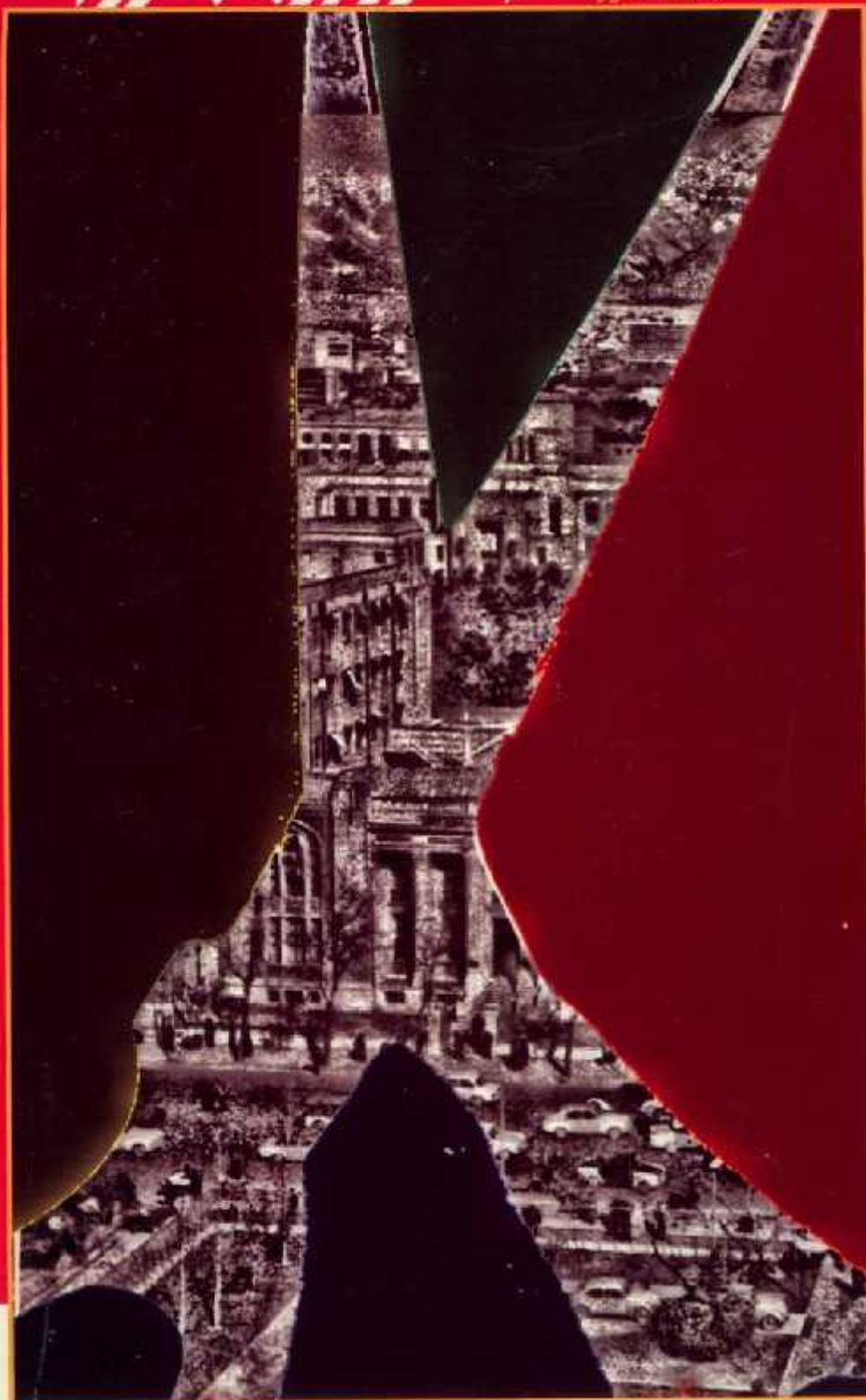


# تجدید

# ۴۵

مفکته پورعاش، آموزش، اطلاع رسانان  
 برنامه شهری و مدیریت شهری  
 دوره جدید، سال چهارم، شماره ۱۵، بهمن ۱۳۸۱  
 ۱۳ صفحه - ۳۰۰۰ ریال



- اسکان غیررسمی و شهرداری‌ها
- شهری در دل شهر
- اسکان غیررسمی در مشهد
- شهرداری در نظام حقوقی ایران
- دولت و شوراهای عمومی شهر
- اسکان غیررسمی در فضاهای عمومی دولتی
- کنترل منابع قدرت و حاشیه نشینی
- حاشیه نشینی مشکلی به قدمت شهرنشینی
- حاشیه نشینی جهانی و شهرهای سالم
- بهبود زیاده نشینی و بهبود تریابی
- سازمان بهداشت جهانی و شهرهای سالم
- طرح قطار شهری در ایران و منطقه
- گردشگری در ایران و منطقه

# MOBAREZ

MANUFACTURING & RESEARCH CO. UNDER LICENCE OF BRITISH CO., DENNIS EAGLE  
Under Licence Of British Co., Dennis Eagle

شرکت تولیدی تحقیقاتی  
**مبارز**



آتش نشانی مدل ۱۲۲۱ هفتابیک



جاروب خیابانی مدل ۶۱۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۱ با پالایر



شاسی مبارز مدل ۱۹۵۱



ماشین نجات مدل ۴۴۱



جاروب خیابانی مدل ۶۱۲ (گرفیون)



زباله جمع کن مدل ۱۸۰۲ (مونکس)



زباله جمع کن مدل ۸۰۱



شاسی مبارز مدل ۲۶۵۱



آتش نشانی مدل ۸۹۲



جاروب خیابانی ۶۱۱ روی بنز مدل ۹۱۱



زباله جمع کن مدل ۵۰۳



زباله جمع کن مدل ۵۰۱



شاسی مبارز مدل ۱۷۵۱



آتش نشانی مدل ۱۲۲



جاروب خیابانی مدل ۶۱۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۳



زباله جمع کن مدل ۴۰۳



جدول شوی مدل ۵۳۲



آتش نشانی مدل ۱۲۲  
با ماشین روی سقف



جاروب پیاده رو مدل ۱۱۲



زباله جمع کن مدل ۸۰۱ روی شاسی باسان



زباله جمع کن مدل ۲۰۴



جدول شوی مدل ۵۳۱



آتش نشانی یودریش مدل ۱۵۱



جاروب سانس مدل ۱۱۱



حمل زباله مدل ۱۸۰۱



زباله جمع کن مدل ۴۰۱



مبارز روی هر نوع شاسی

تجهیزات دلخواه شما را نصب می نماید

تولیدات شرکت تولیدی تحقیقاتی مبارز

برای زیبایی هر شهر و شهرداری

بیمه تضمین کیفیت محصول  
توسط شرکت سپاهی بیمه ایران

به شماره ۸۱/۱۶۱۱/۸۲۵۰/۱۷



آتش نشانی مدل ۲۲۱



بازو غلطان مدل ۱۲۷۱



لجن کش مدل ۵۶۱



دستگاه حمل آب معدنی و نوشابه مدل ۸۹۳

دفتر فروش : اصفهان ، سی و سه پل ،  
اول چهارباغ بالا ، ساختمان اداری کوثر ،

طبقه سوم ، شماره ۵۰۳

تلفاکس : ۰۳۱۱-۶۲۵۱۹۷۴-۸

کارخانه: اصفهان ، اول جاده فرودگاه

شهرک صنعتی چی ، خیابان پنجم

تلفن : ۰۳۱۱-۵۲۲۰۴۱۷ (۶خط)

دورنگار : ۰۳۱۱-۵۲۲۰۴۱۹

۱۳ ماه ضمانت - ۱۵ سال تامین قطعات و خدمات پس از فروش با اکیپ های مجهز در حداقل زمان ممکن

E-Mail: info@mobarez.org http://www.mobarez.org



# شهرداریها

مجله علمی پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی  
برنامه ریزی و مدیریت شهری  
دوره جدید سال چهارم، شماره ۴۵، بهمن ۱۳۸۶

۴۵

شرح ویرایش: دکتر سید علی حسینی، مدیر نشر - مجری: دکتر سید علی حسینی  
مکان انتشار: تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۶ - شماره ۱۰۰  
(مربوط به انتشارات علمی)

**یادداشت**

۴ گزارش اصلی  
**اسکان غیررسمی و شهرداری‌ها / جواد علی‌آبادی**

۵ **اندیشه و پژوهش**  
 شهری در دل شهر / بیژن کلهرنیا

۱۶ **اسکان غیررسمی در مشهد / حسین حاتمی نژاد، محمد جعفر زمریدیان**

۲۲ **اسکان غیررسمی و بهسازی حله‌های فقیرنشین شهری / محمد قاسمی خوزانی، مزیم هاریزاده مزان**

۲۵ **مشاور حقوقی / حسین احتشامی**

۲۷ **مشاور اداری - مالی / جمشید رضایی**

۳۰ **شهرداریها به روایت اسناد**

۳۱ **قانون شهر**  
 جایگاه «محدوده‌های شهری» در نظام حقوقی ایران / علی حیدرنیا دلخوش

۳۵ **از نگاه شهردار**  
 نخستین گام: ایجاد شهرداری / گفت‌وگو با مرتضی سلیمانی - شهردار پاکدشت

۳۸ **گفت و گو**  
 تجلی فرهنگ دیواری در فضاهای عمومی شهر / گفت و گو با هانیبال الخاص شورا و مشارکت

۴۲ **طرح اصلاحیه قانون شوراهای اسلامی کشور و دیدگاه‌های شورای نگهبان/علیرضا ترابی**

۴۶ **دولت و شوراها در ایران / مرکز منابع قدرت و ناکارآمدی نهادهای دولتی / حسن شفیعی**

۴۸ **الفبای شهر / حاشیه‌نشینی پدیده‌ای به قدمت شهرنشینی / محمود برآبادی**

**تجربیات جهانی**

۵۰ **بهبود زاغه‌نشینی شهری در هند / ترجمه: شهرزاد فرزین پاک**

۵۲ **مدیریت کلان شهر سنول / ترجمه: بهرام هراتی خلیل آباد**

۵۵ **سازمان بهداشت جهانی و شهرهای سالم / ترجمه: فرحناز نوبخت**

۵۸ **شهرها و شهرداری‌های جهان / تنظیم: نازیلا مرادی**

**سازمانهای غیردولتی جاکارتا در برنامه‌های حمل‌ونقل مشارکت می‌کنند / طرح مشارکت عمومی در بوسنی و هرزگوین و ...**

۶۰ **طرح و شهر**  
 طرح قطار شهری مشهد و بهبود ترابری / علی صفوی

۶۳ **آموزش**  
 دستورالعمل اجرایی شرایط ایجاد مرکز معاینه و سایل نقلیه موتوری

۷۰ **ره آورد سفر**  
 زندگی در اتلوا / سیروس موسوی

۷۲ **دیدگاه**  
 گردشگری در ایران و منطقه / کمال‌الدین پیروموند

۷۴ **گزیده پژوهش**  
 علل شکل‌گیری اسکان غیررسمی در شهر اردبیل و راهکارهای بهسازی آن

۷۸ **شناسایی عوامل مؤثر در شکل‌گیری بافت‌های خودروی شهری اراک**

۸۰ **گزارشهای خبری**  
 اهواز، روایت متن و حاشیه / ساماندهی تپه مرادآب / عوارض نوسازی؛ نگاهی دیگر و ...

۸۲ **اخبار کوتاه**  
 پایگاه اطلاع‌رسانی خدمات عمومی / قرارداد بیمه نامه مسئولیت جامع شهرداری تبریز تمدید شد و ...

۹۶ **یک شهر، یک نگاه**  
 ارومیه / اشنویه / بهشهر / تهران / جهرم / دهلران و ...

۹۹ **تازه‌های نشر / عباس جلالی**

۱۰۰ **فهرست انگلیسی**

۱. مطالب عنوان از ویراستاران: پرویز کورنیا
۲. شهرداریها - فصلنامه علمی - تخصصی
۳. مطالب آزاد است.
۴. مطالب از سفارشی به هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.
۵. استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور  
 زیر نظر هیأت تحریریه: کیومرث ابراندوست - عباس جلالی - مرجان نکلی - علی صفوی - جواد علی‌آبادی - شهرزاد فرزین پاک - نازیلا مرادی  
 امور اجرایی: سیده مرضیه قاضی میرسعید  
 مدیر هنری: جمشید یاری شیربرد  
 ویراستار: حمید خدایی  
 تصویرساز: مهدی یارمحمدی  
 امور عکس: خاتون میرزاشاد  
 امور فنی: عباس حقیقیان  
 حروفچینی: ژیل ویا ویلی پور  
 نمونه‌خوان: الیلا شاهینختی  
 شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

## اسکان غیررسمی

اسکان غیررسمی در متون تخصصی علوم مربوط به اجتماع و شهر با عنوان‌های دیگری چون حاشیه‌نشینی، اسکان خودروی، اسکان ناپهنجار یا نابسامان، اسکان عدوانی، آلونک و زاغه و اصطلاحاتی از این دست نیز خوانده شده است.

این پدیده از پیامدهای نامطلوب شهرنشینی معاصر جهان به ویژه در کشورهای در حال توسعه است. مشخصه‌های کلی این شیوه سکونت در ایران عبارتند از:

- ساخت و ساز خودروی و غیرقانونی؛
  - عدم رعایت اصول فنی و استانداردها؛
  - بهره‌مندی ناچیز از خدمات؛
  - سطح نازل کاربری‌های مورد نیاز؛
  - وجود گروه‌های کم درآمد، اشتغال غیررسمی و بیکاری گسترده
  - عدم سختیت با بقیه شهر، و کمبود نظارت بر آنها.
- علل شکل‌گیری این گونه مسکن‌های شهری ناپایدار - و به تعبیری بد مسکنی - غالباً به طور عام به ساختار نابرابر اقتصاد جهانی، ملی، و کاستی‌های نظام برنامه‌ریزی ملی و شهری کشور نسبت داده می‌شود. در مورد اسکان غیررسمی در ایران به دو نکته می‌توان اشاره کرد:

اول اینکه این مسئله در مقایسه با برخی از کشورهای در حال توسعه از لحاظ کمیت و کیفیت، وضعیت مناسب‌تری دارد که اولاً - با توجه به روند تحولات - بقای آن تضمین شده نیست، و ثانیاً آن را نباید دلیلی بر کم توجهی به مسئله پنداشت؛ بلکه در واقع می‌تواند نشانگر زمینه‌ای مهیا برای رفع آن به شمار آید.

دوم اینکه در بررسی‌های جدید، به شیوه‌ای نگران‌کننده از اسکان غیررسمی اشاره می‌شود که حجم فزاینده‌ای از اسکان غیررسمی را - به ویژه در حاشیه کلان شهرها - در برمی‌گیرد و از رانده شدن ساکنان قبلی شهر به علت تنزل اقتصادی ناشی می‌شود. در برخورد

با پدیده اسکان غیررسمی، براساس دیدگاه‌های مختلف، راهکارهای متفاوتی ارائه شده است که طیفی وسیع را از تخریب تا بی‌توجهی و بی‌تفاوتی کامل در برمی‌گیرد. در این میان نگرش اصلاحی با حفظ توجه به ابعاد کلان و توجه به عدالت اجتماعی و تعادل‌های منطقه‌ای در بلند مدت، ضمن درک واقعیت موجود در کوتاه مدت و میان مدت، به ارائه راهکارهای اصلاح‌گراانه با تأکید بر توانمندسازی این جوامع می‌پردازد. توانمندسازی از این دیدگاه استفاده صرف از خزانه دولتی نیست بلکه ایجاد زمینه بهره‌گیری از توان و منابع محلی این جوامع در جهت بهبود وضعیت اقتصادی و اجتماعی است. توانمندسازی ضمن توجه ویژه به مسئله اقتصاد و ایجاد اشتغال پایدار، می‌بایست راهکارهایی عملی را درخصوص تأمین امنیت سکونت و به رسمیت شناخته شدن، دسترسی به زمین، دسترسی به خدمات، دسترسی به اعتبارات پایگیری فرهنگ، شهروندی، مشارکت گروه‌های کم درآمد و مانند اینها، ارائه کند و به اجرا در آورد.

نقش جدید بخش دولتی در توانمندسازی، علاوه بر نقش سنتی تأمین نیازها، حمایت و تسهیل در به فعل رساندن توان این اجتماعات است. به نحوی که بتوان یا حداقل تزییق منابع خارجی از توان درونی این اجتماعات نهایت استفاده را برد.

از آنجا که اسکان غیررسمی نهایتاً مسئله‌ای محلی به شمار می‌رود، شهرداری به عنوان نهادی غیردولتی و عالی‌ترین و عمده‌ترین مرجع مدیریت شهری، اصلی‌ترین نقش را در روند توانمندسازی خواهد داشت.

از این رو شهرداری‌ها باید با ابتکاراتی متفاوت از گذشته برای به کارگیری بهینه مشارکت و منابع درونی این اجتماعات اقدام کنند. در این راه، مسلماً تحقق مدیریت واحد شهری که در ماده ۱۴۶ برنامه سوم توسعه آمده است باعث می‌شود که شهرداری‌ها در به انجام رساندن این رسالت خود توانا تر گردند.

پانوش:

- 1- Informal settlement
- 2- Marginal settlement
- 3- Spontaneous settlement
- 4- Irregular settlement
- 5- Squatter settlement
- 6- Shanty Town settlement

# اسکان غیررسمی و شهرداری‌ها

جواد علی‌آبادی

ماهنامه «شهرداریها» مدتی است که مسئولان اجرایی و صاحبان امر شهری از لزوم توجه بیشتر به مسئله اسکان غیررسمی در شهرها به ویژه کلان‌شهرهای کشور صحبت می‌کنند. تاکنون از ابعاد مختلفی به این مسئله پرداخته شده که هدف از برگزاری نشست، این است که ضمن ارائه مطالب و راهکارهای مناسب برای مسئله اسکان غیررسمی، از زاویه‌ای به این موضوع پرداخته شود که قبلاً مورد توجه قرار نگرفته است. بحث را می‌توان با بررسی ابعاد مختلف اسکان غیررسمی و علل شکل‌گیری آن آغاز کرد.

اعظم خاتم: به نظر من در ابتدا بهتر است به ارائه تعریفی از اسکان غیررسمی بپردازیم و بعد علل ایجاد آن را بررسی کنیم. در تعریفی کلی، اسکان غیررسمی شامل سکونتگاه‌هایی می‌شود که در حدی پایین‌تر از استانداردهای تعریف شده برای هر منطقه ایجاد می‌گردند. اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی پدیده‌ای نو و متعلق به شهرنشینی جدید نیست بلکه از گذشته نیز در کشور، در کنار شهرها وجود داشته است.

در دوره قاجار، زمانی که عبدالغفار از تهران سرشماری به عمل آورد، گروهی به نام خندق‌نشین در تهران وجود داشتند که در حاشیه شهر زندگی می‌کردند. خندق‌نشینان در این دوره نوعی سکونت غیررسمی و نامنارف بود و گروه‌هایی که در این محل سکونت داشتند گروه‌های غیرمتعارف شهری بودند که از شهر رانده شده و به حاشیه رفته بودند. به عبارت دیگر، سکونتگاه‌های نامنارف در دوره‌های طولانی در کنار شهرهای ما وجود داشته است؛ که شکل آن در هر دوره تفاوت کرده و بومی خاص بر آن

اسکان غیررسمی از جمله پدیده‌های ناشی از شهرنشینی ستابان معاصر و از جلوه‌های بارز فقر شهری است که در شکلی برنامه‌ریزی نشده و خودروی در درون یا اطراف شهرها ظاهر شده است. سکونتگاه‌های غیررسمی با تجمی از اقشار کم درآمد و غالباً با مشاغل غیررسمی و نازل و شیوه‌ای از شهرنشینی ناپایدار همراهند و زمینه مناسبی برای بروز آسیب‌های اجتماعی به شمار می‌روند.

در تبیین علل شکل‌گیری این سکونتگاه‌ها تقسیم‌بندی‌های مختلفی ارائه شده که علل آن را عموماً در دو سطح کلان و خرد - و یا در مواردی به دو دسته برون‌زا و درون‌زا - تقسیم کرده‌اند.

آنچه مسلم می‌نماید این است که تحولات اقتصادی و اجتماعی دهه چهل در گسترش فزاینده این پدیده بسیار مؤثر بوده است. تحولات ناشی از شکل‌گیری تقسیم کار بین‌المللی و دگرگونی ساختار اقتصادی کشور، افزایش و انباشت درآمدهای نفتی و اصلاحات ارضی از جمله علل عمده تسریع روند شهرنشینی و به تبع آن شکل‌گیری اسکان غیررسمی بوده‌اند. در دهه‌های بعدی ادامه‌انگا به درآمد نفتی و افزایش شکاف اقتصادی میان شهر و روستا، جنگ تحمیلی، بلایای طبیعی و مشکلات و مسائل مدیریتی کلان و خرد دامنه این پدیده را گسترده‌تر کرد.

در این میان، نقش مدیریت و برنامه‌ریزی شهری در چند دهه گذشته در تنگ کردن دایره شهروندی و روی آوردن بسیاری از کم‌درآمدها به سکونت غیرقانونی و غیررسمی چشم‌پوشیدنی نیست.

صرفنظر از دلایل وجودی، امروزه اسکان غیررسمی واقعیتی است که روند رو به گسترش را طی می‌کند و به عنوان یکی از مشکلات عمده مدیریت شهر - به ویژه در شهرهای بزرگ - مطرح است.

در برخورد با این پدیده راه‌حل‌های مختلفی ارائه و تجربه شده است اما وضعیت کنونی، نشانه‌گر ناکارآمد بودن راهکارهای در پیش گرفته شده چند دهه گذشته است.

مسلم است که راه‌حل ریشه‌ای برخورد با این پدیده نادیده انگاشتن یا حذف کردن اجتماعات و یا صدقه خدمات و بهسازی نیست؛ بلکه مؤثرترین و مفیدترین راهکار، توانمندسازی این اجتماعات است. بدین ترتیب می‌توان در شکلی درون‌زا و با تکیه بر منابع محلی از یک سو، و حمایت مالی و سیاسی ملی از سوی دیگر، حرکتی پویا را در راه یکپارچه‌سازی شهر و حاشیه آغاز کرد.

بدون شک در اتخاذ و اجرای هر راهکاری در برخورد با پدیده اسکان غیررسمی، شهرداری‌ها به عنوان قوه اجرایی مدیریت محلی نقش اصلی را به عهده خواهند داشت.

با درک اهمیت این مسئله، ماهنامه «شهرداریها» میزگردی را با حضور تعدادی از صاحبان نظران و مدیران درگیر با مسئله اسکان غیررسمی برگزار کرد، که گزارش حاضر مباحث مطرح شده در این میزگرد را در بردارد.

شرکت کنندگان در میزگرد:

اعظم خاتم، پژوهشگر در امور اجتماعی

حسن رباطی، معاون امور مناطق شهرداری تهران

مجید سریزدی، شهردار کرج

منظر صرافی، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی

مجتبی نیک‌کردار، معاون عمرانی استانداری کرمانشاه

کیومرث ایراندوست نیز مشاوره علمی گزارش و هدایت میزگرد را به عهده

داشته‌اند - که از ایشان سپاسگزاری می‌شود.



احمد خاتم، پژوهشگر  
بر امور اقتصادی

گذشته شده است. در گذشته اسکان غیررسمی را به عنوان سکونتگاه‌های غیرمتعارف که در آنها از مصالح کم‌دوام ساختمانی استفاده شده می‌شناختند. لیکن اکنون دیگر سکونتگاه‌های غیررسمی یا مصالح کم‌دوام مشاهده نمی‌شوند بلکه در بسیاری از آنها از مصالح بادوام استفاده می‌شود که در حد استاندارد دیگر سازه‌های شهری است. در واقع غیرمتعارف بودن آنها بیشتر به علت مناسب نبودن زیرساخت‌های شهری و خدمات‌رسانی به آنهاست، نه نوع مصالح‌شان. همین ضعف زیرساخت‌ها و خدمات شهری باعث تنزل کیفیت زندگی در این سکونتگاه‌ها می‌شود.

**مجید سریزدی** اگر این تعریف را از حاشیه‌نشینی بپذیریم، بهتر است به بررسی علل ایجاد حاشیه‌نشینی بپردازیم. از جمله علت‌های اصلی ایجاد پدیده حاشیه‌نشینی، مسائل اقتصادی است که می‌توان در دو سطح به بررسی آن پرداخت: سطح ملی و سطح منطقه‌ای - محلی.

مسائلی که باعث ایجاد حاشیه‌نشینی در این دو سطح می‌گردند

**حاشیه‌نشینی موجب پر شدن فضای مناسب برای توسعه آینده شهرها - به خصوص شهرهای پرجمعیت - می‌گردد، و نه تنها این فضاها را پر می‌کند بلکه در آینده هزینه‌های مضاعفی را به شهرداری، برای ایجاد زیرساخت‌های شهری و خدمات‌رسانی به آنها، تحمیل می‌کند**

با یکدیگر متفاوت‌اند. مثلاً در کرج عوامل اقتصادی در دو سطح کلان و ملی باعث ایجاد پدیده حاشیه‌نشینی شده‌اند و نقش مهمی در این زمینه دارند؛ هر چند ممکن است عوامل منطقه‌ای - محلی هم در سطح محنودتر در آن دخیل باشند. این در حالی است که در شهری دیگر - به عنوان مثال، کرمانشاه - مسائل اقتصادی در سطح منطقه‌ای و محلی این پدیده را به وجود آورده‌اند. با دیدی دیگر هم می‌توان به مسائل اقتصادی حاشیه‌نشینی نگریست؛ بدین گونه که آیا احتیاج نیازمندان است که باعث ایجاد پدیده اسکان غیررسمی می‌شود، یا سود منفعت‌طلبان که از شرایط اقتصادی برخی اقشار استفاده می‌کنند و به این پدیده دامن می‌زنند. در پاسخ می‌توان گفت که حداقل به موازات احتیاج نیازمندان، سود منفعت‌طلبان نیز در ایجاد پدیده اسکان غیررسمی نقش دارد.

مفوله دیگری که باعث ایجاد حاشیه‌نشینی می‌گردد، مسائل اجتماعی است. در اینجا هم باید تفاوتی بین احتیاج نیازمندان با سود منفعت‌طلبان در ایجاد حاشیه‌نشینی قائل شد. احتیاج نیازمندان به مسکن، چیزی است طبیعی و جرم تلقی نمی‌شود بلکه باید راهکارهای مناسبی برای آن اندیشید؛ در صورتی که سود منفعت‌طلبان در ایجاد پدیده اسکان غیررسمی نوعی جرم محسوب می‌شود.

مورد دیگر که در ایجاد پدیده حاشیه‌نشینی نقش مهمی دارد جنبه‌های کابردی است. به عنوان مثال، در طرح‌های شهری جهت توسعه شهر را به سمتی خاص سوق می‌دهند و به ارائه خدمات خاص به آن می‌پردازند. سپس با ایجاد جرمی، ساخت و ساز در آن

را به شدت تحت نظر می‌گیرند و محدود می‌سازند. و شرایط خاصی برای آن قائل می‌شوند. در همان حال زمین‌های حاشیه این محدوده را به حال خود رها می‌کنند. این زمین‌ها، که هم دسترسی مناسبی به شهر دارند و هم موقعیتی مناسب و ارزان‌تر، مورد هجوم حاشیه‌نشینی قرار می‌گیرند و بعد از مدتی جزو شهر می‌شوند. مقوله کابردی را هم می‌توان به سطوح مختلفی تقسیم کرد. آنچه که در بحث کابردی اهمیت دارد، این است که حاشیه‌نشینی باعث از بین رفتن بسترهای مناسب برای رشد و توسعه آینده شهر می‌شود. حاشیه‌نشینی موجب پر شدن فضای مناسب برای توسعه آینده شهرها - به خصوص شهرهای پرجمعیت - می‌گردد، و نه تنها این فضاها را پر می‌کند بلکه در آینده هزینه‌های مضاعفی را به شهرداری، برای ایجاد زیرساخت‌های شهری و خدمات‌رسانی به آنها، تحمیل می‌کند.

مقوله‌های حقوقی و مالکیت‌ها هم در ایجاد حاشیه‌نشینی اهمیت دارند. در این گونه موضوعات باید دید که در حواشی شهرها بیشتر زمین‌های دولتی مورد هجوم حاشیه‌نشینی قرار گرفته‌اند یا زمین‌هایی که مالکیت خصوصی داشته‌اند. اگر مالکیت خصوصی بوده، حد نصاب تفکیک به چه صورتی بوده است؟ همچنین آیا حاشیه‌نشینی در قطعات بزرگ اتفاق افتاده یا در قطعات کوچک؟ معمولاً حاشیه‌نشینی در زمین‌هایی بزرگ و در اثر شواهد غلطی که برای حفظ و گسترش زمین‌ها و باغ‌ها اندیشیده شده‌اند، روی داده‌اند.

علاوه بر اینها، مسائل سیاسی نیز در ایجاد حاشیه‌نشینی نقش مهمی دارد. به عنوان مثال، در سطح منطقه‌ای - محلی در این مورد می‌توان گفت که شورای شهر تاب مقاومت در مقابل فشارهای افرادی را که در مناطق حاشیه‌ای ساکن‌اند ندارد. در نتیجه مجبور به امتیاز دادن به آنها به منظور جلوگیری از آشوب‌طلبی است، که این کار باعث تشدید حاشیه‌نشینی می‌گردد. بالاخره، بعضی عوامل ناخواسته دیگر نیز باعث ایجاد حاشیه‌نشینی می‌گردند، که از آن جمله‌اند زلزله، جنگ، خشکسالی و نظایر اینها.

مجتبی تیگ گردآورنده شدید شهرنشینی در دنیا مسائل مختلفی از جمله حاشیه‌نشینی را به دنبال خود داشته است. حاشیه‌نشینی در ایران پیش از انقلاب به صورت حلی آبادها، کولی آبادها و... ظهور پیدا کرد. بعد از انقلاب، رشد سریع شهرنشینی این پدیده را تشدید کرد. متأسفانه مدتها برخورد با حاشیه‌نشینی، برخوردی فیزیکی و حذفی بود به گونه‌ای که سعی می‌شد این پدیده دیده نشود. این گونه برخوردهای حذفی با حاشیه‌نشینی در هیچ جای جهان جوابه مثبتی نداشته است. خوشبختانه از چند سال پیش نگاه دولت و مسئولان کشور به حاشیه‌نشینی تغییر یافته و مدیران کشور به این واقعیت پی‌برده‌اند که با پدیده‌ای به نام حاشیه‌نشینی مواجه‌اند که نه حذف‌شدنی است و نه قابل چشم‌پوشی. بنابراین باید به مدیریت آن بپردازند و با فراهم کردن سازوکاری مناسب به اسم استقلال، شهرداری‌ها را موظف کنند تا خود به کسب درآمد بپردازند و نگاه هزینه‌کننده شهرداری‌ها به دلیل نداشتن منابع مالی مناسب و برای تأمین درآمد چه بسا به اعمال نادرست مانند فروش تراکم می‌پردازند و تلاش خود را صرف تأمین درآمدهای مالی می‌کنند تا



مطهر مروتی، عضو هیئت مدیره دانشکده شهردارها

دیگر امور نبود برنامه‌ای درست برای شهر، باعث ایجاد مشکلات مختلفی از جمله حاشیه‌نشینی می‌گردد.

**حسین رباطی:** به نظر من مسئله مهم در ایجاد حاشیه‌نشینی، تملک زمین و مالکیت‌هاست. بعد از انقلاب در این زمینه راه حلی ارائه نگردید و سیاست مشخصی هم در مورد آن اندیشیده نشد. به همین دلیل سکونتگاه‌هایی به اسم حاشیه‌نشینی در پیرامون شهرها شکل می‌گیرند که پس از مدتی تبدیل به سکونتگاه‌های رسمی می‌شوند؛ چون با اتصال اینها به شهرها و خدمات‌رسانی‌ای که بعداً به این مناطق صورت می‌گیرد، دیگر نمی‌توان عنوان اسکان غیررسمی یا حاشیهای بر روی آنها گذاشت. این مناطق حاشیه‌ای از امکانات و خدمات شهر استفاده می‌کنند ولی به آن عوارض نمی‌دهند. شهرداری نیز به جای آنکه هزینه‌های خود را صرف حریم شهر و آماده‌سازی آن برای آینده کند، مجبور است آن را به خدمات‌رسانی به حاشیه‌نشینان اختصاص دهد. در سیاستگذاری‌های دولتی هم از حاشیه‌نشینان به‌عنوان مختلف - مانند اینکه جزو اقشار مستضعفانند و باید مورد حمایت قرار گیرند

**در گذشته بیشتر افراد حاشیه‌نشین را مهاجران به شهرها تشکیل می‌دادند، در حالی که به تازگی می‌توان شکل‌گیری گروه‌های فقیر بومی شهرها را نیز که به علت فقر اقتصادی به حاشیه شهرها رانده می‌شوند، مشاهده کرد**

- پشتیبانی می‌شود.

مسائل سیاسی نیز در دامن زدن به حاشیه‌نشینی اهمیت دارند. برخی از نمایندگان مجلس، یا اعضای شورای شهر، به خاطر اینکه خود را مردمی جلوه دهند، اولین جایی که برای کسب آرا در نظر می‌گیرند مناطق حاشیه‌ای است که پتانسیل جمعیتی - و رأی - بالایی در انتخابات دارند. اینان به همین خاطر به دادن امتیازات خاصی به این مناطق می‌پردازند.

فقدان مدیریت واحد شهری هم از دیگر دلایل شکل‌گیری اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی است. هم اکنون خدمات زیرساختی و زیربنایی همچون آب و برق، گاز، تلفن و نظایر اینها هیچ کدام در اختیار شهرداری‌ها قرار ندارند تا آنها بتوانند با در اختیار قرار ندادن این گونه خدمات به مناطق حاشیه‌نشین، اهزم فشاری در برابر اسکان غیررسمی داشته باشند و با این پدیده مبارزه کنند.

بالاخره اینکه، برای حل مسئله حاشیه‌نشینی باید در سیاستگذاری‌ها تجدید نظر به عمل آید؛ و باید دید که حاشیه‌نشینی بر اثر چه عواملی رخ داده است؛ و این کار نیاز به مطالعه دارد. با کار تحقیقی بر عوامل ایجاد کننده اسکان غیررسمی می‌توان از آن جلوگیری کرد و یا به ساماندهی آن پرداخت.

**اعظم خاتم:** با تعریفی که در اول جلسه از اسکان غیررسمی ارائه شد، با جست و جو درباره علت‌های ایجاد آن می‌توان پی برد که فقر شهری عامل اصلی شکل‌گیری این سکونتگاه‌هاست. جمعیت مهاجری که وارد شهر می‌شود، گروه‌هایی را در بر

می‌گیرد که نمی‌توانند به سطح معیار زندگی شهری دست پیدا کنند و در نتیجه به حاشیه شهر رانده می‌شوند. این گروه‌ها اکثراً مشکل از مهاجران روستایی‌اند. در گذشته بیشتر افراد حاشیه‌نشین را مهاجران به شهرها تشکیل می‌دادند. در حالی که به تازگی می‌توان شکل‌گیری گروه‌های فقیر بومی شهرها را نیز که به علت فقر اقتصادی به حاشیه شهرها رانده می‌شوند، مشاهده کرد. در واقع علت اصلی شکل‌گیری سکونتگاه‌های حاشیه‌ای، فقر شهری است. در کشورهای در حال توسعه فقر دولت که نمی‌تواند به تأمین زیرساخت‌های مناسب شهری برای این بافت‌ها بپردازد، مشکلات این مناطق و محرومیت آنها را دو چندان می‌کند. مهاجرت در شکل‌گیری اسکان غیررسمی نقش بسیار مهمی دارد. متأسفانه در طول ۲۰ تا ۳۰ سال اخیر برخورد سلبی با پدیده مهاجرت و مهاجران وجود داشته است؛ و اکنون هنگام آن رسیده است که این برخورد کنار گذاشته شود. مدیران اجرایی در کشور باید بدانند که مهاجرت روستاییان به شهر گریز ناپذیر است و نمی‌توان در جهان الگوی توسعه‌ای را یافت که ابقای روستاییان را در روستاها مد نظر قرار دهد و از مهاجرت آنها به شهرها جلوگیری کند. بین سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵، ظرف چهار سال سطح اراضی زیر کشت تقریباً سه برابر شده ولی درصد جمعیت کشاورز کشور افزایش نیافته است. تجربه همه کشورهای دنیا نیز نشان نداد است که سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی و ماشینی کردن آن موجب خروج جمعیت مازاد از روستاها می‌شود. به نظر اقتصاددانان، این ناتوانی شهرهای ماست که قادر به جذب مازاد جمعیت روستایی نیستند - و نه مهاجرت روستایی که پدیده‌ای طبیعی است و نمی‌توان با آن مبارزه کرد. پس مشکل مهاجرت را باید در شهر حل کرد نه در روستا.

الگوهای توسعه در کشورهای توسعه یافته، ضمن اینکه باعث افزایش درآمد سرانه روستاییان گشته و راندمان تولید را بالا برده و باعث توسعه کشاورزی شده است، در همان حال نیز به جذب مازاد جمعیت روستایی به شهرها دامن زده است.

متأسفانه مدیران اجرایی کشور همیشه ناکامی‌های خود را در حوزه مدیریت شهری - ناشی از مهاجرت روستاییان می‌دانند؛ در حالی که باید مهاجرت روستاییان را به عنوان واقعت پذیرفت و برطبق آن برنامه‌ریزی کرد. مثلاً جمعیت‌شهرنشین که هم اکنون حدود ۴۰ میلیون نفر است و پیش‌بینی می‌گردد که ظرف ۲۰ سال





مهدی میرزایی، شهردار تهران

آینده به ۷۰ میلیون نفر افزایش پیدا خواهد کرد، از هم اکنون باید بر طبق این جمعیت برای شهرها برنامه‌ریزی کرد. ظرفیت‌سازی لازم را انجام داد - نه اینکه کوشش‌ها در جهت کاهش سقف جمعیت شهری کشور به ۵۰ میلیون نفر باشد. در زمان حاضر همین سیاست اشتباه در مورد تهران در پیش گرفته شده است. در طرح‌های شهری سقف جمعیتی مشخصی برای تهران در نظر گرفته شده و بر طبق آن جمعیت برای تهران برنامه‌ریزی شده است. ولی تهران هم اکنون با حجم انبوهی از مهاجران - بیش از آنچه برای آن پیش‌بینی شده - مواجه گردیده است و توانایی پاسخگویی به آنها را ندارد. این امر برای مدیران شهری مشکل ساز شده است.

سرانجام اینکه، در برنامه‌ریزی‌های کنونی نفاطی برای شهرها در نظر گرفته می‌شود و بر طبق آن برنامه‌ریزی انجام می‌گیرد و خدمات‌رسانی می‌شود. تا گسترش شهر به آن سمت باشد، ولی مشاهده می‌گردد که جهت توسعه شهر به آن سمت نیست و سکونتگاه‌های حاشیه‌ای در مکان‌هایی جز آن مناطق شکل می‌گیرند. علت آن است که مکانی که برای آن برنامه‌ریزی شده است در حد قدرت و توان اقتصادی مهاجران نیست تا بتوانند در آنجا ساکن شوند و از امکانات آن استفاده کنند. در نتیجه افراد مهاجر به جاهایی می‌روند که در حد توان و مقدرات اقتصادی آنها باشد، و بدین ترتیب سکونتگاه‌های حاشیه‌ای شکل می‌گیرند.

**حسن ریاطی:** خاتم خاتم به مواردی درباره حاشیه‌نشینان و مهاجران شهری اشاره داشتند که در پاسخ به آنها مواردی را بیان می‌کنم.

سیاست جذب مهاجران به شهرها در حالی می‌تواند درست باشد که شهرهایی ما ظرفیت پذیرش این جمعیت را داشته باشند؛ لیکن اکنون شهرهای ما این آمادگی را ندارند. ظرف جمعیتی تهران و زیرساخت‌هایش برای ۱۰ میلیون نفر جمعیت طراحی شده است؛ و برای جوابگویی به این تعداد، استفاده‌ی بیش از حد از منابع ناگزیر است - و این بر خلاف اصول توسعه پایدار است. به عنوان مثال، در منطقه ۱۴ برای جوابگویی به نیاز آب شهروندان، سازمان آب و فاضلاب اقدام به حفر ۲۰ حلقه چاه عمیق کرده است. این گونه فشارها بر محیط طبیعی باعث وارد شدن آسیب جدی به منابع زیست محیطی شهر در آینده خواهد شد. جمعیت شهری، علاوه بر نیازهای زیستی، به خدمات دیگری نیز همچون بهداشت، آموزش و جز اینها نیاز دارد که فراهم کردن آن برای مدیران شهری در آینده بسیار دشوار خواهد بود. منطقه ۱۴، به عنوان یکی از مناطق شهر تهران، حدود ۲۴ کیلومتر مربع وسعت دارد که ۱۴ کیلومتر از آن محدوده خدماتی و ۹ کیلومتر حوزه استحفاظی است. در این محدوده ۴۰۰ هزار نفر ساکن‌اند. جمعیتی که برای خدمات‌رسانی در این منطقه پیش‌بینی شده ۳۴۰ هزار نفر است اما اکنون این منطقه - ۶ هزار نفر اضافه جمعیت دارد که به درستی نمی‌تواند به آنها خدمات‌رسانی کند؛ یعنی در واقع یک هفتم جمعیت منطقه بیش از ظرفیت آن است. تراکم جمعیت در هکتار در شهر تهران ۱۲۰ نفر است که این میزان در منطقه ۱۴ به ۲۵۰ نفر می‌رسد. حتی در یکی از محله‌های منطقه ۱۴ تراکم جمعیتی ۴۵۰ نفر در هکتار است - یعنی سرانه زمین برای هر نفر ۲۰ متر مربع. با این تراکم جمعیت و

سکونتگاه‌های کوچک چه می‌توان کرد؟ و چگونه می‌توان به درستی به آنها خدمات‌رسانی کرد. این تراکم جمعیت باعث به خطر افتادن جان شهروندان در مواقع بحرانی می‌شود. نمی‌توان از مدیران شهری توقع داشت که به تشریح پذیرای جمعیت مهاجر از روستا باشند؛ بلکه در این زمینه می‌بایست وزارت مسکن و شهرسازی، شورای عالی معماری و شهرسازی، وزارت کشور و دیگر دستگاه‌ها در سطح کلان کشور هم به کمک مدیران شهری بشنایند. اگر جمعیت شهری کشور ظرف ۲۰ سال آینده به ۸۰ درصد افزایش می‌یابد، باید برنامه‌ریزی کرد که اینان در کجا استقرار یابند. نیز از هم اکنون می‌بایست به فکر خدمات‌رسانی به آنها در مکان‌هایی مانند شهرهای جدید بود - نه اینکه آنها به جایی فرستاده شوند که هم اکنون خود مشکل اضافه جمعیت دارد.

**مظفر صرافی:** از بحث‌های انجام گرفته تاکنون می‌توان چنین برداشت کرد که از یک طرف همه قبول دارند که مهاجرت امری اجتناب‌ناپذیر در کشور است و در اثر آن نیروی مازاد بخش کشاورزی به سوی شهرها حرکت می‌کند و بخشی از آن در حاشیه‌ها مستقر می‌شود. از طرف دیگر این نگرانی هم وجود دارد که مهاجران در نفاطی ساکن می‌شوند که ظرفیت پذیرش آنها را

**متأسفانه در طول ۲۰ تا ۳۰ سال اخیر برخورد سلبی با پدیده مهاجرت و مهاجران وجود داشته است؛ و اکنون هنگام آن رسیده است که این برخورد کنار گذاشته شود. مدیران اجرایی در کشور باید بدانند که مهاجرت روستاییان به شهر گریزناپذیر است و نمی‌توان در جهان الگوی توسعه‌ای را یافت که ابقای روستاییان را در روستاها مد نظر قرار دهد و از مهاجرت آنها به شهرها جلوگیری کند**

ندارد. این مسئله باعث شده است که نوعی دوگانگی قانونی اجرایی در برخورد با مسئله به اصطلاح حاشیه‌نشینی به وجود آید. از طرفی، از مناطق اسکان غیررسمی حمایت می‌شود چون افشار تپه‌دست و ضعیف در آن ساکن‌اند و طبق آرمان‌های انقلابی باید از آنها حمایت کرد. از طرف دیگر، این حمایت‌ها با قوانین شهری مان تضاد و ناسازگاری دارد. این دوگانگی باعث می‌شود که مدیران شهری ما همواره با کسانی که امنیت شهری را بر عهده دارند دچار مشکل باشند. نیروهای امنیتی در جهت حفظ امنیت شهرها می‌کوشند تا برای ساکنان غیررسمی شهر ناراضیانی - و در نتیجه ناآرامی - به وجود نیاید. از دیگر سو، مدیران محلی این اعتراض‌ها را دارند که حمایت از مناطق حاشیه‌نشین به نوعی تشویق قانون شکنی است و حکم باج دادن به خطاگاران را دارد؛ و این قبیل تشویق‌ها باعث درس آموزی دیگر مهاجران و تشدید به اصطلاح حاشیه‌نشینی می‌شود.

موکول کرمن ساماندهی مشکل مهاجرت به طرح‌های کلان ملی مانند آمایش سرزمین هم چاره ساز مشکل حاشیه‌نشینی نیست.

تجربه بیست و پنج ساله آمایش در ایران نشان داده است که سیاست‌های مشخص و راهبر همه دستگاه‌ها از دل آن در نیامده است و اساساً این گونه طرح‌ها درازمدت‌اند و خود مهاجرت‌های





حسین میرزایی، معاون امور مناطق شهرداری تهران

بسیاری را - اگر چه غیر متمرکز - در کشور به وجود می آورند. پس تا آن هنگام که طرح آمایش در سطح کلان برای کشور به نوعی متفاوت از روال تصمیم کنونی اندیشیده شود، باید به گونه‌ای به ساماندهی این مشکل در کشور پرداخت و از مسئله موجود برای میلیون‌ها ایرانی چشم پوشید. در این راه می‌بایست در نقاط حاشیه‌ای بر گره‌گشایی سه دسته مسائل تأکید کرده مسائل اقتصادی، مسائل کالبدی و مسائل فرهنگی - اجتماعی، برنامه‌ریزی برای این مسائل باید در دو جنبه صورت گیرد: ابتدا برنامه‌ریزی برای اسکان غیررسمی کنونی و در ثانی پیش‌نگری و توجه به نواحی که در آینده با این مشکل مواجه خواهند بود - و در واقع برنامه‌ریزی برای استقرار مهاجران کم درآمد آینده.

**چاهانه شهردارها:** از مساحت مطرح شده تاکنون می‌توان چنین جمع‌بندی کرد که اسکان غیررسمی پدیده گریزناپذیری است که مهاجرت مؤلفه تعیین کننده آن به شمار می‌آید. باید پذیرفت که اولاً مهاجرت خود معلول است؛ و در ثانی تجربه سده اخیر در ایران و جهان نشان می‌دهد که راهکارهای اتخاذ شده برای کنترل مهاجرت ناکارآمد بوده‌اند.

به علاوه، اسکان غیررسمی از منظر مدیریت شهری مشکلات متعددی دارد که به ناپایداری شهری می‌انجامد. پرداختن به مشکل اسکان غیررسمی نیز خود نیازمند عزم ملی و هماهنگی

تخصص بودن، سطح درآمدی پایین دارند. این قشر نیازمند مسکن متناسب با شرایط خود است و اگر این نیاز به صورت قانونی تأمین نگردد، آنها به شکلی دیگر به تأمین آن خواهند پرداخت. بدین ترتیب به تدریج مناطق حاشیه‌نشین در اطراف شهرها شکل خواهند گرفت.

مسئله بعدی که در حوزه حاشیه‌نشینی می‌بایست به آن توجه کرد، این است که شهرداری‌ها باید به ترمیم چشم‌انداز آینده شهر خود و برنامه‌ریزی برای آن بپردازند. باید ظرفیت شهرها شناخته شود و برنامه‌ریزی‌ها بر طبق این ظرفیت‌ها باشد. اگر فراتر است صنعت در جایی مستقر شود از هوای آلوده باید به فکر این بود که مکان‌هایی برای مسکن کارگران آن، متناسب با شرایط اقتصادی آنها، فراهم گردد.

بررسی‌هایی که در مورد سیاستگذاری‌های مسکن در ۲۰ سال اخیر در تهران انجام شده است، نشان می‌دهد که در اوایل انقلاب کارمندان و افشار وابسته به دولت و کارخانه‌های بزرگ با سیاست‌های مختلف از مسکن بهره‌مند گردیدند. لیکن در این میان افشار کم درآمد و کارگران کم مهارت بی‌نصيب ماندند و به حاشیه رانده شدند و همین امر باعث ایجاد مناطق حاشیه‌نشین گردید.

آمارها نشان می‌دهد در ظرف ۱۰ سال گذشته ۲/۵ میلیون

**ظرف جمعیتی تهران و زیرساخت‌هایش برای ۱۰ میلیون نفر جمعیت طراحی نشده است؛ و برای جوابگویی به این تعداد، استفاده بیش از حد از منابع ناگزیر است و این برخلاف اصول توسعه پایدار است**

**اگر کسی صنعت را می‌خواهد، باید به ساختار اجتماعی‌ای که صنعت به دنبال خود دارد فکر کند. از هر صد شغل بین ۷۰-۶۰ نفر کارگر ساده و کم مهارت هستند که سطح درآمدی پایین دارند. این قشر نیازمند مسکن متناسب با شرایط خود است و اگر این نیاز به صورت قانونی تأمین نگردد، آنها به شکلی دیگر به تأمین آن خواهند پرداخت**

نفر به جمعیت منطقه شهری تهران اضافه شده است که فقط ۱۵ درصد آن ناشی از مهاجرت و ۷۵ درصد دیگر ناشی از رشد طبیعی جمعیتی بوده است. ۲۰ درصد از این میزان - یعنی ۱ میلیون نفر - برای دسترسی به مسکن متناسب با شرایط خود به نواحی رفته‌اند که جزو محدوده شهر نبود. (یعنی نواحی حاشیه‌های تهران) و این مناطق با تقاضای ۱ میلیون واحد مسکونی متناسب با افشار پایین جامعه مواجه شدند. اگر سیاست درستی برای اسکان این حجم تقاضا اندیشیده نشود، خودبه‌خود مناطق حاشیه‌نشین در مجموعه شهری تهران شکل خواهند گرفت. در حالی که در این مورد هیچ‌گونه اقدامی انجام داده نشده است. می‌توان با سیاست‌های خاص از پیش اندیشیده شده‌ای زمین را متناسب با درآمد اقتصادی افشار پایین جامعه با برنامه‌های خاص در اختیار آنها قرار داد، تا از ایجاد مناطق حاشیه‌نشین جلوگیری شود. از آنجا که به هر حال پس از شکل‌گیری سکونتگاه‌های حاشیه‌نشین، بعدها بر اثر فشارهای اجتماعی، به رسمیت شناختن آنها امری اجتناب‌ناپذیر خواهد بود، پس بهتر است علاج واقع‌شکل از وقوع صورت گیرد.

شهرداری‌ها به عنوان دستگاه‌های اجرایی و خدعات رسانی به شهروندان، مخالف حاشیه‌نشینی‌اند؛ زیرا ظرفیت‌های خاصی را برای خدمات‌رسانی خود تعریف کرده‌اند و طبق آن برنامه‌ریزی

بین بخشی در سطوح مختلف است. حال با وجود این، اصولی‌ترین راهکارهای عملی در این زمینه کدام‌اند و نقش مدیریت شهری در این میان چیست؟  
**اعظم خاتم:** ترجیح می‌دهم قبل از اینکه وارد این بحث شویم که شهرداری‌ها با این مسئله چه می‌توانند بکنند، بار دیگر بر روی این مسئله تمرکز کنیم که گروه‌های کم درآمد چه ضرورتی برای شهرها دارند، نیز آیا می‌توان شهری داشت که همه ساکنان آن را متخصصان و کارمندان رده‌های متوسط و عالی تشکیل دهند، و از گروه‌های کم درآمد در آن اثری نباشد؟

مدیران و سیاستگذاران شهری کشور برای رونق بخشیدن به اقتصاد شهر و ایجاد اشتغال تمایل زیادی به استقرار صنعت در منطقه نفوذ خود دارند. اگر کسی صنعت را می‌خواهد، باید به ساختار اجتماعی‌ای که صنعت به دنبال خود دارد فکر کند. نتایج مطالعاتی که در مورد ساختار صنعت کشور بین سال‌های ۱۳۶۵-۲۵ انجام شده است، نشان می‌دهد که از هر صد شغل صنعتی که ایجاد می‌شود، حدود ۱۵-۱۰ نفر متخصص جذب می‌شوند. ۲۰-۱۵ نفر در رده‌های میانی، و بین ۷۰-۶۰ نفر کارگر. حدود ۳۳ درصد افرادی که در صنایع مشغول به کار می‌شوند کارگران ساده و کم مهارت هستند که به دلیل کم



مهندس مکی‌کاروبی در محفل آموز مناطق  
شهری تهران

کرده‌اند. آنها مسائل حاشیه‌نشینی را فقط از دید خود نگاه می‌کنند و حاشیه‌نشینان را به عنوان افرادی که اضافه باری بر دوش شهرداری‌ها تحمیل می‌کنند می‌نگرند. باید این نگرش را عوض کرد و با افزایش بناتسل‌های شهر، برنامه بلندمدتی را برای شهر و مهاجران به آن در نظر گرفت.

**مظفر صرافی:** همان طور که در بخش اول مطرح کردم، برنامه‌ریزی برای اسکان غیررسمی باید بر گره‌گشایی سه دسته مسائل اقتصادی، کالبدی و فرهنگی - اجتماعی تأکید کند. در زمینه اقتصادی باید به توانمندسازی اقتصادی ساکنان حاشیه‌ای پرداخت. این کار را می‌توان از طریق ایجاد اشتغال، دادن وام‌ها و تسهیلات اعتباری مختلف، به رسمیت شناختن فایمنک آنها و تجدید نظر در قوانین و مقررات حذف‌کننده کم‌درآمدها عملی ساخت. باید این امکان را فراهم ساخت که حاشیه‌نشینان جذب بازار کار شوند. با این کار خودبه‌خود ساماندهی کالبدی تدریجی این مناطق نیز صورت خواهد پذیرفت. یکی از مشکلات اقتصادی

به گونه‌ای بوده که تنها طبقات با درآمد متوسط قادر به خرید آنها بوده‌اند. این کار باعث روی آوردن اقشار تهیدست به سوی بازار غیررسمی مسکن و زمین گشته‌است. به عنوان نمونه، هنگامی که در شهر جدید پردیس زمین متری ۲۵ هزار تومان به فروش می‌رسید، به راحتی می‌شد در قرجک ورامین زمین را متری ۵ هزار تومان خرید. مسلماً چنین سیاست‌های غیرفراگیری در شهرهای جدید باعث شدید اسکان غیررسمی در پیرامون شهرها می‌گردد. همراه با برطرف کردن مشکلات اقتصادی و کارهای کالبدی باید به مسائل فرهنگی و اجتماعی مناطق حاشیه‌نشین هم توجه کرد. این مناطق بخش عظیمی از جمعیت شهری کشور را در بر می‌گیرند که هشتاد و روستایی دارند؛ و اگر برای آنها برنامه‌ریزی اجتماعی و فرهنگی نشود شهرهای ما روستا زده خواهند شد. امروزه در شهرهایی که مهاجران زیادی در آنها ساکن‌اند، چنین پدیده‌ای به چشم می‌خورد. منظور توهین به فرهنگ روستایی نیست؛ ولی باید پذیرفت که فرهنگ جامعه روستایی در سطحی

**آمارها نشان می‌دهد در ظرف ۱۰ سال گذشته ۲/۵ میلیون نفر به جمعیت منطقه شهری تهران اضافه شده است که فقط ۱۵ درصد آن ناشی از مهاجرت و ۷۵ درصد دیگر ناشی از رشد طبیعی جمعیتی بوده‌است**

**در زمینه کالبدی باید زمین‌های متناسب با استطاعت مالی مهاجران عرضه شود تا مناطق ناسامان حاشیه‌نشین در اطراف شهرها به وجود نیایند. در بازار قانونی زمین عرضه مناسبی برای اقشار مهاجر تهیدست وجود ندارد و منفعت‌طلبان از این نیاز عاجل بهره‌برداری می‌کنند و به صورت نامشروع و مافیایی به تفکیک زمین‌های اطراف شهرها و واگذاری آنها به مهاجران می‌پردازند**

پایین‌تر از فرهنگ، جوامع شهری - از نظر حیات مدنی و پیچیدگی‌های زندگی جمعی - است. زمانی که قواعد زندگی شهری در فرهنگ شهری رعایت نشود، آن شهر دیگر قابل زندگی نیست - ولو با فرهنگ روستایی و مهاجران روستایی سازگاری داشته باشد.

آخرین نکته اینکه در سرمایه‌گذاری بر روی زیرساخت‌های شهری در مناطق حاشیه‌ای نباید تمام بار مالی را بردوش اقشار ساکن و مدیریت شهری در سطح محلی گذاشت؛ بلکه دولت در سطح ملی نیز می‌بایست در این زمینه وارد عمل شود و بخشی از بودجه آن را تأمین کند. در تمام دنیا رسم بر این است که دولت بودجه‌ای را به مناطق فقیرنشین و اقشار آسیب‌پذیر اختصاص می‌دهد. در کشور ما هم باید بدین گونه باشد. نباید تمام بار مالی را در ساماندهی این مناطق بردوش شهرداری‌ها گذاشت و از آنها توقع داشت که رأساً به تأمین بودجه زیرساخت‌ها در این مناطق بپردازند. این کار فشاری را بر اقشار شهرنشین کنونی و به نفع مناطق حاشیه‌نشین وارد می‌سازد که عادلانه نیست و رویارویی با مهاجران را هم تشدید می‌کند. وظیفه دولت است که از خزانه ملی بودجه‌ای را به سیاست‌های اجتماعی و رفاه تهیدستان اختصاص دهد؛ زیرا در واقع این مهاجرت‌ها هم مسئله توسعه ملی است یا بازمانی محلی.

**مجید سوری‌زهی:** به نظر من بهتر است قبل از ایجاد حاشیه‌نشینی، به پیشگیری از آن پرداخت؛ و این را مقدم بر درمان دانست. یکی از راهکارهای مناسب برای حفظ زمین‌های پیرامون شهر از حاشیه‌نشینی، ایجاد سد برای حفظ و نگهداری آنها از طریق ایجاد کاربری‌های درشت‌دانه است. یعنی می‌توان شرایطی

در مناطق حاشیه‌نشین، رسمیت‌نشدن کارهای افراد ساکن در این مناطق است. بیشترین درصد ساکنان این مناطق جنب بازار کار غیررسمی می‌شوند. عمده فعالیت‌های این عده شرعاً و اخلاقاً مانعی ندارد اما به لحاظ قانونی غیررسمی است. می‌توان با ارائه سازوکارهای مختلف به اشتغال این افراد رسمیت بخشید تا مسیر توانمندسازی اقتصادی در این مناطق هموارتر گردد. هم‌اکنون تصور نادرستی در زمینه تفکیک محل کار از زندگی در ذهن شهرسازان ما وجود دارد که آن را به سکونتگاه‌های غیررسمی شهر تعمیم می‌دهند و خواستار جدایی این دو از هم‌اند. این در حالی است که محل سکونت در این سکونتگاه‌ها به طور معمول محل کسب درآمد و تعامل اجتماعی نیز هست. از این رو بازنگری در بسیاری ضوابط و مقررات معمول شهرسازی برای تسهیل توانمندسازی ساکنان تهیدست شهر ضروری می‌نماید.

در زمینه کالبدی باید زمین‌های متناسب با استطاعت مالی مهاجران عرضه شود تا مناطق ناسامان حاشیه‌نشین در اطراف شهرها به وجود نیایند. در بازار قانونی زمین عرضه مناسبی برای اقشار مهاجر تهیدست وجود ندارد و منفعت‌طلبان از این نیاز عاجل بهره‌برداری می‌کنند و به صورت نامشروع و مافیایی به تفکیک زمین‌های اطراف شهرها و واگذاری آنها به مهاجران می‌پردازند. می‌توان زمین‌هایی را در اطراف شهرها برای این اقشار در نظر گرفت و در اختیارشان قرار داد که به قطعات کوچک در حد توان مالی آنها تقسیم شده و حداقل آماده‌سازی‌ها بر روی آنها صورت گرفته باشد. متأسفانه تجربیات گذشته‌ما در مورد ایجاد شهرهای جدید در اطراف کلان‌شهرها برای جذب جمعیت مهاجر روستایی و مازاد جمعیت شهری موفق نبوده‌است. قیمت زمین در این نقاط

ممکن است این بخش‌ها از این کار منتفع شوند، اما نفعی که شهر به واسطه عدم توسعه حاشیه نشینی خواهد برد بیشتر خواهد بود. به این ترتیب بین محدوده شهر و فضایی که به عنوان حاشیه به شهر متصل است - و فضای مناسبی را برای حاشیه نشینی فراهم می‌کند - سدی به وجود می‌آید و امکان حاشیه نشینی در آنجا از بین می‌رود.

**محتبی نیگ کردار:** در مورد راهکارها و نحوه برخورد شهرداری‌ها با مسئله حاشیه نشینی به چند نکته اشاره می‌کنم. در مورد آمایش سرزمین، که دکتر صرافی اشاره کردند، اکنون چنین طرحی در دست نیست تا در قالب آن بتوان به ساماندهی مسئله مهاجرت و حاشیه نشینی پرداخت. من معتقدم نباید آمیدی به تهیه آن، حداقل در آینده نزدیک، داشت و به تبع آن هیچ کاری برای ساماندهی حاشیه نشینی انجام نداد. البته باید بگویم که هم اکنون این امکان وجود دارد که استان‌ها به وسیله راهکارهای مختلف قانونی که برای آنها در نظر گرفته شده است، به برنامه‌ریزی منطقه‌ای در سطح استان‌ها بپردازند. این کار نیاز به عزم مسئولان

دارد، و بعد از این مدت در صورت ارتقای توان مالی شهرداری و شهروندان به قسمت‌های دیگری هم به تدریج خدمات رسانی خواهد شد. با این کار محدودیت ساخت و ساز برداشته می‌شود ولی محدوده خدماتی حفظ می‌گردد و هیچ تعهدی در قبال افرادی که خارج از این محدوده هستند در زمینه خدمات رسانی وجود ندارد؛ مگر آنکه آنان با توان اقتصادی خود به تأمین نیازهای خدماتی‌شان بپردازند، یا از برنامه توسعه شهر تبعیت کنند. نکته دیگر این است که محدوده‌هایی با ضوابط و مقررات شهرسازی متناسب با توان مالی و سبک زندگی افشار کم درآمد در طرح‌های شهری پیش‌بینی شود. این محدوده‌ها را می‌توان نواحی جداگانه‌ای از شهر اصلی محسوب کرد - جداگانه نه به معنی فیزیکی بلکه از نظر نحوه اداره و خودگردانی. این نواحی با امتیازات و اختیاراتی که به آنها داده می‌شود به تأمین خدمات و زیرساخت‌های مورد نیاز خود می‌پردازند؛ مسلماً این خدمات زیر استانداردهای شهری خواهد بود تا موقعی که توانمندسازی به تدریج به نتیجه برسد و این نواحی قدرت تأمین خدمات و زیرساخت‌های شهر را در سطح

### در هر حال، می‌بایست مسئله را با واقع بینی و با توجه به عدم پاسخگویی رسمی به نیاز مسکن مهاجران کم درآمد پذیرفت و به راه‌حلهایی از درون آنها و با حمایت از برون اندیشید؛ راه‌حلهایی نه حذفی بلکه مداراگرایانه و اصلاح‌کننده تدریجی

استان‌ها دارد. پس اگر طرح کلانی در سطح ملی برای ساماندهی مسئله حاشیه نشینی وجود ندارد، به وسیله طرح‌های منطقه‌ای می‌توان به ساماندهی آن پرداخت.

در مورد ساماندهی سکونتگاه‌های مهاجران، همان گونه که خانم خاتم گفتند، من هم معتقدم که می‌بایست مکان‌هایی آزران قیمت در اطراف شهرها پیدا کرد و آنها را پس از آماده‌سازی‌های اولیه در اختیار مهاجران قرار داد تا دست کم اسکان آنها بر طبق طرح صورت گیرد؛ و در آینده نیز خدمات رسانی به آنها با سهولت انجام شود و برنامه‌ریزی برای آنها با موفقیت همراه باشد.

سرانجام اینکه، یک واحد باید در شهرداری‌ها و زیرمجموعه خدمات شهری ایجاد گردد که پیگیر مسائل حاشیه نشینی باشد و آن را به صورت مستمر زیر نظر داشته باشد. اکنون در کرمانشاه توانمندسازی اسکان غیررسمی یا محوریت شهرداری در حال انجام است. به طوری که ستاد توانمندسازی استان یا عضویت مسئولین استان تشکیل شده که شهردار مسئولیت آن را به عهده دارد که امیدواریم تجربه نوینی باشد که شهرداری یا هماهنگی دیگر مدیران شهری در این عرصه توانا تر عمل کنند.

**مظفر صرافی:** مطالبات نشان می‌دهد تا زمانی که محدوده‌های مشخص برای شهر وجود نداشت، مسئله‌ای خاد و گسترده هم در سکونت به صورت حاشیه‌ای و اسکان غیررسمی مشاهده نمی‌شد - با لافل بسیار محدود بود. سه چهار دهه گذشته که به تعریف محدوده برای شهر پرداخته شد، سپس در داخل آن خدمات رسانی صورت گرفت و ساخت و ساز در آن تحت کنترل درآمد و عده‌ای به بیرون از آن رانده شدند. پدیده‌ای به نام اسکان غیررسمی شکل گرفت. من پرسشی را مطرح می‌کنم: چه اشکالی دارد که محدوده قانونی حذف گردد و فقط گفته شود که به دلیل برنامه توسعه و محدودیت‌های مالی، مثلاً در ۵ سال آینده فقط توانایی خدمات رسانی به محدوده‌ای مشخص از شهر وجود

استانداردهای شهری پیدا کنند. در این زمان است که اینها آمادگی الحاق به شهر را خواهند داشت و بخشی از شهر می‌گردند.

آخرین نکته، توجه به ایجاد مدیریت شهری یکپارچه در سطح منطقه‌ای است تا با برنامه‌ریزی در این سطح به ساماندهی اسکان غیررسمی و هدایت استقرار مهاجران کم درآمد پرداخته شود. هم اکنون ساماندهی حاشیه نشینی به صورت موردی و در سطح شهرها انجام می‌گیرد؛ در حالی که لزوم ایجاد مدیریت واحد که هماهنگی فرمانداری‌ها را بیش از وظایف به عهده داشته باشد برای ساماندهی این پدیده ضروری به نظر می‌رسد؛ زیرا بین این مناطق حاشیه‌ای ارتباط مستقیمی وجود دارد که مدیریتی واحد را برای اقدامات پراکنده دستگاه‌ها می‌طلبد. وقتی مثلاً اسلامشهر رسماً شهر به اعلام می‌شود، اکبر آباد به وجود می‌آید اکبر آباد که شهر شد، نسیر آباد و صالح آباد به وجود می‌آیند، که آنها هم بعد از مدتی شهر می‌شوند. یعنی هر جا شهر شود و بازار مسکن رسمی گردد، گروهی کم درآمد به خارج آن بروند و در بازار غیررسمی، نیاز سرنیاه خود را پاسخ دهند. اشاره شد که طبق ظرفیت‌های کنونی قانونی می‌توان با برنامه‌ریزی منطقه‌ای در سطح استانی به هدایت و کنترل این پدیده در سطح منطقه‌ای پرداخت تا موقعی که مدیریت واحد شهری تحقق پیدا کند. یادآوری دیگر، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های ملی برای سکونتگاه‌های غیررسمی است؛ زیرا آنها پدیده‌ای صرفاً محلی نیستند که با سرمایه‌های محلی بتوان به ساماندهی آن پرداخت بلکه مقوله‌های منطقه‌ای و ملی‌اند که نیاز به سرمایه‌های ملی برای برطرف ساختن مشکل دارند. در هر حال، می‌بایست مسئله را با واقع بینی و با توجه به عدم پاسخگویی رسمی به نیاز مسکن مهاجران کم درآمد پذیرفت و به راه‌حلهایی از درون آنها و با حمایت از برون اندیشید؛ راه‌حلهایی نه حذفی بلکه مداراگرایانه و اصلاح‌کننده تدریجی.

# شهری در دل شهر

میژن کلهرتیا

مهندس مشاور

شتابان‌ترین آنها مربوط به دهه ۶۵-۱۳۵۵ است. تنها در این دهه میانگین رشد سالانه شهرنشینی در تهران ۴/۲ درصد، خراسان ۶/۸، مرکزی ۷/۴، سیستان ۱۰/۵، کردستان ۷/۸، ایلام ۹/۱، بوشهر ۱۱/۱ و زنجان ۷/۴ درصد و در کل کشور ۵/۴ درصد بوده است.

آنچه که اکنون حاشیه‌نشینی نامیده می‌شود، چیزی جز جریان دیرپا و تاریخی آمدن جمعیت به شهرها و مهاجرت‌های جمعیتی هوای کار و اشتغال و رفاه و جذب جمعیت به قطب‌های توسعه نیست. این فرآیند معلول طبیعی توسعه است. توسعه در دنیای نو یعنی گسترش خدمات و صنعت و نیاز تولید خدمات و صنعت به دلیل افزایش جمعیت. با وجود این، تا زمانی که به صورت مقطعی به شرایط موجود توجه می‌شود و حاشیه‌ها در برابر شهرها قرار داده می‌شوند، حاشیه‌نشینی پدیده‌ای ناهنجار و ناپذیرفتنی است؛ ولی زمانی که به دیرینه تاریخی تحولات شهری و مهاجرت به شهرها توجه می‌شود، حاشیه‌نشینی جریان دائمی، ماندگار، گریزناپذیر و حتی لازم و مفید برای توسعه است.

کارشناسان و برنامه‌ریزان توسعه اقتصادی، جمعیت مهاجر به شهرها را نیروی کار و اشتغال مولد محسوب می‌کنند. همین نیروها در صنایع و خدمات شهرها و پیرامون آنها و شهرهای صنعتی به کار می‌پردازند و تولید سلبی را افزایش می‌دهند و به همین جهت پنج‌دهه توسعه صنعت در محور کرج و ساوه و قم در تهران، مقارن بوده است با پنج دهه حاشیه‌نشینی در جنوب تهران. در واقع بیشتر جمعیت کارگری کارخانه‌های حوزه تهران را همین حاشیه‌ها تأمین کرده‌اند. تهران بزرگ‌ترین قطب توسعه کشور بوده و به همین سبب بیشترین حاشیه‌نشینی را جذب کرده است. سایر کلان شهرهای کشور نیز همین خلقت را تکرار کرده‌اند. اما از دیدگاه مدیریت‌های شهری، ناهنجاری‌ها و تضاد ساختاری شهرها و حاشیه‌ها و تفاوت‌های پدیده و پراکنش جمعیت شهرنشینی و حاشیه‌نشینی بیشتر مورد توجه قرار می‌گیرد. کمبودها و مشکلات و همچنین تضادهای کانون‌های حاشیه‌نشینی با شهرها چنان زیاد است که فراموش می‌شود اینان همان مرحله‌گذاری را طی می‌کنند که اسلاف آنها طی کرده‌اند، و در آینده‌ای نه چندان دور تاریخ زندگی نامطلوب در این خراب آبادها به فراموشی سپرده می‌شود.

مرحله اصلی ناهنجاری بافت‌های حاشیه‌ای، نسبت و غیاس آنها یا شهری است که در کنار آنها در بردارنده تربیت‌های فراوانی

دو قرن پیش که آقا محمدخان قاجار تهران را به پایتختی خود انتخاب کرده، اگر تصویری از تهران امروزی داشت، شاید از این عمل خود منصرف می‌شد و روستای تهران را به حال خود رها می‌کرد، تا از امن آبنندگان مصون بماند. اما این همه جمعیت از کجا آمده است؟ مسلماً مهاجرت عمده‌ترین مؤلفه افزایش دهنده جمعیت شهری به شمار می‌آید. از همان ابتدا مهاجران به شهر در بیرون شاریان سکنی کردند. بعد شاریان‌ها بزرگ شدند و این حواشی به دل شهرها تبدیل شد. حاشیه‌نشینی‌ها هم که چه بسا اجداد همه ما شهرنشینان فعلی بودند، بعداً کسب و کار خود را بهتر کردند و به شهرنشینان فعلی بدل شدند. در این میان نسبت شهرنشینان واقعی و اولیه انقدر ناچیز بوده است که می‌توان از آن چشم پوشید و همه شهرنشینان فعلی را حاشیه‌نشینیان سابق به حساب آورد. این قانون درباره حاشیه‌نشینیان کنونی شهری ما نیز مصداق دارد و خواه و ناخواه در آینده این جمعیت و محله‌های آنها جزو شهر خواهند شد. پنجاه سال قبل در جنوب تهران محله‌های شمال محور شوش و جنوب محور بوذرجمهری حاشیه‌نشینی و پراکنده بودند. کرج و ورامین هر کدام جمعیتی کمتر از ۱۰۰ هزار نفر داشتند و هیچ‌گاه تصور نمی‌شد که جمعیت تهران از پنج میلیون نفر تجاوز کند. طی همین مدت چند دوره حاشیه‌نشینی پشت سر گذاشته شد که





بافت‌های شهری و اسکان غیررسمی است.

در اینجا مسئله مبتلا به بافت‌های اسکان غیررسمی و فقیرنشین شهری بسیار متفاوت از فرایند شهرنشینی و شهرگرایی است. اکنون به سبب بحران‌های اقتصادی و صنعتی و اشتغال، مهاجران دچار بحران و جانش مضاعف می‌شوند و به جای آنکه جذب مشاغل صنعتی و تولیدی و فعالیت‌های شهری شوند، دچار فقر و بدمسکنی، اقتصاد سیاه، بحران‌های اجتماعی و جدایی‌گزینی از شرایط متعارف اجتماعی می‌شوند. بنابراین دوران گذار از زندگی شهری مرحله‌ای طبیعی و کوتاه نیست، بلکه انحراف از نظام تولید و معیشت و ایجاد گونه‌ای سیاه چاله اقتصادی و اجتماعی است که بخشی از ارزش افزوده ملی را در خود دفن می‌کند. حاشیه‌نشینان طی یک نسل اسکان همراه با فقر، استحاله ارزشی می‌شوند و نسل‌های بلافاصله آنان دچار گسست‌های ارزشی نسبت به مواردی و فرهنگ و تعلقات خود می‌گردند. چالش اصلی در اینجا تقابل ساختاری دو نظام رسمی شهری و غیررسمی حاشیه‌ای است که در این میان حاشیه‌نشینان نسبت به ساختارهای شهری وضعیت تقابل و ناسازگاری و ویرانگری را انتخاب می‌کنند. حاشیه‌ها نیز به کانون‌های بحران اجتماعی و بروز ناهنجاری‌ها و القای مستمر اقتصاد سیاه و ناسازگاری‌ها به شهر بدل می‌شوند.

تفاوت بارز روستاها یا حاشیه‌های شهری در اینجا کاملاً مشهود است. روستاها در تقابل و تضاد ساختاری با منطقه خود و یا شهر مرکزی نیستند؛ بلکه نظام تبادل خدمات و کالاها بین روستا و

**آنچه که اکنون حاشیه‌نشینی نامیده می‌شود، چیزی جز جریان دیرپا و تاریخی آمدن جمعیت به شهرها و مهاجرت‌های جمعیتی جویای کار و اشتغال و رفاه و جذب جمعیت به قطب‌های توسعه نیست**

**به سبب بحران‌های اقتصادی و صنعتی و اشتغال، مهاجران دچار بحران و جانش مضاعف می‌شوند و به جای آنکه جذب مشاغل صنعتی و تولیدی و فعالیت‌های شهری شوند، دچار فقر و بدمسکنی، اقتصاد سیاه، بحران‌های اجتماعی و جدایی‌گزینی از شرایط متعارف اجتماعی می‌شوند**

شهرها عامل ایجاد تعامل و همزیستی است و شهرها همواره در صدد تعامل و همکاری افزاینده برای باز تولید بیشتر ارزش افزوده ناشی از مبادلات هستند. با تقویت مدیریت‌های محلی تفاوت‌های مشهود روستایی و شهری کاستی می‌گیرد و روستاها نیز از خدمات رفاهی بهره‌مند می‌شوند. ولی در حاشیه‌های شهری برای رفع تضاد ساختاری بین شهر و حاشیه، تأمین خدمات حاشیه‌ها به تهنایی ابزاری کارآمد نیست و ناسازگاری‌ها را مرتفع نمی‌سازد. روستاها کردن حاشیه‌ها برای استحاله طبیعی آنها در شهرها نیز نتیجه‌ای جز تعمیق بحران و بازگذاشتن راه‌های نفوذ بحران و اقتصاد سیاه در شهرها ندارد.

همسازی شهری در ایران دارای تنوع و سابقه چندانی نیست و تجارب گسترده‌ای را برای بهره‌برداری‌های مطالعاتی تعمیم‌دادنی به بار نیاورده است. در برابر جریان دیرپا و دائمی مهاجرت از روستاها به شهرها، و از شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ، هنوز تحقیقاتی پاسخگو که منجر به تهیه نقشه مهاجرت‌ها و بررسی تغییرات ادواری آنها شده باشد انجام نگرفته است؛ اما با وجود این، نظریه‌های کارشناسی زیادی به مناسبت‌های مختلف ارائه شده است. اجماع این نظریه‌ها حاکی از آن است که مهاجرت و حاشیه‌نشینی نامتعارف و ناهنجار ناشی از بحران‌های توسعه است و

است و مسئله چندان حادی، بجز انباشت مشکلات موجود، ندارد. در حالی که شهرهای کوچک و روستاها غالباً وضعیتی بدتر از این حاشیه‌ها دارند. بسیاری از روستاها فاقد معیار اسفالت، شبکه گردآوری و دفع فاضلاب و زباله و دارای بناهای کم‌دوام و ناپایدار هستند. دام و انسان در یک جا زندگی می‌کنند و چه بسا که آب آشامیدنی آنها نیز از چاه‌های دستی تأمین می‌شود. اینان ماه‌ها ارتباط جاده‌ای ندارند و بدتر از همه اینکه دسترسی‌شان به بهداشت و آموزش و فرهنگ نیز بی‌دستوار - و گاه ناشدنی - است. بنابراین ناپسندی مساکن حاشیه‌ای عمدتاً از تجمع فقر و نبود فقر در مقابل شهر است. اگر حاشیه‌نشینان در بخش غیر رسمی اقتصاد شهری نقلی برای خود ایجاد کرده‌اند، روستا نشینان تیمی از سال بیکار هستند.

در آمارهای مختلفی که از اسکان غیررسمی ارائه می‌گردد، آرقامی بین ۱۰ تا ۲۵ درصد جمعیت شهری کشور حاشیه‌نشین و یا دارای شرایط اسکان ناموزون و دچار فقر تعریف می‌شود؛ و چنین به نظر می‌رسد که آمارهای حداکثر صحت بیشتری دارند. روند روبه افزایش حاشیه‌نشینی و انباشت مشکلات ناشی از اسکان غیررسمی، ساختارهای اصلی شهرها را در مخاطره قرار داده است و تکرانی مدیران شهری عمدتاً از تشدید تضاد و تناقض بین

امکانات کالبدی بافت محله را نیز باید تأمین کرد. تأمین این حداقل‌های کالبدی - محیطی، فرهنگی - اجتماعی، اقتصادی و معیشتی و مسکونی نباید به صورت اعانه و پاره‌به‌پاره به ساکنان تعلق گیرد بلکه باید در برابر مشارکت و همکاری آنان به صورت وام‌های استطاعت‌پذیر در اختیارشان گذاشته شود. در این میان نهادسازی و سازماندهی مشارکت‌های محلی از یک طرف و هماهنگی و موازی‌سازی مدیریت‌های مرتبط با این فرایند از طرف دیگر، سیاست اصلی و اولیه برخورد با بافت‌های نامتعارف را تشکیل می‌دهد. برای تحقق این سیاست باید در بین ساکنان این بافت‌ها نهادهای اجتماعی لازم را برای اجرای طرح در محیط تشکیل داد و در بین مدیران مرتبط نیز به سازمان دادن ستادهای ویژه‌ای برای مقاومت بخشیدن به همکاری‌های آنان پرداخت.

اقدامات جدید، مشروط بر آنکه بر همه شهرهای رویبرو با پدیده اسکان غیررسمی فرآگیری و شمول یابد، می‌تواند حداقل شرایط زندگی در محیط حاشیه‌ها را برای ساکنان آنها فراهم کند - ولی فاصله آنها را با شهروندان رسمی بر نمی‌کند. سناریوهای مختلفی ممکن است تحقق یابد که عمده‌ترین آنها را می‌توان چنین تشریح کرد:

۱- امکاناتی که به این بافت‌ها داده می‌شود به سرعت فراموش می‌گردد و وضعیت جدیدی که به وجود می‌آید تغییر محسوسی را در ساکنان بافت‌ها ایجاد نمی‌کند. ساکنان بافت‌ها نسبت به این

منجر به عدم تعادل در ساختارها و شکست آستانه‌های بیرون‌ریزی جمعیتی می‌شود. در این بحران‌ها جمعیت همیشه به سود قطب‌های توسعه حرکت می‌کند و مرحله نخست ورود آن به حوزه‌های نفوذ قطب‌های جدید منجر به اسکان غیررسمی می‌شود. هر چند که در دل شهرها نیز حاشیه‌نشینی‌های اقتصادی در بافت‌های فرسوده شکل می‌گیرد، و یا از درون شهرها نیز به دلیل فشارهای اقتصادی بخشی از جمعیت به حاشیه‌ها رانده می‌شود، ولی این گونه حاشیه‌نشینی‌ها وجه غالب نیستند. حاشیه‌نشینی ویژه ممالکی همچون ماست و در شرایط ثبات اقتصادی، افزایش اشتغال، کاهش تورم و ایجاد ظرفیت در بخش‌ها، بحران‌ها و نوسانات جمعیتی و اسکان غیررسمی کاهش می‌یابد.

چند دهه حاشیه‌نشینی هنوز نتوانسته است الگوی مدیریت شهری خاصی را بیافریند که بر این گونه شهرنشینی تسلط داشته باشد؛ ولی با این حال در این زمینه نیز دیدگاه‌های جامع‌نوییی پدید آمده‌است. آرای جدید بر این بنیان استوار شده‌است که ساکنان این بافت‌های نو پدید دارای جایگاه و منزلت انسانی هستند و باید مورد حمایت و هدایت مسئولانه قرار گیرند. صرف‌نظر از آنکه یاری دادن به این بافت‌ها مهاجرت‌های جدید را تشدید می‌کند، باید حداقل رفاه ساکنان این حوزه‌ها را فراهم کرد. ساکنان بافت‌های نامتعارف قبل از هر چیز نیازمند سرانه برای حفظ خانواده‌اند. معیشت و نیازهای اجتماعی آنها را نیز نباید از نظر دور داشت و حداقل

## بهسازی شهری در ایران دارای تنوع و سابقه چندانی نیست و تجارب گسترده‌ای را برای بهره‌برداری‌های مطالعاتی تعمیم‌دانی به بار نیاورده‌است

از آنجا که بیشتر کاستی‌های حاشیه‌ها ریشه در فقر عمومی ساکنان آنها دارد هر آنچه که منجر به کاهش فقر شود دارای تقدم اجرایی است

حداقل‌ها نیز خوشبین نیستند و خود را مستحق زندگی بهتری همسان شهروندان رسمی می‌دانند.

۲- در این فاصله که امکانات رفاهی مورد نیاز در اختیار محله‌های حاشیه‌ای گذاشته می‌شود بقیه شهر از نظر شرایط کالبدی و امکانات فرهنگی و اجتماعی ساکنان آنها ارتقای بیشتر می‌یابد و فاصله خود را با بافت‌های حاشیه‌ای همچنان حفظ می‌کند.

۳- اگر تحولات اقتصادی به طرف افزایش اشتغال، کاهش تورم و ثبات درآمدهای عمومی و کاهش هزینه‌های تولید حرکت نکند، بحران حاشیه‌ها به قوت خود باقی می‌ماند و اقداماتی از نوع توانمندسازی، هر چند شرایط نامناسب حاشیه‌ها را تعدیل می‌کند، به هر حال نمی‌تواند تحولات ساختاری را به دنبال داشته باشد.

ساماندهی اسکان غیررسمی مستلزم اقدامات همه‌جانبه‌ای است و نمی‌توان انتظار داشت که تأمین حداقل‌های مورد نیاز ساکنان این بافت‌ها منجر به رفع تقابلی ساختاری حاشیه‌ها شود. لیکن از آنجا که بیشتر کاستی‌های حاشیه‌ها ریشه در فقر عمومی ساکنان آنها دارد هر آنچه که منجر به کاهش فقر شود دارای تقدم اجرایی است. در این میان بیشتر تجارب موفق، به ویژه در ممالک آسیای شرقی، بر آموذ از اقدامات کارآفرینانه است. طی دهه‌های بعد از ۱۹۴۰ که جنگ‌های منطقه‌ای موجب فروپاشی آستانه‌های





روستایی شدند، بحران‌های حاشیه‌نشینی بسیار گسترده‌ای در ممالک آسیای جنوب شرقی پدید آمد. همکاری مدیران شهری و متخصصان توسعه در اینجا راه حل یگانگای را آفرید که این حاشیه‌ها را به کانون تولید و ارائه خدمات اساسی مورد نیاز جامعه تبدیل کرد. تفکرات امروزی روان بخشی اقتصادی حاشیه‌ها بر ارکان زیر استوار بوده است:

- نیروی انسانی گران‌بهارترین بخش ثروت ملی است و حاشیه‌ها به عنوان منابع سرشار این ثروت به رسمیت شناخته می‌شوند.

### با توجه به شرایط حاشیه‌نشینی در ایران، تحول در دیدگاه‌ها بسیار ضروری به نظر می‌رسد. درونمایه الگوی ممالک شرقی آسیا سیاست ساده و روشنی است که از ابتدا تاکنون محور اقدامات اجرایی مفیدی بوده است

- قبل از هر گونه برنامه‌ریزی توسعه و کارآفرینی، هسته‌های خودگردان مدیریت درون‌زا در حوزه‌های حاشیه‌نشین سازمان داده می‌شود.

اولین رسالت مدیریت شهری سازماندهی تشکیلات مدیریتی حاشیه‌ها و فراهم کردن امکانات مورد نیاز آنها برای جبران کاستی‌های خدماتی و رفاهی ساکنان است.

- پس از سازماندهی‌های اولیه مدیریت و رفاه در محله‌های حاشیه‌ای مدیران توسعه به آموزش‌های کارآفرینی در این محله‌ها، بر حسب گروه‌های اجتماعی، می‌پردازند. ادامه این آموزش‌ها منجر به تشکیل نهادهای تعاونی و کارآفرینی می‌شود. بدین ترتیب تشکیلات اقتصادی لازم برای اقدامات بعدی سازماندهی می‌گردد.

- مدیران توسعه از قبل دسته‌های متعددی از طرح‌های تولید صنعتی و اقتصادی قابل اجرا به وسیله نهادهای کارآفرینی را انتخاب کرده‌اند. این طرح‌ها حاصل تجزیه کارهای تولیدی بزرگ به اجزای کوچک و ساده‌ای است که کارآفرینان آموزش تولید آنها را فرا گرفته‌اند، و ابزارهای لازم برای تولید نیز در اختیار آنها قرار داده می‌شود. به این ترتیب موجی از تولیدات کوچک در این محله‌ها به حرکت در می‌آید. این تولیدات شامل حصدا ظلم ابزارها و وسایل کار و منزل و قطعات صنعتی و صنایع دستی و ظریف است که با برنامه‌ریزی‌های قبلی وارد چرخه تولید ملی می‌شوند و در گام‌های بعدی و با افزایش کیفیت، امکان رقابت بیشتر می‌یابند و وارد بازارهای منطقه‌ای می‌شوند.

- در این فرایند بی آنکه کارخانه‌ای ساخته شود، یا مجموعه صنعتی پیچیده‌ای احداث گردد و یا شبکه‌های زیرساختاری عظیمی به وجود آید، از زمان و فضای اضافی و بی‌استفاده برای تولید صنعتی اقلام با ارزش استفاده می‌شود. مازاد ارزش به وجود آمده، از یک طرف موجب توسازی و بهسازی بافت‌های حاشیه‌ای می‌شود و از طرف دیگر سرمایه ثانویه می‌شود و ارتقای تولید را تأمین می‌کند.

- بقیه کار مدیران توسعه عبارت است از نظارت بر این فرایند عظیم تولید، توسعه کیفی تدریجی آن، محکم کردن پیوند این اقتصاد نوپا با تولید ملی و فراملی، و نیز بازاربایی و بازسازی تولیدات، این تجربه نو، آشنی و تلاقی اسکان غیررسمی و شهرنشینی

رسمی را در زمانی کوتاه و با حداقل هزینه ممکن می‌سازد و حاشیه‌ها به بافت‌های شهری نوساز تبدیل می‌شوند و طرح‌های شهرسازی به سادگی در این محله‌ها به اجرا در می‌آیند. نسل‌های جدید رنج حاشیه‌نشینی‌های اولیه را فراموش می‌کنند و همه ساکنان به این باور می‌رسند که از ابتدا چنین مقرر بوده است که در چرخه این نظام تولید نقش مثبتی داشته باشند. این فرهنگ فراگیر است و همه حاشیه‌ها را پوشش می‌دهد؛ تا آنجا که تلقی منفی از حاشیه‌نشینی وجود ندارد و شهروندان رسمی تازه‌امدگان را «شهروند مهمان» تلقی می‌کنند. بدینسان، حاشیه‌نشینی به جای ایجاد اقتصاد سیاه و ناهنجاری‌های اجتماعی، شهروند فرهیخته و تولیدکننده می‌آفریند؛ و به جای گسست اجتماعی، این قشر را به اقتصاد ملی پیوند می‌دهد که نه تنها از شرایط زندگی خود ناامید و خسته نیست بلکه سربلند مفتخر است و خود را عضو مفید جامعه می‌داند.

این الگو به دلیل سادگی و سهولت اجرا، امکان تعمیم به سایر کشورهای روبه‌رو با پدیده حاشیه‌نشینی را دارد؛ و به همین سبب است که از این آغاز شده و اکنون به هندوچین نفوذ کرده و گولهای بسیار متنوعی از تولید و معیشت کارآفرینانه را عرضه کرده است. ما نیز نمونه‌های جدیدی از این گونه کارآفرینی‌ها را در محله‌های نزدیک به شهرهای صنعتی - در اراک و ساوه و قزوین - داریم که به صورت خودجوش پدید آمده‌اند، ولی هنوز سازمان و گسترش پیدا نکرده‌اند. با توجه به شرایط حاشیه‌نشینی در ایران، تحول در دیدگاه‌ها بسیار ضروری به نظر می‌رسد. درونمایه الگوی ممالک شرقی آسیا سیاست ساده و روشنی است که از ابتدا تاکنون محور اقدامات اجرایی مفیدی بوده است. در ایران نیز بازنگری در تاریخ پنجاه ساله اسکان غیررسمی تدوین سیاستی ملی و متحد را در میان تمام سطوح و دسته‌های مدیریتی ایجاد می‌کند. این سیاست‌ها از یک سمت باید اصلاح‌گر و ساختارساز و احیاکننده بافت‌ها و محله‌های حاشیه‌نشین باشند، و از سوی دیگر جریان سیال و نیرومند توسعه درون‌زا و فراگیر را به ساکنان این حوزه‌ها پیام‌رسان و زمینه تثبیت نظام کار و معیشت را در این بافت‌ها فراهم سازند.

منابع:

- 1- ارتشانی، حسین‌الله، مجموعه معابد و روشن‌های شهرسازی، جمعیت تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۰.
- 2- طرح جامع شهرهای فرسوس، مسکن و آرامگاه‌ها، سازمان مسکن و شهرسازی کرمانشاه، مؤسسه‌های مشاوران تدبیر شهر، جهت جمع‌بندی و انتشار، ۶۹-۱۳۷۷.
- 3- ارتشانی، حسین، معابد جامعه‌شناسی شهری، تهران، دانشگاه تهران، روستا دانشگاه تهران، گروه شهرسازی، ۱۳۵۵.
- 4- روستا، داریوش، توسازی حاشیه‌ها، چند گفتار در شناختن برنامه‌ریزی، گروه ترجمه رحمت الله مقدم، مؤسسه نشر و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران، ۱۳۵۳.
- 5- راهنمای جمعیت شهرهای ایران، ۱۳۳۵-۱۳۷۰، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی تهران، ۱۳۳۸.
- 6- شهرنشینی در ایران، فرخ حسام‌پور، گویا انتشارات، تهران، ۱۳۸۳.
- 7- کلونیا، پیوتر، شهرهای نوسازی و بهسازی بافت‌های قدیمی کرمانشاه، مجله هفت شهر، سازمان عمران و بهسازی شهری وزارت مسکن و شهرسازی، شماره ۱۶، تهران، بهار، ۱۳۸۰.
- 8- نقلی از منابع و روش‌های خواننده شده، مسامحه با دکتر ایمانی راد، فصلنامه‌های ماه تهران، آبان، ۱۳۸۰.
- 9-Simel, J. M. Citizens in Conflict, Hutchinson Educational, 1974.
- 10-Estuzwa Nahima Immigration, Mylt: Asia South East Countries, Tokyo University Press, 1993.
- 11-Smith, F. Peter, The Dynamics of Urbanism Hutchinson Educational, 1974.

# اسکان غیررسمی در مشهد

حسین حاتمی نژاد

استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

دانشگاه شهید چمران اهواز

محمد جعفر زمردیان

استادیار جغرافیای دانشگاه فردوسی مشهد

## مقدمه

انچه امروز تحت عنوان اسکان غیررسمی مورد بحث جوامع علمی و اجرایی کشور قرار می‌گیرد، در گذشته با عناوین مختلفی چون حاشیه‌نشینی، زاغه‌نشینی، آلودگی‌نشینی، کپرنشینی، گودنشینی، چادرنشینی و مانند اینها نامیده می‌شد. تحقیق حاضر عمدتاً برگرفته از پژوهش‌های نگارندگان قبل از انقلاب اسلامی ۱۳۵۷ به راهنمایی استاد عالیقدر آقای دکتر سیروس سهامی است. همچنین در سال‌های پس از انقلاب اسلامی، نگارندگان پژوهش را به سفارش استانداری خراسان تحت عنوان «بررسی اوضاع اقتصادی، اجتماعی و جغرافیایی حاشیه‌نشینان مشهد» انجام داده‌اند که نکاتی از آن در بخش رهیافتها ذکر گردیده است.

## تاریخچه و تحولات زاغه‌نشینی در مشهد

«به‌طور کلی حاشیه‌نشینی و زاغه‌نشینی در کشور ما قبل از سال ۱۳۲۰ شروع شده و تا سال ۱۴۵۰ به شدت رشد کرده است؛ به طوری که تعداد حاشیه‌نشینان در ۷ شهر اهواز، بندرعباس، بوشهر، شیراز، کرمان، کرمانشاه و همدان در سال ۱۳۵۰ نسبت به سال ۱۳۲۰ بیش از ۱۱ برابر شده است. شایان ذکر است که در صد حاشیه‌نشینی که قبل از ۱۳۲۰ به این شهرها مهاجرت کرده‌اند، حدود ۴/۹ درصد بوده است.»

براساس تقسیم‌بندی ارائه شده در این تحقیق می‌توان چهار دوره مشخص را در زندگی زاغه‌نشینی شهر مشهد تشخیص داد:

الف - دوره نخست، از ابتدای تشکیل و پیدایش شهر تا یکصد سال پیش را شامل می‌شود که در این دوره حواشی شهر و عمدتاً پای باروی قدیمی شهر و کنار قبرستان‌ها و سایر نقاط بی‌ارزش شهر در تصرف زاغه‌نشینان بوده است.

ب - از یکصد سال قبل تا ابتدای قرن حاضر، چندین نوبت روسایبان اطراف مجبور به مهاجرت به مشهد گردیده‌اند؛ و این آغازی بوده است برای تشدید زاغه‌نشینی و شکل‌گیری کامل آن در حاشیه شرقی و شمالی آن.

ج - از آغاز قرن حاضر تا سال ۱۳۲۰ شمسی در اثر قطع روابط تجاری ایران و شوروی نطقه شدیدی به شهر مشهد وارد آمد؛ لیکن

شهر به رغم اینها از رشد خود نماند و چهره جدیدی یافت. مشهد که از زمان صفویه تا اواخر دوران قاجار به تغییر باروی نکرده و شکل دیرینه‌اش را درون برج و باروهای قدیمی حفظ کرده بود، در این زمان سیمای تازه‌ای پیدا کرد و با احداث خیابان‌های جدید و به‌وجود آمدن ساختمان‌های نو، شکل قدیمی و فرسوده شهر به‌طور محسوسی دگرگون شد. در این زمان افرادی که خانه‌های شان در مسیر خیابان‌های جدید تخریب شده بود، به ماوا و مکانی برای زیست نیاز پیدا کردند. «مهاجرتهای بعدی به مشهد نیز تقاضا برای مسکن را تمدید کرده؛ در نتیجه شهر از مرکز به طرف باروی قدیمی وسعت یافت. در این مسیر، کشش به سوی جنوب غربی و غرب - که نسبت به سایر نواحی مشهد مرتفع‌تر، دارای هوای بهتر و آب فراوان‌تر است - گسترش یافت. به همین علت بارو و زاغه‌های قدیمی در این قسمت از شهر زودتر از سایر نواحی از بین رفتند و ناپدید گردیدند. اما در مقابل، بارو و زاغه‌های شمال و مشرق شهر حدوداً تا سال ۱۳۲۰ - و حتی چند سال بعد از آن - دست نخورده‌ای ماندند. به طوری که هنوز هم قسمت‌های ناچیزی از آنها در پارکهای واقع شهر به چشم می‌خورند. در همین دوره بود که برخی اولین بار حدود ۲۰ تا ۳۰ نفر از وایلی‌ها به عنوان مهاجر به مشهد آمدند و در حوالی سه راه کاشانی (پشت دروازه قزوین) در زاغه‌ها جای گرفتند. لازم به ذکر است که در آن زمان خیابان کاشانی فعلی و حوالی آن، لبه خارجی شهر را تشکیل می‌دادند و بارو و کال / حدیق در این قسمت نیز وجود داشته است.

د - مرحله نهایی از سال ۱۳۲۰ تا کنون است. در این مرحله رشد شهر مشهد سریع‌تر گردید و این امر سبب شد که زاغه‌ها از محل خود به حاشیه بیرونی شهر رانده شوند. بروز جنگ جهانی دوم و اشغال مشهد به وسیله نیروهای نظامی شوروی و تأثیرات اقتصادی - اجتماعی این یورش، از عوامل تشدید کننده زندگی زاغه‌نشینی در مشهد به شمار می‌رود.

از دیدگاه اقتصاد سیاسی شهرنشینی می‌توان چند مقطع خاص را در مرحله چهارم باز شناخت: تغییر نظام وابستگی از انگلیس به سوی آمریکا، به ویژه در مرداد ۱۳۲۲؛ اصلاحات ارضی رژیم گذشته در دهه ۱۳۴۰؛ انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷، که هر یک به نحوی در افزایش - یا کاهش - زاغه‌نشینی در شهر مشهد مؤثر افتاده‌اند.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی در اثر تلاشهای دولت برای جابه‌جایی زاغه‌نشینان و رشد شتابان شهر، گروهی از زاغه‌های مشهد و عمدتاً آنهایی که در محدوده داخلی شهر قرار گرفته بودند -





سابق) است که با تعریض خیابان احمدآباد و راهنمایی و همچنین تغییر کاربری اراضی مجاور سریعاً تغییر چهره دادند و اینک آثاری از این قلعه قدیمی به چشم نمی خورد. نمونه دیگر، قلعه آبکوه است. این قلعه با احداث بولوار سجاد و خیابان فلسطین به چند قسمت تقسیم

**شایان ذکر است که گر چه در سال های اخیر زاغه ها از برخی نقاط شهر زدوده شده اند اما مفهوم زاغه نشینی نه تنها ریشه کن نشده بلکه ابعاد جدیدی هم به خود گرفته است**

از جمله زاغه های خیابان نوش سابق (پشت بازار رضا و انتهای عنصری شرقی) - از این منطقه منتقل شدند و در انتهای قلعه ساختمان (شهرک رجایی) و قلعه خیابان (شهرک باهنر) جای گرفتند (نمونه زایل های محله گل ختمی).

یکی دیگر از تحولات جدید زاغه نشینی در مشهد، تخریب و پاکسازی زاغه های منطقه سیدی بوده است که عمده تا بعد از پیروزی انقلاب به علت عدم نظارت های قانونی تشکیل شده بود. با استقرار ترمینال مسافری مشهد به این محدوده و تغییر کاربری اراضی جنوبی آن از مسکونی به فضای سبز، زمین های تخریب و پاکسازی چنین زاغه های فراهم گردید و شهرداری مشهد این کار را با تمهیدات مختلفی به انجام رساند.

تخریب و انتقال زاغه نشینان قلعه آبکوه (واقع در تقاطع بولوار سجاد و خیابان قرعاد) نیز از دیگر اقدامات اخیر شهرداری مشهد به شمار می رود، که متأسفانه تنش های را نیز به همراه داشته است.

به رغم اقدامات جسته و گریخته ای که در جهت دور کردن زاغه ها از دید سایر شهروندان انجام گرفته است، هنوز هیچ برنامه از پیش اندیشیده و طراحی شده بلند مدت و ریشه ای در جهت رفع این تقیصه بزرگ به چشم نمی خورد.

شایان ذکر است که گر چه در سال های اخیر زاغه ها از برخی نقاط شهر زدوده شده اند اما مفهوم زاغه نشینی نه تنها ریشه کن نشده بلکه ابعاد جدیدی هم به خود گرفته است. از نظر اشغال فضا نیز شکلی به مراتب فعال تر از دهه های گذشته به خود گرفته است.

بر اساس جدول شماره ۱، رشد فزاینده جمعیت شهر مشهد در دهه (۶۵-۱۳۵۵) (سالانه ۷/۳ درصد) و بین سال های ۷۵-۱۳۴۵ معادل ۲/۶۸ درصد در سال بوده است. توسعه انجام گسیخته فیزیکی شهر و در نتیجه بلعیدن روسای پیرامونی در سال های آینده، زندگی حاشیه نشینی را شدیدتر می کند و احتمالاً آفت های مسمی را پیش روی برنامه ریز شهری قرار خواهد داد.

جدول شماره ۱ - تحولات و نرخ رشد جمعیت شهر مشهد در سال های مختلف

سال	جمعیت به نفر	نرخ رشد
۱۳۱۹	۱۷۴۴۷۱	۱/۹۹
۱۳۲۵	۲۳۱۹۸۹	۵/۴۱
۱۳۴۵	۴۰۹۶۱۶	۵/۸۳
۱۳۵۵	۶۶۷۷۷۰	۷/۳۸
۱۳۶۵	۱۴۶۳۵۰۸	۲/۵۸
۱۳۷۵	۱۸۸۷۳۰۵	

**توزیع فضایی زاغه ها و علل آن در مشهد**

به عللی که متعاقباً عنوان خواهد شد، توزیع فضایی زاغه ها در سطح شهر مشهد به طور یکسان و متوازن صورت نگرفته است. به کلامی دیگر، حواشی شهر به صورت پیکتواخت و پیوسته و فراگیر به اشغال زاغه ها در نیامده اند. با توجه به نقشه شماره ۱، ملاحظه می گردد که اکثر زاغه های مشهد در مناطق شمال شرقی و شرق مشهد گسترش یافته اند.

نکته مهم و درخور توجه این است که جایگزینی زاغه ها عمدتاً در مناطقی از شهر که در مسیر سمت توسعه غرب شهر واقع بوده اند، صورت گرفته است. در این میان چند استثنا هم وجود دارد. از جمله اینها مسکن های گنبدی مربوط به سه راه راهنمایی (قائم مقامی

شده است و اکنون منطفه ای است، در حال تحول. استقرار گروه های مهاجر قلمی، بیرجندی، گنابادی، زالی، افغانی و جز ایشان در این محدوده از شهر، مشکلات و معضلات ویژه ای را در زمینه بزهکاری، جرم، جنایت و ناهنجاری های اجتماعی به وجود آورده است.

عمده ترین مناطق زاغه نشین شهر مشهد بدین فرارند:

الف) شمال شرقی مشهد - کبود حاجی فخر، حسین آباد کورمانی ها، تلگرد، حواشی فیروزستان گلشور (حسین آباد)، پنج تن، گلشهر، روح آباد، التیمور، نیزه، رده و جز اینها.

ب) شرق مشهد - زاغه نشینان جاده سرخس، شهرک رجایی (قلعه ساختمان سابق)، شهر باهنر (قلعه خیابان سابق)، حاشیه جنوبی مهرآباد، قلعه ارباب غلامرضا (واقع در تقاطع کال خدر بیک و جاده سرخس)، محمدآباد و بقایای اندک زاغه های خیابان نوش سابق و گل ختمی.

ج) شمال مشهد - خواجه ربیع، نخودک، دروی، جاده سیمان (شامل سس آباد، همت آباد و جز آن)، میل کاروی، حاشیه کارخانه قند آبکوه.

د) غرب مشهد - در سمت غرب مشهد بجز قلعه آبکوه، منطقه مهم دیگری نیست اگر چه در جنوب غرب شهر و در حاشیه کوی آب و برقی وجود زاغه ها و عمدتاً آونک های (مفت آباد) نه دره جلب توجه



می کند.

ه) جنوب شهر - زاغه‌های کوی المهدی (سیدی) در جنوب شرقی شهر، زاغه‌های کوهسنگی در جنوب و چهارچشمه در جنوب غربی.

و) سایر نقاط شهر - تعدادی زاغه نیز در مناطق مختلف شهر به چشم می‌خورند که عمدتاً در بی‌آرزش‌ترین اراضی شکل گرفته‌اند. به عنوان مثال، می‌توان به زاغه‌های حاشیه کال قره‌خان یا زاغه‌های حاشیه جاده ستو در جنوب مشهد اشاره کرد، و نیز تک‌زاغه‌هایی که در بسیاری از محله‌های از نوع سوم خودنمایی می‌کنند. زاغه‌های موانعی در شهر کله‌های نوساز نیز در این طبقه قرار می‌گیرند (نمونه: سویر حلبی در ابتدای شهرک لشکر و اتوبوسرانی، آونک‌های حاشیه مسیر سامانیه و جز آن).

بمطور کلی می‌توان علل جایگزینی زامها در مناطق پیش گفته را به شرح زیر خلاصه کرد:

۱- وجود شرایط نامساعد زیست محیطی در محدوده‌های اشغالی، تغییر حضور قیرستان گلشور زامهن، گلشنگاه، فرودگاه، ترمینال، جاده ستو، و کله‌های مربوط به کوره‌های آجرپزی.

۲- وضعیت توپوگرافی و خرده اقلیم نواحی پیش گفته. این مناطق از نظر توپوگرافی در انتهای مخروط افکنه مشهد قرار گرفته‌اند و به همین خاطر پستی منطقه از یک سو باعث ایجاد خرده اقلیم نامساعدتر گردیده و از دیگر سو موجب شده است که پساب‌های مناطق مرتفع‌تر شهری در این محدوده تجمع یابند و زمین‌های باتلاق گونه پدید آیند (مانند کال خدرییک).

۳- پراکنش روستاها عمدتاً در نواحی شمالی و شرقی شهر است که به تدریج تعدیه کننده جمعیت زاغه‌نشین به شمار می‌آید.

۴- سهولت دسترسی، اکثر مهاجران از سمت شرق (سرخس) و جز

ان) و جنوب (زابل، قاین و جز آنها) وارد مشهد شده و چنین مناطقی را به عنوان اولین پایگاه انتخاب کرده‌اند.

#### ۵- عدم نظارت‌های قانونی

**عوامل مؤثر در پیدایش و گسترش زاغه‌نشینان در مشهد**  
زاغه‌نشینان کنونی مشهد را بیشتر مهاجرانی تشکیل می‌دهند که دارای خاستگاه‌های روستایی و شهری‌اند. عوامل مؤثر در مهاجرت زاغه‌نشینان به مشهد را می‌توان در دو گروه عمده طبیعی و انسانی تقسیم‌بندی کرد:

#### ۱- عوامل طبیعی

۱-۱ خشکسالی: این پدیده بارها مناطق جنوبی خراسان و سیستان و بلوچستان را در بر گرفته و موجب مهاجرت روستاییان به شهر مشهد شده است (از آن جمله‌اند زاغه‌نشینان زابلی).

۱-۲ سیل: از دیگر عوامل طبیعی است که هر چند سال یک بار خسارات جانی و مالی فراوانی به نواحی شرقی ایران وارد می‌سازد. حاصل بی‌خاممانی بسیاری از روستاییان در اثر این پدیده، تشدید زاغه‌نشینان در مشهد بوده است (از جمله زاغه‌نشینان منطقه گل ختمی که حدود ۲۰ خانوارند و از منطقه سرخس به علت جاری شدن سیل در روستای هوش عظیم به مشهد مهاجرت کرده‌اند).

۱-۳ زلزله: با توجه به قرارگیری اکثر نقاط خراسان بر روی کمربند زلزله، این پدیده طبیعی نیز باعث ویرانی کانون‌های جمعیتی شهری و روستایی شده، و خود از عوامل تشدید کننده مهاجرت‌ها و در نتیجه گسترش زاغه‌نشینان در مشهد بوده است (نمونه اینها

### زاغه‌نشینان کنونی مشهد را بیشتر مهاجرانی تشکیل می‌دهند که دارای خاستگاه‌های روستایی و شهری‌اند. عوامل مؤثر در مهاجرت زاغه‌نشینان به مشهد را می‌توان در دو گروه عمده طبیعی و انسانی تقسیم‌بندی کرد

زاغه‌نشینان طبیعی، کماخکی و قاینی، لوجانی و جز آنان‌اند.

۱-۴ پدیده بیابانی شدن و حرکت ساسه‌های روان: در حالت‌های بیجای گروه‌های انسانی مستقر در نواحی بیابانی خراسان و سیستان و بلوچستان در اکتوسیستم‌های طبیعی، قطع اشجار و بوته‌های گیاهی، عمدتاً به جهت کمبود سوخت، جزای بیش از حد دام در مراتع، گسترش کشت‌دیم و نظایر اینها هر کدام از عوامل نابود کننده محیط طبیعی به شمار می‌آیند. در اثر تخریب محیط زیست و ایجاد مزاحمت ساسه‌های روان، زمین‌های مهاجرت به سوی شهر مشهد فراهم گردیده است.

۱-۵ جاذبه‌های طبیعی شهر مشهد نظیر آب و هوای مطلوب‌تر، آب بیشتر و خاک حاصلخیزتر و مانند اینها، که خود معلول عرض جغرافیایی بالاتر و سایر عوامل طبیعی است، موجب کشش مهاجران از مناطق جنوبی خراسان و سیستان و بلوچستان گردیده است.

#### ۲- عوامل انسانی

در میان این گونه عوامل، بیش از هر چیز دو عنصر اقتصاد و سیاست در ایجاد طایفه روستایی و جاذبه شهری مؤثر می‌افتند.

عوامل دافعه و جاذبه که به طور عام شامل حال جاشیه‌نشینان مناطق مختلف می‌شوند، عبارتند از:



شد و این امر موجب گسترش فضایی شهر و تقویت جاذبه‌های شهری گردید. بدین سان مهاجرپذیری شهر افزایش یافت و به دنبال آن زندگی زاغه‌نشینی نیز تشدید گردید.

- تزلزل سیاسی و بروز جنگ‌های داخلی افغانستان موجب مهاجرت میلیون‌ها نفر به ایران گردید که به دلیل نزدیکی شهر مشهد به مرز افغانستان، بخش اعظم مهاجران جذب این شهر شدند.

- در خصوص سیاست‌های خارجی، می‌توان به تصمیم دولت پیشین افغانستان (قبل از تحولات پانزده ساله اخیر) مبنی بر احداث سد بر روی رودخانه هیرمند اشاره کرد که کشاورزی ناحیه سیستان - به ویژه حوضی زابل - را تحت‌الشعاع خود قرار داد و در واقع زمینه‌های مهاجرت زبانی‌ها را به سوی شهر مشهد فراهم ساخت.

- در جنگ هشت ساله ایران و عراق، مشهد به دلیل دوری از مرزهای این دو کشور و دارا بودن امنیت نسبی مورد توجه بیشتر جنگ‌زدگان و مهاجران جنگی قرار گرفت، که خود عامل تشدید کثندمانه‌نشینی در مشهد نیز بوده است.

#### رهیافت‌ها

با مقایسه مناطق زانغمانشین مشهد نسبت به یکدیگر و سایر شهرها، چنین استنباط می‌گردد که تفاوت‌های بارزی در شکل این پدیده وجود دارد. بر این اساس نتایج حاصل از بررسی‌ها و همچنین

**عوامل دافعه روستایی، که خود شامل اینهاست: شیوه‌های نادرست اسکان عشایر، عملکردهای مستجیده اصلاحات ارضی، تأسیس شرکت‌های سهامی زراعی و تعاونی تولید، تأسیس مراکز کشت و صنعت، حمایت از محصولات صنعتی در برابر فرآورده‌های کشاورزی، کمبود - یا نبود - امکانات زیربنایی (آب، برق، راه) و امکانات خدماتی، رفاهی، بهداشتی، آموزشی و نظایر اینها.**

**عوامل جاذبه شهری نیز عبارتند از: تمرکزگرایی در مفهوم وسیع کلمه، توزیع و تخصیص نابرابر بودجه‌های عمرانی به نفع شهرها، استقرار دولتی و مراکز خدماتی (آموزش عالی، بهداشت و درمان تخصصی، مراکز نسبتاً مطلوب گذران اوقات فراغت، سو جز آن) ایجاد فرصت‌های شغلی فراوان در مناطق شهری، تمرکز و انباشت سرمایه در این مناطق، بورس بازی زمین، حمایت‌های دولتی از اقتصاد شهری در برابر اقتصاد روستایی.**

علاوه بر عوامل پیش گفته که می‌توان آنها را به سایر حاشیه‌نشینان نیز تعمیم داد، در خصوص مشهد به موارد زیر هم می‌توان به عنوان عوامل تشدید کننده اشاره کرد:

الف - نقش مذهبی منحصر به فرد مشهد به عنوان مهم‌ترین کانون جمعیتی و بزرگترین قطب شهری در شرق ایران، که دارای جاذبه‌های فراوانی است.

ب - مسائل سیاسی درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای که خود شامل موارد زیر است:

- ادغام شهرک‌های آلودک، تنین «ساختمان» و «دکشنه» و نظایر آن به شهر مشهد.

- وسعت اراضی متعلق به آستان قدس رضوی و اوقاف در سطح شهر مشهد در مقایسه با اراضی ملکی، بسیار زیاد است و به همین خاطر اکثر زاغه‌نشینان در اراضی آستانه‌ای و وقفی - که فاقد نظارت‌های شدید قانونی است - جای گرفته‌اند.

- با برقراری نظام جمهوری اسلامی در ایران که خود بر ارزش‌های مذهبی استوار است، توجه بیشتری به شهر مذهبی مشهد

علاوه بر عوامل پیش گفته که می‌توان آنها را به سایر حاشیه‌نشینان نیز تعمیم داد، در خصوص مشهد به موارد زیر هم می‌توان به عنوان عوامل تشدید کننده اشاره کرد:

الف - نقش مذهبی منحصر به فرد مشهد به عنوان مهم‌ترین کانون جمعیتی و بزرگترین قطب شهری در شرق ایران، که دارای جاذبه‌های فراوانی است.

ب - مسائل سیاسی درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای که خود شامل موارد زیر است:

پیشنهادها و راه‌حل‌ها تفاوت بسیاری دارند و نمی‌توان راه حل واحد یا نظریه خاصی را در مورد همه مناطق به کار گرفت. پس می‌بایست با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی هر ناحیه و در هر مقطع زمانی، وارد عمل شد. بدیهی است که بررسی‌های دقیق، همه جانبه و مستمر لازمه دستیابی به نتایج بهتر و صحیح‌تر است و کوچک‌ترین اشتباه می‌تواند زبان‌های اجتماعی - اقتصادی حیران‌ناپذیری به بار آورد. زیرا سیستم شهری به مشابه نوعی دستگاه عمل می‌کند که رابطه‌های داخلی بین اعضای آن وجود دارد و در صورت دگرگونی در یکی از عناصر آن، در دیگر اجزا نیز تغییراتی ایجاد می‌شود.

از این رو در خصوص پدیده زاغه‌نشینی در مشهد، ارائه هر گونه راه‌حلی می‌بایست با دقت زیاد و با توجه به موارد پیش گفته، و به‌طور مستجیده صورت گیرد. در این رهنگار به کارگیری رهیافت‌های عمومی از یک سو و چاره‌جویی‌های خاص منطقه از سوی دیگر، ضرورت می‌یابد.

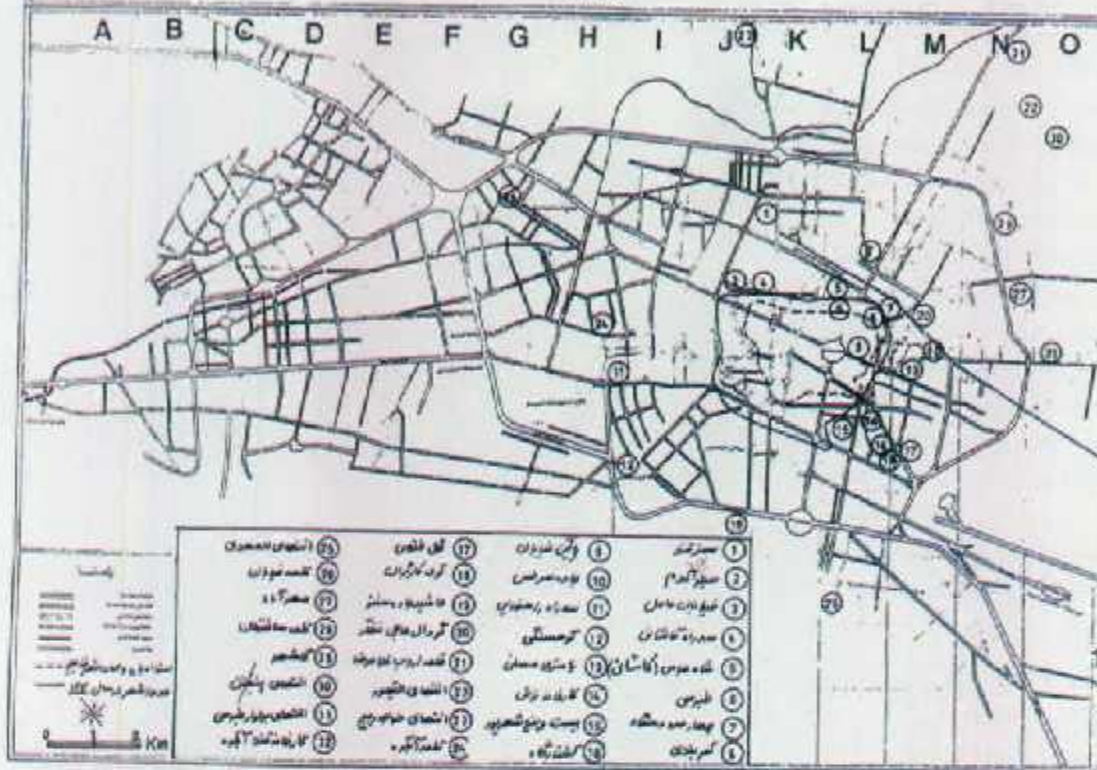
#### ۱- رهیافت‌های عام

«به‌طور کلی سیاست‌های متضاد بخشیدن فضای و اقتصادی در کشورهای تحت سلطه اساساً به سه منظور صورت می‌گیرد:

۱- تضمین بقای نظام از طریق کم کردن آشوب‌های سیاسی و اجتماعی؛

۲- گسترش و توسعه بازار مصرف ملی؛ و

پراکنندگی مناطق زاغه نشین در شهر مشهد  
(۱۳۷۲)



شهر گردد. در واقع می‌بایست ریشه بحران را در روشها جست‌وجو کرد و با عمران مناطق روستایی، روستاییان را در زادگاه خود به تثبیت جغرافیایی، کشاورزی و از رشد ناموزون شهر با آن سماوی جغرافیایی و اجتماعی زینت و آرایش حل‌گویی کرد.<sup>۱</sup>

پس برای درمان مسائل زاغه‌نشینان، لازم است که اساس و منشاء همه ناراحتی‌های اجتماعی - اقتصادی و فرهنگی آنها از ریشه خشکانده شود و به موازات توسعه اقتصادی جامعه، حل مسائل این گروه در اولویت قرار بگیرد.<sup>۲</sup>

طبق بررسی‌های به عمل آمده در کوی سیزده آبان (تهران) در سال ۱۳۷۴، حدود ۴۰ درصد ساکنان مجموعه را آلودگی نشین‌های اولیه، و یا نسل دوم آنها که خانوار به‌ارث برداشته، تشکیل می‌دهند و در حدود ۴۵ درصد واحدهای مسکونی نیز ساکنان اولیه (آلودگی‌نشین یا کارمند جزء) سکنی گزیده‌اند. ساکنان اولیه به‌ویژه آلودگی‌نشین‌ها طی این سال‌ها وضعیت سکونت خود را ارتقا بخشیده‌اند و با توجه به اینکه بخش بزرگی از خویشاوندان آنها نیز در کوی سیزده آبان ساکن‌اند، زندگی گروهی خود را در این مجموعه شهری استحکام بخشیده‌اند.<sup>۳</sup>

آن گونه که به نظر می‌رسد، روابط اجتماعی اگر تمرکز گرا نباشد، وجود مدیریت‌های تمرکز گرا را ایجاب می‌کند و وجود مدیریت‌های تمرکز گرا امکانات را به صورت قطعی توزیع می‌کند و خلاصه می‌آید آن وجود اختلاف در نوع سکونتگاه‌هاست. برای تعادل سازی اختلاف بین سکونتگاه‌ها، ضروری است که کار از ریشه همان روابط اجتماعی آغاز گردد. می‌بایست روابط و یا قوانینی را که باعث انحصار، تمرکز و انباشت ثروت در دست غذای خاص می‌شود، از میان برداشت و به جای آنها، روابط و قوانینی را قرار داد که انحصار شکن و توزیع کننده

۳- بهره‌برداری از منابع جدید سرزمین.

این سیاست‌ها قادر به تعادل واقعی بخشیدن به فعالیت‌های اقتصادی و توزیع عادلانه ثروت نیستند بلکه خود این سیاست‌ها سبب تمرکز بیشتر قدرت و در نتیجه اضافه شدن امتیازات و نقش متروپل در کل اقتصاد می‌گردند.<sup>۴</sup>

در بیشتر موارد، عدم موفقیت کارشناسان در حل معضل حاشیه‌نشینی را نمی‌توان ناشی از تحلیل نادرست آنان درباره علل حاشیه‌نشینی دانست؛ بلکه شرایط سیاسی و اقتصادی حاکم بر جامعه، آنها را مجبور می‌کند که راه‌حل‌های موقتی (مانند خانه‌سازی با استاندارد بهتر برای حاشیه‌نشینان) ارائه دهند، که در نهایت به حل مشکل حاشیه‌نشینی کمکی نمی‌کند.<sup>۵</sup>

مسئله مسکن در بیشتر کشورهای در حال توسعه، بدون جلب مشارکت گسترده‌تر اجتماع حل نخواهد شد. بنابراین، دولت‌ها باید نه تنها مشارکت مردم را در برنامه‌ریزی، اجرا، مدیریت، اداره و ارزشیابی طرح‌های مسکن تشویق کنند، بلکه باید در مورد سایر طرح‌هایی که ترقی اجتماع را هدف خود قرار دادند به همین ترتیب عمل کنند.<sup>۶</sup>

زان یاسه عقیده دارد که دولت‌ها می‌توانند با سرمایه‌گذاری وسیع در ساخت خانه‌های ارزان قیمت اجاره‌ای، مسئله را تا حدودی حل کنند. اما اجرای چنین برنامه‌هایی با تعداد رانده‌شدگان روستایی و با امکانات مالی دولت‌ها و استحکام زیربنای اقتصادی و درآمدهای ملی آنها مرتبط است. به نظر می‌رسد که چنین اقدامی یکسویه و یکجانبه است و انجام برنامه‌های خانه‌سازی در شهر، بی‌آنکه زمینه اشتغال تازه‌واردان روستایی در شهر فراهم آید، نتواند حرکت روستاییان را به جانب شهر مهار کند و مانع گسترش حاشیه‌نشینی در

**پس برای درمان مسائل زاغه نشینان، لازم است که اساس و منشاء همه ناراحتی های اجتماعی اقتصادی و فرهنگی آنها از ریشه خشکانده شود و به موازات توسعه اقتصادی جامعه، حل مسائل این گروه در اولویت قرار بگیرد**

**با توجه به ضعف توان های محیطی و پتانسیل طبیعی در جنوب خراسان، کشاورزی و دامداری رونق چندانی ندارد، که این خود می تواند موجب مهاجرت روستاییان به شهر مشهد گردد**

دسترسی به محیط کار، نزدیکی به مرکز قدیمی شهر (حرم امام رضا ع) و سهولت ارتباط با زادگاه و اقوامشان بیشتر وجود دارد. عوامل طبیعی نیز در این قسمت (بجز کال طریق) کمتر است. وجود کوزه های بنالود در جنوب شهر، رودخانه کشف رود در شمال شهر و قرارگیری سمت توسعه مشهد در غرب از موانع انتقال و استقرار زاغه نشینان در این مناطق به شمار می آید.

بهمسازی محیط زیست مناطق زاغه نشین، برخی از اقدامات ناقص و نسنجیده در سال ۱۳۵۷، همچون احداث ۱۲ دستگاه توالت در بخش زاغه نشین خیابان گل خمی، منجر به اعتراض ساکنان اطراف شده و عملاً امکان بهره داری از آنها برای زاغه نشینان فراهم نگردید. حال در صورتی که عمران این قسمت ها با مطالعه دقیق و اصولی تر انجام شود، مسلماً نتایج خوبی در بر خواهد داشت. از آن جمله اند: تغییرات بنیادی در شکل و نقشه مسکن ها، نوع و جنس مصالح، بافت محله، تأمین خدمات شهری به نحوی که در هر ناحیه زاغه نشین دست کم یک دستگاه حمام، یک درمانگاه کوچک در حد خانه بهداشت به منظور انجام فوریت های پزشکی و توسعه طب پیشگیری وجود داشته باشد، دفع بهداشتی زباله، ایجاد کلاس های آموزشی و فنی و حرفه ای برای زاغه نشینان، به کارگیری نیروی انسانی آنها در مراکز یا از جمله مزارع استان قدس واقع در شرق مشهد و نظایر اینها.

تاکته تماند که می بایست با نظارت های قانونی و در چارچوب طرح جامع مشهد از اشغال فضاهای جدید به وسیله زاغه نشینان جداً جلوگیری به عمل آید، تا انجام اقدامات زیربنایی و رفاهی در محله های زاغه نشین، خود به عامل تشدید کننده زاغه نشینی و انگیزشی برای مهاجرت روستاییان تبدیل نشود.

۲-۲ - برنامه ریزی بلند مدت، این روش عمده با به مناطق مهاجر فرست مربوط می شود. در این زمینه توجه بیشتر دولت به مناطق آسیب پذیر و اختصاص بودجه های خاص برای پیشگیری و مقابله با بلایای طبیعی - از جمله سیل، خشکسالی، حرکت ماسه های روان و یا زلزله - می تواند به میزان زیادی از مهاجرت به سوی شهر مشهد نگاهد. برخی از شهرستان هایی که از نظر طبیعی آسیب پذیرند، عبارتند از: رابل (سیل، خشکسالی، حرکت ماسه های روان)، قاین (خشکسالی، زلزله)، بیرجند (سیل)، خلیس (زلزله).

با توجه به ضعف توان های محیطی و پتانسیل طبیعی در جنوب خراسان، کشاورزی و دامداری رونق چندانی ندارد، که این خود می تواند موجب مهاجرت روستاییان به شهر مشهد گردد. برای نگهداشت جمعیت روستایی لازم است که صنایع روستایی تقویت گردد.

از جمله این صنایع که بیشتر در خور توجه اند اینها هستند: قالی بافی در اکثر روستاهای خراسان، سفال سازی و سرامیک سازی در شهرستان گناباد، حصیر بافی در روستاهای رابل و به ویژه کنار دریاچه هامون، و برخی دیگر.

متعادل ثروت باشند. هماهنگ با شکنستن روابط متمرکزگرا می بایست مدیریت های اجتماعی را از شکل متمرکزگرا خارج ساخت و به تفویض اختیارات به افراد بیشتری در گوشه و کنار کشور پرداخت. اگر این روند ادامه یابد، تا حدی که مردم امور خود را بر اساس روابط غیر متمرکزگرا تنظیم کنند، شکل نظام حکومتی و دولتی به نظامی مردمی تبدیل خواهد شد که هر گوشه از آن را فرد یا افرادی از آناد ملت اداره می کنند. در چنین نظامی، دیگر تفاوت های آنجانی در میان دستگاه ها وجود نخواهد داشت و نه از کاخ نشانی خواهد ماند و نه از کوخ، سطح زندگی مردم به سمت هم میل می کند و امکانات خانه سازی به همان شکل و مقناری که در دست شهری است، در دست روستایی نیز خواهد بود. بدین ترتیب دیگر جایی هم برای ایجاد و رشد حاشیه نشینی باقی نخواهد ماند.

برای حل مسئله حاشیه نشینی در چهلان و ایران، راه های زیر پیشنهاد شده است:

- ۱- تخریب بدون قید و شرط (مورد مائیل و تخریب سه هزار آونک در آنجا).
- ۲- تخریب و کوچاندن افراد به محل زندگی قبلی یا محل تولد.
- ۳- تخریب پس از دادن زمین ارزان.
- ۴- تخریب پس از دادن زمین و مصالح ساختمانی به بهای ارزان.
- ۵- تخریب پس از انتقال دادن ساکنان آنها به خانه های ارزان قیمت آماده و عمدتاً آپارتمانی (مورد هنگ کنگ و سنگاپور).
- ۶- تخریب پس از دادن زمین و مصالح ساختمانی مجانی.
- ۷- مجبور کردن آونک نشینان به بهسازی محیط زندگی خود و پذیرش حق آنان بر زمین.
- ۸- بازسازی آونک ها با کمک دولت و بازی اهالی (مورد پاکستان).

۹- نادرده ان گاشتن به همراه کنترل گسترش آن.

۱- نادرده ان گاشتن محض.

به کارگیری روش های مذکور و تأکید بر برخی از آنها، به شرایط اجتماعی - اقتصادی و جو سیاسی کشورها بستگی دارد.

**۲- رهیافت های خاص**

دو این زمینه می توان از نظر زمانی دو نوع برنامه پیشنهاد کرد:

- ۱- برنامه ریزی کوتاه مدت، این روش منطبق بر سیاست هایی است که می بایست در سطح شهر مشهد اعمال گردد؛ و از جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد:
  - انتقال و جایه جایی زاغه نشینان، این جایه جایی می تواند از محل فعلی به میناء اصلی مهاجرت آنها (مهاجرت معکوس) صورت پذیرد، که در این مورد به علت جاذبه های شهر مشهد تعداد اندکی از زاغه نشینان اظهار تمایل به بازگشت به وطن اصلی خود کرده اند و با اینکه می توان آنها را در همان سطح شهر مشهد جایه جا کرد. برای این منظور منطقه شرق مشهد پیشنهاد می گردد، زیرا در این قسمت امکان

یادداشت های منابع

- ۱- زاغه زاهدانی، مشهد حاشیه نشینی، انتشارات دانشگاه خیرات شماره ۱۶۲، ۱۳۶۶، ص ۴۱.
- ۲- سعیدی، بخارا، عباس، جغرافیای شهری، ۸۱، خاور مشهد، مطالعه شبکه ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، ۱۳۴۹، ص ۱۰۴.
- ۳- مهران، منتهی، مشاور طرح توسعه و عمران حوزه نفوذ شهر مشهد (مطالعات و مباحث)، بند ۱۱، مرکز آثار ایران، تحقیق تخصصی سوشالری همومی نفوس و مسکن، چاد مشهد، ۱۳۶۵، ص ۴.
- ۴- مرکز آثار ایران، تحقیق تخصصی سوشالری همومی نفوس و مسکن، چاد مشهد، ۱۳۶۵.
- ۵- حسامی، فرخ، آونک نشینی و شهرنشینی (مجموعه مقالات)، انتشارات گروه تحقیق مسکن، شهر و منطقه، تهران، ۱۳۵۸، ص ۶۶.
- ۶- علیزاد، زرگوش، مباحث و نظریات در اقتصاد شهری، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، چاپ دوم، ۱۳۴۴، ص ۱۳۳.
- ۷- منیر، علی، ایجاد اجتماعی مسکن، مقالات برنامه و توسعه، تهران، ۱۳۶۳، ص ۵-۶.
- ۸- فرید، زلزله، جغرافیا و شهرشناسی، انتشارات دانشگاه خیرات، ۱۳۶۰، ص ۱۰۵.
- ۹- شکری، حسین، گولوزی اجتماعی شهر، انتشارات دیده دانشکده، تهران، ۱۳۶۵، ص ۴۸.
- ۱۰- افری، زهرا، و حسن، حبیبی، انکی میوزن قریب، ارتقای سطح زندگی، ارتقای سکونت، خلاصه مقالات سیمینار سیاست های توسعه مسکن در ایران، مهر ۱۳۶۸، تهران، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان مقر زمین و مسکن، ۱۳۶۵، ص ۴۲.
- ۱۱- زاغه زاهدانی، سعید، پیشین، ص ۴۷-۴۸-۴۹.
- ۱۲- تومش، غلامحسین، جامعه شناسی شهری، انتشارات دانشگاه خیرات، چاپ سوم، ۱۳۶۴، ص ۲۲.

# اسکان غیررسمی و بهسازی محله‌های فقیرنشین شهری

محمد قاسمی خوزلی

عضویت علمی دانشکده فروس

مرکز ملیزانه‌ریزان

کوشش شهریاری مشهد

## مقدمه

کردن و نظم دادن به این سکونتگاهها از جمله مسائل و مشکلات جوامع به شمار می‌آید.

۲- سکونتگاهها و زاعه‌های مرکز شهر که معمولاً در بخش‌های قدیمی‌تر شهر دیده می‌شوند. در این مناطق خانوارها و مهاجران جوان در ساختمان‌های کهنه و شلوغ، که فاقد سرویس‌های شهری (یا دارای نوع بسیار فقیرانه آن) اند، زندگی می‌کنند. سرویس‌های شهری در این مناطق رو به زوال و نابودی است و آنها به بهسازی و بهبودی اساسی نیاز دارند. از طرف دیگر، فرصت‌های اشتغال کوتاه مدت فراوانی در آنها وجود دارد و هزینه مسکن نیز در این گونه مناطق، به رغم شرایط بد آن، نسبتاً بالاست. در این مناطق توسعه تسهیلات زیربنایی در حد استاندارد، و فراهم کردن سرویس‌های اساسی شهری، مسئله مهمی است که باید به آن توجه گردد.

## ویژگی‌های اساسی سکونتگاه‌های غیررسمی

سکونتگاه غیررسمی یا غیرقانونی در واقع مقطعی مسکونی است که بدون مطالبه قانونی برای دریافت زمین و یا اجازه از سوی مقامات ذی‌ربط برای ساختن خانه، شکل گرفته است. سرویس‌ها و خدمات و تسهیلات زیربنایی در این شکل غیرقانونی ساخت و ساز، نامناسب و ناکافی است.

سه ویژگی اساسی که به درک سکونتگاه غیررسمی کمک می‌کنند، عبارتند از: ویژگی‌های کالبدی، اجتماعی و قانونی.

### ۱- ویژگی‌های کالبدی

سکونتگاه‌های غیررسمی، به دلیل همان غیرقانونی بودن تان، دارای سرویس‌ها و خدمات شهری ناکافی و زیرساختی در سطح بسیار پایین‌اند. این سرویس‌ها و تسهیلات زیربنایی عبارتند از: شبکه ارتباطی، منابع آب، سیستم تخلیه فاضلاب، برق، چاه، مدارس، مراکز بهداشت، بازار و جز اینها.

برای مثال، در بسیاری از این محله‌های محروم شهر، آب لوله‌کشی وجود ندارد و ساکنان معمولاً به صورت دستی (با تلمبه) از آب استفاده می‌کنند. در بعضی موارد نیز ساکنان از شبکه‌های غیررسمی برای تأمین منابع آب، برق، و نظایر اینها استفاده می‌کنند؛ و این شبکه‌های غیررسمی وابستگی چندانی به کانال‌های مجاز و رسمی ندارند.

### ۲- ویژگی‌های اجتماعی

اغلب ساکنان سکونتگاه‌های غیررسمی جزء طبقات پایین

زاعه‌نشینی و اسکان غیررسمی به مفهوم امروزی، پیامد انقلاب صنعتی (نیمه دوم سده هیجدهم) است که به دنبال تحولات ساختاری و بروز مسائل و مشکلات اقتصادی اجتماعی فراوانی - همچون رشد شهرنشینی و مهاجرت‌های روستایی انجام گسیخته در کشورهای مختلف جهان، به خصوص شهرهای جهان سوم - نمایان شده است.

با پیام هزاره جدید گردهمایی سازمان ملل - موسوم به Habitat - با هدف مقابله جدی با فقر شهری و بهبود شرایط زندگی ۱۰۰ میلیون زاعه‌نشین تا سال ۲۰۲۰، اهمیت این پدیده نامطلوب برای همگان و به خصوص مدیران و برنامه‌ریزان شهری، آشکار و ملموس‌تر شده است.

در واقع مباحث ارائه شده در چنین کنفرانس‌ها و گردهمایی‌هایی، کشورها را با بعضی از مشکلات شهری که شکلی جهانی یافته‌اند آشنا می‌سازد. حاشیه‌نشینی، زاعه‌نشینی، سکونتگاه‌های موقتی نامتعارف و غیررسمی، و جز اینها از جمله جلوه‌های فقر شهری‌اند که به اشکال مختلف چهره زشت خود را در بخش مسکن نمایان می‌سازند. شرایط بد زندگی برای میلیون‌ها نفر از ساکنان شهرها که از حقوق اولیه انسانی خود محروم‌اند، نیازمند تلاش جدی اقتدار مختلف جامعه، مسئولان دولتی و غیردولتی، برنامه‌ریزان و صاحب نظران مسائل شهری و منطقه‌ای است، تا بتوان امکان توسعه پایدار، و شهر و شهرنشینی پایدار را فراهم ساخت.

## زاعه‌نشینی و سکونتگاه‌های غیررسمی

به‌طور کلی زاعه‌ها را می‌توان به دو دسته تقسیم‌بندی کرد:

۱- سکونتگاهها و زاعه‌های غیرقانونی، که در حاشیه شهرها ظاهر می‌شوند و اغلب به شکلی غیرقانونی زمین‌ها را اشغال می‌کنند.

خانوارها به سرعت مسکن خود را در این مناطق می‌سازند؛ اما در زمینه دسترسی به آب پاکیزه و سیستم دفع فاضلاب بهداشتی و سایر خدمات معمول شهری، با مشکلات زیادی مواجه می‌گردند. قانونی



شرایط بد زندگی برای میلیون ها نفر از ساکنان شهرها که از حقوق اولیه انسانی خود محروم اند، نیازمند تلاش جدی اقشار مختلف جامعه، مسئولان دولتی و غیردولتی، برنامه ریزان و صاحب نظران مسائل شهری و منطقه ای است، تا بتوان امکان توسعه پایدار، و شهر و شهرنشینی پایدار را فراهم ساخت

شده است. این مسئله ناشی از آیین نامه های نامناسب، عدم کارایی و راکد بودن بازار زمین، کمیوهای اساسی در امور سیاسی و نظایر اینهاست. به هر حال وسعت و روش های مقابله با فقر شهری در کشورهای مختلف گوناگون است، که در ادامه به بعضی از آنها اشاره می گردد.

۱- تغییر موقعیت ساکنان زاغه ها و مناطق فقیرنشین مرکز شهر: در این روش به از بین بردن زاغه ها و مناطق فقیرنشین مرکز شهر و انتقال آنها به مناطق خارج از شهر و دور از مرکز شهر تأکید می گردد. لازم به ذکر است که اغلب محله های فقیرنشین در مرکز شهرها ظاهر می گردند، زیرا در این مکان ها فقرا سادستر می توانند کار پیدا کنند.

تغییر مکان معمولاً به دو روش انجام می شود: یکی جابه جایی ساکنان بدون اعمال زور، و در مقابل دادن زمین در مکانی دیگر به صورت معوض؛ و دیگری جابه جایی زاغه ها با اعمال زور. این روش ها، یعنی جابه جایی ساکنان به همراه متعلقات کالبدی

جامعاند و درآمد چندانی هم ندارند. آنها یا به صورت کارگر روزمزد، و یا در بخش های غیررسمی کار می کنند و با وجود کار طاقت فرسا، حداقل دستمزد را می گیرند. گاهی بعضی از خانواده ها با کار در شغل های نیمه وقت، سطح درآمد بالاتری پیدا می کنند. اغلب سکونتگاه های غیررسمی را مهاجران (از روستا یا از شهرهای کوچک) تشکیل می دهند و بعضی از آنها نیز از نسل دوم و یا سوم سکونتگاه های غیررسمی اند.

### ۳- ویژگی های قانونی

مهم ترین ویژگی ای که سکونتگاه غیررسمی را از دیگر سکونتگاه ها متمایز می سازد، این است که ساکنان این سکونتگاه ها فاقد مالکیت رسمی زمینی هستند که خانه خود را روی آن ساخته اند. این زمین می تواند جزو زمین های دولتی و عمومی خالی از سکنه باشد و یا جزو قطعات زمین حاشیه شهرها، مانند زمین های بانالافی نامطلوب. بنابراین زمانی که زمین مولد نیست تا مورد استفاده صاحبان آن قرار گیرد، برای سکونتگاه غیررسمی مناسب می نماید. در اینجا نکته ای به چشم می خورد، و آن اینکه در بسیاری از قسمت های آسیا، خود مالک زمین، زمین خود را به قیمت بسیار ناازل به یک یا چند خانواده به صورت غیرقانونی اجاره می دهد یا می فروشد؛ گرچه این زمین ها اعتبار قانونی ندارند.

روش های مختلف مقابله با سکونتگاه های فقیرنشین شهری

در این زمینه دولت ها و حکومت ها در کشورهای مختلف به روش های گوناگون همواره سعی در مقابله با این مشکلات را داشته اند. گرچه سیاست های شهری آنان اغلب با شکست مواجه



را شامل نمی‌شود و این امر بر عهده ساکنان آنهاست؛ ولی می‌توان وام‌هایی را برای بهبودی دادن به شرایط مسکن در اختیار آنان قرار داد. قدم بعدی از بین بردن خطرات زیست‌محیطی و ایجاد مراکز بهداشتی و مراکز آموزشی در سطح منطقه است.

گام نخست بهسازی محله‌های فقیرنشین و زاغه‌ها، انتقال مالکیت زمین به اشغال کنندگان غیرمجاز زمین‌هاست، آن هم با قیمتی که آنها قادر به پرداخت و خرید زمین باشند. دادن حق مالکیت به آنها، باعث می‌گردد که آنها برای بهبود شرایط زندگی‌شان خود اقدام کنند و سه تا چهار برابر آنچه دولت سرمایه‌گذاری می‌کند، هزینه کنند.

### بهسازی محله‌های فقیرنشین، موفق‌ترین روش

چرا در میان برنامه‌های مقابله با فقر شهری، بیشترین توجه به پروژه‌های بهسازی محله‌های فقیر متمرکز شده است؟ در رسمی‌های انجام شده در این زمینه، به افزایش تقاضا و حمایت از طرح‌های بهسازی محله‌های فقیر شهر تاکید می‌کنند. در بسیاری از کشورها از لحاظ اداری تغییرات و تحولاتی در سطح ملی و محلی به

آنها به نظام دیگر شهر، معمولاً نتیجه مطلوبی به همراه ندارد. به عبارت دیگر، دولت‌ها نه تنها منابع مالی زیادی را صرف این جاها می‌کنند، بلکه هزینه زیادی را نیز به پاک کردن منطقه از زاغه‌ها و ایجاد تسهیلات لازم برای دسترسی ساکنان به مراکز اشتغال در مرکز شهر اختصاص می‌دهند. بدین ترتیب، این روش از نظر اقتصادی چندان مناسب نمی‌نماید.

۲- پاک کردن منطقه از زاغه‌ها و بازسازی و توسعه مجدد آن، در این روش ساکنان این محله‌ها به‌طور موثرت به نظام

## سکونتگاه غیررسمی یا غیرقانونی در واقع منطقه‌ای مسکونی است که بدون مطالبه قانونی برای دریافت زمین و یا اجازه از سوی مقامات ذی‌ربط برای ساختن خانه، شکل گرفته است. سرویس‌ها و خدمات و تسهیلات زیربنایی در این شکل غیرقانونی ساخت و ساز، نامناسب و ناکافی است

اغلب ساکنان سکونتگاه‌های غیررسمی جزء طبقات پایین جامعه‌اند و درآمد چندان هم ندارند. آنها یا به صورت کارگر روزمزد، و یا در بخش‌های غیررسمی کار می‌کنند و با وجود کار طاقت‌فرسا، حداقل دستمزد را می‌گیرند

وجود آمده و مسئولیت‌های مهم‌تری برای فراهم کردن خدمات شهری شکل گرفته است. اکنون مقامات محلی می‌توانند به گونه‌ای مؤثرتر به نیازهای جمعیتی شهر پاسخ گویند و در این زمینه اختیارات بیشتری دارند. آنها نسبت به سرنوشته این محله‌ها و افزایش ساکنان آنها علاقه‌مندتر هستند.

امروزه بخش‌های غیردولتی همکاری مؤثرتر با دولت به عمل می‌آورند و جوامع فقیر نیز از نظر رشد سیاسی به حدی رسیده‌اند که تمایل به پرداخت هزینه برای بهبود بخشیدن سرویس‌های اساسی را داشته باشند.

انتقال داده می‌شوند سپس منطقه از سکونتگاه‌های زاغهای پاک می‌گردد و پس از ساختن سکونتگاه‌های جدید، ساکنان مجدداً در این مناطق اسکان داده می‌شوند. ساختمان‌های جدید ساخته شده اغلب به صورت آپارتمان‌های چند طبقه‌اند. تا بدین وسیله جمعیت بیشتری اسکان داده شود، البته تجربیات نشان می‌دهند که تراکم جمعیت در سکونتگاه‌های آپارتمانی جدید کمتر از مناطق زاغهای است. همچنین در فضای آپارتمانی خانواده‌های کم‌درآمد از داشتن فضای برای ایجاد کسب‌وکارهای کوچک نیز، که می‌تواند منبع کمک‌درآمدی برای آنها باشد، محروم می‌گردند.

## گام نخست بهسازی محله‌های فقیرنشین و زاغه‌ها، انتقال مالکیت زمین به اشغال کنندگان غیرمجاز زمین‌هاست، آن هم با قیمتی که آنها قادر به پرداخت و خرید زمین باشند. دادن حق مالکیت باعث می‌گردد که آنها برای بهبود شرایط زندگی‌شان خود اقدام کنند و سه تا چهار برابر آنچه دولت سرمایه‌گذاری می‌کند، هزینه کنند

این مسئله نیز روشن است که در بسیاری از کشورهای در حال توسعه اختلاف بین فقرا و ثروتمندان در حال افزایش است. فقدان خدمات پایه شهری - که به سرعت در حال افزایش است - و افزایش تراکم شهری باعث گردیده که سلامت و امنیت عمومی جامعه به مخاطره افتد. بدین لحاظ برنامه‌های بهسازی شهری بیشترین اولویت را یافته‌اند.

۳- بهسازی محله‌های فقیر شهری، راه حل جایگزین دیگر، بهسازی و بهبودی دادن به شرایط زندگی در زاغه‌ها و محله‌های فقیرنشین است. این بهبودی شامل ایجاد زیرساخت‌های مناسب زیست‌محیطی مانند شبکه‌بندی آب، سیستم تخلیه فاضلاب، سیستم‌های گرمایشی، برق و نظایر اینهاست. لازم به یادآوری است که بهسازی زاغه‌ها، بازسازی سکونتگاه‌ها

- منابع:
- ۱- میریثو، برناردینو و پروین، حاشیه‌نشینی، یاد مسئله، ضد مشکل، شهرداری کرمان، بهار ۱۳۸۶، ص ۱.
  - ۲- www. Ach. Net/News. Htm UpgradingUrban UpgradingWhats/
  - ۳- web. Ml. Edu/Uban
  - ۴- www. gic. org/Iom/SquatterHtm/
  - ۵- web. Ml. Edu/Uban UpgradingUrban UpgradingWhats/
  - ۶- حسین زاده شیر، کریم، حاشیه‌نشینیان شهری، مؤسسه مطالعات شهری، وابسته به کت طرح‌نسنی حوزه دانشگاهی دانشکده تربیت مدرس، تهران، زمهره ۱۳۸۰، مسائلی که می‌تواند به عنوان پیامد برنامه‌ریزی ناکارآمد، محله‌های شهری، شماره ۳۸، بهار ۱۳۸۱.
  - ۷- پروین، پروین، بافرنگ نشینی در ایران، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۱۶-۱۷، فروردین و اردیبهشت ۱۳۷۴.
  - ۸- مؤلفان عمران و بهسازی شهری، کاربرد اصلاحی سازمان و عمران بهسازی شهری برای سلب‌کننده محلات حاشیه‌ای، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران، ۱۳۸۱.
  - ۹- زاغه راهداری، سمیرا، حاشیه‌نشینی، انتشارات دانشگاه شهید باهنر، ۱۳۶۹.
- پانویس:
- 1- Squatter or Informal Settlement
  - 2- Center - City slums



# مشاور حقوقی

حسین احتشامی

مشاور دفتر حقوقی وزارت کشور

با این حال، اطلاعات به دست آمده حاکی است که مبادی ذی ربط با استنباط غیر واقع، مدت مقرر در متن ماده واحده مذکور را به طرح‌های شهری تسری داده‌اند و در همین زمینه، به سازمان‌ها و وزارتخانه‌های مربوط ابلاغ می‌کنند که بعضاً ظرف هیجده ماه نسبت به تملک ملک آموزشی و نظایر آن اقدام کنند؛ و در غیر این صورت اقداماتی را در جهت تغییر کاربری معمول می‌دارند.

حال از آنجا که حفظ و حراست از فضاهای آموزشی و جز آن بر عهده شهرداری‌های سراسر کشور است و از طرفی هم برابر ماده ۱۳ مصوبه چهل و هشتمین اجلاس ۲۸/۱۰/۷۲ شورای عالی اداری و سایر مقررات شهرداری‌ها بدون گرفتن موافقت وزارت آموزش و پرورش مجاز به تغییر کاربری زمین‌های دارای کاربری آموزشی نیستند، لذا خواهشمند است راجع به نحوه اقدام شهرداری‌ها نسبت به صدور مجوز ساخت در اراضی دارای کاربری آموزشی و نتایج حاصل از عملکرد آنها، اعلام نظر فرمایید.

۱- اجرای قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۲۹/۸/۶۷ مجلس شورای اسلامی، به وسیله شهرداری‌ها به منزله تغییر کاربری فضاها تلقی نمی‌شود. در واقع شهرداری‌ها با رعایت سهولت‌های مقرر قانونی و پس از کسب اطلاع از صاحبان و معجزیان طرح‌ها، ملزم به صدور مجوز ساخت برای مالکان این گونه املاک می‌گردند؛ و چنانچه معجزیان امر آمادگی لازم را برای اجرای طرح ابواب نکنند، اعاده وضع به کیفیتی که در قانون مقرر است مانعی برای اقدام آتی به وجود نمی‌آورد.

۲- براساس اطلاعیه منتشر شده در تاریخ ۲۸/۶/۸۱ به شماره ۲۲۴۷ در روزنامه ایران، که از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی صادر گردید، در خصوص ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی تبصره ۴ قانون استفاده از خدمات تخصصی و حرفه‌ای حسابداران ذی صلاح به عنوان حسابدار رسمی، مصوب ۱۳/۶/۷۹ هیئت دولت (مقرر می‌دارد شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به آن مکلفاند حسابرس و بازرس قانونی خود را برای سال‌های مالی که شروع آنها از ۱/۱/۸۱ و بعد از آن است، از میان حسابرسان مؤسسات حسابرسی عضو جامعه حسابداران رسمی انتخاب کنند)، این مقررات با ضوابط و شرایط انتخاب افراد مذکور در اساننامه‌های سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها مغایرت دارد.

خواهشمند است بررسی و اعلام فرمایید که در خصوص انتخاب حسابرس برای حسابرسی شهرداری و سازمان‌های وابسته به چه نحو می‌بایست عمل شود.

۳- امر حسابرسی شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته آنها به کیفیت است که در حکم بند اصلاحی ماده ۴۴ آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها درج گردیده است.

بدیهی است در صورت عدم حضور حسابرسان وزارت کشور،

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه به سؤالاتی از این دست پاسخ می‌دهد؛ دریافت عوارض حمل سنگ به وسیله شهرداری‌ها، تعیین وضعیت املاک واقع در طرح و نحوه اقدام شهرداری‌ها نسبت به صدور مجوز ساخت در اراضی با کاربری آموزشی، نحوه انتخاب حسابرس برای حسابرسی شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته، احداث دیوارکشی غیر مجاز در حوزه استحفاظی یا حریم شهر و احداث بنا بدون گرفتن پروانه در شهرهای تازه تأسیس. لازم به توضیح است که پاسخ‌ها، دیدگاه مشاور حقوقی ماهنامه است.

□ در خصوص دریافت عوارض حمل سنگ از معادنی که در حوزه شهرداری محل قرار دارد، توضیحاتی ضروری می‌نماید. این عوارض را استاندارد وقت وضع کرده و به اجرا گذاشته است. حال با توجه به اینکه آقایان استانداران در زمان وضع چنین عوارضی اختیارات قانونی نداشته‌اند و تبصره ذیل ماده ۵۳ قانون شوراهای مصوب سال ۱۳۶۴ نیز در این تاریخ حاکم نبوده و همچنین قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و سایر قوانین مرتبط و مؤثر آثار وضعی این گونه عوارض را منتفی کرده است، خواهشمند است در خصوص اعتبار اجرایی مصوبه مذکور اعلام نظر فرمایید.

۱- ملاک وضع و تصویب عوارض در زمان قنوت شوراهای حکم تبصره ذیل ماده ۵۳ قانون شوراهای مصوب سال ۱۳۶۴ است.

۲- کلیه تعرفه‌های عوارض قبیل از تاریخ مذکور، به موجب مصوبه تشخیص مصلحت نظام، قانونمند و قطعی گردیده است.

۳- احکام قانون شوراهای بند الف ماده ۴۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت متفاوت‌اند و هر یک در بستر قانونی خود لازم‌الاجرا هستند.

□ حسب قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها، مصوب ۲۹/۸/۶۷ مجلس شورای اسلامی، کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی مکلفاند در طرح‌های عمومی عمرانی که ضرورت اجرای آنها به وسیله وزیر (یا بالاترین مقام دستگاه اجرایی) با رعایت ضوابط تصویب و اعلام شده باشد، در اراضی و املاک شرعی و قانونی اشخاص - اعم از اینکه در داخل محدوده شهرها و شهرک‌ها و حریم استحفاظی آنها باشد - پس از اعلام رسمی وجود طرح، حداکثر ظرف مدت ۱۸ ماه نسبت به انجام معامله قطعی و پرداخت بها یا عوض آن طبق قوانین مربوط اقدام کنند. همان گونه که از متن این قانون برمی‌آید، موضوع تصویب طرح‌های شهری به وسیله شورای عالی شهرسازی و کمیسیون‌های ماده پنج - اعم از تفصیلی، جامع و هادی - متفرع بر طرح‌های مندرج در قانون اشعاری و طرح‌های اجرایی دستگاه‌های دولتی است.

شوراهای اسلامی شهر مربوط می‌توانند از امکانات فراهم شده، با رعایت مقررات بهره‌مند گردند. ضمناً به منظور تسهیل در امر حسابرسی، با عنایت به شرح وظایف سازمان حسابرسی مصوب سال ۶۶، شورا می‌تواند از وجود حسابرسان استفاده کند.

□ راجع به احداث دیوار کشتی غیر مجاز در حوزه استحفاظی یا حریم شهر، که بعضاً به وسیله مالکان این گونه اراضی صورت می‌پذیرد، موضوع در کمیسیون ماده صد قانون شهرداری مطرح می‌گردد. لکن کمیسیون به دلیل اینکه دیوار کشتی به منزله بنا محسوب نمی‌شود، از طرح آن خودداری و از اتخاذ هر گونه تصمیمی در این باره امتناع می‌ورزد. خواهشمند است بررسی و اعلام فرمایید که آیا رسیدگی به این گونه تخلفات از مصادیق کمیسیون ماده صد است یا خیر.

○ دیوار کشتی در انزراف و داخل اراضی و املاک واقع در حریم شهری به وسیله مالکان و متصرفان آنها، که موجبات امر تفکیک را فراهم آورد، علاوه بر اینکه مستلزم طرح موضوع در کمیسیون تبصره ذیل بند ۱ قانون حفظ کاربری‌های زراعی و باغ‌ها مصوب سال ۷۴ است، به دلیل عدم دریافت مجوز تفکیک از شهرداری، در صورتی که قطعات تفکیکی از حد نصب مقرر کمتر باشد، قابل طرح در کمیسیون ماده صد است.

□ در یکی از شهرهای تازه تأسیس که طرح هادی آن تهیه گردیده است و اکنون مراحل پایانی را برای تصویب می‌گذراند، یکی از دستگاه‌های دولتی بدون گرفتن پروانه از شهرداری اقدام به احداث بنا کرده و به رغم توصیه‌های کتبی و شفاهی شهردار، همچنان به ساخت و ساز ادامه داده است. حال از آنجا که ممکن است این بنا با طرح هادی مغایرت پیدا کند، خواهشمند است بررسی و اعلام فرمایید که آیا پرونده این بنا قابل طرح در کمیسیون ماده صد است یا خیر. همچنین آیا امکان صدور رأی تخریب یا توقف عملیات ساختمانی وجود دارد یا نه؟

○ طرح هادی در مقطعی برای شهرداری ملاک عمل قرار می‌گیرد که طرح ملی تشریفات قانونی به شهرداری ابلاغ شود. با این حال چون شهر ایجاد شده و شهرداری در آن تأسیس گردیده است، بالطبع رعایت حاکمیت قوانین و مقررات شهرداری در محدوده شهر برای مالکان اراضی و املاک امری محتوم و الزامی است. تخطی از مقررات شهرداری نیز نوعی تخلف محسوب می‌گردد و قابل پیگیری است. بدین ترتیب طرح مسئله در کمیسیون ماده صد قانون شهرداری بلامانع است.

مسئله مسدوق بارز «قائم مقام مالک» در استیفای منافع بوده از این نظر مسدوق بارز «ذی نفع» در اعتراض و شکایات از آرای کمیسیون‌های موضوع تبصره‌های ماده ۱۰۰ قانون شهرداری می‌باشد.

روزنامه رسمی شماره: ۱۳۴۰۹-۱۳۶۹/۱۲/۲۵

شماره: ۹۸/۶۹/۱

۱۳۶۹/۱۱/۱۵

شماره پرونده: ۹۸/۶۹

تاریخ رسیدگی: ۶۹/۹/۲۰

شماره دادنامه: ۲۱۵

موضوع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

موضوع رسیدگی: تعارض بین رأی شماره ۴۸۱-۶۹/۷/۲۲

شعبه سیزدهم و رأی شماره ۲۲ مورخ ۶۹/۱/۱۸ شعبه چهاردهم دیوان عدالت اداری.

گردش کار: برابر لایحه ثبت شده به شماره ۹۶۲۱ مورخ ۶۹/۸/۲۸ دفتر هیئت عمومی خانم... اعلام می‌دارند که رأی شماره ۹۴۲ مورخ ۶۸/۵/۲۹ کمیسیون تجدید نظر «شماره ۷» ماده صد قانون شهرداری‌ها مبنی بر تأیید رأی شماره ۸۶۷۰ مورخ ۶۸/۳/۱۱ کمیسیون بدوی «شماره ۳» ماده صد قانون مرقوم، مشتمل بر تعطیل متاعه ملکی شاکیه مرقوم که در ید استیجاری آقای... (مسأجر) می‌باشد، صادر شده و نسبت به آرای مرقوم طبق پرونده ۱۳۲۹/۶۸ مطروحه در شعبه ۱۳ دیوان عدالت اداری به وسیله مسأجر مذکور اعتراض می‌گردد؛ که برابر دادنامه ۲۲-۶۹/۱/۱۸ صادره شعبه مذکور چون آرای کمیسیون‌ها علیه مالک خاتم... صادر شده و به آقای...

(مسأجر) ارتباطی ندارد، قرار رد شکایت صادر می‌گردد. در حالی که برابر دادنامه ۴۸۱-۶۹/۷/۲۲ شعبه سیزدهم شکایت آقای...

(مسأجر) متاعه ملکی دیگری را نسبت به آرای صادره کمیسیون‌های ماده صد قانون شهرداری‌ها علیه مالک مبنی بر تعطیل متاعه را پذیرفته و نقض نموده است. بنا به مراتب، درخواست اصدار رأی وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری را نسبت به دو رأی متعارض مرقوم نمودند. هیئت عمومی دیوان عدالت عمومی به تاریخ فوق در مقام رسیدگی به امر تشکیل و پس از بررسی و تبادل نظر قضات سرانجام با اعلام کفایت مذاکرات و ختم رسیدگی به اصدار رأی اتی مبادرت می‌نماید.

رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

صرف نظر از اینکه بر اساس این دادرسی و رویه محاکم قضایی جمهوری اسلامی ایران دعوی هر شخص ثالث و متضرر از احکام مسموع بوده و با انحرا ذی نفع بودن وی سمت او برای طرح دعوی مسموع است، و صرف نظر از اینکه مستنداً از اصول قانون اساسی جمهوری اسلامی، هر زین دیده و متضرر حق نظم و طرح دعوی و شکایت دارد، اساساً نظر به اینکه برابر تبصره یک ماده صد قانون شهرداری‌ها «کمیسیون پس از وصول پرونده به ذی نفع اعلام می‌نماید توضیحات خود را کتباً ارسال و... کمیسیون به تقاضای ذی نفع به موضوع رسیدگی خواهد کرد...» کلمه ذی نفع در تبصره‌های دیگر ماده صد قانون شهرداری همین جمله تبصره ۲ تکرار شده و برابر تبصره ۱۰ برای مالک یا قائم مقام او حق اعتراض برای کمیسیون‌های بدوی تصریح شده است؛ و طبیعی است مسأجر که مسدوق بارز «قائم مقام مالک» در استیفای منافع بوده و حتی در مدت اجاره «مالک منافع» مورد اجاره است، مسدوق بارز «ذی نفع» در اعتراض و شکایت از آرای کمیسیون‌ها هم می‌باشد. از طرفی، چه بسا با وقوع تخلف ساختمانی به وسیله مالک و سکوت او در مقابل آرای صادره از کمیسیون‌ها، حقوق مسأجر در معرض تضییع و تقویت قرار گیرد. بنا به مراتب مارا تذکر رأی صادره از شعبه سیزدهم تأیید و ایجاب می‌گردد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - سیدابوالفضل موسوی تبریزی

# مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی

کارشناس دفتر حقوقی وزارت کشور

**مشاوره اداری - مالی این شماره به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهد: چگونگی صدور پروانه به وسیله شهرداری در املاک واقع در مسیر طرح، استخدام در پست‌های با نام، در بخش میانی هم تصویبنامه هیئت وزیران در خصوص عوارض شهرداری از محل فروش بنزین، در پاسخ به سوالات مکرر شهرداری‌ها، آورده شده است. لازم به توضیح است که پاسخ به پرسش‌ها، در بردارنده دیدگاه‌های مشاور است.**

□ معاون شهرداری رامسر در نامهای به ماهنامه مطالبی را مطرح کرده است که ضمن درج آن، به شرح ذیل به آنها پاسخ داده می‌شود:

**مشاور اداری - مالی در صفحه ۲۹ ماهنامه شماره ۴۱ در پاسخ به اینکه اگر دستگاه‌های دولتی در اجرای ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷ در مهلت قانونی اقدامی در تملک املاک واقع در مسیر طرح که مشخصات آنها قبلاً از سوی شهرداری‌ها به آنها اعلام شده است نکنند، و یا پاسخ‌نامه شهرداری را منتهی بر نیاز یا عدم نیاز ندهند، گفته‌اند که شهرداری‌ها می‌توانند برای صدور پروانه یا هر گونه اقدام مجوز تغییر کاربری را از کمیسیون ماده ۵ (برای طرح‌های جامع) یا کمیته فنی (برای طرح‌های هادی) بگیرند و آن‌گاه براساس کاربری جدید پروانه صادر کنند. اما ایشان در صفحه ۲۶ ماهنامه شماره ۴۰ در پاسخ به این سؤال که «اگر زمینی قبلاً کاربری فضای سبز داشته و در مدت معین اقدامی در تملک نشده باشد، شهرداری براساس کدام کاربری پروانه صادر کند؟» گفت‌اند صدور پروانه مطابق کاربری مصوب پیش از وقوع طرح است و قابل شدن به اینکه شهرداری نمی‌تواند در موارد مذکور براساس کاربری سابق پروانه صادر کند موجب تضرر مالک و مغایر با قاعده لاضرر، ماده ۳۰ قانون مدنی و نص صریح تبصره یک و موجب نقض غرض مقنن از وضع قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌هاست. با نگاه به پاسخ‌های اعلام شده، چنین به نظر می‌رسد که اینها با هم تناقض دارند. ضمناً، به رغم صراحت مفاد قانون، گاه مشاهده می‌گردد که در موارد مشابه برای تغییر کاربری این گونه زمین‌ها مراتب یا مدارک مربوطه، به کمیته فنی طرح هادی یا کمیسیون ماده ۵ اعلام می‌شود اما متأسفانه در تغییر کاربری مخالفت می‌گردد و در نتیجه مالکان زمین‌ها در بلا تکلیفی به سر می‌برند. یا توجه به مراتب مذکور، خواهشمند است ضمن بررسی مجدد موارد پیش گفته، صراحتاً اظهار نظر فرمایید.**

○ با منقطفه در متن سؤال و جواب‌های مندرج در شماره‌های ۴۰ و ۴۱ ماهنامه در خصوص قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها، می‌توان گفت که تعارضی بین پاسخ‌های ارائه شده وجود ندارد. وقتی مالکی در مسیر طرحی واقع شد چند حالت متصور است:

۱- دستگاه اجرایی ذی‌ربط در جواب استعلام شهرداری منتهی بر اعلام برنامهمان‌بندی اجرای طرح اعلام می‌کند که حداکثر تا ۱۸ ماه طرح خود را اجرا خواهد کرد که در این صورت مالک دارای حقوق مالکانه مانند

احداث یا تجدید بنا یا افزایش بنا نخواهد بود.

۲- دستگاه اجرایی اعلام می‌کند که حداکثر تا ۵ سال آینده طرح خود را اجرا خواهد کرد که در این صورت - وفق تبصره یک ذیل ماده واحده - مالک از کلیه حقوق مالکانه محروم خواهد بود و هنگام گرفتن پروانه تمهید می‌کند که هر گاه زمان اجرای طرح قبل از ۶ سال شروع شود، حق مطالبه هزینه‌های احداث و تجدید بنا را ندارد. آنچه در اینجا اهمیت دارد، این است که شهرداری می‌بایست براساس چه نوع کاربری پروانه صادر کند. در صفحه ۲۶ ماهنامه شماره ۴۰ گفته شده است که باید براساس کاربری قبل از وقوع طرح پروانه صادر گردد.

۳- دستگاه اجرایی اعلام می‌کند که طرح خود را در زمانی بالغ بر ۵ سال اجرا خواهد کرد که در این صورت مالک وفق تبصره یک دارای کلیه حقوق مالکانه خواهد بود و همان طور که در صفحه ۲۶ ماهنامه شماره ۴۰ آمده است، شهرداری باید براساس کاربری قبل از وقوع طرح پروانه صادر کند.

۴- دستگاه اجرایی مراتب عدم نیاز خود را به ملک واقع در مسیر طرح اعلام می‌کند. در اینجا دو نوع اقدام برای شهرداری متصور است:

الف) شهرداری موضوع را برای تغییر کاربری در کمیسیون ماده ۵ مطرح سازد و پس از صدور مجوز براساس کاربری جدید اقدام به صدور پروانه کند (مطلب مندرج در صفحه ۲۹ شماره ۲۱ ماهنامه) و (ب) پس از طرح موضوع در کمیسیون و مخالفت آن با تغییر کاربری، و یا بدون طرح در کمیسیون، براساس کاربری قبل از وقوع طرح پروانه صادر کند. با این توضیح مشکل مالکان املاک واقع در طرح‌ها ناشی از مخالفت کمیسیون ماده ۵ با تغییر کاربری که مورد سؤال معاون محترم شهرداری رامسر قرار گرفته است، برطرف می‌گردد.

نکته‌ای که در اینجا ذکر آن اهمیت دارد، این است که چون در طرح‌های جامع، هادی و تفصیلی سرتاهایی از قبیل خدمات شهری، فضای سبز، مسکونی، تجاری، آموزشی و جز اینها با توجه به توسعه آینده برای شهر در نظر گرفته می‌شود و تغییر هر یک از کاربری‌ها بدون جبران آن موجب به هم ریختن تناسب آنها می‌گردد، لذا کمیسیون ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می‌بایست از تغییر کاربری اراضی بدون جبران کسری ناشی از آن خودداری ورزد. به عنوان مثال وقتی ملکی با متراژ ۱۰ هزار متر مربع که دارای کاربری آموزشی است به کاربری مسکونی تغییر می‌یابد، بدین معنی است که ۱۰ هزار متر مربع از سرانه آموزشی شهر کسر می‌گردد و به همان میزان به سرانه مسکونی افزوده می‌شود. این خود باعث به هم ریختن سرانه آموزشی و مسکونی می‌شود و می‌بایست به میزان کسری کاربری آموزشی از کاربری مسکونی جبران گردد؛ به عبارت دیگر، می‌بایست به میزان ۱۰ هزار متر مربع از سرانه مسکونی کسر و به سرانه آموزشی اضافه گردد، تا عدم تعادل مذکور مرتفع شود.

□ **ابین نامه داخلی شوراهای - از جمله شورای اسلامی شهر -**

**باید به وسیله کدام مرجع تهیه و تصویب گردد؟**

○ نکته‌ای که می‌بایست مورد توجه کتبه شوراهای و از جمله شورای اسلامی شهر قرار گیرد، این است که چون در زمان حاضر شورای عالی

اسلامی استان‌ها تشکیل شده است و به موجب ماده ۴۴ قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری مصوب ۱۳۶۱، شورای مذکور مکلف است ظرف مدت سه ماهه از تاریخ تشکیل، آیین‌نامه‌های داخلی شوراها را تهیه و پس از تصویب جهت اجرا به کلیه شوراها ابلاغ کند. بنابراین آیین‌نامه داخلی شورای اسلامی شهر می‌باید به تصویب شورای عالی استان‌ها برسد.

□ آیا پست‌هایی که در سازمان تفصیلی شهرداری‌ها تحت عنوان پست‌های با نام ایجاد گردیده قائم به اشخاص دارند آنهاست و نمی‌توان پس از اینکه رابطه استخدامی متعددی آنها به هر علت با شهرداری قطع شد به جای آنها اشخاص دیگری را استخدام کرد؟

○ همان‌طور که از عنوان پست‌های با نام معلوم است این پست‌ها قائم به شخص اند و تا زمانی که دارندگان آنها در شهرداری است، پست‌های مذکور نیز هستند و با قطع رابطه استخدامی به هر علت - از قبیل فوت، بازنشستگی و جز آن - این پست‌ها نیز از بین می‌روند. بدین ترتیب بدیهی است که شهرداری نمی‌تواند به جای آنها اشخاص دیگری را استخدام کند. لازم به ذکر است که این پست‌ها مازاد بر نیاز شهرداری اند و به موجب قوانین و مقررات خاص به اشخاص داده می‌شوند (مانند پست‌های بانکی که به جانبازان شاغل در شهرداری‌ها داده می‌شود).

□ خواهشمند است توضیح دهید که چه مرجعی حق تعیین حق الزحمه شرکت در جلسات اعضای کمیسیون‌های ماده ۷۷ و ۱۰۰ قانون شهرداری را دارد؟

○ در قوانین و مقررات حکم صریحی در این باب وجود ندارد. ولی با توجه به اینکه به موجب بند ۹ ذیل ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظائف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور مصوب ۱۳۷۵، تصویب آیین‌نامه‌های پیشنهادی شهرداری با رعایت دستورالعمل‌های وزارت کشور از وظایف شورای اسلامی شهر است. بنابراین شهرداری هر شهر می‌باید با رعایت دستورالعمل‌های وزارت کشور آیین‌نامه پرداخت حق الزحمه اعضای کمیسیون‌های ماده ۷۷ و ۱۰۰ قانون شهرداری را تهیه و برای تصویب به شورای اسلامی شهر ارائه کند. بدیهی است که شورا نیز می‌باید با رعایت دستورالعمل‌های وزارت کشور آیین‌نامه مذکور را به تصویب برساند.

□ با توجه به سوالات مکرر شهرداری‌ها در خصوص عوارض شهرداری از محل فروش بنزین، متن تصویب‌نامه هیئت وزیران در این زمینه به شرح ذیل آورده می‌شود:

○ تصویب‌نامه راجع به عوارض موضوع ماده ۲ قانون تأمین اعتبارات عمرانی و عمومی هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۵/۳۰ بنا به پیشنهاد شماره ۵۶/۲۵۴۳/۲۳۲۷۷ مورخ ۱۳۸۱/۴/۲۶ وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد ماده ۸ قانون تأمین اعتبارات عمرانی و عمومی مصوب ۱۳۴۳ تصویب کرد:

عوارض موضوع ماده ۲ قانون تأمین اعتبارات عمرانی و عمومی به میزان مقرر در ماده ۳۹ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰ شرکت ملی نفت ایران (شرکت بخش فراوردن‌های نفتی) محاسبه و در پایان هر ماه به شرح زیر به حساب‌های مربوطه واریز می‌گردد:

۱- عوارض مربوط به فروش بنزین در جایگاه‌های مستقر در داخل محدوده قانونی شهرها به‌طور مستقیم به حساب بانکی شهرداری مربوطه واریز می‌شود.

۲- عوارض مربوط به فروش بنزین در جایگاه‌های مستقر در خارج از محدوده قانونی شهرها به حساب بانکی ویژه‌ای که از طریق خزانه به نام وزارت کشور افتتاح می‌شود، واریز می‌گردد. موجودی حساب یاد شده می‌باید به وسیله وزارتخانه مذکور طبق حکم بند ۳ ماده واحده قانون تعیین منابع مالی اجرای قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۶، به مصرف برسد.

۳- حداکثر ۳۵٪ عواید مذکور، برای مصرف هزینه‌های جاری شهرداری‌ها قابل اختصاص است.

**رأی وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، راجع به اینکه لغو ابلاغ بازنشستگی پس از احراز شرایط قانونی و برقراری و پرداخت حقوق مربوطه و قطع رابطه استخدامی مستخدم مشمول قانون تأمین اجتماعی با مؤسسه شیخ فاضل و جاهد قانونی است.**

تاریخ: ۱۳۷۹/۴/۵ شماره دادنامه: ۱۳۷ کلاس پرونده: ۱۶۲/۷۸

**مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری**

**شاکی: سازمان تأمین اجتماعی**

**موضوع شکایت و خواسته: اعلام ناعراض آرای صادره از شعب ۹ و ۱۴ دیوان عدالت اداری.**

مقدمه: الف - شعبه چهاردهم در رسیدگی به پرونده کلاس ۱۶۸/۷۷ موضوع شکایت آقای... به طرفیت سازمان تأمین اجتماعی شعبه ۱۱ تهران، به خواسته اعتراض به قطع حقوق مستمری بگیری از تاریخ اسفند ماه ۱۳۷۶ و تقاضای رسیدگی و صدور حکم به جهت برقراری مستمری بگیری به شرح دادنامه شماره ۲۰۲۱ مورخ ۱۳۷۷/۱۲/۱۲ چنین رأی صادر نموده است: با توجه به نامه شماره ۶۱۳۴۴ مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۱۱ موضوع لغو حکم بازنشستگی آقای... در تاریخ ۱۳۷۶/۱۱/۱۱ متاراجه از تاریخ ۱۳۵۲/۳/۱۵ لغایت ۱۳۵۴/۳/۱۵ به مدت دو سال در خدمت سربازی بوده و کل مدت مذکور جزو کارکرد و کارهای سخت و زیان‌آور محسوب گردیده که با حذف آن از جدول شماره ۴ حکم بازنشستگی نامبرده فاقد شرایط بازنشستگی موضوع بخشنامه ۶۱۳۴۴ می‌گردد و به استناد و متمم بند ۳ با صدور بود و دو من جلسه هیئت مدیره مورخ ۱۳۷۶/۸/۱۲، بازنشستگی مذکور از تاریخ صدور منعی می‌گردد. و با توجه به لایحه جوییه مورخ ۱۳۷۷/۸/۲۷ سازمان تأمین اجتماعی و ضمیمه آن تأیید بر اینکه در زمان اجرای بخشنامه ۶۱۳۴۴ فی و بررسی کارهای سخت و زیان‌آور دوره دو ساله خدمت سربازی خود را از تاریخ ۱۳۵۲/۳/۱۵ لغایت ۱۳۵۴/۳/۱۵ کتمان نموده که در نتیجه سوابق مذکور به عنوان کار سخت و زیان‌آور اعلام شده است و با حذف سوابق مذکور نامبرده فاقد شرایط مقرر در قانون بازنشستگی بیش از موعد و بخشنامه ۶۱۳۴۴ می‌باشد و حکم بازنشستگی وی به لحاظ ارائه کواهی خلاف واقع لغو گردید. و با توجه به لایحه مورخ ۱۳۷۷/۱۱/۸ ارسالی بعدی شاکی و ضمیمه آن در ارتباط با شکایت شاکی تخلفی از قوانین و مقررات و یا مخالفت با آنها که موجب تضییع حق نامبرده شده باشد مشهود نیست؛ و حکم به رد شکایت مطروحه صادر و اعلام می‌گردد.

ب - شعبه نهم در رسیدگی به پرونده کلاس ۱۶۱۰/۷۶ موضوع شکایت آقای... به طرفیت سازمان بیمه تأمین اجتماعی استان تهران به خواسته حقوق و مزایای قانونی به شرح دادنامه شماره ۱۸۲۶ مورخ ۱۳۷۷/۱۲/۱۹ چنین رأی صادر نموده است: اساساً سازمان تأمین اجتماعی که به حکم مقررات قانونی مسئولیت بررسی سوابق و مدارک مربوط به بازنشستگی و احراز تحقق و اجتماع شرایط لازم برای صدور حکم

بازنشستگی و برقراری حقوق آن را عهده‌دار بوده، بر مبنای نظر کارشناسان خود با بازنشستگی پیش از موعد شاکی به سبب کارهای سخت و زین‌آور موافقت کرده‌وز تاریخ ۱۳/۱۹/۷۱ نسبت به برقراری و پرداخت حقوق بازنشستگی به شاکی اقدام نموده است. بنا به جهات فوق‌الذکر و توجه به مسئولیت عهده‌دار در سوانق استخدا می کارگران متقاضی بازنشستگی از حیث احراز تحقق یا عدم تحقق شرایط قانونی لازم برای بازنشستگی به سازمان تأمین اجتماعی و اینکه سازمان مذکور در نتیجه موافقت با بازنشستگی شاکی موجب قطع رابطه استخدا می وی را با کارفرما فراهم کرده است و پس از افضای سال‌ها از تاریخ قطع رابطه استخدا می به جهت واکنش محلی خدمت او به بخش خصوصی و فقدان شغل برای واگذاری به شاکی اعاده او هم به خدمت میسر نیست و تحمیل آثار نامطلوب تسامح و سهل‌انگاری مأمورین مسئول سازمان تأمین اجتماعی به کارگری که به امید بر خورداری از حقوق بازنشستگی، جهت امرار معاش عائله تحت تکفل کار خود را از دست داده است، و جهات قانونی ندارد؛ و حکم به ورود شکایت و الزام سازمان تأمین اجتماعی به برقراری و پرداخت حقوق بازنشستگی به شاکی از تاریخ قطع آن صادر می‌شود.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسای مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

**رأی هیئت عمومی**

نظر به اینکه بررسی تقاضای بازنشستگی مشمولان قانون تأمین و احراز تحقق و اجتماع شرایط قانونی لازم در جهت بازنشستگی و برقراری حقوق آن از وظایف و تکالیف خاص سازمان تأمین اجتماعی می‌باشد و سازمان مذکور با احراز شرایط قانونی شاکیان نسبت به صدور حکم بازنشستگی و برقراری حقوق بازنشستگی آنان اقدام کرده است، لغو ابلاغ بازنشستگی پس از احراز شرایط قانونی و برقراری و پرداخت حقوق مربوطه در مدت طولانی و قطع رابطه استخدا می مستخدم مشمول قانون مذکور یا مؤسسه متبوع و جهات قانونی ندارد. بنابراین دادنامه شماره ۱۸۲۶ مورخ ۱۳۷۷/۱۲/۱۹ شعبه نهم دیوان، در حدی که منضم این معنی است، موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می‌شود. این رأی مطابق قسمت اخیر ماده ۲۰ قانون دیوان عدالت‌داری برای شعب دیوان و سایر مراجع مربوطه در موارد مشابه لازم‌الاجراست.

**رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت‌داری - فریدعلی برنی نجف‌آبادی**

رأی هیئت عمومی دیوان عدالت‌داری راجع به ابطال بند یک مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۱۳ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص ضوابط و مقررات مربوطه به تأمین فضاهای عمومی و خدماتی شهرها و بند ۲ از طرح تفصیلی فین کاشان

تاریخ: ۱۳۸۰/۱۰/۲۲ شماره دادنامه: ۲۴۶  
کلاس پرونده: ۱۶۹/۷۷

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت‌داری  
شاکی: آقای...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال قسمت اول مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳۰ شورای عالی

شهرسازی موضوع ضوابط و مقررات مربوطه به تأمین فضاهای عمومی و خدماتی شهرها و بند ۲ از طرح تفصیلی فین کاشان، که با استناد به مصوبه مذکور صادر شده است.

مقدمه: شاکی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است: مصوبه

۱۳۶۹/۱۰/۳ شورای عالی شهرسازی با کناره‌آبای قرآن و بافت‌های کنام یک از فقها منطبق است؟ چنانچه شخصی ۱۰۰ متر یا ۲۰۰ متر زمین خریداری نماید و بخواهد یک کلبه رعیتی برای خود یا عائلتش بسازد، شهرداری می‌گوید نصف آن را ببندید، یا بول نصف زمین را ببندید. آیا از نظر شرعی و قانونی نصف در نصف صحیح است؟ با عنایت به مراتب ابطال مصوبات مورد شکایت را تقاضا دارد.

مدیر کل دفتر ارزشیابی بازرسی و رسیدگی به شکایات استانداری اصفهان در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۳۶۹/۱۰/۲۶ مورخ ۰۰۴/۰۵/۳۲۶/۸۹۱۳۵ ارسال تصویر نامه شماره ۱۶/۴۷۸۹۴ مورخ ۱۳۷۷/۹/۲۶ نمودند.

در این نامه آمده است: در ارتباط با اعتراض به مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳ شورای عالی شهرسازی به استحضار می‌رساند، از آنجا که به موجب تبصره ۴ ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۹ مقرر شده است: «علاوه بر انجام تعهدات مربوطه به عمران و آبادسازی زمین و واگذاری سطوح لازم برای تأسیسات و تجهیزات و خدمات عمومی حداقل تا ۲۰٪ از اراضی آنها را برای تأمین عوشر اراضی... به منظور رایگان دریافت نماید، علی‌هذا اگر ۲۰٪ مذکور با سطوح لازم مربوطه به ایجاد فضای آموزشی، تفریحی، ورزشی و معابر... منظور گردد بیش از ۵۰٪ خواهد شد.

مضافاً بند ۳ طرح تفصیلی محور فین که به استناد مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳ شورای عالی شهرسازی مستند به ماده ۵ قانون شورای عالی شهرسازی صادر شده است، اخذ ۵٪ را با توجه به تبصره ۴ ماده واحده مذکور تجویز نموده است. مدیر محترم شورای نگهبان در خصوص ادعای خلاف شرع بودن مورد شکایت طی نامه شماره ۸۰/۲۱/۱۷۵۶ مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳ اعلام داشته‌اند: مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳ شورای عالی شهرسازی و معماری که به‌عنوان مطلق و بدون اشتراط به تقاضای صاحبان زمین‌های فین برای استفاده از مزایای ورود محدود توسعه عمران شهر (مذکور در تبصره ۴ قانون تعیین وضعیت املاک) واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۹ مجلس شورای اسلامی (دانش ۵۰٪ زمین‌های آنان را به صورت رایگان تصویب نموده است، خلاف شرع شناخته شد؛ زیرا تبصره فوق‌الذکر تنها در برابر تقاضای صاحبان زمین، اجازه گرفتن مقدری از زمین آنان را داده است، بنابراین در مواردی که هر یک از صاحبان زمین‌های فین متقاضی استفاده از مزایای ورود به محدود توسعه عمران شهر نباشند، گرفتن رایگان مقدار کمی هم از زمین او خلاف شرع است. هیئت عمومی دیوان عدالت‌داری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین دری نجف‌آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسای مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

**رأی هیئت عمومی**

نظر به اینکه بند یک مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به شرح نظر به مورخ ۱۳۸۰/۴/۲۰ فقهای محترم شورای نگهبان خلاف شرع تشخیص داده شده است، لذا به استناد قسمت اول ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت‌داری حکم به ابطال این قسمت از مصوبه مذکور صادر می‌شود - و به تبع آن بند ۲ از طرح تفصیلی فین کاشان نیز کنایه می‌گردد.

**رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت‌داری - برنی نجف‌آبادی**

در این شماره ۲ سند از اسناد بلدیة تهران مربوط به سال های ۱۳۰۹ و ۱۳۴۹ ارائه شده است: اصول لازم الاجرا در تفویض ها و عریضه ناتوایان به رضاشاه در خصوص اختلال بلدیة در کسب ایشان.

بلدیة تهران

[۱۳۰۹/۹/۳]

## مقررات صحی و ارزانی راجع به دکاکین خیازی و کارگران آنها

- ۱- دکاکین خیازی باید مطابق مقررات بلدی، که ضمن اعلان جداگانه اخطار گردیده، طوری ساخته شود که همیشه پاک و تمیز بوده، کف دکان و جدار اطراف آن را تا دو متر بتوان شست و شو داد.
- ۲- داخل دکان و اطراف خمیر خانه، باید همیشه تمیز و عاری از مگس باشد و مخصوصاً محل خمیر خانه باید دارای درب توری فلزی بوده و درب آن همیشه بسته تا مگس و حشرات نتوانند داخل آن محوطه شوند.
- ۳- حلق دکان خیازی باید همیشه سفید و تمیز بوده و به قدر کافی روزانه برای روشن نمودن دکان داشته باشد.
- ۴- طبع غذای در محوطه خلوی دکان خیازی ممنوع است.
- ۵- جاهایی که نان را برای سرد شدن یمن می نمایند، باید از پارچه های سفید تمیز مفروش باشد.
- ۶- تغارها و ظروف آب تمک و سایر اثاثیه باید همیشه تمیز و پاک باشد.
- ۷- ظروف آب مشروب باید از آهن سفید و یا برنج بوده، دارای درب باشد و به وسیله شیر از آن استفاده نمایند.
- ۸- عموم کارگران خیازی موظفند ماهی یک بار برای معاینه صحی نزد طبیب بلدی ناحیه محل کسب حاضر گردیده، تصدیق صحت مزاج دریافت نمایند.

- ۹- متصدیان دکاکین خیازی موظفند از قبول کارگرانی که فاقد تصدیق صحت مزاج می باشند، خودداری نمایند.
- ۱۰- تمام کارگران خیازی باید پیراهن سفید تمیز در برداشته، همیشه اوقات آن را تمیز و نظیف نگاه دارند و شاطر و خمیرگر باید به اضافه پیراهن سفید، همیشه پیش بند سفید تمیز در بر نمایند که روزی یک بار شسته شود.
- ۱۱- عموم کارگران خیازی باید سر خود را یا ماشین نمرد ۲ از ته بزنند و ناخن های خود را هفته ای دو مرتبه بگیرند.
- ۱۲- انداختن آب دهان و اخلاعیی در داخل محوطه دکان ممنوع است و باید ظروف متعدد محتوی خاک آره موجود باشد که آب دهان و اخلاعیی را در آن بیندازند.

متصدیان خیازی مسئول اجرای این مقررات می باشند و لازم است یک نسخه از آن را در محل مناسبی داخل دکان به دیوار الصافی نموده بر طبق آن رفتار نمایند. در صورت تخلف بر طبق مقررات بلدی تعقیب خواهند شد.

(بلدیة تهران)

عریضه خازان تهران به رضاشاه در شکایت از اختلال در کسبشان توسط بلدیة

به تاریخ ۱۸ شهر رجب ۱۳۴۹

تهران

## مقام منبع محترم حضرت اقدس شاهنشاه ایران اعلی حضرت پهلوی رو خافده

عرضه داشت جان نثاران به آستان مبارک آن است که سال های سال است که فخریه و تشکر می گردیم، لیلای و نهار آدعاگوی آن وجود اقدس محترم بودیم که مملکت ما را قانونی و آزاد کرده و باز فراری هم که می شنیدیم، در تمام مملکت کسب آزاد بوده - علی الخصوص کسب خیازی که در هر ولایت زیادتیر باشد باعث فراوانی نان و آردی آن شهر است و عموم مردم از کسب و فطه و رعیت آسوده و راحت می باشند. شهری که دارای بیست دریند دکان خیازی می باشد، چند یوم قبل رئیس بلدیة اعلان کردند که خیازی باید ده دریند مفتوح و ده دریند منحل شود. ما بدبخشان عرض کردیم «کسانی که باید کاسبی بکنند اسباب و اثاثیه دکاکین ما را به تصدیق خیره بردارند و اجازه دکاکین را هم قبول یا نه صاحبش رد نمایند، حالا که مجبوریم و حکم است کاسبی نکشیم» عرض ما را تندی رفتند و به امر رئیس بلدیة، رئیس پلیس یا حده ای از آن آب زبه | تنور ریختند و خمیرها را نگذاشتند طبع نماییم. کارگروها را مجبوراً به فضاخت تمام یا خسارت وارده در دکان بیرون کردند که دکاکین را قفل زدند، کلیدها را بردند تنظیمه، مگر ما رعیت ایران بیسیم یا حال کسی را سرت کرده بودیم؟ کدام قانون اجازه می دهد کاسبی که سی سال است تحصیل آبرو و کرده و به لشمه تان زحمت کشی قناعت کرده بی تقصیر و بی گناه دکاکینش را قفل ببرند و شرف و آبروش را ببرند؟ در زمان استبداد هیچ کسی چنین حکمی را درباره کاسب نکرده است. حالا که مملکت قانونی و کسب آزاد است به مدعی العموم عریضه می دهیم، رجوع به بلدیة می فرمایند، به حضرت والا سردار مساعد عرض می دهیم و کسب تکلیف می نماییم. می فرمایند کسب دیگر اختیار کنید؛ در صورتی که کسب دیگر از دست ماها بر نمی آید. به مقام محترم وزیر دربار و وزارت داخله ۱۱۴ کلمه سخا بزه نمودیم، جواب مرحمت نمی فرمایند. مجدد ۲۰ کلمه مخا بزه و مطالب جواب می گنیم، جواب نمی رسد. پس ما بی گناهان پناه به که بپریم؟ قریب هفتاد نفر اسناد و کارگر با عیال و اطفال سرزمستان چه کنند؟ زیاده امر منار گاست، الساعة تلگراف حضرت اشرف وزیر دربار رسید، بدین مضمون: هیئت خبازان، موضوع تلگراف شما به وزارت چایله داخله مراجعه شده است که قرار مقننسی بدهند. ۱۵۷۹۸، وزیر دربار پهلوی تیمورتاش، باقی امر بسته به مرحمت می مستهای حضرت اقدس است.

ادرس: هیئت خبازان، علی اکبر هروی. (خاشیه راست: اداره مرکز، ۹/۱۰/۲۵)

پانوشت:  
 ۱- بر این با ۱۳۰۹/۹/۸  
 ۲- در اصل فزانی.  
 ۳- در اصل تلف (اصلاح در حقه موارد).  
 ۴- در اصل می دهیم.

## جایگاه «محدوده‌های شهری» در نظام حقوقی ایران

علی حیدر نیا دلخوش

### مقدمه

از گذشته‌های دور، الفاظ گوناگونی در حیطه محدوده‌های عملکردی شهرداری و دیگر سازمان‌هایی که به نحوی خدماتی را در داخل شهرها ارائه می‌کنند، به کار گرفته شده است. از این دست‌اند، حدود حوزه شهرداری، حوزه شهری، محدوده خدمات شهری، محدوده قانونی شهر، حریم شهر، حریم استحفاظی، محدوده استحفاظی یا نفوذی، محدوده خدماتی و نظایر اینها. این واژگان و عبارات چه در قوانین ذی ربط شهرداری و دیگر قوانین و آیین‌نامه‌های اجرایی دستگاه‌های مختلف دولتی نظیر سازمان ملی زمین و مسکن (سازمان زمین شهری سابق)، وزارت مسکن و شهرسازی و جز اینها به کار گرفته شده‌اند، بدون آنکه تعریف مشخص قانونی برای هر کدام از آنها تعیین گردیده و فرق و اختلاف آنها با هم روشن شده باشد. متأسفانه اغلب شهرداری‌ها نیز بدون استنباط درست از مفاهیم حقوقی آنها در عملکرد روزمره خود به آنها استناد می‌کنند، به گونه‌ای که انجام این امر گاه موجب تداخل در محدوده قوانین و مقررات دستگاه‌های مختلف گردیده است. در این مطلب، ضمن اشاره به کلیه این الفاظ و عبارات که در قوانین مختلف آمده است، محدوده‌های مجاز برای شهرداری‌ها احصا می‌گردد و به موارد استفاده هر کدام از آنها اشاره می‌شود. گفتنی است که چون در قوانین سابق (قوانین مصوب قبل از انقلاب اسلامی) انجمن شهر عهده‌دار مسائل مربوط به شهر و شهرداری‌ها بود، لذا در ذکر قوانین و مقررات، در اینجا عیناً از لفظ «انجمن شهر» استفاده می‌شود.

۱- در سال ۱۳۳۳ که قانون فعلی شهرداری به تصویب رسید، در ماده ۲ آن اشاره به حدود حوزه شهرداری شد، که به وسیله انجمن شهر تعیین گردید و پس از موافقت شورای شهرستان به

### تصویب وزارت کشور رسید.

از تاریخ مذکور برخی از شهرداری‌ها حدودی را به عنوان حدود حوزه شهرداری تعیین کرده و به تصویب وزارت کشور رسانده‌اند و برخی از شهرداری‌ها نیز فاقد حدود حوزه شهرداری مستند به ماده ۲ قانون شهرداری هستند.

توجه: الف - تعیین حدود حوزه شهرداری صرفاً برای ارائه خدمات بوده است، به طوری که در ماده ۵۶ قانون شهرداری نیز اشاره گردیده که شهرداری خارج از حدود مسبب شهر حق تمهید تأسیسات شهری را ندارد.

ب - چون در قانون مصوب سال ۱۳۲۴ غیر از ماده ۲ (که اشاره به حدود حوزه شهرداری دارد) موارد دیگری واقع به حدود شهری مطرح نگردیده است، بنابراین منظور از حدود مصوب شهر - مذکور در ماده ۵۶ قانون - همان محدوده موضوع ماده ۲ قانون شهرداری است.

۲- در سال ۱۳۴۵ با الحاق موادی به قانون شهرداری، علاوه بر حدود حوزه شهرداری که در ماده ۹۶ تحت عنوان حدود مصوب شهر یاد شده است، محدوده دیگری نیز به عنوان حریم شهر طرح گردیده (مواد ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۱ و ۱۰۲ قانون شهرداری) که این حریم را انجمن شهر تصویب می‌کند و به تأیید وزارت کشور می‌رساند. تعیین حریم شهر به منظور توسعه احتمالی شهر است که برای حفظ آن مقررات خاصی مطابق مفاد تبصره ۳ ماده ۹۹ وضع می‌گردد؛ و از این دست است قطع‌ه‌پندی و تفکیک اراضی و ایجاد خیابان، ساختمان، کارگاه و جز اینها.

توجه: مقررات ماده ۱۰۰ در مورد ساخت و ساز و کنترل ساختمان، و ماده ۱۰۱ در مورد تشکیل اراضی (علاوه بر محدوده قانونی) در حریم شهر قابلیت اجرایی دارد.

۳- در سال ۱۳۴۷ که قانون نوسازی و عمران شهری تصویب گردید، مطابق ماده ۲ این قانون محدوده قانونی شهر بستر اجرای قانون نوسازی شد و برای اولین بار از محدوده شهر (حدود حوزه شهرداری) تحت عنوان محدوده قانونی نام برده شد - که البته فاقد تعریف مشخص قانونی بود.

توجه: در قوانین بعدی، نظیر قانون لغو مالکیت اراضی شهری بین محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهر تهران، قانون لغو مالکیت اراضی موات شهری و دیگر قوانین که متعاقباً خواهد آمد، از «محدوده قانونی» به جای محدوده شهر نام برده شد.

۴- در تبصره یک ذیل ماده ۲۲ قانون نوسازی و عمران شهری، محدوده دیگری تحت عنوان محدوده خدمات شهری ذکر گردید که این محدوده - همان طور که از نامش پیداست -

قانونی بر روی نقشه جامع یا هادی شهرها مشخص می‌گردد. ضمناً اشاره شده است که چنانچه حدود حوزه شهرداری موضوع ماده ۲ قانون شهرداری بزرگ‌تر از این محدوده باشد، حدود حوزه شهرداری به عنوان محدوده قانونی شناخته می‌شود. همچنین در شهرهایی که فاقد طرح هستند، حدود حوزه شهرداری (محدوده قانونی) براساس ماده ۲ قانون شهرداری تعیین می‌گردد.

توجه: مطابق مفاد بند یک ماده یک این نامه یاد شده، محدوده قانونی مترادف حدود حوزه شهرداری - و مورد عمل آیین نامه مذکور - است.

#### ب- محدوده استحفاظی یا نفوذی

در بند ۲ ماده یک این نامه اشاره شده است که در طرح‌های جامع یا هادی، علاوه بر محدوده قانونی (به شرحی که در بند الف

### تعیین حریم شهر به منظور توسعه احتمالی شهر است که برای حفظ آن مقررات خاصی مطابق مفاد تبصره ۲ ماده ۹۹ وضع می‌گردد

### در سال ۱۳۴۷ که قانون نوسازی و عمران شهری تصویب گردید، مطابق ماده ۲ این قانون محدوده قانونی شهر بستر اجرای قانون نوسازی شد و برای اولین بار از محدوده شهر (حدود حوزه شهرداری) تحت عنوان محدوده قانونی نام برده شد که البته فاقد تعریف مشخص قانونی بود

اشاره شد)، محدوده دیگری به عنوان محدوده استحفاظی یا نفوذی مشخص می‌شود که همان حریم شهر است. در این بند اضافه شده است که چنانچه شهر فاقد طرح مصوب باشد، و یا در طرح‌های مصوب محدوده استحفاظی یا نفوذی مشخص نشود، حریم شهر براساس ماده ۹۹ قانون شهرداری تعیین می‌گردد.

توجه: از آنجا که این نامه مصوب هیئت دولت نمی‌تواند ناقض قانون مصوب مجلس باشد، بنابراین محدوده‌های ذکر شده در این آیین نامه، برای شهرداری‌ها که خود دارای قانون خاص هستند ضمانت اجرایی ندارد. این تعاریف برای اجرای آیین نامه پیش گفته، آن هم در خارج از محدوده قانونی و حریم شهر، تبیین گردیده است - و نه داخل محدوده شهرها. بنابراین از نظر شهرداری محدوده‌های شهری تا تاریخ تصویب آیین نامه مذکور (۱۳۵۵) همان ماده ۲ قانون شهرداری و ماده ۹۹ قانون شهرداری یعنی حدود حوزه شهرداری و حریم شهر است.

۶- در سال ۱۳۶۲ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری به تصویب رسید. در تعریف شهر در این قانون به حدود قانونی شهر اشاره شده است. بر طبق مفاد ماده ۴ این قانون، شهر محلی است یا حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش قرار دارد. در تبصره یک ذیل همین ماده نیز اشاره شده است که حدود قانونی شهر به پیشنهاد شورای شهر و تصویب وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی تعیین خواهد شد. لذا از تاریخ تصویب این قانون تکلیف ماده ۲ قانون شهرداری - یعنی حدود حوزه شهرداری - مشخص شد: زان پس محدوده قانونی صرفاً مستند به تبصره یک ماده ۲ قانون تقسیمات کشوری تعیین گردید و ماده ۲ قانون شهرداری قابلیت خود را از دست داد. بدین ترتیب در کلیه قوانین که بعد از سال ۱۳۶۲ به تصویب رسیده است، اعم از قوانین مربوط به شهرداری‌ها و یا سایر قوانین، صرفاً از عنوان محدوده قانونی موضوع تبصره یک ماده ۲ قانون تعاریف و ضوابط

محدوده‌ای است که شهرداری در آن خدمات شهری ارائه می‌کند. این محدوده می‌بایست به تصویب انجمن شهر برسد. متعاقب این قانون، در قانون نظارت بر گسترش شهر تهران که در سال ۱۳۵۲ تصویب گردید، نیز از محدوده خدمات شهری نام برده شده است. توجه: الف - الزامی مبنی بر اینکه محدوده خدمات شهری (محدوم‌های که شهرداری در آن موظف به ارائه خدمات است) می‌بایست کوچک‌تر از محدوده قانونی باشد و خود ندارد؛ بلکه شورای شهر می‌تواند با توجه به توان اجرایی و اقتصادی شهرداری، تمام محدوده قانونی را به عنوان محدوده خدمات شهری اعلام کند.

ب- محدوده قانونی موضوع ماده ۲ قانون نوسازی از بابت وصول عوارض نوسازی قابلیت اجرایی دارد؛ لکن برفاه‌های نوسازی و اصلاحات شهری برابر ماده ۲۲ قانون نوسازی تا حریم شهر نیز قابل اجراست و شهرداری‌ها اختیار نظارت بر طرز استفاده از اراضی داخل محدوده قانونی و حریم شهر را دارند.

۵- در سال ۱۳۵۵، مستند به ماده ۸ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی، آیین‌نامه‌ای مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهر، به تصویب هیئت وزیران رسید. در بند ۱ و ۲ ماده یک این آیین نامه، به مواردی از این دست اشاره شده است:

#### الف- محدوده قانونی

تعریفی که برای اولین بار از این عنوان به عمل آمد، عبارت است از محدوده خدماتی (محدوده‌های که شهرداری در آن ملزم به ارائه خدمات است - یعنی محدوده خدمات شهری موضوع ماده ۲۳ قانون نوسازی و عمران شهری) به اضافه محدوده توسعه‌آنی شهرها.

در بند یک ماده یک این نامه مذکور آمده است که محدوده



تقسیمات کشوری یاد شده است.

۷- در تبصره ۳ ذیل ماده ۳ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری به لفظ حوزه شهری اشاره شده است (نه حوزه شهرداری) که اعم از داخل محدوده قانونی یا خارج از آن است. بدین صورت که حوزه شهری بعد از محدوده قانونی با تماس با اولین عنصر تقسیماتی نظیر روستا و یا مکان و مزرعه مستقل از نظر نسی و عرفی تمام می شود. می توان گفت که حوزه شهری از لحاظ لینی محدوده های ثابت است و تغییر آن در صورتی امکان پذیر است که در عناصر تقسیمات کشوری تبدیل، ادغام، الحاق یا انتزاع صورت گرفته باشد (یعنی مقررات ماده ۱۳ قانون تقسیمات کشوری برای هر یک از تغییرات پیش گفته اجرا شده باشد).

توجه: الف - سازمان ثبت اسناد و املاک کشور براساس حوزه شهری یا روستایی اقدام به ثبت و صدور پلاک ثبتی می کند.

جامع)، به هنگام مطالعه و تهیه طرح های مذکور محدوده هایی را تحت عنوان محدوده قانونی و حریم استحفاظی در نظر می گیرند. این محدوده ها از نظر شهرداری و شورای شهر و وزارت کشور به صورت محدوده پیشنهادی تلقی می شوند، نه تصویبی؛ زیرا هنگامی محدوده قانونی و حریم شهر برای شهرداری لازم الزامی است که مطابق مقررات مذکور در تبصره یک ماده ۴ قانون تقسیمات کشوری و ماده ۹۹ قانون شهرداری به تصویب و تأیید مراجع ذی ربط رسیده باشد.

شورای شهر و همچنین وزارت کشور می توانند با توجه به مقتضیات مالی و توان اجرایی شهرداری محدوده های پیشنهادی مشاوران تهیه کننده طرح های جامع و هادی را عیناً تأیید کنند و از مجرای قانونی به تصویب برسانند و یا حد دیگری را برای شهرهای کشور تعیین کنند.

**الزامی مبنی بر اینکه محدوده خدمات شهری می بایست کوچک تر از محدوده قانونی باشد و جود ندارد؛ بلکه شورای شهر می تواند با توجه به توان اجرایی و اقتصادی شهرداری، تمام محدوده قانونی را به عنوان محدوده خدمات شهری اعلام کند**

**حوزه شهرداری بر خلاف حوزه شهری براساس امکانات و توان اجرایی و مالی شهرداری تغییرپذیر است، همان گونه که سایر محدوده های شهری نظیر محدوده قانونی و یا حریم شهر می تواند با توجه به رشد و توسعه شهر افزایش یابد**

ب - وزارت کشور در مورد نحوه تعیین محدوده قانونی و حریم شهر دستورالعملی را تهیه و به کلیه استانداری های سراسر کشور ارسال کرده است، که به موجب آن دفاتر فنی استانداری ها با توجه به کلیات دستورالعمل مذکور در مورد تعیین محدوده های شهری شهرهای تابعه استان اقدام می کنند.

۹ - شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۳ خود در مورد نحوه تعیین سطوح خدماتی در شهرها به محدوده خدماتی شهر اشاره کرده است. محدوده خدماتی فاقد تعریف مشخص در قوانین است؛ لکن با توجه به متن مصوبه که محدوده مذکور را به عنوان محلی برای قطعه بندی، تفکیک و ساختمان سازی اعلام کرده است و از نظر شهرداری محدوده ای قانونی و حریم شهر محل اجرای مقررات ماده ۱۰۰ و ۱۰۱ قانون شهرداری - یعنی تفکیک اراضی و احداث ساختمان - است، بنابراین محدوده خدماتی مندرج در مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می تواند محدوده قانونی و حریم شهر باشد.

۱۰ - در تاریخ ۱۳۷۲/۱۲/۱ ماده واحده ای تحت عنوان قانون الحاق یک بند و ۳ تبصره به عنوان بند ۳ به ماده ۹۹ قانون شهرداری ها به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. در این ماده واحده دولت مکلف به اصلاح حریم شهرهای تهران، کرج، ورامین و شهریار و انتقال خط حریم شهرهای مذکور به محدوده شهرستان های این شهرها و وضع مقرراتی برای رسیدگی به تخلفات ساختمانی خارج از حریم مصوب شهرها شده است. همچنین مکلف گردیده ضوابطی را برای هزینه اعتبارات شهرداری در حریم استحفاظی شهرها مشخص سازد. راجع به کلیات این ماده واحده و مشکلات اجرایی آن می توان مواردی را به شرح زیر ذکر کرد:

ب - حوزه شهرداری بر خلاف حوزه شهری براساس امکانات و توان اجرایی و مالی شهرداری تغییرپذیر است، همان گونه که سایر محدوده های شهری نظیر محدوده قانونی و یا حریم شهر می تواند با توجه به رشد و توسعه شهر افزایش یابد.

۸- در ماده ۲ قانون زمین شهری، که در سال ۱۳۶۶ تصویب شد، محدوده عملکردی قانون زمین شهری و محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهر تعیین گردید. این محدوده در قانون مذکور با توجه به تعریف مشخص که قبلاً در بند ۱ همین نامه نحوه استفاده از اراضی و احداث بنا در خارج از محدوده قانونی درج گردیده بود، به علت مشترک بودن محدوده قانونی در قانون شهرداری و زمین شهری محل اشکال بود. حریم استحفاظی شهر نیز لغظی جدید بود و نیاز به تعریف مشخص قانونی داشت و معلوم نبود که مرجع تصویب این محدوده چه دستگاهی است؛ و در قانون زمین شهری و همین نامه اجرایی آن هم اشاره ای به این موضوع نشده بود. لذا حسب درخواست وزارت کشور و مسکن و شهرسازی، هیئت وزیران در مصوبه مورخ ۱۳۶۷/۱۲/۱۰ حریم استحفاظی را حد نهایی طرح جامع اعلام و اشاره کرد که حریم استحفاظی براساس ماده ۹۹ قانون شهرداری تعیین می شود. حال در شهرهایی که حد نهایی طرح جامع یا هادی بزرگتر از حریم شهر باشد (حریم موضوع ماده ۹۹ قانون شهرداری)، محدوده نهایی طرح هادی یا جامع شهر در شهرهای مذکور حریم استحفاظی محسوب می گردد. در این حالت در حد فاصل بین حریم شهر (موضوع ماده ۹۹ قانون شهرداری) و حریم استحفاظی طرح های جامع یا هادی، همین نامه نحوه استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهر جاری خواهد بود.

توجه: الف - تهیه کنندگان طرح های جامع و هادی (خصوصاً

الف - همان طور که تصویب حریم شهرها مستند به ماده ۹۹ قانون شهرداری و دستور العمل وزارت کشور در خصوص نحوه تعیین محدوده قانونی و حریم شهرها مستلزم طی مراحل است، لذا هر گونه اصلاح و تغییر در حریم مذکور نیز عیناً می بایست مراحل مربوط را طی کند. تعیین حریم شهرها، و متعاقب آن اجرای طرح های مصوب شهری، و همچنین خرید و نملک اراضی و املاک برای اجرای طرح ها به وسیله شهرداری (و دیگر سازمان های مرتبط) و یا صدور مجوزهای قانونی برای اشخاص در حریم شهر (موضوع ماده ۱۰۰ و ۱۰۱ قانون شهرداری) و مجوزهای صادر شده به وسیله سایر دستگاه های دولتی، حقوقی را برای شهرداری و شهروندان ایجاد می کند. به همین خاطر کوچک تر کردن حریم شهر موجب تضییع حقوق شهروندان از بابت خروج اراضی و املاک و تأسیسات منکی آنان از حریم شهر خواهد شد. به نظر می رسد این موضوع یکی از عمده مشکلات موجود در اجرای این قسمت از ماده واحده باشد.

ب - همان گونه که پیش تر هم اشاره شد، محدوده های عملکردی شهرداری ها همانا حریم شهر - موضوع ماده ۹۹ قانون شهرداری - است؛ در حالی که در تبصره ۲ ماده واحده مذکور اشاره به حریم استحقاقی (حد نهایی طرح جامع) شده و ممکن است در شهرهایی حریم استحقاقی به عنوان حریم شهر مورد تأیید مراجع ذی ربط قانونی قرار نگیرد. در این حالت تبصره یاد شده از لحاظ اجرایی موضوعیت پیدا نخواهد کرد.

ج - در تبصره ۳ ماده واحده اشاره به وجود روستا و شهرک در داخل حریم شهر و هزینه اعتبارات تخصیصی دولت و شهرداری ها (۸۰٪ وجوه حاصل از عوارض) به روستاها و شهرک های مذکور شده است.

برای بند الف ماده ۲ این نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها، شهرک به محلی اطلاق می گردد که در خارج از محدوده قانونی و حریم شهر یا حداقل ۵۰۰ قطعه زمین برای احداث واحدهای مسکونی، به اضافه سایر تأسیسات مورد نیاز، ایجاد می گردد و با

باری ساکنان و مالکان اداره می شود. بنابراین وجود شهرک در داخل حریم شهرها قانوناً امکان پذیر نیست؛ لذا هزینه اعتبارات شهرداری به این قبیل شهرک ها موضوعاً متعلق است.

د - راجع به وجود روستا در داخل حریم شهرها، روستا به عنوان عنصری تقسیماتی با حدود مستقل نمی و عرفی، خود دارای محدوده و حریم است. لذا وجود عنصری مستقل به عنوان روستا در داخل عنصر مستقل دیگری به عنوان شهر خلاف قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری است. بنابراین چنانچه در بررسی های به عمل آمده در تعیین حریم شهرها، روستایی در داخل حریم پیش بینی گردد، نمی توان آن را به صرف تعیین حریم برای شهر و تصویب مراجع موضوع بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری (شورای شهر و وزارت کشور)، بدون رعایت تشریفات مندرج در ماده ۱۳ قانون تقسیمات کشوری (الحاق و انتزاع) به شهر ملحق ساخت. در نتیجه چنین روستایی به حالت حزیه در داخل حریم شهر با هویت خاص خود (قوانین و مقررات حاکم بر روستا) باقی خواهد ماند.

توضیح - با توجه به مطالب یاد شده، شهرداری ها در زمان حاضر می توانند دارای سه محدوده به شرح زیر باشند:

الف - محدوده خدمات شهری، مستند به قسمت اخیر تبصره یک فیصله ماده ۲۳ قانون نوسازی و عمران شهری با تصویب شورای اسلامی شهر.

ب - محدوده قانونی شهر، مستند به تبصره یک ذیل ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری با پیشنهاد شورای شهر و تصویب وزارتخانه های کشور و مسکن و شهرسازی.

ج - حریم شهر، مستند به ماده ۹۹ قانون شهرداری با تصویب شورای شهر و تأیید وزارت کشور.

توجه: در صورت تصویب و تأیید مراجع موضوع ماده ۹۹ قانون شهرداری، می توان حریم استحقاقی (حد نهایی طرح جامع) را که مشاوران و تهیه کنندگان طرح های شهری در طرح های خود پیش بینی می کنند، به عنوان حریم ماده ۹۹ قانون شهرداری تعیین کرد.

**شرکت فولکس ران**  
 وارد کننده و فروشنده قطعات یدکی ماشین آلات راهسازی  
 بلدوزر - لودر - گریدر - بیل مکانیکی  
 کوماتسو - کاترپیلر - لیبهر

تهران - میدان قدس  
 چهارراه عباسی - چاهان  
 نادر خیبری - پلاک ۱۳

تلفن: ۵۴۸۳۱۱  
 ۵۴۴۲۷۰  
 ۵۰۲۱۶۲۰  
 فکس: ۵۰۴۶۲۳۳  
 شماره: ۰۹۱۱۲۲۵۱۴۱۰

**جناب آقای صابری رضایی**  
 مدیر عامل محترم سازمان همیاری  
 شهرداریهای استان آذربایجان غربی

**انتخاب بجای حضرتعالی را به عنوان  
 مدیر عامل محترم سازمان  
 همیاری تبریک و تهنیت عرض نموده و  
 امیدواریم با این انتخاب  
 در افزایش کاراییها و تسریع و تأمین  
 نیازمندیهای شهرداریهای استان  
 موفق و مؤید باشید.**

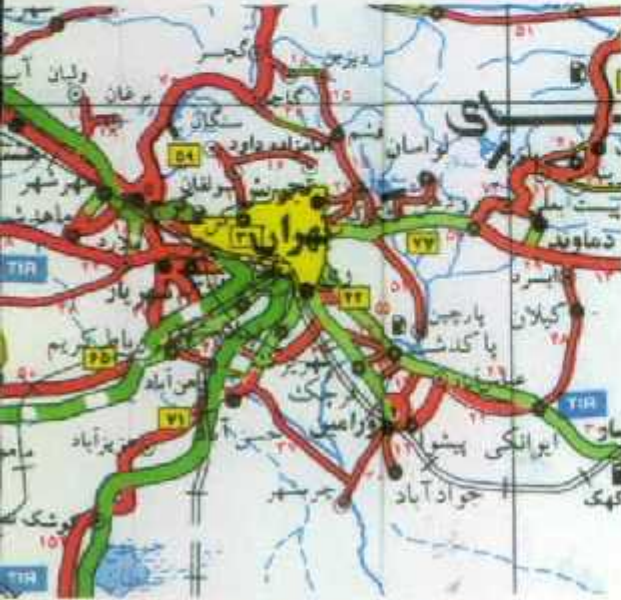
روشن بینان فرهنگ خانواده  
 آفریننده کرامت فرد و حیوانات  
 صداقت جبران پذیر است  
 حسن نظریه استخفاف در برابر است

**جناب آقای قاسم صابری رضایی**

انتخاب جلالیتان را به عنوان مدیر عامل سازمان همیاری  
 شهرداریهای استان آذربایجان غربی تبریک و تهنیت عرض  
 نموده و بر توانمندیها و حسن نظریه استخفاف در برابر است  
 امیدواریم در تأمین نیازمندیهای شهرداریهای استان آذربایجان غربی  
 موفق و مؤید باشید.

عازم کدگان سازمان همیاری شهرداریهای استان آذربایجان غربی

## نخستین گام؛ ایجاد شهرداری



### گفتگو با

**مرتضی سلیمانی - شهردار پاکدشت**

**محمدسالاری راد**



رسمیت یافتن سکونتگاه‌های حاشیه‌ای، فرایندی است چند وجهی که نخستین گام‌ها و اساسی‌ترین آنها - پذیرش این سکونتگاه‌ها به عنوان نقاط جدید شهری است. چگونگی گذار از این مرحله به مراحل بعدی را به اتفاق مرتضی سلیمانی، شهردار پاکدشت، مرور می‌کنیم:

آقای شهردار، رشد جمعیتی شهر پاکدشت در چند دهه اخیر بسیار زیاد و تحولات آن بسیار چشمگیر است. تحلیل شما در این باره چیست؟

رشد جمعیت شهر پاکدشت، به‌طور مشخص ناشی از مهاجرت‌های وسیعی است که از مناطق مختلف کشور به قصد تهران انجام شده است. این مهاجران با هدف کسب شغل بهتر و موقعیت مناسب‌تر به منطقه تهران عزیمت می‌کنند، اما به دلیل گرانی مسکن و زندگی در شهر تهران به مناطق حاشیه‌ای پناه می‌برند. در این مناطق نیز امکان احداث سرپناه ارزان قیمت وجود دارد، و از عوارض قانونی به شهرداری و یا مالیات به اداره دارایی هم خبری نیست؛ پس چنین مناطقی به سرعت شکل می‌گیرند. مهاجران پاکدشت اغلب دارای منشأ جغرافیایی مشابهی هستند. برخی از آنها از استان همدان، برخی از لرستان و گروه عمده‌ای هم از استان‌های شرقی - و به ویژه از خراسان و سمنان - به این شهر آمده‌اند.

به این ترتیب، پاکدشت مصداق کاملی از سکونت غیررسمی است؛ یعنی جمعیتی که در بازار رسمی مسکن منطقه تهران جایی را نیافته‌اند، به بازار غیررسمی روی آورده و از جمله در پاکدشت ساکن شده‌اند. آیا این تعبیر صحیح است؟

در امتداد جاده خاوران (تهران - مشهد)، درستا پس از پایان حریم استحقاقی شهر تهران، انکار همه چیز آماده است؛ دیگر مانع قانونی شهرداری تهران عمل نمی‌کند، چند هسته روستی آباد و استخوان دار و قدیمی وجود دارند، اراضی آنها هم وقفی است و هیچ کس سند رسمی در دست ندارد. اما مالکان، که پیش از آن به برکت آب جابرو در این اراضی کشت و کار بیرونقی داشتند، ادعای اداره اوقاف را قبول ندارند.

بنابراین در بحران و دعوای حقوقی بین مالکیت وقفی و خصوصی، فضایی مناسب و طبیعی برای لاندگزینی اشکال گوناگونی از مسکن ارزان قیمت و غیررسمی ایجاد شده است. ملاط جمعیتی نیز به وفور از ظرف سرریز شده تهران به بیرون سرازیر است.

شهر پاکدشت حاصل چنین شرایطی است. در سال ۱۳۷۰ سه روستای ماماژن، پلشت و قوچه، که بر اثر رشد بسیار زیاد جمعیتی دارای پیوند کالبدی شده بودند، عنوان «شهر» یافتند و بعدها روستاهای خاتون آباد و بیر نیز به جرگه آنها پیوستند. اکنون این مجموعه بیش از یکصد هزار نفر جمعیت را در خود جای داده و با جداسدن از شهرستان ورامین، به همراه دهستان‌های بیراموش، شهرستان پاکدشت را شکل داده است. به این ترتیب در طول کمتر از یک دهه، چند روستای پراکنده به مقام شهری و مرکزیت شهرستان نایل شدند. چنین فرایندی فقط در سایه حضور کلان شهری همچون تهران امکان پذیر است.

آبادی‌های سابق وقفی است که باید از عوائد آنها چند مؤسسه خیریه اداره شوند. مالکان، در مقابل، مدعی‌اند که وقف این اراضی غیرقانونی است و سند و با وقفنامه‌ای بر این اراضی وجود ندارد. در این موقعیت، هر کس می‌تواند با قولنامه‌ای که در دست دارد، مدعی زیمتی باشد. به همین دلیل درگیری‌های حقوقی زیادی ناشی از معارضات مختلف در شهر وجود دارد و دادگستری شهرستان از این بابت تعال است.

□ یا نبود سند رسمی و احراز نشدن مالکیت افراد، شهرداری چگونه پروانه ساختمانی صادر می‌کند؟

○ وضعیت حقوقی زمین‌های شهر، باز سنگینی را بر دوش شهرداری گذاشته است. اما شهرداری می‌کوشد که خود را درگیر این دعاواها نکند؛ بلکه به هر کس که دارای قولنامه باشد - به شرط داشتن حد نصاب قطعه تفکیکی و با رعایت طرح هادی - پروانه ساختمانی می‌دهد. البته در پروانه قید می‌کند که این پروانه به معنای تثبیت مالکیت نیست و در صورت وجود معارض، دارنده قولنامه باید جوابگو باشد. با این سیاست، شهرداری توانسته است بر بخشی از بحران ناشی از سکونت غیررسمی غلبه کند و بسیاری از ساخت و سازهای پاکدشت را ضابطه‌مند و قانون‌مند سازد.

□ اما در پاکدشت، موارد زیادی از بدمسکنی را می‌توان مشاهده کرد؛ واحدهایی که با مصالح نامناسب ساخته شده‌اند، کوچک‌اند و فضاهای تنگ و تاری دارند، و تناسبی با جمعیت ساکن آنها ندارند، اغلب فاقد نما هستند، اسکلت مقاومی ندارند، و کاستی‌هایی از این دست، درباره آنها چه می‌گویید؟

○ بسیاری از این واحدها به دوران پیش از تشکیل شهرداری باز می‌گردد، اما در شرایط کنونی هم گاه چنین مواردی رخ می‌دهد. شهرداری برای حل مشکل سکونت نامرغوب نیازمند زمان است و کوشش می‌شود که به تدریج اصول شهرسازی در این شهر پیاده گردد. در این مقطع مهم‌ترین اقدام شهرداری، شکل دهی به معابر پیشنهادی طرح هادی است. همچنین کوشیده‌ایم که تمامی کاربری‌های خدماتی و فضای سبز طرح را اجرا و رعایت کنیم. بجز آنها، شهرداری توانسته است بخشی از زمین‌های وسیع شهر را، با رعایت کامل اصول شهرسازی، به طرح‌های آماده‌سازی اختصاص دهد. این طرح‌ها کمابیش با اجرا شده‌اند و یا در حال اجرا هستند. شهرداری پاکدشت بر اصول شهرسازی تأکید زیادی دارد. ما معتقدیم که شهرداری‌ها، شهرساز هستند و نباید در هیچ شرایطی از اصول شهرسازی خود عدول کنند. شهرها باید به سمت استانداردهای زندگی شهری پیش روند. گرچه مهاجران وارد شده به این شهرها در درجه اول نیازمند سرپناه هستند اما پس از استقرار و کسب آرامش از داشتن سقفی بالای سر، خدمات و فضاهای شهری خود را مطالبه خواهند کرده و آن گاه شهرداری‌ها باید جوابگوی آنها باشند.

□ یکی از عوارض سکونتگاه‌های حاشیه‌ای و غیررسمی، وجه خوابگاهی آنهاست. در شکل‌گیری این سکونتگاه‌ها، اشتغال مقدم بر اسکان است. بخشی از



○ بله، در زمانی که روستاهای ماسازن، بلشت، قوهه، خاقون‌آباد و بیر، هنوز شهر نشده بودند، قیمت زمین بسیار ارزان بود. مالکان، یعنی کسانی که قولنامه‌ای در اختیار داشتند، با تفکیک بر رویه زمین‌های زراعی خود به قطعات کوچک، امکان تملک، احداث مسکن و اسکان را به هر کس می‌دادند. یا نبود شهرداری، البته عوارض، پروانه ساخت و پایان کاری هم در کار نبود. ضوابط شهرسازی هم وجود نداشت که مثلاً بر نوع ساخت و ساز و نما نظارت داشته باشد. این گونه است که سکونت غیررسمی و حاشیه‌ای شکل می‌گیرد. اما از زمان استقرار شهرداری، مسائل شکل دیگری یافته است. نخست آنکه با احداث معابر عریض و استقلاله و ایجاد امکانات خدماتی و فضای سبز، ارزش سکونت افزایش یافته است. شهرداری بر ساخت و سازها نظارت می‌کند و مطابق با ضابطه، تفکیک اراضی مسکونی زیر ۱۸۰ مترمربع ممنوع است و به چنین قطعاتی پروانه ساخت داده نمی‌شود. همچنین با شهر شدن پاکدشت تقاضای خرید زمین و احداث ساختمان در بازار رسمی افزایش یافته و در مجموع همه این عوامل باعث گران تر شدن زمین در این شهر شده است. همین مسئله سبب گردیده که سکونت در این شهر از توان بسیاری از مهاجران خارج شود. تعدادی از آنها می‌کوشند با تفکیک‌های غیرقانونی، زمین ارزان تری را خریداری کنند - که البته شهرداری با ایجاد پلیس ساختمانی بر چنین اتفاقاتی نظارت دارد و از آنها جلوگیری می‌کند. تعدادی دیگر از مهاجران، با این شرایط امکان انتخاب پاکدشت را ندارند و به ناچار به نقاط دیگری می‌روند.

□ شرایط حقوقی زمین‌های پاکدشت چگونه است؛ آیا امکان تهیه سند رسمی و مالکیت خصوصی وجود دارد؟

○ در شرایط کنونی مهم‌ترین مشکل شهر وقفی بودن اراضی آن است. اداره اوقاف مدعی است که شش دانگ اراضی



پاکدشت، نواحی ناکاکن

○ مهم‌ترین اقدامی که شهرداری در مقطع کنونی می‌تواند انجام دهد، تأمین فضاهای خدماتی شهری است تا شهروند پاکدشتی، شهر خود را پذیرفتنی و زیبا ببیند. البته باید کاری کرد که جمعیت ساکن در شهر، هنگام انتخاب مکانی دیگر، این شهر را برتر بداند. ایجاد هویت شهری و فرهنگ شهروندی به برنامه‌های دراز مدت تری نیاز دارد.

□ اما ساختار کالبدی هماهنگ و مرتبط نیز می‌تواند در هویت واحد شهری نقش داشته باشد. همان گونه که مشاهده می‌شود، بحر سه نقطه ماعازن و پلشت و قوه، که دارای پیوستگی کالبدی هستند، نقاط خاتون آباد و یبر از بدنه اصلی گسسته‌اند. برای شکل دهی به این ساختار چه طرحی وجود دارد.

○ هدف اصلی طرح هادی پوشش کامل این آبادی‌ها در قالب یک شهر و شهرداری واحد و نیز کنترل ساخت و سازهای بی‌روبه آن بود.

در این طرح بر بافت منضبط میان خاتون آباد، یبر و مجموعه اصلی پاکدشت تأکید شده و بر آن تعدد وجود داشته؛ زیرا طرح به درستی مایل به گسترش بیش از اندازه شهر و از بین بردن زمین‌های کشاورزی نبوده است، اما برای شکل دهی به ساختار واحد شهری، طرح هادی گوشیده است تا چند محور شرقی - غربی و کمربندی و اختصاص فضاهای بین این آبادی‌ها به کاربری‌های بزرگ شهری، این شرایط را فراهم کند. شهرداری به اصول طرح هادی پایبند است و اهداف این طرح را دنبال می‌کند.

□ آقای شهردار، از اینکه در گفت‌وگو با ماهنامه «شهرداری‌ها» شرکت کردید، متشکریم.

فرایند غلبه بر سکونت غیررسمی، ایجاد شرایط اقتصادی درون‌زا و متکی بر خویش است. شهرداری برای آنکه محل اشتغال ساکنان وابستگی چندانی به تهران نداشته باشد، چه اندیشه‌ای کرده است؟

○ مناطقی همچون پاکدشت مشکل اشتغال ندارند؛ و بیکاری در پاکدشت در کمترین میزان است. مسلماً اشتغالی وجود داشته است که اسکانی هم صورت گرفته اما شهرداری قادر نیست بر مشکل خوابگاهی بودن این شهر غلبه کند؛ زیرا به هر حال این شهر جزء اقمار تهران محسوب می‌شود.

□ منظور غلبه کامل نیست، بلکه احراز شخصیت مستقل اقتصادی است. برای مثال، برنامه ریزی برای جابه‌جایی برخی از مشاغل به درون یا بیرون شهر، ایجاد مراکز صنعتی و نظایر اینها می‌تواند به این هدف کمک کند.

○ از این بابت مشکلی وجود ندارد. بیرون این شهر پر است از شهرک‌های صنعتی، همچون عباس آباد، لیه زنگ، علی آباد و پارچین - که به هر حال خارج از شهر هستند. البته خاتون آباد چنین وضعیتی ندارد و تعداد زیادی کارگاه صنعتی و تعمیراتی و خدماتی، به مراکز مهمی برای اشتغال تبدیل شده‌اند.

□ نکته دیگر در سکونتگاه‌های غیررسمی، مسئله هویت اجتماعی آنهاست. این سکونتگاه‌ها به سرعت رشد می‌کنند و جمعیت می‌پذیرند و سرعت تحولات به آنها اجازه شکل دهی به فرهنگ شهری، هویت مستقل شهری و تعلق خاطر نمی‌دهد. جمعیت مهاجر این شهرها، سکونت در آن را موقتی تلقی می‌کنند و ممکن است در دوره‌ای کوتاه، بارها از این شهر به آن شهر جابه‌جا شوند. آیا شهرداری برای این گونه مسائل اندیشه و فکری دارد؟

# تجلی فرهنگ دیواری در فضاهای عمومی شهر

ایرج اسدی  
کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای



درباره هانیبال الخاص

هانیبال الخاص، از هموطنان آشوری، نقلی را از ۱۴ سالگی شروع کرده است. وی خرداد ماه سال آینده شصت سالگی شروع نقاشی خود و آموزش این هنر را در یکی از موزه‌ها یا فرهنگسراهای تهران جشن خواهد گرفت. الخاص تاکنون در ایران و دیگر نقاط جهان (آسیا، اروپا، آمریکا و اقیانوسیه) بیش از ۲۰۰ نمایشگاه انفرادی و ۴۰۰ نمایشگاه گروهی برگزار کرده است.

بدنه‌های خارجی بناهای شهری، سطوحی هستند که اغلب برای خلق آثار هنری ماندگار یا مضامینی مختلف مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

برخی از این آثار اکنون هم بعد از گذشت قرن‌ها، از جمله شاهکارهای هنری نقاشی دیواری محسوب می‌شوند و همه ساله میلیون‌ها جهانگرد را از کشورهای مختلف به خاستگاه خود می‌کشاند. فضاهای شهری در کشور ما نیز انواع مختلفی از این گونه آثار را بر بیکر خود دارند، که البته بسیاری از آنها با توجه به معیارهای هنری اصیل، سطح کیفی نازلی دارند.

در این شماره، اگتشاف موجود در فرم و محتوای آثار هنری موجود در شهر، به ویژه نقاشی‌های دیواری و نحوه اجرای آنها، در گفت‌وگو با هانیبال الخاص مورد بحث قرار گرفته است. خلق آثار هنری متعالی در فضاهای شهری به مثابه منبع و عاملی برای سوزندگی و حیات شهری، هم‌راد با پالندگی اقتصادی، از جمله موضوعات دیگری است که در این گفت‌وگو به آن پرداخته شده است.

□ بر دیوارهای خیابان‌های شهر دیوارنگاره‌های مختلفی با موضوعات متفاوت به چشم می‌خورند. ارزیابی کلی شما از سطح کیفی آثار هنری که بر دیوارها و فضاهای عمومی شهر مشاهده می‌شوند، چیست؟

○ در پاسخ به این سؤال باید بگویم، در واقع کیفیت کارها آنقدر بد است که من مجبور به طرح این شعار شدم که فرهنگ دیواری ما شرم‌آورانه فقیر است. باین برای قومی که - به حساب من - هفت هزار سال تاریخ و سابقه فرهنگی دارد نمی‌تواند فرهنگ محسوب شود. نقاشی دیواری و اصولاً فرهنگ دیواری ما، که سابقه چنان زیبایی در قالی - که مفروش ما است - داریم، بسیار کم‌مایه است.

اگر چه بسیار مشکل است ولی مجبورم بگویم که با این کم‌مایگی حتی برخی نواقات به شخصیت‌های مذهبی و سلیب‌مان هم که باید به آنها احترام بگذاریم با نوع نقاشی‌ای که از آنها بر دیوارهای شهر ترسیم می‌گردد، بی‌احترامی می‌شود. نقاشی‌ای که از آنها بر دیوارهای شهر کشیده می‌شود، نوعی کپی نازل و به عبارتی تلاشی است فقط برای شباهت ظاهری، که همیشه هم با صداها غلط آنا تومیک و انتباهات واضح در بافت و فرم همراه است.

در زمان‌هایی که نقاشان مسیحی چون آنگرکو و هنرمندانی بزرگ چون میکل آنژ، چهره سن پتر و شهدای مسیحی با خود مسیح را می‌کشیدند، در آثارشان چنان عشق و سوزی حضور داشت که حتی بر

آن تصور نمی‌شد. به گفته فرانسویس عیسی قنیس (۱)، که فردی فقیر و کشتی مذهبی و انقلابی بود، چنان ابهت و عظمت و قداسی در آثار این نقاشان وجود دارد که بیننده را عمیقاً مسحور می‌کند.

اما، متأسفانه، آثاری که اکنون از شخصیت‌های مذهبی و ملی ما بر دیوارهای شهر نقش می‌شدند فاقد این ویژگی‌هاست.

□ چه معیارهایی اثر دیواری خوب و بد را از هم متمایز می‌سازد؟

○ دو تقسیم‌بندی شناخته شده در این زمینه وجود دارد: فرم و محتوای خوب و نیز شیوه اجرای اثر - که بسیار مهم است. تکنیک کار و پایداری اثر و اینکه آسیب‌پذیر نباشد نیز اهمیت فراوانی دارد. اصولاً روش‌های زیادی برای جلوگیری از نابودی زود هنگام اثر وجود دارد. از جمله اینها استفاده از صمغ درختی (حتی نوع مصنوعی آن) است که نوعی پوشش را برای حفظ اثر به وجود می‌آورد.

نکته دیگری که باید بسیار به آن تأکید کرد، این است که دیوارهای بیرونی شهر می‌بایست به ما درس‌ها بیاموزند؛ و حتی دیوار خانه‌مان نیز، من یک تقویم بزرگ روی دیوار آشپزخانه‌ام دارم که اعیاد، روزهای خاص و روزهای ازواج و تولد دوستان و خویشاوندان را روی آن ثبت کرده‌ام. با این کار همیشه در خاطر من می‌ماند که مثلاً از یک هفته قبل، متناسب با آن روز، کارت تبریک یا هدیه‌ای بفرستم (این عادت از جمله معهود غریب‌دگی‌هایی است که من دوست دارم). این نکته درباره دیوارهای شهر نیز صادق است.

ما روی دیوارهای شهر امکان نقاشی خیلی چیزهای آموزنده را داریم. در اصل، دیوار شهر و دیوار خانه باید همچون تخته سیاه یا برگ کتاب، هم به ما آموزش بدهد و هم لذت بصری.

□ اشاره کردید که اثر دیواری خوب، می‌بایست علاوه بر فرم و تکنیک اجرای خوب، آموزنده نیز باشد. آثار دیواری شاخص چه خلأهایی از فرهنگ و آگاهی مردم را پر می‌کنند؟

○ از جمله چیزهایی که می‌خواستم روی دیوار مترو بکشم - که تنگ نظری‌های عدایی مانع از آن شد - کودکانی چهار - پنج ساله از اقوام مختلف کرد و ترکمن و لر و جز آن بود، که لباس‌های رنگارنگ ائوس - قبیله‌ای خود را بر تن داشتند. این کودکان دور درختی تاور و سلواز پرندها و میوه‌های گوناگون حلقه زدند؛ درخت خیالی که چند نوع میوه بهشتی همچون سیب و انجیر و انار در خود دارد.

بجایهای چهار سالی که نقاشی آنها را کشیده بودم موهایی باز داشتند و باهائی برهنه‌شان مشخص بود. از نظر فردی که قرار بود مخارج سفارش این تابلو را عهده‌دار گردد، اینها همه لخت و پنی بودند. و...! به هر حال این گونه برخورد باعث شد تا دیگر دنباله آن کار را نگیرم.



به تبع آن حتی به اقتصاد پارک نیز آسیب می‌رسانند.

بدبختی این است که نمی‌دانند اگر دولتی در یک کشور فقیر بخواهد دوام داشته باشد و در تاریخ ثبت شود، باید بیشتر به هنر تکیه کند. تصور کنید اگر هنر دیواری و سنگ برجسته‌های آشور نبود، اگر نقش برجسته‌های شهرهای ترخوره که پادشاهی برای عیش خودش به آنها تیراندازی کرده است نمی‌بود، چه چیز از تمدن آشور باقی می‌ماند؟ اگر همین‌ها نبودند، اکنون از تاریخ این امپراتوری - که اختراع چرخ و تقویم و شروع نجوم، ریاضیات، طب و الفبا به آنها نسبت داده می‌شود - چیزی باقی نمانده بود. اگر از رنسانس ایتالیایی تا نقاشی و مجسمه و شاهکارهای معماری حذف شوند، آنقدر بی‌رنج می‌شود که میراث، در زمان حاضر، ایتالیا بیشترین عایدی و درآمد مالی را از ورود جهانگردانی به دست می‌آورد که برای دیدن آثار میکل‌انژ و امثال وی به این کشور می‌آیند. امکان انجام این گونه کارهای خلاق هنری در کشور خود ما، با وجود منابع و فضای جغرافیایی متنوع، بسیار زیاد است. ما پارک‌های جنگلی زیبایی داریم که بعضی‌شان تا کناره دریای خزر ادامه می‌یابند. مناظر و چشم‌اندازهای موجود در این جنگل‌ها بی‌نظیر است. اگر شرایطی به وجود می‌آمد تا مثلاً مجسمه‌سازان و هنرمندان با طراحی‌های از پیش اندیشیده به خلق آثار هنری و مجسمه‌های زیبا در فضای بیرونی آن می‌پرداختند، همراه با سرسره‌هایی برای بچه‌ها و فواره‌های فشنگی که در شب و روز بدرخشند، مجموعه زیبایی هماهنگ با درختان و فضای آنها به وجود می‌آمد که بسیار دلبخیر و زیبا می‌بود. این اقدام مسلماً سرآغازی بود بر شکوفایی اقتصادی در این گونه نواحی. اما دریغ که نمی‌دانند چه تعالی فرهنگی - و حتی اقتصادی - در هنر نهفته است.

□ برخی می‌پندارند که رسیدن به کیفیت مطلوب در آثار دیواری نیاز به هزینه زیادی دارد (هر چند که اکنون با صرف هزینه‌های فراوان، بدترین آثار در شهرها به وجود می‌آیند). آیا همیشه خلق اثر دیواری خوب مستلزم هزینه بالا برای مدیریت شهری است؟

○ نباید فراموش کرد که صرفه‌جویی در این موضوعات واقعاً تنگ نظری است. پیشنهاد من را دوباره به خاطر آورید. آیا اینکه یک دیوار باشد و مقداری رنگ و فرود آستان به رموز کار که می‌داند چگونه کار را درست انجام دهد، مستلزم هزینه زیادی است؟ نقاشی‌های این دیوار را کودکان کامل می‌کنند و در اینجا هنرمند صرفاً راهنما و پیشنهاد

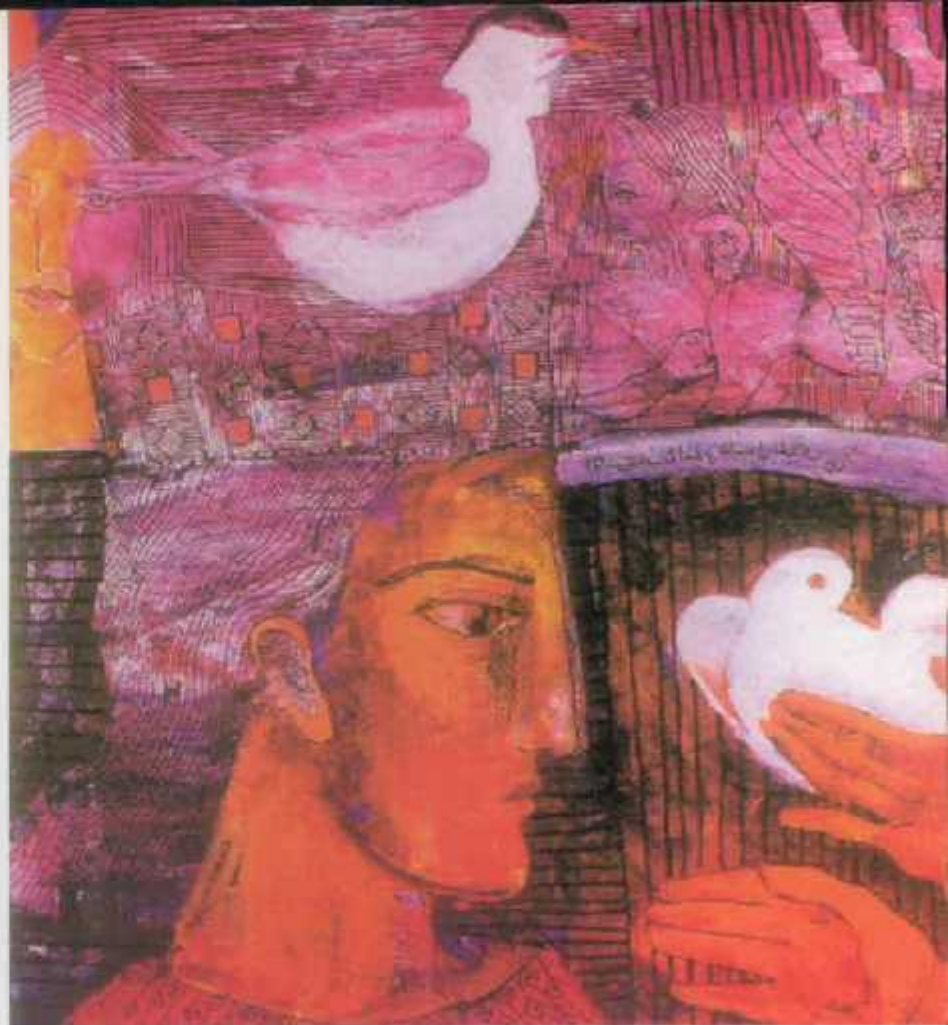
تابلوی دیگری که قرار بود نقاشی کنم، دختر بچه‌های لاغر و کوچک روستایی بودند با لباس‌های یاره‌پاره که دور درخت بسیار بزرگ خشک شده‌ای حلقه زده‌اند و روی درخت چندین کلاغ و پرندگانه‌ای نمادین چون کرکس آشیانه ساخته‌اند. این دو اثر دیواری، می‌توانستند نکات مهمی را به ما بیاموزند: احترام به درخت و به طور کلی محیط زیست، شناخت و حرمت به اقوام مختلف و نظایر اینها.

نمونه‌های در خور توجه دیگری نیز وجود دارد. برای مثال، فرض کنید پارکی را در اختیار هنرمندی قرار دهند که با تکنیک کار آشناست و می‌تواند آثار شاخص و خوبی در دیوارهای آن نقاشی کند. وی می‌تواند از بچه‌ها و کودکان بخواهد تا بر روی دیوارهای آن پارک حیوانات تخیلی همچون اژدهای سه سر و جز آن، یا نمادهای دیگر اسطوره‌های مثل سیمروغ و نظایر آن بکشند. این دیوارها با حیوانات عجیب و زیبا، که در داخل پارک بیج می‌خورند و لایبرتی درست می‌کنند که بچه‌ها و همه مردم از حضور در چنین فضایی لذت می‌برند. این نقاشی‌ها چه بسا بعدها در دفترهای نقاشی بچه‌هایی که آن را دیده‌اند، دوباره و به نوعی دیگر تکرار شوند. این فضاها توان تخیل و نقاشی بچه‌ها را بارور می‌سازند و فضاهای زنده و شاداب را نیز در پارک‌ها به وجود می‌آورند. لیکن از این گونه کارها در پارک‌های شهرهای ما صورت نمی‌گیرد. این روزها قسمت‌هایی از دیوارهای شهر در اختیار بعضی از روشنفکرانی که جدید آمده‌اند گذاشته می‌شود تا هر چه دل‌شان می‌خواهد در آن بکشند. پشتوانه نقاشی دیواری باید اندیشه باشد. مثلاً یکی از زیباترین آندیشه‌هایی که بشر از بدو پیدایش با خود داشته است شخوارگی وی برای هموع، حیوان و محیط بوده است.

□ عموماً مقولاتی چون هنر جزو نیازهای ثانویه ساکنان شهرها پنداشته می‌شود. نتایج این نگرش در کشور ما در میزان بودجه‌ای که به این مقوله‌ها تخصیص می‌یابد، مشاهده می‌شود. حال با توجه به اهمیت هنر و جایگاه آن در شکوفایی فرهنگی و اقتصادی ملت‌ها، راه حل این مسئله به نظر جناب عالی چیست؟

○ یکی از بدبختی‌های هنر از روزگاران دور همین بوده که تنها در زمان رفاه به آن پرداخته شده است. برای مثال در ایتالیا، «مدیچی‌ها» که افراد پولدار و هنر دوستی بودند، با صرف هزینه و بودجه‌های هنگفت برای رافائل‌ها و میکل‌آنژها، دوره‌ای پر فروغ را در خلق آثار هنری به وجود آوردند.

بد نیست تجربه‌ای شخصی را در این زمینه نقل کنم: همین چند هفته پیش قرار بود تابلویی را در یکی از پارک‌های تهران شروع کنم که در آن شعری کلاسیک روی یک دیوار و شعری معاصر روی دیوار مقابل آن نقاشی می‌شد. بدین ترتیب در این پارک فضایی به وجود می‌آمد تا مردم در حین عبور از بین این دو دیوار، دوباره مردان بزرگی که زاده این خاک هستند تأمل کنند. کارگزاران این امر در شهرداری، زمانی که با کمی بودجه مواجه شدند - از زبان شهردار تهران - اظهار داشتند که از این پس قرار است برای عمران و توسعه هزینه کنند و به این ترتیب بودجه‌ای برای هنر تخصیص نمی‌یابد. متأسفانه این گونه نگرش در کشور ما غلبه دارد. اما من در برابر این گونه برخوردها همیشه گفته‌ام «دریغ که نمی‌دانند چه سرمایه‌ای در هنر نهفته است». وقتی که پارک‌های ما از هنر خوب خالی شد مثل این است که از اکسیرن خالی شده باشد و از نشانه‌ها و از عشق نیز. وقتی که این بودجه را قطع می‌کنند، گویی اصلاً متوجه نیستند که زیبایی را از بین می‌برند و



عاید شده که در آن زمان پول زیادی بود. به معن پشهاد شده بود که روی دیوار بیمارستانی مخصوص کودکان نقاشی‌هایی از حیوانات بکشم.

من بر روی دیوار آنجا حیواناتی خیالی و خوش رنگ کشیدم. اکنون هر وقت به آنجا می‌روم، وقتی مردم می‌فهمند که نقاش این دیوار هستم، استقبال زیادی از من می‌شود. چند سال پیش که به آنجا رفته بودم، مطلع شدم که دو سه بار خواستند این دیوار را برای کارهای عمرانی خراب کنند، ولی شورا با آن مخالفت کرده است.

نوربه‌دیگر، پارکی است در ویتنام که هواییعربی امریکایی در وسط آن سقوط کرده بود. آنان به جای اینکه لاشه‌های هواپیما را بردارند، آن را رنگ زدند تا آکسیده نشود. در واقع این هواپیما وسیله‌ای است برای سرسره بچه‌ها و جره‌نچیزات پارک. به علاوه، یادمان‌های تاریخی و مکان‌های تفریحی است که مردم در آنجا عکس می‌گیرند و نمادی است از جنگ و وشتی‌های آن. آری، فضاهای هنری می‌بایست این درس‌ها را نیز به مردم بیاموزند. بهتر است این گونه‌فضاها و نمادها در کشور ما نیز خلق و حفظ شوند تا مردم عیب‌های آن را ببینند و زیبایی‌هایش را ستایش کنند.

□ چه رابطه‌ای بین بافت فرهنگی - اجتماعی غالب در شهر با محتوای آثار هنری - به ویژه نقاشی دیواری - برای رسیدن به یک هویت در این آثار وجود دارد؟ آیا نفوذ اینها می‌بایست جهانی باشد، با آثار هنری هر کشور - و یا حتی هر شهر - باید متفاوت از شهرهای همجوار یا کشورهای دیگر باشد؟

○ می‌توان احترام به فضای سبز را مثلاً با تابلویی که بیانگر این مفهوم است نشان داد. این موضوع به هر حال مسئله‌ای جهانی است. اما در سطح ملی، مشخصاً نقاشی دیواری ما باید رنگ‌ها و سلیقه‌ها و فرم‌های نقاشی ایرانی را در خود داشته باشد. رعایت این ویژگی‌ها در نقاشی، ما را در دستیابی به هویت ملی در آثار هنری مان کمک خواهد کرد. البته به شرطی که به هویت خویش آگاهی داشته باشیم. من زمانی که از نقاشی حیوانات در ایران صحبت می‌کنم دلم می‌خواهد از حیواناتی نقاشی کنم که نمونه شان در شاهنامه و دیگر قصه‌ها و افسانه‌ها وجود دارند. عثمان طور که قبلاً نیز کشتم، دوست دارم از دهای سه سر، سیمرغ و داستان‌های شاهنامه را به تصویر بکشم. دیواری را تصور کنید که هفت خون رستم در آن نقاشی شده و یک نقل راز و رمزهای نهفته در آن را با زبان خاص خود بیان می‌کند. کسی که آن همه زیبایی را روی دیوار می‌بیند، مسلماً به اسطوره‌های این ملت پی می‌برد. این گونه است که می‌توان هم هویت ملی را حفظ کرد و هم رابطه یا فرهنگ را. این را به خاطر داشته باشید که مودعانی با فرهنگ‌های اسبیل در هر جای دنیا، دوست دارند زمانی که به ایران می‌آیند چیزی ایرانی ببینند. نه تقلیدی خام از خودشان را، اما ما همیشه دوست داریم که آنها بدانند ما از قافله تمدن عقب نیستیم. لایند به همین خاطر است که کسانی را برای نقاشی دعوت می‌کنیم که آثار به اصلاح مدرنیستی خلق می‌کنند تا این تصور به وجود آید که ما می‌دانیم هنر مدرن چیست؛ لیکن خود این یعنی ناآگاهی از مدرنیسم.

□ تعامل ایده‌ها و برداشت‌های هنری تو را با آیین و سنت چگونه می‌بینید؟

○ به هر حال سنت‌ها و فرهنگ غالب در بین ملل و کشورهای مختلف می‌بایست رعایت شود. عقاید مذهبی و اخلاقی مردم نیز می‌بایست در نظر گرفته شود. حفظ این ارتباط بین اثر و بسن و قواعد

کننده طرح است و بچه‌ها مجری آن. اگر فکر کنیم که این خیالی هرینه برآست، واقعاً تنگ نظری است و ترسیدن از خرج کردن در جای درست، حکومتی که به مانند گلاری و مشروعیت خود باور دارد باید در این گونه سرمایه‌گذاری‌ها، که بازدهی آن در بلند مدت فراوان است، کوتاهی نکند.

با به عنوان مثال، در نزدیکی‌های همدان با این همه خاک رس، چرا یک شهر هنری وجود ندارد؟ در واشنگتن هنرمندان خانه‌های قلیبی و بزرگ متعلق به جنوبی‌های سابق را که قرار بود تخریب شوند خریدند و در آنجا شروع به نقاشی کردند؛ همین طور در نیویورک. هنرمندان برخی از این ساختمان‌های کوچک (بجای طبقه) را که هر طبقه‌اش ۱۰۰ متر بود، تبدیل به آتلیه‌های هنری خود کردند. با این کار آنها، زمین و املاک در آن نواحی رونق فراوان پیدا کرد.

در شرایطی مانند آنچه ذکر شد (همدان)، می‌بایست «شهر سرمایه‌یک و سفال» وجود داشته باشد. نمونه این گونه شهرها در دنیا فراوان است. در کالیفرنیا شهری است به نام ماندالینو که تمام شهروندان آن هنرمند و مجسمه‌ساز و موسیقی‌دان‌اند. هر کدام از آنها، غرفه یا دکاتی دارند که هم - مثلاً - گندم و نان و پنیر و ماست می‌فروشند و هم آثار هنری‌شان را. چنین شهرهایی مخصوص هنرمندان‌اند. چرا ما چنین محله‌ها و شهرهایی نداریم و به فکر آن هم نیستیم.

□ شما حدوداً ۳۰۰ متر نقاشی دیواری در ایران و کشورهای مختلف جهان انجام داده‌اید. جایگاه و اهمیت این گونه آثار هنری را در توسعه شهرها و شکوفایی اقتصادی محله‌های شهری سایر کشورها چگونه یافته‌اید؟

○ بگذارید مثلاً، بزنم: خود من زمانی که در آمریکا در سال چهارم دانشگاه درس می‌خواندم، از اولین کاری که انجام دادم ۵۰۰ دلار



جامعه بسیار ضروری است.

در مورد مکان نقاشی‌های دیواری بهترین درس‌ها را می‌توان از مکزیک‌ها آموخت. آنها در وی این بودند تا «هنر خوب» را در معرض دید عموم قرار دهند. به همین دلیل آثار آنها در مکان‌هایی نقاشی می‌شد که مردم به آنجا رفت و آمد فراوان داشتند و اندکی مکث می‌کردند.

از این دست‌اند بانک‌ها، درمانگاه‌ها، سالن‌های تماشای مکان‌های تفریحی و دیوارهای ادارات دولتی؛ و به عبارت دیگر، مکان‌هایی که توجه مردم به آنها جلب می‌شود. این کار بر این اندیشه مبتنی بود که اگر مردم همه‌روزه در طی مسیر خود با حوسیقی خوب و نقاشی خوب رو برو شوند، خود به خود سطح هنری و سواد بسری و موسیقایی آنها اعتلا پیدا خواهد کرد.

من راجع به موضوع نقاشی بسیار از تنوکس هشتم. همان گونه که گفتم، سنت‌ها باید رعایت شود. ساده بگویم: زمانی، مینکل اثر کلیساهای غرب را پر از نقاشی اندام‌های لخت می‌کرد. یکی از انتقاداتی که به کمال الملک می‌شود این است که وی زمانی که در فرنگ بود از کارهای امپرسیونیستی سه قرن پیش کپی برداری کرد. لیکن تصور کنید که کمال الملک هم مثل رنوار، اندام‌های لخت زنان را به تصویر می‌کشید و به ایران می‌آورد. آن گاه چه برخوردی با او و آثارش می‌شد؟ این گونه نقاشی‌ها چه سستی را می‌توانستند در هنر کلاسیک‌ها بی‌ریزی کنند؟

زور در برخی از سبک‌های جدید چون کوبیسم نیز همین گونه است. کوبیسم زمانی به ایران وارد شد که مردم هنوز فرهنگ و دانش درک آن را نداشتند. کوبیسم به‌شکلی پی‌ریشه و اندیشه در معماری و در درها و پنجره‌های آهنی شهرهای ما به کار رفت؛ یک دایره روی یک بیض جوش داده می‌شد که تداعی کننده قو باشد و این جزو آثار کوبیستی محسوب می‌شد! در تمام درهای خانه‌های قدیمی شمیرانات به اصطلاح کوبیسم کار شده است، در حالی که یقیناً نجار و اهنگر آنها کوچک‌ترین شناختی نسبت به کوبیسم نداشته است.

این گونه سبک‌ها و نوآوری‌ها ایده‌هایی است که باید در زمان و جایگاه درست خود وارد گردند و پذیرفته شوند.

اینها موعظه و درس اخلاق نیست. حقیقت این است که هنرمند خوب به مردم عادی توهین نمی‌کند. این شعار زندگی هنری من بوده است. البته خود بازها در این باره خطا کرده‌ام ولی به تدریج آموختم که همیشه نمی‌توان مغایر با فرهنگ و سنت مردم کار کرد. این واقعیت نیز کتمان شدنی نیست که آن حوزه‌هایی که فرهنگ ما کار در آن را جایز نمی‌داند مواردی نیستند که از تعالی هنرمند بگانهند. اگر لازم باشد می‌توان این گونه آثار را در خلوت خود خلق و نگهداری کرد.

آثار دیواری در فضاهای عمومی شهر خلق می‌شوند. به این ترتیب این سوال مطرح می‌گردد که اصولاً تصمیم گیرنده نهایی درباره فرم و محتوای این آثار چه کسانی - یا چه گروه‌هایی - هستند؟ اکنون شرایط عمل در کشورمان چگونه است؟

○ زمانی که از من برای بررسی و ارزیابی‌های اولیه، ایده‌های پیشنهادی برای نقاشی دیواری می‌خواهند نمی‌پذیرم؛ چون برایم پذیرفتنی نیست که بگویند «این کار تو قبول است» یا اینکه «این کار تو مردود است». دلیل دیگر نیز این است که کار تهنایی من به مراتب با طرح اولیهام متفاوت است. به اعتقاد من، برای حل این مسئله می‌بایست هنرمند را دقیقاً شناخت. ما باید این شیوه از کار را اعمال کنیم؛ زمانی

که هنرمند را شناختیم و کارهایش را دیدیم، اگر لایق بود کار مورد نظر را به وی واگذار کنیم و گرنه نپذیریم. شخصی که هنرمند شناخته شده‌ای است، حیثیت هنری خود را با امضا زیر کاری که آن را نمی‌سندد خدشه‌دار یا نابود نمی‌کند.

نباید این گونه بی‌احتیاطی به هنرمندان را روا داشت. با هنرمندان باید با خوشبختی برخورد کرد. آنها خودشان هم حساسیت‌های ویژه‌ای برای خودشان دارند. البته این حساسیت‌ها با زود رنجی یکی نیست. من نیز یاور دارم که هنرمند باید بسیار مقاوم باشد؛ اما حداقل این است که مقداری ادای احترام را به هنرمند زمانی ندانیم. نباید اجازه داد فردی که اصلاً شایستگی اظهار نظر درباره آثار هنری را ندارد، در رد یا قبول اثر صاحب‌قدرت و اعمال نظر باشد.

زمانی به خانم که مسئول ارزیابی آثار بود، گفتم این تکبر نیست که می‌خواهم مطرح ندهم. به او گفتم زمانی که من حافظ را روی دیوار می‌کشم اگر یک بیورژن یا بچه به من بگوید «من حافظ را خیلی دوست دارم اما این چهره‌ای که شما از حافظ کشیده‌اید عبوس است و بهتر است آن را خوشگل‌تر بکشید»، یاور کنید این نکته را به عنوان نوعی انتقاد سازنده در کارم رعایت می‌کنم. ولی اگر کسی که هیچ چیزی درباره هنر نمی‌داند به من بگوید «که این آن حافظی نیست که من فکر می‌کردم»، در این شرایط دیگر امکان ادامه کار برای من - و امثال من - فراهم نیست. این گونه خواسته‌ها از هنرمند نمی‌تواند و نمی‌بایست دستوری باشد. اگر کسانی که مسئول هستند به هنرمندان آزادی بیشتری دهند و به شرافت هنری آنها اعتماد کنند، پر خطا نمی‌کنند؛ چون هنرمندان حداقل این شرافت را دارند که بخواهند اثری خوب از آنها روی دیوار نقاشی شود.

□ در پایان گفت و گو اگر نکته‌ای برای تکمیل این بحث به خاطر تان می‌آید مطرح بفرمایید.

○ از نظر من یکی از مسائل مهم در حوزه هنر، «خوانایی» است. یکی از ایرادهای بزرگی که در گرافیک ایران وجود دارد شبک‌وارگی خیالی است که به ظن گرفتار است. آثارشان وجود دارد. این شبک‌وارگی با تقلید از مجلات خارجی و بدون رعایت قیمت و هزینه آنها به دست می‌آید؛ در صورتی که خوانایی‌شان بسیار اندک و ناچیز است. گاه مجلاتی به دست می‌رسد که متن آنها با حروف سفید روی زمینه تقریباً چاپ شده است و هیچ کس قادر به خواندن آن نیست. یا مثلاً کج و گولگی‌های نوشته‌های روی کارت‌هایی که از سوی نقاشان و هنرمندان به دست می‌رسد آقدر با نوشته‌های گرافیکی در آمیخته است که نمی‌توان آن‌ها را خواند.

خوانایی مقاله نیز به همین ترتیب اهمیت دارد. تاکنون مقالات زیادی درباره هنر خوانده‌ام، ولی من که تخصصم در هنر است نتوانستم محتوای آنها را بفهمم! یکی از منتقدان هنری در مقاله‌ای چنین نوشته بود: «... آقای فلاس در نقاشی‌هایش تنهایی انسان و تنهایی حیوان و تنهایی جامد را یکسان کشیده است. من هر چه بیشتر تلاش کردم تا بفهمم منظور وی چیست، بیشتر مأیوس شدم. ممکن است این جمله لزوماً آیرادی نداشته باشد، ولی معنای در آن نیست. به عبارت دیگر، این گونه متن‌ها خوانا و مفهوم نیستند. هر متن، پوستر، کارت و جز آن باید خوانایی داشته باشد؛ و این امر به ویژه در گرفتار و مقاله بسیار اهمیت دارد. حاصل خوانایی سادگی امکان فهم آن تصویر با متن است.

□ با سپاس از شما

## «قانون شوراهای اسلامی کشور و دیدگاه‌های شورای نگهبان»

علیرضا ترابی

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

شورای نگهبان از آنجا که «در قانون فعلی، شوراهای شهرستان، استان و عالی استان‌ها نبوده و در این طرح اضافه شده و موجب افزایش هزینه عمومی می‌شود و شیوه جبران آن نیز مشخص نشده است، لذا معیار اصل ۷۵ قانون اساسی شناخته شد.» در ماده ۹ طرح اصلاحی، مجلس شورای اسلامی تعداد اعضای شوراهای را به ترتیب زیر افزایش داده است:

- ۱- شهرهای تا پنجاه هزار نفر جمعیت، نه نفر عضو اصلی و چهار نفر عضو علی‌البدل.
- ۲- شهرهای با بیش از پنجاه هزار نفر تا دویست هزار نفر جمعیت، یازده نفر عضو اصلی و پنج نفر عضو علی‌البدل.
- ۳- شهرهای با بیش از دویست هزار نفر تا پانصد هزار نفر جمعیت، پانزده نفر عضو اصلی و هفت نفر عضو علی‌البدل.
- ۴- شهرهای با بیش از پانصد هزار نفر تا یک میلیون نفر جمعیت، بیست و پنج نفر عضو اصلی و نه نفر عضو علی‌البدل.
- ۵- شهرهای با بیش از یک میلیون نفر جمعیت، چهل و پنج نفر عضو اصلی و پانزده نفر عضو علی‌البدل.
- ۶- شهر تهران، شصت نفر عضو اصلی و بیست نفر عضو علی‌البدل.

شورای محترم نگهبان در مورد افزایش اعضای شوراهای بر این نظر بوده است که چون افزایش تعداد اعضای شورا موجب هزینه عمومی است و شیوه جبران آن مشخص نشده است، این مصوبه معیار اصل ۷۵ قانون اساسی است.

از نکات پرسش برانگیز در طرح اصلاحیه قانون شوراهای، موظف کردن شوراهای در مقابل نهادهای دولتی و غیردولتی برای تشکیل جلسه است. در ماده ۱۴ طرح اصلاحیه مجلس شورای اسلامی چنین آمده است:

«در صورتی که استانداران، فرمانداران، بخشداران، رؤسای مؤسسات و مدیران عامل شرکت‌های دولتی، مدیران کل،

طرح اصلاح قانون شوراهای اسلامی کشور در تاریخ ششم شهریور ماه سال جاری در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و به شورای نگهبان ارائه شد. این شورا نیز پس از بررسی‌های کارشناسی، نظر اصلاحی خود را در پانزدهم آبان ماه به مجلس اعلام کرد. ماهانه «شهردارها» به خاطر اهمیت موضوع قانون شوراهای و فقدان اطلاع‌رسانی جامع و بهنگام رسانه‌های جمعی، بر آن شد چکیده‌ای از آن را در ویژه نامه شوراهای - و گزارشی مفصل‌تر را نیز در این شماره ماهنامه - منتشر سازد تا اعضای محترم شوراهای کشور از کم و کیف نظریات مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان باخبر شوند. با این همه، آنچه که در اینجا درج می‌گردد تمام مواد اصلاحی قانون شوراهای نیست و تنها بخش‌های مهم و تأمل برانگیز آن را در برمی‌گیرد.

در ماده ۱ اصلاحیه مجلس، شوراهای شهرستان، استان و عالی استان به فهرست شوراهای کشور اضافه شده است:

«برای پیشبرد برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی، فرهنگی، آموزشی و سایر امور رفاهی، با مشارکت مردم شوراهایی به نام شورای اسلامی روستا، بخش، شهر، شهرستان، استان و شورای عالی استان‌ها براساس این قانون تشکیل می‌شود.»

شورای نگهبان درباره این ماده نظر کارشناسی خود را بدین ترتیب اعلام کرده است: «وظایف نظارتی در ماده ۱ خارج از موضوع اصل یکصد و یکم قانون اساسی است که به عهده شورای عالی استان‌ها گذاشته است؛ لذا ماده مذکور خلاف این اصل شناخته شده است. همچنین اطلاق نظارت چون شامل مواردی غیر از همکاری مردم می‌گردد، از این جهت نیز معایر اصل یکصد و یکم قانون اساسی شناخته شده. از سوی دیگر به نظر

**شوراهای شهرستان، استان و عالی استان‌ها نبوده و در این طرح اضافه شده و موجب افزایش هزینه عمومی می‌شود و شیوه جبران آن نیز مشخص نشده است، لذا مغایر اصل ۷۵ قانون اساسی شناخته شد**

روسای نهادهای عمومی غیردولتی و ادارات دولتی خواهان طرح موضوع یا اعلام نظر در جلسات شورا باشند، هیئت رئیسه شورا موظف است ضمن هماهنگی، امکان شرکت افراد مذکور را در جلسات شورا فراهم آورد. در تبصره ۲ همین قانون آمده است که: «شوراها با درخواست کمی استانداری، فرماندار و بخشدار ذی ربط موظف به تشکیل جلسه فوق العاده اند.» شورای محترم نگهبان معتقد است «این مصوبه موجب اختلال در وظایف شوراهاست و باعث وارد آمدن خدشه به استقلال شان می‌گردد؛ لذا مغایر اصول صدم و یکصد و سه قانون اساسی است.»

از نکات درخور تأمل دیگر در اصلاحیه مجلس شورای اسلامی، این است که مجلس محترم عضویت در شورا را شغل تلقی نکرده، و چنین تصویب کرده است: «(ماده ۱۷) عضویت در کلیه شوراهای موضوع ماده ۱ این قانون، اقتضای است و شغل محسوب نمی‌شود.» نیز در تبصره یک همین ماده آورده است که: «هر فرد می‌تواند فقط عضو یک شورای روستا یا شهر باشد.»

همچنین در مورد تعیین سطح تحصیلات اعضای شوراها، مجلس ماده اصلاحی اضافه کرده است دال بر: (ماده ۲۵) دارا بودن سواد خواندن و نوشتن برای شورای روستا داشتن حداقل مدرک دیپلم - یا معادل آن - برای شوراهای دارای تا یک میلیون نفر جمعیت و مدرک فوق دیپلم - یا معادل آن - برای شوراهای شهرهای دارای بیش از یک میلیون نفر جمعیت.»

از جمله موارد مهم اختلاف نظر، طرح اصلاحیه مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان درباره وظایف شوراهاست. در ماده ۴۵ طرح اصلاحی مجلس وظایف و اختیارات شورای اسلامی مطرح شده است. از جمله وظایف شوراها اینهاست: انتخاب شهردار؛ صدور حکم شهردار جدید در صورت تعلل وزیر کشور در صدور حکم، استعفاى شهردار پس از تصویب شورا؛ بررسی و تصویب آیین‌نامه‌های پیشنهادی شهرداری؛ بررسی و تصویب برنامه‌های پنج ساله عمران شهری؛ تصویب و نظارت بر کلیه معاملات و سرمایه‌گذاری‌هایی که به نام شهرداری صورت می‌پذیرد؛ تصویب، اصلاح، متمیم و تفریح بودجه سالانه دبیرخانه شورای شهر و شهرداری؛ تصویب هر گونه عوارض شهری یا لغو هرگونه تغییر در نوع و میزان آن. با این حال شورای نگهبان بر این نظر است که وظیفه تصویب

- که در بندهای متفاوت وظایف شوراها آمده است - زائد بر وظایف نظارتی موضوع اصل یکصد و سه قانون اساسی است و از این رو مغایر با آن است.

شورای نگهبان کلیه کلمات تصویب را که در بندهای این قانون آمده رد کرده است؛ و این در حالی است که بسیاری از این وظایف تصویبی در قانون سال ۱۳۷۵ شوراهای اسلامی کشور آمده و قید شده است. در این صورت مشخص نیست که چطور این مفهوم در آن سال مغایر قانون اساسی تلقی نشده است.

در مورد شرح وظایف شوراها از جمله مواردی که به وظایف پیشین اضافه شده است، تشکیل شوراهای فرعی محلی است. در ماده ۲۶ اصلاحیه مجلس شورای اسلامی چنین آمده است: «شورای شهر به منظور انجام بهتر وظایف و اختیارات خود و نظارت بر مدیریت واحدهای شهری، می‌تواند شوراهای فرعی محلی را تشکیل دهد و بخشی از وظایف و اختیارات خود را به آنها تفویض کند.» در تبصره یک آن نیز آمده است که: «چگونگی اجرا و نظارت بر انتخابات شوراهای محلی در دستورالعملی که به وسیله شورای عالی استان‌ها تصویب می‌شود، مشخص خواهد شد.»

در مورد استیضاح شهردار، در ماده ۴۹ اصلاحیه مجلس

شورای اسلامی چنین آمده است: «استیضاح شهردار باید به امضای یک سوم اعضای شورا برسد. فاصله بین ابلاغ موضوع استیضاح تا تشکیل جلسه که از طرف رئیس شورا تعیین خواهد شد، حداکثر ده روز خواهد بود. شورا پس از طرح سؤال (یا سؤالات)، و جواب شهردار، رأی گیری خواهد کرد. در صورتی که شورا با اکثریت مطلق کل اعضا به استیضاح رأی مثبت دهد، شهردار برکنار می شود و شورا موظف است نسبت به انتخاب شهردار جدید اقدام کند.»

از موارد مهم دیگری که در طرح اصلاحیه افزوده شده است، تشریح وظایف شورای عالی استان است. در ماده ۵۱

**با این حال شورای نگهبان بر این نظر است که وظیفه تصویب - که در بندهای متفاوت وظایف شوراها آمده است - زائد بر وظایف نظارتی موضوع اصل یکمصدم قانون اساسی است و از این رو مغایر با آن است**

اصلاحیه آمده است:

«آیین نامه سازمانی، تشکیلاتی و تعداد و نحوه تشکیل جلسات شوراها و امور مالی دبیرخانه کلیه شوراها و تعداد کارکنان آنها و هزینه های مربوط، به وسیله شورای عالی استان ها تهیه می شود و به تصویب کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی می رسد. به کارگیری کارکنان و هر گونه پرداختی خارج از این آیین نامه ممنوع است.» در ماده ۵۵ اصلاحیه مجلس شورای اسلامی نیز ریز وظایف و اختیارات شورای عالی استان ها چنین عنوان شده است:

«۱- بررسی پیشنهادهای رسیده از طرف شوراها و استان ها و تعیین اولویت هر یک و ارجاع مقامات اجرایی ذی ربط.

۲- اعلام نارسایی ها و اشکالات نهادها و سازمان های اجرایی در حدود اختیارات و وظایف شوراها به مسئولان ذی ربط، و پیگیری آنها.

۳- بررسی پیشنهادهای و ارائه آنها در قالب طرح به مجلس شورای اسلامی یا دولت.

۴- تصویب، تفریح، اصلاح و تمهیم بودجه دبیرخانه شورای عالی استان ها.

۵- سازمان مدیریت و برنامه ریزی موظف است یک نسخه از برنامه و بودجه عمومی کشور و استان ها را پس از تهیه در اختیار شورای عالی استان ها قرار دهد. شورای عالی پیشنهادهای اصلاحی خود را در مورد برنامه و بودجه مذکور به سازمان مدیریت و برنامه ریزی اعلام خواهد کرد.

۶- تهیه آیین نامه نحوه هزینه بودجه شوراها و ابلاغ آن پس از تصویب کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی به شوراها.

۷- برنامه ریزی به منظور آموزش و آشنایی اعضای شوراها با وظایف شان از طریق برگزاری دوره های کوتاه مدت کاربردی در قالب امکانات موجود کشور.

۸- جلسات عادی شورای عالی استان ها هر دو ماه یک بار، و حداکثر به مدت سه روز، تشکیل می گردد. در موارد ضروری شورا می تواند جلسات فوق العاده تشکیل دهد.

به نظر شورای محترم نگهبان، مواردی که در طرح اصلاحیه قانون شوراها در تعیین وظایف شورای شهرستان، استان و عالی استان ها علاوه بر نظارت بر عهده آنها گذاشته شده است - مانند تهیه آیین نامه، تصویب، تفریح، تمهیم بودجه - برخلاف وظایفی است که اصل یکمصد و یکم قانون اساسی برای شوراها در نظر گرفته است.

اختلاف نظر دیگری که میان مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان در این طرح اصلاحیه به چشم می خورد، موضوع رسیدگی به شکایات و تخلفات شوراهاست.

در ماد ۶۰ اصلاحیه مجلس شورای اسلامی آمده است:

«به منظور رسیدگی به شکایات مبنی بر تخلف از قوانین یا خروج از حدود وظایف و اختیارات شوراها، هیئت هایی به نام «هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات» به ترتیب زیر

تشکیل می‌شود:

۱- هیئت مرکزی حل اختلاف و رسیدگی به شکایات با عضویت یکی از معاونان رئیس جمهور به انتخاب و معرفی رئیس

شورا و یک نفر به انتخاب هیئت حل اختلاف استان به منظور رسیدگی به شکایات از شورای روستا و بخش تشکیل می‌شود. تبصره - دبیرخانه هیئت های حل اختلاف مرکزی، استان و شهرستان به ترتیب در وزارت کشور، استانداری و فرمانداری مستقر می‌گردد.

معاون ذی ربط وزارت کشور دبیر هیئت مرکزی خواهد بود. به نظر شورای محترم نگهبان ماده ۶۰ رسیدگی به شکایات مبنی بر تخلف از قوانین شوراها بر عهده هیئت موضوع این ماده گذاشته شده است عموم آن مغایر اصل ۱۵۶ قانون اساسی شناخته شد.

این در حالی است که ماده اصلاحی با قانون شوراها ی سال ۱۳۷۵ تفاوت چندانی نکرده است. مگر اینکه اعضای شوراها ی بالادست نیز در ترکیب هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات حضور داشته باشند.

سرانجام، اختلاف دو نهاد مجلس و شورای نگهبان بر سر شیوه اعتراض به مصوبات شوراهاست. به نظر مجلس شیوه اعتراض در تبصره ماده ۶۱ اصلاحیه چنین عنوان شده است: «اعتراض به مصوبات شوراها ی روستا و بخش توسط بخشدار یا شورای شهرستان، در مورد مصوبات شوراها ی شهر و شهرستان توسط فرماندار یا شورای استان، و در مورد مصوبات شورای استان توسط استاندار، مسئولین دستگاه های اجرایی ذی ربط یا شورای عالی استان ها، و در مورد مصوبات شورای عالی استان ها توسط وزیر کشور یا عالی ترین مقامات دستگاه های ذی ربط صورت می‌گیرد».

شورای نگهبان در مورد این مصوبه معتقد است که حق اعتراض و مراجعه به محاکم صالحه از کسی که مدعی تضییع حقتش باشد گرفته می‌شود، و از این رو مغایر اصول ۳۴، ۱۵۶ و ۱۵۹ قانون اساسی است.

این در حالی است که در قانون شوراها ی مصوبه سال ۱۳۷۵ نیز هیچ راهکاری برای اعتراض و مراجعه به محاکم صالح به وسیله افراد حقیقی یا حقوقی در نظر گرفته نشده است، و در اصلاحیه مجلس شورای اسلامی تنها برای اشخاص حقوقی، این حق تعیین گردیده است. بنابراین ایراد و اشکال مطرح شده از سوی شورای محترم نگهبان بر قانون شوراها ی مصوبه ۱۳۷۵ نیز وارد است.

**مواردی که در طرح اصلاحیه قانون شوراها در تعیین وظایف شورای شهرستان، استان و عالی استان ها علاوه بر نظارت بر عهده آنها گذاشته شده است - مانند تهیه آیین نامه، تصویب، تفریح، تسمیه بودجه - بر خلاف وظایفی است که اصل یکصد و یکم قانون اساسی برای شوراها در نظر گرفته است**

جمهور، معاون ذی ربط وزارت کشور، رئیس یا یکی از معاونان دیوان عدالت اداری به انتخاب رئیس این دیوان، یکی از معاونان دادستان کل کشور به انتخاب دادستان کل، دو نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی به پیشنهاد کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی و تصویب مجلس، سه نفر از اعضای شورای عالی استان ها به انتخاب آن شورا به منظور رسیدگی به شکایات از شورای استان و شورای عالی استان ها و شورای شهر تهران تشکیل می‌شود. هیئت در اولین جلسه یک رئیس و یک نایب رئیس از بین خود انتخاب خواهد کرد.

۲- هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات استان به عضویت و ریاست استاندار و عضویت رئیس کل دادگستری استان، دو نفر از اعضای شورای استان به انتخاب آن شورا و یک نفر از نمایندگان استان مربوط در مجلس شورای اسلامی به انتخاب کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی برای رسیدگی به شکایات از شورای شهر و شورای شهرستان تشکیل می‌شود. ۳- هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات شهرستان به عضویت و ریاست فرماندار و عضویت رئیس دادگستری شهرستان و دو نفر از اعضای شورای شهرستان به انتخاب آن

## تمرکز منابع قدرت و ناکارآمدی نهادهای دولتی

مصطفی  
پاکدین، مدیر علوم سیاسی

همان طور که در شماره پیش ذکر گردید، تشکیلات بلدی در ابتدای تکوین دولت متمرکز، دوباره بازنگری شد. در این تشکیلات، بلدی از لحاظ ساختاری و کارکردی در امتداد بدنه و سیاست های دولت قرار گرفت. سیاست متنوعیست، که دولت در پیش گرفت و نوسازی شهری را هم شامل می شد. بلدی را نیز تحت تأثیر قرار داد. در چهارم مرداد ۱۳۰۲ شمسی رضاخان سردار سپه، سرهنگ کریم آقاخان بوذرجمهری را - که از دوستان قدیمی او در قزاقخانه و مورد اعتماد وی، و رئیس اداره قشون بعد از کودتای ۱۲۹۹ بود - در راس بلدی قرار داد.

بدین ترتیب سبک و سیاق اداره بلدی خصیصاتی نظامی به خود گرفت. با وجود این، ساختار تشکیلاتی جدید بلدی زمینه مساعدی را برای برنامه ریزی و مدیریت شهری فراهم کرد. براساس تشکیلات جدید بلدی تهران چهار ناحیه و زاویه مقدمه و شمیران تحت پوشش بلدی قرار گرفتند. در سال ۱۳۰۴، بلدی برای اولین بار چند خیابان تهران را با چراغ الکتریکی روشن کرد، که عبارت بودند از: ناصریه، علامه الدوله، باب همایون، چراغ گاز، اسلامبول و چند خیابان دیگر. کم کم سایر خیابان ها و محله های تهران از امکاناتی نظیر آسفالت، روشنایی، نانوائی، مراکز درمان و نظایر اینها بهره مند شدند.

برای اولین بار در سال ۱۳۰۷ سرویس اطفاییه بلدی (سازمان آتش نشانی شهرداری) و سایر سازمان ها نظیر بهداشت بلدی، دارالمسجین، اداره خیریه و مانند اینها تأسیس شد. در فاصله زمانی سال های ۱۳۰۹ - ۱۳۰۰، به دلیل تعارض سیاست های عمومی دولت با بافت سنتی جامعه ایران، وقایع و حوادثی اتفاق افتاد که وقوع آنها به نوعی زمینه های بحران مشروعیت و مشارکت نظام سیاسی را فراهم ساخت. این بحران ها منجر به بازنگری در سیاست دولت (بلدی) بازنگری صورتی و تشکیل انجمن های بلدی در سال ۱۳۰۹ گردید. تشکیل انجمن های بلدی در سال ۱۳۰۹، اولین اقدام دولت پهلوی اول در باز تولید قدرت سیاسی مرکزی در نظام اجتماعی بود. نهادسازی قدرت سیاسی بدون منتبیت بخشیدن به آن به وضوح در انجمن های بلدی به چشم می خورد.

با مطرح شدن انجمن بلدی، مسئله دولت و انجمن و رابطه آن دو با یکدیگر کمی متفاوت از قبل شد. پیش تر واسطه ای میان دولت و بلدی (شهرداری) به نام انجمن بلدی (بعنا انجمن شهر) وجود نداشت. همان طور که ذکر گردید، بلدی در بدنه نخست وزیری قرار داشت. در قانون تشکیل انجمن بلدی (که بعداً به تفصیل آن را بررسی خواهیم کرد) چنین آمده بود: «... بلدی مؤسسه ای است ملی که مقصود از تشکیل آن حفظ منافع شهر و تأمین حوایج عمومی و تهیه آسایش اهالی

و کلیه احتیاجات شهری در حدود مقررات این قانون است. بنابراین شهرداری یا بلدی، مؤسسه یا سازمانی محسوب می شود که موظف به تأمین نیازهای عمومی اهالی شهر (بهداشت، مسکن، تغذیه و نظایر اینها) بود. براساس این قانون، بلدی مشتمل بر اداره بلدی (شهرداری) و انجمن بلدی (بعنا انجمن شهر) بود. اداره بلدی به وسیله وزارت کشور تشکیل می شد و انجمن بلدی به انتخاب اهالی، یکی از وظایف انجمن بلدی، نظارت بر جمع و خروج عواید و عوارض بلدی بود (تشریح و تحریز و تحلیل روند انتخابات انجمن های بلدی و قانون تشکیل این انجمن ها در جای مناسب خواهد آمد). همان طور که اشاره شد، تا

**تشکیل انجمن بلدی به وسیله دولت در زمان پهلوی اول - به هیچ وجه حکایت از دموکراتیک شدن نظام سیاسی نداشت، بلکه در حقیقت مرهم بر زخم عمیقی بود که بر پیشانی جامعه ایرانی نقش بسته بود**

**شکایت های دیروزی بر ضد دولت، متوجه انجمن های بلدی امروزی منتخب مردم گردید. از طرف دیگر، انجمن های بلدی هم مجری سیاست های دولت مرکزی (و ظاهراً منتخب اهالی محل) شدند**

تشکیل این انجمن ها حوادث و اتفاقاتی صورت گرفت که زمینه های بازنگری و روی آوردن دولت را به آنها فراهم کرد. تشکیل انجمن بلدی به وسیله دولت در زمان پهلوی اول، به هیچ وجه حکایت از دموکراتیک شدن نظام سیاسی نداشت، بلکه در حقیقت مرهم بر زخم عمیقی بود که بر پیشانی جامعه ایرانی نقش بسته بود. این زخم عمیق که «شبه مدرنیسم» نام با تحکم اقتدار دولتی و ملی گرایی تند بود، به نارضایتی مردم انجامید. سیاست دلجویی دولت مبنی بر تشکیل انجمن های بلدی تا حدی تشنه ها را تسکین داد. دولت که دچار انسداد سیاسی و بحران اعتماد و مشارکت سیاسی شده بود، با تشکیل این انجمن ها شوک شدیدی در جامعه وارد کرد. بدین ترتیب نگاه های تند و اعتراض آمیز دیروزی به دولت در متن جامعه بازسازی شد. تمامی اعتراضات و شکوایه های دیروزی بر ضد دولت، متوجه انجمن های بلدی امروزی منتخب مردم گردید. از طرف دیگر، انجمن های بلدی هم مجری سیاست های دولت مرکزی (و ظاهراً منتخب اهالی محل) شدند.

شدند.

کنترل متمرکز دولت بر منابع قدرت موجب ناکارآمدی نهادهای دولتی و روی آوردن به انجمن‌های بلدی گردید. یکی از ابعاد کنترل متمرکز دولت اتخاذ سیاست‌های نوسازی شتابان و نادیده گرفتن نیروهای اجتماعی سنتی بود. در اوایل تأسیس دولت مدرن، صنوف سنتی متعددی از قبیل خبازان، بزازان، قصابان، فخران و مانند اینها وجود داشت. هر کدام از این صنف‌ها سابقه متمادی در تاریخ ایران داشتند و شیوه معیشت ایرانیان صراحتاً در این مشاغل منعکس شده بود. با روی کار آمدن رضاخان، این اصناف در معرض نابودی قرار گرفتند، در حالی که در واقع مانع رشد اقتصاد شهری ایران به شمار می‌رفتند. دولت در این میان عوارض و مالیات‌های متعددی بر اقلام گوناگون کالاها وضع کرد. وزارت مالیه و بلديه نظام توزین و قیمت‌گذاری را به دقت به کار گرفتند. صنف بقال نیز تحت نظارت شدیدی دولتی قرار گرفت، و چنین نظارتی ناراضی‌های زیادی را برانگیخت.



آنها از وظایف عدلیه است، نمی‌توان به بلدیّه محول داشت و در این نوع موارد مرجع صالح عدلیه است و قانوناً به آنجا باید مراجعه کنید. این اقدام دولت اعتراضات زیادی را برانگیخت. اصناف شکوایه‌های متعددی را به ریاست وزرا ارسال کردند و مصرانه خواستند اختلافات آنها نه در عدلیه بلکه در بلدیّه حل و فصل شود. بی‌رغبتی اصناف به تشکیلات دولتی تا حد زیادی حکایت از بی‌اعتمادی و ناکارآمدی نهادهای دولتی داشت. این اعتراضات به وضعیتی ختم شد که تشکیل انجمن‌های بلدی یکی از نتایج آن بود. الغای مالیات‌های صنفی و مالیات سرشماری از دیگر نتایج این اعتراضات بود. براساس قانون مصوب ۲۰ آذر ماه ۱۳۰۵، آکلیه مالیات‌های صنفی که در شهرها و قصبات و قراه به هر اسم و رسم دریافت می‌شد، لغو گردید. مالیات سرشماری که از اشخاص گرفته می‌شد از دفاتر دولتی حذف شد. تقلیل نقش بلدیّه در امور حقوقی موجب نادیده گرفتن سایر اختیارات آن نگردید؛ و بلدیّه در واقع بیشترین فعالیت را در امور بهداشتی انجام می‌داد. در یکی از بیابانه‌های بلدیّه راجع به عموم کتبه و خانه‌داران و عاران چنین آمده بود: «۱- شست و شوی البسه و کتبه و پارچه و فرش و غیره در آنها ممنوع است؛ ۲- ریختن لجن، آب حوض، خاکروبه و هر نوع کثافات در معابر ممنوع است؛ ۳- نگاه داشتن حیوانات و طیور در معابر ممنوع است؛ ۴- ادرار کردن، کثافت نمودن، انداختن اخلاط منبوه و آب بینی در معابر اکینا ممنوع است؛ ۵- گذاشتن بساط و اشیاء دکاکین در معابر و تجاوز از حدود دکان ممنوع است؛ ۶- متخلفین بر طبق نظامنامه امور خلافی تعقیب می‌شوند.»

بنابراین وظایف و اختیارات بلدیّه دامنه‌دارتر از وضعیت فعلی بود و در شرایطی که نهادهای دولتی مرکزی در امور عمومی جامعه مداخله می‌کردند، واکنش و اعتراضات شدید اتحادیه‌ها و اصناف را فراروی خود می‌دیدند. همین واکنش‌ها و تقاضاهای نهادینه شده اجتماعی، زمینه‌های تشکیل انجمن بلدی را به وسیله دولت مرکزی فراهم ساخت.

دولت مرکزی از لحاظ مالی دچار مضیقّه شدیدی بود و این ضعف مالی موجب نازیبایی در ارائه خدمات شهری شده بود. از بلدیّه شهرهای مختلف شکوایه به مرکز ارسال می‌شد. یکی از دلایل ضعف مالی بلدیّه، لغو عوارض بلدی (مهم‌ترین منبع درآمد بلدیّه) در مجلس پنجم بود. تمامی اقدامات عمران شهری بلدیّه از محل این عوارض تأمین می‌شد. کمبود منابع درآمدی بلدیّه، آنها را در معرض انحلال قرار داده بود. صنف قصاب، از جمله صنوفی بود که همواره از پرداخت مالیات و عوارض خودداری می‌کرد.

**یکی از دلایل ضعف مالی بلدیّه، لغو عوارض بلدی مهم‌ترین منبع درآمد بلدیّه در مجلس پنجم بود. تمامی اقدامات عمران شهری بلدیّه از محل این عوارض تأمین می‌شد. کمبود منابع درآمدی بلدیّه، آنها را در معرض انحلال قرار داده بود.**

**وظایف و اختیارات بلدیّه دامنه‌دارتر از وضعیت فعلی بود و در شرایطی که نهادهای دولتی مرکزی در امور عمومی جامعه مداخله می‌کردند، واکنش و اعتراضات شدید اتحادیه‌ها و اصناف را فراروی خود می‌دیدند.**

اما هیئت وزیران با تصویب نظامنامه‌های، نظارت بر این صنف و بسیاری صنوف دیگر - رانما به بلدیّه واگذار کرد و تصویب قانون مجازات عمومی، تا حدود زیادی اختیار نظارتی بلدیّه را تقلیل داد. براساس ماده ۱۳۰ این قانون که در سال ۱۳۰۵ به تصویب مجلس شورای ملی رسید، کلیه تشکیلات غیرقضایی از جمله بلدیّه نمی‌توانستند در امور حقوقی مداخله کنند. بر این اساس بود که وقتی اصناف تهران در همین سال از بلدیّه درخواست رسیدگی به اختلافات صنفی به وسیله بلدیّه را کردند، ریاست وزرا پاسخ داد: «... اینکه تقاضا نموده‌اید رسیدگی به اختلافات صنفی شما... به بلدیّه تهران ارجاع شود، اختلافاتی که جنبه حقوقی دارد رسیدگی به

پانوشته

- ۱- دفتر حلقی، روز شمار تاریخ ایران، تهران، نشر گفتار، چ اول، ۱۳۶۱، ص ۱۰۷.
- ۲- سازمان شهرسازی، ص ۵۵ و ۵۶، استنادی از بلدیّه در دوره رضاشاه، به کوشش حسن شفیعی (در دست چاپ).
- ۳- معاونت خدمات و اطلاع‌رسانی دفتر رئیس‌جمهور، استنادی از انجمن‌های بلدی، تهران و اصناف، (۱۳۲۰-۱۳۰۰)، چ اول، ۱۳۲۱، سند شماره ۲۵.
- ۴- همان، سند شماره ۲۲/۱.
- ۵- همان، سند شماره ۲۷.

الف: القبايلي شهر  
ب:  
ج:



## حاشیه نشینی پدیده‌ای به قدمت شهرنشینی

محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

**گرچه بیشتر حاشیه‌نشینان در حاشیه شهرها زندگی می‌کنند، اما بسیاری از افرادی که در داخل محدوده شهری زندگی می‌کنند، ولی جزو حاشیه‌نشینان به حساب می‌آیند.**

### چرا حاشیه‌نشینی به وجود می‌آید؟

رشد سریع شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه، موجب مشکلات اجتماعی حادی شده است که یکی از آنها حاشیه‌نشینی است.

اگر میزان رشد طبیعی جمعیت شهرهای ایران با میزان شهرنشینی مقایسه شود، می‌توان دریافت که ۳ درصد اختلاف در افزایش میزان رشد شهرنشینی در چهار دهه اخیر - یعنی فاصله زمانی ۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵ - به چشم می‌خورد. این خود نشان دهنده حرکت سریع مهاجران از روستا به شهر در این محدوده زمانی است. این مهاجرت‌ها موجب افزایش عرضه نیروی کار در شهرها، که به مراتب بیشتر از افزایش تقاضا برای کار در شهرهاست، می‌شود.

گرچه این افراد در شهرها سکونت دارند و خود را شهرنشین می‌خوانند، ولی به علت جذب نشدن در نظام اقتصادی و اجتماعی شهر، در حاشیه قرار می‌گیرند و مشکل حاشیه‌نشینی را برای شهرها ایجاد می‌کنند.

گرچه اغلب حاشیه‌نشینان از روستاییانی هستند که جذب شهرها شده‌اند، ولی تمامی حاشیه‌نشینان از مهاجران روستایی نیستند. برخی از آنان از شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ کوچ کرده‌اند و برخی نیز از افرادی هستند که از ساکنان همسنگی شهر بوده‌اند، ولی به علت فقر اقتصادی در واحدهای مسکونی غیر استاندارد زندگی می‌کنند و جزء حاشیه‌نشینان محسوب می‌شوند.

حاشیه‌نشینی گرچه با رشد شهرنشینی در دهه‌های اخیر چنانچه مشکلاتی حاد مطرح شده است اما پیشینه‌ای به قدمت خود شهر دارد.

شهر به عنوان هسته جمعیتی فشرده و کانون اقتصاد و سیاست و فرهنگ، همواره برای جمعیت پیرامونی دارای جذابیت و کشش بوده است؛ اما شهر هر چقدر هم که بزرگ و وسیع باشد، در هر حال محدوده‌ای را شامل می‌شود. این محدوده را در سالیان گذشته، بازویی از پیرامون جدا می‌کرد؛ و در زمان حاضر این حصار یا قلم و بر روی نقشه ترسیم می‌شود.

به دلیل همان جذابیت‌های پنهان و آشکاری که در شهر وجود دارد، همواره پیرامونیان تمایل دارند به شهر بپیوندند و خود را (شهری) به حساب آورند.

### حاشیه‌نشین کیست؟

حاشیه‌نشین، به مفهوم کلی، به کسی گفته می‌شود که در شهر سکونت دارد ولی به علل گوناگون نتوانسته است جذب نظام اقتصادی و اجتماعی شهر شود و از خدمات شهری استفاده کند.

برخی از کارشناسان امور شهری، فرار گرفتن محل سکونت فرد را در حاشیه شهر، معیار تعریف حاشیه‌نشینی در نظر می‌گیرند. گرچه بیشتر حاشیه‌نشینان در حاشیه شهرها زندگی می‌کنند، اما بسیاری از افرادی که در داخل محدوده شهری زندگی می‌کنند، ولی جزو حاشیه‌نشینان به حساب می‌آیند. برعکس، کسانی هم هستند که در حاشیه شهرها زندگی می‌کنند، لیکن حاشیه‌نشین نیستند.

به این ترتیب شاید لازم باشد که تعریف ثالثی از مجموع دو تعریف پیش گفته به دست داده شود؛ و آن اینکه: حاشیه‌نشین فردی است که در حاشیه شهر زندگی می‌کند و جذب نظام اقتصادی و اجتماعی شهر نشده است.

از دیدگاه شهرسازی حاشیه‌نشینی نوعی اسکان غیررسمی و شیوه‌ای از سکونت موقت تلقی می‌شود که در خارج از محدوده‌های شهری در زمین‌هایی که برای توسعه شهری پیش‌بینی نشده‌اند، شکل می‌گیرد و با ساخت و ساز غیرقانونی و تغییر کاربری زمین‌های کشاورزی همراه است.



**اختلال در شبکه آمدونشد شهری، افزایش بیماری‌ها، آلودگی محیط زیست شهری، افت ولتاژ برق، نارسایی در شبکه آب و فاضلاب و بسیاری مشکلات دیگر از جمله آسیب‌هایی هستند که حاشیه‌نشینی بر پیکره شهر وارد می‌کند**

آلودگی‌ها و زائغه‌هایی را برای زندگی برگزینند که اغلب فاقد هرگونه تسهیلات شهری از قبیل آب، برق، تلفن و گاز هستند و به‌طور غیرقانونی نیز ساخته شده‌اند.

#### حاشیه‌نشینان چه مشکلاتی برای شهر دارند؟

فقر اقتصادی نه تنها سبب روی آوردن حاشیه‌نشینان به مشاغل کاذب - از قبیل دستفروشی، زباله‌دزدی، کوبین فروشی و ماشین‌پایی و نظایر اینها - می‌شود، بلکه موجب بروز مسائل حاد اجتماعی همچون فحشا، جنایت، دزدی و قاچاق نیز می‌گردد.

زندگی در آلودگی‌ها و حلیی آبادها برای حاشیه‌نشینان که دارای فرزندان زیادی نیز هستند، سبب به وجود آمدن شرایط فرهنگی خاصی برای آنان می‌شود. این گونه مناطق پایگاه اصلی اراذل و اوباش، آشوبگران و تخریب‌کنندگان اموال عمومی و تهریستان شهری‌اند.

از یک سو فقر فرهنگی و مشکلات مالی و از سوی دیگر دیدن زندگی شهرنشینان که از امکانات زندگی امروزی بهره‌مند هستند، سبب ایجاد نارضایتی عمیق در این اقشار جامعه می‌شود. این امرگاه می‌تواند همچون بشکه باروت برای ایجاد آشوب‌های اجتماعی

**عدم دسترسی مهاجران به مشاغل اقتصاد شهری، به دلیل نداشتن تخصص و تحصیلات و نیز فقر و تنگدستی، موجب می‌شود که آنان آلودگی‌ها و زائغه‌هایی را برای زندگی برگزینند که اغلب فاقد هرگونه تسهیلات شهری از قبیل آب، برق، تلفن و گاز هستند و به‌طور غیرقانونی نیز ساخته شده‌اند**

عمل کند.

ساخت و سازهای غیرمجاز و ایجاد مناطق مسکونی حاشیه‌نشین که دیر یا زود ساکنان آن سهم خود را از امکانات شهری طلب خواهند کرد، مشکلاتی را برای مدیریت شهری و به ویژه شهرداری‌ها ایجاد می‌کند.

اختلال در شبکه آمدونشد شهری، افزایش بیماری‌ها، آلودگی محیط زیست شهری، افت ولتاژ برق، نارسایی در شبکه آب و فاضلاب و بسیاری مشکلات دیگر از جمله آسیب‌هایی هستند که حاشیه‌نشینی بر پیکره شهر وارد می‌کند.

گرچه حل ریشه‌ای مشکلات حاشیه‌نشینان - و عمدتاً تهیه مسکن و کار - از وظایف شهرداری‌ها نیست، اما مشکلات اینان گریبان شهرداری‌ها را بیش از سایر دستگاه‌ها می‌گیرد.

با درک چنین واقعیتی است که شوراهای اسلامی شهرها باید چاره‌جویی برای رفع - یا دست کم کاهش - مشکلات حاشیه‌نشینان را در برنامه کاری خود قرار دهند.

#### ماده صد قانون شهرداری

مالکین اراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حریم آن، بابت قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند. شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمان‌های بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه، به وسیله مأموران خود - اعم از آنکه ساختمان در زمین محصور یا غیر محصور واقع باشد - جلوگیری نماید.

#### نصرت یک ماده صد قانون شهرداری

در موارد مذکور فوق که از لحاظ اصول شهرسازی یا هنر یا بهداشتی، قلع تأسیسات و بناهای خلاف مشخصات متارج در پروانه ضرورت داشته باشد یا بدون پروانه شهرداری ساختمان احداث یا شروع به احداث شده باشد، به تقاضای شهرداری موضوع در کمیسیون‌هایی مرکب از نماینده وزارت کشور به انتخاب وزیر کشور و یکی از اعضای انجمن شهر به انتخاب انجمن، مطرح می‌شود. کمیسیون پس از وصول پرونده به‌ذی نفع اعلام می‌نماید که طرف ده روز توضیحات خود را کتبا ارسال دارد. پس از انقضای مدت مذکور، کمیسیون مکلف است موضوع را با حضور نماینده شهرداری که بدون حق رأی برای ادای توضیح شرکت می‌کند، طرف مدت یک ماه تصمیمات مقتضی بر حسب مورد اتخاذ نماید. در مواردی که شهرداری از ادامه ساختمان بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه جلوگیری می‌کند، مکلف است حداکثر ظرف یک هفته از تاریخ جلوگیری، موضوع را در کمیسیون مذکور مطرح نماید، در غیر این صورت کمیسیون به تقاضای ذی نفع به موضوع رسیدگی خواهد کرد.

در صورتی که تصمیم کمیسیون بر قلع تمام یا قسمتی از بنا باشد، مهلت مناسبی که نباید از دو ماه تجاوز کند تعیین می‌نماید.

عدم دسترسی مهاجران به مشاغل اقتصاد شهری، به دلیل نداشتن تخصص و تحصیلات و نیز فقر و تنگدستی، موجب می‌شود که آنان

۱- شکویی، حسین، دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهری (جلد اول)، انتشارات سمت، چاپ اول، تهران، ۱۳۷۳.

۲- عابدین در کوش، سعید، درآمدی به اقتصاد شهری، مرکز نشر دانشگاهی، چاپ اول، تهران، ۱۳۴۲.

۳- سید صدر، سید ابوالقاسم، مجموعه کامل حقوق شهرسازی و معماری، نشر حیات، تهران، ۱۳۷۷.

## بهبود زاغه‌نشینی شهری در هند

توسعه مسروش اشکالیستار با  
ترجمه: سید علی میرزا باک

از بین برود.

در گذشته واکنش مسئولان به این زاغه‌نشینان، تلاش برای تخریب و از بین بردن زاغه‌ها و بیرون راندن مردم از آنها بود. اما این راجعل تنها منجر به شکل‌گیری زاغه‌ها در محله‌های دیگر می‌شد. در برنامه‌های جا به‌جایی کوشش می‌شد که تصرف‌های غیرقانونی به سمت زندگی در کسب‌ها سوق داده شود. در عین حال اسکان ساخت ایارتمان‌های پنج تا شش طبقه نیز در این نواحی وجود داشت؛ لیکن ساخت این آپارتمان‌ها هم باعث ازدیاد تراکم می‌شد و از لحاظ اجتماعی نامناسب می‌نمود. ساکنان نیز نمی‌توانستند خود را با این نوع محل‌های اقامت وفق دهند و در نتیجه آپارتمان‌های خود را به راحتی می‌فروختند و به زاغه‌ها باز می‌گشتند. چنین پروژه‌هایی در کمک به افرادی که بیشترین احتیاج را به مسکن داشتند ناموفق نشان دادند. پس از آن تلاش برای بهره‌گیری از زندگی محلی، از طریق فراهم آوردن زیر ساخت‌های اولیه، صورت گرفت. این پروژه نیز با موفقیت روبرو نگردید زیرا نقش فعالی را برای اجتماع ساکن در نظر نگرفته بود. بدون دخالت فعال ساکنان، محله‌های آنها به سرعت و به ویژه بی‌حی‌رفت.

### شبکه‌بندی زاغه‌نشینی

برخلاف تلاش‌های شکست خورده سابق در حل این مشکل، نظریه پارک در مورد شبکه زاغه‌نشینی، با بهره‌گیری از درس‌های گذشته، ادبیات‌های بنیادین به وجود آورده است. نظریه شبکه‌بندی زاغه‌نشینی به جای آنکه متصرفان و اجتماع آنها را به عنوان نوعی در نظر بگیرد و آن را تمرکز جاذب پذیرد، در اثر رشد شهری زیان‌آور بر شمارد، در جست و جوی منابع این جمعیت و تقویت آن برآمد. پارک رشد زاغه‌نشینی در زمین‌های از یاد رفته و رسیدگی نشده در کنار رودخانه‌ها و کانال‌ها را عمدتاً در سترهای فاضلاب حبیبی شهری مشاهده کرده است. به همین دلیل وی رویکردی را با توجه به تویولوژی چندین زاغه و حاشیه شهری برای بهینه‌سازی و زیرساخت‌های اشتراکی به هم پیوسته مطرح ساخته است.

با این رویکرد، هزینه مستقیم مجرای فاضلاب زیرزمینی به دلیل آنکه خطوط آن از شب طبیعی زمین تبعیت می‌کنند، تقلیل می‌یابد. در این حالت تمیزی و بهداشت با وجود بودجه‌ای اندک امکان‌پذیر شده

امروزه بیش از ۲۵٪ جمعیت شهری هندوستان زاغه‌نشین‌اند و زیر خط فقر زندگی می‌کنند. این زاغه‌ها، همانند بسیاری از زاغه‌های شهرهای در حال توسعه دنیا، دارای ویژگی‌هایی از جمله کیفیت پایین سکونت و فقدان زیرساخت کالبدی‌اند. همچنین با توجه به عدم دستیابی این اجتماعات به آب آشامیدنی تمیز و بهداشتی، ساکنان آنها با تهدید دائمی بیماری‌های گوناگون مواجه‌اند.

اکنون در بسیاری از زاغه‌ها، و به‌طور کلی در هند، انقلابی به وجود آمده است؛ یکی از مهندسان عمران فارغ‌التحصیل دانشگاه کمبریج، به نام هی مانشو پاریک (Himanshu Parikh)، برنامه شبکه‌بندی زاغه‌نشینی را ارائه کرد که در نتیجه توجه وی به زاغه‌ها و به‌طور کلی محیط زیست، وضعیت اسکان در آنها مطلوب‌تر شده است. وی در بهبود زاغه‌نشینی از طریق زیرساخت‌ها، اولین بار در پروژه اسکان ایندور موفق عمل کرد. این موفقیت منجر به گسترش این پدیده در دیگر شهرها - دهکده‌ها - ی هند از جمله احمدآباد، پارودا، موسای، پوهمال و حتی دیگر کشورهای جهان شده است.

### چگونگی شکل‌گیری زاغه‌نشینی

در زاغه‌های معمول شهری هند، خانه‌ها از گل و ورقه‌های پلاستیک ساخته شده‌اند و در برخی موارد هم آجر به کار رفته است. بیشتر خیابان‌ها و کوچه‌ها حدود هفت فوت (معادل ۲ متر) عرض دارند که این دو برابر عرض فاضلاب رویاز است. به‌رغم این وضعیت، جمعیت زاغه‌نشین هند در هر ده سال دو برابر می‌شود.

ساکنان زاغه‌ها اغلب مهاجرانی از دهکده‌های مجاور شهرها هستند که در جست و جوی کار و به دست آوردن زندگی بهتر به شهرها می‌آیند. ولی کمبود جدی مسکن آنها را مجبور به تصرف محلی می‌کند که به مراتب بسیار بدتر از محل زندگی آنها در روستاهاست. با وجود اینکه بسیاری از آنها در استفاده کارخانه‌ها و مکان‌های صنعتی هستند یا به کارهای کوچک شخصی خود می‌پردازند، برای خانه‌های مسکونی خود سرمایه‌گذاری نمی‌کنند. علت آن است که حاشیه‌نشینی غیرقانونی است و هر لحظه ممکن است خانه‌های آنها تخریب گردد و



است. توالت‌های عمومی نیز برچیده شده و محل‌های اختصاصی هنر خانوار جایگزین آن گردیده‌اند.

امکان استفاده از آب لوله‌کشی نیز برای خانوارها، از طریق شبکه‌های حلقوی (در عوض شبکه‌های شاخه‌ای) به‌وجود آمده‌است. راه‌ها در سطح پایین‌تری از محدوده سکونت آنها ساخته می‌شوند و بنابراین خود راه‌ها می‌توانند به محل عبور سیلاب‌های ناشی از باران‌های موسمی بدل شوند.

طرح تحقیقاتی مفصل‌تری از خاناهای موجود تهیه شده که آنها را

خط فاضلاب جدید، ۱۵۰ مایل (معادل ۲۴۰ کیلومتر) خط لوله‌کشی جدید آب، ۱۲ مرکز اجتماعات و تعداد ۱۲۰ هزار اصله درخت شد. با ارائه خطوط جدید فاضلاب، فاضلاب‌های رویاز در رودخانه‌های خان و سزاس واتی کاهش یافته و آب در آنها جاری است. کلیه این موارد در فاصله هفت سال در شهری که فاقد هر گونه سیستم فاضلاب کارآمد بوده اتفاق افتاده‌است.

از آنه سیستم آبرسانی به معنای بهبود سلامتی ساکنان است و این‌ها اکنون زمان کمتری را برای دسترسی به آب سالم، که پیش‌تر از چاه‌های دور دست تهیه می‌کردند، نیاز دارند. حملات مستقنی که بانک جهانی تحت عنوان «برنامه بهداشت آبرسانی» انجام داده‌است، نشان می‌دهد که ۹۰ درصد از بیماری‌های کشنده کاهش یافته‌اند، ضمن اینکه عایدی خانواده‌ها نیز دو برابر شده‌است. این عوامل به معنای افزایش متوسط سرمایه‌گذاری خانوارها در ساخت سرپناه است. برنامه شبکه‌بندی زاغه‌ها، پس از دریافت جوایز متعدد، به ویژه جایز ساکنان جهانی سازمان ملل برای توسعه شهری در سال ۱۹۹۲ و جایزه معماری آقاخان در سال ۱۹۹۸، در سراسر جهان شناخته شد.

اکنون این کار در روستاهای سوراشترا و گجرات، در شهر بوبال و زاغه‌های وسیع مومبی شروع شده‌است. مفاهیم مشابهی نیز در دیگر کشورهای در حال توسعه مانند اندونزی و فیلیپین در حال تنظیم است. در مناطق شهری هند، حکومت‌های محلی در حال تغییر و بازنگری در روش‌های قدیمی خود و بیاده کردن این شیوه جدید هستند.

ولی برنامه‌ریزان حرفه‌ای هنوز نقشی مهم‌ترانه برای زاغه‌ها قائل‌اند. برنامه‌ریزان شهری به ندرت از شبکه‌بندی زاغه‌ها به عنوان شیوه‌ای برای مهار کردن زیر ساخت‌های شهر استفاده می‌کنند.

در ماه مه سال ۲۰۰۲، هفت تن از اعضای تیم مؤسسه مهندسی پاریس به مؤسسه بین‌المللی مهندسان مشاور هانولدر پیوستند.

توجه این مؤسسه به شبکه‌بندی زاغه‌ها نیروی تازه‌ای به این بخش داده‌است. پیش از این فقط چند سازمان غیردولتی، آن هم عمدتاً با مشارکت افراد محلی، به این گونه مسائل توجه داشتند. در زمان حاضر این احتمال وجود دارد که این اتحادیه شعبه‌های را برای شبکه‌بندی زاغه‌نشینی در سراسر جهان در حال توسعه در نظر بگیرد.

به گفته نماینده این مؤسسه در احمدآباد، شبکه‌بندی زاغه‌نشینی، تاکنون تأثیرات حسنیبه و مثبتی بر زندگی یک میلیون نفر داشته‌است. در عین حال افزایش وظایف در این زمینه قدری مرعوب کننده است. بیست و پنج سال پیش، ۳۵ درصد از جمعیت شهر مومبی در زاغه‌زندگی می‌کردند، که امروزه این تعداد به حدود ۶۰ درصد افزایش پیدا کرده‌است. اما به هر ترتیب این پروژه‌ها نشان می‌دهد که تغییر و تحول امکان‌پذیر است.

## نظریه شبکه‌بندی زاغه‌نشینی به جای آنکه متصرفان و اجتماع آنها را به عنوان نوعی دردسر بتگرند و آن را ترمه اجتناب‌ناپذیری در اثر رشد شهری زیان‌آور بر شمارد، در جست‌وجوی منابع این جمعیت و تقویت آن برآمد

### در جایی که امکان داشته، به ساکنان اجازه خرید زمین‌هایی که تصرف کرده‌اند داده شده‌است. این موضوع به آنها امکان داده‌است تا با خیال آسوده مبالغی را در املاک خود سرمایه‌گذاری کنند

بر اساس کیفیت ساخت، به دو گروه تقسیم‌بندی کرده‌است.

خاندهای بهتر و بزرگ‌تر اجری، تا آنجا که به‌منظر ایجاد شده برای تخلیه آب آسپنی ترسناکند، در جای خود باقی ماندند. البته چه بسا تعداد کمی از خانه‌ها برای ساخت راه‌ها یا خطوط فاضلاب الزاماً جابجا می‌شوند اما در زاغه‌های نمونه این تعداد بیش از ۲ الی ۵ درصد خانه‌ها نیست.

در حالی که امکان داشته، به ساکنان اجازه خرید زمین‌هایی که تصرف کرده‌اند داده شده‌است. این موضوع به آنها امکان داده‌است تا با خیال آسوده مبالغی را در املاک خود سرمایه‌گذاری کنند. توسعه اجتماعی از بخش‌های بسیار مهم این نظریه است، چرا که توسعه اجتماعی برای کل جمعیت قدرت و خودکفایی به هم‌رادی آورد و منابع موجود را مهار می‌کند. ساکنان داوطلب کمیته‌های محلی را تشکیل داده‌اند که مشارکت آنها در برنامه یک‌اصیل است.

به عقیده پاریک، زاغه‌ها پدیده‌های ناگزیری نیستند و وی در واقع تغییر و تحولات را در حوزه یزرگ‌گیری می‌نگرد. او چنین توضیح می‌دهد که با استفاده از زیرساخت‌های مناسب و با کیفیت در محل‌های فقیرنشین، به‌عنوان فعالیتی از داخل به خارج و کارهایی که از خارج انجام می‌شود تا شبکه‌های وسیع‌تری را برای شهر و روستا ایجاد کند، نه فقط این دو سطح متفاوت با هم در می‌آمیزند و یکپارچه می‌شوند بلکه زیرساختی بسیار ارزان قیمت‌تر نیز برای هر دو سطح پدید می‌آید.

وی معتقد است که برقراری ارتباط بین زاغه‌ها می‌تواند کل شهر را توسعه دهد و زاغه‌ها به جای آنکه به عنوان انگلی برای زیرساخت‌ها مطرح شوند، مردم خارج از زاغه‌ها را نیز منتفع کنند.

### دگرگونی معجزه‌آسا

مناطع شبکه‌بندی زاغه‌ها در ایندور به‌طور گسترده‌ای به اثبات رسیده‌است. در شبکه‌بندی ۱۸۱ زاغه شهر صاحب ۲۲۵ مایل (معادل ۳۶۰ کیلومتر) جاده جدید، ۱۸۵ مایل (معادل ۳۰۰ کیلومتر)

# مدیریت کلان شهر سئول

مترجم: بهرام هراتی خلیل آباد

کارشناس کتابداری و اطلاع رسانی، شهرداری مشهد

ملی کره در سال ۱۹۹۸، استفاده از بورسیه تحصیلی دانشگاه جورج واشنگتن آمریکا در سال ۱۹۹۹.

مدیریت شهری سئول دارای سه اداره است که عبارتند از: برنامه بودجه، محیط زیست و حمل و نقل، به علاوه، ۳۰ دفتر مختلف (همچون اطلاعات عمومی، برنامه ریزی متناسب زنان، سلامت و رفاه جامعه، اقتصاد و صنایع، برنامه ریزی شهری، فرهنگ، گردشگری، فاضلاب، جاده و خانه سازی و جز آن). ۶۴ بخش و ۵۴ اداره نیز - به مانند نموداری که در پی می آید - به آن وابسته اند.

از دیگر سازمان هایی که مدیریت کلان شهری سئول بر آنها نظارت دارد، دانشگاه سئول، مؤسسه آموزش های رسمی، مؤسسه تحقیقاتی سلامت عمومی و محیط زیست، دانشکده آشن نشانی، مرکز فناوری کشاورزی و نیز ۲۱ ایستگاه آشن نشانی است.



از نظر آماری سئول دارای ۲۵۶ کیلومتر مربع، ۸۶ مرکز فراهمسازی امکانات رفاهی جامعه، ۲۴۷۸ مؤسسه آموزشی (۳۶ دانشگاه)، ۱۰۳۶۷ مؤسسه بهداشتی و پزشکی (۲۱۷ بیمارستان)، ۱۰۰ هتل بزرگ برای گردشگران، ۱۲۵۲ کتابخانه مختلف (تا اکتبر ۱۹۹۹)، ۷۲ موزه (۶۰ موزه دانشگاهی و ۱۲ موزه هنری) است. میزان تولید مواد زائد جامد سئول در هر روز ۱۰/۹۷۲ تن است، و روزانه ۷/۳۰۰ هزار تن آب در آن تصفیه می شود.

در سئول ساختمان هشت طبقه شورای شهر از ساختمان

شکی نیست که برنامه ریزی موفق نیازمند مدیریت بویا و منسجم است. این موضوع با گسترش پهنه مورد برنامه ریزی اهمیت بیشتری می یابد. به همین منظور مدیریت کلان شهرها مورد بحث و نقد بسیار قرار گرفته است. به نظر می رسد تعریف ساختاری بویا و گوئا در رئوس هرم، کارایی سیستم را هرچه بالاتر می برد و نتیجه مناسب را تضمین می کند. در این مقاله به یکی از موارد موفق در این زمینه اشاره می شود.

شهر سئول که در مرکز شبه جزیره کره قرار دارد، با قدمت ۶۰۰ ساله خود در واقع قطب اقتصادی، سیاسی، آموزشی و فرهنگی کشور کره است. در این شهر آثار فرهنگی زیادی در حوضه و اطراف رودخانه هان وجود دارد.

جمعیت این شهر بیش از ۱۰ میلیون نفر و مساحت آن ۶ درصد خاک کره است. این شهر که ۲۳ درصد جمعیت کشور را در بر گرفته است از دهه ۱۹۶۰ میلادی به علت توسعه اقتصادی به سرعت رشد کرد.

از نظر اداری سازمان و مدیریت شهر سئول به این بخش ها تقسیم می شود: مدیریت کلان شهر، واحد اجرایی، شورای شهر و هیئت قانونگذاری.

مدیریت این شهر به سه سطح شهر، منطقه و دهکده تقسیم می شود و شامل ۲۵ منطقه مستقل داخلی و ۵۲۲ دهکده است. مدیریت شهری آن سعی کرده است تا همزمان با رشد جمعیت و تقاضاهای مختلف مردم خدمات دهی خود را در سطح وسیع تری پوشش بدهد. با رشد مناطق مستقل داخلی در این شهر از سال ۱۹۸۸ میلادی نوعی از سازمان های فرعی برای مدیریت بهتر مناطق و با هدف همکاری به وجود آمده است و سازمان های ذی رتبه علاوه بر اداره و اجرای این مناطق، از طرف مدیریت شهری نیز برای انجام فعالیت ها نمایندگی و وکالت دارند. از نظر اداری در هر منطقه مستقل داخلی دواپر، دفاتر، بخش ها و مدیریت مراکز پزشکی زیر نظر یک رئیس و یک قائم مقام قرار دارند.

شهردار سئول دارای سه معاون است که دو نفر آنها در امور مدیریتی فعال هستند و یک نفر در امور سیاسی به فعالیت می پردازد. تصمیمات شهردار فعلی - که سی و دومین شهردار سئول است - چنین است: ایستاس علوم انسانی و مدیریت بازرگانی از دانشگاه سئول دو سال ۱۹۶۵، مدیریت اقتصاد پیشرفته در مدیریت عامل از دانشگاه سئول در سال ۱۹۸۵، دکترای افتخاری فیزیک از دانشگاه

شهر داری جداست و در واقع مستقل است. نمودار سازمانی شورای شهر از این قرار است:

نمودار سازمانی شورای شهر سنول



برنامه‌های مشارکتی مردم است و شورا آمادگی هرگونه حضور شهروندان را دارد و آنها می‌توانند در نشست‌ها شرکت جویند و دیدگاه‌های خود را در نشست‌های عمومی بیان کنند. همچنین شورای شهر به منظور جمع‌آوری دیدگاه‌های مردم به صورت روشن و شفاف و سپس انعکاس آنها در مدیریت شهری، برخی از افراد دارای حسن سابقه و متخصص را انتخاب و از آنها نظرخواهی می‌کند. افراد منتخب می‌توانند شیوه‌های مدیریتی تادرست را بیان و در این گونه موارد اظهار نظر کنند.

در سنول نشست‌های عمومی با این هدف برگزار می‌شود که طیف وسیعی از عقاید شهروندان در مورد مسائل مهم مدیریت شهری بیان گردد. از نکات جالب در مورد شورای شهر سنول این است که از ۱۹۹۸ میلادی به بعد برای رسیدن به نظری واحد از بین عقاید مختلف مربوط به نحوه فعالیت‌های شورا، شهروندان، اعضای کمیته‌های ثابت و متخصصان در مورد مسائل مهم و مشکلات به گفت‌وگو می‌پردازند تا به راه‌حلی مناسب برای آن دست یابند. محل برگزاری این جلسات در طبقه دوم ساختمان شورا است.

از دیگر اقدامات شورا تأسیس کمیسیون برای اجرای صحیح قوانین و مقررات است که تلاش می‌کند موارد اجتناف حق شهروندان را شناسایی و آنها را حل کند. در شورای شهر سنول تشخیص نشست‌های عمومی و تعداد نشست‌ها برعهده ریاست آن است و باید جلسه با حضور تمام اعضا برگزار شود. همچنین در هر کمیته ثابت، ریاست آن در صورتی که تشخیص دهد، دستور برگزاری نشست‌هایی را برای کمیته صادر می‌کند و تعداد نشست‌ها را نیز مشخص می‌سازد. افراد علاقه‌مند به حضور در نشست‌ها می‌توانند با توجه به دستورات در آنها شرکت کنند.

از نکات بسیار جالب توجه در مورد شورای شهر سنول این است که در ساختمان آن، کتابخانه و اتاق‌های ویژه تحقیق وجود دارد که هر یک از اعضای شورا می‌توانند در آن به کتب و اطلاعات مرجع دست یابند و کارهای تحقیقاتی خود را انجام دهند.

بودجه غیرخالص و ثابت سنول در سال ۲۰۰۲، ۸/۸۸۴ میلیون دلار است که نسبت به سال قبل از آن ۲ درصد رشد دارد. از این مبلغ ۵/۹۷۵ میلیون دلار به هزینه‌های عمومی اختصاص دارد و ۲/۹۰۸ میلیون دلار برای هزینه‌های خاص است. اولین منبع درآمدهای شهری برای بودجه عمومی در سال ۲۰۰۲ مالیات‌های شهرداری - با مبلغ ۵/۹۷۵ میلیون دلار - است.

در این میان ۲۲۷ میلیون دلار درآمد غیرمالیاتی است و ۲۷۹ میلیون دلار نیز از محل کمک‌های دولتی است. در ضمن میانگین کل مالیات پرداخت شده برای هر نفر به شهرداری ۵۰۸ دلار است. اختصاص بودجه در سنول براساس دست‌بندی آن شامل این موارد است: برنامه‌های رفاهی شهروندان، تأمین امنیت شهروندان، حفاظت از محیط زیست، سهولت رفت و آمد خودرها در شهر، افزایش رقابت بین صنایع، مسکن‌سازی و توسعه شهری، شویق فعالیت‌های فرهنگی، افزایش کارایی مدیریت شهرداری، حمایت از سایر سازمان‌ها و ذخیره‌سازی، همچنین مدیریت کلان‌شهر سنول ۱۶ ردیف خاص بودجه دارد که مبلغ کل آن ۲/۹۰۸ میلیون دلار است و برخی از آنها عبارتند از: طرح ساخت مترو، طرح‌های خانه‌سازی، توسعه شهری، طرح قاضلاب و طرح بهبود کیفیت آب

اولین دوره برگزاری انتخابات شورای شهر سنول در سال ۱۹۵۲ بود که به علت بروز جنگ بین دو کره تا سال ۱۹۵۶ را اندازی نشد.

در این دوره ۴۷ عضو با رأی مخفی انتخاب شدند. دومین انتخاب شورا با حکم نظامی متحل گردید و سومین دوره بعد از ۲۰ سال، در ۱۹۹۱ میلادی با ۱۳۲ عضو شروع به کار کرد. در چهارمین دوره، شورای شهر ۱۴۷ عضو داشت که ۱۳۳ نفر آنها موکلان حوزه‌های خاص بودند و ۱۴ نفر دیگر از نمایندگان براساس روش تعیین نماینده برحسب نسبت جمعیت انتخاب شدند. پنجمین دوره شورا دارای ۱۰۴ عضو است که ۹۴ نفر آنها نمایندگان بخش‌های مستقل داخلی‌اند و ۱۰ نفر نیز برحسب نسبت جمعیت انتخاب شده‌اند و از ژوئیه ۱۹۹۸ شروع به کار کرده‌اند. این ۹۴ عضو از ۲۵ حکومت مستقل داخلی انتخاب شده‌اند و مسئولیت‌پذیری بالایی نسبت به حوزه خود دارند.

شورای شهر سنول دارای یک رئیس و دو نائب رئیس است که در نشست‌های عمومی انتخاب می‌شوند و دوره رسمی خدمت آنها چهار سال است. ریاست شورا عملاً کرد آن را مدیریت می‌کند و در صورتی که نتواند در جلسات به دلایلی حضور یابد، وظایف آن را نائب رئیس به عهده می‌گیرند. همچنین کمیته‌های ثابت، کمیته‌های خاص و دبیرخانه شورا همگی با هم به اداره امور شورا می‌پردازند. کل افرادی که به شهروندان خدمت می‌کنند ۴۵۲۲۵ نفرند که ۱۵۵۹۲ نفر از آنها در قسمت‌های مختلف مدیریت شهری هستند و ۲۹۶۴۳ نفر دیگر در بخش‌های مستقل فعال‌اند.

شورای شهر سنول دارای ۹ کمیته ثابت است که براساس اختیارات قانونی خود هر بخش به عنوان هیئت اجرایی‌اند. در صورتی که در نظر باشد برخی لوایح خاص مورد بررسی قرار گیرند، می‌بایست کمیته‌های خاص که دارای ۲۰ نفر - و یا تعداد کمتری - عضو باشند شکل گیرد. در مسائل مربوط به پرداخت بودجه باید تعداد آنها ۲۳ نفر و یا کمتر باشد. در سنول دبیرخانه عمومی شورا دارای ۲۲۴ نفر کارمند اداری است که امور مختلف مربوط به شورا را انجام می‌دهند. از نکات جالب در مورد شورای شهر سنول



رودخانه خان، و نیز طرح ساخت استادیوم جام جهانی سئول.

از برنامه‌های جانب توجه مدیریتی در شهر سئول، ساماندهی نظام حمل و نقل شهری است که در مورد اتوبوس‌ها، مترو، سیستم حمل و نقل مرکز شهر و مدیریت بهتر پارکینگ‌ها اجرا می‌شود. از جمله اینها برنامه مدیریت بهتر پارکینگ‌ها برای جلوگیری از حرکت وسایل نقلیه به مرکز شهر است که خود سه قسمت مکمل یکدیگر را در برمی‌گیرد: ۱- اجرای برنامه‌های زمان‌بندی؛ ۲- افزایش مساحت پارکینگ‌های محلی؛ و ۳- کاهش میزان پارک کردن خودرو در مرکز شهر.

در سئول برای ایجاد محیط‌های مفرح و همچنین برخورداری شهروندان از سلامت زندگی و زیباسازی محیط، بر تعداد مکان‌های مناسب استراحت و گذرین اوقات فراغت - همچون پردیس‌ها و فضاهای سبز - بسیار افزوده شده است. همچنین تلاش گردیده است تا هوای این شهر از آلودگی‌های معمول مضمون بماند. در این زمینه، به خاطر موقعیت جغرافیایی و عوارض زمینی سئول، که بین کوه‌های بلند قرار گرفته است و این خود باعث شده تا آلودگی‌های آن به کندی حرکت کنند، اندازه‌گیری‌ها و فعالیت‌های مختلفی برای رفع و کاهش آن صورت گرفته است. از این دست‌اندازهای میزان استفاده از سوخت مناسب و تمیز، برنامه نصب فیلتر در خودروها، کنترل و اندازه‌گیری دی‌اکسید سولفور و دیگر مراقبت‌های زیست محیطی. با اجرای این برنامه‌ها، آلودگی هوای سئول در سال ۱۹۹۹ کمتر از میزان مطرح شده سازمان جهانی بهداشت بوده است. لازم به ذکر است که با افزایش وسایل نقلیه در دهه ۱۹۸۰ تغییراتی در نوع آلودگی هوای سئول به وجود آمد که شامل تغییر آلودگی از دی‌اکسید سولفور به اکسید نیتروژن و آن بود.

میزان کلی مناطق سرسبز سئول تقریباً حدود ۴۲٪ (۲۵۲ کیلومتر مربع) از مناطق شهری است و ترکیب آن بدین شرح است: ۹۸/۶ درصد (۲۴۹ کیلومتر مربع) مناطق سرسبز طبیعی، که ۱/۴ درصد آن (۲/۵۵ کیلومتر مربع) فضای کشاورزی و ۳٪ آن (۰/۰۷ کیلومتر مربع) فضاهای حفاظت شده است و هیچ کدام از این مکان‌ها بر اثر توسعه تخریب یا محدود نشده‌اند. در سئول بر اثر اجرای برنامه‌های مختلف همچون کاشت ۱۰ میلیون درخت، تغییرات محسوس در فضای سبز به وجود آمده و همزیستی خوبی نیز بین انسان و طبیعت شکل گرفته است. به طوری که بیشتر افراد باور دارند که مسابقات جام جهانی فوتبال آن را تحسین کردند. از دیگر برنامه‌هایی که برای رفاه حال شهروندان در سئول صورت گرفته، فراهم‌سازی آب آشامیدنی در سطح شهر و کاهش مواد زائد و بازیافت بیشتر مواد است.

در سئول امکانات شهری فراوانی وجود دارد که چند نمونه آن عبارتند از:

مرکز اطلاعات سئول - این مرکز در سال ۱۹۹۸ بنا نهاده شده و مرکزی است که هر فرد می‌تواند در آن مجموعه‌ای از اطلاعات شهری را به دست آورد. اطلاعات مرکز مذکور تاریخ ۶۰۰ ساله شهر را در برمی‌گیرد و منابع مختلف اطلاعاتی موجود برای مشاوره و حتی مسائل تجاری و سرمایه‌گذاری مفید است. همچنین دسترسی به اطلاعات اینترنتی، انتشارات دولتی و خرید کتاب در آن مسیر است. این مرکز در حلقه دوم ساختمان شهرداری قرار دارد.

متروی سئول - مترو از دیگر امکانات موجود در سطح شهر است که ۸ خط زیرگذر و یک خط پرواز دارد و دویزترین نقاط شهری را به یکدیگر متصل می‌کند. برای استفاده از مترو سه نوع بلیت وجود دارد:

- ۱- بلیت‌های عادی.
- ۲- بلیت‌هایی که مقداری از هزینه آن قبلاً پرداخت شده است و دانش‌آموزان و بزرگسالان از آن استفاده می‌کنند. تخفیف دانش‌آموزی آن ۲۰ درصد - و برای دانش‌آموزان بزرگسال ۱۰ درصد - است.
- ۳- بلیت‌های مجانی که برای افراد بالای ۶۵ سال، افراد معلول و افراد افتخارآفرین در سطح کشور در نظر گرفته شده است.

پردیس هان‌گانگ - از سال ۱۹۸۲ میلادی طرحی در سئول اجرا شد که بر طبق آن کوشش گردید رودخانه هان‌گانگ تمیز شود و به شکل مناسبی درآید. در این اقدام که به صورت فراگیر اجرا شد، بعد از تلاش‌های فراوان محدوددهی به مساحت ۴۱/۵ کیلومتر از رودخانه و به عمق ۲/۵ متر و عرض میانگین ۱۷/۵ متر پاکسازی و آمایش گردید. این طرح در سال ۱۹۸۶ میلادی به پایان رسید، و در نهایت امکانات فراوانی برای استراحت شهروندان، اسکای روی آب، قایق سواری، ماهیگیری، زمین‌های ورزشی و استخرهای شنا در آن ایجاد شد. امروزه شهروندان سئول می‌توانند از این امکانات استفاده کنند و برای رفع خستگی، استفاده از مناظر زیبا و ورزش کردن از سواحل اطراف رودخانه بهره ببرند.

پردیس بزرگ سئول - این مجموعه بزرگ‌ترین مجموعه ملی است. شامل باغ‌وحش بزرگ ملی، باغ گیاهشناسی، شهر بازی، مسیرهای مناسب تفریح و پیاده‌روی، باغ‌ها و موزه‌های هنرهای مختلف. این پردیس از مکان‌های مشهور شهر است که هر روز بیش از ۱۹۰۰۰۰ سینه‌ها به خود جذب می‌کند و برنامه‌های مختلفی در آن اجرا می‌شود.

شهر هزاره (Millennium) - برای ساخت این شهر سه قسمت عمده - مرکز رسانه‌های دیجیتال، پارک هزاره و ۷۰۰۰ واحد خانه سازگار با محیط زیست - در نظر گرفته شده است. این شهر نشی عمده‌ای در هدایت آینده سئول دارد و موقعیت آن طوری است که در فاصله زمانی ۳۰ دقیقه‌ای فرودگاه بین‌المللی واقع است. همچنین در زمان حاضر برای آن یک مسیر خط آهن بین‌المللی در دست احداث است که این شهر را به کوه شمالی متصل می‌سازد. از دیگر امکانات حمل و نقل آن، مسیر قطار شهری است که برای رفت و آمد به مرکز شهر سئول به کار خواهد رفت.

در این بین مرکز رسانه‌های دیجیتال با آینده‌نگری و طراحی خوب خود نقش عمده‌ای در خدمات تکنولوژی اطلاعات (IT)، ارتباطات کویاگون، جنبه‌های مختلف ترافیکاری مربوط به تکنولوژی اطلاعات (IT)، فیلم‌سازی، موسیقی، آموزش دیجیتال و نظایر اینها بر عهده دارد. از دیگر اهدافی که برای این مرکز پیش‌بینی شده، تولید محصولات و ارائه خدمات فرهنگی به منظور برآوردن نیازها و خواسته‌های محلی است. مرکز رسانه‌های دیجیتال در نهایت با فراهم‌سازی فناوری پیشرفته و فنون مختلف به‌سکانی تبدیل خواهد شد که ابداعات کویاگون فی در آن صورت گیرد.



# سازمان بهداشت جهانی و شهرهای سالم

ترجمه: فرحناز نوبخت

تنظیم و تلخیص: سرویس حقوقی - بین‌المللی

سیاسی از این برنامه و دنبال کردن اهداف سازمان بهداشت جهانی در مورد ایده شهرهای سالم عملکردهای زیر را در پیش بگیرند:

□ ارتقا و بهبود شرایط زندگی، و از جمله بالا بردن کیفیت مسکن.

□ ارتباطات همسایگی و همزیستی مناسب و متقابل میان افراد.

□ ارتباط شهروندان در سطحی وسیع با برنامه‌ریزی و تصمیماتی که می‌تواند در بهداشت و سلامتی شهرشان تأثیر بگذارد.

□ برآورده کردن نیازها و انتظارات شهروندان در زمینه آب، مواد غذایی، مسکن، کار و امنیت.

□ به وجود آوردن فرصت یکسان برای همه شهروندان به منظور بهره‌مندی از دانش، تجربه و خدماتی که بر بهداشت و سلامتی آنان تأثیر می‌گذارد.

□ شکل دادن به اقتصاد شهری مناسب زیست محیطی، که برای ادامه زندگی بسیار مهم و حیاتی است.

□ بالا بردن قدرت فهم و درک وسیع سنت‌ها و فرهنگ‌های مربوطه گذشتگان گروه‌های مختلف جمعیت شهری.

□ ایجاد ساختار شهری و اداری مناسب براساس انواع خصوصیات بخش‌های مختلف شهری.

□ فراهم‌سازی تجهیزات بهداشتی و تدارکاتی برای بیماری‌ها، براساس سطح معلوماتی شهروندان.

□ ایجاد فرصت برای استفاده شهروندان از امکانات بهتر رفاهی و سلامتی.

۴- شهرهای عضو شبکه می‌بایست با توجه به عوامل اجتماعی که در همکاری یا بخش‌های چند بعدی و ادارات تقویت شده‌اند، از همه برنامه‌ریزی‌ها و تصمیمات شهری که در سطحی وسیع بر سلامتی و محیط زیست تأثیر می‌گذارد حمایت کنند.

هر یک از شهرهای عضو این شبکه در چارچوب امکانات و وضعیت خود اقدامات ملموسی را برای انجام وظایف برنامه‌ریزی شده در پیش گرفتند.

سازمان بهداشت جهانی (WHO) در چارچوب حمایت از سلامتی و بهداشت شهری، ایده «شهرهای سالم» را در کنفرانس سال ۱۹۸۶ آناوا مطرح ساخت. ابتکار شهرهای سالم، طرح توسعه هدفدار بلند مدتی بود که این اهداف را در برداشت، ارتقای وضعیت بهداشت و سلامت شهروندان با حمایت از جسم و روح و رفاه اجتماعی آنان و ارتقای وضعیت زیست محیطی آنها در شهرهای اروپایی.

هر یک از اعضای کشورها در سازمان بهداشت جهانی بر این باور بودند که باید شبکه‌های ملی را در کنار راهکارهای محلی در جهت حمایت از این استراتژی ایجاد کرد. برخی کشورها در پاسخ به رشد فزاینده جهانی شدن، «شبکه‌ای» از شهرهای سالم را برای قرن بیست و یکم معرفی کردند. در سال‌های بعد اجلاس‌ها و کنفرانس‌های متعددی همسو با این فعالیت‌ها برپا شد که شرکت‌کنندگان آنها را عمدتاً مسئولان محلی و شهرداران تشکیل می‌دادند. مقاله حاضر به بررسی اهداف و سیاست‌های مورد بحث در این جلسات در کشور اتریش می‌پردازد.

شهرهای سالم نمونه‌ای ابداعی از چگونگی هماهنگ شدن دستورالعمل‌های سیاست‌های جهانی و محلی، و تقویت یکی به وسیله دیگری است. مسئله محوری این شهرها همانا شهرنشینی و سیاست‌های مکان است؛ و اینها بر مبنای فلسفه منشور ارتقای سلامتی آناوا به پیش می‌روند: «سلامتی می‌بایست در مکان زندگی مردم، در حالی که دوست می‌دارند، کار می‌کنند و بازی می‌کنند، به وجود آید.» اهداف آنها نیز منطبق با این ایده کلی، به شرح زیر، تبیین شده‌اند:

۱- میزان شهرهای عضو در شبکه می‌بایست با شناخت ارزش بالای بهداشت شهروندان، از آن حمایت کنند.

۲- مدیریت شهرهای عضو در شبکه موظف‌اند تا با اجازه شهروندان، سلامتی و بهداشت محیط زیست شهر را رواج دهند و در حفظ آن کوشا باشند.

۳- مدیریت شهری این شهرها موظف‌اند برای حمایت



زمینه (سلامتی) بدین شرح تعریف شده‌اند:

- اصلاحات مرتبط با برنامه‌های سلامتی باید جزء اصول و قواعد مرتبط با شان و مقام انسان‌ها، حیثیتی بر تساوی موقعیت، همسنگی و انوار معاش انسانی باشد.

- اصلاحات مرتبط با برنامه‌های سلامتی باید با اهداف روشن به نفع سلامتی جامعه صورت گیرد.

- این گونه اصلاحات می‌بایست با نیازهای شهروندان تعریف گردد و در جریان دموکراتیک مورد انتظار، به آنها توجه شود. اصلاحات باید این ضمانت را به وجود آورند که به همان نسبتی که خدمات سلامتی برنامه‌ریزی و انجام می‌شود، تضمینات شهروندان هم در موارد پیش گفته مؤثر باشند. شهروندان نیز می‌بایست در این میان خود نیز برای سلامتی شان احساس مسئولیت کنند.

- هر یک از اصلاحات سلامتی باید ارتقای کیفیت خدمات تأمین سلامتی و همچنین ارزش‌های مؤثر بر اهداف پیش گفته را در برگیرند و استراتژی روشنی را در این مورد ارائه دهند.

- هزینه سیستم سلامتی باید احتیاجات اساسی شهروندان را در این زمینه ممکن سازد، این بدان معنی است که احتیاجات ضروری باید همه افراد جامعه را در برگیرد و برای همه به طور یکسان در دسترس باشد.

- براساس طرح تأمین اساسی اصلاحات اصلی باید

**ابتکار شهرهای سالم، طرح توسعه  
هدفدار بلند مدتی بود که این اهداف را در  
برداشت: ارتقای وضعیت بهداشت و  
سلامت شهروندان با حمایت از جسم و  
روح و رفاه اجتماعی آنان و ارتقای  
وضعیت زیست محیطی آنها در شهرهای  
اروپایی**

خدمات سلامتی را در همه سطوح سلامتی حفظ و پشتیبانی کند و کیفیت زندگی را، یا تکیه بر پیشگیری و درمان، ارتقا دهد. در این بین اصول زیر برای هدایت هدفمند تحولات، اهمیت می‌بایست:

**□ شکل دادن به سیاست سلامتی**

- اصلاحات سلامتی باید بخشی از طرح برنامه‌ریزی شده «سلامتی برای همه» و منطبق با شرایط اقتصادی اجتماعی هر یک از کشورها باشد.

- تصمیمات مهم مدیریتی، اساسی و تخصصی درباره ادامه توسعه سیستم سلامتی، می‌بایست براساس معیارهای مطمئن استقرار یابد.

- اصلاحات باید مرتباً همسو با افکار عمومی، و با روش‌های شفاف مورد بینجویی و ارزیابی قرار گیرد.

- دولت‌ها باید تبادل نظرهای افکار عمومی را با اهمیت برشمارند و در جهت صحیح هدایت کنند. منابع را نیز به طور قانونی تقسیم کنند و کلیه مردم را از خدمات سلامتی بهره‌مند سازند.

در سال‌های بعد نیز کنفرانس‌های مختلفی در این زمینه برپا شده است؛ از جمله در ۱۶ سپتامبر ۱۹۹۲ با حضور شهرداران شهرهای مختلف همچون برگنز، گرتس، اینس بروک، کلاگن، غیرت، لینز، اس فی بلتن، ولز، وین و لوی اشتات. شهرداران حاضر اعلام کردند که طرح «شهرهای سالم» در شهرشان مورد تصویب قرار گرفته است و اینان از این طرح و اهداف آن حمایت می‌کنند. در عین حال برای ماده تجزیات شهرهای مختلف تمهیداتی اندیشیده شد. در سال ۱۹۹۶ نیز این کنفرانس با تجربه چندین ساله و موفقیت‌های گسب‌شده تشکیل گردید. اهداف این کنفرانس همان اهداف سال ۸۶، و این بار در قالب عملکردهای وسیع‌تر، بوده است. مطابق با مواد قانونی کنفرانس مذکور، در روابط کشورهای اروپایی می‌بایست سیستم سلامتی جزء ارزش‌های جامعه محسوب گردد، اهداف براساس سلامتی جامعه تبیین شود و به نفع مردم هدایت گردد، با متمرکز کردن عملکردها کیفیت مطلوب ارائه شود و در عین حال هزینه‌های ثابت داشته باشد. به این ترتیب اصلاحات در این





□ توجه به دیدگاه‌های شهروندان

- با توجه به نظر شهروندان و رأی و تصمیم آنها، خدمات سلامتی می‌بایست در کلیه سطوح اقتصادی، مدیریتی و تخصصی پیاده شود.

- پاسخ به مسائل شهروندان در زمینه‌های: مشکل تعیین سلامتی، توافق بر اساس قرارداد، کیفیت رابطه با بیمار، استفاده صحیح از لیست انتظار و مداوای بیماران.

□ استفاده از منابع انسانی برای تأمین سلامتی

- لازم است در تحصیلات عالی‌اشخاص چشم‌انداز وسیعی از مداوای رایج بیماری‌ها ارائه گردد. کیفیت تأمین سلامتی، پیشگیری از بیماری و پشتیبانی از سلامتی باید جزء تفکیک‌ناپذیر تحصیلات باشد.

- سلامتی اشخاص می‌بایست به گونه‌ای مناسب به آنان تذکر داده شود، به‌طور کلی آگاهی دادن به مردم در زمینه تأمین نیازهای

**شهرهای سالم نمونه‌ای ابداعی از چگونگی هماهنگ شدن دستورالعمل‌های سیاست‌های جهانی و محلی، و تقویت یکی به وسیله دیگری است**

**با توجه به نظر شهروندان و رأی و تصمیم آنها، خدمات سلامتی می‌بایست در کلیه سطوح اقتصادی، مدیریتی و تخصصی پیاده شود**

شان ضروری است. اتحادیه‌های مشاغل و سازمان‌های تأمین کننده هزینه می‌بایست همراه با یکدیگر و با همکاری ادارات سلامتی، فعالیت در پشتیبانی از چنین توسعه‌ای همکاری کنند.

□ تقویت مدیریت

- باید عملکرد مدیریت و تشکیلات سلامتی توسعه داده شود. همه مؤسسات تأمین سلامتی باید مستقل باشند و منابع آنها منطبق با اصول قانونی تقسیم گردد و با سیستم سلامتی مؤثری اداره شود.

- مدیریت باید به‌طور جدی حمایت شود و با هدایت فردی قوی، بحث و تبادل نظر و ارتباطات صاحب‌نظران و همچنین تأسیس مؤسسات جانبی برای ارائه عقید و مؤثر تأمین سلامتی پشتیبانی گردد.

□ آموختن از تجربیات

- مبادلات ملی و بین‌المللی تجربیات مختلف در زمینه تحقق اصلاحات سلامتی و حمایت از ابتکارات مؤثر، می‌بایست تحقق یابد.

- در تبادلات بین‌المللی، توجه به تفاوت‌های فرهنگی ضروری است.

- آزادی رأی و در نظر گرفتن حقوق بیماران نیاز به اطلاع‌رسانی دقیق، گسترده و صحیح دارد.

□ ارتقای عملکرد تأمین سلامتی

- مراقبت شخصی، مراقبت در خانواده و شکل‌های غیررسمی خزاقیتی دیگر باید با خدمات سلامتی دولتی مرتبط شوند و نزدیک به هم فعالیت کنند.

- تدوین استراتژی برنامه‌ریزی شده صحیح ضروری است، تا در صورت اقتضا گنجایش بیمارستان برای بیماری‌های حاد منکفی بوده و در تأمین سلامتی، نگهداری و پرستاری روزانه مفرط لازم موجود باشد.

- خدمات سلامتی منطقه‌ای و شبکه‌ای می‌بایست تأجایی که هزینه‌ها ایجاد می‌کنند، گسترش یابند. بدین ترتیب واکنش سازمان یافته درست براساس موارد اضطراری پزشکی امکان‌پذیر می‌گردد و همکاری بین بیمارستان‌ها و مؤسسات خصوصی تأمین سلامتی شکلی تسهیل شده می‌یابد.

- ارتقای کیفیت مداوم تأمین سلامتی نیاز به سیستم اطلاع‌رسانی مبتنی بر کیفیت عناصر گزینش شده‌اند و می‌بایست براساس کار روزانه انجام گیرد.

در پی بروز بحران حمل و نقل در اندونزی

## سازمان‌های غیردولتی جاکارتا در برنامه‌های حمل و نقل مشارکت می‌کنند

بحران اقتصادی در اندونزی، کیفیت پایین شبکه‌های دسترسی، تأخیر در طرح استفاده از بنزین سربدار و بروز مشکلات حمل و نقل درون شهری، سازمان‌ها و تشکل‌های غیردولتی را در جاکارتا به چاره‌اندیشی واداشته است.

شورش سیاسی اخیر در اندونزی، به زمینه‌ای برای مشارکت سازمان‌های غیردولتی - به ویژه در تصمیمات مربوط به حمل و نقل - تبدیل شده است. این تشکل‌ها بررسی‌های گسترده‌ای را درباره نظرسنجی‌ای عمومی که در ماه‌های اخیر صورت گرفت، آغاز کرده‌اند. با توجه به این رویکرد تازه، شهرداری جاکارتا طرح



«منیریت نقاضای عبور و مرور» (TDM) را در این شهر اجرا کرد. این در حالی است که اگر - برآسای تعابیل پیشین شهرداری جاکارتا - ساخت مترو در این شهر آغاز می‌شد، هزینه سوسام‌آوری را در بومی داشت.

از دیگر اقدامات این شهرداری در زمینه حمل و نقل، تشویق شهروندان به استفاده از دوچرخه، تاکسی‌های سه چرخه غیرموتوری، و همچنین پیاده‌روی است.

در زمان حاضر حدود ۷۰۰۰۰ تاکسی سه چرخه، مسافران را در جاکارتا جا به جا می‌کنند، که سازمان‌های غیردولتی برای جلوگیری از فعالیت شیوفاونوی این سه چرخه‌ها، به تشکیل اتحادیه‌هایی برای رانندگان آنها همت گماشته‌اند.

گفتنی است که وضع عوارض جاده‌ای برای جلوگیری از ترافیک مرکز شهر جاکارتا و معاینه‌های آگروزها، از دیگر اقدامات شهرداری جاکارتا برای بهبود سیستم حمل و نقل در این شهر به شمار می‌رود.

ترجمه: شهرزاد مرزین پاک  
منبع:

www.rdp.org

برای جلب مشارکت آنان به شمار می‌آید. همچنین با اجرای این طرح، شهرداری‌ها می‌توانند به راه‌های مناسب‌تری برای ارائه امکانات و ارتقای کیفیت خدمات دست پیدا کنند.

از دیگر مباحثی که در کارگاه آموزشی نشست‌های بعدی مورد بحث قرار گرفت، اهمیت ارتباط دو طرفه و دموکراتیک و حق دسترسی شهروندان به اطلاعات بود.

به گفته یکی از شهرداران شرکت‌کننده در این نشست‌ها، اجرای طرح مشارکت عمومی، مشارکت شهروندان را در امور مربوط به شهرداری‌ها افزایش می‌دهد. به همین دلیل شرکت در این نشست‌ها و کارگاه‌های مربوط به آن نه تنها برای مسئولان شهرداری بلکه برای همه افرادی که در نهادها و مؤسسات دولتی فعالیت می‌کنند، ضروری است.

شایان ذکر است که در سلسله نشست‌های طرح «مشارکت عمومی»، نمایندگان یا شهرداران ۲۲ شهرداری شرکت می‌کنند.

توجه: علی عربانی دانا  
منبع:

http://www.osecibn.org



شرکت حمل و نقل سی‌مان (SIMAN)، پیشرفت بیشتری در بخش حمل و نقل عمومی نانت نمایان کردید.

به این ترتیب مسئولان شبکه تراموای شهر نانت به منظور ارائه خدمات بهتر به اکثر مسافران مناطق تحت پوشش، وقت‌شناسی و

شهرداری‌های بوسنی و هرزگوین به منظور ایجاد ارتباط و بستر گفت‌وگو و تعامل میان شهروندان و شهرداری‌ها، طرح مشارکت عمومی را به اجرا رساندند.

شهرداران شهرهای بوسنی و هرزگوین به منظور اجرای طرح مشارکت عمومی، نشست‌های منظمی را برگزار کرده‌اند. در نخستین نشست شهرداران، بر این نکته تأکید شد که با توجه به

اهمیت بهره‌مند شدن شهروندان از امکانات زندگی سالم و مطلوب، آنان خود تیر برای ارتقای محیط زندگی شان تلاش کنند. به این ترتیب آگاهی مردم از فعالیت شهرداری‌ها و ایجاد بستر مناسب گفت و گو میان شهروندان و شهرداری، بهترین راه



## طرح مشارکت عمومی در بوسنی و هرزگوین

سیستم حمل و نقل ریلی سبک در شهر نانت فرانسه، به منظور افزایش وسایل حمل و نقل غیرموتوری و همگانی و کاهش فاصله منازل شهروندان تا محل کار آنها، با همکاری دولت و حکومت محلی و بخش خصوصی، بیش از پیش توسعه می‌یابد.

سابقه استفاده از سیستم حمل و نقل ریلی سبک در شهر نانت فرانسه به سال ۱۹۷۰ میلادی بازمی‌گردد. در این سال سیاست‌گذاران حمل و نقل ملی فرانسه به منظور کاهش تراکم و ترافیک وسایل حمل و نقل موتوری در این شهر، استفاده از سیستم مذکور را در دستور کار خود قرار دادند. در سال ۱۹۸۳ با تأسیس

## شهرداری نانت، پیشرو در به کارگیری تراموای شهری

اعتبار مورد نیاز برای سیستم ریلی سبک شهرنانتس از منابع مختلفی همچون وام‌ها، وجوه پرداختی شهرداری به شرکت سی‌مان، کمک‌های حمل و نقل ملی (۳۰ درصد) و کمک‌های دولتی که منحصرأ صرف مراحل زیرساختی و فنی می‌شود، تأمین می‌گردد.

ناگفته نماند که کمک‌های حمل و نقل ملی عبارتند از عوارض خاصی که در اوایل دهه ۱۹۷۰ در شهرهایی با جمعیت بیش از ۳۰ هزار نفر وضع شد. این عوارض به کارفرمایانی که بیش از نه کارگر را سرپرستی می‌کنند تعلق می‌گیرد.

ترجمه: سینا سیمه‌جانی  
منبع:

WWW.google.Nants Municipality

در شهرهاست که مستقیماً زیر نظر شهرداری و یا مؤسسه‌های حمایتی و اجتماعی اداره می‌شوند. گام بعدی مشارکت با شوراهای محله‌ها، واگذاری اختیارات و گسترش فعالیت‌ها و توانمندی‌های افراد مسن در هر محله است. ایجاد تورهای تفریحی ویژه سالمندان، ارائه خدمات آموزشی و درمانی و اجتماعی، زمینه‌سازی فعالیت‌های ورزشی و تفریحی برای افراد مسن، فراهم آوردن راحتی و ایمنی در منزل سالمندان و ارائه خدمات بیشتر به آنان در تعطیلات، از دیگر اقدامات شهرداری لیسبون به شمار می‌رود.

این شهرداری همچنین برای دسترسی آسان این گروه از مردم به فضاهای عمومی و گشت و گذار آنها در این فضاها، اجرای اقداماتی را اندیشیده است.

گفتنی است تبدیل شهر لیسبون به شهری پلار، ایجاد دسترسی مناسب برای ورود صندلی چرخ‌دار به خیابان‌ها و بناهای عمومی و حذف فرهنگ شهری معارض، از جمله این اقدامات است.

ترجمه: شهرزاد قرزین پناک  
منبع:

WWW Comune.roma.it



سرعت و ظرفیت را سرلوحه اقدامات خود قرار دادند. در زمان حاضر تراموای شهر نانت با بیش از ۲۰ ساعت تردد در روز در ۳ مسیر گسترش یافته است. شایان ذکر است که در سال ۱۹۸۵، تراموا حدود ۵۰ میلیون مسافر را در این شهر جابه‌جا کرده بود. این در حالی است که میزان جابه‌جایی مسافر در نخستین مسیر تراموا در همین سال، حدود هشت میلیون نفر تخمین زده شده بود.

همچنانکه بیشتر نیز ذکر شد در زمان حاضر تأمین منابع مالی حمل و نقل عمومی شهری در فرانسه به عهده دولت‌های محلی است.

در شهر نانت نیز شبکه حمل و نقل عمومی ملی قراردادی به شرکت خصوصی «سی‌مان» - که مسئولیت حمل و نقل عمومی شهری و محلی را بر عهده دارد - واگذار شده است. همچنین ساخت سیستم تراموا به یک شرکت اقتصادی به نام سیمیتان (SEMITAN) محول گردیده است.

شهرداری لیسبون بر تعال به منظور ارج نهادن به تجربه افراد مسن، افزایش روابط بین نسل‌ها در خانواده و جامعه، افزایش کیفیت زندگی سالمندان و ارتقای بهداشت در سنین پیری، سلسله فعالیت‌هایی را آغاز کرده است.

نخستین گام شهرداری لیسبون در جهت حمایت از افراد مسن، ارائه خدمات مراقبت از سالمندان در منازل و ایجاد مراکز



## شهرداری لیسبون از سالمندان حمایت می‌کند

شبهه دوچرخه سواری شهرداری‌های فنلاند از ژانویه سال ۲۰۰۱ میلادی، فعالیت گسترده‌ای را به منظور ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری آغاز کرده است.

مهم‌ترین اهدافی که شبکه دوچرخه سواری شهرداری‌های فنلاند دنبال می‌کند عبارتند از:

رواج دوچرخه‌سواری برای مسافرت در نواحی شهری و روستایی، تقویت ارتباط مختلف میان مسئولان، شهروندان و سازمان‌های غیردولتی و بهبود زیرساخت‌های مرتبط با دوچرخه‌سواری، از ژانویه سال جاری مسیحی، فعالیت‌های این شبکه به‌سازمانی غیردولتی با نام انجمن حفاظت محیط زیست فنلاند واگذار شده است.

سازمان مذکور بزرگ‌ترین سازمان غیردولتی فنلاند در زمینه محیط زیست به‌شمار می‌رود.

به این ترتیب شبکه دوچرخه‌سواری شهرداری‌های فنلاند با اقداماتی همچون برگزاری سمینار، انجام تحقیقات در زمینه

## رویگرد اخیر شهرداری‌های فنلاند به دوچرخه سواری

بشرفتهای جاری و آید. مها و تحقیقاتی است که در زمینه دوجرخه سواری صورت گرفته است.

شایان ذکر است که تا کنون بیست و دو شهرداری فلاند در این شبکه عضو شده اند؛ که این اکثر شهرهای بزرگ فلاند و برخی از شهرهای کوچک را نیز شامل می شود.

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک  
منبع: [WWW.Su.Fi/Verkostaleng.htm](http://WWW.Su.Fi/Verkostaleng.htm)

آن میان، ۴۰ تقاطع متعلق به شهر تورنتو بود. افزایش تعداد مأموران پلیس برای کنترل تخلفات در تقاطع، از دیگر شیوه های تکمیلی در این طرح آزمایشی بوده است.

دوربین های به کار گرفته شده تنها از وسایل نقلیه ای که بعد از قرمز شدن چراغ از تقاطع عبور می کنند، تصویربرداری می کنند. تصاویر ثبت شده را همه روزه مأموران وزرزیده پلیس بازبینی می کنند. به این ترتیب در واقع پس از اطمینان پلیس از تخلف، برکه جریمه به نشانی فرد متخلف فرستاده می شود. تا گفته نماند که برکه جریمه تنها به شخصی که پلاک وسیله نقلیه به نام اوست، تحویل داده می شود.

به این ترتیب حتی اگر شخص دیگری غیر از صاحب وسیله نقلیه، در حین رانندگی دچار تخلف شود، به هر حال مالک اصلی باید جریمه را بپردازد.

مبلغ جریمه مذکور ۱۵۵ دلار - به اضافه ۳۵ دلار عوارض - است که دقیقاً با میزان جریمه پلیس برابری می کند. درآمد ناشی از جریمه های تخلفات رانندگی متعلق به ایالت است؛ اما چنانچه شهرداری مراحل قضایی جریمه ها و خدمات مربوط به آن را به عهده بگیرد، به استثنای مبلغ عوارض، وجوه جریمه را خود دریافت می کند.

دوربین های صنعتی ویژه این کار از نوع ۳۵ میلیمتری اند که بر روی دیزل های به ارتفاع ۳٫۶ متر نصب می شوند. قیمت هر یک از این دوربین ها ۱۰۰ هزار دلار است.

اگرچه استفاده از این دوربین ها موجب تصحیح رفتار رانندگی و کاهش آمار تصادفات در تقاطع ها شده است، اما به نظر می رسد که دوربین های یاد شده تنها مکمل فعالیت مأموران پلیس است. در سپتامبر سال ۱۹۹۸، یکی از این دوربین ها در تقاطع خیابان های سنت کلسر و دافرن تورنتو به طور آزمایشی نصب شد. نکته جالب توجه اینکه بیش از اطلاع رسانی به مردم، روزانه ۴۰ مورد تخلف ثبت گردید؛ اما پس از آگاهی شهروندان از موقعیت دوربین، شمار این تخلفات به ۳۰ مورد در روز کاهش یافت.

استفاده از این دوربین در استرالیا و کانادا نیز کاهش جدی میزان تصادفات و تخلفات رانندگی را در پی داشته است. شایان ذکر است که استفاده از دوربین و امکانات تصویربرداری اکنون در بسیاری از کشورهای دنیا - همچون - اتریش، بلژیک، آلمان، هلند، سنگاپور، آفریقای جنوبی، سوئیس، تایوان، انگلستان، آمریکا، بریتیش کلمبیا و آلبرتا - نیز رواج یافته است.

ترجمه: بهار صمدی  
منبع:

[WWW.City.toronto.on.ca/transportation](http://WWW.City.toronto.on.ca/transportation)

دوجرخه سواری، ارزیابی فعالیت های انجام شده و مطالعه در زمینه جلب سرمایه گذاری خارجی دور جدیدی از فعالیت های خود را آغاز کرده است.

این شبکه به منظور اطلاع رسانی به شهروندان در زمینه دوجرخه سواری، یولنتی خبری را نیز با نام «اخبار دوجرخه سواری» منتشر می کند. این یولنتی ماهیانه در برگزیده اخباری همچون

شهرداری تورنتو در کانادا به منظور کاهش تخلفات عبور از چراغ قرمز، برنامه های گسترده ای را جهت آگاه سازی شهروندان تورنتو به اجرا در می آورد.

عبور از چراغ قرمز و تخلف از آن در شهر تورنتو، تنها در سال ۱۹۹۹ میلادی، موجب بروز ۳۴۰۰ فقره تصادف در تقاطع های این شهر شده است.

شهرداری تورنتو به منظور کاهش تلفات ناشی از تخلفات چراغ قرمز، طرح آزمایشی استفاده از دوربین در تقاطع ها را به اجرا درآورد.



هدف از نصب این دوربین ها جریمه موتورسواری که از چراغ قرمز عبور می کنند بوده است.

به گفته یکی از مسئولان حمل و نقل شهری در تورنتو، قبل از نصب دوربین ها، آگاه سازی و اطلاع رسانی به شهروندان ضروری به نظر می رسید؛ چرا که مردم می دانستند یا این مفهوم که چراغ قرمز یعنی «ایست» کاملاً آشنا شوند.

طرح آزمایشی مذکور در سپتامبر سال ۱۹۹۸ به تصویب دولت ایالتی کانادا رسید. این لایحه به شهرداری ها اجازه می داد پس از ۲ سال اطلاع رسانی عمومی و آموزش به شهروندان، از دوربین های ویژه ثبت تخلفات عبور از چراغ قرمز استفاده کنند. بنابر این استفاده از پلاکاردهای تبلیغاتی و رسانه های گروهی نخستین اقدام شهرداری تورنتو در زمینه آگاه سازی عمومی بود. یکی از این پلاکاردهای تبلیغاتی که تصویری از مراسم سوگواری را به نمایش می گذاشت، «وجوه های چون «توقف مانع مرگ شما می شود» و «چراغ قرمز را رد نکنید» نیز در آن به چشم می خورد. این طرح آزمایشی علاوه بر شهر تورنتو در شهرهای هالتون، همیلتون - و تورنتو، نیل، و اترو و اناوا - کارلتون نیز به اجرا درآمد.

گفتنی است ۷۵ تقاطع در این طرح مد نظر قرار گرفتند که از

شهرداری تورنتو به شهروندان هشدار می دهد:

## چراغ قرمز یعنی "ایست!"

## برنامه‌های جدید شهرداری مونخ

شهرداری مونخ به منظور رفع مشکلات زیست محیطی و جلوگیری از کمبود آب و انرژی حرارتی در آینده، طرح‌های جدیدی را ارائه داده است.

تغییرات آب و هوایی در دهه‌های آتی، نسل آینده را با مشکل روبرو خواهد کرد. درک این حقیقت موجب شده است که دولتسردان آلمانی ساخت تأسیسات حرارتی را در زمین‌های هموار و دشت‌های آزاد مونخ آغاز کنند.

با ایجاد این تأسیسات در شهر مونخ، می‌توان انرژی حرارتی را در سال ۲۰۱۰ حدود دو برابر افزایش داد.

اغلب شهروندان مونخ در این طرح جدید با شهرداری همکاری می‌کنند و پرداخت قسمتی از هزینه‌های ساخت این تأسیسات را به عهده می‌گیرند.

طرح دیگر شهرداری مونخ برای حل معضل آب در آینده، احداث نیروگاه‌های آب است.

شایان ذکر است که شهرداری مونخ برای حل مشکلات ترافیکی نیز پروژه ساخت تراموا و متروهای جدید و طرح

## شهرداری استرالیا و شیوه‌های صرفه جویی در آب

شهرداری‌های استرالیا به منظور کاهش مصرف آب پیشنهاد‌های مؤثری را به شهروندان ارائه کرده‌اند.

بر اساس بررسی‌های به عمل آمده در شهرداری‌های استرالیا، مصرف متوسط آب در یک خانواده در استرالیا عبارت است از: ۲۳ درصد حمام، ۱۰ درصد آشپزخانه، ۱۶ درصد رختشویی، ۲۶ درصد دستشویی و ۲۵ درصد نیز شست‌وشوی محیط خارج از خانه. نخستین توصیه شهرداری‌های استرالیا به شهروندان برای



صرفه جویی در آب، دقت در هنگام خرید شیرهای آب و ماشین‌های لباسشویی و ظرفشویی است. برجست‌های مصرف بهینه آب (AAA) بر روی این تجهیزات، نشانگر میزان بهینگی دستگاه در مصرف آب است (تعداد حروف «A» بر روی برجست، معرف میزان مصرف آب در دستگاه مورد نظر است).

استفاده از تنظیم کننده‌های خودکار، آبیاری باغچه‌ها در سازهایی که میزان تبخیر آب کمتر است (در صبح و عصر)، استفاده از گیاهان بومی و جایگزینی جازو به جای شلنگ آب و اقداماتی از این دست، تأثیری جدی در کاهش میزان مصرف آب دارند.

همچنین بستن شیر آب در هنگام شست‌وشوی دندان‌ها موجب



تاکسی‌های تلفنی در نواحی دور از شهر را به اجرا درآورده است.  
ترجمه: فرحناز قربانه  
منبع:

WWW.machen.de/bndnie

می‌شود که در هر نوبت به میزان قابل توجهی در مصرف آب صرفه جویی شود.

پیشنهاد دیگر شهرداری‌های قنلاند به شهروندان، بررسی چک آب سرباست. برای این منظور باید شماره کنتور در ساعات پایانی شب و صبح اول وقت یادداشت شود. اگر عدد شماره کنتور افزایش پیدا کرده باشد، حتماً می‌بایست شیرهای معیوب منزل شناسایی شوند و عیب آنها رفع گردد.

توصیه دیگری که به گیاهان و فضای سبز منازل ارتباط دارد، پوشاندن گیاهان با برگ است. این امر از یک سو موجب ارتقای کیفیت خاک، و از سوی دیگر موجب ذخیره رطوبت در خاک می‌گردد.

شهرداری‌های استرالیا به منظور پاکیزگی آب‌روها نیز نکاتی را ارائه کرده‌اند که مهم‌ترین آنها از این قرارند:

۱) ریختن آشغال در خیابان باعث ورود زباله به جوی‌ها و آلودگی رودخانه‌ها و اقیانوس می‌شود.

۲) از روانه کردن رنگ و مواد شیمیایی به درون سیستم فاضلاب خودداری کنید و آنها را برای روزهای مخصوص جمع‌آوری مواد شیمیایی نگه دارید.

۳) آشغال نباید از طریق سیستم فاضلاب منزل یا سینک ظرفشویی دور ریخته شود. به جای این کار می‌توان از یک سطل آشغال کوچک در دستشویی - یا آیکش در سینک آشپزخانه - استفاده کرد.

۴) روغن مصرف شده در آشپزخانه نباید به هیچ عنوان وارد سیستم فاضلاب شود. برای جلوگیری از این امر باید ظرفی مخصوص برای جمع‌آوری روغن در آشپزخانه تعبیه شود و همراه با زباله‌ها از آشپزخانه خارج گردد.

۵) استفاده از کودها یا حشره کش‌هایی که سم کمتری دارند، خطر کمتری را برای محیط زیست به بار می‌آورد.

ترجمه: بهار سمدی

منبع:

http://WWW.Planetark.org

## شیوه‌هایی برای حل معضل بی‌خانمانی در ترکیه

سیاستمداران و دست‌اندرکاران مسائل شهری در ترکیه به منظور دسترسی افراد فقیر به مسکن، طرح‌هایی مطالعاتی را به انجام رسانده‌اند.

بر اساس یکی از این مطالعات، ۴ منطقه در آنکارا مدنظر قرار گرفتند.

با توجه به شرایط اقتصادی و اجتماعی این مناطق، اشکال مختلف اسکان - همچون استقرار افراد بی‌سرنیاه، اسکان غیررسمی و اسکان برنامه‌ریزی شده - در نظر گرفته شدند.



بررسی بعدی، نظرسنجی از دست‌اندرکاران توسعه شهری و مسکن، انبوه‌سازان، مسئولان محلی و سازمان‌های غیردولتی، تخصصی و تحقیقاتی بود. مهم‌ترین سؤال در این نظرسنجی این بوده است:

«تا چه حد استانداردهای برنامه‌ریزی، قوانین و فرایندهای

مدیریتی بر ورود افراد فقیر به بازار مسکن مؤثر است؟» بر اساس این مطالعات، فقدان زمین شهری ارزان و مناسب و تشریفات بوروکراتیک در مدیریت مسکن مهم‌ترین دلیل عدم دسترسی افراد کم‌درآمد به مسکن و ساخت و سازهای غیرقانونی است.

تعداد زیادی از پاسخ‌دهندگان در این نظرسنجی نیز بر این باور بودند که قوانین مرتبط با امر مسکن به گونه‌ای تدوین شده‌اند که تنها نیازهای خانواده‌هایی با درآمد متوسط و بالا را پاسخ می‌گویند.

از جمله راه‌حل‌های پیشنهادی در این نظرسنجی، بخشش و انعطاف در برابر اسکان غیرقانونی است.

از سوی دیگر، عده‌ای از پاسخ‌دهندگان بخشش را ابزاری نامناسب برای قانونمندی استقرار غیررسمی عنوان می‌کنند و آن را به نوعی به رسمیت شناختن افراد قانون شکن برمی‌شمارند.

در زمان حاضر ارائه خدمات به مسکن‌های غیررسمی و اجبار ساکنان آنها به پرداخت مالیات مهم‌ترین شیوه‌ای است که مسئولان شهری در ترکیه برای حل معضل اسکان غیررسمی در پیش گرفته‌اند. همچنین بازنگری در قانون درآمد شهرداری، افزایش درآمدهای محلی، افزایش نرخ مالیات بر زمین و فائل شدن تفاوت نرخ مالیات املاک میان نواحی فقیر و ثروتمند، از جمله اقداماتی است که اخیراً مورد توجه دست‌اندرکاران مسائل شهری در ترکیه قرار گرفته است.

ترجمه: طاهر کالمستان  
منبع:

WWW.bntinformel.com

## اتوبوس سنجش آلودگی هوا در مکزیکوسیتی

منابع آلودگی هوا در مکزیکوسیتی به وسیله اتوبوس هوایی سنجش آلودگی هوا شناسایی شدند.

مکزیکوسیتی یکی از بزرگ‌ترین کلان‌شهرهای دنیاست، که در گذشته به داشتن هوای صاف و پاک معروف بود ولی اکنون در حالهای از دود و غبار فرورفته است.

در زمان حاضر با استفاده

از اتوبوس هوایی سنجش آلودگی هوا، و برطبق یک برنامه دو ماهه آزمایشی، منابع آلودگی هوا در مکزیک شانسایی و تجزیه شده‌اند.

این اتوبوس تحت نظریک ایستگاه هوایی آلمانی به نام «رودی سل» فعالیت می‌کند و تاکنون برفراز خیابان‌های پرتراکم و چهار راه‌های پرتعداد شهرهای دنیا به پرواز درآمده است. اتوبوس سنجش آلودگی هوا ضمن گذشتن از

شهرهای مکزیکوسیتی، مسکو، پکن، سانتاگو، ساوپاولو، قاهره، بمبئی و



دهلی، در آلوده‌ترین نقاط شهرهای مذکور، با صوت کشیدن دیواره‌میران آلودگی اختلال داده است.

این اتوبوس هوایی در مکزیکوسیتی، میزان آلودگی هوا را در ۳ مدرسه به‌شماره اندازه‌گیری کرد.

اتوبوس سنجش آلودگی هوا که از آن به منظور اجرای طرح ضربتی «پروژه فضای سبز» در مکزیکوسیتی استفاده شد، موجب گردید که شهروندان و مسئولان شهری به طور جدی به منابع آلودگی هوا و توسعه وسایل نقلیه عمومی بپردازند.

«پروژه فضای سبز» مکزیکوسیتی، رنگ خطر نابودی فضای سبز را به صدا در آورده است. این پروژه با توجه به سهم روزافزون اتومبیل‌ها در آلوده‌سازی هوای دنیا، خواستار اجرای اندیشه‌های نو در این زمینه است.

از جمله راهکارهای پیشنهادی در پروژه فضای سبز تولید خودروهای کوچک و سبک‌تر است.

پروژه فضای سبز در سراسر جهان برای اجرای طرح‌های فتاوی عبور و مرور، و شهری فارغ از اتومبیل و مناسب پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، تلاش می‌کند.

این پروژه در تمام دنیا - از برلین تا مکزیکوسیتی و سیدنی - ایجاد شهرهایی بدون اتومبیل را هدف خود قرار داده است.

ترجمه: زیبا لشینی  
منبع:

WWW.greenpiece.de

# طرح قطار شهری مشهد و بهبود ترابری

تنظیم: علی صفوی

دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری



نیل به اهداف متفاوتی از جمله افزایش راحتی و امنیت سفر، کاهش آلودگی هوا و حفظ محیط زیست، کاهش زمان سفر و حل مشکلات ترافیکی ناشی از توده وسایل نقلیه شخصی ایجاد می‌شوند.

قطار شهری از جمله گزینه‌های مناسب برای بهبود حمل‌ونقل شهری در شهرهای بزرگ است، به طوری که در زمان حاضر در بیش از ۴۰۰ شهر در ۴۰ کشور جهان از این سیستم استفاده می‌شود.

معرفی سیستم راه آهن سبک شهری (LRT)

بر اساس تعریف U.P.T.P، قطار ریلی سبک، نخستین سیستم حمل‌ونقل ریلی درون شهری است که در مسیر آن از خطوط ویژه استفاده می‌شود و این خطوط را در صورت لزوم می‌توان به یک سیستم چراغ راهنما مجهز کرد. این سیستم از نیروی برقی استفاده می‌کند و واگن‌های ریلی کم‌وزن را به شکل یک - یا چند - واگن در مسیرهای دو ریلی ثابت به گردش در می‌آورد و می‌تواند مسافران را در سکوهای با ارتفاع کم تا متوسط سوار یا پیاده کند. مزایای قطار سبک شهری به طور کلی عبارتند از: حرکت سریع و با انعطاف زیاد، جابه‌جایی راحت همراه با حرکتی نرم و آرام، ایستگاه‌های مناسب برای مناطق شهری، آلودگی‌های بسیار

مقدمه

مفوله حمل‌ونقل و ترافیک شهری از عمده‌ترین مسائل هر شهر محسوب می‌شود. نارسایی در این سیستم باعث بروز مشکلاتی می‌گردد که از جمله اینهاست: اتلاف وقت و انرژی، افزایش هزینه‌های زندگی شهری و افزایش آلودگی‌های صوتی، زیست‌محیطی و جز اینها.

حمل‌ونقل شهری به گونه‌ای پیچیده با فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی شهر، و همچنین توزیع مکانی جمعیت و تولید، پیوند خورده است. نتیجه این امر، این است که هرگونه تصمیم‌گیری و یا سیاست‌گذاری در حیطه شهرهای ما، حتی در جهت حل ملموس‌ترین مسائل اجتماعی شهرها، بدون توجه ویژه به ماهیت مسئله حمل‌ونقل و تعامل آن با دیگر مسائل شهری می‌تواند به شکست بینجامد.

شاید عمده‌ترین و ملموس‌ترین بعد ترافیک، اتلاف وقت و سرمایه‌ای است که به علت عدم کارایی حرکات و جابه‌جایی‌های روزانه مردم (ناشی از راهندان‌ها و دشواری‌های دسترسی) به وجود می‌آید. مشکل تراکم ترافیک و راهندان‌های ناشی از آن، باعث سلب اعتماد مردم از مسئله حمل‌ونقل عمومی شده است. مشکلات مرتبط با امر جابه‌جایی در داخل محدوده شهری، به ویژه در کلان‌شهرهای کشورمان، به گونه‌ای ملموس بر روی کیفیت زندگی روزمره بیشتر شهروندان تأثیر می‌گذارد. هر چند این مشکلات نازکی ندارد، اما با این حال با رشد جمعیت و توسعه کمی ابعاد شهر و افزایش نسبت مالکیت وسایل نقلیه شخصی و استفاده از آنها در سال‌های اخیر، این مشکلات ابعاد تازه‌ای یافته‌اند. هم‌اکنون فشارهای روانی ناشی از ترافیک به یکی از اصلی‌ترین دلایل ایجاد بیماری‌های روانی در افراد بدل گشته است.

در این شرایط و با توجه به هزینه بسیار بالای توسعه شبکه‌های خیابانی برای استفاده وسایل نقلیه شخصی در کنار پیامدهای منفی آن، توسعه حمل‌ونقل همگانی راه حلی اصولی برای شهرهای بزرگ محسوب می‌شود. در کلان‌شهرها بهبودگیری از شیوه‌های امروزی حمل‌ونقل شهری امکان‌پذیر است. این سیستم‌ها برای



### حمل و نقل شهری در مشهد

شهر مشهد با ۲۴۰ کیلومتر مربع وسعت و با جمعیتی بیش از ۲ میلیون نفر، به عنوان دومین شهر بزرگ کشور مطرح است. این شهر با دارا بودن جاذبه‌های گردشگری و طبیعی فراوان در کنار مطرح بودن به عنوان قطب زیارتی و مذهبی کشور، سالانه بیش از سی‌ده میلیون نفر زائر و مسافر را از نقاط مختلف کشور و جهان پذیراست. رشد فراوان جمعیت، و به تبع آن وسعت شهر، ساماندهی سیستم حمل و نقل عمومی را به ستایه یکی از بارزترین برنامه‌ها ضروری می‌سازد. از جمله مشکلات اصلی شهر مشهد، ناپسندانی سیستم حمل و نقل درون شهری است.

ننگاه‌های وضع موجود حمل و نقل درون شهری مشهد را می‌توان به اشکال زیر بررسی کرد:

- محدودیت ظرفیت شبکه راه‌ها
- حجم بالای وسایل نقلیه در حال تردد
- آلودگی‌های زیست محیطی، صوتی و هوا
- جابه‌جایی عمومی مسافران به وسیله سیستم‌های کارآمد

### هرگونه تصمیم‌گیری و یا سیاست‌گذاری در حیطه شهرهای ما، حتی در جهت حل ملموس‌ترین مسائل اجتماعی شهرها، بدون توجه ویژه به ماهیت مسئله حمل و نقل و تعامل آن با دیگر مسائل شهری می‌تواند به شکست بینجامد

#### حمل و نقل عمومی

در زمان حاضر شرکت اتوبوسرانی مشهد و حومه برای جابه‌جایی تعداد زیاد مسافران درون شهری با مینی‌بوس‌های خطی، با مشکل رو به روست. تاوگان تاکسی‌رانی روزانه حدود ۵۰۰ هزار مسافر را در شهرهای درون شهری جابه‌جا می‌کند. این رقم بدون احتساب

ناچیز زیست محیطی و صوتی، توانایی ترکیب شدن با بافت شهری و شیب‌های موجود در شهر، قابلیت حمل تعداد زیادی مسافر، قابلیت عبور غیر همسطح از تقاطع‌ها و جزایرها، در واقع هدف عمده از احداث سیستم‌ریلی در شهرها، حل مشکلات اجتماعی و زیست محیطی ناشی از ترافیک است. اهداف بعدی از احداث

### با توجه به هزینه بسیار بالای توسعه شبکه‌های خیابانی برای استفاده وسایل نقلیه شخصی در کنار پیامدهای منفی آن، توسعه حمل و نقل همگانی راه حلی اصولی برای شهرهای بزرگ محسوب می‌شود

جابه‌جایی مسافر با اتومبیل‌های شخصی است - که البته بر خلاف قوانین و عرف بین‌المللی نیز هست، استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی ریلی برقی ضمن عدم ایجاد آلودگی، باعث صرفه‌جویی در مصرف انرژی نیز می‌گردد. بدین ترتیب استفاده از این سیستم ضروری به نظر می‌رسد.

#### کلیات طرح قطار شهری

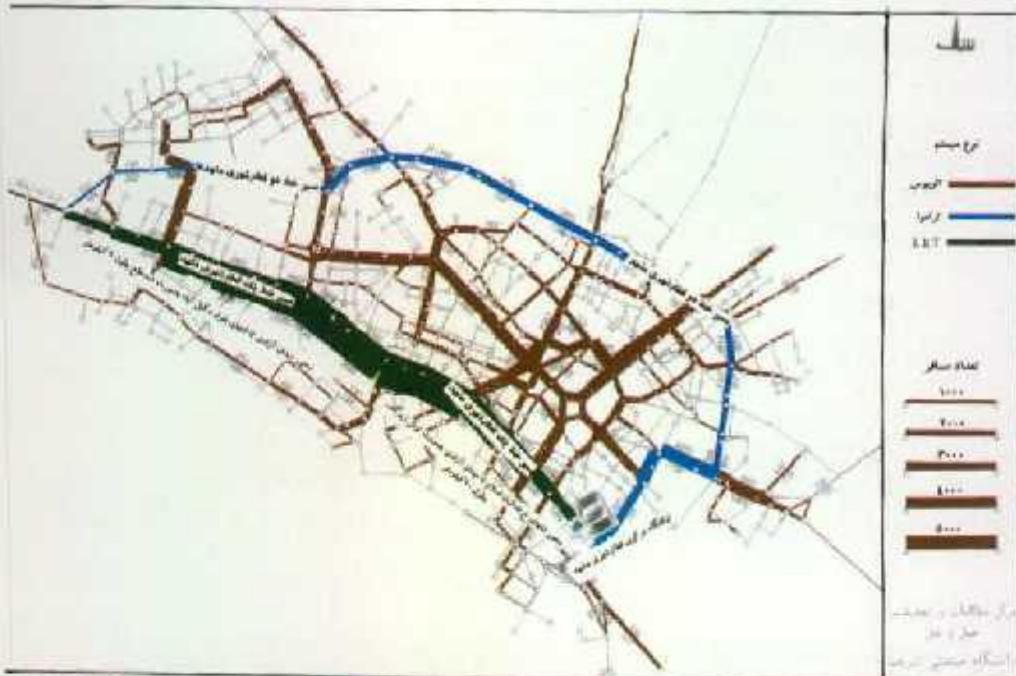
طرح ملی - عمرانی قطار سبک شهری مشهد با تصویب شورای هماهنگی ترافیک استان خراسان و موافقت شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، به دنبال انجام مطالعات اولیه در دانشگاه صنعتی شریف با همکاری شرکت LRTC آلمان فعالیت خود را زیر نظر مدیریت طرح (مهندسین مشاور ره طرح) و ۱۸ گروه مهندسان مشاور تخصصی تأیید صلاحیت شده، در سال ۱۳۷۲ آغاز کرد. مشاوران فعال در این طرح در چهار گرایش عمده دستمندی می‌شوند.

سیستم ریلی سبک ارائه خدمات حمل و نقل مناسب در مرکز شهر و کاهش سطح مورد استفاده وسایل موتورسیکلی و شخصی و افزایش سطح تردد وسایل نقلیه عمومی است.

توسعه و بهبود کیفیت زندگی و قابلیت ایجاد تصویری زیبا از یک شهر، از دیگر ویژگی‌های این سیستم است. احداث قطار سبک شهری باعث کاهش مشکلات ترافیکی و تراکم جمعیتی و کالبدی در مناطق مرکزی شهر می‌شود و در واقع موجب نگاه داشتن مرکز شهر در حالت مسکونی می‌گردد.

لازم به ذکر است که انتخاب و اجرای سیستم حمل و نقل شهری مانند قطار سبک شهری نیاز به بررسی کارشناسانه و علمی دقیق نعام زمینه‌ها و پیامدهای کالبدی، اقتصادی و اجتماعی آن دارد. ولی عموماً این بررسی انجام نمی‌شود و غالباً تصمیم‌گیری‌ها به صورت سابقه‌ای جامعه عمل می‌پوشند.





نقشه سیستم سبک قطار شهری مشهد در سایت آرج سنج (پارکینگ شهری و پارکینگ فرارها و پارکینگ LRT)

### مشخصات عمومی سیستم قطار سبک شهری (LRT) مشهد

#### «طرح فنی»

عنوان طرح	محل اجرای طرح	نوع مسیر	تعداد خطوط (LRT)	تعداد قطره	تعداد ایستگاه	تعداد مسافر (میلیون نفر در روز)
قطار شهری مشهد	مشهد	قطار سبک شهری (LRT)	۱	۲	۲	۱۰/۲

نوع مسیر	طول مسیر (کیلومتر)	تعداد ایستگاه	تعداد قطره	تعداد مسافر (میلیون نفر در روز)	تعداد قطره	تعداد مسافر (میلیون نفر در روز)
عموم	۱۰۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
شهری	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
LRT	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰

نوع مسیر	طول مسیر (کیلومتر)	تعداد ایستگاه	تعداد قطره	تعداد مسافر (میلیون نفر در روز)	تعداد قطره	تعداد مسافر (میلیون نفر در روز)
عموم	۱۰۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
شهری	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
LRT	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰

۱- کیج: فاصله بین دو خط ریل

کیلومتر نوبل کم عمق و ۸/۲ کیلومتر همسطح خواهد بود. تعداد کل ایستگاههای مورد نظر ۲۲ ایستگاه است که ۱۱ ایستگاه زیرگذر و ۱۱ ایستگاه همسطح است. تعداد مورد نظر حداکثر هفتاد کیلومتر - و بهطور متوسط ۳۶ کیلومتر - در ساعت سرعت خواهد داشت. انتظار می رود ظرفیت جابهجایی مسافر در افق طرح (۱۳۹۵) تا بیست هزار نفر در ساعت در هر جهت باشد. این قطار ۹۹ واگن خواهد داشت که در دو جهت رفت و برگشت به جابهجایی مسافرانی می پردازد. مساحت دپوی اصلی و انتهای مسیر ۴۶ هکتار است (۲۶ هکتار دپوی اصلی و ۲۰ هکتار دپوی انتهای مسیر).

اهداف کلی طرح قطار شهری مشهد عبارتند از:

- ۱- بهبود سیستم حمل و نقل عمومی در شهر مشهد
  - ۲- کاهش آلودگیهای زیست محیطی شهر به واسطه مصرف سوختهای فسیلی
  - ۳- افزایش ایمنی و سرعت در حمل و نقل درون شهری و صرفهجویی در زمان
  - ۴- افزایش حجم جابهجایی مسافر در شهر مشهد
  - ۵- توسعه دانش فنی و تکنولوژی قطار شهری در کشور.
- قطار شهری مشهد، به عنوان اولین تجربه**  
در حالی که تجربه مشکلات متعدد در اجرا و راهاندازی متروی تهران زمینههای فکری منفی را در بر خود با طرح قطار شهری مشهد پدید آورده بود، با موافقت شورای هماهنگی ترافیک استان و با انعقاد قراردادی با دانشگاه صنعتی شریف تهران در سال ۱۳۷۳، مطالعات جامع حمل و نقل شهر مشهد آغاز شد که نزدیک به چهار سال طول کشید. این مطالعات نشان داد که در کلان شهر مشهد سیستم موجود پاسخگوی نیاز حمل و نقل عمومی نیست؛ و ضرورت دارد که یک خط قطار سبک شهری نیز

دسته اول مشاوران عمران شهری اند که در زمینه طراحی پلها، تقاطعها و زیرگذرها فعالیت دارند. دسته دوم مشاوران معماری و شهرسازی اند که در زمینه طراحی و مکانیابی ایستگاهها و دیگر مسائل مرتبط فعالیت دارند. دسته سوم مشاوران سازه اند که نقش آنها برنامهریزی و طراحی سازههای سنگین، تونلها و عتاصرهای از این دست بوده است. آخرین گروه نیز مشاورانی است که در زمینه طراحی شهری و زیباسازی فضای اطراف و بافت پیرامون حوزه حرکت قطار شهری فعالیت دارد. طبق برنامهریزی و پیش بینیهای انجام شده، راهاندازی نهایی قطار شهری در سال ۱۳۸۳ و افق طرح ۱۳۹۵ خواهد بود. طول کل مسیر خط ۱ به ۱۸/۵ کیلومتر می رسد که ۱۰/۲

راه‌اندازی شود.

کشور بوده‌اند. همچنین ۸۰ پیمانکار داخلی و خارجی (از کشورهای ژاپن، آلمان، فرانسه و اتریش) نیز در زمینه تأمین اجزا و اجرا با این پروژه همکاری دارند و فعالیت‌های آنها در سه بخش عمده - شامل توقفگاه مرکزی، مسیر همسطح و مسیر تونل زیرگذر کم عمق - است.

#### مطالعات طرح قطار شهری مشهد

دانشگاه صنعتی شریف تهران از سال ۱۳۷۲ تا ۱۳۷۷ مطالعات جامع حمل و نقل شهر مشهد را انجام داد. نتایج مطالعات در ۵۱ جلد گزارش تنظیم گردید و به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور - که بالاترین مقام تصویب کننده طرح‌های عمرانی کشور در زمینه حمل و نقل و ترافیک است - رسید. یک جلد از آن به بررسی گزینه‌های مختلف سیستم‌های حمل و نقل عمومی شهر مشهد اختصاص دارد. در این گزارش ۱۴ گزینه برای مسیر قطار سبک شهری مشهد مورد بررسی جامع قرار گرفته و تأکید شده است که مسیر خیابان نخریسی تا انتهای بولوار وکیل آباد، به طول ۱۸/۵ کیلومتر، مناسب‌ترین مسیر برای

این مطالعات مراحل تأیید و تصویب را در شورای هماهنگی ترافیک استان و شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور گذراند و دولت و مجلس شورای اسلامی را متقاعد ساخت تا با تخصیص اعتبار به این طرح عظیم ملی - عمرانی موافقت کنند. در اصل به خاطر تجارب ارزشمند به دست آمده در این پروژه، فناوری مدرن حمل و نقل ریلی درون شهری به کشورمان راه یافت و باعث توسعه دانش حمل و نقل ریلی در کشور گردید. سپس به دنبال مشهد، در شهرهای قم، تبریز، کرج، شیراز و اصفهان نیز مقدمات اجرایی این طرح مهیا گردید. به علاوه، ۵۲۹ میلیارد ریال اعتبار از منابع دولتی به این پروژه تخصیص داده شده که در مقایسه با طرح‌های مشابه در کشور بی‌سابقه است (این اولین طرح عمران شهری در کشور است که بیش از ۸۰٪ اعتبار آن از منابع دولتی تأمین می‌گردد). براساس موافقت‌نامه سیدالده شده با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، مقرر گردیده است که این مبلغ طی پنج سال به این پروژه اختصاص یابد. با آغاز عملیات

**مزایای قطار سبک شهری به‌طور کلی عبارتند از: حرکت سریع و با انعطاف زیاد، جابه‌جایی راحت همراه با حرکتی نرم و آرام، ایستگاه‌های مناسب برای مناطق شهری، آلودگی‌های بسیار ناچیز زیست‌محیطی و صوتی، توانایی ترکیب شدن با بافت شهری و شیب‌های موجود در شهر، قابلیت حمل تعداد زیادی مسافر، قابلیت عبور غیر همسطح از تقاطع‌ها و جز اینها**

استفاده از قطار سبک شهری (LRT) است. در افق طرح در سال ۱۳۹۵، بر مبنای برآوردهای انجام شده، تقاضای سفر با وسایل نقلیه عمومی در این مسیر به قدری زیاد است که در ساعت اوج ترافیک، تعداد مسافر در هر جهت حدود ۱۷۰۰۰ نفر خواهد بود. برای پاسخگویی به این تقاضا، سیستم ریلی با مشخصات فنی مناسب که ظرفیت کافی را تأمین کند مورد نیاز است. برای تأمین ظرفیت کافی از ۲۲ قطار با ظرفیت ۶۰۰ مسافر که با فاصله زمانی ۲/۵ دقیقه در مسیر ۱۸/۵ کیلومتری تردد خواهند کرد، استفاده خواهد شد. به منظور بیل به این هدف شرکت قطار شهری مشهد تأسیس شد و در پی آن مطالعات اولیه به شرکت آلمانی واگذار گردید و مطالعات طراحی پایه برای حدود ۷ کیلومتر را این مشاور انجام داد. مطالعات طراحی جزئیات، با همکاری مشاوران داخلی انجام پذیرفت.

طبق مطالعات اولیه گزینه‌های مختلفی برای اجرای طرح، بدین شرح پیشنهاد گردید:

الف - قطار شهری در سطح، مشتمل بر سه گزینه؛ خیابان‌های متقاطع به صورت زیرگذر، خیابان‌های متقاطع به صورت روگذر با پل و دیوار حائل؛ و نهایتاً خیابان‌های متقاطع به صورت روگذر با پل ممتد.

ب - مسیر قطار شهری به صورت روگذر.

ج - مسیر قطار شهری به صورت زیرگذر روباز.

د - مسیر قطار شهری به صورت زیرگذر سرپوشیده، مشتمل بر سه گزینه؛ به صورت پاکس سرپوشیده، دو تونل یک خطه؛ و یا

اجرای در آذر ماه ۱۳۷۸، پروژه توانست در مدت سه ماه ۷۲٪ از تخصیص اعتبار پیش‌بینی شده برای سال ۷۸ را جذب کند و در سال ۱۳۷۹ نیز کزن اعتبار یکصد میلیارد ریال تخصیص داده شده جذب گردید و بدین ترتیب پروژه مذکور جزو پروژه‌های نمونه عمرانی در این سال شناخته شد. از دیگر تجارب ارزشمند طرح قطار شهری مشهد، شیوه مدیریت این پروژه است. به هر حال یکی از اساسی‌ترین مشکلات پروژه‌های عمرانی در کشور، ناهماهنگی نبودن کارفرماست. علی‌آنهاک، مدیر عامل مهندسی مشاور «ره طرح» و مدیر این پروژه، معتقد است که این امر به ویژه در زمان تحویل گرفتن پروژه باعث کاهش کیفیت و همچنین بی‌انگیزه بودن پیمانکار طرح در ارائه با کیفیت پروژه می‌شود. در طرح قطار شهری مشهد، برای اولین بار در کشور از ایده «عامل چهارم» (مدیریت طرح - مشاور مادر) استفاده شد. شرح خدمات عامل چهارم عبارت بود از: تحویل گرفتن مطالعات شرکت آلمانی و بررسی گزینه‌های اجرایی مسیر، هدایت، مدیریت و ارائه کلیه خدمات مهندسی از زمان شروع فعالیت تا مرحله آموزش و بهره‌برداری. عامل چهارم متشکل از دو گروه مهندسان مشاور با تخصص‌های بالا، یکی در زمینه ترافیک و مدیریت و برنامه‌ریزی طرح و دیگری در زمینه معماری و شهرسازی است که به عنوان دفتر فنی کارفرما فعالیت می‌کنند.

در زمان حاضر کلیه مشاوران مرتبط با عامل چهارم، از روی قواعد و شواهد تخصصی انتخاب شده‌اند و کلیه آنها از لحاظ صلاحیت تخصصی مورد تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی



یک تونل دو خطه.

در نهایت پس از ارزیابی کیفی و کمی و بررسی گزینه‌های مختلف، گزینه زیرگذر کم عمق برای ۱۰/۲ کیلومتر و مسیر همسطح برای ۸/۳ کیلومتر در دستور کار قرار گرفت. مسیر همسطح از میدان آزادی تا انتهای بونوار وکیل آباد، و مسیر زیرگذر کم عمق از انتهای خیابان نخرسی تا میدان آزادی بطول ۱۰/۲ کیلومتر است. عملیات اجرایی این طرح در آذر ماه ۱۳۷۸ آغاز گردید و قرار است که قسمت همسطح آن به زودی به بهره‌برداری برسد و قسمت تونل زیرگذر کم عمق نیز تا سال ۱۳۸۲ بهره‌برداری شود.

#### دسته‌بندی ایستگاه‌های قطار شهری

تعداد ایستگاه‌های قطار شهری مشهد ۲۲ ایستگاه است که براساس مطالعات انجام شده نیمی از آنها در مسیر زیرزمینی و نیم دیگر در مسیر همسطح قرار می‌گیرند. در محاورت ایستگاه شماره یک دپوی قطار شهری در نظر گرفته شده است که سطحی معادل ۲۶ هکتار را به خود اختصاص داده است. اراضی مجاور ایستگاه آخر نیز به عنوان محل دور زدن قطارها در نظر گرفته شده است. به منظور تعیین نقش عملکردی هر ایستگاه و در پی آن پیش‌بینی خدمات و تسهیلات مورد نیاز برای هر ایستگاه، می‌بایست همه ایستگاه‌ها براساس شاخص‌های ترافیکی و شهرسازی دسته‌بندی شوند تا علاوه بر تهیه برنامه فیزیکی برای آنها، سایر تسهیلات نیز برای پیوند دادن هر ایستگاه به بافت پیرامون و همچنین سایر اجزای عملکردی شهر - به ویژه عناصر مرتبط با حمل و نقل - در نظر گرفته شود. در مرحله اول، دسته‌بندی ایستگاه‌ها براساس تعداد مسافران انجام شد و فرض بر این بود که میزان مراجعه مسافران به ایستگاه‌های مختلف قطار شهری، نشانگر اهمیت نسبی هر ایستگاه به لحاظ ابعاد و فضای اصلی مورد نیاز است. با توجه به نتایج آماری حاصل از این مطالعات، ایستگاه‌ها در سه مقیاس - کوچک و متوسط و بزرگ - دسته‌بندی شدند.

در مرحله بعد، بر پایه مطالعات اولیه و تکمیل آنها، جداول نتایج رده‌بندی تکمیل گردیدند. فرض مطالعه در این مرحله آن بود که علاوه بر تعداد مراجعه کنندگان به هر ایستگاه، کنش‌های مختلف شهری نیز به عنوان نوعی متغیر می‌تواند ابعاد فضاهای جانبی در محدوده هر ایستگاه را تحت تأثیر قرار دهد. برای انجام این مرحله، ۶۰ معیار انتخاب شدند که متعکس‌کننده وضعیت ترافیکی و خصوصیات عملکردی هر یک از ایستگاه‌های ۲۲

گانه در مقیاس شهرند. این معیارها به صورت کلی عبارتند از:  
الف) شاخص تراکم جمعیت در محدوده مجاور ایستگاه‌ها  
ب) شاخص نوع کاربری‌های مهم همجوار با محل ایستگاه‌ها؛

ج) شاخص اهمیت محورهای متقاطع با محل ایستگاه‌ها؛  
د) شاخص همجواری ایستگاه‌ها با کاربری مصوب طرح جامع شهر؛

ه) شاخص همجواری ایستگاه‌ها با ترمینال‌های اتوبوس؛ و  
و) شاخص همجواری ایستگاه‌ها با تقاطع‌های غیر همسطح. این شاخص‌ها که با توجه به شرایط شهر مشهد در نظر گرفته شده بودند، به عنوان معیارهای مقیاس شهری در رده‌بندی و دسته‌بندی مجدد ایستگاه‌ها مورد استفاده قرار گرفتند. نکته درخور توجه در اینجا، تفاوت واحد اندازه‌گیری در بین معیارهای شش‌گانه مقیاس شهری است. به خاطر کاربردی کردن اطلاعات جمع‌آوری شده از سنجش شاخص‌های مذکور، ابتدا داده‌های شاخص‌های مختلف از طریق روش‌های مربوطه، با یکدیگر

**به منظور تعیین نقش عملکردی هر ایستگاه و در پی آن پیش‌بینی خدمات و تسهیلات مورد نیاز برای هر ایستگاه، می‌بایست همه ایستگاه‌ها براساس شاخص‌های ترافیکی و شهرسازی دسته‌بندی شوند**

**جمعیت شهر مشهد براساس پیش‌بینی‌های انجام شده، در ۲۰ سال آینده به حدود ۴ میلیون نفر خواهد رسید. در نتیجه امکانات ضعیف حمل و نقل شهر جوابگوی نیازهای آتی نخواهد بود**

همسنگ می‌شدند تا امکان مقایسه و ارزیابی شاخص‌ها نیست به هم فراهم گردد. لازمه ذکر است که اعمال نتایج فاز دوم مطالعات دسته‌بندی ایستگاه‌ها، باعث تغییر مقیاس پنج ایستگاه شد.

#### صرفه‌های ناشی از راه‌اندازی قطار شهری

عطرح بودن شهر مشهد به عنوان بزرگترین شهر منطقه شمال شرقی ایران و هم‌مرز بودن آن با کشورهای آسیای میانه و افغانستان و پاکستان، و همچنین جنبه زیارتی و سیاحتی این شهر، موجب جذب مهاجران بسیاری از شهرها و کشورهای اطراف می‌گردد. وجود زائران و مسافران زیاد در این شهر، از یک سو تأثیری جدی در وضعیت اقتصادی شهر دارد و از سوی دیگر مشکلات سکونت، تغذیه، بهداشت محیط، درمان و مسائل ترافیکی را به همراهی آورد.

جمعیت شهر مشهد براساس پیش‌بینی‌های انجام شده، در ۲۰ سال آینده به حدود ۴ میلیون نفر خواهد رسید. در نتیجه امکانات ضعیف حمل و نقل شهر جوابگوی نیازهای آتی نخواهد بود. بنابراین یکی از راهکارهای مهم و اساسی در حل معضل ترافیک شهری، احداث و بهره‌برداری سریع از سیستم حمل و نقل ریلی شهری است که سرعت و کارایی خود را به تجربه نشان داده است.



است. آلودگی هوا از مهم‌ترین عوامل بروز بیماری‌ها و اختلالات در وضعیت جسمانی و روانی شهروندان است. به طوری که باعث بروز فشارهای عصبی، وسواس، تشویش، یاس، افزایش سکنه‌های ناگهانی، افزایش بیماری‌های سرطانی، سردردهای مزمن، و ناراحتی‌های تنفسی و قلبی می‌شود. با توجه به اینکه شهر مشهد یکی از آلوده‌ترین شهرهای کشور است، افزایش میزان آلودگی هوا تا سال ۱۳۹۵ می‌تواند باعث تشدید عوارض آلودگی شود و در پی آن بخش عمده‌ای از درآمد شهروندان صرف درمان عوارض ناشی از آلودگی هوا گردد. با توجه به نتایج به دست آمده، مشخص گردیده است که اجرای سیستم قطار شهری نشر آلاینده‌ها را به میزان زیادی کاهش می‌دهد و این امر تأثیری جدی در سلامتی جامعه خواهد گذاشت. ضمن اینکه هزینه‌های درمان را نیز تقلیل خواهد داد.

گر چه سرعت و راحتی و اطمینان سه مشخصه عمده وسایل حمل و نقل مناسب به شمار می‌آیند، ولی امروزه عدم ایجاد آلودگی

وقت هر فرد، از آنجا که باید صرف کار و تولید شود، دارای ارزش اقتصادی است و تأخیر و اتلاف وقت ناشی از تراکم ترافیک، بازدهی تولید جامعه را کاهش می‌دهد. رشد روز افزون ترافیک نیز مدام بر شدت این امر می‌افزاید. براساس مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک، با احداث یک خط قطار سبک شهری در مسیر

**گر چه سرعت و راحتی و اطمینان سه مشخصه عمده وسایل حمل و نقل مناسب به شمار می‌آیند، ولی امروزه عدم ایجاد آلودگی و لطمه زدن به محیط زیست در رأس این مشخصات قرار می‌گیرند**

**مطالعات نشان داده است که برای افزایش سرعت وسایل نقلیه به میزان یک کیلومتر در ساعت، نیاز به صد میلیارد ریال سرمایه گذاری در کل شبکه است**

و لطمه زدن به محیط زیست در رأس این مشخصات قرار می‌گیرند.

در کشورهای صنعتی، استفاده از سیستم‌های حمل و نقل شهری عمومی که عمدتاً با نیروی برق حرکت می‌کنند، توسعه یافته است.

ایجاد شبکه حمل و نقل شهری کارآمد همواره چنان ابزار زیربنایی مهمی برای توسعه اقتصادی مدنظر بوده است. کارایی شبکه حمل و نقل شهری به عوامل متعددی بستگی می‌یابد. از مهم‌ترین عوامل اقتصادی حمل و نقل شهری هزینه انرژی است. کاهش وابستگی به مصرف سوخت مایع، به ویژه سوخت‌های مشتقات نفتی، در سطح بین‌المللی مدنظر اقتصاددانان و طراحان شهری بوده است. ریشه این تفکر در کاهش وابستگی به سوخت‌های وارداتی است، که معمولاً در معرض نوسانات شدید قیمتی قرار دارند، و همچنین گران‌ترین سوخت مایع در مقایسه با انرژی‌ای که به دست می‌آید. بدیهی است که این عامل تعیین کننده اقتصادی موجب توجه روز افزون به استفاده از نیروی برق شده است. براساس مطالعات جامع حمل و نقل، جمعیت شهر مشهد در سال ۱۳۹۵ حدود سه میلیون نفر برآورد شده و سرانه مالکیت اتومبیل در این شهر ۲۶ درصد پیش‌بینی گردیده است. لذا در این حال حدود ۲۲۸ هزار دستگاه سواری شخصی در سطح شهر در حال حرکت خواهند بود. با راه‌اندازی خط قطار شهری در افق طرح میزان تردد خودروها ۱۵/۳ درصد کاهش خواهد یافت. مطالعات سال ۱۳۷۳ همچنین نشان داده است که برای افزایش سرعت وسایل نقلیه به میزان یک کیلومتر در ساعت، نیاز به صد میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در کل شبکه است. اگر میزان تورم ۱۹ درصد در نظر گرفته شود، این رقم معادل ۲۲۸ میلیارد

۱۸/۵ کیلومتری تخریبی به وکیل آباد می‌توان ۳۴ هزار مسافر را در دو جهت در هر ساعت جابه‌جا کرد. این جابه‌جایی ضمن صرفه‌جویی در وقت مسافران، از بار ترافیکی شهر نیز می‌کاهد. به گفته محمد رستگاری، معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی شرکت قطار شهری مشهد، از مهم‌ترین تأثیرات قطار شهری این است که میزان صدای تولید شده از یک واحد جاده‌ای دو برابر حیضای تولید شده از مجموعه خودروهایی معادل واحد ریلی است.

**میزان تأثیر سیستم قطار شهری بر روی شاخص‌های مختلف شبکه شهر مشهد**

شاخص مورد نظر	میزان بهره (درصد)
کاهش مسافت طی شده	۱۵۳
کاهش زمان سفر شده	۳۳۳
کاهش زمان تأخیر در مسیر	۶۵
کاهش زمان تأخیر در تقاطعها	۲۸۲
افزایش متوسط سرعت حرکت در کل شبکه	۷۷۲۸۵۵
افزایش متوسط سرعت حرکت در مرکز شهر	۷۹۲۸۸۹
کاهش فرسودگی حرکت در شبکه کوه و چوچانی	۱۴۷
افزایش متوسط بار حمل و نقل حملاتی	۲۰
کاهش زمان سفر مسافران حمل و نقل حملاتی	۱۴۲
کاهش زمان انتظار برای سوار شدن به حمل و نقل حملاتی	۱۸۳
افزایش سرعت حرکت مسافر	۲۷۵۵۵۱
کاهش میزان استفاده از وسیله نقلیه	۳۳

دود ناشی از اگزوز اتومبیل‌ها و اتوبوس‌های دیزلی و گرد و غبار ناشی از تماس چرخ‌ها با سطح خیابان‌ها طبق اندازه‌گیری‌هایی به عمل آمده ۳۳ برابر بیشتر از قطارهای برقی

میزان بهبود و صرفه‌جویی در هزینه‌های مختلف ناشی از اجرای طرح قطار شهری مشهد

شاخص مورد نظر	میزان بهبود (درصد)	صرفه‌جویی در هزینه‌ها (میلیارد ریال)
صرفه‌جویی	۲۳/۶	۱۸۰
صرفه‌جویی	۱۳/۹	۱۹/۲
هزینه در زمان ناشی از آلودگی هوا	۲۰	۸/۴
هزینه نفاذات ناشی از آلودگی هوا	۲۰	۶۹
هزینه استهلاک	۱۵/۳	۱۴۰
هزینه لوازم بدکی	۱۵/۳	۷۰
هزینه توسعه شبکه خیابانی	۷/۴ (در سرعت وسایل نقلیه)	۲۵۰۰
جمع کل	—	۲۹۹۰

یافته است.

ایجاد شبکه حمل‌ونقل شهری کارآمد همواره چندان ابزار زیربنایی مهمی برای توسعه اقتصادی مدنظر بوده است. کارایی شبکه حمل‌ونقل شهری به عوامل متعددی بستگی می‌یابد. از مهم‌ترین عوامل اقتصادی حمل‌ونقل شهری هزینه انرژی است. کاهش وابستگی به مصرف سوخت مایع، به ویژه سوخت‌های مشتقات نفتی، در سطح بین‌المللی مدنظر اقتصاددانان و طراحان شهری بوده است. ریشه این تفکر در کاهش وابستگی به سوخت‌های وارداتی است، که معمولاً در معرض نوسانات شدید قیمتی قرار دارند، و همچنین گرانی سوخت مایع در مقایسه با انرژی‌ای که به دست می‌آید. بدیهی است که این عامل تعیین‌کننده اقتصادی موجب توجه روز افزون به استفاده از نیروی برقی شده است. براساس مطالعات جامع حمل‌ونقل، جمعیت شهر مشهد در سال ۱۳۹۵ حدود سه میلیون نفر برآورد شده و سترانه مانکیت اتوبوس در این شهر ۲۶ درصد پیش‌بینی گردیده است، لذا در این سال حدود ۲۲۸ هزار دستگاه سواری شخصی در سطح شهر در حال حرکت خواهند بود. با راه‌اندازی خط قطار شهری در افق طرح میزان تردد خودروها ۱۵/۳ درصد کاهش خواهد یافت. مطالعات سال ۱۳۷۳ همچنین نشان داده است که برای افزایش سرعت وسایل نقلیه به میزان یک کیلومتر در ساعت، نیاز به صد میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در کل شبکه است. اکثر میزان تورم ۱۹ درصد در نظر گرفته شود. این رقم معادل ۳۳۸ میلیارد سرمایه‌گذاری در سال ۱۳۸۰ است. حال اجرای طرح قطار شهری سرعت در شبکه را ۷/۳ کیلومتر در ساعت افزایش خواهد داد. بنابراین میزان کل بهبود بدون در نظر گرفتن برخی صرفه‌جویی‌ها (صرفه‌جویی ناشی از کاهش تصادفات و جرح و فوت افراد، افزایش اشتغال، رونق گرفتن زمین‌ها و محله‌های مجاور طرح) معادل ۲۲۹ میلیارد ریال خواهد بود. میزان کل صرفه‌جویی‌های حاصل از راه‌اندازی قطار سبک شهری در مسیر مصرف سوخت‌های فسیلی با فرض هر لیتر بنزین ۲۰ سنت، در افق طرح روزانه برابر با ۲۰۲۴۰ دلار برآورد شده است.

نظر شده

- 1- Light Rail Transit
- 2- Urban Public Transportation

توسعه شهرها و افزایش جمعیت چنانچه با برنامه‌ریزی صحیح همراه نباشد بدون شک مسائل و مشکلات زیست‌محیطی را به دنبال خواهد داشت و از جمله این مشکلات آلودگی هواست. بنا بر بررسی‌های انجام گرفته، یک میلیون و هشتصد هزار تن مواد آلوده‌کننده از قبیل ذرات معلق در هوا، مونوکسیدکربن، اکسیدهای ازت، هیدروکربن‌ها و اکسیدهای گوگرد در هوای کشور وجود دارد. در بررسی‌ای که دانشگاه مشهد انجام داده است، مواد آلوده‌کننده سعی حاصل از سوخت، بدون در نظر گرفتن آلودگی‌های ناشی از سوخت روغن و بنزین و استهلاک لاستیک‌ها برای حدود ۲۲۴۵ هزار لیتر گازوئیل مصرفی اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های شهر مشهد، حدود ۲۰۰ تن در سال برآورد شده است. با نگاهی به آمارهای آلودگی هوا ناشی از سوخت‌های مایع در وسایل نقلیه شهری، به ویژه اتوبوس و مینی‌بوس، تأثیر استفاده از سیستم قطار شهری در حفاظت محیط زیست و آلودگی هوا به وضوح مشخص می‌شود.

کلام آخر

پیش‌بینی ظرفیت‌های شهری در بخش‌های مختلف برای توسعه‌ای یکی از مهم‌ترین نکاتی است که باید در طرح‌های جامع و تفصیلی به آن توجه شود. همان‌گونه که در طرح قطار شهری مشهد دیده شد، در قسمت بولوار وکیل آباد به دلیل وجود این ظرفیت برای توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، سرعت بیشتر طرح زیاد بوده و بسیاری از هزینه‌ها کاهش پیدا کرده است. اگر چه واگذاری اجرای این پروژه به مشاور متخصص و مجرب از جمله نقاط قوت این طرح به شمار می‌رود، اما در عوض نا اشنایی کارفرما به عنوان ناظر و تحویل‌گیرنده از نقاط ضعف آن است. تلاش مسئولان و مجریان طرح باعث شده است که نه تنها پروژه به خوبی مدیریت شود و بتواند تمام بودجه‌های مربوطه را جذب کند، بلکه اجرای پروژه نیز با سطح کیفی بالایی صورت گرفته است. از جمله مشکلات پروژه مورد بحث، ضعف اطلاعات نقشه‌های زیرساخت شهر و بعضاً اشتباه بودن نقشه‌های تأسیسات شهری بود. این اشتباهات به ویژه در قسمت تونل زیرزمینی، باعث شد که پروژه گاه با وقفه‌های طولانی مواجه شود و هزینه‌های پیش‌بینی نشده فراوانی را به سیستم تحمیل کند. این گونه مشکلات نه تنها باعث افزایش هزینه‌های طرح می‌شود بلکه ممکن است به ایجاد مسائل سیاسی و افزایش نارضایتی مردم از طولانی شدن روند پروژه و اختلال در نظام زندگی آنها بینجامد.

مواهباتی

ماضنامه شهر داریا در گذشت نابه هنگام دکتر  
منوچهر عزیزی، استاد برجسته دانشگاه تهران  
را به خانواده آن مرحوم و جامعه علمی و  
دانشگاهی کشور تسلیم می‌گوید.

## «دستور العمل اجرایی شرایط ایجاد مراکز معاینه وسایل نقلیه موتوری»

معاینه فنی جزا باشند.

# تهیه هوا در مراکز معاینه فنی یک موضوع اساسی بوده و بایستی به دقت در طراحی مراکز معاینه فنی مورد توجه قرار گیرد. تصویر: تعداد مراکز معاینه فنی در هر شهر براساس اولویت‌های زیست‌محیطی و نیاز آن شهر تعیین خواهد گردید.

۲- تجهیزات مورد نیاز جهت سنجش آلاینده‌ها

الف- مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه موتوری بنزین سوز و گازسوز  
# سیستم اندازه‌گیری گازها و مواد خروجی از اگزوز، مشتمل بر

CO-CO<sub>2</sub>-HC-NOx-O

# سیستم اندازه‌گیری میزان صدا

# دستگاه اندازه‌گیری دور موتور

ب- مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه دیزلی

# سیستم اندازه‌گیری میزان کثرتی دود خروجی از اگزوز

(OPACIMETER)

# سیستم اندازه‌گیری میزان صدا

**ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا شرایط ایجاد مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه موتوری را معین کرده است**

# سیستم اندازه‌گیری دور موتور

ج- مراکز معاینه فنی موتور مسکلت

# سیستم اندازه‌گیری گازها و مواد خروجی از اگزوز، مشتمل بر

HC-CO

# سیستم اندازه‌گیری صدای اگزوز

# دستگاه اندازه‌گیری دور موتور

۴- تست‌های مورد نیاز برای آزمون‌های ایمنی

# تست نور چراغ‌های جلو

# تست لغزش جانبی محورهای جلو و عقب

# تست کمک‌ها

# تست ترمزهای جلو و عقب و ترمز دستی

# تست آبی جلوبندی و فرمان

# تست صفحات چرخان

# بازدید قسمت‌های تختانی خودرو

۴- ترتیب آزمون‌ها در یک خط‌مکانیزه معاینه فنی

اینک آلودگی دم افزون هوا در شهرهای بزرگ کشور روندی خطرناک یافته است. نمایشگرهای آلودگی هوا ستون‌های سرخ رنگ خود را روز به روز بالاتر می‌کشند و عکس‌های ماهواره‌ای هر روز گستره بزرگتری از آلودگی هوای شهرها، به ویژه تهران، را به نمایش می‌گذارند. پیامد این همه، ضربه‌های هولناکی است که اکوتوپان و آیندگان باید پیامدهای آن را تحمل کنند. این بهایی است که تولید روزافزون خودرو و به کارگیری‌های بجا و بیشتر نابه جای ۱/۵ میلیون دستگاه از آن، دست کم در تهران، چشم انداز هولناکی از هوایی آلوده و زهرآگین را ترسیم می‌کنند.

سوخت ناقص خودروها از خطرناک‌ترین آلاینده‌های هواست که سلامت شهروندان را به شدت تهدید می‌کند. دستور العمل اجرایی شرایط ایجاد مراکز مکانیزه معاینه فنی خودروها، که به استناد ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا و با هماهنگی سازمان حفاظت از محیط زیست وزارت کشور و وزارت صنایع و معادن تهیه شده است، می‌تواند زمینه‌ساز موفقی برای بهبود وضع آلودگی هوا در شهرهای بزرگ باشد. از آنجا که وظایفی در خصوص معاینه فنی خودروها به عهده شهرداری‌هاست، دستور العملی که در پی می‌آید می‌تواند برای دست‌اندرکاران مدیریت شهری مفید باشد.

در اجرای ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۷۹/۶/۱۶ هشت محترم وزیران، دستور العمل اجرایی شرایط ایجاد مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه موتوری به شرح ذیل تعیین می‌گردد:

۱- خصوصیات محل استقرار و سازه مورد نیاز

# در صورت امکان زمین مورد نیاز ۵۰۰ متر مربع باشد. حداقل مساحت هر سالن احداث شده ۵۰۰ متر خواهد بود.

# سالن مربوطه به سمت خودروها در زمینی احداث گردد که فضای مناسب جهت در نوبت قرار گرفتن خودروهای ورودی و توقف‌های بعدی آنها در محوطه مرکز وجود داشته باشد، به نحوی که برای ساکنین اماکن همجوار مزاحمت ایجاد نشود.

# مکان انتخاب شده جهت استقرار مراکز معاینه فنی خودرو به نحوی باشد که موجب بروز اختلال در محل نگردد.

# طراحی محل به نحوی صورت پذیرد که ورودی و خروجی مرکز



- ۳- آزمون کنترل فنی بدنه
  - ۳- تست نور
  - ۴- تست صدا
  - ۵- تست گازهای آلاینده
  - ۶- تست لغزش جانبی محورهای جلو و عقب
  - ۷- تست کمک فنرهای جلو و عقب
  - ۸- تست ترمز جلو و عقب و ترمزدستی
  - ۹- تست لقی چلوپندی و فرمان
  - ۱۰- تست صفحات چرخان
  - ۱- بازدید قسمت‌های تحتانی خودرو
  - ۲- ترتیب آزمون‌ها در یک خط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سنگین
- از آنجا که طول و تعداد محور خودروهای سنگین یا یکدیگر متفاوت می‌باشد و گستره وسیعی را شامل می‌شود، همزمانی انجام معاینه فنی برای دو یا سه خودرو توصیه نمی‌گردد. ترتیب و موارد آزمون به شرح زیر خواهد بود:
- ۱- تطبیق مدارک، ورود و ثبت اطلاعات اولیه خودرو
  - ۲- آزمون کنترل فنی بدنه
  - ۳- تست میزان کدبری دود

### تعداد مراکز معاینه فنی در هر شهر بر اساس اولویت‌های زیست محیطی و نیاز آن شهر تعیین خواهد گردید

- ۴- تست صدا
  - ۵- تست لغزش جانبی محورهای خودرو
  - ۶- تست سرعت سنج
  - ۷- تست توزین خودرو
  - ۸- تست ترمز هر محور و تست سیستم باد
  - ۹- تست لقی چلوپندی و فرمان
  - ۱۰- تست نور (شدت و جهت)
  - ۳-۴- ترتیب آزمون‌ها در یک خط مکانیزه معاینه فنی موتور سیکلت
- به دلیل کم بودن تعداد آزمون‌های مورد نیاز برای معاینه فنی موتور سیکلت‌ها، همزمانی انجام معاینات فنی برای چند موتور سیکلت توصیه نمی‌گردد. ترتیب و موارد آزمون به شرح زیر خواهد بود:
- ۱- تطبیق مدارک، ورود و ثبت اطلاعات اولیه موتور سیکلت
  - ۲- آزمون کنترل فنی بدنه
  - ۲- سنجش گازهای خروجی از اگزوز
  - ۴- تست صدا
  - ۵- تست ترمزها.

در یک خط مکانیزه معاینه فنی ترتیب آزمون‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد. در خطوط مکانیزه معاینه فنی برای خودروهای سواری در صورتی که امکان پذیرش ۳ دستگاه خودروی سواری به‌طور همزمان بر روی خط وجود داشته باشد، زمان بندی و ترتیب آزمون‌ها اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

۱-۲- ترتیب آزمون‌ها در یک خط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سبک

در یک مرکز معاینه فنی خودروهای سبک، سواری که امکان انجام یک، دو یا سه معاینه فنی به‌طور همزمان وجود دارد، سه ایستگاه که در هر یک می‌توان تعدادی از آزمون‌ها را انجام داد یا در نظر گرفتن تناسب لازم بین زمان‌های صرف شده در هر ایستگاه، پیشنهاد



می‌گردد و مناسب‌ترین حالت وجود تساوی بین زمان‌های فوق‌الذکر است و ترتیب آزمون‌ها در سه ایستگاه به شرح زیر می‌باشد:

- الف- ترتیب آزمون‌ها در ایستگاه اول
  - ۱- تطبیق مدارک، ورود و ثبت اطلاعات اولیه خودرو
  - ۲- آزمون کنترل فنی بدنه
  - ۲- تست نور چراغ‌های جلو (شدت و جهت)
  - ۴- تست صدا
  - ۵- اندازه‌گیری گازهای خروجی از اگزوز
  - ب- ترتیب آزمون‌ها در ایستگاه دوم
  - ۱- تست لغزش جانبی محورهای جلو و عقب
  - ۲- تست کمک فنرها
  - ۳- تست ترمزهای جلو و عقب و ترمزدستی
  - ج- ترتیب آزمون‌ها در ایستگاه سوم
  - ۱- تست لقی چلوپندی و فرمان
  - ۲- تست صفحات چرخان
  - ۲- بازدید قسمت‌های تحتانی خودرو، شامل شلنگ ترمز، لوله سوخت‌رسانی، منبع اگزوز، پوسیدگی کف خودرو، وضعیت اکسل‌ها و چلوپندی نظیر سبک‌ها، اهرم‌بندی و غیره.
- به طور کلی ترتیب آزمون‌ها در یک خط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سبک شامل [منتهاست]:
- ۱- تطبیق مدارک، ورود و ثبت اطلاعات

## زندگی در اتاوا

### مروری بر پدیده شهرنشینی در شهرهای کانادا

گفت‌وگو با مهدی قرخاوی

(عضو هیئت علمی دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران)

بخش‌های سه گانه شهر که وضعیت درآمدی و نواحی متفاوتی داشتند، نشأت گرفته باشد.

شوراهای محلی اتاوا بی شباهت به کدخداهای قدیم ایران نیستند. آنها شهر را به کمک مردم اداره می‌کنند و هر آنان شهردار را برمی‌گزینند. شوراها سلسله مراتبی دارند که شورای شهر برترین آنهاست. همکاری و همراهی مردم در اتاوا، تروثی است که کنترل و اداره شهر را آسان می‌کند. بدین ترتیب شهر خودجوش اداره می‌شود و خیلی هم منظم و مرتب است. مردم در آنجا مراقب رفتار یکدیگر هستند و در واقع یکدیگر را در فضاهای عمومی کنترل می‌کنند. ضمانت اجرایی اراده مردم در درجه نخست وجدان آنها و سپس پلیس است.

آنچه ذکر شد، مختصری درباره زندگی در شهر اتاوا - پایتخت کانادا - بود که مهدی قرخاوی طی شش سال سکونت در آنجا به ترمیم آن پرداخته است. وی بر محیط فرهنگی خاص شهرهای کانادا تأکید می‌کند و اعتقاد دارد که محیط فرد را به رعایت مقررات وامی‌دارد. به گفته وی، «بیشتر خود مردم و فرهنگ شهرنشینی آنهاست که شهر را منظم و زیبا می‌سازد. در کانادا به ندرت می‌توان فردی را پیدا کرد که در مساحتی به اندازه تهران، کاغذ دور انداختن را روی چمن یا در خیابان و پارکها بیندازد. آنها حتی اشغال‌های درون انومیل خود را نیز به سطل‌های واقع در طول مسیرشان می‌ریزند. محیط فرهنگی آنجا به گونه‌ای است که به شهروندان یاد می‌دهد که چگونه رفتار کنند. در آنجا اگر فردی در رانندگی خطایی کند یا اشغالی را در شهر بریزد، به این دلیل که شاید کسی او را دیده باشد، آن روز به کلی پریشان است.»

«در شهرهای بزرگ دیگر کانادا مانند تورنتو و مونترال نیز که کنترل بخشی از تجارت بین‌المللی را بر عهده دارند و جمعیتی حدود ۳ میلیون نفر را در خود جای داده‌اند، وضعیتی مشابه اتاوا به چشم می‌خورد. ویژگی بارز این شهرها غلبه حومه‌نشینی است. این وضعیت در بیشتر شهرهای کشورهای صنعتی وجود دارد. مرکز اصلی شهر یا C.B.D (تأخیه تجاری شهر) در این گونه شهرها روزها شلوغ‌تر از حومه و شبها خلوت‌تر از آن است.

مرکز شهر، شبها محل تفریح و سرگرمی شهروندان است. وجود رستوران‌های بزرگ، سینماها و تماشخانه‌ها و مراکز موسیقی سبب رونق زندگی شبانه در این بخش از شهرها می‌شود. کانادا از جمله کشورهایی است که مطلوب و طرف توجه بسیاری از مهاجران سراسر جهان است. حضور افرادی با ملیت‌های مختلف در کنار یکدیگر، برخی ویژگی‌های شهرنشینی را فراهم می‌آورد که نمونه کوچکی از آن را در شهر تهران نیز می‌توان مشاهده کرد. البته در شهرهای کانادا، برخلاف تهران، این ملیت‌های مختلف به هیچ

در تاریخ شهرسازی جهان، در کنار جنبش فراگیر شهرسازی مدرن که بیشتر بر معیارهای کلی و اصول شهرسازی تأکید می‌کرد، نظریاتی نیز به چشم می‌خوردند که در بردارنده اهداف و آرمان‌هایی اجتماعی بودند. مفاهیمی چون کیفیت زندگی و اعمال شاخص‌های اجتماعی در برنامه‌ریزی شهری چند دهه اخیر، از رویکردهای جدید در جهت اصلاح و بهبود برنامه‌ریزی شهری است. این رویکرد در شهرها با اقداماتی همچون افزایش رفاه، اسایش، حفاظت محیط، مشارکت اجتماعی، زیبایی منظر، بهبود گذران اوقات فراغت، کیفیت فضا و مانند اینها تبلور می‌یابد. مروری بر وضعیت شهرهای کشور و به خصوص کلان شهر تهران، نشان می‌دهد که چنین جنبش انسانی تاکنون نتوانسته است در حد شایسته‌ای در فرایند برنامه‌ریزی و طراحی شهری ایران نفوذ کند. «ره‌آورد سفر» این شماره نشان می‌دهد که می‌توان از توان‌های بالقوه طبیعی و انسانی شهرهای ایران، به نحو مطلوبی برای بالا بردن کیفیت زندگی شهری استفاده کرد، به گونه‌ای که بتوان شهرها را محیطی برای زندگی دانست و نه فضایی برای کار.

اتاوا پایتخت سیاسی کاناداست که کارکرد اصلی آن سیاسی است و حدود نیم میلیون نفر جمعیت دارد. این شهر مانند بیشتر شهرهای کانادا، به دلیل نوساز بودن، مشکلات کالبدی کمتری نسبت به پایتخت‌های دیگر دارد. جمعیت کل منطقه اتاوا حدود یک میلیون نفر است.

کوچک بودن شهر نتیجه برنامه‌هایی است که برای کنترل آن به اجرا در آمده. مساحت اتاوا نزدیک به مساحت تهران است ولی با تمرکز بسیار پایین‌تر از آن. شهر اتاوا در دانشگاه کارلتن و اتاوا حدود ۵۰ هزار دانشجو دارد. توزیع امکانات در سطح کشور به گونه‌ای است که همگان به راحتی، حتی در روستاهای دور از شهرها، می‌توانند از آنها استفاده کنند. در شهر اتاوا در ساعات ۷ تا ۹ و ۱۶ تا ۱۸، ترافیک خیابان‌ها سنگین است ولی نظیر در رانندگی و رعایت مقررات، برخلاف آنچه که در شهرهای ایران معمول است، باعث شده که مشکلات چندانی به وجود نیاید. تا چند سال قبل شهر اتاوا از سه منطقه کلاس استور، اتاوا و نین تشکیل می‌شد که هر یک شهرداری مستقل داشتند. وضعیت هر منطقه متناسب با میزان درآمد آن بوده و هر منطقه شهرداری نیز به صورتی مستقل از سایر مناطق برنامه‌ریزی و اداره می‌شد. لیکن در سال‌های اخیر، مسئولان به این نتیجه رسیده‌اند که باید شهر در کنترل شهرداری واحد و متمرکز اداره شود. این تصمیم چه بسا از تفاوت بین





مهدی فرخو، سیمای شهرهای کانادا - به خصوص اتاوا - را چنین ترسیم می‌کند: «در کانادا از هر امکاناتی که در طبیعت موجود است استفاده مطلوب به عمل می‌آید. مثلاً در فصل سرما و یخبندان که برف و یخ فراوان یافت می‌شود، مردم به ساخت محصمه‌های یخی می‌پردازند. بدین منظور امکاناتی هم به‌رایگان در اختیار مردم قرار می‌گیرد. مجسمه‌سازان گاه چنان زیبایی‌هایی می‌آفرینند که سبب جلب گردشگرانی فصلی از سراسر جهان می‌شوند. دیگر اینکه، مثلاً کانال وسط شهر اتاوا در فصل زمستان مسیری پوشیده از یخ را فراهم می‌کند که محل اسکیت‌بازی مردم شهر است.

در اتاوا پارکی وجود دارد که در مدت دو هفته پوشیده از لاله‌های رنگارنگ می‌شود. نیاز اولیه این لاله‌ها را سلک بنه‌اند هلمند در هنگام ماجراجویی هیتلر به لین یارک و شهروندان مهمان نواز اتاوا هدیه کرده‌است. از آن زمان تاکنون این پارک پذیرای صدها هزار نفر گردشگر داخلی و خارجی است. گردشگری منبع درآمد مناسبی برای شهرهای کانادا است. کانادایی‌ها با استفاده درست از امکانات طبیعی و مصنوعی، سبب جذب گردشگران می‌شوند.

در فضاهای شهری اتاوا هر فردی که هنری داشته باشد می‌تواند موجب جلب توجه رهگذران گردد و از این راه درآمدی هم کسب کند؛ یکی نوازندگی می‌کند، دیگری به اجرای نمایش می‌پردازد، یکی رنگ بر بوم می‌نشانند، و نظایر اینها. وجود مجرمه‌های طبیعی، تاریخ تمدن و گالری‌های هنر در کنار کلوبهای ورزشی و رستوران‌های متنوع، سرگرمی‌های مختلفی را برای مردم شهر بوجود آورده‌است. در کانادا گویی همگان برای بهسازی روحیه یکدیگر تلاش می‌کنند. شهرداری اتاوا یک روز آخر هفته را به ورزش همگانی، دوچرخه‌سواری و اسکیت‌بازی در چهار خیابان شهر اختصاص داده است. در این روز، آن خیابان‌های خاص فقط از آن کسانی است که قصد دوچرخه‌سواری، اسکیت‌بازی یا دویدن دارند. ورزش همگانی در برنامه‌های دولت و شهرداری بسیار پراهمیت تلقی می‌شود.»

شهرها و شهروندان کانادایی به هر حال تفاوت‌های ریشه‌ای بسیاری با شهرهای ایران و شهروندان ایرانی دارند و نمی‌توان صرفاً بر اساس مشاهدات افرادی که از این شهرها دیدن کرده‌اند به نقد قضای شهری ایران پرداخت. لیکن در نوشتار حاضر سعی بر آن بوده است که جنبه‌های اجتماعی و مدیریتی شهرها - که می‌توانند در محیط‌های فرهنگی و اجتماعی مختلف، باز تولید شوند - بیشتر مورد توجه قرار گیرند. قدمت تاریخ و فرهنگ اجتماعی و شهرنشینی ایران می‌تواند نقطه اطمینان و پشتوانه‌ای برای اعتماد به نفس مدیران و شهروندان باشد تا در راه بهسازی فضاهای شهری، نحوه استفاده درست از شهر به بالا بردن کیفیت زندگی گام بردارند. توفیق در فرآیند تولید فضاهای شهری با کیفیت و لغت بردن از زندگی در شهرها، تا حدود زیادی بستگی به اعتقاد و باور به نیاز انسان به زیبایی و آرامش و آسایش دارد. فشارهای روحی و روانی حاصل از حضور در شهرها و انتقال آنها به محیط‌های خانوادگی و کار بر کسی پوشیده نیست. کیفیت محیط در ابعاد متعددی چون زیبایی‌ها، ظاهر، روانی حرکت، امنیت و آرامش در فضاهای عمومی شهرها و نظایر اینها، نقش بسزایی در کنترل این فشارها دارد. سرانجام همه این اقدامات، داشتن شهروندانی آرام، سالم، منضبط و با شور و تحرک است.

وجه تشابهی جز همان مهاجر بودن و تبعیت از قانون کانادا را ندارند. همزیستی ساکنان چنین شهرهایی قطعاً جالب توجه است. مهدی فرخو مشاهدات خود را در این باره چنین بازگو می‌کند: «در کشورهای پیشرفته تمایل زیادی به زندگی چند فرهنگی (Multi culturalism) مشاهده می‌شود. در کانادا و آمریکا هر کسی می‌تواند فرهنگ خاص خود را داشته باشد. آنها مجامع و مجالس خاص خود را دارند که اغلب نیز سازماندهی شده هستند. ملیت‌های مختلف می‌توانند در شرایطی که مزارحتمی برای کسی ایجاد نشود، برنامه‌های فرهنگی خاص خود را اجرا کنند. در شهرهای کانادا هر کسی آزاد است که با هر نیاسی - که ویژه فرهنگ اوست - در خیابان‌ها ظاهر شود. رهبران کانادا دریافتند که وقتی مهاجران بتوانند در داخل شهرها تفريحات و خوشی‌های ویژه خود را در چارچوب فرهنگ مادری‌شان داشته باشند، مشکل روحی خاصی متوجه آنها نخواهد شد. این امکان سبب از یاد بردن - یا کاستن از - تالم ناشی از دوری وطن (Homesick) در آنها می‌شود. در یک کلام، آنچه که ملیت‌های مختلف ساکن در شهرها را به یکدیگر پیوند می‌دهد، همانا قانون این کشور است.»

#### گشت و گذاری در شهر

منظر شهری و زیبایی‌های آن در شهر اتاوا، احساس خوبی به انسان می‌بخشد. قدم بردن در شهر خسته‌کننده نیست، بلکه مشخصاً خوشایند است. در فروشگاه‌های بزرگ شهر افراد زیادی پرسه می‌زنند. ترکیب رودخانه اتاوا در کنار جنگلهای پریش و ساختمان‌های زیبا، شهر را به صورت شگفت‌انگیزی جذاب نموده و در آنجا برای جذب شهروندان و جلب توجه آنها از موسیقی‌های آرام استفاده می‌شود. در اتاوا شهروندان اندیشه فرار از شهر را، آن گونه که در تهران به چشم می‌خورد، ندارند. سرسزی همه جای شهر را پوشانده‌است.

شهروندیان به دنبال دور شدن از طبیعت و محصور شدن در حصار ساختمان‌ها و دیوارهای سیمانی، همواره می‌کوشند که جلوه‌هایی از طبیعت را در شهرها بیاورند. پارک‌ها نمونه‌ای از دستاوردهای اینان به‌شمار می‌آیند. گاه طبیعت امکاناتی را به برخی از شهرها ارزانی می‌دارد که میزان استفاده از آنها تا حدودی بستگی به هنر و سلیقه خود مردم و مدیران شهر دارد. هر طبیعتی، چه گرم و چه سرد، چه خشک و چه مرطوب، دارای ویژگی‌ها و امکاناتی است که می‌تواند در زیباسازی شهرها مورد استفاده قرار گیرد.

# گردشگری در ایران و منطقه

کمال الدین بیرمؤذن:

شورای شهر اردبیل

در بهنای کیفیتی به گردش در آیین تا به راز آفرینش پی ببرید. «قرآن کریم»

با وجود این، شواهد نشانگر آن است که سهم ایران از جذب جهانگرد و درآمد جهانی گردشگری بسیار ناچیز است و چشم انداز روشنی هم برای آن توسیم نمی‌شود. از بعد داخلی نیز گردشگری به چند قطب محدود شده و از لحاظ توازن منطقه‌ای و نقش آن در توسعه منطقه‌ای عملکرد ضعیفی را به نمایش گذاشته است.

نویسنده به مسنن طرح فراگیر مسئله در سال‌های اخیر و تعادل جواز دامن گذشته، و با درک ضرورت تجدید نظر در رویکردها، به نگارش این مقاله دست زده است.

ایران از نظر دارا بودن امکانات میراث فرهنگی و جهانگردی جزء پنج کشور، و به روایت رسمی و غیررسمی دیگر جزء نخستین ده کشور دنیاست؛ اما سهم آن به واسطه منابع فرهنگی و به ویژه ضعف مدیریت‌ها، از درآمد جهانگردی یک هزارم است.

توزیع جریان‌های گردشگری در دنیا یکسان و موازن نیست و کشورهای صنعتی سهم بالایی از آن را به خود اختصاص داده‌اند. آگاهی از این وضعیت این پرسش را فراروی مان قرار می‌دهد که بازار خود را در کجا می‌بایست جست و جو کنیم.

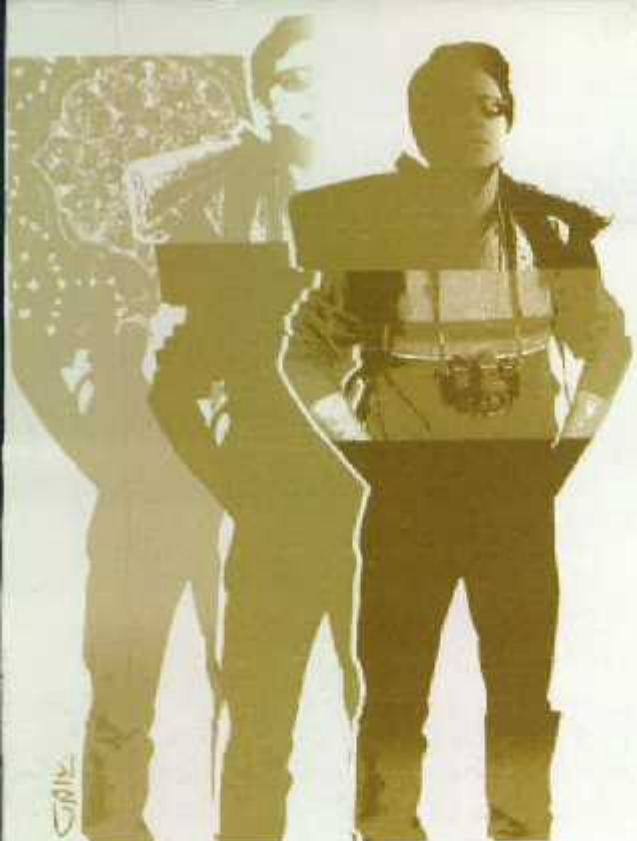
جهانگردی در جریان توسعه ابتدا درست قبل از صنعت نفت، سپس هم‌زمان آن، و سرانجام بالاتر از آن قرار گرفت - به گونه‌ای که اکنون بزرگ‌ترین صنعت دنیاست. به رغم این توسعه، جهانگردی دوران اولیه رشد خود را می‌گذراند و در آستانه صعود به قله‌های رفیع در سال‌های آینده است.

صنعت جهانگردی به متابه یکی از وجوه توسعه اقتصادی - اجتماعی عمده کشورها پذیرفته شده است و آثار مثبت آن بر پیکره اقتصادی ملی امری بدیهی و روشن است. از اهداف عمده این صنعت می‌توان به اینها اشاره کرد: افزایش درآمد ملی، توزیع بخشی و منطقه‌ای درآمد، قزوینی درآمد نسبت به سرمایه، اتکا به منابع داخلی، بهره‌برداری از منابع توریستی، تسریع روند عمران منطقه‌ای، تنوع بخشی به فعالیت‌های کشور، فعال کردن صنایع، ایجاد تفریحات سالم، تأمین سلامت روانی جامعه، نشاط بخشی به جامعه، تنظیم اوقات فراغت مردم، افزایش بهره‌وری کار، تحکیم وحدت ملی، شتاب بخشی به فرزندگ توسعه، درهم شکستن فاصله‌های قومی و نژادی و ایجاد زمینه‌های تفاهم بین‌المللی. همچنین می‌بایست یادآوری گردد که هر کدام از



با تحول و گسستش ارتباطات، افزایش درآمد، شکل‌گیری قوانین جدید کار و افزایش اوقات فراغت و فزونی یافتن انگیزه‌های سفر، گردشگری در جهان معاصر با رونق شکوف به یکی از عناصر و حلقه‌های عمده ساختار اقتصاد جهانی بدل شده است. کشورهای مختلف در عرصه رقابت بین‌المللی و در برنامه‌ریزی ملی و منطقه‌ای شان، راهبردهایی را برای بهره‌گیری مطلوب از توان‌های بالقوه خود در این زمینه مورد توجه قرار داده‌اند.

ایران به دلیل دارا بودن زمینه‌های تاریخی و جغرافیایی مناسب، از جمله کشورهایی است که از نظر وجود جاذبه در این زمینه، استعداد بالقوه فراوانی دارد.



سوارز پیش گفته، در شرایط مساعد می‌تواند به اهرم توسعه اقتصادی - اجتماعی کشوری و منطقه‌ای تبدیل گردد. صنعت جهانگردی در وهله نخست به عنوان توسعه دهنده فرهنگ و در وهله بعد به مثابه توسعه دهنده اقتصاد کشور، اهمیت دارد.

کشورهای مختلف کم‌کم به فکر رقابت در این زمینه افتاده‌اند

**ایران از نظر دارا بودن امکانات میراث فرهنگی و جهانگردی جزء نخستین ده کشور دنیاست؛ اما سهم آن به واسطه موانع فرهنگی و به ویژه ضعف مدیریت‌ها، از درآمد جهانگردی یک هزارم است**

**ایران در شرایط کنونی، از توجه مطلوب به توسعه گردشگری و پذیرش جهانگردان در کشور، به شدت غافل مانده است**

می‌شود که از این تعداد ورودی سالانه تنها حدود ده درصد آنها با انگیزه‌های گردشگری به ایران می‌آیند و بقیه کسانی هستند که انگیزه غیرجهانگردی دارند. اگر این ادعا درست باشد، باید گفت که وضعیت کشور از نظر فعالیت‌های گردشگری بین‌المللی، نه بحرانی بلکه فاجعه آمیز است.

حتی اگر همه این ۱/۴ میلیون مسافر را نیز گردشگر به شمار آوریم، تصویر عطلاتی از شرایط موجود برای ایران وجود ندارد.

درآمدی که بخش گردشگری همه ساله در دنیا ایجاد می‌کند، در هر سال حدود ۴۵۰ تا ۴۶۰ میلیارد دلار است. این در حالی است که ۱۳ کشور تولید کننده نفت (عضو اوپک) سالانه از فروش نفت خود ۱۷۰ تا ۱۸۰ میلیارد دلار درآمد دارند.

امروزه تمام کشورهای جهان پذیرفته‌اند که سفر حق هر انسان است و صنعت جهانگردی زمینه‌ای است که همگان می‌توانند از این حق بهره‌مند شوند.

صنعت گردشگری می‌تواند فزاینده‌تری، توسعه‌یافته‌تری، اصلاحات و توسعه همه جانبه و فراگیر هر کشور را سرعت بخشد و مسیر آن را در تأمین عملی عدالت اجتماعی هموار سازد.

گردشگران تنها گروه اجتماعی هستند که برخورد آنان با جامعه میزبان یا ترقیات اقتصادی و امتیازات مادی تعریف نمی‌شود.

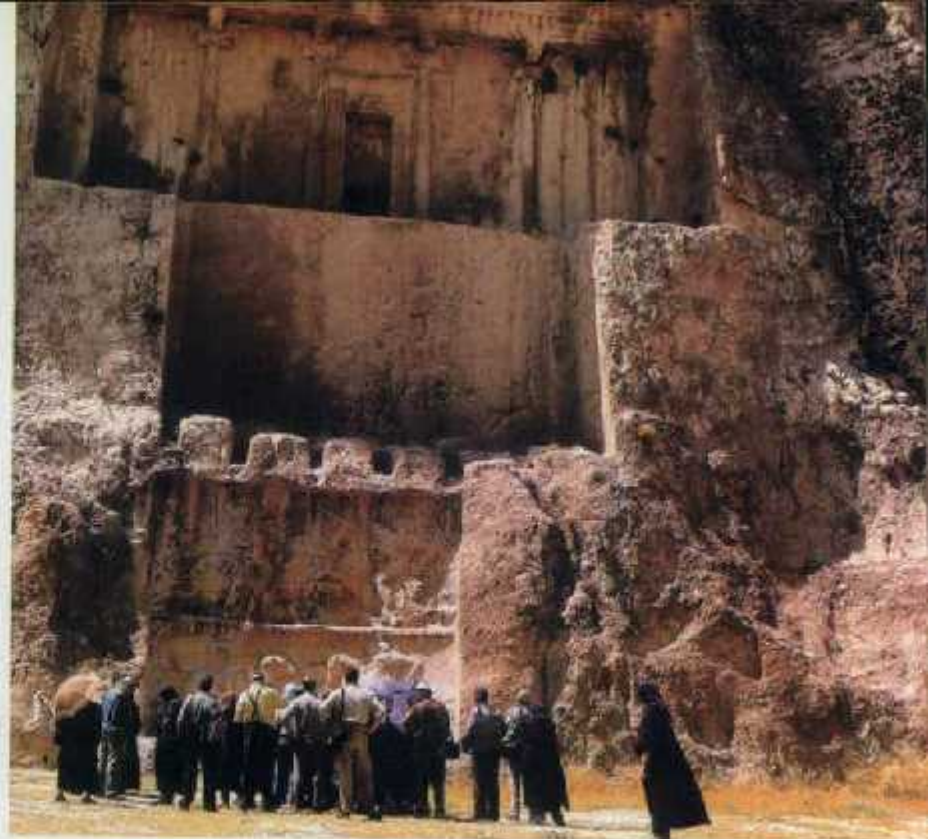
صنعت جهانگردی امروزه به دانشی گسترده تبدیل گردیده و برنامه‌ریزی‌ها در این صنعت بسیار پیچیده‌تر - و در عین حال دقیق‌تر - شده است. در قرن بیستم و یکم چه بسا اولین شاخص اقتصادی دنیا صنعت جهانگردی باشد.

استفاده از وسایل ارتباطی روز، و به تبع آن بهره‌جویی از شیوه‌های تبلیغی جذاب، از راه‌های مهم در توسعه صنعت گردشگری کشور به شمار می‌رود. اهمیت تبلیغات در توسعه این صنعت به اندازه‌ای است که سازمان‌های گردشگری کشورها بخش عمده‌ای از بودجه و فعالیت‌های خود را به تبلیغات جهانگردی اختصاص داده‌اند.

کشورهایی که ثبات سیاسی ندارند و امنیت کافی در آنها برقرار

و برنامه‌ریزی‌های دراز مدتی را انجام داده‌اند. در این میان کشور ایران که یکی از سرچشمه‌های تمدن و فرهنگ عتی است، در این صنعت نقش کم‌رنگی در سطح جهان دارد. البته این امر ناشی از عوامل مختلفی است که از آن جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: جنگ، تبلیغات منفی و توطئه‌های استعمار، دو قطبی بودن دیدگاه‌ها در زمینه صنعت گردشگری، بی‌توجهی به نقش صنعت گردشگری در اقتصاد ملی، فقدان تجربه روزآمد برای مواجهه با گردشگران خارجی، امنیت نداشتن گردشگران در برخی مواقع، امکان تأثیرپذیری از فرهنگ بیگانه و مسخ فرهنگی، امکان تبلیغ منفی به دلیل سوء برداشت، فقدان سیاست روشن در صنعت گردشگری و نبود مدیریت‌های مناسب در جهت هدایت سرمایه‌گذاری‌ها برای تبدیل جاذبه‌های تاریخی و طبیعی پراکنده بالقوه کشور به جاذبه‌های بالفعل گردشگری، عدم تبلیغ مطلوب برای اشاعه و توسعه صنعت گردشگری و نظایر اینها.

آمار نشان می‌دهد که در سال‌های اخیر، تعداد مسافران وارد شده به کشور از ۱/۴ میلیون نفر در سال تجاوز نکرده است. اگر توجه کنیم که بخش اعظم این تعداد به‌تبع عنوان جهانگرد بلکه به انگیزه‌های دیگر وارد کشور می‌شوند، می‌توان به این باور رسید که ایران در شرایط کنونی، از توجه مطلوب به توسعه گردشگری و پذیرش جهانگردان در کشور، به شدت غافل مانده است، گفته



پراکنده‌ای آغاز گردیده که عمدتاً معطوف به ایجاد تسهیلات برای گردش‌های خارجی است.

مشکلات اقتصادی دولت و نوسانات نرخ ارز و تفاوت‌ریالی زیاد نرخ رسمی و غیررسمی نیز به این معضل دامن زده و دولت را در عمل به اتخاذ سیاست‌های روزمره واداشته است. از سوی دیگر، در صحنه تبلیغاتی نیز نه تنها تلاش درخور توجه درخصوص تبلیغات جذاب به عمل نیامده، اقدامی جدی نیز برای جثی کردن تبلیغات منفی و باز دارنده رسانه‌های همگانی پیشرفته غرب انجام نشده است.

بدین ترتیب ضروری است که در مرحله اول، هدف‌های کلی و سیاست‌های مشخص و اصولی در برخورد با این صنعت روشن گردد. این سیاست‌ها باید به گونه‌ای وضع شود که تا حد امکان، بدون آنکه به ارزش‌های فرهنگی کشور لطمه‌ای بزند، به تنها مشتریان معدود، سابق را مجدداً جلب کند، بلکه در کنار آن مشتریان زیاد جدیدی را نیز به وجود آورد. تنها در این صورت است که می‌توان به صنعت گردشگری در کشور سروسامانی داد و از آن به صورت ابزاری برای تحقق اهداف اجتماعی و اقتصادی کشور بهره‌برداری کرد.

**درآمدی که بخش گردشگری همه ساله در دنیا ایجاد می‌کند، در هر سال حدود ۴۵۰ تا ۴۶۰ میلیارد دلار است. این در حالی است که ۱۲ کشور تولیدکننده نفت (عضو اوپک) سالانه از فروش نفت خود ۱۷۰ تا ۱۸۰ میلیارد دلار درآمد دارند**

**ویژگی‌های منحصر به فرد تاریخی، فرهنگی و اجتماعی کشور ما پستوانه ارزشمندی است برای ورود به بازار رقابت صنعت جهانگردی - که آن را دانشمندان و صاحب نظران، صادرات پنهان و صنعت بدون دود خوانده‌اند**

نزدیکی نیست که صنعت جهانگردی ایران از لحاظ طبیعت، معماری، هنر و فرهنگ و تفرجگاه‌های زیبای طبیعی دارای چنان پستوانه غنی و قابل اتکالی است که در صورت بررسی و سازماندهی می‌تواند پستوانه‌های صنعت جهانگردی را طرحی نو در اندازد و زمینه‌های رونق و گسترش آن را فراهم آورد.

در فایده‌مندی گردشگری داخلی نیز، هم از جنبه اقتصادی و هم از جنبه اجتماعی اتفاق نظر وجود دارد. به لحاظ اقتصادی، اساسی‌ترین کارکرد گردشگری داخلی، توزیع مجدد درآمدها، تسریع گردش پول و ایجاد اشتغال متعدد است. از نظر اجتماعی نیز گردشگری باعث می‌شود که شناخت مردم کشور از چگونگی زیست، باورها، فرهنگ و سنن ساکنان و آثار فرهنگی و ملی نواحی مختلف افزایش یابد. بدیهی است که این فرایند، تحکیم علی را به دنبال خواهد داشت. از سوی دیگر، گردشگری از سالم‌ترین انواع گذران اوقات فراغت است و میزان رشد آن یکی از شاخص‌های توسعه هر کشور به شمار می‌آید.

نیست و بیوسه بیم جنگ و درگیری‌های نظامی و کشمکش‌های خیابانی می‌رود، نمی‌تواند مقصد خوبی برای گردشگران باشند. امروزه می‌توان گردشگری را بزرگ‌ترین حرکت اجتماعی و جغرافیایی دانست که بشر تاکنون تجربه کرده است.

در طی دو دهه اخیر تحول کثیفی عمده‌ای در میان گردشگران به وجود آمده است که ما از آن بی‌خبریم. این تحول، تغییر در شیوه نگرش جهانگردان در مقصد است. تا دو دهه پیش بسیاری از گردشگران فقط برای دیدن و تماشا کردن به مقاصد مورد نظر خود سفر می‌کردند و از این رو درکی تقریباً سطحی از آن کشور به دست می‌آوردند؛ در حالی که در سال‌های اخیر بسیاری از گردشگران علاوه بر دیدن و تماشا، درک آن جامعه را نیز به هدف خود افزوده‌اند.

ویژگی‌های منحصر به فرد تاریخی، فرهنگی و اجتماعی کشور ما پستوانه ارزشمندی است برای ورود به بازار رقابت صنعت جهانگردی - که آن را دانشمندان و صاحب نظران، صادرات پنهان و صنعت بدون دود خوانده‌اند.

نخستین قدم برای توسعه، مشارکت در برنامه‌ریزی است و برنامه‌ریزی نیاز به وجود اطلاعات صحیح دارد که در سایه اعتماد متقابل به دست می‌آید.

ضرورت انجام فعالیت‌های جدی فرهنگی و اهتمام سازمان صدا و سیمای کشور به منظور آماده کردن ملت ایران برای جذب جهانگرد، کاملاً مشهود است.

واقعیت این است که صنعت گردشگری کشور، هیچ‌گاه به توازن مطلوب دست نیافته و از بدو پیدایش تاکنون همواره حجم گردشگری و ارز خروجی بیش از ارقام مشابه ورودی بوده است. ما توجه به غنای منابع گردشگری کشور، علت این امر عمدتاً در اتخاذ اهداف و سیاست‌های نادرست و تلنگارهای اجتماعی، اقتصادی و عدم توسعه ساخت اقتصادی و زیربنایی نهفته است.

مسئله اساسی در شرایط کنونی، فقدان سیاست‌های روشن و برنامه‌های مشخص برای آینده صنعت گردشگری در کشور است. در سال‌های اخیر، جهت‌گیری‌های محدود و فعالیت‌های



تنوع صنایع دستی، فراوانی سوغات معقد و تنوع و ارزانی غذاهای سنتی و محلی از نقاط قوت زمینه‌های لازم و مساعد برای گسترش صنعت گردشگری منطقه است.

البته ناگفته نماند که کمبود امکانات رفاهی شایسته، فقدان علائم و نشانه‌های شهری، استاندارد نبودن صنایع دستی، استاندارد نبودن فضاهای اقامتی، نامناسب بودن راه‌های زمینی و هوایی و ناشناخته بودن اردبیل در بین عموم مردم ایران و جهان، از نقاط ضعف صنعت گردشگری منطقه به شمار می‌آید.

پارورسازی مجموعه جاذبه‌های طبیعی، تاریخی، مذهبی و فرهنگی اردبیل بیش از هر چیز به تصمیم مسئولان کشوری و مدیران محلی مربوط می‌شود، که می‌بایست در بستر سیاست‌های توسعه ملی و منطقه‌ای مدنظر قرار گیرد.

امروزه اردبیل نه تنها از جذابیت‌های گردشگری خود استفاده شایسته‌ای به عمل نمی‌آورد، بلکه به دلیل فقدان سیاست‌های روشن و فقدان زیربنای اصلی و کمبود سازمان‌های توریستی و همچنین کمبود امکانات و تسهیلات و تجهیزات گردشگری، از عوqبت استراتژیک خود بهره‌ای نمی‌گیرد.

گرایش‌های قومی و فرهنگی بین استان اردبیل و کشور جمهوری آذربایجان و همجواری آنان می‌تواند جریان گردشگری را بین جمهوری آذربایجان و استان اردبیل تقویت کند. هم‌اکنون این اسکان درخور توجه در شرایطی عمدتاً سازمان نیافته و غیرمشخص (از نظر برنامه‌ریزی گردشگری) اقرار دارد.

تدوین برنامه جامع گردشگری و برنامه‌ریزی‌های متعدد در این زمینه‌ها اهمیت و ضرورت بسیار دارد و از آن جمله است تعیین روش‌های رونق بخشیدن به صنایع دستی، احیای مراسم، آداب، موسیقی و جشن‌های محلی، بهبود وضعیت اقامتگاه‌های موجود، توسعه و ایجاد مکان‌های اقامتی، به‌کارگیری علائم و نشانه‌های شهری، تعیین روش‌های بهره‌برداری اقتصادی از توان‌های جغرافیایی، تاریخی و فرهنگی، بهبود مناسب شبکه‌های دسترسی هوایی و زمینی، بهبود وضعیت نقلیه عمومی، بهبود امنیت گردشگری، تدوین دروس آموزشی و برگزاری دوره‌های آموزش هتلداری و سایر خدمات گردشگری، تولید برنامه‌های تلویزیونی، رادیویی و رسانه‌ای، معرفی آثار با ارزش و دیدنی - و به‌طور کلی فرهنگ - آردبیل به زبان‌های زنده جهان، تعیین نقش و عملکرد باالت قدیم در شهر اردبیل و احیای آثار متعدد آن و نظایر اینها.

ایران و استان‌های آن به دلیل فقدان تبلیغات جذاب، کیفی و کافی نمی‌توانند به‌طور صحیح واقعیت‌های کشور و مناطق آن را بشناسانند. سازمان‌های متولی گردشگری کشور و استان‌ها باید بخشی از فعالیت‌های مؤثر خود را، همگام یا توسعه سایر بخش‌های صنعت گردشگری، در جهت افزایش تبلیغات مفید مصروف‌سازند.

رسالت مسئولان استان در بهره‌برداری مؤثرتر از فرصت‌های مناسب برای توسعه صنعت گردشگری، بهره‌برداری مطلوب تمامی پتانسیل‌های موجود در زمینه‌های گردشگری استان، مدیریت مناسب در جهت هدایت سرمایه‌گذاری‌ها برای تبدیل جاذبه‌های تاریخی و طبیعی بالقوه به جاذبه‌های بالفعل و به‌طور کلی گسترش جدی صنعت گردشگری بر هیچ‌کس پوشیده نیست.

افزایش رشد گردشگری داخلی، مستلزم بالا رفتن کیفیت زیربنای توریستی - از قبیل شبکه‌های ارتباطی زمینی و هوایی مطلوب، تأسیسات اقامتی مناسب، وجود تأسیسات گوناگون مناسب، احداث جاذبه‌ها و امکانات تفریحی و بالآخره امنیت اجتماعی - است که جنگلی از سلاک‌های توسعه هر کشور به حساب می‌آیند. لذا بحث درباره‌ی ماهیت صنعت گردشگری و سود و زیان حاصل از آن، عمدتاً به گردشگری خارجی محدود می‌شود. با توجه به رشد سریع شهرنشینی در ایران و حاد شدن مشکلات زیست‌محیطی، اجتماعی و روانی شهروندان، در زمان حاضر موضوع برنامه‌ریزی برای گذراندن فراغت و توسعه و تجهیز فضاهای تفریحی گردشگری در سقاس درون شهری و برون شهری به‌ضرورتی اجتماعی و مدیریتی تبدیل شده است.

برنامه‌ریزی گردشگری برای اینکه در جهان واقعیت به‌اجرا در آید، به‌دخالت و عمل نهادها و مسئولان برنامه‌ریزی و مدیریت در سطوح پایین‌تر - همچون نهاد‌های استان و شهرستان، و در سطح شهری نیز شوراهای و شهرداری‌ها - نیاز دارد.

توسعه پایدار گردشگری در کشور و ایجاد هماهنگی میان گردشگری داخلی و خارجی، ایجاب می‌کند که وظایف و اختیارات مدیریت شهری در زمینه پاسخگویی به نیازهای فراغتی شهروندان و سامان دادن به فعالیت‌های پرکننده و بخشی به‌نحوی مورد بازنگری قرار گیرد و قوانین و تشکیلات متناسب با نیازهای کنونی به وجود آید. این امر به توبه خود، مستلزم آن است که اقدامات مربوط به برنامه‌ریزی گردشگری و همچنین اقدامات مدیریت شهری، به عنوان فرآیندی واحد و یکپارچه در نظر گرفته شود و روابط متقابل میان آنها، در عرصه توسعه و تجهیز گردشگری رعایت گردد.

به‌عنوان نمونه در اردبیل، تنوع و تجمع آثار تاریخی، تنوع نقاط دیدنی و وجود تفرجگاه‌ها و تفریحگاه‌های زیبای طبیعی، وجود آب‌های معدنی متعدد و پرست، وجود تپه‌های تاریخی شاخص، تنوع اقلیمی و امکان بهره‌برداری از ویژگی‌های طبیعی و همچنین علاقه‌مندی مردم این شهر به سن و ورزش‌های تاریخی - مذهبی،

## علل شکل‌گیری اسکان غیررسمی در شهر اردبیل و راهکارهای بهسازی آن (نمونه: محله سلمان آباد)

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی، بهمن ۱۳۷۹

استاد راهنما: مظفر صرافینی

استاد مشاور: مصطفی مؤمنی

دانشجو: سکونت شیخا

بهتر در جوامع شهری با توجه به اصول و احترام‌گذاری به ارزش‌های و آوایی انسانی است و اهداف خرد همانا ایجاد زمینه‌های مناسب برای هماهنگی و همگنی محله مورد مطالعه به مثابه عنصری از عناصر سیستم شهری. علاوه بر آنچه ذکر گردید، موارد زیر نیز به عنوان اهداف خرد این تحقیق در نظر گرفته شده‌اند:

- ۱- بررسی بافت‌های خودانگیخته در منطقه مورد مطالعه
- ۲- بررسی راهکارهای مناسب برای ریشه‌یابی مشکلات برآمده از دیدگاه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری؛ و
- ۳- ارائه پیشنهادها و راهکارهای مناسب و اجرایی برای بهسازی محله مورد مطالعه.

در این تحقیق تلاش شده است تا با توجه به دیدگاه سیستمی، علل پیدایش اسکان غیررسمی در محله سلمان آباد مورد مطالعه قرار گیرد و راهکارهای مناسبی برای ساماندهی و بهبود آن ارائه شود. بر همین اساس، نگرش سیستمی، چارچوبی روش‌شناختی برای تحقیق و بررسی ساخت و کارکرد سیستم فراهم می‌آورد و به محقق اسکان به کارگیری شکل تازه و جامعی از تحقیق را می‌دهد. بدین ترتیب در پژوهش مذکور، محله سلمان آباد به عنوان عنصری از عناصر شهر اردبیل، هم از نظر ساختار و هم از نظر کارکرد مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

محقق در بخش سوم به تاریخچه شکل‌گیری اسکان غیررسمی سلمان آباد - از سال ۱۳۵۰ - اشاره می‌کند. در این سال قردی به نام سلمان که از روستاهای مشکین شهر به این محله مهاجرت کرده بود، زمینی به مساحت ۵۰۰۰ متر مربع را در کنار جاده قدیم مشکین شهر خریداری و اقدام به ساخت و ساز در آن کرد. ناگفته نماند که رشد سریع سلمان آباد بین سال‌های ۱۳۶۰ - ۱۳۵۰ صورت گرفته است که تاؤل بودن قیمت زمین در این بخش و عدم نظارت بر چگونگی ساخت و ساز در آن، از عوامل رغبت مهاجران در انتخاب این محل برای سکونت بوده است. بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که ۲۴ درصد از ساکنان

این پایان‌نامه برای بررسی علل شکل‌گیری ناحیه سلمان آباد در حاشیه شهر اردبیل نوشته شده و به سه بخش تقسیم گردیده است. بخش نخست در بردارنده دو فصل با این عنوان‌هاست: مبانی نظری؛ و شهرنشینی و اسکان غیررسمی در جهان. محقق در بخش دوم به بررسی جغرافیای طبیعی و تاریخی شهر اردبیل پرداخته و این بخش را به چهار فصل در زمینه جغرافیای طبیعی، مطالعات تاریخی، مطالعات اجتماعی و مطالعات مراحل رشد شهر تقسیم کرده است. در بخش پایانی به اسکان غیررسمی در اردبیل و مورد مطالعاتی - یعنی ناحیه سلمان آباد - پرداخته شده است. این بخش نیز شامل دو فصل با عنوان‌های: مطالعه موردی سلمان آباد و نتیجه‌گیری و پیشنهاد ساماندهی است. پژوهشگر در ابتدای بحث به زمینه‌های شهرنشینی در جهان، به ویژه در جهان در حال توسعه و پیامدهایی چون بد مسکنی پرداخته است؛ و اینکه ایران نیز چون بیشتر کشورهای در حال توسعه با این پیامد مواجه بوده است.

محله سلمان آباد بخشی از شهر اردبیل است که از این رویداد کلی تأثیر پذیرفته و در واقع این محله در نتیجه وجود ناسامانی‌های مختلف به شکلی کاملاً ناهماهنگ با مجموعه شهر اردبیل ایجاد شده است. در دهه گذشته نظارت دقیقی بر چگونگی رشد این قسمت از شهر اردبیل صورت نگرفته است و در نتیجه ناهماهنگی‌ها و ناسامانی‌هایی در آن مشاهده می‌شود. با توجه به قرار گرفتن این ناحیه در خارج از محدوده شهر اردبیل، امکانات و تأسیسات مناسبی در این قسمت در نظر گرفته نشده است. وجود مشکلات فراوان در محله مذکور (در مقایسه با مرکز و سایر قسمت‌های شهر)، عدم توجه به چگونگی دفع فاضلاب و زباله، مناسب نبودن مکان‌گزینی تأسیسات زیرساختی، آموزشی، بهداشتی، رفاهی و فضای سبز از مشکلات موجود در این محله به شمار می‌آیند.

به طور کلی اهداف پژوهش به دو بخش کلان و خرد تقسیم شده است. هدف کلان تحقیق، ایجاد فضای مناسب برای زیست

محدوده مورد بحث، این محل را در نتیجه روابط خوشاوندی انتخاب کرده‌اند. بجز آن، ۳۰ درصد به خاطر ارزان بودن زمین، ۲۰ درصد به خاطر واقع شدن آن بر سر راه ارتباطی، ۱۲ درصد به علت نزدیکی به محل کار و ۱۲ درصد نیز به دلیل بالا بودن اجاره بها در دیگر قسمت‌های شهر، این محل را برای سکونت برگزیده‌اند.

چنین نتیجه گرفته شده است که در بررسی انگیزه‌ها و علل مهاجرت، ۹۰ درصد از ساکنان علت اصلی مهاجرت خود را به این مکان، بصره نبودن فعالیت‌های اقتصادی در شهر یا روستای مبدأ مهاجرت ذکر کرده‌اند.

به طور کلی بیش از ۸۵ درصد از مهاجران علت اصلی انتخاب ناحیه سلمان آباد را برای سکونت، ارزانی زمین و نبودن محدودیت برای ساخت و ساز دانسته‌اند.

طبق بررسی‌های انجام شده، شیخ گونه زمین تصرفی در این محدوده وجود ندارد و تمام زمین‌های ساخته شده از صاحبان زمین خریداری شده و قولنامه‌ای است. ۹۰ درصد واحدهای مسکونی موجود در ناحیه سلمان آباد از آهن و آجر ساخته شده و بیش از ۸۰ درصد مردم برنامه‌هایی برای توسعه و ساخت و ساز واحدهای مسکونی خود دارند.

در واقع اسکان غیررسمی در ناحیه سلمان آباد همانند سایر نقاط ایران است. تنها تفاوتی که می‌توان بین اسکان غیررسمی ناحیه سلمان آباد با سایر مناطق کشور ذکر کرد، تفاوت در یافت اجتماعی و قومی ناحیه است. سلمان آباد در سطح خرد (محله‌ها) مشحوم و متجانس است و این تجانس روحیه بالایی همگاری را بین افراد ساکن به وجود آورده است.

در پایان پژوهش پیشنهادهای زیر برای بهسازی و ساماندهی ناحیه سلمان آباد ارائه شده است:

۱- **کاربری معایر:** عرض کم معابر و فقدان سلسله مراتب منظم معابر در برخی موارد عبور و مرور را دچار مشکل کرده است. نبود ارتباط مناسب با مرکز شهر سبب شده که ناحیه در حالت انزوا قرار گیرد. برای جلوگیری از ارتباط مستقیم معابر با کمربندی، معبری کندرو با عرض ۹.۵ متر در اطراف ناحیه پیشنهاد می‌گردد که تمام دسترسی‌های سطح پایین ابتدا به این دسترسی ختم شوند و سپس از مسیری مشخص وارد کمربندی گردند. در داخل ناحیه نیز معبری ۲.۴ متری و معبری ۲۰ متری طراحی شده است که حکم جمع کننده‌های اصلی داخل ناحیه را دارند. یک معبر ۱.۸ متری نیز که در واقع ارتباط ناحیه سلمان آباد را با ناحیه بالادست برقرار می‌سازد پیشنهاد شده است. در مورد سایر دسترسی‌ها تلاش شده است که تعریض معابر با حداقل تخریب صورت پذیرد.

۲- **کاربری مسکونی:** با توجه به کم بودن سرانه مسکونی (۱.۷/۴ متر مربع برای هر نفر)، ذخیره شهری با مساحت ۱۳۲۰۲۴ مترمربع برای کاربری مسکونی در نظر گرفته شده است.

۳- **کاربری تجاری:** برای جلوگیری از انفعال واحدهای تجاری و تشویق سرمایه‌گذاران به ساختن مجتمع‌های تجاری، زمینی به وسعت ۴۰۰۰ مترمربع در قسمت شمال ناحیه، برای کاربری تجاری پیشنهاد شده است.

۴- **کاربری آموزشی:** با توجه به اینکه هیچ واحد آموزشی در

داخل ناحیه وجود ندارد، برای حل این مشکل ۵۶۰۷۴ مترمربع کاربری آموزشی پیشنهاد می‌گردد. با این مساحت پیشنهادی، سرانه آموزشی به ۴ متر برای هر نفر خواهد رسید.

۵- **کاربری فضای سبز:** کل ناحیه از نظر کاربری فضای سبز دچار کمبود است. برای حل این مشکل، قطعه زمینی به مساحت ۱۴۵۰۰ مترمربع در کنار کاربری آموزشی در نظر گرفته شده است. همچنین برای بهبود وضعیت زیست محیطی ناحیه و رودخانه‌ها، حریم سبزی به مساحت ۶ متر در هر دو طرف رودخانه در نظر گرفته شده است.

۶- **کاربری کارگاه:** یکی از مشکلات موجود در ناحیه، وجود کارگاه‌های مختلف در کنار ورودی اصلی شهر است. برای ساماندهی و متمرکز کردن این کارگاه‌ها، در عین حفظ کاربری آنها، پیشنهاد شده است که زمینی به مساحت ۱۳۹۹۹ مترمربع به این کاربری اختصاص داده شود.

۷- **کاربری بهداشتی و درمانی:** با توجه به ضعیف بودن خدمات بهداشتی و درمانی در محل مورد مطالعه، زمینی به مساحت ۶۵۷۴ متر به این کاربری اختصاص یافته است.

۸- ناحیه مورد مطالعه از نظر ارائه برخی خدمات با کمبود مواجه است، که برای جبران آن، نصب باجه تلفن همگانی، استقرار باجه پست و استقرار شیرهای آتش نشانی پیشنهاد می‌شود.

۹- از جمله مشکلات عمده محدوده مورد بحث، نبود سیستم فاضلاب برای دفع فاضلاب‌های خانگی است. همین عامل باعث جاری شدن فاضلاب‌ها در سطح معابر و رودخانه می‌شود؛ و این خود بیشترین آلودگی زیست محیطی را در ناحیه مورد مطالعه به وجود آورده است. لذا ایجاد سیستم فاضلاب مناسب برای دفع فاضلاب‌های خانگی امری الزامی است.

۱۰- به رغم ساماندهی ناحیه مورد مطالعه، سعی شود که در اجرای این طرح، حداقل تخریب فضاهای ساخته شده صورت گیرد.

۱۱- برای جلوگیری از پیشروی و رشد یافت مسکونی به صورت غیررسمی، حریمی که به صورت کمربندی مشخص گردیده، پیشنهاد شده است.

۱۲- پیشنهاد الگوی مشارکتی نوی به منظور تشکیلاتی شدن مشارکت، ایجاد زمینه‌های مشارکتی تازه از طریق ایجاد شوراهای محلی و انتخاب نمایندگان محله‌ها، از دیگر راهکارهای توسعه مشارکت در محل، توجه به جنبه‌های آموزشی و تربیتی است.

در واقع ایجاد زمینه‌های مناسب آموزشی، توسعه انسانی را موجب می‌گردد و شرایط مناسبی را برای درک بهتر مشکلات محل در بین ساکنان ایجاد می‌کند. علاوه بر این، افزایش آگاهی زمینه را برای اجرای بهتر برنامه‌های ساماندهی در محل فراهم می‌آورد و در بسیاری از موارد باعث افزایش مشارکت ساکنان در ساماندهی می‌شود.

# شناسایی عوامل مؤثر در شکل‌گیری بافت‌های خودرویی شهری اراک

پایان‌نامه نوبه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری دانشگاه تهران، ۱۳۸۱

استاد راهنما: دکتر محمد مهدی عزیزی

دانشجو: مجید جلالوندی

پایان‌نامه حاضر با هدف شناسایی عوامل مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مؤثر در شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای شهر اراک، در شش فصل مستقل نوشته شده است.

فصول تشکیل دهنده پایان‌نامه عبارتند از: کلیات، چارچوب و مبانی نظری تحقیق، شناخت کلی شهر اراک، بررسی و شناخت ویژگی‌های بافت‌های خودرویی حاشیه شهر اراک، بررسی عوامل اصلی در شکل‌گیری بافت‌های خودرویی حاشیه شهر اراک و نتیجه‌گیری، راه‌حل و پیشنهادها.

نمونه پایان‌نامه به بررسی سابقه شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در شهرهای ایران و ریشه‌یابی علل شکل‌گیری آنها در طول زمان اختصاص دارد. در بخشی از مقدمه به تحولات معاصر از جمله نوسازی، اصلاحات ارضی و گسترش روابط امروزین سرمایه‌داری، به عنوان زمینه‌ساز رشد شهرنشینی در کشور، اشاره شده است.

در بخش دیگری از مقدمه، تحولات اقتصادی شهر اراک که به شکل‌گیری پدیده حاشیه‌نشینی انجامیده، چنین بیان شده است: شهر اراک که به عنوان قطب صنعتی و شهری بزرگ، جمعیتی حدود ۶۰۰ هزار نفر را در خود جای داده است، به دنبال پوشش صنعتی شدن مسکن به نیروهای متخصص و فناوری سرمایه‌ای، و گسترش بخش خدمات، و از طرفی نیز اصلاحات ارضی و مهاجرت‌رستی، تأثیری جدی بر روند رشد مهاجرت روستاییان به شهر گذاشت.

در طول چند دهه اخیر تحولات مختلفی مانند اجرای طرح‌های صنعتی، ایفای نقش مرکزیت استان مرکزی، رونق بازار کار با افزایش مشاغل درآمدزایی کاذب، رونق مشاغل خدماتی و نظایر اینها باعث به هم خوردن نظام طبیعی توزیع جمعیت در منطقه و تمرکز بیشتر در شهر شده است.

بافت‌های حاشیه‌ای بررسی شده در پایان‌نامه، عبارتند از: باغ خلیج، چشمه موشک، صالح آباد، ولی‌آباد، عباس‌آباد و فونبال. «این بافت‌ها در اتصال و پیوند با سایر محله‌های شهر اراک، باعث ناسامانی و آشفتگی‌هایی شده است...» در این بررسی مشکلات به چند دسته اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، کالبدی و زیست‌محیطی تقسیم شده‌اند.

بنای مطالعه و نتیجه‌گیری نویسنده به سه دیدگاه موجود در زمینه برخورد با بافت‌های حاشیه‌ای استوار است. هر یک از این دیدگاه‌ها با توجه به برداشت‌های نویسنده، بدین شرح است:

۱- دیدگاه اصلاح و نوسازی- منظور از نوسازی در بافت‌های خودرویی شهری، تخریب و نوسازی آنها نیست، بلکه در واقع توانمندسازی و ارائه الگوی مناسب برای کمک به حل مشکلات این بافت‌ها و جلوگیری از ساختن است که خارج از قوانین شهرسازی و ساختمان انجام می‌گیرد و در نتیجه اینها از داشتن حداقل امکانات خدماتی و رفاهی نیز محروم می‌گردند.

۲- دیدگاه ساماندهی فرهنگی فضا- این نظریه بیشتر به محتوای فرهنگی فضا توجه دارد تا شکل کالبدی آن. این محتوا به وسیله رفتارها، ارزش‌های اجتماعی، انسان‌ها، مکان‌های خاص و نظایر اینها معانی متفاوتی می‌یابد. در این دیدگاه، به منظور مداخله در بافت‌های خودرویی می‌بایست روش توصیه و آموزش جامعه از طریق عامل فرهنگ، بیشتر مورد توجه قرار گیرد.

۳- دیدگاه متاثر از عوامل اقتصادی فضا- بر مبنای این دیدگاه، برخی از بافت‌ها کارایی خود را به دلیل فراکم بالا از دست داده‌اند و این افزایش فراکم سبب انتقال برخی از کاربری‌های مؤثر بر ارزش افزوده این بافت‌ها، به سایر بافت‌ها و بخش‌های شهر گردیده است.

بنابراین می‌توان با در نظر گرفتن برخی عوامل اقتصادی یا کاربری‌های مؤثر در اقتصاد بافت، وضعیت موجود آن را به سمت وضعیت مطلوب تری سوق داد.

افزون بر اینها، به دیدگاه‌های دیگری چون دیدگاه بوم‌شناختی، توسعه پروتزا، مدیریت اجتماعی، اقتصاد سیاسی فضا، و توانمندسازی بافت‌ها نیز اشاره شده است.

سراغاز فصل سوم، مروری است بر تاریخ شکل‌گیری شهر اراک و سابقه شهرنشینی آن؛ شهر اراک بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۱ قمری به دست یوسفخان گرجی، فرماندار نظامی فتحعلی شاه قاجار، با مقاصد امنیتی و نظامی ساخته شد. الگوی شطرنجی شهر قدیمی، با دعوت از تجار و صنعتگران شهرهای دیگر، به وسیله حکومت ولایتی شکل گرفت.

بنای توسعه جدید شهر اراک در دوران رضاشاه نهاده شد. سپس با احداث خیابان‌های کنونی امام خمینی، بهشتی، راه‌آهن و میدان شهرداری، شهر شکل جدیدی به خود گرفت. بسیاری از واحدهای صنعتی، پیش از اصلاحات ارضی در شهر استقرار یافتند. تشدید نقش صنعتی شهر و استقرار صنایع و کارخانجات، اشباع روستاها، عدم مدیریت صحیح دولت مرکزی، کنترل



عملکرد محصولات کشاورزی، تغییر مناسبات روابط اقتصادی و ارزش‌های آن، و عواملی از این دست، جریان مداوم مهاجرت روستا به شهر را در منطقه اراک برقرار کردند. در ادامه پاپان‌نامه، موفقیت بافت‌های حاشیه‌ای، بدین شرح گردیده است:

۱- **منطقه باغ خلج** - این محله همزمان با اصلاحات ارضی در دهه ۱۳۴۰ در دامنه جنوبی کوه‌های مستوفی در شمال خیابان آیت‌الله کاشانی، شکل گرفته است. مزیت این محله بیش از سایر محله‌های حاشیه‌ای شهر است. وسعت محله مذکور حدود ۴۰ هکتار است و ساخت‌وسازهای آن متناسب با موقعیت توپوگرافی آن صورت گرفته است.

۲- **محله چشمه موشک** - این محله که در جنوب خط راه‌آهن واقع شده است، ابتدا به صورت باغ و زمین‌های کشاورزی بود. با احداث کمربندی جنوبی شهر و از بین رفتن بخشی از آب منطقه، قابلیت کشاورزی آن کاهش یافت و این خود سبب تمرکز افراد کم‌درآمد و مهاجران روستایی در آن شد. در سال‌های پس از ۱۳۵۵ با افزایش مهاجرت، مالکان اراضی کشاورزی این منطقه، اراضی خود را به فروش رساندند. بعد از انقلاب نیز به علت فقدان کنترل‌های لازم، تا سال ۱۳۶۴ مساحت زیادی از این زمین‌های کشاورزی و باغ‌ها مورد ساخت و ساز مهاجران قرار گرفت.

۳- **محله ولی‌آباد** - این محله در شمال غربی اراک و در غرب جاده مرزیجان، شرق باغ‌جنت و شمال جاده کمربندی، واقع است. سابقه سکونت در این محله، به گفته ولی‌آله صالحی - مالک اراضی محله - حدود ۲۴ سال است. مساحت این بافت حدود ۲۷ هکتار است و به دو بخش به نام‌های ولی‌آباد بزرگ و کوچک (عباس‌آباد) تقسیم می‌شود. حاشیه‌نشینی در این منطقه پس از حوالی سال ۱۳۶۵ شدت گرفت و هم‌اکنون بیشتر ساکنان آن را مهاجران روستاهای اطراف و تعدادی از خانواده‌های کم‌درآمد شهر اراک تشکیل می‌دهد.

۴- **محله صالح‌آباد** - این محله در شمال غربی اراک و غرب رودخانه نزدیک جاده مرزیجان و شمال خطوط لوله نفت واقع است. سابقه شکل‌گیری این منطقه به حدود ۲۰ سال پیش باز می‌گردد.

۵- **محله فوتبال** - بنیان اولیه این محله در زمان حکامفرمایی مستوفی الممالک در سال ۱۳۸۰ قمری نهاده شد. پیش از شکل‌گیری بافت حاشیه‌ای کنونی، این منطقه پرورشیده از باغ‌های انگور بود. محله فوتبال بین استادبوم ورزشی شهر، کوه مستوفی و جاده کمربندی قرار دارد.

نویسنده در فصل پایانی به ذکر برخی عوامل مهم مؤثر در شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای شهر اراک پرداخته است. مهم‌ترین عوامل مورد توجه وی عبارتند از:

#### ۱- ایجاد خانه‌های سازمانی

نخستین تصمیم در این زمینه با ساخت منازل سازمانی برای کارگران و کارمندان راه‌آهن در ضلع جنوبی شهر اراک و مجاور ایستگاه راه‌آهن هم‌پایه شد. این امر با استقرار صنایع دیگر در شهر، تداوم یافت. ساخت شهرک‌های قائم، صنایع، شرکت نفت و شهر صنعتی از جمله این اقدامات است.

۲- **سیاست‌های واگذاری زمین در سال ۱۳۵۹**  
برنامه دولت در خصوص واگذاری زمین به افشار کم‌درآمد و

محروم، به علت هماهنگ نبودن این سیاست در قالب برنامه‌ریزی صحیح و نداشتن ضوابط اجرایی متناسب و شتابزدگی در اجرا مشکلات زیادی را به همراه داشته است. در چارچوب این سیاست شهرک‌های وسیعی در شرق و شمال شرق شهر اراک ساخته شدند. با توجه به اینکه سیاست واگذاری زمین صرفاً می‌توانست پاسخگوی نیاز زمین و مسکن عده‌ای خاص باشد و نمی‌توانست نیاز فراوان مهاجران رو به‌تزايد را برآورده‌سازد، زمین‌های اوزان قیمت اطراف شهر به صورت غیررسمی به وسیله مالکان و دلالان در اختیار مهاجران قرار گرفت و حاشیه‌نشینی تسریع یافت.

#### ۳- سیاست آماده‌سازی زمین

آماده‌سازی زمین سیاستی جدید بود که برای اصلاح سیاست واگذاری زمین در سال‌های دهه شصت مورد توجه جدی قرار گرفت. در این سیاست مساحت قطعات تفکیکی حدود ۲۰۰ متر در نظر گرفته شد. در نتیجه این سیاست‌ها، قیمت اراضی آماده‌سازی شده نسبت به اراضی سایر شهرهای افزایش یافت و توجه مردم به اراضی سایر حاشیه شهر جلب گردید.

#### ۴- نقش صنعتی شهر

افزایش صنایع و کارخانجات سبب مهاجرت افراد زیادی از سراسر کشور و روستاهای اطراف شهر اراک شد. رونق مشاغل خدماتی و کاذب در حاشیه اشتغال صنعتی زمینه‌ای شد برای ورود روستاییان بی‌تخصص به شهر و جهت‌گیری آنها برای تأمین مسکن ارزان قیمت (که عمدتاً در نقاط حاشیه‌ای امکان‌پذیر بود).

#### پیشنهادهای

هر چند که هدف اصلی پاپان‌نامه «شناسایی عوامل مؤثر در شکل‌گیری بافت‌های خودرو و حاشیه‌شهری در ایران» بود ولی نویسنده برای برخورد مناسب با بافت‌های حاشیه‌ای، چند پیشنهاد ارائه کرده است. اینها عبارتند از:

۱- پذیرش این بافت‌های خودرو و حاشیه‌ای و به رسمیت شناختن آنها پیش از هر اقدامی. در مرحله اول باید این بافت‌ها را که قسمتی از بافت شهری و جزئی انکارناپذیر از شهر محسوب می‌شود، به رسمیت شناخت.

۲- دولت می‌بایست بعد از به رسمیت شناختن این مجموعه‌ها، براساس توانایی‌های بالقوه و اولویت‌هایی که مردم این مناطق دارند، با برنامه‌ریزی از پایین به بالا و مشارکتی، به توانمندسازی آنها بپردازد.

۳- برنامه‌ریزی جامع و کامل برای تأمین مسکن یا ارتقای کیفیت سکونت‌گروه‌های کم‌درآمد شهری، بعد از شناسایی کامل و جمع‌آوری اطلاعات لازم و کافی از آنها. چنین به نظر می‌رسد که گام اولیه در تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد شهری، شناسایی دقیق این گروه‌هاست.

۴- هم‌زمان با موارد پیش گفته، می‌بایست زمینه تغییر شرایط اقتصادی زندگی در بافت‌های خودرو و حاشیه‌ای نیز فراهم آید. ساکنان این بافت‌ها در بازارهای کار شهر جایی ندارند؛ در نتیجه به دلیل فقدان مهارت‌هایی که در اقتصاد شهری کاربرد دارد، تنها به کارهای ساده روی می‌آورند. برای حل این مسئله می‌توان مهارت‌های مورد نیاز بازار کار شهری را، از طریق صندوق کارآموزی یا به کمک بخش خصوصی و واحدهای صنعتی به حاشیه‌نشینیان آموزش داد و آنان را آماده کار کرد.

## اهواز

## روایت متن و حاشیه

## تورج نادری

است؛ و از دل‌افش‌های افرادی که خواهان به دست آوردن مکتب‌های بیشتر هستند، با توجه به محرومیت و شرایط ویژه‌ای که شهر اهواز دارد، مهاجرت از این شهر به شهرهای مرکزی‌تر کشور را ترجیح می‌دهند.»

وی در ادامه اظهار می‌دارد: «بدین ترتیب شهر اهواز دچار نوعی «غریبال شهری» شده است؛ از یک سو انسان‌های ناتوان را به درون می‌پذیرد و از سوی دیگر انسان‌های توانای شهری را به بیرون می‌فرستد. همین امر تعادل شهری و شهروندی را در شهر اهواز دچار معضل ساخته است.»

تاده‌های گذشته شهر اهواز به دلیل رفیق شهرهای دیگر استان خوزستان همانند خرمشهر و آبادان دورنمای چندان مطلوبی را برای مهاجران اطراف پدید نمی‌آورد؛ لیکن امروزه اهواز در جاده صنعت‌گام نهاده و در عین حال شهرهای دیگر استان نیز رونق پیشین را ندارند. نقاط مرزی نیز با توجه به تجربه ناخوشایند گذشته، چندان امن نیستند. مجموع این عوامل، شهر اهواز را بسیار مهاجرپذیر ساخته است.

حمید زنگنه، شهردار اهواز، در این زمینه چنین می‌گوید: «در مورد مهاجرت به اهواز، و به تبع آن پدید آمدن حاشیه‌نشینی، باید گفت که فقر اقتصادی، بیکاری و دیگر معضلات شهرها و بخش‌ها و روستاهای اطراف اهواز (همچون مسجدسلیمان، ایذه، باغ‌ملک، سوسنگرد، شادگان، و اندیمشک و سایر نقاط) باعث شده است که مسکن مهاجرت آنها به سمت اهواز روانه شود. همین امر حاشیه‌نشینی را در اهواز دامن زده است.»

وی می‌افزاید: «روستاییان زمین خود را رها می‌کنند و به امید یافتن کار و معیشت در اهواز - مرکز استان صنعتی خوزستان - مهاجرت می‌کنند. اینان به دلیل اینکه توان تهیه مسکن مناسب را ندارند، به حاشیه شهر پناه می‌برند و در اطراف شهر به تصرف غیرقانونی زمین‌ها می‌پردازند. همچنین بدون در نظر گرفتن مشکلاتی که در آینده گریبانگیر خودشان خواهد شد، اقدام به ساخت و ساز - آن هم به صورت غیراستاندارد - می‌کنند.»

## اوضاع اقتصادی و معیشتی ساکنان بافت حاشیه‌های اهواز

بر اساس بررسی‌های به عمل آمده از حاشیه‌نشینان اهواز باید گفت: افراد شاغل در این اجتماعات درآمدهای چندانی ندارند. چرا که اینان در مشاغل بسیار ساده مشغول به کار هستند. بدین ترتیب، سابقه‌روستایی و زندگی کنونی آنها نوعی دوگانگی را در عین حاشیه‌نشینیان اهواز بوجود آورده است.

آل‌هه موالی زاده در این زمینه می‌گوید: «در سطح شهر اهواز حضور دستفروش‌ها و تعداد دکتهای سیگار فروشی بسیار زیاد است. این میزان شاید حتی به ۲۰ برابر شهرهایی چون یزد و اصفهان و دیگر شهرها برسد. از همین دست است موج خروشان جوان‌های بیکار در

با سرعت گرفتن و پیشرفت فناوری و سرمایه‌ساز شدن فعالیت‌های صنعتی، رشد نامتعادل اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی نیز در بین افراد و اجتماعات شهری پدید آمده است.

از همین دست است اختلاف سطح معیشتی میان افراد شهر و روستا، که این امر در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه نمودی جدی‌تر داشته است.

بهنجار نبودن توسعه در این دوره باعث شد که روستائیان به منظور دستیابی به زندگی جذاب شهری و همچنین کسب درآمد بیشتر، به سمت شهرها کوچ کنند؛ اما سرعت رشد علم و فناوری و ارتقاء سریع زندگی شهرنشینی موجب شد این افراد از قافله ثروت اندوزی در عصر علم و دانش عقب‌مانند و تفکر مدرن‌سوم، آنها را از بستر جوامع شهری بالایش کند.

در حقیقت این فشرده متعلق به جامعه اقتصادی شهری‌اند و نه با فرهنگ اجتماعی شهرها همخوانی دارند. اما در شهر با فاصله کمی از آن زندگی می‌کنند. آنها مهاجرتی را هم که اقتصاد چنین شهرهایی طلب می‌کنند در خود ندارند؛ و در نتیجه شهرها اصولاً اجازه ورود را به آنها نمی‌دهند. بدین ترتیب اینان در ورودی شهر متوقف می‌گردند، یا از درون شهرها به سمت کارخانه‌ها رانده می‌شوند. نتیجه این امر پدید آمدن اجتماعاتی است که هیچ گونه اصول مدنی بر آن حاکمیت نمی‌کند.

کلان شهر اهواز نیز از این قاعده مستثنی نبوده است.

## مهاجرت، عامل نخست حاشیه‌نشینی در اهواز

آل‌هه موالی زاده، عضو کمیسیون فرهنگی و نایب رئیس شورای شهر اهواز، در این باره چنین می‌گوید: «در مهاجرت کلی جامعه‌شناسی، علل خارجی که باعث مهاجرت یا فرار جمعی از مردم از قطعاتی و پناه آوردن به شهرهای بزرگ‌تر می‌شود، عارضه‌های را ایجاد می‌کند به نام حاشیه‌نشینی. استان خوزستان نیز به شکلی خاص خود با این مسئله روبه‌روست. مسائلی چون وجود صنایع و کارخانجات و همچنین تغییرات اجتماعی از جمله مسائلی است که استان خوزستان در ده الی پانزده ساله اخیر با آنها مواجه بوده و همین‌ها شهر اهواز را نیز با مشکلات جدی‌تر رو در روبرو ساخته است.» وی می‌افزاید: «امروز شهر اهواز رنج‌های از ناهنجاری‌های اجتماعی را در خود دارد که ریشه آنها در مهاجرت بی‌رویه به این شهر است. به اعتقاد من، اگر در هر یک از استان‌ها - یا مراکز استان‌ها - «خط مهاجرت» وجود دارد، در شهر اهواز «توجان مهاجرت» وجود دارد. از یک طرف مهاجرت روستاییان، حاشیه‌نشینان، کشاورزان، دامداران و ماهیگیران از مناطق روستایی به شهر اهواز بسیار گسترده



ساخت مشروبات الکلی، توزیع و پخش انواع کالاهای غیر مجاز - به منظور کسب درآمد بیشتر - می پردازند.

وی چنین ادامه می دهد: «به دلیل متراکم بودن بافت جمعیتی و همچنین عدم کنترل مناسب و مستمر بر حاشیه آهواز، این منطقه به پناهگاه مناسبی برای افراد خاصی و دختران فراری از سایر نقاط ایران بدل شده است، به گونه ای که هم اکنون سوء استفاده از دختران جوان و فراری یکی از راه های کسب درآمد در این مناطق است.»

#### حاشیه نشینی مانعی در برابر برنامه ریزی شهری

روشنگر وجود اجتماعات حاشیه نشین را مانعی در مسیر برنامه ریزی مطلوب شهری عنوان می کند، وی می افزاید: «با وجود جمعیت های حاشیه ای نمی توان آمار واقعی شهر را مشخص کرد؛ زیرا جمعیت های حاشیه ای پیوسته در حال نوسان است و در نتیجه برنامه ریزی شهری در سطح کلان دچار مشکل می شود.»

زنگنه، شهردار آهواز نیز، در این زمینه می گوید: «حاشیه نشینان به دلیل مشکلات اقتصادی نمی توانند عوارض شهر نشینی را پرداخت کنند و بی انتظار دارند که شهرداری خدمات عمرانی و شهری - از حمل زباله گرفته تا فضای سبز و نگهداری معابر و جز آن - در اختیارشان قرار دهد. اولین معضلی که بدین طریق پدید می آید، این است که شهرداری از مناطق دیگر عوارض می گیرد ولی خدمات را به بافت حاشیه ها ارائه می دهد؛ و در نتیجه نمی تواند خدمات مناسبی در اختیار عوارض دهنده قرار دهد.»

#### ترکیب بومی حاشیه نشینان آهواز

پیدایش سکونتگاه های حاشیه آهواز به صورت بالقوه، تحت تأثیر شرایط مختلفی است. عواملی همچون قومیت ها، مذهب، نژاد و موقعیت جغرافیایی مؤلفه های مؤثر در جذب گروهی خاص از مهاجران به شمار می آیند.

به گفته زنگنه: «به طور کلی در چهار گوشه شهر آهواز - حتی در دل شهر بافت حاشیه ای وجود دارد، مهاجرانی که از سمت مسجد

سطح شهر؛ در حالی که ۹۹٪ اینها افرادی هستند که در زادگاه خود به کشاورزی، دامداری و ماهیگیری اشتغال داشتند و به دلیل بروز جنگ آن مناطق را رها کرده و به شهر آمده اند و هیچ گونه پیوستگی فرهنگی و اقتصادی نیز با شهر برقرار نکرده اند.»

وی می افزاید: «در قسمتی از حاشیه آهواز مناطقی به نام گلومیش آباد وجود دارد. افراد این منطقه گلومیش دارانی هستند که بر اثر جنگ به منطقه حاشیه شهر آمده اند. اینان به شورا مراجعه کردند؛ زیرا دام های شان می بایست در منطقه ای زندگی می کردند که آب فراوان و بستر مناسب داشته باشد. لیکن محل فعلی اسکان آنها فاقد چنین امکاناتی بود. افراد منطقه مذکور در واقع به شورای شهر پناه آورده بودند تا از وضع موجود نجات یابند. چرا که هم خود آنها از زندگی در شهر در رنج بودند، و هم شهر از وجود آنها، به هر حال به زغم آنکه حدوداً ۱۵ جلسه با مردم آن منطقه و همچنین با مسئولان استان برگزار گردید تا بتوان به نوعی آنها را در مناطقی که دارای آب باشد اسکان داد، لیکن نتیجه ای حاصل نشد. نکته دیگر اینکه فقدان زمین های مناسب شغلی و متناسب با مهارت های حاشیه نشینان، به تاجران آنها را به سوی راه های غیر قانونی کسب درآمد سوق می دهد. هدایت اله روشنگر، رئیس کمیسیون فرهنگی شورا، در این زمینه چنین می گوید: «به دلیل اینکه حاشیه نشینان از نظر اقتصادی بسیار کم درآمد هستند، به فعالیت هایی نظیر قاچاق، مواد مخدر، تهیه و



جاذبه‌ای را برای مهاجرت به وجود می‌آورد و سیر مهاجرتی سریع می‌گردد. حاشیه‌نشینان نیز از این طریق، با افزایش قیمت خانه‌های شان، بدون هیچ زحمتی مبلغ زیادی سرمایه کسب می‌کنند.»

### راهکارها

مناطق حاشیه‌ای اهواز هم نیاز به ساماندهی کالبدی دارند و هم نیازمند نوعی تحول فرهنگی و اجتماعی در درون‌اند.

هدایت‌الله روشنگر در این زمینه می‌گوید: «در مورد ساماندهی کالبدی این مناطق، شورا و شهرداری سعی کرده‌اند از نظر جغرافیایی حد و مرز مناطق حاشیه‌نشین را تعیین کنند. بدین منظور با احداث کمربند سبز، محدوده شهر اهواز را با فضای سبز شهری مشخص کرده و به تبع آن گستره خدمات‌رسانی شهری را با تعیین مرزبندی محدود ساخته‌اند.»

وی در زمینه ساماندهی بافت اجتماعی حاشیه‌نشین اهواز می‌افزاید: «در این زمینه می‌بایست تعاونی‌های مختلف کارگری و کشاورزی و از این دست اتحادیه‌ها فعال شوند و جمعیت حاشیه‌نشین نیز بسته به نوع کاری که از آن سربرشته دارند حرفه‌ای را فرا گیرند و در زادگاه اولیه خود به صورت ساده شروع به کسب درآمد کنند. بدین صورت هم از مهاجرت به اهواز جلوگیری می‌شود و هم جمعیت بافت حاشیه‌ای به خاستگاه خود باز می‌گردند.»

نیز به گفته وی، «شورا در این زمینه ابتدا با همکاری بهداشتی و بهداشتی، سعی داشته است سطح بهداشت خانوادگی آنها را بالا ببرد و همچنین در زمینه کنترل جمعیت حاشیه‌نشین تلاش کرده است.

در زمینه مهارت‌های شغلی نیز با احداث چندین سوله و کارگاه آموزشی، فضایی برای آموزش حرفه‌ای آنها فراهم شده است. ناکفته نماند که مناسبانه به دلیل نبود فضای کاری مناسب، هنوز نتیجه دلخواه از این اقدامات به دست نیامده است.»

آلته موالی زاده، نیز در این مورد می‌گوید: «متأسفانه هیچ نظام حمایتی برای حفظ حقوق این افراد در زندگی شهری تعریف نشده است. یکی از شیوه‌هایی که می‌توان به آن توسل جست اجرای طرح تأمین به منظور برطرف نمودن حداقل نیازهای مناطق حاشیه‌نشین است. از سوی دیگر نام حاشیه‌نشین نیز باید از آنها برداشته شود و لفظ شهروند به این افراد اطلاق گردد.»

عباس وکیلی کارشناس مسائل شهری در این زمینه می‌گوید: «به هر حال بر خلاف خواسته ما سیر مهاجرت به اهواز انجام می‌پذیرد و مناطق حاشیه‌ای شهر توسعه پیدا می‌کنند. پس بهتر است از آنها استقبال کرد و به جذب و ساماندهی آنها پرداخته شود. در تهران نیز مناطق جوانیه، امامزاده حسن، راه‌آهن و جز اینها تا حدود چهار سال پیش مناطق حاشیه‌نشین را تشکیل می‌دادند ولی الان در قلب شهر تهران قرار دارند. در واقع گاه همین حاشیه‌نشینان شهرها را می‌سازند، نه شهردان. شاید در این صورت بتوان دست کم جمعیت کثونی حاشیه‌نشین اهواز را از وضع موجود نجات داد.»



سلیمان به اهواز آمده‌اند، نژادشان لر است. ایشان در همان مدخل ورودی شهر سکنی گزیدند و بافت لر‌نشین به وجود آورده‌اند. در مدخل ورودی ماهشهر نیز قومیت عرب زبان مستقر شده و محله عرب زبان را شکل داده‌اند.»

وی در ادامه می‌افزاید: «در سراهی خرمشهر محله سیاحیه وجود دارد، که این محله نیز پذیرای جمعیت مهاجر عرب‌زبان است که به دلیل بروز جنگ و اشغال خرمشهر به این منطقه پناه آورده‌اند. در منطقه سیاحیه بخش عمده‌ای از حاشیه‌نشینان (بیش از ۵۰ درصد) را مهاجران عراقی تشکیل داده‌اند. این مهاجران در زمان جنگ ایران و عراق و بحران اشغال کویت به ایران پناه آورده و در این منطقه ماندگار شده‌اند. در دل شهر نیز منطقه حاشیه‌نشین حصارآباد مشاهده می‌شود که متشکل از اقوام مختلف عرب زبان و لر نژاد است.»

### چشم‌انداز حاشیه‌نشین در اهواز

مجموعاً هفت منطقه حاشیه‌نشین در شهر اهواز موجود است که با مساحتی حدود ۳۵۸۸ هکتار، ۲۷۰۰۰ خانوار را در خود جای داده‌اند. در اهواز، با سیری صعودی، هم به وسعت اراضی تحت تصرف افزوده می‌شود و هم به جمعیت حاشیه‌نشین. این امر چشم‌انداز نگران‌کننده‌ای را برای شهر اهواز رقم می‌زند.

عباس وکیلی، کارشناس مسائل شهری، در این زمینه می‌گوید: «تجربه نشان داده است که مهاجران از سطح روستاها به شهرها، آتیده بیشتری دارند و بدین ترتیب طبیعی است که روند این گونه مهاجرت‌ها ادامه یابد.»

وی می‌افزاید، «فرض کنید که حاشیه‌ای اهواز ساماندهی گردد (که البته فرضی محال است و نیاز به بودجه کلانی دارد)؛ حال هنگامی که مناطق حاشیه‌ای طرف سه تا چهار سال با ارائه خدمات شهری مثل فاضلاب، آب و برق، گاز، تلفن و توسعه فضای سبز ساماندهی شوند و جمعیت حاشیه‌نشین به رها نسبی دست یابند، این خود

## ساماندهی تپه مراد آب

تیلو فر مرادی

زودی در اتاقک‌ها و خانه‌های ۳۰-۴۰ متری، بدون شاتل‌ده و بدون بهره‌مندی از هر گونه خدمات شهری، ساکن شدند و چشم انداز تپه را دگرگون ساختند و چهره‌ای نایمند به آن بخشیدند. تا سال ۵۴ سراسر تپه، بجز قسمت‌هایی کوچک که شهرداری در آنها درختکاری کرده بود، از خانه‌هایی بی‌فواره اشباع گردید.

وجود دو نهر نوزمین و نهر ریشم و نیز منبع آب که در بالاترین نقطه تپه ساخته شده بود، از دیگر عوامل انتخاب این مکان برای سکونت بود. البته امکان بهره‌وری از منبع آب و خدماتی چون آب و برق، تا بعد از انقلاب اسلامی هیچ‌گاه به طور قانونی در اختیار اهالی تپه مذکور، که پس از تصرف عدوانی به زور آباد معروف شده بود، قرار نگرفت.

### ضرورت ایجاد طرح ساماندهی تپه اسلام آباد

در سال ۱۳۵۵، وزارت کشور و شهرداری وقت طرح تفصیلی برای ساماندهی تپه مراد آب ارائه کردند. براساس این طرح، تعدادی از خانه‌ها می‌بایست برای تعریض و بهسازی خیابان‌ها و معابر، تخریب گردد و بقیه تپه برای سکونت بستر سازی شود.

محمد محمودی، مدیر اجرای طرح ساماندهی تپه مراد آب،

می‌گوید: «بعد از انقلاب، در سال ۱۳۵۸، براساس تصمیم شورای

انقلاب سنی بر توسعه شهری، شهرداری به تأمین سرانه‌ها و

نیازمندی‌های منطقه و ارائه خدمات عمومی همچون آب و برق و

جزایرها مکلف شد. بدین ترتیب، قسمت‌هایی از اراضی با شرایطی

خاص به ساکنان واگذار گردید و مراکز بهداشتی - درمانی و مدرسه

و نظایر آن نیز در این منطقه ساخته شد. تپه اسلام آباد، پس از این

نامگذاری جدید، در ۶ منطقه تفکیک شده به عنوان منطقه‌ای

مسکونی پذیرفته شد. در سال ۱۳۷۲ دستور تشکیل سازمانی

تحت عنوان طرح ساماندهی تپه مراد آب کرج صادر گردید. به دنبال

آن، هیئت انتخابی متشکل از نماینده مجلس، امام جمعه، شهردار،

نماینده وزیر مسکن و شهرسازی، نماینده دختر اجرایی رئیس

جمهور و ریاست دادگستری و دادگاه انقلاب سرپرستی آن را

عهده‌دار شد. به منظور تأمین اعتبار لازم برای اجرای طرح نبر

۶۰۰ هکتار از اراضی دولت در منطقه‌های باغستان، مهرشهر،

سرفی آباد و چنارک در اختیار هیئت اسانغراز گرفت. تا با فروش آن

تقدینگی مورد نیاز برای اجرای طرح ساماندهی تأمین گردد. اما

انتقال ۱۵ هزار خانوار ساکن در تپه مراد آب به مکان دیگر ناممکن

می‌نمود. به همین خاطر، پس از تغییرات ایجاد شده در هیئت‌ها

در سال ۱۳۷۴، سیاست دیگری در پیش گرفته شد. مبنی بر اینکه

در سال‌های آخر دهه چهل، به موازات گسترش شهرنشینی،

فقر نسبی و رشد اقتصادی در جوامع نیز افزایش یافت و همین امر

موجب افزایش گروه‌های کم درآمد، فقیر و زیر خط فقر گردید.

امروزه سرریز جمعیت شهرهای بزرگ به خاطر فرار از نظارت

قانونی و تهیه سرپناهی برای خانواده - که حق مسلم هر شهروند

است - به ناچار و برای ادامه بقا، شرایط نامطلوب سکونتگاه‌های

خودرویی را که فاقد هر نوع امکانات بهداشتی و دفع فاضلاب و

خدمات اولیه شهری است، بر خود می‌پذیرند. این گونه است که

ساخت و سازهایی یک‌شبه، با مصالح اولیه‌ای چون گل و سنگ و

چوب با ظاهری آلوده و شکل می‌گیرد. این قبیل سرپناه‌ها هر

لحظه جان ساکنان خود را به طور جدی تهدید می‌کند. بسیاری از

افراد ساکن در این سکونتگاه‌ها، صاحب فرزندان شده‌اند که خود

تشکیل خانواده دادمانند. نسل سوم نیز در آستانه بلوغ است. آنها

بهره‌مندی از حقوق شهروندی را حق خود می‌دانند و باید برای

پاسخگویی به مطالبات آنان، برنامه‌ریزی صحیحی انجام پذیرد.

تپه مراد آب کرج، که در این گزارش به آن پرداخته می‌شود، یکی

از مناطقی است که محصول شرایط اجتماعی موجود در زمان خود

بوده است.

### تاریخچه تپه مراد آب کرج (اسلام آباد)

در کتاب «کرج نامه» که در سال ۱۳۴۴ چاپ شده، آمده است

که تپه مراد آب کرج در زمان‌های باستان مکانی برای آفرینتن

آتش به منظور خیررسانی در مواقع خطر - یا ضرورت‌هایی از این

دست - بوده است.

این تپه از لحاظ جغرافیایی دارای ارتفاعی بیش از ۱۵۰۰ متر از

سطح دریاست و پس از گسترش شهر، در قلب شهر کرج جای گرفته

است.

تپه مراد آب تا قبل از سال‌های دهه ۴۰ شمسی، تپه‌ای سرسبز

بود که دامداران محلی از آن به عنوان مکانی برای چرای دام‌های

خود استفاده می‌کردند. با توسعه صنعتی که در آن سال‌ها آغاز شد،

کارخانه‌های فراوانی در فاصله شهر تهران و کرج و در حوالی این دو

شهر ساخته شدند، و بدین ترتیب نیاز روز افزونی به نیروی کار رخ

نمود. برخی از مهاجرانی که از مناطق گوناگون کشور به سوی

تهران روان شدند، به دلیل فقر و گرانی مسکن اقدام به ساخت و

سازهای غیرمجاز در شهرهای اطراف - مانند کرج - کردند.

در کرج نیز تپه مراد آب که حدود ۲۰۰ متر تا تنها میدان شهر

فاصله داشت، از اولین انتخاب‌های آنان به‌شمار می‌رفت. آنها به



یک پارک جنگلی با وسعت ۷۲ هکتار ارائه گردیده است، که اکنون مراحل تصویب را در کمیسیون ماده ۵ شهرداری می گذرانند. همچنین تاکنون ۴۰ هکتار از اراضی مورد نیاز برای اجرای طرح، آزادسازی شده است.

احداث یک برج یادمان - به عنوان نمادی از شهر کرج - در بالاترین ارتفاع تپه مرادآب، تأسیس مرکز مطالعات هوا - فضا و یک رصدخانه، و نیز ایجاد امکانات تفریحی و رفاهی مانند پیست دوچرخه سواری و سالن پذیرایی در محوطه فضای سبز، از دیگر پیشنهادهای ارائه شده به شمار می آید. تصویب هر یک از این طرح ها منوط به انجام مطالعات خاک شناسی و شناسایی کیفیت فیزیکی تپه مرادآب است.

#### نقش مردم در اجرای طرح

محمودی مشارکت مردم را در امر ساماندهی تپه مرادآب بسیار مثبت و سازنده ارزیابی می کند و می گوید: «در زمان حاضر ۵۰۰ پرونده وجود دارد که مراحل اداری آنها به پایان رسیده و صاحبان آنها علاقه مند هستند که هر چه زودتر ملک خود را به فروش برسانند.

اما از آنجا که بنده مالی دفتر ساماندهی چندان نیست که پاسخگوی همه آنها باشد، یک برنامه زمان بندی ارائه شده که براساس آن بلوک ها تقسیم شدند و زمان خریداری هر بلوک تعیین گردیده است. تاکنون ۴۰ درصد از خانه های موجود در طرح ساماندهی تمکک و تخریب شده و قرار است تا پایان سال ۸۴ مراحل تمکک و تخریب و آواربرداری ۳۵۰۰ خانه دیگر موجود در محدوده طرح ساماندهی به پایان برسد.»

وی می افزاید: «در بخش بهسازی که شامل ارتفاع زیر ۱۴۰۰ متر می شود، تا پایان سال ۸۴، ده هزار خانه موجود در این قسمت، به صورت بلوکی تمکک می گردد و به دست خود مالکان یا بخش خصوصی، نوسازی می شود.» همچنین تعریض خیابان ها و معابر و تأمین کسری سرانه های اداری، انتظامی، بهداشتی، درمانی و از این قبیل نیز در قالب اجرای طرح امکان پذیر خواهد شد.

تپه مرادآب، به رغم وضعیت نامساعد و چهره آلوده و ناپسندش، سال هاست که به صورت نمادی از شهر کرج به حیات ریمار گونه اش ادامه می دهد. این در حالی است که ۲۶ سال از اولین طرح هایی که برای سامان بخشیدن به این مکان ارائه شده، گذشته است.

از ۲۶ سال پیش تاکنون درآمد سرانه - به قیمت ثابت - به نصف تقلیل یافته، در صورتی که جمعیت کشور در این سال ها به بیش از دو برابر رسیده است. با توجه به میزان افزایش جمعیت و بحران اقتصادی حاکم بر جامعه شهری و روستایی ما و سرریز جمعیت شهر تهران، که عموماً در کرج ساکن می شوند، ضروری است که سازمان های «خیل شهری» بورژوازی وزارت مسکن و شهرسازی تمامی جهات توسعه شهر را تعریف کند.

در صورت کم توجهی به این وظیفه خطیر، شهروندان بدون مطالعه و براساس نیازشان شروع به ساخت و ساز و تعیین جهت توسعه خواهند کرد. همین امر خود به خود وجود تأسیسات و ارکان های اداری و تشکیلاتی را نیز طلب می کند، و موجب صرف وقت و هزینه بسیار گزافی برای ساماندهی دوباره شهر خواهد شد.

به جای تخریب خانه ها، مراکز تفریحی و مدرسه ساخته شود و طبیبان ها نرمیم گردد. به هر حال تا سال ۷۶ عملکرد دفتر ساماندهی تپه مرادآب بر این اصل منطبق بود.

از سوی دیگر از آنجا که عمر مفید ساختمان ها به پایان رسیده و به دلیل وجود لایه های سنگی و جاه های جذبی خانه ها در اثر نفوذ آب و حرکت بر روی لایه های سنگی در حال تخریب بودند، مشکلاتی ایجاد شد که ادامه این روند را ناممکن می ساخت. محمودی در این زمینه اظهار می دارد: «در سال ۷۶ پس از فرو ریختن چند خانه که تلفات جانی نیز در پی داشت، بخت بهسازی مطرح گردید. ظاهراً این طرح نیز با عدم موفقیت روبرو گردید. زیرا در سال ۷۸ مجدداً طرح ساماندهی مورد بازنگری قرار گرفت، و پس از آن سال تصمیم جدیدی گرفته شد.

به گفته وی: «در این مرحله ارتفاع از سطح دریا، ۱۴۰۰ متر تعریف شد و طی آن پنج هزار ساختمان واقع در محدوده بالاتر از ارتفاع ۱۴۰۰ متر در طرح تخریب و ده هزار ساختمان موجود در ارتفاع زیر ۱۴۰۰ متر در طرح ساماندهی قرار گرفتند. خریداری خانه ها نیز براساس نرخ گذاری کارشناس رسمی دادگستری و کمیته ارزیابی آغاز گردید. طرح جدید تا امروز در دستور کار مرکز ساماندهی به قوت خود باقی است.

این فرایند در سه قالب انجام می گیرد:

۱- طرح زمان بندی شده، که مناطق براساس آن بلوک بندی می شوند و تاریخی برای خریداری ساختمان های هر بلوک تعیین می گردد.

۲- طرح تعریض خیابان شریعی و معابر اصلی، که براساس آن ساختمان های حاشیه خیابان شریعی و دیگر معابر اصلی خریداری می شوند و طرح تعریض در آنها به اجرا در می آید.

۳- طرح کمیته ضرورت، که بر مبنای آن خانه هایی که رو به تخریب اند و برای ساکنان خود خطر جانی دارند، در اولویت خرید قرار می گیرند. در سال ۷۸ مبلغ ۲ میلیارد تومان از محل کمک های مقام معظم رهبری به طرح ساماندهی اختصاص داده شد که به کمک آن، دو کیلومتر از خیابان شریعی، تمکک و تعریض شد. به علاوه، ساخت یک استخر سروشیده آب گرم، و همچنین احداث یک کانون فرهنگی و یک کتابخانه از این محل میسر گردید.

#### کاربری آینده تپه مرادآب

براساس طرح جامع شهر کرج و طرح تفصیلی آن، تقریباً ۲۳ تپه که در ارتفاع زیر ۱۴۰۰ متر از سطح دریا قرار دارد، دارای کاربری مسکونی است و در زمان حاضر مرکز ساماندهی تپه مرادآب، در حال بلوک بندی و تعریض و بهسازی آن است. برای ۱۳ تپه دیگر، که در ارتفاع بالای ۱۴۰۰ متر واقع اند، پیشنهاد های متفاوتی ارائه شده است.

براساس سخنان محمودی، در ادامه پارک جنگلی احداث شده در شمال تپه مرادآب (در حوالی سال های ۱۳۵۳) طرح احداث

# عوارض نوسازی؛ نگاهی دیگر

قسمت اول  
سیروس موسوی

درآمدی مناسب برای اجرای قانون مذکور است. براساس آنچه که در قانون نوسازی و عمران شهری مقرر گردید، شهرداری‌ها برای اجرای فعالیت‌های عمرانی خود می‌توانند متناسب با وضعیت و توان مالی شهروندان ۵ در هزار قیمت واقعی املاک عرضه و اعیان آنها را در قالب عوارض نوسازی دریافت دارند و هزینه کنند. ۹۰ درصد درآمد حاصل از این راه صرف کارهای عمرانی و ۱۰ درصد آن برای امور جاری شهرداری در زمینه دریافت عوارض هزینه می‌شود.

ماده ۳ قانون نوسازی و عمران شهری، ناظر بر کسب عوارض نوسازی و نحوه هزینه آنهاست. در این ماده تصریح شد که «شهرداری‌ها مکلفند براساس مقررات این قانون عوارض مذکور را وصول کنند و متحصراً به مصرف نوسازی و عمران شهری برسانند. مصرف وجه حاصل از اجرای این قانون، بجز مواد مصرح در آن، در حکم تصرف غیرقانونی در اموال دولت خواهد بود.» دریافت عوارض نوسازی، همچنان که در ادامه بررسی خواهد شد، دارای محدودیت‌های زیادی است.

بنا به تجربه مدیران شهری، تاکنون درآمدهای حاصل از عوارض نوسازی با توجه به هزینه‌های اجرای آن، چندان نبود که بتواند در نظر شهرداران، با منابع ناپایدار دیگری مانند عوارض ساختمان رقابت کند. با وجود این محدودیت‌ها چه ضرورتی برای احیای این عوارض وجود دارد؟ در این باره پاسخ‌های متعددی را می‌توان مطرح کرد، از جمله: روند کاهش کمک‌های دولت به شهرداری‌ها، پیامدهای ناگوار انگای درآمد شهرداری بر عوارض ساختمان و زمین که در اکثر شهرها از نوسانات اقتصاد ملی و محلی تأثیر می‌پذیرد و نوسان می‌یابد، آوار زبان بار ناشی از فروش تراکم‌مازاد در شهرهای بزرگ، گرایش روزافزون به پایداری منابع درآمدی در شهرداری‌ها، و موارد دیگر.

**مروری بر صنایع درآمدی شهرداری‌ها در ایران و جهان**  
در اکثر شهرهای بزرگ کشورهای پیشرفته، براساس هزینه و بودجه‌ای که به تأیید و تصویب نمایندگان مردم در شهرداری رسیده است، میزان وصول مالیات‌های مربوط به شهر تعیین می‌شود و تصویب این مالیات‌ها، مقدار درآمدهای شهرداری را طی یک سال به طور قطعی مشخص می‌کند. سیستم‌های مالیاتی این کشورها به گونه‌ای است که کلیه شهروندان موظف و ناگزیر به پرداخت آن در موعد مقرر هستند. این مالیات‌ها برای بسیاری از اجناس و کالاهای مورد مصرف خدمات و اراضی و مسکن و

عوارض نوسازی ریشه در قانون نوسازی و عمران شهری دارد که در آذر ماه ۱۳۴۷ در مجلس شورای ملی به تصویب رسید. به اذعان کارشناسان و حقوقدانان، این قانون جایگاه و پشتوانه‌های حقوقی و اجرایی استواری دارد؛ لیکن با وجود این، در چند دهه اخیر چنان بدون استفاده مانده که اعجاب همگان را برانگیخته است. در شرایطی که شهرداری‌ها بنا به تجربه سالیان دراز محدودیت منابع درآمدی، در پی کشف منابع جدید درآمدی برای خود هستند، گرایش جندانی به دریافت عوارض نوسازی وجود نداشته است. شاید استفاده از منبع درآمدی سرشار و ناپایدار فروش تراکم‌مازاد در شهرهای بزرگ، و محدودیت‌های تحمیل عوارض نوسازی بر اقتصاد ناتوان شهرهای کوچک، سبب بی‌توجهی به این قانون شده است. توقف ناگهانی فروش تراکم‌مازاد و کاهش شدید درآمد شهرداری‌های بزرگ، به خصوص تهران، و تصویب لایحه تجمیع عوارض که میزان عوارض نوسازی را دو برابر کرد، سبب با اهمیت شدن این عوارض در نظر برخی از شهرداری‌های بزرگ و نیز سازمان شهرداری‌های کشور شد.

گزارش حاضر در نظر دارد موضوع عوارض نوسازی را، در حد گنجایش ماهنامه، در دو شماره مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار دهد.

## آشنایی با قانون نوسازی و عمران شهری

قانون «نوسازی و عمران شهری»، که در سال ۱۳۴۷ شمسی به تصویب مجلس شورای ملی رسید، دربرگیرنده ۲۶ ماده و ۴۷ تبصره است.

با توجه به مفاد این قانون می‌توان قصد قانونگذار را اصلاح ساختار اساسی بافت‌های شهری، تأمین نیازهای عمومی در شهرها، ایجاد توسعه فضاهای سبز و تفریحی، اصلاح واحدها و معابر و خیابان‌های ارتباطی، نوسازی محله‌های قدیمی و هدایت توسعه متناسب و موزون شهرها مطابق طرح‌های توسعه شهری دانست. این قانون به اذعان کارشناسان، یکی از قوانین جامع و استوار در زمینه عمران شهری است که قانونگذار اکثر جنبه‌های عمران و نوسازی شهری را در آن مد نظر قرار داده است. آنچه در این قانون مورد بحث گزارش حاضر است، توجه قانونگذار به منبع

دریافت هزینه‌های مربوط به تطهیر شهر و عوارض از این قبیل وضع می‌گردد و مردم نیز خود را موظف به پرداخت بموقع آن می‌دانند.

منابع درآمدی شهرداری‌های جهان را می‌توان در چهار گروه دسته‌بندی کرد: مالیات‌های محلی، بهای خدمات و عوارض، نقل و انتقالات دولتی، و استقراض از بانک‌ها و دولت. بررسی‌ها نشان می‌دهد که ارزش هر یک از این گروه‌ها بستگی به سیستم حکومتی کشورها دارد. در کشورهای سوسیالیستی با حکومت متمرکز، نقل و انتقالات دولتی رقم عمده‌ای را در منابع درآمدی شهرداری‌ها تشکیل می‌دهد (آلمانی ۶۴ و استونی ۹۱ درصد). در کشورهای دارای حکومت غیرمتمرکز، برعکس، بیشترین تنگای شهرداری‌ها به مالیات‌های محلی و بهای خدمات و عوارض است و کمترین آن‌ها به نقل و انتقالات دولتی. در ایران، شهرداری‌ها دارای منابع درآمدی کلی‌اند که سهم‌شان از کل درآمدها در سال‌ها و شهرهای مختلف یکسان نیست. این منابع عبارتند از: سهمیه شهرداری از پرداخت‌های وزارت کشور، عوارض تمام یا مالیات وصولی در محل، عوارض بر ساختمان‌ها و پارکینگ، عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل، عوارض بر پروانه‌های گسب، فروش و تفریحات، درآمدهای حاصل از فروش خدمات، درآمدهای باسیسات شهرداری و جرایم تخلفات، درآمد حاصل از اموال شهرداری و کمک‌های بلاعوض، هدایا، وام و استفاده از موجودی‌های دوره قبل.

درآمدهای ناپایدار، بخش عمده‌ای از کل درآمدهای شهرداری‌ها هستند که در طول زمان تحت تأثیر رونق و رکود اقتصاد مسکن و زمین قرار می‌گیرند. عوارض ساختمانی و فروش مازاد تراکم در زمره درآمدهای ناپایداری هستند که در سال‌های اخیر، به خصوص در شهرهای بزرگ، بخش عمده‌ای از درآمدهای شهرداری‌ها را تشکیل می‌دهند. براساس بررسی‌هایی دفتر برنامه و بودجه سازمان شهرداری‌ها، ۴۲ درصد کل درآمد شهرداری‌های چهار کلان‌شهر اصفهان، تبریز، کرج و قم در سال ۱۳۸۰ از طریق عوارض ساختمانی و فروش تراکم به دست آمده است. میزان این درآمد در اصفهان حدود ۵۲ درصد و در تبریز حدود ۳۷ درصد بود. درآمدهای ناپایدار در کلان‌شهر تهران، ارقام چشمگیری دارد. در سال ۱۳۸۰، میزان درآمد حاصل از فروش تراکم حدود ۵۲ درصد و درآمد عوارض ساختمانی حدود ۲۶ درصد کل درآمد شهرداری را تشکیل داده است. به طور کلی در این سال ۸۶ درصد کل درآمد شهرداری تهران را درآمدهای فروش تراکم و عوارض ساختمانی تشکیل می‌داد، که خود نشانگر ناپایداری شدید منابع درآمدی شهر تهران و تأکید بی‌پایان آن از نوسانات اقتصاد مسکن و زمین است. سهم عوارض نوسازی از کل درآمد سال ۱۳۸۰ در برخی شهرهای بزرگ و کوچک کشور چنین بوده است: تهران حدود ۲/۶ درصد، کرمانشاه ۳/۶ درصد، مشهد ۴/۸ درصد، بندرعباس ۵/۳ درصد، اصفهان ۰/۰۹

درصد، و تبریز ۱/۶ درصد.

ارقام یاد شده بیانگر قابلیت احیای مجدد این دسته از عوارض پایدار در ترکیب منابع درآمدی شهرداری‌هاست.

### احیای عوارض نوسازی

با گذشت بیش از سه دهه از تصویب قانون نوسازی و عمران شهری و تعیین عوارض مناسب برای اجرای آن، هنوز بسیاری از مدیران اجرایی و کارشناسان به استواری و قوت این قانون و پیش‌بینی عوارض لازم برای اقدامات عمرانی شهرداری، اذعان و اقرار دارند. حسین صالحی، کارشناس حقوقی وزارت کشور، در «تأمین بر عوارض نوسازی شهرداری» چنین می‌نویسد: «با نگاهی گذرا و کوتاه به سابقه وضع عوارض خواهیم دید که قانونگذار در وضع عوارض شهری، به ندرت به تصویب قانون سادرت کرده است. از ابتدای امر (قانونگذاری) تا انقلاب اسلامی و پس از آن تاکنون، عملکرد قانونگذار بیانگر این است که برای عوارض شهری، نوعی مینا و جایگاه کارشناسی، حتی و جزئی قابل بوده و غالباً اختیار وضع و تصویب آن را از اختیارات مقامات محلی هم‌فراتر دانسته، و آن را به قوه مجریه (هیئت وزیران یا وزارت کشور) تفویض کرده و به ندرت رأساً عوارض وضع کرده است. عوارض نوسازی از این قاعده مستثناست.

عوارض نوسازی، گونه منحصر به فردی از عوارض شهری است که علاوه بر امتیازات و ویژگی‌های حقوقی و اجرایی متمایز خود، مستقیماً به وسیله قوه مقننه به تصویب می‌رسد و می‌واسطه، مستند مصوبه قوه مقننه است. ویژگی دیگر قانون نوسازی و عمران شهری، این است که در این قانون نقش و تأثیر بدنه قوه مجریه و انجمن شهر (شوراها) به گونه‌ای کاملاً مؤثر و ملموس پیش‌بینی شده است. به گونه‌ای که با اندکی تغییراتی که تجویز شده است، این مراجع می‌توانند با افزایش یا کاهش میزان عوارض نوسازی که تشخیص بموقع آن انکارناپذیر است، موجبات تأمین نیازمندی‌های شهری را از طریق دریافت عوارض نوسازی فراهم کنند.»

نوروزی، شهردار مشهد، نیز در نشست شهرداران کلان‌شهرها در کرج، قانون و عوارض نوسازی را چنین توصیف می‌کند: «یکی از منابع خوب درآمدی برای شهرداری‌ها، احیای قانون نوسازی است. قانون نوسازی برنامه‌های بسیار جامع محسوب می‌شود که منابع درآمدی اجرای آن نیز نه خوب پیش‌بینی شده است. در این قانون پیش‌بینی گردیده که هر مالک شهری باید در طول ۲۰۰ سال معادل یک برابر قیمت واقعی ملک خود را برای نوسازی و عمران شهر بپردازد.»

نکته جالب توجه در مورد عوارض نوسازی، کاهش شدید سهم آن در کل درآمد شهرداری‌های کشور در سال‌های اخیر است. سلف هاشمی، مدیر کل دفتر برنامه و بودجه سازمان شهرداری‌ها، در این باره می‌گوید: «عوارض نوسازی بر مبنای یکی از قوی‌ترین قوانین عمران شهری قرار دارد. شاید باور کردنی



نباشد که میزان عوارض نوسازی در سال ۱۳۵۱ معادل ۲۸ درصد و در سال ۱۳۸۱ تنها حدود ۱/۵ درصد کل درآمد شهرداری‌ها بود.

نامل در اظهارات یاد شده، گویای شغلت طولانی مدیران شهری و تصمیم‌گیران کلان مدیریت شهری کشور از عوارض پایداری مانند عوارض نوسازی است. بخشی از این غفلت و شاید بی‌توجهی، مربوط به مشکلات دریافت عوارض نوسازی در مقایسه با عوارض دیگری مانند عوارض ساختمانی و فروش مازاد تراکم است. البته عوامل دیگری نیز در این بی‌توجهی دخیل‌اند که در قسمت دوم گزارش به تفصیل در مورد آنها بحث خواهد شد.

آمارهای موجود نشان می‌دهند که سهم عوارض نوسازی در درآمد شهرداری‌های کشور همواره به طور یکسان سیر نزولی نداشته است. در بسیاری از شهرهای کوچک، کشور که برخی عوارض ناپایدار - مانند عوارض فروش مازاد تراکم یا صدور پروانه ساختمان - تکیه کردنی نبودند، سایر عوارض شهرداری رقم بالاتری بوده است. برعکس، در شهرهای بزرگی مانند تهران و اصفهان که فروش تراکم اسکان‌پذیر بوده و ساخت و ساز مسکن رونق بیشتری داشته، عوارض نوسازی بیشتر به فراموشی سپرده شده‌است. همان گونه که ذکر شد، در سال ۸۰ سهم عوارض نوسازی در درآمد شهرداری تهران ۲/۶۶ درصد و شهرداری اصفهان ۰/۱۰۹ درصد و در شهرهای کوچک‌تری چون بندرعباس و سنندج به ترتیب ۵/۲ و ۴/۸ درصد بوده است. با تصمیم سنگ مدنی، شهردار وقت تهران، در اوایل سال ۱۳۸۱ مدنی بر توقف فروش تراکم مازاد، مشاجره‌ها و مباحثات گسترده و دامنه‌داری که بین محافل تصمیم‌گیری کلان کشور و مدیران شهرداری در گرفت، اعتبار عوارض فروش تراکم مازاد با تردیدهایی جدی مطرح شد. کاهش شدید درآمد شهرداری تهران در نتیجه حذف ۵۲ درصد بودجه سالیانه (بر مبنای درآمد سال ۸۰) شهرداری و مسئولان مرتبط با مدیریت شهری را به تلاش‌هایی برای تعریف و شناسایی منابع درآمدی جدید به منظور رفع کاهش شدید درآمد شهرداری پایتخت واداشت.

وضعیت یاد شده در شهرداری تهران عاقبت به تحریک دیر هنگام هیئت دولت در پرداختن به وضعیت درآمدی صدها شهرداری منجر شد که پس از سال‌های آغازین دهه ۱۳۶۰ در پی تصمیمی به ظاهر عاقلانه، و در باطن ناشی از رفع مسئولیت آشکار در زمینه مدیریت شهری، در ورطه شکست و رکود فرو افتادند. به اعتقاد اکثر صاحب‌نظران و مدیران شهری، لایحه خودکفایی شهرداری‌ها ظرف مدت ۳ سال، سرآغاز حرکت و تکاپوی شهرداری‌ها برای تأمین درآمد مورد نیاز خود به انواع طرق (درست و یا بجزآن خیز) بوده است. کمپسیون امور زیربنایی هیئت دولت در شهریور ماه سال جاری، سازمان شهرداری‌ها را به همراه وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و اقتصاد و دارایی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و شهرداری تهران به بررسی و ارائه

راهکارهای تأمین منابع مالی پایدار و اصلاح نظام درآمدی شهرداری‌های کشور موظف کرد. به اعتقاد مناف هاشمی، مدیر کل برنامه و بودجه سازمان شهرداری‌ها، این حرکت دولت و سازمان شهرداری‌ها، نخستین حرکت جدی در زمینه بررسی منابع درآمدی برای شهرداری‌ها به شمار می‌آید. در طول بیست سال گذشته توجهی به وضعیت درآمدی شهرداری‌ها نشده‌است و آنها نیز به جهت مسئولیت‌هایی که احساس می‌کردند به سمت تأمین منابع درآمدی از راه‌های مختلف سوق یافتند.

باید توجه داشت که گر چه سهم عوارض نوسازی در طول سال‌های پس از تصویب قانون نوسازی و عمران شهری هرگز از ۲۸ درصد (در سال ۱۳۵۱) فراتر نرفته است ولی همین درآمد در کنار حدود ۹۰ کد درآمدی مختلف که منابع پایداری برای شهرداری‌ها محسوب می‌شوند، می‌تواند نقشی جدی در تأمین درآمد شهرداری‌ها داشته باشد.

پيامدهای ناگوار تکیه شهرداری‌ها بر درآمدهای ناپایدار، ایجاب می‌کند که آنها بار دیگر منابع متعدد و مختلف درآمدی خود را مورد بررسی و کنکاش قرار دهند تا بدین ترتیب پایه‌های استواری را برای هزینه‌های خود فراهم آورند. در میان انواع منابع درآمدی، عوارض نوسازی به دلیل اجبار قانونگذار به هزینه ۹۰ درصد آن در امور عمرانی و نوسازی شهری، از جهات مختلف جایگاه ویژه‌ای دارد.



عوارض نوسازی به دلیل جهت‌گیری اساسی به سمت رونق فعالیت‌های عمرانی در شهرها و یستوانه حقوقی استوار در بین سایر منابع درآمدی شهرداری‌ها، جایگاه خاصی دارد. با وجود این، تحارب چندین ساله پس از تصویب این قانون نشان داد که سهم آن هر سال نسبت به سال قبل کمتر شد، سرانجام به درآمدی بدل گردیده است که «دخل آن به خرجش نمی‌آورد».

تجربه نشان می‌دهد که تأمین و وصول عوارض نوسازی مشکلات اجرایی زیادی به همراه دارد که همگی تاکنون نقش محدود کننده‌ای در روند تأمین آن ایفا کرده‌اند. در عین حال، مزایای بالقوه این قانون چنان زیاد است که در شرایط کنونی وضعیت بحرانی منابع درآمدی بسیاری از شهرهای بزرگ چشم همگان را به خود جلب کرده است. بررسی جوانب محدود کننده و مسأله قانون و عوارض نوسازی موضوع بخش دوم گزارش است که در شماره آینده درج خواهد شد.

بخش دوم گزارش حاوی موضوعاتی چون تأکرات لایحه تجمیع عوارض، تلاش‌های سازمان شهرداری‌ها در زمینه منابع درآمدی شهرداری‌ها و اظهار نظر مدیران شهری و کارشناسان اجرایی در این زمینه خواهد بود.

منابع:  
۱- مهرداد بن‌مشور، «مشاوران شهرداری‌ها»، نشر پارس، تهران، ۱۳۸۱.  
۲- گزارش بررسی وضعیت درآمدی شهرداری‌ها، نشر سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۸۱.  
۳- سلامان شهرداری‌های کشور، دفتر برنامه و بودجه، گزارش بررسی وضعیت درآمدی شهرداری‌های تهران بر مقایسه با تجارب جهانی و شهرداری‌های کشور، ۱۳۸۱ (مقتضی شماره ۱).  
۴- «مقتضی شهرداری‌ها»، شماره ۲۱، ص ۲۲.

## همایش معرفی دستاوردهای گام نخست رویکردی تازه برای هدایت کلان شهر تهران

معماری برای هماهنگ کردن مشاوران شهرسازی مناطق هر گروه و ایجاد همکاری فکری بین آنها برای درک مشترک مشکلات و مسائل مشترک یا مشابه این مناطق، اقدام به برگزاری همایش‌های منطقه‌ای در هر یک از گروه‌های پنج‌گانه مذکور کرد. هر یک از این همایش‌ها با حضور مشاوران و سخنرانی نماینده آنها، شهرداران آن مناطق، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران، صاحبان نظران و دیگر دست‌اندرکاران برگزار

شهر تهران پس از سه دهه پیروی از طرح‌های جامع و ساماندهی و تفصیلی تهیه شده، توانست به توسعه شایسته و بسامان خود دست یابد. با پایان یافتن عمر طرح جامع در ۱۳۷۰، و طرح ساماندهی در ۱۳۷۵، شهر تهران به مدت ۶ سال فاقد طرح و برنامه مشخص و هدفمندی برای توسعه بود. در این مدت، به اذعان مدیران ارشد شهرداری تهران، تصمیم‌گیری و هدایت شهر با مشکلات و معضلات عدیده‌ای همراه بوده است. براساس چنین نیاز مبرمی به طرح و برنامه و نزول کارایی و جایگاه الگوی طرح‌های جامع در کشورهای مادر این الگو و نشانه‌های کاملاً روشن ناکارآمدی آن در ایران، سنگ بنای الگوی تلفیقی طرح‌های راهبردی و ساختاری برای هدایت توسعه شهری، برای نخستین بار در مقیاس شهرهای ایران، در شهر تهران نهاده شد.

اکنون نخستین مرحله از این طرح (مطالعات و گردآوری اطلاعات)، پس از ۹ ماه تلاش بی وقفه ۲۱ مشاور برگزیده شهرسازی در ۲۱ منطقه تهران، به پایان رسیده و نمایشگاهی از دستاوردهای این مطالعات در قالب نقشه‌ها و طرح‌هایی برای عموم و متخصصان فراهم آمده است.

گزارش حاضر یا تأکید بر اخبار مربوط به این فعالیت‌ها و اقدامات، برخی اطلاعات کلی و ضروری را در قالب‌هایی مجزا ارائه می‌کند.

حوزه معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران به عنوان سازمان پی‌گیر در مسائل مربوط به طرح و برنامه شهرسازی شهرداری، در واپسین روزهای سال ۱۳۸۰، فرایند مطالعات به منظور تهیه طرح‌های مورد نیاز تهران بزرگ را با انعقاد قرارداد با ۲۱ شرکت پیمانکار مشاور برای مناطق تهران آغاز کرد. کثرت مطالعات اولیه از اردیبهشت سال جاری رسماً آغاز شد و در دی ماه همین سال به پایان رسید. حاصل مطالعات انجام گرفته در شکلی بسیار کلی در قالب نقشه‌هایی گویا، موضوع همایشی یکروزه و نمایشگاهی بود که در روزهای ۲۴ تا ۲۷ دی ماه در فرهنگسرای نیاوران برگزار شد.

می‌شد.

در همایش‌هایی هر گروه که دو یکی از این مناطق برگزار می‌شد، نمایندگان هر مشاور به ارائه چکیده‌ای از مهم‌ترین یافته‌های مطالعات نه‌خامده خود و همچنین طرح‌های مختلفی می‌پرداختند که براساس نیاز منطقه در انواع موضوعی و موضعی پیشنهاد شده‌اند.

علاوه بر همایش‌های منطقه‌ای که پیش‌تر اشاره شد، همایشی کلی و جامع با شرکت شهردار تهران، معاون شهرسازی و معماری شهردار و نماینده مهندسان مشاور طرح تهران و عده زیادی از

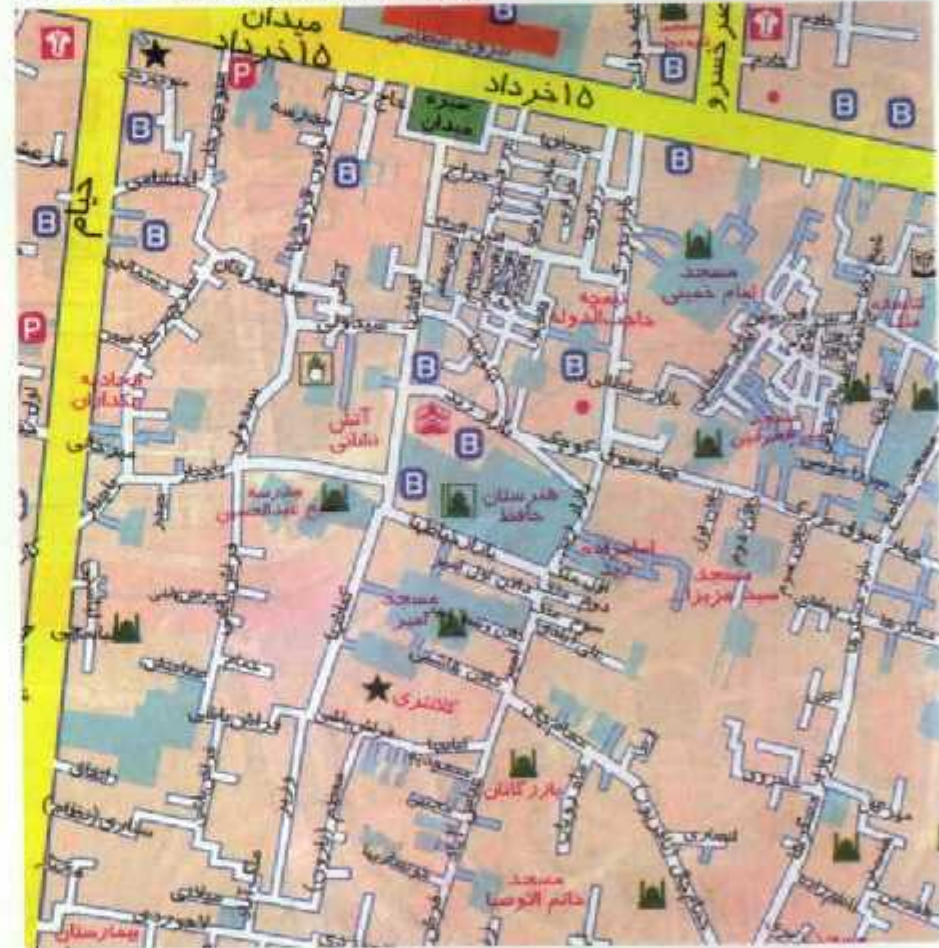
همایش فرهنگسرای نیاوران یکی از شش همایش در زمینه معرفی مرحله مقدماتی طرح راهبردی - ساختاری تهران بوده، که ویژگی‌هایی متمایز از سایر همایش‌ها داشته است. حوزه معاونت شهرسازی و معماری تهران برای دستیابی به نتایج دقیق‌تر و بهتر، کل شهر تهران را در این طرح به پنج بخش - شمال، جنوب، غرب، شرق و مرکز - تقسیم کرد و در هر بخش چند منطقه شهرداری را که ویژگی‌ها، مشکلات، توان‌ها و کاستی‌های نسبتاً مشابهی داشتند، جای داد.

با پایان گرفتن مرحله نخست طرح، معاونت شهرسازی و



مشاوران و شهرسازان مرتبط و غیر مرتبط با این طرح برگزار گردید. در کنار این همایش، نمایشگاهی نیز از دستاوردهای گام نخست طرح تدارک دیده شد که مجموع نقشه‌های حاصل از مطالعات همه مشاوران را در مناطق بیست و یک گانه در برمی گرفت. لازم به ذکر است که نقشه‌های مذکور تنها بخش کوچکی از محصولات گام نخست طرح است. به اذعان مسئولان حوزه معاونت شهرسازی و معماری و نیز مشاوران مرتبط با طرح، برای مستند کردن کلیه یافته‌ها و تشکیل بانک جامع اطلاعات شهر تهران زمان درازی لازم است.

در این همایش که در روز ۲۴ دی ماه در فرهنگسرای نیاوران برگزار شد، بردلی (معاون شهرسازی و معماری شهردار تهران)، احمد سعیدنیا (مدرس دانشگاه و نماینده ۲۱ مشاور درگیر در طرح)، و ملک مدنی شهردار وقت تهران، به ترتیب به سخنرانی



همراهی در رسیدن به هدفی مشترک، نیازمند عزمی جزم است که به گفته بسیاری از صاحبان نظران و آشنایان به تشکیلات شهرداری و تجربه همکاری مشاوران شهرساز در هدایت توسعه شهرها، اقدامی جسورانه و شایسته‌تجسین است.

احمد سعیدنیا، مدرس دانشگاه و مدیر عامل شرکت مهندسان مشاور بافت شهر، که در همایش دستاوردهای گام نخستین طرح تهران به نمایندگی از مجموع مشاوران مرتبط با طرح یاد شده سخن می‌گفت، زمینه شکل‌گیری چنین اقداماتی را در سه محور به شرح زیر تبیین کرده: «محور اول: عمر طرح جامع تهران در سال ۱۳۷۰ به پایان رسید؛ طرح ساماندهی نیز که در این سال تهیه شد در سال ۱۳۷۵ به اتمام رسید؛ و تا سال ۱۳۸۱ که مقدمات طرح جدید تهران در حال فراهم شدن است، شهر تهران بدون طرح و برنامه‌ای هدفمند و مشخص به توسعه خود ادامه داده است. این وضعیت مدیران ارشد و میانی شهر را با مشکلات عدیده‌ای مواجه کرده است.»

«محور دوم: در طول بیست سال پس از انقلاب، تجربیات شهرسازی کشور نشان داد که الگوی طرح‌های جامع و تفصیلی موجود، توان تصمیم‌سازی را برای مدیران در خود ندارد؛ چرا که فقط به جنبه‌های خاصی توجه می‌کنند و قابلیت تجدید نظر، بازنگری و در واقع روزآمد شدن را ندارند. گذشته از این تجربه؛ مراجع علمی نیز از سال‌ها قبل به ناتوانی این طرح‌ها در هدایت شهر و قویق داشته‌اند.»

«محور سوم: تهران که یکی از بزرگ‌ترین شهرهای جهان است، چنان پیچیدگی‌هایی دارد که حقیقتاً هیچ کس نمی‌تواند عمق مسائل و کلیات این شهر را دریابد. تجربه ده‌ها دهه مطالعات گام نخست طرح تهران نشان داد که هیچ مشاوره‌ای به تنهایی نمی‌تواند این شهر را بشناسد تا مسائل آن را تنظیم کند و به ارائه راهبرد و راهکار بپردازد.»

سعیدنیا در ادامه به نیاز طرح استراتژیک به مدیران استراتژیک اشاره کرد و افزود: «برخلاف طرح‌های جامع که مدعی شناخت جامع شهر بودند، طرح‌های استراتژیک جامع نگر هستند. وقتی انسان با پدیده‌های بزرگ سروکار دارد، باید به ساختارها، خطوط اصلی و مسیرهای بنیادی نگاه کند و جهت را بیابد. در غیر این صورت، در مطالعات و جزئیات غرق می‌شود و قدرت تصمیم‌گیری را از دست می‌دهد.»

#### ویژگی‌های منحصر به فرد طرح

بردلی، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران، که خود در شهرسازی صاحب‌نظر است، در بخشی از سخنرانی خود به ویژگی‌های منحصر به فرد طرح توسعه تهران در سطح کشور اشاره کرد و آنها را چنین برشمرد:

- ۱- رویکرد نو - خصوصیات رویکرد نوی طرح عبارتند از: راه‌اندازی فرایند هدفیابی، شناسایی، ارزیابی، تحلیل و نتیجه‌گیری، راهبردهای، تدوین برنامه‌ها، تهیه طرح‌ها، بازنگری ادواری، و کنار گذاشتن الگوی طرح جامع و توسعه.
- ۲- مناسبات نو - به شکل ایجاد اشتی و همکاری بین مدیران محلی و گروه‌های تخصصی شهرسازی، تشکیل شورای برنامه‌ریزی مناطق و - در گام بعد - تشکیل کمیته برنامه‌ریزی محلی.

پیدا کنند. در این همایش سخنرانان عمدتاً به تعیین موضوع شکل‌گیری ایده طرح راهبردی - ساختاری تهران و فرایند تهیه و تدوین این طرح و ضرورت‌های آن اشاره کردند.

زمینه شکل‌گیری ایده طرح راهبردی - ساختاری تهران فعالیت‌های چند مرحله‌ای لازم برای تدوین استراتژی‌ها و راهبردهای توسعه شهر تهران چنان گسترده‌گی و وسعتی دارد که همگان به آن واقف‌اند. سازماندهی فعالیت مشترک و همکاری نزدیک میان ۲۱ شهردار و ۲۱ گروه مشاور شهرسازی، در فضایی که تاکنون وجود نداشته است و قبول یکدیگر برای همکاری و

۳- فعالیت سه سطحی - آغاز همزمان فرایند تهیه و تدوین اسناد برنامه‌ریزی دو سه سطح شهری، منطقه‌ای و محلی. در این طرح الگوی تهیه نوبتی طرح‌ها - از فرادست تا فرودست - رها شده و شرایط اثرگذاری و تعامل برنامه‌ها و طرح‌های توسعه در مقیاس‌های مختلف فراهم گردیده است.

۴- بسیج توان کارشناسی - سازماندهی فعالیت ۲۱ نهاد مهندسی مشاور برنامه‌ریزی و شهرسازی و آرگان سازمان شهرداری، از مرکز تا مناطق. در این طرح برای نخستین بار بخش عمده‌ای از توان کارشناسی کشور به طور همزمان برای بررسی مسائل توسعه مناطق تهران بزرگ، به خدمت گرفته شدند.

پردن در ادامه سخنان خود برای تأکید بر ضرورت تهیه طرح توسعه هماهنگ برای شهر تهران، به تجارب کشورهای پیشرفته اشاره کرد و گفت: «۹۵ درصد کلان شهرهای کشورهای پیشرفته دارای برنامه توسعه هماهنگ و هم‌پوند هستند و تنها معدودی انگشت شمار از کلان شهرها - مانند تهران - از چنین برنامه‌ای بی‌بهره‌اند. مأموریت اصلی برنامه‌های توسعه هماهنگ، تحقق بخشیدن به چشم‌انداز تعیین شده برای هر مادر شهر است. از این دست‌اند، تبدیل شدن به پایتخت مالی اروپا؛ ابعادی نقش به مثابه مرکز بزرگ فرهنگی، یا کانون گردشگری؛ یا تبدیل شدن به مکانی برای معرفی آخرین دستاوردهای فناوری. برای هدایت کلان شهرها به سمت چشم‌انداز مورد نظر، همه امکانات ملی و محلی لازم ساماندهی می‌شوند.»

#### دستاوردهای گام نخست طرح

مرحله نخست تدوین طرح راهبردی - ساختاری تهران، شامل مطالعات و گردآوری حجم عظیمی از اطلاعات مؤثر در تدوین راهبردهای توسعه شهر بود. این مرحله حدود ۹ ماه به طول انجامید و شناختی جامع از تهران حاصل شد.

نخستین قدم در مرحله نخست «تشکیل شورای برنامه‌ریزی توسعه با شرکت شهردار، اکثر معاونان و برخی از کارشناسان شهرداری و نماینده شرکت مهندسان مشاور هر منطقه» بود - که پردن در سخنان خود تأکید خاصی بر آن داشت. وی گردآوری اطلاعات، نقشه‌ها و مدارک پایه در سطح مناطق راهبردی‌ترین ابزار شناسایی و تصمیم‌سازی عنوان کرد و گفت: «در گذشته، فقدان اطلاعات از موانع اولیه کار بوده است. در مرحله اول هم‌ساز سازی، گروه‌بندی و داده‌پردازی این اطلاعات انجام شده و در حال دقیق‌سازی است.»

مهم‌ترین دستاوردهای گام نخست طرح، که در سخنان پردن مورد توجه بوده‌اند، عبارتند از:

- شناسایی پایه مناطق در زمینه‌های جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی سازمان کالبدی و حمل و نقل.

- تدوین راهبردهای مقدماتی توسعه مناطق به منظور تعامل با راهبردهای توسعه تهران بزرگ و اثرگذاری متقابل بین سطوح کلان شهری، منطقه‌ای و محلی.

- تدوین فهرست طرح‌های موضوعی بسیار زیادی برای کل شهر به عنوان محصل ملموس و تحقق‌پذیر گام اول.

- سازماندهی لازم در حوزه معاونت شهرسازی و معماری شهرداری برای راهبری فعالیت‌های مهندسان مشاور، از طریق کمیته برنامه‌ریزی و طراحی شهری تهران بزرگ.

کنار گذاشتن الگوی شکست خورده طرح‌های جامع و تفصیلی و استفاده از رویکرد طرح‌های ساختاری و راهبردی و تلفیق آنها در یکدیگر، گرچه حرکتی ممنوع و سازگراست ولی با توجه به ماهیت طرح‌های اخیر، نیازمند تلاطم و برنامه‌ریزی روزآمد شدن مداوم اطلاعات و راهبردهای توسعه است. گذشته از این، با تغییراتی که وزارت مسکن و شهرسازی در روند برنامه‌ریزی فضای ملی ایجاد کرده است، و روی آوردن به طرح‌های جامع شهری که گونه‌ای از طرح‌های ساختاری است، امید می‌رود که مقدمات قانونی تغییر جهت فعالیت مهندسان مشاور شهرساز به سمت طرح‌های ساختاری - راهبردی در آینده نزدیک فراهم آید.

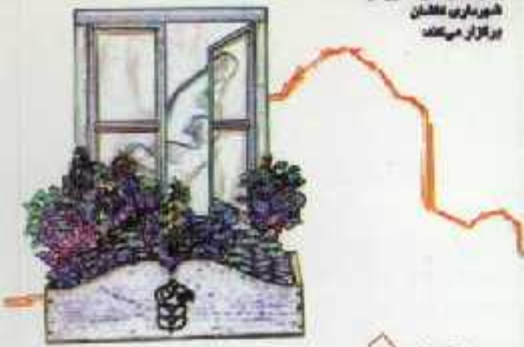
با وجود این، اقدام شهرداری تهران در تهیه طرح اخیر خود، که از آن با نام‌های مختلفی چون «طرح تفصیلی»، «طرح توسعه هماهنگ»، «طرح راهبردی ساختاری» و نظایر اینها یاد می‌شود، نشان دهنده‌ایهامات زیادی در روش تهیه طرح، اهداف طرح و ماهیت آن است. سخنان مسئولان مرتبط با طرح نشان از نوعی ایهام و آشفتگی در تعریف طرح دارد. در حالی که طرح جامعی برای تهران موجود نیست، سخن گفتن از طرح تفصیلی به چه معناست؟ چرا مسئولان شهرداری از ذکر «طرح راهبردی - ساختاری» در سخنان خود پرهیز می‌کنند، در صورتی که ظاهر طرح بر اساس مرحله انجام شده و در حال انجام یا پیش‌بینی شده تا حدود زیادی با ساختار طرح راهبردی - ساختاری شباهت دارد؟ و پوشش‌های دیگر از این دست، آنچه در این مجال کوتاه می‌توان گفت، انتظار امیدواری از این است که این راه به سلامت طی گردد و به حل مشکلات کلان شهر تهران به‌شکلی هدفمند نگرسته شود.

مهندسان مشاور شهرساز هر یک از مناطق تهران عبارتند از:

منطقه ۱، بافت شهر؛ منطقه ۲، سروان؛ منطقه ۳، ناران؛ منطقه ۴، عرصه؛ منطقه ۵، شارمند؛ منطقه ۶، نقش جهان پارس؛ منطقه ۷، فرهنگ؛ منطقه ۸، ایستاد؛ منطقه ۹، آمود؛ منطقه ۱۰، طرح و معماری؛ منطقه ۱۱، بارت؛ منطقه ۱۲، باوند؛ منطقه ۱۳، شهر و برنامه؛ منطقه ۱۴، شهر و خانه؛ منطقه ۱۵، طرح و آمایش؛ منطقه ۱۶، نقش محمدا؛ منطقه ۱۷، انکو ایران؛ منطقه ۱۸، آبان؛ منطقه ۱۹، نقش پیرادش؛ منطقه ۲۰، مهرآزان؛ و منطقه ۲۲، شارسران.

فرایند طرح راهبردی - ساختاری به اختصار شامل سه مرحله است: مطالعات پایه؛ تدوین اهداف، راهبردها و سیاست‌ها؛ و پیشنهاد برنامه‌ها و طرح‌های اجرایی. تدوین اهداف، راهبردها و سیاست‌های توسعه شهری، مؤثرترین مرحله در روند هدایت شهر است. با وجود این، مطالعات پایه نیز به دلیل بازنمایی مشکلات، مسائل، فرصت‌ها، امکانات و محدودیت‌ها نقش مهمی در تدوین اهداف و سیاست‌ها دارد. ماحصل این دو مرحله، تنظیم طرح‌هایی مختلف در مقیاس‌های اجرایی متفاوت است. این طرح‌ها عمدتاً خصلت منطقه‌ای و ناحیه‌ای دارند و متناسب با وضعیت هر منطقه یا ناحیه طراحی و پیشنهاد می‌شوند. طرح‌های موضوعی (مربوط به مشکلات حاد و موضوعی) مربوط به موضوعی خاص مانند فضای سبز و جز آن، نتایج طرح‌های راهبردی - ساختاری‌اند.

روزآمد بودن اطلاعات در طرح‌های راهبردی - ساختاری بسیار اهمیت دارند، چرا که انعطاف‌پذیری این طرح‌ها تغییر سیاست‌ها و راهبردها را با توجه به وضعیت روز ممکن می‌سازد.



# کاشان،

## پیشگام در آموزش شهروندی

خاتون میرزا شد

سازمان رفاهی - تفریحی کاشان در دی ماه ۱۳۸۰، سومین جشنواره آموزش شهروندی را با هدف ارتقای سطح فرهنگ شهرنشینی در کاشان برگزار کرد.

از مهم‌ترین اهداف برگزاری این جشنواره عبارت بوده‌اند از: ارتباط شهرداری و شهروندان، فرهنگ پرخورد با گردشگران خارجی، نگارش شهرنشینی نسبت به حقوق شهروندی، تعامل اجتماعی، تغییر انتظارات شهروندان از شهری تمیز و منظم و مشارکت گسترده شهروندان در امور مربوط به شهروندی.

دیگر مقوله‌های مدنظر در سومین جشنواره آموزش شهروندی عبارتست از: شهر شاداب، بهداشت شهری، ایمنی، آلودگی شهری، زیباسازی شهر، ترافیک، استفاده صحیح از اموال و تأسیسات عمومی و حفظ آنها، و مشارکت شهروندان در اداره امور شهر.

این جشنواره که در قالب‌های مختلف و با اهداف گوناگون در فرهنگسرای مهر به مدت یک هفته برگزار شد، شامل بخش‌های مختلف حرفه‌ای، دانش آموزی و جانبی بوده است. بخش حرفه‌ای جشنواره شامل قالب‌های عکس، فیلمنامه نویسی، نمایش خدایان، فیلم و کاریکاتور، بخش دانش آموزی شامل کارناوال شادی و تئاتر؛ و برنامه‌های جانبی نیز شامل علاچی و اجرای رنگ‌آمیزی خیابان‌های شهر، ایستگاه نقاشی کودک، مسابقه ترک عکس، ایجاد پارک کودک و جنگ شادی بوده است.

یکی از جالب‌ترین اقدامات این جشنواره، نامگذاری ایام هفته به ترتیب با این عناوین بوده است: ایمنی در شهر، تبلیغات در شهر، شهروند و مشارکت در اداره امور شهری، گردشگر شهر و شهروند، شهر شاداب و حفظ تأسیسات و اموال عمومی. در هر یک از ایام هفته نیز برنامه‌هایی متناسب با همان روز همچون ایستگاه بازی، ایستگاه نقاشی، برپایی کارگاه پیوند جوانان با بافت تاریخی، غرفه کودک و نوجوان، تورهای بازدید از اماکن و تأسیسات عمومی، اتوبوس شادی یا برنامه‌های متنوع آموزشی، نمایش عروسکی و عکاسی کودکان اجرا شده است.

در نمایشگاه مرکزی فرهنگسرا، غرفه‌های گوناگونی برپا گردید که با استقبال مناسب بازدیدکنندگان مواجه شد. غرفه‌های نمایش آثار پذیرفته شده در جشنواره، شکل‌ها، انجمن منجمان آماتور سپهر کاشان، جمعیت کویر سبز، فروش اسباب بازی، استارت سازمان شهرداری‌ها، انجمن آموزش شهروندی و ایستگاه نقاشی و پالماسکه کودکان از جمله غرفه‌های موجود بوده‌اند.

یکی از اقدامات مهم این جشنواره برگزاری اولین کارگاه آموزشی مدیریت شهری و شهرسازی مشارکتی است که با حضور شهرداران، مدیران شهری و اعضای شورای اسلامی شهرهای کشور برگزار گردید. در این کارگاه که حاصل مشارکت سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشان و مؤسسه آموزش شهر بود، استادان برجسته کشور به طرح موضوعاتی چون هم اندیشی، مشارکت و کار گروهی

# سومین جشنواره آموزش شهروندی

۹۶ نفر از دی ماه ۱۳۸۰  
۶۰ نفر از دی ماه ۱۳۸۰  
تعداد شرکت‌کنندگان

جامعه‌شناسی شهری و مشارکت، مدیریت شهری مشارکتی، اقتصاد شهری و مشارکت، چالش‌های توسعه شهری، نقش و جایگاه مشارکت شهروندان در طرح‌های توسعه شهری پرداختند. به همراه اینها، کارگاه‌های عملی مربوط به هر یک از مقوله‌های پیش گفته نیز برپا گردیدند.

مصطفی رسولی منش، دبیر سومین جشنواره، هدف از برگزاری این دوره را تحقق اصول مورد نظر و ارتقای دانش مدیران شهری به منظور تصحیح آموزه‌های شهروندی برشمرد.

حضور تشکل‌های غیردولتی در جشنواره از دیگر اقدامات مهم آن به شمار می‌آید. از جمله تشکل‌های شرکت‌کننده در جشنواره مذکور، می‌توان به انجمن بانوان با برنامه آموزش گل کاری، جمعیت کویر سبز یا برپایی نمایشگاه پاکسازی کوهستان، خانه کودک نوجوان اصفهان یا برپایی ایستگاه روزنامه‌نگاری نوجوان، انجمن آموزش شهروندی یا نمایشگاه ماکت سلمان شهری و تشکل فرهنگی - هنری سبیده‌تاپان یا برنامه ایستگاه‌های بازده گانه شهری و ایستگاه‌های آموزش نقاشی اشاره کرد.

رسولی منش در پاسخ به این سؤال که برگزاری سومین جشنواره را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ گفت: «جشنواره سوم به مراتب موفق‌تر از جشنواره سال‌های گذشته بود و توانست با ستار لیما چندی‌تری با مردم و دانش‌آموزان و گروه‌های مختلف برقرار سازد. البته تبلور و نمود آن در دراز مدت صورت می‌گیرد و انتظار می‌رود که با برگزاری این جشنواره فرهنگ شهرنشینی مردم تغییر کند و سفاکی چون حقوق و خلیف شهروندی نظیر ایمنی و ترافیک، بهداشت شهری، حفظ تأسیسات عمومی و فرهنگ پرخورد با گردشگران خارجی، رشد یابد. البته این تغییر رفتار اجتماعی می‌بایست در همه سطوح - از مردم تا مدیران - صورت پذیرد.»

وی در ادامه در خصوص میزان تأثیرگذاری این جشنواره بر مردم اظهار داشت: «ماز آنجا که جشنواره شهروندی از اولین دوره تا آخر، در یک محور اصلی حرکت کرده است و از آن پیروی می‌کند، نه تنها تأثیر منطقی بلکه تأثیر فراتمنطقی نیز داشته است. مهم‌ترین عامل تأثیرگذاری مفاهیم این جشنواره همانا نحوه ارائه مفاهیم در قالب‌های گوناگون متناسب با مخاطب بوده است.» برگزاری جشنواره آموزش شهروندی در کاشان می‌تواند الگوی موثری برای جلب مشارکت شهروندان ارائه دهد.

اولین همایش تبدیل سوخت خودروها به گاز طبیعی فشرده (CNG)

## تلاشی سبز در جهت کاهش آلودگی هوا



اولین کنفرانس تبدیل سوخت خودروها به  
طبیعی فشرده (CNG) ۲۹ و ۳۰ دی ماه ۱۳۸۱  
Conference for conversion of auto

طبیعی فشرده» (CNG) می‌تواند بهترین پاسخ بر این جست و جو باشد.

بدین منظور شورای عالی ترافیک وزارت کشور به همراه وزارت نفت و سازمان محیط زیست، کنفرانسی را با عنوان «تبدیل سوخت خودروها به گاز طبیعی فشرده (CNG) برگزار کرد.

در این کنفرانس محققان مقالات خود را در مورد نحوه بهینه‌سازی سوخت خودروها، ایمنی تجهیزات موتورهای گازسوز، نحوه طراحی موتورهای گازسوز و همچنین مزیت‌های استفاده از به جای دیگر سوخت‌های فسیلی ارائه کردند.

CNG گاز طبیعی حاصل از تجزیه مواد ارگاتیک در لایه‌های زمین است که در مخازن عظیم هیدروکربنی زیرزمین تشکیل می‌گردد و تجمع می‌یابد. ترکیب گاز طبیعی براساس استاندارد شرکت ملی گاز، متشکل از بیش از ۸۰ درصد متان، کمتر از ۱۲ درصد اتان، و درصد‌های متناسب پروپان، بوتان و آلکان‌های سنگین، دی‌اکسید کربن و نیتروژن است.

گاز طبیعی بعد از هیدروژن پاک‌ترین سوخت طبیعی به شمار می‌آید. در ایران برای اولین بار در سال ۱۳۵۶ طرح گازسوز کردن خودروها به صورت آزمایشی در شهر شیراز، با گازسوز کردن ۱۲۰۰

حدود ۸۰ درصد از آلودگی هوای شهر تهران ناشی از ۱ میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه خودروی سواری است که بیش از ۵۰ درصد خودروهای سواری کشور را تشکیل می‌دهند. این آلودگی بیشتر به خاطر گازهای سمی مونواکسید کربن، کربورهای هیدروژن و اکسیدهای نیتروژنی است که از اگزوز خودروها خارج می‌شوند. براساس آمارهای به دست آمده بیش از ۴۰ درصد خودروهای کشور عمری بالاتر از بیست سال دارند. همین مسئله به همراه فناوری پایین به کار گرفته شده در خودروهای ساخت داخل، سبب شده است تا میانگین مصرف خودروها روزانه ۱۰/۷۵ لیتر در هر صد کیلومتر باشد - که این میزان بیش از سه برابر کشور انگلیس و بیش از چهار برابر کشور فرانسه است.

با توجه به روند مصرف سوخت و تولید خودرو در کشور انتظار می‌رود تعداد خودروها در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۵/۵ میلیون دستگاه باشد؛ و این یعنی نیاز به ۵۰۰ میلیارد سوخت بیشتر طی بیست سال آینده و هزینه ۱۲ میلیارد دلاری برای تأمین آن.

بررسی‌هایی که برای جایگزینی سوخت‌های جدید صورت گرفته این نکته را مشخص ساخته است که «گاز

آمار جهانی نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۰۱ حدود ۱۷۸۵-۱۰۰۰ خودرو در جهان گاز سوز شده‌اند و هم اکنون مجموعاً ۳۰۰۰ ایستگاه سوختگیری در جهان وجود دارد. وی در مورد استفاده از گاز طبیعی در خودروهای کشور گفت: «در زمینه فناوری استفاده از سوخت گاز طبیعی، لازم است بررسی‌هایی درباره فعالیت‌های کشورهای مختلف جهان، نوع خودروهای گاز سوز شده و تعداد آنها انجام گیرد، تا از تجربیات دیگران در تعیین

دستگاه سواری، به مرحله اجرا درآمد. سپس در سال ۱۳۶۶ در مشهد با تأسیس دو ایستگاه سوختگیری پیگیری شد. شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه در سال ۱۳۷۱ طرحی تحقیقاتی را در زمینه گاز سوز کردن اتوبوس‌های درون شهری آغاز کرد، که در سال ۱۳۷۵ به بهره‌برداری رسید. در زمان حاضر شرکت اتوبوسرانی شهر تهران دارای ۱۰۰ دستگاه اتوبوس با سوخت CNG است.

مرئضی صادق عمل نیک، دبیر اولین کنفرانس تبدیل سوخت خودروها به گاز طبیعی، در مورد برگزاری کنفرانس مذکور چنین گفت:

«با توجه به پیشرفت سریع علم و فناوری و تغییر و تحولات جهانی در زمینه مصرف سوخت خودروها، در دهه اخیر، دستیابی به نتایج فعالیت‌های پژوهشی و صنعتی اندیشمندان و دانش پژوهان دانشگاهی و صنعتی نوعی ضرورت به شمار می‌رود. بدین منظور اولین کنفرانس تبدیل سوخت خودروها به گاز طبیعی (CNG)، در وزارت کشور و با همکاری صاحب‌نظران و متخصصان برگزار گردید، که با استقبال گسترده جامعه علمی و صنعتی رو به رو گردید.»

وی در زمینه اهداف کنفرانس مذکور اظهار داشت: «اهداف این کنفرانس در چارچوب اهداف ملی، توسعه صادرات، بهینه کردن مصرف سوخت، افزایش کیفیت خودروها و کاهش آلودگی هوا و همچنین کاهش واردات سوخت‌های فسیلی دنبال شد.»

وی افزود: «با عنایت به اینکه طرح تبدیل سوخت خودروها به گاز طبیعی طرحی فراسازمانی و ملی به شمار می‌آید، ضروری است تا در تصمیم‌گیری‌ها از دیدگاه‌های مسئولان، پژوهشگران دانشگاه‌ها و وزارت صنایع و معادن، وزارت کشور، وزارت نفت و سازمان حفاظت محیط زیست و همچنین سایر نهادهای ذی‌ربط استفاده شود.»

صادق عمل نیک در مورد مقدمات برگزاری کنفرانس مصرف بهینه سوخت گفت: «مقدمات برپایی کنفرانس از حدود یک سال قبل به وسیله سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران و با همکاری وزارت کشور (شورای عالی ترافیک شهرهای کشور)، سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست آغاز گردید.»

مرئضی صادق عمل نیک در مورد مزایای اقتصادی گاز سوز کردن خودروها گفت: «از جمله اهداف کشور در گازسوز کردن خودروها، مزایای اقتصادی و کاهش آلودگی‌های زیست محیطی است. با توجه به ذخایر عظیم گاز طبیعی و ارزش آن در ایران و کمبود سوخت‌هایی مانند بنزین در کشور، ضروری است تا ارزیابی فنی و اقتصادی و هزینه‌های سرمایه‌گذاری طرح مورد بررسی قرار گیرد.» وی در ادامه اشاره کرد: «یکی از مهم‌ترین انگیزه‌های پذیرش خودروهای گازسوز، اختلاف قیمت بین سوخت فسیلی و گاز طبیعی است. البته امروزه علاوه بر اقتصادی بودن سوخت گاز طبیعی، کنترل آلودگی هوا نیز مطرح است. حتی این امر در برخی از کشورها موجب پیدایش نوعی استراتژی جدید مالیاتی شده که براساس پیامدهای زیست محیطی شکل گرفته است. در این کشورها امتیازهای استفاده از گاز طبیعی به عنوان مهم‌ترین روش در کاهش آلودگی هوا، مورد استقبال ناوگان حمل و نقل عمومی شهری قرار گرفته است.»



اهداف و راهبردها و سیاست‌گذاری‌های مورد نیاز استفاده شود.» وی در ادامه افزود: «در زمینه گاز سوز کردن خودروها ضروری است تا بررسی‌های فنی و اقتصادی و هزینه‌های سرمایه‌گذاری طرح تبدیل و گاز سوز کردن خودروها مورد بررسی قرار گیرد. در بررسی‌های فنی - اقتصادی نیز می‌بایست نوع فناوری کیت و سیلندر ذخیره سوخت CNG ارزیابی گردد. در این میان توجه به اندازه و ظرفیت و هزینه‌های ایجاد دستگاه‌های سوخت‌گیری نیز ضروری است.»

**چشم‌انداز استفاده از گاز طبیعی در سطح جهان و ایران**  
در زمان حاضر ۳۳ تولیدکننده خودرو در سطح جهان نسبت به تولید انواع خودروهای سنگین (جاده‌ای، خنثایی) و خودرو سنگین سوخت گاز طبیعی اقدام کرده‌اند. تنوع خودروها و تولید فزاینده آنها با سوخت گاز طبیعی، حاکی از افزایش میزان تقاضای جهانی برای استفاده از این گونه خودروهاست.

اکثر کشورها به دلیل ملاحظات زیست محیطی، کارایی تجهیزات، هزینه کمتر و سهولت دسترسی به سوخت گاز طبیعی، طرح‌های ملی و بلند مدتی را در دستور کار خود قرار داده‌اند. در برخی از کشورها همچون آرژانتین، برزیل، کانادا، ایتالیا و ونزوئلا به شکلی گسترده‌تر نسبت به جایگزینی سوخت گاز طبیعی فشرده اقدام شده است. در برخی از کشورها نیز از جمله چین، ژاپن، مالتزی، هند، کره جنوبی، کشورهای اروپایی غربی، پاکستان و مصر برنامه‌هایی در زمینه‌های استفاده از سوخت گاز طبیعی CNG در دست اقدام است.

در ایران نیز به سوازیات توسعه این صنعت، توجه به تدوین استانداردها و مقررات و همچنین کیفیت و اطمینان از مراحل آغازین این پروژه انجام شده و با همکاری مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران و سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، استانداردهای مربوطه به استفاده از سوخت طبیعی به صورت استانداردهای ملی در آمده است.

## پایگاه اطلاع رسانی خدمات عمومی



منطقه ۸ شهرداری مشهد اولین پایگاه اطلاع رسانی خدمات عمومی را به منظور دستیابی به اطلاعات مناسب از خدمات عمومی شهری، در پارک کوهسنگی مشهد راه اندازی کرد.

غلامرضا حسین پور، شهردار منطقه ۸ مشهد، در خصوص راه اندازی اولین پایگاه اطلاع رسانی در پارک کوهسنگی چنین گفت: «پایگاه های اطلاع رسانی در سطح منطقه، با توجه به مرکزیت منطقه ۸ شهرداری در شهر که همه ساله در معرض تردد زائران بسیاری است، و همچنین به منظور دستیابی به اطلاع مناسب از خدمات عمومی شهری، راه اندازی شده است.» حسین پور اضافه کرد: «اولین پایگاه در مجموعه فرهنگی - تفریحی کوهسنگی قرار دارد و در آینده در مناطق دیگری از شهر نیز چون میدان بیتالمقدس،

ترمینال مسافری و جز آنها چنین پایگاه های راه اندازی خواهد شد.»

وی افزود: «کلیه افراد مجاوز و زائر می توانند با مراجعه به این پایگاه ها، شخصاً از طریق رایانه، اطلاعاتی چون مراکز درمانی، پایگاه های خدمات رسانی شانزده روزی، مراکز اقامتی - تفریحی و حتی وضعیت آب و هوا و راه ها و به طور کلی اطلاعات مورد نیاز خود را به رایگان کسب کنند.»

حسین پور همچنین خاطر نشان کرد: «شهرداری در صدد است تا در صورت امکان، با نصب صفحه های بزرگ نمایش در مکان های حساس منطقه، این گونه اطلاعات را به طور کامل و به صورت دائمی در اختیار مردم قرار دهد.»

## قرارداد بیمه نامه مسئولیت جامع شهرداری تبریز تمدید شد

شهرداری تبریز به منظور ایجاد امنیت شهروندان قرارداد بیمه نامه مسئولیت جامع شهرداری را، که با بیمه ایران منعقد کرده بود، تمدید کرد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری تبریز، براساس موافقتنامه مذکور، بیمه گر متعهد به پرداخت حق بیمه بیمه گذار است. در صورتی که شهروندان دچار حادثه شوند، بیمه گریس از احراز مسئولیت از بیمه گذار و برآورد کارشناسی خود، نسبت به حق بیمه اقدام خواهد کرد. گفتمنی است پرداخت حق بیمه شامل موارد ذیل است: حوادث ناشی از سقوط درختان بر روی وسایل نقلیه و



مکان های غیرمساز، عدم رفع خطر از دیوارها و حلق های قدیمی ساختمان ها و نظایر اینها.

عنازل؛ سقوط افراد و وسایل نقلیه در گودال، کانال و تراشه های حفاری شده شهرداری؛ حوادث ناشی از برق گرفتگی؛ خسارت ناشی از نخلیه ضایعات ساختمانی در

از همین دست است؛ فعالیت های قضای سبز، کاشت درختان نخل در بولوار ورودی شهر، تولید نهال با همکاری سازمان منابع طبیعی جهوم - حفاری گودال و خاکریزی برای کاشت درختان در معابر اصلی شهر و نظایر اینها.

شایان ذکر است که این شهرداری در زمینه ترافیک نیز اقداماتی همچون: اجرای طرح ساماندهی سه راه سیدجمال اندین اسدآبادی برای نصب چراغ راهنمایی، خرید سیستم فرماندهی و معکوس شمار برای پارک اتومبیل و خرید رنگ ترافیک برای خطوط عبور پیاده انجام داده است.

**خدمات شهری و فضای سبز انجام داده است.**  
شهرداری جهوم در زمینه عمران شهری مطالعاتی را در طراحی پارک ها، طراحی و ساماندهی بولوار ورودی شهر و طراحی «معمارسرای شهرداری، ترمینال مسافری و پیاده رو بولوار نخستان انجام داده است. ترمیم و مرمت و اجرای تولید تک لبه خیابان های اصلی شهر، اجرای پل های کمربند جنوبی، اجرای پیاده روستازی بولوار نخلستان، مرمت و اسفالت کوچه ها، و اجرای در ورودی میدان میوه تره بار، برخی از اقدامات این شهرداری در عمران شهری بوده است. همچنین ساماندهی سایت دفن زیاله، لایروبی جوی های سطح شهری، رفع سد معبر و خرید و نصب سطل های زیاله در سطح شهر از اقدامات این شهرداری در امور خدمات شهری بوده است.



شهرداری جهوم به منظور توسعه و عمران شهری، فعالیت های گسترده ای را در سال ۱۳۸۱ در زمینه هایی چون ترافیک، امور و





افزایش قیمت مسکن و زمین، افشار کم درآمد و زوج‌های جوان هیچ گاه صاحب سرپناه نخواهند شد. وی افزود: «در خصوص حل این معضل قراکیر، استانداری قزوین اقداماتی را انجام داده است و امید می‌رود که این مشکل هر چه سریع‌تر برطرف شود.»

## استانداری قزوین و کاهش قیمت زمین و مسکن

استانداری قزوین به همراه شورای شهر و شهرداری قزوین، از افزایش بی‌رویه قیمت زمین و مسکن در این شهر جلوگیری خواهند کرد.

مسئود امامی استاندار قزوین در این زمینه گفت: «با

بزرگان ما را بر آن می‌دارد، تا یاد و نام آنان را در این مرزوبوم زنده نگه داریم.»

وی افزود: «به همین منظور شهرداری امل با هدف بزرگداشت این اوجمندان، اقدام به نصب تندیس بزرگان این شهر - همچون علامه سید خیدر آملی، طالب آملی، محمدبن جریر طبری و دیگر افراد برجسته - در میدان‌های امل کرده است.»

وی همچنین اظهار داشت: «شهرداری امل قصد دارد با کمک هنرمندان و صاحب‌نظران تندیس‌های مختلفی را در این شهر نصب کند تا با این کار روح تازه‌ای در شهر دمیده شود.»



## نصب تندیس‌های مشاهیر برجسته آملی در میدان‌های این شهر

شهرداری امل تندیس‌های مشاهیر برجسته این شهر را در میدان‌های شهر نصب کرده است.

هاشیم‌پور، شهردار امل، در این زمینه اظهار داشت: «نام شهر امل از دیرباز همواره با نام شخصیت‌های برجسته در تاریخ ادب و عرفان و حکمت سرزمین باستانی ایران همراه بوده است. وجود این مشاهیر و

دوچرخه، چرخ خیاطی و ربع سکه به آنان تعلق گیرد.» وی در ادامه گفت: «این اقدام بسیار مثبت بود و اکنون شهرداری به تنهایی دیگر برنده‌های عوارض نوسازی را به در خانه‌ها نمی‌برد بلکه خود شهروندان نسبت به پرداخت بواقع عوارض اقدام می‌کنند. نتیجه این امر آن شد که شهرداری در سال ۱۳۸۱ هیچ مشکلی در وصول عوارض نوسازی نداشته، و حتی درآمد ناشی از آن نیز نسبت به سال‌های گذشته سه برابر شده است.»

رسید که ارسال این برگه‌ها - چه از طریق پست و چه از طریق پرسنل شهرداری - به شهروندان، امری هزینه‌بر است، لذا شهرداری تصمیم گرفت که خود شهروندان را مأمور انجام این امر کند.»

وی افزود: «به همین منظور شهرداری در قالب فعالیتی فرهنگی، تبلیغات گسترده‌ای را در سطح شهر به کمک روزنامه‌های محلی و همچنین از طریق نصب پلاکارد در نقاط مختلف شهر انجام داد. در واقع تصمیم گرفته شد که در قبال پرداخت به موقع عوارض نوسازی به وسیله شهروندان، جوایزی از قبیل تلویزیون،

## شیوه‌ای نو برای وصول عوارض نوسازی در بهشهر

شهرداری بهشهر به منظور تشویق شهروندان نسبت به پرداخت عوارض نوسازی، برای آنان جایزه در نظر می‌گیرد.

شهردار بهشهر در این زمینه گفت: «پس از بررسی‌هایی که در شهرداری در مورد ارسال برگه‌های عوارض نوسازی به عمل آمد، شهرداری به این نتیجه



## علم ژنتیک در خدمت فضای سبز شهر قشم

شهرداری قشم به منظور توسعه فضای سبز، اقدام به تولید چمن سازگار با آب شور دریا کرده است.

شهردار قشم در این زمینه اظهار داشت: «در جزیره قشم کمبود آب شیرین معضلی جدی به‌شمار می‌آید و بدین ترتیب نمی‌توان از آب شیرین به منظور آبیاری فضای سبز استفاده کرد. برای حل این معضل و همچنین چاره‌جویی برای گرمای سوزنده آفتاب، که در اکثر فصول سال در این جزیره وجود دارد، شهرداری با همکاری کارشناسان سازمان کشاورزی اقدام به اصلاح ژنتیکی نوعی علف‌بومی کرده است که هم بتواند با آب شور سازگار باشد و هم با گرمای هوای جزیره.»

به همین منظور، برای جلوگیری از تخریب خاک محل‌هایی که قرار است فضای سبز شود، خاک این

وی افزود: «آبیاری این چمن‌ها عمدتاً با آب شور انجام می‌شود و همین امر باعث تخریب خاک می‌گردد.

## سازمان تاکسیرانی در قرچک

سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری قرچک آغاز به کار کرد. علیرضا قادر، مدیر عامل سازمان نظارت بر تاکسیرانی قرچک، در این خصوص گفت: «این سازمان بر پایه اساسنامه سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی، به منظور ارتقای کیفیت اداره امور تاکسیرانی و بهره‌برداری صحیح از تاکسی‌ها آغاز به

کار کرده است.»

وی در خصوص عملکرد سازمان تاکسیرانی گفت: «هم اکنون حدود پانصد دستگاه خودرو سواری - اعم از پلاک تاکسی و پلاک سفید - تحت عنوان کاپوت سبز، زیر نظر سازمان مشغول به فعالیت‌اند.»  
قادر افزود: «بر اساس مفاد ماده ۱۵ آیین‌نامه اجرایی ماده ۸۴ قانون شهرداری، برای کلیه تاکسیداران با رعایت کلیه مقررات موضوعه، پروانه تاکسیرانی صادر خواهد شد.»

## نسیم شهر، تلاشی مدنی برای نمونه شدن

شهرداری تازه تأسیس نسیم شهر با تمامی مشکلات موجود توانسته است طی دو سال اخیر اقدامات شایانی در زمینه بهسازی شهر انجام دهد.

حکمت امیری، شهردار نسیم شهر، در زمینه عملکرد شهرداری این شهر چنین می‌گوید: «به‌طور کلی در کشور ایران جایگاه مشخصی برای مدیریت شهری تعریف نشده است. لطیف‌ترین، متزلزل‌ترین و بی‌ثبات‌ترین مدیریت‌ها همانا مدیریت شهری است، و شهرداری می‌بایست جوانگوی همه مسائل و

مشکلات سیاسی - اقتصادی و عمرانی شهر باشد.» وی ایجاد و محوطه‌سازی ترمینال مسافری برون شهری، زیرسازی و آسفالت خیابان‌ها و معابر نسیم شهر و عملیات لوله‌گذاری گاز شهری را در سطح شهر از عمده‌ترین فعالیت‌های عمرانی شهر برشمرد.

حکمتی در زمینه توسعه فضای سبز نسیم شهر می‌گوید: «از آنجا که فضای سبز در زیبایی شهر، تصفیه هوا و رفع آلودگی محیط زیست و همچنین طراوت و شادابی روحیه شهروندان نقش بسزایی دارد، شهرداری نسیم شهر به منظور توسعه فضای سبز شهری اقدام به ایجاد ۳۱۵ هزار متر مربع فضای سبز و همچنین کاشت ۶۹۰۰ اصله درخت در شهر کرده است.»

وی می‌افزاید: «به‌هر حال شهرداری با توجه به نبود درآمد مستمر و کافی، سعی داشته است خدمتی در شأن شهروندان نسیم شهر انجام دهد؛ و روز به روز هم به تلاش خود برای تحقق این امر می‌افزاید. افزایش ۳۰۰ میلیون تومانی درآمد شهرداری و زیاد شدن حجم پروژه‌های عمرانی به میزان ۵۰ درصد در مقایسه با سال‌های قبل، دلایل بر این مدعا است.»



حضور انتشارات سازمان شهرداری‌ها و مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری در

## نمایشگاه دستاوردهای علمی - پژوهشی

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری سازمان شهرداری‌ها، با همت انجمن علمی دانشجویان گروه جغرافیای دانشگاه آزاد واحد نور، اقدام به برپایی نمایشگاهی سه روزه از دستاوردهای علمی - پژوهشی کرد.



بر اساس گزارش خبرنگار ما، در نمایشگاه مذکور علاوه بر نمایش برخی از پژوهش‌های انجام شده به وسیله مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری، کتاب‌های منتشر شده سازمان شهرداری‌های کشور، همراه با سری کامل ماهنامه «شهرداری‌ها»، فصلنامه «مدیریت شهری» و فصلنامه «فرهنگ ایمنی» به معرض دید دانشجویان گذاشته شد. همچنین به مناسبت برگزاری این نمایشگاه، دو نسخه از تمامی کتب و نشریات منتشر شده سازمان شهرداری‌ها به کتابخانه دانشگاه آزاد اسلامی واحد نور اهدا گردید.

## عمران شهری در رأس برنامه‌های استان کرمانشاه

شهرداران استان کرمانشاه در گردهمایی، عمران شهری را از مقوله‌های اساسی و استراتژی این استان برشمردند. براساس یکی از بندهای مصوب این گردهمایی،

مقرر شد که به منظور دسترسی به تهیه برنامه و راهکارهای مناسب، چهار کمیته تشکیل گردد. این کمیته‌ها عبارتند از: کمیته بررسی راهکارهای بهبود منابع درآمدی شهرداری‌ها، کاهش هزینه‌ها و استاندارد کردن فعالیت‌ها برای ماندگاری آنها؛ کمیته بررسی راه‌های واگذاری امور تصدی‌گری شهرداری‌ها به بخش خصوصی؛ کمیته اصلاح ساختار سازمانی و

تعدیل نیروهای غیرمتخصص و اصلاح چارت سازمانی شهرداری (مطابق الگوی مورد استفاده سایر شهرداری‌های کشور)؛ و کمیته بررسی نیازهای آموزشی کارپردی شهرداری‌ها.

گفتنی است که هر دو هفته یکبار، امور مربوط و همچنین دستاوردهای این کمیته‌ها پیگیری می‌شود.



**ارومیه -** شهرداری ارومیه به منظور آشنایی بیشتر با شهروندان و آگاهی از دیدگاه‌های آنان، پرسشنامه‌هایی را در سطح شهر پخش کرده است. در این پرسشنامه‌ها شهرداری با طرح پرسش‌های گوناگون، از دیدگاه‌های شهروندان، در امر بهبود روند آگاهی شهر استفاده می‌کند.



**اشنویه -** شهرداری اشنویه با همکاری آموزش و پرورش، در نشست میان دانش‌آموزان مدارس کودکان، از توان فکری آنها در عمران شهری بهره‌مند شده است. این نشست به تنها منجر به ایجاد راهکارهای جدید در عمران شهری شده بلکه توانسته است مشارکت بیشتر مردم را نیز جلب کند. از جمله نتایج حاصل از این نشست‌ها، اسفالت و مرمت مسیرهای حفاری شده، لایروبی رودخانه مرکزی، ساماندهی فاضلاب شهری، احداث سد چیر آباد و جز اینهاست.



**بهبهشتور -** شهرداری بهبهشتور علاوه بر در نظر گرفتن جوانی به طرح‌های برگزیده دانش‌آموزی با موضوع بازیافت و جمع‌آوری مواد بازیافتی، هزینه اجرای طرح دانش‌آموزان ارائه دهنده را نیز تقبل می‌کند.



**تهران -** شهرداری منطقه ۱۸ تهران طرح ساماندهی مسیرهای عابر پیاده را با هدف ایجاد تکثیر و تردد عابران پیاده از مسیرهای یادرو و بر طرف کردن موانع فیزیکی در تسهیل عبور و مرور برای شهروندان، به ویژه سالمندان و دانش‌آموزان و معلولان جسمی - حرکتی، به اجرا در آورد. گفتنی است که بخش اول این طرح، به طول ۲۰ کیلومتر، تا پایان سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید.



**چهرم -** ۹ دستگاه اتوبوس واحد به ناوگان حمل و نقل درون شهری چهرم افزوده شد. به دنبال برگزینی‌ها و اقدامات شهرداری، خرید این دستگاه‌ها به منظور سهولت در جابه‌جایی شهروندان و خدمات دهی در مسیرهای شهرک‌های حاشیه شهر صورت گرفته است. ناگفته نماند که قیمت خرید این ۹ دستگاه اتوبوس، ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال بوده است.



**دهلران -** شهرداری دهلران از توابع استان ایلام اجلاسین پروژه را به منظور عمران این شهر راهبردی کرده است. از جمله اقدامات این شهرداری، می‌توان به اینها اشاره کرد: صدور پروانه ساخت، پرداخت پدیه‌های معوی، تبدیل خودروها با احسن ایمن‌ترین خرید یک دستگاه بزرگ و جاور از تعمیرات اساسی و کامل دستگاه‌ها، راه‌اندازی کارخانه اسفالت، آموزش پرسنل شهرداری، ارائه خدمات شهری، احداث بازارچه دستفروشان و جز اینها.



**رشت -** شهرداری رشت همزمان با سالروز تولد شاعر مردمی گیلان، میراحمد سیدفخری منظمی به شیوه فستیو، به منظور آراجه نهادن به گوشش‌ها و جانگناه فرهنگی این شاعر، اقدام به ساخت و نصب تندیس وی در سیزدهمین شهر رشت کرده است. گفتنی است تندیس مذکور بزرگی است و بر روی پایه‌ای گرانیتی قرار دارد.



**روانسر -** شهرداری روانسر به منظور ساماندهی و گسترش چانه‌های گزندگاری این شهر، اقدام به بازسازی سرباب روانسر در دل این شهر کرده و فضای سبز آن را هم به میزان ۶ هزار مترمربع توسعه داده است.



**قزقک -** مهم‌ترین فعالیت‌های عمرانی انجام گرفته در شهر قزقک، اجرای ۱۹ پروژه عمرانی بوده است که از آن جمله می‌توان به احداث پارک‌های محله‌ای در سطح شهر با هزینه حدود ۲ میلیارد ریال با نام‌های «پستان فرهنگ، ریحانه» و جز آن اشاره کرد.

از همین دست است، پروژه ساختمان اداری شورای اسلامی شهر، ساختمان اداری اتوبوسرانی، اجزای میدان‌های ورودی و خروجی شهر، پارک‌های چند خیابان، جدول‌گذاری و تسلیک دیوار ساحلی لات امینی.



**قشم -** شهرداری قشم به منظور تسهیل مودت‌رسانی مشاورها اقدام به احداث نصب‌ترین در اسکانه این شهر کرد.

بنا بر اظهارات شهردار قشم، این امر علاوه بر تسهیل مودت‌رسانی، از اتلاف سوخت و خطرهایی ناشی از حمل و نقل بزرگ حمل سوخت جلوگیری می‌کند.



**قم -** بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر قم، پزشکان، مراکز توباتی و بانکها مجاز به نصب تابلوی عمود بر شوارع هستند. به تبع همین مصوبه، کلیه کسبه موظف به جمع‌آوری تابلوهای عمود بر خیابان‌ها شدند. نمایان ذکر است که طرح ساماندهی و پاکسازی معابر و جمع‌آوری دستفروشان نیز در محدوده هستند. گزینی شهر به اجرا گذاشته شده است. با اجرای این طرح کلیه دستفروشان جمع‌آوری و از معارضهای اطراف بازارچه شیخان نیز رفع سد معبر شده است.



**کاشک -** شهرداری کاشک به منظور جلوگیری از خسارات ناشی از سیل، سالانه میلیون‌ها ریال از اعتبارات عمرانی را صرف احداث و بازسازی و نگهداری دیوار ساحلی می‌کند. کاشک به رغم غلبه خشک و کم‌باران جنوب خراسان، همه ساله متحمل خسارات جانی و مالی بسیاری می‌شود. به همین منظور در سال جاری مبلغ دوست میلیون ریال به این امر اختصاص یافته و هم‌اکنون بیش از هفتاد درصد از عملیات این طرح نیز اجرا شده است.



**گرگان -** ساختمان جدید اتوبوسرانی شهرستان گرگان به بهره‌برداری رسید. این ساختمان با زیربنای ۶۰۰ مترمربع در سه طبقه با کاربری‌های مختلف و با صرف هزینه‌ای حدود ۷ میلیون ریال، در پیونار اندیز احداث گردیده است.

گفتنی است همزمان با این مراسم، ۷ دستگاه اتوبوس آلود نیز به دارگان اتوبوسرانی افزوده شده و بدین ترتیب تعداد اتوبوس‌های فعال در سطح شهر گرگان به ۶۹ دستگاه رسید.



**مشهد -** سازمان تاکسیرانی مشهد به منظور ارائه خدمات بیشتر به شهروندان، اقدامات بسیاری را انجام داده است. از مهم‌ترین اقدامات این سازمان تاکسیرانی، سیستم تکمیل ناوگان تاکسیرانی، احداث آژانس تاکسیرانی، بهره‌گیری آموزشی و جز اینها بوده است. از برنامه‌های در دست اقدام نیز می‌توان به اینها اشاره کرد: طرح آموزش عمده در زمینه خدمات تاکسیرانی، طرح مطالعات نیازسنجی آموزشی و راهکارهای اطلاع‌رسانی، تشکیل تاکسی‌های فرسوده ناوگان به احسن، آموزش رانندگان در سطوح تخصصی و نظایر اینها.



نام کتاب: سیاست‌های خیابانی (جنبش تهیدستان) / نام نویسنده: اصغر بیات / مترجم: سید اسدالله نبوی چاشمی / ناشر: مؤسسه نشر و پژوهش شیراز، تهران / چاپ یکم: ۱۳۷۹ / شمارگان: ۲۲۰۰ نسخه در ۳۴۰ برگ / بها: ۲۱۰۰ تومان

بر پشت جلد، در گریدهای از درویمایه کتاب، که بیشتر آن از «یادداشت‌دبیر مجموعه» برداشت شده است، آن را کوششی برای به تصویر کشیدن مبارزات آن بخش از گروه‌های اجتماعی دانسته که به واسطه عدم تعلق به طبقه یا قشر معینی، سرنوبت مبارزات و تلاش روزمره‌شان برای بقا، از دید جامعه‌شناسی و علوم سیاسی جدید بنیان‌انده است. حاشیه‌نشینان شهری، فروشنده‌گان دوره‌گرد، و کارگران روزمزد که همگی در این کتاب با عنوان «تهیدستان شهری» مورد توجه قرار گرفته‌اند، در زمره این گروه اجتماعی به شمار می‌روند. تلاش روزمره و پیگیر این گروه‌های فرودست برای بهبود وضع مسکن و معیشت، کار و درآمد، آنها را به در پیش گرفتن راهکارهایی همچون همراهی و همگامی موقت با نیروهای مختلف سیاسی و مانند آن می‌کشاند. همین تلاش‌ها و ییوستگی‌های انفعالی را نویسنده، «سیاست‌های خیابانی» نام داده است.

کتاب اثری است از نویسندگانی بیرون مرزی که بیشتر زندگی خود را در زاد بومش ایران گذرانده و آن گونه که از درویمایه و شیوه نگارش کتاب برمی‌آید، وی با هوشتاری و شناختی ژرف از فرهنگ این سرزمین دست به نوشتن باز کرده است. این کاری است که اگر می‌همانند نباشد، دست کم از نخستین‌های این بخش از تاریخ اجتماعی ایران به شمار می‌آید. با دیدگاهی نو و یکسره ناهمگون کتاب گذشته از فراگیری گستره مخاطبان، دارای ابهامی سرتار و پرسود برای پژوهشگران مسائل شهری و دانشجویان برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی است؛ و درخشان‌ترین آن نیز مقوله

«حاشیه‌نشینی».

نویسنده کتاب را در هشت فصل - با زیر فصل‌های فراوان - نگاشته است: پیشروی آرام مردم عادی، ترسیم «موقعیت تهیدستان جدید، گروه‌های فاقد امتیاز و انقلاب اسلامی؛ انقلاب ما و انقلاب آنها»، شورش مسکن؛ اشغال خانه‌ها و هتل‌ها در سال‌های ۱۳۵۹-۱۳۵۷، سیاست کوجه بیس کوجهها؛ تصرف کنندگان املاک و دولت، انقلابیون بیکار؛ جنبش بیکاران، شورشیان خیابان؛ سیاست‌های دستفروشی، مردم عادی و دولت دولت تعهدات و مخاطرات جنبش پیشروی آرام. دبیر مجموعه نیز بر این اثر، که در زنجیره کتاب‌های «معاذیم علوم اجتماعی» چاپ شده، یادداشتی نوشته که مقدمه خواندنی نویسنده در پی آن آمده است. بنید آور او خود را «کتاب ویژه جنبش مردم عادی، یعنی تهیدستان، در طی سه دهه اخیر تاریخ ایران» دانسته و در واقع نگاه خود را از راس هرم اجتماعی بر پایه آن فرو کشانیده است - که خود نیز از همین لایه است: «دوران کودکی‌ام تا سال‌های اولیه بزرگسالی یا همین مردمی گذشته است که تار و پود این مطالعه را تشکیل می‌دهند - یعنی تهیدستان مهاجر به در پی آن دستان زندگی فردی و اجتماعی خود را شرح داده است.

نویسنده در سرفاسر کتاب بر آن بوده است تا این فرخ را که «تغییر واقعی برای همه گروه‌های اجتماعی ضروراً و انحصاراً از طریق مبارزه سیاسی همگانی اتفاق می‌افتد» رد کند (ص ۱۸). وی تخت حرکت‌های مهاجرتی تهیدستان را که از ۱۳۳۰ آغاز شده است، بدون علت‌ها، ریشه‌ها و زمینه‌های اجتماعی - تاریخی آن، بررسی کرده و شمار جوامع خود انگیزه را در تهران دوران آغاز انقلاب ۵۰ جامعه دانسته است. آنها را از متن انقلاب بیرون کشیده و در کنار، مترصد بهره‌جویی از موقعیت‌های پیش آمده معرفی کرده است. سپس به تجزیه و تحلیل حرکات اجتماعی از دیدگاه جامعه‌شناسان پرداخته و نمونه‌هایی از دیگر کشورها به دست داده است. نویسنده در فصل دوم، با تمرکز بر تهران، به بازشناسی وجوه اصلی «تهیدستان جدید» یعنی ریشه‌های اصلی آنان، تعادشان و شرایط اقتصادی، زیستگاهی و وضعیت مسکن آنها پرداخته است. بر این نکته نیز تأکید ورزیده که «در آستانه وقوع انقلاب، تهیدستان به صورت گروه اجتماعی نسبتاً مشخصی درآمده بودند که عمدتاً به واسطه مکان سکونتشان شناخته می‌شوند.»

فصل سوم که با «انقلاب، زمینه و رویدادهای آن» آغاز شده است، به تحلیل اوضاع و گروه‌های درگیر می‌پردازد تا وضعیت تهیدستان را در انقلاب ۱۳۵۷ - ش نشان دهد؛ و اینکه چگونه در میان گروه‌ها، اصناف و دسته‌های گوناگون حزبی و دینی به دنیای نو می‌شد گروهی از حاشیه‌نشینان و سکونتگاه‌های تصرف شده را - مثل ساکنان خاک سفید - یافت (ص ۷۷). در پاسخ به

این پرسش که چرا تهیدستان و به طور خاص حاشیه‌نشینان و ساکنان املاک تصرف شده از فرایند مبارزات انقلابی به دور ماندند، بخش عمده فصل به همین پاسخ اختصاص یافته است؛ و در کنار آن نیز بخش‌های «بسیج در محله‌های پرجمعیت»، «تعاونی‌های اسلامی مصرف» و «شوراهای محله‌ها» به چشم می‌خورد.

فصل چهارم که از دیدگاه مسائل شهری خواندنی‌ترین بخش کتاب به شمار می‌رود، و با رویدادهای مربوط به «تصرف خانه‌ها و هتل‌ها» آغاز می‌گردد، نشان می‌دهد که «تتها چند روز پس از انقلاب ۲۲ بهمن، حاشیه‌نشینان حاشیه جنوبی پایتخت تهدید کردند که اگر رژیم جدید خانه مناسب برای آنها فراهم نکند، «آپارتمان‌های خالی را اشغال خواهند کرد!» سه روز بعد نزدیک به هزار خانواده - که بیشتر مسیح هم بودند - بلوگ‌های آپارتمانی دولت آباد را در جنوب تهران تصرف کردند. تنها در سه شهرک دولت آباد، نجف‌آباد و گلان شهر ۴۵۰۰ ویلا در ماه‌های نخست انقلاب به اشغال تهیدستان در آمد (ص ۱۱۶).

فصل پنجم را نویسنده با این سخن می‌آغازد که تهیدستان با داشتن نگرانی از ایجاد هماهنگی و وجود اشغالگران، تأکیر بر عمل گرا باشد و در نتیجه، برخلاف قشر روشنفکر، گروه‌های فاقد امتیاز نمی‌توانند ایندولوژی یک باشند. اینان نتوان می‌دهند هنگامی که دیگر تصرف خانه‌ها و هتل‌ها، راه حلی نامسکن می‌نماید، به راه حل تازه - یعنی استقرار در زمین‌های خارج از شهرهای بزرگ، دور از چشم نیروی انتظامی - روی می‌آورند و سرپناه و جوامع خودشان را بدون توجه چندان به مقررات و مراحل قانونی، می‌سازند. آنان از کنترل دولت رها می‌شوند و محله‌هایشان را در حاشیه نفوذ دولت برپا می‌کنند و همین شهرداری را در ۱۳۵۹ ناچار می‌سازد تا به شکل رسمی محدوده شهر را از ۲۲۵ کیلومتر به ۵۲۰ کیلومتر مربع افزایش دهد. نویسنده برای هر چه روشن‌تر کردن گفته‌های خود، در دو نقشه بیابانی به فاصله ده سال (۱۳۵۵ - ۱۳۶۵) تهران و روستاهای آن را با گسترش غول آسایش نشان داده است (ص ۱۴۶ و ۱۴۹). از خواندنی‌ترین بخش‌های این فصل «تخریب محله‌ها» است.

کتابنامه بیرو و بیمن‌یابی که بیش از ۲۰۰ منبع را در بر گرفته است، نشان از ژرفنگوی نویسنده دارد. نیز نمایه‌های همگانی (فهرست اعلام) دسترس‌ی به مطالب را آسان‌تر کرده است و سرانجام ۱۶ قطعه عکس بسیار عالی، البته با کیفیت بسیار بد، کتاب را آراسته است - که کارایی چندانی ندارد.

پانزدهم



نام کتاب: پایگاه علم جغرافیا در ایران، جلد اول، پایگاه جغرافیای شهری در ایران / نویسنده: دکتر مصطفی مؤیدی / ناشر: انتشارات فرهنگستان علوم جمهوری اسلامی / چاپ نخست: ۱۳۷۷ / شمارگان: ۳۰۰۰ نسخه در ۴۱۴ صفحه

آن گونه که از روی جلد کتاب برمی آید، این اثر سر حلقه زنجیره کتابهایی خواهد بود با نام «پایگاه علم جغرافیا در ایران» که بیایند تلاشهای اصحاب جغرافیاست برای پایا نگهداشتن یکی از کهنترین دانشهای بشری که امروزه به خاطر تحولات علمی و فناوری و رایش شاخه‌های فراوان، بدنه اصلی آن نیز به زیر پرورش و کنکاش کشتایده می شود. جلد نخست این کتاب شاید به سفارش فرهنگستان علوم و به احتمال یا دیگری گروه جغرافیای آن سازماندهی شده باشد. به هر روی اثری پر بار و ماندگار از چاپ بدر آمده است که ریزینی و دقت نویسنده در گردآوری منابع و ذکر آن ستودنی است.

این اثر را می توان بیاتهای دانست که با رویکرد جغرافیای بودن خامتگاه شهرشناسی نگاه شده و بی گمان «مخالفان بسیاری هم می تواند داشته باشد. در پیشگفتار کوتاه کتاب هدف از نگارش اثر را نشان دادن پایگاه جغرافیای شهری و برنامه ریزی شهری معاصر در ایران دانسته که با تحلیلی تکوینی، ساختاری و کارکردی، در چارچوب دانش جغرافیا پردازش شده است.

فصل بندی نه چندان متعارف کتاب، علی رغم چیدمان منطقی موضوعات در (آرایش حروف و زمینه بندی آن چشم نواز نیست و به همین علت کار ورود به فصلها، زیر فصلها و بخشها را با دشواری روبرو می سازد، چنانکه مقدمه کتاب خود به فصلی دراز دامن در ۳۱ صفحه بیل شده است که پس از آن نویسنده کتاب را به مراحل چهار گانه (در واقع فصل) بخش کرده است که هر مرحله دارای مقدمه جداگانه ای است (فهرست مطالب).

نویسنده در مقدمه نخست، سیر تکوینی جغرافیای شهری را در جهان و سپس در ایران نشان داده و برای تکمیل کار خود از منابع اروپایی، درباره شهرهای جهان اسلام و ایران با تکیه بر دایره المعارف اسلام یاد کرده است. نوترین منبع در این زمینه یعنی کتابشناسی ایران از آکارت اهلرز (۱۹۸۰) را نیز شرح داده است. این مقدمه دارای دو نقشه از «ضرب شهرنشینی در کشورهای جهان - ۱۹۵۰»

و «شهرهای بیش از ۲ میلیون نفر جمعیت» در همین سال می باشد. زیر فصلهای «شیوه نگارش ریختشناسی یا ریختزایی (= تکوین) چشم انداز فرهنگی در جغرافیای شهری»، «مکتب جغرافیای اجتماعی و جغرافیای شهری کارکرد گرا» و سه زیر فصل دیگر «مکتب رفتار گرا» و «دیدگاه کمی و نظریه های و کاربردی» جغرافیای شهری را آورده است.

فصل دوم، «مراحل جغرافیای شهری در ایران» که با مقدمه ای درباره تغییر شکل و ساختار فضایی شهرهای ایران در پی دگرگونی های روزگار پهلووی، بویژه، سخن گفته است و در جدولی تحول شهرنشینی در ایران و نشان داده، سپس مراحل پیدایی و رشد جغرافیای شهری را به گونه زیر تصه بندی کرده است:

- ۱) جوانه های جغرافیای شهری از دارالفنون (۱۲۰۸ تا ش) تا تأسیس دارالمعلمین عالی (۱۲۰۸ ش).
- ۲) جغرافیای شهری از دارالمعلمین عالی تا ایجاد رشته مستقل جغرافیا (۱۲۴۰ ش).
- ۳) جغرافیای شهری از ۱۳۴۰ تا آغاز انقلاب ۱۳۵۷.
- ۴) جغرافیای شهری و برنامه ریزی شهری پس از انقلاب.

مرحله اول خود دارای بخشهایی است که نویسنده در آن سال ۱۳۸۳ ق را آغاز تاریخ برنامه ریزی شهری تهران به سبک غربی فلسفه است که در آن نخستین کلنگ ساختمان بارو و ۱۲ دروازه شهر به یاری مهندسی فرانسوی و یا گرت برداری از استحکامات پاریس، به زمین زده شد. نویسنده در هر «مرحله» از کتاب، وضعیت جغرافیای شهری را در ایران با غرب سنجیده و در این بخش، بویژه رنگ فرهنگ و زبان آلمانی بر همه جا گسترده شده که بیامد زمین تخصصی نویسنده است. برای نمونه در همین مرحله نخست، از نزدیک به ۳۰ کتاب نام رفته که یکسره آلمانی است. البته باید اذعان نمود که نویسنده در این ارائه بسیار موفق نیز بوده است، چندانکه کتاب یکی از منابع شناخت پژوهش های آلمانی ها در جغرافیای ایران به شمار می رود.

مرحله سوم که بسیار گسترده تر از دوتای پیشین است با یک مقدمه ۷ صفحه ای به زیر بخشهای جغرافیای شهری در گروه آموزش جغرافیای دانشگاه های تهران، مشهد، آذربایجان (تبریز)، اصفهان، علم (شبهه بهشتی) و دیگر گروه های آموزش تقسیم و بررسی شده است. در زیر بخش سنجش با غرب در جدولی که در واقع کارنامه موضوعات (نگاشته) جغرافیای شهری در ایران طی ۱۷ سال است، بر رویهم ۳۴ مقاله و ۱۸ کتاب به چشم می خورد. در حالیکه این رقم در جهان عرب درباره جغرافیای شهری ایران طی ۳۰ سال بیش از ۱۰۰ پژوهش بوده است (پس ۱۲۹) در بخش بندی ریزتر این مرحله به پژوهش های «شهرده در ایران» پرداخته و کار پژوهشی پاول وارد انگلیش را درباره «سکونت در حوضه کرمان» از دانشگاه

تگزاس، ۱۹۶۶ (ص ۱۳۶)، «شهرهای خاوری حلقه خزر» او هورست کپ، ۱۹۷۳ (ص ۱۵۳)، «علا بر و بیرومون (حوزه اهود) از خود نویسنده کتاب به زبان آلمانی، ۱۹۷۶ (ص ۱۵۸)، «تهران یک شهرشناسی جغرافیایی» از مارتین زگر، ۱۹۷۸ (ص ۱۶۹)، «بازار اصفهان» از اویگن ویرت و هاینس گوپه، ۱۹۷۸ (ص ۱۷۵) و «ایران مبنای یک کشورشناسی» از آکارت اهلرز، ۱۹۸۰ (ص ۱۸۰) با دقت و جزئیات شرح و معرفی کرده است.

مرحله چهارم، با این جمله همیشه روشن آغاز می گردد که، «روند علمی جغرافیای شهری ایران و برنامه ریزی شهری در ایران در این مرحله (پس از انقلاب اسلامی) نیز از دستاوردهای جهان غرب در زمینه پیشرفت های جغرافیای شهری تأثیر اساسی برمی داند». در اینجا نویسنده با زیربخش هایی که روند گام به گام دارند پیوندهای اساسی میان جغرافیای شهری را با مسائل امروزی شهری برقرار می نماید، زیربخش هایی چون، «روش شناسی مکتبها، نظریه ها و روش های میدانی جغرافیای شهری»، «نظام شهری ایران»، «شهرها و شهرک های جدید، برنامه ریزی طراحی و احداث گونه های مختلف»، «جغرافیا و برنامه ریزی شهری و برنامه ریزی توسعه».

این اثر همه مشخصات یک کتاب پژوهشی و ماخذشناسی را به قرار زیر داراست:

- ۱) نمایه برکراوند از مؤلفین و مترجمین (لابد نویسنده گان و مترجمان) که کارایی کتاب را بسیار بالا برده است.
  - ۲) پایه نگاشته ها و منابع سرشار کتاب، ۳۱۱ کتاب آلمانی، انگلیسی و فرانسه و ۴۰۵ کتاب و مقاله فارسی که نشان از ژرفکوی نویسنده دارد.
  - ۳) نمایه ای از جایگاهها، شهرها و کشورها، حوزه های فرهنگی، ناحیه ها، قاره ها و مکان ها.
  - ۴) نمایه ای از نویسندگان به لاتین که کار ضروری برای کتاب های است که از منابع غیر فارسی بهره جسته اند.
- شیوه روایی کتاب در بیشتر جاها و بهره جویی از ساختارهای فارسی جمله، بر سادگی و روانی اثر افزوده است. گستره مخاطبان کتاب بسیار دراز دامن است، اما برای دانشجویانی که با مسائل شهری و جغرافیای سروکار دارند، کتابی پایه بشمار می رود. می ماند تنها چند ناهمگونی در نامهایی چون «دویلا نهول» = «دویلا نول»، «واریه مانیار» = «واریه دومینار» و جای نام اطریش = اثریش.

پانزدهم:

- 1) P.W. English
- 2) H.Kopp
- 3) M. Seger
- 4) E.Wirth
- 5) H.Gaube
- 6) X.de Planhol
- 7) B.de Maynard

# Contents

Note	4
Special Report	5
Squatter Settlement and Urban Municipalities / J.Allabadi	
<b>Idea &amp; Research</b>	12
A City in Heart of The City / B.Kalhorniya	
Informal Settlement in Mashhad / H.Hataminezhud & M.J. Zomorodiyun	18
Squatter Settlement and Rehabilitation of Shanty Towns / M. Gasemi-M.Hadizade	22
Legal Counsellor/ H.Ehteshami	25
Administrative and Financial Counsellor / J.Rezaie	27
Municipalities According to Document	30
Urban Law	31
Situation of "Urban Limits" in Iran's Legal System / A.Haydarnia Delkhosh	
<b>Mayor's View</b>	35
The First Step: Establishment of Municipality / Interview with M.Solaymani The Mayor of Pukdasht	
<b>Dialogue</b>	38
Manifestation of Wall Culture in Urban public Spaces / Interview with H.Aikhus	
<b>Councils and Participation</b>	
Amendment Draft of Councils Law and the View of Showraye Negahbun [Guardian Council] / A.Torabi	42
The Government and Councils in Iran/ Centralization of Power Sources and Unefficiency of Governmental Institutions / H.Shafi'i	46
The ABC of City / Squatter Settlement, A Phenomenon as Coeval as Urbanization / M.Barabadi	48
<b>World's Experiences</b>	
Improving Urban Shanty Towns / Trans: Sh-Farzinpak	50
Management of Seoul Metropolis / Trans: B.Harati	52
UN World Health Organization and The Healthy Cities / Trans: F.Nowbakht	55
<b>World's Cities and Municipalities</b>	58
<b>Plan and City</b>	63
Mashhad Light Rail Plan and The Improvement of Transportation / A.Safavi	
<b>Instruction</b>	
Executive Guide Directions of Stablishment Conditions for Automobiles Check up Center	70
<b>Travels' Souvenir</b>	
Living in Ottawa / S.Mousavi	72
<b>Point of View</b>	
Tourism in Iran and The Region / K.Piermoazzen	74
<b>Research Selection</b>	78
The Causes of Informal Settlement Forming in Ardabil City and The Rehabilitation Approaches.	
Recognition of Effective Factors in Forming of Spontaneous Textures in Aruk.	80
<b>News Reports</b>	82
<b>Brief News</b>	96
Glance at Cities / Behshahr, Dehlorun Jahrom, Oshnaviye, Tehran, Urmia .	99
<b>New Publication / A.Jalali</b>	100



# فراخوان مقاله شهریار

ماهنامه شهرداریها برای ایجاد زمینه گسترده تر مشارکت فکری جامعه علمی از صاحب نظران و پژوهشگران دعوت می نماید تا مقاله های علمی خود را پیرامون محورهای زیر به دفتر ماهنامه ارسال فرمایند.

## محورها:

۱. طرحهای توسعه شهری
۲. شهر و دسترسی
۳. شهرنشینی، هزینه ها و دستاوردها
۴. ایمنی شهری
۵. سیمای شهر
۶. صنایع شهری و توسعه شهر
۷. مدیریت شهری و -ازمانهای غیردولتی
۸. برنامه ریزی و مدیریت زیر ساخت های شهری
۹. دفع مواد جامدزائد
۱۰. مشارکت شهروندان در طرحهای توسعه شهری
۱۱. شهرداری ها و اوقات فراغت شهروندان
۱۲. فن آوری اطلاعات و ارتباطات در شهرداریها (ITC)
۱۳. شهرداری ها و آموزش شهروندی
۱۴. وظایف جدید شهرداری ها (ماده ۱۲۶)
۱۵. بخش غیررسمی اقتصاد شهری و شهرداری ها
۱۶. سازمان شهرداری ها و روابط متقابل شهرداریها
۱۷. شهرداری ها و کاربری اراضی
۱۸. مدیریت درآمد و هزینه شهرداری ها
۱۹. مهندسی ارزش و کنترل کیفیت در مدیریت شهری
۲۰. شهرداری ها و آموزش و مدیریت نیروی انسانی

رعایت نکات زیر در تهیه مقاله ضروری است:

۱. مقاله ها در یک روی کاغذ A4 به صورت خوانا نوشته و ترجیحا تایپ شده باشد
۲. برج مشخصات کامل پیروآورنده (مؤلف یا مترجم)
۳. ارسال تصویر مقاله به زبان اصلی (در صورت ترجمه)
۴. رعایت معیارهای مابذ نویسی در داخل متن و تنظیم فهرست منابع
۵. ارسال تصاویر مرتبط و ارسال عکس مولف و یا مترجم

- مقاله ها و مطالب دریافتی مسترد نخواهد شد.
- مقاله های دریافتی پس از تایید ناظران با رعایت اولویت و ترتیب زمانی دریافت به چاپ خواهد رسید.
- به پدید آورندگان مقاله هایی که به چاپ می رسند حق التحریر پرداخت خواهد شد.
- مقاله هایی که دارای ماهیت علمی و کاربردی تری باشند از اولویت چاپ برخوردار خواهند بود.

مقاله های خود را به آدرس زیر ارسال فرمایید.  
تهران: خیابان کاندلی، کوچه پنجم، پلاک ۱۶ - انتشارات سازمان شهرداریها، طبقه دوم ماهنامه شهرداریها

# 45

# Shahrdariba

Monthly Journal of Information  
Educational and Research  
on Urban Management and Planning  
Number 45, Feb. 2003

- Informal settlement and Municipalities
- A City in Heart of the city
  - Informal Settlement in Mashhad
- Situation of "Urban Axis" in Iran's Legal System
  - Manifestation of Wall Culture in Urban public Spaces
  - Controlling of Power Sources and Inefficiency of Governmental Institutions
- Squatter Settlement, A problem as Coeval as Urbanization
- Improving Urban Shanty Towns
  - UN. World Health Organization and The Healthy Cities
- Mashhad Light Rail Plan and The Improvement of Transportation
- Tourism in Iran and The Region

