای سازگار نباشند، اما به توسعه بازاری با کیفیت قابل قبول کمک کرده‌اند و به صرف عبور از آن، احساس خوبی از محیط بدست خواهد آمد. ویندسور کاسل را که مجموعه هنری بسیار با ارزش از معماری قرون وسطی است، به سختی می‌توان نادیده انگاشت.

توضیحات مختصری که زیر هر یک از عناوین و عکسهای پروژه‌های مورد بحث آمده به قصد تبیین و تشریح آنها به آنصورت که در محیطهای آموزشی و دانشگاهی معمول است، نگاشته نشده‌اند. در این جملات معدود و تصویرهای کوتاه هدف از آنه نتایج

فضاهای خوبی برای استراحت به وجود آورده‌اند. خیابان وزیر اعظم نمونه خوبی از توجه دقیق به جزئیات را ارائه می‌دهد. در قسمت پایین خیابان، «تپه نقره‌ای» بخش‌های شمالی را به بازار روز و مرکز خرید «پروکز» نهایت می‌کشد. متأسفانه این بخش بسیار جالب شهر شبها بسته است. در بالاترین نقطه خیابان قصر وال کثرت قرار دارد. جایی که با احتیاط بسیار فروشگاه جدیدی اضافه شده و فضای تازه‌ای به وجود آمده است. مجسمه «دیکتاتور» کار الیزابت فرینکز از میان خیابان قدیمی دیده می‌شود. بر فراز تپه «کسل هتال» و «لاگورت» به یک راه دسترسی نیاز دارند. دفتر جدید و زیبای ثبت شهرستان درست در کنار بالاترین نقطه در خیابان ساسکس و کلیسای از دوره ساسونیا جا گرفته است.

## مجموعه‌ای از جنب و جوش و هیاهوی ساحلی، توسعه سوداگرانه و دادوستد وسائل دریایی، پورت اسموت را به محیطی یگانه و متفاوت با دیگر عرصه‌های غیرمطبوع شهری تبدیل کرده است

### تکرار این نکته ضروری است که بی‌اعتنایی و رها کردن بافت‌های فرسوده شهری نه تنها به از دست دادن اراضی با ارزش در نقاط حساس شهر منتهی می‌شود، بلکه با توسعه این بافت‌ها نواحی اطراف آنها نیز بتدریج آلوده شده و سطح وسیعی از مراکز اصلی حیاتی شهر را در بر خواهد گرفت

و آثار مطلوبی است که اجرای آن پروژه‌ها در شهر و منطقه مورد اجرا داشته‌اند. در همین جملات کوتاه نیز در سهای حالی از بازسازی و تجدید حیات محیط‌های شهری در معرض فرسودگی و تغییر هویت ناشی از گذشت زمان و توسعه شهر پنجم می‌آیند. توجه به طراحی فضا یا فضاهای بین ساختمانها و تأمین ارتباط مشابهی بین کاربریهای گوناگون، ایجاد معابر و میدانهای ایمن از آلودگیهای صوتی، خط‌های وسائط نقلیه موتوربی و تأمین آسایش عابران پیاده، اهمیت ایستگاههای وسائط نقلیه عمومی در تأمین دسترسی به فضاهای عمومی، استفاده از ساحل دریا و کنارهای رودخانه‌های داخل یا مجاور شهر، اصلاح و بازسازی بافت‌های تاریخی با اعمال دقت و وسواس در ایجاد هماهنگی بین عناصر تاریخی و جدید، توجه به تغییر موقعیت، اهمیت و کاربری فضا و ساختمانها با مرور زمان و استفاده از مصالح مناسب و مرغوب در فضاهای عمومی در سهای است. که از همین مرور مختصر می‌توان گرفت.

در انتها تکرار این نکته ضروری است که بی‌اعتنایی و رها کردن بافت‌های فرسوده شهری نه تنها به از دست دادن اراضی با ارزش در نقاط حساس شهر منتهی می‌شود، بلکه با توسعه این بافت‌ها نواحی اطراف آنها نیز بتدریج آلوده شده و سطح وسیعی از مراکز اصلی حیاتی شهر را در بر خواهد گرفت. بازسازی و برگرداندن زندگی به مناطق فرسوده شهری امری ضروری است و اگر این کار با برنامه ریزی و طراحی شهری درست صورت گیرد، علاوه بر تأمین محیط دلپذیر عمومی ارزش افزوده و منافع اقتصادی نیز حاصل خواهد داشت.

**ایستگاه مرکزی - ویندسور و آئین**  
ایستگاهی نوسازی شده که در واقع بسیار بیشتر از اضافه کردن یک مرکز خرده‌فروشی به شهر است و فضای تازه‌ای خلق شده است.

ایستگاه مرکزی ویندسور دروازه ورود به شهر برای میلیونها نفر بوده است. سبک و یکپواریایی اصیل ساختمان و تزئینات و رمزه‌کاریهایی آن برای خوش آمدگویی به بزرگان ایالت طراحی شده بودند. چنین بررگانی این روزها با قطار به ویندسور نمی‌آیند اما ایستگاه، خوش آمدگویی شمار روزافزونی از جهانگردانی است که از لندن وارد می‌شوند. در نیمه دهه ۱۹۹۰ اهمیت اقتصادی بازسازی ایستگاه و محوطه اطراف آن شناخته شد، پیش در آمدی از خرده‌فروشیها، کافهها و رستورانها توانسته است رونق یابد. توریستها را تحت تأثیر قرار دهد. ایستگاه بازسازی شده در هر صورت عملکردی بیش از بازار خرده‌فروشی اضافه شده به شهر، دارد. این نوسازی موفق به خلق فضایی عمومی شده که توانسته است با هوشمندی بر تحولات کاملاً متفاوت - و البته مشکل - مرکز شهر غلبه کند و مرکز خرده‌فروشی ویندسور را به مناطق توریستی قلعه و کنار رودخانه مرتبط سازد.

تا سال ۱۹۹۷ ویندسور فاقد فضای عمومی یا تحت مالکیت دولت بود، اما اینک منطقه پشت مرکز شهر باز شده و باعث ایجاد امنیت کامل شده است. این مساله همراه با ممنوعیت موقتیت آمیز ورود وسائط نقلیه (پیاده‌سازی) به خیابان پیز کاد از سمت جنوب، تغییری اساسی در شخصیت شهر به وجود آورده است. دقت در استفاده از مصالح مرغوب، موجب ایجاد چند فضای بسیار جالب زیر سقف شیشه‌ای ایستگاه شده است که امکان بازدید عمومی در هر

این مقاله توجه‌ای از منبع زیر است.  
WWW.RudiUrbanDesign

# شهر امن با نورپردازی

تاریکی که نور بر آن پاشیده شده، تصویری آغازین است. طرحهای آن چنان بنیادین اند و نیرومند و چنان در ضمیر ما حک شده اند که به موجهای تصورات ما جان بخشیده، جوششهای ما را در سیطره گرفته و جان ما را می آزارند.

جیک ولاند و دانیل وینتر باتم  
ترجمه فریدون بهروز

ایمنی یکی از عوامل اصلی تعیین کننده در چگونگی استفاده از نور در فضاهای عمومی است. ترس از تاریکی و از بیگانگان، از قدیمی ترین و دیرپاترین ترسهای شناخته شده اند. ایجاد روشنایی مناسب برای شناسایی چهره ها می تواند به زایل ساختن ترس از بیگانگان باری رساند. چهره ها اغلب آشکار کننده مقاصدند: از راه ادراک چهره بیگانه ممکن است بتوان تهدید را نیز درک کرد البته اگر وجود داشته باشد. برای بهتر فهمیدن تأثیرات سطح روشنایی بر شناسایی چهره مطالعاتی انجام شده اند. هر چند چنین مطالعاتی توانسته اند همبستگی بین سطح روشنایی و شناسایی چهره را تشخیص دهند اما هنوز بی بردن به آن استانه مشخص باقی دارند که در زیور، روشنایی به شدت شناسایی را از محتوا تهی می سازد. غیبت سایه ها و نزدیک بودن منابع نور، برای پیاده ها آسایش بصری فراهم می آورد. «نور بهتر - دید بهتر» برای مدت مدیدی شعار صنعت تجهیزات نورپردازی بوده است. مناسبانه، برداشت عمومی از این شعار، بر «نور بیشتر» به جای «آسایش بصری» بیشتر پای فشوده است. برای درک تفاوت، نیاز به مطالعه اندیاتی داریم که بر ظرفیت تطابق بصری انسان و تأثیرات خیرگی بر آسایش چشم احاطه دارد.

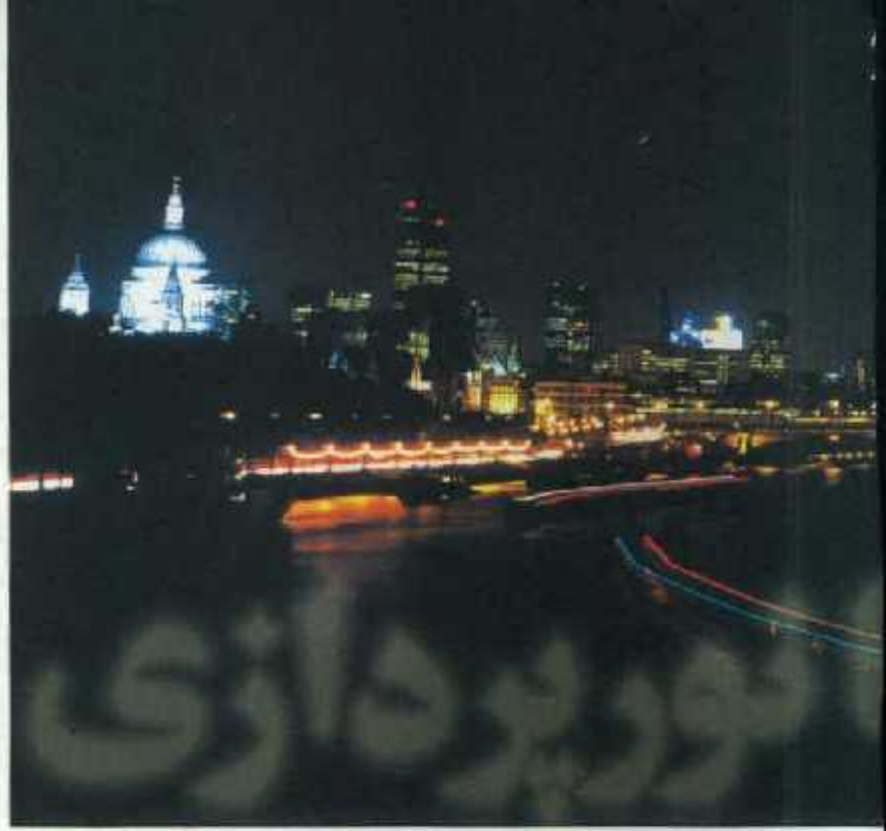
## کمیت نور

هر چند، نور وسیله ما برای دیدن جهان است، خود هرگز دیده نمی شود. نور تنها هنگامی خود را بر ما می نمایاند که از روی شینی که به آن برخورد کرده انعکاس یابد. دانشمند فلسفه گرای فرانسوی «گاستون باکلارد» می گوید: «جایی که نور هیچ کاری ندارد، نه چنان می کشد و نه وحشت می بخشد، به راه خود ادامه می دهد... پس در فضای ناشناخته، نور هیچ کاری انجام نمی دهد». با دانستن این مسأله، آشکار می شود که رعایت رنج در طراحی روشنایی فضاهای خارجی، مقدار زیادی انرژی را به مصرف می رساند بدون آنکه هیچ شیء خاصی را روشن کند. چون سوق داده شده ایم تا باور کنیم که نور بیشتر، به دید بهتر کمک می کند، فراموش کرده ایم که نور چطور کار می کند و فرض می گیریم که نور بیشتر، تأثیر مطلوب ایجاد می کند. چنانچه تمرکز داریم که بجای آن، نور را با دقت بیشتری استفاده کنیم و قطعاتی از منظر را در شب روشنایی دهیم که به احساس ایمنی ما باری رساند، کمیت نور تبدیلی به عاملی ثانویه می شود. چنین چیزی، تنها به دلیل وجود قابلیت بی هماتی تطابق بصری در درون انسانها می تواند باشد.

ما باید به نور احترامی بس بلند مرتبه بگذاریم. پیوند ما با نور ماهیتی پیچیده دارد. به همین دلیل، برای مواجهه با مشکلات ایمنی نباید به راه حل ساده افزودن به نور متوسل شویم. چنین کاری مشکلات را بیش از پیش بزرگ می کند. ما باید با ادراک پیچیدگیهای نور و محدود ساختن آن، درک بهتری پیدا کنیم از اینکه نور را چگونه مورد استفاده قرار دهیم تا بر مشکلات بین المللی و ملاحظات زیبایی شناسی تأثیر بگذاریم.

در شهرهای امروزی خیابانها و مکانهای عمومی، زمینه ای را برای یک جامعه بیست و چهار ساعته فراهم ساخته اند. نور الکتریکی ما را مجاز ساخته تا ساعات کار و بیداری خود را به خوبی در تاریکی شب گسترش دهیم. از زمان آغاز استفاده از روشنایی عمومی الکتریکی در سال ۱۸۷۷م، افزایش مداوم در میزان تقاضا برای سطوح بالاتری از روشنایی وجود داشته تا محیطهای شبانه ایمنتر شوند. مطالعات اخیر مشخص ساخته اند که کیفیت نور، اگر هم عامل مهمتری نباشد، به همان اندازه کمیت نور به تنهایی نقش سازی می کند. معماران منظر روی بسیاری از این کیفیات، از جمله خلق فضاها و نیز گزینش تجهیزات این فضاها کنترل اعمال می کنند.

منابع مطالعاتی محدودی برای نورپردازی در معماری منظر یافت می شود. بیشتر بین مباحث پیرامون نورپردازی، با فضاهای داخلی یا با معابر سر و کار دارند که هر دو از محیطهای فعالی که معماران منظر در آنها کنکاش می کنند سکون بیشتری دارند. منظور از ارائه این مقاله، فراهم ساختن پیش زمینه ای برای طراحی روشنایی است که به معماران منظر کمک می کند چالشهای نورپردازی یک مکان را بفهمند و برای ایجاد ارتباط با مشاوران نورپردازی برای مقیاسهای بزرگتر و پروژه های پیچیده تر به آنان باری رساند.



تاریخچه نورپردازی در ایران - نمای از مناطق شهری تاریخی در شب به همراه نورپردازی

بحث گذارده می‌شود. پس از آغاز قرن بیستم، نورپردازی شروع به گرفتن شکلی کرد که امروزه آن را در خیابانها می‌بینیم. جنبش «زیباسازی شهرها» (۱)، در تعیین نحوه استفاده از نورپردازی در زیبایی‌شناسی شبانه شهرها نقشی ایزاری داشت. در آن زمان، افکار عمومی فن‌آوری جدیدی را که نور در خشناخت و مؤثرتری را نوید می‌داد مردود می‌شناخت. غبار سدیم همان نوعی از روشنایی است که امروزه با طلوع، مورد استفاده کاملاً عمومی دارد.

جنبش زیباسازی شهرها در «جامعه مهندسان نورپردازی» متحدینی داشت که بیاتیه‌های را با این مضمون منتشر ساختند: «مهندسان نیایستی بیش از حد به مؤثرترین و اقتصادی‌ترین تجهیزات و قادر باشند، زیرا نورپردازی باید با چشم توافق داده شود.»

رنگ نور، در طراحی روشنایی برای ایجاد ابیتی، شایان دارد. لامپهای غبار سدیم با پرتو سرخ مانند نور را می‌افشانند. این پرتو اضافه، رنگهای آشیایی را که بر آن می‌تابند مفسوس می‌سازد. مثلاً زمانی که این نور در شب بر روی یک شیئی قرمز می‌تابد، به نظر می‌رسد که آن شیئی سیاه باشد. هنگامی که نوع لامپ مورد استفاده در نورافشان خود را انتخاب می‌کنید، بایستی دو فن‌آوری جدید را مورد توجه قرار دهید: نورهای فلوروسنت کثرت و بر قدرت و لامپهای فلزی اتلهایی. هر دو اینها، نور سفیدتری دارند که وانمایی در دست‌تری از رنگهای حقیقی آشیاء ایجاد می‌کنند. لامپهای فلوروسنت کثرت، گزینیه خوبی برای صرفه‌جویی در انرژی است، اما یک جای تأمل دارند؛ چنانچه به فکر استفاده از نور افشانی می‌افتد که دارای باز تاباننده یا لیزی است که به نور تمرکز می‌دهد، ترکیب اینها کارکرد مناسبی نخواهد یافت، زیرا این لامپها برای مکانهایی طراحی شده‌اند که پخشایش عمومی نور را طلب می‌کنند.

از سوی دیگر، لامپهای فلزی اتلهایی می‌توانند تمرکز داده شوند که این قابلیت از آنها، وسیله با ذوق‌تری به عنوان دست‌مایه کار طراح نورپردازی می‌سازد. نکته منفی این ذوق، کاهش بهره‌وری انرژی است. اگر چه، زمانی که طراحان به کنترل موقعیت و میزان نور و در همان حال، حفظ وانمایی درست رنگ نیاز دارند، لامپ انتخابی آنها همین است.

این پدیده، ما را به سوی مبحث نورافشانیهای سوق می‌دهد که برای نور دادن به محیط استفاده می‌شوند. نورافشانها در سه دسته قرار می‌گیرند: مستقیم، عمومی و با منبع پنهان. نورپردازی مستقیم، همان است که نام آن بیان می‌کند، یعنی توری که در جهت معینی تابانده می‌شود معمولترین انواع آن، نورافشانی با شکل شبیه سه سر مار کبری و همه‌جا حاضر در ایالات متحده است. برعکس آن، نورپردازی عمومی است که نور را در تمام جهات، یعنی ۲۶۰ درجه می‌تاباند. امروزه، بنا بر دلایل اقتصادی، رایجترین نورپردازی در معابر پیاده همین نوع عمومی است. برای تأمین بیشتر میزان روشنایی موردنیاز در محلات، می‌توان نورافشانهای استاندارد کم‌تعدادتر را در فواصل بیشتری از هم مستقر ساخت. هر چند، هنگامی که نورافشانها در فواصل بیشتری مستقر می‌شوند، برای پوشش دادن به آن فواصل باید خروجی نور هر لامپ افزایش داده شود. از آنجا که این نور در تمامی جهات تابانده می‌شود (و نه هدایت شده مستقیم به سوی زمین)، می‌تواند به منبع ایجاد خیرگی و مزاحمت برای پیاده‌ها تبدیل شود.

نورپردازی عمومی، در میان سه دسته نورپردازی، کمترین میزان کنترل را فراهم می‌سازد. معمولترین وسیله آن، «نورافشان لامپی» است که در مناطقی دارای قیمت تاریخی یافت می‌شود. با این وسیله، نور بدون هیچ کنترلی بر روی تابش آن، در همه جهات می‌درخشد و منبع نور، تقریباً همیشه قابل رؤیت است. از آنجا که

طیف بینایی انسانها در گستره بین ۰/۰۰۱ تا ۱۰/۰۰۰ واحد میزان نور قرار می‌گیرد، پژوهشگری به نام «لام» دریافت که ۰/۱ واحد روشنایی برای ایجاد احساس ایمنی مردم در شب کفایت می‌کند. یک روز اسری معمولی، حدود ۵۰۰ واحد روشنایی دارد. انسانها می‌توانند با محیطهای دارای روشنایی متنوع سازگاری یابند. بنابراین، هنگامی که تمامی سطوح روشنایی در گستره مشابهی از شدت نور قرار داشته باشند، شخص با این سطوح تطابق می‌یابد. چنانچه سطوح روشنایی بالا باشند، برای دیدن نواحی با نور کمتر که تاریکی را تیره‌تر و تهدیدکننده‌تر می‌سازند، یافتن تطابق بصری دشوار می‌شود. اگر سطوح روشنایی پایین باشند، تاریکی که یک منبع بسیار در خشناخت توری در میدان دید وارد و سبب ایجاد ضدیت شدید بصری و خیرگی نشود، شخص گم‌گام می‌تواند تطابق را حفظ کند.

خیرگی‌شدن چشم، یکی از بزرگترین دشواریها در نورپردازی است. آنگونه که در اینجا تعریف شده، اختلال بصری ایجاد شده به سبب وجود ضدیت‌های قوی در شرایط روشنایی، خیرگی محسوب می‌شود (اختلاف زیاد بین بالاترین و پایین‌ترین میزان روشنایی در میدان دید). از زمان اختراع نور الکتریکی، میزان استاندارد نور موردنیاز برای روشن ساختن فضاهای عمومی مثلاً افزایش یافته است. زمانی که نورافشانی بدقت انجام گیرد، می‌تواند به گونه‌های طراحی شود تا روشنایی مناسب را بدون خیرگی ایجاد کند. دشواریهای مذکور، برخی از طراحان را به این سو هدایت کرده که به فکر پیشنهاد میزان حداکثر استاندارد برای روشنایی خیابان بیاقتند. چنین استانداردی می‌توانست سقفی را برای گستره‌ای از شرایط مجاز روشنایی ایجاد کند و به این ترتیب، معلوم می‌شد که چه سطوح حداکثری از ضدیت‌های نوری مجازند. در قسمت بعد، درباره کیفیت‌هایی که یک وسیله نورافشانی خوب را می‌سازند و شماری از قواعد سرانگشتی برای سازماندهی طرحهای روشنایی که به ایجاد احساس ایمنی باری می‌رسانند سخن خواهیم گفت.

#### کیفیت نور

کیفیت نور می‌تواند در سه جنبه مختلف که طراحان با آنها نور را کنترل می‌کنند ساده شود: لامپها (خاب نور) منابع نوری‌اند. نورافشان، وسیله‌ای است که لامپ را نگه داشته و به نور جهت می‌دهد. موقعیت و سازماندهی نور هم جنبه دیگری است که به



پل «مهن» - نیایش در روشنایی پارک بهارکاتوری



پل «مهن» - نیایش در روشنایی پارک بهارکاتوری

روشنایی بیشتر گرایش دارند از راه فراهم ساختن سطح به نوری بالاتری از روشنایی برای گروه‌ها نسبت به روشنایی مورد استفاده در معابری که به گروه‌ها ختم می‌شوند، گروه‌ها باستی از این گرایش بهره‌جویی کرده و شکلی قراخون یابند.

نسبی می‌تواند برای ایجاد مناطقی با کیفیت‌های متفاوت (برای مثال حالت)، از راه تنوع بخشیدن به موقعیت قرارگیری یا به نوع ادوات استفاده شده در نواحی مشخص، برای یاری رساندن به پیاده‌ها در ادراک مکان‌های پیچیده به کار گرفته شود. نورپردازی یک معبر انحصاراً، عموماً باستی در امتداد یک وجه یا پایین به سوی مرکز آن باشد. جایگاهی مرکز تابش نور به جلو یا عقب در امتداد مسیر ایجاد می‌تواند در میدان دید پیاده اختلال ایجاد کند. در شب، می‌توان با سطوح بالاتر روشنایی در نظر گرفته شده برای مسیر اصلی که حدود آن را تعیین کند، برای مجموعه معابر نیز سلسله مراتب ایجاد کرد.

مطالب مذکور را در سه مطالعه موردی در سه پارک واقع در مهن تیبورک، به شرح زیر می‌توان نشان داد.

#### پارک باتوری

این پارک، با موقعیت خود در جنوبی‌ترین لبه «مهن»، قرن‌ها الهام بخش شاعران و نویسندگان بوده است. در بهار ۱۹۹۸، به عنوان آغاز اولین طرح اساسی در بیش از پنجاه سال، معابر پیاده‌رو در کنارهای آب مورد بازسازی قرار گرفتند. طراحی روشنایی برای بدنه اصلی این پارک، مدل سنتی طرح روشنایی در ادغال می‌کند. نور افشانه‌های سنتی با لامپ‌های غبار سدیم و با گشودگی زیاد فضایی در کنارک مورد استفاده قرار گرفته‌اند. این لامپ‌ها، خیرگی چشم و وانمایی ضعیف رنگ را ایجاد می‌کنند که پیاده‌روی از میان آن را در شب مشکل می‌سازد.

از راه به کنار بردن چراغ‌های با ویژگی‌های سنتی مشابه اما با منابع نوری پنهان که نور را از یک بازتاباننده به درون فضا می‌باشند، این دشواری‌ها می‌توانستند تعدیل یابند و به این ترتیب، به زایل ساختن خیرگی و ارتقاء آسایش بصری یاری رسانند. قرار دادن چراغ‌ها نزدیک‌تر به یکدیگر در این پارک، سطوح پایتتری از روشنایی را از هر چراغ ممکن خواهد ساخت. این کار، به کاهش از تضاد بین منبع نور و محیط پیرامون آن کمک می‌کند. ترکیب این تدابیر، به ایجاد احساس ایمنی بهتر در فضای پارک یاری

این ادوات به گونه‌ای طراحی شده‌اند، تا در طول ساعات روشن روز، به مکان نصب خود خصوصیت مشخصی اضافه کنند، بخش نور دهنده آنها معمولاً نسبت به انواع دیگر ادوات پایین‌تر قرار گرفته است. برای همین، بخشی نور دهنده بیشتر در خط مستقیم دید پیاده‌ها قرار می‌گیرد و خیرگی ایجاد می‌کند. اخیراً، برای کاهش یا زدودن خیرگی، ادواتی با این مشخصات طراحی شده‌اند که منبع نور را پنهان می‌کنند و نتیجه آن، نور افشانی است که برای استفاده در فضاهای عمومی در جایی که ایمنی مطرح باشد قابل قبولتر است.

نورپردازی با منبع پنهان، در دشواری‌های نور افشانی عمومی و مستقیم، از راه طراحی زیر قاتی می‌آید. به این ترتیب، که منبع نور، پس کشیده شده یا پوشش دار می‌شود و انعکاس دهندگی درون محفظه لامپ، نور را بازتاب می‌دهند. این کار، منبع را از دید خارج می‌سازد و به این ترتیب، خیرگی ناشی از دید مستقیم منبع و یا بازتابش بر اثر وجود لیزر یا بازتاب دهندگی خارجی را از بین می‌برد.

#### موقعیت و سازماندهی نور در فضا

از تقاع نصب: اولین نصب ادوات روشنایی عمومی که از نوع نمایشگاهی نبود، در سال ۱۸۸۲ میلادی در ایالات «کلینلند» صورت گرفت که در آنجا لامپ‌ها بر روی میله‌ای به ارتفاع حدود ۶ متر برای نور افشانی از بالا در شهر نصب شدند. شهر تیبورک، این نمونه را دنبال کرد و همان سیستم را، با ارتفاع کمتر از ۲ متر برای میله‌ها در نواحی پیرامون میدان‌های «مدیسون» و «یوتون» مورد استفاده قرار داد. برای محیط‌هایی که از این دو طرح نور افشانی نتیجه شدند، فکر زیادی به خرج داده شد.

پژوهش‌های انجام شده در ۲۵ سال اخیر، به مادرک، بهتری داده است از اینکه چرا نورپردازی عمومی از چنین بلندیهایی ناموفق است. پژوهش «ویلیام لام» به این نتیجه رسید که نورپردازی نیاز دارد در مقیاسی دیگر یا تناسب بیشتر برای آسایش انجام شود (منبع نور در ارتفاع تقریبی کمتر از سه متر، زاویه تابش نور، وقتی که در این مقیاس آورده می‌شود، مطمئناً به مشخصات چهره افرادی که از میان فضا عبور می‌کنند روشنایی می‌بخشد. با یک منبع نور افشان بلندتر، زاویه تابش نور تا نقطه‌ای بالا برده می‌شود که مشخصات چهره و اگر ا و غیر قابل شناخت می‌شود و مردم نیز گرایش دارند که افراد ناشناخته را به عنوان خطر تلقی کنند. متأسفانه، آوردن منابع نور به مقیاس معبر پیاده‌رو، می‌تواند خیرگی ایجاد کند، راه حل این مشکل، پنهان ساختن منبع نور و بازتاب دادن آن بر روی سطوح دلخواه است.

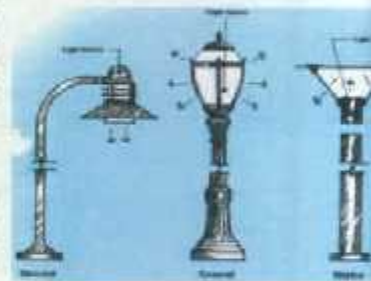
یکنواختی: اساس کار «لام» این باور است که در نورپردازی معابر پیاده، یکنواختی در بخش نور موضوع مهم محسوب شود. «لام» فکر می‌کرد که چنانچه نور بخشی خوب و سایه‌های کم تعداد ایجاد کند، سطوح با بیشتر روشنایی نیز می‌توانند با یکنواختی همراه شوند. او باور داشت که این تأثیر، از راه منابع نوری نصب شده روی استانداردهای چهار ارتفاع و نزدیک بهم در فضا، بر نور افشانی از روی سطوح بلندتر و با انسجام کمتر ترجیح دارد. این نوع طراحی همچنین، از راه نور افشانه‌های استاندارد می‌کند که عملکرد آنها تعریف مسیر پیاده‌ها از میان مکان است، می‌تواند به مسیر یابی کمک کند.

#### نور به عنوان سازمان دهنده فضا

همانگونه که بیشتر بیان شد، وجود یک کالبد سازمانی ملموس در فضا، می‌تواند تکراری را در مورد یعنی کاهش دهد و این کالبد نیز می‌تواند از دو راه ایجاد شود: از راه سلسله مراتب یا مجاز ساختن طراحی به جلوه دادن به یافت مکان، مطابق با پنج گروه سازمانی «گوبن لینگ» مناطق، گره‌ها، معابر، نشانه‌ها و لبه‌ها، نشانه‌ها، می‌توانند برای تشخیص بخشیدن به نقاط انتهایی معابر، روشنایی یابند. افراد به حرکت از نواحی با روشنایی کمتر به نواحی با



ایرلند - میندن - تصویر از روشنائی پارک نورث واکز جی آر



ایرلند - میندن - شکل چهار نوعی نور استفاده برای نورپردازی در یک محیطی تعیین کننده دارد

می‌رساند. جدیدی از تغییر دادن نور افشانه‌ها و لامپها که در بالا ذکر شد از راه ایجاد سلسله مراتبی از روشنائی برای روشنتر ساختن سازمان کالبدی فضاهای پارک نورپردازی این پارک می‌توانست تا حد زیادی بهبود داده شود.

**پارک رابرت اف واکز جی آر**

پارک مزبور در جنوبترین قطعه «پارک شهر باتری» قرار دارد. افتتاح آن در سال ۱۹۹۶ و طراحی شده توسط گروهی از طراحان و معماران و طراحان منظر و باغ است. این پارک (با مساحتی حدود ۱۵ هکتار) محوطه‌ای کاملاً باز دارد و شماری از فضاهای مجزا را در بر می‌گیرد.

ورودی پارک از راه کوچه - باغی از درختان زیرفون است که در محله شهری «باتری» شروع می‌شود، اما به تدریج از افتتاحی خیابان در این محله فاصله می‌گیرد و یک ورودی میدانگاهی ایجاد می‌کند. نورپردازی از بالای سر - که با استفاده از چراغهای معلق ساخته شده توسط کارخانه «بیگا» و در بالای مرکز معبر صورت می‌گیرد، خیلی بودن کوچه - باغ را شدت می‌بخشد. این کوچه باغ، به یک میدانگاه که روشنائی بیشتری دارد ختم می‌شود. معبر پیاده یاز شده، مثالی کامل از کمک به مسیر یابی از میان یک بافت کالبدی و از سلسله مراتب نورپردازی است.

مختصر اصلی پارک و هم محور با «محسه آزادی» در آن سو، تراس بزرگی پوشیده از چمن است که توسط یک معبر سقال پوش و دارای لبه‌هایی مشتمل بر دیواری کوتاه برای نشستن، احاطه و تعریف شده است. نورپردازی در این قسمت، خارج از مقیاس معبر است و به نظر می‌رسد که بیشتر بر روی نورپردازی بافت مجموعه متمرکز می‌شود، تا این که برای افراد پیاده استفاده کننده از فضا در شب روشنائی فراهم سازد. روشنائی از بالا، وقتی که پیاده‌ها از زیر پل چوبی پارک به فضا وارد می‌شوند، نور را مستقیم به درون چشم آنها هدایت می‌کند و با ایجاد تضادی قوی، باعث می‌شود که تراس چمنی تراس یک و اضطراب آور شود. برگرداندن تمرکز نورافشانی از بالا، ممکن است بتواند مشکل را حل کند.

انتهای تراس چمنی، در نزدیکیترین جا به آب دارای مجموعه‌ای از لامپها است که به سوی یک معبر پیاده‌رو در کنار همی‌ای آب سرازیر می‌شوند. محفظه‌های چراغهای استوانه‌ای تراس سوراخ‌دار که اختصاصاً برای همین پروژه تولید شده‌اند، به

شکل افقی روی سکوهایی در حد فاصل بین زمینها تعبیه شده‌اند. این نورافشانه‌های معمولی، چنان درخشندگی نسبت به بقیه محیط پیرامون خود دارند که خدایت قوی و خیرگی ایجاد می‌کنند. شدت درخشندگی نور با پستی یا بیشتر باشد و می‌توانست هنگام نمونه‌سازی چراغها یا بر نامه ریزی معبر پیاده در فضا تنظیم شود. دو فضای کوچکتر باغ مانند، روی دو بال سازه عمارت کلاه قرنگی پارک قرار گرفته‌اند. این فضاها، به شکلی بسیار موفق از بقیه فضاهایی محل تمایز داده شده‌اند، اما به سبب به کار بردن ادواتی مشابه با ادوات تعریف معبر پیاده‌رو - با شکل سنتی، ساخته شده توسط «اسپرینگ سیتی» - در شمول طرح کلی خیابان پیاده‌رو پارک قرار گرفته‌اند. ادوات با شکل سستی در این دو فضا، به خلق فضایی خودمانی کمک می‌کنند. به وسیله نور، بخشهایی از فضای این پارک با ساقفیت سازمان داده شده‌اند. در برخی موقعیتهای معنود، ممکن است برای پیاده‌هایی که فضا را در شب مسورد استفاده قرار می‌دهند اضطراب ایجاد شود، اما این مشکلات می‌توانست با کمی تلاش فوق‌العاده حل و فصل شوند.

**پارک ساوت کاو**

این پارک، به عنوان یکی از شاخصترین کارهای هنری عمومی در کنسور تلقی شده است. طرح آن، حاصل همکاری بین هنرمندان محیط «ماری میس»، «استونون ایکستاد» و معمار منظر «سوزان چایلد» است (شخص دوم، در تدوین طرح جامع اصلی پارک شهری باتری شرکت داشت). این مکان، سه ناحیه مشخص دارد که از راه نورپردازی تمایز یافته‌اند.

مسیر اصلی عبور، از آب جدا شده است. این مسیر، پهنای زیادی دارد و آشکارا برای افرادی در نظر گرفته شده که به گذشتن از میان فضا و نه الزاماً تجربه آب در پارک نیاز دارند. همچنین، برآمد و شدترین و درخشانترین بخش روشن فضای پارک است. روشنائی آن، توسط لامپهای مشابه مورد استفاده در امتداد مسیر پیاده «پارک رابرت واکز جی آر» فراهم شده است.

در لبه کناری آب مسیری ثانویه توسط سبزیزگی انبوه از مسیر اصلی جدا می‌شود. چراغهای پوشش‌دار معمولی، این مسیر را به شکلی سه‌الود روشن می‌سازند. این نورافشانه‌ها، نور را از میان یک لستر آبی در فضا انتشار می‌دهند، در همان حال که پرتوی تاریخی رنگ را روی معبری هدایت می‌کنند که مستقیماً در پایتتر قرار دارد. این میزان کمتر از نور اضافی، مرزهای معبر دوم را تعریف می‌کند در حالی که، به نور پاشیده شده از سوی معبر اصلی نیز تعادل می‌بخشد. بیلامها، توسط بام روشن متعلق به ساختمان «سوزه میرات یهود»، به انتهای جنوبی معبر هدایت می‌شوند. این منظر عاریتی، در نقش یک فانوس عمل می‌کند که به تعریف شدن نقطه احتمالی انتهایی باری می‌رساند و به این ترتیب فضا را برای پیاده‌ها تشریح می‌سازد.

ناحیه نهایی این فضا، شامل سوجهای پیچشی و سقوط آنها به درون آب است. این ناحیه‌ها، خودمانی‌ترین فضاها در درون پارک به حساب می‌آیند. مجدداً با همان مه‌الودگی، نور آبی پوشش‌دار روشنائی می‌گیرد و با این وجود، آسایش بخش است. مقداری نور از سطح آب موجود در بقیه پارک، به درون این فضا پاشیده می‌شود. نور بازتابیده شده، برای روشن شدن یکنواخت فضا، روشنائی کافی اضافه می‌کند. بخاطر روشنی مه‌الود طبیعت فضا، افراد قادر می‌شوند که به بیرون آن و روی روشنائی اعجاب‌آور ساحل «نیوجرسی» در سوی مقابل پارک تمرکز یابند. این روشنائی عاریتی نیز، به نیروی تشخیص مکان پارک می‌افزاید. فضای این پارک، در سخن از نورپردازی برای امنیت عمومی، نور را از ابتدا تا انتها به شکل مناسبی مورد استفاده قرار داده است. سادگی موجود در سازمان آن، یاری رساننده است.

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است:  
Jakewoland & Danielwinter  
Bottom, CityLights, Landscape  
Architecture, 5/2000, PP.82-91  
ژیر نویس  
1-City Beautiful

## شهرها و شهرداریهای جهان

تنظیم: علی کلانتری



رنگین در کنار پنجره‌های آلمان

### آلمان: رنگین کمان گردشگری

آلمان به دلیل برخورداری از هفت عنصر شهرها و کلانشهرهای سحرآمیز، وسعت فضای سبز و طبیعت، دریا، فرهنگ غنی، امکانات تفریحی، بناهای قدیمی و تجارت جاذبه‌های فراوانی برای گردشگران دارد.

در این کشور، ۹ شهر بزرگ، شهرهای سحرآمیز نامیده شده‌اند زیرا با برخورداری از امکانات و جاذبه‌های فراوان، عامل مؤثری برای فراخوانی گردشگران از نقاط مختلف دنیا محسوب می‌شوند. این شهرها عبارتند از: برلین، دوسلدن، دوسلدورف، فرانکفورت، هامبورگ، هانوفر، کلن، مونیخ و اشتوتگارت.

در این میان برلین و مونیخ به لحاظ در برداشتن تجهیزات و تسهیلات کافی برای رفاه گردشگران در اوج قرار دارند. پایتخت این کشور دارای موزه‌های متعدد، بناهای تاریخی، معماری جدید و قدیم، مراکز بزرگ خرید، رستورانها و هتل‌های مدرن و بین‌المللی است.

مسئولان این کشور می‌گویند با برجسته کردن خصوصیات هر شهر از

جمله فرهنگ و سنت ویژه آن، توجه نوربستهارا به تمام نقاط آلمان جلب کنند. از طرف دیگر، آلمان با بهره‌سنی از طبیعتی وسیع و تنوع در گونه‌های گیاهی، چشم هر گردشگری را به خود خیره می‌کند.

آلمانیها همواره مراقبت ویژه‌ای را از این مناطق به عمل می‌آورند و می‌گویند که مراتع و جنگلها همیشه پاکیزه و عاری از هر گونه آلودگی باشند.

همچنین با ایجاد مسیری به طول ۴۰ هزار کیلومتر در میان جنگلها برای دوچرخه‌سواری، باعث جذب میلیونها گردشگر دوچرخه‌سوار به آلمان شده‌اند.

به علاوه آلمان با وجود جزایر زیبا و اغلب لوقات آفتاب درخشان در تابستان، توریستها را برای استفاده از دریا به سوی خود می‌خواند. در این سواحل ریا به منظور رفاه هرچه بیشتر مسافران، اتاقکهای حصیری ساخته شده که برای گذران تعطیلات آخر هفته بسیار مطلوب و دلچسبند.

از دیگر جاذبه‌های گردشگری آلمان مناظر فرهنگی و تاریخی غنی این کشور

است که لوچ آنها را در برلین می‌توان دید. در این شهر، سوزه‌های ملی، صحنه‌های پرشکوه تئاترهای تاریخی و ارکسترهای مشهور را می‌توان یافت و تقریباً برای همه عصرها و دوره‌ها محله‌ای موجود است که تاریخ را زنده می‌کند. «خیابان رمانتیک» با کلیساها و صومعه‌هایش نمونه جالبی از جلوه فرهنگ و تاریخ این کشور است. همچنین دولت فدرال آلمان برای سرگرم کردن گردشگران از عوالمی چون کازینو و آله‌ها و جشنهای خیابانی استفاده می‌کند که طرفداران بسیاری دارد. در همین خصوص با تکیه بر سنت و فرهنگ ملی، تئاترهای خیابانی موزیکال ترتیب داده می‌شوند که گاه از هامبورگ تا اشتوتگارت ادامه می‌یابند.

از طرف دیگر، آلمانیها با پیشینه فتودالی خویش از قصرها و بناهای باشکوه به جای مانده به دقت نگهداری می‌کنند. بناهایی که با قدم نهادن در یکی از آنها، دوره مربوط به ساخت آن با سرعت در ذهن نقش می‌بندد.

همچنین طراحان فضاهای تفریحی -تاریخی، بناهای اطراف قصرهای مذکور را به گونه‌ای طراحی کرده‌اند که می‌توان از آنها همانند پارک استفاده کرد. از دیگر موارد جلب گردشگران تجارت است. آلمان دارای بازارهای جهانی است و تقریباً با همه کشورهای اروپایی، آمریکایی و آسیایی مرتبط است. حدود دو سوم نمایشگاههای بین‌المللی، در این کشور برپا می‌شوند که همه ساله میلیونها بازدیدکننده را از تمام نقاط جهان به خود می‌خوانند.

در مجموع آلمان با بهره‌مندی از عناصر فوق و مدیریت بهینه و قوی به عنوان سرآمد بازار گردشگری در دنیا مشهور است و سالانه میلیاردها دلار ثروت از این راه به جیب می‌آورد.

درجه حرارت توسط  
Janet Schayan, "Eriebnis, April/Mai

لازم به ذکر است مناطقی از ویسکانسین که در درون هیچک از مرزهای شهری یا روستایی قرار نمی‌گیرند، از قوانین نزدیکترین شهر به خود تبعیت می‌کنند.

از طرف دیگر، مسئولان شهرستانها فقط اختیاراتی را که به وسیله قوانین

خود به عنوان مدیر اصلی اجرایی انتخاب می‌کنند. در روستاها نیز قدرت اجرایی در اختیار رئیس روستاست که مسؤولیت، هیات امراء روستا را نیز بر عهده دارد. در این بین برخی روستاها از مدیران تمام وقت یا نیمه وقت هم استفاده می‌کنند.

شهرهای استان ویسکانسین آمریکا دو نوع سازمان مدیریتی دارند.

بیشتر شهرهای این استان، یک شهردار و یک شورای شهر دارند و تعدادی نیز توسط یک سیستم شورایی اداره می‌شوند که در آن، شورا یک نفر را از میان



شایان ذکر است ۱۹۰ شهر و ۳۹۵ روستای ویسکانسین دارای قدرتهای خودمختار برای انجام امور محلی خود هستند و چنانچه روستایی به جمعیت بیش از ۱۰ هزار نفر دست یابده شهر تبدیل می شود.

ترجمه: حیات غازی

سج  
www.Co.Marathon/Wi.La.Municipal.Asp

می شوند و وظایف اجرایی را بر عهده می گیرند. همچنین امکان دارد هیأت مدیره، پستی یا عنوان مدیر شهر نیز ایجاد کند. این مدیران شهر موظف به اجرای نشستهای سالانه با رأی دهندگان اجازه در این نشستها رأی دهندگان اجازه دارند درباره موضوعات مشخص شده به بحث و تبادل نظر بپردازند.

ویسکانسین به آنان اعطا شده دارند و توسط یک هیأت مدیره اداره می شوند. هیأت مدیره اداره شهرستانها معمولاً متشکل از ۳ نفر است و اکثر جمعیت شهرستان از ۲ هزار و پانصد نفر تجاوز کند این هیأت مدیره صاحب پنج عضو می شود. اعضاء هیأت مدیره مذکور در انتخابات بهاره برای دوره های دو ساله انتخاب

نقلیه ای است که از سوختهای تمیزتر استفاده می کنند و تلاش می شود وسائط نقلیه با نیروی الکتریکی در جامعه رواج یابند.

هریک از شهروندان پاریسی نیز به سهم خود علیه آلودگی هوا مبارزه می کنند. در این مورد می توان به استفاده از وسائط نقلیه عمومی و تنظیم مداوم موتور خودروهایی شخصی اشاره کرد.

شایان ذکر است کنترل کیفیت هوا از سال ۱۹۵۴ در پاریس بدون وقفه دنبال شده است و پس از ادغام شرکت های موازی در این مورد، سازمانی دولتی به نام «هواوی پاریس» رأساً به مطالعه کیفیت هوا می پردازد. هم اکنون هرروزه میزان آلودگی و کیفیت هوا توسط تابلوهایی الکترونیکی و مطبوعات به اطلاع مردم می رسد و هرگاه به آلاینده اصلی هوا یعنی  $SO_2$ ,  $O_3$ ,  $NO_2$  در شهر افزایش یابند، پلیس پاریس، اقدامات لازم را برای عادی سازی وضعیّت به عمل می آورد.

ترجمه: بهروز

سج  
www.Mairie.de.Paris

که بازار گامان، کارگران، صنعتگران و کشاورزان در آن فعالیت می کردند و در سازماندهی اجتماعی سستی اش وابستگی شدیدی به مقتل املاک کشاورزی هر خاندان داشت. روند یاد شده تا سال ۱۹۹۲ ادامه یافت تا اینکه ساحلین در این سال تبدیل به شهری توریستی - صنعتی شد. طی این سالها تغییرات مهمی در



## گاههای پاریس برای مبارزه با آلودگی هوا

البته ناگفته نماند اگر چه آلودگی صنعتی یا آلودگی مربوط به شوقاژها در پاریس تا حد زیادی کاهش یافته است، اما آلاینده های مربوط به خودروها همچنان متناهی اند. آلودگی مربوط به خودروها گاهی مربوط به شرایط خاص جوی پاریس نیز می شود که برطرف کردن آن نیازمند یک برنامه بلند مدت است.

به همین منظور شهرتاری پاریس در سال ۱۹۹۶ شرکت وسائط حمل و نقل پاکیزه را تأسیس کرد که شامل مجموعه های متشکل از ۵۰ هزار وسیله

پاریسیها برای مبارزه با آلودگی هوا ۴۰ سال است که تلاشی می کنند.

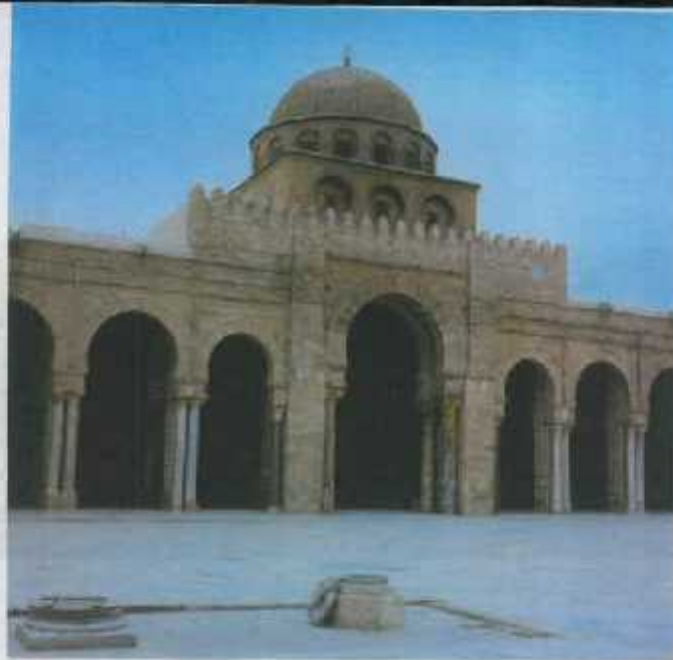
این درحالی است که تلاشی دولت و شهروندان پاریس منجر به کاهش چشمگیر آلودگیها شده است.

آنان بدین منظور به هر اقدامی، همچون وضع قانون در باره کیفیت مواد سوختی، ایجاد منطقه های مخصوص برای کنترل کیفیت هوا، کاهش منابع دائم و سوقت آلودگی هوا و تجهیز شدن به دستگاههای کنترل آلودگی دست زده اند.

در این کشور طی ده سال ۱۳۴ شهر کوچک به وجود آمده و تفاوت های تاریخی، جغرافیایی، اجتماعی، فرهنگی و جمعیتی، باعث شده اند این شهرها به رشد و توسعه متوازن دست نیابند. در این میان شهر ساحلین تونس نمونه مطلوبی برای بررسی شهر ساحلین در واقع دهکده ای بود

رشد و توسعه شهرهای کوچک دنیای عرب در دهه اخیر مورد توجه بسیاری از محققان و برنامه ریزان امور شهری قرار گرفته است. در این میان تونس، محور اصلی مسائل شهری مربوط به افزایش جمعیت در شهرهای کوچک محسوب می شود.

## تحولات فرهنگی اجتماعی تونس ساحلین تونس



کراس - سینه‌خیز

بخشهای شریکهای ارتباطی شهری، ساختمانهای عمومی، منازل شخصی، کارخانه‌ها، مراکز فرهنگی - توریستی رخ داده و به تبع آن، تحولات به وجود آمده در بازار کار باعث شد قشر بندی جامعه، بیش از پیش پیچیده شود. این پیچیدگی نیز متأثر از مشارکت تمامی اعضاء خانواده، به ویژه دختران در تأمین محتاج زندگی بود.

ترجمه: منوچهر بوری  
منبع:  
www.Google/Les Petites Villes

است که شهروندان نیز می‌بایست برای حفاظت از درختان بر نامه‌ریزی و طرح‌های جدید ارائه کنند و بر عملکرد مسؤولان در این زمینه نظارت داشته باشند. بنابر تحقیقات انجام شده آمریکا بیهوا در ساختمان‌سازی به میزان ۴۰ درصد از چوب درختان استفاده می‌کند.

در مرحله پنجم مطالعات مذکور بر این موضوع تأکید شده که با توجه به قلت پوشش گیاهی در آمریکا می‌بایست از استفاده نادرست از درختان جلوگیری کرد و قشر هتک مراقبت از درخت را اهمیتند مراقبت از کودک در جامعه گسترش داد. شایان ذکر است مسؤولان فضای سبز در آمریکا برای حفاظت از این ثروت طبیعی از ابزار و روشهای فرهنگی به نحو مطلوبی استفاده می‌کنند.

انسان با استفاده از نرم‌افزار شهر سبز و برپای نما بشکلهای مختلف، خسارت‌های فیزیولوژی را که فقدان درختکاری بر جایی می‌گذارد به رویت مردم و مدیران شهری می‌رسانند و خطرات تخریب فضای سبز را در قالب تصاویر و اطلاعات قابل دسترس در برابر جامعه به تصویر می‌کشند.

به عبارت دیگر، سازمان جنگلداری آمریکا با کمک تکنولوژیهای جهانی، معین می‌کند که در کدام ایالت می‌بایست توسعه حریم شهر را متوقف ساخت و در کدام ایالت این توسعه زینتی به پوشش درختان نصیب رساند.

همچنین این سازمان تلاش می‌کند در کنار توسعه فضای شهرها به سالم‌سازی هوا، افزایش کیفیت آبها و حفظ حیات وحش توجه ویژه‌ای مبذول دارد.

ترجمه: غار رشیدی  
منبع:  
www.Google/American Forests

و سیاستگذاری و عملکرد ضعیف دولت در حفظ فضای سبز ۱۲ درصد در نابودی جنگلها نقش داشته‌اند.

سازمان جنگلداری آمریکا پس از مطالعات گسترده توسعه فضای سبز، حفاظت از آنها را در پنج مرحله تدوین کرده است.

در مرحله اول این طرح آمده است: سازمانها قبل از آن که بخواهند پوشش درختی مناطق را توسعه دهند باید بدانند که هر منطقه به چه میزان پوشش گیاهی نیاز دارد.

آمریکاییها بدین منظور نرم‌افزاری به نام «شهر سبز» طراحی کرده‌اند که به کمک آن علاوه بر تعیین میزان سوددهی درختان می‌توان حجم خسارتی نظیر آلودگی هوا و طغیان رودخانه‌ها را - که به تبع فقدان فضای سبز به بار می‌آیند - محاسبه کرد.

مرحله دوم به تحقیقات میزان توسعه فضای سبز در مناطق شهری اختصاص دارد. در این تحقیقات مشخص شده است که مناطق نزدیک به پایتخت توانسته‌اند ۴۰ درصد از زمینهای خود را تحت پوشش فضای سبز قرار دهند. این در حالی است که توسعه پوشش فضای سبز در بخشهای مرکزی شهرها ۱۵ درصد، در مناطق تجاری ۲۵ درصد و در حومه شهرها ۵۰ درصد بوده است.

در مرحله سوم بر جلب همکاری سازمانها و مؤسسات برای توسعه پوشش سبز تأکید شده است. به طوری که مسؤولان محلی ایالتی ملزمند طرحهای پیشنهادی در این مورد را مطالعه کرده و برای اجرای آنها به توافق برسند. همچنین در جهت حفاظت از درختان، طرحهای بلندمدت و کوتاه مدت ارائه دهند.

مرحله چهارم این طرح حاکی از آن



ترجمه: غار رشیدی

آمریکاییها به منظور حفظ و توسعه فضای سبز خود، مطالعات گسترده‌ای را آغاز و از تکنولوژی ماهواره‌ای استفاده شایانی کرده‌اند.

سرمنشأ این مطالعات آن است که تاکنون تخریب جنگلها و فضای سبز در آمریکا خسارت‌های غیر قابل جبرانی را به اقتصاد و محیط زیست این کشور وارد کرده است. به طوری که از سال ۱۹۷۲ تخریب پوشش گیاهی در برخی مناطق، باعث کاهش ذخیره آب مصرفی، افزایش آلودگی ۱۰ درصدی گرمای برخی شهرها، ازدیاد امواج مضر خورشیدی و... شده و در نهایت، زندگی افراد را به مخاطره انداخته است.

کارشناسان محیط زیست آمریکا از توسعه و رشد روزافزون شهرها به طور ناسازگارانه عنوان عاملی که ۳۷ درصد حیات درختان را تهدید می‌کند نام برده‌اند. بنابر تحقیقات آنان، آلودگی هوا و بارانهای اسیدی ۱۲ درصد، قطع درختان ۱۲ درصد،

## تعیین سوددهی فضای سبز با کمک نرم افزار شهر سبز



## چینیها حومه شهر را برای زندگی می خواهند



چین به لحاظ شهرنشینی، نسبت به دیگر کشورهای جهان دارای رتبه ۳۴ است که رتبه‌های نامطلوب محسوب می‌شود. بنابراین، دولت‌مردان این کشور وسیع، برای دست یافتن به سطوح مطلوب جهانی درصددند ۳۰۰ میلیون روستایی را به شهرها منتقل کنند و این پروژه را سرمایه‌گذاری عظیم دولتی و مردمی می‌دانند.

براساس این طرح، باید در سالهای آینده، همزمان با رشد کلانشهرها، وضعیت شهرهای متوسط و کوچک نیز بهبود یابد. توجه به اینکه طی ۵ سال آینده (۲۰۰۶ میلادی)، ۸۵ میلیون نفر از روستا به شهرها مهاجرت می‌کنند.

منتقدان این طرح اعتقاد دارند که با مهاجرت این ۸۵ میلیون چینی، باید ۳۰۰ میلیارد دلار صرف ساخت خانه، تجهیزات و تأسیسات شهری شود و پس از آن ۸۴ میلیارد دلار نیز به کارهای مصرفی مانند تلویزیون، یخچال و آب‌شویی اختصاص یابد علاوه بر این، پس از طی مراحل یاد شده دولت باید برای خیل عظیم بیکاران، ایجاد اشتغال کند و اختلاف طبقاتی بین روستاییان تازه وارد با شهرنشینان را از بین ببرد.

در همه فرجه‌ها نوبت  
مجموعه  
[www. Google/Urbanisierung/let/Modernisierung](http://www.Google/Urbanisierung/let/Modernisierung).

تصايل به حومه‌نشینی در برخی از کلانشهرهای آمریکا و اروپا نیز رواج یافته است؛ زیرا در آن کشورها نیز شهروندان، پس از درگیرهای روزانه به دنبال محیطی آرام می‌گردند.

روند میل به حومه‌نشینی به حدی رشد کرده که نیروی سنن و روشهای زندگی در این مناطق نیز تأثیر گذارده است.

این درحالی است که دولت‌مردان چینی، رشد و توسعه شهرنشینی را نوعی مدرنیزه شدن می‌دانند. آنان معتقدند روند مدرنیزه شدن رایج واسطه گسترش شهرنشینی می‌تواند با گسستن درهای اقتصادی، تقویت پایه‌های علمی و توسعه سیستم ارتباطات و اطلاع‌رسانی، بویژه اینترنت، سرعت بخشید.

چینیها به دلیل افزایش جمعیت رو به انفجار، گسترش شهرها و آلودگی رو به تزاید هوای شهرها تر جیح می‌دهند در حومه شهرها ساکن شوند.

وجود کارخانه‌ها، کارگاهها و مؤسسات در داخل شهرها و ترافیک سنگین در راههای ارتباطی درون شهری، از دیگر عواملی است که باعث قرار شهرنشینان چینی به حومه شهرها شده است.

چینیها روند تحول اساسی ساخت و ساز را در مناطق شهری، شهرسازی دیجیتالی نام نهاده‌اند؛ به این معنا که شهرها سرفا به نقاط در هم تنیده‌ای تبدیل شده و به تدریج، کارکرد اجتماعی و اقتصادی خود را از دست داده‌اند.

انتقال ترافیک به بخشهای حاشیهای، پیش‌بینی مسیرهای ویژه عبوران و دوچرخه‌سواران در تمامی منطقه، حفظ ساختمانهایی که دارای ارزش معماری و فرهنگی‌اند و بهبود کیفیت هنرهای محلی.

همچنین سعی می‌شود در مرمت ساختمانهای قدیمی، ترکیب جمعیت حاضر حفظ شود و مهاجران جای بومیان را نگیرند.

نوسازی سیوتات ولا از طریق سوزانیک کاری فضای سبز خیابانها و پیاده‌روها، احداث خطوط جدید آمد و شد و ایجاد فضاهای مناسب برای بازدیدکنندگان از بافت تاریخی انجام می‌شود و در این پروژه، دانشگاه، سرمایه‌گذاران خصوصی و حتی معازهداران شهر مشارکت می‌کنند.

ترجمه عمر خرم‌پور  
مجموعه  
[www. Google/Integrated Renovation of the Ciutat Vella, Historic Center of Barcelona](http://www.Google/Integrated Renovation of the Ciutat Vella, Historic Center of Barcelona)

دیگر مناطق شهر نیز نسوی باید و منجر به حفظ محیط زیست و توسعه پایدار شود. لازم به ذکر است اهداف سیاسی دیگری نیز برای این طرح در نظر گرفته شده که عبارتند از: حفظ پیچیدگی سیستم شهری با کمک کاربری مختلف زمین و اجتناع مشکل از چند فرهنگ - این فرهنگهای مختلف جذب شده و درآمد مناسبی حاصل شود - و ترویج فرهنگ شهرنشینی که منجر به کاهش مصرف منابع و بهبود کیفیت زندگی و عملکردهای ناخارج در شهر می‌شود.

طرح نوسازی یاد شده در پنج محور شهرسازی، ساختمان سازی، بازسازی اقتصاد شهری، ترویج فرهنگی، اجتماعی و امنیت شهروندان در نظر گرفته شده است. شایان ذکر است نوسازی فیزیکی ساخت شهری، عمدتاً به ویژگیهای جنب پختنهای تاریخی مربوط می‌شود و اهداف زیر را دنبال می‌کند: فراهم آمدن امکان اقامت سبک، در منطقه، بهبود کیفیت فضاها با ایجاد فضاهای عمومی جدید،

«سیوتات ولا» مرکز تاریخی بارسلونای اسپانیا یکی از نمونه‌های بارز فرآیند نوسازی و احیای شهری است.

این بخش از شهر بارسلونا دارای ۸۷ هزار و پانصد نفر جمعیت است و عمده آنها را افراد مسن تشکیل می‌دهند. شاخصهای اقتصادی - اجتماعی حاکی از نرخ بالای بیکاری و فقدان فعالیت اقتصادی در این بخش از شهر بوده و اوضاع نابسامان زیست - محیطی، بیانگر اختلال ناشی از فقدان برنامه‌ریزی و سیاستگذاری‌اند. بنانه دلایل یادشده، تصمیم گرفته شد تا یک فرآیند بازسازی در این مرکز آغاز شود تا از تخریب و زوال هرچه بیشتر آن جلوگیری به عمل آید. بدین منظور چندین استراتژی در نظر گرفته شد تا از ساختارهای فیزیکی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی حمایت شود و در صورت موفقیت در حفظ هویت این مرکز تاریخی، این فرآیند نوسازی به

## نوسازی تاریخی بارسلونا



# فضای قابل درک

نگاهی به شهرسازی و مدیریت شهری  
در چند کشور اروپایی

نویسنده: سعیدی رضوانی

«مقایسه، کلید فهم واقعیت است». بدون آن که دنیاهای دیگر را درک کنیم و بشناسیم، نمی‌توانیم جهان خود را بدرستی بشناسیم، آن هم در روزگار جهانی شدن با همه موافقان و مخالفانش. شهرهای دنیا با وجود تفاوت‌های آشکاری که در زمینه‌های مختلف از جمله جمعیت، فرهنگ، اقتصاد و اقلیم دارند، از لحاظ ساختاری دارای مشابهت‌های اساسی‌اند و از این رو، دارای مشکلات و راه‌حلهای تقریباً مشابه. گرچه برداری از راه‌حلهایی که برای گشایش معضلات شهری در کشورهای دیگر به کار رفته‌اند چندان پذیرفته نیست، اما پندآموزی و الگوگیری از این راهکارها پسندیده است. راه‌حلهایی که گاه بیش از آنچه می‌پنداریم «ارزان»‌اند و البته گاهی نیز پرهزینه و اجرای آنها نیازمند سالها وقت، اگر چه ما حاصل آنها برای شهر «سودمند» و «سودآور» است.

مشاهدات کامل‌اند و نه ظرفیت صفحات ماهنامه در حدی است که در فرصتی اندک انجام پذیرفته. نه این کامل بیان شوند، بی‌تردید هر یک از سرفصلهای مورد اشاره را می‌توان در آینده به تفصیل مورد بحث قرار داد، پس آنچه در پی می‌آید گزیده‌ای است گزیده و نیازمند تکمیل و نقد.

ترتیب، که سرمایه‌گذاری برای بهسازی و ایجاد تغییر در بافت قدیم ایجاد نشود و با زوال این بافت مقابله‌ای صورت نگیرد. تجربه شهرهای مورد بررسی نشان می‌دهد که این رویکرد هیچگاه در مدیریت شهری آن سامان حاکم نبوده و حفظ میراث قرون وسطی و رنسانس و بعد از آن تاکنون خود تأییدی بر این موضوع است.

۳- حفظ تک عنصرها: مثلاً یک دروازه یا ساختمان به صورت موزه و بهسازی بافتها.

۳- حفظ و بهسازی بافتها و توجه ویژه به عناصر ارزشمند داخل آن.

رویکرد دوم وسوم در شهرهای مورد مشاهده، قابل قبول بوده و رویکرد سوم به عنوان مطلوبترین رویکرد پذیرفته شده است. در این رویکرد با اعطای کاربریهای متناسب با بافت قدیم، این بافت زنده نگهداشته می‌شود و همزمان برای بهسازی آن تلاش می‌شود. گاهی اوقات کاربریهای قدیمی ساختمانها با وجود تحولات کالبدی - فنی تکنولوژیک حفظ شده است (تصویر ۱) و در اغلب اوقات کاربریهای جایگزین نظیر مراکز فروش، مراکز فرهنگی، سوزه‌ها، رستورانها و ساختمانهای قدیمی، جانمایی می‌شود (تصاویر ۲، ۳ و ۴). متمایز ساختن بافتهای تاریخی با نمادهایی نظیر سنگفرش کردن معابر یا حرمت نماها در عین تغییرات داخلی ساختمانها از جمله راهکارهای دیگر برای هویت بخشی به این بافتها به شمار می‌آیند (تصاویر ۳ و ۵).



۱- فرانسه - ایرون - ساختمانی قدیمی که از ۵ قرن پیش تاکنون دارای کاربری بیمارستان است

۲- آلمان - فرانکفورت - ساختمانهای قرون وسطایی بر قلب شهر که دارای کاربری رستوران است

### ۱- فضای قابل درک

واژه فضای قابل درک تا حدودی متناقض نما (پارادوکسیال) است. زیرا هر فضایی ممکن است دیر یا زود درک شود و نمی‌توان دو گونه فضای قابل درک، و غیرقابل درک را از یکدیگر تفکیک کرد. برای رهایی از این تناقض باید «قابل درک بودن» را از جنبه‌های دیگر تفسیر کنیم. بدین ترتیب، که اگر فضای شهری را به عنوان یک جزء بسیار مهم از ساخت شهر بپذیریم که محل وقوع بخش مهمی از فعالیتها و روابط اجتماعی است، عملکرد فضای شهری مکمل فعالیت انجام پذیرفته در توده محصور کننده آن است. این فضا وقتی قابل درک است که ارتباط بین فضا و توده اطراف آن تعریف شده باشد، فعالیتهای انجام شده در فضاها سازگار باشند، فرمها و فعالیتها تناسب داشته باشند و نوعی وحدت و همگنی در آن فضا دیده شود به نحوی که بیننده بتواند کلیت آن را درک کند، عناصر و اجزای آن را همبسته بداند و جاگیری هر عنصر در مجموعه فضا و در میان عناصر دارای معنی باشد. بنابراین این فضا محصول کاربرد مستمر معیارها و اعمال دقیق و در عین حال قابل انعطاف ضوابط است. در چنین فضایی آنچه مردم می‌بینند، می‌توانند استفاده می‌کنند، به خاطر می‌آورند و آن را تناسی می‌کنند قابل درک است.

### ۲- بهسازی بافتها و عناصر تاریخی

سه رویکرد اصلی در مواجهه با بافت قدیم قابل تفکیک اند: ۱- واگذاری سر نوشت بافت قدیم به نیروهای بازار، بدین



۳- فرانکفورت - تمامی معابر قدیمی سنگفرش شده اند حتی اگر ساختمانهای مدرن در جوار آنها ساخته شده باشند

### ۳- پیاده راهها و پیاده‌روها

پیاده‌راهها، راههایی اند که کاملاً به پیادگان اختصاص یافته‌اند. حوزه‌های عاری از ترافیک سواره (Traffic Free zones)، خیابانهای برای قدم زدن (Walking Streets)، پیاده مرکز شهر (Pedestrian Districts) و مراکز خرید پیاده (Shopping Mall) نمونه‌هایی از پیاده‌راههایی اند که در تمام شهرهای مورد بررسی به یکی از تأثیرگذارترین جلوه‌های طراحی شهری میل شده‌اند (تصاویر ۱۵، ۱۷ و ۱۸).

این فضاهای قابل درک تصویر مطلوبی از شهر در ذهن شهروند یا ناظر ایجاد می‌کند و انواع امکانات برای قدم زدن، تفریح، خرید، تجمع، گفتگو و تبادلات فرهنگی را دربردارند. پیاده‌رو نیز معماری برای استفاده پیاده است که در جوار عبور سوارها احداث می‌شود.

وجود پیاده‌رو در جوار تمام معابر سواره و ممنوع نشدن ساخت آن به آینده، اولین نکته‌ای است که در مشاهده شهرهای مورد بررسی به چشم می‌آید. به نظر می‌رسد اصول ذیل نیز در طراحی پیاده‌روها مورد توجه بوده‌اند:

پیوستگی یا وجود یک شبکه متداوم از پیاده‌روها بدون آنکه قطع پارها شود، ایمنی از جهات مختلف و از جمله در ارتباط با سواره، وجود فضای سبز و عیلمان شهری کاربردی و ترکیبی بسته به نوع نیازها، عرض مناسبه توجه به کیفیت و وحدت کف سازی، طراحی با توجه به فعالیت‌های سواره و اطراف کاربری‌ها، بدین ترتیب که نحوه طراحی در پیاده‌روی که در مرکز اداری - تجاری شهر

پهلو - رو - شهر هرات - مسیر پیاده‌روها



پهلو - رو - شهر هرات - مسیر پیاده‌روها



پهلو - رو - شهر هرات - مسیر پیاده‌روها



فرانکفورت - سبز و گسترده - پیاده‌روها



فرانکفورت - سبز و گسترده - پیاده‌روها



تسوار دارد متمایز از پیاده‌روی است که کارکرد تفریحی دارد و در یک منطقه گردشگری واقع شده است (تصاویر ۱۳ و ۱۴).

### ۴- مسیرهای دوچرخه

در جاهایی که مسیر صنعتی شدن را به سرعت پیموده است، گریز از ماشین و روی آوردن به وسیله‌ای که کاربرد آن مستلزم استفاده از سوخت فسیلی نیست به امری عمومی تبدیل شده است. به نحوی که به عنوان مثال فقط در کشور آلمان چهار هزار کیلومتر مسیر دوچرخه - که از مناطق پرپیچ و خم کوهستانی و سرسبز جنگلی نیز می‌گذرد - طراحی شده و مورد استفاده قرار می‌گیرد. مسیرهای دوچرخه به دو شکل اختصاصی که صرفاً به عبور دوچرخه تخصیص یافته و مسیرهای مختلط که در امتداد آنها مسیر دوچرخه مشخص شده اما مؤمنی برای جلوگیری از ورود سایر وسایع نقلیه به آنها تعبیه نشده، مشاهده می‌شوند (تصاویر ۱۹ و ۲۰).

پارکینگهای دوچرخه نیز در همه جا و از جمله در پیاده‌روهای عرضی قابل مشاهده‌اند (تصویر ۲۱).

### ۵- حمل و نقل شهری

بهره‌گیری از ترکیبی از انواع وسایط حمل و نقل جمعی مانند اتوبوس، تراموا و مترو باعث شده است که مشکل ترافیک در شهرهای مورد بررسی تا حد زیادی کنترل شده باشد (تصاویر ۲۲ و ۲۳).

برای حل مشکل پارکینگ در مرکز شهر با وجود پارکینگهای

**فضاهای قابل درک تصویر مطلوبی از شهر در ذهن شهروند یا ناظر ایجاد می‌کنند و انواع امکانات برای قدم زدن، تفریح، خرید، تجمع، گفتگو و تبادلات فرهنگی را دربردارند**



فرانکفورت - سبز و گسترده - پیاده‌روها





خدمات اجتماعی را بر عهده دارد. زیر نظر شهرداری و پلیس انتظامی وابسته به وزارت کشور است (تساویر ۲۸ و ۲۹).  
اطلاع رسانی و جلب مشارکت مردم هم از اصول مدیریت شهری در این کشورهاست (تصویر ۳۰).

#### ۷- مرکز شهر

مرکز شهر، مرکز زندگی شهر و قلب تپنده آن است. توحی مرکز شهری شهرهای مورد مشاهده مهمسین جلوه بصری را در این شهرها دارند و از لحاظ ارتباط ارگانیک با بخشهای مختلف شهر از مزیتی آشکار برخوردارند. از سوی دیگر این مراکز هویت روشنی دارند که ناشی از قدمت تاریخی آنهاست. این مراکز معمولاً با میدان تعریف می شوند از جمله مرکز سیلان یا میدان یا شکوه دومو تعریف می شود. تجربه بر نظری که این فضا در بر دارد، قریه است که گردشگران را به خود می خواند، احساس فرد پازدید کننده شبیه آن است که یکباره قدم به محله ای عظیم گذارده است. جایی که ناگهان هر حرکتی با اهمیت جلوه می کند. فضای این میدان قابل درک و حتی قابل لمس به نظر می رسد. مثل آن که برای عبور از سنگفرشها باید این شناسا را به کنار زد. همان احساسی که حضور در میدان نقش جهان اصفهان در ناظر تولید می کند. چنین فضایی قابل درکی حسی مثبت ایجاد می کند که آگاهی فرد را نسبت به شهر و مرکز آن افزایش می دهد (تساویر ۳۲ تا ۳۵).

طبقاتی و زیرزمینی، پارک حاشیه ای حتی در بخشی از بیلدها و نیز مجاز است (تصویر ۲۲). البته در خیابانهای بسیار باریک و همچنین در خیابانهای که فضای کافی برای پارک در حاشیه معبر سواره وجود دارد ممنوع است، ضمن آن که خودروها مجاز به اشغال تمام سطح پیاده رو نیستند.

مناسب سازی تمامی معابر برای ناتوانان جسمی و حرکتی از دیگر امتیازهای خیابانها در شهرهای مورد بررسی است (تصاویر ۲۶ و ۲۷).

#### ۶- مدیریت شهری

در کشورهای مورد مشاهده با اندک تفاوتی، شهرداریها استقلال نسبی دارند و تقریباً تمامی امور شهر از خدمات شهری تا فرهنگی، آموزشی، ورزشی، تفریحی، حفاظت از میراث فرهنگی، تمثیل امور جهانگردی و اداره امور مهاجران بر عهده شهرداری است. حتی کلیه خدماتی را که سایر ادارات موظف به ارائه آنهاست به واسطه شهرداری نیز انجام می گیرد و شهروند نیازمند مراجعه به سازمان دیگری جز شهرداری برای انجام امور نیست. به عنوان مثال در شهرهای ایتالیا برای اخذ گذرنامه، شهروندان به شهرداری مراجعه می کنند و شهرداری از اداره ذریعه، گذرنامه را برای شهروند اخذ می کند.

ارائه بعضی از خدمات نیز بین شهرداری و دیگر سازمانها تقسیم شده است. مثلاً در ایتالیا پلیس راهنمایی که علاوه بر تنظیم ترافیک، وظیفه راهنمایی گردشگران و ارائه پارهای از

فضا وقتی قابل درک است که ارتباط بین فضا و توده اطراف آن تعریف شده باشد، فعالیت‌های انجام شده در فضاها سازگار باشند، فرمها و فعالیتها تناسب داشته باشند و نوعی وحدت و همگنی در آن فضا دیده شود به نحوی که بیننده بتواند کلیت آن را درک کند

#### نتیجه گیری

در زیر طاهر برتوع شهرها، ساختارهایی وجود دارند که کاملاً مشابه نیستند اما از همگونی قابل ملاحظه‌ای برخوردارند. مسائل شهرها در زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، جمعیتی و گالیسی تا حدی شبیه‌اند اگر چه ممکن است مسأله کثرتی یک شهر برای شهر دیگر در دو دهه بعد مطرح شود. مشاهده سطحی شهرهای مورد مطالعه نشان می‌دهد که راه‌حلهای تقریباً یکسانی برای حل مشکلات شهری به کار گرفته شد. و این راه‌حلهای تا حد زیادی نیز مؤثر واقع شده‌اند.

بی تردید بررسی این فرضیه نیازمند مشاهداتی عمیقتر است.



## کارخانه زیباله سوز کومو



کارخانه سوزاندن مواد زائد شهر «کومو» واقع در اطراف شهر میلان ایتالیا با دو خط زیباله‌سوزی و ظرفیت ۲۵۰ تن در روز تجهیز شده است. این کارخانه در ۳ شبقت کاری به مدت ۳۰۰ روز در سال فعالیت می‌کند. بنابراین سالانه ۷۵ هزار تن مواد زائد را می‌سوزاند. کارخانه مذکور، علاوه بر حل مشکل مواد زائد این شهر و ۷۰ درصد از مناطق اطراف آن (حدود ۵۲۷ هزار نفر جمعیت تحت پوشش) انرژی الکتریکی تقریباً برابر ۳۶ هزار مگاوات در ساعت (MWh/year) و تقریباً برابر ۸۶ هزار و ۴۰۰ گیگا کالری در سال (GCal/year) تولید می‌کند.

نوع زائدات مورد پردازش عبارتند از:

#### زائدات شهری.

زائدات شبه شهری (حاصل از شرکتهای واحدهای تجاری کوچک و کارخانه‌های تولیدی).

#### زائدات بیمارستانی.

بسته به نوع زائدات، دو سری محصول قابل تولید است: اول، قسمت مرطوب (حدود ۳۵ درصد از کل زیباله در ایتالیا) که کمپوست با کیفیت بالا را برای فروش مجدد به صورت کود ایجاد می‌کند.

دوم، قسمت خشک (حدود ۶۵ درصد از کل) که یک قسمت از آن مواد خام (حدود ۵۵ درصد شامل: شیشه، آلومینیوم، پلاستیک، کاغذ و...) قابل بازیافت و حدود ۴۵ درصد مواد قابل احتراق اند. توان کالریک قسمت قابل احتراق حدود ۲۷۰۰ kcal/kg است و از آنجا که حاوی مواد آلی (آب‌دار) نیست، این توان بسیار بالاست.

در کنار خانه زیباله‌سوز کومو از این قسمت زیباله که به صورت تفکیک نشده است، استفاده به عمل می‌آید. سازوکار کلی زیباله‌سوز بدین شرح است:

۱- زائدات شهری که در منطقه گردآوری شده‌اند، به وسیله کامیون‌هایی به کارخانه وارد می‌شوند؛ پس از آن وزن شده و مقدار ورودی ثبت می‌شود و در نهایت در محفظه‌های ذخیره تخلیه می‌شوند. محفظه‌ها برای ذخیره سه روز زائدات جمع‌آوری شده مناسبند و برای



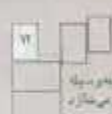
۱

ایتالیا - کمربند اوقات فراغت این کشور به صورت گسترده خطای به‌طور گسترده در مناطق شمالی و جنوبی آن باعث شده که در سراسر کشور مسافر از جاذبه‌های مختلف



۲

کشور - سوزی از روند مسافران در زمانه‌های اخیر به‌طور قابل توجهی کاهش یافته است. در سال ۲۰۰۸، میزان مسافران از استان‌های شمالی کشور به‌طور



۳

کومو - بخش‌هایی از کشور که در گذشته به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پرداختند، در حال حاضر به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند.



۴

فرانکفورت - خط‌های جدید در این کشور به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند. در این کشور به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند.



۵

فرانکفورت - خط‌های جدید در این کشور به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند. در این کشور به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند.



۶

فرانکفورت - خط‌های جدید در این کشور به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند. در این کشور به‌طور گسترده به تولید مواد قابل بازیافت می‌پردازند.

جلد و گیسری از انتشار بود در گودال نگهداری می شوند. هوای حاصل از محفظه‌ها ذخیره و بطور مستقیم به اتاق احتراق فرستاده می شود. سپس این زائده‌ها با چرتقیلهای مدل هشت پایی به گامیونهای ریلی انتقال می یابند. در این مسیر، آنها مخلوط شده و پس از آن به خطوط خوراک دهی ارسال می شوند.

۲- رباله‌ها به وسیله کوره که از نوع منقل متحرک (Moving-grill) است و بدون سوخت کمکی در داخل محفظه سوزانده می شوند. هوای احتراقی از زیر منقل با فشار از طریق تهویه‌ها وارد می شود که شعله‌های بالا و سوختن کامل زائده‌ها را سبب می شود. دمای اتاق احتراق حدود ۱۰۰۰ درجه سانتیگراد است.

تفاله‌های احتراقی که در انتهای خط احتراق در یک چاه خشک کن تمرکز یافته‌اند، به استخرهای سستشو فرستاده و پس از آن به سوی یک محل دفن ارسال می شوند.

۳- آب حاصل از چرخه پاک کردن دودها، از سرد کردن تفاله‌های احتراقی و نیز فرآیندهای متعدد پاک‌سازی، در تجهیزات خالص‌سازی فیزیکی - شیمیایی تصفیه می شود. در این مرحله، ماده شیمیایی افزوده شده لجنهایی ایجاد می کند که از میان فیلترها عبور داده شده، پرس شده و برای تصفیه و خنثی‌سازی ارسال می شود.

۴- دودهای حاصل از سوختن زائده‌ها، بیش از آزادسازی در اتمسفر، تصفیه و پاک‌سازی می شود.

۵- خروجیها از اتاق پس از احتراقی، وارد ژنراتور بخار می شوند؛ حرارت بازاری شده از سرد کردن آنها برای تولید ۳۰ t/h بخار، در دمای ۴۰۰ درجه سانتیگراد و فشار ۴۰ bar استفاده می شود.

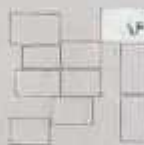
این بخار که به یک توربین بخار ارسال شده است، برای تولیدات ذیل به کار می رود:

- توان الکتریکی (توان ۶ MW)، با تولید تقریباً ۳۶ MWh/year هزار که حدود ۲۵ درصد آن برای احتیاجات داخلی و باقیمانده به فروش می رسد.

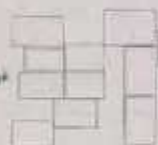
- انرژی حرارتی، که برای گرم کردن شهر در زمستان (ساختمانهای کومو و نیز «بیمارستان کومو») فروخته می شود. با ظرفیت توان کلی ۱۲ Gcal/h معادل ۸۶۴۰۰ Gcal/year.

۶- راه‌اندازی کارخانه به طور کاملاً خودکار است و به وسیله اتاق کنترل رایانه‌ای هدایت می شود. در طی راه‌اندازی کارخانه ۳ نفر در هر شیفت برای کارکرد در طول ۲۴ ساعت فعالیت می کنند. کل نیروی کاری کارخانه ۳۰ نفر است. به نظر می رسد کارخانه زباله سوز کومو توانسته با بهره‌مندی از مدیریت خوب شرکت acsm که در زمینه‌های مختلف زیست محیطی فعالیت می کند و در چند ناحیه دیگر از استان لومباردیا نیز کارخانه‌هایی را راه‌اندازی کرده است، انتظارات مسئولان را در زمینه استفاده بهینه از زباله‌ها برآورده سازد و با حداقل آلودگی در خدمت محیط زیست منطقه باشد. (\*)





۱۶ فرانسکورت - پل پدانه روی رودخانه طبرین



۱۵ ایوان - پدانه راه



۱۸ فرانسکورت - پدانه راه



۱۷ میلان - پدانه راه



۲۰ میلان - مسیر دو چرخه غیر مستقل



۱۹ روی - مسیر دو چرخه اشتراک



۲۱ میلان - جدول کوتاه زمینه استفاده از ماشین پدانه را برای برای پارکینگ فراهم آورده اند



۲۶ فرانسکورت - پارکینگ دو چرخه



۲۳ میلان - انگلیسی سینه برای حل مشکل کثیفی - برای آنکه در مراکز پرتر کثیفی در روزه اموی پارکینگ که با دو چرخه و موتور سیکل پارک شده همان شوند، جریس برای پارک خود روی در خط گر نهاده است

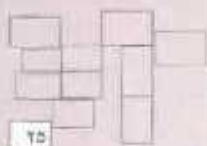


۲۲ میلان - قطار سبک شهری که حق در خیابانهای پارک و قدیمی میلان کار می‌دارد





در زیر ظاهر پر تنوع شهرها، ساختارهایی وجود دارند که کاملاً مشابه نیستند اما از همگونی قابل ملاحظه‌ای برخوردارند. مسائل شهرها در زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، جمعیتی و کالبدی تا حدی شبیه‌اند اگر چه ممکن است مسأله کنونی یک شهر برای شهر دیگر در دو دهه بعد مطرح شود



فوانکورت - ایستگاه اتوبوس





مرکز شهر، مرکز زندگی شهر و قلب تپنده آن است. نواحی مرکزی شهرهای مورد مشاهده مهمترین خطه بصری را در این شهرها دارند و از لحاظ ارتباط ارگانیک با بخشهای مختلف شهر از مزیتی آشکار برخوردارند. از سوی دیگر این مراکز هویت روشنی دارند که ناشی از قدمت تاریخی آنهاست

## مؤسسه شهرسازی لیون در خدمت توسعه شهر لیون



مؤسسه شهرسازی لیون بزرگ در سال ۱۹۷۹ توسط دولت، دیار تمان ناحیه «ژن» و کمیته شهرسازی لیون تشکیل شد.

در سال ۱۹۹۸، قوانین جدیدی وضع شدند که بر طبق آنها مؤسسه شهرسازی اعضای جدیدی را به عضویت پذیرفت. بودجه سالانه این مؤسسه حدود ۳۰ میلیون فرانک است و بیش از ۸۰ متخصص و کارشناس در این مؤسسه مشغول به کارند. (شهرسازان، معماران، مهندسان، جامعه شناسان، اقتصاد دانان، حقوق دانان، عکاسان، طراحان) که همه آنها در جهت بهبود توسعه فرهنگی تلاش و برای توسعه پایدار این شهر فعالیت می کنند تا کلانشهری مطرح داشته باشند. هدف مؤسسه شهرسازی تحقیق و دنبال کردن برنامه های توسعه ای و مطالعاتی است.

مؤسسه مذکور به طور مداوم تحولاتی را که در زمینه آمایش و توسعه شهری و منطقه ای انجام می شوند دنبال می کند و مرکزی برای تحقیقات پیش بینی کرده است.

این مرکز در پنج محور فعالیت مؤسسه شهرسازی - که عبارتند از: آمایش سرزمین، توسعه شهری، کیفیت زندگی شهری، برنامه ریزی شهری، حمل و نقل و جابه جایی در شهر - مطالعه و اهداف زیر را دنبال می کند:

- توسعه روابط با دنیای امروز علم و پژوهش
- مشارکت برای درخشش بیشتر شهر لیون در دنیا
- مقایسه این شهر با سایر شهرها در جهات مختلف





مطالعات انجام شده نیز در چند زمینه است: مطالعات موضوعی، مطالعات تقسیم‌بندی شده، مشاوره و کارشناسی، تحقیق و توسعه، ارتباطات، توسعه فرهنگی. این مؤسسه مطالعاتی را در سطح یک کلانشهر، و همچنین در سطح منطقه‌ای دنبال کرده و در جهت ایجاد هماهنگی میان سیاست‌هایی که در جهت آمایش سرزمین تعیین شده‌اند، مشارکت می‌کند. عوامل اصلی توسعه شهری، آمایش و محیط زیست را گردهم می‌آورد، گردهمایی‌هایی را در جهت مشخص کردن استراتژی ایجاد توسعه پایدار برگزار می‌کند و در برگزاری نشست و گفتگو میان مسئولان شهر و مؤسسات مختلف مشارکت می‌دارد.

همچنین مؤسسه مزبور در جهت محورهایی که توسط گروه‌های مختلف به صورت آیین‌نامه‌های قانونی درآمده‌اند، فعالیت می‌کند و قوانین مربوط به اراضی را مشخص می‌سازد تا به شکل صحیح به اجرا درآیند.

**توسعه شهری، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی:** این مؤسسه در تمام زمینه‌های مربوط به توسعه شهری (سکونت، اقتصاد، تجهیزات، توسعه اجتماعی و حمل‌ونقل) فعالیت می‌کند تا قوانین وضع شده در جهت توسعه پایدار به اجرا درآیند.

**کیفیت زندگی شهری:** کیفیت زندگی شهری نیاز اساسی یک شهر محسوب می‌شود. در شهری که جایگاه زندگی شهروندان است، ارتباطات اجتماعی، هویت مربوط به مراکز مختلف شهر، حاشیه شهر، ساختار کلی شهر و مناظر و چشم‌اندازهای آن جزء موارد درخور توجه برای این مؤسسه محسوب می‌شوند. مؤسسه مذکور در چارچوب برقراری ارتباط نزدیک، به صورت روشن و مشارکتی فعالیت کرده و در جهت توسعه فعالیت‌های محلی، مبادله اطلاعات در سطح بین‌المللی، افزایش اطلاعات علمی و تخصصی و منتقل کردن این اطلاعات به مقامات محلی، سازمان‌های مختلف و دولت تلاش می‌کند. این مؤسسه تنها یک گروه تحقیقاتی نیست بلکه سازمانی مطالعاتی است که برای آماده‌سازی گروه‌های محلی و دولت در زمینه شهرسازی و آمایش سرزمین فعالیت می‌کند و زمینه‌های مشارکت آن را می‌توان چنین نام برد: آمایش سرزمین، طرح‌های مختلف اجرایی در زمینه شهرسازی با در نظر گرفتن جنبه‌های تجاری، طرح‌های مربوط به بیمارستانها، دانشگاهها و پروژه‌های محلی.

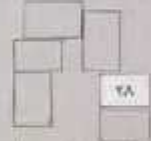
پروژه‌های شهرسازی، محیط زیست (فضاهای سبز و خطراتی که آن را تهدید می‌کنند) حمل‌ونقل، جایه‌جایی در سطح شهر، سکونت، توسعه بازرگانی و صنعتی نیز جزء زمینه‌های فعالیت این مؤسسه محسوب می‌شوند.



اینگها - رو - سانس، سازی ملایم برای محولان و ناخولان جسمی - حرکتی



میلان - متناسب سازی برای محولان



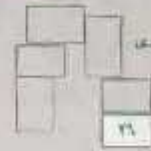
میلان - میدان با نور مناسب، سوله‌های شهر داری، دو حال راه‌های یک‌گانه



فرانکفورت



میلان - آنچه بر زمین حاصل از تحریر معه فرسود ساخته می‌شود به تصویر کشیده شده است



کوم - محل پارک خود و سایر پلیس شهر داری



میلان - میدان بومو - فعالیت‌های مدرن و سنگین تر امشب‌ها قابل توجیه



میلان - میدان بومو



میلان - میدان بومو - پاساژها  
سابق‌ترین و قدیمی‌ترین



میلان - میدان بومو - کلیسای جامع دوم که در قرن ۱۲ میلادی در سال ۱۸۱۳ تا ۱۸۱۴ میلادی تکمیل شد

منبع

- Editorial Lombard, Como, the Visitor's Guide to the City, Como, 1995

- زمین در چهار سو آنور و میان زمین‌های اطراف  
خوبی، شامه و زمین‌ها که در منطقه‌های  
زانگی و دانشگاه علوم صنعتی ایران در سال ۱۳۷۸  
بررسی شد. در این بررسی، شهرهای دانشگاه  
میران، تهران ۱۳۷۷  
- صنایع و زمین‌های اطراف زمین‌های اطراف  
شهری در کنار منطقه‌های اطراف شهر و زمین  
کشور در سال ۱۳۷۵  
- در شهر و زمین‌های اطراف زمین‌های اطراف شهر و زمین  
و سایر زمین‌های اطراف زمین‌های اطراف شهر و زمین  
میران و زمین‌های اطراف زمین‌های اطراف شهر و زمین



# طراحی سبز؛

سیدرضا رضایی  
کارشناس ارشد طراحی صنعتی

## راهکار سازگاری شهر با محیط زیست



تصویر ۲: کویبک - سرخس‌ها با طغیان لغت در ۱۹۸۰-۲۰۰۰ میلادی در کانادا گرسنگی کشنده را تجربه کردند

تصویر ۱: آلامکا - شهرهای دریایی در میان عصر یخبندان در دوره یخبندان

بیانیه رسمی زیست‌محیطی استکهلم در ژوئن ۱۹۷۲ بود. (۱)  
در حیطه طراحی مصنوعات و محصولات ماشینی نیز محیط  
زیست پیام‌هایی دارد؛ باز باقت مواد، تقبیل ضایعات، افزایش دوره  
مفید عمر محصول، استفاده مجدد از قطعات، طراحی برای  
دمونتاز (DFD) (۲) و در نهایت طراحی سبز.

به دلیل اهمیت طراحی سبز و توجه تمامی طراحان معاصر به  
مقر و البته محیط زیست، هر طراح‌ی که روی کار خود می‌آید باید  
ملاحظات زیست‌محیطی در آن رعایت شده باشد. مبلان شهر و  
انحراف سیمای خیابان نیز از این قاعده مستثنی نیستند. قرن آینده،  
قرن اندیشه‌های برتر است. هر طراح‌ی که صحیح‌تر اندیشه شده  
باشد، در این میدان پیروز است.

در نوشتار زیر علاوه بر تعریف و تبیین طراحی سبز و نقش  
طراح در قبال محیط پیرامونش، جایگاه مبلان شهری نیز بررسی  
می‌شود.

### ۱) طراحی سبز چیست؟

«طراحی سبز یک مفهوم کلی در محث طراحی است که  
دامنه گسترده‌ای را شامل می‌شود و از اواخر دهه ۸۰ ظهور کرده  
است. در حقیقت اندیشه سبز یک موج بین‌المللی به نظر قدری از  
موضوعات زیست‌محیطی (۳) است که از قیاح مختلف انسانی  
مانند نشت رادیواکتیو در جزئیات و نفت خام در آلاسکا نشأت  
گرفته است (تصویر ۱). همچنین با رشد هشجاری نسبت به تأثیرات  
متمرکز دنیای صنعتی بر محیط نیز همراه است.

در گذشته محیط‌های زیست طبیعی در صورت تخریب به خودی  
خود نیز ترمیم می‌شدند. قرنها پیش بشر یکی از موجودات تابع  
طبیعت و برای زندگی خود به سخاوت آن وابسته بود. از قدرت  
طبیعت در ایجاد طوفان، طغیان رود، آتشفشان و دیگر پدیده‌های  
طبیعی در هراس می‌افتاد و در نتیجه ناچار شد برای بهره‌برداری  
بیشتر از طبیعت یا حفاظت خود در برابر آن، آگاهی بیشتری کسب  
کند. در این میان مشاهدات و نتیجه‌گیری‌های بشر به وی امکان داد  
تا گیاهان را منظم‌تر بکارد، حیوانات را اهلی کند و پناهگاه‌های  
محکم‌تری در برابر پدیده‌های طبیعی بسازد.

پسندید دانش آندوخته بشری در باره طبیعت به اندازه‌ای  
افزایش یافت که گرایش‌های مختلف و شاخه‌های متنوعی از علوم  
به وجود آمدند. فن آوری با کاربرد دانش علمی، محیط زیست را  
برای آسانتر شدن زندگی به محیطی مصنوعی تغییر داد. اما مدتها  
طول کشید تا آشکار شد باید بهایی برای این تغییر پرداخت. بهایی  
در قالب خرابی، آلودگی و محرومیت فوق‌العاده از بعضی عناصر  
اساسی سزنده کیفیت زندگی.

«از حدود اواخر دهه ۶۰-۷۰ وجود که تقریباً به طور رسمی  
همایش‌های جهانی زیست محیطی شروع به انعکاس و تعیین عمق  
فاجعه کردند و در سده ارائه راه‌چاره‌هایی برآمدند. بهبود کیفیت  
زندگی بشر، حفاظت، مدیریت و استفاده منطقی از زمین،  
پیشگیری و کاهش آلودگی و تخریب، آموزش، ترویج پژوهش‌های  
علمی، سازماندهی و تشویق مؤسسات در زمره سرفصل‌های اولین



تصویر ۵: اسفند از موزه «ساحه ملی» و «ساحه ملی» در مظهر شهر



تصویر ۶: متان، شهر و چند سازه‌های دیگر - متان (۱۹۷۰)

نقش طراحی به عنوان قهرمان این داستان در تغییر مسیر تولید و مصرف به سوی جریانی سازگارتر با محیط زیست، پیش از این در دهه ۵۰ به وسیله دانشمندان بسیاری از جمله «باک مینستر فولر» (۳) و «نویترا» (۵) طرح شده بود. در اواخر دهه ۶۰ و اوایل ۷۰ هم تمایل به سمت طراحی بر اساس نیاز واقعی بویژه از جانب «پایانک» (۶) شتاب بیشتری گرفت.

با این حال تا دهه ۸۰ این موضوعات کم فروغ جلوه می‌کردند، ولی بتدریج به دلیل اشتیاق عمومی در آگاهی‌های زیست محیطی و نیز این باور که: «اصلاحات و تغییرات باید بر اساس اندیشه‌های سبز و استفاده و مصرف محصولات روزمره صورت بگیرد»، محیط زیست را در کانون توجهات قرار داد. در منظوری دیگر، رشد جنبش سبز اثرات بلندمدتی داشته است و این تأثیرات موجب ارتقای هشاری زیست محیطی با عنایت به استفاده از مواد پرموری از انرژی و فرآیندها و نگرش نوین به «کهنه‌ها» شده است.

طی دهه‌ی ۱۹۹۰ تأیید شد که طراحی سبز یک موج و هوس زودگذر همانند آنچه در دهه ۷۰ روی داد، نیست. به دلیل جریان‌هایی همچون بحران خلیج فارس در ۱۹۹۰ (جنگ عراق و کویت و آتش گرفتن چاه‌های نفت کویت) که باعث هدر رفتن نفت خام و ضایعه بزرگ زیست محیطی شد، لزوم در نظرگیری موضوعات مربوطه به مصرف انرژی بیشتر تقویت شد (تصویر ۲). طراحی سبز تلاش دارد هماهنگ کننده ساختار از پیش موجود صنعت، معماری، محصول و هر آنچه نیاز به آن احساس می‌شود، باشد. (۲)

## ۲) طراحی سبز به مثابه یک اندیشه (۸)

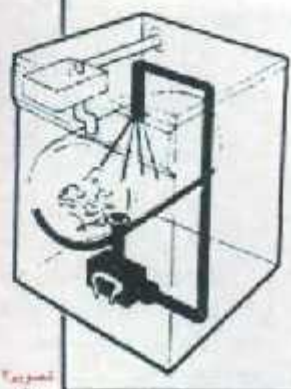
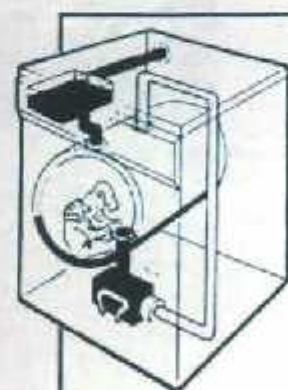
در ۱۹۶۹ ویکتور پانانک در کتاب خود «طراحی برای جهان واقعی» (۹) قاطعانه مطرح می‌کند که تخصص طراح در چنان جایگاه مقتدری قرار دارد که همه می‌تواند به ساخت جهانی بهتر، کمک و بساری رساند و هم در تخریب کره زمین نقش عمده‌تری ایفا کند. ایده‌های او در هدایت طراحان به سمت نیاز و نه خواسته‌های مصرف کننده و نیز کوشش طراحان برای به گازگیری مهارت‌های خود در جهت کاربردهای مفید اجتماعی، به ویژه در کشورهای در حال توسعه، بیشتر اصول و اساس طراحی زمان خود را بی‌حسب جلوه داد.

ما چنین تفکر آتی و با توجه به معضلات محیط زیستی ناشی از زندگی پیشرفته، جنبش سبز به راه افتاد و بسرعت در کلیه زمینه‌ها از جمله طراحی و به ویژه طراحی بسته بندی تعجب یافت و در قالب یک اندیشه و سبک مطرح شد. از طریق یک سلسله محصولات سالر، بی خطر و ایمن در محیط، طراحی سبز اساساً خود را علاقه‌مند به حقوق مصرف کننده می‌داند برخی معتقدند طراحی سبز همچنین نباید فرآیندهای تولیدی را که سبب استثمار مردم کشورهای فقیر می‌شود، به کار برد در همین حال دیگران به هر گونه تجاوز و سوء استفاده از طراحی سبز علیه حقوق حیوانات و جانوران نیز معتقدند.

امروزه در سطح بین المللی اقدامات بسیاری برای حفظ ذخایر زمینی از راه طراحی سبز انجام می‌پذیرد. باید گفت طراحی سبز به وسیله تحقیقات علمی شکل می‌گیرد، با نظریات مردم هدایت می‌شود و به کمک قانون به حرکت درمی‌آید.



تصویر ۲: طراحی کتری مصرفی، (۱) بر اساس نمونه‌ها



تصویر ۳

به حداقل رساندن مصرف آب در ماشین‌های شست و شو

با توجه به توسعه روزافزون طراحی سبز در عرصه گسترده طراحی و با عنایت به این حقیقت که امروزه طراحی سبز به یکی از اصول لازم و نه کافی یک طراحی موفق و پیشرو تبدیل شده است، بسختی می‌توان آن را به عنوان مسلکی خاص در طراحی معرفی کرد. اما در عین حال چون این نوع طراحی ابتدا به صورت جنبش فکری و سبک خاص مطرح شد و در شکل امروزی گسترش یافت، ذکر آن در مجموعه جنبشها و سبکهای طراحی و در کنار هر موضوع زیست محیطی الزامی است.

### ۳) نقش و مسؤلیت طراح

طراحی بخشی از یک فرآیند پیچیده است که با طیف گسترده‌ای از دانشها و مهارتها ارتباط دارد. با این حال طراحی، نقش محوری این فرآیند است. بسیاری از مشکلات زیست محیطی به وسیله آلودگیهای ایجاد می‌شوند که از تولید استفاده یا خدمات آنبوه سرچشمه می‌گیرند. بیشتر این محصولات و فرآوردههای حاصل، منابعی از طبیعت را مصرف می‌کنند که بسیاری از آنها غیر قابل جایگزینی اند. روشی که این منابع را از دل زمین بیرون می‌کشند نیز می‌تواند آسیب جدی به بافت منطقه وارد کند. فرآیند نهایی تولید هم انرژی مصرف می‌کند و زباله بر جای می‌گذارد و سرانجام ممکن است آنچه تولید می‌شود خود، محصول بی‌فایده و زیان‌آوری باشد. پس از تولید، محصول توزیع می‌شود و باز هم آلودگی بیشتر؛ محصول مصرف یا استفاده می‌شود.

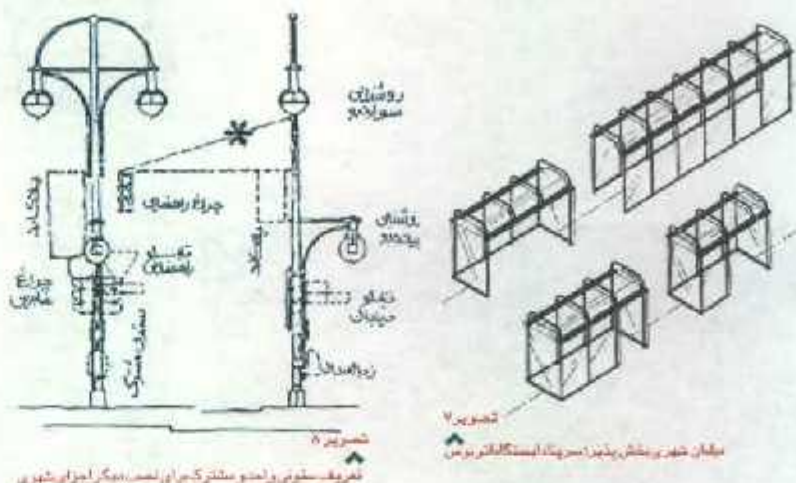
محصولات فراوانی وجود دارند که در زمان استفاده هم اثرات محیطی دارند، مانند اتومبیلها، پاک‌کننده‌ها یا رنگها. در نهایت دوره عمر محصول به سر می‌آید و تکراری تازه‌ای یا مجموعه‌ای از معضلات زیستی نمایان می‌شود.

طراح به عنوان یک تصمیم‌گیرنده اصلی یا گاهی تنها تصمیم‌گیرنده، بر میزان صدمه‌ای که در هر مرحله از فرآیند ذکر شده ایجاد می‌شود، تأثیر مستقیم خواهد داشت.

چه موادی باید به کار گرفته و از کجا تأمین شوند؟ روش تولید چه باشد؟ آیا به فرآیندهای خاصی که اثراتی ویژه ضربه دهنده دارند نیاز است؟ محصول چگونه استفاده شده و چگونه از بین می‌رود؟ آیا به راحتی قابل تعمیر است یا باید به دور انداخته شود؟ اگر دور انداختن است آیا قطعه‌ای از آن مجدداً قابل استفاده است؟ طراحان به عنوان خالقان اثر در جایگاهی قرار دارند که باید پاسخ بسیاری از این پرسشها را تعیین کنند.

در نهایت یک طراح آگاه محیط زیست باید نکات زیر را در طراحی هر محصولی که فرآیند تولید ماشینی دارد رعایت کند:

- بهره‌وری بهینه از انرژی (تصویر ۳)
- قابلیت بازیافت
- اختصاص موادی با کارایی لازم در تولید
- استفاده از مواد عایق کاری در صورت نیاز برای جلوگیری از اتلاف انرژی
- انتخاب شیوه‌های بهینه تولید
- سادگی و سهولت خروج قطعات داخلی به منظور دیمونتاژ (تصویر ۴)
- کاهش تنوع مواد بکار رفته
- استفاده از مواد بومی، طبیعی (به ویژه در طراحی مبلمان شهری)
- خودداری از ترکیب مولدی که اساساً با هم ناسازگارند
- خودداری از به کارگیری مواد مرکب تا حد امکان



تصویر ۶: مبلمان شهری، نشان‌دهنده استفاده از مصالح بومی

تصویر ۷: معرفی سفتوبی واحدی مشترک برای نصب دیگر انواع شهری

دانش اندوخته بشری در باره طبیعت به اندازه‌ای افزایش یافت که با کاربرد دانش علمی، محیط زیست را برای آسانتر شدن زندگی به محیطی مصنوعی تغییر داد. اما مدت‌ها طول کشید تا آشکار شد باید بهایی برای این تغییر پرداخت

طراحی سبز تلاش دارد هماهنگ کننده ساختار از پیش موجود صنعت، معماری، محصول و هر آنچه نیاز به آن احساس می‌شود، باشد

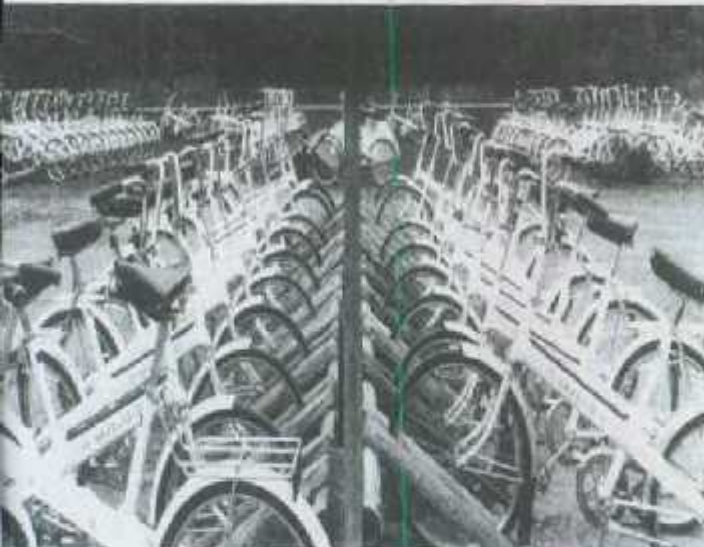


تصویر ۸: بوزل - کورینتیا

تصویر ۹: گوناگونی در طراحی استفاده از شبکه های دانه در فضای شهری و خنثی کردن آن توسط درمیان شهر



تصویر ۱۰: خانه استفاده از درجین خاکی را بکن هم می رسد هم به درجین خاکی تبدیل می شود و جایگاه آنها با هم یکی می شود و هر دو سازه را می بیند



برخی شاخصهای تفکر سبز در طراحی مبلمان و اجزای شهری ملموسترند، از جمله استفاده از مواد و مصالح بومی و طبیعی هر منطقه یا قابلیت برگشت پذیری به محیط، کاهش تنوع در مواد به کار رفته تعمیر و تعویض ساده و استفاده از ضایعات

تصویر ۱۱: پارک کورینتیا - گوناگونی در طراحی استفاده از سازه های چوبی، مستعمل، بزرگ و کوچک در تکمیل فضای پارک



- انتخاب و طراحی بیکرهای کلاسیک به لحاظ ماندگاری.
- امکان به هنگام کردن طرح از طریق جابجایی یک یا چند قطعه کلیدی.
- جلوگیری از هرگونه آلودگی زیست محیطی.
- استفاده از فرم طبیعی و دست نخورده مواد و مصالح بویژه در تکمیل سیمای شهر (تصویر ۵).
- تأکید بر قابلیت دوام و قوام با طراحی بر اساس نیازهای واقعی.
- حداقل گرایی (مینیمالستی).
- خودداری از جزئیات غیر کاربردی و صرفاً تزئینی.
- استفاده از طرحهای چند منظوره (تصویر ۶).
- استفاده از سیستمهای بخش پذیری (مدولار) و تعریف یک عنصر واحد تکرار شونده (تصویر ۷).
- تعریف یک عنصر اصلی و پشتیبان برای طراحی و نصب دیگر اجزاء مورد نیاز بویژه در مبلمان شهری (مبلمان یکپارچه) (تصویر ۸).

#### ۴) طراحی سبز و سیمای خیابان

خیابان مجموعه ای است از اجزاء مختلف که در کنار یکدیگر چیده شده اند. این اجزا خود از عناصر تشکیل دهنده ای درست شده اند که مواد و مصالح متنوعی دارند از شکل و طرح گوناگونی برخوردارند و کاربردهای متفاوتی از آن می دهند. برخی نیز صرفاً تزئینی اند و عملکردی ندارند. عناصر طبیعی در کنار عناصر مصنوعی - محصول تولید انبوه در کنار محصول دست ساز و تک پشای معماری ساخت در کنار دهها قطعه ماشینی همه با هم آمیخته شده اند. این بیشتر آن چیزی است که منظر خیابان نامیده می شود.



- توجه به تمیز و تشخیص مواد تشکیل دهنده پس از طی دوره عمر محصول برای دیمونتاژ.
- اطمینان از قابلیت برداشت قطعاتی که فرآیند بازیافت را آوده می کنند مانند میکرو پور و سسور ها.
  - اطمینان از قابلیت تعویض قطعات یک مجموعه با هم در طراحی برای تولید مجدد.
  - قابلیت تعمیر یا تعویض ساده قطعات.
  - امکان تعویض حلقه های تکنولوژیکی بدون تأثیر بر بیکره کلی محصول.

تصویر ۱۲: یک نمونه از مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۱- کمپوزیت پلی پروپیلن در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۲- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۳- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۴- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۵- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۶- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۷- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۸- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

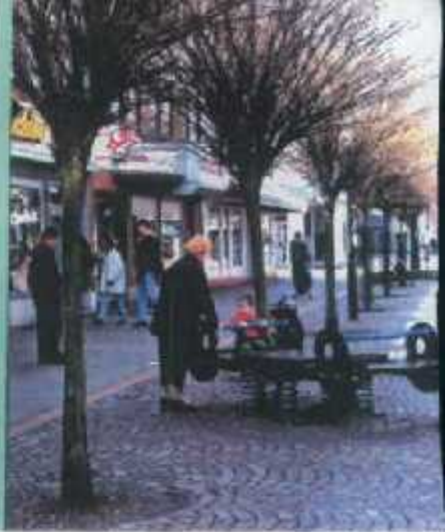
۹- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۱۰- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۱۱- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.

۱۲- مبلمان شهری در آمریکا، این مبلمان از مواد بازیافتی ساخته شده است و قابلیت تعویض قطعات را دارد.





تصویر ۷ ▶ آلمان - هانوفر - گوناگونی در طراحی استفاده از قزو  
مطالعات مستعمل نور و هوا برای سلامت یک نوع وسیله بازی عمومی

بعد از مدتی، یک تیم طراحی زبده موجبات استفاده خلاقانه از آنها را برای سقف تورگیرهای خانها و ادارات و سکوها و مخصوص گیاهان تزئینی، میزهای نمایشگاهی نگارخانه‌ها و فروشگاه‌ها فراهم آورد. آنچه مانده بود نیز به مصرف عیلمان شهری مستقل و سقف کیوسکهای کوریتسیا رسید» (۱۱) (تصویر ۸).

همچنین استفاده از تیرهای چوبی مستعمل برق در تکمیل منظر پارکها و فضاهای عمومی کورینیا نمونه دیگری از گوناگونی در طراحی است. در یکی از شهرهای ژاپن نیز استفاده هوشمندانه از شبکه‌های زائد نفت و روغن، چهرهای شاداب و ماهرانه در سازگاری کامل با محیط زیست به فضاهای شهری بخشیده است. تصاویر ۱۰ تا ۱۳ گوناگونی در طراحی را به نمایش می‌گذارند.

از دیگر زائدهات بی‌شمار که هر سال میلیونها جفت از آنها به دور ریخته می‌شوند چرخ لاستیکی خودروهاست. «تنها در ایالات متحده نزدیک به سه میلیارد حلقه لاستیک فرسوده و اسقاطی از انواع و اقسام وجود دارد» (۱۴) از این لاستیکها بدون هیچ تغییری در آنها و تنها با استفاده از تدابیر ساده‌ای مانند رنگ آمیزی - می‌توان به عنوان گلدانهای خیابانی و پارکی، وسایل بازی کودکان، تردهای محافظ جاده‌ها، دیوارهای کوتاه پراز گیاه، میدانهای کوچک، ستون تبلیغات و از این قبیل استفاده کرد. «یک شرکت آمریکایی نوعی آسفالت جدید به نام «رابر - مودیفایند» (۱۳) تولید می‌کند که در هر مایل راه برون شهری ۶۶ هزار حلقه تایر خرد شده مصرف می‌شود» شرکت دیگری لاستیکهای کهنه و فرسوده را برای استفاده مجدد بازسازی می‌کند. «چرخهای لاستیکی در ساختن صخره‌های مصنوعی تحریک کننده صخره صر جانی در مجموعه‌های مرجانی قرار می‌گیرند. همچنین پوششی از صدفها و ارگانسیمهای دیگر به عنوان محل تخم‌ریزی و پرورش ماهیان بزرگتر به خدمت گرفته می‌شوند» (۱۴). صخره‌های مرجانی از جلوه‌های جهانگردی و توریستی بسیاری از شهرهای ساحلی اند و منظر شهر را غنی بصری می‌بخشند.

طراحی زیالهدان شهری بر اساس قابلیت تفکیک زیاله‌ها از هم، کاری است که در آلمان انجام شده است. این طرح بر پایه ایده دانشجویی شکل گرفت که چارلز طراحیان جوان ایالت باواریا را نیز اخذ کرد. استوانه‌هایی فلزی با درپوش رنگی برای تفکیک زیاله‌ها (شیشه، کاغذ، و مشروبات) بخشی از محصول است که سر از زمین برآورده. اما بخش اعظم محصول زیر زمین قرار دارد که فضای ذخیره‌سازی بسیاری برای زیاله‌ها فراهم می‌کند و مخزن آن که به راحتی و با استفاده از دستگاه تخلیه می‌شود هنگام استقرار به عنوان یک عنصر شهری زیبا و کارآمد عمل می‌کند (تصویر ۱۴).

آنچه بیان شد تنها نمونه‌های کوچکی از انواع طرحهای سازگار با محیط برای شهر و خیابان بودند. دیدنی است هر شهری بنا بر ویژگیهای اقلیمی، فرهنگی، سببی، اجتماعی و غیره می‌تواند ماده‌های مستعد و توانی بالقوه برای این گونه اندیشه‌ها باشد. این دیگر برعهده طراحان و صاحبان فکر و اندیشه است که چگونه در این جهت حرکت کنند. خواه ناخواه دنیای آینده به این تفکرات احترام می‌گذارد و به این سمت می‌رود.



تصویر ۱۴ ▶ زیاله‌هایی با رنگهای زمین برای بازیافت



با عنایت به این نکته که منظر خیابان و شهر را عناصر کوچکی می‌سازند که خود هر یک محصول مجزایی تلقی می‌شوند، هر آنچه دوباره طراحی محصولات سبز بیان شد در مقوله منظر خیابان هم حلق می‌کند، ولی برخی شاخصهای تفکر سبز در طراحی عیلمان و اجزای شهری ملموس‌ترند. از جمله استفاده از مواد و مصالح بومی و طبیعی هر منطقه با قابلیت برگشت پذیری به محیط، کاهش تنوع در مواد به کار رفته و قطعات سازنده، تعمیر و تعویض ساده و استفاده از ضایعات، مورد آخر را مفادیر هنگمنی از قبیل عقوا، شیشه، لاستیک، قوطی، جعبه، ماشین آلات اوراقی و پلاستیک تشکیل می‌دهند که نمایانگر از دست رفتن منابع طبیعی و میزان انرژی زیادی‌اند که صرف تهیه آنها شده است.

«از شیشه‌های شکسته می‌توان به عنوان مواد اولیه در تهیه مواد پوشاننده سطح جاده‌ها یا موزائیک و فرش کردن زمین سود برد و آنها را دوباره در چرخه استفاده وارد کرد» (۱۰) از این کار به «گوناگونی در طراحی» نیز یاد می‌شود. نمونه موفق آن در حیطه عیلمان شهری تجربه موفق شهر «کوریتسیا» در برزیل است. گوناگونی در طراحی نیامند تحیل است؛ توسعه کار کردی جدید برای یک قطعه به طور کامل مازاد.

«در جریان جنگ گرم، در بدنه بالایی هواپیماهای جنگنده، پوسته‌های نیمکره‌ای شکلی از پلاستیک شفاف به کار می‌رفت تا مبدان دید سلسلجی عقب را گسترش دهد. پس از جنگ هزاران قطعه از این پوسته‌های دارای ۸۳ سانتیمتر قطر در قطعه‌های ابزار تولید کننده آن در ۱۹۵۷ باقی مانده بودند.

(Mal Byars, The Design Encyclopedia, P. 109) (Dymalion)  
 ۱- سوزیوار، جوزف، نویسنده (Richard Joseph Szeviari)  
 (Neutra) (۱۹۷۷-۱۹۷۸) مصمم و طراح انریشت  
 سوزیوار بین فعالیت‌های طراحی و کارهای آموزشی در  
 ۱۹۷۵ در Technische Hochschule ویر  
 (Ibid, P. 432)  
 ۲- سوزیوار، پاپانک (Walter Pazarok)، مترجم  
 ۱۹۷۵ (نویسنده، مترجم و طراح محصول انریشت،  
 فعالیت‌های طراحی در ۱۹۷۲ تا ۱۹۷۳ در  
 کوریتسیا، کوریتسیا، ام‌ان‌ان، ماساچوست و  
 مؤسسه هنرهای زیبای کوریتسیا، نویسنده کتاب  
 آلمان طراحی برای جهان و نقش و آخرین اثرش  
 کتاب هشدار و عقده‌ها از انریشت، (Ibid P. 425)  
 3- Guy Jullier, Encyclopedia of 20th  
 Century design and designer,  
 Thams and Hudson, London,  
 1993, P. 95.  
 ۴- ژان-پول پاپانک، سبک تفکر طراحی صنعتی،  
 ایچ‌بی‌اس ویر، فرانسه، انتشارات ۱۹۷۷، جیب  
 ۳۹، ۴۰  
 5- Designer for the Real World  
 ۶- گیبسون، جی، پاپانک و اپرین، عیلمان کتاب، جیب  
 ۳۹  
 7- Victor Papanek, The Green  
 Imperative, Thams and Hudson,  
 London, 1995, P. 240  
 8- Ibid, P. 42  
 9- Rubber - Modified  
 ۱۰- گیبسون، جی، پاپانک، موزائیک برای جهان کتاب،  
 جیب  
 ۱۱-

## درآمدی بر شیوه‌های ارزیابی شهرداریها

مهرناز بیگدلی

کارشناس ارشد شهرسازی

با توجه به ماده ۶۲ قانون شهرداریها مبنی بر وظیفه مندی سازمان شهرداریها در مقوله ارزیابی شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها؛ چندی است که بحث ارزیابی نهادهای فوق‌الذکر در دستور کار معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور قرار گرفته است؛ در این راستا کمیته‌ای تخصصی با عنوان «کمیته تدوین نظام ارزیابی شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها» در مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری (دبیرخانه کمیته) تشکیل شده است.

در نوشتار حاضر سعی بر آن است روشهای برخورد با موضوع ارزیابی شهرداریها مورد بررسی قرار گیرند.

### مقدمه

ریشه اصلی مشکلات مدیریت شهری در کشور، تمرکزگرایی تصمیم‌گیری است. به تبع آن شهرداریهای کشور علی‌رغم آنکه ارگان تصمیم‌گیر در امور شهری اند اما با توجه به مشکل فوق نتوانسته‌اند آن‌طور که باید مسائل شهری شهرهای کشور را ساماندهی کنند. محظوظ به سرکز بودن مدیریت شهرهای کشور، شهرتاریها را با مشکلات عدیده‌ای مواجه ساخته است که اهم آنها با توجه به اسناد برنامه سوم توسعه کشور در بردارنده موارد ذیل است:

- ۱- کمبود نیروی انسانی کارآمد در مقایسه با نیازهای شهر
- ۲- تمرکزگرایی و گرایش به سوی پایتخت
- ۳- کمبود فن‌آوری مناسب
- ۴- عدم پیش‌بینی سازوکارهای عملی و مناسب مشارکت مردمی

- ۵- ابهام در قوانین و مقررات شهری
  - ۶- نداشتن روشهای هدایت و نظارت درست بر فعالیتهای خدماتی و ایجاد تأسیسات شهری
  - ۷- توزیع نامتناسب امکانات، تأسیسات و تجهیزات شهری در مناطق و محدوده‌های شهری
  - ۸- عدم هماهنگی و همکاری لازم بین فعالیتهای تحقیقاتی، برنامه‌ریزی، اجرایی و مدیریت شهری
  - ۹- نارسایی در نظام کنترل توسعه شهری و منطقه‌ای
  - ۱۰- نبود نظام منسجم اطلاع‌رسانی و آساری در مورد فعالیتهای عمران شهری
- فعالیتهای شهرداری بی‌شک دامنه‌گسترده‌ای از فعالیتهای

شهری را در بر می‌گیرد که مجموعه مسائل بر شمرده فوق تنها بخشی از چالشهای شهرداریها است. با توجه به وضعیت کنونی شهرداریها و مسائل و تنگناهایی مبتلایه این نهاد انجام بچینه وظایف سازمانی آن با موانع و تنگناهایی روبروست. بنابراین در ارزیابی شهرداریها شاید توجه صرف به چارچوب وظایف سازمانی محسوسه نتواند موفقیت یا عدم موفقیت شهرداریها را کاملاً روشن سازد (اگرچه در همین چارچوب باالسنه چالش‌ها هم بوده‌اند. در مقابل، برخی شهرداریها با ابتکارهایی خاص در هدایت شهر موفقتر عمل کرده‌اند. این ابتکارات عمدتاً در راستای مباحث توسعه چون تمرکززدایی، خصوصی‌سازی، بهره‌گیری از مشارکتهای مردمی، NGO ها و... است). بنابراین به نظر می‌آید در ارزیابی عملکرد شهرداریها علاوه بر شیوه رایج که بیشتر مبتنی بر چگونگی انجام وظایف کنونی آنهاست، لازم است معیارهایی جامع و فراگیرتر از وظایف رسمی آنها مدنظر قرار گیرند. شیوه‌ها و معیارهایی که توان سنجش کارایی و اثربخشی غائی عملکرد شهرداری در بهبود حیات شهری را داشته باشند.

### روشهای ارزیابی شهرداریها

با توجه به مدارک موجود و سابقه ارزیابی شهرداریها در وزارت کشور، در این بخش سعی شده است روشهای ارزیابی شهرداریها - چه آن روشهایی که تاکنون اعمال شده و چه روشهایی که از نظر جهانی در این مورد مدنظر بوده‌اند - بررسی و معرفی شوند. گفتنی است که پایه محوری ارزیابی نهاد شهرداری بر درجه و رتبه آن قرار دارد. به این معنا که هر شهرداری را می‌بایستی بر پایه درجه و سطح آن مورد ارزیابی قرار داد. بدیهی است که در چنین حالتی معیارهایی

نوع فعالیت	امتیاز			میزان نمره و فعالیتها
	توسعه	حفاظت	تعمیر	
توسعه شهری				۴- تامین سرمایه برای توسعه شهر ۵- تامین سرمایه برای توسعه شهر ۶- تامین سرمایه برای توسعه شهر
حفاظت از محیط زیست				۷- تامین سرمایه برای حفاظت از محیط زیست ۸- تامین سرمایه برای حفاظت از محیط زیست ۹- تامین سرمایه برای حفاظت از محیط زیست
تعمیرات شهری				۱۰- تامین سرمایه برای تعمیرات شهری ۱۱- تامین سرمایه برای تعمیرات شهری ۱۲- تامین سرمایه برای تعمیرات شهری

کشور می‌توان عملکرد شهرداریها را بر مبنای اقدام عملی و مؤثر برای تدقیق و اجرایی کردن این سیاستها ارزیابی کرد. اهم این سیاستها عبارتند از:

- مشارکتهای مردمی و سازمانهای غیردولتی
- ارتقاء بهره‌وری تأسیسات و تسهیلات شهری
- آموزش شهروندان
- تقویت نظام اطلاع رسانی
- توسعه منابع انسانی
- دستیابی به حمل و نقل مناسب با تأکید بر حفظ محیط زیست
- نظارت و هدایت فرایند توسعه شهرها
- تأکید بر حذف انحصارات
- حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
- قانون‌گرایی
- ارتباط سازمانی یا شوراهای اسلامی شهر
- ایمن‌سازی شهری

در همین چارچوب ما هفتاد و سه شهرداریها در سال ۷۸ یک نظرخواهی از استانداردها، شهرداریها و فرماندارها در مورد معیارهای انتخاب شهردار نمونه کرده‌است که نتایج آن می‌تواند در تدوین معیارهای ارزیابی شهرداری نیز به کار آید. گرچه نیمی از اظهار نظرهای مطرح شده به ملاکهای اخلاقی، فردی و شخصیتی شهردار می‌پردازد اما بخشی هم بر فعالیتهای تخصصی شهرداریها متمرکز است که با تکمیل آنها می‌توان به معیارهای مشخصتری برای ارزیابی شهرداریها دست یافت.

انطباق معیارهای پیشنهادی با سیاستهای اجرایی برنامه سوم توسعه به شرح جدول شماره ۲ است:

که برای ارزیابی شهرداری یک شهر بزرگ در نظر گرفته می‌شوند. طبعاً با معیارهای ارزیابی یک شهر کوچک متفاوت خواهند بود. بنابراین قبل از هرگونه ارزیابی باید شهرداریهای کشور را به چند دسته قابل تفکیک، طبقه‌بندی کرد و معیارهای ارزیابی بر اساس این طبقات مشخص و تدوین شوند.

در ادامه روشهای ارزیابی عملکرد شهرداریها به شرح زیر قابل تفکیک و بررسی است:

۱- امتیازدهی بر پایه بازدید محلی از چگونگی انجام وظایف (روش کنونی)

۲- اقدام عملی برای تحقق اهداف و سیاستهای اجرایی برنامه سوم توسعه

۳- میزان انطباق بیان شهرداری با برنامه سالانه آن

۴- انجام ابتکارات خاص و اجرای طرحهای خلاق

۵- انطباق با معیارهای یونسکو برای ارزیابی شهرداریها

**روش اول: امتیازدهی بر پایه باز دیدهای محلی**  
در ایران تاکنون برای ارزیابی شهرداریها از سوی وزارت کشور اقداماتی انجام گرفته است. اقدامات فوق که عمدتاً از سال ۱۳۷۰ با تدوین معیارهایی توسط دفتر برنامه‌ریزی عمرانی و اداره کل امور شهرداریهای وزارت کشور آغاز شده بر پایه وظایف شهرداریها طبقه‌بندی شده است و در آنها روش باز دیدهای محلی و عینی و امتیازدهی مورد استفاده قرار می‌گیرد. روش کلی معیارهای ارزیابی شهرداریها به شرح زیر است:

**روش دوم: اقدام عملی برای تحقق اهداف و سیاستهای اجرایی برنامه سوم توسعه کشور**

با توجه به راهکارها و سیاستهای اجرایی برنامه سوم توسعه

جدول شماره ۲- انطباق معیارهای پیشنهادی بر خصوص معیارهای ارزیابی شهرداریها و انطباق با سیاستهای سازمانی، برنامه سوم توسعه کشور

معیارهای پیشنهادی	معیارهای موجود	میزان انطباق
۱- تامین سرمایه برای توسعه شهر	۱- تامین سرمایه برای توسعه شهر	۱۰۰٪
۲- تامین سرمایه برای حفاظت از محیط زیست	۲- تامین سرمایه برای حفاظت از محیط زیست	۱۰۰٪
۳- تامین سرمایه برای تعمیرات شهری	۳- تامین سرمایه برای تعمیرات شهری	۱۰۰٪
۴- تامین سرمایه برای مشارکتهای مردمی و سازمانهای غیردولتی	۴- تامین سرمایه برای مشارکتهای مردمی و سازمانهای غیردولتی	۱۰۰٪
۵- ارتقاء بهره‌وری تأسیسات و تسهیلات شهری	۵- ارتقاء بهره‌وری تأسیسات و تسهیلات شهری	۱۰۰٪
۶- آموزش شهروندان	۶- آموزش شهروندان	۱۰۰٪
۷- تقویت نظام اطلاع رسانی	۷- تقویت نظام اطلاع رسانی	۱۰۰٪
۸- توسعه منابع انسانی	۸- توسعه منابع انسانی	۱۰۰٪
۹- دستیابی به حمل و نقل مناسب با تأکید بر حفظ محیط زیست	۹- دستیابی به حمل و نقل مناسب با تأکید بر حفظ محیط زیست	۱۰۰٪
۱۰- نظارت و هدایت فرایند توسعه شهرها	۱۰- نظارت و هدایت فرایند توسعه شهرها	۱۰۰٪
۱۱- تأکید بر حذف انحصارات	۱۱- تأکید بر حذف انحصارات	۱۰۰٪
۱۲- حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی	۱۲- حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی	۱۰۰٪
۱۳- قانون‌گرایی	۱۳- قانون‌گرایی	۱۰۰٪
۱۴- ارتباط سازمانی یا شوراهای اسلامی شهر	۱۴- ارتباط سازمانی یا شوراهای اسلامی شهر	۱۰۰٪
۱۵- ایمن‌سازی شهری	۱۵- ایمن‌سازی شهری	۱۰۰٪

موضوع/موضوعات	شرح/توضیحات	مسئول/مسئولین
توسعه فضای سبز	بررسی و اجرای طرح‌های توسعه فضای سبز در مناطق مختلف شهر، ایجاد پارک‌ها، بوستان‌ها و فضای سبز عمومی، استفاده از گیاهان بومی و مقاوم به خشکسالی.	شهرداری، سازمان فضای سبز
توسعه فضای فرهنگی	ایجاد و تجهیز مراکز فرهنگی، کتابخانه‌ها، مراکز تفریحی و ورزشی، برگزاری رویدادهای فرهنگی و هنری، استفاده از هنر در معماری و فضای شهری.	شهرداری، سازمان فرهنگ و ارتباطات
توسعه فضای اجتماعی	ایجاد فضاهای اجتماعی برای تعاملات مردمی، برگزاری رویدادهای اجتماعی و اجتماعی-فرهنگی، استفاده از فضای عمومی برای فعالیت‌های اجتماعی.	شهرداری، سازمان بهزیاری
توسعه فضای اقتصادی	ایجاد فضاهای اقتصادی برای اشتغال‌زایی و توسعه کسب‌وکارها، ایجاد مراکز خدماتی و تجاری، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های اقتصادی.	شهرداری، سازمان اقتصاد و صنایع
توسعه فضای زیست‌محیطی	ایجاد فضاهای زیست‌محیطی برای حفاظت از محیط زیست، استفاده از مصالح سازگار با محیط زیست، ایجاد فضاهای سبز و آبی.	شهرداری، سازمان محیط زیست
توسعه فضای حمل و نقل	ایجاد فضاهای حمل و نقل برای تسهیل تردد شهروندان، ایجاد مراکز خدماتی حمل و نقل، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های حمل و نقل.	شهرداری، سازمان حمل و نقل
توسعه فضای خدماتی	ایجاد فضاهای خدماتی برای پاسخگویی به نیازهای شهروندان، ایجاد مراکز خدماتی و مشاوره‌ای، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های خدماتی.	شهرداری، سازمان خدمات شهری
توسعه فضای امنیتی	ایجاد فضاهای امنیتی برای افزایش امنیت شهروندان، ایجاد مراکز امنیتی و نظارتی، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های امنیتی.	شهرداری، سازمان امنیت
توسعه فضای بهداشتی	ایجاد فضاهای بهداشتی برای ارتقای سلامت شهروندان، ایجاد مراکز بهداشتی و درمانی، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های بهداشتی.	شهرداری، سازمان بهداشت
توسعه فضای ورزشی	ایجاد فضاهای ورزشی برای تفریح و ورزش شهروندان، ایجاد مراکز ورزشی و تفریحی، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های ورزشی.	شهرداری، سازمان ورزش
توسعه فضای گردشگری	ایجاد فضاهای گردشگری برای جذب گردشگران، ایجاد مراکز گردشگری و تفریحی، استفاده از فضای شهری برای فعالیت‌های گردشگری.	شهرداری، سازمان گردشگری

- اجرای اقدامات بدیع به ویژه مبارزه با خشونت‌های اجتماعی و شهری
- بهره‌گیری از بخش‌های خصوصی یا عمومی به منظور اجرای طرح‌های توسعه شهری
- با اجرای اقدامات ویژه برای شهرها
- تلاش در جهت ارتقاء کیفیت محیط زندگی که مناسبات اجتماعی در آن تسهیل شود
- حفظ و احیاء میراث‌های فرهنگی
- ایجاد بناهای جدید با توجه به جنبه‌های زیبایی‌شناختی
- اجرای اقدامات شاخص محیطی
- ایجاد فضاهای باز شهری برای اجتماعات مردمی (فضای گفت‌وگو شهری)

- حفظ، گسترش و اداره فضاهای باز، باغها و پارکها با استفاده از مشارکت‌های مردمی
- تدوین قوانین و مقررات برای ایجاد شهر سالم
- تلاش برای ساماندهی به صنایع و مشاغل صنعتی، حمل و نقل عمومی یا خصوصی به منظور کاهش آلودگی‌های شهری

- در اجرای اقدامات ویژه در جهت ارتقاء فرهنگ شهری
- ایجاد فضاهای و بناهای فرهنگی همچون نمایشگاه‌ها، تئاترها، سالن‌های موسیقی، موزه‌ها، کتابخانه‌ها و آرشیوهای ویدیویی و به طور کلی ایجاد فضاهایی چند منظوره چون فرهنگسراها به عنوان کانونی برای مبادلات فرهنگی
- ایجاد راهکارها و برنامه‌های فعالیتهای متنوع برای کل شهر، مانند اجرای برنامه‌های رادیویی چندگانه یا برنامه‌های تلویزیونی که نظرات و دیدگاه‌های سایر فرهنگ‌ها را معرفی می‌کند

- اجرای اقدامات اساسی در زمینه آموزشهای مدنی
- تلاش در جهت ساخت مدارس جدید و ارتقاء نرخ رشد تیت نام در مدارس مناطق آسیب‌پذیر اجتماعی شهرها
- ایجاد شبکه‌های آموزش از راه دور (مکانی‌های، تلویزیونی و...) برای گروه‌های مختلف مردم
- اقدام مستمر در زمینه آموزش و اطلاع‌رسانی به مردم به ویژه معررفی سایر فرهنگها با تشکیل نمایشگاه‌های موقت، کتابخانه‌ها و کلاسهای جبرانی شبانه
- اقدام در زمینه اطلاع‌رسانی مستمر به مردم برای شناخت حقوق و قوانین و مسؤلیتهای شهروندی
- اقدام برای اطلاع‌رسانی در زمینه مواد مخدر، آیدز یا فحایع دیگر شهری

**نتیجه گیری**

بررسی‌های انجام گرفته نشانگر آن است که می‌توان از روش‌های مورد بررسی قرار گرفته معیاری خاص متناسب با وضعیت شهرهای کشور استخراج و تنفیق کرد تا به عنوان مبنای نظام نامه ارزیابی شهرداریها مورد توجه قرار گیرد. علاوه بر روشهای عنوان شده در نوشتار حاضر می‌توان از معیارهای ISO 9000، برای ارزیابی مدیریت کیفیت و اندازه‌گیری و تجزیه و تحلیل بهبود روشهای مدیریتی بهره گرفت. بررسی استانداردهای فوق‌الذکر توسط مشاوران ذیربط در هر شهرداری منجر به دریافت گواهینامه‌ای می‌شود که ملاک مؤثری در ارزیابی شهرداریها به شمار می‌آید.

**روش سوم: ارزیابی شهرداریها با توجه به میزان انعطاف و پیلان با برنامه سالانه آنها**

برای ارزیابی شهرداریها می‌توان در پایان یک دوره زمانی نسبتاً مشخص - به عنوان مثال یکساله - عملکرد شهرداریها را با توجه به متغیرهای اساسی بخش عمران شهری سنجید، مثلاً با «قائم» یا «اندازه‌گیری» متغیرهای مندرج در برنامه دوم مانند طرح‌های توسعه شهری، بهسازی بافت‌های «سالدار» شهری، شبکه فاینانسینگ، گاز و برق شهری، سهم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری، تأسیسات و شبکه معابر بهسازی شده شهری، فضای سبز شهری، جمع‌آوری مواد زائد شهری، سرمایه‌گذاری در آموزش شهروندان و... می‌توان به بررسی وضعیت هر یک از شهرداریها در هر یک از متغیرهای فوق پرداخت.

**روش چهارم: انجام ابتکارات خاص و اجرای طرح‌های خلاق**

ارزیابی شهرداریها می‌تواند بر پایه ابتکارات و عملیات خلاقانه در سطح شهر یا اجرای پروژه‌های موفق باشد که در راستای امور توسعه‌های بوده و قوام بخش هدایت و ایجاد نظم و انسجام در فضای شهری است. به عنوان مثال ایجاد ساز و کارهای بینه در جلب مشارکت‌های مردمی و NGOها، اقدامات مطلوب در مورد آموزش شهروندی و... در قالب پروژه‌های اجرایی با راهکارهای مشخص برای تعمیم به سایر شهرهای کشور.

**روش پنجم: بهره‌گیری از معیارهای یونسکو برای ارزیابی شهرداریها**

برخی از معیارها و شاخصهای ارزیابی شهرداریها که از سوی یونسکو تهیه شده است می‌تواند ملاک‌های مناسبی برای ارزیابی شهرداریها باشد. این ملاکها عمدتاً مسائل اصلی و شاخصهای پایهای توسعه را در بر دارند و به شرح ذیل طبقه‌بندی شده‌اند:

- الف: اقدامات شاخص در زمینه محرومیت زدایی و تقویت گفتگو در میان اقشار مختلف جامعه
- طراحی خاص شش کلی مشارکت‌های مردمی برای ایجاد نظام جدید شهروندی به ویژه خاص جوانان
- انجام اقدامات جانبی توجه برای رفع معضلات اجتماعی چون بیکاری و ایجاد محیطی مناسب برای سایر اقشار چون مهاجران، اقلیتها و پناهندگان

۱- قرایی، فرح. «مجموعه کتاب قوانین و مقررات شهرهای ایران». چاپ فرهنگ انتشارات فردوسی، تهران ۱۳۶۸

۲- شاهنامه شهرها، نشر خوارزمی، تهران ۱۳۶۸

۳- معیارها و استانداردهای کشور در حوزه اقتصاد، شهرها، فرهنگ، محیط زیست، چاپ نشده، ۱۳۶۸

۴- معیارها و استانداردهای شهرها، معیارهای ارزیابی شهرها، چاپ نشده، ۱۳۶۸

۵- سازمان برنامه و بودجه، سند برنامه توسعه کشور ۱۳۶۸-۱۳۷۰، چاپ اول، تهران ۱۳۶۸

۶- کمیسیون ملی یونسکو در ایران، معیارهای ارائه‌گرفته از شهرهای ایرانی، چاپ نشده، معیار یونسکو برای شهرها، گزارش مشاوران، ۱۳۶۸

# یک ده آباد

## به از

## صد شهر خراب

مروری بر تبدیل روستاها  
به شهر در کشور

فهیمة عربیانی



تهران - نمایان از شهر جدید نسیم شهر



یزد - نمایان از شهر جدید احمد آباد

یکی از اقداماتی که وزارت کشور به منظور بهینه‌سازی نظام سلسله مراتبی و از بین بردن فاصله اجتماعی، اقتصادی بین شهر و روستا انجام داده، تبدیل روستاهای بزرگ به شهر و تأسیس شهرداری در آنهاست. بدین ترتیب از سال ۱۳۶۲ براساس این‌نامه اجرایی قانون تقسیمات کشوری، وزارت کشور در نقاطی که شهر شناخته می‌شوند دستور تأسیس شهرداری می‌دهد.

آمار موجود نشانگر آن است که طی سالیان گذشته تعداد شهرداری‌های کل کشور به ۸۵۲ رسیده است. اگر چه مسؤولان وزارت کشور (تقسیمات کشوری، اداره کل امور شهرداریها) از آمار تعداد روستاهایی که در این سالها به شهر تبدیل شده‌اند اظهار بی‌اطلاعی می‌کنند، اما باید دید که آیا صرفاً تأسیس شهرداری در روستایی که ناگهان نام شهر به خود می‌گیرد توانسته در توزیع امکانات کشور و تصحیح نظام سلسله مراتبی مؤثر واقع شود و شهرداری‌های این مناطق تا چه اندازه توانسته‌اند در ارائه خدمات و ایفای وظایف خود موفق باشند. به عبارت دیگر آیا شهرهای تازه تأسیس پس از گذشت چند سال توانسته‌اند از بافت روستایی خود خارج و از مراکز خدمات‌دهی و تأسیسات شهری لازم برخوردار شوند یا تنها چند خیابان و بلوار و ساختمانی به نام شهرداری، در کالبد این مناطق روح شهری را دمیده است.

نکته دیگر اینکه آیا شهرهای موردنظر از زیرساختهای اقتصادی، کالبدی، فرهنگی، اجتماعی و ابزارهای لازم برای رسیدن به توسعه و کارکرد بهینه شهرها برخوردار بوده‌اند.

گرفته، مراتب از سوی دفتر تقسیمات کشوری به هیأت دولت ارسال و در صورت تصویب، دستور تأسیس شهرداری در نقطه سکونتگاهی موردنظر به استانداری ابلاغ می‌شود.

در این حالت، شرایط تبدیل روستا به شهر و دستورالعمل تأسیس شهرداری در آن براساس مجموعه قوانین و ضوابط تقسیمات کشوری مورد بررسی قرار می‌گیرد. معیارهایی که قانون برای تبدیل روستا به شهر لازم دانسته، در ماده ۲ قانون تقسیمات کشوری مصوبه ۱۳۶۲ مشخص شده‌اند براساس این قانون

مضاعفی بر دوش دولت نهاده‌اند، به عبارت دیگر عدم مکان‌یابی صحیح و انتخاب غلط روستاها برای این منظور باعث شده نقاط برگزیده از حلقه‌های لازم برای این تغییر سطح برخوردار نباشند. چگونه چنین می‌شود

انتخاب یک روستا و تبدیل آن به شهر به دو شکل صورت می‌گیرد. در حالت اول بنا به تقاضای مردم منطقه، پیشنهاد تأسیس شهرداری از طریق استانداری به وزارت کشور ارائه می‌شود و پس از آنکه توسط کارشناسان، شرایط تبدیل به شهر برای روستای مذکور مورد بررسی قرار

ببررسی وضعیت کنونی روستاهایی که به عنوان شهر انتخاب شده‌اند مشاهده می‌شود که بخش بزرگی از این شهرها نه تنها با توجه به ملزوماتی و در نظر گرفتن مباحث فنی و کارشناسی انتخاب نشده‌اند بلکه در بعضی موارد به صورت صوری عناصر موردنیاز برای شهر شدن تهیه شده و کارشناسی لازم برای تعیین و تشخیص معیارهای قانونی انجام نگرفته است. به همین دلیل پس از چندی این شهرها که پتانسیلهای لازم را دارا نبوده‌اند نه تنها نتوانسته‌اند حوزه نفوذ خود را تقویت و حفظ کنند بلکه بار مالی

«شهر محلی یا حدود قانونی است که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده و از نظر بافت، ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل دارای سیمایی یا ویژگیهای خود باشد به طوری که اکثر ساکنان دائمی آن در مشاغل کسب، تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیتهای اداری اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری از خود کفایی نسبی برخوردار باشند. همچنین شهرو باید کانون حیادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ده هزار نفر جمعیت باشد.»

بدون توجه به میزان جمعیتی که یک روستا دارد باعث شده در برخی نقاط شهرهایی با جمعیت زیر هزار نفر تشکیل شوند که مرکز بخش خرائق در یزد از جمله این موارد است. با توجه به آنچه گفته شد تبدیل روستا به شهر می‌بایست بر اساس ضوابط و معیارهایی که در انتخاب صحیح شهرهای آینده و موفقیت سیاست وزارت کشور در توسعه نظام سکونتگاهی، نقش مؤثری ایفا می‌کند صورت گیرد، اما باید دید فرآیند تبدیل روستاها به شهر تا چه اندازه بر اساس معیارها و اصولی است که

**محمدعلی آزادی: تعدادی از شهرهایی که طی دو دهه اخیر شکل گرفته‌اند، از قابلیت‌های لازم برخوردار نبوده و بنابه دلایل سیاسی، انگیزه‌های قومی، پیگیری‌های مردم منطقه یا افرادی که در سیستم‌های دولتی نفوذ داشته‌اند شکل گرفته‌اند. به عنوان مثال در مجاورت مرکز استان یزد در فاصله ۲۰ کیلومتری، چهار شهر حمیدیا، شاهدیه، زارج و اشکندر ایجاد شده است که هیچ تناسبی از نظر جمعیت و وسعت با یکدیگر ندارند**



برای شناخت یک نقطه جمعیتی به عنوان شهر، کارشناسان دفاتر امور شهری و روستایی، بازدیدهایی از محل انجام می‌دهند تا مشخص شود نقطه جغرافیایی مورد نظر شرایط لازم برای تبدیل به شهر را دارد یا نه؟ در صورتی که واجد شرایط تشخیص داده شود می‌بایست از امکان وصول عوارض و سایر درآمدها برای تحقق خودکفایی شهرداریها اطمینان حاصل شود. به عبارت دیگر روستای مذکور می‌بایست توان خودیاری داشته باشد و بتواند از عهده پرداخت سرانه ۳۰ هزار ریال، و تهیه یک دستگاه خودرو و زمین برای تأسیسات شهری و ساختمان شهرداری بر آید.

پاسخگوی نیازهای آتی شهر و شهرداری است. یک روستا باید از استقلال و توان اقتصادی لازم برای ارائه خدمات شهری نشینی برخوردار باشد و با توجه به خودگردانی شهرداریها بتواند هزینه‌های تأسیس و ارائه خدمات آن را پرداخت کند. همچنین مردم روستا از نظر فرهنگی به آن درجه از رشد رسیده باشند که هزینه‌های زندگی جمعی خود را بپردازند و در اداره شهر مشارکت کنند. علاوه بر این روستایی که می‌خواهد در عرصه شهری گام بگذارد باید از نظر کالبدی و شکل ظاهری دارای پتانسیل و تراکم لازم باشد تا بتواند در سلسله مراتب شهرها جایگاهی یافته و در توسعه و خدمات‌رسانی به منطقه همجواریش نقش داشته باشد. اما وضعیت روستاهایی که به شهر تبدیل شده‌اند چگونه بوده است؟ محمدعلی آزادی، مدیرکل دفتر شهر و روستای استانداری یزد در این مورد می‌گوید: تعدادی از شهرهایی که طی دو دهه اخیر شکل

خدمات این شهرها اعم از اتوبوسرانی، آتش‌نشانی و... بردوش شهرداری یزد است و با این حال هنوز مردم این شهرها توقع دارند از کلیه امکاناتی که در یزد قرار دارند برخوردار شوند و این مسأله زمینه تقابل و تعارض بین این بخشها را ایجاد کرده است. مورد دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد شهر پنج هزار نفری احمدآباد است که در کنار شهر ۵۰ هزار نفری اردکان واقع شده و علاوه بر اینکه هنوز از شهر مادر تقذیه می‌شود تاکنون حوزه استحفاظی و حریم قانونی این شهر مشخص نشده است زیرا در تعیین حریم آن که هم مرز با اردکان است اختلاف نظر وجود دارد.

وی در باره دیگر عوامل مؤثر در شکل‌گیری شهرهای جدید می‌افزاید: اعطای وام و کمک‌های بلاعوض وزارت کشور به شهرداریهای کوچک، این ذهنیت را ایجاد کرده که با تبدیل یک روستا به شهر و تأسیس شهرداری در آن

می‌توان از تجهیزات و اعتبارات استانی کمک گرفت و در منطقه سرمایه‌گذاری کرد. به عبارت دیگر عده‌ای تصور می‌کنند با اعتباراتی که هر ساله وزارت کشور و استانداری به شهرهای کوچک تخصیص می‌دهند می‌توان شهر را اداره کرد و این اعتبارات به نوعی وسوسه برای اعمال فشارهای بعدی می‌شود و دیگر نمی‌توان تبعاتی را که طی سالهای بعد در منطقه ایجاد می‌شوند برای آنها توجیه کرد. از طرف دیگر عده‌ای که از شهر شدن یک منطقه متقاضی کسب می‌کنند از جمله زمینداران و برخی افراد دیگر - که در حوزه‌های سیاسی فعالیت دارند - نقش مهمی در اعمال فشارها دارند و زمانی که فشار سیاسی حاکم باشد، گزارشها متناسب با خواسته‌ها تنظیم شده و اسامی کاذب، نقشه‌های غیر واقعی، اعلام فعالیت مراکز اقتصادی ورشکسته و موارد دیگر ارائه می‌شوند و حتی نظرات کارشناسی در بایکوت قرار می‌گیرند.

آزادی ادامه می‌دهند: استانداری هم در این زمینه کوتاهی کرده و نظارت کافی بر ارائه گزارشها نداشته است. از طرف دیگر وقتی فشارهای سیاسی حاکم بوده یا مردم اصرار داشته باشند، استانداری هم منتفع خود را در آن می‌بیند که سروصدای مردم را به این طریق بخواباند و قضیه را حل کند.

اشا جوانشیر کدخدایور، مدیرکل دفتر شهرتاریهای وزارت کشور، در این زمینه نظر دیگری دارد و سیاست تبدیل روستاها به شهر را مثبت ارزیابی می‌کند و می‌گوید: وزارت کشور از این سیاست استقبال می‌کند و برای تأسیس شهرداری در روستاها اعتباراتی در نظر می‌گیرد زیرا آثار و تبعات این سیاست در درازمدت برای کشور و منطقه بسیار مفید خواهد بود و از این طریق می‌توان از ساخت و ساز بی‌رویه و گسترش جمعیت جلوگیری کرد. به عبارت دیگر مشکلات موجود در شهرهای بزرگ برای اجرای طرحهای جامع و هادی که نیاز به اتلاف هزینه‌های بسیار هم دارد در این شهرهای تازه تأسیس وجود ندارند و کنترل اصول مصماری و شهرسازی در آنها به مراتب راحت‌تر است.

آزادی به تبعات تبدیل روستاها به شهر در برخی نقاط اینگونه اشاره می‌کند: تأسیس شهرداری در برخی نقاط نه تنها باعث عمران و آبادی این شهرها نشده

بلکه آنها را از نظر شهرسازی به نابودی کشانده است به طوری که با خیابان‌نندیه‌های نامتناسب و بدون برنامه، عدم مشارکت مردم در مدیریت شهری و ساخت و سازهایی که با محیط منطقه سازگاری ندارند، هویت اصلی روستاهای سابق خدشه‌دار شده و تبعات سیاسی، تشنه‌های محلی و رفاهت‌های ناسالمی در این مناطق ایجاد می‌شوند که همه ناشی از تصمیم‌گیریهای نادرست‌اند.

### **عده‌ای تصور می‌کنند با اعتباراتی که هر ساله وزارت کشور و استانداری به شهرهای کوچک تخصیص می‌دهند می‌توان شهر را اداره کرد و این اعتبارات به نوعی وسوسه برای اعمال فشارهای بعدی می‌شود و دیگر نمی‌توان تبعاتی را که طی سالهای بعد در منطقه ایجاد می‌شوند برای آنها توجیه کرد**

همانگونه که گفته شد تبدیل مراکز بخش به شهر صورت دیگری از ماجراست که به منظور ایجاد سلسله مراتب شهری در نقاط مختلف کشور صورت می‌گیرد. به عبارت دیگر شهرهایی که در مرکز بخشها متولد می‌شوند می‌بایست به عنوان مرکز ثقل توسعه منطقه خود باشند و به مراکز زمینی پیرامون خود خدمات لازم را ارائه کنند. بنابراین برخورداری از توان اقتصادی برای خودکفایی شهر و شهرداری نیاز اصلی این شهرها برای ایضای نقش مرکزیّت و توسعه منطقه است.

آزادی در این باره می‌گوید: تشکیل شهر در مراکز بخش در صورتی می‌تواند

مؤثر باشد که تشکیل بخشها و شهرستانها هم بر اساس شاخصها و پارامترهای مناسبی صورت گیرد. در حالی که برخی از بخشها به نفع مسائل سیاسی و فشارهای مردم و افراد منتفع شکل گرفته و آمارهای خلاف واقع ارائه شده‌اند. به عنوان مثال مرکز بخش خرق در استان یزد، شهری است که جمعیت ثابت آن به ۳۰۰ نفر نمی‌رسد و هیچ مرکز تولید یا اشتغالی هم ندارد و اقتصاد مردم آن وابسته به معادنی است که در فاصله دوری از مرکز شهر واقع شده‌اند.

حالا باید دید این گونه شهرها چه تأثیری می‌توانند در منطقه داشته باشند. آیا از حلقه‌های لازم برای این که نامی از شهر بگیرند برخوردارند؟ و توان اقتصادی مردم این شهر به گونه‌ای است که تنها از عهده پرداخت حقوق شهردار خود برآیند؟ و باقی قضایا.

کدخدایور نظر دیگری در این مورد دارد و می‌گوید: این صائله ممکن است کاستی‌هایی داشته باشد اما بر اساس قانون مراکز بخش به عنوان مرکز سیاسی منطقه به شمار می‌روند و تبدیل شدن آنها به شهر الزامی است. از طرف دیگر پس از تأسیس شهر، زمینه ایجاد ادارات در منطقه فراهم می‌شود و این مناطق به تدریج از حالت سستی خارج شده و در مسیر شهر شدن قرار می‌گیرند.

### **و اما مشکلات**

ایجاد شهر در نقاط مختلف به منظور توزیع عادلانه امکانات و مراکز خدماتی در پهنه یک سرزمین و افزایش تعداد شهرها، شاید در آمار و ارقام نشان دهند توسعه کالبدی و افزایش شهرنشینی در یک کشور باشد اما آنچه در دنیای واقعیت و به دور از میزهای تصمیم‌گیری و کتابچه‌های آمار اتفاق می‌افتد جز این است.

بنا تولد یک شهر و تأسیس شهرداری در آن، اگر چه شهری بر تعداد شهرها افزوده می‌شود اما تولد نیک، فرجانی نخواهد بود اگر زمینه‌ای برای این تولد فراهم نباشد. به عبارت دیگر روستایی که بدون توجه به زیرساخت‌های لازم شهر شود و شهرداری‌ای که هیچگونه تضمینی برای کسب درآمد نداشته باشد، باری که برنخواهد داشت هیچ، خود معطلی می‌شود که مضرات آن هر چه می‌گذرد بیشتر جلوه می‌کند.

بای صحبت شهرداران این شهرهای نوپا که بنشینند همه از یک مساله سخن

می‌گویند و آن نهادستن منابع درآمدی و عدم بودجه کافی شهرداریهاست. بحران مالی این شهرداریها چنان است که عمران شهری و ارائه خدمات در مرحله دوم اهمیت قرار می‌گیرد زیرا منابع مالی آنها حتی تکافوی حقوق پرسنل شهرداری را نمی‌دهد. از طرف دیگر توان مالی اهالی این شهرها نیز چنان نیست که از عهده پرداخت هزینه‌های جاری شهر برآیند. اگر چه توان خودبرداری که با شاخصهایی چون پرداخت سرانه و نگهداری خودرو، تهیه ساختمان شهرداری و... مشخص می‌شود و از شروما لازم تاسیس شهرداری در یک منطقه و

اجتماعی و سیاسی بسیاری ایجاد می‌شوند.  
وی می‌افزاید: عمده درآمد شهرداری نسیم شهر متکی بر صدور پروانه است اما همین مسأله هزینه‌های بیشتری به شهرداری تحمیل می‌کند زیرا به دنبال صدور پروانه و ساخت و ساز در یک منطقه، شهرداری موظف می‌شود که در آن منطقه اقدام به خیابان‌بندی، جدول‌گذاری، خدمات رسانی و... کند. از طرف دیگر براساس قانون نمی‌توان برای اراضی قولنامه‌ای جوازی صادر کرد و این درحالی است که بیش از ۹۰ درصد اراضی این

کارگری که در حاشیه آن وجود داشته، از سال ۵۵ افزایش یافت و این روستا به صورت نامنجم و بدون برنامه توسعه پیدا کرد و برای کنترل این گسترش از سال ۷۰ به عنوان یکی از نواحی شهرداری گلستان شناخته و طرح هادی آن در سال ۷۲ تهیه شد. سپس در سال ۷۴ شهرداری نسیم شهر شروع به کار کرد. همچنین اهالی نسیم شهر عموماً کارگرانی‌اند که در کارخانه‌های اطراف تهران مشغول به کارند زیرا در نسیم شهر مرکز اشتغالی وجود ندارد. البته تأمین معاش مردم نسیم شهر قبل از تبدیل به شهر، مبتنی بر اقتصاد



**جوانشیر کدخدابور: وزارت کشور از این سیاست استقبال می‌کند و برای تأسیس شهرداری در روستاها اعتباراتی در نظر می‌گیرد زیرا آثار و تبعات این سیاست در درازمدت برای کشور و منطقه بسیار مفید خواهد بود و از این طریق می‌توان از ساخت و ساز بیرویه و گسترش جمعیت جلوگیری کرد**

اداره مالی شهر است، در اکثر این شهرها متحقق نشده و همچنان اداره آنها وابسته به کمک‌های مالی دولت است. به طوری که اعتبارات طرح‌های عمرانی استانداردها جایگزین تعهدات مردم شده است.

امیری، شهردار نسیم شهر که در حومه تهران قرار دارد معتقد است: قبل از این که یک شهر تشکیل شود، می‌بایست به فکر راهکارهای درآمدی برای شهرداری آن بود زیرا نداشتن بودجه و امکانات لازم، مشکلات متعددی برای ما ایجاد کرده و اوضاع به گونه‌ای است که شهرداری‌های تازه تاسیس، تنها نامی بی‌خود دارند اما توان انجام هیچ یک از وظایف خویش را ندارند. از طرف دیگر به محض این که روستایی تبدیل به شهر می‌شود، مردم آن منطقه خود را شهری می‌دانند و انتظار دارند از همه امکانات شهری برخوردار شوند و چون شهرداری به دلیل نداشتن منابع مالی نمی‌تواند به وضعیت شهر سروسامانی دهد، تشهای

شهر، قولنامه‌ای‌اند. در این بین شهرداری باید پاسخگوی تمام مشکلات هم باشد. ما روزانه بیش از ۲۰۰ مراجعه کننده داریم که به دلیل عدم زیرساخت‌های اقتصادی و عمرانی مناسب انتظار دارند تمام مشکلاتشان را شهرداری کوچک و ناتوان نسیم شهر حل کند. علاوه بر آنچه گفته شد شهرداری نسیم شهر با مشکل دیگری هم روبروست و آن این است که در سال ۷۴ مردم به دلیل کمبود امکانات در سطح شهر، برای آنکه ناراضی خود را اعلام کنند دست به تخریب‌هایی در شهر زدند و امکانات شهرداری را از بین بردند. لذا کلیه تجهیزات اعم از وسایط نقلیه حمل زباله، لودر و... شهرداری نسیم شهر استیجاری است و این مسأله هزینه‌های فراوانی بر شهرداری تحمیل کرده است.

شهردار نسیم شهر نحوه تبدیل این منطقه به شهر را چنین عنوان می‌کند: نسیم شهر بیش از این، روستایی به نام اکیرآباد بود که جمعیت آن با توجه به زمینهای وسیع کشاورزی و مشاغل

کشاورزی بود و پس از شهر شدن اکثر زمینهای کشاورزی آن به کاربریهای مسکونی تبدیل شدند و در حال حاضر اهالی نسیم شهر در مشاغل کارگری، در کارخانه‌های اطراف تهران مشغول به کارند.

وی می‌افزاید: در حال حاضر نسیم شهر با احتساب مهاجرتهای صورت گرفته به آن بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت دارد که باز هم در حال افزایش است. به طوری که اکثر کسانی که از شهرهای دیگر به تهران مهاجرت می‌کنند و به دلیل هزینه‌های گزاف نمی‌توانند در تهران ساکن شوند به این شهر و دیگر شهرهای اطراف تهران هجوم می‌آورند. در حالی که این شهر با این میزان جمعیت هیچ گونه امکانات ورزشی، تفریحی، فسر هنگی و حتی خیابانهای مناسبی ندارد و از طرف دیگر شهرداری امکان مقابله با رشد بی‌رویه جمعیت و توسعه ناموزون ساخت و ساز را ندارد. ضمن اینکه مشکلات شهرهای حومه تهران بیشتر از دیگر شهرهای تازه



تأسیس است. تصور کنید یک جمعیت ۷۰۰ هزار نفری که غالباً در خانه‌های ۴۰-۳۰ متری زندگی می‌کنند اگر هر خانوار آن در روز ۲ کیلو زباله تولید کند چه وضعیتی پیش می‌آید. آیا شهرداری‌ای که از هیچ‌گونه امکانات و منابع درآمدی برخوردار نیست می‌تواند به این شهر، خدماتی ارائه دهد.

احمدآباد نیز یکی دیگر از شهرهای تازه تأسیس است که در چنبره مشکلات پیش‌بینی نشده دست و پا می‌زند. این شهر در هشت کیلومتری اردکان واقع شده و شهرداری آن از سال ۷۶ شروع به کار کرده

توانسته در عمران و بهسازی شهر نقش چندانی داشته باشد. این در حالی است که مردم شهر، بانی حل تمامی مشکلات شهر را شهرداری می‌دانند و هر شکایتی که از وضعیت آب، برق، بهداشت و... دارند به شهرداری مراجعه و دادخواهی می‌کنند.

وی در باره علل درخواست مردم برای تبدیل روستا به شهر چنین اظهار می‌دارد: روستاییانی که در نزدیکی شهرهای بزرگ قرار دارند با مشاهده امکانات آن شهرها توقعاتی پیدا می‌کنند و انتظار دارند از فضای سبز، حمل‌ونقل شهری و سایر تأسیسات و امکانات شهری برخوردار شوند

ندارند و حتی از عهده پرداخت عوارض خود بر نمی‌آیند. به جلور کلی عمده درآمد این شهرداری را صنوبر پروانه‌های ساخت و ساز تشکیل می‌دهد و با وجود آن که مبلغ چندانی نیست، اما مردم توان پرداخت آن را ندارند و به صورت قسطی، عوارض خود را می‌پردازند. به همین دلیل شهر باشت از هیچ پارک، سینما و اماکن تفریحی دیگری برخوردار نیست و تنها مکان تفریحی مردم این شهر، باواری است که طی ماه‌های ۷۰ تا ۷۵ راه‌اندازی شده اما به دلیل کم‌آبی، گیاهان و درختان اطراف آن در حال خشک شدن هستند.

کشخوارپور در مورد منابع مالی شهرداری‌های تازه تأسیس می‌گوید: اگر این شهرداری‌ها در یک نقطه صنعتی واقع شده باشند می‌توانند از محل عوارض کارخانه‌های اطراف خود اداره شوند و نیازی نیست که این عوارض از تک تک مردم دریافت شود. همچنین مراکز اقتصادی که در پیرامون شهرهای تازه تأسیس شکل می‌گیرند به عنوان مرکز دادوستد و مبادلات، عامل رونق اقتصادی منطقه خواهند شد. به عبارت دیگر شهرداری‌های تازه تأسیس ممکن است در کوتاه مدت مشکلاتی داشته باشند اما در آینده مشکلات آنها کمتر خواهد شد.

این در حالی است که مشکلات مالی شهرهای جدید تأسیس به نداشتن اعتبارات و درآمد محلی ختم نمی‌شود بلکه این شهرها از حمایت‌هایی که قبل از شهر شدن برخوردار بودند نیز محروم می‌شوند. به عبارت دیگر روستایی که پیش از شهر شدن از اعتبارات جهاد سازندگی و کشاورزی برای تقویت بخش کشاورزی برخوردار بود و بنیاد مسکن برای عمران و بهسازی آن تلاش می‌کرد، بر اساس مصوبه هیأت دولت پس از تبدیل به شهر از کلیه این حمایت‌های بهره‌مندی می‌ماند و از شهر شدن خود هم نصیبی نمی‌گیرد.

با توجه به آنچه گفته شد شهرداری‌های تازه تأسیس به دلیل نداشتن منابع مالی کافی، توان ارائه خدمات و آبادانی شهرها را ندارند اما آنچه این شهرداری‌ها با چنگ و دندان انجام داده‌اند نیز اقدامی نیست که برای این شهرها مفید باشد و عمده اقدامات آنها به ساخت یکی دو خیابان ۲۰ و چند متری خلاصه می‌شود. خیابان‌هایی که گناه برای احداث آنها درختان چندین ساله‌ای که در سال بیش از ۴۰ کیلو بار



بزرگ‌نمایی از شهر حمید احمد آباد

و بر این اساس این تصور را دارند که با شهر شدن روستایشان طی یکی دو سال یا استفاده از اعتباراتی که دریافت می‌کنند می‌توانند از کلیه امکانات یک شهر برخوردار شوند در حالی که وضعیت حاضر جز این است.

شهردار احمدآباد می‌افزاید: اقتصاد این شهر مبتنی بر کشاورزی است اما وضعیت کنونی بازار و قطع حمایت‌های نهادهایی چون جهاد کشاورزی، سر به سنگینی بر بیکره کشاورزی این منطقه وارد کرده است. همچنین سرگز اشتغال دیگری در شهر وجود ندارد و به همین دلیل بخش عمده‌ای از مردم شهر برای کار به شهرهای دیگر مراجعه می‌کنند.

دارقنده، شهردار شهر ۱۱ هزار نفری باشت در استان کهگیلویه و بویراحمد نیز مشکل شهرداری این شهر را عدم تأمین اعتبارات عمران می‌داند و می‌گوید: شهرداری باشت از یک منبع درآمدی مکفی برخوردار نیست و مردم هم توان مالی لازم برای کمک به شهرداری را

است. احمدآباد که بنابه درخواست‌های مردم و افراد بانفوذ وابسته، تشکیل شده در زمان تبدیل به شهر ۴۵۰۰ نفر جمعیت داشته و با گذشت چند سال تنها اندکی بیش از ۵۰۰ نفر به جمعیت آن اضافه شده است و پیش‌بینی می‌شود که طی ده سال آینده هم تنها ۵۰۰ نفر دیگر به جمعیت این شهر اضافه شود.

تقنی شهردار احمدآباد دوباره منابع مالی شهرداری این شهر می‌گوید: عمده منبع درآمد شهرداری از محل عوارض محصولات محلی تأمین می‌شود که آن هم با توجه به نامناسب بودن وضعیت بازار، قابل اتکا نیست و نمی‌توان برای وصول آن به کشاورزان فشار آورد. جز این هم منبع مالی دیگری برای شهرداری وجود ندارد به طوری که حتی در دادن حقوق پرسنل با مشکل روبرویم چه رسد به برنامه‌های عمرانی و خدمات‌رسانی که وظیفه اصلی شهرداری است. به همین دلیل احمدآباد با جمعیتی معادل پنج هزار نفر یک فضای سبز ۵۰ متری هم ندارد و شهرداری

**مشکلات مالی شهرهای جدیدالتاسیس به نداشتن اعتبارات و درآمد ختم نمی شود بلکه این شهرها از حمایت‌هایی که قبل از شهر شدن بر خوردار بودند نیز محروم می شوند. به عبارت دیگر روستایی که پیش از شهر شدن از اعتبارات جهاد سازندگی و کشاورزی برای تقویت بخش کشاورزی برخوردار بود و بنیاد مسکن برای عمران و بهسازی آن تلاشی می کرد، بر اساس مصوبه هیأت دولت پس از تبدیل به شهر از کلیه این حمایت‌هایی بهره می ماند و از شهر شدن خود هم نصیبی نمی گیرد**

محیطی آن، شناسایی و تملک اراضی برای تاسیس مراکز مرتبط با وظایف دهیارها، تشویق و ترغیب مردم به توسعه صنایع دستی روستا، ترویج کشاورزی، اجرای مصوبات شورا، همکاری با نیروهای انتظامی. حفظ و نگهداری تأسیسات عمومی، بهداشت عمومی و... یک بازوی اجرایی قوی شد همچنین دهیارها می توانند از طریق اخذ عوارض در منطقه و اعتبارات دولت، هزینه اداره روستاها را تأمین کنند.

♦♦♦♦

با توجه به آنچه گفته شد، سیاست تبدیل روستاها به شهر نتوانسته در اجرای اهداف پیش بینی شده موثر واقع شود و وجود نقایص در معیارها و ضوابط انتخاب روستاها، عدم نظارت کافی بر نحوه اعمال ضوابط و فشارهای سیاسی برای تبدیل یک نقطه به شهر از جمله مواردی است که در اجرای سیاست فوق خللهایی ایجاد کرده است به طوری که شماری از روستاهایی که به این ترتیب تبدیل به شهر شده‌اند نه تنها در پیشرفت و توسعه منطقه نقشی نداشته‌اند بلکه خود آسیب‌های بسیاری بر جامعه و اقتصاد آن مناطق وارد آورده‌اند و خلأهایی ایجاد کرده‌اند که برای پر کردن آنها هیچ اعتباری کفایت نمی کند. به همین دلیل باید راهکارهایی اندیشیده شوند تا از تولد شهرهای ناقص و معیوب که آینده مطلوبی پیش رو نخواهند داشت جلوگیری شود و سیاست تبدیل روستاها به شهر که با هدف جذب جمعیت و توزیع امکانات وضع شده، خود عملی برای نقض سیاستهای کلان دولت نشود و شهرهای جدیدالتاسیس به دیگر مراکز مهاجر فرست کشور بیوفتند.

است، و اینها در عوض مناقع، مضار آن دامنگیر کشور نخواهند شد. این شهرداریهایی تازه تاسیس در صورت عدم ابهامی وظایف خود به عنوان یکی از دستگاههای وابسته به دولت در مظان اتهام قرار نمی گیرند و آسیبها و کمبودهای موجود در این شهرها به پای دولت نوشته نمی شود؟

#### دهیاری جایگزین شهرداری

اگر چه تبدیل روستاها به شهر برای توزیع امکانات در سطح ملی و تقویت سلسله مراتب سکونتگاهی صورت می گیرد اما آخرین راه حل نیست. نظاممند کردن روستاها و استفاده از مدیریت منطقه‌ای با تاسیس دهیاری در روستاها از جمله راههایی است که علاوه بر تحقق اهداف فوق جایگزین مناسبی برای شهرداریها در ارائه خدمات به روستاهاست. در واقع پس از برگزاری انتخابات شوراها این مسأله مطرح شد که همانطوری که شهرداریهایی مدیران اجرایی شوراها می شوند، شوراها می بخش نیز نیازمند سیستم اجرایی اند تا در روستاها خدمات رسانی کنند. به همین دلیل قانون تاسیس دهیارها در مجلس تصویب و اساسنامه آن توسط وزارت کشور تهیه شده است و در صورت تهیه دستورالعمل اجرایی آن، مقدمه تشکیل دهیارها فراهم می شود.

به طور کلی وظایف دهیارها متناسب با نیاز یک منطقه روستایی تعریف شده و کلیه مسائل عمرانی، اجتماعی، اقتصادی که یک زندگی جمعی نیازمند آن است توسط دهیارها پیگیری می شود. به عبارت دیگر دهیارها برای شوراها بخش در اداره امور روستا، بهبود وضع زیست

می دادند، با افتخار قطع شدند و در طرح تعریض و خیابان بندی شهرداری قرار گرفتند!

مدیر کل دفتر شهر و روستای استانداری یزد در این باره می گوید: فرهنگی که در شهرداریهایی ما حاکم است متناسب با شهرنشینی نوین نیست و شهرداریهایی عمده وظایف خود را اجنات خیابان، تعریض کوچه و ساخت معابر جدید می دانند. به عبارت دیگر فعالتترین شهرداری، آن شهرداری است که خیابانها و کوچه‌های بسیاری را تعریض کرده باشد به طوری که در هر خیابان، دو یا سه ماشین به راحتی رفت و آمد کنند. به همین دلیل اقدامات اکثر شهرداریهایی که تنها در ایجاد سیمای شهری موفق نبوده بلکه بافت و هویت اصلی روستای پیشین را نیز از بین برده‌اند بدون آنکه جایگزین مناسبی برای آن بیابند. به عبارت دیگر با تخریب کوچه‌ها و ساختمانهای قدیمی، شهرگاهی جدیدی به طور پراکنده در این شهرها ساخته شده‌اند که نه تنها هویت منطقه را مخدوش کرده‌اند، بلکه شهرداری هم در خدمات‌رسانی و سایر هزینه‌ها با مشکل روبرو شده است. به این ترتیب مردمی که در سالهای گذشته به زندگی در یک محله قدیمی افتخار می کردند و از ارتباط منطقی بین محل سکونت و کار خود برخوردار بودند، اینک دچار سردرگمی شده‌اند و اقدامات شهرداری با تغییر کاربریهای مسکونی، صنعتی و... نظم سنتی منطقه را مختل کرده است.

نکته دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد آن است که تاسیس شهرداری و تبدیل روستا به شهر غیر از هزینه‌هایی که برای دولت ایجاد کرده، چه منافی داشته



اهرم اصلی نوزدن قوانین شهرداری به ویژه ماده ۱۰۱ همین مسأله است. طبق ماده ۱۲۷ قانون ثبت اسناد و املاک کشور برای املاکی که اشخاص تا تاریخ ۱۳۷۰/۱/۱ در تصرف داشته و تاکنون فاقد سند رسمی بوده‌اند چنانچه معترضی وجود نداشته باشد سند مالکیت رسمی صادر می‌شود. البته تا اینجا ایجاب ماجرا هیچ اشکالی وجود ندارد. اما اشکال از آنجا آغاز می‌شود که فردی دارای زمین یا باغی با سند عادی است و قصد دارد در آن ساخت و سازی انجام دهد. فرد مورد نظر برای دریافت پروانه ساخت و ساز و تفکیک زمین به شهرداری مراجعه می‌کند تا پروانه لازم را دریافت دارد. شهرداری از اداره ثبت در مورد این که کاربری زمین مسکونی است یا غیر مسکونی، استعلام می‌کند. چنانچه کاربری مسکونی باشد طبق ماده ۱۰۱

شهرداریها می‌توانند با استعانت از اهرم شوراها عوارض مشخصی را برای باغهایی که در اجرای ماده ۱۴۷ تفکیک شده‌اند وضع کنند و به عنوان «ارزش افزوده ناشی از تغییر کاربری» عوارضی را در کنار عوارض صدور پروانه ساخت و ساز دریافت دارند و از آن برای گسترش و توسعه فضای سبز در شهرها بهره‌برداری کنند.

# تخریب قانونی باغها در شمال کشور!

بررسی مشکل شهرداریها در رابطه با ماده ۱۴۷ قانون ثبت اسناد

علی کلانتری

روند تخریب فضای سبز و جنگلهای شمالی کشور مدتهاست صفحات روزنامه‌های مختلف را به خود اختصاص داده و روزی نیست که مسؤولان حفاظت از محیط زیست، خطرات ناشی از این تخریب را که غلظت مختلفی همچون برداشت بی‌رویه، قاچاق و بعضاً برخی بی‌وجهیهای دولتی است گوشزد نکنند. اما تخریب پوشش سبز شمال کشور تنها در نابودی جنگلهای و مراتع آن خلاصه نمی‌شود بلکه این روند در سایر شهرها نیز با تخریب باغها و تبدیل کاربریهای فضای سبز به مسکونی و ساخت و سازهای غیرمجاز سالهاست که ادامه داشته و در صورت بی‌توجهی منجر به میرایی قدری فضای سبز شهرها می‌شود.

عمق این فاجعه زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم در بسیاری از شهرهای شمالی کشور که خود باید نماد سرسبزی و سوزندگی باشند سرانه فضای سبز عمومی، کمتر از یک متر مربع و به عنوان نمونه در شهر ساری این سرانه برای هر نفر تنها ۲۰ سانتی‌متر مربع است!

جالب است بدانیم بخش اعظم تخریب باغها در شمال کشور توسط برخی سودجویان و افرادی انجام می‌شود که از مواد قانونی متضاد بهره‌برداری غیرقانونی می‌کنند! یکی از این مواد قانونی ماده ۱۴۷ ثبت اسناد و املاک است.

یکی از دوستان شمالی که به تازگی همراه خانواده‌اش پس از سالها از دیار ژرمنها به ایران آمده بود تعریف می‌کرد وقتی برای ایرانگردی به سمت خراسان می‌رفتیم پسرم که برای بار اول به ایران آمده بود پرسید: پدر چرا همه جای ایران قهوه‌ای است؟ و من که خود، زاده‌ی خطه سبز شمال و دورادور به تناسب شغل اوضاع پوشش گیاهی شمال کشور را مطالعه می‌کنم در ذهنم غلبه رنگ قهوه‌ای بر سبز را در نوار شمالی کشور تصور کردم و چه تصور نازیبایی.



تنگستان - احداث بنا در یکی از باغها

قانون شهرداری، می‌بایست ضوابط تفکیک، مطابق با نقشه‌ای انجام شود که به تصویب شهرداری رسیده است و این خود مستلزم پرداخت عوارض تفکیک، عوارض معوق نوسازی، واکنلاری بخشی از زمین - در صورت لزوم عقب‌نشینی - به شهرداری و... است. اما چنانچه کاربری زمین غیر مسکونی و باغ تشخیص داده شود طبق ماده یک لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها - مصوب ۱۳۵۹/۲/۳ - قطع هر گونه درخت در باغ

چگونه قانونی، قانون شکنی کنیم؟! همانگونه که گفته شد برخی افراد با استفاده از ماده ۱۴۷ قانون ثبت اسناد و املاک کشور به تخریب باغها و زمینهای کشاورزی داخل حریم و محدوده شهرها مبادرت کرده و بدون واهمه از تحذیرات قانونی به ساخت و ساز می‌پردازند. قبل از آنکه به شرح ماجرا بپردازیم لازم است بدانیم که اکثر زمینهای مسکونی و زراعی در شمال کشور، فاقد سند رسمی‌اند و اصطلاحاً «سند عادی» دارند و در واقع،

مذکور متنوع است، این ماده می‌گوید: «به منظور حفظ و گسترش فضای سبز و جلوگیری از قطع بیرویه درختان، قطع هر نوع درخت در معابر، میادین، بزرگراهها، پارکها، باغها و محلهایی که به صورت باغ شناخته شوند در محدوده قانونی و حریم شهرها بدون اجازه شهرداری ممنوع است.» از طرف دیگر تبصره یک لایحه مزبور اذعان دارد: «اراضی منجر و اماکن مسکونی و محلهای کسب و پیشه و تجارت که مساحتشان از ۵۰۰ مترمربع تجاوز نکند از شمول این قانون مستثنی می‌شوند و در اینجاست که صاحبان باغها و اراضی با استفاده از ماده ۱۴۷، زمینها را به مساحتی کمتر از ۵۰۰ متر مربع تفکیک می‌کنند و یا جعل تاریخها به قبل از ۱۳۷۰/۱/۱ استناد مالکیت رسمی

**یکی از معضلاتی که شهرداریها با آن دست به گریبانند و حق و حقوق شهرداریها بواسطه آن از بین رفته، اعطای سند از طریق ماده ۱۴۷ است زیرا تا قبل از آن، مالک مکلف بود با مراجعه به شهرداری، طبق ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها نسبت به تفکیک زمین اقدام کند، قواعد و قوانین شهرداری را مورد توجه قرار دهد و ۱۰ درصد حق تفکیک را به شهرداری بپردازد**

شهرداری اندیشیده نشده است و این منجر به توسعه ناهماهنگ شهرها و ایجاد مشکلات بسیاری برای شهرداریها می‌شود.»

یزدانی چنین ادامه می‌دهد: «در بسیاری از شهرهای شمالی، اراضی، سند مالکیت ندارد. به عنوان نمونه ۸۰ درصد اراضی نوشهر و چالوس و ۴۰ درصد زمینهای ساری و قائمشهر فاقد سند مالکیت رسمی‌اند که در صورت استفاده از ماده ۱۴۷ و تفکیک زمینها به قطعات کوچک و انجام ساخت و ساز، این شهرها به طور ناهمگون و غیر اصولی توسعه می‌یابند بدون آنکه زیرساختهای خدماتی برای آنها مهیا شده باشند.»

سید مناف هاشمی، شهردار تنکابن نیز درباره ضرر و زیانی که این ماده قانونی



بسیاری از مسکنی که بر طرح تفصیلی کاربری باغ شناخته است

دریافت کرده و بدون پرداخت حق تفکیک به شهرداری، پروانه ساخت می‌گیرند و به قطع و قمع درختان مستمر و غیرمستمر می‌پردازند.

یزدانی، مدیر شهرداری و معماری سازمان مسکن و شهرداری استان مازندران در این باره می‌گوید: «متأسفانه در باره باغ و تعریف آن، قانون، تکلیف را به طور قاطع روشن نکرده و امکان بسیاری برای تفاسیر گوناگون و سوء استفاده از قانون وجود دارد. در قانون نحوه گسترش فضای سبز، اراضی کمتر از ۵۰۰ مترمربع از شمول باغ خارج شده‌اند و از طرف دیگر، ماده ۱۴۷ قانون ثبت با استناد خاص خود به هرگونه زمینی که اعیان، اعم از درخت یا

ساختمان داشته باشد بدون توجه به باغ بودن یا نبودن آن سند مالکیت رسمی می‌دهد که بوسیله آن می‌توان هرگونه ساخت و سازی را انجام داد. همچنین با استناد به این قانون، می‌توان باغی را در سال ۸۰ خرید و تاریخ خرید آن را به قبل از سال ۷۰ به ثبت رساند و پس از تفکیک آن به قطعات کمتر از ۵۰۰ مترمربع سند رسمی و پروانه ساخت و ساز دریافت کرد.» وی می‌افزاید: «به تبع صدور پروانه و ساخت و سازهای انجام شده علاوه بر تفکیک زمینها به قطعات کوچک و تخریب فضای سبز درون شهرها، ساختمانها و معابری شکل می‌گیرند که برای آنها هیچ برنامه‌ای در طرحهای

متوجه شهرداری کرده می‌گوید: «یکی از معضلاتی که شهرداریها با آن دست به گریبانند و حق و حقوق شهرداریها بواسطه آن از بین رفته، اعطای سند از طریق ماده ۱۴۷ است زیرا تا قبل از آن، مالک مکلف بود با مراجعه به شهرداری، طبق ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها نسبت به تفکیک زمین اقدام کند، قواعد و قوانین شهرداری را مورد توجه قرار دهد و ۱۰ درصد حق تفکیک را به شهرداری بپردازد. اما هم اکنون با یک دستخط عادی زمین را به قطعات دلخواه میان دوست و آشنا تقسیم کرده و سند مالکیت می‌گیرد و بدون هیچ مشکلی پروانه ساخت و ساز هم دریافت می‌کند.»

وی اضافه می‌کند: «ماده ۱۴۷ معایرت شدیدی با ماده ۱۰۱ قانون شهرداری دارد و چنانچه این تضاد حل نشود شهرداریها عملاً ناظر خلاقکارها به صورت قانونی خواهند بود.»

وی می‌افزاید: «سالی ۷۶ در تنکابن، توانستیم با تفکیک زمین مردم به عنوان حق‌السهم شهرداری ۳۰ پلاک بگیریم اما در سال ۷۹ به دلیل عدم مراجعه برای تفکیک قانونی، حتی ۲ پلاک نیز نگرفته‌ایم.»

اما آیا شهرداریها و دیگر مدیران مسئول شهری باید در برابر سوء استفاده‌های اینجینی از قانون و تخریب فضای سبز و رشد ناهمگون شهرها بی‌تفاوت باشند؟ به گفته یزدانی ماده ۱۴۷ برای پنج سال دیگر نیز تمدید شده است

**سوء استفاده از این ماده، شهرداری را برای اجرای طرح تفصیلی دچار مشکل کرده است. اگر فردی زمینی داشته باشد و قسمتی از آن در طرح توسعه مسیر پیاده یا سواره قرار بگیرد، آن قسمت قانوناً به طور رایگان به شهرداری واگذار می‌شود، اما ماده ۱۴۷ مقرر است برای مالکان تا از طرحهای جامع و تفصیلی فرار کنند**

استفاده از ماده ۱۴۷، موضوع را به محاکم قضایی بکشاند. ماده ۷۲ بجه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها می‌گوید: «شهرداریها در محدوده قانونی و حریم شهرها مکلفند ظرف مدت یکسال شناسنامه‌ای شامل تعداد، نوع، محیط و سن تقریبی درختان محیطهای مشمول این قانون را تنظیم کنند. این شناسنامه هر پنج سال یکبار قابل تجدید و سنجای این قانون است.» هر چند تبصره ۱ لایحه مذکور اراضی مشجر و باغهای کمتر از ۵۰۰ متر مربع را از شمول این قانون خارج کرده اما در بخش دیگری از آن تأکید می‌کند: «قطع درخت در قطعات تفکیک شده به هر مساحت که باشد بدون تحصیل اجازه ممنوع است.»

امان الله امانی شهردار قائمشهر، در



امان الله امانی

قائم‌شهر

بازه تهیه شناسنامه باغها در قائمشهر می‌گوید: «صاحب برای حدود ۴۰ درصد از اراضی شهر شناسنامه تهیه کرده‌ایم اما متأسفانه از حمایت و پشتیبانی نهادهایی چون دادگستری برای مقابله با تخلفات در این زمینه بهره‌مند نبوده‌ایم. شاید اگر این مهم سالها قبل و در زمانی که استفاده از ماده ۱۴۷ شایع نشده بود صورت می‌گرفت جلوس بسیاری از سوء استفاده‌های کنونی گرفته می‌شد.»

شهردار قائمشهر به زیانهای وارده تاشی از سوء استفاده از ماده ۱۴۷ به این شهر، اشاره کرده و می‌افزاید: سوء استفاده از این ماده، شهرداری را برای اجرای طرح تفصیلی دچار مشکل کرده است. اگر فردی

نیک می‌داند که در میان مواد و تبصره‌های مختلف این قانون، احکامی وجود دارند که هرگز اجرا نشده‌اند. البته شهرداریها نیز در جواب، همیشه به درگیریهای روزمره و کارهای اجرایی و عمرانی اشاره کرده‌اند که مانع پرداختن به برخی امور معوقه دیگر می‌شود.

از جمله این وظایف معوقه می‌توان به محصور کردن زمینهای بلاصاحب، پلاک کوبی و تهیه شناسنامه برای درختان در محدوده قانونی حریم شهرها اشاره کرد. شهرداریها می‌توانند با تهیه شناسنامه برای باغها و پلاک کوبی درختان، مدرکی مبنی بر باغ بودن آنها، دست و پا کرده و در صورت اقدام مالکان برای تفکیک زمینها یا

بی‌آنکه اقدام مؤثری از سوی وزارت کشور به عنوان حامی شهرداریها و شهرداران به عنوان متولیان امور شهری صورت گرفته باشد البته شهرداران اذعان دارند که مدیریت ناهماهنگ و غیرمتمرکز شهری و ضعف و تضاد قوانین با یکدیگر، همچنین فقدان یک حاسی قدرتمند در دولت و مجلس همگی عواملی‌اند که باعث تشییع حقوق شهرداریها می‌شوند. اما شاید در این بین راهکارهایی برای معامتت از «قهرهای شدن اراضی سبز شمال» نیز وجود داشته باشند!

#### وظایف معوقه

آنان که دفتر قطور قوانین و مقررات مربوط به شهر و شهرداری را توریق کرده‌اند

عوارض، به هر مساحتی اجازه ساخت داده و خود باعث تخریب بیشتر باغها می شوند»

داستان تخریب باغها و فضای سبز از جمله مواردی است که به دلیل سودآوری در بخش مسکن تنها منحصر به شمال کشور نیست و متأسفانه به علت ضعف قانون و تفسیر به رایهای گوناگون هر روزه بسروست آن افزوده می شود. اما این موضوع در سواحل شمال کشور به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و وضعیت متفاوتی دارد. شهرهای شمالی به ویژه شهرهایی که در پهنه دشت واقعند، مستعدترین اراضی کشاورزی و باغها را دارند. بنابراین طبیعی است که بر اثر افزایش جمعیت و مهاجرتها، اولین محدوده‌های که آسیب می بینند، همین باغها و اراضی اند. از طرف دیگر قرارگیری تنگاتنگ شهرها و روستاها باعث شده تا در توسعه‌های شهری، هر چند سال یکبار تعدادی از روستاها و اراضی کشاورزی و باغهای موجود در آنها در بافت شهری هضم شده و اقتضایات و نیازهای یک جامعه شهری همچون مسکن در آنها پدیدار شوند. بنابراین با مقتضیات مذکور می‌بایست در قوانین موجود تجدید نظر کرد و با ایجاد وحدت رویه در اجرای قوانین هر گونه راه را بر سوء استفاده‌های احتمالی بست.

همچنین شهرداریها می‌توانند با استناد از اهرم شوراها عوارض مشخصی را برای باغهایی که در اجرای ماده ۱۴۷ تفکیک شده‌اند وضع کنند و به عنوان «ارزش افزوده ناشی از تغییر کاربری» عوارضی را در کنار عوارض صدور پروانه ساخت و ساز دریافت دانند و از آن برای گسترش و توسعه فضای سبز در شهرها بهره‌برداری کنند.



شهردار تبریز

تنها مبلغ ناچیزی به شهرداری برای اخذ پروانه ساخت تعلق می‌گیرد هزینه بسیار هنگفتی هم برای خدمات قضایی سبز، آسپوز، ورزش و... به شهرداری تحمیل می‌شود. به عنوان نمونه اگر یک زمین دو هکتاری که باغ بوده با استفاده از ماده ۱۴۷ تفکیک و به ۲۰۰ یالک تقسیم شود و در هر یالک دو خانوار پنج نفری ساکن شوند جمعیتی معادل ۲۰۰ نفر در منطقه‌ای ساکن می‌شوند که به هنگام تعیین طرح‌های توسعه شهری، هیچ امکانات و خدماتی برای آنها در نظر گرفته نشده است»

وی همچنین با انتقاد از شهرداریها در مورد عدم کنترل بر ساخت و سازهایی که در زمینهای تفکیک شده انجام می‌گیرند، می‌افزاید: متأسفانه شهرداریها علاوه بر این که برنامه خاصی برای مقابله با تفکیک زمینها و رشد ناهمگون شهر ندارند، خود باعث تخریب بیشتر این گونه باغها می‌شوند، بدین صورت که در تبصره ۲ دستورالعمل اجرایی ماده ۱۴ قانون زمین شهری آمده است: «در صورت احداث ساختمان مسکونی در یک طبقه، محل استقرار آن باید از هر ضلع زمین، حداقل ۳ متر فاصله داشته باشد این فاصله در مورد ساختمانهای ۲ طبقه ۸ متر، ۳ طبقه ۱۴ متر و ۴ طبقه ۱۶ متر است. احداث ساختمان با بیش از ۴ طبقه در مناطق باغ مسکونی مجاز نیست و نقشه استقرار بنا در زمین باید با رعایت کمترین میزان قطع درخت باشد.» حال اگر شهرداریها با استناد به این تبصره، پروانه ساخت و ساز در باغها را بدهند عملاً زمینی برای ساخت و ساز در قطعات کوچک باقی نمی‌ماند و به تدریج، انگیزه برای تفکیک زمینها از بین می‌رود. اما شهرداریها با نادیده گرفتن تبصره مزبور، برای بدست آوردن مقدار ناچیزی



مدیرکل

زمینی داشته باشد و قسمتی از آن در طرح توسعه مسیر پیاده یا سواره قرار بگیرد، آن قسمت قانوناً به طور رایگان به شهرداری واگذار می‌شود. اما ماده ۱۴۷ مفری است برای مالکان تا از طرحهای جامع و تفصیلی فرار کنند. به عنوان مثال کسی که ۵۰۰ متر مربع زمین دارد با استفاده از این قانون زمین خود را به دو قطعه ۳۰۰ و ۲۰۰ متری تقسیم می‌کند و برای هر یک سند رسمی می‌گیرد و برای بخشی هم که در طرح تعیین قرار گرفته در خواست غرامت می‌کند. شهرداری هم به دلیل مشکلات مالی نمی‌تواند زمین را تملک کند لذا طرح تفصیلی به طور کامل اجرا نمی‌شود و نتیجتاً بافت شهری به طور ناهمگون و بدون تطابق با طرح تفصیلی شکل می‌گیرد»

مزدانی نیز با اشاره به مشکلات ناشی از تفکیکهای غیراصولی می‌گوید: «پس از تفکیک زمینهای مزبور علاوه بر این که

# حسن آباد تهران؛ تولدی دیگر



**میدان حسن آباد، یکی از نمادهای هویت تهران قدیم، چهره اصلی خود را باز می‌یابد.**

بناهایی این میدان که به طور جداگانه طی سالهای ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۴ در یکی از نقاط پررفت و آمد تهران ساخته شده‌اند به عنوان نماد هویت تاریخی تهران قدیم در سال ۱۳۷۷ در فهرست آثار ملی به ثبت رسیدند. این مجموعه تاریخی که طی سالهای گذشته در غبار فراموشی گم شده بود، بارها زخم تیشه قهر و بی‌توجهی مسئولان را بر بیکر خود حس کرده است. به گونه‌ای که در سال ۱۳۴۲ بنای ضلع جنوب شرقی آن به طور کامل تخریب شد و به جای آن ساختمان سیاه و شیشه‌ای بانک ملی سر نقش و نگار و پیچ و تاب نماهای میدان حسن آباد سایه انداخت. دیگر بناهای آن نیز در گذر زمان دچار فرسودگی و آسیبهای بسیاری شده‌اند. اما طی چند سال اخیر، یاد و خاطره میدان حسن آباد قدیم بار دیگر در ذهنها زنده شده و مسئولان بیش از گذشته سعی در احیا و بهسازی این میدان دارند. از جمله اقداماتی که به منظور بازگرداندن چهره اصلی میدان حسن آباد صورت گرفته، ساخت نمای کاذب مشابه با هویت قدیمی میدان به جای ساختمان

**به منظور انتخاب مصالح مناسب برای ساخت بدنه تاریخی میدان، طی شش ماه، کوره‌های آجرپزی نقاط مختلف کشور مورد بررسی قرار گرفتند تا آجرهای مصرفی مشابه انتخاب شوند**

بانک ملی است تا خلایقی که نمای شیشه‌ای و متعارض با دیگر بناهای میدان بانک در ضلع جنوب شرقی ایجاد کرده پوشش داده شود. سازمان زمامداری شهرداری تهران با هدف هویت بخشی به فضاهای قدیمی و ارتقاء کیفیت محیط شهری، اقدام به بازسازی ساختمان بانک ملی کرده است و به این منظور با حفظ بخشی از نمای بانک ملی، شیشه رفلکس دو طبقه اول ساختمان بانک برداشته و نمای تاریخی

حایگترین آن شد تا علاوه بر حفظ ردهای تاریخ، نمای قدیمی میدان حسن آباد نیز احیا شود.

علیرضا مرادی، کارشناس دفتر طرح و برنامه سازمان زیباسازی شهرداری تهران در مورد اقدامات انجام شده این سازمان در میدان حسن آباد می‌گوید: طرح بازسازی ساختمان بانک ملی از سال ۷۸ و با نظارت فنی سازمان میراث فرهنگی به منظور همسکال سازی نمای ساختمان بانک با دیگر بناهای میدان اجرا شده است. همچنین به دلیل اهمیت تنوع مصالح در اجرای موفق این طرح و به منظور انتخاب مصالح مناسب برای ساخت بدنه تاریخی میدان، طی شش ماه، کوره‌های آجرپزی نقاط مختلف کشور مورد بررسی قرار گرفتند تا آجرهای مصرفی مشابه آجرهای قدیمی ساخته شوند. علاوه بر این برای ساخت پایه ستون‌ها از سنگهای شیشه گرانیت استفاده شد و در قالب و رودی مفاصلها - بر اساس طرح سازمان میراث فرهنگی - ورقهای آهنی که با خط تحریر به رنگ مس درآمده‌اند به کار رفتند. همچنین گنبدنها توسط یکی از ورق کوبهای قدیمی تهران از ورق گالوانیزه ساخته شدند و پس از ساخت و بازسازی سطوح آجری و گچی، به کمک کارشناسان سازمان میراث فرهنگی،



میدان است. سازمان زیباسازی برای هماهنگ کردن نمای این ایستگاه با سایر بناها طرح‌های لازم را تهیه کرده و در صورت موافقت و همکاری شرکت مترو آنها را به اجرا در خواهد آورد. آقابه گفته کارشناسان این سازمان، هنوز شرکت مترو پاسخ مساعدی برای اجرای این طرح‌ها نداده است.

جذب مشارکت مردم نیز در اجرای طرح‌های میدان حسن آباد نقش مؤثری داشته است. به طوری که سازمان زیباسازی با ارائه آگاهی‌های لازم و تشریح برنامه‌ها، حداکثر بهره را از کمک‌های مردم دریافت کرده است. مهدی گلشنی کارشناس امور مناطق این سازمان می‌گوید: به منظور جذب مشارکت اهالی محل، جلسات متعددی برای توجیه اقدامات سازمان در بهسازی محل برگزار شد. و به این ترتیب اهالی در انجام کلیه کارها همکاری کردند و حتی کسبه ضلع شمال غربی هزینه تیسر تابلو و ورودی معازه‌ها را خود پرداخت کردند. در حال حاضر نیز برای مرمت و ضلع دیگر میدان از طرف اهالی اعلام آمادگی شده است.

از جمله طرح‌های دیگری که برای سامان‌دهی این میدان توسط سازمان زیباسازی شهرداری تهران در دست اجراست، «بیاده» سازی میدان حسن آباد است. این طرح برای گسترش فضاهای پیاده و ترویج آن بر حرکت سواره انجام می‌شود به طوری که با سنگ فرش کردن

### پس از ساخت و بازسازی سطوح آجری و گچی، به کمک کارشناسان سازمان میراث فرهنگی، بخش‌های ساخته شده توسط ماده مخصوصی پوشانده شدند تا در مقابل آلودگی هوا و بارندگی‌های اسیدی مقاومت بیشتری پیدا کنند

دوخته شده تا در برابر زلزله از مقاومت کافی برخوردار باشند.

همچنین یکی دیگر از اقدامات سازمان زیباسازی در میدان حسن آباد مرمت بنای ضلع شمال غربی است. این بخش از بناهای میدان حسن آباد که بیش از سایر بخش‌ها دچار فرسودگی شده بود زیر نظر کارشناسان سازمان میراث فرهنگی مورد مرمت و بازسازی قرار گرفت و با تعویض سردر و ورودی مغاره‌های واقع در این بخش صورت مناسبی به نمای ظاهری آن داده شد.

از دیگر مواردی که در نمای عمومی میدان حسن آباد ایجاد نااهم‌نگی کرده است، ورودی ایستگاه مترو واقع در این

بخش‌های ساخته شده توسط ماده مخصوصی پوشانده شدند تا در مقابل آلودگی هوا و بارندگی‌های اسیدی مقاومت بیشتری پیدا کنند.

وی درباره بخش‌های مختلف نمای ساخته شده می‌افزاید: نمای کاذب بانک ملی از چهار بخش تشکیل شده است: بخش اول و دوم شامل نمای تاریخی و پشت آن می‌شود. بخش سوم نیز نمای شیسه‌ای مخصوصی است که از پروفیل‌های آلومینیومی و شیسه‌های محافظ در برابر شکستگی ساخته شده که به بخش چهارم یا بدنه اصلی بانک متصل است. همچنین اسکلت نمای جدید توسط کمرشدهای فلزی به بدنه اصلی بانک





آباد است که در صورت تأمین اعتبار توسط سازمان آتش نشانی اجرا خواهد شد. گفتنی است مرمت و بازسازی دو پدنه دیگر میدان حسن آباد و احداث زیوگتیر سواره در آن، بخش دیگری از طرحهای پروژه مذکور به حساب می آیند.

اجتماعی در شب، پروژه نورپردازی این میدان اجرا خواهد شد. تبدیل ایستگاه آتش نشانی واقع در میدان حسن آباد به موزه فرهنگ ایمنی و احداث نمایشگاه، آمفی تئاتر و کلاسهای آموزشی برای کودکان و نوجوانان یکی دیگر از طرحهای ساماندهی میدان حسن

میدان و محدود شدن حرکت سواره، علاوه بر احیای نماهای قدیمی، تعاملات اجتماعی و هویت زندگی شهری تقویت خواهند شد. همچنین با توجه به اینکه کاربریهای تجاری میدان حسن آباد با غروب خورشید متوقف می شود، برای گسترش تعاملات

پس از تعیین دقیق موضوعات توسط کمیته علمی، طی یک فراخوان، در مورد موضوعات تعیین شده اقدام به جمع آوری عکس، کاریکاتور، نقاشی، داستان، فیلم، تئاتر و... خواهد شد که در هنگام برپایی جشنواره به نمایش گذاشته می شود و نقاشیهای برگزیده نیز به صورت دیواری در سطح شهر به اجرا در خواهند آمد. علاوه بر این از هم اکنون با همکاری تشکلهای مردمی برنامه ای با عنوان «بیک شهر» تدارک دیده شده تا در محلات مختلف به آموزش و تبیین مفاهیم یاد شده بپردازد و معضلات و نارساییهای «حلهها» به کمیته های جشنواره منعکس شوند تا علاوه بر آگاهی مسئولان از مشکلات، فضای عمومی شهر، آمادگی تأثیرپذیری از موضوعات و آموزشهای مدنظر جشنواره را کسب کند.



فرهنگ برخورد با گردشگر، مشارکت شهری و شهر شاداب با زیر مجموعه های تفریح، فراغت و استفاده از رنگ در شهر مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

سازمان رفاهی، تفریحی شهرداری کاشان، برنامه ریزی برای برپایی دومین جشنواره آموزش شهروندی را آغاز کرد.

این جشنواره با هدف ارتقاء سطح فرهنگ شهروندی و حرکت به سوی ایجاد جامعه شهری شهروندمدار، آذرماه سال جاری در کاشان برگزار می شود. بدین منظور، یک کمیته علمی برای تعیین موضوعاتی که لازم است در جشنواره مطرح شوند با همکاری کارشناسان مسائل شهری آغاز به کار کرده است.

کمیته مذکور، موضوعات مدنظر را در دو بخش «حقوق و وظایف شهروندی» و «فرهنگ شهروندی» تدریس و اجرا خواهد کرد.

در بخش حقوق و وظایف شهروندی به مقولاتی نظیر ایمنی، ترافیک، استفاده صحیح از تأسیسات عمومی، بهداشت شهری و... پرداخته خواهد شد و در قسمت فرهنگ شهروندی، موضوعاتی چون:

## کاشانیها برای دومین جشنواره آموزش شهروندی آماده می شوند



در گردهمایی معاونان حمل و نقل مطرح شد:

## شورای ترافیک شهر ستانها تشکیل می شود

پنجمین گردهمایی دبیران شوراهای هماهنگی ترافیک استانها و معاونین حمل و نقل و ترافیک شهرهای بزرگ با هدف ارتقاء فرهنگ آموزش ترافیک در سطح جامعه برگزار شد.

در این گردهمایی، وبزرگترین معیار، سازه‌های رنگ، شکل و اندازه علائم عبور و مرور، مشخصات فنی و توصیه‌های اجرایی خط کشی خیابانها به منظور ارتقاء هرچه بیشتر سطح آموزش دست‌اندرکاران حمل و نقل و ترافیک مورد بحث قرار گرفت.

همچنین در این همایش، مسعودی معاون حمل و نقل و ترافیک شیراز با اشاره به مشکلات راهنمایی و رانندگی که مابین در اجرای دقیق وظایف آنها شده گفت: سال گذشته در شهر شیراز، راهنمایی و رانندگی از حدود گواهینامه، اخذ جرایم و... درآمدی بالغ بر ۱۹ میلیارد ریال به دست آورد که متأسفانه از این مبلغ، مقدار ناچیزی به راهنمایی و رانندگی اختصاص یافت و اگر کمکی‌های جانی شهردارها نبود، راهنمایی و رانندگی نمی توانست به فعالیت خود ادامه دهد.

معاون حمل و نقل و ترافیک شیراز با اعلام این که خرید ۵۰ دستگاه اتوبوس جدید و راهاندازی ۱۰ خط اتوبوسرانی در قسمتهای غربی و شرقی شیراز به بخش خصوصی واگذار شده است گفت: با توجه به مسئله یارانه‌ها که در دنیا در حمایت از سیستم حمل و نقل عمومی وجود دارد، اگر از بخش خصوصی حمایت نشود این طرح

با شکست مواجه خواهد شد. از طرفی با وجود مشکلات مالی شهردارها و عدم افزایش نرخ کرایه، شهردارها نیز قادر به کمک به بخش ناوگان اتوبوسرانی نخواهند بود.

در ادامه، هوشمند، دبیر شورای هماهنگی ترافیک شیراز، افزایش تضادفات در شهرها را نتیجه عدم کنترل دقیق پلیس و بازنشسته شدن نیروهای شغلی در این بخش دانست و خاطرنشان ساخت: اگر پلیس نتواند حضور فیزیکی در محل داشته باشد و از تجهیزات مدرن استفاده نکند، کارایی مفید خود را از دست می دهد.

هوشمند به تشکیل ۲ کمیته کاری ترافیک در شیراز اشاره کرد و گفت: کمیته کاری ترافیک بیشتر مسائل مربوط به راهنمایی و رانندگی، اداره راه و ترابری و سازمان تاکسیرانی را در شهرستانها بگیری می کند که از جمله این وظایف، همکاری با راهنمایی و رانندگی در مورد بازنگری تابلوهای علائم بین شهری است.

در ادامه همایش، اسدی کارشناس دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی ترافیک شهرهای کشور، به مشخصات و ضوابط فنی خط کشی معابر در خیابانها اشاره کرد و گفت: رنگ باید ۶ ماه روی آسفالت باقی مانده و بعد از گذشت ۲ ماه، ۴۰ درصد آن قابل رویت باشد. همچنین می بایست بین رنگ و نورسازی آن هماهنگی برقرار باشد و می طلبد که هر رنگی با توجه به شرایط محیطی و وضعیت ترافیک هر منطقه تهیه شود.

وی خاطرنشان ساخت: زمانی که رنگ خریداری می شود، باید مورد آزمایش قرار گیرد، زیرا این امکان وجود دارد که رنگ هنگام خروج از کارخانه کیفیت خوبی داشته باشد ولی به لحاظ ماندگاری زیاد در انبار مرغوبیت خود را از دست بدهد. مضافاً این که وجود مشکل در نحوه اجرا و ماشین آلات خط کشی نیز باعث می شود ماندگاری، ضخامت و اندازه مورد نظر در خط کشی معابر حاصل نشود. زیرا ماندگاری خط کشی در خیابانها به دو عامل میزان ضخامت و پوشش رنگ بستگی دارد.

اسدی در ادامه به ضوابط فنی خط کشی معابر اشاره کرد و افزود: در زمان اجرای خط کشی، رنگ سرد بین ۳۰-۱۰

درجه سانتی گراد و رنگ گرم، بین ۲۵-۸ درجه سانتی گراد دما لازم دارد و حداقل رطوبت نیز باید ۶۰ درجه باشد.

وی کم بودن ماندگاری بازتاب نور حاصل از خط کشی، پایین بودن کیفیت رنگها، عدم انطباق مشخصات فنی رنگهای منطقی با شرایط آب و هوای محل، اجرای عملیات خط کشی به صورت آهسته و استفاده از ماشین آلات خط کشی فرسوده را از جمله مشکلات موجود در استانها عنوان کرد و در لزوم تشکیل کمیته نظارت بر این امر خاطرنشان ساخت: این کمیته باید به پوستل خود، آموزشهای لازم را ضمن خدمت ارائه دهد و کارفرما را به وسایل کنترل کیفیت خط کشی تجهیز کند و به میزان ماندگاری و بازتاب رنگ بعد از گذشت زمان نیز نظارت داشته باشد.

سیس شیرازیان از اساتید دانشگاه علم و صنعت و مجری پروژه مطالعاتی آموزش ترافیک به شهروندان در مورد ارتقاء فرهنگ آموزش عمومی ترافیک به بحث گواهینامه اشاره کرد و یادآور شد: آمارهای جهانی نشان می دهند که میزان حوادث رانندگی در افراد زیر ۲۵ سال سه برابر بیشتر از افراد بالای ۵۴ سال است. حال با توجه به جمعیت جوان کشور، می طلبد که آموزش ترافیک را بر نسل جوان - که نیازمندترین قشر آموزشی از دیدگاه صاحب نظران جهانی است - متمرکز سازیم.

وی با استناد به تجربیات جهانی در زمینه چگونگی ارائه گواهینامه تصریح کرد: اکنون در دنیا گواهینامه را بر حسب وزن و کارکرد ماشین صادر می کنند، یعنی گواهینامه ماشینهای سنگین با ماشین سبک تفاوت دارد یا گواهینامه اتوبوس مسافری با سایر وسایل نقلیه عمومی همچون اتوبوس منرسه با شرایط خاص خود متفاوت است.

شیرازیان، یکی از اقدامهای جدید برای آموزش ترافیک در دنیا را درگیر کردن متولیان آموزش با نسل جدید دانست و گفت: تولید کنندگان خودرو از متولیان جدید در امر آموزشند که با خرید سایتها و مجموعههای آموزشی جوانان سعی دارند به آموزش مستقیم آنها بپردازند تا از طریق دریافت بازخورد نتایج این کار به بهتر شدن طرحهای خودروهایشان و ارائه آموزش مناسبتر در آینده دست یابند.



## خیابان فلسطین FELESTIN AVE



فاصله دو بزرگراه از همدیگر ۲/۵ کیلومتر مجاز است.

رئوفی با اعلام این که خط‌کشی پیوسته در طرفین هر جهت حرکت در آزادراهها و بزرگراهها قابل اجراست و در شریانها ضرورتی ندارد ادامه داد: فاصله محور تا محور پایه‌های برده‌های حفاظتی باید بین ۱ الی ۴/۹۰ متر لحاظ شود همچنین حفاظتهای بتونی آن هم فقط در آزادراهها با ارتفاع ۷۵ سانت ضروری بوده و ارتفاع جدول از سطح سواره‌رو یا سطح آسفالت حداکثر ۵ سانت است.

این مقام مسئول با اعلام این که جدول فقط با رنگهای زرد و سیاه یا سفید و سیاه پذیرفته شده‌اند در مورد رنگ خط‌کشی خیابانها گفت: خط‌کشی در آزادراهها و بزرگراهها به رنگ سفید یا حاشیه‌های زرد بوده و در شریانهای درجه ۲ با دو خط زرد و سفید جدا می‌شوند همچنین رنگ خط‌کشی شریانهای درجه ۱ و شریانهای محلی اصلی و فرعی تماماً سفید تعیین شده است.

رئوفی همچنین به رنگ زمینه تابلوهای راهنمای در مسیر اشاره کرد و اظهار داشت: رنگ زمینه تابلوهای راهنمای مسیر، آبی، به معنای نزدیکی به آزادراه، سبز نشان دهنده وجود بزرگراه و سفید به عنوان نزدیکی به خیابانهای اصلی شهر قرار داده شده است.

وی در توضیح رنگه رنگ ترافیکی را آبی و رنگ فرمز را علامت کاهش سرعت و رنگ نارنجی را به عنوان بیان کننده وجود عملیات ساختمانی در دست احداث معرفی کرد.

رئوفی در خصوص چگونگی نصب گاردریل گفت: در حال حاضر فرم و شکل گاردریلها تغییر یافته است. مثلاً در اروپا برای حفظ زیبایی چهره شهر، گاردریلها را به شکل کابلهای پارکی نصب می‌کنند که بعد از برخورد ماشین یا کابل، تشیی در کابل ایجاد می‌شود و خودرو را کنترل می‌کند.

رئوفی در پایان با اشاره به این که فضای سبز معابر باید ۱۰ سانتی‌متر یا بیشتر از سطح آسفالت خیابان باشد تا نیازی به نصب جدول احساس نشود، خاطر نشان ساخت: برای جلوگیری از خروج آب فضای سبز می‌توان به جای جدول از وسیله جداکننده دیگری به نام ایچ که به شکل مستطیل یا ضخامت کمتر و در ارتفاع بسیار پایینتری از جدول است استفاده کرد.

عالی در دست بازنگری است تا شهر داران مراکز استان نیز بتوانند به عضویت آن در آیند و شورای ترافیک شهرستان نیز برای شهرستانها تأسیس شود تا آنها بتوانند زیر نظر شورای ترافیک استان فعالیت کنند.

دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ادامه به برخی نکات فنی و توصیه‌های اجرایی خط‌کشی خیابانها پرداخت و گفت: ارتفاع تابلوهای علائم عبور و مرور در کنار موانع باید ۲ متر و ۳- سانت تا ۲ متر و ۴۰ سانت باشد و حداقل ارتفاع لبه پایین تابلوهای معلق یا اویزان نباید از ۵ متر در سرتاسر مسیر کمتر شود یعنی تابلوهای معلق باید با سطح آسفالت ۵ متر اختلاف ارتفاع داشته باشند تا وسایط نقلیه بتوانند به راحتی عبور کنند.

وی در باره طولهای پذیرفته شده خط‌کشی خیابانها و راهها تصریح کرد: طول خط‌کشی منقطع و فاصله طولی خطوط باید در آزادراهها و بزرگراهها ۶ متر و در شریانهای اصلی و فرعی ۳ متر باشد. عرض خطوط عبوری در خط‌کشیهای منقطع و محورها نیز، در آزادراهها و بزرگراهها ۱۲ تا ۱۵ سانت و در شریانهای محلی ۱۰ تا ۱۵ سانت قابل قبول است. همچنین حداقل فاصله معابر موازی همسره از یکدیگر در آزادراه ۶ کیلومتر و

### اصلاح قانون ایمنی راه

در ادامه این همایش رئوفی، دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به اختلاف نظر بین راهنمای، رانندگی و شهرداریها در مورد نحوه تقسیم مسالغ حاصل از جریمه‌ها پرداخت و ایراز داشت: در قانون اصلاح قوانین اخذ جرایم، سهم راهنمایی و رانندگی ۴۰ درصد و سهم شهرداری ۶۰ درصد عنوان شده است. به علاوه این که با افزودن وظایف تهیه علائم، خط‌کشی و آموزش عمومی به شهرداریها بودجه آنها ۱۰ درصد افزایش نیاز دارد و این مسأله باعث بروز اختلافاتی میان شهرداریها و راهنمایی و رانندگی شده است.

وی در باره اصلاح قانون ایمنی راه گفت: قانون ایمنی راه با قید کاربری، چه در شهر و چه بیرون شهر در مجلس اصلاح شده است و وزارت راه و ترابری صرفاً جریمه را می‌تواند برای خود محفوظ نگاه دارد که تملک کرده باشند و در غیر این صورت کاربری راههای درون شهری را نمی‌تواند تعیین کند. زیرا این وظیفه بر عهده شورای عالی شهرسازی و معماری و طرحهای توسعه شهری است.

رئوفی با اشاره به قانون تأسیس شورای عالی افزود: قانون تأسیس شورای

## شهر توریستی همراه با یونیفرم پوشان آبی



تاکسیرانی تبریز، رانندگان یونیفرم پوشی را به عنوان سربازان فرهنگی دیار خود به استقبال مهمانان این شهر فرستاد. علی قراچورلو، مدیرعامل تاکسیرانی تبریز در مورد اجرای طرح مذکور به خبرنگار ما گفت: این سازمان برای ایجاد تمایز و انضباط بیشتر در میان رانندگان تاکسی و اهتمام آنان بر اجرای قوانین،

طرح همشکل سازی لباس آنان را اجرا کرده است. وی افزود: از آنجا که تبریز، همه ساله در فصل گرما میزبان مهمانان داخلی و خارجی است، تاکسیرانی بر آن شده به منظور هدایت هرچه بهتر گردشگران به ویژه خارجیها، برای رانندگان تاکسی، کلاسهای آموزش زبان انگلیسی، مهمانسازی و شناخت میراث فرهنگی

برگزار کند. قراچورلو خاطر نشان ساخت: به منظور تشویق رانندگان برای شرکت در این کلاسها، تسهیلاتی نظیر استفاده از اماکن تفریحی - ورزشی و پرداخت وجهی برای جبران کسری درآمد آنان به دلیل حضور در کلاسها در نظر گرفته شده است. مدیرعامل تاکسیرانی در پاسخ به این پرسش که آیا رانندگان تاکسی، توان گذراندن چنین دورههایی را دارند یا خیر؟ گفت: در این کلاسها رانندگان دیپلمه و مقاطع تحصیلی بالاتر می توانند شرکت کنند و در بخش زبان انگلیسی از میان ۳۰ شرکت کننده پنج نفر نمونه برای تکمیل دوره به آموزشگاهها معرفی می شوند و از آنان به عنوان گروه تشریفاتی برای جاهایی مهمانان خارجی استفاده می شود. وی در باره اینکه آیا ایستگاه ثابتی برای ارائه خدمات این دسته از رانندگان در نظر گرفته شده است یا نه؟ گفت: خطوط ویژه فرودگاه و برمهال و همچنین شرکت طائر تاکسی که به تاکسیهایی بی سیمدار مجهز است برای اجرای این طرح در نظر گرفته شده اند.

## همایش شوراهای اسلامی در خوزستان



خوزستان - اسماعیل زعیم  
همایش شوراهای اسلامی استان خوزستان به منظور بررسی عملکرد شوراهای - در روزی که به همین نام مشخص شده - برگزار شد.

در این همایش عملکرد و تأثیر شوراهای مورد وظایف محوله و رابطه آنان با شهرداریها بررسی شد. از جمله مباحث این همایش تأثیر شوراهای در افزایش درآمد و کاهش هزینه

شهرداریها به دلیل نظارت بر دخل و خرج آنان و نیز طراحی و اجرای پروژههای عمرانی یا در نظر گرفتن اولویت و تأمین نیاز شهروندان بود. از دیگر مباحث مطروحه نحوه ترغیب و تشویق مردم به مشارکت در امور شهری، تلاش برای ایجاد و اعتلاء فرهنگ مشارکت عمومی و لزوم همکاری بیشتر صدا و سیما با شوراهای اسلامی به منظور معرفی و وظایف قانونی و عملکرد این نهاد به مردم بود. نمایان ذکر است در همایش مذکور، تشکیل کمیتهای برای نرخ گذاری آب و خدمات فاضلاب شهرهای استان خوزستان از میان اعضای شوراهای اسلامی مورد بحث و بررسی قرار گرفت. اشا تصمیم گیری در این مورد به آینده موکول شد.

## شهرداری خرم آباد تله کابین می سازد

شهرداری خرم آباد به منظور جذب گردشگران داخلی و خارجی به این شهر در صدد راه اندازی تله کابین است. محمد فتحی پیرنوتند، مدیر مرکز مطالعات و پژوهش شهرداری خرم آباد به

خبرنگار ما گفت: از آنجا که این شهر با وجود برخورداری از شرایط مطلوب و ایده آل آب و هوایی و میراث فرهنگی کافی در مقایسه با شهرهای همپاراز خود، پیشرفت نکرده، شهرداری خرم آباد به انجام مطالعات و سیمی در این مورد

پرداخت که حاصل بخشی از آن، اجرای طرح تله کابین در تپه و پارک «کیسو» خرم آباد است. وی در توضیح بیشتر گفت: بسا راه اندازی این تله کابین به طول ۱۵۰۰ متر و ارتفاع ۱۵۰ متر هر روز ۱۲ ساعت کار



شهرداری خرم‌آباد در حال ملائجه با مسوولان ذی‌ربط، برای آزادسازی این اراضی و جایگزینی طرح‌های تجاری و فرهنگی است.

وی از دیگر طرح‌های شهرداری خرم‌آباد به اجرای بیست اسکای مصنوعی در تقاطعات این شهر اشاره کرد.

وی خاطر نشان ساخت: همچنین شهرداری در حال ساخت هتل است که مشرف به تمام شهر خواهد بود و هتل دیگری را نیز در پارک صخره‌ای این شهر در دست ساخت داریم.

به گفته این مقام مسوول اراضی اطراف قلعه فلک‌الاقلاک که یکی از جلوه‌های گردشگری خرم‌آباد به حساب می‌آید در اشغال پادگانی نظامی قرار دارد و

مقید انجام می‌گیرد و در هر ساعت ۵۰۰ نفر جایجا می‌شوند.

یسرانوند درباره دیگر اقدامات شهرداری گفت: در صدد هستیم در آینده‌ای نزدیکه همایشی با عنوان «مشارکت و فرهنگ شهرنشینی» را با هدف معرفی قابلیت‌های خرم‌آباد برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برگزار کنیم.

موارد جلوگیری به عمل آید.

معاون مالی و اداری شهرداری سنندج در صددی کردن عوارض خدمات و تأمین بخشی از درآمدها توسط سایر دستگاهها را از جمله راهکارهای حل معضلات مالی شهرداریها دانست. پوررضایی با اشاره به ضرورت بازنگری در قوانین مربوط به شهرداریها گفت: قوانین مالی، ضمانت اجرایی لازم را ندارند. به همین دلیل بیشتر انرژی شهرداریها برای رفع مشکلات صرف می‌شود و نمی‌توانند برای تأمین منابع مالی خود برنامه‌ریزی کنند.



## بخشودگی عوارض مشکل عمده شهرداریهاست

سنندج - عوارض کمی‌گسور بازار

وی افزود: برای تصویب عوارض شهرداریها می‌بایست مراحل بسیاری طی شوند و این مسأله بر سوانح موجود می‌افزاید. همچنین فقدان نماینده‌ای از شهرداریها در مجلس که بتواند مانع تصویب قوانین علیه منابع مالی شهرداریها شود، یکی دیگر از مشکلات شهرداریها به حساب می‌آید.

پوررضایی در مورد وضعیت منابع مالی شهرداری سنندج اظهار داشت: این شهر به دلیل مسائل سیاسی و وابستگی به کمپنه‌های وابسته در سالهای گذشته، عقب‌افتادگی‌هایی داشته است. تاکنون هم عمده منابع مالی شهرداری از محل فروش اموال تأمین می‌شده اما طی سالهای جاری برای فعال کردن سایر کدهای درآمدی تلاشهایی صورت گرفته است.

در شهرداریهای شهرهای محروم به شکل وسیعتری وجود دارند و این شهرداریها همواره از همتهای خود عقب‌ترند. از طرف دیگر برنامه‌ریزی فرهنگی مناسب برای احضاری طرح خودکفایی شهرداریها انجام نشده و مردم ذهنیت خوبی در این مورد ندارند.

پوررضایی فقدان راهکار اجرایی در شهرداریها برای وصول عوارض را یکی دیگر از مشکلات مالی عنوان کرد و افزود: عمده سازمانها عوارض خود را نمی‌پردازند و همچنین در پرداخت عوارض ملی کوتاهی می‌شود. به همین دلیل می‌بایست طرح جامعی برای تأمین منابع مالی شهرداریها تهیه شود تا از بروز اینگونه

معافیت بعضی از مردم و سازمانها از عوارض نوسازی و شهرسازی و نیز دیگر عوارض، مشکلات مالی بسیاری برای شهرداریها ایجاد کرده است.

پوررضایی: معاون مالی و اداری شهرداری سنندج در مورد مسائل مطرح شده در گردهمایی معاونان مالی و اداری برخی شهرداریها که در سنندج برگزار شد، با ذکر مطلب فوق به خبرنگار ما گفت: بخش اعظم مشکل شهرداریها ناشی از مسائل مالی است و توان مالی شان یا هزینه‌ها تناسبی ندارد به طوریکه در انجام وظایف خود با مشکل مواجهند.

وی خاطر نشان ساخت: این مشکلات

## بام سفید بسازید تا خانه‌ها خنک شوند



با اجرای پروژه «بام سفید» می‌توان در فصل گرما دمای داخل اماکن مختلف را خنک‌تر کرد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری منطقه ۱۵ تهران، ضمن اجرای پروژه س‌کسور می‌توان با کمترین هزینه، دمای هوای داخل ساختمانها و اماکن مسکونی را سه تا هشت درجه کاهش داد و موجب تقلیل مصرف برق و استهلاک وسایل سرماساز شد زیرا تشعشعات خورشیدی تأیید به بام سفید رنگ منعکس شده و جذب ساختمانها نمی‌شوند.

این گزارش می‌افزاید: شهروندان می‌توانند با تهیه چند کیسه پودر سنگ و پراکندن آن بر روی بام خانه‌هایشان به کاهش دمای داخلی ساختمانها کمک کنند.

## شهر یور ماه دومین المپیاد عملیاتی آتش نشانان در ساوه برگزار می‌شود

المپیاد و آتش نشانان که شهر یور ماه آینده برگزار می‌شود به شرح زیر مورد بررسی قرار گرفتند: ارائه شرح وظایف کمیته اجرایی المپیاد از سوی هیأت نظارت، هماهنگی نهایی با داوران مسابقات، تشریح آیین نامه داوران و جمع بندی نظرات کار نشانان برای اجرای هر چه بهتر المپیاد.

همچنین در این جلسه آیین نامه داوران به مسئول کمیته اجرایی ابلاغ و مقرر شد دو روز قبل از شروع المپیاد از داوران مسابقات آزمون تئوری آیین نامه داوران انجام پذیرد.

ورزشی آتش نشانان - که در ساوه برگزار می‌شود - با میزبانی نیروی تشکیل شد. در این جلسه، موارد مربوط به دومین

شمعین جلسه کمیته آمادگی جسمانی آتش نشانهای سراسر کشور برای برگزاری دومین المپیاد عملیاتی -



شهرداری محمدشهر در جهت ارتقاء سطح فرهنگی شهروندان اولین خانه فرهنگ را راه اندازی کرد.

به گزارش خبرنگار ما این خانه فرهنگ در گذشته گاو داری بوده و برای اهالی ایجاد مزاحمت می کرده و اکنون با هزینه‌های اندک و در زمانی کوتاه بازسازی و راه اندازی شده است.

لازم به ذکر است خانه فرهنگ مذکور اولین فضای فرهنگی و آموزشی محمدشهر است که در ارتقاء سطح فرهنگی و جلب رضایت مردم تأثیر چشمگیری داشته است. همچنین بیشتر بین فعالیت آن در کتابخانه ای با ۶

هزار جلد کتاب و ۳ هزار عضو متمرکز شده که دارای کلاسهای آموزشی، فرهنگی و مذهبی بوده و در زمینه های موسیقی،

تئاتر، نجابت و اسطوره آتش نشانی، شهرسازی، نقاشی، عکاسی و کارگردانی نیز فعالیت دارد.

## شهرداری محمدشهر و تأسیس اولین خانه فرهنگ

محمدشهر - خانه فرهنگ

## شهردار کاشان: ۵۵ درصد از ساختمانهای کاشان مقاوم سازی شده اند

شهردار کاشان گفت: در ۵۵ درصد از ساختمانهایی که در کاشان احداث می‌شوند اصول ایمنی در برابر زلزله مورد توجه قرار گرفته‌اند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری کاشان حسینعلی وکیل، شهردار کاشان ضمن بیان این مطلب گفت: با طرح «شناژ الزامی» که از دو سال پیش در این شهرداری اجرا شده است به ضریب ایمنی خوبی در ساخت و ساز دست یافته‌ایم. وی خاطر نشان ساخت: در گذشته تنها ۵ درصد از ساختمانهای شهر بر اساس اصول قتی ساخته می‌شد که عمده آنها هم دولتی بودند اما با اجرای طرح مذکور در سال گذشته از مجموع پروانه‌های ساختمانی صادر شده برای شهروندان که نزدیک به ۴۰۰ هزار متر مربع بوده، در بیش از ۵۵ درصد آنها اصول ایمنی در برابر زلزله رعایت شده است و ۴۵ درصد باقیمانده ساختمانهایی‌اند که هنوز احداث آنها آغاز نشده یا شناژ بندی را به صورت ناقص انجام داده‌اند و در صد خیلی هم اصلاً مقاوم سازی نکرده‌اند.



احداث بنا نظارت کامل داشته باشد. شهردار کاشان با اشاره به سابقه وقوع زلزله‌های ویرانگر در این منطقه تأکید کرد: لازم است بانکهایی که تسهیلات احداث مسکن در اختیار مردم قرار می‌دهند با توجه به اینکه در سرمایه گذاری شهروندان شریکند و احداث ساختمان مقاوم از شرایط حفظ سرمایه بانک است ضوابط و تسهیلات ویژه‌ای برای اجرای شناژ بندی در نظر بگیرند.

وکیل افزود: با همکاری خوبی که سازمان نظام مهندسی ساختمان با این شهرداری داشته است مهندسان ناظر ملزم شدند گزارشهای نظارت خود را به طور منظم به شهرداری ارسال کنند در غیر این صورت از تحویل نظارت مجدد به آنها معافیت می‌شود. همچنین از مالک و مهندس ناظر تعهد محضری حوچانه‌ای اخذ می‌شود که مالک حتماً زیر نظر مهندس ناظر ساخت و ساز کند و ناظر متعهد می‌شود که بر مراحل

عمران شهری بنا همکاری سازمانهای علمی و آموزشی برای شهرداریها تشکیل خواهند شد. شایان ذکر است دبیرخانه کارگاه مذکور، مرکب از نمایندگان وزارت کشور و کمیسیون ملی یونسکو در ایران است.

می‌یابند و دستور کار کارگاه، حول سه محور ارتباط سازمانی شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها، بررسی جایگاه و نقش شوراهای شهرداریها در مدیریت پایدار شهرها و چالشهای مدیریت شهرها و ساز و کارهای مشارکت فعال است. این گزارش می‌افزاید: طبق برنامه‌ریزیهای انجام شده، کارگاههای مشابهی با حضور متخصصان بین‌المللی در سایر امور شهرداریها مانند برنامه‌ریزی و

کارگاه ملی آموزش مدیریت پایدار شهرها شهریور ماه جاری در تهران تشکیل می‌شود. به گزارش مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، این کارگاه به منظور تقویت علمی و پژوهشی شهرداریهای کشور برای ۲۰ شهردار و ۲۰ عضو شورای شهر تشکیل می‌شود. در این کارگاه آموزشی، مدرسان و متخصصان سازمان یونسکو نیز حضور

## برگزاری کارگاه ملی آموزش مدیریت پایدار شهرها

## اهداف شهرداری تبریز در برنامه پنجساله

در برنامه پنجساله شهرداری تبریز، شش هدف عمده تعیین و تعقیب می‌شوند. صمدزاده مدیر برنامه‌ریزی شهرداری تبریز، در حاشیه کنفرانس منشور تهران به خبرنگار ما گفت: در تهیه و تدوین برنامه پنجساله شهرداری تبریز، دستیابی به شش هدف عمده دنبال می‌شود که عبارتند از:

شهر سبز، شهر پاک، شهر پویا، شهر با فرهنگ غنی، شهر روان و شهر با بافت مطلوب. وی در توضیح این مفاهیم گفت: شهر سبز، شهری است که فضای سبز آن در حد ایده‌آل، توسعه یافته باشد و شهر پاک، شهری است که آلودگی هوا، صدا، مواد زائد و خاک آن، کنترل شده باشد. وی در ادامه، شهر پویا را شهری دانست که سرعت خدمات اداری آن باعث پاسخگویی سریع به شهروندان شود و شهر با فرهنگ غنی را شهری تعریف کرد که فعالیت آن بر مبنای ارتقای فرهنگ شهروندی استوار باشد و باعث اعتلای فرهنگی شود. صمدزاده شهر روان را شهری تعریف



## معاونان خدمات شهری مراکز استان در قزوین



قزوین - کاخ پهلستان

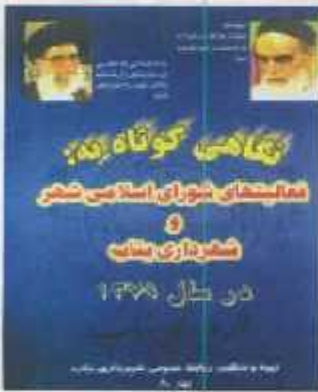
تهدیدگرانه‌ها می‌تواند به نفع مردم و به نفع شهرت و اعتبار آنها منتهی شود. در این راستا، معاونان خدمات شهری مراکز استان و مدیران عامل اتوبوسرانی این شهرها در قزوین برگزار شد. به گزارش خبرنگار ما در این گردهمایی خصوصی سازی اتوبوسرانی و محاسن و معایب آن مورد بحث و بررسی قرار گرفت و موضوعاتی چون چگونگی ارتقاء سطح تعمیرات و نگهداری قطعات و

لوازم یدکی، بررسی اساسنامه سازمان اتوبوسرانی، رفتارسازی کارکنان اتوبوسرانی و استفاده بهینه از آنان و پیشنهادهای اصلاحی برای رفع معایب و مشکلات ناوگان شهری تشریح شدند. شایان ذکر است در شماره آینده گزارش مشروحات از گردهمایی مذکور به خوانندگان ارائه می‌شود.

## بناب ۲۹

شهرداری بناب برنامه‌ها و فعالیت‌های مرتبط را در قالب بولتن «نگاهی کوتاه به فعالیت‌های شورا و شهرداری بناب» منتشر کرد. در این بولتن مطالبی از قبیل معرفی شهرستان بناب، اخبار شورا و فعالیت‌های بخش‌های مختلف شهرداری شامل عملکرد توابع، فضای سبز، تاکسیرانی، آتش نشانی، عمران و خدمات شهری، برنامه‌ریزی و توسعه و... به چشم می‌خورد.

از دیگر مطالب این مجله، بخش «از قوانین شهرداری چه می‌دانید؟» است که در آن با تفسیر روان برخی قوانین و مقررات شهرداری با زبان ساده بیان شده‌اند. شایان ذکر است بناب از جمله شهرهای استان آذربایجان شرقی است که در این شهر توجه ویژه‌ای به ترویج استفاده از توچرخه در میان شهروندان برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک شده و گزارشی از آن نیز در شماره ۲۹ ماهنامه به چاپ رسیده است.



## عوارض صنف فخار کاهش یافت



به دستور ریاست جمهوری، عوارض صنف فخار به شهرداریها

از ۱۰ درصد به ۲ درصد کاهش یافت.

اعضاء این صنف که در معنای لغوی به سفال نیز یا گوره‌باز اطلاق می‌شود از سال ۱۳۱۶ به میزان ۱۰ درصد به شهرداریها عوارض می‌دادند که این میزان به دلیل رکود اقتصادی و تهدید از بین رفتن صنایع اشتغال‌زا مورد اعتراض قرار گرفت و پس از بررسی‌های گوناگون تصمیم به کاهش عوارض این صنف گرفته شد. شایان ذکر است شهرداریها به این دلیل که ماده اولیه محصولات این صنف یعنی خاک رس از اراضی اطراف شهرها تأمین می‌شوند و در نتیجه رفع مسائل و مشکلات ناشی از خاکبرداری و تخریب اراضی حاشیه شهرها متوجه آنان است خواهان ادامه اخذ عوارض به شکل قبل بودند.

## از سوی وزارت کشور دستور العمل واگذاری تاکسی ابلاغ شد

دستور العمل واگذاری تاکسی به منظور ایجاد وحدت رویه و هماهنگی بین نهادهای مرتبط با این موضوع از سوی معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور ابلاغ شد. از دیگر اهداف دستور العمل مذکور، ممانعت از اعمال نظرات شخصی و بعضاً غیر قانونی، جلوگیری از تشکیل و تعدد مراکز تصمیم‌گیری و کاهش از تصدیگری دولت، عنوان شده است.

در این دستور العمل آمده است، شهرداریها موظفند تعداد تاکسی مورد نیاز سالانه را برآورد کنند تا پس از جمع‌بندی اعلام نیاز، توسط دفتر نمایندگی سازمان شهرداریهای استان به وزارت کشور ابلاغ شود. در مرحله بعد، بین اتحادیه تاکسیرانیهای شهری کشور و شرکتهای سازنده خودرو عقد قرارداد شده و سپس با توجه به سهمیه تخصیصی و نیازهای پیشنهادی، تاکسیها توسط اتحادیه در

استانها توزیع می‌شوند. در بخش دیگر این دستور العمل آمده است: نمایندگیهای سازمان شهرداریها در استانها موظفند از طریق معابرات محلی، رسانندهای جمع و الصاقی آگهی در اماکن عمومی نسبت به اعلام واگذاری تاکسیها به متقاضیان اقدامات لازم را انجام دهند. دیگر مواد این دستور العمل عبارتند از: انتخاب افراد واجد شرایط توسط شهرداری و معرفی آنان به دفتر نمایندگی سازمان شهرداریهای کشور در استان برای ثبت نام





و واریز وجه تاکسی، جمع‌آوری وجوه مربوط و عقد قرارداد با متقاضیان، تحویل و ترخیص خودرو از کارخانه‌های سازنده در استان پس از آماده شدن خودرو.

این دستورالعمل می‌افزاید: ارائه حواله به مالک تاکسی برای تحویل خودرو از توقفگاهها توسط دفتر نمایندگی سازمان شهرداریهای استان، شماره‌گذاری تاکسی و آغاز فعالیت آن زیر نظر سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی یا واحدهای تاکسیرانی شهرداریها و اعلام گزارش عملکرد ششماهه هر استان توسط دفتر نمایندگی سازمان شهرداریها به استانداری و سازمان شهرداریهای کشور صورت می‌گیرد.

شایان ذکر است در مراحل فوق، تا زمان تشکیل دفتر نمایندگی سازمان شهرداریهای کشور، سازمان همیاری شهرداریهای استان جایگزین دفتر مذکور خواهد بود.

خودروهای مذکور را چنین برشمرد: تغییر محل چراغهای عقب به علت آسیب‌پذیری از روی درب موتور و سپر به کنار بدنه اتوبوس، افزایش حجم منبع و نصب فیلتر حرارتی برای موتور آب پاش، سه تکه کردن سپرهای عقب و جلو اتوبوسها و تقییر جنس آن از آهن به فایبرگلاس، نصب دستگیره‌های ثابت در داخل اتاق برای ایمنی مسافر، تعبیه کابین مناسب راننده با در نظر گرفتن محل نصب کیسول اطفاء حریق و کابینت برای قرار دادن وسایل شخصی راننده.

از جمله دیگر اقدامات می‌توان به این موارد اشاره کرد: تعویض نوع چراغهای داخل اتاق به علت نامرغوب بودن و شکل نامناسب، ایزولاسیون مناسب شاسی و بدنه و اصلاح پروفیلها و ورقهای اطراف چراغها، اصلاح محل عبور شاخه‌های سیم و جمع‌آوری سیم‌های اضافی، تغییر رنگ اتوبوسها به رنگهای شاد و زیباتر، طراحی و اصلاح شیشه‌های جانبی، نصب پرده آفتابگیر برای راننده، تعبیه بکسل بند جلو و عقب و کوبلیتک باد در قسمت جلو برای اتصال باد و اصلاح طرح صندلیها و تقییر جنس آنها.

شایان ذکر است در حال حاضر، تعداد بیست شرکت اتوبوسرانی کشور از تولیدات شرکت شهاب خودرو برای جایه‌جایی شهروندان استفاده می‌کنند.



است: تشکیل کلاسهای آموزشی نحوه کار موتور و گیربکس برای مکانیکها و کلاسهای آموزشی برای رانندگان قبل از تحویل اتوبوس، تنظیم برنانه‌های آموزشی سالانه موتور، گیربکس، دیفرانسیل، ترعز، فرمان و... برای اعضای اتوبوسرانها، تأمین ضمانت لاستیکهای استفاده شده در اتوبوسهای تحویلی تا سقف ۴۵ هزار کیلومتر کار کرد، تهیه دفترچه‌های راهنما و فیلم آموزشی برای اتوبوسرانها، تحویل دو دستگاه موتور و گیربکس برش داده شده به اتوبوسرانها برای آموزش.

بهنام کیا در ادامه، برخی از اصلاحات صورت گرفته و نتایج رفع شده در

## اقدامات کمیته فنی مستقر در شهاب خودرو

اقدامات کمیته فنی وزارت کشور، مستقر در شرکت شهاب خودرو برای نظارت بر ارتقاء کیفیت تولید محصولات این شرکت تشریح شد.

بهنام کیا مسئول کمیته مزبور در این مورد گفت: از سال ۷۸ که این کمیته فعالیت خود را آغاز کرده هر ۱۵ روز یکبار در جلسات تخصصی با مسئولان شرکت مذکور در باره ارتقاء کیفیت تولید اتوبوس و رفع نقائص موجود در آنها بررسیهای کارشناسی صورت می‌گیرد.

همچنین این کمیته برای استفاده بهینه اتوبوسرانها از محصولات شهاب خودرو اقدامات زیر را به انجام رسانده

معرفی رساله:

تبیین فرایند شکل گیری و دگرگونی سکونتگاههای خودرو پیرامون کلانشهر تهران؛ مطالعه موردی اسلام شهر، نسیم شهر و گلستان

محمد شیخی

مسکن و مسکن خود ساخت (Self-built) و خودیار (Self-help) شده است. نیاز به استقلال واحد مسکونی و نیز تعریف مسکن ملکی مانع گسترش اجاره نشینی در این سکونتگاهها حتی در مراحل بعدی رشد بوده است.

• اگر چه در سالهای اولیه رشد نسبت مشاغل صنعتی و تولیدی در ترکیب اشتغال این سکونتگاهها بالا است (به عنوان نمونه اسلام شهر در سال ۱۳۵۵ حدود ۲۲ درصد و در سال ۶۵ حدود ۴۰ درصد)، اما با طی مراحل رشد نسبت مشاغل تجاری و به ویژه مشاغل چوب خرید و فروش و کارگر خدماتی به شدت افزایش می یابد.

• بخش قابل توجهی از شاغلان این سکونتگاهها حتی در مراحل بعدی رشد در منطقه شهری و غالباً شهر تهران به کار اشتغال دارند (۶۷ درصد شاغلان اسلام شهر، ۶۱ درصد گلستان و ۲۵ درصد نسیم شهر).

• میزان سازمان یافتگی، شنگل و شیوه های مشارکت در میان ساکنان سکونتگاههای خودرو مورد بررسی، در مراحل مختلف، رشد بسیار ضعیف و شامل اشکالات اولیه، سنتی و گهگاه ناستمر و ناپیوسته بوده است و مداخله دولت و نهادهای دولتی در تأمین خدمات و بازار خدمات سیاسی، اجتماعی و فرهنگی در این میان نقش داشته است. پیوندهای اجتماعی ساکنان عمدتاً خانوادگی، خویشاوندی و همسایگی بوده و الگوهای رفتاری بر مبنای سنجه های چون نحوه گذران اوقات فراغت، نحوه حل اختلافات، میزان تعلق به مکان، تصویر ساکنان از محل سکونت و تعریف قلمروزیستی، الگوی محل تجمع و امثال آن گرایش به الگوهای اولیه، سنتی و روستایی داشته و حتی در مراحل بعدی رشد میل شدید به ماندگاری نشان می دهد.

• در این سکونتگاهها حداقل ۴ گونه بافت روستایی، خودرو و حاشیه ای، در حال گذار و طراحی شده و جدید قابل مشاهده است که بر اساس سنجه هایی چون ایجاد و ترکیب قطعات، ترکیب بافت پسر و خالی، الگوی دسترسی و شبکه، ترکیب کاربریها، تراکم، سیمای صندلره و بدنه ها و امثال آن قابل تشخیص و تفکیکند. اما حتی در مراحل بعدی جوهره رشد خودرو مانع تحول کالبدی این سکونتگاهها به ساخت و یافت شهری است. ترکیب بسیار ناموزون کاربریها، عدم حاکمیت ضوابط، انعطاف پذیری طراحی، فقدان یا ضعف فضاها و عرصه های عمومی و ظهور تک عناصر شهری مشخصه عام سکونتگاههای مورد بررسی در کلیه مراحل رشد به حساب می آیند.

ب) گزیده یافته های نظری پژوهش

• سکونتگاههای خودرو بدیندهی نسبتاً جدید بوده و نوعی دگرگونی مفهومی و حتی ماهوی در سکونت غیر رسمی (و گاه به غلط حاشیه ای) تلقی می شوند. این سکونتگاهها اگر چه شباهتهایی

رساله حاضر با توجه به مسأله روبه گسترش سکونتگاههای خودرو در محدوده کلانشهرها و به ویژه تهران به دنبال پاسخگویی به سئوالهای زیر است:

- ۱) آیا پدیده سکونتگاههای خودرو پیرامون کلانشهرها تکرار تجربه حاشیه نشینی کم در آمده است یا دگرگونی مفهومی و حتی ماهوی در آن محسوب می شود؟
- ۲) اگر چنین باشد آیا تغییرات و دگرگونیهای این سکونتگاهها از روند و فرایند مشخصی تبعیت می کنند؟ و آیا طی این فرایند همواره خطی و رو به پیش بوده است؟
- ۳) در آن صورت مشخصات و ویژگیهای هر مرحله از رشد چگونه بوده و از کدام عوامل و پارامترهای اثر گذار متأثرند؟ و دیگر آن که روند این گذار طی مراحل مختلف چگونه بوده است؟
- ۴) آیا این سکونتگاهها در مرحله نهایی رشد خود تبدیل به شهر خواهند شد؟ آیا ظرفیتهای و پستریهای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی لازم برای چنین تحولی وجود داشته یا طی گذشت زمان فراهم شده است؟

رساله زیر پس از تبیین نظری کلی این پدیده از سه دیدگاه: مسأله گراء بنیادگرا و هدف گرا، تأییدی از دودیدگاه اقتصاد سیاسی فضا و توانمندسازی را مناسبت قرار داده و سپس با مرور نظریات و تجربیات جهانی مرتبط با موضوع و انطباق آنها با شرایط ایران چارچوب نظری پژوهش را تدوین می کند.

روشهای تحلیل و استنتاج رساله شامل تحلیل تطبیقی، مستقیم پسر-مبنای پرسشنامه و پرس و جوی، مستقیم، تحلیل و مقایسه تصویری (همسنجی تصویری) و تحلیل و استنتاج ثانوی بر مبنای نقشه سکونتگاهها، تصاویر تهیه شده و حجم قابل توجهی از اطلاعات اسنادی و غیر مستقیم جمع آوری شده است که به دنبال آزمون فرضیات مدون بر مبنای اهداف پژوهش از طریق نمایانگرها و شاخصهای مرتبط مطرح می شوند.

گزیده یافته های پژوهش

الف) گزیده یافته های میدانی پژوهش

• در نمونه های مورد بررسی تصرف عدوانی و غیر قانونی زمین و مسکن وجود نداشته و شیوه تصرف قولنامه ای، در مراحل بعدی به ترویج رسمی و قانونی می شود در حالی که میزان تصرف قولنامه ای در نسیم شهر ۸۲٪ و در گلستان ۷۹٪ درصد بوده و در اسلام شهر ۳۳٪ درصد تصرف با سند ملکی وجود داشته است. سطح زمین و زیر بنا نیز طی مراحل رشد افزایش می یابد (به نحویکه متوسط زیر بنا در اسلام شهر ۱۲۰ متر مربع بوده است). همچنین مصالح و شیوه ساخت البته غالباً نیمه پادوام بوده و طی مراحل رشد به سمت ایتیه پادوام میل کرده است.

• در مراحل مختلف رشد در سکونتگاهی مورد بررسی خرید مسکن ساخته شده یا نیمه ساخته جایگزین ساخت مسکن توسط

پژوهشهای مختلف و متعددی در حوزه امور مدیریت و برنامه ریزی شهری در سطح دانشگاهها و مراکز تحقیقاتی کشور انجام می گیرند که آشنایی با نتایج و یافته های آنها می تواند برای شهرداریها جالب توجه و راهگشا باشد. ماهنامه شهر دار به تلاش کرده است این نتایج را در قالبهای مختلف همچون مقاله، گزارش و مصاحبه، در اختیار خوانندگان قرار دهد. صفحه اخبار پژوهشی نیز همین هدف را پیگیری می کند و بر این اساس معرفی طرحهای مطالعاتی و پایان نامه های ذریبط را در برنامه خود قرار داده است.

از محققان و دانش آموختگان محترم دعوت می شود در صورت تمایل یاریگر ما در اطلاع رسانی پژوهشی به بهره برداران نهایی تحقیقات شهری، یعنی شهرداریها باشند.

مطلب ذیل معرفی رساله دوره دکتری شهرسازی نگارنده - محمد شیخی - است که اردیبهشت ماه سال جاری در دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران از آن دفاع شده است. موضوع رساله سکونتگاههای خودرو پیرامون کلانشهرهاست که به تدریج به مسأله ای مهم در نظام برنامه ریزی و مدیریت شهری کشور تبدیل شده اند.

هم با اسلاف خود (آلونک، زافه و حومه‌نشین) دارند اما چند عامل موجب تمایز آنها از گونه‌های مذکور می‌شود که عبارتند از:

(۱) شکل‌گیری در اراضی (نه از آماست و نامناسب) که به صورتی غیر رسمی (اما نه غیر قانونی) و خارج از ضوابط و مقررات متعارف تفکیک، تغییر کاربری و واگذار شده‌اند. امنیت تصرف و عدم تهدید مستقیم و غیر مستقیم ویژگی آنهاست.

(۲) مکان‌گزینی در فاصله‌های مشخص (حدود ۲۰ تا ۲۵ کیلومتر) از کلانشهر اما در شعاع نفوذ مستقیم و در حایل محوره‌های عبور از نواحی منتخب از آن.

(۳) استقلال نسبی و کاهش ارتباطات خدماتی با شهر مادر، جمعیت و مساحت قابل توجه و تعریف محدوده و قلمرو مستقل از کلانشهر و به رسمیت شناخته شده توسط مراجع رسمی کشور و شکل‌گیری نسبی سازمان سیاسی - اداری مستقل در آنها.

(۴) خروج از چرخه مسکن ناپهنجار، آلونک و زافه‌نشین و رواج مسکن نیمه‌ساواوم و ساواوم و توسعه بازار و نفووشی و در نهایت ورود به بازار رسمی زمین و مسکن.

(۵) خدمات‌رسانی و سرویس‌دهی کانونهای پیرامونی و شرکت در تقسیم کار با کلانشهر مادر (در عین وجود ضعف‌های ساختاری و بنیادی).

• این سکونتگاه‌ها طی فرآیندی مشخص اما متفاوت از مراحل اولیه که تشابه نسبی با اسلاف خود دارند به سکونتگاه‌های مستقل تبدیل می‌شوند و در این فرآیند سه مرحله مشخص را

پشت‌سر می‌گذارند:

(۱) شکل‌گیری اولیه

(۲) تغییر شکل - دگرگونی و گذار

(۳) کاهش وابستگی و انسجام و ثبات نسبی

• در طول زمان، طی مراحل و فواصل آنها بسیار متفاوت و تابع عوامل داخلی و خارجی رشد یافته و طی این فرآیند نیز الزاماً همواره خطی، یکساخت و متعلق به مراحل پیوسته نبوده است بلکه تحت تأثیر روندهای غیر خطی، دگرگون شده و محصولات کالبدی و فضایی متنوع و متعددی داشته است.

• به دلیل حاکمیت جوهره رشد خودرو، این سکونتگاه‌ها به مرحله بلوغ ترسیدند و تحول آنها به سمت بلوغ نسبی بسیار کند و با تأخیر صورت می‌گیرد. به همین دلیل علی‌رغم آن که هر سکونتگاه خودرو در کلیت خویش می‌تواند در یکی از مراحل مذکور قرار گیرد اما در درون خود کانون‌هایی جدید را می‌پذیرد که در مراحل پیشین رشد قرار دارند.

همچنین ویژگی‌ها و مشخصه‌های کالبدی، اجتماعی و اقتصادی سکونتگاه‌ها در طی مراحل رشد سه‌گانه تغییر می‌کنند اما آنها حتی در مراحل نهایی رشد واجد مشخصه‌های عام شهر و جامعه شهری نبوده و از حثرفی با روستا و جامعه روستایی هم قرابت چندانی ندارند و در هر حال جوهره رشد خودرو و خودانگیخته آنها را در جایی بین شهر و روستا قرار می‌دهد. لذا در منطقه کلانشهر الگویی جدید از سکونتگاه را تعریف کرده‌اند.

### چه اندیشیده‌اید؟

(۱) متأسفانه آلودگی آب در این استان به حدی است که نمی‌توان چاهی بدون آلودگی یافت. آب لوله‌کشی لاهیجان غیر آشامیدنی است و مردم از مناطق دیگر آب برای آشامیدن می‌آورند. این مشکل توسط شهرداری حل نمی‌شود. سازمان آب و فاضلاب مسؤول آن است. مسؤولان استان تصمیم گرفته‌اند از آب منطقه سرراوان، که هم اکنون رشت و انزلی را تأمین می‌کند، به استان و لاهیجان هم لوله‌کشی کنند.

• در باره آلودگی هوای ناشی از تردد موتورسیکلت‌ها چه می‌گویید؟

(۲) این مسأله به کسانی بر می‌گردد که مانع تولید موتورسیکلت نمی‌شوند، به طوری که در شهرها و جاده‌ها آلودگی از مشکلات را سبب شده و زندگی را مختل کرده‌اند.

• موتورسیکلت‌ها در تهران و بسیاری از شهرها هم رفت و آمد دارند اما کمتر دود می‌کنند.

(۳) برای حل این مشکل تنها کاری که از شهرداری بر می‌آید، تذکر به مسؤولان در جلسات مشتری است که برگزار می‌شود. اقدام عملی باستی از سوی آنان و به ویژه مسؤولان استان - که قدرت و نفوذ بیشتری دارند - صورت گیرد، ضمن آن که شورای شهر باید قدرت و اختیار بیشتری کسب کند تا بتواند بر همه کارها در نهادها و سازمان‌های شهر نظارت داشته باشد.

آقای سیروس حمیدی دبیر بازنشسته دبیر ستانهای لاهیجان، نخستین رئیس آموزش و پرورش این شهر پس از انقلاب است. شهروندان لاهیجانی وی را در انتخابات شورای راه، برای عضویت در شورای شهر برگزیدند و پس از یک سال عضویت در این شورای راه، به سمت شهردار لاهیجان انتخاب شد.

• آقای شهردار، از این که در این گفتگو شرکت کردید متشکریم.

### ادامه از صفحه ۲۳

دیوهای پراکنده و متعدد، فشار فراوانی را بر این طبیعت سرسبز وارد کرده‌ایم و در مناطقی، جنگلهای کاملاً نابود شده‌اند و کوهی از زباله شکل گرفته است. راه حل اساسی، دفن بهداشتی زباله است. به این منظور قصد داشتیم در محل دیوی کنونی، شرایطی را برای دفن بهداشتی فراهم کنیم. متأسفانه سازمان زندانها در همین محل، زمینی را که برای دفن زباله مناسب است، برای احداث زندان به خود اختصاص داده است. علی‌هذا به کرات از مسؤولان خواسته‌ایم که این مشکل را با سازمان زندانها حل کنند و در این صورت ما بتوانیم تا ۱۵ سال به سادگی به دفن بهداشتی زباله بپردازیم.

• اما مشکل زباله در شهرهای شمال تنها با دفن بهداشتی حل نمی‌شود. باید به روش‌های دیگری همچون بازیافت و تولید کود و سوخت اندیشید.

(۴) مسأله بازیافت در رشت مورد آزمایش قرار گرفت و شکست خورد.

• این طرح در رشت به دلیل تفکیک نشدن زباله در مبدأ، ناموفق بود اما به هر حال باید برای تفکیک زباله فرهنگ‌سازی کرد.

(۵) بله، زباله‌ها باید در مبدأ تفکیک شوند. به این منظور ما به شهر امنوی سوئد که با هم خواهر خوانده‌ایم مسافرت کردیم. آنها از زباله‌های برای تولید آب گرم استفاده می‌کنند. ما هم باید به طرف بازیافت برویم. اما تا جافاقتن این فرهنگ به زمان نیاز داریم. هم اکنون طرحی در دست داریم که در سطح شهر سطل‌ها و محفظه‌های زباله را تفکیک کنیم.

• برای مشکل آبهای سطحی که رودخانه‌ها، سفره‌های آب زیرزمینی، چاهها و حتی سلتی تی را هم آلوده کرده‌اند،

مشارکت کودکان و نوجوانان



**مشارکت کودکان و نوجوانان از پذیرش صوری تا شهرت واقعی / مؤلفه: راجرای هارت / مترجم: فریده طاهری / ناشر: دفتر پژوهش‌های فرهنگی / چاپ اول ۱۳۸۰/۱۰۳ صفحه.**

با وجود قدمت نسبتاً زیاد مباحث مربوط به مشارکت، تنها در دهه‌های اخیر است که مشارکت از نظر گروه‌های مختلف و موضوعات خاص مورد توجه قرار گرفته است. در شرایطی که مشارکت در ساخت سیاسی جامعه در نیمه اول قرن بیستم، خلاصه در نیل به نظرات اکثریت بود، در نیمه دوم قرن، ملاحظات مربوط به حقوق اقلیتها نیز وارد فرایند اداره دموکراتیک جامعه شد. دموکراسی یک وجهی غرب به تدریج در فرایندی تکاملی که متأثر از نقادهای مکاتب مختلف بود تمایلی به دموکراسی چندوجهی و پولاریستی نشان داد که در آن حقوق اقلیتها همانند حقوق زنان، کودکان، ادیان و... به رسمیت شناخته شد. کتاب مشارکت کودکان و نوجوانان در صد طرح و آموزش یکی از بنیادی‌ترین جنبه‌های نیل به جامعه دموکرات است. زیرا نویسنده بحق مدعی است هدف نگارش کتاب تنها رسمیت دادن به حقوق کودکان و نوجوانان نیست بلکه تمرین دموکراسی بزرگسالان

فریاد است.

مطابق نظر نویسنده کتاب، مشارکت عبارت است از فرایند سهیم شدن فرد در تصمیمات اثرگذار بر زندگی شخص و جامعه‌ای که در آن زندگی می‌کند. در واقع هر آنچه بر زندگی گروه‌های مختلف اعم از گروه‌های سنی اثرگذار باشد، بایستی توسط افراد ذی نفع در همان گروه مورد تصمیم‌گیری قرار گیرد. هرچند که در کشف عوامل اثرگذار و نحوه برخورد، افرادی از گروه‌های دیگر مثلاً بزرگسالان نیز مشارکت کنند.

به اعتقاد نویسنده مشارکت کودکان و نوجوانان در امور مربوط به خود دارای درجات مختلفی است که از اقدامات عوام‌فریبانه بزرگسالان آغاز و تا تصمیم‌گیری به وسیله کودکان و مشارکت باین بزرگسالان در بالاترین سطح مشارکت ادامه می‌یابد. در این کتاب درجات مشارکت به تدریجی تشبیه می‌شود که دارای شش مرتبه به شرح زیر است:

- ۱- عوام‌فریبی
- ۲- صحنه‌آرایی
- ۳- پذیرش صوری
- ۴- منسوب کردن به آگاهی قبلی
- ۵- اطلاع دهی به کودکان و مشورت با آنان

۶- مشارکت کودکان در تصمیمات اتخاذ شده توسط بزرگسالان  
در فصول سوم و چهارم ضمن بحث از مدارج مشارکت، نمونه‌هایی از کشورهای مختلف ارائه شده‌اند. نویسنده معتقد است غالب تجربیات مشارکتی کودکان در سطح سه به نخستین نردبان مشارکت قرار دارند که عملاً مشارکت محسوب نمی‌شوند.

در فصل‌های پنجم تا دهم کتاب نیز جنبه‌های مختلف مشارکت کودکان همچون عوامل مؤثر در میزان مشارکت، عوامل مؤثر در توانایی مشارکت کودکان، سودمندی‌های مشارکت و راهکارهایی برای آغاز فرایند نهادینه شدن مشارکت کودکان مطرح شده است.

به اعتقاد نویسنده، کودکان و نوجوانان کلید توسعه مشارکت در جامعه‌اند و چنانچه آنگوی مشارکتی آنان دچار تحول شود، آنگوی مشارکت جامعه متحول خواهد شد. گسترش مشارکت کودکان نه تنها به منظور جلوگیری از بین‌تفاوتی آنان یا کاهش نرخ جرم و ویرانگری نیست، بلکه مشارکت دادن کودکان و نوجوانان در اداره امور جامعه نتایج زیرو را در بر دارد:

- ۱- ایجاد حس مسؤولیت برای حفاظت از دستاوردهای طرح‌هایی که نوجوانان در آن مشارکت دارند و از نتایج آن بهره می‌برند.
- ۲- ایجاد حق ابراز عقیده در مورد مسائلی ملموس و قابل فهم.
- ۳- شناسایی و محترم شمردن حقوق دیگران در داشتن عقیده‌های متفاوت، از طریق تمرین مشارکت در امور گوناگون.
- ۴- شکوفایی شخصیت از طریق رشد استقلال رأی.

۵- ارتقاء مهارت‌های اجتماعی و فردی به وسیله مشارکت در طرح‌های واقعی. نویسنده ضمن بحث از شرایط کشورهای توسعه یافته که معمولاً کودکان و نوجوانان تا سن ۱۶ سالگی مجاز به کار کردن نیستند و غالباً به کمک انواع بازارها مشارکت در ساختن اجتماع خود را یاد می‌گیرند، نگاهی به شرایط کشورهای در حال توسعه دارد که کار کردن کودکان بالای ۵ سال برای آنها موضوعی غادی تلقی می‌شود. تاکید نویسنده بر مشارکت آگاهانه کودکان در بهبود اقتصاد خانواده و توجه به توانایی و علایق آنها در این کشورهاست.

از نظر نویسنده نحوه نگرش بزرگسالان، محیط بیرون و فاکتور مهم در شکوفایی توانایی مشارکتی کودکان است. لذا اصلاح نگرش و آغاز فعالیت‌های مشارکتی از محیط‌هایی همچون مدرسه بهترین راه برای توسعه مشارکت و به تبع آن ساختن جامعه‌ای دموکرات تر پیشنهاد می‌شود.

# ماهنامه شهر دارها آگهی می‌پذیرد

شهرها و توسعه شهرسازی برای ایجاد سیل در ابتدای این فصل بررسی و در ادامه به دو عامل طبیعی و انسانی در ایجاد سیل در شهرها اشاره می‌شود. از جمله عوامل انسانی ایجاد سیل موارد زیر عنوان شده است:

- دخالت در مسیله‌ها و دستکاری آب گذرها

- عدم رعایت حریم مسیله‌ها و رودخانه‌ها

- بی‌توجهی در رعایت ضوابط و استانداردهای شهرسازی و نبود سیستمهای فاضلاب شهری

- رعایت نکردن اصول صحیح مطالعه، طراحی و اجرای سازه‌ها و تأسیسات کنترل سیل

در بخش نهای این فصل روشهای مقابله با سیلابهای شهری مطرح می‌شود. همچنین روشهای ساختاری و روشهای مدیریتی به عنوان دو دسته عمده از اقدامات برای کاهش آثار سیل بر شهرها مطرح و به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرند.

در فصل سوم جنبه‌های مختلف خسارات ناشی از زلزله بر سکونتگاههای شهری و روشهای مدیریتی و برنامه‌ریزی مقابله با آن بحث شده است. مباحث مربوط به مدیریت بحران، خصوصیات بلایای طبیعی شهر و طبقه‌بندی آنها در ابتدای این فصل بررسی شده و در ادامه نقش برنامه‌ریزی در کاهش آسیبپذیری شهر در برابر زلزله و سپس فرایند شهرسازی با هدف کاهش آسیبپذیری در مقابل بلایا در جزئیات مورد توجه قرار می‌گیرد.

اسروژه مسلم شده است که مقاوم سازی سازه‌ها در مقابل زلزله تنها راه ایمن‌سازی شهرها نیست بلکه توجه به ساخت، ساختار، فرم شهری، نحوه پراکنندگی کاربریهای شهری، تراکمها، تأسیسات و زیرساختهای شهری و چگونگی توزیع شبکه‌های تباطی نقش تعیین کننده‌ای در کاهش آثار بلایای طبیعی بر شهر دارند. مباحث فوق در حیطه وظایف برنامه‌ریزان شهری است. خاصه در کشورهایی که روی کمربند زلزله واقع شده است. توجه به کاهش آثار زلزله در فرایند برنامه‌ریزی شهرها از اهمیت وظایف برنامه‌ریزان تلقی می‌شود.

در فصل چهارم و پایانی کتاب، ضمن نتیجه‌گیری از مباحث مطرح شده در فصول گذشته، ۲۶ راهبرد اجرایی برای کاهش آثار بلایای طبیعی بر شهرها پیشنهاد شده است.



مدیریت بحران در نواحی شهری / تألیف: مجید عبدالهی / ناشر: انتشارات سازمان شهرداریهای کشور / چاپ اول ۱۳۸۰ / ۱۳۶ صفحه

وقوع بلایای طبیعی نظیر سیل و زلزله، توفان و گردباد اغلب، تأثیرات مخربی بر سکونتگاههای انسانی باقی گذارده و تلفات سنگینی به ساکنان آنها وارد ساخته است. ضایعات ناشی از این بلایا به حدی بوده که بشر دائماً در صدد اعتلای دانش خود برای بی‌پردن به علل این بلایا، پیش‌بینی و دفاع در برابر آنها بوده است.

مسلم است که شدت بروز پدیده‌های طبیعی به عنوان یک فاجعه تلقی نمی‌شود، بلکه ضایعات عظیم جانی و مادی ناشی از آنهاست که فاجعه را شکل می‌دهد. از طرف دیگر دامنه خساراتی که یک سانحه به وجود می‌آورد تنها وابسته به قدرت ویرانگری آن نیست بلکه این میزان - برای مثال - به وضعیت سازه‌های زیرساختی، محل شکل‌گیری سکونتگاههای پرتراکم و نحوه استقرار آنها نیز وابسته است. یک سانحه طبیعی می‌تواند حتی در جایی که تأثیرات اولیه آن چندان جدی نیست به فاجعه بینجامد.

کتاب حاضر که در قالب یک طرح پژوهشی تهیه شده است، ضمن قبول اصول فوق در صدد است با طرح جنبه‌های مختلف وقوع سیل و زلزله، نقش مدیریت و برنامه‌ریزی را در کاهش آثار این بلایا مورد ارزیابی قرار داده و توصیه‌هایی در مورد مدیریت پیشته بحران در شهرهای کشور ارائه کند.

کتاب شامل چهار فصل است. در فصل اول طرح مسأله، اهداف، ضرورت مسأله، روش تحقیق و عبارات کلیدی تحقیق طرح شده است. در فصل دوم، سیل به عنوان یکی از بلایای طبیعی مورد کنکاش قرار گرفته است. تأثیرات متقابل سیل بر

\* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

\* Managing Director: Ahmad Khorram

\* Editor - in -Chief: Ali Nozarpour

# Contents

<b>Editor's Note</b>	4
<b>Special Report</b>	5
The Difficulties of Small Towns Management/ J. Masoum	
<b>Idea &amp; Research</b>	
An Analysis of the Land Use in Isfahan City/ A. Zarrabi & A. Kiani	14
The Guideline for Posting Usage Signs/ Naghsht Consultant	18
<b>Urban Law</b>	
Road or Street, A Review of the Contrasting Views of Road & Transportation Ministry and Municipalities/ T. H. Deikhoosh	22
<b>Legal Counsellor</b>	
The Legal Bureau of Interior Ministry	24
<b>Administrative &amp; Financial Counsellor</b>	
The Legal Bureau of Interior Ministry	26
<b>Dialogue</b>	
Transition from Comprehensive to Strategic Planning/ Interview with Z. Daneshpooor	28
<b>Management Techniques</b>	31
Personal and Organizational Goal Setting/ M. Shah Hosseini	
<b>Mayor's View</b>	
Forest, Sea, Silk, Saltire: Lahijan/ Interview with H. Hamidi, The Mayor of Lahijan	33
<b>Council &amp; Participation</b>	35
Transferring Some of the Judicial Affairs to the Councils/ The Central Province Administration of Justice	
<b>Another Initiative</b>	
Abadan; Planning for Development	
<b>The ABC of City</b>	
Urban Hierarchy	
<b>A Window, A Look</b>	
<b>World's Experiences</b>	
Structure Planning, Substituting Comprehensive Planning in England/ I. Asadi	43
Some Examples of Urban Renewal/ R. Cooli & J. Bringham	47
Safe City Through Lighting/ J. Wooland & D. Winter Bottom	50
<b>World's Cities &amp; Municipalities</b>	54
<b>Travel's Souvenir</b>	58
The Perceptible Space; A Look at the Urban Planning and Management in Few European Countries/ N. Saeidi Rezvani	
<b>Instruction</b>	
Green Design, Guideline for Adaptation to Environment/ R. Mortezaie	69
<b>Point of View</b>	74
An Introduction to the Methods of Municipalities' Evaluation/ G. Digdell	
<b>News Reports:</b> A. Kalantari	77
<b>Research News</b>	
Dissertation Presentation: Explanation of the Shaping and Change Process of Spontaneous Settlements	98
<b>Brief News</b>	92
<b>New Publications</b>	100

Address: Second Floor- No. 16 - 5th GANDHI Avenue - Tehran - Iran.

Tel/Fax (0098-21)-61312810-8772634-35

E-Mail: SHAHRDARI@yahoo.com

ISSN:1605-7495



# 28

Monthly Journal of Information  
Educational and Research  
in Urban Management and Planning  
Number: 28, Sept. 2001

# Shahrdariba

- The Difficulties of Small Towns Management
- The Guideline for Posting Usage Signs
- Road or Street, A Review of the Contrasting Views of Road & Transportation Ministry and Municipalities
  - Transition from Comprehensive to Strategic Planning
- Transferring Some of Judicial Affairs to the Councils
- Abadan; Planning for Development
- The Perceptible Space; A Look at the Urban Planning and Management in Few European Countries
  - An Introduction to the Methods of Municipalities' Evaluation
- Personal and Organizational Goal Setting

