

شهریار

۳۲

ماهنامه پژوهش، آموزش، اطلاع رسانی
برنامه روزی و تحریرات شهری
پوره جید - سال سوم - شماره ۳۲ - می ۱۳۸۰
۱۳۱ صفحه - ۲۵۰۰۰ تومان



- در آمدی بد رویکردهای جدید توسعه شهری
- شرایط احراز سمت شهردار از انجمن بلدی دانشوراها
- مدیریت بهداشت شهری
- شهر دارینها به روایت اسناد
- خرم آباد، تکیه سبز در حلقه زاگرس
- اجتماعات آلودگی پدیده ای فراتر از حاشیه و حاشیه نشینی
- ارتباط آلودگی پدیده ای فراتر از حاشیه و حاشیه نشینی
- شهرها، ابهام در راه برد، تغییر در قانون
- شهر سالم
- آلودگی سرپ در خاکهای شهری
- فضای شهری مناسب برای سالمندان
- میانی طراحی معابر شهری ۳۱
- همافکنی مقررات و طرح در محله های شهری



شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



شاسی مبارز مدل ۲۹۵۱

دستگاه حمل زباله مدل ۵۰۲ [سیمی-تریلر] زباله پرس

ویژگیها:

- درب عقب کاملاً آبدرد
- عملکرد درب عقب هیدرولیکی
- مجهز به سیستم پرس و تخلیه زباله
- مجهز به مخزن شیرآبه
- نزدیک و سکوون موتور دارای ننده و ایمنی برای اپراتور
- طراحی مطمئن
- نگهداری آسان

۵۰ متر مکعب

۳۹۰ لیتر

۷۵ تن

۳۰۰ لیتر

۱۰۰ بار

۵۰ تن

۹۷۰۰ میلیمتر

۲۵۰۰ میلیمتر

۴۲۷۰ میلیمتر

۱۱۳۰۰ میلیمتر

- مشخصات فنی:
- مجم مخزن زباله
- ظرفیت مخزن شیرآبه
- ظرفیت حمل زباله
- ظرفیت مخزن هیدرولیک
- مداکتر فشار سیستم هیدرولیک
- ظرفیت پرس زباله
- طول مخزن زباله
- عرض مخزن زباله
- ارتفاع مخزن زباله
- بیشترین طول دستگاه بدون تشنه

موتور جانبی:

- نوع موتور
- تعداد سیلندر
- ظرفیت مجسم
- نسبت تراکم
- پراکیند
- ۴ سیلندر ممتی
- ۳/۸۴ لیتر
- ۱۶/۱



چاروب خیابانی مدل ۶۱۲ (گروه ۱)



ماشین نجات مدل ۴۴۱



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (گروه ۱)



زباله جمع کن مدل ۲۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۳



زباله جمع کن مدل ۸۰۱



زباله جمع کن مدل ۲۰۳



اتش نشانی مدل ۱۲۲۱ (گروه ۱)



اتش نشانی مدل ۱۲۲

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





شهرداریها

ماهنامه پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی
شهرداری و شهرداریهای شهری
تیرماه - سال پنجم - شماره ۳۲

۳۲

یادداشت سردبیر ۲
گزارش اصلی
مدیریت بهداشت شهری / جلال معصوم و جواد علی آبادی ۵
آندیشه و پژوهش
درآمدی بر رویکردهای جدید توسعه شهری / حسین ایمانی جاجرمی ۱۴
محیط زیست شهری، سیاستگذاری و اقدام / سپهر من موسوی ۱۷
قانون شهر
شرایط احراز سمت شهردار، از انجمن بلدنی تا شوراها / حسین صالحی ۲۶
مشاور حقوقی / منصور حقونی وزارت کشور ۲۴
شهرداریها به روایت اسناد ۲۹
از نگاه شهردار
یاد، گذر از بحران / گفت و گو با اسماعیل رضوانیان - شهردار یابل ۳۱
گفت و گو
اجتماعات آونگی، پدیده‌ای فراتر از حاشیه و حاشیه نشینی / گفت و گو با پرویز پیران ۳۲
شورا و مشارکت
شوراها ابهام دورا برده تغییر در قانون / کامبیز لوروزی ۳۹
ایتکاری دیگر / رابطین بهداشتی سندسج / نازیلا مرادی ۴۴
آسیب شناسی شوراها / مدلی و آموزش / روح انگیز نامداری ۴۶
القای شهر / شهر سالم / جلال معصوم ۴۸
یک برچه، یک نگاه
تجربیات جهانی
آونگی سوب در خاکهای شهری / ویلیام تامپسون ۵۱
قضای شهری مناسب برای سالمندان / کفر کوپر مارکوس و کارولین فرانسیس ۵۵
آموزش
مبانی طراحی بهار شهری (۲) همادنگی مقررات و طرح در مطه‌های شهری / حمید فلوچی ۶۱
علائق و نشانه‌های آتش نشانی / کمیته بین‌المللی اطفاء حریق (NFPA) ۶۵
دیدگاه ۶۶
برنامه‌ریزی سرمایه‌داری و سوسیالیسم / متوچر عزیز
پیشنهاد شورای شهر از مبیل برای افزایش درآمد / کمال الدین پورمقارن ۷۰
با مخاطب
شهرداریهای ایران، ابهام در جایگاه، نقش در وظایف و نارسایی در درآمد / محمدتقی سلیمانی آشتیانی ۷۲
صهارت نو
شیان، خاوتی در هیاموی شهر / علی صفوی و کیومرث ایراندوست ۷۴
رهاورد سفر
زیاده‌سوزی، روشی برای بازیابی انرژی در کافه‌ها، گزارش از کارخانه‌های زیاده‌سوز در ونکوور / محمد اسلامی ۷۸
شهرها و شهرداریهای جهان ۸۱
تلاشهای ژنو برای ارتقاء کیفیت زندگی، انجمنهای شهری آلمان کانونی برای مشارکت مردمی، چگونه
توافقیک در برلین روان شده، احیای یک گورستان تاریخی در ونکوور، به منظور کاهش ترددهای روزانه
سیستم توزیع کالا در اروپا تغییر می‌کند و...
گزارشهای خوبی / علی کلاتی ۸۵
خرم آباد، تکیه سبز در حلقه زنگر، شهرداری کرج پلیس سبز تشکیل داده، گزارشی از هفتمین نشست
مدیران عامل اتوبوسرانیهای شهری کشور، تاکید رئیس سازمان شهرداریها بر استفاده از اطلاعات در
برنامه‌ریزی شهری و...
اخبار کوتاه ۹۶
شهرداری اهواز و ایجاد اشتغال برای زنان خودسرپرست، اوتکار شهرداری میوزیم برای افزایش درآمد
شهرداری شاهرود، کمیته برنامه‌ریزی ایجاد کرده، برگزار می‌کند مسابقه مقاله نویسی توسط سازمان بازیافت
مشهد، اولین کارگاه آموزش رابطین پژوهشی استانها برگزار شده، در شهرداری قزوین، صندوق پروانه
ساختمانی به بخش خصوصی واگذار می‌شود، شهرداری منطقه تهران و تأسیس اولین خانه تخصصی و...
تازه‌های نشر ۱۱۰
فهرست انگلیسی ۱۱۳

طرح روی جلد: جشنید یازی شیر مرد - مریوطیه
گزارش اصلی
عکس پشت جلد: بلژیک - راکس - نمای از یک بافت
قدیمی

- ۱- محراب، مندرج لزوماً بیانگر نظرات
شهرداریها نیست.
- ۲- شهرداران پهبان در ویرایش و
تلفیض مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب از رسالی به هیچ وجه باز
گردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.
- ۵- شهرداریها، در زمینه‌های تکیه‌های محصولات
اکبر، نفعگن مسئولیتی ندارد.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
سرمایه‌گذار: علی نوریپور
مدیران سردبیر: نوید سعیدی رشوانی
هیئت تحریریه: سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا
کاظمیان / سرویس حقوقی - بین‌المللی: حسن شفیعی
ویراستار: حمید خادمی
طراحی هنری: جهنم باری شهرمرد
هماهنگ‌کننده امور فنی: سعید مردانه
تصویر ساز: مهدی یار محمدی
امور آگهی: مرشدی ناجی
حقوقچین: فریده دارستانی قراغانی
نمونه خوان: ایلا شاه بختی
شمارگان: ۵۰ نسخه

یادداشت سردبیر

نکاتی در باب تاسیس سازمان شهرداریهای کشور

از زمانی که مفادی از اساسنامه سازمان شهرداریها، اصلاح شد، وعده داده شد که طرف دولتی سه ماه سازمان شهرداریها برای مدیریت عالی نظام مدیریت شهری تأسیس خواهد شد. قریب یکسال از آن وعده می‌گذرد و نه تنها سازمان تشکیل نشده، بلکه مشخص گشت اساسنامه اصلاحی سازمان شهرداریها که توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تأیید و به وزارت کشور جهت اجرا ابلاغ گردیده باید جهت طی مراحل قانونی تصویب به هیأت دولت ارسال گردد. لذا پار دیگری تشکیل این سازمان در حاله‌ای از ابهام تردید فرو رفت.

با این وجود تأخیر در شکل‌گیری نهایی سازمان شهرداریها فرصت خوبی را برای مسئولین امر و متخصصان مدیریت شهری فراهم نموده است تا بار دیگر در خصوص نقش و جایگاه این سازمان در نظام مدیریت شهری به بحث و بررسی بیشتر بپردازند.

اولین پرسش جدی، در ماهیت حقوقی این سازمان است که آیا سازمان دولتی تلقی می‌شود و به عنوان نماینده عالی دولت در هدایت، نظارت و هماهنگی شهرداریها عمل خواهد نمود - در حالی که منابع مالی آن از محل عوارض ملی تأمین می‌شود - و یا اینکه این سازمان غیردولتی است و با توجه به منابع مالی آن به عنوان سازمان منتخب تمامی شهرداران و وظایفی چون هماهنگی، پشتیبانی را بر عهده خواهد داشت و به عنوان بستر انتقال تجارب شهروندان به یکدیگر عمل خواهد کرد. پاسخ به این سؤال کلیدی روشنگر برخی از ابهامات به شرح ذیل خواهد بود:

۱- اکثر سازمان شهرداریها دولتی تلقی شود، به عنوان نماینده حاکمیت برای نظارت بر شهرداریها که سازمانهای غیردولتی، مستقل و مردمی اند تأسیس می‌شود و باید تمامی وظایف وزارت کشور در قبال شهرداریها با ایجاد این سازمان، به آن منتقل شود، امری که در خصوص آن جمع‌بندی مشترکی نزد مسئولین نیست، بعضی از مدیران بر این اعتقادند که وظایف حاکمیتی در خصوص شهرداریها در وزارت کشور بماند و سایر وظایف که عمدتاً از جنس تصدی، هستند به سازمان شهرداریها منتقل شود. اینان، نمونه تاریخی این برداشت را تجربه شکل‌گیری اتحادیه

شهرداریها (۱۳۵۹-۱۳۳۵) می‌دانند که با وجود اتحادیه شهرداریها، وزارت کشور همچنان توسط اداره کل شهرداریها که از سال ۱۳۳۴ جهت نظارت و بازرسی شهرداریها تشکیل شده بود بر امور شهرداریها نظارت می‌کرد.

در این دیدگاه نکات زیر مورد غفلت قرار گرفته است. این نکات عبارتند از: الف - تشکیل اتحادیه شهرداریها مستند به ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها بوده است و وظایف آن به مثابه اتحادیه‌های صنفی جلب همکاریهای شهرداریها با یکدیگر، انتقال تجارب شهرداریها به هم و نیز ارائه آموزش‌های مورد نیاز کارکنان شهرداریها بود. در حالیکه مسند قانونی تشکیل اداره کل شهرداریها در وزارت کشور ماده ۶۲ قانون شهرداریها بود و بر اساس مفاد این ماده قانون، وزارت کشور وظیفه داشت توسط این اداره کل، امور شهرداریها را تحت مراقبت داشته باشد و بازرسی و نظارت دقیق، امور شهرداریهای کشور را تحت کنترل داشته باشد.

ب - بر سال ۱۳۴۵، ماده ۶۲ قانون شهرداریها اصلاح شد و در ماده اصلاحی، وزارت کشور موظف شد سازمانی متناسب جهت پشتیبانی و آموزش شهرداریها و نیز نظارت و بازرسی از آنها را تأسیس نماید. پس از اصلاح این ماده قانونی، لایحه انحلال اداره کل شهرداریها توسط وزارت کشور به دولت ارائه شد و سپس برای تصویب نهایی به مجلسین ستا و شورایی ملی ارائه شد لیکن به دلیل بوران قدرت مجلسین این لایحه بلا تکلیف باقی ماند و جالب اینجاست که نه اداره کل شهرداریها منحل شد و نه سازمان شهرداریها تاکنون تشکیل شده است.

۲- در نقطه مقابل، دیدگاهی مطرح است که سازمان شهرداریها را به دلیل اینکه منابع مالی آن متکی بر کمکهای دولتی نیست و از محل عوارض شهرداریها که به صورت ملی اخذ می‌شود تأمین می‌گردد، غیردولتی تلقی می‌کند و معتقد است با عنایت به اینکه این سازمان غیردولتی است می‌تواند جایگزین اتحادیه منحل شهرداریها شود، بنابراین فقط وظایف غیر حاکمیتی را عهده‌دار خواهد بود و وظایف حاکمیتی در خصوص شهرداریها همچنان بر وزارت کشور باقی خواهد ماند.

این دیدگاه با فرض غیردولتی بودن سازمان شهرداریها صحیح به نظر می‌رسد. در حالیکه در اساسنامه سازمان شهرداریها مصوب سال ۱۳۴۵ و اساسنامه اصلاحی سازمان شهرداریها که به دولت ارائه گردیده است، سازمان شهرداریها سازمانی دولتی تلقی شده است و در شورای سازمان مذکور، معاونت معماری و شهرسازی وزارت مسکن و شهرسازی و معاونت امور آب و فاضلاب وزارت نیرو و عضویت دارند و ریاست شورای مذکور و نیز ریاست سازمان شهرداریها با معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور است.

بنابر این سازمان شهرداریها، سازمانی دولتی است و دیدگاه دوم صحیح به نظر نمی‌رسد و دیدگاه اول نیز در خصوص باقی ماندن وظایف حاکمیتی در وزارت کشور با عنایت به دولتی بودن سازمان شهرداریها صحیح نخواهد بود. بنابراین شایسته است با توجه به اینکه سازمان شهرداریها سازمانی دولتی است و لذا قادر به اعمال وظایف حاکمیتی نیز هست، تمامی وظایف وزارت کشور در خصوص شهرداریها به این سازمان منتقل شده و هیچگونه وظیفه دیگری در این خصوص در وزارت کشور باقی نماند تا از درگیریها و تنش‌های احتمالی در آینده بین سازمان شهرداریها، کشور و ادارات مربوط به شهرداریها در وزارت کشور جلوگیری شود.

مدیریت بهداشت شهری

جلال معصوم - جواد علی آبادی



گانندی رهبر فقید هند گفته است: «طبیعت پاسخ همه نیازهای آدمی را داده است، مگر پاسخ حرص و طمع او را». اگر بخواهیم ناسی بر عصر کنونی بگذاریم، شاید عنوان «عصر ماشین و مصرف» زیاد بیراه نباشد. زندگی شهری امروز نیز بیش از هر چیز ملازم با دو مفهوم ماشین و مصرف است؛ دو عنصری که با خود نعمت و نعمت به همسراه آورده‌اند. محیط زیست انسان که روزی با طبیعت عجین بود، امروز در معرض آلودگیهای ناشی از طمع استفاده از ماشین و حرص مصرفی رویه قرار گرفته است. ابعاد این آلودگیها گاه چنان وسیع و مخاطره‌آمیز است که در صورت عدم کنترل و دفع آنها، می‌تواند همه دستاوردهای تمدنی و زیستی را به نابودی بکشاند. زندگی در شهرهای امروز، همان قدر که فرصت مغتنمی برای بهره بردن از مواهب شهرنشینی است، می‌تواند مهلکه‌ای باشد که آلودگیهای زیست‌محیطی تدارک آن را دیده‌اند. تأمین سلامت شهر و ساکنانش بدیهی‌ترین وظیفه‌ای است که مدیران امروز و فردای شهری کشور می‌بایست به آن بیندیشند و تمام کوشش خود را مصروف آن سازند. گزارش حاضر در پی روشن ساختن ابعاد بهداشت شهری و نقش شهرداریها در آینده مدیریت آن است.

شهر دیروز، شهر امروز

«شماره مشترک که المنفعة است و جایز نیست انداختن زمانه به راهها و پراگندگی پوست خرمه و آب ماشین راه که در آن بی‌تقریبی و افتادن باشد و بی‌جایزی است نصب تابلوهای که از دیوار بیرون آید و آب آن به کوچه‌های تنگ بریزد بر حسب است که هر دم راه رعایت این امور مکلف سازد. نیز محاسب باید از این راه‌ها جازو کردن و تنقیف بازار از کفالتان آید که مردم را زینت بخش است فرسای دهد زو اینصورت گرامی فرموده: «لا ضرر و لا ضرر» یعنی در دین نه ضرر است و نه ضرر رسانیدن... و نیز محاسب باید فروشدگی را موقوف بدزد که جامعه‌های تعظیم پوشند و دستها و همچنین طرف راست و چپ و ترزو و بیسکه را پاکیزه کنند... بر محاسب است که بر سفایان فرقی امین بر گمارد تا در ساختن مشرک فقط پوست کمالاً دریانی شده باصبع جوی یکبار بودند که آب مایه زندگی است و چون به رودخانه تر آید از جاهای گنیف چور شوند و آنگاه آب بر دزدند»

اکثر گمان برده‌اید که جملات پیش گفته بخشی از آیین نامه قانون حفاظت از محیط زیست و یا فلسفی از پیش نویس قانون جدید شهرداریهاست، به خطا رفته‌اید. مطلب مذکور بخشی از کتاب «معالم التریقه فی احکام التحصیه» یا «آیین شهرداری» است که در قرن هفتم هجری به دست محسنی به نام «ابن اکوبه» نگاشته شده است. «حسب» در اصطلاح اداری اسلامی، رسیدگی به کار بازار و کوی و برزن و خرید و فروش اسانف و نظایر آن است



مه‌الانلاج

که در قیاس با تشکیلات اداری جدید، قسمتهایی از وظایف شهرداری، نیروی انتظامی، دادستانی، سازمان حفاظت از محیط زیست، اسحاق یازگانی و وزارت بهداشت و درمان را در برمی گرفته است. محترم، نیز کسی است که در رأس این دستگاه اداری قرار داشت و دارای اختیارات وسیعی بود.

موضوع بهداشت و محیط زیست شهری و بهداشتی از سلامت شهروندان و چگونگی دست یافتن به آن، همواره از بنو تشکیل شهرها و شهرنشینی، دغدغه متولیان و مدیران شهری بوده است. آنچه میان شهرهای عصر این آنچه و شهرهای امروز ما تفاوت ایجاد کرده است، علاوه بر پیچیدگی مشکلات و بزرگ شدن ابعاد شهرها، مدیریت چندگانه و متکثر و گاه ناهماهنگ شهری است.

سلامت و توسعه

نظریه پردازان توسعه عموماً هدف برنامه‌ها و اقدامات پیشنهادی، خود را ارتقاء سطح زندگی انسان برشمرده‌اند. عبارت «انسان محور توسعه» به کرات مورد استفاده تدوین‌شدن و صاحب نظران علوم انسانی قرار گرفته است. از این منظر لاجرم

در قانون جدید شهرداریه‌ها، می‌بایست جایگاه و منزلت شهرداریه‌ها و شهردار و شورای شهر به گونه‌ای تعریف شود که دیگر سازمانهای اجرایی و خدماتی شهری ملزم باشند تا برنامه‌ها و فعالیت‌های خود را با شهرداری هماهنگ کنند

محیط زیست انسان بشتر توسعه است. این محیط شامل محیط طبیعی، محیط انسان ساخت یا مصنوع و محیط اجتماعی است. بنابراین اگر قرار است سطح زندگی انسان ارتقاء یابد، می‌بایست کیفیت و کمیت محیط زندگی او نیز شرایط مناسبی یابد. این شرایط را می‌توان شامل حفظ و استفاده صحیح از منابع طبیعی و عدم تخریب و آلودگی آنها، ایجاد سکونتگاه‌های قابل زیست و متناسب با نیازهای مادی و معنوی انسان و ایجاد روابط سالم اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی دانست. از سوی دیگر، تجربه بسیاری از جوامع نشان داده است که در فرایند توسعه بیش از هر چیزی، حتی سرمایه و فناوری، این نیروی انسانی و شرایط آن به لحاظ کیفی - و نه کمیت محض - است که عامل اصلی و موتور پیش برنده توسعه به شمار می‌آید. برنامه‌ریزان برای سنجش وضعیت کیفی نیروی انسانی در هر جامعه‌ای از این ملاک‌های پنجگانه بهره می‌گیرند: سلامت (جسم و روان)، رفاه (مادی و معنوی)، آگاهی (سواد و مهارت)، امنیت (ذهنی، اجتماعی و قضایی) و مشارکت (مسئولیت‌پذیری و مسئولیت‌دهی). همان طور که پدیده معیار سلامت شرط لازم برای دستیابی به دیگر

معیارهاست؛ یعنی اتحاد انسانی که سلامت جسمی و روانی کافی نداشته باشند، ویژگی‌های دیگرشان به کار نخواهد آمد. انسان هدف و عامل دستیابی به توسعه است؛ پس در هر برنامه‌ای برای نیل به توسعه، باید حفظ و تأمین سلامت انسان اولویت نخست را به خود اختصاص دهد. در واقع اگر سلامت انسان شرط لازم برای توسعه است، عواملی که سلامت انسان را به خطر می‌اندازد موانع توسعه خواهند بود. آنچه امروزه سلامت انسان را بیش از هر چیز در معرض خطر قرار داده است، آلودگی‌های زیست محیطی است و با همین نگرش است که در اصل بنحاهم قانون اساسی حفاظت محیط زیست مورد توجه قرار گرفته است:

«حفاظت محیط زیست که مثل امروز و سنه‌های بعد باید در آن حیات اجتماعی رویه رشدی داشته باشند و طیفه عمومی تلقی می‌گردد، از این رو فعالیت‌های اقتصادی و غیر آن، که با آلودگی‌های محیط زیست و یا تخریب جزئی زمین‌های آن همراه می‌باشد، ممنوع است.»

اما استفاده گسترده انسان از فناوری و بهره‌برداری بی‌رویه از منابع طبیعی پیرامون با هدف «تولید» و «صرف»، محیط زیست انسان را به شدت آلوده کرده است. در این میان شهرها به جهت تراکم جمعیت و تمرکز فعالیت‌ها، بیش از سایر محیط‌ها در معرض آلودگی قرار گرفته‌اند. هر روز گزارش‌های تکان دهنده‌ای از اوضاع وخیم محیط‌های شهری در مورد آلودگی‌های زیست محیطی منتشر می‌شود که ابعاد فاجعه آمیزی از مسئله را نمایان می‌سازد. با نگاهی به این گزارش‌ها، این تصور در ذهن شکل می‌بندد که در شهرهای آینده دیگر هوای پاک برای نفس، آب سالمی برای نوشیدن، مکان مسکنی برای استراحت و چشم‌انداز زیبا و تمیزی برای تگریستن وجود نخواهد داشت.

مفهوم آلودگی و بهداشت شهری

اگر آلودگی محیط زیست را همان گونه که این نامه اجرایی تبصره ۱۳ قانون برنامه اول توسعه تعریف کرده است، عبارت از «بخش یا آمیختن مواد خارجی به آب، هوا، خاک یا به میزانی که کیفیت فیزیکی، شیمیایی یا بیولوژیکی آنها را تغییر دهد به طوری که زیان آور به حال انسان و سایر موجودات زنده و یا آثار و ابنیه باشد» بدانیم، بهداشت را کنترل عواملی قلمداد کنیم که سلامت انسان را به خطر می‌اندازد، و سلامت انسان را نیز تعادل قوای جسمی و روانی برای انجام صحیح امور زندگی معنا کنیم، آنگاه مدیریت بهداشت شهری را می‌توان کوششی هدفمند دانست که در پی کنترل آلودگی‌های محیط زیست شهری است که سلامت انسان را با مخاطره مواجه ساخته‌اند. بهداشت شهری همچنین درصدد ایجاد محیط شهری سالمی است که در آن هوای پاک، آب بهداشتی، نور کافی، صداهای هنگام، مواد غذایی سالم، سیما و منظر آراسته و محیطی عاری از بیماری‌ها برای انسان فراهم باشد.

ابعاد آلودگی‌های شهری

شهرهای امروز ما را مشکلات بهداشتی زیادی احاطه کرده‌اند. ما محیط زیست خود در شهرها را بدون توجه به ظرفیت خودبالیایی یا هضم طبیعی آن، هرچه بیشتر آلوده می‌کنیم. آلودگی هوا شاید ملموس‌ترین شکل این آلودگی حساست که رابطه مستقیمی با رشد و توسعه شهری پیدا کرده است؛ و هرچه شهری از نظر جمعیت و فعالیت منارج بالاتری را کسب کرده باشد، به میزان بیشتری از این آلودگی نصیب می‌برد.

یکی از ابعاد بهداشت شهری، بهداشت هوایی است که هر لحظه نفس می‌کشد و بدون آن دقیقه‌ای امکان حیات ندارد.



داود پاجوکی

ماده ۲ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا که در سال ۱۳۷۴ به تصویب رسید، آلودگی هوا را عبارت از «وجود یا بخش یک یا چند آلوده کننده - اعم از جامد، مایع، گاز، تشعشع پر انرژی و غیره پرتوزا - در هوای آزاد» دانسته است. یعنی اشجع زاده کارشناس ارشد بهسازی محیط و عضو هیئت مدیره جبهه سبز ایران، درباره آلودگی هوا در شهرهای کشور چنین می گویند: «آلودگی هوا یکی از پدیده‌های زندگی مدرن امروز است. علت اصلی آلودگی هوا در شهرهای کشور، احتراق ناقص سوختهای فسیلی است که منبع تولید آن وسایل نقلیه موتوری، صنایع، نیروگاهها و منابع خانگی گرماساز هستند که آلاینده‌های مهم هوا همچون متواکسید کربن، اکسیدسولفور، اکسیدهای نیتروژن، سرب و ذرات معلق را به وجود می آورند. وجود هر یک از این آلاینده‌ها به تنهایی یا به صورت ترکیبی در مدت زمان معینی، در صورت تداوم، قادر به ایجاد بیماریها و یا اختلالاتی برای انسان، حیوانات و گیاهان می شود. اشجعزاده در مورد پیامدهای آلودگی هوا و تأثیرات این آلاینده‌ها بر روی سلامت انسان، می گویند: «از پیامدهای آلودگی هوا، کاهش قابلیت دید، ایجاد بیماریهای مزمن و حاد ریوی و قلبی، اختلالات

ناشی از سوخت را به خود اختصاص داده‌اند. میانگین سن خودروهای سواری در تهران ۱۵/۵ سال و اتوبوسها ۱۴/۵ سال است و این در حالی است که عمر مفید بهترین خودروها در جهان ۵ تا ۱۰ سال در نظر گرفته شده است.

در روز یازدهم چهارم آبان ۱۳۶۵، میلیونها نفر ساکنان شهر تهران با پدیده بی سابقه‌ای مواجه گشتند که به باران سیاه معروف شد. دولت در این روز از مردم درخواست کرد از خانه‌های خود بیرون نروند تا از گزند باران اسیدی بسیار مهلک در امان باشند. برخی از کارشناسان این حادثه را در ردیف سوانح بزرگ ناشی از آلودگی هوا در دنیا همچون واقعه اسموگ (SMUG) در سال ۱۹۵۲ لندن قرار می دهند که در آن بیش از ۴۰۰۰ نفر در یک روز جان خود را به خاطر آلودگی هوا از دست دادند. در روزهای ۱۸ و ۱۹ آذر سال ۱۳۷۷ شدت آلودگی تهران به حدی رسید که دولت چند روز بعد مجبور به تعطیلی مدارس و اجرای طرح نوبتی کردن حرکت خودروها شد. از آن سال به بعد در فصول پاییز و زمستان، که شهر تهران با پدیده وارونگی هوا و افزایش تراکم آلاینده‌های هوا روبرو می گردد، به طور مداوم هشدارهایی به مردم و خصوصاً



محمدرضا باستانی

در صورت تصمیم برای اعطای وظایف جدید به شهرداریها، طبق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه، این کار می بایست با فراهم ساختن منابع مالی و انسانی و با تغییر در ساختار اداری و تشکیلاتی آنها همراه باشد

گروه‌های آسیب پذیرتر همچون کودکان و کهنسالان داده می شود. مشاهده افرادی که ماسکهای ضدخار به چهره دارند، مسأله‌است که در تهران به منظره‌ای عادی و ستاد قابل تخیل شده است.

سه لقا صلاح، مدیر عامل جمعیت زنان مبارزه با آلودگیهای محیط زیست، درباره خطرهای ناشی از آلاینده‌های هوا بر روی شهروندان چنین می گویند: «امروز در شرایطی هستیم که استاندارد کیفیت هوای سازمان بهداشت جهانی (W.H.O.)، و مقایسه آن با شهر تهران، نشان می دهد که آلودگی هوا چگونه سلامتی شهروندان را در این شهر با خطری فزاینده مواجه ساخته است. طبق این بررسی در تهران مرگ و میر بر اثر بیماریهای تنفسی و قلبی ناشی از ذرات معلق در هوا ۶۳ مورد در هر ۱۰۰ هزار نفر، و تعداد سرطان نیز ۵۲ مورد در هر ۱۰۰ هزار نفر برآورده شده که با فرض جمعیت ۶/۵ میلیون نفری تهران، تعداد کل مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا، در خوشبینانه‌ترین شکل، حدود ۲۳۰۰ نفر در سال خواهد بود. اگر به این آمار هزینه‌های اتلاف وقت به دلیل نارسایی سیستم حمل و نقل، هزینه‌های مصرف سوخت اضافی،

سیستم اعصاب و کلیه و کبد، و ایجاد سرطان و بسیاری آسیبهای دیگر است.» شهر تهران که آن را از زمره آلوده‌ترین شهرهای جهان دانسته‌اند، نمونه در خور دگرزی از وضعیت آلودگی هواست. در تهران نزدیک به یک میلیون خودرو سواری و ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در تردد هستند و وسایل نقلیه در سطح تهران روزانه ۷ میلیون لیتر بنزین و ۱/۵ میلیون لیتر گازوئیل مصرف می کنند. بر اساس محاسبات انجام شده، روزانه ۴۵۰۰ تن انواع آلاینده‌ها به هوای تهران وارد می شود که وزن این آلاینده‌ها در سال بالغ بر ۲/۲ میلیون تن برآورد می گردد که بیش از ۷۰ درصد این آلاینده‌ها محصول خودروهاست. بر اساس برخی از گزاره‌ها، در هر شبانه‌روز ۳۰۰۰ تن متواکسید کربن، ۱۶ تن ذرات لاستیک، ۷ تن آزبست، ۱ تن نرگس و نزدیک به ۵ تن سرب در هوای تهران پخش می شود. بیشتر کارشناسان علت حجم بالای آلاینده‌ها در هوای تهران را مشکلات مربوط به وسایل حمل و نقل و سیستم ترافیکی و فرهنگ ناصحیح استفاده از خودرو می دانند. نزدیک به ۲۶ درصد از خودروهای سواری فعال شهر تهران با سن بیش از ۲۰ سال در تردد هستند که به طور متوسط ۴۷ درصد از انتشار آلاینده‌های



پسمنی اشجع زانده

هزینه‌های درمان بیماران ناشی از آلودگی هوا و هزینه‌های ناشی از بیماری‌های روحی و روانی را نیز اضافه کنیم، از فاجعه‌های زیست‌محیطی - اقتصادی - اجتماعی خیر خواهیم یافت. در زمان حاضر شهرهای تهران، کرج، تبریز، اصفهان، مشهد، راک و شیراز هفت شهر بسیار آلوده کشور معرفی شده‌اند که می‌بایست برنامه‌های ضربتی برای آنها اجرا شود. شهر اراک نمونه یک شهر متوسط و بسیار آلوده است که برخلاف دیگر شهرها، سهم آلوده‌های منتشر شده از صنایع محاور بیشتر و عمده‌تر از وسایل حمل و نقل است. این شهر در کنار شهرهای قم، قزوین و سمنان، از جمله شهرهایی است که به دلیل نزدیکی به شعاع ۱۲۰ کیلومتری حریص استنفر از صنایع تهران، طی دهه‌های اخیر پذیرای استقرار صنایع زیادی شده است. آلوده‌های سمی متصاعد شده از صنایع همچون الومینیوم‌سازی و ماشین‌سازی اراک شرایطی بحرانی را در این شهر به وجود آورده‌اند. وضعیت در این شهر به حدی وخیم است که دولت طرح‌های پرهزینه‌ای را برای پهنه‌سازی تکنولوژی تولید در صنایع آلوده کننده و نصب فیلترها به اجرا گذاشته است. برخی از کارشناسان چنین اقداماتی را کافی ندانسته و پیشنهاد انتقال این صنایع - و حتی تعطیلی آنها - را مطرح کرده‌اند. این وقایع و اقدامات نمایانگر آن است که به هنگام

شهری در سال ۱۷۸۹ به طول ۳۶ کیلومتر در پاریس احداث شد. شهر لندن نیز پس از فاجعه‌ای که طی آن ۷۵۰۰۰ نفر بر اثر بیماری وبا تلف شدند، در سال ۱۸۲۸ دارای شبکه زیرزمینی جمع‌آوری فاضلاب شد. در زمان حاضر تنها یک شهر در ایران - یعنی اصفهان - به شبکه فاضلاب شهری مجهز است. در طرح شبکه فاضلاب شهر تهران، با صرف هزینه‌های کلان، تاکنون تنها کمتر از ۱۰ درصد از ۸۰۰ کیلومتر لوله اصلی و فرعی مورد نیاز ایجاد شده است. در شهرهای شمالی کشور که سطح سفره‌های آب زیرزمینی بالاست، کلیه فاضلابهای شهری و صنعتی از طریق چاههای جذبی به منابع سطحی و زیرزمینی منتقل می‌شوند. دودپازوکی، مدیر آثار نظارت بر بهداشت آب و فاضلاب وزارت نیرو، درباره اهمیت احداث شبکه‌های جمع‌آوری و دفع فاضلاب معتقد است: «عدم کنترل و هدایت و تصفیه فاضلابهای شهری موجب آلودگی آبهای سطحی و زیرزمینی - که قوی‌العادة کرباب و مهم هستند - می‌شود. ما در کشورمان با کمبود منابع آب مواجه هستیم و سرانه آب آشامیدنی در دسترس برای هر فرد از ۲۷۰۰ متر مکعب در سال به ۱۲۰۰ متر مکعب در سال کاهش داشته است. این یعنی اعلام شرایط بحرانی، زیرا بر اساس استانداردهای جهانی سرانه کمتر از ۱۰۰۰ متر مکعب در سال به معنی تنش و کمبود آب است. با توجه

انسان هدف و عامل دستیابی به توسعه است. پس در هر برنامه‌ای برای نیل به توسعه، حفظ و تأمین سلامت او می‌بایست اولویت نخست را به خود اختصاص دهد. در واقع اگر سلامت انسان شرط لازم برای توسعه است، عواملی که سلامت انسان را به خطر می‌اندازد، موانع توسعه خواهند بود

مدیریت بهداشت شهری را می‌توان کوششی هدفمند دانست که در پی کنترل آلودگیهای محیط زیست شهری است که سلامت انسان را با مخاطره مواجه ساخته‌اند

تقابل میان سلامت انسان و محیط‌زیست از یک سو، و توسعه اقتصادی از سوی دیگر، این انسان و سلامت اوست که اهمیت درجه اول را پیدا می‌کند.

از دیگر اهداف بهداشت شهری، مسائل مربوط به آب و فاضلاب است. تأمین آب سالم و بهداشتی لازمه حیات و سلامت است. جمع‌آوری و دفع بهداشتی فاضلاب ناشی از فعالیت‌های زیستی، به اندازه تأمین آب آشامیدنی اهمیت دارد.

یکی از منابع آلوده کننده آب، فاضلابهای شهری است که در صورت انتقال به منابع آب موجب آلودگی آنها می‌شود. فاضلاب بتایرس تعریف قانونی، «هر نوع ماده مایع زاید حاصل از فعالیت‌های صنعتی یا کشاورزی و دامداری یا شهری و یا بیمارستانی و آزمایشگاهی و خانگی است که به آب یا خاک تخلیه گردد». جوامع انسانی از گذشته‌های دور به اهمیت دفع صحیح فاضلاب پی برده بودند. در شهرهای متقدم هندی آثار کانالهای هدایت فاضلاب شهری با قدمت هفت هزار سال مشاهده شده است. در شهرهای بابل، نینوا، آتن و روم نیز چنین اثری یافت شده است. اولین آگوی

به این عرصه است که اهمیت کنترل فاضلاب و بازبافت مجدد آن معلوم می‌شود. در حقیقت توجه به بحث فاضلاب شهری، یک بعدش نجات آبهای زیرزمینی است زیرا اگر آبهای زیرزمینی آلوده شوند به سادگی نمی‌توان آنها را تصفیه کرد، چون هزینه بسیار زیادی دارد. لذا یکی از اولویتهای بسیار اساسی در کشور توجه به مقوله ایجاد شبکه جمع‌آوری و تصفیه فاضلابهای شهری است.

تعداد بیماریهایی که از طریق آب و فاضلاب شهری به انسان سرایت می‌کنند اهمیت بهداشت آب و جلوگیری از آلودگی آن را مضاعف می‌سازد. بر اساس مطالعات انجام شده تعداد زیادی از بیماریهایی که منشأ باکتریایی همچون وبا و چسبه و یا منشأ ویروسی مانند هپاتیت، و نیز بسیاری از بیماریهای انگلی و کرمی از طریق آبهای آلوده به انسان منتقل می‌شوند. آلودگیهای غیر میکروبی و شیمیایی آنها نیز بسیار خطرناک هستند. این آلودگیها هنگامی که به آبهای آشامیدنی و مواد غذایی منتقل شوند، حتی با مواد ضد عفونی کننده و یا جوشانیدن نیز از بین نمی‌روند. بعضی اشجع زانده، کارشناس ارشد بهداشتی محیطه، در خصوص دیگر

منابع آلوده‌ساز، عقوقت‌تزا و ایجاد مسووعیت به حساب می‌آیند. دفن و تلبار کردن غیر بهداشتی زباله‌ها موجب نشت شیرابه آنها به خاک و سفره‌های زیرزمینی می‌شود که خود از منابع آلوده‌کننده بسیار خطرناک آبهای آشامیدنی است. وی علاوه بر دفع، مراحل جمع‌آوری و حمل و نقل مواد زائد جامد را نیز دارای مشکل می‌داند و می‌نویسد: «جمع‌آوری و حمل و نقل زباله‌های شهری عمدتاً به شیوه سنتی و تیمه مکانیزه انجام می‌شود. در سال ۱۳۷۸ تنها یک درصد از زباله‌های شهری به شیوه کاملاً مکانیزه جمع‌آوری و حمل و نقل شده‌اند. عموم مأمورین ایالت حمل زباله نیز فرسوده و غیرمجهزند و خود مشکلات بهداشتی زیادی را برای شهرها و پرستل آموزش ندیده شهردار بها به وجود می‌آورند».

کشتار گاههای دام از جمله مراکز آلودگی هستند که عملکرد آنها علاوه بر سلامت تغذیه مردم، بر روی بهداشت محیط زیست شهری نیز مؤثر است. محمداسلامی، معاون دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور، معتقد است که کشتار گاهها به عنوان یکی از تأسیسات و تجهیزات شهری، نقش بسیار مهمی از نظر بهداشتی و زیست‌محیطی و حفظ سلامت مردم دارند. وی در مورد این نقش چنین توضیح می‌دهد: «ما داریم که شیوع برخی از بیماریهای مشترک انسان و دام، همچون تب مالت، جنون گاوی، تب برفکی

تعداد کل مرگ و میرهای ناشی از آلودگی هوا در تهران، در خوشبینانه‌ترین برآوردها، حدود ۷۳۰۰ نفر در سال است

عواقب بهداشتی نبودن آب و فاضلاب شهری چنین می‌گوید: «تخلیه غیرمجاز فاضلابها به جویهای خیابانی، علاوه بر انتشار عوامل بیماری‌زا باعث ایجاد تعفن و محیطهای بدمنظر شهری می‌شود. همچنین چاههای جذبی محل مناسبی برای رشد حشرات موذی از جمله سوسک‌ها هستند که ناقل بسیاری از بیماریهای مهلک به شمار می‌آیند. مسئله مواد زائد و جامد شهری و آلودگیهای ناشی از آن، از دیگر ابعاد بهداشت شهری است. مواد زائد جامد عبارتند از هر نوع ماده جامدی که عرفاً زائد محسوب می‌شود، مانند زباله، خاکریز، خاکستر، جسد حیوانات، ضایعات مراکز شهری و صنعتی و زوائد حاصل از تصفیه - اعم از شیمیایی و بیولوژیک - و همچنین فضولات انسانی و حیوانی و مواد زائد بیمارستانی و جز اینها». آنچه که جمع‌آوری و دفع مواد زائد و جامد شهری را به کاری ضروری و اجتناب‌ناپذیر بدل کرده است، رعایت بهداشت شهری است. بخش زیادی از مواد زائد شهری خصوصاً بیانی دارند که در صورت عدم کنترل، سلامت انسان را به خطر می‌اندازند. آلودگی هوا، خاک و آبهای سطحی و زیرزمینی، همچنین پدید آمدن محیطی مناسب برای زندگی حشرات و حیوانات موذی و تکثیر آنها، از مهم‌ترین مشکلات ناشی از دفع غیربهداشتی زباله هستند، که هر یک می‌تواند آرامش و سلامت شهروندان را با خطر مواجه کند و با بیماریهای گسترده همگانی را در جامعه شیوع دهد.

نتایج حاصل از یک پروژه تحقیقاتی در سال ۱۳۷۶ بر روی ۴۹۶ شهر کشور، مشخص کرد که هر ایرانی در روز به طور متوسط ۸۰۰ گرم زباله خانگی، ۱۷ گرم زباله بیمارستانی و ۲۶ گرم زباله صنعتی تولید می‌کند.

حجم زباله تولیدی شهرهای کشور در هر روز بالغ بر ۳۳ هزار تن برآورد شده است که جمع‌آوری و دفع آنها به طور متوسط روزانه ۱۱۵ میلیون تومان برای شهرداریهای کشور هزینه دربردارد. غضنفر اکبری، دبیر کمیسیون جلوگیری از آلودگی آب، ضمن ارائه این آمارها عمده‌ترین مشکلات بخش زباله شهری را این گونه بر می‌شمارد: «خلق بررسمیهای انجام شده، ۸۵ درصد از شهرهای کشور زباله‌های نمان را به روشهای غیر بهداشتی و غیر اصولی می‌سوزانند یا تلبار می‌کنند و یا در چاله‌ها و گودالها می‌ریزند. این در حالی است که در اغلب موارد زباله‌های بیمارستانی از جمله مواد زائد مخاطره‌آمیز محسوب می‌شوند و از



محمد علی غومی

و نظایر اینها، از گذشته شایع بوده است و در بسیاری از شهرهای کشور مواردی از آنها دیده و گزارش شده است. یکی از منابع و عوامل شیوع این بیماریها کشتار گاهها هستند؛ زیرا در بسیاری از شهرهای ما هنوز کشتار گاهها به شیوه سنتی مدیریت می‌شوند و تجهیزات فیزیکی آنها بسیار ابتدایی است. همچنین بسیاری از این کشتار گاهها در هنگام ساخت در خارج از شهرها قرار داشته‌اند که با گسترش کالبدی شهرها اینک در محاور مناطق مسکونی و تجاری قرار گرفته‌اند. فاضلاب این کشتار گاهها از منابع آلوده کننده محیطهای شهری است که مشکلات بهداشتی و اجتماعی زیادی را به وجود آورده است. آنچه تاکنون گفتیم تا حد زیادی مربوط به آن دسته از آلودگیهای محیطی است که تأثیرات مستقیم و نسبتاً حادتری بر محیط طبیعی و جسم انسان برجای می‌گذارند.

فضاهای شهری علاوه بر این، در معرض بسیاری از انواع دیگر آلودگیهای ثانویه بسیار مخرب و تأثیرگذار بر سلامت انسان و به ویژه بر روان آدمی، قرار دارند. یکی از این آلودگیها،



محمود صبرفیان پور

آلودگی صوتی است. محدثی برخی، مسئول واحد صوت شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، آلودگی صوتی را این گونه تعریف می‌کند: «آلودگی صوتی به هر صدای ناخواسته‌ای که در اثر پدیده‌های مختلف اطراف مایه وجود می‌آید، اطلاق می‌شود. در واقع هر صدایی که ما بشنویم و بتواند مزاحم کار ما بشود به آن آلودگی صوتی گفته می‌شود. این آلودگی می‌تواند ناشی از شنیدن یک موسیقی ناخنجار و یا حرکت خودروها، قطار، هواپیما و یا هر منبعی که در اثر تکنولوژی به وجود آمده است باشد.»

قرخی در مورد وضعیت شهرهای کشور از نظر آلودگی صوتی می‌گوید: «متأسفانه مطالعه جامعی در مورد وضعیت آلودگی صوتی کلیه شهرهای کشور صورت نگرفته است، ولی در یک مطالعه مشخص بررسی منطقه ۷ تهران، مشخص شد که میزان صدا در اکثر نواحی مسکونی دارای یزانی بیش از استانداردهای لازم است. این مطالعات همچنین نشان داد که ۷۰ درصد آلودگی صوتی تهران ناشی از ترافیک شهری و عبور و مرور خودروهاست.» وی معتقد است که این مطالعات می‌تواند تا حدودی بیانگر وضعیت سایر کلانشهرهای کشور نیز باشد.

عدم تناسب ارتفاع آنها، رنگهای تیره و بسیاری از بی‌نظمی‌هایی که در فضاهاى شهری مشاهده می‌شود، ممکن است موجب آلودگی، پخش‌شدگی و رفتارهای ناخنجار دیگر گردد. علاوه بر اینها، آلودگیهای ناشی از میزان و شدت نامتناسب نور (آلودگی نوری) و افزایش امواج و پرتوهای زیان بخش (آلودگی امواج) و دیگر عوامل آلوده کننده محیط زیست نیز وجود دارند که هنوز تأثیرات آنها در شهرهای کشور به درستی مورد مطالعه قرار نگرفته است.

بخشی نگرى و مدیریت متکثر بهداشت شهری

همان گونه که ملاحظه شد، مقوله بهداشت شهری ابعاد گسترده‌ای دارد و برای دستیابی به شرایط مطلوب در این زمینه در سطح شهرها - یعنی ایجاد هوای پاک و عاری از آلاینده‌های مضر، تأمین و عرضه آب سالم، جمع‌آوری و دفع بهداشتی فاضلابها و زباله‌های شهری، کاهش و کنترل آلودگیهای صوتی، چهار امر اساسی و بی‌بهره‌های مسری، نظارت بر تولید و توزیع بهداشتی مواد غذایی و تکوسازی و ساماندهی سیما و منظر شهری و نظایر آنها - می‌بایست سازمانها و دستگاههای مختلفی فعالیت داشته

حجم زباله تولیدی شهرهای کشور در هر روز بالغ بر ۳۲ هزار تن برآورد شده است که جمع‌آوری و دفع آنها به طور متوسط روزانه ۱۱۵ میلیون تومان برای شهرداریهای کشور هزینه در بر دارد

این تفکر که ماهمه مسئولیتهای مرتبط با یک پدیده مثل آلودگی هوا را در یک جا متمرکز کنیم، نگرشی ضدساختاری است. وظایف سازمانها از نوع ماتریسی است و آنها ممکن است تنها در یک بعد ماتریس با هم ارتباط داشته باشند

باشند. اما آیا وجود سازمانهای مختلف برای هدایت و مدیریت یک ضرورت است و یا می‌توان این مسئولیت را به دستگاه خاصی واگذار کرد؟ یوسف حجت، معاون محیط زیست انسالی سازمان حفاظت محیط زیست، ضمن اشاره به بحث آلودگی هوا و سازمانهای دخیل در این مسئله، وجود سازمانهای گوناگون را در این امر کاملاً طبیعی برمی‌شمارد و چنین استدلال می‌کند: «هن فکری می‌کنیم که اصلاً ضروری است که ما در مواجهه با مسائل زیست محیطی، سازمانهای متعددی در کنار هم داشته باشیم. اگر ما به این علت که منابع خودروسازی و ترکت نفت و شهرداریها همگی با بحث آلودگی هوا مرتبطاند، بگوییم باید همه آنها متمرکز بشوند و یک سازمان تشکیل بدهند، اشتباه کرده‌ایم. آنها هر کدام وظایف دیگری هم دارند؛ پس این وظایف چه می‌شود؟ این تفکر که ما همه این مسئولیتهای را در یک جا متمرکز کنیم، نگرشی ضدساختاری است و امکان تحقق نظار در فعالیت این سازمانها از نوع ماتریسی است و آنها ممکن است تنها در یک بعد ماتریس با هم ارتباط داشته باشند. مثلاً ما با وزارت صنایع ممکن است تنها در ۱۰ درصد مسائل زیست محیطی مربوط باشیم و در واقع ۹۰ درصد

عوارض ناشی از آلودگی‌های صوتی به سه دسته تقسیم می‌شوند: تأثیرات روانی، تأثیرات جسمی و تأثیرات روان-تنی. اضطراب، تحریک پذیری، خستگی، آلودگی، بی‌خوابی، کاهش قدرت شنوایی، گرفتگی عضلانی، ناراحتی‌های قلبی، زخم عمده، فشارخون، میگرن، آلرژی و حتی آسم از جمله آثار و عوارض آلودگی صوتی بر انسان است. در این میان کودکان و کهنسالان در معرض آسیب‌های شدیدتری نسبت به سایر گروهها هستند. سیما و منظر کالبدی شهرها نیز به نوبه خود می‌تواند به عامل مخمل بهداشت تبدیل شود. این مفهومی است که از آن به نام آلودگی بصری یاد می‌کنند. آلودگی بصری، آشفتگی و اغتشاش در عناصر و اجزای تشکیل دهنده سیما و منظر شهری است که می‌تواند بر روی روان و رفتار شهروندان مؤثر باشد. انسان فطرتاً با نظم و هماهنگی و تناسب سازگار شده است و آشفتگی در پیرامون خود را بر نمی‌تابد و مشاهده مسانظر مغشوش و نامطلوب که در آنها قاعده‌ای در ترکیب اجزا، رنگ، اندازه و فرم به کار نرفته باشد، روان او را می‌آزارد. در هم و پرهی میلسان شهری، تابلوهای راهنما، میمهای برقی و تلن، کانلهای کولر، نماهای بد نمایی ساختمانها و



محمد اسلامی

می‌توانند به عنوان سازمانهای محلی در زمینه بهداشت شهری با طیف وسیع مسائل آن، ایفای وظیفه کنند و در چارچوبی واحد و هماهنگ به این امر سر و سامان بخشند. ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه نیز چنین جایگاهی را برای شهرداریها پیش بینی کرده است. براساس این قانون، دولت می‌تواند بخشی از تصدیهای مربوطه به دستگاههای اجرایی را به شهرداریها واگذار کند. با تشکیل شوراهای اسلامی شهر، دیدگاه مدیریت واحد شهری بیشتر تقویت شده است. محمد اسلامی در این باره می‌گوید: «ما در وزارت کشور بر روی این مسئله گه به سمت مدیریت واحد

وظایف ما کاملاً متفاوت است.»

اما با ناهماهنگیهای موجود بین دستگاهها و معطل ماندن امور بهداشت شهری چه می‌توان کرد؟ هنگامی که سازمانهای مسئول و مربوط به آلودگیهای محیط شهری هر یک بدون توجه به اقدامات دستگاههای دیگر راه خود را می‌روند، چگونه می‌توان انتظار حل مشکلات مربوط به بهداشت شهری را داشت؟ محسن یاستانی، پزشک و مدیر کل اداره نظارت بر مواد غذایی و بهداشتی وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، ضمن بیان مثالی درخصوص مشکلات مربوط به کشتارگاههای سستی و

نزدیک به ۲۶ درصد از خودروهای سواری فعال در شهر تهران با سینی بیش از ۲۰ سال در تردد هستند که به طور متوسط ۴۷ درصد از سهم آلاینده‌های ناشی از سوخت را به خود اختصاص داده‌اند

شهری حرکت کنیم در حال مطالعه هستیم. به نظر ما فعالیت‌های مختلفی که اکنون به صورت پراکنده و ناهماهنگ در سطح شهر انجام می‌شود با شکل‌گیری شوراهای اسلامی شهر می‌تواند در شهرداریها به عنوان سازمانهای محلی، تمرکز یابد. برای این کار به نظر می‌رسد قانون شهرداریها، که نزدیک به ۳۰ سال از عمر آخرین اصلاحات انجام گرفته بر روی آن می‌گذرد، می‌بایست مورد تجدیدنظر قرار گیرد و متناسب با نیازهای روز تدوین شود. محمد اسلامی در این زمینه می‌افزاید: «در این قانون می‌بایست جایگاه و منزلت شهرداری و شهردار و شورای شهر به گونه‌ای تعریف شود که دیگر سازمانهای اجرایی و خدماتی شهری ملزم باشند تا برنامه‌ها و فعالیت‌های خود را با شهرداری هماهنگ کنند؛ زیرا با چنین ضابطه‌ای می‌توان از بسیاری از مشکلات موجود در شهرها که هزینه‌ها و خسارات زیادی به بار می‌آورند، جلوگیری کرد.»

اجرای ماده ۱۳۶، منوط به اصلاح ساختار

به نظر بسیاری از کارشناسان، در کنار رفع موانع قانونی برای اعمال مدیریت واحد شهری از سوی مجموعه شهردار و شهرداری، در گام‌های نخست می‌بایست اصلاحات اساسی در ساختار شهرداریها به انجام رسد. یوسف حجت در باره امکان تحقق ماده ۱۳۶ برنامه سوم توسعه و نقش شهرداریها در مسئولیت‌پذیری بیشتر می‌گوید: «سازمان حفاظت محیط زیست سازمانی است سیاست‌گذار و شهرداری می‌تواند به عنوان محوری به این سازمان کمک کند. کما اینکه شرکت کنترل کیفیت هوا با روی اجرایی بسیار مطلوبی برای ماست و در سالهای اخیر بهترین رابطه را با آنها

غیربهداشتی در سطح شهرها، می‌گوید: «خیلی از این کشتارگاهها می‌بایست تعطیل شوند. ما سه بار این مسئله را در شورای غذا و تغذیه کشور مطرح کردیم و متأسفانه به دلیل معلوم نبودن متولی اصلی، کاری از پیش نرفت. شهرداریها می‌گویند که ما کشتارگاهها را در شهرها تأسیس می‌کنیم، سازمان دامپزشکی می‌گوید این ما هستیم که پرسنل متخصص و فنی را تأمین می‌کنیم و معاونت امور دام وزارت جهاد کشاورزی نیز می‌گوید که سیاست‌های تأمین گوشت فرمز بر عهده ماست. ولی همین که بحث غیربهداشتی بودن کشتارگاهها و رفع آن مطرح می‌شود، هر دستگاهی مسئولیت را به گردن دیگری می‌گذارد. مشکل بخشی نگری و لزوم همکاری‌های بین بخشی در مسائلی همچون بهداشت شهری که مفهومی فرابخشی دارد، خاص کشور ما نیست و در سایر نقاط جهان نیز به عنوان مانعی بر اجرای برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه مطرح شده است. برخی از کارشناسان، مدیریت واحد بر امور شهری را که قیاد باشد هماهنگی لازم را بین دستگاههای خدماتی و اجرایی فراهم کند، راه حل مشکلاتی نظیر بهداشت شهری می‌دانند. به نظر این کارشناسان از آنجا که انواع آلودگیهای محیطی که سلامت جسم و روان را تهدید می‌کنند در سطح محلی و در مکان‌های ظهور و بروزشان با یکدیگر در تعامل هستند، لازم است متولیان واحدی مسئولیت تدوین سیاستها و استراتژیهای یکپارچه را در مورد آنها بر عهده گیرد تا از اقدامات موازی و گاه متضاد جلوگیری شود.

غضنفر اکبری، دبیر کمیسیون جلوگیری از آلودگی آب، ضمن اعتقاد به چنین دیدگاهی می‌گوید: «به نظر من شهرداریها

از آنجا که انواع آلودگیهای محیطی که در شهرها سلامت جسم و روان انسان را تهدید می کنند در سطح محلی و در مکان ظهور و بروزشان با یکدیگر در تعامل هستند، لازم است متولی واحدی مسئولیت تدوین سیاستها و استراتژیهای یکپارچه را در مورد آنها بر عهده گیرد

اولین اصل پروژه شهر سالم، اصل همکاریهای بین بخشی، و دومین اصل پروژه شهر سالم، همکاری و مشارکت مردم در اجرای برنامههاست

اگر شهرداریها و شهرداران عهده دار تمام بخشهای توسعه در داخل شهرها باشند، می توانند متولی پروژه شهر سالم هم باشند

در یک تجربه موفق دانش آموزان دبستانی که آموزش تفکیک زباله را دیده بودند، توانستند با فروش زباله های بازیافتی مبلغ ۸۰ هزار تومان به صندوق مدرسه واریز کنند

اعطای وظایف جدید طبق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه به شهرداریها، این کار می بایست با فراهم ساختن منابع مالی و انسانی و با تغییر در ساختار اداری و تشکیلاتی آنها همراه باشد.

همکاریهای بین بخشی و مشارکت های مردمی

سازمان بهداشت جهانی در سالهای اخیر مفهوم جدیدی از سلامت را در مفهوم تخصصی در سطح جهان، جایگزین مفهوم سنتی آن کرده است. سلامت در مفهوم جدید تنها به معنای نبود بیماریهای جسمی نیست، بلکه شامل سه بعد - سلامت جسم، سلامت روان و سلامت اجتماع - است. برای دستیابی به این سه بعد سلامت، علاوه بر بخش بهداشت و درمان، سایر بخشهای توسعه نیز باید دستی برآورد داشته باشند. از همین رو اولین اصل پروژه شهر سالم، اصل همکاریهای بین بخشی در میان تمام بخشهای توسعه و عمران است. دومین اصل پروژه شهر سالم، همکاری و مشارکت مردم در اجرای برنامههاست. مشارکت در این مفهوم به معنی دخالت واقعی آنها در مطالعه، اولویت بندی، اجرا، نظارت، ارزیابی و بهره برداری از برنامه های توسعه و عمران شهری است.

محمود صبرقیان پور، کارشناس ارشد بهداشت محیط و هماهنگ کننده کشوری پروژه شهر سالم، در تعریف شهر سالم چنین می گوید: «شهر سالمی بلایه تعریف سازمان ملل، شهری است که در آن با افزایش و گسترش پیوسته شرایط اجتماعی و فیزیکی و زیست محیطی و استفاده بیقیده از منابع و امکانات موجود، موقعیتی فراهم شود تا در آن مردم جامعه ضمن حمایت یکدیگر و مشارکت گروهی در انجام کلیه امور زندگی، قابلهای خود را به حداکثر ممکن برسانند». وی ایده شهر سالم را به نوعی محصول بلکه نوعی فرایند در حال تکوین می داند که منحصر به پیاده کردن یک وضعیت خاص بهداشتی نیست، بلکه در که این مطلب است که بهداشت در زمره موضوعات شهری است و باید دائماً در جهت بهبود و توسعه آن تلاش شود. بنابراین تعریف سازمان ملل، شهر سالم شهری است که برای رسیدن به ویژگیهایی از این دست تلاش

داشته ایم. اما نکته ای که اینجا وجود دارد، آن است که سازوکار درآمدی شهرداریها ناسالم است و اینکه گفته می شود تا ۸۰ درصد درآمدهای شهرداریهای بزرگ بعضاً از روشهای نادرستی مثل سراکیم فروشی تامین می شود، نشان دهنده ساختار ناصحیح این نهاد است. شهرداری باید تلاش کند تا منابع درآمدی صحیحی به دست آورد و با کار فرهنگی مردم را تشویق کند تا هزینه های زندگی شهری و خدمات دریافتی خود را بپردازد.

عملکرد ضعیف شهرداریها در گذشته منجر شد تا بسیاری از وظایف که قانوناً در اختیار آنها قرار داشت، به تدریج از آنها گرفته و به سایر دستگاهها واگذار شود. به عقیده برخی، اگر شهرداری قرار است مسئولیتهای جدیدی را بر عهده گیرد، می بایست ابتدا توان انجام آنها را به دست آورد. داود یازوکی با اشاره به این مطلب می افزاید: «شرکتهای آب و فاضلاب خاطره بدی از تصدی شهرداریها دارند. در زمانی که این خدمات در اختیار شهرداری بود هیچ سیستم بهداشتی صحیحی وجود نداشت. از زمان تشکیل شرکتهای آب و فاضلاب تاکنون ۲۵۰ واحد آزمایشگاهی در کل کشور ایجاد شده است که با هماهنگی با سازمان بهداشت جهانی و وزارت بهداشت و درمان کار کنترل کیفی آب آشامیدنی شبکه های شهر را به عهده دارند. زمانی که شهرداریها متولی این کار بودند، از نظر بهداشتی وضع فاجعه آمیزی وجود داشت (البته در آن هنگام شهرداریها تکامل پیدا نکرده بودند). در هر حال اگر ساختار شهرداریها بر اساس فناوری و علم پیش برود و نیروهای متخصص به کار گرفته شوند، آن گاه مسلماً جایگاه خدمات آب و فاضلاب در شهرداریهاست؛ ولی اگر قرار است همان سیستم و همان نظارت کارگرمی اعمال شود، بهتر است اصلاً این مسئله مطرح نکرده. چنین نظری را دیگر کارشناسان نیز مطرح می سازند و به همین لحاظ تحقق مدیریت واحد شهری را فرایندی درازمدت می دانند. عسکری اکبری با چنین دیدگاهی می گوید: «شهرداریهای کشور - بجز شهرداریهای بزرگ - کلاً با مشکلات مالی و ضعف کیفی نیروی انسانی دست و پنجه نرم می کنند و در صورت تصمیم برای



غصنفر اکبری

می کند: ۱- داشتن قضایای تمیز و محیط فیزیکی مطمئن با کیفیت عالی؛ ۲- داشتن اکوسیستم شهری پایدار؛ ۳- داشتن جامعه‌ای منسجم با حمایت دو جانبه مردم و دولت؛ ۴- ایجاد زمینه مشارکت بیشتر مردم در تصمیماتی که بر زندگی، بهداشت و رفاه شهروندان مؤثر است؛ ۵- برآوردن نیازهای اساسی از قبیل غذای، آب، سرپناه، درآمد، ایمنی و کار برای تمام مردم شهر؛ ۶- دسترسی گسترده به انواع مختلف منابع و تجربیات؛ ۷- داشتن اقتصاد شهری زنده، نوآور و پویا؛ ۸- تسهیل شهروندان به داشتن رابطه با تمدن و میراث حیاتی - فرهنگی خود و سایر اقوام؛ ۹- داشتن حداقل سطح مناسب از بهداشت عمومی و خدمات درمانی؛ ۱۰- دارا بودن سطح بالای بهداشت و سطح پایین بیماریها؛ ۱۱- داشتن ساختار شهری مناسب برای اعمال ویژگیهای پیش گفته.

محمود صیوفیان پور در خصوص نقش شهرداری در مدیریت پروژه شهر سالم می گوید: «شهرداری در کشورهای اروپایی متولی و هماهنگ کننده تمام فعالیتهای توسعه و عمران شهری است و شهردار در رأس پارلمان شهری قرار دارد. پارلمان شهری اختیارات بخشهای مختلف توسعه را تأمین می کند و به آنها می دهد و بر آنها نظارت می کند. معنی شهردار به تمام کارها و فعالیتها در سطح شهر اشراف دارد. در ایران پرواکنندگی کارها موجب حیف و میل اعتبارات می شود، که این خود حداقل ماجر است. به نظر من اگر شهرداری و شهردار عهده دار تمام بخشهای توسعه در داخل شهر باشند می توانند متولی پروژه شهر سالم هم باشند.»

فرهنگ دو سویه مشارکت

حتی آن زمان که شهرداریها بتوانند مدیریت واحدی بر امور شهری اعمال کنند، مدیریت خدمات و بهداشت شهری بدون مشارکت گسترده و متشکل مردم امکان پذیر نخواهد بود. بسیاری از آلودگیهای زیست محیطی، ناشی از عدم همکاری و مشارکت مردم و یا عدم آشنایی آنها با فرهنگ زندگی شهری است. تجربه ثابت کرده است که آموزش مردم به میزان زیادی می تواند بر رفتار آنها در تولید آلودگیهای زیست محیطی و بهداشت عمومی مؤثر باشد. برای مثال تفکیک زباله از مبدأ تولید از جمله راه حل های کاهش آلودگی ناشی از دفع زباله است زیرا امکان بازیافت مواد قابل استفاده در زباله های شهری و قرار گیری آنها در چرخه مصرف را به وجود می آورد. متأسفانه به دلیل عدم آگاهی مردم، و یا بهتر است گفته شود به دلیل عدم سرمایه گذاری در آموزش مردم، روزانه هزاران تن مواد با ارزش و قابل بازیافت به همراه دیگر مواد زباله ها نابود می شوند و بر آلودگی های محیط می افزایند. در یک تجربه موفق، جمعیت زنان مبارزه با آلودگی های زیست محیطی توانست در طول ۲ ماه ۲۶۰۰۰ خانوار شهری را برای تفکیک زباله آموزش بدهد. تنها در یک مورد دستانی که دانش آموزان آن آموزش دیده بودند، از طریق تفکیک زباله و فروش اجزای بازیافت شده در یک ماه، ۸۰ هزار تومان به صندوق مدرسه واریز گردید. آموزش مردم در تغییر الگوی مصرف آب، تولید فاضلاب، آلودگی هوا و آلودگی صوتی و سایر موارد همین نتایج را می توانند به همراه داشته باشند. از سوی دیگر به نظر می رسد این آموزش می بایست به مسئولان و گردانندگان امور شهری نیز داده شود. بسیاری از تصمیم گیرندگان و مدیران شهری آگاهی چندانی از عواقب زیست محیطی تصمیمات خود ندارند. همچنین رابطه ضعیف میان مردم و مدیران شهری بر شدت مشکلات شهری - و از جمله مسائل حوزه بهداشت شهری - افزوده است.

سه لقا ملاح، مدیر عامل جمعیت زنان مبارزه با آلودگی های

در روز پنجشنبه چهارم آبان ۱۳۶۵، میلیونها نفر از ساکنان شهر تهران با پدیده ای بی سابقه مواجه گشتند که به باران سیاه معروف شد. برخی از کارشناسان این حادثه را در ردیف سوانح بزرگ ناشی از آلودگی هوادر دنیا همچون واقعه سال ۱۹۵۲ اسموگ (SMUG) لندن قرار می دهند که ۴۰۰۰ نفر کشته به همراه داشت

آلودگیهای غیر میکروبی و شیمیایی آنها بسیار خطرناک هستند. این آلودگیها هنگامی که به آبهای آشامیدنی و مواد غذایی منتقل شوند، حتی با مواد ضد عفونی کننده و یا جوشانیدن نیز از بین نمی روند

محیط زیست، در این زمینه می گوید: «تا هنگامی که نگاه مردم را نسبت به شهرداری عوض نکنیم هیچ گاه نمی توانیم از آنها مشارکت بخواهیم. مردم به سطوحی آشنایی که شهرداری در معایر نصب کرده و جمله بسیار زیبایی «شهر ما خانه ما» را نوشته، لگد می زنند و اشغالهای خود را در همان نزدیکی بر زمین می ریزند. شهرداری نیز که در جلب مشارکت مردم در پرداخت هزینه خدمات شهری ناتوان است، با فروش تراکم و کاربریهای شهری - که جزو حقوق مردم است - دست به تلافی یا به نوعی انتخاب می زند. سازمانهای غیر دولتی (NGO ها) می توانند چون حلقه واسطی میان مردم و مدیران شهری قرار گیرند و آنها را با مشکلات و خواسته های خود آشنا سازند. اهمیت نقش NGO ها هر روز برای مسئولان بیشتر آشکار می شود و نشانه هایی از اقدامات مؤثر در این زمینه در سطوح کلان کشور به چشم می خورد.

محمد اسلامی، معاونت دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور، در این باره می گوید: «سازمانهای غیر دولتی می توانند بیشترین نقش را در کنترلهای مرتبط با بهداشت شهری و نظارت در مسائل زیست محیطی داشته باشند. قرار گرفتن NGO ها در کنار شهرداریها برای مدیریت بهداشت شهری می تواند فوق العاده مؤثر باشد. به همین منظور ما در وزارت کشور از ۲ سال قبل منابع اعتباری و سرفصل های خاصی را تحت عنوان طرح های مشارکتی پیش بینی کرده ایم که در آن طرحها اگر شهرداریها با NGO ها مشارکت ورزند، و یا NGO ها با شهرداریها در حل مسائل و مشکلات بهداشت شهری همکاری کنند، ما به شهرداریها کمک مالی می کنیم تا هزینه های اجرای این طرحها را بپردازند.»

تا آن زمان که مدیریت واحد شهری بتواند اقدامات هماهنگی را برای مسائل بهداشتی شهرها برنامه ریزی کند، شهرداریها در کنار مردم و تشکلهای مردمی و بخش خصوصی، و با استفاده از نیروی متخصص و فناوری روز، می توانند نقش بسیار مهمی در پاکیزگی و سلامت شهرها و ساکنان آن داشته باشند.

درآمدی بر رویکردهای توسعه شهری

حسین ایمانی جاجرمی
دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی

شهرداران به عنوان مدیران شهری وظیفه مهم تحقق آرمان «توسعه شهری» و ارائه خدمات پایدار و مناسب به شهروندان را به عهده دارند. پیچیدگی مفهوم توسعه و ویژگیهای کیفی و کمتری سنجش پذیران، بررسی، شناخت و کندوکاو درباره مصداقهای عینی و واقعی آن را برای سیاستگذاران، برنامه‌ریزان، کارگزاران و مدیران شهری به ضرورتی بنیادین بدل ساخته است. شهرداران و اعضای شوراهای شهر نیز فارغ از این ضرورت و مسئولیت نیستند.

از این رو تدوین مطالبی درباره بحثهای نظری توسعه شهری و معرفی دیدگاهها و نگرشهای مطرح و مهم در این خصوص، می‌تواند زمینه‌آشنایی خوانندگان را با مبانی فکری و نظریه‌ای بسیاری از مباحث رایج در زمینه امور شهری کشور، فراهم کند. این آشنایی و شناخت می‌تواند برای مدیران شهری کمک مؤثری باشد تا بتوانند تحلیل صحیح‌تر و تعمق بیشتری در خصوص مباحث و مسائل توسعه شهری داشته باشند و به تصمیم‌گیری آگاهانه‌تر و دقیق‌تری نایل شوند. نوشته حاضر گامی است در این جهت. چهار نگرش عمده توسعه شهری در این نوشته به بحث گذاشته شده‌اند.

مقدمه

در نوشتار حاضر با بهره‌گیری از منابع مربوط به توسعه شهری، تلاش می‌شود تا چند نگرش عمده موجود در این بحث شناسایی و بر حسب پرسشهای اساسی و چارچوب نظری تفکیک شوند. با وجود این تفکیک نظری، دل مشغولی تمامی این نگرشها شناخت مسائل شهری، تبیین آنها و یافتن راههایی برای بهتر کردن روند توسعه شهری است.

نگرش سیاسی

گزارش «جهان در حال شهری شدن»، از مرکز سکونتگاههای انسانی سازمان ملل متحد نشان می‌دهد که حکومتها و سازمانهای بین‌المللی در پی پیوسته شرایط سکونت و زیست - شامل تهیه تأسیسات آب‌رسانی سالم، تأسیسات بهداشتی و فاضلاب - موفقیت‌های چندانی نداشته‌اند. در همین حال فقر شهری در دهه ۱۹۸۰ و سالهای نخست دهه ۱۹۹۰ رشد کرده است. در این میان نقش حاکمیت خوب (۱) اهمیت زیادی برای پیوسته شرایط سکونت و زیست داشته است. در جاهایی که حاکمیت خوب متشکل از دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی با شراکت یا یکدیگر به تعشیت امور عمومی پرداخته‌اند، و حکومتها دموکراتیک‌تر، محاسبه‌پذیر و پاسخگو به نیازها و اولویتهای شهروندان بوده‌اند، توانسته‌اند تا بهبود شرایط زیست، ده تا پانزده سال امید زندگی را افزایش دهند. حاکمیت شهری خوب و محاسبه‌پذیر می‌تواند مشارکت شهروندان و نهادهای مدنی را در توسعه اقتصادی و اجتماعی شهری جلب کند. توجه به نقش دولت‌های شهری و تأکید بر شفافیت، کارآمدی و پاسخگویی آنها، تفاوت اصلی میان این پارادایم از شیوه اداره امور شهری با سایر شیوه‌هاست.

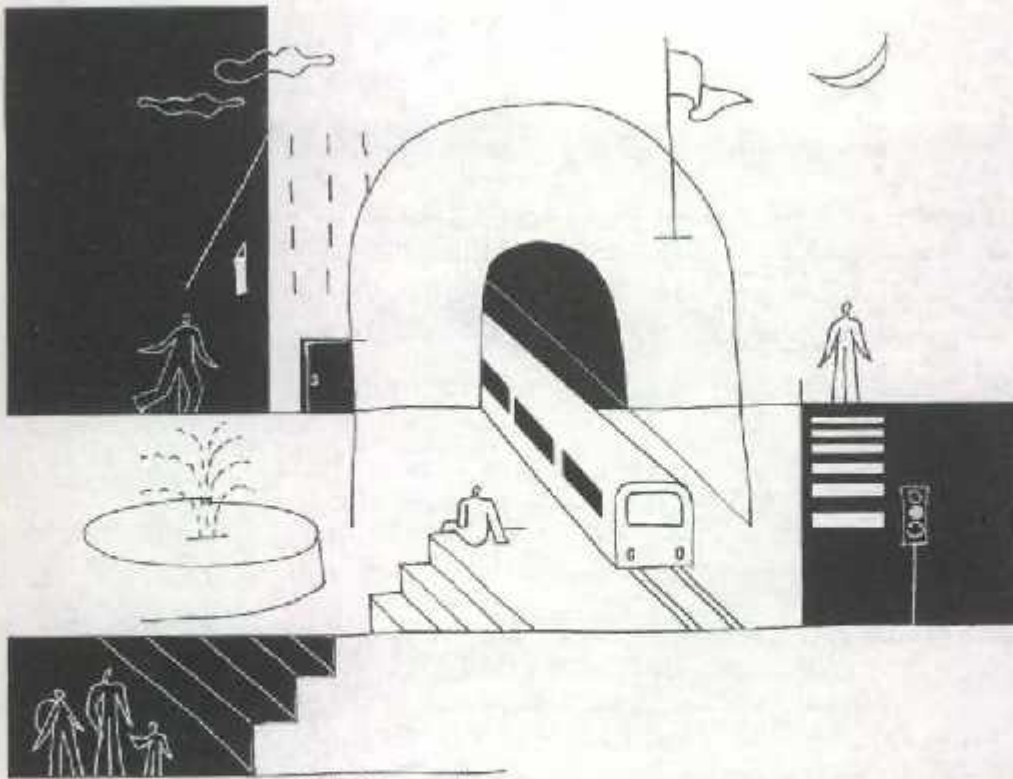
این گزارش نشان می‌دهد دیدگاه رایج نسبت به توسعه شهری، که تکیه بر برنامه‌های دولتی برای رفع فقر و بهبود شرایط زندگی شهروندان دارد، باید تغییر یابد و دولت‌ها علاوه بر توجه به پارادایم حکومت خوب (۲) که هدفش اصلاح ساز و کارهای سیاستگذاری و برنامه‌ریزی دولتی و تلاش در جهت شفافیت‌پذیر ساختن نهادهای حکومتی و پاسخگو کردن آنهاست، باید به پارادایم حاکمیت خوب وارد شوند. در این پارادایم فرض بر این

است که برای رفع مشکلاتی مانند افزایش فقر شهری، کاهش کیفیت محیط‌زیست، مصرف‌گرایی و نابرابریهای جنسی، نژادی، اجتماعی و اقتصادی باید سه قلمرو دولت، جامعه مدنی و بخش خصوصی با «شراکت» یا یکدیگر - که حوزه وسیع‌تر و پراختری نسبت به مشارکت را در بر می‌گیرد - به اقدام بپردازند. حاکمیت خوب سبب می‌شود تا مشارکت شهروندان جلب شود، قانون حاکمیت باید و نهادهای ضمن شفاف و پاسخگو و مسئولیت‌پذیر بودن، به آرا و توافق جمعی توجه کنند. همچنین حاکمیت خوب زمینه‌های همکاری میان بازار و دولت، حکومت و جامعه مدنی، حکومتداری رسمی و خودگردانی غیررسمی را فراهم می‌آورد و برای فعالیتهای جدید ظرفیت‌سازی می‌کند.

پس جنبه‌ای از توسعه شهری توجه به چگونگی اداره امور شهری و پرداختن به نقشی است که نهادهای حاکمیتی، خصوصی و مدنی می‌توانند در بهبود و توسعه زندگی شهری ایفا کنند. در همین چارچوب، توسعه شهری بر اساس نظریه رژیوهای شهری (۳) باید به نظامهای شهری و سیاست اقتصادی حاکم بپردازد و تأثیر آنها را بر شهر بررسی کند. برای مثال، اگر نظام حاکم عام‌گرا (۴) باشد انتظار زیادی برای حرکت در جهت توسعه شهری و اجازه فعالیت به نهادهای بخش خصوصی نمی‌توان داشت. زیرا حاکمیت نقش خود را در توزیع کالاها و خدمات برای کسب رضایت مردم استوار کرده است.

پرسشهای محوری این نگرش اینها هستند:

- چه عواملی در موفقیت همکاری نهادهای رسمی با گروههای اجتماعی محلی مؤثرند؟
- حاکمیت خوب شهری تا چه اندازه توانسته است در رفع مشکلات شهری موفق باشد؟
- چه عواملی در همکاری میان عناصر تشکیل دهنده حاکمیت شهری مؤثرند؟
- در تحت چه شرایطی حکومتها حاضر به شراکت با بخش خصوصی و جامعه مدنی برای توسعه شهری هستند؟
- مباحث این بُعد از توسعه شهری می‌تواند در چارچوب نظریه‌های مربوط به مدیریت امور عمومی، سیاست شهری و جامعه‌شناسی شهری تحلیل و تبیین شود.



M. YarMohammadi

نگرش نظام جهانی

امروزه با توجه به روند جهانی سازی و گسترش نظام سرمایه داری در جهان، شهرها نقش منفردی ندارند بلکه هر یک از آنها دارای جایگاه خاصی در نظام جهانی است که توجه به این موضوع در بررسی کارکرد و تحولات شهری اهمیت اساسی دارد. این اهمیت به ویژه در خصوص شهرهای جهان سوم که سرمایه داری عامل موثری در شکل گیری و رشد آنها بوده است دو چندان می شود. این شهرها از یک سو گذشتهای تاریخی دارند و متأثر از تحولات درونی جامعه خود هستند و از سوی دیگر تحولات جهانی و گسترش نظام اقتصاد جهانی وضعیت آنها را متأثر ساخته است، به گونه ای که به تعبیر هوزلیتز آنها نهادهایی دو رگه محسوب می شوند. این شهرهای جهان سومی، شهرهای دوگانه هستند. بخشی از آنها متأثر از نظام مدرن است و بخشی دیگر تأثیر گرفته از سنتها و ارزشهای بومی جامعه. این وضعیت و تقابل میان این دو بخش می تواند از بحثهای توسعه شهری برای تحلیل شهرهای جهان سوم باشد.

برساختهای اساسی این بحث عبارتند از:

- شهرهای جهان سوم چه نقشی در نظام اقتصاد جهانی دارند؟
- ارتباط با نظام جهانی چه تأثیراتی بر ساختارهای کالبدی و اجتماعی شهرهای جهان سوم گذاشته است؟
- پیوند و ارتباط میان بخش مدرن و بخش سنتی در شهر دوگانه از طریق چه ساز و کارهایی صورت می گیرد؟
- مازاد اقتصادی چگونه از شهر جهان سوم به مراکز اصلی نظام جهانی انتقال می یابد؟
- پدیده بزرگ شهری چه تأثیراتی بر توسعه شهری کشورهای جهان سوم دارد؟
- عمده مباحث این نگرش از توسعه شهری می تواند در چارچوب نظریات مکتب وابستگی و نظام جهانی تحلیل و تبیین شود. در این نگرش سطح تحلیل، کلان است و مسائل در گستردهای جهانی تبیین می شوند.
- نگرش توسعه پایدار مردمی شهرها با تراکم جمعیت و گسترش بی سابقه خود تغییرات زیادی

در طبیعت به وجود آورده اند و از یک سو منبع اصلی تولید آلاینده ها و زباله ها، و از سوی دیگر مکان مصرف انبوه - که منابع طبیعی را کاهش می دهد - هستند. شهرنشینی متکی بر مصرف و سود اقتصادی بی ضابطه محیط زیست را تخریب می کند به گونه ای که شاید برای نسلهای بعدی انرژی از طبیعت، منابع و زیباییهای آن باقی نماند. در همین چارچوب عنده ای از منفکوان توسعه شهری بحث تعادل محیط زیستی (۵) را مطرح می کنند. به نظر آنها رشد اقتصادی اگر چه سودمند و خواستنی است اما تمامی مشکلات توسعه شهری را حل نخواهد کرد. در اجرای برنامه های توسعه اقتصادی باید به تأثیرات دراز مدت آن، پیش و منافع نسلهای آتی را مد نظر قرار داد. بازار و حکومت و مردم اهمیت دارند اما هر یک از آنها در دستیابی به اهداف و منافع خود باید حفظ محیط زیست شهری را در نظر گیرد. توسعه پایدار شهری محور بحثهای این نگرش توسعه شهری است. در این چارچوب از این بحث می شود که در گذشته توجه تنها به صنعتی شدن و افزایش رشد ناخالص ملی بود و آنچه در این میان به فراموشی سپرده شد مردم و نقش آنها در توسعه بود. بی توجهی به ظرفیتهای و توانهای مردمی و عدم استفاده از آنها سبب شد تا برنامه های توسعه تنها به نفع عده ای محدود تمام شود و برای اکثریت مردم رشد اقتصادی تنها فقر بیشتر و نابودی محیط زیست را به همراه آورد. باید در توسعه شهری مردم را محور قرار داد و از توان آنها برای اجرای توسعه شهری پایدار بهره گرفت. موضوع مهم دیگری که در این نگرش به آن توجه می شود، مسئله مهاجرتهای شهری و لزوم سامان دهی مناطق سکونت این مهاجران با کمک خود آنهاست.

بخش عمده ای از ساکنان شهرها در جهان سوم مهاجران روستایی هستند.

و یکی از عوامل مهم بر گسترش شهرها مهاجرتهای گسترده روستاییان است. تصمیم به مهاجرت گزینهای عقلانی برای انتخاب زندگی بهتر نسبت به کیفیت پایین زندگی در روستا است. مهاجران تازه وارد به شهر با مشکلات بسیاری مانند بیکاری، تبعیض و بهره کشی مواجه اند اما کمتر کسی تمایل به بازگشت

شهرهای جهان سومی، شهرهای دو گانه هستند. بخشی از آنها متأثر از نظام مدرن است و بخشی دیگر تأثیر گرفته از سنتها و ارزشهای بومی جامعه. این وضعیت و تقابل میان این دو بخش می تواند از بحثهای توسعه شهری برای تحلیل شهرهای جهان سومی باشد

ذکر شده، که تحت عنوان «سرمایه اجتماعی» از آن یاد می شود. بهره مند باشند. مهم ترین صاحب نظر این بحث رابرت پاتنم است. او در پی انجام مطالعاتی بیست ساله در کشور ایتالیا، به این نتیجه رسید که عامل موفقیت نهادهای دموکراتیک اداره کننده امور در شمال ایتالیا نسبت به جنوب آن، وجود سرمایه اجتماعی بالای مردم ساکن در شمال ایتالیا بود. این عاملی است که به نظر پاتنم حتی موجب توسعه اقتصادی بیشتر آن منطقه نیز شده است.

نتیجه گیری

این بررسی کوتاه نشان داد که بحث توسعه شهری در چارچوب چهار تکرش دنبال می شود. از این چهار، سه تکرش که عینتی بر چارچوب نظری برگرفته از علوم اجتماعی هستند عبارتند از:

- ۱- تکرش سیاسی یا بهره گیری از نظریه های مدیریت، سیاست شهری و جامعه شناسی شهری؛
- ۲- تکرش نظام جهانی یا بهره گیری از نظریه های مکتب وابستگی و نظام جهانی؛

دارد. بر خلاف تصور رایج، مهاجران در شهرها تنها و بی پناه نمی مانند بلکه آنها جذب شبکه های اجتماعی می شوند. شناسایی این شبکه ها و ساز و کارهای فراهم کردن حمایت، خدمات و روابط متقابل میان افراد در آنها از دیگر موضوعات مورد توجه توسعه شهری است.

در این چارچوب تلاش می شود تا شبکه های اجتماعی موجود در شهرها، به ویژه در نزد افراد در خدمت توسعه و بهبود کیفیت زندگی قرار گیرد - مانند تجربه لورنگی در پاکستان - که با کمک خود مردم و با کمترین اتکا به نهادهای دولتی و شهرداری برنامه های توسعه شهری به اجرا درآمد.

پرسشهای اساسی این تکرش عبارتند از:

- مردم چه نقشی در برنامه های توسعه شهری می توانند داشته باشند؟

- چگونه می توان نابرابری را در میان شهر نشینان کاهش داد؟
- نهادهای محلی چه نقشی در برنامه های توسعه شهری دارند؟

بر خلاف تصور رایج، مهاجران در شهرها تنها و بی پناه نمی مانند بلکه آنها جذب شبکه های اجتماعی می شوند. شناسایی این شبکه ها و ساز و کارهای فراهم کردن حمایت، خدمات و روابط متقابل میان افراد در آنها از دیگر موضوعات مورد توجه توسعه شهری است

۳- تکرش سرمایه اجتماعی یا بهره گیری از نظریه های گزینش عقلانی، بازیها و جامعه شناسی نظری
تکرش توسعه پایدار مردمی چارچوب نظری کلان ندارد و می تواند آن را متعلق به حوزه مردم شناسی - به لحاظ استفاده از روش کیفی مانند مطالعات موردی و مشاهده مشارکتی - دانست. از سوی دیگر، تکرشهای سیاسی و فرهنگ مکمل یکدیگرند زیرا در تکرش سیاسی عمده توجه به اصلاح نهادهای اداره کننده شهر به عنوان عاملی برای تضمین موفقیت شهری است و تکرش فرهنگی به ضرورت وجود خصیصه های هنری و اجتماعی (سرمایه اجتماعی) در شهرها به عنوان شرط ضروری عملکرد موفق نهادهای حکومتی توجه دارد. درسی که از این بحث نظری مختصر می توان آموخت، این است که برای شهر داران و اعضای شوراهای شهر توجه به توانهای اجتماعی و فرهنگی شهروندان از یک سو، و اقدام برای شفافیت و پاسخگویی نهادهای تحت مدیریت خود از سوی دیگر، ضرورت کامل دارد.

این تکرش با بهره گیری از مطالعات میدانی و اجرای برنامه های علمی در تلاش برای تبیین و پیاده کردن موضوعات توسعه شهری است.

تکرش فرهنگی

برخی از پرسشهای اساسی این تکرش عبارتند از:

- چگونه می توان نهادهای دموکراتیک و کارآمد برای اداره امور شهرها داشت؟
- چه شرایط و عواملی در موفقیت نهادهای مدیریت شهری مؤثرند؟

- اعتماد میان افراد چه تأثیری بر روابط اجتماعی دارد؟

این تکرش تقریباً در مقابل تکرش سیاسی - و تکمیل کننده آن - است. بحث اصلی تکرش فرهنگی به توسعه شهری، این است که وجود خصیصه هایی مانند مشارکت پذیری، اعتماد به یکدیگر، توجه به مسائل عمومی و عضویت در نهادهای و انجمنهای داوطلبانه و مدنی در میان شهروندان، عامل اساسی در موفقیت نهادهای اداره کننده شهرهاست. کارآمدی و عملکرد بهینه نهادی مانند شورای هنگامی، میسر خواهد شد که شهروندان از ویژگیهای

منابع
1- Claus Offe and Susanne Fuchs, **A Decline of Social Capital? The German Case**, Institute für Sozialwissenschaften, Humboldt Universität zu Berlin, 1998.
2- **An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements**, 1996, HABITAT, Oxford University Press.
3- **Poverty and Development, Urbanization in the Third World**, Oxford University Press, 1991.
4- Robert D. Putnam, **Making Democracy Work, Civic Traditions in Modern Italy**, Princeton University Press, 1993.
5- Akhtar A. Badshah, **Our Urban Future, New Paradigms for Equity and Sustainability**, Zed Books Ltd. ویرایشها
1-Good Governance 2- Good Government 3- Urban Regimes Theory 4- Populist 5- Environmental Equilibrium

محیط زیست شهری؛ سیاستگذاری و اقدام

محیط زیست شهری؛ مفهوم و تعریف (۱)

بسیاری از مشکلات محیطی و علل و آثار آنها، که مبتلا به ساکنان امروزی کره زمین است، به طور مستقیم و غیر مستقیم به سواختی شهری مربوط می‌شوند. مجموع نیروها و فرایندهایی که «فعالیت شهری» (۲) را تشکیل می‌دهند، تأثیراتی وسیع و دوازد مدت دارند. آن هم نه تنها در داخل مرزهای یاقصل شهرها بلکه در منطقه پیرامونی آنها نیز.

به طور کلی مفهوم محیط زیست شهری در برگیرنده منابع، انسانها، کساعات و فرایندهای تبدیل منابع به کالاها و تأثیرات مثبت و منفی آنهاست، که در ادامه به طور خلاصه به آنها اشاره می‌شود.

- منابع: منابع انسانی، نور خورشید، آب، معادن، نیروی الکتریکی، انواع سوخت، منابع مالی، محصولات واسطه‌ای و مواد بازیافت شذنی.

- فرایندها: تولید کارگامایی، حمل و نقل، ساخت و ساز، مهاجرت، رشد جمعیت، برونریزیدگی و خدمات اجتماعی (آموزش، بهداشت و جزاینها).

- تأثیرات منفی: این فرایندها شامل آلودگی هوا، آب و صوت، تولید مواد زائد، زیانه، فاضلاب و تراکم جمعیت است.

- تأثیرات مثبت: اینها نیز عبارتند از تولید محصول، ارزش افزوده، ارتقاء سطح دانش و آموزشی و دسترسی به خدمات بهتر.

محیط زیست شهری در کرایمد مدیریتی، شامل سه جنبه طبیعی، مصنوعی (انسان ساخت) و اجتماعی-اقتصادی است. مؤلفه‌های تشکیل دهنده هر یک از این جنبه‌ها، با در نظر گرفتن هم پوشی و تعمیم‌پذیری اجتناب‌ناپذیر آنها، عبارتند از:

- محیط طبیعی: منابع، فرایندها و تأثیرات مربوط به جوامع گیاهی و حیوانی محلی، حیات انسانی، معادن، ساخت که هوا و مانند آن.

- محیط مصنوعی: منابع و فرایندها و تأثیرات مرتبط با ساختمانها، مسکن، جاده، راه‌آهن، برق، منابع و تأسیسات آب و گاز و مانند آن.

- محیط اجتماعی و اقتصادی: منابع و فرایندها و تأثیرات مربوط به فعالیتهای انسان، آموزش، بهداشت، هنر و فرهنگ، فعالیتهای اقتصادی و تجارتنی و یادگارهای سبک زندگی شهری و جزاینها.

فازی سیرینیواس

ترجمه و تلخیص: سیروس موسوی





اغلب این اصول رانادیده می‌گیرند.

مهم‌ترین مسائل کنونی محیط زیست شهرها در چهار مقیاس ملی - منطقه‌ای، شهر، جامعه و خانواده عبارتند از:

• **مقیاس ملی - منطقه‌ای:** آلودگی آب، کاهش سکونت و تنوع زیستی و گونه‌های تهدیدپذیر، فرسایش و افزایش شوری خاک، بارانهای اسیدی و تخنه سمی، بلایا و خطرهای طبیعی و انسانی، برهنگی زمین و کاهش پوشش جنگلی ناشی از تغییر اقلیم و گرم شدن زمین.

• **مقیاس شهرو:** کاهش آسایش و سرزندگی، انبوهی نرافیک شهری، تهدید میراث فرهنگی و ساختمانهای تاریخی، پایین آمدن ارزش ساختمانها و املاک، طغیان روانهای سطحی و زباله‌ها و فاضلابهای سمی خطرناک، کاهش اراضی کشاورزی و بیابان زایی، آلودگی هوا و آب، محدودیت منابع آب و نیروی برق، سوء مدیریت شهری و تجارب مدیریتی، تراکم بالای جمعیت، ضعف قوانین و نامناسب بودن قانون گذاری، محدودیتهای مالیاتی و مالی.

• **مقیاس اجتماع:** آلودگی خاک، استفاده نامناسب و محدودیت بهره‌گیری از فناوری، فقدان درک مسائل محیطی، تراکم زیاله، سیلاب، آلودگی صوتی و بلایای طبیعی.

• **مقیاس خانواده:** بهداشت خانواده، تولید پسماندهای مصرفی، آلودگی هوا و آب و صوت، و شیوع امراض.

اصول محیط‌گرایی جدید (۴)

به تازگی تحولات گسترده‌ای در نحوه تنبیین و اجرای سیاستها، برنامه‌ها و طرحهای زیست محیطی ایجاد شده است. از جمله مشخصه‌های این نگرش جدید که باعث ایجاد ارتباط بین

در نظر گرفتن هر یک از این ابعاد به شکلی جدی از یکدیگر، از مصادیق «خطر فراموشی کلیت جنگل در مقابل درختان» است. به عبارت دیگر، وابستگی و انتظام درونی ابعاد تشکیل دهنده محیط زیست شهری را باید در تدوین خطمشی‌ها و برنامه‌های مربوط به محیط‌زیست شهرها به طور کامل مورد سلاخه قرار داد. مسائل محیط‌زیست شهرها را به لحاظ مقیاس فضایی، می‌توان در چهار سطح ملی - منطقه‌ای، شهر، اجتماع و خانواده بررسی کرد.

مقیاس فضایی مسائل محیط‌زیست شهری (۳)

توجه و رعایت مقیاس فضایی مسائل محیطی شهری، در تنظیم خطمشی مؤثر و تخصیص منابع به اجزای یکه طرح، بسیار پراهمیت است. توجه به مقیاس فضایی مسائل محیطی می‌تواند در انتخاب روشهای جمع‌آوری زباله‌ها و املاعات، شناسایی منابع و مجریان درگیر در این مسائل، تنظیم خطمشی و اقدام مناسب کاربرد داشته باشد. در واقع در هر یک از سطوح فضایی، دامنه و شدت و عمق مسائل متفاوت است و بر خوردهای متفاوت و متناسب با شرایط را ایجاد می‌کند. به عنوان مثال:

- آسیب‌های بهداشتی در مقیاس جامعه و خانواده بزرگ‌تر و ناگهانی‌تر هستند و همزمان با افزایش مقیاس فضایی از شدت آنها کاسته می‌شود.

- بی‌عدالتی در زمینه تأمین خدمات پایه و نیازهای اساسی خانواده‌ها، سابی عدالتی در زمینه بهره‌برداری از منابع ناپایدار، با توجه به مقتضیات زمانی و به ویژه تأثیرات میان نسلی در سطح منطقه‌ای و جهانی، متفاوت است.

مراتب مسئولیت و تصمیم‌گیری می‌بایست با مقیاس فضایی تأثیرات مطابقت داشته باشد، حال آنکه ترتیبات قانونی کنونی

مجموع نیروها و فرایندهایی که «فعالیت شهری» را تشکیل می‌دهند، تأثیراتی وسیع و درازمدت دارند، آن هم نه تنها در داخل مرزهای بلافصل شهرها بلکه در منطقه پیرامونی آنها نیز اینچنین است

مسائل محیط زیست شهرها را به لحاظ مقیاس فضایی، می‌توان در چهار سطح ملی - منطقه‌ای، شهر، اجتماع و خانواده بررسی کرد

تخصیص دوباره حقوق مالکیت، نمونه‌هایی از رویه‌ای هستند که در عین تأمین اصلاحات محیطی، هزینه‌های کمتری را صرف می‌کنند و با توجه به محدودیت منابع اختصاص یافته برای حل مسائل زیست محیطی، انتظار می‌رود تأثیرات سودمندی بر محیط زیست داشته باشند.

اصل چهارم: بهره‌گیری از اسکانات بازار

محرک‌های بازار برای کاهش آسیب‌های محیطی اصولاً و عملاً سودمندی نمایند. این محرک‌ها در تقابل با کنترلهای و مقررات تکنولوژیکی - که به صورت سستی رایج و معمول بوده‌اند - قرار می‌گیرند. رویکردهای نوآورانه مستلزم صرف هزینه‌هایی برای نشر و ترویج، مجوزهایی برای اقدام، و هزینه‌های سوداگر ایانه برای استخراج هستند.

اصل پنجم: دخالت حداقل دولت

بسناری از کشورها قابلیت اجرایی و اداری ضعیفی دارند. آنها در یافتن آنند که نمی‌توانند در سطحی بالا بازویکردهای اجرایی مستمر کسرها هانگ شوند. بنابراین بر رویه‌های حداقل مداخله مستقیم تأکید می‌کنند و به تنظیم سیاستهای مالیاتی و جریمه‌های محیطی بر این اساس می‌پردازند. این رویکرد نقش سازمانهای غیردولتی و گروههای اجتماعی را چند زمینه‌ای کرده است.

اصل ششم: همکاری با بخش خصوصی

ضرورت دارد ظرفیت بخش خصوصی برای تسویع در سرمایه‌گذاری شناسایی شود. بسیاری از دولتها در حال تغییر نگرش از سلطه‌گرایی به سمت همکاری با بخش خصوصی هستند. این موضوع متضمن تعامل و گفت‌وگو و واگذاری طرح‌های قابل کنترل است. واگذاری وظایف اجرایی و نظایری مانند گواهی‌نامه‌های مستقل (نظیر ISO ۱۴۰۰۰) اکنون نقش مهمی ایفا می‌کنند.

اصل هفتم: جلب مشارکت شهروندان

وقتی که به مشکلات محیطی کشوری پرداخته می‌شود، چنانچه ساکنان محلی در آن دخالت داشته باشند، امکان موفقیت به‌طور فزاینده‌ای افزایش می‌یابد. ضرورت مشارکت مردمی از دلایل زیر ناشی می‌شود:

۱- ساکنان محلی اغلب بهتر از دولت‌مدان قادر به اولویت‌بندی اقدامات هستند.

۲- گروه‌های محلی غالباً در زمینه هزینه و کارایی راه‌های مؤثری را می‌شناسند که دور از دسترس مسئولان دولتی است.

۳- انگیزش و جلب مشارکت مردم در انجام طرح‌های محیطی مربوط به آنها عامل مؤثری در پایداری طرح‌هاست.

۴- مشارکت سبب ایجاد نهادهایی می‌شود که می‌توانند در حکم وزنه‌ای برای تغییر تعیارات تعیین شده عمل کنند.

اصل هشتم: زمینه‌سازی برای تشریک مساعی نهادهای مسئول

عالباً مؤثرترین روش در برخورد با مسائل محیطی زیست زمانی حاصل می‌شود که نهادهای مسئول با یکدیگر مشارکت می‌ورزند. اکنون جلب مشارکت سازمانهای غیردولتی در فعالیتهای اولویت‌بندی شده و از تباطات سه جانبه بین دولت، بخش خصوصی و سازمانهای اجتماعی و غیردولتی، پس رواج یافته است. اهمیت چنین مشارکتی از ضرورت انجام اقدامات متناسب برای پرداختن به مسائل محیطی ناشی می‌شود.

مسائل محیطی و فعالیتهای اقتصادی شده است، نیاز به مجربان و اقدامات گوناگون در سطوح مختلف برای حل این مسائل است، و همچنین ضرورت انجام اقداماتی در سطح بین‌المللی، به دلیل ماهیت جهان‌شمولی مسائل محیطی.

محیط‌گرایی جدید به‌طور خاص مردم را در کانون استراتژیهای محیطی قرار می‌دهد و با تشخیص علل رفتاری آسیب‌های محیطی، در برطرف شدن آنها می‌کوشد و در این میان ایجاد سیاسی اصلاح محیطی را نیز از نظر دور نمی‌دارد.

محیط‌گرایی جدید با توجه به این اصول اساسی شناخته می‌شود:

اصل اول: دقت در اولویت‌بندی

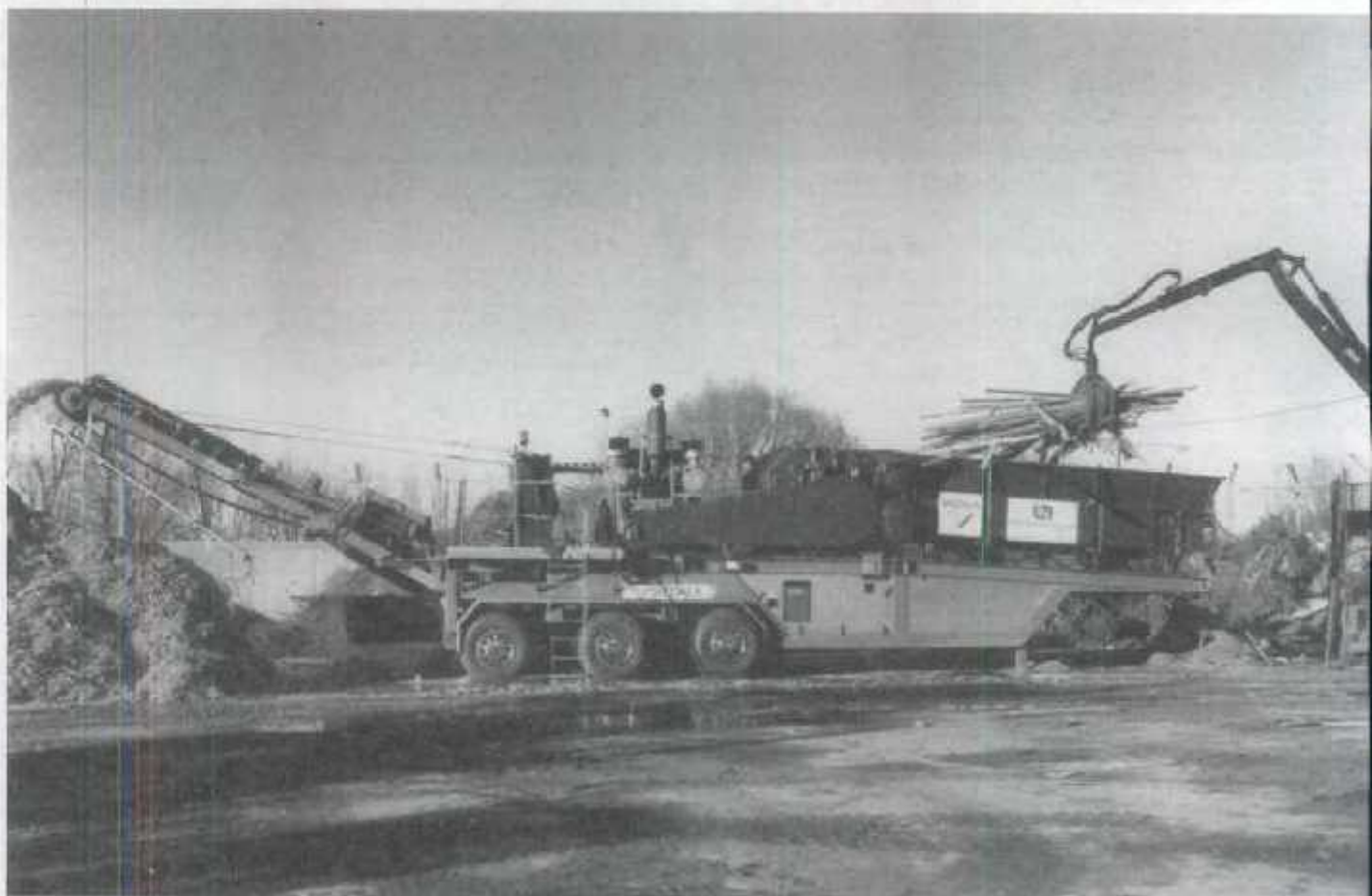
جدید مسائل محیطی و محدودیت منابع مالی، اولویت‌بندی و مرحله‌ای کردن اقدامات علاج‌بخش را ضروری ساخته است. در این زمینه رویکردهای سطحی و پرهزینه با توجه به تجربیات حاصل از مطالعات و تحلیلهای مربوط به اولویت‌بندی، باید کنار گذاشته شوند.

اصل دوم: محاسبه دقیق مالی

نیاید از سیاستهای محیطی پرهزینه و غیر ضروری بزیایه رهیافتیهای هزینه‌پر که به‌طور سنتی در کشورهای صنعتی استفاده می‌شوند بهره گرفته. ضروری است به موضوع کارایی و هزینه تأکید جدیدی صورت پذیرد تا با توجه به محدودیت منابع، امکان بهره‌مندیهای بیشتر حاصل شود. این امر نیازمند رویکردی چند رشته‌ای است که همکاری متخصصان محیطی و اقتصاددانان را برای تعریف روشهای کم‌هزینه حل مسائل محیطی ناگزیر می‌سازد.

اصل سوم: ایجاد تعادل بین هزینه‌ها و دستاوردها در محیط

کاهش پارانه‌های استفاده از منابع طبیعی، روشن کردن و



**مراتب مسئولیت و تصمیم‌گیری می‌بایست با
مقیاس فضایی تأثیرات مطابقت داشته باشد، حال آنکه
ترتیبات قانونی کنونی اغلب این اصول را نادیده می‌گیرند**

**رهیافت سیاست‌گذاری و روبرویی با مسائل محیطی
شهری (۵)**

برای تدوین پاسخی مناسب به طیف وسیعی از چالش‌هایی که امروزه محیط‌های شهری با آن مواجه هستند، گروه تحقیقاتی مدیریت محیط زیست شهری چارچوبی را برای پرناختن به این چالش‌ها و تدوین سیاست‌ها و تدابیری برای اداره محیط زیست شهری عرضه کرده است. هدف اساسی این چارچوب دستیابی به موارد زیر است:

- توسعه آگاهی و آموزش در زمینه مسائل مربوط به محیط زیست شهری
- کمک به توسعه فراگیر با ارائه برنامه‌ها و خط‌مشی‌های مشخص
- تسهیل کنترل و ارزیابی

اصل نهم: ترویج مدیریت بر فناوری

رویکرد سنتی فنی به محیط در برابر بازشناسی نقش فایده‌مدیریتی خوب در حال عقب‌نشینی است. تجارب مدیریتی متزقی همیشه مکمل و گاه نیز جانشین سرمایه‌گذارهای زیربنایی و تجهیزاتی است.

اصل دهم: همسازی با محیط از ابتدای شروع پروژه

در زمینه حفاظت محیط زیست نیز پیشگیری ارزان‌تر و مؤثرتر از بهسود است. بیشتر کشورها اکنون در حدد ارزیابی و تعدیل آسپه‌های بالقوه ناشی از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جدید هستند. آنها تلاش می‌کنند تا آسپه‌های موجود در چرخه پروژه را شناسایی کنند و در این چرخه مصالح محیطی را به منافع بخشی ارجحیت دهند.

اقتصادی در زمینه ایجاد شغل، تولید و توزیع درآمد و موسسات اکولوژیکی و زندگی پایدار موازنه برقرار گردد.

آرمان نگری

برای تشخیص اقدام مناسب، وجود ساختاری بسط پذیر از اهداف و آرمانها و روش شناسی، دستیابی به زندگی پایدار شهری برای شهروندان عادی لازم است. این ساختار به دولتمردان و گروههای اجتماعی فرصت می دهد که درباره روشهای دستیابی به اهداف و آرمانها به بحث بپردازند. به علاوه، مسائل موجود در زمینه محیط زیست شهری را به گونهای ملموس در نظر می گیرد و نحوه رویارویی با آنها را بیان می دارد. برای درک عقایس مسائل مدیریتی محیط زیست شهری لازم است که اقدام شایسته و مناسب با آن سطح انجام شود.

برنامه های عمل (۶)

باتوجه به بحث قبلی، باید برای درک بهتر مسائل و هرچه ملموس تر شدن نتایج اقدامات، اهداف و آرمانها در سه سطح فوری، میان مدت و غائی تنظیم شوند. تدوین برنامه های عملیاتی و انجام اقدامات مرتبط با آنها نیز باید در همین چارچوب تنظیم گردند.

مدیریت اطلاعات

توزیع، انتشار و دسترسی به اطلاعات برای رسیدن به درکی عمیق تر از مسائل، باید در اولویت قرار گیرد. استدلال علت و معلولی فعالیتهای محلی بااست از بعد منطقه ای و جهانی ملاحظه شود. آنچه در این میان اهمیت دارد، موجود بودن اطلاعات و دسترسی مناسب و آسان و سریع به آنهاست. در این زمینه اطلاعات بهنگام و دسته بندی شده برای فرایندهای تصمیم گیری محلی مؤثر بر مبنای انعکاسات جهانی نقش مهمی ایفا می کنند.

انتقال دانش

تلاشهای مشارکتی در زمینه انتقال دانش بین شهرها، به ویژه شهرهای در حال توسعه و توسعه یافته، و نیز بین مؤسسات و ادارات دولتی کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه برای تبادلهای نرم افزاری (شامل اندیشه ها، تجارب، فناوریهای جدید، راه طهای تجریمی و مانند آن) باید تشویق شود و موضوعات دیگری از جمله سیاستها، برنامه ها، و کنترلهای محلی و شهری را نیز در بر گیرد. قابلیت اجرایی چنین تجربی با بد قبل از تعریف پروژه های مشارکتی، به طور عمقی مطالعه شوند.

پایداری

در دستیابی به زندگی و توسعه پایدار بایستی موضوع مشارکت، در سطح وسیعی عملی شود، به گونه ای که خانواده ها، دولتهای محلی و تمام طیف سازمانهای غیردولتی (شامل بخش خصوصی) را در بر گیرد. به این ترتیب زندگی پایدار بیش از آنکه مفهومی تقنینی و مولد حمایت چندر و شش فکر باشد، به شیوای برای زندگی تبدیل می گردد.

فناوری

توسعه فناوریهای جدید سازگار با طبیعت و قابل اجرا، باید در حیطه مسائل محیطی و جز آن مورد توجه سازمانهای محلی و شهری قرار گیرد. مادی که مجامع مختلف دولتی و غیردولتی توان انتقال فناوریهای سازگار با محیط را به دست می آورند، پامدهای فناوریهای آلوده کننده رایج بایستی بر اساس تاثیرات آنها بر محیط زیست مورد بررسی قرار گیرد و برای کاهش آنها تدابیر لازم اندیشیده شود.

محیط گرایی جدید مردم را در کانون استراتژیهای محیطی قرار می دهد و با تشخیص علل رفتاری آسیبهای محیطی، در بر طرف شدن آنها می کوشد

برای تشخیص اقدام مناسب، وجود ساختاری بسط پذیر از اهداف و آرمانها و روش شناسی، دستیابی به زندگی پایدار شهری برای شهروندان عادی لازم است. این ساختار به دولتمردان و گروههای اجتماعی فرصت می دهد که درباره روشهای دستیابی به اهداف و آرمانها به بحث بپردازند

استفاده کنندگان نهایی این چارچوب طیف وسیعی را شامل می شوند: کارگران دولتی، برنامه ریزان و هیئتهای برنامه ریزی، سازمانهای غیردولتی، بنگاههای خیریه، گروههای اجتماعی و دانشگاهی و جز اینها.

مبانی این چارچوب در ادامه به صورت گزاره های با توضیح کوتاه ذکر می شوند.

محیط زیست شهری

محیطهای شهری چالشهایی را در زمینه توزیع و اداره صحیح و عادلانه منابع مورد نیاز فعالیتهای شهری مطرح می کنند. بنا بر این بایست تأثیرات ناشی از نیاز یک ناحیه شهری را به منابع فراوان برای تداوم پایداری در محدوده مرزهای بلا فصل شهر و منطقه یا حومه های اطراف، در نظر گرفت.

اقدامات تعادلی

ضرورت دارد که بین محیطهای طبیعی و مصنوعی و اهداف اکولوژیکی و اقتصادی تعادل برقرار شود. موضوع عتراکم شدن و متمرکز ساختن منابع و مهارتها در یک ناحیه شهری را نباید نادیده گرفت. بر این اساس بایست بین این منابع و مهارتها و محیط طبیعی (شامل هوا، آب، زمین، منابع معدنی) هماهنگی برقرار شود. به ویژه در کشورهای در حال توسعه، نایسته است بین موضوعات

پانوشها

- 1- Srinivas, Hari; "Urban Environment"
 - 2- Urban Activity
 - 3- Srinivas, Hari; "Understanding the Scale of Urban Environmental Problems."
 - 4- Stee Andrew; "Ten Principles of the new Environmentalism"
 - 5- Srinivas, Hari; "Urban Environments: The "UEMRI" framework for Policy and Practice"
 - 6- Action Plans
- منبع:
ERI: www.gdrc.org/ueMRI/doc
- Hari Srinivas-hsrinivas@gdrc.org

شرایط احراز سمت شهردار

از انجمن بلدی تا شوراها

حسین صالحی



ت - اعتقاد به مبانی جمهوری اسلامی ایران و قانون اساسی

ث - دارا بودن حسن شهرت

ج - توانایی جسمانی و روحی برای انجام کار

چ - نداشتن محکومیت کیفری مستلزم محرومیت از حقوق اجتماعی

ح - شرط دارا بودن تحصیلات و تجربه (کارشناسی برای شهردار یهای درجه یک الی شش، کارشناسی با گرایشهای مشخص شده به وسیله وزارت کشور برای شهردار یهای درجه هفت الی ده، و کارشناسی ارشد با گرایشهای مشخص شده به وسیله وزارت کشور برای شهردار یهای درجه یازده و دوازده).

در این مقاله شرایط احراز تصدی سمت شهردار از جوانب گوناگون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. یادآوری این نکته ضروری است که اساساً «تصدی سمت شهردار» علاوه بر شرایطی که در قوانین و مقررات به صراحت بیان شده است، ماهیتاً نیز محتاج دانش اکتسابی، مهارت های فردی و شخصی، و نهایتاً نوعی استعداد ذاتی و هنری به معنای واقعی کلمه است که در قالب شرایط ذکر شده در آیین نامه احراز تصدی سمت شهردار مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱ به آن پرداخته می شود.

در زمان تصویب اولین قانون بلدیة (۱۳۸۵ ه. ش) و متعاقب آن دومین قانون بلدیة (۱۳۰۹)، «کلاتر» که ریاست انجمن بلدیة و نیز مسئولیت اداره بلدیة را بر عهده داشت، به عنوان متصدی اداره امور شهرداری و یزگی بارزی نبود و بجز شرایط انتخاب شوندگان در انتخابات انجمن بلدیة، شرط خاصی برای تصدی مسئولیت اداره بلدیة وجود و اعتبار نداشت.

در قانون تشکیل شهرداریها و انجمن شهرها و قصابات مصوب ۱۳۳۸، اشارهای به شرایط شهردار نشده است. به موجب ماده ۳۹ لایحه قانونی شهرداری مصوب ۱۳۳۱، انجمن شهر مکلف بود شهردار را از بین اعضای خود، یا خارج از اعضای انجمن، برای دو سال انتخاب و به وسیله فرماندار به وزارت کشور معرفی کند (چنانچه عضو انجمن به عنوان شهردار منصوب می گشت مستعفی تلقی می شد)؛ لکن در این قانون نیز هیچ شرط یا شروط ویژه ای برای احراز سمت شهردار تعیین نشده بود.

بر اساس ماده ۵۰ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴، چنانچه فرد انتخاب شده به عنوان شهردار از طریق انجمن و خارج از اعضای انجمن باشد، بایستی واجد شرایط مقرر در ماده ۹ قانون مذکور (تابعیت ایران، داشتن ۳۰ سال تمام شمسی، توانایی خواندن و نوشتن به اندازه کافی، سابقه ۳ سال سکونت در محل، عدم محرومیت از حقوق اجتماعی، عدم حجر و عدم محکومیت به ورشکستگی به تقصیر) باشد؛ و در صورت نداشتن سه سال سابقه سکونت، موضوع به تشخیص انجمن واگذار می گردد.

پس از قانون مذکور بر اساس تبصره یک ماده ۵۰ قانون شهرداری اصلاحی ۱۳۴۵، شرایط احراز سمت شهردار به آیین نامه پیشنهادی وزارت کشور که به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، ارجاع داده شد؛ آیین نامه مورد نظر اولین بار تحت عنوان «آیین نامه شرایط احراز سمت شهردار» در سال ۱۳۴۶ به تصویب این هیئت رسید. آیین نامه مذکور با تصویب «آیین نامه شرایط احراز سمت شهردار» مصوب ۱۳۵۵ هیئت وزیران، لغو گردید. در آیین نامه اخیر شرایط کلی و جامع تری نسبت به مقررات قبلی ذکر شد (شروط سنی، حسن شهرت، توانایی جسمانی و نداشتن محکومیت کیفری، شرط تحصیلات و تجربه).

با تصویب و اجرای قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵، حسب ماده ۷۳ قانون مذکور، شرایط احراز تصدی سمت شهردار به آیین نامه پیشنهادی وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران احاله گردید. این آیین نامه در تاریخ ۱۳۷۷/۶/۱۱ تحت عنوان «آیین نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار» به تصویب هیئت وزیران رسیده و آخرین شرایط قانونی و معتبر که در مراحل مختلف انتخاب، انتصاب و اشتغال شهردار می بایست لحاظ شود در آن درج گردیده است. مهم ترین شرایط مورد نیاز در این آیین نامه عبارتند از:

الف - تابعیت جمهوری اسلامی ایران

ب - حتی المقدور متاهل و دارا بودن حداقل ۲۵ سال سن و ۵ سال سابقه اجرایی در موقع انتخاب شدن

پ - انجام خدمت و وظیفه عمومی (دوره ضرورت) یا داشتن معافیت دائم در زمان صلح

الف - تابعیت ایرانی

از مبین شرایط اجرائی سمت شهردار، ایرانی بودن اولین شرطی است که شهردار باید آن را دارا باشد. به موجب ماده ۹۷۶ قانون مدنی مصوب ۱۳۱۲، اشخاص ذیل تبعه ایران محسوب می گردند:

- ۱- کلیه ساکنان ایران به استثنای اشخاصی که تبعیت خارجی آنها مسلم باشد (مذاکره تابعیت آنان مورد اعتراض دولت ایران نباشد).
- ۲- کسانی که پدر آنها ایرانی باشد، اعم از اینکه در ایران یا خارج متولد شده باشند.
- ۳- کسانی که در ایران متولد شده باشند و پدر و مادر آنان غیر معلوم باشد.
- ۴- کسانی که در ایران از پدر و مادر خارجی که یکی از آنها در ایران متولد شده باشند به وجود آمده اند. (بجز اطفال متولد از نمایندگان سیاسی و قسولان).

۵- کسانی که در ایران از پدری که تبعه خارجی است به وجود آمده و بلافاصله پس از رسیدن به سن ۱۸ سالگی تمام، لااقل یک سال در ایران اقامت کرده باشند (بجز اطفال متولد از نمایندگان سیاسی و قسولان).

۶- هر زن تبعه خارجی که شوهر ایرانی اختیار کند.

۷- هر تبعه خارجی که تابعیت ایران را تحصیل کرده باشد.

از سوی دیگر، بر اساس ماده ۹۸۲ قانون مدنی اصلاحی ۱۳۷۲، اشخاصی که تحصیل تابعیت ایرانی کرده اند یا خواهند کرد از کلیه حقوقی که برای ایرانیان مقرر است بهره مند می شوند. لیکن نمی توانند به برخی مقامات ناقل آید، عضویت در شوراهای استان و شهرستان و شهر در زمره این مقامات هستند لکن به سمت شهردار در این ماده اشاره ای نشده است. بنابراین به نظر می رسد می توان شهردار را از میان کسانی که تحصیل تابعیت کرده اند یا می کنند انتخاب کرد. لذا همان طور که ملاحظه می گردد با عنایت به اطلاق بند الف ماده یک آیین نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار مصوب ۱۳۷۷، تابعیت ایرانی فرد

زمان صلح اختصاصاً به افراد ذکور دارد. انجام خدمت وظیفه عمومی دوره های دیگر (اجتیماع، ذخیره اول، ذخیره دوم) ضرورتی ندارد.

ت - اعتقاد به مبانی جمهوری اسلامی ایران و قانون اساسی

به نظر می رسد مبانی جمهوری اسلامی ایران به صورت کامل در قانون اساسی تبلور یافته است و وجود آن به نحو مستقل از قانون اساسی معنایی ندارد. بنابراین در این خصوص بایستی به صورت کاملاً مشخص قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۵۸ و اصلاحی ۱۳۶۸، مورد ملاحظه قرار گیرد. تشخیص وجود موجبات تحقق این شرط حسب مورد به عهده مرجع است که تصمیم و اقدام قانونی را عهده دار است (شورای شهر در مرحله انتخاب شهردار، استاندار یا وزیر کشور در مرحله انتصاب شهردار).

ث - دارا بودن حسن شهرت

حسن شهرت عنوانی محمل و مبهم است و اساساً دامنه وسیع و مبهمی است. برای این مفهوم قائل شد مضافاً کیفیات و چگونگی تشخیص حسن شهرت به عرف بستگی دارد. ممکن است به دلیل فقدان این شرط از انتخاب یا انتصاب شهردار امتناع ورزید.

ج - توانایی جسمانی و روحی برای انجام کار

این شرط مهم ترین شرطی است که می خولیم به تجزیه و تحلیل جامعه شناسانه و فنی شرایط احراز سمت شهردار دست بزنیم. این شرط را می توان به دو قسمت تقریباً مستقل تفکیک کرد:

اول: توانایی جسمانی

وجود بیماری یا مرضی که مانع انجام وظیفه شهردار باشد، می تواند موجب عدم انتخاب یا انتصاب شهردار تلقی گردد. سلامت کامل جسمانی نیز برای تصدی سمت شهردار کافی نیست زیرا ممکن است فرد مورد نظر فاقد بیماری باشد لکن توانایی جسمانی لازم را برای پذیرش یا انجام مسئولیت خطیر شهردار نداشته باشد.

آشنایی با مسائل شهری برای کسی که قرار است به عنوان شهردار اداره امور شهری را عهده دار گردد، شرطی ضروری و اجتناب ناپذیر است

دوم: توانایی روحی

این عنوان با توجه به طبیعت تصدی امور شهری و شهرداری، حساسیت تعیین کننده و زایدالوصفی دارد. به نظر می رسد این وصف مهم ترین و ضروری ترین فسی است که در سپردن اداره امور شهری به افراد بایستی به لحاظ منطقی و عرفی مدنظر قرار گیرد. به همین جهت باید به صورتی کاملاً بیخیز و به تفصیل بررسی گردد. مهم ترین ارکان مربوطه به احراز توانایی روحی در فرد پیشنهادی به عنوان شهردار را می توان به شرح ذیل خلاصه کرد:

۱- قابلیت های کلی

در میان توانایی های شهردار، قابلیت های مربوط به «مدیریت شهرداری» اهمیت درخور توجهی دارد و برای تشخیص این قابلیت ها توجه به عواملی از این قبیل مهم است:

- استفاده از مجموع منابع در دسترس، و شناسایی منابع جدید

- توان پیش بینی پیامدهای هر اقدام

- خلاقیت و نوآوری

- احساس مسئولیت و پاسخگویی

- پشتکار و جدیت در کار و سعی صنو فراوان، بیش از میزان متعارف

نسبت به سایر مسئولیت ها

- رفتار و برخورد مناسب با رباب رجوع و همکاران

برای انتخاب وی به عنوان شهردار (اعم از تابعیت اصلی و اکتسابی) کفایت لازم را دارد.

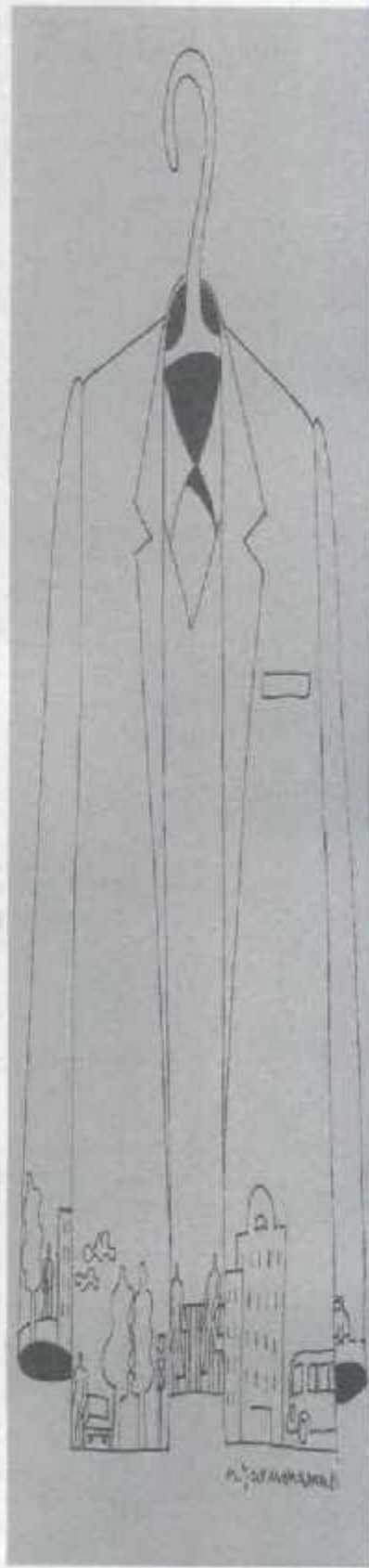
ب - تأهل، سن و سابقه

قید «حتی المفطور» قبل از کلمه «متأهل» در بند ب ماده یک تصویب نامه مورد بحث، به این معناست که انتخاب شهردار از میان افراد متأهل اولویت دارد و در شرایط استثنائی می توان وی را نا وصف «عدم تأهل» برگزید.

شرط سنی ۲۵ سال صریح و روشن است و احتیاج به توضیح ندارد (در سن شهردار، حداکثر راه ندارد) و لکن قید پنج سال «سابقه اجرایی» در موقع انتخاب شدن تا حدودی مبهم است؛ لذا با توجه به اطلاق و عموم این قید به نظر می رسد پنج سال سابقه اجرایی شامل فعالیت های گوناگون بخش های دولتی، عمومی غیردولتی و حتی خصوصی می گردد. تشخیص تجربه مدیریت در بخش خصوصی به عهده وزارت کشور است. «تصویر ۸» ساده یک تصویب نامه مورد اشاره، در مورد جنس فرد پیشنهادی برای تصدی سمت شهردار قید خاصی وجود ندارد و بنابراین قانوناً می توان ختمها را در صورت دارا بودن سایر شرایط قانونی به عنوان شهردار برگزید.

پ - وضعیت نظام وظیفه

قید انجام خدمت وظیفه عمومی (دوره ضرورت) و یا معافیت دائم در



- تلاش در افزایش معلومات و مهارتهای خود و همکاران

- برود بصرفه‌ی (کوتاه مدت، میان مدت، دراز مدت) و اولویت بندی امور محول شده و ترسیم اهداف، استراتژیها و برنامه‌های اجرایی مورد نظر

- انعطاف پذیری و مشاوره در امور

- اتخاذ تصمیم و قاطعیت در تصمیم گیری و پیگیری مستمر تصمیمات

- توجه به رعایت قوانین و مقررات

- گوشش در جهت جلب اعتماد عمومی و مشارکت شهروندان و

همکاران

- تشخیص نیازها، کاستیها و تنگناها، و تلاش برای برطرف کردن آنها

- تقسیم کار مناسب و متناسب

- برقراری و رعایت نظم و انضباط کاری

- تسهیل امور اداری و بهبود روشها و اجرای بهینه و صحیح نظام

رسدگی به پیشنهاها و دیدگاههای مردم

- پیشگیری از وقوع تخلفات و بروز مشکلات و مضامات

- اعمال نظارت بهنگام و مستمر

۲- آشنایی با مسائل شهری

آشنایی با مسائل شهری برای کسی که فرار است به عنوان شهردار از راه امور شهری را عهده دار کرده شرطی ضروری و اجتناب ناپذیر است. چگونگی می توان فردی را که با مسائل و مضامات گوناگون شهروندان (وقایعی که در شهرها شایع می افتد و به نوعی به امور عمومی و خدمات مورد نیاز شهروندان عطف می گردد) آشنایی نسبی ندارد، به عنوان شهردار انتخاب یا معرفی کرد؟ مهم ترین مسائل شهری که شهردار می بایست اجمالاً اطلاعات و آگاهی‌هایی نسبت به آنها داشته باشد، و اصطلاحاً در مورد آنها «دنی علاقه» و «دارای نظر» باشد، به اختصار از این قرار است:

- دانستن‌های کلی مربوط به حوزه مأموریت و توانایی انتقال و تفریح اطلاعات

- اطلاعات آماری مربوط به شهر و شهروندان

- جمعیت شهر و میزان مهاجرت پذیری یا مهاجرت فرستی

- ساخت و ترکیب مناطق و محله‌های گوناگون شهر از جنبه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی

- آگاهی از عهده‌ترین تواناییهای بالقوه و بالفعل شهروندان و

استعدادهای گوناگون در منابع شهری

- آشنایی با وضعیت جغرافیایی شهر و موقعیت آن در محل، منطقه و کشور

- اطلاع اجتماعی از مهم ترین سابقه و زمینه‌های فعالیت شهرداری در خصوص شهرسازی، فضای سبز عمومی، خدمات ایمنی، عمران و آبادانی شهر، خدمات فرهنگی و اجتماعی، و نظایر اینها

- آشنایی با تاثیر فعالیتها و اقدامات شهردار حسب مورد در اقتصاد شهری، رفاه عمومی، تسهیل امور شهروندان و رفع نیازمندیهای ساکنان شهر و شناخت عوامل مؤثر و دخیل در این گونه موارد

- اطلاع جسمانی از وضعیت مسکن شهروندان، بهداشت عمومی، اصناف، سیستم آند و شد و راههای شهر، علائم و نشانه‌های راهنماهای شهری، آب، هوا، سوخت، تنظیم شهر

و بسیاری از مسائل دیگر که به شهر و شهرداری مربوط و معطوف است.

این عناوین مسائلهایی است که می تواند راهنمای انتخاب کنندگان شهردار و مراجع قانونی انتصاب وی تلقی گردد.

۳- مهارت در برقراری و حفظ ارتباطات

شهردار از این جهت که به گونه‌ای با تمامی وقایع و تحولات کالبدی و غیر کالبدی شهر و مراجع قانونی و شهروندان ارتباط دارد، نوعاً بایستی

زیربنه‌های فردی بسیار مؤثر و سازنده‌ای را به منظور برقراری ارتباط سازنده و حفظ و استمرار آن با کلیه عناصری که به گونه‌ای با شهر عجین شده‌اند، درآ باشد. مهم ترین مواردی که شهردار بایستی علاقه و مهارت لازم را در برقراری و استمرار ارتباط منطقی و معقول در آنها داشته باشد به اختصار عبارتند از:

- ایجاد هماهنگی و ارتباطات تحریقی با نمایندگان دولت امر از یکسار، فرماندار، استاندار، وزیر کشور و حتی در صورت لزوم رئیس

جمهور

- ایجاد ارتباط و تبادل نظر و مبادله برنامه با نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی

- ایجاد ارتباط منطقی و ضمیمه‌ای با مراجع قضائی محلی (شهرستان) و عدلاروم استان و دیوان عدالت اداری و دیوان عالی کشور و سازمان یازرسی کل کشور، به منظور تأمین جواب، تخصصی حقوقی و قضائی در امور اجرایی شهرداری

- تنظیم و تدقیق روابط بین شهرداری و شورای اسلامی شهر، به نحوی که قبل از بروز هر گونه مشکل یا اختلاف حتی المقدور از ایجاد یا توسعه اختلافات پیشگیری و جلوگیری به عمل آید و اگر شورا اشتباهی کرد یا تخلفاتی داشت، شهردار مسلط به قوانین بتواند آن را به شیوه‌های مطلوب رفع کند

- هماهنگی و همسازگی با نمایندگان دولت در ادارات دولتی شهر و نمایندگان مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی که به نوعی به حکم دولت و نظام حاکمیت بایستی یا با آن پیوند دارند، و تلاش در جهت تهیه مقدمات و ترویج زمینه‌های مدیریت واحد شهری

- ایجاد ارتباط عمومی با شهروندان و طرح و اجرای برنامه‌های مشارکت جویانه در جهت حسن اداره امور شهر و تلاش در جهت ارتقاء خدمات و رفاه شهر از طریق همراهمی و مشارکت آنان.

یعنون دسترسی شهردار به چنین زمینه‌هایی، و بدون بهره‌مندی از این چهارتنها، امکان موفقیت شهردار در اداره امور شهرداری و شهروندان بسیار مشکل به نظر می رسد. سایرین ماهیتاً می توان عناوین مذکور را در زمره مفهوم وسیع توانایی فرد پیشنهاد شده به عنوان شهردار برشمرد.

۴- مهارت در تشخیص قواعد امر

تقدسی و اداره امور عمومی شهر و انجام وظائف قانونی به وسیله شهردار، به دلیل گستردگی حوزه فعالیت شهرداری، غالباً با اختلاف نظر و تفاوت دیدگاه در مصالح و حتی تضارض با منافع اشخاص حقیقی یا حقوقی همسره است. تقریباً می توان مدعی شد هر فعالیت شهرداری به صورتی در معرض گونه‌ای تفاوت یا تضارض در مصالح، منافع یا خواسته‌ها قرار نود.

از طرفی شهرداری نیز برای اداره بهتر امور شهر و شهروندان ممکن است مصالح، منافع و بنا خواسته‌هایی داشته باشد که در نتیجه نوعی اختلاف نظر یا عمل را به وجود آورد.

آشنایی شهردار با قوانین و مقررات مختلف مربوط به شوراها و اسلامی، شهرداری و خدمات عمومی شهر و نیز اطلاع وی از آخرین رویه‌های قضائی مورد استناد و عمل مراجع قضائی و نیز رویه‌های اداری مراجع ذی صلاح، حتی آگاهی از نظریات مشورتی مراجعی که حق اعلام نظر و رأی قانوناً دارا هستند، از جمله ضروری ترین مسائلی است که در مرحله بررسی صلاحیت‌های فرد پیشنهاد شده به عنوان شهردار بایستی مورد توجه قرار گیرد.

این آشنایی و آگاهی به سادگی به دست نمی آید بلکه مستلزم نوعی مهارت و تلاش و جدیت است که از طریق تهیه مستندات مورد نیاز امکان پذیر می گردد.

مثلاً با توجه به اینکه نتیجه نهایی برای حل و فصل هر گونه اختلاف «عصر قانون» خواهد بود، شهردار با مهارت در تحصیل مستندات قانونی هر اقدام و تشخیص قواعد امره قانونی حسب مورد، خواهد توانست از بروز مضلل یا مشکل جلوگیری و عدلاروم از حقوق شهرداری دفاع کند.

۵- مهارت در جلوگیری از بروز معضلات شهری و شهرداری

- در برخی موارد شهردار باید توانایی (اسلیو و ترک فعل) خودداری از اقدامات نامطلوب را داشته باشد و تحت تأثیر هیچ عامل یا عواملی به ورطه برخی معضلات نیفتد. مهم‌ترین مثال‌های مربوط به این موارد عبارتند از:

- توان خودداری از مداخله در وظایف و مأموریت‌های محول شده به همکاران، و متقابلاً افعال نظارت بر عملکرد آنان، در زمره مهم‌ترین اصولی است که بی‌توجهی به آن ممکن است برنامه اداره امور شهرداری را با تأخیر مواجه سازد.

- اقتدار در عدم مداخله در امور سیاسی نیز از جمله‌ترین ویژگی‌هایی است که به دلیل ماهیت کار شهردار بایستی مورد توجه قرار گیرد زیرا کمترین مداخله در امور سیاسی، صرفاً آنرا از آنکه نوعی انحراف از ایفای وظایف قانونی است، زمینه‌ای را برای اعتیاد سیاستمداران فراهم می‌کند که طبیعتاً آثار نامطلوبی را به همراه خواهد داشت. داشتن اطلاعات سیاسی مذاخه محسوب نمی‌گردد.

آشنایی شهردار با قوانین و مقررات مختلف مربوط به شوراهای اسلامی، شهرداری و خدمات عمومی شهر و نیز اطلاع وی از آخرین رویدادهای قضائی مورد استناد و عمل مراجع قضائی و نیز رویه‌های اداری مراجع ذی صلاح، حتی آگاهی از نظریات مشورتی مراجعی که حق اعلام نظر را قانوناً دارا هستند، از جمله ضروری‌ترین مسائلی است که در مرحله بررسی صلاحیت‌های فرد پیشنهاد شده به عنوان شهردار بایستی مورد توجه قرار گیرد

- توانایی در عدم مداخله در اموری که در صلاحیت ذاتی مراجع قضائی و دولتی و سایر مراجع قانونی است.

- خودداری شهردار از شرکت در معاملات که طرف قرارداد شهرداری هستند (ماده ۷ تصویب‌نامه مورد اشاره).

- تلاش‌های غیرمشارکتی، تبدیل همجنا کار و مجموعه شهری به فضای مبهمی که در آن شهروندان و همکاران شهردار اصلاً به حساب نیایند، طبیعتاً زمینه‌های عدم موفقیت شهردار را در پی دارد.

- تحریک غیرمنطقی افکار عمومی و عدم پاسخگویی در مسائل شهری می‌تواند زمینه‌های عدم موفقیت شهردار را در پی داشته باشد. بنابراین بهتر است شهردار در این موارد از هر گونه اقدام عجولانه و غیرمنطقی بپرهیزد.

ذکر این نکته ضروری است که رضایت تمامی شهروندان شرط اقتدار شهردار نیست، لکن رضایت همگانی و عمومی اصل پذیرفته شده‌ای است برگرفته از اقدامات عملی و اجرایی شهرداری.

۶- مهارت‌های تخصصی

علاوه بر مهارت‌ها و قابلیت‌های ذکر شده، مهارت‌های تخصصی دیگری نیز وجود دارد که شهردار بایستی به لحاظ شخصی بتواند بالقوه آنها را کسب کند یا باافضل داری آن باشد. موارد ذیل از این گونه‌اند:

- آشنایی با امور مالی و حسابداری و حسابرسی و اداری به طور نسبی برای اداره امور شهرداری.

- آگاهی از موازین حقوقی و قضائی و تسلط به قوانین خاص شهرداری.

- آشنایی با ضوابط فنی و عمرانی و نیز ضوابط شهرسازی و مسازی (علمی و عرفی).

- آگاهی از مهم‌ترین اصول مربوط به چگونگی ارائه خدمات گوناگون شهری.

موارد دیگری را نیز می‌توان در این زمینه ذکر کرد که در اینجا گنجایش و مجال کافی برای ذکر آن وجود ندارد.

۷- نداشتن محکومیت کثیری مستلزم محرومیت از حقوق اجتماعی

لغات این نوع محکومیت در زمره شرایط احراز تصدی سمت شهردار تلقی می‌گردد. در این خصوص دو نکته ضروری است:

اولاً: به موجب این نامه مورد بحث صرف محکومیت کثیری برای مقنن نداشتن شرایط قانونی کافی نیست بلکه این محکومیت بایستی با محرومیت از حقوق اجتماعی توأم باشد.

ثانیاً: محرومیت از حقوق اجتماعی در این مورد اعم از محرومیت دائمی یا موقت از بعضی یا تمامی حقوق اجتماعی است و از این جهت میان اقسام محرومیت از حقوق اجتماعی تفاوتی وجود ندارد.

نکته قابل ذکر آن است که محکومیت در جرائم عمدی ممکن است موجب سلب شرط «حسن شهرت» از فرد پیشنهاد شده به عنوان شهردار تلقی گردد.

ج - شرط تحصیلات و تجربه

شرط لیسانس برای شهردار بهای درجه ۱ تا ۶ و لیسانس یا گرایش‌های مشخص شده به وسیله وزارت کشور برای شهردار بهای درجه ۷ تا ۱۰، و فوق لیسانس یا گرایش‌های مذکور برای شهردار بهای درجه ۱۱ و ۱۲ به موجب بند ج ماده یک این نامه تجاری شرایط احراز سمت شهردار - مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱ هیئت وزیران - به عنوان قاعده‌ای مترقی و پیشرفته ذکر شده، لکن در تفسیر این قاعده را به نحو طبقیندی شده‌ای استثناء نموده و هر تفسیر به نوعی حکم مندرج در بند ج را تخصیص داده است. امید است تلاش‌های آتی برنامه‌ریزان به سمتی برسد که این قاعده مترقی در بخش تحصیلات به وسیله سابقه افراد، مقید یا محدود نگردد (برای مطالعه بیشتر در مورد شروط تجرید، رجوع شود به تفسیرهای دهگانه مذکور).

خ - سکونت در محدوده قانونی

به موجب ماده ۳ تصویب‌نامه مورد بحث شهردار بایستی از تاریخ اشتغال به کار تازمانی که در این سمت انجام وظیفه می‌کند، در داخل محدوده قانونی شهر ساکن باشد.

نتیجه‌گیری

از مجموعه آنچه در این مقاله بیان شد چنین استنباط می‌شود:

اول: اگرچه موارد شکلی و شرایط عمومی به منظور احراز تصدی سمت شهردار در این نامه به صراحت آمده است، لکن مراجع ذی صلاح در خصوص انتخاب شهردار (شورای اسلامی شهر) و انتصاب وی (حسب مورد استناد بنا بر وزیر کشور) می‌بایست علاوه بر این موارد، به قراین و اشاراتی که به طور نسبی و ماهیتی مبین شرایط عنوان شده به وسیله مقنن باشد توجه کنند تا موجبات انتخاب و انتصاب صحیح و منطقی با رعایت مقررات فراهم گردد.

دوم: تربیت مدیران شهری و شهرداران حیره اهمیت فراوانی دارد و لازم است طراحان و برنامه‌ریزان علاوه بر توجه به ضرورت‌های مربوط به اداره امور شهر، موجبات تفریق مدیران شهرها و شهرداران را فراهم آورند و در مسائل و انتقال تجربیات به صورتی کاملاً فنی و حساب شده عملاً از طریق سادگی‌های صلاح مداخله کنند.

سوم: بخش مهمی از توان و تلاش مراجع ذی صلاح در انتخاب و انتصاب شهرداران مستنداً و مستقلاً بایستی به عدم پذیرش افراد فاقد صلاحیت (بالتوجه یا بالفعل) پیشنهادی به عنوان شهردار معطوف گردد، زیرا در اهمیت و حیاتیات چنین تصمیمی تردید وجود ندارد. به هر حال امید است با جدین شرایط احراز تصدی سمت شهردار، و کثرت آنان، زمینه‌های گزینش‌های تخصصی‌تر را برای مراجع ذی صلاح فراهم آورد.

مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور
حسین احتشامی

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به موضوعات متنوعی از جمله ساز و کار رأی گیری در شوراهای، شیوه تشکیل جلسه کمیسیون موضوع ماده ۷۷ و آثار تصمیم گیری آن، نقش دادگاهها در تعیین جرائم تخلفات ساختمانی، مفهوم ذی حساب دوم شهرداری در ماده ۷۹ قانون شهرداری، نحوه تخصیص ده درصد اراضی و واحدهای مسکونی به شهرداریها، جمع آوری سایندها و یک رأی دیوان عدالت اداری در مورد تعارض رأی دیوان می پردازد. این مطالب که به منزله دیدگاه دفتر حقوقی وزارت کشور است، به وسیله مشاور حقوقی تنظیم شده است.

● در شورای پنج نفری، یکی از اعضای شورا داوطلب شهردار شدن است؛ آیا این عضو می تواند در جمع تصمیم گیری مشارکت داشته باشد و قبل از استعفا برای خود رأی بدهد؟

○ ۱- به موجب تبصره ۱ ماده ۷۱ قانون شوراهای اسلامی شهر مصوب سال ۱۳۷۵، قانون بدون حضور داشته و نحوه انتخاب شهردار، شوراها را پس از رسمیت موقوف به انتخاب شهردار کرده است.

○ ۲- تصریحاً در تبصره ۲ ماده ۷۱ قانون شوراهای، مقیداً، همزمانی شهردار با عضویت در شورا مربوط اعلام شده است. از آنجا که جایگاه قانونی شهردار در زمانی مصداق می یابد که منتخب شورا در اجرای تبصره ۲ ماده ۷۱ قانون مذکور به وسیله استاندار و یا وزیر کشور حسب مورد طی حکمی منسوب شوند، در غیر این صورت منتخب شورای اسلامی شهر مصداق شهردار تلقی و محسوب نمی گردد.

○ ۳- اعضای شورای اسلامی شهر که هر یک داوطلب سمت شهردار باشند با کیفیتی که در دستور قبل تشریح گردید در مقام اجرای حکم تبصره ۱ ماده ۷۱ قانون شوراهای می توانند در جلسه رسمی شورا حضور یابند و در این باره همانند دیگران تصمیم گیری کنند و قبلاً پس از صدور حکم انتصاب استغای شهردار که عضو شورای شهر نیز هست، در این مقطع الزامی است.

● ۱- آیا کمیسیون موضوع ماده ۷۷ قانون شهرداریها بدون دعوت از نماینده شورای اسلامی شهر (عضو کمیسیون) می تواند تشکیل جلسه دهد؛ در صورت تشکیل جلسه آیا مصوبات آن قابلیت اجرایی دارد یا خیر؟

○ ۲- آیا کمیسیون ماده ۷۷ می تواند رأی صادره خود را که قطعی گردیده است با رأی دیگری لغو یا اصلاح کند؟

○ ۱- کمیسیون ماده ۷۷ با حضور سه عضو رسمیت می یابد و با رأی دو نفر اعتبار قانونی گنبد می کند. بنابراین رأی کمیسیون بدون دعوت از نماینده شورای شهر اعتبار قانونی ندارد.

○ ۲- رأی اجرایی کمیسیون ماده ۷۷ قطعی است و در صورت اعتراض از طریق دیوان عدالت اداری قابل رسیدگی است.

○ ۳- اعضای کمیسیون ماده ۷۷ رأیاً یا تجمیعاً پس از صدور رأی حجاز به امو یا اصلاح رأی نیستند، مگر اینکه در ذکر اسامی یا در احتساب میزان عوارض اشتباهی رخ داده باشند؛ که در این صورت اصلاح رأی منتفی القول همراه با صورت جلسه تنظیمی که دال بر علت اصلاح و متضمن پیشنهاد شهرداری باشد، بلا مانع به نظر می رسد.

● به استناد تبصره های ۱ تا ۵ ماده صد قانون شهرداری در خصوص تخلفات ساختمانی بدون پروانه یا مازاد بر پروانه جرائمی در نظر گرفته شده است که هر کدام حداقل و حداکثری دارند. نظر به اینکه بعضی از قضات محترم دادگستری و یا سایر اعضای کمیسیونهای ماده صد

در هنگام صدور آراء رعایت حداقل جریمه را نمی کنند و معتقدند کمتر از حداقل جریمه نیز می توانند رأی صادر کنند و خارج از تبصره های مذکور نیز می توانند جریمه تعیین کنند و یا در رأی صادره همچون محاکم قضایی تخفیف قابل شوند، در حالی که طبق قوانین شهرداری و ماده صد چنین امری مجاز نیست، اعلام نظر حقوقی مورد تقاضاست.

○ ۱- اختیارات قضایی برای تخفیف مجازات به اعتبار قانون مجازات اسلامی و در محدوده دادگاه و قوه قضائیه اعمال شدنی است. چون کمیسیون ماده صد اولاً وابسته به قوه مجریه است؛ ثانیاً قاضی به عنوان نماینده قوه قضائیه در کمیسیون ماده صد شرکت می کند و این امر اطلاق نمایندگی دارد - و نه قضاوت؛ ثالثاً کمیسیون ماده صد هم به عنوان دادگاه شناخته نمی شود بلکه یک کمیسیون تخصصی اداری است؛ رابعاً مابقی قانون کمیسیون ماده صد جدا از مابقی قانون مجازات اسلامی است؛ خاصاً مرجع رسیدگی به اعتراض به رأی خلاف در قوه قضائیه حسب مورد دادگاه تجدیدنظر یا دادگاه انتظامی... و در مورد ماده صد دیوان عدالت اداری است. لذا نماینده قوه قضائیه نمی تواند اختیارات حاصل از قانون مجازات اسلامی را در کمیسیون ماده صد به عنوان تخفیف مجازات اجرا کند. بنابراین اعضای کمیسیون ماده صد مکلفند صرفاً بین حداقل و حداکثر جرائم قانونی مبادرت به صدور حکم کنند و در صورت تخلف از این امر شاکی (شخص حقیقی) می تواند ابطال آن را از دیوان عدالت اداری درخواست کند.

● یکی از اعضای کمیسیون ماده صد قانون شهرداریها اغلب به دلیل اختلاف نظر با سایر اعضای کمیسیون مذکور از اعضای رأی صادر شده خودداری می کند و این امر موجب می شود که رأی صادر شده قابل ابلاغ به متخلفان ساختمانی نباشد، و به همین دلیل امور جاری شهرداری با رکود نسبی مواجه می شود. اعلام نظر حقوقی در این خصوص مورد تقاضاست.

○ ۱- هر یک از اعضای کمیسیون ماده صد موظف به امضای رأی صادر شده کمیسیون موضوع است و در صورت مخالفت با تصمیمات گرفته شده می تواند نظر مخالف خود را ذیل رأی قید کند. چنانچه عضو مذکور کمالات از امضای رأی صادر شده خودداری ورزد، شهردار می تواند موضوع عدم همکاری وی را به دستگاه ذی ربط اعلام کند و خواهان عزل و جایگزینی وی گردد.

● بعضاً در جارت تشکیلاتی شهرداریها پستیهای امور مالی و رئیس حسابداری منظور گردیده است. نظر به اینکه در ماده ۷۹ قانون شهرداری ذی حساب دوم شهرداری را رئیس حسابداری تعیین کرده و در ماده ۲۶ این نامه مالی شهرداریها مسئولیت تنظیم بودجه را بر عهده شهردار و مسئول امور مالی گذاشته است، لذا با عنایت به اینکه

تشکیلات شهرداری دارای پست مدیر امور مالی و پست رئیس حسابداری است، اعلام نظر در باره ذی حساب دوم شهرداری مورد تقاضاست.

○ نظر به صراحت حکم ماده ۷۹ قانون شهرداری که مشخصاً رئیس حسابداری را ذی حساب شهرداری تعیین و معرفی کرده است، نیز به دلیل قانونی بودن جایگاه عنوان مذکور در ساختار تشکیلات سازمانی شهرداریها، به رغم حضور مدیر امور مالی مسئولیت ذی حسابی شهرداریها گماکان و قانوناً بر عهده رئیس حسابداری است.

توضیحاً اینکه مسئول امور مالی مطمح نظر ماده ۲۶ آیین نامه مالی شهرداریها با توجه به تاریخ تصویب آن تحقیقاً ذی حساب شهرداری است و این بیعت مورد خطاب بوده است. مع الوصف با توجه به نوع مسئولیت محوله «تنظیم بودجه شهرداری» از جمله وظایفی است که هیچ گونه خدشهای به مسئولیت خطیر ذی حسابی وارد نمی سازد و لذا اینکه انجام این امر از بند سازمانی بر عهده شخص ثالثی واگذار شده باشد؛ زیرا امر ذی حسابی با وظیفه تنظیم بودجه مطلقاً دو مقوله جداگانه است و هر یک از اینها در بستر و قالب شرح وظایف مصوب عمل می کنند.

● با توجه به اینکه مطابق تبصره ۶ ماده واحده قانون نحوه تقویم ابنیه و املاک مورد نیاز شهرداریها، دولت موظف گردیده است ده درصد از اراضی و واحدهای مسکونی را با قیمت تمام شده به شهرداریها اختصاص دهد، در خصوص اینکه آیا ده درصد تبصره مذکور شامل واحدهای مسکونی استیجاری یا اجاره به شرط تملیک به متقاضیان واجد شرایط نیز می شود یا نه، اعلام نظر فرمایید.

○ با توجه به اینکه عبارت «واحدهای مسکونی قابل واگذاری» به طور عام در متن تبصره ۶ قانون نحوه تقویم ابنیه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداریها به کار رفته است و افتاده عام دارد، و لفظ «واگذاری» از نظر حقوقی اعم است از واگذاری عین یا منافع، لذا واحدهای مسکونی استیجاری و یا اجاره به شرط تملیک نیز مشمول ۱۰ درصد موضوع تبصره مذکور می گردد.

● یکی از شهروندان بدون اخذ مجوز از شهرداری مبادرت به نصب نبشی بدون سرپوشی در پیاده رو جلو مغازه خود به منظور ایجاد سایبان کرده است. راهنمایی فرمایید آیا جمع آوری سایبان از وقلایف کمیسیون ماده صد است یا از وقلایف شهرداری، بر طبق تبصره ۱ ماده ۵۵ قانون شهرداریها؟

○ ایجاد سایبان با نصب نبشی در معابر عمومی گرچه توسعه بنا تلقی نمی شود و از مصادیق قابل طرح در کمیسیون ماده صد نیست، با این حال چنانچه این گونه اقدامات موجبات تراجم در امر عبور و مرور مردم و انسداد معبر را به نحوی فراهم سازد، از طریق شهرداری قابل رفع سد معبر است.

● شهرداری سقز سوال کرده است که با عنایت به اینکه اکثر مالکان اراضی اطراف شهر بدون تفکیک املاک خود در

اجرای ماده ۱۰۱ قانون شهرداریها و بدون رعایت مقررات و ضوابط سازمان مسکن و شهرسازی و شهرداری اقدام به فروش و واگذاری قطعات ۱۰۰ متری و ۱۵۰ متری (و جز اینها) از املاک مورد نظر به صورت قولنامه عادی به اشخاص ثالث می کنند و این شهرداری سالیان سال است که با معضل ساخت و ساز بدون مجوز در سطح شهر روبروست و خود این امر باعث ایجاد مشکلات عدیده ای گردیده، لذا خواهشمند است در پاسخ اعلام فرمایید آیا در اجرای ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها (مصوب ۶۷/۸/۲۹)، شهرداری مجاز است برای زمینهای دارای قولنامه عادی بدون ارائه سند ثبتی مجوز ساخت و ساز صادر کند یا خیر.

۱- رعایت ترنیمات مقرر در ماده ۱۰۱ قانون شهرداری برای مالکان اراضی واقع در حوزه عمل شهرداری امری اجباری است و لذا استتکاف از امر قانونی، تخطی از قانون محسوب می شود.

۲- مالکان املاک واقع در حوزه عمل شهرداری تصریحاً به موجب حکم ماده ۱۰۰ قانون شهرداری ملزم هستند قبل از هر گونه عملیات عمرانی و ساختمان سازی بر روی املاک خود از شهرداری پروانه دریافت دارند. در غیر این صورت اقدامات آنها خلاف محسوب می شود و مرتکب مطابق تبصره ذیل ماده صد به وسیله کمیسیون مربوط حسب مورد جریمه می گردد.

۳- با ابطال مصوبه شورای عالی اداری به وسیله رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، صدور پروانه ساختمانی بر روی اراضی قولنامه ای اکیذا ممنوع گردید و لذا شهرداریها مجاز به صدور پروانه ساختمانی نسبت به این گونه اراضی نیستند.

۴- قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها مصوب ۶۷/۸/۲۹ علاوه بر مالکان از باب املاک شرعی با توجه به موانع و معاذیر قانونی پیش گفته دقیقاً اختصاص به متصرفانی دارد که اعتبار و سبق تصرفات آنها حداقل به موجب احکام محاکم دادگستری اثبات شده و یا حسب تجویز قانون زمین شهری مورد تأیید دادستانی واقع گردیده باشد؛ که در این صورت با واقع بودن املاک آنها در کاربریهای غیر مجاز، شهرداری با رعایت ترنیمات و تمهیدات مقرر در قانون تعیین وضعیت... بالا جبار اقدام به صدور مجوز و پروانه ساختمانی می کند.

شماره ۲۵۹/۷۹/هـ

۱۳۸۰/۶/۵

تاریخ: ۱۳۸۰/۴/۲۲ شماره دادنامه: ۱۲۷ کلاس ه پرونده:

۲۵۹/۷۹

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

شاک: شهرداری

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تراضی آراء صادره از

شعب اول و پنجم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری

مقدمه: الف - ۱ - شعبه نهم در رسیدگی به پرونده کلاسه

۹۳۹/۷۷ موضوع شکایت شرکت کارگاههای تولیدی الباقیات و الصالحات به طرفیت شهرداری نوشهر به خواسته اعتراض به رای کمیسیون به شرح دادنامه شماره ۱۱۱۲ مورخ ۱۳۷۸/۷/۱۸ چنین رای صادر نموده است: بموجب بند ۴ ماده ۱۱ قانون دیوان عدالت اداری آراء قطعی کمیسیونهای موضوع ماده ۷۷ قانون شهرداری منحصرأز حیث نقض قوانین و مقررات و یا مخالفت یا آنها قابل اعتراض و رسیدگی در دیوان است. نظر به مندرجات لایحه جوابیه و سایر محتویات پرونده و اینکه التزام شاکئی به پرداخت عوارض در حد مصوب خلاف قوانین و مقررات نیست. اعتراض نسبت به رای کمیسیون مزبور در این خصوص رد می شود. ۲- شعبه اول تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ۳۳۱۰/۷۸/۱ موضوع تقاضای تجدیدنظر شرکت فرآورده های تولیدی الباقیات و الصالحات به خواسته اعتراض به دادنامه شماره ۱۱۱۲ مورخ ۱۳۷۸/۷/۱۸ شعبه ۹ دیوان به شرح دادنامه شماره ۸۱۰ مورخ ۱۳۷۹/۷/۳ چنین رای صادر نموده است: بر کیفیت رسیدگی و اصدار دادنامه شماره ۱۱۱۲ مورخ ۱۳۷۸/۷/۱۸ شعبه ۹ دیوان ایراد و اشکالی به نظر نمی رسد بنابه مجموع مراتب مارالذکر ضمن رد اعتراض تجدیدنظر خواه دادنامه بدوی عیناً تأیید می گردد. ۱- شعبه اول در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۸۷۸/۷۷ موضوع شکایت شرکت ... به طرفیت شهرداری ... به خواسته اعتراض به رای کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداریها به شرح دادنامه شماره ۲۱۰۴ مورخ ۱۳۷۷/۹/۲۵ چنین رای صادر نموده است: حسب صراحت مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۲/۲۰ استانداری ... موضوع شمول ۲٪ عوارض شامل قراردادهای منعقد بین پیمانکاران و عاملین فروش چوب و سایر مشتقات آن با جنگلداری به عنوان عوارض چوب می باشد. اولاً هیچ دلیلی بر اعمالیت شرکت شاکئی و پیمانکار بودن آن در ارتباط با فروش چوب ارائه نشده و شرکت مذکور فاقد دو وصف مذکور در مصوبه است. ثانیاً در هر مورد لازم است تعداد قراردادها و موضوع آنها و میزان قرارداد طرفین مشخص گردد تا مقدار ۲٪ بر اساس آن اخذ گردد که در این مورد نیز برای ناقص و اسلامی از این حیث به عمل نیامده با توجه به مراتب و کلی صادر شدن رای و ابهام موجود در کلمه مشتقات آن رای معترض عنه کمیسیون موضوع ماده ۷۷ قانون شهرداریها ... بر خلاف مقررات صادر گردیده و حکم به نقض آن صادر و اعلام می گردد. ۲- شعبه پنجم تجدیدنظر در رسیدگی به تقاضای تجدیدنظر شرکت ... به خواسته اعتراض به رای شماره ۲۱۰۴ مورخ ۱۳۷۷/۹/۲۵ شعبه اول به شرح دادنامه شماره ... چنین رای صادر نموده است: دادنامه تجدیدنظر خواسته در حدی که منقسم رسیدگی مجدد در هیأت همعروض می باشد تأیید می گردد. ج - ۱- شعبه دهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۷۶۷/۷۷ موضوع شکایت شرکت ... به طرفیت شهرداری ... به خواسته اعتراض به رای کمیسیون ماده ۷۷ به شرح دادنامه شماره ۸۹۶ مورخ ۱۳۷۹/۶/۱۶ چنین رای صادر نموده است: حسب مندرجات نامه مورخ ۱۳۷۸/۵/۲ شهرداری ... محل بهره برداری شرکت خارج از محدوده شهر ... بوده و مرکز اصلی شرکت به موجب مفاد اساسنامه پیوست نادخواست تهران اعلام گردیده است. بنابه مراتب و نظر به اهداف مقنن در رابطه با تأسیس شرکتیهای صنعتی مصوب ۱۳۶۲/۱۲/۷ که حمایت از شهرکهای صنعتی به منظور استفاده مطلوب از امکانات و ارائه خدمات جهت متصدیان مربوط بوده و با توجه به اینکه طبق بند ۶ قانون مذکور پرداخت هر نوع هزینه مربوط به ارائه خدمات عمومی جهت این نوع شهرکها با مانع بوده و با عنایت به اینکه شهرداریها بموجب

قانون از قلمرو جغرافیائی شرکتی خارج و از لحاظ ارائه خدمات عمومی هیچ گونه مسئولیت و تکلیف ندارند. بنابه مراتب مطالبه عوارض از شهرکهای صنعتی به استناد بند یک ماده ۲۵ قانون تشکیلات شورای اسلامی که به منظور تأمین هزینه های خدمات عمومی شهری وضع شده مجوزی ندارد. کمالاتکه در این رابطه هم دیوان عدالت اداری به شرح رای شماره ۴۲ مورخ ۱۳۷۰/۴/۲۵ اخذ عوارض موضوع بند یک ماده ۴۵ قانون مزبور به شهرکهای صنعتی اجازه نداده است. بنابه مراتب رای کمیسیون ماده ۷۷ که دلالت بر الزام به پرداخت عوارض به میزان ۲٪ فروش کالای تولیدی به استناد ماده ۳ قانون مذکور دارد فاقد وجهت قانونی است و به نقض رای صادره اعلام نظر می نماید. ۲- شعبه پنجم تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۴۰۵/۷۹/۵ موضوع تقاضای تجدیدنظر شهرداری ... به خواسته اعتراض به دادنامه شماره ... شعبه دهم دیوان به شرح دادنامه شماره ۴۰۲ مورخ ۱۳۸۰/۴/۱۶ چنین رای صادر نموده است: نظر به اینکه بر طبق بند یک ماده ۳۵ قانون شورای اسلامی شهر مصوب ۱۳۶۰/۹/۱ از جمله وظایف شورای اسلامی شهر وضع عوارض به منظور تأمین هزینه های شهرداری مصوب ۱۳۶۶/۷/۲۸ مجلس شورای اسلامی با تفهیم قانونی امر می باشد و برابر ماده واحده قانون الحاقی یک تبصره به ماده ۲۵ قانون تشکیلات شوراهای اسلامی شهر تا تشکیل شورای اسلامی شهر وزیر کشور یا سرپرست وزارت کشور جانشین شورای اسلامی آن شهر در امور مربوط به شهرداری خواهد بود و نظر به اینکه رای وحدت رویه شماره ۲۵ مورخ ۱۳۷۵/۲/۲۲ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری که در موارد مشابه لازمالاتباع می باشد وضع عوارض از طرف استاندار را به استناد ماده ۲۵ مرقوم و تبصره الحاقی مذکور جایز ندانسته بنابراین استناد کمیسیون ماده ۷۷ به مصوبه استانداری ... موجه نبوده لذا با توجه به تقاضای تجدیدنظر خواه دادنامه شماره ۸۹۶ مورخ ۱۳۷۹/۶/۱۶ که مفهوم موارد فوق است عیناً تأیید و استوار می گردد. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت الاسلام و المسلمین ذری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب عمده و رؤساء و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رای می نماید.

رای هیأت عمومی

طبق ماده واحده قانون تعیین تکلیف عوارض تصویب شهرداریها مصوب ... جمع تشخیص صلاحیت نظام کلیه عوارض تصویب شهرداریها که از سال ۱۳۶۱ تا زمان تنفیذ نماینده ولی امر (۱۳۶۶/۱۰/۱۳) برقرار گردیده و به علت نبودن تفهیم و یا عدم وجود قائم مقامی شورای اسلامی شهر در حلال قانونی بوده، تنفیذ شده تلقی گردیده است. بنابراین دادنامه شماره ۸۱۰ مورخ ۱۳۷۹/۷/۳ شعبه آن تجدیدنظر دیوان مبنی بر تأیید دادنامه شماره ۱۱۱۲ مورخ ۱۳۷۸/۷/۱۸ شعبه بدوی دیوان مشعر بر رد شکایت به خواسته اعتراض به رای قطعی کمیسیون موضوع ماده ۷۷ قانون شهرداری، در حدی که نتیجتاً متضمن این معنی می باشد موافق قانون تشخیص داده می شود. این رای به استناد قسمت اخیر ماده ۳۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع ذیربط در موارد مشابه لازمالاتباع است.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری
قرابانعلی ذری نجف آبادی



شهر داریها به روایت اسناد

۱۳۶۸

ضمن مطالعاتی که به وسیله کمیسیون های متشکله در اتحادیه شهر داریها به منظور یافتن راه حل برای بیشتر رویینه ها و وصول و توزیع عوارض شهر داریها به عمل آمده، در مورد نحوه توزیع عوارض در ریافتن از مقاطعه کاران مربوط به قرارداد های راه سازی - مسازنی و سایر برنامه های عمرانی و ساختمانی که منحصر در محدوده یک شهر انجام می گردد به علت اینکه اولاً تشخیص اینکه عوارض حاصله باید به کدام شهر داری گردد مشکل است و ثانیاً پرداخت این عوارض به یک شهر داری موجب می گردد که کمک بیشتری به طور موقت به یک شهر داری شده از سایر شهر داریها حقیقتاً تسبیب گردد و خاصه اینکه شهر داریهایی که به طور موقت این عوارض را دریافت می دارند بدون توجه به موقت بودن و عدم استمرار آن برای خود تعهداتی ایجاد می کنند که بعداً قادر به ایفاء آن نیستند. این نوع عوارض - اعم از اینکه به وسیله داریهای شهرستانی یا مرکز وصول گردد - در اختیار وزارت کشور گذارده می شود تا سن کلیه شهر داریهای کشور به نسبت جمعیت آنها توزیع گردد.

۱- عوارض دریافتی از مقاطعه کاران مربوط به قرارداد های راه سازی - مسازنی و سایر برنامه های عمرانی و ساختمانی که منحصر در محدوده یک شهر انجام می گردد به علت اینکه اولاً تشخیص اینکه عوارض حاصله باید به کدام شهر داری گردد مشکل است و ثانیاً پرداخت این عوارض به یک شهر داری موجب می گردد که کمک بیشتری به طور موقت به یک شهر داری شده از سایر شهر داریها حقیقتاً تسبیب گردد و خاصه اینکه شهر داریهایی که به طور موقت این عوارض را دریافت می دارند بدون توجه به موقت بودن و عدم استمرار آن برای خود تعهداتی ایجاد می کنند که بعداً قادر به ایفاء آن نیستند. این نوع عوارض - اعم از اینکه به وسیله داریهای شهرستانی یا مرکز وصول گردد - در اختیار وزارت کشور گذارده می شود تا سن کلیه شهر داریهای کشور به نسبت جمعیت آنها توزیع گردد.

۲- عوارض دریافتی از محل فروش بنزین و مواد نفتی نیز به لحاظ اینکه در حال حاضر بیشتر نصیب شهر داریهایی که شعب فروش بنزین و مواد نفتی در حوزه آنها قرار دارد می شود و سایر شهر داریها از آن بی نصیب می مانند، همچنین تکلیف توزیع عوارض فرآورده های مذکور در تقاضای که فاقد شهر داری می باشد به طور متعجب معارض نیست. کلاً در یک حساب که وزارت کشور اقتضای خواهد نمود مستقیماً به وسیله شرکت ملی نفت توزیع و به وسیله وزارت کشور به شهر داریها به نسبت جمعیت آنها توزیع شود.

از مدت ها پیش ماهنامه شهر داریها در صدد جمع آوری، طبقه بندی و تدوین اسناد اتحادیه شهر داریها، انجمن شهر و شهر داریها بر آمده است. شاید یکی از دلایل این اقدام حفظ هویت و انسجام تاریخی این سازمانها و تشکیلات بوده است. دلیل مهم تر، مرور اقدامات و عملکردهای مثبت و منفی این تشکیلات به صورت مستند و دقیق است.

بر اساس این اهداف، حجم انبوهی از اسناد - شامل مکاتبات، تصمیم گیریها، قوانین و مقررات، بخشنامه ها و جز اینها - در چارچوبهای موضوعی مشخص در دست طبقه بندی و تدوین است که - به صورت گزینشی - در ماهنامه چاپ خواهد شد. مجموعه این اسناد نیز در قالب چند مجلد به شکل کتاب در آینده نزدیک به چاپ خواهند رسید.

اسنادی که در این شماره درج می گردند، تحت دو عنوان «نظام دریافت عوارض به وسیله شهر داریها» و «مواقت وزارت کشور با ایجاد مرکز آموزش کارکنان شهر داریها» قرار گرفته اند. فضای مطالب مندرج در اسناد مذکور حکایت از سیستم متمرکز عوارض و تلاش در ارتقاء کیفیت مهارت کارکنان شهر داریها دارد.

ماهنامه شهر داریها منتظر انتقادات و پیشنهاد های شماست.

توضیح: در متن اسناد هیچ دینی و تقرباتی - جز و برپیش رسم الحاقی و تقییر تاریخ به هجری شمسی - صورت نگرفته است.

مکانته وزیر کشور (مکتور مدور) با کلیه اسنادداران و فرماندارهای کل، در خصوص نحوه وصول عوارض شهر داریها.

۳۴۸/۲۸
۱۷۶۸۶

وزارت کشور
اتحادیه شهر داریهای ایران
اسنادسازی
فرمانداری کل

ضمن مطالعاتی که به وسیله کمیسیون های متشکله در اتحادیه شهر داریها به منظور یافتن راه حل برای بیشتر رویینه ها و وصول و توزیع عوارض شهر داریها به عمل آمده، در مورد نحوه توزیع عوارض در ریافتن از مقاطعه کاران مربوط به قرارداد های راه سازی - مسازنی و سایر برنامه های عمرانی و ساختمانی که منحصر در محدوده یک شهر انجام می گردد به علت اینکه اولاً تشخیص اینکه عوارض حاصله باید به کدام شهر داری گردد مشکل است و ثانیاً پرداخت این عوارض به یک شهر داری موجب می گردد که کمک بیشتری به طور موقت به یک شهر داری شده از سایر شهر داریها حقیقتاً تسبیب گردد و خاصه اینکه شهر داریهایی که به طور موقت این عوارض را دریافت می دارند بدون توجه به موقت بودن و عدم استمرار آن برای خود تعهداتی ایجاد می کنند که بعداً قادر به ایفاء آن نیستند. این نوع عوارض - اعم از اینکه به وسیله داریهای شهرستانی یا مرکز وصول گردد - در اختیار وزارت کشور گذارده می شود تا سن کلیه شهر داریهای کشور به نسبت جمعیت آنها توزیع گردد.

۱- عوارض دریافتی از مقاطعه کاران مربوط به قرارداد های راه سازی - مسازنی و سایر برنامه های عمرانی و ساختمانی که منحصر در محدوده یک شهر انجام می گردد به علت اینکه اولاً تشخیص اینکه عوارض حاصله باید به کدام شهر داری گردد مشکل است و ثانیاً پرداخت این عوارض به یک شهر داری موجب می گردد که کمک بیشتری به طور موقت به یک شهر داری شده از سایر شهر داریها حقیقتاً تسبیب گردد و خاصه اینکه شهر داریهایی که به طور موقت این عوارض را دریافت می دارند بدون توجه به موقت بودن و عدم استمرار آن برای خود تعهداتی ایجاد می کنند که بعداً قادر به ایفاء آن نیستند. این نوع عوارض - اعم از اینکه به وسیله داریهای شهرستانی یا مرکز وصول گردد - در اختیار وزارت کشور گذارده می شود تا سن کلیه شهر داریهای کشور به نسبت جمعیت آنها توزیع گردد.

۲- عوارض دریافتی از محل فروش بنزین و مواد نفتی نیز به لحاظ اینکه در حال حاضر بیشتر نصیب شهر داریهایی که شعب فروش بنزین و مواد نفتی در حوزه آنها قرار دارد می شود و سایر شهر داریها از آن بی نصیب می مانند، همچنین تکلیف توزیع عوارض فرآورده های مذکور در تقاضای که فاقد شهر داری می باشد به طور متعجب معارض نیست. کلاً در یک حساب که وزارت کشور اقتضای خواهد نمود مستقیماً به وسیله شرکت ملی نفت توزیع و به وسیله وزارت کشور به شهر داریها به نسبت جمعیت آنها توزیع شود.



وزارت معارف و اوقاف و صنایع مستظرفه

بجای رهن اشغال زمینهای مملو از بناهای غیر مستعمل و غیر مستعمله در استان تهران و سایر استانها... (Text continues with details of land acquisition and urban planning)

وزیر معارف و اوقاف و صنایع مستظرفه

۳. عوارض سالیانه وسایط نقلیه کاروباری در حال حاضر بیشتر نصیب شهرهای می شود که شهرهای کل در آنجا مرکز شماره گذاری وسایط نقلیه و ادایر نموده است و غالباً بین این گونه شهرهای و شهرهای دیگر که در غیر از مراکز شماره گذاری قرار دارند اختلاف ایجاد می شود. برای رفع اشکال و توزیع عادلانه تر این نوع عوارض در کمیسیون پیشنهاد نموده است که ترتیب داده شود تا اولاً از این به بعد فقط شهرهای مجاز به دریافت عوارض وسایط نقلیه باشند که در مراکز شماره گذاری وسایط نقلیه قرار دارند ثانیاً و چونی که این عده از شهرهای این ایالت دریافت می دارند ۴۰ درصد آن به خود آنها تعلق داشته ۶۰ درصد بقیه را به حساب واحدی که در وزارت کشور ساز خواهد شد توزیع کنند تا وجوه حاصله بین شهرهای کشوری - اعم از شهرهای مراکز شماره گذاری و سایر شهرها - به نسبت جمعیت آنها توزیع و تقسیم گردد خواهشمند است موضوع را مورد بررسی قرار داده نظر آن استانی را با فرمانداری کل زیر خط کسری را نسبت به هر یک از سه پیشنهاد فوق و اینکه آیا ترجیح می دهند وجوه حاصله در وزارت کشور متمرکز و بین کلیه شهرها توزیع گردد یا سهم هر استان و حوزه هر فرمانداری کل در همان استان و فرمانداری کل جمع آوری و توزیع شود اعلام فرمایند تا بر اساس نظرات اظهار شده تصمیم لازم اتخاذ و پس از کسب مجوز به موقع اجرا در آید.

امضاء: وزیر کشور - دکتر صدر

تاریخ: ۱۳۵۶/۶/۲۶

شماره: ۱۵۰۵۸/۱

مکانیسه وزیر کشور (اسفند نصابهای) مامورین عمل انتدابیه شهرهای کشوری (عین قدیمی ماهانی) در خصوص ایجاد مراکز آموزش کارکنان شهرهای وزارت کشور

همکار گرامی آقای علی قدیمی ماهانی

مدیر عامل اتحادیه شهرهای کشوری

بازگشت به نامه مورخ ۱۳۵۶/۷/۲ مبنی بر موافقت با ایجاد مراکز آموزش در قطعه زمینی که به موجب تصویب نامه شماره ۴۰۰۴ مورخ ۱۳۵۷/۲/۱۲ هیئت وزیران و دستور تملک مورخ ۱۳۵۷/۹/۲۵ به وزارت کشور واگذار گردیده اعلام می دارد چون طبق ماده ۱۰۸ قانون شهرداری امور آموزشی کارکنان شهرهای به عهده اتحادیه شهرهای کشوری واگذار شده است، لذا موافقت می شود که به منظور ایجاد مراکز آموزش کارکنان شهرهای و همچنین بخشداران و سایر کارکنان وزارت کشور بر اساس طرح و نقشه ای که به تصویب وزارت کشور رسانیده خواهد شد در اختیار آن اتحادیه گذاشته شود خواهشمند است نتیجه اقدام معموله را گزارش فرمایید فتوایی کتبی زمین مذکور پیوست می باشد.

(امضاء: اسفند نصابهای)

وزیر کشور

(مهر: اتحادیه شهرهای کشوری شماره: ۸۸۲۶ تاریخ: ۱۳۵۶/۶/۲۷)

(حاشیه راست: خلی فوری است، همکار... ۳) به اتفاق خانم پورحسن به این موضوع رسیدگی فرمایید در صورتی که منبع قانونی نداشته باشد از محل اعتبارات اتحادیه در این زمین مراکز آموزش و پژوهش اتحادیه شهرهای کشوری بنا گردد.

(امضاء: قدیمی ماهانی ۱۳۵۶/۷/۱۲)

تاریخ: ۱۳۵۶/۶/۲۷

وزارت معارف و اوقاف و صنایع مستظرفه

معاونت آقای علی قدیمی ماهانی

شماره: ۱۵۰۵۸/۱

تاریخ: ۱۳۵۶/۶/۲۷

بازگشت نامه مورخ ۱۳۵۶/۶/۲۶ مبنی بر موافقت با ایجاد مراکز آموزش در قطعه زمینی که به موجب تصویب نامه شماره ۴۰۰۴ مورخ ۱۳۵۷/۲/۱۲ هیئت وزیران و دستور تملک مورخ ۱۳۵۷/۹/۲۵ به وزارت کشور واگذار گردیده است. اقدام معادله چون عمل ماده ۱۰۸ - قانون شهرداری که در این مورد به عهده اتحادیه است، لذا موافقت می شود که به منظور ایجاد مراکز آموزش کارکنان شهرهای و همچنین بخشداران و سایر کارکنان وزارت کشور بر اساس طرح و نقشه ای که به تصویب وزارت کشور رسانیده خواهد شد در اختیار آن اتحادیه گذاشته شود خواهشمند است نتیجه اقدام معموله را گزارش فرمایید فتوایی کتبی زمین مذکور پیوست می باشد.

اسفند نصابهای

وزیر کشور

تاریخ: ۱۳۵۶/۶/۲۷

بابل؛ گذر از بحران

گفت و گو با شهردار بابل، اسماعیل رضوانیان

محمد سالاری راد



بخش شرقی مازندران، آنجایی که رشته کوه‌های البرز فاصله بیشتری با دریای مازندران می‌یابد، پذیرای بیش از ۳/۷ میلیون نفر است که در شهرها و روستاهای بسیار پراکنده اسکان یافته‌اند. چهار شهر ساری، آمل، بابل و قائم‌شهر هر کدام با جمعیت بیش از ۱۵۰ هزار نفر، که بزرگ‌ترین شهرهای استان محسوب می‌شوند، در همین محدوده قرار دارند. این چهار شهر در مسابقه جذب جمعیت با یکی دو قدم فاصله از یکدیگر، چیزی کمتر از متوسط جذب جمعیت سایر شهرهای کشور نداشته‌اند. در این میان جمعیت شهر بابل با میزان رشد ۳/۸ درصد طی ۲۵ سال اخیر از ۶۹ هزار نفر به ۱۷۵ هزار نفر (بیش از ۲/۵ برابر) و وسعت شهر با بیش از ۴ یواژه به ۳۲۰۰ هکتار افزایش یافته است. حاصل کار، در فضای بسیار فشرده منطقه شمال، که جنگل و کوه و دریا اجازه رشدی این چنین را نمی‌دهد، مقاومت طبیعت است که جلوه‌های آن را در بحران زیاده چندساله اخیر بسیاری از شهرهای شمال، و از جمله شاخص‌ترین آنها یعنی شهر بابل، مشاهده کرده‌ایم. آیا در کنار سفره گسترده و سخاوتمندانه طبیعت شمال می‌توان گستاخانه پای خود را بیش از اندازه دراز کرد؛ یا باید مؤدبانه به تکریم و سیاسی از آن پرداخت؟

شهر بابل، اکنون به یمن حمایت‌های سیاسی و سرمایه‌گذار بی‌های خارج از اقتصاد شهر، توانسته است بر بحران زیاده غلبه کند. چگونگی گذر از این بحران را اسماعیل رضوانیان، شهردار محترم بابل، این‌گونه مطرح می‌سازد:

ترک آن می‌شدیم. چندین نقطه را در اختیار داشتیم که در هر کدام دو-سه سال کار کردیم و باز متأسفانه رها شدند و بالاخره زیاده‌ها بدون آنکه جایی برای دفن بهداشتی‌شان داشته باشیم، گریبان شهرداری را گرفتند البته، غالب شهرداری‌های شمال با این مشکل دست به گریبان‌اند. بعضی از شهرداری‌ها، حتی در زمان حاضر، زیاده‌های شهر را در فاصله ۵۰ متری ساحل دریا در زیر ماسه‌ها پنهان می‌کنند و در نتیجه تیرابه زیاده‌ها به طور مستقیم به دریا کشیده می‌شوند. شهرهایی را داریم که زیاده‌های‌شان را در رودخانه‌ها، کنار کشتزار گاه‌ها، کنار بیمارستان‌ها و در جنگل می‌ریزند. بابل نیز چنین می‌کرده اما مشکل این شهر عیان‌تر و جدی‌تر نمود پیدا کرد و به بحران تبدیل شد. البته برخی از رسانه‌ها با سیاسی کردن این بحران بر حدت آن افزودند؛ مثلاً می‌نوشتند که در درگیری‌های شهر بابل افرادی کشته شدند و یا خبر از فوج سوج زنی و زخمی می‌دادند، در حالی که چنین نبود. البته درگیری وجود داشت و نیروهای انتظامی، دستگاه‌های امنیتی و شهرداری به شدت درگیر ماجرا بودند اما کشته و مجروحی در کار نبود. در آن روزها چهره شهر، چهره بسیار ناگهانی بود. زیاده از سر و روی شهر می‌بارید و بوی زیاده و تعفن همه جا را گرفته بود. بسیاری از افراد به همین دلیل بیمار شده بودند و به ویژه بیمارهای

● سال گذشته مشکل زیاده به بحران عظیمی تبدیل شد، به طوری که بسیاری از رسانه‌ها، و حتی صدا و سیما نیز در سطح وسیعی به آن پرداختند. انبوهی از زیاده در کنار خیابانها تلنبار شده و تأثیر بسیار نامطلوبی بر بهداشت شهر گذاشته بود. اکنون اثری از این زیاده‌ها - دست کم در خیابانها - مشاهده نمی‌شود. گویا بر بحران غلبه کرده‌اید. چگونگی گذر شهر و شهرداری را از این بحران بازگو کنید:

(در شهر بابل و بسیاری از شهرهای شمال کشور، مشکل زیاده همیشه وجود داشته است. ما تا حدود ۳۰ سال پیش زیاده‌های مان را در حاشیه رودخانه بابل رود، در کنار تنها کشتزار گاه شهر، روی هم تلنبار می‌کردیم و گاه و بیگاه با آلاملن آب، بخشی از این زیاده‌ها به داخل رودخانه کشیده می‌شد و به همراه آب از محدوده شهر خارج می‌گردید. از سال ۱۳۵۷، با لارفتن آگاهی عمومی و حساسیت نسبت به مسائل اجتماعی باعث شد که شهرداری مجاب شود تا دست به چنین کاری نرزد. اما مشکل با این پرسش ایجاد شد که این زیاده‌ها را کجا باید ریخت که جنگل را آسیب نرساند و مزاحمتی برای انبوهی از روستاهای پراکنده نداشته باشد. هرچرا که انتخاب می‌کردیم، پس از مدتی با مردم آن منطقه مشکل پیدا می‌کردیم و با اعتراضات شدید مردم ناچار به



بابل ساختمان قدیم شهرداری که به موزه میراث فرهنگی تبدیل شده است



پارک محمد حسن خان

عقوتی به شدت زیاد شده بود. یکی از راهکارهای موقت ما این بود که دستور داده بودیم کارگران شهرداری گماکان به جمع آوری زباله‌ها بپردازند اما آنها را در کیسه‌های محکم سیاه رنگ بوزند و یا سیم‌های فلزی ببندند یکی دیگر از راهکارها قرار داد با استانهای مجاور تهران و سمنان بود که زباله‌ها را در کوربا یا در محل دپوهای آنان بریزیم؛ که این روشها هزینه بسیار زیادی روی دست شهرداری گذاشت که هنوز هم بابت آنها بدهکاریم. بالاخره بعد از چندین و چند بار درگیری و مذاکتهای مذبذمانه تکلیفی، تصمیم نهایی و قطعی گرفته شد و در سال ۱۳۷۷ محلی برای اجرای طرح بهداشتی دفن زباله تعیین کردید سازمان محیط زیست، این زمین را به دلیل رسی بودن شدید و نفوذناپذیر بودن آن تأیید کرد، رسی بودن خاک، امکان ایجاد لاکون و حوضچه برای جمع آوری شیرابه‌ها را فراهم می‌ساخته این منطقه، جنگلی است متروک که در ۲۲ کیلومتری جنوب بابل قرار دارد ۵ هکتار از این زمین را به شهرداری بابل و امیرکلا دادند. محیط زیست به دلیل مقاومت اهالی روستای درواز کلا به مدت یک سال دفن در این محل را محدود کرد. دوباره پس از یک سال درگیرها آغاز وزباله‌ها در خیابانها انباشته شد و مجدداً شهرداری به دنبال گزینه‌های متعددی برای حل این مشکل گشت. اما هر گزینه با مخالفت روستاییان، سازمان محیط زیست و برخی دیگر از نهادها مواجه



پایه‌های سبزی، مسیر آلوده از رویه



پایه‌های سبزی، مسیر پاکسازی شده از رویه

شد. در نهایت شورای تأمین استان، مشکل زباله شهر بابل را مشکلی امنیتی تلقی کرد و مقرر داشت که همین زمین ۵ هکتاری به عنوان دپوی زباله شهر تثبیت شود و هیچ کس حق اعتراض نداشته باشد. بعد از آن تا حدودی فضا آرام شد و ما امکان خروج زباله و دفن آنها را یافتیم؛ ضمن آنکه مقام معظم رهبری در سفرشان به استان مقرر داشتند که بنیاد مستضعفان کارخانه تبدیل زباله به کمپوست را برای این شهر خریداری کند البته بنیاد، نه در آن حدی، که مقرر بود اما به هر حال این دستگاهها را خریداری کرده است و اکنون در اختیار ما است. همچنین اخیراً ۱۰ هکتار از اراضی مجاور دپو به شهرداری واگذار شد تا بخشی از آن به دفن بهداشتی زباله و بخشی دیگر به استقرار دستگاههای تولید کمپوست اختصاص می‌یابد. ما اکنون اقدامات لازم را برای آماده‌سازی زمین و همچنین برای نصب دستگاهها انجام داده‌ایم.

تولید زباله شهر چقدر است؛ چه مقدار از آن را می‌توان کمپوست کرد و چه مقدار باز یافت می‌شود؟

(۱) شهر بابل در روز حدود ۱۷۰-۱۶۰ تن زباله تولید می‌کند که با استقرار این دستگاهها حدود ۳۰ درصد آنها تبدیل به کمپوست می‌شوند. برای باز یافت باید به تفکیک زباله در مبدأ اقدام کنیم.

آیا از شرایط بحرانی سال گذشته برای آموزش مردم و سازمان دهی برای تفکیک زباله استفاده نکردید؟

(۲) یک طرح آزمایشی را پیاده کردیم که موفق از کار در نیامد و مردم استقبال چندانی نکردند. اصلاً برای آنکه چنین طرحهایی موفق باشد نیازمند امکانات هستیم. اگر نتوانیم زباله‌های تفکیک شده را به سرعت گردآوری کنیم، این زباله‌ها دوباره با دیگر زباله‌ها مخلوط می‌شوند. مردم قادر نیستند بیش از دو-سه روز زباله‌های خشک و حجیم خود را نگهدارند اما دوباره در حال طرحی و اجرای طرحهای آزمایشی در چند محله هستیم تا شاید همزمان با اجرای طرح کمپوست، تفکیک زباله در مبدأ را نیز اجرا کنیم در غیر این صورت حجم زباله بسیار بالا می‌رود.

آیا برای باز یافت زباله‌ها هم فکری کرده‌اید؟

(۳) اگر زباله‌ها به گروههای مختلف کاغذ، پلاستیک، فلز و شیشه جدا شوند، مؤسسات و واحدهای خصوصی زیادی هستند که به باز یافت آنها می‌پردازند و از این بابت مشکلی وجود ندارد.

الان مشکل اصلی شما در طرح کمپوست چیست؟

(۴) مشکل ما نبود اعتبارات است که قرار است از طریق وزارت کشور در اختیار ما قرار گیرد. بخشی از این اعتبارات به طرح کمپوست اختصاص می‌یابد و بخشی دیگر برای احداث یک سکوی مرکزی جمع آوری زباله منصرف خواهد شد. در شرایط موجود زباله‌ها در ۴-۳ نقطه شهر جمع آوری و پس از آن در کامیونهای حمل زباله بارگیری می‌شوند. این سکوها در محیط باز قرار دارند و مشکلات بهداشتی بسیار زیادی را برای شهر و مردم ایجاد کرده‌اند.

در زمینه جمع آوری زباله و تکلیف معابر چه مشکلاتی دارید و چه اقداماتی کرده‌اید؟

(۵) در شهر بابل اکنون مشکل زباله به چشم نمی‌خورد اما به دلیل مشکل مسأله، قادر به تکلیف مرتب شهر نیستیم. تعداد کارگران ثابت شهرداری حدود ۱۰۰ نفر است که این افراد قادر به اجرای این وظیفه نیستند. از این رو ما ساز بیمتکاران بخش خصوصی برای تکلیف شهر و جمع آوری زباله دعوت کرده‌ایم. لیکن پرداختهای آنان را اغلب به بعد موکول ساخته‌ایم. اکنون

امکان جذب فاضلاب نیز محدود است. چند سالی است که سازمان آب و فاضلاب شبکه‌های گسترده برای شهر طراحی کرده و اخیراً به اجرای آن پرداخته است. تکمیل این طرح و ایجاد شبکه فاضلاب تأثیر زیادی بر بهداشت شهری خواهد داشت.

● آیا در شهر و در بین مردم بابل، سازمانهای غیردولتی وجود دارند که به شما در اداره امور شهر کمک کنند و با شما مشارکت داشته باشند؟

«شورای شهر بابل را می‌توان از جمله اولین شوراهایی دانست که به سازمان دهی انجمن‌های شورایی پرداخته است. این انجمنها در تمامی محله‌های شهر شکل گرفته و اعضای آنها با انتخاب مستقیم مردم برگزیده شده‌اند. کار این انجمنها، نظارت بر امور شهری، فعالیتهای شهرداری و بیمانکاران خدماتی و عمرانی است. این انجمنها در ضمن، به جمع‌آوری دیدگاهها و خواستههای مردم می‌پردازند و آنها را به شورای شهر - و از آنجا به خود شهرداری - انتقال می‌دهند. از این بابت، این انجمنها کمک بزرگی به حل مشکلات شهر می‌کنند و بخشی از پشتوانه‌های اجرای طرح تفکیک زباله نیز همین انجمنها به شمار می‌آیند.

● آیا فارغ از مسائل حاد بهداشت شهری، توانسته‌اید به مسائل دیگر شهر همچون احداث فضای سبز، احداث خیابان، احداث ورزشگاه و فرهنگ سرا و جز آنها بپردازید؟

«شهر بابل با اقتصاد خدماتی خود که وابسته به اقتصاد کشاورزی است، منابع درآمدی اندکی دارد و عملاً قادر به پاسخگویی به تمام نیازمندیهای شهر نیست. با وجود آن، ما همواره توانسته‌ایم اقدامات عادی همچون جدول‌سازی و اسفالت خیابانها، سوزانیک پیاده‌روها، احداث فضای سبز، احداث آتش نشانی، ورزشگاه و فرهنگ سرا را در دستور کار خود داشته باشیم. شهرداری بابل در سال اخیر توانست با همکاری اداره منابع طبیعی ۶۰۰ هکتار اراضی جنگلی بی‌زحمت را تسک کند و برای احداث پارک جنگلی اختصاص دهد. با احداث این پارک، ضمن حفظ اراضی جنگلی مجاور شهر و پاسخ به یکی از نیازمندیهای شهروندان، زمینه‌ای برای رشد صنعت گردشگری و ایجاد درآمد برای شهر فراهم خواهد شد.

اما در همین جا باید متذکر شوم که شهرهای کوچک و متوسط را نمی‌توان با خودکفا کردن شهرداری آنها سرپا نگهداشت؛ مثلاً سالهاست که تعویض واحدهای یک خیابان در دستور کار طرحهای جامع و تقصیری است و شهرداری هر گاه به نیمی سالی دست می‌یابد، به آزادسازی بخشی از این خیابان می‌پردازد. اما به هر حال به دلیل نداشتن پول کافی، قادر به تدویم اقدامات خود نیست. در نتیجه سرمایه‌گذاری در کنار خیابان، تا مدتها به صورت زمین مغروبه و متروکه باقی می‌ماند.

اسماعیل رضوانیان، فارغ‌التحصیل دوره کارشناسی رشته اقتصاد اجتماعی در سال ۱۳۵۰ از دانشگاه مؤثرترین، اهل و مسکن بابل. دارای ۲۰ سال سابقه کار در قسمتهای مختلف شهرداری و استنادی، از کارگر روزمزد تا کارمند مسئول قسمت معیشت، ریاست مدیر کل و بالاخره شهردار است. در سال ۱۳۷۷، مردودی را به عنوان یکی از اعضای شورای بابل برگزیده و یک سال بعد با استعفا از شهرداری استعفا می‌دهد. و این بار با انتخاب اعضای شورای شهر - به شهرداری دلیل منصوب شد.

● آقای شهردار، از اینکه وقتتان را به این مصاحبه اختصاص دادید، متشکرم.



میدان طالقانی



بوری کتونی زاله

بخشی از بندهای شهرداری، به همین بیمانکاران خدماتی است. ● بجز زباله، آیا در سایر زمینه‌های بهداشت شهری هم دچار مشکل هستید؟ اکنون گویا در سطح شهر فعالیتهایی برای احداث شبکه فاضلاب صورت می‌گیرد. در این باره توضیحی بفرمایید.

«شهر بابل در گذشته، حدود ۷۰-۶۰ سال پیش، دارای شبکه فاضلاب بود که در قسمت قدیمی شهر، بین خانه‌ها و محله‌ها جریان داشت. این شبکه به صورت آجرچینی و تاق ضریبی بود و در برخی از جاها، قد آن به اندازه آنمی می‌رسید و کارگران می‌توانستند برای لایروبی به داخل آن بروند. اما با توسعه شهر، به تدریج به این فرهنگ و این امکان شهری بی‌توجهی شد و پس از مدتی، شبکه قدیمی فاضلاب بابل مغروبه و متروکه گردید، که آثار آن در برخی نقاط پیداست.

مشکل فاضلاب شهرهای شمال نیز به محدودیت زیست‌محیطی این منطقه برمی‌گردد. سطح آبهای زیرزمینی بسیار بالاست و با حفر حدود ۳۰ سانتیمتر می‌توان به سفره آب زیرزمینی رسید. فاضلاب شهر اکنون به صورت جذبی است و در واقع به همین سفره زیرزمینی آب می‌ریزد و آن را به شدت آلوده می‌کند. البته منابع آب شهر کاملاً از این سفره جدا هستند اما آلودگی این سفره را در آب چاههای کشاورزی و یا در حفری‌ها و زیرزمینها می‌توان مشاهده کرد. البته به دلیل بالا بودن سطح آب،



اجتماعات آونکی،

پدیده‌ای فراتر از

حاشیه و حاشیه نشینی

گفت‌وگو با پرویز پیران

محمد شیخی

درباره پرویز پیران

پرویز پیران در سال ۱۳۳۹ در شهر همدان متولد شده است. او در سال ۱۳۵۸ دکترای جامعه‌شناسی خود را از دانشگاه لارنس کانزاس آمریکا دریافت داشته است. در زمان حاضر



پیران عضو هیئت علمی گروه جامعه‌شناسی در دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبائی است و دروسی چون جامعه‌شناسی شهری و روش تحقیق در علوم اجتماعی را تدریس می‌کند. وی پژوهشگری پرتلاش و توانمند در عرصه پژوهش‌های شهری است و به ویژه تحقیقات مستمری بر روی آنچه که خود او اجتماعات آونکی می‌نامد انجام داده است. از او مقالات و کتب متعددی به چاپ رسیده که برخی از آنها به قرار زیر است:

- آونک نشینی در تهران (۱۳۶۸)
- آونک نشینی در ایران (۱۳۷۳)
- شهر و توسعه بیرون‌زا - مورد ایران (۱۳۶۸)
- تقدم و تسلط تک شهری (۱۳۷۰)
- شهر شهروند مدار (۱۳۷۷)
- جنبش‌های اجتماعی شهری (۱۳۸۰)

● شما از نخستین پژوهشگرانی هستید که پدیده آونک‌نشینی در تهران را از سال‌های دهه ۶۰ در تهران و ایران باز آویزه نگوشی. جامعه‌شناسی‌اقتی بررسی کرده‌اید؛ با توجه به مجموعه این تجربیات، لطفاً بفرمایید آیا تغییری در ماهیت و شکل پدیده، ریشه‌ها و خاستگاه‌ها، نمودها و اشکال حادث شده است یا نه.

(۲) در فاصله سال‌های ۸۰-۱۳۷۰ تحولات مختلفی در سکونتگاه‌های غیررسمی یا اجتماعات آونکی رخ داده است که شرح همه آنها در این مقاله نمی‌گنجد. فهرست‌وار به چند مورد اشاره می‌شود:

یکی از مهم‌ترین اتفاقات دهه یاد شده، افزایش خانوارهایی است که از سکونتگاه‌های رسمی درون شهرهای بزرگ - به خصوص تهران - به سکونتگاه‌های غیررسمی یا اجتماعات آونکی نقل مکان می‌کنند. مهم‌ترین دلیل این امر مشکلات اقتصادی خانوارهای شهری از یک سو و تمایل برخی دیگر از شهروندان برای به گف آوردن مسأله‌ی به منظور سرمایه‌گذاری و کسب درآمد برای هزینه کردن ماهیانه است. بالاخره گروه سوم برای حذف هزینه مسکن رسمی (اجاره بها) ترجیح می‌دهند از مناطق رسمی درون شهری به اجتماعات آونکی روی آورند. گروه نخست و دوم معمولاً مالک واحد کوچکی در درون بافت رسمی شهرند. اینان با بالارفتن قیمت ملک مسکونی خود ترجیح می‌دهند آن را بفروشند و مسکنی در اجتماعات آونکی خریداری کنند و تفاوت قیمت دو ملک را به نوعی سرمایه‌گذاری کنند. مهم‌ترین شکل سرمایه‌گذاری، خرید اتومبیل سواری یا وانت‌بار برای مسافرت‌کنشی و کسب درآمد است. این امر با بزرگ شدن فرزندان دکور رئیس خانوار تشدید شده است. در واقع این شیوه که رواج یافته است، از جمله ساز و کارهای تهی‌دستان غیرمتشکل شهری برای مقابله با فقر - و بایکاری - خود و فرزندان دکور است.

نکته دیگر که می‌توان به آن اشاره کرد، بهسازی بافت سکونتگاه‌های غیررسمی همگام با فرایند تثبیت موقعیت سکونتگاه است. با تثبیت موقعیت، قیمت سکونتگاه بالا می‌رود و تمایل به بهسازی افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی با افزودن

متمدد تعمیر چراغهای قدیمی - مثل علاءالدین - باز شده‌اند و پرجنب و جوش‌اند.

از دیگر تحولات مناطق آونکی، تنوع یافت قشر بندی درونی آنهاست. امروزه این اجتماعات از نظر شغلی و تحصیلات سخت متنوع‌اند و پرداختن بدان مجالی مستقل می‌خواهد. تثبیت شدن این قبیل اجتماعات از دیگر تحولات دهه اخیر است. اکنون کمتر شهر پاک خورده‌ای به فکر تخریب سکونتگاههای غیررسمی است و بیشتر مسئولان محلی متوجه شده‌اند که اجتماعات آونکی محصول رخدادهای کلان تری است و لذا اینها صرفاً معلولی بیش به حساب نمی‌آیند. مشکل کار از جای دیگری است. لذا تب و تاب تخریب اجتماعات آونکی تا حدود زیادی فروکش کرده است. نه اینکه از میان رفته، بلکه عقلانیت محدودی جانشین آن شده است. البته باید یادآوری کنم که از پاسخهای من نباید این برداشت را کرد که من صد در صد معتقد به گسترش و تثبیت اجتماعات آونکی هستم، بلکه مسئله فراتر از این حرف‌هاست. پیدایش اجتماعات آونکی معلول عوامل ساختاری (سطح کلان) نهادی و سازمانی (سطح میانه) و واکنش خانوارها و افراد به دو دسته عوامل بالاست (سطح گرد). تا زمانی که علل موجود دگرگون نشوند، مسئله به قوت خود باقی می‌ماند. حال تخریب اجتماعاتی که مردم برای دستیابی به سرپناه برپا داشته‌اند نه تنها مشکلی را حل نمی‌کند بلکه دهها مشکل جدید را نیز پدید می‌آورد و مسئله بفرنج‌تر می‌گردد. ضمناً از آثار منفی پیدایش سکونتگاههای غیررسمی چه از نظر کالبدی، چه از نظر فشار به زیرساختهای شهری و چه از نظر اجتماعی و فرهنگی و عرصه خدمات نیز بی‌اطلاع نیستیم. بالاخره بیست سال است که در این باره به طور مداوم تحقیق می‌کنم و به قول معروف اجتماعات آونکی جزئی از زندگی من شده است.

● با وجود آنکه کاربرد واژه حاشیه‌نشینی در هتون مرتباً از سالها پیش منسوخ شده است، در ایران هنوز این واژه مصطلح است و اخیراً هم بیشتر رایج شده است. به نظر شما واژه حاشیه‌نشینی تا چه حد مصداق دارد؟

○ برای پاسخ به این پرسش باید به تجزیه و تحلیل واژه حاشیه‌نشینی پرداخت. حاشیه‌نشینی می‌تواند معنای جغرافیایی داشته باشد یعنی از آنجا که بیشتر اجتماعات آونکی یا سکونتگاههای غیررسمی زمانی در خارج از محدوده رسمی آن زمان شهرها ایجاد شده بودند - و می‌شوند - می‌توان استدلال کرد که محدوده رسمی متن شهر، وساخت و سازهای خارج از متن رسمی حاشیه شهر است؛ و لذا از نظر مکانی یا جغرافیایی مفهوم حاشیه‌نشینی توجیه می‌شود. این استدلال به دو دلیل ناموجه است: نخست آنکه حاشیه و متن شهری مفاهیمی در حال تغییر دائمی‌اند نقطه‌ای که امروز حاشیه شهر است، فردا یا ماه دیگر یا سال دیگر، بسته به سرعت رشد شهر در داخل متن قرار می‌گیرد. چنین مفاهیم متغیری نمی‌توانند مفاهیم توضیحی، تشریح کننده و تبیینی تلقی شود. دوم آنکه از طرفی تجربه جهانی نشان می‌دهد که انتخاب مکان برای اجتماعات آونکی معلول عوامل دیگری است که به حاشیه شهرها محدود نمی‌شود. در هر نقطه‌ای که زمین بلا معارض وجود دارد، در هر نقطه‌ای که دستگاههای دولتی زمینی رها شده دارند که قادر به حفاظت دائمی از آن نیستند و در هر مکانی که به علت قوانین، ساخت و ساز شهری محدود یا ممنوع شده است (از جمله زمینهای کشاورزی اطراف شهرها) اجتماعات آونکی شکل می‌گیرند. توجه کنید در خیابان آرزو یا بجان



یک یا دو اتاق، میزان مسکن استیجاری در اجتماعات آونکی نیز بالا می‌رود.

از جمله رخدادهای دیگر اجتماعات آونکی این است که با تثبیت سکونتگاههای غیررسمی، دو گروه دچار تحرک مکانی می‌شوند. گروه اول مالکان‌اند که ملک خود را می‌فروشند و به برپا کردن مسکن خود ساخته در محدوده‌هایی که به تدریج به سکونتگاه غیررسمی تبدیل می‌شوند، اقدام می‌کنند. در واقع با این عمل سکونتگاههای غیررسمی جدیدی ساخته می‌شوند. گروه دوم مستأجران اجتماعات آونکی قدیمی‌ترند که از محل سکونت خود خارج می‌شوند یا مسکن ارزان تری در آونکهای در حال ساخت به دست می‌آورند، و یا به خرید آن اقدام می‌کنند.

بالاخره باید به فقیرتر شدن اکثریت ساکنان اجتماعات رسمی در ده سال اخیر اشاره کرد. در بررسی‌های مداومی که در سکونتگاههای غیررسمی انجام می‌دهم، متوجه این نکته شده‌ام که خانوارها در ده سال گذشته اقلامی را از زندگی خود خارج کرده‌اند تا به فروش برسانند. به همین دلیل برخی اقلام کنار گذاشته شده، دوباره به زندگی باز گشته‌اند. چراغهای خوراکی و ایجاد گرما به نام والور از آن جمله‌اند. به همین دلیل مغازه‌های

غیررسمی، با مدرن و سنتی تقسیم می‌شد. بخش سنتی و غیررسمی بخش میرا بود و به تدریج حاشیه‌های می‌شد تا بالاخره در بخش رسمی و مدرن ادغام شود؛ یعنی امروزه گرده، یا از میان برود. بر اساس چنین قیاسی، مسئله به جهان سوم تعمیم داده شده است و چنین اکثراً ساکنان اجتماعات آونکی دارای مشاغل پاره‌وقت شهری، پادویی و دستفروشی و خرچ‌گردانی از هر نوع بودند، چنین استدلال شد که این افراد از روستا به شهر آمده‌ولی جذب بخش رسمی و مدرن شهر نشده‌اند و در حاشیه ماندند.

حاصل با این استدلال پرسشهای مختلفی مطرح می‌شود. اولاً در پیدایش اولین اجتماعات آونکی، در نطقه‌ها و سلولهای اولیه، افراد دخیل اساساً در بخش دولتی کار می‌کردند. در پیدایش بسیاری از اجتماعات آونکی تهران، رفتگران شهرداری تهران که امکان فرار از مبارزه همکاران خود را نداشتند نقشی عمده داشتند. البته نمی‌خواهم بگویم که همه اجتماعات آونکی به این شکل پدید آمده‌اند. اما این نکته بسیار مهم است. شهرداری در آن زمان

شمالی و جنوبی در محدوده خیابان آزادی، سالها دو اجتماع آونکی نسبتاً بزرگ وجود داشته، در حالی که سالهاست خیابان آذربایجان حاشیه شهر نبوده است. مثال دیگر، حلب شهر تهران پارس (خیابان گلبرگ) است. تکه زمین نسبتاً بزرگ متعلق به متروکه حاشیه شهر نبوده است. به دلیل رهاشدن، به حلب شهری با حدود ۹۰۰۰ نفر جمعیت تبدیل شد (جمعیت حلب شهر از ۵۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰ نفر به دلایل مختلف در نوسان بوده است). مثال دیگر تصرف خزنده عرصه‌های دولتی مدیریت بود که سالهاست دیگر حاشیه شهر تلقی نمی‌شود و تا چند سال پیش محل اجتماع آونکی از نوع حلبی آباد با حدود ۴۰ آونک بود. باز هم مثال دیگر اجتماع آونکی انتهای یوسف‌آباد است که امروز در محدوده آونان کوردستان واقع است. مهم‌تر از همه اینها، اشغال وسیع (Massive Invasion) و تا حدودی سازمان یافته میلیونها مترمربع در فجر انقلاب اسلامی است که در هر نقطه ممکن - چه در حاشیه و چه در متن - رخ داد و هزاران خانوار ایرانی، عمدتاً

بیشتر مسئولان محلی متوجه شده‌اند که اجتماعات آونکی محصول رخدادهای کلان تری است و لذا اینها صرفاً معلولی بیش به حساب نمی‌آیند. لذا تب و تاب تخریب اجتماعات آونکی تا حدود زیادی فروکش کرده است

جزو بخش دولتی ساختار اداری کشور بوده است. نطقه پیدایش زورآباد کرج که از بزرگ‌ترین مناطق آونکی کشور است، به دست کارگران کارخانه‌های جدیدالاحداث جاده کرج ریخته شد. بررسی من نشان می‌دهد که حکومت وقت برای تأمین کارگر ارزان صنایع جدیدالاحداث موتلتاز کرج، چندان بی‌میل نبود که به نحوی کارگران خودشان بتوانند هزینه سرنیاه را از سد هزینه خانوار کسر کنند. ایجاد زورآباد کرج که حداقل بین روستاهای درون شهری و خانه‌های شهری ریز استناد دارد است. به خوبی این هدف را محقق می‌ساخت. مشاهده کنید، کارخانه‌های جدیدالاحداث آن زمان و هر زمان دیگری چه بخش مدرن اقتصاد به حساب می‌آید. تازه اشتباه دیگر آن است که فکر می‌کنیم ساکنان سکونتگاههای غیررسمی همه مهاجر روستایی یا مشاغل پاره‌وقت شهری‌اند. درست است که تا مدتها چنین گروهی بیشترین ساکنان اجتماعات آونکی بوده‌اند، لیکن بسیاری از شهرنشینان نیز به دلایل گوناگون از درون شهر به اجتماعات آونکی رفته‌اند.

از همه این حرفها گذشته، اساساً تقسیم‌بندی‌ای که در مورد دوران گذار اقتصاد کشورهای پیشرفته سرمایه‌داری صادق است، تعمیم‌پذیر به جهان سوم نیست؛ چون ساختار یکسان است، نه فرآیندها یکسان‌اند و نه نتایج. الگوی شهری شدن این دو گروه جوامع نیز از زمین تا آسمان با یکدیگر متفاوت است. در جامعه‌های که بخش عمده اقتصاد خصوصی آن یوزمیش است، این تعاریف از پایه‌دگرگون می‌شود. حاشیه‌نشینی به معنای اجتماعی و فرهنگی هم کاربرد ندارد. بارها گفته‌ام که حاشیه‌نشینی جهان

تهیدست، و متعلق به لایه‌های میانی و پایین طبقه متوسط را صاحب سرنیاه کرد. توجه کنید که با این مثال‌ها نمی‌توان از مفهوم حاشیه‌نشینی به معنای مکانی و جغرافیایی استفاده کرد.

نمونه‌های فراوان دیگری از سایر شهرهای جهان نیز می‌توان ارائه داد. مهم‌ترین اجتماع یک شبه برپا شده آنکارا (gecekondu) درست در مرکز قدیمی این شهر قرار دارد که امروز نیز در مرکز بخش تجاری شهر است. در استانبول در ساحل بوسفور که یکی از گران‌ترین نقاط جهان است، تمامی درهای عظیم تا به بالای تپه‌های اطراف اجتماع آونکی پرجمعیتی است. تازه فراموش نکنیم که سالها مهم‌ترین شکل سکونت غیرمتمارف در ایران گودنشینی بوده است که در محله‌های قدیمی جنوب تهران شکل گرفته بود. بر اساس تجربه سکونتگاههای قدیمی و جدید برخی نیز مفهوم Slum (محله‌های تهیدستان) را برای اجتماعات آونکی مرکز شهر، و مفهوم حاشیه‌نشینی را برای اجتماعات آونکی پیرامونی به کار برده‌اند که خود مسئله را پیچیده‌تر می‌کند.

برخی با رجوع به اقتصاد مفهوم حاشیه‌نشینی را توجیه کرده‌اند که وقتی دقیق بررسی شود، مضحک از کار در می‌آید. در جریان رشد اقتصادی غرب با آغاز سرمایه‌داری (توجه شود که از مفهوم رشد اقتصادی استفاده کردم و نه توسعه، زیرا غربیها از واژه توسعه برای مدتها در تحلیل تحولات اقتصادی خود استفاده نمی‌کردند. واژه توسعه بیشتر با تحولات جهان سوم و در واقع با توسعه بیرون‌زا به میان آمد). اقتصاد کشورهای پیشرفته به دو بخش رسمی و

سومی، روشنفکران اند. اجازه دهید با جمله‌ای از کتاب بسیار ارزشمند خانم جنیس پرل من (Janice Perlman) اسطوره‌های حاشیه‌ای بودن (Myths of Marginality) این بحث را خاتمه دهیم: «فقر از نظر اقتصادی حاشیه‌ای نیستند، استثمار شده‌اند؛ از نظر فرهنگی حاشیه‌ای نیستند، تنگ زده و بدنام شده‌اند؛ از نظر سیاسی حاشیه‌ای نیستند بلکه مورد سوء استفاده قرار گرفته و سرکوب شده‌اند». این سخنان محققی است صاحب نام که بیست سال در سکونتگاه‌های غیررسمی آمریکای لاتین با جدیت کار کرده است. به علت آشنایی‌ای که با خانم پرل من دارم با نحوه کار این استاد فرزانه از نزدیک آشنا هستم. ایشان هم اکنون پروژه مکانیستی‌های جهان را به پیش می‌برد و در تحقیقات خود و سواست علمی مثال زدنی دارد تا مدارک و شواهد کافی جمع‌آوری نکند. محال است که با این قاطعیت نظری بدهد. ضمناً توجه کنید که این نکات را ایشان ۲۵ سال قبل گفته‌اند. اما حاشیه‌ایان به برخی با

حالت از جمله افزایش جرم شهری، انواع کج‌رویی‌ها، گر سنگی، کار کودکان و دهها مسئله دیگر است. اگر همین حاشیه‌ها (هر چند این واژه‌ای بی معناست) نبودند شهرها شاهد چند ثوروش شهری می‌شدند؟ تجربه دنیا فراروی ماست، درگیرهای شهری در ایران بعد از انقلاب را فراموش نکنیم. به جز سه مورد، بقیه به سکونتگاه‌های غیررسمی و سعی در تحریک آنها مربوط بوده است. فرصت پرداختن به آنها وجود ندارد. از آن گذشته در خود متن بر ضد متن چه رخ می‌دهد؟ فروش فضای شهری مسئله‌زاتر است یا اسکان خودجوش تهیدستان غیرمتشکل شهری؟ مسئله در جای دیگری است. ما اقتصادی بر سر استاده داریم؛ اقتصادی که در آن خدمات پیشگام است، و بخشی از آن زیرزمینی است. در شهرها، شهروندی سابقه‌ای ندارد. به هنگام بحث از شهروندی تنها از حقوق شهروندی یاد می‌کنیم به وظایف شهروند در قبال شهر توجهی نداریم. شرایط به سمت شرایط انومیک در حرکت است. معیارها و ارزشها مخدوش شده است. صد ارزشها ارزش

در شهر لیما پایتخت پرو، چند ده خانوار، تکه زمینی را اشغال کردند و سکونتگاهی غیررسمی را پدید آوردند. پلیس نیز در این میان به مبارزه و درگیری پرداخت. سه نفر کشته و ششمار زخمی شدند و مسئله به شورشی عظیم بدل گردید. دولت برای خاموشی کردن شورش تکه زمینی در پای کوه آند را به چند صد خانوار اختصاص داد. این محدوده امروز یکی از بزرگ‌ترین سکونتگاه‌های غیررسمی جهان است و چند صد هزار نفر جمعیت دارد. این اجتماع عظیم آونکی، چندین سال پیش شهردار انتخاب کرد. شهردار منتخب نیز برنامه شهروندی و توانمندسازی جالبی را پیاده کرد. آن هم صد در صد مشارکتی. امروزه متوسط سواد در این اجتماع از متوسط سواد کشور پرو بالاتر است

اصرار تمام هنوز از کلمه حاشیه‌نشین استفاده می‌کنند، به هر حال جهان سوم است و از این مسائل زیاد دارد.

● در همین زمینه، ادعای حاشیه علیه متن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ در هر حال واقعیت رویه گسترش کانونهای غیررسمی را در بردارنده چه پیامدهایی برای شهرها - و به ویژه کلانشهرها - می‌دانید؟

○ مشکل اصلی در آن است که مسئله سکونتگاه‌های غیررسمی معلو از سوء تفاهم، پیش‌فرض غلط، پیشداوری نادرست و هزار آما و اگر است. این مشکل اساسی در تحقیقات اجتماعی است. محققان معمولاً قادر به کنترل ارزش‌های درونی شده خود به هنگام تحقیق نیستند. ما دانشجویان خود را نیز از لحاظ علمی با همین ارزشها تربیت می‌کنیم. حاشیه علیه متن یعنی چه؟ فرض کنید که فردا صبح قادر شدیم تمامی سکونتگاه‌های غیررسمی را از صحنه روزگار پاک کنیم. خوب، چه اتفاقی می‌افتد؟ فقط در زورآباد کرج یا به قول دستگاه‌های دولتی تپه مراد آب و به قول خود اهالی تپه، اسلام‌آباد، چیزی حدود ۳۰ هزار خانوار (این رقمی تخمینی است زیرا سخت‌ترین کار محاسبه دقیق جمعیت و خانوار اجتماعات آونکی است) باید در اولین شب سرپناهی دست و پاکنند. برخی از خانواده‌ها در فاصله کوتاهی از هم می‌یابند، احتمالاً زن و فرزند برخی از خانوارها را راهی روستا و شهر خود می‌شوند و برای مدت کوتاهی به خانه بستگان که خود با مشکل روپرویند پناهنده می‌شوند. برخی به فکر اجاره اتاقی می‌افتند که فوراً مسئله یافتن مبلغ آن مطرح می‌شود و این به معنای دهها

شده‌اند. شارلاتان بازی، زرنگی خوانده می‌شود. فساد بحثی است که بهتر است وارد آن نشویم. ملاحظه کنید اینها همه در متن بر ضد متن رخ می‌دهند پس مشکل را باید از زاویه دیگری نگریست. به دهها دلیل که مهم‌ترین آن نان (و نان بیشتر) است، جمعیت انبوهی از تمامی ایران به سمت تهران سرازیر می‌شود، رشد طبیعی شهر تهران نیز وجود دارد. این جمعیت شغل می‌خواهد، سرپناه می‌خواهد، تفریح می‌خواهد، باید بتواند ازدواج کند، مایل است صاحب فرزند شود. همه اینها با مسئله درآمد رابطه‌ای مستقیم دارد. لذا همه تلاش می‌کنند اجاره بپردازند. مسکن را از سید هنرمنهای خانوار حذف کنند. از آنجا که بازار رسمی زمین و مسکن قادر به پاسخگویی نیست، بازار غیررسمی زمین و مسکن سر بر می‌آورد و تهیدستان خود برای سرپناه برنامه‌ریزی می‌کنند. نیروی جاذبه تهران با نیروی رانشی اجاره بها روبرو می‌شود. جمعیت که به مبدأ باز نمی‌گردد، آنچه که رخ می‌دهد اسکان جمعیت ناتوان از یافتن سرپناه در درون محدوده تهران در شعاع ۵۰ کیلومتری پیرامون تهران است. بر چنین بستری بیش از ۱۰۰۰ سکونتگاه غیررسمی روینده است.

من ادعا می‌کنم این حاشیه متن را نجات داده است. حال مسئله را از این سو نگاه کنیم و به فواید اجتماعات آونکی بیندیشیم. در سؤال اول اشاره کردم که از مشکلات امری خیر نیست. بازار هم تا یکید می‌کنم به جای کلام بر ضد کلام، باید به تحولات جدی ساختاری، نهادی و سازمانی و بالاخره فردی بیندیشیم و این امر دگرگونی جدی‌ای را مطالب می‌کند.

● طی سالهای اخیر بر توانمندسازی، نهادسازی و ظرفیت‌سازی کانونهای زیستی پیرامونی برای سامان‌دهی و ارتقای کیفیت سکونت در این کانونها در ایران تأکید می‌شود؛ به نظر شما ملاحظات و نتایج این رویکردها چیست؟ آیا به حل ریشه‌ای مسئله یا این رویکردها می‌توان امید بست؟

▷ اگر طیفی را در نظر بگیریم در یک سوی آن تخریب و پاکسازی سکونتگاههای غیررسمی قرار دارد. در سوی دیگر نادمه‌نگاری محض و رهاسازی، آنچه که باید رخ دهد جایی در میان این دو طیف واقع است. بحث توانمندسازی در این حالت

عظیم آونکی، چندین سال پیش شهردار انتخاب کرد. شهردار منتخب نیز بر نامه شهروندی و توانمندسازی جایی رایز کرده، آن هم صد در صد مشارکتی. امروزه متوسط سواد در این اجتماع از متوسط سواد کشور پرو بالاتر است. در این اجتماع عظیم هفتصد تعاونی زنان خانه‌دار فعال است که دهها کارگاه - از جمله کارگاه تولید لبتیات - دارند. تمامی امور به صورت مشارکتی انجام می‌شود. با این اقدامات سطح زندگی خانوارها بالا رفته است و با بالا رفتن سطح زندگی بهسازی اجتماع آونکی افزایش یافته. ضمناً متوسط جرایم شهری در این اجتماع از متوسط کشور پرو پایین‌تر است. بر نامه اورانگی در همسایگی ما پاکستان، نمونه

راه حل عبارت است از توانمندسازی؛ و شرط توانمندسازی پذیرش شهروندی و حقوق شهروندی اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی، جنسیتی، قومی و جهانی است

موفق دیگری است. در همین شیرآباد زاهدان که خود من برنامه فقیرزایی را مطالعه کردم، به همت دختران دانش‌آموز و همکاری مسئولان گرانقدر شهر زاهدان و استانداری، دو سازمان غیردولتی اشتغال زنان به نام سکران و زیتون تشکیل شده است که تعداد زیادی خانوار را سرپرست از یاری‌رانش دارد. یا به عنوان مثال، در مناطق قدیمی خاک سفید با تئیت سکونتگاه، بهسازی کالبدی جریان یافته است. من نکته‌ای را همیشه یادآور می‌شوم. بسیاری از مردم، از توانمندبهای فقرا غافل‌اند و توجه ندارند که همین تهدیدستان غیرمشکل شهری، با دست خالی در فضای نامساعد به همراه بگیر و ببند و زندان در سراسر جهان، صدها شهر ساخته‌اند - شهرهایی خودساز و گاه در حد شهرهای بزرگ. آیا این عظمت توانمندی بالقوه نیست؟ به هر تقدیر راه حل عبارت است از توانمندسازی؛ و شرط توانمندسازی پذیرش شهروندی و حقوق شهروندی اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی، جنسیتی، قومی و جهانی است. با پذیرش حقوق شهروندی در زمینه‌های یاد شده، تکالیف شهروندی و وظایف شهروندی قابل طرح می‌شود. چاره‌ای نداریم جز حرکت به سمت شهروندی مداری و پایداری مشارکتی، آن هم به شکلی تعریف شده در شرایط ایران. رویکردهای مثبت کنونی در ایران به بحث توانمندی را باید به فال نیک گرفت؛ فقط یک نکته را باید به آن افزود، و آن اینکه برای مردم تصمیم نگیرید؛ تسهیل کننده باشید برای آنکه مردم برای خود تصمیم می‌گیرند - هم در زمینه سرپناه و هم در همه زمینه‌ها - و جهان بدین سوی ره می‌سیرد.

مطرح می‌شود، فقط در فاصله ۱۹۹۳-۱۹۲۸ ما شاهد ۳۹ مورد تخریب اجباری در کشورهای مختلف بودیم، آن هم صرفاً مواردی که به وسیله ائتلاف جهانی سکونتگاه، مدون و مستند شده است. در بین چنین تخریب‌های اجباری وجود دارد که به شهرها مربوط نمی‌شوند. مثلاً تخلیه اجباری و بازور ۶۱۰ هزار نفر در هند برای ساختن سد یا ۴۲۰ هزار نفر در اونیوی برای توسعه روستایی (یا به پدانه آن)، ۴۶ هزار نفر در هند باز هم به خاطر ساختن یا مورد اشغال محدوده حفاظت شده باز هم در مکزیک یا ۲۵ هزار نفر. از این چهار مورد که بگنیم ۲۵ مورد به تخلیه اجباری خانوارها از زمینهای شهری مربوط است. تجزیه و تحلیل ائتلاف جهانی سکونتگاه که مسئله را برای چند سال پی‌گیری کرده است، حاکی از شکست برنامه تخلیه در تمامی موارد و پیچیدتر شدن مسئله و پیدایش دهها مشکل جنسی به اضافه ادامه مشکل اصلی در جایی دیگر است. چرا ما باید از موده‌ها را دوباره تجربه کنیم؟ از طرف دیگر، رهاسازی و بی‌توجهی یا برخورد منفعلانه‌تر خود باعث گسترش شدید سکونتگاههای غیرمعارف یا غیررسمی و مهم‌تر از آن، سوء استفاده کنترل‌کنندگان بازار غیررسمی زمین و مسکن خواهد شد. در چنین حالتی است که توانمندسازی مطرح می‌گردد. اجازه دهید تجربه‌ای از توانمندسازی را نقل کنم که به کشور پرو مربوط است. در شهر لیما پایتخت پرو، چند دهه خانوار، تکه زمینی را اشغال کردند و سکونتگاهی غیررسمی را پدید آوردند. پلیس نیز در این میان به مبارزه و درگیری پرداخت. سه نفر کشته و شماری زخمی شدند و مسئله به شورش عظیم بدل گردید. دولت برای خاموش کردن شورش تکه زمینی در پای کوه اندرا به چند صد خانوار اختصاص داد. این محدوده امروز یکی از بزرگ‌ترین سکونتگاههای غیررسمی جهان است و چند صد هزار نفر جمعیت دارد. این اجتماع

شورا مشارکت

هنوز زمانی از فعالیت شوراها نگذشته بود که در گوشه و کنار زمزمه ضرورت اصلاح قانون شوراها شنیده می‌شد. پس از چندین شوراها در حرکتی خودجوش با تشکیل مجمع مشورتی کلانشهرها به بررسی قانون و تلاش برای تهیه پیش‌نویس اصلاحی پرداختند. تقریباً همزمان، در معاونت اجتماعی وزارت کشور هسته‌ای برای این کار تشکیل شد. کارشناسان مستقل نیز در نشریات مختلف به طرح موضوع پرداختند. اکنون که بیش از دو سال از فعالیت شوراهای نسل اول می‌گذرد، مجلس شورای اسلامی اصلاح این قانون را در دستور کار خود قرار داده است و به زودی به آن خواهد پرداخت. اما این پرسش همچنان در محافل کارشناسی مطرح است که حرکت به کدام سمت خواهد بود و در واقع اصلاح قانون شوراها به چه معنی است و ضرورت و فوریت آن تا چه حد است.

با توجه به آنچه ذکر شد، بر آن شدیم تا در صفحه شورا و مشارکت نظر کارشناسان و دست‌اندرکاران را جویا شویم. آنچه در ادامه می‌آید، گفت‌وگویی است با کامیاب نوروزی، حقوق‌دان و پژوهشگر مسائل حقوقی، که تحقیقاتی نیز در مورد قانون شهرداری و قانون شوراها انجام داده است.

● در آغاز بحث به این پرسش می‌پردازیم که: آیا اصلاح قانون شوراها در زمان حاضر موضوعیت و فوریت دارد؟

قبل از اینکه به بحث درباره قانون شوراها بپردازیم، ابتدا لازم می‌دانم که مقدمه‌ای کلی درباره «مفهوم قانون» مطرح کنم.

قانون از نگاه جامعه‌شناختی یعنی متنی که بیانگر نوعی نظم خاص است. اما باید توجه کرد که از زمان تصویب قانون تا زمان تحقق واقعی نظم که در قانون پیش‌بینی شده است، فاصله زمانی وجود دارد. به عبارت دیگر، نباید تصور کرد به محض اینکه قانون تصویب و ابلاغ شد، تمامی مفاد آن به اجرا در می‌آید بلکه در دنیای واقعی میان تصویب قانون و نهادینه شدن آن فاصله زمانی وجود دارد. این فرصت زمانی بدین خاطر لازم است که نهادهای سازمانی مربوط شکل بگیرند، روابط دقیق و جزئی میان سازمان حقوقی موردنظر و سایر سازمانها تعریف شود، مفاهیم قانون به تدریج در اجرا آشکار گردد و از همه مهم‌تر اینکه فرهنگ اجرای این قانون رفته رفته در جامعه ایجاد شود.

از طرفی این را نیز باید در نظر داشت که تصویب هر قانون بدون استثناء به منزله نوعی تغییر اجتماعی است؛ به این ترتیب که مثلاً زمانی مردم و دولت و سازمانها در حیطه‌ای به گونه‌ای خاص رفتار می‌کنند، سپس قانونی تصویب می‌شود که برطبق آن، زمین

شوراها؛
ابهام در راهبرد، تغییر در قانون



پس باید رفتارها تغییر کنند؛ این یعنی تلاش برای تغییر اجتماعی و تغییر الگوی رفتاری. تغییر اجتماعی لزوماً به معنی دگرگونی مطلق نیست، بلکه دگرگونیهای کوچک نیز تغییر اجتماعی محسوب می‌شود. هر تغییر اجتماعی در هر سطحی که رخ دهد، بدون شک با موانعی روبروست. در طول اجرای قانون باید این موانع آرام آرام برطرف شوند - که خود زمانی به درازا می‌کشد.

● به نظر شما آیا در کشور ما قوانین فرصت می‌یابند که در حین اجرا موانع خود را برطرف کنند، یا رویکرد غالب به این سمت است که با تغییر قوانین و یا وضع قوانین جدید موانع اجرا برطرف شود؟

این دقیقاً نکته‌ای است که می‌خواهم به آن اشاره کنم. قانونگذار ما در شش دوره اخیر قانونگذاری از آن ویژگی که در مورد قانون برشمردم غافل بوده است و به همین دلیل طول عمر قوانین در کشور ما بسیار کوتاه است. دولت و قانونگذار انتظار دارند که قوانین به محض تصویب، عیناً به ثمر برسند و در نتیجه با مشاهده کمترین عدم موفقیت به فکر تغییر و اصلاح قانون می‌افتند. به این ترتیب قوانین کشور ما به دلیل تغییرات مکرر و سریع، هرگز فرصت اجرا پیدا نمی‌کنند. تغییر مکرر قوانین خود باعث بی‌نظمی است، در حالی که قانون مشخصاً برای ایجاد نظم تصویب می‌شود.

● شما گفتید که هر قانونی که تصویب می‌شود نیاز به زمان دارد تا نهادهای رسمی و غیررسمی مجری آن ایجاد گردند. سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود، این است که آیا نباید ابتدا این نهادها شکل بگیرند و پس از آن قانون به مرحله اجرا دربیاید؟

بستگی به شیوه قانونگذاری دارد. فرایند معمولی قانونگذاری به این ترتیب شکل می‌گیرد که قانونگذار مناسباتی را که در جامعه موجود است، یا به تازگی شکل می‌گیرد، شناسایی می‌کند و با تصویب قانون به آنها رسمیت می‌بخشد. در این مدل، قانون در پی تحولات و تغییرات اجتماعی پدیدار می‌شود و در واقع قانون متأخر بر تحول اجتماعی است. اما در مدلی دیگر دولت خلق الساعه قانونی را تصویب می‌کند بدون آنکه پایه‌های آن در بطن جامعه شکل گرفته باشد. در این مدل قانون مقدم بر تحول اجتماعی است. در کشور ما معمولاً نهادهای جدید مقدم بر تحول اجتماعی ایجاد شده‌اند.

● این دو شیوه قانونگذاری چه تفاوتی در اجرا با یکدیگر دارند؟ بدون شک ضمانت اجرایی قانونی که زمینه ظهور آن در درون جامعه است با قانونی که از بالا به پایین و به شکل آمرانه طراحی و تصویب می‌شود متفاوت است. در جامعه‌ای که روابط دموکراتیک باعث ایجاد ساختارهای مناسب مشارکت می‌گردد، مردم نیازهای فردی و جمعی خود را می‌شناسند و شیوه‌های انتقال آن را نیز می‌دانند. دولت نیز در این میان با تصویب قانون فقط

خواستهای مردمی را به لحاظ حقوقی نهادینه می‌کند و با انجام تغییرات جزئی در این خواستها نظم را برقرار می‌سازد. اما در اعمال از بالا به پایین قانون - یعنی در شرایط تقدم قانون بر تحول اجتماعی - جامعه به زمان بیشتری نیاز دارد تا بتواند زمینه‌های اجرای قانون را به وجود آورد؛ و باید چنین فرصتی را برای اجرای قانون قائل شد.

● با توجه به آنچه تاکنون گفته شد، قانون شوراها از کدام نوع قوانین است؟

در کشور مادر سال ۱۲۸۶ قانون انجمنهای ایالتی و ولایتی و در سال ۱۳۳۴ نیز قانون شهرداری که در آن موضوع انجمن شهر هم مطرح شده بود، به تصویب رسید. پس از آن در سال ۱۳۶۱ قانون تشکیلات و وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور تصویب شد و تا سال ۱۳۷۵ بدون آنکه اجرا شود مکرراً اصلاح شد. سرانجام در اردیبهشت سال ۱۳۷۸ شوراها برای اولین بار در کشور تشکیل شدند. توجه به مفهوم واقعی شورا و تحولی که در ساختار جامعه ایجاد می‌کند، نشان می‌دهد که دو سال زمان بسیار اندکی برای تجربه قانون شوراهاست.

همان طور که قبلاً گفتم، میزان تحولی که قانون در ساختار اجتماعی ایجاد می‌کند در زمان لازم برای تجربه قانون مؤثر است. روح قانون شوراها نشان از تغییر الگوی مدیریت محلی - از مدیریت متمرکز دولتی به مدیریت گسترده مردمی - دارد. در واقع این قانون بخش بزرگی از قدرت دولت را در اختیار نهادهای

در اعمال از بالا به پایین قانون - یعنی در شرایط تقدم قانون بر تحول اجتماعی - جامعه به زمان بیشتری نیاز دارد تا بتواند زمینه‌های اجرای قانون را به وجود آورد؛ و باید چنین فرصتی را برای اجرای قانون قائل شد

مستقل مردمی قرار می‌دهد که البته کارکرد بسیار مهم و سنگینی است. حتی همین قانون شوراهای موجود نیز، که در مقایسه با قوانین قبلی اختیارات کمتری را برای شوراهای قائل شده است، ساخت قدرت را تغییر خواهد داد. چنین تغییر وسیع و عمیقی بدون شک زمان‌بر است و با موانع متعددی نیز روبرو خواهد بود.

برای اجرای چنین قانونی ساختار اداری کشور نیز باید متحول شود؛ و این خود اتفاق عظیمی است. به عنوان مثال، یکی از کارهایی که نهادهای محلی مثل شهرداریها - که منتخب شوراهای هستند - در بسیاری از کشورها انجام می‌دهند، ثبت احوال است. صدور شناسنامه، ثبت وقایع ازدواج و طلاق و مانند اینها اگر چه ممکن است کارهای سطحی و ساده و غیر مؤثری به نظر برسند، اما همین جابه‌جایی به معنی انتقال سازمانی مثل ثبت احوال از وزارت کشور به شوراهای و شهرداریهاست که خود این امر تغییرات اداری بسیاری را به دنبال خواهد داشت؛ تغییراتی که با منافع گروههای بزرگی از کاستهای قدرت حکومتی و مدیران و کارکنان معاشرت دارد.

● بنابراین، آیا به اعتقاد شما قانونی با قدرت نفوذ قانون شوراهای به زمان بیشتری برای اجرا نیاز دارد و صحبت از اصلاح آن هنوز زود است؟ البته پاره‌ای اصلاحات ضروری است که بعداً درباره آن توضیح خواهم داد؛ اما به اعتقاد من موضوع اصلی در مورد شوراهای تعریف و انتخاب الگوی مدیریت محلی است، نه بحث قانون

شوراهای. پیش از تدوین قانون ابتدا باید مشخص شود که الگوی مدیریت محلی مورد نظر رسمی ما چیست؛ در غیر این صورت قانون همواره در معرض نقد و تغییر قرار می‌گیرد.

ساختار کلان رسمی کشور می‌تواند این الگو را در جایی همچون سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی یا مشارکت وزارت کشور و شورای عالی استان - یا نمایندگان شوراهای - تدوین کند. یا اینکه هر مرجع ذیصلاح دیگری ابتدا باید غایت شوراهای و الگوی مدیریت محلی مورد نظر را تبیین کند تا قانونگذار بداند که چه قانونی را باید به تصویب برساند؛ در غیر این صورت اصل نوشتن قانون و اصلاح آن راه به جایی نمی‌برد و هر قانونی با ابهامات کلی مواجه می‌گردد.

مادر کشور خود هنوز نمی‌دانیم که آیا می‌خواهیم برق، تلفن، آب و فاضلاب، آموزش و پرورش، بهداشت محلی و ثبت احوال و اسناد و بسیاری موارد دیگر را به مدیریت‌های محلی واگذار کنیم یا خیر. تا زمانی که به این سوالات پاسخ قطعی نداده‌ایم موضوع شوراهای و قانون آن همواره دستخوش تغییر قرار می‌گیرد و در هر دوره به سمت دولت یا شورا کشیده می‌شود.

آنچه تاکنون گفتیم، مقدماتی است که پیش از اصلاح قانون باید فراهم شود. اما در کوتاه مدت شوراهای باید بیش از آنکه در فکر استفاده از قدرت غیرشوراهای - یعنی دولت - باشند، تلاش خود را به انجام درونی خودشان معطوف کنند. به عبارت دیگر، شوراهای باید سعی کنند ریشه‌های خود را در جامعه از طریق افزایش و گسترش و تعمیق روابط با مردم حوزه استحقاقی خود، محکم و استوار کنند.

دولت و قانونگذار انتظار دارند که قوانین به محض تصویب، عیناً به ثمر برسند و در نتیجه با مشاهده کمترین عدم موفقیت به فکر تغییر و اصلاح قانون می‌افتند. به این ترتیب قوانین کشور ما به دلیل تغییرات مکرر و سریع، هرگز فرصت اجرا پیدا نمی‌کنند

شوراها می‌توانند با انواع کارهای آموزشی و اقدامات فرهنگ‌سازی، با مردم ارتباط برقرار سازند و خودشان در نهادینه شدن شوراها مؤثر باشند. شوراها باید به دنبال سازوکارهایی باشند که بتوانند قدرت خود را از ساخت اجتماعی کسب کنند و خودشان را از طریق فرهنگ‌سازی و کارهای ترویجی و ارتباط سازمان یافته‌تر با سطوح توده‌ای گسترش بدهند. چنین قدرتی که از درون نظام اجتماعی برمی‌آید، دیگر به دست هیچ نهادی بازستانده نخواهد شد.

جایگاه شوراها در قانون اساسی چنان رفیع است که شورای عالی استانها می‌توانند در موضوع کار خود به مجلس طرح ارائه کنند، در حالی که هیچ مقام دیگری در کشور - جز هیئت وزیران و نمایندگان مجلس - چنین قدرتی در اختیار ندارد. شوراها می‌توانند به جای اینکه به اصلاح جزئیات قانون بپردازند، برای تشکیل شورای عالی استانها و نهادینه شدن فعالیت شورا در شهرها تلاش کنند.

● بنابراین به نظر شما شوراها پیش از اصلاح قانون اقدامات مهم‌تری پیش رو دارند که باید به آنها بپردازند. سؤال آخری که اینجا مطرح می‌شود، این است که آیا تمامی مشکلات قانون لزوماً پس از اجرا آشکار می‌شود یا ممکن است برخی موارد وجود داشته باشد که پیش از اجرا هم آشکارا نیازمند اصلاح است؟ و آیا قانون شوراها بری از چنین مشکلاتی است؟

اگر چه بسیاری از موارد اشکال قانون پس از اجرا و تجربه قانون آشکار می‌شود اما گاه نیز ممکن است مواردی از قانون با اصول شناخته شده حقوقی و روح آنچه که قانون به خاطر آن وضع شده است تعارض آشکار داشته باشد. چنین ایرادی در قانون باید در همان ابتدا اصلاح شود و نیاز به زمان برای تجربه قانون نیست. به نظر من مقررات فصل چهارم قانون شوراها دچار مشکلاتی از این دست است که بدون تجربه هم می‌توان فهمید که نیازمند اصلاح است. این فصل که «ترتیب رسیدگی به تخلفات» نام دارد، در ماده ۷۹، ترکیب هیئت مرکزی حل اختلاف و رسیدگی به شکایات را معرفی می‌کند. این هیئت متشکل است از یکی از معاونان رئیس جمهور، معاون سیاسی و اجتماعی وزارت کشور، یکی از معاونان رئیس قوه قضائیه، یکی از معاونان دادستان کل و سه نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی. مطابق این ماده، هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات استان حتی در حد انحلال شورا نیز اختیار دارد. نکته حائز اهمیت در فصل چهارم، این است که هیئت‌های مرکزی و استانی حل اختلاف عمدتاً متشکل از مقامات حکومتی است، در حالی که شوراها اساساً نهادهای مستقل و غیرحکومتی‌اند. شوراها در واقع نهادهایی هستند که از طرف مردم در قدرت شریک می‌شوند و بخشی از قدرت حاکمه به آنها منتقل می‌گردد؛ به همین خاطر مقررات فصل چهارم با مبانی و اساس موجودیت شوراها در تضاد است. نهاد شوراها به وسیله قانون اساسی و برای مشارکت مردم در قدرت و کاهش تمرکز دولتی تعریف شده است و اگر نظام

شوراها باید به دنبال سازوکارهایی باشند که بتوانند قدرت خود را از ساخت اجتماعی کسب کنند و خودشان را از طریق فرهنگ‌سازی و کارهای ترویجی و ارتباط سازمان یافته‌تر با سطوح توده‌ای گسترش بدهند

شوراها در واقع نهادهایی هستند که از طرف مردم در قدرت شریک می‌شوند و بخشی از قدرت حاکمه به آنها منتقل می‌گردد؛ به همین خاطر مقررات فصل چهارم با مبانی و اساس موجودیت شوراها در تضاد است

با اینکه شوراها بخشی از ساختار حکومتی هستند اما جزئی از آن تلقی نمی‌شوند و موجودیت شوراها بر اساس حق حاکمیت ملی است

به مورد - جامعه مهندسان مشاور، سازمان نظام مهندسی، سازمان نظام پزشکی و سایر نهادهای مدنی که با تصمیم‌گیریهای شورا مرتبط‌اند، باشد. بدون شک نهادهای مدنی بی‌طرف بهتر می‌توانند به اختلافات درون شوراها و اختلافات میان مقامات رسمی حکومتی و شورا رسیدگی کنند.

● با تشکر از اینکه در این گفت و گو شرکت کردید، اگر صحبت خاصی دارید بفرمایید.

تأکید من بر این است که باید در فضایی آرام به شوراها امکان شکل‌گیری و تحقق داد و نباید انتظار داشت که در فرصت زمانی کوتاه چنین نهاد عظیمی به تمامی آرمانهای خود دست یابد. نکته مهم این است که شوراها و مردم و نظام بدانند و بپذیرند که با اینکه شوراها بخشی از ساختار حکومتی هستند اما جزئی از آن تلقی نمی‌شوند و موجودیت شوراها بر اساس حق حاکمیت ملی است.

حکومتی به آسانی بتواند شورا را منحل کند، مانند این است که یکی از شرکا بتواند شریک دیگر را از صحنه حذف کند. مقررات فصل چهارم قانون شوراها اساساً در تضاد با روح کلی نهاد شورا است و با وجود این مقررات، هر اصلاحی در قانون شورا بی نتیجه خواهد بود. مقررات این فصل امکان و احتمال نهادینه شدن شورا - به عنوان نهاد مستقل غیر حکومتی - را بسیار کاهش می‌دهد.

مسئله اصلی در بحث حل اختلاف، این است که معمولاً اگر اختلافی به وجود آید، یک طرف آن شورا است و طرف دیگر مقامات دولتی و حکومتی. مقررات فصل چهارم همه صلاحیت و اختیارات مربوط به رسیدگی و صدور حکم را به طرف دولتی و حکومتی داده است. حتی اجازه انحلال شورا نیز به این هیئت داده شده است. از طرف دیگر، همان گونه که اشاره شد، یکی از کارکردهای مهم شوراها تعدیل قدرت متمرکز دولتی و نوعی نظارت بر قدرت و سهیم شدن در قدرت است. با وجود مقررات فصل چهارم، دولت (که قرار است با مقررات شوراها بخشی از قدرت را به شوراها و در واقع مردم واگذار کند) هر گاه تمایلات اقتدارطلبانه‌اش اقتضا کند، می‌تواند با انحلال شوراها پایه کار آنها را درهم شکند.

با توجه به خصوصیات حل اختلافات شوراها، تنها راه مقذور و مناسب استفاده از ساز و کار نهادهای مدنی است. هیئت‌های حل اختلاف باید متشکل از نمایندگان نهادهای مدنی مثل کانون وکلای دادگستری، کانون کارشناسان رسمی دادگستری - و بسته

با آنکه آغاز به کار شورای اسلامی شهر سنندج دو سال پس از فعالیت دیگر شوراهای بوده، اما در همین مدت زمان کوتاه، این شورا همواره بر آن بوده است که دغدغه‌ها و فعالیت‌های خود را از حوزه مسائل شهری به حیطه برنامه‌ها و طرح‌های مشارکتی گسترش دهد.

از جمله این طرح‌ها، استفاده از گروه‌های غیردولتی، پاکسازی پارک‌ها، نگهداری فضای سبز درون محله‌ای و دیگر طرح‌هایی است که با برنامه‌ریزی شورای شهر و شهرداری سنندج تاکنون به مرحله اجرا درآمده است. اما مهم‌ترین طرحی که از توان‌های مردمی سود فراوان جسته و از کنارایی مشارکتی آنان به خوبی استفاده کرده است، طرح رابطین بهداشتی است. این طرح نخستین بار در وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی به تصویب رسید و در شهرهای مختلف به اجرا درآمد.

استفاده از رابطین بهداشتی در زمینه مسائل خدمات شهری با پیشنهاد شهرداری در شورای شهر سنندج مورد بررسی قرار گرفت و شورا با تشخیص سودمندی این طرح، زمینه‌های تصویب و اجرای آن را فراهم آورد. آن گونه که پیداست، شورای شهر سنندج از طریق کمیسیون‌های مختلف، توانسته است میان مسئولان شهری و اقشار مختلف جامعه، ارتباط تنگاتنگی به وجود آورد. مسئولان شهری، به دلیل مواجهه با خواسته‌ها و دیدگاه‌های مردمی در این ارتباط جدید، سطح جدید و والاتری از برنامه‌ریزی را تعریف کرده‌اند.

رابطین بهداشتی، از درون مردم

رابطین بهداشتی عده معدودی از شهروندان عادی هستند که از درون محله‌ها و عموماً از میان زنان علاقه‌مند به مشارکت در حل مشکلات شهری انتخاب شده‌اند. این افراد علاوه بر آنکه از طریق

از دیگر ویژگی‌های بارز این طرح، تعامل و مفاهمی است که میان افراد عادی جامعه با دست‌اندرکاران و مدیران شهری به وجود آمده است

رابطین بهداشتی سنندج

نازیلا مرادی



اکنون رابطین بهداشتی در سنندج با جمع‌آوری آمار و اطلاعات دقیق از نقاط مختلف شهر، به شناسایی مشکلات و معضلات موجود می‌پردازند

مراکز بهداشتی آموزش‌شهایی در زمینه شناخت مشکلات محل زندگی خود می‌بینند، نحوه جلب مشارکت مردمی و ارتباط با ادارات دولتی را نیز می‌آموزند و تجربه می‌کنند.

انتخاب زنان خانه‌دار به عنوان رابطین بهداشتی، از ویژگی‌های مثبت این طرح به شمار می‌رود. این افراد در مقیاس‌سازی - که در واقع پایه اصلی فعالیت‌های فرهنگی، اجتماعی است - موفق بوده‌اند و به علاوه، شرایط ویژه‌ای همچون برخورداری از فراغت و صبر و حوصله موجب شده است که آنان بتوانند وقت بیشتری را صرف طرح‌هایی از این دست کنند.

طرح رابطین بهداشتی، ابتدا تنها در حوزه آموزش مسائل بهداشتی به شهروندان تعریف شده بود، اما به مرور زمان فراتر از عرصه یاد شده به مرحله اجرا درآمد. اکنون رابطین بهداشتی در سنندج با جمع‌آوری آمار و اطلاعات دقیق از نقاط مختلف شهر، به شناسایی مشکلات و معضلات موجود می‌پردازند. آنها سعی دارند با اشاعه فرهنگ شهرنشینی میان مردم و رساندن پیام شهرداری به شهروندان، مشارکت واقعی آنان را در اجرای پروژه‌های عمرانی، خدماتی و احداث و نگهداری فضاهای سبز جلب کنند، نگهداری تأسیسات شهرداری و آمفالت معابر را به مردم محل بسپارند و در کنار این همه، با تهیه گزارش‌های روزانه، تصویری روشن از توقعات و انتظارات ملموس و واقعی مردم ارائه دهند. ناگفته نماند که طرح

رابطین بهداشتی تنها به موضوع بهداشت اختصاص پیدا نکرده است. گسترش حوزه فعالیت این طرح، حکایت از آن دارد که طرح مذکور در جست و جوی مسیرهای تازه مشارکت و تعامل بیشتر میان شهرداری و شهروندان است.

سازوکار اجرایی طرح

برای اجرای طرح رابطین بهداشتی، ابتدا جلساتی با حضور مدیران مناطق شهرداری تشکیل شد. در این جلسه توجیهی، تعدادی از افراد به عنوان رابطین افتخاری شهرداری منصوب شدند. رابطین افتخاری در واقع پل ارتباطی را میان شهرداری و شورای شهر از یک سو، و رابطین بهداشتی از سوی دیگر، برقرار می کنند. صدور ابلاغیه برای رابطین بهداشتی و تهیه رونوشت از این ابلاغیه‌ها به هیئت امضاء مساجد، موجب شده است که رابطین به آسانی خود را به مردم محل معرفی کنند و از حمایتها و مشارکت‌های محلی نیز بهره‌مند گردند.

با نصب تلفن پیام گیر در شهرداری سنندج، رابطین بهداشتی در تمام ساعات شبانه روز می توانند گزارشها، اطلاعات، و مسائل و مشکلات خود را به شهرداری منتقل کنند. صرف نظر از این امکان ارتباطی، زمینه‌های ارتباط و گفت و گوی حضوری میان مدیران مناطق و رابطین بهداشتی نیز فراهم آمده است. بدین ترتیب،

دیدگاههای افراد هر محل از طریق رابطین به مدیران مناطق انعکاس می یابد و مدیر هر منطقه نیز به این وسیله پیامهای خود را به مردم ابلاغ می کند.

مردم ابلاغ می کند.

اتفاقاً طرح رابطین بهداشتی در سنندج به همین جا ختم نمی شود. با ابتکار شورای شهر و شهرداری سنندج، هر سه ماه یک بار جلسه مشترکی با حضور شهردار، اعضای شورای شهر، رابطین بهداشتی و مرکز بهداشت استان تشکیل می شود. در این جلسه دستاوردها و نحوه همکاری یا عدم همکاری مدیران مناطق در این طرح بررسی می شود و شهرداری و مدیر هر منطقه، رابطین بهداشتی را در جریان روند کارهای خود در سه ماهه گذشته قرار می دهند. از دیگر ویژگیهای بارز این طرح، تعامل و مفاهمه‌ای است که میان افراد عادی جامعه با دست‌اندرکاران و مدیران شهری به وجود آمده است. پیش از این، ارتباط‌هایی از این دست، از طریق معتمدین محل یا مدیران ادارات میان مردم و شهرداری برقرار می شد، اما انتخاب رابطین بهداشتی از میان شهروندان معمولی - و به ویژه زنان - موجب شده است که شهرداری و شورای شهر با طیف وسیعی از مشکلات و کاستیهای واقعی و عینی محله‌ها آشنا شوند. بدیهی‌ترین نتیجه این امر، آن است که شورای شهر و شهرداری در برنامه‌ریزیها و ارائه و تصویب طرحهای عمرانی و فرهنگی، مطالبات هر محله را مدنظر داشته باشند.

اگر چه این طرح در ابتدا به دلیل وجود برخی مسائل، همچون نوبایی و تازگی طرح، آموزش ندیدن رابطین بهداشتی و جز اینها کاملاً به نتایج پیش بینی شده شورای شهر و شهرداری سنندج دست نیافت، اما در ادامه کار و با تشکیل جلسات منظم سه ماهه، اکنون بسیاری از موانع این مسیر دشوار هموار شده است.

یک دریچه، یک نگاه



شوراها خاستگاه اولیه مشارکت مردمی به مفهوم امروزی آن هستند. به همین دلیل سطح توقع و انتظار مردم از شوراها، به مراتب فراتر از سازمانها و نهادهای دیگری است که در فرایند فعالیتهای خود کمتر از مشارکت سود جست‌اند.

از سوی دیگر، تقویت ارتباط درونی و بیرونی با مردم، کاملاً به میزان همگرایی و فهم متقابل در زمینه نیازها و توقعات مردم - و برخورد این دو مؤلفه با یکدیگر - بستگی دارد.

شورای شهر به عنوان نهاد واسطه مردمی باید در تعاملی گسترده، با جلب اعتماد مردم یا عوکلان شوراها، بستر مناسبی را برای طرح نیازها و مشارکت مردم فراهم سازد. مدیریت مشارکتی از جمله راهبردهای عملی برای پرورش اندیشه‌های کارآمد به شمار می آید. به تعبیر دیگر، شوراها با استفاده از نیروی انسانی آگاه، هوشیار، مدیر، مدبر و متکی بر مشارکت مردمی باید در شرایط کنونی به جای پارو زدن، سکان را به دست بگیرند تا در قالب رسالت خویش، هویت و موجودیت خود را آن گونه که بایسته است به منصفه ظهور بخشانند.

محمد رضا - امیدی فرد
عضو شورای شهر ایلام خوزستان



شوراهای اسلامی شهرها، دو سال پیش از این، برای نخستین بار پس از انقلاب اسلامی متولد شدند. شورا نهادی است که مهم‌ترین کارکرد آن بیان تعهد متقابل میان مردم و مسئولان است و همکاری این دو به صورت نیرویی واحد می‌تواند در هر چه آبادتر ساختن ایران مؤثر باشد.

در زمان حاضر این نهاد نوپا در پی یافتن جایگاه مناسبی در حوزه اختیارات و مسئولیت‌های حقوقی و مالی است. متأسفانه آنچه که اکنون در این زمینه مشاهده می‌شود ابهامی است که در تعریف جایگاه شوراهای وجود دارد.

بدون شک شوراهای از مؤثرترین ابزارهای انتقال خواسته‌های مردم به مسئولان هستند و برای رسیدن به توسعه‌ای پایدار نیز ضرورت تشکیل این نهادهای مردمی احساس می‌شود. در زمان حاضر اعضای شوراهای شهر به عنوان نمایندگان منتخب مردم و مظہر خواسته‌های مردمی تثبیت شده‌اند اما تصور و انتظاری که از شوراهای می‌رود، حیطه وسیع‌تری را در برمی‌گیرد. در واقع شوراهای تنها باید بر پایه حکومت بپایند، بلکه بر مبنای احساس شهروندی مسئولانه نیز، زمینه را برای تغییراتی مطلوب آماده کنند. علاوه بر این، شوراهای می‌توانند در کنار انجام وظایف خود به عنوان مجریان طرح‌های فنی، نقشی عمده در تبدیل جامعه متمرکز به غیر متمرکز، ایفا کنند. با توجه به تجربه دو ساله شوراهای باید گفت که آفات شوراهای، یا موانعی که در مسیر این رودهای تازه متولد شده قرار گرفته‌اند و تصور برقراری مردم سالاری و حل معضلات شهر به دست شهروندان را مخدوش می‌سازند، به دو دسته بیرونی و درونی تقسیم می‌شوند.

همدلی و آموزش

روح انگیز نامنداری

عضو شورای شهر ایلان

آفت‌های بیرونی شوراهای

- ۱) عدم آشنایی مردم با واژه شورا؛ با وجود اینکه مشورت و شورا توصیه دین اسلام است، لکن هنوز عمق معنای آن بر مسئولان و مردم آشکار نشده است.
- ۲) عدم درک مفهوم مشارکت؛ فعالیت شوراهای در بستر جامعه‌ای صورت می‌گیرد که قرن‌ها به استبداد عادت کرده و در نتیجه مشارکت را نیاموخته است.
- ۳) عدم ایجاد فضای اعتماد نسبت به شورا؛ گاه مسئولان شهری تلاش چندانی برای تثبیت جایگاه شوراهای در اذهان عمومی نمی‌کنند و تلاش‌های پیگیرانه اعضای شورا جهت رفع مشکلات و پاسخگویی مناسب به مردم را نیز به نام خود اعلام می‌کنند.
- ۴) کمبود بودجه؛ تخصیص بودجه سالانه به شورا که در بودجه شهرداریها گنجانده شده است باعث محدودیت فعالیت شوراهای در امور فرهنگی می‌شود.
- ۵) نبود قوه اجرایی؛ نظارت شوراهای بدون ابزارهای کافی

مهم‌ترین عامل برای مرتفع کردن مشکلات

بیرون شورایی، آموزش جامعه است

اجرایی، شکل در آمدنی ندارد. به عنوان مثال، با آنکه شورا مطلع می‌شود که مردم در زمینه آموزش و پرورش یا آب و فاضلاب مشکل دارند، اما دست آن برای حل این مشکل بسته است؛ چرا که قوه اجرایی در اختیار ندارد.

۶) عدم مطابقت وظایف شوراهای و انتظارات مردم.

آفتاب درون شوراها

۱) عدم هماهنگی اعضای شورا؛ گاهی اوقات عدم هماهنگی بین اعضا منوجب بروز اختلافات حزبی، جبهه‌گیری جناحی، بحثهای سیاسی و تآکید برنگرشها و سلیقه‌های شخصی می‌گردد؛ این امر خود به تنهایی باعث دورماندن اعضا از وظایف اصلی خود می‌شود.

۲) فقدان برخورد های علمی، و داشتن دیدگاههای سنتی اعضای شوراها در مواجهه با مشکلات شهروندان.

۳) عدم تقسیم کار و سازماندهی میان اعضای شوراها، به خصوص در شهرهای کوچکتر، موجب دوباره کاری در امور شوراهاست.

۴) عدم پیگیری در اجرای مصوبات شوراهای، که باعث تبدیل آنها به نوعی ماشین تصویب شده است و بس.

۵) عدم اعتماد اعضا به یکدیگر؛ این امر باعث شده است که افراد به جای همکاری در پیگیری و رسیدگی به مشکلات، به انتقاد از یکدیگر بپردازند.

**شوراها از مؤثرترین ابزارهای انتقال
خواسته‌های مردم به مسئولان هستند و برای
رسیدن به توسعه‌ای پایدار نیز ضرورت
تشکیل این نهادهای مردمی احساس می‌شود**

۶) انتخاب مسئولان کمیسیونها بدون توجه به تخصص و داشتن فرصت برای انجام کار باعث کندی فعالیتهای کمیسیونها گردیده است.

چه باید کرد؟

مهمترین عامل برای مرتفع کردن مشکلات بیرون شورایی، آموزش جامعه است. جامعه به طور معمول باید از شورایی که حاصل انتخاب خود است، به شکلی سازمان یافته پشتیبانی کند. به همین دلیل باید وظایف شوراهای و حوزه اختیارات آنها را از طریق مطبوعات، جوامع محلی، انجمنهای دانش آموزی و انجمنهای ادارات و نظایر اینها به مردم آموزش داد. برای این کار می‌توان در مدارس جزوه کوچکی با نام «شورا» در اختیار آموزگاران قرار داد تا هم آموزگاران و هم دانش آموزان با وظایف شورا آشنا شوند. برای حل موانع بیرون شورایی نیز می‌توان با ایجاد فضایی مناسب به منظور همدلی و صمیمیت اعضای شورا، آنها را بیش از پیش به هم نزدیک کرد و با ایجاد شرایط احراز مناسب برای انتخاب اعضا، فضای حل مشکلات به روش سنتی را تغییر داد. همچنین می‌توان با ایجاد کمیته پیگیری مصوبات، در صورت به اجرا در نیامدن هر مصوبه از افراد مسئول توضیح خواست.

**عدم تقسیم کار و سازماندهی میان اعضای
شوراها، به خصوص در شهرهای کوچکتر،
موجب دوباره کاری در امور شوراهاست**

شهر سالم

جلال معصوم



یک دریچه، یک نگاه

مشکلات قانونی شوراها از جمله مسائل مهمی است که شوراها با آن دست و پنجه نرم می کنند، چرا که به دلیل عدم تبیین آن نمی توان به طور آشکار و مشخص زمینه خوب کارکرد افراد شورا را مشاهده کرد. در این زمینه با رفیع نارساییهای موجود در قانون شهرداریها به دست کارشناسان و همچنین بازنگری قانون شوراها، می توان اجرای صحیح قوانین را در زمینه های مورد لزوم موجب شد. به عنوان نمونه، باید ذکر کرد که در کشور ما شورای شهر و بخش هر دو موجود هستند اما متأسفانه شورای شهرستان - و در پی آن شورای استانها و عالی استان - تشکیل نشده است و در زمان حاضر وزارت کشور متولی فعالیت های شورای اسلامی شهرهاست و نظارت بر اعمال آنها را انجام می دهد؛ و صد البته خود شوراهای اسلامی نیز باید دارای متولی ای مانند وزارت کشور باشند که کار نظارت بر اعمال آنها را عهده دار شود. با مروری کلی بر زمان تشکیل شوراها و کارهایی که انجام داده اند، به راحتی می توان شاهد دخالت دفا تر شهر و روستا در امر مصوبات شوراها بود - که این باز هم در غیاب شورای عالی استان امری اجتناب ناپذیر می نماید.

نتیجه آنکه مفهوم شوراها که نهادهای مدنی و جو شیده از بطن مردم برای تصمیم گیری در محدوده شهری هستند و تمام شان به عنوان پارلمانهای محلی عمل می کنند، با چنین اقداماتی مغایرت دارد و این نتیجه ای جز ضعف شوراها را در پی نخواهد داشت.

مهدی غلامی

عضو شورای اسلامی شهر تربت حیدریه

تصور کنید به شما، به عنوان رئیس شورای شهر، گزارش شده است که یکی از مناطق حاشیه ای شهر دارای مشکلات بهداشتی است، مردم از وضعیت موجود ناراضی اند و این مسئله موجب تنشهایی در منطقه شده است. در این گزارش آمده است که اگر اقدامات عاجلی در منطقه برای ارتقاء سطح بهداشتی مردم صورت نگیرد، خطرهای جدی - خصوصاً از ناحیه افزایش تعداد موشها - سلامت مردم را تهدید می کند. شما احتمالاً تصمیم می گیرید تا جلسه ای با شرکت دیگر اعضای شورا، شهردار و کارشناسان شهرداری تشکیل دهید تا در خصوص چگونگی مقابله با این مشکل چاره جویی کنید. اعضای جلسه یکایک نظر و پیشنهاد خود را می دهند و شما این نظریات را این گونه یادداشت می کنید:

کارشناس اول - تشکیل جلسه مشترکی با اداره بهداشت محیط برای هماهنگی در دفع موشهای منطقه در یک اقدام ضربتی.
کارشناس دوم - بهتر است مسئولان سازمان بهداشت نیز در این جلسه شرکت کنند تا برای تأمین نیازهای خدمات درمانی منطقه تصمیم گیری شود.

کارشناس سوم (مسئول واحد خدمات شهری) - وجود موشها به دلیل سیستم سستی جمع آوری و حمل زباله است که موجب تکثیر موشها شده است و لازم است هر چه سریعتر جلسه ای با حضور معاونت عمرانی استان برای تهیه ماشین آلات مکانیزه جمع آوری و حمل زباله تشکیل شود.

کارشناس چهارم - منطقه مشکل فاضلاب دارد و فاضلاب منازل در معابر رها می شود و گزارشهایی نیز از موارد بیماری حصبه و اسهال وجود دارد. بهتر است جلسه ای هم با مسئولان آب و فاضلاب برای حل این مشکل گذاشته شود.

کارشناس پنجم - مشکل عمده مردم منطقه کمبود مسکن مناسب است، زیرا در زمان حاضر چندین خانوار در هر واحد مسکونی که عموماً فاقد امکانات مناسب بهداشتی هستند زندگی می کنند. می باید این مشکل نیز هر چه سریع تر در نشست مشترکی با مسئولان مسکن و شهرسازی و بنیاد مسکن و بانک مسکن مطرح و چاره اندیشی شود.

کارشناس ششم - همه پیشنهادها زمانی عملی و مؤثر است که مشکل بیکاری و فقر در منطقه چاره جویی شود و وضعیت اقتصادی مردم بهبود یابد. وی پیشنهاد می کند تا مسئولان اداره کار و امور اجتماعی و اداره تعاون و اداره صنایع برای شرکت در نشست مشترکی دعوت شوند.

شهردار نیز که آخرین نفر است، ضمن تأیید تمام نظریات کارشناسان و لزوم توجه به آنها، معتقد است با توجه به محدودیتها و امکانات موجود، می‌باید اقدامات لازم براساس اهمیت آنها اولویت‌بندی شود و پیشنهاد می‌دهد، از آنجا که بدون مشارکت مردم این اقدامات به سرانجام مطلوب نخواهد رسید، بهتر است در نستی با نمایندگان مردم منطقه ضمن نظر خواهی از آنها زمینه مشارکت مردم فراهم شود.

تا اینجا شما که رئیس شوراهستید، سکوت کرده و تنها به یادداشت برداری اکتفا کرده‌اید. جمع‌بندی شما از این جلسه احتمالاً چنین خواهد بود: «با توجه به جمع جوانب، به نظر می‌رسد که اولاً برای تأمین سلامت مردم منطقه می‌بایست با مشکلات ریشه‌ای برخورد گردد و تمام جوانب مسئله بررسی شود. دوم، معلوم گردید که تأمین سلامتی مردم تنها به معنی سلامت جسمی آنها نیست، بلکه سلامت اجتماعی، اقتصادی و روانی آنها نیز به همان اندازه دارای اهمیت است. سوم آنکه، برای تأمین سلامتی واقعی در تمام ابعاد آن می‌بایست تمام دستگاهها و بخشهای اداره کننده امور شهر با یکدیگر همکاری و هماهنگی داشته باشند و چهارم آنکه، بدون مشارکت واقعی مردم در تمام مراحل انجام برنامه‌ها، امکان تحول اساسی و پایدار در هیچ مسئله شهری وجود ندارد.» اگر جمع‌بندی شما نزدیک به آنچه ذکر شد باشد، باید به شما بگوییم که شما دقیقاً به همان نتایجی رسیده‌اید که سازمان جهانی بهداشت (W.H.O.) در سال ۱۹۸۶ برای تحقق شعار «بهداشت برای همه» به آن رسید، و ایده شهر سالم را ارائه کرد.

ایده شهر سالم از این عقیده نشأت می‌گیرد که، انسان هم هدف توسعه و هم وسیله نبل به آن است؛ بنابراین سلامت همه جانبه او باید تأمین شود. در اساسنامه سازمان بهداشت جهانی سلامت چنین تعریف شده است: «سلامت عبارت از یک وضعیت مطلوب کامل جسمی، روحی و اجتماعی است و نه صرفاً نبود بیماری». به عبارت دیگر، سلامتی همانا داشتن یک احساس مثبت درباره خود، شهر و اجتماعی است که ما را

احاطه کرده‌اند. به تعریف سازمان بهداشت جهانی، «شهر سالم شهری است که در آن با بهبود شرایط اجتماعی، فیزیکی و زیست محیطی و استفاده بهینه از منابع و امکانات موجود، موقعیتی فراهم شود که در اثر آن مردم ضمن حمایت یکدیگر و مشارکت گروهی در انجام کلیه امور زندگی، قابلیت‌های خود را به حداکثر ممکن برسانند». در ایده شهر سالم، شهر موجودی زنده است که رشد می‌کند و متحول می‌شود. بنابراین شهر سالم نوعی نتیجه و محصول نیست، بلکه نوعی جهت‌گیری و فرایند است و حرکتی تکاملی دارد. با این نگاه سازمان بهداشت جهانی پروژه شهر سالم را چنین تعریف می‌کند: پروژه شهر سالم شامل هر پروژه‌ای است که برای ارتقاء سطح سلامت مردم انجام شود، به شرط آنکه دو اصل در آن رعایت شده باشد:

۱- همکاری‌های بین بخشی میان تمام بخشهای مرتبط با پروژه.

۲- مشارکت مردم در تصمیم‌گیری، اولویت‌بندی، اجرا، نظارت و

ارزیابی پروژه.

مشورده‌های کنفرانس آلماتا در سال ۱۹۷۸ سندی بود که براساس آن در مجمع جهانی بهداشت در سال ۱۹۸۱ استراتژی معروف «بهداشت برای همه» مطرح شد. این شعار خود زمینه طرح ایده شهر سالم را در اجلاس سال ۱۹۸۶ اتاوا فراهم کرد. در این سال یازده شهر انتخاب شدند تا راههای جدید برخورد ریشه‌ای در جهت دستیابی به «بهداشت برای همه» را به نمایش بگذارند. جنبش جهانی شهر سالم از چنین نقطه‌ای آغاز شد. در زمان حاضر بیش از ۲۰۰۰ شهر در سطح جهان در حال اجرای پروژه‌های شهر سالم هستند. در کشور ما نیز این مسئله در سال ۱۳۷۰ در سمپوزیوم تهران مطرح شد و در پی آن ستاد شهرهای سالم در

یک دریچه، یک نگاه



پیدایش شورابه مفهوم مرحله گذار، یا انتقال تصمیم گیری و نظارت از بخش دولتی به مردمی، با مشکلات اساسی در ابعاد سیاسی و اقتصادی و اجتماعی همراه بوده است. برای مثال، در بعد سیاسی حضور شورابه عنوان نوعی تشکل مردمی در کنار نهادهای سیاسی و قدرت به سختی پذیرفته شده است؛ در بعد اقتصادی دولت باید به سمت کاهش و رفع تصدی گری در امور حرکت کند؛ و در بعد اجتماعی مطالبات تلنبار شده شهروندان به سمت شوراهای متمایل شده است. شورای اسلامی شهر، حلقه‌ای از زنجیره کامل شوراها (شوراهای روستا، بخش، محل، شهرک، شهر، شهرستان، استان و عالی استانها) است و لذا در مقایسه با قانون شوراها در قانون اساسی بخش، وظایف شوراها به شورای شهر مربوط می‌شود. برای مثال براساس قانون اساسی، استانداران، فرمانداران، بخشداران و سایر مقامات کشوری در حدود اختیارات شوراها ملزم به رعایت تصمیمات آنها هستند، در حالی که براساس شرح وظایف شوراهای اسلامی شهر، تصمیمات شورا در قالب مصوبات و چارچوب قوانین و مقررات موجود برای شهرداری لازم‌الاجراست. شوراها حتی در امور پرسنلی شهرداری و دخالت در امور اجرایی جاری شهرداری فاقد اختیار هستند. در خصوص سایر دستگاهها و ادارات نیز، در صورت تمایل دستگاههای ذی ربط، شورا می‌تواند با آنها همکاری کند.

شورای شهر نهاوند

ویژه‌نامه استان همدان، روزنامه همشهری

«معیارهای کیفی شهر سالم»

- از نظر سازمان جهانی بهداشت، یک شهر سالم برای تحقق اهداف کیفی زیر تلاش می‌کند:
- ۱- داشتن محیط فیزیکی تمیز و امن با کیفیت بالا (این امر شامل مسکن نیز می‌شود).
 - ۲- داشتن اکوسیستم پایدار شهری.
 - ۳- داشتن جامعه منسجم و نیرومند، با حمایت دو جانبه از سوی مردم و دولت.
 - ۴- ایجاد مشارکت همگانی در تصمیماتی که بر زندگی، سلامت و رفاه مؤثر است.
 - ۵- تأمین نیازهای اساسی از قبیل غذا، آب، مسکن، درآمد، ایمنی کار برای همه شهروندان.
 - ۶- دسترسی به تجارب و منابع در سطح وسیع برای همه.
 - ۷- داشتن اقتصاد شهری زنده، نوآور و پویا.
 - ۸- تشویق جامعه برای ارتباط با میراث فرهنگی و زیستی خود و دیگر اقوام.
 - ۹- داشتن حداقل سطح مناسب از بهداشت عمومی و خدمات درمانی قابل دسترس برای عموم.
 - ۱۰- داشتن وضعیت بالای بهداشتی و حداقل بیماریها.
 - ۱۱- داشتن ساختار شهری مناسب برای اعمال ویژگیهای پیش گفته.

کسوی ۱۳ آبان در جنوب تهران به عنوان منطقه‌ای آزمایشی کار خود را آغاز کرد. در سال ۱۳۷۵ با مصوبه دولت، «شورای هماهنگی پروژه شهرهای سالم» با ترکیب ده وزیر و پنج رئیس سازمان، برای هماهنگی‌های بین بخشی، تشکیل شد. هم‌اکنون ۵۶ شهر در سطح کشور عضو شبکه شهرهای سالم هستند. شهر شما هم می‌تواند به این شبکه بپیوندد، اگر تنها و تنها به این دو اصل معتقد و وفادار باشید: ۱- همکاریهای بین بخشی؛ ۲- مشارکت همه جانبه مردم.

یک گام فراتر

برای آشنایی بیشتر با مفهوم شهر سالم می‌توانید به این منابع مراجعه کنید:

- ۱- سازمان جهانی بهداشت، پروژه شهر سالم در کشورهای در حال توسعه، ترجمه و تدوین: عنایت‌اله عصائی، عبدالمحمود صیرفی‌انپور، دبیرخانه شورای هماهنگی پروژه شهرهای سالم کشور، ۱۳۷۵.
- ۲- سازمان جهانی بهداشت، شهر سالم، ترجمه: منیره مدرس مصدق، نشر طب گستر، ۱۳۷۹.
- ۳- سازمان جهانی بهداشت، بیست گام برای توسعه شهر سالم، ترجمه: حسن سلمان منش، ستاد شهر سالم، ۱۳۷۳.

مسکوران و نویسندگان مجله شورا و مشارکت
میرجلال ذکائی
بخش رضائی
نازیلا مرادی

آلودگی سرب در خاکهای شهری

ب. ویلیام تامپسون

ترجمه و تلخیص: فریبرز بهروزفر

سرب و اکسیدهای آن، از سمی ترین و خطرناک ترین فلزات سنگین آلوده کننده محیط در کلان شهرهای دنیا به شمار می آیند. منابعی که به ویژه در شهرهای بزرگ و پر جمعیت باعث پراکندگی سرب می شوند فراوان اند، اما کاملاً محتمل است که بزرگ ترین منبع انتشار آلودگی ناشی از سرب را خودروهای در حال تردد در شهرهای کشور، و در درجه اول خودروهای سواری بنزین سوز، تشکیل می دهند. سرب را عموماً برای تسریع احتراق و روان تر شدن کارکرد موتور به سوخت خودروها اضافه می کنند. به این ترتیب و با توجه به انبوه خودروهای در حال حرکت در شهرهای کشور ما، انتظار می رود که سطوح زیست و تردد در شهرهای کشور به میزان زیادی به این ماده سمی آلوده باشند. البته بدون انجام آزمایشهای دقیق نمی توان در مورد گستردگی و عمق این آلودگی و پیامدهای درازمدت آن، به ویژه برای رشد مغزی کودکان ساکن در شهرها، جمع بندیهای صریح ارائه کرد.

ما در کشورمان، بنابر پاره ای دلایل که در اینجا مورد بحث نیست، «علاقه یا اهتمام» بسیار زیادی برای حذف «سطوح نرم و خاکی» و ایجاد و گسترش سطوح سخت مصنوع در شهرها و خانه های مان به خرج داده ایم، زیرا تصور می کنیم که «مدیریت» این گونه سطوح آسان تر و ارزان تر است. کودکان در شهرهای ما، نسبت به کودکان ساکن در بسیاری از دیگر شهرهای جهان که بر اساس «اصول» طراحی و ساخته شده اند، سطوح نرم کمتری برای بازی و تحرک آزاد دارند. جالب توجه آنکه بر اساس همین «ندانم کاری»، در واقع کودکان ما ضربه پذیری کمتری در برابر خطر آلودگی مستقیم سرب، در قیاس با کودکان آن گونه شهرها، یافته اند. زیرا همان طور که پیش تر هم اشاره شد، کودکانی که بیشتر در تماس مستقیم با خاک اند، در معرض خطرهای بزرگ تری از مسموم شدن با سرب نیز قرار دارند؛ اما به هر حال نمی توان در این پاره چندان مطمئن بود و در واقع لازم می نماید که تجدیدنظری در رفتارهای آگاهانه مان صورت پذیرد تا بتوانیم شهرهای نرم تر و انسانی تری - در مقایسه با شهرهای سخت و خاکستری امروزی - برای نژادمان و رشد طبیعی کودکان مان ایجاد کنیم. عدم آگاهی، تنها در اشکال محدود و بسیار اتفاقی مصونیت ایجاد می کند.

حذف سرب و ترکیبات سمی آن از محیط زیست، نوعی ضرورت است. مطالب ارائه شده در این مقاله، می تواند به افزایش آگاهی کارشناسان معماری منظر، بهداشت و مهندسی طراحی محیط، شهرسازان، سیاست گذاران و دیگر علاقه مندان به محیط زیست یاری رساند.

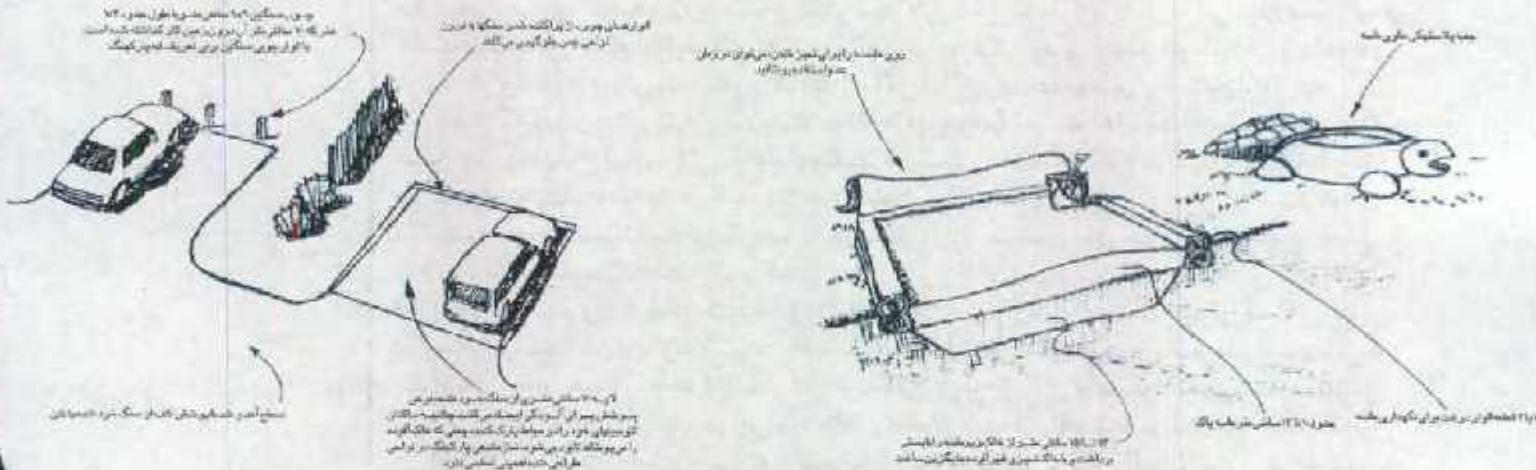
مقاله حاضر، یکی از چند پروژه پژوهشی انجام یافته در زمینه های معماری منظر و محیط شهری را در سالهای اخیر در امریکا معرفی می کند که نتایج و یافته های آنان، با توجه به دیدگاههای تحلیلی شان، کسب جوایزی را برای آنها به همراه داشته است.

طرح موضوع از دو دیدگاه یا منظر اصلی انجام شده است: ۱- جدیت خطرهای آلوده شدن محیط کلان شهرها با فلز سرب و ترکیبات آن؛ ۲- اشاره به راه حلها یا تمهیدات فیزیکی ساده و تحقق پذیر برای تعدیل شرایط از منظر معماری و طراحی محیطی و شهری. دو دیدگاه یاد شده، در خور ذکر و تأکید دانسته شده است، زیرا حذف یکباره فلز سرب از محیط شهرها، بنابر دلایل متعدد و در کوتاه مدت، غیر عملی و به دور از واقعیت است؛ و همچنین به نظر می رسد که مقابله با آلودگی سرب، شاید بتواند از راههای دیگری همچون راه حلهای شیمیایی نیز صورت پذیرد. نکته اخیر به گشودن باب مباحث تخصصی در زمینه ها و سطوح دیگری خارج از حوزه این مقاله نیاز دارد.

از سویی دیگر، باید توجه داشت که، همان گونه که پیش تر نیز ذکر شد، شرایط کالبدی و فرهنگی شهرهای کشور ما با شهرهایی که مورد نظر این مقاله اند تفاوتهای محسوس دارند و خواننده بایستی همواره این گونه تفاوتها را در نظر داشته باشد. راه حلها و تمهیدات مطرح شده در اینجا، در مقیاسهای کوچک و برای مقابله کوتاه مدت با آلودگی سرب در محیط شهری از دیدگاه راه حلهایی ساده در نظر گرفته شده اند. ما مجاز نیستیم تصور کنیم که با استفاده از شیوه های ساده ای که در این مقاله ارائه شده است، می توان معضلات آلودگی سرب را حل و خطرها را برطرف کرد و محیط شهری را پاک و بی خطر ساخت. اما تحلیل و شناخت راههای آلودگی و راه حلهای ساده مقابله با آن، می تواند الگوهای تحلیل و تفکر و مقابله با آلودگیهای پیچیده تر و مقیاسهای بزرگ تر راه حلها را بر ما روشن تر سازد.

ایالت «رودا یلند» در امریکا، فعالیتهای گسترده‌ای را برای مقابله با آلودگی سرب در خاک به انجام رسانده است. مطالعه‌ای که در «دانشگاه براون» در این ایالت انجام شده، چهار راهکار اساسی را برای بهسازی فهرست کرده است: ۱- جابجایی و قرار دادن خاک آلوده در محل مناسب گودبرداری شده؛ ۲- کار گذاشتن موانع «طبیعی» - معمولاً مانند گیاهان یا خاکبرگ - بین خاک و کودک؛ ۳- کار گذاشتن موانع مصنوعی بین خاک و کودک؛ و ۴- اصلاح خاک

پارکینگ کف سازی شده



طرح مسئله، راهکارها و راه‌حلها

مشکل سرب، به عنوان یکی از فلزات سنگین، بایرداری فراوان آن است. سرب با وارد شدن به خاک، دیگر به سختی شکسته یا از آن خارج می‌شود. سرب می‌تواند از راه رنگهای مصنوعی در حال پوسیدن در درون ساختمانها، پس‌مانده‌های ناشی از سوخت حاوی سرب اتومبیلها - که در هوا معلق می‌گردند - و یا ضایعات کارخانه‌های صنعتی وارد خاک محیط شهری شود.

کودکان بیش از دیگر گروههای سنی در معرض خطر قرار دارند. اینان دوست دارند که با خاک بازی کنند و هنگامی که دستان خود را به دهان می‌برند، ممکن است در حال فرو بردن سرب باشند. کودکان، به هر شکل و در هر جایی بازی می‌کنند. چنانچه خاک برای بازی در دسترس نباشد، هر وسیله یا واسطه دیگری در محیط نیز می‌تواند بازیچه کودکان قرار گیرد. از این گونه واسطه‌ها در محیط کلان شهرها به وفور یافت می‌شود. آلودگی سرب، چه از رنگ درون راهروهای یک ساختمان قدیمی باشد و چه از خاک، به کندی «مسموم می‌کند» و می‌تواند باعث ایجاد ضدمات مغزی شود.

محقق نام «ه.و. میلکه» در مجله «لید پرسیکتیو» (مارس / آوریل ۱۹۹۷) می‌نویسد که چهار سرب موجود در خاک شهرها، در مقایسه با رنگهای در حال پوسیدن، منشأ سمومیت سری خطرناک‌تری برای کودکان است. به نظر می‌رسد که معیاران منظر که مسئولیت انجام پروژه‌های طراحی و مرمت درون شهری و «عرصه‌های خاکستری» را بر عهده می‌گیرند، با خاکهای آلوده به سرب روبرو می‌شوند و نیاز دارند یاد بگیرند که چگونه با آن برخورد کنند.

رهیافت مقابله با هر مشکل آلودگی سرب، با آزمایش خاک

شروع می‌شود و این بیشتر بدان بستگی دارد که غلظت سرب در خاک چقدر باشد. در اینجا بحث تعریف و میزانهای پذیرفتنی آلودگی در هر کشور به میان می‌آید. در کشورمان، با توجه به فقدان احتمالی آزمایشها و اندازه‌گیریها و یا عدم طرح مسئله از دیدگاه خردگونی، شناخت دقیقی از آلوده‌ترین قسمتها یا خاکهای شهری خود نداریم.

طبقه‌بندی مورد استفاده در شهر «ماساچوست» امریکا، منطوح رایجی شکل گرفته در جدول کناری نشان داده شده است. تقسیم می‌کند.

راهنمای منتشر شده «مؤسسه حفاظت محیط زیست» (EPA) و «وزارت توسعه مسکن و شهرسازی» در امریکا، خاک خطرناک از نظر آلودگی با سرب در محیط شهری را این گونه تعریف می‌کنند: «خاک برهنه، در مکانهای بازی با بیش از ۴۰۰ ppm (قسمت در میلیون) و ۲۰۰۰ ppm برای دیگر مکانهای زیستی که در تماس مستقیم با کودکان است». مؤسسه EPA اخیراً توصیه کرده است که چنانچه میزان سرب در خاک محل زیست از ۵۰۰۰ تجاوز کند، آن را جایگزین سازند و با یک مانع دائمی جدا سازی کنند. ارزیابی اینکه اقدام مکفی برای روبرویی با آلودگی سرب چگونه باشد مشخصاً به درجه آلودگی خاک بستگی دارد.

ایالت «رودا یلند» در امریکا، فعالیتهای گسترده‌ای را برای مقابله با آلودگی سرب در خاک به انجام رسانده است. مطالعه‌ای که در «دانشگاه براون» در این ایالت انجام شده، چهار راهکار اساسی را برای بهسازی فهرست کرده است: ۱- جابجایی و قرار دادن خاک آلوده در محل مناسب گودبرداری شده؛ ۲- کار گذاشتن موانع

«طبیعی» - معمولاً مانند گیاهان یا خاکبرگ - بین خاک و کودک؛
 ۳- کنار گذاشتن موافق مصنوعی بین خاک و کودک؛ و ۴- اصلاح خاک.

راهکار اول، به دلیل هزینه آن از دیگر راهکارها مطلوبیت کمتری دارد. البته باید در نظر داشت که در مکانهای با جمعیت متراکم و سطوح بالای آلودگی، جایگزین راهکار جایجایی کامل خاکه ممکن است آن باشد که حدود ۸ سانتیمتر بالای خاک را بردارند و در گوشه‌ای گردآوری و محصور کنند و بابه هر شکل دیگری از دسترس کودکان خارج نگاه دارند. از اخبار خوب در حرفه معماری منظر، آن است که دیگر راهکارهای کاهش انتشار سرب، در حوزه مجموعه ابزارهای کار معماران منظر قرار دارد. البته معماران، شهرسازان، طراحان محیط و منظر و کارشناسان بهداشت محیط در کشور ما، حوزه‌های کار و مسئولیتهای شلور و متداخلی دارند. تحلیل و بازساخت حوزه‌های تفکر، اختیار و مسئولیت و همکاری حرفه‌های لازم برای مقابله با آلودگیهای محیطی و طراحی، و عملی ساختن راه‌حلهای تعدیل و رفع معضلات، اهمیت فراوان دارد.

تساوی پوشش دهی کناره‌های ساختمان در بالا، یادآور آن است که در کشورهای غربی، استفاده از رنگهای مصنوعی برای پوشش دادن به تمامی ساختمانهای خصوصی و عمومی شهرها کاملاً معمول است. در ایران، بنابر دلایل سنتی، تقریباً هیچ‌گاه از رنگ در نماسازی ساختمان استفاده نمی‌شود. آجر و سفال و مانند آنها، عادی‌ترین مصالح مورد استفاده در نمای ساختمان در کشور ما هستند که خود این امر از دیدگاه مورد نظر این مقاله مثبت محسوب می‌شود. از سوی دیگر، این سنت پوشش دهی نما

می‌تواند معایب دیگری مانند بالاتر رفتن جرم ساختمان و هزینه تمام شده، خطر سقوط مصالح، کاستیهای بهره‌وری انرژی و دشواریهای تعمیر و نگهداری و جز اینها داشته باشد، که جای بحث دیگری دارد.

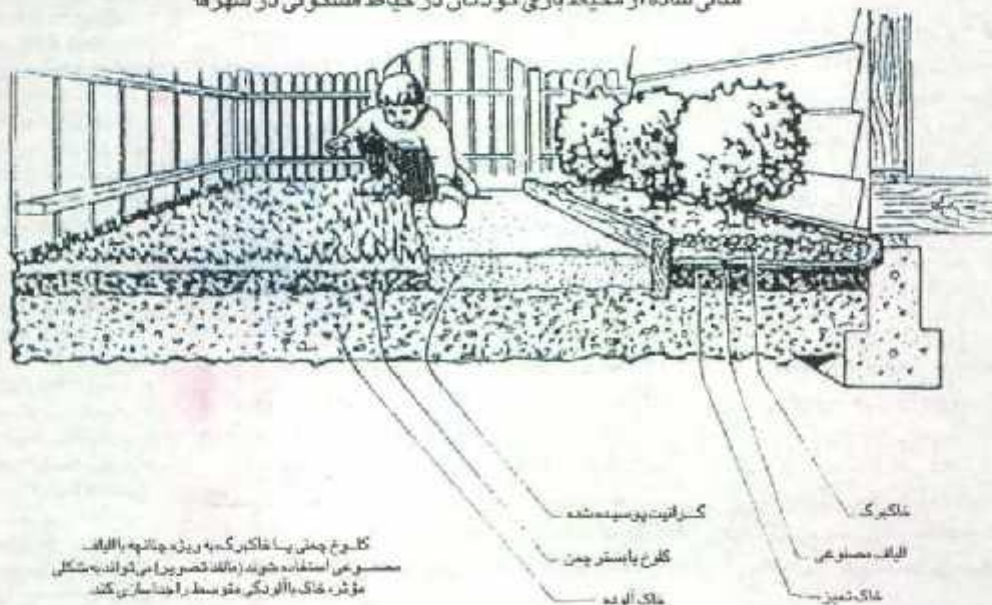
اساساً وجود هر واسطه‌ای - حتی کلاخ چمن معمولی - که کودک را از خاک برهنه و آلوده جداسازد، گامی درست به شمار می‌آید. معماران منظر می‌توانند قوه تخیل و ابزار کار خود را برای طراحی راه‌حلهای دیگر به کار گیرند. گزارش پژوهشی یاد شده از دانشگاه برابون، درباره نتایج پژوهش این گونه اشاره می‌دهد که از مانع یا واسطه می‌توان نتایج مثبت گرفت؛ «در صورتی که مانع صورت استفاده از دسترسی یافتن کودکان به خاک آلوده جلوگیری کند، پایدار باشد و نگذارد که خاک در میان محوطه پراکنده شود.»

موافق طبیعی قابل استفاده برای جداسازی می‌تواند شامل موارد ذیل باشد:

۱- علف زار یا چمن که سطح محوطه را مفروش سازد و کودک را به شکلی مداوم از خاک آلوده جدا نگه دارد. جنبه‌های منفی آن، شامل هزینه بالا و آسیب‌پذیری در برابر یا خوردن و استفاده زیاد است. کاشت چمن، تخم چمن، با زنده اقتصادی بالاتری دارد، اما چمن به یک فصل کامل نیازمند است تا به مانع مورد نظر شکل دهد و نیز باید منظم آبیاری شود. خاکبرگ با ضخامت مکفی نیز می‌تواند خاک را پوشش دهد (سازمان بهداشت «رود آیند» ضخامت حداقل ۱۵/۵ سانتیمتر را توصیه می‌کند). کاستیهای آن شامل لزوم بازسازی دوره‌ای این پوشش و احتمال پراکنده شدن آن و برهنه ماندن خاک است. بوته‌ها، به ویژه انواع خاردار و خشن، می‌توانند در برابر ورود کودکان به نواحی آلوده بازدارنده باشند.

میزان کربن سرب	فصلت در میلیون
۱۰۰	۱۰۰
۱۰۰۰	۱۰۰۰
۱۰۰۰۰	۱۰۰۰۰
۱۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰

مثالی ساده از محیط بازی کودکان در حیاط مسکونی در شهرها



کلاخ چمن یا خاکبرگ که ریزه چاله به با الیاف مصنوعی استفاده شود (مالک تصویر) می‌تواند به شکلی مؤثر، خاک آلوده دیگر متوسط جداسازی کند.

سرب با وارد شدن به خاک، دیگر به سختی شکسته یا از آن خارج می شود. سرب می تواند از راه رنگهای مصنوعی در حال پوشیدن در درون ساختمانها، پس مانده های ناشی از سوخت حاوی سرب اتومبیلها - که در هوا معلق می گردد - و یا ضایعات کارخانه های صنعتی وارد خاک محیط شهری شود

پوشش دهی کناردهای ساختمان، ممکن است با توجه به پس مانده های رنگ کهنه، کاملاً ضروری باشد.



فراهم می شود. اقداماتی مانند مکان یابی یاغها به دور از جاده ها، معابر موتوری و ساختمانهای بارنگ کهنه، مخلوط کردن یک سوم از حجم خاک با مواد ارگانیک مانند کود خز و کود کشاورزی، مخلوط کردن خاک با آهک مطابق با نتایج آزمایش خاک، برای ایجاد pH برابر با ۶/۵ و دیگر تمپدیاتی که در شبکه «مؤسسه انجمن دانشگاه ایالتی اوهاو» فهرست شده اند، از سوی این دانشگاه توصیه می شوند (ن. ک. فهرست منابع). چنانچه برای یابغیانی میزان سرب بیش از حد باشد، این مؤسسه ساختن بسترهای بلند کاشت و یا پرورش گیاهان در گلدان را توصیه می کند.

استفاده از معدود سطوح خاکی باقی مانده مانند یاغچه ها در خانه های مسکونی در شهرهای کشور ما برای پرورش سبزیجات خانگی و معدود درختان میوه، که سنتی بسندیده است، این پرسش را به میان می کشد که ما چه اطلاعاتی از میزان آلودگی این گونه مواد خوراکی با سرب در کلان شهرهای کشورمان در دست داریم و تا چه میزان آلودگی در این تولیدات کوچک را می پذیریم. انجام پژوهشهای موردی و نمونه در زمینه یاد شده می تواند اطلاعات و آگاهیهای مقدماتی و مفیدی را در اختیار مسئولان قرار دهد.

تمهیدات بسیار دیگری نیز برای کاستن از میزان سرب در خاک وجود دارد که نمی توان آنها را در این نوشته مختصر عرضه کرد. معماران منظری که با خاکهای آلوده سروکار می یابند، بایستی خود را در باره موضوع آموزش دهند و می توانند این کار را با بررسی منابعی که در «فهرست منابع» این مقاله موجودند شروع کنند. هر چند، آگاهی یافتن تمامی مسئولانی که در شکل بخشیدن، اصلاح و مرمت و مدیریت شهرهای کشور دخالت دارند، در پاکیزه و دلپذیرتر ساختن بزرگترین کانولهای زیستی کشورمان یعنی شهرها اهمیت حیاتی و در حال گسترش دارد.

مواد مصنوعی شامل اینهاست:

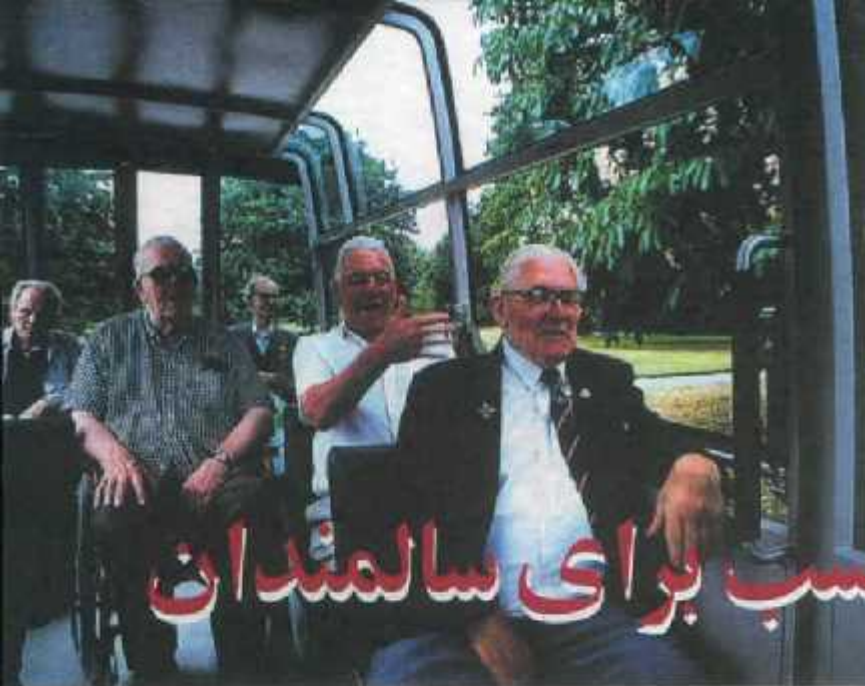
پوشش کف سازی، از آنجا که جداکننده ای بی واسطه و دائمی است، بسیار مؤثر عمل می کند، اما بایستی به عنوان نسخه ای ثابت، برای مشکل سرب نگر بسته شود. با این اوصاف، کف سازی تمام یک ناحیه، ظاهری صحرائی و بی روح ایجاد می کند و مواردی وجود دارند که ممکن است رهیافتهای «نرم تری» متناسب تر باشند. به هر حال، کف سازی ۱ تا ۱/۵ متر پیرامون ساختمان (جایی که رنگ پوشیده ممکن است به درون خاک تراوش کرده باشد) اغلب توصیه می شود (شن نفوذپذیر یا سنگ کف سازی برای این منظور کاملاً مناسب اند).

حصار کشی، مانعی ساده و بی واسطه برای جلوگیری از دسترسی به نواحی پرخطر، حتی در درون محوطه های کوچک است.

جعبه های ماسه بازی کودکان، ناحیه ای امن برای بازی ایجاد می کنند، البته در صورتی که کف جعبه به لایه ای پلاستیکی یا دیگر مولادی که ماسه را از مخلوط شدن با خاک محافظت کند، مجهز باشد. رهیافت دیگر، ممکن است آن باشد که وضعیت خود خاک بهبود داده شود. در برخی پژوهشها عنوان شده است که مخلوط ساختن مواد ارگانیک درون خاک آلوده، می تواند سرب را جذب کند و از «قابلیت ضد حیاتی»، و در نتیجه سمی بودن آن برای انسان، بکاهد مواد ارگانیکی که برای این منظور مورد استفاده قرار گرفته اند، شامل کود به دست آمده از یاغ وحش شهر (فضله حیوانات) و لجن قاضلاب کمیوست شده (فضولات جامد) است.

پرورش سبزیجات در خاکهایی که ممکن است آلودگی سرب داشته باشند چگونه امکان پذیر است؟ تعجب آور است که پرورش گیاهان خوراکی در خاکهایی که میزان سرب آنها کمتر از ۵۰۰ ppm باشد، در صورتی که چند نکته در نظر گرفته شود، امکان پذیر است. البته، این امکان با میرانهایی که در امریکا پذیرفتنی است

منابع
1- Alajandrino, Simon, and O. Connell, John, 1995. **A Practical Guide for Dealing with Lead in Soils**. Brown University, Center for Environmental Studies
2- **Children, Gardens, and Lead**. Cornell Cooperative Extension, 1992
3- **Lead-Contaminated Soil**. "Alliance to End Children Lead Poisoning." www. Aecp.org/4/soil.html.
4- "Lead Contamination in the Garden," www.ag.ohiostate.edu/~fact/1000/1149.html, Information on vegetable gardening.
5- **Lead in the Soil: What You Can Do**. Suffolk County Cooperative Extension Service, University of Massachusetts, 1985
6- **Lead Safe Cambridge**, 617-349-4652, astrobat@ci.cambridge.ma.us, or www.ci.cambridge.ma.us/~LeadSafe/index.html, Information about the Safer Soils Program.



فضای شهری مناسب برای سالمندان

کلر کوپرمارکوس

کارولین فرانسویس

ترجمه و تلخیص: نوید سعیدی رضوانی

خانه‌های ویژه سالمندان، راه حلی برای زندگی کسانی است که معمولاً بیشتر از ۶۵ سال سن دارند و می‌خواهند مستقل زندگی کنند. هر روز ما شاهد عده بیشتری از سالمندانی هستیم که به دور از فرزندان خود به این مراکز می‌روند و خود را برای زندگی مشترک با دیگر سالمندان آماده می‌کنند. از سوی دیگر، با توجه به افزایش پرستار سالمندان بزرگسال (بیشتر از ۸۰ سال) در سالهای آینده، تعیین چگونگی و نحوه پاسخگویی به نیاز مسکن، مراقیتهای بهداشتی و درمانی، همچنین نحوه خدمات‌رسانی به این قشر، نکته‌هایی حائز اهمیت به شمار می‌روند. به همین خاطر احداث مراکز خاص سالمندان، خواه آنکه سالمند به طور دائم از آنها بهره‌برد و خواه موقت، نوعی ضرورت است.

بدون شک ساکنان مراکز خاص سالمندان از ایجاد فرصتهایی برای تماشای مناظر و چشم‌اندازهای طبیعی در فضای سطح شهر استقبال می‌کنند. بر این اساس، موارد زیادی می‌باید در طراحی مراکز ویژه سالمندان در نظر گرفته شود. یکی از نکات مورد توجه طراحان و برنامه‌ریزان، داشتن چشم‌اندازهای طبیعی و سطوح سبز و گل‌کاری‌شده اطراف ساختمان است. البته مقوله‌هایی مانند طراحی مناسب آشپزخانه، سیستم حفاظت ساختمان، امکانات و تسهیلات پزشکی و اورژانسی نیز در خور توجه است.

به هر حال اگر چه سالمندان تمایلی زیادی به تماشای مناظر، ورزش و نشستن در فضایی آزاد و همچنین بهره‌مند شدن از سرویسهای ویژه خانه سالمندان دارند، اما تسهیلات ویژه و تنوع خدمات و امکانات در اختیار، باید بر اساس منطقه و شیوه زندگی فرد در گذشته و گروه درآمدی‌ای که در آن قرار دارد، متفاوت باشد.

جامعه انسانی مرکب از گروههای سنی و جنسی متفاوتی است که در کنار نیازهای مشترک، بنا به ویژگیهای شان، نیازها و خواسته‌های خاص خود را نیز دارند. زنان، مردان، کودکان، جوانان، میانسالان و سالمندان هر یک مطالبات خاصی دارند که فضا و امکانات شهر باید علاوه بر برآوردن نیازهای مشترک، پاسخگوی آنها نیز باشد. در کشور ما اخیراً توجهات ارزشمندی به جوانان و بانوان معطوف شده است که آثار عملی آن را به تدریج می‌توان مشاهده کرد. اما راهکارهایی که بتواند نیازهای سالمندان را پاسخ گوید اتخاذ نشده است، و همچنان از روشهای قدیمی - و گاه منسوخ - برای برخورد با این پدیده استفاده می‌شود. شاید از جمله به همین دلیل، جامعه نگاه مثبتی به مراکز موسوم به «خانه سالمندان» ندارد و زندگی در چنین مراکزی به عنوان نماد ننگون بختی فرد تصور می‌شود؛ حال آنکه ایجاد مراکز ویژه سالمندان ضرورت گریزناپذیر جامعه امروزی است. این مراکز، همان گونه که در مقاله تشریح شده است، می‌توانند به نحوی طراحی شوند که نیازهای سالمندان را به بهترین نحو پاسخگو باشند و آنها را از زندگی‌ای پریار بهره‌مند سازند. از سوی دیگر، اقامت دائمی سالمندان در این مراکز ضروری نیست و اینان در واقع می‌توانند تنها ساعاتی از شبانه‌روز را در این مراکز سپری سازند و از امکانات آنها بهره‌مند گردند، و بقیه ایام را در کنار خانواده خود سپری کنند. البته شاید تمام راهکارها و توصیه‌های مطرح شده در این مقاله در شرایط فعلی شهرهای ما تحقق‌پذیر نباشد اما بی تردید توجه به آموزه‌های اصلی مقاله می‌تواند تحولی در نوع نگاه به برنامه‌ریزی فضایی برای پدیده سالمندی به وجود آورد. ذکر این نکته نیز خالی از لطف نیست که شهرداریها به موجب ماده ۲ از فصل اول قانون بلدیة (مصوب ۱۳۸۶ ه. ش)، موظف به احداث چنین مراکزی - که در آن زمان «دارالرحمة» نامیده می‌شده است - بوده‌اند. در زمان حاضر نیز شهرداریها می‌توانند در چارچوب برنامه احداث فضاهای فرهنگی - تفریحی و ورزشی نسبت به تأسیس چنین فضاهایی به صورت مستقل و یا با مشارکت بخش خصوصی اقدام کنند.

گروه‌های فعالیتهای نظیر بازیهای فکری و قدم زدن بر روی چمن را دوست دارند.

- گروه سوم، افراد کاملاً پیر هستند که جمعیت کمتری را - نسبت به دو گروه قبلی - تشکیل می‌دهند. این دسته از افراد نیاز بیشتر و وسیع‌تری به خدمات شخصی (فردی) و پزشکی دارند. نوع فعالیت آنان معمولاً نشستن با دوستان، تماشای پرندگان، یا قدم زدن در محوطه‌های نزدیک منزل، و نظایر اینهاست.

به هر حال برای ایجاد رضایت سالمندان، باید همه خواسته‌های آنها مورد بررسی قرار گیرند.

گروه‌بندی خدمات، به عنوان اصلی عمومی

گروه‌بندی کلیه سرویسهای خدماتی و برنامه‌ریزیها می‌تواند در افزایش مطلوبیت فضای مراکز ویژه سالمندان سهم عمده‌ای داشته باشد.

به طور مثال، اگر مستوفیهای پست خارج از ساختمان باشد، فرد را وادار به کمی بیادامی و حضور در فضای آزاد می‌کند. قرار گرفتن صندوقهای پست و چندین صندلی یا نیمکت برای نشستن در حیاط جلوی ورودی، نوعی فضای فعال به وجود می‌آورد که افراد می‌توانند با اجتماع در آن فضا، همدگر را ملاقات کنند. برعکس، اگر مکانهای موجود در اطراف ساختمان پر از کنبه و دور از هم باشند، مجتمع آسوده و عاری از انرژی به نظر می‌رسد.

گروه‌بندی واحدهای مسکونی در دسته‌های ۲۰ تا ۳۰ واحدی نوعی حس همسایگی را در فضا به وجود می‌آورد. کلید دسته‌بندی سیستمی است که به سایت جریان و حیات بدهد. مثال اجتماعات با راهروی تاهار خوری می‌تواند در افزایش ملاقاتهای افراد با یکدیگر مؤثر باشد. وقتی که در یک بخش ارائه چند سرویس خدماتی الزام دارد و وظیفه برنامه‌ریز آن بخش نیز بسیار پیچیده خواهد شد.

برای مدیریت کارآمد، مناسبتر آن است که افراد سالمند بر اساس تواناییهای جسمانی و شیوه تفکرشان از تسهیلات و امکانات مراقبتی مشترک استفاده کنند. سالمندی که توانایی جسمانی بیشتری دارد ممکن است دوست نداشته باشد یا نخواهد همراه با سالمند کم‌بینه و نحیف و کار افتاده، یا شاید هم عصبی، از امکانات مشترکی همچون فضای ورزشی بهره‌مند گردد.

تنظیم شرایط اقلیمی

افراد سالمند به تغییرات دما نظیر گرمای بیش از اندازه، سرما، باد و تابش شدید خورشید (آفتاب شدید) بسیار حساس هستند. سالمندان تمایل دارند که شخصاً به خرید بروند و کارهای منزل را در صبح انجام دهند. همچنین علاقه‌مند به حضور در فضایی آزاد و پدیداروی بعد از ظهر هستند. در واقع شرایط اقلیمی مناسب برای انجام این گونه امور اهمیت زیادی دارد. لذا برای طراحی یک سایت جدید مسکونی، نورگیر بودن اتاقها تأثیر مثبت دارد. در زمانی که هوا نامساعد است می‌توان با ایجاد فضاها سرپوشیده در خارج از منزل، یا فضایی در داخل ساختمان، فعالیت و ورزش را تأمین کرد.

ساختمان می‌بایست در هنگام شکل‌گیری، به توانایی بادگیر مجهز شود. برای جلوگیری از مشکلاتی که باد مخالف به وجود می‌آورد، می‌توان از دیوارها یا صفحه‌های بادی یا ضد باد استفاده کرد. موقعیت حیاطها و محوطه‌هایی که برای نشستن و اجتماع کردن در نظر گرفته شده است، باید طوری طراحی شود که این فضاها باد و نسیم ملایم تابستان را دریافت کند. محوطه‌های پیاده‌روی و زمینهای بازی و دیگر فعالیتها در فضای آزاد نیز باید



با به سن گذاشتن، یعنی تحلیل قوای ذهنی و جسمی و تواناییهای افرادی که قبلاً از سلامت و چالاکی و قدرت بهره‌مند بوده و در اجتماع به کار و فعالیتهای متعددی می‌پرداخته‌اند. زمانی که توانایی کارکردی و جسمانی افراد سن از افراد جوان کمتر می‌شود، قانع و راضی کردن آنان به وسیله جواتان، امری است بسیار دشوار. با سن شدن فرد، از فعالیتهای اجتماعی و اعتماد به نفس او کاسته می‌شود و هر گونه فعالیتی - حتی بیرون از منزل رفتن و لذت بردن از طبیعت - برای او دشوار می‌گردد. طراحی مراکز سالمندان مستلزم شناخت صحیح نیازهایی از این قبیل است.

آنچه که استفاده از فضای آزاد را برای سالمندان با اهمیت می‌سازد، راحتی و امنیت در رفت و آمد، دسترسی آسان به فضای آزاد، امکان ملاقات با دوستان و بستگان، و به طور کلی ارتباطات اجتماعی است. به همین اندازه، لذت بردن از طبیعت (تعماتای طبیعت) و کمک به سلامت فرد، و تفریح و ورزش با بیادامی کوتاه مدت یا حتی فقط احساس آفتاب و گرمای خورشید روی صورت، اهمیت زیادی دارد. البته در فضای شهری، اغلب از ایجاد تفریحات سالم برای سالمندان غفلت شده یا این کار به صورت کلیشه‌ای درآمده و فاقد هر گونه نوآوری و ابتکار است، چون هنوز نیازهای واقعی سالمندان به رسمیت شناخته نشده است. شاید تخصیص اختیار برای این دسته از کمبودها، نظیر طراحی و مبلمان شهری، اهمیت بیشتری داشته باشد و باید بودجه بیشتری را به خود اختصاص دهد.

سین کهنولت را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد، که تیارها و مراقبتیهای هر دسته با دسته دیگر متفاوت است:

- دسته اول - سن‌های جوان تر (۶۰ تا ۷۰ ساله) هستند که ممکن است زندگی در بخش بازنشستگان را انتخاب کنند. برای آنها، برنامه‌های متنوع و سالم، نظیر انواع بازیها و ورزشها همچون گلف، تنیس و مانند اینها، ترفتن به سهمانی و پیکنیک در نظر گرفته می‌شود.

- دسته دوم، افرادی هستند که سن آنها بین ۷۰ الی ۸۰ سال است و باید همه روزه مراقبتیهای ویژه‌ای به آنان ارائه گردد. این

در فضای شهری، اغلب از ایجاد تفریحات سالم برای سالمندان غفلت شده یا این کار به صورت کلیشه‌ای در آمده و فاقد هر گونه نوآوری و ابتکار است، چون هنوز نیازهای واقعی سالمندان به رسمیت شناخته نشده است

افراد مسن را گسترش دهد. دیدار و صحبت با دیگران و تقویت حس مشارکت و عضویت در جمع، برای سالمندان اهمیت فراوان دارد. دیدار نوه‌ها و اقوام نیز متغیر جذاب دیگری است. حتی تماشای کارها و بازیهای دیگران برای افراد سالمند - به خصوص سالمندان از کار افتاده - نوعی فعالیت به شمار می‌رود.

در مراکز وی که غذا سرو می‌کنند، با ایجاد یک ناهار خوری در فضای آزادی می‌توان امکان استفاده از آفتاب را به هنگام خوردن غذا در فضای آزاد و در هوای مطبوع یا گرم، با استفاده از سایه‌بان برای افراد فراهم آورد. ایجاد حیاطهایی برای بیک‌نیک و کباب پختن برای گروههای کوچک نیز مفید است.

ایجاد باغچه‌ها و باغها و فضای سبز طراحی شده و تهیه تختهای باغی و صندلیهای راحت، که افراد ضمن استراحت در یک محوطه دلبستی به تماشای درازند، و نیز ایجاد محوطه‌های ورزشی، از زمینه‌های مهم حضور در فضای آزاد به شمار می‌آیند. برخی از سالمندان ساکن در خانه‌های ویژه سالمندان ممکن است فعال باشند، در حالی که کسانی که دچار بیماری یا برخی مشکلات حرکتی هستند ممکن است در استفاده از فعالیت‌های بیرونی محدود باشند، یا چه بسا احساس کنند که زود از فعالیت و ورزش خسته می‌شوند. ایجاد مسیر پیاده‌روی که همه افراد بتوانند در سطوح مختلف توانایی و قدرت جسمانی از آن استفاده کنند، با ایجاد رمپها و یک نرده در سراسر رمپها و سطوح شیب‌دار و گلهای رنگارنگ در طرف دیگر سطح شیب‌دار، امکان عبور را به افرادی که با صندلی چرخ‌دار حرکت می‌کنند، می‌دهد.

نوآوری انتخاب شوند که در زمانهای مختلف از روز بتوان از قسمت آفتابی و سایه‌ای استفاده کرد.

اگر در سر در ورودی ساختمان سایه‌بانی برای جلوگیری از تابش آفتاب شدید به داخل ساختمان نصب شود، یا از گیاه برگ‌ریز - مو - که در تابستان برگهای پهنی دارد و در پاییز می‌ریزد - جلوه‌هایی بر روی سر در برای ایجاد سایه استفاده شود، در تابستان مانع از ورود نور شدید خورشید به داخل ساختمان می‌گردد و در زمستان نور را به داخل راه می‌دهد.

استفاده از میز چتردار و سایه‌بان در محوطه، باعث می‌شود که ساکنان بتوانند در هر مکان دلخواه، در هر زمان از روز یا سال، در زیر سایه بنشینند.

با در نظر گرفتن تراکم و انبوهی درختان، باید درختانی انتخاب شوند که بتوانند سایه‌های خوبی را به وجود آورند و سایه‌بانی طبیعی و مطبوع برای نشستن فرد ایجاد کنند. سنگفرش فضای آزاد نباید سراقی باشد و نور را منعکس کند، لذا باید از مصالحی با رنگهای تیره (مانند بتن و اسفالت) و از مصالحی که سطح را هموار کند و لغزنده و شریک نباشد، استفاده کرد.

چند متغیر مهم در طراحی

طراحی نرده مخصوص که سالمندان دست خود را به آن بگیرند، طراحی بالکن، پاسیو و حیاطهای خصوصی که چشم‌اندازهای فضای آزاد را داشته باشد، این فرصت را به افراد می‌دهد که برای تماشای روزانه بخواهند از موقعیت ایمن در خانه به خارج از منزل بروند.

با در اختیار قرار دادن قطعه‌های کوچک برای ایجاد باغچه، می‌توان ساکنان را تشویق به باغبانی کرد، چون علاوه بر سرگرمی و فعالیت و ورزش سالم، افراد در اجتماع حضور می‌یابند، با همدیگر در ارتباط نزدیک قرار می‌گیرند و به هم کمک می‌کنند

در محوطه و زمین بازی و ورزش، باید مکانی برای نشستن و نوشیدن و استراحت موجود باشد، چون برای تماشای بازی افراد باید کنار محوطه روی نیمکت یا صندلی نشست.

طراحی ورودی سایت

ورودی سایت برای دسترسی ساکنان و مهمانان اهمیت زیادی دارد. یک ورودی ماشین‌رو یا ایمنی بالا و دسترسی آسان به ساختمان برای پیاده شدن مسافران، مسیری برای پیدا کردن ساختمان اصلی از درب ورودی سایت، ایجاد سرعت‌گیر در مسیر سایت برای کنترل سرعت اتومبیلها و راحت پیاده شدن مسافران از اتومبیل در نزدیکی ساختمان، ایجاد فضایی به عنوان پارک‌گاه ورود از خارج به داخل ساختمان، ضمن ایجاد امنیت و ایمنی مسافران به هنگام پیاده شدن، می‌تواند در صورت قرار دادن چند صندلی، به جایی برای اجتماع و نشستن ساکنان بدل گردد.

سالن ورودی (لابی) مکانی برای نشستن، منتظر ماندن و تماشای محیط و همچنین تماشای خارج ساختمان است. ایجاد ایوان سرپوشیده و بالکنهایی که فضایی مانند لابی را ایجاد کنند، با

ساخت فضاهای متنوع و کوچک برای جمع شدن و گپ زدن افراد، همپا کردن مبلمان مناسب فضای آزاد مثل نیمکتها یا صندلیهای متحرک سبک مخصوص بیک بیک که افراد بتوانند مقابل همدیگر به گفت و گو بنشینند، از موارد دیگر است.

بسیاری از افراد مسن ممکن است از مجالست و مصاحبت با دیگران خسته شوند و ترجیح دهند به تنهایی خارج از منزل بنشینند؛ لذا منظور کردن محوطه‌هایی که فرد بتواند از این لحاظ نیز تأمین شود و تنها باشد، ضرورت دارد.

عناصر حس می‌مانند بینایی و شنوایی، اولین حواس پراهمیتی هستند که با پایه سن گذاشتن روبه ضعف می‌روند.

از رنگهای گرم مانند زرد و نارنجی و قرمز برای تحریک بینایی استفاده می‌شود؛ کاشت گیاهانی با برگهای متنوع و متفاوت برای راحت تشخیص دادن آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ و برای برانگیختن و تحریک حس بویایی و بینایی نیز از کاشت گلهای معطر استفاده می‌شود.

فقط محیطی آرام و دلپذیر است که بتواند رفتارهای اجتماعی

در نظر گرفتن حفاظت باد و سرما، هنگام طراحی و ساخت توصیه می‌شود. سرداشی نور در همه نقاط به خصوص ورودی سایت و ورودی ساختمان اصلی با اهمیت است.

استفاده از فضای آزاد

فضای آزاد برای لذت بردن از طبیعت است و ساکنان به طور مرتب به فضای آزاد شخصی می‌روند و حمام آفتاب می‌گیرند. هوای تازه استنشاق می‌کنند، آسمان را تماشا می‌کنند، به گل کاری می‌پردازند، به پرندگان غذا می‌دهند، و نظایر اینها؛ پس در طراحی فضای آزاد عمومی باید همه این قبیل امکانات برای افراد لحاظ شود. باید فضاهای سبزی ایجاد کرد که از درون طبقات بالایی ساختمانهای اطراف نیز تماشای آن امکان پذیر باشد. مسیر پیاده روی در محوطه های باغ باید آسفالت شده یا صاف باشد که حتی افراد با تواناییهای جسمی بسیار اندک نیز به راحتی قادر به عبور باشند. بسیاری از اشخاص - مخصوصاً افراد پیر - از افتادن روی زمین، لذت و آزار دیندن از دیگران، یا از اینکه کسی در مسیر کمکشان نکند، می‌ترسند؛ لذا ایمن بودن شرط لازم و اساسی برای شروع هر فعالیتی است و از جمله ارزشهای بسیار با اهمیت برای این دسته از افراد به شمار می‌رود. ترس از مجرمان و تصادف با بسیاری از این قبیل تاامتی‌ها مانع خروج این گونه افراد از منازل است و فقط با ایجاد امنیت می‌توان آنان را به استفاده و فعالیت در فضای آزاد تشویق کرد.

پاسیوها، حیاطها و تراسهای مشترک

حیاطهای خصوصی و بالکنهای واحدهای شخصی به حس خودکفایی و تقویت حس مفید بودن فرد کمک می‌کند. این فضاها، یک دسته وظایف برای فرد ایجاد می‌کند که قسمتی از کارهای منزل است؛ مانند باغبانی، ایجاد باغچه‌های کوچک آپارتمانی، خشک کردن لباسها، آبیاری کردن گیاهها، تمایل به ملاقات و دیدار بچه‌ها، تعمیر وسایل منزل، کتاب پختن، و جز اینها. همه این کارهای خانگی را می‌توان در محوطه حیاط و بالکن انجام داد. ایوانهای جلوی منزل، حیاط خلوتها، پاسیوها، حیاطهای منزل و باغها امکان خوبی برای فعالیتهای فردی و خانگی هستند و به انسان ارزش قدرت فردی و اعتماد به نفس می‌بخشند.

هر فردی باید برای خود، فضای آزاد خصوصی داشته باشد تا هر گونه که در زندگی خواست از آن استفاده کند.

حیاطها و پاسیوها و تراسها می‌توانند مرکز فعالیتهای فردی و گروههای کوچک با فعالیتهای گسترده و بزرگ اجتماعی باشند. این گونه فضاها اگر به طور مناسب طراحی شوند، حتی افراد مسن و پستانهایی که توانایی جسمانی چندانی ندارند، می‌توانند مرتباً از آنها استفاده کنند و این استفاده حتماً می‌بایست به شکلی ایمن و راحت صورت پذیرد و دسترسی به آن نیز آسان باشد.

پاسیو باید نزدیک آشپزخانه یا هال باشد که بتوان از آنجا به تماشای چشم‌انداز طبیعی پرداخت. معماری و جهت پاسیو و تراس باید به گونه‌ای باشد که ورود هوای مناسب را امکان پذیر سازد. کنترل نکردن پاداهای شدید نور خورشید، سایه، گرما، سرما یا حتی وجود حشرات، استفاده از این اماکن را کاهش می‌دهد. بیشترین کارایی حیاطها و بالکنها، نشستن در زیر آفتاب و گل کاری است. در این مکانها می‌توان هر روز کمی از تابش نور مستقیم خورشید استفاده کرد.

فضاهای آزاد خصوصی این فرصت را به سالمندان می‌دهند که هر روز با طبیعت از تباط برقرار کنند و از آنجا به تماشای هوا بشینند. هوای تازه استنشاق کنند، به تماشای آسمان در شب

بپردازند، به پرندگان غذا بدهند و یا گیاه پرورش دهند.

فضاهای باغبانی

باغبانی از فعالیتهای بارزنی است که مزایای بسیاری برای افراد دارد. محدودیت سنی در این فعالیت وجود ندارد. برخی آن را نوعی فعالیت اجتماعی می‌دانند و برخی دیگر برای استفاده از سبزیهای تازه و تنظیم رژیم سالم غذایی، به این کار مبادرت می‌ورزند.

در بعضی موارد باغها نمازهای افتخار ساکنان اطراف هستند در بیشتر سایتهایی که ساکنان آن سالمند هستند، سه مکان برای باغبانی وجود دارد:

۱- حیاط، بالکن و پاسیوی خصوصی

۲- قطعه‌های طراحی شده برای باغبانی

۳- باغبانی روی محوطه‌های عمومی

با در اختیار قرار دادن قطعه‌های کوچک برای ایجاد باغچه، می‌توان ساکنان را تشویق به باغبانی کرد، چون علاوه بر سرگرمی و فعالیت و ورزش سالم، افراد در اجتماع حضور می‌یابند، با همدیگر در ارتباط نزدیک قرار می‌گیرند و به هم کمک می‌کنند.

هر باغچه باید از نور خورشید و خاک خوب برای رشد گیاه بهره‌مند باشد و مرتباً نیز رسیدگی شود. به همین دلیل این قطعه‌ها باید نزدیک محل سکونت فرد باشد. مراکزی نیز وجود دارند که باغبانهای آماتور گرد می‌آیند، تلاش همدیگر را مشاهده و ارزیابی می‌کنند و با در اختیار گذاشتن تجارب خود به دیگران، به یکدیگر یاری می‌رسانند.

حفاظت و مراقبت از چمن، بوته‌ها و گل‌های باغچه‌ها ممکن است کاری واقعی به نظر رسد و بسیار این به سالمندان حس بزرگ تری از هدف و کمال هنر می‌دهد. همچنین با این کار از تباط نزدیکی بین انسان و محیط زیست برقرار می‌شود و احساس اینکه آن مکان به آنها تعلق دارد تقویت می‌گردد. با وجود اینکه ساکنان خانه‌های سالمندان انرژی لازم را برای باغبانی ندارند اما مدیریت مجتمع باید این نوع همکاری را تشویق کند.

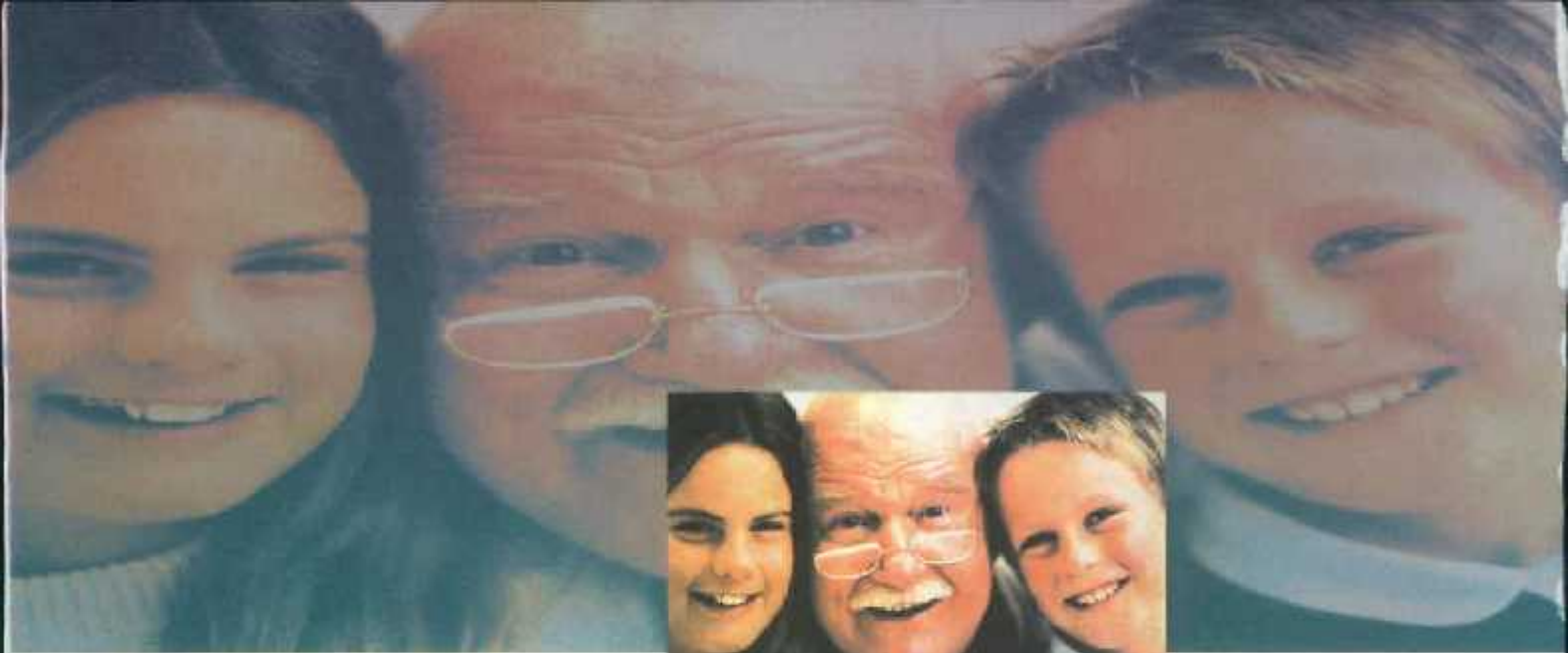
از جمله کارهای دیگر، واگذاری فضاهای غیرقابل استفاده به ساکنان اطراف برای پرورش گیاه است که نباید این نوع باغبانی منع شود. قرار دادن نیمکتها یا صندلیهای متحرک سبک، خاک باغچه غنی، و مهیا کردن وسایل باغچه باقی از تمهیداتی است که باید در نظر گرفته شود.

پیاده‌روی

با وجود احتمال ایسز خوردن در حین پیاده‌روی، یکی از محبوب‌ترین ورزشها در میان سالمندان پیاده‌روی است که البته پزشکان نیز آن را توصیه می‌کنند. مسیر پیاده‌روی باید دارای چشم‌انداز باشد و فاصله نیمکتها در این مسیر نباید بیشتر از ۱۵ متر باشد تا فرد حین پیاده‌روی بتواند خستگی در کند. در مسیرهای پیاده‌روی باید تابلوهای راهنمایی وجود داشته باشد.

البته ممکن است استفاده از فضای آزاد و داشتن فعالیتی در هوای آزاد برای بسیاری از سالمندان که نمی‌توانند قدمهایشان را به خوبی ببینند و تابلوها را بچخوانند، یا به راحتی از روی نیمکت برخیزند، جالب نباشد.

سالمندان به دلیل مشکلات و ناتوانیهای جسمی از زمین افتادن وحشت دارند و هنگام راه رفتن بسیار مراقب ناهمواریهای کوچک زمین هستند. برخی از آنان مرتباً جلوی پای‌شان را نگاه می‌کنند و هنگام پیاده‌روی تمام توجهشان معطوف به ناصافی زمین و قدمهایشان است و به همین دلیل توجهشان نسبت به



صندلیهای سبک و قابل حرکت به هر جایی که فرد بخواهد برود - در زیر آفتاب یا سایه - الزامی است.

از مهم‌ترین ارزشهای صندلی یا نیمکت، طراحی دسته و تکیه‌گاه پشت است. این نوع از صندلی معمولاً گران‌اها راحت است. به علاوه، تکیه‌گاه باید محکم و قابل اطمینان باشد، تا بتوان شانه‌ها و پشت را به آن تکیه داد.

نشیمن صندلی نباید زاویه یا شیب زیادی نسبت به تکیه‌گاه پشت داشته باشد. طول آن نیز باید نه خیلی بلند و نه خیلی کوتاه، بلکه به اندازه‌ای باشد که افراد من به راحتی بتوانند روی آن بنشینند یا برخیزند. صندلی غیر استاندارد ممکن است حتی جریان خون را متوقف کند.

بلندی و سطح نشیمن صندلی نباید خیلی زیاد باشد. ۲۵ سانتی‌متر در سطح و ۳۳ سانتی‌متر بلندی از زمین، مناسب است. ترجیحاً بهتر است صندلیهایی با ارتفاعهای مختلف ایجاد شود که هر کس متناسب با فیزیک بدن خود آنها را برای نشستن انتخاب کند.

استفاده از مواد نرم، چوب یا پلاستیک ثابت و محکم برای صندلی ایده‌آل است. همچنین نباید از موادی استفاده شود که سرما یا گرما را زیاد به خود بگیرند و انتقال دهند. صندلی باید محکم باشد و پایه‌های آن از سطح صندلی برآمده به بیرون نباشد تا امکان خیم شدن روی صندلی وجود داشته باشد.

میز

میزهای فضای آزاد، دسترسی به امکانات برای فعالیتهای فضای آزاد را افزایش می‌دهد. میزهای جداگانه در شکل و اندازه‌های متنوع برای استفاده در فضای آزاد مناسب است. باید در فضای آزاد از میزهایی استفاده شود که بتوان به آسانی یا صندلیهای دسته‌دار و ویلچر سر میز نشست.

بهتر است سر میزها گرد و صیقلی و صاف باشد تا برای استفاده به عنوان تکیه‌گاه، ایمن باشد.

سطوح شیب‌دار و پلکان

سطح شیب‌دار نمی‌تواند جایگزین پله شود، چون عبور و مرور افراد از این سطح مشکل است. در هر جایی که برای ورود به ساختمان ایجاد اختلاف سطح ضرورت می‌یابد، یک سطح شیب‌دار یا رمپ مورد نیاز است. چون سر بالایی شیب‌دار رمپه تعبیری در نحوه گام برداشتن می‌دهد و در حقیقت حالت ایستادن و سر کمر نقل بسیاری از سالمندان را تغییر می‌دهد، آنها برای عبور و مرور از این گونه سطوح دچار مشکل می‌شوند.

پس در هر اختلاف سطحی، هم به رمپ و هم به پله نیاز است.

طبیعت اطراف، بسیار ناچیز است.

سطوح پیش‌بینی شده از مصالحی ساخته شود که بدون لغزندگی باشد و رنگ آن نور خیره‌کننده خورشید را منعکس نکند، چرا که در غیر این صورت افراد هنگام پیاده‌روی دچار مخاطره خواهند شد.

تغییرات در رنگ، نوع مصالح و یا دیگر جزئیات، منطقه‌هایی را که ترکیب آن در بیش است یا دارای پایه است آشکار می‌کند و پیشاپیش هشدار می‌دهد.

باید در طول مسیرهای پیاده‌روی به عرض حداقل ۷۵ سانتی‌متر گلی کاری و گیاه‌کاری شود، و سطح زمین نیز به خوبی زهکشی شده باشد.

بهتر است در طول مسیر از درختان همیشه سبز یا درختانی که برگ‌های کوچکی دارند استفاده شود، چون برگ‌های بزرگ و مرطوب افتاده بر زمین ممکن است مسیر را لغزنده سازند. عرض مسیر پیاده‌روی باید انقصری باشد که دو نفر کنار هم می‌توانند به راحتی قدم بزنند یا اینکه یک پیاده و یک ویلچران به راحتی از کنار هم گذر کنند. استفاده از نرده‌های غیر مزاحم در مسیر پیاده‌روی می‌تواند سرویس خوبی برای ناتوانیانی که از آنجا عبور می‌کنند باشد.

محوطه و زمین بازی برای ملاقات بچه‌ها

یک محوطه بازی برای بچه‌ها، ممکن است پذیرای ورود بسیاری از ساکنان برای ملاقات نوه‌ها باشد. برای ایجاد یک محوطه بازی در فضای آزاد باید موارد زیر در نظر گرفته شود: این مکان باید دور از قسمتهای آرام مانند واحدهای مسکونی و فضاهای خصوصی باشد. برای سالمندان و بزرگسالانی که به تعاشقهای بچه‌ها می‌روند، باید نیمکتی در محوطه بازی تعبیه شود.

صندلیها و نیمکتها باید برای مشخصاً افراد سالمند طراحی شوند؛ یعنی کسانی که نمی‌توانند مدت زیادی روی صندلی بنشینند، چرا که دچار خستگی عضلانی، ضعف عمومی، کاهش انعطاف بدن و دیگر عوارض جسمانی می‌شوند که با بالا رفتن سن عارض می‌گردد.

به دلیل اینکه افراد بزرگتر نشستن یا برخاستن از صندلی و نشستن به مدت طولانی خسته می‌شوند، باید صندلیهای ویژه‌ای برای شان طراحی کرد. طراحی و تهیه تعداد محدودی صندلی راحت کمی گران است اما به هر حال بهتر از تهیه تعداد زیادی صندلی ناراحت است - که هیچ‌گاه استفاده نشود. ضمناً تهیه

مشخصات دسترسی استاندارد برای رمپها و دیگر اشکال طرح می تواند به عنوان راهنمای عمومی برای طراحان مفید واقع شود. سالمندان ممکن است محدودیتهایی نظیر نقص بینایی، ناتوانی فیزیکی بدن و کم طاقتی داشته باشند.

شر نبودن و منعکس نکردن نور خیره کننده خورشید در سطوح پله ها و رمپها، موجب آسودگی شدن سالمندان به هنگام حرکت می گردد. برای کاهش آسودگی نور باید از مصالحی که سفید نیستند استفاده کرد. پله ها و رمپها باید همیشه مجهز به نرده پیرامونی باشند.

نرده ها و دستگیره ها

نرده ها هنگام حرکت و پیاده روی سالمندان موجبات آسودگی در تعادل بدن را فراهم می آورند و افرادی که دچار نقص بینایی و قدرت جسمانی هستند برای راه رفتن، نرده ها و دستگیره ها را تکیه گاه قرار می دهند.

روشنایی

روشنایی ممکن است به منظور با اهمیت جلوه دادن یک محوطه یا نقاط کانونی به کار رود. مشخص کردن یک محوطه یا لبه بلندی و کلاً تأمین آسودگی، از کاربردهای روشنایی است. به طور کلی روشن سازی در مقیاس گسترده برای پیر چشمی افراد مسن ضروری به نظر می رسد.

برای ایجاد امنیت در ورودی ساختمان و سایت و قسمت پارکینگ باید از چراغهای پرتو استفاده شود. حیاطها و محوطه های فعالیت در فضای آزاد باید در شب مجهز به روشنایی باشند. در نور پرتو سازی سایتها، استفاده از روشناییهای پرتو در پیرامون محیط، در هر چه مشخص تر شدن سطوح مختلف مؤثر است و از ایجاد سایه های تند نیز جلوگیری می کند. چراغهای مورد استفاده باید دارای کلاهک یا پوششی باشند که از نور خیره کننده و ایجاد حرارت زیاد جلوگیری شود.

تابلوه های راهنما در فضای آزاد

تابلوه ها به ساکنان و مهمانان کمک می کنند تا در پیدا کردن سایت و امکانات آن و اطلاعات در مورد برنامه ها دچار مشکل نشوند. نصب نشدن تابلوه های راهنمای ویژه سایت، اشاره بر نبود برنامه ریزی صحیح دارد.

بهتر است از تابلوه های بزرگ استفاده شود. یکی از مشخصه های خوب تابلوه های راهنمای یک سایت مسکونی، خوب شرح دادن سایت است. از حروف خوش بافونتهای غیر استاندارد عتراکم یا سبک نباید استفاده شود؛ تابلو باید طوری باشد که فرد به راحتی قادر به خواندن تابلو باشد. بین حروف نیز باید فاصله استاندارد - که در جابجایی استفاده می شود - لحاظ گردد. بهتر است از رنگ سفید برای نوشتن حروف استفاده شود، و برای مشخص تر شدن حروف نیز زمینه به رنگ سیاه یا تیره باشد. در صورت استفاده از حروف سیاه، مناسبتر است که پس زمینه تابلو به رنگ طلوسی بسیار روشن باشد. همچنین اگر قرار است از رنگهای دیگر استفاده شود، رنگهای گرم - مانند زرد نارنجی و قرمز - بهتر از رنگهای سرد - مانند سبز و آبی و بنفش - هستند.

تابلوه های دارای رنگ روشن، برای تشخیص آنها در شب نیز می توانند مورد استفاده قرار گیرند.

توجه گیری

ذکاتی که تیره طرحی مراکز ویژه سالمندان مورد اشاره و بحث قرار گرفته، تنها بخش اندکی از مواردی را تشکیل می دهد که در اختلاف چنین مراکز می باید مورد توجه قرار گیرد. طراحی فضاهای خاص، به شناخت عمیق بزرگسالی مربوط است. طراحی که برای آن انجام می شود و نیز در کفایت های فضایی - کالبدی ایشان، نیاز دارد از سوی دیگر، مسلماً تفاوت های فرهنگی نیز بر رفتارها و نیازها تأثیر می گذارد. به همین خاطر توصیه های ارائه شده باید با شرایط محلی تطبیق یابد تا کاربرد مؤثرتری داشته باشد. به هر حال مقاله نشان می دهد که سلامه انگیزی در طراحی این مراکز - چنین که در گذشته چنین بوده است - نمی تواند نیازهای متعدد و ویژه سالمندان را بر طرف سازد. شاید یکی از دلایل عدم استقبال جامعه از چنین مراکز نیز ناشی از همین امر باشد.

به دلیل اینکه افراد پیر در نشستن یا برخاستن از صندلی و نشستن به مدت طولانی خسته می شوند، باید صندلیهای ویژه ای برای شان طراحی کرد. طراحی و تهیه تعداد محدودی صندلی راحت کمی گران است اما به هر حال بهتر از تهیه تعداد زیادی صندلی ناراحت است - که هیچ گاه استفاده نشود. ضمناً تهیه صندلیهای سبک و قابل حرکت به هر جایی که فرد بخواهد برود - در زیر آفتاب یا سایه - الزامی است.

باید در مسیر مکانی که اختلاف سطح آن یا پله یا رمپ جریان می شود نرده وجود داشته باشد. همچنین در مکانهایی که افراد دچار سردرد کمی در حرکت می شوند، مانند ترس و همچنان قدم گذاشتن از اتاق تاریک به جایی روشن، وجود نرده الزامی است. دو نوع دستگیره، یکی در ۸۱ سانتیمتری و دیگری تقریباً ۶۶ سانتیمتری، مطلوب است. برای ایجاد سهولت در گرفتن و چسبیدن به نرده بهتر است از نرده هایی استفاده شود که حدود ۷ سانتیمتر ضخامت دارند و تقریباً در ۵ سانتیمتری دیوار نصب می شوند. استفاده از نور غیر مستقیم در طول نرده توصیه می شود. همچنین برای نرده ها بهتر است از موادی مانند فلز، که در سرما سرد می شوند و در گرما داغ و در اثر رطوبت لغزندگی می یابند، استفاده نشود.

1 - Clare Cooper Marcus and Carolyn Francis, *People Place, Design Guidelines for Urban Open Spaces*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1990, pp. 171-214.



مبانی طراحی معابر شهری (۳)

هماهنگی مقررات و طرح در محله‌های شهری



حمید فتوحی

کارشناس ارشد مهندسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل



به هر حال، اعمال محدودیت سرعت در مناطق مسکونی به عنوان نوعی قانون در سطح جهانی پذیرفته شده است. خریم سدرس و سایر نقاطی که می‌توان انتظار وجود تعداد زیادی عابر پیاده را داشت نیز از این قاعده مستثنی نیست.

نسب تابلوی مقررات سرعت

چنانچه سرعت‌های مجاز با نوع راه و عملکرد آن هماهنگی نداشته باشند، مسلماً رانندگان نیز آن را رعایت نخواهند کرد. حدود سرعت‌های مجاز بین ۴۰ الی ۸۸ کیلومتر در ساعت بر مبنای بررسی‌های مهندسی ترافیک - شامل تحلیل راه، آمار تصادفات و نمونه‌گیری از سرعت‌های غالب ترافیک (سرعت ۸۵٪) - به دست می‌آید.

به طور کلی می‌توان گفت حداکثر و منطقی در سرعتی قرار می‌گیرد که ۸۵٪ رانندگان در آن سرعت و پایین‌تر از آن رانندگی می‌کنند. با وجود این، برخی از رانندگان هیچ گونه دلیلی برای سرعت‌های مجاز نمی‌بینند و آن را محدودیتی غیر ضروری برای آزادی در رانندگی می‌دانند.

از دیدگاه بایس، عدم رعایت سرعت مجاز بی‌احترامی به مقررات ترافیک محسوب می‌شود. برای سهولت در کنترل مقررات سرعت به وسیله بایس، بایسی طبقه‌بندی محدودی از حد سرعت مجاز وجود داشته باشد (مثلاً ۳۰، ۵۰، ۸۰ و ۱۰۰ کیلومتر در ساعت) تا ضمن ایجاد یکتاخشی برای تمامی رانندگان، اجرای قانون نیز تسهیل گردد.

سرعت در خیابانهای شهری در حدود ۵۰ کیلومتر در ساعت و حداکثر سرعت در نواحی مسکونی نیز در حدود ۳۰ کیلومتر در ساعت برآورد شده است تا بتوان بدین ترتیب یعنی عابران پیاده را تأمین کرد. علت این امر آن است که مسافت ترمزگیری در سرعت‌های پایین به مراتب کمتر از سرعت‌های بالاست. با توجه به فرمولهای مسافت توقف و طول خط ترمز، می‌توان دید که خط ترمز در سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت در حدود ۳۳ متر است، در حالی که در سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت در حدود ۱۶ متر است. در برخی از کشورهای اروپایی - مانند هلند و دانمارک - قانون حد سرعت مجاز برای نواحی مسکونی ۱۸ مایل (۳۰ کیلومتر) در ساعت تصویب شده است. در خیابانها و معابری که عبور وسایط نقلیه ممنوع است و این معابر به رقت و آمد پیاده اختصاص دارند، حد سرعت مجاز برای وسایط نقلیه‌ای که اضطراراً وارد شده‌اند ۸ کیلومتر در ساعت در نظر گرفته شده است.

مقدمه

مقررات عبور و مرور از طریق انواع وسایل کنترل ترافیک عمودی - اعم از تابلو و چراغ راهنمایی - و انواع علائم افقی مانند خط‌کشی راه اعمال می‌گردد. برای مثال، در نمودار شماره ۱ تعدادی از تابلوهایی که در محله‌های شهری و مناطق مسکونی کاربرد دارند به عنوان وسایل کنترل ترافیک عمودی، نشان داده شده است.

در نمودار شماره ۲، به طور نمونه می‌توان یکی از مؤثرترین کاربردهای علائم افقی در محله‌های شهری را مشاهده کرد. این نوع خط‌کشی و علامت‌گذاری برای ترسیم علامت احتیاط بر روی سطح جاده به منظور وارد شدن به یک راه اصلی از یک راه فرعی استفاده می‌شود. به بیان دیگر، واکنش حق تقدم عبور در تقاطعها می‌تواند به صورت رسم خطوط منقطع عرضی یگانه و یا دوگانه باشد که ممکن است یک مثلث به شکل تابلوی احتیاط نیز به آن اضافه گردد. مشخصات این گونه خط‌کشی عرضی طبق کنوانسیون علائم راهنما، مصوب ۱۹۶۸ میلادی سازمان ملل است.

در محله‌های شهری، به لحاظ وجود منازل مسکونی، مدارس، محل بازی کودکان و سایر تسهیلات مربوط به زندگی مردم، بیشترین مقررات عبور و مرور شامل آرام‌سازی ترافیک و کاهش سرعت به منظور افزایش ایمنی عابران پیاده می‌شود. گرچه هر ساله تقاضاهایی برای نصب تابلوهای احتیاط و ایست و یا چراغ‌های راهنمایی برای کاهش سرعت به شهرها و اصل می‌شود، ولی تحقیقات نشان می‌دهند که روشهای دیگر کنترل سرعت غالباً مؤثرتر از این گونه اقدامات هستند.

به هر حال منظور از تابلوهای ایست و چراغ‌های راهنمایی، واکنش کردن حق تقدم عبور در تقاطعات است و نه کنترل سرعت. به طور کلی نصب تابلو و چراغ راهنمایی تابع حجم ترافیک موتورسیکلت، حجم عابر پیاده، سوابق تصادفات و یا هر گونه شرایط غیر معمول است. استفاده از این نشانه‌ها در تقاطعها، پس از ارزیابی دقیق مهندسان ترافیک از شرایط موجود صورت می‌گیرد؛ چه بسا که ممنوع کردن پارک در حریم یک تقاطع برای افزایش قابلیت رؤیت و تأمین میدان دید، به مراتب مؤثرتر از کاربرد ابزار کنترل محدودیت تقاطع باشد. ضمن آنکه استفاده بیش از حد یا مکرر از تابلوهای ایست و نقایز آن، تأثیر آنها را کاهش می‌دهد و موجب چشم‌پوشی رانندگان می‌گردد.

در هنگام نصب تابلوهای سرعت مجاز بایستی توجه داشت که در طولهای کوتاه، با توجه به سرعت مورد نظر، تابلوی حداکثر سرعت مجاز نصب نمی‌شود. از تابلوهای حد پایین سرعت مجاز نیز برای مواردی که شرایط خاصی بر جریان ترافیک حاکم است - مانند سازه‌های حساس همچون پل و تونل، که اضافه بار ممکن است مشکل ایجاد کند - استفاده می‌شود. تابلوهای حد پایین سرعت مجاز به ندرت کاربرد دارند.

در برخی از پروژه‌ها در شهرهای آمریکایی، این نتیجه به دست آمده است که هیچ رابطه مستقیمی بین حدود سرعت مجاز و تصادفات وجود ندارد. در واقع مطالعات قبل و بعد، تغییرات جدی و معنی‌داری را در سرعت‌های متوسط و سبک‌تر و تغییرات بعد از نصب تابلوهای جدید - یا تجدیدنظر شده - نشان نداده است. علت این امر در مطالعات مذکور چنین تشخیص داده شده است که اکثر رانندگان در سرعتی رانندگی می‌کنند که احساس راحتی کنند، بدون توجه به اینکه تابلوی حد سرعت مجاز نصب شده است یا نه.

در آمریکا حدود سرعت مجاز با اروپا تفاوت دارد. تمامی ۵۰ ایالت آمریکا مقررات سرعت خود را بر مبنای «قانون اساسی سرعت» وضع کرده‌اند. قانون اساسی سرعت در ایالات متحده آمریکا به این شرح است: «هیچ فردی نمی‌تواند وسیله نقلیه‌ای را با سرعتی بیش از سرعت احتیاط یا منطقی براند و تحت هیچ شرایطی نمی‌تواند با سرعتی راند که ایمنی شخص یا اموال او را به خطر بیندازد».

برای مثال، تحت قانون ایالت کالیفرنیا، حداکثر سرعت مجاز برابر ۵۵ مایل (۸۸ کیلومتر) در ساعت در نواحی شهری است. بقیه



حداقل سرعت مجاز، ۳۰ کیلومتر بر ساعت

حداکثر سرعت مجاز، ۳۰ کیلومتر بر ساعت

(بسیار کم استفاده می‌شود و معمولاً در مناطق مسکونی کاربرد دارد)



قطب‌نمای دوچرخه



بیقرین‌نشتر



قطب‌نمای عابر پیاده



ممنوع وسایط نقلیه موتورسیکلت و موتور



رعایت حق تقدم



ممنوع وسایط نقلیه باربر موتور



نزدیک محل عبور عابر پیاده



راه منتهی

استفاده بیش از حد یا مکرر از تابلوهای ایست و نظایر آن، تأثیر آنها را کاهش می‌دهد و موجب چشم‌پوشی رانندگان می‌گردد

حدود سرعت، حدود بدهی خوانده می‌شوند و در واقع سرعت‌های هستند که قانون وضع کرده است تا بعضی احتیاط در شرایط طبیعی فراهم آید.

به طور نمونه، حدود بدهی وضع شده قانونی ایالت کالیفرنیا در خیابانهای دسترسی، کوچه‌ها، تقاطعات و همچنین محل قطع خطوط راه‌آهن که قابلیت رؤیت آنها خیلی محدود است، در حد سرعت ۱۵ مایل (۲۴ کیلومتر) در ساعت است. در ایالت کالیفرنیا این حدود سرعت نیز به نصب تابلو برای اجرای مقررات ندارد.

در تعیین سرعت مجاز، بایستی در نظر داشت که با تغییر شرایط ترافیک و کاربری زمین در طی زمان، حد سرعت‌ها نیز ممکن است تغییر کند و لذا سرعت‌های مجاز بایستی مرتباً بازنگری شوند تا با شرایط موجود هماهنگ باشند. نهایتاً قبل از نصب تابلو بایستی دیدگاه پلیس راهمایی و رانندگی نیز ملحوظ گردد؛ زیرا سرعت مجاز پایین غیر واقعی ممکن است نظارت پلیس را با مشکل مواجه سازد و رانندگان نیز آن را رعایت نکنند.

با وجود این، گاه شهروندان درخواست می‌کنند که تابلوی محدودیت سرعت ۱۰ کیلومتر - یا ۱۵ کیلومتر - در ساعت در خیابانهای مسکونی که بچه‌ها در آن بازی می‌کنند نصب گردد. اما باید در نظر داشت که نصب این گونه تابلوها به وسیله سازمانی عمومی مانند شهرداری منجر به عدم رعایت آن به وسیله رانندگان می‌شود و آنها را به صورت غیر رسمی در می‌آورد.

بدهی است این نوع نتیجه‌گیری با توجه به رفتار رانندگان در کشورهای مختلف، لزوماً تصمیم‌پذیر نیست.

در هر حال، هر وقت مشکلی پیش می‌آید، شهروندان خواستار نصب تابلوی حدود سرعت مجاز و یا پایین آوردن سرعت می‌شوند. در برخی از کشورهای اروپایی، گاه برای پایین آوردن سرعت در مناطق تجدید سرعت استفاده می‌کنند. معمولاً سرعت مجاز در نظر گرفته شده برای مناطق تجدید سرعت معادل ۳۰ کیلومتر در ساعت است (تمودار شماره ۳).

منطقه ۳۰ کیلومتر در ساعت محدوده نسبتاً وسیعی برای نصب تابلوی محدودیت سرعت و یا انجام اقدامات فیزیکی اخیر از آنحرافات مسیر عمودی یا افقی برای آرام‌سازی ترافیک است. بر اثر آنها سرعت متوسط وسایط نقلیه تا زیر ۳۰ کیلومتر در ساعت تقلیل می‌یابد. معمولاً ایجاد این گونه مناطق به صورت دائمی

شماره ۱۰ - تعدادی از تابلوهای مورد استفاده در مطالعه‌ای شهری به عنوان ابزارهای کنترل ترافیک عمومی

مستلزم حداقل یک دوره ۱۸ ماهه آزمایشی است تا معلوم شود که مقدار کاهش سرعت مورد نظر دست یافتنی است یا نه.

عوامل ایمنی مربوط به محل بازی کودکان

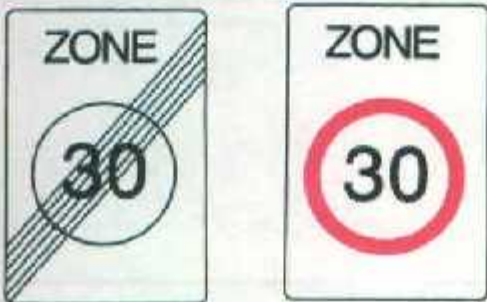
در برخی از موارد ممکن است از طرف ساکنان یک محله درخواست نصب تابلوهای تردد که رانندگان را از حضور احتمالی کودکان در محلهای بازی آنها آگاه سازد (نمودار شماره ۴) نصب این گونه تابلوها معمولاً فریبنده و یا کم تأثیر است. علت این امر آن است که به طور طبیعی رانندگان انتظار دارند و

با تغییر شرایط ترافیک و کاربری زمین در طی زمان، حد سرعتها نیز ممکن است تغییر کند و لذا سرعتهای مجاز بایستی مرتباً بازنگری شوند تا با شرایط موجود هماهنگ باشند

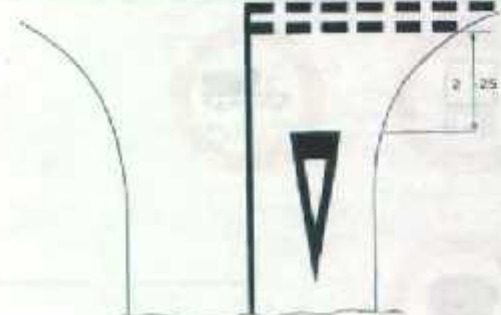
حکم نسبی پیشنهاد باز و مستقیم راه کودککان برای بازی کردن در خیابانها و یا در نزدیکی خیابانها دارند. همچنین آنها معتقدند که این باور در والدین کودکان ایجاد می شود که رانندگان یا دیدن این تابلوها سرعت را کاهش می دهند و ولی واقعیت این است که هیچ مدرکی دال بر اینکه این گونه تابلوها سرعت وسایط نقلیه را کاهش دهند و یا از تصادفات جلوگیری کنند، وجود ندارد.

با وجود این، تابلوی کودکان در حال بازی در مقاله نامه اروپایی علائم راهها، مصوب ۱۹۶۸ میلادی و اصلاحیههای بعدی آن تا سال ۱۹۹۲ میلادی، گنجانده شده و مورد استفاده بسیاری از کشورهای اروپایی است. در آمریکا این تابلو و تابلوهای مشابه آن را بسیاری از ایالات و یادارات فدرال به عنوان وسیله کنترل ترافیک رسمی نمی شناسند و در نتیجه شهرداریها نیز آنها را در معابر عمومی نصب نمی کنند.

لازم به یادآوری است که گاه نصب تابلوهای غیر ضروری موجب گمراهی یا چشم پوشی کردن رانندگان می شود و نوعی



محلته نظایم سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت
محلته نظایم سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت



مقدار کاهش سرعت مورد نظر دست یافتنی است یا نه. عوامل ایمنی مربوط به محل بازی کودکان

در محلههای شهری، بیشترین مقررات عبور و مرور شامل آرام سازی ترافیک و کاهش سرعت به منظور افزایش ایمنی عابران پیاده می شود

بی احترامی به کلیه تابلوها را رواج می دهد. نصب هر گونه تابلو در مناطق آموزشی، گذرگاههای پیاده، زمینهای بازی و نواحی تفریحی و جز اینها بر حسب نیازهای تعیین می شود که بر اساس دستورالعملهای مصوب سازمانهای ذی ربط صادر می گردد.

مهم تر اینکه والدین بایستی همواره خطر بازی در خیابانها - یا نزدیکی آنها - را به کودکان بیاموزند و قویاً آنها را از انجام این گونه کارها منع کنند. شهرداریها معمولاً می توانند پارکهای محلهای برای کودکان احداث کنند تا آنها با ایمنی و نظارت مناسب در آنجا به بازی بپردازند.

همچنین در بسیاری از مدارس ابتدایی می توان زمینهای بازی ایمن برای کودکان ایجاد کرد. به هر حال، گرچه شهرداریها نقش خود را در حل مسائل ترافیک به عهده دارند، ولی بار اصلی ایمنی بردوش شهروندان است.

احتمال می دهند که در نواحی مسکونی، به ویژه در زمانهای مشخصی، با حضور کودکان مواجه شوند. حال اگر این تابلوها نصب شوند و اتفاقاً کودکی در موقع عبور راننده و در آن ساعت خاصی حضور نداشته باشد، اعتبار تابلو ممکن است زیر سؤال رود.

از سوی دیگر، تابلوی کودکان در حال بازی، برای بچه ها و والدین آنها نوعی حس کاذب امنیت ایجاد می کند به طوری که آنها باور می کنند که این تابلوها حفاظت اضافی به وجود آورده است و آنها می توانند آزادانه بازی کنند. حال آنکه رانندگان وسایط نقلیه موتوری - به ویژه آنهایی که بومی اند - توجه چندانی به این تابلوها معطوف نمی دارند.

از دیگر تابلوهای که سریعاً شروع و پایان یک منطقه مسکونی را اعلام می کنند و می توانند شامل نام آن منطقه مسکونی نیز باشند، در نمودار شماره ۵ ملاحظه می شوند. چنانچه این تابلوها که از علائم انتظامی ویژه به شمار می روند در ابتدای یک منطقه مسکونی نصب شوند، در آن صورت آخطاری به رانندگان تلقی می شوند مبنی بر اینکه مقررات ترافیک مناطق مسکونی کشور از آن به بعد نافذ خواهند بود.

امروزه در بعضی از جوامع رغبت چندانی به استفاده از تابلوی کودکان در حال بازی و مشابه آن، از قبیل «آهسته» یا «آهسته - وارد نساجیه مسکونی می شویند» به چشم نمی خورد. نظریه این جوامع - که اکثراً هم آمریکایی هستند - این است که این تابلوها

نمودار شماره ۴ - علائمی که رانندگان از حضور کودکان در محلههای مسکونی آگاه می سازند



یکه کلان در محلهای بازی در منطقه مسکونی



پایان معنی باور کودکان در منطقه مسکونی

نصب هر گونه تابلو در مناطق آموزشی، گذرگاه‌های پیاده، زمینهای بازی و نواحی تفریحی و جز اینها بر حسب نیازهایی تعیین می‌شود که بر اساس دستورالعملهای مصوب سازمانتهای ذی ربط صادر می‌گردد

دلیل قانونی یا عملی برای استفاده کامیون از این نوع خیابانهای محلی وجود ندارد.

شایان ذکر است که در سطح شهر تهران به طور کلی تردد کامیونها و کامیونتهای بالای ۲ تن ممنوع است و این گونه وسایط نقلیه فقط مجازند که در شب رفت و آمد کنند. ساعات شب در فصلهای پاییز و زمستان از ساعت ۲۰ الی ۶ و در فصلهای بهار و تابستان از ساعت ۲۲ الی ۶ در نظر گرفته شده است. بدیهی است چنانچه در ساعات مجاز رفت و آمد نیز در معری تابلوی ممنوعیت عبور کامیون نصب شود، رانندگان وسایط نقلیه باری موظف به رعایت آن هستند.

لازم به یادآوری است که به عنوان قاعده‌ای عملی در مهندسی ترافیک، طول شب از نیم ساعت پس از غروب آفتاب تا نیم ساعت پیش از طلوع آفتاب در نظر گرفته می‌شود. مگر اینکه طول شب مانند مقررات مذکور، با قید ساعت شروع و خاتمه به طور دقیق تعیین گردد.

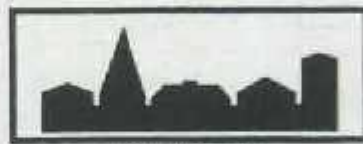


عبور کامیون با طول کمتر از ۱۰ متر و بیشتر از ۱۰ متر - عبور کامیون با مساحت کمتر از ۱۰ متر مربع - عبور وسایط نقلیه با وزن بیشتر از ۵.۵ تن



عبور وسایط نقلیه با وزن بیشتر از ۸ تن و بیشتر از ۱۰ متر مربع

عبور نشماره سنگین



مناطق آموزشی و مسکونی



مناطق آموزشی و مسکونی همراه با نام منطقه



مناطق آموزشی و مسکونی



مناطق آموزشی و مسکونی همراه با نام منطقه

روشهای فیزیکی آرامسازی مناطق مسکونی

طراحی خیابانهای محلی با بستی به شکلی باشد که سرعت وسایط نقلیه موتوری در آنها در سطح پایینی باشد، در حالی که خیابانهای محلی موجود عموماً بدون رعایت این اصل طراحی شده‌اند.

در راههای ساخته شده و موجود محلی، چنانچه نصب تابلوهای محدودیت سرعت و ایجاد مناطق محدود سرعت به دلیل نقاط ضعف در کنترل و اجرای مقررات برای کارایی لازم نباشد، از روشهای مختلف فیزیکی برای پایین آوردن سرعتها و بازگرداندن آرامش به محله‌ها استفاده می‌شود.

برخی از روشهای فیزیکی به صورت مسدود کردن مسیر یا پیچ دادن به راه، و برخی دیگر با احداث انواع کاغذهای سرعت مانند کوهان راه، دستانداز، ایجاد ناهمواریها و سطوح ناصاف و نظایر اینها ایجاد می‌شود. استفاده از هر کدام از آنها بسته به شرایط محلی، نیازمند کاربرد اصول و ضوابط نصب آنهاست که برای اطلاع از آنها می‌توان به مباحث آرامسازی ترافیک مراجعه کرد.

همچنین از طریق ایجاد تسهیلات لازم برای عبور پیاده و دوچرخه‌سواران می‌توان ایمنی رفت و آمد در مناطق مسکونی را افزایش داد. برای کودکان نیز بایستی زمینهای مناسب بازی در نظر گرفته شود و با احداث پیاده‌روهای مناسب، و در بعضی موارد با ایجاد خیابانهای ویژه عبور پیاده، بایستی فضاهای مناسبی برای پیاده‌روی عابران فراهم گردد.

ممنوعیت عبور کامیون در نواحی مسکونی

هر گاه تابلوی ممنوعیت عبور وسایط نقلیه باری نصب شود، تمام وسایط نقلیه‌ای که بالای ۱/۵ تن وزن دارند از رفت و آمد در خیابانهای مشمول منع می‌شوند. معمولاً وانتها بین ۱/۵ تا ۲ تن، کامیونتها بین ۳ تا ۲ تن و کامیونتها بین ۳/۵ الی ۱۶ تن وزن دارند. ممنوعیت هر کدام از انواع وسایط نقلیه بستگی به نوع تابلوی محدودیت نصب شده دارد (نمودار شماره ۴).

استثنا و محدودیتهای وزن مجاز شامل موارد زیر است: وسایط نقلیه اورژانس، وسایط نقلیه عمومی مسافری مانند اتوبوس، وسایط نقلیه‌ای که مرتبط با تأسیسات شهری یا عملیات نجات‌اند. وسایط نقلیه‌ای که برای حمل کالا یا مسافر در سطح محلی به کار می‌روند، و وسایط نقلیه تجاری که در سطح محلی برای دسترسی به (یا از) محل کسب مورد استفاده واقع می‌شوند. از آنجا که این تابلوها نیاز به اجرای مقررات دارند تا تأثیر گذار باشند، شهرداری و رانندگی فقط آنها را در خیابانهای نصب می‌کنند که رفت و آمد کامیون زیاد است و در عین حال هیچ

علائم و نشانه‌های آتش نشانی (۲)

ترجمه: دبیر خانه هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور
اتحادیه غیر دولتی حفاظت از حریق آمریکا (NFPA)



ساخت کار سازمانهای آتش نشانی به نحوی است که نیاز به واکنش سریع و در عین حال عقلانی و منطقی دارند. این سازمانها در اکثر کشورهای جهان در زمره سازمانهای نظامی و شبه نظامی است. در مواقع بروز حریقهای بزرگ که نیاز به پشتیبانی آتش نشانی‌های سایر شهرها و یا از گانهای دیگر - مانند هواپیمایی - دارد، بدیهی است وحدت رویه در فرم‌دهی - یا استفاده از علائم و نشانه‌های یکسان - در سرعت عمل بسیار مؤثر است. نگاهی گذرا به تشکیل و توسعه سازمانهای آتش نشانی، نشان می‌دهد که وقوع حوادث و بلاهای مختلف باعث شده است این سازمانها همواره مجهز و متناسب با دانش و تجهیزات روز باشند.

لیکن در گذشته بعضی از ناهماهنگیها باعث ایجاد مشکل و بروز اختلال در اسنادرسانی می‌شده است. به عنوان مثال، گذر پلیسهای مربوط به واحدهای آتش نشانی شهرهای مختلف، متفاوت و غیراستاندارد بود. همچنین به علت یکسان نبودن علائم ارتباطی آتش نشانان، ایمن نمی‌توانستند در حین عملیات، به خوبی مفهوم اشارات و علائم یکدیگر را درک کنند. به همین دلیل ضرورت یکپارچه شدن سازمانهای مختلف آتش نشانی تحت لوای نیروی آتش نشانی کشوری، امری بی‌چون و چراست. در کشورهای پیشرفته صنعتی علاوه بر وزارتخانه‌ها، سازمانها، و غایب مردم که در زمینه حفاظت از حریق فعالیت دارند، اتحادیه‌ها و مجامع حفاظت از حریق نیز - اعم از دولتی و غیردولتی - تأسیس گردیده است که از جمله اینها می‌توان به اتحادیه غیردولتی حفاظت از حریق آمریکا (یا علامت اختصاری NFPA) اشاره کرد. کمیته فنی این انجمن اقدام به چاپ علائم استاندارد ایمنی آتش کرد که از جمله اهداف آن تهیه علائم هماهنگ اطفاء حریق برای گسترش ارتباط و تبادل اطلاعات بین همه دست‌اندرکاران بوده است. این علائم، چهار بخش ذیل را در بر می‌گیرند:

- ۱- نشانه‌ها و علائم برای استفاده عموم
- ۲- علائم مورد استفاده ویژه مأموران آتش نشانی
- ۳- علائم مورد استفاده برای طراحیهای معماری و مهندسی و نمودارهای بیمه
- ۴- علائم مورد استفاده در طراحیهای کلی قبل از حادثه.

۱- نشانه‌ها و علائم برای استفاده عموم

- ۱-۱- محدوده: این آگاهی‌ها و علائم برای پیشگیری از آتش‌سوزی و اعلام خطر بصری به منظور ایمن ماندن از آتش تدارک دیده شده است و مربوط به ایمنی زندگی در وضعیهای اضطراری است.
- ۱-۲- هدف: هدف این بخش تهیه علائم هماهنگ ایمنی است، و همچنین گسترش این علائم و نشانه‌ها در هر جایی که از علائم برای اطلاع‌رسانی استفاده می‌شود. برخی از این علائم در پیدا کردن خروجه‌ها، تجهیزات و محل‌های امن مؤثرند.
- ۱-۳- شکل علائم: زمینه شکل علامت باید مربع باشد. برای علائم عمودیت از یک دایره و خط مورب استفاده می‌شود. علامت رنگی باید شرایط کد رنگ ایمنی 1 ANSIZ595 را داشته باشد.



به طور مثال، مشخصات علامت: مربع شکل دریاژ سفید رنگ نقش پیکره به رنگ سبز یا سیاه مورد کاربرد: شناسایی و راه خروج اضطراری خروج اضطراری

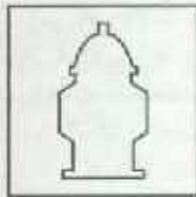
۲- علائم مورد استفاده ویژه مأموران آتش نشانی

۲-۱- محدوده: این بخش مصداقها و علائم استاندارد اعلام

خطر بصری را که در طی عملیات برای مأموران آتش نشانی و دیگر عاملان و فعالان لازم است، ارائه می‌دهد.

۲-۲- هدف: هدف از این بخش تهیه و تدارک یک سری علائم اطفاء حریق هماهنگ، برای گسترش ارتباط و به کارگیری علائم، به منظور تهیه اطلاعات برای مأموران آتش نشانی و دیگر واکنش دهنده‌های اضطراری است.

۲-۳- شکل علامت: تأکید اولیه در این بخش بر شکل علائم به صورت اساسی و بنیادین است. زمینه علامت باید مربع و رنگ زمینه باید قرمز، سفید یا آبی باشد. همان طور که مقتضیات کد رنگ ایمنی 1 ANSIZ535 برای قرمز، سفید یا آبی ایجاب می‌کند. علامت رنگی باید سفید یا آبی، و مطابق با 1 ANSIZ535 باشد.



به طور مثال، شور آتش نشانی مشخصات علامت: مربع شکل زمینه به رنگ قرمز علامت به رنگ سفید مورد کاربرد: شناسایی محل شور آتش نشانی

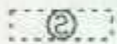
۳- علائم مورد استفاده برای طراحیهای معماری و مهندسی و نمودارهای بیمه

۳-۱- محدوده: این بخش، علائم مورد استفاده در نقشه‌ها و نمودارها را معرفی می‌کند.

۳-۲- هدف: هدف این بخش تهیه علائم هماهنگ مورد استفاده در آتش نشانی در امور مرتبط با نقشه‌ها و نمودارهاست.

۳-۳- کاربرد: علائمی که در این بخش مورد استفاده قرار گرفته‌اند به نقشه‌های معماری و مهندسی محدود نیستند. آنها همچنین برای نقشه‌های شناسایی و کشف آتش و فرونشاندن آن، تجزیه و تحلیل احتمال خطر آتش و نمودارهای تجزیه و تحلیل خسارت نیز کاربرد دارند.

۳-۴- شکل علامت: شکل علائم با تأکید اولیه این بخش بر روی علائم اساسی و بنیادی است. درجه بندی نقشه‌ها، ساخت خطوط و مانند اینها مطابق با استانداردهای ترسیم نقشه است. مقیاس علامت نیز باید مشابه مقیاس نقشه مورد استفاده قرار گیرد.



به طور مثال، نمودار در محورا کاریاب

آتش یاب

۴- علائم مورد استفاده در طرحهای کلی قبل از حادثه

۴-۱- محدوده: این بخش علائم مورد استفاده در طرحهای اولیه قبل از حادثه را معرفی می‌کند.

۴-۲- هدف: هدف این بخش ایجاد هماهنگی در استفاده از علائم مرتبط با آتش نشانی در آماده‌سازی طرح‌های اولیه قبل از حادثه است.

۴-۳- کاربرد: علائم این بخش برای کمک به مأموران آتش نشانی و یا واکنش کارکنانی است که در مواقع اضطراری مسئول تدارک و استفاده از طرحهای اولیه قبل از حادثه‌اند.

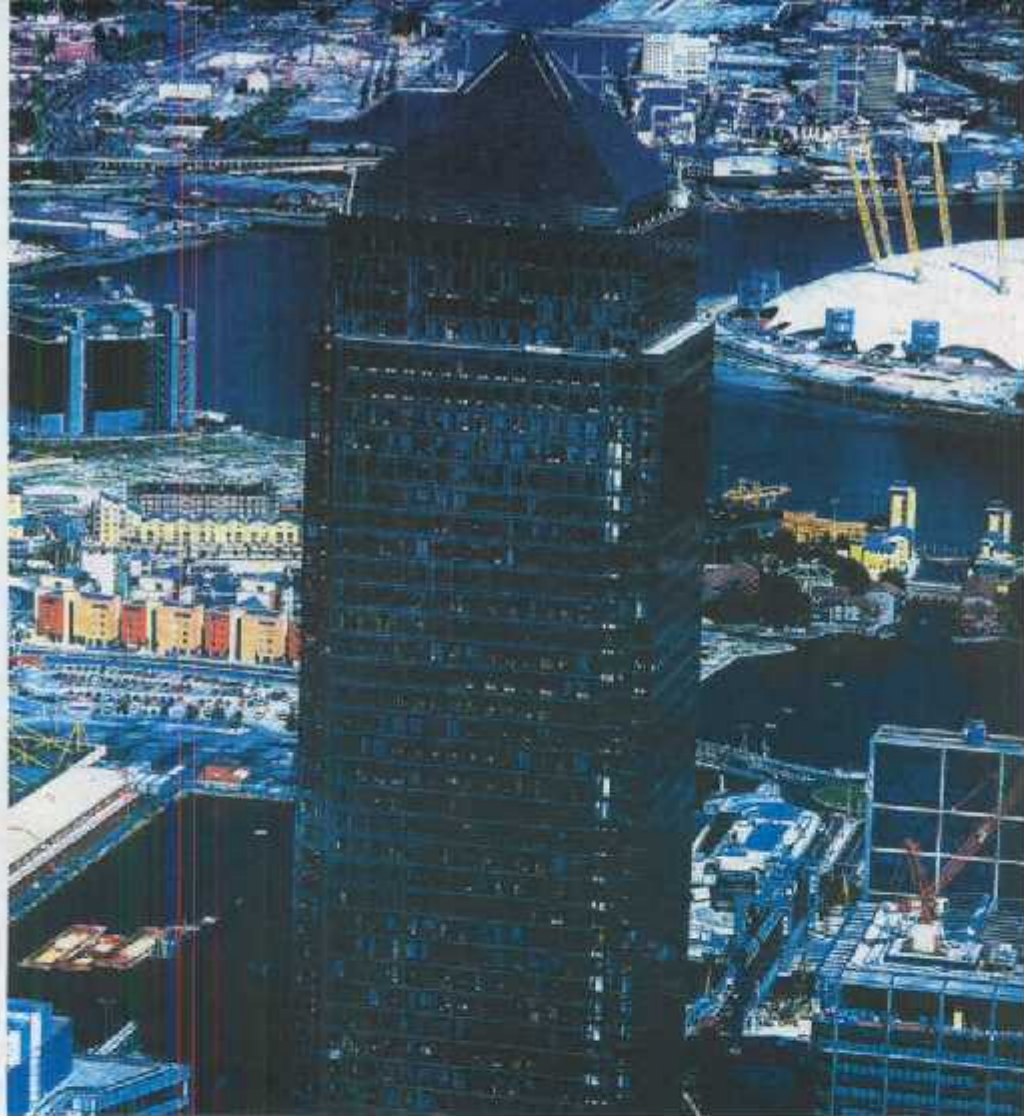
۴-۴- شکل علائم: چون این بخش برای قبل از حادثه در نظر گرفته شده است، شکل کلی آن به صورت علائم احتیاطی است.



به طور مثال: محل دستیابی به قسمت آتش نشانی

معبه کلید قسمت آتش نشانی

کلید اعلام خطر آتش‌سوزی



فروپاشی سریع اتحاد جماهیر شوروی و اضمحلال کمونیسم در سراسر جهان در آغاز دهه ۹۰ آثار گسترده سیاسی و اجتماعی و اقتصادی در برداشت، و بحثهای متعدد و برداشتهای را برانگیخت. همچنین این رویداد، حوزه‌های مختلف علوم اجتماعی را متأثر ساخت. از جمله حوزه‌هایی که ماهیتاً مستعد تأثیرپذیری بیشتر از این واقعه بودند، برنامه‌ریزی به طور عام و برنامه‌ریزی شهری به گونه‌ای خاص بود. لذا در این مقاله نسبت میان برنامه‌ریزی، سرمایه‌داری و سوسیالیسم مورد بحث قرار گرفته و رویکردی معرفی شده است که براساس آن می‌توان جایگاه برنامه‌ریزی را در هر یک از نظامها تبیین کرد.

برنامه‌ریزی سرمایه‌داری و سوسیالیسم

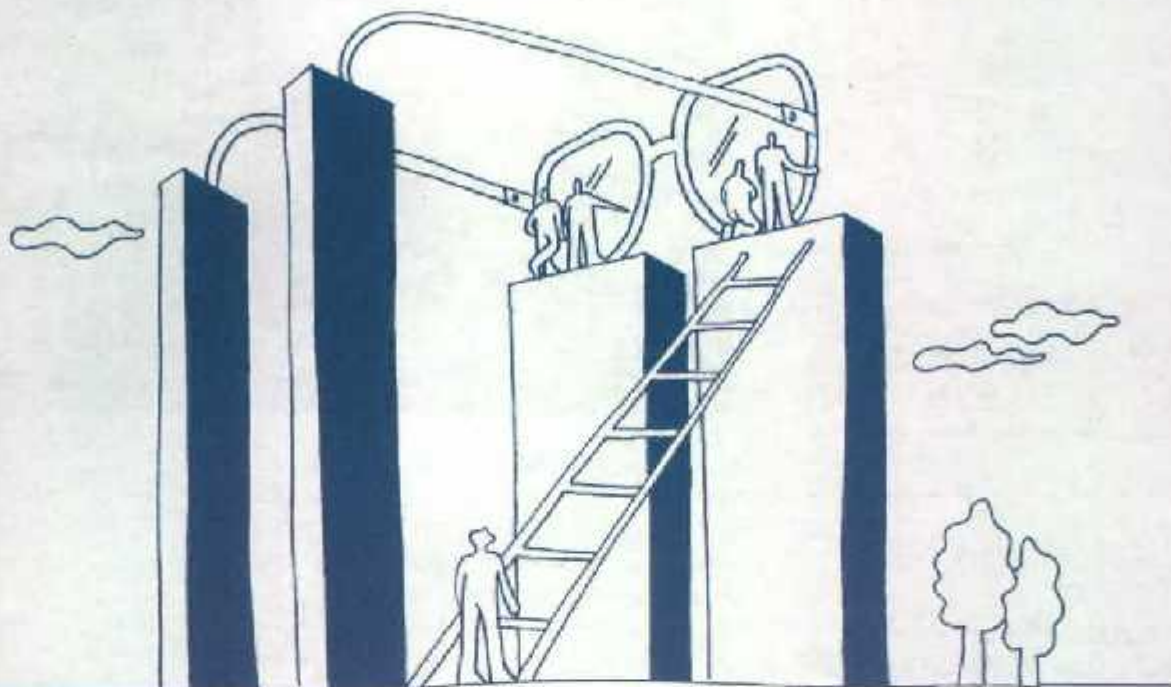
منوچهر مزینتی
دکتر در شهرسازی

ساده بدین پرسش این است که در برنامه‌ریزی باید اطلاعات یا داده‌ها چنان روشن و دقیق باشد که براساس آنها بتوان برنامه‌ریزی کرد. در سوسیالیسم نیز باید حساب و کتاب هر کس روشن باشد تا استثمار آشکار و پنهان - که سوسیالیسم دشمن آن است - فرصت بروز نیابد. حال آنکه در سرمایه‌داری، افراد و به ویژه سرمایه‌داران خود و کلان حساب و کتاب روشن و صریح را نمی‌پسندند، زیرا حساب و کتاب روشن معنایش ممکن است این باشد که عرصه زندگی خصوصی فرد در معرض دید همگان قرار گیرد و از آن بدتر، فرد را گرفتار مأموران دولتی کند که برخی از آنان فقط بندها و ماده‌های قوانین و ضوابط دولتی را از بردارند و قوانین را فقط به نفع دولتی که شخص سوم غایب است تعبیر می‌کنند.

برنامه‌ریزی ماهیتاً به سوسیالیسم نزدیک‌تر است تا به سرمایه‌داری؛ اما باید در آغاز بحث این نکته را روشن کنیم که چون معیار و واژه‌ها به تبعیت از خصلت آدمی و جوامع آدمی که بویاست مدام در تغییرند و به تدریج معانی نخستین خود را از دست می‌دهند - خواه در جهت مثبت و خواه در جهت منفی؛ یعنی گناه تکامل می‌یابند و گناه تحریف و مسخ می‌شوند - این دگرگونی بازه‌ای اوقات ممکن است تا اندازه‌ای باشد که هدف نخستین مفهوم و واژه معرف آن را درست برخلاف مراد اصلی واضح (یا واضعان) نخستین آن بنمایاند. اتحاد جماهیر شوروی که واژه سوسیالیستی زائیر رسماً به دنبال خود داشت، نمونه‌ای روشن در این مورد به دست می‌دهد. شاهد این نکته آنکه سرانجام پس از هفتاد و اندی سال فروپاشیده شد و از همان سالهای آغازین مورد انتقاد شدید برخی از سوسیالیستهای معتقدی چون تروتسکی قرار گرفت.

در مورد سرمایه‌داری نیز همین نکته تا اندازه‌ای صادق است. می‌دانیم آدم اسمیت شاید نخستین نظری‌وری باشد که با کتاب خود به نام «ثروت ملل» اندیشه سرمایه‌داری را ستین را مدون کرد و انتشار داد. اما اکنون بسیاری از صاحب‌نظران بر آن اند که آنچه مراد وی بوده، به گونه‌ای تحریف شده در کشورهای سرمایه‌داری منسرب زمین تحقق یافته است و جریان دارد. زیرا وی فراموش یا تشکیل شرکت‌های چندملیتی که به استثمار جهانیان - خاصه کشورهای فقیر - پردازند مخالف بود و بر سران نبود که سرمایه‌داری بی‌امان و آفسار گسیخته را تشویق کند بلکه صرفاً و به سادگی معتقد بود که کوششهای فردی در اعتلای وضعیت اقتصادی فرد، لاجرم به موفقیت اقتصادی جوامع - یا به عبارت وی «ملل» - راه می‌برد؛ و از این رو دخالت نابجای دولت‌ها را در امور فردی ناصواب می‌دانست.

اسا چرا برنامه‌ریزی به سوسیالیسم نزدیک است؟ یک پاسخ



م. ج. ارشاد

نمی‌تواند مطرح باشد تا زمانی که مالکیت سرمایه‌داری است و بانکها و دستگاه پول در سلطهٔ منافع خصوصی ملی یا خارجی قرار دارد... (۱)

جناب است که چنان‌گذا گلبزیت، استاد اقتصاد دانشگاه هاروارد، بی‌آنکه برنامه‌ریزی سوسیالیست باشد، در بارهٔ وضعیت کشورهای سرمایه‌داری سخنانی مشابه دارد و می‌گوید که در این کشورها همه چیز در اختیار صاحبان زر و زور است و بدین ترتیب نمی‌توان انتظار داشت که برنامه‌ریزی در کشورهای دارای اقتصاد سرمایه‌داری به سمت سرمایه‌داران گرایش یابد.

بی‌گمان در این سخنان واقعیتی موجود است؛ اما پرسشی که در اینجا می‌تواند مطرح شود این است که جامعه دلتخواه بپلهایم را - در شرق و یا غرب - در کجا می‌توان یافت. نکته‌ای که به نظر می‌رسد از دینه بپلهایم - به عمد یا به سهو - پنهان مانده باشد، این است که در کشورهای سوسیالیستی (با منظره بدین نام) نیز «افراد بیکاره، یعنی محکومان و سربراهای اجتماع» جای خود را به بورژوازی آنها (= دیوان سالاران) داده‌اند بی‌جهت نبود که ملکی رژیم شوروی را «سرمایه‌داری دولتی» می‌نامید. تجربهٔ سوسیالیسم در اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی سابق، مثالی روشن و بسیار تلخ از این واقعیت به دست می‌دهد.

غور بیشتر در برنامه‌ریزی کشورهای سوسیالیستی شواهدی روشن از این نکته به دست می‌دهد. بر و فسور یا ولینکف و همکارانش در کتاب «برنامه‌ریزی در اتحاد جماهیر شوروی» که همه جا به توجیه و ستایش برنامه‌ریزی در چنین کشورهایی پرداخته‌اند، سخن از «تمرکز دموکراتیک» می‌گویند و مراد از «تمرکز دموکراتیک» البته این است که همهٔ امور در دست بوروکراتها متمرکز باشد یا ولینکف در مقدمهٔ کتابی که از آن نام

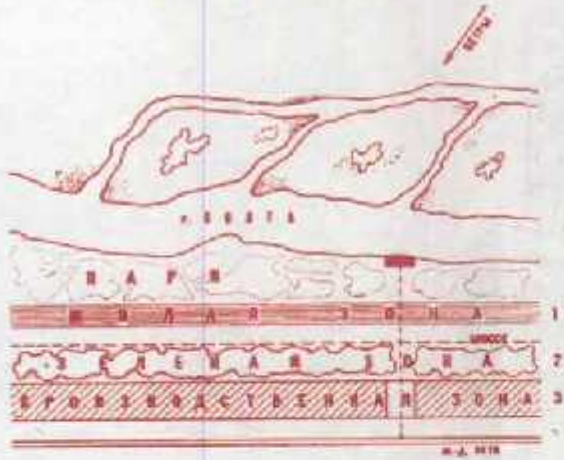
به راستی نیز زندگی خصوصی هر فرد خردی دارد و بسیاری از فعالیت‌های آدمی وابسته به این حریم خصوصی است و در درون آن قرار می‌گیرد هیچ‌کس، چه در جوامع سرمایه‌داری و چه در جوامع سوسیالیستی، خوش ندارد از در آمدش یا حساب شخصی بانکی اش، که در آن مبالغ هنگفتی موجود است و یا اغلب خالی است، مطلع باشد. از این رو حساب و کتاب روشن در مواردی تجاوز به زندگی خصوصی افراد تلقی می‌شود. این نکته ممکن است کم اهمیت به نظر رسد، اما اساس تفاوت بین برنامه‌ریزی در کشورهای سوسیالیستی و کشورهای سرمایه‌داری به شمار می‌آید.

برنامه‌ریزان سوسیالیست معتقدند اگر «حساب و کتاب» در کار نیاشد، اساساً برنامه‌ریزی ممکن نیست؛ و برنامه‌ریزان کشورهای دارای اقتصاد سرمایه‌داری، اگر چه خود در معرض حملات شدید طرفداران اقتصاد سرمایه‌داری شد، چارچوب اقتصاد بستهٔ کشورهای سوسیالیستی (یا به ظاهر سوسیالیستی) را تصدیق پذیرند.

از جمله شارل بپلهایم که بی‌تردید باید او را در زمرهٔ برنامه‌ریزان سوسیالیست به شمار آورد، اگر چه وی خود از برنامه‌ریزی سوسیالیستی به نام برنامه‌ریزی علمی یاد می‌کند، در این باره چنین می‌نویسد: «پس لازم است برنامه‌ریزی علمی آن است که تصمیمات نهایی اقتصادی به عهده تولیدکنندگان باشد [زیرا] در وهلهٔ اول [این چنین نکته‌ای] مبین این واقعیت است که برنامه‌ریزی تنها در جامعه‌ای ممکن است که ساخت آن جامعه افراد بیکاره یعنی محکومان و سربران اجتماع را که دارای قدرت پول هستند به خود نپذیرد» و چند سطر پایین‌تر، وی در همان کتاب به صراحت بیشتر ادامه می‌دهد که: «... برنامه‌ریزی علمی



برنامه‌ریزی چه در کشورهای سوسیالیستی و چه در کشورهای سرمایه‌داری در بردارنده مشکلات و نیز نکات مثبتی است که از آنها نمی‌توان به آسانی گذشت



شوروی سابق - مسکو - طرح شهر مبتنی بر اصل شهرکهای اقماری

در نظر نگرفتن منافع عمومی و عدم وضع قوانین و ضوابطی که محدود کننده تمایلات بی حد و حساب بخش خصوصی باشد موجب لگام گسیختگی در شهرسازی می‌گردد، همچنین ایجاد محدودیتهای متعدد، مطلق نگری در وضع ضوابط و انسداد دریچه‌های انعطاف به تقابل جامعه و مدیریت شهری می‌انجامد

سرمایه‌داری را با توجه به برنامه‌ریزی باز می‌گوید و سپس بر اساس عقاید برنامه‌ریزی به رد آنها می‌پردازد. در سطوح آینده ما به نقل سخنان خاتم مکه این می‌پردازیم و نظریات خود را نیز باز می‌گوییم.

وی پنج فرض یا اصل برای اقتصاد سرمایه‌داری قائل می‌شود. این پنج اصل چنین‌اند (۴):

۱ - خواستها و تمایلات مصرف‌کنندگان معیارهایی مناسب در تعیین نوع خدمات و کالاهایی است که در جوامع عرضه می‌شوند. یعنی اگر خدمت و کالایی مورد قبول مردم نباشد خود به خود محکوم به شکست است و با عدم موفقیت روبه‌رو می‌شود و عرضه‌اش متوقف می‌گردد. پس باید خدمات و کالاهایی که جابجایی بدان نیاز دارد به عهده خود مردم گذاشته شود (بی دخالت برنامه‌ریزان). پاسخ خانم مک‌لین به این فرض یا اصل، این است که تصمیم مردم ممکن است همواره به نفع ایشان نباشد. وی مثال می‌آورد که مردم ممکن است شائق به تحصیلات کلاسی یا آکادمیک نباشند؛ اما امروز تردیدی وجود ندارد که حداقل آموزش دبستانی و دبیرستانی برای همه افراد جامعه لازم است. به علاوه،

سردیم می‌نویسد «اصولی که زیربنای برنامه‌ریزی ناحیه‌ای را تشکیل می‌دهند، عمدتاً مشابه اصول برنامه‌ریزی حلی در تمامیت آن هستند. هدف برنامه‌ریزی ناحیه‌ای پاسخگویی به وظایفی است که کنگره خلق در زمینه سیاستهای داخلی طراحی کرده است...» (۳). اسرور به همگان روشن است که مراد از «علی» در اقتصاد سوسیالیستی، دولتی است. چنان که حتی در کشورهای سرمایه‌داری مانند انگلستان، هنگامی که فی‌المثل از ملی کردن صنایع پولاد سخن به میان می‌آید، مراد آن است که این صنایع در اختیار دولت قرار گیرد و در تملک دولت درآید. ماهیت «کنگره خلق» اتحاد جماهیر شوروی نیز اکنون بیش از پیش روشن شده است: مجلسی مانند نهادهای فرمایشی هر کشور دیکتاتوری، که اعضای آن فقط از کمیته‌های دو اتشه و سرسپرده بودند و جز ستایش برای هیچ اظهار نظری نداشتند.

ناگفته نگذاریم که آنچه بظن ما صاحب نظران واقع بین و منصفی چون گالبریت در مورد کشورهای سرمایه‌داری نوشته‌اند، به کلی غاری از واقعیت نیست و در مواردی مصداق عینی دارد. اما در این کشورها، دست کم گوشه‌های برنامه‌ریزان معطوف، بر این بوده است که سرمایه‌داری را محدود کنند و به نفع مردم بر آن لگام زنند. البته می‌توان گفت که این گوشه‌ها به طور کلی در کشورهای اروپایی از جمله به علت رژیمهای حکومتی معتدل تر موفق‌تر بوده‌اند. کشورهای مانند کشورهای اسکاتلندی که دارای رژیمهای حکومتی سرمایه‌داری‌اند، اما از تسوین برنامه‌های سوسیالیستی آجایی ندارند. این روش در سالهای اخیر، از جهت دیگر در چین نیز در حال اجراست. بدین معنی که چین با داشتن رژیم حکومتی سوسیالیستی - یعنی مرحله نخست کمونیسم - دست به تسوین سرمایه‌های خصوصی و جلب سرمایه‌های خارجی - از کشورهای سرمایه‌داری - که تا گذشته‌ای نزدیک آن را بیایای و حاصل مکین خون نودهای زحمت کش می‌دانسته زده است!

برای شکافتن بیشتر موضوع، لازم به نظر می‌رسد به اجازه به بررسی اصول برنامه‌ریزی در کشوری مانند ایالات متحده که نماد و نمونه کشورهای سرمایه‌داری است. بر داری مک‌لین (۴) که از برنامه‌ریزان مجرب ایالات متحده است، سائها پیش این اصول را در مقابل اندیشه‌های لیبرالیسم (یعنی سرمایه‌داری بی‌برنامه) نهاده است. بدین معنی که ابتدا اصول اقتصاد

برنامه‌ها تدوین شود که سازندگان ملزم به رعایت آن باشند تا منافع و ایمنی و آسایش مصرف کنندگان تأمین شود. چنان که گفتیم، بانو مک لین از برنامه‌ریزان امریکایی است ولی با این همه از اصولی سخن می‌گوید که سرمایه‌داران آن را نمی‌پسندند و می‌آن را بد دارند. برنامه‌ریزی نظیر خاتم مک لین تعدادشان در این کشور سرمایه‌داری اندک نیست. در این مقال فرصت آن نیست که به ارزیابی درجه موفقیت یا عدم موفقیت برنامه‌ریزی در این کشورها پردازیم، یا بتوانیم بگوییم سخنان برنامه‌ریزان در این کشور شنیده می‌شود و بدان عمل می‌شود یا خیر. مشالهایی از گرایشهای برخی از این برنامه‌ریزان به سود سرمایه‌داران - یا به سبب اعتقاد یا منافع شخصی می‌توان به دست داد. مشالهایی نیز در دست است که به ویژه برخی از دادگاههای امریکایی به نفع مردم و به ضرر سرمایه‌داران رأی داده‌اند.

مسئله عرصه کار برنامه‌ریزی و وظیفه‌های که از نظر حرفه‌ای بر عهده برنامه‌ریز است - و یا باید باشد - نیز به دست برنامه‌ریزان و نظرواران امریکایی همواره بحثهای موافق و مخالف و ضد و نقیضی را به وجود آورده است و می‌آورد که نظیر و نمونه آن را حتی



شوروی سابق - استالینگراد - نمودار طرح محله شهری

جان کنت گالبریث، درباره وضعیت کشورهای سرمایه‌داری می‌گوید که در این کشورها همه چیز در اختیار صاحبان زر و زور است و بدین ترتیب نمی‌توان انتظار داشت که برنامه‌ریزی در کشورهای دارای اقتصاد سرمایه‌داری به سمت سرمایه‌داران گرایش یابد

در کتابها و مقالات برنامه‌ریزان کشورهای سوسیالیستی نمی‌توان یافت.

بنابراین برنامه‌ریزی چه در کشورهای سوسیالیستی و چه در کشورهای سرمایه‌داری در بردارنده مشکلات و نیز نکات مثبتی است که از آنها نمی‌توان به آسانی گذشت. بر بدن دست سودجویان از امور و به نظم آوردن فعالیت‌های ایشان در تهیه خدمات و کالاها از مزایای اعتقادات سوسیالیستی است. اما محدودیت‌های بی‌چایی که به وجود می‌آورد ممکن است آن قدر تاب‌توده باشد که بتوان عطاش را به تقایش بخشید. در عین حال آزادی برنامه‌ریزی در کشورهای با اقتصاد آزاد راه به لگام گسیختگی سرمایه‌داری می‌برد که آن نیز برای جوامع نامطلوب بل مضر است.

در زمینه برنامه‌ریزی شهری نیز در نظر نگرفتن منافع عمومی و عدم وضع قوانین و ضوابطی که محدود کننده تمایلات می‌حد و حساب بخش خصوصی باشد موجب لگام گسیختگی در شهرسازی می‌گردد. همچنین ایجاد محدودیت‌های متعدد، مطلق نگرانی در وضع ضوابط و اسناد در پیچه‌های انعطاف به تقابل جامعه و مدیریت شهری می‌انجامد.

مردم در تمام جوامع قدرت و امکانات لازم را ندارند که خواسته‌ها و نیازهای راستین خود را تحقق دهند. یا به باور ما، دستگاههای تبلیغاتی، به ویژه در ایالات متحده، آن قدر پول و زور دارند که می‌توانند «نیازهای مصنوعی» ایجاد کنند و بسیاری از کالاها را بنجل و خدمات غیر ضروری را به اصطلاح در بازار «آب» کنند.

۲- مصرف کننده خود قادر به قضاوت در تعیین ارزش خدمات و کالاهایی است که خریداری می‌کند. به عقیده ما ممکن است در مواردی چنین نباشد، اما نه در همه موارد؛ پس برای تصمیمی درست و آشنایی کارشناسان لازم است.

۳- توزیع ثروت یا توانایی مالی افراد جامعه عادلانه است. این فرض یا اصل ممکن است یکی از ظالمانه‌ترین اصول اقتصاد سرمایه‌داری باشد. به عقیده برنامه‌ریزان، عدم تواناییهای طبقات تهیدست باید از طریق ساختن خانه‌های ارزان قیمت، بارانه (= سوسپدا)، تعلیمات مجانی و نظایر آنها جبران شود. این است که می‌توان افراد در کار و نیز اینکار ایشان در موفقیت‌های مالی یکسان نیست ولی تروتمند شدن از راه توارث یا به راههای غیرمجاز نیز در جوامع سرمایه‌داری اندک نیست. از این رو، توزیع ثروت در چنین جوامعی در موارد بسیاری غیر منصفانه است و می‌توان با تدابیر برنامه‌ریزی آن را به توازن در آورد.

۴- سرمایه‌گذاری شخصی باعث رقابت می‌شود و این خود موجب برپایی جامعه می‌گردد. به علاوه، رقابت [سالم] باعث می‌شود بهای کالاها و خدمات کاهش یابد، یا به عبارت دیگر، رقابت پدید آورنده ساز و کاری است که می‌تواند بازار را کنترل کند. این امر ممکن است در مواردی و تا اندازه‌ای صادق باشد. اما در موارد بسیار تولید کنندگان به صورت پنهان یا آشکار با یکدیگر به اصطلاح و می‌بندند و این تنها مصرف کننده است که زیان می‌بیند. پس به عقیده برنامه‌ریزان باید از جانب نهادها عمومی نظارت و کنترلی در کار باشد تا قیمت‌ها را در حد معتدل و منصفانه‌ای معین کنند.

۵- بهایی که تولید کنندنده در تولید خدمات و کالاها می‌پردازد خود کنترل کننده صحت و سلامت این کالاها و خدمات است. این نکته نیز صادق نیست؛ زیرا چنان که بانو مک لین خاطر نشان کرده است، سازنده یک برج مسکونی، به عنوان مثال، به طمع سود هر چه بیشتر، ممکن است برخی سازد که قوانین ایمنی یا ضوابط محیطی در آن رعایت نشده باشد. پس باید ضوابط و مقرراتی در

منابع:
 ۱- بلنهایم، شارل، برنامه‌ریزی و رشد شتابان، نشر برن قبه (مترجم)، کتاب. زبان: تهران، ص ۳۳.
 ۲- پارلینکف و دیگران، برنامه‌ریزی در اتحاد جماهیر شوروی، محمد ابوالهمد لیبون مترجم، انتشارات پیشرو، ۱۳۳۳، ص ۱۲.
 3-MaryMcLean
 4-MaryMcLean(Ed), Local Planning Administration(Third Edition)TheInternationalCity Manager'sAssociation, 1958, P. 15-16.

راهکارهای درآمدی شورای شهر اردبیل

کمال‌الدین پیرمؤذن
عضو شورای شهر اردبیل

که همه قبول دارند مشارکت جمعی ضامن موفقیت شهرداریها و آینده شهرهای کشور است و شناسایی و ایجاد زمینهها و منابع جدید درآمدی برای شهرداریها، شهرهای رولان و آباد و زیبا را به ارمان خواهد آورد.

شهر و شهرداری اردبیل نیز به لحاظ محدودیتهای درآمدی و ضعف توان مالی، احتیاج مبرم و فراوان به مشارکت مالی شهروندان و نیز شناسایی منابع جدید درآمدی و اعتباری دارد و نیازمند پیش‌بینی و آجیایی راهکارها و منابع جدید و فراموش شده برای افزایش توان مالی شهرداری و توسعه و آبادانی روز افزون شهر باستانی اردبیل و سایر شهرهاست. برخی از این منابع و راهکارها عبارتند از:

۱- اصلاح ساخت درآمدی شهرداری با اتکا به ارزش افزوده ایجاد شده در اثر اجرای طرحها و پروژههای شهری، از جمله حق اشراقه.

۲- انتقال ارزش افزوده ناشی از تعیین کاربریهای شهری برای اراضی، از جمله از طریق تعیین کاربری سیال برای زمینها.

۳- تعیین مالیاتهای محلی و انتقال آن به شهرداری.

۴- تعیین سهم برای شهرداری از فرایند برنامه و فراگیر گردش پول در شهر.

۵- بهره‌مند شدن شهرداری از عوارض و درآمدهای بخش عمومی.

۶- سازمانها و شرکتیهای مخابرات، گاز، برق، آب و فاضلاب با توجه به اینکه برای کابل کشی و لوله کشی از خیابانها و شوارع استفاده می‌کنند و صرفاً هزینه‌های تعمیرات تحریب ناچیز اسفالت محلهای حفاری را می‌پردازند، لازم است مقرراتی وضع شود که سازمانهای یاد شده در تسک مسیر خیابانها با شهرداری در جهت تأمین هزینه‌های آزادسازی املاک واقع در مسیر خیابان کشی ها مشارکت کامل مالی به عمل آورند.

۷- جمله بهره‌گیری از مشارکتیهای مردمی در ساخت تجهیزات و تأسیسات شهری و ارائه خدمات.

۸- اصلاح و تعدیل ارزش منطقه‌ای زمینهای شهری.

۹- ایجاد شرکتیها و مؤسسات سهامی خاص به منظور ارائه سریع و با کیفیت خدمات همچنین عمل براساس سیستم کاربردی.

۱۰- حذف بورکراسی منفی به لحاظ تأمین رضایت مردمی در جهت جذب سرمایه‌ها و همکاریهای مردمی.

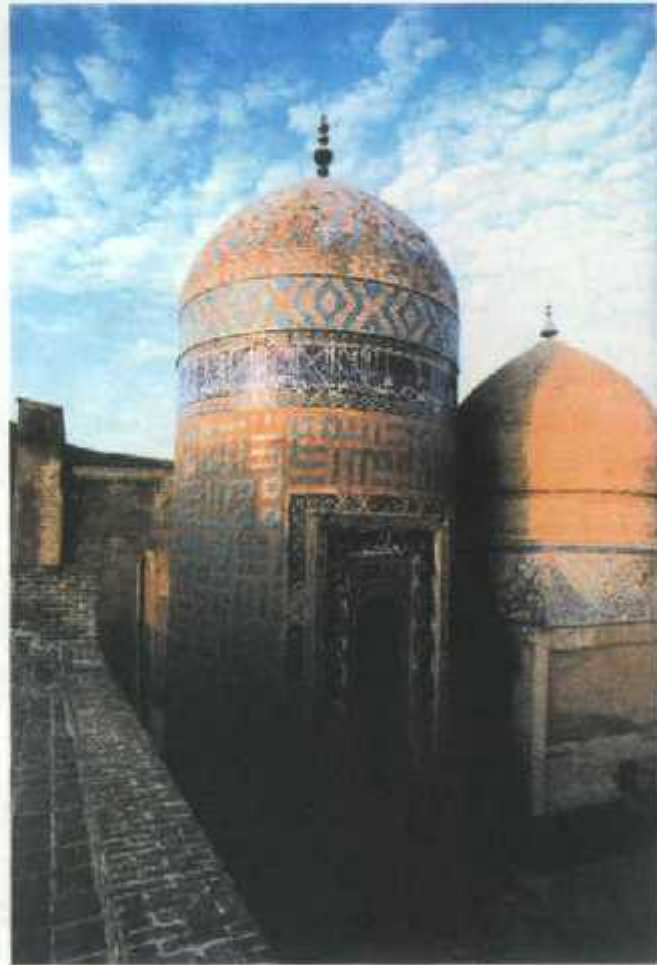
۱۱- خصوصی سازی مناسب، به ویژه با واگذاری کارهای

خودکفایی شهرداریها و حرکت در جهت کاهش وابستگی آنها به منابع اعتباری دولتی، از سیاستها و خط مشیهای اساسی در برنامه‌های اول و دوم و سوم توسعه کشور بوده است. به همین دلیل سهم دولت در تسامین بودجه شهرداریها از ۱۲/۷ درصد در سال ۱۳۶۷ به ۱/۵ درصد در سال ۱۳۷۸ کاهش یافته است. این در حالی است که دولت مالیاتهای محلی را نیز خود دریافت می‌کند.

شهرداریها به عنوان نهادی که بخش عمده‌ای از فعالیتهای عمرانی را به انجام می‌رسانند، جایز اهمیت است و به رغم گستردگی وظایف و نقش فراوان در توسعه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی، عملاً در تسامی برنامه‌های توسعه کشور نادیده انگاشته شده و محور بررسی هیچ برنامه‌ای قرار نگرفته‌اند.

شهرداریهای کشور به دلیل ضعف توان مالی و روند کاهش کمکهای دولتی، در صورتی که با پیش‌بینی منابع جدید در آمدی تجهیز و پشتیبانی نشوند نه تنها در انجام عملیات عمران شهری موفق نخواهند شد بلکه با اختلال جدی در انجام امور و وظایف و خدمات شهری مواجه خواهند گردید.

از آنجا که در سطح جامعه متأسفانه این تصور نادرست وجود دارد که شهرداری، بیگانه با گردش مالی زیاد و حتی حیف و میل‌های بی حساب اقتصادی است، به همین خاطر شهروندان اشتیاق و رغبتی به مشارکت مالی یا شهرداریها از خود نشان نمی‌دهند و عملاً شهرداریها را تنها می‌گذارند. این در حالی است



۱۸- رفع به موقع و قاطع عوامل کند کننده و باز دارنده بر سر راه وصول درآمد شهرداری.

۱۹- وصول جدی طلبهای شهرداری از بخشهای دولتی و خصوصی و رفع مشکلات وصول طلبها که بیشتر از نادرست و کهنه بودن روشها حادث شده است، که آن هم بایستی اصلاح شود.

۲۰- تشکیل شرکتهای بازرگانی، خدماتی و عمرانی برای انجام کارهای اقتصادی و تولیدی و بازرگانی با هدف افزایش درآمد.

۲۱- شناسایی کامل و دقیق املاک فراوان شهرداری و متعاقباً واگذاری و یا وصول مال الاجاره.

۲۲- استفاده از اوراق مشارکت برای طرحهای بزرگ شهری.

۲۳- احداث سائلهای کوچک وسایل تفریح و بازی با هدف نفع مالی و ایجاد سرگرمی مطلوب.

۲۴- احداث مراکز مناسب برای خرید و فروش اتومبیل، ارائه خدمات خودروها در سطح شهر.

۲۵- احداث بازارچه بین الملل و بهره گیری از فروشندگان و اجناس کشور آذربایجان.

۲۶- احداث پارکینگ و وضع عوارض بر پارک اتومبیل در کنار خیابانها و یا پارکینگهای موقت.

۲۷- تملک زمین در محلهای مناسب در جهت توسعه در خارج از محدوده و واگذاری آن پس از آماده سازی.

۲۸- ایجاد رقابت بیشتر در مناطق شهرداری و احیای مناطق با منابع خودشان.

۲۹- استفاده شهرداری از تسهیلات و وام بانکی برای پروژههای بزرگ.

۳۰- پرداخت حقوق و مزایای کادر مأمور شهرداری در سازمانها و ادارات، از طریق سازمانها و ادارات مربوط.

۳۱- رسیدگی فراگیر به عموم تخلفات ساختمانهای تجاری و غیرتجاری مطرح در سطح شهر و وصول جدی جرایم آنها.

۳۲- اهتمام ویژه و مستعرب در کاهش هزینههای غیر ضروری.

۳۳- بهره برداری شهرداری از معادن شن و ماسه، و استفاده از آن به عنوان منبع درآمد.

۳۴- ساماندهی تابلوها و تبلیغات شهری و دریافت حقوق و سهم شهرداری.

۳۵- ایجاد دفتر نقشه کشی در شهرداری و تهیه نقشه برای متقاضیان، با دریافت بهای مناسب.

۳۶- اهتمام ویژه در افزایش عوارض مواد سوختنی.

۳۷- تشکیل مستمر هفتگی کمیسیونهای توافق و ماده ۵ و تصویب و اعمال سیاستهای حمایتی مالی از شهرداری.

۳۸- فروش اموال منقول و غیر منقول شهرداری که مستلزم هزینه کلان برای شهرداری هستند، همچون استخرها و جز آن.

۳۹- شناسایی و واگذاری عموم زمینها و شوارع متروک بلا معارض.

۴۰- تأسیس نهالستان و پرورش گل و گیاه برای تغذیه شهرداری و فروش آن به شهر، با بهره گیری از زمینهای ملی و کادر کارشناس فراوان موجود در قسمت فضای سبز.

۴۱- احداث شهرسازی سرپوشیده و کیفی در پارکها، با مشارکت بخش خصوصی به منظور استفاده در چهار فصل.

خدمات به بخش خصوصی تلفیق دار.

۱۲- اعمال سرعت کامل در اتمام به موقع پروژهها، به ویژه در پروژههای نیمه تمام، به منظور صرفه جویی در هزینه پروژهها.

۱۳- استفاده از پست مناسب موجود برای مشارکت شهرداری در حرکتهای اقتصادی گسترده، به لحاظ مرزی بودن شهر و همجواری استان با کشور آذربایجان.

۱۴- استفاده کامل از نفوذ و پتانسیلهای مسئولان اردبیلی مقیم تهران و کشور به منظور جلب کمکهای اعتباری و انجام حرکتهای اقتصادی.

۱۵- بهادار کامل و توجه بیشتر به این نامه هماهنگی اقدامات عمرانی مؤسساتی که خدمات آنها در داخل محدوده شهر مستلزم حفاری معابر و احداث تأسیسات است (مصوب ۴ بهمن ۱۳۶۶)، و هماهنگی کامل در حفاریها به منظور جلوگیری از دوباره کاریها و هزینههای مضاعف، و همچنین وصول به موقع عوارض تمام و کمال حفاریها.

۱۶- شورای شهر و خود شهرداری با تشکیل هیئتهای مشورتی محلهها یا شرکت معتمدان محل و ائمه جماعات می تواند در جهت تأمین مشارکت مردمی به منظور اجرای برنامههای زیست محیطی و جمع آوری خودیاری بابت اسفالت و پیسازی محلهها تأثیر بسزایی داشته باشند.

۱۷- مکانیزه کردن کامل سیستم وصول عوارض نوسازی، اتومبیل، کسب و پیشه و موارد دیگر، و استفاده از نحوه وصول قبوض آب بها و برقی مصرفی املاک سطح شهر.

شهرداریهای ایران؛ ابهام در جایگاه، نقص در وظایف و ضعف در منابع درآمدی

محمدتقی سلیمانی آشتیانی
شهردار اهواز

زمان حاضر با توجه به اینکه شهرداریها در جایگاه خود نیستند شورای شهرها نیز نمی‌توانند در جایگاه خود باشند و با این ترتیب شورای شهر نیز معنی ندارد. شوراهای فعلی شورای شهر نیستند بلکه شورای شهرداری هستند.

خوشبختانه در قانون برنامه سوم توسعه کشور کلیات انتقال وظایف سازمانهای شهری به شهرداریها به تصویب رسیده است (ماده ۱۳۴) و برای سیزده مرحله تصویب در هیئت وزیران دچار مشکل است تا اگر بدون ملاحظه بخواهیم علت عدم تصویب انتقال وظایف را - که سر فصلهای آن نیز تهیه شده است - بیان کنیم باید بپذیریم که مسئولان اجرایی کشور با انتقال قدرت به مردم را اصلی‌ترین عامل بنامیم. عملاً مسئولان اجرایی کشور با انتقال وظایف مخالفتند و اکثر تصور می‌کنند آنها بهتر از مردم می‌اندیشند و بهتر عمل می‌کنند. در حالی که وضعیت موجود شهرها نشانگر عملکرد ناقص مسئولان است. امید است با برخورد صحیح مسئولان، انتقال وظایف به شهرداریها هر چه سریع‌تر به تصویب برسد و به اجرا گذاشته شود.

دومین مشکل شهرداریها منابع درآمدی آنهاست. منابع درآمد فعلی شهرداریها شامل موارد زیر است:

- ۱- درآمدهای ناشی از عوارض پروانه ساختمان و دیگر عوارض، و جرایم مربوط به آنها
 - ۲- درآمدهای ناشی از عوارض تولید کارخانجات و سایر عوارض مشابه
 - ۳- درآمدهای ناشی از عوارض نوسازی، خودرو و جزاینها.
- همان‌طور که ملاحظه می‌گردد، درآمدهای ناشی از بند ۱ ناپایدار است و بستگی به میزان تقاضای ساخت و ساز دارد. درآمدهای ناشی از بند ۲ نیز ناپایدار است و به میزان تولید

شهرداری یعنی سازمان یا اداراتی که شهر را اداره می‌کند. به نظر می‌رسد شهرداریها در اوایل تشکیل در کشور به معنای واقعی خود نزدیک‌تر بوده‌اند و به مرور زمان و با جدا کردن وظایف و اختیارات، از آنچه که باید باشند دور و دورتر شده‌اند. به ویژه از زمان پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون وظایف و اختیارات شهرداریها هر چه کم‌تر شد. تا جایی که وظایف بسیار محدودی شامل نگهداری و نظافت معابر، احداث و نگهداری فضای سبز و پارکها، جمع‌آوری و انتقال و دفن زباله، اداره گورستانها، اداره حمل‌ونقل عمومی (توبوسرانی)، نظارت بر مینی‌بوسرانی و تاکسی‌رانی، صدور پروانه ساختمان و نظارت بر ساخت و ساز به عهده و در اختیار شهرداریها قرار گرفت.

حتی در سالهای اخیر وزارت مسکن و شهرسازی به دنبال جدا کردن صدور پروانه ساختمان و نظارت بر ساخت و ساز از شهرداریها بود، که هنوز هم در حال پیگیری است. بدین ترتیب در شرایط کنونی فقط نامی از شهرداریها باقی مانده است و عملاً شهرداریها وجود ندارند.

اصولاً با این تعریف مقدماتی که از شهرداری ذکر شد، و در همه کشورهای توسعه یافته نیز به همین روش عمل می‌شود، باید همه اداره شهر در اختیار شهرداری باشد - ولی متأسفانه نیست! اگر دقت کرده باشید در بسیاری از موارد در اقواء گفته می‌شود که «شهر صاحب ندارد» و این یک واقعیت است زیرا شهرها در کشور ما صاحب ندارند. هیچ مدیر یا مدیریتی که پاسخگوی مسائل و مشکلات شهر باشد وجود ندارد. پس اولین و اساسی‌ترین مشکل شهرداریها این است که در جایگاه اصلی خود قرار ندارند. با تشکیل شورای اسلامی شهرها در کشور قرار نداشتن شهرداریها در جایگاه اصلی خود بهتر نمایان گردید. در



شهردار یها در اوایل تشکیل در کشور به معنای واقعی خود نزدیک تر بوده اند و به مرور زمان و با جدا کردن وظایف و اختیارات، از آنچه که باید باشند دور و دور تر شده اند

با اصلاح جایگاه درآمدی، علاوه بر اطمینان از پایداری درآمدهای خدمات شهری و عمران شهری می توان نسبت به وصول آنها نیز مطمئن بود

است که معمولا تولید کنندگان همزمان با فروش از مشتریان دریافت می دارند و در پرداخت به شهرداریها با تأخیر عمل می کنند. این موضوع علاوه بر تأیید بودن درآمد که به میزان تولید بستگی دارد، روند وصول را نیز دچار ناپایداری می سازد.

۳- ایجاد و برقراری عوارض شهرداریها در دردیف مشخص تحت عناوین خدمات شهری و عمرانی شهری، که باید با ملاحظه شرایط هر شهر تعیین و مشخص گردد.

البته تخصیص منابع مالی عمران به شهرها بسته به شرایط فعلی آنها از منابع ملی الزامی است، زیرا شهرهای کشور از نظر جذب این منابع به صورت سرنانه متعادل نبوده اند و نیستند.

۴- در ردیف عوارض خدمات شهری و عمران شهری آنچه که باید از ساکنان دریافت گردد به صورت درصدی از مصارف برق، آب، گاز و تلفن درآید که با انتقال وظایف شهری به شهرداریها به راحتی و به صورت ماهیانه قابل وصول خواهد بود.

با اصلاح جایگاه درآمدی به تریبی که ذکر گردید، علاوه بر اطمینان از پایداری درآمدهای خدمات شهری و عمران شهری می توان نسبت به وصول آنها نیز مطمئن بود.

اداره شهرهای کشور با حل دو مشکل جایگاه مدیریت و منابع درآمدی به راحتی امکان پذیر است، با واگذاری اداره شهرها به شورای شهرها که بیش از یک قرن تجربه موفق در جهان دارد می توان به آینده جامعه امیدوار بود.

لازم به یادآوری است که به مرور زمان با شکل گیری صحیح شهرها و پرداخت هزینه شهرداری به وسیله ساکنان، می توان مهاجرت بی رویه به شهرها را نیز کنترل کرد و محدود ساخت.

کار خانجعات بستگی دارد. تنها درآمد پایدار درآمدهای بند ۳ است که آن نیز متأسفانه در وصول دچار مشکل است و استمرار آن و منظم وصول نمی گردد.

مشکل دوم شهرداریها با تعریف جایگاه صحیح منابع درآمدی حل شدنی است. ملاحظه شرایط شهرهای درآمدهای کشورها از توسعه یافته نشان می دهد که عمده درآمد اداره شهرها از مالیاتهای محلی بر درآمد ساکنان است. قانون مالیات و روشهای گرفتن آن در کشورهای توسعه یافته بسیار دقیق و منظم است و عمالت در اداره جامعه را به وضوح می توان رؤیت کرد. متأسفانه در کشور ما قانون مالیاتها و ضمانت تعیین و گرفتن مالیات دچار مشکلات اساسی است.

جز آنچه که به طریق مختلف در اختیار سیستم دولتی کشور است و مالیاتها را دریافت می دارد، سایر مالیاتها یا گرفته نمی شود و با متقاضیر بسیار جزئی نسبت به آنچه که واقعی است گرفته

اولین و اساسی ترین مشکل شهرداریها این است که در جایگاه اصلی خود قرار ندارند. شورای شهرها نیز نمی توانند در جایگاه خود باشند شوراهای فعلی شورای شهر نیستند بلکه شورای شهرداری هستند

می شود. پیشنهاد اینجانب برای تصحیح منابع درآمدی شهرداریها تا برقراری قانون کامل و روش دریافت صحیح آن از طریق مالیات محلی به ترتیب زیر است:

۱- حذف کامل عوارض برصنوبر پروانه ساختمان؛ البته جرایم نباید حذف گردد تا تعامیل به تخلف زیاد نشود.

با توجه به وضعیت فعلی شهرهای بزرگ کشور عمده درآمد آنها از این ردیف است و به همین دلیل تسایل به نقض مقررات شهرسازی در همه آنها وجود دارد و با حذف آن به سمت اجرای ضوابط شهرسازی تعامیل خواهند یافت.

۲- حذف درآمد ناشی از عوارض تولید کنندگان. عمده این درآمد ناشی از ۱ درصد عوارض تولید کنندگان

شیان، خلوتی در هیاهوی شهر

علی صفوی و کیومرث ایران دوست

رشد بی‌رویه جمعیت و تمرکز نیازها و رواج الگوی مصرف‌گرایی در نقاط شهری خصوصاً کلانشهرهایی چون تهران فشار زیادی را به محیط آنها تحمیل کرده و مجال برای ساماندهی و بهره‌وری تفریحی و گردشگری از این فضاها نگذاشته است. از این رو و در جهت دستیابی به شهری پایدار، لازم است شهروند امروزی در رفتارها و روابط خود با محیط شهری تجدیدنظر کند و دست از تخریب بی‌رویه آن بردارد.

کاهش این گونه فضاها، چه از نظر نسبی و سرانه به خاطر افزایش جمعیت و چه به لحاظ میزان آن به علت گسترش شهر و ساخت و ساز و تغییر کاربریها و نظایر اینها، بحرانی است که فراروی شهروندان امروزی قرار دارد.

ساماندهی فضاهای سبز مناسب برای گردشگری، علاوه بر تأمین شرایط تنفسی مناسب از جنبه منظر و چشم‌انداز و همچنین تأمین فضای گذران اوقات فراغت در برنامه‌ریزی و طراحی شهری جایگاه خاصی دارد. براین اساس فضاهای سبز درون و اطراف شهرها که دارای وسعت زیادی هستند، می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در تعدیل فضاهای تفریحی، اجتماعی و زیست‌محیطی شهرها داشته باشند. مسلماً ایجاد و تقویت و ساماندهی این گونه فضاها در زمره وظایف مدیریت کارآمد، منسجم، مسئولیت‌پذیر و همه‌سوتگر در این زمینه می‌باشد.

اگر چه برخی براین عقیده‌اند که گسترش گردشگری و فعالیتهای جنبی آن به محیطهای بکر - و یا هر محیطی که لازم است حفاظت شود - بسیار خطرناک است و به مرور به تخریب این محیطها خواهد انجامید، اما با وجود یک برنامه‌ریزی جامع و

همه‌جانبه و منطبق بر واقعیتها می‌توان علاوه بر حفظ معیارهای زیست‌محیطی، از استعداد گردشگری پارکهای جنگلی نیز به نحو مطلوب و برنامه‌ریزی شده استفاده کرد.

لازم به ذکر است که گردشگری خارجی در هیچ زمینه‌ای، به خصوص در گردشگری محیطی (اکوتوریسم)، با وجود بسترهای مناسب در ایران، روند مطلوبی ندارد.

هتل و مجموعه گردشگری پارک جنگلی لویزان در شرق تهران از جمله نقاط مستعد زمینه گردشگری محیطی است که در جذب گردشگر خارجی و داخلی - و در نهایت، رونق اقتصادی - می‌تواند نقش عمده‌ای ایفا کند. بدین ترتیب باید با برنامه‌ریزی مناسب از ظرفیتهای و استعدادهای بالقوه آن به نحو احسن استفاده به عمل آید.



ریزهای حفاظتی (نگار در پیل‌ها) و افزایش ایمنی عبور و مرور

پارک جنگلی لویزان و مثل دهکده شیان، که در مرتفع‌ترین نقطه این پارک جنگلی استقرار یافته، در منطقه شیان در قسمت شمال شرقی تهران واقع شده است. این پارک جنگلی با وسعت تقریبی ۱۴۰۰ هکتار دارای مناظر طبیعی و قشای متنوع و به طور کلی دارای شرایط مساعدی برای جذب گردشگران خارجی و محلی برای گذران اوقات فراغت و فعالیت‌های ورزشی و تفریحی شهروندان است.

این پارک جنگلی در سال ۱۳۳۶ با اهداف مختلفی تأسیس گردید که مهم‌ترین آنها عبارتند از: توسعه فضای سبز اطراف تهران، جلوگیری از توسعه شهر تهران و ایجاد محلی برای تفریح درباریان و اشراف شهر. دلیل فنی احداث این پارک نیز آب سرریز سد تیان است و از آنجا که پارک جنگلی لویزان در اراضی پایین دست این سد قرار گرفته بود و در آن زمان مقدار زیادی از آب سد سرریز می‌شد و به هدر می‌رفت، قرار شد که پارک جنگلی لویزان در مکان فعلی ساخته شود.

این پارک تا سال ۱۳۶۹ دارای وضعیتی کاملاً طبیعی بود و هیچ گونه ساخت و ساز و یا مسیر ماشین رو مناسبی درون آن وجود نداشت و تنها مسیرهای موجود در آن، مسیرهایی بودند که به عنوان آتش‌باز برای جلوگیری از گسترش آتش در جنگل تعبیه شده بود. ولی از آنجا که شهر

تهران با گسترش روزافزونی مخصوصاً در سالهای پس از انقلاب روبرو شد و مناطق شهری به این پارک جنگلی نزدیک شده بودند و مردم نیز به ورود به این پارک علاقه نشان دادند طی قریباً نوداد سال گذشته نگهداری این پارک جنگلی به شهرداری تهران - و متعاقباً به سازمان پارکها و فضای سبز - واگذار گردید. این سازمان تا پایان سال ۱۳۷۳ به صورت اصلی پارک را اداره می‌کرد تا اینکه در سال ۱۳۷۳ وظیفه نگهداری از آن به واحد فضای سبز شهرداری منطقه ۲ واگذار گردید. در همین سال «شرکت منتهای شهر تهران» وابسته و تحت پوشش شهرداری تهران با هدف ارائه خدمات جهانگردی و توسعه گردشگری و همچنین رونق بخشیدن به صنعت هتل‌داری کشور تأسیس گردید. این شرکت پس از تأسیس اقدام به انجام برخی پروژه‌های عمرانی در زمینه‌های تفریحی و گردشگری کرد که از جمله آنها می‌توان از هتل شهر، سفره‌خانه

بوعلی و مجموعه تفریحی بنفشه نام برد. هتل شیان نیز از پروژه‌هایی بود که این شرکت در سال ۱۳۷۴ اقدام به تأسیس آن کرد و در سال ۱۳۷۵ به بهره‌برداری رسید. از آنجا که محیط این پارک محلی برای جذب گردشگر بسیار مطلوب به نظر می‌رسید در سال ۱۳۷۶ به دابل برگرولری اجلاس کشور های اسلامی در ایران و به دلیل موقعیت کم نظیر این پارک جنگلی از لحاظ دیدهای باز و کرینورهای بصری و مناظر بدیع و همچنین تمیز و باطراوت و به دور از هر گونه آلودگی، قرار شد که با توسعه سایت اطراف هتل و ایجاد یک تفریحگاه برای مهمانان اجلاس سران کشورهای اسلامی محلی تازاک دیده شود. البته به دلایل مختلف فنی و زیرساختی،

این پروژه به موقع به بهره‌برداری نرسید و عملاً از سال ۱۳۷۸ بود که از این پروژه بهره‌برداری شد ولی در همین مدت کوتاه نیز به علت موقعیت و شرایط ایده‌آل هتل و سایت تفریحی اطراف آن، توانسته است منبع درآمدی مناسب برای شهرداری باشد. هتل این مجموعه تنها در سال ۱۳۷۹ - که در واقع اولین سال پس از تکمیل این مجموعه بوده است - با جذب ۱۳۰۰ مسافر داخلی و ۳۰۸ گردشگر خارجی، جایگاه مناسبی را در میان هتل‌های کشور - و حتی در سطح خاورمیانه - پیدا کرده است.

از لحاظ جغرافیایی پارک جنگلی لویزان از شمال به اتوبان ایستاد صدر و لویزان، از جنوب به اتوبان وفادار و استقلال، از شرق به دانشگاه اسام حسن (ع) و سازمان آبه و از غرب به خیابان ریحانی و شیان محدود می‌شود.

قرنی ترین قسمت پارک که ساخت و سازهای عمرانی و توریستی در آن انجام شده است، دارای پویایی اجتماعی و جاذبه‌های گردشگری بیشتری است. به طور تقریبی یک پنجم از سطح کل پارک جنگلی را پوشش داده است. این قسمت از شمال به لویزان و شهرک جهاد از جنوب به شمیران نو، از شرق به بزرگراه هنگام، و از غرب نیز به شیان متصل است.

این قسمت از پارک دارای ورودیهای اصلی و فرعی مختلفی است که مهم‌ترین آنها - که دسترسی اصلی به هتل شیان را نیز تأمین کرده است - از طرف شرق منطقه یعنی بزرگراه هنگام است. دسترسیهای محلی نیز که بیشتر جنبه کاربردی محلی و اجتماعی دارد، از بافت مسکونی قسمت‌های شمالی و غربی - که بیشتر ورودیهای فرعی تلف تأمین شده است.

از لحاظ طبیعی اراضی پارک از رشته تپه ماهورهای به هم پیوسته دامنه جنوبی سلسله جبال البرز تشکیل شده است که دارای پستی و بلندیهای زیادی است. این موضوع باعث شده است که در سطح پارک جنگلی دیدهای متنوع کرینورهای بصری زیبا و مطلوبی وجود داشته باشد. ارتفاع متوسط ناحیه پارک نیز که در حدود ۱۴۰۰ متر از سطح دریاست، باعث شده است که دید مناسبی به شهر از بالای تپه ایجاد شود که این منظره در شب بسیار دیدنی است. همچنین پوشش گیاهی مطلوب در کنار موقعیت جغرافیایی مناسب باعث شده است که این محل کمترین میزان آلودگی هوا را داشته باشد. لطافت و طراوت هوای این ناحیه از دلایل عمده جذب گردشگر به این پارک به شمار می‌آید. از طرفی نیز از بعضی مسافران هتل افرادی هستند که به اقامت در محل خوش آب و هوا احتیاج دارند (از قبیل همکاران اسمی). این عده از افراد معمولاً بین یک تا دو هفته، به طور دوره‌ای در این محل ماندگار می‌شوند.

این در حالی است که به دلیل کم شدن آب سد تیان عمده فرآوانی به گونه‌های پهن برگ وارد شده و شرایط نامساعد برای این گونه درختان باعث پیری زودرس آنها شده است. به همین منظور شهرداری برای جلوگیری از تخریب پارک از طریق واکاوی و زادآوری مصنوعی، دست به ایجاد نسل جدیدی از درختان زده است که در این کار سالانه تعداد زیادی از درختان سوزنی به علت مقاومت بیشتر در برابر کم آبی جایگزین درختان پهن برگ شده‌اند و به طور کلی تغییر عمده‌ای را در چهره این پارک پدید آورده‌اند.

همچنین طبیعت مجموعه شیان، تنوع گونه‌های جانوری را نیز در خود دارد. از جمله‌اند سنجاب، خرگوش، روباه، شانه‌سرا، بابل، زاغ، کبوتر و خشی، سار، طوطی، سینه سرخ و جز اینها. همان طور که ملاحظه می‌شود، چرخه زیستی مناسبی در این میان دیده می‌شود که به محیط پویایی زیستی بخشیده است. فضای دانشمندان پرندگان نیز در میان درختان باعث ایجاد فضایی دلنواز و خاطر انگیز می‌شود که تأثیر بسزایی بر روحیه افراد حاضر در مجموعه می‌گذارد.

مجموعه شیان، نگاه از درون

از لحاظ دسترسی‌های درون مجموعه می‌توان گفت چون از ابتدا هدف از ساخت آن مجموعه تفریحی نبوده است، بنابراین مسیرهای

شهرداری برای جلوگیری از تخریب پارک از طریق واکاوی و زادآوری مصنوعی، دست به ایجاد نسل جدیدی از درختان زده است که در این کار سالانه تعداد زیادی از درختان سوزنی به علت مقاومت بیشتر در برابر کم آبی جایگزین درختان پهن برگ شده‌اند و به طور کلی تغییر عمده‌ای را در چهره این پارک پدید آورده‌اند

مشکل ترافیکی دیگری که این مجموعه در زمان حاضر با آن روبروست، فقدان پارکینگ است که در روزهای تعطیل، به علت ورود بیش از حد خودروها عبور و مرور مختل می‌گردد و باعث ایجاد آلودگی بصری و درهم ریختگی چهره طبیعی مجموعه می‌شود



محل شیای

عربی نیز تأثیر گذاشته و از اول مسیر جلودی ساخته شده است که برای ورودی سواره قابل استفاده باشد. در این قسمت باندهای کنار گلر بزرگراه در نزدیکی ورودی پارک برای کاهش سرعت سواره و هدایت آن به داخل پارک در نظر گرفته شده است. همچنین سر در تعبیه شده برای پارک به گونه‌ای است که ورودی برای سرعت سواره خوانا شده است به گونه‌ای که اگر وجود نمی‌داشت مسیر دسترسی سواره به داخل پارک به راحتی مشخص نمی‌شد.

تعامل در مجموعه

از لحاظ اجتماعی، مجموعه دارای یوایی و سوزندگی نسبتاً بالایی است. همه روزه مشاهده می‌شود که در اول صبح گروه‌های مختلف اجتماعی از قبل اقرارلا سالمند و جوانان در فضای سبز مجموعه مشغول پیاده‌روی و با ورزش‌اندو فعالیت آن به گونه‌ای است که حتی خانمها نیز در پارک ورزش می‌کنند به گونه‌ای که در ابتدای روز، مجموعه چهاره بسیار یوایی دارد و کومی ورزشگاهی عمومی برای تمام اقشار اجتماعی است. تناسب فضای مجموعه با این گونه فعالیتهای ورزشی، باعث شده است که حتی از کانهای مختلف از قبل سنج و مدارس مسابقه‌های ورزشی خود را مانند فوتبال، راهپیمایی و دوچرخه‌سواری در این محل برگزار کنند. در نظر گرفتن زمینهای بازی برای بچه‌ها و کودکان نیز باعث شده است که آنها نسبت به حضور در مجموعه علاقه بیشتری نشان دهند و این امر خود باعث تنوع گروههای سنی حاضر در پارک شده است. البته نکته‌ای است که برخی از مشکلات هنوز بر سر راه حضور می‌دغدغه مردم در پارک وجود دارد که باید آنها را رفع کرد. اول از همه وجود فضاهای توجیه ناشدنی فراوان و نقاط دنج در پارک است که کنترل پارک را برای جلوگیری از حضور متلذبان مشکل کرده است که البته بعد از سیردن حفاظت پارک به دست بخش خصوصی این مشکل تا حدودی رفع شده است.

این پارک از لحاظ تجهیزاتی نیز دارای نواقصی است که به هر حال رفع شدنی است. از جمله مهم‌ترین این نواقص، میلان مناسب با فضای مجموعه، آب آشامیدنی کافی، امکانات گفتنی، روشنایی مسیرها در شب، علائم راهنمایی، تجهیزات ساده ورزشی (مثل میز شطرنج، تنیس و...) و نظایر اینهاست. برای رفع این مشکلات و همچنین تجهیز پارک برای جذب جمعیت گردشگر به هتل مجموعه، اقداماتی عمرانی در دست بررسی است که برای تحقیق پذیری آنها، مدیریت منسجم و وجود اراده در سیستم فرادست، مهم‌ترین عوامل به شمار می‌آیند.

البته لازم به ذکر است که لجه اقدامات عمرانی به معنی صدمه زدن به طبیعت جنگلی محله بوده نیست بلکه به گفته قبضی سیاست کلی سازمان جنگلداری، بگو ماندن طبیعت مجموعه است و بر این اساس هر گونه ساخت و ساز باید متعلق به شرایط طبیعی باشد و به آن صدمه‌ای وارد نسازد تا کنون نیز تا آنجا که به چشم می‌آید، از نظر کالبدی و زیست‌شناسی (سورفولوژی) ساخت و ساز، بناها دارای او تقاضی کم و ساختاری پراکنده بوده‌اند و نه تنها موجب تخریب طبیعت نگردیده‌اند بلکه سیمای طبیعی محل را نیز چندان مخدیش نگردانند.

چونایی، مدیریت پارک جنگلی لوئیزان و نظایر مستقیم بر نحوه کار پیمانکار خصوصی، طرحها و پروژه‌های گردشگری و عمرانی در دست بررسی را بدین شرح بر شمرده است:

ماشین رو مناسبی در آن وجود ندارد و برای رفع این معضل شهرداری تنها اقدام به اسفالت مسیرهای آتش بر کرده است. البته این مسیرها مشخصاً برای جلوگیری از گسترش آتش و سقوط آن به دیگر نقاط اجداث گردیده‌اند بنابراین برای تبدیل شدن به مسیرهای ترافیکی مشکلات کلی و جزئی متعددی دارند از جمله اینکه بیشتر مسیرهای نشان دسترسی، مناسبی به همه نقاط پارک ایجاد نگردانند و برخی از قسمتهای پارک به صورت دنج و متروک باقی مانده و به مکان امنی برای مبتلان بدل شده است. ثانیاً به علت اینکه این مسیرها کار برای آتش بری داشته‌اند، در برخی نقاط دارای شیبهای بسیار تند هستند که حتی عبور افراد پیرا به ندرت مشکل است. این مسیرها به ویژه در زمستان بسیار خطرناکند (البته طرحی در دست اجرا است که در کنار این مسیرها، پلنه‌هایی چوبی نیز تعبیه شود). این در حالی است که مسیرهای مذکور به علت کارکرد و وسعشان طوری طراحی شده‌اند که عمود بر توپوگرافی طبیعی پارک نباشند و بیشتر به موازات آن حرکت کنند. همین مسئله باعث شده است که اختلاف ارتفاع بین دو سمت مسیر زیاد باشد، و این در مواردی باعث سقوط خودروهای شهری می‌شود که در حتماً لطمه می‌زند و احتمالاً می‌تواند صدمات جانی نیز برین داشته باشد. این امر باعث شده تا مسئولان مجبور شوند به دلیل افزایش ترافیک - به ویژه در زمان پیکر پذیری از استخر و سونای مجموعه - در کنار این مسیرها ریلهای حفاظتی زرد رنگ تعبیه کنند تا ایمنی رفت و آمد خودروها افزایش یابد.

از جمله اقدامات ترافیکی دیگر که برای تجهیز این مسیرها در طرحهای آبی باید در نظر گرفته شود، از این قرار است: نصب تابلوهای راهنما، خط کشی مسیرها، نصب سرعت گیر در مکانهای شیبدار، نصب چراغهای چشمگیر، تأمین روشنایی مسیرها در شب، جدول گذاری مناسب، در حاشیه مسیرها و همچنین کاشت درختچه‌های زینتی در کنار مسیرها.

مشکل ترافیکی دیگری که این مجموعه در زمان حاضر با آن روبروست، فقدان پارکینگ است که در روزهای تعطیل، به علت ورود بیش از حد خودروها عبور و مرور مختل می‌گردد و باعث ایجاد آلودگی بصری و ترهه ریختگی چهره طبیعی مجموعه می‌شود. در این زمینه قبضی مسئول امور جنگلها و فضای سبز شهرداری منطقه ۴ معتقد است: «این مسئله یک مشکل فرهنگی است و ما ایرانیها دوست داریم تمام اموال مسان (از جمله ماشین) همیشه در جلوی چشم ما باشد و تظاهر این گونه است که چندان اعتقادی به سیستم امنیتی موجود نداریم. از طرف دیگر چون اکثر وسایل تفریحی برای روزهای تعطیل از قبیل، زیوالدار، غذا و مانند اینها در داخل ماشین است، مردم ترجیح می‌دهند که با ماشین تا منزل انکشان خود طی مسیر کنند، وی می‌افزاید: «طرحی در دست بررسی است که در سمت شرقی پارک که بیشتر استفاده کنندگان محلی و ورزشکاران برای گلهان اوقات فراغت به آنجا می‌آیند، یک پارکینگ ساخته شود و ورود ماشین از آن ناحیه ممنوع گردد و در سمت غرب پارک که دسترسی از طریق تونل هنگام است و قبضه مراجعه کنندگان عمدتاً استخر و سونا یا اقامت در هتل است، ورود ماشین به علت خلوتایی بودن مسیر آزاد باشد. البته گفتنی است مراجعه کنندگانی که برای پیاده‌روی یا دویدن و هر گونه فعالیت اجتماعی دیگر به پارک می‌آیند کمتر از این مسیر وارد می‌شوند. البته به این امر بر روی نحوه طراحی ورودی قسمت



روشن‌سازی اصلی پارک از نمایان هنگام

پارک و مسئولان پارک به وجود آمده است. موجب شده تا مردم خود تأثیر بر فعالیتهای که درون پارک اتفاق می‌افتد باشند.

این تجربه موفق در جلب مشارکت مردمی و استفاده از نیروی عظیم مردمی در ایجاد نظارت عمومی باعث شده است که امنیت اجتماعی در سالهای اخیر به میزان زیادی در پارک افزایش یابد و از دسترسی از میزان تخریب‌گرایی و معضلات اجتماعی در پارک نیز کاسته شود.

لزوم برنامه‌ریزی استراتژیک

از مشکلات این مجموعه، به ویژه در بخش هتل شیان و رستوران، فقدان نیروی متخصص است. با اینکه هتل دارای موقعیت مناسب و زمینه و استفاده بالقوه برای توسعه و پذیرش گردشگر است. برنامه هدفمند و مشخصی در این زمینه مشاهده نمی‌شود. یکی دیگر از مشکلات عمده رکود، حاکمیت بخشی دولتی در مدیریت و تعویض صنایع مسئولان مرتبط با مجموعه است که این کاستی از کارایی در برنامه‌ریزی آن کاسته و فرست برنامه‌ریزی بلندمدت و بی‌گیری اقدامات طلب شده است.

به نظر کارشناسان، مجموعه نیاز به یک طرح راهبردی بلندمدت (مثلاً ۲۰ ساله) دارد که اهداف و مراحل در آن به درستی تعیین شده باشد تا در صورت تغییر مسئولان و کارشناسان، تغییری در روند برنامه به وجود نیاید؛ که بدین منظور تأسیس یک بخش مطالعاتی در مجموعه مفید به نظر می‌رسد.

ایجاد چنین بخشی، با توجه به موقعیت استراتژیک مجموعه و وجود استعدادهای و پتانسیلهای خاصی آن برای توسعه و فعالیتهای عصرانی سازگار با محیط و با تهیه برنامه‌های بلندمدت و کوتاه مدت برای مشخص کردن سیاستهای راهبردی و همچنین سیاستهای اجرایی برای توسعه‌های آتی، بسیار ضروری به نظر می‌رسد.

این بخش همچنین می‌تواند با ایجاد ارتباط با مراکز علمی و تحقیقاتی همچون دانشگاهها، از نتایج مطالعات آنها بهره‌مند شود. از جمله مطالعات و تحقیقات مهم می‌توان از مطالعاتی در زمینه طراحی فضای سبز مجموعه، مطالعه بروی کارهای زیبای تاسازگار اطراف مطالعه بروی مسائل اجتماعی و فرهنگی مجموعه، مطالعه بروی امنیت پارک، طراحی مسرهای اترنالی و دستوری مجموعه، مکانیسم عناصر مختلف مورد نیاز در مجموعه، مطالعه بروی طرحهای نوربستی و جذب گردشگر، و بسیاری از طرحهای مطالعاتی دیگر نام برد که این مرکز می‌تواند در دستور کار قرار دهد.

سخن آخر

مجموعه شیان با کارکردهای مختلف آن، اهمیت چشمگیری برای شهر تهران یافته است. علاوه بر اهمیت اکونومیکی این مجموعه تفریحی، جایگاه آن در برنامه‌ریزی اوقات فراغت شهروندان و حتی جذب گردشگر خارجی درخور توجه است.

براین اساس سامانه‌های این مجموعه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر می‌نماید؛ هم از این جنبه که مبارزهای زیست‌محیطی آن ارتقاء یابد و با حفظ شود، و هم از این لحاظ که کارکرد تفریحی و گردشگری آن افزایش یابد و نقش فرهنگی مجموعه برجسته‌تر گردد که با انجام اقدامات ذیل می‌توان به اهداف مورد اشاره دست یافت: تأمین آب آشامیدنی در نقاط مختلف مجموعه، تهیه برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت برای توسعه و تجهیز مجموعه، احداث پارکینگ و کنترل حجم عبور و مرور داخل پارک، جلوگیری از بلندمدت‌سازی در اطراف پارک و بسته شدن کوچه‌های بصری، پیش‌بینی‌های لازم برای توسعه گردشگری و جلوگیری از تأثیرات مخرب آن، جذب نیروی متخصص در مدیریت فست‌های مختلف مجموعه از جمله هتل و رستوران، هماهنگی و انسجام در مدیریت بخش‌های مختلف مجموعه، به‌کارگیری بخش تحصیلات دانشگاهی در توسعه و برنامه‌ریزی‌های آتی.

صیغ گیاهشناسی برای بازدید عموم و علاقه‌مندان به گونه‌های گیاهی، ایجاد منطقه حفاظت شده برای نگهداری حشرات، احداث دریاچه مصنوعی، بالا بردن سطح بهداشتی و امنی پارک (ایجاد ایستگاههای آتش‌نشانی، سرویسهای بهداشتی و مانند اینها)، احداث سینمای روباز، احداث پیست دوچرخه‌سواری و دیگر محلهای ورزشی از قبیل کلف و اسکیت روی چمن، تهیه ایستگاههای مینی‌بوس در حاشیه جنگل و جلوگیری از ورود خودروهای مشخص، نصب باجه تلفن و تهیه طرح مبلمان چوبی با مصالح جنگل (همساز با محیط) از اقدامات مهم و درخور توجه دیگر احداث پل هوایی و تله‌کابین است که با توجه به اختلاف ارتفاعات موجود و وسعت زیاد پارک این اقدام می‌تواند مردم و گردشگرها را از دیدن مناظر بسیار زیبای طبیعی - به خصوص در فصل زمستان - بهره‌مند سازد. یکی دیگر از اقدامات طرح جذب پرندگان به پارک است که این اقدام بسیار مورد توجه مردم نیز بوده و در این زمینه مشارکتهای اجتماعی زیادی صورت گرفته است. به نحوی که مردم با ایجاد محلهای غذا برای پرندگان و پرنگه داشتن آنها از مواد غذایی روزان قیمت مقدس نان خشک خرد شده، باعث جذب تعداد زیادی از پرندگان به این پارک شده‌اند.

سپردن برخی از اقدامات - از قبیل حفاظت از پارک - به بخش خصوصی نیز از اقدامات درخور توجه انجام شده در این پارک به شمار می‌آید.

به گفته ناظر مستقیم بر امور پیمانکاران خصوصی، از زمانی که حفاظت از پارک جنگلی از طریق مناقصه به بخش خصوصی سپرده شده است، برخی از مشکلات اداری، مدیریتی، امنی و امنیتی تا حدود زیادی کاهش یافته است. یکی دیگر از شاخصه‌های این مجموعه ورود آزادسازی شهروندان به محوطه پارک است، بدون اینکه کنترل و نظارتی بر نحوه ورود و خروج آنها صورت گیرد. البته این مسئله (نبودن و کنترل نکردن ورود و خروج) باید اتفاق بیفتد تا این گونه فضاها یا فضاهای شهری ما تلقین شوند. ولی در زمان حاضر به علت وجود برخی از باورهای فرهنگی، اجتماعی و امنیتی، این مسئله عملاً تحقق نیافته است و فقط در محدود مکانها - از جمله مجموعه تفریحی گردشگری شیان - جامه عمل پوشیده است. در مورد عمل تحقق این امر در این مجموعه، آن گونه که از سخنان مسئولان پارک برمی‌آید، سیاست آنها بر اساس اعتماد متقابل است. آنها نه تنها با این کار به گروههای مختلف اجتماعی احترام گذاشته‌اند و سعی در فرهنگسازی داشته‌اند، بلکه با انجام این عمل به نوعی حس تعاقب خدایان مردم را نسبت به پارک افزایش داده‌اند؛ و رابطه دوستانه‌ای که بین استفاده‌کنندگان محلی از

مطالعه: صاحبخانه با آقای جوانی همگام، مورد روز ۱۳۷۸، صفحه ۲۸. مروری بر نقشه‌های کورکورین و مسیر همگام شیان، (چاپی نشده). گزارش معاون امور اجتماعی شهرداری منطقه ۲، ۱۳۷۲، تهران.

زباله سوزی، روشی برای بازیابی انرژی در کانادا

گزارشی از کارخانه های زباله سوز در ونکوور

محمد اسلامی

معاون مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی

زباله حل می‌گردد، مختصر پسماند ناشی از این فرایند نیز به‌شماره در زیر ساری چاه‌ها و نظایر آن مورد استفاده قرار می‌گیرد.

از دیگر مزایای احداث این کارخانجات در فرایند مدیریت مواد زائد شهرهای بزرگ و یا متوسط، بهداشتی بودن آن در مقایسه با روشهای دفن بهداشتی و یا سایر شیوه‌های دفع بود و نگرانیهای ناشی از پراکنده شدن و یا ماندگاری هزاران تن از زباله‌های شهری در محیط زیست و نفوذ شیرابه‌های آن و در نتیجه آلودگی منابع آب و خاک و هوا را بر طرف می‌ساخت.

مزایای استفاده از زباله سوزها به لحاظ ابعاد بهداشتی و محیط زیستی، قوانین و مقررات گوناگون مربوط به حفظ محیط زیست به ویژه از نظر جلوگیری از تخلیه هزاران تن پسماندهای سمی و خطرات آگ، مواد گوناگون نخریه ناپذیر مانند پلاستیک، کنتریهای، مویها به جلوگیری از آلودگی منابع آب، ضرورت نگرش و برخورد های اصولی با مقوله توسعه پایدار و موارد مشابه و نیز فقدان اراضی وسیع مناسب و ارزان قیمت و فاقد کاربریهای دیگر، نظر مدیران شهری و شهردارها را در کلان شهرهای مهم دنیا به استفاده از کارخانجات عظیم زباله سوز با سرمایه گذاریهای کلان جلب کرد استفاده از این کارخانجات به جوامع اروپایی و غرب محدود نمایند و به سرعت در سایر کلان شهرهای جهان و به ویژه در کشورهای جنوب شرقی آسیا و چین نیز - به عنوان یکی از گزینه‌های اصلی احداث زباله‌های شهری - مورد استفاده قرار گرفت. تا سال ۲۰۰۰، بیش از ۱۵ زباله سوز عظیم در شهر توکیو که ظرفیت تعدادی از آنها بیش از ۱۸۰۰ تن در روز بود، بخش عمده زباله‌های این کلان شهر مهم را امتحان کرد و انرژی‌های حاصل از این فرایند مورد استفاده گوناگون قرار گرفت.

کارخانه زباله‌سوزی ونکوور دارای ظرفیتی معادل ۱۰۰۰ - ۷۵۰ تن است که دارای ۲ خط زباله‌سوزی است و به طور کامل خود کار و اتوماتیک می‌گردد. هزینه سرمایه گذاری برای احداث این کارخانه زباله‌سوزی هفتاد و پنج میلیون دلار بوده است که خود نشان از سرمایه گذاریهای کلان برای احداث این گونه صنایع مرتبط با بهداشت محیط شهری و حفظ محیط زیست دارد.

بر اساس اطلاعات کسب شده برای احداث کارخانجات زباله‌سوزی متعلق به استانهای محیط زیستی، تقریباً به ازای هر تن ظرفیت حدود یکصد هزار دلار سرمایه‌گذاری مورد نیاز است.

در این کارخانه از حدود ۷۵۰ تا ۱۰۰۰ تن مواد زائد که به طور روزانه وارد کارخانه می‌گردد، حدود ۱۰ درصد خاکستر و پسماند باقی می‌ماند که کاملاً خشک و بی‌خطر است و می‌توان آن را در زیرسازی اسفالت معابر و یا مصالح مشابه از جمله پوشاندن روی مواکز دفن زباله مورد استفاده قرار داد و یا اقل به دفن آن کرد.

انرژی بازیافتی از این کارخانه به صورت بخار آب مورد مصرف کارخانه کاغذ سازی احداث شده در این محل قرار می‌گیرد. لازم به ذکر است این کارخانه برای تولید الکتریسیته طراحی شده است.

۲۳ درصد از زباله‌های شهر ونکوور و شهرهای حومه در این کارخانه سوزانده می‌شود و مابقی به روشهای دیگری از جمله دفن بهداشتی و کمپوست دفع می‌شوند. در کارخانه مذکور فقط مواد زائد خانگی مورد استفاده قرار می‌گیرد و مواد زائد صنعتی و بیمارستانی به این کارخانه آورده نمی‌شود.



مدیریت مواد زائد جامد شهری در ایران، از مسائل اصلی شهرداریهای سراسر کشور است که وقت و هزینه عمده‌ای را از مدیریت شهری به خود اختصاص می‌دهد. موقعیتهای متفاوت و تنوع شرایط جغرافیایی در کشور، مسائل و مشکلات گوناگونی را در خصوص دفع مواد زائد گر بیانگر شهرداران کرده است. دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور برای حل موضوع و بررسی روشهای متناسب با هر یک از مناطق، مطالعات وسیعی را آغاز کرده است که انتشار کتب و مقالات مختلف درباره زباله و مکانهای دفع آن، از جمله این تلاشهاست.

در دو شماره گذشته، در صفحه رهاورد سفر، به بررسی مدیریت شهری در برخی از شهرهای کانادا پرداخته شد؛ و در شماره قبل و این شماره نیز بحث مدیریت مواد زائد جامد شهری مطرح شده است.

در این شماره بخش آخر تجربیات مواد زائد جامد در ایالت بریتیش کلمبیای کانادا، با تکیه بر روش زباله‌سوزی و ویژگیهای مثبت و منفی آن به لحاظ کاربرد این روش در ایران، ارائه شده است.

«شهرداریها» آماده انعکاس تجربیات و مشاهدات سایر شهرداران و مدیران دست‌اندر کار مسائل شهری در زمینه‌های مختلف است.

یکی از شیوه‌های احداث مواد زائد جامد در کشورهای پیشرفته و توسعه یافته جهان و به ویژه کلان شهرهای این کشورها، استفاده از کارخانجات زباله‌سوز است.

قدامت استفاده از این گونه کارخانجات در برخی از کشورهای جهان به بیش از یک قرن می‌رسد، چنانکه نخستین کارخانه زباله‌سوز در ۱۸۷۰ برانکلیس احداث گردید، ولی طی دو دهه اخیر تغییرات عمده‌ای از جهت فناوریهای جدید و احداث صنایع عظیم مرتبط با این فعالیت، اتفاق افتاده است.

احداث کارخانجات مورد اشاره در گذشته عمدتاً با هدف سوزاندن و احداث زباله‌های شهری انجام می‌شد و به دلیل آنکه پسماند ناشی از این فرایند بسیار محدود بود و معمولاً در حد درصد مواد پرودی به کارخانه تجاوز نمی‌کرد، بخش عمده‌ای از مسائل و مشکلات شهرها و به ویژه کلان شهرها را از بابت عدم نیاز به اراضی مناسب برای دفن بهداشتی



به دلیل آنکه پسماند ناشی از این فرایند بسیار محدود بود و معمولاً از ده درصد مواد ورودی به کارخانه تجاوز نمی کرد، بخش عمده‌ای از مسائل و مشکلات شهرها و به ویژه کلان شهرها را از بابت عدم نیاز به اراضی مناسب برای دفن بهداشتی زباله حل می کرد. مختصر پسماند ناشی از این فرایند نیز بعضاً در زیر سازی جاده‌ها و نظایر آن مورد استفاده قرار می گرفت

مواد اولیه ورودی به کارخانه عبارتند از کاغذ، مقوا، قوطیهای آلومینیومی کنسرو و نوشابه و پلاستیک، که بخش عمده مواد زائد خانگی این شهر را تشکیل می دهند. وجود پسماندهای غذایی و کشاورزی در این مواد بسیار محدود و ناچیز است و میزان رطوبت آن از ۲۰ درصد نیز کمتر، و ارزش حرارتی مواد اولیه بسیار بالاست.

در این کارخانه کلیه عملیات و کنترل‌های لازم به طور اتوماتیک با کامپیوتر انجام می شود و کارخانه به صورت شبانه روزی فعالیت دارد. در قسمتی از این کارخانه محفظه کنترل آلودگیهای هوا قرار دارد که از جمله در آن خروج گازهای دی اکسید، سایر گازهای آلاینده ثبت می گردد. این محفظه را سازمان محیط زیست منطقه بلیم کرده است و همه هفته میزان آلاینده‌ها بررسی می شود تا از حد استانداردهای تعیین

شده تجاوز نکند. با توجه به درجه حرارت این زباله سوزها (که تا ۱۰۰۰ درجه می رسد) گازهایی همچون دی اکسید - که خطرناکترین گازهای متصاعد شده از زباله سوزها هستند - به کلی از بین می روند. فیلترهای مورد استفاده برای جلوگیری از خروج گازها و گرد و غبار و نظایر اینها از نوع سنتتیک است.

کل نیروی انسانی شاغل در بخشهای مختلف این کارخانه عظیم - از جمله بخشهای اداری، فنی، نگهداری و سایر بخشها - ۶۲ نفر است. مدیر کارخانه دارای حقوق و مزایای سالانه‌ای معادل صد و بیست هزار دلار، و متوسط حقوق کارشناسان چهل هزار دلار و تکسینها ۳۰ هزار دلار در سال است.

برای اعداد این گونه کارخانجات از محفل اعتبارات استانی و منابع دولتی استفاده می شود ولی هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری بر عهده شهرداری است. شهرداری از محفل عوارض مربوط به تزیین محیط شهری که از هر یک از شهروندان دریافت می کند، همچنین از محفل فروش بخار تولید شده به کارخانه کاغذسازی محلول کارخانه، تأمین هزینه‌های نگهداری کارخانه را بر عهده دارد.

در این بازدید از یک کارخانه سوزاننده (Burner یا آتشدان) در یکی از کارخانجات عظیم چوببری استان بریتیش کلمبیا نیز دیدار شد. این آتشدان مخصوص مواد زائد کارخانه است که کلاً عبارتند از زوائد چوب بدون استفاده.

این کارخانه دارای ساز و کاری ساده و متشکل از یک کوره استوانه‌ای و مشعل است، که زوائد چوب از طریق سنه نقان به داخل آن تخلیه و سپس سوخته می شود. لازم به ذکر است که پسماندهای ناشی از این اقدام نیز کمتر از ۵ درصد مواد اولیه ورودی به کارخانه است. هزینه احداث این کارخانه، در مقایسه با کارخانه زباله سوزی و بکوپر، بسیار محدود و حدود چهار میلیون دلار بوده است ولی به خاطر داشتن آلاینده‌گی زیاد و عدم تجهیز آن به کنترلهای آلودگیها، و همچنین عدم تناسب آن برای استفاده در مواد زائد جامد شهری، چندان مورد توجه نیست و از نظر فنی نیز اهمیت چندانی ندارد. البته امکان ساخت آن در ایران، به دست صنعتگران ایرانی، کاملاً وجود دارد.

اشانکات حائز اهمیت در مورد استفاده از کارخانجات زباله سوز و احداث آن در ایران بدین شرح است: البته هر گونه تصمیم گیری در این زمینه می بایست با توجه کافی و بررسی دقیق انجام شود:

- طراحی اکثر کارخانجات زباله سوز مورد استفاده در کشورهای اروپایی و غربی متناسب با ترکیب فیزیکی و شیمیایی مواد زائد آن کشورهاست. لذا خریداری و احداث فرایندهای زباله سوزی مورد استفاده در آن کشورها برای ایران، لزوماً عملکرد مورد انتظار را ایجاد نخواهد کرد.

- به دلیل تفاوت اساسی از نظر ترکیب مواد زائد ایران با کشورهای مذکور، ضرورت انجام تغییرات متناسب با مواد زائد شهری ایران در طراحی و ساخت کارخانجات زباله سوز کاملاً ضروری است.

- ارزش حرارتی مواد زائد در کشورهای مورد اشاره و کاتانابه دلیل وجود مقادیر فراوان کاغذ، مقوا و پلاستیک، بسیار بالاست. به همین خاطر عملکرد و تولید انرژی و الکتریسته در این کارخانجات حائز اهمیت است و احضاری کامل، درجه حرارت بسیار بالا و فیلترهای مناسب آلاینده‌های ناشی از این اقدام را به حداقل می رساند. این در حالی است که ترکیب مواد زائد در ایران، به کلی فاقد این ویژگیهاست و به دلیل درصد ناچیز کاغذ و مقوا، ارزش حرارتی بالایی ندارد. در نتیجه فرایندهای مورد استفاده باید دستخوش تغییرات لازم و متناسب با این ترکیب - که دارای ارزش حرارتی پایین است - قرار گیرد.

- رطوبت مواد زائد در کشورهای سازنده زباله سوزها عموماً کمتر از ۳۰ درصد است. لذا در طراحیها پیش بینی مواد مرطوب به شیرابه و کاهش رطوبت صورت نگرفته است.

- رطوبت در مواد زائد ایران عموماً بیش از ۶۰ درصد - و در برخی

تفاوت‌های بسیاری دارد که بعضاً هزینه‌های بهره‌برداری و استفاده از این کارخانجات را با مشکلات اساسی مواجه می‌سازد.

استفاده از زیالیه‌سوز آری یا نه؟

با توجه به کلیات پیش گفته و بسیاری از عوامل فربه اقتصادی و محیط زیستی و بهداشتی دیگر که در این گونه سرمایه‌گذاریها باید مورد توجه قرار گیرد، جمع‌بندی کلی در زمینه استفاده از کارخانجات زیالیه‌سوز در فرایند مدیریت مواد زائد به شرح ذیل است:

کشور ایران به دلیل وسعت زیاد و تنوع فوق‌العاده شرایط اقلیمی و توپوگرافی و تعداد زیاد مناطق شهری و روستایی و تنوع فرهنگها، عادات رسوم و شیوه‌های زندگی، وضعیت متفاوت با کشورهای تولید کننده و سازنده این گونه کارخانجات دارد. در کشورهای توسعه یافته اشاره شده نیز به رغم اهمیت خاصی که به حفظ محیط زیست داده می‌شود، و سرمایه‌گذاریهای هنگفت برای حفاظت بهداشت محیط شهری استنشاده صرف از یک گزینه برای ایجاد زیالیه‌های شهری معقول نیست. به عنوان مثال، حتی در ترکیه که بیشترین سرمایه‌گذاری برای احداث زیالیه‌سوزها به دلیل ملاحظات محیط زیستی انجام شده است، شیوه‌های دیگری همچون دفن بهداشتی، کارخانجات کمپوست، کارخانجات کمپستور، بازیافت تکنوسوژیک کافت، پلاستیک شیشه فله و سایر شیوه‌ها، با در نظر گرفتن توجهات علمی، فنی، بهداشتی و زیست محیطی، متناسب با شرایط هر منطقه و شهر و تواناییها و قابلیت‌های موجود برای سرمایه‌گذاری، اهداف مورد نظر و مورد نیاز از نظر صرفه‌مویی در منابع انسانی، حفظ لرغنی، جلوگیری از آلودگی منابع آب و نظایر اینها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در ایران وجود ارزشی بسیار وسیع و گسترده و بدون استفاده - و یا مورد بهره‌برداری قرار نگرفته - و یا دارای قابلیت‌های بهره‌برداری بسیار ضعیف، باین بودن سطح آب‌های زیرزمینی و فقدان منابع مالی کافی از محل منابع نوشی، و یا شهرداریها برای انجام سرمایه‌گذاریهای کلان به منظور ایجاد صنایع و تأسیسات لازم جهت بازیافت و ایجاد مواد زائد جامد یکی از اجزای لرین و کم هزینه‌ترین شیوه‌ها، روش دفن بهداشتی مواد زائد جامد شهری است. این روش مورد توجه وزارت کشور و شهرداریها قرار گرفته است و طی چند سال اخیر کمپنهایی لازم به شهرداریها برای اجرای این گونه پروژه‌ها ارائه می‌گردد. ولی در برخی از مناطق - به ویژه استانهای شمالی و جنوبی کشور و حتی برخی محدوددهای مرکزی کشور - نیاز به استفاده از گزینه‌های دیگری چون زیالیه‌سوزها، کارخانجات کمپوست و کارخانجات بازیافت کافت، پلاستیک شیشه و فلز است. در مجموع بیش‌بینی منابع اختیاری لازم برای این گونه سرمایه‌گذاریها به منظور جلوگیری از سدمات و شایعات آلودگیهای محیط ضروری است.

خوشبختانه براساس اقدامات به عمل آمده تاکنون و تشریح آلودگیهای ناشی از هزاران تن زیالیه‌های شهری در محیط، در سال جاری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور از منابع اعتبارات رفیضهای عمران ملی مبلغی را برای انجام مطالعات جامع مربوط به تکمیک از مباد و بازیافت مواد زائد جامد شهری در اختیار وزارت کشور قرار داده است. این مطالعات با توجه به شرح خدمات پیش‌بینی شده کابیه قابلیت‌های مربوط به بازیافت مواد و انرژی و مکانهای مورد نظر برای سرمایه‌گذاری، آغاز خواهد شد. همچنین فرایندهای مناسب تبدیل مواد زائد به کمپوست یا انرژی و مانند اینها نیز کاملاً مشخص می‌گردد و زمینه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و شهرداریها - و حتی سرمایه‌گذاران خارجی - در این گونه فعالیت‌های مثبت محیط زیستی و بهداشتی، که می‌تواند ثمرات مثبت اقتصادی و اجتماعی نیز به دنبال داشته باشد، فراهم خواهد گردید.



مناطق بیش از ۷۵ درصد - است که بدین خاطر انجام پیش‌بینیهای لازم برای کاهش رطوبت و نحوه برخورد با سرمایه‌های این مواد باید مورد توجه قرار گیرد.

- کنترل گازهای آلاینده و به‌ویژه دی‌اکسید کربن در کارخانجات زیالیه‌سوز اهمیت بسیاری دارد و در نتیجه در فرایندهای انتخابی، باید توجه لازم به این امر مبذول گردد. در غیر این صورت، آلودگی هوای ناشی از این فعالیت مزیت‌های استفاده از این کارخانجات را تحت‌الشعاع قرار خواهد داد.

- هزینه‌های نگهداری و تعمیرات قطعات در فرایندهای مختلف

تحقیق عملی کلاسی

به منظور کاهش
ترددهای روزانه

سیستم توزیع کالا

در اروپا

ساماندهی

می شود

اغلب شهرهای اروپایی به منظور ایجاد یکپارچگی در روشن توزیع کالاهای بازرگانی و صنعتی در مناطق مختلف، به خصوص در مراکز شهرها، و جلوگیری از تردهای بی مورد و کاهش آلودگی هوا، در صدد تغییر سیستمهای توزیع کالا در شهرها هستند.

این پروژه که «مراکز توزیع شهری» نام دارد، با مشکلاتی نیز مواجه است. از جمله این مشکلات می توان به افزایش قیمتها به دلیل وجود واسطه ها، اجتناب توزیع کنندگان از پذیرش هزینه بار یکسان برای تحویل کالا، و عدم رعایت قوانین مربوطه به ساختهای تحویل کالا اشاره کرد.

سیستم مذکور چندی است که در شهرهای بزرگ آلمان بیش از پیش مورد توجه واقع شده است. حمل کنندگان کالاها با ایجاد یک انجمن صنفی، مناطق شهری را از نظر جغرافیایی برای ایجاد مراکز توزیع تحویل کالا تقسیم کرده اند.

شهرهای پیمانکاری می کنند تا روش توزیع کالاها آسان تر باشد و مطمئن شهر و بدان در ایضی حمل کالاهای شان از هر حیطه تأمین گردد.

همچنین در هلند صدور پروانه توزیع کالا را شهرداریها بر عهده دارند. این پروانه در بردارنده امتیازات خاصی برای استفاده از خیابانها نظیر عبور در ساعات ممنوع است؛ بدین معنا که با این پروانه می توان در ساعات پر رفت و آمد، با رعایت موازین مشخص، به حمل و نقل کالا پرداخت.

سیستم توزیع کالا در هلند به صورت طرحی ملی مورد توجه قرار گرفته چرا که این سیستم به دلیل مماثلت از تردهای بیجا موجب کاهش بخشی از آلودگی هوا شده است.

تجربه موناکو نیز در نوع خود تجربه ای خاص است؛ زیرا موناکو شهری است که از لحاظ تراکم شهری، موقعیت جغرافیایی و قدرت مالی شهرداری وضعیت ویژه ای دارد و از لحاظ قانونی، عبور و مرور



تمام وسایل نقلیه ای که بیش از هشت تن بار دارند در طول روز ممنوع است.

مدیران موناکو قصد دارند به گونه ای برنامه ریزی کنند که بارگیری و تخلیه بار، به وسیله وسایلی که آلودگی کمتری ایجاد می کنند انجام شود و تحویل کالاها به مراکز شهر سریع تر صورت پذیرد.

در شهرهای فرانسه نیز اقدامات وسیعی برای تقویت سیستم توزیع کالا صورت گرفته، و از جمله در کنار رود سین یک مرکز اطلاع رسانی جاده ای برای اعلام وضعیت شرایط تأسیس شده است.

در استراسبورگ، سازماندهی سرویسهای خدمات دهی در چارچوب این روشها انجام می شود؛ انتقال کالا و نگهداری آن در انبار امانات، ایجاد پارکینگ در مجاورت ایستگاههای تراموا و تحویل کالا به در منازل.

علاوه بر اینها، در نانت نیز ایجاد سیستم رایگان حمل کالا از سوپرمارکت به منازل در دست بررسی است.

ترجمه: میفر موسوی
منبع:
www.Equipment Urbain

بهسازی یک گورستان تاریخی در ونکوور کانادا منجر به پیدایش فضایی مورد استقبال مردم شده است.

این گورستان که «مانتین ویو» نام دارد، پس از بر شدن ظرفیت تدفین رو به ویرانی می رفت اما موقعیت تاریخی آن مسئولان شهر را واداشت تا به آن سروسامان دهند و با اضافه کردن کاربریهای تجاری و چشم اندازهای طبیعی گورستان را به مکانی زیبا تبدیل کنند.

زمین گورستان در سال ۱۸۸۷ به عنوان اولین فضای سبز ونکوور در نظر گرفته شد و در ۱۲۰ سالگی که برای دفن مردگان از آن استفاده شد، به عنوان فضایی عمومی نیز مورد بهره برداری قرار گرفت. اما در طول این سالها بدون هیچ برنامه مدونی رها گردید.

مانتین ویو در دهه ۱۹۶۰ از نظر زیبایی شناختی، رویه انحفاظ رفت چسرا که به دلیل عدم حفاظت و رسیدگی، بسیاری از بناهای یادگار و مجسمه های شخصیتهایی که در آن مدفون بودند نابود شد.

این روند ادامه داشت تا اینکه در سال ۱۹۹۶ یک شرکت چند



احیای یک گورستان تاریخی در ونکوور

گروهی که طراحی جدید گورستان را بر عهده گرفت برای احیای پیشینه ۱۰۰ ساله مکان مذکور، هیچ سند و مدرکی در دست نداشت تا بر طبق مراحل تکامل ماتین ویو به احیای آن بپردازد. اما با تجزیه و تحلیل فرهنگی منطقه توانست مشخصه‌های طبیعی و کالبدی منحصر به فرد گورستان را مشخص سازد. این مطالعه ساعت شد برای اولین بار، انگار نه‌ای تاریخی و فرهنگی منطقه به ثبت برسد؛ که این موضوع مورد استقبال مؤسسات جامعه‌شناسی، دانشگاهها و خانواده‌های اصیل ساکن در منطقه واقع شد.

هم اکنون می‌توان یافت تاریخی، مسیرهای عابر پیاده و جدول بندی گورستان را، که در دهه‌های گذشته بسیار جذاب بود، مشاهده کرد.

لازم به ذکر است که نام گورستان «ماتین ویو» از چشم‌اندازهای زیبای منطقه و مناظر آن گرفته شده است. در حقیقت ماتین ویو مجموعه‌ای است از گورستان و دشت ونکوور، که سالها پیش رودخانه‌ای خروشان در آن جریان داشته است. در بهسازی و احیای پیشینه تاریخی این مکان جاده‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که ترافیک خودرو و دسترسی به آن کاهش یابد. همچنین پیاده‌روهای بیشتری در نظر گرفته شده‌اند تا با ایجاد تعامل میان بازدید کنندگان، مشارکت آنان در حفظ و نگهداری مجموعه نیز جلب شود.

ماتین ویو به ضرورت زمان رشد فراوانی کرده و به خاطر ایجاد رابطه‌ای محکم بین مردم و چشم‌اندازهای آن، به محلی پر جاذبه تبدیل شده است.

ترجمه: علی عربی، دانا

منبع:
Heather Hammett, Landscape Architecture
"A new Generation", September 2001, PP.78-132



ملیتی کفن و دفن، داوطلب، خرید و خصوصی سازی گورستان شده؛ که به دلیل اعتراض مردم، مسئولان شهر از فروش آن سر قنطر کردند و به فکر تهیه برنامه جامعی افتادند که برای گورستان، کارگرهای یک پارک عمومی را نیز تعریف کنند.

در این برنامه ایجاد مختلفی نظیر مدیریت منابع مالی و ایجاد آنها در آینده برای اداره گورستان و شیوه‌های درآمدی - با اقتباس از پروژه خصوصی سازی یکی از گورستانها - لحاظ گردید. در این پروژه با اختصاصی در صدی از درآمد نظیف تلاش شد تا یک فضای سبز عمومی و یک موزه تاریخی در گورستان تشکیل شود.

همچنین موقعیتهای جدیدی همچون ایجاد باغچه‌ها، استخرهای شنا، مکانهای جمع‌آوری خاکستر مردگان، آرامگاههای اختصاصی و یادبودهای قدیمی و نظایر اینها، کمک زیادی به چشم انداز جدید گورستان می‌کنند.

بدین ترتیب و با استفاده از فضاهای خالی گورستان، ظرفیت جدیدی بالغ بر ۱۳۰ هزار مکان دفن در ماتین ویو فراهم شده است و پیش بینی می‌شود سرمایه گورستان در ۲۰ سال آینده به بیش از ۲۰ میلیون دلار افزایش یابد.

یکی دیگر از بخشهای برنامه بهسازی گورستان مذکور، الحاق زمینهای بایر پیرامون زمین گورستان و درختان انبوه اطراف آن است. همچنین از آنجا که بسیاری از درختان منطقه به خاطر کهنسالی رو به نابودی هستند، برنامه‌ای برای کاشت درختان جوان در دست بررسی است تا بر تنوع چشم‌انداز گورستان افزوده شود.

برای ایجاد تنوع گیاهی در گورستان نیز از چمنهای بومی، درختچه‌ها و گل‌های پرورشی استفاده می‌شود.

شهر داریهای ایالت انتاریو در کانادا به دلیل انجام برنامه ریزی برای رفاه هر چه بیشتر شهروندان معلول، تشویق شدند.

این شهرداریهات تلاش کرده‌اند تا افراد معلول در استفاده از محیط و خدمات شهری فرصتهای برابر داشته باشند.

در این خصوص شهرداریهای اوتاوا، ویندسور و برلینگتون، گامهای بلندی در سیاستگذاری، راه‌حل و رفع موانع برداشته‌اند. از خدمات شهرداریهای مذکور می‌توان به این موارد اشاره کرد: مناسب سازی وسایل حمل و نقل عمومی، ساخت زمینهای بازی دو دسترس یا همکاری سازمان پارکهای هر شهرداری، و از بین بردن موانع عبور در معابر.

ترجمه: شهرزاد عزیزین پاک

منبع:
www.Google/Ontario Municipalities

برنامه ریزی شهرداریهای انتاریو برای معلولان

پس از مطالعات ترافیکی در برلین، چنین مقور شد که تأثیرات منفی ترافیک در عبور و مرور روان ولی انبوه محدود شود و سیستم کنترل اتوماتیک اعمال گردد.

همچنین بانه کارگیری سیستم مدیریت مرکزی ترافیک، هدایت تمام شریانهای برلین متمرکز شد و شبکه خیابانها بر اساس ساختار شهری به هم مرتبط گردید و توقف در مناطق مرکزی شهر ممنوع شد.

از سوی دیگر، با ایجاد یک جاده کمربندی، تردهای غیر ضروری نیز از شهر حذف گردید. از دیگر اقدامات، برای روان سازی ترافیک در برلین، افزایش طول و ظرفیت شبکه عبور و مرور دو چرخه است.

از آنجا که برلین حکم یکی از کلانشهرهای اروپایی را دارد، توقعات موجود از ترافیک آن نیز در حد استانداردهای بالای زیست محیطی مورد توجه است.

با نوسازی تأسیسات و تجهیزات مترو، برلین به کلانشهری با سیستم حمل و نقل کامل زیرزمینی مجهز گشت اما با این حال خیابانهای آن گماکان بسیار پر تحرک است.

در دهه‌های گذشته با ایجاد خیابانهای عریض، سعی بر آن شد تا مشکل عبور و مرور کاهش داده شود اما در نهایت به این نتیجه رسیدند که با این حرکت خسارات زیادی به بافت شهر وارد شده است.

چگونه ترافیک در برلین روان شد؟



آلمان، برلین، دروازه براندنبورگ

جایه جا می شوند.

بنابر این به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا در شهر و افزایش سرعت حمل و نقل، حتی بر نحوه بارزدن کالاها نظارت شد. مسیرهای ویژه‌ای برای عبور وسائط نقلیه باری تعیین گردید و حمل کالا از طریق خطوط ریلی و راه‌های آبی مورد تأکید قرار گرفت.

ترجمه: فرحان نوبخت

منبع:

www.Google/StadtVertraglicherVerkehr

نگرش و دیدی کلی ارائه کرده و اجماعی کلی در میان عوامل مربوطه به آمایش و توسعه سرزمین یدید آید.

در این مطالعات مقرر گردیده است هنگامی که زمان گرفتن مالیات می‌رسد، شهر داربها طی بررسی‌های تخصصی بخشهای اقتصادی را که سوددهی دارند شناسایی و برای گرفتن عوارض مالیات از آنها برنامه‌ریزی کنند.

از سوی دیگر برنامه‌ریزی مشخصی انجام شده است تا رشد شهری و نیازهای مربوطه به توسعه سرزمین به طور متوازن لحاظ گردد.

این برنامه‌ریزی کمک می‌کند تا منابع مالی که قرار است در آینده هزینه شهر را تأمین کنند، مدنظر قرار گیرند و برای ایجاد آنها سرمایه‌گذاری شود.

مردم نیز که در این بهبود کیفیت زندگی شان هستند، در حفظ تأسیسات و تجهیزات شهری می‌کوشند و در پروژه‌های عمران شهری مشارکت می‌کنند.

یکی دیگر از کارکردهای فدراسیون مذکور، جمع کردن شهرسازان به دور هم است تا مشکلات مربوطه به توسعه شهری را بشناسند و عوامل مؤثر در آمایش سرزمین را در کنار یکدیگر قرار دهند و مشکلات مربوطه به آمایش را در چارچوب طرحهای جامع بررسی کنند.

ترجمه: مهتاب موسوی

منبع:

www.Mairie.deQuebec

اسا یکی از راههای پیگیری مطالبات شهروندان، انجمنهایی هستند که به طور خودجوش به دست خود مردم تشکیل می‌شوند.

از جمله این انجمنها می‌توان به تشکلهای مردمی در ایالت بایرن آلمان اشاره کرد. یکی از انجمنهای فعال شهر، اطلاع یافتن شهرداری در نظر دارد در میان فضای سبز اطراف شهر، جاده بکشد. همچنین شهرداری در نظر داشت به جای راهاندازی خطوط مترو و با استفاده از بودجه آن، یک باند جدید در فرودگاه شهر احداث کند.

در ابتدا، مسیرهای ویژه دوچرخه، ۵۶۰ کیلومتر بودند که اینک ۸۰۰ کیلومتر به این مسیرها اضافه شده است که بخش زیادی از مناطق اطراف ایستگاههای مترو را تشکیل می‌دهد.

همچنین از آنجا که برلین مرکز فعالیتهای اقتصادی نیز هست، حمل و نقل کالا از این منطقه رو به افزایش است. اکنون حجم این مبادلات، روزانه به ۲۶ میلیون تن کالا می‌رسد.

این در حالی است که در ماههای پُر دادوستد گاه روزانه ۴۵ میلیون تن کالا با کامیونت و وانت در خیابانهای مرکزی برلین

فدراسیون شهرداریهای کبک در اجلاس سالانه خود، مشکلات مختلف ناشی از رشد نامتوازن شهری در محیطهای مسکونی، و همچنین پیروی جمعیت در کبک را بررسی می‌کند.

این فدراسیون نقشی اساسی در بهسازی محیطهای شهری بر عهده گرفته است تا بدین وسیله برای ۱۵ سال آینده، برنامه‌ریزیهای لازم انجام شود و بدین ترتیب برای تحول سرزمین،



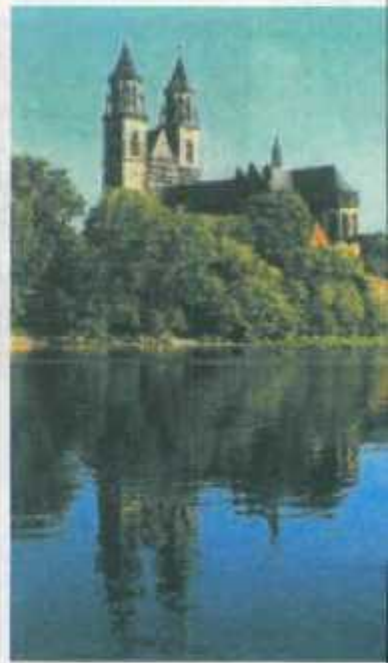
کانادا، کبک، مکتوبان شهری میدان اصلی شهر.

به نظر بسیاری از شهروندان، شرکت مردم در هر چهار سال در انتخابات شوراها نمی‌تواند باعث اعمال کامل نظریات آنان در مدیریت شهری شود.

همچنین گاه تصمیماتی که مسئولان شهرها می‌گیرند مورد پسند مردم واقع نمی‌شود و مورد اعتراض قرار می‌گیرد، اما ترتیب آثاری به آنها داده نمی‌شود و شهروندان از کانال شوراها نیز قادر به پیگیری اعتراض خود نیستند.

تصمیمات فدراسیون شهرداریهای کبک در باره شورها

انجمنهای شهری آلمان، کانونی برای مشارکت مردمی



آلمان، نمای از بافت قدیمی نورنبرگ

انجمن مذکور پس از اطلاع از موضوع، مخاطرات ناشی از اجرای این طرحها را که متوجه شهر می‌شده به طور فنی و مستقل به شهرداری ارائه کرد؛ و این باعث شد که طرح، پس از مطالعات مسئولان شهر، منتفی گردد.

همچنین در طرح دیگری قرار بود که شهرداری، پارکینگ قدیمی و منطقه باستانی اطراف آن را تخریب و یک پارکینگ طبقاتی جدید احداث کند. پس از اطلاع انجمن شهر، از مردم درباره این اقدام شهرداری نظرخواهی شد، و در پی مخالفت ۵۶ درصد شهروندان، از تخریب مجموعه مذکور سز قنطر شد.

نمونه دیگری از این تجربه موفق، مردم شهر کارلسروهه هستند که با تشکیل انجمن شهر توانستند از احداث یک خط مترو جلوگیری کنند.

یکی از دلایل مخالفت آنها این بود که پروژه شش سال طول می‌کشید و از درآمد معزاداران مسیر احداث پروژه به میزان زیادی کاسته می‌شد.

عده‌ای دیگر از شهروندان نیز معتقد بودند با بودجه ۳۹۰ میلیون مازگی این طرح می‌تواند یک کارخانه بازیافت زباله در شهر ایجاد کرد که هم به دلیل مسائل زیست-محیطی و هم به دلیل اشتغالزایی ضروری می‌آورد.

از طرف دیگر انجمن ترافیک آلمان بر استفاده از وسایل نقلیه عمومی نظیر اتوبوس تأکید داشته، چرا که معتقد بود کودکان و افراد مسن که درصد عمده‌ای از شهروندان را تشکیل می‌دهند

نیروی استفاده از مترو با مشکل مواجه می‌شوند بنابراین انجمن مذکور با جمع‌آوری ۲۳ هزار امضا از شهروندان مخالف، مانع از اجرای پروژه شد.

البته وجود انجمنهایی از این دست صرفاً برای مخالفت یا طرح‌های مدبران شهری نیست بلکه این نهادهای مردمی می‌توانند به عنوان بازوی مدیران شهری نیز عمل کنند.

از جمله این موارد، واگذاری امور مربوط به برنامه‌ریزی و سیاستگذاری ترافیک شهری هایدلبرگ به سازمانهای غیردولتی است. شهرداری هایدلبرگ انجمنهای فعال و علاقه‌مند در این رشته را دعوت کرد تا با همکاری یکدیگر، برنامه‌های جامع برای اداره امور ترافیک شهر، ارائه کنند.

همچنین شهرداری هایدلبرگ برنامه‌های چنین انجمنهایی را - نظیر ساخت قطار شهری، احداث محل ویژه عبور دوچرخه‌سواران و برنامه تبلیغاتی ترویج استفاده از دوچرخه در میان شهروندان - به مورد اجرا گذاشته است.

نمونه‌های مذکور، بیانگر این است که اعمال مشارکت مؤثر شهروندان در اداره امور شهر در قالب انجمنها و سازمانهای غیردولتی نیز میسر است و اینها می‌توانند بازوی توانمندی برای مدیران شهری و اعضای شوراهای باشند.

ترجمه: مایه حضرتی
منبع:
Fairkehr, Mai, 2000

تلاشهای ژنو برای ارتقاء کیفیت زندگی

شهرداری ژنو در جهت ارتقاء کیفیت زندگی شهروندان برنامه‌های اجرایی نسبتاً جامعی را تدوین کرده است.

از جمله این فعالیتها توسعه خطوط تراموای شهری برای کاهش آلودگیهای صوتی و زیست-محیطی است. همچنین ناسنگلاری روزی با عنوان «شهری بدون ماشین» با بودجه ۲۹۵ هزار مازگی، اقدامی است در جهت اینکه شهروندان را به سایر روشهای چاب‌چایی - که آلودگی در بر ندارد - فکر کنند.

پروژه «امنیت اجتماعی در شهر» نیز از برنامه‌های اجرایی ژنو است. هدف از این پروژه ایجاد و تقویت انگیزه برای تأمین امنیت شهری است و تلاش می‌شود تمامی شهروندان ترغیب به حمایتهای

اجتماعی از یکدیگر شوند. از دیگر اقدامات شهرداری ژنو اجرای همسازي پیاده‌روهاست. در این طرح کوشش می‌شود در اطراف پیاده‌روها منظر سازی شود و امنیت عبور و مرور در آنها تأمین گردد. پس از معاینه اصلی نیز نوبت به معاینه محله‌ها خواهد رسید.

در این پروژه کاملاً متافع افراد پیاده‌دنبال می‌شود و ژنو را به شهری تبدیل می‌کند که در آن افراد پیاده، حقوق واقعی در شهر خواهند داشت.

برگزاری گرد همایی بررسی راههای بهبود روابط دولت و شهروندان نیز از دیگر اقدامات شهرداری ژنو است.

تر این گرد همایی نقشها، مسئولیت و وظایف دولت و شهرداری در قبال شهر بررسی می‌شود و محورهای آن عبارتند از: ایجاد کیفیت زندگی بهتر برای ساکنان شهر، مشخص شدن و تسخیر مسئولیتها در هر قسمت و اصلاح سیستم اداری برای فراهم شدن زمینه‌های فعالیت اقتصادی.

دیگر محورهای مورد بررسی در این نشست عبارتند از: آمایش سرزمینی و ارتباط آن با سیاستهای اجتماعی، مسائل مربوط به کودکان، سیاستهای فرهنگی، ورزش، امنیت شهروندان، گردشگری، افزایش سایتها، اینترنتی در باره مسائل شهری، و تعیین چارچوبهای صحیح توسعه پایدار. علاوه بر اینها، شورای شهر ژنو تأییدی اتخاذ کرده است تا شرایط اقتصادی با ثباتی برای بهبود بودجه‌ها و کنترل هزینه‌ها در شهر فراهم گردد تا بدین وسیله ژنو جایگاه قوی‌تری در بازار اروپا به دست آورد.



ترجمه: مهتاب موسوی
منبع:
www.Mairie de Geneve

برای معاینه فنی خودروها شهردارها بخش خصوصی را به کمک می طلبند

گزارشی از روند معاینه فنی
خودروها و موتورسیکلت‌های
دوزمانه در شهرها

زهرا خوش‌نمک



هوای پاک، ۲۹ دی ماه را «معاینه فنی خودروها» برگزیده است. معصومه ابتکار، رئیس این سازمان معتقد است با راه‌اندازی مراکز معاینه فنی خودرو و اندازه‌گیری میزان آلاینده‌های خروجی خودروهای در حال فعالیت می‌توان به میزان ۲۰ درصد آلودگی هوای تهران کاست.

اگر چه معاینه فنی خودرو در کشورهای پیشرفته دنیا سابقه‌ای پنجاه ساله دارد اما در کشور ما با وجود قوانین مشخص قبل از آن (ماهه ۱۴ بین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۵۳ ه.ش.) از نیمه دوم سال ۱۳۶۹ معاینه فنی خودروهای سواری، آن هم فقط در تهران، مورد توجه قرار گرفت. در این زمان اندازه‌گیری آلودگی خروجی از خودروها به بخش خصوصی واگذار شد.

در اوایل دهه ۷۰ میلادی بانک جهانی و مؤسسه حمل و نقل بین‌المللی ژاپن (جایکا)، دو طرح پژوهشی را به انجام رسانند که در آنها معاینه فنی به عنوان مؤثرترین روش برای کاهش آلودگی هوای تهران مورد توجه قرار گرفت. به دنبال آن طرح جامع کاهش آلودگی هوایی ریخته شد و با تصویب قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، در تاریخ سوم اردیبهشت سال ۱۳۷۲، رویه قانونی به خود گرفت. ماده یک این قانون کلیه دستگاه‌ها، مؤسسات و کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی را به رعایت مقررات و سیاست‌های مقرر در این قانون، برای تحقق اصل پنجاهم قانون اساسی، موظف کرده است.

بر اساس ماده ۴ قانون مذکور، استفاده از وسایل نقلیه موتوری که بیش از حد مجاز دود و آلوده کننده‌های دیگر وارد هوای آزاد کنند ممنوع اعلام گردید و مقرر

تهران، شیراز، تبریز، اصفهان، اراک و مشهد، شش کلان شهری هستند که به دلیل تعداد زیاد خودروها، نبود فرهنگ ترافیکی، وجود خودروهای فرسوده و سایر موارد دیگری که به حمل و نقل مربوط می‌شود، با آلودگی هوا درگیرند. شاید زمان چندانی لازم نیاتند که شهرهای کوچک‌تر نیز با این موج افزایش وسایل نقلیه موتوری به صف شهرهای آلوده کشور بیوفتند. از طرفی امار سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد که ۳۱ درصد از کل موارد فوت کشور به دلیل تصادفات اتفاق می‌افتد؛ و این خود بالاترین مکان را در سطح جهانی به ایران اختصاص می‌دهد.

سرپرست دفتر ایمنی و ترافیک سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور معتقد است حدود ۸۰ درصد از عوامل مؤثر در بروز حوادث رانندگی متجر به مرگ در کشور، ناشی از خطای انسان است و بقیه از فرسوده بودن خودروها، مهندسی جاده‌ها و فقدان دقت کافی در انجام معاینات فنی خودروها ناشی می‌شود.

این سازمان هشدار داد که مسئولیت تلفات و مصدومیت مسافران، ناشی از بروز تصادف در اثر نقص فنی، براساس قانون مجازات اسلامی بر عهده راننده است و با تعویبهای مسافری که اقدام به سرویس دهی خودروهای فرسوده و دارای نقص فنی و یا تقلید بر گه معاینه کنند، برخورد قانونی می‌شود.

بنابراین، با توجه به سهم ۷۰ درصدی بخش حمل و نقل در آلودگی هوا و ۴۶ درصدی در ایجاد ذرات معلق، سازمان حفاظت محیط زیست شمار اسفاسال روز



شد حد مجاز خروجی وسایل نقلیه موتوری به وسیله سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری وزارت صنایع تعیین شود و به تصویب شورای عالی حفاظت محیط زیست برسد.

ماده ۱۵ این قانون تأکید دارد که هر وسیله نقلیه موتوری که به کار گرفته می‌شود، باید دارای گواهینامه مخصوص مبنی بر رعایت حد مجاز خروجی آلوده کننده‌های هوا باشد. دارندگان وسایل نقلیه موتوری نیز مکلف شدند همه ساله وسایل نقلیه خود را در مراکز مورد تأیید سازمان حفاظت محیط زیست - که به وسیله شهرداری‌ها ایجاد می‌شود - تحت آزمایش و معاینه قرار دهند و گواهینامه رعایت حد مجاز آلودگی را دریافت کنند؛ در غیر این صورت از تردد وسایل نقلیه فاقد گواهینامه مذکور جلوگیری می‌شود. هزینه انجام آزمایش و معاینه وسایل نقلیه موتوری از دارندگان وسایل نقلیه مذکور بر طبق تعرفه‌ای که وزارت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست تهیه می‌کند و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، گرفته خواهد شد.

در زمان حاضر این هزینه در تهران برای هر خودرو ۵۰ هزار ریال تعیین شده است. تاریخ شروع اجرای این ماده و تبصره‌های آن حداکثر یک سال پس از تصویب قانون مورد بحث تعیین شد و سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری و سایر دستگاه‌های مرتبط موظف شدند ظرف مدت ذکر شده، امکانات لازم را برای اجرای این ماده فراهم کنند.

مهر داد نجحوان، معاون ستاد معاینه فنی خودرو شهرداری تهران، می گوید: «برنامه اجرایی جامع کاهش آلودگی هوا که بر ۷ محور اصلی تقسیم شده است در دی ماه ۱۳۷۸ به تصویب هیئت وزیران رسید و بودجه لازم برای شروع در سال اول برنامه سوم توسعه (۱۳۷۹) تخصیص یافت. انتظار می رفت که بدین ترتیب در سال اول حداقل ۲۰ درصد از آلودگی هوای تهران با اجرای این طرح کاهش یابد - که البته شهردار تهران کاهش آلودگی را چندی پیش در یکی از برنامه های خود اعلام کرد.»

وی می افزاید: «برنامه اجرای معاینه فنی خودروها از تاریخ شروع برنامه جامع کاهش آلودگی هوا حداکثر یک سال و مدت زمان لازم برای ایجاد مراکز معاینه فنی خودرو از تاریخ شروع برنامه، دو سال عنوان شده است. انتظار می رود در صورت اجرای کامل و موفقیت در برنامه معاینه فنی وسایل نقلیه موتوری در تهران، علاوه بر صرفه جویی ۱۵ درصد (معادل سالانه ۲۴۸ میلیون لیتر بنزین) در مصرف سوخت در شهر تهران، آلاینده های خروجی HC و CO از اگزوز خودروها نیز به طور میانگین تا حدود ۵۰ درصد کاهش یابند در این برنامه سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان تعیین کننده استانداردهای مورد نیاز و نظارت بر حسن اجرای برنامه و هماهنگ کننده آن، و شهرداری تهران به عنوان مسئول جلوگیری از تردد خودروهای فاقد برچسب معاینه فنی و بازرسی انقاعی کنار معابر و مانند اینها معرفی شدند.»

از طرفی محمد رتوفی، دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می گوید: «سازمان محیط زیست وظیفه دارد استانداردهای مورد تأیید را به کارخانجات خودروسازی ابلاغ کند؛ علاوه بر این مصوبه های نیز به تصویب شورای عالی محیط زیست برای مهلت دادن به خاطر جمع آوری سه نوع خودروی پاترول، لندروور و وانت نیسان رسید، که به گفته وزارت صنایع کارخانه سازنده موتور جدید را جایگزین موتور قدیم پاترول و وانت نیسان کرده است.»

وی در مورد پیکان می افزاید: «میزان مصرف پیکان ۱۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است، در حالی که خودروهای امروزه ۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مصرف می کنند که بدین لحاظ جلوگیری از تولید پیکان از نظر اقتصادی به صرفه است. اما برخی مسائل همچون اشتعال، اشکال در سرمایه ملی و نظایر اینها هم وجود دارد»

که در نهایت وزارت صنایع، سازمان حفاظت محیط زیست، نفت و دیگر نهادهای ذی ربط باید در این مورد با یکدیگر به تعامل برسند.»

او می افزاید، قرار است خودروهای نو و کهنه برای تعیین حداستندارد نیز جدا شوند تا کارخانه ها ملزم به رعایت استاندارد بالاتر شوند.

معاینه فنی خودرو

معاینه فنی خودرو علاوه بر افزایش ایمنی تردد خودروها و کاهش آلودگی هوا، و نظارت بر ایمنی و کیفیت خودروها، نکات مثبتی را نیز همچون بهبود قوانین تردد، کاهش تصادفات و جرایم رانندگی، توسعه و تدوین قوانین مربوط به کیفیت خودروهای تولیدی و ارائه استانداردهایی در این خصوص، با تأکید بر آموزش های عمومی و کاهش مصرف سوخت، به دنبال دارد. اما در کشور ما اگر چه معاینه فنی ساده ترین، ضروری ترین و کم هزینه ترین روش برای افزایش ایمنی خودروها، کاهش آلودگی هوا و صرفه جویی در مصرف سوخت به شمار می آید، اما فقط در تهران سه مرکز معاینه فنی خودرو در مناطق ۱۸، ۴ و ۱۹ شهرداری تهران راه اندازی شده است که آن هم تنها به میزان ۶ درصد از کل ظرفیت پذیرش داشته است!

البته قرار است به زودی سه مرکز مکانیزه ویژه از مون خودروهای سنگین در مناطق شهرداری ۸، ۶ و ۱۸ و سه مرکز معاینه فنی خودروهای سبک در مناطق ۲، ۵ و ۱۴ افتتاح شود. شهرتانیهای دیگری نیز از جمله مشهد و اصفهان، اقداماتی در این زمینه انجام داده اند که هنوز به نتیجه نرسیده است.

لازم به ذکر است در زمان حاضر در تهران ۸۶ مرکز معاینه فنی فعالیت می کنند که ۳ مرکز آن مربوط به شهرداری است و بقیه به بخش خصوصی تعلق دارد و شهرداری می تواند بخش خصوصی را به عنوان بازوی خود به کار گیرد. اما کارشناسان روی علمی بودن فعالیت این مراکز بحث دارند!

نجحوان، معاون ستاد معاینه فنی خودرو و شهرداری تهران، در باره کیفیت معاینات می گوید: «در مراکز معاینه فنی خودروها علاوه بر کنترل بخشهای حساس وسیله نقلیه که در تضمین ایمنی تردد و کاهش میزان گازهای خروجی از اگزوز تأثیر دارد، شدت نور چراغهای جلوی خودرو، میزان ناهمراستایی چراغها، قدرت ترمز گیری و کیفیت کمک فنرها نیز سنجش می شود. اما هنوز برای

راننده ها فشار و اجباری جز جریمه ای اندک، برای مراجعه به این مراکز وجود ندارد.»

معاینه تجهیزات خودرو را هم به شهرداری بسپارند

رتوفی معاینه فنی را به دو بخش تقسیم می کند: «معاینه تجهیزات خودرو از لحاظ ایمنی، و معاینه گازهای خروجی اگزوز و آلودگی صدا. در زمان حاضر بخش اول در تهران بر عهده شهرداری و در شهرستانها بر عهده راهنمایی و رانندگی است. ما معتقدیم که با توجه به ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه، بهتر است بخش دوم نیز به شهرداریها منتقل شود زیرا راهنمایی و رانندگی توانسته است به دلیل نداشتن تجهیزات لازم، معاینه خودروهای دارای برگ معاینه فنی را به خوبی انجام دهد و تنها ابزار آنان در واقع چشم کارشناسی است. در حالی که لنتهای ترمز، مرکز و کانون زاویه بخش نور چراغها، خلاصی فرمان، میزان ساییدگی چرخها، حرکت روی پیچها و چیزهای از این دست با چشم دیده نمی شوند.»

وی می افزاید: «با برنامه ریزیهای انجام شده، شهرداریها می توانند همراه با بخش خصوصی مورد تأیید، در این جهت بهتر عمل کنند.»

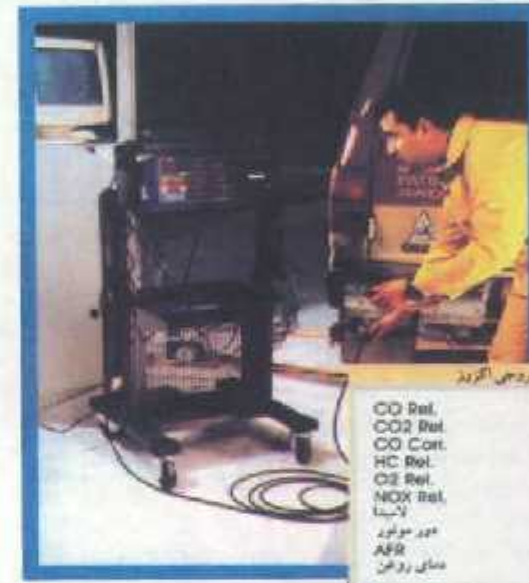
علیرضا عقاری، معاون حمل و نقل نیروی انتظامی در باره طرح معاینه فنی خودروها می گوید: «خودروهایی که مهلتشان گذشته باشد و بر که معاینه فنی نفاشته باشند، به تعداد دفعات مشاهده جریمه می شوند. اما در نرخ جریمه ها باید تجدیدنظر شود تا ما موران راهنمایی و رانندگی بتوانند به عنوان ضابطه قوه قضائیه عمل کنند. اکنون جرایمی که برای این تخلف در نظر گرفته شده است، اهم متناسبی برای اجبار رانندگان به معاینه فنی نیست.»

البته شهردار تهران در مراسم گفت: با اتمام تعطیلات تابستانی مجلس، شور دوم تصویب لایحه اصلاح و افزایش نرخ جریمه صورت خواهد گرفت و متعاقب آن نرخ متناسبی برای جریمه کسانی که به این مصوبه بی توجه باشند معین خواهد شد. این افزایش تا سقف ۵۰ هزار ریال برای اتومبیلهایی که آلوده ساز باشند در نظر گرفته شده است؛ کو اینکه به گفته رتوفی به دلیل وارد نشدن دادگاهها به این مسئله و مشخص نبودن روند اجرای آن، این مسئله هنوز در حد حرف باقی مانده است. اما با وجود همه این اطلاعاتها و قوانین هنوز خودروهای دارای نقص در

بار اماندازی مراکز معاینه فنی خودرو و اندازه گیری میزان آلاینده های خروجی خودروهای در حال فعالیت می توان به میزان ۲۰ درصد از آلودگی هوای تهران کاست

شهرها سرد می‌کنند و راهنمایی و رانندگی توانسته است حریف آنان شود. کارشناسان دلیل این امر را از یک سو نبود نیروی کارشناس برای کنترل آلودگی و از سوی دیگر کمبود نیروی انسانی و اعتبارات لازم در راهنمایی و رانندگی عنوان می‌کنند.

رشوقی می‌گوید: «بر اساس قسمت ۴ بند ۲ ماده ۱۰۴ قانون برنامه پنج ساله حدود ۲۰ میلیارد ریال اعتبار برای رفع نقص فنی موتورسیکلتها و سولاریتهای شخصی در اختیار محیط زیست قرار داده شده است که متأسفانه سال گذشته جذب نشد و امسال هم هنوز خبری نیست. بر اساس این قانون



جایگزین گاز خرد می‌انگردد

CO Rel.	1.25 %
CO2 Rel.	14.92 %
CO Cor.	20.0 %
HC Rel.	24.0 ppm
O2 Rel.	21.0 %
NOX Rel.	85.0 ppm
لاسیا	
دور مولود	1/1000
AFR	14.7 %
مقایله روشن	15 °C

سازمان محیط زیست تا ۵۰ درصد هزینه رفع نقص فنی را که سقف آن ۱۰۰ هزار تومان است می‌پردازد. اما متأسفانه برخی از سازمانها در اجرای وظایف خود کند عمل می‌کنند. وی در مورد وضعیت معاینه فنی خودروهای «سایر شهرها گفت: «اجرای معاینه فنی برای همه شهرهای کشور تصویب شده است اما به دلیل نبود امکانات برای معاینه دقیق در شهرها دچار مشکل هستیم که اگر ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم اجرا شود، و وظایف از دولت به شهرداریها انتقال یابد، این مشکل هم حل خواهد شد.»

مصطفی مژگانی، معاون دفتر بررسی آلودگی هوای سازمان حفاظت محیط زیست، در مورد ورود این خودروها به شهرهای که طرح در آنها اجرا می‌شود، می‌گوید: «در هر صورت، هر خودرویی که وارد شهر می‌شود باید برگره معاینه فنی داشته باشد و بنابراین به مراکز معاینه فنی راهنمایی می‌شود؛ در غیر این صورت

جریمه خواهد شد و در صورت تکرار تردد به پارکینگ انتقال می‌یابد.»

وی می‌افزاید: «اعتبار ۲۰ میلیارد ریال در قانون برنامه جامع به تصویب رسیده ولی به سازمان داده نشده است. تنها ۱/۵ میلیارد تومان برای خودروهای دولتی و عمومی برای گازسوز کردن و تعویض سیلندر و گازسوز کردن خودروهای «سواری (ناکسیها) به سازمان پرداخت شده است.»

بخش خصوصی، راهکاری برای تسریع واگذاری معاینه فنی خودرو و به بخش خصوصی از مسائلی است که بسیاری از شهرداران و کارشناسان بر آن اتفاق نظر دارند و معتقدند که با انجام آن معاینه فنی

اگر چه معاینه فنی ساده ترین، ضروری ترین و کم هزینه ترین روش برای افزایش ایمنی خودروها، کاهش آلودگی هوا و صرفه جویی در مصرف سوخت به شمار می‌آید، اما فقط در تهران سه مرکز معاینه فنی خودرو در مناطق ۱۸، ۱۹ و ۱۸، ۴ شهرداری تهران راه اندازی شده است که آن هم تنها به میزان ۶ درصد از کل ظرفیت پذیرش داشته است

دقیق تر، علمی تر و با ضابطه تر انجام خواهد پذیرفت و از طرفی باز اضافی را از دوش شهرداریها بر خواهد داشت.

محمود سیادت موسوی، مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک تهران، در این خصوص می‌گوید: «در همه کشورهای پیشرفته این گونه خدمات به بخش خصوصی سپرده می‌شود. البته ترخها هم به گونه‌ای است که برای آنان صرف می‌کند. اما متأسفانه در کشور ما همه بارها روی دوش دولت و شهرداری گذاشته شده است. شهرداریها باید صرفاً در این زمینه نقش نظارتی داشته باشند زیرا سرمایه گذاری در این بخش برای شهرداریها مقرون به صرفه نیست.»

وی معتقد است: «سنسور یک مرکز معاینه فنی باید بناند که اگر برگه غیر واقع صادر کند، پروانه گیش باطل می‌شود و سرمایه اش از بین می‌رود. اگر این گونه عمل شود دیگر احتیاجی به نظارت مستقیم هم نخواهیم داشت و کیفیت خدمات نیز

بالا می‌رود»

سیادت با اشاره به اینکه در دنیای پیشرفته، قیمت برای کنترل تعیین می‌شود نه در آمد می‌افزاید، «باید کاری کرد خودروهایی که عمرشان بیشتر است هزینه نگهداری بالاتری نیز داشته باشند و ملزم به معاینه زود به زود شوند که در نتیجه، با افزایش هزینه نگهداری، امکان خرید و فروش خودروهایی که آلودگی ایجاد می‌کنند تقلیل می‌یابد و اینها خود به خود از رده خارج می‌شوند.»

سیادت جریمه بالا را یکی از عوامل اجبار مراجعه افراد به مراکز معاینه فنی عنوان می‌کند و معتقد است که در آن صورت بخش خصوصی رغبت بیشتری به کار پیدا خواهد کرد.

محمد مهدی شرافت، شهردار یزد، نیز معتقد است راه اجتناب ناپذیر در مدیریت شهری خصوصی سازی است، گو اینکه برخی از مشکلات اداری در این راه خلل ایجاد می‌کند.

وی می‌افزاید: «معاینه فنی خودروها از دو سال پیش به وسیله بخش خصوصی در یزد پی گیری گردید ولی به دلیل مشکلات حقوقی راهنمایی و رانندگی و مسئله توجیه اقتصادی برای بخش خصوصی هنوز نتیجه‌ای حاصل نشده است. اما آنچه مشخص می‌نماید این است که سیستمهای اداری و حقوقی نمی‌توانند عهده‌دار این گونه مسئولیتها باشند.»

وی اضافه می‌کند: «دو نمایندگی شرکتهای خودرو سازی در یزد برای ایجاد مرکز معاینه فنی اعلام آمادگی کرده بودند اما به دلیل همان ضوابط و مشکلات راهنمایی و رانندگی و اجباری نبودن، اعلام انصراف دادند. چنین کاری تا اجباری نباشد مردم مراجعه نمی‌کنند اما به تازگی سازمان همیاری شهرداری برای خدمات دهی در بخش معاینه فنی اعلام آمادگی کرده ولی به دلیل هزینه بالای سرمایه گذاری طرح هنوز معطل مانده است.»

تبدیل به احسن خودروها از حرف تا عمل
در خبرها آمده بود: بر اساس تصمیم دولت فرانسه، خرید و فروش خودروهای بالای پنج سال در این کشور ممنوع می‌شود.

این تصمیم که در سال ۱۹۹۶ در زمان نخست وزیری «آلن ژوپه» گرفته شده بود، از اول ژانویه سال ۲۰۰۲ (۱۱ دی ماه) به اجرا در خواهد آمد.

براین اساس، خودروهای سواری و کشاورزی که از اول ژانویه ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) به بعد شماره گذاری شده‌اند، نمی‌توانند

مورد خرید و فروش قرار گیرند.

چنانچه آمار منتشر شده، دو زمان حاضر از ۲۸ میلیون خودروی فرانسوی، ۲۰ میلیون بیش از پنج سال عمر دارند. این در حالی است که بیش از نیمی از خودروهای فرسوده کشور، با عمر ۲۰ سال به بالا، از نوع پیکان سواری که مصرف سوخت آنها ۱۷۴ درصد بیش از خودروهای معمولی فعلی است، در خیابانها رفت و آمد می کنند. این خودروها یک میلیون و ۲۲۶ هزار و ۲۲۱ دستگاه از خودروهای کشور را شامل می شوند.

از این تعداد ۲۲۴ هزار و ۷۳ دستگاه بین ۲۰ تا ۲۵ سال، ۲۵۷ هزار و ۶۵۷ دستگاه بین ۲۵ تا ۳۰ سال، ۸۲ هزار و ۶۹۱ دستگاه بالای ۳۰ سال کار کرده اند. متوسط مصرف بنزین آنها در هر صد کیلومتر مسافت معادل ۱۲/۹ لیتر است. این در حالی است که متوسط مصرف یک خودرو معمولی، که هم اکنون طبق استانداردهای جهانی ساخته می شود، ۸ لیتر در هر صد کیلومتر است. بنابراین مصرف بنزین در پیکانهای فرسوده ۷۴ درصد از مصرف متوسط خودروهای عرضه شده در بازارهای جهانی بیشتر است.

تحقیقات نشان می دهد که ۲۶/۳ درصد از خودروهای سواری فعال تهران که با عمر بالای ۲۰ سال در حال تردد هستند، متوسط ۴۳ درصد از مصرف سوخت روزانه و حدود ۲۷ درصد از انتشار منواکسید کربن، هیدروکربنهای سوخته و اکسیدهای ازت را به خود اختصاص داده اند.

اما اجرای برنامه تبدیل به احسن خودروهای سواری و فعال به میزان حداقل ۲۰۰ هزار دستگاه، ساعت کاهش ۲۲/۵ درصد منواکسید کربن و ۲۰ درصد هیدروکربنهای سوخته و اکسیدهای ازت می شود. همچنین مصرف حداقل روزانه یک میلیون لیتر بنزین که حدود ۲۰ درصد مصرف روزانه تهران است کاهش خواهد یافت.

مهردادیان کارشناس سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به مسأله مطرح شده در نشست و تهمین نشست کمیته اجرایی کاهش آلودگی هوای تهران، درباره از رده خارج کردن خودروهای فرسوده چنین می گوید: «برای اجرای عملی این طرح باید منابع مالی لازم تأمین شود و دستگاههای اجرایی با همکاری سازمان مدیریت و برنامه ریزی مراحل اجرای طرح را به تصویب هیئت وزیران برسانند تا به صورت وظیفه تکلیفی به مجریان درآید. در مرحله اول مالکان باید به کمیته تبدیل به احسن خودروها در

نیز کاهش دهند.»

دیسر سواری عالی ترافیک شهرهای کشور نیز در این مورد می گوید: «در صورت تصویب این نامه اسقاط خودروهای فرسوده از سوی دولت، حدود ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو با عمر بالای ۲۰ سال به تلویج از سطح تهران بزرگ جمع آوری می گردد و خودروهای نو جایگزین خودروهای فرسوده می شود. همچنین از تردد خودروهای با عمر بیش از ۲۰ سال - شامل خودروهای بخش دولتی و خصوصی - در استان تهران و شهرهای مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز، اهواز و اراک جلوگیری به عمل می آید. از طرفی کمیته اجرایی برای خرید خودروهای فرسوده به دولت پیشنهاد داده است که به ازای هر خودرویی که وارد می شود، وارد کننده دو خودروی فرسوده را - به عنوان نوعی عوارض - خریداری کند و در مقابل هر ۱۰ خودرو تولید داخل یک خودروی فرسوده از رده خارج گردد و جایگزین شود.

از سوی دیگر با توجه به اینکه حذف خودروهای فرسوده موجب بهینه سازی انرژی و مصرف کمتر بنزین می شود، نوعی درآمد نیز برای کشور ایجاد می کند، که این درآمد باید جزو سرمایه های ستاد برای خرید خودروها باشد. رونقی می آید: «علاوه بر این، عوارض سالانه خودروها که باید نسبت به نوع، مدل و سن متفاوت باشد منبع درآمد دیگری برای خرید خودروهای فرسوده به شمار می رود، و پیشنهاد دیگر کمیته تعیین عوارض بیشتر برای خودروهای پر تردد است.»

شهرداریها چه کرده اند؟

شهرداری بزرگ چهار سال قبل اقدام به از رده خارج کردن خودروهای عمومی - از جمله اتوبوسهای درون شهری - کرده است. شرافقت می گوید: «وزارت کشور ۶۰ درصد هزینه جایگزینی اتوبوسها و شهرداری ۴۰ درصد آن را تأمین کرده است.»

وی می افزاید: «تاکسیها نیز با هماهنگی شورای استان و واسی که در اختیار تاکسی داران گذاشته شد، تبدیل به احسن شدند. به طوری که دو زمان حاضر از ۸۰۰ دستگاه تاکسی در حال تردد تنها ۵۰ تاکسی بیش از ۱۰ سال کار کرده اند - که با مساعدت سازمان همپاری شهر دارند - آنها نیز تعویض می شوند.»

طرح تبدیل تاکسیهای فرسوده به نو در شهر تبریز نیز آغاز شده است و به گفته مدیر عامل سازمان تاکسیرانی این شهر، در نخستین مرحله طرح ۱۰ دستگاه تاکسی نو جایگزین تاکسیهای فرسوده شده است و به

باید کاری کرد خودروهایی که عمرشان بیشتر است هزینه نگهداری بالاتری نیز داشته باشند و ملزم به معاینه زود به زود شوند که در نتیجه، با افزایش هزینه نگهداری، امکان خرید و فروش خودروهایی که آلودگی ایجاد می کنند تقلیل می یابد و اینها خود به خود از رده خارج می شوند

شهرداری مراجعه کنند و در مراحل بعدی باید نحوه قیمت گذاری و خرید خودروهای فرسوده از مالکان و چگونگی باز یافت خودروهای فرسوده مشخص شود. برای اجرایی شدن طرح نیز بانکهای کشور باید ۶۰ درصد قیمت خودرو را - تا سقف ۵۰ میلیون ریال - به صورت وام فرض الحسنه پنج ساله پرداخت کنند و کمیته اجرایی نیز زمانی را برای تحویل و تعویض خودروهای فرسوده تعیین کند. این در حالی است که محاسبات کارشناسی نشان می دهد که در سال ۱۳۹۰ تنها از جانب دولت از بابت مصرف بالای سوخت خودروهای فرسوده ۵۰۰ میلیارد تومان بوده است.»

مهردادیان می گوید: «تعداد خودروهای فرسوده در کشور، طی ۲ سال اخیر با ۳۰۰ هزار دستگاه افزایش، به یک میلیون و ۲۷۵ هزار دستگاه رسیده و این در حالی است که مصرف روزانه هر دستگاه از این نوع خودروها حداقل ۱۰ لیتر بیش از یک خودرو استاندارد است. بنابراین با توجه به قیمت واقعی بنزین، زیان سالانه دولت به دلیل تردد خودروهای فرسوده ۱/۲ میلیارد تومان در روز برآورد می شود که در صورت جایگزینی با خودروهای جدید این رقم صرفه جویی می گردد.»

وی می افزاید: «۵۰۰ میلیارد تومان هزینه خرید ۱۰۰ هزار دستگاه خودروی جدید با مصرف استاندارد است و دولت حتی اگر این تعداد خودرو را سالانه مجانی به دارندگان خودروهای فرسوده بدهد می تواند علاوه بر کاهش تدریجی مصرف سوخت کشور، انواع عوارض محیط زیستی، بهداشتی و بودجه های درجانی را





زودی ۲۶۰ دستگاه ناکسی، دیگر نیز جایگزین می‌شوند. شهرها و موتورهای که هزارا سیاه می‌کنند! آلودگی هوا فقط منحصر به وجود خودروهای دارای نقص یا فرسوده نیست؛ و براساس بررسی‌های انجام شده، یک سوم آلودگی هوای تهران ناشی از تردد موتورسیکتهای دودزاست.

براساس آمار شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، اکنون حدود ۲۱۰ هزار دستگاه موتورسیکلت دوزمانه در شهر تهران در حال تردد هستند که دود آبی رنگ متساعد از آگروز آنها دارای ۳۳ درصد ترکیبات آلی سرطان‌زا است و تا پایان سال جاری این رقم به ۳۶ درصد می‌رسد. ایسواتحسینی مدیرعامل این شرکت با اشاره به ماده ۱۳ آیین‌نامه اجرایی نرسه ۹ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا - مسوب ۱۴ تیرماه ۱۳۷۶ هیئت وزیران - می‌گوید: «براساس این مصوبه قرار شد وزارت صنایع طی برنامه‌های پنج ساله تولیدکنندگان موتورسیکتهای دوزمانه را مکلف به کاهش تولید این نوع موتورها و تولید موتورسیکتهای سوپاپ‌دار یا چهار زمانه کند.»

وی می‌افزاید: «با وجود این قانون هنوز هم در روزنامه‌ها و صدا و سیما شاهد اعلاناتهای پیش فروش و تبلیغ موتورسیکتهای دوزمانه هستیم.»

وی می‌افزاید: «از طرفی معاینه فنی موتورسیکتهای در تهران تحقق نیافته، استانداردی برای تعیین میزان آلوده‌سازی آنها به تصویب نرسیده، و برخورد با آنان هم تقریباً مسکوت مانده است.»

تحقیق آمار این شرکت از تعمیرکاران موتورسیکلت در تهران، نشان می‌دهد که ۸۶ درصد از تعمیرکاران موتورسیکلت نمی‌توانند کاربراتور موتورسیکلت را به طور صحیح تنظیم کنند.

وجود موتورسیکتهای دوزمانه به ویژه از نوع «ایز روستا» به دلیل قدرت، سرعت و آرزای بودن آن، به خصوص در روستاها و شهرهای شمالی و شمال شرقی کشور مشکلات زیادی را برای شهروندان این شهرها ایجاد کرده است به طوری که در برخی از ساعات روز امکان رفت و آمد به درون این شهرها، به دلیل آلودگی هوا، وجود ندارد.

به گفته یکی از شهروندان بیرجندی، این قبیل آلودگی در اوایل شب به حداکثر می‌رسد به طوری که غباری از دود، خیابانهای مرکزی شهر را می‌پوشاند و اگر ترافیک سنگین هم باشند، وضعیت بدتر است. شهروندی دیگر چنین می‌گوید:

در صورت تصویب آیین‌نامه اسقاط خودروهای فرسوده از سوی دولت، حدود ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو با عمر بالای ۳۰ سال به تدریج از سطح تهران بزرگ جمع‌آوری می‌گردد و خودروهای نو جایگزین خودروهای فرسوده می‌شود. همچنین از تردد خودروهای با عمر بیش از ۲۰ سال - شامل خودروهای بخش دولتی و خصوصی - در استان تهران و شهرهای مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز، اهواز و اراک جلوگیری به عمل می‌آید

اغلب موتورسواران برای طولانی شدن عمر موتورسیکلت خود مقداری روغن موتور به بنزین اضافه می‌کنند، که این خود بر میزان آلودگی می‌افزاید. وی اضافه می‌کند: برخی از موتورسیکتهای - از جمله ایگز روستا - معادل چهار خودروی سواری آلودگی ایجاد می‌کنند.

در این شهر بیش از دو هزار دستگاه موتورسیکلت دوزمانه وجود دارد، و این تعداد در سبزوار به ۱۳ هزار دستگاه می‌رسد. به گفته فرماده انتظامی شهر، برای جمع‌آوری این موتورها به زمان بندی نیاز است.

شرافت می‌گوید: در شهر یزد بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت وجود دارد و این، هم آلودگی هوا و صوتی را زیاد کرده و هم تعداد تصادفات را افزایش داده است.

وی می‌گوید: «باید مسئولان محیط زیست کشور به طور جدی با تولید این موتورها برخورد کنند، ما این موارد را قبلاً به محیط زیست، وزارت صنایع و وزارت کشور اعلام کرده‌ایم، براساس تصمیم کمیته با همکاری محیط زیست و راهنمایی و راهنمایی از تردد موتورهای دوزمانه و ورود موتورهای دوزمانه جلوگیری می‌شود. موتورهای جدید براساس استاندارد محیط زیست شماره گذاری می‌شود و شرط شماره گذاری رفع عیب است؛ و این امر در صورت نبود هماهنگی امکان پذیر نیست زیرا تعداد موتورها زیاد است.»

شرافت می‌گوید: «بازار این موتورها در زمان حاضر چنان داغ است که یک کارخانه موتورسازی که به تولید موتور چهار زمانه

می‌پرداخت به دلیل توجیه اقتصادی در بازار رقابت به تولید موتورهای دوزمانه پرداخته است.»

محمد رضا حسن نژاد، شهردار بیرجند، در این باره چنین می‌گوید: «مشکل اساسی ما نیاز روزانه خود با موتورهای دوزمانه از حواشی شهر به مرکز شهر می‌آید که البته دو ایستگاه در غرب و شرق پیش بینی شده است تا در ورود به شهر موتورهای خود را پارک کنند و بعد از انجام کار خود آن را تحویل بگیرند. به علاوه، جاده کمربندی نیز در دست احداث است که تا دو ماه آینده به اتمام می‌رسد. این کمربندی شوق شهر را به غرب وصل می‌کند و به این ترتیب این موتورها می‌توانند بدون ورود به شهر به تردد بپردازند.»

وی می‌گوید: «راه حل دیگری برای برخورد با این موتورها - که اغلب روسی‌اند و برای کاهش مصرف بنزین، روغن در آن می‌ریزند - نداشتیم. در نامه‌ای از وزارت صنایع درخواست کردیم که تولید این موتورها را متوقف کنند زیرا بر خورد نیروی انتظامی با این موتورها مسکن موقتی است؛ و اگر چه راهنمایی و راهنمایی می‌تواند تا ۳ ماه این موتورها را متوقف کند اما از نیاطات فاضلی و عواقب مایع از این اقدام به طور جدی شده است.»

عبانته فنی خودرو شاید بتواند در کاهش آلودگی هوا، کاهش میزان تصادفات و جز اینها بسیار مؤثر باشد اما تا سازمانها به صورت هماهنگ عمل نکنند و امکانات و شرایط لازم در اختیارشان نباشد، این امر مانند تمام این سالها که قانون وجود داشت لیکن عملی نمی‌شد، محقق نخواهد شد. از طرفی به عقیده بسیاری از کارشناسان، شهرداریها باید برای عملکرد مناسب، در این بخش، بخشی خصوصی را وارد گساراز کنند که در آن صورت ماینات فنی دقیق‌تر و علمی‌تر انجام خواهد شد و دیگر باری مضاعف بر دوش شهرداریها در انجام امور ضروری شهر - که هنوز امکانات و شرایط لازم را ندارند - نخواهد بود. در این راه، همان گونه که اشاره شد، باید ضوابط و قوانین دست و پاگیر برای انجام وظایف سایر سازمانهای مرتبط همچون راهنمایی و راهنمایی و ضوابط جریمه‌ای حل شود؛ همان‌طور که جایگزین کردن خودروهای فرسوده با خودروی نو و جلوگیری از تولید موتورهای دوزمانه نیز به همراهی مسئولان سایر سازمانها نیاز دارد، تا در نهایت شهروندان بتوانند در شهری پاک و آرام زندگی کنند.



قلعه افلاک اصفهان

باستان در آن بوپاست. نور پردازی زیبایی که در اطراف برج و باروی قلعه صورت گرفته است نیز این اثر تاریخی را چون گوهری درخشان در شمای شهر نشانده و آن را تبدیل به نماد هویت خرم‌آباد و عصری مهم در زیبایی شهر کرده است.

گرداب سنگی نیز که بنایی است دایره‌ای شکل و از داخل آن چشمه‌ای می‌جوشد، از دیگر آثار به جامانده از دوره ساسانیان در این شهر است. در قسمتی از این بنای دایره‌ای، درجه‌ای وجود دارد که آب چشمه در گذشته از طریق آن به باغهای اطراف و آسیای تاریخی به نام باباعباس می‌رسیده است.

شماره اجدری، سنگ نوشته و طلق پل شکسته از دیگر آثار تاریخی خرم‌آباد است که در دل بافت مسکونی شهر قرار گرفته و از جاذبه‌های تاریخی این شهر به شمار می‌آیند.

خرم‌آباد و سرمایه‌های فراموش شده

همان‌گونه که گفته شد، خرم‌آباد از معدود شهرهایی است که قابلیت‌های طبیعی و تاریخی بسیاری دارد و بالذکر توجه می‌توان از سرمایه‌های بی‌شمار آن برای ایجاد قطعی مهم در گردشگری ایران استفاده کرد. اما در زمان حاضر سیمای ناهمگون و بافت ناموزون شهر، چشم را می‌آزرد. ترکیب نامناسب بناها، تراکم بالای بعضی از محله‌ها و عدم توجه به عناصر تاریخی و طبیعی در شکل‌گیری شهر از جمله مواردی است که سیمای شهر خرم‌آباد را مخدوش ساخته مشکلات بسیاری ایجاد کرده است. این در حالی است که می‌توان از عناصر طبیعی شهر چون پستی و بلندی زمین، رودخانه‌ها، چشمه‌ها و سرابها، آبشارها و پوشش گیاهی آن در بالا بردن کیفیت بصری شهر و هویت بخشی به آن سود جست.

شده آثابه دلیل موقعیت دفاعی آن در بناه کوهها، چشمه‌های گوارا و خاک حاصلخیز و طبیعت زیبایش همواره در دوره‌های مختلف مورد توجه انسانها قرار گرفته است.

مهم‌ترین اثر تاریخی خرم‌آباد، که چون نگینی در مرکز آن قرار گرفته، قلعه فلک‌الافلاک یا دژ شاپور خواست است. این قلعه بر روی تپه‌بزرگی که در مرکز دره خرم‌آباد قرار دارد ساخته شده است و بزرگ‌ترین چشمه فلات ایران از زیر این تپه می‌جوشد. در این قلعه جاهی افسانه‌ای در دل صخره‌ها قرار دارد که عمق آن به چهل متر و به محل چشمه می‌رسد و در گذشته، آب مورد نیاز ساکنان قلعه را تأمین می‌کرده است.

قلعه فلک‌الافلاک با بنای سنگی و هشت برج در زمان هخامنشیان ساخته شده و در طول تاریخ بارها مرمت گردیده است. این قلعه از دوره قاجار به بعد به نام فلک‌الافلاک خوانده شده و کاربریهای مختلفی چون اتبار سلاح و یادگان نظامی داشته است. گفتنی است بسیاری از زندانیان سیاسی دهه‌های اخیر به خوبی با این قلعه آشنا هستند.

قلعه فلک‌الافلاک هم اکنون به همت سازمان میراث فرهنگی مرمت شده و سوزهای از آثار مفرغی و سفالینه‌های

شهر خرم‌آباد در میان دره‌ای قیفی شکل به طول ۱۵ و به عرض ۱۲ کیلومتر در میان کوههای زاگرس قرار گرفته است و از چهار سو کوههای مخمل کوه، شیر کشان، پشته و سفید کوه، آن را چون دیواره‌هایی بلند محصور کرده‌اند.

این شهر بر سفره‌ای قرار گرفته که در حدود ۱۰۰ میلیون متر مکعب ذخیره آب آن است و قسمتی از این ذخیره عظیم به صورت چشمه‌های متعددی که در شهر قرار گرفته‌اند خارج می‌شود و در واقع تمامی آب مصرفی شهر از طریق ۵ چشمه معروف آن تأمین می‌گردد.

همچنین دو رود سراب در طول دره خرم‌آباد جاری است که شهر در امتداد آن شکل گرفته و ساخته شده است و از دیگر منابع قبی آب این شهر به شمار می‌آیند. خرم‌آباد جزء نخستین سکونتگاههای ایرانیان بوده است و آثاری که در غارهایی در اطراف این شهر به دست آمده، نشانگر سکونت انسانهای غارنشین در این منطقه است. از جمله، آثار غارهای قسری، یاننگر و گراز چنه به گذشته‌های پنجاه هزار ساله باز می‌گردند.

خرم‌آباد که نامهایی چون «خایدالو» و «شاپور خواست» داشته، از جمله شهرهای مهم امپراتوری ایلام و دوره ساسانی بوده است و با آنکه بارها در طول تاریخ ویران

خرم‌آباد یا شهر آباد، محصور در کوههای زاگرس و خفته بر بستر چشمه‌هایی جوشان است. شهری با طبیعتی مرکب از کوه و آب و درخت، و با هوایی معتدل و نیم‌نم همیشگی باران، که از شرق به غرب در پهنای دره‌ای کشیده شده است.

تاریخ خرم‌آباد را می‌توان از زمان آثار مفرغی و بناهای استوار باستانی‌اش شنید که عصری چندین هزار ساله دارند و کهن‌ترین نشان در غارهای اطراف شهر، عصر پنجاه هزار ساله این سکونتگاه امن و آباد را بازگو می‌کنند.

شاپور اول ساسانی دستور بنای این شهر را صادر کرده به همین علت است که پیش از این خرم‌آباد را «شاپور خواست» می‌خواندند. قلعه فلک‌الافلاک، پل شاپوری، گرداب سنگی و اسباب باباعباس از آثار دوره حکمرانی ساسانیان است.

موقعیت طبیعی و چهار فصل خرم‌آباد، شرایطی را برای این شهر فراهم کرده است که تنها تعداد اندکی از شهرهای دنیا از آن برخوردارند. با برداشتن و استفاده بهتر از این شرایط خداداد، شهری ساخته خواهد شد که موقعیتی استثنایی را برای جذب گردشگران داخل و خارج فراهم می‌کند.

اما خرم‌آباد فعلی به سویی می‌رود که جلوه‌های شگفت طبیعی در سازه ساخت و سازهای ناموزون و بدقواره محسوس شود و اگر تلاشی فراخور ارزش شهر صورت نگیرد، سرمایه‌ای که می‌تواند آسان شکوفا شود در چینه‌های کج و سیمان سدقشون می‌گردد.

این نوشته نگاهی است کوتاه بر پیشینه و دیدنیهای شگفت خرم‌آباد، سیمای امروز آن و تلاشی که برای درخشش دوباره آن لازم است.



خرم‌آباد شهری مسکونی میان کوهها

آسار، جلوه و جاذبه آنها را در بردهای پنهان کرده است. میراث فرهنگی و تاریخی هر شهر علاوه بر منابع مهم درآمدزایی و ایجاد اشتغال در شهر می‌تواند با پیوند گذشته و حال و ضمن برقراری تداوم زمان و هویت بخشی به منطقه، راه حل مؤثرتری در طراحی بهینه چهره شهر باشد. از جمله این آثار می‌توان به قلعه فلک‌الافلاک اشاره کرد که در محاصره گازبریه‌های ییگانه‌ای چون یادگان، زندان و مقاروهای تجاری قرار گرفته است و اگر بنای قلعه بر بلندای تپه ساخته شده بود، به طور کامل از دیدرس دور می‌ماند.

این مسئله در مورد دگر آثار تاریخی شهر نیز صدق می‌کند و هر یک از آنها چنان در حصار بناقت مسکونی و تجاری اطراف خود گم شده‌اند که پیدا کردن شان برای تازه واردان کار آسانی نیست. به عنوان مثال، بنای گرداب سنگی با فاصله بسیار کمی از منازل مسکونی قرار گرفته است و در روزهای گرم تابستان کودکان در آب آن بازی می‌کنند.

پل شاپوری یا طاق پل شکسته نیز از دیگر شاهکارهای معماری گذشته است که بر روی رودخانه خرم‌آباد ساخته شده و به عنوان یکی از راههای ارتباطی خرم‌آباد به شمار می‌آمده است. این پل سنگی ۲۸ معلق داشته که امروزه تنها شش معلق آن باقی مانده و خرابی‌های آن در احاطه باغهای اطراف است. زمینهای نزدیک پل، انباشته از نخاله‌های ساختمانی است و این مسئله باعث شده است که هنگام عبور از جاده کنار پل اثری از آن به چشم نیاید؛ در حالی که می‌توان از پل شکسته به عنوان نمادی در احیای پیشینه تاریخی خرم‌آباد استفاده کرد.

مرکز شهر خرم‌آباد با وجود دو اثر تاریخی گاروانسرای میرزا سیدرضا و

خرم‌آباد دارای آثار باستانی و تاریخی بسیار ارزشمند و زیبایی است اما بافت متراکم و پیشرو مناطق مسکونی تا همسایگی این آثار، جلوه و جاذبه آنها را در بردهای پنهان کرده است

شهری نیستند بلکه به محلی برای ورود سبب و زیاده‌های شهر تبدیل شده‌اند. از دیگر عناصر طبیعی شهر می‌توان به کوههایی اشاره کرد که دست در دست هم گذاشته و خرم‌آباد را در آغوش خود گرفته‌اند و منظری بدیع در سراسر افق این شهر ایجاد کرده‌اند. سنگ سوراخ در دامن یکی از این کوهها جاذبه طبیعی دیگر خرم‌آباد است که بر اثر کششهای آب و هوایی و زمین‌شناسی طی قرون گذشته شکل گرفته است. درختکاری و ساخت پارک در دامنه کوهی که سنگ سوراخ در آن واقع شده است می‌تواند چشم‌انداز زیبایی برای شهر فراهم کند؛ حتی قرار بوده پارکی به نام آفتاب در این محل احداث شود و، منظره بدیعی از نورپردازی به وجود آید همان گونه که گفته شد، خرم‌آباد دارای آثار باستانی و تاریخی بسیار ارزشمند و زیبایی است اما بافت متراکم و پیشرو مناطق مسکونی تا همسایگی این

چشمه‌ها و سراینهای خرم‌آباد که ظرفیت آبدی بالایی دارند، از جمله عناصر طبیعی این شهرند که کمتر مورد استفاده در زیباسازی شهر قرار گرفته‌اند. از جمله اینها چشمه گلستان در زیر قلعه فلک‌الافلاک است که از چهار چشمه مجزا تشکیل شده و یکی از مهم‌ترین مخازن آب فسلات ایران به شمار می‌آید. اما هیچ گونه استفاده‌ای از آب این چشمه در منظرسازی و زیباسازی شهر نمی‌شود و بدون کارایی لازم به رودخانه خرم‌آباد می‌ریزد.

چشمه شهوا نیز از دیگر منابع غنی آب خرم‌آباد است که در یکی از خیابانهای شهر واقع شده و بخشی از آب مصرفی شهر از آن تأمین می‌شود. به رغم اینکه دبی چشمه شهوا بیش از دو هزار لیتر در ثانیه است، هیچ گونه بهره‌برداری‌ای از آب آن نشده و پس از عبور از جویهای یاریک، خیابان به رودخانه خرم‌آباد می‌ریزد. این در حالی است که این خیابان با درختان چنار کهنسال و بلندش قابلیت‌های بسیاری برای زیبا کردن سیمای شهر دارد.

در بین چشمه‌های خرم‌آباد چشمه کیو از جمله مواردی است که در گذشته برای زیباسازی شهر مورد استفاده قرار گرفته و دریاچه مصنوعی کیو در دل پارک وسیعی به همین نام بنا بهره‌گرفته‌اند. از آب این چشمه ساخته شده است. دریاچه کیو یا مساحتی در حدود هفت هکتار یکی از مناظر زیبا و تفرجگاههای مهم خرم‌آباد است. اما به دلیل فصلی بودن چشمه نمی‌تواند از سال خالی است. در کنار چشمه‌ها، دو رودخانه بزرگ خرم‌آباد از دیگر عناصر طبیعی این شهرند که با عبور از سراسر شهر فرصت مناسبی را برای زیباسازی سیمای شهر فراهم می‌آورند اما در زمان حاضر در بافت متراکم و در هم تنیده اطراف خود گم شده‌اند و نه تنها عنصری در بهبود فضاهای



مهندس صاحبزاده

حالی است که به رغم تراکم بالای محله‌های خرم‌آباد، در برخی نقاط استفاده بهینه از زمینهای موجود نشده است و زمینها بدون حصار رها شده‌اند و یا ساخت و ساز به طرز بدقواره‌ای در آنها صورت پذیرفته به گونه‌ای که بخش عمده‌ای از آنها بدون استفاده مانده است.

از طرف دیگر بافت متفاوت محله‌های قدیم و جدید شهر، با نوع مصالح و نقشه‌های نامتجانس، عامل دیگری در پدمنظری شهر است و حتی به دلیل سرعت ساخت و ساز، بسیاری از مناطق از تسهیلات و مبلغان شهری لازم بهره‌مند نیستند.

بافت مرکزی شهر به عنوان تنها مرکز تجاری و اداری، و بالا بودن حجم آمد و شد در آن، با مشکلات ترافیکی بسیاری روبه‌روست و علاوه بر آن، مشاغل کاذب و دستفروشی نیز در ایجاد بی‌نظمی و سد معبر در این منطقه تأثیر داشته‌اند.

البته لازم به ذکر است که مرکز شهر خرم‌آباد به دلیل الگوهای شهری گذشته، بر اساس اقتصاد پیشمدرنی، حرکت پیاده و مصالح و معماری سنتی شکل گرفته و این مسئله منجر به عدم تجانس ساختاری میان بافتهای مرکزی و بافتهای اطراف آن شده است، که این از معضلات برنامه‌ریزی در مرکز شهر خرم‌آباد به شمار می‌آید.

علاوه بر آن، به دلیل تجمع انواع فعالیتها در مرکز شهر و کمبود زمین، تراکم شدیدی در این بخش ایجاد شده و این مسئله عاملی در اشباع کاربریها، تجزیه به بیش از حد اراضی، و بهره‌کنشی نامناسب از فضاست. از طرف دیگر، تمایل صاحبان واحدهای بزرگ تجاری و تولیدی به مناطق جدید تجاری، و باقی ماندن مشاغل فرعی و غیرمولد در بافت مرکزی، منجر به انقباض تحرک اجتماعی و از بین رفتن جاذبه‌های تجاری این منطقه شده است.

کهنگی و فرسایش کالبدی بافت قدیم خرم‌آباد و تخریب بسیاری از تأسیسات و

افزوده است.

به گفته شهردار خرم‌آباد از دیگر عوامل حاشیه‌نشینی و ساخت و سازهای غیرمجاز در خرم‌آباد می‌توان به نواقص طرحهای جامع و تفصیلی شهر در پیش‌بینی امکانات و واقعیات موجود شهر، و مشخص نکردن معایر و کاربریهای پیش‌بینی شده در طرح جامع به وسیله سازمانهای ذی‌ربط اشاره کرد، که این مسئله منجر به قفله بندی زمین در این مناطق و فروش آن به دست دلالتان شده است.

سایر اثراتی که با ارائه خدمات شهری سرو کار دارند تسهیلات مورد نیاز این محله‌ها را - که به صورت غیرمجاز ساخته

امانزاده زیدین علی، دارای تمادهای نازیخی، و هنری ارزشمندی است و قابلیت بالایی در هویت بخشی به شهر دارد. اما در زمان حاضر به دلیل تراکم و تمرکز فعالیتها در این بخش، فرسایش و عدم تجانس ساختاری با دیگر بافتهای شهر، مرکز شهر خرم‌آباد کارایی لازم را ندارد و نیازمند ساماندهی است.

اگر چه خرم‌آباد به دلیل شرایط جغرافیایی و محصور بودن در بین کوهها و سایر امکانات طبیعی، امتیازات بسیاری در طراحی شهری دارد، اما همین موقعیت جغرافیایی عامل مهمی در شکل گرفتن شهر به صورت فعلی است به گونه‌ای که

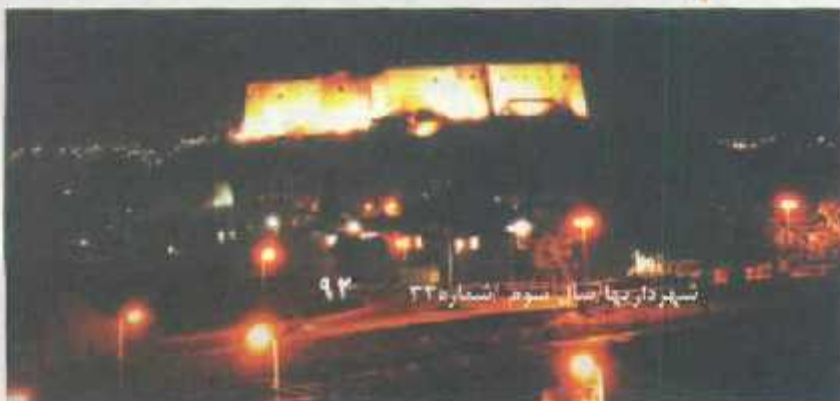
به گفته شهردار خرم‌آباد از دیگر عوامل حاشیه‌نشینی و ساخت و سازهای غیرمجاز در خرم‌آباد می‌توان به نواقص طرحهای جامع و تفصیلی شهر در پیش‌بینی امکانات و واقعیات موجود شهر، و مشخص نکردن معایر و کاربریهای پیش‌بینی شده در طرح جامع به وسیله سازمانهای ذی‌ربط اشاره کرد

شده‌اند - فراهم کرده‌اند، به طوری که محله‌های حاشیه‌ای از کلیه خدمات آب و برق و تلفن بهره‌مند هستند در حالی که شهرداری پروانه ساخت به این محله‌ها نداده است.

به طور کلی تمرکز شدید بافت مسکونی در دره‌ای باریک، با خیابانهای کم عرض و اماکن در هم فشرده، سیمای غالب خرم‌آباد است. نیاز شهر به زمین برای ساخت اماکن مسکونی و تجاری و اداری، همراه با افزایش روزافزون بهای زمین، مشکل عمده این شهر است. این مسئله در

مردم به دلیل محدود بودن زمین و گرانی قیمت آن مجبور به ساخت و ساز در دامنه تپه‌ها و کوهها هستند و این ساخت و سازها در حاشیه شهر، بدون توجه به اصول مهندسی و معماری در بناها، پدمنظری سیمای بی‌فناورگی شهر را موجب شده است. از طرف دیگر توسعه ناموزون شهر، ارائه خدمات به مناطق حاشیه‌ای را برای شهرداری دشوار و پرهزینه کرده و روز به روز مشکلات جدیدی را بر سر راه اجرای برنامه‌های شهرداری برای ساماندهی سیمای شهر و تقویت پتانسیلهای آن

فصلنامه، شماره ۱۰، زمستان ۱۳۸۱، دوره پانزدهم، شماره ۱۰





در برخی نقاط استفاده بهینه از زمینهای موجود نشده است و زمینها بدون حصار رها شده‌اند و یا ساخت و ساز به طرز بدقواره‌ای در آنها صورت پذیرفته به گونه‌ای که بخش عمده‌ای از آنها بدون استفاده مانده است

تجهیزات شهری در آن نیز از دیگر معضلات پیش روی شهرداری است. به طوری که عوامل مذکور موجب تشری فساد کالبدی به بافتهای همجوار و روی آوردن اقشار ناسالم مانند معاندان، مهاجران بیکار و بی خانمان به این منطقه شده و نابسامانیهای بسیاری را ایجاد کرده است.

شهرداری خرم آباد با شناختی که نسبت به موقعیتهای جغرافیایی و تاریخی شهر یافته، بر آن است تا تلاشی نو را برای احیای ویژگیهای منحصر به فرد شهر آغاز کند. به همین دلیل با تأسیس مرکز مطالعات و تحقیقات و انجام پروژه‌های مختلف تحقیقاتی برای شناخت معضلات و تنگناهای موجود سعی در برنامه‌ریزی مجدد و استفاده از پتانسیلهای غنی شهر دارد.

این شهرداری می‌کوشد با انجام مطالعات لازم، راهکارها و الگوهای مناسبی برای بهبود وضعیت سیمای شهر و ایجاد هویت معنی‌دار و بیکارچگی در بافت منطقه پیدا کند تا از این طریق معضلاتی چون بی‌قوارگی و بدمنظری، تراکم، حاشیه‌نشینی و نابسامانی ترافیک شهر را ساماندهی کند.

محمدرضا بیهاروند، شهردار خرم آباد، در

این باره می‌گوید: «یکی از دلایل بدمنظری سیمای شهر، رعایت نکردن اصول مهندسی و معماری در بناها و ساخت و سازهای غیرمجاز در حاشیه شهر و برداشته کوههاست. به گونه‌ای که این مسئله منجر به عدم انسجام بافت منطقه و توسعه ناموزون شهر شده است. به همین دلیل سعی شده است تا علاوه بر جلوگیری از صدور پایان کار، قبل از نماسازی ساختمانهای جدید، طرح دیگری برای تشویق مردم به نماسازی ساختمانهای خود اجرا شود. براساس این طرح، طی توافقی که با بانکها صورت گرفته، قرار بر این است تا شهروندان بتوانند برای نماسازی و تجدید بنای ساختمانهای قدیمی به تسهیلات بانکی استفاده کنند. همچنین به منظور ایمن‌سازی ساختمانها اقدامات جدیدی برای نظارت دقیق بر ساختمانهایی که ساخته می‌شوند صورت گرفته است.»

وی می‌افزاید: «البته مشکل عمده ما در این بخش بیشتر با سازمانها و دستگاههای دولتی است. چرا که اکثر ساخت و سازهای غیرمجاز و تخلفات مربوط به ماده ۱۰۰ به وسیله ادارات و بخش عمومی صورت می‌گیرد. در زمان حاضر دو و نیم میلیارد ریال از عوارض عصبوب ماده ۱۰۰ مربوط به

این بخش است.»

وضعیت نامطلوب میامان شهری خرم آباد و استفاده از عناصر نامناسب از دیگر معضلات سیمای این شهر است. به علاوه اکثر میدانهای شهر بدون توجه به معیارهای هنری و زیبایی شناختی طراحی شده و در تمام سطح شهر هیچ اثری از نمادهای متناسب با طبیعت و تاریخ خرم آباد به چشم نمی‌خورد. نکته دیگر اینکه به رغم استعداد طبیعی خرم آباد در رشد و پرورش گیاهان و نیز دارا بودن منابع غنی آب، در سطح شهر و در معابر اصلی توجهی به این استعداد طبیعی نشده است. فضای سبز خیابانی شهر و وضعیت نامطلوبی دارد.

از دیگر نازیباییهای این شهر در میدانی ورودی آن است. ورودیهای شهر به دلیل وجود صنوف مزاحم و مراکز خدماتی مختلف سیمای زشت و نامطلوب دارد و مسافری را که تازه قدم به شهر می‌گذارد از خود می‌راند. در این مناطق هیچ نشانی از سبزی و آبادانی نیست و با چشم کار می‌کند. روشن سوخته و ماشینهای در حال تعمیر دیده می‌شود. شهردار خرم آباد در خصوص اقدامات شهرداری برای زیباسازی شهر و پاک کردن آن از عناصر نامطلوب می‌گوید: «در زمان حاضر برنامه‌هایی برای تویین سطحان شهری و ساماندهی تابلوها، جدول، کفپوشها و رنگ آمیزی آنها در دست اجراست و سعی داریم علاوه بر ایجاد فضاهای سبز در حاشیه خیابانها و بولوارها، اصلاحاتی را هم در شکل و منساختی میدانهای شهر انجام دهیم. چرا که اکثر میدانهای شهر علاوه بر اینکه بر زیبایی شهر تیفز و داند بلکه مشکلات ترافیکی نیز ایجاد کرده‌اند.

در زمینه میدانی ورودی شهر همچنین گفتنی است از آنجا که طی سالهای گذشته برای ساماندهی این بخش اختلافاتی بین وزارت راه و شهرداری وجود داشته است، سعی کردیم تا با حل اختلاف و مذاکره برای تأمین بخشی از هزینه‌ها به وسیله

معماری و شهرسازی

کاربریهای مسکونی شده است. البته شهرداری سعی کرده است برای مشخص شدن حریم پل، و جلوگیری از تصرف اطراف آن و تخلیه نخاله‌های ساختمانی اقداماتی انجام دهد. همچنین قرار است طی طراحی که به تصویب شورای سیده، محدوده اطراف پل با ایجاد تالاب و فضای سبز تبدیل به نقطه‌ای گردشگری - تفریحی شود.

یکی دیگر از تقاطعی که چشم‌انداز نامطلوبی برای شهر ایجاد کرده محله گل سفید است. این محله که در گوشه جنوب غربی خرم‌آباد و در نزدیکی قبرستان این شهر واقع شده از تقاطعی است که بدون برنامه‌ریزی و توجه به مقررات شهرسازی، به دست افشار کیم

طی توافقی که با بانکها صورت گرفته، قرار بر این است تا شهروندان بتوانند برای نوسازی و تجدید بنای ساختمانهای قدیمی از تسهیلات بانکی استفاده کنند



بازار بزرگ خرم‌آباد

وزارت راه، اقدام به احداث بولوار، فضای سبز و روشنایی در ورودیهای شهر کنیم.

یکی دیگر از طرحهای شهرداری برای ساماندهی میدانی ورود شهر انتقال ضایع آلاینده و صنوف مزاحم از ورودیهای شهر به خارج شهر است. براساس این طرح با مشارکت بخش خصوصی شهرکی در ۵ کیلومتری شهر در حال احداث است که پس از راهاندازی، کلیه صنوف مزاحم به آن منتقل می‌شوند. پیشبینی‌هایی نیز برای ایجاد سیستم حمل و نقل و دسترسی مردم به این شهرک شده است.

بهاروند در زمینه برنامه‌های شهرداری برای آینده کردن عناصر



بازار بزرگ خرم‌آباد



در آمد ساخته شده است و از مناطق حاشیه‌نشین خرم‌آباد به شمار می‌آید. محله گل سفید به دلیل ناهنجاری بافت کالبدی و مغایرت ساخت و ساز آن با اصول شهرسازی، شیب زیاد، همجواری با کورستان و کساستی‌هایی از این دست، معضلات بسیاری برای شهر و شهرداری ایجاد کرده و به مرکزی برای انواع مقاصد اخلاقی تبدیل شده است. به علاوه، به دلیل قرار گرفتن محله گل سفید بر بلندای تپه، صورت ناسوزن و ناگوشابندی در مرکز شهر ایجاد شده که از فواصل دور نیز مشاهده می‌شود.

شهرداری خرم‌آباد برای ساماندهی محله گل سفید سعی در تخلیه محله و تبدیل آن به فضای سبز و احداث پارک صخره‌ای دارد و برای اجرای این طرح یا برش قسمتی از صخره‌های تپه‌ای که محله گل سفید بر آن واقع شده، خیابان

تاریخی و استفاده از آنها در زیباسازی شهر چنین می‌گویند. از جمله اقدامات شهرداری در این زمینه تلاش برای آزاد سازی زمینهای اطراف قلعه فلک الافلاک و احداث کاربریهای تفریحی و گردشگری در آن است. اگر چه زمینهای اطراف قلعه به سپاه و ارتش تعلق دارد و انتقال آنها به نقطه دیگر با مشکلاتی روبروست اما طی توافقهایی که صورت گرفته، قرار بر این است تا ساخت و ساز جدیدی در این منطقه صورت نگیرد و پس از مکان‌یابی مناسب، به تدریج کاربریهای فعلی به مکان جدید منتقل شوند.

دیگر اینکه برای ساماندهی اطراف طبق یل شکسته و پاکسازی اطراف آن از نخاله‌های ساختمانی نیز با مشکلاتی روبرو هستیم؛ از جمله اینکه بخشی از زمینهای اطراف پل متعلق به بانک حقیقی است و قسمتی دیگر تبدیل به



لودگی رودخانه خرم‌آباد و زباله‌ها

در این شهر مورد غفلت قرار گرفته است و حتی از امکاناتی که سالیان گذشته فراهم شده نیز استفاده درستی نمی‌شود. به عنوان مثال می‌توان به هتل شهرداری و هتل این شهر اشاره کرد. هتل شهرداری که برداشته گوه ساخته شده، موقعیت بی‌نظیر و چشم‌انداز زیبایی از شهر، کوهها و قلعه فلک‌الافلاک دارد. در اطراف این هتل درختان سر به فلک کشیده‌ای قرار دارند که بسوی زیبایی و چشم‌انداز این هتل قدیمی می‌افزایند علاوه بر این، در قسمتی از پارک جنگلی اطراف هتل، با پمپاژ آب به قله کوه، آشناری مصنوعی ساخته شده و با فروریختن آب از کوه، نهری تا پای کوه ایجاد شده است.

به رغم آنکه مالکیت هتل متعلق به

**یکی دیگر از طرحهای
شهرداری برای ساماندهی
مبادی ورود شهر انتقال صنایع
آلاینده و صنوف مزاحم از
ورودیهای شهر به خارج شهر
است**

از تباطوی محل را تعریض کرده و برداشته تپه گل کاری و چمن کاری صورت داده است. قرار است پس از تخلیه محل، با درختکاری و ساخت آبنماهای مصنوعی، محله گل سفید تبدیل به یک پارک صخره‌ای شود. شهرداری با اجرای این طرح ضمن بهره‌گیری از رودخانه خرم‌آباد که از نزدیکی تپه می‌گذرد، خواهد توانست علاوه بر حل معضلات حاشیه‌نشینی و مفاسد اخلاقی این محل، کام مژگنی در زیباسازی شهر، افزایش فضای سبز و ایجاد سحلی تفریحی برای شهروندان بر دارد.

لازم به ذکر است از آنجا که خرم‌آباد در بین کوهها احاطه شده، دسترسی جاتی به اطراف ندارد و به دلیل نزدیکی به مناطق مسلاقی و قشلاقی و عشایر نشین با معضل



طرح احداث پارکینگ و صنوف مزاحم در آلاینده شهر

شهرداری است، از آن استفاده بهینه نمی‌شود و جای دارد با ساماندهی، مدیریت مناسب و استفاده از امکانات بخش خصوصی از موقعیت و امکانات این هتل برای جذب گردشگران استفاده به عمل آید.

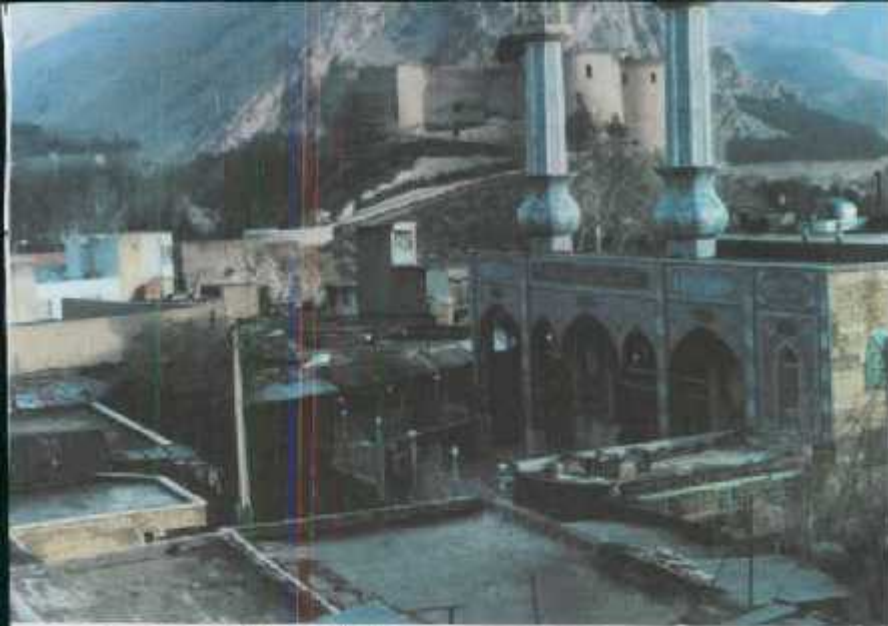
خرم‌آباد سرشار از نقش و نگار طبیعت است و کافی است با اندکی برداشش و آرایش، صورتی بی‌نظیر به خود بگیرد. بی‌آنکه نیاز به سرمایه‌گذاری بسیار برای ساخت و تجهیز خاصی داشته باشد، از جمله کوههای زیبای اطراف شهر و به خصوص تراسه‌هایی که در دل یکی از این کوههاست با اندکی تغییر و استفاده از نور و آب و سبزی طبیعت، به شاهکاری از هنر چند شهردار خرم‌آباد هزینه‌های بالایی اجزای نورپردازی و ساخت آبنماهای

عبور دام از سطح شهر روبروست. در بعضی از محله‌های شهر نیز هنوز خانواده‌ها دام و طیور نگهداری می‌کنند و در بعضی از فصول سال که زمان عبور ایلات و عشایر است، تعدادی از معابر شهر به محل عبور دام بدل می‌شود و آلودگی‌هایی نیز ایجاد می‌گردد. البته شهرداری سعی کرده است با اختصاص معبری در قسمت شرقی شهر و کمسازدن تکه‌های در ورودیهای شهر برای هدایت دامداران به این معبر، با این مسئله مبارزه کند و از عبور دام از سطح شهر جلوگیری به عمل آورد.

همان‌گونه که پیش از این نیز اشاره شد، خرم‌آباد شهری است با قابلیت‌های گردشگری بسیار و عناصر طبیعی و تاریخی موجود در این شهر دست در دست هم داده و زمینه مساعدی برای جلب گردشگران فراهم کرده‌اند. اما احداث مراکز تفریحی و اقامتی از مواردی است که



نماد روزی نقش‌برداری از میدانهای شهری



ایستاد معین‌آباد من حیثیت برای دیدنی‌های شهر

و صحبت‌ها با معین‌آباد مقوله زمین‌های عمر در سرگذر شهر که بنا به امکان مسکونی و تجاری مخصوص رکن نبی است

مصنوعی را مانع بزرگ انجام این طرح می‌دانند اما بی شک با تلاش بی‌گدر و همسرهای سایر مدیران در شهر هر محالی ممکن خواهد بود.



وضعیت آسفالتهای ورومهای شهر و اشغال این مناطق به وسیله صنوف مزاحم

یاد از شمع مرده، یاد از آرزو

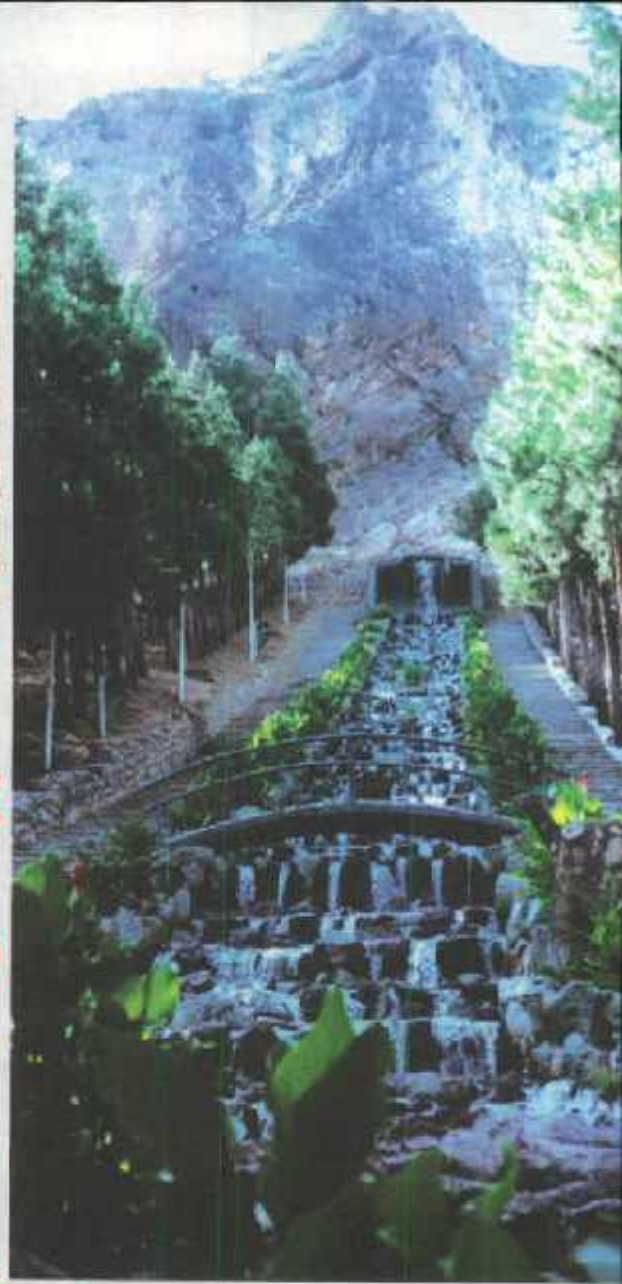
شهر وندان خرم‌آبادی، اشم از پیر و جوان، هر جا که تعلق از شهر دار آن سالیان می‌شوند، از او به نیکی یاد می‌کنند و خدمات او را باقیات الصالحات وی می‌دانند. مرم خرم ساکی معتقد بود، خرم‌آباد توانایی‌هایی دارد که کمتر شهری از آن بهره‌مند است. او بلور داشت که ذمه‌ها، چشمه‌ها و چشمه‌اندازهای شهر در کنار آثار پستان‌ی و تاریخی فراوان آن می‌تواند خرم‌آباد را به یکی از شهرهای مطرح توریستی تبدیل کند. البته همین دلیل گروهی از شهرسازان زاینی را به خرم‌آباد دعوت کرده بود تا در صورت تأیید، طرح جامع گردشگری شهر را تهیه کنند.

به گفته وی، زاینی‌ها معتقد بودند که این شهر استعداد کم‌بگیری برای اجرای این طرح دارد، به گونه‌ای که می‌تواند هم‌ای شهرهای زیبایی همچون بابل و فلورانس چشمه‌ها را به خود خیره سازد.

از جمله طرح‌هایی که مرم‌خوم ساکی در مرم پرور کرد و بخشی از آن را به اجرا گذاشت، ساخت تریاچه زیبایی کیو بوده است. افزون بر این، ترم بود با استفاده از تریاچه یعنی در صنع ترمی و جویبی آن دریاچه دوم کیو ساخته شده و به تفریحات آبی اختصاص پیدا.

همچنین قرار بوده تریاچه‌ای به نام گلستان در فاصله فلک‌الافلاک یا امکانات تفریحی و بازار احداث شود و یا مرم زمر اب این دریاچه، پل شاپوری در محاسره آب قرار گیرد و به وسیله نورپردازی و صدا به مکانی جذاب تبدیل شود و با هدایت آلهایی که از دل زمین جوشیده و به هنر می‌رفت، دریاچه فصلی کیو برای همیشه انداز شود.

از دیگر طرح‌های مرم‌خوم ساکی، تأسیس ترم از پشت سنگ سوراخ و ایجاد پارک آفتاب در دامنه یکی از کوه‌های شهر و ایجاد تله کابین بر فراز دامنه کوه‌های



در باره مرم‌خوم ساکی، شهردار فقید خرم‌آباد

در گذر از کوچه و خیابان‌های خرم‌آباد از عمر که سراغ شهرداری را که در سالیان به چندان دور، شکان مدیریت شهر را در دست داشته می‌گیری از مرمی به نام ساکی «با» میشود. مرم‌خوم یاد می‌کنند.

مرم‌خوم ساکی یکی از مدیرانی بود که با بهره‌گیری از دانش مدیریت شهری و استخرا آن با پشتکار، هنر و اصول زیبایی‌شناسی، زمینه خرمی خرم‌آباد را فراهم ساخت و اگر دست تقدیر روزگار محال می‌داد، چه بسا که خرم‌آباد به یکی از قطب‌های مهم گردشگری دنیا تبدیل می‌گردید.

وی که مدیریت خود را از دبیرستان بهار خرم‌آباد آغاز کرد، با تصمیم انجام شهر دعوت به کار شد و با عشق و وسفا ناپذیر، کم‌به خدمت شهر و شهروند پست.

اطراف خرم‌آباد بوده است. احیای نهرها و ایجاد اشارهای مصنوعی در داخل شهر و دامنه فلک‌الافلاک، ساخت منازل مسکونی برای انتقال حاشیه‌نشین به آنها، تبدیل دامنه‌های شهر به باغ سوده‌های مقاوم در برابر کماهی و ایجاد کمربند سبز برای ممانعت از حاشیه‌نشینی، تهیه مقدمات احداث تقسیمه خانه و ایستگاه راه‌آهن و دهها طرح عمرانی دیگر، از جمله ایده‌های مرم‌خوم ساکی بوده که با قولش به فراموشی سپرده شد.

شهر وندان خرم‌آبادی منتقدان خارج از مدیران شهر همچون مرم‌خوم ساکی توسعه شهر را دغدغه و مشغله همیشگی خود قرار دهند، این شهر می‌تواند ایده‌های بندگی را تحقق بخشد.

روحش شاد باد

بررسی مشکلات و ارائه راهکارها در حمل و نقل عمومی

گزارشی از هفتمین نشست مدیران عامل اتوبوسرانیهای شهری کشور



آلودگی محیط زیست و کاهش منابع انرژی اشاره کرد. البته وزارت کشور برای حل این مسائل و توسعه و بهبود حمل و نقل همگانی اقدامات بسیاری انجام داده و بخشهای اتوبوسرانی، تاکسیرانی و قطارهای شهری را تقویت کرده است.

وی ادامه داد: نوسازی ناوگان اتوبوسرانیها و افزایش بیش از پنج هزار دستگاه اتوبوس، تخصیص اعتبار برای ایجاد قطارهای شهری، پرداخت وام و نیمی از سود آن به وسیله دولت اصلاح هندسی معابر و حل مشکل یافتن مرکزی شهر در طرحهای شهرسازی از جمله اقدامات انجام شده برای حل معضلات سیستم حمل و نقل کشور است.

رئوفی درباره آموزش عمومی ترافیک خاطر نشان ساخت: به این منظور کمیته آموزشی تشکیل شده است که کلیه سازمانهای مرتبط با ترافیک در آن حضور دارند همچنین با استفاده از مشاوره مراکز دانشگاهی، روشهای صحیح آموزشی در دست تدوین است. به گونهای که بیشتر عناصری برای آموزشهای مستمر به وسیله آموزش و پرورش، صدا و سیما و جز اینها فراهم خواهد شد.

دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به تشکیل کمیتهای باهمکاری قوه قضاییه و راهنمایی و رانندگی برای اصلاح قوانین و مقررات اشاره کرد و افزود: همچنین مطالعات ساماندهی ترافیک شهرهای کشور طی دو مرحله در دست اجراست و این مطالعات نقش مؤثری در افزایش بهره‌وری سیستم حمل و نقل عمومی خواهد داشت. به عبارتی دیگر، از طریق این مطالعات می‌توان اقداماتی چون حذف خطوط اتوبوسرانی موازی و غیر ضروری، ایجاد خطوط مناسب، تنظیم فواصل زمانی، ارائه برنامه زمانبندی به شهروندان و کاهش زمان انتظار را به انجام رساند.

وی در زمینه مدیریت تقاضای سفر اظهار داشت: برای کاهش تقاضای سفر می‌بایست مراکز خرید و خدمات از مرکز شهر منتقل شود تا مردم برای انجام کارهای خود مجبور به رفت و آمد به مرکز شهر نباشند. همچنین توسعه خدمات پستی و مراکز اطلاع‌رسانی از دیگر عوامل کاهش تقاضای سفر به شمار می‌آید.

رئوفی به ضرورت حل معضل آلودگی هوای شهرها اشاره کرد و افزود: به این منظور اقداماتی برای ساخت موتورهای جدید و گازسوز کردن خودروهای عمومی در حال انجام است. همچنین همکاری و حمایت سازمان پیچیده سازی انرژی وزارت

مقیم همچین در خصوص اهمیت نقش نیروی انسانی در توسعه کشور خاطر نشان ساخت: جایگاه سیستم حمل و نقل در جایگاهی نیروی انسانی در اینجا مشخص می‌شود. به عبارتی دیگر، باید دید آیا سیستم حمل و نقل توانسته است در جلوگیری از اتلاف وقت و آرامش روحی و روانی نیروی کار جامعه مؤثر باشد و به کارایی نیروی انسانی کمک کند یا نه.

وی افزود: به همین دلیل ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی در سیستم حمل و نقل از مهم‌ترین اهدافی است که باید دنبال شود و تا زمانی که این امر محقق نشود، نمی‌توان به توسعه‌ای موزون و هماهنگ، رسید.

شهرها و مشکلات حمل و نقل

رئوفی مدیرکل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور نیز در ادامه به سیاستها و راهبردهای سیستم حمل و نقل کشور اشاره کرد و افزود: در زمان حاضر بیش از پنج میلیون خودرو در شهرهای کشور تردد می‌کنند ولی به رغم این گستردگی، توجه چندانی به سیستم حمل و نقل نشده و این مسئله تبعاتی را به دنبال داشته است که از آن جمله می‌توان به تهدید منابع انسانی،

هفتمین گردهمایی مدیران عامل اتوبوسرانیهای شهری کشور، به منظور بررسی عملکرد و اهداف سازمانهای اتوبوسرانی در توسعه خصوصی سازی، انتقال تجاری و بیان مشکلات و نارساییهای سیستمهای اتوبوسرانی، در تهران برگزار شد.

محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، در این همایش در خصوص ارزش زمان در زندگی شهری و ارتباط آن با حمل و نقل و پیچیده سازی مصرف سرمایه سخنانی ایراد کرد.

وی با اشاره به ضرورت برنامه‌ریزی برای بهره‌وری از زمان، از حمل و نقل ناکارآمد به عنوان یکی از عوامل اتلاف وقت یاد کرد و گفت: با مقایسه بین ایران و سایر کشورها مشاهده می‌شود که میزان زمان تلف شده برای طی یک مسافت، در سیستم حمل و نقل عمومی در کشور ما بسیار بالاست.

همچنین با محاسبه زمانی که می‌تواند مسافر در طول روز از دست می‌دهند، می‌توان به میزان هزینه‌ها و سرمایه‌هایی که می‌توانست در پیشرفت کشور نقش داشته باشد پی برد.



امیر غلامری

با مقایسه بین ایران و سایر کشورها مشاهده می شود که میزان زمان تلف شده برای طی یک مسافت، در سیستم حمل و نقل عمومی در کشور ما بسیار بالاست

نفت می تواند ما را در رسیدن به این هدف یاری دهد.

مدیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اجرای صحیح قوانین و مقررات و اصلاح ساختاری و تحول در راهنمایی و رانندگی، در مواردی چون صدور گواهینامه، نحوه شماره گذاری خودروها و برخورد با متخلفان را از دیگر اقدامات لازم، برای بهبود سیستم حمل و نقل برشمرد. وی با اشاره به خصوصی سازی و کاهش تمدی گری خاطر نشان ساخت: دولت تأکید بسیاری بر خصوصی سازی دارد و امکاناتی را برای تحقق این امر فراهم کرده است. بخشنامه و دستورالعمل خصوصی سازی نیز به همراه قرار دادهای لازم تهیه شده است. از جمله راهکارهای خصوصی سازی می توان به محاسبه حق سنوات رانندگان به عنوان سرمایه اولیه آنها و دریافت وامی که سازمان مدیریت و برنامه ریزی در بند «ا» تبصره ۲۶ پیش بینی کرده است اشاره کرد؛ که از این طریق مالکیت اتوبوسها به رانندگان داوطلب واگذار می شود.

رئیسوفی تمرکززدایی، استفاده از فناوریهای جدید مدیریت همچون GPS، جلب اعتماد عمومی برای استفاده از حمل و نقل همگانی و عدم افزایش کرایه ها را از دیگر برنامه های وزارت کشور عنوان کرد.

وی در ادامه به مسأله تأمین اعتبار برای توسعه خصوصی سازی اشاره کرد و افزود: طی برگزاری جلسات مکرر با سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، بانکها و صندوق تعاون، قرار شد مبلغی معادل ۲۰۰ میلیارد ریال از محل بند «ب» تبصره ۲۶ بودجه سال ۱۳۸۰ برای اشتغال زایی در بخش خصوصی به

اجرای آزمایشی این دستورالعمل و اخذ نظرات کارشناسی، اصلاحات لازم برای رفع نواقص آن صورت گرفته است. تجربه خصوصی سازی در شیراز

در ادامه، ناصری مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شیراز و حوزه گزارشی از نحوه خصوصی سازی در این سازمان ارائه کرد. وی اجرای این طرح را بر اساس مصوبه شورای شهر و طی سه مرحله عنوان کرد و گفت: پس از تدوین آیین نامه اجرایی خصوصی سازی و گرفتن مجوزهای لازم، اطلاعیه ای برای واگذاری اتوبوسهایی بنوع ۳۵۵ به همراه شرایط واگذاری، صادر شد. سپس از کتبه متقاضیان داخل و خارج از سازمان نام نویسی گردید و پرونده های لازم تشکیل شد. سپس، افرادی پذیرفته شده برای انجام معاینات پزشکی و تأیید سوابق معرفی شدند. همچنین پس از ارائه آموزشهای لازم به رانندگان بخش خصوصی و معرفی آنان به مناطق اتوبوسرانی، فعالیت بخش خصوصی با اتوبوسهایی که بارنگ آمیزی خاص از سایر اتوبوسها مجزا شدند، آغاز شد.

ناصری ادامه داد: پس از اجرای طرح خصوصی سازی در شیراز، برای آگاهی از میزان موفقیت این طرح، دیدگاههای مردم در این خصوص جمع آوری شد. پرداخت وامهای بلند مدت برای تشویق فعالیت بخش خصوصی و ایجاد تسهیلات بانکی برای بازسازی اتوبوسها، از دیگر اقدامات سازمان اتوبوسرانی شیراز است.

مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شیراز در خصوص تسهیلات ایجاد شده برای متقاضیان فعالیت در بخش خصوصی اظهار داشت: پس از تعیین قیمت پایه، برای اتوبوسهای بنوع ۳۵۵، به هر دستگاه اتوبوس، از ۲۰ تا ۴۰ میلیون ریال تسهیلات بانکی تخصیص یافته است. بدین ترتیب هر راننده سازمانی با پرداخت ۴۰ میلیون ریال و استفاده از این تسهیلات، مالک نیمی از اتوبوس می شود. البته این مبلغ برای رانندگان خارج از سازمان به صورت پرداخت پنجاه میلیون ریال و استفاده از ۱۰ میلیون ریال تسهیلات است. وی افزود: انتقال اسناد مالکیت اتوبوسهای مذکور، پس از ۱۰ سال خدمت در سازمان اتوبوسرانی صورت می گیرد و ادامه فعالیت این اتوبوسها بعد از اتمام مدت قرار داد منوط به کیفیت خدمات ارائه شده و وضعیت مناسب خودرو پس از این مدت است. لازم به ذکر است در واگذاری اتوبوسها اولویت با رانندگان و کارکنان تعدیل شده سازمان

در زمان حاضر بیش از پنج میلیون خودرو در شهرهای کشور تردد می کنند ولی به رغم این گستردگی، توجه چندانی به سیستم حمل و نقل نشده و این مسئله تبعاتی را به دنبال داشته است که از این جمله می توان به تهدید منابع انسانی، آلودگی محیط زیست و کاهش منابع انرژی اشاره کرد

سازمانهای اتوبوسرانی وام داده شوند؛ که این امر با توجه به اهداف برنامه توسعه کشور برای توسعه خصوصی سازی در هیئت دولت به تصویب رسیده است.

همچنین در ادامه این گردهمایی، پرئیس، معاون مدیر کل دفتر حمل و نقل نیز با اشاره به تأکید برنامه سوم توسعه کشور بر خصوصی سازی گفت: با توجه به این مسأله طی سالهای ۷۳ و ۷۴ مطالعات لازم در زمینه خصوصی سازی سیستم اتوبوسرانی انجام شد که در این مطالعات، تجارب کشورهای مختلف نیز مورد استفاده قرار گرفت و پس از رانندگی های متعدد دستورالعمل خصوصی سازی تهیه شد.

وی به ضرورت تدوین سیاستها با توجه به تفاوت های اقلیمی، اجتماعی و فرهنگی هر منطقه اشاره کرد و افزود: به همین دلیل می بایست در اجرای سیاستهای خصوصی سازی کام به کام و بر اساس ضرورتها و نیازهای هر منطقه عمل کرد. لازم به ذکر است که پس از



حسین خدیایی

اتوبوسرانی و شهرداری بوده است.

ناصری از دیگر اقدامات انجام شده در این زمینه، به مواردی چون راهاندازی شرکت‌های تعاونی رانندگان، ایجاد تعمیرگاه ویژه اتوبوسهای بخش خصوصی، احداث توقفگاه شبانه با امکانات مناسب برای رانندگان، برنامه‌ریزی در واخذ تصادفات سازمان برای حمایت از بخش خصوصی در حوادث، ایجاد جایگاه سوخت و ارائه خدمات فنی اشاره کرد.

وی در ادامه سخنان خود، مواردی همچون تأمین قطعات، اطلاع‌رسانی به منظور آشنایی بخش خصوصی با آیین‌نامه‌ها و دستورالعملها، فراهم کردن امکانات فرهنگی، تفریحی، ورزشی برای این بخش، برگزاری کلاسهای توجیهی و آموزشی و اقداماتی از این قبیل را از دیگر فعالیتهای سازمان در بخش خصوصی دانست.

مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شیراز درباره مراحل اجرای طرح خصوصی سازی گفت: در مرحله اول، تعداد ۵۰ دستگاه اتوبوس بنز ۳۵۵ و اگذار شد و پس از انجام نظرسنجی و آگاهی از رضایتمندی مردم از فعالیت این بخش، مرحله دوم با واگذاری ۶۰ دستگاه اتوبوس به اجرا درآمد در مرحله سوم نیز پس از انجام مطالعات، اتوبوسهای بنز ۳۰۲ به رانندگان متقاضی سازمان که تمایل زیادی برای به کارگیری این اتوبوسها داشتند واگذار گردید. بدین ترتیب بیش از ۲۴ درصد ناوگان اتوبوسرانی، در بخش خصوصی به کار گرفته شد.

وی از جمله نتایج به دست آمده از اجرای این طرح و افزایش کیفیت خدمات، نسبت به بخش دولتی، کاهش زمان انتظار در خطوط و اگذار شد، ایجاد اشتغال، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری اتوبوسها، افزایش رضایت مردم

از حمل و نقل عمومی و کاهش آلودگی هوا - به دلیل افزایش استفاده از سیستم حمل و نقل همگانی - عنوان کرد.

ناصری در ادامه به کاهش هزینه‌های پرسنلی سازمان، شکوفایی اقتصادی سایر بخشهای مرتبط با حمل و نقل در بخش خصوصی، ایجاد هسته‌های نیروی انسانی کیفی در سازمان، کاهش تصادفات و افزایش ایمنی شهروندان در سفرهای درون شهری، ایجاد فرصتهای مناسب برای برنامه‌ریزی و نظارت بیشتر بر ارائه خدمات، عدم نیاز به تسهیلات وسیع اداری و نظایر اینها، به عنوان دیگر نتایج خصوصی سازی در این سازمان، اشاره کرد.

همچنین در ادامه این گردهمایی، جلسه پرسش و پاسخ با حضور نمایندگان وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی برگزار شد و مدیران عامل اتوبوسرانیها مسائل خود را مطرح کردند. از جمله این مباحث می‌توان به نحوه تقسیم اعتبارات دولتی، ضرورت حضور نمایندگان اتوبوسرانیهای سراسر کشور در

برای کاهش تقاضای سفر می‌بایست مراکز خرید و خدمات از مرکز شهر منتقل شود تا مردم برای انجام کارهای خود مجبور به رفت و آمد به مرکز شهر نباشند همچنین توسعه خدمات پستی و مراکز اطلاع‌رسانی از دیگر عوامل کاهش تقاضای سفر به شمار می‌آید

پس از اجرای طرح خصوصی سازی در شیراز، برای آگاهی از میزان موفقیت این طرح، دیدگاههای مردم در این خصوص جمع‌آوری شد. پرداخت وامهای بلند مدت برای تشویق فعالیت بخش خصوصی و ایجاد تسهیلات بانکی برای بازسازی اتوبوسها، از دیگر اقدامات سازمان اتوبوسرانی شیراز است

اتحادیه، مشخص شدن وضعیت سرویسهای درستی، شفاف شدن قانون تخصیص ده درصد بودجه شهرداری به اتوبوسرانیها، نحوه برخورد با نقایص سایر سازمانها برای استفاده از خدمات اتوبوسرانی در خارج از شهر و برخی موارد دیگر اشاره کرد.

گفتنی است در این گردهمایی کمیته فنی وزارت کشور، مستقر در ایران خودرو، گزارشی از اقدامات خود را ارائه کرد. ناسرین گزارش، پس از استقرار کمیته فنی در شرکت ایران خودرو، کلیه اتوبوسها قبل از تحویل به سازمانهای اتوبوسرانی مورد معاینه فنی قرار گرفته و نقایص آنها برطرف شده است. همچنین ۲۵ پروژه به منظور بهینه‌سازی سیستم اتوبوسها تعریف و در دست انجام است.

انتقال اصغر خدمات پس از فروش به شرکت مجرب در زمینه تعمیر اتوبوس، افزایش کیفیت قطعات طی برگزاری جلسات مختلف با تولیدکنندگان و سازمانهای اتوبوسرانی، نصب سیستم رطوبتی در اتوبوسها، افزایش دوره گارانتی اتوبوسها، برگزاری دوره‌های آموزشی، بازدید از سازمانهای اتوبوسرانی به منظور انتقال تجارب و برطرف کردن نیازهای فنی آنها، انتشار دفترچه‌های راهنمای فنی و برخی اقدامات از این دست، از دیگر فعالیتهای کمیته فنی است.

تاکید بر آموزش و برنامه‌ریزی در این گردهمایی مدیران عامل اتوبوسرانیها، مسائلی را در خصوص مشکلات و نیازهای موجود طرح کردند.

از جمله مسائلی، مدیر عامل اتوبوسرانی مشهد و حومه، ضرورت توجه به مقوله آموزش را مورد تأکید قرار داد و گفته آموزش کارکنان اتوبوسرانی برای ارتقای سطح علمی، فنی و اجرایی آنان امر مهمی است که باید به آن بیشتر توجه شود. خوشبختانه برخی از شهرها تجارب مفیدی در این زمینه دارند که می‌تواند در کلیه شهرها مورد استفاده قرار گیرد.

وی طرح جامع حمل و نقل را از دیگر نیازهای اتوبوسرانیها دانست و افزود: در کنار مسائلی چون امکانات، تجهیزات و فناوری، مسئله مهم‌تری وجود دارد و آن مدیریت سیستم اتوبوسرانی است که در افزایش بهره‌وری نقش مؤثری دارد. ما توانستیم با انجام این مطالعات و استفاده از تجارب دیگران، بهره‌وری سیستم حمل و نقل همگانی یقیناً به میزان توقف را به چهار و نیم درصد کاهش دهیم.

در کنار مسائلی چون امکانات، تجهیزات و فناوری، مسئله مهم تری وجود دارد و آن مدیران سیستم اتوبوسرانی است که در افزایش بهره‌وری نقش مؤثری دارند

شمالی، همچنین تجهیز تعمیرگاهها و افزایش ناوگان اتوبوسرانی را از دیگر نیازهای اتوبوسرانیها عنوان کرد و گفت: باید پیش از افزایش ناوگان اتوبوسرانی شهرهای مختلف، مطالعه لازم انجام شود تا بی جهت بر تعداد اتوبوسهای شهری اضافه نگردد. همچنین باید در کنار افزایش کفی به عمر مفید اتوبوسها نیز توجه کرد.

وی در خصوص تثبیت و گاهشی قیمت‌ها خاطر نشان ساخت: با توجه به افزایش سالانه هزینه پرسنلی، قطعات، سوخت و نظایر آنها، قیمت بلیت با در نظر گرفتن این موارد به طور یکسان مشخص می‌شود.

مدیر عامل اتوبوسرانی مشهد با اشاره به کمک مالی شهردار یفا اظهار داشت: در اکثر اتوبوسرانیها برای دریافت ۱۰ درصد از بودجه شهرداریها با مشکل روبرو هستند و می‌بایست برای حل این مسئله، وزارت کشور بر تخصیص بودجه مذکور و ضرورت ساخت امکاناتی چون توقفگاهها، پایانه‌های درون شهری، تاسیسات و نبلمان به شهرداریها تأکید کنند.

وی افزود: مسئله بعدی عبارت است از بلیت و اینکه برخی از بهره‌برداران، بهای خدمات را نمی‌پردازند. از اتحادیه تقاضا می‌شود با توجه به نقش فروش بلیت در افزایش درآمدهای سازمان، اقدامی در این زمینه صورت دهند. همچنین باید در این میان به اهمیت تبلیغات به عنوان یکی از منابع درآمدی توجه شود و از ارائه امتیاز چایه جایی مسافر به سایر بخشهای غیر مسئول جلوگیری کرد.

شمالی مشکل عمده دیگر را دوگانگی برخورد سازمانهای مرتبط با اتوبوسرانیها دانست و ضرورت اصلاح نگرشها و

تصویب قانون سخت و زیان‌آور بودن کار در سازمانهای اتوبوسرانیها، استانداردسازی و تهیه الگوی تأمین سوخت و امور تأکید قرارداد.

نخل بند، مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی یزد نیز ضرورت برنامه‌ریزی، توجه به نقاط ضعف و اصلاح آنها را مورد تأکید قرار داد و درباره خصوصی سازی چنین گفت: واگذار کردن قسمتی از کارها به بخش خصوصی نشان دهنده توانمندی یک مدیر است و به معنای شانه خالی کردن از زیر بار مسئولیتها نیست.

وی درباره ضرورت آموزش در سازمانهای اتوبوسرانی، گفت: آموزشهای

در زمان حاضر وضعیت اتوبوسرانیها در اکثر شهرها - بجز کلان شهرها - به گونه‌ای است که علاوه بر افزایش هزینه‌ها، اینها از امکاناتی چون پایانه مناسب، ایستگاه و سایه‌بان بهره‌مند نیستند

فنی، مقرراتی و اخلاقی از جمله مسائل مهم هستند که باید بیشتر مورد توجه قرار گیرند. البته آموزشهای اخلاقی و توجه به حفظ شأن و منزلت رانندگان در این بین اهمیت بیشتری دارد و یکی از وظایف مهم سازمانها و شرکتهای اتوبوسرانی است.

نخل بند به ضرورت تدوین برنامه‌های بلندمدت در حمل و نقل همگانی اشاره کرد و افزود: در زمان حاضر ما بر اساس نیازهای جمعیتی هر منطقه و شناخت وضعیت فعلی خود برنامه‌های تهیه کرده‌ایم که مشخص می‌کند در پنج سال آینده میزان نیاز به بودجه‌های عمرانی،

اتوبوسهای جدید و تعداد رانندگان چقدر خواهد بود. البته برای انجام بیشتر اتوبوسرانیها نیاز است تا هماهنگیهای منطقه‌ای برقرار گردد و با انتقال تجارب و جمع‌بندی نظرات کارشناسی آنها به وسیله وزارت کشور، برنامه مدونی تهیه شود.

مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی یزد ضرورت سیاستگذاریهای کلان بر اساس وضعیت موجود اتوبوسرانیها را مورد تأکید قرار داد و گفت: در زمان حاضر وضعیت اتوبوسرانیها در اکثر شهرها - بجز کلان شهرها - به گونه‌ای است که علاوه بر افزایش هزینه‌ها اینها از امکاناتی چون پایانه مناسب، ایستگاه و سایه‌بان بهره‌مند نیستند، که می‌بایست این مسائل در سیاستگذاریهای کلان مورد توجه قرار گیرد.

گفتنی است در ادامه این گردهمایی توفیق مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه، توضیحاتی را در خصوص اساسنامه اتحادیه اتوبوسرانیها و عملکرد آن ارائه کرد.

وی با اشاره به نقش اتحادیه به عنوان نماینده کلیه اتوبوسرانیهای شهری کشور در پیگیری امور رفیع تیارها و مشکلات آنها، گفت: پس از بحث و بررسی در زمینه مقاومت تشکیل این اتحادیه با قرائین و آیین‌نامه‌های موجود مقرر شد اتحادیه اتوبوسرانیها در چهار چوب سازمان شهرداریهای کشور قرار گیرد؛ که اساسنامه آن نیز طی جلسات متعدد با کارشناسان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تدوین شده است.

توفیق در خصوص اساسنامه توضیح داد: بر این اساس اتحادیه اتوبوسرانیها حکم پشتیبانی کننده کلیه سازمانها و شرکتهای اتوبوسرانی را دارد و بخش از وظایف وزارت کشور را در این زمینه بر عهده می‌گیرد. همچنین اتحادیه به عنوان سرگزر برنامه‌ریزی مالی، اناری، فنی و بهره‌برداری عمل می‌کند.

وی توجه به آموزش ضمن خدمت پرسنل برای افزایش کیفیت خدمات و کاهش هزینه‌ها را یکی از برنامه‌های اتحادیه عنوان کرد و اظهار داشت: راهاندازی شبکه رایانه‌ای برای گرفتن سفارش و تهیه قطعات مورد نیاز سازمانهای سراسر کشور، از دیگر برنامه‌های اتحادیه است. ضمناً طی سال جاری اتحادیه برای خرید اتوبوسها مستقیماً وارد عمل شده و توانسته است اتوبوسهای جدید و مورد نیاز را با قیمت مناسب تهیه کند.

مصوبات کمیته تخصصی برای گسترش پوشش سبز شهرها

مجموعه مصوبات کمیته تخصصی مدیران عامل سازمانهای پارکها و فضای سبز در یازدهمین گردهمایی معاونان خدمات شهری مراکز استانها تدوین شد.

این کمیته پس از بحث و تبادل نظر، راهکارهای خود را به منظور بهبود وضعیت فضای سبز شهری در قالب این مصوبات ارائه کرد.

در این کمیته مقرر شد تا به منظور تشکیل اتحادیه سازمانهای پارکها و فضای سبز، نظریات و پیشنهادهای سایر سازمانها جمع آوری گردد و با هماهنگی معاونان خدمات شهری مراکز استانها، اساسنامه اتحادیه تصویب شود.

همچنین بر اساس مصوبه یاد شده قرار شد تا طرح جامع فضای سبز شهری به موازات طرحهای جامع، به دست کارشناسان فضای سبز هر شهرداری تهیه شود. از دیگر مصوبات این کمیته، انجام برنامه ریزیهای لازم به منظور خصوصی سازی در زمینه نگهداری و توسعه فضای سبز و کاهش هزینههاست. بر این اساس مقرر شد تا راهکارها و تجربیات هر شهر برای جمع بندی و تبادل نظر در نشست بعدی معاونان خدمات شهری، به وسیله سازمان پارکها و فضای سبز خرم آباد جمع آوری شود. همچنین در این کمیته پیشنهاد شد به دلیل شناخت سازمان پارکها و وضعیت و



در گردهمایی معاونان خدمات شهری مطرح شد:

ماهنامه شهرداریها نقش مؤثری در مدیریت شهری داشته است

و خاطر نشان ساختند: از آنجا که ماهنامه شهرداریها نقش مؤثری در اطلاع رسانی و افزایش اطلاعات در زمینه مسائل شهری و اقدامات موفق شهرداریهای سراسر جهان دارد، اشتراک ۱۷۰ جلد از این ماهنامه برای آموزش پرسنل برقرار شده است؛ همچنین برای ترویج مطالعه و استفاده از ماهنامه مذکور، آزمونی در سطح پرسنل شهرداری با توجه به مطالب آن برگزار شد، که مورد استقبال پرسنل قرار گرفت.

وی ایجاد مرکز آموزش برای انتقال اطلاعات روز و مورد نیاز کارکنان و کارشناسان شهرداری را از دیگر اقدامات انجام شده عنوان کرد و افزود: همچنین با مشارکت استادان دانشگاه همایشی تحت عنوان همایش مشارکت و شهرنشینی برگزار گردید و دیدگاههای مختلف درباره مسائل شهری گردآوری شد.

بهاروند در ادامه، ضرورت مشخص شدن وضعیت مالکیت فضای سبز شهرها - با توجه به طرح تفصیلی و جامع - را مورد تأکید قرار داد.

یازدهمین گردهمایی معاونان خدمات شهری مراکز استانهای کشور با حضور مدیران عامل سازمان پارکها و فضای سبز خرم آباد برگزار شد.

در این گردهمایی مباحث مربوط به فضای سبزی شهری مورد بحث و بررسی قرار گرفت و در پایان نتایج و راهکارهای ارائه شده به وسیله مدیران عامل سازمان پارکها و فضای سبز در قالب قطعنامه‌ای گردآوری شد.

همچنین در گردهمایی معاونان خدمات شهری که با حضور کنخاپور، مدیر کل امور شهرداریهای وزارت کشور و تنی چند از مسئولان استان لرستان برگزار گردید، محمدرضا بهاروند شهردار خرم آباد، ضمن تأکید بر ضرورت توجه مدیران شهری به مباحث علمی و تحقیقاتی، گفت: این مسئله، طی سالهای اخیر مورد توجه شهرداری خرم آباد قرار گرفته و در کنار آن سعی بر این است تا با برقراری ارتباط مؤثر بین مردم و مدیریت شهری از مشارکت آنها استفاده شود. همچنین مسئله آموزش کارکنان شهرداری و شهروندان به منظور فرهنگ سازی، از دیگر مواردی است که مورد تأکید قرار گرفته است.

وی افزود: با توجه به اینکه بیش از ۶۰ درصد از نیروهای شهرداری دارای تخصص کافی نیستند، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری با ترکیبی از کارشناسان خارج از سازمان در این شهرداری ایجاد شده است تا بدین وسیله مباحث علمی و کارشناسی شهری در برنامه ریزی های استراتژیک شهرداری لحاظ گردد.

شهردار خرم آباد در ادامه به نقش مباحث مطرح شده در ماهنامه شهرداریها برای آموزش پرسنل شهرداری اشاره کرد



گاستریهای فضای سبز شهرها، مدیران عامل این سازمانها به عضویت کمیته فنی هر شهر در آید و در جلسات کمیسیون ماده ۵ شرکت و اعلام نظر کنند.

گفتنی است کمیته تخصصی فضای سبز در خصوص راهکارهای درآمدزایی در این بخش پیشنهادهایی مطرح کرد که می‌توان به وصول سه درصد از مبلغ قبضه‌های آب مصرفی شهری و تخصیص بخشی از عوارض پروانه‌های ساختمانی شهرداریها و الاینده‌های زیست محیطی (مانند کارخانجات و کوره‌ها) به این امر، درآمد‌های حاصل از تغییر کاربریهای اراضی سبز به عنوان خسارت ناشی از کمیسیون فضای سبز، و جریمه حاصل از کمیسیون ماده ۱۰۰ برای احداث فضای سبز جدید اشاره کرد.

همچنین دریافت بهای خدمات فضای سبز در مجتمع‌های مسکونی، دریافت خسارت و هزینه خدمات سرشاخه زنی سرکتهای توزیع برق شهرها و تدوین این نامه و تعرفه قطع اشجار نیز از دیگر منابع درآمدی پیشنهادی اند.

بر این اساس، مقدر شد تا قبل از تکمیل باغهای بالاتر از ۵۰۰ متر، سازمان پارکها و فضای سبز هر شهر در مورد وضعیت باغها بر اساس ماده ۱۴ ضوابط اجرایی ماده یک قانون حفظ و گسترش فضای سبز، خسارت وارد شده و مشخص سازد و جریمه آن را نیز دریافت کند.

همچنین قسار بر این شد که بنا هماهنگی شوراهای شهر مصوبه‌ای مبنی بر تخصیص درصدی از عرصه و بنا به باغچه تصویب شود و در صورت عدم رعایت این مصوبه جریمه‌ای برای جبران کمیسیون فضای سبز شهری اختصاص یابد.

به منظور جلوگیری از تخریب باغها

شهرداری کرج پلیس سبز تشکیل داد

شهرداری کرج به دلیل ساخت و سازهای بی رویه در این شهر، به منظور جلوگیری از تخریب باغها در کرج، پلیس سبز تشکیل داد.

عباس زارع، مدیر عامل سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری کرج، در حاشیه این همایش در خصوص فضای سبز کرج و اقدامات این سازمان به خبرنگار ما چنین گفت: شهر کرج به دلیل دارا بودن باغها و رودخانه‌های پر آب از دیرباز به عنوان تفریحگاه مورد توجه مردم بوده است، اما به دلیل افزایش جمعیت و توسعه ساخت و ساز بی رویه در این شهر، بسیاری از باغها و فضای سبز کرج طی سالهای گذشته از بین رفته است. همچنین از آنجا که بیش از ۷۰ درصد باغهای کرج از طریق رودخانه‌ها آبیاری می‌شدند، کاهش بارندگی و منابع آب نیز خود عامل دیگری در تخریب فضای سبز این شهر شده است؛ به طوری که در زمان حاضر سرانه فضای سبز شهری کرج رو به کاهش است.

وی افزود: سازمان پارکها و فضای سبز کرج در جهت مبارزه با کم آبی و خشکسالی و تامین آب مورد نیاز فضای سبز، اقدامات مؤثری را طی سالهای اخیر انجام داده است که از جمله می‌توان به اجرای شبکه آبیاری با آب خام، استفاده از چاههای آب غیر آشامیدنی، حفاری و لایروبی چندین حلقه چاه و لوله گذاری آب

خام در فوژهای سطح شهر اشاره کرد. مدیر عامل سازمان پارکها و فضای سبز کرج، در سخنرانی کوهپای اطراف شهر، جنوب مهر شهر و فوژهای سطح شهر را از دیگر اقدامات این سازمان عنوان کرد و گفت: همچنین با تشکیل گروه «طراحی سبز»، سعی شده است که فرایند طراحی فضای سبز به صورت اصولی و با توجه به ضوابط و استانداردهای موجود صورت گیرد. از طرف دیگر واحد حقوقی و حفظ گسترش فضای سبز، ضمن برخورد قانونی با متخلفان و افرادی که اقدام به تخریب باغها می‌کنند، در جهت بازگرداندن پیشینه سبز کرج تلاش می‌کند.

زارع در خصوص برنامه‌های آتی این سازمان، به احداث پارکهای مختلف در سطح شهر و انگارای کامل حفظ و نگهداری فضای سبز به بخش خصوصی، تهیه طرح جامع فضای سبز در جهت ارتقای کمی و کیفی آن، اجرای طرح پلیس سبز به منظور جلوگیری از تخریب باغهای سطح شهر و تهیه شناسنامه فضای سبز کرج - اعیان باغهای خصوصی و دولتی و جز اینها - اشاره کرد و ادامه داد: همچنین احداث نمایشگاه دائمی گل و گیاه، ایجاد نهالستان و مرکز تولیدات گیاهی به صورت مستمر کسر و راهاندازی سایت کامپیوتری سازمان برای برقراری ارتباط با سایر کلان شهرها به منظور آگاهی از نوآوریهای آنان، از دیگر طرحهای آتی است و پیش‌بینی می‌شود با اجرای برنامه پنجساله شهرداری و سازمان پارکها تا سال ۸۴ سرانه فضای سبز شهری کرج به ۱۵ متر مربع افزایش یابد.

وی با اشاره به مشکلاتی چون نداشتن بودجه کافی، فقدان برنامه‌های مسدود و اعمال سلبی فردی و غیر کارشناسی، نقش مشارکت‌های مردمی را در افزایش فضای سبز شهری مورد تأکید





قرار داد و گفت: به منظور افزایش مشارکت شهروندان گرج در حفظ و گسترش فضای سبز اقداماتی چون برگزاری جشن درختکاری، اهدای نهال رایگان، توزیع بروشورهای آموزشی و اجرایی یک برنامه رادپویی با حضور کارشناسان سازمان، انجام شده است.

در این برنامه رادپویی که بخشی از مطالبات آن را مباحث آموزش و اطلاع رسانی تشکیل می دهد، شهروندان می توانند با تماس تلفنی، دیدگاههای خود را برای حفظ و توسعه فضای سبز شهر ارائه دهند.

زارع در ادامه به برگزاری جشنواره و نمایشگاه پیام آوران سبز اشاره کرد و اظهار داشت: این جشنواره با در نظر داشتن اهدافی نظیر آموزش، فرهنگ سازی و اطلاع رسانی، تبادل اطلاعات و تجربیات و دستاوردهای جدید در زمینه فضای سبز، معرفی شرکتها و مؤسسات فعال و ایجاد رقابت در بین آنها، جلب حمایت مدیران و مسئولان شهر از تولید کنندگان گل و گیاه و آشنایی مردم با اهداف برنامه های سازمان و جلب مشارکت آنان برگزار شد.

وی افزود: در این نمایشگاه به منظور نهادینه کردن حفظ فضای سبز در کودکان، مسابقات نقاشی و نمایشهای عروسکی برگزار گردید.

مدیر عامل سازمان پارکها و فضای سبز گرج، در خصوص ضرورت توجه به مشارکت گروهها و سازمانهای غیردولتی (NGOها) چنین گفته است: از آنجا که این گروهها می توانند نقش مؤثری در بهبود شرایط زیست محیطی شهر و توسعه و فرهنگ سازی فضای سبز داشته باشند، این سازمان سعی کرده است تا با پشتیبانی از آنها زمینه مشارکت فعال آنها را فراهم سازد.

شهرداری قزوین انجام داد

تعیین جریمه های جدید تخریب فضای سبز

شهرداری قزوین برای صیانت از تخریب فضای سبز شهری، با تصویب شورای شهر، جریمه های جدید وضع کرده است.

سعید قرازمند، مدیر عامل سازمان پارکها و فضای سبز قزوین، با اشاره به مباحث مطرح شده در کمیته تخصصی فضای سبز در خصوص اقدامات این سازمان به خبرنگار ما چنین گفت: اجرای



ریال عنوان کرد

مدیر عامل سازمان پارکها و فضای سبز قزوین افزود: همچنین نحوه محاسبه هزینه قطع شاخه های اصلی درخت تا محیط ۲۵ سانتیمتر ۵۰ هزار ریال، تا محیط ۵۰ سانتیمتر ۱۵۰ هزار ریال و بیش از ۵۰ سانتیمتر، علاوه بر مبلغ مذکور، به ازای هر سانتیمتر مازاد بر آن ۱۰ هزار ریال است که البته نحوه اندازه گیری محیط شاخه از محل رویش است.

وی هزینه تخریب چمن و به ازای هر متر مربع ۲۵ هزار ریال عنوان کرد و درباره هزینه آتش زدن یا از بین بردن بوست تنه درخت نیز اظهار داشت: اگر میزان این آسیبها بیش از ۵۰ درصد باشد، درحد آسیب در هزینه قطع درخت تخریب و دریافت می شود. همچنین در صورتی که میزان آسیب دیدگی بیش از ۵۰ درصد باشد و یا آتش زدن یا از بین بردن بوست درخت موجب خشک شدن درخت شود، ۱۰۰ درصد هزینه قطع درخت محاسبه می گردد.

شایان ذکر است براساس این مصوبه، هزینه قطع پرچین براساس سن آن ضرب در قیمت پرچین و ۱۵ هزار ریال است و هزینه قطع درختچه براساس سن و تعداد آنها ضرب در ۱۰ هزار ریال محاسبه می شود.

قرازمند از جمله موارد تخفیف در این مصوبه را چنین عنوان می کند: در صورت کاشت مجدد درخت در محل سابق آن و ردیف کاشت آنها همانند قبل، هزینه های ذکر شده تخفیف می یابند.

همچنین معافیت از پرداخت جریمه در مصوبه شورای شهر، این موارد را در بر می گیرد: قطع درخت در اماکن مسکونی یا محل کسی که مساحت آنها کمتر از ۵۰۰ متر مربع باشد، درختانی که به علت آفت زدگی یا علل غیر عمدی در شرف سقوط و خطرناک باشند، اصلاح و احیای باغ و درخت غیر شماری که به سن مرگ رسیده باشند، مشروط به کاشت مجدد آن.

شبکه آب خام تحت عنوان طرح چشمه از طریق شناسایی، احیا و تجهیز چاههای غیر اشامیدنی، جلب همکاری سازمان پارکها و فضای سبز تهران در مطالعه و تهیه طرح جامع فضای سبز شهری و تدوین آیین نامه و تعرفه های عوارض قطع درختان، از جمله اقدامات انجام شده در قزوین است.

قرازمند در توضیح بیشتر این نامه عوارض قطع درختان خاطر نشان ساخت: براساس مصوبه شورای شهر قزوین، عوارض قطع درختان و خساراتی که اشخاص حقیقی و حقوقی به فضای سبز وارد می کنند، محاسبه و دریافت می شود. همچنین اشخاص مکلفاند قبل از قطع هر نوع درخت، برای بررسی موضوع و کسب مجوز به سازمان مراجعه کنند.

وی افزود: بر این اساس عوارض و خسارات وارد بر فضای سبز در انواع مختلف قطع درخت، از بین بردن بوته ها، قطع و هرس شاخه های اصلی درخت، تخریب چمن، آتش زدن یا کندن بوست تنه درخت، ریختن مواد نفتی و سمی که باعث خشک شدن درخت شود و از بین بردن پرچینها و درختچه ها محاسبه می شود.

قرازمند درباره نحوه محاسبه هزینه قطع درخت گفته در صورتی که مجوز قطع درخت صادر شده و یا درختی از بین رفته باشد سازمان می تواند خسارت آن را از مسیبه یا مالک بدین شرح دریافت کند: هرس اصله درخت با محیط تن تا ۵۰ سانتیمتر، ۲۰۰ هزار ریال؛ هر اصله درخت با محیط تن تا ۱۰۰ سانتیمتر، علاوه بر ۲۰۰ هزار ریال به ازای هر سانتیمتر مازاد بر ۵۰ سانتیمتر ۲۰ هزار ریال؛ هر اصله درخت با محیط تن بیش از یک متر، علاوه بر یک میلیون و ۲۰۰ هزار ریال به ازای هر سانتیمتر مازاد، ۲۰ هزار ریال.

وی نحوه محاسبه هزینه از بین بردن بوته ها را براساس سن بوته، یعنی از زمان کاشت ضرب در تعداد، به مبلغ ۳۰ هزار

تأکید رئیس سازمان شهرداریها بر استفاده از اطلاعات در برنامه ریزی شهرداریها

خاتون میررانشد

گردهمایی مسئولان انفورماتیک شهرداریهای کشور، با هدف بررسی نقش انفورماتیک در بهینه سازی فرایند عملیات در شهرداریها و تبیین استفاده از فناوری اطلاعات در شهرداریها، به وسیله دفتر برنامه ریزی عمرانی در تهران برگزار شد.

در این گردهمایی محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور، با تأکید بر استفاده از فناوری اطلاعات در برنامه ریزی شهرداریها چنین گفت: تمامی افرادی که به عنوان مدیر منصوب می شوند یا استفاده از ابزار مدیریتی که در اختیارشان قرار می گیرد می توانند موجب رشد و اعتلای مجموعه تحت مدیریت خود شوند؛ که یکی از اهرمهای آن اطلاعات است.

وی افزود: هم اکنون استفاده از ابزار اطلاعات به قدری اهمیت یافته و پر قدرت شده است که از آن علاوه بر اعتلای سازمانها برای تسجیل و ناسودی و عدم توسعه نظامها نیز استفاده می شود.

رئیس سازمان شهرداریها خاطر نشان ساخت: در ارائه اطلاعات، خصوصاً برای تصمیم گران، می بایست اطلاعات به گونه ای عرضه شوند که کاربران بتوانند با استفاده از آنها در سریع ترین زمان ممکن به نتیجه مورد نظر دست یابند. معاون وزیر کشور درباره لزوم تناسب به کارگیری فناوریها با نوع کاربریهای مورد نظر، اظهار داشت: آنچه که باید در مکانیزه کردن شهرداریها مدنظر قرار گیرد، این است که صرفاً نباید به دنبال خرید پیشرفته ترین مدل‌های رایانه بود، بلکه می بایست از لوازمی استفاده کرد که جوابگوی نیازهای شهرداریها و مواضع اصلی - یعنی مردم - باشند. در صورتی که یکسان سازی به کارگیری سیستمها در شهرداریها مدنظر باشد، باید امکانات شهرداریهای دور دست و دسترسی آنان به مباحث آموزشی نیز لحاظ گردد.

ضرورت استفاده از فناوری اطلاعات در ادامه گردهمایی، علی نودریزور، مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی، به بررسی نقش انفورماتیک در بهینه سازی و فرایند اقدامات در شهرداریها پرداخت و گفت: با توجه به پیشینه سیستمهای رایانه ای در شهرداریها، امروزه نقش آن در عرضه مدیریت شهری و شهرداریها بسیار چشمگیر بوده است و با توجه به پیچیدگی وظایف و اموری که بر عهده شهرداریهاست و همچنین ازنساط تنگاتنگ مردم با مدیریت شهری،

اطلاع رسانی در شهرداری از آن جهت اهمیت دارد که شهرداری نهادی است غیردولتی، و منتخب شورایی که خود منتخب مردم است؛ و شهرداریها به عنوان نهادهای مدنی غیردولتی موظف اند کلیه اقدامات خود را به مردم گزارش دهند، تا بدین طریق اعتماد مردم را جلب کنند

یکی از دستاوردهای فعالیتهای رایانه ای وزارت کشور، شکل گیری بانک اطلاعات شهرداریهاست. نیاز به چنین سیستمی در زمان تدوین برنامه پنج ساله دوم توسعه کشور احساس شد، چرا که اطلاعات دقیقی در زمینه محورهای اصلی فعالیت شهرداریها به صورت سیستماتیک برای تدوین وجود نداشت

وی اضافه کرد: یکی از دستاوردهای فعالیت‌های رایانه ای وزارت کشور، شکل گیری بانک اطلاعات شهرداریهاست. نیاز به چنین سیستمی در زمان تدوین برنامه پنج ساله دوم توسعه کشور احساس شد، چرا که اطلاعات دقیقی در زمینه محورهای اصلی فعالیت شهرداریها به صورت سیستماتیک برای تدوین وجود نداشت.

تأسیس ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور در ادامه گفت: همچنین به منظور برنامه ریزی دقیق برای طراحی الگوی ایمن سازی شهرها در برابر حوادث ناشی از حریق و پیش بینی میزان خسارات و تعداد مجروحان احتمالی، اطلاعات حوادث آتش نشانی در قالب برنامه های رایانه ای ثبت شده است.

وی خاطر نشان کرد: در خصوص اطلاعات شهرداریها، باید قبل از ثبت اطلاعات به جمع آوری اطلاعات - به گونه ای که امکان داده پردازي اطلاعات وجود داشته باشد - پرداخت تا در نهایت به نتیجه مطلوبی رسید. همچنین با در نظر داشتن برنامه ریزی محلی طی یک برنامه پنج ساله به وسیله شهرداریها، و یک برنامه ریزی ملی به وسیله دولت که به عمران شهری اختصاص دارد، باید سیستم لیت اطلاعات به گونه ای طراحی شود تا در حین انجام فعالیت در شهرداری این کار صورت گیرد و این اطلاعات باید در سطح شهری، استانی و ملی قابل جمع آوری باشند تا نتایج به دست آمده بتواند مورد استفاده کارشناسان قرار گیرد. نودریزور در خصوص مشکلات ناشی از ثبت اطلاعات چنین گفت: عدم هماهنگی و یکسان نبودن در تعاریف اطلاعات باعث برداشتهای متفاوتی در بخشهای گوناگون می شود. بنابراین، ارائه تعریفی دقیق از مفاهیم آماری و یکسان سازی آن در مجموعه شهرداریهای کشور در مقیاس کلان، باعث برطرف شدن این

استفاده از فناوری اطلاعات ضروری است.

وی افزود: آنچه که حائز اهمیت است، سازماندهی مطلوب در عرضه مدیریت شهری و اطلاع رسانی صحیح و سریع به مردم است که این موضوع می بایست در شهرهای بزرگ به سرعت صورت پذیرد؛ و همچنین به رغم قدمت بالای سیستم شهرداری در ایران، کاربرد کامپیوتر در شهرداریها بسیار تازه است و به همین دلیل برنامه ریزی برای استفاده فراگیر از آن با مشکلات عمده ای روبروست.

نودریزور در خصوص لزوم وجود اطلاعات دقیق برای برنامه ریزی صحیح گفت: تا پیش از سال ۱۳۷۳، هیچگونه اطلاعات دقیقی از مسائل شهرداریها - همچون بودجه و هزینهها - وجود نداشت و همین مسئله، امکان برنامه ریزی مراجع سیاست گزار و برنامه ریز کشور را برای مسائل مالی شهرداریها، سلب کرده بود.



مشکل می‌گردد. این تعریف نیز باید از طریق گروه‌هایی گروه‌ها و سازمان‌های خدمات رایانه‌ای شهرداری‌ها ارائه گردد. وی ادامه داد: مسئله اطلاع‌رسانی رایانه‌ای دارای دو وجه درون سازمانی و برون سازمانی است که وجه اول آن مربوط به خود سازمان شهرداری و وجه دوم آن مربوط به مردم است. مدیر کل دفتر برنامه‌ریزی عمرانی تأکید کرد: اطلاع‌رسانی در شهرداری از آن

شهری، انجام داده‌اند.

انصافی در ادامه اضافه کرد: دسترسی به این اهداف با استفاده از رایانه و فناوری اطلاعات مستلزم مجهز شدن به سیستم‌های رایانه‌ای پیشرفته، تشکیل بانک‌های اطلاعاتی و تکمیل آن، تشکیل پرونده‌های اطلاعاتی جدید و جایگزینی آن به جای اطلاعات قدیمی، ارتباط یا شبکه‌های اطلاع‌رسانی محلی و جهانی و استفاده از تجارب سایر سازمان‌های هم شکل است. ضمن آنکه امکان دسترسی سریع به اخبار و اطلاعات مرتبط، آموزش مناسب برای استفاده از فناوری جدید در بین کارکنان و ارائه اطلاعات به مدیران و مشتریان، از دیگر نیازهای راهبردی شهرداری‌هاست.

مسئول خدمات رایانه‌ای دفتر برنامه‌ریزی عمرانی تصریح کرد: وزارت کشور به منظور برطرف کردن اختلافات بین مدیریت شهری و سازمان‌های متولی فناوری انفورماتیک و اطلاعات شهرداری‌ها، تصمیماتی را در جهت نظام‌مند کردن آن عملیات اتخاذ کرده است.

انصافی همچنین به تشریح وضعیت فعالیت‌های رایانه‌ای در سال‌های گذشته

انسانی گفت: ضرورت استفاده از فناوری‌های جدید در شهرداری‌ها، با توجه به فقدان نیروی انسانی ماهر یا عدم توانایی مالی برای جذب نیروهای متخصص، از عمده مشکلات شهرداری‌هاست؛ به همین منظور تصمیم‌گیری و اعمال مدیریت و ارائه راهکارهای اجرایی مناسب از طرف وزارت کشور، مستلزم شناخت دقیقی از آخرین وضعیت‌ها و پتانسیل‌های موجود در شهرداری‌هاست. به همین خاطر کمیته فنی - تخصصی، طرح همسان سازی فعالیت‌های رایانه‌ای شهرداری‌های کشور را تدوین کرده است.

وی به اقدامات کمیته مذکور اشاره کرد و گفت: برقراری ارتباط مستمر بین وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و استانی‌ها، فعال در فرایند طرح همسان سازی فعالیت‌های رایانه‌ای و همچنین استفاده بهینه از نیروی کارشناس موجود در دستگاه، ایجاد آشنایی و تبادل نظر بین کارشناسان و مسئولان در مورد مشکلات و مسائل به وجود آمده در اجرای مناسب طرح همسان سازی و بررسی فعالیت‌های انجام شده به صورت دوره‌ای و جمع‌بندی آن و نیز ارائه پیشنهادها و راهبردی، از اقدامات کمیته مذکور است.

همچنین بررسی و تبادل نظر در مورد آخرین پیشرفت‌ها و دستاوردهای دانش انفورماتیک و نحوه استفاده بهینه از فناوری اطلاعات در فعالیت‌های جاری شهرداری‌ها، تلاش برای برقراری ارتباط بین بانک‌های اطلاعاتی موجود و سیستم‌های مورد تأیید وزارت کشور، برای تهیه گزارش‌های کامل و مرتبط مدیریتی در شهرداری‌ها و برگزاری جلسات و کارگاه‌ها و بازدیدها در فواصل مناسب و ارائه گزارش پیشرفت‌های حاصل شده در اجرای فناوری اطلاعات در شهرداری‌ها، از تصمیمات این کمیته است. انصافی در پایان، هدف از برگزاری کارگاه‌های گرد همایی را آشنایی بیشتر شرکت کنندگان با تغییرات به وجود آمده در زمینه راه‌اندازی شبکه اطلاع‌رسانی شوراهای شهرداری‌ها عنوان کرد و گفت: نیازهای نرم‌افزاری و سخت‌افزاری شهرداری‌ها در حال برطرف شدن است و تاکنون شهرداری‌های اصفهان، مشهد، اهواز، کرمانشاه و خرم‌آباد، سازمان خدمات رایانه‌ای خود را با مجوز وزارت کشور ایجاد و راه‌اندازی کرده‌اند، که امیدواریم این روند در سایر شهرداری‌های کشور نیز به سرعت صورت پذیرد.

لازم به ذکر است که مصاحبه‌هایی با صاحب‌نظرانی که در این کارگاه‌ها به سخنرانی تخصصی پرداخته بودند انجام شده است. که در شماره آینده درج خواهد شد.

به رغم قدمت بالای سیستم شهرداری در ایران، کاربرد کامپیوتر در شهرداری‌ها بسیار تازه است و به همین دلیل برنامه‌ریزی برای استفاده فراگیر از آن با مشکلات عمده‌ای روبروست

پرداخت و گفت: در گذشته اغلب سخت افزارها بدون توجه به نیاز شهرداری‌ها، بر اساس برنامه‌ریزی کوتاه مدت تهیه می‌شد و این امر منجر به عدم هماهنگی می‌گردید. همچنین اکثر برنامه‌های تهیه شده فاقد مشخصه‌های لازم در تهیه سیستم نرم‌افزاری، و اغلب شامل چندین روش ورود اطلاعات بوده‌اند.

وی افزود: فقدان توجه به طراحی بانک‌های اطلاعاتی، عدم توانایی استفاده از برنامه‌های تهیه شده، بلااستفاده بودن روش‌های مورد استفاده در اکثر برنامه‌های اجرایی، مغایرت برنامه‌ریزی‌های انجام شده با اطلاعات موجود قدیمی، عدم کارایی برنامه‌ها در دراز مدت به علت طراحی آن برای دفع نیازهای کوتاه مدت، عدم امکان اصلاح در برنامه‌ها - از قبیل اضافه یا کسر کردن اطلاعات با توجه به شرایط زمان - از دیگر مشکلات به کارگیری رایانه در شهرداری‌های کشور بوده است.

انصافی با اشاره به نیاز آموزشی نیروی

جهت اهمیت دارد که شهرداری نهادی است غیردولتی، و منتخب شورایی که خود منتخب مردم است؛ و شهرداری‌ها به عنوان نهاد‌های مدنی غیر دولتی موظف‌اند کلیه اقدامات خود را به مردم گزارش دهند تا بدین طریق اعتماد مردم را جلب کنند. در ادامه فریبرز انصافی، مسئول گروه خدمات رایانه‌ای دفتر برنامه‌ریزی عمرانی ضمن اشاره به گسترش فرهنگ استفاده از رایانه در میان مردم خاطر نشان کرد: ایران بزرگترین مصرف کننده محصولات انفورماتیک در خاورمیانه شناخته شده است و این فرهنگ در حال رشد و گسترش است؛ به تبع آن شهرداری‌ها نیز به عنوان یکی از مصرف کنندگان رایانه، اقداماتی را در جهت تهیه و استفاده از این فناوری به منظور انجام خدمات و ارائه سرویس‌های مناسب به شهروندان، تنظیم روابط اداری و ارتقاء میزان بهره‌وری کارکنان و همچنین بهره‌برداری از آمار و اطلاعات دقیق در تصمیم‌گیری‌های مدیریت میانی و عالی

شهرداری اهواز و ایجاد اشتغال برای زنان خود سرپرست



شهرداری اهواز با اجرای طرح بخت تان، برای زنان خودسرپرست این شهر ایجاد اشتغال کرده است.

به گزارش روابط عمومی شهرداری اهواز، به دلیل گستردگی جمعیت زنان خودسرپرست در شهر اهواز و نقش سرپرستی این زنان در خانواده، شهرداری اهواز با هدف ساماندهی این افراد با اختصاص سالیانه زمينه فعاليت و خوداشتغالي اين زنان را در قالب پروژه بخت تان فراهم آورده است. از جمله ديگر اهداف اين طرح، افزايش خودباوري و ايجاد فضاي گفتگو براي زنان و همچنين برگزارى کارگاه عملى آموزش مقاهيم شهروندى براى بانوان است.

کنترل تاکسيهای یزد، به وسیله بازارسان افتخاری



یزد - محمدرضا حفيظی

تاکسيهای یزد به وسیله بازارسان افتخاری، که تاکسيرانى اين شهر آنها را انتخاب می کند، کنترل می گردند.

محمدرضا سرمست یزدی، مدیر عامل سازمان تاکسيرانى یزد در باره اين طرح گفت: اين بازارسان که تعداد آنها در مرحله اول ۱۰۰ نفر خواهد بود، از بين کارمندان، بازاريان، دانشجويان و افرادی که از اين وسیله استفاده بیشتری می کنند انتخاب می شود و برای آنان کارت شناسایی صادر می گردد.

وی افزود: وظیفه اصلي بازارسان افتخاری تشويق رانندگان تاکسي به استفاده از تاکسيستر و شفاف شدن کرایه ها - به خصوص در مسافتهای طولانی - است.

سرمست یزدی ادامه داد: اغلب رانندگان یزدی از تاکسيستر استفاده نمی کنند و علت آن را خرابی دستگاه عنوان می کنند؛ که برای سرعت دهی به تعمیر دستگاههای مشکل دار، تعدادی از پرسنل فني سازمان تاکسيرانى برای آموزش و تسلط به تهران اعزام خواهند شد. گفتنی است تاکسيهای سطح شهر یزد ۸۰۰ دستگاه است که ۷۰۰ دستگاه از اين تعداد مجهز به تاکسيسترند.

آموزش اعضای شورا و کارکنان شهرداریهای استان کرمانشاه

دفتر امور شهری و روستایی استانداری کرمانشاه به منظور ارتقاء سطح علمی و آگاهیهای اعضای شوراهای اسلامی شهر، بخش، روستا و کارکنان شهرداریهای استان، اقدام به برگزاری کلاسهای آموزشی تخصصی در قالبهای حضوری و مکاتبه ای کرده است.

این کلاسها برای اعضای شوراهای اسلامی بخشهای تابعه استان به صورت حضوری حول موضوعاتی چون اصول حکانیت اداری، بایگانی و نگهداری اسناد آشنایی با وظایف، قانون و آیین نامه های داخلی شوراهای اسلامی بخش، آشنایی با حقوق عمومی روستا، معرفی سازجان و تشکيلات ادارات مرتبط با مناطق روستایی و آشنایی با طرحهای هادی روستایی و اهمیت تأسیسات زیربنایی برگزار شده است.

لازم به ذکر است که این دفتر با هدف آشنایی اعضای شوراهای اسلامی شهرهای استان، کلاسهای رانيز در خصوص آموزش بودجه ریزی در شهرداریها و قوانین و مقررات مربوطه به کمیسیون ماده ۱۰ قانون شهرداریها برگزار کرده است.



عملکرد شهرداری اردبیل در شش ماهه اول سال



شهرداری اردبیل به منظور آگاهی شهروندان اردبیلی از چگونگی فعالیتهای شهرداری، گزارش عملکرد شش ماهه اول سال جاری خود را منتشر کرد.

اردبیل با دارا بودن طبیعت زیبا و چشمه‌های جوشان آب گرم، ونیز بیلاقلها و چشم‌اندازهای زیبای کوه سیلان، سالانه پذیرای ۲/۵ میلیون گردشگر داخلی و خارجی است که همین امر، وظیفه شهرداری را در ارائه خدمات و زیباسازی شهر، دو چندان می‌کند.

در گزارش مذکور، فعالیتهای شهرداری در بخشهای زیربنایی و در قالبهای بهسازی معابر، احیا و توسعه فضاهای سبز، هدایت آبهای سطحی، ایجاد تأسیسات شهری، بهبود ترافیک و شبکه حمل و نقل عمومی، خدمات ایمنی و زیباسازی عنوان شده است.

تدوین برنامه پنج ساله عمرانی شهرداری اردبیل در کمیته طرح و برنامه‌ریزی، و همچنین تدوین آیین‌نامه رفع سد معبر، نظارت بر طرح باز یافت از مبدأ، جمع‌آوری زباله و اجرای طرح تناژ در ایستگاه جمع‌آوری زباله و طرح مطالعه و نظر سنجی رنگ آمیزی کرکره‌های اماکن تجاری سطح شهر از سوی معاونت خدمات شهری شهرداری اردبیل، از جمله اقدامات منعکس شده در این گزارش است.

سومین کنگره دانشجویان معماری و شهرسازی در تبریز

سومین کنگره سراسری دانشجویان معماری و شهرسازی کشور در تبریز برگزار شد. در این کنگره بیش از دو هزار و ۵۰۰ نفر از استادان داخلی و خارجی، دانشجویان معماری و مسئولان مرکز گفت‌وگوی تمدن‌ها حضور یافتند و در بخشهای مختلف به ارائه نظریات و دیدگاههای خود پرداختند. از جمله موضوعات مطرح شده در این کنگره می‌توان به فضا از دیدگاه معماران و هنرمندان، آموزش معماری و شهرسازی، شهرسازی جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۰۱، قالب‌گیری اجتماعی شهر، توسعه شهری و جزاینها اشاره کرد.

همچنین در بخش نمایشگاهی این کنگره، علاوه بر غرفه‌های آثار برتر دانشکده‌های مختلف معماری، دانشکده معماری تکنیک وین، انگسفورد لندن، و دانشگاه ملی باکو نیز آثار خود را ارائه کردند و از بین شرکت کنندگان در این بخش، دانشگاه آزاد همانان موفق به کسب رتبه اول شد.

شایان ذکر است در این کنگره، زمینه تشکیل مجمع دانشجویان معماری و شهرسازی کشور نیز فراهم گردید.



شهرداری منطقه هفت و تأسیس اولین خانه تندرستی

شهرداری منطقه هفت تهران به منظور بالا بردن سطح فرهنگ بهداشت جسمی و روانی شهروندان، اولین خانه تندرستی را راه‌اندازی کرد.

اعظم نوری، شهردار منطقه هفت تهران، در مورد چگونگی راه‌اندازی خانه تندرستی به خبرنگار ما چنین گفت: این خانه به هفت معاونت فرهنگی، اجتماعی شهرداری تأسیس شده، که با مشارکت سازمانهای غیردولتی (NGO ها) و همکاری تشکلهای تخصصی مردمی در جهت ارائه خدمات به شهروندان شروع به کار کرده است.

وی افزود: این خانه که بنیانگذار آن شهرداری است؛ با به کارگیری نیروهای انسانی (NGO ها) و حمایت صندوق جمعیت سازمان ملل متحد و دیگر نهادهای ملی و بین‌المللی در زمینه‌های مختلفی شروع به کار کرده است و خدمات رایگانی را به مردم عرضه می‌دارد.

نوری در خصوص نحوه ارائه خدمات شهری گفت: خانه تندرستی با برگزاری کلاسهای ترک سیگار، مشاوره و تغذیه، آموزش و مشاوره تغذیه، آموزش و تغذیه خانواده، ارائه خدمات طب ورزشی و همچنین به کارگیری متخصصان و پزشکان، در صدد افزایش سطح آگاهی مردم و مهارتهای زندگی آنها، و دادن آگاهیهای شهری بر اساس نیازهای اولیه است.

وی خاطر نشان ساخت: این خانه، با هدف کاهش میزان استعمال دخانیات، اقدام به راه‌اندازی یک کلینیک تخصصی و پزشکی کرده است که در آن با استفاده از امکانات اولیه پزشکی - از قبیل داروهای ترک دخانیات - فعالیتهایی در این زمینه صورت می‌گیرد. همچنین به منظور ارتقاء سطح کیفی تغذیه عموم مردم، کلاسهای آموزشی در این زمینه برگزار می‌گردد.

گفتنی است به دلیل استقبال مردم از برگزاری این کلاسها، شهرداری در صدد است پس از کسب نتایج مطلوب از راه‌اندازی این خانه، در هر محله یک خانه تندرستی احداث کند.



شهرداری شاهرود کمیته برنامه ریزی ایجاد کرد



شهرداری شاهرود به منظور تعیین خط مشی و استراتژی برای برنامه های شهرداری، کمیته برنامه ریزی ایجاد کرد.

به گزارش خبرنگار ما استفاده بهینه از منابع و امکانات، تعیین زمان مطلوب برای اجرای پروژه های مصوب شهرداری، پیگیری امور مربوط به پروژه ها و دسترسی سریع به آمار و ارقام پیشرفت فیزیکی و هزینه های پروژه های شهرداری، از دیگر اهداف ایجاد این کمیته است. کمیته برنامه ریزی شهرداری شاهرود، متشکل از مدیران واحدها، پرسنل علاقه مند و همچنین رئیس شورای شهر است که بازنگری در اقدامات و تصمیمات شهرداری را نیز بر عهده دارند.

عوامل بروز حوادث ناشی از نشت گاز مایع

دکتر برنانه یزیدی عمرانی، عوامل بروز حوادث ناشی از نشت گاز مایع را به منظور بررسی دقیق تر سوانح آتش سوزی اعلام کرد.

از جمله عوامل حوادث می توان به این موارد اشاره کرد: استفاده از رگولاتورهای فرسوده و یا متفرقه، و غیر استاندارد، یاره بودن و یا ترک داشتن شلنگ، رابط سیلندر و احاق گاز به دلیل فرسودگی و یا غیر استاندارد بودن (مثلا استفاده از شلنگ آب)، فرسودگی و یا غیر استاندارد بودن احاق گاز و یا دیگر وسایل گاز سوز و نشت گاز از آنها.

دیگر عوامل نیز از جمله عبارتند از: نامناسب بودن مکان استقرار سیلندر و وسایل گاز سوز (مانند زیر زمین و نقاط پایین تر از سطح زمین)، استقرار احاق گاز و دیگر وسایل گاز سوز در مجاورت پنجره و جریان باد، و فقدان تست در دو طرف شلنگ رابط بین احاق و سیلندر گاز.

همچنین فقدان واتشر گلوبی شیر سیلندر که عموماً به سمت مصرف کننده کان و عوامل غیر رسمی توزیع بر داشته می شود، استفاده از وسایل و ابزارهای غیر استاندارد برای بر کردن سیلندر بیک تیک - آن هم در فضای بسته و سرپوشیده - بازماندن شیر احاق گاز به هر علت و گناه دستکاری شیر احاق به وسیله کودکان، و نشت گاز از سیلندر به دلیل خرابی سوزن یا واتشر گلوبی شیر سیلندر، از دیگر عوامل بروز حوادث و آتش سوزیها محسوب می گردند.



برگزاری مسابقه مقاله نویسی، در سازمان بازیافت مشهد

مشهد - عذر اسروش

سازمان بازیافت و تبدیل مواد زائد شهری مشهد به منظور ترویج روشهای تفکیک زباله از مبدأ و ارتقاء سطح آگاهیهای زیست محیطی و بهداشتی و کسب اطلاع از نحوه نگرش دانش آموزان نسبت به زباله و بازیافت، اقدام به برگزاری مسابقه مقاله نویسی در میان مقاطع مختلف دانش اموزی کرد.

موضوعات این مسابقه عبارتند از: سفر زباله، پاکبازان، روزی که زباله های شهر جمع نشد، زباله، طلای کثیف و کمیاب.

این سازمان به منظور قدر دانی از شرکت کنندگان در مسابقه، ۳ هزار هدیه همراه با پروشوری از اطلاعات در خصوص نحوه فعالیت های سازمان بازیافت و تبدیل مواد زائد شهری به دانش آموزان مشهدی اهدا کرده است.



ابتکار شهرداری مهریز برای افزایش درآمد



شهرداری مهریز سه درصد عوارض واحدهای مسکونی و تجاری را به آن دسته از کارمندان خود که در وصول عوارض همکاری دارند، می‌پردازد. به گزارش خبرنگار ما هدف از اجرای این مصوبه، تشویق کارمندان به همکاری در ساعات غیر اداری برای دریافت عوارض و افزایش درآمد و جبران کسری بودجه شهرداری است. لازم به ذکر است که عمده درآمد شهرداری مهریز، از وصول عوارض مختلف تأمین می‌شود؛ لیکن این میزان از ۴۵۰ فقره اخذ عوارضی به طور ماهانه در سال گذشته، به ماهانه ۱۰۰ فقره کاهش یافته است که مناسبتی با هزینه‌های طرح‌های عمرانی و سایر هزینه‌های شهرداری ندارد. در طرح مذکور، پس از ارائه آموزش‌های لازم به داوطلبان، پرونده‌بندگان در اختیار آنان قرار می‌گیرد. آنان نیز با مراجعه به واحدهای مسکونی و تجاری بندگان، ابتدا نیاز شهرداری و خودگردان بودن این سازمان را در ارائه خدمات شهری، برای شهروندان تشریح می‌کنند. سپس مذاکره‌ای در خصوص پرداخت بدیهی واحد مدنظر صورت می‌گیرد و تسهیلاتی نظیر تسطیح عوارض ارائه می‌گردد. شهردار مهریز در گفت‌وگو با خبرنگار ما اجرای این طرح را در پرداخت بخشی از مطالبات شهرداری مؤثر عنوان کرد.

اعطای مجوز توقف مشروط تصویب شد

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به منظور کاهش معضلات ترافیکی و استفاده مطلوب از فضای توقف خیابانها، طرح استفاده از مجوز توقف مشروط (کارت - پارک) را تصویب کرد. به گزارش خبرنگار ما هدف از طراحی کارت - پارک، ایجاد زمینه قانونی و بهره‌برداری از طرح‌های کم هزینه مدیریتی است تا شهرهای کوچکتر نیز بتوانند از این وسیله برای حل مشکل پارکینگ در نقاطی که تراکم ترافیکی وجود دارد استفاده کنند. کارت - پارک، مجوزی است که برای استفاده حداکثر، دو ساعت به کار می‌رود و در ازاء دریافت حق توقف مصوب شورای شهر، پوسیده شهرداری یا نمایندگان آن به دارنده اتومبیل تحویل می‌گردد. لازم به ذکر است که این نوع مجوز، بیشتر در خیابانهای پرتردد، مراکز جذب سفر و شریانهای درجه دو به کار گرفته خواهد شد. این معابر بر اساس مطالعات لازم به وسیله شهرداری و با تصویب شورای هماهنگی ترافیک استان بر اساس ضوابط مربوط به پارکومتر تعیین می‌شوند. طراحی کارتهای توقف به گونه‌ای در نظر گرفته شده است که برای هر ماه، کارت جداگانه‌ای در فواصل هر دو ساعت به چاپ می‌رسد و رانندگان با توجه به نیاز توقفشان در ساعات مختلف، آن را خریداری می‌کنند. قیمت کارتهای مذکور می‌بایست به تصویب شورای هر شهر برسد و درآمد حاصل از آن رانندگان شهرداری برای بهبود امور حمل و نقل و ترافیک همان شهر - از جمله خرید تابلو و علائم راهنمایی و رانندگی و انجام خط‌کشی معابر - هزینه خواهد کرد.



اولین کارگاه آموزشی رابطان پژوهشی استانها برگزار شد

این کارگاه یکروزه حول محورهای بیان اهمیت مطالعات و پژوهشهای استانی، تشریح مطالعات کاربردی، فرآیند شناسایی مسائل و مشکلات و تبدیل آن به پروژه‌های مطالعاتی، مطالعات روش‌شناسی در تکمیل پرسشنامه مطالعاتی و تشریح دستورالعمل و ضوابط انتخاب مشاور و طرح‌های تحقیقاتی استانی برگزار گردید و رابطان پژوهشی استانها دیدگاهها و مشکلات خود را با کارشناسان مرکز، مورد بحث و بررسی قرار دادند.

نخستین کارگاه آموزشی رابطان پژوهشی استانها در مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری برگزار شد.

به گزارش خبرنگار ما، این کارگاه به منظور توجیه رابطان پژوهشی دفاتر شهر و روستای استانهای کشور نسبت به دستورالعمل آموزشی تهیه طرح‌های تحقیقاتی برگزار شد.

روشهای پژوهش شهری



روشهای پژوهش شهری / نویسندگان: گریگوری آند راتویچ و کری ریوسا / مترجم: محمودنجانی حسینی / ناشر: انتشارات سازمان شهرداریهای کشور، تهران / چاپ نخست ۱۳۸۰ / شمارگان: ۳۰۰۰ نسخه در ۲۱۷ صفحه / بها: ۸۰۰۰ ریال

پژوهش شهری و کسی که در این زمینه گام برمی‌دارد (پژوهشگر شهری)، مقوله‌هایی هستند، که برای بسیاری از دانش‌آموختگان چنددهه پیش - و حتی حالا - ناشناخته و مبهم‌اند. هرچند، هم‌اینک بسیاری از آنان سرگرم پژوهشهایی از این دست هستند. مهم‌ترین وظیفه پژوهشگر شهری تبیین واقعیت‌های شهری است و تنها از راه همین تبیین با بهره‌گیری از ابزارهای روش‌شناختی و بهره‌مندی از نیروی آفرینندگی ذهنی است که می‌تواند به هدف «بهبود مدیریت شهری» دست یابد. این کتاب آغازی است بر شناخت این مقوله‌ها. آنچه در پیشگفتار کوتاه و مقدمه‌ای نه چندان مفصل بر کتاب آمده، گفتاری است درباره خود کتاب و به گونه‌ای درباره ضرورت ترجمه آن، که هدف از ترجمه اثر را برکردن جای خالی آن در زمینه تحقیقات و متون مربوط به روش‌های انجام پژوهش شهری کاربردی دانسته و آن را حتی پایه و بنیادین در زمینه آشنایی با این روش‌ها معرفی کرده است.

کتاب از پیشگفتار مترجم تهی مانده است. چنین فضایی می‌توانست دریچه‌ای باشد برای حرف‌های وی با خواننده کتاب در زمینه طرح دشواری و پیچیدگی‌های متن، و با راهنمایی باشد در به کارگیری نمادها و نشانه‌های خاص.

کتاب در شش بخش نگاشته شده است: ویژگی پژوهش‌های شهری، راهبردی، سطح تحلیل در پژوهش‌های شهری، راهبردی، فرایند پژوهش‌های شهری، راهبردی، طرح‌های پژوهشی

شهری، گردآوری داده‌ها از محیط شهری (داده‌های اولیه و ثانویه) و گزارش یافته‌های تحقیق.

در این میان چند بخش دارای بندهای مشترک مرور و راهکار هستند، اما هر بخش یادداشتهای مربوط به خود را دارد. ناشر در مقدمه کتاب برای هر یک از بخش‌های پیش گفته شناسه (تعریفی) به دست داده است.

این اثر به شیوه‌ای یلکانی نگاشته شده تا بتواند خواننده را در پایان کتاب به هدفهای اصلی خود برساند. با نگاهی به زیراتصالی‌های بخش یکم کتاب به آسانی می‌توان به این شبهه دست یافت که در آن نویسندگان نخست به معنا و مفهوم واژه «شهری» پرداخته‌اند. «اندیشه درباره این واژه یعنی شکل‌گیری بی‌درنگ سیماهای گوناگون مانند ساختمان‌های بلند، آزادراه‌های پرپیچ و خم، ساختمان‌های مخروطی و بی‌شکل، مواد زائد و پسمانده، پارک محلی و شهروندان در پیش چشمان ما...». نویسندگان از همین نمونه‌های ساده به سوی زیرفصل‌هایی چون «گام‌گذاری پژوهشگر شهری در فضاها متنوع پژوهش‌های شهری، ویژگی پژوهش‌های شهری» پیش رفته‌اند. آنان پژوهش‌های شهری را به دو شیوه بنیادی و راهبردی بخش کرده‌اند که اولی برپایه نظریه‌پردازی و جهت‌گیری علمی محض، و دومی بر ختم‌شدن‌ها و به منظور گره‌گشایی از مشکلات شهری، تکیه دارد. بیشترین حجم کتاب را همین موضوع در بر گرفته است.

منوچهر با برگردانی وفادار به متن، تلاش کرده است تا برای هر برپایه نهادهای، پانویسی انگلیسی بگذارد تا خواننده آن را ارزیابی کند. چاپ پاکیزه دسته‌بندی‌های روشن و برگردان روان، این اثر را به کتابی کلاسیک و دانشگاهی بدل خواهد کرد که برای مدیران شهری، کارشناسان مسائل شهر و شهرداری و پژوهشگران شهری نیز سودمند خواهد بود.

از برپایه‌ترین بخش‌های کتاب، بخش چهارم آن با عنوان «طرح‌های پژوهشی شهری» است که در آن به اهمیت طرح پژوهش پرداخته است: «راهبردی که به فرایند‌های گردآوری داده‌ها و تجزیه و تحلیل و تفسیر داده‌های گردآوری شده جهت‌گیری لازم را می‌دهد». پس از آن عناصر و اجزای یک طرح را بررسی کرده که نخستین گام آن طرح برشته‌های اطلاعات عمومی است، به این شرح:

۱- اطلاعات اساسی ما درباره موضوع اصلی پژوهش تا چه میزان است؟
۲- مسئله اساسی پژوهش چیست؟

۳- افراد سودمند در پژوهش؛ کارفرمای پژوهش، تصمیم‌گیران شهری، جمعیت موردنظر (چه استفاده‌هایی از اطلاعات کسب شده می‌تواند؟)

۴- اهمیت موضوع اساسی پژوهش، در رابطه با سایر موضوعها چیست؟

پژوهشگر پس از دریافت این اطلاعات به سوی چارچوب تحلیلی پژوهش پیش می‌رود که خود رویکردی است برای مطالعه مسئله پژوهش. این چارچوب اهمیت خاصی در فرایند تدوین طرح پژوهش شهری دارد، که این اهمیت در پنج مورد مشخص شده است:

۱- مشخص کردن جمعیت موردنظر برای مطالعه

۲- معین کردن متغیرها و سنجشگرها

۳- تعیین سطوح تحلیل

۴- تعیین مناسبات علی میان متغیرها

۵- تعیین شیوه عملیاتی کردن پژوهش‌های پژوهش.

در پایان لازم به یادآوری است که نویسندگان برای نگارش کتاب از ۱۶۸ کتاب، رساله و جزوه سود جست‌اند. منابع عمدتاً جدید و متعلق به نیمه دوم دهه ۹۰ میلادی است. از نکات برجسته کتاب وجود ۱۰ خانه برگ در پایان برخی از زیربخش‌هاست، که به تعریف و مقایسه اختصاص یافته‌اند.

ماهنامه شهر دارها آگهی می‌پذیرد

بسیاری را در خود جای داده است. بخش دوم از عزیز بخش همپیوند با بخش نخست تشکیل شده که به مسائل مربوطه به ارزیابی طرحهای گوناگون برای رفع مشکلات شهری، مهاجرت، فقر، مسکن، حمل و نقل شهری، نقش بخش دولتی در مسائل شهری و کیفیت محیط شهری پرداخته است.

پسوست پایانی در سه جلد، ۲۰ صفحه از کتاب را دربر گرفته است. این جدولها از این قرارند: (الف) در محدوده جمعیت شهرنشین جهان به تفکیک مناطق از سال ۱۹۷۰ تا ۲۰۲۵ میلادی؛ (ب) جمعیت کل شهری و روستایی جهان به تفکیک مناطق از ۱۹۷۰ تا ۲۰۲۵ میلادی؛ (ج) جمعیت شهرنشین جهان به تفکیک کشورها در مناطق از ۱۹۷۰ تا ۲۰۲۵ میلادی. آخرین جدول که ۱۶ صفحه را شامل می‌شود، دارای اشکال ترمیمی است و چندان گویا نیست. نویسنده برای نگارش این اثر از ۵۸ کتاب، پایان‌نامه و مقاله فارسی، ۳۷ کتاب و مقاله انگلیسی سود جسته است.

وی هدف از نوشتن کتاب را «آشنا کردن دانشجویان رشته اقتصاد، برنامه‌ریزی شهری، شهرسازی و جغرافیا شهری، مسائل اقتصادی شهرها هم از لحاظ نظری و هم از نظر کاربردی» دانسته است. اما دریافت کامل و آسان مطالب را، به رغم ساده‌نگاشته شدن کتاب، سطح دانسته‌های خواننده تا مرز سال آخر دوره کارشناسی رشته اقتصاد، شرط کرده است.

نویسنده در بخش «ساختار شهری یعنی از شهرهای ایران» که از سودمندترین قسمتهای کتاب برای همگان به شمار می‌رود، نقشه‌هایی از قزوین، گرگان، ارومیه، اردبیل، همدان، تهران و مشهد را درج کرده است.



در آمدی به اقتصاد شهری / نویسنده: سعید عابدین در گوش / ناشر: مرکز نشر دانشگاهی تهران / چاپ سوم ۱۳۸۰ / شمارگان: ۲۵۰۰ نسخه در ۲۲۲ صفحه / بها: ۱۱۰۰ تومان

گامهای نخستین در پرداختن به زمینه‌های علمی اگر دشوار نباشد، دست کم تلاش و جست‌وجوی فراوانی را می‌طلبد. این کتاب بی‌گمان یکی از نخستین کتابهای راجع به اقتصاد شهری به زبان فارسی است و کاری است که همهٔ وبسایتهای یک کتاب کلاسیک و دانشگاهی را داراست.

همان گونه که نویسنده در پیشگفتار برای چاپ دوم نوشته است، این اثر دو بخش کلیات شهر و مسائل درون شهری را در بر می‌گیرد. مقدمه کتاب برای چاپ نخست دارای دنباله‌ای است با عنوان «اقتصاد شهری چیست؟» که توجیهی برای درونمایه‌های اثر به شمار می‌رود. بخش اول در سه زیربخش، «شهر و شهرنشین، ساخت شهری، اندازه و رشد شهر» نگاشته شده که هر یک بندهای

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 تالیف، 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 تالیفی خواهد بود.

مهلت ارسال مقاله برای مباحث فرهنگ شهری و طراحی شهری به ترتیب

۸۰/۱۰/۳۰ و ۸۰/۱۱/۳۰ است.

تهران، خیابان گاندی، کوچه پنجم، شماره ۱۶، فصلنامه مدیریت شهری

تلفن و دورنگار: ۵-۸۷۷۲۶۳۴

انتشارات سازمان شهرداریهای کشور منتشر کرد :

۳۱ شماره ماهنامه شهرداریها

۶ شماره فصلنامه مدیریت شهری



پیش از صد و پنجاه عنوان کتاب در زمینه های برنامه ریزی و مدیریت شهری عناوین کتب موجود :

- کتاب سیزده شهرداری - جلد اول - شهرسازی - ۲۵۰۰ ریال
- کتاب سیزده شهرداری - جلد هفتم: مواد زائد جامد شهری - ۲۲۰۰ ریال
- کتاب سیزده شهرداری - جلد هشتم: تأسیسات خدمات شهری - ۵۵۰۰ ریال
- کتاب سیزده شهرداری - جلد نهم: فضاهای سبز شهری - ۱۳۰۰ ریال
- کتاب سیزده شهرداری - جلد دهم: فضاهای فرهنگی، تفریحی و ورزشی - ۲۵۰۰ ریال
- کتاب سیزده شهرداری - جلد یازدهم: مدیریت شهری - ۱۵۰۰ ریال
- کتاب سیزده شهرداری - جلد دوازدهم: طراحی فضاهای معیشتی و عملیات شهری - ۹۰۰۰ ریال
- مدیریت مواد زائد جامد شهری - جلد اول: مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در جهان - ۹۰۰۰ ریال
- طرح جامع بازیافت و دفع مواد زائد جامد شهری کشور - جلد دوم: مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در ایران - ۱۰۰۰۰ ریال
- بازیافت و دفع مواد زائد جامد شهری - جلد سوم: تعیین شیوه های مناسب دفع بهداشتی و تهیه کمیوست افزودنی - ۱۵۰۰۰ ریال
- گزیده کتابشناسی شهر و شهرسازی - ۳۰۰۰ ریال
- شیوه های تحقیق طرحهای توسعه شهری - جلد دوم: بررسی تجارب تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری در ایران - ۲۵۰۰ ریال
- شیوه های تحقیق طرحهای توسعه شهری - جلد سوم: تدوین شیوه های مناسب تهیه طرحهای شهری در ایران - ۳۰۰۰ ریال
- روشهای پژوهشی شهری - ۸۰۰۰ ریال
- مبانی آشنای تقاضا - ۱۵۰۰ ریال
- مدیریت معرزه ترابری شهری - ۸۵۰۰ ریال
- بندایش و توسعه آشنای تقاضا در جهان - ۲۵۰۰ ریال
- کژالین نویسی مدل حریق (روشهای تنظیم گزارش کارشناسی حریق) - ۲۵۰۰ ریال
- استانداردهای طراحی فضای سبز - ۱۵۰۰ ریال
- سیرانه بودجه شهرداریهای کشور سال ۱۳۷۶ - ۳۰۰۰ ریال
- بررسی و تحلیل مصدومیت ها و امکانات فنی - تجهیزات شهرداریها - ۹۰۰۰ ریال
- مدیریت اجرایی "عناصر شهر مسئول" - ۲۲۰۰ ریال
- بررسی قانون شهرداری - ۵۰۰۰ ریال
- مشارکت در اداره امور شهرها - جلد اول: بررسی الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها (تجارب جهانی و ایران) - ۸۰۰۰ ریال
- الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها - جلد دوم: یافته های تجربی و راهبردها - ۲۰۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه خطای آلاینده کارایی سامانه آئوبورانی شهری کشور - جلد اول: روش تعیین میزان گزافه جایی مسافر در سامانه آئوبورانی شهری کشور - ۱۹۰۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه خطای آلاینده کارایی سامانه آئوبورانی شهری کشور - جلد دوم: روش تعیین میزان گزافه جایی مسافر در سامانه آئوبورانی شهری کشور - ۲۵۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه خطای آلاینده کارایی سامانه آئوبورانی شهری کشور - جلد چهارم: شاخص های ارزیابی سامانه آئوبورانی شهری کشور - ۲۰۰۰ ریال
- بررسی و تدوین راه خطای آلاینده کارایی سامانه آئوبورانی شهری کشور - جلد پنجم: جمع بندی مباحث تحقیق - ۲۵۰۰ ریال
- گزارش مجموعه مباحث چهارمین و پنجمین کمیته های مدیران عامل آئوبورانی شهری کشور - ۲۰۰۰ ریال
- گزارش مجموعه مباحث سومین گردهمایی مسئولین مراکز آئوبورانی شهری کشور - ۲۰۰۰ ریال

عناوین عنوان علاوه بر مراجعه حضوری می تواند مطلع بشوید مورد درخواست را به شماره حساب ۹۰۰۱۳ بانک ملی شعبه وزارت کشور
تهران واریز نموده شعب بانک ملی - به نام سازمان شهرداریهای کشور واریز واصل نمائید. راه به ادرس انتشارات ارسال دارند.
(فهرته ارسال نشریات به عهد انتشارات است)

Contents

Editor's Note	4
Special Report	
Urban Health Management / J. Masoum	5
Idea & Research	
An Introduction to New Approaches toward Urban Development/ H. Imani Jajarmi	14
The Urban Environment - Policy Making and Action/ S. Mousavi	17
Urban Law	
The Measures for Attaining Mayor's Position from City Trustees to Councils/ H. Salehi	22
Legal Counsellor/ The Legal Bureau of Interior Ministry	26
The Municipalities According to Documents	29
Mayor's View	
Babol City, Passing through Crisis/ Interview with E. Rezvanian, the Mayor of Babol	31
Dialogue	
Slum Communities: A Phenomenon Beyond Marginal Settlements/ Interview with P. Piran	34
Council & Participation	
Councils: Ambiguity is Strategy, Change in Law / K. Norouzi	39
Another Initiative	
The Liaison Health Workers of Sanandaj City / N. Moradi	44
Pathology of the Councils	
Sympathy and Education / H. Namdari	46
The ABC of City	
Healthy City/ J. Masoum	48
A Window, A Look	
World's Experiences	
Lead Poisoning in the Urban Soils/ William Thompson	51
Suitable Urban Space for Elders/ Clare Cooper and Carolyn Francis	55
Instruction	
The Fundamentals of Urban Thoroughfare Design(3)- The Coordination of By-Laws and Plans in the Urban Neighbourhoods/ H. Fotouhi	61
The Signs and Symbols of Firefighting/ NFPA	65
Point of View	
Planning, Capitalism and Socialism/ M. Mozayeni	66
The Ardabil City Council Proposal for Income Generation/ K. Pirrozaei	70
Iran's Municipalities: Ambiguity in Status, Deficiency in Tasks & Insufficiency of Revenue / M. Solaimani Aghiani	72
New Building	
Shian - An Isolation in the Urban Clamor/ A. Saeedi & K. Irandoost	74
Travel's Souvenir	
Waste Incineration - A Method for Energy Regeneration in Canada: A Report from Vancouver's Waste Incinerators/ M. Eslami	78
World's Cities & Municipalities	81
News Reports: A. Kalantari	85
Brief News	106
New Publication	110



آفتاب اکباتان



سازنده :

خودروهای آتش نشانی ، شهری ، قوماتیگ ، شرونگاهی ، پالایشگاهی

و خودروهای خدمات شهری (زباله کش - جدول شور)

بهترین و مرغوبترین شیلنگهای آتش نشانی

در سایز های مختلف

مطابق با استانداردهای جهانی

نماینده انحصاری کارخانجات :

ANGUS FIRE

انگس فایر

CARMICHAEL

کارمایکل

GODIVA (HALE)

گودایوا (هیل)

DENNIS

دنیس



WWW.Aftab-Ekbatan.com

E-Mail: info@Aftab-Ekbatan.com

Sales@Aftab-Ekbatan.com

تهران - بلوار میرداماد ، روبروی مسجد الغدیر

خیابان شنگرف ، کوی یکم ، شماره ۲۶

تلفن : ۵۱ - ۲۲۲۹۸۴۹ فکس : ۲۲۲۷۵۵۰

- Urban Health Management
 - An Introduction to New Approaches toward Urban Development
- The Measures for Attaining Mayor's Position from City Trustees to Councils
- The Municipalities According to Documents
- Babol City, Passing Through Crisis
- The Liaison Health Workers of Sanandaj City
- Khorramabad: A Green Gem on the Zagros Ring
 - Slum Communities, A Phenomenon beyond Marginal Settlements
 - Councils: Ambiguity in Strategy, Change in Law
 - Healthy City
- Lead Poisoning in the Urban Soils
 - Suitable Urban Space for Elders
- The Fundamentals of Urban Thoroughfare Design(3)
- The Coordination of By-Laws and Plan in the Urban Neighbourhoods

