

شماره ۳۱

مناقشه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
برنامه روزی و مدیریت شهری
مهره جدید - سال سوم - شماره ۳۱ - آذر ۱۳۸۰
۱۰۸ صفحه - ۲۵۰۰ تومان



- شهرهای جدید، ضرورتها و عملکردها
- حسن مکان در شهرهای جدید
- توانمندسازی امکان غیررسمی
- شهر، شعرا، نیکوکاران، تجربه نهاوند
- مانیات برداریمی
- مهم ترین منبع درآمد شهرداریهای جنوب آسیا
- تجربه آرام سازی ترافیک در چند کشور اروپایی
- مدیریت ویژه در کشور کانادا

مطالعه و پژوهش



شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



شاسی مبارز مدل ۲۶۵۱

دستگاه حمل زباله مدل ۵۰۲ (سیمی تریلر) زباله پرس

ویژگیها:

- درب عقب کاملاً آبدب
- عملکرد درب عقب هیدرولیک
- مجهز به سیستم پرس و تخلیه زباله
- مجهز به مخزن شیرآبه
- نبدان و ستون مخبر دارای نرده و ایمنی برای اپراتور
- طراحی مطمئن
- نگهداری آسان

- ۵۰ متر مکعب
- ۳۹۰ لیتر
- ۲۵ تن
- ۳۰۰ لیتر
- ۱۰۰ بار
- ۵۰ تن
- ۹۷۰۰ میلیمتر
- ۷۵۰۰ میلیمتر
- ۴۲۷۰ میلیمتر
- ۱۱۳۰۰ میلیمتر

- مشخصات فنی:
- مجموعه مخزن زباله
- ظرفیت مخزن شیرآبه
- ظرفیت حمل زباله
- ظرفیت مخزن هیدرولیک
- مدانگه فشار سیستم هیدرولیک
- نیدوی پرس زباله
- طول مخزن زباله
- عرض مخزن زباله
- ارتفاع مخزن زباله
- بیشترین طول دستگاه بدون کشنده

موتور جانبی:

- نوع موتور
- تعداد سیلندرها
- ظرفیت مصرف
- نسبت تراکم
- پاکیژ
- ۴ سیلندرها فظی
- ۳۱۸۷ لیتر
- ۱۷/۱



جاریب خابانی مدل ۶۱۲ (گرفیون)



ماشین لبات مدل ۴۴۱



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (بولینکس)



زباله جمع کن مدل ۹۱



زباله جمع کن مدل ۸۲



زباله جمع کن مدل ۸۱



زباله جمع کن مدل ۴۰۲



اتس نشانی مدل ۱۲۲



اتس نشانی مدل ۱۲۲۱ (تولمانیا)

دفتر فروش:

- ایران - اصفهان - سی وسهیل
- ابتدای چهارباغ بالا
- مجتمع تجاری و اداری کوثر
- طبقه هفتم، شماره ۹۰۲
- تلفن: ۰۳۱۱-۶۲۵۱۹۷۶-۸
- دورنگار: ۶۲۵۱۹۷۸





تجاربها

مافنامه پزوهش، آموزش و اعلا پرستاری
برنامه ریزی و مدیریت شهری
فوز مجید - سال سوم - آذر ۱۳۸۰

۳۱

۱ یادداشت سردبیر
گزارش اصلی

۵ شهرهای جدید، ضرورتها و عملکردها / جلال معصوم - کمیونتهای ابراندوست
اتدیشته و پژوهش

۱۴ حس مکان در شهرهای جدید / مرضیه ترابی

۱۸ یلابای طبیعی، مسئله شهرهای امروز / مجید عبدالمهی
از نگاه شهردار

۲۲ شاهین شهر تجربه ای برای شهرهای جدید / گفتوگو با اسماعیل فرمائی
قانون شهر

۲۴ شهرداریها و نظارت بر ساخت و ساز غیررسمی / شادروان محمودشهیدی زاده

۲۶ مشاور حقوقی / دفتر حقوقی وزارت کشور

۲۹ مشاور اداری - مالی / دفتر حقوقی وزارت کشور
گفتوگو

۳۲ توانمندسازی اسکان غیررسمی / گفتوگو با مهرداد جواهری پور
گزارش تصویری

۳۷ نگاره به سکو نگاههای خودرو در منطقه کلان شهری تهران / زهره داوودپور
شورا و مشارکت

۴۱ میزگرد شهر، شوره نیکوکاران تجربه نهاند

۵۰ ابتکاری دیگر / اتوبوسرانی در مشهد اول آموزش، بعد اندنگی
تجربیات جهانی

مالیات بردارایی مهم ترین منبع درآمد شهرداریهای جنوب آسیا / کمیسیون اقتصادی اجتماعی آسیا و اقیانوسیه

۵۲ تجربه آرام سازی ترافیک در چند کشور اروپایی / تی. ام. طار اوچی، آن. واسل

۵۸ شهرها و شهرداریهای جهان

۶۳ شهرداری دویی از شهروندان نظر سنجی می کند، شهرهای آینده، شهرهای دو چرخه اتد، سلامت شهرها در وین بررسی شد...

عمارت نو

۶۷ تخت فولاد اصفهان، حیات دروادی مردگان / علی صفوی - سیدمحمد رشتیان
آموزش

۷۲ ضوابط انتخاب منطقه گردشگری

رهاورد سفر

۷۳ مدیریت زیاده در کشور کانادا / محمد اسلامی
اخبار پژوهشی

۷۸ برنامه نوآوریهای حکومت شهری / دکتر برنامه ریزی عمرانی - مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری

۸۰ گزارشهای خبری / علی کلاتری
مباران خدمات شهری در قزوین خصوصی سازی اتوبوسرانی را بررسی کردند، بناب؛ شهری که مردم در اداراه آن شریکند، ضرورت توجه به مدیریت بحران در توسعه شهرها و...

۹۳ اخبار کوتاه

طرحی نو در روشهای شبهای با ایلستر، شهرداری عید و همکاران اختطاری، سازمان باز یافت مشهد و تشکیل زیه از میدا، تشکیل کمیته اشتغال در شورای شهر گرگان و...

۹۷ یا مخاطب
آمار شهر

۱۰۲ بهره مندی استانها از امکانات سینمایی

۱۰۳ تازمهای نشر

۱۰۴ شهرست انگلیسی

طرح روی جلد چشمیت یاری شیر مرد - مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد ژاپن - مانتسو ماتو کاستل - نمای از یک بزرگراه، مربوط به مقاله آرام سازی ترافیک

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات شهرداریها نیست.
- ۲- شهردار... به دروس و آموزش و تلیخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب از سالی به 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
سردبیر: عین نوری پور
معاون سردبیر: نوید سعیدی و صوانی
هیئت تحریریه: سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا کاظمیان / سرویس حقوقی: مبین المالی - حسن شفیعی
ویراستار: حمید خانی
مدیر حقوقی: چشمیت یاری شیر مرد
هماهنگ کننده امور فنی: سعید مردانه
تصویرساز: مهدی یار محمدی
ادراکته: مرضیه ناجر
حرفه نویس: فریده دارستانی فرمائی
نمونه خوان: ایلا شاه بخشی
شمارگان: ۵- نسخه

یادداشت سردبیر

یکی از جلوه‌های مشارکت مردم در مدیریت شهرها، در شوراهای تجلی کرده است. شوراهای آمدند تا مدیریت شهرها زیر نظر افراد منتخب مردم باشند و اقدامات شهرداریها با تأیید شوراهای مشور و عیت یابند. اما سؤال جدی که اکنون در برابر مدیریت کشور مطرح است و تمامی علاقه‌مندان و نیز متخصصان مدیریت و برنامه‌ریزی شهری پاسخ به آن را می‌طلبند، این است که آیا مشارکت مردم با شکل‌گیری شوراهای تحقق یافت و یا شوراهای تنها جلوه‌ای از پدیده مشارکتند، نه تمامی آن.

اولین نکته‌ای که در این زمینه مطرح می‌شود، این است که تصمیمات شوراهای در صورتی جلوه مشارکت محسوب می‌شود که برخاسته از رأی و نظر عموم شهر و ندان باشد. ولی آیا می‌توان گفت به صرف اینکه منتخبان مردم در شورا تصمیم می‌گیرند و بر فعالیت‌های شهرداریها نظارت می‌کنند دیدگاه‌هایی مردم در مدیریت شهر لحاظ می‌شود؟ به نظر می‌رسد که پاسخ به این سؤال تا حدود زیادی منفی است. چرا که نمی‌توان ادعا کرد که اعضای شورا برآیند آحاد جامعه شهرند و آنچه که آنها تصمیم می‌گیرند بیانگر تصمیمات آحاد جامعه است. بنابراین در واقع هدف قانونگذار در تأمین مشارکت مردم در نظارت بر اداره شهر تا حدود زیادی تحقق نیافته است.

حال در اینجا این پرسش نیز مطرح می‌شود که چه باید کرد تا نظریات شورا با نظریات مردم یکی باشد. اولین راهکار، اجرای قانون در تمامیت آن و به صورت کامل است؛ یعنی اینکه حلقه‌های مقفود شورا یافته شود و شوراهای شهر، محله‌ها و مناطق شهری شکل پذیرند و از طریق این شوراهای شوراها، شوراهای شهر تا حدودی به دیدگاهها و نظریات مردم دست پیدا کنند. اما راهکار دوم این است که از طریق نظر سنجی از مردم درباره برنامه‌ها، طرحها و پروژه‌های شهرداریها، نظر آنها به دست آید و پس از حصول نتیجه از نظر سنجی، اقدام کرد.

اگر به تمامی مواردی که گفته شده عمل شود، آنگاه می‌توان ادعا کرد که مشارکت در مدیریت شهری تحقق یافته، در غیر این صورت مشارکت در تمامی ابعاد و وجوه شهر به منصفه ظهور نرسیده است. مهم‌ترین جلوه مشارکت در شهر، مشارکت مردم در تهیه برنامه‌های

شهرداریهاست که در طرحهای توسعه شهری معنا می‌یابد. این امری است که تاکنون کاملاً به شکل دولتی انجام می‌شده و حتی شهرداریها کمترین مشارکت را در این خصوص داشته‌اند چه رسد به مشارکت مردم؛ بنابراین وقتی مردم در مهم‌ترین عرصه اداره شهر (که برنامه‌ریزی شهری است) حضور ندارند، مشارکت آنها در اجرای برنامه مذکور معنا نمی‌یابد. البته همان‌طور که گفته شد، در این عرصه مهم‌ترین گام همانا حضور فعال و حتی شهرداریها و شوراهای تهیه طرحهای توسعه شهری است و این امر تنها در صورتی تحقق خواهد یافت که در جهت اجرای ماده ۱۲۶ قانون برنامه سوم، کارفرمایان تهیه طرحهای توسعه شهری از وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی به شهرداریها و اگذار شوند و سپس تلاش گردد که در فرایند تهیه، تصویب و اجرای طرحها، حضور مؤثر مردم فراهم آید. این حضور به ویژه در مرحله تهیه طرحهای توسعه شهری بسیار مهم است. در واقع اگر برنامه شهر با نظر مردم تهیه شود، خواسته‌ها، نیازها و ویژگیهای مختلف آنها در تنظیم برنامه لحاظ می‌گردد و برنامه‌ای واقع بینانه و تحقق پذیر برای شهر تهیه می‌شود؛ و مهم‌تر اینکه بستر مناسب برای مشارکت آنها در اجرای مفاد طرحهای مذکور فراهم می‌آید.

از دیگر عرصه‌های مشارکت مردم در مدیریت شهری، می‌توان به حضور مردم در ایمن‌سازی شهر در مقابل حوادث و بلایای طبیعی غیرمترقبه و حوادث انسان‌ساز چون حریق اشاره کرد. با شکل‌گیری گروه‌های داوطلب مردمی می‌توان کمبود جدی نیروهای آتش‌نشانی را تا حدود زیادی جبران کرد.

عرصه مهم دیگر، مشارکت مردم در بهداشت و حفاظت شهری است. از آب و چارو کردن در منازل مسکونی و کوسه‌ها گرفته، تا همکاری با شهرداریها در تفکیک زباله از مبدأ و پاکیزه نگه داشتن فضاهای عمومی شهری، جلوه‌های بارز این عرصه مشارکتی است. در ایجاد، حفظ و نگهداری فضاهای سبز شهری که سابقه دیرینه فرهنگی در شهرهای کشور دارد، این مشارکت می‌تواند جنبه‌های قوی‌تری نیز داشته باشد. همچنین است آن دسته از عرصه‌های مشارکتی که نیاز به ارائه برنامه از سوی مدیران شهری و نیز احساس تعلق خاطر مردم به شهرشان دارد.

شهرهای جدید ضرورتها و عملکردها

جلال معصوم
کیومرث ایراندوست



شهرهای جدید در جهان معاصر به عنوان راه چاره‌ای در برابر مشکلات شهری شدن دوره صنعتی ظهور کردند. طرح اولیه این شهرها را باید در ایده‌های اینترهاورد (۱۹۲۸-۱۸۵۰) جست‌وجو کرد. شهر جدید در ایران، پیش از انقلاب به صورت شهرهای جدید صنعتی و شهرهای اسکان شاعلان بخش صنایع و کویهای کارمندی شکل گرفت.

پس از انقلاب اسلامی، در سال ۱۳۶۴ به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و با تصویب هیئت وزیران، ساخت ۱۲ شهر جدید در اطراف شهرهای بزرگ - به منظور حل مشکل مسکن کارکنان دولت - در دستور کار قرار گرفت. از آن زمان شهر جدید به عنوان راهبردی عمده در عرصه برنامه‌ریزی شهری کشور، همواره مورد بحث و بررسی بوده است. بحث شهرهای جدید به دنبال تصویب لایحه شهرهای جدید در مجلس شورای اسلامی در مهر ماه ۱۳۸۰ مجدداً به عنوان مسئله‌ای انسانی مطرح شده است.

هدف از تأسیس شهرهای جدید پس از انقلاب، عمدتاً ساماندهی جمعیتی شهرهای بزرگ و اسکان سرریز جمعیتی آنها و برطرف کردن مشکلات بخش مسکن ذکر شده است. اکنون با گذشت نزدیک به دو دهه از اتخاذ راهبرد شهر جدید در کشور، گمان می‌رود که انتظارات و اهداف مورد نظر برآورده نشده باشد؛ و در واقع این راهبرد با رگودی جدی مواجه شده است. ماهنامه شهر‌داریها، بنابه رسالت خود به منظور روشن شدن علل و ابعاد این قضیه، میزگردی را با حضور استادان و کارشناسان مرتبط با مسئله شهرهای جدید، تحت عنوان «مسائل شهرهای جدید در ایران» حول محورهای ضرورت ایجاد شهرهای جدید در شرایط کنونی و بررسی عملکرد این شهرها تشکیل داده است که گزارشی حاضر نتیجه بحث و تبادل نظر صاحب‌نظران در این میزگرد است. امیدواریم که مسائل و مباحث مطرح شده در این میزگرد مورد استفاده مدیران و مسئولان مرتبط با موضوع قرار گیرد.

شرکت کنندگان در میزگرد عبارتند از:

- ۱- گیتی اعتماد، دکتر در شهرسازی و مشاور شهر ساز
- ۲- احمد سعیدتیا، عضو هیئت علمی دانشگاه
- ۳- محمد شیخی، دکتر در شهرسازی و کارشناس شرکت عمران شهرهای جدید
- ۴- مجید غمامی، مشاور شهر ساز
- ۵- بهرام فریور صدری، مشاور شهر ساز
- ۶- میر طاهر موسوی، نماینده تبریز در مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون عمران
- ۷- حسین مهر دادی، معاونت شرکت عمران شهرهای جدید
- ۸- محسن شهیدی، مدیر عامل شهر جدید بهارستان

جمعیت پایه بالای خود یا همان رشد طبیعی اندک هم، هر ساله جمعیت زیادی را به وجود می‌آورند. شهرهای موجود ما - خصوصاً کلان‌شهرها - برای اسکان جمعیت سازاد خود و توسعه کالبدی‌شان با مشکل مواجه‌اند؛ به طور مثال، در منطقه شهری تهران با همه کنترل‌هایی که شهر‌داریهای مختلف اعمال می‌کنند، روستاهایی با نرخ رشد جمعیت بالای ۳۰ درصد به وجود آمده‌اند. این واقعیت‌ها نشان می‌دهد که ما برای اسکان جمعیت رو به رشد خود نیازمند ایجاد شهرهای جدید هستیم. بنابراین ضرورت ایجاد شهرهای جدید به صورت عام، و نیز در پاسخ به مسئله اسکان جمعیت همچنان وجود دارد و به نظر من می‌بایست یکی از برنامه‌های دولت باشد. البته جای این بحث محفوظ خواهد ماند که این شهرها کجا و چگونه باید باشند.

ماهنامه شهر‌داریها: ضمن تشکر از حضور شرکت کنندگان در این میزگرد، به عنوان آغاز بحث بهتر است به این مسئله پرداخته شود که آیا ضرورت‌هایی که در گذشته منجر به راهبرد ایجاد شهرهای جدید در کشور شد همچنان به قوت خود باقی است یا نه؟ و آیا این راهبرد می‌تواند رویکردی مقبول برای پاسخگویی به تحولات آتی شهرنشینی کشور باشد یا خیر؟

گیتی اعتماد: یکی از ویژگیهای امروز شهرنشینی در ایران، آن است که به میزان زیادی از مهاجرتها کم شده و شتاب مهاجرت به شهرها دیگر چندان به چشم نمی‌خورد، ولی هنوز شهرنشینی در کشور ما در حال رشد است. از طرفی حتی با وجود کنترل مولید و تنظیم خانواده، که منجر به کاهش نرخ رشد طبیعی جمعیت به حدود یک درصد در سال شد، هنوز کلان‌شهرهای کشور به دلیل

صورت خودرو و یا به صورت برنامه‌ریزی شده باشد. این ضرورتی است که نمی‌توان آن را انکار کرد البته حالت ایده‌آل آن است که این شهرهای جدید با روند پدید آمدن شهرهای طبیعی هماهنگ

احمد سعیدنیا؛ یکی از دلایل و ضرورت‌های تشکیل و تأسیس شهرهای جدید همین موضوع افزایش جمعیت شهرنشین است که مطرح شد. نکته‌ای که من می‌خواهم به آن اشاره کنم، این

طی ۲۰ سال گذشته مجموعاً ۳۰۰ شهر به شهرهای کشور اضافه شده است. اینها به نوعی شهر جدید هستند که البته به شیوه خودبه‌خودی به وجود می‌آیند. کشور ما اکنون نزدیک به ۸۶۰ شهر دارد و ممکن است در سال ۱۳۸۰ شهر نهمصدم کشور به ثبت برسد



باشند و روستاهایی که قرار است تبدیل به شهرهای جدید شوند، با برنامه و یا طرح از پیش سنجیده شده تبدیل شوند. این موضوعی است که می‌تواند مورد بحث قرار گیرد.

میرطاهر موسوی: به نظر می‌رسد که در بحث ضرورت‌های ایجاد شهرهای جدید، موضوع تعادل بخشی و ساماندهی شهرهای موجود نمی‌بایست مورد غفلت قرار گیرد. چرا که عمده کلان‌شهرهایی که به عنوان نقاط اشباع جمعیتی مطرح می‌شوند به جمعیت نسبی متناسب هم نرسیده‌اند. پیش‌بینی‌های جمعیتی طرح‌های جامع در ۲۰ سال پیش تراکم ۱۰۰ نفر در هکتار را برای آنها برآورد کرده بود. در حالی که امروز این شاخص به طور متوسط در صورت این شهرها ۶۰ نفر در هکتار است. درحقیقت در کنار ضرورت‌های موجود در مورد ایجاد شهرهای جدید، نمی‌بایست مسئله شهرهای کنونی و ساماندهی این شهرها برای رسیدن به جمعیت متناسب از طریق برنامه‌ها و طرح‌های مطالعه شده فراموش کرد. این موضوعی است که گاه مورد غفلت قرار می‌گیرد و شهرهای جدید به عنوان تنها راه حل اسکان جمعیتی قلمداد می‌شوند.

محمد شیخی: موضوع ضرورت ایجاد شهرهای جدید را می‌توان حول سه محور بررسی کرد: اول، بررسی ضرورت‌های گذشته؛ دوم آنکه ضرورت‌های آتی چیست؛ و سوم، تعیین تکلیف شهرهای کنونی.

در مورد ضرورت‌های گذشته، آنچه که در ابتدا به عنوان اهداف اولیه ایجاد شهرهای جدید مطرح شد، عبارت بود از جذب سرریز

است که این جمعیت به اشکال مختلف می‌تواند اسکان یابد؛ از جمله به صورت مجموعه‌های مسکونی و یا توسعه‌ای خودرو و در پیرامون شهرهای بزرگ. در زمان حاضر از یک سو در پیرامون شهرهای بزرگ، محیطها و محوطه‌های جدیدی به عنوان مجتمع‌های زمینی به صورت شهر جدید و به صورت خودبه‌خودی به وجود می‌آیند و از سوی دیگر به طور پیوسته و مستمر روستاها تبدیل به شهر می‌شوند و هر ساله تعدادی شهر به شهرهای کشور افزوده می‌گردد. این روند به گونه‌ای است که طی ۲۰ سال گذشته مجموعاً ۳۰۰ شهر به شهرهای کشور اضافه شده است. اینها به نوعی شهر جدید هستند که البته به شیوه خودبه‌خودی به وجود می‌آیند. کشور ما اکنون نزدیک به ۸۶۰ شهر دارد و ممکن است در سال ۱۳۸۰ شهر نهمصدم کشور به ثبت برسد.

بدین ترتیب جریانی طبیعی و الزامی به نام «پدید آمدن شهر» در توسعه کشور ما وجود دارد. بخش کوچکی از این پدید آمدن شهرها، به وسیله دولت و نگاه‌های عمرانی صورت می‌گیرد که در مفهوم رایج به آن «شهر جدید» می‌گویند. در این شیوه شهرهای جدید از طریق برنامه‌ریزی و براساس ضوابط و معیارهای از پیش تعیین شده ایجاد می‌شوند. اینکه این شهرها خوب هستند یا نه، منحصر به این شیوه پدید آمدن شهر نیست و می‌تواند در مورد تمام نحوه‌های دیگر اسکان نیز مطرح باشد. خوب، بد، درست یا غلط، امری ثانوی است. چیزی که روندی حتمی و اجتناب‌ناپذیر می‌نماید، نحوه اسکان جمعیت در کشور است و در واقع روند شهری شدن و پدید آمدن شهرهای جدید است که می‌تواند به

گیرد. ما ممکن است تحت فشارهای سیاسی دست به انتخاباتها و تصمیم گیریهای بزنیم ولی تسلیم این حرکت چه با یا ایراد و اشکال مواجهه شود در کشور ما محدودیت بودجهها و اعتبارات، بحث اولویت بندی شهرهای جدید را پیش می کشد؛ اینکه در چه زمانی و برای کدام شهرها و چگونه می بایست وارد عمل شد. معیاد غصامی؛ به نظر من بحث اصلی این است که وقتی ما راجع به شهر جدید صحبت می کنیم، در حقیقت در مورد نوعی ابزار اعمال سیاستهای شهری سخن به میان می آوریم، و این با توسعه متفصل شهر متفاوت است. شهرهای جدید ما از آن روز شکل گرفتند که وزیر مسکن و شهر سازی وقت گفت که ما برای تأمین

جمعیت شهرهای مادر که دچار گسترشهای زیاد جمعیتی و فیزیکی شده بودند. تعادل بخشی به این شهرها و جلوگیری از رشد بی رویه آنها و ممانعت از حاشیه نشینی در پیرامون شهر مادر، جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی مرغوب و امثال آن از اهداف مندرج در اساسنامه شهرهای جدید بوده است. البته اهداف تیمی مثل تأمین مسکن برای اقشار متوسط و کم درآمد و ایجاد فرصتهای شغلی نیز مطرح شده بود. به نظر من بسیاری از این ضرورتها همچنان به قوت خود باقی است، اگر چه آن سرریزهای جمعیتی که در مطرحیهای جامع پیش بینی شده بود به دلیل برآوردنهای زیاد و کاهش نرخ رشد محقق نشد، اما نکته در مورد

چیزی که روندی حتمی و اجتناب ناپذیر می نماید، نحوه اسکان جمعیت در کشور ماست و در واقع روند شهری شدن و پدید آمدن شهرهای جدید است که می تواند به صورت خودرو و یا به صورت برنامه ریزی شده باشد

در کنار ضرورت های موجود در مورد ایجاد شهر های جدید، نمی بایست مسئله شهر های کنونی و ساماندهی این شهر ها برای رسیدن به جمعیت متناسب از طریق برنامه ها و طرح های مطالعه شده فراموشی گردد. این موضوعی است که گاه مورد غفلت قرار می گیرد و شهر های جدید به عنوان تنها راه حل اسکان جمعیت قلمداد می شوند

مسکن در شهرهای کوچک طرح آماده سازی زمین می دهیم و در شهرهای بزرگ، چون امکان این امر فراهم نیست، شهر جدید احداث می کنیم. یعنی وزارت مسکن و شهر سازی برای حل مشکل مسکن، ایده شهرهای جدید را مطرح کرد. شبیه همین سیاست «مسکن اجتماعی» که امروز مطرح می کند، بنابراین ایجاد شهرهای جدید، از همان ابتدا، هیچ ارتباطی با سیاستهای توسعه شهری کشور نداشته. برای مثال در آن زمان ما داشتیم طرح جامع مشهد را مطالعه می کردیم و به طور طبیعی ممکن بود به یک شکل دیگر از توسعه برسیم و مثلاً توسعه متصل یا منفصل شهر را پیشنهاد کنیم. لکن به ما گفته شد که زمین شهر جدید گلپهار خریداری شده است و علاوه بر آن قرار است یک شهر جدید هم در محور جاده مشهد - تیشابور، و یکی هم در محور مشهد - سرخس ساخته شود. در واقع مشاور را وادار کردند که این مکانها را در شورای عالی شهر سازی توجیه کنند؛ و چنین نبود که ضرورت ایجاد و مکانیابی شهرهای جدید در چارچوب سیاستهای توسعه شهری تعیین شده باشد. اصولاً ضرورتی برای ایجاد شهرهای جدید در گذشته وجود نداشت و توسعه شهرهای بزرگ می توانست به صورت منفصل در نظر گرفته شود. به نظر من شهرهای جدید باید عنصری از سیستم و نظام شهری از پیش مطالعه شده باشند و ضرورتها و مکانیابی آنها نیز در چارچوب سیاستهای کلان توسعه شهری تعیین شود. در این صورت است که می توان گفت که فلان شهر به شهری جدید نیاز دارد، و به دنبال آن نیز می باید یک سازمان عمران هم برای ایجاد و مدیریت آن ایجاد شود؛ نه آنکه

توجه آن است که جمعیت شناسان معتقدند که ما در دهه آینده با رشد سریع جمعیت مواجه خواهیم بود؛ و با توجه به مجموعه شرایطی که در سرزمین ما حاکم است، جایگاهی های جمعیتی متوقف نخواهد شد.

بنابراین اگر صرفاً بحث ضرورتها مطرح باشد، می توان گفت که ضرورتهای ایجاد شهرهای جدید کماکان پابرجاست و ایجاد شهرهای جدید را به عنوان نوعی تمهید و اولویت در جای خود نگه داشته است. در سالهای اخیر و در طی گفت و گوهای کارشناسی، ضرورتهای جدیدی نیز مطرح شده است که از جمله آنها - با توجه به ساحه خیز بودن کشور ما - جایگاهی نقادانه در معرض خطر است. بحث تعادل بخشی منطقه ای نیز در این میان خود الزاماتی را ایجاد می کند. نکته بسیار مهمی که می خواهیم به آن اشاره کنیم، آن است که سیاست ایجاد شهرهای جدید می بایست به عنوان ابزاری در سیاست شهرنشینی ملی تلقی شود و در واقع ما می بایست استراتژی و سیاستی برای ایجاد شهرهای جدید داشته باشیم و منطبق با آن حرکت کنیم. ایجاد شهرهای جدید نباید حرکتی مقطعی و موردی باشد و یا برای اهدافی همچون جذب سرمایه به مناطق و استانها از طرف مسئولان محلی به کار گرفته شود. در کنار این مسائل، به واقعیتی نیز می بایست توجه کرد، و آن این است که ایجاد شهرهای جدید اعتبارات و هزینه های زیادی لازم دارند. ممکن است در کشورهای توسعه یافته همچون انگلیس و فرانسه این مشکل وجود نداشته باشد، اما در کشور ما تصمیم گیری برای ایجاد شهرهای جدید می بایست با توجه به این قضیه صورت



سیاست ایجاد شهرهای جدید می‌بایست به عنوان ابزاری در سیاست شهرنشینی ملی تلقی شود و در واقع ما می‌بایست استراتژی و سیاستی برای ایجاد شهرهای جدید داشته باشیم و منطق با آن حرکت کنیم

همچون ابزاری برای توسعه است و ضرورت‌های اقتصادی روز نیز وجود شهرهای جدید را الزامی می‌کند. در هر حال شهر جدید نمی‌تواند از راهبرد کلان شهری کنار گذاشته شود و اگر ناسایی و ناکامی در ایجاد شهرهای جدید وجود داشته است، باید به دنبال دلایل آن بود و در پی سازوکاری بود که از طریق آن دلایل عدم موفقیت شناسایی گردد و در برطرف کردن آنها گام برداشته شود. نهایتاً اینکه نمی‌توان به دلیل عدم موفقیت چند شهر، در کل مسئله تردید کرد.

محسن شهیدی: بنده معتقدم که شهر جدید نه به عنوان تنها راه حل یا راه حل نهایی بلکه به عنوان یکی از راه‌های منطقی می‌تواند مورد توجه باشد. درست است که به اهداف تعیین شده در این زمینه نرسیده‌ایم، اما این خود ریشه در مسائلی دارد. شهر جدید دارای جایگاه قانونی نیست، سازماتهای اجرایی از آن حمایت نگردانند و حتی بخش دولتی، به ایجاد اشتغال در آنها کمک چندانی نکرده است و بخش خصوصی نیز انگیزه و زمینه لازم را ندارد. با وجود این چه انتظاری می‌توان داشت؟ البته با وجود تمام این مشکلات شهر جدیدی مانند بهارستان کاملاً موفق بوده است.

ماهناسه شهردار بهاء: تا اینجا به عنوان جمع‌بندی مختصر می‌توان گفت که اکثر شرکت‌کنندگان در بحث با این نظر که ضرورت‌ها و الزامات ایجاد شهرهای جدید به عنوان یکی از راه‌های ممکن در مسئله اسکان جمعیت و توسعه شهرنشینی همچنان به قوت خود باقی است، اتفاق نظر داشته‌اند. البته در خصوص شیوه‌های به کار گرفته شده در گذشته برای ایجاد آنها، انتقاداتی وارد شده است. حال می‌توان بحث را با ارزیابی عملکرد شهرهای جدید و مشکلات و دستاوردهای آنها ادامه داد.

گیتی اعتماد: ما می‌دانیم که عملکرد شهرهای جدید موفق نبوده است. در مورد شهر بهارستان هم، که از آن به عنوان نمونه‌ای

اول یک شرکت عمران شهر جدید تأسیس گردد و این شرکت در هر کجا که زمین پیدا کرد، یک شهر جدید بسازد. بهر حال به نظر بنده با توجه به ارزیابی عملکرد شهرهای جدید در این نود و نه سال در سیاست و روند ایجاد شهرهای جدید تجدیدنظر صورت پذیرد.

بهرام فریسور صفیری: دلایلی که مهندس غمامی در خصوص عدم ضرورت شهرهای جدید برشمرده، عموماً به نحوه اعمال سیاستها و چگونگی پیدایش شهر جدید برمی‌گردد، که در جای خود درست است و با این سیاستی که داریم پیش می‌رویم، شهر جدید راه حل نیست. ولی این نیز می‌تواند مورد بحث قرار گیرد که اگر این سیاستها تغییر یابند چه؟ آیا آن وقت شهرهای جدید می‌توانند راه حل باشند؟ به نظر من پاسخ مثبت است. احکام ایجاد شهرهای جدید از درون توسعه ملی - منطقه‌ای و خود آن شهر و متعلقه اطراف آن برمی‌خیزد و بدون پیش زمینه نمی‌توان گفت که شهر جدید راه حل هست یا نه. شهر جدید می‌تواند در جایی خاص، به عنوان راه حل قطعی و ضروری مطرح گردد - مثل بندر امام که به دلایل اقتصاد ملی و شرایط توسعه منطقه ضرورت داشت که در آنجا شهر جدیدی به وجود آید. نیز به عنوان مثال، شهر مجلسی در اصفهان که برای حل مشکل شهر اصفهان و جلوگیری از فشار زیست محیطی بر روی زاینده‌رود و مسائل توسعه صنعتی باید ایجاد می‌شد، اما باید بجای این نیاز را برناخت. نمی‌توان برای جلوگیری از ضرری بزرگ یک شهر را به وجود آورد و هزینه‌های صرف آن نکرد. باید هزینه‌های لازم پرداخت گردد و تأسیسات زیربنایی احداث شود، و البته باید سازماندهی و مدیریت نیز وجود داشته باشد چه اگر این کارها انجام بگیرد، نگاه در زمان و جایی دیگر - مثلاً اصفهان یا تهران - چند برابر هزینه خواهد شد.

حسین مهردادی: ایجاد شهرهای جدید که پس از انقلاب صنعتی مطرح شد دیگر به آن زمینه‌های تاریخی نیاز ندارد. شهر

موفق نام برده می‌شود، باید گفت که نزدیکی بهارستان به اصفهان و فاصله کم آن از این شهر با دلایل موفقیت و اسکان جمعیت در آن بوده است. بهارستان در واقع حومه‌ترین شهر اصفهان است و مردم ساکن در آن خدمات مورد نیاز و اشتغال خود را از اصفهان تأمین می‌کنند. اما شهرهای جدید دیگر عمدتاً به دلیل عدم تأمین خدمات و اشتغال و فاصله زیاد از شهر اصلی موفق نشده‌اند. درجهان شهرهای جدیدی یافت می‌شوند که واقعاً موفق بوده‌اند، سوای نمونه‌های موجود در کشور های توسعه یافته، من شهرهای بمبئی جدید و نیودا در هند را دیدم - که هر دو برای جمعیت بیش از یک میلیون نفر برنامه‌ریزی و طراحی شده‌اند و موفق هم بوده‌اند. از دلایل موفقیت شهر نیودا در نزدیکی دهلی، یکی آن است که قبل از ایجاد شهر، تمام مراکز اشتغال - مناسب با جمعیت و گروههای هدف طرح - به آنجا منتقل شده بودند. ما از این شهر در طراحی شهر هشتگرد الگو گرفتیم و اول تاحیه صنعتی را پیش‌بینی کردیم ولی در اجرا آن صنایعی که قرار بود آنجا مستقر شوند، ایجاد نشدند. در شهر بمبئی جدید هم مدیریت آن توانست تمام اقتدار و گروههای اجتماعی و درآمدی را در آنجا ساکن کند؛ یعنی برای اقتدار پردرآمد مسکن ساخته شد و از سودی که به دست آمد برای مسکن اقشار کم درآمد یارانه پرداخت گردید. در نتیجه این شهر توانست هر دو گروه درآمدی را در خود جای دهد. ولی در هشتگرد، گروههای پردرآمد به دلیل فقدان خدمات و امکانات

شکل گرفته است. حتی باید تعجب کرد که چگونه در همین حد هم جمعیت در برخی از این شهرها ساکن شده‌اند. این شهرها اصلاً موفقیت شهر شدن را نداشته‌اند. هر شهری فاقد خاص خود را دارد؛ شهر صنعتی، شهر نظامی و شهر مسکونی هر کدام تابع و دارای قواعد خاص خود هستند. اولین قاعده پدید آمدن شهر، شکل‌گیری آن در بستر و مکانی مناسب است. اگر شهر در نقطه نامناسبی ایجاد شود، این خود اولین عامل شکست آن خواهد بود. ما این قواعد را نادیده گرفتیم و از جمله در بیابانهای دور افتاده و در پشت کوهها برای مردم خوش ذوق شیراز، شهری نامطلوب (شهر جدید صدرا) ایجاد کردیم و توقع داریم که مردم بروند و در آنجا ساکن شوند. اگر هم برخی در آن سکونت گزینند، بی‌تردید از روی اضطرار و مشکل مسکن بوده است. گاه نیز شهر را در کنار رقیب آن ایجاد کردیم؛ مثلاً شهر پردیس و هشتگرد را در کنار رقبای شان یعنی بومهن و هشتگرد قدیم قرار دادیم. در این حالت مسلماً رقیب از امکانات و شرایط به وجود آمده بهره‌برداری می‌کند و مانع از توسعه شهر جدید می‌شود.

در مورد مکان بایی بعضی از شهرهای جدید، حتی گفته می‌شود که مسئولان در آن روزها با هلی کوپتر در اطراف شهرهای بزرگ پرواز می‌کردند و هر زمین خالی و دور افتاده‌ای را می‌یافتند، آنجا را به عنوان مکان مناسبی برای ایجاد شهر جدید در نظر می‌گرفتند. شهر جدیدی همچون سهند در پشت آن کوهها و

وزارت مسکن و شهرسازی برای حل مشکل مسکن، ایده شهرهای جدید را مطرح کرد. بنابراین ایجاد شهرهای جدید، از همان ابتدا، هیچ ارتباطی با سیاستهای توسعه شهری کشور نداشت

نمی‌توان برای جلوگیری از ضروری بزرگ یک شهر را به وجود آورد و هزینه‌های صرف آن نکرد. باید هزینه‌های لازم پرداخت گردد و تأسیسات زیربنایی احداث شود، و البته باید سازماندهی و مدیریت نیز وجود داشته باشد

زمینهای ناموازی با هزینه‌های هنگفتی که می‌بایست خرج احداث جاده‌ها و پلها شود، در کار خود موفق نشد. حال آیا این عدم موفقیت به مفهوم شهر جدید مربوط می‌شود یا به انتخاب کننده مکان آن؟ بنابراین بخشی از عدم موفقیت در عملکرد شهرهای جدید، به مکان بایی نادرست و فاصله نامناسب و جایگاه نادرست، و نادیده گرفتن هدف اصلی یعنی شهر و نسلان و گروههای مورد انتظار، مربوط می‌شود.

میر طاهر موسوی: علاوه بر تأیید مطالبی که در خصوص ضعف‌های مطالعات مکان بایی و مدیریت شهرهای جدید گفته شد، می‌خواهم به مسئله دیگری اشاره کنم و آن مشکلات ناشی از جایگاه قانونی این شهرهاست. تا قبل از لایحه‌ای که اخیراً در مجلس تصویب شد، شهرهای جدیدی می‌بایست تمام فضاها و مکانهای خدمات شهری را خودشان می‌ساختند، و معلوم نبود که از

رفاهی حاضر به اسکان در آن نشدند گروههای کم درآمد هم به دلیل فاصله زیاد شهر با محل کارشان ترجیح دادند در مناطق نزدیکتری مثل اسلام شهر اسکان پیدا کنند. به نظر من از جمله دلایل عدم موفقیت شهرهای جدید ما، اشکال در مدیریت و اجرای آنها بوده است. در واقع بدین ترتیب مولودی به وجود آمد و سپس در بیان رها گردید تا روی پای خودش بایستد.

احمد سعیدنیا: به نظر من نتایج مورد انتظار در شهرهای جدید برآورده نشده است و در واقع شهرهای جدید به اهداف خودشان دست نیافته‌اند. رنج بسیاری در این میان کشیده شده ولی نتیجه مطلوب به دست نیامده است. نکته‌ای که می‌خواهم به آن اشاره کنم، آن است که به نظر می‌رسد نوع تصمیم‌گیریها در مورد مکان شهرهای جدید براساس عقل سلیم صورت پذیرفته و بیشتر براساس نوعی اجبار و منفعت طلبی برای استفاده از اراضی بیهوده

کجا می‌بایست هزینه‌ها را تأمین کنند. در واقع این تفکر که شهرهای جدید می‌باید مستقل باشند و براساس درآمدهای خودشان توسعه پیدا کنند، تفکر غلطی بود و مدیریت شهرهای جدید را مجبور کرد تا زمین را به قیمت نازل بفروشند و با درآمدهای ناچیزی که به دست آوردند نتوانستند امکانات اولیه را برای ساکنان خود فراهم کنند. این امر سر خوردگی عجبی در مردم ایجاد کرد و آنها از رفتن به این شهرها سرباز زدند و در نتیجه از طریق حاشیه‌نشینی یا گریزهای دیگر، به تأمین مسکن خود پرداختند.

در لایحه «ایجاد شهرهای جدید» که اخیراً به تصویب مجلس رسیده و اکنون در مرحله اظهار نظر شورای نگهبان به سر می‌رسد، سعی گردیده است تا راههای قانونی برای حل مشکلات شهرهای جدید لحاظ شود. از نقاط قوت این قانون یکی آن است که بخش خصوصی نیز در کنار بخش دولتی می‌تواند متقاضی ایجاد شهر جدید شود. دیگر آنکه بر طبق این لایحه، ایجاد شهرهای جدید لزوماً نمی‌بایست در اراضی دولتی - یا تملک شده دولت - باشد، بلکه امکان استفاده از اراضی اشخاص و حتی مشارکت آنها نیز در آن لحاظ شده است. در زمینه ایجاد خدمات و فضاهای عمومی نیز این قانون کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات و شرکتهای دولتی را مکلف به تأمین خدمات مورد نیاز

هزار نفری، که ناشی از اقتدار گرایش سالهای گذشته بوده، خود مینایی شده است که امروز ما آنها را به عنوان علاک شکست در تقابل بگیریم. در واقع می‌بایست ملاحظاتی را در این میان لحاظ کرد: یکی آنکه برخی از شهرهای جدید - مثل بهارستان، اندیشه و پردیس - در روند رشد قرار گرفته‌اند و نرخ رشد آنها در این سالها شدیداً افزایش یافته است. دیگر آنکه اصولاً در دهه اول ایجاد شهر جدید معمولاً آنها درگیر فعالتهای عمرانی هستند و انتظار آنکه جمعیت خیلی زیادی در این شهرها اسکان یابند انتظار عیبی است؛ مگر آنکه حجم عظیمی از سرمایه‌گذاران به آنها نگاه کرد که آن هم ناشی است. نکته دیگر ناهماهنگی در سیاستهای وزارت مسکن است. در این سالها بین سیاستهای بازسازی بافتهای فرسوده و ایجاد شهرهای جدید و توسعه‌های جدید شهری، تعادل و هماهنگی وجود نداشته است. یعنی در همان حال که شهرهای جدید در حال احداث بودند، سیاستهای آماده‌سازی متعدد و به خصوص واگذاری مسکن استیجاری نیز در حال اجرا بود. برای مثال در اسلام‌شهر حدود ۴ هزار واحد و در ری ما داریم. نیز همین تعداد واحد مسکونی واگذار شده است. طبیعی است که این اقدامات نیروی شهر برود را در جذب جمعیت کاهش می‌دهد. شهرهای جدید در جذب اقتدار کم درآمد نیز چندان موفق نبوده‌اند زیرا حاشیه‌های شهری برای این گروهها ترجیح دارد. البته

این تفکر که شهرهای جدید می‌باید مستقل باشند و براساس درآمدهای خودشان توسعه پیدا کنند، تفکر غلطی بود و مدیریت شهرهای جدید را مجبور کرد تا زمین را به قیمت نازل بفروشند و با درآمدهای ناچیزی که به دست آوردند نتوانستند امکانات اولیه را برای ساکنان خود فراهم کنند

بخشی از عدم موفقیت در عملکرد شهرهای جدید، به مکان یابی نادرست و فاصله نامناسب و جایگاه نادرست، و نادیده گرفتن هدف اصلی یعنی شهروندان و گروههای مورد انتظار، مربوط می‌شود

دیدگاهی نیز در این خصوص وجود دارد و آن اینکه جذب اقتدار کم درآمد با ویژگیهایی که این اقتدار دارند، خود ممکن است به عامل بازدارنده‌ای برای شهرهای جدید تبدیل شود. در زمینه اشتغال نیز شهرهای جدید چندان موفق نبوده‌اند؛ و این تصور اشتباه است که ایجاد شهر جدید مصداقاً با ایجاد اشتغال است. شهر جدید می‌تواند شهری خوابگاهی باشد. شهرهای جدید در بعد تأمین زیرساختها و خدمات شهری و فضاهای عمومی نیز مشکل داشته‌اند. متأسفانه در لایحه جدید هم که مهندس موسوی اشاره داشتند، درآمدهای شهرهای جدید همچنان به فروش زمین وابسته است. در نتیجه زمین بازار یا قیمت ارزان به فروش خواهد رسید و شرکت‌های سازنده یا درآمدهای کم قادر به آماده‌سازی زمین و تأمین خدمات نخواهند بود.

بهرام فریور صدیقی: به نظر من مهم‌ترین تردیدی که در عملکرد شهرهای جدید مشاهده می‌شود، به کار نکردن عقل و

این شهرها - براساس تعرفه شهرهای مشابه - کرده است. در ضمن، سرمایه‌گذارهای انجام شده شرکت‌های سازنده، برای ایجاد فضاهای و خدمات عمومی، به حساب مالیاتهای قطعی شده آنها منظور خواهند شد.

محمد شیخی: من نکاتی را به صورت فشرده در خصوص ارزیابی عملکرد شهرهای جدید عرض می‌کنم. همان طور که دیگران اشاره کردند، شهرهای جدید در جذب جمعیت با مشکلات زیادی مواجه شده و در این خصوص موفقیت چندانی نداشته‌اند. براساس خوشبینانه‌ترین برآوردها، در حدود ۲۱۵ هزار نفر در کل شهرهای جدید اسکان پیدا کرده‌اند و در واقع نسبت به پیش‌بینی انجام شده برای سال ۱۳۸۵ در حدود ۲۲/۵ درصد و نسبت به پیش‌بینی نهایی، یعنی سال ۱۳۹۰، حدود ۷/۶ درصد جذب جمعیتی تحقق یافته است، که میزان بسیار کمی است. فکر می‌کنم پیش‌بینی‌های خیلی کلان و غیرواقعیتناکه ۵۰۰ و ۲۰۰



از دلایل موفقیت شهر نیودا در نزدیکی دهلی، یکی آن است که قبل از ایجاد شهر، تمام مراکز اشتغال - متناسب با جمعیت و گروههای هدف طرح - به آنجا منتقل شده بودند

هم گساری بسیاری آنها نیست، می‌روند و یک شبه در اراضی کشاورزی حاشیه شهرها خانه می‌سازند؛ مجبور می‌شویم که آنها را به رسمیت بشناسیم و در نتیجه نوعی توسعه شهری شکل می‌گیرد. به عنوان مثال، در تهران به رغم پیش‌بینی طرحهای جامع برای توسعه دو سمت غرب با توجیه آب و هوای بهتر و دید و منظر و مانند اینها، مردم رفتند و در محور رباط کریم - ساوه و محور خاوران - ورامین و یا کرج (که اصلاً صحبتش در طرح جامع نبود)، ساکن شدند. باز هم به عنوان نمونه، در مورد شهرهای جدید چین مطرح گردید که زمینها به کارمندان و تعاونیهایی کارمندی فروخته خواهد شد. به هر حال مسلماً عدده زیادی اصلاً جزو این گروههای اجتماعی نیستند و در مشاغل غیررسمی اشتغال دارند و در نتیجه در شهرهای جدید جایی پیدا نمی‌کنند. اقشار متوسط و دراز می‌روند به بالا هم به دلیل نبود خدمات در شهرهای جدید حاضر نیستند. در این شهرها ساکن شوند، بنابراین اصولاً مشکل آن است که مداخله دولت معطوف به ساز و کارهای واقعی اجتماعی و اقتصادی نیست و عموماً مداخله‌ای است یا پیش فرضهای نادرست.

حسین مهردادی: شهرسازی همانند ساختمان سازی است. همان‌طور که در ساختمان به مصالح مرغوب، نیروی انسانی ماهر، ابزار و فن‌آوری مناسب، طرح و برنامه و مدیریت و هماهنگی نیاز است تا محصول نهایی مطلوب باشد، در شهر هم می‌باید این لوازم و ترکیبات فراهم باشد. اگر نخواهید با استفاده از فن‌آوری قدیمی و کهنه محصول صنعتی ارزان قیمت تولید کنید، دیگر کسی از شما انتظار کیفیت را ندارد. در شهرهای جدید امروز دنیا بحث بر سر استفاده از آخرین روشها و فن‌آوریهاست. در ظرف ۳ سال در حومه سنول در کره جنوبی ۵ شهر جدید ساخته شده که تمام آنها با مترو به مرکز سنول متصل هستند. و برای ۸۰۰ هزار نفر جمعیت آنها، مجموعاً ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده است. بنابراین اگر

خرید است، برنامه‌ریزی در مملکت ما اصولاً دچار این بیماری است که خریدگر نیست و نظریات کارشناسی و حرفه‌ای جایگاه لازم را ندارد. مثلاً همین شهرهای جدید؛ از روز اولی که موضوع آن مطرح شد، مکان تمام آنها انتخاب شده بود و بعد به سراغ شهرسازان آمدند؛ اینکه مطالعه و کار پژوهشی نیست، تمام می‌بخش که در طرح شهرهای جدید مطرح کرده بودیم، همه را کنار گذاشتند. از جمله در مورد شهر محلی ایده‌های سودمندی را ارائه کرده بودیم اما آنها دو قطعه زمین بر اساس طرحی که هیچ ارتباطی با طرح ما نداشت، آماده‌سازی شد و پس، یا به عنوان مثال، در شهر علوی باقتساری کردیم که توتلی بین شهر و پالایشگاه احداث شود - چون موفقیت این شهر وابسته به صنایع و فعالیتهای آن طرف از تقاضای فولاد بود - ولی انگار نه انگار که این پیشنهاد بر اساس مطالعه مطرح شده است، اکنون نیز این پرسش را پیش می‌کشند که چرا نتوانستیم به پاسخ مطلوب دست یابیم؛ یا چرا شهر موفق نشد؟ مسلماً وقتی توجهی به مطالعه، فکر، ایده، برنامه و دلایل منطقی برای انتخاب مکان شهر نشود، طرح بی‌تردید با موفقیت همراه نخواهد بود.

مجید غنای: قانع از بحث شهرهای جدید، به طور کلی سیاستهای هدایت مکان استقرار جمعیت در کشور ما اساساً موفق نبوده زیرا نگاه ما به انسان و رفتارش بسیار ساده‌انگارانه بوده است و در واقع، این پدیده بی‌جمله را کاملاً تحلیل نکرده‌ایم. مثلاً گفته‌ایم که با این میزان جمعیت و با این نرخ رشد، چند سال دیگر جمعیت به فلان میزان می‌رسد و هر نفر هم فلان مقدار سرانه زمین می‌خواهد؛ بنابراین باید برای جمعیت آینده یک شهر جدید ساخت؛ آنگاه تصور کرده‌ایم که می‌توانیم مردم را در آنجا ساکن دهیم... در صورتی که جمعیت اساساً پدیده‌ای نیست که به این سادگی قابل پیش‌بینی و هدایت باشد. خانوارهای فقیر وقتی نمی‌توانند در شهرهای مادر زمین تهیه کنند و در شهرهای جدید



شهرها را در نظر گرفته است؟ آیا برای گروه‌های متفاوت اجتماعی و اقتصادی، ساز و کارهای متفاوتی پیش‌بینی شده است؟ اگر آن ساز و کارها پیش‌بینی نشود و طرح‌های شهر جدید نیز همچون طرح‌های معماری به صورت کلیشه‌ای از کشور بیرون آید و ارائه گردد، با همین مشکلات مواجه می‌شویم. در واقع بخش از مشکلات و عدم موفقیت‌ها، به نحوه مطالعه شهرهای جدید مربوط می‌شود.

محسن شهیدزی: بحث ارزیابی، بحث بسیار دقیق و حساس است و من فکر می‌کنم اگر قرار است ارزیابی شهرهای جدید به عمل آید، می‌بایست ابتدا ارزیابی شورای عالی معماری و شهرسازی انجام پذیرد. چون مصوبه ایجاد شهرهای جدید از تصویب این شورا، که ۱۰ تا ۱۲ وزیر عضو آن هستند، گذشته است. نمی‌توان یک فرد یا سازمان و یا وزارتخانه را زیر سؤال برد. خود من حداقل در ایجاد ۳ شهر جدید دخالت داشته‌ام. از تمام سازمان‌های ذی‌ربط در مورد تأمین خدمات استعلام گرفتیم و به امضای بالاترین مقام آن سازمان‌ها رساندیم. این استعلام‌ها به شورای عالی شهرسازی منتقل شد و آنها بر همین اساس آن را تصویب کردند. البته این تعهدات هرچند گاه صورت اجرایی پیدا نکردند چون جایگاه قانونی وجود نداشت. برای مثال ۲ سال وقت صرف شد تا قانون ایجاد کانال تأسیساتی مشترک برای شهرهای جدید از تصویب مجلس گذشت؛ ولی ما از همین روز تصویب با مشکل مدیریتی مواجه شدیم. می‌بایست مدیریت را برای این کار هماهنگ می‌کردیم و این ناشدنی بود. در نتیجه طرح عقیم ماند و امروز هم سعی از آن برده نمی‌شود. در سیاست‌های مالی هم سیستم بانکی به طوری با وزارت مسکن و شهرسازی همراه نبود و بدین ترتیب کمترین تسهیلات بانکی به شهرهای جدید داده شد. اقشار کم درآمد هم نتوانستند از این تسهیلات استفاده کنند.

منظور داشتن شهری با استانداردهای امروزی است. باید ساختن سالی و وقتی لازم را مهیا ساخت. آن هم در سطح ایده‌آل. حال از آنجا که بحث بر سر ارزیابی شهرهای جدید ایران است، ابتدا باید معیارها و ملاک‌های ارزیابی را تعیین کرد. در این سلسله صحبت‌ها به جمعیت‌پذیری به عنوان یک ملاک اشاره شد. مشخص است که براساس این ملاک، شهرهای جدید ناموفق بوده‌اند، اما اگر ملاک و معیار را ارزیابی مسکن قرار دهیم، آنگاه چه؟ اگر از کسانی که در شهرهای جدید ساکن هستند پرسیده شود که چرا در این شهرها اقامت کرده‌اند، در پاسخ خواهند گفت که چون در آنجا زمین ارزان بوده است و انسان با پس‌انداز خود نمی‌توانستند در شهرهای بزرگ - همچون تهران و اصفهان - صاحب مسکن شوند. چنین کنایه‌ای کرده‌اند. اما اصولاً به نظر من اصل بحث ارزیابی صحیح نیست. چرا؟ چون هنگامی می‌توان پدیده‌ای را ارزیابی کرد که به نتیجه رسیده باشد. از شهری که هنوز ۹۰ درصد واحدهای مسکونی آن در حال ساخت است و به بهره‌برداری نرسیده، چگونه می‌توان ارزیابی داشت؟ این را قبول می‌کنم. که جمعیت‌پذیری گذشت ولی - در همان مثال ساختمان‌سازی - باید دید که پول داده شده، شارژ مالی شده یا نه. نمی‌توان اسکلت نیمه‌تمام را رها کرد و گفت: «عجب ساختمان بدی است». نیروی انسانی ماهر که بخشی از آن نیروی مهندسی و توان حرفه‌ای کشور است، در کنار عوامل مالی و ابزار و فن‌آوری، در موفقیت و عدم موفقیت شهرهای جدید دخیل بوده‌اند. تمام شهرهای جدید که از آنها یاد می‌شود، دارای طرح جامع‌اند. بخشی از عدم موفقیت‌ها به این نحوه برنامه‌ریزی برمی‌گردد. آیا الگوی اقتصادی ساخت مسکن در طرح‌های جامع به شکلی دقیق دیده شده است؟ کدام طرح جامع می‌تواند ادعا کند که براساس توان اقتصادی گروه‌های هدف برنامه مالی و توجیه اقتصادی این

سیاستهای هدایت مکان استقرار جمعیت در کشور ما اساساً موفق نبوده، زیرا نگاه ما به انسان و رفتارش بسیار ساده‌انگارانه بوده است و در واقع، این پدیده پیچیده را کاملاً تحلیل نکرده‌ایم

ماهانامه شهر داریها: از حضور تمامی صاحب نظران شرکت کننده بی نهایت سپاسگزاریم.

جمع بندی:

- ۱- روند شهرنشینی و افزایش میزان جمعیت شهری کشور در آینده نیز تداوم خواهد داشت.
- ۲- جریان پدید آمدن شهرها فرایندی اجتناب ناپذیر است و اگر بر اساس برنامه‌های از پیش سنجیده شده صورت نگیرد، شهرها به صورت خودبه خودی به وجود خواهند آمد.
- ۳- روند شهرنشینی در ایران، ضرورت ایجاد شهرهای جدید

در ظرف ۳ سال در حومه سنول در کره جنوبی ۵ شهر جدید ساخته شده که تمام آنها با مترو به مرکز سنول متصل هستند و برای ۸۰۰ هزار نفر جمعیت آنها، مجموعاً ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری شده است

به مثابه سکونتگاههای از پیش برنامه‌ریزی و طراحی شده راه عتوان یک راه حل به قوت خود باقی گذاشته است.

۴- ایجاد شهرهای جدید می‌بایست به عنوان ابزاری در سیاستهای شهرنشینی ملی تلقی گردد.

۵- مکان‌یابی شهرهای جدید می‌بایست از طریق مطالعات آمایش و کالبدی ملی و بر اساس سیاستهای توزیع بهینه جمعیت و سکونتگاهها در فضای ملی تعیین شود.

۶- ایجاد شهر جدید، اقدامی ساده نیست و در عین پیچیدگی نیازمند پشتوانه‌های تحقیقی، مالی، فنی و قانونی است.

۷- شهرهای جدید، به رغم سرمایه‌گذاریهای انجام شده در آنها به دلیل مکان‌یابی نادرست، کمبود امکانات، نبود اشتغال و دوری از سایر نقاط شهری، در جذب جمعیت ناموفق بوده‌اند.

۸- سیاست استقلال مالی شهرهای جدید، سیاست اشتیاقی بوده که منجر به فروش آزران قیمت آراضی این شهرها و عدم تحقق تعهدات شرکتیهای سازنده آنها شده است.

۹- با همه مشکلات موجود در شهرهای جدید این شهرها توانسته‌اند در تأمین زمین و مسکن اقشار متوسط و کم درآمد و ایجاد محیط شهری سالم‌تر، موفق باشند.

۱۰- اگر تکرر شهری که در گذشته منجر به ایجاد شهرهای جدید شد مورد ارزیابی و تجدیدنظر قرار نگیرد، هرگونه اقدام در آینده نیز می‌تواند مشکلات زیادی به همراه داشته است.

اصولاً این سیاستها وقتی موفق می‌شوند که پشتوانه‌های لازم را از مراجع تصویب‌دشته باشند.

در مورد لایحه اخیر هم که سحیح آن شد، اگر از فردا ابلاغ شود و امین نامه‌های لازم هم تدوین و تصویب شود ولی پشتوانه‌های لازم تدارک دیده نشود، هیچ کدام از سازمانهایی که ملزم به خدمات‌رسانی در شهرهای جدید شده‌اند، وظیفه خودشان را انجام نخواهند داد پس اگر بخواهیم که عوامل ارزیابی منطقی بر واقعیت باشند، این امر مستلزم حوصله بیشتری است و تنها منحصر به ارزیابی عملکرد شهرهای جدید و شرکت عمران نیست.

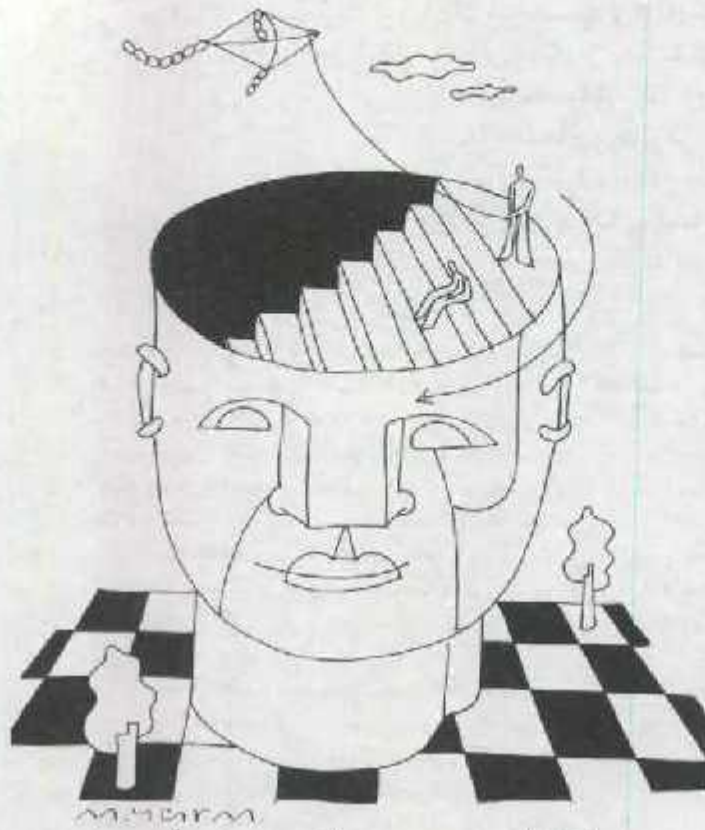
احمد سعیدنیا: در مورد روندهای آینده، می‌خواستم به مطلبی اشاره کنم. همه ما در پدید آمدن شرایطی که امروز شاهد آن هستیم مشارکت داشته‌ایم، اما نقش دولت به عنوان دستگاه تصمیم‌گیرنده و اعمال قدرت در پدید آمدن شهرهای جدید - در مکان‌یابی، اندازه، طرح، هدف‌گذاری و حتی فن آوری - در سالهای اول بسیار مؤثر بود. همان طور که حاضران اشاره کردند، نوعی اقتدارگرایی حاکم بود. وقتی «دیریت و دستگاه تصمیم‌گیرنده فاقد آینده‌نگری است، یا اجباتاً می‌خواهد آرمانهای غیر عملی خود را در داخل شهرهای جدید پیاده کند، نتایج همین می‌شود که دوستان گفتند.

در مورد قانون جدید نیز می‌خواهم این تذکر را بدهم که اگر این روحیه اقتدارگرایی در این قانون هم حاکم باشد، باز به همین نتایج در آینده خواهیم رسید. قانونگذار باید بداند که می‌بایست از این شیوه دست بردارد و قبول کند که یک بخش کارشناسی در کشور وجود دارد که اگر اینها به مشارکت گرفته شوند، نتایج مطلوب‌تری به دست می‌آید.

محمد شیخی: به لحاظ روندهایی که ما برای شهرهای جدید پیش رو داریم، من فکر می‌کنم به دلیل اینکه حرکت‌ها خیلی حساب شده و مطالعه شده و استراتژیک نیست، می‌تواند باز هم مشکل و مسئله برای آینده درست کند. یعنی استفاده از شهرهای جدید به مثابه ابزاری مقطعی برای آوردن سرمایه به مناطق، می‌تواند در آینده بسیار خطرناک باشد. این در حالی است که چنین ابزاری می‌باید در خدمت سیاست ملی - شهرنشینی قرار گیرد. این مسئله حرکت حساب شده‌ای را می‌طلبد که در زمان حاضر متأسفانه چندان مشاهده نمی‌شود. به نظر می‌رسد روندهای موجود نیز خود ابرادانی داشته باشند. نزدیک به ۲۰ شهر جدید در طی ۲۱ سال گذشته مطرح گردیده‌اند و حتی صحبت از ایجاد ۱۰۰ شهر جدید شده است. ما باید حرکت به سمت ایجاد شهرهای جدید را نظام‌مند کنیم. ایجاد شهر جدید همچون احداث درماتگاه نیست، بلکه کاری گسترده و پیچیده و با حجم عظیمی از عملیات و اعتبارات است. بنابراین روال کنونی نیز می‌بایست مورد ارزیابی و تجدیدنظر قرار گیرد.

شهرهای جدید ایران نیز، همچون نسخه‌های مشابه و قدیمی‌تر آنها در جوامع دیگر، دچار نقایص و نارساییهای متعددی هستند که حیات آنها را با زحمت و گسختگی مواجه می‌سازد. بسیاری از این مسائل را می‌توان قبل از آغاز حیات این شهرها پیش‌بینی کرد. لذا تعریف و تصور شهرهای جدید در عالم نخلر، یعنی شهرهای از پیش اندیشیده و برنامه‌ریزی شده، اگر در عالم عمل هم مدنظر قرار گیرد، این مسائل تخفیف پذیر می‌نمایند.

با این حال برخی از نقایص مذکور پس از شروع حیات شهری محسوس‌تر می‌شوند و از آن جمله است ملاحظات مرتبط با طراحی شهری، فقدان حس مکان، اگر چه عارضه عمومی بسیاری از بافت‌های شهری جدید است اما در شهرهای جدید به شکلی شدیدتر و عمیق‌تر حس می‌شود. این نوشته به موضوعاتی از این دست پرداخته است.



حس مکان در شهرهای جدید

با این تفصیل به نظر می‌رسد که امروزه به تعبیر رویکر دلمان در مواجهه با شهرهای جدید نیازمند زمان آن فرار رسیده است که بپذیریم شهر نیز همچون هر پدیده دیگری دارای «سه مؤلفه فرم، عملکرد و معناست» (۱) و هر نوع مواجهه و «مداخله در آن نیازمند توجه به این سه مؤلفه به صورت همزمان و هماهنگ با یکدیگر است. توجه ویژه به یکی از مؤلفه‌ها (مثلاً عملکرد اسکنان در شهرهای جدید) در حفره‌ها، حتی در صورت تحقق پذیری، «آنها را رشد تک بُعدی و بی‌رویه‌ای مواجه می‌سازد که در نهایت همچون غذای سرطانی موجودات مرگ شهر را پدید می‌آورد.

همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد، یکی از مضامین اساسی در شهرهای جدید فقدان «حس مکان» است. «در حالی که فضا را گستره‌ای بنا و انتزاعی می‌بینیم، مکان بخشی از فضا است که به وسیله شخص یا چیزی اشغال شده است و دارای بار معنایی و ارزشی است. هر چه کنش افراد با محیط پلاندرنگ است که ویژگیهای آن را متمایز از مناطق اطراف می‌گرداند.» (۲)

حس مکان می‌تواند منجر به ایجاد تعلق خاطر در افراد و نهایتاً تعلق و ماندگاری اجتماع در شهر شود. حس مکان رابطه‌ای است بین گذشته و آینده، بین فرد و اجتماع، بین مصنوع و طبیعت، که فضا را از حالت صقلی و لغزنده می‌رواند و آن را تبدیل به جایی می‌کند که ورود و خروج هدفمند را می‌طلبد.

حس مکان فضا را از حالت عام و یکسان برای همه می‌رواند و آن را به نقطه‌ای خاص برای مخاطبانش تبدیل می‌کند. «اکثر افراد بودن در یک مکان خاص را تجربه کرده‌اند، آن را راجع می‌نهند، و از

امروزه یافتن فضایی که همه ویژگیهای لازم برای زندگی فردی و جمعی در شهرها را داشته باشد، به امری بس دشوار بدل شده است. افزایش روزافزون جمعیت در شهرها و جریان شتاب‌آلود پاساژگویی به نیازهای آنان، ما را با انواع توسعه‌های پیوسته و نابسته در اطراف شهرهای مان مواجه ساخته است؛ توسعه‌هایی که به بیانی ساده و کوتاه، به شکل پهنه‌هایی وسیع از انواع ساخت و سازهای ناممکن رخ می‌نمایند و اساسی‌ترین و شاید تنها هدفشان رفیع نیاز مسکن است و پس، شهرهای جدید نیز با هدف خلق «شکل مسکن و اسکنان و پراکنش» اساساً جمعیت در دهه‌های اخیر - به خصوص در اطراف شهرهای بزرگ - طراحی و ساخته شده‌اند.

این در حالی است که به رغم وجود مشکلات فراوان برای زندگی در شهرهای بزرگ و همچنین تصامیم پیشگویی‌های طراحان و مدیران راجع به آینده شهرهای جدید، اکثر این شهرها یا خالی از سکنه‌اند (به عبارتی در لحظه تولد، مردمانند) و یا با جمعیتی بسیار اندک به زندگی بیمارگونه خود ادامه می‌دهند.

در واقع ضمن آنکه موانع به حل مسئله مسکن و اسکنان مناسب جمعیت روزافزون نشده‌ایم، با وجود صرف هزینه‌های هنگفت و از بین بردن منابع طبیعی و جز آن، مواجه با انواع مسائل و مضامین جانی ناشی از احداث این «واحه‌های اجرو سیمان» در شهرها و نواحی پیرامون آنها گشته‌ایم. از جمله است مضامینی چون فقدان حس مکان، بی‌هویتی، فقدان امنیت، سرگشتی زندگی جمعی و نظایر اینها...

مرصیه تریانی

دانشجوی کارشناس ارشد طراحی شهری

فقدان نظائر آن متأثر می‌شوند. مکان‌های معنی‌دار و قابل درک، تکیه‌گاه مناسبی‌اند که خاطرات شخصی، احساسها و ارزشها بر آن تکیه می‌کنند. هویت مکانی، پیوند نزدیکی با هویت شخصی پیدا می‌کند. اینک «من اینجا هستم» حکایت از «من هستم» می‌کند. (۳)

از آنجا که ایجاد و استمرار «حسن مکان» منوط به عوامل محدود و معینی نیست، و بسیار گسترده‌تر از ظرفیت و مجال این مختصر است، لذا در این نوشتار صرفاً به بیان مهم‌ترین موضوعات مطرح شده نظریه پردازان و متخصصان امر طراحی شهری اکتفا می‌گردد.

به طور کلی فقدان حسن مکان در شهرهای جدید ناشی از دو دسته کلی از عوامل دخیل در شکل‌گیری و ندام آنهاست. دسته اول متوجه رویکرد و نگرش طراحان و متخصصان دخیل در امر طراحی شهرهای جدید است و دسته دوم به رویکرد مدیران و سایر کارشناسان دخیل در مدیریت و نحوه استمرار زندگی در این شهرها مربوط می‌شود.

فقدان حسن مکان ناشی از رویکرد طراحان

اولین نکته‌ای که در این مقوله می‌توان ذکر کرد، نخه‌گرایی و «طراح سالاری» است که تقریباً گویانگیر اکثر طرحهای شهری - از جمله طراحی شهرهای جدید - شده است. این قضیه شکل‌گیری طرحهای آرمانگرایانه، مدرنیستی و به دور از واقعیت را به دنبال داشته است. در این رویکرد طراح همواره شهر را از بالا می‌نگرد و نه از دریچه دید عموم شهروندان، در حالی که دید از بالا فقط ترکیه‌بندی فضایی متزع از زندگی را ارائه می‌دهد و صرفاً نوعی لذت حزن‌های و سلیقه‌ای را برای طراح به ارمغان می‌آورد. به خاطر داشته باشیم که زندگی و قعی و مکانهای واحد ارزش برای عموم، در پایین و در خلال همین زندگی روزمره و همین شوفا و تمهای کوچک، و همین داشتن‌ها و نداشتن‌های ساده رخ می‌دهد. از آنجا که مکان در تعامل با محیط و فرد شکل می‌گیرد،

فضاهای متزع از زندگی واقعی در ایجاد حسن مکان ناتوانند از دیگر پیامندهای این نگرش، عدم توجه طراحان به آینده شهر است. آنها شهر را ماشینی می‌بنارند که با قطعات معین و محدودی ساخته شده و روابط میان اجزای آن نیز محدود و منوط به یک سری چرخه‌های کاملاً مکانیکی و مشخص است. به این ترتیب اینان از روند استمرار زندگی شهری در سالهای آتی، و پس از شکل‌گیری اولیه شهر غافل می‌شوند و طرح شهر و تعبیرات آن را تمام شده فرض می‌کنند.

امانگاهی به تجارب دهه‌های اخیر، نشان می‌دهد که شهروندان فراتر از عدد و رقم و اجزای پیش‌بینی‌شده در چرخه مکانیکی و یا فرآیند ایستای طرحها، عمل می‌کنند. آنها در مواجهه با محیط و اکتشاهای مؤثری از خود بروز می‌دهند و همواره بر اساس نیازها و توقعات خود رفتار می‌کنند و به این ترتیب روندی طبیعی و واقعی از تغییرات را برای شهر رقم می‌زنند که قابل شناسایی و جهت‌بخشی به دست طراح و یا یک گروه خاص نیست و مشارکت همه تخصصها و دست‌اندرکاران را به طور موازی در تمامی مراحل می‌طلبد. عدم توجه به این قضیه، علاوه بر ایجاد مشکلات اساسی در تحقق پذیری طرحها، باعث می‌شود که ناخواسته جزئیاتی در زندگی شهرهای جدید (پس از شکل‌گیری اولیه) به وجود آید که اساساً با اهداف اولیه و توقعات مدیران از آنها در تناقض‌اند و به نوبه خود باعث تخریب حسن مکان و استمرار آن می‌گردد (به این قضیه، بعداً در دسته دوم مشکلات اشاره شده است).

ایجاد تنوع و تفاوت قابل درک میان فضاهای مختلف می‌تواند منجر به شکل‌گیری حسن مکان برای هر بخشی به صورت مستقل گردد. بخش اعظمی از این تنوع بر همین عدم خناسازی کامل کار بریها از یکدیگر است. این پدیده باعث تقسیم شدن شهر به حوزه‌های وسیع و گسترده‌ای می‌شود که در درون خود یکسواخت می‌نمایند و در بیرون، بی‌ریز و رها شده، اختلاط منطقی کار بریها زمینه مناسبی را برای شکل‌گیری مکانهای عمومی شهری (که دارای فرستهای متنوع و مختلف برای حضور گروههای متفاوتی از شهروندان است) به دست می‌دهد. مکانهایی پویا و دارای شخصیت.

فضاهای شهری می‌بایست در آن واحد قادر به ارائه فرصتهای متنوع بالقوه و بالفعل به شهروندان خود باشند تا امکان مراودات اجتماعی را افزایش دهند، زیرا «مکانها با روابط اجتماعی تعریف می‌شوند و نه با کیفیات یک تکه زمین» (۴) این در حالی است که فضاهای شهری در شهرهای جدید به شدت تک عملگرده‌اند و فاقد هر نوع ظرفیتی برای ایجاد فرصتهای جدید هستند؛ مثلاً مسیرها در شهرهای جدید عملاً محورهایی عربص و طولی - و بعضاً آرایش شده با ردیف گیاهان و چراغها - هستند که صرفاً در خدمت تردد سریع و روان سواری‌ها قرار دارند. این سلوچ عظیم آسفالت و آرایش، از عهده هیچ کار دیگری بر نمی‌آید بلکه به کاتالایی در اطراف محوطه‌های وسیع مسکونی تبدیل شده‌اند که آنها را از هم جدا می‌کنند.

در تصویر ذهنی شهروندان ساکن در شهرهای جدید، این مسیرها بیش از آنکه اتصال دهنده مکانهای مختلف شهر باشند، جداکننده‌هایی قوی بین فضاها و حوزه‌های مختلف شهر هستند و صد البته بدیهی است که مفهوم حسن مکان اساساً با مفهوم انفصال در تناقض است. به واقع حذف جریان زندگی از این فضاها عامل مخل دیگری در شکل‌گیری و استمرار حسن مکان به شمار می‌آید.



تهران - شهر جدید اسپه

**حس مکان می تواند منجر به
ایجاد تعلق خاطر در افراد و
نهایتاً ثبات و ماندگاری اجتماع
در شهر شود. حس مکان
رابطنی است بین گذشته و
آینده، بین فرد و اجتماع، که
فضا را تبدیل به جایی می کند
که ورود و خروج هدفمند را
می طلبد**

شهروندان هستند. فقدان آنها در واقع فقدان حیات جمعی و اشتراکات ذهنی بین شهروندان است و این امر باعث از بین رفتن حس مکان می شود.

بی توجهی به این امر باعث شده است که حتی تلاشهای دست‌اندرکاران شهرهای جدید برای احیای زندگی جمعی نیز به خطا برود. امروزه شدیداً با این موضوع مواجهیم که به امید دستیابی به فضاهای برای مراودات اجتماعی، میادین به احداث میدانهای بی گران و پارکها و باغهای وسیع می شود. غافل از اینکه این محوطه‌های سبزی آنها خلوت شهروندان را به آنان اعلا می کند و نه جمع آنها را در حالی که شهر نیازمند هر دوی اینهاست.

برای شکل گیری حس مکان در شهر وجود سخت فضاها در سطوح متفاوت الزامی است، یعنی اینکه نرم فضاها نیز می‌بایست در حوزه‌هایی خاص و سهول الوصول متمرکز شوند و تقاوم آنها در سطح شهر تعریف شده و کنترل شده باشد.

درجه از تباط و اثر گذاری هر فرد با شهر تابع مکانی است که فرد از شهر دارد. این معنا از طریق ارتباط با دیگران به دست می‌آید و در جریان از تباط با شهر تعدیل می‌شود. عدم توجه به این مقوله و عدم توجه به مفاهیم ضمنی موجود در فضا، که به نوعی می‌تواند پیوند بین فرد و محیط را برقرار سازد و آن را تثبیت کند، باعث شده است که اساساً شهرهای جدید مفهومی در حد خوانگاهی بزرگ و موقتی را در ذهن شهروندان داشته باشند. از آنجا که حس مکان بنا بر تباط متقابل افراد و محیط شکل می‌گیرد، ذهنیت فضایی موقتی منجر به بروز رفتارها و برخوردهای موقتی با شهر می‌شود و ایجاد حس مکان را در آن غیر ممکن می‌سازد.

بخش عمده‌ای از مفاهیم ضمنی موجود در فضا از طریق نام فضاها (که سبب و اقباعی در گذشته، مکانی قابل باز شناسی برای همه، فعالیتی ویژه و مانند اینهاست) به شهروندان منتقل می‌گردد و در بین آنان تبدیل به یک سری شناسه‌های مشترک می‌شود. حوزه‌ها و فضاهای واقع در شهرهای جدید با اساساً فاقد اساسی معنی هستند. (مانند محله‌های پولاد شهر: A3, B6, A5 و...) و بنا بر تباط بدون توجه به اشتراکات ذهنی شهروندان، تمویض می‌شوند.

در اقدامی که سابقه همه عوامل (جندسازی کاربریها در شهرهای جدید، توده‌های یکنواخت، فضاهای بیگران، معنای موقتی بودن آن) در طراحی شهرهای جدید دست به دست هم داده‌اند تا فرست ایجاد نقاط خاطر انگیز در آنها از دست برود. این

ایجاد تفاوت و تنوع قابل ادراک بین فضاهای مختلف را می‌توان از طریق کالبد آنها نیز پیگیری کرد. به طور کلی کالبد شهر از ترکیب توده و فضا شکل گرفته است، که هر دو از لحاظ تأثیر گذاری در تصویر ذهنی شهروندان و رفتارهای آنان دارای اهمیت‌اند. در زمان حاضر، انواع ساختمانهای مکعبی شکل و یکنسان توده‌های شهرهای جدید را تشکیل می‌دهند. تفاوت میان این بلوکهای مسکونی به قدری ناچیز است که تمایزی را بین توده‌ها باعث نمی‌شود. کثرت و وسعت این توده‌های یکنواخت به حدی است که تک بناهای مربوط به کاربریهای دیگر - اعم از مذهبی، آموزشی و جز اینها - حتی اگر دارای ویژگیهای کالبدی و بصری متفاوت از بقیه باشند - در میان آنها گم می‌شوند و به چشم شهروندان نمی‌آیند. (5)



اصهان - شهر جدید اصفهان

از طرف دیگر فضا - یا به عبارتی روشن تر فضای باز - از مقولات اساسی فراموش شده در طراحی شهرهای امروزی است. «در محیطهای سنتی همواره بر فضاهای مابین ساختمانها تأکید می‌شد و نه خود تک بنا؛ و به این ترتیب فضاهایی جذاب، ارگانیک و دارای حوزه‌های بیاد از شنیدن و متنوع و متناسب با مقیاس انسانی به وجود می‌آمد» (6) این فضاها این کیفیت تاز و جادویی را داشتند که تجربه حس قوی‌ای میان افراد و محیط - و به تبع آن با یکدیگر - به وجود آورند و از این رو سهم بسزایی در بالا بردن مراودات اجتماعی و تعلق خاطر و ایجاد حس مکان داشتند.

این فضاها عملاً شکل تر از توده‌ها بودند و با دارا بودن مقیاس انسانی، زمینه‌های مناسبی را برای وقوع حیات جمعی برای شهرها مهیا می‌ساختند.

«ترانسیک فضاهای باز شهری را به دو دسته کلی سخت فضا (Hard Space) و نرم فضا (Soft Space) تقسیم‌بندی می‌کنند» (7) و معتقد است که «سخت فضاها» به آن دسته از فضاها اطلاق می‌شود که به وسیله بدنه‌های صلب محدود و محصور شده‌اند و عملکرد اصلی آنها نور هم جمع شدن و فعالیت‌های اجتماعی است. در مقابل، «نرم فضاها» با عناصر طبیعی تعریف می‌شوند و عملاً فرصتهایی را برای استراحت، خلوت و دوری از محیط مصنوع در اختیار شهروندان قرار می‌دهند. اگر قائل به تقسیم‌بندی ترانسیک در مورد فضاهای باز باشیم، توجه به این نکته ضروری است که امروزه طرچه‌های شهرهای جدید فاقد هر نوع سخت فضا است. اساساً فضاهایی محدود و شکل، با کرانه‌های مشخص و قابل ادراک و دارای مقیاس انسانی، جزو فضاهایی فراموش شده‌اند و چون این فضاها بستر وقوع حیات جمعی برای



تهران - شهر جدید سمنان

مکانها با روابط اجتماعی تعریف می‌شوند و نه با کیفیات یک تکه زمین. این در حالی است که فضاهای شهری در شهرهای جدید به شدت تک عملکردی اند و فاقد هر نوع ظرافتی برای ایجاد فرصتهای جدید هستند

در حالی است که نقاط مذکور در پهنه شهر به عنوان نقاط مرجع ذهنی عمل می‌کنند و در شکل‌گیری مکان‌هایی خاص و واجد ارزش برای حیات شهر بسیار مؤثراند. در زمان حاضر عرصه شهرهای جدید تبدیل به پهنه‌های لغزنده و صیقلی شده‌اند که فرصت هر نوع استقرار با ثبات، مکان‌های تجمع، تعلق خاطر و نظایر اینها را از شهروندان دریغ می‌کند.

نکته دیگری که همواره در طرز چسبیده فراموشی سپرده می‌شود، توجه به حرکت پیاده در سطح شهر است. ارتباط مؤثر افراد با یکدیگر به نحوی که منجر به تعاملات اجتماعی و ایجاد مکان‌های متمایز گردد، در مقیاس حرکت پیاده رخ می‌دهد. اساساً سواره‌ها به واسطه ویژگی‌های خودرو (حجم، اندازه و سرعت آن) قادر به برقراری این نوع ارتباط نیستند. فضاهای کنونی آنقدر به



اسفهان - شهر ده‌ده‌پولاند شهر

نحوه ادراک، رفتار و روحیات پیاده‌ماهی توجه است که آنها در شرایط اجبار از این فضاها استفاده می‌کنند و در واقع تمام فرصتهای بالقوه زندگی شهری از آنان دریغ شده است. این درست همان جایی است که امکان درنگ را از شهروندان سلب می‌کند و زمینه‌های بروز ارتباط مؤثر بین آنان با هم و با محیطشان را محو می‌سازد؛ و این یعنی ناتوان کردن فضا در ایجاد حس مکان.

فقدان حس مکان ناشی از شیوه‌های کنترل و هدایت شهر
اولین موانعی که در این بخش می‌توان مطرح کرد، جمعیتی است که قرار است در شهرهای جدید ساکن شود. این جمعیت که قرار است اجتماع شهری آینده شهر جدید را به وجود آورد، با اساساً ناشناخته است که در این صورت طرح، کنترل و هدایت آن را با انواع معضلات (ناشی از تناقض‌های بین بسترهای فرهنگی و ذهنی شهروندان با بسترهای کالبدی شهر) مواجه می‌سازد؛ و یا اینکه فقط گروه جمعیتی‌ای که در سال‌های اولیه در شهر مقیم می‌شوند شناخته شده‌اند، که این موضوع و عدم توجه به نیازها و سلاقی نسل بعد منجر به عدم هماهنگی روال پیشنهادی در طرح با روال واقعی رشد و توسعه شهر می‌شود.

نمونه بارز این قضیه را می‌توان در پولادشهر مشاهده کرد. پولادشهر که در ابتدا مجموعه خوابگاهی نسبتاً مطلوبی برای کارمندان ذوب‌آهن بود، برای همین گروه خاص و شناخته شده تدارک دیده شده بود. امروزه پس از گذشت حدود ۲۰ سال از احداث آن، دست کم سه نسل در پولادشهر دیده می‌شوند که عملاً نیازها و توقعات نسل دوم و سوم ناشناخته مانده است. بی‌توجهی به این امر، علاوه بر ایجاد بزهکاری و بی‌علاقگی، موجب رکود و عدم علاقه ساکنان فعلی را نیز (که اغلب از همین

نسل دوم و سوم هستند) نسبت به شهر ایجاد کرده است. نکته دوم نحوه واگذاری سکون و زمین به شهروندان است که عملاً باعث شده است شهرهای جدید به سکوی پرتاب اقتصادی برای خانواده‌های جوان کم درآمد، مهاجر و مانند اینها تبدیل شود. بدین ترتیب، به محض اینکه اینان به نوعی ثبات مالی می‌رسند، شهر از این گروه تخلیه می‌شود و گروهی دیگر جایگزین آن می‌گردند.

مسئله بعدی عدم استفاده از مشارکت شهروندان در شکل دادن به فضاهای نظارت و کنترل آنان و تداوم زندگی در آنهاست؛ مشارکتی که متضمن امنیت، پویایی، سرزندگی و ایجاد احساس تعلق در شهروندان - و به تبع آن ایجاد حس مکان - است. آنچه که امروزه از آن به عنوان مشارکت یاد می‌شود، صرفاً مشارکت اقتصادی افراد است، بدون توجه به شرایط مطلوب و مورد علاقه آنها. بدیهی است که این نحوه برخورد عملاً عاری از مفهوم مشارکت است. همه اقدامات مربوط به این دسته دوم (ناشناخته بودن جمعیت، بازار زمین و مسکن، عدم استفاده از مشارکت شهروندان و مانند اینها) باعث می‌شود که شهروندان هیچ گاه شهرهای جدید را به عنوان مکانی پایدار برای زندگی شهری تلقی نکنند، بلکه آن را به عنوان جایی برای شروع - سپس گذار و انتقال - برشمارند. بدیهی است که از این گروه سرگردان و سیال که فاقد اشتراکات فرهنگی و آرمانی اند، نمی‌توان توقع ایجاد زندگی جمعی و با ثبات را داشت. برای این افراد، شهر نوعی کاروانسرای بزرگ است برای دمی توقف و تجدید قوا، و نه مکانی برای زندگی شهری، مانند و تعلق خاطر.

لازم به ذکر است که این مطالب صرفاً در بردارنده مشکلات موجود در شهرهای جدید برای ایجاد حس مکان نیست بلکه متوجه همه انواع توسعه‌ها و ساخت و سازهای جدید امروزی است، که در شهرهای جدید نمودی قوی تر و روشن تر دارند. در نهایت به نظر می‌رسد تا زمانی که به شهرهای جدید به مثابه خوابگاه‌هایی بزرگ و وسیع و صرفاً در جهت حل معضل مسکن نگر بسته شود، این پهنه‌ها فاقد هر نوع زندگی شهری، حس مکان و حیات پویا و جمعی اند.

به این ترتیب می‌بایست پذیرفت که احداث و هدایت و تداوم یک شهر جدید نمی‌تواند صرفاً متوجه نگرش تک عملکردی و معماری کلان باشد؛ بلکه در واقع حضور مستمر و موزای همه تخصص‌های درگیر با مسائل شهری را طلب می‌کند.

زیر نویسها

- ۱- جهان‌شاه باگرا، معمار شهری چیست؟ آفری، تابستان ۱۳۷۶، شماره ۲۵.
- ۲- هر چه تمام‌تر پیشه‌ها که توسط جوانان ادراک می‌شوند، طعم، عملکرد، خاموشی از پدیده‌ها که جوانگیری یعنی از توان‌هاست، فریبدهنده خاصیتی از پدیده‌ها که آن را به چشمان دیگران از زندگی موقت می‌سازد.
- ۳- جان هنری پور، نظریه فضاهای شهری، مکتب‌های برابری، انتشارات مکتب‌ها، ترجمه فرهاد موشایی، شرکت‌های سازش و فرهنگ، تهران، شهر و ولایت به شهر، آری، تهران، تهران ۱۳۷۹، علی‌حضور، تهران.
- ۴- فرقیه شرای، بر روی جاده‌ها در پولادشهر، برداشتی تحسین‌دهنده شهر و ایدان تابستان ۱۳۸۰، (منتشر نشده).
- ۵- Francis Tibbatts, Making People-Friendly Towns, Improving the Public Environments in Towns and Cities, Spainpress, 2001.
- ۶- Roger Trancik, Finding Lost Space, Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986.

بلایای طبیعی مسئله شهرهای امروز

مجید عبد الهی

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

تعریف و طبقه‌بندی بلایای طبیعی

بسیه طبیعی اصولاً تغییری است در شرایط محیطی که سبب گسسته شدن روند زندگی طبیعی مردم و فرار گرفتن آنها در معرض عناصر مضر و خطرناک می‌شود و می‌توان آن را بدین صورت تعریف کرد: هر یک از بلایای طبیعی عملی از طبیعت است، بناچار شدنی که وضعی فاجعه‌انگیز ایجاد می‌کند و در این وضع شیوه زندگی روزمره ناگهان گسیخته می‌شود و مردم دچار رنج و درمندی می‌گردند و در نتیجه به غذا، پوشاک، سرپناه و مراکزهای پزشکی و پرستاری و سایر ضروریات زندگی برای محافظت در مقابل عوامل و شرایط نامساعد محیط محتاج می‌گردند. این بلایا دارای خصوصاتی هستند که با توجه به وقوع آنها در گستره‌های مختلف - اعم از شهری، روستایی و جزایرها، لازم است جنبه‌هایی از آن روشن شود. متأسفانه تاریخ وقوع بلایای طبیعی نشان‌دهنده ایجاد بلایای بزرگ و گسترده‌ای است که الگوهای خسارت آن کمتر با هم شباهت دارند. مطالعه بلایا، تکنیکها و تاکتیکهای پیشگیری و کاهش بلایا مانند تنظیم و انجام اقدامات مقابله با بلایا و سیاستهای دولت در یک تعریف،

بلایای طبیعی را روشن می‌سازد.

در یک طبقه‌بندی ساده بلایا به دو دسته طبیعی (غیر مترقیه) و غیر طبیعی (مترقیه) تقسیم می‌شود. بلایای طبیعی شامل سیل، زلزله، طوفان، آتش‌فشان، لغزش، ریزش، گردباد و مانند اینهاست که از نظر تعداد وقوع و خسارات حاصله، سیل و زلزله در این میان

امروزه شهر و شهرنشینی رشد و توسعه‌پذیرنده‌ای یافته است، به گونه‌ای که به مرور زمان تعداد شهرهای بزرگ در جهان و به خصوص کشورهای در حال توسعه افزایش می‌یابد. توسعه شهرها، تمرکز جمعیت و افزایش بارگذاریهای محیطی و اقتصادی بر سر شهرها از یک سو، و پذیرش نقش و عملکردهای متعدد از سوی دیگر، باعث شده است که توجه به شهرها بیشتر گردد. مطابق آمار سازمان ملل بیش از ۶۰ درصد کل جمعیت جهان در ۵۹ شهر سکونت دارند که تا اواخر این قرن هر کدام از این شهرها ۵ میلیون نفر جمعیت - ریاضی بیشتر - خواهند داشت. جمعیت جهان در سال ۱۹۸۸ برابر ۵ میلیارد نفر بود و در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۶ میلیارد نفر رسید. این جمعیت در سال ۲۰۲۵ به ۸/۵ میلیارد نفر و در سال ۲۰۷۵ به ۱۰ تا ۱۱ میلیارد نفر خواهد رسید. همه این آمار و ارقام نشان از رشد انفجاری جمعیت در جهان دارد. نگاهی به آمار تعداد شهرهای بزرگ جهان نیز حکایت از وجود تنها ۱۱ مترقیل (مادون شهر) در سال ۱۹۰۰ دارد در حالی که تنها در فاصله کمتر از یک قرن، در سال ۲۰۰۰ بیش از ۴۰۰ شهر چین رشد و توسعه‌ای یافتند و جمعیت‌های میلیونی را در خود جای دادند. در میان این شهرها ۲۸ مگالاپولیس (بزرگ شهر) با جمعیت بیش از ۸ میلیون نفر به وجود آمده که ۲۲ مورد آنها در کشورهای در حال توسعه قرار دارد؛ و جالب‌تر اینکه به طور اخص ۲۵ شهر از میان این بزرگ شهرها در معرض خطر بلایای طبیعی قرار دارند. بنابراین با توجه به رشد سریع جمعیت و شهرنشینی، بلایا و بحرانیتهای شهری نیز به طور بسیار نگران‌کننده‌ای زیاد خواهند بود. اگر چه امروزه تکنولوژی پیشرفته‌اش و تسهیلات فراوانی را به منظور عقابله با بلایای طبیعی (از جمله زلزله و سیل و مانند اینها) فراهم آورده است، ولی شهرها نیز با توجه به وجود این جمعیت‌های مترکم و بارگذاریهای تولیدی و صنعتی و اقتصادی، در برابر این گونه حوادث بسیار آسیب‌پذیرند.



در خور تأمل ترند. بلایای غیرطبیعی نیز شامل بلایای انسان ساز مانند آتش سوزی و حوادث رانندگی و نظایر اینهاست.

شهرهای امروزی نیز در مقیاس‌های کوچک، بزرگ و متوسطا زیرساختهای متنوعی را در خود جای داده‌اند و عمده تأثیرات بلایای طبیعی نیز بر این سیستمها وارد می‌شود. با این دیدگاه طبقه‌بندی زیر نیز با توجه به خصوصیات بلایای طبیعی که در شهرها رخ می‌دهند صورت می‌گیرد:

۱- بلایای طبیعی ناشی از شهری شدن: این گونه بلایا در طی دوره‌ای که نواحی مسکونی و زیرساختهای شهری در نواحی روستایی توسعه و گسترش می‌یابند، رخ می‌دهد و عمدتاً وقوع آنها در کشورهای در حال توسعه است. بنابراین می‌توان از طریق محدود کردن محیط مصنوع و جلوگیری از گسترش آنها در محیط طبیعی، این گونه بلایا را کنترل کرد.

۲- بلایای طبیعی شهری نما: بلایایی هستند که در آنها به دلیل تراکم جمعیت، خسارات انسانی کم است اما زیرساختهای شهری و به ویژه سیستمهای حیاتی (آب، برق، تلفن و جز اینها) دچار خسارت می‌شوند.

۳- بلایای طبیعی شهری: بلایایی که میزان خسارت در آنها، به دلیل تمرکز بیش از حد جمعیت و همچنین تمرکز بیش از حد فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، زیاد است.

لازم به ذکر است که بلایای طبیعی شهری نما در مرکز یک ناحیه شهری رخ می‌دهند در حالی که بلایای طبیعی ناشی از شهری شدن در خارج از یک ناحیه شهری به وقوع می‌یونند. به عنوان نمونه، جاری شدن سیل ناگهانی در سال ۱۹۸۲ و کالگوشیما در سال ۱۹۹۲، در مرکز یک ناحیه شهری اتفاق می‌افتد و بلایایی حاصل از رسوبات سیل از قبیل جریان ابرفت و لغزش در

نواحی خارج از شهر رخ می‌دهد. بدون شک زندگی انسان همواره با خطر ناشی از بلایای طبیعی همراه بوده است. بلایای طبیعی عواقبی دارند که از تأثیراتی و غوری آن بسیار قویتر می‌رود و اغلب قریبند توسعه اقتصادی را سالها به تأخیر می‌اندازد. مقابله با این خطر نیاز به استراتژیهای خاصی دارد که باید برز تقای آگاهی عمومی نسبت به توان بالقوه کاهش بلایا و تخصیص منابع لازم به منظور تخفیف آثار مخرب بلایای طبیعی در چارچوب برنامه‌ریزی توسعه تمرکز داشته باشد. توسعه و تقویت امکانات ملی (مخصوصاً منابع انسانی) برای کاهش تأثیر بلایای طبیعی امری کاملاً ضروری است. یکی از جنبه‌های مهم و در خور توجه در برنامه‌ریزی توسعه، تأکید و توجه به آسیب‌پذیری کشورهای و شهرها در مقابل بلایای طبیعی است. زیرا حجم بلایای سرمایه‌گذاری و مکان‌گزینی بسیاری از تأسیسات و ابزارهای اقتصادی و اجتماعی در شهرها توجه و امکان نظر بیشتری را طلب می‌کند. از همین رو امروزه استفاده از ضوابط فنی و علمی در شهرسازی و ساخت و سازهای شهری می‌تواند مخاطرات ناشی از بلایای طبیعی را کاهش دهد و به همین دلیل است که امروزه نیاز به آگاهی از اینکه چگونه می‌توان شدت و تأثیر بلایای طبیعی را کاهش داد ضرورت تام و نمام پیدا کرده است.

عدم توجه به مکانیابی صحیح شهرها و نیز بی توجهی به جهت رشد و توسعه شهرهای موجود، فقدان برنامه‌ریزی مناسب

استفاده از ضوابط فنی و علمی در شهرسازی و ساخت و سازهای شهری می‌تواند مخاطرات ناشی از بلایای طبیعی را کاهش دهد

برای کاهش هر چه بیشتر تأثیرات سیل بر روی نواحی، می‌بایست اقدامات مختلفی شامل اقدامات ساختمانی و مدیریتی انجام گیرد

برای جلوگیری از رشد اجام گسیخته شهرها، مسائل و مشکلات قراوتی را به بار آورده است. این غفلت باعث شده است که شهرها روی مسیرهای اصلی گسلیها و یا در حریم رودخانه‌ها و سیلها ساخته شوند. به رغم اینکه بلایای طبیعی حد و مرز نمی‌شناسند و مقیاس گسترده‌ای دارند، چه بسا وقوع برخی از آنها مثل زلزله و سیل در تقاطعی دور از شهر اتفاق بیفتد ولی اثر آنها بر روی شهر خسارات زیادی به بار آورد. باید توجه داشت که جنبه‌هایی از این خسارات محصول کارکردهای انسان، دست‌نزدی و تعرض به حریم رودخانه‌ها، سیلها، حوضه‌های آبریز بالادست جهت استفاده بی‌رویه از اراضی شهری است که باعث شده است هنگام طغیان رودخانه‌ها و یا در فصول یاری تمام ساخت و سازهای موجود در مسیر سیل در معرض تخریب و خسارت قرار گیرند. این

الگر در کتاب
ناآرامیهای زمین با محاسبه‌ای
تقریبی مناطق زلزله‌خیز زمین
را ۱۵ میلیون کیلومتر مربع -
یعنی ۱۰ درصد از مناطق
بیرون مانده از آب - ذکر
می‌کند. اگر مبنای محاسبه وی
را اساس کار خود قرار دهیم
حدود ۳۵ درصد از گستره
کشور ما با تهدید زلزله
روبروست



مسئله در مورد زلزله نیز صادق است.

الگر در کتاب ناآرامیهای زمین با محاسبه‌ای تقریبی مناطق زلزله‌خیز زمین را ۱۵ میلیون کیلومتر مربع - یعنی ۱۰ درصد از مناطق بیرون مانده از آب - ذکر می‌کند. اگر مبنای محاسبه وی را اساس کار خود قرار دهیم حدود ۳۵ درصد از گستره کشور ما با تهدید زلزله روبروست. کشور ما به دلایلی مانند قرار گرفتن در کمربند کوهزایی آلپ - هیمالیا، حرکت فزاینده صفحه عربستان به زیرپوسته قاره‌های فلات ایران، فرونشینی گف دریای خزر در امتداد گسل‌های حاشیه‌ای فرونشینی ناحیه مکران و بازشدن صفحه آلیتوس هند، و نظایر اینها، در معرض چنین تهدید گسترده‌ای قرار دارد.

زلزله‌های لار در سال ۱۲۳۰، بوئین زهرا در سال ۱۲۴۱، قزوین و کازرون ۱۳۵۱، رودبار ۱۳۶۹، طسین ۱۳۵۷ و نمونه‌های فراوانی از این قبیل، همه حکایت از عدم تعادل و زلزله‌خیزی کشور ما دارند. همچنین نظری به مسئله سیل زدگی نیز نشان از گستردگی و عمومیت این موضوع دارد. یارهای از سیلابها مانند سیل اخیر در گلستان، بسی بزرگ و پر خسارت هستند و یارهای نیز که گاه و بیگاه در گوشه و کنار کشور رخ می‌دهند در مقیاس کوچک تر رخ می‌دهند و خسارت گسترده‌ای را به دنبال دارند. با بررسی بر روی حکایاتی وقوع سیل، می‌توان دریافت با وجود آنکه سیلابها رابطه ننگانگی با بارندگی دارند ولی به هر حال آنچه که بیشتر موجب بروز سیلابها شده است توسعه زمینهای غیر قابل نفوذ در مناطق شهری و تفسیر پوششهای سطحی زمین است و به همین دلیل روند وقوع سیلاب و خسارات ناشی از آن در کشور ما مرتباً رو به افزایش بوده است. نظری به آمار و ارقام نشان دهنده افزایش تعداد وقوع سیلابها از سال ۱۳۳۰ تا ۱۳۷۰ بوده است، به گونه‌ای که در دهه ۱۳۳۰ تعداد کل سیلاب کشور ۲۲۰ مورد سیل بوده و این رقم در دهه ۱۳۵۰ به ۲۷۳ مورد دهه ۱۳۶۰ به ۳۵۰ مورد، و دهه ۷۰ به ۶۱۴ مورد رسیده است. این فزونی ریزشهای بارندگی ندارد بلکه باید آن را معلول افزایش جمعیت دانست زیرا با



نظارت در اجرای صحیح، خودیبه عنوان عوامل ایجاد بحران و خسارت عمل می کند. اقدامات ساختمانی و مدیریتی، در صورتی که هر کدام به تنهایی به کار روند، کمتر می توانند مفید و مؤثر واقع شوند. در حالی که تلفیق این دو روش با یکدیگر موفقیت و کارایی این گونه اقدامات را چند برابر می سازد. انجام اقدامات مقابله با سیلاب باید در سه دوره زمانی کوتاه، میان و بلندمدت صورت گیرد که مقدمه اجرای این اقدامات در بلندمدت برنامه ریزی کوتاه مدت و میان مدت است.

«هدف نهایی پیشگیری از سیل توسعه کیفیت زندگی با کاهش اثر سیل و توانایی آن روی افراد با کاهش خسارات شخصی و عمومی حاصل از سیل است. هدف اصلی باید به صورتی باشد که از خسارات اقتصادی و محیطی و آسیب های اجتماعی ناشی از سیل جلوگیری شود.»

امادر مورد زلزله نیز می بایست اقداماتی برای کاهش خسارات آن صورت گیرد که از جمله می توان به مدیریت بحران اشاره کرد. مدیریت بحران در نواحی شهری اقدامی است که در هنگام بروز بلا یا بحرانها - به خصوص زلزله - می تواند تا حد زیادی تأثیرات بلا یا را کاهش دهد. از طرفی برنامه ریزی شهری نیز وسیله ای است که نقش بسیار مؤثری در کاهش ضایعات زلزله دارد. در میان سطوح گوناگون برنامه ریزی کابردی، کارآمدترین سطح برای کاستن از میزان آسیب پذیری شهرها در برابر زلزله سطح بیانی برنامه ریزی یا همان شهرسازی است. مفاهیم موجود در شهرسازی مانند ساختار شهرها، فرم شهرها، کاربری اراضی شهری، تراکم های شهری، تأسیسات و زیرساخت های شهری اعم از برق، آب، گاز و شبکه ارتباطی شهر و جزاینها نقش مهمی در میزان آسیب پذیری شهر در برابر زلزله دارند. اعتدال پذیری در فرم شهر، همجواری کاربریها و تناسب آنها با یکدیگر، توزیع متناسب تراکم های شهری اعم از مسکونی، جمعی، داشتن شبکه ارتباطی کنار آمدن و سلسله مراتبی، تأسیسات زیربنایی مطمئن و مقاوم و ترمیم پذیری، از جمله عوامل مهم شهرسازی است که می توانند به میزان زیادی تبعات ناشی از زلزله را تقلیل دهند. به علاوه، آمادگی قبل از بروز زلزله و آگاهی و اطلاع رسانی به مردم نیز نقش مهمی در کاهش آثار مخرب زلزله دارد. سطوح شهری نیز باید به امکانات مختلف اعم از تجهیزات، اسناد و نجات و اطفای حریق مجهز باشند تا اقدامات لازم برای کاهش تأثیر هر چه بیشتر زلزله به یکباره شهر و اجتماع ساکن در آن صورت گیرد.

افزایش جمعیت از طرفی زمینهای زیر پوشش مسکنها و جاده ها بیشتر شده است و دخالت های انسان در برهم زدن مسیله ها و بافت های طبیعی زمین سر حجم و تناسب افزوده است. از طرفی دیگر فشاری که به وسیله عامل افزایش جمعیت بر پوشش گیاهی مناطق وارد آمده و آنها را به فقر و نابودی کشانده باعث شده است که آب حاصل از بارندگی به سرعت جریان یابد و سیلاب ایجاد شود. جدول زیر روند تغییرات سیلاب، جمعیت و بارندگی را در کل کشور - از سال ۱۳۳۰ تا ۱۳۷۰ - نشان می دهد:

سال	۱۳۳۰-۴۰	۱۳۴۰-۵۰	۱۳۵۰-۶۰	۱۳۶۰-۷۰
تعداد وقوع سیلاب	۲۴	۳۷۳	۳۵۰	۶۱۲
تعداد جمعیت به میلیون نفر	۱۹	۱۵/۵	۲۲/۵	۴۱/۵
میانگین بارش سالانه به میلیمتر	۲۲۲	۲۲۷	۲۷۹	۲۵۵

منبع: حسینی، غیور، «سیلاب و مناطق سیل خیز در ایران»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۴۰، بهار ۱۳۷۵

با توجه به قرارگیری اکثر شهرهای کشور در مناطق کوهپایه ای و عبور سیلابها از این شهرها، اکثر این شهرها در معرض خطر سیل گیری قرار دارند. بر طبق بررسی های به عمل آمده روی سیلابها و خسارات ناشی از سیل در ایران بین چهار دهه ۱۳۳۰ تا ۱۳۷۰، ۱۳۴۹، سیل مخرب در کشور اتفاق افتاده است.

نگاهی به این آمار و ارقام نشان می دهد که با توجه به نحوه مکان گیری اکثر شهرهای ایران در بستر طبیعی کشور، ناگزیر همواره آنها تحت تأثیر بلایای طبیعی به خصوص سیل و زلزله بوده اند. خصوصیات جغرافیای طبیعی کشور گویای بسیاری از واقعیت های محیطی و نقش آن در استقرار جوامع انسانی و معیشت آنهاست. حال با توجه به تأثیرات فراوان بلایای طبیعی بر روی جوامع انسانی و به خصوص شهرها چه اقداماتی باید برای کاهش این تأثیرات صورت گیرد:

برای کاهش هزینه بیشتر تأثیرات سیل بر روی نواحی، می بایست اقدامات مختلفی شامل اقدامات ساختمانی و مدیریتی انجام گیرد که هر کدام از اینها باید به وسیله عواملی خاص - و در دوره های زمانی خاص - انجام گیرد. اقدامات ساختمانی، شامل احداث تأسیسات و توسل به اقدامات فیزیکی برای مقابله با سیلابهاست: اقداماتی نظیر اصلاح مسیر و مقطع رودخانه، احداث سد های مخزنی و خاکریزهای طولی ساحلی یا دیواره های سیل بند، اقدامات آمیخته سازی و جزاینها.

اقدامات مدیریتی نیز شامل انواع اقدامات پیشگیرانه برای تقلیل خسارات سیل است که از آن جمله می توان به کنترل کاربری زمین، تعبیه سیستم های هشدار دهنده، سیل و بیمه گذاری اشاره کرد.

لازم به ذکر است که در استفاده از این اقدامات باید نهایت دقت اعمال شود، چرا که بعضی مواقع این اقدامات در صورت عدم

منابع:

- ۱- سملاتی، صلاح الدین، انسان، جامعه و محیط زیست، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ۱۳۷۷.
- ۲- محمودی، ملات، اولین کنفرانس بین المللی بلایای طبیعی، سازمان جهانی بهداشت، ژنو، دومین نشست مطالعاتی و برنامه ریزی، شهر تهران، تهران، ۱۳۷۱.
- ۳- ماهری، پهلوانی، محمد طاهر، و مصطفی بزرگزار، سیلابها، بلای، مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران، تهران، ۱۳۷۵.
- ۴- محمد حسینی، ابوالحسن قدیم، راهنمای بهمانی محیط زیست، بلایای طبیعی، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۱۳۶۹.
- ۵- احمدی، حسین، نقش شهرسازی در کاهش آسیب پذیری شهر، فصلنامه تخصصی مسکن و انوار، شماره ۲۲، زمستان ۱۳۷۶.
- ۶- سوزوکی، ژان، علل زمین شناسی ایران، انتشارات دانش امروز، تهران، ۱۳۷۰.
- 7- "Earthquake Disaster Reduction in Urban Area", Vol.4, No.2, 1990, INCEDE, TOKYO.
- 8- "Disaster Management in Metropolitan Areas in 21st Century", International Conference 1993, Nagoya, Japan.



شاهین شهر؛ تجربه‌ای برای شهرهای جدید

گفت‌وگو با اسماعیل فرهادی - شهردار شاهین شهر
محمدسالاری راد



در اراضی دشت گرگاب اصفهان، که زمانی خربزه‌اش به اندازه گز اصفهان مشهور بود، چند روستای آباد با جمعیتی در حدود ۴۳۰۰ نفر وجود داشت. در نیمه اول دهه ۱۳۴۰ امواج صنعت دامنه خود را از حد شهر اصفهان فراتر گذاشت و به کرانه‌های بیرونی این شهر دست‌اندازی کرد. گرچه صنایع در اراضی بایر جانمایی شدند و حتی کوشیدند سکونت کارکنان خود را همین گونه جانمایی کنند، اما بسیاری از زمین‌داران بزرگ و کوچک با استفاده از فرصت به دست آمده، اراضی کشاورزی خود را به یغمای این امواج سپردند و خود ماهرانه سوار بر امواج، عرش را سیر کردند. این گونه بود که شاهین شهر در جالیزهای گرگاب روید و محصولی شیرین تر از خربزه برای مالکانش فراهم آورد.

شاهین شهر را می‌توان از زمره شهرهای جدید دانست. زیرا این شهر در اراضی به نسبت خالی از سکنه احداث شد و هسته‌های روستایی تأثیری در گالبد شهر نداشتند. این شهر دارای طرح از پیش اندیشیده بود و به دلیل شباهت ظاهری این طرح با شاهین، آن را شاهین شهر نامیدند.

تفاوت عمده این شهر با دیگر شهرهای جدید، همچون پولادشهر، آن بود که از ابتدا بخش خصوصی عهده‌دار تفکیک اراضی، ساخت و ساز و فروش واحدهای مسکونی و خدماتی بود. گرچه بعدها برخی از شرکتهای خارجی در آنها به ساخت و ساز پرداختند، اما در مجموع سکونت‌های سازمانی و دولتی سهم بسیار اندکی داشتند. در این شهر، ساخت و ساز و معاملات زمین و مسکن آزاد بود. در حالی که در پولادشهر تمامی فعالیت‌های عمرانی و شهری در انحصار بخش دولتی قرار داشت. به این دلیل، در مسابقه جذب جمعیت، شاهین شهر با گامهای بسیار زیادی از پولادشهر پیشی جست. در سال ۱۳۵۵، شاهین شهر حدود ۸ هزار نفر و پولادشهر حدود ۵ هزار نفر جمعیت داشت. اما در میانه راه، یعنی سال ۱۳۶۵، جمعیت شاهین شهر به حدود ۵۰ هزار نفر و پولادشهر به ۲۸ هزار نفر رسید. در وضع موجود برآورد می‌شود که شاهین شهر بالغ بر ۱۰۰ هزار نفر و پولادشهر حدود ۵۰ هزار نفر جمعیت داشته باشد.

در هر حال، شاهین شهر در تعریف عام شهرهای جدید جای دارد، گرچه در چارچوب تعریف وزارت مسکن و شهرسازی، به عنوان شهری در حال احداث، قرار ندارد.

شاهین شهر، شهری است جدید با ویژگیهای تمام شهرهای جدید، و ضروری است که تجربه این شهر در ساخت سایر شهرهای جدید به کار گرفته شود. تجربه مدیریت چنین شهری را از نگاه اسماعیل فرهادی، شهردار شاهین شهر، می‌خوانید:

هستیم و بخش بسزوی از تلاش مسئولان شهری باید در جهت حفظ جمعیت باشد. در حالی که در شهرهای جدید و از جمله شاهین شهر، جمعیت روز به روز در حال افزایش است. ترکیب اصلی جمعیت در شهرهای قدیمی، جمعیت بومی و در شهرهای جدید جمعیت مهاجر است. مثلاً همین شاهین شهر را می توان اسرائیلی کوچک دانست که از همه جای کشور، از آذربایجان و کردستان و شمال گرفته تا خوزستان، به آن آمده اند. در عین حال، جمعیت این شهر به شدت جوان است و همین جوانی جمعیت، خواسته ها و مطالباتی را پیش روی می نهد. هنگام آغاز کار در شهرداری شاهین شهر و رو بر و شدن با جمعیت جوان آن، یکی از وظایف خود را پاسخ به مشکلات و نیازهای جوانان دانستم.

● مسائل جوانان را چطور درک کردید؟

۱) سه سال پیش که با انتخاب شورای شهر به این سمت نایل شدم، جوانان گروه گروه گروه به ما مراجعه می کردند و نیازها و مشکلات خود را با ما در میان می گذاشتند. شهرداری برای پاسخ به این نیازها یا احداث و تجهیز ورزشگاه تختی و فرهنگسرای شهر، کدام موثرتری برداشت. در این شبها هیچ گاه ورزشگاه تختی قبل از ساعت یک بعد از نیمه شب بسته نمی شود و فرهنگسرا هم تا ساعت ۱۰ شب باز است و جوانان در آن مشغول فعالیتند. همین استقبال نشان می دهد که نحوه پاسخگویی ما صحیح است، اما مقدار فضاهای موجود ناکافی است. به این منظور ما در حال احداث خانه جوانان هستیم تا با اتمام آن به برخی دیگر از نیازهای جوانان پاسخ دهیم.

● سینما چطور؟ شاهین شهر چند سینما دارد؟

۱) یک سینما در شاهین شهر وجود دارد که آن را هم شهرداری تأسیس کرده است. سینمای دیگری هم در حال احداث است. واقعا اقدامات اساسی برای حل مشکلات فرهنگی شهرها را عمدتاً شهرداریها انجام می دهند.

● شاهین شهر به عنوان شهری جدید، دارای چه ویژگیهای دیگری است که در شهرهای قدیمی وجود ندارد؟

۱) می توان به ویژگی خوابگاهی این شهر اشاره کرد. در داخل شاهین شهر فقط مشاغل خدماتی خاص شهر وجود دارند و مشاغل اصلی در خارج از شهر هستند. از جمله آنکه شهر اسفهان عمده ترین مرکز شغلی ساکنان شاهین شهر است. روزانه حدود ۲۰ هزار نفر به اسفهان می روند و بر می گردند. همچنین گروه زیادی از شاغلان به مراکز هم چون پالا شگاه، نیروگاه شهید منتظری، L.A.B، صنایع هواپیماسازی (هسا)، شهرک صنعتی مورچه خورت و سایر مراکز صنعتی می روند. در طول روز، شهر به نسبت خلوت است. اما بعد از ظهرها به تدریج شهر شلوغ و پر از حاف می شود. البته در طول روز هم به دلیل حضور مشاغل خدماتی، دانش آموزان و فرهنگیان، رفت و آمد و زندگی در شهر جریان دارد و خوابگاهی بودن آن چندان احساس نمی شود.

● شاهین شهر گر چه در چار چوب شهرهای جدید و در حال احداث وزارت مسکن و شهرسازی قرار ندارد، اما حجم ساخت و سازها و توسعه شهری در آن کم نیست. به ویژه مشاهده می شود که این شهر نیز همچون سایر شهرهای جدید گرفتار پراکنده رویی شده است. در این باره چه توضیحی دارید؟



● آقای فرهادی، بیش از تصدی شهرداری شاهین شهر، آیا در شهرهای دیگر نیز مسئولیت داشته اید؟

۱) بله، پیش از این، ۱۳ سال شهردار شهرهای نائین، تفلز و دولت آباد بودم و اکنون حدود ۳ سال است که در شهرداری شاهین شهر قبول مسئولیت کرده ام.

● بنابراین، می توانید تفاوت شهرهای قدیم و جدید را به خوبی درک کنید. به نظر شما این شهرها در چه چیزهایی با یکدیگر متفاوتند؟

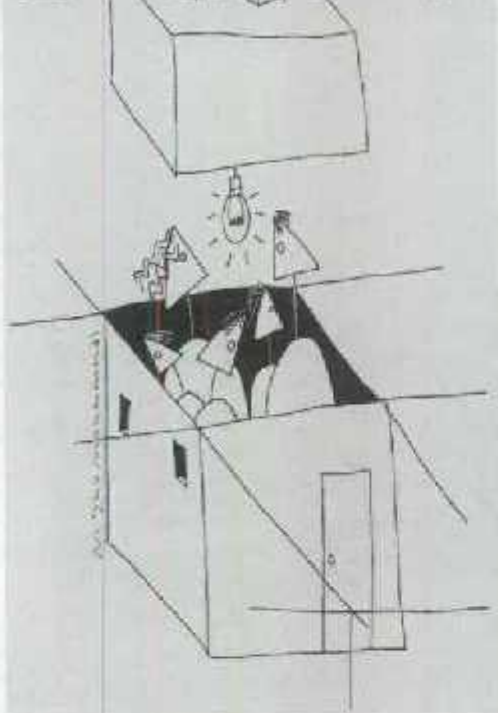
۱) در شهرهای قدیم، ما با بافت کهن رو برو هستیم و باید برای بازسازی آنها بکوشیم و از تخریب و ساخت و ساز بی رویه در این بافتها جلوگیری کنیم. در حالی که در شهرهای جدید، همچون شاهین شهر، چنین بافتی وجود ندارد و در عوض باید به ساخت و سازهای جدید و ایجاد مراکز خدماتی و سکونتی جدید پرداخت. در شهرهای قدیمی، ضمن تلاش برای حفظ بافتهای کهن، باید به نوسازی این بافتها و انطباق آنها با ضروریات زندگی جدید نیز توجه داشت و دائماً ذهن را به مشکلات تعریض معابر و تدارک فضای کافی برای خدمات و فضای سبز معطوف داشت. در حالی که در شهرهای جدید، به دلیل آنکه بر بنیاد علمی طراحی شده اند، نگرانی از این بابت وجود ندارد. اکنون در شاهین شهر عرض هیچ کوچه های کمتر از ۸ متر نیست و طرح جامع، فضای کافی برای خدمات و فضای سبز شهری تدارک دیده است. ساختار جدید شهر سبب شده که کوچک ترین بی نظمی، آلودگی، آشنال و زباله فوری به چشم بیاید. در حالی که در شهرهای قدیمی چنین نیست. به این دلیل ما مجبور به تلاش مضاعفی برای نظافت شهر هستیم.

● بجز اینها، آیا از نظر اجتماعی هم این شهرها با یکدیگر متفاوتند و آیا این تفاوت را در چگونگی اداره این شهرها احساس کرده اید؟

۱) بله، ما در شهرهای قدیمی بیشتر با جمعیت فرسشی مواجه

شهرداریها و نظارت بر ساخت و ساز غیر رسمی

شادروان محمود مشهدیزاده
دانشجوی حقوق دانشگاه اصفهان



رشد و توسعه فزاینده شهرها در ایران و گسترش بی سابقه کلانشهرها توأم با سکونت مهاجران روستایی و شهرهای کوچک به حومه کلانشهرها، معضلاتی جدی را از سوی برنامه ریزان و مدیران شهری قرار می دهد که حل این معضلات راهکارهای قانونی و کارشناسی عمیقی را می طلبد. در حد واسط شهر ولدان و دستگاه دولتی، یکی از سازمان های اجرایی مسئول برنامه ریزی و مدیریت شهری شهرداریهاست. با تحول در سالی تکوین شهرداریها و تغییر در نظام پاسخگویی و مسئولیت پذیری آنها، دو اتفاق طبیعی دیگر صورت پذیرفت: کاهش کنترل ستاستهای دولت بر شهرداریها، و انکای شهرداریها به عوارض و درآمدهای محلی. نتایج این تغییرات، رهایی و تلاش شهرداریها به افزایش خودکفایی و خودانکایی محلی بوده است، عوامل متعددی، به ویژه مهاجر پذیری شهرهای بزرگ و سکونت ناپذیر بودن روستاها و شهرهای کوچک، مشوق توسعه و گسترش مسکن بوده اند. تقاضای فزاینده برای مسکن با افزایش قیمت زمین و مسکن از یکاظ مستقیم داشته است. عرضه محدود زمین، مشوق اتخاذ سیاستهای جدید توسعه مسکن از جمله افزایش تراکم به نسبت سبیل مهاجران بوده است. در این شرایط، شهرداریها بنبایه اختیارات قانونی تصریح در قانون شهرداری و سایر قوانین موضوعه مکلف به سامانند کردن این معضلات هستند. این مقاله، که شادروان محمود مشهدیزاده به رشته تحریر در آورده است، با تأکید بر ساخت و سازهای غیر رسمی و ابهامات قانونی موجود به تحلیل این موضوع می پردازد.

ماهنامه شهرداریها، ضمن عرض تسلیت به خانواده گرامی این عزیزان، دست گرفته، آخرین مقاله این محقق زنده یاد را منتشر می سازد.

قانون شهرداری مصوب ۱۳۴۴/۴/۱۱ با اصلاحیه مصوب ۱۳۴۵/۱۱/۲۷ کمیسیون مشترک مجلس شورای ملی و سنا سابق در ماده ۱۰۱ خود مقرر می دارد که:

«اداره ثبت اسناد و دادگاهها مکلفند در موقع تقاضای تفکیک اراضی محدوده شهر و حرم آن عمل تفکیک را طبق نقشه های انجام دهند که قبلاً توسط شهرداری به تصویب رسیده باشد.» (۳)

و قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ در ماده ۶ خود مقرر می دارد که:

«در شهرهایی که دارای نقشه جامع می باشند ثبت کل مکلف است در مورد هر تفکیک طبق نقشه های که شهرداری براساس ضوابط طرح جامع تفصیلی یا هادی تأکید کرده باشد اقدام به تفکیک نماید.» (۳)

پس براساس این دو ماده در می یابیم که تفکیک یا افراز در شهرهایی که دارای طرح جامع تفصیلی یا هادی هستند، باید براساس ضوابط این طرحها باشد. و اداره ثبت و دادگاهها هم مکلف به اجرای این ضوابط اند.

از سوی دیگر، اغلب مشاهده می شود که همین شهرها با پذیرفته اقسار، کم درآمد رویارویند. حال در ضوابط و مقررات خاصی که برای هر شهری در طرح جامع، تفصیلی یا هادی - و براساس ضوابط منطقه بندی - وضع می شود، میزان حداقل قطعات تفکیکی برای هر شهر مشخص می شود؛ به عنوان مثال، این رقم برای شهری مانند اصفهان، برای منطقه تک خانواری و با رعایت ضوابط منطقه بندی سکونت شهرها مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری، ۱۷۰ متر مربع است. (۵) این در حالی است که ضوابط و مقررات منطقه بندی شورای عالی شهرسازی حداقل مساحت تفکیکی در مناطق تک واحدی را ۱۲۰ متر معین

کشور ما یکی از کشورهایی است که در گذشته های نه چندان دور با پدیده هایی همچون زاغه نشینی و آلودگی نشینی درگیر بوده است. اکنون زاغه نشینان و آلودگی نشینان با قرار گرفتن در نظام اقتصادی از حاشیه اقتصاد کشور خارج گردیده و به جای شعبهای کاذب و حاشیه ای تا حدی جذب واحتهای تولیدی و خدماتی شده اند. با این تغییر، این دسته از حاشیه نشینان تبدیل به قشر کم درآمد جامعه شده اند حال با نگاهی به قوانین شهرسازی می توان به این نکته رسید که توجه چندانی به این دسته عظیم از جامعه شهرگرا نشده است.

مسئله تفکیک اراضی از مهم ترین مسائل شهری و شهرسازی و پایه و اساس رشد موزون شهرها و اجرای طرح جامع و طرحهای تفصیلی و ضوابط مقرر در طرحهای مذکور است (۱). تا سال ۱۳۴۵ مالک اختیار مطلق داشت که زمین خود را هر وقت که بخواهد، به هر شکل و اندازه که مایل است تفکیک و قطعه بندی کند و اداره ثبت نیز وظیفه داشت هر نقشه تفکیکی که مالک پیشنهاد می کند بپذیرد، به ثبت برساند، به آن رسمیت دهد و اسناد مالکیت تفکیکی صادر کند. تنها هدف دخالت اداره ثبت در این بود که سرایت کند در نقشه تفکیکی، به اراضی مجاور و متعلق به دیگران تجاوز نشود. شهرداری نیز در مورد احداث ساختمانها موظف بود هر نقشه ساختمان را که مالک پیشنهاد می کرد، تصویب و پروانه ساختمان صادر کند.

صدور پروانه ساختمان فقط از این جهت انجام می گرفت که شهرداری عوارض خود را مطابق مترای ساختمان دریافت دارد و حداکثر اینکه مراقبت کند به معیار موجود تجاوز نشود، ساختمان دارای استحکام و مقاومت لازم باشد تا خطر جانی به وجود نیآورد - و یا کمتر به وجود آورد. (۲)

می‌کنند (۶) از سوی دیگر در بخشنامه مربوط به تعریف واحد مسکونی مناسب، این واحد به خانه‌هایی اطلاق می‌شود که در صورت تک واحدی بودن، مساحت عرصه آن کمتر از بالاترین حداقل تصاب تفکیکی مناطق مسکونی در شهر محل وقوع زمین نباشد. (۷)

حال با توجه به قیمت متوسط زمین در شهرهای بزرگ، تورم و رشد سریع قیمت زمین و ساختمان، در می‌بایم که این قشر با درآمد ناچیز خود و هزینه‌های متغیر زندگی هیچ گاه قادر به خرید حداقل زمین تفکیکی نخواهند بود؛ پس ایمن به ناچار به سوی تفکیک غیررسمی و خودسرانه زمین پیش می‌روند و در مناطقی که قیمت زمین از متوسط قیمت زمین شهری پایین‌تر است (اغلب در بیرون محدوده قانونی و حریم شهرها) اقدام به خرید یا تصاحب زمین و تفکیک آن به قطعات کوچک‌تر و ساختمان سازی بدون مجوز می‌کنند و ضمن عدم استفاده از «مسکن مناسب» عواجهه این افراد با قانون نیز آغاز می‌گردد.

ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مقرر می‌دارد که: «مالکین اراضی و املاک محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند. (۸)

حال این افراد به طور مخفیانه و بدون اخذ پروانه از شهرداری اقدام به خانه‌سازی می‌کنند در حالی که وجود این راه تفکیک اراضی متکی به قانون شهرداری است و اگر چه تفکیک زمین مستقیماً فعالیت ساختمانی و فیزیکی محسوب نمی‌شود، ولی بدون تردید عامل اصلی و مقدمه کار ساختمان به شمار می‌آید و در صورتی که تفکیک اراضی در شهرها به نحو صحیح انجام نشود و کنترل صحیح نسبت به آن اعمال نگردد، کنترل‌های ساختمانی نیز بی نتیجه خواهد بود یا حداقل نتایج چندانی در بر نخواهد داشت. (۹)

ذیل ماده ۱۰۱ قانون شهرداری مقرر شده است که شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمان‌های بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه، به وسیله مأمورین خود - اعم از آنکه ساختمان در زمین محصور یا غیر محصور واقع باشد - جلوگیری کند.

قانون تعیین تکلیف عرصه و اعیان اراضی و ساختمان‌هایی که کلاً یا بعضاً به طور غیرقانونی تصرف و احداث شده‌اند، مقرر می‌دارد که «دولت موظف است حداکثر ظرف مدت ۵ ماه به هر ترتیبی که خود صلاح می‌داند، مطالعه و بررسی جامعی از وضع اراضی و ساختمان‌هایی که به طور غیرقانونی در سطح شهرها تصرف و احداث شده‌اند، به عمل آورد. سپس با به کارگیری کلیه عوامل و نیروهای ذی‌نفع و مسئول، طرحی را برای تعیین تکلیف قطعی و صدور گواهی لازم یا تخریب عرصه و اعیان این گونه اراضی و ساختمان‌ها، و با توجه به کلیه قوانین، تهیه کند و به مورد اجرا بگذارد.» (۱۰)

در این مواد شهرداری و دولت موظف به برخورد با این گونه تفکیک‌ها و ساخت و سازها شده‌اند. البته در این مورد دولت اقدامی انجام نمی‌دهد و کاره مسئولیت کنترل امور ساختمانی و جلوگیری از عملیات احداث بنای خلاف و گزارش تخلفات به کمیسیون، به عهده شهرداری است. (۱۱) شهرداری‌ها نیز به علت فقدان ضوابط قانونی دقیق، عملیات قانونی ساخت و ساز را تا پایان کار ساختمان یا نزدیک به پایان کار - متوقف نمی‌سازند. (۱۲) بدین ترتیب

واحد مسکونی به شکل غیرقانونی احداث می‌شود. در این وضعیت، تبصره ۴ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری ساختمان‌های بدون پروانه را، در صورتی که اصول فنی و بهداشتی و شهرسازی را رعایت کرده باشند، ملزم به پرداخت جریمه تعیین شده از طرف کمیسیون ماده ۱۰۰ می‌کند و آنگاه دست به صدور مجوز لازم می‌زند.

امادر صورتی که این اصول رعایت نشده باشد، موضوع به تقاضای شهرداری در کمیسیون ماده ۱۰۰ مطرح می‌شود. در صورتی که کمیسیون تصمیم بگیرد که تمام یا قسمتی از بنا را قلع کند، مهلت مناسبی - تا سقف ۲ ماه - برای تخریب بنا به دست مالک تعیین می‌کند و شهرداری مکلف به ابلاغ این تصمیم به مالک است. بدیهی است این افراد که تازه سرنهایی به دست آورده‌اند، به رای کمیسیون ماده ۱۰۰ توجهی نمی‌کنند و از خراب کردن سرنه خود استعاض می‌ورزند.

در این زمینه تبصره ۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مقرر می‌دارد که هر گاه مالک در مهلت مقرر اقدام به قلع بنا نکند، شهرداری رأساً اقدام خواهد کرد. اجرای آرای تخریب در این گونه موارد به سادگی انجام شدنی نیست و افرادی نفع در مقابل اجرای رای مقاومت می‌کنند. در این زمینه شایع‌ترین و رایج‌ترین مشکلات اجرای رای تخریب مربوط به واحدهای مسکونی است. زیرا غالباً مالکان علاوه خود را در آن اسکان می‌دهند و تخریب چنین ساختمان‌هایی معمولاً یا مقاومت سکنه منزل - به خصوص زن و فرزندان مالک - مواجه می‌شود، که شدیدترین نوع مقاومت و عدم تخلیه ساختمان از طرف گروه‌های شهر گرای مذکور است. (۱۳)

در این گونه موارد درگیریهایی اتفاق می‌افتد و این همه در حالی است که نه متخلف را می‌توان واقعاً مقصر شناخت و نه مجری رای و نه حتی مرجع صادر کننده رای را. دودسته اخیر، مجریان حکم قانون هستند و احداث کنندگان بنا، آسیب شریک اجتماعی و اقتصادی جامعه خود که معلول هزاران علت شناخته و ناشناخته فعلی و بعدی است. یکی از دلایل به وجود آورنده این مشکلات ضوابط و مقررات منطقه‌بندی است. این ضوابط و مقررات همانند عبارات صریح و اطمینان‌ناپذیر سایر قوانین نیست و در واقع در هر زمان و هر مکان بر حسب شرایط و مقتضیات خاص قابلیت تغییر و اصلاح دارد. (۱۴) حداقل مساحت قطعات تفکیکی در این ضوابط و مقررات در بعضی از مناطق به قدری زیاد و بی‌تناسب تعیین می‌شود که موجب کناری و کمبود مسکن می‌گردد و با مشخص کردن مثلاً ۱۷۰ متر مربع حداقل مقدار زمین، این قنسر را ولادار به تفکیک و ساخت و ساز بدون مجوز می‌کند البته بنیه ضعیف اقتصادی این قشر جامعه را نیز که ناشی از بنیانهایی ناعادلانه اقتصاد است، نباید از یاد برد. به هر حال عوایدی دست به دست هم می‌دهند تا - خواهی یا ناخواسته - این قنسر را به این نوع کار برنامهریزی نشده سوق دهد. در این مورد جفری بین بانقل قولی، اشاره می‌کند که: «ممکن است زندگی تهیدستان شهری جهان سوم بی‌استه غیرقانونی باشد، ولی این وضعیت را نباید با ارتکاب به جرم اشتباه گرفت.» (۱۵)

حال باید با توجه بیشتر به وضعیت موجود و ساکنان هر شهر و نیازهای آینده آن و تنظیم ضوابط و مقررات منطقه‌بندی، قواعد تفکیک در مناطقی از شهر را به نفع این دسته افراد شهر گرای تهیدمیز کرد تا از مشکلات اینان تا حدی کاسه و از حجم کار شهرداری‌ها کم شود و از مشکلات و درگیری‌ها نیز جلوگیری به عمل آید.

- پاندا شلیها
- ۱- دانش فاضل، «مطرح شهر و قوانین شهر مفری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۲- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۳- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۴- دانش فاضل، «مطرح شهر و قوانین شهر مفری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۵- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۶- دانش فاضل، «مطرح شهر و قوانین شهر مفری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۷- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۸- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۹- دانش فاضل، «مطرح شهر و قوانین شهر مفری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۱۰- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۱۱- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۱۲- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۱۳- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۱۴- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»
 - ۱۵- حجتی اشرفی، «مطرح شهر، مبانی نظری و عملی»، تهران، ۱۳۷۸»

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

دفتر حقوقی وزارت کشور

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به موضوعات متعددی از جمله شرایط ترک مناقصه یا مناقصه محدود، منطوق ماده ۹۸ قانون شهرداری در زمینه تأمین اراضی، تغییر کاربری و اختیارات کمیسیون ماده صد، مسئله اشتغال همزمان اعضای شورا در شهرداری و مسائل متعدد دیگری، به انضمام یک رأی دیوان عدالت اداری در خصوص ابطال بند دوم قسمت الف مصوبه مورخه ۶۸/۱۱/۲ شورایعالی معماری و شهرسازی اختصاص دارد. این مطالب به منزله دیدگاه‌های دفتر حقوقی وزارت کشور هستند که به وسیله مشاور حقوقی ماهنامه تنظیم شده‌اند.

● مدیریت مشارکتهای کلان اقتصادی شهرداری مشهد، در خصوص ماده ۴ این نامه مالی سوال کرده است که آیا می‌توان صادرات به ترک مناقصه یا مناقصه محدود کرد.

○ ۱- منطوق ماده ۴ قانون این نامه مالی شهرداریها حسب کیفیت انشاء آن ناظر به دو حکم مجزا و مستقل است: اولاً- از جنبه اثباتی کلیه معاملات عمده شهرداریها را مشمول املاک حکم خود قرار داده و یا قید لفظ «باید» رعایت کلی تشریفات مناقصه یا مزایده و یا مناقصه محدود را به گونه‌ای که در مواد ۱۳، ۱۴، مندرج است، برای شهرداریها الزام آور کرده است. ثانیاً- هیئت امعان نظریه تمامی مفاهیم و اصطلاحات مستعمله در صدر ماده صرفاً انجام ترک معامله را یا رعایت توثیقات مندرج در ذیل ماده ۴ این نامه مالی شهرداریها منحصر برای امور مناقصه اختصاص داده، و نسبت به سایر موارد اصل بر رعایت مزایده و مناقصه محدود است.

○ ۲- ماده ۱۳ این نامه مالی شهرداریها انحصاراً برای انتشار آگهی و رعایت سایر تشریفات لازم برای برگزاری امر مزایده یا مناقصه تخصیص یافته و در حکم این ماده مفهوم یا منطوقی که اصطلاحات جدید از قبیل «توک مزایده» یا «توک مزایده محدود» از آن استخراج گردد مستفاد نمی‌شود، به عبارتی انجام معاملات عمده شهرداریها در محدوده اصطلاحات به کار گرفته شده و در احکام مواد این نامه مالی مقید و محصور گردیده و مفاهیم دیگری از آن حاصل نمی‌گردد.

● شهرداری مشهد راجع به استفاده از امکانات مندرج در ماده ۹۶ قانون شهرداری و تبصره‌های ذیل آن در زمینه تأمین اراضی موردنیاز برای احتیاجات شهری سؤالاتی را مطرح کرده است که جواب آن در ذیل درج می‌گردد.

○ ۱- قسمت اخیر حکم ماده ۹۶ قانون شهرداری تصریحاً به موجب حکم ماده ۲۵ قانون نوسازی و عمران شهری نمو و متدافاً امر تشکک و تقویم اراضی و املاک و اینیه موردنیاز طرحهای شهرداری به موجب لایحه قانونی نحوه تملک مصوب سال ۵۸ و اصلاحات بعدی آن صورت می‌پذیرد.

○ ۲- تبصره ۱ ماده ۹۶ به دلیل حاکمیت پاره‌ای از قوانین و مقررات مرتبط به تملک از درجه اعتبار ساقط است.

○ ۳- تبصره ۲ ماده ۹۶ به موجب حکم ماده ۱۱ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۵۸/۱۱/۱۲ منسوخ گردیده است و حکم اخیر جایگزین حکم مذکور شده است.

○ ۴- تیاسر ۳ و ۴ ماده ۹۶ قانون شهرداریها تصریحاً به موجب حکم ماده ۳۶ قانون نوسازی ملکی گردیده است.

○ ۵- تبصره ماده ۹۶ قانون شهرداریها، از باب تعیین تکلیف املاک مجهول المالک، طبق توثیقات مقرر در تبصره ۲ ماده ۴ لایحه قانونی نحوه تملک مصوب ۷۸/۱۱/۱۷ و از لحاظ تقویم ملک از طریق اصلاحات بعدی عمل می‌شود.

○ ۶- تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری از باب مالکیت بستر رودخانه‌ها، نه‌ها و... مطابق قانون مورد عمل وزارت نیرو و این نامه‌های اجرایی مربوطاً، اقدام می‌شود.

● شهرداری سلماس سؤالات زیر را مطرح کرده است:

۱- در اکثر شهرها مالکان و یا اشخاص حقیقی، به ساخت مغازه و یا مغازه‌هایی در کاربریهای مغایر تجاری - مثلاً در کاربری فضای سبز و یا مسکونی به صورت غیرمجاز اقدام می‌کنند و شهرداریها برابر مقررات پس از اخطارهای کتبی لازم به وسیله پلیس ساختمانی، از کمیسیون محترم ماده صد درخواست تخریب می‌کنند ولی این کمیسیون رای به ابقای این گونه مغازه‌ها می‌دهد. سپس شهرداریها نسبت به این رای اعتراض می‌کنند و باز در کمیسیون تجدیدنظر، رای به ابقای آن داده می‌شود. حال در این گونه موارد شهرداریها برابر مقررات، عوارض پذیره و نیز یک پنجم ارزش سرقتی را از مالکان دریافت می‌کنند. سوال این است که با توجه به اینکه مغازه یا مغازه‌های مذکور از کل بلاگ غیرمجاز به صورت غیرمجاز کاربری غیر تجاری تفکیک گردیده‌اند و مغازه ساخته شده است، آیا شهرداری برای این گونه مغازه‌ها عوارض تفکیک تجاری دریافت خواهد کرد یا عوارض تفکیک مسکونی؟

۲- در برخی از موارد، مالکان در کاربریهای غیر تجاری (مثلاً فضای سبز یا کاربری مسکونی) اقدام به ساخت مغازه کرده‌اند و کمیسیونهای ماده صد نیز رای به ابقا داده‌اند و شهرداریها نیز تمامی انواع عوارض و حق و حقوق قانونی خود را دریافت کرده‌اند؛ ولی بعد از چندین سال مالک مغازه نسبت به تجدید بنا و درخواست پروانه به شهرداری مراجعه می‌کند. حال نظر به اینکه کاربری مغازه مذکور برابر طرح تفصیلی کاربری مسکونی و یا فضای سبز است و از طریق ماده ۱۰۰ نسبت به گرفتن مجوز اقدام کرده است، آیا شهرداری می‌تواند برای آن پروانه تجاری صادر کند؟ یا توجه به اینکه کاربری آن ملک در کمیسیون محترم ماده صد به کاربری تجاری تغییر نیافته است و بایستی مجدداً به صورت غیرمجاز اقدام به ساخت کند، سپس از طریق کمیسیون محترم ماده صد رای به ابقای آن داده می‌شود، در این گونه موارد تکلیف شهرداریها چیست؟

○ نظر به اینکه موارد معنونه به دلیل وحدت موضوع قابل جمع نیستند لذا در ماهیت حقوقی تجزیه‌ای پاسخ داده می‌شود:

کمیسیون ماده صد قانون شهرداری انحصاراً برای رسیدگی به خاطیان از ضوابط و نظامات معماری و شهرسازی که در قالب طرحهای جامع، هادی و تفصیلی به منظور اجرا به شهرداریها ابلاغ می‌شود تأسیس گردیده است لذا محدوده اختیارات این کمیسیون صرفاً در قالب رسیدگی به تخلفات ساختمانی و اعمال مجازاتهای مقرر در احکام تیاسر ذیل ماده صد در باره متخلفین است و تصمیمات آنها می‌تواند منشأ اثر در ضوابط و مقررات موضوعه و ابلاغی طرحهای جامع، هادی و تفصیلی باشد. به عبارتی اعضای کمیسیون ماده صد اساساً مورد تغییرات در نظام شهرسازی نیستند، زیرا تغییر کاربریها مصوب در طرحهای جامع با هادی صرفاً از طریق کمیسیون ماده صد قانون شورایعالی شهرسازی و معماری و کمیته‌های فنی استانی امکان‌پذیر است و هیچ شخصی

اعم از حقیقی یا حقوقی بدون نظر و اتخاذ تصمیم کمیسیونهای مذکور حق جایجایی فضاها را ندارد. لذا چنانچه اعضای کمیسیون ماده صده دلالینی به بقاء مستحدثتهای رای می دهند، این تشخیص موجبات تغییر کاربری محل را فراهم نمی آورد و محل مذکور همچنان در کاربری مصوب خود باقی است. با این حال چنانچه مالک این گونه مستحدثات پس از اجرای رای و تأدیه مطالبات شهرداری مصمم باشند در مستحدثه میحوت عنه تجدید بنا کنند، به دلیل استنقار حق مکسبیه، شهرداری می تواند در صورت عدم ضرورت اجرای طرح، با رعایت مقررات مربوطه به قانون تعیین تکلیف املاک واقع در طرحها مصوب سال ۶۷ با اخذ تعهد مطابق حقوق اکتسابی در فضای غیر مربوطه و مورد نظر اقدام به صدور پروانه ساختمانی کند.

● با توجه به مجاز نبودن اشتغال همزمان اعضای شورای اسلامی شهر در شهرداری، مقتضی است اعلام فرمایید با اعلان نظر به مفاد ماده ۸۴ این نامه استخدامی شهرداریها مصوب ۶۸/۲/۱۳ هیئت محترم وزیران، چنانچه یکی از کارکنان شهرداری به عضویت شورا پذیرفته شود، آیا مدت عضویت وی پس از بازگشت به خدمت از نظر ارتقاء گروه، ارزیابی ضریب سنواری و سایر مزایای قانونی قابل احتساب است یا خیر؟ ضمناً نحوه پرداخت مالیات، بیمه عمر، بیمه تأمین درمان و... در زمان تصدی عضویت شورا چگونه است؟

○ نظر به کیفیت طرح مسئله و به لحاظ تفکیک موضوعات، دو فرض متصور است: اول اینکه کارمند شهرداری به عضویت شورای شهر محل مأموریت خود انتخاب شده است؛ دوم اینکه کارمند شهرداری به عضویت شورای شهر خارج از محل مأموریت خود در آمده است. در خصوص فرض اول، به دلیل اینکه کارمند مذکور در اجرای بند ۳ ماده ۲۸ قانون شوراها استعفاء داده است، و عمل استعفاء نیز موجب قطع رابطه استخدامی می گردد، لذا شهرداری اجباری برای به خدمت گرفتن مشارالیه پس از بازگشت ندارد؛ به عبارت دیگر ماده ۸۴ این نامه استخدامی شهرداریهای کشور شامل این قبیل اشخاص نمی گردد.

در خصوص فرض دوم، چون کارمند مذکور برای عضویت در شورای شهر خارج از حوزه مأموریت خود نیازمند استعفاء نیست لذا کماکان مستخدم شهرداری محسوب می گردد و می بایست به موجب ماده ۱۷ این نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراها را برای شهرداریها (اصلاحی ۷۸/۱۲/۱۶) در صورت نیاز شورا به وی به طور پاره وقت یا دائم به آن شورا مأمور گردد و حقوق آنها از بودجه شورا پرداخت شود.

● دو نفر از اعضای شورای شهر استعفاء داده اند و متعاقباً به منظور تکمیل اعضای شورا، بخشنداری از اعضا علی البدل برای عضویت در شورا و شرکت در جلسات دعوت به عمل آورد. نگاه دو نفر از اعضای علی البدل حاضر به قبول عضویت نبودند و عدم آمادگی خود را اعلام داشتند و شورا بدین طریق عملاً فاقد حد نصاب لازم برای تشکیل جلسه گردید. بدین ترتیب به استناد ماده ۹۵ قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراها را برای اسلامی کشور آقای استاندار به عنوان جانشین شورا منصوب گردید. لکن پس از گذشت ۱۸ ماه سه نفر از اعضای علی البدل به منظور همکاری با شورا انصراف خود را از استعفاء اعلام نمودند، در این صورت، با عنایت به شرح مراتب راجع به پذیرش

عضویت آنان ارشاد و راهنمایی فرمایید.

○ مطابق اصول حقوقی در استعفاء قبول مرجعی که استعفاء از آن صورت می گیرد لازم است، و وقتی فردی داوطلب عضویت در شورایی گردید و انتخاب شد دیگر نمی تواند بدون پذیرش استعفاء از سوی شورای شهر از حضور در شورا در صورت لزوم امتناع ورزد. زیرا عضویت در شورا صرفاً نوعی حق فردی نیست بلکه حقی عمومی است که با منافع عام برخوردار دارد لذا در خصوص این شورا باید گفت با توجه به اینکه امتناع از شرکت در جلسات شورا بدون پذیرش استعفاء آنان در شورای شهر نافی عضویت آنها نیست، بنابراین اعضای موضوع کماکان عضو شورای شهر هستند و می توانند در جلسات شورای شهر شرکت کنند.

● شورای شهر... استعلام کرده است:

به لحاظ رفع برخی از ابهامات و شفاف شدن موضوع انتخاب شهردار، نسبت به موارد ذیل راهنمایی فرمایید:

۱- آیا عضوی از اعضای پنج نفره شورای اسلامی شهر همزمان با عضویت در شورای شهر می تواند کاندیدای شهردار شدن باشد؟

۲- آیا در زمان عضویت در شورا می تواند به خودش برای تصدی سمت شهردار شدن رأی دهد؟

○ ۱- به موجب تبصره ۱ ماده ۷۱ قانون شوراها اسلامی شهر مصوب سال ۷۵، قانون بنون حصر دانسته و نحوه انتخاب شهردار، شوراها را پس از رسمیت، مؤلف به انتخاب شهر دار کرده است.

۲- تصریحاً در تبصره ۲ ماده ۷۱ قانون شوراها، متبداً همزمانی شهردار با عضویت در شوراها را مردود اعلام داشته. از آنجا که جایگاه قانونی شهردار زمانی مصداق می باشد که منتخب شورا در اجرای تبصره ۳ ماده ۷۱ قانون مذکور به وسیله استاندار یا وزیر کشور حسب مورد طی حکمی منصوب شوند، در غیر این صورت منتخب شورا به مصداق شهردار تلقی و محسوب نمی گردد.

۳- اعضای شورای اسلامی شهر که هر یک داوطلب سمت شهردار باشند به کیفیت که تشریح گردید، در مقام اجرای حکم تبصره ۱ ماده ۷۱ قانون شوراها می توانند در جلسه رسمی شورا حضور یابند و در این باره همانند سایر اعضا تصمیم گیری کنند و قطعاً پس از صدور حکم انتصاب، استعفاءی شهردار که در این مقطع عضو شورای شهر نیز هست، از عضویت شورا امری الزامی است.

● به موجب تصمیم گرفته شده در جلسه عمومی شورای شهر و به استناد دستورالعمل حسابرسی شماره ۴۴/۱/۳/۳۴ مورخ ۷۹/۵/۲۴ وزارت کشور و بند «ب» ماده ۴۴ این نامه مالی شهرداریها که مقرر می دارد:

«حسابرسی بوسیله حسابرسان وزارت کشور انجام می شود [و در صورت نداشتن حسابرسی، شورای شهر می تواند از وجود حسابرسان قسم خورده و با کارشناسان رسمی دادگستری استفاده نماید که در این صورت شورای شهر و شهرداری مکلفند نتیجه گزارش حسابرسان مذکور را به وزارت کشور ارسال دارند (اصلاحی ۵۹/۴/۲۴)».

شورا قصد دارد نسبت به کارگیری حسابرسان وزارت کشور برای حسابرسی حسابهای سال ۷۹ شهرداری اقدام کند. آیا در این خصوص شورای شهر می تواند رأی

اقدام کند یا موظف است از طریق استانداری نسبت به انجام خواسته اقدام کند؟

حکم بند ماده ۲۴ این نامه مالی شهرداریها معطوف به دو جهت است: ابتدا اینکه انجام حسابرسی به وسیله حسابرسان وزارت کشور صورت می‌پذیرد؛ در ثانی و در صورت نبود حسابرس در وزارت کشور، شورای اسلامی شهر می‌تواند از حسابرسان قسم خورده و کارشناسان رسمی دادگستری در این خصوص بهره بگیرد. لذا اصلاح است به منظور اطلاع از وضعیت امور، مراتب به استانداری معکس گردد تا در صورت اعلام نبود حسابرس، شورا مجاز باشد از حسابرسان قسم خورده یا کارشناسان رسمی استفاده و رأی اقدام کند.

تاریخ ۱۳۷۶/۱۱/۱۶ شماره دادنامه ۳۴۱ کلاس پرونده ۱۷۸/۷۹

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری
شاکلی: شهرداری اسلامشهر.

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بند دوم قسمت الف مصوبه مورخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.

مقدمه: شاکلی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است،

مطرح جامع اسلامشهر در جلسه مورخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تصویب گردیده که مصوبه مذکور منضم ورود شهرک سابق و آوان به محدوده قانونی اسلامشهر است. با این توضیح که حسب تصریح بند اول از ماده یک این نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها مصوب ۱۳۵۴ هیئت وزیران در شهرهایی که محدوده قانونی برای آنها تعیین نگردیده است طرح جامع شهر به عنوان محدوده قانونی شهر محسوب می‌گردد. اسلامشهر نیز در تاریخ مذکور به دلیل فقدان محدوده قانونی مشمول امر موسوف بوده است؛ مضافاً به اینکه محدوده قانونی اسلامشهر در تاریخ ۱۳۷۰/۵/۲۱ با مقراری افزایش به تصویب وزارت کشور و مسکن و شهرسازی نیز رسیده و به شهرداری ابلاغ گردیده است و از طرفی مطابق ماده ۲۳ قانون نوسازی و عمران شهری و همچنین ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها، مالکان کلیه اراضی و املاکی که در محدوده قانونی و حریم شهرها قرار دارند قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان باید از شهرداری پروانه اخذ کنند و هر گونه صدور مجوز احداث، تفکیک و پاسخ استعلامها می‌بایستی با رعایت مقررات شهرسازی انجام پذیرد. با این حال شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در بند دوم از قسمت الف مصوبه ۱۳۶۸/۱۱/۲ برخلاف بدیهیات قانونی فوق الذکر و خارج از حدود صلاحیت اختیار و وظایف قانونی خود که در مواد ۱ و ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران احصاء گردیده، اختیارات و وظایف قانونی شهرداری اسلامشهر در امور موسوف؛ در منطقه و آوان به وزارت مسکن و شهرسازی واگذار کرده است و متعاقب این امر نیز قائم مقام وزیر مسکن و شهرسازی طی نامه مورخ ۱۳۷۶/۹/۲ خطاب به اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان ری اعلام کردند براساس بند ۲ مصوبه ۱۳۶۸/۱۱/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران کلیه واحدهای مسکونی، تجاری، صنعتی که به وسیله شرکت و آوان احداث گردیده دارای پایان کار از طرف این وزارتخانه بوده و طبق طرح مصوب پایان یافته و تفکیک آنها تا پایان عملیات اجرایی مستقیماً زیر نظر وزارت مسکن و شهرسازی انجام خواهد پذیرفت. اینک با توجه به اینکه مصوبه مذکور موجب نوعی

بی‌نظمی و تداخل در امور و وظایف قانونی شهرداری در منطقه و آوان گردیده است، درخواست ابطال بند ۲ مصوبه مورخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که خارج از صلاحیت و معایر ماده ۱۰۰ و ماده ۲۳ قانون عمران و نوسازی شهری است مورد استدعاست. مدیرکل حقوقی و امور مجلس وزارت مسکن و شهرسازی در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۲۲۲۳۲۲/۲۲۰ مورخ ۱۳۷۹/۱۰/۱۱ اعلام داشته‌اند، در ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱ و هیچ یک از قوانین دیگر مقید و مشروط کردن طرح جامع به وسیله شورای عالی شهرسازی منع نگردیده است. بر همین اساس و به منظور حفظ حقوق خریداران واحدهای احداثی در شهرک و آوان و انکبان ایفاء تعهدات مدیران منتخب دولت در مقابل اشخاص، شورای عالی شهرسازی در تاریخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ طرح جامع اسلامشهر را با ذکر شرایطی تصویب کرده است که با توجه به ماده ۷ قانون مذکور شهرداری اسلامشهر مکلف به اجرای آن است براساس این نامه مربوط به استفاده از اراضی احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها مصوب ۱۳۵۵ و دستورالعمل صدور پروانه تأسیس و پروانه بهره‌برداری از شهرک موضوع ماده ۱۲ همان این نامه در شهرکهای دارای پروانه تأسیس شهرک، صدور پروانه برای هر یک از واحدها به طور جداگانه ضرورت ندارد و صدور پروانه بهره‌برداری و اجازه تفکیک و تصویب نقشه تفکیکی بنا توجه به بند ۵ دستورالعمل فوق با وزارت مسکن و شهرسازی و ادارات کل آن است. شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در تاریخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ طرح جامع اسلامشهر را به صورت مفید و با شرط زیر نظر وزارت مسکن و شهرسازی بودن عملیات اجرایی شهرک و آوان تا پایان عملیات اجرایی آن تصویب کرده، ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و ماده ۲۳ قانون نوسازی مصوبات شورای عالی شهرسازی را برای شهرداریها لازم‌الرعایه دانسته است. شهرک و آوان به طور مطلق داخل محدوده شهر اسلامشهر قرار نگرفته تا مشمول ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها نسبت ساختمانهای احداثی در آن خصوصاً به ساختمانهای احداثی قبل از تاریخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ مورد پیدا کند. مصوبه وزارت مسکن و شهرسازی و شهرسازی در تعیین محدوده شهر اسلامشهر با لحاظ بند دوم قسمت الف مصوبه ۱۳۶۸/۱۱/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران قابلیت اعمال ندارد لذا شکایت شاکلی مورد تقاضاست. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ مذکور به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤساء و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل می‌شود و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی می‌ادارت به صدور رأی می‌کند.

«رأی هیأت عمومی»

به صراحت ماده ۱۰۰ قانون شهرداری و ماده ۲۳ قانون نوسازی و عمران شهری صدور پروانه به منظور هر گونه عمران و تفکیک اراضی و نظارت بر طرز استفاده از اراضی داخل محدوده و حریم شهر و تعیین تعداد طبقات و ارتفاع و نما سازی و کیفیت ساختمانها براساس نقشه جامع شهر و سایر ضوابط و مقررات مربوط از جمله وظایف و اختیارات اختصاصی شهرداری قلمداد گردیده است و چون هیچ یک از موارد صلاحیت و اختیارات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به شرح مذکور در ماده ۲ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب

۱۳۵۲ مفید و در آن شورادر قلمرو صلاحیت و سلب یا کاهش تکالیف و اختیارات خاص شهرداری و یا تفویض آنها به سایر واحدهای دولتی نیست، بنابراین قسمت دوم بند الف مصوبه مورخ ۱۳۶۸/۱۱/۲ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که نافی وظایف و اعمال نظارت شهرداری اسلامشهر در زمینه عملیات

عمرانی شهرک و اوایل است مخالف مادتهای ۱۰۰ و ۳۲ قوانین فوق الذکر تشخیص داده می شود و مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می گردد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

قریباعلی دری نجف آبادی

مشاور اداری - مالی

جمشید رضائی

دکتر حقوقی وزارت کشور

مشاوره اداری - مالی این شماره ماهنامه به موضوعات متعددی از جمله شرایط مطالبه مرخصی کارمندان آموزش و پرورش مأمور به خدمت در شوراهای، اختیارات شوراهای در وصول درآمد مطابق آیین نامه، نحوه وضع و وصول عوارض، مهلت شورای اسلامی برای انتخاب شهردار، عدم اختیار شوراهای عزل و نصب کارکنان شهرداری، نحوه برخورد شهرداریها با تخلفات ساختمانی و یک رأی دیوان عدالت اداری در خصوص ابطال بخشنامه ۳٪ عوارض تبصره ۵۰ ماده واحده قانون برنامه اول توسعه پرداخته است. این مطالب با عنایت به دیدگاههای دفتر حقوقی وزارت کشور، به وسیله مشاور اداری - مالی تنظیم شده اند.

ذخیره می گردد و استفاده از معادل ریالی آن فقط در زمان بازنشتگی تجویز شده است، بنابراین مطالبه معادل ریالی مرخصی های استفاده نشده کارمندان قبل از بازنشتگی از سازمان متبوع، و به طریق لونی از شوراهای، فاقد وجهت قانونی است.

● آیا شوراهای اسلامی شهرها می توانند مطابق ماده ۱۶ آیین نامه نحوه وضع و وصول عوارض برای خود مبادرت به وصول درآمد کنند، به طوری که درآمد حاصل در حساب شورا وارد گردد؟ هزینه درآمد حاصله از ماده ۱۶ به چه ترتیب خواهد بود؟

○ با توجه به ۱- وظایف شورا جنبه نظارتی دارد به طوری که پس از تصویب بودجه، اصلاح و متمم بودجه سالانه شهرداری بر اجرای آن نظارت می کند (مستند به بندهای ۸ و ۱۲ ماده ۷۱ قانون شوراهای اسلامی کشوری) و کلیه درآمدهای شهرداری به حسابهای که با تأیید شورای شهر در بانکها افتتاح می شود واریز و طبق قوانین مربوطه هزینه می گردد (تبصره ذیل بند ۱۲ ماده ۷۱ قانون شوراهای اسلامی کشوری)؛ ۲- مستند به تبصره ذیل بند ۱۱ ماده ۱۶ آیین نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها، نیازهای مالی و تدارکاتی شورا بر اساس بودجه مصوب شورا از طریق درآمدهای بودجه شهرداری تأمین می شود و از همین رو منبع تأمین اعتبار بودجه شورا اعتبار پیش بینی شده در بودجه شهرداری است (ماده ۱۹ آیین نامه مذکور)؛ ۳- به موجب ماده ۱۶ آیین نامه نحوه وضع و وصول عوارض، شوراهای می توانند بر اساس اختیارات قانونی خود از طریق جلب مشارکت مردم با استفاده از روش انتشار اوراق مشارکت و سایر روشها - با رعایت قوانین و مقررات مربوط نسبت به تأمین

● آیا کارمندان آموزش و پرورش که به عضویت شورا انتخاب می شوند و به عنوان مأمور در شوراهای انجام وظیفه می کنند، می توانند معادل ریالی مرخصی های استفاده نشده را از شورا مطالبه کنند؟ آیا در صورت مطالبه، شورا موظف به پرداخت آن هست یا خیر؟

○ با توجه به مراتبی که در ذیل ذکر می شود، کارمندان آموزش و پرورش و کارمندان دیگر نمی توانند معادل ریالی مرخصی های استفاده نشده را از شورا مطالبه کنند و در صورت مطالبه شورا موظف به پرداخت نیست.

۱- کارمندی که به عضویت شورا در می آید و به خدمت تمام وقت یا پاره وقت آنان نیاز باشد، می تواند مطابق ماده ۱۷ اصلاحی آیین نامه اجرایی تشکیلات انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها، به عنوان مأمور در شوراهای انجام وظیفه کند و حقوق و مزایای آنان برابر آخرین حکم استخدامی یا برابر آنچه شورا در بودجه مصوب خود مقرر می دارد، از بودجه شورا پرداخت می شود. ۲- کارمندان آموزش و پرورش مشمول قانون استخدام کشوری اند. ۳- کارمندان آموزش و پرورش و کلیه کارمندان دیگر از حیث چگونگی ذخیره شدن مرخصی و استفاده از حقوق ناشی از آن تابع قوانین و مقررات سازمان متبوع خود هستند. ۴- در مانحن فیه تبصره یک ماده ۲۴ قانون استخدام کشوری (اصلاحی ۱۳۷۶) و مقررات آیین نامه مرخصی ها (از جمله مواد ۱۰، ۱۵، ۱۷ و ماده ۱۶ و تبصره آن) چگونگی برگزینی ذخیره شدن مرخصی در صورت عدم استفاده از آن، و چگونگی استفاده از مزایای مرخصی های استحقاقی استفاده نشده در هنگام بازنشتگی است. به عبارت دیگر، چون مطابق مقررات مذکور در صورت عدم استفاده از مرخصی استحقاقی، این مرخصی در چارچوب قانون

منابع مالی مورد نیاز تصمیم گیری کنند.

چنین مستفاد می گردد که: اولاً شوراهای اسلامی شهرها نمی توانند مستقیماً برای خود مبادرت به وصول درآمد کنند و هر گونه درآمدی که از محل مصوبات شورا (از قبیل مصوبه راجع به وضع عوارض، انتشار اوراق مشارکت و...) حاصل می گردد، مستقیماً به حساب شهرداری وارد می شود. ثانیاً هزینه درآمدهای حاصل از فروش اوراق مشارکت می بایست طبق بودجه، اصلاح و متمم بودجه شهرداری صورت پذیرد. ثالثاً همان طور که در مقوله عوارض مرجع وضع و تغییر نوع و میزان آن، شورا و مرجع وصول آن شهرداری است، در چگونگی جلب مشارکت مردم از طریق انتشار اوراق مشارکت نیز مرجع تصویب شورا و مجری مصوبه همانا شهرداری است.

● مهلت شورای اسلامی شهر برای انتخاب شهردار چقدر است؟ در صورتی که به علت اختلاف مابین اعضاء، شورا نتواند با اکثریت لازم شهردار را انتخاب کند، تکلیف چیست؟

○ با عنایت به اینکه: الف - به موجب نص صریح تبصره یک ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون شوراها (شورای اسلامی شهر موظف است بلافاصله پس از رسمیت یافتن نسبت به انتخاب شهردار واجد شرایط اقدام کند) اولین وظیفه شورا پس از رسمیت یافتن، انتخاب شهردار است و این امر در رأس وظایف شورای اسلامی شهر قرار دارد. مضافاً اینکه غالب وظایف شورای شهر مرتبط با شهرداری و در رأس آن شهردار است؛ به عبارت دیگر مازوی اجرایی شورا، شهردار است و اوست که مستند به ماده ۷۳ قانون مذکور نسبت به عملکرد خود و عملیات شهرداری در مقابل شورا پاسخگوست ب - مستند به تبصره ۲ ذیل ماده ۵۰ قانون شهرداری (اصلاحی ۱۳۳۵/۱۱/۲۷) که کماکان به قوت خود باقی است، در صورتی که انجمن شهر (شورای اسلامی شهر) یک ماه پس از رسمیت یافتن موفق به انتخاب شهردار نشود، انجمن منحل می گردد. بنابراین اولاً شورا می بایست ظرف حداکثر یک ماه پس از رسمیت یافتن، شهردار را انتخاب کند؛ ثانیاً در صورت عدم موفقیت در مهلت مذکور، منحل می گردد.

● همان طور که می دانید، به موجب ماده ۷۴ قانون شوراهای اسلامی کشور (مصحوب ۱۳۷۵/۳/۱) شورای شهر و یا هر یک از اعضای آن حق ندارند در نصب و عزل کارکنان شهرداری مداخله کنند و یا به آنها دستور بدهند. چنانچه شورا یا هر یک از اعضا بخواهند به موضوعی مرتبط با شهرداری رسیدگی کنند، چگونه می بایست به این کار مبادرت ورزند؟

○ در مواقعی که شورا می خواهد به موضوعی که با شهرداری ارتباط دارد رسیدگی کند، می بایست حسب قسمت اخیر ماده ۴۶ قانون شهرداری (هرگاه رسیدگی به امری ضرورت حاصل کند انجمن شهر یا اعضای آن به وسیله شهردار اقدام خواهند کرد) از طریق شهردار اقدام کنند. مضافاً اینکه مستند به قسمت صدر ماده ۳۳ قانون شوراها، تنها شهردار است که در مقابل عملیات شهرداری در مقابل شورا پاسخگوست.

● شهردار بهما در مواجهه با تخلفات ساختمانی چگونه می بایست اقدام کنند؟ آیا مأموران شهرداری جزو نیروهای انتظامی محسوب می گردند یا خیر؟

○ در خصوص سؤال اول، با توجه به اینکه: ۱- مستند به ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، شهرداری می تواند از عملیات ساختمانی ساختمانهای بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه به وسیله مأموران خود جلوگیری کند. ۲- مطابق قسمت اخیر تبصره ۷ ماده مذکور در مواردی که شهرداری مکلف به جلوگیری از عملیات ساختمانی است و دستور شهرداری اجرا نشود، شهرداری می تواند با استفاده از مأموران اجرائیات خود و در صورت لزوم مأموران انتظامی برای متوقف ساختن عملیات ساختمانی اقدام کند. ۳- به موجب تبصره یک ماده صد در مواردی که شهرداری از ادامه ساختمان بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه جلوگیری می کند مکلف است حداکثر ظرف یک هفته از تاریخ جلوگیری موضوع را در کمیسیون مطرح سازد.

بنابراین مأموران شهرداری در مواجهه با تخلفات ساختمانی ابتدا می بایست موضوع تخلف را کتبیاً به متخلف اعلام کنند و خواستار رفع تخلف شوند. در صورتی که متخلف به اظهار شهرداری توجهی نکند، می بایست رأساً - یا جهت رعایت جواز احتیاط، با هماهنگی نیروی انتظامی - از عملیات ساختمانی جلوگیری به عمل آید و سپس ظرف حداکثر یک هفته موضوع در کمیسیون ماده صد مطرح شود و حسب رای قطعی کمیسیون اقدام گردد.

در خصوص قسمت دوم سؤال، اعلام می دارد که مأموران اجرائیات شهرداری که در استخدام شهرداری اند در عداد مأموران انتظامی نیروی انتظامی قرار نمی گیرند و فقط آن دسته از شهرداریهایی که در سازمان تفصیلی آنها پستهایی تحت عنوان مأمور نیروی انتظامی (به صورت مأمور) پیش بینی شده و شایکلان آن به صورت مأمور از نیروی انتظامی در شهرداری انجام وظیفه کنند، مسلماً نیروی انتظامی محسوب می گردند - و لا غیر.

مصوب ۲۸/۵/۷۷ مرجع تصویب هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

شماره روزنامه رسمی کشور

تاریخ روزنامه رسمی ۲۸/۵/۷۷ شماره روزنامه رسمی ۳۲۷۶

رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری راجع به ابطال بخشنامه شماره ۸۶۸۱/۲۸۵۴۱-۴-۲۰ مورخ ۱۳۷۴/۸/۳ وزیر امور اقتصادی و دارایی در خصوص ۲٪ عوارض از درآمد مشمول مالیات قطعی شده منابع مذکور در تبصره ۵ ماده واحده قانون برنامه اول توسعه... به نفع شهرداریها.

تاریخ: ۱۳۸۰/۵/۷ شماره دادنامه: ۱۴۶ کلاس پرونده: ۲۴۵/۷۹

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری
شاکلی: ...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بخشنامه شماره ۸۶۸۱/۲۸۵۴۱-۴-۲۰ مورخ ۱۳۷۴/۸/۳ وزیر امور اقتصادی و دارایی

مقدمه: شاکلی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است،

وزارت امور اقتصادی و دارایی به استناد تبصره ۵۰ قانون برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مکلف گردید تا در طول اجرای این برنامه از درآمد مشمول مالیات قطعی شده مؤدیان از موارد تصریح شده در تبصره مذکور عوارضی به میزان ۲٪ درآمد به نفع شهرداری‌ها وصول و در اختیار وزارت کشور قرار دهند. با اتمام مهلت اجرای برنامه توسعه اول، وزارت دارایی با تشبیت به بخشنامه مورد شکایت تا به امروز همچنان نسبت به وصول ۲٪ مذکور بدون مجوز قانونی عمل و اقدام می‌نماید. با عنایت به دلایل زیر صدور بخشنامه فوق و به تبع آن وصول ۲٪ موصوف از سال ۱۳۷۳ (پایان برنامه اول) فاقد هر گونه وجهه قانونی بوده است. ۱- در انتهای تبصره ۵۰ قانون برنامه اول توسعه، صراحتاً وزارت کشور را مکلف به ارائه طرح‌های درستی برای شهرداری‌ها به عنوان جایگزین این منبع (۲٪) نموده و اعلام می‌دارد که «...به نحوی که در پایان اجرای برنامه اول شهرداری‌ها به این منبع درآمد نیاز نداشته باشند.» ۲- در بخشنامه فوق مستند وصول ۲٪ عوارض را موافقت رئیس جمهور با توجه به اختیار تصریح در ماده ۳۰ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ عنوان نموده است. آنچه در ماده ۳۰ به عنوان اختیارات رئیس جمهور احصاء گردیده است، صرفاً وضع عوارض جدید و افزایش عوارض موجود در محدوده قوانین و مقررات شهرداری‌ها با پیشنهاد وزیر کشور می‌باشد همچنین مخاطب در ماده ۳۰ وزارت کشور می‌باشد که می‌بایست پیشنهاد وضع عوارض و یا افزایش عوارض مورد عمل را به رئیس جمهور داده و وصول کننده شهرداری‌ها خواهند بود. در حالی که در تبصره ۵۰ قانون برنامه اول توسعه مخاطب و مجری وصول ۲٪ وزارت دارایی بوده است که در پایان برنامه دیگر دارای چنین اختیار و تکلیفی نبوده است. تبصره ۵۰ بعد از پایان برنامه اول توسعه دیگر موجودیت و یا موضوعیت قانونی ندارد و احیاء مجدد آن مستلزم وضع قانون جدید توسط قانونگذار می‌باشد.

در خاتمه ابطال بخشنامه شماره ۸۶۸۱/۲۸۵۲۱-۴-۳۰ مورخ ۱۳۷۳/۸/۴ وزارت امور اقتصادی و دارایی رایبه علت خروج از محدوده اختیارات قانونی دارم. معاون دفتر امور حقوقی دولت در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۴۱۶۷۲ مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۲۴ اعلام داشته‌اند هر چند مهلت اعتبار تبصره ۵۰ قانون برنامه اول توسعه مصوب ۱۳۶۸ پایان پذیرفته است معیناً با توجه به اختیار ناشی از بند الف ماده ۳۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۶۹ که وضع عوارض جدید و افزایش عوارض موجود جهت شهرداری‌ها را به طور علی‌الاطلاق و اعم از اینکه همراه با مالیات یا مستقل از آن باشد بر عهده ریاست جمهور محول نموده است. لذا ریاست جمهور به استناد این ماده و بنابه پیشنهاد شماره ۵۶۱۶/۳۳/۲۱ مورخ ۱۳۷۳/۲/۲۲ وزارت کشور با وضع عوارض در تاریخ ۱۳۷۳/۳/۲۴ موافقت نموده است بنابراین انقضای مهلت تبصره ۵۰ قانون برنامه اول مانع از اعمال ماده ۳۳ قانون وصول نمی‌باشد. ضمناً قانونگذار اخذ عوارض موضوع ماده مذکور را محدود به زمان

خاصی ندانسته است. لذا با انقضای مدت اجرای ماده ۳۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت عوارضی که به استناد این ماده وضع شده به عنوان آثار اجرای ماده مذکور مجری خواهد بود کما اینکه آثار اجرای تبصره معای بودجه سالیانه بعد از گذشت سال مالی مربوطه زایل نمی‌گردد. علیهذا با توجه به مراتب فوق تقاضای رد دادخواست مطروحه را می‌نمایم. مدیر کل دفتر حقوقی وزارت امور اقتصادی و دارایی نیز در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۹۱/۱۸۹۹ مورخ ۱۳۸۰/۲/۱۸ ضمن ارسال تصویرنامه شماره ۲۶۵۹-۳۰/۵ مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۲۴ دفتر فنی مالیاتی اعلام داشته‌اند. با عنایت به اینکه وفق بند الف ماده ۳۰ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ پس از حکایتات بین وزارت کشور و دفتر ریاست جمهوری به موجب نامه محرمانه شماره ۴۸۰۵-۷۴ مورخ ۱۳۷۴/۷/۱۲ دفتر ریاست جمهوری وصول ۲٪ درآمد مشمول مالیات قطعی شده به عنوان عوارض به نفع شهرداری‌ها به تأیید و تنفیذ ریاست جمهوری رسیده است. بنابراین صدور بخشنامه یاد شده منطبق با قوانین و مقررات قانونی می‌باشد. علیهذا با ملحوظ نمودن نامه‌های فوق‌الذکر رد شکایت شاکی مورد استدعا است. هیات عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام و المسلمین دری نجف‌آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسای و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی می‌باشد.

رای هیات عمومی

مدرول تبصره ۵۰ قانون برنامه اول توسعه اقتصادی مصوب ۱۳۶۸ منحصرأ مقید جواز وصول عوارض به میزان ۳ درصد درآمد مشمول مالیات قطعی شده منابع مذکور در این تبصره به نفع شهرداری در طول اجرای برنامه مذکور است و به صراحت قسمت آخر تبصره فوق‌الذکر وزارت کشور مکلف گردیده است که در طول اجرای برنامه مزبور طرح‌های درآمدهای لازم را برای کسب درآمدهای جدید برای شهرداری‌ها به منظور جایگزین کردن یا درآمد موضوع این تبصره تهیه نماید به نحوی که در پایان اجرای برنامه اول شهرداری‌ها به این منبع درآمدی نیاز نداشته باشند و چون ادامه وصول عوارض مذکور پس از پایان برنامه اول توسعه اقتصادی به ادعای اعمال اختیار مقرر در ماده ۳۰ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳ به لحاظ مغایرت آن با حکم خاص مقرر به شرح تبصره فوق‌الاشعار جواز قانونی ندارد. بنابراین بخشنامه شماره ۸۶۸۱/۲۸۵۲۱-۴-۳۰ مورخ ۱۳۷۳/۸/۴ وزارت امور اقتصادی و دارایی خلاف قانون تشخیص داده می‌شود و مستأناً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

رئیس هیات عمومی دیوان عدالت اداری
قرنعلنی دری نجف‌آبادی

توانمندسازی اسکان غیررسمی

گفت‌وگو با مهرداد جوهری پور

محمد شیخی



مهرداد جوهری پور در زمان حاضر عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرکز و دانشجوی دوره دکتری جامعه‌شناسی این دانشگاه است. او از سال ۱۳۶۵ تاکنون محقق و کارشناس فعال در حوزه مطالعات اجتماعی شهری و مسکن

پروژه‌ها و در نهادهای علمی، پژوهشی و مشاوره‌ای چند - از جمله مؤسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران و شرکت عمران و بهسازی شهری - فعالیت داشته است. مقالاتی از او در نشریات داخلی به چاپ رسیده که از آن جمله است:

- تفکیک زمین و خانه‌سازی غیررسمی
- سرپناه برای همه، سیاست‌های مسکن در آستانه هزاره سوم
- رویکردهای توانمندسازی و تأمین مالی خرید مسکن
- بهسازی کالبدی
- مطالعات اجتماعی طرح ساماندهی محله بابائیان زاهدان و طرح پژوهشی حاشیه‌نشینی، علل و راه‌حل‌ها
- مطالعات اجتماعی طرح مجموعه شهری تهران و طرح کالبدی منطقه آذرپاچان



توانمندسازی، ظرفیت‌سازی و نهادسازی آنهاست؛ تجمیع منابع مالی خرد، نوعی برنامه‌ریزی از پایین به بالا همراه با تأمین مالی و اشتغال و به دیگر سخن «برنامه‌ریزی مشارکتی» توأم با مدیریت و نظارت مردمی و تفویض اختیار به سطوح محلی از جمله راه کارهایی است که در تجربه اخیر ساماندهی محله بابائیان زاهدان در حال انجام است. در عین حال اما توجه به این نکته ضروری است که برخورد با این پدیده چند وجهی در صورتی که صرفاً به ساماندهی اسکان و سکونت کم درآمدها خلاصه شده و در عرصه‌های آموزش، اشتغال، بهداشت - و نیز ساماندهی فضایی اسکان و فعالیت در سرزمین توأم با مدیریت خردمندانه فضا پاسخ لازم پیدا نکند عملاً گسترش اجتناب‌ناپذیر کانونهای نامتعارف را به دنبال خواهد داشت. از شماره قبلی مجله گفت‌وگویی را در این رابطه آغاز کردیم که در این شماره نیز بازویه نگرشی دیگری گرفته ایم:

پدیده‌ای که در پژوهشهای دهه ۵۰ و مطالعات مؤسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران «حاشیه‌نشینی» نامیده شده و طی گذشت زمان تغییر و تحول یافته - و در پژوهشهای اخیر اسکان غیررسمی، کانونهای زیستی خود انگیخته، سکونتگاه خودرو و نامتعارف نامیده شده، بخش مهمی از شهروندان را در خود جای داده است. برخورد تخریب و پاکسازی با این پدیده چند وجهی، گونه‌گون و پیچیده نه تنها در ایران که در اغلب تجربه‌های جهانی منجر به گسترش امواج و کنترل‌ناپذیری آن شده است. این در حالی است که این کانونها بخش مهمی از «شهروندان» را در حوزه‌های کلان شهری و شهرهای میانی کشور در خود جای داده‌اند و در تحلیل‌هایی راهی جز به رسمیت شناخته شدن حقوق شهروندی آنها وجود ندارد! ساماندهی و انتظام‌بخشی این کانونها - و حل مسائل تبعی آنها نیز - مطابق آخرین تجربیات جهانی در گرو

● شما و تیم پروژه مطالعاتی «بررسی حاشیه‌نشینی، علل و پیامدها» کاربرد مفهوم حاشیه‌نشینی را واقعی به مقصود ندانسته و «اسکان غیررسمی» را ترجیح داده‌اید. این در حالی است که هنوز در بسیاری از محافل رسمی عنوان حاشیه‌نشینی به کار برده می‌شود. شاید در ابتدا لازم باشد قدری درباره تعریف و مفهوم این پدیده صحبت کنیم. به نظر شما تفاوت حاشیه‌نشینی با آنچه اسکان غیررسمی نامیده‌اید در چیست؟

() مفهوم حاشیه‌نشینی بیشتر به تعاریف اولیه در پژوهشهای دهه ۵۰ و مطالعات مؤسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران و امثال آن اشاره دارد؛ یعنی مطالعاتی که درباره کودکان و حاشیه‌نشینان شهری بی‌امون تهران، تبریز، اهواز و دیگر شهرهای کشور صورت گرفته است که عمدتاً ساکنان آنها را گروه‌های کم درآمد و غالباً مهاجران روستا - شهری تشکیل می‌دادند. حاشیه‌نشینی بیشتر به موقعیت جغرافیایی اشاره داشت؛ و از نظر اجتماعی نیز این واژه از آن رو به کار برده شده است، ساکنان آنها توانسته‌اند در ساختار اقتصادی - اجتماعی شهر جذب شوند. این تعریف در مجموع، حاشیه‌نشینان را در حاشیه کالبدی و فرهنگی تعریف می‌کند و با نگاهی «امنیتی» مجموعه‌های حاشیه‌نشین را محل نشو و نما و آسپهای اجتماعی، جرم و جنایت برمی‌شمارد.

این تعاریف پس از مطالعات نیمه دوم دهه ۶۰ و دهه ۷۰ به وسیله پرویز پیران و دیگر محققان، مورد تردید قرار گرفتند و تدقیق و تصحیح شدند. از آن پس واژه Squatter Settlements یا عنوان «تصرف عدوانی» که غالباً به تجربه آمریکای لاتین اشاره دارد و Spontaneous Settlement (سکونتگاه خودرو) و سپس Informal Settlement (سکونتگاه غیررسمی) به کار برده شده است.

اسکان غیررسمی از آن رو مورد استفاده قرار گرفته است که اصولاً بازار رسمی مسکن تنها گروه‌هایی مشخص را پوشش می‌دهد، و گروه‌هایی کم درآمد که در این بازار قادر به تأمین مسکن نیستند به «بازار غیررسمی مسکن» روی می‌آورند. با این تعریف آنها نه مجرم هستند و نه بی‌هنگار، بلکه گروه‌هایی کم درآمدی هستند که در چارچوب نظام رسمی برنامه‌ریزی جایگاهی ندارند. آنها در بازار غیررسمی مسکن با ترتیباتی متعارف و شناخته شده زمین را خریداری و با مجوزهایی مسکن خود را بر روی آن بنا می‌کنند.

● در همین جا من پراگتی‌ی باز کنیم که در این مجموعه‌ها در ایران خیلی چیزها رسمی شده‌اند؛ یعنی همان طور که فرمودید، زمین آنها پته‌ای، قولنامه‌ای، چیزی دارند و در

واقع نوع و نحوه تصرف با امریکای لاتین متفاوت است و امنیت تصرف نسبتاً بالاست. حتی نهادهای رسمی کشور نیز آنها را به رسمیت شناخته‌اند؛ با این حال هنوز آیا می‌توان آنها را غیررسمی نامید؟

() به نظر می‌رسد استدلال شما درست است. این وضعیت نسبت به مواردی که از آنها تحت عنوان تصرف عدوانی یا سکونتگاه خودرو نام می‌بریم، مصداق ندارد. امروز می‌توانیم از مفهوم جدیدتری به نام Irregular Settlement اسم ببریم، که به معنای سکونتگاه‌های غیرمتعارف است. آنها موجودیتی عینی و واقعی‌اند که بخشی مهم از سرمایه‌های گروه‌های کم درآمد محسوب می‌شوند که در روند عدم توجه برنامه‌ریزی رسمی، توانسته‌اند برای خود سرنوشتی تأمین کنند. آنها در عین حال سامان مناسبی ندارند اما می‌توان از طرق مختلف توانمندسازی به آنها کمک کرد. قدم اول در این زمینه البته «به رسمیت شناختن آنهاست»؛ آنها بخشی از شهروندان هستند که نظام برنامه‌ریزی موظف به تأمین نیاز به مسکن آنهاست.

برخلاف تصورات دهه ۱۹۷۰، امروزه سعی بر آن است تا آنها به عنوان واقعیاتی اجتماعی پذیرفته و به رسمیت شناخته شوند و شهروند تلقی گردند. این مجموعه‌ها نه حاشیه شهر بلکه جزئی انکارناشدنی از شهر هستند. محله باذان زاهدان - به عنوان مثال - بخشی از شهر است با ۵۰ تا ۶۰ هزار نفر جمعیت، که اکنون همه چیز آن هم قانونی است؛ پس نمی‌توان آن را «حاشیه شهر» تلقی کرد.

براین اساس لازم است که اولاً این مجموعه‌ها را به عنوان واقعیت موجود اجتماعی - اقتصادی بپذیریم و سپس با رویکرد توانمندسازی با آنها برخورد کنیم و Regularization (انتظام بخشی) را نیز در این میان مدنظر قرار دهیم.

● صحبت از توانمندسازی و انتظام بخشی پیش آمد. پژوهش‌های موردی در زمینه کانونهای خودرو در ایران، نشان می‌دهد که هر گونه ضابطه‌مندی و سعی در ایجاد نظم و قاعده موجب توقف رشد آنها و تکثیر در کانونهای نظیر - که هنوز بر آنها ضابطه و قاعده‌ای حاکم نشده - گردیده است. گویا نقش این سکونتگاهها با ضابطه‌مندی مغایرت دارد. مثلاً در نمونه اسلام‌شهر، پس از حاکم شدن نسبی ضوابط طرح جامع تا حد زیادی توقف رشد به چشم می‌خورد و از آن پس حصارک اکبرآباد (نسیم شهر) و سلطان‌آباد (گلستان) رشدی بسیار سریع را آغاز می‌کنند. با توجه به این مسئله، انتظام بخشی را چگونه می‌توان تحقق بخشید؟

() ببینید ما دچار دور باطلی از فقر اجتماعی - کالبدی هستیم



که آنها همدیگر را باز تولید می کنند. پس با ضابطه گذاری نمی توان جلوی پدیده را گرفت. ما با نوعی گسست کالبدی - اجتماعی از شهر، و نیز گسستی درونی مواجهیم که باید (۱) با به رسمیت شناختن آنها و (۲) انتظام بخشی با بهره گیری از توالن و ظرفیت (نهفته) این ساکنان و محله ها - و نه الزاماً ضابطه مند کردن شان - آنها را به سمت سکونتگاههایی پایدار هدایت کنیم. اگر بخواهیم صرفاً ضابطه (آن هم از نوع متعارف و معمول مانند طرح های جامع و تفصیلی) بگذاریم، روشن است که این پدیده آنجا شکل نمی گیرد؛ می رود جایی که این ضابطه نباشد، یعنی جایی که بتواند قانون را دور بزند. پس این نکته می تواند به نوعی تجدیدنظر در قوانین منجر شود: تجدیدنظر در ضوابط ساخت و قطعه بندی اندازه قطعه، نحوه بازپرداخت وام، و نظایر اینها.

در این زمینه، توجه به نکته ای بسیار اهمیت دارد و آن اینکه ما با «سوریز جمعیت شهر بزرگ» مواجهیم و «نه مهاجرت روستا - شهری»؛ و این عمدتاً به خاطر فرار از نظارت قانونی و رو آوردن به تقاضای است که چنین چیزی ندارد. در نتیجه با اسلام شهر مواجه

عنوان «صورت مسئله» به آنها نگاه می کنید؟ راه دیگر نیز آن است که وجود و حضور آنها به رسمیت شناخته شود و زمینه های تأمین مسکن مناسب - به تناسب امکانات حداقل آنها - تأمین گردد. مسئله این است که اگر در روستاها امکان جذب و نگهداشتن افزایش جمعیت وجود نداشته باشد، نمی توان جلوی مهاجرتها را گرفت. در حال ایران نیز به مانند سایر کشورهای در حال توسعه با پدیده «توسعه شهری» به طور گسترده و فزاینده ای مواجه شده است؛ و از سواش هم به دلیل وضعیت نامطلوب اقتصادی، «فقر شهری یا شهری شدن فقر» به چشم می خورد. پس باید حقوق شهری و شهروندی آنها (خیل فزاینده کم درآمدهای شهری) را به رسمیت شناخت.

● اما آیا این نوع نگرش پاسخی به کنترل مسئله خواهد بود؟ آیا این شکل جواب منجر به تمرکز هر چه بیشتر کم درآمد ها حول محدوده کلان شهرها نخواهد شد؟ آیا این خود به گسترش و تداوم مسئله منجر نمی گردد؟

○ همان گونه که در اسناد کمیسیون اسکان بشر بیان اشاره شده است، توسعه شهری نتیجه توسعه اقتصادی - اجتماعی است،

اصولاً بازار رسمی مسکن تنها گروههایی مشخص را پوشش می دهد، و گروههای کم درآمد که در این بازار قادر به تأمین مسکن نیستند به «بازار غیررسمی مسکن» روی می آورند

و تقاضای شهری در واقع موتور توسعه اقتصادی - اجتماعی هستند. اگر تا چند دهه پیش دولتها در ارتباطات جهانی نقش درجه اول را داشته اند، امروز کلان شهرها در روال جهانی شدن و شکل دادن به مناسبات آن نقش بنیادی دارند. حال چرا نباید کلان شهرها آنقدر درآمدزا و کارآمد باشند که در پیرامون خود شهرهای مسکونی کم درآمد را فراهم کنند؟ به نظر می رسد ما باید در معنا و مفهوم کلان شهر و منطقه کلان شهری تجدیدنظر کنیم.

● تاکجا؟! آیا می توان برای این گسترده حدی قائل شد؟
○ تا حدی که تمام جمعیت کشور را بتواند پوشش دهد!

● یعنی تمام کشور؟

○ بله، تمام کشور! اگر ما حق شهروندی را برای همه مردم قائل باشیم، در آن صورت کم کم مهاجرت می کند به تبع مشکلات اقتصادی - اجتماعی سرزمین از جایی با امکانات محدود و ظرفیت کمتر، به جایی دیگر که دارای امکانات و ظرفیت بیشتر است می رود شهروند است و باید از کلیه حقوق شهروندی بهره مند گردد. این نکته در قانون اساسی کشور ما نیز لحاظ شده است. ما در خیلی از نشستهای جهانی نیز شرکت داشته ایم و بسیاری از قطعنامه ها را امضاء کرده ایم و ملزم شده ایم که همراه با

می شویم و پس از آن اگر آباد، و باز تکرار همین ها پس دولت اینجا باید یک قدم جلوتر بیاید و پیش از تکرار این پدیده بستر مناسبی برای انتظام بخشی آنها آماده کند!

● پرسشی که در اینجا پیش می آید، این است که: اگر ما آنها را ضابطه مند کنیم یا به اصطلاح شما سامان ببخشیم، آیا در آن صورت خود موجب گسترش پدیده نخواهیم شد؟ آیا ما خود یا زمینه سازی و برنامه ریزی کردن برای اینها - به خصوص در حوزه های کلان شهری - به افزایش دامنه آنها دامن نخواهیم زد و آنها را تشدید نخواهیم کرد؟ در واقع به نوعی ما وارث این وضعیت پیش آمده هستیم که خود ناشی از غلط متعدده است؛ و حلال ناچار از ساماندهی و توانمندسازی می شویم. بالاخره این حرکت تاکجا می تواند ادامه پیدا کند؟

○ نکته ای که اشاره کردید کاملاً درست است و مسئولان فکر می کنند انتظام بخشی ممکن است به گسترش دامنه این مجموعه های کم درآمد منجر شود؛ این حتی می تواند منجر به گسترش مهاجرتها شود. اما سؤال این است که شما چرا می گذارید اول آنها بیایند در چنین نقاطی ساکن شوند و سپس به

سایر کشورها در راه مبارزه با فقر و تأمین مسکن کم درآمد تلاش کنیم.

● شما به مفهوم شهروند و حق شهروندی اشاره کردید. اگر از بعد اجتماعی و فرهنگی به قضیه نگاه کنیم، پرمینای پژوهشهای موجود افشار ساکن این سکونتگاهها - حتی در پیرامون کلان شهر - متمایل به الگوهای رفتاری سنتی، اولیه و غالباً روستایی، هستند! حتی الگوی مشارکت آنها غالباً غیر نهادینه، نامستمر و ناپایدار است و مجموعه رفتارها حرکت به سمت جامعه شهری و مدنی را نشان نمی دهد.

با این وصف آیا فکر می کنید نهادها و توانمندیهای اجتماعی و فرهنگی اولیه لازم برای ظرفیت سازی، توانمندسازی و نهادسازی مورد نظر در این کانونها وجود دارد؟

○ من می خواهم با دیدگاهی متفاوت از آنچه شما مطرح می کنید بگویم که اصولاً الگوی توسعه شهری در ایران متفاوت از نوع غربی و اروپایی آن بوده است. تجربهها در الگوی شهرنشینی جدید چندان طولانی نیست و متفاوت است. ویژگی این شکل

ارزیابی شما از مجموعه اقدامات و سیاستهای گذشته و حال چیست؟

○ این شکل سرخورد (تخریب و پاک سازی) در چار چوبهای جهانی اصولاً معمول نیست و تخریب بخشی از سکونتگاه شهروندان امروزه رواج ندارد. این نوعی دیدگاه آمیتی به پدیده است. مطابق این دیدگاه، آنها که ساکن شهر هستند حقوق ویژه ای دارند که باید آن را حفظ کرد و در مقابل ساکنان این سکونتگاهها - در مجاورت شهرها و بدون توقع از خدمات ویژه - به عنوان نوعی تهدید تلقی می شوند. شاید آنها کانون انواع قشادهای اجتماعی تلقی می شوند؛ اما آیا بقیه بخشهای شهر از این امر مبتراست؟

در این صورت، این گونه برخوردها نوعی واکنش نامطوب و نامناسب با پدیده شهری شدن فقر است و برخوردایی از این دست می تواند به گسترش ابعاد مسئله بینجامد!

آنها البته نماد فقر نسبی - و نه فقر مطلق - هستند؛ ما با این پدیده حتی در درونی ترین بخش کلان مواجه هستیم! در اینجا نیز دفع سطحی فاشلاب و مسکن ناپهتجار به چشم می خورد اما

واقعیت این است که افزایش جمعیت
منجر به افزایش گروههای جمعیتی در
سن، کار و فعالیت می شود و این نیروی
کار به جاهایی که امکان کار و مسکن
وجود داشته باشد خواهد رفت. پس
تحولات در ساخت جمعیتی، خود
زمینه ساز گسترش این کانونهاست

جالب توجه است که نگاه به آنها با این سکونتگاهها متفاوت است! ● با توجه به جمع بندی تجربیات گذشته و کارهای پژوهشی شما در مرکز مطالعات شهر سازی و معماری و پروژه های اخیر، پیشنهاد مشخص شما برای مواجهه با پدیده موضوع بحث چیست؟

○ قبل از هر چیز لازم است ما این سکونتگاهها و کلاً بازار غیر رسمی مسکن را به نوعی به رسمیت بشناسیم و کم درآمد های شهری را هم شهروند تلقی کنیم؛ پس از آن نیز باید سه اقدام را به طور موازی انجام دهیم: توانمند سازی، ظرفیت سازی و نهاد سازی. دولت و نهادهای مسئول دولتی باید ساکنان این سکونتگاهها را یاری دهند تا آنها با تجمیع منابع گرد خود بتوانند در امر بهسازی محیط مسکونی شان شرکت کنند. این نوعی برنامه ریزی از پایین به بالاست؛ یعنی تأمین مالی و اشتغال با مدیریت و برنامه ریزی خود مردم که حاصل آن دلبستگی و دلسوزی بیشتر مردم است. با این شیوه (توانمند سازی) حتی اولویت بهسازی (مسکن، فاضلاب، خدمات زیرساختی...) را خود مردم با توجه به توانها و ترجیحاتشان مشخص می سازند، و طی این روند نوعی «برنامه ریزی مشارکتی» را تجربه می کنند.

شهری شدن و شهرنشینی، فقدان فضای عمومی و عرصه عمومی (Public Space) است.

من در این زمینه با شما چندان موافق نیستم که این خصیصه مشارکت ناپذیری صرفاً به این گونه سکونتگاهها تعمیم داده شود! گویا اینکه خود شما هم نشان داده اید که غالب ساکنان آنها از کلانشهر آمده اند. مسئله این است که اصولاً شهروندان ما مشارکت جو نیستند. این بحثی است کلاً فرهنگی و تاریخی، و مختص اسکان غیر رسمی هم نیست! اتفاقاً در آنها زمینه هایی وجود دارد که در شهرهای موجود کمتر است. آنها انگیزه و سابقه لازم را در این زمینه دارند [تجربه گرامینگ بانک تکلادش از این نمونه است!] که به شکل ایجاد صندوق های تأمین مالی خود با مشارکت ساکنان این گونه محلات بوجود آمد تا با ارائه وام های کوتاه مدت و کوچک به اعضای خود بتوانند مشکلات تأمین مسکن یا ایجاد اشتغال را کاهش دهند که گرامینگ بانک نمونه موفق محسوب می شود.

● در ماههای اخیر شاهد اقداماتی برای تخریب کانونهای حاشیه ای در ایران و برخی کشورهای دیگر بوده ایم. فکر می کنید این شیوه برخورد تا چه حد کارآمد است؛ و کلاً

را طبیعی و عادی تلقی می‌کنند و آن را در روال رشد شهری قابل حذف یا اضمحلال می‌دانستند؛ این در حالی است که از دهه پنجاه تا به امروز این پدیده با سرعت و شدت گسترش یافته است. حتی پاسخهای نسبی به مسئله مسکن این کانونها نیز موجب تعدیل آن نشده است. برخی از تحلیلها و سیاستهای اخیر نیز عمدتاً بر حل مشکل مسکن آنها متمرکز شده‌اند، در حالی که به نظری رسید ریشه‌های مسئله به نظام اقتصادی - اجتماعی و نارساییهای آن بر می‌گردد و راه حل این مسئله با بستن به اشتغال و درآمد، بهداشت و درمان، آموزش و مهارت فنی و کل فرایند زندگی تعمیم یابد. در آن صورت چگونه قادر به پاسخگویی مسئله خواهیم بود؟

در مقوله ظرفیت‌سازی نیز میندوئهای تأمین مالی خود از طرفی امکان وام دهی را - به عنوان نوعی تأمین اعتبار کسب و کار خرد - فراهم می‌کنند، که این امر منجر به افزایش توان مالی برای بهسازی می‌شود. از طرف دیگر منابع خود را به گروههای بایستی مستقل می‌کنند و کار با مداخله و نظارت خود آنها صورت می‌گیرد. در زمینه عرضه مسکن نیز با این نگاه با بستن ضوابط را انعطاف پذیرتر کرد، مثلاً در دوره گذار می‌توان فشار مجاز قطعه را کوچک‌تر کرد و ارزان‌سازی قیمت مسکن را با شیوه‌هایی چون Core Housing (مسکنی با حداقل کالبد و هسته اولیه قابل توسعه) در دستور کار قرار داد. و اما نهادسازی به مفهوم شکل دادن به انجمن‌های محلی خودیار (نهادهای مشارکت محلی) C.B.O. در کنار سازمانهای غیردولتی (N.G.Os)، به عنوان

مسئله مبارزه با فقر، مبارزه‌ای عام (و چند بعدی) است که بخشی از آن قالب کالبدی - به صورت حاشیه نشینی - به خود گرفته است

می‌تواند ما با نگاه خودمان - و در حد خودمان - به مسئله نگاه می‌کنیم. مسئله مبارزه با فقر، مبارزه‌ای عام (و چند بعدی) است که بخشی از آن قالب کالبدی - به صورت حاشیه نشینی - به خود گرفته است. اما این موضوع چند وجهی است که باید در دیگر عرصه‌های برنامه‌ریزی (اجتماعی، فرهنگی، خدماتی) مورد توجه قرار گیرد. ما به سهم خود به مسئله تأمین مسکن و رویکردهای مرتبط با آن پرداخته‌ایم. بدیهی است تا هنگامی که سیاستی کلان - منسجم و فراگیر - شکل نگردد تا هماهنگ با رشد و توسعه اقتصادی نگرشهای خرد مقیاس ما را در جهت حل مشکل و جلوگیری از تباهی بیشتر حمایت کند و سایر بخشها (آموزش و پرورش، بهداشت، اشتغال و مانند اینها) نیز از این رویکردها پشتیبانی نکنند، نمی‌توان به حل ریشه‌ای مسئله امیدوار بود. مسئله‌ای را که جمعیت در حدود ۶ تا ۵ میلیون نفر را شامل می‌شود، نمی‌توان با رویکردهای خرد مقیاس و بدون پشتوانه‌ها و حمایت‌های کلان مقیاس حل کرد. حال اگر به نسل دوم و نسلهای بعدی این سکونتگاهها که خواسته‌ها و مطالبات شهری و شهروندی دارند نیز توجه کنیم، موضوع جدی‌تر هم خواهد شد.

● از حوصله و دقت نظر شما سیاستگذاران بزرگوار...

واسط بین بخش عمومی و خصوصی، گام دیگری در این زمینه است که باید با تقویت اختیار و افزایش توانمندی مدیریت محلی توأم شود.

استفاده از GIS (سیستم اطلاعات جغرافیایی) در مدیریت شهری، به منظور ساخت و تقویت بانکهای اطلاعاتی به صورت همزمان برای توانمندسازی مقامات توسعه محلی نیز ضروری است. و در نهایت آموزش مقاسات محلی توسعه شهری و انتقال تجربه سایر کشورها و نیز تفویض اختیارات به سطح محلی.

● ابتدا این سکونتگاهها را با توجه به تجربیات و شرایط موجود چگونه می‌بیند؟

واقعیت این است که افزایش جمعیت منجر به افزایش گروههای جمعیتی در سن، کار و فعالیت می‌شود و این نیروی کار به جاهایی که امکان کار و مسکن وجود داشته باشد خواهد رفت. پس تحولات در ساخت جمعیتی، خود زمینه‌ساز گسترش این کانونهاست. هر برآیند این روند، باید روند رشد اقتصادی و افزایش سطح فقر نسبی را نیز قرار داد. بر مبنای آمارهای موجود از سال ۱۳۵۵ تا ۷۵ درآمد سرانه به قیمت ثابت در مجموع نصف شده اما جمعیت کشور دو برابر گردیده است؛ نتیجه این روند افزایش گروههای زیر خط فقر است؛ تازمانی که سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی بستر مناسبی را برای این گروههای روبه‌فرونی فراهم نکند، سرعت رشد این سکونتگاهها همچنان بیشتر هم خواهد شد.

● به عنوان آخرین پرسش، می‌خواهم اشاره کنم که برخی دیدگاهها - که در ابتدا اشاره کردید - پدیده حاشیه‌نشینی



نگاهی به سکونتگاه‌های خودرودر منطقه کلانشهری تهران

زهره داودپور
دکتر در شهرسازی



کوچک قطعات پیرایشش نامناسب سبب ساز حیوانات، آلودگی‌های بهداشتی و سایر مشکلات است.



کدام مکان جمعیت کلانشهری تهران را تشکیل می‌دهد. این مکان‌ها خصوصاً در کشورهای توسعه یافته به شکل تفریحی سکونتگاهی خودرودر جمعیت شهری محسوب می‌گردد. این سکونتگاه‌ها به رغم بیوسنگینی زیاد که به لحاظ اقتصادی (اشتغال) یا شهر اصلی دارند، دارای تفاوت‌های اساسی اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و مخصوصاً گامی با شهر مادر هستند. بر اساس بررسی‌های انجام شده حدود ۴۲ درصد جمعیت شهرنشین کشورهای جهان سوم در این سکونتگاه‌های غیررسمی ساکن هستند.



در بین ساکنان سکونتگاه‌های خودرودر، که خود را از گروه‌های محروم و کم درآمد جامعه محسوب می‌کنند، گروه محروم‌تری این‌چنین دارند. و چون این‌ها تنها به دلیل مشکلات اقتصادی، دارای امکانات بسیار نازل‌اند و گویان آنها این معیار من‌الذکر نوع استاندارد کمی و کیفی آموزش به‌حصول می‌پردازند این امر در کاهش‌کنندگان آنها مطلوب می‌شود. آنچه در تصویر دیده می‌شود، فضایی ناخوشایند است که در آن یک گروه از کودکان در صف ایستاده‌اند.



منبع نامناسب آلودگی در کلانشهر منطقه به‌شمار می‌رود. هر چند که این امر واقعیت پذیرفته شده‌ای جزئی از زندگی ساکنان است اما شمع زباله وجود مسیرهای رودخانه‌ها، موجب آلودگی شدید در مناطق در نزدیکی سکونتگاه می‌شود. این امر مخصوصاً در فصل گرم سال موجب انتشار انواع بیماری‌ها می‌گردد. و به ویژه با توجه به حضور گسترده کودکان در محیط شهر، مسائل ساکنان را تشدید می‌کند.



افزایش سرعت رشد جمعیت دنیا در دو قرن اخیر، مخصوصاً افزایش جمعیت شهرنشین، موجب تمرکز جمعیت در قطب‌های توسعه و رشد شده است. این تمرکز در قرن اخیر مخصوصاً در شهرهای بزرگ که محل انباشت ثروت و سرمایه است، اتفاق افتاده است. به طوری که در سال ۱۹۹۹ سه میلیارد نفر از مردم دنیا در شهرها و بیش از یک میلیارد نفر آنها در ۳۵۲ کلانشهر جهان زندگی می‌کردند. براساس پیش‌بینی‌های انجام شده در سال ۲۰۱۵ حدود ۵۵۸ کلانشهر در جهان وجود خواهد داشت و افزایش تعداد و جمعیت کلانشهرها، در کشورهای در حال توسعه روند گسترده‌تری خواهد داشت. به عبارت دیگر، هر چند سرعت رشد شهرنشینی در کشورهای توسعه یافته در وضعیت مناسب و کنترل شده‌ای قرار دارد، اما ادامه رشد شتابان آن در کشورهای در حال توسعه کاملاً مشهود است. این امر موجب رشد مناطق کلانشهری این کشورها خواهد شد.



بورد خط‌های مربوط به کوریکان، موسسگر رایده است که آنها در کنار یکدیگر اشتغال نیز یافته‌اند. موزیر آب و راه‌آهن و سازمان استاندارد و رفع آلودگی و سایر وزارت



استفاده از استک‌های تعالی و همول در ایجاد فضای تصویر در این مکانها با توجه ایجاد نمایی بر سبب تشخیصی بین این خط‌ها و بافت پودر آلودگی آنها شده است.

انسانیت سرمایه و ایجاد فرستهای شغلی در منطقه کلانشهری تهران و کمبود یافتن این امکانات در سایر مناطق کشور نیز در دهه‌های اخیر موجب تمرکز جمعیت و فعالیت در این منطقه گردیده و سبب شکل‌گیری و رشد فزاینده سکونتگاه‌های خودرو در حاشیه شهر تهران شده است. نتایج بررسی‌های اخیر نشان می‌دهد که طی سالهای ۱۳۵۵-۱۳۷۵ نسبت جمعیت ساکن سکونتگاه‌های خودرو در منطقه شهری تهران از ۵/۳ درصد جمعیت منطقه به ۱۹/۱ درصد آن رسیده است و در صورت ادامه روند اقتصادی - اجتماعی موجود، تا سال ۱۴۰۰ این رقم افزایش بیشتری نیز خواهد یافت (طرح مجموعه شهری تهران، ۱۳۷۸). اگر افزایش نسبت ساکنان سکونتگاه‌های خودرو در حاشیه کلانشهر تهران با قدر مطلق ارقام تغییرات جمعیتی منطقه توأم گردد، می‌تواند ایجاد وسیع مسئله زا به شکل شفاف‌تری نمایان سازد. زیرا خالص رقم جمعیتی این منطقه در دو دهه مورد بحث رشد بسیار شتابانی داشته است. طی ۲۰ سال از ۱۳۵۵ تا ۱۳۷۵، قدر مطلق جمعیت منطقه کلانشهری تهران حدود ۵ میلیون نفر افزایش یافته و حدود ۲ برابر شده است. ترکیب این رقم با رقم افزایش نسبی، رشد تصاعدی این پدیده را نمایان می‌سازد. به عبارت دیگر، در حالی که در سال ۱۳۵۵ حدود ۱۸۰ هزار نفر در سکونتگاه‌های خودرو و غیر رسمی ساکن بودند، در سال ۱۳۷۵ این رقم حدود یک میلیون و نهصد و هشتاد هزار نفر بوده است.

توسعه ساکنان سکونتگاه‌های خودرو در یک صورت گسترده و بدون محدودیت و کنترل، به نفع منطقه منجر نمی‌گردد و به همین دلیل در تهران و سایر شهرها با افزایش آلودگی و آلودگی‌های ناشی از این سکونتگاه‌ها، نیاز است تا در کنار ایجاد و توسعه این سکونتگاه‌ها، اقدامات دیگری نیز صورت گیرد تا به خصوص در مورد آلودگی‌ها، تمرکز بر کاهش آلودگی‌ها و بهبود کیفیت زندگی ساکنان این مناطق باشد.





در حال احداث خدمات شهری و وجود آن در مناطقی از تهران
که هنوز مجهز نشده و به شکل نامناسب در میان بافت مشاهده می شود.



مسئله مسوولان مشخصه آنست که در سکونتگاههای تهران مسوولان
بر اثر این بزرگساز از مزایای ایجاد نیل عمل شده اند، به شکل استفاده از مصالح نامناسب
و بازرگانی بر اساس آنها، علاوه استفاد از آنها غیر مسکن می باشد.

یعنی جمعیت سکونتگاههای خودرویی حاشیه کلانشهر تهران طی ۲۰ سال بیش از ۱۰ برابر شده است. گسترش سکونتگاههای خودرو و متحر به ایجاد مشکلات و معضلات جدی در منطقه مخصوصاً در زمینه های تأمین خدمات زیربنایی (تولید آب و برق)، مسائل زیست محیطی، مسائل اقتصادی و اجتماعی و مسائل فرهنگی شده است. مسأله مسئولان شهری تا قبل از دهه ۱۳۷۰ به گسترش سکونتگاههای خودرو در منطقه کلانشهری تهران چندان توجه نکرده اند. شاید یکی از دلایل این امر خروج ساکنان سکونتگاههای ناهنجار از داخل بافتهای شهری و اسکان آنها و شکل گیری سکونتگاههای خودرو در مناطق پیرامونی - مخصوصاً در حوازی روستاهای منطقه - بود. این خود علاوه بر آنکه شکل جدیدی از پدیده را مطرح می ساخت، به لحاظ تأکید کمتر توجه مسئولان را برانگیخته و در واقع پدیده ای کم و بیش دور از منظر بوده است. اما مسئله کمبود آب در اسلامشهر که یکی از سکونتگاههای خودرویی شکل گرفته از قبل از انقلاب اسلامی است، تبدیل به مسئله ای جدی شد و توجه مسئولان امر را به موضوع سکونتگاههای خودرو در منطقه - حداقل به لحاظ تأمین خدمات زیربنایی و مخصوصاً تأمین آب - جلب کرد. از طرف دیگر لزوم توجه به تهران نه تنها در قالب محدوده های قانونی منسوب بلکه در محدوده فراتر تأثیرگذاری و تأثیر پذیری شهر احساس گردید و این امر منجر به تصویب مصوبه مورخ ۱۳۷۴/۷/۲۶ هیئت وزیران در خصوص تهیه طرح مجموعه شهری تهران گردید.

در حوازی روستاهای پیرامونی کلانشهر تهران سکونتگاههای نامناسبی ایجاد شده است. این سکونتگاهها در مناطق پیرامونی کلانشهر تهران ایجاد شده است. این سکونتگاهها در مناطق پیرامونی کلانشهر تهران ایجاد شده است. این سکونتگاهها در مناطق پیرامونی کلانشهر تهران ایجاد شده است.





وجود گودالها در قسمت پوشش که به دلیل مشکلات پیمانکاران این مناطق حاصل می‌شود از مشکلات این سکونتگاه‌هاست. در این تصویر نیز با یک حفره عمیق در سطح بتن مشاهده می‌شود. این مشکلات منتهی به قوت در نتیجه آلودگی و اثرات آلودگی و حضور بی‌سازگاری در این سکونتگاه است. این به معنی مشکلات در محل باشد. باقی می‌ماند.



وجود این حفره در کنار راه‌های پر تردد و کوچک بودن حفره‌ها می‌تواند به تنهایی از آلودگی‌های صوتی و بوی نامطبوع در این مناطق جلوگیری کند. در غیر این صورت تا این اثری بر روی آلودگی‌ها در این مناطق نخواهد داشت. این مشکلات در منطقه گریز



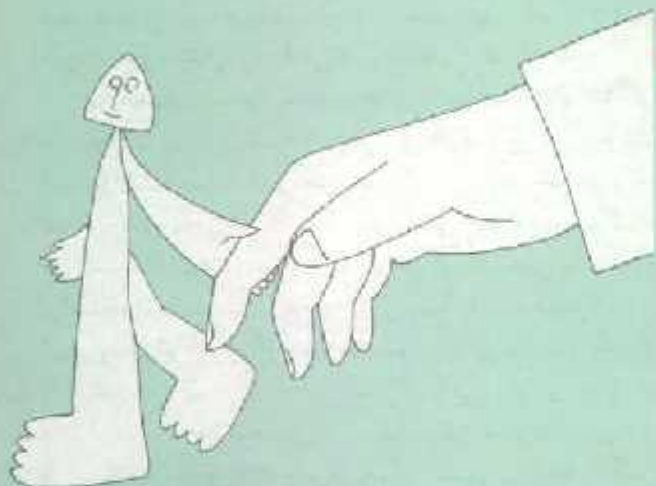
از وضعیت آلودگی در این مناطق

با توجه به موارد پیش گفته، لازم توجه به پدیده سکونتگاه‌های خودرو در منطقه کلانشهری تهران، مسئله‌ای در خور تأمل است و بایستی با توجه به ویژگی‌های این سکونتگاه‌ها هدایت و برنامه‌ریزی مناسب برای حل این مسئله مورد توجه قرار گیرد. در غیر این صورت به همان گونه که در زمان حاضر نیز ملاحظه می‌شود، مشکلات بین سکونتگاه‌ها هر روز ابعاد جدی‌تری به خود خواهند گرفت. از جمله اینها، اتفاقی است نظیر آنچه در مسیر آباد شهریار در سال جاری به وقوع پیوست و منجر به تخریب بخشی از سکونتگاه‌های خودروی شهرستان شهریار شد. سکونتگاه‌های خودرو دارای برخی ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی اند که با سایر مناطق همجوار دارای تفاوت‌های اساسی است. نوع کاربری، بافت سکونتگاه، شیوه ساخت، مصالح به کار رفته و روابط اجتماعی حاکم، که خود حاصل شرایط اقتصادی و اجتماعی ساکنان است. این سکونتگاه‌ها را دارای ویژگی‌های بسیاری متفاوت از سایر نقاط همجوار - از جمله شهر و روستا - کرده است. آنچه در پی می‌آید، بخشی از ویژگی‌های بسیاری سکونتگاه‌های صالح آباد - حصار چوپان و قلعه میر در منطقه کلانشهری تهران است.



شورا و مشارکت

شهر، شورا، نیکوکاران



نشستی با نیکوکاران نهاوندی تجربه موفق شهر نهاوند

تنظیم: مرجان نکاشی

محمد تقی شهبازی: در ابتدا از طرح این مسئله تشکر می‌کنم، بدون شک طرح یک ایده زمینه‌های اجرای آن را نیز به دنبال خواهد داشت. قبل از اینکه وارد بحث اصلی شویم، بهتر است نگاه مختصری به شرایط حاکم بر شوراها بیفکنیم و بعد ببینیم که موضوع افراد خیر در کدام یک از مقوله‌های مرتبط با شورا جای می‌گیرد.

همان گونه که مستحضرید، شوراهای حاضر اولین تجربه شوراهای بعد از انقلاب اسلامی است و به همین دلیل مشکلاتی از قبیل نبودن فرهنگ شورایی، نهادینه نبودن فعالیت‌های شورایی، فقدان روحیه مشارکت‌پذیری، تحقق تنها یک حلقه از زنجیره شوراهای مشخص نبودن وظایف و انتظارات از شوراهای، شرایطی است که بر فعالیت تمامی شوراهای شهر سایه افکننده است. علاوه بر این مشکلات عام و کلی، شورای شهر نهاوند نیز به طور خاص با مسائلی مواجه است که کار در شورا را دشوارتر می‌کند. تبلیغات انجام شده برای انتخابات شوراها در این شهر، هم سطح با توان شوراها نبود و به همین دلیل انتظارات بالایی را در مردم ایجاد کرد. شهرداری نهاوند، پیش از روی کار آمدن شوراها در شرایط نامناسبی به سر می‌برد که آمارهای آن به تمامی موجود است. شهرداری نیز هم با مشکلات مالی مواجه بود و هم با مشکلات کمبود نیروی متخصص؛ و به طور کلی اعتماد مردم به شهرداری بسیار پایین بود. این نکته با توجه به رابطه متقابل شورا و افراد خیر و فعالیت این افراد در حوزه مسائل شهری بسیار تأمل برانگیز است.

کلاسهای عام المنفعه میان مردم ما فعلی به درازای تاریخ دارد. افراد خیر در شهرها همواره به نیازهای مردم و شیوه‌ها داشته‌اند و نیاز توان‌شان به حل مشکلات شناخته‌اند. شوراهای شهرها نیز چند سیاسی است که به مجموعه مدیریت شهری پیوسته‌اند و بناست که فعالیت این مجموعه را بر عهده گیرند. اما سؤالی که شاید برای برخی پرسشگری مطرح کرده این است که فعالیت افراد خیر در شهرها پس از شکل‌گیری حضور شورا در شهر، چه تفاوتی با گذشته دارد.

افراد خیر شهرها تا به امروز اقدامات نیکوکارانه خود را بنایه شخص خود در شهر تعریف و اجرا کرده‌اند اما سؤال این است که با پیچیدگی‌های امروزی شهرها و زندگی شهری آیا هنوز همان شیوه کار کردن سنی افراد خیر در شهر می‌تواند با مشارکت باشد؟ یا این فعالیت نیاز به سازماندهی دوباره دارد. آیا شوراهای می‌توانند فعالیت افراد خیر را به گونه‌ای جهت‌دهی کنند که میانگر اولویت‌بندی نیازهای شهری باشد؟ و در مقابل، آیا افراد خیر می‌توانند امید داشته باشند که با حضور شورا در شهر، زمین پس مؤثرتر خواهند بود، و خواهند توانست بسیاری از امداد معانی مثبت خود را جامه عمل بپوشانند؟

مجموعه این پرسشها ما را بر آن داشت که موضوع را در هفته‌شورا و مشارکت به بحث بگذاریم تا به این پاسخ دست یابیم که آیا اساساً ارتباط معنی‌داری میان شوراهای و افراد خیر شهرها وجود دارد یا خیر؟ و اگر پاسخ مثبت است چگونه می‌توان ملزوم کار مناسب برای آن تعریف کرد.

برای انجام این امر در جست‌وجوی شهری برآهیم که بتوانیم با افراد خیر و اعضای شورای آن شهر به گفت‌وگو بشویم و دیدگاه‌های دو طرف را جویا شویم. به این منظور شهر نهاوند را انتخاب کردیم که از سوی اعضای شورای اسلامی آن بنا شده و اقتصاد راسخ به آوره‌گاه، حمل‌ونقلات مناسب، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شهر خرد و رفته‌انیده، ران‌سوی دیگر تلاشهای عام المنفعه شهر در مردم و زمین مؤسسه فرهنگی طبرستان و تعالی یافته است. برپای مؤسسه فرهنگی طبرستان در واقع یکی از اقدامات نام المنفعاتی است که چندین معتمدین طبرستان پس از احداث بیمارستان و مجتمع فرهنگی - ورزشی، به آن پرداخته است. گرچه اقدامات عمرانی این مؤسسه در شهر موزو و چشمگیر بوده است اما آنچه نگاه‌پذیری را نسبت به فضای حاکم بر فرهنگ ما نشان می‌دهد، تأکید این مؤسسه بر اقدامات فرهنگی و مشارکتی عام المنفعه است. این مؤسسه با انتشار فصلنامه فرهنگی، که عمدتاً به جنبه‌های فرهنگی، اجتماعی، اطلاعاتی، علمی و از جمله نیز زمینه تقاطع ضعف و توانایی‌های شهر در اختیار تصمیم‌گیران شهری قرار می‌دهد و نوعی پل ارتباطی میان عام المنفعه را به نمایش می‌گذارد. ماهنامه شهر دار بسیار برای اینکه بتواند دیدگاه‌های دو طرف را در اختیار خوانندگان قرار دهد می‌گذرد، با حضور چند تن از دست‌اندرکاران تشکیل داده است و آنچه در ادامه می‌آید، محصول این گفت‌وگو است. امید است که این فتح بابی باشد و هر کس به سمت اداره مشارکتی شهرها.

عضای شرکت کننده در میزگرد:

- محمد تقی شهبازی - کارشناس ارشد جامعه‌شناسی، مدیر رئیس شورای اسلامی شهر نهاوند.
- غزالدین - کارشناس عمران، عضو شورای اسلامی شهر نهاوند.
- حسین داوودی - دکتر، داوران و ادبیات فارسی، مدیر مؤسسه فرهنگی طبرستان.
- حسن پاسبان - کارشناس ارشد علوم سیاسی، عضو هیئت امنای مؤسسه فرهنگی طبرستان.
- اعظم حاتم - کارشناس ارشد جامعه‌شناسی، محقق بر مسائل شهری.
- حظیر حسینی - دکتر در برنامه‌ریزی شهری، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی.

ماهنامه شهرداریها: اگر مشکلات شوراها را آن گونه که گفته شد بپذیریم، آیا می‌توان ارتباط منطقی بین حضور و فعالیت افراد خیر در شهر با شورای اسلامی شهرها مطرح کرد؟

مراد سیف: بدون شک طرح این مسئله که مشارکت افراد خیر می‌تواند روند پیشرفت شهر را به حد اعلای خود برساند بسیار خوب است؛ اما باید در نظر داشت که این کار مناسبات و امکانات خاص خود را می‌طلبد. در شرایط فعلی، علاوه بر اینکه به نظر می‌رسد امکانات اجرایی کار فراهم نیست، حتی بستر فکری این ارتباط را نیز باید با برنامه‌ریزی مهیا ساخت. مسئولان و مدیران شهری می‌توانند به افراد خیر به عنوان نوعی پتانسیل مالی در شهر بنگرند که با درک انگیزه‌های آنها می‌توان در روند اداره شهر بسیار مفید و مثبت عمل کرد. شهرداریها و شورای هر شهر می‌توانند برای افراد خیر طرحهایی تشویقی در نظر بگیرند و به عنوان مثال این گونه افراد را بدین سمت هدایت کنند که اگر در فلان مکان مورد نظر شهرداری دست به احداث مدرسه، بیمارستان، کتابخانه - یا هر چیز دیگری که در نظر دارند - بزنند، شهرداری امکانات ارتباطی قصارا - از قبیل راه، میدان و محورهای ورودی و خروجی - برای آنان فراهم خواهد ساخت. در برخی از این موارد حتی خود فرد نیکوکار نیز چه بسا بخشی از هزینه‌ها را تقبل کند. ما

نمونه‌هایی از این تجربه را در شهر نهاوند داشته‌ایم. در هر حال بیش از هر چیز به عقیده من باید کار فرهنگی کرد و بر این اصل باید تأکید ورزید که شهرنشینی و اداره شهرها امروزه بدون مشارکت ممکن نیست؛ آن هم نه هرگونه مشارکتی، بل مشارکتی که کاملاً هدایت شده و با برنامه‌ریزی باشد.

اعظم خاتم: امروز بحث تازه‌ای در اینجا مطرح شده است مبنی بر اینکه فعالیت افراد خیر در شهر - که تاکنون در هماهنگی و کسب اجازه از بخش دولتی انجام می‌شده است - اینک از طریق شورای شهر صورت گیرد. این مسئله دو وجه دارد: یکی اینکه شورای شهر نهادی مردمی - و در واقع بخش انتخابی مدیریت شهری - است و همین امر ممکن است اعتماد افراد خیر را در سطح گسترده‌تری جلب کند. دیگر اینکه حوزه فعالیت شورای شهر بسیار متنوع‌تر و ناشناخته‌تر از آن چیزی است که افراد خیر تاکنون به طور معمول در آن فعالیت می‌کرده‌اند.

به نظر من اولین وجه قضیه بسیار مثبت است. بدون شک افراد خیر ترجیح می‌دهند با نهاد مردمی وارد گفت‌وگو شوند به جای اینکه دستگاهی دیوان‌سالار را مقابل خود ببینند که خود آن با مسائل گوناگون روبروست و حتی شاید انجام امور این نیکوکاران را به ناچار در آخرین اولویتهای کاری خود قرار دهد. ولی شورای شهر نهادی مردمی است که - اگر هم مشکلاتی پیش رو داشته باشد - حتی ممکن است افراد خیر حل بخشی از مشکلات آن را نیز بر عهده بگیرند و در مقابل، شورای شهر امکانات اجرایی خواسته‌های آنها را فراهم کند.

دومین وجه قضیه عبارت است از جلب توجه افراد خیر به فعالیت



شهرنشینی و اداره شهرها امروزه بدون مشارکت ممکن نیست؛ آن هم نه هرگونه مشارکتی، بل مشارکتی که کاملاً هدایت شده و با برنامه‌ریزی باشد

در حوزه موضوعات شهری، که خود جای بحث دارد. همان گونه که می‌دانیم، و آقای شهپازی نیز به درستی اشاره کردند، شورای شهر در برابر سازمانها و فعالیتهایی که تحت حوزه عملکرد شهرداری نیستند با مسائلی مواجه است و بنابراین ممکن است شورای شهر در پیگیری امور افراد خیر با این سازمانها، نتواند چندان موفق ظاهر شود. در حوزه فعالیتهایی که تحت نظر شهرداری انجام می‌پذیرد مانند آسفالته، جمع‌آوری زباله، فضای سبز و نظایر اینها نیز این نکته بسیار مهم است که افراد نیکوکار اصولاً در فعالیتهایی درگیر می‌شوند که تا حدودی جنبه ماندگار و نمادین دارد؛ و این نکته‌ای است که شورای شهر نمی‌تواند به آن بی‌توجه باشد. حوزه فعالیت افراد خیر امور جاری و روزمره نیست. یک استادبوم ورزشی یا یک بیمارستان که به نام فرد خیر خوانده می‌شود می‌تواند هر بار که مورد استفاده قرار می‌گیرد یادآور آن نام باشد. به نظر من فعالیت خیریه نیازمند این یادآوری و جنبه نمادین نیز هست و خوب است که شورای شهر حوزه‌های جدیدی از فعالیت شهری را پیش روی این گونه افراد بگذارد که دارای چنین کارکردی نیز باشند.

بنابراین، در اینجا دو پیشنهاد مشخص ارائه می‌کنم: یکی اینکه شوراهان نقش واسطه‌ی میان سازمانهای دولتی و افراد خیر را ایفا کنند، به گونه‌ای که همان عملکرد گذشته‌ی ایشان تسهیل گردد. دوم اینکه شوراهای عرصه‌های جذبه‌ی را تعریف کنند که جنبه نمادین و ماندگار نیز داشته باشند.

ماندگار نیز داشته باشند اینک انتظار داشته باشند نیکوکاران در بسیاری از امور جاری و روزمره شهر که دچار مشکل است آنها را یاری رسانند. از جمله این فعالیتهای جدید شاید بتوان به مسکن‌سازی برای اقشار کم‌درآمد - خصوصاً حاشیه‌نشینان - اشاره کرد و یا اینکه چه بسا بتوان با کمک این گونه افراد به فعال شدن یک فضای گردشگری در شهر یاری رساند.

حسن بسیار: به نظر می‌رسد در این جمع امکان وجود ارتباط میان شوراهای خیر، حتمی فرض شده و بحث فقط بر سر راهکارهاست؛ در حالی که تأملاتی نیز در این قضیه وجود دارد. شوراهای و حرکت‌های عام‌المنفعه ریشه اصلی مشترکی دارند که همان غیردولتی بودن آنهاست. از یک طرف نگاهی به فضای حاکم بر شوراهای تازه حضور یافته و از طرف دیگر تأملی در تاریخ پروسه اقدامات عام‌المنفعه در کشور ما، نشانگر این است که فعالیتهای خیریه در ایران همواره به گونه‌ای سنتی انجام می‌شده است و حتی در زمان حاضر نیز - در بیشتر موارد - قائم به فرد است. فرد خیر به تنهایی تصمیم می‌گیرد و اجرا می‌کند و دیگران از محصول کار او بهره می‌برند، یا در برخی موارد نیز این کارها بدون استفاده باقی می‌ماند، نکته دیگر اینکه شوراهای شهرها هنوز مراحل اولیه تکوین خود را طی می‌کنند و سازوکارهای مشارکتی هنوز به درستی در درون خود آنها نهادینه نشده است. این در حالی است که به رغم مشکلات موجود، شوراهای موظفند در یک نظام مشارکتی فعالیت کنند و در مقابل، چنین الزامی به هیچ روی برای فعالیت افراد خیر وجود ندارد.

بدون شک افراد خیر فرجیج می‌دهند با نهاد مردمی وارد گفتگو شوند به جای اینکه دستگامی دیوان سالار را مقابل خود ببینند که خود آن با مسائلی گوناگون دربروست و حتی شاید انجام امور این نیکوکاران را به ناچار در آخرین اولویتهای کاری خود قرار دهد





سرمد سیف: یکی از مسائلی که در مورد فعالیت افراد خیر در حوزه مسائل شهری مطرح می‌گردد، فقدان فضای اعتماد بین مردم و شهرداریهاست. ایجاد این حس اعتماد و اینکه مردم - و به ویژه افراد خیر - شهر و شهرداری را از خود بدانند، کار فرهنگی گسترده‌ای را می‌طلبد که در این راه نقش مطبوعات و رسانه‌های گروهی می‌تواند بسیار مؤثر باشد. اگر این فرهنگ و نگرش ایجاد شود که شورا و شهرداری متعلق به همان شهر است و هر کس اگر در شهر سرمایه‌گذاری کند - حتی اگر یک آجر هبه کند - در بهبود زندگی در آن شهر مؤثر است، قطعاً بسیاری از مشکلات مردم و شهرها برطرف خواهد شد.

به نظر من ابتدا باید مشکلات شوراها شناسایی و برطرف شود تا در مراحل بعدی بتوان افراد خیر را به مشارکت در فعالیتهای شهری دعوت کرد. به عنوان مثال، سرمایه‌گذاری که می‌خواهد - با توجه به مشکل حاد بیکاری در شهر نیاوند - اقدام به احداث کارخانه‌ای در شهر بکند، باید مراحل متعدد و پیچیده و متفاوتی را به لحاظ اداری طی کند تا بالاخره با پیگیریها و چانه‌زنی‌های فراوان موفق به گرفتن مجوز شود. این کار گاه مدت زمان زیادی به درازا می‌کشد و وقت و انرژی و سرمایه بسیاری را از این افراد به هدر می‌دهد، دشواری این کار به حدی است که بسیاری از افراد ترجیح می‌دهند که منابع خود را در بخش دیگری به کار گیرند و وارد فعالیتهای

فعالیت‌های خیریه در ایران همواره به گونه‌ای
مستقلاً انجام می‌شده است و حتی در زمان حاضر
نیز - در بیشتر موارد - قائم به فرد است. فرد
خیر به تنهایی تصمیم می‌گیرد و اجرا می‌کند و
دیگران از محصول کار او بهره می‌برند، یا در
برخی موارد نیز این کارها بدون استفاده باقی
می‌ماند

تولیدی نشوند. حال شهرداریها می‌توانند با کمک افراد خیر فضای مناسبی را برای احداث کارخانه یا کارگاههای تولیدی کوچک فراهم آورند، زمینها را قطعه‌بندی کنند و با هماهنگی سازمانهای ذی‌ربط مشکلات اداری و زیربنایی محل - از قبیل برق و آب و گاز و نظایر اینها را برطرف کنند. بعد از طی این مراحل، سرمایه‌گذار - و حتی افراد خیر - می‌توانند به احداث واحد تولیدی اقدام کنند. فرد خیر می‌تواند بدین ترتیب از سود این واحد تولیدی اصل پولی را که در اینجا صرف کرده است به دست آورد و آن را در جای دیگری به مصرف برساند و یا اینکه اصلاً همان سود را نیز صرف کار خیر دیگری بکند. این گونه هم اشتغال ایجاد شده و هم منبع زیبایی برای تأمین مالی امور عام‌المنفعه به وجود آمده است.

اماهمه اینها زمانی می‌تواند محقق شود که شوراها اهرم مناسب را در اختیار داشته باشند. در زمان حاضر که تعریف شوراها فقط مختص به شهرداری است (آن هم نه مجموعه شهرداری بلکه فقط شخص شهردار)، و در وضعیت فعلی که اصلاً جایگاه شورا در مقابل اداره برق و آب و مخابرات و جز اینها مشخص نیست، امکان چنین فعالیتهایی نیز وجود ندارد.

ماهنامه شهرداریها: بهتر است همین جا برای روشن تر شدن موضوع، بحث را از دو منظر پیش ببریم: یکی اینکه شوراها حاضر با وجود تمام محدودیتها و دشواریهایی که پیش روی خود دارند چگونه می‌توانند فعالیت افراد خیر شهر را جهت‌دهی کنند و توجه آنها را به موضوعات شهری معطوف سازند؟ منظر دیگر که نگاه

بلند مدت تیری است، این است که گفت و گوها به شوراهاى امروز محدود نگردد. نوپایی حضور شوراها در نظام مدیریت شهری بدون شک مشکلات فراوانی را پیش روی این نهاد قرار داده است اما سؤال این است که حتی در شرایطی که جایگاه شوراها در شهر و در تعامل با سایر سازمانها تثبیت شده باشد، آیا ارتباط میان شورا و افراد خیر معنی دار است یا نه.

حسین داوودی: همان گونه که آقای پاسیار اشاره کردند، شورای شهر نخستین تجربه خود را طی می کند و طبیعتاً باید خودش را تعریف کند. اتفاقاً الآن زمان خوبی برای این بحثهاست، چون موجب می شود که شوراها هم به امکانات امروز خود بیندیشند و هم آینده پیش روی خود را آگاهانه تر رقم بزنند.

شوراها حتی با امکانات امروز خود نیز می توانند افراد نیکوکار را جهت دهی و تشویق کنند. وقتی اینان ببینند که مجموعه شهری از نتیجه اقدامات آنها استفاده می کند، تشویق می شوند و به دنبال آن دیگر افراد خیر نیز تصمیم به این گونه اقدامات می گیرند. فعالیت افراد خیر در شهر لزوماً محدود به اقدامات سنتی همچون ساخت مسجد و مدرسه و حمام نیست - اگر چه که اینها خوب است - اما نیکوکاران هر شهر می توانند مطالعات فرهنگی، تاریخی، اقتصادی و مانند اینها را نیز در شهر خود انجام دهند، یا دست کم پشتیبانی مالی کنند؛ و شورای شهر می تواند از حاصل این مطالعات استفاده کند و یا بر مبنای آنها برنامه بریزد. این تجربه در شهر نیاوند وجود داشته و در واقع یکی از کارهای مؤسسه فرهنگی علیمرادیان همین است. همایشهای سالانه نیاوندشناسی که با سازماندهی و تأمین مالی همین مؤسسه و همکاری اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی نیاوند برپا می شود، مجموعه ای غنی از اطلاعاتی است که شورای شهر به آن نیاز دارد و شورا به این ترتیب می تواند تواناییها و نقاط ضعف شهر خود را شناسایی و پیگیری کند.

یکی دیگر از زمینه هایی که شورای شهر می تواند از کمک افراد خیر استفاده کند، ترغیب آنان به حل مشکلات جوانان از طریق تشکلهای غیردولتی است. شوراها می توانند با فراهم کردن بستر مناسب برای ظهور این تشکلهای، افراد خیر را متقاعد کنند که کمکهایی لازم را در اختیار آنها قرار دهند؛ زیرا همگان معترفاند که بحث جوانان و اشتغال، از معضلات جدی شهرهاست که بی توجهی به آن مسائلی چون مهاجرت و فساد و انواع آسیبهای اجتماعی را در پی دارد. افراد خیر یا مؤسسات خیریه چنانچه به ضرورت چنین اقداماتی پی ببرند بدون شک مشارکت خواهند کرد و این وظیفه شورا است.

به نظر من شوراها می توانند فهرستی از تمامی کارهایی که می خواهند انجام دهند - و افراد خیر هم می توانند در آنها مشارکت ورزند - تهیه کنند. این فهرست می تواند شامل فعالیتهای فکری، فرهنگی یا فعالیتهای ساخت و ساز در شهر باشد.

به نظر من شوراها می توانند فهرستی از تمامی کارهایی که می خواهند انجام دهند - و افراد خیر هم می توانند در آنها مشارکت ورزند - تهیه کنند. این فهرست می تواند شامل فعالیتهای فکری، فرهنگی یا فعالیتهای ساخت و ساز در شهر باشد.

یکی از مسائلی که در مورد فعالیت افراد خیر در حوزه مسائل شهری مطرح می گردد، فقدان فضای اعتماد بین مردم و شهرداریهاست. ایجاد این حس اعتماد و اینکه مردم - و به ویژه افراد خیر - شهر و شهرداری را از خود بدانند، کار فرهنگی گسترده ای را می طلبد که در این راه نقش مطبوعات و رسانه های گروهی می تواند بسیار مؤثر باشد.



مظفر صرافی: شاید بتوان فعالیت افراد خیر را در شهر به دو سمت اصلی هدایت کرد: یک سمت، کمک این افراد به نیازمندان است که به طور مستقیم در فرهنگ مارواج داشته است و امروز نیز همچنان انجام می‌شود. این نوع فعالیت را می‌توان سازماندهی کرد و با شیوه‌های جدیدی که در دنیا وجود دارد، از کمکهای خرد و کلان بیشترین بهره را برد.

وجه دیگر، وجهی است که سازمانهای خیریه خلاشی را که در بخشی از نیازهای جمعی وجود دارد - و دستگاههای شهری توان آن را ندارند که در این حوزه‌ها ظاهر شوند - برکنند. برخی از خدمات، در اقتصاد به «کالای عمومی» مرسوم‌اند؛ یعنی اگر ساخته شوند همه از آن بهره می‌برند ولی چون مستقیماً نمی‌توان از آن برداشت اقتصادی کرد، جامعه چندان مایل به پرداخت هزینه برای آن نیست. مثال کلاسیکی که در این قصبه وجود دارد، این است که اگر یک فانوس دریایی ساخته شود همه از آن استفاده می‌برند اما هیچ‌کس حاضر نیست برای ساختن آن پولی بپردازد. حال اگر شورای شهر می‌خواهد افراد خیر را به سمت تولید کالاهای عمومی تشویق کند، نیازمند این است که خودش صاحب دیدگاه و نظریه باشد که ماحصل آن، برخورد غیرمنصفانه با افراد خیر و فعالیتهای آنها در شهر خواهد بود. شورای شهر به خاطر دیدگاه جامعی که در توسعه

شهر دارد می‌تواند به نمایندگی از طرف مردم شهر اولویت طرحهای شهری را به اطلاع افراد خیر برساند و آنها را به این سمت هدایت کند. من هیچ اشاره‌ای به مؤسسه خاص یا شهر خاصی ندارم، اما همان گونه که مطرح شده افراد نیکوکار بیشتر تمایل به برخی فعالیتهای نمادین و تعریف شده دارند. حال شورای شهر می‌تواند به واسطه آشنایی با مسائل شهری و همچنین نیازسنجی‌ای که از شهروندان کرده است، به سمت نوعی شهرسازی مشارکتی حرکت کند؛ و به جای اینکه افراد خیر طرحهای بزرگ و چشمگیری را اجرا کنند - و در واقع شهر را در مقابل عمل انجام شده‌ای قرار بدهند - شورا به آنها برنامه بدهد. من می‌دانم که این حرفها بحث برانگیز است و اصلاً هدف از برگزاری این جلسه نیز این است که طرح مسئله شود و مشکلات و محاسن آن شناخته شود.

شوراها در رویکرد به افراد خیر، نباید تنها نیکوکاران بزرگ و مطرح را - که به نوعی می‌توانند مدیران شهری را تحت تأثیر قدرت مالی خود قرار بدهند - در نظر داشته باشد و بس؛ بلکه هنر و وظیفه شورا در این است که منابع مالی بسیار اندک را نیز که مردم تمایل دارند در انجام امور خیریه به مصرف برسانند جمع‌آوری و



شورای شهر به خاطر دیدگاه جامعی که در توسعه شهر دارد می‌تواند به نمایندگی از طرف مردم شهر اولویت طرحهای شهری را به اطلاع افراد خیر برساند و آنها را به این سمت هدایت کند

برای آنها برنامه ریزی کند. در دنیا نمونه‌های تجربی خوبی برای این کار وجود دارد. به عنوان مثال من توان به مبلان شهری یا نیمکت‌هایی در سطح شهر اشاره کرد که افراد به نام خود یا عزیزان دست رفته‌شان اهدا کرده‌اند. یا اینکه احیاناً شوراها می‌توانند منابع مالی خرد را جمع آوری کنند و یک پروژه بزرگ را به اجرا در آورند؛ و در این میان برای تشویق و حفظ انگیزه می‌توانند نام تمامی افراد یاری دهنده را در جایی درج (و نصب) کنند تا دعای خیری - که مدنظر بیشتر کمک کنندگان است - بدرقه راه آنان باشد.

شورای شهر می‌تواند در این زمینه دست کم بروشوری در چند صفحه منتشر کند تا هر کس با هر سرمایه - کم یا زیاد - که برای کاری عام‌المنفعه در نظر گرفته است نامشاً خیری باشد، به درستی بداند که قدم اول چیست و به کجا می‌تواند مراجعه کند. این کار باعث می‌شود هر فرد خیر به مجموعه بزرگ‌تری پیوندند و در مجموعه‌ای هماهنگ عمل کند، نه اینکه هر کار خیر کاری منحصر و تک‌رود در شهر باشد.

فعالیت افراد خیر در شهر لزوماً محدود به اقدامات سنتی همچون ساخت مسجد و مدرسه و حمام نیست - اگر چه که اینها خوب است - اما نیکوکاران هر شهر می‌توانند مطالعات فرهنگی، تاریخی، اقتصادی و مانند اینها را نیز در شهر خود انجام دهند، یا دست کم پشتیبانی مالی کنند و شورای شهر می‌تواند از حاصل این مطالعات استفاده کند و با بر مبنای آنها برنامه بریزد

حسن پیامبار: به نکته بسیار خوبی اشاره شد. خطری که فعالیت‌های خیریه عام‌المنفعه را در شهر تهدید می‌کند، این است که قائم به فرد یا افراد خاصی شود. فعالیت خیریه در شهر باید به جریانی دائمی و پایدار بدل گردد چون به رغم اینکه اقدامات عام‌المنفعه در شهر بسیار پسندیده است اما اگر در بنیان این حرکت مشارکت ایجاد نشود، خود تبدیل به ضد مشارکت خواهد شد. امروزه در بسیاری از شهرها نیکوکاران کوچک یا حتی متوسط که هر اقدام خود را - در مقایسه با فعالیت فلان نیکوکار بزرگ شهر - ناچیز می‌دانند، دست به هیچ اقدامی نمی‌زنند و در واقع متعلقاته عمل می‌کنند؛ و این آفتی است که شوراها باید برای آن تدبیری بیندیشند. به نظر من شورای شهری که از درون شهر و جامعه بیرون می‌آید، با وجود تمام مشکلاتی که دست‌اندرکاران شورای شهر در اینجا مطرح کردند، باید سرمنشأ تغییر و تحول باشد. این تغییرات هم بدون شک در تجربه دوره اول شوراها در چارچوب قوانین و بخشنامه‌ها نیست بلکه شوراها بیشتر باید بر ابتکارات خود متکی باشند. شورای شهر باید همچون خونی باشد در رگ جامعه، و خلأهایی را که در راه توسعه و اداره شهرها وجود دارد با ابتکارات خود شناسایی و پر کنند. در مورد موضوع افراد خیر نیز این شوراها هستند که باید دست به ابتکار بزنند، نه اینکه منتظر باشند که افراد خیر به آنها مراجعه کنند.



اعظم خاتم: البته بحث جمع آوری کمکهای خرد نوعی سازماندهی مدرن است، در حالی که بخش عمده فعالیت عام‌المنفعه در کشور ما به صورت سنتی انجام می‌شود. همیشه در جامعه ما بزرگانی از خانواده‌های متمول بوده‌اند که به خاطر ارزشهای اعتقادی شان وارد فعالیتهای عام‌المنفعه می‌شدند. این تفکر که شورای شهر و یا سازمان دیگری ایجاد شود که منابع مالی را جمع آوری کنند در کشور ما تجربه نوپایی است. به عنوان نمونه، می‌توان گفت سالها به طول انجامید تا بنیاد کهریزک از بنیادی که تقریباً قشام به فرد بود به بنیادی تبدیل شده که امروز ده‌های حمایت و درخواست کمک آن در همه جا به چشم می‌خورد و دیگر حتی چندان اسمی از دکتر تهرانیان - بنیانگذار این مجموعه - برده نمی‌شود. بیشتر اسم بنیاد مطرح است و مجموعه وسیع آدمهایی که کمک می‌کنند.

من فکر می‌کنم بحث به نقطه خوبی رسیده است که شاید بتوان به این سؤال پاسخ داد که: آیا شوراها با شرایط و امکانات فعلی می‌توانند فعالیت افراد خیر را به گونه‌ای سازماندهی کنند؟ از مجموعه صحبتها و به خصوص از تجربه مؤسسه فرهنگی علمیرادیان در شهر نهاوند، به نظر می‌رسد که جواب مثبت است؛ حتی به لحاظ



شوراها در رویکرد به افراد خیر، نباید تنها نیکوکاران بزرگ و مطرح را - که به نوعی می‌توانند مدیران شهری را تحت تأثیر قدرت مالی خود قرار بدهند - در نظر داشته باشند و بس؛ بلکه هنر و وظیفه شورا در این است که منابع مالی بسیار اندک را نیز که مردم تمایل دارند در انجام امور خیریه به مصرف برسانند جمع آوری و برای آنها برنامه ریزی کند

امروزه در بسیاری از شهرها نیکوکاران کوچک یا حتی متوسط که هر اقدام خود را - در مقایسه با فعالیت فلان نیکوکار بزرگ شهر - ناچیز می‌دانند، دست به هیچ اقدامی نمی‌زنند و در واقع منفعلانه عمل می‌کنند؛ و این آفتی است که شوراها باید برای آن تدبیری بیندیشند

نظری نیز چنین است. وقتی در سطح شهر سازمانی نیست که مجموعه فعالیتهای شهر را شناسایی و نیازها را اولویت‌بندی کند، طبیعی است که افراد خیر با امکانات و تواناییهایی که دارند، هر یک بر حسب تشخیص خود به ساخت مدرسه، بیمارستان، مسجد، ورزشگاه و مانند اینها اقدام می‌کنند. به هر حال چون همه جا کمبود وجود دارد، هر اقدامی که صورت پذیرد مثبت است؛ اما سؤال این است که زمانی که نیازهای عریان شهر بر طرف شده باشد، افراد خیر در مراحل بعدی چگونه گام بر خواهند داشت. وقتی شهر کوچک است، اینکه بزرگان شهر بنا بر تجربه شخصی شان تشخیص دهند که نیاز چیست و کجا باید مداخله کنند چندان دشوار نیست اما وقتی جمعیت شهر به ۱۰۰ هزار نفر و بیش از آن می‌رسد دیگر تشخیص نیازهای شهر به سادگی میسر نمی‌شود. شاید برخی از اقدامات افراد خیر در شهرها، به رغم همه زحمتی که می‌کشند، هدر دادن منابع باشد. در برخی شهرها شاهد هستیم که اقدامات این گونه افراد در ابعادی صورت می‌گیرد که اصلاً برای آن شهر مناسب نیست. مثلاً اگر به جای یک بیمارستان مجهز بسیار بزرگ در شهری کوچک چند درمانگاه ایجاد شود، استفاده به مراتب بهتری از آن صورت می‌پذیرد. به نظر من مهم‌ترین نقش شورای شهر این است که نیازها و مسائل بحرانی شهر را شناسایی کند. بر طبق قانون نیز شورا می‌تواند (و موظف است) که مشکلات مدیریت شهری را شناسایی و اولویت‌بندی کند. شوراها می‌توانند در قالب برنامه‌ای چهارساله نیازهای شهر خود را اولویت‌بندی کنند و آن را در قالب برنامه



در اختیار مؤسسات خیریه و سازمانهای غیردولتی قرار دهند. اکنون جای چنین برنامه‌ای - که هدایت افراد خیر را بر عهده داشته باشد - در مدیریت شهری ما خالی است. این اقدام را شورای شهر می‌تواند با همین امکانات فعلی انجام دهد؛ این کار نه نیاز به اصلاح قانون شوراها دارد و نه ایجاد فرهنگ شورایی.

عرصه دیگری که شورای شهر می‌تواند مداخله کند، پیگیری مشکلات نهادهای غیردولتی و مؤسسات عام‌المنفعه است. انجام امور عام‌المنفعه در شهرها با دشواریهای بسیاری مواجه است، احداث بیمارستان، مدرسه، ورزشگاه و نظایر اینها از مواردی است که رفت و آمدها و درگیری با سازمانهای بسیاری را می‌طلبد. این در حالی است که شورای شهر این پتانسیل را دارد که با بسیاری از سازمانها و نهادهای دولتی وارد گفت‌وگو شود تا فلان طرح شهری که قرار است به دست فردی نیکوکار انجام شود، زودتر و آسان‌تر به اجرا درآید. حتی شورای شهر می‌تواند واحدی را که افراد آن هم از خود نیکوکاران هستند برای این کار تعبیه کند و به افراد خیر خدمات اطلاع‌رسانی ارائه دهد و در برخی زمینه‌ها آنها را با موارد قانونی کاری که می‌خواهند انجام دهند آشنا سازد. اصلاً نیکوکاران کوچک و بزرگ شهرها می‌توانند پشتوانه قدرتی شوراها باشند و آنها را در هر چه مردمی‌تر بودنشان یاری کنند.

ماهنامه شهرداریها: از مجموع گفت‌وگوها این گونه برمی‌آید

که شورای شهر بدون اینکه نیازی به رفع محدودیتهای قانونی فعلی خود داشته باشد، فضای کار بسیاری دارد و می‌تواند دست کم - آن گونه که آقای سیف گفتند - برای حضور افراد خیر در شهر قضا سازی کنند، یا در سطح وسیع - آن گونه که خانم خاتم معتقدند - می‌توانند برنامه توسعه شهری داشته باشند. هر کدام از این رویکردها منجر به این خواهد شد که هر فرد، با هر سطحی از امکانات که می‌خواهد مشارکت کند، مطلع باشد که به کجا باید مراجعه کند و اصلاً چگونه می‌تواند از طیف فعالیت‌های مورد نیاز و حتی اولویت آنها مطلع شود.

یکی از نکات ظریفی که مؤسسه فرهنگی علی‌میرادیان به درستی بر آن تأکید داشتند، مشارکت افراد خیر و جلب منابع مالی اندک است. شاید دیگر وقت آن رسیده باشد که ما نیز کمک‌های پدرسالارانه را به جریانی مردمی تبدیل کنیم.

از آنجا که یکی از دغدغه‌های جدی امروز ما مسئله اشتغال است، امید است که این گونه نشست‌ها، و تحقیقات علمی و عملی پس از آن، راهگشایی باشد برای هدایت افراد خیر به سمت فعالیت‌های تولیدی.

این نشریه در پایان از کلیه حاضران در جلسه - خصوصاً اعضای شورای شهر - سپاسگزارم که از راه دور آمده‌اند - نهایت تشکر را دارد. امید است که این تلاش نقطه شروع فعالیت در تمامی شهرها باشد.



وقتی شهر کوچک است، اینکه بزرگان شهر بنابر تجربه شخصی‌شان تشخیص دهند که نیاز چیست و کجا باید مداخله کنند چندان دشوار نیست اما وقتی جمعیت شهر به ۱۰۰ هزار نفر و بیش از آن می‌رسد دیگر تشخیص نیازهای شهر به سادگی میسر نمی‌شود

اتوبوسرانی در مشهد: اول آموزش؛ بعد رانندگی



جزئیات فرایند سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و مراحل اجرایی این طرح، به منظور استفاده اعضای شورای شهرهای مختلف و تبادل تجربیات شهرها با یکدیگر، در دفتر ماهنامه شهرداریها و کمیسیون حمل و نقل شورای شهر مشهد در دسترس است. هر تجربه، هزینه‌ای است که پیشینان پرداخت آن را بر عهده گرفته‌اند.

سازمانی خود را در دو نوع کوتاه‌مدت و بلندمدت و در سه سطح نیروهای اجرایی، ستادی و فنی پیش‌بینی کرده است. برنامه‌های کوتاه‌مدت شامل برگزاری سمینارها و دوره‌هایی است که بین بیست تا شصت ساعت به صورت نظری و عملی برگزار می‌شود. بخشی از این دوره‌ها را اداره آموزش سازمان یا همکاری سازمان مدیریت دولتی، سازمان فنی حرفه‌ای و با صدور گواهینامه معتبر سازمان، اجرا می‌کند؛ و برنامه‌های بلندمدت نیز از طریق ارتقاء سطح تحصیلی کارکنان در مقاطع سیکل به دیپلم و تشویق کارکنان به شرکت در مقاطع بالاتر انجام می‌شود.

سازوکار استخدام رانندگان جدید در ناوگان اتوبوسرانی شهر مشهد به این ترتیب است که ابتدا مرکز آموزش سازمان اتوبوسرانی میان متقاضیان استخدام، آزمون ورودی برگزار می‌کند. این آزمونها در ۴ بخش مهارت رانندگی، تست بهداشت روانی، تست عمومی، هوش و مصاحبه و معارف اسلامی برگزار می‌شود. سپس در صورت قبولی و یا نبودن امتیاز، نیروها برای طی مراحل بعدی به کارگزی معرفی می‌شوند. رانندگانی که آزمون ورودی را پشت سر گذاشته‌اند وارد مرحله آموزشهای بدو خدمت و پس از آن، آموزشهای حین خدمت می‌شوند. آموزشهای بدو خدمت

افراد آرام و منظم به دنبال نشستن در جاهای خالی اتوبوس بودند و با آسایش و فراغ بال آماده شروع فعالیتی جدید در لحظات اولیه صبح. راننده اتوبوس با آرامشی که نشان از آمادگی لازم برای آغاز فعالیت‌های روز داشت، صبور در جایگاه نشسته بود تا حجم اتوبوس از مسافران پر شود. رانندگان ناوگان اتوبوسرانی درون شهری مشهد همه با لباسهای فرم یکدست و مرتب و با رفتارهای حاکی از آگاهی کامل در نحوه برخورد با مسافران و رعایت حقوق شهروندی، مسئولان و متولیان اجرای این طرح را یاری می‌رسانند؛ تا طرح ساماندهی حمل و نقل درون شهری مشهد آن گونه که در شأن شهر و شهروندان و این قشر شریف و زحمتکش است به اهداف تعیین شده خود برسد.

شورای شهر مشهد چندی پیش با عنایت به لزوم ارتقای فرهنگی تمامی شهروندان در زمینه موضوعی که هر روز بیش از ۶۰ درصد مردم شهر با آن درگیر هستند یعنی حمل و نقل درون شهری، سیاستگذاریهایی را انجام داد. با تصویب شورای شهر مشهد، سازمان اتوبوسرانی این امکان را یافت که یک درصد از کل بودجه شهرداری را به مقوله آموزش اختصاص دهد. به این ترتیب اداره آموزش و بهبود روشهای اتوبوسرانی مشهد، آموزشهای درون

در سه گروه آموزشهای تعمیر، عیب‌یابی و نگهداری موتورهای دیزل؛ آشنایی و کار با وسایط نقلیه سنگین و آموزشهای نظری عمومی برگزار می‌شود. در پایان هر دوره آموزشی، کارآموزان در آزمون شرکت می‌کنند و در صورت قبولی به اداره کارگزینی معرفی خواهند شد. پس از طی این مرحله، رانندگان تازه استخدام شده لباس فرم دریافت می‌دارند و برای قرار گرفتن در جایگاه شغلی حساس و پرمسئولیت خود، که روزانه با هزاران شهروند در تعامل است، سوگندنامه‌ای قرائت می‌کنند تا متعهد شوند که به وظایف خود آگاهانه عمل خواهند کرد.

از میان آموزشهایی که به رانندگان داده می‌شود، می‌توان به آشنایی با نحوه حمل مسافر، نحوه گرفتن بلیت، نظافت و نگهداری اتوبوس، مقررات راهنمایی و رانندگی، و همچنین ارائه مبانی جامعه‌شناسی شهری، روش برخورد، مدیریت بحران، مبانی مدیریت استرس و برخی موارد دیگر اشاره کرد.

نظارت بر مجموعه این فعالیتها بر عهده هیئت مدیره‌ای است که

شورای شهر مشهد چندی پیش با عنایت به لزوم ارتقای فرهنگی تمامی شهروندان در زمینه موضوعی که هر روز بیش از ۶۰ درصد مردم شهر با آن درگیر هستند یعنی حمل و نقل درون شهری، سیاستگذاری‌هایی را انجام داد. با تصویب شورای شهر مشهد، سازمان اتوبوسرانی این امکان را یافت که یک درصد از کل بودجه شهرداری را به مقوله آموزش اختصاص دهد

اعضای آن را نیروهای سازمان اتوبوسرانی، نماینده شهرداری، نماینده شورای شهر و نماینده وزارت کشور - از استانداری - تشکیل می‌دهند (و اساسنامه خود را به تصویب شورای شهر رسانده‌اند). کمیسیون حمل و نقل شورا وظیفه نظارت بر کلیه این فعالیتها را بر عهده دارد و در حوزه سیاستگذاری، مشاوره و نظارت ایفای نقش می‌کند.

علاوه بر تأثیرات مثبت فرهنگی و اجتماعی این آموزشها در سطح شهر که هر بیننده‌ای بر آن اذعان دارد، مروری بر ارقام نیز بیانگر تأثیر مثبت اقتصادی این برنامه و صرفه‌جویی فراوان در هزینه‌های مادی و سرمایه‌های انسانی است. هزینه‌های مربوط به خرید قطعات و لوازم یدکی خودروها، هزینه خرید لاستیک و هزینه تعمیرات و نگهداری قطعات ماشین‌آلات با افزایش سطح آگاهی رانندگان و نیروهای فنی به طور محسوسی کاهش یافته است. رقم کاهش هزینه، با توجه به افزایش تعداد اتوبوسهای ناوگان شهری و نرخ تورم، افت در خور تأملی را نشان می‌دهد. یکی دیگر از

رانندگان تازه استخدام شده لباس فرم دریافت می‌دارند و برای قرار گرفتن در جایگاه شغلی حساس و پرمسئولیت خود، که روزانه با هزاران شهروند در تعامل است، سوگندنامه‌ای قرائت می‌کنند تا متعهد شوند که به وظایف خود آگاهانه عمل خواهند کرد

مروری بر آمار و ارقام نیز بیانگر تأثیر مثبت اقتصادی این برنامه و صرفه جویی فراوان در هزینه های مادی و سرمایه های انسانی است



دستاوردهای ارزشمند آموزش رانندگان اتوبوسهای شهری کاهش بسیار تصادفات درون شهری ای است که در آنها اتوبوسرانی مقصر قلمداد می شده است. کاهش این تصادفات، با توجه به افزایش اتوبوسهای شهر، شکلی پرمعنا تر یافته است. اتوبوس درون شهری در شهر مشهد، امروز وسیله ترددی است که بیشتر مردم آن راننده از روی اجبار بلکه با اشتیاق و اطمینان از اینکه حقوق شهروندی شان در آن محترم شمرده می شود، انتخاب می کنند. همین امر موجب شده است که مسافران و مردم شهر نیز وظایف شهروندی خود در این حوزه را به جای آورند. شورای شهر، شهرداری و سازمان اتوبوسرانی مشهد در همکاری با یکدیگر، بار دیگر نشان دادند که شأن ملت شریف ایران باید در جایگاهی رفیع تر باشد.

مکانی و توسعه شهر و مشارکت
کسانی که در این زمینه
تلاش می کنند

مالیات بردارایی

مهم ترین منبع درآمد شهرداریهای جنوب آسیا

کمیسیون اقتصادی اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (۱)

ترجمه و تلخیص: ابراهیم جمشیدزاده ریازی

در بیشتر جوامع، نقش اصلی شهرداریها تهیه زیرساختها و ارائه خدمات است. این نقش با توجه به زمینههای فرهنگی و تاریخی هر کشور، و نیز فعالیت خود شهرداری، مسئولیتها و وظایف متعددی را در برمی گیرد که عبارتند از: بهداشت، آموزش، جاده، آب، سیستم فاضلاب و جز اینها.

با توجه به افزایش منابع مالی برای تهیه زیرساختها و خدمات، بخش عمومی بوعلم صرف کننده را به سمت خدمات عرضه شده می کشاند که عمده دلیل آن می تواند به شرح زیر باشد:

۱- دسترسی به استفاده عقلانی از منابع مالی محدود؛ ۲- ایجاد منابع مالی برای پوشش دادن به هزینه های تحمیلی به جامعه؛ ۳- حفظ و کیفیت زندگی ساکنان شهری. استفاده کنندگان باید برای بهبود اسلاندادهای زندگی شهری هزینه بردارند. نمونه سودی که در این متن بررسی شده، بیانگر آن است که خدمات عمومی، نظیر آبرسانی و فاضلاب، اگر به طور همه جانبه بتواند هزینه های سرمایه ای و عملیاتی را جبران کند، بهبود خواهد یافت.

درک وضعیت هزینه های بردارایی از طریق استفاده کننده خدمات میسر است، زیرا اولاً خدمات متعددی وجود دارند که منافع عامه مردم را تأمین می کنند - نظیر بهبود سطح عمومی بهداشت، ارائه و عرضه آب بهداشتی سالم، مدیریت مواد زائد جامد و سیستم دفع فاضلاب - اما تا به اندازه ای که در این متن بررسی شده، بیانگر آن است که کاملاً بتواند منافع عامه را در برگیرد و وجود دارد تا آنجا ممکن است دلایل اجتماعی و عدالت و برابری در جهت ارائه خدمات به نرخ آزاد یا یارانه ای برای گروههایی که در آن وجود داشته باشد.

منابع اصلی و بدیل پولی برای مخرج شهری عبارتند از: مالیاتهای محلی، مالیاتهای فوق العاده محلی علاوه بر مالیاتهای استانی و ملی، و مالیات بر نقل و انتقالات منابع ملی یا استانی. به علت مسئولیت های متفاوتی که در شهرداریها وجود دارد، درآمدهای شهری نیز متفاوت است. مضافات انجام شده نشان داده است که به عنوان نمونه، شهرداری بانکینگ (Bandung) در اندونزی که کمتر از ۶۰ دلار داشته، در حالی که شهر داری ماکاس (Makassar) دارای بیشتر از ۶۰ دلار درآمد سرانه بوده است، شهرداری ماکاس در ارائه خدمات و زیرساختهای بسیاری نظیر مدارس و شبکه راهها، اقدامات بزرگ و مهمی را انجام داده است. البته این شهرداری از عواید مالی یکی از مراکز تجاری مکز شهر بانکینگ بهره مند است.

وگذازی و وظایف حکومتی ملی و استانی در حد خود جمع میسازد و برای حکومتی شهری در کشور های در حال توسعه به وجود می آورد. این نوعی اعتبار از ۲۵ درصد (در هند) تا ۱۰۴ درصد (در اندونزی) و دیگر اندازه ها در سایر کشورهای منطقه آسیا و اقیانوسیه متغیر است. تکالیفات نشان می دهد که عدم تمرکز و انتقال قدرت به حکومت ملی و استانی به شهرداریها، ضروری است و باعث می شود شهرداریها ابزار مناسبی در اختیار داشته باشند و فرصتهایی را برای اداره خود بر اساسی منابع مورد نیاز، در خصوص تأمین منابع مالی و افزایش مسئولیتها - به دست آورند. اگر انتظار قدرت از حکومت ملی به طور کامل صورت گیرد، می تواند برای ایجاد تعادل و حل اختلافات در منابع درآمدی بین شهرداریهای فقیر و غنی مضر باشد.

مالیاتهای محلی می توانند مستقیم و غیر مستقیم باشند. مالیاتهای غیر مستقیم در واقع تأخیری دوگانه دارند و این بخش خصوصی است که باید بار مالیاتهای غیر مستقیم را بر دوش بگیرد. از جمله آنها سبک عوارض ورود و خروج اجناس، مالیات بر فروش، مالیات بر دارایی، مالیات بر مشاغل، مالیات بر ناپوهای تبلیغاتی و مالیات بر اختراع در بلند مدت محسوب است. مالیات بر تجارت (دادوستد)، مالیات بر مصرف کننده را پوشش دهد و نباید خس جایگزین تجارت و دادوستد به سایر شهرداریها شود. در بین مالیاتهای مستقیم، مالیات بر دارایی تنها نوع مالیاتی است که معمولاً تحت کنترل شهرداریها قرار دارد. لذا مالیات بر دارایی فقط برای دوره های کوتاه مدت وضع می شود و در واقع مطابق اطلاعات صندوق بین المللی پول، این مقدار به طور متوسط فقط برای ۱۳ درصد از کل مالیات بر درآمد بخش دولتی در کشورهای در حال توسعه است. مالیات بردارایی معمولاً کمتر از ۲۰ درصد کل درآمدهای شهری را در محدوده مورد مطالعه تشکیل می دهد.

مالزی - کوالالامپور - برجهای پتروناس

به منظور سنتی، مالیات بر دارایی در کشورهای انگلیسی زبان بسیار بالاست. وقتی درآمد حکومت مرکزی به طور فزاینده‌ای کاهش یابد، شهردارها باید منابع دیگر درآمدی را برای مخارج خود در زمینه ارائه خدمات و زیرساختها بیابند. مالیات بر دارایی در واقع جزو منابع مناسب درآمدی است که امروزه کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مالیات بر دارایی عبارت است از مالیاتهای گوناگون - از قبیل مالیات بر زمین، ساختمان و سایر داراییهای غیر منقول. دستگاه اجرایی باید بروی اینکه از چه چیزی مالیات بگیرد (مالیات پایه)، چطور ارزش دارایی ارزیابی شود (ارزیابی) و تا چه اندازه از دارایی مالیات گرفته شود (نرخ مالیات) برنامهریزی کند. لازم به ذکر است

وقتی درآمد حکومت مرکزی به طور فزاینده‌ای کاهش یابد، شهردارها باید منابع دیگر درآمدی را برای مخارج خود در زمینه ارائه خدمات و زیرساختها بیابند. مالیات بر دارایی در واقع جزو منابع مناسب درآمدی است که امروزه کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مالیات بر دارایی عبارت است از مالیاتهای گوناگون - از قبیل مالیات بر زمین، ساختمان و سایر داراییهای غیر منقول



نگاره از خیابان زامبند

نقش اصلی مالیات بردارایی محلی تهیه منبع محلی درآمد برای خدمات مالی شهری است

که مالیات مستقیم در اینجا اولویت دارد. نقش اصلی مالیات بردارایی محلی تهیه منبع محلی درآمد برای خدمات مالی شهری است. مزایای مالیات بردارایی در مقابل دیگر گزینه‌های مالیاتی عبارتند از:

- در بیشتر کشورهای، مالیات بردارایی برای دوره بلندمدت وضع می‌شود (و کمتر نیاز به اصلاح و بازنگری دارد). مبتنی این مالیات بردارایی غیر منقول است و بنابراین نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

- مالیات بر دارایی برای شهرداری گزینه‌های سیاستی مختلفی را همچون انواع گوناگون نرخ مالیاتی ایجاد می‌کند. البته این ممکن است باعث مهاجرت ساکنان، نیروی کار و تجار و غیره شود.

- ثبات مالیات و قابلیت پیش بینی آن و درآمد مشخص است که شهرداری حقیقی برای وضع مالیات به خاطر مرزهای فیزیکی دارایی و شهرداری ندارد. مقایسه نشان می‌دهد که مالیات بر فروش محلی غالباً فاقد مزیت است.
- مالیات بر دارایی همچون ابزاری است که اغلب به وسیله برنامه‌ریزان شهری برای اجرای اهداف و سیاستهای توسعه

شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. کشورهای متعددی مالیاتهای ویژه‌ای را ارائه کرده‌اند که از جمله است مشوقهای مالیاتی برای تخصیص منابع و بازار گاتی به عنوان ابزار مؤثر توسعه شهری. البته ناگفته نماند که تاکنون هیچ نمونه موفق مشاهده نشده است (OECD 1983). جالب‌تر اینکه اخیراً در ماکائو برای جذب سرمایه و تجارت در محدوده حکومت محلی معافیت‌های مالیاتی نیز فراهم شده است. پاندونگ تنها شهرداری‌ای است که از این روش تا حدودی به شکل موفق استفاده کرده است.

همان طور که در جدول شماره ۱ مشخص شده است، درآمد حاصل از مالیات بر دارایی در نمونه‌های مورد مطالعه کاملاً متفاوت است.

بین شهرداریها، شهرداری پنانگ بالاترین درآمد سرانه - یعنی ۲۴/۵ دلار از مالیاتهای مرتبط با دارایی - را دارد. از طرفی این مقدار برای شهرداری کاندی ۲/۹ دلار گزارش شده است. اینها در حالی است که منبع درآمدی ناشی از مالیات بر املاک در شهرداری پاندونگ مشخص نیست. در فاصله آوریل ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۵، پاندونگ ۹/۲۲ میلیون دلار از مالیاتهای مرتبط با املاک غیر منقول عایدی داشته که ۵/۳۷ میلیون دلار آن درآمد ناشی از دارایی مسکونی، ۲/۱۶ میلیون دلار دارایی تجاری، ۱/۵۶ میلیون دلار دارایی صنعتی و ۰/۶۵ میلیون دلار از املاک کشاورزی بوده است. لازم به ذکر است که شهر داراییهایی که درآمد سرانه‌شان به مانند ساکنان و پنانگ است، سهم عمده‌ای از درآمدهای شان از

مالیات بر دارایی همچون ابزاری است که اغلب به وسیله برنامهریزان شهری برای اجرای اهداف و سیاستهای توسعه شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد

نشده است. در ماکانی نیز مالیات بر زمینهای خالی به شهردارها تعلق نمی‌گیرد.

در زمینه مالیاتهای مرتبط با املاک، تنوع زیادی به چشم می‌خورد. فهرست مالیاتهای مرتبط با املاک مختلفه بین نمونه‌های مورد مطالعه، عبارت است از مالیات بر حفاظت از منابع طبیعی، نرخ ثابت سالانه همچون مالیات بر دارایی عمومی که ممکن است شامل اجزایی چون مالیات بر زمین، ساختمان، ماشین‌آلات و سایر اموال باشد.

در بین دانشگاهیان بحثهای فراوانی درخصوص اینکه از چه چیزی باید مالیات گرفت و این مالیات باید تا چه میزان باشد، وجود دارد. از بُعد نظری مزایای بسیاری از افزایش مالیات پایه ارزش زمین به جای مالیات بر ساختمانها و سایر داراییهای مربوط به زمین وجود دارد. نرخ بالای مالیات بر زمین باعث بهبود زمین می‌گردد و

شهرداریهایی که درآمد سرانه‌شان به مانند ماکاتی و پنانگ است، سهم عمده‌ای از درآمدهای شان از دارایی تجاری بوده است، و نه املاک مسکونی. از نظر اقتصادی در شهرداریهایی کمتر ثروتمند، نظیر باندونگ و داکا، بیشتر درآمدهای مالیاتی از زمینهای مسکونی به دست آمده است

پس از زمین‌خواران بزرگ رابه دنبال دارد. ارزش بالای مالیات بر زمین باعث کاهش ارزش بازاری زمین می‌شود و موجب تحرک و تشویق توسعه زمین با امکانات یا قوه خودش می‌گردد. زاین و نیوزلند کشورهایی هستند که مالیات بر دارایی را فقط بر زمین وضع کرده‌اند. جامائیکا و ایالت هاوایی در سریلانکا نمونه‌هایی هستند که در آنها مالکان بسیاری وجود دارند که زمین‌داران بزرگی بودند و نمونه‌هایی هستند که مبنای مالیاتی خود را تغییر داده و مالیات بر زمین را اضافه کرده‌اند. بنابراین در ایالت هاوایی این نوع مالیات حذف شد زیرا برای مالکانی که خانه‌های خود را اجاره می‌دادند هزینه‌های مالیاتی به شدت فزونی می‌گرفت (شوب ۱۹۸۳). با وجود پذیرش عمومی مزایای نظری، تحقیقات تجربی در موارد بسیار معدودی نشان می‌دهد که الگوهای کاربری زمین بین مناطق با مالیات بر دارایی و مناطقی که فقط مالیات بر ارزش زمین می‌گیرند، متفاوت است.

بیشتر دولتهای آسیایی به دلیل واگذاری مسئولیتها و وظایف به شهردارها سیاستهایی را پذیرفته‌اند و آن اینکه شهردارها از شرایط محلی بیشتر آگاهند و بیشتر می‌توانند به نیازهای محلی پاسخ گویند تا حکومت مرکزی، حکومت محلی باید از نظر اجرایی فعال و از نظر سیاسی دارای منابع درآمدی در دسترس باشد و توان ماجرایی نیز داشته باشد تا این پایه‌های مالیاتی بتوانند در حیطه



دارایی تجاری بوده است، و نه املاک مسکونی. از نظر اقتصادی در شهرداریهایی کمتر ثروتمند، نظیر باندونگ و داکا، بیشتر درآمدهای مالیاتی از زمینهای مسکونی به دست آمده است.

در جدول شماره ۱ درآمدهای حاصل از زمینهای سازمانی نیز مشخص شده است. در باندونگ، کندی و ماکاتی هیچ درآمدی از این رهگذر وجود نداشته است؛ در حالی که در پنانگ بخش اندکی از مالیاتها از این مقوله به دست آمده است. در مقایسه موجود مشاهده می‌شود که داکا بیشترین نسبت درآمد مالیاتی حاصل از گل‌داری خود را از زمینهای سازمانی (۸ درصد) به دست آورده است. در بیشتر شهرهای منطقه اسکاب، به خصوص شهرهای پایتخت، حکومتهای ایالتی (استانی) و ملی، میزان زیادی از زمین واقع شده در مرکز استان را برای موارد اداری، یادگانه‌های نظامی و سایر اهداف تصرف می‌کنند. در بیشتر شهرها هروزه بر سر اینکه آیا این زمینها باید مالیات محلی بپردازند - و چگونه - بحث وجود دارد، به طوری که گفته می‌شود برای هر کالای اقتصادی خدمات و زیرساختها باید مالیات پرداخت شود. مهم است که تمام مالکان زمین برای اجرای عدالت و پرهیز از اقدامات اسراف‌گری مالیات بپردازند. معافیتهای مالیاتی بلندمدت باید تا حد ممکن حذف شوند.

جدول شماره ۱ در عین حال نشان می‌دهد که به استثنای پنانگ، در آمد اندکی از مالیات بر زمینهای خالی در نمونه‌های موردی وجود دارد. در داکا مالیات خاصی بر زمینهای خالی وضع

در باندونگ، مالیات بندی بر زمین و ساختمان عمدتاً به پنج دسته تقسیم می شود: مسکونی، تجاری، صنعتی، کشاورزی و معدن و جنگلداری

در پنانگ ساختار مالیات بر دارایی، سطوح مالیات، معافیتها و تخفیفات را شورای شهر تعیین می کند اما مقامات ایالتی (منطقه ای) آن را به تصویب می رسانند

جدول شماره ۱ - درآمدهای کل کشور از معافیت‌های مرتبط با املاک - در سال ۱۹۹۳ (هزار دلار)

مکان	مالیات بر زمین	مالیات بر ساختمان	مالیات بر دارایی	مالیات بر زمین	مالیات بر ساختمان	مالیات بر دارایی
مالیات بر زمین	۷۷۱۲					
مسکونی	۱۰۲۵۸	۱۷۳	۱۰۴۳۱	۱۸۰۷	۱۰۳۶	۱۹۱۳
تجاری	۳۰۱۵	۱۲۲	۳۱۳۷	۱۳۶۴	۳۹۹۲	۵۳۵۶
صنعتی	۵۱۲	-	۵۱۲	۲۲۵۸	۱۶۵	۲۴۲۳
مؤسسات ^(۱)	۱۱۲۸	-	۱۱۲۸	۱۷۱	-	۱۷۱
کشاورزی	-	-	-	۷۷	-	۷۷
بهره جری	۲۹۵	-	۲۹۵	-	-	-
زمینهای خالی	-	۲	۲	۲۸۸	-	۲۹۰
سایر ^(۲)	-	-	-	-	۲۰	۲۰
حق ثبت زمین	۷۲۸	۶۸	۷۹۶	-	-	-
سایر ^(۳)	-	-	-	۱۱۷۸	-	۱۱۷۸
مالیاتهای مرتبط با زمین	۷۱۱۲	۱۵۰۶۲	۲۷۱	۱۷۸۷	۲۸۷۲	۳۷۶۲
درصدی از کل درآمد	۲۷	N.A.	۵۲	N.A.	۹۲	N.A.
سرمایه درآمدهای مرتبط با دارایی ^(۴)	۲۳۵	۲۱۱	۴۴۶	۲۳	۴۲۲	۶۵۵
درآمدهای شهری	۱۵۶۶۶	N.A.	۲۷۷۵	N.A.	۲۱۱۸۵	۲۳۸۶۱
سرمایه درآمدهای کل	۷۲۳	N.A.	۳۵۲	N.A.	۹۱	۸۱

۱ - صورت بزرگ شهر مسکونی منطقه مرکزی است.
۲ - اطلاعات با ۱۹۹۳ مربوط به سالهای ۱۹۹۲-۱۹۹۳ است.
۳ - N.A. = Not Available

سرمایه بر آورد کرد. ارزش اجاره بها به ارزش دارایی با توجه به استفاده جاری آن بر می گردد. وقتی سیستم ارزش سرمایه (بازار) شامل عنصری بسیار بزرگ تر از انتظارات بازار به استفاده های آن نباشد، مؤسسات ارزش سرمایه باید بیشتر از سیستم ارزش اجاره بها باشد. گفته می شود این عمل ممکن است در مناطقی که رشد سریع دارند مزیت داشته باشد و آن اینکه از سیستم ارزش سرمایه برای وضع نرخ مالیات هنگام با رشد شهری استفاده کند. بنابراین اغلب اختلافات فاحشی بین سطح مالیات بر زمینهای خالی (مثل بیشتر کشورها) با سیستم ارزش اجاره بها وجود ندارد.

سایر عواملی که برای در نظر گرفتن ارزشی اهمیت می یابند عبارتند از:

مالیات بر دارایی - بدین منظور باید از روش ارزشی جمعی استفاده کرد، و نه ارزشی جزئی. این سیستم باید شفاف باشد و به روشنی عمل کند تا مانع از مناقشات گردد و با اطمینان بتوان سازگاری در ارزشی دارایی را پیش بینی کرد. روش شناختی استفاده شده در این زمینه باید با دانش محلی همسو باشد. ارزشها باید برای کاهش تأثیرات منفی تورم مشخص شوند.

نمونه موردی

در این نمونه ۶ شهرداری از کشورهای منطقه مورد بررسی قرار گرفته اند: شهرداری باندونگ در اندونزی، داکا در بنگلادش، هانگو در ویتنام، کاندی در سری لانکا، ماکاتی در فیلیپین و نوار شهری جزیره پنانگ در مالزی. در نمونه های موردی عمده ترین مشکلات مدیریت زمین شهری مورد بررسی قرار گرفت و از جمله تشخیص گردید که کلیه شهرداریها فاقد مقررات خاص کاربری زمین شهری اند. مسئله دیگری که جالب توجه است، فقدان هماهنگی بین اعضا و مسئولان سطوح مختلف شهری، منطقه ای و ملی و همپوشی بسیاری از مسئولیتها در این شهر دارایی بود.

محلی بر تمام ترخهای مالیاتی کنترل کنند (بانگ جهانی، ۱۹۹۱). خودگردانی و استقلال باید از طریق کنترل سازمانی و منابع مالی مناسب برقرار شود. یکی از راههای بهبود جمع آوری مالیات، جایگزینی اداره مالیات با توجه به یک مبنای قراردادی است یعنی به جای پیروی از قوانین عام، ضوابط و مقررات قراردادی اجرا شوند.

سیستم مالیات بر دارایی بر مبنای یک سیستم کلاستر استوار است که اغلب از قوانین مربوط به زمین منفک می شوند. یک برنامه ثبت مالی نامناسب برای بیاض مالیاتی خاصی است. بیشتر کشورها تلاش می کنند تا سیستم اطلاع رسانی خاصی را برای زمین به شکل قطعه یا ثبت زمین اجرا کنند. یکی از دلایل کاهش ترخهای مالیات بر دارایی واقعاً ممکن است سیستم ثبت زمین باشد. در بیشتر کشورهای در حال توسعه، این موضوع بستگی به اطلاعات درست از مالکان دارد. در زمان حاضر بیشتر شهرداریها تلاش می کنند تا دقت این سیستم را بهبود بخشند. مالیات بر املاک کوچک ممکن است عامل بازدارنده ای برای مالکان تازه در ثبت اسنادشان باشد.

در بین نمونه های مورد مطالعه، داکا و ماکاتی توانستند به طور مستقل نرخ مالیات خاصی را وضع کنند و بر ساختار مالیات بر دارایی و معافیتها و تخفیفات مالیاتی تأثیر گذار شوند. در باندونگ، حکومت ملی تصمیم گرفت ترخهای مالیات و ساختار آن را در اختیار ممیز مالیاتی قرار دهد.

ارزشی

ارزشی سیستم مالیات بر دارایی را می توان سالیانه (به شکل اجاره بها) بر مبنای ارزش واقعی آن محاسبه کرد. یا اجاره سالیانه را تخمین زد یا ارزش سرمایه (فروش بازار) را بر مبنای ارزش دارایی که اخیراً به فروش رفته، و یا تخمینهای مربوط به ارزش

آرام سازی ترافیک در چند کشور اروپایی

تی. ام. فاراو و جی. آر. راسل

ترجمه: حسین فلاح نژاد

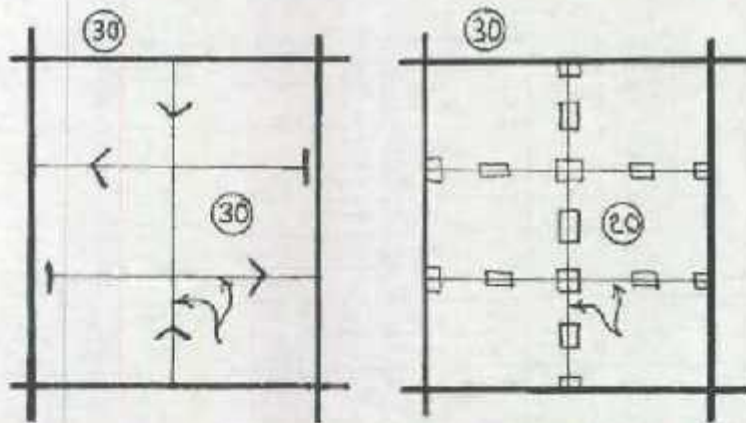
اهداف آرام سازی ترافیک

هدف اصلی از کاهش سرعت وسایط نقلیه، کاهش تأثیرات مضر آن در مناطق پرترافیک است. پرهیز از ترافیک سنگین در فضاهای حساس اغلب لازم است، اما این وضعیت مشکلات به وجود آمده به وسیله ترافیک را کاهش نمی دهد. در مجموع، اهدافی که برای تغییر ترافیک پرترافیک مورد استفاده قرار می گیرند (راه پندان، خیابانهای تکطرفه، گردش ممنوع و مانند اینها) اغلب به سائلی نامطلوب تر منجر می شوند (شکل ۱).

طرحها و برنامه های بسیاری در این میان با شکست مواجه شده اند زیرا ساکنان و پیشه وران حاضر به قربانی کردن راهها برای دستیابی به اهداف زیست محیطی یا ایمنی نیستند. سرعت کم در هر حالت مانعی است برای حمل و نقل سنگین، مخصوصاً در ساعات اوج ترافیک (زمانی که فعالیت های محلی به بالاترین حد خود می رسد).

دومین هدف آرام کردن ترافیک، پیوند آن با ویژگی و عملکرد جاده یا خیابان است. طراحی نقشه های مخصوص آرام کردن ترافیک از ضرورت تلفیق ترافیک و محل پارک یا آنچه که در آن عملکرد زندگی نامیده است، به منظور ایجاد اولویت برای افراد و عابران مواجه با خطر (عابران پیاده، دوچرخه سوارها، کودکان، افراد مسن و کسانی که دچار معلولیت هستند) به دست می آید.

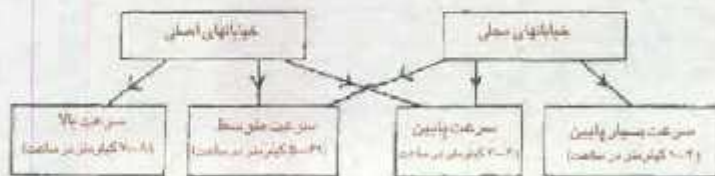
روند رشد استایان کلانشهرها در جهان توأم با افزایش جمعیت در این شهرها مشکلات متعددی را - از جمله معضل ترافیک و اختلال در سیستم حمل و نقل درون شهری - به وجود آورده است. به منظور حل این معضل، تلاشهای مفیدی در کشورهای اروپایی صورت گرفته است. اساس راه حل های اروپایی مسئله ترافیک، رویکرد محلی و تجربی به این مسئله و پرهیز از راه حل های عام است. کشورهای اروپایی به وضع قانون بسنده نمی کنند و مشارکت مردم و تکنیکها و ضوابط علمی را در اولویت قرار می دهند. هدف اصلی این کشورها در حل مسئله ترافیک، کاهش سرعت وسایط نقلیه و کاهش آثار مضر آن در مناطق پرترافیک شهری است. علاوه بر این به منظور رعایت حقوق عابران پیاده و ارتقاء کیفیت زیست محیطی در خیابانها تدابیر مؤثری از جمله استفاده از علائم راهنمایی و رانندگی کنترل سرعت، تهیه نقشه های مخصوص آرام کردن ترافیک در راستای پیوند ترافیک و ویژگی خیابان (محلی یا شریانی) در این کشورها اتخاذ شده است. مقاله حاضر تجارب مفیدی را از کشورهای آلمان، دانمارک و هلند ارائه می دهد.



محدودیت ترافیک (از اعلان، گردش ممنوع، خیابان یکطرفه)

محدودیت سرعت (اقدامات کاهش سرعت)

شکل شماره ۱: مقایسه محدودیت ترافیک و کنترل سرعت با رویکرد بهبود ایمنی و محیط زیست.



شکل شماره ۲: طبقه بندی مسوهرهای شهری دانمارک

متأسفانه نظارت‌های سال ۱۹۹۰ برای انگلوس و ولز، استفاده از محدودیت سرعت ۲۰ کیلومتر در هر ساعت را در چنین خیابان‌هایی که در دانمارک، گتلی (۳) و هر جای دیگر پیدا می‌شود، ممنوع کرد.

چارچوب آرام‌سازی ترافیک روشی نو را ایجاد کرد که در سال ۱۹۶۰ به وسیله سوچانسان (۴) به وجود آمد، ما اکنون با در نظر گرفتن هر مقوله کلی درباره آرام‌سازی ترافیک، قادر هستیم پیشرفت‌های حاصل از تکنیک‌های مربوطه را تا اندازه‌ای توضیح دهیم.

ایجاد محل‌های عبور عابر پیاده

تعمیر خیابان‌های پرترافیک به محل عبور عابر پیاده در مناطقی که دقیقاً محل آرام‌سازی ترافیک نیستند، بیانگر حل مشکل درگیری بین عابر پیاده و وسایط نقلیه است و باید همراه با آرام کردن ترافیک به عنوان یکی از راه‌های موجود در نظر گرفته شود. علاوه بر این، گاهی اوقات فضای ایجاد شده برای عبور و وسایط نقلیه نسبت به مکان‌های مخصوص عابر پیاده انقدر بزرگ است که ایجاد محل عبور عابر پیاده را بیش از آرام کردن ترافیک ضروری می‌سازد؛ برای مثال می‌توان به مرکز شهر فرانکفورت اشاره کرد. گاهی اوقات آرام کردن ترافیک به عنوان راه‌سازش یا گروه مخالف ایجاد محل عبور عابر پیاده (معمولاً مغازه‌دارها) غنیمت شمرده می‌شود و این موضوع بر لزوم تشخیص بهترین راه‌حل در مورد ویژگی‌های محلی تأکید دارد. البته سابقه انگلستان در مقایسه با هلند و دانمارک و آلمان تقریباً کمتر است، و هنوز هم امکان زیادی برای ایجاد کامل فضای عبور عابر پیاده وجود دارد.

مناطق مخصوص سرعت کم

جدیدترین و شاید بهترین مثال مربوط به آرام‌سازی ترافیک خیابان‌ها یا مناطق مسکونی، در شهرهای هلند بوده است که به عنوان سطح‌های تقسیم شده دوباره ساخته شده بودند. در سال



بهترین نقشه‌ها نیز برای بالا بردن کیفیت زیست محیطی در خیابان‌ها طراحی شده‌اند. دیدگاه مربوط به کاهش حق تقدم ترافیک، و پیسود سایر عملکردهای خیابان‌های شهری در کشورهای دانمارک و هلند استفاده از واژه تلفیق ترافیک را بیش از کلمه آرام‌سازی ترافیک در پی داشته است.

در زمان حاضر شیوه کار آرام‌سازی ترافیک در چارچوب مسجمی تثبیت شده که این دو ویژگی کاهش سرعت و اولویت در عملکرد را با هم تلفیق می‌کند. این چارچوب به تشریح عملی طبقه‌بندی مجدد جاده‌های شهری و تقسیم آن به دو مقوله - جایی که تراکم مقدم است، و جایی که زندگی دارای حق تقدم است - می‌پردازد. اولی معمولاً محدودیت سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت و دومی محدودیت سرعت ۳۰ کیلومتر در هر ساعت را در برمی‌گیرد.

به عنوان مثال، شکل ۲ طبقه‌بندی سبک دانمارک را که اکنون به استانداردهای اصلاح شده جاده‌های پیوسته است، نشان می‌دهد. بنابراین سرعت و نقش خیابان، پایه و اساسی را برای تعریف سلسله مراتب راه‌های شهری و همچنین نقش ترافیک تعیین می‌کند. (شکل ۲)

سومین جنبه تیوه کاری که مدتی است کنار گذاشته شده، عبارت است از بافشاری پرشیکه ترافیک ممتد در زمان حاضر ممکن است اولویت ترافیک در محل‌های حساس شبکه نادیده گرفته شده می‌باشد، مانند زمانی که یک جاده اصلی از میان فضای خرید عبور می‌کند. در چنین موقعیت‌هایی، اولویت بین ترافیک و دیگر فعالیت‌های خیابانی تقسیم می‌شود و نقشه‌های آرام کردن ترافیک برای پایین آوردن مصالح جریان ترافیک و ایجاد فضای بیشتر برای فعالیت‌های دیگر به طور فزاینده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد. اکنون این نوع نقشه‌ها در انگلیس طرفدارانی یافته است. خیابان‌های جان هیل (۱) و واندمن ورت (۲) این مطلب را نشان می‌دهند.

شکل شماره ۲: مرکز شهر فرانکفورت، آلمان
هر چی منحصر من عنوان پیشه آن مسیر مان شهر
منصور من ترافیک به وجود آید است.



شکل شماره ۲: یک شرح و ترفند در دن‌هاگ هلند
طراحی مسیر مشترک با اولویت محیط زیست
پرترافیک

۱۹۷۰ و صرف منبع الهامی برای نقشه‌های مشابه در دیگر مناطق اروپا شد (شکل ۳).

هدف اصلی طرح بهبود بخشیدن به وضع ترافیک در مناطق مسکونی بود در این طرح تفاوت بین پیاده‌رو و جاده بر طرف شد و ایمنی بیشتری با طراحی مجدد خیابانها برای اطمینان از اینکه وسایل نقلیه نتوانند سریع‌تر از سرعت گامها حرکت کنند حاصل شد طرح‌های ونرف انواع مهمی را نشان می‌دهد، اما از همه آنها برای تلبیق مشخصه‌ها و تعبیر ویژگی و ظاهر خیابانها استفاده می‌شود. بنابراین راننده‌ها از عواقب تجاوز به محدوده‌های تقریباً نیمه خصوصی آگاه هستند.

ویژگی‌های اصلی سرعت گیرها و سرازیرها، تقسیم خیابان به بخشهای کوتاه مستقیم و (نه در خط یکدیگر)، جایجایی جداول کنار خیابان که با آجر یا دیگر مواد مناسب ساخته شده باشد، و

قوانینی که در سال ۱۹۸۲ در هلند وضع شد باعث ایجاد مناطقی با سرعت مجاز ۳۰ کیلومتر در ساعت شد



شکل شماره ۳ - برلین - خیابان ملیت که اصلاح ورودی را با ایجاد علائم بین‌المللی پذیرفته شده مخصوص آرام سازی ترافیک نشان می‌دهد.

طراحی فضای سبز در خیابان برای ایجاد هوای مطبوع است. برای اینکه این مسئله کاملاً مؤثر باشد، سروری است که واحدهای محدودیت سرعت نزدیک به هم باشند یعنی فاصله آنها از یکدیگر بیش از ۳۰ متر نباشد. این طراحی مجدد فیزیکی مورد حمایت کشورهای متعددی با قوانین خاص ترافیکی که حقوق برابر را برای تمامی مصرف کنندگان جاده‌ها ایجاد کرده‌اند قرار گرفته. ناکامی در تصویب چنین قوانینی در انگلستان کاربرد نقشه‌های سبک ونرف را محدود کرد، اگر چه موفقیت‌های انگشت شماری نیز وجود داشت. ایجاد راه‌های سطحی تقسیم شده در مناطق مسکونی جدید انگلیس بسیار موفقیت آمیز بود، اگر چه در اصل این موضوع به منظور حل مشکلات مناطق

مسکونی محلی مطرح شد، مفهوم ونرف در مناطق خرید، مراکز روستا، ورودیهای مدرسه و دیگر موقعیتهای حساس دیگر توسعه یافت. در سال ۱۹۸۸، برای انعکاس این تغییر، قوانین داچ ونرف با قوانین ساده‌تر و امکان پذیرتر جایگزین شد.

طرح ونرف فضاها را صرفاً در اختیار عابران پیاده قرار می‌دهد و اغلب از وسایل نقلیه به وسیله تابلوهای راهنمایی رانندگی و ویژگی‌های دیگر حفاظت می‌کند. توجه به تأثیر تغییرهای مکرر ما را به سوی طرح‌های کلی ساده‌تر یا سبک‌خطی (طولی) و اختصار بیشتر به سرعت گیر و رمپ‌ها برای کاهش سرعت راهنمایی می‌کند (شکل ۴).

محدودیت در کاربرد طرح ولرف باعث افزایش قیمت در اجرا و نگهداری می‌شود (بالا تر از حدود ۱۰۰ یوند در هر متر مربع خیابان) و فقط برای خیابانهای کم ترافیک مناسب است (حداکثر حدود ۲۰۰ وسیله نقلیه در هر ساعت). در نتیجه سروری (است راه‌حلی که از زان‌تر و کارپردی‌تر باشد یافت شود. منطقه ۳۰ کیلومتر در هر ساعت منطقی‌ترین جواب است.

منطقه ۳۰ کیلومتر در هر ساعت

در سال ۱۹۸۰ تأکید بر آرام‌سازی ترافیک از نقشه‌های تقسیم سطحی به نقشه‌هایی با خیابان عریض در چار چوب منطقی با محدودیت سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت تغییر کرد که اغلب این نقشه‌ها برای جاده‌های پر ترافیک و مناطق مسکونی کاربرد دارند. تغییر پذیری مناطقی که سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت در آنها رعایت می‌شود به آرایش موقعیتهایی که تصادف‌گاه نامیده می‌شود کمک می‌کند. در بعضی از کشورها، مخصوصاً دانمارک، از ابتدا نقشه جاده‌هایی که در آنها سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت باید رعایت شود، پر دیگر نقشه‌ها برتری داشتند.

این موضوع ثابت شده که مزیت نقشه‌های تقسیم سطح، به خصوص نقشه‌هایی را که در کاهش حوادث نقش بیشتری دارند، می‌توان به وسیله واحدهای ساده‌تر و ارزان‌تر با وجود کاهش کمتر در سرعت وسایل نقلیه به دست آورد. با این حال تفاوتی در شیوه کار بین کشورهای مختلف وجود دارد (شکل ۵ و ۶).

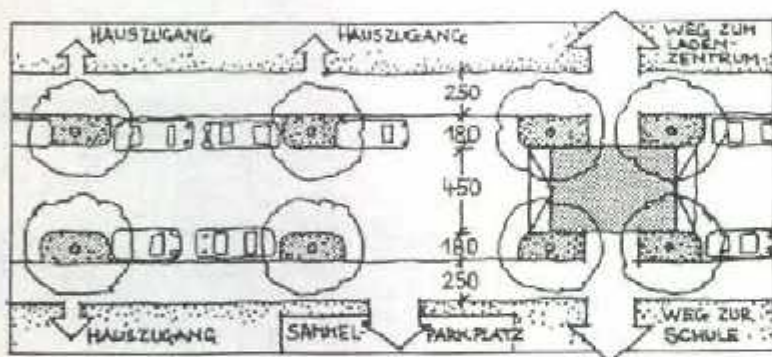
قوانینی که در سال ۱۹۸۲ در هلند وضع شد، باعث ایجاد مناطقی با سرعت مجاز ۳۰ کیلومتر در ساعت شد این روش همچنین با انگلستان و مناطقی که قانون جدید سرعت مجاز ۲۰ کیلومتر در ساعت را داشتند، مطابق بود. با این وصف، در آلمان محدودیت سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت مورد تأکید بود. در دانمارک چار چوب تغییری به کار می‌رود اما واحدهای اندازه‌گیری همواره شامل اهدافی چون دستیابی به کاهش سرعت است. نقشه‌های بسیاری به خیابانها و ورودیهای مدارس مربوط می‌شود.

در اغلب طرحها مناطقی که سرعت مجاز در آنها ۳۰ کیلومتر در ساعت است از نقشه‌هایی که در آنها فضا به دو بخش مهم تقسیم شده، متفاوت است. بخش اول واحدهای کاهش سرعت هستند که به طور کلی دارای شدت و تداوم کمتری هستند. بخش دوم شامل این موضوع است که گسترش (ساختمان سازی) معمولاً محدود می‌شود.

مابیت (۵) برلین از لحاظ قانونی نقشه‌ای با تقسیم فضاهاست

طراحی سنتی و متداول جاده‌ها، زائد به حساب می‌آیند. بنابراین می‌توان شعاع بیچ و عرض راه سواره را کاهش داد و بیشتر علامت‌گذارهای انجام شده به وسیله خطوط سفید و علامتهای ترافیکی را با همدیگر به کار گرفت. این موضوع برای بهبود شهرسازی و محوطه‌سازی و کاهش بی‌نظمی ناشی از ترافیک فرصت مؤثری را فراهم می‌کند.

کاهش سرعت ترافیک نیازمند فضای کمتر برای حرکت همراه با ایمنی است که به معنای فضای بیشتر برای عبور عابر پیاده و پارک ماشینها، ایجاد فضای سبز، و فضایی برای نشستن و مبلان مخصوص خیابان است. سرعت کم همچنین به این

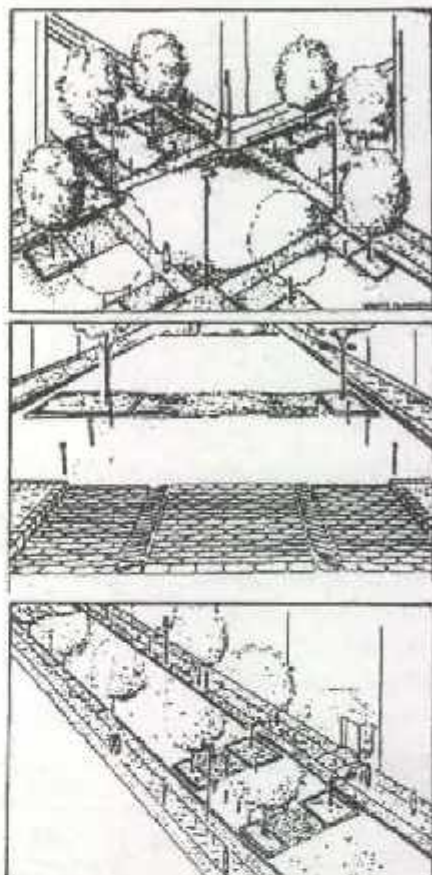


شکل شماره ۷، نقشه‌های واحدهای مخصوص مناطق که دارای محدودیت سرعت ۲۰ کیلومتر در ساعت هستند.

کاهش سرعت ترافیک نیازمند فضای کمتر برای حرکت همراه با ایمنی است که به معنای فضای بیشتر برای عبور عابر پیاده و پارک ماشینها، ایجاد فضای سبز، و فضایی برای نشستن و مبلان مخصوص خیابان است

معناست که عابران پیاده باید بتوانند از عرض خیابان عبور کنند و از هر نظر ایمن باشند. با این حال، در تقاطعها و موقعیتهای دیگری که بر عبور راحت و امن عابر پیاده از عرض خیابان تأکید شده است، می‌توان بنا را با آوردن همه قسمتهای سواره‌رو به وسیله رسیب، به از شعاع پیاده‌رو افزود. بین این قسمتهای بالا برده شده و مناطق کاشته شده در فضای بیشین سواره‌رو می‌توان قسمتهای مخصوص پارک ماشین را تعریف کرد و عرض بصری خیابان را کاهش داد. همچنین می‌توان بر موقعیت سرعت گیر، بیچ، راههای فرعی و ویژگیهای دیگر، تأکید کرد. (شکل ۷)

روی این مناطق کاشته شده می‌توان سرمایه‌گذاری کرد. بنابراین جدولها و جویهای کنار خیابان دست نخورده باقی می‌مانند، نیاز به رهاکشی و تغییرات دیگر بر طرف می‌شود، و آیهتهای کاهش می‌یابد.



و مدلی رقابتی را برای مناطقی که سرعت مجاز در آنها ۲۰ کیلومتر در ساعت است، تهیه کرده است. در نقشه‌هایی که تقسیم فضا در آنها انجام شده، بهترین مناطقی که در آنها سرعت ۳۰ متر در ساعت (یا ۲۰ کیلومتر در ساعت) رعایت می‌شود، کاهش سرعت را بهبود شرایط زیست‌محیطی تلفیق کرده است. برای مثال، سرعت گیرها و رسیبها می‌توانند باعث ایجاد سرعت کمتر و فضا سازی عرض تر شوند. به رغم نیاز انگلیس به اقتدار محلی برای رعایت قوانین ملی مربوط به سرعت گیرها، تحقیقات و مباحثات برای وسعت، نما و فضا سازی مؤثر تر و همچنین تلفیق سرعت گیرها، رسیبها و تغییرات دیگر ادامه دارد.

تأثیر کاهش سرعت از لحاظ روانی باعث ایجاد ناراحتی‌هایی برای رانندگان و سائیدانقلیه می‌شود. جدا از تغییرات در سطح، مؤثرترین واحدها تغییر در خطوط هم سطح (افقی)، بیچ‌های دشوار (یا خطرناک)، و اولویت دادن به ترافیک از طرف مسیرهای دیگر، مانند میدانهاست. واحدهای دیگر می‌توانند در حمایت از هدف کاهش سرعت مؤثر باشند، اما آنها معمولاً به خودی خود کافی نیستند و شامل پارک بوئن راه سواره، جایجایی خطوط حرکتی، تغییر بازیکه‌های شلوغ (پرسرو صند) و علامت گذاری‌ها می‌شوند.

واحدهای کاهش سرعت و کاربرد آنها در طراحی خطوط راهنمایی که به وسیله شورای محلی دوان کانتری (۶) تهیه گردیده، توضیح داده شده است.

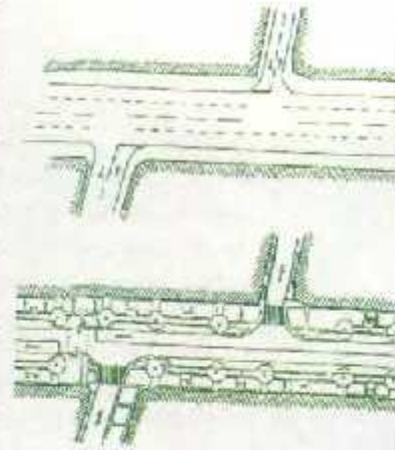
اهمیت بیشتر مناطقی که محدودیت سرعت در آنها ۲۰ کیلومتر در ساعت است، آن است که با این سرعت کم، بیشتر نیازمند فضای

شکل شماره ۸، پرسرینگیور از خیابان مایلت برلین که نشان دهنده ویژگی محلی و حفظ عابران پیاده به صورت مبلان است.

جاده‌های اصلی شهری

در سال ۱۹۸۰ اولین حرکت برای ارائه روش‌های آرام کردن ترافیک در جاده‌های اصلی شهری و بیشتر در جاهایی که خرید و فعالیت‌های اقتصادی مورد توجه بوده انجام شد. معمولاً ایجاد نقشه‌های مؤثر در چنین موقعیت‌هایی، به دلیل تراکم بالای عابر پیاده و دیگر فعالیت‌ها، مشکل‌تر از مناطق مسکونی است. بنابراین رقابت بیشتری برای فضای موجود وجود دارد. اما منابع این کار باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد، زیرا آمار تصادفات بالاتر است.

تا پایان سال ۱۹۸۰ هنوز در تعداد اندکی از راه‌های اصلی نمونه‌هایی در مورد آرام‌سازی ترافیک وجود داشت و اغلب تکنیک‌هایی به کار رفته تجربی بودند. بیشترین تأکید بر تقسیم مجدد فضای خیابان و ایجاد فضای عریض‌تر برای عابر پیاده، مسیرهای دوچرخه و اتوبوس و قسمت‌های مخصوص پارکینگ و خدمات بود. این موضوع با کاهش راه اصلی سواره و معمولاً ایجاد راه‌های یکطرفه در هر مسیر، با ظرفیت ترافیکی حفظ شده به وسیله حفظ راه‌های اضافی در تقاطع‌های اصلی به دست آمد. بازتابی طراحی شده این نوع نقشه در شکل ۸ نشان داده شده است.



شکل شماره ۸: طرح خیابان قبل و بعد منحصراً از راه‌های مربوط به مسیر اصلی

آرام‌سازی ترافیک فقط به چند تکنیک اضافی مهندسی ترافیک نیاز ندارد، بلکه در اداره جنبه‌های شهری به شیوه متفاوتی نیاز است

علاقه بریتانیا به مسیرهای انحرافی (میلان‌ها) برای تعدیل سرعت و فرسوس جریان حرکت ماشین‌ها اکنون به رغم تردیدهایی که درباره ایمنی آنها در بافت شهری برای عابران پیاده و دوچرخه‌سوارها وجود دارد، به کشورهای دیگر نیز گسترش یافته است.

نتیجه‌گیری و کاربردها

موفقیت تکنیک‌های آرام‌سازی ترافیک در کاربردهای مختلف، از خیابان‌های تقریباً مسکونی تا بزرگراه‌های ملی، بیان شد. اکنون آرام‌سازی ترافیک شاخه‌ای متداول برای ترافیک است.

شیوه کار آرام‌سازی ترافیک در دانمارک، آلمان، هلند و دیگر کشورهای اروپایی در کل خوب نیست، اما در مقایسه انگلیس به نحو بهتری شکل گرفته است و رواج بیشتری نیز دارد. هنوز مهم‌ترین درس از تجارب مناطق دیگر به طور کامل فرا گرفته نشده است؛ یعنی در واقع آرام‌سازی ترافیک فقط به چند



شکل شماره ۹: جان‌هدل در وان ورگه طرح خیابان اصلی با مسیر پیاده رو عریض

از طرف دیگر کاهش سرعت در اصل به منع سبقت، قطع جریان ترافیک یا استفاده از علائم راهنمایی و رانندگی و توقف اتوبوس در سواره‌روهای اصلی کمک می‌کند. در بیشتر حالات از سرعت گیر و رمپ استفاده نشده است، اگر چه نمونه‌هایی هم در این زمینه وجود دارد (از جمله پاکست هود (۲)، آلمان، آلبرگ و ادن (۸)، دانمارک، وبر همود (۹)، هردفردشایر (۱۰)، (شکل ۱۰) در خیابان مشهور (بزیلر کوشیون (۱۱)) تراکم بالای ماشین‌های سواری به چشم می‌خورد ولی عرض آن ۱۶ متر است و به وسایط نقلیه‌ای که به مسیرهای عریض نیاز دارد اجازه می‌دهد تا با مشکلات کمتری از این خیابان عبور کنند.

در دانمارک سرعت گیرهای دوپل در مسیرهای ویژه اتوبوس که برای کاهش سرعت ماشین‌ها و وسایط نقلیه سنگین (تا ۳۰ کیلومتر در ساعت) طراحی شده‌اند توسعه یافت.

- این مقاله از منبع زیر ترجمه شده است:
Pharo TM & Russell J.R.E, Traffic Calming Policy & Performance, Town Planning Review, No. 62 (1), 1991, PP. 79-106.
1. St John's Hill
 2. Wanda Worth
 3. Cologne
 4. Buchanan
 5. Mosabit
 6. Devon County Council
 7. Buxtehude, Germany
 8. Buchanon
 9. Borehamwood
 10. Hartfordshire
 11. Berlin Cushion - Pharo TM & Russell J.R.E

شکل شماره ۱۰: تقاطع سرعت و کثیف در شهری پرترافیک (با محدودیت سرعت ۵ کیلومتر در ساعت) در ادن (Odense)، دانمارک

تکنیک اضافی مهندسی ترافیک نیاز ندارد. همان‌طور که در ابتدای این مقاله توضیح داده شد، اهداف آرام‌سازی ترافیک چند بعدی هستند.

پروژه‌های مربوط به ایمنی جاده‌ها به طور گسترده‌ای اهداف زیست‌محیطی را فراموش کردند. و در نتیجه در کسب حمایت عمومی با مشکلاتی روبرو شدند. راه‌های مطمئن دسترسی به مدرسه به عنوان روشی آموزشی به وجود آمد و برنامه‌های آرام‌سازی ترافیک جدا شد. این موضوع نقصی است در دستیابی به راه نظام یافته که بهترین مقایسه را با کشورهای دیگر اروپایی ایجاد می‌کند. این روش نظام یافته برای آرام‌سازی ترافیک در این کشورها مناسب است.

جایزه برای زیباسازی شهر لاس گاتوس



شهرداری لاس گاتوس یکی از شهرهای ایالت کالیفرنیا ای آمریکا با تشکیل کمیته زیباسازی به شهروندانی که در زیبا ساختن محیط سکونت یا کارشان بگویند، جایزه می دهد. این حرکت که جمعیتی مردمی آغاز کرده اند، در جهت رقابتی ملی برای انتخاب زیباترین بنای رنگ آمیزی شده، انجام می گیرد. در اولین مرحله از این مسابقه جایزه های به یک خانم تاجر، به

خاطر نگهداری و زیباسازی سردر مغازه اش - که به طور زیبایی رنگ آمیزی شده بود - تعلق گرفت. دآوری طرحهای ارائه شده به این مسابقه را یکی از معماران محلی که مطالعات وسیعی را بر روی ظاهر بناهای شهر انجام داده است، برعهده دارد. سردر مغازه ای که برنده جایزه شد، به وسیله گلدانهای آجری که در آنها گلهای رنگارنگ فصلی قرار داده شده اند و در جایگاههای نرده ای ظریف جای گرفته اند، تزئین شده است. همچنین گروه مردمی که در این طرح شرکت کرده است، همراه با دیگر سازمانهای غیردولتی، چمنهای شهر را برای کاشت گلهای مناسب، آماده سازی می کند. و در زیباسازی راههای ورودی و خروجی شهر می گویند. در این شهر، پیاده روها نیز به وسیله ماشین تنظیفی که خرید آن را شورای شهر به تصویب رسانده است، پاکیزه می شود و در نظافت سرویسهای بهداشتی در پارکها نیز دقت زیادی اعمال می گردد.

ترجمه سروش اسلامی

منبع:

www.Google/Loggins/Weekly-Times

به وسیله اینترنت

شهرداری دوی از شهروندان نظرسنجی می کند

شهرداری دوی به منظور فراهم ساختن زمینه بروز خلاقیت و ابتکار شهروندان برای همکاری و بهبود کیفیت زندگی در شهرها و همچنین توسعه ارتباطات از راه دور به وسیله اینترنت از شهروندان در خصوص مسائل شهری نظر خواهی می کند.

این شهرداری بیش از ۳۰۰ پیشنهاد از طریق سایت اختصاصی خود دریافت کرده است و در روز پنجم اکتبر سال جاری به مناسبت روز جهانی محل سکونت به ۱۰ پیشنهاد برتر، ۳۰ هزار دلار جایزه به همراه لوح تقدیر شهرداری اهدا می کند. هر یک از برندگان می توانند به اتفاق یک نفر دیگر، با هزینه شهرداری به نقطه دلخواه خود مسافرت کنند.

در بررسی پیشنهادها، چهار ویژگی عمده در هیئت تصمیم گیری - که متشکل از چندین کارشناس امور شهری است - لحاظ می گردد.

این ویژگیها عبارتند از: علمی و محسوس بودن، ایجاد مشارکت در اجتماعات مدنی، ایجاد تعادل و ثبات اقتصادی و اجتماعی، و توسعه محیط زیست.

تمامی تصمیمات گروه کارشناسی مذکور به دو صورت دیسکت فشرده و سایت اینترنتی در هر لحظه در اختیار علاقه مندان قرار می گیرد.

همچنین شهرداری دوی در صدد است تا سمیناری برگزار کند که در آن راهکارهای توسعه محیط زیست را مورد بررسی قرار دهد.



و با دعوت از برندگان بهترین پیشنهاد، به تجزیه و تحلیل پیشنهادهای پذیرفته شده بپردازد.

در این سمینار به مشخصتهای حقیقی و حقوقی، نهادها و موسساتی که در زمینه توسعه و پیشرفت محیط زندگی انسان تحقیق می کنند لوح تقدیری اعطا می شود که هدیه جهانی محل سکونت نامیده می شود.

ترجمه علیرضا روبر

منبع:

www.DubaiMunicipality

قوانین محلی حکومتی که در سال ۱۹۹۵ در فنلاند به تصویب رسیده اند، از شهرداریها به عنوان حکومتهای مرکزی با اختیارات کامل یاد کرده اند.

برطبق قانون شهرداریهای فنلاند، هر یک از شهروندان خارجی نیز می توانند در انتخابات شهرداریها شرکت کنند، مشروطاً

سیستم شهرداریها در فنلاند

برآنکه حداقل دو سال در این کشور سکونت داشته باشند. پیشینه تاریخی شهرداری در فنلاند، نشان می دهد که در سال ۱۹۵۵ تعداد شهرداریها در این کشور ۵۲۷ مورد بوده که از این تعداد، ۲۸ شهرداری در شهر کپا، ۳۵ شهرداری در شهرها و ۴۸۴ مورد از آنها به عنوان دهرداری در روستاها مستقر بودند.

مدیریت شهرداریها بر پایه مدیریت سرمدی و خودجوش پایه‌ریزی شده است و تمامی تصمیمات زیربنایی شهری در شهرداری تهیه و تصویب می‌شود.

برخی از وظایف مهم شهرداریها عبارتند از: انجام پروژه‌های بهداشتی همچون مراکز بهداشت، انجام امور فرهنگی و آموزشی مانند تأسیس مدارس و کتابخانه‌ها، فعالیتهای عمرانی همچون تأمین آب مصرفی، ساخت جاده، مدیریت مبارزه با آلودگی، بازرسی و نظارت بر ساخت و ساز ساختمانها، حفظ و نگهداری از اماکن عمومی مانند پارکها و معابر، انجام امور رفاهی نظیر احداث خانه سالمندان و مراکز درمانی، حفظ محیط زیست و امثالذاتی در حوادث غیرمتوقع.

از آنجا که دو سوم از امکانات و خدمات عمومی در اختیار شهرداریها قرار دارد، تأثیر این نهاد بر زندگی ساکنان شهرها بسیار برجسته است.

لازم به ذکر است که در سال ۱۹۹۳ تحولی در روند کم‌کهای مالی و دولتی به شهرداریها به وجود آمد، به گونه‌ای که این امکان به شهرداریها داده شد تا از بودجه تخصصی به صورت اختیاری در امور اجتماعی، بهداشتی، فرهنگی و سایر موارد مربوط به وظایف شهرداریها هزینه و سرمایه‌گذاری کنند.

ترجمه: علیرضا میرزایی

منبع:

www.Google/Municipalities in Finland



قوانین شهرداری در این کشور تصریح دارد که شهرداریها مسئولیت به توسعه و بهبود وضعیت شهر و تدابیر و انجام امور عمرانی هستند.

ویژگیهای توسعه شهری مطلوب

از آنجا که تا پایان سال ۲۰۰۰ میلادی، بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها ساکن هستند و روند شهرنشینی روبه توسعه است، بنابراین می‌بایست معیارهایی استاندارد را برای چنین توسعه‌ای مدنظر داشت.

در این خصوص توسعه و افزایش جمعیت، مقوله شهرنشینی مردم و پرداختن به آن امری اجتناب‌ناپذیر است، چرا که توسعه این چنینی تأثیرات فراوانی بر روی محیط زیست انسان گذاشته است. رشد و توسعه مطلوب شهری به تغییرات و دگرگونی‌هایی نیاز دارد که در آن می‌بایست مناطق شهری از تمامی منابع کاربندی خود، همچون تحرک افراد و اشیاء، به نحو احسن استفاده کنند.

در این جهت باید زیرساختهای فیزیکی به همراه پروژه‌های اقتصادی و اجتماعی بررسی و در به کارگیری آنها مطالعه شود. بنابراین توسعه‌ای مطلوب خواهد بود که به رفع مایحتاج و نیازهای کنونی انسان، بدون تهدید منابع و نیازهای نسل آتی، بپردازد.

توسعه شهری مطلوب از شیوه‌هایی استفاده می‌کند که مقبولیت اجتماعی، تأکید بر پیشرفت برنامه و تغییرات مثبت را به همراه داشته، ضمن اینکه با معیارهای اجتماعی و زیست‌محیطی، همخوانی و سازگاری داشته باشد.

موارد مشابه و متعددی در تعاریف توسعه شهری مناسب، مشاهده شده که از آن میان می‌توان به این نکات اشاره کرد: حفظ محیط زیست و کاهش میزان مواد بازیافت‌نشده، ایجاد تغییر در روند و کیفیت رشد، ادغام تصمیمات اقتصادی و زیست‌محیطی و توجه وافر به نیازهای نسل آینده.

همچنین شهرها می‌بایست سالها، ارائه‌کننده مسکن و فرسشهای شغلی، و همچنین دربرگیرنده استانداردهای محیط زیستی باشند.

چنین خصایصی در گرو این است که شهرها براساس معیارهای جهانی بنا شوند و بررسی تأثیرات توسعه بر محیط زیست در اولویت قرار گیرد.

در این زمینه گفتنی است که توسعه در هنگ کنگ، متجز به بروز نگرانی‌هایی شده است و چنانچه به مقررات پیش گفته توجه نشود، پیشرفت‌های آبی با خطر روبه‌رو خواهند شد.

البته مؤسسات و شرکت‌هایی نظیر بانک جهانی، بانک توسعه آسیا و برنامه توسعه سازمان ملل، امور مهمی را در جهت انجام توسعه‌های شهری بر عهده گرفته‌اند.

ترجمه: علیرضا میرزایی

منبع:

www.Google/Urban Development



شهرهای آینده، شهرهای دوچرخه‌اند



به دلیل توسعه شهرها و ازدیاد خودرو، هوای اکثر شهرهای دنیا به شدت آلوده شده است و نیاز به وسایط حمل و نقل پاکیزه مانند دوچرخه بیش از پیش احساس می‌شود.

در شهرهای کشورهایی همچون دانمارک و ایرلند، ابتکاراتی در جهت بهبود سیستم حمل و نقل عمومی، ترویج دوچرخه‌سواری و محدود کردن استفاده از ماشینهای شخصی به اجرا درآمده است. در این خصوص برای اولین بار به مناسبت روز اروپایی محیط زیست و دوچرخه، راهنمای کاربردی دوچرخه‌سواری در شهرها منتشر شده است و سزین اروپایی امیدوارند مقامات تصمیم‌گیرنده محلی دوباره نحوه استفاده از دوچرخه در شهرها، تصمیمات اصولی و جدی اتخاذ کنند.

این دفترچه راهنما با در نظر گرفتن تحقیقات انجام شده در مورد عقاید و نظریات گوناگون در صدد است نشان دهد که جهت‌دهی به افکار عمومی اروپاییان درباره استفاده از دوچرخه، موجب کاهش استفاده از خودروهای شخصی و بهبود سیستم جابه‌جایی در شهرها شده است.

دفترچه راهنمای مذکور با استقبال چشمگیری روبه‌رو شده و به وسیله کلویهای بین‌المللی به نام شهرهای دوچرخه، در اختیار تمام شهرداریها قرار گرفته است. اقدامات شهرداریها موجب شده است تا دوچرخه در گذران اوقات فراغت، خصوصا در حاشیه

شهرها مورد استفاده قرار گیرد. این تحول باعث افزایش امکانات توریستی و ایجاد سرویسهای خدمات‌دهی در مناطق توریستی شده است و مقامات محلی به این سمت سوق داده شده‌اند تا مسیرهای اصلی را برای دوچرخه‌سواران ایجاد کنند.

گفتنی است مسیرهای دوچرخه‌سواری در انگلستان تا سال ۲۰۰۵ میلادی به ۱۰ هزار مایل افزایش خواهد یافت و در مسیر ۳ هزار کیلومتری دوچرخه‌سواری در سوئیس، هتلهایی برای پذیرایی از دوچرخه‌سواران ایجاد شده است.

قدراسیون اروپایی دوچرخه‌سواری در چارچوب کمیته دوچرخه‌سواری، فعالیتهایی را در این سه بخش به اجرا درآورده است: انتخاب مسیرها مطابق با ایجاد معیارهایی برای امنیت و آرامش دوچرخه‌سواران، علامت‌گذاری مسیرها و رعایت استانداردهای فنی.

مسیرهای دوچرخه‌سواری باید دارای سرسبزی، چشم‌پواری، امنیت و محلیهای اقامت، رستوران و مانند اینها باشند تا جاذبه ایجاد کنند. مسیرهای سرسبز باید شرایطی را برای حذف خودرو و تضمینی برای ایجاد تحول و جاذبه‌های توریستی به منظور آمایش سرزمین فراهم کنند تا بدین وسیله میراث فرهنگی حفظ گردد و مشاغل جدیدی در شهرهای بین‌مسیر ایجاد شوند.

در این زمینه شهرداری «سلستان» در بلژیک به دلیل اقدامات مفید و مؤثر، جایزه طلایی آمایش مسیرهای دوچرخه‌سواری را به خود اختصاص داد. شهردار این شهر اعلام کرده که با دوچرخه‌سواری می‌توان از میراث فرهنگی این شهر لذت بیشتری برد.

شهرداری استراسبورگ نیز جایزه طلایی مذکور را به خاطر اختصاص بودجه ۱۵ میلیون فرانکی، تهیه ۲۸ هزار دوچرخه اجاره‌ای، ۲۰۰ دوچرخه خدماتی و ۱۸۰ کیلومتر مسیر آمایش شده برای دوچرخه‌سواری نصیب خود کرد.

بدین ترتیب برای حفظ محیط زیست شهرها باید به پیاده‌روها، حمل و نقل عمومی و دوچرخه‌سواری بهایی دوجندان داد.

بنابراین تحقیقی که در این زمینه انجام شده است، تنها نباید به آمایش مسیرهای دوچرخه‌سواری اکتفا کرد، بلکه باید سیستمی کامل و اصولی برای عبور خودروها، توسعه وسایط حمل و نقل عمومی، امکان بردن دوچرخه در مترو و تراموا، ایجاد پارکینگهای دوچرخه و نظایر اینها را طراحی و اجرا کرد و دوچرخه‌سواری را به عنوان فرهنگی همگانی در جامعه نهادینه ساخت.

دوچرخه‌سواری در سوئیس

منبع:

WWW.Sante-des-villes

و سازمان جهانی بهداشت و سلامت تقویت گردید.

از سوی دیگر رابطه اصلی میان محیط زیست شهری و سلامت شهرها و نتایج کاربردی آن برای اجرای راهبردهای محلی و ارتقاء کیفیت محیط زیست از نظر روانی و اجتماعی تحلیل گردید و این زمینه‌ها مورد توجه خاص قرار گرفت. ایجاد شرایط با ثبات برای همه افراد تا زندگی سالمی داشته باشند، توجه به بهبود کیفیت محیط زیست در مکانهای کار و زندگی، ایجاد ارتباط میان بیکاری، بهداشت روانی و ضرورت اقدامات محلی که در جهت توسعه اجتماعی - فرهنگی، به ویژه برای کودکان و نوجوانان انجام می‌شود.

همچنین بر نقش اساسی سیاستهای محلی تأکید شد و

به دعوت شهر وین، نمایندگان ۱۱۱ شهراز ۲۴ کشور، استراتژیهای شهرداریها را در چارچوب کنفرانس «سلامت شهرها» بررسی کردند.

این کنفرانس به همت تشکیل دائمی قدرتهای محلی و منطقه‌ای اروپایی و سازمان جهانی بهداشت و سلامت در شهر وین تشکیل شد.

تحلیل گزارشهای مربوط به محیط زیست و سلامت شهرها و بررسی نتایج به دست آمده برای مقامات محلی و منطقه‌ای جزو محورهای مورد بحث این کنفرانس بود.

در این کنفرانس اهمیت تعیین راهبردهای جدید برای سلامت شهرها و حفظ آن مطرح و همکاری میان شورای اروپایی

سلامت شهرها در وین بررسی شد

محور کلهای اصلی ایجاد نوآوری و تحولات اجتماعی هستند. اجرای قوانین به منظور کاهش نابرابریها در مورد بهداشت و تسریع زندگی گروهها و محلههای مختلف هر یک از شهرها، ضرورت آرزوهای پارامترهای مختلف کیفیت محیط زیست مانند آلودگیهای صوتی و جمع آوری اطلاعات مناسب برای مقابله با آلایندهها، اطلاع رسانی به شهروندان درباره عوامل تأثیر گذار در سلامت شهرها و برنامه ریزی برای آمایش مناظر شهری و فضاهای عمومی و تاریخی شهرها.

گفتنی است در این کنفرانس پیشنهاد شد که در بین نمایندگان بین المللی درباره کیفیت زندگی و سلامت شهرها برگزار شود تا سایر شهر دنیا نیز با بهره برداری از تجربیات آراکه شده در آن برای ارتقاء سلامت و کیفیت زندگی شهروندان خود برنامه ریزی کنند.

ترجمه از مجله معماری

شماره

www. Santa Ana Wilan

ضرورتهای مربوط به بهداشت و سلامت تمامی اقدار و گروههای جامعه مورد تأکید قرار گرفت.

در بخش میزگردهای تخصصی کنفرانس مذکور نیز این موارد بحث و بررسی شد: ضرورت یافتن راه کلهایی برای مشارکت عمومی، مؤسسات و تمام گروههای سازماندهی شده که



مشکلات حمل و نقل در دهلی

برنامه ریزیهای رایج و مرسوم حمل و نقل شهری، همان گونه که در جهان توسعه یافته تعریف شده، پیش از ۳۵ سال است که در شهرهای کشور هند از قبیل دهلی به کار گرفته شده است. اما در عین حال، آلودگی هوا، ترافیک و شمار مرگ و میر ناشی از ترافیک و تصادفات همواره رو به تزاید است.

سازمان بهداشت جهانی، دهلی را در شمار یکی از ۱۰ شهر آلوده جهان طبقه بندی کرده است.

در ساعات ترافیک سنگین، متوسط سرعت در نواحی مرکزی شهر دهلی ۱۰ الی ۱۵ کیلومتر در ساعت است. این در حالی است که آمار فوت شدگان ناشی از تصادفات در این شهر رو به افزایش است.

در دهلی، ماشینها، کامیونها و اتوبوسها سیاحت برای ریهایی به فضای مناسب تردد، با وسایل نقلیه ۲ و ۳ چرخه موتور و همچنین سترها، قیچها، کله گاوهای رها شده و انواع گازهای دستی رفاهت کنند.

در واقع اتوبوسها، اکثریت تعداد ۲ میلیون وسیله نقلیه را شامل می شوند. بنگه موتورهای وسایل موتورسیکلتها، ۷۰ درصد وسایل نقلیه ثبت شده در این شهر را تشکیل می دهند. ۴ درصد سه چرخه های طراحی شده محلی هستند و مابقی شامل تاکسیها، اتوبوسهای عمومی و کامیونهاست.

بر طبق برآوردهای موجود، تعداد ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار وسیله نقلیه ۲ و ۳ چرخه موتور در این شهر تردد دارند که میزان هیدروکربنهای خروجی از آنها به مراتب بیش از اتوبوسها، کامیونها و اتوبوسهاست.

به دلیل اینکه، این گونه وسایل نقلیه نسبت به خدمات حمل و نقل عمومی در شهرهای پر جمعیت گزینهای کم هزینه به شمار می آیند، تعداد وسایل نقلیه ۲ و ۳ چرخه در خیابانهای دهلی رو به افزایش نهاده است. همچنین از دهم ۱۹۸۰ تاکنون، فروش این گونه وسایل نقلیه، نزدیک به ۲۰ درصد در سال افزایش پیدا کرده است.

تفسیر جهت ناگهانی مسیر، موجب تصادفات فراوان و افزایش شمار آنها می گردد و همچنین به طور نامطلوبی بر روی میزان مصرف سوخت در تحلی تأثیر می گذارد.

به دلیل نبود تفکیک رسمی از وسایل نقلیه دو دهلی و همچنین فقدان سازو کار قانونی برای محدودیتهای سرعت، رانندگان وسایل نقلیه غیرموتوری از قبیل موچرخه و گاری، طبیعتاً تمایل به تردد در کنار جدول خیابانهای دویانده و سه بانده دارند، هر چند که این امر به هر حال خطر عمدهای را برای سلامت آنان در پی دارد.

عابسان پیاده دوچرخه سواران و موتورسیکلت سواران، بیش از ۸۰ درصد از مرگ و میرهای جاده های دهلی را شامل می شوند. یک سوهار مرگ و میرهای عابسان پیاده مربوط به اتوبوسهای این شهر است که



بسیار شلوغ و متراکم هستند. بسیاری از مرگ و میرها هنگامی اتفاق می افتد که مسافران مجبور به سوار شدن و یا پیاده شدن از اتوبوس در حال حرکت هستند.

چالش عمده در دهلی و شهرهای نظیر آن، متعلق ساختن و سازگار کردن این پیچیدگی نسبت به تلاش برای محدود ساختن آن است. به دلیل شرایط اقتصادی اجتماعی در دهلی و شهرهای نظیر آن، شمار زیادی از جمعیت آن، قادر به تهیه ماشین و یا برخی از اوقات حتی استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی نیستند.

اینکه عابسان پیاده و دوچرخه سواران از معایب و حایمهای اتوبوس رو استفاده می کنند، باعث افزایش سطح ترافیک و همچنین افزایش خطر تصادفات در سطح شهر می شود. در خواست تدارک امکانات مجزا برای حمل و نقل غیرموتوری همیشه با محدودیت منابع مالی برای انجام آن مواجه بوده است.

سه تنها کوچها برای رفت و آمد دوچرخه سواران و هزینه های کمتر از ساخت خیابان طراحی شده است، بلکه آنها بعضاً به عنوان معبرهایی برای حرکت کند سایر وسایل نقلیه نیز مورد استفاده قرار می گیرند. با برآورد کردن نیازهای تمامی شهروندان - از جمله فقیرترین آنان - برای حمل و نقل ایمن و مناسب، شهرهایی نظیر دهلی می توانند سیستم حمل و نقل زیست محیطی عمومی و محلی خلق کنند.

ترجمه از مجله معماری

شماره

World Resources, A Guide to the Global Environment, The Urban Environment, 1996-97, PP. 90-91.



تخت فولاد، ایجاد محوری بنا شده، مسطحه و در طول آن ده دروازه قرار دارد. در اصل در زمان صفویه ساخته شد.

تخت فولاد اصفهان حیات در وادی مردگان

علی صفوی - سید محمد رشتیان
دانشجویان کارشناسی ارشد طراحی شهری

مزار کم نظیر تخت فولاد جز و معدود مزارهای مقدس و با حرمت جهان تشیع است که در درون خود بزرگ سردانی از عالمان و صالحان، حکیمان و عارفان، هنرمندان و شاعران، مؤمنین و متقین را از دیر زمان نهفته دارد.

دنیای این نیک سیرتان رمز و رازهای پیدا و نهان بسیار دارد که هر کس به فراخور استعداد خود از گذشته تا به حال از آن بهره‌های معنوی فراوان برده است. بدین سبب این گنجینه گرانسنگ در تاریخ دیرپای خود همواره مورد توجه و علاقه اهل تقوی و فرهنگ و هنر بوده است.

این مجموعه گرانبها، بر اساس مدارکی که تاکنون به دست آمده است، سابقه‌ای حدود هشتصد سال دارد و قدیمی‌ترین سنگ نبشته آن مربوط به قرن هفتم هجری قمری، متعلق به «بابارکن الدین» است. گرچه یافتن آثاری از قطعات سنگی و آجری در این اواخر، قدمتی بیش از سنگ نبشته‌های موجود را تقویت می‌کند. این قبرستان در گذشته به نامهای «لسان الارضی» و سپس «بابارکن الدین» معروف بود و بعد از صفویه به «تخت فولاد» اشتهار یافت. این مکان تا همین اواخر نه تنها محل زیارت اهل قبور بلکه محل گذران اوقات فراغت مردم شهر نیز بوده است.

متأسفانه به دلیل برخی بی‌مهریها و سودجوییها در گذشته، نزدیک بود که این گنجینه معرفت و فرهنگ و هنر به پایگاهی برای انواع بزهاکاریها مبدل شود. لکن با همت مردم علاقه‌مند و توجه مسئولان، در سال ۱۳۷۳ دفتر مجموعه فرهنگی تخت فولاد (وابسته به شهرداری اصفهان) به منظور احیاء، ساماندهی و مرمت این مجموعه ارزشمند، تأسیس گردید. این دفتر اقدامات خود را در دو زمینه عمرانی و فرهنگی، از همان سال آغاز کرد و با تلاشهای فراوان و صرف هزینه‌های زیاد اقدامات گسترده‌ای را در راستای اهداف مورد نظر به عمل آورده است. با گسترش این اقدامات و رفع زمینه ناهنجاریها و ایجاد امنیت و اطمینان خانواده‌ها، یقیناً استقبال مردم از این مجموعه فزونی خواهد گرفت (از هم اکنون نیز چنین شده است). وجود گلستان شهدا و آرامگاه هزاران شهید جنگ هشت ساله و دهها سردار سراسر از در قسمتی از این مجموعه، بر عظمت و کرامت این مکان افزوده و تلفیق علم و مردانگی و تاریخ و هنر، ارزشی منحصر به فرد به آن داده است، ناگفته نماند که دیدگاه مطرح شده در این مقاله یکی از دیدگاههای موجود در این زمینه است، ماهنامه شهرداریه‌ها از انعکاس سایر نظرات در این زمینه استقبال می‌کند.

با افزایش روزافزون جمعیت شهرها، پراکنده‌سازی هم‌چون زاد و ولد، مهاجرت، و پیامدهای آن - یعنی الحاق مناطق حومه‌ای به شهرها که توسعه متداول شهرها را در پی خواهد داشت - لزوم توجه به نحوه ساماندهی و مدیریت این مناطق حومه‌ای و الحاقی شکل می‌گیرد. به خود می‌گیرد. از جمله این فضاها می‌توان به زنداتها، پارکها، نمایشگاهها، دانشگاهها، قبرستانها و برخی کارخانجات و صنایع و پارکهای کشاورزی و نظایر اینها در حومه‌ها اشاره کرد.

پس‌از‌آنکه به نیازهای این جمعیت روستا تبدیل شود، با توجه به محدودیتهای محیطی و خدماتی، فکر استفاده بهینه از زمینهای شهری را در زمره کارهای اصلی مدیریت شهری قرار می‌دهد. محدوده‌هایی که قبلاً حومه‌ای و خارج از شهر به شمار می‌آمدند، از جمله همین زمینها هستند. این گونه فضاها قبلاً جزو فضاهای حومه‌ای شهر - یا عملکرد خاص خود - بوده‌اند و امروزه حکم فضاهایی در قلب شهرهای بزرگ را دارند، که به صورت کانون توجه و مطالعات گسترده متخصصان مسائل شهری درآیند. از سوی دیگر با تغییر کارکرد سیستمی این گونه کانونها در تعامل با شهر، در بسیاری از موارد این فضاها عملکرد قبلی خود را از دست داده و عملکردهای جدیدی را در چرخه سیستمی شهر بزرگتر به دست آورده‌اند و یا آنکه به صورت فضاهایی متروک در دل شهرهای بزرگ جای گرفته‌اند.

قبرستانهای تاریخی شهرها از جمله نمونه‌های این روند هستند که اغلب به مثابه کانون چرخان در مدیریت شهرهای بزرگ تلقی می‌گردند. مجموعه تاریخی تخت فولاد که قبرستان قدیمی و تاریخی شهر اصفهان است، به عنوان موزه‌ای ارزشمند همچون خاطره‌ای زنده در سطر فضی شهر باقی مانده است.

این قبرستان که در قدیم در محدوده خارج از شهر قرار داشته، با توجه به روند توسعه شهر اصفهان اکنون تقریباً در قلب شهر جای گرفته است. از سال ۱۳۶۲ به این سو از محدوده مذکور به عنوان قبرستان استفاده شد و در نتیجه این فضای زنده شهری، رو به زوال و فرسایش شدید نهاد و

شکلین متروکه به خود گرفت.

در مباحث مربوط به مدیریت شهری بر اساس اصول توسعه پایدار، توجه به زنده‌سازی خاطرات جمعی مردم و معرفی تاریخ و حفظ هویت شهرها که مجموعاً در بردارنده اصل توجه به بستر تاریخی شهر است، همواره به عنوان اصلی اساسی، مدنظر بوده است. به همین خاطر مجموعه تخت فولاد در حفظ این بستر و تقویت تعلق خاطر مردم به این محیط و حفظ خاطرات جمعی مردم، و همچنین تلاوم فرهنگها و نسلها به عنوان عنصری کشاورآمد و مؤثر تلقی می‌گردد. در یک کلام، این مجموعه ارزشمند همچون حلقه رابطی می‌ماند که دیروز و امروز و فردای شهر اصفهان را به هم متصل می‌سازد.

بنابراین، ضرورت احیای مجموعه‌هایی از این دست باید در دستور کار مدیران شهری در تمام شهرهای جا قرار گیرد، و در جهت معرفی آنها برای مردم نیز لازم است اقدامات فرهنگی صورت پذیرد. از دیدگاهی دیگر انتقال برخی نماییها و بویایی‌های زندگی روزمره شهری به این محدوده‌ها ضمن صرفه جویی در زمینهای شهری خواهد گردید و به زنده‌سازی و شکوفایی مجدد این مجموعه‌ها در قالب عملکردی جدید کمک مؤثری خواهد کرد.

پیشینه تاریخی، شناخت و تحلیل

هدف از این مطالعه، توجه به بستر تاریخی و شناخت توانهای تاریخی نهفته در این محدوده است. قدسی، کارشناس دایره فرهنگی مجموعه تخت فولاد، در باره مجموعه‌هایی از این دست چنین می‌گوید: «این منطقه تا قبل از سال ۱۳۶۳ کمابیش دارای رونق نسبی بود و با توجه به وجود زمینهای علاقه مردم و تعلق خاطر آنها به این مجموعه، مکانی برای گذران اوقات فراغت نیز به حساب می‌آمد. لیکن پس از این سال، بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری، منطقه مذکور متروکه اعلام گردید و استفاده از آن به عنوان قبرستان شدیداً ممنوع شد. لازم به ذکر است که این مجموعه قبلاً فعال و سرزنده بوده است، و این را باید در عمق ریشه‌های اعتقادی و باورهای مردم نسبت به مجموعه مذکور جست و جو کرد. این ریشه‌های اعتقادی و باورها کماکان در روح و فکتر مردم شهر اصفهان حضوری عمیق دارد و این نقطه قوتی است که می‌تواند به بازسازی خاطرات جمعی و احیای فرهنگی این مجموعه بسیار کمک کند.

از سوی دیگر وجود آرامگاه اشرافی همچون میرقلندر سکی، آقا حسین خوانساری، و بسیاری دیگر از بزرگان آن حلقه، علاوه بر ارزش تاریخی دارای ارزشهای پژوهشی و علمی نیز هست چرا که می‌تواند به عنوان منبعی تحقیقاتی و سند و مآخذی برای استفاده مراکز دانشگاهی به کار آید.

وی می‌افزاید: «پتانسیل مثبت دیگر وجود سنگ‌نبشته‌ها، حجار پها،



به منظور ایجاد فضاهای زنده دفتر مجموعه فرهنگی، مذهبی تخت فولاد اقدام به ایجاد پایگاههای فرهنگی و در عین حال متناسب با نیازهای امروزی مردم - از قبیل ایجاد کانونهای پرورش فکری (در دو شیفت کاملاً فعال) و تأسیس مجموعه دارالقران و کتابخانه عمومی، و ایجاد مجموعه ورزشی امین و خانه ریاضیات کرده است

در مباحث مربوط به مدیریت شهری بر اساس اصول توسعه پایدار، توجه به زنده‌سازی خاطرات جمعی مردم و معرفی تاریخ و حفظ هویت شهرها که مجموعاً در بردارنده اصل توجه به بستر تاریخی شهر است، همواره به عنوان اصلی اساسی، مدنظر بوده است





کتابخانه و مرکز فرهنگی شهرداری اصفهان

کاشیکاریها، صنایع دستی مختلف و آثار نفیس در این مجموعه - از جمله سنگ قبرهایی مربوط به ۳۰۰ تا ۴۰۰ سال پیش - است که هر یک ورقی از این کتاب نفیس را رقم می‌زنند. البته گفتنی است که اکنون بسیاری از این گنجینه‌های نفیس و تاریخی به علت بی‌توجهی و بی‌مهری نوابی‌های شهر در گذشته، به تاراج رفته‌اند و دیگر اثری از آنها به چشم نمی‌خورد. در این میان معماریها و بناهای بسیار ارزشمند و دارای سبکی به چشم می‌خورد که هر یک متعلق به دوره‌ای از معماری ایرانی هستند و اغلب عملکردهایی چون مقبره، تکیه، بقعه و مانند اینها داشته‌اند (و برخی به تبت آثار تاریخی رسیده‌اند). برخی از سازمانهای مسئول، اقدامات اندکی را در جهت حفظ این مجموعه‌ها به انجام رسانده‌اند ولی مسلماً این کافی نیست!

مجید چوه‌ری، کارشناس مناطق تاریخی اصفهان، نیز وجود پتانسیل تفریحی و گردشگری، کانونها و قرارگاههای رفاه‌زایی و اجتماعی، و همچنین مراکز تجمع خانوادگی برای انجام برخی مراسم در روزهای خاصی از هفته را در تخت فولاد، در خور توجه می‌نماید و زمینه‌سازی برای افزایش بیشتر این نوع فعالیتها را به منظور حفظ روح و صفای عمومی این مجموعه ارزشمند، لازم و ضروری برمی‌شمارد.

محصول محدود شده، کارشناس دفتر شورای شهر اصفهان و پی‌گیر روند مطالعات احیای مجموعه تخت فولاد، معتقد است هویت هر مجموعه انسانی بسته به افرادی است که در آنجا زندگی می‌کنند و خود گاه منشأ آثار مختلف علمی، هنری، اجتماعی و اقتصادی بودعاید به همین خاطر توجه یکسان به همه افراد منشأ اثر، که به نوعی در خاطرات مردم شهر اصفهان جایگاه ویژه‌ای دارند، بسیار پراهمیت است. مشخص ساختن مزار این گونه افراد، معرفی تک‌تک آنان، امری ضروری است. به گفته وی، انسانی کودکان و نوجوانان هر شهر و منطقه با پیشینیان و گذشتگان شان، مسئله‌ای است بسیار ضروری و مورد توجه همه مجامع علمی در دنیا. وی خواهان توجه به یکایک این بزرگ مردان است، و نه - آن گونه که اکنون صورت گرفته است - توجه محدود به برخی افراد.

نحوه برنامه‌ریزی و مدیریت مجموعه

در مجموع می‌توان مدیریت و ساماندهی تخت فولاد را حول سه محور ذیل مورد بررسی قرار داد:

- ۱- ساماندهی فعالیتی و عملکردی مجموعه، ۲- احیای ارزشهای فرهنگی، تاریخی و هنری و زندگی‌سازی، خاطرات جمعی مردم شهر اصفهان، ۳- ساماندهی و شمعیت، بوم‌شناختی (اکوارژیک) و بستر طبیعی مخلوده.

مطاه‌ری، مدیر ساماندهی مجموعه تخت فولاد، در باره تحقق استراتژی و محور اول (ساماندهی فعالیتی و عملکردی مخلوده) چنین می‌گوید: «مجموعه تخت فولاد، مجموعه‌ای است عظیم که به دلیل

این مجموعه قبلاً فعال و سرزنده بوده است، و این را باید در عمق ریشه‌های اعتقادی و باورهای مردم نسبت به مجموعه مذکور جست و جو کرد. این ریشه‌های اعتقادی و باورها کماکان در روح و فکر مردم شهر اصفهان حضوری عمیق دارد و این نقطه قوتی است که می‌تواند به بازسازی خاطرات جمعی و احیای فرهنگی این مجموعه بسیار کمک کند



محو شدن آثار تاریخی و فرهنگی در اصفهان

سهل‌انگاری‌ها و بی‌توجهی برخی از مسئولان و سوء استفاده بخشهای خصوصی و عمومی، بخشهایی عمده‌ای از آن به تصرف درآمده و تنها ۷۰ هکتار از این مجموعه عظیم در اختیار شهرداری است. لذا این مسئله دو اقدام را ضروری ساخته است: اول - آزنسازی برخی از این زمینها. در این زمینه اقداماتی صورت گرفته و چندین سازه، منزل مسکونی و جزاینها که متعلق به این محل بوده به آن بازگردانیده شده است؛ دوم - ترمیم کالبدی مجموعه و فضای باقی مانده که بسیار آسیب دیده بوده و همچنین تزریق عملکردها و فعالیتهای متناسب با نیازهای امروزی شهر که باعث ترغیب حضور مردم و فعالیتهای آنها می‌شود. این امر، علاوه بر سرزندگی مجموعه، خود عامل مهمی در حفظ آب و هوا و کالبد تخت فولاد به شمار می‌آید. امروزه ما از بین رفتن حضور فعال مردم و در نتیجه سرک شدن محفود، کالبد نیز در خطر نابودی قرار گرفته است و بدین خاطر اقداماتی که ذکر آن رفت ضروری به نظر می‌رسد. بنابراین به منظور ایجاد فضاهای زنده دفتر مجموعه فرهنگی، مذهبی تخت فولاد اقدام به ایجاد پایگاههای فرهنگی و در عین حال مناسب با نیازهای امروزی مردم - از قبیل ایجاد کانونهای پرورش فکری (در دو شیفت کاملاً فعال) و تأسیس مجموعه دارالقرآن و کتابخانه عمومی، و ایجاد مجموعه ورزشی امین و خانه ریاضیات کرده است.

آلشده می‌بایست روح فعالیتی و کارکردن تخت فولاد به عنوان مجموعه‌ای فرهنگی نورس، تفریحی و گردشگری حفظ شود و همواره وقار و اهمیت خاص خود را داشته باشد. به این دلیل باید از ایجاد فعالیتهای خدماتی غیرمستقیم با این ویژگی - از قبیل خدمات اداری و بیمارستانی، تعمیرگاه، صنایع و برخی فروشگاهها مانند مصالح ساختمان و نظایر اینها - ممانعت به عمل آید. این در حالی است که فعالیت فروشگاههای عرضه محصولات فرهنگی - از جمله صنایع دستی، وسایل کمک آموزشی، کتاب و نظایر اینها - باید مورد تشویق قرار گیرد.

تا گفته نماند که تعمیر و نوسازی برخی مقابر و تکیه‌های خصوصی به دست مردم و نیازمندان آنها، در زمره اقدامات تحت حمایت شهرداری قرار می‌گیرد و مسئله استفاده از این فضاها برای انجام فعالیتهای متناسب پیشگفته، امری حسی است. این موضوع باعث شده تا موارد ذیل محقق گردد: سرمت آثار تاریخی موجود در محفود، ساخت پل‌مان برای علما و دانشمندان و افراد متشایخ، ایجاد حریم برای تکیه‌ها و سلسله مراتبی کردن آنها، و افزایش دید و نظارت کنشیرل اجتماعی بر محفود از طریق نحوه ساماندهی کالبدی و جلوگیری از وقوع بزهدکاریهای اجتماعی در این فضا.



تخت فولاد، امیران، شبکه و نشانهای نو محفود و نصب نگارهای مردمی

ایجاد محورهای پیاده نیز به عنوان سیاست اصلی که ضامن حفظ روح مجموعه، ایجاد سرزندگی و تعاملات اجتماعی و کاهش آلودگی‌های صوتی، بصری و جز اینها در مجموعه می‌شود، امری ضروری است



تخت فولاد، ایجاد نمازگاه و دیگر کاربردهای فرهنگی در کنار مقابر و تکیه‌ها



تخت فولاد - مرمت و بهسازی تکنیکهای مجموعه

از سوی دیگر، در زمینه دسترسیها و راهها و شبکه معابر، نیز طرح جامعی در دست تهیه است که توسعههای محدوده را مشخص می کند. ایجاد محورهای پیاده نیز به عنوان سیاست اصلی که ضامن حفظ روح مجموعه، ایجاد سبزندگی و تعاملات اجتماعی و کاهش آلودگی های صوتی، بصری و جزاینها در مجموعه می شود، امری ضروری است. علاوه بر اینها، پیاده راهسازی این مجموعه، همراه با راهکارهای اجرایی از قبیل کفسازی مناسب، میلان شهری، ایجاد نور و روشنایی، پوشش گیاهی، تأسیسات و خدمات برای عابران پیاده نیز در نظر گرفته شده است. لازم به ذکر است که طراحی این گونه عناصر باید براساس هوشمندیهای معماری و بسوی مجموعه صورت پذیرد. این اقدامات باعث افزایش دید و کنترل و نفوذ و تداخلات اجتماعی بر محدوده، و در نتیجه حفظ امنیت اجتماعی و جلوگیری از بزهکاری خواهد شد.

بدین منظور استفاده از نور و روشنایی در ساعات مختلف شبانه روز استفاده از دیوارهای شفاف و پوشش گیاهی مناسب و کوتاه قد از راهکارهای اجرایی این مسئله است. همچنین حضور مردم در ساعات بیشتری از شبانه روز از دیگر عوامل کنترل محیط به شمار می آید.

مظاهری در زمینه تحقق سومین محور و استراتژی ساماندهی تخت فولاد - یعنی ارتقاء سطح کمی و کیفی وضعیت اکولوژیکی و بستر طبیعی محدوده - اظهار داشت: «ایجاد فضای سبز در این مجموعه و استفاده از تکنیکهای خاص طراحی و پوشش فضای سبز برای مجموعه و پوشش گیاهی همخوان با اقلیم منطقه اصفهان در این بین مورد توجه بوده است و سعی شده پوشش گیاهی به صورتی باشد که مانع دید و کنترل بر مجموعه، تخت فولاد نگردد. همچنین از عواملی که باعث تخریب محیط زیست و یا ایجاد آلودگی از هر نوع می شود شدیدا جلوگیری می گردد و هدف نهایی این اقدامات در واقع رسیدن به منظرهای با تعادل زیست محیطی است.»

سخن آخر

در ساماندهی این مجموعه سعی و تلاش فراوان بر این بوده است که اصول شرعی، قانونی و عرفی برای آرامگاههای مؤمنان و به ویژه مشاهیر رعایت گردد، همه قبور محفوظ بماند و از بی حرمتی به آنها پرهیز گردد. لذا قبل از هر گونه عملیات ساماندهی، گروه فنی مهندسی تمامی قبور را شناسایی و شماره گذاری کرده است. اینها بر روی نقشه، با ذکر اسم و مشخصات و شماره آنها ثبت می گردند و دیسکتهای کامپیوتری نیز از آنها تهیه می شود تا امکان مراجعه و دسترسی برای همگان وجود داشته باشد. تردیدی نیست که استفاده از مشارکت مردم در فرایند ساماندهی، و تدوین اهداف تا اجرای همه طرحها، لازمه موفقیت، دوام و بقای اقدامات در این مجموعه است.

ایجاد فضای سبز در این مجموعه و استفاده از تکنیکهای خاص طراحی و پوشش فضای سبز برای مجموعه و پوشش گیاهی همخوان با اقلیم منطقه اصفهان در این بین مورد توجه بوده است و سعی شده پوشش گیاهی به صورتی باشد که مانع دید و کنترل بر مجموعه تخت فولاد نگردد



تخت فولاد - تقویت پوشش فضای سبز

ضوابط انتخاب منطقه گردشگری



در چار چوب «برنامه ملی گردشگری» شاخصهایی برای انتخاب منطقه ویژه گردشگری تدوین و اعلام شده است که بر اساس آن مقامات استانی و شهرستانی می‌توانند نسبت به انتخاب و معرفی مناطق مورد نظر خود به مراجع ذی ربط، به منظور تأیید و تجهیز، اقدام کنند.

بسیاری از شاخصها و راهکارهای ارائه شده در این زمینه برای مکانیابی مناطق گردشگری و تفریحی با عملکرد محدودتر هم قابل استناد و استفاده هستند. متنی که در پی می‌آید منعکس کننده این موارد است.

۱- پیش زمینه و اهداف

یکی از اهداف عمده تدوین برنامه ملی توسعه گردشگری ایران، انتخاب «منطقه ویژه» به عنوان «طرح نمونه» است تا بتوان ضمن توسعه آن، یک طرح و استراتژی جامع بازاریابی را نیز در آن به صورت آزمایشی به اجرا درآورد (که شامل گسترش سیستم اطلاع رسانی بازاریابی، بهبود بازدهی و جلرهای توسعه، و سایر برنامه‌هاست). هدف از این نوشته، شناسایی مناسب‌ترین منطقه برای این امر مهم است.

۲- تعریف منطقه ویژه گردشگری

«منطقه ویژه» به عنوان ناحیه‌ای تعریف می‌شود که:

- ✓ دارای گسترده‌تری از جاذبه‌های فرهنگی و طبیعی باشند
- ✓ در زمان حاضر جهانگردان از آن دیدن کنند و در آینده نیز جهانگردان داخلی و خارجی بسیاری به آن جلب شوند
- ✓ حداقل دارای یک مرکز یا پروژوی عمده یا مجموعه‌ای از تسهیلات و خدمات رفاهی برای جهانگردان باشند
- ✓ در مسیرهای عبوری جهانگردان و ورودیهای عمده، چشم‌اندازهای زیبا و دلپذیری داشته باشند
- ✓ به عنوان محدوده‌ای جهانگردی پذیر مطرح باشند.

۳- معیارها و ویژگیهای مناطق گردشگری

این مناطق با پستی دارای یکی از ویژگیهای زیر باشند:
 ✓ توالی خاکیهای شهرها یا جاذبه‌های عمده فرهنگی و طبیعی،
 ✓ نواحی ساحلی یا جزایر.

✓ نواحی ساحلی یا مناطق مرتفع کوهستانی و جزایر.
 ✓ نواحی کوهستانی با امکان فعالیتهای جهانگردی در تابستانها و زمستانها.

✓ نواحی کویری - بیابانی در نزدیکی مراکز اصلی.
 ✓ نواحی کوچک شهری یا جاذبه‌های تاریخی و جاذبه‌های دیگر.
 ✓ نواحی اصلی دریاچه‌ها.

✓ مناطقی که در طول سال فعالیتهای متنوع جهانگردی در آن انجام می‌پذیرد و دارای قابلیت ایجاد چنین فعالیتهایی باشد.
 ✓ دارای بودن تسهیلات حمل و نقل و قابلیت دسترسی به آن از طریق هوا، جاده، راه‌آهن و یا دریا با صرف ۲ ساعت زمان از میادین ورودی.

✓ دارای بودن ترکیبی زیبا، شامل مناطق بیابانی، نواحی ساحلی، زراعی، مردابی، و یا چشم‌اندازهای دلپذیر دیگر.

✓ داشتن تأسیسات، تسهیلات و خدمات رفاهی برای جهانگردان و قابلیت‌های رشد و توسعه بیشتر.

✓ داشتن تأسیسات زیربنایی و رفاهی همچون آب، برق، وسایل مخابراتی و ارتباطی، بازیافت، مراقبتهای پزشکی، خدمات امنیتی و نظایر آنها.

✓ مناطقی که تا به حال در جلب جهانگردان داخلی و بین‌المللی موفق عمل کرده‌اند.

✓ دارای بودن شوراهای محلی فعال در امور جهانگردی، که در بسط و توسعه فرهنگ میراث‌نوازی ایروانی نسبت به جهانگردان خارجی و رفع موانع زائد توسعه امور جهانگردی بکوشند و نسبت به افزایش کمی و کیفی و پایدار و بلندمدت بخش جهانگردی در منطقه - از جنبه‌های اجتماعی - فرهنگی، زیست‌محیطی و اقتصادی - علاقه‌مند باشند.

✓ بهر «بند بودن از حمایت مالی و معنوی استان‌ها و بخش‌های دولتی و نوسر شوراهای محلی برای توسعه و گسترش امور جهانگردی و بازاریابی آن

✓ دارای بودن شریک بالایی امنیت برای جهانگردان مسئولان، برای اطمینان از انتخاب بهترین موارد با پستی مجموعه‌های از مناطق منتخب و شناسایی و معرفی کنند و با استفاده از راهکارهای داده شده، یکی از بهترینها را برگزینند.

تجربیات مدیریت زباله در کشور کانادا



محمد اسلامی

معاون مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور

کانادا، کشور توسعه‌یافته‌ای است که در زمینه مدیریت زباله و پاکیزگی شهرها، استانداردهای بسیار بالایی دارد. این کشور با سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش‌های مختلف، از جمله خرید ماشین‌آلات مدرن و آموزش کارکنان، توانسته است به یکی از بهترین کشورهای جهان در زمینه مدیریت زباله تبدیل شود. این تجربه‌ها می‌تواند برای سایر کشورهای در حال توسعه، به ویژه ایران، بسیار آموزگار باشد.

در شماره قبل، گزارشی از بازدید معاونان امور عمرانی استانداردهای گیلان و مازندران به قلم معاون مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی درج شد که در آن به بحث لزوم توجه به گردشگری در کشور، با مقایسه اقدامات انجام شده در شهرهای مورد بازدید کانادایی پرداخته شد. توجه به زیبایی شهر و استفاده از مواد و ابزار ابتدایی و کم هزینه برای نوسازی و همچنین توجه به جاذبه‌های گردشگری و استفاده از پتانسیلهای موجود برای ایجاد جذابیت در فضاهای شهری از مواردی بود که در گزارش قبلی صفحه «رهاورد سفر» مطرح گردید. در این شماره تجارب مدیریت زباله و تنظیف شهرهای مذکور عنوان شده است تا بیش از همه، مورد استفاده شهرهای گردشگرپذیر قرار گیرد. «شهرداریها» از انتقال تجارب و دستاوردهای سایر مدیران شهری در این صفحه استقبال می‌کنند.

در بازدید کوتاهی که از چند شهر واقع در ایالت بریتیش کلمبیای کانادا - به ویژه شهرهای ونکوور، ساری، بنف، گلین - به عمل آمد، نکات مثبتی در مدیریت شهرهای مذکور روشن گردید که نوآوری از آن در اینجا مطرح می‌گردد. در شهرهای اشاره شده، پاک بودن معابر و اماکن و عدم مشاهده مناظر زشت ناشی از آلودگیهای مرتبه بالا با انباشت یا پراکنندگی مواد زائد در شهرها توجه هر گردشگر و بازدیدکننده از این کشور را به خود جلب می‌کند. به سخن دیگر، پاکیزگی محیط و فقدان آلودگیهای محیط شهری از ویژگیهای بارز شهرهای مورد بررسی است و زیبایی مناظر طبیعی این ایالت و شهرهای آن، جاذبه‌های گردشگری را در این کشور دوچندان می‌سازد.

پاکیزگی شهرها، تأسیسات و تجهیزات شهری، سواحل دریا و دریایچه‌ها و رودخانه‌های این استان، پارکها و معابر اصلی و فسرعی آن لزوماً به معنای به کارگیری شمار کثیری از کارگران خدمات شهری برای رفت و روب مرتب و همه روزه شهر و یا استفاده از تعداد زیادی ماشین آلات مختلف، از خصائص این شهرها می‌باشد.

بررسی اجمالی هزینه مدیریت مواد زائد در برخی از کشورهای پیشرفته جهان، و به ویژه کشور کانادا، و مقایسه آن با هزینه‌هایی از این دست در ایران، منجر به این فرسایش می‌شود که هزینه‌های تنظیف محیط شهری در ایران به مراتب بیش از آن کشور است، حال آنکه عملکرد و آثار ناشی از این سرمایه‌گذاریها و هزینه‌های شهری در کشور ما چندان مثبت نیست، لذا در این گزارش به بررسی مدیریت زباله و تنظیف شهری در شهرهای مورد اشاره پرداخته می‌شود.



گزارش از کشور کانادا - به ویژه شهرهای ونکوور، ساری، بنف، گلین - به عمل آمد، نکات مثبتی در مدیریت شهرهای مذکور روشن گردید که نوآوری از آن در اینجا مطرح می‌گردد. در شهرهای اشاره شده، پاک بودن معابر و اماکن و عدم مشاهده مناظر زشت ناشی از آلودگیهای مرتبه بالا با انباشت یا پراکنندگی مواد زائد در شهرها توجه هر گردشگر و بازدیدکننده از این کشور را به خود جلب می‌کند. به سخن دیگر، پاکیزگی محیط و فقدان آلودگیهای محیط شهری از ویژگیهای بارز شهرهای مورد بررسی است و زیبایی مناظر طبیعی این ایالت و شهرهای آن، جاذبه‌های گردشگری را در این کشور دوچندان می‌سازد.

شهروندان و نکوور - و سایر شهرهای حومه
 آن - بر اساس دستورالعملهای شهرداری که
 همواره به صورت بروشورهای ساده، مصور و
 به زبانهای مختلف در اختیار آنان قرار می‌گیرد،
 با صرف چند دقیقه وقت در روز به طرق مختلف
 در جهت تنظیف محیط و کاهش هزینه‌های
 شهری با شهرداری همکاری می‌کنند



تنظیف مناسب شهرداری‌ها، به شهروندان جاری و ساکن در مناطق مختلف انجام می‌گیرد. به منظور رعایت نظافت و پاکیزگی محیط شهری و همواره در روز یکشنبه به وسیله شهرداریها نظافت سرک‌ها توسط خودروهای مخصوص انجام می‌گیرد. این خودروها دارای مخزن آب و مواد شوینده هستند. همچنین شهرداریها با استفاده از کتیف‌ها و جاروهای مکانیکی، نظافت محله‌ها، خیابان‌ها و معابر را در سطح شهر انجام می‌دهند. همچنین شهرداریها با استفاده از کتیف‌ها و جاروهای مکانیکی، نظافت محله‌ها، خیابان‌ها و معابر را در سطح شهر انجام می‌دهند.



محیط نیز خودداری می‌ورزند. این گونه است که شهر بدون صرف هزینه‌های اضافی و به کارگیری بیش از اندازه کارگران و ماشین‌آلات، همواره تمیز است.

شهروندان و نکوور - و سایر شهرهای حومه آن - بر اساس دستورالعملهای شهرداری که همواره به صورت بروشورهای ساده، مصور و به زبانهای مختلف در اختیار آنان قرار می‌گیرد، با صرف چند دقیقه وقت در روز به طرق مختلف در جهت تنظیف محیط و کاهش هزینه‌های شهری با شهرداری همکاری می‌کنند.

شهرداری در قالب چاپ بروشورهایی با عنوان «برنامه بازیافت در آپارتمان» (Apartment Recycling Program) که به زبانهای مختلف چاپ می‌شود، خطاب به شهروندان نحوه تفکیک زباله از مبدأ را به منظور بازیافت بهداشتی مواد، آموزش می‌دهد. در این بروشور به شهروندان گفته شده است که هنگامی آنها و صرف چند دقیقه وقت روزانه برای تفکیک و تحویل جداگانه مواد زائد، می‌توانند منجر به کاهش میزان مواد زائد تولید شده خانوار (تا یک سوم مقدار موجود و بیشتر از آن) گردند و این اقدام نه تنها منجر به کاهش سرانه تولید مواد زائد می‌شود بلکه در اراضی مورد استفاده

آموزش و ارتباط مستمر شهرداریها با شهروندان در کشور کانادا سلیقه‌ها و قومیت‌های مختلف با فرهنگ متفاوت در کنار یکدیگر زندگی می‌کنند. اختلاط فرهنگی و قومی، شاید از جمله عواملی باشد که بعضاً مدیریت شهری را در کشوری با مشکل مواجه سازد ولی در کشور کانادا به رغم آنکه حدود ۴۵ درصد جمعیت انگلیسی، ۳۰ درصد فرانسوی، ۲۲ درصد از کشورهای مختلف آسیایی و دیگر کشورهای اروپایی و ۱/۵ درصد سرخ پوست بومی و اسکیمو هستند، این مشکل وجود ندارد. تعدادی از مهاجران ساکن در شهرهای بازدید شده، از کشورهای چون ایران، هندوستان، پاکستان، چین و برخی دیگر از کشورهای آسیایی (و سایر کشورهای) به این کشور مهاجرت کرده‌اند. اینان احتمالاً در کشورهای موطن خود پایبندی چندانی به مسائل شهرنشینی و رعایت قوانین و مقررات شهروندی نداشته‌اند. ولی با توجه به آموزشهای شهرداری و قوانین و مقررات شهرنشینی در این کشور، خود را ملزم به رعایت دستورالعملهای شهرداری کرده‌اند و به هیچ وجه محیط زندگی معابر و شهر را آلوده نمی‌کنند و حتی از آناختن ته سیگار و اجسام بسیار کوچک و پراکندن آن در



تعمیرات و نگهداری خودرو در محل ششگانه بهار، تهران
 در این مرکز، خودروهای مختلف از جمله خودروهای سواری، کامیون، اتوبوس و ماشینهای سنگین نظیر کامیون، اتوبوس و کامیونهای سنگین را میتوان تعمیر کرد.
 همچنین در این مرکز، خدمات تعمیرات و نگهداری خودروهای سواری، کامیون، اتوبوس و ماشینهای سنگین را میتوان دریافت کرد.

برای دفن مواد زائد، و کاهش آلودگیهای محیط، تأثیر عمده دارد و به علاوه در ذخیره سازی و حفظ منابع و انرژیهای با ارزش نیز کمک خواهد کرد. در این پژوهش نحوه تفکیک (۱) روزنامه به تنهایی (۲) تفکیک مخلوط مواد کاغذی مثل مجلات، دفتر تلفن، کاغذهای یادداشت، بطریهای پلاستیکی خاص و شیشه های تمیز و نحوه بستنندی و زمان تحویل آنها، با تصاویر و به شکلی ساده آموزش داده شده است. شهروندان نیز این موضوع را رعایت می کنند و در اجرای این برنامه همکاری مؤثری با شهرداری دارند. این مواد به صورت تفکیک شده در ظروف پلاستیکی مکعب مستطیلی شکل آبی رنگ (مشابه جعبه های نوشابه در ایران، که به خانوارها تحویل داده می شود)، جداسازی و هفته ای یک بار تحویل ماشینهای مخصوص شهرداری می شود.

با این روش، ضمن کاهش فراوان مواد زائد خانگی باز یافت ناشدنی و کاهش هزینه های مربوط به دفن یا سوزاندن آن، بخش عمده ای از کاغذهای مصرفی و مواد پلاستیکی و شیشه ای به طریق بهداشتی باز یافت می شود. بدین ترتیب ضمن ایجاد صرفه های اقتصادی فراوان، گامی مؤثر در کاهش آلودگیهای



تجهیزات و ماشینهای مورد نیاز برای جداسازی و تحویل مواد زائد خانگی

در حال حاضر، در استانها و مراکز استانها، عملیات جداسازی و تحویل مواد زائد خانگی در سطح شهرها، شهرکها و روستاها، به صورت محدود و در سطح محلی انجام می گیرد. در این زمینه، برای افزایش آگاهی شهروندان و ترغیب آنها به جداسازی و تحویل مواد زائد خانگی، نیاز به آموزش و ترویج است. همچنین، برای افزایش آگاهی شهروندان و ترغیب آنها به جداسازی و تحویل مواد زائد خانگی، نیاز به آموزش و ترویج است.

محیط، برداشت کمتر و قطع کمتر درختان و تخریب جنگلها برای تهیه خمیر کاغذ و دیگر امور از این دست برداشته می شود. شهرتاری و نیکوور طی اعلامیه دیگری تحت عنوان هزینه کمتر در سال ۲۰۰۱ به شهروندان اعلام کرده است که این شهرداری خوشوقت است اعلام کند که هزینه های مربوط به مواد زائد جامد ساکنان و نیکوور برای سال ۲۰۰۱، برای اکثر شهروندان کاهش یافته است. سپس اعلام شد که برای یک منزل تک خانواری در سال معادل ۱۴۹ دلار کانسادا (شامل ۹۵ دلار برای آشغال و خاکریز، ۲۶ دلار برای بازیافت و ۲۸ دلار برای هزینه های نظیف محوطه ها و فضاهای باز منازل) هزینه شده است. این رقم نسبت به سال قبل ۱۰ دلار کاهش نشان می دهد و این کاهش بیشتر مربوط به همکاری در برنامه بازیافت آبارنمان و تفکیک در ظروف آبی رنگ بوده است. در بخش دیگر از این نامه شهرداری به شهروندان، از همکاری آنها در تفکیک و تحویل چنانچه چمن و شاخ و برگ درختان محوطه منازل و تحویل آنها در سطوح پلاستیکی به ماشینهای حمل زباله تشکر شده است. با این کار امکان تبدیل این مواد به کمپوست یا روشهای ساده و



در این بروشور نحوه تفکیک روزنامه به تنهایی، تفکیک مخلوط مواد کاغذی مثل مجلات، دفتر تلفن، کاغذهای یادداشت، بطریقه‌های پلاستیکی خاص و شیشه‌های تمیز و نحوه بسته‌بندی و زمان تحویل آنها، با تصاویر و به شکلی ساده آموزش داده شده است. شهروندان نیز این موضوع را رعایت می‌کنند و در اجرای این برنامه همکاری مؤثری با شهرداری دارند

هزینه‌ناچیز و کیفیت بسیار مطلوب فراهم آمده و در عین حال از مصرف کیسه‌های پلاستیکی کاسته شده است. لازم به ذکر است که قبلاً این مواد در داخل کیسه‌های پلاستیکی تحویل داده می‌شد و این مواد پلاستیکی مشکلات بسیاری را در مراکز دفن و محیط زیست ایجاد می‌کرد.

در نامه مذکور، قید شده است که تعداد شهروندانی که نسبت به سال قبل به این اقدام می‌ادرت کرده‌اند ۱۲ درصد افزایش یافته است. در این نامه همچنین قید شده است که هیچ شهروندی نیاز به خرید این گونه سطلها ندارد و خانوارهای علاقه‌مند می‌توانند تری تماس تلفنی (یا شماره‌های که در نامه نوشته شده است) سطل را دریافت کنند. این سطلها بسیار بادوام و دارای شکلی زیبا و مناسب است و دوام آن معادل صد هزار مرتبه استفاده از کیسه است! و در واقع معادل همین تعداد در مصرف پلاستیک صرفه جویی می‌شود. همچنین در این نامه قید شده است که سطلها و مواد با وزن بیش از ۲۰ کیلوگرم نباید به ماشینهای مربوط به این برنامه تحویل داده شود و این مواد حجیم و سنگین را باید خود خانوارها با استفاده از ماشینهای شخصی به ایستگاه مخصوص منتقل سازند و تحویل دهند. این زمانها در آنجا دفن می‌گردند یا به کمپوست تبدیل می‌شود. همچنین قید شده است که هزینه این کار برای اکثر خانوارها مجاني است و در مواردی که حجم و تعداد آن زیاد باشد هزینه آن نیز باید پرداخت شود.

حالت توجه آنکه در بازدیدي که از این ایستگاه به عمل آمد، مشاهده شد که صاحبان اتومبیلهای بسیار گرانقیمت با خودروهایی شخصی شایخ و برگ در خان برینده شده و با قطعات حجیم خانگی را شخصاً به ایستگاه حمل کرده‌اند.

ذکر این موارد به جهت اهمیت آن از بعد آموزش شهروندی، ارتباط مستمر و مناسب شهرداری با شهروندان، همکاری شهروندان با شهرداری، و قانونمند بودن و احترام مردم به قوانین و دستورالعملها و نتایج مثبت اقتصادی، اجتماعی و محیط زیست آن است.

سخن آخر

قانونمندی و داشتن فرهنگ شهروندی و با کسب آن، و آسودگی‌های مربوط به رفتارهای متداول شهری و ایجاد روابط مناسب بین شهرداریها و شهروندان، از اصول اولیه مدیریت

RESIDENTIAL GARBAGE DISPOSAL

CURBSIDE PREPARATION

space to grab bag



Bagged Garbage or Regular Containers

هر هر سطلها و ماشینهای شخصی نباید

RECYCLING

CURBSIDE PREPARATION



Recycling Bags and Blue Box Container

هر هر سطلها و ماشینهای شخصی نباید

All inquiries about garbage should be directed to the Sanitation Branch at 323-7710.

Please set all items out by 7:00a.m.



مهرجانبه‌ها و سطل‌ها را در صبح تا ساعت ۷:۰۰ بزرگراه‌ها و خیابان‌ها قرار دهید

COLLECTION

Containers must be set outside the fence but clear of the travelled portion of the lane or street (see Figures 1 and 2). They should be easily accessible without the collector having to open gates or lift containers over enclosures.

Figure 1



Figure 2



فرد و سطل‌ها را خارج از حصار قرار دهید تا جمع‌آوری‌کننده بتواند به سطل‌ها دسترسی داشته باشد بدون اینکه نیاز به باز کردن درها یا بلند کردن سطل‌ها داشته باشد.

کاهش دهد. به عنوان مثال، در کلان شهرهای چون تهران، فقط رعایت کتف نکردن معابر شهری به وسیله شهروندان، می‌تواند سالانه میلیاردها ریال صرفه‌جویی را در هزینه‌های پرستلی و تجهیزات می‌تواند موجب گردد.

در شرایطی که شهرداریهای کشور ما به دلیل کمبود درآمد با مشکلات و معضلات بحرانهای مالی مواجهند، یکی از شیوه‌های ممکن برای ایجاد تبادلات در وضعیت مالی شهرداریها کاهش هزینه‌ها به طرق مختلف - به ویژه از طریق جلب مشارکت مؤثر مردم - است. امروزه با شکل‌گیری شوراهای اسلامی شهرها، و ایجاد ارتباطات مناسب بین شهروندان و شوراهای این امکان تا حد بسیاری فراهم شده است و باید هرچه بیشتر مورد توجه قرار گیرد.

آگاهی و استفاده از تجارب ارزشمند شهرهای پیشرفته جهان در زمینه‌های مختلف مدیریت شهری، پس از انطباق آنها با شرایط اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی شهرهای ایران، می‌تواند تحولات مدیریت شهری را در ایران با سرعت بیشتر و هزینه‌های کمتر موجب گردد.

شهری است. احترام گذاشتن مردم به قوانین و مقررات و دستورالعملهای شهرداریها، و رعایت حقوق دیگران، از عوامل مهم در اداره مطلوب شهرها و ایجاد محیطهای مناسب زندگی است. به سخن دیگر، تفاهم و حسن اعتماد بین شهروندان و شهرداریها و در کنار آن داشتن قوانین شهری مناسب، می‌تواند منجر به مدیریت مطلوب شهری و از جمله حفظ بهداشت و محیط زیست شهرها گردد.

برای ایجاد این تفاهم، نخست لازم است که شهرداریها در دیدگاهها و شیوه‌های سنتی اداره شهرها تجدیدنظر کنند و اداره امور شهر را با همکاری و همفکری مردم انجام دهند. لازمه این کار، اعمال نظریات و دیدگاههای ساکنان شهرها در عمران، توسعه و ارائه خدمات شهری است و به همین خاطر نظرسنجی و نظرخواهیهای مختلف از شهروندان در زمینه‌های مختلف مرتبط، به وسیله شهرداری، و اعمال نظریات اکثریت، امری ضروری است.

دستیابی به این تفاهم، علاوه بر آثار بسیار مثبت در زندگی روزمره مردم، می‌تواند هزینه‌های شهری را به میزان زیادی

YARD TRIMMINGS

CURBSIDE PREPARATION



maximum
1 metre long



Clear Bags, Bundled Twigs or Labeled Containers Only

فرد و سطل‌ها را در صبح تا ساعت ۷:۰۰ بزرگراه‌ها و خیابان‌ها قرار دهید

برنامه نوآوریهای حکومت شهری (۱)

دفتر برنامه ریزی عمرانی - مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری

شهرنشینی نشانگر در آسیا و اقیانوسیه همراه با منابع و ظرفیتهای محدود حکومتیهای محلی منجر به تخریب محیطزیست شهری، تشدید فقر شهری و مهمتر از همه مشکلات عدیدهای در اداره امور شهر شده است. پیامدهای شهرنشینی بر سیستم مالی، اطلاع رسانی و فن آوری شهری اثر گذاشته و مشکلاتی را برای حکومتیهای محلی به وجود آورده است. موفقیت اقتصادی آسیا نیز این وضعیت را تشدید کرده است. چهار عامل مهم در تحولات آتی شهرنشینی آسیا نقش خواهند داشت، که عبارتند از:

- در سال ۲۰۱۰، بر طبق تخمین حدود ۶/۲ میلیارد نفر از ۷ میلیارد جمعیت جهان، در منطقه آسیا و اقیانوسیه ساکن خواهند بود.
- ۲۲ درصد جمعیت آسیا در شهرها زندگی خواهند کرد.
- ۲۳ شهر آسیایی جمعیتی بالغ بر ۵ میلیون نفر خواهند داشت.
- نوآوری حکومت شهری (TUGI)، پروژه‌ای از برنامه عمران ملل متحد (UNDP) است که از طریق دفتر خدمات پروژه‌های ملل متحد (UNOPS) اجرا می‌شود. هدف اصلی این پروژه کمک به ایجاد شهرهای قابل سکونت در منطقه آسیا و اقیانوسیه از طریق تقویت ابزار موجود برای مدیران شهری و تصمیم‌گیرندگان است به دلیل مشکلات عدیده شهرنشینی در آسیا. این برنامه در دستور کار کنفرانس سکونتگاه‌های انسانی سال ۱۹۹۶ استانبول قرار گرفت که مقر آن در گواناوا، مکزیک است (۳).
- برنامه نوآوری در اداره شهر در صدد کمک به شهرتاران و مدیران شهری و سایر مسئولان در جهت ظرفیت‌سازی حکومتیهای محلی برای انجام موثر کارهاست. این برنامه با پنج اصل برای شهرهای پایدار و قابل زندگی در حال گسترش است: عدالت اجتماعی، پایداری اکولوژیکی، مشارکت سیاسی، بهرهوری اقتصادی و استقلال فرهنگی. این برنامه در پاسخ به تعهدات مداوم برنامه عمران ملل متحد برای کار در خصوص موضوعات شهری، تسهیل سرمایه‌گذاری و اطلاع از برنامه مدیریت شهری برای منطقه آسیا و اقیانوسیه (UMPAP) (۲) انجام می‌شود.

موضوعات بحرانی شهری

پسود شرایط مناسب در اداره امور شهر نیازمند هشت موضوع مهم برای کیفیت زندگی است که برنامه عمران ملل متحد آنها را در سال ۱۹۹۷ به عنوان موضوعات مورد پژوهش برای شهرتاران معرفی کرد:

- اشتغال‌زایی
- جمع‌آوری و دفع مواد زائد
- فقر شهری
- مسکن و سربتاه
- بهداشت و آب سالم
- حمل و نقل عمومی و ترافیک
- خدمات بهداشتی
- مشارکت جامعه مدنی

ویژگیهای اداره مناسب شهر

مشارکت: کلیه ائتلاف جامعه - اعم از زن یا مرد - باید در تصمیم‌گیریها نقش داشته باشند.
نقش قوانین و مقررات: قوانین باید به تنگی روشن و بیطرفانه اجرا گردند.

وضوح: جریان اطلاعات باید به روشنی مشخص گردد.
پاسخگویی: مؤسسات و فرایندها باید در خدمت عموم باشند.
جمع‌گرایی: تشکیل مجامع عمومی برای استفاده از بهترین دیدگاههای گروهها.
عدالت و برابری: مران و زنان فرصتهای مشابهی برای بهبود یا تهیه خواسته‌های خود دارند.
کارایی و اثرپذیری: استفاده بهتر از منابع.
مسئولیت‌پذیری: تصمیم‌گیرندگان باید در برابر عموم مسئول باشند.

بیشتر راهبردی: رهبران و عموم مردم باید دارای دیدی وسیع و بلندمدت در خصوص اداره مناسب شهر و توسعه انسانی باشند.

اهداف برنامه نوآوری شهری

- اهداف برنامه نوآوری شهری عبارتند از:
- تقویت ظرفیت‌سازی در مقامات محلی برای اداره مناسب امور شهری.
- ارتقا و اداره مناسب امور شهری در آسیا و اقیانوسیه به عنوان نوعی جریان.

راهکارهای برنامه نوآوری شهری

مخاطب اصلی برنامه‌های نوآوری شهری، مقامات محلی مسئول در تمامی امور مدیریت شهر هستند. مخاطبان بعدی این برنامه مردم هستند. برنامه نوآوری شهری برای اجرای پروژه‌های خود، این راهکارها را دنبال می‌کند:

- تمرکز بر روابط بین اداره امور شهری و موضوعات شهرنشینی و جهانی شدن.
- مشارکت شهری در سطوح جامعه مدنی، حکومت محلی و بخش خصوصی.
- تشویق مقامات محلی برای توانمندسازی ساکنان، به جای نظاره مستقیم آنها، و قدرت بخشیدن به مجامع، به جای تهیه خدمات برای آنها.
- حمایت از پروژه‌های ظرفیت‌سازی شهری.
- حمایت از تلاشهای محلی و منطقه‌ای برای ایجاد مشارکت بین مجامع مدنی، مقامات محلی و دیگران.
- استفاده از تجارب سازمناهای بین‌المللی.

فرایند اجرایی برنامه‌های نوآوری در اداره شهری

- فرایند اجرایی برنامه‌های نوآوری شهری دارای سه مرحله است:
- مرحله اول - در طول مرحله اول کارهایی زیر انجام خواهد شد:
- روش‌شناسی تعیین شاخصها و ابزارهای لازم برای اداره مناسب امور شهری
- تعریف معیارهای انتخاب پروژه و شهر.
- مرحله دوم - در طول مرحله دوم کارهای زیر باید انجام شود:
- توافق با چهار تا هشت شهردار.
- فعالیت‌های پروژه‌ای و حمایت، به عنوان نوعی فرصت برای کاربردی کردن آموخته‌ها.
- مرحله سوم - فعالیتهای مرحله سوم که در سال دوم پروژه آغاز خواهد شد عبارتند از:
- تسهیم اطلاعات و شبکه‌های مدنی آن، تحت نظر مقامات حکومت

1-The Urban Governance Initiative
 2-The United Nations
 Office for Project Services
 3-The Urban Governance Initiative
 (TUGI), p.o.box 12544, 50782
 Kuala Lumpur, Malaysia,
 E-mail: umpap@po.jaring.my
 4-Urban Management Programme
 for Asia and the Pacific

محللی در منطقه.

• توانمندسازی مقامات محلی برای دریافت مزایای کامل از گزارشهای جهانی شدن و افزایش جریان روان اطلاعات بین شهرهای هم برز.

تعریف پروژهها

- پروژهها از طریق تقاضای شهرداران، فرمانداران و تصمیم گیران در چهار شهر اجرا خواهد شد.
- پروژهها براساس نیاز شهرها مشخص خواهد شد.
- در هر شهر، بعضی از پروژهها با مشورت مسئولان شهر تعریف خواهد شد.

فعالیتهای برنامه نوآوری شهری

- تهیه «بروآها» و «راهنمای منابع» درخصوص شاخصهای اداره مناسب امور شهری.
- انتشار خدمات آگهی سازی به طور مستمر از طریق نشریه "URBANLINKS".
- ایجاد شبکه شهرها و جامعه مدنی.
- سازماندهی کارگاهها و سمینارها.
- حمایتهای فنی و مالی برای اجرای پروژهها و اطلاعات منتشر شده.

ادامه از صفحه ۲۳

همان گونه که توضیح دادم، این شهر به شدت مهاجرپذیر است و به طور متوسط روزانه حدود ۱۰ نفر به جمعیت شهر اضافه می شود؛ و طبیعی است که ساخت و ساز هم در آن زیاد باشد. البته با توجه به محدودیتهایی که در سایر شهرهای استان و همچنین خود شهر اصفهان وجود دارد، جمعیت به این شهر مراجعه می کنند. در بازه پراکنده روی نیز باید توضیح دهم که چند علت برای آن وجود دارد از طرفی می توان به سیاستهای سازمان زمین شهری و وزارت مسکن و شهرسازی اشاره کرد که آماده سازی و شهرک سازی آنها شهر را به صورت مجموعه های پراکنده در آورده است. ضمن آنکه این ساخت و سازها هنوز تکمیل و به شهرداری تحویل داده نشده است. مثلاً شهرک گلدیس، که سالهاست در حال احداث است، در گوشه ای از شهر با فاصله زیادی از هسته اصلی شهر قرار دارد. ساکنان شهرک گرچه هزینه های آماده سازی و خدمات شهری را پرداخته اند، اما هنوز از اسفالت برخی از معابر و فضای سبز در این شهرک خبری نیست و ساکنان آن در حالی از شهرداری تقاضای خدمات می کنند که مسکن و شهرسازی این شهرک را به شهرداری تحویل نداده است. با وجود آن، شهرداری خود را موظف دیده است که برای جمع آوری زباله و خدمات تاکسی رانی و اتوبوس رانی آنها اقدام کند و در واقع این شهرک عملاً در حیطه فعالیت خدماتی شهرداری واقع شده است.

عامل دوم طرح جامع شهر است، که فضاهایی را برای خدمات فضای سبز و سایر کاربری ها اختصاص داده است که تا زمان تکمیل شهر این فضاهای به ناچار خالی می مانند. البته شهرداری هم سعی می کند که به تدریج برخی از زمینها را که کاربری و عمران آنها به شهرداری مربوط می شود احداث کند تا شهر از این ساختار پراکنده بیرون بیاید. اما عامل سوم که بسیار با اهمیت است، وجود مالکیت بنیلا مستحقان و جانبازان بروخس بزرگی از اراضی خالی مانده این شهر است. همان طور که اطلاع دارید، اراضی این شهر در گذشته متعلق به چند زمین دار بزرگ بود که پس از انقلاب تصادف و به بنیاد مستضعفان داده شد که تاکنون در اختیار آنهاست. این بنیاد علاوه بر بلو که کردن این اراضی، برخی از آنها را - برخلاف کاربری مصوب طرح جامع - قطعه بندی کرده و به کاربریهای دیگر اختصاص داده، واگذار کرده و به فروش رسانده است. همین عوامل مشکلات زیادی را در جهت یکپارچه سازی شهر و ایجاد تمرکز در ارائه خدمات شهری برای ما به وجود آورده است.

• درآمد شهرداری از کجا تأمین می گردد و چگونه هزینه می شود؟

بخش بزرگی از درآمد ما ناشی از ۰.۵ درصد مالیات از واحدهای صنعتی است. از آنجا که این واحدها در محدوده استحفاظی - و نه در محدوده قانونی شهر - قرار دارند نمی توان از قانون یک درصد استفاده کرد. البته در این میان نیروگاه و L.A.B هنوز چیزی به شهرداری شاهین شهر نپرداخته اند و مالز استناداری خواهش کرده ایم اجاره دهند که این مالیات را خود ما وصول کنیم. بخش دیگری از درآمدها مربوط به

عوارض نوسازی و پروانه های ساختمانی و کسب است. به هر حال، درآمد شهرداری در سال ۱۳۷۸ حدود ۱۷ میلیارد ریال بود که امسال (۱۳۸۰) به ۲۵ میلیارد ریال رسید. از این مقدار ۱۰/۴ میلیارد ریال به هزینه های جاری و ۱۲/۶ میلیارد ریال به هزینه های عمرانی اختصاص یافته است.

• تعداد کارکنان شهرداری شاهین شهر چقدر است؟

(۳۹۰ نفر، که ۸۰ نفر آن کارمند و ۲۱۰ نفر کارگر هستند)

• با این تعداد کارکنان می توانید به شهر رسیدگی کنید؟

خیر، ما از روشهای پیمانکاری برای جمع آوری زباله، فضای سبز و سایر امور استفاده می کنیم. به همین دلیل هزینه های جاری ما ۱۰/۴ میلیارد ریال است. در همین جا باید یادآوری کنم که اگر شهرداریها نتوانند فعالیتهای جاری و عمرانی خود را به بخش خصوصی واگذار کنند، آنگاه شرایط بهتری برای برنامه ریزی، مدیریت و نظارت آنها بر تمامی مسائل شهر فراهم می شود. من معتقدم که شهرداری از جمله نهادهایی است که باید قوی ترین کادر فنی را در تمام مسائل مربوط به شهر داشته باشد، نه اینکه ضعیف ترین و وامانده ترین نیروها که در سایر ادارات جایی ندارند به شهرداریها تحویل داده شوند.

• با توجه به اینکه شاهین شهر یکی از عناصر مؤثر در منطقه شهری اصفهان است، شما رابطه شاهین شهر را با دیگر عناصر این منطقه چگونه ارزیابی می کنید و در این زمینه چه راهکارهایی را پیشنهاد می کنید؟

شاهین شهر مرکز شهرستان میمه و برخوار است که هشت شهر دیگر را در این شهرستان اداره می کند. پیرامون این شهر مجموعه ای از مهم ترین واحدهای صنعتی قرار گرفته اند که کارکنان آن هم در شاهین شهر و هم در سایر نقاط دور و نزدیک منطقه ساکن هستند. در این شهر، دانشگاه مالک اشتر قرار گرفته است که دانشجویان آن از تمام منطقه به اینجا می آیند. همچنین تعداد زیادی از دانشجویان این شهر به اصفهان، خمینی شهر، خوراسگان و نجف آباد می روند. روزانه تعداد زیادی از ساکنان شهر بین اصفهان و شاهین شهر رفت و آمد می کنند. بنابراین، همان طور که گفتید شاهین شهر رابطه ای بسیار قوی و نزدیک با سایر عناصر منطقه دارد و ما این مسئله را به طور جدی احساس می کنیم. اما این رابطه دارای مشکلات زیادی است که عمده ترین آنها نبود امکانات ارتباطی است. اخیراً به همت شهرداری و با حمایت استانداری، اتوبوس رانی شاهین شهر از اختیار اصفهان خارج گردید و شاهین شهر با ۳۶ دستگاه اتوبوس، دارای شرکت اتوبوس رانی مستقل شد. اما این روش حمل و نقل عمومی در این منطقه کارایی لازم را ندارد. راه حل اصلی، احداث مترو است و با احداث آن ارتباطات شاهین شهر با اصفهان و سایر نقاط منطقه بسیار تسهیل می شود. احداث متروی منطقه اصفهان به بودجه ملی نیاز دارد و در صورت تأمین، اقدامات ساخت آن را می توان در همین نیمه دوم سال اجرا کرد.

• از اینکه وقت خود را در اختیار ما هانمامه گذاشتید، متشکریم.

بناب؛ شهری که مردم در اداره آن شریکند

فهیحه مزینفانی



سعد باشایی

شهرداری بناب طی سالهای اخیر اقدامات مؤثری در زمینه ساماندهی شهر، جلب مشارکت مردم در اداره شهر، درآمدزایی، حفظ میراث فرهنگی و تاریخی شهر و نظایر اینها داشته است. به طوری که اکنون بناب شرایطی یونسکو برای شهر خوب را در خود دارد و در رقابتی که به این منظور در سطح شهرداریهای مختلف به چشم می‌خورد شرکت کرده است.

اصل اول در شهرداری بناب، جلب مشارکت شهروندان است. این ارتباط نزدیک میان مدیریت شهر و شهروندان به گونه‌ای است که همشهریان با در اختیار داشتن شماره تلفن همراه شهردار، مسائل و مشکلات و پیشنهادهای خود را در هر زمان ممکن به وی منتقل می‌کنند.

وقتی نظر و عقیده شهروندان مهم انگاشته می‌شود و درها برای حضور آنان گشوده است، نگاه مردم گرد می‌آیند و با تلاش خود شهر را توسعه می‌دهند و با دور کردن نااملائیات، محیطی سالم و سرشار از همدلی و همراهی می‌سازند. این گونه است که در بناب خیابان‌هایی هست که با همت و کوشش مردم برق کشی شده‌اند و محله‌هایی وجود دارند که درختان آنها را مردم کاشته‌اند و از آنها نگهداری می‌کنند.

شهرداری و شورای شهر بناب نیز با توجه به ضرورت حضور شهروندان در اداره شهر، نهایت سعی خود را برای

بناب یکی از شهرهای نه چندان بزرگ استان آذربایجان شرقی است و با جمعیتی معادل ۷۰ هزار نفر مرکز ارتباط بین استانهای آذربایجان شرقی و غربی و کردستان به شمار می‌آید و بنابه قولی در گذشته محل عبور زائران عتبات عالیات بوده است.

بناب که به کباب و مهمان نوازیهایش معروف شده از جمله شهرهایی است که تاریخی کهن و پیشینه‌ای چند هزار ساله دارد. می‌گویند زادگاه زرتشت یا اسپیدان در نزدیکی این شهر بوده است و مظاهر گوناگون فرهنگ و هنر در آثار به جا مانده نشانگر تاریخ کهن این سرزمین است.

خاک حاصلخیز و جلگه‌ای بناب از دیرباز مردمان را به کشاورزی سوق داده و موقعیت چهارراهی آن امکان تلاقی افکار و عقاید گوناگون و مبادلات و سرمایه‌گذاری با دیگر شهرها را فراهم ساخته است.

اعتمادسازی و تشویق مردم برای مشارکت به کار بستند. سعد باشایی شهردار بناب در این زمینه می‌گوید: مشارکت مردم عمده‌ترین اصل در اداره مطلوب شهر محسوب می‌گردد. به همین دلیل در مرحله اول سعی در جلب اعتماد شهروندان به شهرداری و اقدامات آن شد. به این منظور به کمک شورای شهر و با حضور در محافل، مجالس و تکایا اقدامات شهرداری به شهروندان معرفی گردید و آگاهی‌های لازم در مورد چگونگی توسعه و ساماندهی شهر به آنها ارائه شد. حتی در بسیاری از موارد از مردم دعوت شد تا از

تومان به هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان رسیده است. نکته دیگر در این زمینه، این است که پس از اجرای برنامه‌های توجیهی، مردم یا به دلیل عقاید مذهبی - و اینکه آبادانی شهر را جز وظایف شرعی خود نمی‌دانستند - و یا به دلیل اینکه خود را به عنوان شهروند در اداره شهر صاحب نقش می‌دیدند، به کمک شهرداری آمدند و حتی بخش از اسوال خود را در این راه صرف کردند. مشارکت مردم به گونه‌ای بوده که در سال ۱۳۳۹ در حدود ۶۰ میلیون تومان کمک بلاعوض از مردم دریافت شده است.

در مرحله اول سعی در جلب اعتماد شهروندان به شهرداری و اقدامات آن شد. به این منظور به کمک شورای شهر و با حضور در محافل، مجالس و تکایا اقدامات شهرداری به شهروندان معرفی گردید و آگاهی‌های لازم در مورد چگونگی توسعه و ساماندهی شهر به آنها ارائه شد. حتی در بسیاری از موارد از مردم دعوت شد تا از پروژه‌های در دست اجرای شهرداری بازدید کنند

شهرداری بناب تا آنجا در کشاندن مردم به عرصه مدیریت شهر گام برداشته که طی همایشی از کلیه شهروندان برای ارائه طرح‌ها و نظریات خود در خصوص قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه شهر دعوت کرده است. از جمله موضوعاتی که در این همایش مورد توجه قرار گرفت، می‌توان به اقدامات عمرانی در حریم آثار تاریخی، جذب گردشگران، سازماندهی بافت قدیم، ایجاد مجتمع‌های فرهنگی و هنری، اشتغال، ایجاد زمینه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری و تولید، ارتقای کیفیت فضاهای شهری، ساماندهی معابر، ورودی‌ها و مبلمان شهر،

پروژه‌های در دست اجرای شهرداری بازدید کنند. به این ترتیب شهروندان پس از آگاهی نسبت به فعالیت‌های شهرداری و مشکلاتی که با آنها روبرو است، برای کمک در ساختن شهر پیشقدم شدند. وی می‌افزاید: در سالهای گذشته شهرداری بناب با کمبود منابع مالی روبرو بوده و مردم نیز در پرداخت عوارض کوتاهی می‌کردند اما با برنامه‌هایی که در جهت اعتمادسازی و جلب مشارکت آنها انجام شد، در زمان حاضر اکثر شهروندان بنایی عوارض خود را ب موقع می‌پردازند و بودجه شهرداری از ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون

دوره استقلال از نور خورشید تا طلوع شهرداری

توسعه کشاورزی و مانند اینها اشاره کرد.

باشایی در این زمینه می‌گویند: در بحث مشارکت‌های مردمی سعی ما بر این بود تا از کلیه اقشار مردم - اعم از آنهایی که دارای تحصیلات عالی‌اند، و آنها که طی تجربیات زندگی شهری نظریات کارآمدی دارند - دعوت کنیم تا طرح‌های خود را در زمینه مسائل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شهر، در همایش‌ها، تگسها و قابلیت‌های بناب مطرح کنند. به این ترتیب در همایش مردمی بناب تعداد زیادی از شهروندان و حتی کسبه و کشاورزان مقالاتی ارائه کردند و آنها که توان نوشتن نداشتند، دیدگاه‌های خود را به صورت حضوری - و یا ضبط شده روی نوار - مطرح می‌ساختند. در نهایت نیز با استفاده از نظریات مردم، مشکلات و قابلیت‌های شهر در ۵ کمیسیون مورد بررسی قرار گرفت.

می‌سناسند و این نانی از بی‌تفاوتی نسبت به حقوق و وظایف شهروندی در بین مسئولان آنهاست.

گام دیگر شهرداری بناب برای افزایش مشارکت شهروندان و ایجاد فضای تعامل و گفت‌وگو در بین آنها، ساخت مجتمع‌های فرهنگی و ورزشی است. همچنین در بناب، با دعوت از جوانان شهر برای تشکیل شوراهای مختلفه زمینه لازم برای فعالیت آنها با توجه به علایق و استعدادهای انسان در سطح شهر فراهم شده است. حضور در مجامع عمومی و چاپ نشریه «شهر ما» نیز از جمله اقداماتی است که برای آشنا کردن شهروندان با قوانین و وظایف شهرداری و حقوق شهروندی صورت می‌پذیرد.

برگزاری همایش دوچرخه‌سواری نیز از جمله اقدامات شهرداری بناب در جهت ایجاد فضای تعامل در شهر است. این همایش هر سال با هدف ترویج فرهنگ

یکی دیگر از اقدامات شهرداری بناب، ایجاد مراکز اشتغال بانوان و تشویق اعضا برای عرضه صنایع دستی خود است. به این منظور شرکتهای تعاونی و بازارهای مخصوص فروش بانوان ایجاد شده است.

در بناب خیابانهایی هست که با همت و کوشش مردم برق کشی شده‌اند و محله‌هایی وجود دارند که درختان آنها را مردم کاشته‌اند و از آنها نگهداری می‌کنند.



نویسندگان از بیستگانه، دوجرخه

دوچرخه‌سواری، جلوگیری از آلودگی هوا و حفظ محیط زیست با حضور هزاران تن از اهالی بناب برگزار می‌شود. شهرداری بناب با توجه به اینکه کمتر وسیله ار تهاولی خود استفاده می‌کنند سعی کرده تا علاوه بر ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری و استفاده از این قابلیت در شهر، به حفظ اکوسیستم نیز کمک شود. همچنین اجباری کردن استفاده از دوچرخه برای کارکنان شهرداری و ساخت

سطح منطقه و مانند اینها از دیگر موارد مطرح شده در این زمینه‌اند. همان گونه که گفته شد بناب شهری است که شهروندانش به اهمیت حضور خود واقفند و شهر دارش اعتقاد دارد هر فردی - حتی در بالاترین مقام و درجه نیز - یک شهروند است و می‌بایست نسبت به شهر خود احساس مسئولیت کند. وی می‌گوید: در زمان حاضر برخی از سازمانها شهرداری را به عنوان نهادی باجگیر

وی در باره اینکه مردم چه موضوعاتی را در همایش مطرح کردند، می‌افزاید: از جمله مواردی که شهروندان بر آن تأکید داشتند لزوم ایجاد مدیریت واحد شهری بود به طوری که نایبانی موجود در وضعیت کلی شهرها که به دلیل ناهمبستگی سازمانهای مختلف ایجاد شده است اصلاح شود. همچنین ضرورت اشتغال‌زایی، بازاربایی برای محصولات کشاورزی، توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری، جلب مشارکت مردم در

تاری که با مسجدها، شهرت شهرت شده است

شهریار از سرسبزهای کم نظیر مسجد مهر آباد



کرده است. یاشایی در این زمینه می گوید: مسئله عبور فاضلاب از این رودخانه معضلات بسیاری را ایجاد کرده بود. به همین دلیل اطراف رودخانه دیوارهای بتنی ساخته شد و با همکاری شرکت آب و فاضلاب در اطراف رودخانه لوله گذاری شد. با تکمیل این طرح، فاضلاب به خارج شهر منتقل می شود و پس از تصفیه به مصرف کشاورزی خواهد رسید. همچنین قرار است علاوه بر سالم سازی رودخانه، در اشرف آن درختکاری و فضای سبز نیز ایجاد شود.

گفتی است به دلیل همسایگی بودن شهر یساب، به هنگام بازنگری شهری برای مهار آبهای سطحی با مشکلات بسیاری روبه رو بوده است. به این دلیل با اجرای طرحی مجدد از کل شهر نقشه برداری شد. تا از این طریق اصلاحات لازم در طرح تفصیلی شهر انجام شود و با اجرای اصلاحات علاوه بر مهار آبهای سطحی از وقوع حوادث در هنگام سیل جلوگیری به عمل آید. حفظ میراث فرهنگی

بناب شهری تاریخی است که به دلیل شرایط مساعد مکانی از دیرباز مورد توجه اقوام مختلف قرار گرفته، و آثار متعددی که از این شهر به دست آمده خود بیانگر این امر است. این شهر در دوره تمدن اسلامی از اهمیت خاصی برخوردار بوده و بناهای بسیاری از دوره صفویه در این شهر باقی مانده است. از جمله این بناها می توان به

زمینهای شهرداری، ضایعات آلوده کنفده خود را به مکانهای مشخص منتقل کنند. از این طریق، شهرداری هم به حفظ اکوسیستم شهر کمک کرده است و هم به سرمایه گذاران یناب.

یکی دیگر از اقدامات شهرداری یناب، ایجاد مراکز اشتغال یاتوان و تشویق اعضا برای عرضه صنایع دستی خود است. به این منظور شرکتهای تعاونی و بازارهای مخصوص فروش یاتوان ایجاد شده است. همچنین شهرداری یناب به منظور ساماندهی رودخانه «قویس چای» که از

در همایش مردمی یناب تعداد زیادی از شهروندان و حتی کسبه و کشاورزان مقالاتی ارائه کردند و آنها که توان نوشتن نداشتند، دیدگاههای خود را به صورت حضوری - و یا ضبط شده روی نوار - مطرح می ساختند. در نهایت نیز با استفاده از نظریات مردم، مشکلات و قابلیت های شهر در ۵ کمیسیون مورد بررسی قرار گرفت

وسط شهر می گذرد - و تا چندی پیش تبدیل به محل انتقال فاضلاب شهر شده بود - اقدام به ساحل سازی این رودخانه

مسیرهای ویژه و پارکینگ دوچرخه در سطح شهر از دیگر اقداماتی است که به این منظور انجام شده است.

یکی دیگر از کارهایی که شهرداری یناب به کمک مردم انجام داده توسعه فضای سبز شهر است. با اطلاع رسانی به مردم در خصوص ضرورت وجود فضای سبز و طریقه حفظ آن، از نیروی آنها برای کاشت درخت در خیابانها و تأسیس پارکهای محلی استفاده شده است. همچنین این شهرداری با شعار «طبیعت را دوست بدارند» مسابقاتی را به منظور



افزایش آگاهی های زیست محیطی مردم برگزار می کند.

بناب، شهری رو به رشد شهرداری یناب به منظور مبارزه با بیکاری و افزایش مراکز اشتغال با حمایت از ایجاد مراکز تولیدی و صاحبان صنایع، زمینه سرمایه گذاری در شهر را فراهم کرده است. به این منظور شهرداری با اعطای تسهیلات به کارخانجات، شرایط پرداخت عوارض به شهرداری را هموار ساخته است. همچنین با تسهیل مطالبات خود از کارخانجات و رفع موانع قانونی پیش روی آنها، به صاحبان صنایع برای ادامه فعالیت امید داده است. یکی دیگر از کارهایی که شهرداری در این خصوص انجام داده، اجازه انتقال ضایعات کارخانجات از زمینهای شهرداری است. به عبارت دیگر، بدین ترتیب شرایطی فراهم آمده است تا کارخانجات بتوانند با لوله گذاری در

بناهای مسکونی و وسیله شهر را در این نزدیکی است



پل شاربهر پنج چشمه کنه
و وسیله شهر را از در دست آمد است

از عمارت‌های قدیمی را خریداری کرده و در اختیار میراث فرهنگی قرار داده است تا با تغییر کاربری آنها کام دیگری در حفظ هویت تاریخی شهر برداشته شود.

این شهرداری طی ابتکاری دیگر، اقدام به جمع‌آوری حکایات و ضرب‌المثل‌های قدیمی کرده است و به این ترتیب مردم تشویق شده‌اند تا به میراث شفاهی خود و شهرشان توجه بیشتری نشان دهند و از این راه زمینه ایجاد فضای تعامل و گفت‌وگوی نسل جدید و قدیم فراهم آمده است.

همچنین شهرداری و شوروی شهر بسات قصد دارند در محل پل قدیمی پنج چشمه با اجرای طرح آبخیزداری، علاوه بر ایجاد تفرجگاهی برای مردم، به توسعه منابع آبی شهر کمک کنند. اجرای این طرح می‌تواند در زنده کردن فضاهای شهری، ساماندهی بناهای قدیمی و استفاده از میراث گذشتگان در زیبا کردن چهره شهر کمک کند به وسیله طرح آبخیزداری در این منطقه می‌توان یکی از منابع آبی شهر را که بهبوده هدر می‌رود در جهت استفاده بهینه و کمک به آبیاری زمینهای تشنه کشاورزان هدایت کرد.

♦♦♦♦

بنام شهری است که با داشتن آثار تاریخی، جاذبه‌های فرهنگی و محیط زیست غنی خود مستعد جذب گردشگران بسیار است. دریاچه ارومیه و جزیره‌های که در نزدیکی این شهر قرار دارد منطقه مناسبی است برای تبدیل به جزیره‌های توریستی و جذب تعداد زیادی از مسافرانی که به پرتوگان مهاجر و پوشش گیاهی خاص جزایر ارومیه علاقه‌مندند. دهکده صخره‌ای سور و غارهای اطراف شهر، در صورت مرمت و بازسازی، می‌تواند در جذب گردشگران و دانشمندان به این شهر نقش مؤثری داشته باشند.

شهرداری بنام با ذرا بودن شناخت و آگاهی لازم نسبت به توانمندیها و موقعیت‌های منحصر به فرد شهر و برخورداری از دستان توانمند شهروندی که شهرشان را دوست دارند و برای رشد و بالندگی از هیچ کمکی فروگذار نیستند، می‌کوشد تا هر روز اقیانای روشن‌تری را بر این شهر بگشاید.

شهرداری قسمتی از بودجه خود را برای خرید آثار قدیمی شهر اختصاص داده است و تعدادی از عمارت‌های قدیمی را خریداری کرده و در اختیار میراث فرهنگی قرار داده است تا با تغییر کاربری آنها کام دیگری در حفظ هویت تاریخی شهر برداشته شود

مسجد مهرآباد اشاره کرد. این مسجد دارای سرستون‌های چوبی زیبایی است که رنگ‌آمیزی گیاهی منحصر به فرد آن بعدها الگوی ساخت عمارت‌هایی چون عالی‌قاپو در اصفهان شد. تعداد سرستون‌های مسجد مهرآباد به تعداد سالهای منطقه البروج و ۳۶ عدد و طراحی هر یک نشانگر یکی از سالهاست. به گونه‌ای که هیچ یک از این ستونها در عین وحدت شکن ظاهری، شبیه هم نیستند. نکته دیگر اینکه هنوز توانسته‌اند ترکیبات نوع رنگی را که برای نقاشی این سرستونها استفاده شده است بیابند و آنها را ترمیم کنند. همچنین می‌گویند بنای این مسجد را بر بستری از شن ساخته‌اند تا در اثر زلزله



اقتصاد شهر مبتنی بر کشاورزی

مرتبط می‌شوند تا در برابر هجوم دشمنان امکان مقابله و فرار برای ساکنان وجود داشته باشد.

شهرداری بنام با درک ضرورت حفظ میراث فرهنگی شهر و انتقال آن به آیندگان، گام‌های مؤثری برداشته است. این شهرداری با کمک به تأسیس اداره میراث فرهنگی، سعی کرده است تا کلیه آثار به جا مانده از گذشته را جمع‌آوری و ساماندهی کند. به این منظور با اطلاع رسانی از مردم خواسته شد تا کتابهای خطی و اشیاء عتیقه خود را برای جمع‌آوری در گنجینه آثار باستانی شهر به اداره میراث فرهنگی منتقل کنند. حتی شهرداری قسمتی از بودجه خود را برای خرید آثار قدیمی شهر اختصاص داده است و تعدادی

آسبی نبیند؛ و ستون‌های چوبی آن را در روغنی خاص جوشانده‌اند تا به مرور زمان از بین نرود.

حمام سستی مهرآباد و پل پنج چشمه نیز از دیگر آثار تاریخی هستند که قدمتی دیرینه دارند. همچنین در نزدیکی بنام، دهکده صخره‌ای سور واقع است که از نظر نوع ساخت شباهت‌های زیادی به روستای کندوان در نزدیکی تبریز دارد. خانه‌های این دهکده با ساده‌ترین ابزارها به دست استادانهای انوار گذشته در دل کوه کنده شده‌اند و هر یک از خانه‌های این دهکده مجموعه‌ای کامل شامل اتاق نشیمن، مطبخ و آبشاری است. این روستای صخره‌ای به گونه‌ای ساخته شده که هر یک از خانه‌ها از طریق راهی به یکدیگر

خصوصی سازی اتوبوسرانی را بررسی کردند

دهمین گردهمایی معاونان خدمات شهری به میزبانی قزوین و با حضور معاونان خدمات شهری و مدیران عامل سازمانهای اتوبوسرانی شهرهای مراکز استان برگزار شد.

این گردهمایی با محوریت بحث و بررسی درباره خصوصی سازی اتوبوسرانیها انجام شد و مواردی نظیر تعمیر و نگهداری قطعات و لوازم یدکی، بازرگانی اصلاح اساسنامه سازمانها، معایب و مشکلات اتوبوسهای ناوگان شهری و مسائل صفتی کارکنان بخش حمل و نقل مورد توجه قرار گرفت.

شاپور حکمی، دبیر این گردهمایی درباره مباحث مطرح شده گفت: از آنجا که بحث خصوصی سازی اتوبوسرانیها ممکن است به برخی تشنه های اجتماعی منجر گردد، قرار بر این شد تا این طرح در یکی از مراکز استانها و یک شهرستان به اجرا گذاشته شود تا معایب و محاسن آن مشخص گردد و مدیران عامل سازمانها به بررسی جوانب و زوایای مطرح مذکور بپردازند.

وی در ادامه افزود: همچنین مقرر شد سازمانها به طور آزمایشی در فاز اول، خطوط حاشیهای و حومه خود را واگذار کنند تا نتایج آن مورد بررسی قرار گیرد.

حکمی در پاسخ به این سئوال که اکثر ساکنان حومه شهرها را افراد کم درآمد تشکیل می دهند و افزایش قیمتها به دست بخش خصوصی ممکن است موجب انتق شود، گفت: با تمهیدات اندیشیده شده قیمتها افزایش نمی یابند اما انتظار می رود با ورود بخش خصوصی، کیفیت خدمات دهی به این مناطق مطلوب تر گردد.

دبیر گردهمایی در باره بودجه اختصاصی به اتوبوسرانیها گفت: یکی از مشکلاتی که مدیران عامل سازمانهای اتوبوسرانی به آن اشاره داشتند، عدم پرداخت به موقع بودجه سازمانها (از سوی شهرداریها) بود که مدیران عامل خواهان آن شدند تا کمکهای وزارت کشور به ناوگان حمل و نقل عمومی، مستقیماً به حساب اتوبوسرانیها منتقل شود. همچنین مدیران عامل درخواست کردند که انتخابات اتحادیه سازمانهای اتوبوسرانی مجدداً - و با نظارت وزارت کشور - برگزار

شود، چرا که معتقدند در این انتخابات می بایست نمایندگان همه استانها حضور داشته باشند. به اعتقاد آنان، با ترکیب فعلی اتحادیه امکان تصمیم گیریهای کارشناسی برای تمامی اتوبوسرانیهای سراسر کشور به شکلی دقیق میسر نیست. حکمی در ادامه گفت: یکی دیگر از مواردی که در این نشست مورد بررسی

قرار گرفت، مشکل سازمانهای اتوبوسرانی با ادارات راهنمایی و رانندگی در خصوص فروش اتوبوسهای درون شهری با عمر بالای ۱۰ سال بود. به گفته وی، مدیران عامل خواستار آن هستند که وزارت کشور با هماهنگیهای لازم اجازه فروش این اتوبوسها را صادر کند تا بخشی از مشکلات عمده سازمانها در این زمینه برطرف شود.



حکمی افزود: فروش اتوبوسهای متفرقه و مستعمل باعث یکسان سازی ناوگان اتوبوسرانیها و کاهش هزینه تعمیر و نگهداری آنان می گردد. اما راهنمایی و رانندگی اجازه نمی دهد تا اتوبوسهایی که با تغییر اتاق از درون شهری به درون شهری تغییر وضعیت می دهند، تردد کنند. در نتیجه به دلیل استهلاک بالای اتوبوسهای بالای ۱۰ سال عمر، این خودروها روی دست شهرداریها می مانند و هزینه زیادی را تحمیل می کنند. حال آنکه با تعویض اتاق اتوبوسها، ضمن رعایت اصول ایمنی، می توان این خودروها را از ناوگان درون شهری خارج کرد و علاوه بر جلوگیری از آلودگی هوای شهرها موجب کاهش هزینه های شهرداریها شد.

شایان ذکر است در حاشیه این گردهمایی مساجله های نیز با برخی از معاونان خدمات شهری و مدیران عامل سازمانهای اتوبوسرانی در زمینه های مختلف انجام شده است که در ادامه درج می گردد.

مدیران عامل خواهان آن شدند تا کمکهای وزارت کشور به ناوگان حمل و نقل عمومی، مستقیماً به حساب اتوبوسرانیها منتقل شود

فروش اتوبوسهای متفرقه و مستعمل باعث یکسان سازی ناوگان اتوبوسرانیها و کاهش هزینه تعمیر و نگهداری آنان می گردد

در نقاط گرم و مرطوب

خصوصی سازی اتوبوسرانی پاسخگو نیست

گرمای بیش از حد هوا در نقاط گرمسیر کشور موجب عدم استقبال شهروندان از اتوبوسهای درون شهری - و به تبع آن کاهش درآمد اتوبوسرانی - شده است.

محمد آجی زاده، مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی بندرعباس، در حاشیه کردهمایی به خبرنگار ما گفت: از آنجا که در نقاط گرم و مرطوب، ۹ ماه از سال هوای بسیار گرمی بر منطقه حاکم است و همچنین امکانات سرمایشی در اتوبوسهای درون شهری وجود ندارد، شهروندان از سفر با اتوبوس خودداری می کنند، و این موضوع باعث ضرردهی سازمانهای اتوبوسرانی مناطق جنوبی می شود. به تبع این امر خصوصی سازی در چنین مناطقی با استقبال روبهرو نخواهد شد، زیرا بخش خصوصی مسلماً به دنبال سودآوری سرمایه است.

وی ادامه داد: چنانچه به دنبال موفقیت خصوصی سازی در این مناطق هستیم، می بایست وزارت کشور کارخانه های خودروساز را ملزم سازد تا اتوبوسهای تحویلی به این مناطق مجهز به دستگاههای تهویه و خنک کننده باشند و یا لااقل در طراحی ششهای اتوبوسها برای ورود و خروج هوا شرایط آب و هوایی هر منطقه مدنظر قرار بگیرد تا افت مسافر در ماههای گرم جبران شود. ما در این خصوص به ابتکار خودمان از فتهایی در اندازه ۲۰، ۲۰، ۲۰ که با برق مستقیم (DC) کار می کنند در برخی اتوبوسها استفاده کردیم.

خصوصی سازی در قم موفق است



اتوبوسرانی قم با اجرای طرح خصوصی سازی در اکثر خطوط، بار مالی سازمان را تا حد زیادی کاهش داده است.

سعید مدرس زاده، مدیر عامل اتوبوسرانی قم و حومه، در حاشیه نشست

کنزین به خبرنگار ما گفت: از آنجا که اتوبوسهای قدیمی در قم موجب آلودگی هوا و نارضایتی شهروندان شده بود، وار طرفی هم بخش خصوصی تمایلی برای به کارگیری آنها نداشت، اتوبوسهای مذکور از رده خارج گردیدند و دستگاههای نو وارد



که این موجب جلب رضایت شهروندان و افزایش تعداد مسافران شده است.

آجی زاده در ادامه به یکی دیگر از مشکلات اتوبوسرانی بندرعباس اشاره کرد و گفت: به دلیل دمای بسیار بالا و شرحی بودن هوا، اتوبوسهای این مناطق به سرعت پوسیده و از رده خارج می شوند، که می بایست اتوبوسهای این مناطق را با اتوبوسهای نوآخی خوش آب و هواتر تعویض کرد.

وی درباره این نامه مالی خصوصی سازی گفت: از آنجا که خریداران اتوبوسها استطاعت مالی لازم را ندارند، می بایست تمهیداتی برای پرداخت وام به آنان اندیشیده شود تا زمینه استقبال از این طرح مهیا گردد.

ناوگان شدند.

وی در خصوص نحوه اجرای طرح خصوصی سازی و جذب رانندگان در اجرای این طرح، چنین گفت: در اولین قدم به منظور کاهش هزینهها از تنوع اتوبوسها جلوگیری به عمل آمد و نوع اتوبوسها یکسان تعیین شد. برای جذب رانندگان نیز، پس از انجام تحقیقات محلی و ازمایشهای پزشکی، یک دوره آموزش فنی و برخورد اجتماعی برای آنان برگزار گردید. و برای حسن انجام کار، تمهید محضری و سفته و ضمانت گرفته شد و البته اتوبوسرانی خود بر این گونه امور نظارت عالی دارد.

وی افزود: متقاضیان شرکت در طرح، بهای اتوبوسها را به صورت ۲۰ درصد نقد و ۲-درصد اقساط ۲۴ ماهه پرداخت می کنند و ۶۰ درصد باقی مانده را نیز دولت



بر طبق دستور العمل اجرایی می پردازد. سندرس زاده در خصوص فواید اجرای این طرح برای اتوبوسرانی قم گفت: با اجرای این طرح هزینه های زیادی از قبیل بیمه رانندگان، حقوق و مزایا، استهلاک خودروها، هزینه های قطعات یدکی، روغن، گازوئیل و کارواش از دوش سازمان برداشته می شود و سازمان صرفاً به امر مدیریت و برنامه ریزی برای افزایش و بهبود سطح کیفی ارائه خدمات خواهد پرداخت. به عنوان مثال، می توان اشاره کرد که در زمینه کاهش هزینه ها، میزان حقوق پرداختی از ۱۰ میلیون و پانصد هزار ریال به ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار ریال کاهش یافته است.

با توجه به موقعیت جغرافیایی شهر قم این آمادگی وجود دارد که خدماتی از قبیل اعزام تکنسین، خودرو و قطعات به شهرهای اطراف ارائه گردد

قطعات از خودروهای این سازمان اشاره کرد و گفت: ساخت برخی از قطعات اتوبوس ولوو به دست بخش خصوصی آغاز گردیده و تاکنون حدود ۲۵ نوع قطعه ساخته شده است. نیز با توجه به موقعیت جغرافیایی شهر قم این آمادگی وجود دارد که خدماتی از قبیل اعزام تکنسین، خودرو و قطعات به شهرهای اطراف ارائه گردد.

می شود؛ و هزینه های این امر با گذشته قابل مقایسه نیست. مدیرعامل اتوبوسرانی قم در بخش دیگری از این گفت و گو به بحث ساخت

وی ادامه داد: این سازمان همچنین کارگاه تعمیراتی خود را نیز به بخش خصوصی منتقل کرده است و هم اکنون با کمترین زمان انتظار، بالاترین کیفیت خدمات ارائه



معاون خدمات شهری شهرداری اردبیل در بخشهای حاشیه ای گرد همایی، پیشنهاد تشکیل سازمان خدمات شهری را عنوان کرده که مورد استقبال سایر معاونان قرار گرفت، و مقرر گردید به منظور انجام مطالعات کارشناسی بیشتر در دستور کار جلسات بعدی قرار گیرد.

غلامرضا نیازمند، معاون خدمات

شهری شهرداری اردبیل، در توضیح بیشتر این موضوع به خبرنگار ما چنین گفت: به منظور نظردهی، مشخص کردن وظایف و برطرف ساختن خلأهای قانونی، ضرورت تشکیل سازمان خدمات شهری در کشور احساس می شود. با توجه به وظایف سایر سازمانهای وابسته به شهرداری، معاونت خدمات شهری وظایف گسترده ای را بر عهده دارد و تشکیل سازمان خدمات شهری کمک مؤثری در اجرای هرچه بهتر خدمات دهی به شهروندان خواهد بود.

وی خاطر نشان ساخت: با تشکیل این سازمان، کلیه امور مربوط به حوزه خدمات شهری در چارچوب اساسنامه ای مدون و بودجه ای مستقل متمرکز می گردد و

نیست. گفته البته هدف از تشکیل این سازمان صرفاً ایجاد منابع درآمدی جدید برای شهرداری نیست. حوزه معاونت خدمات شهری دارای تعدادی سازمان و زیر مجموعه است که معاونت خدمات شهری نهایتاً بر آنها نظارت دارد؛ حال با تشکیل این سازمان زیر مجموعه هایی همچون فضای سبز، آتش نشانی، گورستان و جز اینها به صورت متمرکزتر عمل خواهند کرد. از سوی دیگر، به دلیل وجود اساسنامه برای سازمان مذکور، می توان بسیاری از خلأهای را که در قانون شهرداری به چشم می خورد - و امکان برطرف شدن آنها در وضعیت فعلی موجود نیست - برطرف ساخت.

ضمن گرفتن هزینه خدمات ارائه شده از شهروندان بر طبق برنامه ای اصولی، از فشار مالی وارد بر شهرداری کاسته می شود و خدمات با سطح مطلوب تری به شهروندان ارائه می گردد.

نیازمند، ضمن تشکیل سازمان مذکور را «استقلال مالی» و «تدوین آیین نامه های اجرایی» عنوان کرد و افزود: با تشکیل این سازمان می توان درآمزی ایجاد کرد و با تدوین آیین نامه های اجرایی، به ارائه راهکارهای جدیدی برای افزایش منابع مالی شهرداریها پرداخت.

وی در پاسخ به این پرسش که آیا دست شهرداریها برای تأمین منابع مالی - با گرفتن بهای خدمات از شهروندان - باز

پیشنهاد اردبیل برای تشکیل سازمان خدمات شهری

ضرورت توجه به مدیریت بحران در توسعه شهرها

دفتر برنامه ریزی عمرانی (مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری) به منظور بررسی و ارائه نظریات مختلف درباره مسائل شهری و تحقیقات انجام شده در این زمینه، اقدام به برگزاری دوره های مختلفی برای ارائه دیدگاهها و سخنرانیهای کارشناسان این رشته کرده است.

چهارمین دوره از این سخنرانیها چندی پیش با حضور صاحب نظران، بر محور موضوعاتی چون شهر حقیقی، ضرورت مدیریت کلانشهری در ایران، ضوابط تفکیک، مدیریت بحران در نواحی شهری و مانند اینها برگزار شد.

مدیریت بحران در نواحی شهری یکی از این موضوعات است که با هدف به کارگیری روشهای کاهش خسارات جانی و مالی ناشی از وقوع حوادث طبیعی و محیطی ارائه شد.

مجید عبدالمجید، سخنران این موضوع، مدیریت بحران را مجموعه اقداماتی عنوان کرد که باید از لحظه وقوع حوادث تا رسیدن به وضعیت عادی انجام شود؛ و افزود: مدیریت بحران مراحل مختلفی دارد و شامل لحظه وقوع بلایای طبیعی، گریز و پناه، امداد و نجات، استقرار موقت و بهسازی و احیای مناطق آسیب دیده می شود. البته می بایست در لحظه وقوع بلایای طبیعی به عوارضی چون میزان آسیب پذیری کالبد شهر، تلفات و خسارات جانی و مالی و نواقص عملکردی شهرها نیز توجه کرد.

وی بلایای طبیعی را تغییر در شرایط محیط طبیعی و گسسته شدن روند زندگی عادی مردم تعریف کرد و گفت: ۳۰ نوع بلای طبیعی در سطح دنیا شناخته شده و نزدیک به ۳۱ نوع آن در ایران به وقوع پیوسته است که در این میان سیل و زلزله به دلیل تکرر وقوع و خسارات و پیامدهای ناخواسته اهمیت بیشتری دارند.

دیسر ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور با اشاره به اهمیت این موضوع، ضرورت برنامه ریزی برای سیل و زلزله، و ارتباط آنها با توسعه شهری خاطر نشان ساخت: بیشتر شهرها به دلیل عدم توجه به مکان یابی صحیح در معرض خطر بلایای طبیعی قرار دارند، همچنین رشد و توسعه بدون برنامه تعدادی از شهرها مشکلات فراوانی را از لحاظ مصونیت آنها در برابر بلایای طبیعی ایجاد کرده است.

بیشتر شهرها به دلیل عدم توجه به مکان یابی صحیح در معرض خطر بلایای طبیعی قرار دارند. همچنین رشد و توسعه بدون برنامه تعدادی از شهرها مشکلات فراوانی را از لحاظ مصونیت آنها در برابر بلایای طبیعی ایجاد کرده است

رعایت حریم سیل ها و دستکاری آب گذرها، مشکل دار بودن - یا فقدان - سیستمهای فاضلاب و زهکشهای شهری، عدم رعایت ضوابط و استانداردهای معماری و شهرسازی، رعایت نکردن اصول صحیح طراحی و اجرای سازه ها و تأسیسات کنترل سیلاب، از دیگر عوامل تشدید خسارتهای سیل در کشور به شمار می آیند.

دیسر ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور به افتخاراتی که از گذشته تا کنون باعث سیل گیری در شهرها شده است اشاره کرد و بیان داشت: یکی از این اقدامات تجاوز به حریم سیلها و



از تگول - ساخته شده با قالب بتن آرمه در روستا که به علت زلزله فرو ریخته اند

عبدالمجید خسارتهای ناشی از سیل را مسئله مهمی در مدیریت بحران برشمرد و اظهار داشت: معمولاً خسارتهای ناشی از سیل به سه دسته تقسیم می شوند: خسارتهای فیزیکی که عملاً بر ساختمانها و شهرها وارد می شود؛ خسارتهای وارد بر منابع کسب و کار؛ و خسارتهای ناشی از صرف هزینه های اضطراری مانند هزینه های تخلیه، اسکان مجدد و امدادسانی به حادثه دیدگان.

وی در باره عواملی که باعث ایجاد سیل در شهرهای کشور می شوند، به عوامل طبیعی یا محیطی و انسانی اشاره کرد و افزود: بیشتر عواملی که باعث بروز سیل می شود عوامل طبیعی ناشی از بارندگیهای مداوم و سنگین و فرسایش خاک است. البته به دلیل نامنظم بودن بارندگی در کشور و تفاوت میزان بارش در نقاط مختلف، نمی توان برنامه خاصی برای بارش داشت. عبدالمجید در ادامه چنین گفت: عدم

رودخانه ها است. در واقع بهترین بستی که از لحاظ چشم انداز و هموار بودن در نواحی شهری وجود دارد بسترهای کنار رودخانه ها است، این بسترها اراضی مناسبی برای خانه سازی و به خصوص تأسیسات زیربنایی اند. اما بعد از بروز سیل تأسیسات منفی بسیاری برجای می گذارند. دومین اقدام، احداث ساختمانها روی خاکهای نفوذپذیر است که قابلیت شهر را در سیل گیری بالا می برد.

عبدالمجید در خصوص روشهای مقابله با سیلاب گفته: مهم ترین روشهای مقابله با سیلاب روشهای ساختمانی و مدیریتی است. در روشهای ساختمانی باید تأسیسات و اقدامات فیزیکی همانند احداث تأسیسات با استفاده از بتن مسلح، دیوارهای سیل بند، سیلابروهای کمکی یا زهکشهای کمربندی برای مقابله با سیلابهای شهری ایجاد شود. همچنین رودخانه های جاری در شهر باید کنترل شوند و از طرفی شبکه های زهکشی نیز به

شیکه‌ای کارا و مناسب نیاز دارند تا بتوانند حجم آب جاری در سطح شهر را به بیرون از شهر هدایت کنند. از سویی با احداث حوضچه‌های تأخیری و سدهای کنترل سیلاب پس از جمع شدن سیلاب در آنها، می‌توان در فرصت مناسبی آن را تخلیه کرد و از خسارت‌های احتمالی سیلاب جلوگیری به عمل آورد.

وی از جمله دیگر روش‌های مدیریتی را متفقه‌شدی سیلاب، مقاوم کردن سازه‌های آنها در برابر سیل، تقسیم‌بندی اراضی و مقررات ساختمانی برشمرده و تصریح کرد: داشتن روش منظم و درست و منطقی برای مقابله با سیلاب، سننم تلفیق روش‌های مدیریتی و ساختمانی است.

دیر ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی کشور با اشاره به اینکه به دلیل عدم تبعیت از الگوی خاصی، روش منظمی برای برآورد خسارت ناشی از سیل و سایر بلایای طبیعی وجود ندارد، بر اهمیت آموزش عمومی در این زمینه تأکید کرد.

شهرها نیازمندترین نقاط به توسعه پایدار

گزارشی از نقش وزارت
کشور در توسعه پایدار
شهرها

اسماعیل صالحی

اصطلاح «توسعه پایدار» که از سال ۱۹۸۷ (۱۳۶۶ شمسی) در واژگان و اصطلاحات نظام سیاسی، علمی و بین‌المللی وارد شده است، به مفهوم آهسته و پهنه‌برداری صحیح و کارا، از منابع پایه، طبیعی، مالی و نیروی انسانی برای دستیابی به الگوی مصرف مطلوب همراه با به کارگیری امکانات فنی و ساختار و تشکیلات مناسب در جهت رفع نیاز نسل امروز و آینده به طور مستمر و قابل رعایت تعریف می‌شود.

بسرطریق مصوبه تسویرای عالی حفاظت محیط زیست در ایران، کمیته ملی توسعه پایدار با شرکت نمایندگان دستگاهها و سازمانهای عضو تشکیل گردیده است، که جلسات ماهیانه آن و کمیته‌های زیر مجموعه به صورت مستمر تشکیل می‌گردد و وزارت کشور نیز به عنوان یکی از اعضای کمیته ملی توسعه پایدار تلقی می‌شود. گزارشی حاضر را نماینده وزارت کشور در کمیته ملی توسعه پایدار تهیه و در هفتاد و چهارمین جلسه

حدود ۶۱۴ درصد از جمعیت کشور شهرنشین به‌شمار می‌روند. این در حالی است که این رقم در سال ۱۳۴۵ حدود ۴۷ درصد بوده است.

جمعیت شهری ایران با رشد فوق‌العاده شدیدی از ۱۵ میلیون و هشتصد و پنجاه و پنج نفر در سال ۱۳۵۵ به ۳۶ میلیون و هشتصد و هجده نفر در سال ۱۳۷۵ افزایش یافته و بدین ترتیب طی این دو دهه حدود ۲۰ میلیون نفر بوشمار جمعیت شهرنشین کشور افزوده شده است. این میزان افزایش، نزدیک به ۴ برابر بیش از ازدیاد جمعیت مناطق روستایی کشور است و نشان از تعلق حدود ۷۹ درصد از کل رشد

برخلاف کشورهای پیشرفته که شهرنشینی در آنها به موازات تحول و تکامل نظام تولید و اقتصاد رشد و نمو پیدا می‌کند، و از آنجا که گسترش شهرنشینی و شهرگرایی در ایران ناشی از تکامل روابط و مناسبات و ساختارهای تولیدی و اقتصادی و الهام گرفته از الزامات و ضرورت‌های توسعه ملی نیست، نمی‌توان آن را معیاری از پیشرفت و توسعه پایدار و برآمده از تکامل و پویایی اقتصاد برشمرده



ان ارائه کرده است.

توسعه پایدار استفاده بهینه از منابع زمین است و شهرها را می‌توان به عنوان متمرکزترین و شدیدترین نقاط استفاده بشر از زمین، و به عنوان متمرکزترین تجلی‌گاه اهداف توسعه پایدار محسوب کرد.

این موضوع، برای کشوری که شهرنشینی در آن دارای روندهای فزاینده و گسترده است، اهمیت زیادی دارد. در میان کشورهای با چنین خصایص، ایران به لحاظ تغییرات عمده‌ای که در میزان و حجم افزایش جمعیت شهرنشین طی چند دهه اخیر داشته است، جایگاه خاصی دارد. براساس سرشماری سال ۱۳۷۵،

از دیاد جمعیت دو دهه اخیر ایران به کانون‌های شهرنشین دارد.

براین مبنا در فاصله سالهای ۷۵-۱۳۵۵ جمعیت شهرنشین کشور نرخ رشدی معادل ۴/۳ درصد در سال داشته است. اما برخلاف کشورهای پیشرفته که شهرنشینی در آنها به موازات تحول و تکامل نظام تولید و اقتصاد رشد و نمو پیدا می‌کند، و از آنجا که گسترش شهرنشینی و شهرگرایی در ایران ناشی از تکامل روابط و مناسبات و ساختارهای تولیدی و اقتصادی و الهام گرفته از الزامات و ضرورت‌های توسعه ملی نیست، نمی‌توان آن را معیاری از پیشرفت و توسعه پایدار و برآمده از تکامل و پویایی اقتصاد برشمرده

تعداد شهرها از ۳۷۲ نقطه در سال ۱۳۵۵، به ۶۱۴ نقطه در سال ۱۳۷۵ و (در زمان حاضر به بیش از ۸۵۰ نقطه) بالغ گردید، و بر همین اساس است که وزارت کشور به منظور ایجاد انسجام تشکیلاتی و سازمانی هدایت امور شهرداریها، بر اساس ماده ۶۲ قانون شهرداری، تأسیس سازمان شهرداریها را در دستور کار قرار داده است. خوشبختانه در این میان توسعه پایدار شهری چنان جایگاهی یافته است که در پیش نویس تشکیلات این سازمان تشکیل دختری با عنوان «دفتر طرح ریزی و توسعه پایدار شهری» پیش بینی شده است.

با توجه به بررسیهای به عمل آمده در چارچوب برنامه پنجساله سوم، پیش بینی می شود تعداد جمعیت ایران تا سال ۱۴۸۵ به حدود ۷۰/۳ میلیون نفر برسد که از این میزان حدود ۴۷/۴ میلیون نفر یا ۶۷/۲ درصد شهرنشین و ۲۲ میلیون نفر بقیه روستائین خواهند بود.

بر این اساس، تمامی رشد و ازدیاد جمعیت دهه مذکور - خواه به طور طبیعی و خواه از رهگذر مهاجرت - به مناطق شهری افزوده می شود و مناطق روستایی در واقع هیچ نقشی در جذب و نگهداشت این اضافه جمعیت در حال تکوین نخواهد داشت. موانع طبیعی مانند نبود یا کمبود آب، فقدان خاک مناسب حتی در مناطقی که آب به حد وفور در دسترس است، محدودیت امکانات شغلی در فعالیتهای جنسی و غیر کشاورزی، تورم نیروهای کار در بخش های زراعی، لزوم ارتقاء بهره وری عوامل تولید (خاصه عوامل انسانی) در واحد سطح از یک سو، جذب و ادغام روستاها در شهرهای پیرامونی و نیز تبدیل به شهر شدن پارهای از نقاط روستایی از سوی دیگر، مانع از جمعیت پذیری مناطق روستایی می گردند.

بنابراین کاملاً مشخص است که در آینده نیز روند شهرنشینی روبه تزايد خواهد بود که در این راه اقدامات توسعه پایدار در جهت فراهم ساختن شرایط ایجاد توسعه پایدار شهری اهمیت زیادی خواهد داشت و از این روست که نظام مدیریت شهری نیز - که در ایران عمده وظایف آن در حول محور سازمانی «شهرداریها و شوراهای اسلامی» متجلی می گردد - اهمیت می یابد.

در واقع، شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها از مؤثرترین ارگانها در

شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها از مؤثرترین ارگانها در جهت تحقق اهداف توسعه پایدار محسوب می شوند و می بایست نقش بزرگی را در این زمینه بر عهده بگیرند

جهت تحقق اهداف توسعه پایدار محسوب می شوند و می بایست نقش بزرگی را در این زمینه بر عهده بگیرند.

در این میان وزارت کشور نیز به لحاظ ارتباط ارگانیک و ساختاری با کلیه استانها، فرمانداریهها، شهرداریها و حتی دهدهاریها و نقش فرابخشی مدیریتهای منطقه ای آن در تحقق اهداف توسعه پایدار، از مهم ترین وزارتخانهها محسوب می شود.

در واقع اگر محورهای ۲۲ گانه دستور کار ۲۱ در مورد وظایف و مأموریتهای وزارت کشور و واحدهای تابعه آن مد نظر قرار گیرد، ملاحظه خواهد شد که وزارت کشور و سطوح مدیریتهای منطقه ای و محلی اعم از استانداران، فرمانداران و بخشداران، شهرداریها، و در صورت تشکیل دهدهاریهای تحت نظر وزارت کشور، تقریباً در هر یک از محورهای ۲۲ گانه دستور کار ۲۱ به صورت مستقیم و غیرمستقیم تأثیر گذارند. لازم به ذکر است دستور کار ۲۱ به عنوان منشوری جهانی به تصویب سران کشورها در کنفرانس ریو در سال ۱۹۹۹ رسیده و سرلوحه های است جهت نیل به توسعه پایدار که برخی از موارد آن عبارتند از: مبارزه با فقر، کنترل جمعیت، حفاظت و مدیریت منابع آب و...

به طور کلی مأموریتهای اساسی

وزارت کشور شامل موارد زیر است، که در صورت تحقق نسبت به هر یک از این موارد، آثار و تبعات آن در تحقق اهداف توسعه پایدار محرز خواهد شد.

اجزای سیاست داخلی، حفظ نظم و امنیت، عمران شهری، هماهنگی امور عمرانی استانهای کشور، هماهنگی امور حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور، حوادث و بلایای طبیعی و مدیریت بحران، نظارت بر امور استانها و مناطق، ارائه خدمات ثبت احوال، و هماهنگی امور اقتصادی استانهای کشور.

خوشبختانه طی چند سال اخیر، این وزارتخانه اقدامات نسبتاً مؤثری را در تحقق اهداف توسعه پایدار شهری انجام داده است که از جمله مهم ترین آنها می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱- توسعه مشارکتهای مردمی

از مهم ترین و مؤثرترین اقدامات وزارت کشور در امر توسعه پایدار که به تمیز از مهم ترین اقدامات دولت بعد از برگزاری کنفرانس ریو و تدوین منشور جهانی دستور کار ۲۱ به شمار می رود، توسعه مشارکتهای مردمی است.

برگزاری انتخابات شوراهای سوی وزارت کشور، در واقع یکی از مهم ترین محورهای توسعه پایدار را - که تأکید بر مشارکت مردم در اداره امور دارد - محقق ساخته است و بدین ترتیب امکان عضویت بیش از ۱۰۷ هزار نفر از مردم در شوراهای شهر و روستا به منظور مشارکت در اداره امور محلی فراهم شده است.

بر طبق آمار و اطلاعات موجود، در زمان حاضر ۲۱۷ شورای شهر، ۲۴ شورای شهر که ۳۲ هزار و ششصد و هفتاد و هفت شورای روستایی و ۸۲۷ شورای بخش در کشور تشکیل شده است که وزارت کشور با ارائه خدمات آموزشی، تشکیلاتی و حقوقی این نهادهای مردمی را پشتیبانی می کند.

علاوه بر این، در طی سالهای اخیر شکل گیری تشکلهای غیردولتی (NGO ها) تسهیل گردیده است، به طوری که صرفاً در طی چهار سال، ۳۳۵ شکل غیردولتی شکل گرفته است. این در حالی است که سازمانهای غیردولتی زنان در دوره ۷۹-۱۳۷۶ حدود ۱۳۵ درصد افزایش داشته و مقدمات تشکیل «خانه نهادهای مدنی» از طریق برگزاری کارگاههای تشکلهای غیردولتی در سراسر کشور فراهم شده است.

همچنین در سطوح مدیرتهای روستایی نیز مقدمات تشکیل مراکز دهرداری در روستاهای کشور، که به عنوان مؤسسات عمومی غیردولتی عمل خواهند کرد، فراهم آمده است.

۲- هدایت توزیع اعتبارات بندج تبصره ۱۹

وجود موضوع بندج تبصره ۱۹ قانون بودجه کل کشور همه ساله به منظور تأمین خودکفایی و تقسیم بین شهرداریها در اختیار وزارت کشور قرار می گیرد. بر همین اساس در دستورالعمل توزیع اعتبارات مذکور در سال ۱۳۷۹ سر فصلهایی برای اولین بار لحاظ گردید

سالهای ۱۳۷۸ و ۷۹ در حدود ۵۰ پروژه ایجاد مراکز جذاب تورستی از محل اعتبار سر فصل در شهرهای مختلف کشور اجرا گردید.

و - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (به منظور دستیابی به حمل و نقل مناسب و ایمن، با تأکید بر حفظ محیط زیست و توسعه و گسترش حمل و نقل عمومی).

ز - برنامه بهبود محیط و بهداشت شهری (از جمله طراحی و اجرای سیستم مناسب جمع آوری مواد زائد شهری از طریق اعمال روشهای مکانیزه تفکیک زباله از مبدأ و جمع آوری مواد سمی و آلوده کننده به طور جداگانه).

طی دو سال اخیر از طریق انتشار ماهنامه شهرداریها و فصلنامه مدیریت شهری و نیز انتشار دهها جلد کتاب آموزشی به صورت مستقیم و یا در لابلای مقالات و مطالب منتشر شده، مقایسه و مضامین توسعه پایدار شهری در میان مدیران و دست اندر کاران امور شهری ترویج شده است

که منطبق با دستور کار ۲۱ است. از جمله آنها می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

الف - طرح کمک به مشارکت مردم (اختصاص مبلغ مشخصی از اعتبارات برای فراهم آوردن زمینه های مساعد مشارکت مردم و NGO ها در پروژه های عمران و خدمات شهری).

ب - طرح آموزش شهروندان (اختصاص مبلغی مشخص برای اجرای برنامه های آموزش عمومی و ارتقاء سطح آگاهی های مردم نسبت به مسائل شهری).

ج - طرح کمک به مطالعات شهری و منطقه ای.

د - طرح کمک به عمران شهری و ایمن سازی شهرها (با اولویت ایجاد و گسترش فضای سبز عمومی، اصلاح روشهای آبیاری فضای سبز شهرها در جهت استفاده کمتر از آب آشامیدنی)، احداث، تکمیل و تجهیز ایستگاههای آتش نشانی، احداث دیواره و سد در حریم رودخانه های شهری و احداث پل های دسترسی و ارتباطی محلی و داخل شهری.

ه - طرح کمک به حفظ بناهای تاریخی و توسعه گردشگری که طی

به عنوان مثال از محل این اعتبار، در سال ۱۳۷۹ در ۲۶ شهر کشور پروژه دفن بهداشتی مواد زائد جامد اجرا گردید.

۳- جذب و هدایت اعتبارات ملی در راستای اهداف توسعه پایدار

از محل اعتبارات ملی نیز فعالیتهایی در تحقق اهداف توسعه پایدار از ابتدای برنامه پنجساله سوم صورت گرفته است که رئوس آن به شرح زیر است:

- مبادله موافقت نامه با سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در جهت جذب و تخصیص اعتبار «بهبودسازی مصرف انرژی» به منظور بهسازی سیستم های حمل و نقل درون شهری.

- پی گیری انجام امور کارشناسی و مطالعاتی به منظور احداث صنایع بازیافت کاغذ، شیشه، پلاستیک و فلز در شهرهای بزرگ کشور.

- انجام امور کارشناسی و مطالعاتی به منظور اجرای پروژه های تفکیک شبکه های آبیاری قضاای سبز شهری از شبکه های آب شهری (اجرای این پروژه از سال ۱۳۷۹ در ده شهر کشور آغاز شده است و طی سال ۱۳۸۰ نیز این تعداد

افزایش خواهد یافت).

- مبادله موافقت نامه و انجام مطالعه به منظور تحت پوشش قرار دادن خدمات آتش نشانی در روستاها و اجرای آزمایشی پروژه در چند نقطه روستایی در طول سال ۱۳۷۹ (آتش سوژی و حوادث غیر مترقبه از جمله مهم ترین آثار زیانبار و تهدید کننده جنگلها، مراتع، مزارع و نیز روستاها به شمار می رود).

۴- حوادث غیر مترقبه و بلایای طبیعی در زمینه حوادث غیر مترقبه، از آنجا که ستاد حوادث غیر مترقبه و نیز دبیرخانه کمیته ملی کاهش بلایای طبیعی در وزارت کشور مستقر است، طی سالهای اخیر در خصوص کاهش تأثیرات خشکسالی بر کشور و تهیه لایحه جبران خشکسالی و تأمین اعتبارات لازم به منظور جبران خسارات، و نیز اجرای طرحهای کوچک و متوسط تأمین و بازیافت آب، تهیه دو طرح جامع مدیریت بحران با همکاری هلال احمر از جمله مهم ترین اقدامات به شمار می رود.

۵- بهبود حمل و نقل عمومی

در زمان حاضر دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در وزارت کشور مستقر است و در زمینه بهبود حمل و نقل عمومی فعالیت می کند که در صورت به نتیجه رسیدن اقدامات این دبیرخانه بخش مهمی از اهداف توسعه پایدار شهری حمل و نقل روان و سالم محقق خواهد شد. همچنین به منظور به کارگیری سیستم های مناسب و پایدار حمل و نقل شهری، احداث قطار شهری در برخی از کلانشهرها - نظیر مشهد، اصفهان، شیراز و تبریز - اقداماتی صورت گرفته است.

۶- بهداشت محیط شهری

در زمینه موضوع حفظ منابع آب (مواد ۶ و ۱۴ دستور کار)، وزارت کشور به استناد ماده ۵ این نامه جلوگیری از آلودگی منابع آب، پس از پی گیری های انجام شده، دبیرخانه کمیسیون تبصره ذیل ماده ۵ این نامه جلوگیری از آلودگی منابع آب را با مصوبه هیئت دولت تشکیل داده است.

وظایف این کمیسیون که نمایندگان وزارتخانه های صنایع و معادن، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، نیرو، سازمان محیط زیست نیز در آن عضویت دارند، دقیقاً در جهت اهداف توسعه پایدار است. این وظایف عبارتند از: تدوین و بررسی مقررات، دستورالعملهای اجرایی و

استانداردهای مرتبط با سطوح مختلف مدیریت مواد زائد به منظور جلوگیری از آلودگی منابع آب کشور و جلوگیری از تخلیه مواد زائد جامد و فاضلاب، تدوین و بررسی مقررات، دستورالعملهای اجرایی و استانداردها در خصوص تخلیه هر نوع فاضلاب به شبکه عمومی فاضلاب شهر، انجام تحقیقات و مطالعات مرتبط با سطوح مختلف مدیریت مواد زائد جامد و تخلیه فاضلاب.

۷- تعمیم فرهنگ برنامه ریزی در سطوح مدیریت شهری

با ابلاغ دستورالعمل تهیه برنامه میان مدت شهر دارها به وسیله وزارت کشور از سال ۱۳۷۹، ویی گیریهای انجام شده ضمن توسعه فرهنگ برنامه ریزی و اعتقاد به برنامه ریزی، دست اندر کاران نظام مدیریت شهری کشور ملزم به برنامه ای عمل کردن شده اند و بدین ترتیب ساز و کار مناسب تری برای استفاده بهتر از امکانات و جلوگیری از اتلاف منابع به وجود آمده است.

۸- تدوین لایحه قانونی مدیریت مواد زائد جامد شهری

به لحاظ اهمیت مواد زائد جامد در فرایند ایجاد توسعه پایدار شهری، خوشبختانه به منظور ایجاد انسجام امور ذی ربط، وزارت کشور اقدام به ارائه لایحه مدیریت مواد زائد جامد شهری به هیئت دولت کرده است که به موجب آن تمامی ابعاد موضوع - از جمله نقش و وظیفه شهر دارها، تولید کنندگان زباله (اعم از خانگی، تجاری، خدماتی و بیمارستانی)، شرایط بازیافت و کاهش تولید، نقش وزارتخانه ها و سایر دستگاهها، روشهای صحیح جمع آوری و حمل و نقل مواد زائد، نحوه دفع مواد زائد، آموزش و ترویج افکار عمومی، ممنوعیت ها، مجاز آنها، امور مالی و استخدامی دستگاههای ذی ربط و مانند

اینها - روشن شده است.

امید می رود از سال ۱۳۸۰ پس از تصویب این لایحه، مدیریت مواد زائد شهری برای اولین بار در کشور با بهره گیری از قانونی جامع، برای تحقق اهداف پایدار شهری، به شکلی مؤثر و کارآمد تلاش کند.

۹- ترویج و توسعه فرهنگ توسعه پایدار

در این زمینه وزارت کشور با همکاری سازمان فرهنگی علمی، یونسکو، برگزاری کارگاههای آموزشی - منطقه ای در خصوص «مدیریت پایدار شهری» را برای گذار شهر دارها و اعضای شورای شهر با اهداف ذیل مدنظر قرار داده است:

- ۱- بررسی و شناخت چالشها و معضلات کنونی ساختار مدیریت شهری کشور و منطقه.
- ۲- آشنایی با مبانی نظری، علمی و اجرایی و آخرین تجربیات جهانی و دیدگاههای امروزی در مدیریت شهری، با محوریت مشارکت مردمی و حاکمیت سازمانهای محلی.

۳- شناخت ساز و کارهای بین سازمانی شهر دارها و شوراهای اسلامی شهرها پس از تشکیل شوراها.

در این زمینه دبیرخانه ای در معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور تشکیل شد و مقرر گردید چند کارگاه آموزشی در سطح ملی و منطقه ای برگزار شود. اولین کارگاه از این دست در سال ۱۳۷۹ با حضور ۱۸ نفر از شهر داران و ۱۸ نفر از اعضای شوراهای اسلامی شهرها در مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور با همکاری یونسکو برگزار گردید.

علاوه بر این طی دو سال اخیر از طریق انتشار ماهنامه شهر دارها و فصلنامه مدیریت شهری و نیز انتشار دهها جلد کتاب آموزشی به صورت مستقیم و یا در

لایحی مقالات و مطالب منتشر شده، مباحث و مناسبت توسعه پایدار شهری در میان مدیران و دست اندر کاران امور شهری ترویج شده است.

۱۰- مطالعات و تحقیقات

بخش عمده ای از مطالعات و تحقیقات طی سالهای اخیر به موضوعات مرتبط با توسعه پایدار اختصاص یافته است، که از جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد:

طرح جامع بازیافت و امحاء مواد زائد جامد شهری، تهیه و تدوین ضوابط و معیارهای سازماندهی صنایع و مشاغل شهری، تدوین شیوه های ارتقاء بهره روری خدمات شهری، شیوه های افزایش کارایی سیستم اتوبوسرانی شهری و بررسی شیوه های افزایش مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها.



استراتژی توسعه پایدار شهری به لحاظ چشم اندازی که در نظام شهرنشینی از آینده این سرزمین وجود دارد و نیز به لحاظ شدت یافتن نیازها در این کانونهای زیستی، بسیار پر اهمیت و درخور توجه است.

در این میان نقش کلیه سطوح تأثیر گذار مدیریت شهری، اعم از سطح محلی آن (شهر دارها و شوراهای)، سطح مدیریت منطقه ای (نقش معاونت هماهنگی امور عمرانی استاندارها در ایجاد توسعه پایدار شهری) و سطح ملی (به ویژه وزارت کشور) اهمیت می یابد.

بنابراین ضروری است که همه سطوح تأثیر گذار مدیریت شهری به موضوع توسعه پایدار شهری اهتمام ورزند. خوشبختانه امید می رود با سازمان یافته تر شدن فعالیت های ستادی نظام مدیریت شهری در چارچوب تشکیل سازمان شهر دارها، اقدامات توسعه پایدار نمود عینی و گسترده تری یابد.

از جمله سازمانهای غیر دولتی تخصصی است که در سیراز شکل گرفته، اکنون پنج سال است که در تعامل و همکاری با نهادهای دست اندر کار مدیریت شهری و دانشگاهی به ارتقاء کیفیت محیط شهری همت گماشته است. مطلب حاضر نگاهی است به دلایل و ضرورت های وجودی این نهاد و فعالیت های آن.

انجمن معماران جوان فارس، تشکلی پنج ساله و خودجوش است که در ایران گامی نو از حضور و مشارکت دانشجویان و مردم در شکوفایی ظرفیتهای فردی و



تشکیل و مشارکت فعال سازمانهای غیر دولتی یکی از مؤثرترین راهبردهای توسعه پایدار و ارتقاء کیفیت زندگی شهروندان است. از جمله این سازمانها نهادهای تخصصی هستند که در حوزه های خاص به فعالیت می پردازند و در صورت وجود پست مناسب و مشارکت پذیری نهادهای رسمی ذی ربط، می توانند بسیار مفید واقع شوند.

در ایران نیز این راهبرد چندی است که مورد توجه گروه های شهروندی قرار گرفته است. انجمن معماران جوان فارس

انجمن معماران جوان فارس؛ مشارکت در ارتقاء محیط شهری

اجتماعی به طور اعیان و اعتلای کیفیت معماری و محیط شهری به طور اخص محسوب می شود.

این انجمن از زمان ایجاد تاکنون فعالیتهای متنوع و متعددی انجام داده است که در اینجا ضمن بازنگری و شناخت روند ایجاد این انجمن، اشاره های مختصر به عملکرد چند ساله آن خواهد شد.

در این بازنگری ابتدا ضرورت و اهمیت ایجاد این انجمن از سه منظر دانشجوی، دانشگاه و جامعه مورد بررسی قرار می گیرد. هر کدام از این سه منظر تحت عنوان حوزه های درونی، نهادی و بیرونی به بحث در خصوص ضرورت موضوع می پردازند و می کوشند روابط بین این سه حوزه را مورد بررسی قرار دهند.

در حوزه درونی، نارساییهای آموزشی و عدم تطابق کامل رشته معماری با آنچه که از معمار در جامعه انتظار می رود و نیز علایق خاص هر فرد به عقوله های علمی خارج از حوزه رشته تحصیلی خود، ضرورت و اهمیت ایجاد این انجمن را نشان می دهد. در حوزه بیرونی، انجمن معماران جوان دارای جایگاه محسوس نری است و به عنوان مجموعه توسعه دهنده ظرفیتهای اجتماعی و فردی، که مشارکت جامعه و دانشجویان افزایش می دهد، عمل می کند.

در این حوزه انجمن معماران جوان فارس به مثابه تشکلی غیر دولتی (NGO) فعالیتهایی را برای برقراری ارتباط دانشجویان با دانشگاه، سیستمهای اجرایی بیرونی و نظامهای مدیریتی عهده دار شده است. در مورد برقراری ارتباط دانشجویان با دانشگاه، سعی بر توسعه نظام آموزشی معماران و پشتیبانی اطلاعاتی آنهاست. در سیستم اجرایی بیرونی با ایجاد نظام نظارتی و ایجاد نگاههای نقادانه سعی در محافظت از رفتار عملی معماران و جلوگیری از سلیقه گرایی در ساخت و ساز شهری می شود.

مورد سوم، نظام مدیریتی است که به ترمیم گیریهای کلان و بستر سازی و قانونمند کردن و جهت دهی به ساخت و ساز فضاهای شهری می پردازد.

بین این سه نظام، شکافهایی وجود دارد که با ایجاد انجمن تلاش شده است تا ارتباط بین این سه نظام به ارتباطی منسجم تبدیل شود و با پر شدن فاصله بین مراکز علمی و مراکز اجرایی و همچنین با زمینه سازی مشارکت مردم در انتقال نیاز خود به معماران، بتوان فضاهایی بهتر در شهر به وجود آورد.

در حوزه «نهادی» نیز از یک سو بین

در سیستم اجرایی بیرونی با ایجاد نظام نظارتی و ایجاد نگاههای نقادانه، سعی در محافظت از رفتار عملی معماران و جلوگیری از سلیقه گرایی در ساخت و ساز شهری می شود

انتظارات دانشجویان معماری و درک نهاد دانشگاه از این انتظارات، از سوی دیگر نیازهای آموزشی که دانشگاه از جامعه دریافت کرده و آنها را به سرفصلهای آموزشی معماری بدل ساخته است، فاصله و شکاف مشاهده می شود. در این شرایط دانشجویان بر اساس نیاز شخصی، الگوها، پیش فرضها و فضای حاکم بر جامعه به رشته معماری راه می یابند. اما دانشگاه تفسیری متفاوت از نیازهای ساخت و ساز و دوره های آموزشی رسمی و علمی دارد که حاصل این دو تفسیر به هر حال بروز نوعی شکاف است. برای برطرف ساختن این شکاف، وجود سیستمی مرتبط و حساس نسبت به تحولات سریع محیط و همچنین نگردهای دانشجوی احساس می گردد. در این حالت رابطه دانشگاه و دانشجویان از رابطه های مصرفی به رابطه های تولیدی تبدیل می شود که خود میزانی از شکاف و خلأ موجود را کاهش می دهد.

نقش و جایگاه انجمن معماران جوان فارس عبارت است از کاهش و جبران این شکاف و همچنین تلفیق نیاز مردم و جامعه با دانشگاه به واقع این انجمن از سویی محل وقفه و گاتون توجه به نیازهای جامعه، و از سویی محل گذر و سیالیت الگوهای ذهنی و قابلیت های دانشجویان و دانشگاه است و به نوعی مفصل عبور ذهنیت خواستمند جامعه از مدل های مفهومی دانشگاه را تداعی می کند.

با این توضیحات، رسالت انجمن را می توان کمک به توسعه ظرفیتهای اجتماعی و فردی در بستر اعتلای کیفیت معماری و محیط شهری دانست. که این امر از طریق محورهای اهداف کمک

آموزشی، اطلاع رسانی، نقد و تحقیقات و مشاوره محقق می گردد.

با این توضیح مختصر در باره چگونگی هدف گرایی این انجمن، در ادامه به صورتی کوتاه و فشرده اهم فعالیت های چند سال اخیر این انجمن شرح داده می شود.

۱- تشکیل هیئت مؤسس و تدوین اساسنامه.

۲- عضو گیری انجمن.

۳- سفر آموزشی ۲۵ روزه به غرب کشور.

۴- شروع محاضرات فضاهای شهری.

۵- برگزاری جلسه آموزشی با عنوان رویکردهای طراحی در جلب اثرات.

۶- برگزاری دومین کنگره سراسری دانشجویان معماری و شهر سازی در محل تخت جمشید.

۷- برگزاری اولین نمایشگاه معضلات فضاهای شهری.

۸- برگزاری جلسات نقد پروژه های یوسوار شهید جمران، بین الحرمین شیراز و جز اینها، با حضور جمعی از اعضای شورای اسلامی شهر شیراز، طراحان، مسئولان شهرداری و سازمان مسکن و شهر سازی استان.

۹- تهیه و اجرای ۳۰۰ برنامه رادیویی پیام شهروندی، هر روز ۵ دقیقه از ساعت ۷ تا ۷:۳۰ لغایت استند ۷۹.

۱۰- تهیه و اجرای ۳۰۰ برنامه رادیویی، معرفی بناهای تاریخی فارس از فروردین ۷۹ لغایت استند ۷۹.

۱۱- برگزاری مسابقات معماری: مرکز سعدی شناسی، پایش بین راه شیراز - اسفهان، مرکز اطلاع رسانی جهانگردی در دو منطقه شیراز، کیوسک مطبوعات، نابو تبلیقاتی و جز اینها.

۱۲- طراحی محیط خیابان مشرفاطمی به سفارش شهرداری شیراز.

۱۳- برداشت کامل اطلاعات قبور قبرستان دارالسلام شیراز و طراحی و بهسازی و تعمیر نام آن به بوستان دارالعلم.

۱۴- تهیه ده قسمت ۱۵ دقیقه ای فیلم باهنجاری شهری.

۱۵- مطالعه وضع موجود فضای سبز شهری شیراز و برگزاری نمایشگاه

۱۶- برگزاری کارناوال پاکسازی منظر شهری در جهت فرهنگ سازی عمومی.

۱۷- حضور در محله ها و همکاری و همکاری با شهروندان در زمینه آسور مربوط به ساخت و ساز.

۱۸- برگزاری بیش از ۳۰ نمایشگاه از آثار دانشجویان و هنرمندان.

شهرداری خرم آباد پس از وصول هر شماره از ماهنامه شهردار بیها، و مطالعه پرسنل، سؤالاتی را از متن مقالات و گزارشهای ماهنامه طراحی می کند و طی مسابقه‌ای، به بهترین جوابهای رسیده جوایز ارزنده‌ای اهدا می کند. همچنین این شهرداری با اشتراک ۱۷۰ نسخه از ماهنامه، در ارتقای هر چه بیشتر سطح علمی کارکنان و آشنایی آنان با مباحث شهری تلاش می کند. گزارش خبرنگار ساحکی است که در مرکز مدیریت دولتی استان لرستان، در بخش کلاسهای مدیریت و برنامه‌ریزی شهری آموزش ضمن خدمت، از کتب و نشریات انتشارات سازمان شهرداریها به عنوان منابع و مرجع درسی استفاده می شود.



از مقالات و گزارشهای ماهنامه

شهرداری خرم آباد مسابقه طراحی می کند



به دنبال دعوت سازمان همیاری شهرداریهای استان قزوین از هیئت اقتصادی مالزیایی، راههای سرمایه‌گذاری در استان قزوین بررسی شد.

به گزارش سازمان همیاری شهرداریهای استان قزوین، محمدهادی مرسلی، مدیرعامل این سازمان درباره این بازدید گفت: ما به دنبال ایجاد فضای مناسب صادراتی برای محصولات استان، خصوصاً محصولات کشاورزی و صنعتی هستیم تا بتوانیم نیازهای استان را با هزینه کم، خصوصاً سرمایه‌گذاری خارجی، تأمین کنیم.

سرمایه‌گذاری مالزی در قزوین

وی در خصوص نتایج بازدید هیئت مذکور گفت: این بازدید در شرایطی صورت پذیرفت که هیئت اقتصادی هیچ اطلاعاتی درباره توانمندیهای صنعتی، کشاورزی و توریستی این استان نداشت اما پس از بازدید از پتانسیلهای موجود، نظر مساعد آنان برای سرمایه‌گذاری جلب شد.

مرسلی افزود: در نشستهایی که با هیئت مالزیایی انجام شد، زمینه‌های فعالیتهای تجاری و بازرگانی طرفین، همچنین سرمایه‌گذاری مشترک در پروژه‌های صنعتی، معدنی و گردشگری مورد بررسی قرار گرفت و آمادگیهای لازم اعلام شد. مسلماً با پیگیریهای بعدی، زمینه رشد تولید و اشتغال شهروندان فراهم خواهد آمد.

وی در توضیح بیشتر زمینه‌های مورد توافق خاطر نشان ساخت: در باره راههای همکاری دوجانبه و سرمایه‌گذاری در زمینه‌های تولید و نگهداری ویژه سیستمهای مخابراتی، سیستمهای سخت‌افزاری مربوط به رایانه و اینترنت، و نیز چاپ و بسته‌بندی، توافقهایی حاصل شد و در خصوص صادرات محصولات تولیدی استان نظیر داروهای گیاهی و صنایع دستی بحث و تبادل نظر گردید. شایان ذکر است به دعوت طرف مالزیایی، هیئتی از سوی سازمان همیاری شهرداریهای استان قزوین برای پیگیری توافقات اولیه از این کشور دیدار خواهد کرد.

شهرداری بابلسر، به منظور ایجاد فضاهای متنوع، زیباسازی محیط و آرامش و بهداشت روانی شهروندان تندیس توری را در میدان شهر احداث کرده است.

محمدتقی تقی زاده شهردار بابلسر در مورد اجرای این تندیس به خبرنگار ما گفت: اجرای این پروژه در جهت زیباسازی فضاهای شهری به وسیله نور و رنگ و ایجاد شادی و نشاط در مردم انجام شده است.

وی خاطر نشان ساخت: ایجاد این عناصر علاوه بر دگرگونی در فضا و کالبد شهری تأثیر بسزایی در تحرک و جایجایی انسان در محیط شهر، به خصوص در شب را به همراه دارد که این خود باعث شادی و سوزندگی محیط شهری می شود.

شهردار بابلسر درباره نکات فنی این تندیس گفت: سازه اصلی این تندیس میگردهای مختلفیافته با فرمهایی است که به آنها داده شده و به این شکل درآمده و با قیبرهای توری به طول ۴ هزار متر آذین شده است.

شایان ذکر است ارتفاع این تندیس نورانی ۸ متر و وزن آن ۷/۵ تن است که به شکل گل لاله طراحی شده و یک تیم فنی مهندسی در شهرداری بر روی آن کار کرده‌اند.



طراحی نور در روشنایی شبهای بابلسر

تشکیل کمیته اشتغال در شورای شهر گرگان



شورای اسلامی شهر گرگان با هدف کاهش تعداد بیکاران و فراهم ساختن زمینه مشارکت جوانان، اقدام به تشکیل کمیته اشتغال کرده است. نگاه شورا در ایجاد کمیته اشتغال آن است که به دور از بوروکراسی و با حضور فعال مردم و سرمایه‌های اندک آنان، برای جوانان بیکار این استان اشتغال ایجاد کند.

محمدعلی کمانگیری، رئیس شورای شهر گرگان در گفت‌وگو با خبرنگار ما یکی از اهداف این طرح را تقویت فرهنگ مشارکت میان مردم عنوان کرد و گفت: بدون همکاری مردم شهر شروع چنین طرح‌هایی بی نتیجه است.

از مهم‌ترین مسائلی که در کمیته اشتغال با تشکیل جلسات مختلف کارشناسی مطرح گردید، عبارت است از ایجاد «بانک اطلاعاتی» در خصوص آمار بیکاران شهر به تفکیک جنسیت و سواد، تشکیل «مرکز مشاوره اشتغال» به منظور تبادل نظر و استفاده از افکار مختلف در جهت ایجاد فرصت‌های شغلی، به کارگیری استادان و کارشناسان دانشگاهها به عنوان کارآفرین، ایجاد امنیت برای سرمایه‌گذاران داخل و خارج استان و همکاری با شورای اشتغال استانداری گلستان، اتاق بازرگانی، شرکت‌های دولتی و خصوصی. به همین منظور شورای شهر گرگان تاکنون جلسات متعددی را با استاندار، معاونان، مدیران و دستگاههای اجرایی شهر برگزار کرده است و اینان از طرح یاد شده استقبال کرده‌اند. در این بین شهرداری نیربا و گذاری بخش عمده‌ای از خدمات فرهنگی و عمرانی طی اسسال به بخش خصوصی، نوعی اشتغال‌زایی را برای جوانان فراهم ساخته است.

شایان ذکر است که تاکنون ۳۰ درصد از سرمایه‌گذاران بومی و غیربومی با طرح کمیته اشتغال همکاری کرده‌اند.

تاکسیرانی کرمانشاه کلاسهای آموزشی برگزار می‌کند



به منظور ارتقاء سطح آگاهی رانندگان تاکسی، سازمان تاکسیرانی کرمانشاه کلاسهای آموزشی برگزار می‌کند. این کلاسها در زمینه‌های مقررات راهنمایی و رانندگی، چگونگی برخورد با مسافران، پیشگیری از تخلفات رانندگان تاکسی، آشنایی با اهداف و وظایف سازمان و آشنایی مالکان تاکسی نسبت به وظایف خود است.

در این خصوص، تاکسیرانی کرمانشاه با استفاده از منابع ترفیقی، استادان دانشگاه و کارشناسان راهنمایی و رانندگی، جزواتی را تهیه کرده و در اختیار رانندگان قرار داده است. از دیگر اقدامات این سازمان، ساماندهی خودروهای شخصی مسافربر و استفاده از آنها برای جنبه‌های ماکتول شهرکهای دانشگاهی کرمانشاه است.

همچنین تاکسیرانی کرمانشاه با برپایی سه نمایشگاه خرید و فروش تاکسی در شهر و به کارگیری کارشناسان فنی و ارزیاب، زمینه استفاده از خودروهای سالم با کمترین ایجاد آلودگی را مهیا ساخته است.

در ردیف جلو تاکسیها فقط یک نفر سوار کنند



بر اساس بخشنامه جدید وزارت کشور، سازمانهای تاکسیرانی مکلف شدند به رانندگان اعلام کنند که در ردیف جلو فقط حق دارند یک نفر را سوار کنند. این موضوع، به موجب ماده ۶۸ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، منتهی به ممنوعیت رفت و آمد وسایل نقلیه‌ای است که بیش از ظرفیت مندرج در کارت شماره‌گذاری خود، بار یا مسافر حمل می‌کنند.

همچنین رانندگان تاکسی موظف شده‌اند به منظور حفظ ایمنی خود و مسافر ردیف جلو در جاده‌ها، کمربندها و بزرگراههای درون شهری از کمربند ایمنی استفاده کنند.

شهرداری میبد و همکاران افتخاری



شهرداری میبد برای آشنایی بیشتر مردم با فرهنگ شهرنشینی همکاران افتخاری جذب می‌کند.

به گزارش روابط عمومی شهرداری میبد، نیروهای افتخاری این شهرداری جزوه‌هایی را در اختیار شهروندان قرار می‌دهند که در این جزوه‌ها توضیحاتی درباره موضوعات مختلفی چون خدمات شهری، زیباسازی شهر، امور ساختمانی، خطوط واحد اتوبوسرانی و جز اینها ارائه شده است. این همکاران با مراجعه حضوری به همشهروندان به شرح مباحث مطرح شده می‌پردازند.

به گفته شهردار میبد، مصطفی چندقی، میبد شهر کوچکی است که دارای بافت روستایی و کشاورزی است و مردم آن با فرهنگ شهرنشینی کمتر آشنایی دارند. لذا بدین منظور شهرداری در صدد جذب همکاران افتخاری است تا از طریق آموزش به آنها این فرهنگ را در میان مردم ترویج کند.

در بخش خدمات شهری جزوه سذگور، راهنمایهایی در مورد تعیین روز و ساعت تقریبی برای حمل زباله در محله‌ها، استفاده از کیسه‌های مخصوص زباله، تخلیه زباله در مکانهای مناسب، و همچنین جمع‌آوری نظریات و پیشنهادهای مردم در این خصوص عرضه شده است تا بدین وسیله از آلودگی و کربه شدن چهره شهر جلوگیری شود. از دیگر مباحثی که از طریق این جزوه ترویج می‌شود، زیباسازی شهر به واسطه پاکیزگی جویها و آب‌روها، جلوگیری از ریختن زباله در کوچه‌ها و خیابانها، لزوم حصارکشی زمینهای بدون استفاده، جلوگیری از تخلیه مصالح ساختمانی در معابر و گذرگاههای شهری و گسترش فضای سبز و پارکها و حراسات از آنها، به منظور تشکیل و موزون شدن شهر است تا برای شهروندان آرامش روحی و روانی را در برداشته باشد.

همچنین دادن توصیه‌هایی در خصوص ساخت و ساز، استحکام ساختمانیها و اهمیت به نما و منظر ساختمانیها، از جمله مواردی است که همکاران افتخاری شهرداری به‌ارائه آن می‌پردازند.

خاطر نشان می‌شود که شهرداری میبد به منظور تشویق شهروندان برای مشارکت و همکاری بیشتر در مدیریت شهر، به شهروندانی که بیشترین همکاری را در زمینه بازیافت زباله داشته باشند جوایزی اهدا می‌کند.

سازمان بازیافت مشهد و تفکیک زباله از مبدأ



سازمان بازیافت و تفکیک مواد مشهد با تفکیک زباله از مبدأ، هزینه‌های جمع‌آوری و دفن زباله را کاهش داده است.

خلیل‌الله کاظمی مدیرعامل این سازمان به خبرنگار ما گفت: بدین منظور در قدم اول به میدان میوه و تره‌بار و مکانهای عرضه سبزیجات اطلاع‌رسانی شد و ظرفهای مخصوصی برای جمع‌آوری زباله‌های فاسدشدنی در میدان مذکور قرار داده شد.

وی در خصوص اقدامات آموزشی و اطلاع‌رسانی این طرح گفت: برای آموزش تفکیک مواد زائد آلی از دیگر زباله‌ها از طریق انجمن صنف میدان میوه و تره‌بارهایی که در بردارنده مطالبی در باره وضعیت زباله‌ها و نحوه جمع‌آوری آنها بود ارائه گردید. گروهی از افراد آموزش دیده نیز برای تشریح بیشتر و آموزش نحوه انجام عملیات تفکیک به مکانهای موردنظر فرستاده شدند تا آموزشها به صورت چهره به چهره صورت گیرد.

کاظمی ادامه داد: همچنین برای تشویق و ترغیب آن دسته از صنوفی که در اجرای طرح مذکور همکاری می‌کنند، شهرداری ۳۰ درصد تخفیف عوارض جمع‌آوری زباله در نظر گرفته است.

وی در خصوص فواید این طرح گفت: با اجرای طرح مذکور، مشکلات زیادی از تجربه کمپوست‌ریز و در هزینه‌ها صرفه‌جویی شده است.

شایان ذکر است که این سازمان همچنین اقدام به توزیع کیسه زباله به صورت رایگان در محدوده طرح جداسازی زباله‌های خشک از زباله‌های تره و نیز توزیع کیسه‌های مخصوصی برای جمع‌آوری زباله‌های بیمارستانی در مطب پزشکان کرده است.

بازدید شهرداران استان سمنان از پارک ناجی حمیدیا



حمیدیا - سیدرضا خادمی

شهرداران شهرهای استان سمنان به منظور تبادل نظر و تجربیات، ضمن بازدید از شهرداریهای استان یزد از پارک ناجی شهر حمیدیا نیز دیدن کردند.

این بازدید با توجه به مشابهتهای موجود آب و هوایی و وجود این تاربخ در دو استان یزد و سمنان انجام شده است. در استان سمنان این تاربخ وجود دارد که مانند عمارت پارک ناجی حمیدیا، مستعد احیا و ایجاد جاذبه‌های گردشگری است.

شایان ذکر است که پارک ناجی حمیدیا با وسعت ۱۷ هزار مترمربع، دارای عمارتی زیبا و تاریخی است که شهرداری، آن را از حالت رویه تخریب نجات داده و برای استفاده عموم، احیا کرده است.

نمایشگاه هفت شهر زندگی در فرهنگسرای جوان



فرهنگسرای جوان (خاوران) نمایشگاهی را با هدف اطلاع‌رسانی و ارتقاء سطح فرهنگ شهروندی به مدت سه روز برگزار کرد.

واحد امور شهری این فرهنگسرا که متشکل از جوانان علاقه‌مند به مسائل شهری است، این نمایشگاه را به منظور ایجاد ساختاری هماهنگ و مدیریت صحیح شهری ترتیب داده.

در این نمایشگاه سازمانهای آتش نشانی، آب، و فاضلاب، شرکت واحد اتوبوسرانی، سازمانهای مردمی غیردولتی، شرکت حمل و نقل و ترافیک و فدرامیون دوچرخه سواری شرکت کردند و به تبیین ارتباط کاریشان با مسائل شهری پرداختند.

یکی از دستاوردهای مهم این نمایشگاه، طرح پرسشنامه برای گروه سنی کودکان و نوجوان به منظور سنجش میزان اطلاعات آنها از امور شهری بوده است. این اطلاعات از طریق مناسبات طرف فرهنگسرا از دانش آموزان جمع‌آوری شده تا به سوای تحقیقاتی مسائل شهری ارائه شود.

همچنین یکی از گروه‌های NGO مسابقه‌ای را در زمینه مسائل شهری و شهروندی برگزار و به تعدادی از شرکت‌کنندگان جوایزی اهدا کرد.

شایان ذکر است انتشارات سازمان شهرداریها نیز با ارائه کتب مدیریت شهری، ماهنامه شهرداریها و فصلنامه مدیریت شهری در این نمایشگاه شرکت کرد.

«مشاور فنی، صفحه‌ای برای شما»

هم پاسخ از پرسش برآید و هم پرسش از آن خیزد

ماهنامه شهرداریها بر آن شده است تا به یاری گروه کارشناسان و متخصصان خود در زمینه‌های معماری، شهرسازی، عمران و تأسیسات شهری، در این نشریه عرضه‌ای را برای پاسخگویی به پرسشهای علمی و کاربردی شهرداران محترم، و دیگر دست‌اندرکاران شهرداریها، بگشاید.

طرح این پرسشها و پاسخ به آنها در ماهنامه، خود گونه‌ای گفت‌وگو خواهد بود که می‌تواند دریچه‌های بیشتری را به سوی آفتهای ناشناخته در این زمینه بگشاید و زوایای نادیده را روشن سازد. امید است که این گام نخستین، راهگشای گامهایی بلندتر باشد.



خواهشمندیم پرسشهای خود را به شکلی دقیق و روشن مطرح سازید تا پاسخهایی دقیق‌تر و فنی‌تر دریافت دارید. نام، شغل و پست خود را نیز فراموش نفرمایید.

مطلب با مخاطب این شماره، مربوط به بازتاب مطالب شماره‌های ۲۷ و ۲۸ ماهنامه است که بیشتر حجم آن را بازتاب گزارشهای خبری «یک ده آباد به از صد شهر خراب» و «تخریب قانونی باغات در شمال کشور» تشکیل می‌دهد. ماهنامه شهرداریها ضمن تشکر از نویسندگان این مطالب، آماده دریافت و انعکاس دیدگاههای خوانندگان محترم در بازه هر یک از موضوعات مورد بحث در ماهنامه است.

تشکیل شهرهای جدید
بایدتها و ضرورتها
تخریب باغها در شمال کشور
بررسی عوامل روستاها به شهر
نگاه دیگر بر تبدیل یک ده آباد به از صد شهر خراب
بررسی شکل گیری شهرهای کوچک

نگاهی به مطالب شماره ۲۷ ماهنامه شهرداریها

بخشعلی عربشاهی

مدیرکل دفتر فنی استانداری یزد

احتراماً با اعلام وصول نشریه منتشره مرداد ماه ۱۳۸۰ (شماره ۲۷- سال سوم) و ضمن تشکر، نکاتی را درباره مطالب مندرج در صفحات ۴، ۲۶، ۵۲، ۶۲، ۶۵ و ۷۱، به شرح ذیل اعلام می‌دارد:

۱- صفحه ۴، یادداشت سردبیر: در این موضوع که در توسعه پایدار «ضروری است نظریات و آرای شهر وندی کسب شود و در تصمیم‌گیریها و تصمیم‌سازیهما مورد استفاده قرار گیرد» شکی وجود ندارد، لیکن به قدری روابط انسان با جامعه - به خصوص پس از شهرنشینی - گسترده و پیچیده است که نمی‌توان (و شاید هم نمی‌بایست) از یک پادو اداره و سازمان و تشکل اعم از شهرداری، دفاتر فنی و مانند اینها انتظار داشت که بر حل این مشکل فائق آیند. آنچه مسلم است، و به تجربه نیز ثابت شده این است که چنانچه در اقدامهایی که به طور روزمره با مردم سروکار می‌یابد - نظیر ساخت شبکه معابر و مسائل حمل و نقل، ترافیک و مانند اینها - بتوان دیدگاههای مردمی را جویا شد و ارزیابی و تحلیل کرد، ضریب بهره‌وری این اقدامها افزایش می‌یابد. نکته ظریف اینجاست که چگونه لولاً شهروندان را نوبال شهر و مسائل آن پرسش گو و یا انگیزه کنیم و سپس چگونه به ارزیابی و تجزیه و تحلیل دیدگاهها بپردازیم و از آنها استفاده کنیم. به نظر می‌رسد در بخش اول، گسترش سیستم‌های ارتباط جمعی نظیر مطبوعات و تریبونهای

عمومی، و به نواژات آن ایجاد شخصیت در افراد به منظور داشتن روحیه برای تبادل نظر در مورد مسائل و مشکلات شهرستان، مؤثر باشد (که تا حدودی انجام شده است)؛ از سوی دیگر در بخش دوم مکانیسم‌هایی برای دریافت، دستبندی و ارزیابی و نتیجه‌گیری از نظریات ارائه شده - و به کار بستن آن در بخشهای اجرایی - ضروری است (که به نظر می‌رسد باید در این زمینه بیشتر تلاش کرد).

۲- صفحه ۵۲، مباحث طراحی معابر شهری: گزارش و مقاله ارائه شده در عین سادگی به خوبی مشکلات ناشی از تأثیرگذاری کاربری زمین را بر مسائل حمل و نقلی و ترافیک، و به خصوص در بخش ایمنی، نشان می‌دهد. اما آنچه مهم است آنکه در مباحث نظری معمولاً ایده‌های بسیار معقول و مطلوب مطرح می‌گردد لیکن در اجرا وضعیت دوگانه‌ای (رعایت مبانی علمی، به همراه رعایت نظریات پرورش یافته مردمی یا مسئولان) به وجود می‌آید که مقصود نهایی (ایمنی، آسایش و مانند اینها) را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

۳- صفحه ۶۲، پارکینگهای مکانیکی: در وضعیتی که احداث پارکینگهای طبقاتی بسیار پرهزینه است و فضای مفید آن نسبت به سطوح اشغال ناچیز و یا کم است، به خصوص در مکانهایی که به دلیل گرانی زمین ایجاد پارکینگهای سطحی عملی نیست و انتقال آن به محلهای مجاور نیز علاوه بر نداشتن جلایبه برای استفاده کنندگان به دلیل دوری، مسئله افزایش طول سفرها را هم به صورت زائد به وجود می‌آورد، نقش پارکینگهای مکانیکی بهتر نمایان می‌شود.

۴- صفحه ۶۵، گزارشهای خبری (شهرهای ما برای افراد کم توان...): این مقاله که از دیدگاه انسان دوستانه تهیه شده از این جهت حائز اهمیت است که واقعا توجه و نگرش به آن باید در شهرها تقویت شود و برای آنکه این تفکر در سطح جامعه و دستگاههای اجرایی ساخت شهرها گسترش یابد، ایجاد واحدها

یکی دو طرح به صورت نمونه در سطح شهرها توصیه می‌گردد.
 ۵- صفحه ۷۱، راهکارهای بهبود ترافیک در سیستم‌های گسترش شهرها و به هم پیچیدگی شرایط اجتماعی و اقتصادی می‌طلبند که روشهای تازه‌ای برای مدیریت شهرها برگزیده شود. یکی از ابزارهای مدیریت، نظارت بر عملکردهاست. استفاده از سیستم‌های هوشمند در نظارت و مدیریت مسائل حمل و نقل و ترافیک، و استفاده از فن‌آوریهای جدید - چه در بخش اطلاع‌رسانی و چه در بخش نظارتی - می‌تواند با هزینه کمتر، راندمان بهتر و افزایش ضریب اطمینان از داده‌ها مؤثر واقع شود؛ البته به شرط آنکه به موازات آن ارتقاء فرهنگ، قواعد و ضوابط شهرنشینی و نظایر اینها مدنظر باشد.

فقدان سیاست مشخص اقتصادی دولت در بخش کشاورزی مانند عدم تضمین خرید محصولات کشاورزی و سیاست حمایتی و پاسخگو نبودن منابع تولید کشاورزی برای تأمین هزینه‌های زندگی اشاره داشت.

۴- جایگاه قانونی: برای شهرها قانونی اگر چه ناقص با سابقه بیش از نیم قرن وجود دارد ولیکن برای اداره روستاها جایگاه قانونی و سازمان مشخص (مدیریت روستایی) وجود ندارد. با این توضیحات، روستاییان با نگاه به این تفاوتها و موارد دیگر مانند فقدان زیرساخت مناسب، دسترسی نداشتن به امکانات بهداشتی و آموزشی، مطالب و نظایر اینها، خواستار تبدیل روستاها به شهر هستند.

اما دولت مردان بر چه اساسی به این موضوع اصرار دارند؟ با آگاهی به این امر که می‌بایست برای همان جمعیت روستایی پس از تبدیل شدن به شهر (به عنوان شهرنشین) هزینه بیشتری پرداخت شود، با این حال به نظر می‌رسد که دولت برای رسیدن به یکی از شاخصهای توسعه که در جوامع پیشرفته نیز به آن توجه دارند (یعنی نسبت جمعیت شهرنشین به روستاییان)، این موضوع را تعقیب می‌کند. این درحالی است که شهرنشینی آرازمی دارد و فقط با تبدیل روستاها، نمی‌توان به آن دست یافت. همچنین وجود خلاء قانونی و نبودن سازمان مشخص در نظام اجرایی کشور برای پاسخگویی به مطالبات مردم و ساکنان روستاها، دولت را بر آن می‌دارد تا با تبدیل روستاها به شهر، علاوه بر رفع این اشکال برای تخصیص اعتبارات و جذب آن جایگاهی داشته باشد. و بالاخره فشارهای سیاسی و اعمال نفوذ از سوی افراد و گروههای ذی نفوذ سبب شده است که دولت و وزارت کشور بدون در نظر داشتن مبنای علمی به این خواسته‌ها تن در دهند و نقاط روستایی یکی پس از دیگری تبدیل به شهر شوند. گاه از این امر به عنوان عملکرد مثبت و مایه مساهات یاد می‌شود. با نگاهی گذرا دقیقاً به این موضوع می‌توان رسید که در زمان حاضر بیش از ۵۰ شهر در کشور وجود دارد که کمتر از صد شهر دارای جمعیت صد هزار نفر و بیشتر هستند و مابقی شهرها زیر صد هزار نفر جمعیت دارند. این خود بیانگر عدم رعایت سلسله مراتب در نظام اسکان است و نشان می‌دهد که در واقع نه تنها قاعده و رتبه و اندازه بلکه حداقل مبنای علمی هم رعایت نشده است. بنابراین دلایل ذکر شده ضرورتی است که در این زمینه وجود دارد. می‌بایست نظام سلسله مراتبی اسکان در کشور طراحی گردد. در آن نظام، تعریف دقیقی از روستا و معیار مشخص صدون برای تبدیل روستا به شهر، با توجه به همه جوانب و قابلیتها ضرورت می‌یابد و گر نه در شرایط موجود این کاستی باعث ایجاد روزمرگی می‌گردد و مشکلات مضاعفی را در اداره شهرها و روستاها به دنبال خواهد داشت.

نگاه دیگر بر تبدیل روستاها به شهر یک ده آباد به از صد شهر خراب

محمدتقی تقی زاده
شهردار پابلسر

قبل از اینکه به وضعیت روستاهایی که در سالهای اخیر در حرکتی شتابان و به صورت فزاینده تبدیل به شهرهای کوچکی شده‌اند بپردازیم، لازم است انگیزه این تغییر سریع و ناگهانی را مورد بررسی قرار دهیم تا دلایل و نکات دیگر آن مشخص گردد و به عبارتی روی دیگر سکه یا وجه بعدی آن مورد تدقیق قرار گیرد. در ابتدا این سؤال به ذهن می‌رسد اساساً افرادی که در این تغییر و تبدیل نقش دارند و به آن اصرار می‌ورزند کدامند و دلایل آنان برای این تغییر نام و ایجاد ساز و کاری جدید برای اداره یک مجموعه سکونتگاهی چیست. در نگاه اول این موضوع مطرح می‌گردد که ساکنان روستاها اولین هواداران این امر به شمار می‌آیند، ولی با دقت بیشتر علاوه بر نقش گروههای بانفوذ، می‌توان جای پای خود دولت را نیز در این امر مشاهده کرد. حال به طور مشخص به علل و دلایل این تغییر نام و تبدیل روستاها به شهر می‌پردازیم:

۱- فرهنگی و اجتماعی: سراب زندگی شهرنشینی، باعث ایجاد تفاوتی در مصنوعی در رفتارهای اجتماعی و فرهنگی و زندگی روزمره شده است. به طوری که زندگی در روستا امری مذموم تلقی می‌شود و روستاییان به دلیل زندگی در روستا اسبابهای عقب مانده از فرهنگ روستا و ظواهر آن به شمار می‌آیند.
 ۲- تفاوت اجتماعی و کالبدی: اطلاعاتی کلمه روستایی یا دهاتی به ساکنان چنین محدوده جغرافیایی در جامعه و حتی دور رسانه‌ها، آن هم با دیدی حقارت آمیز، موجب سر خوردگی اجتماعی و دیگر مسائل گردیده است.

۳- تفاوتهای اقتصادی و زیربنایی: از جمله اینها می‌توان به وجود فرستهای نابرابر و مشاغل کاذب و بورس بازی زمین در شهرها و حتی کمک دولت در قالبهای گوناگون (یارانه)، در مقابل

بررسی شکل گیری شهرهای کوچک

اسما عیسی آزادی

مدیرکل دفتر نشر و روستای استانداری بزد

مفهوم شهر

با توجه به دیدگاههای گوناگون، تعاریف متفاوتی برای شهر ارائه شده است، به طوری که دست یافتن به تعریفی جامع در این

زمینه بسیار دشوار است. گروهی ساختمان، خیابان، سیستم‌های لوله‌کشی و امکانات زیربنایی و گروهی دیگر تعداد و تراکم جمعیت، ویژگیهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را مورد توجه قرار می‌دهند. در حالی که از لحاظ حقوقی و قانونی، شهر یک تقسیم‌بندی سیاسی است که معمولاً دولت مرکزی آن را تعریف و تعیین حدود می‌کند. بر پایه تعاریف سرشماری سال ۱۳۳۵، ملاک عمل برای طبقه‌بندی شهرنشینی، منحصرأً میزان نفوس بوده است و تقاضایی که بیش از پنج هزار نفر جمعیت داشتند، بدون آنکه مرکز شهرستان باشند یا سازمان شهرداری داشته باشند، به عنوان نقطه شهری محسوب گشته‌اند. در سرشماری سال ۱۳۳۵، تمام مراکز شهرستانها (با هر تعداد جمعیت) و همچنین نقاطی که بیش از پنج هزار نفر جمعیت داشتند مدنظر بود که همین تعریف در سال ۱۳۵۵ نیز دقیقاً رعایت شد. در سرشماری ۱۳۶۵، شرط داشتن حداقل پنج هزار نفر جمعیت از تعریف شهر حذف گردید و کلیه نقاطی که دارای شهرداری بودند، شهر محسوب شدند. این تعریف با توجه به تعریف شهر در قانون جدید تقسیمات کشوری اتخاذ شد که در آن کلیه نقاط دارای شهرداری در زمان تصویب قانون را شهر برشمرده و ایجاد شهرداری در نقطه دیگری را در آینده موکول به داشتن حداقل ۱۰ هزار نفر جمعیت دانسته است. اما از نظر اقتصادی، محدوده اقتصادی شهر بسیار فراتر از محدوده سیاسی است؛ و منطبق‌های که نسبت تولید و سایر عوامل تولید به زمین بیشتر از نواحی همجوار خود است، به عنوان شهر تعریف شده است. به هر حال در باب پاره‌ای از خصائص شهر، می‌توان به گونه‌ای از تقاضای و تضایق نظر دست یافت، از جمله آنکه مرکز کانون جمعیتی، پایدار است، میمای خارجی شهر با وجود مجموعه‌ای از فعالیتها و کارکردها، دارای مشخصه‌های خاص خود است. تمرکز بسیار زیاد جمعیت نسبت به سطح زیرینا در آن به وضوح مشاهده می‌شود و تنوع فعالتهای اقتصادی در آن وجود دارد. نقش شهر در ناحیه و مناسبات آن با شهرهای مجاور و درجه و رتبه آن در شبکه شهری و سلسله مراتب سکونتگاهها قابل بررسی است.

پایامدهای ایجاد شهر

بر اساس تعاریف و مفاهیم شهر، چنین استنباط می‌شود که شهرها از عناصر متعدد مادی و غیر مادی تشکیل شده‌اند و هر یک از اجزای تشکیل دهنده آنها، سایر کارهای توانمندی را در جذب و تراکم احداث انسانی و افزایش بهره‌برداری از منابع موجود تشکیل می‌دهند؛ لذا موجب افزایش جمعیت و فعالیت‌های انسانی می‌شوند و با تراکم آنها، فشارهای متعدد زیست محیطی، اجتماعی - اقتصادی به این مراکز وارد می‌آید. بنابراین به لحاظ وجود معضلات عظیم شهری، از وجوه مشخص سیاستهای برنامه‌ریزی فضایی و کالبدی به ویژه در کشورهای جهان سوم، توجه به فضاها و کوچکی (مخصوصاً شهرهای کوچک) است و تصور عسومی آن است که با ایجاد شهرهای کوچک و یا تبدیل روستاهای بزرگ به این گونه شهرها، سیاستهای عدم تمرکز و تعادل فضایی ایجاد می‌شود.

اما آنچه در این میان باید توجه داشت و می‌توان به عنوان سیاستهای موفق در ایجاد تعادل سکونتگاههای شهری و فضایی برشمرد، توجه به پاره‌ای از خصائص اقتصادی - اجتماعی و سیاستهای محلی است؛ بدین معنی که اصولاً تبدیل روستاهای بزرگ به شهر یا هدف کاهش خسارت‌های وارده بر منابع طبیعی، توزیع متعادل امکانات و خدمات، جمعیت و مانند اینها صورت می‌گیرد. اینها را می‌توان به شرح ذیل مطرح کرد:

۱- هدف زیست محیطی

با توجه به گسترش و کاربرد مفهوم توسعه پایدار در نظام برنامه‌ریزی به ویژه در نظام برنامه‌ریزی شهری، و توجه به محدودیت‌های اکولوژیکی از قبیل منابع حیاتی شهرها (آب، زمین، هوا) و از طرفی رشد بی‌رویه آنها و بسیاری از مخاطرات زیست محیطی که در شهرها حادث گردیده، ایجاد شهرهای کوچک گامی در جهت توسعه درون‌زا و به وجود آوردن محیطی مناسب با توان و شرایط طبیعی محل به شمار آید.

۲- هدف اقتصادی

با ایجاد شهرهای کوچک می‌توان علاوه بر ایجاد اشتغال و تقویت و اصلاح شبکه خدمات رسانی در منطقه و ایجاد مشاغل خدماتی، گامهای مؤثری برای سرمایه‌گذاری و تحقق اهداف خوداتکایی برداشت.

۳- اهداف کالبدی

با تأسیس شهرداری، نهادی محلی در اداره امور شهر، به ویژه از لحاظ نظارت و کنترل بر ساخت و سازها و احداث بناها و همچنین کنترل بر مقاومت‌سازی و به کارگیری سازه‌های مناسب، ایمن‌سازی آسبه در برابر حوادث طبیعی صورت می‌گیرد و از طرفی تأسیسات حفاظتی در اطراف و درون شهر ایجاد می‌گردد.

اما تبدیل روستاهای بزرگ به شهر و تأسیس شهرداری در آنها ضمن دربرداشتن بسیاری از نکات مثبتی که قبلاً برشمرده شد، در صورت عدم دقت لازم در پاره‌ای از نکات در شرایط و علل تبدیل به شهر و مهیا نبودن بسترهای لازم و کافی، می‌تواند پیامدهای منفی در نظام شهری و مدیریت منطقه‌ای (استانی) ایجاد کند که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

۱- تبدیل روستاهای مجاور شهرها و به ویژه شهرهای بزرگ مرکز استان، بدون ملاحظه حوزه عملکردی این شهرها و تنها به دلیل ملاحظات سیاسی، به علت واقع شدن در حوزه عملکردی آنها، عملاً فاقد هرگونه عملکرد و نقش خاصی است و نهایتاً بدین ترتیب الگوی نامشوازان از سلسله مراتب شهری در منطقه ایجاد می‌گردد، به طوری که علاوه بر اضافه شدن یک شهر بدون نقش و عملکرد و حتی بدون جایگاه به مجموعه شهری استان، موجب گسختگی شبکه شهری می‌شود؛ زیرا از لحاظ مباحث علمی و تنوری برنامه‌ریزی شهری، بهترین شکل سازماندهی فضا، ایجاد سلسله مراتب شهری است که در آن توزیع کالا، خدمات، انتقال تکنولوژیهای جدید و روشهای مختلف زندگی به کل جامعه صورت می‌پذیرد. از طریق این سلسله مراتب شهری، اندازه شهر با حد مطلوب سازگار می‌گردد و این بدین مفهوم است که نقش اصلی شهر، تولید و ارائه کالا و خدمات به مناطق اطراف خود است و باید در محلی قرار گیرد که به طور نسبی از نظر تولیدکنندگان و مصرف کنندگان تولید و خدمات، مناسب‌ترین محل باشد.

۲- علاوه بر آن، به دلیل فقدان منابع تولید و درآمد در محدوده این نوع شهرها برای سرمایه‌گذاری و ایجاد جاذبه‌های جمعیتی و در نتیجه عدم تولید کالا و خدمات برای خود و سایر نقاط پیرامونی، روحیه خوداتکایی و خودگردانی شهرداری تازه تأسیس شده رو به ضعف می‌نهد، توانایی لازم را برای توسعه و استمرار رشد شهری در پوش نظام شهرنشینی منطقه‌ای (استانی) نخواهد داشت و نهایتاً شهر نیازمند تزریق سرمایه و اعتبار از طریق دولت است. این وابستگی، خود منجر به فروپاشی و از بین رفتن هویت شهری می‌گردد.

۳- بر اساس تبصره الحاقی (مصوب ۷۱/۲/۲۳) به ماده ۴

موردنظر ضمن بهره‌مند بودن عملکردی مناسب در نظام سلسله مراتبی شهری، ضرورتاً در خارج از شعاع حوزه عملکردی شهرهای بزرگ‌تر از خود باشد، چرا که در غیر این صورت به کانونی بی‌رونی و غیرمفید تبدیل خواهد شد.

تشکیل شهرهای جدید بایدها و ضرورتها

حسن مرادی - شهردار محمدمشهر

بدون شک شکل‌گیری و توسعه شهرها، نقش عمده‌ای در اجرای سیاستهای توسعه ملی، رشد اقتصادی و تعمیم عدالت اجتماعی در سطح ملی و منطقه‌ای برعهده دارد.

بدین ترتیب با گسترش علوم و فنون و نوآوریهای علمی، مراکز جمعیتی نیز دچار تحول می‌شوند و شهرهای کوچک به محل تعاملات اجتماعی و اقتصادی بدل می‌گردند، و این نهایتاً منجر به بروز ابتکارات و خلاقیت‌های انسانی ساکن در شهرها می‌شود.

لیکن به رغم اثبات نظام طبیعی گسترش و ایجاد شهرهای جدید، بررسی بایدها و نایدهای فرهنگی و طبیعی کشورهای مختلف و برقراری ارتباط منطقی بین ضرورت تشکیل شهرهای جدید، و چگونگی توسعه نظام شهرنشینی و ارائه خدمات، امری است بسیار حساس. ارائه الگویی یکسان در مناطق مختلف می‌تواند خطرهایی جدی را به وجود آورد که آثار و عواقب سوء آن چیران ناپذیر است. وجود ناهنجاریهای اجتماعی، پایین بودن درآمد سرانه شهرداریها، متورم شدن سازمان‌های شهرداریها، افزایش مطالبات و توقعات مردمی و عدم توانایی شهرداریها در ارائه خدمات مناسب، فقدان زیرساختها و تجهیزات شهری از جمله مؤلفه‌های این قبیل شهرهای جدید به شمار می‌رود.

اساساً مشکل شهرنشینی در ایران، همچون دیگر کشورهای جهان سوم، جزئی از نظام عدم توسعه است به طوری که رشد سریع جمعیت شهرنشین چنان است که نه متناسب با رشد تجهیزات و تأسیسات و زیرساختهای شهری است و نه امکان ایجاد فرستگاهی شغلی مولد در شهرهای جدید. تأسیس راقراهم می‌سازد. بنابراین یشی گرفتن رشد جمعیت شهرنشین نسبت به مقیاس تولید در خود جامعه شهری اساس مشکلات شهرنشینی در کشور ماست. بدیهی است وجود چنین پدیده‌های، تفکرات «ضد شهری» را دامن می‌زند. نادیده انگاشتن مشکلات جامعه روستایی و وجود قانون جایزه شهر و دافعه روستاها از دیگر مسائل و معضلات ایجاد شهرهای جدید تأسیس است.

نظام مدیریت شهری امروز، مبتنی بر دست یافتن به توسعه و عمران ملی همراه با برنامه‌های همسو و متعادل و نظام‌مند در کلیه اجزای شهر و روستاست.

با توزیع عادلانه امکانات و تجهیزات در سطح منطقه‌ای نه تنها چشمه مراکز جمعیتی در رقابت شهری رخ می‌نماید بلکه با اتخاذ برنامه‌ریزی منسجم و ملون، شهرهایی با مشخصه‌ها و ویژگیهای روستایی شکل می‌گیرند و بدین ترتیب فرستگاهی شغلی بخش کشاورزی حفظ می‌شود و در عین حال تجهیزات شهری نیز ایجاد می‌گردد.

تاریخچه تشکیل اغلب شهرهای کشور، خصوصاً در دو دهه

قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری، شرط جمعیتی برای روستاهای مرکز بخش حذف گردید. برطبق این تبصره و آیین‌نامه اجرایی آن، تلقی شهر و تأسیس شهرداری منحصرأ در روستاهای مرکز بخش یا هر میزان جمعیت، در روستاهای واحد شرایط در تراکم کم یا حداقل ۴ هزار نفر جمعیت و در تراکم متوسط با حداقل ۶ هزار نفر جمعیت خواهد بود. آنجا که نظام سلسله مراتب شهری براساس تعداد و تنوع عرضه فعالیتها تعیین می‌شود معمولاً رابطه مستقیمی بین تعداد و تنوع فعالیتها و تعداد جمعیت شهر وجود دارد. هر چه جمعیت شهر بیشتر باشد، شهر در طبقه خود فعالیتها و پویاتر می‌شود.

تدوین معیارهای جدید

برای تحقق اهداف سیاست تعادل فضایی در توسعه منطقه‌ای، لازم است زمینه رشد کانونهای توسعه - به ویژه سکونتگاههای کوچک - به وجود آید. بر این اساس می‌بایست سیمای اسکان و تأسیس و رشد شهرها از الگوی بهره‌برداری متناسب ظرفیتهای استعدادها موجود تبعیت کند. شناسایی و ارزیابی ظرفیتهای پتانسیل سطحی تقاضا، رشد و بهره‌برداری بهینه منابع به منظور دستیابی به اهداف توسعه پایدار و تقویت شهرهای کوچک در این میان اولویت ویژه‌ای می‌یابد.

بر اساس این تفکر در تأسیس شهرداریهای جدید می‌توان به تدوین معیارهای تبدیل روستاها به شهر پرداخت.

۱- بررسی سلسله مراتب شهری و تعیین رتبه و اندازه شهرها به طوری که سازماندهی فضایی سکونتگاههای شهری براساس نظام سلسله مراتب شهری بریفای نقش و عملکرد سلسله مراتبی کانونها و فضاهای شهری و منطقه‌ای استوار گردد. در این امر، ضمن توجه به طرح آمایش سرزمین، لازم است که اهمیت و جایگاه هر یک از شهرها در سطح مرتبهای خود انجام پذیرد تا جایگاه و اندازه آن مشخص گردد. چنانچه در این بررسی مشخص شد که شهرهای جدید توانایی لازم را برای حفظ ارتباط منطقی و کنار آمدن با شهرهای هم رتبه و سایر شهرهای طبقات دیگر شبکه شهری دارند، آنگاه باید به تأسیس شهرداری براساس دیگر ضوابط اقدام کرد.

۲- از آنجا که سلسله مراتب شهری نتیجه نظریه مکانهای مرکزی است، لذا باید در پرداختن به موضوع تبدیل روستاهای بزرگ به شهر، وضعیت بهره‌مندی آن مکان از امتیازات موقعیت مکان مرکزی بررسی شود. زیرا مکان موردنظر برای تبدیل به شهر، باید محلی به منظور تمرکز تولید کالا و خدمات به شمار آید و به عنوان مرکز تولیدی برای سایر کانونهای کوچک توپوگرافی خود در نظام توزیع شهر باشد؛ یعنی به عبارتی دارای حوزه نفوذ وسیعی باشد. زیرا وجود حوزه نفوذ در تنوع عرضه فعالیتها، رونق اقتصادی و اجتماعی و مناسبات آن با سایر نقاط اطراف و شهرهای مجاور نقش اساسی دارد و استقرار رشد و پویایی شهری را باعث می‌گردد. از طرفی وجود پتانسیلهای موجود در نقاط پیرامونی، زمینه بهره‌برداری و رشد مکان مرکزی را مهیا می‌آورد.

۳- وجود جمعیت متناسب بالای ۱۰ هزار نفر جمعیت در مرکز موجب می‌گردد که آستانه‌های لازم برای دریافت و تقاضای خدمات و کالاهای عرضه شده در شهر جدید تأسیس به وجود آید. زیرا وجود خاصیت باردهی قزاینده نسبت به مقیاس تولید است که میزانی را برای تولید هر کالا به وجود می‌آورد؛ و این بستگی کامل به تعداد جمعیت و تعداد مصرف کنندگان دارد.

۴- تأسیس نقاط جدید شهری زمانی ضرورت دارد که تقاضا

بررسی عوامل تخریب باغها در شمال کشور

محمدتقی نقی زاده - شهردار بابل

اراضی ای که در داخل محدوده شهر به صورت مشجر و یا باغ مسود استفاده قرار می گیرند، به لحاظ ارزش افزوده ناشی از اجرای طرحهای عمران شهری، در وضعیتی قرار می گیرند که مالکان این گونه اراضی با توسل به شیوههای مختلف، در پی تغییر کاربری آن برمی آیند. در این خصوص ضوابط و مقررات قانونی هم به کمک می آیند تا این روند را تسریع کنند. در این جهت نکاتی را می توان ذکر کرد:

۱- کاربری اراضی در شهرها براساس طرحهای توسعه شهری مشخص می گردد. اما در زمان تهیه این گونه طرحها، هنگام نبودن نقشهها و فقدان مطالعات دقیق میدانی و نداشتن اطلاعات ثبتی که حدود مالکیت را مشخص سازد (البته بخشی از اراضی شهری فاقد سند رسمی هستند) و اساساً شیوه تهیه این طرحها، سبب می شود که یک پلاک ثبتی یا برخی از مالکان اراضی شهری از کاربری اشتغالی بهره مند شوند. حال اینکه قطعه زمینی دیگر در همان پلاک دارای کاربری عمومی می شود (که استقامی ندارد). به عبارتی، بر اثر تعیین کاربری اراضی در شهرها عدمی از نوعی رانت بهره مند می شوند و بخشی از جامعه شهری (مالکان) از تهیه این طرحها به نوعی «مستضرر» می شوند. همین تناقض باعث می شود که مالکان این گونه اراضی به تغییر کاربری و یا تفکیک غیرمجاز ترغیب شوند.

۲- از دیگر دلایل تفکیک و زمینها موضوع وراثت می باشد که به ویژه، موجب تفکیک باغها در شمال کشور شده است.

۳- براساس ماده ۲ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها، و همچنین ماده ۷ آیین نامه اجرایی قانون مذکور، سازمانهای کشاورزی مکلف اند که آن دسته از مالکان یا مستقرین اراضی زراعی و باغها را که به طور غیرمجاز اقدام به تغییر کاربری می کنند، به مراجع قضایی معرفی کنند. به استناد همین قانون مراجع صالحه اقدام به صدور رای جرمیه خواهند کرد و پس از پرداخت جرمیه مقسور از سوی ذی نفع، مراجع صدور مجوز ساخت مکلف خواهند بود که نسبت به درخواست متقاضی مبنی بر صدور پروانه اقدام کنند. اینگونه موارد عمدتاً در داخل و خارج از جرمیه شهرهای شمال کشور پس از اتفاق می افتد و سبب ساخت و ساز فر وانی در اراضی حاصلخیز کشاورزی و باغها می گردد که از موارد تناقض بارز به شمار می آیند.

با بیان این نکات به این نتیجه می رسیم که عوامل مختلفی در تخریب باغها مؤثرند. به نظر می رسد ماده ۱۳۲ قانون ثبت را حتی بایند به عنوان عامل ثانویه به شمار آورد. زیرا عامل تفکیک در ابتدا اتفاق می افتد (شاید این قانون خود نوعی تسریع کننده باشد). حتی در زمان تفکیک نیز شهرداری یا هر مرجع قانونی می تواند با استناد به مواد قانونی، از این اقدام غیرقانونی جلوگیری کند و در واقع این قانون (ماده ۱۳۲) نمی تواند مانع و ناشی اجرای وظیفه شهرداریها باشد.

از سوی دیگر، صدور اسناد مالکیت از طریق ماده ۱۳۷، برای شهرداری الزامی در جهت صدور پروانه به وجود نمی آورد. همان طوری که برای تعیین کاربری اراضی ای که دارای اسناد رسمی مالکیت اند، ولیکن کاربری عمومی بر روی آنها مشخص می گردد، شهرداری برابر ضوابط قانونی عمل می کند و مجوز ساخت و ساز برای این گونه اراضی صادر نمی شود مگر اینکه مسیر قانونی (کمسیون مربوطه) خود را طی کند.

گذشته، نشان می دهد که اغلب شهرها در مناطق مستعد کشاورزی شکن گرفته اند و این اراضی به دلیل محدودیت منابع آبی کشور و رشد سریع جمعیت - سوقیت سیاسی اقتصادی کشور در صحنه بین المللی همواره در خطر نابودی قرار دارند. در نتیجه اولین گزینه برای ساماندهی این قبیل مراکز جمعیتی، ایجاد «روستاها» بزرگ است. نمونه بارز این موضوع در اروپای قرن ۱۹ مشاهده می شود که مهاجرت روستاییان به شهرها باعث خالی شدن روستاها و توسعه ناموزون شهرهایی با کارکرد صنعتی گردید که نه تنها حوزه های خود را در نوردهند بلکه در سطح منطقه نیز تأثیرات زیادی از خود به جای گذاشتند.

در اینجا تمایز بین قوانین جاری فعلی (محدودیت استقرار صنایع در استان تهران) و تبدیل روستاهای مستعد کشاورزی و باغداری به شهرهای فاقد توان تولید، نکته ای است که متأسفانه توجهی جدی بدان نشده است.

متأسفانه در کشور ما شهرهای بزرگ و دارای توان اقتصادی هم که می توانستند به مانند موتور توسعه منطقه عمل کنند، به دلیل مشکلات ساختاری و افزایش مطالبات شهروندان، امکان خدمات رسانی و تأثیر گذاری مثبت بر شهرهای تازه تأسیس اطراف خود را ندارند و سرمایه ها و خدمات و جذابیت های سرمایه گذاری صرفاً در این شهرها متمرکز می شود و مشکلات آنها به شهرهای اطراف سرریز می گردد که مشکلات حاشیه نشینی و روی آوری اقشار کم توان و به دنبال آن فاقد بنیه مالی مناسب به شهرهای اطراف جدید، خود تبدیل به یک مشکل اساسی دیگر در جبین شهرهایی شده است. لیکن به نظر می رسد با برنامه ریزی مناسب و بسیج تمامی امکانات و حمایت های مدیریتی شهرستانی و استانی به منظور توزیع خدمات متعلقه ای و مستر سازی مشارکت بخش خصوصی در کلیه مراکز جمعیتی شهرستانها، شهرهای جدید علاوه بر برقراری روابط سالم اقتصادی با شهرهای بزرگتر، تأثیرات عمیق توسعه ای نیز بر روستاهای اطراف خود بگذارند. بدین ترتیب علاوه بر حفظ ساختار روستاها امکانات مطلوب شهری نیز ارائه می گردد.

در نتیجه ایجاد شهرهای جدید، با هدف ساماندهی اسکان و استقرار جمعیت و فعاليتها با توجه به ویژگیها و دلایل زیر، ضرورت دارد:

- ۱- تعیین نقش مشخص و قالب اقتصادی
- ۲- رشد جمعیت
- ۳- ضرورت حفظ و حفاظت از اراضی کشاورزی
- ۴- برنامه ریزی برای استفاده بهینه از اراضی کشاورزی با توجه به پراکنندگی و مالکیت خرد اراضی، و مدیریت در این امر
- ۵- پراکنندگی و ناسامانی توسعه فیزیکی شهرها
- ۶- مشکل تأمین مسکن - خدمات - تأسیسات و تجهیزات شهری
- ۷- تهیه طرحهای هادی و تقصیلی، و تعیین چگونگی توسعه شهرهای جدید و پیش بینی منابع کافی در آمدی در طرحهای هادی همزمان با تأسیس شهرها.

بهره مندی استانه‌ها از امکانات سینمایی ۱۳۷۸

استان	میانگین		تعداد سالن سینمایی	تعداد تماشاگران (میلیون نفر)	تعداد کسب و کارها
	تعداد سالن سینمایی	تعداد تماشاگران (میلیون نفر)			
آذربایجان شرقی	۱۸	۱۰۰۳۲۲	۱۶۶	۱۱۱۲۰	۱۲۱
آذربایجان غربی	۱۵	۸۸۸۲	۱۲۲	۵۰۳۷	۱۲۴
اردبیل	۹	۱۵۱۲	۲۵	۱۲۱۱۴	۲۲۲
اصفهان	۱۳	۲۸۲۲	۲۱۸	۲۱۲۲۱	۲۱۹
ایلام	۳	۸۷۲	۵	۱۱۹۸۲	۳۸
ایرانشهر	۱	۹۱	۱	۲۱۲۲۸	۱۰۲
تهران	۷۳	۳۳۸۸	۱۲۱	۱۲۲۸۲	۳۲۲
چهارمحال و بختیاری	۲	۱۵۸	۱	۱۱۲۰	۸
خراسان	۲۷	۱۲۲۱	۲۱۵	۲۲۲۲	۲۱۴
خوزستان	۱۴	۹۰۷۸	۱۲۱	۳۵۲۲	۱۲۲
زنجان	۲	۱۲۲	۱	۱۰۸۲	۲۱
سمنان	۲	۱۲۸	۱	۱۱۲۵	۲۵
سیستان و بلوچستان	۲	۱۲۲	۱	۲۲۲۲	۲۲
فارس	۱۵	۱۰۲۲	۲۵	۱۲۲۲۲	۲۲
گلستان	۲	۱۲۲	۱	۱۸۲۰	۲۰
کهگیلویه و بویراحمد	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
کرمان	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
کرمانشاه	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
گیلان و بویراحمد	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
گلستان	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
گیلان	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
لرستان	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
مازندران	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
مرکزی	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
هرمزگان	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
همدان	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
یازد	۲	۱۲۲	۱	۱۲۲۲	۱۸۸
مجموع کل کشور	۳۰۸	۱۲۰۳۲۲	۲۲۲۰	۱۲۰۳۲۲	۱۸۸

سالن‌های سینما از عناصر اصلی فضاهای فرهنگی شهر محسوب می‌شوند و نقشی مؤثر در گذران مفید اوقات فراغت شهروندان دارند. لذا در وهله اول، وجود تعداد کافی سالن و صندلی سینما و در وهله دوم توزیع فضایی متناسب این امکانات در سطح شهر می‌تواند جزء اهداف و سیاستهای شهرداریها در توسعه فرهنگی شهر قرار گیرد.

آمار و شاخصهای آماری جدول زیر، ارائه کننده توصیفی کلان از وضعیت بهره‌مندی نقاط شهری کشور از امکانات سینما به تفکیک استانهاست. برخی از یافته‌های مهم این جدول عبارتند از:

- در کل کشور فقط ۲۰۶ سالن سینما وجود دارد، یعنی حداقل ۶۵ نفر صد شهرهای ما فاقد حتی یک سالن سینما هستند.
- متوسط تعداد صندلی سینماهای کشور ۵۵۷ صندلی است.
- به لحاظ تعداد مطلق تعداد سینما و صندلی، استانهای تهران، خراسان و مازندران در بهترین وضعیت و استانهای هرمزگان، یزد و بوشهر در پایین‌ترین سطح قرار دارند. در هر یک از سه استان اخیر فقط یک سالن سینما وجود دارد.
- تعداد جمعیت شهری به ازای هر سینما، می‌تواند شاخص گویاتری در این زمینه باشد. در سطح کل کشور به ازای هر ۱۲۰۳۲۰ نفر فقط یک سالن سینما و به ازای هر ۲۱۶ نفر یک صندلی سینما وجود دارد. از این دیدگاه بالاترین رتبه به ترتیب به استانهای مازندران، گیلان و گلستان مربوط است و استانهای بوشهر، هرمزگان و یزد در آخرین پله‌های این رتبه‌بندی قرار می‌گیرند.
- نسبت تماشاچی به جمعیت کل استان نشانگر میزان باثقل استفاده مردم از سینماست. بالاترین ارقام این شاخص مربوط به تهران، فارس و گیلان است، ضمن آنکه فقط در استان تهران این رقم بیش از ۱۰۰ است. کمترین رقم این شاخص مربوط به استانهای کهگیلویه و بویراحمد، ایلام و بوشهر است.
- تعداد تماشاچی به ازای هر صندلی مین میزان نوآور و فراوانی تقاضای باثقل استفاده از هر صندلی سینماست. بالاترین حد این شاخص مربوط به استانهای هرمزگان، اصفهان و قزوین است و کمترین مقدار شاخص در استانهای کهگیلویه و بویراحمد، سمنان و ایلام است. ■■■
- شهر شما چه وضعیتی در این بیان دارد؟

فصل بعد، نظام برنامه‌ریزی رایج در کشورهای هلند، نروژ، سوئد، فنلاند و دانمارک به گسترده‌گی مورد بررسی قرار داده است تا بتواند در فصل یابانی به تحلیل و تطبیق آنها بپردازد. نویسنده پاسخ به این پرسش محسوم دو باره گزینش کشورهای نام برده را «توجه به عواملی مانند موقعیت جغرافیایی، زیرساخت اجتماعی و فرهنگی و میزان تمرکززدایی قدرت در حکومتها که در نظام برنامه‌ریزی نقش اصلی را ایفا می‌کنند» دانسته است. گزینش برای بررسی این کشورها یکسان و همگن است. هر فصل بنا نقشه‌های از اروپا که جایگاه سبزین مورد نظر در آن سیاه شده، گشوده می‌شود و بخشهای مشترک زیر را در بر می‌گیرد: «مقدمه، نظری اجمالی به وضعیت سیاسی و اجتماعی و اقتصادی، تقسیمات کشور، جمعیت و بزرگنندی، وضعیت اقتصادی، سطوح اداری برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزی در سطح ملی، منطقه‌ای (ایالات)، سطح محلی (شهری) که برای هر یک از سه مورد اخیر یک نقشه سفید و سیاه به زبان اصلی همراه شده است. در هر فصل یک بخش جمع‌بندی و ارزیابی نیز افزوده شده که از مهم‌ترین زیربخشهای آن به‌شمار می‌رود.

تازه‌های نشر

بررسی تطبیقی نظام‌های شهرسازی (هلند، نروژ، فنلاند، سوئد و دانمارک) / فریدون قریب / مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران / بهار ۱۳۸۰ / ۲۷۴ صفحه.

فریدون قریب در پیشگفتار کوتاه کتاب، هدف از این پژوهش را «شناخت ساختارهای برنامه‌ریزی کشورها و بررسی نحوه سیاستگذاری آنها» آشنایی با چگونگی برخورد کشورهای مختلف با برنامه‌ریزی شهری... دانسته است. وی فصل نخست کتاب را با «چارچوب و مبانی برنامه‌ریزی فضایی» آغاز کرده و در



سودمندترین قسمتهای این اثر نمودارهای سازمانی آن در باره نظام برنامه‌ریزی هر کشور است که در بسیاری موارد با توجه به نسای جهات می‌توان در برنامه‌ریزیهای شهری از آنها بهره برداشت. کتاب متأسفانه از نمایه پایانی (جانبها) - که از ویژگیهای بی‌چون و چرای هر اثر پژوهشی است - تهی مانده است. جای آن را واژه‌نامه‌ای ۶ صفحه‌ای از اصطلاحات انگلیسی و آلمانی یا برابر نهاد فارسی برگزیده است.

برای نوشتن کتاب از ۴۴ منبع خارجی استفاده شده که ۹ منبع آن آلمانی و بقیه به زبان انگلیسی است. مآخذ فارسی (یک منبع برای هر کشور) دستور دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه ایران در آن سرزمین است. منابع همگی تازه و از دهه ۶۰ میلادی و ۷۰ خورشیدی هستند. نویسنده در فصل پایانی کتاب به تحلیل و تطبیق پرداخته و برای کارایی هر چه بیشتر از ۱۷ جدول و در پایان فصل برای هر کشور از سه رده جدول در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی (شهری) استفاده کرده است.

خواندن این کتاب برای دانشجویان شهرسازی، برنامه‌ریزان و مشاوران دست‌اندر کار امور شهری نوعی ضرورت است. جای خالی عکسهای رنگین که می‌توانست دست‌آورد بسیاری از برنامه‌ریزها را به نمایش بگذارد، به ویژه برای سرزمینهای کمتر شناخته شده‌ای چون فنلاند و نروژ، از کاستیهای کتاب است. اشتباه حیرت‌انگیز چاپگر آن کتاب را در نقشه‌های رنگی پایانی - که ترجمه پای نقشه را عیناً از متن کتاب، ناقص و بی‌هیچ پیوندی چاپ کرده‌اند - نیز نباید از نظر دور داشت.



ضوابط طراحی فضای سبز شهری / دفتر امور فنی و تدوین معیارها / سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، معاونت امور پشتیبانی، مرکز مدارک علمی و انتشارات تهران / ۱۳۸۰ / ۲۵۷ صفحه.



کتاب نخستین کار سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در آغاز سال ۱۳۸۰ خورشیدی است که به کوشش «مهندسین مشاور عمران سز زمین» فراهم آمده است. گروه پدیدآورندگان، کتاب را در چکیده بسیار کوتاه پشت جلد، چنین معرفی کرده‌اند: «مجموعه حاضر شامل نقشه‌زوتیتیک، چگونگی بررسی توان اکولوژیکی، نیازهای طبیعی و روشنگاری فضاهای سبز، ضوابطها و باغبانی واط‌الاعانی در خصوص معماری اینگونه فضاها و دستورالعملهای حفاظت و کنترل آنها می‌باشد»

نویسندگان ضرورت تگارش اثر را در همان جا این گونه تگاشته‌اند: «کارکرد فضای سبز شهری، بویژه در کلان‌شهرها بسیار مهم بوده و وجود آنها بخش جداناپذیری از مجموعه شهرها تلقی می‌شوند. ارزش و اهمیت فضای سبز شهری تا آنجاست که کارشناسان آن را به عنوان ربه تنفسی شهرها نام نهاده‌اند»

آنچه نویسندگان در تلاش برای دستیابی به آن بوده‌اند

گردهم آوردن دستورالعملها و ضوابطی برای طراحی فضای سبز شهری بوده است تا بدین ترتیب بتوان با تکیه بر آزموده‌های دیگران در این گونه فضاها، آنها را برای شهرهای ایران نیز به کار گرفت. متأسفانه کتاب از منبع و مآخذ خالی مانده است. جای آن بود که نویسندگان گرامیبه حتی اگر تمامی کار پیمایشی هم می‌بود آنها را در پایان کتاب می‌آوردند. نامه پیوست برینسانی کتاب بر ضمانت اجرایی این ضوابط مهر تأیید زده است.

این اثر طبعیهای روشن از کاری گروهی، آن هم با هفت نفر پدیدآورنده است.

کتاب دارای چهار فصل است: «تعاریف، تقسیم‌بندی، ویژگیها و کاربریهای فضاهای سبز / ضوابط باغبانی - طراحی / ضوابط طراحی و معماری فضاهای سبز شهری و مراکز جمعیتی غیرروستایی / دستورالعملهای پیوست (حفاظت و کنترل کیفیت گیاهان در فضاهای سبز)». هر یک از این فصلها نیز زیربخشهای فراوانی دارند. در این میان تنها فصل یکم زیر فصل را در خود جای داده است. در واقع کتاب از دو بخش داده‌های علمی (فصل یکم و دوم) و دستورالعملها (فصلهای سوم و چهارم) سامان یافته است و همین امر شمار خوانندگان آن را دو چندان خواهد کرد. این همه در برابر شمار گران‌اندک (۲۰۰۰ نسخه) کتاب، شگفت‌انگیز می‌نماید.

بیش از هفتاد صفحه (۱۲۰-۱۹۲) را جدولهایی برگزیده است که از کارسازترین بخشهای کتاب به شمار می‌رود. ۱۲ صفحه نخست را جدول نامهای لاتین گیاهان برپایه ردیف الفبای برگرفته که به خاطر داشتن نامهای فارسی، خود فرهنگ کوچکی شمرده می‌شود و ۵۸ صفحه به جا مانده را «جدول مشخصات کاربرد گیاهان در فضاهای سبز» به خود اختصاص داده است. این جدولها بهترین و برجسته‌ترین بخشهای کتاب از دیدگاه کاربردی است که در چهار قسمت تدوین گردیده‌اند:

- مشخصات (نام علمی و فارسی در کنار هم، بلندی گیاه، نماد گونه‌شد و خزان شوندگی آن).
- محل استفاده (کاربرد مکانی گیاه).
- شیوه کشته تک درخت یا گروهی.
- برآکنش آن در نواحی گوناگون ایران.

این بخش کتاب می‌تواند حتی به صورت دفتری جداگانه با عنوان دستور کشت و کار در دسترس همگان قرار گیرد.

پدیدآورندگان تنها به یک نقشه رنگی از برآکنش جغرافیایی گیاهان در ایران با پیوست پایانی، بسنده کرده‌اند. شاید پرشماری نویسندگان، ناهمسازیهای را در کتاب پیدا آورده باشد. برای نمونه، در شیوه آوردن نامها، ناهمگونی دیده می‌شود. در صفحه ۴۹ نام گیاهان یکسره به لاتین آمده بدون برابر نهاده و با فارسی تگاری، مانند: *Salvadora, Acacia, Grewia* و...

در صفحه ۶۷ گونه‌های خاک و جنس آنها همگی به فارسی نوشته شده‌اند - بدون ذکر انگلیسی نویسنده آن - و با هم بدون برابر نهاد فارسی مانند: اندرین قهوه‌ای، بافت لومی، ژئومولی، لیتوسول... و گاه نیز لاتین نویسنده فارسی نگاشته به کار رفته، بدون اینکه برابر نهاده‌ای به دست داده شود، مانند: فتومورفوزن (Photomorphogense) فتوپریودیسم (Photoperiodism) و... (ص ۷۳) چنین انحرافی لابد سالیانی دراز در جایگاه آیین نامه، دستور و ضابطه رسمی خواهد پایید.

مدیریت شهری Modiriyat Shahri

فصلنامه "مدیریت شهری" به منظور آگاهی صاحب نظران و دانش پژوهان رشته‌های شهرسازی، علوم اجتماعی، علوم سیاسی، اقتصاد، مدیریت و جغرافیا که مایل به درج مقالات خود در فصلنامه هستند؛ محورهای آتی فصلنامه را به اطلاع می‌رساند. مقالات می‌توانند به صورت "تألیف، ترجمه و پژوهش" حول محورهای ذیل و یا دیگر مباحث مرتبط تهیه گردند.

فرهنگ شهری

طراحی شهری

مدیریت مالی شهر

حمل و نقل شهری

مهاجرت و توسعه شهری

اولویت چاپ با مطالب پژوهشی و تألیفی خواهد بود.

مهلت ارسال مقاله برای مباحث فرهنگ شهری و طراحی شهری به ترتیب

۸۰/۹/۳۰ تا ۸۰/۱۰/۳۰ است.

تهران، خیابان گاندی، کوچه پنجم، شماره ۱۶، فصلنامه مدیریت شهری

تلفن و دورنگار: ۵-۸۷۷۲۶۲۴

انتشارات سازمان شهرداریهای کشور منتشر کرد :

۳۱ شماره ماهنامه شهرداریها

۶ شماره فصلنامه مدیریت شهری



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

عناوین کتب موجود :



- کتاب سبز شهرداری - جلد اول : شهرسازی ۲۵۰۰ ریال
- کتاب سبز شهرداری - جلد هفتم : مواد زائد جامد شهری ۴۰۰ ریال
- کتاب سبز شهرداری - جلد هشتم : تاسیسات خدمات شهری ۵۰۰ ریال
- کتاب سبز شهرداری - جلد نهم : فضاهای سبز شهری ۱۵۰۰ ریال
- کتاب سبز شهرداری - جلد دهم : فضاهای فرهنگی، تفریحی و ورزشی ۶۵۰۰ ریال
- کتاب سبز شهرداری - جلد یازدهم : مدیریت شهری ۸۵۰۰ ریال
- کتاب سبز شهرداری - جلد دوازدهم : طراحی فضاهای و مداخلات شهری ۹۰۰۰ ریال
- مدیریت مواد زائد جامد شهری - جلد اول : مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در جهان ۹۰۰۰ ریال
- شرح جامع بازیافت و دفع مواد زائد جامد شهری کشور - جلد نهم : مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در ایران ۸۰۰۰ ریال
- بازیافت و دفع مواد زائد جامد شهری - جلد سوم : تدوین تسویه مقررات مناسب دفع بهداشتی و تهیه کمیوست (تقویم) ۸۵۰۰ ریال
- گزیده کتابشناسی شهر و شهرسازی ۲۰۰۰ ریال
- شود های تحقق طرحهای توسعه شهری - جلد دوم : بررسی تجارب تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری در ایران ۹۵۰۰ ریال
- شود های تحقق طرحهای توسعه شهری - جلد سوم : تدوین شود های مناسب تهیه طرحهای شهری در ایران ۹۰۰۰ ریال
- روشهای پژوهش شهری ۸۰۰۰ ریال
- مبانی آشنائشناسی ۸۵۰۰ ریال
- مدیریت بحران در فواح شهری ۸۵۰۰ ریال
- بنیادین و توسعه آشنائشناسی در جهان ۲۵۰۰ ریال
- گزارش مابین علم حریق از ابعاد نظریه گزارش کارشناسی حریق ۲۵۰۰ ریال
- استاندارد جهانی کفله های شهری ۸۵۰۰ ریال
- سرانه بودجه شهرداریهای کشور سال ۱۳۷۲ ۳۰۰۰ ریال
- بررسی و تحلیل مسئولیت ها و امکانات فنی - تجهیزاتی شهرداریها ۹۰۰۰ ریال
- مدیریت اجرایی "مادر شهر ممنوع" ۲۲۰۰ ریال
- بررسی قانون شهرداری ۵۰۰۰ ریال
- مشارکت در اداره امور شهرها - جلد اول : بررسی الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها (تجارت جهانی و ایران) ۸۰۰۰ ریال
- انگیز مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها - جلد دوم : یافته های تجربی و راهبردی ۹۰۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه طهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد اول : روش تعیین میزان کارانه جابه جایی مسافر در سامانه اتوبوسرانی شهری کشور ۱۰۰۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه طهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد دوم : روش تعیین میزان کارانه جابه جایی مسافر در سامانه اتوبوسرانی شهری کشور ۱۵۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه طهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد چهارم : شاخص های ارزیابی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور ۲۰۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه طهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد پنجم : جمع بندی مباحث تحقیق ۲۵۰۰ ریال
- گزارش مجموعه ساخت چهارمین و پنجمین طرح عملی مدیریت عامل اتوبوسرانی شهری کشور ۳۰۰۰ ریال
- گزارش مجموعه ساخت سومین گزارش عملی مسئولین در اقل اتوبوسرانی شهری کشور ۲۰۰۰ ریال

عناوین عنوان در مراجعه حضوری می توانست مبلغ نشریات مورد درخواست را به شماره حساب ۳۳-۱۰ بانک ملی - شعبه وزارت کشور - کابل واریز به حساب نمود. به نام سازمان شهرداریهای کشور و ریوی و اصلاحاتی را به آدرس انتشارات ارسال دارند. هزینه ارسال نشریات به عهده انتشارات است.

Contents

Editor's Note	4
Special Report	
New Towns, Necessities and Functions/ J. Masoum - K. Irandoost	5
Idea & Research	
The Sense of Place in New Towns/ M. Torabi	14
Natural Calamities, the Problem of Today's Cities/ M. Abdollahi	18
Mayor's View	
Shahin Shahr, An Experiment for New Towns/ Interview with I. Farhad	22
Urban Law	
Municipalities and the Supervision of Informal Construction /The late M. Mashhadizadeh	24
Legal Counsellor	26
Administrative & Financial Counsellor	28
Dialogue	
The Enabliment of informal Settlement/ interview with M. Javaheripoor	32
Visual Report	
A Glance to Informal Settlements in the Region of Tehran Metropolis/ Z. Davood Pour	37
Council & Participation	
Round Table	
City, Council, Charity and the Nahavand City Experience	41
Another Initiative	
Busing in Mashhad City; Education First and Driving Next	50
World's Experiences	
Income Tax as the Most Important Income Source in South Asia Municipalities/ ESCAP	53
The Experience of Traffic Calming in Some European Countries/ T.M. Pharah & J. Russel	58
World's Cities & Municipalities	63
New Building	
Takht-e-Fouled in Esfahan, Life in Burial-Ground/ A. Safavi & S.M. Rashtian	67
Instruction	
The Selection Criteria for Tourism Region	72
Travel's Souvenir	
Waste Management in Canada/ M. Islami	73
Research News	
Urban Governance Innovations Program/ The Office of Development Planning-Research Center of Urban Planning	78
News Reports: A. Kalantari	80
Brief News	93
Letters	97
Urban Statistics	
Enjoying of the Possibilities of Cinema	102
New Publication	102



دیسٹو گلاسیک



Leica

MADE TO MEASURE

شرکت ژئوتک

تهران - میدان آرژانتین ، خیابان بهاران ، خیابان زاگرس
شماره ۱ تلفن: ۰۱-۸۷۹۲۲۹۰ ، دور نکار: ۸۷۹۳۵۱۴
پست الکترونیک: Geo_Sales@Armita.com

- اندازه گیری دقیق طول با لیزر
- کوچک و سبک
- قابلیت اندازه گیری از ۳۰ سانتیمتر تا ۱۰۰ متر
- بسیار مناسب جهت عملیات متره
- بی نهایت مفید در مکانهای غیر قابل دسترس
- قیمت؟! باور نکردنی

31

Monthly Journal of Information
Educational and Research
in Urban Management and Planning
Number 31, Dec. 2001

Shahrdariba

- New Towns, Necessities & Functions
- The Sense of Place in New Towns
- The Enablment of Informal Settlement
- City, Council, Charity & the Nahavand City Experience
- Bonab, An City That People Participate of It's Managing
 - Income Tax as the Most Important Income Source of South Asia Municipalities
 - The Experience of Traffic Calming in Some European Countries
- Waste Management in Canada

