

شهر جا

۴۸

مجله پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
پژوهش و تحقیق و مدیریت شهری
دوره هفتم - سال چهارم - شماره ۴۸ - تابستان ۱۳۸۷
۱۳۷ صفحه - ۳۰۰۰ تومان



- سیمای شهر، صورت و محتوا
- در آمدی بر دیدگاههای طراحی شهری
- دید و منظر در بزرگراه ها
- روشها در جست و جوی سیمای دیگر
- مبانی حقوقی حاکمیت شهری
- شورای دوم و راهی دشوارتر
- مدیریت شهر با کیست ؟
- سیمای لیوبلیانا در مسیر تاریخ
- شورای شهروندان و آینده سانتوس
- چگونه طراحی شهری را
- پایانه های اتوبوس و مزایای شهر داران
- نقای بر آیین نامه حقوق و

MOBAREZ
 MANUFACTURING & RESEARCH CO.
 UNDER LICENCE OF BRITISH Co., DENNIS EAGLE

شرکت تولیدی تحقیقاتی
مبارز
 تحت لیسانس کمپانی دینس ایگل انگلستان



امتیازات شرکت:

و عده دیگر ما
 پنجمین نمایشگاه بین المللی خودرو

- ⑤ تحت لیسانس کمپانی دینس ایگل انگلستان
- ⑤ موافقت اصولی وزارت صنایع
- ⑤ پروانه بهره‌برداری اداره کل صنایع استان اصفهان
- ⑤ تولید کامیونهای خدمات شهری و صدور مجوز شماره‌گذاری
- ⑤ مجوز تغییر رنگ و کاربری
- ⑤ واحد نمونه تحقیقات و توسعه استان اصفهان
- ⑤ تضمین کیفیت کلیه محصولات توسط شرکت سپهتبی بیمه ایران
- ⑤ بازده سال تضمین قطعات و تضمین خدمات
- ⑤ طراحی مناسب برای هر نوع شاسی
- ⑤ یک سال گارانتی بدون قید و شرط
- ⑤ اکیبهای مجهز و قابل دسترس خدمات پس از فروش در هر زمان
- ⑤ طراحی و ساخت تجهیزات بر اساس استاندارد اروپا



دفتر فروش:

اصفهان - می‌وسه‌بیل ابتدای چهارباغ بالا

مجتمع تجاری و اداری کوثر طبقه سوم، شماره ۵۰۳

تلفن: ۸ - ۶۲۵۱۹۷۶ - ۳۱۱، دویزنگار: ۶۲۵۱۹۷۸

تلفن کارخانه: ۱۸۰ - ۵۲۲۰۴۱۷، دویزنگار: ۵۲۲۰۴۱۹ - ۳۱۱

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

دفتر تهران: میدان فاطمی، ساختمان فاطمی طبقه سوم واحد شماره ۳۱
 تلفن: ۸۹۵۰۸۹۵ - ۸۹۶۹۶۷۷۲ - ۳۱، فاکس: ۸۹۶۲۵۲۶ - ۳۱

همیشه حق با مشتری است



۴	یادداشت
	گزارش اصلی
۵	سیمای شهر: صورت و محتوا / حواد علی آبادی
	اندیشه و پژوهش
۱۴	درآمدی بر دیدگاه‌های طراحی شهری / مهرداد هاشم‌زاده همایونی
۱۷	دید و منظر در بزرگراهها / سولماز حسینیون
۲۱	مشاور حقوقی / حسین احتشامی
۲۴	مشاور اداری - مالی / جمشید رضایی
۲۹	شهرداریها به روایت استاد
	قانون شهر
۳۰	مراحل صدور پروانه ساختمانی / تورج حیدر نیا دلخوش
	از نگاه شهردار
۳۵	رشت در جست و جوی سیمایی دیگر / محمد سالاری‌راد
	گفت و گو
۳۸	مسئله حقوقی حاکمیت شهری / گفتگو با اردشیر امیر ارجمند
	شورا و مشارکت
۴۲	شورای دوم و راهی دشوارتر / علیرضا ترابی
۴۵	شورای شهر: انتظارات، امکانات / هادی مبرق
۴۶	القای شهر / مدیریت شهر با کیست؟ / محمود برآبادی
	تجربیات جهانی
۵۰	سیمای لیوبلیانا در مسیر تاریخ / ترجمه: شهرزاد فرزین پاک
۵۳	شورای شهروندان و آینده سانتوس / ترجمه: میتر موسوی
۵۶	اصلاحات در شهرداری‌های کانادا / ترجمه: بهار سمعی
	شهرها و شهرداری‌های جهان
۶۰	هالیفکس شهر پیاده‌روهای امن / هامبورگ و شهرک بدون خودرو / نصب پوسترها در ایروان قانونمند می‌شود / رویکرد جدید شهرهای اسکاتلند به انرژی / مسکن امن در اتاوا / شهر کریست جورج و مدیریت زیاده / کودکان در معرض خطر هستند / طرح برای دوچرخه سواری در آلمان / مدیریت جدید پروژه‌های شهری در عربستان
	آموزش
۶۵	پایانه‌های اتوبوس درون شهری را چگونه طراحی کنیم؟ / محمودرضا داداشی
	دیدگاه
۷۰	نقدی بر آیین‌نامه حقوقی و مزایای شهرداران / کوردز امیری
	گزارشهای خبری
۷۲	نمایشگاه نامهاستگ، سیمای شهر امروز / میزگرد تبیین شیوه‌های تبلیغاتی اجرای ماده ۱۳۶ / نمایش بسوی شهر سالم برگزار شد / بافت قدیم هویت شهرهای امروزی / مشهد و مدیریت مواد زائد شهری
	اخبار کوتاه
۹۲	شهرک اینترنتی در مان‌ندران احداث می‌شود / قانون شهری توریستی / بیک بهارانه هدیه شهرداری گرگان به دانش‌آموزان / کلید طلایی وژیوتلا در شهرداری منطقه ۷ تهران / گرامی داشت روز زمین پاک در باقر شهر / قزوین و بیشکک خواهر خوانده شدند و...
	یک شهر، یک نگاه
۹۹	اردبیل، اردستان، ارومیه، آشنویه، اصفهان و...
	گزیده پژوهش
۱۰۰	امکان‌سنجی کاربرد مطالعات ساختاری، راهبردی در طرحهای توسعه شهری ایران / سیروس موسوی
۱۰۴	آمار شهر / دانیل جلالی
۱۰۷	واژگان شهری / ناصر برک‌پور
۱۰۹	تازه‌های نشر / عباس جلالی
۱۱۰	فهرست انگلیسی

طرح روی پلاک: سیمای شهری - مهرداد هاشم‌زاده همایونی
عکس پلاک: حواد علی - میدان باقر و میدان مصلحی همگام

۱. مطالب مندرج از مجله «شهرها» و دیگر نشریات کشور در این شماره نیست.
۲. شهرداریها در ویرایش و تکمیل مطالب آزاد است.
۳. مطالب از سیمای شهر به هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.
۴. استفاده از مطالب و طرحهای مقاله‌ها تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

مدیر: استیل، وزارت کشور - سازمان شهرداری‌های کشور
مدیر مسئول: محمد حسین مقیمی
زیر نظر: علی افتخاری
معاونت اداری: مالی: سعید قاسم‌دایوچیان
دبیر تحریریه: کیومرث ایرواندوست
هنرهای تحریریه: عباس جلالی - مرجان نکلی - شهرزاد
فرزین پاک - تازیلا مرادی
امور اجرایی: فرشته عمرانی
مطبعت: چاپخانه پاری شیرمرد
ویراستار: محمود جلالی
تصویرساز: مهدی یازدهمی
امور عکس: خاتون میرزاشاد
امور فنی: عباس حقیقوان
حروفچینی: ژیل ریاضی‌پور
نمونه‌خوان: لولا شادپخش
شمارگان: ۵۰۰ نسخه

سیمای شهر و مدیریت شهری

سیمای شهر همان چشم‌انداز و منظری است که به چشم بیننده می‌آید؛ و یا همان چیزی است که از شهر دیده می‌شود و در ذهن و حافظه شهروندان نقش می‌بندد. سیمای شهر علاوه بر اینکه بازتابندهٔ باورها، طرز فکر و اندیشهٔ مردم شهر و به عبارتی گویای تاریخ و تحول شهر است، تا حدودی نشان‌دهندهٔ راهکارهای رسمی برگزیده در مدیریت شهر نیز است. برای سیمای شهر عواملی چون راه، لوله، گره، محله و نشانه را ذکر کرده‌اند، که هر یک از این عوامل از جنبه‌های مختلف قابل بررسی هستند. اما آنچه که در این شماره مورد توجه قرار گرفته، بیشتر جنبهٔ خرد سیمای شهری و توجه به چشم‌اندازی است که در سطح محله‌های شهر از نما و ظاهر ساخت و ساز به ذهن سپرده می‌شود و اینکه چه زمینه‌های قانونی و نهادی برای هماهنگ‌سازی و ارائهٔ گویای متناسب با شرایط فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و محیطی شهر ایرانی وجود دارد.

در بندهای ۱ و ۲۷ مادهٔ ۵۵ قانون شهرداری‌ها اشاره شده است که شهرداری موظف به ایجاد خیابان‌ها، کوچه‌ها، میدان‌ها، باغ‌های عمومی مجاری آب و توسعهٔ معابر در حدود قوانین موضوعه و نیز هر گونه اقدامی است که در حفظ نظافت و زیبایی شهر مؤثر می‌باشد.

همچنین در مادهٔ ۲۲ قانون توسل‌سازی و عمران مصوب ۱۳۳۷، شهرداری‌ها را دارای اختیار نظارت بر طرز استفاده از اراضی داخل محدودهٔ حريم شهر از جمله تعیین تعداد طبقات، ارتفاع و نما سازی و کیفیت ساختمان‌ها براساس نقشهٔ جامع شهر و منطقه‌بندی آن با رعایت ضوابط و معیارهایی نایسته است که از طرف شورای عالی شهرداری تعیین و توسط وزارت کشور ابلاغ می‌شود. بنابراین شهرداری‌ها با استفاده از اختیارات فوق مکلف به برنامه‌ریزی برای دستیابی به سیمای شهری مناسب و هماهنگ هستند.

علاوه بر آن بند ۳ مادهٔ ۱۲۷ برنامه سوم توسعه اقتصادی - اجتماعی کشور، وزارت مسکن و شهرسازی را موظف کرده است تا ابزارها و راهکارهای قانونی سلطه‌دهی سیمای شهری را ایجاد کند. بنابراین مانند بسیاری از مسائل شهری، وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری‌ها مهم‌ترین نهادها هستند که به طور قانونی مکلف به برنامه‌ریزی برای سلطه‌دهی سیمای شهری هستند. روی هم رفته مشاهدات و بررسی‌ها نشان می‌دهد که انجام این وظیفه مهم با موانع و دشواری‌هایی روبه‌روست که به طور عمده می‌توان موارد زیر را برشمرد:

- فقدان مقرراتی جامع که به عنوان راهنمای طراحی و شهرسازی در زمینهٔ نظارت و سلطه‌دهی به ساخت و سازها و نمای شهر مورد نیاز است. فقدان چنین مقررات و ضوابطی که می‌بایست از سوی وزارت مسکن و شهرسازی تهیه و توسط شهرداری‌ها اجرا شود، سبب شده است که امر ساخت و سازسازی ساختمان‌ها، معابر، میدانها، پدماها و فضاهای سبز عمومی بدون هیچ الگو و معیاری برای سیمای آن طراحی و ساخته شود. که در نهایت، آشفتگی و ناهماهنگی سیمای شهری را به دنبال دارد.

- منابع دیگر فقدان نگاه سیستمی و طرح‌های فرادست و جامع‌نگر است. نیاز است که طرح‌های کلان توسعه شهری به نحوی تهیه و تدوین شود که با توجه به فرهنگ بومی، وضعیت اقلیمی، فعالیت اقتصادی، تحرک اجتماعی و با توجه به الگوهای سنتی و سازگار، راه را برای دخالت شریک‌شهر در سیمای شهری هموار نماید.

- منابع سوم دیوانسالاری عریض و طویل، پراکنده و ناهماهنگ نهادهای رسمی ذی

نقوذ در مدیریت شهری است. عملی طوری که کارشناسان دعوت شده به میزگرد ماهنامه نیز اشاره کرده‌اند، این دیوانسالاری گسترده و با جهت‌گیری‌های متضاد سبب شده هر دستگاه اجرایی به نوع خود در سیمای شهر دخل و تصرف نماید و ذهنیت و مناطق خود را به سیمای شهر تحمیل نموده و رابطهٔ ساختاری و همبستگی شهر را که به مثابهٔ موجودی زنده و فعال است برهم زده و شهروندان و کاربران شهری را با گرفتاری و نابسامانی مواجه سازد.

- مانع چهارم عدم آگاهی شهروندان و کاربران اقتصادی، اجتماعی شهری از حق خود نسبت به دخالت، نظارت و مشارکت در روند طراحی و ساخت و ساز شهری است.

به عبارتی دیگر اگر چه وجود قوانین و مقررات طراحی و شهرسازی و نهادها رسمی مانند شهرداری‌ها می‌توانند از بروز ناپایداری‌ها و آشفتگی‌ها جلوگیری کنند، با این همه نقش اثر گذار و مهم شهروندان را که به صورت عکس‌العمل‌های عاطفی، احساسی و مقاومت و غالباً غیرارادی و ناخودآگاه است نمی‌توان از نظر دور داشت که می‌تواند به صورت هوشیار و فعال صورت گیرد.

به عبارت دیگر این مردم و شهروندان هستند که می‌توانند با حضور فعال خود و اعمال نظارت و یا انتخاب در مقابل دخل و تصرف‌های نادرست در سیمای شهر از هویت فرهنگی، اجتماعی و تاریخی خود دفاع کرده و رابطهٔ سیمای محتوا را به شکلی متعالی در شهر برقرار سازند و حفظ نمایند.

از اینرو به نظر ضروری می‌رسد که با اطلاع‌رسانی و آموزش به شهروندان از مشارکت و حمایت مردمی در امر سلطه‌دهی به سیمای شهر بپردازند و هزینه‌های اصلاحی و اجرایی را کاهش دهیم.

و سرانجام موضوع ایجاد مشارکت و درگیر نمودن کارشناسان، متخصصان و مدیران بخش‌های خصوصی، دولتی و مدنی ذی‌نقوذ در موضوع سیمای شهر است. ایجاد زمینه ارتباط، همکاری، تعامل و نظارت گروه‌های متخصص در زمینهٔ تدوین مقرراتی در زمینه طراحی و شهرسازی؛ اصلاح ساختار اداری و اجرایی، آموزش شهروندان؛ آموزش طراحان و معماران آینده در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی نیز می‌تواند در افزایش کارایی و گسترش توجه به حفظ محیط زندگی شهری سودمند باشد بدون شک مدیریت شهر و سیاستگذاری برای توسعه آن بدون مشارکت، همکاری و نظارت شهروندان، کاربران شهری و سایر مؤسسات اجتماعی - اقتصادی و سیاسی ذی‌نفع در حوزه شهری امکان‌پذیر نیست و تجربه ۵۰ ساله اخیر تأییدی بر این مدعاست.

از اینرو در هر جا که شهر زمینهٔ سیمای همگون و هماهنگ وجود دارد بی‌گمان با همکاری و مشارکت بخش‌های مختلف اجتماعی و با اندیشه و برنامه علمی و دقیق صورت گرفته است. چرا که تولیدی امری حاصل از فعالیت خودانگیزه، آزاد و خلاق است.

در نهایت باید به یاد داشت چنانکه کوین لینچ می‌گوید شهر نیز مانند یک بنای نفیس معماری، ساختمانی است که در فضا قد برمی‌افرازد، با این تفاوت که مقیاس بزرگتر دارد و تنها با گذشت زمان شکل و سیمای نهایی را به خود می‌گیرد.



سیمای شهر؛ صورت و محتوا

تنظیم: جواد علی آبادی

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

موزون و ساختار تعریف شده و معنادار مدرن در آنها پیروش یافته است.

میزگردی که با چند تن از صاحب نظران و دست اندرکاران سیمای شهری در ماهنامه «شهرداریها» تشکیل شده است نیز نشان از این دارد که مدیران برنامه ریزی و اجرایی شهرها طرح مشخص، مدون و بلند مدتی را برای سیمای شهر ایرانی ترسیم نکرده اند و سنت و سویی هم برای آن نیندیشیده اند.

شاید حجم انبوه مشکلات شهرداری ها سبب شده است که پرداختن به موضوع سیمای شهری اولویت چندانی نداشته باشد اما همان گونه که در این گفت و گو نیز آمده است، تاثیر عمیق سیمای شهر بر روح و روان آدمی، پرداختن به آن را بر اهمیت می سازد.

افراد شرکت کننده در میزگرد عبارتند از خانمها و آقایان:

□ ناصر بنیادی؛ کارشناس ارشد معماری؛ معاون پژوهشی مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری وزارت مسکن

□ مجتبی توسل؛ کارشناس ارشد معماری و شهرسازی؛ مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری تهران

□ راضیه رضازاده؛ دکتر در شهرسازی؛ عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

□ شهناز مرتضوی؛ دکتر در روانشناسی؛ عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

□ مصطفی مؤمنی؛ دکتر در جغرافیای شهری؛ عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

سیمای شهر به رغم آنکه نخستین جلوه ای از شهر است که نگاه هر بیننده ای را به خود جلب می کند، سال هاست که از چشم برنامه ریزان و مدیران شهری کشور ما دور مانده است. در این بین بی شک تلاش های پراکنده در شهرهای کوچک و بزرگ را نمی توان نادیده انگاشت؛ اما نگاهی به روند گذشته حاکی از آن است که برنامه جامع و اندیشیده ای هم برای سیمای شهرهای ایرانی وجود نداشته است. شهرهای گذشته یا ساختار و بافت های نسبتاً همگون و هماهنگ سنتی که مطابق با شرایط اقلیمی، نیازها و عقاید مذهبی مردم شکل گرفته بودند، نوعی تعادل و توازن میان صورت و محتوا در خود داشتند. در واقع بنایی در شهر وجود نداشت، یا نمی توانست شکل گیرد، که از ساخت فرهنگی و عقیدتی مردم و شهروندان و نیز کالبد و بدنه شهر تاثیر نپذیرد. امروزه روند شتابان تغییرات اجتناب ناپذیر دنیای مدرن در عرصه های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و معماری از یک سو، و سیل ایده ها و طرح های جدید در امر طراحی و معماری و مبادلات فرهنگی از طریق ارتباطات و رسانه ها از سوی دیگر، تحولی شگرف در شیوه شهرنشینی و انتظار مردم از شهر و سیمای آن به وجود آورده است.

با این همه شهرنشینی نیز - همچون سایر مقوله ها - دوره گذار را از سنت به مدرنیسم طی نکرده است و تنها جلوه هایی از دنیای مدرن، بی آنکه به مفهوم آن پرداخته شود، در شهرهای سنتی ما وارد شده است. سیمای شهری ما نیز به خوبی گواه همین مدعاست. نگاهی کوتاه و گذرا به سیمای ظاهری شهرهای ایران، نشان می دهد که نه آن هماهنگی و هم سخی گذشته حفظ گردیده و نه ترکیب



مصطفی مومنی
عضو هیأت علمی دانشکده شهید بهشتی

ماهنامه شهرداریها: در آغاز بحث بهتر است تعریف مختصری از سیمای شهر به دست داده شود و به ابعاد موضوع و چگونگی آن اشاره گردد.

مصطفی مومنی: در اندیشه شکل هر اثر هنری دو وجه دارد؛ یکی محتوا و معنا که در پس ظاهر فرار گرفته؛ و دیگری کالبد یا صورت اثر که آشکار است. این دو وجه در هر اثر هنری کامل یا یکدیگر هماهنگی و تطابق دارند. گمان اثر هنری در همین هماهنگی نهفته است؛ به گونه‌ای که با عدم توازن میان صورت و محتوا این کمال از بین می‌رود. حال اگر به شهر و سیمای آن به مثابه اثر هنری نگریسته شود، می‌توان از خود پرسید که آیا تناسب و هماهنگی میان این دو وجه وجود دارد یا نه؟ همچنین می‌بایست به این نکته توجه گردد که اگر ماده یا ظاهر پر محتوا و معنا تسلط باید چه رخ خواهد داد؛ و بر عکس، چنانچه روح و معنا بر صورت ظاهر غلبه یابد در ترکیب شهر چه رخ می‌دهد. سرانجام هم این پرسش مطرح می‌شود که چه کسی - یا کسانی - باید این هماهنگی بین محتوا و صورت را در شهر ایجاد و از آن مراقبت کنند.

به نظر من نمی‌توان گفت که شهر زیباست یا زشت است؛ زیرا شهر مخلوق انسان هاست و از رفتار و فرهنگ شهروندان خود تاثیر می‌پذیرد. اما با تحلیل و تفسیر صورت و سیمای شهر می‌توان از عمق اندیشه، برنامه، فرهنگ و آئین مردم ساکن شهر باخبر شد.

بنابراین سیمای شهر می‌تواند به سوی شناسایی فرهنگ،

شود و در این تعادل هر کدام از این اجزای یاد شده (انسان، طبیعت و شهر) چه نقشی می‌توانند ایفا کنند، نیاز به بررسی‌های بیشتر و مطالعات دقیق کارشناسانه دارد.

با این همه، انسان می‌تواند نقش و وظایف و تاثیرات متعددی را بر سیمای شهر بر جای دهد، زیرا هم سازنده شهر است و هم بهره بردار و اثرپذیر از آن. شبیه ساخت شهر به دست انسان، خود سرمنشاء بحث‌های فراوانی است - که وارد آن نمی‌شویم. اما در مورد تاثیرات شهر بر انسان می‌توان از دو گونه تاثیر مثبت و منفی یاد کرد. میران و چگونگی این تاثیرات متقابل بین شهر و انسان را هم می‌توان از طریق مطالعات جامعه‌شناسی، روان‌شناسی، تاریخی، معماری و شهرسازی روشن ساخت.

دیگر عامل مؤثر در سیمای شهر، طبیعت است که می‌بایست در طراحی کالبد شهر بسیار مورد توجه قرار گیرد. به عبارت دیگر، زمانی که قرار است بسترهای طبیعی تبدیل به سکونتگاهی انسانی و اجتماعی شود، باید دید که چه ویژگی‌هایی از آن باید حفظ گردد، و چه دخل و تصرفی می‌توان در آن انجام داد که به منابع طبیعی آسیبی نرسد.

دست آخر اینکه خود شهر و کالبد آن هم تاثیر عمده بر سیمای شهر دارد. درست است که بخش عمده سیمای شهری را احجام ساختمانی تشکیل می‌دهند اما بجز ساختمان‌ها، عناصر دیگری نیز - همچون ترافیک، معابر، مبلمان شهری، نور، رنگ و جز اینها - وجود دارند که بر سیمای شهر تاثیر می‌گذارند، و در نتیجه می‌بایست در طراحی مناظر شهری به آنها توجه شود.

با تحلیل و تفسیر صورت و سیمای شهر می‌توان از عمق اندیشه، برنامه، فرهنگ و آئین مردم ساکن شهر با خبر شد. بنابراین سیمای شهر می‌تواند به سوی شناسایی فرهنگ، نظام اجتماعی، اقتصادی و سیاسی و اعتقادی جامعه شهری رهنمون گردد

نظام اجتماعی، اقتصادی و سیاسی و اعتقادی جامعه شهری رهنمون گردد.

ساختار یا چشم انداز شهر در واقع برآیند نیروها و کارکردهای نقش آفرین فعالیت گروه‌های اجتماعی است که می‌تواند درون را یا بیرون را باشد. پس می‌توان گفت که پیکره و سیمای شهری - یا به عبارتی، خیابان‌ها، راه‌های درون شهری، میدان‌ها، فضاها و نظایر آن - محصول گستره‌ای تاریخی است و از سنت و فرهنگ مردم تاثیر می‌پذیرد. برای مثال، تهرانی که اکنون به چشم می‌خورد، محصول چهارصد سال تاریخ پرفراز و نشیب است که از دوره صفویه شروع شده و به زمان حاضر رسیده، و هر دوره تاثیر خاص خود را بر پیکره آن بر جای گذاشته است.

مجمعی توسل: به نظر من شهر بسامان و یا زیبا شهری است که در آن بین سه عنصر انسان، طبیعت و کالبد شهر تعادل برقرار شده باشد. اینکه چنین تعادلی به چه شکلی باید ایجاد

شهناز مرتضوی: به نظر من به همان سان که با مشاهده ظاهر فرد نمی‌توان از ویژگی‌ها و شخصیت او اطلاع دقیق و عمیقی حاصل کرد، از مشاهده ظاهر شهر و سیمای آن نیز نمی‌توان به طور دقیق از لایه‌های زیرین و عمیق جامعه و شهروندانش باخبر شد. به همین جهت باید با مطالعات و پژوهش‌های ژرف نگر و تحلیل کنش و رفتار شهروندان از خواست‌ها، تمایلات، عواطف و جهت‌گیری‌های آنها اطلاع حاصل کرد و سپس به تاثیر آنها در تظاهر بیرونی و آرایش سیمای ظاهری شهر پی برد.

سیمای شهر نه تنها در روح و روان انسان بسیار مؤثر است بلکه در ساختار اقتصادی، روابط و مناسبات اجتماعی، وضعیت بهداشت و سلامت جسم و بالاخره کیفیت و بهره‌مندی از زندگی نیز تاثیر فراوان دارد. مناسفانه در زمان حاضر از نایبمانی‌های شهری - و به ویژه سیمای شهر - بسیار سخن به میان می‌آید.



ناصر بنیادی
معاون پژوهشی مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی
شهرسازی و معماری وزارت مسکن

لیکن برای حل و سامان دهی این آشفتگی گامی جدی برداشته نمی‌شود. بدین ترتیب روند تخریب منابع طبیعی و از بین رفتن سرمایه‌های طبیعی داخل و اطراف شهرها پیوسته ادامه دارد و این روند گاه حتی از سوی سازمان‌های متولی امور سامان‌دهی شهری مانند شهرداری‌ها رخ می‌دهد. برای مثال، درختان تناور و کهن را قطع می‌کنند و به جای آنها چمن می‌کارند؛ یا تنها به خواهر بسیار سطحی برای زیباسازی توجه می‌کنند، و نه جنبه‌های اساسی تر محیط زیست اجتماعی و طبیعی.

راضیه رضازاده: زیبایی را می‌توان به زیبایی حسی، ادراکی و معنایی تقسیم کرد. در زیبایی‌شناسی «معنایی» به مفاهیم و معانی پشت صورت ظاهری اشیاء و پدیده‌ها توجه می‌شود و کوشش در جهت شناسایی معانی ژرف پدیده‌هاست. این در حالی است که در زیبایی‌شناسی حسی و ادراکی فقط به ظاهر و سیمای صوری پدیده توجه می‌شود؛ یعنی آن چیزی که باید احساس شود یا به عبارتی، همان حس خوشایند یا ناخوشایند ناشی از دیدن اشیاء. از این رو، بر خلاف نظر خانم دکتر مرتضوی که ظاهر و صورت شهر را چندان در خور اعتنا نمی‌دیدند، به نظر من احساس شهروندان نسبت به سیمای ظاهری شهر، همان زیبایی‌شناسی حسی است که بر حالات و عواطف آنها به شدت اثر می‌گذارد و بسیار در خور توجه و اعتناست. در عصر حاضر بیشتر مردم در شهرها ساکن اند و این روند همچنان رو به گسترش است. زندگی شهری و زندگی در شهرها به خصوص شهرهای بزرگ نوعی اضافه بار اطلاعاتی برای افراد ایجاد می‌کند که استرس آور است و باعث خستگی ذهنی و عدم تمرکز حواس می‌گردد و تبعاتی چون فراموشی و دیگر پیامدهای این گونه را به دنبال دارد. با استفاده از مناظر طبیعی و زیبایی‌های نهفته در آن در شهرها تا حدود زیادی می‌توان از این فشارها کاست.

در پژوهشی که در سه ایالت آمریکا انجام گرفت، مشخص شد کسانی که کمتر با مناظر طبیعی سر و کار دارند و ساعات بیشتری را به مشاهده پدیده‌های مصنوعی می‌پردازند، کارایی کمتری هم در فعالیت‌های روزانه خود دارند و کمتر احساس نشاط و شادابی می‌کنند.

اینان حتی تمرکز حواس‌شان نیز تقلیل می‌یابد. بنابراین، توجه به ظاهر و صورت آشکار شهر و متعلقات آن بسیار با اهمیت و نیازمند بررسی روش‌مند است. به عبارت دیگر، نباید موضوع زیبایی‌شناسی سیمای شهر را صرفاً در حد روان‌شناسی و یا جامعه‌شناسی افراد تقلیل داد.

ماهنامه شهرداریها: با ارائه این تعاریف بهتر است اکنون به مقوله اجرا بپردازیم سؤال مهمی که در این حوزه مطرح می‌شود، این است که در زمان حاضر متولی اصلی سیمای شهر کدام سازمان است. اگر هم متولی واحد و مشخص وجود ندارد، در میان دستگاه‌ها و سازمان‌های مختلف کشور در امر موضوع نظارت بر سیمای شهر چه نهادهایی عهده‌دار مسئولیت هستند و چه اقداماتی برای ایجاد و هماهنگی و تنظیم دهی به سیمای شهر انجام داده‌اند؟

ناصر بنیادی: با نگاهی تاریخی به سیمای شهرهای مان می‌توان پی برد که در گذشته میان سیمای شهرهای کشور و فرهنگ و سنت شهروندان آنها هماهنگی و انطباق وجود داشت. به عبارت دیگر، بین کالبد شهر و فرهنگ شهروندان نوعی همسختی و هماهنگی به چشم می‌خورد. معماران نیز تا مدت‌ها این اصول را سینه به سینه به صورت شفاهی به نسل‌های بعد انتقال می‌دادند. اما رفته رفته شهرها رو به گسترش و تحول نهادند و با بروز تغییرات بنیادی و ساختاری در اقتصاد، فرهنگ، جمعیت و سیاست شهر و ملت‌ها، شرایط جدیدی برای مدیریت بر شهر و سیمای شهر شکل گرفت. به زبان دیگر، با شکل‌گیری دوران مدرن و گسترش فرهنگ جدید زندگی در شهرها بالطبع شیوه شهرسازی و اسکان در شهر دگرگون شد. برای مثال، در اروپا در شهری به نام «سیه‌تا» در ایتالیا در سال ۱۳۴۶ میلادی - یعنی حدود ۶۵۰ سال پیش - مصوبه‌ای درباره احجام ساختمانی به تصویب رسید و در دستور کار معماران و شهرسازان

زندگی شهری و زندگی در شهرها به خصوص شهرهای بزرگ نوعی اضافه بار اطلاعاتی برای افراد ایجاد می‌کند که استرس آور است و باعث خستگی ذهنی و عدم تمرکز حواس می‌گردد و تبعاتی چون فراموشی و دیگر پیامدهای این گونه را به دنبال دارد. با استفاده از مناظر طبیعی و زیبایی‌های نهفته در آن در شهرها تا حدود زیادی می‌توان از این فشارها کاست

قرار گرفت.

رفته رفته با پیشرفت دانش و هنر، به ویژه در حوزه شهرسازی و معماری، مقرراتی برای نظارت و سامان‌دهی به ساخت و سازها و ایجاد تغییرات در سیمای شهر تدوین شد که امروزه این مقررات به نام «راهنمای طراحی و شهرسازی» شهرت یافته است. این مقررات همه سازمان‌ها و نهادهای دولتی و غیردولتی و نیز شهروندان را ملزم می‌سازد که به هنگام ساختن نماهای شهری و ایجاد تغییرات در آنها مطابق با ضوابط تعیین شده عمل کنند. اما در ایران هنوز چنین مقررات و ضوابطی تدوین و تصویب نشده تا راهنمای کار فعالان حوزه شهرسازی و شهروندان قرار گیرد.

البته باید اشاره کنم که در برنامه سوم توسعه اقتصادی کشور از طرف معاونت پیشین معماری و شهرسازی وزارت مسکن و شهرسازی بند قانونی به نام بند «ب» ماده ۱۳۷ گنجانده شد که به تصویب مجلس نیز رسید. به دنبال آن وزارت مسکن و شهرسازی مکلف گردید که ابزار سامان‌دهی سیمای شهری را ایجاد کند. از آنجا که برای سامان‌دهی به سیمای شهرهای ایران باید به عناصر فرهنگی هر شهر نیز به طور جداگانه توجه کرد، باید به خاطر داشت که سامان‌دهی و هماهنگی سیمای شهرها به معنای یکنواخت کردن و همانند کردن شهرها نیست؛



شهنار مرتضوی
عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

بلکه ایجاد تعادل و توازن است که در ابتدای بحث اشاره شد، و می‌بایست میان صورت و محتوای هر پدیده لحاظ گردد.

واضیه رمضان‌ده: این مجموعه قوانین و مقررات شهرسازی، که «راهنمای طراحی و شهرسازی» نامیده می‌شود، بیشتر مختص کشورهای نوبنیاد در نظیر آمریکا است و کشورهای که سنت طولانی‌تر ساخت و ساز دارند - مانند کشورهای اروپایی - کمتر به آن روی می‌آورند. دلیل این امر آن است که ضوابط و مقررات برای پیشگیری از بروز نازیبایی‌هاست و جنبه تادیبی دارد و خودش نمی‌تواند زیبایی بیافریند ولی می‌تواند جلوی چیزی را که نباید اتفاق بیفتد بگیرد. نکته مهم دیگر که در مقررات «راهنمای طراحی و شهرسازی» مغفول می‌ماند، نقش اثرگذار و مهم شهروندان است. تحقیقات تجربی در اروپا نشان می‌دهد که زیبایی نه براساس نظر متخصصان و کارشناسان بلکه براساس عکس‌العمل‌های عاطفی و احساسی شهروندان - که غالباً غیرارادی و ناخودآگاه است - صورت می‌پذیرد. به عبارت دیگر، شهروندان به قدری به فرهنگ و سنت خود و احساسات و عواطف زیبایی‌شناسی متکی‌اند که اگر هر چیز جدیدی بخواهد ساخته شود یا فرار باشد تغییری در بناهای گذشته صورت گیرد، به طور فعال مقاومت می‌کنند و مانع بروز چنین حادثه‌ای می‌شوند. از این رو باید به نقش آموزش و پرورش و مشارکت مردم در امر نظارت و محافظت از سیمای شهر بسیار همت گمارد.

مصطفی مؤمنی: چون هر کس تصویری از زیبایی دارد،

بهتر است به جای صرف هزینه‌های فراوان انسانی و اقتصادی و افتادن در بیخ و خم‌های اداری، به امید آنکه قانون با مقرراتی برای اصلاح کجی‌ها و زنبلی‌ها یافت شود، از راه کوتاه‌تر و در عین حال کم‌هزینه و ثمر بخش‌تر اقدام گردد. این اقدام همانا درگیر کردن عواطف و احساسات مردم و به ویژه کودکان و نوجوانان با طبیعت و زیبایی‌های آن است

اصولاً باید بپرسیم، زیبایی چیست. به نظر من زیبایی چیز واحدی است. همه مردم از شعر حافظ، مولوی، نیما و سپهری لذت می‌برند و آنها را زیبا می‌دانند. پس اصولی در کار هست که این شاعران متفاوت و در دوره‌های مختلف تاریخی را از جهت زیبایی‌شناسی یکانه کرده است. در شهر و سیمای آن نیز وضع از همین قرار است. بناهای متفاوت شهری که از دوره‌های مختلف

تاریخی در ایران ساخته شده است. همه از این عناصر زیبایی‌شناسی برخوردار هستند و بین صورت و محتوای آنها هماهنگی دیده می‌شود که چشم و دل بیننده را نوازش می‌کند. بنابراین اگر اصول علمی و هنری را در کنار تجربه‌آیاشته شده در عرصه معماری سنتی خود قرار دهیم و عنصر خلافت انسانی را به آن اضافه کنیم، می‌توانیم زیبایی را در عرصه کالبد شهری بیافرینیم. اما اگر اکنون با بریشلی و آشفتنکی در سیمای شهری روبرویم، بدین علت است که در عرصه مدیریت شهر از این اصول و تجربه‌های گذشته خود قاصله گرفته و صرفاً در پی خلق و ایجاد آثار تقلیدی و کپی‌برداری هستیم و از آن‌جایی که میان صورت و محتوای شهر باید همخوانی و هماهنگی وجود داشته باشد ناگزیر صورتی را اتخاذ کرده‌ایم که با محتوای فرهنگی و تاریخی ما سنجیت ندارد و بناهایی را برپا ساخته‌ایم که چشم‌ها و دل‌ها را می‌آزارد و آشفته می‌کند و متأسفانه اکنون در چنین وضعیت آشفته‌ای زندگی می‌کنیم.

شهنار مرتضوی: در زمان حاضر در تمام کشورهای اروپایی از همان مقطع کودکان در محیط‌شناسی به طور عملی آراسته می‌شود و حتی کودکان‌ها و دبستان‌هایی نیز وجود دارند که به طور ویژه بر این قضیه تأکید می‌کنند. ما باید رابطه صمیمی و حیالی میان انسان و طبیعت را به کودکان و نوجوانان خود به طور روشمند و پیگیر آموزش دهیم. باید با تدوین برنامه‌های تفریحی، پژوهشی و اکتشافی، فرزندآلمان را به دامن طبیعت زنده و سرشار ببریم و رابطه حیجانی و عاطفی بریده شده از طبیعت را از نو برقرار سازیم. برای مثال، در آلمان اگر فردی به قصد صدمه یا سوزجویی به درختی دست بزند، مردم فوراً به پلیس خبر می‌دهند و بدین ترتیب مانع از آسیب‌رساندن به طبیعت و محیط زیست طبیعی می‌شوند. در هر حال همین بچه‌های امروز هستند که فردا مسئول و برنامه‌ریز و مجری می‌شوند. اگر امروز به آنها آموزش داده شود فردا چنین تخریب‌هایی صورت نخواهد گرفت. از این رو به نظر من بهتر است به جای صرف هزینه‌های فراوان انسانی و اقتصادی و افتادن در بیخ و خم‌های اداری، به امید آنکه قانون یا مقرراتی برای اصلاح کجی‌ها و زنبلی‌ها یافت شود، از راه کوتاه‌تر و در عین حال کم‌هزینه و ثمر بخش‌تر اقدام گردد. این اقدام همانا درگیر کردن عواطف و احساسات مردم و به ویژه کودکان و نوجوانان با طبیعت و زیبایی‌های آن است.

ماهنامه شهرداریها: چنین آموزش‌هایی همان‌طور که می‌دانید، در سطح مدارس کشور تا بسیار ضعیف است یا تقریباً وجود ندارد.

شاید سازمان‌هایی که امر زیباسازی را بر عهده دارند بتوانند مستقیم یا از طریق نهادهای آموزشی به این مقوله بپردازند. در ابتدا به نیست با نگاهی به وظایف سازمان زیباسازی، ببینیم جایگاه آن در مقوله سیمای شهری چیست.

مجتبی توسل: به گمان من تصویری آشنایانادرست از



واحد رها نده
عمر هرات، طرح دانشگاه علم و صنعت

سازمان زیباسازی شهرداری و وظایف آن در اذهان عمومی وجود دارد. تصور بر این است که پیکره عظیم شهری که متشکل از بخش‌های مختلف و متنوع خصوصی، عمومی و دولتی است باید مورد نظارت و بازرسی سازمان زیباسازی قرار گیرد. اما این کار نه از عهده و توان این سازمان کوچک برمی آید و نه اساساً

امروزه در سطح شهرها مسائلی بسیار ساده و سطحی مشاهده می‌شود که متظر شهری را تحت تاثیر قرار می‌دهند ولی راه حلی قانونی برای آنها اندیشیده نشده است. چه بسا این پرسش برای شهروندان مطرح گردد که چرا موضوعات به این سادگی حل نمی‌شوند

چنین وظیفه‌ای دارد. بر طبق اساسنامه سازمان زیباسازی، این سازمان بر بخش‌های خاصی از سیمای شهری نظارت و دخالت می‌کند و نه در تمام ابعاد آن. مقولات نور در شهر و آثار هنری همچون آثار حجمی و مجسمه، نقاشی‌های دیواری و تبلیغات شهری از جمله مواردی است که سازمان زیباسازی به آن می‌پردازد. از سوی دیگر مطابق با قانون برنامه سوم توسعه کشور، وزارت مسکن و شهرسازی عهده دار چنین نظارت گسترده‌ای است. اما از آن جا که طرح‌ها و آیین‌نامه‌های تهیه شده در وزارت مسکن و شهرسازی برای سامان‌دهی به سیمای شهر دیر هنگام به نتیجه می‌رسند و فرایند تصویب و ابلاغ آنها بسیار زملن‌بر است، شهرداری در حد اختیارات خود، آیین‌نامه‌ای رایج و وسیله سازمان زیباسازی تهیه کرده است تا ملاک عمل فعالیت شهرداری قرار گیرد.

اما از بحث‌های خرد اجرا که بگذریم، موضوع مهم‌تر همانا وجود برنامه و برنامه‌ریزی برای سیمای شهر است. در هر کشور و جامعه‌ای ساختار مشخصی برای برنامه‌ریزی اندیشیده شده است که بر بستر نگاه فلسفی، سیاسی-اجتماعی و جهان بینی آن جامعه شکل گرفته و تشکیل دهنده قانون اساسی آن جامعه است. قانون اساسی در واقع رکن و پایه‌ای است برای برنامه‌های توسعه ملی.

بنیاد برنامه‌های توسعه ملی نیز برنامه‌ها و طرح‌های منطقه‌ای تهیه می‌شود که طرح‌های جامع، تفصیلی، راهبردی، کالبدی و مانند این در دل آنها جای دارند؛ و پس از آنها هم طرح‌های جزئی و کوچک مانند طرح‌های صنعتی و میلمان شهری جای می‌گیرند.

در کشور ما قانون اساسی و طرح‌های توسعه ملی هم وجود دارد لیکن در زمینه طرح‌های جامع، تفصیلی، راهبردی، صنعتی و مانند اینها کاستی‌هایی به چشم می‌خورد. این طرح‌ها یا تهیه نمی‌شوند، یا اگر هم تهیه شوند بر همدیگر منطبق نیستند؛ و یا اینکه زمان تهیه آنها حتی به قبل از تدوین قانون

اساسی کنونی کشور باز می‌گردد و در واقع روزآمد نیست. برای داشتن سیمای شهری مناسب باید برای طرح‌های شهری بالا دست وجود داشته باشد تا طرح‌ها با آن منطبق باشند؛ لیکن در کشور ما چنین طرحی وجود ندارد. طرح‌هایی هم که در گذشته برای این مسئله اندیشیده شده‌اند اکنون کارایی لازم را ندارند. به فرض اینکه در زمینه ساماندهی سیمای شهری طرحی هم وجود داشته باشد، این طرح نیازمند سازوکارهای اجرایی و دستاوردهای قانونی است - که در این زمینه هم مشکلاتی به چشم می‌خورد. اجرای طرح‌ها نیازمند سرعت عمل، ابتکار و توان و اختیار بالاست، تا بتوان مناسب با طرح‌هایی که تهیه می‌شود قانون تدوین کرد.

امروزه در سطح شهرها مسائلی بسیار ساده و سطحی مشاهده می‌شود که متظر شهری را تحت تاثیر قرار می‌دهند ولی راه حلی قانونی برای آنها اندیشیده نشده است. چه بسا این پرسش برای شهروندان مطرح گردد که چرا موضوعات به این سادگی حل نمی‌شوند.

مثال ساده در این زمینه، برجسب‌های تبلیغاتی است که بر روی در خانه‌ها نصب می‌شود و شهروندان به کرات از آن شکایت کرده‌اند.

قانونی که برای مقابله با این کار وجود دارد، حداقل به ۳۰ سال پیش باز می‌گردد و امروزه کارایی ندارد. روزآمد کردن این قانون هم به زمانی طولانی نیاز دارد. برای دست یافتن به یک قانون جدید در این زمینه، این قانون باید به تصویب مجلس برسد تا وجاهت پیدا کند.

در وضعیت کنونی که مباحث مهم‌تر و عمده‌تری در زمینه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری کشور - مانند شوراها - برای طرح

ناهماهنگی و بخش عمل کردن حتی در درون یک دستگاه معین نیز وجود دارد. مثلاً در شهرداری، معاونت معماری و شهرسازی به گونه‌ای خاص در سیمای شهر دخل و تصرف می‌کند، و سازمان زیباسازی که زیر نظر معاونت خدمات شهری است به گونه‌ای دیگر

در مجلس وجود دارد، دیگر زمانی برای پرداختن به موضوعاتی چنین سطحی و ابتدایی باقی نمی‌ماند. شهرداری‌ها بر طبق ماده ۹۲ قانون شهرداری، موظف به پیگیری چنین مسائلی هستند و به کرات هم پیگیر بوده‌اند - ولی موضوع به گونه‌ای است که حتی مراجع قضایی حاضر نیستند به آن رسیدگی کنند. این عمل از نظر قانونی جرم و تخلف محسوب می‌شود اما جریمه‌ای که برای آن تعیین شده ناچیزتر از آن است که بتواند بازدارنده باشد. از سخن خود می‌خواهم این نتیجه را بگیرم که در زمینه ساماندهی سیمای شهری در کشور ما دو مشکل به چشم



مجتبی نومیل
مهر هابیل، متخصص زیاده سازی شهرداری تهران

می خورد؛ «اول فقدان طرح های بالا دست، و دوم ناکارآمدی. یا اصولاً نبود مصوبات قانونی لازم که بتوان به آنها استناد کرد».

ناصر بنیادی: مشکل اساسی در موضوع سیمای شهر، علاوه بر مسائل یاد شده، بخشی و مجزا عمل کردن و ناهماهنگی دستگاه ها و سازمان های کشور یا یکدیگر است. برای مثال، وزارت مسکن و شهرسازی برای شهرها طرح جامع و تفصیلی تهیه می کند ولی شهرداری ها این طرح ها را نمی پذیرند و هرگونه که خود بخواهند عمل می کنند. آنها حتی اگر خود را عقید به اجرای این طرح ها بدانند فقط شبکه معابر با تراکم را رعایت می کنند. نمونه دیگر، سازمان میراث فرهنگی کشور است که هیچ کدام از اقدامات وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری ها را در سطح شهرها قبول ندارد و اجازه دخل و تصرف در مکان های تحت نظارت خود را به آنها نمی دهد و مطابق با ضوابط خاص خود با آنها برخورد می کند. این گونه هرج و مرج ها باعث ایجاد آشفتگی هایی در سیمای شهر می شود.

نکته دیگر در همین زمینه، این است که ناهماهنگی و بخشی عمل کردن حتی در درون یک دستگاه معین نیز وجود دارد. مثلاً در شهرداری، معاونت معماری و شهرسازی به گونه ای خاص در سیمای شهر دخل و تصرف می کند، و سازمان زیباسازی که زیر نظر معاونت خدمات شهری است به گونه ای دیگر، تمرکز در نظام اداری سبب شده است که همه چیز تابع مقررات از بالا به پایین باشد و ارتباطات افقی عیان دستگاه ها و بخش های مختلف نادیده گرفته شود.

از سوی دیگر، اگر سیمای شهری ضوابط و مقررات صحیحی نیز داشته باشد ولی کار فرهنگی بر روی شهروندان صورت نگرفته باشد، توفیقی در انجام برنامه سامان دهی به دست نخواهد آمد. بنابراین به نکته ای باز می گردیم که پیش تر در سخن دوستان دیگر حاضر در جلسه طرح شد و آن، به میدان وارد کردن شهروندان و درگیر کردن افکار و احساسات عموم مردم با موضوع سیمای شهر است. دوست است که در دیگر

حوزه های مختلف احساس می شود و مسئله تنها محدود به فرهنگ سازی میان شهروندان نیست. شواهد به دست آمده در مطالعات وزارت مسکن و شهرسازی نشان می دهد که متخصصان و حتی معماران ما نیز اساساً به سیمای هماهنگ شهری اعتقادی ندارند و آن را منحل امر خلافانه طراحی و فعالیت ساخت و ساز خود می دانند.

به نظر این عده باید دست طراح و معمار را باز گذاشت و او را عقید به هیچ چیز جز قواعد فنی و هنری اش نکرد. به همین دلیل ضروری می نماید که قبل از رفتن به سراغ شهروندان، ابتدا متخصصان و مسئولان تغییرات سیمای شهری با این مقوله ها درگیر گردند.

راضیه رضازاده: در تحقیقی که من شخصاً در میان معمارها و دانشجویان رشته معماری و گروه های مردمی انجام دادم، به این نتیجه دست یافتیم که دانشجویان معماری - به ویژه دانشجویان سال های نخست - مطلوبیت و زیبایی کار طراحی خود را در این می دیدند که کارشان از همگونی به معنای شابهت و یکسانی و تکراری بودن فاصله بگیرد و کار متفاوتی به چشم آید؛ در حالی که معماران همگونی را نه به معنای شابهت بلکه به معنای هماهنگی و انطباق با ساختار و بافت اثر می دیدند. به عبارت دیگر، دلخواه معماران آینده و تازه کار همانا تنوع و تفاوت و تازگی است؛ در حالی که برای مردم و معماران با تجربه، هماهنگی اثر با بافت و فرم سایر ساختمان های موجود در شهر اهمیت دارد.

در این جا مایلیم این نکته را نیز اضافه کنم که این گرایش در توجه به هماهنگی اثر با زمینه و بافت، موضوع نسبتاً جذبی است که هر چند در دوران قبل از مدرن مورد توجه بود اما در دوران مدرن مورد بی مهری واقع شد. بطوری که در دوره مدرنیسم، اصل ارزیابی اثر هنری در معماری به خلاقیت و کیفیت اجرایی آن اثر بستگی داشت، لیکن در دوره پست مدرن بر زمینه گزایی یا بافتی که قرار است اثر هنری در آن خلق گردد

معماران و طراحان شهری نباید توجه خود را تنها به زیبایی اثر معطوف کنند؛ زیرا بنا در فضای باز یا حلاء احداث نمی گردد بلکه در کنار دیگر ساختمان ها دیده و سنجیده می شود. از این رو هر بنا می بایست به ساختمان ها و بناهای جانی اش احترام بگذارد و با آنها هماهنگ باشد

تاکید کردید. به عبارت دیگر، معماران و طراحان شهری نباید توجه خود را تنها به زیبایی اثر معطوف کنند؛ زیرا بنا در فضای باز یا حلاء احداث نمی گردد بلکه در کنار دیگر ساختمان ها دیده و سنجیده می شود. از این رو هر بنا می بایست به ساختمان ها و بناهای جانی اش احترام بگذارد و با آنها هماهنگ باشد.

ماهنامه شهرداریها، ظاهراً قانون صریحی درباره این که

کشورها در زمینه ساماندهی سیمای شهری بر دیدگاه های کارشناسی پیش از حد تاکید می شود ولی دیدگاه های شهروندان و احساسات آنان هم در این زمینه بسیار اهمیت دارد. انگلستان نمونه یاز این کار است. اگر ساختمان نامناسبی در یک شهر قدیمی انگلستان بر پا گردد، خود مردم جلوی آن را می گیرند و معمولاً موضوع به مراجع کارشناسی نمی رسد.

البته در موقعیت فعلی ما، نیاز به آموزش و اطلاع رسانی در

زمینه‌های رسیدن به آن را فراهم ساخت. در حال حاضر ما تعریف و سیاست خاصی در مورد مدیریت، برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی کشور نداریم تا طبق آن به برنامه‌ریزی و سامان‌دهی شهرها بپردازیم. بنابراین پیش از هر چیز نیاز به قانونی جامع در سطح ملی داریم که سیاست‌ها و خط‌مشی‌های ما را در زمینه شهرسازی مشخص کند تا طبق آن به طراحی برنامه‌های منطقه‌ای و محلی بپردازیم و برای شهرها ساختار مناسبی فراهم کنیم. در این صورت می‌توانیم به حل مسائل شهری - مانند آشفتگی سیمایی - امیدوار باشیم.

نقطه مطلوب شهرهای ما کجاست، موجود نیست و متولی خاصی هم که ابزارهای لازم و کافی را در اختیار داشته باشد وجود ندارد. حال اگر امروز قرار باشد کمیته‌ای ایجاد گردد که برای تک تک شهرها تصمیم‌گیری کند، فکر می‌کنید چه رشته‌های دانشگاهی و چه سازمان‌هایی می‌توانند در این راه سهیم شوند؟

ناصر بنیادی: در آیین‌نامه‌هایی که برای بند «ب» ماده ۱۳۷ قانون برنامه سوم توسعه تهیه شده، موضوع هماهنگ‌سازی مورد توجه قرار گرفته است، و پروژه‌های

در هر جای دنیا اگر شهر زیبایی وجود داشته باشد، بی‌گمان در مورد سیمایی آن با اندیشه و برنامه عقل‌شده است، نه اینکه ساختار یا سازمانی خاص به تزئین و زیبایی آن پرداخته باشد. در این فضاها، دستگاه‌های مختلفی که بر سیمای شهر تأثیر می‌گذارند، با برنامه و هماهنگی از پیش اندیشیده چنین شهر زیبایی را ایجاد کرده‌اند. با برنامه و هماهنگی از پیش اندیشیده چنین شهر زیبایی را ایجاد کرده‌اند.

مجتبی توسل: در هر جای دنیا اگر شهر زیبایی وجود داشته باشد، بی‌گمان در مورد سیمایی آن با اندیشه و برنامه عمل‌شده است. نه اینکه ساختار یا سازمانی خاص به تزئین و زیبایی آن پرداخته باشد. در این فضاها، دستگاه‌های مختلفی که بر سیمای شهر تأثیر می‌گذارند، با برنامه و هماهنگی از پیش اندیشیده چنین شهر زیبایی را ایجاد کرده‌اند. زیبایی شهر به عوامل متعددی وابسته است. حتی رفتارهای اجتماعی در شهر می‌تواند جزء زیبایی - یا نازیبایی - منظر شهری باشد. بنابراین در ساماندهی سیمای شهری فقط نباید به سراغ معماران و شهرسازان رفت، بلکه از دیگر متخصصان نیز می‌بایست بهره جست.

برای ساماندهی سیمای شهری در کشور ما ابتدا باید طرح مسئله شود تا معلوم گردد که چرا آشفتگی است. خوشبختانه این طرح مسئله در جامعه صورت گرفته است و همه بر این آشفتگی اذعان دارند. و در این نشست هم تا حدودی به آن پرداخته شده است. اما راه حل این مسئله چیست؟ به نظر من باید طرح کلان و برنامه هماهنگ، و بدون در زمینه سیمای شهر وجود داشته باشد، و بعد برای آن راهکارهای اجرایی، ضوابط و قوانین لازم تهیه شود. در کنار آنها نیز می‌بایست ساختار مناسبی برای اجرای قوانین تعریف گردد. ساختار کنونی‌ای که برای ساماندهی سیمای شهری تعریف شده متناسب با نیازهای امروزه شهرهای کشور ما نیست و باید ساختار مناسب‌تری با توجه به مقتضیات روز طراحی کرد و جایگزین آن ساخت.

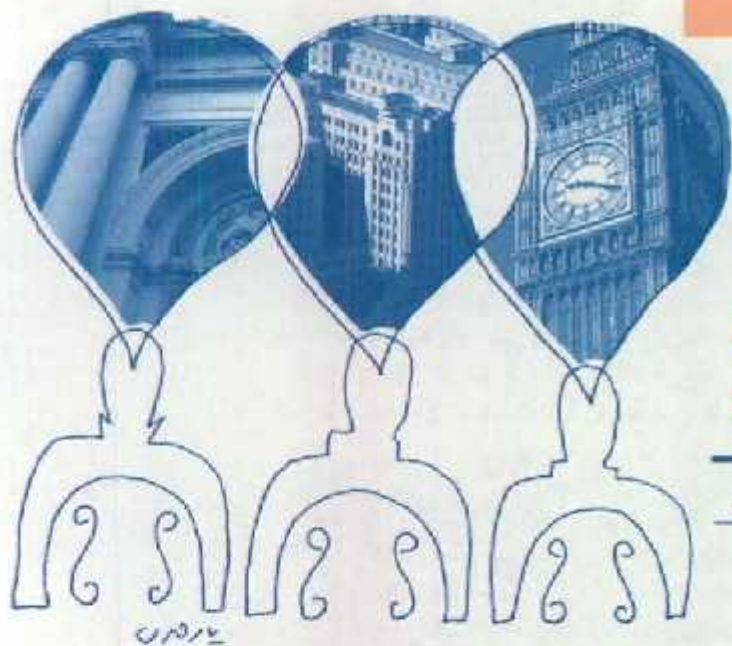
ماهنامه شهرداریها: از حضور همه شما در این میزگرد بسیار سپاسگزاریم.

تحقیقاتی نیز تعریف شده که ابزارهای قانونی و اداری آن تعیین گردیده است. با این همه، مشکل لزوماً نبود قانون نیست. قوانین پراکنده موجود اتفاقاً خیلی هم زیاد است لیکن قانون جامع وجود ندارد. منظور قانونی است که کل فرایند شهرسازی را در برگیرد و بتواند متناسب با توان اجرایی دستگاه‌های اداری و دولتی یا غیر دولتی هماهنگ شود. البته منظور از قانون واحد این نیست که همه شهرها به مانند یکدیگر رشد کنند.

طبیعی است که هر شهری باید بر اساس فرهنگ بومی، قومی، وضعیت اقلیمی، اقتصادی، سنت تاریخی و اجتماعی خود مورد بررسی و برنامه‌ریزی قرار گیرد و پذیرش تنوع و تفاوت، اساس کار چنین قانون جامعی است. با این همه، این قانون قانونی فرادست است، که هم شهرها و هم روستاها باید از آن پیروی کنند.

ماهنامه شهرداریها: آخرین پرسش میزگرد این است که با چه راهکارهایی می‌توان این اوضاع آشفتگی و پریشان را به نظم و سامان رساند.

مصطفی مؤمنی: شهر می‌بایست در پرتو نظریه سیستم‌ها تکریمه شود، و شهر به مثابه سیستمی متشکل از عناصر، ساختارها، وظایف و کارکردهای مشخص تلقی گردد. هر کدام از این اجزا باید به درستی تعریف و تبیین شود و روابط میان آنها مشخص گردد. در آن صورت است که می‌توان به علت‌ها و عوامل ایجاد کننده این نابسامانی‌های شهری پی برد و آنها را حل کرد. وقتی قرار است فضای معینی تبدیل به فضای آرمانی شود، باید ابتدا تعریف مشخصی از فضای آرمانی وجود داشته باشد تا آن گاه بتوان برای رسیدن به آن برنامه‌ریزی کرد و



درآمدی بر دیدگاه‌های طراحی شهری

مورداد هاشم‌زاده همایونی

دیدگاهها و نظریه‌های شهرسازی را می‌توان از جنبه‌های گوناگون دسته‌بندی کرد. دسته‌بندی بر اساس ادوار تاریخی، بر اساس شکل شهر (شطرنجی، شعاعی، ارگانیک و جز آن)، بر اساس کارکرد شهر و یا فرایند طراحی شهری. از جنبه دسته‌بندی‌ها درباره دیدگاه‌های طراحی شهری که توانسته‌اند بیشتر جنبه‌های آن را - اعم از جنبه‌های کالبدی و حسی و جز آن - در برگیرند، اینها هستند:

الف- دیدگاه شکل / زمینه:

ب- دیدگاه «ارتباط» یا «انصال»^(۱)

ج- دیدگاه «مکان» یا «زمینه‌گرایی»^(۲)

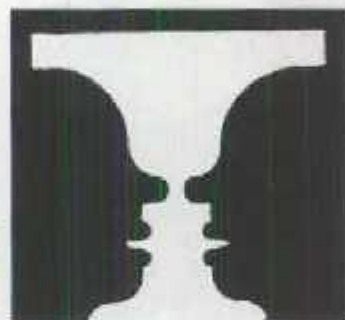
در ادامه به توضیح احتمالی دیدگاه‌های مذکور پرداخته می‌شود.

الف- دیدگاه شکل / زمینه

این دیدگاه نگرشی است که به محیط شهری به مثابه الگوی فضای پروخالی می‌نگرد؛ و اساس این الگوی شهری فضاهای پر و خالی‌اند که غالباً به عنوان بافت شهری محسوب می‌شوند.^(۳) دیدگاه مذکور از ساده‌ترین شکل، یعنی نقشه و شکل شهر در مقیاس کلان، تا اشکال پیچیده‌تر آن یعنی تجزیه و تحلیل روابط بین فضاهای پر و خالی، به موضوع طراحی شهری می‌پردازد و در حقیقت وسیله‌ای برای نشان دادن شکل شهر به شمار می‌آید. از نظر ادراک شکل شهر، فضاهای پر در واقع شکل را می‌سازند و فضاهای خالی زمینه‌را.

(از نظر ادراک، تصویر دو بعدی یا هر شکل و صورتی بر روی زمینه‌ای قرار گرفته است، که یکی در جلو واقع است و دیگری در پشت آن دیده می‌شود. معروف‌ترین نمونه برای روشن کردن این امر، تصویر موسوم به جام رویین^(۴) است.)

از نمونه‌های مناسب برای بیان این نظریه، نقشه‌ای است که چیان بائیستانولی^(۵) برای شهر رم در ۱۷۸۴ ترسیم کرد. در نقشه مذکور، فضاهای شهری به عنوان فضای خالی مثبت (زمینه) معرفی شده‌اند که در رابطه‌ای به هم پیوسته با احجام ساخته شده



اطراف آن به تصور می‌آیند.

واحد اصطلاح جداره^(۶) اغلب در نظریه شکل / زمینه به کار می‌رود و شامل زمستانهای خاص از فضاهای پر می‌شود که بر اساس شکل‌گیری فضاهای باز بیرونی مؤثر است.^(۷) همچنین به معنای ساختار حمایت‌کننده‌ای است که منظر شهری را تعریف می‌کند و ساختمان‌ها را به فضاهای خالی مجاور آنها متصل می‌سازد.^(۸)

این جداره به وسیله عناصری چون نیش‌ها، تورفتگی‌ها، کنج‌ها و جز آن فضای بی‌ارمون و باز را تقویت و در مجموع منظر شهری را تعریف می‌کند.^(۹) این موضوعی است که شهرسازان مدرن آن را فراموش کردند و در نتیجه شهرسازی دوره مدرن با شکست مواجه گردید.

بر اساس این نظریه چند نوع فضای پر و چند نوع فضای خالی یا باز شهری وجود دارد. فضاهای پر اینها هستند:

۱- «اولین و مهم‌ترین نوع فضاهای پر شهری همانا بناهای پادمانی و ساختمانهای عمومی‌اند»^(۱۰)

این بناها با تسلط خود بر فضا حضور خود را به رخ می‌کشند و به همراه فضای باز جلوی خود نوعی شکوه و عظمت به فضا می‌دهند.



نقشه شهر رم، ۱۷۸۴

۲- نوع دوم فضای باز شهری، بلوک‌های شهری است.

۳- نوع دیگر فضاهای باز شهری را ساختمان‌های جهت دهنده یا تعریف کننده‌ایه به وجود می‌آورند.^{۱۱۱} این ساختمان‌ها



می‌توانند شکل خیابان‌ها و میدان‌ها را مشخص سازند.

انواع فضاهای باز شهری نیز با توجه به نوع و میزان محصوریت آن به شرح زیر است:

۱- فضای ورودی بعنوان مفصل فلنرو خصوصی و عمومی، در تعریف این نوع فضا باید اشاره کرد که ابداع فکر (استانه ورودی) را بسیاری از نظریه پردازان، به عنوان یکی از عناصر اصلی ایجاد حس مکانی بر شمرده‌اند.^{۱۱۲}

۲- «نوع دوم فضای باز، فضای خالی محصور در درون بلوک‌های حلقوی است». این گونه فضا در واقع فضای نیمه عمومی و نیمه خصوصی در میان بلوک‌هاست.^{۱۱۳}

البته لازم به ذکر است که این نوع فضا در شهرهای ایرانی کمتر یافت می‌شود و جزء استثنائات در فضاهای شهری است ولی در هر صورت نوعی از فضاهای باز شهری است که در بسیاری از کشورها به تعداد زیاد وجود دارد.

۳- نوع سوم فضاهای باز شهری، که مهم‌ترین آنها به شمار می‌آید، «شیکه خیابان‌ها و میدان‌هاست که با پهنه غالب بلوک‌ها، که زندگی فعال شهری را در بردارد، مرتبط است». ^{۱۱۴} این نوع فضای باز مهم‌ترین فضای باز شهری است که اکثر عملکردهای شهری در آن اتفاق می‌افتد و به عبارتی، محل ارتباط همسایگی و روابط اجتماعی است.

دیدگاه شکل / زمینه نگرشی است که به محیط شهری به مثابه الگوی فضای باز و خالی می‌نگرد

۴- نوع دیگر فضای باز شهری، پارک‌ها و باغ‌های عمومی بزرگ‌اند.

شده آخرین نوع فضای باز شهری سیستم باز خطی مثل حاشیه رودخانه‌ها و اسکله‌ها و نظایر اینهاست. این نظریه به نماد و تناسب فضای باز و خالی می‌اندیشد، تا با در آمیختن اجزای آن فضای موفق‌تری را به وجود آورد.

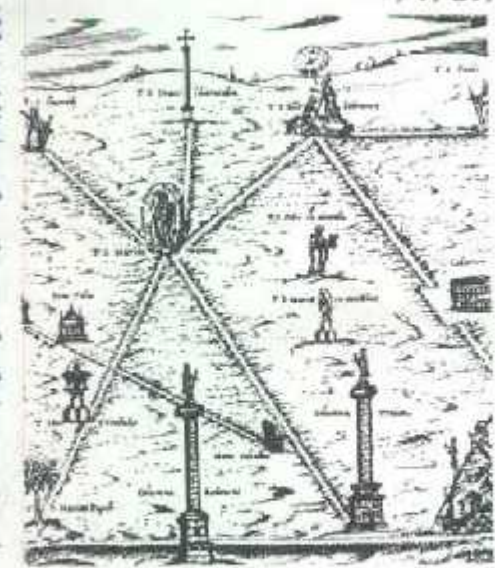
ب- دیدگاه ارتباطی (یا اتصال)

این دیدگاه از دیرباز جزو مهم‌ترین دیدگاه‌های طراحی شهری بوده است که با مسئولان و حاکمان آگاهانه یا این دیدگاه ساختار شهرها را تعیین می‌کردند و یا شهر در طی دوره تطور خود به صورت تدریجی و خود جوش بر این اساس شکل می‌گرفت. این دیدگاه بر اتصال اجزای مهم شهری و بناهای شاخص به وسیله شبکه ارتباطی استوار است. «بازمان ساده، شبکه ارتباطات به مانند نوعی تور برای به هم پیوند دادن اجزای شهر عمل می‌کند. با این عمل تمامی فعالیت‌های شهری به هم متصل می‌شوند و در نهایت فرم فیزیکی شهر را به وجود می‌آورند»^{۱۱۵}

بسیاری از نقاشی‌های قدیمی نشان از تأثیر آینده‌انگیز بناها و عناصر شهری دارد. از قدیمی‌ترین اسنادی که این موضوع را به عنوان آینده طراحی نشان می‌دهد، طرح «جووانی فرانچسکو یوردینو»^{۱۱۶} برای شهر رم در سال ۱۵۸۸ است. در این نقاشی «...»

از نظر ادراک شکل شهر، فضاهای باز در واقع شکل را می‌سازند و فضاهای خالی زمینه را

می‌بینیم که مفصل‌بندی رم با قدرت تمام از طریق سلسله نمادهای باستانی و قرون وسطایی در پیوند با بخش‌های مختلف شهر تصویر شده است...^{۱۱۷} این طرح فقط سه سال بعد از این که میکستوس پنجم^{۱۱۸} به مقام پاپی رسید تهیه گردید. او در مقام پاپ، پلان و ساختاری را برای نظم بخشیدن به شهری شلوغ تهیه کرد. «...کاری که این ساختار یا شهر رم کرد واقعاً پیچیده است»^{۱۱۹} این دیدگاه در دوره باروک (صفحه بعد) مورد استفاده فراوان قرار گرفت.



همان گونه که گفته شد، بسیاری از ساختارهای شهری به شکل اتصال بناهای مهم به وسیله شبکه‌های ارتباطی، با روندی

تور از این نقاشی مطهر از آنجایی که فضا را به منظور ایجاد حس مکانی نشان می‌دهد

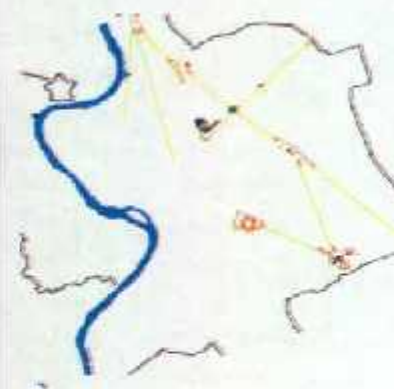
نقاشی جزئی از طرح میکستوس پنجم (سال ۱۵۸۴) که فضاهای متصل‌بندی شهر رم را به شکل پلان

طبیعی و تدریجی در شهرهای کهن پدیده آمده‌اند که در بین آنها اصفهان یکی از بهترین نمونه‌هاست. بدین ترتیب، «یکی از روشهای قدیمی طراحی شهری بر اساس اصول هنری، متکلاً این

شبکه ارتباطات به مانند نوعی تور برای به هم پیوند دادن اجزای شهر عمل می‌کند. با این عمل تمامی فعالیت‌های شهری به هم متصل می‌شوند و در نهایت فرم فیزیکی شهر را به وجود می‌آورند

بود که تقاطع استرژژیک را انتخاب می‌کردند و آنها را تا نقاط خوش منظر دور نامه می‌دادند»^(۱۹)

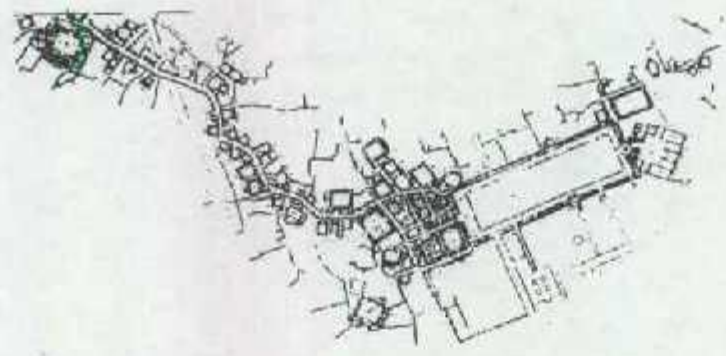
«روش دیگر این بود که نقاط و هسته‌های مرکزی به وجود آورند، مثل میدان، ایلیسک یا جاذبه‌های خطی و جز آن»^(۲۰) بر



رودخانه در دوره پاروک و فصل بندی اصفهان

انواع فرم‌های ارتباطی شهری به صورت خلاصه اینها هستند: سومپهیکو ماکي^(۲۱) سه گونه از ارتباطات شهری را معرفی می‌کند: قالب ترکیبی^(۲۲)، کلان قالب^(۲۳) قالب گروهی^(۲۴) (صفحه بعد). به اعتقاد او، فرم ترکیبی متشکل از ساختمانهایی است که هر یک به صورت مجزا طراحی شده‌اند.^(۲۵) نمونه این فرم را در طرح‌های شهرسازان دوره مدرن به وفور می‌توان مشاهده کرد. معروفترین آنها چندبگار و برازیلیاست که در آنها عمدتاً به معماری پرداخته شده است و نه ترکیب احجام پر و خالی. (صفحه بعد)

دومین نوع در نظریه ماکي، کلان ساخت^(۲۶) است که در آن اجزا به وسیله نوعی سیستم سلسله مراتبی بدون انتها و وابسته به هم، در قالب کلان ترکیب می‌شوند. کلان قالب نیز در فضای باز شهری نسبت به زمینه فیزیکی خود بی تفاوت است.^(۲۷) کارهای کنزو تانگه^(۲۸) را می‌توان به عنوان نمونه‌ای از این فرم نام برد (صفحه بعد). این فرم با وجودی که امکان تجربه عملی آن تقریباً به وجود نماند، ولی مورد انتقادات زیادی قرار گرفت. به عنوان مثال، کوین لینچ^(۲۹) اعتقاد داشت که: اعمال روش‌های غلط طراحی در گذشته باعث ایجاد محورهای (شهری) فاقد پویایی



انضام طبیعی عناصر همه‌شهری در اصفهان

شده و فرم‌های گران بیکر امروزی یا مگافرم را پدید آورده است.^(۳۰)

ماکی سومین نوع ارتباط را قالب گروهی می‌نامد و مشخصه آن را تجمع تدریجی عناصر در فضا و در امتداد یک محور ارتباطی می‌داند. این شیوه‌ای است که نحوه سازمان‌دهی فضا در شهرهای تاریخی و یا روستاها بوده است. در این شیوه، اتصال نه‌الغاف شده و نه تحمیل گردیده است بلکه به طور طبیعی به عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از ساختار اندامواره‌ای (ارگانیک) و مولد، تکامل یافته‌اند.^(۳۱)

(نمونه اصفهان، تصویر بالا). البته ماکی خود به این امر معترف است که سه فرم یاد شده، «نقشه‌ای برای شهرها نیستند، بلکه الگوهای فکری هستند که به وسیله آنها چه‌بسا بتوان جوابی برای مجتمع‌های بزرگ شهری یافت».^(۳۲)

ج- دیدگاه مکان

دو دیدگاه کلی، فضا و شکل و ارتباطات فضایی شهر را به صورت مجرد مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دادند. زمانی که انسان

طبق این دیدگاه، خیابان‌ها و شبکه‌های اصلی ارتباطی، مهم‌ترین و حساس‌ترین فضاهای عمومی شهرها را تشکیل می‌دهند. زیرا درصد زیادی از سطح شهرها به این فضاها اختصاص یافته است و اینها مهم‌ترین عنصر اصلی شکل شهرند، و در عین حال محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگر به شمار می‌آیند. البته انتقاداتی هم به این دیدگاه وارد می‌آمده است. به عنوان مثال، جین جیکایر^(۳۳) در این زمینه چنین می‌گوید: «وقتی شهرسازان و برنامه‌ریزان بر آن اند که به نقشه‌ای دست یابند که بتواند «استخوان بندی» شهر را روشن سازد (بزرگراه‌ها و گردشگاه‌ها عملاً از این سر ناشی می‌شوند)، آنها به بیراهه می‌روند.»

چنین نیست که شهر به مانند ساختمانی با استخوان بندی فلزی و یا صخره‌های مرجانی، از فضاها و قطعات ساخته شده باشد.

شالوده یک شهر در به هم آمیختن عملکردها نهفته است و هرگز نمی‌توان به رمز و راز شالوده‌ای آن بسیار نزدیک شد، مگر آنکه بتوان به شرایطی پرداخت که تنوع آن را سبب شده است.^(۳۴)



ساختار پارکس



تکلیف ترکیبی

کلان تکلیف

تکلیف گروهی

و تمام خصوصیات فیزیکی - فرهنگی و روانی و اجتماعی او در تحلیل فضای شهری دخالت داده شوند، دیدگاه مکان یا زمینه گزایی شکل می گیرد. و اساس کار این نگرش در طراحی فضای شهری همانا شناخت و تاثیر فرهنگ و خصوصیات انسانی بر فضای فیزیکی است.^(۱۳۰) در اینجا لازم است که درباره سه مفهوم فضا، جا و مکان توضیحی مختصر ارائه گردد.

«هر شیئی متعلق به جایی است و هر کاری در محلی انجام می شود. اما منظور از مکان، مفهوم مجرد و کلامی آن - به معنی یک «جا» - نیست... مکان در واقع جا یا قسمتی از یک فضا است که از طریق عواملی که در آن قرار دارند، صاحب هویتی خاص شده

اعمال روش های غلط طراحی در گذشته باعث ایجاد محورهای (شهری) فاقد پویایی شده و فرم های گران بیکر یا مگافرم را پدید آورده است

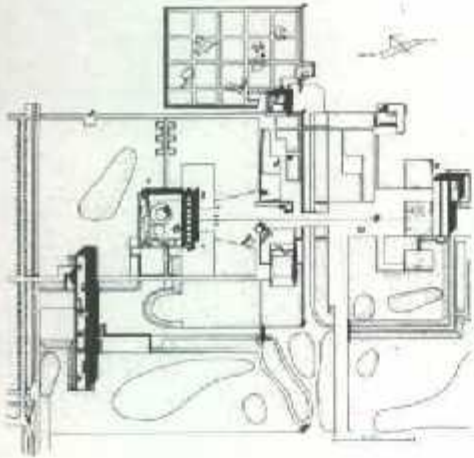
است. فضا را می توان جا به جا کرد، اما جا به جایی مکان امکان پذیر نیست. هر شیئی در یک مکان قرار دارد و طبعاً نیازمند فضا است.^(۱۳۱) بنابراین، مکان در واقع جا یا محلی است که دارای هویت باشد. این هویت مفهومی است که در ذهن انسان به علل گوناگون به وجود می آید و به درک محیط به وسیله انسان مربوط می شود. «... درک محیط نه تنها وابسته به فرم مرئی و مظاهر شهر و ماهیت و ذات عینی آن است، بلکه به طبیعت مشاهده گر، تاریخچه وی، نیازها و مقاصد او و نیز محیط اجتماعی وی بستگی دارد. شیئی واحد را دو شخص از دو طبقه اجتماعی مختلف ممکن است به دو صورت متفاوت مشاهده کنند»^(۱۳۲). در حقیقت فضا در تصور انسان (کاربر) همواره یک مکان است و این تصور از انسانی به انسان دیگر و فرهنگی به فرهنگی دیگر تفاوت دارد.

این آن چیزی است که به آن حس مکان گفته می شود. «بر اساس گفته های نوربرگ شولتز»^(۱۳۳) در کتاب «رنگ و بوی مکان»^(۱۳۴) «مکان فضایی است با خصوصیات مشخص و ویژه خود... معماری به معنای عینیت بخشیدن به همین حس مکان

زمانی که انسان و تمام خصوصیات فیزیکی - فرهنگی و روانی و اجتماعی او در تحلیل فضای شهری دخالت داده شوند، دیدگاه مکان یا زمینه گزایی شکل می گیرد

است و وظیفه معمار، خلق مکان های معنی داری است که به انسان کمک کند تا در آنها زندگی کند»^(۱۳۵). این دیدگاه را طراحان و نظریه پردازان متعددی مورد مطالعه

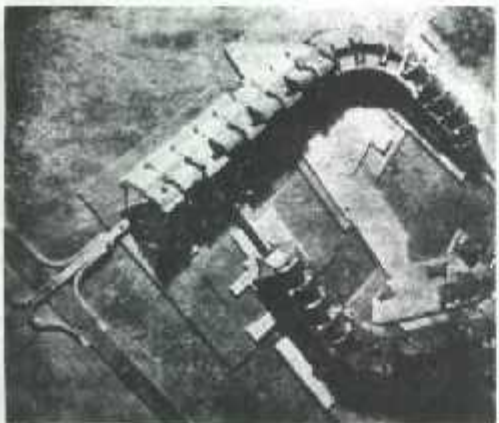
قرار داده اند؛ «رائف ارسکین»^(۱۳۶) سعی در پاسخگویی به سیستم های آرگانیک و بومی محلی دارد. کلاسیک های جدید «مانند لئون کریر»^(۱۳۷) به تدابیر رسمی به منظور ایجاد ارتباط میان کهنه و نو توجه می کنند. زمینه گزایی فرانسوی سعی در ایجاد کولاهای نوستالژیک دارند که بتوانند همگام با تحولات و رشد



شهر ریش روند.

استانفورد اندرسون»^(۱۳۸) اکولوژی خیابان را مورد تحقیق قرار داده و گوردن کالین»^(۱۳۹) به بررسی تجربه تریسی از میان فضاها پرداخته است. لوسین کرول»^(۱۴۰) نیز به کارفرمایان خود اجازه

مکان در واقع جا یا قسمتی از یک فضا است که از طریق عواملی که در آن قرار دارند، صاحب هویتی خاص شده است. فضا را می توان جا به جا کرد، اما جا به جایی مکان امکان پذیر نیست



می دهد تا طرح های خاص خود را خلق کنند»^(۱۴۱).

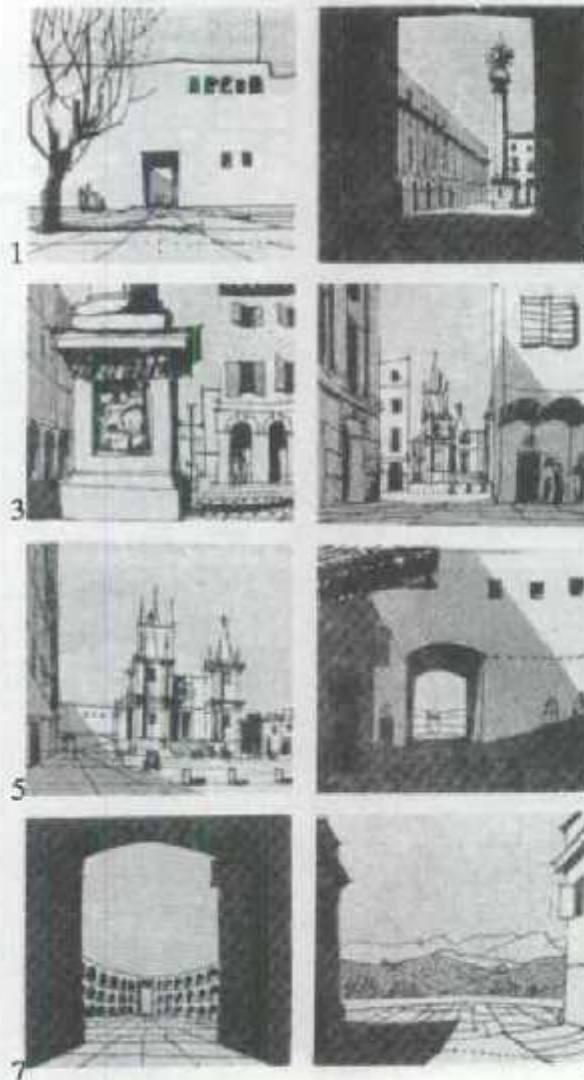
پایان سخن

نظریه‌ها و نظریه پردازان یاد شده هر یک به نوعی به اهمیت کیفیت قضا و کیفیت محیط توجه کرده‌اند.

در این میان کوین لینچ یا مطالعات بسیار خلاق و شگفت خود در کتاب سیمای شهر (یا با ترجمه صحیح تر، «تصور شهر» و یا «تصویر ذهنی شهر») و با تلفیق دو نظریه پیش گفته شکل / زمینه و ارتباط با خصوصیات انسانی و طرح موضوع خوانایی فضایی و پنج عنصری که خوانایی را ایجاد می‌کنند - یعنی گره، راه، نشانه، لبه و محله - به عنوان ابزارهای فیزیکی شکل دهنده تصور، حالات روانی کوناگون انسان و تصویر ذهنی او را مورد بررسی قرار می‌دهد. او سال‌ها بعد در کتاب «طرح شهر، نما و ظاهر شهر» نظریات خود را ارتقا بخشید و عناصر غیر فیزیکی دیگری را به عنوان معیارهای کیفیت محیط مطرح ساخت. این معیارها عبارتند از: تهیج، تنوع، خوانایی و معنا^(۱۱). همان گونه که

ملاحظه می‌گردد، این معیارها عمدتاً عوامل غیر فیزیکی محیط‌اند که انسان را متأثر می‌سازند و تعدادی از آنها معیارهای روانی انسانی هستند.

بنابراین آنچه که می‌توان در مورد نظریه پردازان طراحی شهری جدید به صورت بسیار موجز و خلاصه گفت، آن است که تماماً به کیفیت محیط، به عنوان مهمترین عنصر تعریف کننده مکان توجه کرده‌اند که از مجموعه بسیار پیچیده‌ای از عناصر فیزیکی و غیر فیزیکی ساخته شده است که در مرکز تمام مباحث احساس انسانی و نیازهای پیچیده او قرار گرفته است. در هر صورت سه دیدگاه یاد شده، هر یک در موقعیت خاصی می‌تواند به کمک طراحان شهری بیاید و در مجموع طراحی شهری مناسب را پدید آورد. کنار گذاشتن هر یک از آنها به منزله نهمیده گرفتن بخشی از قابلیت‌های آن نظریه است.



- شهر و پلوشانها
- ۱- کانسلیو کورمپوتوری از طرفین فضایی شهری از دست سولماز حسین، نشر چشمه، شهر تهران، ۱۳۷۴
 - ۲- Kabbu
 - ۳- همان من ۸
 - ۴- Cim Hama'sh
 - ۵- Pashir
 - ۶- همان من ۵
 - ۷- همان من ۶
 - ۸- همان من ۶
 - ۹- همان من ۶
 - ۱۰- همان من ۶
 - ۱۱- همان من ۶
 - ۱۲- همان من ۶
 - ۱۳- همان من ۶
 - ۱۴- همان من ۶
 - ۱۵- همان من ۶
 - ۱۶- همان من ۶
 - ۱۷- همان من ۶
 - ۱۸- همان من ۶
 - ۱۹- همان من ۶
 - ۲۰- همان من ۶
 - ۲۱- همان من ۶
 - ۲۲- همان من ۶
 - ۲۳- همان من ۶
 - ۲۴- همان من ۶
 - ۲۵- همان من ۶
 - ۲۶- همان من ۶
 - ۲۷- همان من ۶
 - ۲۸- همان من ۶
 - ۲۹- همان من ۶
 - ۳۰- همان من ۶
 - ۳۱- همان من ۶
 - ۳۲- همان من ۶
 - ۳۳- همان من ۶
 - ۳۴- همان من ۶
 - ۳۵- همان من ۶
 - ۳۶- همان من ۶
 - ۳۷- همان من ۶
 - ۳۸- همان من ۶
 - ۳۹- همان من ۶
 - ۴۰- همان من ۶
 - ۴۱- همان من ۶
 - ۴۲- همان من ۶
 - ۴۳- همان من ۶
 - ۴۴- همان من ۶
 - ۴۵- همان من ۶

نمایش‌های گرافیکی گورنرین هاتن از تجربه حرکت از مریون لشمایر شهری - حسن مشخص به فرد هاتن را نشان می‌دهد.



دید و منظر در بزرگراه‌ها

تهیه کننده: سولماز حسینیون

امروزه سفرهای درون شهری در بزرگراه‌ها بخش عمده‌ای از زندگی روزمره بسیاری از شهروندان شهرهای بزرگ از جمله تهران را تشکیل می‌دهد. به عبارت دیگر، بخشی از اوقات روزانه هر فرد در شهر در این مسیرها صرفه می‌شود. بزرگراه به اصطلاح به انواع راه‌های شریانی درجه یک، آزادراه‌ها و بزرگراه‌های درونی شهری که اولویت در آنها با سواره است اطلاق می‌شود. در این مسیرها جریان ترافیک پیوسته است. بزرگراه‌ها به لحاظ وسعت، ایامد و نوع فعلیتی که در آنها صورت می‌گیرد، از اندام‌های مهم شهری‌اند که حضور آنها در شهر تأثیر زیادی بر کلیه بافت‌های شهری می‌گذارد. ادراک شبکه بزرگراه‌ها می‌تواند شهر را برای فرد درک‌پذیر کند و تصویری زنده و واضح از شهر به دست دهد. این بدان خاطر است که بزرگراه‌ها بخش عمده‌ای از شبکه راه‌های شهری را، خصوصاً در ذهنیت و تصویر ذهنی افراد سواره، تشکیل می‌دهند. این موضوعی است که در مکان‌یابی و تعیین مسیر بزرگراه‌ها در سطح شهر اهمیت فراوان می‌یابد. با آنکه رعایت کلیه استانداردها و ضوابط مهندسی ترافیک در بزرگراه‌ها - خصوصاً به دلیل نیاز به ایمنی - ضروری است، اما طراحی آنها به مانند سایر قضا‌های شهری نیاز به حضور و درگیری تمامی تخصص‌های شهری دارد. ویژگی‌های کیفی بزرگراه‌ها از جمله چگونگی ادراک، ذهنیت و حس شهروندان ضمن عبور از آن، از نکاتی است که می‌بایست مورد توجه طراحان قرار گیرد. در شهرهای ما مسئولیت اصلی طراحی بزرگراه‌ها را مهندسان ترافیک بر عهده دارند که دغدغه اصلی آنها حل مسائل ترافیکی و اعداد و ارقامی است که به سفر مربوط می‌شود. این در حالی است که انسان‌ها، چه پیاده و چه سواره، صرفاً اعداد و ارقام نیستند، بلکه دارای تجربیات و تفکراتی براساس پیش زمینه‌های ذهن و حسی‌اند که می‌تواند بر نحوه ادراک و رفتار آنها تأثیر بگذارد. به همین دلیل عبور از بزرگراه می‌تواند - و باید - تجربه‌ای لذت‌بخش، خلاقانه و زیبا باشد. دید نیز در مسیرها می‌تواند بازی‌ای جالب از قضا و حرکات باشد، ضمن اینکه تجربه بصری عبور از بزرگراه‌ها می‌تواند در ادراک کلیت و ساختار شهر تأثیر بگذارد. شخص می‌تواند از طریق نمادهای شهری نحوه ارتباط مردم با شهر و یا خود را ادراک کند. به رغم همه اینها، معمولاً در طراحی شهرها از طراحی بزرگراه‌ها غفلت می‌شود. یکی از مهم‌ترین مسائل در کریدورهای حمل‌ونقل شهری

ایمنی است که از میان انواع آنها ایمنی در بزرگراه‌ها دارای اولویت زیادی است. اما آنچه نباید از نظر دور داشت، این است که کنترل دید و منظر در بزرگراه‌ها می‌تواند تأثیر زیادی در افزایش یا کاهش ایمنی و تقویت مسائل فنی در بزرگراه داشته باشد. تأمین زیبایی و ایمنی و مسائل فنی به صورت همزمان، بخشی از طراحی بزرگراه‌های شهری را تشکیل می‌دهد.

راه‌ها بخشی از محیط سه بعدی طبیعی و مصنوعی شهرها هستند و روان بودن مسیر مهم‌ترین خصیصه بزرگراه‌هاست. هر چند مناظر زیبا و لذت‌بخش ممکن است در امتداد مسیر بزرگراه‌ها وجود داشته باشد، اما طراحی سیما و منظر بزرگراه‌های شهری اولویت بالایی دارد و می‌تواند در بردارنده ویژگی‌های بصری خاص باشد، به گونه‌ای که حکم نوعی اثر هنری را یابد.

محور بحث حاضر، بررسی منظر در بزرگراه‌ها از دیدگاه راننده‌ها و مسافران است، با تأکید بر چیزی که از درون نگرینسته می‌شود.

ضمناً در اینجا بحث تنها به بزرگراه‌های درون شهر محدود می‌گردد، زیرا این بزرگراه‌ها هم دارای حساس‌ترین مشکلات‌اند و هم بیشترین تأثیرات بصری را دارند. اگر بزرگراه به مثابه اثری هنری در نظر گرفته شود، مهم‌ترین حسی که از آن منتقل می‌گردد، بیش از همه از طریق حرکت و فضاست که در سکاس‌های متوالی تجربه می‌شود. در اینجا از میان جوانب، بنیانی مهم‌تر از شنوایی یا بویایی است، و در واقع مهم‌ترین نقش را در این تجربیات حسی دارد. پس از آن حس لامسه از طریق رابط‌های که میان آن و وسیله حرکتی و جاده برقرار می‌شود، اهمیت بعدی را دارد.

استفاده کنندگان از بزرگراه، گاه گردشگران و بازدیدکنندگان هستند که برای اولین بار آن را تجربه می‌کنند و در آن به جست‌وجوی عناصر جالب یا جذاب‌باند. البته راه‌یابی مسیرها نیز برای آنان اهمیت عمده‌ای دارد. گروه دیگر، استفاده کنندگان روزمره از بزرگراه برای حرکت از محل کار به زندگی - و برعکس



هستند که با دید بزرگراه و منظر آن کاملاً آشنایند و بسیاری از عناصر را به مرور زمان نادیده می‌گیرند و در جست و جوی وقایع، اتفاقات و مناظر جدید هستند. آنچه اهمیت دارد این است که راننده همواره برگسترهٔ محدودی فراروی خود متمرکز می‌گردد اما مسافران او آزادند که بر جاده متمرکز شوند یا به آزادی اطراف خود را نظاره کنند یا در درون خودرو به کاری یا فکری مشغول باشند. لیکن حتی رانندگان هم نمی‌توانند نسبت به دید و منظر بزرگراه و آنچه که در آن اتفاق می‌افتد بی‌تفاوت باشند. خودروی شخصی مدرن، راننده را از عوامل حسی بیرونی همچون صدا و بو و حتی عوامل جوی تا حد زیادی جدا - و گاه او را از آنها حفظ - می‌کند. او فرصت چندانی برای جست و جو، بررسی و انتخاب راه به میل خود ندارد و دید او در خودرو محدود و قاپ گرفته شده است. او تا حد زیادی منفعل است و تنها سرعت، مقیاس و حرکت خودرو به او امکان تجربه می‌دهد.

گاهی شهروندان از مسائل موجود در بزرگراه‌ها به پیش‌بینی رفتارها و کنترل و هدایت آنها و همچنین خطرها و مشکلات در بزرگراه‌ها کمک می‌کنند. به هنگام طراحی بزرگراه‌ها همواره صحبت از کارایی و کیفیت بزرگراه می‌شود اما به رانندگانی که کنترل کنندگان خودروها هستند، و نحوهٔ ادراک و حرکت و رفتار آنها توجه نمی‌شود. رانندگان در هر لحظه موقعیت خود را می‌سنجند و در مسیر جهت‌یابی می‌کنند. عدم ادراک صحیح محیط و عدم اشراف بر آن می‌تواند آنان را تحت فشار عصبی قرار دهد و ناچار از اشتباه کند.

ادراک بصری در بزرگراه‌ها و کریدورهای حمل و نقل

تجربه زیبایی شناختی از بزرگراه‌ها یا کریدورهای دیگر حمل و نقل به آنچه شخص در طول زمان و در فضا ادراک می‌کند، باز می‌گردد.

این ادراک کاملاً متفاوت از انواع دیگر ادراکات فضایی است که به صورت منفرد رخ می‌دهد.

بزرگراه‌ها به صورت توالی سلسلهٔ تجارب بصری در طول زمان ادراک می‌شوند. در این زمینه، کیفیت زیبایی شناختی یک کریدور در حقیقت مجموعه‌ای از تجربیات بصری در طول زمان است و صرفاً به کیفیت بصری دید منفرد باز نمی‌گردد. به عبارت دیگر، حتی ممکن است در بزرگراه عناصر بصری ناخوشایند وجود داشته باشد اما در کل حس بصری مطلوبی ارائه دهد. تقویت زیبایی در مسیرهای حمل و نقل ضمن اینکه شامل کار مهندسی دقیق، و شامل پرداختن به چاره‌ها و عناصر معماری است، در عین حال به مدیریت و طراحی دقیق، فرم زمین، کاشت گیاهان و کنترل آب و خاک و فرسایش هم باز می‌گردد، و باز هم در عین حال چیزی بیش از اینهاست. یعنی در واقع تلفیق مسیر با فرم طبیعی زمین و کنترل و دیدها، به گونه‌ای است که شخص ضمن عبور از این مسیرها، تجربه بصری مطلوبی داشته باشد.

ملاحظات طراحی بزرگراه‌ها از دید مقیاس و ادراک

بصری

مقیاس در منظر بزرگراه‌ها احتمالاً از حساس‌ترین نکات

طراحی زیبایی‌شناسانه بزرگراه‌هاست. طراحی و کار روی سطوح منظر بهتر است بر نقاط خاصی متمرکز شود که بیشترین تأثیر بصری را ایجاد می‌کنند. نباید از نظر دور داشت که تقویت منظر طبیعی موجود بسیار صرفه‌تر و اقتصادی‌تر خواهد بود تا ایجاد و خلق منظر جدید یا متفاوت از قبل. ادراک معمول ناظر از مناظر یک مسیر از فواین پرسیکتیو تبعیت می‌کند. مثال آن نقطهٔ متحرکی است که با سرعت خاص در امتداد خط مرکزی دید در حرکت است. این بدان معناست که دید در پرسیکتیو مرتباً در حال تغییر است. هنگام سفر با سرعت معمول، شخص در هر ثانیه تقریباً ۵۰ تصویر ادراک می‌کند. بنابراین برداشت بصری در یک کریدور عبوری مجموعه تعداد زیادی تصویر است. از آنجا که شخص در حال عبور در وسیلهٔ نقلیه معمولاً دارای ارتفاع دید کمتر و با خط افق دو متری است، مساحت زمین کاهش می‌یابد و در نتیجه شخص تصاویر و الگوهای روی زمین را به طرز محسوسی کمتر درک می‌کند. بنابراین به دلیل کاهش فاصله خط افق با سطح زمین، عناصر کوتاه یا گیاهان کم ارتفاع که از خط افق پایین‌ترند، عناصر غالب بصری در طراحی بزرگراه محسوب نمی‌شوند. نوع پرسیکتیو دید در بزرگراه‌ها معمولاً یک نقطه‌ای است و به دلیل سرعت زیاد مخروط دید زاویه محدودی در حدود ۳۰ درجه ندارد. تحقیقات نشان می‌دهد که هر چه شخص سریع‌تر حرکت کند، زاویهٔ مخروط دید او کوچک‌تر می‌شود.

راننده ضمن اینکه مسیر خود را می‌یابد عناصر اصلی محیط را شناسایی می‌کند و ارتباط موقعیت خود را با آن می‌سنجد. این کار دارای بخشی عملی و کاربردی و بخشی نیز زیبایی‌شناختی است و می‌توان تنها به علائم راهنما اکتفا کرد. زمانی که راننده بر کل محیط اشراف ندارد، ممکن است تحت فشار عصبی قرار گیرد و اشتباه کند. ادراک شبکهٔ بزرگراه‌ها، شهر را نیز قابل ادراک می‌کند و می‌تواند از شهر تصویری رنده و منظم به دست دهد. آنچه کار را در طراحی بزرگراه دشوار می‌سازد، ورود و خروج در مقاطع مختلف مسیر است؛ در نتیجه می‌بایست راه از ابزارهای مستقلی که کلیتی واحد را تشکیل می‌دهند، ساخته شود. در بزرگراه مردم برخی از مناظر را پیش‌رو دارند و برخی را پشت سر می‌گذارند؛ بنابراین به تمهیدات یا روش‌هایی نیاز است که فرم پشت سر پوشیده شود، در حالی که فرم پیش‌رو ادراک‌پذیر گردد. در بزرگراه مردم در تمام مناظر بزرگراه را از ابتدا تا انتها نمی‌بینند. آنها مرتباً از قسمتی وارد و از محل دیگری از بزرگراه خارج می‌شوند. بنابراین در سکناس‌های فضایی بزرگراه می‌بایست امکان انقطاع وجود داشته باشد. ایده‌آل این است که بزرگراه به صورت سه بعدی ادراک شود؛ همچنین می‌بایست شامل قوس‌های سه بعدی باشد یا این قوس‌ها در کنار عناصر دو بعدی ادراک شوند.

آنچه مسلم می‌نماید، این است که عناصر در بزرگراه می‌بایست نقش‌های متفاوتی را ایفا کنند. زمانی طراحی بزرگراه موفق است که عناصر آن هم‌زمان هم دارای معنی باشند، هم هدف بصری باشند و هم در تنظیم فیزیکی مسیر مفید واقع گردند. مهم‌ترین مسئله در طراحی هوشمندانه و صحیح بزرگراه شکل‌گیری فرم سکناس‌بندی آن است. تلاوم در عین زیبایی،

شکوفایی و ایجاد تضاد میان عناصر و تداوم فضایی حرکت، جهت‌گیری و معنا همه بخش‌هایی از کلیتی واحد به شمار می‌آیند.

بزرگراه می‌بایست دارای ضرباهنگ پایه و تناوب منظمی از نقاط تصمیم‌گیری و تصاویر بصری جالب توجه باشد. این ضرباهنگ می‌تواند متنوع باشد اما تنوع آن می‌بایست هماهنگ و بسته به سرعت حرکت تنظیم شود. این سرعت پایه خود سلسله مراتب راه را مشخص و تعریف می‌کند و به راننده امکان پیش‌بینی در طول مسیر را می‌دهد. طراح می‌تواند از خواص حرکت به عنوان یکی از عناصر خلق دیدهای دلخواه خود استفاده کند. از جمله بزرگ شدن و ناپدید شدن اشیاء زمانی که گروهی از این عوامل با هم و در امتداد جاده‌ای با سازمان‌دهی پیچیده دیده شود، تجربه هیجان‌انگیزی به وجود می‌آورد. نشانه‌های شهری که در پیش زمینه یا در پس زمینه حرکت می‌کنند، می‌بایست در چارچوبی متحرک قرار گیرند، پیدا و پنهان شوند و در جهات مختلف چرخش کنند. دو نشانه که کنار هم قرار می‌گیرند، حس «در مسیر بودن» را القا می‌کنند.

سکانس‌های فضایی بزرگراه از عناصر بسیاری تشکیل شده است. که بهتر است به نسبت پیشرفت حرکت مفروض در پروسه ادراک بصری در فضا ساخته شوند. عبور از بزرگراه با درک سریعی از رنگ، بافت، حرکت و خطوط محیطی همراه است. این ادراکات به صورت عناصر قابل شناسایی دسته‌بندی می‌شوند، که از آنها به عنوان حرکت در فضا تعبیر می‌شود. ناظر این عناصر متحرک و فضاها را در ساختاری کلی که فرد را در جهت‌یابی یاری می‌رساند مکان‌یابی می‌کند. در یک دوره زمانی طولانی، این عناصر قابل شناسایی، حرکات، فضاها، ساختارهای جهت‌دار و معانی در سطوح بالاتری به عنوان سکانس‌های پیچیده تنظیم می‌شوند.

راننده می‌بایست هر لحظه بتواند موقعیت خود را در محیط بسنجد و خود را در این محیط جهت‌یابی کند. به عبارت دیگر، حرکت در امتداد جاده شامل نزدیک شدن‌های متوالی به مقصد است. این مقصدها می‌توانند نشانه‌های شهری غالب یا نقاط کانونی باشند که ناظر به سمت آنها حرکت می‌کند، به آنها می‌رسد، از آنها عبور می‌کند یا به هر حال هدف نهایی او هستند. او به وسیله آنها میزان پیشروی خود را اندازه‌گیری و مسیر آینده خود را پیش‌بینی می‌کند. این مقاصد می‌توانند مقصد نهایی و دور دست باشند که تغییرشان به کندی صورت می‌گیرد، یا مقصدهای نزدیک باشند که با سرعت بیشتری تغییر می‌کنند و جاده را به بخش‌های بصری تقسیم می‌کنند.

شخص سواره ضمن حرکت در هر لحظه نیاز دارد که خود را با مسیر خود و عناصر آن تطبیق دهد و آن را ادراک کند. او حق دارد که از حرکت در جاده لذت ببرد و عبور از آن را برای رسیدن به مقصد در سطح شهر به تجربه‌ای آشنا و پویا تبدیل کند.

نشانه‌های شهری و کاربرد آنها در سکانس بندی مسیرها
دیدن عناصر آشنا و نشانه‌هایی که شخص بتواند از طریق آنها خاطره‌ای را در ذهن نگه دارد، مسیر خود را پیدا کند و از حضور در مسیر درست اطمینان بیابد و حس هویت و انتظار کند، کمک بزرگی برای ناظر است.

نشانه‌های شهری در ذهن ناظران تأثیر گذارتر و ماندنی‌ترند تا علائم راهنمایی و رانندگی؛ و می‌توانند به جهت‌یابی و مکان‌یابی شخصی در هر لحظه در سطح شهر کمک کنند.

یکی از مهم‌ترین روش‌های ارتقای دید و منظر و کیفیت ادراکی بزرگراه‌ها استفاده از نشانه‌های شهری در امتداد بزرگراه‌هاست.

مؤثرترین نشانه‌ها احجام بلند و منفردی هستند که در بزرگراه قابل رؤیت‌اند که یا در انتهای مسیر به عنوان مقصد قرار گرفته‌اند و یا صرفاً صحنه‌ای در امتداد جاده هستند. در حالت دوم نشانه‌ها به رانندگان برای حدس زدن موقعیت و طی مسیر و زمان کمک می‌کنند، آنها را از حالت کسالت و تعلیق خارج می‌آورند و طول مسیر را به بخش‌هایی کوتاه‌تر تقسیم می‌کنند. به عبارت دیگر، از آنجا که نوع ادراک در بزرگراه‌ها تغییر می‌کند اصولاً توجه به سمت عناصر دورتر و ثابت بیشتر از عناصر نزدیک و متحرک است. بنابراین با استفاده از نشانه‌ها و نقاط کانونی به عنوان سلسله مقاصد بصری، می‌توان به ناظر کمک کرد تا به سمت آنها حرکت کند و از طریق آنها میزان پیشروی خود را تخمین بزند و مسیر آینده خود را انتخاب کند. این مقاصد می‌توانند نزدیک باشند و به سرعت پشت سر گذاشته شوند، یا در دور دست باشند، و یا می‌توانند دائماً در معرض دید نباشند بلکه گاه به گاه دیده شوند و تکرار شوند تا حس پیشروی از بین نرود. همچنین می‌توانند یکی پس از دیگری ظاهر شوند و یا حتی همپوشانی داشته باشند. بزرگراه‌ها می‌بایست دارای نوعی ضرباهنگ منظم از نقاط با کیفیت بصری ویژه و نقاطی باشند که از نظر تصمیم‌گیری دارای اهمیت ویژه‌اند. این ضرباهنگ می‌تواند متنوع باشد و براساس سرعت حرکت یا حداکثر طول بزرگراه تنظیم شود.



نقاط تمرکز در بزرگراه‌ها

توجه همواره در نقاط تصمیم‌گیری متمرکز است مانند ابتدای یک شیب خروجی که جزئیات عناصر در محل انشعاب شیب راه از مسیر اصلی بیشترین اهمیت را دارد، زیرا در این زمان راننده دارای حداکثر میزان تمرکز است.

یکی دیگر از نقاط تمرکز در زمانی است که محصوریت فضا افزایش می‌یابد، از جمله زمانی که ساخت و سازها مانند پل‌هایی با ساختمان‌ها به جداره مسیر نزدیک می‌شوند. تمام اینها فرصت‌هایی برای ایجاد تأکیدات بصری به شمار می‌آیند.

در نزدیکی تقاطعها و پیچها می‌توان با آنبوتر کردن پوشش گیاهی و افزایش مخصوصیت به طرز مناسبی رانندگان را به کاهش سرعت تشویق کرد.

با استفاده از عناصر پوشش گیاهی و میلان می‌توان ریتم لازم را برای افزایش وضوح مسیر و روان تر شدن تردد به وجود آورد. تعریف تداوم مسیر و یا انقطاع آن با کمک این عناصر تقویت می‌شود.

در شب نیز با استفاده از نورپردازی می‌توان سکناس‌های بصری مناسب ایجاد کرد و یا عناصر آشنای روز را در شب نیز وضوح بخشید.

البته نورپردازی در بزرگراهها و انتخاب نوع، ارتفاع و ریتم چراغ‌ها می‌بایست به گونه‌ای باشد که مزاحمتی برای دید رانندگان ایجاد نکند. ضمن اینکه وضوح مسیر در روز و شب با حذف موانع بصری و نورپردازی می‌تواند باعث افزایش مسیر شود.

جمع بندی

انسان از موقعیت خود در محیط آگاه است و دائماً نیاز به حس مکان دارد و این حس هویت با آگاهی از وجود مکانی دیگر تعریف می‌شود.

برای این کار سه عنصر حرکت، موقعیت و محتوا در زمینه محل نقش اصلی را دارند. حرکت پیش رونده فرد موجب می‌شود که مناظر شهری به صورت ناگهانی و به صورت مکاشفه‌ای برای شخص آشکار شوند. چنین چیزی «دید متوالی» (Serial Vision) نامیده می‌شود.

هدف طراح در واقع کنترل و هدایت عناصر شهری است، به گونه‌ای که تأثیری که اینها روی احساسات و حواس می‌گذارند به تجربه‌ای عمیق و زنده تبدیل شود. کنترل این دیدهای متوالی بخشی از وظایف طراح شهری خصوصاً در مسیرهای شهری است که عنصر حرکت در آن غالب است.

بزرگراه شهری به عنوان یکی از انواع مسیرهای شهری که مهم‌ترین جنبه آن عبور است و مکت و توقف در آن به حداقل می‌رسد، نیاز به تعمق طراحان دربارهٔ عناصر دید و منظر آن دارد. در این میان همان گونه که اشاره شد، تمهیدات طراحانه می‌تواند در افزایش ایمنی و روانی بزرگراهها نقش عمده‌ای داشته باشد.

یکتواختی مسیر بزرگراهها می‌تواند باعث کسالت راننده شود و در عدم ادراک از میزان سرعت و وقایع اطراف مؤثر افتد. با استفاده از تمهیداتی مانند ایجاد سکناس‌ها، دید به نشانه‌ها و مقاصد مقطعی و مازپیچ کردن مسیر می‌توان راننده را همواره هشیار و متوجه به جاده نگاه داشت و با ایجاد تنوع‌های صحیح از کسالت و یکتواختی جلوگیری کرد. با حذف جزئیات بیش از حد و محرک‌های بیش بینی شده و تنظیم ریتم درختان، پوشش گیاهی علائم و سکناس‌ها و مقاصد می‌توان به هدایت صحیح راننده کمک کرد و به کنترل سرعت راننده و نگاه داشتن آن در حد مطلوب یاری رساند.

سکناس‌های فضایی از عناصر بسیاری تشکیل شده‌اند که ضمن حرکت ادراک می‌شوند. از جمله اینهاست بافت، نور، رنگ، خطوط و شکل بناها و حتی خودروهای در حال حرکت. نکتهٔ دیگر در تنظیم مسیر و سکناس‌بندی بزرگراهها ایجاد تنوع در طول مسیر است.

مسیرهای یکتواخت و طولانی که تغییر جهت زیادی نداشته باشند، کسل کننده‌اند. با تعیین مقاصد مقطعی و سکناس‌های بصری و مشخص در طول مسیر و ایجاد گوناگونی بصری، تنوع لازم برای جلوگیری از کسالت و یکتواختی به وجود می‌آید. وجود مسیر مازپیچی که در آن دیدهای خوب یکی پس از دیگری به صورت متوالی ظاهر شوند رانندگی را به تجربه‌ای لذت بخش تبدیل می‌کند.

فوس‌های کوچک‌تر با شعاع کمتر و تنوع دیدها و کنتراست‌ها امکان تخمین سرعت را بالا می‌برد و تسلط راننده را بر جاده افزایش می‌دهد. این در حالی است که فوس‌های بزرگ و دیدهای وسیع موجب کاهش توانایی تخمین سرعت و کنترل آن می‌شود. به همان نسبت کنترل سرعت و جلوگیری از افزایش بیش از حد آن در طول مسیر اهمیت دارد. از سوی دیگر، خوانایی مسیر باید به گونه‌ای باشد که از کم کردن سرعت حرکت برای ادراک آن جلوگیری کند.

از دیگر مشخصه‌های بزرگراهها این است که عبور از آنها دو طرفه و بازگشت پذیر است؛ در نتیجه حس عبور از هر دو طرف می‌بایست لذت بخش باشد. بدین ترتیب در طراحی مسیر بزرگراه می‌بایست کلیه عوامل ذکر شده از هر دو طرف کنترل و طراحی گردند تا بهترین نتایج به دست آید. البته این کاری است بس دشوار و دقیق و نیاز به اشراف کاملی از عناصر دید و منظر در کل شهر، نشانه‌ها و ویژگی‌های مسیرها در کنار هر مسیر خاص دارد.

پوشش گیاهی، تابلوها و علائم شهری در بزرگراهها

فرازگیری تابلوها و نشانه‌ها، میلان شهری و نورپردازی در امتداد مسیر بزرگراهها نیز اهمیت زیادی دارد. از آنجا که با افزایش سرعت و توانایی درک جزئیات و زاویهٔ دید کاهش می‌یابد، بهتر است این عناصر درشت‌دانه باشند و سادگی و عدم پیچیدگی و همچنین نیرداختن به جزئیات در آنها رعایت شود. نیز می‌بایست از فراگیری میلان شهری غیرضروری و نوشتارها یا جزئیاتی که راننده یا ناچار از کاهش سرعت برای ادراک آنها می‌کند پرهیز گردد. علائم تبلیغاتی می‌بایست در ابعاد بزرگ باشند و تصاویر آنها واضح یا دارای نوشتارهای کوتاه باشد. تابلوها اگر در محل صحیح خود نصب شوند می‌توانند در تعیین معانی محیط کمک کنند. ارتباط با بناهای مجاور نیز در تعیین موقعیت مؤثر است. انطباق مسیر با فرم زمین و دیده شدن گاه به گاه مقصد نهایی از فواصل دور در افزایش وضوح مسیر بسیار مؤثرند.

از سوی دیگر، پوشش گیاهی در اطراف بزرگراهها ضمن اینکه تمی‌بایست نامی برای دید خصوصاً در پیچها و تقاطعها گردد، می‌تواند در تعیین حریم بزرگراهها مؤثر باشد. از آنجا که هر چه مخصوصیت افزایش یابد تمایل به کاهش سرعت بیشتر می‌شود،



منابع:
1- این کتاب طراحی راهنمای شهری، بخش 4، راههای
شهری ترجمهٔ سوزان حسینی و شهرزاد سلیمان‌نژاد
(FVB)

2- Donald Appleyard, Kevin Lynch and John
R. Myer, (1975) The View from the Road,
The Massachusetts Institute of Technology, USA.
3- Colin Gordon (1964) Townscape, The
Architectural Press, London
4- Lynch, Kevin (1960) The Image of the City, The
MIT Press and Harvard University Press, Cambridge
and Transportation Complex (Houston, Texas)
5- WWW.usc.ir/utecna.edu, Visual Perception
of Highway
6- Mc Cleary, Jiri (1979) Road Form and
Townscape, London: Road International.

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

عدالت اداری محمل قانونی ندارد؛ لذا رای قطعی شعبه مورد نظر که به منظور وحدت رویه صادر گردیده، برای شهرداری ملاک عمل است.

□ در نتیجه تقاضای مالکی، شهرداری بدون توجه و دقت در کاربری زمین با اخذ مطالبات قانونی مبادرت به صدور پروانه ساختمانی برای متقاضی کرده است؛ لکن پس از گذشت مدتی - و قبل از اتمام عملیات ساختمانی - شهرداری متوجه شده است که ملک در کاربری مغایر با پروانه صادر شده قرار گرفته است و در صدد است پروانه مذکور را ابطال کند و از ادامه عملیات ساختمانی جلوگیری به عمل آورد. آیا چنین امکانی وجود دارد یا خیر؟

○ اصلاح اقدامات یا تصمیماتی که در نتیجه اشتباه یا عدم رعایت ضوابط و مقررات ایجاد شده است، به وسیله شهرداری امکان پذیر است؛ لکن در صورت اتخاذ چنین تصمیمی، شهرداری می بایست از عهده ضرر و زیان شاکی خصوصی برآید.

□ اداره کل فنی و حرفه‌ای استان با ارائه رای از دیوان عدالت اداری، دال بر محکومیت سازمان اتوبوس رانی، خواستار اجرای ۲ درصد حق کارآموزی موضوع ماده ۱۴ قانون وصول کارآموزی براساس حقوق و دستمزد ماهیانه کارگران شده است. خواهشمند است در این زمینه راهنمایی فرمایید.

○ براساس قانون کار، کارگاه در قالب عام و کلی تعریف شده است و لذا کلیه دستگاه‌های اداری که به گونه‌ای مرتبط با مشاغل کاری از مقررات کار پیروی می کنند؛ مشمول قانون کار - و سایر مقرراتی که به نوعی به کارگر مرتبط است - خواهند بود.

□ پس از تشکیل شوراهای اسلامی شهر در شهرها، شوراهای به منظور افزایش درآمد و تأمین بخشی از هزینه‌های جمع‌آوری زباله‌های شهری، با این استدلال که جمع‌آوری و دفع زباله‌های خانگی از وظایف شهرداری‌ها نیست، به طور غیرقانونی و جوهی را به عنوان هزینه دفع زباله از شهروندان مطالبه و دریافت می کنند. لیکن با طرح شکایت از سوی برخی از شهروندان در دیوان عدالت اداری، این گونه مصوبات به صورت موردی لغو گردیده است. حال ضروری است که ضمن تبیین جایگاه شهرداری‌ها در زمینه دفع زباله‌های شهری، از منظر حقوقی در این خصوص راهنمایی فرمایید.

○ ۱- در قانون شهرداری‌ها به طور اخص، و در سایر قوانین به طور اعم، حکمی که مبین تخصیص وظایف جمع‌آوری، حمل و دفن زباله شهری به شهرداری باشد ملاحظه نمی شود؛ و انحصاراً در ماده ۵۵ قانون شهرداری، تعیین محل دفن زباله و فضولات شهری به شهرداری هر محل واگذار شده است.

۲- شهرداری‌ها حسب تجویز بندهای ۱۶ و ۲۲ ماده ۲۱ قانون شوراهای می توانند به منظور مولانه کسری بودجه خود با

مشاوره حقوقی این شماره در برگیرنده پاسخ به سؤالاتی در این زمینه‌هاست؛ شامل بخش خصوصی وابسته به سازمان ایرانگردی و جهانگردی در ماده ۸ قانون صنعت ایرانگردی و جهانگردی، گورستان‌های وقفی، مطالبات شهرداری به دلیل تخلف ساختمانی، درگیری اداره کل فنی و حرفه‌ای استان و سازمان اتوبوس رانی و شوراهای و هزینه‌های جمع زباله‌های شهری. ناگفته نماند که پاسخ به این سؤالات، بر اساس نظر شخصی مشاور حقوقی صورت گرفته است.

□ آیا بخش خصوصی وابسته به سازمان ایرانگردی و جهانگردی با عنایت به ماده ۸ قانون صنعت ایرانگردی و جهانگردی به شرح ذیل می تواند از معافیت‌های مندرجه بهره‌مند گردد، یا خیر؟

ماده ۸: کلیه تاسیسات ایرانگردی و جهانگردی، دفاتر خدمات مسافرتی و سایر تاسیسات مشابه از هر نظر - اعم از سوخت، آب و برق، عوارض، مالیات، وام بانکی و جز آن - مشمول تعرفه‌های مقررات و دستورالعمل‌های بخش صنایع اند.

○ تسهیلات و امکانات فراهم شده در ماده ۸ قانون صنعت ایرانگردی و جهانگردی مصوب سال ۷۰ به طور عام و برای پیشرفت و ارتقای صنعت جهانگردی احاطا گردیده است؛ لذا هر بخش که در این زمینه فعالیت کند مشمول مقررات مذکور می گردد.

□ با عنایت به نظریه دبیر شورای نگهبان مبنی بر لغو اطلاق تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها و ماده ۴۵ آیین نامه مالی شهرداری‌ها راجع به گورستان‌های وقفی، اختلافات متعددی بین شهرداری و اداره اوقاف به وجود آمده است. خواهشمند است در این خصوص بررسی و نسبت به احکام کلی مواد مذکور اعلام نظر فرمایید.

○ نحوه اداره و نظارت بر امور گورستان‌های وقفی به موجب قوانین و مقررات وقف مشخص شده است و نظر شورای نگهبان در مورد وقف که در این زمینه صادر گردیده، ملاک عمل است؛ لکن نظریه مذکور نمی تواند موجب نسخ سایر احکام قانونی گردد.

□ ملک شخصی به دلیل تخلف ساختمانی در دو مرحله کمیسیون ماده صد رسیدگی گردیده و این رسیدگی منجر به صدور رای مبنی بر پرداخت جریمه شده است. متخلف نیز بدون هیچ گونه اعتراضی نسبت به رای قطعی تمکین و جرایم مذکور را به شهرداری پرداخت کرده است. لکن از پرداخت سایر مطالبات شهرداری ناشی از عوارض زیربنا و نظایر آن استتکاف ورزیده و با طرح مسئله در دیوان عدالت اداری، نهایتاً رای دیوان به نفع شاکی صادر و ابلاغ گردیده است. خواهشمند است در این زمینه راهنمایی و ارشاد فرمایید.

○ مطالبه و دریافت عوارض پس از وصول جریمه رای کمیسیون ماده صد از متخلف، طبق رای هیئت عمومی دیوان

تمسک به اهرم‌های قانونی مذکور برای خدماتی که در شهر ارائه سرویس می‌دهند، از طریق شوراها عوارض و تعرفه هزینه خدمات معین کنند. تعرفه هزینه حمل و دفن زباله را نیز می‌توان از جمله مصدق امور مذکور تلقی کرد.

شماره: ۱۲۷/۷۶/۵
تاریخ: ۱۳۸۱/۱۲/۴ شماره دادنامه: ۴۴۶ کلاسه پرونده: ۱۳۸۱/۱۲/۱۲
۱۲۷/۷۶

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری
شاکی: آقای ...

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض رأی صادره از شعب ۲ و ۴ و دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف - ششم هشتم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۹۳۰/۷۲ موضوع شکایت آقای ... و غیره به طرفیت زمین شهری لرستان به خواسته اعتراض به تملک پلاک ۲۱ فرعی از ۱۵۶ اصلی بخش ۳ روستای دهنو مقدسی به شرح دادنامه شماره ۱۱۹۷ مورخ ۱۳۷۵/۱۱/۲۹ چنین رأی صادر نموده است: [۱] به موجب نامه مورخ ۱۳۷۱/۵/۱۰ شهرداری بروجرد پلاک ۲۱ فرعی از ۵۶ اصلی بخش ۳ در حوزه استحقاقی شهرداری فرار گرفته و با استناد ماده ۲ قانون زمین شهری تملک آن جایز بوده؛ [۲] به موجب ماده ۵ همان قانون تملک اراضی - ذایر اعم از کشاورزی و غیره - بلا اشکال بوده؛ [۳] صورت مجلس کمیسیون مشکله حکایت از عدم وجود اراضی موات و بایر و نیز نیاز به تملک و اجازه بالاترین مقام دارد؛ [۴] حقوق مالکین اعم از بهای اراضی و نصاب قانونی تامین گردیده است [و] ایراد و اشکالی بر نحوه اقدامات زمین شهری لرستان در اجرای ماده ۹ قانون زمین شهری مشهود نیست و شکایت مردود تشخیص داده می‌شود. ب - شعبه سوم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۳۹۹/۷۱ موضوع شکایت آقای ... به طرفیت اداره کل زمین شهری استان لرستان به خواسته اعتراض به نظریه کمیسیون تشخیص و ابطال عملیات تملک در پلاک ۱۹ فرعی از ۵۶ اصلی واقع در بخش ۲ بروجرد به شرح دادنامه شماره ۶۸ مورخ ۱۳۷۲/۲/۸ چنین رأی صادر نموده است: شکایت شکات به دلایل زیر وارد تشخیص می‌گردد: ۱- اولاً از مکاتبات اداری موجود در پرونده معلوم می‌شود که اداره خواننده ضرورتی در تملک پلاک نداشته و صرفاً با توجه به پایان یافتن عمر ماده ۹ قانون زمین شهری در شهرهای ضرورتی مذکور در قانون حسب ادعای زمین شهری و برای نیاز آینده و احتمالی شهر به امکان مسکنی اقدام به تملک شده است که به نظر می‌رسد این اقدام غیر قانونی از دستور وریر مربوطه است که در نامه شماره ۲۸۸-۱/۱ به مدیر کل مسکن لرستان مرفوع داشته [... به منظور اجتناب از مشکلات احتمالی در آینده ترتیبی اتخاذ شود تا در تملک اراضی مورد نیاز برای توسعه متصل و متصل شهرهای آن استان، آن دسته از اراضی تملکی که در محدوده حوزه استحقاقی شهرهای موجود فرار دارند به نام سازمان زمین شهری و اراضی خارج از محدوده مذکور ... به نام شرکت عمران شهرهای جدید تملک گردد] که این دستور برخلاف صریح ماده ۲ و ۹ آیین نامه قانون زمین شهری

است. ۲- زمین مورد شکایت خارج از محدوده شهری می‌باشد و به استناد ماده ۲ قانون زمین شهری اداره زمین شهری حق تملک زمین‌های زراعی خارج از محدوده شهر را ندارد. ۳- علی فرض آنکه زمین شاکی جزء زمین شهری باشد، اداره خواننده مکلف بوده است طبق ماده ۲۲ آیین نامه اجرایی قانون زمین شهری و شرایط چهارگانه مذکور در آن رفتار نماید، که هیچ گونه دلیلی مبنی بر رعایت ماده مذکور در پرونده ملاحظه نشد. بنابراین بنا به جهات مذکور حکم به ورود شکایت و ابطال کلیه عملیات تملکی پلاک مورد شکایت صادر می‌گردد. ج - شعبه چهارم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۴۵۹/۷۱ موضوع شکایت آقای محمدحسین واقعی به طرفیت سازمان زمین شهری لرستان به خواسته ابطال تملک و اقدامات ناشی از آن به شرح دادنامه شماره ۱۵۶۹ مورخ ۱۳۷۱/۱۰/۲۲ نظریه اینکه بهای زمین در صندوق ثبت تودیع نگردید و در نتیجه نقاد مقررات مربوط (تبصره ۶ ماده ۹ قانون زمین شهری و بند یک ماده ۲۲ آیین نامه اجرایی آن) رعایت نشده، لذا شکایت وارد تشخیص و حکم به ابطال تملک پلاک‌های موصوف و اقدامات و آثار ناشی از آن به نسبت سهم مالکیت شاکی صادر و اعلام می‌گردد. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت الاسلام والمسلمین دری نجف‌آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب و تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رای هیئت عمومی

الف - نظر به اینکه تفاوت مفاد دادنامه شماره ۱۵۶۹ مورخ ۱۳۷۱/۱۰/۲۲ شعبه ۱۴ با دو دادنامه صادره از شعب ۳ و ۸ بدوی دیوان مبنی بر استنباط متفاوت از حکم واحد قانونگذار نیست، بنابراین موضوع در این قسمت از مصدق رأی مناقض مذکور در ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری محسوب نمی‌شود و موردی برای رسیدگی و اتخاذ تصمیم در این زمینه در قلمرو ماده مزبور در هیئت عمومی دیوان وجود ندارد. ب - با عنایت به اینکه تملک اراضی واقع در محدوده شهرها در اجرای ماده ۹ قانون زمین شهری مصوب ۱۳۶۶/۶/۲۲ منوط به تحقق اجتماع شرایط و ضوابط مقرر در قانون زمین شهری و آیین نامه اجرایی آن به ویژه شقوق چهارگانه مذکور در ماده ۲۲ آیین نامه فوق‌الاشعار است، بنابراین دادنامه شماره ۶۸ مورخ ۱۳۷۲/۲/۸ شعبه سوم بدوی دیوان، در حدی که متضمن این معنی می‌باشد، موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می‌شود. این رأی به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع ذی ربط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف‌آبادی

تاریخ: ۱۳۸۱/۱۱/۲۰ شماره دادنامه: ۴۱۵-۴۱۴ کلاسه پرونده: ۲۹۴/۸۰ - ۲۶۹/۸۱
مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری
شاکی: آقای ...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال مصوبه شماره ۳۰۳۵۰/۱/۳/۲۳ مورخ ۱۳۷۹/۲/۱۸ وزیر کشور.

مقدمه: شکات طی دادخواست‌های تقدیمی اعلام داشته‌اند، طی مصوبه شماره ۳۰۳۵۰/۱/۳/۲۳ مورخ ۱۳۷۹/۲/۱۸ وزیر کشور قسمتی از محدوده شهرداری تهران (منطقه ۱۸) جدا و به شهرداری اسلامشهر الحاق گردیده است. ۱- حریم شهر تهران براساس بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری‌ها باید توسط هیئت دولت اصلاح گردد و در نتیجه شهرداری اسلامشهر نمی‌تواند در حریم شهر تهران دخالت نماید. ۲- حریم شهر تهران به موجب طرح جامع تهران، که در سال ۱۳۷۰ توسط شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسیده، مشخص گردیده است. بنابراین تغییر در آن نیز باید با اظهار نظر و دخالت شورای عالی شهرسازی و معماری باشد و هر گونه مصوبه‌ای که بدون نظر شورای عالی مذکور منجر به تغییر حریم تهران گردد، غیر قانونی می‌باشد. ۳- وفق تبصره یک ماده ۳ قانون تعاریف و تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵، تعیین محدوده شهری به عهده وزارتین مسکن و شهرسازی و وزارت کشور می‌باشد در حالی که در مورد اسلامشهر و تهران این مصوبه را تنها وزیر کشور اقدام و ابلاغ نموده است - که از این جهت نیز خلاف قانون می‌باشد. با توجه به مطالب مذکور مصوبه شماره ۳۰۳۵۰/۱/۳/۲۳ مورخ ۱۳۷۹/۲/۱۸ وزیر کشور که بدون رعایت تشریفات و مجرای قانونی تنظیم و تصویب شده است غیر قانونی بوده، لذا ابطال آن مورد استدعاست.

مدیر کل دفتر حقوقی وزارت کشور در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۵۳/۶۱-۸۵ اعلام داشته‌اند: الف- مفاداً در خصوص فلسفه تصویب قانون الحاق یک بند و سه تبصره به عنوان بند ۳ به ماده ۹۹ قانون شهرداری مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱ دایر بر اصلاح حریم شهرهای تهران، کرج، ورامین، شهریار و بخش‌های تابعه ری و شمیرانات براساس قانون تقسیمات کشوری و منطبق بر محدوده قانونی شهرستان‌های مذکور، لازم است به عرض برساند: چون حریم شهرهای مذکور از محدوده شهرستان متبوع فراتر رفته و قسمتی از محدوده شهرستان‌های مجاور را نیز در بر گرفته و این امر مشکلاتی را ایجاد کرده بود، لذا به موجب این قانون دولت مکلف گردید حریم این گونه شهرها را منطبق با محدوده قانونی شهرستان متبوع‌شان اصلاح نماید. بر همین مبنا آن قسمت از حریم شهر تهران که در داخل محدوده شهرستان اسلامشهر قرار داشت از حریم آن حذف و جزء حریم پیشنهادی شهرداری اسلامشهر که به موجب مصوبه شماره ۳۰۳۵۰/۱/۳/۲۳ مورخ ۱۳۷۹/۲/۱۸ منطبق با محدوده شهرستان اسلامشهر به تأیید وزارت کشور رسیده است، قرار گرفته است. ب- در خصوص مطالب خواهان به شرح ذیل پاسخ ارائه می‌گردد: ۱- همان‌طور که مستحضرید، به موجب نص صریح بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری متولی امور مربوط به حریم شهر و تأیید آن، وزارت کشور است و وزارت کشور نیز جزئی از دولت بوده و حتی قانون الحاق یک بند و سه تبصره به عنوان بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری نیز به موجب ابلاغیه شماره ۵۹۸۸۵ مورخ ۱۳۷۲/۱۲/۲۵ جهت اجرا به وزارت کشور ابلاغ گردیده است.

بنابراین اقدام وزارت کشور در تأیید حریم شهر اسلامشهر منطبق با محدوده شهرستان اسلامشهر قانونی بوده و بر خلاف آنچه خواهان اعلام کرده، احتیاج به مصوبه هیئت دولت ندارد.

۲- با مراجعه به قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱ و بررسی وظایف شورای مزبور، مشخص می‌گردد که شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مرجع بررسی و تصویب نهایی طرح‌های جامع شهری است و تعیین حریم شهرها خارج از حدود صلاحیت و وظایف آن است. بنابراین در اصلاح حریم شهر تهران که مستند به قانون الحاق یک بند و ۳ تبصره به عنوان بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری صورت گرفته است، نیازی به کسب نظر از شورای عالی شهرسازی و معماری ایران نیست، مضافاً اینکه با تصویب قانون اخیرالذکر، آن قسمت از حریم شهر تهران که خارج از محدوده قانونی شهرستان تهران قرار گرفته عملاً از حریم شهر تهران خارج شده است. ۳- محدوده قانونی و حریم شهر دو مقوله جداگانه است و مرجع تصویب هر یک نیز متفاوت است. محدوده قانونی محدوده‌ای است که به استناد تبصره یک ماده ۲ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری به پیشنهاد شورای اسلامی شهر و تصویب وزارتین کشور و مسکن و شهرسازی تعیین می‌گردد. در حالی که حریم محدوده‌ای است که به استناد بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری به پیشنهاد شهردار و تصویب شورای اسلامی شهر و تأیید وزارت کشور تعیین می‌گردد. در مانحن فیه وزارت کشور مستند به بند ۲ ماده ۹۹ و در اجرای قانون الحاق یک بند و سه تبصره به عنوان بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری، حریم شهر اسلامشهر را تأیید کرده است. هر چند در این خصوص احتیاج به اخذ نظر از شورای اسلامی شهر تهران نبوده است، با این حال شورای مزبور در جواب استعلام شماره ۱۶۶۹۰/۲۳ مورخ ۱۳۷۸/۱۰/۱۴ دفتر فنی وزارت کشور طی نظریه شماره ۱۶۰/۶۴۵۷ مورخ ۱۳۷۹/۲/۱۱ اصلاح حریم شهر تهران را جزو تکالیف و وظایف وزارت کشور دانسته است. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین مقدسی فرد - معاون قضایی دیوان - و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از استماع توضیحات نمایندگان وزارت کشور، وزارت مسکن و شهرسازی، شهرداری تهران و شهرداری اسلامشهر و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره، با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صدور رای می‌نماید.

رای هیئت عمومی

به موجب بند ۲ ماده ۹۹ قانون شهرداری تهیه و تنظیم حریم و نقشه جامع شهرسازی و مقررات مربوط به اقدامات عمرانی و حفظ بهداشت عمومی مخصوص به حریم شهر، به تصویب شورای اسلامی شهر و تأیید وزارت کشور موکول شده است. نظر به اینکه مصوبه مورد اعتراض مبنی بر تأیید نقشه حریم اسلامشهر یا رعایت مقررات فوق‌الذکر تهیه و تصویب و تأیید شده است، لذا مصوبه مزبور مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات قوه مجریه نمی‌باشد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - مقدسی فرد - معاون قضایی دیوان

موضوع ماده ۱۱ این قانون مؤسسات، نهادهای انقلابی و عمومی غیردولتی، جز در مورد بخش‌های فرهنگی و به غیر از معافیت‌های برقرار شده براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی تجاری و واردات کاغذ برای تهیه کتب درسی آموزش و پرورش، لغو شده است. با توجه به اینکه شهرداری‌ها جزو مؤسسات عمومی غیردولتی‌اند، آیا مشمول پرداخت مالیات موضوع قانون مالیات‌های مستقیم هستند؟

○ نظر به اینکه به موجب ماده ۲ قانون مالیات‌های مستقیم (اصلاحی ۱۳۸۰/۱۱/۲۷)، شهرداری‌ها از پرداخت مالیات موضوع قانون مالیات‌های مستقیم معاف شده‌اند، لذا حکم ماده ۵۸ قانون سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در خصوص شهرداری‌ها مصداق نمی‌یابد و شهرداری‌ها گفگان از پرداخت مالیات معاف‌اند.
(ماده ۲، اشخاص زیر مشمول پرداخت مالیات‌های موضوع این قانون نیستند: ۱- وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی؛ ۲- دستگاه‌هایی که بودجه آنها به وسیله دولت تأمین می‌شود؛ ۳- شهرداریها.)

□ الف - به موجب تبصره یک ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهردار مصوب ۱۳۷۵، شورای اسلامی شهر موظف است بلافاصله پس از رسمیت یافتن نسبت به انتخاب شهردار واجد شرایط اقدام کند. به موجب تبصره ۳ ذیل همین بند، حکم انتصاب شهردار منتخب برای مدت ۴ سال حسب مورد به وسیله استاندار یا وزیر کشور صادر می‌گردد. چنانچه شورای اسلامی تازه تشکیل شده شهر موافق ادامه فعالیت شهردار باشد و مدت مندرج در حکم انتصاب وی (۴ سال) منقضی نشده باشد، آیا بازرهم باید وفق حکم تبصره یک تشکیل جلسه داد و پس از ابقای وی در سمت شهردار، می‌بایست مطابق حکم تبصره ۲ مراتب را برای صدور حکم انتصاب حسب مورد به استاندار یا وزیر کشور اعلام کرد؟
ب - آیا شورای تازه تشکیل می‌تواند بدون اینکه شهردار منتخب شورای قبلی را برکنار کند، وفق حکم تبصره یک ذیل بند یک ماده ۷۱ شهردار جدید را برگزیند؟ آیا این اقدام به منزله عزل شهردار قبلی نیست؟

○ الف - شورای اسلامی شهر دارای شخصیت حقوقی مستقل است و شورای تازه تشکیل در واقع تداوم همان شخصیت به شمار می‌آید و نه شخصیت حقوقی مجزا از شورای قبلی. به عبارت دیگر، این شورا است که شهردار را انتخاب می‌کند، نه اعضای آن. بنابراین تا زمانی که شخصیت حقوقی شورا باقی است و تداوم دارد - ولو اعضای آن تغییر کنند - مصوبه شورای قبلی میثی بر

مشاور اداری - مالی این شماره به سؤالاتی در خصوص چگونگی شرایط عضویت کارکنان شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته در شورای اسلامی شهر، شهرداری‌ها و پرداخت مالیات، وظیفه شورای شهر در خصوص ابقای سمت شهردار، شرایط به مزایده گذاشتن اموال شهرداری‌ها و واگذاری خدمات (آب، برق و...) به بناهای خاص پاسخ می‌دهد. ناگفته نماند که این پاسخ‌ها صرفاً در برگزیده دیدگاه‌های مشاور است.

پس از پاسخ دادن به پرسش‌های مطرح شده، لازم است یکی از مسائل مربوط به برخی از کارکنان شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به شهرداری که اخیراً حکم آن به صراحت در آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب ۱۳۸۱/۸/۱۵ معین شده است، توضیح داده شود.

همان‌طور که می‌دانید و مکرراً در برخی از شماره‌های ماهنامه به آن پرداخته شده است، آن دسته از کارکنان شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته آن که می‌خواهند برای عضویت در شورای اسلامی شهر محل خدمت خود داوطلب شوند، می‌بایست وفق بند ۲ ماده ۲۸ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵، دو ماه قبل از ثبت نام از سمت خود استعفا کنند و به هیچ وجه در آن پست شاغل نباشند. کارکنانی که در اجرای این بند استعفا می‌کردند و در انتخابات به عضویت شورا پذیرفته نمی‌شدند، در برگشت به سازمان متبوع خود دچار مشکل می‌گردیدند و در برخی مواقع شهرداری - یا سازمان وابسته به آن - با برگشت آنها موافقت نمی‌کرد و بدین وسیله رابطه استخدامی آنها قطع می‌گردید. به عبارت دیگر، سازمان متبوع کارکنان مذکور، آثار حقوقی عمل استعفا (قطع رابطه استخدامی) را بر آنها اعمال می‌کرد. لیکن اخیراً در تبصره ۲ ذیل ماده ۸۳ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب ۱۳۸۱/۸/۱۵ تکلیف این گونه کارکنان صراحتاً بدین شرح مشخص شده است: «تبصره ۲ - مستخدمی که به منظور شرکت در انتخابات شوراهای اسلامی از سمت خود در شهرداری استعفا می‌دهد، می‌تواند در صورت عدم انتخاب، پس از اعلام رسمی نتایج انتخابات حداکثر طی دو ماه به شهرداری یا سازمان وابسته ذی‌ربط مراجعه کند و اشتغال مجدد او منعی ندارد. در صورتی که پست سازمانی برای ارجاع به افراد یاد شده موجود نباشد (، اینان) به حال آماده به خدمت در می‌آیند.»

□ همان‌طور که می‌دانید، به موجب ماده ۵۸ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۷۹ کلیه تخیفات، ترجیحات و معافیت‌های مالیاتی و حقوق گمرکی کلیه دستگاه‌های

انتخاب شهردار، با فرض اینکه مدت مندرج در حکم انتصاب شهردار منقضی نشده باشد و شورای تازه تشکیل نیز موافق ادامه فعالیت شهردار قبلی باشد، نیازی به طی تشریفات مندرج در تبصره ۳ ذیل بند یک ماده ۷۱ نیست. ب- همان طور که در بند الف گفته شد، شورای اسلامی تازه تشکیل ندوم شخصیت حقوقی شورای قبلی است، نه شخصیت مستقل و مجزا از آن؛ و تا زمانی که مصوبات آن وفق مقررات به وسیله شهردار لغو نشده، کماکان به قوت خود باقی و قابل اجراء است. با عنایت به اینکه شهردار به موجب مصوبه شور انتخاب می شود و حکم انتصاب صادر شده برای مدت ۴ سال اعتبار دارد، بنابراین مادامی که شورای تازه تشکیل مصوبه مذکور را لغو و شهردار را وفق مقررات برکنار نکرده است، نمی تواند شخص دیگری را برای اجراء سمت شهردار انتخاب کند. نکته مهم و شایان توجه در اینجا برکناری شهردار قبلی و انتخاب شهردار جدید است. به تصریح تبصره ۴ ذیل بند یک ماده ۷۱ مواردی که به خدمت شهردار خاتمه می دهند عبارتند از: ۱- استعفای کتبی یا تصویب شهردار؛ ۲- برکناری به وسیله شورای شهر با رعایت مقررات قانونی؛ ۳- تعلیق طبق مقررات قانونی؛ ۴- فقدان هر یک از شرایط اجراء سمت شهردار به تشخیص شورای شهر.

نظریه دیگری هم در خصوص این پرسش وجود دارد:

الف- با توجه به اطلاق حکم تبصره ذیل ماده ۷۱ که شور را موظف به انتخاب شهردار واجد شرایط در اولین جلسه پس از رسمیت یافتن کرده است، شورای اسلامی شهر می بایست نسبت به انتخاب شهردار واجد شرایط اقدام کند. و مراتب را وفق تبصره ۳ ذیل همین بند برای صدور حکم حسب مورد به اطلاع استاندار یا وزیر کشور برساند. بدیهی است که شهردار قبلی تا انتخاب شهردار جدید در سمت خود باقی می ماند.

ب- شورای اسلامی شهر می تواند بدون برکناری شهردار پیشین اقدام به انتخاب شهردار جدید کند. این اقدام خود به معنی عزل شهردار سابق است زیرا این حق شورا است که شهردار مورد نظر خود را برگزیند. لذا نظریه ذکر شده موجب تحمیل شهردار قبلی به شورای تازه تشکیل می گردد. و این معایر با نظام مردم سالاری و نص صریح تبصره ۱ ذیل بند ۱ است.

□ همان طور که می دانید، در ماده ۷ آیین نامه مالی شهرداری ها چنین آمده است: «کمیسیون باید در وقت مقرر که در آگهی مناقصه یا مزایده یا دعوتنامه مناقسه محدود قید گردیده است تشکیل شود و پیشنهادهای رسیده را در صورتی که تعداد آنها سه یا بیشتر باشد مفتوح (نگاه دارد) و مورد رسیدگی قرار دهد. اگر تعداد پیشنهادهای رسیده از سه فقره کمتر بود، می بایست مناقصه یا مزایده را تجدید و مراتب را در صورت مجلس تنظیمی قید کند. در مناقصه یا مزایده مجدد ولو آنکه تعداد پیشنهادهای کمتر از سه فقره باشد کمیسیون پیشنهادهای را باز مورد رسیدگی و ترتیب اثر قرار خواهد داد...» بعضی مواقع شهرداری ها به منظور صرفه جویی در هزینه چند قلم از اموال خود را طی یک آگهی به مزایده می گذارند. آیا وفق ماده مذکور باید برای کل اموال مورد مزایده سه پیشنهاد یا بیشتر واصل شود تا قابل افتتاح

باشد، یا اینکه باید برای هر یک از اموال مورد مزایده سه پیشنهاد یا بیشتر برسد تا بتوان به آنها ترتیب اثر داد؟

○ مطابق ماده ۷ آیین نامه مالی شهرداری ها چنین مستفاد می گردد که باید برای هر مورد از موارد و اقلام مورد مزایده یا مناقصه حداقل سه پیشنهاد برسد تا بتوان ترتیب اثر داد. در غیر این صورت باید آگهی مزایده یا مناقصه تجدید شود، که در این صورت حتی اگر پیشنهادهای رسیده کمتر از سه فقره باشد، کمیسیون پیشنهادهای را باز می کند و به آنها ترتیب اثر خواهد داد.

□ به موجب ماده ۸ قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی مصوب ۱۳۸۱، کلیه سازمان ها، مؤسسات و شرکت های تأمین کننده خدمات آب، برق، گاز و تلفن و نظایر آن مکلف اند خطوط و اشعاب به ساختمان ها را برحسب مراحل مختلف عملیات ساختمانی فقط در قبایل ارائه پروانه معتبر ساختمانی، گواهی عدم خلاف یا گواهی پایان ساختمان معتبر صادر شده به وسیله مراجع مسئول صدور پروانه و ذکر شماره و تاریخ مدارک مذکور در قرارداد های واگذاری، تأمین و واگذار کنند.

واگذاری خطوط و اشعاب این گونه خدمات به واحدهای مسکونی و صنعتی و هرگونه بنایی که به طور غیرمجاز و برخلاف ضوابط و مقررات اجرایی طرح های مصوب احداث شود ممنوع است. آیا حکم این ماده شامل آن دسته از بناهایی که قبل از تصویب قانون مذکور احداث شده اند نیز می شود یا خیر؟

○ با توجه به اینکه به موجب ماده ۴ قانون مدنی اثر قانون نسبت به آیه است و قانون نسبت به ماقبل خود اثر ندارد مگر اینکه در خود قانون مقررات خاصی نسبت به این موضوع اتخاذ شده باشد، و در قانون مذکور نیز در خصوص بناهایی که در گذشته احداث شده اند مقرراتی پیش بینی نشده است، بنابراین حکم ماده ۸ شامل این گونه بناها نمی گردد.

مرجع تصویب: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری
تاریخ تصویب: ۱۳۸۱/۰۴/۰۲
شناسه مصوبه: ۴۵۳۲۷
ماخذ: روزنامه رسمی کشور
تاریخ روزنامه رسمی: ۱۳۸۱/۰۵/۲۶
شماره روزنامه رسمی: ۱۶۷۳۸
تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۱/۰۴/۰۹
شماره ابلاغ: ۷۳/۸/۵

رای وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر اینکه طبق ماده ۹۹ قانون استخدام کشوری ملاک تشخیص سن مستخدم مشمول قانون مذکور از لحاظ بازنشستگی شناسنامه ای است که در بدو استخدام ارائه نموده است.

تاریخ: ۱۳۸۱/۲/۲۰ شماره دادنامه: ۱۲۰
کلاس پرونده: ۷۳/۸۰

مرجع رسیدگی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: ...

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آرای صادره از شعب اول و هجدهم دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف - شعبه اول دیوان در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۶۰/۷۹۹ موضوع شکایت آقای... به طرفیت بیمارستان... به خواسته الزام بیمارستان به احتساب مدت ۲ سال انجام وظیفه در بیمارستان، به شرح دادنامه شماره ۲۵۶ عورخ ۱۳۷۹/۲/۱۰ چنین رای صادر نموده است. دانشگاه علوم پزشکی برابر لایحه جوابیه مورخ ۱۳۷۷/۱/۲۰ اشعار داشته که نام برده در تاریخ ۱۳۷۴/۱/۱ به استناد مادتين ۷۷ و ۹۹ قانون استخدام کشوری با داشتن ۶۵ سال سن بازنشسته شده و [این] به تایید سازمان بازنشستگی کشوری رسیده و در تاریخ ۱۳۷۴/۱/۱۵ اعاده به خدمت و تا تاریخ ۱۳۷۶/۲/۱۸ مشغول بوده و سازمان بازنشستگی کشوری لغو حکم بازنشستگی اولیه را مغایر با قانون دانسته و ادامه خدمت ایشان را به استناد مواد ذکر شده به جهت تغییر سن و شناسنامه غیر قانونی و نسبت به لغو حکم اعاده به خدمت اقدام کرده و مدت خدمت مجدد وی سنوات خدمت محسوب نگردیده است. اینک با عنایت به محتویات پرونده و ملاحظه احکام بازنشستگی صادره که در حکم اولی مورخ ۱۳۷۴/۱/۱۵ تاریخ تولد وی ۱۳۲۷/۶/۱ قید گردیده و در تاریخ ذکر شده شاکی ۶۰ ساله نشده، و صرفنظر از تغییر سن که برابر مواد مورد اشاره ملاک را شناسنامه هنگام استخدام قرار داده و در نتیجه آنچه در لایحه مذکور افتاد در تعارض است، لذا با وصف مراتب فوق شکایت محمول به صحت تشخیص و حکم به ورود آن صادر می گردد.

ب - شعبه هجدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۶/۷۴ موضوع شکایت آقای... به طرفیت بیمارستان... به خواسته لغو حکم بازنشستگی مورخ ۱۳۷۴/۱/۱۵ به شرح دادنامه ۴۲۳ مورخ ۱۳۷۴/۵/۷ چنین رای صادر نموده است: شکایت شاکی با توجه به ماده ۹۹ قانون استخدام کشوری که سن مستخدم را سنی می داند که در شناسنامه اولیه اعلام داشته است و جاهت نداشته، حکم به رد شکایت شاکی صادر می گردد. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوقی به ریاست حجت الاسلام والمسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی میادرت به صدور رای می نماید.

رای هیئت عمومی

طبق ماده ۹۹ قانون استخدام کشوری، ملاک تشخیص سن مستخدمین مشمول قانون مذکور از لحاظ بازنشستگی شناسنامه ای است که در بدو استخدام ارائه نموده اند و در نتیجه تفسیرات بعدی در تاریخ تولد مستخدمین مزبور از حیث بازنشستگی مؤثر در مقام نیست.

بنابراین دادنامه شماره ۴۲۲ مورخ ۱۳۷۴/۵/۷ شعبه هجدهم بدوی دیوان در پرونده کلاسه ۶/۷۴ از این جهت که مبین این معنی است، موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده

می شود. این رای به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۷۸/۲/۱ برای شعب دیوان و سایر مراجع ذی ربط در موارد مشابه لازم الاتباع است. رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف آبادی

مرجع تصویب: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

تاریخ تصویب: ۱۳۸۱/۰۵/۲۷

شماره مصوبه: ۲۶۳۲۷

مآخذ: روزنامه رسمی کشور

تاریخ روزنامه رسمی: ۱۳۸۱/۰۷/۳۰

شماره روزنامه رسمی: ۱۶۷۸۲

تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۱/۰۶/۱۶

شماره ابلاغ: ۱۷۷/۸۰

رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال بند یک صورتجلسه شماره ۱۴۵ مورخ ۶۹/۳/۶ کمیسیون تبصره ماده پنج شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

تاریخ: ۱۳۸۱/۵/۲۷ شماره دادنامه: ۱۶۹

کلاسه پرونده: ۱۷۷/۸۰

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: ...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بند یک صورتجلسه شماره ۱۴۵ مورخ ۱۳۶۹/۳/۶ کمیسیون ماده پنج قانون تاسیس شورای عالی شهرسازی و معماری تهران.

مقدمه: شکایت طی دادخواست های تقدیمی اعلام داشته اند، اینجانبان مالک شش دانگ یک قطعه زمین به مساحت ۱۵۱۶ متر بوده که از پلاک موضوع بنابه ادعای شهرداری ۲۳/۹۶ - ۱ متر در طرح آموزشی قرار گرفته است؛ و شهرداری با عنایت به بند یک صورتجلسه شماره ۱۴۵ مورخ ۱۳۶۹/۳/۶ کمیسیون ماده پنج شورای عالی شهرسازی و معماری از دادن پروانه ساختمانی خودداری می نماید. با توجه به اینکه اولاً، بند یک صورتجلسه مذکور دایر بر ممنوعیت صدور پروانه مسکونی در اراضی و املاک واقع در کاربری های خدماتی طرح تفصیلی مخالف صریح تبصره یک ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح های دولتی و شهرداری ها مصوب سال ۱۳۶۷ می باشد. ثانیاً با توجه به اینکه طرح اجرا نگردیده و نسبت به تمسک و پرداخت بهای آن ظرف مدت ۱۸ ماه پیش بینی شده در قانون اقدامی به عمل نیامده است، بنابراین شهرداری مکلف است نسبت به صدور پروانه ساختمانی اقدام نموده زیرا عدم صدور مجوز ساخت به استناد صورتجلسه فوق کمیسیون ماده ۵ شورای عالی شهرسازی و معماری خلاف قانون می باشد. ضمناً توجه آن مقام را به تبصره یک ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک مصوب ۱۳۷۶ جلب می نمایم که از زمان اعلام وجود طرح در پلاک مذکور بیش از ۱۰ سال گذشته و تاکنون عملاً طرحی اجرا نگردیده و شهرداری می بایست به استناد تبصره فوق در همان ۱۰ سال گذشته نسبت به صدور پروانه اقدام می نمود. با عنایت به مراتب مذکور ابطال بند یک صورتجلسه شماره ۱۴۵ مورخ ۶۹/۳/۶ کمیسیون ماده

بنح شورای عالی شهرسازی و معماری مورد تقاضاست.

مدیرکل حقوقی شهرداری تهران در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۳۱۷/۲۷۹۲ مورخ ۱۳۸۱/۲/۲۲ اعلام داشته‌اند، موضوع مورد بحث در بند مذکور، عدم صدور پروانه ساختمانی به صورت مسکونی جهت اراضی و املاکی است که کاربری آنها طبق طرح تفصیلی خدماتی می‌باشد که شامل فضای سبز، پارکینگ آموزشی، بهداشتی، تجهیزات شهری، خدمات شهری، فرهنگی - مذهبی و... می‌باشد و هدف از تعیین کاربری‌های فوق در طرح تفصیلی نیز کمبود چشمگیر خدمات مذکور و به لحاظ حفظ این گونه کاربری‌ها در شهر تهران می‌باشد. همچنین کاربری ملک مورد نظر طبق طرح‌های تفصیلی آموزشی است و فاقد هرگونه طرح پیشنهادی دستگاه اجرائی و یا مصوبه موردی کمیسیون ماده ۵، نتیجتاً به علت عدم وجود طرح اجرائی پیشنهادی، برنامه زمین بندی اجرائی طرح و اجرای آن در کمتر از ده سال و یا بیشتر از ده سال و امکان صدور پروانه در زمان‌های ذکر شده موضوعاً متفق می‌باشد، بناء علی‌هذا تقاضای رد شکایت مطروحه را دارد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌السلام و المستمین دوی نجف‌آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صدور رای می‌نماید.

رای هیئت عمومی

قانونگذار به شرح مقرر در قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷ و اصلاحیه آن تکالیف واحدهای دولتی و شهرداری‌ها را در زمینه اجرای طرح‌های عمومی و عمرانی مصوب از طریق خرید و نمایندگی اراضی و املاک واقع در طرح‌های مذکور در مهلت‌های مقرر در قانون معین کرده و در جهت رعایت حرمت اعتبار مالکیت مشروع و قانونی اشخاص و آثار مترتب بر آن، اعمال کلیه حقوق مالکانه از جمله احداث یا تجدید بنا - را در صورت عدم اجرای طرح زمان بندی شده در مهلت قانونی مجاز و در واقع و نفس الامر طرح مصوب بلااجراء در مهلت قانونی را از حیث اعمال حقوق مالکانه بی اثر و منتفی اعلام داشته است.

بنابه جهات فوق الذکر و اینکه صدور پروانه احداث بنای مسکونی، تجاری و اداری در جهت تحقق اصل تسلط و اعمال حقوق مالکانه به شرح بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری از وظایف اختصاصی شهرداری می‌باشد، مفاد بند یک صورتجلسه شماره ۱۴۵ مورخ ۱۳۶۹/۲/۲۶ کمیسیون ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱ که صدور پروانه احداث بنای مسکونی را در اراضی و املاک واقع در کاربری‌های خدماتی طرح تفصیلی علی‌الاطلاق و حتی پس از انقضای مهلت قانونی اجرای طرح ممنوع نموده و آن را منحصرأ در حد کاربری مندرج در طرح خدماتی مجاز اعلام کرده است، خلاف قانون و خارج از حدود اختیارات کمیسیون مذکور تشخیص داده می‌شود و مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دزی نجف‌آبادی

مرجع تصویب: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

تاریخ تصویب: ۱۳۸۱/۰۵/۱۳

شناسه مصوبه: ۲۶۳۵۱

ماخذ: روزنامه رسمی کشور

تاریخ روزنامه رسمی: ۱۳۸۱/۰۷/۲۰

شماره روزنامه رسمی: ۱۶۷۸۴

تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۱/۰۶/۱۴

شماره ابلاغ: ۸۲/۷۹/۵ و ۷۲

رای وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، مبنی بر اینکه طرح شکایت به خواسته ابطال مصوبات کمیسیون ماده پنج شورای عالی شهرسازی و معماری جز به طرفیت آن کمیسیون و جاهت قانونی ندارد.

تاریخ: ۱۳۸۱/۵/۱۳ شماره دادنامه: ۱۵۸-

۱۵۹ کلاس پرونده: ۷۲/۷۹ و ۸۲

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکي: استانداری...

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آرای صادره از شعب

۱۲۰۲، ۱۵، ۱۹ دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف - شعبه چهارم در رسیدگی به پرونده کلاسه

۵۵/۷۵ موضوع شکایت خانم... و غیره به طرفیت استانداری... و

شهرداری...

به خواسته لغو و ابطال تصمیم کمیسیون ماده پنج مورخ

۱۳۷۲/۷/۲۲ به شرح دادنامه شماره ۱۶۷۵ مورخ

۱۳۷۵/۱۲/۸ چنین رای صادر نموده است، با توجه به اینکه

تصمیم مورد اعتراض توسط کمیسیون جایگزین برنامه‌ریزی

استان... اتخاذ گردیده است، علی‌هذا این قسمت از دعوی

مطروحه متوجه استانداری... و شهرداری... نبوده و قرار رد

شکایت شکات به طرفیت خواندگان موقوف صادر می‌گردد.

در خصوص قسمت دیگر از موضوع شکایت به خواسته اعتراض به

تمسک پلاک ۷/۱۱۶ ملک خودشان و لغو مجوز مورخ

۱۳۷۲/۱۰/۱۶ قائم مقام شورای شهر در مورد تملک پلاک

مذکور ملاحظه می‌شود پلاک مورد نظر به وسیله طرف‌های

شکایت تملک نگردیده؛ و چون صرف صدور آگهی تملک صرفاً

تصد تملک بوده و قصد تملک تا زمانی که از فواید فعل در نیامده

از این جهت قابل رسیدگی در دیوان عدالت اداری نمی‌باشد.

علی‌هذا قرار رد شکایت صادر می‌شود.

ب - شعبه نوزدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۵۱/۷۵

موضوع شکایت آقای... و غیره به طرفیت استانداری... به خواسته

اعتراض به بند ۱۰ صورتجلسه ۱۳۷۲/۷/۲۲ کمیسیون ماده

۵ مبنی بر تغییر کاربری زمین حکم به ورود شکایت صادر نموده

است.

ج - شعبه پانزدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۷۵۵/۷۸

موضوع شکایت آقای... و غیره به طرفیت استانداری...

شهرداری... به خواسته ابطال تصمیم کمیسیون ماده ۵ مورخ

۱۳۷۲/۷/۲۲ شورای عالی شهرسازی و لغو مجوز مورخ

۱۳۷۲/۱۰/۱۶ قائم مقام شورای شهر در مورد تملک املاک به

شرح دادنامه شماره ۹۴۱ مورخ ۱۳۷۸/۶/۱ چنین رای صادر نموده است: نظر به اینکه شکایت شکات به طرفیت استانداری و شهرداری... متوجه نبوده است و از کمیسیون ماده ۵ شورای عالی شهرسازی شکایتی مطرح نشده، حکم به رد شکایت صادر می گردد.

د - شعبه نوازدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۴۹۶/۷۶ موضوع شکایت آقای... و غیره به طرفیت شهرداری و استانداری... اعضای کمیسیون ماده ۵، میزان فرهنگی، مسکن و شهرسازی استان... و اداره کشاورزی به خواسته، ابطال تصمیمات کمیسیون ماده ۵ - ابطال تعلک املاک خواهان ها ابطال طرح تفهیمی یز - ابطال تصمیمات استانداری و شهرداری به شرح دادنامه شماره ۷۱۶ مورخ ۱۳۷۷/۶/۱۶ حکم به ورود شکایت و ابطال کلیه اقدامات مربوط به طرح تفهیمی یز و دیگر تاسیسات مربوطه در اراضی و املاک مورد شکایت صادر نموده است. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت الاسلام و المسلمین دژی نجف آبادی و یا حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی هیات درت به صدور رای می نماید.

رای هیئت عمومی

نظر به اینکه کمیسیون موضوع ماده ۵ قانون تأسیس شورای

عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱ به ریاست استاندار یا فرماندار کل و با عضویت رئیس شورای اسلامی شهر و شهردار، نمایندگان وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و مسکن و شهرسازی و نماینده مهندس مشاور تهیه کننده طرح دارای شخصیت حقوقی مستقل و مجزی از اعضای تشکیل دهنده آن و سایر واحدهای دولتی و عمومی می باشد، بنابراین اقامه دعوی و طرح شکایت به خواسته ابطال مصوبات کمیسیون مزبور جز به طرفیت آن کمیسیون و جهات قانونی ندارد و دادنامه های شماره ۱۶۷۵ مورخ ۱۳۷۵/۱۲/۸ و شماره ۹۴۱ مورخ ۱۳۷۸/۶/۱ دو شعبه ۴ و ۱۵ و دیوان میسری برقرار رد شکایت به خواسته ابطال مصوبه کمیسیون فوق الاشاره به لحاظ عدم توجه آن به استانداری موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می شود. این رای به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۷۸/۲/۱ برای شعب دیوان و سایر شعب دیوان و سایر مراجع ذی ربط در موارد مشابه لازم الاتباع است.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - خدی نجف آبادی

فراخوان مقاله



دیرخانه شورای معاونین خدمات شهری - مراکز استانی کشور بر آن شده است تا در راستای تقویت کارایی علمی هر چه بیشتر مدیریت در شهرها، نشست های مدیریت خدمات شهری را در سال جاری (۱۳۸۲) برگزار نماید. محورها: مکان و مکان نشست ها به شرح زیر است:

برنامه نشست های سال ۱۳۸۲

شماره جلسه	زمان	موضوع جلسه	محل تشکیل
۱۸	۱ خرداد - ۲۶ اردیبهشت	توسعه خدمات شهری و ماشیه نشینی	تهران
۱۹	۲۵ - ۲۶ تیر	سازماندهی متفائل مراکز شهری	رشت
۲۰	۱۲ - ۱۳ شهریور	سازماندهی گذار گامها و گورستانها (اراستانها)	ارجمه
۲۱	۲۱ - ۲۲ آبان	سازماندهی میادین پیاده و تردار	شهرکرد
۲۲	۲۴ - ۲۵ دی	مدیریت عمران و حوادث غیرمترقبه	کرمان

دیرخانه معاونین از همه کارشناسان، صاحب نظران و علاقمندان به سایل شهر و شهری دعوت می کند تا برای هر چه بر باند شستن نشست ها، با فرستادن مقالات خود این دیرخانه را یاری نماید. تقاضا می شود مقاله های نگاشته خود را بر امون محور های فوق - حداکثر ۳ روز پیش از برگزاری هر جلسه - به نشانی دفتر دیرخانه ارسال نمایند. تا در پایان هر نشست، همراه دیگر دستاوردها چاپ و در دسترس همگان قرار گیرد.

اسفهان - میدان جمهوری - حد فاصل ج لقم حینی و خرم - جنب دفتر کامپیوتر مهرگان - دیرخانه شورای معاونین خدمات شهری مراکز استانی
 تهران - خیابان ولیعصر ۱۳۳۲۲۴۵ - ۹۱
 Email: hahani @ dahir @ yahoo.com

بسم الله

جناب آقای محسن کبری

اتصاف با رشته حرفه ای (به استناد کن دفتر امور شهری و روستای استانداری استان آذربایجان غربی) اینک عرض نموده امید است تقارب آراءه و تبادلای مومرشد و مشاوره ای هر چه بیشتر شهرت را بهای استان باشد.

آریا محمدی - نماینده جامعه شهرداریها در استان
 علمپور - ریه خیری جامعه شهرداریها

بسم الله

سرکار خاتم بنیو موسوی

در کلمات عالی که در پیرو کارکنان را به شما و خانواده محترم سلام بوسیله عرض می نماید و از ارگانه جلوه های بزرگ برای آن بروجوه ارشاد کبری و برای بازماندگان صبر طلب می شیم.

مکتوبان شد در خدمت شما باریا

به کوشش لیلا مختاری زائر



تمام نقاط کشور

شماره: ۲۹۲۲/۱۳۹۳

تاریخ: ۱۳۴۶/۶/۱۵

پیرو بخشنامه‌های شماره ۳۸۸۸ و ۳۸۸۹ - ۴۴/۱۱/۹ و ۴۲۶۲ مورخ ۴۴/۱۲/۸ و ۲۷۲/۱۴۰۱ و سوم اردیبهشت ۱۳۴۵ و ۷۶۸ - ۱۳۴۵/۲/۲۱ و شماره ۱۶۱۵ - ۴۵/۴/۲۸ و شماره ۱۰۷۴ - ۲۶/۲/۱۴. مراتب زیر را به استحضار می‌رساند.

یکم - نظر به اینکه ضمن بختنامه شماره ۱۶۱۵ - ۴۵/۴/۲۸ اعلام شده بود برده برداری از روی ستون‌های یادبود در تمام کشور بایستی در روز چهارم آبان ماه ۱۳۴۶ همزمان با جشن فرخنده تاجگذاری... انجام پذیرد. اقدامات مقتضی از طرف شورای مرکزی جشن شاهنشاهی به عمل آمد که قبل از فرا رسیدن آبان ماه ۱۳۴۶ پلاک‌های مورد نیاز ستون یادبود شاهنشاهی آماده و به مقاصد خود حمل شود.

دوم - در نتیجه اقدامات محموله از طرف شورای مرکزی و همکاری‌های مداوم صمیمانه و پرارزش اولیای سازمان صنایع نظامی، پلاک‌های ارم - تاج و منشور مورد نیاز ستون یادبود شاهنشاهی برای کلیه شهرستان‌هایی که بهای آن را پرداخت نموده‌اند آماده شده است.

سوم - نظر به اینکه حمل مستقیم یکصد و شصت و دو سری پلاک‌های ساخته شده از تهران (۱) به ۱۶۲ شهرستان مستلزم زمان زیاد است و فرصت کافی باقی نیست و بایستی حداکثر در ظرف مدت چهل روز کلیه پلاک‌ها به نقاط مختلف کشور حمل و تحویل و نصب شده باشند، تصمیم گرفته شده پلاک‌های ساخته شده به وسیله شورای مرکزی به مراکز استان و فرمانداری‌های مستقل فرستاده و به ادارات شهرداری یا دفاتر فنی استان تحویل گردد و شهرداری‌های وابسته به استان و شهرستان مربوطه با اعزام مأمور مخصوص پلاک‌ها را از مراکز نامبرده و تحویل گرفته به محل خود حمل نمایند.

چهارم - همان‌طور که در قسمت چهارم بخشنامه ۴۰۲۷۲/۱۴۰۱ اردیبهشت ۴۵ به استحضار رسانیده است، پلاک‌های منشور انقلاب شاه و مردم و برگزیده منشور کورش کبیر هزینه سه متر و ده سانت طول، یک متر و بیست سانت عرض و یکبارچه بدون لبه می‌باشد و وزن تقریبی یک سری از آنها با ارم عقاب مخامش - و تاج سلطنتی که چهار پارچه است - در حدود ۲۴۰ کیلوگرم می‌باشد.

۱- دراصل: طهران

سند شماره ۱

مکاتبه رئیس شورای نظارت بر اجرای قانون نوسازی (علیرضا بهزادی) با معاون امور شهرداری‌ها (خبیر) موضوع: سند، در خصوص پرداخت غرامت اعیان ساختمان واحدی که دارای چند پلاک است.
وزارت کشور تاریخ: ۱۳۵۰/۱۲/۱۴
اتحادیه شهرداری‌های کشور شماره: پیوست:

جناب آقای خبیر، معاون امور شهرداری‌ها

احتراماً، پیرو مذاکرات حضوری در مورد پرداخت غرامت اعیان ساختمان واحدی که دارای چند پلاک بوده و در مالکیت یک نفر می‌باشد، نظر شورای نوسازی براین است که طبق مقررات ماده ۲۰ قانون نوسازی و آیین‌نامه مربوطه پرداخت غرامت نقدی برای هر پلاک بلاشکال است. توضیحاً استحضار می‌دهد که اصولاً در تدوین قانون منگ مورد نظر بوده گمانیکه ضمن ماده ۱۶ هیئت ارزیابی مکلف است شماره پلاک هر ملک را نیز مشخص نماید. ضمناً باید در نظر داشت که حکم منطقی قسبه نیز همین است زیرا فی‌المثل اگر شخص یا شرکتی به منظور شهرسازی و آپارتمان‌سازی ساختمانی در ده یا بیست طبقه به منظور فروش ایجاد کند که طبعاً برای هر طبقه پلاک و سند مالکیت جداگانه از ثبت اخذ می‌کند و به این طریق میلیون‌ها (ریال) هزینه متحمل شده و سرمایه‌گذاری کرده است. اگر احیاناً چنین ساختمانی مشمول اجرای طرح و خرابی قرار گیرد، منطقی نیست که فقط نتوان نقدی را به ماخذی که برای یک پلاک مقرر است دریافت دارد. صرف نظر از مراتب فوق، اظهار نظر شورا زمانی به شهرداری وارد نمی‌سازد زیرا شهرداری به هر حال مکلف به پرداخت تاوان به طور نقد و اقساط می‌باشد که اقساط را باید با بهره پرداخت کند و این فقط به طور تسهیل و کارگشایی در امر پرداخت شهرداری بوده است. و ضمناً استحضار می‌دهد اظهار نظر شورای نوسازی صرفاً شورایی بوده و اجرای آن منوط و موقوف به نظر وزارت کشور می‌باشد.

رئیس شورای نظارت بر اجرای قانون نوسازی
علیرضا بهزادی

سند شماره ۲

موضوع: بخشنامه ارسالی مقام نایب رئیس شورای مرکزی جشن شاهنشاهی ایران (دکتر مهدی بوشهری)، در خصوص برده برداری از روی ستون‌های یادبود در

در این شماره ۲ سند ارائه می‌شود که هر یک به نوعی بر سیمای شهری زمان خود تأثیرگذار بوده‌اند. سند اول مرتبط با ساختمان‌های دارای چند پلاک و مقررات ماده ۲۰ قانون نوسازی آن دوران است، و سند دوم به برده برداری از ستون‌های یادبود در تمام نقاط کشور اشاره دارد.



مراحل صدور پروانه ساختمانی

تورج خیزرنیا دلخوش
کارشناس امور شهری

مقدمه

موضوع پروانه ساختمانی و هدف از صدور آن از سوی شهرداری‌ها، در نظر اغلب مردم در وهله اول از جنبه مالی و وصول عوارض مطرح می‌شود. کمتر اشخاصی وجود دارند که به ماهیت و فلسفه اصلی صدور پروانه ساختمانی توجه کنند. البته بین صدور پروانه ساختمانی و عوارض وصولی نیز ارتباط تنگاتنگ و منطقی وجود دارد؛ زیرا به دنبال صدور پروانه ساختمانی و احداث بنا، ارائه خدمات از سوی شهرداری‌ها مطرح می‌شود و هزینه‌هایی برای شهر و شهرداری ایجاد می‌گردد که شهرداری برای جبران این هزینه‌ها ناچار از برقراری عوارض است. در هر حال با توجه به قوانین موجود، که شرح آن خواهد آمد، پروانه ساختمانی به عنوان مجوز و سندی قابل ارائه در مراجع و محاکم دارای ارزش قانونی است و اشخاص می‌توانند مستند به آن به ساختمان‌های خود موجودیت قانونی ببخشند.

پروانه ساختمانی را می‌توان از دو جنبه حقوقی و شهرسازی بررسی کرد، که در متن مقاله به تفکیک و تفصیل مورد بحث قرار خواهند گرفت. در اینجا سعی شده است که موضوع پروانه ساختمانی و مراحل صدور آن مورد استفاده عملی شهرداری‌ها قرار گیرد و به‌اشخاص نیز اطلاعات و آگاهی لازم ارائه گردد.

۱- مراحل قانونی صدور پروانه ساختمانی

۱- در قوانین قبل از سال ۱۳۲۴ (پیش از قانون فعالی شهرداری) چیزی راجع به الزام مالکان برای گرفتن پروانه ساختمانی از شهرداری درج نگردیده است. برای اولین بار، در قانون مصوب شهرداری (۱۳۳۴) در مجموعه وظایف شهرداری در ماده ۵۵ قانون شهرداری در بند ۲۴، به صدور پروانه ساختمانی از سوی شهرداری اشاره شده است. نیز در آن درج گردیده است که تخلف از مفاد آن مطابق متن تبصره ذیل همین بند، موجب طرح مراتب در کمیسیون مقرر در تبصره یک ماده صد قانون شهرداری و تعطیل واحدهای کسی مخالف مفاد پروانه خواهد شد.

در اصلاحیه قانون شهرداری و الحاق عوایدی به آن در سال ۱۳۴۵، در صدر ماده صد قانون، اشاره به الزام مالکان برای گرفتن پروانه ساختمانی از شهرداری به منظور احداث بنا شده است. مطابق مفاد این ماده، مالکان اراضی و املاک واقع در حدود شهر (محدوده قانونی) و حریم آن موظف‌اند قبل از اقدام عمرانی و تفکیک اراضی، از شهرداری پروانه ساختمانی بگیرند.

در تبصره ۴ ذیل ماده ۲۶ قانون نوسازی و عمران شهری نیز که در سال ۱۳۴۷ تصویب شد، به الزام مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و مؤسسات خیریه مبنی بر گرفتن پروانه ساختمانی برای

ساختمان‌های احداثی‌شان اشاره شده، و تأکید گردیده است که وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی ضمن گرفتن پروانه ساختمانی موظف به رعایت مقررات ماده صد قانون شهرداری هستند. اینکه مؤسسات دولتی نیز در مقام مالک موظف به رعایت مقررات ماده صد قانون شهرداری‌ها هستند، لکن تبصره یاد شده در واقع تأکیدی مجدد بر این موضوع است.

در تبصره ۱۰ برنامه اول توسعه و آیین‌نامه اجرایی آن، که در برنامه دوم به عنوان تبصره ۸۴ مطرح بود (در برنامه سوم تکرار نشده است)، شهرداری‌ها موظف شده بودند که اراضی با کاربری آموزشی، فرهنگی، خدماتی را براساس طرح‌های جامع و هادی و تفصیلی بر روی نقشه مشخص سازند و طی فرمی به دستگاه ذی‌ربط اعلام کنند؛ و متعاقباً (پس از اجرای مقررات این تبصره به وسیله وزارت مسکن و شهرسازی در مورد تملک و جز آن) مجوز احداث بنا را بدون رعایت تشریفات مربوط به صدور پروانه ساختمانی (دریافت مدارک مالکیت، نقشه‌های فنی و محاسباتی، عوارض و جز اینها) فقط با اعلام بروکف صادر کنند. لازم به یادآوری است که اعلام بروکف به منزله صدور پروانه ساختمانی نیست بلکه برای تسهیل در اجرای طرح‌های فرهنگی و آموزشی و نظایر اینهاست. بدیهی است که دستگاه‌های ذی‌ربط متعاقباً می‌بایست برای ساختمان احداثی، پروانه ساختمانی - در قالب شناسنامه ساختمان - دریافت کنند و عوارض را نیز بپردازند (البته جز آنچه که قانوناً از پرداخت عوارض معاف است و یا دارای تخفیف قانونی است).

در مورد نیروهای مسلح براساس اعلام ستاد کل پشتیبانی نیروهای مسلح از محضر مقام معظم رهبری، ایشان در پاسخ اعلام فرمودند که «شهرداری‌ها در ظرف مدت معینی که مابین

شهرداری و نیروها تعیین می‌شود می‌بایست مجوز احداث بنا را به صورت اعلام بروکف و میزان تراکم به نیروها صادر کنند و مهندسی نیروها نیز حیزم به کنترل و نظارت هستند؛ و عوارض قانونی شهرداری قابل وصول است.

۲- ماهیت صدور پروانه ساختمانی

در ماده صد قانون شهرداری، به گرفتن پروانه ساختمانی از سوی مالکان اشاره شده و در تبصره یک ماده صد نیز آمده است که چنانچه اصول شهرسازی، فنی و بهداشتی در ساختمان رعایت نشود، موضوع قابل طرح در کمیسیون ماده صد است. بنابراین پروانه ساختمانی به منزله اعلام ضوابط شهرسازی، فنی و بهداشتی است که در ساختمان‌ها باید رعایت گردد (پروانه ساختمانی عبارت است از برگ اعلام ضوابط شهرسازی، فنی و بهداشتی برای احداث بنا در یک مکان خاص).
در ادامه راجع به هر یک از اینها مواردی مطرح خواهد شد.

۲/۱- اصول شهرسازی

اصول شهرسازی مجموعه ضوابط و معیارهایی است که در آنها نوع استفاده از اراضی شهری برای کاربری‌های مختلف

۲/۱/۲- طرح تفصیلی

طرح تفصیلی طرحی است که در آن نحوه استفاده از اراضی شهری و میزان تراکم و کاربری‌های مختلف براساس سرانه‌های معمول یا استاندارد در سطح محله‌ها و مناطق و همچنین تداخل املاک با طرح‌ها به طور مشخص تعیین می‌گردد (طرح تفصیلی به منزله این نامه اجرایی این قانون است). این طرح مستند به ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، به وسیله کمیسیون مندرج در این ماده تصویب می‌شود. وظیفه کمیسیون ماده ۵ اعم از تعیین کاربری و تغییرات آنهاست.

مطابق قسمت اخیر این ماده، آن قسمت از نقشه‌های تفصیلی که به تصویب شورای شهر برسد برای شهرداری‌ها لازم الاجراست (مفهوم مخالف این مطلب آن است که چنانچه مصوبات کمیسیون ماده ۵ به تصویب شورای اسلامی شهر نرسد برای شهرداری‌ها لازم الاجرا نیست). تصویب شورای شهر از دو جنبه قابل بررسی است: اول از لحاظ بار مالی ناشی از اجرای مصوبه کمیسیون ماده ۵؛ دوم اینکه آیا در مصوبات، نظریات ارائه شده شورای اسلامی شهر در زمان تهیه طرح جامع (موضوع تبصره یک ماده ۳ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) مدنظر قرار گرفته است یا خیر.

اعلام بروکف به منزله صدور پروانه ساختمانی نیست بلکه برای تسهیل در اجرای طرح‌های فرهنگی و آموزشی و نظایر اینهاست

۲/۱/۳- طرح هادی

طرح هادی نیز عیناً به مانند طرح جامع است، ولی در مقیاس کوچک‌تر. در این طرح نیز توسعه آتی شهرها در کوتاه‌مدت مشخص می‌گردد، و شامل نوعی استفاده از اراضی و کاربری‌های مختلف و میزان تراکم بر حسب سرانه‌های جمعیت است. این طرح به علت گویا بودن نیاز به طرح تفصیلی ندارد و برای شهرهای دارای جمعیت کمتر از پنجاه هزار نفر جمعیت تهیه می‌شود و دارای خصوصیات محلی است.

این طرح مطابق تبصره ذیل ماده ۹۸ قانون شهرداری به وسیله وزارت کشور تصویب می‌شود.

مطلب قابل ذکر آن است که مواد ۹۷ و ۹۸ قانون شهرداری براساس ماده ۱۱ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران لغو گردیده است؛ لکن تبصره ذیل ماده ۹۸ به قوت خود باقی است و در متن ماده ۱۱ قانون مذکور اشاره‌ای به لغو تبصره نشده است.

مطلب مهم دیگری که باید مطرح شود، آن است که در کلیه مواد قانون شهرداری و توسازی از نقشه‌های جامع بحث شده است - نه طرح جامع یا هادی.

برای روشن شدن این موضوع اضافه می‌شود که طرح جامع یا هادی، طرح‌هایی هستند که دو نوع اسناد در خود دارند؛ اسناد نوشتاری (شرح خدمات) و اسناد تصویری (نقشه‌ها). بنابراین طرح جامع یا هادی هر دو می‌توانند نقشه جامع (اسناد تصویری)

مشخص می‌گردد. اصول شهرسازی در زمان حاضر در قالب طرح‌های مصوب شهری (طرح جامع، تفصیلی، هادی) مشخص می‌شود و در شهرهایی که فاقد طرح‌های مذکور هستند، براساس مقررات ماده ۱۵ قانون توسازی و عمران شهری به صورت طرح‌های موردی اقدام می‌شود.

۲/۱/۱- طرح جامع

مستند به بند ۲ ذیل ماده ۱ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به مسکن و شهرسازی، مصوب ۱۳۵۲، طرح جامع طرح بلندمدتی (مثلاً ۱۰ یا ۲۵ ساله) است که در آن توسعه آتی شهر در مدت معینی مشخص می‌شود. این طرح شامل نوع استفاده از اراضی شهری و منطقه‌بندی آن برای کاربری‌های مختلف است (بعد از انقلاب بدون اینکه تغییر قانونی در عنوان این طرح به وجود آید، وزارت مسکن و شهرسازی از این طرح‌ها با عنوان طرح‌های توسعه شهری یاد می‌کند - که البته فاقد استناد قانونی است).

طرح جامع معمولاً برای شهرهای دارای بیش از پنجاه هزار نفر جمعیت تهیه می‌شود و مرجع تصویب کننده آن شورای عالی شهرسازی و معماری ایران است.

هر چند که شهرداری‌ها مطابق مفاد ماده ۷ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ملزم به اجرای مصوبات این شورای عالی هستند لکن چون طرح جامع دارای نوعی جامعیت و کلیت است و جزئیات طرح مشخص نیست لذا چنین جزئیاتی قبل از تهیه طرح تفصیلی اجرا شدنی نیستند.

داشته باشد.

کلیه اسنادی که غیر از این طریق تنظیم شده باشند اسناد عادی تلقی می‌شوند. برابر ماده ۱۲۸۴ قانون مدنی اسناد عادی در مقام دعوی و دفاع قابل استناد است. ولی اعتبار آن در نزد اشخاص ثالث زمانی است که از طریق دادگاه تایید شده باشد. اسنادی که براساس مواد ۱۴۷ و ۱۴۸ اصلاحی قانون ثبت اسناد و املاک کشور صادر می‌شوند جزء اسناد رسمی هستند و شهرداری‌ها در مورد آنها عیناً همانند سایر اسناد - که از قدیم صادر شده است - اقدام می‌کنند.

شورای عالی اداری کشور به لحاظ اینکه در برخی از شهرهای کشور اراضی شهری هنوز به ثبت نرسیده و یا در برخی نیز واحدهای ثبتی مستقر نشده است، در سال ۱۳۷۱ مصوبه‌های راجع به صدور پروانه ساختمانی برای اراضی و املاک فاقد سند مالکیت رسمی صادر کرد. در مصوبه مذکور بند مربوط به زمین از سوی دیوان عدالت اداری ابطال گردیده است ولی قسمت مربوط به ساختمان‌ها کماکان قابلیت اجرایی دارد، و شهرداری‌ها در حد وضعیت فعلی ساختمان‌ها نسبت به صدور پروانه ساختمانی برای نوسازی و تجدید بنا اقدام می‌کنند.

صدور پروانه ساختمانی در هفت مرحله به شرح زیر صورت می‌گیرد:

- درخواست مالک

- بازدید مأمور شهرداری

قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به مسکن و شهرسازی از طرح دیگری نیز، با عنوان طرح جامع سرزمین، نام برده است. این طرح اساس تهیه طرح‌های جامع و هادی است و در آن به عنوان طرح مادر، اصول کلی و خط مشی‌ها و سیاست‌های توسعه شهرها و شهرک‌ها و روستاهای مناطق با توجه به امکانات و محدودیت‌ها مورد مطالعه قرار می‌گیرد. طرح جامع سرزمین به تصویب شورای عالی شهرسازی می‌رسد. اخیراً طرحی با عنوان طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای بزرگ تصویب شده است که در آن شهرهای بزرگ با حوزه نفوذشان - که ممکن است چندین شهر همجوار را نیز در بر بگیرند - مورد مطالعه قرار می‌گیرند.

۲/۲- اصول فنی

یکی از مواردی که باید در پروانه‌های ساختمانی صادر شده مدنظر قرار گیرد، اصول و مقررات فنی است. مقررات فنی مجموعه مقررات و آیین‌نامه‌هایی است که در ایمن‌سازی و مقاومت و ایستایی ساختمان دخالت دارد. مقررات فنی در قالب مقررات ملی ساختمان و آیین‌نامه زلزله (آیین‌نامه ۲۸۰۰) ارائه می‌گردد که مالکان و مهندسان ناظر و طراحان می‌بایست آن را در تهیه نقشه‌های ساختمانی رعایت کنند و در عملیات اجرایی نیز

پروانه ساختمانی عبارت است از برگ اعلام ضوابط شهرسازی، فنی و بهداشتی برای احداث بنا در یک مکان خاص

مدینظر قرار دهند.

- بررسی موضوع درخواست در واحد شهرسازی و استعلام‌های لازم از دستگاه‌ها

- تعیین و معرفی مهندس ناظر

- بررسی نقشه‌های ارائه شده به وسیله مالک

- محاسبه عوارض و پرداخت آن از سوی مالک

- تنظیم شناسنامه ساختمان.

به همراه دفترچه شناسنامه ساختمان، هفت برگ فرم نیز در قالب دستورالعمل ارسالی وزارت کشور به استان‌ها در اختیار شهرداری‌ها قرار داده شده است، که به ترتیب در مراحل مختلف صدور پروانه ساختمانی تنظیم می‌گردند. از این جمله است فرم درخواست مالک، فرم مربوط به تعهد مهندس ناظر در شهرهای مشمول ماده ۴ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان راجع به تایید و امضای نقشه‌های محاسباتی و فنی جز آن، و فرم‌های مربوط به گزارش شروع عملیات و مراحل پیشرفت کار و عدم خلاف و پایان کار و نظایر آنها.

در ادامه، به شرح هفت مرحله پیش گفته پرداخته می‌شود.

۲/۱- درخواست پروانه ساختمانی از سوی مالکان

اولین مرحله صدور پروانه ساختمانی با قبول درخواست مالک یا نماینده قانونی آن است (منظور نماینده قانونی یا وکیل مالک است که باید دارای وکالتنامه رسمی - که در دفترخانه اسناد رسمی تنظیم شده است - باشد). درخواست به صورت فرمی که از

مقررات ملی ساختمان مستند به ماده ۲۲ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مصوب ۱۳۷۴، به وسیله وزارت مسکن و شهرسازی تهیه و تدوین می‌گردد. این مقررات در استان‌ها قابل تغییر است؛ لکن نوع تغییرات می‌بایست به تصویب وزارت مسکن و شهرسازی برسد. حوزه مشمول این مقررات در نقاط مختلف کشور مستند به همین ماده طی آیین‌نامه مشترک وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی خواهد بود.

۲/۲- مقررات بهداشتی

مقررات بهداشتی مجموعه مقرراتی است که رعایت آن در ساختمان‌ها تأمین کننده بهداشت محیط ساختمان (نور، رطوبت، تهویه و جز اینها) است. ناگفته نماند که تعریف مشخص قانونی برای انجام این امر وجود ندارد.

۲- چگونگی اقدام و مراحل صدور

در صدر ماده صد قانون شهرداری به مالکان اشاره شده است. بنابراین برای درخواست پروانه ساختمانی از سوی مالکان، به مدارک مالکیت نیاز است. برابر ماده ۲۲ قانون ثبت اسناد و املاک کشور، مالک کسی است که در دفتر اسناد رسمی منکی به نام او به ثبت رسیده باشد. مطابق ماده ۱۲۸۷ قانون مدنی، این نوع اسناد (که به ثبت رسیده‌اند) اسناد رسمی قلمداد می‌شوند.

سوی شهرداری در اختیار متقاضی قرار داده می شود ارائه می گردد. به همراه درخواست نیز فتوکپی مدارک مالکیت و شناسنامه مالک یا وکالتنامه دریافت می شود.

در اغلب کشورهای جهان اولین اقدام شهرداری برای صدور پروانه ساختمانی قبول درخواست مالک است.

۳/۲- بازدید مامور شهرداری

پس از قبول درخواست مالک، مامور شهرداری از محل ملک بازدید می کند. بدین ترتیب وضعیت ملک از نظر شبکه های معابر و گذر بندی، شب خیابان ها، موقعیت نقاط و مسیرهای همجوار، حریم تاسیسات شهری، احتمال تداخل با طرح های مصوب و نظایر اینها بررسی می شود و گزارش لازم طی فرمی به شهرداری ارائه می گردد.

۳/۳- بررسی فرم گزارش مامور بازدید در واحد شهرداری

پس از گزارش مامور بازدید شهرداری موضوع درخواست مالک در واحد شهرداری از لحاظ مقررات شهرداری و فنی مورد بررسی قرار می گیرد و در صورت عدم تداخل یا طرح های مصوب شهری و نداشتن مشکلات قانونی دیگر، دستور تهیه نقشه - که می بایست با توجه به ضوابط شهرداری، فنی و بهداشتی تهیه شود - طی فرمی در اختیار مالک قرار می گیرد.

فرم دستور تهیه نقشه شامل موارد زیر است:

- نام و مشخصات مالک
- شماره پلاک نسی و محل قرار گیری ملک
- مشخصات ملک با توجه به ابعاد مندرج در سند مالکیت و ابعاد زمین با رعایت بره های اصلاحیه
- نوع کاربری زمینی
- میزان تراکم ساختمانی
- میزان کل زیربنای ناخالص در سطح طبقات با رعایت درصد های سطح
- تعیین درصد سطح اشغال زمین و میزان پیشروی در طول زمین

- تعیین تعداد طبقات و تعداد واحدها

- تعیین میزان عقب نشینی احتمالی ملک

- تعیین ارتفاع طبقات و ساختمان

در اغلب کشورهای جهان اولین اقدام شهرداری برای صدور پروانه ساختمانی قبول درخواست مالک است

- تعیین حداقل عرض ورودی پارکینگ
- تعیین میزان بیش آمدگی مشرف به خیابان
- تعیین حداکثر ارتفاع پنجره مشرف به نقاط مجاور
- مشخص کردن محور بندی ستون ها برای ایجاد پارکینگ
- دیگر مواردی که با توجه به نوع ساختمان و منطقه، رعایت آن در تهیه نقشه های ساختمانی الزامی است - مانند تامین

آسانسور و پله های اضطراری و جز اینها. در خصوص میزان زیربنای خالص، ذکر این نکته لازم است که اثنای سرایداری، ضخامت دیوارها، نورگیرها و حیاط خلوت، تاسیسات (موتور خانه)، راه پله ها، زیر زمین، انبارها، محل احداث آسانسور و نظایر اینها جزو مساحت خالص (مفید) محسوب نمی گردد. در نتیجه در محاسبه میزان تراکم مجاز، مساحت موارد پیش گفته در نظر گرفته نمی شود. در ساختمان هایی که تعداد

برای درخواست پروانه ساختمانی از سوی مالکان، به مدارک مالکیت نیاز است. برابر ماده ۲۲ قانون ثبت اسناد و املاک کشور، مالک کسی است که در دفتر اسناد رسمی ملکی به نام او به ثبت رسیده باشد

آپارتمان ها بیش از ۱۰ واحد است مطابق ماده ۱۲ قانون تملک آپارتمان ها داشتن سریداری الزامی است.

به هنگام ارائه فرم دستور تهیه نقشه، شهرداری اعلام های لازم را به شرح زیر انجام می دهد:

- الف - اعلام از بیمه های اجتماعی، مبنی بر پرداخت حق بیمه کارگران که با توجه به میزان کل زیربنا محاسبه می شود.
- ب - اعلام در مورد حریم رودخانه ها، و برق فشار قوی از وزارت نیرو - در موارد لازم.
- ج - اعلام در مورد اراضی مشجر و باغ های واقع در داخل محدوده قانونی از کمیسیون ماده ۱۴ ضوابط اجرایی قانون حفظ و گسترش فضای سبز، و در مورد اراضی مشجر و باغ های واقع در خارج از محدوده قانونی (داخل حریم) از وزارت کشاورزی، موضوع تبصره ۲ ماده یک قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها - حسب مورد.
- د - اعلام از سازمان ملی زمین و مسکن، ناظر به ماده ۱۲ قانون زمین شهری در تعیین نوع زمین (دایر، بایر، موات) در مورد اراضی.

۳/۴- تعیین مهندس ناظر

برابر ماده ۲۴ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، مالکان موظف اند، برای نظارت و تایید نقشه های فنی و محاسباتی، فردی را که مطابق ماده ۴ قانون مذکور دارای صلاحیت حرفه ای است به عنوان مهندس ناظر انتخاب کنند. این فرد طی قراردادی که مطابق فرم پیشنهادیه محضری در دفتر خانه اسناد رسمی تنظیم می شود به شهرداری معرفی می گردد. در انبوه سازی (۳۳ واحد به بالا) ارائه نقشه محموله سازی و فضای سبز الزامی است.

۳/۵- بررسی نقشه های تهیه شده به وسیله مالک

پس از ارائه نقشه های فنی و محاسباتی ساختمان به وسیله مالک، واحد شهرداری با توجه به فرم دستور تهیه نقشه که به مالک ارائه شده است و رویت پاسخ اعلام های انجام شده، در

صورت وجود نداشتن مشکل خاصی، پیش نویس پروانه ساختمانی در قالب فرم تک برگی تنظیم می‌گردد و مراتب برای انجام بررسی لازم به واحدهای دیگر شهرداری ارسال می‌شود.

۳/۶- محاسبه عوارض

واحد درآمد شهرداری با توجه به میزان مساحت مندرج در پیش نویس پروانه، انواع عوارض مربوط را محاسبه و فیش مربوط به میزان عوارض را برای پرداخت، به متقاضی ارائه می‌کند. این عوارض برحسب مورد می‌تواند بدین شرح باشد:

عوارض نوسازی عموقه، عوارض زیربنا (پدیده یا مسکونی)، عوارض حذف یارکینگ، عوارض موارد تراکم، عوارض احتمالی قطع درخت، عوارض حق مشرفیت، عوارض آموزش و پرورش، عوارض پیش آمدگی و جز اینها.

۳/۷- مرحله تنظیم شناسنامه ساختمان

پس از انجام بررسی لازم و پرداخت عوارض و تأیید پیش نویس پروانه ساختمانی (فرم تک برگی)، واحد صدور پروانه ساختمانی اقدام به تنظیم شناسنامه ساختمان از روی فرم تأیید شده تک برگی می‌کند. این برگ پس از امضای مسئولان ذی ربط به مالک ارائه می‌گردد.

نیز برحسب حجم عملیات برای اتمام بنا منظور شده است (موضوع تبصره ۲ ماده ۲۹ قانون نوسازی)؛ و در صورتی که مالک، عملیات ساختمانی را در مهلت تعیین شده تمام نکند، مشمول پرداخت جریمه عوارض نوسازی براساس مقررات تبصره مذکور خواهد شد.

۵- مراحل گزارش مهندس ناظر

برابر بند ۱۵ قسمت توضیحات شناسنامه ساختمان، مهندس ناظر موظف است حداقل در پنج مرحله عملیات ساختمانی تحت نظارت خود را به شرح زیر به شهرداری گزارش کند:

اول - گزارش شروع عملیات ساختمانی؛

دوم - گزارش انجام فونداسیون؛

سوم - گزارش اتمام هر سقف؛

چهارم - گزارش اتمام سفت کاری؛ و

پنجم - گزارش اتمام ساختمان.

۶- مرحله صدور گواهی عدم خلاف

نظر به اینکه انجام فونداسیون و اجزای - دست کم - یک سقف نشانگر شروع عملیات ساختمانی است و در این مرحله رعایت مقررات فنی (پی و ستون‌ها) و رعایت درسد سطح اشغال زمین

پس از ارائه نقشه‌های فنی و محاسباتی ساختمان به وسیله مالک، واحد شهرداری با توجه به فرم دستور تهیه نقشه که به مالک ارائه شده است و رویت پاسخ استعلام‌های انجام شده، در صورت وجود نداشتن مشکل خاصی، پیش نویس پروانه ساختمانی در قالب فرم تک برگی تنظیم می‌گردد و مراتب برای انجام بررسی لازم به واحدهای دیگر شهرداری ارسال می‌شود.

۴- جایگاه قانونی شناسنامه ساختمان

شناسنامه ساختمان برابر مصوبه مورخ ۷۱/۸/۱۲ مورد تأیید شورای عالی اداری کشور قرار گرفت و برای اقدام به وزارت کشور و تمامی استانداری‌ها ارسال گردیده است. در بند ۶ مصوبه شورای عالی اداری اشاره شده است که شناسنامه ساختمان به عنوان سند رسمی در کلیه دستگاه‌های اجرایی - نظیر شهرداری‌ها، مسکن و شهرسازی، بانک‌ها، و شرکتهای آب و برق و تلفن و گاز و مانند اینها - قابل استناد است.

در هیچ کدام از قوانین سابق و لاحق راجع به ابطال پروانه ساختمانی عوارضی مطرح نشده است؛ لکن از لحاظ اعتبار اجزا، مطابق مفاد شناسنامه ساختمان - که به منزله قراردادی بین مالک و شهرداری است - عمل خواهد شد. در شناسنامه ساختمان دو زمان برای اجرای عملیات ساختمانی منظور شده است. یکی از اینها زمان یک ساله برای شروع عملیات ساختمانی است (چنانچه مالک به هر دلیل نتواند در مهلت یک ساله عملیات ساختمانی را شروع کند، نیاز به تمدید پروانه دارد). زمان دیگری

مشخص می‌شود، لذا در این مرحله پس از گزارش مهندس ناظر که مورد تأیید مأموران شهرداری باشد، می‌توان گواهی عدم خلاف صادر کرد. در صدور گواهی عدم خلاف نیز به مانند صدور پروانه ساختمانی، گواهی ابتدا در فرم تک برگی تنظیم می‌گردد و پس از طی مراحل بررسی و تأیید واحدهای ذی ربط شهرداری، موارد به شناسنامه ساختمان منتقل می‌شود.

۷- مرحله صدور گواهی پایان ساختمان

پس از آخرین گزارش مهندس ناظر مبنی بر اتمام عملیات ساختمانی (پنج مرحله ذکر شده) مأموران شهرداری از ساختمان بازدید می‌کنند. آن گاه پس از کنترل وضع موجود با مفاد پروانه ساختمانی و گزارش‌های مهندس ناظر، مراتب در صورت عدم وقوع تخلف، طی فرمی به شهرداری گزارش می‌شود. سپس پیش نویس گواهی پایان ساختمان در فرم تک برگی تنظیم می‌گردد و پس از تأیید و امضای واحدهای ذی ربط، به شناسنامه ساختمان منتقل و به مالک ارائه می‌شود.

رشت، در جست و جوی سیمایی دیگر

گفت و گو با مرتضی شکفت، شهردار رشت

محمد سالاری راد



می‌گردید؟

○ من مدیرعامل یک شرکت مهندسی بودم که با مسائل شهری و شهرسازی ارتباط داشت. بدین ترتیب شاید از معدود شهرداریانی باشم که از بخش خصوصی به این سمت انتخاب شده‌ام.

□ تجربه، تخصص و شغل پیشین شما چه تاثیری بر نحوه اداره شهر داشت؟ به هر حال شما دارای دیدگاهی حرفه‌ای نسبت به مسائل شهر هستید و زمانی چه بسا خود از تهیه کنندگان طرح‌های شهری - همچون طرح جامع و تفصیلی - بوده‌اید. این موقعیت حرفه‌ای چه تاثیری بر فعالیت‌های شما داشته است؟

○ شاید یکی از عوامل مؤثر در انتخاب من به عنوان شهردار این شهر، همین موقعیت حرفه‌ای‌ام باشد. من معتقدم که همه شهرداران باید کمابیش از این دانش و تخصص بهره‌مند باشند. اما علاوه بر آن، باید نوعی تعلق خاطر هم در شهرداران وجود داشته باشد. من گرچه مدتی برای تحصیل در خارج از کشور به سر می‌بردم اما اهل و ساکن این شهرم. بر کوچه‌ها و خیابان‌های شهر تسلط دارم و به مجموعه این شهر - چه کالبد و چه شهروندانش - علاقه‌مندم. علاوه بر تخصص حرفه‌ای، نوعی مدیریت روابط در شهرداری وجود دارد که شهردار حتماً باید به آن توجه داشته باشد و از عهده آن برآید. من در مدت فعالیت‌م در شهرداری، کوشیدم که چنین باشم. بدین منظور رابطه خود را با اعضای شورای شهر به گونه‌ای مناسب حفظ کردم، و با سایر نهادها و ادارات، از جمله با استاندار و فرماندار شهر، رابطه سازنده‌ای برقرار ساختم. به هر حال معتقدم که مدیریت شهر باید از پراکندگی به وحدت گرایش یابد، شهردار باید فرد اول شهر باشد و شهرداری ساختاری همچون شرکی داشته باشد که مردم‌سپاسدار آن هستند. اعضای شورای شهر نیز به عنوان نمایندگان مستقیم مردم، می‌بایست نظارت کامل بر تمام امور شهری - و نه فقط شهرداری - داشته باشند.

□ بحث را به مقوله سیمای شهری بکشانیم. می‌دانیم که شهر رشت در اقلیم معتدل و مرطوب قرار دارد و این اقلیم،

در لایه‌های صفحات تاریخ، از نقطه‌ای به نام رشت بازار، به معنای بازار در گوئی قرار گرفته یاد شده است، که وجه تسمیه آن، پالین‌تر بودن ارتفاع آن نقطه، نسبت به مناطق مرتفع پیرامونی، همچون رودبار، قومن و لاهیجان است. این بازار در محل تلاقی راه‌های شرقی - غربی و شمالی - جنوبی واقع شده بود و به دلیل همین موقعیت ارتباطی‌اش، به تدریج برونیق آن افزوده شد. تا در زمان صفویه به مرکز معاملات ابریشم تبدیل گردید و ساختار شهری یافت و کلمه بازار از آخر نام آن حذف شد.

شهر رشت در چند سده اخیر نقشی اساسی در مدیریت و مرکزیت اقتصادی و سیاسی گیلان ایفا کرد و اکنون نیز مرکز استان گیلان و یکی از شهرهای با اهمیت کشور محسوب می‌شود. جمعیت این شهر ۳۵۰ هزار نفر است و طی چند دهه اخیر با متوسط رشد سالانه ۴ درصد افزایش یافته است. آنچه در این شهر زیبایی بارانی توجه هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند - و موضوع این گفت و گو نیز هست - سیمای شهر است.

با پرداختن به مقوله سیمای شهری، سخن از حیطه زیبایی‌شناسی به میان می‌آید. در چارچوب شهر، ابعاد و اندازه ارتفاع ساختمان‌ها، خیابان‌ها و معابر، فضاهای باز و میدان‌ها، رنگ و نمای ساختمان‌ها، رنگ محیط پیرامونی و طبیعت اطراف، درختان و سبزی‌نگی معابر و پارک‌ها و حتی عناصر جزئی همچون مبلمان شهری و نظایر اینها همگی عناصر تشکیل دهنده سیمای شهری محسوب می‌شوند. هماهنگی این عناصر با یکدیگر و به ویژه با پس زمینه‌های ذهنی انسان هاست که این عناصر را زیبا می‌سازد. فعالیت‌های شهرداری هر دو سوی عینی و ذهنی این مقوله را در برمی‌گیرد؛ مدیریت ایجاد هماهنگی در عناصر شهری، و ایجاد هنجارهای زیبایی‌شناختی در شهروندان. بجز آنها، این پرسش نیز در میان است که آیا سیمای شهری تنها مقوله‌ای زیباشناختی و هنری است و صرفاً به ظاهر شهری می‌پردازد؛ یا به محتوای شهر و شرایط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و اقلیمی نیز مربوط می‌شود.

آنچه در پی می‌آید، گفت و گو با مرتضی شکفت، شهردار رشت است.

□ آقای شهردار، بیش از تصدی شهرداری رشت چه

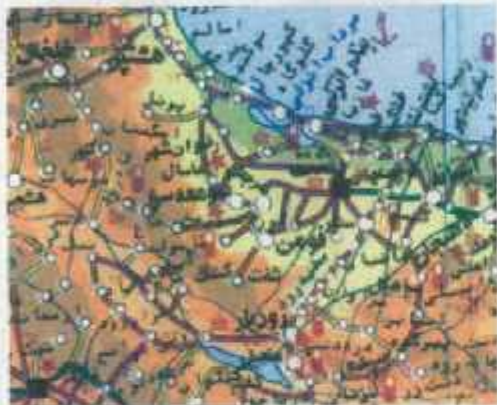
نیازمند گونه‌ای دیگر از معماری و فضاهای شهری است. اما سیمای کنونی شهر رشت، بجز آنچه در گذشته رخ داده است، چندان از این اقلیم تبعیت نمی‌کند و اکنون درهم ریختگی زیادی در سیمای شهر به چشم می‌خورد. تحلیل شما از دلایل شکل‌گیری این شرایط چیست؟

○ من بجز مسئله اقلیم، که همگان به آن آشنا هستند، می‌خواستم به چند ویژگی دیگر اشاره کنم. نخست آنکه موقعیت ارتباطی شهر رشت به عنوان مرکز استان گیلان با شهرهای استان مازندران - و از آن جمله، شهر ساری - متفاوت است. در استان مازندران می‌توان چند شهر هم‌ارز پیدا کرد که توانسته‌اند مراکز خدماتی، تجاری و صنعتی را بین خود تقسیم کنند. اما در گیلان نمایی فشار خدماتی، تجاری و صنعتی به رشت وارد شده است. همین امر بر فراگم‌درونی جمعیتی و فعالیتی این شهر افزوده است. دوم آنکه، استان گیلان یکی از کوچک‌ترین استان‌های کشور و در عین حال پرتراکم‌ترین آنهاست. در این استان می‌توان در فاصله‌های بسیار کوتاه به شهرها و روستاهای زیادی رسید. در واقع فقط پای شهر ۵۰۰ هزار نفری رشت در میان نیست بلکه این شهر مرکز مجموعه‌ای از شهرها و روستاهای کاملاً نزدیک به هم است که در طول روز با یکدیگر ارتباط اقتصادی و انسانی شدیدی دارند. به جرئت می‌توان گفت که شهرداری رشت محور به خدمات‌رسانی به حدود یک میلیون جمعیت است که در هر روز با این شهر سروکار دارند. می‌بایست مهاجرت را نیز به این مسائل افزود. به این ترتیب کالبد شهر به گونه‌ای روزافزون در طول و عرض و ارتفاع رشد می‌کند و این خود شرایطی را ایجاد کرده است که هر نظم و برنامه‌ای را - از جمله در سیمای شهر - به هم می‌ریزد. بدیهی است در شهری که زمین بایر ندارد و در هر نقطه آن دست کم فعالیت کشاورزی صورت می‌گرفته، ساختمان‌ها درهم فرو می‌روند و اجازه نمی‌دهند که به ملاحظات اقلیمی توجهی بشود.

□ در این تحلیل، عوامل بیرونی تأثیری عمده یافته‌اند. آیا هیچ گونه امکان کنترلی از سوی شهرداری وجود نداشت؟ شما طی مدتی که شهردار رشت بوده‌اید چگونه به مقوله سیمای شهری پرداخته‌اید؟

○ شهر رشت یکی از قدیمی‌ترین شهرداری‌های کشور را دارد و ۹۷ سال از تأسیس آن می‌گذرد. همین ساختمان شهرداری، که نماد شهر رشت نیز محسوب می‌شود، در سال ۱۳۰۵ به بهره‌برداری رسیده است. این شهرداری یکی از قدیمی‌ترین ضوابط ساختمانی و سیمای شهر را دارد. به طوری که ساختمان‌های پیرامون شهرداری و بافت مرکزی شهر باید از الگویی مشخص تبعیت می‌کردند. از جمله می‌توان به ساختمان اداره پست اشاره کرد که با هماهنگی کامل با ساختمان شهرداری ساخته شده است. از همان ابتدا به این مسئله توجه شده بود که نمای ساختمان‌های این شهر، به دلیل آنکه بیشتر اوقات هوا ابری است، باید سفید رنگ باشد و به دلیل رطوبت دائمی شهر حتماً می‌بایست به کوران هوا و تعداد پنجره‌ها نیز توجه شود. اما این ضوابط، به دلایل پیش گفته، به ویژه در سال‌های اخیر، تا حدودی نادیده گرفته شده است. درهم ریختگی نماها، نماهای ناکامل،

معماری نامتناسب و تاسی‌هایی از این دست ناشی از همین امر است. در اینجا باید به نکته‌ای اشاره کنم که می‌تواند برای شهر رشت هم تهدید محسوب شود و هم فرصت؛ و آن اشتیاق سرمایه گذارانی است که از خارج از استان گیلان تمایل به فعالیت‌های ساختمانی در این شهر دارند. آنها با سرمایه‌های خود، سلیقه‌ها و معیارهای خاص خود را نیز می‌آورند. اینکه در نقاط مختلف معماری تهرانی‌ساز با نماهای پرخرج، اجر سه سانتی ساخت اصفهان و یزد و یا نماهای شیشه‌ای مشاهده می‌شود، تأثیرات حضور آنها - و با اصلاً منتهای از معماری رایج تهران - است. البته شهرداری از این اشتیاق استفاده و استقبال می‌کند اما در عین



حال بر این نکته تأکید دارد که می‌بایست به ضوابط معماری این شهر و سیمای عمومی خاص این اقلیم توجه کرد و به آن پایبند بود.

□ در این زمینه چه اقداماتی کرده‌اید؟ آن گونه که در شهر مشاهده می‌شود، این نوع ناسازی‌ها در حال تکرار است. شهرداری برای ضابطه‌مند کردن فعالیت‌های ساختمانی و همچنین شهرسازی دفتری تدارک دیده است، یا عنوان دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی، که متشکل از تعدادی کارشناس در زمینه‌های اجتماعی، زیست‌شناسی، منابع طبیعی، معماری و شهرسازی است. آنها با تدوین ضوابط معماری و شهرسازی و سیمای شهری و نظارت به امور ساختمانی و شهری، می‌کوشند سیمای عمومی شهر را به‌روایی منطقی و منطبق با شرایط عمومی شهر و اقلیم این استان در آورند. از دیگر اقدامات شهرداری، برگزاری مسابقه بهترین نمای شهر در انطباق با فرهنگ و اقلیم شهر، در سال گذشته بوده است. طی آن، هیئت داوران از میان تعداد زیادی گزینه و بازدید میدانی از تمام آنها و بازدید از کپیچه‌ها و خیابان‌های شهر، سه مورد را - شامل یک ساختمان مسکونی، یک یادمان و یک پارک - به عنوان طرح‌های برتر برگزید و سازندگان آنها را معرفی کرد، که به آنان جایزه و لوح سپاس داده شد. این گونه اقدامات در صورت تلاطم در هر سال، تشویقی برای سازندگان و معماران و شهرسازان خواهد بود. در باره یادمان مذکور، باید بگویم که مجسمه‌ای است از چهار شهید مشروطه که در خیابان پرستار نصب شده و بودجه آن را یکی از خیراندیشان شهر تقبل کرده است. پارک یاد شده نیز به نام پارک ملت، دارای بزرگ‌ترین آکواریوم کشور است که تمام انواع ماهی‌های شمال در

آن به نمایش گذاشته شده‌اند. شهرداری قصد دارد از مشاهیر گیلانی تجلیل کند.

پیش از این از دکتر حشمت (بار میرزا کوچک خان)، شیون فومنی (شاعر معروف) و محمود نامجوی (ورزشکار صاحب نام) تندیس‌هایی ساخته شده است. در آینده نیز از چهار استاد مشهور به نام‌های پروفیسور رضا، پروفیسور سمعی، پروفیسور اکبرزاده و استاد بهزاد، که در خارج و داخل کشور هستند، دعوت خواهد شد تا با حضور آنها از تندیس‌هایشان پرده برداری شود. به هرحال، تندیس‌ها بخشی از نما و سیمای شهر محسوب می‌شوند. این یادمان‌ها سبب غرور و افتخار و دل بستگی به این شهر خواهد شد.

□ بخش دیگری از سیمای شهر به وضعیت معابر باز می‌گردد. در هم ریختگی مبلمان شهر، پیاده‌روها، سواره‌روها، نظم روشنایی‌ها و درخت‌ها از آن جمله‌اند. در باره درخت‌ها باید تاکید کنیم که در محیط سرسبز گیلان ضرورتی به انتخاب درختان بزرگ و پرسایه و برگ نیست. درختان در خیابان‌های این شهر عنصری تزئینی‌اند که بر زیبایی شهر می‌افزایند.

○ این مسئله را کاملاً قبول داریم. کوشش‌های شهرداری در این زمینه از یک پولوار آغاز می‌گردد و پاچه‌های تلفن، صندوق‌های پستی و صندوق‌های خیرات سازمان داده می‌شود. درباره درختان نیز من همین اعتقاد را دارم. در خیابان‌های رشت باید درختان کوچک‌تری انتخاب شوند تا نمای ساختمان‌ها و روشنایی درون ساختمان‌ها بهتر گردد. این طرح‌ها را می‌توان برای خیابان‌های دیگر شهر رشت نیز تکرار کرد و در این زمینه اقداماتی هم انجام شده است.

□ در شهر رشت، اثر چندان از طبیعت پیرامونی آن مشاهده نمی‌شود. این اثر را می‌توان در لاهیجان به خوبی دید، که چگونه جنگل و کوه یا شهر پیوند خورده‌اند. اما در شهر رشت، با وجود عناصر طبیعی همچون رودخانه و جنگل، نه تنها از آنها استفاده نشده، بلکه در ساختار شهر به آنها کاملاً بی‌توجهی شده است. در این باره چه اقداماتی کرده‌اید؟

○ این بی‌توجهی ناشی از گسترش سریع شهر و نبود فرصت برای استفاده از آنها بوده است. همان گونه که اطلاع دارید، رودخانه‌هایی که از شهر رشت عبور می‌کنند مناسبانه به زهکش فاضلاب شهر مبدل شده‌اند و ناپستان بوی تعفن شدید از آنها به مشام می‌رسد.

بنابراین، مردم در ساختمان سازی و گسترش شهر سعی در مخفی کردن آن، پست کردن و فاصله گرفتن از آن داشته‌اند. ما در برنامه‌های شهرسازی مان، هر سال بودجه‌ای را به آزادسازی بخشی از حریم این رودخانه‌ها اختصاص

داده‌ایم، ضمن آنکه همزمان برای حل قطعی مسئله فاضلاب شهر نیز اقدام کرده‌ایم. با احداث و تکمیل شبکه فاضلاب، این رودخانه‌ها دیگر متعفن و نازیبا نخواهند بود و می‌توان از آنها به عنوان عناصر زیبای شهر استفاده کرد. اکنون با آزادسازی بخشی از حریم رودخانه، پارک‌هایی در مجاورت آنها احداث شده است و این کار به طور سالانه ادامه دارد.

برای پیوند بیشتر شهر با طبیعت پیرامونی هم شهرداری توافق‌هایی را با سازمان منابع طبیعی، استانداری و فرمانداری برای تبدیل جنگل که در ورودی شهر از رودبار مشاهده می‌شود به پارک جنگلی انجام داده، و اقداماتی هم صورت گرفته است که نتایج آن به زودی مشخص خواهد شد.

□ بخش اساسی و اصلی ساماندهی سیمای شهری به بافت مرکزی آن مربوط می‌شود، به نظر می‌رسد که تنها با ضابطه نمی‌توان به سیمایی مطلوب در این محدوده دست یافت، بلکه این کار نیازمند طراحی ویژه‌ای است. در این زمینه چه اقدامی کرده‌اید؟

○ محدوده بافت مرکزی شهر جزء میراث فرهنگی است و تا طرحی به طور کامل به تأیید سازمان میراث فرهنگی نرسد، امکان بازسازی آن وجود ندارد. به این منظور برای مجموعه این بافت طرحی در دست تهیه است، و به کمک آن این مجموعه به طور هماهنگ بازسازی خواهد شد.

□ بفرمایید که برای ساماندهی ارتفاعی و خط آسمان شهر چه اندیشیده‌اید؟

○ پیش از این بیشتر سازندگان، به دلیل هزینه‌های ناسبانی و آسانسور، تمایلی به افزایش ارتفاع بیش از چهار طبقه نداشتند. همان ساختمان‌های چهار طبقه هم به دلیل تداستن آسانسور، دارای تقاضای محدودی بود. از آنجا که زمین در این شهر محدود است، شهرداری بر بلندمرتبه سازی تاکید دارد. برای ایجاد مطلوبیت سکونت در طبقات بالا، پیشنهاد شده است که حتی ساختمان‌های چهار طبقه هم آسانسور داشته باشند. به این منظور شهرداری برای کسانی که آسانسور نصب می‌کنند ده درصد تخفیف در عوارض تراکم قائل شده، که این سیاست با استقبال روبه‌رو گردیده است. قطعاً اگر ساختار ارتفاعی امروز شهر رشت با چند سال دیگر مقایسه شود تفاوت چشمگیری مشاهده خواهد شد. چنین سیاست تشویقی برای راه پله‌ها نیز در نظر گرفته شده است. پیش از این، ضابطه انعاف پذیری برای راه پله‌ها در نظر گرفته شده بود، لیکن اکنون شهرداری پیشنهاد کرده است که طراحان، راه پله‌ها را آزادانه طراحی کنند؛ که در صورت افزایش زیربنای راه پله‌ها و طراحی زیبا و درست آنها، از تخفیف ویژه نیز بهره‌مند خواهند شد.

□ ما هم امیدواریم که سیمای آینده شهر رشت متفاوت از امروز، و منطبق با فرهنگ و اقلیم این سامان، شکل گیرد. از اینکه در این مصاحبه شرکت کردید سپاسگزاریم.





مبانی حقوقی حاکمیت شهری گذر از دولت‌گرایی به شهروندمداری

ایرج اسدی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

به دوره‌های باز می‌گردد که از آن به عنوان «به زمامداری» و قراهم آمدن زمینه تحقق حقوق بشر و حقوق شهروندی یاد می‌شود. با ویژگی‌هایی که در هر یک از این دو مفهوم نهفته است، پرسش ما درباره زمینه‌ها و الزامات حقوقی و قانونی است که این گذار مستلزم قراهم آمدن آنهاست.

این گذار مستلزم آن است که «حقوق بشر» در نظام حکومت جایگاهی مناسب پیدا کند. برای این منظور، و در بدو امر، حقوق بنیادین و حقوق بشر باید به رسمیت شناخته شود و در متون حقوقی لازم‌الاجرا شان و جایگاه ویژه‌ای بیاید. قواعدی که این حقوق را شناسایی می‌کنند باید از منابع دست اول و در راس هرم منابع حقوقی باشند، مانند قانون اساسی و قوانینی که جایگاه قانون اساسی دارند. در گام بعد باید سازوکارهای حقوقی لازم برای تضمین اجرای آنها پیش‌بینی شود تا این حقوق تنها در قالب متون قانونی محدود نگردند و به واقعیتی اجتماعی تبدیل شوند. زمانی که در جامعه‌ای چنین وضعیتی وجود داشت می‌توان مدعی شد که جامعه آماده گذار است.

گذار به دوره‌ی زمامداری در کشورهای در حال توسعه مستلزم تغییر و تحول در الگوهای دیرین حکومت و دولت و ساختارهای اجتماعی است. ابعاد این تحول را چگونه می‌یابید؟

جامع انسانی تاکنون ادوار مختلفی را طی کرده‌اند. در عصری که شاید بتوان عصر ابتدایی نامید، جماعت‌هایی از انسان‌ها مشاهده می‌شوند که با ویژگی‌های فرهنگی از یکدیگر تمایز می‌یابند. دوران بعد عصر پادشاهان است که حکومت‌های خود را در پهنه‌ای جغرافیایی مستقر می‌کنند. در این عصر، تنها خواست و تمایل پادشاهان اهمیت می‌یابد. در عصر بعد از دوره پادشاهان، ملت‌ها ظهور می‌کنند. در این عصر، حق تعیین

حکومت‌های محلی در کشورهای در حال توسعه در حال حاضر دوره نوبتی از حیات و عمل خود را تجربه می‌کنند. اکنون نقش دولت‌ها از تنها عامل تعیین‌کننده در تصمیم‌گیری‌ها به عضوی همپایه دیگر اعضا و اجزاء حاکمیت شهری تغییر یافته است. تمرکززدایی از حکومت مرکزی و انتقال و تفویض مطلق یا لاتر به حکومت محلی از جمله ویژگی‌های کشورهای در حال گذار تلقی می‌شود.

اکنون حاکمیت خوب (، به زمامداری) (Good Governance) ایده جدیدی است که جایگزین مفهوم حاکمیت دولت‌گرا شده است. مطابق مفهوم فوق، تصمیم‌گیری‌های مربوط به شهر و کلان‌شهرها یا اجماع کل صاحبان منافع دخیل در شهر صورت می‌گیرد. شیوه جدید و به کارگیری آن در نظام حاکمیت شهری کشورهای در حال توسعه ضرورتی است که هو از درون (از طرف گروهها و صاحبان منافع درگیر در شهر) و هم از بیرون (سازمانهای بین‌المللی چون سازمان ملل، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول و نیز فرایندهای جهانی شدن) به شدت تقویت می‌شود. شاید بتوان گفت این شیوه از مدیریت و حاکمیت واقعی است که دیگر راه‌گزینی از آن نیست.

برای هموارسازی بستر تحقق گذار از دولت‌گرایی به حاکمیت شهری به شهروندمداری نیازمند آموزش‌های جدید برای ایجاد و تثبیت حاکمیت قانون و حقوق شهروندی، وفاق‌گرایی، مشارکت، پاسخگویی، کارایی و اثربخشی هستیم که ضرورت اخذ آن هم برای شهروندان و هم مدیران و کارگزاران شهری روشن است. در این راستا، گفت‌وگوی حاضر به زمینه‌ها و التزامات قانونی و حقوقی این گذار و نیز موانع و راهکارهای آن در کشورمان می‌پردازد.

بحث درباره گذار از دولت‌گرایی و حکومت در شهرها

درباره اردشیر امیر ارجمند
اردشیر امیر ارجمند، متولد ۱۳۳۶، فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد (۱۳۶۰) و دکتری حقوق (۱۳۶۹) از دانشگاه استراسبورگ، عضو هیات علمی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی است. وی هم‌اکنون صاحب کرسی حقوق بشر، صلح و دموکراسی بونگو و رئیس مرکز حقوق بشر، صلح و دموکراسی دانشگاه شهید بهشتی است.

فرایند گذار چه نهادهایی هستند؟

○ در سطح بین المللی حقوق شناخته شده‌ای از جمله منشور حقوق بشر که متشکل از اعلامیه جهانی حقوق بشر و میثاق حقوق مدنی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی است، و همچنین کنوانسیون‌های متعددی که تعداد زیادی از کشورها در آن عضو هستند وجود دارند. اینها مجموعه‌ای بین المللی را شکل داده‌اند که با نظام‌های حقوقی داخلی کشورها تعامل دارند. تخطی از این حقوق نوعی تخطی از نظم بین المللی تلقی می‌شود. فشارهایی که سازمان‌های بین المللی وارد می‌کنند به دو دسته تقسیم می‌شوند: دسته اول نوعی کار ترویجی است و دسته دوم پایش یا مونیتورینگ است. سازوکارهای ترویجی شامل فراهم آوردن زمینه آموزشی و ارائه کمک‌های فنی است تا از طریق آن فرهنگ حمایت از حقوق شهروندی و بشر در کشور مقصد فراهم آید. در فرایند پایش یا مونیتورینگ، موارد نقض حقوق بشر مورد بررسی قرار می‌گیرد و به دولت‌ها اعلام می‌شود تا از میزان آنها بکاهند یا آنها را از بین ببرند و جبران خسارت کنند. هیچ کدام از این دو دسته به تنهایی کفایت لازم را ندارند؛ بلکه این دو باید با هم تلفیق شوند تا نتیجه مورد نظر حاصل آید.

□ نیروها و سازمان‌های غیردولتی، چه نقشی در طی این دوران گذار به عهده دارند؟

○ باید تلاش شود که تحقق این گذار در کشورهایی که حمایت حقوق بشر و شهروندی در آنها وجود ندارد یا کم است، از طریق سلامت‌آمیز به تدریج صورت گیرد. در اینجا فرایند فرهنگ‌سازی و فراهم آوردن زمینه تحول اجتماعی بسیار ضروری است. یعنی ابتدا شهروندان باید به حقوق خود آشنایی بیابند و آن را مطالبه کنند. چنین مطالبه‌ای نوعی تحول فرهنگی است. سازمان‌های غیردولتی که در زمینه‌های شهری فعال هستند می‌توانند این نقش را به خوبی ایفا کنند. متأسفانه در کشور ما این سازمان‌ها به شکلی مؤثر عمل نکرده‌اند. شاید به این دلیل که به ویژگی غیردولتی بودن شان واقف نشده و از دولت انتظار کمک بیشتری داشته‌اند. علاوه بر سازمان‌های غیردولتی که عموماً جنبه سیاسی ندارند، احزاب نیز می‌توانند نقش مؤثری ایفا کنند. سازمان‌های فرهنگی دولتی هم می‌توانند در این میان تأثیرگذار باشند، زیرا این گونه سازمان‌ها می‌بایست در جهت ایجاد و توسعه فرهنگ رعایت حقوق بشر تلاش جدی به عمل آورند.

به همین دلیل به نظر می‌رسد که به تدوین طرح ملی آموزش و ترویج حقوق شهروندی نیاز است. تا زمانی که این طرح واقعاً مورد توجه قرار نکرده و اراده سیاسی در قبال چنین عمل ملی وجود نداشته باشد، نمی‌توان فرهنگ حقوق بشر را در تمام جهات آن در کشور جا انداخت.

□ یکی از دلایل اصلی شکل‌گیری شوراهای در کشورمان، تمرکززدایی و تحقق حقوق شهروندی در ابعاد مختلف آن بود. مسیر حرکت این نهاد منتخب را که در واقع واسطه میان دولت و ملت است و همچنین زمینه‌های حقوقی فعالیت آن و سیر تحولات قانونی آن را چگونه ارزیابی می‌کنند؟

سرنوشت ملت‌ها و بخت دولت - کشور مطرح می‌شود. در دوره‌های بعد عصر تضادهای ایدئولوژیک پدیدار می‌شود، تا به امروز که عصر جهانی شدن است، و پنداشته می‌شود که در آن، تفاوت‌ها و اختلافات صرفاً فرهنگی خواهد بود.

منظور از این مرور سریع، نشان دادن تحول ماهیت حکومت‌ها و جایگاه ملت‌ها بود. در عصری که ما در آن قرار داریم، تفاوت‌هایی اساسی که در دوره‌های قبل بین عرصه داخلی و خارجی وجود داشت کم‌کم رنگ می‌بازد. در این بین حاکمیت دولت‌ها نیز رقیق‌تر می‌شود. سرزمین هم‌دیگر مسئله محوری و اساسی نیست. در این عصر ممکن است نوعی همکاری بین جوامع مختلف - از جمله در بعد حقوقی - ظاهر شود. نکته حائز اهمیت در این عصر این است که سازمان‌های سیاسی جوامع در دو جهت رشد پیدا می‌کنند: یکی در جهت فراملی و دیگری مادون ملی. به عبارت دیگر، اگر از قدرت دولت‌های ملی کاسته شود به نفع نهادهای سیاسی فراملی و مادون ملی است. در اینجا است که موضوع تمرکززدایی مطرح می‌گردد. منظور از تمرکززدایی در اینجا، قدرت یافتن نهادهای سیاسی مادون ملی در برابر سازمان‌های ملی است.

□ شهرها در این تحول در چه جایگاهی قرار دارند؛ و از چه اهمیتی برخوردارند؟

○ در چنین فضایی است که امروزه چنین مطرح می‌شود که حمایت از حقوق بنیادین و حقوق شهروندی باید در قالب شهرها صورت گیرد. به عبارت دیگر، نظریه‌ای به وجود آمده است مبنی بر اینکه اگر قرار است از حقوق بشر حمایت شود، این امر باید در قالب شهرها صورت گیرد. این چالش حقوق بشر در کشورهایی است که یا از عصر حمایت حقوق بشر به وسیله دولت‌ها فراتر نهاده‌اند. در اسنادی هم که در ۱۹۹۸ در پارسلون - و سپس در سن بویی فرانسه (۲۰۰۰) - تصویب شد (منشور اروپایی حقوق بشر)، این امر به وضوح دیده می‌شود. البته به هیچ وجه قصد الگو قرار دادن این منشور اروپایی برای همه کشورها نیست، بلکه هدف، نشان دادن تحولات آینده و سمت و سوی حرکت جهانی است. این اندیشه که حمایت از حقوق بشر باید در قالب شهرها صورت گیرد، از اندیشه‌های اساسی‌تر نشأت می‌گیرد و آن اینکه در جهان آینده مرکز قدرت در شهرها خواهد بود. بخشی از این حقوق در منشور حقوق بشر (اعلامیه جهانی حقوق بشر، میثاق حقوق مدنی و سیاسی و میثاق حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی) به رسمیت شناخته شده است و در بسیاری از نقاط دنیا نیز در حد مناسب و مطلوبی اجرا می‌شود؛ ولی بخش مهمی از آن - که مربوط به حقوق اجتماعی و اقتصادی است - هنوز تحقق پیدا نکرده است. در اینجا تنها بخت حقوق مدنی و سیاسی مطرح نیست بلکه باید زمینه تحقق سایر حقوق نیز در شهرها فراهم آید؛ زیرا شهرها به هر حال عرصه محدودتری هستند که شهروندان رابطه مستقیم هم با مسئولان خود و هم با محیط فیزیکی و تأثیرات اقداماتی که در آن انجام می‌شود دارند. اگر شما دنبال دموکراسی هستید جایی که زمینه تحقق آن فراهم است درون شهرهاست.

□ نیروهای مؤثر بین‌المللی و مراجع ذی‌ربط در این

○ قانون اساسی زمینه‌های لازم را برای تحقق تمرکززدایی نسبتاً مطلوب در کشور و آغاز دموکراسی از واحد شهر، مهیا کرده است. اما قوانین مربوط به شوراهای شهر از زمان اول انقلاب تاکنون سیر نزولی داشته است. به عبارت دیگر، این مقوله در جهت توسعه اختیارات شوراهای شهر و در جهت تمرکززدایی و فرایند دموکراتیک‌سازی پیش نرفته است (در طی این مدت نیز از اختیارات شورا در متون قانونی کاسته شده است). در دو سال اخیر دولت و مجلس به این فکر افتادند تا وظایف و اختیارات شورای شهر را افزایش دهند و شورای شهر را از حالت شورای شهرداری به شورای شهر واقعی تبدیل کنند.

بدین منظور تلاش شد وظایف و اختیاراتی که معمولاً در سراسر دنیا در اختیار شورای شهر قرار دارد به شوراهای شهر کشور ما نیز واگذار شود و در واقع ما نیز هویتی به نام «شهر» داشته باشیم. وقتی از هویتی به نام شهر صحبت می‌شود، منظور تنها شورای شهر نیست. شورای شهر بخش تصمیم گیرنده و سیاستگذار امور شهری است، و اهرم اجرایی این نهاد شهرداری است. جزء دیگر این هویت را شهروندان تشکیل می‌دهند. در این تغییر، تلاش شد به خود شهر هویتی حقوقی داده شود، قدم‌هایی هم از جانب مجلس و دولت برداشته شد ولی با اظهار نظر شورای نگهبان مواجه گردید، که بیشتر مواردی را که مربوط به صلاحیت‌های جدید شورای شهر بود مغایر با قانون اساسی دانست.

□ ردّ لایحه مذکور به وسیله شورای نگهبان با استناد به چه مواد قانونی صورت گرفته است؟

○ اصلاحات شورای نگهبان متعدد بوده است. به اختصار می‌توان چنین گفت؛ نکته در اینجا است که به هر حال قانون اساسی در چند اصل به صلاحیت‌ها و اختیارات شوراهای اشاره کرده است. در اصل هفتم قانون اساسی «شوراهای از ارکان تصمیم‌گیری و اداره امور کشور» برشمرده شده است. در فصل هفتم قانون اساسی اصول ۱۰۰ تا ۱۰۶ نیز به شوراهای اختصاص پیدا کرده است. اصل ۱۰۰ اعلام می‌کند که شرایط انتخاب کنندگان و انتخاب شوندگان و حدود وظایف و اختیارات و نحوه انتخاب و نظارت شورای مذکور و سلسله مراتب آنها را - که باید با رعایت اصول و وحدت ملی و تمامیت ارضی نظام جمهوری اسلامی و تابعیت حاکمیت مرکزی باشد - قانون معین می‌کند. از تمام این موارد چنین برمی‌آید که شوراهای حق تصمیم‌گیری دارند اما شورای نگهبان با استناد به اصل ۱۰۰ که در قسمت‌هایی از آن چنین آمده است که «برای پیشبرد سریع برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی... از طریق همکاری مردم و با توجه به مقتضیات محلی از آن‌ها هر روستا، بخش، شهر... با نظارت شورایی به نام شورای ده، بخش... صورت می‌گیرد که اعضای آن را مردم همان محل انتخاب می‌کنند». نتیجه می‌گردد که وظیفه این شورا فقط «نظارت» است. در صورتی که مجموع اصول قانون اساسی - خصوصاً اصل هفتم آن - به هیچ وجه چنین مطالبی را آشکار نمی‌سازد؛ از جمله در جایی که می‌گوید: «شوراهای از ارکان تصمیم‌گیری و اداره امور کشور هستند» مسئله اینجا است که اصولاً شوراهای باید بتوانند در اموری که

صرفاً جنبه محلی دارد تصمیم‌گیری کنند. در این حوزه نظارت بر اجرای این اصلاحات نیز بر عهده آنهاست و مجری این تصمیمات هم در حوزه شهر، شهرداری خواهد بود.

□ آیا در لایحه افزایش اختیارات شوراهای ارزش‌ها و اساس کشور و نظام مورد توجه قرار نگرفته‌اند که مخالفت شورای نگهبان را در پی داشته است؟

○ نه. در لایحه مورد نظر اصلاً این شرایط وجود نداشته است؛ یعنی اساساً چیزی وجود نداشته است که با ارزش‌های ما مغایرت داشته باشد. فرض کنید که شورای شهر در زمینه آب، گاز، ساختمان و جز اینها دارای اختیارات و صلاحیت شود. این یک بحث ارزشی نیست.

□ مطابق ماده ۱۳۶ قرار است برخی از وظایف دستگاه‌های اجرایی دولت به شهرداری‌ها واگذار شود. آیا این امر می‌تواند در مسیر اهداف لایحه مذکور تفسیر شود؟

○ به موجب برنامه توسعه سوم، دولت می‌تواند بعضی از اختیارات نهادهای دولتی را به شهرداری‌ها واگذار کند، نه شوراهای. شاید دولت بتواند با استفاده از این امکان بخشی از وظایفی را که سابقاً به عهده خود بوده است به شهر واگذار کند. بدین ترتیب مردم بیشتر در جریان اموری که مربوط به زندگی روزمره‌شان است قرار خواهند گرفت - اما خوش‌بینی چندانی به این راه حل نیست. چون اولاً این کار می‌بردن اختیارات به شهرداری است نه به شورای شهر؛ و ثانیاً اینکه برنامه توسعه سوم برنامه‌ای موقتی است و بنا بر اراده دولت است و در آن هیچ صلاحیت ذاتی برای شوراهای شناسایی نشده است. اگر چه به نظر می‌رسد که زمینه قانونی لازم برای مردم سالاری در سطح امور شهری و گذار مورد نظر فراهم شده باشد اما ستاسفانه این حرکت اکنون با رکود مواجه گردیده است.

□ موانع موجود بر سر راه گذار از دولت‌گرایی به دموکراسی و حقوق شهروندی در کشورمان را در چه می‌بینید؟

○ می‌توان هم از موانع سخت‌افزاری صحبت کرد و هم از موانع نرم‌افزاری. موانع سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و سازمانی و تشکیلاتی در این میان به چشم می‌خورند. به موانع سیاسی به نوعی در بحث‌های قبلی پرداخته شد. از بُعد سازمانی می‌توان مدعی شد که نظام و ساختار مدیریت کشور بر اساس تمرکززدایی شکل نگرفته است و به همین دلیل تبدیل آن به سازمانی غیرمتمرکز یا دشواری‌های بزرگی مواجه است. حتی در صورت وجود بهترین عزم سیاسی باید زمان صرف شود تا چنین تحولی صورت گیرد. موانع فرهنگی نیز در بطن جامعه وجود دارد و این هم در بین مدیران و بخش بروکرات‌ها و هم در بطن ادارات و سازمان‌ها و هم مردم به چشم می‌خورد.

□ با وجود مشکلاتی که بر سر راه شکل‌گیری و توسعه نهادهای مدنی در کشور مشاهده می‌شود و نیز عدم کارایی نهادهای موجود و به پاسخ نرسیدن برخی حرکت‌های اصلاحی از جمله لایحه پیش گفته، چشم‌اندازی روشنی

نمی‌توان به دست داد. نظر شما در این باره چیست؟

آن به همین دلیل گفتم که هنوز خیلی فاصله داریم. ما با مشکلات بنیادی‌تر و اساسی‌تری مواجهیم.

□ آیا می‌توان گفت که هنوز این گذار در کشور آغاز نشده است؟

○ زیرساخت‌های محکمی جامعه ما را به سمت گذار هدایت کرده است - یا بهتر بگویم، هول داده است. ما در دوران گذار هستیم. اما آنچه اهمیت دارد این است که چه میزان هزینه برای این گذار خواهیم پرداخت، به کجا خواهیم رسید و چه مدت زمان باید صرف آن شود. این گذار امری قطعی و اجتناب‌ناپذیر است؛ اینکه چگونه صورت می‌گیرد اهمیت دارد. اگر بخواهیم با آن مخالفت کنیم در پی عمل به امر ناممکن برآمده‌ایم. اگر با آن عاقلانه برخورد کنیم این فرایند به نحوی مناسب و با رعایت ویژگی‌های فرهنگی و ارزش‌ها و اصول اجتماعی جامعه خودمان صورت خواهد گرفت. در غیر این صورت به نتایج دیگری ختم می‌شود که هزینه‌های سیاسی، مادی و معنوی بسیاری به همراه خواهد داشت.

□ نقش آموزش را در ایجاد بستری برای این گذار و تحقق حقوق شهروندی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

○ مقوله حقوق شهروندی و حقوق بشر گسترده است و زوایای مختلفی دارد. به همین ترتیب به مقوله آموزش نیز از زوایای مختلفی می‌توان پرداخت. از جمله از دو بعد؛ یکی آموزش رسمی، و دیگر آموزش غیررسمی. آموزش رسمی را می‌توان از مدارس تا دانشگاه‌ها پیگیری کرد؛ و آموزش غیررسمی در خارج از مدارس و دانشگاه‌ها، یعنی در داخل سازمان‌های دولتی و غیردولتی و در جامعه به صورت عمومی اتفاق می‌افتد.

بخشی از این آموزش‌ها می‌تواند مربوط به شوراهای شهر و دموکراسی محلی باشد، و بخش‌های دیگری از آن مربوط به مقوله‌های دیگر حقوق شهروندی و حقوق بشر است. اگر از واژه حقوق بشر یا حقوق شهروندی هر اس داشته باشیم و فکر کنیم که با اینها قرار است کودکان مان بی‌دین شوند یا ارزش‌های شان را کنار بگذارند، بسیار نایب‌جاست. اتفاقاً کاملاً بر عکس است؛ اگر از آن فرار کنیم و آن را مورد توجه قرار ندهیم، ممکن است این اتفاق رخ بدهد. می‌بایست به صورت رسمی و با رعایت ارزش‌های ملی، آنچه را که مربوط به حقوق بشر و شهروندی است از کودکی در مدارس به طرق علمی به فرزندان این سرزمین آموزش داد. این کار کاملاً تخصصی است اما مناسبانه کاری اساسی تاکنون در سطح کشور ما انجام نشده است. اگر چنین تحولی صورت بگیرد ممکن است بتوان در دوره‌های ۱۰ الی ۱۵ ساله تحولی اساسی در هنجارهای اجتماعی کشور ما به وجود آورد؛ و هر چه در این زمینه تاخیر شود روند اصلاحات یا مشکلات بیشتری رو به رو خواهد شد.

در دانشگاه‌ها تا حدودی بحث رعایت حقوق شهروندی تقویت شده است و تحول بیش آمده باید تقویت گردد تا دانشگاه‌ها بتوانند نغذیه‌کننده جامعه و سازمان‌های دولتی و غیردولتی در زمینه حقوق بشر باشند. لذا مراکز آموزشی در سطح کشور باید

مورد توجه خاص دولت و نهادهای فرهنگی قرار گیرند و وزارت علوم باید توجه ویژه‌ای به آن معطوف کند. اینها به آموزش رسمی مربوط می‌شود.

آموزش غیررسمی باید در دوره‌های آموزش ضمن خدمت مستخدمان دولت وارد شود. در این میان به ویژه بعضی از سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها که با حقوق بشر و مقوله شهروندی ارتباط مستقیم‌تری دارند باید در اولویت قرار گیرند. از این دست‌اند وزارت کشور، وزارت اطلاعات، نیروی مسلح، قوه قضاییه و تا حدود زیادی نهادهایی مثل شهرداری‌ها و نظایر آن. کارمندان دولت و بخش عمومی نیز می‌بایست با مفاهیم حقوق بشر آشنا شوند چون خیلی از اوقات افراد ناخواسته حقوق شهروندی را نقض می‌کنند. به هر حال در یک دوره فرهنگ‌سازی می‌شود و جو ادارات و سازمان‌ها هم در این سمت و سو تغییر پیدا می‌کنند.

□ چه نوع سازمان‌ها و نهادهایی می‌توانند متولی آموزش شهروندی و حقوق بشر باشند؛ و سازمان‌های غیردولتی چگونه می‌توانند در برآورده ساختن این هدف مؤثرتر باشند؟

○ نکته مهم در اینجا این است که در همین آموزش غیررسمی باید سازمان‌های غیردولتی نیز مورد توجه قرار گیرند. سازمان‌های غیردولتی که در زمینه حقوق بشر محیط زیست و مانند اینها فعالیت می‌کنند، باید آموزش ببینند تا اینکه بدانند از چه دفاع می‌کنند و چگونه باید دفاع کنند تا مسئله لوپ نشود. مراکز آموزشی باید عراکز علمی - پژوهشی مستقل از دولت باشند. البته تقریباً در همه جا این گونه بوده است و نمی‌توان غیر از این عمل کرد. به این ترتیب آموزش از طریق مراکز علمی پژوهشی مستقل از دولت به سازمان‌های دولتی و غیردولتی ارائه می‌شود.

□ به نظر می‌رسد که شما زمینه‌ساز و بستر این گذار را بیشتر نوعی فرایند تحول نرم‌افزاری می‌انگارید. بعد سخت‌افزاری مؤثر در این تحول چه جایگاهی دارد؟

○ همان گونه که مطرح شد، در این عرصه هم موانع سخت‌افزاری به چشم می‌خورند و هم موانع نرم‌افزاری. ظاهراً بدون اینکه زمینه نرم‌افزاری این تحول فراهم شود، مقوله سخت‌افزاری به تنهایی پاسخگو نیست. در این عرصه در واقع به عزمی سیاسی نیاز است.

□ در پایان اگر نکته‌ای برای تکمیل گفت و گو به نظرتان می‌رسد بیان فرمایید؟

○ همانگونه که گفتیم، این گذار جریان اجتناب‌ناپذیری است که متشاه درونی دارد و در عین حال از جانب مجامع بین‌المللی هم به شدت دنبال می‌شود. برای ملتی با فرهنگ، تمدن و عظمت ما تحمیل این اصول انسانی از سوی نهادهای خارجی شایسته نیست. بهترین اقدام آن خواهد بود که بدون آسیب دیدن ارزش‌ها، سنت‌ها و آداب‌مان در این فرایند جهانی، خودمان آگاهانه و با ملاحظه تعام‌جوآب دست به اقدام بزنیم.

شورای دوم و راهی دشوارتر



علیرضا ترابی

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

اردیبهشت ۱۳۸۲ زمان شروع دور جدید فعالیت شوراهای شهر و روستا در سراسر کشور بود. دور دوم فعالیت شوراهای در حالی آغاز می‌شود که حوادث مهمی در زمینه‌های سیاسی، اجتماعی و حقوقی باعث شده است که جایگاه و منزلت شورا نزد مردم از یک سو، و نزد نهادهای حاکمیت و به ویژه مؤسسات ذی نفوذ در عرصه مدیریت شهری از سوی دیگر، به چالش کشیده شود. نگاهی گذرا به مهم‌ترین این حوادث که در ادامه به آنها اشاره می‌شود، نشان می‌دهد که شوراهای اسلامی در این دوره در وضعیت پیچیده و دشواری قرار گرفته‌اند.

قانون گرفتار خواهند شد و چه بسا سرنوشت قانون شوراهای با حضور اعضای جدید به گونه دیگری رقم بخورد.

□ حادثه مهم دیگری که اندکی پیش از برگزاری انتخابات شوراهای فضای سیاسی و اجتماعی کل کشور و به ویژه تهران را تحت تاثیر خود قرارداد، موضوع انحلال شورای شهر تهران و برکناری شهردار بود. شورای شهر تهران در تمام دوران فعالیت خود هرگز در مقام پاسخگویی به مردم قرار نگرفت تا مردم بدانند که آیا انحلال آن بر حق بوده است یا نه. اما اجرای حکم انحلال در شهری مانند تهران که سطح پوشش اخبار آن کشوری است استقلال و ماهیت قدرت شوراهای را با تردیدهایی مواجه ساخت و در ذهن کارشناسان و مردم این پرسش جدی را مطرح کرد که چگونه دولت می‌تواند نهادی مردمی را که دارای پشتوانه رای مستقیم مردم است، منحل اعلام کند؛ و قانون چگونه قائم مقامی این نهاد منتخب مردمی و همچنین شهردار را بر عهده مقام منتخب گذاشته است. به هر حال این حادثه ضربه دیگری بر امیدها و تقاضاهای مردمی برای به دست گرفتن مدیریت بخش‌هایی از سازمان‌های محلی و شهری وارد کرد.

□ سرانجام حادثه مهم دیگری که سبب شد موضوع شوراهای در اذهان عمومی و نزد دولتمردان در حاشیه قرار گیرد، جنگ عراق در منطقه بود. درست در واپسین روز سال ۱۳۸۱، کشور همسایه ایران یعنی عراق، زیر حملات شدید نیروهای نظامی قرار گرفت و التهابات ناشی از جنگ در منطقه و همچنین انتشار اخبار متفاوت در این زمینه، توجه بخش‌های مهم حاکمیت و از جمله نیروهای سیاسی در داخل و خارج کشور را به خود مشغول ساخت. بدین ترتیب ذهن‌ها درگیر پیامدهای این جنگ بر ایران و مسائل درونی آن گردید، و موضوع شوراهای و مسائل سازمانی و گرفتاری‌های ساختاری فعالیت آنها به حاشیه رانده شد.

□ کاهش میزان مشارکت مردم در انتخابات نهم اسفند ماه شورای شهر و روستا، به ویژه در کلان‌شهرها، نشانه‌ای از تازشایی شهروندان از روند فعالیت شوراهای و برآورده کردن مطالبات اساسی آنها از بخش‌های حاکمیت ملی است. به نظر برخی از کارشناسان سیاسی و اجتماعی، این حادثه را باید نقطه عطفی در جنبش مردمی برای ایجاد تغییرات در فضای اداره شهرها - و در نهایت در کشور - دانست و انتظار پیامدهای مثبت و منفی آن را داشت.

متاسفانه شوراهای که با امید کاستن از بار اجرایی حاکمیت و تصمیم‌گیری‌های منطقی و محلی افتتاح شده بودند، در نسل دوم به نهادی تقریباً دولتی بدل گردیدند که به جای کاهش تصدی‌گری دولت در مرکز به گسترش آن تا پیرامون کشور نیز می‌انجامد

□ راکد و مسکوت ماندن طرح اصلاحیه قانون شوراهای اسلامی به وسیله مجلس شورای اسلامی از دیگر اتفاقات مهم و تأمل برانگیز سال ۱۳۸۱ است. مجلس شورای اسلامی پیش از انتخابات نهم اسفند، به جد در تکاپوی تغییر و اصلاح مواد قانونی شوراهای اسلامی شهر و روستا بود تا تسهیلات و تمهیداتی قانونی برای پیشرفت فعالیت‌ها و اهداف شوراهای فراهم شود. اما با فروکش کردن التهاب انتخابات، مجلس نیز اصلاح این قانون مهم را به فراموشی سپرد. بدین ترتیب شوراهای دور دوم نیز همچنان در کشاکش تغییر

وضعیت شکل گیری شوراهای دوره دوم - آن گونه که ترسیم شد - تحلیلگران را دوباره به طرح مسائل و پرسش‌هایی بنیادین در مورد شورا واداشته است؛ از جمله اینکه:

۱- وجود شوراها در بدنه حاکمیت ملی چه کارکردی دارد و منافع و هزینه‌های آن برای جامعه چیست؟

۲- چه عواملی سبب شد که هزینه‌های فعالیت شوراهای مدیریت شهری تا حدی افزایش یابد که مسیر فعالیت آنها را از خواسته‌ها، مطالبات و اهداف اولیه منحرف نماید؟

۳- با پایین آمدن مشارکت مردم در انتخابات دور دوم شوراهای چه پیامدهایی گریبانگیر شوراها می‌شود و مسیر فعالیت آنها را به کدام سو سوق می‌دهد؟

پاسخ به سؤال اول با بهره‌گیری از مدل‌گزینش عقلانی امکان‌پذیر است. نگاهی به پیرامون قضایی که شوراها در آن شکل گرفتند، پاسخ‌ها را روشن‌تر می‌کند. امروز در دنیای زندگی می‌کنیم که در فضای اقتصادی آن، کاستی‌ها و توانایی‌های دولت و بازار هر دو نمایان شده و در این میان ضرورت وجود نهاد سوم می‌باشد که برخاسته از جامعه مدنی است و در میانه دولت و بازار حرکت می‌کند. رخ نمایانده است. از سویی در فضای اجتماعی و سیاسی نیز مشارکت مردم در عرصه تصمیم‌گیری و حضور در صحنه اجتماع از مطالباتی است که دولت‌ها ناگزیر به پاسخگویی به آن شده‌اند. به این ترتیب قضای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی به گونه‌ای ترسیم شده بود که مردم، داوطلبان شورا و دولتمردان، فواید تشکیل شورا را افزون بر هزینه‌های آن تشخیص دادند و بدین ترتیب توزیع دوباره قدرت و تعریف تازه‌ای از نحوه تصمیم‌گیری ناگزیر نمود.

هدف از راه‌اندازی فعالیت شورا زمینه‌سازی برای توزیع قدرت در جامعه و شریک کردن مردم در تصمیم‌گیری‌های محله و منطقه‌ای بود. اما از آنجا که قانون شوراهای حکم بستر حقوقی و رسمی فعالیت شوراهای را داشت، و این قانون شوراهای را نه در مقام حاکمیت محلی و مستقل بلکه در مقام نظارت بر مدیریت شهری به مثابه کارگزار حکومت تلقی می‌کرد، از این رو جایگاه شوراهای در عمل به گونه‌ای تعریف شد که شوراهای شهر تبدیل به شوراهای شهرداری شدند و از تصمیم‌گیری مهم در مدیریت محلی و شهری محروم ماندند.

حتی اگر قانون شورا نیز جایگاه رفیع‌تری را برای شورا تعریف کرده بود، سایر قوانین کشور و از آن مهم‌تر، نبود تجربه مدیریت شورایی نزد مردم و شوراهای از عواملی بودند که مانع اجرای کامل قانون شوراهای می‌شدند. برای حاکمیت ملی نیز صرفه اقتصادی و سیاسی در این بود که نیروی مردمی را صرفاً در بدنه اجرایی خود دخالت دهد و نه در بخش‌های تصمیم‌گیری؛ زیرا هزینه چنین رویه‌ای برابر بود با محرومیت از منافع و سودهای آشکار و نهفته منابع شهری برای حکومت مرکزی. به همین جهت برخی از

کارشناسان اجتماعی و سیاسی معتقدند که شوراها به لحاظ تعریف جایگاه قدرت از مقام کنترل‌کننده به مقام فرمانبردار تنزل کردند و از مدل حاکمیت محلی فاصله گرفتند.

در پاسخ به سؤال دوم که به افزایش هزینه‌های کار شورایی در مدیریت شهری اشاره دارد، باید اضافه کرد که شوراها نیز به راحتی تسلیم این تعریف از منزلت و جایگاه خود در نظام مدیریت شهری نشدند و برای کسب سهم بیشتر و واقعی خود کوشش کردند. اما عوامل متعددی باعث شد که شورا در چانه زنی با نهادهای فرادست به موفقیت چندانی دست نیابد و در عمل به مقام کارگزار تنزل کند.

از جمله مهم‌ترین این عوامل، می‌توان به عامل اقتصادی و تکیه شورا به منافع مالی در اختیار حکومت مرکزی نام برد که شوراها را مجبور می‌ساخت تنها در شیوه تفریح بودجه و حسابداری بودجه شهرداری‌ها دخالت کنند و حق تصمیم‌گیری بر منابع درآمدی و

**فضای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی
به گونه‌ای ترسیم شده بود که مردم،
داوطلبان شورا و دولتمردان، فواید
تشکیل شورا را افزون بر هزینه‌های
آن تشخیص دادند و بدین ترتیب
توزیع دوباره قدرت و تعریف تازه‌ای
از نحوه تصمیم‌گیری ناگزیر نمود.**

مالی شهر یا محله خود را نداشته باشند.

از سوی دیگر، عامل حقوقی و قانونی در مورد تفکیک وظایف شهرداری و شوراهای مطرح بود. برخی از مفسران قانون اساسی بر این باور بودند که کار شورا فراتر از نظارت بر عملکرد شهرداری است؛ در حالی که عده‌ای دیگر تنها نقش مشورتی و نظارتی بر شهرداری را برای شوراها قائل بودند. شهرداری‌ها نیز در این میان با تجربه چند دهه فعالیت در حوزه مدیریت شهری، شوراهای را رقیب توپا و پرادعایی می‌دانستند که بدون دارا بودن تجربه فعالیت در حوزه مدیریت شهری و خدمات‌رسانی به کار اظهار نظر و نگاه به تعویق انداختن طرح‌های عمرانی و خدمات شهری می‌پردازد. از این رو هم شهرداری و هم شوراها به تکاپو افتادند که در توزیع قدرت سهم بیشتری را به خود اختصاص دهند.

عامل سوم در اثرگذاری بر تضادهای موجود، بدنه دولت به عنوان بخش اجرایی حاکمیت ملی بود که مطابق بند ۱۳۶ بر نامه سوم توسعه اقتصادی کشور مکلف شده بود از تصدی‌گری خود بکاهد و کارها را به بخش عمومی و خصوصی واگذار کند. لیکن در عمل هر روز بخش‌های تازه از وظایف اجرایی نهادهای کوچک‌تر مانند

اقتراح شده بودند، در نسل دوم به نهادی تقریباً دولتی بدل گردیدند که به جای کاهش تصدی گری دولت در مرکز به گسترش آن تا پیرامون کشور نیز می انجامد.

حال سؤالی که در پایان این گزارش مطرح می شود، این است که چگونه می توان از این روند جلوگیری کرد. به عبارت دیگر،

حتی اگر قانون شورا نیز جایگاه رفیع تری را برای شورا تعریف کرده بود، سایر قوانین کشور و از آن مهم تر، نبود تجربه مدیریت شورایی نزد مردم و شوراها از عواملی بودند که مانع اجرای کامل قانون شوراها می شدند

حاکمیت و به ویژه دولت در بخش اجرایی حاکمیت چگونه می تواند مردم و شوراها را از رفتن به حالت انفعالی و کناره گیری از عرصه قدرت منصرف کند و آنها را همچنان شاداب در صحنه حاکمیت باقی نگاه دارد.

پاسخ این است که دو گزینه برای حاکمیت وجود دارد: گزینه بهینه اول این است که برانداختن قدرت خود در مرکز بیفزاید و بیکه تاز عرصه تصمیم گیری باشد. البته این روال چندان دوامی نخواهد داشت، هم به جهت افزایش سطح نارضایتی ها و هم به جهت افزایش میزان هزینه های اجرایی انجام امور. گزینه بهینه دومی هم وجود دارد که میان گزینه صفر و گزینه اول

شورا یا شهرداری را به خود ملحق می ساخت و خود را مسئول انجام آن امور تلقی می کرد. برای مثال، یکی از پیامدهای مستقیم قانون تجمیع عوارض این است که از درآمدهای مستقیم شهرداری ها کاسته می شود و آنها را هر چه بیشتر به حکومت مرکزی وابسته می سازد. این قانون مقرر می دارد که بخش هایی از درآمد شهری که پیش تر به شهرداری ها اختصاص می یافت، از این پس به حساب وزارت اقتصاد و دارایی و سازمان شهرداری ها - وابسته به وزارت کشور - واریز شود، و از مجرای دیگر به وسیله دولت بازتوزیع گردد. بدین ترتیب است که هم شوراها و هم شهرداری ها نگاه خود را از مردم به سوی حاکمیت و به ویژه دولت متمرکز می کنند.

عامل دیگر ذهنیت های فرهنگی جاری در افکار عمومی و مردم است که اتکا و اعتماد آنها به نهادهای بر قدرت حکومتی یا دولتی بیش از نهادهای نوپای مردمی است. از این رو کارکنان سازمان های محلی ترجیح می دهند اعتبار نظر فرماندار یا استاندار را بالاتر از نظر اعضای شورا یا رئیس شورای شهر خود تلقی کنند.

حال به پاسخگویی به سؤال سوم می پردازیم که بر تحلیل وضعیت فعلی شوراها جدید و مسیری که آنها ناچار به پیمودنش هستند، ناظر است. با توجه به میزان مشارکت پایین مردم در انتخابات شوراها شهر و روستا و به ویژه کاهش آرای مردم در کلان شهرها، می توان استدلال کرد که مردم این بار با رفتن به پای صندوق های رای نارضایتی خود را هم از عملکرد دولت و هم از وضعیت فعالیت شوراها در دوره قبل ابراز کرده اند.

از این رو به نظر می رسد که شوراها جدید به ویژه در کلان شهرها با حداقل قدرت مردمی و حمایت اجتماعی آنها روبه رویند و بالطبع در دارا بودن پشتوانه مردمی، منزلت پایین تری دارند.

کنار کشیده شدن مردم از مشارکت	ادامه مشارکت مردم	
انباشت قدرت و افزایش هزینه مشروعیت بخشی	افزایش تضاد	تمرکز قدرت حاکمیت
افزایش هزینه های مدیریتی و اجرایی	افزایش مشارکت مردمی	توزیع قدرت در جامعه

قرار گرفته است و آن همانا امتیاز دادن به مردم و نهادهای مدنی و اجازه ورود آنها به عرصه تصمیم گیری و تصاحب میزان معینی از سهم حاکمیت است.

حال اگر از سطح نظری به سطح پاسخی عملیاتی باز گردیم، تنها راه باقی مانده برای حاکمیت ملی و به ویژه دولت آن است که نه تنها شهرداری ها بلکه فرمانداری ها و استانداری ها را هم تحت نظارت و مدیریت شوراها در آورد و شوراها را تبدیل به حکومت های محلی کند و همه سازمان های محلی را تحت نظارت و مدیریت این حکومت محلی قرار دهد. در غیر این صورت، با گذشت زمان صحنه قدرت از مشارکت مردم تهی خواهد شد.

بدین ترتیب مجبور خواهند شد برنامه های خود را با برنامه های قدرت های فرادست انطباق دهند و کمتر به خواسته ها و مطالبات گروه های اجتماعی توجه کنند، چون شوراها دور دوم نمی توانند ادعا کنند که نماینده اکثریت غالب مردم شهرهای خود هستند. بنابراین شوراها موجود تنها راه بقای خود را کوچک کردن انتظارات و مطالبات خود تلقی خواهند کرد و فعالیت خود را به سطح کار گزار حاکمیت - و نه بیش - تقلیل می دهند. از این رو شوراها برای آنکه حداقل فایده و سود را از حضور خود در چرخه توزیع قدرت سیاسی و اجرایی ببرند، ناچارند از تضادها و کشمکش بین نهادهای موازی یا فرادست بکاهند. متأسفانه شوراها که با امید کاستن از بار اجرایی حاکمیت و تصمیم گیری های منطقی و محلی

شورای شهر، انتظارات و امکانات

هادی میرقبع

با امید به اینکه اعضای دوره دوم شوراهای شهر با استفاده از تجارب تلخ و شیرین گذشته بتوانند قدم‌های مثبت و اساسی در جهت بهبود مدیریت شهری بردارند، در اینجا نکاتی که شاید بتواند برای آنان راهگشا باشد ارائه می‌گردد.

□ با توجه به اینکه انتظارات شهروندان معمولاً بیش از امکانات شهرداری‌هاست، شوراهای باید با ایجاد ارتباطات گسترده با مردم اولاً از دیدگاه‌های آنان هر چه بیشتر آگاه شوند، و ثانیاً آنان را به وظایف شهروندی خود و لزوم مشارکت فعال در اداره امور شهر آشنا سازند و از این راه بتوانند تعادلی در میزان انتظارات و امکانات به وجود آورند. در این مسیر است که اولویت‌ها هم می‌تواند با مشارکت و نظر مردم به بهترین وجه تعیین گردد و تصمیم‌گیری‌ها بر اساس آرای مردم و به طریق کارشناسانه - و نه سلیقه‌های شخصی و ارتباطات خاص - استوار گردد. در این صورت نارضایتی‌ها هم کاهش خواهد یافت و همکاری‌ها گسترش پیدا خواهد کرد.

□ شهروندان باید توجه داشته باشند که هزینه‌های خدمات شهری را باید بر اساس خدمات دریافتی بپردازند؛ و البته این پرداخت‌ها باید بر ضوابط عادلانه استوار باشد تا شهروند نیز با رضا و رغبت و اعتماد به وظایف شهروندی خود عمل کند.

در زمان حاضر هزینه سرانه خدمات شهری در شهرهای بزرگ تقریباً بیست برابر عوارض دریافتی از شهروندان است. البته نمی‌توان عوارض پرداختی را یکباره در مناطق کم درآمد به رقم هزینه کرد آن نزدیک ساخت ولی دست کم می‌توان هزینه واقعی خدمات شهری را از مناطق پردرآمد - چه در تهران و چه در سایر شهرها - از شهروندان دریافت کرد. بدین ترتیب می‌توان بودجه شهرداری را از طریق عادلانه‌تری تامین کرد و به عدالت اجتماعی تا حدی نزدیک شد.

□ مشکل دیگری که متأسفانه به رغم تذکرات مکرر عده‌ای از کارشناسان امور شهری هنگام تجدید نظر در قانون شوراهای نمایندگان مجلس داده شده، ولی به آن توجه نشد، لزوم منطقه‌ای کردن انتخابات شوراهای کلان شهرها بود. با روش فعلی چگونه پانزده نفر در شهری به بزرگی تهران می‌توانند ارتباطی واقعی و ملموس با شهروندان آن برقرار کنند؟ با چند نفر می‌توانند ملاقات داشته باشند تا از درد دل یا نظر کارشناسانه آنان آگاه شوند؟ چقدر فرصت دارند که از گوشه و کنار شهری با وسعت ۷۰۰ کیلومتر مربع بازدید کنند و مسائل را شخصاً بررسی و لمس کنند؟ شاید پاسخ این باشد که می‌توان از عواملی خاص برای این گونه کارها استفاده کرد. به نظر من این پاسخ نمی‌تواند با توجه به مسائل پیچیده و فراوان امور کلان شهرها چندان قانع کننده باشد. حتی این بود که دست کم به تعداد مناطق شهرداری و شهرک‌های واقع در کلان شهرها شوراهای منطقه‌ای تشکیل می‌شد تا اهالی هر منطقه با شناسایی بیشتر، نمایندگانی را از محل خود انتخاب می‌کردند. آن شوراهای هم شهردار مستقل خود را برمی‌گزیدند و برای هماهنگی امور مشترک شهر نیز یک شورای عالی مرکب از نماینده‌ای از هر منطقه تشکیل می‌گردید. در این صورت همکاری بین شهرداری و مردم به نحو احسن تامین می‌شد، نظارت مردم بر کارها عملی می‌گردید و با عدم تمرکز ایجاد شده کارها سرعت بیشتری می‌یافت.

□ آموزش اعضای شورا و آشنا ساختن آنان به وظایف شان موضوع دیگری است که باید به طور جدی مورد توجه قرار گیرد. بدین ترتیب می‌توان کمبودهایی را که در دوره‌های قبل وجود داشته است جبران کرد تا مشکلات دوره قبل - که بعضاً ناشی از عدم آشنایی و بعضاً ناشی از اعمال اغراض شخصی و دخالت‌های ناهنجار در کارهای اجرایی بوده است - تکرار نگردد.

تشکیل دانشکده مدیریت شهری در سطح کاردانی، کارشناسی و کارشناسی ارشد برای کسانی که علاقه مند به این رشته باشند، و همچنین آموزش ضمن خدمت کارکنان فعلی، می‌تواند اقدام مفید و ارزنده‌ای باشد. تجربه قبلی اتحادیه شهرداری‌های ایران، شاهد این مدعاست. در آن زمان حدود یکهزار نفر دیپلمه و دویست نفر لیسانسیه و تعداد زیادی کارکنان بخش‌های مختلف شهرداری از این برنامه‌های آموزشی بهره‌مند شدند و توانستند خدمات ارزنده‌ای به شهروندان محل خدمت خود ارائه دهند.

□ و سرانجام وظیفه شورا در هماهنگی و ارتباط با دیگر سازمان‌ها و نهادهای دولتی و خصوصی ذی‌نفع و تصمیم‌گیری در مدیریت شهری است. به نظر می‌رسد آگاهی و اطلاع اعضای شورای شهر از وظایف و حدود اختیارات و توانایی‌های نهادهای دیگر می‌تواند منجر به برقراری ارتباط با آنها و بهره‌مندی از امکانات و تجربه‌های سایر مؤسسات شده و شوراهای را در تصمیم‌گیری‌های دقیق و بجایاری رساند و مانع بروز اختلاف، اختلال و کشمکش یا موازی کاری شود. به عبارت دیگر، موفقیت شورا از یک سو در گرو ایجاد زمینه‌های مشارکت شهروندان و از سوی دیگر وابسته به جلب نظر سازمان‌های اجتماعی ذی‌نفع در شهر است. و شاید مهم‌ترین وظیفه شورا پیش از تصمیم‌گیری یا نظارت، برانگیختن و فعال کردن میل به مشارکت‌های مدنی است.

مدیریت شهر با کیست؟

محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



دو نهاد شهری به اجرا در می‌آید. اما در کشورهایمانند ایران که مدیریت شهری واحد نیست، تصمیم‌گیران و مجریان امور شهری متعدّدند و شورای شهر اگر چه نظارت مستقیمی بر آنها ندارد اما لازم است با حوزه وظایف و مسئولیت آنها آشنا باشد. از این رو اکنون که دومین دوره شوراهای اسلامی شهرها و روستاهای کشور پس از انتخابات اسفند سال گذشته تشکیل شده است، ضروری به نظر می‌رسد که درباره سازمان‌ها و نهادهایی که برخی یا بسیاری از وظایف آنها در حوزه عملکردی شهر قرار می‌گیرد، گفت و گو صورت پذیرد. در این گفتار کوشش می‌گردد که - هر چند به اختصار - سهم و نقش آنها در تصمیم‌گیری‌ها بازگو گردد. شهر شرکت سهامی عام نیست که هیئت مدیره‌اش بتواند درباره آن تصمیم بگیرد، بلکه مدیریت شهری حوزه پهنای است که با بسیاری از گستره‌های اجرایی و برنامه‌ریزی جامعه پیوند دارد و بدون آشنایی با این گستره‌ها اتخاذ تصمیم کارشناسانه و عملی دشوار - و گاه ناممکن - است.

گسترش حوزه فعالیت شهرداری‌ها

روزگاری زندگی در شهرها ساده و مختصر بود و حاکم شهر وظایف مشخصی را در قبال شهروندان بر عهده داشت که بیشتر مربوط به امنیت آنان می‌شد. اما اکنون زندگی در شهرها بسیار پیچیده و به میزان زیادی متنوع شده است. دخالت دولت یا نهادهای شبه‌دولتی در امور شهروندان چندان

اگر از شما پرسیده شود که شهر را چه کسی اداره می‌کند، با مدیریت شهر بر عهده چه کسی یا چه سازمانی است، چه جواب خواهید داد؟

پاسخ به این پرسش - خصوصاً در کشور ما - آسان نیست. شهر محل سکونت مجموعه‌ای از افراد است که به منظور رفع نیازهای مادی و معنوی خود گرد آمده‌اند. اما رفع نیازهای مادی و معنوی شهروندان در شرایطی که زندگی اجتماعی تا بدین حد گسترده است و نیازها تا بدین پایه متنوع، کار آسانی نیست.

شهروندان از دیرباز برای حل مشکلات خود در شهر، سازمان‌هایی را پدید آورده‌اند که هر کدام بخشی از این نیازها را مرتفع می‌کند. بسیاری از این سازمان‌ها یا نهادها دولتی یا حکومتی اند، پاره‌ای نیمه‌دولتی، و برخی هم در حوزه عملکرد بخش خصوصی قرار دارند.

وظایف و حوزه نفوذ و عملکرد همه این سازمان‌ها کم و بیش بر اداره شهر تأثیر می‌گذارد و از سوی دیگر هیچ تصمیم مدیریتی در شهر نیست که مستقیم یا غیرمستقیم بر این سازمان‌ها تأثیرگذار نباشد. هر تصمیم به ظاهر کوچک می‌تواند تأثیری بزرگ بر مجموعه‌های دیگر بگذارد و ناهماهنگی یا تداخل وظایف ایجاد کند.

در برخی از کشورها که به مدیریت واحد شهری دست یافته‌اند، مجموعه تصمیمات مرتبط با شهر یا به طور مستقیم زیر نظر شورا و شهرداری اتخاذ و اجرا می‌شود، و یا به نوعی با نظارت و موافقت این

افزایش یافته است که زندگی بدون این دخالت‌ها ناممکن به نظر می‌رسد. گستره حوزه خدمات مدیریت شهری باعث شده است که سازمان‌های متعددی عهده‌دار این مسئولیت باشند. از سوی دیگر، با رشد نظام اداری در کشور، سازمان‌های جدیدی پدید آمدند که هر یک به نوعی مدعی یا متولی انجام وظیفه‌ای در شهر شدند و به تدریج بخشی از وظایف شهرداری‌ها، مانند تامین آب و برق و امنیت شهروندان بر عهده آنان نهاده شد. در عین حال، پیچیده شدن مسائل شهری در دنیای کنونی،

مدیریت شهری حوزه بهنآوری
است که با بسیاری از گستره‌های
اجرایی و برنامه‌ریزی جامعه پیوند
دارد و بدون آشنایی با این
گستره‌ها اتخاذ تصمیم کارشناسته
و عملی دشوار - و گاه ناممکن -
است

دگرگونی‌های دیگری را در وظایف شهرداری‌ها پدید آورد. از این دست‌اند وظایفی همچون حمل و نقل عمومی، احداث پایانه‌های مسافری، ایجاد سردخانه یا میدان‌های میوه و تره‌بار، و نیز فرهنگسراها، موزه‌ها و پارک‌های تفریحی و آموزشی برای پرکردن اوقات فراغت شهروندان. در واقع وظایفی که تا پیش از این نه شهرداری عهده‌دار آن بود و نه سازمان‌های دیگر، فرا روی شهرداری‌ها قرار گرفت.

در زمان حاضر وظایف شهرداری‌ها را به طور کلی می‌توان در سه حوزه دسته‌بندی کرد:

۱- وظایف سیاستگذاری، شامل:

- تصمیم‌گیری و سیاستگذاری و هماهنگی امور شهری؛
- حقوق و ضوابط شهری؛ و
- نظارت و کنترل.

۲- وظایف برنامه‌ریزی، شامل:

- برنامه‌ریزی شهری؛ و

- امور اقتصادی و مالی.

۳- امور اجرایی، شامل:

- عمران شهری؛
- زیرساخت‌ها و تجهیزات شهری؛
- خدمات شهری؛ و
- خدمات فرهنگی و اجتماعی.

نهادهای مرتبط با مدیریت شهری

بخش شهرداری‌ها که وظیفه اصلی و قانونی آنها تمثیل امور شهر است، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دیگری نیز در سطح ملی، منطقه‌ای و محلی وجود دارند که وظایف آنها به مدیریت شهر مربوط می‌شود و در هنگام تصمیم‌گیری در مورد شهر، باید به حوزه عملکرد این نهادها نیز نظر داشت (در ادامه به آنها اشاره می‌شود).

□ وزارت کشور

مهم‌ترین رکن ملی و مؤثر در مدیریت شهری و شهرداری‌های ایران وزارت کشور است. شهرداری‌ها در ایران در عمل به عنوان زیرمجموعه وزارت کشور تلقی می‌شوند؛ و در غیاب شورای شهر، وزارت کشور طبق ماده ۵۳ قانون شوراهای اسلامی شهر و روستا، قائم مقام این شورا است.

وظایف وزارت کشور در قبال شهرداری‌ها براساس قوانین و آیین‌نامه‌های موجود، بسیار گسترده و متنوع است. این وظایف را در پنج محور عمومی زیر می‌توان دسته‌بندی کرد:

۱- نظارت و راهنمایی شهرداری‌ها در انجام وظایف‌شان و مراقبت بر تامین مایحتاج عمومی.

۲- نظارت بر اجرای کلیه قوانین، آیین‌نامه‌ها و مقررات مربوط به شهرداری‌ها.

۳- نظارت بر حسن اجرای قانون نوسازی و عمران شهری.

۴- تعیین نیازمندی‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی منطقه‌ای و محلی و تشخیص اولویت آنها.

۵- اعمال نظارت قانونی بر کلیه امور شوراها، از جمله شورای شهر.

که پس از شروع به فعالیت سازمان شهرداری‌های کشور - در

سال ۱۳۸۱ - این پنج محور در قالب وظایف بیست و سه گانه، بر عهده سازمان شهرداری های کشور قرار گرفت.

سازمان شهرداری های کشور

وظایف این سازمان را در قبال مدیریت شهرها می توان در پنج بخش دسته بندی کرد:

۱- سیاستگذاری، قانونگذاری و هدایت؛

۲- مدیریت سازمانی و مالی؛

۳- پژوهش و آموزش؛

۴- حقوقی و قانونی؛

با رشد نظام اداری در کشور،

سازمان های جدیدی پدید آمدند

که هر یک به نوعی مدعی با متولی

انجام وظیفه ای در شهر شدند و به

تدریج بخشی از وظایف

شهرداری ها، مانند تامین آب و

برق و امنیت شهروندان بر عهده

آنان نهاده شد

۵- فنی و عمرانی.

نکته شایان توجه در وظایف سازمان شهرداری ها، سهم اندک وظایف نظارتی مربوط به حوزه فنی و عمرانی - اعم از برنامه ریزی و طراحی شهری و نظارت و هدایت امور اجرایی فعالیت های عمرانی و همچنین نظارت حقوقی و قانونی در مورد شوراهای شهر - است.

□ وزارت مسکن و شهرسازی

وظایف وزارت مسکن و شهرسازی را در حوزه فعالیت شهرداری ها می توان در چهار محور خلاصه کرد:

۱- ارتباط نظارتی و کنترل کننده

وزارت مسکن و شهرسازی به طور قانونی موظف به نظارت بر

حسن اجرای برنامه های مصوب توسعه شهری و نیز سایر مقررات و ضوابط شهرسازی مصوب شورای عالی شهرسازی، به وسیله شهرداری های مربوط - از طریق معاونت شهرسازی - است. شهرداری ها موظف به اجرای این مصوبه ها و همکاری با وزارت مسکن و شهرسازی و واحدهای تابع آن هستند.

۲- اجرای پروژه های عمرانی دولتی با اعتبارات ملی در شهرها وزارت مسکن و شهرسازی موظف به تهیه، اجرا و نظارت پروژه های عمرانی با اعتبارات ملی بزرگ در محدوده شهرهاست. انجام وظیفه یاد شده بر عهده سازمان ملی زمین و مسکن و سازمان های مسکن و شهرسازی استان ها است و این سازمان ها در تمامی موارد پیش گفته ناگزیر به ارتباط با شهرداری ها هستند.

۳- تهیه و اجرای طرح های آماده سازی زمین

وزارت مسکن و شهرسازی با هدف تعدیل قیمت مسکن در شهرها، اقدام به آماده سازی انبوه زمین در محدوده شهرها و واگذاری آن به متقاضیان می کند. اجرای این طرح ها سبب شده است تا بسیاری از وظایف عمرانی شهرداری ها و سایر سازمان های ذی ربط مدیریت شهری، از قبیل تامین شبکه های تأسیسات شهری، خیابان سازی و احداث سایر فضاها و ساختمان های عمومی خدمات شهری در محدوده اراضی آماده سازی، به وسیله سازمان ملی و مسکن و با هزینه ساکنان آینده آن انجام گیرد. بدین ترتیب گسترش کالبدی شهری هزینه عمرانی چندانی را به شهرداری ها تحمیل نمی کند. ضمن آنکه حق دریافت عوارض قانونی در برابر صدور پروانه ساختمان برای شهرداری نیز پابرجاست.

۴- تهیه، تصویب و ابلاغ آیین نامه ها و ضوابط شهرسازی

وزارت مسکن و شهرسازی همچنین وظیفه تهیه و تصویب معیارها، ضوابط و آیین نامه های شهرسازی و ابلاغ آنها را به نهاد های ذی ربط از جمله شهرداری ها، و نظارت بر حسن اجرای آنها، بر عهده دارد.

□ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

این شورا به عنوان عالی ترین مرجع سیاستگذاری و تصویب خطوط کلان توسعه شهری، مرکب از یازده وزیر و همچنین معاون

رئیس جمهور است، و وظایف زیر را بر عهده دارد:

- ۱- بررسی پیشنهادهای لازم در مورد سیاست کلی شهرسازی برای طرح در هیئت وزیران.
 - ۲- اظهار نظر نسبت به پیشنهادهای و لایحه‌های شهرسازی و مقررات مربوط به طرح‌های جامع شهری.
 - ۳- بررسی و تصویب نهایی طرح‌های جامع شهری و تغییرات آنها خارج از نقشه‌های طرح تفصیلی.
 - ۴- تصویب معیارها، ضوابط و آیین‌نامه‌های شهرسازی.
- بر اساس ماده ۷ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی، شهرداری‌ها مکلف به اجرای مصوبه‌های شورای عالی شهرسازی و

شهری در برنامه‌های پنج ساله توسعه کشور است.

□ وزارت نیرو

در سال ۱۳۵۳ با محمول کردن تامین و توزیع انرژی کشور به وزارت آب و برق، این وزارتخانه با تصویب لایحه‌ای به وزارت نیرو تغییر نام داد.

هم اکنون بر طبق قانون، تامین آب و برق و احداث فاضلاب شهرها و واحدهای صنعتی بر عهده وزارت نیرو و شرکت‌های وابسته است. وزارت نیرو در انجام وظایف خود ارتباط تنگاتنگی با سیستم مدیریت شهری و شهرداری‌ها دارد.

بجز شهرداری‌ها که وظیفه اصلی و قانونی آنها تمثیل امور شهر است، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دیگری نیز در سطح ملی، منطقه‌ای و محلی وجود دارند که وظایف آنها به مدیریت شهر مربوط می‌شود و در هنگام تصمیم‌گیری در مورد شهر، باید به حوزه عملکرد این نهادها نیز نظر داشت

معماری ایران طبق شرح وظایف پیش گفته هستند.

□ سایر سازمان‌ها

علاوه بر سازمان‌ها و وزارتخانه‌هایی که به آنها اشاره شد، شرکت‌ها، سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها و نهادهای دیگری نیز هستند که حوزه کاری آنها در داخل شهر به میزان کم یا زیاد با سیستم مدیریت شهری - و به ویژه با شهرداری‌ها - ارتباط پیدا می‌کند؛ از جمله: وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات (پست و تلگراف و تلفن)، شرکت گاز، وزارت اقتصاد و امور دارایی، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، سازمان بهزیستی، سازمان تربیت بدنی، سازمان میراث فرهنگی، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت بازرگانی، سازمان ثبت اسناد و املاک کشور، سازمان نظام مهندسی و نیروی انتظامی.

ادارات کل این سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها در سطح استان و ادارات آنها در سطح شهرستان وظایف خاص خود را در نظام مدیریت شهری بر عهده دارند و در هر تصمیمی برای اداره شهر باید به جایگاه، سهم و نقش آنان توجه شود.

□ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

پس از ادغام دو سازمان برنامه و بودجه و امور اداری و استخدامی، که به تشکیل سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی انجامید، وظایف این دو سازمان در قبال امور مربوط به شهر نیز بر عهده سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گذاشته شد.

ارتباط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی را با سیستم مدیریت شهری، می‌توان در پنج وظیفه اصلی خلاصه کرد:

- ۱- برنامه‌ریزی؛
 - ۲- تخصیص اعتبار و بودجه؛
 - ۳- تنظیم الگوهای سازمانی، دستورالعمل‌ها و ضوابط مربوطه؛
 - ۴- موافقت با تصویب تشکیلات شهرداری‌ها؛ و
 - ۵- تعیین مقررات استخدامی.
- ارتباط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با نظام کلان برنامه‌ریزی شهری، به طور غیرمستقیم و از طریق شورای عالی شهرسازی، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور و سیاستگذاری عمران

مجموعه کتابخانه وزارت راه و ترابری، تهران، مرکز اسناد و کتابخانه ملی، تهران، ۱۳۸۱.
کتابخانه وزارت راه و ترابری، تهران، مرکز اسناد و کتابخانه ملی، تهران، ۱۳۸۱.
و شهرهای ایران، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۸۱.

سیمای لیوبلیانا در مسیر تاریخ

ترجمه و تلخیص: شهرزاد قرزین پاک



لیوبلیانا - آب‌نمان سه‌رودخانه کارینولا، طراحی شده توسط فرانتس مورویا

پیشینه تاریخی

در افسانه‌های قدیمی چنین آمده که لیوبلیانا به دست یک پرنس یونانی بنا شده است. تحقیقات نشان می‌دهد که اقامت اولین ساکنان این منطقه به حدود ۵۰۰۰ سال پیش برمی‌گردد. اولین گروه اسلاو‌ها در اواخر قرن ششم در این منطقه سکنتی‌گزیدند و شهر ویران شده‌ای از حمله بربرها را دوباره برپا ساختند. که‌سیس به سوی رودخانه لیوبلیانا گسترش یافت و میدل به شهری قرون وسطایی شد.

اولین نوشته‌ای که به این شهر اشاره دارد، مربوط به سال ۱۱۴۴ و با نام آلمانی «Ljubich» است، اما نام اسلاوکی آن، یعنی «Luwigona» در متون متأخرتر به چشم می‌خورد. باور عده‌ای بر آن است که این نام از «Lyublyena» - به معنای «دوست داشتنی» - گرفته شده است.

شکوفایی لیوبلیانا از قرن ۱۳، یعنی زمانی که این شهر میدل به مرکز استان کارینولا گردید و امتیاز شهر بودن را گرفت، آغاز شد. در سال ۱۳۲۵ این شهر تحت فرمان هابسبورگ (Hapsburg) قرار گرفت و به غیر از دوران اشغال آن به دست ناپلئون، تا جنگ جهانی در این شرایط باقی ماند. سال ۱۴۶۱ سال تاسیس لیوبلیانا به عنوان قلمرو اسقفی (اسقف‌نشین) است. قلعه چند هزار ساله معروف لیوبلیانا در قرن پانزدهم مرمت گردید و در قرون هفدهم بیکراه یک ازدها به آن اضافه شد که هر دو به عنوان نماد شهر تا به امروز باقی مانده‌اند.

پس از پایان سده‌های میانی، لیوبلیانا به تدریج نقش پایتخت فرهنگی اسلاوکی را یافت. شکل‌گیری فرهنگ و سبک زندگی لیوبلیانا از همان آغاز متأثر از روحیه اروپای مرکزی و مدیترانه بوده است.

لیوبلیانا، پایتخت اسلونی، از شهرهای بنیادی اروپایی است که در ارتفاع ۲۹۸ متر بالاتر از سطح دریا و بین کوهستان آلب و دریای آتلانتیک واقع شده است. موقعیت جغرافیایی لیوبلیانا پیشینه رنگارنگ آن را رقم زده است. این شهر در بستری طبیعی، از اروپای مرکزی تا مدیترانه کشیده شده است و به سمت شرق «دروازه لیوبلیانا» نامیده می‌شود. به این ترتیب اتفاقی نیست که مسیرهای تجارت و موج مهاجران از گذشته‌های دور از این شهر گذر کرده‌اند. از تاریخ شکل‌گیری اولین سکونتگاه‌ها تا امروز، خصوصیت عبوری بودن این منطقه باعث رشد مداوم اقتصادی و گره خوردن فرهنگ شهر با فرهنگ دیگر شهرها و ملت‌های مختلف شده است.

لیوبلیانا در مسیر گذر راه‌های ملی که در حال ساخت‌اند، واقع گردیده است. آزاد راه‌های اسلونی دو جهت اصلی دارند: وین، گرتس، مریر، لیوبلیانا، نوآگریجا، تربست و وینزا؛ و وینخ، سالزبورگ، جسیس، لیوبلیانا، زاگرب، بلگراد، آتن و استانبول؛ جاده کمربندی لیوبلیانا و همچنین خیابان اصلی این شهر، دسترسی مناسب به آزاد راه‌ها را ناممکن می‌کنند.

این شهر همچنین محل تقاطع راه آهن اتریش، ایتالیا و بنادر در طول دریای آدریاتیک و بخش شرقی است. فرودگاه بین‌المللی لیوبلیانا در برینک در ۲۵ کیلومتری شهر، مسافت مدرن و حمل‌ونقل هوایی کالاها را امکان‌پذیر ساخته است و لیوبلیانا را با بسیاری از مراکز اروپا و دیگر فارمها، از طریق پروازهای روزانه، پیوند می‌دهد. دفتر مرکزی خط هوایی ملی آدریا، خط بین‌المللی اسلونی، در لیوبلیانا واقع است.

لیوبلیانا از جمله شهرهای اروپای شرقی است که تاریخ پرفراز و نشیبی را پشت سر گذاشته است. این شهر از اسقف‌نشین‌های کاتولیک و از مراکز دادوستد است که تا سال ۱۹۱۸ مرکز کارنیولا (قسمتی از اتریش) بود و در ۱۹۱۹ جزء یوگسلاوی شد و از ۱۹۴۶ تا به امروز پایتخت اسلونی است.

به تیح این سیر تاریخی و واقع شدن این شهر در مسیر راه‌های اروپایی به شرق، می‌توان رد پای تاریخ را بر سیمای آن مشاهده کرد. آنچه در ادامه می‌آید، نحوه شکل‌گیری این سیمای تاثیرگذاری‌های زمان بر آن است.

شکوفایی لیوبلیانا از قرن ۱۳، یعنی زمانی که این شهر تبدیل به مرکز استان کارنیولا گردید و امتیاز شهر بودن را گرفت، آغاز شد.

تأثیر این شهر از فرهنگ ایتالیایی را می‌توان در قرن هفدهم، در افتتاح آکادِمیا اُپروسورم (Academia Operosorum) مشاهده کرد که انجمنی است متشکل از فیزیکدانان، وکلا، دانشجویان ادبیات و فیلسوفان، که از جمله فعالیت‌های آن می‌توان به تاسیس اولین کتابخانه عمومی اشاره کرد که باعث فراخواندن تعداد بیشتری از استادان خارجی برای غنی کردن سیمای هنری و معماری لیوبلیانا شد. در این فرایند روحیه باروکی شهر، رنگ و بوی رنسانس گرفت. پس از سقوط ناپلئون ساختمان‌ها و میدان‌های جدید در شهرهای اروپایی شکل گرفتند که لیوبلیانا نیز از این روند ناثیر پذیرفت. در همین دوران تجارت در لیوبلیانا رونق گرفت، تکمیل راه آهن وین - ترست در

تکمیل راه آهن وین - ترست در سال ۱۸۵۷ منبای رشد بیشتر شهر و صنعتی شدن آن را فراهم آورد و آن را هر چه بیشتر به اروپا نزدیک کرد. با ورود راه آهن، نقش رودخانه لیوبلیانا در تجارت حمل و نقل کاهش یافت.

سال ۱۸۵۷ منبای رشد بیشتر شهر و صنعتی شدن آن را فراهم آورد و آن را هر چه بیشتر به اروپا نزدیک کرد. با ورود راه آهن، نقش رودخانه لیوبلیانا در تجارت حمل و نقل کاهش یافت. قرن نوزدهم با یافته‌های بسیاری برای لیوبلیانا همراه بود، که



لیوبلیانا - نمای هوایی خیابان سبوسورسکال



لیوبلیانا - نمای هوایی خیابان سبوسورسکال

از آن جمله‌اند: تاسیس اولین بانک پس انداز در سال ۱۸۲۰، انتشار اولین روزنامه به زبان اسلونی در سال ۱۸۲۳، راه‌اندازی سیستم گاز عمومی در سال ۱۸۶۱، افتتاح خانه شهر - با نام Slovenska matica - در سال ۱۸۶۲، افتتاح کارخانه توتون با هزار کارگر در ۱۸۸۲، نصب اولین چراغ الکتریکی خیابان در سال ۱۸۸۳ و همچنین تاسیس شبکه آب شهری در سال ۱۸۹۰.

در سال ۱۸۹۵ دومین زلزله بزرگ این شهر را لرزاند و بسیاری از ساختمان‌ها را به گونه‌ای مرمت ناشدنی ویران کرد. ساخت مجدد شهر پس از دومین زلزله به طور گسترده‌ای به دست معماران انریشی انجام شد. که سبک جدایی طلب ویتی را برای شهر به ارمغان آورد. سبک جدید با ساختمان‌های باروکی قدیمی به خوبی در آمیخت و هماهنگی خاصی را در آن برقرار کرد.

پوزه پلستیک (Jozef Plecnik) معمار اسلونیایی، نقش تصمیم‌گیر اصلی را در شکل‌دهی سیمای مدرن لیوبلیانا در فاصله بین دو جنگ جهانی بر عهده داشت. وی با علاقه عجیب و استعداد خارق‌العاده‌اش، روح شهر را کوی به تسخیر خود در آورد و اثری فراموش ناشدنی در آن برجای گذاشت. در واقع تأثیرات شخصی وی به قدری قوی بوده است که این شهر را گاه لیوبلیانا پلستیک نیز می‌نامند.

جنگ جهانی دوم روزهای سختی را برای لیوبلیانا و مردمان آن در پی داشت. در سال ۱۹۴۱ ایتالیایی‌ها، و پس از آن نیز آلمانی‌ها، شهر را تسخیر کردند تا اینکه در سال ۱۹۴۵ آزاد شد. سپس لیوبلیانا به مرکز یکی از شش جمهوری فدرال یوگسلاوی

ساخت مجدد شهر پس از دومین زلزله به طور گسترده‌ای به دست معماران انریشی انجام شد که سبک جدایی طلب ویتی را برای شهر به ارمغان آورد.

جدید بدل گردید.

این شهر، پس از آن توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی



لیوبلیانا - پایتخت قدیمی شهر

گسترده‌ای را تجربه کرد که با افزایش فراوان جمعیت آن (از ۱۵۳۰۰۰ نفر در سال ۱۹۴۶ تا حدود ۲۷۰۰۰۰ نفر در سال

امروزه لیوبلیانا شهری مطلوب برای زندگی به شمار می‌آید؛ زیرا امکانات و کارآمدی کلان شهر را با حال و هوای آرام شهری کوچک در کنار هم دارد

۱۹۹۰) همراه بود. پس از استقلال اسلونی در ژوئن ۱۹۹۱، لیوبلیانا پایتخت این کشور جدید اروپایی گردید.

ضرباهنگ مدرن شهر

امروزه لیوبلیانا شهری مطلوب برای زندگی به شمار می‌آید؛ زیرا امکانات و کارآمدی کلان شهر را با حال و هوای آرام شهری کوچک در کنار هم دارد. این شهر قلب سیاسی و فرهنگی مردم اسلونی است و از مراکز مهم اروپایی برای تجارت، بازرگانی، گردشگری ها و تبلیغات، و همچنین مرکز ترابری، علمی و آموزشی اسلونی به شمار می‌آید. خود ساکنان شهر و بسیاری از بازدیدکنندگان آن بر این باورند که لیوبلیانا شهری با ابعاد انسانی است که برای فضای پرشور آن نیز شهرت دارد؛ چرا که فرهنگ در این شهر تنها مورد توجه اقلیت نخبگان نیست بلکه به مثابه روشی برای زندگی و اندیشیدن مطرح است. گفتنی است که این شهر دارای ۴ کتابخانه اصلی، ۱۱۵ کتابخانه تخصصی و شش کتابخانه آموزش عمومی است که در سطح آن پراکنده‌اند. در کنار امکانات و مهارت‌های حرفه‌ای، حس امنیت و آرامش، کارآمدی و مهمان نوازی شهر و شهروندان آن، این شهر مکان انجام بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی و نشست‌های بین‌المللی نیز هست. لیوبلیانا ۲۵ درصد از تولید ناخالص داخلی اسلونی را تأمین می‌کند. این امر از طرفی با فعالیت‌های اقتصادی گسترده و توسعه یافته، و از سوی دیگر با گردشگران خارجی فزاینده شهر، محقق شده است. از سال ۱۹۹۰ این شهر جایگاه مرکز تجارت جهانی (WTO) نیز گشته و این خود منجر به کارایی هر چه

شهروندان لیوبلیانا، نسبت به توسعه هماهنگ و هارمونیک شهر خود با ظاهری خوشایند، ارائه هر چه کارآمدتر خدمات شهری و نیز برپایی و نگهداری از زیر ساخت‌های شهری بسیار حساس‌اند

بیشتر شبکه تجاری آن شده است. در زمان حاضر جمعیت فعال شهر ۴۶ درصد است و نیمی از کل شاغلان زن هستند. همچنین ۶۴ درصد از شاغلان در بخش اقتصادی فعالیت می‌کنند و ۳۶ درصد در بخش دولتی اشتغال دارند.

صنعت کماکان مهم‌ترین عامل اشتغال در شهر به شمار می‌آید.

www.rundburg.com/SI/job/ana.html

در این شهر در معیاس اروپا بیش از میانگین دیگر شهرها موزه و گالری و تئاتر (به ترتیب با ۵۳، ۲۴ و ۱۰ مورد) و رویدادهای هنری و فرهنگی به چشم می‌خورد.

شهروندان لیوبلیانا، نسبت به توسعه هماهنگ و هارمونیک شهر خود با ظاهری خوشایند، ارائه هر چه کارآمدتر خدمات شهری و نیز برپایی و نگهداری از زیر ساخت‌های شهری بسیار حساس‌اند. برنامه‌ریزی شهری پس از زلزله ۱۸۹۵ به وسیله کامپلوسیت و ماکس فایانی به این شهر رخ نمود. پس از آن تعداد زیادی مناطق مسکونی، با توجه ویژه به محدودیت‌های زیست محیطی، ساخته شدند.

لیوبلیانا دارای شبکه گسترده امکانات عمومی و سیستم حمل و نقل عمومی نسبتاً وسیع است.

اخیراً پروژه‌های عمده فراوانی در این شهر در دستور کار قرار گرفته و یا به اتمام رسیده‌اند. به گونه‌ای که آن را همواره به شهری هر چه مدرن‌تر تبدیل می‌کنند. از آن جمله می‌توان به بازسازی ایستگاه مرکزی و راه آهن (ترمینال مرکزی انویوس هنوز در مرحله برنامه‌ریزی است) و نوسازی قلعه لیوبلیانا اشاره کرد. گفتنی است که همه این پروژه‌های جدید کاملاً منطبق با معیارهای زیست محیطی‌اند. بسیاری از ساختمان‌های مرمت شده و فضاهای شهری در هسته قدیمی شهر - که حاصل پروژه‌های پیوسته «لیوبلیانا، شهر من»‌اند - ظاهر شهر را آراسته‌تر کرده‌اند. محیط طبیعی اطراف شهر شرایط مناسبی را برای توسعه فعالیت‌های ورزشی و تفریحی متنوع پدید آورده است، که می‌تواند حکم کامل بسیاری از مجتمع‌های ورزشی داخل شهر، و پذیرای قهرمانان بسیاری از سراسر جهان باشد. مسلماً لیوبلیانا شهری با کیفیت بالای زندگی است؛ و شهری است سرشار از مناظر سبز، منطقه بی‌تظلم کربست، ساحل آدریاتیک، کوه‌ها و چند شهر تاریخی دیگر در فاصله‌ای نزدیک از آن قرار گرفته‌اند.



شورا، شهروندان و آینده سانتوس

میترو موسوی



سانتوس در فاصله حدوداً ۷۵ کیلومتری ساوپولو قرار گرفته است. در قسمت بندری این شهر ۴۰ هزار نفر مشغول کار هستند و این شهر از نظر موقعیت استراتژیکی اهمیت ویژه‌ای برای برزیل دارد. بیش از ۳۰۰ ملوان در هر ماه در این بندر رفت و آمد می‌کنند و بیش از ۳۰ میلیون تن کالا در اسکله‌های آن مبادله می‌شود.

سانتوس و نقش شهروندان

سانتوس به مانند سایر شهرهای برزیل، سال‌های متمادی با محرومیت‌های فراوان همچون بحران‌های اقتصادی، مشکلات مربوط به محیط زیست و کیفیت زندگی نامطلوب برای شهروندان و نظایر اینها مواجه بود. در سال ۱۹۸۸ دولت فدرال روی کار آمد. این دولت، قدرت و مسئولیت‌های تشکیل‌های محلی را افزایش داد.

پس از روی کار آمدن دولت فدرال در برزیل، شهرداری سانتوس مسئولیت مشارکت در تمام عرصه‌های اجتماعی و سیاست‌های شهری، و اجرای طرح‌های مختلف در جهت بهبود کیفیت زندگی، شرایط زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی شهروندان را برعهده گرفت. شورای شهر سانتوس نیز برای حمایت از مشارکت همه جانبه شهروندان و شناخته مستقیم آنها در زندگی روزمره و آینده شهرشان تاسیس شد. شورای شهر سانتوس با سیاست‌گذاری‌های روزآمد و شعار «شورای شهروندان برای حرکت به سوی مشارکت مردمی» فعالیت‌های خود را آغاز کرد. تا آینده سانتوس را به شکلی اصولی پایه‌ریزی کند.

در شهر سانتوس، کارشناسان و متخصصان بخش خصوصی و دولتی، کارگران، دانشجویان و افراد گوناگون از طبقه‌های مختلف جامعه با یکدیگر به تبادل نظر می‌پردازند. آنها همه می‌خواهند آینده شهرشان را تضمین کنند و برای رسیدن به این هدف با برنامه‌ریزی اصولی به سمت توسعه پایدار در حرکت‌اند. اولویت‌های در نظر گرفته شده در برنامه‌ریزی برای آینده‌ای نو در سانتوس برپایه ۱۲ محور اصلی تعیین شده که در دستورکار شورای شهر قرار گرفته است. این محورها عبارتند از: اشتغال‌زایی، افزایش منابع درآمد و آموزش‌های لازم در این زمینه، حفظ منابع طبیعی، محیط زیست، مسکن، بهداشت و سلامت، آموزش و پرورش، حمل‌ونقل، حفظ امنیت شهر و مبارزه با خشونت، گردشگری، اوقات فراغت، فعالیت‌های اجتماعی و

سانتوس از شهرهای بندری برزیل است که شهروندان و نمایندگان آنها در شورای شهر، آینده آن را برنامه‌ریزی می‌کنند. شورای شهر سانتوس با دخالت مستقیم شهروندان، به سوی آینده‌ای نو در حرکت است. شورای شهر با برنامه‌های اصولی در زمینه‌های فرهنگی و اقتصادی، و حتی سیاست شهری، تحولات بزرگی را در مسیر ارتقای کیفیت زندگی شهروندان به وجود آورده است. انتقال انتظارات مردم به شوراها در سانتوس به شکلی اصولی صورت می‌پذیرد. به گونه‌ای که پیامدهای مثبت آن را می‌توان مشاهده کرد.

شورای شهر از خود شهروندان برای حل مشکلات شهرشان استفاده می‌کند. از جمله عملکردهای مثبت شورای شهر سانتوس تشکیل کمیته‌های برنامه‌ریزی محلی است. شورای شهر سانتوس، امروزه به صحنه تلاش مبارزه برای ایجاد شرایط بهتر بدل گردیده است. این شورا نهاد اجرایی مطمئن برای برآورده شدن نیازها و انتظارات شهروندان به شمار می‌آید.

تهیه طرح‌های

از سازمان‌ها و افراد علاقه‌مند برای فعالیت و مشارکت در هر یک از زمینه‌ها دعوت به همکاری می‌شود. شهروندان سانتوس از طریق شورای شهر در زمینه تبادل اطلاعات، ارائه پیشنهاد برای طرح‌های توسعه شهری و تامین منابع مالی مورد نیاز برای اجرای پروژه‌ها مشارکت می‌کنند. در طی ماه‌های اخیر فعالیت‌هایی در این زمینه به مرحله اجرا درآمده است که عبارتند از: ارتقای کیفیت پلاژها و مکان‌های گردشگری شهر، مدیریت مواد زائد جامد و ارتقای کیفیت محیط زیست شهری. حدود ۹۵ درصد از ساکنان این شهر در قسمت‌های برتر آن زندگی می‌کنند و بقیه در بخش‌های ویژه کشاورزی سکونت دارند. سانتوس نسبت به دیگر شهرهای برزیل، شهر تروتمندی به شمار می‌آید. امروزه میزان بیکاری در این شهر از حد متوسط پایین‌تر است. سانتوس از نظر صنعتی در حد متوسط قرار گرفته است. بیشتر درآمد این شهر از گردشگران خارجی تامین می‌شود. به گونه‌ای که دو سوم درآمد این شهر از همین گردشگران است.

کوچک‌ترین مشکلی در این زمینه، اقتصاد شهر را دچار بحران می‌کند. هم‌اکنون به دلیل آلوده شدن آب‌های این منطقه، بدتی است که سانتوس با بحران اقتصادی مواجه شده است زیرا بوی نامطبوع آب‌ها باعث آزار گردشگران می‌شود. حل این مشکل تنها با همکاری دولت و تشکل‌های محلی امکان‌پذیر است. شورای شهر با اجرای طرحی گسترده، آب‌ها و نوسازی کانال‌های شهر را آغاز کرد و تصفیه‌خانه جدیدی بدین منظور ساخت و برای اجرای این پروژه دانشجویان محلی و شهروندان بسیج شدند.

سانتوس، شهر گردشگران

مناطق ساحلی شهر سانتوس جاذبه‌های دیدنی فراوانی دارد که هر ساله میلیون‌ها گردشگر را به این سمت می‌کشاند. به گونه‌ای که در تابستان جمعیت این شهر دو برابر می‌شود. یکی از

گازسوز شدن وسایل نقلیه شهری، جمع‌آوری زباله‌های تفکیک شده از مبدا، گسترش بیست‌های دوچرخه سواری، ساخت مسکن‌های اجتماعی (با ارائه تسهیلات ویژه)، حمایت از فعالیت‌های ورزشی و فرهنگی، تحکیم بافت اجتماعی، اشتغال‌رایی برای جوانان و ایجاد امکانات مناسب برای گذران اوقات فراغت از جمله عملکردهای مثبتی است که به دنبال تشکیل این کمیته‌ها در شهر سانتوس به اجرا درآمده است، به گونه‌ای که پیامدهای مثبت آن را می‌توان مشاهده کرد. در ادامه به تشریح عملکرد هر یک از کمیته‌های مذکور پرداخته می‌شود.

کمیته مشاوره‌ای آمایش شهر:

این کمیته اعضای شورای شهر را از نیازها و انتظارات شهروندان مطلع می‌سازد. آمایش شهر، محیطزیست، شهرسازی و کاربری اراضی که از اولویت‌های عملکردی شهرداری محسوب می‌شوند زمینه فعالیت‌های این کمیته است. این کمیته از ۴ نماینده از نهادها و سازمان‌های محلی، ۸ نماینده از محله‌ها، ۴ نماینده از مؤسسات محلی و تجار و هنرمندان، ۳ نماینده از شورای شهر، و ۳ نماینده از احزاب سیاسی شهر تشکیل شده است.

شورای شهر سانتوس با سیاستگذاری‌های روزآمد و شعار «شورای شهروندان برای حرکت به سوی مشارکت مردمی» فعالیت‌های خود را آغاز کرد، تا آینده سانتوس را به شکلی اصولی و با بهره‌ریزی کند

کمیته مشارکت‌های زیست محیطی:

این کمیته امکان مشارکت‌های سودمند شهروندان را در محیط زیست شهری فراهم می‌سازد و در زمینه‌های زیست محیطی و دریافت استاندارد ISO 14000 فعالیت می‌کند.

کمیته مشاوره توسعه سیستم حمل و نقل عمومی و سازماندهی جابه‌جایی شهری:

این کمیته از متخصصان و کارشناسان، نمایندگان مؤسسات و سازمان‌های شبکه حمل و نقل و نمایندگان شهروندان تشکیل شده است. به عنوان مثال، گسترش پیاده‌روها و بیست‌های دوچرخه سواری در سانتوس از جمله زمینه‌های عملکردی این کمیته محسوب می‌شود.

کمیته توسعه پایدار و مؤسسات اقتصادی شهر:

این کمیته میزگردهایی اقتصادی را با حضور نمایندگان شهر برگزار می‌کند. از دیگر عملکردهای کمیته مذکور می‌توان به اینها اشاره کرد: برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه اقتصادی، فراهم کردن خدمات شهری، ایجاد امکانات و مراکز

جالب‌ترین عملکردهای شورای شهر سانتوس ایجاد فضاهایی است که هم مطابق خواسته‌های گردشگران باشد و هم بازنشستگان و سالخورده‌گان شهر با آرامش از آن استفاده کنند. شورای شهر با مشارکت نهادهای خدمات‌رسانی زیست محیطی و آژانس‌های

پس از روی کار آمدن دولت فدرال در برزیل، شهرداری سانتوس مسئولیت مشارکت در تمام عرصه‌های اجتماعی و سیاست‌های شهری، و اجرای طرح‌های مختلف در جهت بهبود کیفیت زندگی، شرایط زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی شهروندان را بر عهده گرفت

گردشگری، فعالیت‌های جذب گردشگر را با در نظر گرفتن مسائل زیست محیطی، در جنگل‌های این شهر افزایش داده است.

بسیاری از خانواده‌های فقیر سانتوس در کاروان زندگی می‌کنند. شورای شهر با اجرای پروژه‌های عظیم به ساختمان‌سازی برای این قشر خاص پرداخته است، پروژه مذکور علاوه بر ایجاد ۲۵۰ شغل مناسب و ارتقا و بهبود سطح کیفی زندگی این افراد، در ایجاد انگیزه و امید برای آنها بسیار مؤثر بوده است، چرا که اینان هم اکنون در محیطی امن و در خانه‌های شخصی خود زندگی می‌کنند.

به علاوه شورای شهر طرح سودمندی را برای جمع‌آوری زباله‌های تفکیک شده از مبدا به اجرا در آورده است. همچنین، خدمات بهداشتی در کلینیک‌های شهرداری به صورت رایگان در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد. شورای شهر و شهروندان سانتوس با حرکت به سمت توسعه پایدار آینده‌ای نو را برای این شهر می‌سازند.

فعالیت‌های اقتصادی، رعایت استانداردهای زیست محیطی و توسعه اجتماعی محورهای اصلی برای رسیدن به توسعه پایدار در سانتوس محسوب می‌شوند. شورای شهر با فعالیت در این زمینه‌ها، انسان را در قلب توسعه شهری مدنظر قرار داده است. حفظ محیط زیست، دموکراسی، برقراری مساوات اجتماعی و همبستگی میان شهروندان از جمله دستاوردهای این امر به شمار می‌آید.

در روند این توسعه پایدار شهری می‌بایست به نیازهای شهروندان پاسخ داده شود، منابع طبیعی و محیط زیست شهری حفظ گردد و منابع توسعه اقتصادی به یک سان به همه افراد جامعه تعلق گیرد. در سانتوس تشکلهای محلی نزدیک‌ترین نهاد به مردم محسوب می‌شوند و نقش عمده و ویژه‌ای در مدیریت شهری و توسعه پایدار بر عهده دارند. این نهادها با مشارکت ساکنان شهر، سازمان‌ها و مؤسسات خصوصی فعالیت می‌کنند، و شورای شهر نیز نهاد اجرایی حکومت محلی است. شورای شهر سانتوس برای دخالت مستقیم شهروندان در آینده شهرشان اقدام به تشکیل کمیته‌های برنامه‌ریزی محلی کرده است.





مددکاری اجتماعی، ایجاد تجهیزات ورزشی، ایجاد امکانات لازم تفریحی و اوقات فراغت، اجرای طرح‌های بلندمدت برای توسعه پایدار و نظایر اینها.

انتخابات شورای شهر سانتوس

اعضای شورای شهر هر ۶ سال یک بار انتخاب می‌شوند.

شهر و قدان سانتوس از طریق شورای شهر در زمینه تبادل اطلاعات، ارائه پیشنهاد برای طرح‌های توسعه شهری و تأمین منابع مالی مورد نیاز برای اجرای پروژه‌ها مشارکت می‌کنند

پروژه را نیز بررسی می‌کنند. البته این کمیسیون تصمیم‌گیری نمی‌کند بلکه فقط نظر خود را مطرح می‌سازد.

مرحله دوم - بررسی اداره امور شهرداری.
مرحله سوم - رای‌گیری شورای شهر.

شهردار شورای شهر را حداقل یک بار در پایان هر سه ماه دور هم جمع می‌کند. در این نشست فقط پروژه‌هایی که اکثریت آرا (بیش از ۵۰ درصد) را کسب کنند، به تصویب می‌رسند. نشست‌های شورای شهر عمومی است و برای اطلاع و آگاهی شهروندان، تمام محتویات و مصوبات نشست‌ها پس از برگزاری آنها به صورت اعلامیه در ساختمان شهرداری نصب می‌شود. بررسی تصمیمات شورای شهر نیز بر عهده نمایندگان دولت است.

مجمع محله:

این مجمع محل دیدار و گفت‌وگوی شهروندان با مسئولان و دست‌اندرکاران اقتصادی و صنعتی شهر است و تمام پروژه‌های مرتبط با آینده اقتصادی شهر در این مجمع مطرح می‌شود. فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل شهری، سکونت، روش‌های صحیح مصرف، زندگی گروهی و توسعه پایدار در این مجمع عنوان می‌شود تا ایده‌های نو برای ارائه به کمیته محله انتخاب شوند.

شورای شهر سانتوس برای حفظ حقوق کودکان و نوجوانان، به ویژه کودکان بی سرپرست و تأمین آسایش و رفاه آنان، و ایجاد شغل‌های پاره‌وقت حتی با درآمدهای کم، عملکردهای مفیدی را انجام داده است. این شهر از نظر ایجاد امکانات ویژه برای جوانان، جایگاه ویژه‌ای را در برزیل کسب کرده است. حتی شهرداری‌های شهرهای مجاور کودکان و جوانان بی سرپرست را به این شهر

اولین نشست این شورا به انتخاب شهردار و معاونان او اختصاص دارد.

تعداد معاونان شهردار ۳۰ درصد تعداد اعضای شورای شهر است.

نمایندگان شورای شهر عبارتند از: نماینده توسعه پایدار و سیاست‌های شهری، نماینده فرهنگی و زندگی اجتماعی، نماینده تجهیزات ورزشی (که معمولاً از میان ورزشکاران شهر انتخاب می‌شود)، نماینده بازنشستگان شهر، نمایندگان جوانان شهر، نماینده کودکان شهر، نماینده حزب مبارز، نماینده امور هماهنگی، نماینده بخش تجاری و بازرگانی، نماینده سازمان مسئول موقعیت‌های اضطراری خاص و تهدیدهای احتمالی شهر سانتوس، نماینده پارک‌ها و باغ‌های شهر، نماینده جشن‌ها و مراسم ویژه شهر، و نماینده فعالیت‌های محله‌های شهر.

- نمایندگان محله: در هر محله نمایندگانی برای آگاهی از دیدگاه‌های ساکنان آن محله و مشکلات آنها حضور دائمی دارد.
- خبرنگاران محله: این خبرنگاران به گفت‌وگو با شهروندان، در زمینه‌هایی چون بهداشت و امنیت و بهبود کیفیت زندگی در محله، می‌پردازند.

لازم به ذکر است که ایجاد همه شرایط و موفقیت‌های لازم در تمام زمینه‌ها امکان‌پذیر نیست و همیشه به هر حال مسائل مشکلاتی وجود دارند. شورای شهر سانتوس برای برآوردن نیازهای حال و آینده شهروندان و تأمین منابع مالی مورد نیاز، مسئولیت‌های خود را با همکاری سایر نهاد‌های محلی و دولت انجام می‌دهد. شهردار مسئول برقراری نظم عمومی و نظارت بر پلیس شهرداری است، و مصوعیت‌ها را نیز تعیین می‌کند. در برخی موارد وظایف شهردار سانتوس مستقل از شورای شهر است. در این میان پروژه‌های پیشنهادی نیز مراحل مختلفی را طی می‌کنند. بر مبنای پیشنهاد شهردار یا یکی از اعضای شورای شهر، تحقیقات مؤسسه یا سازمان، گزارش‌های سرویس‌های خدمات‌دهی پروژه پیشنهادی مطرح می‌شود. مرحله بندی پروژه‌ها بدین شرح است:

مرحله اول - بررسی پروژه در کمیسیون بازرسی. در این کمیسیون اعضای شورای شهر حتی جزئی‌ترین موارد مربوط به

فعالیت‌های اقتصادی، رعایت استانداردهای زیست‌محیطی و توسعه اجتماعی محورهای اصلی برای رسیدن به توسعه پایدار در سانتوس محسوب می‌شوند

می‌قرسند. موفقیت‌های چشمگیر شورای شهر سانتوس و شهرداری از نظر دولت زکن اصلی در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان بوده است. اما این موفقیت‌ها در عرصه بین‌المللی چندان مطرح نشده‌اند. این امر به دلیل وجود تنها یک روزنامه محلی در سانتوس است که با سیستم اداری شهرداری مخالف است؛ و هنوز رسانه‌های چندانی برای مطرح کردن عملکردهای مثبت شورای شهر در سال‌های اخیر شکل نگرفته‌اند. شورای شهر سانتوس با حرکت به سوی دموکراسی محلی و توسعه پایدار شهری با پستوانه‌های قانونی لازم مانند انجمن محلی، در کنار شهروندان شهر، چشم‌انداز آینده‌ای روشن را به ارمغان آورده است.

اصلاحات در

شهرداری‌های کانادا

ترجمه و تلخیص: بهار صمدی



کانادا - کانگری

عملکردی و ساختاری در محیط شهری است. در چنین محیطی، فقدان نظریه‌ای روشن و سریع در باب پراکنش عملکردی - که پذیرفته همگان نیز باشد - باعث دوگانگی دائمی اصلاحات ساختاری و عملکردی شده است. سیاست‌های اتخاذ شده نیز بر این دوگانگی که همچون نگراتی‌ای عمل گرایانه می‌نماید، تأثیر داشته‌اند. بدین ترتیب اجرای اصلاح عملکردی چندان همسوی با اصلاح ساختاری نبوده است. اصلاحات ساختاری در بخش شهرداری، با تغییر اندکی بر اصلاحات عملکردی بین حاکمیت‌های شهرداری و ایالتی صورت گرفته است، علاوه بر این، تلاش برای اصلاحات عملکردی معمولاً با کنار گذاشتن آرایش اصلاحات ساختاری صورت گرفته - که همیشه هم موفق نبوده است.

حاکمیت‌های ایالتی همواره تلاش داشته‌اند که بر آرایش عملکردی بین خود و شهرداری‌ها تأثیر گذار باشند. این تأثیرگذاری معمولاً به تغییرات گسترده‌تری در سیستم همگانی حاکمیت محلی می‌انجامید. به هر حال، لایحه‌های ایالتی به طرز گسترده‌ای بر اجرای آرایش‌های جدید عملکردی در شهرداری‌ها نفوذ داشته‌اند.

اصلاحات مالی در بخش شهرداری نیز در برآورده تأثیرات مثبت و منفی بر برنامه کار اصلاحات عملکردی بوده است. از یک طرف طرح‌های اصلاح مالی سبب ساز طرح‌های اصلاح عملکردی شده‌اند، و از طرف دیگر محدودیت‌عمده‌ای را بر سر راه اجرای اصلاحات عملکردی و دیگر انواع اصلاحات درون شهرداری ایجاد کرده‌اند.

اصلاح عملکردی در مفهومی ساده تکوین یافت و در آن مسئولیت‌های محلی و ایالتی به دو مضمون «خدمات به مردم» و «خدمات املاک» تقسیم شدند. بدین ترتیب، این اندیشه که مسئولیت عملکردی باید طبق قابلیت و توانایی مالی هر یک از سطوح حاکمیت پایه‌ریزی شود، شکلی بنیادین به خود گرفت.

استدلال مطرح شده این بود که ایالت، که قدرت مالیات‌گیری وسیع‌تر و قابلیت افزودن بیشتر عوارض را دارد، باید خدمات‌رسانی به مردم را بر عهده بگیرد. بنابراین، به عنوان مثال،

در این مقاله، اصلاحات شهرداری‌های کانادا در دهه ۱۹۹۰ و آغاز قرن جدید، همراه با تعدیلاتی که در ساختار و عملکرد نیروهای شهرداری صورت گرفته است، معرفی خواهند شد و آنچه که بیشتر بدان پرداخته می‌شود، اهداف و سیاست‌های این اصلاحات است.

در دهه گذشته اصلاحات در ساختارها، عملکردها، نیروها و امور مالی شهرداری‌ها، با درجات مختلفی از جامعیت در سراسر کانادا اندیشیده شده و به اجرا در آمده است. با توجه به دیدگاه‌های مختلفی که در این زمینه وجود دارد، این اصلاحات هم در حد دیگر گونی‌هایی جسورانه بوده است و هم تنظیماتی حاشیه‌ای - که البته با توجه به پیچیدگی سیستم سیاسی کانادا و دولتمردان آن، این ادعا چندان دور از انتظار نیست.

در دهه ۱۹۹۰، سه نوع اصلاحات در شهرداری‌های کانادا صورت گرفت: اصلاحات ساختاری، اصلاحات عملکردی و اصلاحات قضایی؛ که در ادامه به تشریح هر یک پرداخته می‌شود.

اصلاحات ساختاری^(۱)

در دهه گذشته اصلاحات ساختاری بیشتری - در مقایسه با پانزده سال پیش از آن - صورت گرفت. در این زمینه، بیشتر توجه بر ادغام واحدهای شهرداری و ایجاد واحدهای بزرگ‌تر از حاکمیت شهرداری در ایالات کوناگون بود. لایحه‌های اصلاحات ساختاری را در کانادا، عمدتاً ایدئولوژی سیاسی و اهداف خردورانه به پیش برده است. ایدئولوژی محافظه کارانه نو، که سرعت و ماهیت لایحه‌های اصلاحات ساختاری را در شهرداری‌های سراسر جهان متأثر ساخته، بر این لایحه‌ها نیز تأثیر عمده‌ای داشته است.

اصلاحات عملکردی^(۲)

طی قرن بیستم طراحی علمی روز بر این نکته تأکید داشت که «ساختار تابع عملکرد است». البته با آنکه پس‌امدرنیسم و مکاتب بعدی این تفکر را تعدیل کرده‌اند، لیکن این اندیشه کم‌کم به قوت خود باقی مانده است. تمام اینها برپایه تقابل بین روابط

نیوبرانزویک مسئولیت اجرای عدالت، رفاه، سلامت جمعی و مسئولیت مالی تخصیلات ابتدایی و متوسطه را بر عهده گرفت. شهرداری‌ها نیز خدمات املاک را - شامل شهربانی، جلوگیری از حریق، برنامه‌ریزی کاربری زمین و خدمات آب و فاضلاب و جز اینها - بر عهده می‌گیرند.

به شهرداری‌ها می‌دهد. از جمله محدودیت‌های عمده‌ای که بر سر راه نیروهای گسترده‌تر شهرداری وجود دارد، این است که اقدامات آنها نباید در تقابل با قوانین ایالتی قرار گیرد و تنها باید در حوزه اختیارات شهرداری باشد.

اهداف اصلاحات در شهرداری‌های کانادا

در بررسی‌های صورت گرفته، سه هدف کلی در اصلاحات شهرداری‌های کانادا شناسایی شد، که عبارتند از:

- ارتقای توانایی شهرداری‌ها؛

- ارتقای توانایی دولت ایالتی؛ و

- ارتقا و بهبود روابط شهرداری - ایالتی.

هدف عمده اصلاح ساختار و ارتقای توانایی شهرداری، بهبود و ارتقای حاکمیت و مدیریت اختیارات در شهرداری بوده است. به دلیل مشکلات مالی دولت و لزوم خدمات بهتر و بیشتر، وجود مدیریت شایسته و صحیح ضروری است. مشکل دیگر بر سر راه توانایی شهرداری‌ها، فرسایش زیر ساخت‌ها و ضرورت توسعه زیرساخت‌های جدید است. لزوم رسیدگی‌های مستقیم و غیرمستقیم دولت‌های ایالتی و فدرال در جهت حل کسری بودجه نیز بر این حرقه سنگینی می‌کند. در بسیاری از موارد توانایی مالی و قابلیت شهرداری‌ها، به حد تأمین خدمات تنزل یافته است. به ویژه در حوزه‌های پایین‌تر اختیارات که از لحاظ فنی و مالی به دولت ایالتی متکی‌اند، این معضل آشکارتر می‌گردد.

در دهه ۱۹۹۰، سه نوع اصلاحات در شهرداری‌های کانادا صورت گرفت: اصلاحات ساختاری، اصلاحات عملکردی و اصلاحات قضایی

اصلاحات قضایی^{۱۳}

در دهه گذشته بیشتر حاکمیت‌های ایالتی تغییرات عمده‌ای را در ساختار قانونی شهرداری اندیشیده و اعمال کرده‌اند. تقریباً در تمام موارد تلاش در جهت اصلاح قضایی شهرداری‌ها معطوف به ایجاد فرصت‌هایی بوده است که شهرداری‌ها بتوانند آزادانه‌تر، و تا حدی هم به دور از محدودیت‌های کنترل ایالتی، وارد عمل شوند. این نوع از اصلاحات به نوبه خود منافع و در عین حال خطرهای بالقوه‌ای را برای هر دو حاکمیت - شهرداری و ایالتی - ایجاد کرده است. این تغییرات عمده‌تاً خواست سران شهرداری‌ها بوده است - که اعتقاد دارند عدم کنترل از جانب ایالت به حاکمیت بهتر شهرداری منجر می‌شود.

سران شهرداری‌ها مدعی بودند که نظام‌های سنتی مقرر در شهرداری بسیار طاقت‌فرساست و در واقع قدرت‌هایی ناکارآمد بر سیستم بویای شهرداری تحمیل شده‌اند. حاکمیت‌های ایالتی نیز برای کاهش کنترل بر شهرداری‌ها دلایل خاص خود را داشتند. بسیاری از آنها به خاطر فشارهای مالی این دهه، مشتاق - و در واقع ناچار - به چنین تصمیم‌گیری‌ای شدند.

«تغییر وضعیت فعلی شهرداری‌ها درون سازماندهی کلی حکومت کانادا»، نمونه‌ای از جامع‌ترین و بدیع‌ترین طرح‌های اصلاحات قضایی این دهه است. بیشترین تغییرات در این میان، در ساختار قضایی ایالتی در انتاریو صورت گرفت. در دسامبر سال ۲۰۰۱ پارلمان قانون جدید شهرداری را در ایالت انتاریو تصویب کرد که هدف از آن ایجاد انعطاف‌پذیری و خود مختاری بیشتر در شهرداری‌ها و بهبود روابط شهرداری - ایالتی اعلام شد. این قانون جدید که از ابتدای سال جاری (۲۰۰۳) به اجرا درآمد، در ۱۰ حوزه قضایی به شهرداری‌ها اختیارات وسیعی می‌دهد شامل: خدمات جمعی، مدیریت ضایعات، شاهراه‌های عمومی، سیستم‌های حمل‌ونقل، پارک‌ها، فرهنگ بازاریابی و میراث فرهنگی، فاضلاب و کنترل سیلاب، پارکینگ، خدمات توسعه اقتصادی و مواردی که قانوناً گذاشته شده‌اند. همچون اعلام و نشانها و حصارها و محدودیت این قانون اختیاراتی نظیر مالیات‌گیری، نظارت و اعطای مجوز بر فعالیت‌های مخصوصاً

تلاش در جهت اصلاح قضایی

شهرداری‌ها معطوف به ایجاد

فرصت‌هایی بوده است که شهرداری‌ها

توانند آزادانه‌تر، و تا حدی هم به دور از

محدودیت‌های کنترل ایالتی، وارد عمل

شوند

عمده‌ترین هدف ارتقای قابلیت مدیریت در شهرداری، ساختاربندی مجدد شهرداری و آرایش دوباره عملکردها و رها کردن قوانین ناکارآمد و ضعیف ایالتی است. لیکن به طور کلی حاکمیت‌های شهرداری‌ها ساختاربندی مجدد از جانب ایالات را قبول ندارند. در واقع بسیاری از آنها شدیداً در برابر آن مقاومت می‌کنند، گویا اینکه مخالفت آنها کمتر موثر می‌افتد. حاکمیت‌های شهرداری معمولاً ترجیح می‌دهند که به جای ساختاربندی دوباره، بر میزان حاکمیت و اختیارات مدیریتی آنها و سهم‌شان از منابع مالی افزوده شود.

دومین هدف عمده اصلاحات شهرداری، ارتقای توانایی ایالتی یا دست کم ریشه کنی زمینه‌های فرسایش این توانایی است. بنابراین حاکمیت‌های شهرداری هنگام مواجهه با بعضی از مشکلات اجرایی و مالی به این اصلاحات متوسل می‌شوند. بعضی از ایالات چنین استقامت کرده‌اند که اگر منابع و توانایی‌های شهرداری‌ها را جیب کنند، بر بسیاری از مشکلات موجود بر سر



تورنتو - کانادا

زمینه‌های ارتقای سرمایه‌گذاری در حوزه عمل‌شان، باری رسانند. به علاوه، تلاش‌هایی را هم در جهت اصلاح مالیات بر مالکیت و نظام‌های اجرایی مالیات به‌انجام رسانده‌اند که قدرت و تسلط مالی شهرداری‌ها را بهبود می‌دهد.

راه توانایی‌شان چیره می‌شوند. در دو ایالت نووا اسکوشیا و آنتاریو، لایحه‌هایی در دست اجراست که در آنها از طریق ایجاد تفهیمات منطقی‌تر، در تقویت هر دو سطح حاکمیت - شهرداری و ایالتی - کوشش می‌شود. البته به نظر می‌رسد که در این ایالات هنوز جریان‌هایی در جهت حفظ سلطه مالی ایالتی، حتی به قیمت ضعف بخش شهرداری، وجود دارد.

سیاست‌های اصلاحات در شهرداری‌ها

دو ویژگی مهم، مشخصه‌های سیاست‌اصلاحات در شهرداری‌های کانادا به‌شمار می‌آیند. اینها عبارتند از:

- نخست اینکه سیاست‌های اصلاحات (چه سیاست‌های شهرداری - ایالتی، و چه سیاست‌های درون شهرداری)، درون دولتی‌اند.

نقش‌ها و مستندهای غیردولتی معمولاً به این سمت گرایش داشته‌اند که در سیاست‌های اصلاح شهرداری (به‌صورت فراخوان یا به تشویق حاکمیت‌های شهرداری و ایالتی) شرکت کنند. این فراخوان اغلب اقدامی سیاست‌مآزانه در جهت جذب حامیانی برای دستگاه حاکمیت محسوب می‌شود. ساکنان هر جامعه‌ای تعامل دارند که به برنامه کار اصلاحی کارشناسان دولتی شهرداری و ایالتی واکنش نشان دهند. نه اینکه آنها را برای ایجاد برنامه کاری

در دسامبر سال ۲۰۰۱ پارلمان قانون جدید شهرداری را در ایالت آنتاریو تصویب کرد که هدف از آن ایجاد اعتداف‌پذیری و خود مختاری بیشتر در شهرداری‌ها و بهبود روابط شهرداری - ایالتی اعلام شد

هدف از ارتقای روابط ایالتی - شهرداری، حذف برخی از موانع بین سطوح دولتی است. از نظر شهرداری‌ها این موانع عبارتند از:

- کنترل بیش از حد ایالتی؛
- فقدان وضوح در مسئولیت و وظایف بین حکومت‌های ایالتی و شهرداری‌ها؛ و

- نبود هماهنگی کافی بین حاکمیت‌های ایالتی و شهرداری و ضعف اجرایی آنها در توسعه و بهبود سیاست‌ها و برنامه‌ها.

دولت‌های ایالتی، به منظور کم کردن و در صورت امکان حذف این موانع، اجرای لایحه‌های اصلاحاتی گوناگونی را آغاز کرده‌اند. از این دست‌اند قوانینی که از کنترل ایالات بر شهرداری‌ها می‌کاهد و نیروهای کار و اختیارات قانونگذاری ویژه‌ای را به نواحی منتخب واگذار می‌کند.

اگر چه در مطالب ذکر شده به جزئیات و معرفی آرایش مالی پرداخته نشده است، اما یافته‌ها نشان می‌دهند که بعضی از ایالات، تلاش کرده‌اند که شهرداری‌ها را در جهت ایجاد

عمده‌ترین هدف ارتقای قابلیت مدیریت در شهرداری، ساختار بندی مجدد شهرداری و آرایش دوباره عملکردها و رها کردن قوانین نا کار آمد و ضعیف ایالتی است

ویژه‌ای تحت فشار بگذارند.

- دومین خصیصه سیاست‌های درون دولتی این است که این سیاست‌ها در بعضی موارد همکاری را در پی داشته‌اند و در بعضی موارد نیز تقابلی را. در روابط شهرداری - ایالتی، زمانی که

و اهمیت مراکز شهری بزرگ در این نوع اقتصاد، اختیارات عظیم تری را - حتی در اعتراض به قوانین مصوب - به این مراکز می‌دهد.

در زمینه روش‌های ساختار بندی دوباره نیز تفاوت بین شهرداری‌ها مشخص می‌شود. بعضی از شهرداری‌ها به ساختار بندی دوباره تمایل دارند، حال چه همراه با آزادی عمل بیشتر باشد و چه نباشد. بعضی نیز قویاً با ساختار بندی دوباره هر

حکومت‌ها اصول و دستورالعمل‌هایی را برای اصلاح شهرداری (به ویژه دستورالعمل‌هایی که هدفشان ارتقای قدرت و منابع حاکمیت‌های شهرداری است) تدوین می‌کنند، همکاری آسان‌ترین راه به نظر می‌رسد.

تقابل در روابط شهرداری - ایالتی، معمولاً و قطعاً در زمینه مفاهیم ذاتی (ماهیت و گستره اصلاحات) و نیز در زمینه مفاهیم نحوه عملکرد (شیوه‌های توسعه و اجرای لایحه‌های اصلاحاتی)

در بررسی‌های صورت گرفته، سه هدف کلی در اصلاحات شهرداری‌های کانادا شناسایی شد،

که عبارتند از:

- ارتقای توانایی شهرداری‌ها؛

- ارتقای توانایی دولت ایالتی؛ و

- ارتقا و بهبود روابط شهرداری - ایالتی

چیزی مخالفت می‌ورزند.

در این میان، منافع شخصی تعیین کننده است. شهرداری‌های مرکزی و بزرگ در شهرها و کلان شهرها، به ترکیب ساختارهای شهری تمایل دارند، زیرا بر این باورند که سیستم‌های شهری چند هسته‌ای، مانعی بر سر راه برنامه‌ریزی مؤثر، توسعه، انتقال خدمات و آرایش‌های منصفانه‌مانی به شمار می‌آیند. این بحث را گروهی از شهرداران مونتروال، از جمله شهرهای مرکزی نظیر هالیفاکس، اوتاوا و همیلتن، مطرح کرده‌اند. اخیراً هم در شورای

بوده است که تضادهای شدیدی را در باب موضوعاتی چون ساختار بندی دوباره، آرایش دوباره عملکردی و مقوله‌های مالی سبب می‌شود.

در سیاست‌های درون شهرداری نیز این خصیصه - همکاری و تقابل - وجود دارد. میان کارشناسان شهرداری و یا انجمن‌های شهرداری، تمایل به همکاری عمدتاً در زمینه اصول و مسیر کلی اصلاحات دیده می‌شود. شهرداری‌ها معمولاً گرایش به شیوه‌های اختیاری، و نه روش‌های تجمیلی و تحمیل شده ساختار بندی دوباره، دارند.

تقابل بین حکومت‌های شهرداری در زمان درگیری ایشان در اصلاحات عمده سیستم شهرداری کمتر است، زیرا شهرداری‌ها و انجمن‌های آنها زمانی که رودررویی با قدرت ایالتی موقعیت‌شان را تضعیف کند، از کشمکش می‌پرهیزند. این درسی است که در طی سال‌ها آموخته شده است. با وجود این بعضی تفاوت‌ها بین شهرداری‌ها، چنین کشمکشی را دامن می‌زند.

تفاوت در پراکنش نیروهای ویژه و ارزشمند، عملکردها و منابع مالی بین شهرداری‌های گوناگون، متجر به کشمکش‌ها و تقابل‌های درون شهرداری شده است. به نظر می‌رسد که شهرداری‌های بزرگ‌تر، بیشتر علاقه‌مند به افزایش قدرت هستند، به گونه‌ای که تلاش می‌کنند میزان کنترل حکومت را بر اقدامات‌شان کاهش دهند. شاید این موضوع در شهر جدید تورنتو، نسبت به دیگر شهرداری‌های آناریو، آشکارتر باشد. شهر جدید تورنتو خواهان ایجاد منشوری است که نیروهای اساساً عظیم‌تر و متحصر به فردی را در اختیار شهرداری بگذارد. شهرداری‌های کوچک‌تر، بیشتر به افزایش منابع مالی تمایل دارند تا بتوانند بر فشارهای مالی وارد چیره شوند. این شهرداری‌ها، یا در نظر گرفتن افزایش قیمت‌ها و منزل و جوجه پرداختی ایالتی و دیگر کمک‌های مالی، بیشتر نگران فقدان امکانات مالی لازم در جهت سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی جدید و حمایت از اقدامات خود هستند. شهرداری‌های بزرگ‌تر نیز نگرانی‌های مالی دارند ولی میزان آن بسیار کمتر است؛ زیرا حکومت‌های ایالتی از مناطقی که این چنین دارای تمرکز رأی دهنده‌اند چشم‌پوشی نمی‌کنند. اصول اقتصاد جدید



به نظر می‌رسد که شهرداری‌های بزرگ‌تر، بیشتر علاقه‌مند به افزایش قدرت هستند، به گونه‌ای که تلاش می‌کنند میزان کنترل حکومت را بر اقدامات‌شان کاهش دهند

شهر ادمونتون سخنانی در این باره به میان آمده است.

شهرداری‌های حومه‌های شهر و بسیاری از شهروندان آنها شدیداً با مقوله ادغام مخالفت کردند، زیرا نگران این بودند که هویت جامعه آنها به خاطر این ادغام از بین برود. دیگر دلایل آنها برای مخالفت با این امر از این فراز بوده است: نگرانی از افزایش مالیات، کم شدن حق اظهار نظر سیاسی، فقدان خدمات کافی و مؤثر، گسترش مدیریت شهری پایین‌تر از حد استاندارد در حومه‌های شهر.

از تناقض‌های عمده در درون بخش شهرداری، که غالباً ناشناخته مانده است، این است که بعضی از شهرداری‌های کوچک‌تر که خود نمی‌خواهند در بخش‌های بزرگ‌تر ادغام شوند، از ادغام شهرداری‌های کوچک‌تر همسایه به درون خود استقبال می‌کنند. مخصوصاً اگر این شهرداری‌های همسایه دارای سرمایه‌های مالی ارزشمند یا موقعیت‌های جغرافیایی متمایزی باشند، میل به جذب این امکانات، تمایل آنها را به ادغام صد چندان می‌کنند.

منبع:

<http://www.umc.edu.au/cgi-bin/conf/papers/longo.htm>

یادداشت:

- 1- Structural reforms
- 2- Functional reforms
- 3- Jurisdictional reforms

هالیفکس، شهر پیاده‌روهای امن

شهرداری هالیفکس کانادا به منظور حفظ و نگهداری پیاده‌روها، سلسله اقداماتی را به طور مرتب به اجرا در می‌آورد.

اقداماتی که شهرداری هالیفکس برای نگهداری پیاده‌روها انجام می‌دهد، در طی ۸ ماه از سال صورت می‌گیرد و این بدان معنی است که پیاده‌روها در شهر هالیفکس به طور مرتب مرمت و بازسازی می‌شوند.

این شهرداری پیاده‌روهای بتنی را که پوشش آنها خراب و ناهموار گردیده و یا بیش از ۱۵ میلی‌متر جا به جا شده است، تعویض می‌کند. البته این دو صورتی است که بودجه شهرداری برای این منظور کفایت کند؛ اما چنانچه پس از تحویل و اتمام بودجه نیاز به مرمت پیاده‌روهای بتنی باشد، موقتاً از آسفالت استفاده می‌شود.

مرمت جداول و آبراهه‌های شکسته، خسارت دیده و جا به جا شده نیز به گونه‌ای است که فاضلاب شهری به نحو مطلوبی کنترل شود. این شهرداری برای نگهداری شبیراهه‌های ویژه عبور معلولان، مرتباً به تعمیر آنها می‌پردازد و افزون بر آن، تجهیزات جدیدی را نیز در خیابان‌های متقاطع نصب کرده است.

در طرح جدید نوسازی پیاده‌روها که در هالیفکس به اجرا در آمده است، دیگر از شبیراهه‌های بتنی استفاده نمی‌شود و به دلیل شرایط آب و هوایی، نصب شبیراهه‌های جدید در پیاده‌روها به طور موقت و با آسفالت انجام می‌گیرد.

سطح پیاده‌روهای آسفالتی در هالیفکس با یک لایه آسفالت دیگر روسازی و تعمیر می‌شود. این اقدام به نحوی صورت می‌گیرد که امنیت بالقوه عابران پیاده تضمین گردد.

همچنین تعویض آجرهای مفقود یا خراب، ملات کشی مجدد اتصالات و تعویض موقت قسمت‌های بزرگ‌تر پیاده‌روهای آجری با نوع بتنی یا آسفالتی آن از جمله اقداماتی است که در زمینه



نگهداری پیاده‌روهای آجری اعمال می‌شود.

این شهرداری برای تعمیر جداول آسفالتی، قسمت‌های شکسته یا جا به جا شده را تعویض می‌کند.

این اقدام بخش‌هایی را هم که کیفیت آنها به دلیل روسازی دوباره، حفظ زیبایی خیابان‌ها و کنترل فاضلاب و جز اینها تنزل یافته است شامل می‌شود.

ترجمه بهار سمیعی

www

WWW.Regions-halifax.ns.ca

این خیابان و بخشی از نواحی اصلی شهر هامبورگ اکنون به نام شهرک عاری از آلودگی شهرت دارد. در این شهرک اقدامات مثبتی در زمینه حذف ترافیک و آلودگی صورت گرفته است. یکی از این طرح‌ها ایجاد مسیرهایی با مسافت کم است که به سمت ایستگاه راه‌آهن ختم می‌شوند. فاصله ساختمان از خیابان، ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه سواری، احداث فضاهای سبز و ایجاد پارکینگ مخصوص دوچرخه، چهره متفاوتی را از این شهرک در مقایسه با شهرک‌های دیگر به دست می‌دهد.

در این شهرک برای هر ۲۰۰ واحد مسکونی، ۳۰۰ صندوق در محیط شهرک مورد استفاده قرار گرفته است که در فضاهای سبز واحدهای مسکونی تعبیه شده‌اند.

ساخت ۲۵۰۰۰ واحد مسکونی تا سال ۲۰۰۵ در این شهرک، تکمیل بناهای نوساز، احداث فرودگاه و ایستگاه راه‌آهن از جمله اقداماتی است که موجب جذابیت دوچندان شهر هامبورگ می‌گردد.

شایان ذکر است که شهردار هامبورگ از دست‌اندرکاران

شهرداری هامبورگ به منظور توسعه شهری در این شهر طرح‌های جدیدی را در نواحی اصلی آن به اجرا درآورده است.

یکی از پروژه‌های توسعه شهری در هامبورگ طرح «زندگی بدون ماشین» است. این طرح در امتداد خیابان زولاند که فاقد آلودگی و سروصدای ماشین است اجرا می‌شود.



هامبورگ و شهرک بدون خودرو

بازی‌های المپیک درخواست کرده است المپیک ۲۰۰۶ در این شهر برگزار شود. به عقیده شهردار، چنانچه بازی‌های جام جهانی فوتبال نیز در هامبورگ انجام شود بر جذابیت این شهر می‌افزاید.

انتخابات و نصب پوسترهای تبلیغاتی و انتخابانی کاندیداها نیز روبروست.

نکته درخور توجه دربارهٔ نصب این پوسترها بر روی نمای ساختمان‌ها و شیشه‌ها این است که باید موافقت مالک یا مالکان جلب شود. در واقع نصب پوستر تنها در صورتی امکان‌پذیر است که نامزدهای انتخاباتی رضایت صاحبان یا آجاره‌کنندگان محل را کسب کنند و براساس قراردادی مکتوب، مبلغی را به آنها بپردازند. میزان وجه مذکور به صورت توافقی معین می‌شود و در صورتی که درخواست‌های متعددی برای نصب پوسترها در مکانی خاص وجود داشته باشد، فردی که وجه بیشتری بپردازد در اولویت قرار خواهد گرفت.

گفتنی است قراردادی که میان مالکان و صاحبان پوسترها امضا می‌شود باید به اطلاع شهرداری نیز برسد و طراحی پوسترها باید پیش از نصب مورد تأیید شهرداری قرار گرفته باشد. با اجرای قوانین پیش‌گفته، پس از این پوسترهایی که به صورت غیرقانونی در ایروان نصب شوند سریعاً جمع‌آوری می‌گردند و با متخلفان نیز برخورد می‌شود.

شهرداری ایروان قوانین جدیدی را برای نصب پوسترهای تبلیغاتی به اجرا در می‌آورد.

به گفته شهردار ایروان، پس از این ضوابط جدیدی برای نصب پوسترهای تبلیغاتی بر روی بیلبردهای تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی،



نمای ساختمان‌ها و حتی بر روی شیشه‌های مغازه‌ها به اجرا در می‌آید.

این در حالی است که شهرداری ایروان در این فصل با موضوع

با تصویب ضوابط جدید از سوی شهرداری ایروان،

نصب پوسترها در ایروان قانونمند می‌شود

تجدیدشدنی و ایجاد شبکه مدیریت انرژی مدنظر قرار می‌گیرد. در این مرحله از طریق انجام مطالعات آزمایشی، هماهنگی میان منابع تجدید شذنی صورت می‌پذیرد و میزان ذخیره نیرو و انرژی، آموزش مستقیم و بالاخره تبادل اطلاعات میان مدیران انرژی مدنظر قرار می‌گیرد.

آخرین مرحله از برنامه "حفظ انرژی و منابع تجدیدشدنی" گسترش و افزایش آگاهی شهروندان در این زمینه است. برای این منظور یک صفحه وب در اینترنت ایجاد می‌شود تا فعالیت‌های



با اجرای برنامه حفظ انرژی و منابع تجدیدشدنی در شهرهای اسکاتلند، از انرژی مصرفی در ساختمان‌ها و تجهیزات شهرداری‌ها به نحو مطلوبی استفاده می‌شود.

اجرای این برنامه با همکاری مسئولان دولتی محلی اسکاتلند، در مسیر اهداف برنامه عملی اتحادیه اروپا و به منظور حذف کارکرد انرژی‌های غیرالوده و پاک و اجرای سیستم صحیح زیست محیطی، صورت می‌پذیرد.

مهم‌ترین هدف این برنامه عبارت است از توسعه و اجرای سیستم‌هایی که از انرژی‌های تجدید شذنی در دسترس - نظیر آب گرم حاصل از انرژی گرمایی خورشیدی - تشکیل می‌شود. از دیگر اهداف برنامه مذکور، ترویج گسترش کاربرد انرژی‌های تجدیدشدنی میان شهروندان، دانش‌آموزان، تکنیسین‌ها و انجمن‌های شهروندی و انتصاب فردی به عنوان مدیر انرژی در شوراهای شهرهای اسکاتلند است.

تختین مرحله اجرای طرح مذکور، آمایش و تربیت گروهی از متخصصان در شوراهای شهر به منظور انجام مطالعات و تصویب و اجرای لوایح مربوط به کارایی انرژی است.

در مرحله بعد ورود به عرصهٔ جزئیات حفظ انرژی و منابع

رویکرد جدید شهرهای اسکاتلند به انرژی

در نظر گرفته شده است. صورت گرفته در این پروژه منتشر گردد و فرصتی برای طرح و تبادل تجربه‌های مطلوب در این زمینه، و همچنین سازماندهی دیدارها و نشست‌ها فراهم آید. لازم به ذکر است که حداکثر ۲ سال زمان برای اجرای این طرح

ترجمه: محسن حسینی

www.energy-efficiency.org



شهرداری اتاوا به منظور اجرای این طرح، برنامه‌های ویژه‌ای را نیز به اجرا درآورده است. از جمله این برنامه‌ها، اجرای طرح «غرور سبز بودن» و شهری سبز داشتن است که در آن از ابتکارات و نوآوری‌های کارمندان شهرداری‌ها برای حفاظت از محیط زیست استفاده می‌شود. کارمندان شهرداری‌ها کمیته‌های ویژه‌ای را با هدف اطلاع‌رسانی، برگزاری اورتیاطات و برگزاری نشست‌های سودمند ترتیب داده‌اند.

گفتنی است بخش عمده فعالیت‌های این کمیته‌های ویژه در حیطه مسکن‌های اجتماعی صورت می‌گیرد.

ترجمه: محسن حسینی

WWW.Google.Equipment.ubain.com

مسکن امن در اتاوا

شهرداری اتاوا، کانادا به منظور زدودن فقر و کاهش میزان جرم و جنایت و همچنین اسکان غیررسمی در اتاوا، طرح عملیاتی را در جهت رفع این مشکلات به اجرا درآورده است.

نخستین اقدام این شهرداری ساخت واحدهای مسکن‌های ارزان قیمت برای گروه‌های مختلف اجتماعی است. این مسکن‌ها بیشتر در اختیار افرادی قرار می‌گیرد که درآمد ناچیزی دارند، یکمکه‌های دولت‌امرار معاش می‌کنند و یا در خیابان‌ها به سر می‌برند.

در زمان حاضر دولت فدرال سرمایه‌گذاری در سایر بخش‌ها را متوقف ساخته و بیشتر توجه خود را معطوف به واگذاری مسکن‌های اجتماعی با اعطای تسهیلات ویژه کرده است.

مسکن اجتماعی برای مردان و زنانی که سرپناهی ندارند، امیدی دوباره برای زندگی محسوب می‌شود. این در حالی است که اکنون طرفیت پناهگاه‌های افراد بی‌خانمان در اتاوا تکمیل شده است. واحدهای خانه‌های ویژه سالمندان و معلولان جسی از دیگر اقدامات مثبت شهرداری اتاوا به شمار می‌رود. ساخت این خانه‌ها به نحوی است که با بهره‌برداری از امکانات ویژه، زندگی راحتی را برای ساکنان فراهم می‌کند.

مسکن‌های اجتماعی با کمک‌های ویژه دولت و با مشارکت شهرداری، شرکت‌های تعاونی و بخش خصوصی احداث می‌شود؛ و نحوه اجاره یا واگذاری آنها از طریق تعیین معیارها و ارزیابی وضعیت خانوادگی افراد، تعیین محل‌هایی برای پذیرش و مصاحبه با افراد متقاضی و تعیین برنامه‌ها و امکانات خاص صورت می‌گیرد. همچنین افرادی که خواستار یکی از این مسکن‌های اجتماعی هستند باید دارای شرایطی که در پی می‌آید باشند:

- در سن ۱۸ سالگی یا بالاتر باشند.
- دارای حداقل ۱۶ سال سن و اقامت دائم در کانادا باشند.
- از منازل استیجاری قبلی خود بدهی مالی نداشته باشند.
- محل سکونی ای که در گذشته مالک آن بوده‌اند، حداقل شش ماه قبل از زمان درخواست به فروش رسیده باشند.

شهر کریست چرچ و مدیریت زباله

شورای شهر کریست چرچ انگلستان سلسله مراتب مدیریت زباله را در قالب کاهش تولید زباله و استفاده مجدد از آن، بازیافت، بازیابی منابع و از بین بردن پسماندها تعریف کرده است.

مؤثرترین شیوه برای مدیریت زباله در مرحله نخست کاهش تولید آن است. استفاده بهتر از منابع نیز از طریق تغییر در فرایند ساخت

محصولات یا بهره‌گیری از محصولات جایگزین امکان پذیر است. استفاده مجدد از یک محصول به معنای تداوم استفاده از آن به همان شکل اولیه است. چه عنوان مثال، هرچقدر میزان دفعات خرید و فروش یک کسرت در فروش‌های دست دوم خانگی بیشتر باشد، تعداد کسرتی که لازم است تولید شود کمتر خواهد بود. استفاده مجدد از این گونه محصولات موجب ذخیره انرژی و

مقاومت، از محصولات بازیافتی استفاده کنند. توصیه دیگر مسئولان شهری کریمت چرج در بازیابی منابع استحصال انرژی و مواد گوناگون از زباله‌هاست. بازیابی می‌تواند شامل مواردی چون کمپوست، استفاده از روغن زباله‌ها برای تولید انرژی در کارخانه‌های سیجان، و گرفتن گاز متان از محل‌های دفن زباله باشد.

توصیه آخر شورای شهر کریمت چرج از بین بردن پسماندهاست. این امر به معنای دفع باقی‌مانده‌های مواد زائد جامد پس از کاهش تولید آنها، استفاده مجدد، بازیافت و بازیابی منابع است. این مورد شامل فرایندهایی است که از طریق تغییر حجم یا تغییر ماهیت زباله‌ها، تأثیرات منفی محیطی آنها را به حداقل می‌رساند.

ترجمه: شهرزاد لورین ریگ
شرح:

WWW.Christchurchcitycouncil.com



منابعی که برای ساخت محصولی جدید مورد نیاز است، می‌شود. بنا به توصیه شورای شهر کریمت چرج، شهروندان باید برای تداوم روند پردازش مجدد مواد و تبدیل آن به محصولی جدید و



ترجمه: بهار حسینی
شرح:

WWW.hespractices.org

1- Valto Timonen
2- World's Award
3- 1997 Sustainable City Award by EU - DGB Brussels

مسئولان شهر ولیکو توروو در بلغارستان به منظور آماده‌سازی و مشارکت کودکان و نوجوانان در تصمیم‌گیری‌های مربوط به مسائل آنها، برنامه‌ای را به نام «کودکان در معرض خطر» پیاده کردند.

مهم‌ترین مخاطبان این پروژه، سازمان‌های کودکان و نوجوانان، سازمان غیردولتی اجتماعی، بنیادهای رسمی که با مسائل اجتماعی کودکان و نوجوانان سروکار دارند و نیز مراکز آموزشی‌اند.

هدف از اجرای طرح مذکور افزایش آگاهی، مشارکت، فعالیت و گسترش تجربه‌های بایدار نوجوانان و کودکان در خانواده و مدرسه و جامعه، به مثابه حق طبیعی و انسانی آنهاست.

این پروژه بلندمدت شامل ۱۰ پروژه کوچک‌تر است که در میان گروه‌های کودکان و جوانان جامعه محلی به اجرا در آمده و با سیاستی آزمایشی به منظور مطابقت با قانون پیشنهاد شده است. اقدامات صورت گرفته در این پروژه به ایجاد جایگاهی بهتر برای کودکان در خانواده و جامعه می‌انجامد.

شایان ذکر است که پروژه مورد بحث در سال ۲۰۰۰ جایزه جهانی آگاهی برای آموزش جهانی^(۱) را دریافت کرد و شهرداری ولیکو توروو نیز در این سال نشان ویژه شهر بایدار^(۲) را به دست آورد.

هشدار مسئولان شهر

ولیکو توروووی^(۱) بلغارستان:

کودکان در معرض خطر هستند

طرح برای دوچرخه سواری در آلمان

شهرداری‌های آلمان به منظور کاهش آلودگی هوا، ارتقای کیفیت زندگی شهروندان و حفظ امنیت عابران پیاده طرح ملی رفت و آمد دوچرخه سواران را با همکاری دولت فدرال آلمان اجرا کردند.

این طرح بر احداث مسیر ویژه دوچرخه سواری در اکثر مناطق - حتی روستا نیز - تأکید دارد، و سالانه ۵۰ میلیون یورو به آن اختصاص داده می‌شود.

دولت فدرال و شهرداری‌های آلمان قوانینی را برای عبور و



مرور شهروندان، دوچرخه سواران و خودروها وضع کرده و در طول مسیرهای ویژه دوچرخه پارکینگ‌های امن و مناسبی را نیز برپا

ساخته است.

مجبور این طرح به دلیل گسترش این مسیرها در مناطق روستایی و ضرورت پایداری و دوام آنها با مقامات محلی و منطقه‌ای همکاری کرده‌اند.

در زمان حاضر بیش از ۱۵۰۰۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه سواران در آلمان ایجاد شده است و سالانه ۳۰۰ کیلومتر به این مسیرها افزوده می‌شود. در کشور آلمان ۱۲ درصد از مسیرها برای دوچرخه سواران در نظر گرفته شده است. این در حالی است که در هلند، در مقایسه با آلمان، تقریباً ۲۷ درصد از مسیرها به دوچرخه سواران اختصاص یافته است، و در برخی از شهرهای هلند حتی به ۴۰ درصد نیز می‌رسد. نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت، آن است که امروزه در مسیرهایی که مسافتی کمتر از ۵ کیلومتر دارند و پرتراکم اند، استفاده از دوچرخه چندان به صرفه نیست و مشکلاتی را برای دوچرخه سوار و رانندگان خودروها ایجاد می‌کند.

گفتنی است قریب به ۴ میلیون نفر از شهروندان آلمانی، تعطیلات‌شان را در پایان سال با استفاده از دوچرخه سپری می‌کنند. مهم‌ترین نکته مثبت در این رویکرد، کاهش آلودگی‌های زیست محیطی و صرفه جویی در هزینه‌های رفت و آمد و حمل و نقل عمومی برای شهروندان است.

ترجمه: فرحناز بیخ

WWW.AMBW.AE

جدید شهری در بخش‌های مختلف این کشور سلطان نشین تشکیل می‌دهد.

مهم‌ترین اصلی که این مجمع بر آن تأکید دارد، نقش شهرداری‌ها به عنوان نظارت کننده اصلی، و همچنین ضرورت

همکاری وزارت امور شهری و روستایی عربستان سعودی با مجمع اتاق صنعت و بازرگانی این کشور، چشم‌انداز مطلوبی را از پروژه‌های جدید شهری ایجاد کرده است.

مسئولیت سازماندهی و اداره شهرداری‌ها در عربستان

مدیریت جدید پروژه‌های شهری در عربستان



همکاری آنها با شرکت‌های خصوصی در نگهداری از تسهیلات عمومی است.

ترجمه: شهرزاد فریدبیخ

WWW.AMBW.AE
WWW.AMBNEWS.COM

سعودی با وزارت امور شهری و روستایی است. این نهاد دولتی که در سال ۱۹۷۵ تشکیل شده است، اموری چون برنامه‌ریزی شهری، توسعه و نگهداری زیرساخت‌های اولیه و پاکیزگی و بهداشت شهر را ساماندهی می‌کند.

به تازگی مجمع اتاق صنعت و بازرگانی اعلام کرده است که به همراه این وزارتخانه کمیته‌ای را برای تعیین چشم‌انداز پروژه‌های

پایانه های اتوبوس درون شهری را چگونه طراحی کنیم؟

بر اساس نتایج مطالعات و ارزیابی های انجام شده در «پایانه آزادی» شهر مشهد

محمود رضا داداشی

کارشناس ارشد شهرسازی

کشور (همچون تهران و مشهد) به رغم وجود استانداردها و دستورالعمل های ثابت بین المللی در خصوص طراحی انواع پایانه های اتوبوس (اعم از پایانه های اتوبوس درون شهری و بین شهری)، تعداد پایانه هایی که به طور کامل براساس الگوها و ضوابط استاندارد طراحی و اجرا می شوند، بسیار کم است. شاید یکی از دلایل این امر، دشواری تملک زمین در بافت های شهری به دلیل گران بودن قیمت خرید آنها و تاثیر این موضوع بر انتخاب مساحت لازم برای ساخت پایانه ها باشد. این امر منجر به محدودیت های طراحی در تامین فضاهای مورد نیاز پایانه ها (اعم از فضای گردشگر (سیرکولاسیون)، محوطه استقرار سکوها، خدمات جانبی و نظایر اینها) یا تجهیز مناسب آنها می شود. اما به هر حال این موضوع را باید در نظر داشت که طراحی این گونه فضاها بدون رعایت حد نصاب های استاندارد مربوطه، باعث ایجاد مشکلاتی متعدد نیز در هنگام بهره برداری و سرویس دهی مجموعه خواهد گردید که پیامدهای بد آن در برخی موارد جبران ناشدنی است.

هدف از نگارش این مقاله^(۱) مشخص کردن بخشی از ضوابط پایه و الزامات اصلی در خصوص طراحی و احداث پایانه های اتوبوس درون شهری است که علاوه بر حفظ استانداردها، در عمل نیز کاملاً منطبق بر نیازهای نواح مسافران و مدیریت مجموعه (رانندگان و کارکنان پایانه های اتوبوس درون شهری) باشد. برای این منظور، ابتدا در وضعیت موجود یک پایانه اتوبوس درون شهری به عنوان نمونه ای اجرا شده در شهری بزرگ (مشهد) به طور متخصر مورد ارزیابی قرار می گیرد. سپس براساس نتایج ارزیابی این پایانه و مقایسه های انجام شده با استانداردهای متعارف، بخشی از ضوابط و معیارهای لازم برای طراحی و احداث پایانه های اتوبوس درون شهری به اجمال ارائه می گردد.



شکل
محل پایانه

مقدمه

پایانه های اتوبوس درون شهری^(۱)، از متداول ترین انواع پایانه ها هستند که نقش عمده ای در نظام حمل و نقل همگانی و جابه جایی مسافران داخل شهرها دارند. معمولاً موقعیت این پایانه ها در مجاورت مراکز نقل شهری و میدان ها یا تقاطع های اصلی شهرهای بزرگ است. علاوه بر این، وجود پایانه های اتوبوس درون شهری در کنار ایستگاه های مترو، ایستگاه های قطار سبک شهری، پایانه های اتوبوس بین شهری و جز اینها نیز از ضرورت های مهم برای تکمیل زنجیره سامانه های حمل و نقل عمومی به شمار می رود.

برای شروع طرح مسئله، می بایست اشاره کرد که مطابق بررسی های به عمل آمده در چند پایانه اتوبوس درون شهری

تصویر ۱- شبیه خطوط فیزیکی و محل پایانه های سیستم اتوبوس درونی مشهد، در بزرگ شهر مشهد.

ارزیابی طرح پایانه آزادی شهر مشهد

بدون تردید یکی از مناسب‌ترین روش‌های مطالعه و بررسی نحوه کارایی و عملکرد سیستم‌ها، شناسایی وضعیت موجود آنها از طریق ثبت مشاهدات (آنچه هست) و سپس تحلیل وضعیت

پایانه‌های اتوبوس درون شهری در کنار ایستگاه‌های مترو، ایستگاه‌های قطار سبک شهری، پایانه‌های اتوبوس بین شهری و جز اینها نیز از ضرورت‌های مهم برای تکمیل زنجیره سامانه‌های حمل و نقل عمومی به شمار می‌رود

موجود آنها از طریق مقایسه مشاهدات اولیه با استانداردها و میانگین‌هاست. در مقاله حاضر با توجه به نبود اطلاعات کافی درباره موضوع مورد مطالعه، سعی شده است تا از این روش در حد امکان و به نحوی مؤثر استفاده شود. بدین منظور، یک پایانه

بر اساس بازدیدهای انجام شده از سایت پایانه آزادی و همچنین مصاحبه‌های به عمل آمده با رانندگان و مسافران پایانه مذکور مهم‌ترین نکات در مورد وضعیت موجود سایت پایانه آزادی را می‌توان بدین شرح ارائه کرد:

- موقعیت مناسب پایانه آزادی با توجه به مرکزیت نسبی آن در بین محدوده‌های مسکونی غرب شهر مشهد باعث گردیده است تا پوشش شبکه اتوبوس‌رانی در این بخش از شهر کاملاً مؤثر و کارآمد باشد.

- برخی از تسهیلات عمومی مسافران نظیر آب‌خوری، ساعت، تابلوهای راهنما برای اطلاع‌رسانی به مسافران (در خصوص شماره‌های خطوط و مسیرهای حرکت) و چیزهایی از این دست در پایانه آزادی پیش‌بینی نشده است.

- مطابق تصاویر شماره ۴ و ۵، عرض سکوی پایانه آزادی (به غیر از سکوی اول آن در خاشیه بولوار) معادل ۱۲۵ متر است که نسبت به استانداردهای متعارف (حداقل ۳ متر) بسیار کم، در واقع کاملاً غیراستاندارد است.

- در پایانه آزادی هیچ محلی برای استقرار موقت رانندگان



تصاویر ۴ - فضای عمومی پارک مسلت و پایانه آزادی

فراهم نشده است، این در حالی است که تقریباً کلیه رانندگان اتوبوس به ضرورت وجود چنین محلی (به ویژه در ساعات فروکش رفت و آمد) برای آماده کردن جای، استراحت کوتاه و جز اینها اشاره کرده‌اند و ضرورت تعیین چنین فضایی در کلیه ضوابط و

عوامل اصلی در تعیین مساحت زمین برای پایانه‌های اتوبوس درون شهری، عمدتاً شامل حجم اتوبوس‌ها، تعداد مسافران و فضای گردش اتوبوس‌هاست

استانداردهای متداول مورد توجه قرار گرفته است.

- پایانه آزادی فاقد سرویس‌های بهداشتی برای استفاده کارکنان، رانندگان و مسافران است. به عبارت دقیق‌تر، کلیه رانندگان اتوبوس و مسافران پایانه از امکانات سرویس بهداشتی داخل پارک مجاور (پارک مسلت) استفاده می‌کنند.

- عملیات زیرسازی سایت پایانه آزادی با کیفیت بسیار خوب

اتوبوس درون شهری به عنوان موضوع مطالعه برای ثبت مشاهدات انتخاب گردیده و سپس مسائل اصلی آن از طریق مقایسه مشاهدات مذکور با مجموعه استانداردهای متداول و موجود (عمدتاً منابع خارجی) مورد شناسایی و تحلیل قرار گرفته است.

مطابق نتایج مطالعات طرح جامع حمل و نقل مشهد^۳، تعداد ۱۳ پایانه اتوبوس درون شهری به شرح تصویر شماره ۱ برای توسعه و طراحی سامانه اتوبوس‌رانی شهر مشهد پیش‌بینی شده است. در زمان حاضر، فقط یکی از پایانه‌های ۱۳ گانه مذکور (پایانه آزادی) فعال است و مراحل تملک زمین سایر پایانه‌ها نیز برای طراحی و احداث، در حال انجام است.

پایانه آزادی در قسمت غربی شهر مشهد (مجاورت پارک، ملت) واقع گردیده است. مطابق تصاویر شماره ۲ الی ۶، این پایانه با وسعتی در حدود ۵۰۰۰ مترمربع دارای ۵ سکوی ۴ باجه فروش بلیت، یک کیوسک برای استقرار مسئول پایانه و یک، آناکس برای استقرار مسئول کنترل خطوط است. فضای تجاری این پایانه نیز محدود به یک غرفه روزنامه‌فروشی است.



تصویر ۲- عرض سایه بان و سکوها در پایانه آزادی

پارک ملت باعث گردیده است تا آلودگی‌های ناشی از توقف اتوبوس‌ها به اندازه بسیار زیادی کاهش یابد.

لازم به توضیح است که بسیاری از نیازهای مطرح شده به وسیله رانندگان یا مسافران پایانه آزادی (به ویژه در خصوص قضاها و امکانات مورد نیاز). عیناً در کتاب‌ها و استانداردهای مرتبط با طراحی پایانه‌ها نیز گردآوری شده و مورد بررسی قرار گرفته است. لیکن باید در نظر داشت که شناسایی مجدد این نیازها در پایانه آزادی، صرفاً به منظور تعیین امکانات اساسی و حداقل در پایانه‌های کشور است.

اصول و معیارهای لازم برای طراحی پایانه‌ها

با توجه به بررسی‌های انجام شده در پایانه آزادی مشهد و همچنین توجه خاص به استانداردهای متعارف بین‌المللی^{۱۷}، اصول راهنمای اصلی برای طراحی و احداث پایانه‌های اتوبوس درون شهری در قالب ۶ گروه اصلی - شامل معیارهای انتخاب محل زمین پایانه‌ها، ابعاد و مشخصات سکوها، نحوه استقرار و جانمایی زیرقضاها، ایمنی و آسایش مسافران، دسترسی‌ها و ارتباطات، و نهایتاً ملاحظات زیست محیطی - به شرح زیر جمع‌آوری و تنظیم گردیده است:



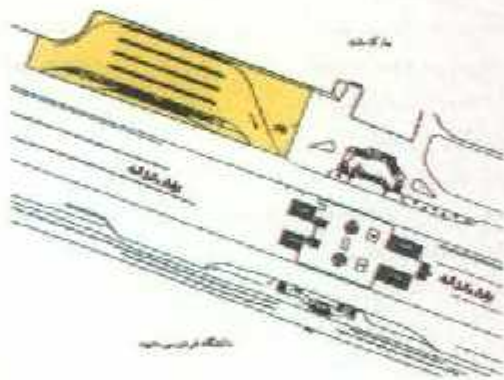
تصویر ۳- عرض مناسب کثافتها سکوها پایانه آزادی در حاشیه بلوار

(بتن و آرماتور) اجرا گردیده و سطح آن کاملاً تحکیم شده است. لیکن اختلاف سطح موجود بین بخش اصلی پایانه و بخش توقف اتوبوس‌ها در قسمت وارد شدن به محل سکوها باعث گیر کردن کف اتوبوس‌ها به سطح زمین و بالا رفتن هزینه‌های تعمیر شده است.

- ارتفاع سکوها در پایانه آزادی نسبت به ارتفاع یلکان اتوبوس‌ها کم است و این موضوع به ویژه برای سالمندان مشکل آفرین است.

- مطابق تصویر شماره ۶، ارتفاع سایه‌بان‌ها و عرض پوشش آنها بسیار کم است و همین موضوع باعث گردیده است تا آسایش‌های کنار اتوبوس‌ها در هنگام سوار شدن مسافران با سایه‌بان‌ها برخورد کند و سایه‌بان‌ها نیز به دلیل عرض کم نمی‌توانند پوشش مناسبی برای مسافران در هنگام بارندگی باشند.

- مطابق استانداردهای موجود و همچنین براساس گفت‌وگوهای انجام شده با رانندگان، اختصاص محلی ثابت برای نظافت و یا تعمیرات جزئی اتوبوس‌ها (توقف کوتاه مدت) بسیار لازم به نظر می‌رسد. شایان ذکر است که در زمان حاضر، تعمیرات



تصویر ۳- جانمایی سایه بان پایانه آزادی در نحوه استقرار سکوها در آن

اتوبوس‌ها را یک گروه سوار انجام می‌دهد.

- وسایل و تجهیزات ایمنی ثابت برای انجام فوریت‌های پزشکی و اطفای حریق در محل پایانه آزادی، موجود نیست.

- با توجه به استانداردهای متعارف، فضای موجود برای جایگاه سربوست پایانه و همچنین اتاق کنترل ورود و خروج اتوبوس‌ها در پایانه آزادی بسیار کوچک است.

- مسیرهای آمد و رفت مسافران و اتوبوس‌ها در پایانه آزادی با هم تداخل دارند و همین موضوع باعث کاهش سربست ایمنی در پایانه گردیده است.

- به رغم تداخل نقش کاربری‌های پارک و پایانه در کنار هم،

می‌بایست سعی شود که مسیرهای تردد مسافران، به دلایل ایمنی، از سایر وسایط نقلیه در پایانه‌های اتوبوس تفکیک شود

لازم به اشاره است که استقرار پایانه آزادی در مجاورت فضای سبز



تصویر ۶- ارتفاع کوسایه‌بان و سکوها در پایانه اتوبوس

مسیر عبور^(۱۶) ۲/۵ متری و یک محل توقف معادل ۲ متر است.
 □ حداقل اندازه شعاع پیش آمدگی در قسمت ابتدا و انتهای سکوها برابر ۱/۵ متر است.

۳- نحوه استقرار و جانمایی فضاهای مختلف در پایانه‌ها
 □ سلسله مراتب فضاها و نحوه ارتباط بین آنها لازم است به گونه‌ای در طرح پایانه‌ها رعایت شود که در زمان استفاده، پیچیدگی و تداخل فعالیت‌های گوناگون برای استفاده‌کنندگان به حداقل ممکن کاهش یابد.

□ موقعیت فضاها و نحوه دسترسی به آنها بهتر است بر اساس اهداف از پیش تعیین شده مانند کاهش زمان سوار و پیاده شدن، جلوگیری از تجمع و ازدحام مسافران و تقابلهای آنها انتخاب شود.
 □ در مورد نحوه انتخاب و جانمایی ایستگاه در پایانه‌ها، به ویژه برای پایانه‌های پارک سوار، رعایت اصل به حداقل رسانیدن فاصله مسافران از محل پارک اتومبیل تا محل سکوها اتوبوس بسیار مهم است. همچنین شایسته است تا نحوه ارتباط و هدایت مسافران از محل پارک تا محل استقرار سکوها به صورت مناسب - و حتی الامکان مستقیم - پیش‌بینی شود.
 □ توصیه می‌شود که محل استقرار ساختمان اداری و مسئولان پایانه‌ها به نحوی انتخاب و تعیین شود که امکان کنترل ورود و خروج اتوبوس‌ها و همچنین اشراف به محوطه استقرار سکوها به بهترین وجه فراهم باشد.

۴- ایمنی و آسایش مسافران

□ رعایت کلیه استانداردها و ضوابط سازمان آتش‌نشانی و همچنین سایر این‌لامه‌های معتبر الزامی است.
 □ رعایت کلیه ضوابط مصوب شورای عالی شهرسازی در مورد طراحی فضاها و خدمات لازم برای معلولان و سالمندان لازم‌الاجراست.

□ محل نشستن یا انتظار مسافران در پایانه‌های اتوبوس درون شهری با توجه به مقیاس و عملکرد آنها می‌تواند به صورت سالن‌های سرپوشیده و یا حصدلی‌های ساده در فضاهای باز عمومی (به ویژه بر روی سکوها) تعیین گردد؛ لیکن به هر حال این فضاها بهتر است با کلیه خدمات و تسهیلات عمومی مسافران نظیر ساعت، آب خوری‌ها، سطل‌های زباله، باجه‌های تلفن و مانند اینها تجهیز شود.

□ حتی الامکان می‌بایست سعی شود که مسیرهای تردد مسافران، به دلایل ایمنی، از سایر وسایط نقلیه در پایانه‌های اتوبوس تفکیک شود.

□ پیش‌بینی محل نصب تابلوها و علائم راهنما با حروف و طراحی مناسب برای آگاهی مسافران از فضاهای مختلف، شماره خطوط و مسیرهای اتوبوس‌رانی به ویژه در قسمت‌های اصلی تمرکز جمعیت و تجمع خطوط یا محل ورودی مسافران به داخل پایانه‌های اتوبوس بسیار مهم است.

□ حتی الامکان لازم است که محل ایستگاه‌های دیگر وسایط حمل‌ونقل سرویس عمومی (مانند مینی‌بوس، تاکسی و جز آن) در مجاورت پایانه‌ها طوری انتخاب گردند که مسافران پایانه‌ها کمترین مسیر را برای دسترسی به اتوبوس خطوط - و برعکس - طی کنند.

۱- معیارهای تعیین محل پایانه‌ها

□ شایسته است تا موقعیت اراضی و محل پلاک‌های مورد نیاز برای تملک زمین در محدوده‌های اطراف میدان‌ها و تقاطع‌ها به صورت زمینی یکپارچه و بر اساس اولویت‌بندی شبکه معابر پیرامون آنها تعیین شود.
 □ مطابق تصویر شماره ۷، فرم و شکل زمین پایانه در محدوده اطراف میدان‌ها و تقاطع‌ها ترجیحاً باید به گونه‌ای تعیین شود که امکان اجرای طرح مناسب استقرار سکوها و سهولت گردش اتوبوس در آن به بهترین وجه فراهم باشد.
 □ عوامل اصلی در تعیین مساحت زمین برای پایانه‌های اتوبوس درون شهری، عمدتاً شامل حجم اتوبوس‌ها، تعداد مسافران و فضای گردش اتوبوس‌هاست.

۲- ابعاد و مشخصات سکوها

□ توصیه می‌شود که انتخاب فرم و یا جهت استقرار سکوها بر اساس شکل زمین سایت و همچنین موقعیت‌های ورود و خروج اتوبوس‌ها در شبکه معابر تعیین گردد.
 □ حداقل عرض سکوها معادل ۳ متر (با احتساب فضای کفی برای نصب سایه‌بان بر روی سکوها) است لیکن توصیه می‌شود که

ایجاد نوار فضای سبز حاشیه‌ای با عرض حداقل ۵ متر به عنوان حوریم برای کاهش آلودگی‌های ناشی از تردد و یا توقف اتوبوس و جداسازی پایانه از نوارهای مجاور در کلیه پایانه‌ها مناسب است

در حدامکان (وجود زمین به اندازه مناسب) عرض سکوها معادل ۴ متر انتخاب گردد.

□ توصیه می‌شود که ارتفاع سرپوشیدگی سکوها حداقل برابر ۲/۵ متر پیش‌بینی شود. نحوه طراحی سرپوشیدگی سکوها باید به نحوی باشد که از ورود باران به محوطه سکوها جلوگیری شود.
 □ حداقل طول سکوها برای خطوط با تواتر اتوبوس بین ۲ تا ۱۰ دقیقه برابر ۴۰ متر است، شامل ۲ محل توقف ۱۵ متری برای ۲ اتوبوس و یک حوریم ۱۰ متری بین ۲ محل توقف اتوبوس برای ایجاد امکان سبقت و مانور. همچنین برای سایر خطوط با تواتر اتوبوس‌های بیش از ۱۰ دقیقه، لازم است طول سکوها مجدداً بر اساس سر فاصله زمانی^(۱۷) تعیین گردد.

□ حداقل عرض سواره رو یا احتساب عرض محل ایستگاه (محل توقف و پهلوگیری اتوبوس) معادل ۶/۵ متر، شامل یک

تباشد.

□ محدوده پایانه می‌بایست از بافت شهری موجود جدا و تفکیک شود. بهتر است این کار از طریق احداث نرده‌ها یا حریبه‌های شفاف صورت گیرد، تا ضمن جلوگیری از تردد‌های ناخواسته، از حیت بصری نیز فضای مطلوب‌تری به‌وجود آید.

۶- ملاحظات زیست محیطی

□ ایجاد نوار فضای سبز حاشیه‌ای با عرض حداقل ۵ متر به عنوان حریم برای کاهش آلودگی‌های ناشی از تردد و یا توقف اتوبوس و چنان‌سازی پایانه از بافت‌های مجاور در کلیه پایانه‌ها مناسب است.

□ فضای سبز داخلی و حاشیه‌ای پایانه‌ها بهتر است با هدف تطبیف دید و منظر و همچنین جلوگیری از آلودگی بصری و ایجاد فضایی مطلوب طراحی شوند.

□ ایجاد فضاهای سبز داخلی می‌باید در حداکثر مساحت ممکن به ویژه در داخل فضاهای بدون استفاده که در اثر طراحی گردش مطلوب اتوبوس‌ها ایجاد می‌شوند، صورت گیرد.

□ علاوه بر کاهش کردن اتوبوس‌ها در قالب برنامه‌های زمانی مختلف، خاموش کردن اتوبوس‌هایی که بیش از ۲۰ دقیقه در پایانه‌ها توقف دارند نیز توصیه می‌شود.

□ توصیه می‌شود که پایانه‌های اتوبوس درون شهری در مناطق سردسیر به‌وسایل برف‌روبی، یخ‌زدایی و نظایر اینها مجهز شود، تا از هر گونه پیش‌آمدهای ناگوار - چه برای مسافران و چه برای وسایط نقلیه - جلوگیری به‌عمل آید.

□ در پایانه‌های اتوبوس درون شهری، نصب بلندگوهای مناسب در داخل ساختمان‌های مربوط و محوطه پایانه‌ها، برای ارائه اطلاعات ضروری به کارکنان و مسافران ضروری است.

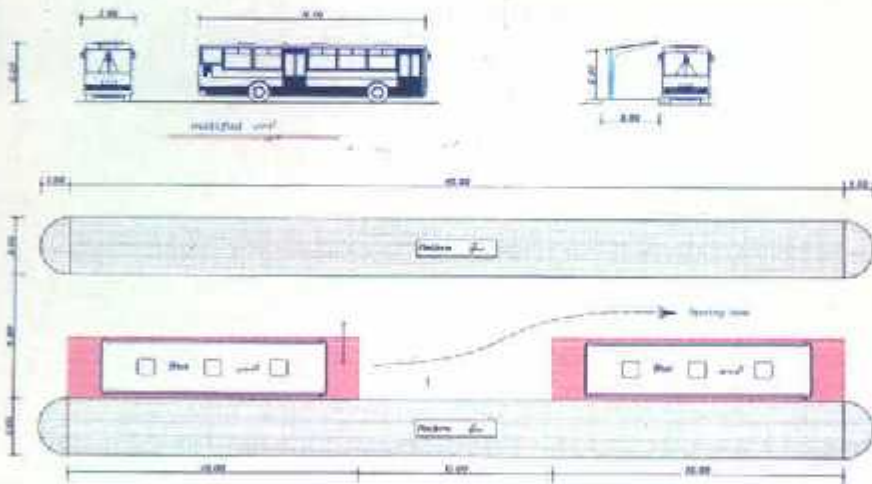
□ پیش‌بینی برق اضطراری در پایانه‌های اتوبوس درون شهری از واجبات طراحی است.

۵- دسترسی‌ها و ارتباطات

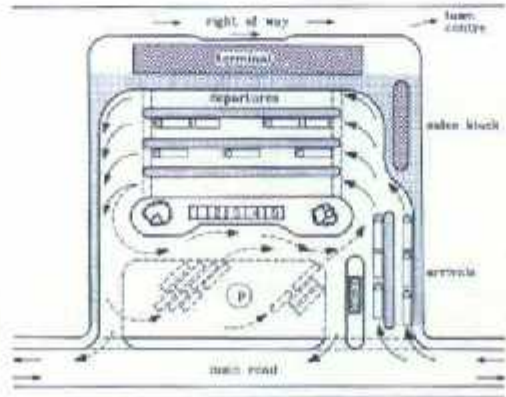
□ با توجه به محل استقرار پایانه‌ها در مراکز نقل شهری و یا ایستگاه‌های مترو، پیشنهاد می‌شود که برای تردد مسافران و عابران در پیاده‌روها، حتی الامکان عرض پیاده‌روهای مخصوص عابران در مجاورت پایانه‌ها به‌صورت عرض انتخاب گردند.

□ برای پیشگیری از تداخل و بروز مسائل مختلف، توصیه می‌شود که مسیر ورود و خروج مسافران اتوبوس‌های درون شهری به‌slast از پایانه‌ها با مسیر ورود و خروج اتوبوس‌های خطوط به‌طور مجزا انتخاب گردند.

□ شایسته است تا در صورت امکان، مسیر ورود به‌محل یاژکه وسیله نقلیه شخصی و خروج آن با مسیر اتوبوس خطوط یکی



- ۱- طرح کلی یک ایستگاه بزرگ با سکوها
- ۲- ورود و خروج مسافر
- ۳- سرویس بهداشتی زنانه و مردانه
- ۴- تعمیرات جزئی
- ۵- جایگاه سوخت زمینی
- ۶- تجهیزات
- ۷- سرویس و مدیریت
- ۸- خدمات پشتیبانی (جمع آوری و ارسال)



- پانوش
- 1- City Bus Terminals
 - ۲- این مطالعه پیش‌گویی از مفاهیم برنامه‌ریزی و برنامه‌ریزی پایانه‌های اتوبوس درون شهری ارائه شده است که در سال ۱۳۸۱ در نشر گسترده‌ترین شماره مجله علمی-تخصصی در زمینه معماری و شهرسازی، شماره ۱، به عنوان طرح دانش‌پژوهی در مجله طراحی و معماری داخلی، شماره ۱، به چاپ رسیده است.
 - ۳- این مطالعه در سال ۱۳۷۲ به عنوان طرح دانش‌پژوهی در مجله طراحی و معماری داخلی، شماره ۱، به چاپ رسیده است.
 - ۴- Time - Space Standards for Building Types, 3rd Edition, McGraw-Hill Publishing Company, 1990.
 - ۵- Architects Data Manual, Second English Edition, Elsevier Scientific Publication Inc., 1989.
 - ۶- Handbook
 - ۷- Planning Lane

نقدی بر آیین نامه حقوق و مزایای شهرداران

گودرز امیری
مدیرکل دفتر شهری و روستایی
استانداری چهارمحال و بختیاری

آیین نامه وارد است که آن را نیازمند اصلاح و بازنگری مجدد می‌سازد.

این ایرادات به شرح ذیل است:

۱- در آیین نامه ذکر گردیده است که مدرک تحصیلی شهرداران هیچ گونه تأثیری در افزایش یا کاهش حقوق و مزایای آنان ندارد. این امر خود باعث عدم رعایت افراد تحصیل کرده و متخصص برای تصدی سمت شهردار می‌شود. فوق العاده جذب موضوع بند «الف» ماده ۲ آیین نامه نیز که برای جذب نیروهای کارآمد و متخصص در نظر گرفته شده، براساس درجه شهرداری است و نه مدرک تحصیلی شهردار.

۲- در بند «ب» ماده ۴ آن آمده است که تا حد در حد حقوق مینا و فوق العاده شغل به عنوان حق تلاش در نظر گرفته شده است؛ و هیچ گونه درجه بندی یا اولیاتی در آن منظور نشده و حق تلاش برای شهرداران با کارایی متفاوت به طور یکسان قابل پرداخت است.

درجه بندی حق تلاش به وسیله استان‌ها نیز از حرفی به دلیل پایین بودن سطح حقوق و مزایای شهرداران، و از طرف دیگر به دلیل ناهماهنگی در سطح کشور، امکان پذیر نیست.

۳- سقف فوق العاده عمران مندرج در بند «ج» ماده ۲ آیین نامه نسبت به سقف فوق العاده عمران مندرج در آیین نامه قبلی موضوع ماده ۲ تصویب نامه شماره ۲۸۹۶/ت/۱۳۶۰۱ هـ مورخ ۷۴/۳/۱۲ هیئت وزیران کاهش بسیاری دارد. به عنوان مثال، سقف فوق العاده عمران شهردار درجه ده طبق آیین نامه قبلی حداکثر تا ۴۰۵۴۴۲۸۰ ریال، و طبق آیین نامه فعلی

مدتها بحث نمایندگیت و آیین نامه حقوق و مزایای شهرداران با ماده ۱ و ۳ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مطرح بود.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور طی رونوشت نامه شماره ۱۷۲۵۲/۳/۳۲-۱۳۸۰/۳/۱۲ به استانداری‌های سراسر کشور اعلام کرد که هرگونه پرداخت به شهرداران به صورت علی الحساب صورت گیرد. با توجه به اینکه پرداخت علی الحساب حقوق و مزایای شهرداران مشکلاتی را از قبیل نبود مبنای صحیح برای اعمال کسور قانونی، پرداخت حق جلسات اعضای شوراهای اسلامی شهرها - که مبنای احتساب آن حقوق و مزایای شهردار شهر مورد نظر است - و مشکلات مالی دیگر را برای شهرداران موجب گردیده است، سرانجام پس از دو سال انتظار، اصلاحیه آیین نامه حقوق و مزایای شهرداران در جلسه مورخ ۲۹ دی ماه ۱۳۸۱، بنابه پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، به تصویب هیئت وزیران رسید. در طول این مدت انتظار، اعضای شوراهای اسلامی شهرها این امید را داشتند که نحوه پرداخت حقوق و مزایای شهرداران مناسب با وظایف و مسئولیت‌های آنان به شکلی اساسی حل می‌شود و دیگر مجبور نیستند به منظور جذب نیروهای متخصص و کارآمد به پرداخت‌های غیرقانونی متوسل شوند. شهرداران نیز امید داشتند که مشکلات مالی روزمره زندگی شان حل می‌گردد؛ در نتیجه تحمل کردند و کمتر به نقد موضوع پرداختند. اما با تصویب آیین نامه مذکور، چنین به نظر می‌رسد که نه تنها منظور هیچ یک از آنها حاصل نشده است بلکه ایرادانی کلی و اساسی هم بر این

حداکثر ۹۰۳۸۰۰۰ ریال است.

۴- عوامل و نمودهای ایثارگری - از قبیل جانبازی، آزادگی، جبهه و جز آن - در حقوق و مزایای شهردار تأثیری ندارند؛ حال آنکه عوامل یاد شده در افزایش حقوق و مزایای کلیه کارکنان دولت مؤثرند.

مدیرک تحصیلی شهرداران هیچ گونه تأثیری در افزایش یا کاهش حقوق و مزایای آنان ندارد. این امر خود باعث عدم رغبت افراد تحصیل کرده و متخصص برای تصدی سمت شهردار می شود

۵- گروه - و به تبع آن حقوق - مبنای اکثر شهرداریانی که از دستگاه‌های دیگر برای برعهده گرفتن سمت شهردار مامور شده‌اند، بالاتر از گروه مندرج در جدول ماده یک، آیین‌نامه مذکور است. این امر موجب کاهش حقوق و مزایای شهرداران ذی نفع نسبت به حقوق و مزایای دستگاه متبوع آنان می‌شود. این موضوع در تبصره ۷ الحاقی ماده یک آیین‌نامه قبلی این گونه پیش‌بینی شده بود: «افزادی که از دستگاه‌های دولتی تابع قانون نظام هماهنگ پرداخت به صورت مامور به سمت شهردار منصوب می‌شوند، می‌توانند مبنای حقوق خود را براساس آخرین حقوق تعیین شده در دستگاه یا سازمان مربوط با آیین‌نامه موردعمل انتخاب کنند» که این اختیار هم از آنان سلب شده است.

۶- طبق تبصره ۴ این آیین‌نامه، شهرداریانی که مستخدم دولت هستند به هنگام تطبیق وضع با آیین‌نامه به‌لزی هر سال سابقه خدمت در سمت شهردار یا مدیریت که بعد از تاریخ ۱۳۵۷/۱۱/۲۲ انجام شده باشد، از افزایش ستوانی معادل ۳ درصد بهره‌مند می‌گردند. بدین ترتیب چنین استنباط می‌شود که این افزایش به شهرداریانی که مستخدم دولت نیستند ولی سابقه خدمت در سمت شهردار یا مدیر را دارند، تعلق نمی‌گیرد - و هیچ گونه پیش‌بینی نیز در این خصوص صورت نگرفته است.

۷- طبق ماده ۸ آیین‌نامه حقوق و مزایای شهرداران فوق‌العاده روزانه شهرداران در مأموریت مطابق مستخدمان ثابت شهرداری پرداخت می‌شود؛ و حداکثر مأموریت‌های داخل و خارج از کشور برای شهردار در طول یک‌سال نباید از یک‌ماه تجاوز کند. سقف منظور شده یک‌ماه در سال و یا ۲/۵ روز در ماه برای شهرداریانی که به دلیل ضرورت در پیگیری امور شهرداری در زمان حاضر چندین برابر مدت یاد شده به مأموریت اعزام می‌شوند، ولی نمی‌توانند از مزایای فوق‌العاده روزانه به دلیل محدودیت ایجاد شده استفاده کنند، موجب دلسردی آنان خواهد بود.

۸- عیدی و پاداش شهرداران در شهرهای درجه پایین - از جمله درجه یک و دو - براساس آیین‌نامه جدید معادل یک‌ماه حقوق مبنای فوق‌العاده شغل و فوق‌العاده جذب تعیین شده است.

که این رقم کمتر از میزان پاداش سالانه مصوب دولت برای کارکنان است. به عنوان مثال، مجموع حقوق مبنای فوق‌العاده شغل و فوق‌العاده جذب شهرداران شهرهای درجه یک ۸۶۳۲۵۷ ریال و شهرداران شهرهای درجه دو ۸۹۲۰۲۲ ریال است. در صورتی که عیدی و پاداش کارکنان دولت در پایان سال ۱۳۸۱ یک میلیون ریال بوده است.

۹- با عنایت به اینکه طبق پیشنهاد وزارت کشور حقوق و مزایای شهرداران از تاریخ ۱۳۸۰/۱/۱ به دلیل مغایرت قانونی این آیین‌نامه با مفاد مواد ۱ و ۲ قانون نظام هماهنگ پرداخت به صورت علی‌الحساب پرداخت گردیده، و از طرفی هم تاریخ اجرای این‌نامه اصلاحی از تاریخ تصویب (۱۳۸۱/۱/۷) است، این موضوع مشکلاتی را در شهرداری - به خصوص در امور مالی - سبب خواهد شد.

۱۰- پایین بودن سطح حقوق و مزایای شهرداران نسبت به مسئولان دیگر در همان شهر با توجه به وظایف و مسئولیت‌های سنگین شهرداران و حساسیت کار آنها منطقی و توجیه‌پذیر نیست. مضافاً اینکه، طبق مفاد ماده ۱۱ آیین‌نامه حقوق و مزایای شهرداران پرداخت اضافه کاری و هرگونه وجه دیگری به شهرداران ممنوع است. این درحالی است که به مسئولان دیگر می‌توان تا سقف تعیین شده برای کارکنان دولت اضافه کار پرداخت کرد. به‌رغم آنکه این موضوع در آیین‌نامه حقوق و مزایای شهرداران مصوب اسفندماه ۱۳۵۳ نیز لحاظ شده بود. در آیین‌نامه مصوب ۱۳۷۰/۴/۱ ممنوع گردید و در این اصلاحیه هم رفع مشکل نشد.

طبق مفاد ماده ۱۱ آیین‌نامه حقوق و مزایای شهرداران پرداخت اضافه کاری و هرگونه وجه دیگری به شهرداران ممنوع است

بدین ترتیب چنانچه پرداخت حقوق و مزایای شهرداران با توجه به اوصاف پیش گفته صورت گیرد، دلسردی و عدم گرایش شهرداران کارآمد و متخصص را برای تصدی سمت شهردار موجب می‌شود. حتی ممکن است شوراهای اسلامی شهر به منظور تحقق این امر و جذب نیروهای کارآمد، به ناچار برخلاف ضوابط و مقررات، و خواهی‌ها را به عناوین مختلف به شهرداران منتخب خود پرداخت کنند.

در پایان این راهم بیفزایم که با فرض اینکه شهردار کارمند رسمی دولت و دارای مدرک لیسانس باشد و چهارسال در سمت شهردار سابقه خدمت داشته باشد، حقوق و مزایای وی در شهر درجه یک تقریباً ۱۷۹۷۱۲۲ ریال، در شهر درجه پنج ۲۲۷۴۶۱۷ ریال، و در شهر درجه هفت ۲۷۹۵۷۸۸ ریال خواهد بود.

نماهای ناهماهنگ، سیمای شهر امروز

(قسمت اول)

زهره خوش نمک

را به خود اختصاص نداده است. در این میان به معماری ساختمان به عنوان امری فردی و انتزاعی نگریسته می‌شود و به شهر و پیرامون آن توجهی معطوف نمی‌گردد. ساختمان سازی از منظر طراحی شهری مطرح نیست و در واقع سازمان فضایی محیط کالبدی شهر، احجامی مکعب، تک عملکردی، بدون دید و منظر و بدون سایه روشن‌های مناسب، بدون نشانه و به هر حال از این دست‌اند. بناها بی‌یونگی خود را نسبت به زمین، آسمان و همجواری‌ها از دست داده‌اند و فضاها از میان آن سر برآورده‌اند. بافت شهری متشکل از احجام پراکنده‌ای است تپه‌ای از ارزش‌های فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی که بحران هویت شهری و معماری را نمایان‌تر می‌سازند.

این در حالی است که مردم نیازمند تغییرات در شهرها هستند. روحیه افسرده آنان نیاز به تنوع رنگ، فضا و محیط دارد و در صورت بی‌توجهی به آن، فضاهای شهری کشور روز به روز خموده‌تر و غمگین‌تر می‌شود و نتیجه آن بی‌تفاوتی مردم نسبت به محیط پیرامون‌شان است.

بخش عمده‌ای از این تقصیر به سیاست‌های ساخت و ساز وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری‌ها برمی‌گردد، و بخشی دیگر به ساختار مالکیت زمین در شهر و ساختار سرمایه در گردش مربوط می‌شود. براساس برآورد بانک مرکزی، تنها در سال ۱۳۸۱، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت ساخت و ساز با ۴۸/۵ درصد رشد نسبت به سال گذشته، یک هزار میلیارد و ۳۷۶ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان بوده است. میزان سرمایه‌گذاری صورت گرفته برای شروع ساختمان‌های جدید نیز در این مدت زمان ۴۵۴ میلیارد تومان گزارش شده است. بنابر آمار دیگری، از

سایه بدقوارگی و آشفتگی چنان بر شهرهای ما افکنده شده است که رها شدن از آن تلاش بسیار می‌خواهد و زمان طولانی. آدم کافی است یا به خیابان‌ها بگذارد تا با انبوهی از رنگ‌ها، سنگ‌ها، شیشه‌ها، ورق‌ها، آجرنماها و بتن‌هایی روبه‌رو شود که نام «بنا» بر خود دارند، بلند و کوتاه با ترکیب خطوط افقی و عمودی نامتناسب و رنگ‌های ناهمگون، پنجره‌های نازیبا، ورودی‌ها و مصالح متنوع و جز آن. این گوناگونی و ناهمگونی در سبک و شکل به اغتشاش انجامیده و شهرهایی بی‌هویت، غیرانسانی، ناهماهنگ و نابسامان را به شهروندان هدیه کرده است. چنین هدیه‌ای اگر چه پاسخگوی نیازهای زیستی و رفاهی شهروندان بوده، اما فاقد معنویت است.

منافع شخصی در ساخت بناها مانع رعایت بسیاری از اصول شهرسازی شده است. به طوری که اغلب آنها از هندسه مکعب خارج شده و به شکل‌های دیگری مانند قوسی و منحنی در آمده‌اند. نمای ساختمان‌ها بسیار خشن است و در آنها از هر نوع رنگی بدون توجه به فضا استفاده می‌شود. از سوی دیگر، آنان که از مدهای روز پیروی می‌کنند سنگ‌های گرانیت طوسی و برفکی را، که رنگی خشن و بی‌روح دارند و تداعی کننده نظام‌اداری‌اند، یا شیشه‌های رفleks رنگی نامتناسب با وضعیت اقلیمی کشور و معماری شهر و خیابان، برای تزئین روئینای ساختمان‌ها به کار می‌برند. بدین ترتیب با تغییر مد، چهره شهر زشت‌تر و ناهمگون‌تر می‌گردد.

معماری شهرهای ما و به ویژه تهران هیچ نوع مشخصه‌ای را تداعی و انتزاعی نمی‌کند و طراحی شهری در سازوکارها و ابزارهای متداول هدایت شهرت کشور جایی تثبیت شده و رسمی

سقف‌های شیبدار از عناصر اصلی ساختمانی آن است. تا دهه ۳۰، علاوه بر معماران شاخص تحصیلمکرده، معماران مردمی هم هنوز به تولید ساختارهای مناسب آجری، فلزی، چوبی، مستقل از اسکلت بر روی دیوارهای باربر می‌پرداختند. از دوران پهلوی اول تغییرات بسیار فاحشی در این زمینه رخ داد. اولین تغییر در وضعیت مسکن، میزان مساحت آن بود که با افزایش جمعیت و بالا رفتن تقاضای مسکن رو به کاهش نهاد، و این وضعیت تا امروز هم ادامه یافته است.

در دوران قبل از پهلوی بدنه خیابان‌ها به گونه‌ای بود که بناها در اتصال و پیوند با یکدیگر شکل می‌گرفتند، چسبندگی محکمی با زمین داشتند و بدنه‌سایر و خیابان‌ها را کاملاً تعریف می‌کردند.

سال ۱۳۲۹، از کل ساختمان‌هایی که در این سال احداث شده یا در دست احداث بوده‌اند، بیش از ۹۰ درصد را ساختمان‌های مسکونی تشکیل داده‌اند و ۸۴ درصد از کل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نیز به این ساختمان‌ها اختصاص یافته است.

بخش دیگر از این تقصیر مربوط به همان مشکلی است که در بیشتر کشورهای جهان سوم نامتکبر مسئولان شهری است، یعنی خانه‌سازی غیرقانونی و دور از چشم برنامه‌ریزان و مسئولان مدیریت شهرها، که به دور از استانداردهای ساختمانی و محیط زیست و قوانین، به وسیله شبکه‌های زمین خوار و گروه‌های قانون‌گریز تولید می‌شود. همه این‌ها در حالی است که به گفته شارل دونی موتسکیو، کالد هر شهر راییده روحیات، خلقیات و سنت‌های به ارث رسیده پیشینیان است. این نویسنده شهیر فرانسوی قرن ۱۸ میلادی حکایتی را درباره دو ایرانی تازه وارد به کشور فرانسه در نیمه اول این قرن می‌نویسد. آنان در پدو ورود، پاریس را متنوع، تازه و متفاوت می‌یابند و با دیدگان شگفت زده و متحیر به آن می‌نگرند؛ اما چند صبحی بعد آشفتگی و درهم ریختگی نگاه اولیه آنها مبدل به قانونمندی، اندام‌وارگی و ساماندهی می‌شود.

تحولات تاریخی در بنای شهری

این وضعیت آشفته و آزاردهنده به تدریج در معماری و شهرسازی ما رسوخ کرده است. در ابتدای ظهور مدرنیسم تا اواخر دوره قاجار، فرهنگ معماری ما هنوز تسلط خود را بر ساخت و ساز حفظ کرده بود و توانست با وجود حضور بیگانگان، گونه‌ای از معماری را - هر چند التقاطی - تولید

نسبت عرض معابر به ارتفاع ساختمان‌ها نیز احساس در برگرفتنی را القا می‌کرد. ورودی‌های بناها مشخص، برجسته و نمایان و بلندتر از بقیه عمارت بود و در واقع ترکیب چشم‌نوازی را برای خطه آسمان فراهم می‌کرد. پنجره‌ها شکل‌های هماهنگ، عمق مشخص و معلوم، قامت‌های کشیده و قاب‌های برجسته داشتند. بیشتر در و پنجره‌ها دست ساخت بودند و به حالت درگاه گرایش داشتند، کاملاً در بدنه جا می‌افتادند و با انجام تشکیل دهنده نما ترکیب می‌شدند و از آهنگ فواصل موجود در ساختار بدنه‌ها تبعیت می‌کردند. نماها مسطح نبودند و عمق و حجم داشتند و به نحو محسوسی سایه - روشن ایجاد می‌کردند.

در نیمه دوم دوران پهلوی ساخت و ساز خانه‌ها به صورت ردیفی یا حیاطی در جلوی آن انجام شد و زندگی آپارتمانی جای خود را به تدریج باز کرد. با گران شدن زمین، تغییرات شهرسازی و پیشرفت فناوری و رواج تاسیساتی چون لوله‌کشی آب و گاز و فاضلاب و برق، طرز ساخته شدن و طراحی خانه‌ها دگرگون گردید. مسکن روز به روز کوچک‌تر شد و شیوه زندگی و سامان فضایی کاملاً متفاوتی به وجود آمد.

این دوره را معماری بین‌المللی می‌نامند، که به گفته لوکوربوزیه - شهرساز معروف - یکی از ویژگی‌های آن جدا شدن ساختار از دیوار است. علاوه بر آن، تزئینات، نلرافت‌ها، خطوط و انجام متحنی و یویا از میان می‌روند و سطوح تخت، خطوط ساکن



کند و به هرج و مرج دچار نشود. نمونه‌های معماری شاخصی از مسکن‌های دوره قاجار و مشویه تاکنون باقی مانده است. اما در دوره‌های بعدی شکاف‌ها به تدریج عمیق‌تر شدند. در دوره مدرن اولیه، تفکر و عناصر وارداتی مدرن با معماری داخلی عجین شد و نمونه‌هایی نسبتاً پذیرفتنی را به وجود آورد که پالکن‌ها و

و مستقیم حاکم می‌شوند. در این معماری‌ها از فناوری اسکلت و ترکیب سطوح و احجام حاکم بر تفکر مدرن، یعنی ترکیب مجرد سطوح و مصالح استفاده شده است، و البته معماران تحصیلکرده توانستند نمونه‌های خوب شخصی از معماری را در این زمینه به نمایش بگذارند.

آنان آموختند که چگونه سطوح پر و خالی، سنگی، شیشه‌ای، سیمانی، آجری و سرامیک و کوچک و بزرگ را با هم ترکیب کنند؛ اما نیاموختند که چگونه برنامه‌ای را که برای تحقق این تفکر مدرن در شکل بخشیدن به کالبد بناها تنظیم و تدوین شده بود به تجربیات خود بیفزایند. نتیجه این شد که معماری شهرهای ما با دیدگاه سنتی کلی نگر، قیاسی و ترکیبی به دیدگاهی جزئی نگر، استقرایی و تحلیلی تغییر یافت. به این ترتیب، نگرش آرکائیک سنتی به نگرش مکانیکی تبدیل شد و همین امر شهر را دچار گسختگی و آشفتگی کرد.

این وضعیت در سال‌های اول پس از انقلاب که سال‌های تثبیت و تحکیم انقلاب و دفاع در مقابل دشمنان خارجی بود و فرصتی برای اندیشیدن به موضوع طراحی شهری برای مدیران دولتمردان وجود نداشت تشدید گردید. از طرفی هم تقسیم زمین‌هایی که مالک‌شان مشخص نبود در بین مردم و علاوه بر آن، مهاجرت سیل آسای روستاییان و مهاجران جنگی به شهرها مزید بر علت شد تا شهرهای ما به جای گویا و خوانا بودن تبدیل به غریبه‌ای شوند بدون هویت.

محمد رضا خاوری، شهرساز، معتقد است که نگاه طراحان و مدیران شهری به شهر دو بعدی بوده و به مفهوم مشاعیات در شهرسازی کمتر توجه شده است. او می‌گوید: «مشاعیات در نمای شهری به بخشی از عرصه و اعیان اطلاق می‌شود که به شهر جلوه می‌دهد و دارای منفعت بینایی است. بنابراین اما را باید از زاویه مشاعیات مورد ارزیابی قرار داد، زیرا حق عمومی محسوب می‌شود. به عنوان مثال، در کشور فرانسه کسی حق ساختن بنای بر را ندارد. تا دوره قاجار، ساخت و ساز در کشور ما در چارچوب فرهنگ عمومی انجام می‌شده اما امروز این مفهوم از ذهن ما رفته است و مالک خود را محق می‌داند هرگونه که می‌خواهد آن بخش از ملک خود را که رو به خیابان دارد، بسازد. در این میان هیچ قانون و ضابطه‌ای نیز برای جلوگیری از چنین کاری وجود ندارد، به عبارتی، در تدوین قانون شهرسازی کشور ما بعد سوم که همان ناساست مورد توجه قرار نگرفته است.»

او می‌افزاید: «بر اساس ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها مالک باید ظرف دو ماه پیرایش و آرایش نما را انجام دهد، و در غیر این صورت با وی برخورد می‌شود. اما اینکه با چه مصالحی، چه سلیقه‌ای و چه قیمتی باشد در قانون مشخص نشده است. در اصل این بازار محدود مصالح است که وضعیت نماهای ما را مشخص می‌کند و همین‌طور معماران پیشکسوتی که به خلق نماها می‌پردازند و به عنوان الگو مورد استفاده بقیه قرار می‌گیرد.»

خاوری اضافه می‌کند: «شهرنشینی سریع و سیل آسای نیم قرن اخیر فرصت عقلایی شدن را از ما گرفته است و شهرسازان ما به جای هدایت، دنباله‌رو آن شده‌اند. بدین ترتیب شهرسازی در ساخت و ساز شهری خلاصه شده است و شهرداری‌ها به عنوان مؤثرترین و بی‌واسطه‌ترین نهاد درگیر با مسائل شهرنشینی انقدر

در مشکلات روزمره خود گرفتار شده‌اند که از این امر مهم بازمانده‌اند.» به اعتقاد وی، شهر محل آموزش است اما حالا از در دیوار خشونت می‌بارد و این، نگاه ما را به پیرامون گنوا کرده است. شهری که باید به انسان احترام بگذارد، خوشامد بگوید و حس لذت را در قدم زدن در آن به انسان منتقل کند، تعادل بازگشت به درون را به وی انتقال می‌دهد.»

او می‌گوید: «نمای شهرهای ما در دوره‌های قبل هماهنگ بود و چشم نواز، با تأثیری مثبت و سازنده. نیز به مانند همه جای دنیا رابطهای منطقی بین شهر، شهرنشینی، شهرسازی و شهرت - که همان فرهنگ شهری است - وجود داشت. با شروع پدیده شهرنشینی به عنوان یکی از روندهای فراگیر اجتماعی از دهه ۲۰ به بعد، جابه‌جایی جمعیت عظیمی در شهر و روستا رخ داد و نسبت جمعیت از ۱۰ به ۹۰ به ۷۰ به ۳۰ رسید. این جابه‌جایی همه چیز را تحت تأثیر قرار داد و شهرهای عظیم و کلان‌شهرها ایجاد شدند. این روند چنان سریع بود که توانست سایر بخش‌ها را با خود همراه کند؛ و به همین دلیل تا دهه ۴۰ دولت فکری برای آن نگرید. پس از آن با تأسیس وزارت آبادانی، و بعد هم وزارت مسکن، توجه آشکار دولت به این تحول اساسی نشان داده شد. لیکن تا به امروز هم مسئولان، آنچنان که شایسته این روند بوده است به آن نپرداخته‌اند؛ و این منجر به افزایش سیل شهرنشینی شد که همه چیز - و از جمله ساکنان پایی حلاق فضا - را با خود برد.»

سید رضا عینی، استاد دانشگاه تیز معتقد است که ناهماهنگی سبک‌های مختلف قدیمی و جدید با ارتفاع متفاوت و رنگ‌های نامناسب، عدم همجواری کاربری‌های ناسازگار و نماهای مشکل به ویژه در خیابان‌ها و کوچه‌ها چنان تأثیر نامطلوبی بر ذهن شهروندان می‌گذارد که رغبت آنان را به ماندن در فضای باز می‌گیرد و آنان را به درون ساختمان‌ها هدایت می‌کند.»

وی با اشاره به ساخت و ساز متناسب در کشورهای اروپایی می‌افزاید: «در زمان حاضر ظاهراً هیچ ضابطه‌ای برای ساخت و ساز در کشور ما وجود ندارد. هر کس با هر سلیقه‌ای بدون رعایت حقوق سایر شهروندان ساختمان‌ها را با نماهایی زشت و ناهمگون به شهر عرضه می‌کند - درست مثل یونانیدن لایسی ناهمگون و بی‌تناسب بر تن شهر. به همین دلیل شهروندان احساس آرامش خود را در شهر از دست می‌دهد و دچار ناآرامی می‌شود. این در حالی است که در روستاهای قدیمی با ترکیب ساختمان‌هایی که با ابتدایی‌ترین مصالح به شکلی یکسان و بافت هماهنگ ساخته شده‌اند، انسان احساس آرامش می‌کند. این همان چیزی است که جامعه شهری امروز ما، که درگیر مسائل مختلف نفس گیر است، به آن نیاز دارد.»

ساخت و سازهای سلیقه‌ای فضاهای شهری و عدم رعایت حقوق سایر شهروندان معضلی است که برای مقابله با آن می‌توان به راهکارهایی قانونی و فقهی نیز توسل جست.

صالحی، حقوق‌دان در این زمینه چنین می‌گوید: «بر اساس قاعده «تسلیط»، که در فقه و قانون وجود دارد، افراد بر مال و جان خود اختیار دارند؛ اما بر اساس قاعده «لا ضرر» این اختیار مشروط می‌شود. این دو قاعده با هم در تعارض قرار دارند و معمولاً قاعده لا ضرر برنده است زیرا لازمه بنای نظم عمومی و اجتماعی

ماده ۵۵ مطرح شد، و در آن شهرداری‌ها به طور رسمی مرجع صدور پروانه ساختمانی در شهرها شناخته شدند. با تصویب قانون اصلاح پارهای از مواد و الحاق چند ماده به قانون شهرداری‌ها در سال ۱۳۴۵ شهرداری‌ها اختیار یافتند تا از عملیات ساخت و ساز بدون پروانه و مخالف مفاد آن، به وسیله مأموران خود جلوگیری کنند. اگر چه صدور پروانه ساختمانی یکی از مهم‌ترین ابزارها برای اعمال نظارت و کنترل نهادهای رسمی بر عملیات احداث ساختمانی به شمار می‌آید اما ابهام در قوانین و مقررات ناظر بر ساخت و ساز و نبود ضوابط مشخص و ناهمخوانی ضوابط طرح در شهری با ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شهرها، تخلفات ساختمانی را به این وضعیت تاسف‌آور کشانده است. این در حالی است که شهرداری‌ها به عنوان اصلی‌ترین نهاد ناظر بر عملیات ساختمانی با فروش تراکم و کاربری‌های مصوب و همچنین دریافت جریمه تخلف ساختمانی به عنوان مهم‌ترین منابع درآمدی خود، نقش بسیار مهمی در ایجاد شرایط نابسامان کنونی دارند. اکنون شهروندان ضوابط و قوانین را تنها راهی برای گرفتن عوارض و هزینه‌های متفرقه از سوی شهرداری می‌دانند و ارتباط و اعتماد متقابل بین این دو رکن اصلی شهر بسیار اندک و ناپایدار است. از سوی دیگر، محتوای ضوابط و مقررات طرح‌های موجود نیز مشکلات فراوانی دارد. این اسناد در واقع - ضوابطی برای ساخت و ساز هستند که در طرح‌های جامع اولیه رواج داشتند و به همان صورت در قالب طرح‌ها تکرار شدند. ضوابط و مقررات عملاً شکل و فرم حجم توده بناها، تراکم ساختمانی و همجواری را تحت کنترل دارند؛ در حالی که این بخش از اسناد هدایت

است. بنابراین در ساخت و ساز نماها، اگر اثبات شود که نمای نابسامان حقوق دیگران را ضایع می‌کند، می‌توان قانونی در جهت ملزم کردن مالکان در رعایت به این موارد تدوین نمود. این امر نیاز به تلاش مدیران شهرداری، شوراهای شهروندان دارد. البته به نازگی یکی از اعضای شورای شهر تهران اعلام کرده است که ضوابطی برای ساخت و ساز ساختمان‌ها تدوین خواهد شد که براساس آن ساخت پلکانی ساختمان‌ها و دسترسی ایارتمان‌ها به نور و فضای سبز مد نظر قرار می‌گیرد.»

چرا ساخت و ساز در کشور ما تابع قاعده یا ضابطه‌ای نیست؟

به گفته حائری، «در اواخر دهه ۴۰ و اوایل دهه ۵۰، وزارت مسکن و شهرسازی به عنوان اولین توجه آشکار خود به این امر، طرحی جامع را برای ساخت و ساز تدوین کرد که به دلیل وارداتی بودن بستر فنی آن، نبود تخصص و منابع مالی و وجود بروکراسی معتقد نه تنها توانست وضعیت ساخت و ساز را نظم دهد، بلکه نظام عقلایی موجود را نیز دچار مشکل کرد.»

وی می‌افزاید: «ما نمای خلاق هنری نمی‌خواستیم؛ همان نمای معقول در چارچوب درست، مصالح مناسب که حاصل جمع سلیقه مختلف مردم کشور بود کافی بود. اما سیر شهرت‌شنی آمد و هر آنچه را که داشتیم تغییر داد و ما نتوانستیم خود را با این تغییر تطبیق دهیم. بدین ترتیب بود که شکل و هویت شهرهای ما جای خود را به کج و کولگی شهری داد.»

آنچه نمایان است، این است که تحولات مربوط به برنامه‌ریزی



توسعه، بخش مهمی است که ضروری است پس از شناخت کیفیت‌ها و ارزش‌های کلیدی محیط تدوین شود.

*** در بخش دوم این گزارش خلاصه ضوابط و مقررات در زمینه نمای بناها به طور عمیق‌تری مورد بررسی قرار می‌گیرد

و مدیریت شهری توانسته است همگام با تحولات سریع و تغییرات مسائل اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و زیست محیطی شهری پیش رود.

از سوی دیگر نظارت و کنترل امور ساختمانی در کشور ما برای اولین بار در قانون شهرداری‌ها مصوب سال ۱۳۴۴، در بند ۲۴

سازمان شهرداری‌های کشور برگزار کرد:

میزگرد تبیین شیوه‌های تبلیغاتی اجرای ماده ۱۳۶

توحید نادری



کاظمیان، پژوهشگر و مشاور علمی ماده ۱۳۶؛ کامبیز نوروزی، حقوقدان؛ منصور لشکری، مدیر عامل شرکت تبلیغاتی موج نور؛ محمدرضا حیدری، فیلمساز و کارگردان؛ و علی افتخاری، مدیر انتشارات سازمان شهرداری‌ها.

غلامرضا کاظمیان پژوهشگر و مشاور علمی ماده ۱۳۶ ابتدای جلسه به وجود دیدگاه‌های مختلف در زمینه ماده ۱۳۶ اشاره کرد و گفت: «در زمان تصویب ماده ۱۳۶ دو دیدگاه وجود داشت، یکی اینکه از بار تصدی‌گری دولت کاسته شود و دوم اینکه اختیارات شهری به شهرداری‌ها تفویض گردد و بدین ترتیب به سمت مدیریت یکپارچه گام نهاده شود.

در مورد عقلی شدن ماده ۱۳۶ چند نکته وجود دارد. در این زمینه، تعامل با چهار گروه وجود خواهد داشت:

۱- وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی؛
۲- مدیران شهری (شهرداران) و مدیران شهرداری‌ها، به علاوه شورای شهر؛

۳- کارشناسان حوزه مدیریت شهری؛ و
۴- شهروندان، که مخاطبان این امر هستند.»

وی افزود: «به هنگام عمل با هر چهار گروه مشکل وجود خواهد داشت، زیرا وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی با تفویض بخشی از اختیارات خود به شهرداری‌ها به شدت مخالفت خواهند کرد همان‌طور که به هنگام تصویب طرح ماده ۱۳۶ تماس وزارتخانه‌ها (بجز وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی) با آن مخالفت کردند.

شهرداری‌ها و مردم نیز هر کدام مشکلات خاص خود را

گام نهادن به سمت مدیریت واحد شهری و یکپارچه شدن مدیریت شهرها همواره یکی از دغدغه‌های اصلی مدیران شهری بوده است. این یکپارچه شدن مستلزم اختیارات ویژه‌ای است که شهرداری‌ها برای اداره امور شهر به آن نیاز دارند.

تصویب ماده ۱۳۶، و پیرو آن تلاش سازمان شهرداری‌ها برای تحقق عملی این ماده، برپایی جلسات متعددی را به منظور بررسی کم و کیف اجرایی آن به دنبال داشته است. یکی از دشوارترین مراحل اجرای ماده ۱۳۶ شاید فرایند اطلاع‌رسانی و جانمایی آن در بطن جامعه شهری باشد.

در زمان حاضر مقاومت بسیاری از جانب نهادها و دستگاه‌های مختلف در زمینه واگذاری اختیارات صورت می‌گیرد. برای حل این مشکل فرهنگی باید ابتدا نوعی فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی در زمینه کارکرد ماده ۱۳۶ برنامه سوم توسعه انجام گیرد. در این صورت با کمی خوش‌بینی می‌توان امیدوار بود سازمان‌های درگیر با مسائل شهری در زمینه واگذاری برخی از اختیارات‌شان به شهرداری متمایل شوند و شهروندان نیز به انجام امور در کنار شهرداری ترغیب گردند.

بدین منظور در سازمان شهرداری‌های کشور جلسه‌ای حول محور «بررسی راه‌های تبلیغاتی مناسب برای اجرایی کردن ماده ۱۳۶»، با حضور این افراد برگزار گردید: ابوالحسن ریاضی، کارشناس امور فرهنگی؛ محمود شهابی، عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی؛ غلامرضا

خواهند داشت. البته این را هم باید خاطر نشان ساخت که اکثریت کارشناسان و صاحب نظران مدیریت شهری با افزایش اختیارات شهرداری‌ها موافق‌اند. به هر حال تحقق ماده ۱۲۶ ضرورتی انکارناشدنی است و با روال موجود به هیچ وجه نمی‌شود شهرها را اداره کرد.»

کامیاب نوری، حقوقدان، در ادامه نشست به ابهام وظایف شهرداری‌ها و تعریف مدیریت شهری در قانون شهرداری‌ها و لزوم تبلیغات برای محبوبیت شهرداری‌ها اشاره کرد و گفت: «دو نکته را نباید از یاد برد: نخست اینکه در زمان حاضر در ایران چیزی به نام مدیریت شهری به صورت عملی وجود ندارد و شهرداری سازمانی از هم پاشیده است. نکته دیگر اینکه الگوی مدیریت شهری در ایران به شدت مبهم است. در قانون شهرداری‌های سال ۱۳۳۴ به الگوی مدیریتی غیرمتمرکز محلی اشاره شده بود و شهرداری‌ها اختیارات و وظایف زیادی داشتند ولی هم‌اکنون این گونه نیست و شهرداری‌ها به دلیل نداشتن امکانات و اختیارات کافی به شدت در امور اجرایی شهری دچار مشکل‌اند، و این امر چهره نامطلوبی از شهرداری‌ها در ذهن مردم ساخته است. پس در واقع اولین قدم در زمینه تبلیغات می‌بایست محبوب‌سازی چهره شهرداری باشد.»

تهادینه کردن ماده ۱۳۶ در بطن جامعه نوعی ضرورت به نظر می‌رسد. حال این نکته که آیا تحقق آن بار منتهی خواهد داشت یا خیر به عوامل زیادی مرتبط است. امری که در بحث تبلیغاتی جاننازی ماده ۱۳۶ مطرح است درک درست و برداشت صحیح از جامعه‌ای است که قرار است ماده ۱۳۶ در آن نهادینه شود. در ادامه میزگرد علی‌الختاری مدیر مؤسسه انتشاراتی سازمان شهرداری‌های کشور سازوکار اطلاع‌رسانی درباره ماده ۱۳۶ را ستاژ و ویژگی‌های فرهنگی و قومی جامعه ایرانی برشمرد و افزود: «نتیجه که در این زمینه باید مد نظر داشت، این است که باید دانست در جامعه ایرانی قرار است فعالیت تبلیغاتی صورت پذیرد. باید به تدریج مقوله تبلیغات در زمینه ماده ۱۳۶ در جامعه عملیاتی گردد. حال اگر تحقق ماده ۱۳۶ به نفع شهروندان است و برای ارتقای سطح مدیریت واحد شهری ضروری به نظر می‌رسد، باید تمامی تلاش‌های لازم به منظور تحقق این امر به کار گرفته شود.»

وی افزود: «باید خواست شهروندان به این سمت جهت پیدا کند که انجام تمامی مطالبات شهری را در یک نهاد - که آن هم نهاد شهرداری‌هاست - خواهند داشت. بطور کلی اکنون زمان آن است که حرکتی جدی برای جاننازی ماده ۱۳۶ آغاز شود و نگرش شهروندان نسبت به چگونگی عرضه خدمات به وسیله شهرداری، اصلاح گردد.»

کامیاب نوری در ادامه نشست در زمینه نحوه نگرش شهروندان به مسائل شهری و تأثیر آن بر تحقق و اجرای ماده ۱۳۶ گفت: «ابتدا باید دید تبلیغات بر روی جاننازی ماده ۱۳۶ از چه جنبی است؛ آیا صرفاً مقوله‌ای تجاری مطرح است که با یکسری تبلیغات می‌توان آن را به همه شناساند، یا اینکه تبلیغ بر روی ماده ۱۳۶ مقوله‌ای سیاسی - اجتماعی است.»

فعالیت و تبلیغات در دو حوزه سیاسی - اجتماعی به سادگی امکان پذیر نیست. به عنوان مثال، دیدگاه مردم به شهرداری و عملکرد آن سابقه ۸۰ ساله دارد. در واقع نگرش مثبت و منفی

مردم به شهرداری به بسیاری از عوامل برمی‌گردد. به هر روی برای اجرای ماده ۱۲۶ از جانب مردم مشکلی احساس نمی‌شود. خواسته‌های عموم شهروندان مشخص است: خیابان‌ها صاف و بدون دست‌انداز باشد، مسیل‌ها، مجاری و دسترسی‌ها مرتب و هوا تمیز باشد، و نظایر اینها. شهروندان می‌خواهند این گونه مسائل در شهر حل شود؛ چندان هم برای شان مهم نیست که چه دستگاهی از عهده این امور برآید.»

نوری در ادامه سخنان خود ایجاد حساسیت و توجه لازم شهروندان را نسبت به وظایف شهرداری عاملی در جهت محبوبیت شهرداری نزد شهروندان عنوان کرد و مدیریت صحیح تبلیغاتی را به عنوان بهترین شیوه برای تحقق مدیریت شهری مطلوب برشمرد.

وی در ادامه گفت: «جهت‌دار کردن دیدگاه‌های مردم همچنین افزایش انتظارات آنها نسبت به مجموعه شهرداری، با وجود عدم محبوبیت نسبی شهرداری دو بین عموم مردم، شاید ریشه در فقدان تعریف درستی از مدیریت شهری در بدنه شهرداری در سالیان دور داشته باشد - ولی واقعیتی است که باید آن را پذیرفت. بر همین اساس، افزایش اختیارات شهرداری‌ها و بالا بردن سطح نوکمرات شهروندان، نسبت به اجرای بهتر مدیریت شهری در قالب خدمات شهری به صورت کلان آن هم با مدیریت اجرایی شهرداری، دستوار است. قراگیر کردن این دیدگاه در بطن جامعه شهری نیازمند توانمندی‌هایی است که با مدیریت صحیح تبلیغاتی شاید بتوان از عهده آن برآمد.»

کامیاب نوری در زمینه ابزارها و ساز و کارهای مدیریت صحیح تبلیغاتی پیرامون ماده ۱۳۶ گفت: «شاید اصلاً ضرورتی نداشته باشد که در مسیر جاننازی ماده ۱۳۶، توجه بر روی همه شهروندان معطوف گردد. به‌طور مثال، می‌توان برای این امر ۲۰ ورک‌شاپ (Workshop) تعریف کرد و با کار تبلیغاتی که بر روی آنها انجام می‌شود، از آن طریق اندیشه خود را عملی ساخت.»

نیز می‌توان با کار بر روی نهادهای مدنی و انجمن‌های مختلف شهری آنها را به فعالیت در زمینه تبلیغات به منظور نهادینه کردن ماده ۱۳۶ تشویق کرد. البته از اسنادان دانشگاهی هم می‌توان در این زمینه استفاده کرد.»

محمود شهبانی، عضو هیئت علمی دانشگاه طباطبایی، به انگیزه‌های موجود برای مقاومت در برابر اجرای ماده ۱۳۶ اشاره کرد و گفت: «باید رفتارهای مقاوم در بطن اجتماع انگیزه‌شناسی شود، و بررسی گردد که مقاومت در برابر اجرای این طرح یا چه دیدگاهی صورت می‌گیرد.»

در واقع باید دید آیا مشکل مخاطب ما عدم درک صحیح از آینده است؛ یعنی اینکه نمی‌داند ماده ۱۳۶ چه چیزهای را در برمی‌گیرد و در آینده چه بازدهی‌ای در مدیریت شهری خواهد داشت.

با یافتن این نقاط مشخص می‌شود که بخش عمده توجهات می‌بایست بر روی افزایش آگاهی شهروندان معطوف گردد. آن‌گاه با توجه به دیدگاه‌های آنها نسبت به مدیریت شهری و افزایش اختیارات شهرداری‌ها می‌توان بر روی آن دیدگاه سرمایه‌گذاری کرد و آنها را هدف قرار داد. مثلاً با در اختیار گذاشتن پرسشنامه‌هایی به شهروندان می‌توان دریافت که آنان نسبت به

واگذاری چه فعالیت‌هایی به شهرداری مقاومت می‌کنند و علت مقاومت آنها چیست. عدم خوشبینی نسبت به اجرای ماده ۱۳۶، در شهرداری هم وجود دارد.»

شرکت کننده دیگر این نشست، محمدرضا صدری، فیلمساز و کارگردان، با اشاره به این مطلب که در زمان حاضر حتی شهرداران نسبت به واگذاری وظایف جدید به شهرداری‌ها از سوی دولت تردید دارند، افزود: «مسئله مهمی که شهرداران با آن درگیر هستند، اجرای طرح خودکفایی شهرداری‌های کشور در سال ۱۳۶۲ و همچنین قطع کمک‌های بلاعوض دولت به شهرداری‌ها - به خصوص در شهرهای کوچک - بوده است.

در زمان حاضر حتی شهرداران نیز نسبت به اجرای طرح و افزایش اختیارات شهرداری‌ها از سوی دولت تردید دارند. آنان بر این باورند که، همان‌طور که شهرداری‌های کشور در سال ۱۳۶۲ با اجرای طرح خودکفایی دچار چالش‌های جبران‌ناپذیر شدند، این بار نیز ممکن است اجرای طرح ماده ۱۳۶ شهرداری‌ها را دچار مشکلات عدیده‌ای سازد.

نکته دیگری که باید به آن اشاره شود، این است که در حقیقت موارد ۲۳ گانه واگذاری اختیارات به شهرداری‌ها عمدتاً ارتباط مستقیمی با مردم ندارد. حال چگونه می‌توان مسائلی را که جز اولویت‌های مردم نیست برای آنها مهم جلوه داد؟ به نظر من باید بر روی محورهایی تکیه کرد که بیشتر با زندگی روزمره مردم ارتباط دارد. باید بر روی بخش‌ها و حوزه‌هایی فعالیت شود که برای مردم جذابتر است. به طور مثال، واگذاری اداره کالری‌ها و نمایندگامها از جمله مواردی است که قرار است در طرح ماده ۱۳۶ به شهرداری‌ها واگذار شود. این امر قطعاً برای مردم نیز بسیار جذاب خواهد بود. موضوع دیگر افزایش مشارکت مردم در نحوه اداره امور در شهر است. قطعاً اگر به هنگام تبلیغات بر روی نهادهای سازنده ماده ۱۳۶ در جامعه، افزایش مشارکت مردمی نیز به همراه آن پیش رود، با اقبال عمومی گسترده‌تر مردم مواجه خواهد شد.»

کاظمیان در ادامه این نشست با اشاره به این مطلب که هم اکنون اجرای ماده ۱۳۶ نوعی فرصت تلقی می‌شود، خاطر نشان کرد: «برای اجرای این طرح فرصتی ۵ ساله در نظر گرفته شده است و اکنون فقط چند ماه به خاتمه این فرصت باقی مانده است. نهادهای دولتی تازه دریافته‌اند که با اجرای این طرح حجم عسدهای از بار اختیارات آنها کاهش می‌یابد به همین دلیل با اجرای این طرح در آینده به شدت مخالفت می‌کنند. ولی اگر طی این مدت باقی مانده بتوان بخشی از این طرح را به اجرا در آورد و در بین عموم مردم جا انداخت، مسلماً یا پیشنهاد مردمی، انجام کلی این طرح در آینده امکان‌پذیر خواهد بود.»

پیشنهاد نوری برای اجرای فراگیر و سریع ماده ۱۳۶ توسل به شیوه‌های حقوقی بود. او درباره اجرای این طرح گفت: «باید زاهی را انتخاب کرد که در آن به مقوله تبلیغ توجه شده باشد، این در واقع آزمایشی برای تحقق ماده ۱۳۶ است و می‌توان با اجرای آن زمینه را برای فراگیر ساختن اجرای کلی ماده ۱۳۶ فراهم آورد.

سریع‌ترین روش آن است که لایحه تعطیلی یک سری از سازمان‌ها و واگذاری اختیارات آنها به شهرداری تصویب شود. یکی از این سازمان‌ها نهاد مربوط به محیط زیست شهری است،

دیگری سازمان زمین شهری و آنهایی دیگر هم سازمان‌هایی هستند که فعالیت‌هایی مشترک با شهرداری‌ها دارند. از آن جمله است تأمین توانخانه‌ها که از جمله وظایف مشترک شهرداری و سازمان بهزیستی کشور به شمار می‌رود. با این اقدام هم در اجرای ماده ۱۳۶ کوشش شده است، هم دولت می‌بایست شهرداری را برای اجرای این امور یاری دهد، و هم آزمایشگاهی ساخته شده است که می‌توان در آن نحوه واگذاری امور به شهرداری - و توانمندی‌های شهرداری را در اداره آنها - به صورت عملی مشاهده کرد.»

وجود سیستمی که بتوان از طریق آن اختیارات نهادها و سازمان‌ها را به شهرداری‌ها واگذار کرد و همچنین آماده‌سازی شهرداری‌ها برای انجام بهینه این امور یکی از ضرورت‌هایی بود که در جلسه مذکور به آن پرداخته شد.

غلامرضا کاظمیان در این خصوص گفت: «آکون کمیته‌ای تخصصی در سازمان شهرداری‌ها شکل گرفته است. این کمیته در قالب گروه‌های کارشناسی با شرح خدمات مشخص، عملیاتی شدن ماده ۱۳۶ را چهار نظر منابع مالی و چه از نظر توانمندی‌های اجرایی، و همچنین حیطه افزایش اختیارات شهرداری‌ها را مورد بررسی قرار می‌دهد.»

وی افزود: «البته باید نکته‌ای را خاطر نشان کنم و آن این است که وظایفی در زمینه افزایش اختیارات شهرداری باید مد نظر قرار گیرد که به ارتقای شأن و منزلت شهرداری‌ها کمک کند. وظایف شهرداری تاکنون به تعاقب خیابان‌ها، جمع‌آوری زباله و کارهایی از این قبیل محدود بوده است؛ حال آنکه افزایش اختیارات شهرداری‌ها می‌بایست در زمینه مسائلی فرهنگی نیز باشد که هم باعث ارتقای جایگاه شهرداری شود و هم شهرداری‌ها به گرفتن این وظایف تمایل نشان دهند. به طور مثال، در مقوله بهزیستی آخرین مرحله می‌تواند افزایش اختیارات باشد، زیرا نه برای شهرداری انتفاعی است و نه خود شهرداری حاضر به پذیرفتن گرفتاری‌های اجتماعی بهزیستی است.»

در ادامه میزگرد نوری با اشاره به این مطلب که وظایف قابل واگذاری به شهرداری‌ها باید جزء وظایف انحصاری شهرداری‌ها به شمار آید، افزود: «هنگامی که تبلیغ بر روی واگذاری وظایف مطرح می‌شود، منظور باید جزء وظایف انحصاری باشد - یعنی وثیقه‌ای که جای دیگر انجام نمی‌دهند. به عنوان مثال، در زمان حاضر اگر شهرداری ۱۰ سینما و ۱۵ سالن تئاتر و موسیقی هم بسازد هیچ نهادی مانع شهرداری نمی‌شود. زیرا این اعمال جزء فعالیت‌های انحصاری نیستند. باید وظایفی به شهرداری تفویض گردد که جزء وظایف انحصاری است. مثلاً جمع‌آوری کودکان خیابانی باید به وسیله دستگاهی صورت بگیرد که قدرت قانونی دارد. از همین دست است واگذاری وظایف ثبت احوال، که اهمیت فراوان دارد. حتی در گذشته شناسنامه‌ها را هم شهرداری‌ها صادر می‌کردند و این امر در گذشته مورد رضایت مردم بود.»

لازم به ذکر است که در پایان این میزگرد مقرر شد نتایج نشست مذکور به حوزه‌های تخصصی‌تر ارجاع داده شود؛ و در صورت لزوم نشست دیگری با محور تبلیغات برای اجرای ماده ۱۳۶ برگزار گردد.

در آستانه سالگرد آغاز به کار ستاد شهر سالم

همایش «به سوی شهر سالم» برگزار شد



و دستورالعمل‌های اجرایی و با نبود ضمانت اجرایی مناسب برای اجرای آنها، منجر به کاهش کیفیت زندگی در این شهرها شده است.

وجود کاستی‌های بسیار در مدیریت شهرها تلاش‌هایی را برای بهبود شرایط موجود طلب می‌کند تا با بررسی وضع موجود در شهرها و مقایسه آن با استانداردهای جهانی، بتوان راه‌های مناسب برای حل معضلات کنونی شهرها و رسیدن به وضعیتی مطلوب برای زندگی سالم‌را فراهم ساخت.

مجتبی محشمی با اشاره به مطالب مذکور افزود: «امروزه اجرای طرح شهر سالم به عنوان حرکتی جهانی در بسیاری از شهرهای دنیا گسترش یافته است. و در زمان حاضر وجود شهر سالم با رعایت تمامی موارد مدنی از حالت رویایی آرمانی خارج شده و به واقعیت تبدیل گردیده است. در تهران نیز پروژه شهر سالم با هدف افزایش و ارتقای آگاهی‌های مردم نسبت به مسائل اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و بهداشتی فعالیت خود را یک دهه است که آغاز کرده و در جلب مشارکت مردم در حل مشکلات موجود شهری به موفقیت‌های چشمگیری ناآل آمده است.»

وی در ادامه با اشاره به این مطلب که اجرای پروژه شهر سالم به روشی واحد برای حل معضلات شهرهای مختلف امکان‌پذیر نیست، خاطر نشان کرد: «در اجرای طرح شهر سالم باید مسیر اجرای پروژه را از میان راه‌های مختلف و با توجه به ویژگی‌های بومی و آداب و سنن خاص هر منطقه پیدا کرد. از این رو ضروری است که ستاد شهر سالم در شهرهای مختلف بیوسته نتایج و پیامدهای برنامه‌های اجرایی خود را بررسی کند و با تبیین دیدگاه‌های خود در باره مشارکت مردم در حل مشکلات موجود شهری تلاش خود را به برقراری ارتباط هر چه بیشتر با مردم معطوف سازد و مشارکت مردمی را به مثابه عملی آگاهانه تبلیغ و ترویج کند.»

ستاد شهر سالم برای اجرای برنامه و تحقق اهداف طرح شهر سالم اقدام به تشکیل کمیته‌های تخصصی مختلفی در زمینه‌های محیط زیست، بهداشت عمومی، آموزش، امور اجتماعی، اقتصاد شهری و امور بانوان به منظور ارتباط تنگاتنگ و نزدیک با مردم محلی کرده است. مجتبی در باره وظایف کمیته‌ها چنین گفت: «این کمیته‌ها وظیفه طرح‌ریزی و هماهنگی امور مرتبط با وظایف

مجتبی محشمی، سرپرست ستاد شهر سالم، در آغاز همایش ضمن ضروری برشمردن تغییر نگرش به مدیریت شهری و اداره شهرها، گفت:

«اندیشه‌ها و کوشش‌های اندیشمندان و تلاش مدیران شهری برای قانع آمدن بر مشکلات و معضلات شهر بوده است. البته این تلاش‌ها بیشتر متوجه امور کالبدی و فیزیکی شهر بوده‌اند تا بتوانند آسایش و راحتی انسان را فراهم آورند. هدف برنامه‌ریزی‌های شهری تاکنون سالم انگاشتن محیط کالبدی شهر بوده، و بدین ترتیب محیط اجتماعی و بزرگ‌ترین سرمایه آن، که همان انسان است، فراموش شده است.

در زمان حاضر برنامه‌ریزی شهری در جهان و به ویژه در کشورهای توسعه یافته مبنی بر نگاه اصولی به سلامت انسان به عنوان بزرگ‌ترین سرمایه شهر است.»

باید گفت که تنها راه رسیدن به توسعه پایدار داشتن شهری سالم است، که سلامت آن به وسیله انسان‌ها تضمین شده باشد. براین اساس، همان‌طور که برای رسیدن به توسعه پایدار انسان محوری و مشارکت توده مردم در توسعه شهری اجتناب‌ناپذیر است، در اندیشه شهر سالم نیز بدون مشارکت مستقیم مردم در مسائل اجتماعی به ویژه محیط زیست، برنامه‌ها و طرح‌های موجود به تنهایی موفق نخواهد بود.

مجتبی در این زمینه گفت: «از سوی دیگر، مشکلات موجود در شهر متوجه یک سازمان و یا فقط بکارگران نیست بلکه همه سازمان‌های موجود به عنوان نهادهای مدیریتی موجود در شهر در برابر این مشکلات سهم و مسئول‌اند. لذا علاوه بر پایداری مشارکت مردمی، هماهنگی بین بخشی در واقع رکن مهم دیگر اندیشه شهر سالم به شمار می‌رود.

متأسفانه بیشتر شهرهای کشور و به ویژه تهران، هم‌زمان با رشد جمعیت و گسترش برنامه کالبدی و فیزیکی شهر از نظر وضعیت خدمات شهری با مشکلات زیادی مواجه‌اند. عدم توجه به ظرفیت و توان شهر برای توسعه، نبود همکاری و ارتباط صحیح بین سازمان‌های متعدد ارائه دهنده خدمات شهری، خلاء قوانین

وجود شهری تمیز و پاکیزه که در بعد فرهنگی و اجتماعی آن مشارکت مردمی را به همراه دارد و احساس مسئولیت نسبت به عرصه عمومی شهر در بین شهروندان نهادینه شده است. موارد یاد شده از اهداف مهم ایجاد شهرهای سالم در دنیا است.

برای دستیابی به این اهداف، نزدیک به یک دهه است که ستاد شهر سالم در شهر تهران فعالیت می‌کند. در آستانه یازدهمین سالگرد تأسیس ستاد شهر سالم تهران همایشی به وسیله ستاد شهر سالم ترتیب داده شد که این گزارش در برگرفته خلاصه‌ای از مقالات و برنامه‌های ارائه شده در آن است.



وی در مورد اجرای پروژه شهر سالم در شهر تهران گفت: «پروژه شهر سالم از سال ۱۳۷۱ در تهران به اجرا درآمد و به عنوان نمونه در کوی سیزده آبان به اجرا گذاشته شده است. البته انتظار بر این بود که اجرای طرح شهر سالم در حدی کمتر از ده سال از حالت آزمایشی خارج شود و در سطح تهران به اجرا درآید. ولی باید گفت در شهر تهران با ۲۱ منطقه و حدود ۵۰۰ محله بسیار دشوار می‌توان پروژه شهر سالم را به کلیه مناطق تعمیم داد.»

عموم آسان‌هایی که در کلان‌شهرها زندگی می‌کنند آشنایی چندانی با حقوق شهروندی ندارند. اجرای پروژه شهری می‌تواند مطالبات حقوق شهروندی را دوباره احیا کند. اما می‌تواند خود در این زمینه افزود:

«در ابتدا باید وجود مشکلات شهری را از خود شهروندان جویا شد. برای طبقه‌بندی مشکلات شهری در ابتدا از شهروندان نظرسنجی به عمل می‌آید و براساس نظرسنجی به دست آمده اولویت‌ها طبقه‌بندی می‌شود. این راهکار در محله سیزده آبان به اجرا درآمد و تجربه بسیار مفیدی در این زمینه کسب گردید.»

صادق امامی در مورد نحوه اجرای پروژه شهر سالم فرایند اجرا را در محله‌ها عنوان کرد و افزود:

«محله‌ها دارای هویت اجتماعی اند و مردم هر محله تعصب خاصی نسبت به محله‌ای که در آن سکونت دارند احساس می‌کنند. به علاوه، انسان‌های ساکن در هر محله یکدیگر را بهتر می‌شناسند و تعاملات بیشتری در زمینه‌های مختلف نسبت به یکدیگر دارند.»

در نتیجه می‌توان در محله‌ها اهالی را در امور شهری دخالت داد و از آنها انتظار داشت که در حل مشکلات محله خود یاریگر شهرداری باشند. این امر در صورتی تحقیق می‌پذیرد که بتوان «اهالی هر محله را نسبت به اهمیت نقش آنها و تاثیرگذاری‌شان در حل مشکلات شهری آگاه ساخت.»

وی در همین زمینه افزود: «به هنگام اجرای پروژه شهر سالم باید تشکلهای مردمی را شناسایی کرد و با تشکیل کارگاه‌های مختلف و با در نظر گرفتن میزان علاقه‌مندی آنان در زمینه مسائل زیست محیطی، آموزش‌های لازم را در مورد مسائل زیستی و مدیریت شهری به آنان ارائه کرد.»

به‌طور کلی باید گفت که انجام امور محله‌ها باید به‌آنان واگذار کرد. تشکلی که مربوط به محله‌ای خاص است، تعصب و حمایت ویژه‌ای در آن وجود دارد و خیلی راحت‌تر می‌تواند با ساکنان آن محله ارتباط برقرار کند.»

از ویژگی‌های طرح شهر سالم می‌توان به کاهش هزینه‌های خدمات شهری اشاره کرد. اجرای بهینه طرح شهر سالم این توانایی را به مدیریت شهری می‌بخشد که با ارتباط برقرار ساختن بین شهروندان هر منطقه و محله و همچنین ارائه آموزش‌های لازم به تشکلهای مردمی بخش عمده‌ای از هزینه‌های گزاف ناشی از جمع‌آوری زباله و همچنین عدم تفکیک آن را کاهش دهد.

یکی دیگر از نکات درخور توجه در طرح شهر سالم چارچوب مدیریتی و اجرایی شهر سالم است که بر واقعیت بومی منطقه مبتنی است. در حقیقت در شهر سالم بخش عمده‌ای از تصمیم‌گیری‌ها و اجرا برعهده شهروندان است.

صادق امامی در این خصوص می‌گوید:

خود را برعهده داشتند. سپس کمیته‌های مذکور به تشویق و ترغیب مردم برای مشارکت در امور، ارتباطات متقابل با دستگاه‌های پژوهشی، عملی و اجرایی همت گماشتند.

کمیته‌ها بعد از جمع‌آوری اطلاعات، به بررسی نیازهای منطقه و محله می‌پردازند و پس از آن اقدام به ارائه اطلاعات به مردم خواهند کرد. همچنین ستاد شهر سالم به منظور توسعه پروژه شهر سالم، طرحی را تحت عنوان محله سالم تهیه کرده است.»

متأسفانه باید گفت در صورتی که طرح شهر سالم در مناطق مختلف به ویژه مناطق آسیب‌پذیر تحقق نیابد، شاید در آینده‌ای نه چندان دور محله‌هایی مانند خاک سفید شکل بگیرند. اجرای طرح شهر سالم بدون پشتیبانی مدیریت ارشد شهرداری تهران و مجموعه شهرداری‌های مناطق، میسر نخواهد شد.»

اجرای محله شهر سالم در شهر تهران و نتایج مطلوب حاصل از انجام این طرح گزارشی بود که صادق امامی در همایش شهر سالم ارائه کرد.

وی در این خصوص گفت: «از ایده اجرای طرح شهر سالم در شهرهای جهان بیش از دو دهه نمی‌گذرد. از سال ۱۹۸۴ اجرای طرح شهر سالم در ۱۱ شهر اروپا به صورت آزمایشی انجام شد و در زمان حاضر بیش از ۲۳۰۰ شهر عضو شبکه جهانی شهر سالم‌اند.»

ایده اجرای شهر سالم دارای راهکارهای عملی است که ستاد شهر سالم تهران در محله‌های آسیب‌پذیر واقع در جنوب شهر توانسته است آنها را به اجرا بگذارد. در حقیقت پروژه شهر سالم نگاهی فرهنگی به توسعه است؛ و دیدگاهی فرهنگی است که باید در کنار توسعه اقتصادی شکل گیرد.

صادق امامی در این خصوص گفت: «در روند تاریخی شهرهای ایران سه عرصه وجود داشته است. اول، عرصه خصوصی که شامل حریم خصوصی شهروندان است و کسی اجازه ندارد به این عرصه وارد شود؛ دوم، عرصه عمومی که متعلق به همگان است؛ و سوم، عرصه دولتی که به نهادها و ارگان‌های مختلف تعلق دارد.»

در کشور ما متأسفانه مرزها به دو عرصه خصوصی و دولتی توجه شده است و شهروندان عملاً به عرصه خصوصی به عنوان محدوده‌ای که به آنها تعلق دارد هیچ‌گاه توجه نکرده‌اند. دولت نیز همیشه بر این باور بوده است که در عرصه عمومی یگانه مجری است.

در صورتی که در کشورهای توسعه‌یافته نگرش بسیار متفاوت است و تمامی شهروندان به عرصه عمومی به مانند حریم خصوصی خود توجه می‌کنند.»

«در حقیقت همکاران ما مردم هستند و کارکنان شهرداری در واقع مجری تصمیم‌گیری‌های شهروندان شهر سالم‌اند. ایجاد سناد شهر سالم در هر منطقه ضروری است، شهروندان باید بدانند که در این طرح واقعاً هویت دارند و برای اجرای صحیح تصمیمات آنها به وسیله شهرداری، به شهروندان هر محله ضمانت اجرایی داده می‌شود.»

وی افزود: «در شهر سالم شهردار هر منطقه رئیس ستاد شهر سالم در همان منطقه، و معاونت امور اجتماعی و فرهنگی دبیرستان آن منطقه است. شورای سیاستگذاری هر منطقه نیز از افراد شاخص، توانا و صاحب‌نظر هر محله تشکیل شده است.»

«تشکل‌های زنان» یکی از مقاله‌هایی بود که معصومه نصیری، در همایش شهر سالم ارائه کرد. وی در این زمینه گفت: «مهم‌ترین خصلت تشکل‌های دولتی عدم توانایی کافی در جذب کمک‌های مردمی است و سازمان‌های غیردولتی مدون که در امر توسعه حقوق بشر فعالیت می‌کنند مناسبانه نسبت به تشکل‌های غیردولتی سستی از کمک‌های مردمی بی‌بهره‌اند، سازمان‌ها هر چه تخصصی‌تر باشند، کمتر در جلب حمایت‌های مردمی موفق می‌شوند. در زمان حاضر بسیاری از سازمان‌های غیردولتی محل‌ثابتی برای گرد همایی ندارند.»

وی در ادامه افزود: «تقریباً ۵۰ درصد طرح‌های حمایتی مربوط به زنان سرپرست خانواده و توانمندسازی آنها به وسیله سازمان‌های غیردولتی انجام شده است و نقش سازمان‌های غیردولتی در زمینه افزایش توانایی‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی زنان بسیار تعیین‌کننده بوده است.»

ولی محدودیت‌هایی از قبیل عدم توانایی در جذب کمک‌های مردمی، حضور تشکل‌های غیردولتی را در زمینه خدمات‌رسانی به بانوان گم‌رنگ ساخته است.

به نظر می‌رسد تشکل‌های غیردولتی و انجمن‌های مردمی غالباً با فعالیت در امور عام‌المنفعه و حمایت از افراد آسیب‌پذیر محله‌های شهری، از ابزارهای مثبت در ایجاد تحرکات اجتماعی‌اند و شهر سالم بر مشارکت همه شهروندان - به ویژه زنان - تاکید می‌ورزد. بنابراین گسترش فعالیت تشکل‌های مردمی و غیردولتی بهترین شیوه مشارکت و ارتقای معیارهای شهر سالم است.»

معصومه نصیری در مورد راهکارهایی برای تقویت تشکل‌های غیردولتی می‌گوید:

«ایجاد زمینه‌های لازم برای ترغیب بانوان به سازمان‌دهی در قالب تشکل‌های غیردولتی، به ویژه در مناطق محروم شهرها، سیاستگذاری و برنامه‌ریزی برای توسعه کیفی تشکل‌های زنان، اعتمادسازی شهروندان نسبت به این تشکل‌ها و همچنین کمک‌های مالی از طرف دولت و بخش‌های درآمدزا به تشکل‌های مذکور، می‌تواند از راهکارهای مناسب در این مسیر باشد.»

«مشارکت در فضای سبز» از دیگر مقاله‌هایی بود که اکبر عاشوری، کارشناس فضای سبز، در همایش شهر سالم ارائه کرد. عاشوری در این مقاله به موضوعاتی همچون اهمیت ایجاد فضای سبز و مدیریت نگهداری آن اشاره کرد و گفت:

«امروزه یکی از راهبردهای مؤثر و کارساز در مسئله مدیریت

که در قالب مدیریت‌های استراتژیک، آینده‌نگر و مشارکتی متجلی می‌شود، استفاده از استعدادها، سرمایه‌های فکری و فیزیکی شهروندان است. این امر از طریق ایجاد ارتباطات و نظام‌های مفید و کارساز و برنامه‌ریزی‌های کارشناسانه تحقق می‌پذیرد.

وی درخصوص ترویج فرهنگ مشارکت در جامعه گفت: «امروزه در جامعه شهری همزیستی در سطح بالایی احساس می‌گردد و این همزیستی در قالب شهرها تحقق می‌یابد. زندگی در شهرها نیازمند فرهنگ خاصی است و توجه به فرهنگ مشارکت در این میان بسیار اهمیت دارد.»

در زمینه ترویج فرهنگ مشارکت، شهرداری‌ها با توجه به خدمات گسترده و مسئولیت‌های مختلف نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. این شهرداری‌ها هستند که در نهایت می‌بایست مدیریت شهری و به ویژه مدیریت فضای سبز را در کنترل داشته باشند. البته مشارکت و حضور فعالانه مردم نقش مهمی را در زمینه توسعه ایفا می‌کند و بدون یاری آنها فرایند توسعه پایدار تحقق نخواهد یافت.

توجه به محیط‌زیست و گاستن آلودگی زیست‌محیطی و کنترل منابع از جمله مواردی است که در صورت فرهنگ‌سازی و جلب مشارکت مردمی تحقق آن در جوامع شهری امکان‌پذیر خواهد شد.»

اکبر عاشوری در این زمینه گفت: «در بسیاری از شهرهای دنیا استفاده از مشارکت مردمی برای مقابله با مشکلات شهری مرسوم است و هر شهری به فرایندهایی نظیر بسیج همگانی و مشارکت مردمی نیاز دارد تا بتواند به توسعه اصولی دست یابد. همچنین مشارکت شهروندان نقشی مهم و اساسی در حفظ و توسعه فضای سبز برعهده دارد. در جهت دستیابی به این هدف می‌بایست ابتدا اطلاع‌رسانی صورت گیرد و از مردم خواسته شود کمبودهای موجود در زمینه فضای سبز و همچنین راهکارهای رفع این نواقص و کمبودها ارائه دهند.»

عاشوری در زمینه راهکارهای عملی دستیابی به توسعه فضای سبز با مشارکت شهروندان گفت: «این راهکارها را می‌توان چنین برشمرد:

تهیه و تنظیم برنامه‌های آموزشی مدون برای علاقه‌مندان به فضای سبز به منظور تقویت روحیه مشارکت‌طلبی، تهیه و تدوین برنامه‌های آموزشی مناسب برای عموم شهروندان خصوصاً دانش‌آموزان از سطوح دبستان تا دبیرستان به منظور بسترسازی و ایجاد زمینه‌های مشارکت، برگزاری همایش، سمینار، کنفرانس و کلاس‌های آموزشی در سطوح مختلف به منظور استفاده از دستاوردهای علمی در زمینه توسعه و نگهداری فضای سبز، و در نهایت مشارکت و هماهنگی بین سازمان‌های ذی‌ربط و دست‌اندرکار.»

لازم به ذکر است که در این همایش مقالات دیگری نیز ارائه شد که به دلیل کثرت و حجم زیاد در این مجال کوتاه نمی‌گنجید. بهره‌مند شدن از شهری سالم آرزوی هر شهروند است. ستاد شهر سالم به عنوان مهم‌ترین نهاد درگیر با این وظیفه خطیر برای رسیدن به این مقصد باید مسیری به‌چندان هموار را بیسازد.

بافت قدیم، هویت شهرهای امروزین

گزارشی از برگزاری
همایش بهسازی و نوسازی
بافت فرسوده و ناکارآمد
شهر تهران



آزاده افشار

سازمان عمران و بهسازی شهری و جامعه مهندسان شهرساز برگزار شد.

در این همایش جمعی از صاحب نظران، کارشناسان و دانشجویان شرکت داشتند، که در این گزارش برخی از سخنرانی‌های انجام شده مطرح می‌گردد.

عبدالواحد موسوی لاری، وزیر کشور، بر ضرورت برپایی چنین همایش‌هایی تأکید کرد و گفت: «در نوسازی و احیای بافت‌های فرسوده باید به حفظ و نگاهداری از بافت تاریخی که بیانگر تاریخ و فرهنگ پیشینیان است توجه شود. همچنین سعی کرده تا میان بافت میراثی شهر و شرایط زندگی امروزی آشتی برقرار شود، این بافت از حالت موزه‌ای و ایستاد خارج گردد و روح زندگی و تحرک بیابد.»

وی افزود: «در حاشیه شهر بافت‌های بی‌قواره‌ای به وجود آمده‌اند که نه تنها نمادی از زندگی معمولی به‌شمار نمی‌آیند بلکه دچار بی‌هویتي در ساخت و ساز نیز هستند؛ زیرا فرهنگ خاصی بر ساخت و ساز در این گونه مناطق حاکم نبوده است و عده‌ای از مردم از سر بی‌بناهی و نیاز به این محله‌ها روی آورده‌اند.»

وی همچنین بی‌توجهی مدیران شهری را عامل گسترش ساخت و سازهای حاشیه‌ای و ناکارآمد دانست و گفت: «بنیادین این وضعیت سخت، تلخ و نابیناگر اجتماعی نمی‌تواند تنها یک علت داشته باشد بلکه تمام عناصر دخیل در امر شهرسازی از مسئولان شهرداری گرفته تا کارشناسان، برنامه‌ریزان، ساز و بفرش‌ها و جز اینان در شرایط به‌وجود آمده سهیم هستند. اگر همه عوامل دست اندرکار در امور شهری متعهدانه عمل می‌کردند، امروزه چنین معضل و شکنجی به وجود نمی‌آمد. همه آنچه که امروزه موجب گلهمندی است تاریخی ۲۰-۴۰ ساله دارد که هم‌اکنون به بافتی تحمل‌ناشدنی بدل گردیده است.»

وزیر کشور همچنین تهیه برنامه ۵ ساله را برای بهسازی و

تا اواخر دوره قاجاریه بافت شهرهای ایران شکل سنتی داشت و شهرنشینی از الگوهای سنتی رایج پیروی می‌کرد. شکل‌گیری شهرها نیز متأثر از تکامل اقتصادی-اجتماعی و فرهنگ بومی مردمان این سرزمین بود که طی سالیان طولانی و نسل به نسل انتقال و تکامل می‌یافت. اما از سالهای دهه ۳۰ به بعد شهرهایی با معیارها و مشخصات کاملاً جدید در کنار بافت سنتی ایران شکل گرفتند.

توسعه این بافت‌ها با معیارهای مناسب با زندگی امروزی و پاسخگویی به نیازهای روزمره شهروندان موجب بی‌ارزش جلوه کردن بافت‌های سنتی در اذهان عمومی شد. همچنین از سال ۱۳۴۲ جریان‌هایی نظیر مهاجرت، مسائل حاد شهرنشینی، کمبود مسکن و جزاینها موجب گسترش محل‌های جدید و فرسوده شدن محله‌های قدیمی شد.

علاوه بر موارد ذکر شده به گفته کارشناسان ساخت و سازهای انجام شده طی ۲۰ سال گذشته در مناطق حاشیه‌ای و درون شهرها بی‌دوامی، کم‌دوامی و نزول کیفیت سکونت موجب می‌شود که بافت شکل گرفته از ابتدای تولد مسئله دار باشد و نام بافت فرسوده شهری به خود بگیرد. شهر تهران نیز از این قاعده مستثنی نیست، به گونه‌ای که در زمان حاضر بیش از ۲ هزار هکتار بافت فرسوده در مرکز و سدها هکتار بافت حاشیه‌ای در پیرامون شهر پایتخت وجود دارد. با توجه به ضرورت و اهمیت چاره‌جویی برای حل این معضل، در آخرین ماه سال گذشته همایشی با عنوان «بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهر تهران» طی ۲ روز به همت معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، سازمان نوسازی شهر تهران و با همکاری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران، وزارت مسکن و شهرسازی،





نوسازی بافت فرسوده از سوی شهرداری تهران مستلزم در نظر گرفتن شرایط و خصوصیات و سهم بخش خصوصی عنوان کرد و تعهد کاری مدیران شهری را نیز در این زمینه یادآور شد.

علی عبدالعلی زاده، وزیر مسکن و شهرسازی، شهر را به بافت‌های متفاوت تاریخی، فرسوده و ناکارآمد با حاشیه‌ای تقسیم کرد و یافت ناکارآمد را بافتی برشمرد که به دلیل ساخت و سازی بی ضابطه و بی قاعده فاقد نشاط است. بنابراین این گونه بافت‌ها همواره نیازمند مطالعه، بررسی و مداخله‌اند.

عبدالعلی زاده ایجاد ظرفیت سکونت، ویاسازی شهری و جست و جوی هویت شهری را یکی از مهم‌ترین اهداف مداخله عنوان کرد و گفت: «هویت می‌تواند به ماندگاری در حیات شهری معنا دهد و شهروند احساس کند که به آن شهر تعلق دارد. این احساس تعلق همان هویت شهری است که می‌تواند پایداری، تعصب و مشارکت شهروند در امور شهر را به دنبال داشته باشد.» وی به دو روش اصلی مداخله مستقیم و غیر مستقیم یا ترکیبی از این دو اشاره کرده و افزود: «مداخله مستقیم به صورت نظری و با سؤالاتی از قبیل اینکه چرا بافت هم اکنون بدین شکل درآمده است، و در آینده چه شکلی خواهد داشت آغاز می‌شود. این پرسش‌ها به مرور زمان موجب ریشه‌یابی مشکلات بافت و هدف‌گذاری‌های آینده در بافت می‌شود.»

در روش مداخله غیر مستقیم ابتدا باید فعالیت فرهنگی صورت گیرد، به طوری که ساکنان یا مقوله شهری و ضرورت مداخله آشنا گردند. در این روش شیوه‌های تبلیغ، شناسایی، معرفی و نظایر اینها موجب تغییر دیدگاه شهروندان نسبت به بافت خواهد شد.

در این زمینه سرمایه‌گذاران، مهندسان و عوامل مؤثر در ساخت و ساز باید مداخله مستقیم داشته باشند؛ و مداخله غیر مستقیم بر عهده مدیران و تصمیم‌گیران خواهد بود که به تعیین اهداف و شاخص‌های مداخله می‌پردازد.

محمد حسین مقیمی، رئیس سازمان شهرداری‌های کشور، در ادامه این همایش با اشاره به اقدامات و برنامه‌های انجام شده در زمینه احیا و نوسازی بافت قدیم گفت: «در برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور ساخت معماری، شهرسازی و توسعه شهری نیز گنجانده شده است، که نشان از اهمیت پرداختن به این مقوله مهم دارد. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و وزارتخانه‌های تخصصی و سازمان‌های مسئول، قدم اساسی را در این زمینه برداشته‌اند و در بودجه سال ۸۰ و ۸۱ کشور نیز برای بازسازی بافت‌های مسئله دار و فرسوده روستایی اعتباری در اختیار بنیاد مسکن قرار گرفت تا احیای ساختمان‌ها از روستاها شروع گردد.»

به علاوه، وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی در زمینه احیا و نوسازی بافت‌های قدیمی در شهرهای مختلف کشور از ۲ سال قبل به این سو کار احیا و نوسازی را به صورت تخصصی، راهبردی و برنامه‌ریزی شده دنبال می‌کنند.

در برخی استان‌ها از جمله سیستان و بلوچستان، هرمزگان، کرمانشاه، خراسان، اصفهان و در شهر تهران فعالیت‌های چشمگیری در این زمینه آغاز شده و به انجام رسیده است.

دیگر اینکه، مجلس شورای اسلامی با توجه به فعالیت‌های انجام شده در وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و وزارت کشور مقرز کرد تا سقف ۳۰۰ میلیون دلار از اعتبارات و سرمایه‌گذاری‌های خارجی برای احیا و بازسازی بافت فرسوده به مصرف برسد. به این ترتیب می‌توان امیدوار بود که زمینه استفاده از تسهیلات بانک جهانی نیز فراهم آید.

وی افزود: «استفاده از نیروی انسانی فرهیخته در بخش معماری و شهرسازی و استفاده از یحسانکاران ارزشمندی که در امور ساخت و ساز فعالیت می‌کنند ما را از واگذاری مستقیم امر احیا و بازسازی به کارشناسان غیر ایرانی بی‌نیاز می‌کند؛ و چنانچه نیاز به سرمایه‌گذاران برون مرزی وجود داشت از آنها دعوت به عمل خواهد آمد.»

وی با اشاره به اینکه برای حل مشکلات بافت فرسوده همکاری همه نهادها و سازمان‌های دست‌اندرکار مسائل شهری امری ضروری است، افزود: «در این زمینه باید برنامه‌های تدوین شود، تا خدماتی نظیر آب و برق و مخازن پیش از ساخت و ساز ارائه شود و بعد از آن هم نیاز به حفاری مجدد نباشد. در این مسیر همه دستگاه‌های اجرایی باید با یکدیگر همکاری کنند تا وظایف و مسئولیت‌ها در زمان معین به انجام برسد و گامی نیز در جهت مدیریت واحد شهری برداشته شود.»

مقیمی سپس معماران و شهرسازان را در خصوص احیای بافت قدیم و تبدیل آن به بافت جدید و نوساز، مخاطب قرار داد و گفت: «مسائل فرهنگی بافت از جمله آداب و رسوم، باورها، سنن، هویت مردمی که در آن منطقه زندگی می‌کنند باید مورد توجه قرار گیرد. اگر تنها ساخت و ساز مورد توجه باشد، هویتی از شهر و فرهنگ منطقه باقی نخواهد ماند. همان گونه که در برخی از مناطق تهران ساخت و سازهای انجام شد و خانه‌های زیبا و مجلی شکل گرفت ولی نشانی از مرکز شهر، بازار، مسجد، کتابخانه، مدارس و نظایر اینها که در زمان گذشته وجود داشت، در آنها نیست. این مسائل حتماً می‌بایست در ساخت و سازهای آینده مدنظر قرار گیرد.»

جواد شریفی، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران، با اظهار این مطلب که عنده بافت‌های موجود شهر تهران و کلان شهرها فاقد ویژگی‌های تاریخی و فرهنگی اند و در ساخت و ساز آنها حداقل استانداردها و ضوابط فنی و شهرسازی رعایت شده



است. گفت: «بنابر مطالعات انجام شده با بروز بلایای طبیعی - به خصوص زلزله - خسارت‌های جبران ناپذیری بر شهرها و ساخت و ساز آنها وارد خواهد آمد. برای نمونه، با وقوع زلزله در کلان شهر تهران بیش از ۶۵ درصد از ساختمان‌های مسکونی آسیب خواهند دید. به علاوه، به دلیل غیرقابل استفاده ماندن سطح وسیعی از شهر که دارای همه گونه تأسیسات زیربنایی است، و همچنین به دلیل ضعیف بودن معیار و دسترسی‌ها و نبود خدمات عمومی همچون فضای سبز، فرهنگسراها، مراکز بهداشتی - درمانی - آموزشی، شهر با مشکل فراوان مواجه خواهد بود.»

وی با ذکر گسل‌های ری، مشاء و شمال تهران به عنوان مهم‌ترین گسل‌های تهدید کننده تهران، گفت: «شکسته شدن گسل ری در منطقه جنوبی تهران به علت فرسودگی بافت شهری، ترمی خاک، گذرگاه‌های تنگ و باریک، تراکم ساختمان و جمعیت و نزدیکی این منطقه به چشمه گسل، بالاترین میزان آسیب و تلفات را در پی خواهد داشت. مناطق دیگر تهران که بر روی گسل واقع شده‌اند نیز متحمل خسارات سنگینی خواهد شد و توسعه‌ای که حاصل چندین دهه تلاش است، در چند ثانیه نابود خواهد شد.»

شعرباف با اشاره به ماده ۱۶۱ قانون شهرداری‌ها و قانون برنامه نوسازی و عمران شهرداری‌ها و برنامه سوم و راهکارهایی که در آن پیشنهاد شده است، گفت: «جامع نبودن قانون مذکور و مشکلاتی که همواره در امر نوسازی به چشم می‌خورد، دلیلی برای عدم تحقق این قانون به شمار می‌آید. برای حل این مشکل لازم است دولت در قالب ماده واحده پیشنهادی این قانون را محقق سازد تا از طریق اجرای آن منافع زیادی عاید شهروندان و دولت شود. مهم‌ترین این منافع عبارتند از پیشگیری از خسارت‌های سنگین جانی و مالی به شهروندان در موقع بروز حوادث طبیعی، به ویژه زلزله، اصلاح بخش وسیعی از بافت‌های فرسوده و فاقد هویت تاریخی در شهر تهران و کلان شهرها، جلوگیری از توسعه افقی شهر و هزینه‌های سنگین به منظور تأمین خدمات زیربنایی، سامان بخشی محله‌ها و نواحی‌ای که سلامت خانواده‌ها و فرزندان شان در زمینه‌های امنیتی و اخلاقی در معرض تهدید است، تعادل بخشی بین مناطق نوساز و بافت‌های فرسوده

شهری، توسعه و اصلاح معابر و فضاهای عمومی در مناطق محروم و کم درآمد، تأمین سرانه خدمات عمومی، ایجاد اشتغال و فعال سازی بخش مسکن، و نظایر اینها.»

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران، در پایان چنین یادآور شد: «با توجه به اینکه بیش از ۵۰ درصد از بافت شهر تهران جزء بافت‌های فرسوده به شمار می‌رود، لازم است که مردم و سرمایه گذاران و بخش خصوصی با همکاری و همگامی دستگاه‌های ذی ربط و مسئول به نوسازی این بافت‌ها بپردازند.»

کامران صفامنش، مدیر عامل مهندسی مشاور صفامنش و همکاران نیز سخنانی را در خصوص لزوم دگرگونی در قوانین باززنده سازی بافت قدیم تهران مطرح ساخت.

وی با اشاره به این مطلب که در نوسازی و احیای بافت فرسوده ساختار کالبدی شهر تهران باید مورد توجه قرار گیرد، افزود:

«می‌بایست برنامه‌ای استراتژیک در این زمینه تدوین گردد تا مرکز یا قلب شهر به مرور زمان و با اجرای برنامه‌ای مدون، از ارتقای سطح زندگی، توسعه فرهنگی و اقتصادی شهروندان بهره‌مند گردد.»

برای رسیدن به این هدف، یعنی برگرداندن رونق و زندگی به مرکز شهر، می‌بایست قوانین و حوزه‌های جدیدی ایجاد شوند و دستگاه‌های کنترلی برای نظارت بر این حوزه‌ها شکل گیرند.»

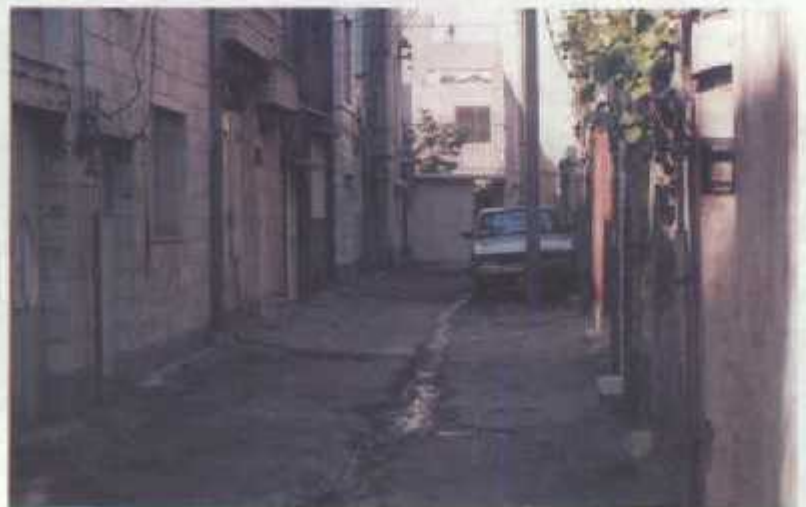
وی افزود: «در این راه می‌توان از تجربیات دیگر کشورها - از جمله انگلستان - استفاده کرد. برای نمونه، سازمان «اعتماد شهروندان» که در سال ۱۹۲۵ در این کشور تشکیل شد توانست قانون سازگاری و هماهنگی با محیط شهری را به تصویب برساند و از این طریق با احیای میراث شهری، نتایج چشمگیری را عاید شهر کند.»

صفامنش با اشاره به اینکه هم‌اکنون احیای مرکز شهر تهران بترتیب شده و این احیا خود نیاز به احیا دارد، گفت: «وجود لایه‌های متعدد تصمیم گیری، وجود موانع فرهنگی، فقدان نیروی انسانی کارآمد، ابهام در قوانین، کمبود اعتبارات و امکانات شهری و علاوه برآن، از دست رفتن زمان، تغییر ساختارهای فرهنگی، سیاسی، اجتماعی و اقتصادی و دیگر مسائل از این دست، احیای مرکز شهر تهران را با مشکل مواجه کرده است.»

وی در پایان سخنان خود به مشارکت شهروندان در بازسازی بافت شهر تهران تأکید کرد و گفت: «مشارکت مردم نه تنها موجب کاهش هزینه‌های اجرایی، ایجاد سودمندی اجتماعی، تأمین دموکراسی، ایجاد حس کرامت و ارزشمندی می‌شود بلکه از به وقوع پیوستن بسیاری از اشتباهات جلوگیری می‌کند.»

اسکندر مختاری، معاون حفظ و احیای اداره کل میراث فرهنگی استان تهران، در مورد فرسودگی در بافت کهن شهر تهران و دیدگاه‌ها و چشم‌اندازها، از منظر میراث فرهنگی سخن گفت.

وی در تعریف فرسودگی اظهار داشت: «بافت شهری بیکرهای است سرکبه از نمونه‌های مختلف ساختمانی با عملکردهای گوناگون که محل زندگی اجتماعی انسان را فراهم می‌سازد. بنابراین رفتار انسانی و عوامل طبیعی دو عامل مهمی هستند که همواره موجب فرسودگی و سایش بافت‌های شهری می‌شوند، در واقع انسان با استفاده از کالبد شهر آن را مستحکم و فرسوده



می‌کند و عوامل طبیعی چون باد، باران، گرما و سرما و گذشت زمان این روند فرسودگی را تشدید می‌کنند. نباید از یاد برد که شهرهایی که هزاران سال پذیرای استقرار ساکنان خود بودند، هر دو عامل عمده فرسایش را پیش رو داشتند ولی به رغم این دو عامل مخرب حیاتی پر دوام یافتند. این مداوم حیات به راستی راز بزرگ شهرهای قدیمی به شمار می‌رود.

وی همچنین با اشاره به اینکه فرسودگی مفهومی عام است که همواره می‌توان بر بافت‌های با ارزش و بی ارزش انبلاقی کرد، گفت: «از منظر ضوابط معیارهای مربوط به ارزیابی بافت‌های شهری عوامل شاخصی چون ارزش‌های تاریخی، کالبدی، هنری، عملکردی و عاطفی از جمله معیارهای سنجش در بافت‌های فرسوده به شمار می‌روند.

در محدوده فعلی بافت تاریخی شهر تهران که محدوده حصار سفوی، قاجاری و محدودتهای توسعه یافته تا سال ۱۳۳۰ را دربر می‌گیرد، می‌توان ارزش‌های بیش‌گفته را به وقور سراغ گرفت. این گونه بافت‌ها را نمی‌توان بافت‌های فرسوده بی ارزش تلقی کرد. بدین ترتیب در مداخله در بافت‌های فرسوده بی ارزش آزادی عمل بیشتری نسبت به بافت‌های با ارزش وجود دارد. اما مداخله در این گونه بافت‌ها نیز می‌بایست از عوامل خاصی همچون جامع نگری، انطباق با محیط پیرامون، داشتن کیفیت مفید و مطلوب شهری تبعیت کند.

از سوی دیگر، بافت‌های فرسوده با ارزش هم محتاج مداخله‌اند اما مداخله در این بافت‌ها همواره محدودیت بیشتری دارد. لیکن این محدودیت به معنای رها کردن این بافت‌ها نیست، زیرا در آن صورت فرسودگی بر چهره بافت تاریخی قالب خواهد شد.

وی برای دستیابی به نظامی که در آن بتوان بافت فرسوده را مورد بررسی و بهره‌برداری قرار داد، بر این موارد تأکید کرد: «تعریف جامع فرسودگی بافت شهری، تدوین نظام ارزیابی بافت‌های فرسوده شهری، ارزیابی تفکیک و جانمایی بافت فرسوده با ارزش و بافت فرسوده بی ارزش در گستره تهران امروز، شناسایی عناصر و اجزای با ارزش در بافت‌های فرسوده بی ارزش، و نظایر اینها».

معاون حفظ و احیای اداره کل میراث فرهنگی استان تهران، چهره بافت تاریخی تهران را از دیگر شهرها متمایز دانست و خاطر نشان ساخت: «ظهور پدیده‌های فناوری جدید ساخت و ساز و ساختمان در ایران صورت جدیدی به بافت تاریخی شهر تهران داده است، که در آن تحولات از دوران سنت به دوران مدرن یافت می‌شود. آثار معماری دوران آغاز مدرن در ایران، خیابان‌های سنگفرش و چنارهای سایه‌ساز و ساختمان‌های جدید آجری زرد یا تماهای سنگی و سیمانی که رو به خیابان دارند، چهره تاریخی این شهر را از سایر شهرها متمایز کرده است و این تغییر و تحول‌ها نمایانگر تاریخ جدید شهر تهران است».

محمد حسن جهانشاهی، مدیر عامل مهندسين مشاور «فرهنگ» در خصوص اصطلاح «بافت فرسوده»

شهری» که این روزها کاربرد بسیار یافته و مورد توجه خاص نیز قرار گرفته است گفت: «عموماً تصویری که از بافت فرسوده شهری می‌شود، بافت قدیمی شهر است که به دلایلی نوسازی نشده است و در آن رفته رفته ساختمان‌ها کهنه و یوسیده شده‌اند. این تصور از بافت فرسوده (که بیشتر موضوع کهنگی را در ذهن تداعی می‌کند)، تصور جامعی از انواع بافت‌های شهری را به دلیل مسائل و مشکلاتی که گریبانگیر آنهاست و نوسازی در آن تهدید می‌شود و رو به فرسودگی یا میرندگی نهاده‌اند، در بر نمی‌گیرد. بنابراین برای یافتن راه، حل به منظور تغییر و ارتقای کیفیت بافت شهری، می‌توان عنوان بافت‌های فرسوده را به «بافت مسئله دار شهری» تغییر داد».

وی با اشاره به اینکه در بافت‌های مسئله‌دار شهری وجود عوامل و عناصر مختلف سب کاهش ارزش‌های کیفی محیط زیست می‌شود افزود: «با نزول ارزش‌های سکونت، نوسازی در بافت متوقف می‌شود و میل به مهاجرت در جماعت ساکن فرزتی می‌گیرد.

کاهش ارزش‌های کیفی در یک یا چند جنبه زندگی شهری نمود می‌یابد که شاخص‌های اصلی آن عبارتند از شاخص‌های کالبدی، عملکردی، زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی». شاخص‌های کالبدی از درون بافت‌های مسئله دار منتزع می‌شوند و مشکل پیوند با کل شهر، تراکم بافت، نسبت فضای و دانه بندی کاربری‌های مختلف و همجوار، نحوه پیوند بافت با مرفولوژی و عوارض زمین (کوه‌ها، تپه‌ها، دره‌ها، رودها و شیب و نظایر اینها) را شامل می‌شود. وی درباره شاخص‌های عملکردی که موجب نزول کیفیت زندگی شهری می‌شود گفته: «نگرش مدورن در شهرسازی در میانه اول قرن بیستم با توجه به مزاحمت کارخانه‌های صنعتی که در مجاورت بافت‌های مسکونی قرار گرفته بودند، به جداسازی و ایجاد فاصله بین کار و سکونت باور داشت. با گذشت زمان و به وجود آمدن عوارض اجتماعی و شهری ناشی از این جدایی مشکلاتی نمود پیدا کرد که به تدریج برای حل آن تنوع کاربری و ترکیب و تعادل مناسب میان کاربری‌ها مطرح شد. زیرا با فقدان ارتباط فضایی مناسب بافت دچار مسئله می‌شود





از این راه حل، به علت هزینه زیاد، نامسکن بودن نملک کلیه ابنیه و تخریب معماری و ساختمان‌های با ارزش بافت مسکن نیست. در روش حداقل، بالاترین قیمت نسبی ارائه‌ی از طریق تغییر کاربری صورت می‌گیرد؛ مانند روش بهسازی بافت در سنگاپور که کل بافت، صرفاً بهسازی شده به کاربری‌های پذیرایی و دفاتر کار اختصاص یافته است و به سرعت زندگی به آن برگشته است. نیز می‌توان به طرح مکان‌یابی ساختمان‌های بلند تهران اشاره کرد، که برای بازسازی مناطق نامناسب ضوابط تشویقی برای تجمع و بلندمرتبه‌سازی ارائه شده.

مشهودی در بازه نگرش به منافع بلند مدت شهری گفت: «در این روش شهرداری یا دولت از طریق ایجاد معابر جدید، تأمین تأسیسات و تجهیزات به بازسازی تعدادی از بناها و بهسازی بافت می‌پردازند. این روش نیز در بردارنده مزایا و معایب خاصی خود است.

توجه به منافع بلندمدت، در عین کوشش به ایجاد تراز مالی مثبت، از دیگر روش‌های اقتصادی است که بیشتر مشابه روش «نگرش به منافع بلندمدت شهری» است، با این تفاوت که بخش عمومی تعدادی از اراضی قابل تمسک و دارای چشم‌انداز افزایش قیمت را خریداری و نگهداری می‌کند و در زمان مناسب با فروش آنها هزینه طرح را تأمین می‌کند، البته هزینه اولیه این روش از روش منافع بلندمدت شهری بیشتر است.»

مشهودی همچنین بر تأمین هزینه‌های طرح به وسیله تشکیل شرکت‌های سرمایه‌گذاری، جلب مشارکت NGOهای محلی، تأمین هزینه و توجه به بازگشت منافع غیر مستقیم به شهر و تأمین نوعی «تخووه» به وسیله بخش عمومی تأکید کرد.

شایان ذکر است که در حاشیه این همایش کارگاهی در خصوص تجربه محله سیروس (چال میدان) برگزار شد که صاحب‌نظران و کارشناسان در این مورد به بحث و تبادل نظر و هم‌اندیشی پرداختند. در پایان این همایش نیز از هیئت علمی، سخنرانان و ارائه‌کنندگان مقالات تقدیر به عمل آمد.

و پهنه شهری به سوی میرندگی میل می‌کند.»
جهانشاهی در باره شاخص‌های زیست محیطی که بر کیفیت زندگی در شهرها اثر می‌گذارند گفت: «توزیع و تولید انواع آلودگی‌ها در زمین و هوا سبب کاهش ارزش کیفی بافت شهری، مهاجرت ساکنان، توقف توسازی و فرسودگی بافت می‌شود و انتشار زیاده و فاضلاب، در زمین نیز انواع آلودگی‌های صوتی و بهداشتی و جز اینها را در پی دارد.»

جهانشاهی با اشاره به این مطلب که شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی یا هر یک از موارد پیش گفته در شرایط اقتصادی و اجتماعی بافت اثر می‌گذارند و از آن تأثیر می‌پذیرند، افزوده: «ترکیب اجتماعی و تنوع قومی، وضع خانوار، تراکم جمعیتی، درآمد و شغل، انواع فعالیت‌های تولیدی و خدماتی از جمله عواملی هستند که بر شکل‌گیری و محتوای بافت شهری اثر می‌گذارند. همچنین تقسیم فقر و ثروت، سطح متوسط زندگی ساکنان در تمام شهر، امکان استفاده کم درآمدها و پردرآمدها از فضاهای عمومی و خیابان‌های شهر و جز اینها سبب جاری شدن زندگی در پهنه شهری و توسازی و رونق آن می‌شود. در مقابل، تمرکز فقر یا ثروت و لوکس و گران شدن یک پهنه موجب توقف توسازی و نوع فعالیت در یک پهنه شهری خواهند شد و به این نحو بافت شهری به تدریج فرسوده و کهنه می‌شود.»

جهانشاهی انواع بافت‌های مسئله‌دار یا فرسوده شهری را چنین طبقه‌بندی کرد: «بافت‌های تاریخی ارزشمند، بافت‌های قدیمی و کهنه، بافت‌های روستایی که در روند رشد شهر در بافت گسترده شهری ادغام شده‌اند، بافت‌های خودرو در حاشیه و حومه شهر، غلبه یک کاربری و کاهش تنوع کاربری، بافت‌های گران و لوکس بافت‌های شهری یا ساکنان کم درآمد و فقیر، بافت‌های شهری آمیخته با کاربری‌های صنعتی، گمرگاهی و خدماتی، بافت‌های متأثر از حضور انواع کاربری‌های تاسازگار شهری، بافت‌های متأثر از نارسایی یا عبور تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، بافت‌های مسئله‌دار و فرسوده در معرض انواع آلودگی هوا و زمین، بافت‌های مسئله‌دار اجتماعی.»

وی راهبردهای اصلاح و بهسازی بافت را این گونه برشمرد: ایجاد تنوع کاربری در بافت و امتداد خیابان‌های اصلی در ترکیب با محله‌های مسکونی، توسعه و ایجاد نظام فضاهای گردش و فرهنگی به شکل گسترده در سراسر شهر و درون محله‌ها با استفاده از تنوع کاربری، آرام‌سازی ترافیک شهری، حفظ و احیای تاریخ شهر و تلاش در ایجاد هویت با الهام از تاریخ معماری و شهر، جلوگیری از آلودگی هوا، توسعه شبکه فاضلاب شهری و مانند اینها.

سهراب مشهودی، مدیرعامل مهندسی مشاور شرکت «زیستا»، مهم‌ترین مسئله تأثیرگذار بر احیای بافت‌های فرسوده را مباحث اقتصادی برشمرد.

وی در خصوص بهسازی بافت فرسوده به لحاظ اقتصادی چندین روش را مطرح ساخت: «روش حداکثر، که در این روش با تبدیل بافت فرسوده به زمین بایر براساس مطالعات شهرهای ایران، قیمت زمین به ۵ تا ۲۰ برابر افزایش می‌یابد ولی استفاده

مشهد و مدیریت مواد زائد شهری



چارت اداری

کاطمی، مهم‌ترین اقدام سازمان بازیافت مشهد را اصلاح و تدوین چارت جدید اداری این سازمان عنوان می‌کند و می‌گوید: «مواد زائد جامد را می‌توان در چند گروه تقسیم‌بندی کرد:

- ۱- زباله‌های خانگی؛
- ۲- زباله‌های ساختمانی (خاک و نخاله)؛
- ۳- زباله‌های بیمارستانی؛
- ۴- زباله‌های صنعتی؛
- ۵- زباله‌های کشاورزی؛ و
- ۶- زباله‌های مراکز اداری و تجاری.

در چارت اداری سازمان بازیافت مشهد، برای هر یک از گروه‌های ذکر شده، مدیریتی خاص آن تعریف شده است و هر بخشی را مدیر و کارشناس مربوط به آن اداره می‌کند. وی می‌افزاید: «در هر یک از بخش‌های ذکر شده، فرایند بازیافت طی سه مرحله انجام می‌پذیرد:

- الف) تولید؛
- ب) جمع‌آوری و حمل؛
- ج) دفع و پردازش.

برای اینکه کارها روندی صحیح را طی کنند، در زیر مجموعه هر یک از مدیریت‌های ذکر شده، واحدهایی جداگانه مسئولیت انجام این مراحل را بر عهده گرفته‌اند.

در مرحله تولید، مهم‌ترین موضوع همانا تفکیک زباله از مبداء است، که در چارت اداری سازمان بازیافت بخش ویژه‌ای به آن اختصاص یافته است. در اجرای طرح تفکیک از مبداء نخستین گام ارائه آموزش‌های لازم به شهروندان بود. در نیمه دوم سال ۱۳۸۱ بیش از ۸۰ درصد از ۴۰۰ هزار خانوار ساکن در شهر مشهد، تحت پوشش طرح تفکیک زباله از مبداء قرار گرفته‌اند. مهم‌ترین مسئله در معوقه جمع‌آوری و حمل، واگذاری این بخش به پیمانکاران خدمات شهری، و خصوصی‌سازی این مرحله بوده است.

مدیر عامل سازمان بازیافت مشهد با اشاره به این مطلب که در قسمت دفع و پردازش، احداث مجتمع صنعتی بازیافت با همکاری بخش خصوصی در اولویت برنامه‌ها قرار دارد، می‌افزاید: «جمع‌آوری زباله، ولو به صورت تفکیک شده، نه تنها کمکی به بهداشت جامعه و محیط زیست نمی‌کند بلکه خود می‌تواند مولد آلودگی باشد. شاید به همین علت بتوان مرحله دفع و پردازش زباله را مهم‌ترین بخش فرایند بازیافت دانست.»

کاطمی - برای آشنایی بیشتر با عملکرد اداری سازمان بازیافت، به فعالیت‌های انجام شده به وسیله مدیریت زباله‌های خاک و نخاله‌های ساختمانی، زباله‌های بیمارستانی و زباله‌های

در شهر مشهد به‌طور متوسط، روزانه بین ۱۲۰۰ تا ۱۴۰۰ تن زباله جمع‌آوری می‌شود. از آنجا که مشهد شهری زیارتی و سیاحتی است، در زمان‌هایی که جمعیت زائران بیشتر است، حجم زباله در این شهر به ۱۶۰۰ تا ۱۸۰۰ تن نیز می‌رسد.

سازمان بازیافت و تبدیل مواد زائد جامد شهرداری مشهد در سال ۱۳۷۵ و براساس مصوبه وزارت کشور تاسیس شد. این سازمان، بر طبق اساسنامه وظیفه مدیریت مواد زائد جامد را با هماهنگی مراکز بهداشت و اداره محیط زیست بر عهده دارد.

در سال ۱۳۸۰ حدود ۱۱ هزار تن زباله خشک از سطح شهر مشهد جمع‌آوری شده است. این حجم زباله، صرفنظر از تأثیرات عمده‌ای که در بهبود وضعیت زیست‌محیطی گذاشته، دو نوع ارزش افزوده نیز برای شهرداری به همراه داشته است. نخست، ارزش مواد اولیه‌ای است که از بازیافت زباله به دست آمده است؛ و دیگری کاهش هزینه جمع‌آوری و حمل زباله. بدین ترتیب نقدینگی‌ای که می‌بایست برای جمع‌آوری زباله به پیمانکار پرداخت می‌شد، صرفه‌جویی گردیده و خود درآمدزا شده است. لازم به ذکر است که در زمان حاضر، درآمد حاصل از فروش مواد زائد طرح تفکیک از مبداء، ۱۴۰ میلیون تومان است. نخستین گام در امر ساماندهی مواد زائد شهری در مشهد اصلاح چارت اداری سازمان بازیافت است. مشهد اولین شهری است که چارچوب تفکیکی فعالیت‌های سازمانی آن در وزارت کشور به تصویب رسیده است. گزارش حاضر حاصل گفت‌وگو با خلیل‌الله کاظمی، مدیر عامل سازمان بازیافت مواد زائد شهرداری مشهد است.

خانگی اشاره می‌کند و می‌گوید:

«در بخش ساماندهی زباله‌های بیمارستانی، تفکیک زباله از مبداء مطرح می‌شود. در این مرحله پیمانکاران که آموزش‌های لازم را در این زمینه دیده‌اند، مسئولیت تفکیک زباله‌های عفونی از زباله‌های غیر عفونی در بیمارستان‌ها را بر عهده دارند. تفکیک زباله از مبداء شامل سطل‌ها و تزویقاتی‌های پراکنده در سطح شهر نیز هست و آنها موظف‌اند زباله‌های عفونی خود را در گیسبه‌های مقاوم قرمز رنگ، در زمانهای تعیین شده به ماشین‌هایی که مسئولیت جمع‌آوری این گونه زباله‌ها را دارند تحویل بدهند.»

کاطمی درباره سازوکار جمع‌آوری و حمل زباله‌های بیمارستانی می‌گوید: «برای این منظور ماشین‌های خاصی در نظر گرفته شده که صرفاً به حمل و نقل زباله‌های بیمارستانی می‌پردازند. این کار برای پیشگیری از انتقال احتمالی بیماری‌های عفونی ضروری است. در بخش دفع و پردازش نیز در زمان حاضر زباله‌های بیمارستانی به محلی نزدیک به محل دفن دیگر زباله‌ها، منتقل می‌گردند و در آن مکان همراه با آهک دفن می‌شوند. البته این روش امروزه چندان مورد پذیرش نیست. به همین جهت دو روش جدید برای دفع و پردازش این زباله‌ها - وجود دارد. این روش‌ها عبارتند از:

۱- تهیه دستگاه زباله سوز ماسره: از آنجا که زباله‌سوزی به صورت پراکنده و در محوطه بیمارستان‌ها (که معمولاً داخل شهر قرار دارند) باعث آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود، تصمیم بر آن شد که همه زباله‌های بیمارستانی در یک ایستگاه در خارج از

شهر جمع شوند و زیاله‌سوزی در آن مکان صورت بگیرد.

۲- استفاده از دستگاه اتوکلاو: این دستگاه زیاله‌های عفونی را ضدعفونی و سپس آنها را خرد می‌کند. در این مرحله حجم زیاله کمتر می‌شود و خطر عفونت‌زایی نیز ندارد و به راحتی می‌تواند به سیستم ناوگان جمع‌آوری زیاله‌های شهری بیوندد.



گشتی‌ها در سطح شهر کنترل می‌شوند. ضمن کاهش امکان تخلیقات بعدی، شناسایی ماشین‌هایی که فاقد مدارک لازم بودند و به‌طور غیرمجاز فعالیت می‌کردند نیز امکان‌پذیر گشت.

و بالاخره در مرحله سوم، حمل و نقل هر گونه خاک و نخاله‌های ساختمانی، متوجه به گرفتن مجوز از ستاد بازیافت خاک و نخاله‌های ساختمانی گردید و محل‌های خاصی برای تخلیه و جمع‌آوری زیاله‌های ساختمانی تعیین شد. در این محل‌ها با صدور برگه‌های ورودی و خروجی امکان کنترل و نظارت بر حسن انجام کار به‌وسیله مأموران فراهم آمد.

گفتنی است که بدین ترتیب در سال ۱۳۸۰ حدود ۷۰ هزار کامیون حمل خاک و نخاله‌های ساختمانی به محل‌های مجاز مراجعه کردند و میزان تخلیقات به حداقل رسید.

به گفته مدیر عامل سازمان بازیافت، در بخش زیاله‌های خانگی مهم‌ترین موضوع درخور تأمل، همانا تفکیک زیاله از مبدا بوده است. آموزش شهروندان در این میان اولین قدم برای ایجاد فرهنگ تفکیک زیاله از مبدا به شمار می‌آید.

وی می‌گوید: «پس از آموزش و رواج فرهنگ تفکیک زیاله، در مدت کوتاهی هزینه‌های صرف شده برای اجزای طرح، با درآمد حاصل از جمع‌آوری زیاله خشک برابر گردید. در این مرحله، کار جمع‌آوری زیاله‌های تفکیکی به پیمانکاران و بخش خصوصی واگذار شد.» در مقوله جمع‌آوری و حمل زیاله نیز فعالیت‌های سودمندی صورت گرفته است. یکی از اینکارات سازمان بازیافت زیاله مشهد، احداث ایستگاه‌های خدمات شهری است. این طرح به دلیل بعد مسافت محل دفن زیاله از شهر ارائه گردیده است.

کاظمی در این باره می‌گوید: «ساختار اجرای طرح به این گونه است که، ماشین‌های کوچکی که زیاله‌ها را از جلوی در منازل جمع‌آوری می‌کنند، در این ایستگاه‌ها زیاله را به ماشین‌های بزرگ منتقل می‌سازند و زیاله‌ها از طریق این ماشین‌ها به محل دفن انتقال می‌یابند؛ و ماشین‌های کوچک دوباره به چرخه جمع‌آوری زیاله در شهر باز می‌گردند. اجرای این طرح، گذشته از کاهش هزینه‌های خدماتی و حمل و نقل، موجب کوتاه‌تر شدن زمان جمع‌آوری زیاله در شهر می‌شود.»

کاظمی می‌افزاید: «این ایستگاه‌ها، همچنین به سیستم توزین کامپیوتری مجهزند و با قرار گرفتن ماشین بر روی باسکول، سازه آن در کامپیوتر ثبت می‌شود. در این طرح، همچنین برای هر یک از ماشین‌ها یک کارت شناسایی تهیه شده است که کلیه اطلاعات مربوط به ماشین، محدوده فعالیت آن، پیمانکار و راننده آن، از طریق کارت مذکور به کامپیوتر منتقل و در آن باگانی می‌شود.» کاظمی می‌افزاید: «در طرح مذکور تعداد ایستگاه‌های خدمات شهری هفت ایستگاه پیش‌بینی شده، که تاکنون یکی از آنها احداث گردیده است و احداث شش ایستگاه دیگر نیز در برنامه کار سازمان بازیافت قرار دارد.»

وی با اشاره به این مطلب که زیاله‌های خانگی عموماً مجموعی از مواد بازیافتی گوناگون - همچون چوب، پلاستیک، فلز، کاغذ، شیشه و زیاله‌های مواد غذایی - هستند، می‌افزاید: «با احداث مجتمع صنعتی بازیافت، کارخانجات مختلف بازیافت که هر یک مسئولیت دفع و پردازش یکی از انواع زیاله‌ها را بر عهده دارند، با همکاری بخش خصوصی فعال شده و با تصفیه زیاله و

کاظمی در ادامه سخنان خود ساماندهی ضایعات ساختمانی را مهم‌ترین اقدام مدیریت زیاله‌های ساختمانی در سال گذشته عنوان می‌کند و درباره شیوه‌های اجرای طرح ساماندهی ضایعات ساختمانی چنین می‌گوید: «در بخش تفکیک از مبدا، حدود ۲۰ تا ۲۲ درصد از ماشین‌های ویژه جمع‌آوری خاک و نخاله‌های ساختمانی، به سیستم مکانیزه جمع‌آوری خاک و نخاله مجهز شده‌اند. هر یک از ماشین‌های مجهز به این سیستم، «با پانزده ظرف مختلف دارد که هر ظرف مختص یکی از مواد نخاله‌های ساختمانی است. به این ترتیب پس از پر شدن ظرف‌ها ماشین مربوط به هر ظرف، آنها را به محل تخلیه خاصی که برای این گونه زیاله‌ها در نظر گرفته است، انتقال می‌دهد.»

کاظمی با اشاره به این نکته که مهم‌ترین مشکل در بخش جمع‌آوری و حمل نخاله‌های ساختمانی، تخلیه آنها در محل‌های غیرمجاز بود، می‌گوید: «ستاد ساماندهی زیاله‌های ساختمانی برای جلوگیری از این پدیده در یک برنامه‌ریزی سه مرحله‌ای امکان تخلف را به حداقل رسانده است. در مرحله اول، طی یک فراخوان کلیه ماشین‌آلات حمل خاک و نخاله و همچنین تاکت‌های قاچاق در سطح شهر ساماندهی گردید و مشخصات آنها در پرونده ثبت شد و یک سیستم مکانیزه برای باگانی مشخصات حدود ۲۸۶۰ دستگاه ماشین راه‌اندازی گردید.

در مرحله دوم، همه ماشین‌ها موظف به دریافت کارت تردد چهار ماهه و مراجعه به ستاد در فواصل چهار ماه یک‌بار شدند. در این برنامه با ثبت تخلیقات احتمالی ماشین‌ها، که به وسیله

استفاده کاربردی از مواد اولیه حاصل از زیانه، امکان پاکسازی و سالم‌سازی محیط زیست را نیز فراهم آورده‌اند.

آموزش

فرایند بازیافت زیانه زمانی به‌طور دقیق و کامل به اجرا در خواهد آمد که مردم از نظر فرهنگی به درجه‌ای از رشد رسیده باشند که نفعی نظارتی را بر حسن انجام وظایف شهرداری بر عهده گیرند. شهروندان می‌بایست به این آگاهی و بیش دست یابند که بازیافت زیانه برنامه‌ای است که نتایج مثبت آن به لحاظ اقتصادی، بهداشتی و زیست‌محیطی، به کل جامعه برمی‌گردد. این امر نیازمند آن است که آموزش مفصلی است همگانی و مردم‌پسند نیاز دارد. این آموزش‌ها در دو سرفصل بیرون‌سازمانی و درون‌سازمانی به مرحله عمل درآمدند. کاتخمی با اشاره به موارد مذکور می‌افزاید: «در اوایل سال ۱۳۷۸ نقاط یا لکه‌هایی از شهر، براساس بافت‌های فرهنگی متفاوت، برای اجرای طرح تفکیک از مبدا انتخاب شدند. در اولین مرحله، آموزش‌های لازم در این زمینه به آنها داده شد. این آموزش‌ها در زیر مجموعه آموزش بیرون‌سازمانی و به دو روش انجام پذیرفت. یکی از آنها آموزش چهره‌به‌چهره بود؛ و دیگری آموزش به وسیله بروشورهای ویژه. کاتخمی درباره چگونگی مراحل این کار چنین می‌گوید: «در ابتدا افرادی در مراکز بهداشت انتخاب شدند و آموزش‌های لازم را دیدند و به عنوان رابط بهداشت در مراکز بهداشتی سطح شهر، و همزمان به عنوان رابط پاکیار، انتقال آموخته‌های خود را به مردم آغاز کردند. این افراد با هدف ترویج فرهنگ تفکیک‌زیانه از مبدا یا مراجعه به منازل همزمان با آموزش چهره‌به‌چهره و ارائه بروشورهای ویژه، از علاقه‌مندان عضوگیری نیز می‌کردند. در مدتی کوتاه تعداد رابطان پاکیار در سطح شهر به چندین برابر رسید؛ و امروزه مجموعه آنها تشکلی به نام «گروه سبز بازیافت» را به وجود آورده‌اند که نوعی NGO است و همکاری آن با سازمان بازیافت همچنان ادامه دارد.»

در آموزش درون‌سازمانی واحدی به نام واحد یکسان آموزش به وجود آمده است و کلیه پیمانکاران و کارمندان بخش خدمات شهری، موظف به گذراندن دوره‌های آموزشی آن هستند.

کاتخمی اظهار داشت که واحد نظارت عالی، که مسئولیت کنترل و نظارت فعالیت‌های بخش خصوصی را در زمینه خدمات شهری بر عهده دارد، یکی از اهداف خود را آموزش در تمام سطوح تعریف کرده است. وی درباره فعالیت‌های آموزشی این واحد چنین می‌گوید:

«طبق ضوابط این سازمان، در شرکت‌های خصوصی طرف فرار داد سازمان بازیافت، از کارگر و سرکارگر گرفته تا اعضای هیئت مدیره، می‌بایست نسبت به نوع ارتباطشان با شهروندان، در دوره‌های مختلف آموزشی شرکت جویند و آموزش‌های لازم را در زمینه مسائل بهداشتی و موارد ایمنی فرا گیرند.»

به گفته وی، از دیگر فعالیت‌های انجام شده در زمینه آموزش، راه‌اندازی اتوبوس شادی است. صندلی‌های این اتوبوس برداشته شده و در آن یک تلویزیون جای گرفته است. اتوبوس مذکور هر روز به یکی از مدرسه‌ها می‌رود و کودکان با حضور در داخل آن، زیر نظر مربی به کشیدن نقاشی و نوشتن اشعار و دیدن فیلم‌های



آموزشی درباره بازیافت می‌بردارند. به این ترتیب در واقع کودکان خود عامل انتقال فرهنگ بازیافت به درون خانه‌ها می‌شوند. وی می‌افزاید: «در کنار اینها، می‌توان به تشکیل کلاس‌های هنری بازیافت اشاره کرد، که به صورت رایگان برگزار می‌گردد و در پایان دوره نیز گاهی ویژه به هنرآموزان داده می‌شود. در این کلاس‌ها انواع کار دستی‌ها با مواد بازیافتی و دورریز ساخته می‌شوند.»

لازم به ذکر است که در سازمان بازیافت واحدی نیز مسئولیت امور تحقیقاتی و پژوهشی را بر عهده دارد، که طرح‌های تحقیقاتی بسیاری را با همکاری دانشگاه فردوسی مشهد و با بخش خصوصی دنبال می‌کند. از جمله این طرح‌ها می‌توان به چگونگی بازیافت خاکس و نخاله‌های ساختمانی، استحصال گاز از سطل دفن زیانه، کاربرد گود کمپوست در گونه‌های مختلف گیاهی و کاربرد شیرابه‌های حاصل از تصفیه زیانه اشاره کرد.

کاتخمی با توجه به اهمیت وجود رشته‌های تخصصی و دوره‌های آموزشی ویژه در زمینه خدمات شهری می‌گوید: «در زمان حاضر آموزش فنی و حرفه‌ای به عنوان نوعی فعالیت جینی،

دوره‌های تخصصی خدمات شهری را در برنامه کار خود دارد. لیکن تشکیل هنرستان‌های کار و دانش در زمینه آموزش خدمات شهری نیز در برنامه کار سازمان بازیافت است. در این سیستم افرادی که دوره کار و دانش را می‌گذرانند، دارای دبیر خدمات شهری اند و امکان ادامه تحصیل در دانشگاه نیز برای آنها در همین رشته وجود دارد.

مشارکت بخش خصوصی

پس از گذشت چند سال از آغاز فعالیت سازمان بازیافت شهرداری مشهد، واگذاری بخش عمده‌ای از فعالیت‌ها به بخش خصوصی منجر به کاهش تعداد پرسنل این سازمان - با وجود افزایش دامنه فعالیت‌های آن - شده است. این در حالی است که بخش خصوصی تنها در قسمت زباله‌های خانگی برای ۱۴۰ نفر فرصت شغلی ایجاد کرده است.

مدیر عامل سازمان بازیافت مشهد با اشاره به موارد مذکور می‌افزاید: «بعد از اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا، کار جمع‌آوری و حمل و نقل زباله‌ها به بخش خصوصی واگذار گردید». وی همچنین با اشاره به احداث کارخانه‌های بازیافت در مجتمع صنعتی بازیافت، چنین اظهار می‌دارد: «سازمان بازیافت امکاناتی چون سوله و برق و آب را برای احداث این کارخانه‌ها در اختیار بخش خصوصی قرار داده و به این شیوه بخش خصوصی را به سرمایه‌گذاری در این امر ترغیب کرده است. یکی از این کارخانه‌ها، کارخانه بازیافت مواد پلاستیکی است که مواد اولیه آن را ضایعات پلاستیکی جمع‌آوری شده از سطح شهر تشکیل می‌دهد. این کارخانه مواد اولیه را از سازمان بازیافت، خریداری و از آنها در تولید کیسه زباله استفاده می‌کند. سازمان بازیافت نیز کیسه‌های زباله را از این کارخانه خریداری می‌کند و به این ترتیب دوباره از آنها در سیستم جمع‌آوری زباله استفاده می‌شود. تا همین ماشین آلات و نیروی انسانی به عهده بخش خصوصی است، هم اکنون این کارخانه با سرمایه‌گذاری حدود یک میلیارد ریال به کار خود ادامه می‌دهد».

وی همچنین درباره کارخانه کمپوست مشهد می‌گوید: «اولین کارخانه کمپوست در ایران است که به دست متخصصان ایرانی به بهره‌برداری رسیده است. این کارخانه می‌تواند در یک شیفت، ۲۵۰ تن زباله بپذیرد و آن را به ۴۰ تا ۵۰ تن کود درجه یک تبدیل کند».

درآمد حاصل از فروش کود کمپوست، یک میلیارد و دویست میلیون ریال است. این کارخانه را در زمان حاضر، بخش امانی اداره می‌کند».

مدیر عامل سازمان بازیافت با اشاره به گستردگی مطلب‌ها و تزییقاتی‌ها در سطح شهر، و لزوم تفکیک زباله‌های بیمارستانی از آنها، می‌گوید: «در گذشته این قبیل زباله‌ها با زباله‌های خانگی مخلوط می‌شد. سازمان بازیافت کیسه‌های قرمز رنگ عقاومی را با آرم این سازمان برای جمع‌آوری زباله‌های عفونی و زباله‌های خطرناک (سر سوزن، سرنگ و نظایر آن) پیشنهاد کرد و یک شرکت تعاونی مسئولیت تولید و بخش این کیسه‌های قرمز رنگ و کارهای مخصوص سر سوزن را در سطح شهر بر عهده گرفت».

در زمینه جمع‌آوری ضایعات ساختمانی نیز، با همکاری بخش خصوصی، ماشین‌های مجهز به سیستم مکانیزه تفکیک از مبدا به جرعه جمع‌آوری خاک و نخاله‌های ساختمانی وارد گردیدند. اجرای کامل این طرح منوط به همکاری بیشتر بخش خصوصی است؛ زیرا برای هر ماشین به سرمایه‌گذاری حدود ۱۵ تا ۱۶ میلیون تومان نیاز است. برای ترغیب بخش خصوصی به این سرمایه‌گذاری، سازمان بازیافت پیشنهاد جالبی ارائه کرده است؛ به این شکل که این شانزده میلیون تومان در بانک سپرده‌گذاری شود و وام بانکی به آن تعلق بگیرد. سپس سازمان بازیافت متعهد گردد که به اندازه ۲۰ درصد مبلغی که سرمایه‌گذار به بانک می‌پردازد، برای او کار ایجاد کند و پیمانکار مربوط را هم برای جمع‌آوری زباله‌های ساختمانی به محل تولید آنها معرفی کند.

همکاری با نهادهای دولتی

فعالیت‌های انجام شده در سازمان بازیافت، تا به اندازه‌ای گسترده است که جز از طریق همکاری با نهادهای دولتی میسر نمی‌نماید.

به گفته کاظمی، «اداره راهنمایی و رانندگی مشهد با صدور کارت تردد برای ماشین‌های حمل خاک و ضایعات ساختمانی، و همچنین تعیین محدوده‌زمانی برای فعالیت آنها، نقش ویژه‌ای در این میان داشته است».

وی همکاری با مراکز بهداشت و محیط زیست را از مصادیق بارز این همکاری برمی‌شمارد و در این باره چنین می‌گوید: «در امر جمع‌آوری و حمل زباله، در صورت بروز تخلف از طرف پیمانکار، نماینده مرکز بهداشت با نماینده محیط زیست، به عنوان نماینده سازمان بازیافت، فرم مربوط به تخلف را امضا می‌کند و آن را از طریق ارگان‌های ذی ربط به مرجع قضایی می‌فرستد. لازم به ذکر است که مشهد تنها شهر کشور است که شعبه‌های ویژه تخلفات بهداشتی دارد». زبانه‌های صنعتی به خاطر سمی بودن و داشتن عوامل زیست‌محیطی خطرناک، امکان دفن در شرایط عادی را ندارند؛ لذا باید جمع‌آوری آنها از مبدا صورت گیرد. از آنجا که سازمان محیط زیست می‌تواند به خاطر ایجاد آلودگی‌های زیست‌محیطی با این کارخانجات برخورد کند، این سازمان در اجرای طرح مذکور به عنوان اهرمی اجرایی به یاری سازمان بازیافت مشهد آمده است. مدیر عامل سازمان بازیافت مشهد نحوه این همکاری متقابل را چنین توصیف می‌کند: «بعد از هماهنگی‌های صورت گرفته، قرار بر این شد که کارخانجاتی که برای گرفتن تاییده به اداره محیط زیست مراجعه می‌کردند، از طریق نماینده محیط زیست به نماینده سازمان بازیافت مراجعه کنند و با آنها قراردادی به منظور تحویل گرفتن زباله‌های این کارخانجات منعقد گردد. در زمان حاضر - ۱۱ واحد صنعتی با سازمان بازیافت قرار داد بسته‌اند. زباله‌های این مراکز در زمان معین جمع‌آوری می‌شود و به محل خاصی که برای دفن زباله‌های صنعتی در نظر گرفته شده است منتقل می‌گردد».

همچنانکه بیشتر نیز ذکر شد، در امر تفکیک زباله‌های عفونی و غیرعفونی مربوط به مطب‌ها و تزییقاتی‌ها نیز طی هماهنگی‌ای که با مرکز بهداشت و معاونت بهداشت و درمان

مشهد صورت پذیرفت، این مراکز حتماً به استفاده از کیسه‌های فرمز رنگ شدند.

به علاوه، سازمان بازیافت در اجرای طرح پاکیاران مدارس و جمع‌آوری کاغذ، با اداره آموزش و پرورش همکاری داشته است. این سازمان در اجرای طرح بازیافت کاغذ با ۳۴۳ مرکز دولتی، و در انجام پروژه‌های تحقیقاتی و پژوهشی بسیاری نیز - همچون طرح اتلاف سگ‌های ولگرد، بازیافت ضایعات ساختمانی و نظایر آن - با دانشگاه فردوسی مشهد همکاری کرده است.

کاتلمی با اشاره به موارد مذکور می‌افزاید: «سازمان بازیافت مشهد، با هدف ارائه اطلاعات فنی و اجرای طرح‌های مطالعاتی، با ده شهرداری از شهرداری‌های استان قرارداد همکاری منعقد کرده است.»

مشارکت‌های مردمی

جلب مشارکت‌های مردمی یکی از مقوله‌هایی است که دغدغه اصلی نهادهای خدماتی چون شهرداری‌ها به شمار می‌آید. نکته درخور تأمل در این زمینه، به رسمیت شناخته شدن حق نظارت شهروندان است. معمولاً شهرداری‌ها انتظار جلب مشارکت مردمی را دارند، ولی تمایلی به شرکت دادن شهروندان در امر نظارت، از خود نشان نمی‌دهند. اما در سازمان بازیافت مشهد این هر دو نقش برای شهروندان به رسمیت شناخته شده است.

مدیر عامل سازمان بازیافت در این باره می‌گوید: «برای اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا و رواج این فرهنگ در بین مردم، و با توجه به اینکه قشر عظیمی از نیروهای جامعه را دانش‌آموزان تشکیل می‌دهند، در مدارس نسکلی به نام پاکیاران مدارس یا گرفت. این گروه ۸ نفره، در واقع نوعی پل ارتباطی بین سازمان بازیافت و مدارس اند. آنها پیامها و اطلاعات سازمان را، که به صورت بروشورهایی به نام قاصدک پاکیار تهیه می‌شود، در مدارس توزیع می‌کنند. این طرح در ۹۰۰ مدرسه به اجرا در آمده و در این مدارس ظروف و ابزارهای برای جمع‌آوری کاغذهای باطله

روی دیوار نصب شده است. نظیر این طرح در برخی از ادارات نیز اجرا شده است.»

طرح توزیع بن کتاب در قبال جمع‌آوری کاغذهای باطله از دیگر برنامه‌های اجرا شده در جهت تشویق و ترغیب مردم به مشارکت در این طرح بوده است. در مشهد روزانه ۲ تا ۲/۵ تن کاغذ در قبال ارائه بن کتاب جمع‌آوری می‌گردد که رقم بالایی است.

کاتلمی می‌گوید: «در بخش نظارت عالی که در واقع نظارت بر عملکرد پیمانکاران خصوصی خدمات شهری است، شهروندان نقش ویژه‌ای دارند. حدود ۱۵۰۰ نفر از شهروندان به‌عنوان رأی‌ها بخش نظارت انتخاب شده‌اند، که هر یک از آنها یک مشخصی دارند. آنها با توجه به فرم‌هایی که به آنان داده می‌شود، نظر خود را نسبت به رفتار پیمانکاران در زمینه جمع‌آوری زباله و رفت و روب معابر اعلام می‌کنند. این فرم‌ها هفته‌ای یک بار جمع‌آوری می‌شود و کار سنجش و رتبه‌بندی آنها با سیستم کامپیوتری انجام می‌پذیرد.»

یکی دیگر از سازوکارهای ترغیب مردم به مشارکت در امر تفکیک زباله، توجه به خواسته‌ها و نیازهای آنان در قبال این همیاری است.

بر طبق نظرسنجی‌های صورت گرفته، ارائه تمک، لوازم التحریر برای کودکان، و مواد شوینده، به تناسب بافت فرهنگی هر منطقه، از موارد درخواست شده مردم بوده است.

آنچه در این گزارش ذکر گردید، تنها بخشی از فعالیت‌های سازمان بازیافت مشهد است. فعالیت‌های سازمان بازیافت و تبدیل مواد زائد جامد شهری شهرداری مشهد نشانگر آن است که فرایند بازیافت زباله، مقوله‌ای است که جز با یاری و همکاری بخش‌های مختلف و مردم به راحتی امکان‌پذیر نیست.



شهرک اینترنتی در مازندران احداث می شود

بزرگترین شهرک اینترنتی کشور به وسیله سازمان همیاری شهرداری های استان و مشارکت یک شرکت مخابراتی اتریشی به نام INDEO ایجاد می شود. این شهرک به منظور گسترش صنعت ارتباطات و فناوری های علمی روز (IT) برپا می گردد. این صنعت

از زیر ساخت های اساسی توسعه صنعت گردشگری است که جزء فعالیت های غالب اقتصادی استان مازندران به شمار می آید.

عادل غفنی، رئیس ستاد اطلاع رسانی سازمان همیاری شهرداری های استان مازندران، در توضیح بیشتر این طرح گفت: «این پروژه ملی در آزاد راه تهران - شمال در دست احداث است. ایجاد این شهرک در شکوفایی استعدادهای و توان های بالقوه استان مازندران نقش عمده ای خواهد داشت و از محوری ترین مولفه های توسعه پایدار در این استان به شمار می رود.» به گفته وی، با مساعدت های وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، شرکت سهامی مختاریات کشور و جذب سرمایه گذاری های خارجی و داخلی، بهره برداری



از این طرح ملی در تأمین زیر ساخت های اساسی کشور نقش بسیار مؤثری خواهد داشت.

قاین شهری توریستی

شهرداری قاین که در سال ۱۳۲۴ تاسیس شده است و جزء شهرداری های درجه ۷ به شمار می رود، طی سال گذشته اقدامات مختلفی را در زمینه اجرای طرح های توسعه شهری و گردشگری به انجام رسانده است.

شهرداری قاین هم اکنون تهیه طرح جامع شهر قاین را - که کاملاً با ضوابط شهرسازی مطابقت دارد - به انجام رسانده این شهرداری همچنین تلاش مستمر و پیگیری را برای تهیه عکس هوایی و تبدیل آن به نقشه به انجام رسانده است. به علاوه به منظور تهیه طرح تفصیلی مجدد شهر براساس نقشه های هوایی کام هائی مهم برداشته است. ضوابط و قوانین تصویب این طرح به

لحاظ بهسازی بافت قدیمی به همراه حفظ میراث های فرهنگی شهر، توجه اساسی به حفظ و توسعه فضاهای مذهبی و فرهنگی و نقاط مستعد گردشگری، و همچنین ارائه راهکارهای درآمدزا به طور مستمر و جاری، شهرداری را در اجرای سایر فعالیت های عمرانی و بهبود مدیریت شهری یاری خواهد کرد.

از دیگر اقدامات این شهرداری به منظور توسعه صنعت گردشگری، می توان به اینها اشاره کرد: انعقاد قرارداد با مؤسسه توسعه گردشگری سازمان همیاری شهرداری ها به منظور ارائه طرح گردشگری برای منطقه دامنه رشته کوه های قلاع و اسماغیلیه و آرامگاه ابودر، و توجه به طرح ها و برنامه های دراز مدت این صنعت.

افزون بر اینها، شهرداری قاین در بخش عمران نیز چنین اقداماتی را انجام داده است: احداث کانپو در

میان تعدادی از کوچه های بافت قدیمی شهر و مرمت سطوح آنها، احداث و بهسازی بناهای ستروک و استفاده نشدنی، اسفالت معابر تازه احداث، روکش خیابان های فرسوده و نظایر اینها.

به علاوه شهرداری قاین فعالیت های فرهنگی را نیز به انجام رسانده است که از آن جمله می توان به همکاری و واگذاری محل هایی برای تشکیل کلاس های رایانه ای و شکل های دانشجویی و زیر پوشش قرار دادن تیم های ورزشی و مانند اینها اشاره کرد.

این شهرداری در نظر دارد در آینده عملیات احداث استخری بزرگ را در دامنه کوه ابودر به مساحت ۴۰۰۰ متر مربع و تسطیح و نهال کاری فضای پیرامون آنها را به مساحت ۳۷۰۰۰ متر مربع، که قسمتی از طرح گردشگری بوده و ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است، به اتمام برساند.

پیک بهارانه، هدیه شهرداری گرگان به دانش آموزان

حوزه معاونت خدمات شهری و فضای سبز شهرداری گرگان در بهار سال جاری اقدام به تهیه و توزیع پیک خدمات شهری - موسوم به «بهارانه» - در دبستان های این شهر کرد. این پیک به منظور آشنایی کودکان با وظایف

شهرداری و خدمات شهری تهیه شده و در آن اطلاعاتی در خصوص شهر گرگان و تعداد پارک های آن، نواحی شهرداری گرگان و قوانین شهرداری به دانش آموزان ارائه شده است.

این حلقه در بردارنده بخش های متنوعی است، از این دست، گفت و گو با دانش آموزان، آیا می دانید



کلید طلایی شهر بارگاس در دست شهردار منطقه ۷ تهران

کلید طلایی شهر «بارگاس» ونزوئلا توسط
کاردار این کشور به شهردار منطقه ۷ تهران اهدا
شد.

حلی بازدیدی که شهردار منطقه ۷ تهران و معاون
حمل و نقل و ترافیک از شهرهای کاراکاس، بارگاس و
تعداد دیگری از شهرهای ونزوئلا داشتند شورای شهر
کاراکاس پس از بازگشت این هیئت اعزامی تصمیم
گرفت که «کلید طلایی بارگاس» را به زهرا صدراعظم

گرامی داشت روز «زمین پاک» در باقر شهر

شهرداری و شورای اسلامی باقر شهر به منظور
فرهنگ سازی و بسترسازی برای مشارکت
شهروندان در حفظ و حراست از محیط زیست،
همایش «زمین پاک» را دوم اردیبهشت ماه سال
جاری برگزار کرد.

یرجگانی شهردار باقر شهر، با بیان این مطلب که
هوای پاک، زمین پاک و محیط سالم نیاز اساسی جان و
جسم آدمی برای بالندگی و پویایی است، گفت:
«سلامت جسم و جان شهروندان و نسل امروز و فردای
ایران وابسته به زمین، هوا، جنگل، دریا، کوه و

تعداد پارک‌های شهر، حفاظت از محیط زیست،
جمع‌آوری صحیح و بموقع زباله و پیامدهای زیست
محیطی و شهری آن، و جز اینها، پیام خدمات شهری
(تشریح واحدهای خدمات شهری شهرداری و جز آن)،
ایستگاه خنده، بازی و سرگرمی، تکمیل جمله‌هایی
درباره محیط شهری، نقاشی و ارائه پیشنهادها و
دیدگاههای دانش‌آموزان در خصوص شهر زیبا و نظایر
اینها.

در این بینک همچنین سعی شده است تا با ایجاد
سرگرمی، آموزش‌هایی نیز به دانش‌آموزان ارائه شود.
در این مجله، مسابقه نقاشی و مقاله نویسی - با جایزه -
نیز برای دانش‌آموزان در نظر گرفته شده است. با این
روش، کوشش گردیده است تا با ایجاد رقابت میان
دانش‌آموزان، توجه آنها بیش از پیش به مسائل شهری
جذب گردد.

نوری تقدیم کند.

زهرا صدراعظم نوری، شهردار منطقه ۷ تهران در
رابطه با راهوردهای این سفر اظهار داشت: «برای آنکه
فرصت همکاری بیشتر فراهم آید مقرر شد که شهر
تهران با کاراکاس خواهر خوانده شوند براین اساس
خیابانی در کاراکاس به نام تهران نامگذاری می‌شود و
مجسمه‌هایی از مشاهیر ایرانی در آن نصب می‌گردد؛
در مقابل نیز خیابانی در تهران به نام «سیمون بولیوار»
انقلابی بزرگ آمریکایی لاتین نامگذاری و تندیس از
وی در آن نصب می‌شود.»

از دیگر دستاوردهای سفر این هیئت اعزامی به
ونزوئلا بحث و تبادل نظر در زمینه حمل و نقل و ترافیک
بود. از آنجا که کاراکاس شهری بزرگ است و به لحاظ
جمعیتی و حمل و نقل یا شهر تهران مشابهت‌هایی دارد،
مقرر شد که برای کنترل ترافیک و سامان بخشی به

وضعیت ترافیکی کاراکاس، یک هیئت ایرانی متشکل از
کارشناسان این زمینه به پایتخت ونزوئلا اعزام شوند تا
سیستم مکانیزه کنترل ترافیک را در این شهر طراحی
کنند.



آلودگی آب و هوا و خاک و مسائل مربوط به پسماندها
سخن گفت.

وی با اظهار اینکه آلودگی زمین ناشی از زباله و
پسماندهایی است که تولید و در طبیعت تخلیه می‌شود،
افزود: «اگر بخواهیم زمینی پاک داشته باشیم، باید همه
شهروندان در کاهش میزان زباله تولیدی و جلوگیری از
ریختن زباله در طبیعت مشارکت کنند. برای رسیدن به
این منظور می‌بایست فعالیت‌های فرهنگی - اجتماعی
برای آگاهی و اطلاع‌رسانی عمومی انجام پذیرد.»

سپس انصاری، ریاست اداره محیط زیست شهرستان
ری، در ادامه به تشریح مشکلات و مشکلات زیست
محیطی شهرهای اطراف باقرآباد پرداخت و گفت:
«شهرستان ری به علت همجواری با تهران پذیرای
بخش زیادی از سربریز جمعیت این شهر و منحل
عمده‌ترین مشکلات زیست محیطی استان تهران است،
انتقال روزانه ۷ هزار تن زباله شهر تهران به مرکز دفن
زباله کهریزک، انتقال خطوط فاضلاب کل شهر تهران

کوده‌هاست و این ضرورتی انکارناپذیر به شمار می‌آید.»
وی با اشاره به اینکه باقر شهر منطقه‌ای است در
جنوبی‌ترین نقطه کلان شهری تهران، گفت: «باقر شهر
به صورت بستی برای فاضلاب و پساب‌های شهری و
صنعتی تهران در آمده است و به واسطه همسایگی با این
کلان شهر روز به روز با شرایطی سخت‌تر از پیش دست و
پنجه نرم می‌کند. از سوی دیگر، استقرار پالایشگاه نفت
تهران، نیروگاه گازی، شرکت‌ها و کارخانه‌های صنایع
تبدیلی پتروشیمی و دیگر صنایع آلاینده در این شهر
مشکلات را دو چندان ساخته است. عده‌ا عمل مدیریت
صحیح در تصفیه پساب‌های این گونه صنایع،
بخش‌های بسیاری از اراضی کشاورزی منطقه را دچار
آلودگی‌های شدید کرده است، اکنون احیای این اراضی،
عزم جدی مسئولان و همکاری شهروندان را
می‌طلبد.»

همچنین در این همایش حجت، قائم مقام سازمان
حفاظت از محیط زیست، در مورد سه محور عمده



فرائد دعای روز زمین پاک در مدارس منطقه، راهپیمایی نمادین رفتگران، انتخاب رفتگر نمونه، انتخاب مدرسه امام خمینی به عنوان مدرسه سبز منطقه، ایجاد پایگاههای اطلاع رسانی مسائل زیست محیطی با مشارکت شکل های غیردولتی، برپایی نمایش های عروسکی با هدف فرهنگ سازی زیست محیطی، و بازدید دانش آموزان منطقه از مرکز کمیوست و دفن زیانه کهربازگ بوده است.

به این شهرستان، هدایت بخشی از آب های سطحی و فاضلاب های خانگی شهر تهران از طریق انبار روباز سرخه حصار، یاخچی آباد و صالح آباد به منطقه و تخریب خاک های منطقه به واسطه آبیاری محصولات کشاورزی از این منبع، و قرار گرفتن ۲۷ کارخانه صنعتی و ۳۰ هزار کارگاه کوچک و بزرگ در منطقه از مشکلات مهم و اساسی آن است.

گفتنی است از جمله برنامه های جشنی این همایش،

قزوین و بیشک

خواهر خوانده شدند

یادداشت تفاهم خواهر خواندگی و همکاری شهر قزوین و «بیشک» پایتخت فرقیستان به امضای شهرداران این شهرها رسید.

حسین جعفری، شهردار قزوین، از جمله مفاد مندرج در این یادداشت تفاهم را چنین عنوان کرده: روابط دو جانبه براساس برابری و احترام متقابل و سودمند در

امضای تفاهم نامه های جدید در زمینه های دیگر، از مفاد یادداشت تفاهم مذکور بوده است.

مستولان بیشک علاقه مند به تبادل تجربیات بیشتری در مورد نحوه ارائه خدمات شهری از قبیل نظافت، جمع آوری زیانه، بوستان ها و جز اینها بوده اند، زیرا شهر قزوین در این موارد موفق تر از بیشک عمل کرده است.

شایان ذکر است که این تفاهم نامه به مدت پنج سال و در هشت ماده به دو زبان روسی و فارسی نوشته شده است.

چارچوب مقررات دو کشور، همکاری در زمینه اقتصادی، علمی، فنی و توسعه ارتباط فرهنگی، آموزشی، میراث فرهنگی، تاریخی، امور خانواده و جوانان، تبادل اطلاعات و تجارب در زمینه مدیریت شهری، آموزش و ارتقای تخصص کارکنان، و نظایر اینها.

وی افزود: توسعه همکاری در زمینه جهانگردی و ورزشی، همکاری طرفین با سازمان های زیر مجموعه شهرداری و خارج از مجموعه آن در چارچوب امکانات، نامگذاری یک خیابان در بیشک به نام قزوین، و در مقابل هم نامگذاری خیابانی در قزوین به نام بیشک و

مشهد و آموزش

کودکان در اتوبوس ویژه بازیافت

سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری مشهد اتوبوسی ویژه بازیافت مواد زائد شهری را روانه مدارس مشهد کرد.

خلیل اله کاظمی، مدیر عامل سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری مشهد، از جمله اهداف این طرح را آموزش چهره به چهره کودکان در زمینه تفکیک زیانه از

مبدا، و آشنایی با مراحل جمع آوری و دفن بهداشتی زیانه عنوان کرد.

این اتوبوس هر روز در یکی از مدارس ابتدایی این شهر حضور می یابد و با بخش کتابچه، فیلم های آموزشی و ترغیب دانش آموزان به کشیدن نقاشی هایی با موضوع های شهر تمیز و کثیف، رفتگر زحمتکش، زیانه، ظروف زیاله و نظایر اینها سعی دارد تا ذهن کودکان را هر چه بیشتر با مسائل زیاله و چگونگی بازیافت آن درگیر سازد.

شایان ذکر است که طی سال گذشته ۵۰۰ هزار تن انواع زیانه خشک تر و لجن در این شهر تولید شده، که این رقم در مقایسه با سال پیش از آن ۴ درصد افزایش داشته است.



سومین جشنواره گل و گلاب قمصر

سومین جشنواره سراسری گل و گلاب گیری قمصر در تاریخ ۵ خرداد به مدت ۳ روز برگزار شد.

شهرداری قمصر جهت بهتر برگزار شدن جشنواره و برای آنکه اسکان بازدید گردشگران از باغ گل محمدی وجود داشته باشد، اقدام به احداث گلستان گل محمدی به مساحت ۸ هکتار کرد. همچنین اقداماتی در زمینه انتخاب برای بهترین روش تکثیر گل محمدی و تأثیرات کود ازت بر کیفیت اسانس گل محمدی در حال انجام است.



به علاوه، این شهرداری طی سال گذشته اقداماتی را به منظور رفاه حال شهروندان به انجام رسانده است که از آن جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: خدمات رسانی به

گردشگران داخلی و خارجی در فصل بهار و تابستان، پاکسازی و نظافت اصولی شهر و احداث و طراحی پارک‌ها و بوستان‌های حافظیه، نرگس و جنت.

واحدهای مسکونی در قم بیمه می‌شوند

شهرداری قم واحدهای مسکونی سطح شهر را در مقابل حوادثی نظیر آتش سوزی، انفجار، زلزله، آب گرفتگی و توفان بیمه می‌کند. آتش زاء مسئول کمیته تلفیق شورای اسلامی شهر

قم در این باره چنین گفت: «شهرداری قم با تحت پوشش قرار دادن ۷ هزار واحد مسکونی، فاز اول طرح بیمه واحدهای مسکونی را به انجام رسانده است. ساکنان این واحدها عمدتاً خانوارهای تحت پوشش سازمان بهزیستی و کمیته امداد هستند.» وی در ادامه افزود: «کل واحدهای مسکونی که در این طرح باید تحت پوشش بیمه قرار گیرند، ۲۳۰ هزار واحد است، که در فازهای بعدی پوشش داده خواهند شد.»



انتخاب فعالیت‌های برتر در مدیریت پسماندها

نخستین همایش ملی بزرگداشت فعالیت‌های برتر در امر مدیریت پسماندها در روز «زمین پاک» دوم اردیبهشت ماه برگزار شد. معصومه ابتکار، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، در این همایش با اشاره به روند نگران کننده رشد مصرف منابع طبیعی تجدیدنپذیر و عدم مدیریت صحیح و عوارض ناشی از پسماندها، آن را تهدیدی جدی برای کشورهای در حال توسعه عنوان کرد و گفت: «خطر تخلیه منابع طبیعی و آلودگی شدید محیط زیست به تدریج کشورهای در حال توسعه را با بحران روبه‌رو

می‌کند و در نتیجه فرایند توسعه در این کشورها به شکست می‌انجامد.»

وی درخصوص مصرف و تولید پایدار اظهار داشت: «هر فرآورده‌ای از همان ابتدای تولید باید به گونه‌ای طراحی شود که قابلیت بازگشت به چرخه اقتصادی را داشته باشد. این نگاه هم اکنون در سطح جهان پذیرفته شده است و رعایت می‌شود.»

در ادامه محمد حسین مقیمی رئیس سازمان شهرداری‌ها، در مورد آلودگی و تأثیرات سوء زیست محیطی مواد زائد شهری سخن گفت.

وی با اشاره به تولید روزانه ۳۰ هزار تن زباله در شهر و ۱۵ هزار تن در روستاها، گفت: «۶۵ درصد کلی زباله‌های تولیدی در سطح کشور شامل مواد فسادپذیر است که تنها ۳ درصد آن بازیافت می‌شود. برای رفع این معضل لازم است که برنامه‌ریزی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی صورت گیرد.»

رئیس سازمان شهرداری‌ها از جمله مهم‌ترین

طرح‌های وزارت کشور و شهرداری تهران را در سال جاری این گونه عنوان کرد:



ساماندهی مدیریت مواد زائد و جامد زباله‌های روستایی و بین راهی، ایجاد مراکز زباله سوز در مناطق ساحلی، ایجاد بستر همکاری‌های بین‌المللی و جهانی، آموزش سطوح مختلف مدیریت مواد زائد و فراهم کردن بستر همکاری با بخش خصوصی و شکل‌های مردمی.

شهرداری یزد برگزار کرد: سمینار زباله‌های عفونی بیمارستانی

سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری یزد، سمینار یک روزه زباله‌های عفونی بیمارستانی را با هدف ساماندهی این گونه زباله‌ها، در محل فرهنگسرای شهرداری یزد برگزار کرد.

شرافت، شهردار یزد، در این زمینه گفت: «تأمین آب سالم، دفع پساب فاضلاب و مواد زائد شهری از مهم‌ترین موضوعات بهداشت شهرداری به شمار می‌روند؛ لیکن متأسفانه در زمینه مواد زائد شهری هیچ قانون، برنامه، حمایت و سرمایه‌گذاری تمریخی انجام نشده است.»

وی افزود: «این سمینار به مناسبت آغاز به کار سازمان بازیافت و تبدیل مواد جامد شهری و ارائه راهکارهای تازه در زمینه جمع‌آوری و دفع زباله‌های عفونی برگزار گردیده است.»



ساماندهی فروشنندگان سیار گل و روزنامه در تهران

سازمان خدمات شهری شهرداری تهران طرح



ساماندهی فروشنندگان سیار گل و مطبوعات را در سطح شهر تهران به اجرا در آورد.

حقانی در این زمینه گفت: «عرضه نامنظم و بی‌سامان مطبوعات و گل در تقاطع‌ها نوعی معضل و از عناصر ایجاد ناآرامی در سیمای عمومی شهر به شمار می‌رود. شهرداری تهران به منظور رفع این معضل اقدام به ساماندهی این قبیل فروشنندگان و متحدالشکل ساختن لباس آنان کرده است.»

آموزش شهروندی به دانش آموزان اردبیلی

حوزه معاونت خدمات شهری شهرداری اردبیل با هدف آموزش کودکان و آشنایی آنان با آیین شهروندی، اقدام به تهیه کتابی با موضوع «آموزش شهروندی» کرده است.

این کتاب در بردارنده تصاویر و کاریکاتورهایی است که موضوعات مختلفی را در این زمینه مطرح می‌سازند، از جمله: همکاری مردم در حمل زباله (رعایت ساعت‌های خاص این کار)، معضل سد معبر، لزوم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (ترافیک شهری)، رعایت بهداشت فردی و اجتماعی، مبلغان شهری - زیباسازی، شبکه پیام شهروند (تلفن ۱۳۷) - اطلاع

جراغ سبز ماشین‌ها پشت خطوط عابر پیاده ایستادماند و عابران با لیختن از خیابان گذر می‌کنند.

وسا، رعایت مسائل ایمنی در ساختمان‌ها و محل کار و زندگی، اتوبوس شهری، اموال عمومی، ارائه بلیت و نگهداری اموال عمومی.

در بخشی از این کتاب، ابتدا منظره رشتی از عدم توجه شهروندان نسبت به معوله‌های مربوط به محیط شهری و آلودگی‌های ناشی از آن به تصویر کشیده شده است، و سپس در سمت دیگر صفحه تصاویری زیبا از آنچه که شهروندان باید در محله خود رعایت کنند به نمایش درآمده است.

برای نمونه، در تصویر لزوم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، عدم رعایت این قوانین از سوی شهروندان در صفحه‌های تیره‌رنگ چنین به نمایش درآمده است که در زمان چراغ سبز ماشین‌ها بر روی خطوط عابر پیاده ایستاده و مشکلائی را برای عبور و مرور عابران به وجود آورده‌اند. در تصویر مقابل آن نیز محیطی آرام با رعایت این قوانین نشان داده شده است، به گونه‌ای که در زمان



اجرای طرح بازیافت در همدان

با شروع فعالیت سازمان بازیافت همدان، طرح جمع‌آوری و بازیافت مواد زائد شهری در سطح شهر به اجرا در آمد.

از جمله اهداف اجرایی این طرح می‌توان به اینها اشاره کرد: کاهش حجم زباله، صرفه‌جویی و آموزش استفاده صحیح از مواد، کاهش میزان تردد وسایل نقلیه شهری و در نتیجه کاهش مصرف سوخت و استهلاک، کاهش هزینه‌های خدمات شهری شهرداری، بازگشت مقدار زیادی از مواد اولیه به چرخه تولید و استفاده مجدد از آنها، ایجاد درآمد برای خانواده‌ها، کاهش آلودگی محیط زیست، و در نهایت حفظ بهداشت محیط زیست

تهیه شده است. بدین ترتیب از اعمال خلاف برخی از افراد منودجو جلوگیری خواهد شد. افزون بر آن،

مجموعه شهری و منابع آب و خاک و جلوگیری از آثار سوء ناشی از اجرای شیوه‌های نادرست، و همچنین حفظ و احیای جاذبه‌های گردشگری شهرستان به عنوان شهری تاریخی از جهات بهداشتی و زیست محیطی.

غلامرضا محتجب، معاون خدمات شهری شهرداری همدان، در توضیح بیشتر اجرای این طرح گفت: «برای اجرای طرح تفکیک پسماندهای خشک از مبداء در مناطق چهارگانه همدان، چهار خودروی وانت با رنگ و آرم قابل شناسایی شهرداری همدان در نظر گرفته شده و ۲۰۰ گاری دستی نیز تهیه شده است. گاری‌ها هر یک براساس مناطق مختلف شهری تفکیک شده‌اند، به طوری که منطقه یک با رنگ آبی، منطقه ۲ با رنگ نارنجی، منطقه ۳ با رنگ سبز و منطقه ۴ با رنگ زرد قابل شناسایی‌اند. به علاوه، برای کارگران سازمان بازیافت نیز کارت شناسایی و لباس فرم

شهروندان در صورت مشاهده تخلف مأموران ویژه بازیافت، با برداشتن شماره گاری‌ها یا حوزه خدمات شهری تماس می‌گیرند و موارد تخلف را اطلاع



می دهند تا با آنها مطابق قانون برخورد شود.»

وی افزود: «همچنین برای تشویق مردم به مشارکت در امر بازیافت، مقرر شده است که مأموران ویژه دریافت پلاستیک، فلان خشک، کاغذ، فلز، شیشه و جز اینها، متناسب با حجم و وزن اشیای تحویلی، جنس یا وجه نقد

به شهروندان ارائه کنند. به علاوه، در صورت مشارکت بیشتر شهروندان با این طرح، به آنها قیاس‌هایی داده می‌شود تا هر ۶ ماه یک بار به قید قرعه جوایز نقیسی به برندگان اهدا گردد.

وی در پایان اظهار داشت: «بازیافت برنامه‌ای است

که از نظر هزینه مقرون به صرفه است و هزینه کمتری را در مقایسه با دفن یا سوزاندن زباله به شهرداری‌ها تحمیل می‌کند. این امر در صرفه‌جویی انرژی و حفظ محیط زیست نیز نقش عمده‌ای دارد.»

نگاهی بر عملکرد شهرداری امیدیه

شهرداری امیدیه طی سال گذشته با احداث پارک، گسترش فضای سبز و آماده‌رو سازی اقدامات مفیدی را در جهت بدنه‌سازی شهر انجام داده است.

این شهرداری در سال ۱۳۸۱ پارک دولت و کوی طالقانی را به بهره‌برداری رسانده است و تکمیل پارکی ۱۱ هکتاری را نیز در دست اجرا دارد. شهرداری امیدیه

افزون بر اینها پارک‌های شهروند و ملت را بهسازی کرده و مورد استفاده عموم شهروندان قرار داده است. در هر یک از پارک‌های مذکور تجهیزات و امکانات متنوعی برای رفاه حال شهروندان و تأمین اوقات فراغت جوانان تمهید شده است که از آن میان می‌توان به زمین مینی فوتبال، محل بازی کودکان، پست اسکیت و وسایل بازی برقی و نظایر اینها اشاره کرد.

شهرداری امیدیه در زمینه تأمین هر چه بیشتر فضای سبز اقدام به کاشت ۵۰۰۰۰ نهال کرده، که نتیجه آن افزایش سرانه فضای سبز از ۳ به ۴ متر بوده است. در زمینه زیباسازی شهری نیز بیش از ۲۶ تندیس نوری را در میدان‌های شهر نصب کرده است تا شب‌های

شهر امیدیه چهره‌ای زیبا داشته باشد. ناگفته نماند که یکی از بزرگ‌ترین معضلات شهر امیدیه، وجود نهرها و کانال‌های سستی دفع سیلاب و آب‌های سطحی بود، که شهرداری برای حل این مشکل در سال گذشته فعالیت‌های متنوعی را به انجام رسانده است؛ از جمله: کانال دفع سیلاب امیدیه، کانال زیرگذر بهشتی، کانال کوی عسکر، احداث سیل بند بزرگ شهر به طول ۱۲۰۰ متر و عرض ۸ متر در پای کوه با مشارکت مردم، که تاکنون ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است، و مواردی از این دست.

بازارچه‌ای برای دستفروشان بابلی

شهرداری بابل با مشارکت دستفروش‌های شهر، اقدام به احداث اولین بازار خصوصی در بابل کرد.

رضوانیان، شهردار بابل، در این زمینه گفت: «بازار روز رضوان در مساحت ۲۰۰۰ مترمربع و با ۲۲ باب مغازه، نمازخانه، قهوه‌خانه و جز اینها با اعتباری نزدیک به یک میلیارد و هشتصد میلیون ریال با مشارکت و تعاون جمعی از کسبه دستفروش خیابان نشین احداث شده است. اگر بتوان در شهرها با مشارکت مردم چنین بازارهایی برپا کرد، بسیاری از مشکلات نظیر سد معبر در سطح شهر حل خواهد شد.»

شهرداری اصفهان برگزار کرد: اولین همایش علمی کاربردی راهکارهای توسعه فرهنگ شهروندی

سازمان فرهنگی - تفریحی شهرداری اصفهان با همکاری مجامع و مراکز علمی، به منظور فراهم آوردن امکان تبادل اطلاعات، اولین همایش علمی

کاربردی را در زمینه بررسی راهکارهای توسعه فرهنگ شهروندی برگزار کرد.

هدف از برگزاری این همایش فراهم آوردن امکان تبادل اطلاعات، یافته‌های علمی و تجارب گوناگون در خصوص مفهوم شهروندی و بررسی ابعاد گوناگون فرهنگ شهروندی و عوامل مؤثر در آن بوده است.

از دیگر اهداف این همایش، شناخت و ارائه راه‌حل‌های مناسب برای تدوین و تشریح فرهنگ شهروندی و تفارک زندگی شهری متناسب با پدیده‌های اطلاعات و مسائل بین‌المللی بوده است. به همین منظور موضوعاتی چون مفاهیم شهروندی، حقوق و وظایف شهروندی، آموزش‌های شهروندی و بهداشت روانی در شهر در این همایش مورد بحث و بررسی قرار گرفت. گفتنی است برگزاری کارگاه آموزشی و نیز گرد

تخصصی و نمایشگاهی از آثار نقاشی و کاریکاتور هنرمندان با موضوع مسائل شهرنشینی و شهروندی، از جمله اقدامات جلی این همایش بوده است.

برگزاری میزگرد تخصصی با موضوعات حقوق شهروندی و آموزش شهروندی در پایان هر روز و با حضور ۶۰ نفر از استادان و کارشناسان با هدف تربیت مربیانی در این خصوص صورت گرفته است. در این میزگردها موضوعاتی چون سابقه و پیشینه شهروندی، مفهوم و تعریف شهروندی، شهروندی یا شهروندی و فرهنگ ایرانی، ارکان و آموزش شهروندی و دیگر مقوله‌های مرتبط مورد بحث قرار گرفت.

شایان ذکر است که در پایان این کارگاه به کلیه شرکت‌کنندگان، گواهی گذاران این دوره داده شد.



در دهمین جشنواره مطبوعات

ماهنامه شهرداری‌ها لوح تقدیر گرفت

همزمان با برپایی شانزدهمین جشنواره بین‌المللی کتاب، دهمین جشنواره مطبوعات نیز برگزار شد که ماهنامه شهرداری‌ها به دلیل حضور فعال و با نشاط در میان نشریات ساختمان و شهرسازی موفق به دریافت لوح تقدیر جشنواره شد.

انتشارات سازمان شهرداری‌ها با انتشار بیش از صد عنوان کتاب در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری و جایگاه ۴۸ شماره ماهنامه شهرداری‌ها، ۹ شماره فصلنامه مدیریت شهری، ۲ شماره فصلنامه فرهنگ و ایمنی و ویژه‌نامه‌های «خانه ما»، بازیافت و سوراها، فعالیت گسترده‌ای در حیطه علمی و اطلاع‌رسانی مسائل شهری داشته است.

کتاب و نشریات بیش گفته در شانزدهمین جشنواره بین‌المللی کتاب و دهمین جشنواره مطبوعات در سالن شماره ۷ کتاب و سالن شماره ۳۵ مطبوعات طی ۱۰ روز به بازدید کنندگان عرضه شد و با استقبال چشمگیر دانش پژوهان و کارشناسان مسائل شهری روبه‌رو گردید.



بسم الله الرحمن الرحيم



لوح تقدیر

مدیر مسئول محترم نشریه روزین سازمان شهرداری‌ها
نظر به اینکه در اساس آرای کارشناسان، عرقه آن نشریه
در گروه نشریات ساختمان و شهرسازی دهمین نمایشگاه
مطبوعات کشور بدلیل حضوری مؤثر و پرتنشاط برتر
شناخته شده است به دریافت این لوح تایل می‌شوید.
از خداوند متعال توفیق روزافزون شما را در اعتلای
فرهنگ این مرز و بوم مستنکات می‌نمایم.

دکتر محمد علی
وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی

دکتر محمد علی
وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی

دکتر محمد علی
وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی

Iran Press Festival

Iran Press Festival

مرجع قضایی، این دستور را لازم الاجرا عنوان کرده و اعلام کرد از این پس با اقرار کامل به شکن دانونی برخورد خواهد شد.



خرمشهر: طرح تبدیل زمین‌های پیرمحدوده شهر خرمشهر به فضای سبز و مراکز تفریحی به وسیله شهرداری خرمشهر به اجرا درآمد.

در این طرح به ساحبان این زمین‌ها اعلام شده است که در خصوص حصارکشی و ساخت و ساز زمین‌های خود اقدام نکنند. غیر این صورت شهرداری برای احداث زمین‌های ورزشی و فضای سبز از این زمین‌ها استفاده خواهد کرد.



سلماس: بزرگ‌ترین میدان میوه و ترهبار شهرستان سلماس واقع در آذربایجان غربی بازگشایی شد. میدان میوه و ترهبار قدیمی سلماس در مرکز شهر قرار داشت و سایر کاربوری‌های خدماتی نیز همجوار و متصل به آن بودند. با انتقال این میدان میوه و ترهبار به خارج از شهر نه تنها از مشکل ترافیکی شهر کاسته شد، بلکه این امر اشتغال‌زایی حداقل ۳۰۰ نفر، تشویق سرمایه‌های مردمی و رعایت بهداشت این سرمایه‌ها را نیز به همراه داشت.



شیراز: شورای شهر شیراز کلیات طرح پنج‌ساله این شهر را تصویب کرد. این طرح شامل تقویت پایه‌های اقتصادی شهر، بهسازی و ساماندهی بیکره شهر، بهبود عبور و مرور شهری، ایجاد تأسیسات حفاظتی و تأسیسات دفع آب‌های سطحی است.



طالق: با توجه به فعالیت‌های شهرداری شهر طالق در استان چهارمحال و بختیاری در زمینه عمران شهری، این شهرداری از درجه ۱ به درجه ۲ ارتقا یافت.



قم: سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری قم اتوبوس‌های درون شهری این شهر را به بخش خصوصی واگذار کرد. لازم به ذکر است که این امر به منظور کاهش هزینه‌ها، ارائه خدمات بهتر و ایفای نقش نظارتی سازمان اتوبوس‌رانی صورت پذیرفته است.



مهاباد: شهرداری مهاباد واقع در آذربایجان غربی طی سال گذشته اقداماتی از این دست را به انجام رسانده است: زیرسازی و خاکریزی امتداد بولوار پرسار، مرمت و بازسازی ساختمان خسالخانه شهرداری، مرمت و بازسازی مهمانسرای شهرداری و تبدیل آن به تالیه یک شهرداری، تکمیل و واگذاری بازارچه و شهزاد کارگاه‌های غیرمجاز و رنگ‌آمیزی نرده‌ها و وسایل بازی موجود در سطح شهر.



نشتارود: روابط عمومی شهرداری نشتارود واقع در مازندران طی سال گذشته اقدامات مؤثری را به منظور آشنایی شهروندان با وظایف شورای شهر و شهرداری به انجام رسانده است. از آن جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: پارچه‌نویسی و چاپ و پخش بروشورها و بولتن‌های مختلف در سطح شهر درخصوص مشارکت و همکاری در عمران شهری، نگهداری اموال عمومی شهر و ارتقای فرهنگ شهروندی شهروندان، اجرای طرح نگریم و رضایت‌رابط رجوع.

اردبیل: شورای اسلامی شهر اردبیل نمودار سازمانی آتش نشانی و خدمات‌افزایشی شهرداری و تأسیساتی این شهر را به تصویب رساند.



اردستان (اصفهان): در فروردین سال ۱۳۸۲ به منظور دسترسی شهروندان به چگونگی فعالیت‌های شهرداری اردستان سایت اینترنتی شهرداری اردستان افتتاح شد.
نشانی: www.Shahr-ardestan.com



اشنویه: شهرداری اشنویه، از توابع استان آذربایجان غربی، با هدف فراهم سازی رفاه روحی و روانی کارکنان آن، بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده، گروهی از کارشناسان خود را - متشکل از مسئولان واحدها، نیروهای کارمندی و کارگری و افراد دلی - از طریق تور سیاحتی به جزیره کیش اعزام کرد.

این شهرداری بر اساس مصوبه شورای شهر اشنویه، با صدور برگه‌های مشارکت دو نفره زیاده، با هدف جلب مشارکت مردمی، در هر ماهه مبلغ فرعه به ۵۰ نفر از شهروندان جوان تقدی می‌دهد.



ایران: شهرداری آبدان، از شهرهای استان بوئشر، در عمو دو ساله خود اقدامات مثبتی را به انجام رسانده است، که از آن جمله‌اند: ایجاد تأسیسات حفاظتی شهرها، احداث کانال‌های دفع آب‌های سطحی، تجهیز ماشین آتش‌نشانی و بهبود عبور و مرور خیابان‌ها، احداث خیابان‌ها و زیرسازی و آسفالت کوچه، بهبود سطح شهری، ایجاد فضای سبز شهری و جمع‌آوری زباله‌ها و نظایر اینها.



بابل: شهرداری بابل به منظور اشاعه فرهنگ درختکاری و افزایش سرانه فضای سبز شهری، اقدام به توزیع ۱۰ هزار نهال نارنج و زیتون و انواع کاج به شهروندان، به مناسبت هفته درختکاری، کرده است. گفتنی است هزینه توزیع و کاشت این نهال‌ها برای شهرداری بابل بیش از ۹۰ میلیون ریال بوده است.



تهران: مراسم کلنگ‌زنی مسجد جامع موسی بن جعفر (ع) در محله رواشن شهررداری منطقه ۷ تبریز انجام شد. این پروژه به زودی با همکاری شهرداری و شورای شهر تبریز تکمیل می‌گردد. گفتنی است شهردار این منطقه با بررسی پاره‌ای از مشکلات و نیازمندی‌های منطقه و پاسخگویی به بسیاری از پرسش‌های اهالی، قول مساعدت و کمک‌حالی را تا پایان عملیات اجرایی این مسجد داده است.



تهران: بر اساس مفاد ماده ۹۲ قانون شهرداری‌ها، نصب هر گونه برجسب و دیوار چسب ممنوع بوده و چسباندن بدون مجوز آنها مبلغ یک‌هزار تا پنج هزار ریال جریمه نقدی به همراه دارد. بنابر این ماده قانونی، مسئول حقوقی سازمان زیباسازی شهر تهران بر اساس حکم صادره توسط

موضوع: امکان‌سنجی کاربرد مطالعات ساختاری، راهبردی در طرح‌های توسعه شهری ایران

پایان‌نامه دکترا شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات
استادان راهنما: منوچهر مزینی، حمید ماجدی
دانشجو: رضا احمدیان

قرار گرفته است. نقد و ارزیابی این شیوه مطالعه، ابتدا در کشورهای ابداع‌کننده آن، و به تدریج در سایر کشورهای تهیه‌کننده این گونه طرح‌ها، آغاز شد. استدلال اصلی منتقدان این بود که برنامه‌ریزی جامع، به‌طور بنیادی برخوردار از و اعتماد به روش‌های علمی استوار است؛ و پیش‌فرض تدوین هر برنامه‌ای، اصالت‌بخشیدن به تعقل بشری برای شناخت کامل و مداخله در روندهای موجود برای پیش‌بینی و آینده‌نگری است. ولتیمت این است که دو پایه اصلی برنامه‌ریزی - یعنی شناخت و آینده‌نگری - در گذار تاریخی قرارند برنامه‌ریزی، با تغییر و تحولات متعددی مواجه شده است. مقوله شناخت اصولاً به دلیل نزدیکی علم برنامه‌ریزی با مفاهیم علوم انسانی که کیفی و چندوجهی است و پیچیدگی در رفتار در واقع ذات آنهاست، دامنه و حیطه محدودی داشته است. از آنجا که الگوهای برنامه‌ریزی سنتی همواره به دنبال کشف رابطه علت و معلولی از طریق روش‌های کمی و علمی بوده‌اند، مقوله شناخت الزاماً به‌ذکر یک جنبه اکتفا کرده و بنا به همین خصیصه، حیطه بررسی و تحلیل ابعاد نازلین پیدا کرده است. از طرفی هم به دلیل محدودیت‌های حیطه شناخت، پیش‌بینی بسیار مشکل - و در

«رساله حاضر با هدف مقایسه تطبیقی دو الگوی مورد عمل در مطالعات طرح‌های توسعه شهری تهیه شده است. یکی الگوی طرح جامع^{۱۱} به روش سنتی است و دیگری الگوی ساختاری - راهبردی^{۱۲}. رساله همچنین در پی پاسخ این پرسش است که: آیا طرح ساختاری - راهبردی می‌تواند جایگزین مناسبی برای مطالعات طرح‌های توسعه شهری در ایران باشد و امکان رفع مشکلات و نواقص الگوی مطالعات جامع را فراهم کند؟»

این پایان‌نامه با درونمایه یاد شده در ده فصل تنظیم و تدوین شده است. با وجود این می‌توان محتوای این فصول را در چند بخش کلی‌تر تقسیم‌بندی کرد؛ چارچوب نظری تحقیق، طرح‌های توسعه شهری و سیر تحول و تکامل آنها تا رسیدن به الگوی طرح جامع و طرح‌های ساختاری - راهبردی، زمینه‌های شکل‌گیری آنها، و ارزیابی این طرح‌ها.

چارچوب نظری پژوهش، آغازگر پایان‌نامه است. در این فصل مسئله مورد نظر نگارنده این گونه طرح شده است؛ پیش از چهار دهه است که الگوی سنتی تهیه طرح‌های جامع با رویکردی مبتنی بر برنامه‌ریزی عقلانی محض، مورد انتقاد

مواردی ناممکن - است.

نگارنده در ادامه طرح مسئله خود بر یافته‌ها و نظریات «فالتودی» تأکید می‌کند که معتقد بود «یکی از راه‌های غلبه بر محدودیت‌های شناخت جامع، توسل به برنامه‌ریزی راهبردی است. زیرا این رویکرد به برنامه‌ریز امکان می‌دهد که روند برنامه‌ریزی را بر پایه شناخت مشخص و اسکانات واقعی‌تر استوار کند و روند تصمیم‌گیری به جای تعیین تکلیف قطعی و نهایی انجام پذیرد.

بررسی موضوع طرح‌های جامع در شهرسازی و برنامه‌ریزی ایران، بخشی دوم طرح مسئله پایان‌نامه حاضر است. در این بخش، از جمله چنین اشاره شده است: «الگوهای مورد عمل برنامه‌ریزی ایران، چه در مفهوم عام و چه اختصاصاً در برنامه‌ریزی شهری، همواره با تاخیر زیادی در قیاس با الگوهای جهانی مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در دهه ۴۰ خورشیدی که در ایران روند تجدیدگرایی و جهش برای کسب همه پیشرفت‌های غرب مطرح می‌شود، الگوی طرح‌های جامع از روش مرحله‌ای شناخت، تحلیل و طرح پاتریک گدس اقتباس می‌شود؛ در حالی که در کشورهای پیشرفته، این دهه سرآغاز جست‌وجو و طرح شیوه‌های جایگزین طرح‌های جامع است.» نگارنده در پایان اظهار تردید می‌کند که «آیا چنین الگوی جایگزینی، در شرایط امروز نظام شهرسازی ایران قابل اجرا و تحقق است؟ نیز الزامات و پیش‌شرطها یا بنسرها برای شکل‌گیری این تحول، چگونه باید فراهم شود؟» پرسش‌های یاد شده زیربنای فکری و دغدغه نگارنده را در بررسی موضوع جایگزینی طرح‌های ساختاری - راهبردی در مطالعات برنامه‌ریزی شهری ایران تشکیل می‌دهند.

همان گونه که از متن پایان‌نامه برمی‌آید، نگارنده قصد معرفی الگوی پیشنهادی خود را بدون بررسی قابلیت‌های پذیرش کنونی نظام شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری کشور و شناخت زمینه‌های مناسب و محدودیت‌های موجود ندارد.

نویسنده در بخشی از فصل نخست پایان‌نامه، در پرداختن به پاسخ پرسش‌های مطرح شده، چنین اظهار می‌کند که: «با توجه به اجماع عمومی دست‌اندرکاران تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری کنونی در کشور، ضرورت بازنگری و اصلاح شیوه‌های کنونی برنامه‌ریزی شهری امری اجتناب‌ناپذیر است. اما در عین حال صرفاً تهیه شرح خدمات جدید کافی نیست و ترویج شیوه طرح‌های ساختاری - راهبردی و همچنین هدایت و اصلاح روند تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری باید در قالب تشریح وظایف اصلی تهیه‌کنندگان طرح و توضیح مبانی اولیه و روش‌های مورد عمل باشد.»

فصل دوم پایان‌نامه به بررسی سیر تحول و تکوین تهیه طرح‌های توسعه شهری اختصاص دارد. در این فصل، نگارنده سیر تحول دیدگاه‌ها و روش‌های عملی حاکم بر طرح‌های توسعه شهری را در کشورهای مختلف - خصوصاً اروپای غربی - طی دو قرن اخیر، در چهار مرحله بررسی می‌کند.

مرحله اول این تکامل، سراسر قرن ۱۹ را در برمی‌گیرد؛ در این دوره هنوز شهرسازی به عنوان حرفه‌ای مستقل به وجود نیامده است.

عمده کسانی که در این دوره درباره چگونگی توسعه شهرها نظر می‌دهند، نظریه‌پردازان مسائل اجتماعی هستند که برای رفع اختلاف بین گروه‌های اجتماعی تلاش می‌کنند. شهرهای آرمانی یا اوتوپیاها در این دوره زمانی مطرح می‌شوند.»

در مرحله دوم که نیمه نخست قرن ۲۰ را شامل می‌شود، «تحولات بسیاری در عرصه علم اتفاق می‌افتد. در این دوره به تبع تدوین قواعد منطقی و احکام استدلالی در همه علوم، اصول نظری شهرسازی مدرن نیز شکل می‌گیرند. نظریه‌های شهر خطی (ارتور سورریان) شهر صنعتی (تونی گارنیه)، یاغشهر (انزرهاوارد) و نظریه شهر درخشان (لوکوربوزیه) در این دوره در شهرسازی مطرح می‌شوند.»

مرحله سوم سیر تحول طرح‌های شهری، در طول سال‌های ۱۹۷۰ - ۱۹۵۰ قابل تفکیک است. پایان جنگ دوم جهانی و ضرورت‌های بازسازی و نوسازی شهرهای ویران شده ویژگی‌های مهم این دوره هستند.

در این دوره دو نوع طرح جامع، حاوی برنامه کلی توسعه شهری برای دوره‌های عموماً ۲۰ ساله و طرح‌های تفصیلی به عنوان ابزار اجرایی طرح‌های جامع مطرح هستند.»

مرحله چهارم شامل سال‌های پس از ۱۹۷۰ تاکنون است که در آن، ناکامی طرح‌های جامع سنتی در تحقق اهداف و آرمان‌های طرح توسعه شهری از یک سو، و رواج و گسترش دیدگاه‌های جدید در برنامه‌ریزی و شناخت در علوم مختلف از سوی دیگر، سبب آشکار شدن ضرورت تغییر در شیوه مطالعه طرح‌های توسعه شهری می‌شود. مهم‌ترین تحول در عرصه مطالعات شهری در این دوره، گسترش استفاده از روش سیستمی در برنامه‌ریزی و شناخت شهری است.

فصل سوم به بررسی سیر تحول اندیشه‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران می‌پردازد. نگارنده سابقه شهرسازی در ایران را از قرون اولیه اسلامی آغاز می‌کند، و شهرسازی دوران معاصر را از آغاز انقلاب مشروطه تاکنون بررسی می‌کند. ادامه این موضوع در فصل چهارم با بررسی زمینه تاریخی و اجتماعی تحولات برنامه‌ریزی شهری در ایران دنبال می‌شود. در واقع فصول سوم و چهارم مکمل یکدیگرند.

در فصل چهارم اکثر وقایع تاریخی، تحولات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی مؤثر در فرایند شهرنشینی و تجدیدگرایی ایرانیان معاصر، به تفصیل مورد اشاره قرار گرفته‌اند.

در تکمیل بحث‌های مربوط به ایران، در فصل پنجم پایان‌نامه، به بررسی و ارزیابی عملکرد طرح‌های توسعه شهری در ایران پرداخته شده است. در این فصل، عملکرد طرح‌های جامع با هدف آشکار و برجسته کردن نقاط ضعف، این الگوی برنامه‌ریزی از دیدگاه سه گروه متخصصان، مجربان و مردم مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این فصل از جمله چنین اشاره شده است: «عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری، خاص کشور ایران نیست و در همه نقاط جهان که به نوعی از این الگوها استفاده شده است، مشترکاتی درخصوص معضل دار بودن این قبیل طرح‌ها به چشم می‌خورد.»

نگارنده در بررسی و ارزیابی عملکرد طرح‌های توسعه شهری در ایران، پنج مقوله مرتبط با هم را به عنوان مسائل و مشکلات

طرح‌های جامع مورد توجه قرار می‌دهد. این مقوله‌ها عبارتند از: «مسائل و مشکلات نظری طرح‌های جامع؛ مسائل و مشکلات مربوط به حوزه فراشهری؛ مسائل و مشکلات نظام تهیه و تصویب طرح؛ مسائل و مشکلات نظام اجرایی؛ و مسائل و مشکلات نظام تدوین ضوابط و مقررات». در این فصل با تکیه بر ۲۳ منبع فارسی و ۴ منبع غیرفارسی هر یک از مقوله‌های مذکور مورد بررسی قرار می‌گیرند.

پایان این فصل بیانگر وجود ضرورتی برای تکمیل نواقص موجود با تغییر ماهیت طرح‌های کنونی است. در واقع در این فصل چنین استدلال می‌شود که برای رهایی از مشکلات موجود، به استفاده از رویکردهای جدید و کامل‌تری نیاز است که یکی از این رویکردهای پیشنهادی «مطالعات ساختاری - راهبردی» است.

فصل ششم با عنوان «تأثیر تحولات و جریان‌های فکری در تغییر برنامه‌ریزی در قرن بیستم» به بررسی تحولات و جریان‌های فکری مؤثر در تغییر شیوه برنامه‌ریزی از دو منظر جریان‌های سیاسی - اقتصادی و جریان‌های فکری - فلسفی اختصاص دارد.

فصل هفتم محتوایی نسبتاً متفاوت با فصل‌های پیشین دارد و سرآغاز مبحث جدیدی است، که مباحثی را در مورد سیر تحول برنامه‌ریزی به‌طور عام و برنامه‌ریزی شهری به‌طور خاص، و همچنین شکل‌گیری انواع نظام‌های برنامه‌ریزی در بر می‌گیرد. مهم‌ترین عناوین مورد بحث در این فصل در زمینه انواع نظام‌های برنامه‌ریزی عبارتند از: نظریه برنامه‌ریزی پاسخگو؛ نظریه گزینشی جدید در برنامه‌ریزی؛ نظریه برنامه‌ریزی لکترگرا و وکالتی؛ نظریه برنامه‌ریزی مقایسه‌ای و گام به گام؛ نظریه برنامه‌ریزی دموکراتیک؛ نظریه برنامه‌ریزی راهبردی؛ نظریه برنامه‌ریزی فرآیندی؛ نظریه سیستمی برنامه‌ریزی؛ نظریه نقش برنامه‌ریز در برنامه‌ریزی؛ نظریه برنامه‌ریزی تعاملی؛ و نظریه برنامه‌ریزی عدالت‌خواهانه.

نکته جالب توجه در این پایان‌نامه، شیوه ارائه چکیده مباحث مطرح شده است که در همه فصول - و از جمله فصل هفتم - مشاهده می‌شود. در این فصل برای درک بهتر نظریه‌های یاد شده، مقایسه‌ای بین این نظریه‌ها صورت گرفته است که حاصل آن در جدولی ارائه شده است. موضوع متفاوت دیگر در فصل هفتم، ارائه شرحی از نظام‌ها و الگوهای برنامه‌ریزی در برخی کشورهای اروپایی و آمریکاست. در این بخش از پایان‌نامه بیشتر به بستر اجرایی برنامه‌ها - شامل قوانین و مقررات، نهادها و سازمان‌های مسئول، و ابزارها و روش‌های برنامه‌ریزی شهری - تأکید می‌شود.

تمام فصل‌های اشاره شده با هدف ایجاد زمینه‌ای برای لزوم طرح الگوی جدیدی از مطالعات توسعه شهری تدوین شده‌اند. به سبب مشابهت فراوان مطالب فصل هفتم و فصول پیشین، می‌توان فصل هشتم پایان‌نامه را به عنوان سرآغاز بخش سوم در نظر گرفت که با معرفی و بررسی الگوی مورد نظر، برای جایگزین شدن آن به جای الگوی طرح جامع، پرداخته است.

در این فصل با عنوان «معرفی الگوی ساختاری - راهبردی» تفکیک دو مقوله ساختار (و ساختارگرایی) و راهبرد مورد توجه قرار گرفته است. به علاوه، واژه‌های «ساختاری» و «راهبردی»

از لحاظ مفهومی و معناشناختی بررسی شده‌اند. با وجود این مباحث این فصل مقوله‌ای است برای معرفی چارچوب عملی طرح‌های ساختاری و راهبردی مورد نظر در فصول آینده.

در فصل نهم در معرفی رویکرد ساختاری - راهبردی، چنین اشاره شده است: «الگوی طرح‌های ساختاری - برخلاف الگوی سنتی طرح‌های جامع (الگوی گدسی) که بر سنای الگوی خطی، بررسی - تحلیل - طرح تعریف شده بود، به صورت چرخه‌ای عمل می‌کند و مفهوم طرح در واقع جایگزین جمع‌بندی و نتیجه‌گیری - یا سنتز عطاومات - می‌شود. پیشنهادهای طرح نیز به صورت راهبرد و سیاست در قالب تحلیل‌های انجام شده و همچنین چشم‌اندازهای آتی ارائه می‌شود. از دیدگاه نظریه ساختاری - راهبردی، طرح‌های توسعه شهری در واقع به عنوان نوعی تصمیم تلقی می‌شوند. فرایند تصمیم‌سازی در توسعه و عمران شهرها، حاصل فرآیندی است که مشتعل بر هدف، تحلیل و سیاست است. علاوه بر این - به جای نظام تصمیم‌گیری خطی (از بالا به پایین)، نظام چرخه‌ای (پایین به بالا) انتخاب می‌شود.»

«این رویکرد در قالب مبنای برنامه‌ریزی سیستمی و با استفاده از دانش سبیرتیک و مدیریت، دانش جدیدی را در عرصه شناخت و تحلیل و ترکیب ارائه می‌کند که در زمان خود، نیاز به تغییر و توسعه را پاسخگوست. اما در طول دو دهه اخیر (دهه ۹۰ و اواخر قرن بیستم) مبنای برنامه‌ریزی به شیوه ساختاری - راهبردی مورد بازنگری قرار گرفته و با ایجاد مفاهیم جدیدی همچون جامعه مدنی، خودجسمی، مشارکت عمومی، توسعه پایدار، عدالت اجتماعی و دموکراسی تلفیق شده است. به همین دلیل الگوی طرح‌های ساختاری - راهبردی، تا حدود زیادی از خاستگاه اولیه خود - یعنی برنامه‌ریزی سیستمی - دور شده و به پارادایم برنامه‌ریزی دموکراتیک نزدیک شده است.»

«در الگوی برنامه‌ریزی ساختاری - راهبردی، توسعه و عمران شهری به عنوان پدیده چند بعدی پویا و مستمری تلقی شده و با توجه به الگوی نظری این قبیل طرح‌ها به جای ارائه یک طرح کاربری زمین، به انواع طرح‌های عمران شهری هماهنگ منجر می‌گردد که به صورت تصمیم‌سازی و اقدام برای انجام آنها ارائه می‌شود. به این دلیل، شکل و محتوای طرح‌ها، نحوه ارائه اسناد، نحوه تصویب و نظام اجرایی و مدیریت این طرح‌ها با طرح‌های جامع سنتی کاملاً متفاوت است. همین امر، امکان‌پذیری انجام آنها را با دشواری بیشتری همراه ساخته است.»

ادامه فصل نهم پایان‌نامه به ارائه تصویری از اجرای برنامه‌های ساختاری - راهبردی در شهرهای مختلف جهان اختصاص یافته است. به علاوه، این طرح‌ها در کشورهای توسعه یافته اروپایی (برنامه راهبردی لندن و برنامه ساختاری - راهبردی بارسلون) و آمریکا (طرح‌های راهبردی سانفرانسیسکو و نیویورک)، کشورهای آسیایی (شهرهای توکیو، سنول و استانبول)، کشورهای درحال توسعه آسیایی (هند) و آفریقای جنوبی (دوربان) بررسی شده‌اند. پایان بخش پایان‌نامه حاضر، مقایسه‌ای است بین طرح‌های

جامع و ساختاری - راهبردی در طرح های توسعه ایوان است که حاصل این مقایسه، به شکلی گویا در جدولی درج گردیده است. نویسنده در پایان بررسی خود به امکان سنجی اجرای طرح های ساختاری - راهبردی در ایران می پردازد. وی برای اجرای درست آن پیش شرطهایی را در نظر می گیرد که آنها را در قالب عناوین «پیش شرطهای لازم برای تحقق الگوی طرح ساختاری - راهبردی در ایران» و «پیش شرطهای لازم برای ایجاد تغییر در نظام برنامه ریزی شهری ایران»، بررسی می کند. در ادامه برای هماهنگ سازی عناصر نظام برنامه ریزی شهری ایران با الگوی طرح های ساختاری - راهبردی اقداماتی پیشنهاد می گردد، که رئوس عمده ترین آنها عبارتند از:

اقدامات لازم برای رفع مشکلات مبانی نظری طرح های توسعه شهری ایران؛ اقدامات لازم در خصوص تهیه و تدوین طرح های توسعه شهری؛ اقدامات لازم برای رفع مشکلات اجرایی طرح های توسعه؛ اقدامات لازم در خصوص رفع مشکلات نظام تصویب طرح های جامع؛ اقدامات لازم در خصوص تدوین ضوابط و مقررات؛ و نهایتاً اولویت بندی اقدامات براساس نیاز دستگاه های اجرایی ذی ربط.

جامع و ساختاری - راهبردی و امکان منجی اجرای آن در ایران. در این فصل الگوی تهیه و اجرای طرح جامع شهری به تفصیل مورد بررسی قرار گرفته است. سپس طرح های ساختاری - راهبردی به عنوان الگوی جایگزین مناسب توصیف شده اند. در این فصل به مراحل طرح های ساختاری - راهبردی چنین اشاره می شود: «به طور کلی فرایند طرح ساختاری - راهبردی در شهرها شامل دو بخش است؛ بخش اول (بررسی و تحلیل) شامل مطالعه ای پایه است که به عنوان مبنای تهیه و تدوین طرح در دو بخش (بررسی و تحلیل) انجام می شود. بخش دوم (برنامه توسعه) شامل تدوین راهبردها و سیاست های اجرایی به همراه امکان پذیری اجرای آنهاست.» پس از این، نگارنده به تشریح هر یک از مراحل مذکور می پردازد و در قالب یک جدول، شرح خدمات مورد نظر در این طرح ها را نشان می دهد.

نگارنده در ادامه فصل به بررسی برخی چارچوب های پیشنهادی برای شرح خدمات این طرح ها در ایران می پردازد. در این چارچوب چهار مرحله قابل تفکیک است؛ بررسی زمینه و پیشینه؛ مطالعات پایه شهر؛ تحلیل و جمع بندی مطالعات؛ و ارزیابی راهبردها و سیاست ها. همچنین، شرح خدمات تفصیلی الگوی طرح های ساختاری - راهبردی مورد عمل در ایران در این پایان نامه ذکر شده است.

از دیگر مباحث مطرح در این فصل، مقایسه بین دو الگوی

پروژه

1- Comprehensive Plan

2- Structure - Strategy Plan

سرویس خبر و گزارش ماهنامه،
آماده دریافت و انعکاس
آخرین اخبار شهرداریهاست

سرویس خبر و گزارش ماهنامه،
آماده دریافت و انعکاس
آخرین اخبار شهرداریهاست

سرویس خبر و گزارش ماهنامه،
آخرین اخبار شهرداریهاست

گردآوری اطلاعات ثبت شده در پروانه‌های ساختمانی صادر شده به وسیله شهرداری‌های کشور، از سال ۱۳۵۴ مورد توجه مرکز آمار ایران قرار گرفت و از سال ۱۳۵۸، اطلاعات مورد نظر گردآوری و سالانه منتشر شد.

بررسی حاضر براساس مشخصات پروانه‌های ساختمانی صادر شده در نقاط شهری کشور در سال‌های ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ انجام گرفته است. از مقایسه جدول‌های حاصل از گردآوری و پردازش اطلاعات مورد نیاز در سال‌های مذکور نکاتی به دست می‌آید که عمده آنها از این قرارند:

الف:

- تعداد پروانه‌های ساختمانی صادر شده در سال ۱۳۷۹، حدود ۱ درصد نسبت به سال ۷۸ رشد داشته است.

- ۴۵/۴ درصد از کل پروانه‌های ساختمانی صادر شده در سال ۷۸ مربوط به ساختمان‌های یک طبقه، ۳۱/۹ درصد مربوط به ساختمان‌های دو طبقه و ۲۲/۶ درصد مربوط به ساختمان‌های سه طبقه و بیشتر است.

- در سال ۱۳۷۹ فراوانی نسبی ساختمان‌های یک طبقه و دو طبقه در کل کشور نسبت به سال ۷۸ کاهش یافته و به ترتیب به ۴۲/۴ و ۳۹/۵ درصد رسیده است؛ در حالی که درصد ساختمان‌های سه طبقه و بالاتر نسبت به سال گذشته افزایش یافته و به ۲۸/۰ درصد رسیده است.

ب:

بررسی مقایسه‌ای فراوانی نسبی پروانه‌های صادر شده برای ساختمان‌های یک طبقه در طول دو سال مورد نظر نشان می‌دهد: - بیشترین درصد ساختمان‌های یک طبقه در سطح کشور به ترتیب مربوط به استان‌های ایلام (۹۰/۹ درصد)، بوشهر (۸۹/۶ درصد) و کهگیلویه و بویراحمد (۸۲/۹ درصد) بوده است.

- در سال ۱۳۷۹ استان‌های ایلام و بوشهر با کاهش نسبت به سال گذشته به ترتیب با ۸۹/۷ و ۸۶/۷ درصد باز هم بیشترین فراوانی نسبی را داشته‌اند. این در حالی است که استان کهگیلویه و بویراحمد جای خود را به استان سیستان و بلوچستان (با ۸۲/۳ درصد) داده و خود یک‌پرده‌باینی تر قرار گرفته است.

- از سوی دیگر، کمترین درصد پروانه‌های ساختمانی صادر شده در مورد ساختمان‌های یک طبقه در سال ۱۳۷۸، به ترتیب مربوط به شهر تهران (۴۱/۴ درصد)، استان قم (۱۳/۶ درصد)، استان تهران - بجز شهر تهران - (۲۲/۵ درصد) و استان همدان (۲۴/۵ درصد) بوده است.

- این ترتیب‌ها در سال ۱۳۷۹ اندکی تغییر کرده است. کمترین درصد پروانه‌های ساختمانی یک طبقه در این سال مربوط به شهر تهران (۲۱/۲ درصد)، استان قم (۱۰/۳ درصد)، استان تهران - بجز شهر تهران - (۲۳/۲ درصد) و استان مازندران (۲۹/۰ درصد) و استان همدان یک‌پرده بالاتر از جایگاه پیشین خود قرار دارد.

نگاهی به فراوانی نسبی پروانه‌های صادر شده برای ساخت و

سازهای سه طبقه و بیشتر موارد زیر را آشکار می‌سازد:

- بیشترین درصد ساختمان‌های سه طبقه و بیشتر در کشور در سال ۱۳۷۸، به ترتیب مربوط به شهر تهران (۹۰/۶ درصد) و استان‌های تهران - بجز شهر تهران - (۱۴/۵ درصد)، مازندران (۲۸/۴ درصد) و گیلان (۲۷/۴ درصد) - یعنی در سه استان نیمه شمالی کشور - بوده است.

- در سال ۱۳۷۹ این میزان تغییر کرد و شهر تهران (۹۴/۷ درصد) و استان تهران - بجز شهر تهران - (۵۵/۵ درصد) در رده‌های نخست جای گرفتند و استان‌های همدان (۲۶/۶ درصد) و گیلان (۳۲/۶ درصد) رده‌های بعدی را از آن خود ساختند.

- کمترین فراوانی نسبی نیز در سال ۱۳۷۸ مربوط به استان‌های ایلام (۱/۲ درصد)، کهگیلویه و بویراحمد (۱/۷ درصد)، چهارمحال و بختیاری و بوشهر (۳/۶ درصد) بوده است. - در سال ۱۳۷۹ کمترین درصد ساختمان‌های سه طبقه به استان‌های ایلام (۱/۳ درصد)، کهگیلویه و بویراحمد (۲/۵ درصد)، بوشهر (۲/۳ درصد) و چهارمحال و بختیاری (۴/۵ درصد) اختصاص داشته است.

ناگفته نماند که در طول سال‌های مورد نظر، سه استان از استان‌های پیش گفته بیشترین درصد ساختمان‌های یک طبقه را در میان سایر استان‌ها داشته‌اند.

ج:

بررسی تعداد زمین به ازای واحد مسکونی این موارد را به دست می‌دهد:

- بیشترین میانگین زمین به ازای هر واحد مسکونی، در سال ۱۳۷۸ مربوط به استان‌های زنجان و بوشهر و در سال ۷۹ نیز به ترتیب مربوط به همین استان‌ها بوده است.

- پایین‌ترین میانگین زمین به ازای هر واحد مسکونی در سال ۱۳۷۸ به ترتیب مربوط به شهر تهران و استان‌های تهران و گیلان بوده و در سال ۷۹ نیز همین ترتیب برقرار بوده است.

- در گذر از سال ۷۸ تا پایان سال ۷۹، در ۲۰ استان (۷۱/۴ درصد) (از کل استان‌های کشور) مقدار میانگین زمین به ازای هر واحد مسکونی کاهش یافته، در ۸ استان (۳۵ درصد از کل استان‌ها) این میزان افزایش پیدا کرده و تنها استان فارس بدون تغییر مانده است.

د:

بررسی میانگین زیربنای اختصاص یافته به هر واحد مسکونی نشان می‌دهد که:

- بالاترین میانگین زیربنای هر واحد مسکونی در سال ۱۳۷۸ مربوط به استان‌های یزد و زنجان، و در سال ۷۹ مربوط به استان‌های قم و زنجان بوده است.

- پایین‌ترین میانگین زیربنای هر واحد مسکونی در سال ۱۳۷۸ به ترتیب مربوط به استان‌های کرمانشاه و قزوین و در سال ۷۹ مربوط به استان‌های کردستان، گیلان و هرمزگان بوده است.

فضا Space

طراحی شهری، مانند معماری، هنر محصور کردن فضا است. تناسب فضا یا ساختمان، یا نسبت فضاهای خالی به فضاهای پر اغلب سهمی جدی در موفقیت یا شکست توسعه شهری دارد.

شکوه بسیاری از شهرهای تحسین برانگیز اروپا و آمریکا تا اندازه‌ای ناشی از محصور کردن مؤثر فضا است. به طوری که فرد ناظر به دلیل محصور شدن فضا، آن را بهتر درک می‌کند و بیشتر تحت تاثیر نشاط آور آن قرار می‌گیرد. از نمونه‌های مشهور چنین فضاهایی می‌توان از میدان سن پترو در رم، میدان کنکورده و میدان مارس در پاریس و حوزه وسیع خیابان و باغ‌های پرنسس به همراه محیط پیرامون تپه و قلعه کالتون در ادینبورگ، که بخشی از آن طبیعی و بخشی دیگر طراحی شده است، نام برد. انگیزش ناشی از حس فضا ممکن است شکلی صمیمی‌تر نیز داشته باشد، مانند لذت بردن از یک اتاق بزرگ یا تالاری خوش تناسب، یا میدان‌های کوچک بعضی از شهرهای شمال ایتالیا همچون لوکا.

درک ارزش فضا در طراحی شهری اهمیت دارد و گاه ممکن است مقاومتی را هم در برابر انگیزه‌های کاربردی و فایده‌گرایانه ایجاد کند. در شهرهای کوچک ایتالیا، مانند لوکا و تودی، میدان‌ها را با فواره یا بناهای یادمانی در گوشه و کناری از آن باز می‌گذارند. این میدان‌ها به عنوان فضاهای شهری ارزشمند حفاظت می‌شوند، زیرا به طور سنتی برای مقاصد گوناگون تفریحی، اجتماعی و مذهبی مورد استفاده بوده‌اند؛ دلیل دیگر این است که محصول زیبایی شناختی لذت بخش است؛ و دیگر اینکه به رغم کاهش یافتن سودمندی عملی این میدان‌ها، حفظ آنها رعایت بخشی به نظر می‌رسد.

در بعضی از کشورها حس فایده‌گرایی چنان نیرومند است که حفظ فضاهای شهری، به عنوان فضا دشوار می‌نماید. همواره نمایی وجود دارد که چیزی مانند بنای یادمانی، غرفه (کیوسک) یا درخت را در فضا قرار دهند. این کار اغلب تاثیر فضا

را مخدوش می‌سازد.

میدان‌های لندن با آنکه شهرت دارند، اما در تابستان چندان محتمل نیست که بتوان از حس فضای محاسبه شده مشخصی که با معماری محصور شده باشد لذت برد. زیرا اغلب این میدان‌ها را درختان چنار بلندی اشغال کرده‌اند که بیشتر فضای آنها را محو می‌کنند. درختان کوناوتر که با اندازه میدان و معماری آن متناسب‌ترند، هماهنگی بیشتری با این میدان‌ها دارند. یکی از محدود فضاهای شهری لندن که به عنوان فضا باقی مانده است، میدان هورس کارد است که فضا و معماری پیرامون آن لذت بخش است. دلیل حفظ این فضا آن است که گاهی برای تشریفات و سان نظامی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در غیر این صورت، به احتمال زیاد انگیزه فایده‌گرایی، آن را به سرعت از بین می‌برد.

بعضی از شهرهای جدید بریتانیا دارای میدان‌های مرکزی‌اند که می‌توانستند فضاهای مرکزی ارزشمندی باشند و برای مقاصد گوناگون به کار روند. اما سوسه فایده‌گرایی هرگونه مقاومت را از بین برده است. در نتیجه آن قبر میلمان و شاخ و برگ در این میدان‌ها قرار داده‌اند که تاثیر فضا خدشه‌دار شده است. میدان‌های یاز و یا شکوه شهرهای ایتالیایی، با برتری چشمگیری با آن میدان‌ها رقابت می‌کردند. زیبایی بسیاری از شهرهای زیبای دنیا تا حد زیادی ناشی از نحوه استفاده از فضا است که با آرایش خاصی می‌تواند هم با وقار باشد و هم برانگیزاننده.

میلان شهری و خیابانی and Street Furniture Urban

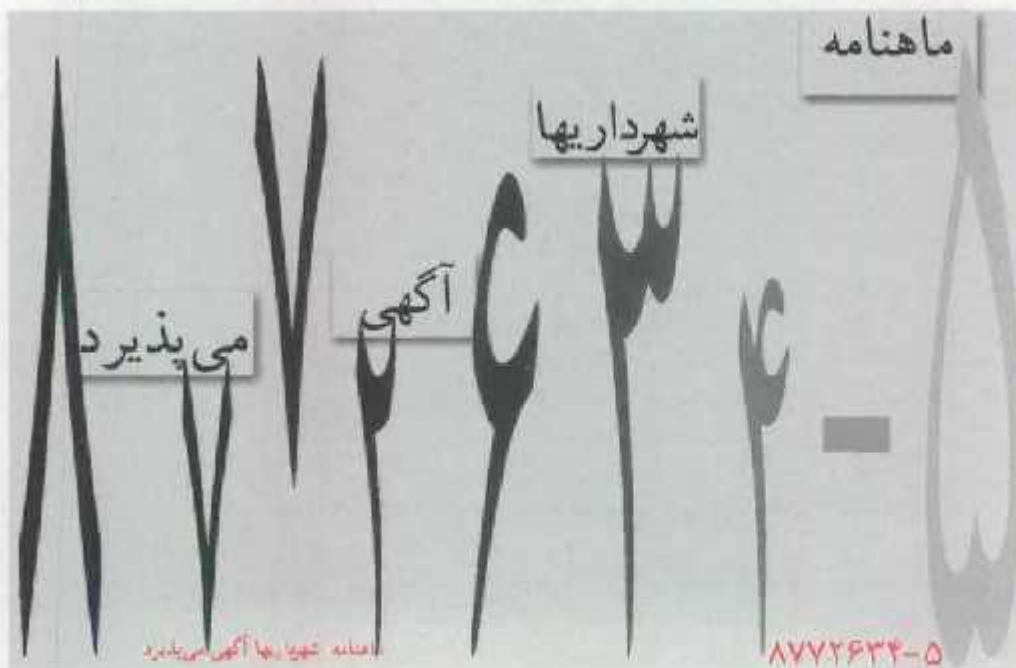
تامین خدمات و تجهیزات مربوط به آنها در توسعه شهری، یکی از مسائل اصلی مورد توجه برنامه‌ریزان است. این موضوع شامل استقرار مناسب و بهترین مکان عملکردی تجهیزات و همچنین تنظیم هماهنگ و کارآمد آنها در محیط شهری است. میلان خیابانی، عملکردهایی را تامین می‌کند که از طریق

شهرهای جدید به وسیله شرکت‌های عمران، که در آن نوعی طراحی یا کنترل عمومی وجود داشته است، جلوه عمومی مبلمان بهتر است. در مورد نصب مبلمان در شهرهای موجود، بهترین راه برای ایجاد سیمای عمومی مطلوب و عملکرد مؤثر، مراجعه به دستگاه برنامه‌ریزی دارای صلاحیت است.

سایر جنبه‌های بارز در محیط شهری که منحصرأدر مبلمان خلاصه نمی‌شوند بلکه منظور از آنها اساساً تزئینی است (مانند عکس‌ها و تزئینات یک اتاق)، مواردی را همچون بناهای یادمانی، مجسمه‌ها، برج‌های ساعت، درختان، گلدان‌ها و سایر عناصر تزئینی شامل می‌شوند. این عناصر غالباً بزرگ هستند و چون اساساً جنبه تزئینی دارند و فاقد ضرورت عملکردی‌اند. عموماً توجه بیشتری به محل استقرارشان می‌شود؛ لیکن با وجود این همواره بهترین نتیجه به دست نمی‌آید. درحالی که اندازه و مقیاس مبلمان‌ها را معمولاً عملکرد آنها تعیین می‌کند، مقیاس بناهای یادمانی و درختان را ناهنجاری می‌توان با جای استقرار آنها کنترل کرد. برای مثال، درختان با اینکه مطلوب می‌نمایند، زمانی در بهترین حالت‌اند که نه تنها طراوت داشته باشند بلکه قاب‌گذاری معماری را نیز تقویت کنند. بنابراین درختان نباید آن قدر بزرگ باشند، همچون اغلب میدان‌های لندن، که جلوه‌های معماری زیبا را خراب کنند. درختان و همچنین برج‌های ساعت، بناهای یادمانی قواره‌ها و مجسمه‌ها باید با محیط پیرامون خود تناسب داشته باشند.

خدمات نورپردازی، حمل و نقل، تلفن، پست، حفاظت و سایر خدمات ارائه می‌شود. تجهیزات مختلف نورپردازی مانند دکل‌ها، ستون‌ها، تیرها، پایه‌های دیواری و سایر لوازم نورپردازی، مجموعه گسترده نشانه‌های ترافیکی، کیوسک‌های تلفن، صندوق‌های پستی، نرده‌ها و حضارها، سطل‌های زباله، ایستگاه‌های اتوبوس، نیمکت‌ها، چارچوب‌های ویژه نصب پوستر و موارد دیگر، مبلمان خیابانی را تشکیل می‌دهند. مؤسسات مختلفی که این تجهیزات را تأمین می‌کنند، بهترین مکان عملکردی آنها را نیز مشخص می‌سازند و به این ترتیب تنظیم مناسب آنها به وسیله برنامه‌ریزان دشوار می‌شود. این امر که سازمان‌های خدماتی مختلف اغلب در استقرار مبلمان خیابانی به شکلی مستقل از هم عمل می‌کنند، برنامه‌ریزی را پیچیده‌تر می‌سازد. البته گاهی اوقات، به ویژه در ساخت شهری جدید یا توسعه شهرها، همکاری‌هایی به منظور دستیابی به عملکرد مؤثرتر و سیمایی مطلوب، به چشم می‌خورد.

امروزه بهبود طراحی مبلمان خیابانی مورد توجه قرار گرفته و شکل‌های کارآمدی، به ویژه در ستون‌های نورپردازی بازودار به وجود آمده است. همچنین طراحی‌های مناسبی در مورد وسایل و تجهیزات چون سطل زباله، کیوسک و جزاینها رایج شده است. اما غالباً مبلمان شهری که از قطعات خوب، طراحی شده و مجزا تشکیل می‌شود فاقد هماهنگی کلی است زیرا طراحی به قطعات مجزا خاتمه می‌یابد. این وضعیت موجب انتقاد فراوان از آشفته‌گی مبلمان خیابانی شده است. درجایی مانند ساخت





نام کتاب: آمایش جهانگردی / نویسندگان: روز کازه، رویرانکوار و ایوریو / مترجم: صلاح‌الدین محلاتی / ناشر: مرکز چاپ و انتشارات، دانشگاه شهید بهشتی / چاپ نخست: ۱۳۸۱ / تهران / شمارگان: ۱۵۰۰ نسخه در ۱۶۶ صفحه / بها: ۹۰۰۰ ریال

ناکارآمدی در برنامه‌ریزی‌های نه چندان جدی گردشگری، بی‌اعتنا به پیشینه‌های آشفته و تپه‌زینی است که پس از خیزش نسبی در میانه سده کتونی خورشیدی، به زکودی سنگین دچار آمده است. بهینه ۱۶۴۸ هزار کیلومتری ایران زمین به طور طبیعی، گوناگونی جاذبه‌ها را به فراوانی داراست؛ اما گردشگران بی‌اطلاعی که هیچ‌گاه هم به درستی راهنمایی نمی‌شوند، از سازه‌های اصلی این زکود شمرده می‌شوند. پایین بودن بانیس‌آور دانش آنان - به ویژه در زمینه تاریخ - از یک سو، و تپه بودن سید گردشگری خانواده از ساز و کارهای مختلفی چون پول، وقت آزاد و تامین اجتماعی از سوی دیگر، پیامدهای گوناگون و گاه شکستی چون ویرانگری، شایعه پراکنی و دروغ‌پردازی در گزارش‌های گفتاری را از سوی گردشگران، به جای یادداشت‌های دقیق و برداشت‌های درست از دیدگاه، به دنبال دارد.

شایسته می‌نماید که چنین پدیده‌هایی در کتابی دیگر - چون درآمدی بر جهانگردی - زرفکاوی شود. مترجم کتاب حاضر که خود از پیشگامان پژوهش در مسائل گردشگری است و پیش‌تر به نگارش اثر پیش‌گفته «تاریخ و جغرافیا» نیز پرداخته است، ش ۴۳، تازه‌های نشر، این بار کتابی درباره جهانگردی را از زبان فرانسه به فارسی گردانیده است. این کتاب به گفته خود وی، راهنمای ارزنده‌ای برای دبستانگان به جهانگردی به ویژه دانشجویان دوره‌های کارشناسی ارشد و دکتری در زمینه جهانگردی است.

کتاب یا سخن کوتاهی از مترجم آغاز گردیده است که دنباله آن را مقدمه‌ای با زده صفحه‌ای از مؤلفان آذین می‌بندد و بیکر آن در چهار فصل گسترده‌تری شده است. با این عنوان‌ها: برنامه‌ریزی و آمایش جهانگردی در جهان، آمایش جهانگردی در فضای ساحلی، آمایش جهانگردی در محیط کوهستان، و آمایش در فضای روستایی و بی‌رسمون شهر. فصل واپسین با یادداشتی در مورد آمایش جهانگردی - میراث شهری، تاریخی و صنعتی - و بخشی در آخر با نام «ارزشیابی و چشم‌انداز» پایان می‌یابد.

کتابنامه‌ای نیز به زبان فرانسه با ۲۳ پایه نگاشته آن را پدیده می‌کند. کتاب نوشته سه تن از کارشناسان فرانسوی است که به وسیله مرکز نشر دانشگاهی فرانسه چاپش شده است. آنها در پیش‌گفتار خود برای درک و دریافت کلی و ضروری از جهانگردی، به روشنگری مفاهیم، توسعه، برنامه‌ریزی، آمایش و تجهیزات - که از دیدگاه آنها گنگ و درهم آمیخته است - پرداخته‌اند.

آنان زایش پدیدهای به نام «جهانگردی توده‌ها» را به سال ۱۹۲۶ م. / ۱۳۲۵ ش، یعنی زمانی که «پیمان بین‌المللی حق بهره‌مندی از مرخصی با حقوق» به تصویب رسید، یاد می‌گرداند. پیش از آن را هم روزگار جهانگردی نخبگان می‌دانست و توضیح می‌دهند که «توسعه» در ایام کوباگون زندگی انسان - به ویژه

شهرجات، سرگرمی‌ها و اوقات فراغت - از روزگار ما (دهه ۷۰ میلادی) آغاز شده است. آنان گمانند که «برنامه‌ریزی» در نظام اقتصادی، به ویژه در بحرانی کنونی جهان، تنها قادر به تحمل برنامه‌ریزی میان‌مدت (۲ تا ۶ ساله) است.

سپس به‌واژه آمایش پرداخته‌اند که «در سایه‌گذاری در فضای برخورد از تنوع شکلی فوق‌العاده به منظور آمایش جهانگردی مستلزم آن است که این فعالیت در فرآیندی از برنامه‌ریزی که دارای هدفهای درجه اول اجتماعی، اقتصادی و فضایی است، قرار گیرد».

فصل نخست کتاب با زیر فصل توضیح برنامه‌ریزی و آمایش جهانگردی آغاز می‌گردد. نویسندگان سرازاز تحول و تکامل پژوهش و کار اجرایی در زمینه برنامه‌ریزی و آمایش را پس از سال ۱۹۵۵ م. می‌دانند و در دست‌نویسی این مسیر را از دیدگاه زمانی و قضا به سه دوره برنامه‌ریزی کوتاه، میان و بلندمدت که برنامه‌ریزی راهبردی یا آینده‌نگرانه است تقسیم کرده‌اند. این در حالی است که در زیر فصل بعدی با نام «مبوه‌شناسی سازمان جهانی جهانگردی» این رده‌بندی در پنج دسته برنامه‌ریزی میان‌ناحیه‌ای، ملی، ناحیه‌ای، محلی و برنامه‌ریزی جزئی یا شعبه‌ای تقسیم شده است. در این بین، این آخری می‌تواند آمایش و برنامه‌های را در مقیاس ملی در یک یا چند بخش از فعالیت‌های جهانگردی در برگیرد. در زیر فصل «وضعیت برنامه‌ریزی و آمایش جهانگردی در جهان» نشان داده‌اند که سازمان جهانگردی در ۱۹۷۸ م. بررسی‌ای کلی در ۲۱۰ کشور جهان انجام داده که از این میان ۱۶۱۹ مورد را دست‌چین کرده‌اند.

پدیدآورندگان کتاب در هدف‌های برنامه‌ریزی و آمایش جهانگردی «این دو برپوش را پیش می‌کشند که «چرا و برای چه کسی برنامه‌ریزی و آمایش می‌شود؟» کتب در فصل دوم که با زیر فصل «تاریخچه آمایش‌های شرقی تا آمایش‌های بزرگ‌منطقه‌ای» آغاز می‌گردد، به سه کارکرد در فضای ساحلی که به شتاب رشد یافته، پرداخته است:

۱) گسترش صنایع و به ویژه صنایع هسته‌ای که مصرف‌آب در آنها بسیار بالاست و از خطروایی برای محیط زیست نیز بر کنار نیست.

۲) انبوهی بافت‌های شهری و مسکونی، به گونه‌ای که در فرانسه ۱۴ درصد جمعیت، با چگالی ۲۵۰ نفر در کیلومتر مربع، تنها ۴ درصد سرزمین را در اشغال خود دارند.

۳) فعالیت‌های جهانگردی (پول‌ساز و انبار گسیخته) در جهانی که گسترشی روز افزون دارد، زیستوم منطقه را تهدید می‌کند.

در زیر فصل «ایستگاهها و رودخانه‌ها: مرحله پیشگام آمایش» پس از بررسی کوتاهی از پیشینه این ایستگاهها - مانند یس (در فرانسه) و پرایتون (در انگلیس) - و گسترش آنها به سرزمین‌های دور دست مانند مکزیک و جامائیکا، و ویژگی‌های همگانی این ایستگاهها پرداخته شده است. از این دست‌نویس‌های چون نقش روشنگرانه و تشویقی پایه‌گذاران نروژ و اشراف، مکان‌گزینی ترجیحی در سواحل، و آمد و رفت‌های بسیار خصوصی در زمستان (ص ۵۲). در زیر فصل بعدی «شهرسازی طولی (خطی) نامتوزم در کرانه‌های جهانگردی» به پیشینه این گونه، که پس از جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵ م.) پدید آمده، پرداخته شده است. در این

زیر فصل به‌عنوان مهم‌ترین گسترش سریع آمد و شد در کرانه‌های دریا، عمومیت یافتن خودرو شخصی برای سفر و توسعه انجام گسیخته خانه‌ها و امکانات‌های جهانگردی بررسی شده است.

«از ایستگاههای ابتدایی تا آمایش کامل و انبوه» سرازاز فصل سوم است که در آن نویسندگان محیط کوهستان را اسب‌بندی‌ترین قلمرو جغرافیایی می‌دانند. این محیط به آمایش بیشتری نیاز دارد و برای چیزی بر دشواری‌های ویژه کوهستان باید نخست شرایط جغرافیایی و آب و هوایی ویژه این فضا را بررسی کرد. آنان در بخش‌های بعدی به ایستگاه‌های اسکی در فرانسه پرداخته و آن را با دیگر کشورهای کوهستانی اروپا سنجیده‌اند. در زیر فصل دیگری با نام «نسل نخستین» رونق ایستگاه‌های خودرو به توسعه ایستگاه‌های کوهستانی در پایان سده نوزدهم میلادی اشاره شده، که با فعالیت‌های مربوط به میهمانان چشمت‌های آبگرم و کوهنوردان همسو بوده است.

فصل چهارم با عنوان «آمایش در فضای روستایی و بی‌رسمون شهر» با این سخن آغاز می‌گردد که فضای روستایی کشورهای صنعتی و به ویژه فرانسه از چند سال پیش در معرض خطر جدی قرار گرفته است. تپه شدن روستاها به سود تجهیز مراکز صنعتی و کشاورزی این سرزمین‌ها را در برابر آمایش تازه قرار داده است. زیر فصل «تحول تجهیزات در فرانسه» به بررسی دو مرحله‌ای «پیدا شدن تجهیزات فردی» در دوره‌های سی ساله و «آمایش هماهنگ» به مدت ۱۰ سال پرداخته شده که در آن ایستگاه‌های سبز برای گذران اوقات فراغت و بوستان‌های طبیعی ملی و ناحیه‌ای و ساحلی‌های آبی و پایگاه‌های تفریحی و اردوهای زمستانی بررسی شده است. واپسین زیر فصل «آمایش روستایی در جهان» است که در آن کشورهای سرآمد در آمایش فضای روستایی - مانند ایتالیا، فنلاند و کانادا - معرفی شده‌اند.

کتاب با همه کوچکی، انبوهی از جایگاه‌ها را در خود دارد. مترجم با حوصله فراوان برابر نهاده‌ها یک‌بار آنها را در با نوشت آورده - که بسیار سودمند است. نویسندگان برای کوتاه کردن کتاب از چهار نقشه و طرح استفاده کرده‌اند، که شوربخانه نقشه‌های صفحه ۵۹ بدون جایمان مانده است. مترجم با همه دلبستگی به موضوع، در برگرداندن جایمان‌های ترکیبی - رفتاری دوگانه داشته است؛ مثلاً برای جایمان Coté d'Azur برابر نهاده «ساحل لاجوردی» را به کار برده که برخلاف همه موارد در درون متن آمده است (ص ۵۰).

این در حالی است که باره‌ای از جایمان‌ها تنها فارسی نگاشت دارند و تاگوا مانده‌اند؛ و از این دست است کروازیک (Crosic)، برگردان اماکن‌دانه و دقیق کتاب گاه آن را از روانی و شیوایی دور کرده است (از جمله در ص. ۵) «آنچه آمایشگران جهانگردی و تفریحات در هوای آزاد دولت کانادا خاطر نشان کرده‌اند» (۱)

کتاب به گامی‌هایی هم‌چنان است که چشمگیرترین آنها نمایه است: در حالی که نمایه جایمان برای چنین کتابی ضرورت محتوم به شمار می‌آید. در پایان نیز در پی برای شمارگان بسیار اندک کتاب و صفحاتی که می‌توانست با تصاویری زیبا از چشم‌اندازهای گردشگری نامرغور در کتاب، آراسته شود. همان‌طور که در کتاب را به همه دانشجویان جغرافیا، گردشگری و شهرسازی توصیه می‌کند.

1- L. Inchausti et Touristique
2- G. Cases
3- R. Langon
4- Y. Rippreault

Contents

Note	4
Special Report	
The Image of City Form and Contents / J. Aliabadi	5
Idea & Research	
An Introduction to The Viewpoints of Urban Planning / M. Hushemzade	12
Sights in Highways / S. Hossieniyoun	17
Legal Counsellor / H. Ehteshami	21
Administrative and Financial Counsellor / J. Rezaie	24
Municipalities According to Documents / L. Mokhtari	29
Urban Law	
Issuance of Building Permit Stages / T. Haydarnia	30
Mayor's View	
Rasht in Searching a New Phase / M. Salari	35
Dialogue	
Legal Basis of Urban Governance / Interview with A. Amir Arjomand	38
Councils and Participation	
Second City Council Against a Difficult Way / A. Torabi	42
City Council, The Expectations and Possibilities / H. Moharqa	45
The ABC of City, Who is The Manager of a City? / M. Barabadi	46
World's Experiences	
The Image of Ljubljana Through The Ages / Trans: Sh.Farzinpak	50
The Council, The Citizens and The Future of Santos / Trans: M. Mousavi	53
Reforms in Canada's Municipalities / Trans: B. Samdi	56
World's Cities and Municipalities	60
Instruction	
How Can We Plan a Bus Station? / M. Dudushi	65
Point of View	
A Critic on Regulation of Mayors' Salaries and Fringe Benefits / G. Amiree	70
News Reports	72
Brief News	92
Glance at Cities / Ardabil, Ardestan, Isfahan, Oshnaviye, Urmia	99
Research Selection /-Surveying The Possibility of Substitution of Structural-Approched Plans Instead of Urban Plans Researching in Planning Study of Italian Cities / S.Mousavi	100
Urban Statistics / D. Jalali	104
Urban Terminology / N. Barakpoor	107
New Publication / A. Jalali	109



در دنیای فناوری اطلاعات
و در محیط شهرداریهای شهر و نمدار

با شهر آرا بسوی شهرداری الکترونیکی

شهر آرا

سیستم نسیم سازی شهرداری های ایران

Info@marlic.net



Electornic Municipality...



Features

بیش از ۸ سال سابقه موفق در راه اندازی
و پشتیبانی در شهرداری تهران

- امکان پیگیری فوری وضعیت هر کدام از پرونده ها
- امکان تهیه گزارش ارزیابی عملکرد پرسنل
- ثبت سوابق اقدامات انجام شده بر ای پرونده ها همراه با مشخصات اقدام کننده و زمان اقدام
- امکان تهیه گزارشهای ارزیابی عملکرد شهرداری و واحدهای آن
- امکان ارائه نمودار ترافیک پرونده هادر هر یک از بخشهای حوزه مدیریت شهر سازی
- وحدت رویه و یکسان سازی استفاده از قوانین و مقررات در مناطق مختلف
- سهولت کارگزاران و ارباب رجوع
- حذف مراحل تکراری و در نتیجه سرعت عمل بخشیدن به روند کار
- دسترسی سریع و مطمئن به اطلاعات جمع آوری شده
- استفاده از اطلاعات جامع در جهت استفاده در امر سیاست گذاریهای کلان
- استفاده از تکنولوژی Net.
- امکان ارتباط با شهر وندان از طریق اینترنت

- مکانیزاسیون فرایند صدور انواع پروانه و گواهیهای ساختمانی شامل:
- تشکیل پرونده
- ثبت فرم درخواست
- بازدید
- طرح بر و کف
- دستور نقشه
- کنترل نقشه
- محاسبه عوارض
- بررسی تخلقات
- ارسال به کمیسیون و ثبت برای کمیسیون
- ایلغ اخطار اعتراض و عدم اجرای رای
- تایید مسیولین
- انجام استعلام از سازمانهای ذیربط
- ثبت پاسخ استعلام
- کنترل کسری مدارک
- نظریه اصناف و کسب و پیشه
- ثبت الکترونیکی تصاویر اسناد
- ثبت الکترونیکی فایل های نقشه
- مکانیزاسیون فرایند صدور مجوزهای تفکیک، افراز و تجمیع املاک.
- مکانیزاسیون فرایند پاسخ استعلام

مارلیک کامپیوتر

تهران - یوسف آباد - خیابان ۳۵ - شماره ۱۲
تلفن و فکس: ۸۰۶۰۵۶۳ (۱۰ خط)



مکانیزاسیون فرایند صدور مجوزهای تفکیک، افراز و تجمیع املاک.
مکانیزاسیون فرایند پاسخ استعلام

48

Shahrdariba

Monthly Journal of information
Educational and Research
on Urban Management and Planning
Number 48, May 2003

- The Image of City Form and Contents
 - An Introduction to The Viewpoints of Urban Planning
 - Sights in Highways
- Rasht in Searching a New Phase
 - Legal Basis of Urban Governance
 - Second City Council Against a Difficult Way
- Who is The Manager of a City?
 - The Image of Ljubljana Through The Ages
 - The Council, The Citizens and The Future of Santos
- How Can We Plan a Bus Station?
- A Critic on Regulation of Mayors' Salaries and Fringe Benefits

