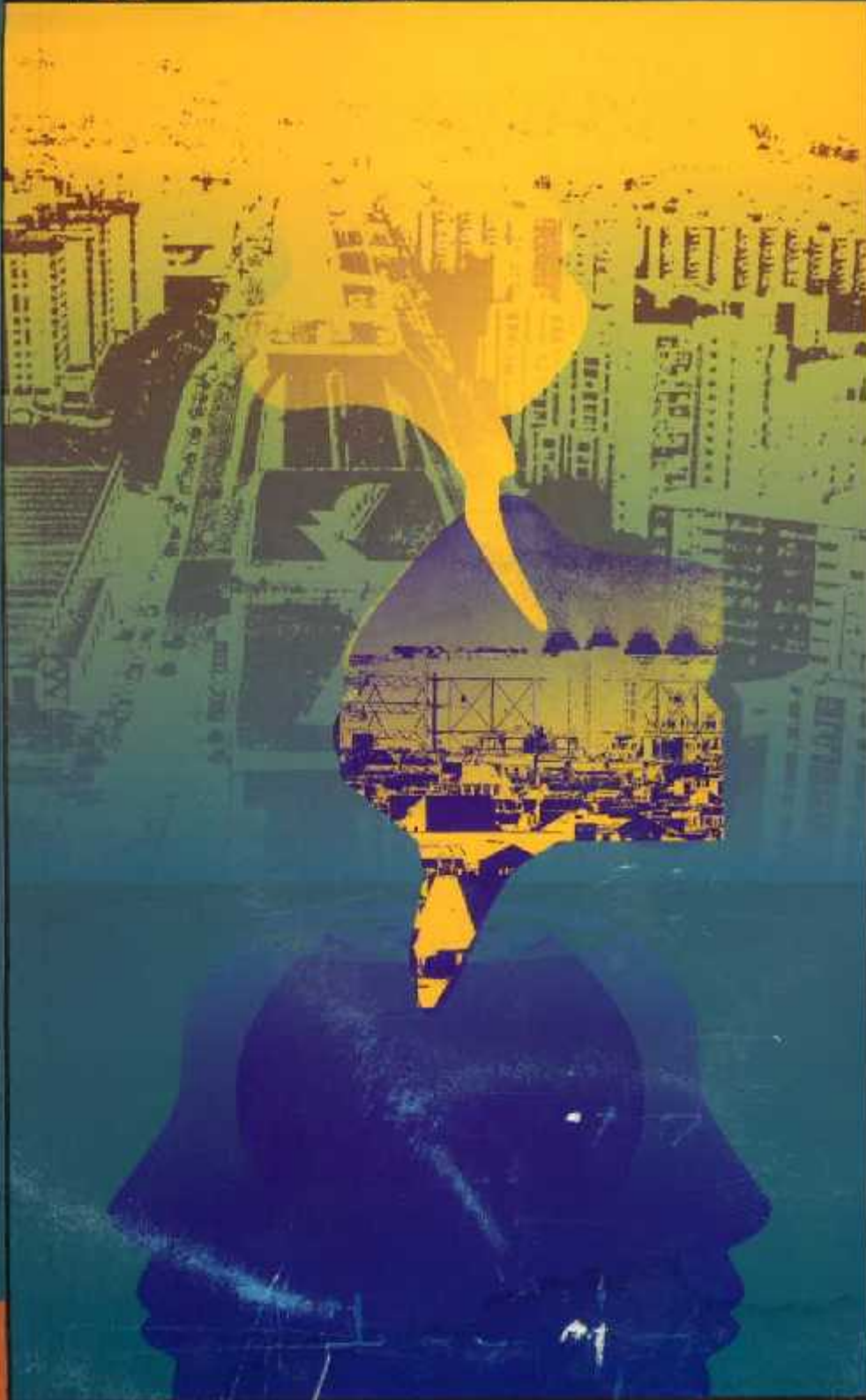


# ۵. شهرسازی

مفاهیم پایه‌های آموزشی، اطلاع رسانی  
برنامه‌ریزی و مدیریت شهری  
دوره جدید - سال پنجم شهرسازی - ۱۳۸۷  
۱۳۶ صفحه - ۱۰۰۰ تومان



- طرح‌های توسعه شهری؛ ناکارآمد و تحقق ناپذیر
- ساماندهی صنایع شهر
- آموزش شوراهای محلی؛ وظایف سازمان صنعتی و تولیدی
- اسکان غیر رسمی در جهان
- آموزش شوراهای محلی؛ وظایف سازمان صنعتی و تولیدی
- توسعه پایدار شهری
- تمرکززدایی صنعتی و تولیدی
- شهر آینده؛ محورهای توسعه شهری در آسیا
- تأثیر اجرای ناقص مقررات در حوضه حایم قانونی و اقتصادی
- اهمیت اجرای ناقص مقررات در حوضه حایم قانونی و اقتصادی
- حایم قانونی و اقتصادی
- مفهومی واحد یا متفاوت

تیر ماه ۷۲

در جهت تامین بهداشت، ایمنی و سلامتی ایرانیان

شرکت تولیدی تجهیزات مبارز



گیت پارس تهران خیابان ولیعصر



نمایس مبارز مدل ۱۹۵۱



نمایس مبارز مدل ۱۹۸۱



نمایس مبارز مدل ۲۹۵۱



چاروب خپاشی مدل ۶۱۲ (اگر بدون)

فروش استثنایی بمناسبت برگزاری  
نمایشگاه خودرو تیر ماه

## قابل توجه

شهر دارینما، ساز ماشینهای باز یافت، شرکت های خدماتی، شهرهای جدید  
شهرک های صنعتی، کارخانجات، پتادر، مراکز نظامی و انتظامی



ماشین نجات مدل ۴۴۱



زباله جمع کن مدل ۵۰۰۶

قیمت دستگاه ۱۷۹۰۰۰۰۰ تومان



زباله جمع کن مدل ۱۸۲ (تولیدی)



زباله جمع کن مدل ۴۰۱



زباله جمع کن مدل ۸۰۶

قیمت دستگاه ۷۵۰۰۰۰۰ تومان



زباله جمع کن مدل ۸۹



برای تضمین کیفیت محصول  
توسط شرکت سهامی بیمه ایران  
به شماره: ۷۷-۱۷۳۰۱۷۳۱۷۳۱۷۳



زباله جمع کن مدل ۴۰۳



آتش نشانی مدل ۱۲۲ (تولیدی)



آتش نشانی مدل ۱۲۲

دفتر فروش :  
ایران - اصفهان - سی و سه پل  
ابتدای چهارباغ بالا،  
مجمع تجاری و اداری کوثر،  
طبقه سوم، شماره ۵-۳  
تلفکس : ۸-۶۲۵۱۹۷۶-۳۱۱  
همراه : ۰۹۱۱۳۱۸۸۹۹۱

۶ ماه ضمانت دستگاه و ۱۵ سال تامین قطعات و تضمین خدمات

خط تولید محصولات جدید مبارز راه اندازی گردید.



# شهرهای صنعتی

مجله پژوهشی، آموزشی و اطلاع‌رسانی  
در زمینه مدیریت شهری  
نورده جدید، سال پنجم، شماره ۵، تیر ۱۳۸۷

۵۰

موضوع: دوره ۱۴امین همایش شهری، شهرسازی  
صنعتی و توسعه شهر

۴	یادداشت
	گزارش اصلی
۵	ساماندهی صنایع شهر / جلال معصوم - آرش سرایی
	اندیشه و پژوهش
۱۲	طرح‌های توسعه شهری؛ ناکارآمد و تحقق‌ناپذیر / رضا احمدیان
۱۹	اسکان غیر رسمی در جهان / حسین حاتم‌نژاد
۲۸	مشاور حقوقی / محمدرضا بهاروند
۲۹	مشاور اداری - مالی / جمشید رضایی
۳۴	شهرداریها به روایت اسناد
	قانون شهر
۳۵	شهرداری‌ها و تأمین زمین / تورج حیدر تیا دلخوش
	از نگاه شهردار
۳۸	نظرآباد و بلند نظری صنعتی / گفت‌وگو با ایرج چگینی‌نژاد - شهردار نظرآباد
	گفت‌وگو
۴۱	توسعه پایدار شهری / گفت‌وگو با منوچهر طیبیان
	شورا و مشارکت
۴۵	آموزش شوراها در دوره دوم محورها و محله‌ها / محمد رضا طائبی‌نژاد
۴۹	الفبای شهر / آشنایی با وظایف سازمان شهرداری‌های کشور / محمود برآبادی
	تجربیات جهانی
۵۱	تمرکززدایی صنعتی و توسعه شهری در آسیا / ترجمه: شهرزاد قوزین پاک
۵۴	شهر قدیمی اودینه، در تکاپوی حیاتی نو / محمدرضا پورجعفر - علی اکبر تقوایی
۵۸	شهرهایمان را زنده نگهداریم / ترجمه: میثاق موسوی
	شهرها و شهرداری‌های جهان
۶۱	احداث شهرک صنعتی در مونیخ / صنایع شهری در استانبول ساماندهی می‌شوند / سهم مردم در اداره شهر ...
	کنتسنتینو / سیویتا، راهی به سوی حمل‌ونقل پاکیزه‌تر و ...
	طرح و شهر
۶۵	تأثیر اجرای ناقص مترو بر ساختار شهری تهران / ایرج قاسمی
	آموزش
۷۵	اهمیت بودجه در حمل‌ونقل درون شهری / حامد صادقی
	دیدگاه
۷۹	حريم قانونی و حوزه استحفاظی مفهومی واحد یا متفاوت / محمد عبدالقواء
۸۳	مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری؛ گذشته، حال و آینده / ناصر براتی
	گزیده پژوهش
۸۶	تأثیرات اقتصادی - قضایی شهرک‌های صنعتی در تهران بزرگ
	گزارشهای خبری
۹	شهرک‌های صنعتی یاری مضاعف پاره‌حلی مناسب / مسائل شهرسازی ایران / میزگرد مدیریت واحد شهری / روز ...
	زمین پاک و همایش مدیریت پسماند / و ...
	اخبار کوتاه
۱۱۳	ساماندهی پیمانروهای تهران / به‌کارگیری سیستم کنترل هوشمند در تبریز / شهرداری نقه در سال ۸۱ او - ...
	یک شهر، یک نگاه
۱۱۹	ارومیه، آشنویه، اصفهان، تبریز و ...
۱۲۰	آمار شهر / دانه جلالی
۱۲۲	واژگان شهری / ناصر برک‌پور
۱۲۳	تازه‌های نشر / عباس جلالی
۱۲۴	درس آخر راه، یادی از زنده‌یاد منوچهر حریفی
۱۲۷	ویژه پنجاهمین شماره
	فهرست انگلیسی

طرح‌ریزی و مدیریت شهری، مجله علمی پژوهشی، شماره ۵، تیر ۱۳۸۷  
مجلس بحث‌های تخصصی، مرکز پژوهی، چشم‌انداز رفاه‌اندیش شهر  
و صنعت

۱. مطالب مشاوران: دکتر لویزا، دکتر نظرات
۲. شهرداریها، ایستاد
۳. شهرداریها، در ویرایش و تخصیص مطالب آزاد است
۴. مطالب از سلسله به هیچ وجه باز گردانده نخواهند شد
۵. استفاده از مطالب و طرح‌های نگاشته تنها با ذکر منبع مجاز است

صاحب امتیاز، وزارت کشور - سازمان شهرداری‌های کشور  
مدیر مسئول: محمد حسین طیبی  
ریز ناظر: علی الختاری  
مدیر تحریریه: کیومرث ام‌آبادوست  
هیأت تحریریه: عباس جلالی - مرجان دکایی - شهرزاد قوزین پاک - بانو لایمرانی  
امور اجرایی: فرشاد عمرانی  
مدیر هنری: جمشید یاری شیراز  
ویراستار: حمید حقیقی  
صفحه‌آرا: حمید اسفندیاری  
تصویرسازی: مهدی باورمحمدی  
امور عکس: خاتون مهر و فاشد  
امور فنی: عباس حقیقیان  
طراحی جلد: ژیلدا ریاضی پور  
نمونه جلد: ژیلدا شاه‌مثنی  
شمارگان: ۵۰۰ نسخه

**سخن اول:**

خرداد ماه ۱۳۷۸ که اولین شماره سیزدهم ماهنامه شهرداریها به همت تعدادی از متخصصان و مدیران مربوط به امور شهری روی پیشخوان فروش رفت، امید به گامی مؤثر در تعالی شهر و شهرسازی و برنامه ریزی و مدیریت شهری در دل تمامی دلسوزان و دست‌اندرکاران امور شهر شکل گرفت. اکنون پس از پنجاه شماره، انعکاس نظر مدیران شهری، متخصصان و عموم خوانندگان نشان می‌دهد که شهرداریها در انجام رسالت خود تا حد زیادی موفق بوده‌است. روشن است که کارنامه و موفقیت شهرداریها مرهون تلاش و پایمردی همه کسانی است که از شماره ۱ تا ۵۰ به نحوی دست‌اندرکار این نشریه بوده‌اند و از همه مهمتر نقش مخاطبان را در دوام و تکامل نشریه باید ذکر کرد که همواره با ارسال مطالب و نظرات خود یاری دهنده و مشوق ماهنامه شهرداریها بوده‌اند. اکنون که پنجمین سال انتشار را آغاز کرده‌ایم بیش از پیش یاری همه عزیزان را ارج می‌نهمیم.

**سخن دوم:**

مسئله ساماندهی صنایع شهری در کشورهای جهان به دنبال انقلاب صنعتی و ایجاد و تجمیع صنایع آلوده کننده در شهرهای مهم کشورهای توسعه یافته مطرح شد، و تأثیر عمیقی بر رویکردهای برنامه‌ریزی شهری در این کشورها گذاشت. در پی آن و با ورود صنایع جدید عموماً مونتاژ و متکی به سوخت فسیلی و تمرکز صنایع در حومه شهرهای بزرگ، و رشد و گسترش سریع شهرها و قرار گرفتن این صنایع در درون بافت‌های شهری، مدیریت شهری کشورهای در حال توسعه را با چالش‌های جدی مواجه کرد. در چند دهه اخیر با تقویت نگرشی که وجود محیطی آرام و پاکیزه را برای شهرنشینان لازم می‌دانست، علاوه بر بحث لزوم سامان‌دهی صنایع بزرگ و آلوده کننده این مسئله به حوزه صنایع کوچک مقیاس و برخی خدمات شهری نیز گسترش یافت.

شهرداری‌ها طبق بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، مسئول رسیدگی به مشکلات صنایع و خدمات مزاحم و غیر بهداشتی در محدوده شهر می‌باشند. شیوه معمول و فراگیر شهرداری‌ها در برخورد با این مسئله، انتقال صنایع به خارج از محدوده شهرها و تجمیع آنها در شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی بوده‌است. این امر شامل فرایندی است که از احاطه به صنایع آلوده کننده و مزاحم شروع می‌شود و به جابه‌جایی و یا تعطیلی صنایع می‌انجامد.

روند مذکور، صرفنظر از نقایص متعدد، تاکنون غالباً به صورت گزینشی اجرا شده و شهرداری‌ها در بسیاری از موارد، سازوکار برخورد با واحدهای صنعتی کلان را در خود نداشته‌اند، و در نتیجه حوزه عمل به واحدهای کوچک محدود شده است. در موارد متعدد مجتمع‌های در نظر گرفته شده، برای استقرار واحدهای جا به جا شده فاقد امکانات و تأسیسات زیربنایی مورد نیاز بوده‌اند؛ و در حالی که تعدادی از واحدهای صنعتی مشابه در سطح شهر باقی می‌مانند، واحدهای جابه‌جا شده عملاً از چرخه رقابت اقتصادی حذف می‌شوند. از سوی دیگر، گاستی‌های قانونی هم در این زمینه نیز مشهود است و در قانون شهرداریها مصداق «صنعت مزاحم» به درستی مشخص نشده است و با توجه به قوانین مصوب متأخر بر قانون شهرداری‌ها حوزه وظایف شهرداری‌ها در این زمینه چندان مشخص نیست.

بدین ترتیب، راهکار اجرایی و عملی برخورد با این مسئله کدام است؟ تکلیف و وظیفه مدیریت شهری در این میان چیست؟ شاید در شرایط کنونی انبساطی‌ترین نیاز برای ساماندهی صنایع و خدمات مزاحم شهری تجدید نظر در دیدگاه اجرایی و تلاش برای درک صحیحی است که بر مبنای آن، مناسب‌ترین راهکارهای عملی - با توجه به شرایط روز - انتخاب شود.

با توجه به اینکه وجود برخی صنایع و مشاغل در سرنزدگی و پویایی محله‌های شهری بسیار مؤثر است، و اینکه امروزه فناوری علمی و پیشرفته توانسته است پاسخگوی بسیاری از مشکلات صنایع و مشاغل در محدوده شهری باشد، بنابراین جابه‌جایی صنایع می‌تواند یکی از راه حل‌ها - و حتی در رده آخرین راه حل‌ها - به شمار آید.

تجربه ساماندهی صنایع شهری در ایران بسیار محدود است، و ضروری است که از تجربه دیگر کشورها استفاده مطلوب شود. به نظر می‌رسد در این راه، به کارگیری الگویی از الیدی در شهرهای مختلف پاسخگو نباشد.

در این زمینه دو اقدام ضروری به نظر می‌رسد: اول، انسجام در عمل و اجرا و تمرکز امور مربوطه به صنایع شهری در نهادی که به صورت تخصصی به آن بپردازد، که اجرای ماده ۱۳۶ برنامه سوم توسعه زمینه مناسبی را برای ایفای نقش مؤثرتر شهرداری‌ها و مدیریت شهری مهیا خواهد کرد؛ و دوم، تدوین برنامه جامع برای شهرهای بزرگ که در آن با توجه به مطالعات دقیق، به ایجاد خرد و کلان صنایع شهری و پیوند آن با دیگر مسائل شهری توجه شده باشد.



## ساماندهی صنایع شهر

جلال معصوم - آرش سرایی

کارشناسان ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای

به راستی که نام «حکومت محلی» زیبنده‌ترین صفت برای مدیریت شهری است. آن‌گاه که مدیریت شهری می‌کوشد تا شهر را سامان دهد و حیات این ارگان زنده را مداوم بخشد، در واقع در تلاش برای هدایت و کنترل یکی از پیچیده‌ترین سیستم‌های ممکن و شناخته شده اجتماعی - کالبدی است. این رهبری خطیر، وظایف بسیار خطیری را نیز طلب می‌کند: از نظارت بر ساخت و سازهای شهری گرفته تا تأمین بهداشت و پاکیزگی، و از توسعه فضاهای سبز و تفریحی گرفته تا کنترل آمد و شدها، و از ایجاد معیار و گذرها تا تأسیس مراکز فرهنگی. اینها تنها گوشه‌ای از زبده وظایف شهرداری‌ها در کوشش و کنار جهان هستند. این همه وظایف متنوع را نمی‌توان در یک نهاد جمع کرد، مگر آنکه بر آن نام «حکومت محلی» نهاد.

ساماندهی صنایع و خدمات شهری نیز از جمله ددها و ذلیقه شهرداری‌ها در اغلب کشورهای جهان است (که البته جز این هم نمی‌تواند باشد) چگونه نهادی بر بهداشت، ساخت و ساز، آمد و شد و مانند اینها نظارت داشته باشد اما بر نحوه رفتار و استقرار مهم‌ترین فعالیت‌های شهری - یعنی صنایع و خدمات - نظارت و کنترلی نداشته باشد؟ آنچه اکنون در نظام شهری کشور، در خصوص صنایع و خدمات شهری به چشم می‌خورد، با هر نامی که بر آن نهاده شود، مطلوب و یا نامطلوب، نافی این حقیقت مسلم نیست که شهرداری‌ها در جایگاه مدیریت شهری در سامان دادن به آن می‌بایست نقش محوری را بر عهده گیرند. در این گزارش کوشش بر آن است تا ابعادی از این مسئله مورد بررسی قرار گیرد.

در برخی تعاریف از شهر، آن را مکانی دانسته‌اند که اشتغال عمده ساکنانش در فعالیت‌های صنعتی و خدماتی است. هروری بر سابقه‌شناسی در جهان نیز حاکی از آن است که در اغلب شهرهای قدیمی و اولیه، اکثریت نسبی از آن پیشه‌وران و صنعتگران و بازرگانان بوده است. شهر با مفهوم جدید نیز از این قاعده مستثنی نیست.

بسیاری از شهرهای بزرگ جهان هم‌زاد انقلاب صنعتی‌اند. در واقع آنها یا کانون‌های زیستی گرد آمده به دور صنایع بوده‌اند و یا شهرهای قدیمی توسعه یافته‌ای که در دل خود صنایع را زاده و پرورش داده‌اند. رابطه شهر و صنعت همواره رابطهای دوسویه بوده است.

شهرها به همان میزان که ملول پذیرند صنعت بوده‌اند، عامل شکل‌گیری آن نیز بوده‌اند. صنایع برای ادامه حیات خود نیازمند نیروی کار، بازار فروش کالا و امکانات زیرساختی‌اند که در شهرها بیش از هر جای دیگر به آن دست می‌یابند. جوامع شهری هم خود نیازمند کالاها و خدمات تولید شده به وسیله صنایع و صنوف مختلف‌اند. مفهوم صنعت، در مقام هم‌زاد یا مولود یا مادر، صرفاً با مفهوم شهر درک می‌گردد و با آن درمی‌آمیزد و همیشه در کنار شهر می‌ماند.

اما این هم‌راهی و هم‌نشینی در همه حال به معنای رعایت منافع متقابل نیست. صنعت بر اساس ماهیت و ذات آن، در پی کسب سود است و در این راه - برای حداقل کردن هزینه‌ها و حداکثر کردن سود - گاه منافع عمومی ساکنان شهر را نادیده می‌گیرد. از این رو بر مدیریت شهری است که به نمایندگی از منافع عمومی به ساماندهی و کنترل این فعالیت‌ها در شهر بپردازد و رابطه صنایع و خدمات شهری را با سایر فعالیت‌های شهری به قاعده در آورد.

ابعاد حضور صنایع در شهرهای کشور ما به اندازه

کشورهای توسعه یافته صنعتی نیست. این مسئله اگر چه از نگاه اقتصادی ممکن است تأسیف برانگیز باشد ولی از زاویه نگاه مدیریت شهری تا حدودی فرصت و غنیمی است تا از تجربیات و آزمون‌های سایر جوامع سود جویند و راه‌های پر مخاطره را نبیاماید.

حضور صنایع جدید در شهرهای ما به اوایل سال‌های ۱۳۰۰ شمسی بازمی‌گردد. در آن زمان برخی صنایع نظیر نساجی، چغندر قند، ذوب فلزات، تولید برق، روغن کشتی و مواد نفتی زودتر از صنایع دیگر در کنار شهرها استقرار یافتند. به تدریج با افزایش تعداد صنایع و متعاقب آن افزایش خدمات‌دانی و توزیعی، بر تعداد کارکنان صنعتی و خدماتی، و در نتیجه جمعیت شهرها افزوده شد.

افزایش جمعیت شهرها به معنی افزایش تعداد مسکن‌ها و معابر شهری و خدمات مورد نیاز آنها بود که رشد کالبدی شهر را به همراه داشت. کالبد شهرها نیز در فرایند رشد و توسعه، صنایعی را که در پیرامون شهرها مستقر شده بودند در خود بلعید. بعدها اگر هم این صنایع به خارج شهر منتقل شدند - که عموماً چنین شد - رشد سریع کالبد شهرها دوباره آنها را در گام خود کشید. این دفع و بلع صنایع تا به امروز ادامه یافته است و تا آن زمان که شهرها به رشد خود ادامه می‌دهند (و گاه راه حل برخورد با صنایع شهری، انتقال آنهاست) نیز ادامه خواهد داشت. اما چرا صنایع نمی‌بایست در شهرها مستقر باشند؟ چرا ما آنها را مرتباً از شهر تبعید می‌کنیم و پس از مدتی در آغوش می‌کشیم؟ چرا صنایع را از دروازه شهر بیرون می‌رانیم و آنها باز با فلا خود را از دیوار شهر بالا می‌کشند و خواهان هم‌زیستی با ما هستند؟ مدیریت شهری در این میانه چه نقشی بر عهده دارد و چه می‌تواند انجام دهد؟



علی فاضلی  
رئیس مجمع امور صنایع، صنایع تولیدی و خدمات  
تهران

### آلودگی و مزاحمت

در سال ۱۹۸۴ نشت گازهای سمی از کارخانه‌ای در شهر بوئال هند، موجب مرگ ۲۵۰ نفر و آیین شدن هزاران نفر از مردم شهر شد.

حوادثی از این قبیل به کرات در شهرهای جهان رخ داده است. هنگامی که صنایع و خدمات شهری در فرایند تولید کالا و خدمات محیط زیست را از طریق ایجاد دود، صدا، مواد زائد، پساب‌ها، بو، تشعشعات مخسر و اغتشاش بصری آلوده می‌سازند و سلامت جسمی و روانی ساکنان شهر را در معرض خطر قرار می‌دهند، و یا از راه‌های گوناگون برای سایر فعالیت‌های شهری مزاحمتی فراهم می‌کنند، وجود آنها در تضاد با منافع عمومی قرار می‌گیرد. در این حالت مدیریت شهری به نمایندگی از عموم مردم و در مقام تولیت شهر می‌بایست برای رفع این آلودگی‌ها و مزاحمت‌ها دخالت کند.

در ایران شهرداری‌ها براساس بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها چنین اختیاری یافته‌اند. براساس این قانون، شهرداری‌ها مکلفند تا از ایجاد و تأسیس کلیه اماکنی که به نحوی از انحاء موجب بروز مزاحمت برای ساکنان می‌شوند و یا مخالف اصول بهداشتی در شهرها هستند، جلوگیری کنند. شهرداری‌ها در اجرای این وظیفه همواره با مشکلی اساسی مواجه می‌گردند. دو اصطلاح «اصول بهداشتی» و «مزاحمت» مفاهیم عام هستند و قانون شهرداری‌ها مصادیق آنها را به‌طور کامل برنموده است.

فریدون نهرینی، دکتر در حقوق و مشاور شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهرداری تهران، با اشاره به این ضعف قانون در خصوص مشکلات ناشی از آن می‌گوید: «استعلامات زیادی از سوی شهرداری در خصوص مزاحمت مشاغل و صنایع از ما می‌شود که به دلیل ابهام در مفهوم «مزاحمت» و «اصول بهداشتی» نمی‌توانیم نظر قطعی در این باره بدهیم. قانون شهرداری‌ها به‌ویژه درباره ضوابط و معیارهای مزاحمت سکوت کرده است. پرونده‌های زیادی در خصوص مزاحمت صنایع و مشاغل شهری وجود دارد که پس از صدور حکم از سوی کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵ به دیوان عدالت‌اداری رفته و نقض حکم شده است. زیرا قانونگذار معیارهای تشخیص مزاحمت و خلاف اصول بهداشتی را به‌صراحت ذکر نکرده است و در نتیجه این مفاهیم تفسیر به‌رای می‌شوند و مشکلاتی را برای شهرداری‌ها فراهم می‌سازند.»

به نظر اغلب کارشناسان، مزاحمت و آلودگی دو روی یک سکه‌اند. صنایع و مشاغلی که در فرایند تولیدشان باعث ایجاد آلودگی‌هایی نظیر صدا، دود، بو، مواد زائد و آلودگی منظر می‌شوند، به نوعی برای شهروندان ایجاد مزاحمت می‌کنند و سلامت جسمی و روانی آنان را در معرض آسیب قرار می‌دهند.

فریدون نهرینی بخشی از کاستی‌های قانون شهرداری‌ها را در مفاهیم اساسی این بحث، معلول گذشت زمان و تغییر شرایط عینی محیط شهری می‌داند. وی معتقد است: «وظایف مقرر در قانون شهرداری‌ها و از جمله بند ۲۰ ماده ۵۵، شاید در زمان انشای آن - یعنی سال ۱۳۲۴ و اصلاحیه سال ۱۳۴۵ - می‌توانست پاسخگوی مسائل شهری باشد. در آن زمان شهرها در ایجاد امروزی به لحاظ جمعیتی و اندازه، رشد نکرده بودند و صنایع و خدمات مستقر در آنها به‌تنوع امروز در نیامده بود. قانونگذار نیز متناسب با

شرایط زمان خود قانون خوبی را تدوین کرده است. اما اکنون با گذشت سال‌ها، شرایط جدیدی بر شهرها حاکم شده است. به‌طور مثال، در مدیریت صنایع و خدمات شهری نهادهای جدیدی مانند سازمان حفاظت محیط زیست، شرکت شهرک‌های صنعتی و اتحادیه‌های صنفی در کنار شهرداری‌ها شکل گرفته‌اند و بخشی از وظایف مقرر در قانون سال ۱۳۲۵ به آنها واگذار شده است. بنابراین وقت آن رسیده است تا قانون شهرداری‌ها متناسب با زمان، مورد بازنگری اساسی قرار گیرد و مدیریت شهری را از پلان کلیفی در این زمینه در آورده.

اما سؤال اساسی در این میان آن است که شهرداری‌ها در برخورد با مسئله آلودگی و مزاحمت - آن زمان که تعریف آنها از ابهام خارج شود - چه اقداماتی می‌توانند (و باید) انجام دهند. در میان انواع اقدامات، اصطلاحی که امروزه در حیطه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری در این زمینه رواج یافته «ساماندهی» است. به‌راستی مفهوم ساماندهی چیست؟ و شامل چه دسته اقداماتی می‌شود؟

**ابعاد حضور صنایع در شهرهای کشورها به اندازه کشورهای توسعه یافته صنعتی نیست. این مسئله اگر جدا نگاه اقتصادی ممکن است ناسف برانگیز باشد ولی از زاویه نگاه مدیریت شهری تا حدودی فرصت و غنیمی است تا از تجربیات و آزمون‌های سایر جوامع سود جویند و راه‌های پر مخاطره را بیمایند.**

### ساماندهی و مفاهیم متناقض

ساماندهی را نظم بخشی پدیده‌های مرتبط در یک فضای جغرافیایی معنی کرده‌اند. بررسی سابقه برخورد با صنایع و خدمات مزاحم و آلاینده شهری در کشورهای جهان حاکی از فراز و نشیب‌های گوناگونی از انواع روش‌های مداخله است. کشورهای صنعتی در اواسط قرن نوزدهم میلادی، هنگامی که شهرها از تراکم صنایع و عوارض نامطلوب آنها در حال مرگ بودند، اولین قوانین منظم بهداشتی و کنترلی را برای صنایع وضع کردند. در همین دوران عدای از آرمان‌گراها و مصلحان اجتماعی، مایوس از امکان اصلاح شرایط اسفناک شهرهای صنعتی و همچنین تحت تأثیر جاذبه‌های شهرهای ماقبل صنعتی، شهرهای آلوده و متراکم از صنعت را برای ساختن آرمان‌شهر یا اتوبیای خود که بری از آلودگی‌ها و فساد دنیای صنعتی بود، به‌سوی سرزمین‌های بکر ترک کردند.

سال‌ها بعد و در اوایل قرن بیستم، اولین برنامه‌ریزان شهری در صدد برآمدند تا با قبول حضور صنعت در شهر، دست به طراحی شهرهای جدیدی بزنند که فاقد مشکلات شهرهای آلوده صنعتی باشد. در برخی از این طرح‌ها - نظیر باغشهر هاوارد و شهر صنعتی نوئی گارتیه - فعالیت‌های صنعتی با حایلی از فضاهای سبز از مناطق مسکونی جدا شدند و صنایع آلاینده در فواصل دورتری از محیط‌های مسکونی مکان‌یابی گردیدند. در اواسط قرن بیستم با مطرح شدن طرح‌های جامع شهری، بحث منطقه‌بندی فعالیت‌ها و کارکردهای شهری - و یا به اصطلاح، زونینگ - شکل گرفت. در

کردن واحدهای آلاینده و مزاحم و انتقال آنها به خارج از شهر دارند. این راه حلی است که برنامهریزان شهری به دلیل عواقب بسیار زیاد آن همواره به عنوان آخرین گزینه در نظر می‌گیرند. تبعید صنایع از شهر چه بسا برخی از مشکلات ناشی از حضور صنایع را برطرف سازد، لیکن مشکلات جدیدی را نیز با خود به همراه می‌آورد.

غلامرضا افشاری، به این گونه از اقدامات جزئی‌نگر، نام «آمایش بادی» می‌نهد و در توضیح آن چنین می‌گوید: «در گذشته یکی از معیارهای استقرار صنایع در طرح‌های شهری، استقرار آنها در جهت مخالف بادهای غالب بود. اما در عموم نقاط کشور باد غالب از غرب به شرق است. شهرهای زیادی نیز در مسیر همین بادها به صورت خطی به دنبال هم قرار گرفته‌اند؛ از جمله تروین، کرج، تهران و لوسان، که چنین وضعی دارند. براساس این روش، صنایع این شهرها می‌بایست در سویی از شهر استقرار یابد که آلودگی‌شان دامن خود آنها یا دیگری را نگیرد. بنابراین مواجهه با صنایع شهری کاری ظریف، و از جهاتی هم مخاطره‌آمیز است. یعنی بدون شناخت این مقوله، هر چند عوارض و مشکلاتی برای شهر هم داشته باشد، نباید دست به کاری زد که از عواقب آن اطلاع درستی در دست نیست.»

تفکر ساماندهی تنها طرد صنعت از شهر نیست و این تفکر می‌تواند به همزیستی و یکجانشینی صنعت و سکونت نیز منجر شود.

نگاه مدیریت شهری به صنایع و برخی خدمات شهری به عنوان معضل و مشکل، نوعی ساده‌انگاری و بدیشی غیرواقع‌بینانه است. صنایع و خدمات شهری به همان میزان که می‌توانند عوارض سوء زیست محیطی ایجاد کنند، می‌توانند فرصت‌ها و امکانات بالقوه و بالفعل زیادی را هم در اختیار ساکنان و مدیریت شهری قرار دهند. همان‌طور که در ابتدای بحث گفته شد، نمی‌بایست فراموش کرد که شغل بخش عمده‌ای از ساکنان شهرها در حیطه مشاغل

این نگرش، شهر به مناطق مجزا از هم تقسیم می‌گردید که هر کدام برای فعالیت خاصی نظیر سکونت، کار و اوقات فراغت تدارک و تجهیز می‌شد. با ظهور ایده‌های مدرنیستی، شیوه زونینگ یا

**پرونده‌های زیادی در خصوص مزاحمت صنایع و مشاغل شهری وجود دارد که پس از صدور حکم از سوی کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵ به دیوان عدالت اداری رفته و نقض حکم شده است. زیرا قانونگذار معیارهای تشخیصی مزاحمت و خلاف اصول بهداشتی را به صراحت ذکر نکرده است و در نتیجه این مفاهیم تفسیر به رأی می‌شوند و مشکلاتی را برای شهرداری‌ها فراهم می‌سازند.**

منطقه‌بندی در طراحی شهرها بیشتر مورد توجه قرار گرفت. همین ایده در ایران نیز از طریق طرح‌های جامع و هادی شهری دنبال شد. پس از گذشت ربع قرن از به کارگیری روش منطقه‌بندی در برخورد با صنایع شهری، به تدریج مشکلات آن ظهور پیدا کرد. فضاهای اختصاصی مثل مناطق صنعتی و اداری در بخشی از ساعات روز خالی از سکنه می‌شدند و به فضاهای مرده و بی‌دفاع تبدیل می‌گشتند. از طرفی طرح‌های منطقه‌بندی با تأکید بر اصول اقتصادی نظیر صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس و تجمع به سود صاحبان صنایع تمام می‌شد و دیگر ساکنان شهر - و از جمله کارکنان این صنایع - نه تنها نفعی از آن نمی‌بردند، بلکه به دلیل صرف هزینه‌های زمانی و مالی، زیان هم می‌دیدند. تفکری که امروزه به جای منطق زونینگ مورد پذیرش عمومی برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته، به «اختلاط کاربری‌ها» در فضاهای شهری و آنتی میان‌کار (صنعت) و سکونت شهرت پیدا کرده است.

تمام روش‌هایی که از آنها نام برده شد، به نوعی تفکر «ساماندهی» محسوب می‌شوند که در نحوه اجرا و برنامه و طرح با یکدیگر تفاوت دارند. در تعریف ساماندهی صنایع و خدمات شهری گفته شده است که «ساماندهی به معنای بررسی و شناخت ویژگی‌ها و مشخصه‌های شهر، و ارتباط آنها با مسائل شهری و ارائه الگوی پیشنهادی در جهت رفع آلودگی و مزاحمت صنایع و مشاغل است.» غلامرضا افشاری، متخصص برنامه‌ریزی شهری و از مهتدسان مشاور شهرداری، در خصوص مفهوم ساماندهی چنین می‌گوید: «در ساماندهی، شناخت روابط ماهوی پدیده مورد بررسی اهمیت اساسی دارد. ساماندهی، به دنبال تأسیس و ایجاد چیزی نیست بلکه هدف آن اصلاح مناسبات وضع موجود و چیدمان دوباره پدیده و مطلوب کردن شرایط موجود است.» به نظر وی، در تفکر ساماندهی، قبل از هر چیز می‌بایست شناخت برنامه‌ریز و مدیریت شهری از پدیده مورد بررسی ساماندهی گردد.

تفکر رایج و نه چندان اصولی در میان مدیران شهری در خصوص مفهوم ساماندهی صنایع شهری، تمرکز بر روی «انتقال» و خروج صنایع از شهر است. شهرداری‌ها هنگامی که به مسئله ساماندهی صنایع و مشاغل خدماتی می‌اندیشند، گرایش نام به سوی تعطیل

**در مدیریت صنایع و خدمات شهری نهادهای جدیدی مانند سازمان حفاظت محیط زیست، شرکت شهرک‌های صنعتی و اتحادیه‌های صنفی در کنار شهرداری‌ها شکل گرفته‌اند و بخشی از وظایف مقرر در قانون سال ۱۳۳۵ به آنها واگذار شده است. بنابراین وقت آن رسیده است تا قانون شهرداری‌ها متناسب با زمان مورد بازنگری اساسی قرار گیرد و مدیریت شهری را از بلاتکلیفی در این زمینه رها نکند.**

صنعتی و خدماتی است. وقتی از لفظ «شهروند» استفاده می‌شود، می‌بایست به این نکته توجه داشت که صاحبان و کارکنان این بخش‌های اقتصادی نیز در مفهوم آن مستترند و نمی‌توان مفهوم شهروند را بدون این گروه تصور کرد. در واقع وقتی از شهر و مدیریت شهری سخن به میان می‌آید، نمی‌توان یکی از مهم‌ترین نقش‌های شهری، یعنی نقش اقتصادی شهر را به فراموشی سپرد.



غلامرضا افشاری  
مستشار برنامهریزی شهری و مهندس مشاور  
شهرداری، مدیر مطالعات ساماندهی منظم تهران در  
سال ۱۳۷۰

محاسباتی ساده می‌تواند گویای بهتر ابعاد این قضیه باشد. علی‌فاضلی، رئیس مجمع امور صنفی و صنوف تولیدی و خدمات فنی تهران، در بیان سهم واحدهای صنعتی کوچک و خدمات فنی شهر در بخش اقتصاد چنین می‌گوید: «در کل کشور نزدیک به ۶۵۰ هزار واحد تولیدی و خدمات فنی در شهرها استقرار یافته‌اند. شهرداری تهران بیش از ۱۱۰ هزار واحد از این نوع مشغول به کارند. با احتساب میانگین اشتغال ۳ نفر در هر واحد، نزدیک به ۲/۵ میلیون نفر در این صنوف به کار اشتغال دارند.»

وی ساماندهی به مفهوم انتقال و خروج صنایع و خدمات کوچک از شهرها را نوعی بی‌مهری و بی‌توجهی به نقش و اهمیت آنها در اقتصاد ملی می‌داند و این گونه استدلال می‌کند: «برآوردها نشان می‌دهند که دولت برای ایجاد یک فرصت شغلی می‌بایست ۱۰ میلیون تومان سرمایه‌گذاری کند، در شرایط فعلی اقتصاد کشور عقل سلیم حکم می‌کند که از واحدهای تولیدی و خدماتی شهری به دلیل نقش اشتغال‌زایی آنها حمایت شود. یک صاحب کارگاه یا صنعت کوچک شهری با توان کم خود از طریق سرمایه‌گذاری ثابت و جاری بخشی از نیاز به کالا و اشتغال را در سطح ملی و محلی برآورده می‌سازد، لیکن به جای حمایت از او و رفع مشکلات و کاستی‌هایش، او را مزاحم خطاب می‌کنند و از او می‌خواهند که از شهر خارج شود. طی سال‌های گذشته بسیاری از واحدهای تولیدی وقتی عرصه را تنگ دیدند، بر اثر همین سیاست، با تغییر شغل به سمت مشاغل چوون دلالی رو آوردند و در شهرها ماندند.»

مروری بر تجربیات سایر کشورها نیز نشان می‌دهد که در اغلب کشورهای اروپایی رعایت استانداردهای زیست محیطی و انتقال صنایع از شهرها، تا آن زمان که رشد اقتصادی آنها به سطح مطلوبی دست نیافت، به تعویق افتاد. در این کشورها، اکنون هم با آنکه اینها توان اقتصادی بالایی دارند، اعمال هرگونه سیاستی که روند تولید را دچار وقفه سازد به سختی مورد پذیرش قرار می‌گیرد.

**تفکری که امروزه به جای منطقی رویکرد  
مورد پذیرش عمومی بر نانه‌برایان شهری  
قرار گرفته، به اختلالات کاربری‌ها، در  
فضاهای شهری و آنتی‌میان‌کار  
(صنعت) و سکونت‌شهرت پیدا کرده  
است**

#### سابقه طرح‌های ساماندهی شهری در ایران

پس از تصویب قانون شهرداری‌ها در سال ۱۳۲۴ و اصلاحات بعدی آن که شهرداری‌ها را مأمور رسیدگی به وضعیت صنایع و مشاغل شهری می‌کرد، اگر چه در دهه ۴۰ قانون ممنوعیت ایجاد صنایع جدید در محدوده ۱۲۰ کیلومتری تهران تصویب شده بود اما برای اولین بار در سال ۱۳۶۹، هیئت وزیران در پی مشکلات به وجود آمده برای شهر تهران مصوبه‌ای را به پیشنهاد وزارت کشور از تصویب گذراند که یک اقدام جدی در زمینه ساماندهی صنایع شهری بوده است. این مصوبه شرکت‌های صنایع صنعتی را موظف می‌کرد تا محل‌های تعیین شده از سوی دولت را برای انتقال صنایع مزاحم و آلوده تهران، و به خصوص مرغداری‌ها و دامداری‌ها، آماده کند.

از شهرداری تهران نیز در کنار دستگاه‌های دیگر خواسته شده بود تا با مجریان طرح انتقال همکاری کند. اولین اقدام پس از این مصوبه، خروج صنایع چرم‌سازی و استقرار آنها در یک مجتمع صنعتی در خارج از شهر بود.

شهرداری تهران در آن هنگام به دو اقدام اساسی دست زد که می‌توان از آنها به عنوان دو ابزار اساسی مدیریت ساماندهی صنایع یاد کرد. این دو ابزار شامل داشتن یک «برنامه» و ایجاد یک «نهاد مجری» است. شهرداری تهران در گام اول با استناد به ماده ۸۴ و بند ۱۳ ماده ۴۵ قانون شهرداری‌ها (بند ۱۵ ماده ۷۱ قانون شوراهای فعلی) که به شهرداری اجازه تأسیس شرکت‌های بازرگانی را می‌دهد، اقدام به تشکیل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل به عنوان نهاد تخصصی و مجری طرح‌های ساماندهی صنایع کرد. با شکل‌گیری نهاد متولی امور ساماندهی، هم‌زمان در سال ۶۹ شهرداری طرح مطالعاتی ساماندهی صنایع تهران را به مشاور شهرساز واگذار کرد. این طرح مطالعاتی اولین نمونه در نوع خود در تاریخ برنامه‌ریزی شهری کشور در زمینه ساماندهی صنایع شهری بود. متأسفانه حاصل این مطالعات به شکل جامع مورد استفاده قرار نگرفت و شهرداری با تعیین چند قطعه در اطراف تهران و اختصار به صنایع و مشاغل مزاحم و آلاینده از آنها خواست بی‌درنگ به این مکان‌ها نقل مکان کنند. این امر با گذشت ۱۴ سال، هنوز در نیمه راه قرار دارد.

الگوی شهر تهران همانند بسیاری دیگر از اقدامات شهرداری تهران در آن سال‌ها، بدون ارزیابی مزایا و معایب آن مورد استناد شهرهای دیگر قرار گرفت. در زمان حاضر در اغلب شهرهای بزرگ کشور، نهادهای مشابه شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران و طرح‌های مطالعاتی به صورت کم‌مایتری شکل گرفته‌اند. در تمام این موارد، شهرداری‌ها بر رفتار و فعالیت خود نام ساماندهی صنایع نهادها دارند. بررسی‌های عملی در چند شهر - از جمله اصفهان، قم، شیراز و مشهد - نشان می‌دهد که اقدامات انجام شده در طرح‌های ساماندهی گرایش کاملی به سوی الگوی انتقال و تجمع آنها در شهرک‌های خارج از شهر دارد. در واقع می‌توان گفت که راه حل‌های دیگری نظیر جابه‌جایی در سطح شهر، تثبیت و رفع آلودگی، پیشگیری از ایجاد و تأسیس، استفاده از فناوری پاک - که از جمله راهکارهای ساماندهی صنایع هستند - به‌کارموشی سربرده شده است.

غلامرضا غشار، مدیر مطالعات ساماندهی صنایع تهران در سال ۱۳۷۰، بر این باور است که مدیریت شهری می‌بایست نوع نگاه خود به صنایع شهری را در طرح‌های ساماندهی تغییر دهد. وی در این زمینه می‌گوید: «در مقوله ساماندهی، اول باید دید که اقدامات قرار است در کدام کشور، در کدام شهر و برای کدام صنعت و در کدام مقطع زمانی صورت گیرد. رونق اقتصادی در بسیاری از شهرهای کشور ریشه در رونق صنعت آنها دارد. سوء استفاده از فضای شهر و محیط زیست نیز به‌طور کلی تنها مربوط به صنعت نیست و در واقع مهم‌ترین محدودیت‌ها در مورد محدودیت و چندان نیازی به زد و خورد با صنعت به عنوان معارض اصلی نیست. در شهرهای بزرگی مثل تهران شاید دیگر تبعات حضور صنایع نظیر افزایش جمعیت و انباشت نامتوازن سرمایه و جز اینها بر مسائل زیست محیطی غلبه داشته باشند. من اعتقاد دارم که خیلی از صنایع شهری قابلیت



صنایع بزرگ عموماً با آنکه توانایی مالی بیشتری برای به کارگیری فناوری‌های پاک دارند، به دلیل قدرت بیشترشان در اعمال نفوذ، از مواخذه و بازخواست مدیریت شهری در امر ساماندهی شانه‌خالی می‌کنند. ضعف مدیران شهری در برخورد با

**ایجاد شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی از اقدامات بسیار معمول سال‌های اخیر در اکثر شهرهای کشور بوده است. بسیاری از این شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی که برای انتقال صنایع کوچک شهری در نظر گرفته شده‌اند، فاقد تسهیلات و امکانات لازم برای ادامه فعالیت و تولید صنایع هستند. شرایط موجود اغلب آنها حاکی از آن است که حتی تصمیمات عجولانه و مقطعی منجر گرفته‌اند**

این دسته از صنایع آنها را به سوی صنایع کوچک و متوسط شهری سوق می‌دهد.

محمد یولاد دژ، دکتر در اقتصاد صنعتی و از بنیانگذاران شهرک‌های صنعتی در ایران، مدیران شهری را از این نوع نگاه برحذر می‌دارد، و می‌گوید: «برخورد با صنایع کوچک آلاینده اگر چه در جای خود ضروری و لازم است، ولی امروز بیشترین خطر از سوی صنایع بزرگ داخل شهرها به مردم تحمیل می‌شود. برای مثال، از شهر اراک گزارش‌های بسیار نگران‌کننده‌ای راجع به وضعیت صنایع و تأسیسات بزرگ آلاینده می‌رسد. در سایر شهرها نیز در کنار صنایع و کارگاه‌های کوچک آلاینده، هر دم کارخانجات بزرگ خصوصی و دولتی نظیر مهمات‌سازی‌ها و تولید سونوم و تولید و انتقال نیرو شکل می‌گیرند که می‌توانند برای سلامت مردم و محیط زیست بسیار خطرناک‌تر باشند».

به نظر وی، در برنامه‌های ساماندهی صنایع می‌بایست از طریق آینده‌نگری و اولویت‌دهی به صنایع آلاینده، ابتدا به سراغ آن دسته از صنایع شهری رفت که می‌تواند خطرهای بالقوه بیشتری برای ساکنان ایجاد کنند. لیکن اقدامات صورت گرفته از سوی شهرداری‌ها نشان می‌دهد که صنایع کوچک و متوسط همواره بیشترین آماج طرح‌های ساماندهی صنایع بوده‌اند. از نظر اکثر شهرداران، ساماندهی صنایع به معنای خروج صنایع کوچک کارگاهی نظیر نجاری‌ها، در و پنجره‌سازی‌ها، تراشکاری‌ها و نظایر آنهاست.

علی فاضلی، ضمن انتقاد نسبت به چنین شیوه برخوردی، آن را نگاهی یک‌سویه می‌داند، وی در شرح آنچه تاکنون اتفاق افتاده است می‌گوید: «در سال ۱۳۶۸ هنگامی که بحث ساماندهی صنایع شهری مطرح شد، به دلیل ترس از وارد شدن ضرر و زیان به واحدهای بزرگ صنعتی، شهرداری‌ها تیغ تیز حمنه خود را متوجه واحدهای تولیدی کوچک شهری کردند. مرتباً به آنها اخطار داده می‌شود و تعدادی از آنها نیز تعطیل شده‌اند. آیا مشکل آلودگی شهرهای بزرگ این دسته از صنایع بوده است؟ این در حالی است که صنایع رسمی اعلام می‌کنند که ۷۵ درصد آلودگی هوای این شهرها

فاصله‌گیری از شهرها را ندارند و هزینه‌های انتقال و جابه‌جایی آنها بدون توجه است. به هر حال حجل فعالیت صنایع، در شهرها و با نزدیک آنهاست. در هیچ جای دنیا صنایع در بیابان برهوت شکل نگرفته و ادامه حیات نداده‌اند. پرسش اینجاست که چرا با این همه محدودیت در شهری چون تهران، صنایع تا این حد گسترش یافته‌اند. به طور ختم مزیت‌هایی در شهر برای صنایع نهفته است. وی خواهان شناخت و درک عمیق از مشکلات ناشی از صنایع شهری و دوری از سطحی نگری در این زمینه است و در این باره اظهار می‌دارد: «اینکه ما ظاهر برخی صنایع شهری را نمی‌پسندیم، دلیل بر کارکرد غیر مفید آنها نیست. مثلاً معماران به بیمه‌ای ناپسامان شهری نگاه می‌کنند و آن را ناپسند برمی‌شمارند ولی این ساختمان‌های رشت به هر حال عملکرد دارند و سرپناه عدالتی از مردم هستند».

این ساختمان‌ها اگر دچار ناپسامانی‌های هویتی شهر نبودند به طور ختم ظاهرشان نیز اصلاح می‌شد.

نگاه خصمانه به صنایع شهری به عنوان عامل مزاحمت و آلودگی و دفع آنها از شهر تا حد زیادی به دلیل عدم شناخت از سوی مدیریت شهری از موضوع، و ناتوانی آن در به کارگیری ابزارهای مناسب است. اصطلاح صنایع شهری، اصطلاحی عام است. در این میان تفکیک و طبقه‌بندی صنایع شهری اولین گام در ساماندهی مناسب آنهاست و می‌تواند راه‌حل‌های متفاوتی را پیش رو قرار دهد».

### انواع صنایع، انواع ساماندهی

صنعت مفهوم گسترده‌ای است که در تعریف، شامل آن دسته از فعالیت‌ها می‌شود که با تغییر و تبدیل مکانیکی و شیمیایی مواد آلی و غیر آلی به وسیله ماشین‌الات و نیروی کار، کالاهای قابل عرضه به بازار را تولید می‌کنند. صنایع را می‌توان از نظر مکان استقرار، محل عرضه تولیدات، محصول نهایی، حجم سرمایه به کار گرفته شده، نیروی مولد، تعداد شاغلان، نوع مالکیت و سطح فناوری به کار رفته، به گروه‌ها و طبقات مختلفی تقسیم کرد. در این تقسیم‌بندی‌ها هر گروه از صنایع ممکن است از نظر تأثیرات زیست محیطی، آلاینده یا پاک باشند، و مزاحم و یا غیر مزاحم. به این ترتیب، بسیاری از صنایع که در گروه‌های غیر آلاینده و پاک و غیر مزاحم دسته‌بندی می‌شوند، می‌توانند در شهرها باقی بمانند و به فعالیت خود ادامه دهند. برای مثال، صنایع الکترونیک از آن دسته صنایعی است که در هر مقیاسی به دلیل پاک بودن فرایند تولیدات می‌تواند در شهرها حضور داشته باشد. به عنوان نمونه، در شهر سانتا کلارای آمریکا بزرگ‌ترین مجتمع‌های صنعت الکترونیک این کشور در مرکز شهر استقرار یافته است و با این حال این شهر یکی از با کیفیت‌ترین محیط‌های شهری را دارد.

صنایع غیر آلاینده را می‌توان با اعمال ضوابط خاص در شهرها «تثبیت» کرد و یا به مکان‌های خاص و مناسب آنها در سطح «جایه‌جا» کرد. سیاست‌های «تثبیت» و «جایه‌جایی» از جمله راهکارهای ساماندهی محسوب می‌شوند و می‌توانند در کنار سیاست‌های «انتقال»، «تجمع» و «تعطیل» در اقدامات ساماندهی مورد توجه قرار گیرند.

از دیگر موارد شایع میان مدیران شهری در مواجهه با صنایع، تحمیل مسان صنایع بزرگ و صنایع و صنوف کوچک شهری است.



محمدولاد نژاد کلان در اقتصاد صنعتی و از بنیانگذاران شهرک‌های صنعتی در ایران

در نتیجه آمد و شد خودروهای شخصی و فرسوده است. من فکر می‌کنم ضعف طرح‌های ساماندهی آن است که خود نمی‌دانند به دنبال چه می‌گردند.»

### ابعاد اقتصادی ساماندهی صنایع

ایجاد شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی از اقدامات بسیار معمول سال‌های اخیر در اکثر شهرهای کشور بوده است. بسیاری از این شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی که برای انتقال صنایع کوچک شهری در نظر گرفته شده‌اند، فاقد تسهیلات و امکانات لازم برای ادامه فعالیت و تولید صنایع هستند. شرایط موجود اغلب آنها حتی از آن است که طی تصمیمات عجولانه و مقطعی شکل گرفته‌اند. اکثر صاحبان صنایع و اتحادیه‌های صنفی از شرایط این شهرک‌ها و مجتمع‌ها اظهار کلافه و شکایت می‌کنند.

علی قاضلی، وضعیت نامناسب برخی از این مجتمع‌ها و شهرک‌های صنعتی را این گونه توصیف می‌کند: این شهرک‌ها و

چگونه می‌توان تولید و اشتغال صنعتی را بالا برد... در زمان حاضر بیش از ۶۵ درصد جمعیت کشور در شهرها زندگی می‌کنند و به پیش‌بینی کارشناسان این نسبت طی سال‌های آینده باز هم افزایش خواهد یافت. بخش عمده‌ای از این جمعیت می‌بایست در فعالیت‌های صنعتی اشتغال یابند. به نظر غلامرضا افشاری، اگر روندهای کنونی ادامه یابد، احتمالاً تولید کردن صنعتی، نسلی رو به انقراض خواهند بود. این برعهده شهرداری‌ها و شوراهاست که برای بقا و تولید مثل آنها اقدام کنند.

### کلان‌نگری در امر ساماندهی صنایع

چشم‌اندازی که کارشناسان از ساماندهی ارائه می‌دهند، نمایانگر چندبعدی بودن مسئله است که برای سرانجام رسیدن، به جای روش‌های بخشی و جزء نگر به برنامه‌های کلان‌نگر نیاز دارد. محمد یولاد نژاد نیز بر این نکته تأکید می‌ورزد و جدا کردن طرح‌های

**امروزه در کنار شهرداری‌ها در حدانیته امر ساماندهی صنایع، سازمان‌های دیگری نیز در این حیطه درگیرند. از جمله آنها می‌توان به سازمان صنایع کوچک، اداره کلی صنایع استان‌ها، شرکت شهرک‌های صنعتی، سازمان گسترش و توسعه صنایع، ادار «کل بازار گانه استان‌ها»، هیئت‌های عالی نظارت بر امور صنفی، سازمان نظارت و بازرسی بر کالاها و خدمات، مجتمع‌ها و اتحادیه‌های صنفی، استانداری‌ها، فرمانداری‌ها، بخش‌های بازرگانی بهداشت و درمان، وزارت کار و امور اجتماعی، سازمان حفاظت از محیط زیست و وزارت معادن اشاره کرد.**

ساماندهی از طرح‌های آمایشی را اقدامی دستخیزه قلمداد می‌کند. وی در این زمینه اظهار می‌دارد: «می‌بایست در سطح هر استان و شهرستان کمیته‌های آمایشی را با دعوت از افراد زنده و مطلع با تخصص‌های گوناگون تشکیل داد. این کمیته‌ها می‌بایست ابتدا توان‌ها و قابلیت‌های محیطی و انسانی حوزه خود را شناسایی کنند و با آینده‌نگری و دوری جستن از روزمره گی دست به برنامه‌ریزی بزنند. برای مثال، درخصوص ساماندهی صنایع می‌بایست ابتدا مکان‌یابی مناسب در نزدیکی شهرها برای استقرار صنایع تجزیه و آماده‌سازی شوند؛ سپس صنایع همگن و همساز با توان‌های محل در کنار هم ساماندهی گردند. هم‌زمان می‌بایست امکانات آموزشی برای کارکنان و جوانان جوانی کار، به وسیله تأسیس مدارس حرفه‌ای، در جوار این مکان‌ها فراهم شود. انتقال دانش فنی روز جهان به کارکنان و انتقال تجربیات استادکاران به جوانان جوانی کار از اهداف این مراکز خواهد بود. در این مکان‌ها می‌توان مراکز پژوهشی مرتبط با صنایع همگن را ایجاد کرد و از طریق بهبود کیفیت تولیدات آنها و متشکل ساختن تولیدکنندگان کوچک، زمینه افزایش تولید و صادرات آنها را فراهم آورد.»

به عقیده یولاد نژاد، تنها با این نگرش است که می‌توان امید داشت که سیاست‌های ساماندهی به اهداف واقعی خود دست یابد.

### متولیان زیاد، قوانین متناقض

در زمان حاضر یکی از موانع کلان‌نگری در ساماندهی صنایع شهری، تمدد زیاد دستگاه‌های ناظر و متولی این امر و قوانین متناقض با یکدیگر است. امروزه در کنار شهرداری‌ها در هدایت‌ناظر ساماندهی صنایع، سازمان‌های دیگری نیز در این حیطه درگیرند. از

مجتمع‌ها براساس اصول و معیارهای فنی آماده‌سازی شده‌اند و حتی برخی فاقد زیرساخت‌های لازم برای کار و تولید واحدهای صنعتی‌اند.

امکانات رفاهی و بهداشتی آنها در حد صفر است و در بسیاری از آنها حتی یک نانواپی و یک درمانگاه ایجاد نشده است. مشاغل صنعتی عموماً حادثه‌خیز هستند و بنابراین، وجود مراکز درمانی در نزدیکی آنها بسیار ضروری است. این مجتمع‌ها و شهرک‌ها حتی امنیت ندارند و خیلی از واحدها در ساعات شب مورد دستبرد واقع شده‌اند. در هیچ جای دنیا با صنایع کوچک چنین نمی‌کنند؛ بلکه تسهیلات کار و تولید را برای آنها فراهم می‌سازند. وی این گونه روش‌ها را سیاست‌های ضد تولید و ضد اشتغال و موجب دلسرده شدن صنعتگران و کارآفرینان کوچک می‌داند.

در مقابل این انتقادهای شهرداری‌ها به استیلا وظایف قانونی خود مدعی‌اند که آنها متولی امر تولید و اشتغال در شهرها نیستند و این مسائل در چارچوب اختیارات دستگاه‌های دیگری قرار دارد.

غلامرضا افشاری، از آن دسته کارشناسانی است که با این استدلال موافق نیست. وی در اثبات نظر خود می‌گوید: «این درست است که بازخواست شهرداری‌ها در مورد مسائل اقتصادی، پشتوانه قانونی ندارد؛ لیکن آنها در پیشبرد سیاست‌های اقتصادی بسیار مؤثرند و ساماندهی صنایع به یک معنا همان ساماندهی اشتغال و تولید است. اشتغال نیز از پایه‌های اصلی برنامه‌های شهری است. و به همین خاطر شهرداری قاعده‌آ می‌بایست در آن مداخله مثبت و مؤثر داشته باشد. شهرداری‌ها باید بدانند که این بخش تولید است که هزینه‌های شهرداری را پرداخت می‌کند، زیرا ثروت در آنجا تولید می‌شود. بنابراین شهرداری می‌بایست به این مسئله اهمیت دهد که





فریدون نازی  
دکتر در حقوق و مدیر شرکت ساماندهی صنایع و  
مشاغل به رهبری تهران

جمله آنها می‌نویسند به سازمان صنایع کوچک، اداره کل صنایع استان‌ها، شرکت شهرک‌های صنعتی، سازمان گسترش و نوسازی صنایع، اداره کل بازرگانی استان‌ها، هیئت‌های عالی نظارت بر امور صنعتی، سازمان نظارت و بازرسی بر کالاها و خدمات، مجامع و اتحادیه‌های صنعتی، استانداری‌ها، فرمانداری‌ها، بخشدارهای، وزارت بهداشت و درمان، وزارت کار و امور اجتماعی، سازمان حفاظت از محیط زیست و وزارت تعاون اشاره کرد.

قوانین متناقض نیز امر ساماندهی صنایع را با چندگانگی مواجه کرده است. فریدون نازی در این باره چنین می‌گوید: «در حالی که بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها صراحتاً شهرداری را متولی برخورد با مسائل بهداشتی و مزاحمت‌های ناشی از صنایع دانسته است، قوانین مصوب بعدی همانند قانون توزیع عادلانه آب (مصوب ۱۳۶۱)، آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی آب (مصوب ۱۳۷۳)، و قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۷۲)، چنین جایگاهی را برای سازمان حفاظت از محیط زیست در نظر گرفته‌اند و ذکر از نام شهرداری در کنار سازمان محیط زیست به میان نیاورده‌اند.»

حل چنین موانع بنیادی و عمده‌ای تنها از طریق راهکارهای بنیادی امکان‌پذیر است. در واقع تعدد قوانین و تناقض میان آنها تا حد زیادی ناشی از نکتته مدیریت ساماندهی صنایع و در معنای وسیع آن نکتته در مدیریت شهری است. از همین رو شهرسازان همواره بر امر یکپارچه سازی مدیریت شهری پای فشارده‌اند. غلامرضا افشاری، دبیر هیئت‌مدیره ضرورت این امر می‌گوید: «ساماندهی صنایع شهری باید به دست سازمانی متمرکز در شهرداری باشد و زیر نظر شورای

**نگاه خصمانه به صنایع شهری به عنوان عامل مزاحمت و آلودگی و دفع آنها از شهر تا حد زیادی به دلیل عدم شناخت از نسبی مدیریت شهری از موضوع و ناموازی آن در به کارگیری ابزارهای متناسب است. اصطلاح صنایع شهری، اصطلاحی عام است. در این میان تفکیک و طبقه‌بندی صنایع شهری اولین گام در ساماندهی متناسب آنهاست و می‌تواند راه حل‌های متفاوتی را پیش رو قرار دهد**

شهر اداره شود. تمام دستگاه‌های مرتبط دیگر نیز باید در این سازمان گرد آیند، تنها دو نهاد دولت و حکومت محلی می‌توانند برنامه‌های ساماندهی را به سرانجام رسانند.»

#### مشارکت تمام تمامی بازیگران صحنه

به نظر می‌رسد تا آن زمان که مدیریت واحد شهری شکل قانونی به خود بگیرد، حل مسائل طرح‌های ساماندهی صنایع شهری تنها از طریق هماهنگی و همکاری‌های بین بخشی و دوری از اقدامات متفرق امکان‌پذیر است. در این میان به بازی گرفتن تمام عناصر دخیل در ساماندهی صنایع و از جمله گروه‌های ذی‌نفعی همچون صاحبان و شاغلان صنایع شهری امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر

است.

علی قاضی نیز چنین اعتقادی دارد. پیشنهاد وی این گونه است: «تاکنون در طرح‌های ساماندهی، نمایندگان صنوف کمتر به مشورت گرفته شده‌اند. در زمان حاضر ۱/۵ میلیون واحد صنعتی در سراسر کشور وجود دارد، لیکن کمتر از یک درصد آنها نمایندگان آنها در تصمیم‌گیری‌ها دعوت به عمل آید. بسیاری از رشته‌های صنعتی موافق تجمع و ساماندهی به شکل اصولی آن هستند و حتی در این راه تاکنون بیش از دولت سرمایه‌گذاری و هزینه کرده‌اند. اما باید در نظر داشت که صنایع شهری کوچک توان محدودی دارند و بسیار آسیب‌پذیرند. انتظار اینها این است که دولت آنها را در اتخاذ تصمیمات به مشارکت گیرد و در اجرای طرح‌های ساماندهی از طریق اعطای تسهیلات اعتباری آنها را مورد حمایت قرار دهد.»

تجربه سایر کشورها نیز در این زمینه نشان داده است که مشارکت بخش خصوصی و تأمین تسهیلات و حمایت‌های اولیه می‌تواند در موفقیت طرح‌های ساماندهی بسیار مؤثر باشد. برای مثال، در مالزی مناطق ایجاد شده برای مجتمع‌های صنعتی عموماً در نزدیکی مراکز شهری مکان‌یابی شده‌اند و قطعات آماده‌سازی شده با خدمات کافی تنها با پرداخت مالیاتی به عنوان مخارج توسعه و اجاره نهایی سالیانه در اختیار صاحبان صنایع قرار می‌گیرد. همچنین در این مجتمع‌ها مؤسسات مالی و اعتباری دولتی و نیمه دولتی برای اعطای وام و کمک‌های مالی تأسیس شده‌است.

در کشور هندوستان، که از کشورهای پیشرو و موفق در زمینه ساماندهی است، یکی از عوامل موفقیت همانا اتخاذ و اجرای سیاست‌های دائمی در مورد توسعه صنایع کوچک بوده‌است. این سیاست‌ها در حدود ۲۰ سال پایدار مانده‌اند. در این کشور وجود نوعی سیستم جامع پشتیبان - اعم از مؤسسات فنی و خدمات کمکی، تأمین اعتبارات مالی و وام‌های تضمینی یا بهره کم - از دیگر عوامل موفقیت طرح‌های ساماندهی صنایع شهری بوده‌اند. در کشور ژاپن نیز مشارکت و همکاری میان مسئولان محلی، صاحبان صنایع و عامه مردم و توجه همزمان آنها به اهمیت مسائل زیست محیطی و تولید صنعتی، در موفقیت طرح‌های انتقال صنایع کوچک به خارج از مراکز شهری نقش مهمی داشته‌است.

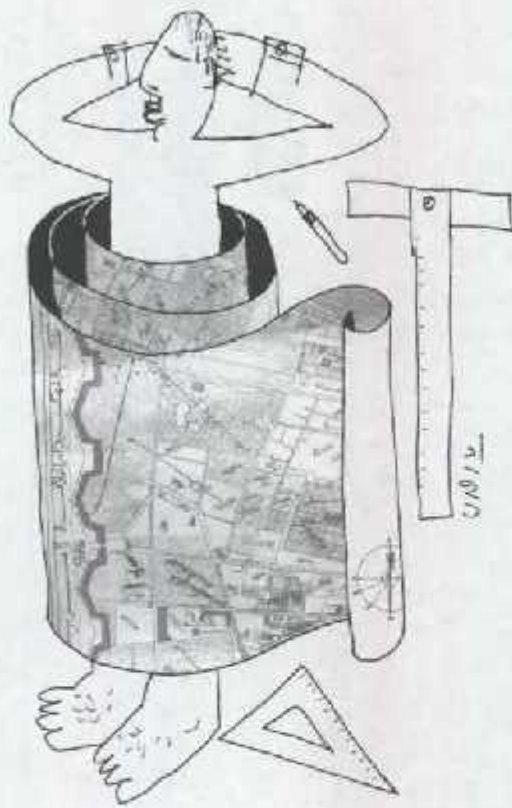
#### نتیجه‌گیری

ساماندهی صنایع و خدمات شهری بخشی از مسئولیت مدیریت شهری است و از مسائل اساسی شهرهای امروز به‌شمار می‌آید. نگاه خصمانه به صنایع شهری و حذف آنها از بیکره شهر به بهانه آلودگی و مزاحمت آنها می‌تواند به همان میزان تأثیرات مثبت زیست محیطی، تأثیری سوء بر مناسبات اقتصاد محلی و ملی بگذارد. آفت اصلی در طرح‌های ساماندهی، جزء نگری و اقدامات تسنجدیه است. مدیریت شهری برای هدایت این طرح‌ها بیش از هر چیز نیازمند دو ابزار «برنامه جامع» و «نهاده مجری» است. در این میان در نظر داشتن منافع تمام شهروندان و از جمله شاغلان در صنایع و خدمات شهری و مشارکت آنها در طرح‌های ساماندهی، می‌تواند در موفقیت این طرح‌ها بسیار مؤثر باشد.

در مقابل، تعدد دستگاه‌های متولی و دخیل و تناقض میان قوانین و کمبود تجربیات بومی از چالش‌های اصلی و بیش‌روی مدیران شهری در طرح‌های ساماندهی است.

## طرح‌های توسعه شهری ناکارآمد و تحقق‌ناپذیر

رضیا احمدیان  
دکتر در شهرسازی



### مقدمه

تجربه تهیه و تدوین طرح‌های جامع شهری در ایران به اواسط دهه ۴۰ شمسی باز می‌گردد. با توجه به گذشت حدود چهار دهه از آن زمان و تهیه طرح جامع برای اکثر شهرهای کشور، قاعدتاً می‌بایست بسیاری از مشکلات موجود شهرها مرتفع می‌گردید؛ اما برعکس، تقریباً همه کسانی که به نوعی با این طرح‌ها مرتبط اند، ناکارآمدی این طرح‌ها را تأیید می‌کنند. اگر مجموعه مرتبط با تهیه طرح در سه مقوله اصلی - متخصصان، مجریان و مردم - طبقه‌بندی گردد، هر یک به نوعی نقاط ضعف چنین الگویی را به کرات بازگو کرده‌اند.

متخصصان و دست‌اندرکاران تهیه و تدوین طرح‌های جامع، که آنها را می‌توان به دو بخش دانشگاهی و مجموعه مشاوران تهیه‌کننده طرح تقسیم کرد، هر یک به نوعی به نقادی برخاسته‌اند. این گروه که وظیفه طرح مباحث نظری دیدگاه‌های برنامه‌ریزی شهری را به عهده دارند و سعی در استفاده مناسب از آنها دارند، در گزارش‌ها، مجموعه مقالات و بررسی‌هایی که تاکنون انتشار یافته است به بیان نکات ضعف عمده این طرح‌ها اشاره کرده‌اند.\*

از طرف دیگر، دستگاه ارجاع‌دهنده کار که مجموعه وزارت مسکن و شهرسازی (طرح‌های جامع) و وزارت کشور (طرح‌های هادی) را شامل می‌شود، به طور جدی از دهه ۱۳۷۰ به بعد با انجام بازنگری در شیوه‌تهیه طرح‌ها و بازنگری در شیوه‌تهیه آنها و شرح خدمات، به چاره‌اندیشیدن در این خصوص پرداخته‌اند. مجموعه وزارت مسکن و شهرسازی با ایجاد کمیته‌های تخصصی و از جمله کمیته تعریف، شرح خدمات و قراردادها، شرح خدمات طرح‌های شهری را بازنگری کرده است.

همچنین مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور به تهیه چند طرح مطالعاتی از جمله بررسی تدوین شیوه‌های مناسب طرح‌های شهری در ایران می‌پردازد.<sup>(۱)</sup>

شهرداری‌های شهرهای کشور نیز که اجراکنندگان طرح تعریف شده‌اند، دیرزمانی است که ناراضیاتی خود را از نحوه تدوین

طرح‌های جامع ایران داشته‌اند. از آن جمله می‌توان به مجموعه مطالعاتی که در خصوص ساختار مدیریت شهری در ایران منتشر شده است، اشاره کرد. در آن، اغلب شهرداران از طرح‌های جامع به صورت کنونی انتقاد کرده و طرح‌های جامع را مغایر با واقعیات شهر برشمرده‌اند. اینها به همین دلیل قابلیت اجرایی چندانی نداشته‌اند و عملاً نتوانسته‌اند مشکل‌گشایی مسائل شهری باشند.<sup>(۲)</sup>

گروه سوم یعنی مردم که مخاطبان اصلی و صاحبان اصلی طرح‌های جامع شناخته می‌شوند، اگر چه فاقد تربیون مشخصی برای اظهار ناراضیاتی خود هستند، اما عملکرد کمیسیون‌های ماده ۵ شهرداری که براساس تغییر کاربری و تقاضاهای مردم شکل گرفته است، نشان دهنده عدم انطباق ویژگی‌های طرح‌های جامع و تفصیلی با خواست‌های واقعی مردم است.<sup>(۳)</sup>

### مسائل و مشکلات طرح‌های جامع شهری

عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری خاص کشور ایران نیست. همه نقاط جهان که به نوعی از این الگوها استفاده کرده‌اند، به مشترکاتی در خصوص معضل دار بودن این قبیل طرح‌ها

چه ممکن است در برخی موارد با عناوین سایر مطالعات اشتراک داشته باشد، اما به منظور انطباق با شیوه جایگزین طرح‌های جامع تدوین شده است.

### مقوله‌بندی مسائل و مشکلات طرح‌های توسعه شهری

#### در ایران

عطالتهای که وزارت کشور تحت عنوان نگرشی بر الگوهای برنامه‌ریزی شهری در ایران انجام داده، نواقص و مشکلات طرح‌های توسعه شهری ایران را به سه مقوله زیر تقسیم کرده است.<sup>۱۳</sup>

#### الف - محتوای طرح‌ها

عدم همخوانی با شرایط ایران، عدم توجه به امکانات تولید خدمات، مشخص نبودن سیاست‌های ملی و منطقه‌ای، عدم ارتباط میان مطالعات و طراحی، یکسان بودن شرح خدمات، عدم توجه به شرایط محلی و جز آن.

#### ب - روش بررسی و تصویب

عدم توجه کافی به روند بررسی و تصویب، تأکید در ارزشیابی پیشنهادهای کالبدی، عدم توجه کافی به امکانات اجرایی، فقدان نظام مدون در نظارت، عدم مشارکت شهروندان.

#### ج - نارسایی و مشکلات اجرایی

عدم هماهنگی طرح‌های شهری با برنامه‌های بخشی عمرانی، کمبود کارکنان فنی و اجرایی و جز اینها.

در اولین کنفرانس بین‌المللی طرح‌ریزی کالبدی (ملی و منطقه‌ای) که در سال ۱۳۷۰ برگزار می‌گردد، دلایل عدم موفقیت طرح‌های جامع شهری در هفت مقوله اصلی به شرح زیر بیان می‌شود.<sup>۱۴</sup>

۱- وسعت عرصه شهرسازی و پیوند طرح‌های شهری با طرح‌های ملی و سیاست‌های کلان اقتصادی - سیاسی کشور.

۲- فقدان کارشناسان شهرساز یا کمبود شدید آنها.

۳- تأکید بر جنبه‌های کالبدی شهرها بدون توجه به تخصص‌های جانبی مورد نیاز شهرها.

۴- ضعیف نبودن زمینه‌های مالی و حقوقی اجرای طرح‌ها.

۵- فقدان آمار و اطلاعات لازم برای تبیین داده‌هایی که در تدوین طرح‌ها به کار می‌آیند.

۶- در نظر نگرفتن پیامدهای جنسی اجرای طرح‌ها

۷- عرضه نقشه‌ها و نمودارهای دو بعدی، بدون آنکه به جنبه‌های فرا دو بعدی شهر توجه شود.

در بررسی دیگر که با نظارت سازمان برنامه و بودجه، به وسیله مهندسین مشاور زیستا، با عنوان ارزیابی طرح‌های جامع شهری در ایران انجام گرفته است، شش دلیل عمده زیر برای نیافتن طرح‌های جامع عنوان شده است.<sup>۱۵</sup>

۱- امکان ناپذیری پیش‌بینی‌ها (به ویژه بخش‌های اقتصادی - اجتماعی) به دلیل نبود برنامه‌ریزی منطقه‌ای، فقدان آمار و اطلاعات و کمبود مهارت‌های حرفه‌ای لازم.

۲- عدم توجه به چگونگی تأمین منابع مالی و بازتاب‌های اقتصادی طرح به دلیل: تناقض طرح یا روش تدوین بودجه کشور، عدم نگرش به نیازهای مالی طرح و بازتاب‌های اقتصادی طرح، تأثیرات کاهش ارزش اراضی واقع در کاربری‌های خدماتی، عدم

رسیده‌اند. به عنوان مثال، می‌توان به بیان صریح دژماندک تیل،<sup>۱۶</sup> شهرساز انگلیسی که تجربه‌ای کافی در شهرسازی کشورهای جهان سوم دارد اشاره کرد. وی در خصوص عدم کارایی طرح‌های جامع چنین می‌نویسد:<sup>۱۷</sup>

«نیازی به تکرار این نکته نیست که بگوییم تمام گزارش‌های طرح‌های جامع اکنون صرفاً در نقشه کتابخانه‌ها انباشته شده‌اند و با نقشه‌های کاربری زمین در این طرح‌ها و پیشنهادهای حوزه‌بندی<sup>۱۸</sup> این طرح‌ها، با رنگ‌های گوناگون، اکنون دیوارهای دفاتر شهرسازی را تزئین می‌کنند؛ در حالی که شهرها برخلاف

**همان‌گونه‌که تجربه برنامه‌ریزی در جهان (به طور اعم) و کشورهای سوسیالیستی (به طور اخص) نشان داده است، امکان پیشی بیسی دراز مدت برای اجزای متنوع حیات اجتماعی کشور وجود ندارد**

هدف‌ها و پیشنهادهای این طرح‌ها گسترش می‌یابند... فاصله وحشتناکی بین برنامه و آنچه عملاً صورت می‌گیرد وجود دارد و همین مهم‌ترین و بزرگ‌ترین دلیل مرگ طرح‌های جامع قدیمی است...»

به هر حال این نوع شهرسازی اختیار خود را از دست داده است، زیرا به نتایج مورد انتظار نرسیده است.

نتایج کمی حاصل از عدم موفقیت طرح‌های جامع شهری و ارزیابی‌هایی که در این خصوص در مورد شهرهای نمونه کشور انجام گرفته است نیز نتایج زیر را به دست می‌دهد.<sup>۱۹</sup>

□ در زمینه تراکم ساختمانی، تقریباً در هیچ یک از شهرها تراکم‌های پیشنهادی تحقق پیدا نکرده‌اند.

□ در زمینه شبکه ارتباطی، نه تنها شبکه پیشنهادی شکل نگرفته بلکه اغلب شبکه‌های احداثی در مسیرهای دیگری ایجاد شده است.

□ در حالی که ۸۲ درصد سرانه‌های پیش‌بینی شده در بخش تجاری و خدمات انتزاعی شکل گرفته‌اند، این نسبت برای فضای سبز و ورزشی تنها ۵۳ درصد و برای خدمات عمومی ۶۰ درصد بوده است.

□ در زمینه شکل‌گیری ساخت و بافت شهر، به دلیل عدم تحقق شبکه و استقرار خدمات، ساختار پیشنهادی طرح در هیچ شهری صورت نپذیرفته است.

### مقوله‌بندی دلایل عدم تحقق طرح‌های جامع

بیشتر نزدیک به همه مطالعاتی که تاکنون به نقد و بررسی علل عدم تحقق طرح‌های جامع پرداخته‌اند، طبقه‌بندی‌های متفاوتی در این خصوص ارائه کرده‌اند. از آنجا که هدف طبقه‌بندی در مطالعه حاضر انطباق دلایل عدم تحقق طرح‌های جامع با فرض جایگزین مطالعات طرح‌های ساختاری راهبردی و یا مطالعات مشابه است، بنابراین پس از بررسی اجمالی عناوین کلی ارائه شده قبلی، به ارائه چارچوبی جدید پرداخته می‌شود. این چارچوب، اگر

توجه به مباحث اقتصادی در گسترش شهر.

۳- عدم توجه به خواست‌ها و نقش مردم در شکل‌گیری شهر و تناقض طرح با خواست‌های مردم.

۴- تأکید بر عوامل کالبدی به عنوان عامل مؤثر در عدم تحقق طرح‌های شهری، همانند تراکم ساختمانی ثابت و جایگزینی خدمات محله‌ای بر اساس نظم هندسی خشک.

۵- برنامه‌ریزی غیرواقع‌گرا و سلب به جای منطقی و واقعی.

۶- مشکلات نظری برنامه‌ریزی و طراحی شهری، به دلیل فقدان پشتوانه نظری و تحلیل علمی از تحولات شهری ایران.

مطالعه دیگری که در سال ۱۳۷۸ از طرف مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور انتشار یافت، نارسایی‌ها و تنگناهای طرح‌های جامع را بدین شرح بیان کرده است:<sup>۱۱</sup>

**شهرداران از طرح‌های جامع به صورت کتونی انتقاد کرده و آنها را مغایر با واقعیات شهر برشمردند. اینها به همین دلیل قابلیت اجرایی چندانی نداشته‌اند و عملاً نتوانسته‌اند مشکل گشای مسائل شهری باشند**

الف - نارسایی‌ها و مشکلات ناشی از اهداف خواسته‌ها و محتوای طرح‌ها، شامل: نارسایی در برآورد صحیح جمعیت، بی‌توجهی به نقش مردم و مشارکت در اجرای طرح، توجه طرح به مناطق جدید برای توسعه و بلا تکلیف شدن بافت‌های موجود، در نظر گرفتن سرنانه‌های بلند پروازانه و بی‌توجهی به توان فنی و مالی شهرداری‌ها.

ب - نارسایی‌ها و مشکلات پیرامونی و محیطی، شامل: مشخص نبودن سیاست‌های شهرنشینی و توزیع جمعیت در کشور، نبود طرح‌های ملی و منطقه‌ای فرادست برای طرح‌های جامع، رشد و توسعه ناهماهنگ و غیرمتوازن شهرها، بخشی بودن برنامه‌ریزی عمرانی در کشور و عدم تطبیق سیستم برنامه‌ریزی طرح‌های جامع با ماهیت میان‌بخشی.

ج - نارسایی و تنگناهای ناشی از وجود ناهماهنگی و عدم ارتباط بین ارگان‌های اجرایی طرح، شامل:

ضعف شهرداری در زمینه ایجاد هماهنگی بین سازمان‌های عهده‌دار تأمین خدمات شهری، تعلق اراضی غیرخصوصی شهری به سازمان‌های مختلف و تفاوت تگوش آنها نسبت به اراضی شهری، عدم احترام دستگاه‌های دولتی به طرح‌های جامع و بی‌روی نکردن این دستگاه‌ها از ضوابط طرح‌ها.

د - نارسایی‌ها و تنگناهای مالی، شامل:

عدم تدوین تراز مالی طرح‌ها و ناتوانی مالی شهرداری در اجرای پیشنهادهایی آن، تقلیل کمک‌های دولت به شهرداری‌ها و تأکید بر خودکفایی آنها.

ه - نارسایی‌ها و تنگناهای مدیریتی، سازمانی و نیروی انسانی، شامل:

غیرهفته‌شهرداری‌ها در جنبه‌های مختلف استخدامی، کمبود کادر متخصص شهرسازی در کشور، محدودیت‌های قوانین

استخدامی کشور و شهرداری‌ها، ایجاد نشدن تشکیلات اجرایی طرح در سازمان‌های ذی‌ربط شهر.

و - نارسایی‌ها و تنگناهای حقوقی و قانونی، شامل:

فقدان قانون مشخص در خصوص کیفیت و طرز اجرای طرح‌های جامع، مالکیت خصوصی گسترده اراضی شهری و تفکیکی، ثبت اراضی حاشیه شهرها، وجود حق سرقفلی و مقررات مال الاجاره که باعث افزایش حق عراصت می‌شود.

**نارسایی‌ها و تنگناهای طرح‌های تفصیلی در اجرا<sup>۱۲</sup>**

۱- امکان‌پذیر نبودن اجرای طرح به جهت عدم توجه به واقعیت‌های موجود شهر و امکانات اجرایی طرح‌ها.

۲- انجام مطالعات به وسیله مجموعه خارج از شهرداری و بدون ارتباط یا نظام اجرایی و عملیاتی شهرداری.

۳- فقدان یوایی کامل در طرح‌های تفصیلی و قضی قلبسناد شدن طرح‌ها و مشکل بودن روند تغییر آنها.

۴- پایین بودن جنبه‌های اجرایی طرح‌های تفصیلی به لحاظ مقیاس طرح‌ها و کافی نبودن جزئیات اسناد و مدارک طرح.

۵- گستردگی دست‌وپاگیر بودن ضوابط طرح‌ها، به خصوص در مورد بافت‌های قدیم شهرها.

۶- عدم هم‌زمانی تهیه طرح‌های تفصیلی با گسترش شهر و فاصله زیاد بین زمان تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی.

۷- یکسانی محتوای طرح‌های تفصیلی برای شهرهای مختلف و کلیشه‌ای بودن الگوهای پیشنهادی بدون توجه به نیاز شهر.

۸- کامل نبودن شرح خدمات طرح‌های تفصیلی و توجه صرف به مسائل کالبدی و بی‌اعتنایی به مسائل مربوط به بعد سوم طراحی شهری در طراحی کالبدی.

۹- شرح خدمات واحد و نحوه مداخله مشابه در سه گونه بافت شهر (بافت تاریخی، توسعه یافته و حاشیه‌ای).

۱۰- عدم پیش‌بینی امکانات مالی و اعتباری طرح‌ها برای اجرا.

مطالعه دیگری که وزارت مسکن و شهرسازی در خصوص بازنگری شرح خدمات شهری انجام داده، مسائل و مشکلات و نقایص مربوط به طرح‌های جامع را به سه مقوله عمده نظری، روش‌شناسی و اجرایی به شرح زیر تقسیم کرده است:<sup>۱۳</sup>

#### مسائل و مشکلات نظری طرح‌های جامع

□ عدم توجه کافی به ماهیت چند بعدی شهر و تعبیه‌های پیش‌بینی ناشدنی آن.

□ تقلیل برنامه‌ریزی جامع شهری به برنامه‌ریزی کالبدی.

□ عدم توجه کافی به ضرورت هدف‌گذاری، تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری.

□ عدم توجه به لزوم تلفیق اهداف کالبدی با اهداف محیطی و اقتصادی-اجتماعی.

□ عدم توجه کافی به پیش شرطها و امکانات تحقق‌پذیری و تغییر و اصلاح طرح.

گرایشی استوار است. این الگوی نظری اصولاً دارای محدودیت‌هایی است که نمی‌تواند شناختی همه‌جانبه و دقیق از کلیات حیات شهری و تحولات آن به دست دهد، زیرا بیش از هر چیز وابسته به اجزای یک نظام است تا بررسی ساختار کلی آن و این خصیصه با توجه به ماهیت پیچیده و پویای شهر، استفاده از روش مذکور را با محدودیت زیادی مواجه می‌سازد.

شیوه مطالعه در روش مرسوم و سنتی، براساس روش علمی و عقلی، یعنی از طریق استقرا است که طی آن اطلاعات لازم در مورد اجزای شهر جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل می‌گردد، بدون آنکه به ارتباطات و یا روح حاکم بر هر بخش پرداخته شود. به‌طور مثال، اطلاعات کمی مربوط به حمل‌ونقل و عبور و مرور - شامل شبکه معابر، وسایل نقلیه، میزان تردد و سایر مسائل مربوط به آن - جمع‌آوری می‌گردد، بدون آنکه جایگاه نظام حمل‌ونقل در تعامل با سایر عناصر اصلی نظام شهری تعیین و یا تبیین شوند.

دیدگاه اخیر تا دهه ۱۹۶۰ که تصور می‌شد همه مسائل از طریق روش استقرایی حل شدنی است و صرفاً باید دانش و فنون مرتبط با آن را کسب کرد، در اکثر نظام‌های برنامه‌ریزی غلبه داشت. اما تحولات حادث شده در اندیشه و عمل، نریدهای زیادی به این شیوه نگارش وارد آورد و نشان داد که مطالعه شهرها به دلیل پیچیدگی ماهیت شهر و ضعف ابزارهای شناختی با روش‌های استقرایی پیشین قابل شناسایی و تحلیل نیستند و الزاماً باید از شیوه‌های دیگری استفاده شود. در نتیجه این تحولات و ضرورت نیاز به دیدگاه‌های تازه در مقابل برنامه‌ریزی جامع و عقلانی، الگوی جدید برنامه‌ریزی سیستمی با هدف رفع مشکلات نظام قبلی پدید آمده است. اساس این تحول پاسخگویی به خلصت اصلی نظام برنامه‌ریزی شهری یعنی پیچیدگی و بین‌رشته‌ای بودن آن است؛ یعنی به دلیل آنکه برنامه‌ریزی شهری با انبوه مسائل مختلف موجود و بررسی متغیرهای متعدد برای

### مسائل و مشکلات روش‌شناسی در طرح‌های جامع

- تقلیل جامع‌نگری به مطالعات جامع و گردآوری اطلاعات تفصیلی، پراکنده و بی‌هدف.
- تأکید بیش از حد بر روش‌های کمی، ایستا و نگراری
- محصور کردن برنامه توسعه شهر در چارچوب خشک و بی‌انعطاف نقشه کاربری زمین.
- تحمیل الگوهای مصنوعی به تقسیمات کالبدی شهر و یکسان‌سازی سیمای شهر.
- ناپیوستگی میان مراحل برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا و مدیریت.

### مسائل و مشکلات اجرایی و مدیریتی

- وجود نارسایی در قوانین و مقررات شهرسازی (تکرار، ابهام، تناقض و مانند اینها).
- نارسایی در قوانین مربوط به مالکیت اراضی شهری و نحوه بهره‌برداری و نظارت عمومی بر آنها.
- تعدد نسبی وزارتخانه‌ها و سایر دستگاه‌های مسئول برای تهیه انواع طرح‌های کلان و خرد شهرسازی.
- عدم مشارکت فعال شهروندان در روند تهیه و اجرای طرح‌های شهری.
- نارسایی و کمبود در نیروی کارشناسی ماهر، اطلاعات، آمار و نقشه.
- تبدیل برنامه توسعه شهری به مجموعه‌ای از ضوابط خشک آذری و صوری.
- عدم توجه کافی به امکانات و شرایط تحقق طرح‌ها (اقتصادی، اجتماعی، فنی و سازمانی).
- فقدان آهرم‌های کافی برای نظارت، اصلاح و پیگیری مصوبات طرح‌های جامع.

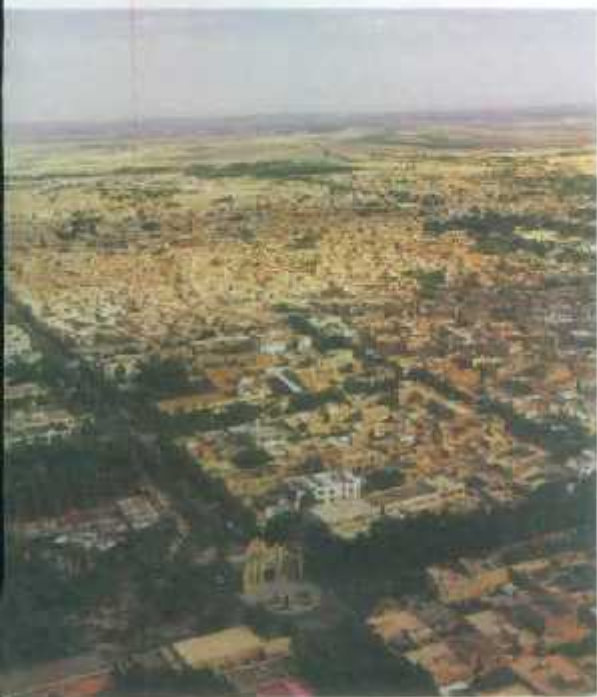
### نتیجه‌گیری

با توجه به مجموع مقالات پیش گفته درخصوص دلایل عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری، می‌توان پنج عنوان عمده زیر را به مثابه مسائل اصلی طرح‌های جامع شهری در ایران برشمرد. به عبارتی، هر گونه طرح جایگزین باید بتواند پاسخگوی مناسبی برای این کاستی‌ها، که زنجیروار به یکدیگر متصل‌اند، باشد. این پنج مورد عبارتند از:

- ۱- مسائل و مشکلات نظری در طرح‌های توسعه شهری.
- ۲- مسائل و مشکلات مربوط به حوزه‌های فضا شهری (منطقه‌ای، ملی).
- ۳- مسائل و مشکلات نظام تهیه و تصویب طرح.
- ۴- مسائل و مشکلات نظام اجرایی و مدیریتی طرح.
- ۵- مسائل و مشکلات نظام ضوابط و قوانین و مقررات شهرسازی.

### ۱- مسائل و مشکلات نظری در طرح‌های توسعه شهری

الگوی مرسوم برنامه‌ریزی جامع طرح‌های توسعه شهری ایران اقتباسی است از الگوی خطی مبنی بر فرایند سه‌گانه شناخت، تحلیل و طرح که بر خردگرایی و مبانی منطقی نظریه کارکرد



بیش‌بیشی تحولات ناشناخته‌اتی مواجه است، فی‌نفسه نمی‌تواند با الگو و روش مشخص و واحدی شناسایی و تحلیل گردد و در عین حال نمی‌تواند به شیوه‌ای صرفاً فنی و یا عقلانی عمل کند. برای رفع این محدودیت با رواج نظریه عمومی سیستم‌ها و

**گزارش‌های طرح‌های جامع اکنون صرفاً در نقشه کتابخانه‌ها انباشته شده‌اند و با نقشه‌های کاربری زمین در این طرح‌ها و پیشنهاددهای حوزه بندی این طرح‌ها، با رنگ‌های گوناگون، دیوارهای جفاظر شهرسازی را تزیین می‌کنند؛ در حالی که شهرها برخلاف هدف‌ها و پیشنهاددهای این طرح‌ها گسترش می‌یابند**

همچنین نظریه سبزی‌تیک و نظریه اطلاعات در دهه ۱۹۶۰، استفاده از این الگوها به عنوان جایگزین روند سنتی مطرح گردید. توجه به این رویکرد به سه صورت در توسعه و تکامل برنامه‌ریزی شهری تأثیر گذاشته است:<sup>۱۱۱</sup>

- الف - رویکرد سیستمی به عنوان نظریه پایه در برنامه‌ریزی.
- ب - رویکرد سیستمی به عنوان راهبرد برنامه‌ریزی.
- ج - رویکرد سیستمی به عنوان مدل‌سازی در برنامه‌ریزی.

الف - رویکرد سیستمی به عنوان نظریه پایه در برنامه‌ریزی در رویکرد سیستمی، بزرگ‌ترین تحول تبدیل فرایند برنامه‌ریزی از الگوی خطی به سمت الگوی چرخه‌ای است که هیچ‌گاه آغاز و پایان قطعی ندارد و طی آن، امکان انتخاب گزینه‌ها، اصلاح و تغییر نیز در روند اجرا و نظارت پیش‌بینی می‌شود. علاوه بر این، شناخت شهر و تحولات آن صرفاً به شناسایی عناصر اصلی (ساختاری) شهر و شناخت و تحلیل سیستم شهر با سیستم‌های مرتبط دیگر خلاصه می‌شود. بنابراین برنامه‌ریزی شهری مستلزم ایجاد سطوح مختلف برنامه‌ریزی فضایی است.

ب - رویکرد سیستمی به عنوان راهبرد برنامه‌ریزی

این رویکرد به منظور مقابله با محدودیت‌های عرصه برنامه‌ریزی در زمینه جمع‌آوری انبوه اطلاعات، تلاش خود را در شناسایی و تحلیل موضوعات اساسی متمرکز می‌سازد. در این حالت، برنامه‌ریزی مشخصاً بر مسائل و منابع اصلی تمرکز می‌کند و از درگیر شدن با انبوه جزئیات می‌پرهیزد.

ج - رویکرد سیستمی به عنوان مدل‌سازی

از آنجایی که یکی از دستاوردهای بزرگ نظریه عمومی سیستم‌ها، استفاده از روش شبیه‌سازی<sup>۱۱۲</sup> و مدل‌سازی<sup>۱۱۳</sup> برای مطالعه سیستم و مداخله در آنها است، دانش برنامه‌ریزی شهری نیز به تناسب کاربرد از انواع مدل‌های انطباق‌پذیر با شرایط برنامه‌ریزی استفاده می‌کند. در این خصوص، کاربرد مدل‌های تصمیم‌گیری و هنجاری بیشترین استفاده را دارند.

با توجه به تحولات عرصه نظام برنامه‌ریزی، نظام طرح‌ریزی توسعه شهری تنها در صورتی می‌تواند دارای مبانی نظری معتبری گردد که ویژگی‌های زیر را پاس‌خو باشد:

۱ - تبدیل مفهوم طرح توسعه شهری از عنوان طرح شهری به برنامه شهری.

۲ - توجه به رویکرد سیستمی و الگوی چرخه‌ای - به جای خطی - در مطالعات توسعه شهری.<sup>۱۱۴</sup>

۳ - کاربرد نظریه‌های سیاسی در نظام برنامه‌ریزی شهری<sup>۱۱۵</sup>، شامل برنامه‌ریزی دموکراتیک<sup>۱۱۶</sup>، برنامه‌ریزی جزء به جزء<sup>۱۱۷</sup> و برنامه‌ریزی تبادلی<sup>۱۱۸</sup>.

۴ - استفاده از نظریات اجتماعی با هدف تأثیر نقش مردم در نظام برنامه‌ریزی<sup>۱۱۹</sup>، همچون نظریه‌های مربوط به رفاه اجتماعی<sup>۱۲۰</sup>، مشارکت مردمی<sup>۱۲۱</sup> و برنامه‌ریزی کیفیت<sup>۱۲۲</sup>.

۵ - توجه به نقش تصمیم‌سازی در فرایند برنامه‌ریزی با هدف تدوین نقش برنامه‌ریزان به عنوان تصمیم‌گیر.<sup>۱۲۳</sup>

۶ - توجه به نقش اصلی برنامه‌ریز در برنامه‌ریزی در نقش منحصص، همراه با جریانبات، نقش ساختارگرا، بی‌شروع و جز آن.

۲ - مسائل و مشکلات مربوط به حوزه فراشهری (منطقه‌ای - ملی)

نظام برنامه‌ریزی شهری ارتباط مستقیم با نظام حکومتی و حوزه فرادست خود دارد و قاعداً نمی‌تواند به عنوان یک جزء سیستم، مستقل از کل سیستم (نظام) عمل کند. این ارتباط با توجه به مبانی رویکرد سیستمی که بر اصل کل‌نگری<sup>۱۲۴</sup> و تحلیل ارتباطات دزونی و بیرونی سیستم شهری شکل گرفته است، برنامه‌ریزی برای هر شهر را بخش کوچکی از کل فرایند برنامه‌ریزی به حساب می‌آورد که تابع نیروها و تصمیماتی است که در شکل‌گیری ساختار و عملکرد شهر دخالت داشته‌اند. تأثیر سطوح مختلف برنامه‌ریزی در همه کشورها از موضوعات اساسی برنامه‌ریزی شهری است و در کشورهای جهان سوم ضرورت اصلی به شمار می‌آید؛ زیرا وجود مسائلی همچون رشد سریع جمعیت، مهاجرت‌های گسترده از روستا به شهر و کلان‌شهرها، بی‌ثباتی نظام سیاسی - اداری، بحران‌های مالی، وجود ساختارهای چندگانه اقتصادی (سنتی - صنعتی) و ضعف نهادهای برنامه‌ریزی، چنگلی در نظام شهری تأثیر می‌گذارند.

**نظام برنامه‌ریزی شهری از تباط مستقیم با نظام حکومتی و حوزه فرادست خود دارد و قاعداً نمی‌تواند به عنوان یک جزء سیستم، مستقل از کل سیستم (نظام) عمل کند**

بدون آنکه این نظام به تنهایی قادر به بررسی و تحلیل و یا تعیین تکلیف برای آنها باشد.

به عبارتی، برنامه‌ریزی شهری صرفاً موضوع علمی و فنی مستقلی نیست که به تنهایی قابل بررسی باشد بلکه به دلیل وابستگی شدید به شرایط سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی و بسترهای شکل گرفته آن، ناگزیر از تعیین حوزه‌های فرادست شهری است. این مقوله که با عنوان سیاست‌های آمایش سرزمین و تحلیل نظام اسکان شناخته می‌شود، یکی از حلقه‌های مفقود



همه‌چون می‌تواند کرد.  
 - میرحاجی، ۱۳۷۰.  
 - منتظری، مشاوران، ۱۳۷۸.  
 - جلیلی، مشاوران، ۱۳۷۱.  
 - امامی، مجید، ۱۳۷۷.  
 - شکاری، کمال، ۱۳۷۵.  
 - سنجابی، احمد، ۱۳۷۷.  
 ۱- مین کسوز، مطالعات برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۱.  
 ۲- ابن‌مکلف، مستشرقان، کمیته‌ی پژوهش، ۱۳۷۷.  
 ۳- وی، موسی، روز، مجله‌ی مسوولان، کمیته‌ی مطالعات، کرد، کوهستان، تهران، بهار ۱۳۷۸.  
 ۴- مین کسوز، مجله‌ی پژوهش، ۱۳۷۱.  
 ۵- کسوز، برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۷.  
 ۶- یونگ، کلم، ۱۳۶۰.  
 ۷- موش، مجله‌ی (۱۳۷۱)، ص ۳۳۵-۳۳۷.  
 ۸- ابن کسوز، مشاوران، ۱۳۷۷.  
 ۹- مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۸، ص ۱۶.  
 ۱۰- همان، مقدمه، ص ۴.  
 ۱۱- امامی، مجید و همکاران، ۱۳۷۸، ص ۶۰.  
 ۱۲- برنامه‌ریزی مشاوران، برنامه‌ریزی توسعه شهری، همایش مشاوران برنامه‌ریزی و مشاوران، تهران، ۱۳۸۰، ص ۵۸.

13- Simulation  
 14- Modeling  
 15- برای مطالعه بیشتر، می‌توانید به منابع زیر مراجعه کنید:  
 16- موش، برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۰.  
 17- Forman, Isaac & Norman, City Planning and Political Values in Racial Planning theory (Chicago, 1996)  
 18- Democratic planning  
 19- Incremental planning  
 20- Capacity planning  
 21- برای مطالعه بیشتر، نگاه کنید به منابع زیر:  
 21- Social welfare  
 22- Participation Public  
 23- quality planning  
 24- برای مطالعه بیشتر، نگاه کنید:  
 Forman, Isaac Planning Theory (London, 1975)  
 25- urbanism  
 26- ۲۷- همپدن، مشاوران، توسعه شهری، تهران، ۱۳۷۰.  
 28- نایب‌نعمت، گزارش‌های طرح‌های توسعه شهری (پوشش مشاوران)، ۲۶- توسعه شهری، تهران، ۱۳۷۰.  
 29- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 30- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 31- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 32- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 33- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 34- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 35- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 36- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 37- برای مطالعه بیشتر، نگاه کنید به منابع زیر:  
 38- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 39- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 40- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 41- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 42- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 43- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 44- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 45- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 46- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 47- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 48- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 49- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 50- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 51- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 52- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 53- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 54- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 55- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 56- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 57- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 58- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 59- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 60- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 61- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 62- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 63- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 64- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 65- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 66- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 67- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 68- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 69- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 70- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 71- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 72- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 73- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 74- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 75- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 76- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 77- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 78- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 79- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 80- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 81- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 82- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 83- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 84- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 85- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 86- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 87- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 88- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 89- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 90- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 91- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 92- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 93- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 94- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 95- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 96- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 97- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 98- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 99- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.  
 100- خرمشاهی، بهار، ۱۳۶۹.

منابع  
 ۱- میرحاجی، مشاوران، توسعه شهری، تهران، ۱۳۷۰.  
 ۲- منتظری، مشاوران، ۱۳۷۸.  
 ۳- جلیلی، مشاوران، ۱۳۷۱.  
 ۴- امامی، مجید، ۱۳۷۷.  
 ۵- شکاری، کمال، ۱۳۷۵.  
 ۶- سنجابی، احمد، ۱۳۷۷.  
 ۷- مین کسوز، مشاوران، ۱۳۷۱.  
 ۸- ابن‌مکلف، مستشرقان، کمیته‌ی پژوهش، ۱۳۷۷.  
 ۹- وی، موسی، روز، مجله‌ی مسوولان، کمیته‌ی مطالعات، کرد، کوهستان، تهران، بهار ۱۳۷۸.  
 ۱۰- مین کسوز، مجله‌ی پژوهش، ۱۳۷۱.  
 ۱۱- کسوز، برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۷.  
 ۱۲- یونگ، کلم، ۱۳۶۰.  
 ۱۳- موش، مجله‌ی (۱۳۷۱)، ص ۳۳۵-۳۳۷.  
 ۱۴- ابن کسوز، مشاوران، ۱۳۷۷.  
 ۱۵- مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۸، ص ۱۶.  
 ۱۶- همان، مقدمه، ص ۴.  
 ۱۷- امامی، مجید و همکاران، ۱۳۷۸، ص ۶۰.  
 ۱۸- برنامه‌ریزی مشاوران، برنامه‌ریزی توسعه شهری، همایش مشاوران برنامه‌ریزی و مشاوران، تهران، ۱۳۸۰، ص ۵۸.

نظام برنامه‌ریزی شهری در ایران به شمار می‌آید. این نقطه ضعف، خصوصاً به دلیل ساختار تمرکزگرای نظام تصمیم‌گیری در ایران و عدم استقلال بخش‌های مختلف جغرافیایی، مورد تأکید بیشتری است.

با توجه به وجود ارتباط بین جزء سیستم (نظام برنامه‌ریزی شهری) و کل سیستم (نظام برنامه‌ریزی ملی)، هر گونه طرح توسعه شهری تنها با لحاظ کردن موارد زیر می‌تواند پاسخگوی وضع موجود طرح‌های توسعه شهری ایران باشد:

- مشخص شدن سیاست‌های توسعه شهرنشینی و نظام اسکان جمعیت در کشور به منظور تعیین جایگاه نظام شهر مطالعاتی در کل نظام شهری کشور.<sup>(۳۳)</sup>
- تعیین جایگاه و نقش اقتصادی شهر در حوزه کلان منطقه‌ای و ملی برای مشخص شدن نحوه توسعه آنی شهر و تدوین قابلیت‌ها و محدودیت‌های توسعه آنی.<sup>(۳۴)</sup>
- انطباق سیستم برنامه‌ریزی طرح‌های جامع یا ماهیت بیان بخشی سیستم برنامه‌ریزی عمومی کشور.<sup>(۳۵)</sup>
- ایجاد هماهنگی بین برنامه‌های توسعه شهری و برنامه‌های توسعه ملی از طریق انطباق روش‌های تدوین برنامه و بودجه کشور با الگوها و پیش‌نهادهای طرح‌های توسعه شهری.<sup>(۳۶)</sup>
- دادن اختیارات به مسئولان ملی و واگذاری بخشی از وظایف تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری به سطوح پایین، به منظور حذف تمرکزگرایی موجود در نظام شهری.

### ۳- مسائل و مشکلات نظام تهیه و تصویب طرح نظام تدوین و تهیه طرح

نظام تهیه طرح ارتباط مستقیم با مبانی نظری و فلسفه برنامه‌ریزی دارد؛ و به عبارتی، اگر مسائل و مشکلات نظری در خصوص نحوه تهیه طرح حل گردد، شیوه تهیه طرح با کمترین میزان خطا همراه خواهد بود. در این خصوص ضروری است که در اولین گام تدوین برنامه و برنامه‌ریزی به جای طرح (به مفهوم نقشه کالبدی) مورد توجه قرار گیرد و در این مسیر، تدوین اهداف و اولویت‌بندی به عنوان مبنای تدوین طرح صورت نپذیرد.

#### مبانی شناخت «روش‌شناسی و پیش‌بینی»

همان گونه که تجربه برنامه‌ریزی در جهان (به طور اعم) و کشورهای سوسیالیستی (به طور اخص) نشان داده است، امکان پیش‌بینی دراز مدت برای اجزای متنوع حیات اجتماعی کشور وجود ندارد.<sup>(۳۷)</sup> این امر نیاز به استفاده از میان‌بردها شاخص دارد که جمع‌آوری صحیح آنها هم مشکل است و هم گاه امکان‌ناپذیر، علاوه بر این عوامل کیفی، متغیرها نیز باعث می‌شوند که پیش‌بینی جامع و مانع برای دراز مدت امکان‌پذیر نباشد.

واقعیت آن است که علم و روش‌شناسی مبتنی بر علوم تجربی طبیعی و مشاهده مستقیم صرف، نمی‌تواند همه شناخت را بپذیرد. آوردن علم اصولاً با حریات و ماهیات سروکار دارد، از علت‌ها و مبداهای و نهایت از ماهیت قانون‌ها پرنش می‌کند، و در یک کلام: از اینکه هستی چرا هست و نیستی چرا نیست؛ اما هرگز به کمک منطق و استدلال‌های منطقی صرف نمی‌توان به همه اینها پاسخ داد.<sup>(۳۸)</sup>

در مقابل محدودیت‌های روش سنتی علوم تجربی،

روش‌شناسی جدیدی از اواسط قرن بیستم به وجود آمد که آن را نخستین بار هاینریش با اصل عدم قطعیت ارائه کرد. سپس در ادامه با تحلیلی‌های «ماکس بلانک» اینشتین و دیگران به فلسفه جدیدی در علم منجر گردید که در مقابل فلسفه لیوتونی به نظریه کوانتوم ختم شد. این دیدگاه نه بر اساس روش قیاس خام ارسطوست و نه مبتنی بر روش جزء نگر استقرایی، که تحلیل را بر اساس خواص حواس و یا الگوریتم ریاضیات صلب و فرمول‌های خشک آن محدود می‌کند، بلکه شیوه‌ای جدید از نگاه به علت‌هاست که در آن به روح کلی حاکم بر پدیده‌ها اشاره می‌شود و نه حدوث ظاهری آنها. بنا به گفته اینشتین، مثل ما همچون کسی است که تازه مشق پیانو می‌کند ولی همیشه نظرش به نت قبل و بعد است، بدون آنکه به روح ملودی توجه کند.<sup>(۳۹)</sup>

اشکال روش‌شناسی پیش‌گفته (تأکید بر اجزا بدون ارتباط یا کل) کاملاً در شرح خدمات طرح‌های جامع شهری ایران وجود دارد. در این شرح خدمات از مشاوران خواسته می‌شود که بر اساس شناخت و پیش‌بینی ابیوهی از شاخص‌ها چون وضع تولید در بخش‌های مختلف اقتصادی، خدمات، جمعیت، فعالیت و سایر موارد دست به پیش‌بینی‌هایی بزنند. در نتیجه، گروه تهیه‌کننده

**ارتباط طرح‌های توسعه شهری با ضوابط مربوط به مالکیت اراضی، پیش از هر چیز نیازمند بازنگری و تغییر است**

طرح (مشاوران) بعد از انجام مطالعات تفصیلی در مورد وضع موجود شهرها، بدون امکان قطعیت در پیش‌بینی‌ها، به تهیه نقشه کاربری اراضی بر مبنای سقف جمعیتی و اشتغال در بخش‌های مختلف می‌پردازد.<sup>(۴۰)</sup>

نتیجه چنین مطالعاتی این است که کلیت شهر، که صورت کاملی از تعاقب نمودها و ابعاد مختلف چند وجهی است، به مجموعه‌ای از شاخص‌های کمی تقلیل می‌یابد، بدون آنکه ساختار مفهومی رابطه بین آنها لحاظ شود. به عبارتی، غنی‌ترین وجه شناخت (بررسی روح حاکم بر اجزا) در مطالعات توسعه شهری انجام نمی‌گیرد.

با عنایت به وجود تجارب جهانی در خصوص نظام تهیه و تدوین و تصویب طرح، موارد زیر باید در هر شیوه جایگزین مطالعات توسعه شهری در ایران مطرح گردد:

- جایگزینی تفکر برنامه‌ریزی به جای طراحی در تدوین طرح توسعه شهری.<sup>(۴۱)</sup>
- شناخت هدفمند مسائل شهری و تدوین اهداف برنامه شهری در سه سطح تدوین اهداف عمومی یا دور‌مدت، تدوین اهداف اجرایی و کوتاه مدت، تدوین راه حل‌های اجرایی برای تحقق اهداف.<sup>(۴۲)</sup>
- جایگزینی شرح خدمات غیربکنان (نیپ) و انجام مطالعات یا توجه به شرایط هر شهر.
- پرهیز کردن از برنامه‌ریزی صلب (ایستا) و توجه به جنبه‌های پویایی شهر.<sup>(۴۳)</sup>
- توجه به اصل عدم قطعیت در پیش‌بینی‌ها و سیال دیدن

## نظام تحولات شهری<sup>(۳۱)</sup>

- حذف بخشی نگری در عرصه شهری.
- پذیرش طرح از طرف دستگاه‌های اجرایی و الزام به رعایت مصوبات طرح‌های توسعه شهری.
- ایجاد ابزارها و روش‌های اجرایی محلی، با توجه به تجارب سایر کشورها.<sup>(۳۲)</sup>
- اعطای اختیارات به نهادهای محلی (شهرداری‌ها و شوراها) با توجه به تجارب سایر کشورها.
- ایجاد نهادهای نظارتی منتخب مردم (شوراها) با کنترل اجرای برنامه‌های توسعه شهری.
- تقویت و اعطای اختیارات به انجمن‌های تخصصی غیردولتی (NGO) برای کنترل بر کیفیت اجرای پیشنهادها.
- طرح توسعه شهری.

- توجه به بازتاب‌های اقتصادی برنامه‌های آتی شهر و توجه به پیامدها و تأثیرات نظام پیشنهادی.
- تدوین سیستم مناسب برای توزیع عادلانه منافع و مشار حاصل از برنامه‌های پیشنهادی شهر.
- توجه به نقش مردم در مراحل تهیه و تدوین طرح و هماهنگی برنامه‌های پیشنهادی با خواست‌های اصلی مردم.
- تأکید بر جنبه‌های فرا دو بعدی پیشنهادی و بررسی مباحث غیر کالبدی.
- عدم تدوین سرانه‌های بلند پروازانه و غیرواقعی و مملوس در پیشنهادها.
- توجه به نیازها، اهداف و امکانات شهرداری‌ها به عنوان مجریان طرح.

مسائل مربوط به ضوابط و مقررات اگر چه تاکنون کمتر به عنوان بخشی مجزا مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است، اما واقعیت آن است که بدون وجود ضوابط مشخص در نحوه اجرای طرح‌های توسعه شهری، عملاً هر یک از پیشنهادها با عدم اجرا و یا ضعف در انطباق با شرایط قانونی جامعه مواجه می‌شوند. ارتباط طرح‌های توسعه شهری با ضوابط مربوط به مالکیت اراضی، بیش از هر چیز نیازمند بازنگری و تغییر است. واقعیت این است که عملاً به دلیل مغایرت‌های موجود در خصوص مالکیت و نحوه استفاده از اراضی مختلف شهری یکی از دلایل عمده عدم تحقق طرح‌های جامع شهری معضل اراضی شهری است و این امر تا زمانی که در قالب ضوابط قانونی مصوب ارائه نگردد، عملاً هر

## اصلاح فرایند بررسی و تصویب، با لحاظ کردن مسائل زیر:

- ایجاد نقش فعال برای نهادهای محلی (شوراهای اسلامی شهر و شهرداری‌ها).
- کاهش زمان بررسی و تصویب طرح‌های شهری.<sup>(۳۳)</sup>
- تقویت تصمیمات بخشی از غیر بخشی.
- کاهش نقش نهادهای دولتی در تهیه و تصویب طرح‌های محلی.

## ۴- مسائل و مشکلات نظام اجرایی و مدیریتی طرح

طرح‌های توسعه شهری (جامع و تفصیلی کنونی) بنا به ماهیت ذاتی شان، به عنوان فعالیتی با اهداف و وظایف خاص و شرح خدمات همسان (تیپ) و جدا از شرایط و امکانات مدیریت اجرایی (مدیریت شهری) تهیه و تصویب می‌شوند. این رویکرد موجب می‌گردد که میان روند برنامه‌ریزی و تهیه طرح و روند مدیریت اجرای طرح، جدایی و شکاف به وجود آید. تدوین طرح و اجرای طرح با دو نظام متفاوت انجام می‌شود؛ از یک طرف تهیه طرح به عهده مجموعه تیم کارشناسان و برنامه‌ریزان خارج از نظام اجرایی است، و از طرف دیگر اجرای طرح به عهده تشکیلات اداری و اجرایی است، که کمتر با اهداف برنامه‌ریزی و روش‌های مطالعاتی به کار رفته در طرح همخوانی دارد.

همچنین ضعف نهادهای اجرایی محلی و محدودیت اختیارات و مسئولیت آنها در روند تهیه، تصویب و اجرای طرح‌ها باعث شد برنامه‌ریزی متمرکز و آمرانه شده است و نهایتاً چنین روندی مانع جلب همکاری و مشارکت نهادها و نیروهای محلی مؤثر در توسعه شهری می‌شود. برای مقابله با چنین عامل محدود کننده‌ای، ضروری است که راهکارهای زیر در طرح جایگزین مد نظر قرار گیرند:

- تقویت بنیه مالی - تجهیزاتی - تشکیلاتی شهرداری‌ها به عنوان ابزارهای اجرای طرح.
- کمک به شهرداری‌های ضعیف و تقویت آنها از طریق اعطای کمک‌های مالی.
- ارتباط طرح توسعه شهری با سایر مجموعه‌های مرتبط و

۱- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲- عباسی، محمد، میرزا و قاضی‌مهر، طرح‌های جامع شهری و محله‌های شماره ۲۷ سال ۱۳۷۱.  
 ۳- اطهری، علی (۱۳۸۰) «توسعه شهری در ایران»، ۱۳۷۸.  
 ۴- محمدعزیزی و شهرملکی (۱۳۸۰) «توسعه شهری در ایران»، ۱۳۷۸.  
 ۵- محمدعزیزی و شهرملکی (۱۳۸۰) «توسعه شهری در ایران»، ۱۳۷۸.  
 ۶- عباسی، محمد و قاضی‌مهر، طرح‌های جامع شهری و محله‌های شماره ۲۷ سال ۱۳۷۱.  
 ۷- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۸- محمدعزیزی و شهرملکی (۱۳۸۰) «توسعه شهری در ایران»، ۱۳۷۸.  
 ۹- محمدعزیزی و شهرملکی (۱۳۸۰) «توسعه شهری در ایران»، ۱۳۷۸.  
 ۱۰- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۱- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۲- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۳- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۴- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۵- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۶- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۷- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۸- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۱۹- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۰- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۱- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۲- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۳- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۴- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۵- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۶- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۷- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۸- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۲۹- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۳۰- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۳۱- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۳۲- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.  
 ۳۳- مهدیپور، متین (۱۳۸۰) «طرح‌های توسعه شهری در ایران: سابقه و آینده»، ۱۳۷۱.

## مطالعه شهرها به دلیل بی‌جدگي خايت شهر و ضعف ابزارهای شناختی یا روش‌های استقرایی قابل شناسایی و تحليل نیستند

گونه طرح و یا برنامه توسعه شهری سرنوشتی جز این نخواهد داشت. بنابراین برای حذف عوامل محدود کننده پیش گفته، طرح جایگزین توسعه شهری باید نکات زیر را مورد بازنگری قرار دهد:

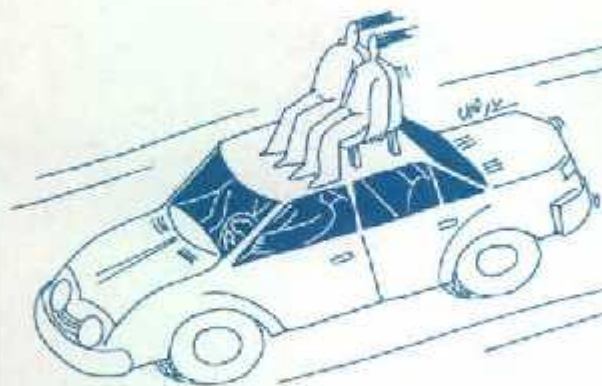
- تدوین قانون مشخص در خصوص مالکیت اراضی پایر و موات و نحوه مذاخله در آن از طریق طرح‌های توسعه شهری.
- تدوین ضوابط هماهنگ و یکسان در خصوص باغ‌ها و اراضی مزروعی حاشیه شهرها.<sup>(۳۴)</sup>
- تعیین تکلیف مالکیت اراضی دولتی و متعلق به سازمان‌های مختلف با نگرش‌های متفاوت (منابع طبیعی، سازمان ملی زمین و مسکن و موقوفات و جز آن).
- تجدید نظر در قوانین مربوط به حق سرفظی و در طرح‌های توسعه شهری.
- تدوین ضوابط اجرایی در خصوص امکان جذب اضافه ارزش ناشی از طرح‌های توسعه شهری.
- تدوین قانون جامع شهرسازی به منظور هماهنگی فعالیت‌های مختلف نظام شهرسازی.



# اسکان غیر رسمی در جهان

حسین جانتی نژاد

دانشکده شهید چمران اهواز



## مقدمه

هم اکنون در حدود یک میلیارد نفر از مردم جهان، یا در واحدهای مسکونی غیراستاندارد و آلودگها و حلقه آبادها زندگی می کنند. یا اینکه اساساً پناهگاهی ندارند. در حدود یک صد میلیون نفر شب را در خیابان ها، گوجه ها، زیریل ها و کنار قبرستان ها به روز می رسانند.

طبق آمار موجود، در کشورهای در حال توسعه، ۵۰ درصد جمعیت شهری در آلودگها و مناطق خاشیه نشین زندگی می کنند، که در بعضی از شهرها این نسبت تا ۸۰ درصد افزایش می یابد. با توسعه شهری و افزایش جمعیت شهرهای مسلط و بزرگ جهان سوم، مناطق آلودگ نشین و حاشیه نیز به سرعت گسترش خواهند یافت (شکویی، ۱۳۷۳: ۴۵۲). حاشیه نشینی در کشورهای شمال هم به چشم می خورد، به طوری که «کل ساختمان های محله های بروکس»<sup>۱۱</sup> بروکین و هارلم در شهر نیویورک گویی زیر بمباران هوایی بوده اند. (سازمان ملل، ۱۳۷۵: ۱).

## حاشیه نشینی، معلول عدم تعادل فضایی

عدم تعادل و تنشهای شدید فضایی در کشورهای تحت سلطه سبب اهمیت یافتن فوق العاده مناطق متروپلیتن (مادر شهری) و تمرکز فعالیتهای گوناگون در آن شده است. این عدم تعادل که به قنور مناطق خاص و - به تبع آن - به ضرر جمعیت ساکن در این مناطق است، مسائل اجتماعی زیادی را به وجود آورده است. (حسامیان، ۱۳۵۸: ۱۰۸) در واقع نابرابری بین شرایط شهری و روستایی عموماً به وجود دوگانگی اقتصادی و در نتیجه نوعی دوگانگی اجتماعی نسبت داده می شود. این دوگانگی در مجموعه کلی نری قرار می گیرد که عبارت از شرایط ممالک مورد بحث و اقتصادهای بیرونی یا، به عبارت دیگر، میان اقتصادهای «مرکزی» یعنی اقتصادهای مسلط و اقتصادهای «پیرامونی» است. اساس این دوگانگی مورد ایراد و اعتراض است. شهرها،

محل استقرار «آنتن های اقتصادهای خارجی به حساب می آیند و در نظام های مناسبانی نقش ارتباط دهنده و تقویت کننده را بر عهده دارند. چنین نقشی موجبات تمرکز در آمدها و منافع حاصل از فرایند «ترافزیت» کالاها را فراهم می آورد و حضور نمایندگان اقتصادهای مرکزی را نیز در خود ایجاب می کند. حاصل این تمرکز، استقرار جمعیت بهره ور از امکانات معاش بسیار بالا با درآمد فردی در سطح ملی است». (زنجانی، ۱۳۷۱: ۷۸) در مقابل، توده های محروم با حداقل امکانات زیستی پدید می آیند و در فرایند شکل گیری طبقات اجتماعی، نوعی بی عدالتی را به نمایش می گذارند. «از اواخر دهه ۱۹۶۰ مفهوم و کارکرد عدالت اجتماعی وارد متون جغرافیایی گردید و جغرافیای بنیادگرا و آزادپسند را بیش از سایر مکاتبها تحت تاثیر قرار داد. مسائلی نظیر رفاه اجتماعی، نابرابری های شدید، فقر، شیوع امراض، نژادپرستی، قوم گرایی، جرم و جنایت، انتظار عمر، اصالت زن، و آلودگ نشینی - که تا آن زمان در جغرافیا فراموش شده بود - به سرعت مورد توجه جغرافیدانان قرار گرفت» (شکویی، ۱۳۷۵: ۱۴۱).

## دیدگاه های عمده در مورد حاشیه نشینی

در باب تشکیل مناطق حاشیه ای به عنوان مسکنی بفرج در شهرهای جهان سوم، دو دیدگاه لیبرال و رادیکال اهمیت بیشتری دارند. در دیدگاه لیبرال حاشیه نشینی به متابه معلول عوامل داخلی در کشورهای جهان سوم تلقی می گردد و در جهت گذار از جامعه سنتی به جامعه صنعتی - خود به عنوان نوعی ضرورت در فرایند این تحول قلمداد می شود. اما از نظر دیدگاه رادیکال تشکیل مناطق حاشیه نشین در شهرهای جهان سوم معلول مناسبات و روابط بین المللی و قدرت های مسلط جهانی از یک سو، و ویژگی های ملی از سوی دیگر است (احمدی پور، ۱۳۷۴: ۲۴). دیوید هاروی<sup>۱۲</sup> جغرافیدان معروف انگلیسی، در کتاب

شهرها - آنجا که بهای زمین ارزان و ناچیز است - می‌راند. چنین رانشی طبقه فقیر و گرسنه شهری را از بازار کار و اشتغال دور می‌کند (همان، ص ۱۶۳).

در تعریف زاغه و بخش زاغه‌نشین، عبارت زیر در فرهنگ



مجموعه خانوار آسیا - حاشیه‌نشینان تایلند

تورندایک<sup>۱۹</sup> آمده است: «بخش زاغه‌نشین یعنی قسمت‌های شلوغ و کثیف شهر که فقر و بیماری، جرم و جنایت در آن عمومیت دارد» (Thomdike, 1942: 762).

محلّه زاغه‌نشین عبارت است از محلّه‌ای شلوغ و کثیف و پس‌رونده. زاغه‌ها برای تمامی افرادی که در نواحی متروپولیتن (مادر

عدالت اجتماعی و شهر» وابستگی بین فرم‌های فضایی و فرایندهای اجتماعی را به عنوان نوعی ضرورت جغرافیایی مطرح کرده است (شکویی، ۱۳۷۵: ۱۰۶). در این مفهوم، بروز پدیده حاشیه‌نشینی ناشی از روابط و مناسبات اجتماعی - اقتصادی خاصی است.

در کشورهایی که به عدالت اجتماعی و توزیع منطقی درآمد ملی، میان‌اشار اجتماعی توجه بیشتری داشته‌اند، چنین پدیده‌ای با وجود نداشتن و یا بسیار کم‌تر بوده است. برعکس، در کشورهای که نظام سرمایه‌داری حاکم بوده است (چه سرمایه‌داری مرکزی و چه سرمایه‌داری پیرامونی) پدیده حاشیه‌نشینی به نحوی رخنمون داشته است. دیوید هاروی در کتابی به نام «عدالت، طبیعت و جغرافیای افتراق» چنین می‌نویسد: «فضاهای متضاد نمایشگر تضادهای اجتماعی - سیاسی است» (Harvey, 1996: 273). وی در مورد شهرنشینی و ارتباط آن با جهانی شدن<sup>۲۰</sup> معتقد است:

«فرایند جهانی شدن پدیده تازه‌ای نیست؛ بلکه از سال ۱۴۹۲ و حتی قبل از آن، جهانی شدن سرمایه‌داری در صدد ایجاد شبکه شهری در سطح کشورهای مختلف بود (Ibid, p.420). در قرن اخیر به سوازات توسعه شهرها و شهرنشینی، گسترش زاغه‌نشینی و سکونت در محلّه‌های کثیف شهرها به اوج خود رسیده است (شیعه، ۱۳۶۹: ۲۵). حاشیه‌نشینی در کشورهای جهان سوم با

### زاغه‌های شهری به مثابه گنجه‌های فقر، جایگاه آن دسته از گروه‌های انسانی است که جامعه شهری و سازمان‌های حاکم بر آن هنوز نسبت به پذیرش آنها به عنوان شهروند بی‌اعتناست

شهری | زندگی می‌کنند، معضل به شمار می‌رود. زاغه‌نشینان ممکن است امیدشان را برای زندگی بهتر از دست بدهند. افراد زاغه‌نشین فقیرانی هستند که عمدتاً نتوانسته‌اند شغلی پیدا کنند. (Hanna, 1970: 200) پروفسور پال. آر. هانا<sup>۲۱</sup> در کتاب «مطالعات متروپولیتن» می‌نویسد: «اکثر زاغه‌ها در قسمت‌های قدیمی شهرها و یا در نزدیکی مرکز شهرها دیده می‌شوند. وقتی شهرها کوچک بودند، مسکن‌ها در نزدیکی کارخانه‌ها ساخته می‌شدند. کارگران یا به دست آوردن درآمد بیشتر از مجاورت کارخانه‌ها به نواحی دورتر تفل مکان می‌یافتند و مسکن‌های قبلی آنها به وسیله گروه‌های کارگری جدید اشغال می‌شد. چنین کارگرانی نیز با افزایش درآمد آنها را ترک می‌کردند ولی تعدادی از کارگران توانایی مالی محدودی داشتند و مجبور بودند در همین مسکن‌های مخروبه (زاغه) سکون گزینند. گاه هر واحد مسکونی به چهار یا پنج قسمت تقسیم می‌شود و در اختیار خانواده‌های کارگری قرار می‌گیرد. چنین امری موجب افزایش تراکم در این مناطق مخروبه و کثیف می‌گردد. مالکان خود در سایر قسمت‌های شهر زندگی می‌کنند و بدین ترتیب، محلّه‌های قدیمی به محلّه‌های زاغه‌نشین تبدیل می‌شوند» (Hanna, 1970: 201).

زاغه‌های شهری به مثابه گنجه‌های فقر، جایگاه آن دسته از گروه‌های انسانی است که جامعه شهری و سازمان‌های حاکم بر آن هنوز نسبت به پذیرش آنها به عنوان شهروند بی‌اعتناست. در

تأخیر و معمولاً به دنبال نفوذ فرهنگ و اقتصاد سرمایه‌داری و همچنین به دنبال اجرای برنامه‌های اصلاحی وارداتی صورت گرفته است (احمدیان، ۱۳۷۱: ۸۲۲).

#### تعریف حاشیه‌نشینی

زاغه‌ها و حلبی‌آبادها تأسف‌بارترین شکل توسعه آشفته و بی‌قواره شهرها است (فرید، ۱۳۶۸: ۱۶۲). دوگانگی در نظام



قره‌شمال خانوارهای فقیر - استان خیزر، جمهوری آذربایجان

اقتصاد سرمایه‌داری به افراد کم درآمد امکان سکونت در محلّه‌های مطبوع و پر رفاه شهر را نمی‌دهد و آنان را به کناره

بخش های زاغه ای تسلط فرهنگ فقر شکلی بس گسترده دارد. این زاغه ها جایگاه مردمی است که از نظر جامعه شهری غریبه و بیگانه اند. این احساس بیگانگی یا بر معیار کمبود درآمد و یا بر پایه حاکمیت تبعیضات نژادی و قومی استوار است. این مردم چه در حاشیه شهرها باشند و چه در داخل محله های قدیمی شهر زندگی کنند، متظنون تا خود و فرزندان شان با آموزش های حرفه ای

**فراوانی تقاضا برای شهرنشین شدن از سوی نوسازان ظرفیت پذیرش اقتصادی - اجتماعی شهرها را لبریز می کند و باعث ایجاد نوعی جدید از نابرابری در داخل فضای شهری می گردد**

وفی بتوانند سازمان های شهری را نسبت به پذیرش خود راضی سازند. چنین می نماید که باید نسلی فریانی شود و در حاشیه شهرها زندگی را تپه سازد تا نسل بعد [شاید] بتواند خود را با جامعه شهری تطبیق دهد. (شکویی، ۱۳۶۵: ۷۷).

حاشیه نشینی به مفهوم کالیدی آن تنها سرپناه های خلق الساعه<sup>۱۲</sup> بر زمین متعلق به دیگران واقع در حاشیه شهرها را در بر می گیرد و لذا برای همه موارد مشهود در جهان سوم مفهوم درستی نیست. مسکن ناهنجار، خانه های خلق الساعه، سرپناه یکتبه برپا شده یا حاشیه نشینی همه مترادف بگدیگر به کار رفته اند. شایان ذکر است که مفهوم سکونت<sup>۱۳</sup> از نظر لموی ساکنان این قبیل خانه ها را در برمی گیرد و به شخصی اطلاق می شود که بدون اجازه، بر زمین افراد دیگر یا مؤسسات دولتها سرپناهی در مدتی کوتاه (یکتبه) برپا کند و در آن آرام گیرد (پیران، مجله ۳: ۶۰).

مسکن ناهنجار در غرب تنها به جنبه های فیزیکی و معماری ختم نمی شود بلکه انحطاط سازمان اجتماعی نیز متعاقب انحطاط فیزیکی رخ می دهد. فلاو و جیست<sup>۱۴</sup> محله های فقیرنشین<sup>۱۵</sup> را ناحیه های مشتمل بر خانه های رو به ویرانی، آکنده از زباله های دستاورد راه و رسمی خاص خود که با آنها دیگر متفاوت اند، تلقی می کنند (پیران، مجله ۴: ۳۶).

شهرها به دلیل وجود فرست های اشتغال، مهاجران روستاها و سایر سکونتگاه های کوچکتر از خود را جذب می کنند. همین فراوانی تقاضا برای شهرنشین شدن از سوی نوسازان ظرفیت پذیرش اقتصادی - اجتماعی شهرها را لبریز می کند و باعث ایجاد نوعی جدید از نابرابری در داخل فضای شهری می گردد. جدایی اصلی در واقع بین جمعیت پذیرفته نشده در نظام شهری (مشاغل موقتی و حاشیه ای) از سویی، و جمعیت اذعان شده به لحاظ اقتصادی و اجتماعی از سوی دیگر است. این جدایی در فضاهای به اصلاح شهری شده انعکاسی ویژه و دیدنی دارد. فضاهایی که حاصل اشتغال اراضی غیرآماده به وسیله مهاجران پذیرفته نشده است. این مهاجران قادر به پرداخت اجاره بها نیستند و اغلب در شرایط اسفناکی زندگی می کنند (زنجانی، ۱۳۷۱: ۷۸).

بدین ترتیب، در شهرها و به ویژه شهرهای بزرگ کشورهای در حال توسعه، به سبب کمبود یا فقدان زمین های کافی به منظور خانه سازی برای طبقات فقیر و کم درآمد شهری، بیشتر آنها به دامنه های پرشیب دره ها و دشت های سیلابی یا به زمین های مجاور صنایع آلوده ساز و خطر آفرین پناه می برند تا با سواد و مسالحت ساختمانی کم دوام، خانه های محقر خود را بنا کنند. از این رو شهرهای جهان سوم، همواره به دوگانگی کشیده می شوند: یکی شهر قانونی که زمین و واحدهای مسکونی آن بر مبنای قوانین و مقررات جاری تهیه شده است و دیگری شهر غیرقانونی که زمین و واحدهای مسکونی آن به صورت تصرف عدوانی و غیرقانونی اشغال گردیده است و بیشتر منطقه حاشیه نشین و آلونک نشین شهرها را شامل می شود (شکویی، ۱۳۷۳: ۲۷۸). مفهوم حاشیه نشینی به معنای اعم، شامل تمام کسانی است که در محدوده اقتصادی شهر ساکن هستند ولی جذب اقتصاد شهری نشده اند. جاذبه شهرنشینی و رفاه شهری، این افراد را از زادگاه شان می کشد و به سوی قطب های صنعتی و بازارهای کار می کشد و اکثر مهاجران روستائینی هستند که به منظور گذران بهتر زندگی راهی شهرها می شوند (زاهد زاهدانی، ۱۳۶۶: ۵). تعریف مشابهی نیز ارائه شده است: «حاشیه نشینی به مفهوم کلی به کسی گفته می شود که در شهرها سکونت دارد ولی به علل گوناگون توانسته است جذب نظام اقتصادی و اجتماعی شهر شود و از خدمات شهری استفاده کند. گر چه ریشه اصلی حاشیه نشینی را باید در عواملی که موجب مهاجرت افراد از روستا به شهر می شود جست و جو کرد، ولی تمام حاشیه نشینان از مهاجران تشکیل نیافته اند، بلکه بخشی از آنان افرادی هستند که از ساکنان همیشگی شهر بوده اند، ولی به علت فقر اقتصادی در واحدهای مسکونی غیراستاندارد زندگی می کنند و جزء حاشیه نشینان محسوب می شوند (عابدین درکوش، ۱۳۷۲: ۱۲۱).

یکی از محققان به نقل از کتاب «حاشیه نشینان شیراز» نگارش محمد کریم منصوریان و سیدعلیرضا آیت اللهی، چنین می نویسد: «حاشیه نشینان کسانی هستند که در سکونتگاه های غیرمنعاری یا ساکنان یافت اصلی (شهر) زندگی می کنند. گروه های مذکور بیشتر بر اثر نیروی دافعه خاستگاه - چون فقر و



بیکاری - و کمتر عوامل جاذب شهری از زادگاه خود (روستا، ایل یا شهر) رانده شده و به شهرها روی آورده اند. از آنجا که اکثریت این گروه ها بی سواد هستند و مهارت لازم را برای جذب در بازار

آبریزش آتشفشان - قتل و حاشیه نشینی در استانبول

کار شهر ندارند، عامل پس ران شهری نیز آنها را از شهر رانده و به حاشیه کشانده است (زاهد زاهدانی، ۱۳۶۹: ۶). شاید یکی از ساده ترین تعاریف حاشیه نشین در منبع مذکور، به وسیله نگارنده اش ذکر شده باشد: «حاشیه نشینان کسانی هستند که در محدوده اقتصادی شهر زندگی می کنند و جذب نظام اجتماعی - اقتصادی نشده اند» (همان جا).



ایران - مصفاای حاشیه نشین

چارلز ابرامز<sup>(۱)</sup> - کارشناس مسکن - معتقد است: «ساختمان و یا بخشی از شهر که در آن ویروانی، نارسایی عرضه خدمات درمانی، تراکم زیاد جمعیت در واحدهای مسکونی، فقر فرهنگی و آموزشی، فقدان آسایش لازم و خطرهای ناشی از عوامل طبیعی نظیر سیل دیده می شود، می تواند به عنوان زاغه یا منطقه زاغه نشین معرفی گردد» (شکویی، ۱۳۵۵: ۱). در نتیجه می توان محله های فاقد تجهیزات شهری (آب، برق، مدرسه،

### حاشیه نشینان کسانی هستند که در محدوده اقتصادی شهر زندگی می کنند و جذب نظام اجتماعی - اقتصادی نشده اند

در مانگاه، نارسایی وسایل نقلیه) را در ردیف مناطق زاغه نشین طبقه بندی کرد. این مفهوم در مورد مناطق حاشیه نشین نیز صادق است.

شاید ذکر است که بیشترین تداخل معانی در زاغه نشینی و حاشیه نشینی به وقوع می پیوندد. به همین جهت ضروری است وجه تمایز این دو واژه بر شمرده شود: «از لحاظ زمانی زاغه نشینی نسبت به حاشیه نشینی عمر زیادتری دارد و از لحاظ مکانی زاغه ها می توانند در همه نقاط شهر پراکنده شوند؛ در حالی که حاشیه نشینی عمدتاً در زمین های حاشیه شهر که فاقد نظارت قانونی بوده اند، شکل می گیرد. از نظر ریشه جمعیتی، دو ترکیب

جمعیت حاشیه نشین سهم مهاجران روستایی بسیار زیاد است» (همان جا).

لکته درخور توجه دیگر این است که هر زاغه نشین می تواند حاشیه نشین هم باشد، زیرا هم از نظر اقتصادی و هم از نظر جغرافیایی (موقعیت و مقر زاغه) قادر است در حاشیه قرار گیرد. همچنین زاغه از نظر فیزیکی (کالبدی) و مصالح به کار برده شده در آن، ویژگی هایی را در بر دارد که با مسکن معارف فاصله دارد. این در حالی است که هر حاشیه نشین نمی تواند زاغه نشین باشد، زیرا بسیار فراوان اند طیفات مرغه اجتماعی که حاشیه شهر را برزی سکونت برمی گزینند و فقط از نظر جغرافیایی در حاشیه قرار دارند و نه از نظر اقتصادی - اجتماعی و نظایر اینها. این گروه در واقع با مکان گزینی خود حاشیه رفاه را به وجود می آورند.

### نظریات حاشیه نشینی

بعضی از پژوهشگران در زمینه حاشیه نشینی، علل قلمی و بی تأثیر ندانسته اند و در این زمینه می گویند: در نقاطی که اقلیم ملایمی دارند و ساختن سربینه مصالح و هزینه چندان طلب نمی کند، هزینه مساعدی برای ساختن خانه های بی دوام در حواشی شهرها فراهم می گردد (احمدیان، ۱۳۷۱: ۸۲۹).

دسته ای نیز تمایل به شهر نشینی را که زاینده فطرت جمع گرایی انسانی است، علت مهاجرت از نقاط کوچک تر به نقاط بزرگ تر در نظر می گیرند. انسان هایی که در پاسخ به ندای فطرت تکامل طلب خود رو به سوی شهرهای بزرگ می گذارند، به اقامت در حاشیه تن در می دهند و تبدیل به غریبه هایی در جوار شهریان می شوند که نه شهر و ندان و نه دولت مردان هیچ یک به رسمیت شان نمی شناسند.

برخی از پژوهشگران به مسئله حاشیه نشینی از دیدگاه بوجشناسی (کولوژی) شهری نگریسته و تلاش کرده اند تا با توجه به یافت فیزیکی، به توجیه سازوکار پیدایش حاشیه نشینی بپردازند. در این زمینه هارشل کلیارد<sup>(۲)</sup> نظریه های حاشیه نشینی را به دو قسمت تقسیم می کند:

۱- تغییر در نحوه استفاده از زمین.

۲- کمبود مسکن و عدم تعمیر و نگهداری صحیح آن (زاهد زاهدانی، ۱۳۶۹: ۱۳).

این گونه دسته بندی نظریات مختلف حاشیه نشینی، که کلیارد انجام داده است، فقط به ابعاد فیزیکی مسئله اشراف دارد و این ابعاد نیز یا در سطح شهر و ساخت فیزیکی آن است و یا در سطح خانه و شرایط محلی آن. اما به روشنی می دانیم که مسائل اجتماعی و اقتصادی فقط در قالب ساخت های فیزیکی قابل تفسیر و بررسی کامل نیستند (همان منبع: ۱۶).

ابعاد فیزیکی مسئله حاشیه نشینی، ظاهر این معضل اجتماعی را نشان می دهد و برای این بردن به ریشه های آن می بایست به لایه های زیرین این مسئله پرداخت. آلباس<sup>(۳)</sup> و همکارش سبلی جیمز<sup>(۴)</sup> در کتاب شان با نام «متروپولیس» (مادر شهر) می نویسند: «دو ابتدای رشد شهرها و توسعه اجتماعی (مدرنیزاسیون) افراد تازه واردی برای کار وارد شهر می شوند که احتیاج به مسکن دارند. به تدریج مناطقی از شهر به طور موقت برای افراد تازه وارد مشخص می شوند. این مناطق عموماً آرزوانند

و محل مناسبی برای سکونت موقتی به شمار می آید.

سلسله مراتبی به تدریج در شهرها محل سکونت خود را از محل فعالیت و سکونت گروه‌های اجتماعی دیگر جدا می‌کنند و در محله‌های خاصی مستقر می‌شوند (ره‌نمایی، ۱۳۶۹: ۷۳). در مقابل، فقیرترین افراد جامعه در انزوا فرار می‌گیرند و در اغلب موارد مناطق حاشیه‌نشین را تشکیل می‌دهند.

دیدگاه اقتصادی در پیدایش حاشیه‌نشینی اهمیت خاصی دارد؛ به طوری که می‌توان چنین گفت: «عدم دسترسی مهاجران به مشاغل اقتصاد شهری، همراه با فقر اقتصادی و عدم تخصص آنها موجب می‌شود که آنها تاگزیر بگردند الکتک‌ها و زاغه‌هایی را که در اغلب موارد فاقد هر گونه تسهیلات شهری از قبیل آب، برق و تلفن است، برای زندگی برگزینند. فقر اقتصادی نه تنها باعث روی آوردن آنها به مشاغل کاذب از قبیل دستفروشی و ماشین‌شویی می‌شود، بلکه موجب بروز مسائل حاد اجتماعی از قبیل فحشا، جنایت، دردی و قاچاق می‌گردد. بنابراین بالا بردن کیفیت واحدهای مسکونی حاشیه‌نشینان، راه حل نهایی مشکل آنها نیست؛ بلکه باید با تحلیلی صحیح از اوضاع اقتصادی و اجتماعی حاکم بر جامعه و محیط حاشیه‌نشینان، مسائل اقتصادی و اجتماعی آنها را حل کرد (عابدین درکوش، ۱۳۷۳: ۱۲۲).

در اواخر دهه ۱۹۷۰ تحقیقات در زمینه فعالیت‌های بخش غیررسمی باب شد و مطالعات زیادی به‌زاعه‌ها و مقر آنها معطوف گردید. اما با توجه به وسعت و گوناگونی درونی آنها به سختی می‌توان تصویری عمومی از بخش غیررسمی به دست داد. حتی این امکان وجود ندارد و عمی نیست که بتوان خلاصه‌های آماری

**از لحاظ زمانی زاغه‌نشینی نسبت به حاشیه‌نشینی عمر زیادتری دارد زاغه‌ها می‌توانند در همه نقاط شهر برانگنده شوند؛ در حالی که حاشیه‌نشینی عمدتاً در زمین‌های حاشیه‌شهر که فاقد نظارت قانونی بوده‌اند، شکل می‌گیرد**

که بتوانند در قسمت زاغه‌ها جای مناسبی پیدا کنند» (همان جا) برحقیق این نظریه، علت بروز حاشیه‌نشینی همانا مهاجرت است؛ حال آن که پیدایش مسئله حاشیه‌نشینی فقط ناشی از مهاجرت نیست و گاهی پیشروی شهرها، برخی از روستاهای اطراف شهرها را به محل‌های حاشیه‌ای تبدیل می‌کند (مانند قلعه آپکوه در مشهد) و مهاجرت‌های فراوانی نیز به آنها صورت می‌گیرد. اما این امر به‌روز حاشیه‌نشینی منجر نمی‌شود (همان جا: ۱۷).

بعضی از صاحب‌نظران مانند همرو هویت<sup>(۱۳)</sup> عوامل فیزیکی - به خصوص زمین - را موجب حاشیه‌نشینی می‌دانند. به عنوان مثال، تصرف بخشی از زمین‌های حومه شهری به وسیله صنایع را موجب سکونت کارگران کارخانه‌ها در اطراف آنها می‌دانند و یا زمین‌های باتلاقی حاشیه شهر را به دلیل ارزانی و نامرغوبی موجهی برای رشد حاشیه‌نشینی ذکر می‌کنند (احمدیان، ۱۳۷۱: ۸۲۷).

گروهی از محققان اعتقاد دارند که «کنار گذاشتگی»<sup>(۱۴)</sup> عامل اصلی پیدایش حاشیه‌نشینی است. از آنجا که غفلت برنامه در پرداختن به بخشی از جمعیت موجب مستفی شدن نیاز به سرپناه در آنها نمی‌گردد، طبیعتاً این گروه فراموش می‌شوند، و مسکن و سرپناه خود را در قالب دیگری خارج از چارچوب‌های برنامه‌تدارک خواهند دید که آسیب‌های محیطی - همچون حاشیه‌نشینی و جز آن - از تبعات آن خواهد بود (امکنجی، ۱۳۷۵: ۲۰).

به عقیده کاسنل، بخش در حاشیه حاصل دگرگونی ترکیب داخلی جامعه ملی است (سنجر، ۱۳۵۸: ۱۱۶). اگر چه رابطه علیتی مهمی بین وابستگی و حاشیه‌نشینی وجود دارد، ولی چنین روابطی باید از دیدگاهی وسیع‌تر و عمیق‌تر مورد مطالعه قرار گیرند (همانجا: ۱۱۸).

از نظر جغرافیای اجتماعی شهرها، توپوگرافی اجتماعی مبنای سنجش جدایی‌گزینی افشار مختلف ساکن شهرها از یکدیگر است که ممکن است به دلایل قومی، ملی، نژادی، دینی و مذهبی و یا علل دیگر جدای از یکدیگر زندگی کنند. در ساخت اقتصادی امروزی شهرها نقش عوامل مذکور به تدریج ضعیف گردیده و ضابطه اقتصادی جایگزین آنها شده است. بدین ترتیب طبقات مرفه و برخوردار از امکانات اقتصادی بهتر، در نظمی نسبی



تأسیسات بهداشتی (قبور) در حاشیه شهرها

از وسعت یا اهمیت آن به دست آورد. در بعضی از شهرهای عمده کشورهای فقیرتر جهان سوم در حدود ۹۰ درصد جمعیت کاری یا بخش غیررسمی مرتبط اند. حتی در کشورهای نسبتاً غنی‌تر نیز این ارتباط مستحکم است. برای مثال، خیابان‌های هنگ‌کنگ، به رغم شهرتشان در صادرات صنعتی پیچیده، از صنعتگران خرده‌پا و سوداگران و خرده‌فروشان لبریز است (دراکاکیس اسمیت، ۱۳۷۴: ۱۹۴).

مشکل بیکاری و حاشیه‌نشینی در شهرهای بزرگ ناشی از نفس شهرنشینی و مهاجرت از روستا به شهر نیست، بلکه شهرنشینی در این میان نقش متمرکزکننده بیکاری حاصل از انگوی توسعه اقتصادی و اجتماعی در روستاها را دارد. به بیان دیگر، شهر در این انگوی توسعه مکان تجلی متمرکز بیکاری‌ای است که بر اثر همین انگوی توسعه در روستا پدید آمده است (حسامیان و دیگران، ۱۳۶۲: ۱۷).

یکی از آخرین نظریه‌هایی که امروزه مطرح می‌شود، بررسی مسئله حاشیه‌نشینی در سه سطح کلان، میانه و خرد است. براساس این نظریه، حاشیه‌نشینی معمول مسائل کلی نظام جهانی است که با توجه به شرایط تاریخی خاص ظهور یافته است (زاهد زاهدانی، ۱۳۶۹: ۱۸). لذا توجه به شرایط تاریخی و جریان‌های دخیل در زایش و رشد مسئله ضرورت دارد (پیران، مجله اطلاعات ۴: ۳۱).

#### سابقه حاشیه‌نشینی

حاشیه‌نشینی و تبلور آن در قالب گنوه‌های نژادی، مذهبی و جز

اینها ریشه در تاریخ دارد، اما چنین پدیده‌ای به شکل امروزی آن ناشی از تغییر در روابط و تناسبات سنتی انسان‌ها بوده است. در ریشه‌یابی حاشیه‌نشینی در مقیاس وسیع، نیز باید به خاستگاه اصلی آن یعنی اروپا برگشت. از آغاز دوران انقلاب صنعتی به بعد ازاحی زراعی به تیول صاحبان قدرت درآمد و به تبع آن اقتصاد روستا مختل شد و روستاییان به فکر یافتن راه دیگری برای گذران زندگی خود افتادند. آنان ناگزیر راه شهرها را در پیش گرفتند. در آن زمان کارگاه‌ها و کارخانه‌هایی که ایجاد شده بودند به نیروی کار ساده متکی بودند. با کاهش دستمزدها، زنان و کودکان نیز به کار گرفته شدند و سرانجام وضعی پیش آمد که مردان، زنان و

جدول شماره ۱- واژگان استان غیورسری در کشورهای منتخب جهان

ردیف	واژه	لاتین	مکان جغرافیایی	ماخذ
۱	بوستیز (جمع)	Bustecs(E) Bastis (F)	هند، کنگه	Hiraskar (1989)
		Bustions(E)	هند، کنگه	اوران دانستی، ترجمه سیروس سپاسی (۱۳۷۱)
۲	ژوپارپتیس (جمع)	Jhopar puttis	هند، بمبئی	Hiraskar (1989)
۳	ژوپادپتیس (جمع)	Zopadpattis	هند، بمبئی	Rawling (1985)
۴	ژوگی ژون پرایز (جمع)	Jhuggi Jaompries	هند، بمبئی	Hiraskar (1989)
۵	چریز (جمع)	Cheries	هند، بمبئی	Hiraskar (1989)
۶	امالاس (جمع)	Ahalas	هند، اوتارپراش	Hiraskar (1989)
۷	کامپونگ (مفرد)	Kam Pong	مالزی	Rubenstein (1990)
۸	بارونگ بارونگ	Barung-Barung	فیلیپین	Rubenstein (1990)
۹	پوندوک	Pondock	اندونزی (جاکارتا)	آرناکامیس اسپیت، پوندوک، ۱۳۷۴ ص ۶۸
۱۰	گجه قوندی	Gege Qondi	ترکیه، آنکارا	فرید (۱۳۶۸)
۱۱	گجه کوندو	Gece Kendu	ترکیه، آنکارا	Rawling (1985)
۱۲	خوابان خواب	Street sleeper	نیجریه، لاگوس	پیران، اطلاعات سیاسی، سال دوم شماره ۲
۱۳	قبرنشینی (گورنشینی)	Grave Sleeper	مصر، قاهره	سازمان ملل متحد، بلا در شهرها، ۱۹۹۶
۱۴	زوپاباد (تصرفی)	Squatter Settlement	سنگال، داکار	Rubenstein (1990)
۱۵	بیدون ویل	Bidon Villos	افریقای شمالی فرانسه، پاریس	Rubenstein (1990)
۱۶	گورب ویل	Gourbi Villos	افریقای شمالی	فرید (۱۳۶۸)
۱۷	کمپون	Campon	افریقای جنوبی	فرید (۱۳۶۸)
۱۸	کیرادا	Kebrada	بنزینگان کاراکاس	فرید (۱۳۶۸)
۱۹	رانچوس	Ranchos	بنزینگان	پیران، اطلاعات سیاسی، سال دوم شماره ۲
۲۰	فاولاس	Favellas	برزیل	Rubenstein (1990)
۲۱	باریوس	Barrios	امریکای لاتین	Rubenstein (1990)
۲۲	باریادوس (مخلف ساهما)		بنزینگان	پیران، اطلاعات سیاسی، سال دوم شماره ۲
۲۳	کلیاناس پروتاریس	Colonias Proletarias	مکزیک، مکزیکوسیتی	پیران، اطلاعات سیاسی، سال دوم شماره ۲
۲۴	اسلوم (اسلام) (جمع)	Slum [Slam]	کشورهای انگلیسی زبان	Webster's Collegiate Dictionary
۲۵	شنتلی تاون	Shanty town	کشورهای انگلیسی زبان	Webster's Collegiate Dictionary
۲۶	هوت (هات) کبه	Hut [Hat]	کشورهای انگلیسی زبان	Webster's Collegiate Dictionary
۲۷	گنو	Ghetto	جهان [به ویژه محله‌های اروپایی]	شکون، ۱۳۴۴



کودکان از سینه صبح از روستا به شهرها روانه می‌شدند و تا دیرگاه، در کارگاه‌ها کار می‌کردند و دوباره با پای پیاده به روستاهای خود برمی‌گشتند و از شدت خستگی از پای می‌افتادند. محققان این دوره را سرمایه‌داری وحشی<sup>(۱۸)</sup> نامیده‌اند (زنجانی، ۱۳۷۱: ۱۹۷). این دوره را باید آغاز دوران مهاجرت‌های روستا به شهر و شروع دوره حاشیه‌نشینی پیرامون شهرهای بزرگ محسوب کرد. در همین دوران بود که در شرایط فقدان وسایل نقلیه سریع برای انتقال بموقع کارگران روستایی به شهرها و بازگرداندن آنها به روستاها پس از خاتمه کار روزانه به تدریج حاشیه شهرها به ویژه شهرهای بزرگ صنعتی به مراکزی برای استقرار و اسکان آنها تبدیل شد. به این ترتیب، حاشیه‌نشینی پیرامونی شهرها شکل گرفت و به تدریج انواع مختلفی یافت که زاغه، کیر و خلی آباد نامیده شدند (همان‌جا، ص ۱۹۸).

شروع حاشیه‌نشینی در کشورهای جهان سوم با تأخیری نه چندان کوتاه صورت پذیرفت و به علت ضعف مدیریت‌ها و محدودیت منابع مالی، ابعاد وسیع‌تری به خود گرفت.

بخش رسمی به شمار می‌آیند (همان منبع، ص ۹۵). پژوهشگران متقاعد شده‌اند که بخش غیررسمی نه تنها به هیچ‌رو خود کفا نیست بلکه با بقیه اقتصاد شهری به شیوه‌های کاملاً استثماری ارتباط دارد. به طوری که رادبرگس<sup>(۱۹)</sup> اظهار نظر کرده است: «افراد بخش غیررسمی از کایتالیسم نگر بخته‌اند، بلکه در واقع در بخش دیگری از آن قرار دارند» (همان‌جا، ص ۹۷).

با آغاز تحقیق و مطالعه در اجتماعات تهیدستان در دهه ۱۹۷۰، پیش از پیش روشن شد که تهیدستان از نظر اجتماعی، اقتصادی و سیاسی در حاشیه زندگی شهرها قرار ندارند. در واقع حیات و فعالیت‌های آنها حکمی شایان و اساسی به اقتصاد شهر می‌کند. جانس برلن<sup>(۲۰)</sup> این وضعیت را به صورت فشرده در کتاب خود با عنوان «اقساط حاشیه‌نشینی» به اختصار بیان داشته است. تهیدستان از نظر اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی حاشیه‌نشین نیستند بلکه از لحاظ اقتصادی استعمار، از حیث اجتماعی طرد، به لحاظ فرهنگی لکه‌دار، و از نظر سیاسی ماهرانه سرکوب می‌شوند (همان‌جا، ص ۱۳۱).

جدول شماره ۲- زوایداتی‌ها (زاغه‌ها) در بمبئی ۱۹۷۶

مکان زاغه‌ها	تعداد خانه‌های زاغه‌نشین	تعداد زاغه‌ها (کلبه)	جمعیت زاغه‌نشین (تقریباً)
شهر بمبئی (جزیره)	۵۱۸	۱۰۸۲۲۲	۵۳۳۲۰
حومه‌های گسترش یافته و حومه‌ها	۱۳۵۱	۵۱۹۱۸۰	۲۵۹۰۸۲۵
جمع کل	۱۸۶۹	۶۲۷۹۰۲	۳۱۲۴۰۲۵

Source: (Rawling Eleanor, 1985: 18)

### حاشیه‌نشینی در برخی از کشورهای جهان

همان‌طور که در سابقه حاشیه‌نشینی ذکر شد، خاستگاه حاشیه‌نشینی در کشورهای صنعتی جهان است. بسیاری از شهرهای معروف کشورهای پیشرفته جهان هنوز بخش محدودی از جمعیت خود را در میان زاغه‌ها، خرابه‌ها و گنوها نگهداری می‌کنند. برای مثال، می‌توان بی‌دون ویل (خلی‌آباد) در شهر پاریس، محله هارلم در نیویورک و گنهای شیکاگو را ذکر کرد. اما جهان سوم عمدتاً به علت ساختار اقتصادی تحت سلطنتش با ابعاد وسیع‌تری از حاشیه‌نشینی روبه‌روست: «نوع برنامه صنعتی و یا درآمد ملی حاصل از آن هر چه باشد، برای اکثریت نیروی کار شهری داشتن شغلی با حقوق منظم انتظاری بی‌پهلو است. این نیرو باید درآمدهای مورد نیاز خود را از آنچه به عنوان بخش غیررسمی شهرت دارد به دست آورد (دراکاکس اسمیت، ۱۳۷۴: ۷۷). تهیدستان شهری به جای آنکه مانع توسعه اقتصادی شهر شوند بسیار هم‌پرخا هستند و همه توان خود را به کار می‌گیرند تا نیازهای خود و حتی بعضی از نیازهای غیر تهیدستان را با هزینه‌ای اندک برای مقامات شهری برآورده کنند. به طور خلاصه، تهیدستان بدون کمک دولت برای خود خانه می‌سازند، خود را سیر می‌کنند، لباس می‌پوشانند و با این حال نیروی کاری ذخیره، آماده و بدون وقفه برای توسعه فعالیت‌های

طی چند دهه اخیر در کشورهای در حال توسعه، توسعه شهری با سرعت بیشتری صورت گرفته است و به موازات آن، زاغه‌ها و کلبه‌های ناسالم به گسترش خود ادامه داده‌اند. در نواحی گرم دنیا این نوع کلبه‌ها از گونی پاره، کاغذ روزنامه، خلی و پسته‌های نفت برپا می‌گردند و در مقابل آتش‌سوزی، باران و توفان به هیچ وجه مقاومت ندارند. مشکل زاغه‌نشینی که در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا وجود دارد، دارای اهمیت خاصی است و متأسفانه راه حل‌های اساسی برای آن ارائه نشده است؛ و در صورت ارائه نیز به دلایلی همچون مشکل قیمت زمین، درآمد، مسائل اجتماعی، اقتصادی و نظایر آن، کمتر موفقیت داشته است (شیمه، ۱۳۶۹: ۲۶).

جدایی‌های اجتماعی در شهرهای آمریکای لاتین بسیار بارز است و در رپرو دو ژائیر، زاغه‌ها تپه‌های کله‌قندی را اشغال کرده‌اند. این در حالی است که اشرافیت شهری در عمارات چند طبقه کویا کایالا و یا در ویلاهایی که میدان اسپدوانی را احاطه کرده‌اند، به سر می‌برند. دو زسیف و در میناوس، آلتوک‌ها در میان لجنزار مرداب‌ها و یا در پستو خشک و سیل‌گیر رودخانه‌ها پراکنده شده‌اند (ماکس درنو، ۱۳۷۱: ۹۴۵).

در حاشیه شهرهای آمریکای لاتین چنین آلتوک‌هایی چون قارچ می‌رویند (جالب آنکه معادل آلتوک در زبان مردم شیلی به معنای قارچ است). در پرو در عرض ۲۰ سال بیش از ۹۰۰ هزار

نفر به جمعیت آونگ نشین افزوده شده و به نظر می‌رسد که در آینده‌ای نزدیک ۲۵ درصد ساکنان «لیما» پایتخت پرو آونگ‌نشین باشند (پیران، مجله اطلاعات ۵۸:۱۶۱). مسکن‌های خلق‌الساعه در پرو Barriados، در ونزویلا Ranchos، در مکزیکوسیتی Colonias proletarias، (پیران، مجله اطلاعات ۳: ۶۰)، در کاراکاس «کیرادا» (فرید ۱۳۶۸: ۱۶۳) و در سایر نقاط آمریکای لاتین فاولا Favellas و باریوس Barrios نامیده می‌شوند (Rubenstein, 1990: 4). در کشور برزیل به نواحی زاغه‌نشین «فاولاس» می‌گویند (دراکاکیس اسمیت، ۱۳۷۴: ۱۳۰).



Bastis دیکنه فرانسه است. در زبان انگلیسی به صورت Bastees آمده است (Rubenstein, 1990: 404)

مناطق حاشیه‌نشین در افریقای شمالی «گوربی ویل» و در افریقای جنوبی «کمپون» نامیده می‌شود (فرید، ۱۳۶۸: ۱۶۳). در افریقای شمالی نیز برای زاغه‌ها از اصطلاح «بیدون ویل»<sup>(۱۸)</sup> استفاده می‌شود (Rubenstein, 1990: 403) (همچنین ن. ک. جدول شماره ۱).

حاشیه‌نشینی در شهر قاهره [بزرگ‌ترین شهر جهان عرب] به صورت گوناگون دیده می‌شود. از جمله اینکه دهه‌ها هزار نفر در این شهر در گورستان‌ها می‌خوابند (سازمان ملل متحد، ۱۳۷۵: ۱). گفته می‌شود که حدود ۳٪ جمعیت شهر ذاکار (سنگال) در زورآبادها<sup>(۱۹)</sup> زندگی می‌کنند (Rubenstein, 1990: 403). کارابلانکا در شمال افریقا ۱۸۰۰۰۰ و لوزاکا در جنوب این قاره حدود ۹۰۰۰۰ آونگ‌نشین دارند (پیران، مجله اطلاعات ۴: ۵۸).

در لاکوس (نیجریه) صاحبان مغازه‌ها به برخی از «خیابان خوابان» اشتراک اجازه می‌دهند تا بر درگاه مغازه آنان سر به بالین نهند، به شرط آنکه از مغازه باسزاری کنند و سایر خیابان خوابان را از آنها برانند (پیران، مجله اطلاعات ۴: ۳۳).

حاشیه‌نشینی در آسیا در وسیع‌ترین و متنوع‌ترین اشکال خود ظاهر شده است. ترکیه در دهه گذشته جمعیتی نزدیک به ۲۷ میلیون نفر داشته که ۲۵ درصد آن شهرنشین بوده‌اند. در

دهه‌های بعد از جنگ، دولت ترکیه بسیاری از مهاجران بالقوه را تشویق کرد تا به اروپای غربی منتقل شوند. امروزه قوانین مهاجرت آلمان مانع این امر شده است و جمعیت روستایی عمدتاً شهرهای ترکیه را هدف می‌گیرند (دراکاکیس اسمیت، ۱۳۷۴: ۱۲۵).

پرشتاب‌ترین شهر در حال رشد، پایتخت ترکیه یعنی آنکاراست که تا سال ۱۹۲۳ - که به عنوان پایتخت جمهوری جدید انتخاب شد - شهری کوچک و استانی بود. از آن زمان تاکنون جمعیت آن از ۲۵۰۰۰ نفر به ۲/۵ میلیون نفر افزایش یافته و دالما از رشد پیش‌بینی شده به وسیله طراحان شهری - که عجز آنها در برآوردن نیازهای فیزیکی چنین انفجار جمعیتی بارها به اثبات رسیده - پیشی گرفته است. بنابراین بیشتر مهاجران خود به حل مشکل پرداخته و سر پناهنده را در هر گونه زمینی که در دسترس باشد ساخته‌اند. کلمه ترکی برای زاغه «کجه‌کندو» است که ترجمه لغوی آن «شب ساخته» است و ماهیت غیرقانونی سازه‌های ابتدایی را القا می‌کند. گفته می‌شود ۳٪ جمعیت پایتخت در کجه‌کندوها زندگی می‌کنند (همان جا).

کشور هندوستان دارای بزرگ‌ترین جمعیت‌های حاشیه‌نشین است. «در میان انواع مسکن‌ها در شهرهای هند، اقامتگاه‌های ابتدایی، کلیه‌هایی ساخته شده از مصالح کم‌دوام و دم‌دستی و پناهگاه فقیرترین طبقات شهری به چشم می‌خورند. این اقامتگاه‌ها که تنهایی بسیار یا زاغه‌های دیگر سرزمین‌های کم‌رشد دارند، از جهاتی از آنها متمایز می‌شوند و آن اعتبار مواد و مصالح گینگی در ساختمان خانه‌ها و همچنین محل استقرار آنهاست. در فضاهای شهری این مسکن تنها خود را محدود به فضاهای پیرامونی شهرها نمی‌بینند، تا آنجا که در شهرهای بزرگ، این «کله - شهرها و یا «حصور - شهرها» تا فضاهای مجاور مرکز شهر پیش می‌آیند (دورین دامتس، ۱۳۷۴: ۱۲۴). مثلاً در کلکته، خانه‌های پست و محقر همراه با باستی‌ها (Bastis)، یعنی ردیفی از کلیه‌های گاه‌گلی دل‌آزار، ناقص‌شهر توسعه می‌یابند به طوری که در سراسر شهر - به ویژه در شرق آن - حدود ۶۴۰ هکتار را اشغال کرده‌اند که از بزرگ‌ترین واحدهای مسکونی شهری پاریس هم وسیع‌تر است. در ۱/۳ از مساحت شهر، ۵/۱ از جمعیت در شرایطی هولناک روزگار می‌گذرانند. در ۱۹۶۰ در هر ۸ خانه از ۱۰ خانه ۴ خانوار و یا بیشتر سکونت داشتند (همان منبع، ص ۱۲۵). در سال ۱۹۷۰ حدود ۶۰۰۰۰۰ نفر در خیابان می‌خوابیدند (پیران، مجله اطلاعات ۳۳: ۴).

بنا بر مطالعات انجام شده بیش از ۵۰ درصد خانوارهای شهری هند تنها یک اتاق دارند و متوسط افراد ساکن در هر اتاق ۴/۴ نفر است (همان جا، ص ۳۱). حال آنکه «اگر در یک اتاق بیش از ۲ نفر ساکن باشند، آن مسکن ناسالم محسوب می‌شود» (توسلی، ۱۳۷۴: ۱۶۶).

بر اساس تخمین سازمان ملل، حدود ۳٪ جمعیت شهر کلکته (هند) حاشیه‌نشین محسوب می‌شوند (Rubenstein, 1990: 404) «در نواحی وسیعی از شهر کلکته با عبور از خیابان‌های فقیرنشین، بوی تعفن موجود در فضا به مشام می‌رسد. فقیران و بیمارانی که در پیاده‌رو دراز کشیده‌اند، از عبور نفاذی کمک

- ۱- لندن: جردن، هانتلی، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو و علوم انسانی دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۹۵۲، ص ۱۲۷۱.
- ۲- احمدی، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۳- اسامیر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۴- اصطلاحات ناموسیم بسیار سیاست‌های توسعه مسکن در اروپای غربی و مسکن و شهرسازی شامل سر زمین مسکن در پیران، ۱۳۷۵.
- ۵- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۶- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۷- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۸- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۹- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۰- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۱- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۲- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۳- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۴- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۵- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۶- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۷- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۸- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.
- ۱۹- پیران، پور دهر، «مجله علمی» مجله دانشگاه ادینبورو، شماره ۲، سال ۱۳۷۲.



- ۱۱- جون تلمس، اثر سواد گران و شهرنشینی در ایران، تهران، ۱۳۷۲.
- ۱۲- ربهانی، حماد، محله‌های باستانی و پیشینه شهرنشینی، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهری، وزارت راه و ترابری، تهران، ۱۳۶۹.
- ۱۳- زاهدی، محمد، سیمای حاشیه‌نشینی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۶۹.
- ۱۴- زاهدی، محمد، سیمای حاشیه‌نشینی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۶۹.
- ۱۵- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۱۶- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۱۷- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۱۸- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۱۹- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲۰- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲۱- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲۲- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲۳- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲۴- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲۵- مرکز مطالعات و تحقیقات شهری و معماری، تهران، ۱۳۷۱.

- 26- Calderwood, James D. The Developing World, Scott, Foresman and Company, U.S.A., 1976.
- 27- Harris, Paul R., Suburban Metropolis Studies, (Investigating Man's world), Scott, Foresman and Company, U.S.A., 1970.
- 28- Harvey, David, Justice, Nature & the Geography of Difference, Blackwell Publishers Inc., G.B., 1996.
- 29- Rawling Eleanor M. Urban Planning for a Third World City, Longman Group Limited, G.B., 1985.
- 30- Rahaman, James M. & Eason Robert S., The Cultural Landscape: An Introduction to Human Geography, Prentice - Hall of India, New Delhi, 1991.
- 31- Escudé, L. Le Centre, Jankri Dictionary, Scott, Foresman and Company, U.S.A., 1971.
- 32- Webster's New Collegiate Dictionary, Merriam Webster Company, Massachusetts, U.S.A.

- پانویس:
- 1- Iran
  - 2- David Harvey
  - 3- Globalization
  - 4- Thomalis
  - 5- Paul R. Harris
  - 6- Sportman's Settlement
  - 7- Spain
  - 8- David Gre
  - 9- Charles Abrams
  - 10- Marshall B. Clinard
  - 11- C. E. Harris
  - 12- Ciba James
  - 13- Hester Hoyt
  - 14- Migration
  - 15- City Planning Strategy
  - 16- Red Burgess
  - 17- James Polman
  - 18- Eason Robert
  - 19- Squatter Settlements
  - 20- City of Metropolitan
  - 21- Karl Bunge
  - 22- Buring - Buring

می‌کنند. بسیاری از زنان کودکان‌شان را بردوش می‌کشند و یکسره فریاد کودکانی به گوش می‌رسد که در حین دنبال کردن عابران می‌گویند: «بخشش، بخشش». در کنار پیاده‌روها زاغه‌های کثیف از چوب و مقوا و مصالح ناپایدار ساخته شده‌اند و جمعیت زیادی در آنها زندگی می‌کنند. تعداد زیادی از ساکنان کلکته پابره‌اند. لباس‌های کهنه مندرسی بر تن دارند و گرسنه‌اند. هزاران نفر از آنان جایی برای زندگی ندارند. حدود نیم میلیون نفر بی‌خانمان هستند. این افراد شوربخت در کنار خیابان به صورت فشرده و آشفته‌ای می‌خوابند. می‌خورند و زندگی می‌کنند و در جوی کنار خیابان استحمام می‌کنند. اینان کنار درهای منازل همچون اسکلت‌هایی با پاهای لاغر و استخوانی، چشمانی که برق می‌زند و شکم‌هایی که در اثر گرسنگی متورم شده‌اند، شب رانه صبح می‌روانند. هر روز صبح اجساد افرادی که در طی شب در اثر گرسنگی یا بیماری مرده‌اند جمع‌آوری می‌شوند (Calderwood, 1976:26).

بمیشی را شهر زاغه‌ها<sup>۱۳۱</sup> نامیده‌اند (Eleanor, 1985:18). میلیون‌ها نفر در اراضی غیربهداشتی حواشی شهر و یا در کناره خیابان‌ها و پیاده‌روها زندگی می‌کنند. جدول شماره ۲ ویژگی‌های فضایی - مکانی زاغه‌نشینان را نشان می‌دهد. آمار این جدول مربوط به سال ۱۹۷۶ بوده است.

سرشماری سال ۱۹۶۳ بمیشی نشان داده است که از هر ۶۶

**خیابان‌های هنگ‌کنگ به رغم شهرنشینی  
در صادرات صنعتی پیچیده، از صنعتگران  
خرده‌باز و سوداگران و خرده‌فروشان لبریز  
است**

نفر یکی بدون سرپناه شب را به روز می‌آورد و ۷۷۰۰۰ نفر در راه پله‌ها مسکن می‌گزینند (پیران، مجله اطلاعات، ۲۲:۴). در زمان حاضر در بمیشی شمار «پیاده‌رو نشین‌ها» به میلیون‌ها نفر می‌رسد (سازمان ملل، ۱۳۷۵: ۱۰).

زاغه‌نشینی در کشور بنگلادش و به ویژه در پایتخت آن (داکا) دیده می‌شود. «خانم ریئا اسفر از مؤسسه تحقیقات توسعه بنگلادش در مورد وضعیت سکونتگاه‌های خوش‌نشینان در داکا چنین می‌نویسد: خوش‌نشینان دسترسی رسمی به خدمات عمومی ندارند و به همین خاطر برای این خدمات رشوه می‌پردازند. زنان از چشمه‌ها و جویبارها آب به خانه‌هایشان می‌آورند. فقیران اکثر کارهای بدی شهر را انجام می‌دهند، به طوری که شهر بدون درشکه‌کش‌ها (ریکشاه) به کلی فلج می‌شود. همین‌طور است در مورد کارگران صنعت پوشاک.

آنها مسؤولیت قسمت عمده درآمد صادراتی کشور را به عهده دارند و برخلاف آنچه تصور می‌شود، چندان درگیر جرم و جنایت و مواد مخدر نیستند، بلکه در بیشتر موارد قربانی گانگسترهای

مورد حمایت طبقه ممتاز جامعه می‌شوند (سازمان ملل، ۱۰:۱۳۷۵).

در سایر کشورهای آسیا متناسب با ویژگی‌های اقلیمی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی حاشیه‌نشینی به‌عنوان مختلفی نامیده می‌شود. برای مثال، «در کشور مالزی به زاغه‌ها، کامپونگ<sup>۱۳۲</sup> و در کشور فیلیپین بارون بارونگ<sup>۱۳۳</sup> می‌گویند» (Rubenstein, 1990:404). در جاکارتا (مرکز اندونزی) برای زاغه‌ها از اصطلاح پوندوک استفاده می‌کنند. پوندوک‌ها Pondoeks اقامتگاه‌هایی هستند که دستفروشان در آنها زندگی می‌کنند و تجهیزات و مواد خود را به دست می‌آورند. این افراد در استخدام کسی نیستند بلکه به حساب خود کار می‌کنند و در خانه‌های سکونت دارند که برای دستفروشان مهاجر پارهای مشاغل که گهگاه به روستاهای خود در مناطق روستایی حوازه باز می‌گردند ساخته شده است. پوندوک را کسی که توکه (Tauke) نامیده می‌شود اداره می‌کند که حد واسطی است میان صاحبخانه و کارگشا (تراکاکیس اسمیت، ۱۳۷۲: ۹۸).

### نتیجه‌گیری و رهیافت‌ها

حاشیه‌نشینی محصول روابط ناعادلانه اقتصادی میان اقشار اجتماعی است که عمدتاً در کشورهای با نظام اقتصادی سرمایه‌داری (مرکزی و پیرامونی) دیده می‌شود. وجه مشترک تمامی حاشیه‌نشینان شهری، فقر اقتصادی و محرومیت اجتماعی است. در واقع حاشیه‌نشینان نقش مهمی در تولید ناخالص ملی به عهده دارند و بدون تحمیل هزینه‌ای بر دولت‌ها از طریق خود اشتغالی به طور غیرمستقیم به اقتصاد کشورهایشان کمک می‌کنند. نکته مهم آن است که آسکان غیررسمی لزوماً با جرم و جنایت همراه نیست و بسیاری از تهیدستان شهری نیازمند یاری‌اند. چند رهیافت ذیل در سطح کلان و خرد برای بهبود شرایط زیستی و جلوگیری از گسترش حاشیه‌نشینی پیشنهاد شده است:

- ۱- توزیع عادلانه ثروت، درآمد، قدرت میان تمامی شهروندان در سطح ملی؛
- ۲- کاهش افتراق‌های مکانی و تفاوت‌های منطقه‌ای از طریق برنامه‌ریزی فضایی؛
- ۳- توانمندسازی حاشیه‌نشینان در برآورده ساختن نیازهایشان از طریق ایجاد فرصت‌های شغلی، هدایت و آموزش دانش‌فنی؛
- ۴- تشویق آنان به مشارکت در عمران و بهسازی محله‌های حاشیه‌نشین؛
- ۵- ارائه خدمات زیربنایی و بهداشتی - درمانی، آموزشی و جز اینها به حاشیه‌نشینان.



بیرو سؤالات مکرر شهرداری‌های کشور در خصوص ارائه مجوز ساخت برای دارندگان اسناد عادی (قولنامه‌ای)، مشاور حقوقی این شماره به پاسخی مسوده در این زمینه می‌پردازد.

□ از آنجا که در لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و عمرانی مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۷ و ماده واحده قانون نحوه تقویم املاک مورد نیاز شهرداری‌ها، در خصوص پرداخت خسارت و بهای اراضی، ابنیه و مستحقات واقع در مسیر طرح به وسیله دستگاه اجرایی، صراحت به توافق با مالک یا مالکان و صاحبان حقوق دارد، لذا به جهت رفع پارهای ابهامات خواهشمند است پاسخ فرمایند که آیا پرداخت بها یا معادل ریالی آن (زمین و جز آن) بابت خسارت ناشی از اجرای طرح، به دارندگان اسناد عادی (قولنامه) که زمین، ابنیه و مستحقات مورد مطالعه آنان در طرح شهرداری قرار گرفته قابل تسری است یا خیر؟

○ ایجاد و توسعه معابر، خیابان‌ها، میدان‌ها و تملک کلیه اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و عمرانی شهرها از وظایف مهم و اساسی شهرداری‌های کشور است. حال به دلایل مختلف، از جمله قوانین و مقررات متعدد و نهادینه نشدن مباحث شهرسازی و از طرفی هم تعاملی موضوع مالکیت یا ضوابط و مقررات شهرسازی ناشی از شرح‌های مصوب عمران شهری، بیشترین اختلافات شهرداری‌ها با مالکان این گونه اراضی واقع در محدوده‌های قانونی شهرها به وجود آمده است. بر همین اساس، ضرورت دارد مدیران شهری و دست‌اندرکار مسائل فرهنگی نقاط اشتراک را در اصول شهرسازی و همچنین نقاط افتراق را در تعاریف برای مردم تبیین کنند، زیرا اصل مالکیت و تسلط از اصول قانونی و مورد احترام جامعه است. از طرفی دیگر نیز ضرورت اجرایی برنامه‌های عمرانی مطابق اصول شهرسازی و طرح‌های مصوب، برای ارائه خدمات عمومی به شهروندان - از جمله تسهیل رفت و آمد شهری - ایجاد می‌کند که شهرداری اقداماتی را در این زمینه انجام دهد که به ظاهر با منافع شهروندان تعارض داشته باشد لیکن در واقع صرفاً به منظور ارائه خدمات به مردم است. درباره این موضوع قوانین متعددی وجود دارد که در مجموعه قوانین شهرداری لحاظ گردیده‌اند و آنها را می‌توان به دو دسته تفکیک کرد: ۱- دسته اول قوانین مرتبط با ضرورت اجرای طرح و نحوه تملک و ۲- دسته دوم قوانین مربوط به نحوه قیمت‌گذاری و انتقال اسناد. البته به لحاظ حجم تعاریف امکان تعریف و توضیح آنها وجود ندارد و در نتیجه صرفاً به مواد و عنوان قوانین به شرح کادر ذیل اشاره

می‌گردد. گر چه هنوز تفتیح قوانین شهرداری صورت نگرفته است تا قوانین حاکم و ناسخ مشخص شوند، لذا بر همین اساس به نظر بعضی از صاحب نظران حقوقی، بعضی از سایر قوانین جاری کشور با قوانین مذکور در تعارض قرار دارند یا با آنها موازی هستند. حال به لحاظ در دست اقدام بودن تفتیح قانون شهرداری‌ها به وسیله دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌های کشور، در زمان حاضر به همین قوانین استناد می‌شود، تا شاید بعضی از ابهامات و سؤالات شهرداری‌ها درباره موضوع توسعه معابر مرتفع گردد.

در پاسخ به سؤال مطرح شده، باید اشاره کرد که بخش عمده‌ای از قانون ثبت اسناد و املاک مصوب ۱۳۱۰/۱۲/۲۶ به چگونگی ثبت و انتقال اسناد رسمی اختصاص دارد و ما به دنبال استنادات قانونی هستیم که موانع سر راه شهرداری‌ها را در این بخش مرتفع سازد. در همین زمینه اولین پارامتری که اهمیت می‌یابد، احراز مالکیت مدعی و منصرف املاک است، زیرا با عنایت به اصل احترام به مالکیت دولت و حساسیت لازم ایجاد می‌کند که در قبال انتقال اسناد رسمی شهرداری‌ها

و املاک در محدوده شهرها مشخص شده‌اند، با اعمال ماده ۱۵ قانون نوسازی و عمران شهری شهرداری‌ها مشخصات کامل مذکی آنها تعیین شده است. اینها گاه عوارضی را به شهرداری پرداخت کرده‌اند لیکن در این گذر به هر دلیلی موفق به دریافت سند مالکیت نگردیده‌اند. در این گونه موارد شهرداری‌ها می‌توانند با لحاظ مقررات قانونی که ذکر گردید و کسب اسناد معتبر مبتنی بر مالکیت شرعی و منصرف بودن مدعیان املاک در معرض طرح‌های توسعه، و مشروط به نداشتن معارض یا شاکای یا مدعی خصوصی، با اعمال ماده ۸۸ قانون ثبت اسناد و املاک کشور مصوب ۱۳۱۰/۱۲/۲۶ می‌توانند املاک واقع در طرح‌های توسعه معابر را با اسناد عادی خریداری کنند و بهای آنها را با رعایت سایر مقررات بپردازند. در ماده ۸۸ قانون مذکور چنین آمده است:

در مورد املاکی که مطابق این قانون به ثبت نرسیده، دفاقر اسناد رسمی و همچنین دفاقر ثبت اسناد و املاک (در دفتر مخصوص) می‌توانند هر نوع معامله و تعهد نقل و انتقال را واقع به عین غیر منقول یا منافع آن ثبت نمایند ولی این قبیل اسناد فقط نسبت به طرفین با طرفی که تعهد

دسته اول: قوانین مرتبط با اهمیت اجرای طرح و نحوه تملک	دسته دوم: قوانین مربوط به نحوه قیمت‌گذاری و انتقال سند
سنگهای ۱ و ۱۷ از ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۳۳۲/۲/۱۱	قسمت آخر تبصره ۵ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۳۳۲/۲/۱۱
تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها	قانون نحوه تقویم ابنیه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها مصوب ۱۳۷۰/۸/۲۸
مواد ۱ و ۲ از لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷	مواد ۳ الی ۱۱ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷
مواد ۱ و ۸ و ۱۵ و ۱۷ و ۲۲ و ۲۱ و ۲۴ و ۲۳ و ۲۶ قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۳۷/۹/۷ با اصلاحات بعدی	قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۴۷/۸/۲۹
ماده ۹ قانون زمین شهری مصوب ۱۳۴۶/۶/۲۶	مواد ۱۶ و ۱۸ و ۱۹ و ۲۰ و ۲۱ و ۲۲ و ۲۳ و ۲۴ و ۲۵ و ۲۷ و ۳۳ قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۳۷/۹/۷
	لایحه قانونی اصلاح قسمتی از مقررات قانون نوسازی مصوب ۱۳۵۸/۶/۱۳
	قانون راجع به لغو حق مرغوبیت مصوب ۱۳۴۰/۸/۲۸

کرده و قائم مقام قانونی آنها رسمیت خواهد داشت.

املاک را تملک و بهای آن را پرداخت کنند. گفتنی است غالب املاکی که دارای عرصه و عیان هستند قدمت زیادی دارند. اینها به دلیل قدمت نشان در مرور زمان و انجام فعالیت‌های مبتنی در محدوده شهرها، به وسیله نقشه‌های کاداستر به اسناد ماده ۱۵۶ قانون ثبت اسناد



## مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی  
مشاور معافانه

۱۳۸۲/۱/۱ ملغی است. در واقع قانونگذار با انشای حکم مذکور خواسنه است قسمتی از کسری درآمد شهرداری‌ها ناشی از لغو عوارض تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی را از طریق لغو معافیت‌ها و تخفیف‌هایی که قبلاً در خصوص پرداخت عوارض یا وجوه به شهرداری‌ها برقرار شده است، جبران کند. البته نظر به دیگری هم در این خصوص وجود دارد که قابل است. به اینکه حکم تبصره ۳ ذیل ماده ۵ قانون و ماده ۱۷ این نامه اجرایی آن صرفاً ناظر به معافیت‌ها و تخفیف‌هایی است که قبلاً در خصوص تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی برقرار شده است و به سایر عوارض شهرداری از قبیل عوارض صدور پروانه ساختمانی تسری ندارد و گامکان معافیت‌های مذکور به قوت خود باقی است. این قانون صرفاً در خصوص موضوعات سه گانه تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی وضع شده است و حکم تبصره ۳ ماده ۵ قانون و ماده ۱۷ این نامه اجرایی نیز در همین موضوعات معنی دارد؛ همین و بس.

□ منظور از سابقه اجرایی مقرر در بند «ب» ماده یک این نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار چیست و فعالیت در چه نوع دستگاه‌هایی جزء سوابق اجرایی برای احراز تصدی سمت شهردار محسوب می‌گردد؟

○ به عوجب بند ۱۱ ذیل ماده یک قانون برنامه و بودجه کشور دستگاه اجرایی چنین تعریف شده است: «منظور وزارتخانه، نیروها و سازمان‌های تابع ارتش، اسناداری یا فرمانداری کل، شهرداری و مؤسسه وابسته به شهرداری، مؤسسه دولتی، مؤسسه وابسته به دولت، شرکت دولتی، مؤسسه عمومی عام‌المنفعه و مؤسسه اعتباری تخصصی است که عهده‌دار قسمتی از برنامه سالانه شود.» بنابراین منظور از سابقه اجرایی مقرر در بند «ب» ماده یک این نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار عبارت است از

مشاوره اداری - مالی این شماره به پرسش‌هایی در خصوص معافیت‌ها و تخفیف‌های قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، سوابق اجرایی لازم برای احراز سمت شهردار، وظیفه شوراهای در خصوص تعیین سرپرست برای شهرداری‌های در فرایند انتخاب شهردار و گزینش داوطلبان استخدام در شهرداری‌های کشور پاسخ می‌دهد. ناگفته نماند که پاسخ‌ها صرفاً در برگزیده دیدگاه‌های مشاور ماهنامه اند.

□ به موجب تبصره ۳ ذیل ماده ۵ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی، و ماده ۱۷ این نامه اجرایی آن، قوانین و مقررات مربوط به اعطای تخفیف یا معافیت از پرداخت عوارض یا وجوه به شهرداری‌ها ملغی شده است. آیا این حکم صرفاً ناظر به آن دسته از معافیت‌ها و تخفیف‌هایی است که در خصوص تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی برقرار شده است، یا اینکه به برخی از عوارض دیگری که در قانون پیش گفته ذکری از آنها به میان نیامده است نیز تسری دارد؟ به عبارت دیگر، آیا معافیت‌ها و تخفیف‌هایی که قبلاً برای آن دسته از عوارض همچون عوارض صدور پروانه ساختمانی برقرار شده بود، ملغی شده است یا خیر؟

○ به نظر اینجانب، چون حکم تبصره ۳ ذیل ماده ۵ اطلاق دارد و ناظر به کلیه معافیت‌ها و تخفیف‌هاست، بنابراین در کلیه قوانین و مقرراتی که به نوعی تخفیف یا معافیتی از پرداخت عوارض یا وجوه به شهرداری‌ها برقرار کرده است - از جمله معافیت از پرداخت عوارض صدور پروانه ساختمانی یا تخفیف آن - از تاریخ

سابقه فعالیت در دستگاه‌های اجرایی مندرج در بند ۱۱ ماده یک قانون برنامه و بودجه کشور.

□ همان طور که می‌دانید، به موجب تبصره ذیل ماده ۳ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب سال ۱۳۷۵، در فاصله بین صدور رأی عدم اعتماد و برکناری شهردار و یا خاتمه خدمت شهردار تا انتخاب فرد جدید - که نباید بیش از سه ماه به طول انجامد - یکی از کارکنان شهرداری با انتخاب شورای شهر عهده‌دار و مسئول اداره امور شهرداری خواهد بود. آیا شورای اسلامی شهر می‌تواند به استناد تبصره مذکور، یکی از کارکنان قرار دادی شهرداری را به عنوان سرپرست شهرداری انتخاب کند، یا اینکه سرپرست شهرداری می‌بایست از بین کارکنان ثابت یا رسمی شهرداری انتخاب گردد؟

○ قانونگذار در تبصره مذکور از لفظ عام و کلی «کارکنان شهرداری» استفاده کرده است که افاده عام دارد و شامل کلیه کارکنان شاغل در شهرداری - اعم از ثابت، رسمی و قراردادی - می‌گردد. بنابراین شورای اسلامی شهر می‌تواند یکی از کارکنان قراردادی شهرداری را به عنوان سرپرست شهرداری انتخاب کند و در واقع هیچ الزامی در استفاده از کارکنان ثابت یا رسمی شهرداری برای سرپرستی وجود ندارد.

بکنه درخور توجه در اینجا این است که هر چند در انتخاب یکی از کارکنان شهرداری برای سرپرستی هیچ شرط یا اوصافی قرار داده نشده است ولی اصلح آن است که از فردی استفاده گردد که دارای کلیه شرایط لازم برای احراز سمت شهردار باشد، یا اینکه حداقل برخی از شرایط اساسی آن را داشته باشند. به عنوان مثال، نمی‌توان شخصی را که در شهرداری شاغل است و سواد خواندن و نوشتن هم ندارد به عنوان سرپرست شهرداری انتخاب کرد.

□ در ماده ۱۸ این نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب سال ۱۳۸۲ چنین مقرر شده است:

«دولت‌پایان استخدام که در امتحان یا مسابقه ورودی پذیرفته شده‌اند، دوره‌ای آزمایشی را طی می‌کنند که مدت آن حداقل شش ماه و حداکثر ۲ سال است. هر گاه موضع خدمت و رفتار آنها در دوره خدمت آزمایشی رضایت بخش باشد حکم قطعی استخدام آنها پس از تأیید گزینش ذی‌ربط به عنوان مستخدم ثابت صادر می‌شود و مدت خدمت آزمایشی جزء سابقه خدمت آنها محسوب می‌گردد.» حال، آیا مفهوم این ماده این است که تأیید هسته گزینش صرفاً در هنگام صدور حکم قطعی لازم است، یا اینکه همانند سایر کارکنان دستگاه‌های دولتی تأیید هسته گزینش در هنگام صدور حکم آزمایشی نیز ضرورت دارد؟

○ با عنایت به اینکه به موجب ماده واحده قانون تسری قانون گزینش معلمان و کارکنان آموزش و پرورش به کارکنان سایر وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی مصوب ۱۳۷۵/۲/۹، امر گزینش کارکنان شهرداری‌ها مشمول قانون گزینش معلمان و کارکنان آموزش و پرورش است و قانون مذکور

تیز از هنگام صدور حکم آزمایشی برای دولت‌پایان ورود به خدمت لازم‌الاجراست، بنابراین گرفتن تأییدیه هسته گزینش در هنگام صدور حکم استخدام آزمایشی برای دولت‌پایان ورود به خدمت شهرداری نیز الزامی است و ماده ۱۸ این نامه استخدامی شهرداری‌های کشور نمی‌تواند ناقض حکم قانون گزینش باشد.

□ همان طور که می‌دانید، یکی از شرایط صدور پروانه تاکسیرانی مطابق آیین نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران، نداشتن شغل دیگر است. اگر شخصی قبل از اجرای این نامه مذکور با وجود داشتن شغل دیگر کارت تاکسیرانی دریافت کرده باشد و در زمان حاضر به سازمان تاکسیرانی مراجعه و تقاضای تمدید آن را کند، آیا می‌توان به واسطه اینکه مشارالیه شغل دیگری دارد از تمدید کارت تاکسیرانی وی خودداری کرد؟

○ این آیین نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران سبب به آینده است و شخص مورد نظر قبل از اجرای این نامه اجرایی مذکور با وجود داشتن شغل دیگر کارت تاکسیرانی گرفته است و بدین ترتیب برای وی حق مکاتبه ایجاد شده است. بنابراین عدم تمدید کارت تاکسیرانی وی به استناد آیین نامه تازه تصویب، مغایر با حق مکاتبه و غیر قانونی است.

رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال ماده ۴ این نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار، موضوع تصویب نامه شماره ۲۹۹۵۶/ت/۱۸۳۶۹، ت ۱۸۳۶۹ مورخ ۱۳۷۷/۶/۱۸ هیئت وزیران  
تاریخ: ۱۳۸۱/۱۰/۲۲ شماره دادنامه: ۳۲۷۵/۳۲۷۵  
پرونده: ۳۷۱/۸۰

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: آقای ...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال ماده ۴ این نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار، موضوع تصویب نامه شماره ۲۹۹۵۶/ت/۱۸۳۶۹، مورخ ۱۳۷۷/۶/۱۸ هیئت وزیران.

مقدمه: شاکی ملی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است، یکی از موارد خاتمه خدمت شهردار طبق بند «د» تبصره ۴ ماده ۷۱ قانون شوراهای اسلامی عبارت از «فقدان هر یک از شرایط احراز سمت شهردار به تشخیص شورای شهر» در این نامه اجرایی فوق‌الاشاره در موضوع شکایت، شرایط احراز شرایط احصا گردیده است. در ماده ۴ این نامه اشاره دارد، شورای اسلامی به محض اطلاع فقدان یکی از شرایط مندرج در این نامه در شهردار منتخب ... پس از رسیدگی به صحت و سقم، مطلب، مراتب را به مرجع صدور حکم انتصاب که وزارت کشور می‌باشد اعلام و مرجع صدور حکم پس از بررسی موضوع در صورت صحت فقدان شرایط حکم انتصاب را ملغی می‌نماید. همان طور که از نص صریح قانون در بند «د» تبصره ۴ ماده ۷۱ مستفاد می‌گردد، قانون فقدان شرایط احراز شهردار را عقید و محصور به تشخیص شورای شهر نموده، بنابراین این نامه اجرایی نمی‌تواند فراتر و مزاد بر اختیارات مصرحه در قانون برای اشخاص دیگر اختیاراتی تفویض و واگذار نماید. به



تعبیر دیگر، واضحین آیین نامه اجرایی نمی‌توانند وضع قانون نمایند. متأسفانه هیئت وزیران در تنظیم آیین نامه از حدود اختیارات خود تجاوز نموده و قرار از قانون تنظیم و تصویب شده است، علی‌هذا مستند به اصل ۱۷۰ و ۱۷۳ قانون اساسی و قسمت اخیر ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال ماده ۴ آیین نامه اجرایی هیئت وزیران مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱ مورد استدعاست.

معاون دفتر امور حقوقی دولت در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۷۳۱۲ مورخ ۱۳۸۱/۵/۲۹ اعلام داشته‌اند، احکام قانونی در مورد چگونگی نصب شهرداران تبصره ۳ ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف شوراهای کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ مقرر داشته است: نصب شهرداران در شهرها با جمعیت بیشتر از دویست هزار نفر و مراکز استان بنا به پیشنهاد شورای شهر و حکم وزیر کشور و در سایر شهرها به پیشنهاد شورای شهر و حکم استاندار صورت می‌گیرد. در مورد شرایط تصدی سمت شهردار، ماده ۷۲ قانون مذکور مقرر نموده است: شرایط احراز تصدی سمت شهردار طبق آیین نامه‌ای خواهد بود که بنا به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیئت دولت خواهد رسید. ماده ۴ آیین نامه دولت؛ شورای اسلامی شهر به محض آنکه فقدان یکی از شرایط مندرج در بندها و تبصره‌های ذیل ماده (۱) و مواد ۲ و ۳ آیین نامه در شهردار منتخب خود مطلع شود، باید در اولین جلسه عادی یا فوق العاده که با حضور شهردار تشکیل می‌شود، به موضوع رسیدگی و تشخیص خود را - اعم از صحت یا سقم مطلب - به مرجع صدور حکم انتصاب اعلام نماید. مرجع صدور حکم انتصاب پس از بررسی موضوع، در صورت صحت فقدان هر یکی از شرایط حکم انتصاب را ملغی می‌نماید. همان گونه که ملاحظه می‌نمایند، الف؛ برای نصب شهرداران، شورای شهر پیشنهاد می‌نماید و حکم بر عهده وزیر کشور یا استاندار حسب مورد است. لذا حکم وزیر کشور یا استاندار برای انتصاب مدخلیت دارد. ب؛ قانونگذار داشتن شرایط را برای تصدی سمت شهردار لازم دانسته؛ لذا در صورتی که فرد واجد شرایط نباشد تصدی این سمت مجوز قانونی ندارد والا تصویب ماده ۷۲ امر لغوی بود که در شأن مقنن نیست. بنابراین هر زمان کشف از عدم وجود شرایط شد تصدی سمت موجه و قانونی نیست. ج؛ با توجه به مراتب فوق ماده ۴ آیین نامه حثیه اعلامی دارد. به عبارت دیگر، بعد از کشف فقدان شرایط یا رعایت همان سیر انتخاب شهردار، نسبت به لغو حکم اقدام می‌شود. د؛ مستند قانونی دیگر بند «د» تبصره ۴ ماده ۷۱ قانون است که مقرر داشته است: دوره خدمت شهردار در نوازده زیر خاتمه می‌پذیرد: الف - استعفاي کتبی با تصویب شورای شهر - فقدان هر یک از شرایط احراز سمت شهردار به تشخیص شورای شهر. بنابراین ماده ۴ آیین نامه در چارچوب قانون و برای تحقق مواد ۷۱ و ۷۲ آن تنظیم شده و ناظر به اجرای بند «د» تبصره ۴ ماده ۷۱ قانون نیز می‌باشد.

با توجه به مراتب فوق رد شکایت مطروحه را خواستار است. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام و المسلمین ذری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی میادرت به صدور رأی می‌نماید.

### رأی هیئت عمومی

به صراحت حکم مقرر در بند «د» تبصره ۴ ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف شوراهای کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵، دوره خدمت شهردار در صورت فقدان هر یک از شرایط احراز سمت شهردار منحصرأً به تشخیص شورای شهر خاتمه می‌پذیرد. نظر به اینکه وظیفه قانونی وزیر کشور یا استاندار در صدور حکم انتصاب شهردار بر اساس پیشنهاد شورای شهر موضوع تبصره ۴ ماده فوق‌الاشعار ملازمه‌ای با احراز صحت یا سقم تشخیص شورای شهر در زمینه پایان دوره خدمت شهردار توسط وزیر کشور یا استاندار ندارد. عبارت «مرجع صدور حکم انتصاب پس از بررسی موضوع در صورت صحت فقدان هر یک از شرایط حکم انتصاب را ملغی می‌نماید» معیار اختیار قانونی مطلق شورای شهر در تشخیص فقدان شرایط احراز سمت و خاتمه دوره خدمت شهردار است. لذا به استناد قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری عبارت مذکور از ماده ۴ آیین نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار موضوع تصویب نامه شماره ۲۹۹۵۶ ت / ۱۸۳۶۹ مورخ ۱۳۷۷/۶/۱۸ هیئت وزیران حذف و ابطال می‌شود.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - ذری نجف آبادی

رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری منی بر ابطال تبصره ۴ آیین نامه اجرایی بند «ل» تبصره ۴ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور موضوع مصوبه ۹۲۸۸ ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۴ هیئت وزیران

تاریخ: ۱۳۸۱/۱۱/۲۷ شماره دادنامه: ۴۲۱۱/۱۱/۲۷  
کلاس: پرونده: ۱۰۸/۸۱، ۱۸۷، ۱۹۳، ۲۱۳، ۲۱۵، ۲۶۰، ۲۹۹، ۳۰۸، ۳۰۹، ۳۱۴، ۳۱۴، ۳۶۰، ۳۹۳، ۳۹۴، ۳۹۴، ۴۰۴، ۳۹۹، ۳۹۶، ۳۹۵، ۳۹۴

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شکات: آقایان و خانمها ...  
موضوع شکایت و خواسته: ابطال بند ۲، بند ۴ و تبصره آن، بند ۷ و بندهای ج و چ و تبصره ذیل آن از آیین نامه اجرایی بند (ل) تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور موضوع تصویب نامه شماره ۹۲۸۸ ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۴ هیئت وزیران و بندهای ۳ و ۴ تصویب نامه شماره ۹۳۳۴ ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ در خصوص افزایش حقوق بازنشستگی و وظیفه کلیه بازنشستگان و وظیفه بگیران مشمول قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت و مشترکان صندوق بازنشستگی کشوری و قوانین نیروهای مسلح.

مقدمه: شکات طی دادخواست‌های تقدیمی اعلام داشته‌اند:  
۱- به شرح بند «ل» تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱، هماهنگی حقوق بازنشستگان قبل از سال ۱۳۷۹ مقرر شد. قانونگذار وجوه اختلاف و تبعیض در میزان وجوه دریافتی مربوط به حقوق بازنشستگی را برتقایید [ه] و با استعمال لفظ هماهنگی، اراده شغلی را به موازته و یکسانی پرداخت‌ها به مشمولین قبل و بعد از سال ۱۳۷۹ اشعار داشته است. لفظ هماهنگی افاده معنی یکنواختی، برابری، هم‌آویی، تناسب و توافق را می‌نماید. متأسفانه آیین نامه موضوع ذیل بند «ل» تبصره ۴ قانون مذکور به تعارض با

آن برخاسته است. بدین توضیح که اولاً اطلاق ناظر بر لفظ هماهنگی است و اساساً علت تصویب و شأن نزول قانون مزبور است به انجمن مختلفه عقیده گردیده است. ثانیاً عمومیت و کلیتی را که به دلالت مطابقتی و تضمینی از لفظ بازنیستگان در متن قانون منطوقاً و اصولاً استنتاج و استخراج می شود بلاسبب و بدون جواز تخصیص داده اند (تصرفه ذیل ماده آیین نامه) با جنول سازی و ایجاد سقف و اتخاذ شرایط و ارقامی سیر حقیقی قانون را تغییر داده و غرض واقعی قانون را نقض نموده اند. با توجه به مراتب مذکور در فوق ابطال آیین نامه مذکور مورد استدعاست.

۲- بر طبق ماده ۶ قانون اصلاح پارهای از مقررات مربوط به حقوق بازنیستگی و... مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۲ مجلس شورای اسلامی و قانون نظام هماهنگ حقوق بازنیستگی و وظیفه مصوب ۱۳۷۶/۶/۱۳ که مقرر می دارد در تعیین حقوق بازنیستگی معدل تمامی حقوق و مزایای دریافتی که ملاک کشور بازنیستگی است در دو سال آخر خدمت با اعمال آخرین ضریب حقوقی سال بازنیستگی مبنای محاسبه است و همچنین براساس بند «ل» تصدیه ۲ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور نیز حکم بر انجام هماهنگ سازی حقوق بازنیستگان کشوری و... یا بازنیستگان بعد از سال ۱۳۷۹ می باشد. لیکن متأسفانه با تصویب آیین نامه اجرایی مصوب ۱۳۸۱/۲/۲۴ مانع پرداخت حقوق هماهنگی گردیده است. در بند ۷ تصویب نامه ۹۲۸۸/ت/۲۶۴۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۳/۴، ۱۵ درصد افزایش حق مدیریت بر مبنای آخرین حکم زمان اشتغال تعیین شده (بدون در نظر گرفتن سوابق قبلی و یا لااقل بالاترین پست نوزاد دو سال آخر خدمت) این قسمت از مصوبه با مفاد ماده ۶ قانون اصلاح پارهای از مقررات حقوق بازنیستگی مصوب ۱۳۷۹ تناقض داشته و موجب تضییع حق می باشد.

۳- الف - تصدیه ذیل ماده ۲ آیین نامه اجرایی بند «ل» تصدیه ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ دسته همی از بازنیستگان را احصا نموده است. این عده عبارتند از افرادی که به استناد تصدیه الحاقی به ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری بازنیسته شده اند و حداکثر تا ده سال خدمت از فاقن از افزایش حقوق بازنیستگی بر مبنای ۳۰ روز حقوق در ماه سال های سال استفاده کرده اند. ب - تصدیه ذیل ماده ۴ نیز مخالف نص صریح قانون است، زیرا ورثه وظیفه بگیر منحصر به فرد را نیز به کسی از این افزایش حقوق محروم نموده است و شرط استفاده را حداقل دو نفر فرار داده است. ج - تصدیه ذیل ماده ۷ نیز در مقام مخالفت با قانون انشا گردیده است، زیرا کاهش افزایش حقوق به میزان ۱۰ درصد یک نوع مجازات اداری ثانویه است که بر بازنیستگان با تقلیل گروه تحمیل شده است. زیرا براساس قانون و اصول حقوقی هیچ کس را نمی توان به دلیل ارتکاب تخلفی واحد بیش از یک بار مجازات نمود و مجازات تکمیلی و یا تجمعی هم اگر در بعضی از جرائم گیری باشد، در مجازات اداری وجود ندارد.

۴- در قانون نظام هماهنگ اعطای گروه تشویقی به کارکنان، رزمندگان، جانبازان و آزادگان و بسیجیان یا رعایت مقررات و ضوابط مربوط بلامانع می باشد و با استناد همین قانون در قسمت چ بند ۷ آیین نامه اعلام می گردد که غیر از موارد فوق افرادی که مشمول استفاده از گروه تشویقی مربوط به جانبازان و آزادگان و

رزمندگان و نیز گروه های ارفاقی بسیجیان شده باشند، با ارائه مدارک از طریق دستگاه ذی ربط به ازای هر یک گروه ۵ درصد و حداکثر تا ۲ گروه ۱۰ درصد افزایش حقوق به تناسب حقوق تعیین شده خود بهره مند خواهند شد. اعطای امتیاز فوق به افرادی که شرایط فوق را دارند، درست ولی آیا آن دسته از کارکنانی که در اجرای قانون نظام هماهنگ بعد از سال ۱۳۷۰ با رعایت قوانین و مقررات و دستورالعمل ها از گروه تشویقی برخوردار شده اند و اینک بازنیسته هستند نیایستی امتیاز فوق اعطا گردد؟ اگر این چنین است دستورالعمل را حذف نماید. آیا می توان با یک مصوبه گروه تشویقی مستخدمین بازنیسته را حذف نمود؟

۵- در بند یک تصویب نامه شماره ۹۴۴۴/ت/۲۶۴۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ به صراحت قید گردیده است که از تاریخ ۱۳۸۱/۱/۱۱ حقوق بازنیستگی و وظیفه کلیه بازنیستگان و وظیفه بگیران مشمول قانون ۱۲ درصد افزایش می یابد لیکن عملاً به استناد بند ۲ تصویب نامه یاد شده با تقدم اعمال افزایش ۱۲ درصد مذکور بر قانون هماهنگی (موضوع بند ل تصدیه ۴ قانون بودجه سال ۸۱) اکثریت قریب به اتفاق بازنیستگان و وظیفه بگیران به طور کلی از افزایش ۱۲ درصد مزبور محروم مانده اند. منشأ استحقاق افزایش حقوق قانون هماهنگی مربوط به سال های ۷۹ و ۸۰ می باشد و اگر تاریخ پرداختش ۱۳۸۱/۱/۱۱ معین شده است، تبعیض است که همواره بر بازنیستگان تحمیل شده است. قانون هماهنگی و قانون افزایش ۱۲ درصد هر یک اعتبار جداگانه در قانون بودجه سال ۱۳۸۱ داشته اند ولی سازمان خواسته است نهایت صرفه جویی را برای خود و غلبت اسباب را برای بازنیستگان به خرج داده باشد. لذا اینان بندهای ۲ و ۴ تصویب نامه شماره ۹۴۴۴/ت/۲۶۴۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ را استدعا می نماید.

معاون دفتر امور حقوقی دولت در پاسخ به شکایات مربوط به ابطال آیین نامه اجرایی بند «ل» تصدیه ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور موضوع تصویب نامه شماره ۹۲۸۸/ت/۲۶۴۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۳/۴ طی نامه شماره ۳۰۶۲۱ مورخ ۱۳۸۱/۸/۲ عبادت به ارسال تصویر نامه شماره ۷-۲/۸۹۲-۱۶ مورخ ۱۳۸۱/۶/۲۵ سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور نمودند. در این نامه آمده است: ۱- طبق بند «ل» تصدیه ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور مقرر گردیده «اعتبار ردیف... به میزان تا یک هزار و یانصد میلیارد ریال جهت هماهنگی حقوق بازنیستگان کشوری و لشکری قبل از سال ۱۳۷۹ اختصاص می یابد تا براساس آیین نامه ای که به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به تصویب هیئت وزیران می رسد، پرداخت گردد». بنا به مراتب فوق هماهنگی مورد نظر می بایست با توجه به میانگین حقوق های بازنیستگی صورت می پذیرفته است که آیین نامه اجرایی مربوط بر همین اساس تهیه و به تصویب هیئت وزیران رسیده است. ۲- از آنجا که کلمه «هماهنگی» در بند «ل» مزبور تعریف نگردیده و مصداق خاصی برای آن تعیین نشده، لذا ایجاد هماهنگی و تبیین آن بدون قید و شرط بر عهده هیئت وزیران گذارده شده و هیئت وزیران نیز به ترتیب مقرر در تصویب نامه شماره ۹۲۸۸/ت/۲۶۴۹ هـ مورخ ۱۳۸۱/۳/۲ براساس پیشنهاد این سازمان نسبت به ایجاد هماهنگی مورد بحث اقدام نموده است.





عنایت دارند بازنشستگان قبل از سال ۱۳۷۹ و بعد از آن در شرایط بسیار مختلف و متفاوتی قرار دارند و از حقوق های بازنشستگی و وظیفه متنوعی برخوردار هستند، بنابراین هماهنگی که در بند «ا» آمده می بایست با توجه به وضعیت های متفاوت و گوناگون هر یک از بازنشستگان صورت پذیرد. شرایطی که مورد ایراد شاکیان قرار گرفته، سازوکارهایی است که کارشناسان امر برای ایجاد هماهنگی بین بازنشستگان قبل از سال ۱۳۷۹ و بعد از آن پیشنهاد کرده اند. قیود، شرایط و تخصیص هایی که مورد شکایت قرار گرفته از منظر کارشناسی نه تنها دور از نظر قانونگذار نبوده است بلکه در واقع روش ها و سازوکارهایی برای نیل به هدف ایجاد هماهنگی بین بازنشستگان قبل از سال ۱۳۷۹ و بعد از آن، که در شرایط کاملاً متفاوت قرار دارند، بوده است. با عنایت به مطالب یاد شده این نامه مزبور مغایرتی با قانون نداشته و شکایت شاکیان مردود است.

معاون دفتر امور حقوقی دولت در پاسخ به شکایت شاکی به خواسته ابطال بندهای ۳ و ۴ تصویب نامه شماره ۹۴۲۴ / ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ طی نامه شماره ۲۲۴۵۴ مورخ ۱۳۸۱/۸/۲۰ اعلام داشته اند، نظر به اینکه مطابق بند (ا) نمره ۱۲ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ اعتبار ردیف ۵۰۳۶۲۲ برای هماهنگی حقوق بازنشستگان کشوری و لشگری قبل از سال ۱۳۷۹ اختصاص یافته و هماهنگی هنگامی مصدق دارد که ابتدا وضعیت حقوقی کارمندان بازنشسته در سال ۱۳۸۰ مشخص شود، بنابراین به همین جهت در بند ۴ مصوبه ابتدا مقرر شد افزایش ۱۲ درصد براساس نمره ۴ ساده یک قانون نظام هماهنگ اعمال و سپس مطابق این نامه بند «ا» تبصره ۴ حقوق های یاد شده با حقوق های سایر کارکنان که در سال ۱۳۷۹ و بعد از آن بازنشسته شده اند هماهنگ گردد. علی هذا تقاضای رد شکایت شاکی را دارد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت الاسلام والمسلمین مقدسی فرد و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدید نظر تشکیل و پس از استماع توضیحات نمایندگان سازمان مدیریت و برنامه ریزی و سازمان بازنشستگی کشوری و بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی میادرت به صدور رأی می نماید.

رأی هیئت عمومی: الف - نظر به اینکه مدت خدمات ارفاقی موضوع تبصره الحاقی به ماده ۷۴ لایحه قانون استخدام کشوری و اصلاحیه آن منحصر در تعیین حقوق بازنشستگی مستخدم مشمول تبصره مزبور قابل احتساب بوده و فی نفسه متضمن اشتغال به خدمت دولت نبوده و مدت خدمت ارفاقی مستخدمین مذکور در تبصره بند ۲ این نامه فوق الذکر به حکم قوانین مربوطه از هر جهت به عنوان سابقه خدمت دولتی آنان شناخته شده است، بنابراین بند ۲ این نامه و تبصره ذیل آن مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات مربوط نمی باشد. ب - با عنایت به اینکه جدول تعیین ارقام حقوق بازنشستگی و وظیفه به تجویز قانون و در جهت هماهنگی حقوق بازنشستگان و وظیفه بگیران کشوری و لشگری قبل از سال ۱۳۷۹ براساس ضوابط مربوط تهیه و تنظیم شده است، بنابراین بند ۴ این نامه اجرایی آن مشعر بر لزوم افزایش حقوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمین مشمول قانون تا حد ارقام مندرج در جدول با

رعایت بند ۲ این نامه مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات مربوط نمی باشد. ج - نظر به لزوم هماهنگی حقوق بازنشستگی و وظیفه افراد مشمول قانون با مستخدمین شاغلی مشابه از حیث سنوات خدمت و مدرک تحصیلی و آخرین پست ثابت سازمانی مورد تصدی آنان مفاد بند ۷ این نامه در خصوص افزایش حقوق بازنشستگی بر مبنای آخرین حکم زمان اشتغال مستخدمین بازنشسته در مشاغل مندرج در آن بند معایر قانون و خارج از حدود اختیارات مربوط شناخته نمی شود. د - نظر به حکم مقرر در باب تعیین ضریب افزایش سنوات بیش از ۳۰ سال تمام شوق ج بند ۷ این نامه مشعر بر افزایش حقوق بازنشستگی مستخدمینی که بیش از ۳۰ سال تمام به خدمت اشتغال داشته اند، خلاف قانون و خارج از حدود اختیارات مربوط شناخته نمی شود. ه - حصر جواز افزایش حقوق بازنشستگی جانبازان، آزادگان، رزمندگان، به ازای گروه تشویقی و افزایش حقوق بازنشستگی پسمیچان به ازای گروه ارفاقی آنان با عنایت به حکم قانونگذار در باب آثار قانونی مترتب بر گروه های مزبور - از جمله حق استفاده از مزایای یک مقطع تحصیلی بالاتر - خلاف قانون و خارج از حدود اختیارات مربوط نمی باشد. و - نظر به استمرار آثار مالی مترتب بر محکومیت قطعی مستخدمین دولت به بازنشستگی با تقلیل گروه، مرتبه و نظایر آن و عدم جواز پرداخت حقوق بازنشستگی یا وظیفه به آنان بدون رعایت محکومیت اداری مذکور، تبصره بند ۷ این نامه اجرایی قانون مشعر بر تقلیل حقوق بازنشستگی و وظیفه اشخاص مزبور به میزان ۱۰ درصد در مقایسه با مستخدمینی که فاقد محکومیت اداری بوده اند مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات مربوط نمی باشد. ز - افزایش حقوق بازنشستگی و وظیفه به میزان ۱۲ درصد با رعایت بند ۲ تصویب نامه شماره ۹۴۲۴ / ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ و همچنین تقدم افزایش مذکور نسبت به اجرای هماهنگی حقوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمین مشمول بند «ا» تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور متکی به اذن قانونگذار است. بنابراین بندهای ۳ و ۴ تصویب نامه شماره ۹۴۲۴ / ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۵ هیئت وزیران که بر این اساس تنظیم و تصویب شده است، مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات مربوط نمی باشد. ح - عموم و اطلاق حکم مقرر در بند «ا» تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور در خصوص لزوم هماهنگی حقوق بازنشستگی و وظیفه مشمولان این قانون متضمن شمول آن به کلیه وراث تحت الکفاله قانونی مستخدمین رسمی متوفی فارغ از تعداد آنان می باشد. بنابراین حصر شمول حکم مقرر به آن دسته از وظیفه بگیران که تعداد آنان حداقل ۲ نفر باشند به ادعای کمبود میزان اعتبار موافق حکم مقرر نیست؛ و در نتیجه تبصره بند ۴ این نامه شماره ۹۲۸۸ / ت / ۲۶۴۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۳/۴ که با وضع قاعده امره موجبات تضییق ذریه مشمول قانون را فراهم کرده است، خلاف قانون و خارج از حدود اختیارات قوه مجریه در وضع مقررات دولتی تشخیص داده می شود و به استناد قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می گردد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - مقدسی فرد - معاون قضایی

در این شماره ۵۰ سند از مکاتبات دهه ۵۰ شمسی ارائه می شود: سند اول در خصوص ضوابط و مقررات مربوط به تفکیک اراضی در خارج از محدوده و حریم شهرهاست که به منظور احداث واحدهای صنعتی، کشاورزی، عمرانی، توریستی و مانند اینها، و یا احداث شهرک صورت می گیرد؛ و سند دوم معرف چگونگی اقدامات شهرداری در خارج از محدوده است.

مکاتبه مدیر کل دفتر فنی (همایون جدی) با معاونت امور عمرانی در خصوص ضوابط و مقررات مربوط به تفکیک اراضی تاریخ: ۱۳۵۳/۹/۱۷ شماره: ۲۷۱۸۵/۳۳ پیوست

### وزارت کشور

#### مقام معاونت امور عمرانی

موضوع: ضوابط و مقررات مربوط به تفکیک اراضی - احداث ساختمان و شهرکسازی در خارج از محدوده و حریم شهرها. پیرو اوامر صادره در هاشم نامه شماره ۱۶۹۷/ج مورخ ۵۳/۹/۴ وزارت مسکن و شهرسازی در روزهای نهم و شانزدهم آذرماه در جلسه کمیته هماهنگی به منظور رسیدگی به ضوابط و مقررات عملیات ساختمانی خارج از محدوده، که با حضور نمایندگان سازمان های مختلف تشکیل گردید، شرکت نمودم.

در دو جلسه فوق الذکر نمایندگان سازمان های مختلف نظراتی در مورد ضوابط و مقررات مزبور عنوان نمودند که بسیاری از آنها مورد قبول نمایندگان وزارت مسکن و شهرسازی واقع نگردید. سپس از طرف این جانب اصول نظرات وزارت کشور که طی نامه های شماره ۱۶۷۷۲۱/۲۵۷۸۵/۳/۳۳ مورخ ۱۳۵۳/۱/۳ و ۲۹/۱/۴ یا ۲۵۶۶۶/۲۲۳ مورخ ۵۳/۸/۷ به وزارت مسکن و شهرسازی منعکس شده بود تشریح گردید و استدلال شد که چون ضوابط و مقررات مربوطه به نحوی تهیه و تدوین گردیده که بجهت متقاضیان برای احداث واحدهای صنعتی - کشاورزی - عمرانی - توریستی - ورزشی - بهداشتی - درمانی - فرهنگی و چه متقاضیان احداث شهرکها متخیر هستند در مراحل مختلف (متقاضیان احداث شهرکها در سه مرحله آ با مرکز مکانیه یا به مرکز مراجعه نمایند، برای جلوگیری از سرگردانی متقاضیان و رعایت سیاست کلی دولت در زمینه عدم تمرکز، ضوابط مزبور می بایستی به نحوی تهیه و تدوین گردند تا بجز پارهای از تصمیمات که همواره در شورای عالی شهرداری مورد بررسی و تأیید قرار می گیرد، سایر امور یک بار در شورای عالی شهرداری مطرح و به صورت دستورالعمل در اختیار استانداری ها و فرماندارانی های کل قرار گیرد تا در سطح مناطق قابل بررسی و اتخاذ تصمیم باشند.

نظر نمایندگان وزارت مسکن و شهرسازی بر این بود که این ضوابط به صورتی که تهیه شده پس از تأیید و تصویب در شورای عالی شهرداری آن قسمت که مربوط به وزارتخانه ها و سازمان های مختلف است می تواند به واحدهای تابعه در سطح استان تفویض اختیار گردد.

با توجه به اینکه اظهارات نمایندگان وزارت مسکن و شهرسازی با سیاست کلی وزارت کشور در مورد عدم تمرکز مسموع نبود، اظهاراتی در رد استدلال فوق از طرف این جانب مطرح گردید و در

خاتمه قرار شد نظر این جانب عیناً در صورت جلسه درج گردد و در شورای عالی مطرح و اتخاذ تصمیم گردد. مراتب جهت استحضار به عرض می رسد.

با تقدیم احترام  
مدیر کل دفتر فنی  
[امضا: همایون جدی]

[خاتمه سمت راست: آقای جدی، گزارشی بر همین اساس با اشکالی این جانب برای مقام وزارت تهیه شود] [و به استحضار برسد که در حال حاضر اگر چه مراتب طی نامه ای به استحضار جناب وزیر مسکن [و] شهرسازی رسیده است، وضع مجوز تفکیک زمین احداث شهرک و احداث واحدهای صنعتی و غیره به چند ریباست. بنابراین کرد که چون موضوع در شورای عالی شهرداری مطرح خواهد شد، مراتب به استحضار می رسد.

[امضا: ناخوانا]  
[۱۳]۵۳/۹/۱۷

مکاتبه وزیر کشور (محمد سام) با استاندار در خصوص اقدامات شهرداری خارج از محدوده شهرها.

۲۱۲۱۵۳/۳۳۸۶۲/۱/۳  
تاریخ: ۱۳۵۲/۱۰/۱۵

### وزارت کشور

#### جناب آقای استاندار

موضوع: اقدامات شهرداری خارج از محدوده شهرها. با توجه به اینکه برابر تبصره ۲ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری هر گونه اقدامات شهرداری در خارج از محدوده شهرها باید با موافقت این وزارت صورت گیرد، لذا خواهشمند است مقرر فرمایید در صورتی که شخص یا شرکتی تقاضای اقدامات شهرداری یا شهرک سازی در حوزه آن استانداری در خارج از محدوده شهرها نمایند، طرح ها و پیشنهادات مربوطه را ابتدا دفتر مهندسی از نظر اصول شهرداری و تأمین آب و برق و دیگر تأسیسات شهری مورد بررسی قرار داده و ضمن اظهار نظر صریح آن استانداری کلیه مدارک مربوطه را جهت بررسی و مطالعه نهایی به دفتر فنی وزارت کشور ارسال دارند تا اقدام لازم معمول گردد و توجه خواهند فرمود که شهرداری ها بر طبق تبصره فوق در خارج محدوده شهرها دخالتی نخواهد داشت.

[امضا: محمد سام - وزیر کشور]

## شهرداری‌ها و تأمین زمین

### «منابع تأمین زمین و نحوه استفاده از آن به وسیله شهرداری‌ها»

تورج حیدرتیا دلخوش  
کارشناس امور شهری

#### مقدمه

تفکیکی خواهد کرد. البته مسلماً آن میزان از اراضی ملکی اشخاص که در طرح شهرداری قرار دارد باید از زمین مالک کسر گردد و شهرداری برابر مقررات ملزم به پرداخت غرامت آن است.

مهم آنکه، در صورتی که طرح شهرداری به هنگام درخواست تفکیک از سوی مالک طرح مصوب اجرایی نباشد مالک از حقوق مالکانه خود تا زمان اجرایی شدن طرح شهرداری استفاده خواهد کرد. ۲- برابر مقررات تبصره ۶ ذیل ماده واحده قانون نحوه تقویم امینیه املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها، دولت موظف است ۱۰ درصد از اراضی و واحدهای مسکونی قابل واگذاری خود را به قیمت تمام شده به شهرداری اختصاص دهد تا پس از توافق بین مالک و شهرداری به عنوان معوض تحویل گردد.

نماینده دولت، مطابق اساسنامه سازمان ملی زمین و مسکن (سازمان زمین شهری سابق)، که حکم اساسنامه قانونی مصوب مجلس را دارد، سازمان ملی زمین و مسکن است.

۱۰ درصد سهم مذکور را می‌توان به صورت زمین یا واحدهای مسکونی - یا هر دو - تحویل کرده بدین صورت که از هر قطعه زمینی که قطعه‌بندی و تفکیک و واگذار می‌گردد، به صورت قطعات قابل واگذاری ۱۰ درصد متعلق به شهرداری است. چنانچه سهم مذکور به صورت ساختمان تحویل شود، مساحت عرصه تحت‌اعیان نباید از ۱۰ درصد کل قطعات قابل واگذاری کمتر باشد.

نحوه تحویل بدین صورت خواهد بود: زمانی که شهرداری یا مالک یا مالکان به توافق می‌رسد که به جای پرداخت غرامت زمین معوض واگذار شود، شهرداری مراتب را به سازمان ملی زمین و مسکن اعلام می‌کند تا از کل سهمیه مذکور تحویل گردد. شهرداری می‌تواند به هنگام تفکیک و یا صدور اسامی دفترخانه برای واگذاری زمین یا واحد مسکونی به وسیله دولت، سهم خود را مطالبه کند و در اختیار گیرد.

قیمت تمام شده موضوع تبصره مذکور براساس اسناد و مدارک دفتری تأیید شده صورت خواهد گرفت، آن هم بدون تأثیر ارزش اقدامات دولت.

۳- مطابق مفاد تبصره ۳ ذیل ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها، چنانچه در داخل محدوده‌های مجاز برای قطعه‌بندی و تفکیک و ساختمان سازی تهیه زمین معوض وجود نداشته باشد و به توسعه محدود بر طبق طرح‌های مصوب توسعه شهری نیاز باشد، در صورتی که مالکان اراضی - اعم از دولتی و غیردولتی - که در اثر توسعه محدوده اراضی آنها در داخل

یکی از عوامل مهم عدم موفقیت شهرداری‌ها در اجرای بواقع طرح‌های مصوب شهری، نداشتن منابع مالی مناسب برای خرید و تملک اراضی و املاک واقع در معرض طرح‌های مصوب و همچنین نداشتن زمینی برای واگذاری معوض آنهاست. این در حالی است که موارد قانونی متعددی در زمان حاضر برای تأمین زمین از سوی شهرداری‌ها وجود دارد که بیشتر شهرداری‌ها آگاهی کافی از چنین امکانات و ابزارهای قانونی ندارند. مناسبانه طرح‌های تهیه شده از سوی مشاوران نیز فاقد ضمانت اجرایی و منابع تأمین درآمدی برای اجرای طرح‌هاست. به همین دلیل طرح‌های مصوب شهری (طرح جامع و هادی) در طول عمرشان که معمولاً ده ساله و گاه نیز پنج ساله است، اجرا نمی‌شوند و پس از انقضای مهلت مذکور و دگرگونی در محیط و جمعیت شهری و به وجود آمدن شرایط جدید، این طرح‌ها ماهیت و قابلیت خود را از دست می‌دهند. در پی این امر، برنامهریزی‌ها و مطالعات انجام شده منتفی می‌گردند و این خود موجب بازنگری اساسی در اغلب طرح‌های مصوب می‌شود. با توجه به آنچه ذکر گردید، در این مقاله سعی شده است موارد قانونی، که شهرداری‌ها براساس آن بتوانند به قسمتی از اراضی شهری به عنوان سهم قانونی شهرداری دست یابند، اشاره شود.

#### منابع تأمین زمین از سوی شهرداری‌ها

۱- برابر مقررات مذکور در ماده ۱۰۶ قانون شهرداری‌ها، معابر و شوارع عمومی که در اثر تفکیک زمین احداث می‌شود متعلق به شهرداری است. تعلق معابر و شوارع عمومی به شهرداری مستند به تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری است که طی آن اراضی کوچکی و میدان‌ها و بیابان‌ها و خیابان‌ها و به طور کلی معابر عمومی که واقع در محدوده شهرها و مورد استفاده عموم است، در مالکیت شهرداری است. بدیهی است شهرداری‌ها می‌توانند در مطالبات خود برای تهیه طرح‌های شهری با هماهنگی مشاوران تهیه کننده طرح‌ها، طوری برنامهریزی کنند که در آینده بتوانند از معابر احداثی براساس ماده ۱۰۶ قانون شهرداری حداکثر استفاده را به عمل آورند.

منظور از معابر عمومی ناشی از تفکیک اراضی موضوع ماده ۱۰۶ قانون آن است که مالکان برای ورود به قطعات تفکیکی خود تأمین و احداث می‌کنند. لذا چنانچه یکی از معابر پیش بینی شده در طرح‌های مصوب شهری یا اراضی ملکی اشخاص که قصد تفکیک دارند داخل داشته باشد، شهرداری با رعایت طرح مصوب اقدام به تأیید نقشه‌های

شهرداری و دولت به شکل ذخیره باقی خواهد ماند تا در قالب معوض واگذار گردد.

نکته مهمی که شهرداری‌ها باید به آن توجه کنند این است که سهم مربوط به مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری به اراضی بیشتر از ۱۰۰۰ مترمربع متعلق می‌گردد. بنابراین از هر قطعه زمین - اعم از مشاع یا مفروز - پس از کسر هزار مترمربع، فضاهای عمومی مفاد مصوبه اعمال شدنی است.

پس از واگذاری سطوح لازم برای فضاهای عمومی (۵۰، ۵۵ و ۷۰ درصد) در باقی مانده زمین که می‌تواند ۳۰ یا ۴۵ یا ۵۰ درصد باشد، مالک باید آماده‌سازی و قطعه‌بندی و ساختمان‌سازی کند. بدیهی است چنانچه در تفکیک اراضی مذکور نیاز به ایجاد مجبر باشد، این معیار نیز مشمول مقررات ماده ۱۰۱ قانون شهرداری خواهد بود و تفکیک ۱۰۰۰ متر غیر مشمول مصوبه شورای عالی شهرسازی نیز مشمول ماده ۱۰۱ خواهد بود.

چنانچه تأسیسات نظامی، زندان‌ها، تأسیسات کشاورزی و کارخانجاتی که در داخل محدوده شهرها هستند بخواهند به خارج از شهرها منتقل شوند، زمین‌های آنها فاقد کاربری برای تفکیک، قطعه‌بندی و ساختمان‌سازی خواهند شد. لذا برای استفاده از این مزایا پس از موافقت مراجع ذی‌ربط (کمیسیون ماده ۵ و کمیسیون تغییر طرح‌های هادی) مشمول مقررات شورای عالی شهرسازی و معماری خواهند بود.

۴- اراضی مربوط به بستر رودخانه‌ها، شهرها و گورستان‌ها (علاوه بر معیار عمومی که اشاره شد)، مستند به بنده ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری و ماده ۴۵ آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها جزو اموال عمومی متعلق به شهرداری محسوب می‌گردند؛ و چنانچه حسب تأکید وزارت نیرو، رودخانه‌های واقع در محدوده شهرها متروکه گردند شهرداری می‌تواند آنها را به عنوان اموال اختصاصی - در صورت عدم نیاز - بفرزند.

۵- آن دسته از اراضی که در اثر اجرای طرح‌های اصلاح و توسعه معابر به صورت متروک در آید متعلق به شهرداری است و شهرداری می‌تواند در صورت عدم نیاز، آن را بفروشد (مطابق ماده ۱۹ قانون نوسازی مالکین مجاور در خرید آن حق تقدم دارند).

#### نحوه واگذاری اراضی و املاک ملکی شهرداری

اموال غیرمقبول شهرداری به دو صورت اموال عمومی و اموال اختصاصی است. اموال عمومی نظیر اراضی معابر، میدان‌ها، پارک‌ها و گورستان‌ها (موضوع بند ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری و ماده ۴۵ آیین‌نامه مالی شهرداری) به علت استفاده عمومی از آنها قابل واگذاری به غیر نیستند، مگر آنکه استفاده عمومی از آن به حمل نیاید و در واقع اینها از حیث انتفاع ساقط شوند. در این حالت طبق تشخیص شورای اسلامی شهر و مستند به ماده ۱۳۸ قانون ثبت اسناد و املاک و ماده ۲۶ آیین‌نامه مالی شهرداری، می‌توان آن را به اموال اختصاصی تبدیل کرد.

املاک شهرداری - اعم از اختصاصی و عمومی - املاکی هستند که مستند به قوانین متعلق به شهرداری‌اند، اعم از آنکه دارای سند مالکیت به نام شهرداری باشند یا نباشند. در حالی که املاک دولتی، املاکی هستند که به نام دولت دارای سند مالکیت‌اند و یا در شرف صدور سند مالکیت به نام دولت هستند. اموال اختصاصی شهرداری

محدوده قرار می‌گیرد. تقاضای استفاده از مزایای ورود به محدوده مجاز را برای قطعه‌بندی، تفکیک و ساختمان‌سازی را مطرح سازند، علاوه بر آماده‌سازی و واگذاری سطوح لازم برای تأسیسات و تجهیزات و خدمات عمومی، حداکثر تا ۳۰ درصد از اراضی آنها برای واگذاری معوض به طور رایگان دریافت خواهد شد.

محدوده‌های مجاز برای قطعه‌بندی و تفکیک و ساختمان‌سازی، مطابق ماده ۱۰۰ و ۱۰۱ قانون شهرداری، محدوده قانونی و حریم شهر است. کفشی است که افزایش محدوده باید با توجه به طرح مصوب توسعه شهری صورت گیرد؛ در غیر این صورت زمین فاقد خوبان

**در صورتی که طرح شهرداری به هنگام در خواست تفکیک از سوی مالک طرح مصوب اجرایی نباشد مالک از حقوق مالکانه خود تا زمان اجرایی شدن طرح شهرداری استفاده خواهد کرد**

شهرداری و کاربری مشخص خواهد بود.

دریافت تا ۲۰ درصد زمین (البته برخی از شهرداری‌ها ۳۰ درصد مطرح می‌کنند که فاقد وجهه قانونی است) براساس درخواست مالکان برای استفاده از مزایای ورود به محدوده مجاز میسر خواهد بود. دریافت آن نیز بدین صورت است که مالکان علاوه بر آماده‌سازی و واگذاری سطوح لازم برای تأسیسات و تجهیزات و خدمات عمومی، تا ۲۰ درصد از زمین خود را به صورت رایگان واگذار خواهند کرد.

ترتیب اجرای تبصره مذکور بدین صورت است که ابتدا باید سطوح لازم برای تأسیسات و تجهیزات و خدمات عمومی از کل زمین کسر گردد. این سطوح براساس مصوبه مورخ ۶۹/۱۰/۳ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران برای شهرهای دارای جمعیتی کمتر از

**محدوده‌های مجاز برای قطعه‌بندی و تفکیک و ساختمان‌سازی، مطابق ماده ۱۰۰ و ۱۰۱ قانون شهرداری، محدوده قانونی و حریم شهر است**

۲۰۰ هزار نفر، ۵۰ درصد، برای شهرهای بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت ۵۵ درصد و در تهران ۷۰ درصد است. از میزان درج‌شده‌های مذکور ابتدا معابر و میدان‌ها با توجه به طرح‌های مصوب شهری کسر می‌شود، سپس سایر تأسیسات و تجهیزات شهری همچون آموزشی، بهداشتی، ورزشی، خدماتی و جز آن کسر می‌گردد؛ و چنانچه زمینی باقی بماند، که از حفر تا ۳۰ درصد خواهد بود، می‌توان به صورت رایگان دریافت کرد. چنانچه سطوح تعیین شده در طرح‌های مصوب شهری بیش از سهم مشخص شده در مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران باشد، مازاد بر سهم مذکور بصورت معوض از سایر اراضی دولتی یا شهرداری‌ها به عنوان معوض تأمین خواهد شد. در صورتی که سطوح فضاهای عمومی کمتر از میزان تعیین شده در طرح‌های مصوب شهری باشد، پس از کسر ۲۰ درصد موضوع تبصره ۴ یاد شده، چنانچه زمین باقی باشد به صورت ۷۰ و ۳۰ درصد بین

انتهای هستند که شهرداری نسبت به آنها حق تصرف مالکانه دارد، نظیر اراضی و ابنیه و تأسیسات شهرداری. این اموال براساس مقررات قانونی واگذار شدنی است. شهرداری مستند به ماده ۴۷ آیین نامه مالی می تواند نسبت به ثبت آنها اقدام کند و برای فروش و واگذاری به گرفتن سند مالکیت نیاز است.

فروش و واگذاری اموال اختصاصی شهرداری به انواع مختلف زیر اسکان پذیر است:

#### ۱- فروش

شهرداری می تواند اراضی و املاکی را که نیاز ندارد، با استفاده از ماده ۱۳ آیین نامه مالی از طریق مزایده به فروش رساند. فروش برای رفع نیازمندی های عمومی نیز امکان پذیر است. از این دست اند فروش اراضی متروک حاصل از اجرای طرح های اصلاح معابر، که اشاره شد. براساس ماده ۱۹ قانون توسازی و عمران شهری، مالکان مجاور در خرید آن در شرایط مساوی حق تقدم دارند. ناگفته نماند که فروش اموال شهرداری براساس قیمت کارشناسی (به عنوان قیمت پایه) روز خواهد بود.

توضیح: اراضی باقی مانده از اجرای طرح های مصوب شهری که در اثر تغییرات طرح حاصل می شود، و شهرداری آنها را برای اجرای طرح تملک کرده است، به مالکان شان تعلق دارد. مگر آنکه شهرداری با توافق خریدار باشد.

**پس از واگذاری سطوح لازم برای  
فضاهای عمومی (۵۰، ۵۵ و ۷۰ درصد)  
در باقی مانده زمین که می تواند ۳۰ یا  
۴۵ یا ۵۰ درصد باشد، مالک باید  
آماده سازی و تقطع بندی و ساختمان  
سازی کند**

#### ۲- واگذاری معوض

واگذاری معوض مستند به تبصره ۲ ذیل ماده ۱۰ قانون زمین شهری و قانون تعیین وضعیت اراضی و املاک واقع در طرح های دولتی و شهرداری ها و لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه های عمومی، عمرانی و نظامی دولت و شهرداری ها به اشخاصی که اراضی و املاک آنها در معوض طرح های مصوب شهری قرار گرفته است امکان پذیر است.

در واگذاری معوض، قیمت کارشناسی روز ملاک خواهد بود (هم عوض و هم معوض هر دو با نظر کارشناسی روز ارزیابی خواهد شد).

#### ۳- واگذاری به صورت توافقی

واگذاری اراضی و املاک شهرداری به دستگاه های دولتی و شرکت های تابع آنها و همچنین بین شهرداری ها، مستند به ماده ۱۹ آیین نامه مالی شهرداری، از طریق توافق که به تصویب شورای اسلامی شهر برسد امکان پذیر است. نظر به اینکه شهرداری در زمان حاضر اراضی و املاک مورد نیاز خود را به قیمت کارشناسی روز خریداری می کند، بنابراین مناسب است در معامله از طریق ماده ۱۹ آیین نامه مالی سعی شود که توافقی با قیمت کارشناسی روز به عمل آید، و یا به صورت دریافت معوض معادل بهای کارشناسی اموال صورت گیرد.

#### ۴- واگذاری حق استفاده

دستگاه های دولتی مستند به ماده ۱۱ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه های عمومی، عمرانی، نظامی دولت و شهرداری ها می توانند اراضی و املاک سایر دستگاه های دولتی و بانک ها و شهرداری ها را به صورت حق استفاده و بلاعوض در اختیار بگیرند.

از آنجا که شهرداری سازمان غیردولتی است و از بودجه عمومی استفاده نمی کند و هزینه های خود را از طریق وضع عوارض و فروش خدمات تأمین می کند و در واقع سازمان مستقلی است که ملک خود را در اختیار دارد، می تواند با درخواست مذکور مخالفت کند و موضوع درخواست را در قالب قانون خاص شهرداری مورد بررسی قرار دهد و مطابق ماده ۱۹ آیین نامه مالی، از طریق توافق اقدام کند.

بدیهی است لایحه قانونی نحوه خرید و تملک نسبت به قانون شهرداری قانون عام محسوب می گردد.

#### ۵- واگذاری رایگان

یکی از وظایف شهرداری، متدوج در بند ۶ ماده ۵۵ قانون شهرداری، ایجاد مؤسسات فرهنگی، بهداشتی در حدود اعتبارات مصوب و همچنین کمک به این قبیل مؤسسات است؛ که در صورت تصویب شورای اسلامی شهر می تواند از اراضی و ابنیه متعلق به شهرداری یا حفظ مالکیت، به رایگان و یا با شرایط معینی در اختیار مؤسسات، متدوج در این بند قرار دهد.

نظر به اینکه سازمان های متعددی بعد از تصویب قانون شهرداری (از سال ۱۳۳۴ به بعد) به وجود آمده است که اغلب دولتی اند و از بودجه عمومی نیز استفاده می کنند، لذا واگذاری رایگان اموال شهرداری به این قبیل مؤسسات در زمان حاضر موضوعیت ندارد (البته قانون شهرداری و بند ۶ ماده ۵۵ ملغی نشده است). چنانچه شهرداری یا شورای اسلامی شهر بخواهد مساعدتی در زمینه کاملاً خاص به عمل آورد، اصلاح است که این قبیل واگذاری ها طی شرایط همین و مدت زمان مشخص طی قراردادی صورت گیرد. حتی ضمانت اجرایی نیز برای باز پس گرفتن این گونه اموال در قرارداد تنظیمی پیش بینی گردد (وزارت کشور در این زمینه قبلاً بخشنامه ای تهیه و به کتبه استانداری ها ابلاغ کرده است).

#### ۶- واگذاری به صورت هدیه و هبه

یکی از وظایف قانونی شهرداری، متدوج در بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری، اهدا یا قبول هدایاست. چنانچه شهرداری بخواهد از اموال خود به نام شهر در اختیار اشخاص یا مؤسسات قرار دهد که مورد تأیید شورای اسلامی شهر باشد، منع قانونی ندارد، چون در این حالت بحث فروش مطرح نیست. لذا این واگذاری به صورت هدیه مشمول مقررات فروش اموال شهرداری (موضوع ماده ۱۳ آیین نامه مالی) نخواهد بود. ولی این واگذاری باید با توجه به توان مالی و وضعیت اقتصادی شهرداری باشد (وزارت کشور برای اجرای مفاد این بند دستورالعملی را به استان ها ابلاغ کرده است). البته این بخشنامه در زمان جانشینی وزیر کشور به عنوان شورای اسلامی شهرها صادر شده است.



امیر چگینی نژاد اهل نظرآباد و متولد سال ۱۳۲۹ است. تا سال ۱۳۷۲، دبیر دبیرستان‌های همین منطقه بود و از آن سال به بعد وارد فعالیت‌های اجرایی شد و مسئولیت‌هایی را بر شهرداری‌ها، بخش‌داری‌ها و فرمانداری‌های استان‌های تهران و همدان بر عهده گرفت و از سال ۱۳۷۸ تاکنون هم شهردار نظرآباد است. آقای چگینی نژاد دانشجوی سال آخر کارشناسی ارشد علوم سیاسی است.

## نظرآباد و بلند نظری صنعتی

گفت‌وگو با امیر چگینی نژاد - شهردار نظرآباد

محمد سالاری راد



(۱۳۵۸)، با تأسیس شهرداری به جرگه نقاط شهری پیوست. از آن پس، نظرآباد نقطه‌ای دور افتاده نبود، بلکه متأثر از گسترش حوزه نفوذ تهران و وجود عناصر قدرتمند صنعتی و شهری، جاذبه‌ای برای استقرار واحدهای صنعتی یافته بود. جمعیت این شهر در سال ۷۵ به ۶۹۳۳۴ نفر و در سال ۸۱ به ۸۷۵۹۸ نفر رسید. شهر نظرآباد اکنون مرکز شهرستان نظرآباد است که در سال ۸۱ از شهرستان ساوجبلاغ جدا شد. بقیه ماجرا را از زبان آقای چگینی شهردار نظرآباد می‌خوانید:

□ آقای شهردار، نظرآباد چگونه به موقعیت فعلی دست یافت؟

○ بی‌شک، حضور کارخانه نساجی مقدم باعث شد که نظرآباد به موقعیت فعلی دست یابد. این کارخانه با ۱۸۰۰ نفر کارکن، که از افراد غیربومی و بومی تشکیل شده بودند، هسته اولیه شهری نظرآباد را ایجاد کرد. شهر در واقع برای اسکان کارکنان کارخانه طراحی شده بود، آن هم به گونه‌ای که هنوز هم زیباترین فضاهای آن، همان فضاهای اولیه‌اند؛ فضاهای سبز، خیابان‌ها و ردیف درختان چنار که قطر تن‌شان نشان‌دهنده سابقه آنهاست. اینکه در دوره‌های اخیر صنایعی که دیگر در تهران جایی ندارند و سبب از جا به جایی هستند به نقاطی همچون پیرامون نظرآباد

خالصه جات نظرآباد، که مرحوم عبدالله مقدم در سال ۱۳۳۲ از مرحوم کاظمی و او از دولت وقت خریداری کرده بود، روستایی با ۶۷ خانوار کشاورز و هفت - هشت خانوار دامدار بود. که در فاصله ۹۰ کیلومتری غرب تهران قرار داشت. در سرشماری سال ۱۳۳۵، جمعیت این روستا ۷۹۹ نفر ثبت شده است. در سال ۱۳۳۷، که تأثیر نفوذ تهران هنوز در کرج نامحسوس بود، مرحوم مقدم به احداث کارخانه نساجی در نظرآباد همت گمارد و کارگران اولیه آن، نساجانی از اصفهان و یزد بودند که برای آنها واحدهای مسکونی در قالب طرحی شهرسازانه با خیابان‌های منظم شطرنجی و یک خیابان به سبک چهارباغ به همراه فضاهای سبز و خدماتی احداث شد.

جمعیت نظرآباد، متأثر از حضور این کارخانه، در سال ۱۳۴۵ به ۲۸۸۱ نفر، با رشد سالانه ۱۴ درصد رسید. چنین رشد جمعیتی را فقط در کرج، قرجیک و جوادآباد، که فاصله اندکی با تهران دارند، می‌توان سراغ گرفت.

در سال ۱۳۴۶ کارخانه سیمان آبیگ در نزدیکی نظرآباد ساخته شد که بخشی از کارکنان آن در نظرآباد و بخشی دیگر در هشتگرد و نقاط دور و نزدیک اسکان یافتند. جمعیت نظرآباد در سال ۱۳۵۵ که دیگر به شهر تبدیل شده بود - به ۹۸۸۹ نفر رسید و در نخستین سال‌های پس از انقلاب

می‌آیند، به دلیل همین فرهنگ، صنعتی و بنیادهای شهری و صنعتی است که در چند دهه گذشته پایه‌ریزی شده است. شهر نظرآباد اکنون به شدت مهاجرپذیر است و البته هم‌شهر و هم‌مراکز اشتغال پیرامون شهر آماده پذیرفتن آنها هستند. این بدان مفهوم است که نظرآباد توانسته است بخشی از فشارهای جمعیتی و فعالیتی به تهران را به درون خود بکشد؛ و این وظیفه را باز هم بر دوش خواهد گرفت.

□ درباره فرهنگ صنعتی نظرآباد چه ویژگی‌هایی را می‌توانید بیان کنید؟

○ نظرآبادی‌ها دارای سطح سواد و تحصیلات بالایی هستند و بسیاری از متخصصان آن در مراکز صنعتی پیرامون و حتی شهرهای دور و نزدیک همچون مشهد به کار مشغول‌اند و تأثیر زیادی بر اداره آن صنایع دارند. البته مشکل اساسی این است که مهاجران وارد شده به شهر، هنوز فرهنگ شهری و صنعتی را درک نکرده‌اند. بدین ترتیب بخشی از فعالیت‌های شهرداری به ناچار

شهر تهران، تمایل شدیدی به رویش پراکنده آنها وجود داشت، که این امر به زمین‌های کشاورزی و اراضی شهری آسیب‌زایی وارد می‌ساخت. از این رو مسئولان آن زمان - یعنی استانداری، فرمانداری و شهرداری - به فکر تأسیس شهر صنعتی در جنوب نظرآباد افتادند. این شهر، که در سال ۱۳۶۸ پایه‌ریزی شد، دارای سه مرحله بوده که دو مرحله آن راه‌اندازی شده است. در هر مرحله ۲۰۰ هکتار، و در مجموع اکنون ۴۰۰ هکتار، به این شهر صنعتی اختصاص یافته است. زمین این شهر، شوره‌زار و کشت نشدنی بود و به دلیل نزدیکی با نظرآباد، مزیت بیشتری نسبت به نقاط دیگر داشت. یاری، شهرداری نظرآباد متولی احداث آن شد و گر چه قراردادی برای آن وجود نداشت (و ندارد)، اما موظف به احداث معابر، قطعه‌بندی و تأمین تأسیسات زیربنایی شده بود. قرار بر آن بود که تعداد ۴۰۰ واحد صنعتی در این دو مرحله احداث شوند که تاکنون ۶۵ واحد آن احداث شده و به بهره‌برداری رسیده‌اند.

□ چه دلیلی وجود داشت که شهرداری متولی احداث این شهر صنعتی شد؟ آیا شهرداری نیز از این موضوع منتفع می‌شد؟

○ در نظر مسئولان آن زمان شهرداری (و البته استانداری و فرمانداری نیز)، رفع مشکل بیکاری، سامان‌دهی فعالیت‌های پراکنده صنعتی و خدمات‌رسانی به آنها از جمله دلایل و اهداف احداث این شهر صنعتی بود. منفعت آن هم برای شهرداری ایجاد درآمد بیشتر برای شهروندان و بازخورد آن برای درآمدهای شهرداری بوده است. بجز آن، شهرداری اراضی درون شهر را که باید به کاربری‌های شهری اختصاص یابد از خطر تصرف پراکنده واحدهای صنعتی نجات می‌دهد.

□ رفع مشکل بیکاری مسئله‌ای است که به شهرهای پرجمعیت باز می‌گردد. در نظرآباد اشتغال براسکان مقدم دارد و در واقع، ایجاد شهر صنعتی در نظرآباد، به مفهوم انتقال سرمایه صنعتی از تهران به مناطق پیرامونی است، که به دنبال آن جمعیت وابسته به آن نیز انتقال می‌یابند. منظور من از سؤال پیشین، این است که شهرداری نظرآباد از احداث شهر صنعتی چه درآمندی را کسب می‌کند؟



نظرآباد - کارخانه مقدم

مصروف آموزش شهروندی آنان خواهد شد. □ آیا اینها که اشاره کردید، صرفاً تأثیرگذاری کارخانه مقدم بوده است؛ یا اینکه اصولاً تحولی یا تحولاتی در صنایع و به طور کلی شهر رخ داده است؟

○ پس از آن، کارخانه سیمان آبیک و پادگان نظامی نیز تأثیر زیادی بر جمعیت‌پذیری شهر داشته‌اند. تا زمانی که اشتغال اصلی شهر صنعتی بود، ترکیب اجتماعی جمعیت شهر را نیز کارگران تشکیل می‌دادند. با آمدن پادگان، نظامیان و کارمندان اناری آنها به جمعیت شهر افزوده شدند. این مشاغل، به دنبال خود، مشاغل نعی را به همراه آوردند و به تدریج چهره خدماتی‌تری به شهر دادند، به طوری که این شهر توانسته است خدمات تجاری و رفاهی خود را به محیط وسیع‌تری در پیرامون خود عرضه کند.

□ شهر نظرآباد به وجود شهر صنعتی آن نیز معروف است. چگونگی احداث و علت آن چه بوده است؟ □ به دلیل خروج کارخانه‌ها و کارگاه‌های صنعتی از محدوده



دلرند که اعضای آن تنها با داشتن سند رسمی اراضی ممکن می‌شود. مناسقاته طی این سال‌ها مشکلاتی برای انتقال اسناد پیش آمد و همین امر سبب شد که دریافت وام آنها با تأخیر مواجه گردد و زمین‌ها به این شکل خالی بمانند. اخیراً توانسته‌ایم که اسناد کامل مرحله اول این شهر صنعتی را تحویل دهیم؛ و اقدامات لازم را برای مرحله دوم نیز انجام داده‌ایم. به این ترتیب مشکل دریافت وام آنها به تدریج برطرف خواهد شد.

□ در این شهر صنعتی، مشکل فاضلاب، اسفالت و معابر نیز به چشم می‌خورد. آیا برای برطرف‌سازی آنها اقدامی صورت می‌گیرد؟

○ صاحبان صنایع، اخیراً توانسته‌اند شرکتی برای تأمین همین خدمات و تأسیسات زیربنایی به نام شرکت «سپهر» - که جانشین شهرداری است - تأسیس کنند. همچنین، در مصوبه اخیر هیئت‌دولت، این شهر صنعتی به شرکت‌شهرک‌های صنعتی واگذار شد. این اقدامات از یک سو به گسترش بیشتر واحدهای صنعتی منجر می‌شود و از سوی دیگر خدمات‌رسانی به آنها را

○ این انگیزه البته در مسئولان آن زمان شهرداری بود که با احداث این شهر صنعتی می‌توان از یک درصد سود فعالیت‌های صنعتی استفاده کرد. این رقم قادر نیست عوارض ناشی از حضور این فعالیت‌ها و جمعیت وابسته به آنها را برطرف سازد. در سال گذشته درآمد شهرداری از این یک درصد، حدود ۸۰۰ میلیون تومان بود. اما انگیزه دیگر شهرداری از احداث این شهر صنعتی، کسب درآمد ناشی از واگذاری پروانه واحدهای صنعتی و مجوزهای ساخت و ساز بود. با توجه به افزایش تعداد واحدهای صنعتی و - بر اثر آن - افزایش تعداد جمعیت، ساخت و سازها رونق زیادی یافت و شهرداری توانست درآمد بیشتری کسب کند.

□ درآمد شهرداری طی سال‌های گذشته چه تحولاتی داشته است؟

○ در سال ۱۳۷۸، که من شهرداری را تحویل گرفتیم، درآمد شهرداری حدود ۵۸۰ میلیون تومان بود که رقم بسیار پایینی است. لیکن توانستیم طی این سال‌ها عوارض وصول نشده را وصول کنیم و اسناد بهادار را به فروش برسانیم. بجز آنها، مطابق مصوبه‌های شورای شهر، نرخ عوارض مختلفی گردید. به این



خیابان صنعتی به سمت جاده باغ‌اصفهان

تسهیل می‌کند، به این ترتیب، امیدواریم در آینده شاهد شکوفایی بیشتر این شهر صنعتی باشیم.

□ آیا لایحه جمع‌عوارض بر این درآمدها تأثیر می‌گذارد؟

○ این لایحه، بیشتر بر نحوه گردآوری عوارض تأکید دارد. به نظر من، با اجرای آن، درآمدها نه تنها کاهش، که حتی افزایش هم می‌یابند.

مسئله اصلی آن است که اکنون، با تصویب این لایحه، نهادهای محلی در کسب درآمدها و چگونگی و میزان هزینه کردن آنها دخالت مستقیمی ندارند.

□ از اینکه در این مصاحبه شرکت کردید، سپاسگزاریم.

ترتیب درآمد شهرداری در سال ۱۳۸۱ به ۳۶۶۵ میلیارد تومان رسید که این رقم، علاوه بر موارد قبلی، حاصل درآمدهای ناشی از پذیره‌های صنعتی و تجاری، ده درصد فروش مواد سوختی، عوارض خودروها و جز آنهاست. ما امیدواریم که درآمد شهرداری در سال ۸۲ حدود ۱۰۰ درصد رشد داشته باشد؛ زیرا طی همین دو ماه اول سال نسبت به همین زمان در سال قبل، درآمدها دو برابر شده است.

□ در بازدید از این شهر صنعتی، فضاهای خالی مانده زیادی را مشاهده کردم. این زمین‌ها چرا خالی مانده‌اند؟

○ از زمانی که زمین‌ها واگذار می‌شوند، صاحبان صنایع یک سال فرصت دارند تا استقرار یابند. این ضابطه برای جلوگیری از زمین بازی است. اما بسیاری از آنها، بجز زمین به وام هم نیاز



## توسعه پایدار شهری

ایرج اسدی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



درباره منوچهر طبیبیان

منوچهر طبیبیان متولد ۱۳۱۸، فارغ‌التحصیل معماری از دانشگاه تهران (۱۳۴۵) و دکترای برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای از دانشگاه تهران و دانشگاه پنسیلوانیا (۵۵-۱۳۵۳) است.

وی در عرصه حرفه‌ای تلکتون مدیریت طرح‌های مختلفی را به عهده داشته است از آن جمله‌اند: طرح جامع شیراز (۱۳۴۵)، طرح جامع یزد (۱۳۵۰)، و طرح ارزیابی کیفیت زیست محیطی شهر تهران. از وی تلکتون ترجمه چند کتاب از انتشارات دانشگاه تهران به چاپ رسیده است. از جمله آنهاست: «بعد پنجاه»، «مگزیده منظر شهری»، «کلروزی زمین بر تعامل با اقتصاد، مینرواژری و اکولوژی»، «کاربرد تکنیک‌ها در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای» و «تفسیر محیط زیست به روش‌های سنتی، فرمتیک و ساختار زبانی».

### انباره

هنوز بیش از دو دهه کامل از انتشار گزارش خانم «برت لند» با عنوان «آینده مشترک ما»، و یا اعلامیه ریو که به امضای ۱۵۰ کشور در سال ۱۹۹۳ در سازمان ملل رسید، نمی‌گذرد. در طول این دوره کوتاه، موضوع پایداری و توسعه پایدار به شکل جریان‌های نیرومند درآمده است. نگرانی درباره آینده محیط‌زیست کره زمین و منابع آن حقیقتی انکارناپذیر است که با بذل توجه حکومت‌های جهان نیز همراه شده است. امروزه ضرورت توجه به توسعه پایدار از جمله‌اموری است که همگان بر آن توافق دارند. فعالیت‌های انسانی در کره زمین با استفاده از منابع به شیوه کنونی، فرصت‌ها و امکانات نسل‌های آینده را به خطر می‌اندازد. شهرها جایگاه اصلی فعالیت‌های انسانی اند و بزرگ‌ترین مصرف‌کننده منابع طبیعی نیز به شمار می‌آیند؛ بنابراین، رسیدن به بالاترین پایداری ممکن در شهرها امری حیاتی است. البته پایداری شهری تنها مربوط به مقولات زیست محیطی نیست؛ بلکه رسیدن به بویایی اقتصادی، محیط زیست قابل زندگی و برابری اجتماعی از جمله موارد مهم دیگر در این زمینه به شمار می‌آیند.

گفت و گوی حاضر، سرچشمه، ابعاد و عوامل ناپایداری در شهرهای مدرن و نیز ارتباط بین مفاهیمی چون شکل شهر و تراکم آن با پایداری و نظام برنامه‌ریزی و مدیریت حاکم را مورد بحث قرار داده است.

□ از توسعه پایدار تعاریف مختلفی ارائه شده است، از

نظر شما چه نوع توسعه‌ای را می‌توان پایدار نامید و ناپایداری در توسعه شهری به چه معنی است؟ در نهایت اینکه از چه زمانی به بعد، و به چه دلایلی، پایداری و ناپایداری در رأس بحث‌های محافل سیاسی و دانشگاهی قرار گرفته است؟

□ در یک سوی محیط اطراف ما، طبیعت قرار دارد و در سوی دیگر آن محیط مصنوع، که دو طرف معادله همانا محیط زیست محسوب می‌شوند. چنانچه تعادلی بین دو طرف معادله مذکور برقرار باشد، می‌توان مدعی شد که نوعی پایداری برقرار است و اگر نه محیط مورد بحث فاقد پایداری است. حال باید دید که چرا بحث پایداری مطرح می‌شود، و چرا شهر پایدار در بیشتر برنامه‌های کلان به عنوان نوعی هدف استراتژیک قلمداد می‌گردد. زمانی طبیعت بر انسان و نیازهای وی غلبه داشت. دلیل آن، ظرفیت و توان‌هایی بود که در طبیعت وجود داشت و نیز چرخه و فرایند بالایش فعال در آن، که جایگزینی برداشت‌ها و بهره‌برداری‌های انجام شده از منابع طبیعی را به سهولت میسر می‌ساخت. به دلیل وفور منابع طبیعی، سکونتگاه‌های شهری و روستایی اولیه به تابه‌بهت موعود تلقی می‌شوند.

ولی امروزه این شهرها تبدیل به مکان‌هایی شده‌اند که اطلاق واژه ناپایدار بر آنها زینده است. اما چه شد که آن بهشت دیرباز با عوامل ناپایداری مواجه شد؟ علت اساسی و عمده این ناپایداری مرتبط با جمعیت و رشد آن و فزونی گرفتن از حد توان تقاضاها و عرضه امکانات بود.

با افزایش جمعیت، و به تبع آن افزایش میزان تقاضا، چنانچه

شهری بتواند پاسخ مناسبی در جهت رفع نیازها عرضه کند مسلماً در کل ابعاد شهری ناپایداری به وجود خواهد آمد. باید به این نکته توجه داشت که پایداری محصولی تمام شده نیست. پایداری نوعی «دیده» و «پیش» است که براساس آن با توجه به اهداف مشخص و تعیین شده، انسان خواهان گذار از وضعیتی به وضعیت بهتر است. عامل اصلی ناپایداری در شهر عبارتند از: انسان‌ها، غلبه فرهنگ مصرف، و فزونی گرفتن نیازها بر پتانسیل‌های زیست محیطی. در شهرهای سنتی ما دو طرف محیط زیست در تعادل بر سر می‌پردند و بدین ترتیب بحث ناپایداری جایگاهی نداشت. شهر مدرن، برخلاف شهرهای سنتی، دارای چرخه سوخت و سازی است که مازاد جامد و مایع مصرفی آن از مشکلات اساسی ناپایداری به شمار می‌رود. این چرخه سوخت و ساز موجب وارد آمدن آسیب‌های گوناگونی به محیط شده است. با این طرز تلقی، شهر به مثابه دستگاهی مصرف کننده است که به «خوراک» نیاز دارد. این شهر به زمین، آب، انرژی و مواد و مصالحی ساختمان و بسا چیزهای دیگر نیازمند است. مقداری از این منابع که به درون سیستم ریخته می‌شود کاملاً مورد استفاده قرار می‌گیرد و مقداری نیز استفاده شدنی نیست. آن بخشی که کاملاً استفاده شدنی است بدون ایجاد هر گونه آلودگی به طبیعت باز می‌گردد و بخشی هم که به طور کامل مصرف شدنی نیست هنگام برگشت به طبیعت ایجاد آلودگی می‌کند. این حالت به ویژه زمانی که فناوری ضعیف و ناکارآمد است تشدید می‌شود. این چهاری از شهر معاصر است که با عوامل ناپایداری - که منشأ آن انسان‌ها و استفاده نابه‌جا از امکانات و طبیعت است - به شدت درگیر است.

□ در شهرهای سنتی مسائل ناپایداری که اکنون به چشم می‌خورند وجود نداشته‌اند. آیا ماهیت این سوخت و ساز در شهرهای سنتی با شهر مدرن متفاوت بوده است؟ دلایل این تفاوت چیست؟

○ ما در حال حرکت به سمتی هستیم که در آن روز به روز طرف و ظرفیت محدودتر می‌شود. این ظرف کره زمین است؛ کره‌ای که هر صد سال یک بار جمعیت آن دو برابر می‌شود و اکنون هر ۱۲ سال چنین می‌شود. این خود بدان معنی است که همه ما - چه غنی و چه فقیر - به سمت فقیرتر شدن و مواجهه با بحران‌هایی در زمینه کمبود آب، زمین، خاک و هوا و خیلی چیزهای دیگر در حرکتیم. بنابراین بازنگری در نگرش انسان به محدودیت‌های موجود از عوامل اساسی برای مواجهه با ناپایداری است.

□ عوامل این ناپایداری در شهرها کدام‌اند؟

○ عوامل زیادی می‌توانند وجود داشته باشند. ناپایداری می‌تواند در ابعاد اخلاقی، اجتماعی، آلودگی (آب، خاک، زمین و جز آن) و در بحران‌های اقتصادی بهداشتی و جمعیتی نمایان گردد. اکنون در کلان‌شهری مثل تهران، با وجود هزینه‌های بسیار سنگینی که مردم و دولت در جهت بهبود کیفیت محیط زیست آن متحمل می‌شوند، ناپایداری‌های فراوان به چشم می‌خورد. امکانات وجود دارد ولی هزار و یک مسئله نیز در آن نهفته است. در این گونه شهرهای بزرگ، مسائل از تصمیم‌سازان و برنامه‌ریزان بسیار جلوترند، به طوری که دیگر نه برنامه‌ریزی و

نه مدیریت توان پاسخگویی به آنها را ندارد. در قیاس شهر، به عنوان سیستمی زنده، می‌توان تصور کرد که این سیستم حیاتی به مقداری خوراکی (داده) نیاز دارد. این خوراک بعد از مصرف، مازادی به همراه دارد. در این گونه سیستم‌ها هر چند مقدار این مازاد کمتر باشد، بدان معنی است که اداره و مدیریت این سیستم در حالتی بهینه قرار دارد.

نیز هر چه مازاد در اثر عدم توانایی و سوء مدیریت و عدم استفاده از فناوری خوب بیشتر باشد، به این معنی است که شیوه استفاده و اداره این سیستم ناکارآمد است. این مازاد گاه به صورت گاز است، گاه اسید و مایع و گاه نیز جامد (زباله شهری). چنین عواملی می‌توانند دست به دست هم دهند و ناپایداری شهر را دو چندان کنند.

□ ناپایداری از جهات گوناگونی مورد بحث قرار می‌گیرد. ابعاد مهم و اثرگذار این مفهوم در دستیابی به توسعه پایدار شهری کدام‌اند؟ آیا می‌توان بعدی را مهم‌تر از ابعاد دیگر قلمداد کرد؟

○ در یک نگاه کلی می‌توان ابعاد این مفهوم را در نظام اقتصادی، اجتماعی و یا اکولوژیکی طبقه‌بندی کرد. اجزا و زیر اجزای این سیستم‌ها می‌توانند تبعات خوب یا بد دیگری را به همراه داشته باشند. این ابعاد مثالی را تشکیل می‌دهند و پیوستگی کاملی با یکدیگر دارند. در رسیدن و حرکت به سوی پایداری، همه این عوامل دخیل‌اند و در واقع پایداری می‌تواند ابعاد سیاسی، فیزیکی و یا حتی ارتباطی نیز داشته باشد.

چرا در شهری چون تهران تحرک و جابه‌جایی انسان و کالا در بدترین شکل صورت می‌گیرد؟ چرا ساعت ۱۲ شب و یا ۱۰ صبح این چنین ترافیک سنگینی در سطح شهر وجود دارد؟ در نگاه عمیق‌تر، می‌توان دریافت که این ترافیک با عوامل اجتماعی پیوند خورده است. بسیاری از این اتومبیل‌هایی که ازدحام را دامن می‌زنند، اتومبیل‌های دولتی و غیردولتی‌اند که شهرها را محل مناسبی برای کسب درآمد می‌بینند. به عبارت دیگر، زندگی توده عظیمی از ساکنان همین شهر به اتومبیل و حمل‌ونقل مسافر وابسته است. تفسیر دیگر این وضعیت، این است که بخش بزرگی از جامعه از نظر اقتصادی ناپایدار و ناکارآمد است. چنانچه ابعاد کالبدی شهر نیز به اینها افزوده شوند، می‌توان گفت که ناپایداری در چرخه کامل و بسته‌ای از ابعاد اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهر عمل می‌کند. به این ترتیب، معلوم می‌شود که ناپایداری در نظام حمل‌ونقل به نوعی با کاستی‌هایی در حوزه اجتماع و اقتصاد و کالبد شهر نیز پیوند می‌یابد.

□ آیا این مفاهیم و ایده‌ها در کشور ما به صورت الگوهای توسعه یا ضوابط و قواعد برنامه‌ریزی و طراحی در آمده‌اند تا بتوانند راهنمایی عملی را برای برنامه‌ریزان و طراحان شهری فراهم کنند؟

○ یقیناً تدوین معیارها و ضوابط در برنامه‌ریزی و طراحی برای دستیابی به پایداری حیاتی است. اکنون وقت آن رسیده است تا از خود پرسیم در کشورمان برای اجرای اصول پایداری و رسیدن به اهداف اجلاس‌های مختلفی چون ریو، استانبول و - اخیراً - ژوهانسبورگ، چه اقدامی به عمل آمده است.

برای مثال، کشور چین به منظور اجرای دستورالعمل ۲۱ ضرورت دگرگونی در کل سیستم اقتصادی خود را مطرح ساخته است. به نظر آنها باید نوعی سیستم اقتصادی بر کشور حاکم باشد که اجرای مفاد دستورالعمل مذکور را تسهیل بخشد. این مفاهیم به شکلی جدی در کتابها و منون شهر و شهرسازی کشورهای انگلیسی زبان وارد شده است. ما در سمینارهای مختلف بین‌المللی شرکت می‌کنیم و مفاد اجلاس‌های آنها را می‌پذیریم؛ اما هیچ تدبیری برای اجرای آنها نمی‌اندیشیم.

□ در بحث‌های مربوط به شهر پایدار، بیشتر بر شکل فشرده‌ای از شهر تأکید می‌شود. شما شکل شهر پایدار را چگونه ترسیم و تجویز می‌کنید؟

○ شکل شهر پایدار تا حد زیادی با عوامل اکولوژیکی مرتبط است. این به معنی حداکثر استفاده از امکاناتی است که در چارچوب ساختار اکولوژیکی هر منطقه تعریف شده است. چنانچه از این گونه عوامل در ساخت شهر استفاده نشود، مسلماً این امر بر خلاف ساختار اکولوژیکی خواهد بود و نتایج زیست محیطی ناهنجاری به بار خواهد آورد. در اینجا بحث فشرده‌گی یا عدم فشرده‌گی، نوعی تجویز سلیقه‌ای است، فرم‌های گوناگون شهر علی‌القاعده تابعی از عوارض طبیعی و زیست محیطی است، که در نهایت رعایت اصول طراحی شهری به آن شکل می‌دهد و این چیزی است که بیشتر شهرهای ما فاقد آن هستند. علاوه بر این، در طراحی شکل شهر نکته مهم دیگر همانا صرفه‌جویی در استفاده از امکانات محیطی است. در بیشتر شهرهای ما به دلیل عدم توجه به مختصات اقلیمی و استفاده از فناوری ناکارآمد - به عنوان نمونه - آب مصرفی کولرهای منازل یا میران آب مصرفی شهر در تابستان برابری می‌کند. شهری که در منطقه‌ای خشک واقع است و با هزار و یک ترفند آب آشامیدنی‌اش تأمین می‌شود و در عین حال درآمد آن از محل پیش‌بینی شده تأمین می‌گردد، شرایط بسیار ناپایداری را - از هر جهت - در خود دارد. شهرهای سنتی واقع در مناطق خشک در عین فشرده بودن، نیازهای خود را به کمک تدابیر سنتی نظیر رعایت جهت باد و آفتاب مرتفع می‌کردند. این راه‌حل در آن زمان پاسخی پایدار بود، که سانسافانه اکنون در توسعه‌های شهری جدید به فراموشی سپرده شده است. گسترش شهرهای مدرن باید کاملاً با اقلیم و مختصات طبیعی و اکولوژیکی انطباق داشته باشد.

□ امروزه زمین یکی از منابع بسیار کمیاب اقتصادی است که برای رسیدن به پایداری در شهرها باید استفاده بهینه‌ای از آن صورت گیرد. در اروپا عمدتاً شکل فشرده‌ای از توسعه شهری به چشم می‌خورد و در عوض در آمریکا نوعی توسعه پراکنده وجود دارد. به نظر شما کدام یک از این الگوها بیشتر از همه با شرایط کشور ما متناسب است؟

○ با توجه به اینکه زمین منبع کمیابی است و در تأمین نیازهای انسانی نقش حساسی دارد، باید در مصرف آن بسیار آگاهانه عمل کرد. ما اکنون در مرحله‌ای از توسعه شهری هستیم که با کمبود زمین در برخی از شهرها مواجهیم؛ به طوری که توسعه پراکنده و گسترده دیگر الگوی مناسبی برای آنها نیست. بنابراین ما باید به

دنبال معیارهای خاص خود باشیم. چنانچه قرار است برای پاسخ به کمبود زمین به توسعه عمودی گرایش پیدا کنیم، باید قواعد این امر و چارچوب عمل را رعایت کنیم. گرایش به ارتفاع به این معنی نیست که از بقیه نیازها غافل شویم. موضوع فقط پاسخ به مسئله مسکن و با هر نیاز دیگری نیست؛ بلکه ایجاد رابطاتی مناسب و معقول بین کلیه نیازها در هر نوع توسعه اهمیت دارد. به این ترتیب باید گفت که هر نوع تصور و تجویزی برای شکل شهر یا توسعه آن، باید با ارائه تدابیری برای رفع نیازهای افراد ساکن در آنها همراه باشد. روند گرایش به ارتفاع در تهران بدون هیچ گونه پیش‌اندیشی آغاز شد و تاکنون نیز ادامه یافته است. به این ترتیب در واقع نه‌الگوی اروپایی و نه‌الگوی آمریکایی، هیچ کدام با شهرهای کشور ما تناسب ندارد. آن چیزی که شکل و الگوی توسعه را دیکته می‌کند، امکانات موجود است - چه امکانات طبیعی و چه امکانات تکنولوژیکی، ساختاری و مدیریتی. البته به هر حال می‌توان برخی امکانات و ابزارهای این گونه ممالک را به‌عبارت‌گرفت‌ولی به‌کار بستن آنها منوط به همخوانی و سازگاری شان با محیط ما در شهرهای کشورمان است. اگر چه در شرایط کنونی تهران، کمبود زمین نمودی جدی دارد ولی با توسعه در ارتفاع مسئله حل نمی‌شود بلکه به ناهنجاریهای موجود افزوده می‌گردد.

□ آیا برای شناخت الگوهای توسعه متناسب با شهرهای کشورمان برای رسیدن به پایداری در آنها، تحقیقات و مطالعاتی نیز انجام یافته است؟

○ خیر، تحقیق و تخصص در هر کدام از زمینه‌های مذکور نیاز به بستری مناسب دارد. اکنون در کشور تحقیق درباره این گونه موضوعات جایگاه مشخصی ندارد. چرا تحقیق و برای چه؟ از یافته‌های تحقیقاتی هم که تاکنون انجام شده، استفاده مؤثری به عمل نیانده است. ما هنوز نیاموخته‌ایم که اگر دنیا مجبور به پذیرش واقعیتی می‌شود، ما هم از این قاعده مستثنی نیستیم. برای تدوین الگوی مناسب توسعه شهری در کشور، به مطالعات بسیاری نیاز است. در این زمینه مطالعات کالبدی امکان انجام شدن ولی سرانجام نقش آن در ساختار فضایی کشور و توزیع الگوهای سکونتی به جای نرسید. به هر حال دست‌بازی به این الگوها نیازمند مطالعات فضایی - کالبدی و بررسی پتانسیل‌های مناطق برای پراکنش سکوت‌گاه‌ها در آن چارچوب‌هاست.

□ چگونه می‌توان در برنامه‌ریزی‌ها و طراحی‌های توسعه‌های جدید این گونه مفاهیم را وارد ساخت؟ آیا به نمونه‌های شاخص در کشورهای توسعه یافته می‌توان اشاره کرد؟

○ در طراحی توسعه‌های جدید در ایران مسئولان امر در پی تأمین نیازهای مسکونی جمعیت ساکن هستند و موضوع پایداری اصلاً مطرح نیست. در دنیای غرب این عقیده وجود دارد که این پایداری باید از ساخت و ساز شروع شود - چه در شکل ساختمان یا بنای واحد، و چه در شکل سکونتگاهی مانند شهر یا روستا. در انگلیسی، به عنوان مثال، مفاهیمی چون «خانه زیست محیطی»، «شهر زیست محیطی» مطرح است و سازمان‌های دولتی نیز هزینه‌های مالی احیا و خلق چنین عناصر و محیط‌هایی

را تفصل می‌کنند. احیای بافت قدیم یا باغچه‌های حیاطهای پشت منازل برای تزیین و ادغام با کل محیط زیست شهر و ایجاد تنوع در آن، از جمله اقدامات دیگر در زمینه رسیدن به پایداری در محیطهای شهری است. این پایداری تنها با تغییر در الگوی ساخت و ساز، افزایش استفاده از انرژی‌های طبیعی و وسایل نقلیه عمومی، استفاده حداقل از مصالح جدید و غیربومی، عدم استفاده از چوب جنگل‌ها برای کارهای غیرضروری و کاهش مصرف انرژی یا هر گونه مصرفی که از نظر زیست محیطی باعث ایجاد آلودگی می‌گردد، حاصل می‌آید. مسلماً تحقق این امور نیازمند تدوین شاخص‌ها و اعمال آن به وسیله شهرداری‌هاست. در این میان دولت‌ها و حکومت‌های محلی باید چشم‌اندازی در جهت تحقق اهداف پایدار در توسعه‌های جدید تدوین کنند و آن را تا مرحله اجرا به پیش ببرند. بنابراین از زوایای مختلف می‌توان در توسعه‌های جدید به سوی پایداری حرکت کرد. مثلاً می‌توان آن را از تک‌عنصر معماری شروع کرد و تا مجموعه‌های شهری بزرگ گسترش داد.

□ میزان آشنایی و توجه به این گونه مفاهیم را در جامعه حرفه‌ای، در بین کارگزاران حکومتی و دیگر افراد مرتبط با آن چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا بخش‌های پیشنهادی در این زمینه وجود دارد؟

○ خیر، نه جامعه حرفه‌ای از آن آگاهی دارد - چون خریداری برای آن نیست - و نه جامعه سیاسی برای درک آن کوشیده است. عدم توجه جامعه سیاسی به این گونه موضوعات در جوامع در حال گذار قابل تأمل است، چون نقص و موفقیت نظام و سیاستمداران در انتخاب مجدد آنها تأثیری ندارد. اما باید توجه داشت که پایداری در واقع مقولای مردمی است. اگر برنامه‌ریزی برای مردم و با مردم انجام پذیرد و مردم نیز به آن اطمینان کنند، طرح‌ها و برنامه‌ها مشروعیت پیدا خواهد کرد. اجرای طرح یا برنامه‌های هم که مشروعیت مردمی دارد بسیار آسان‌تر است. در چنین جامعه‌ای مشارکت و بازخواست از سیاستمداران و سیاستگذاران به یکی از ابزارهای مهم در راه رسیدن به تصمیمات و سیاست‌های پایداری بدل می‌گردد.

□ موانع تحقق پایداری در توسعه‌های شهری کشورمان را در چه ابعاد و علی می‌یابید؟ وظیفه و نقش مدیریت شهری در این بین چیست؟

○ این نوع مباحث و اظهار نظرها در برنامه‌های مختلف به چشم می‌خورد ولی بیشتر جنبه شعار و حرف دارد تا واقعیت. افراد و کمیته‌های بسیاری در ایران در مورد توسعه پایدار کار کرده‌اند و حرف‌های زیادی هم در این زمینه دارند. اما اجازه نیافته‌اند محصول کار و تلاش خود را در کنفرانس‌های بین‌المللی مطرح کنند. در بسیاری از کنفرانس‌های بین‌المللی افرادی شرکت می‌کنند که تأثیر حضور یا عدم حضورشان یکسان است. این گونه افراد در کنفرانس، متعهد انجام بسیاری از وظایف می‌شوند اما پس از پایان جلسه هیچ اهمیتی به پیاده کردن این تعهدات در نظام‌های مربوط به خودشان نمی‌گذارند. شهرداری‌ها از جمله حکومت‌های محلی هستند که باید ساختار مستقلی برای خود

داشته باشند و از دیگر وزارتخانه‌ها یا سازمان‌ها مجزا گردند. هیچ جای دنیا تشکیلات شهرداری با نظامی مثل کشور ما وجود ندارد. شهرداری‌ها در بسیاری از نقاط جهان در واقع حکومت‌های محلی‌اند که وظایف‌شان را قانون و مقررات معین کرده است. در آن نظام، انجمن شهر تعریف مشخصی دارد. نظام مدیریت و جایگاه شهرداری و نمایندگان شورای شهر نیز تعریف کاملاً دقیقی دارند و هر کس در چارچوب وظایف خود کار می‌کند. اما در کشور ما این مفاهیم به عاریت گرفته می‌شود ولی به صورت ناقص به اجرا در می‌آید.

برای مثال، شهردار را انجمن شهر انتخاب می‌کند؛ ولی امکانات و اختیارات هیچ کدام از آنها نه در قانون اساسی مشخص است و نه در قوانین برنامه‌ریزی شهری.

□ تاکنون یک دوره شورای شهر را تجربه کرده‌ایم. منشور تهران محصول عملکرد شورای اول بود. آیا تاکنون استفاده‌ای از یافته‌های محور پیشنهادی منشور مذکور انجام شده است؟ این منشور و پیشنهادهای آن چقدر در آینده شهر تهران مؤثر بوده و اعمال شده‌اند؟

○ در شورای شهر کنونی با مشکل دیگری مواجهیم؛ یک عده انتخاب شده‌اند که تقریباً با حداقل رأی وارد شورا شده‌اند. از این رو جلب مشارکت مردمی برای آنها کاری دشوارتر از قبل شده است. در نظام‌های دموکراتیک در تعامل با گروه‌های حاکم گروه دیگری به نام گروه سایه وجود دارد که هر دو در جهت تأمین و بهبود منافع مردم عمل کنند، و نه در جهت تأمین منافع یک گروه خاص. بدین ترتیب گروه حاکم که با رأی مردم انتخاب شده است، کاملاً تحت مراقبت گروه سایه قرار دارد و این گروه در صورت مشاهده اتفاقاتی که به نفع مردم نیست وارد عمل خواهد شد.

□ به نظر می‌رسد شما یکی از موانع اصلی تحقق پایداری در شهرهای کشور را ناپایداری سیاسی تصمیمات و سیاست‌ها می‌دانید. آیا این تلقی صحیح است؟

○ بله، ما در طول این دو دهه در سیاستگذاری‌های خود همیشه از شاخه‌ای به شاخه دیگر بریده‌ایم. هر گروهی که در رأس کار باشد نیاز به بستر سیاسی آرامی دارد تا بتواند برنامه‌ریزی کند. علاوه بر این، سیاستگذاری‌ها نباید رنگ و بوی گروه خاصی را داشته باشد، به طوری که با رفتن یک فرد یا گروه خاص همه برنامه‌های قبلی منسوخ شود. چنین بسطی متلاطم است و حرف هیچ کس به انجام نمی‌رسد، با به عبارت دیگر، هیچ طرح و نقشه‌ای اجرا نمی‌شود. فقدان بستر سیاسی مناسب به دنبال خود ناپایداری خواهد داشت، به خصوص که مشروطیت آن نیز در میان مردم مورد سؤال یابند. این وضعیت موجب شده است توانیم به دید بلند مدت و استراتژیک در نظام مدیریت شهری برسیم در این خلا اجزای مدیریت شهری همگی در کارها و تصمیمات روز خود درمانده‌اند و قادر نیستند هیچ افق بلند مدتی را فورا روی خود برسیم کنند.

□ با سیاسی از شما



## آموزش شوراهای در دوره دوم محورها و مصادیق

محمد رضا طالبی نژاد

کارشناس ارشد، جامعه‌شناسی

داشتند، یکی از ایراداتی که دولتی‌ها برای واگذاری اختیارات بیشتر به شوراهای مطرح می‌کردند، این بود که شوراهای حتی برای انجام وظایف فعلی خود و دارا بودن اختیارات موجود نیز ظرفیت و توانمندی لازم را ندارند؛ و بدین ترتیب گسترده کردن ابزار، امکانات و اختیارات شوراهای را بدون ایجاد و یا تقویت ظرفیت‌ها و مهارت‌های آنان اشتباه می‌دانستند.

برای بیان ضرورت‌ها و موارد برنامه آموزشی شوراهای، در اینجا ابتدا به کالبد شکافی ساختار و پیکره داخلی و پیرامونی شوراهای پرداخته می‌شود. محورها و متغیرهای اصلی مربوط به شوراهای که لازم است در بحث آموزش شوراهای مورد توجه قرار گیرد، اینها هستند:

- وظایف و اختیارات قانونی، بودجه و امکانات موجود در اختیار شوراهای و شهرداری‌ها.
- آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی.
- ویژگی‌ها، سوابق تخصصی و تجربیات متخبران شوراهای.
- نظام ارتباطی و تعامل چهار سطحی:

۱- ارتباط با دولت و حاکمیت مرکزی (قوای سه‌گانه)

۲- ارتباط با شهروندان

۳- ارتباط با شهرداری؛ و

۴- ارتباط با شوراهای دیگر.

□ مقتضیات و شرایط محلی پیرامونی هر کدام از شوراهای.

□ ساختار فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جامعه در سطح کلان.

□ نیازها و مطالبات موکلان و شهروندان.

□ منابع و سرمایه‌های مادی، معنوی، اجتماعی و اقتصادی شهرها و روستاها.

بنابراین، کیفیت عمل و راندمان کاری شوراهای به عنوان متغیر وابسته تابعی است از عناصر و مؤلفه‌های گفته شده، که هر کدام از آنها شامل زیر مجموعه‌ها و عناصر جزئی‌تر فراوانی است. بی‌توجهی یا کم‌توجهی شوراهای به هر کدام از این عناصر باعث ضعف در تصمیم‌گیری، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اقدام به عمل شوراهای و در نهایت باعث عدم پویایی و کارآمدی مطلوب این نهاد

شوراهای اسلامی شهر و روستا نهادهایی مردمی‌اند که در جهت گسترش مشارکت و دخالت شهروندان در امور شهری و روستایی و حرکت از مدیریت عمودی و متمرکز به مدیریت مشارکتی و غیرمتمرکز تشکیل شده‌اند. امید می‌رود که شوراهای با پشت سر گذاشتن دوره اول‌شان که به تعبیری می‌توان آن را دوره «آزمون و خطای» شوراهای نامید، قدم در مسیر پایداری و پویایی بگذارند. شوراهای در گام اول با چالش‌ها و مشکلات فراوانی، متأثر از فضای پیرامونی و همچنین شرایط و ساختار داخلی‌شان، مواجه بودند. ناگفته نماند که موفقیت‌ها و دستاوردهای ارزشمندی را نیز به ارمغان آوردند که در جای خود درخور بحث و بررسی است. در این نوشتار هدف آن است که به یکی از متغیرهای مهم که بر میزان کارآمدی مطلوب یا غیرمطلوب شوراهای در دوره اول تأثیری جدی داشته است و در عمل به نوع نگاه و اقدامات و برنامه‌ریزی خود شوراهای مربوط می‌شود - یعنی مسئله آموزش شوراهای - پرداخته شود. نیز حتی الامکان به مصادیق برنامه آموزشی و همچنین آسیب‌هایی که در نتیجه عدم توجه شوراهای به این امر پدید می‌آید اشاره شود.

بهبود کیفیت عملکرد شوراهای اسلامی شهر و روستا مستلزم آشنایی متخبران با وظایف و اختیارات خود، چگونگی ارتباط آنها با اجزای دیگر مدیریت شهری و روستایی و چگونگی برنامه‌ریزی برای دستیابی به اهداف است. با نگاهی به شهرهای کوچک، می‌توان دریافت که کمبود منابع مالی و همگونی فرهنگی و اجتماعی، متخبران شوراهای را به سمت جلب مشارکت‌های مردمی، تکیه بر قابلیت‌های بومی و محلی و انجام برخی نقش‌های خاص محلی و ریش سفیدی سوق داد، در حالی که در شهرهای بزرگ و کلان شهرها شوراهای از منظر سیاسی و مدنی و با هدف تأثیرگذاری بر تعاملات و مناسبات سیاسی دولت و حاکمیت وارد عمل شدند و عرصه مناقشات آنها بیشتر در زمینه در اختیار گرفتن برخی از تصدی‌های دولتی، افزایش نظارت بر شهرداری‌ها، حضور مؤثر در اقتصاد شهری، ساخت و ساز، تراکم و حمل و نقل و نظایر اینها بوده است.

در بحث‌ها و مناقشاتی نیز که شوراهای با سازمان‌های اجرایی و دولتی برای گرفتن اختیارات بیشتر و حمایت‌های مؤثرتر دولت

می‌گردد.

اینکه مثلاً چقدر قانون ابهام و ایراد دارد؛ نقص آیین نامه‌های اجرایی مرتبط با شوراهای و شهرداری چیست؛ یا ساختار شهرداری‌ها چقدر همراه و همفکر با شوراهاست اگر چه موضوعات مهمی است اما خارج از این بحث است. تمرکز در اینجا روی ضرورت و میزان اطلاعات و آشنایی اعضای شوراهای با این مؤلفه‌ها و ضعف‌های دوره اول در خصوص کم توجهی به مسئله آموزش درون سازمانی خود شوراهاست، که به ترتیب ذکر می‌گردد.

### وظایف و اختیارات قانونی شوراهای

در باب چگونگی تلقی اعضای شوراهای در مورد حدود وظایف و اختیارات شوراهای و قلمرو عملکرد آنها، ضمن پذیرش این نکته که قانون موجود محل اشکال و ایرادات فراوان است، اما به دلایلی

چالشی را که در زمینه تفاوت و معایرت برداشت‌های اعضای شوراهای در خصوص قانون ناشی از ضعف و ناآشنایی متخبران در دوره اول ایجاد شد، می‌توان در رد برخی از مصوبات شوراهای، بالا بردن انتظارات و مطالبات شهروندان از شوراهای - بدون توجه به اختیارات و امکانات قانونی - و تقابل برخی از دستگاه‌های اجرایی با شوراهای و ایراد اتهام به شوراهای در خصوص ورود به عرصه‌هایی که به آنها مربوط نیست، و چیزهایی از این دست مشاهده کرد. بدون فرآگیری دانش، اطلاعات و آموزش لازم اعضای شوراهای در دوره دوم، باز هم نارسایی‌هایی در مصوبات و اقدامات شوراهای وجود خواهد داشت. نکته مهمی که در اینجا به چشم می‌خورد، ضرورت پرداختن متخبران دوره دوم به فرآگیری موارد قانونی، به خصوص در مواردی است که در دوره اول مشأ مشکلات و تنش‌ها گردید.

### ساختار داخلی و سازمانی شوراهای

با توجه به اینکه اعضای شوراهای با رأی مستقیم شهروندان انتخاب می‌شوند، معمولاً به لحاظ سلیق سیاسی، اجتماعی، سوابق و تجربیات، سن، تحصیلات و جنس، ترکیب‌های متفاوت و متنوعی را تشکیل می‌دهند. لذا به طور طبیعی نوع نگرش‌ها و دیدگاه‌های آنها در مورد مسائل مختلف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و عمرانی شهری و روستایی، و حتی تلقی آنها از قانون و حد وظایف و اختیارات، با یکدیگر متفاوت است. به این مسئله باید نقش تقسیم‌بندی‌ها و تأثیرگذاری جریان‌ها و جناح‌های سیاسی و قومی را نیز در انتخابات شوراهای اضافه کرد. اقرون بر اینها، کم تجربگی نظام شورایی و نهادینه نشدن فرهنگ کار جمعی و گروهی، دیگر خواهی و تن دادن به قواعد رفتار جمعی و نظیر آن را نیز نباید از نظر دور داشت. لذا بدون آنکه انتظار داشته باشیم در ساختار شورایی همه یکسان فکر کنند و هیچ گونه تضارب و تنوعی در آرا و تصمیم‌گیری‌ها نباشد اما برای همسو کردن دیدگاه‌ها و تصمیمات اعضا، یکی از راهکارهای مؤثر همانا آموزش و توجه اعضا در مورد چگونگی سیاستگذاری و تصمیم‌گیری در شورا و آشنایی با نحوه گردش کار فرایند تصمیم‌گیری در ساختار داخلی شوراهاست. در شوراهای شهرهای کوچک که وجود همبندی بین اعضا مشکلی بر آشنایی و ارتباط نزدیک متخبران با یکدیگر و انسجام مکانیکی مبتنی بر تشابه‌پذیری است، ممکن است برخی از مشکلات و تنش‌های شوراهای در قیاس با شهرهای بزرگ وجود نداشته باشد، یا کم‌رنگ باشد. برای جلوگیری از تأثیرگذاری منفی طبقه‌بندی و تقسیم‌بندی مبتنی بر تفکر قبیله و گروه و میانجی‌های خانوادگی و پرهیز از تشتت آرا، لازم است آموزش اعضا در دستور کار شورا قرار گیرد.

مواردی که ضروری است در خصوص مسائل و عوامل درونی ساختار شوراهای آموزش داده شوند، عبارتند از:

- ۱- نظام و نحوه تقسیم کار بین اعضای شوراهای.
- ۲- چگونگی تعیین اولویت‌های کاری شوراهای (ترجیحاً تهیه برنامه کاری چهار ساله).
- ۳- شرح وظایف و چگونگی تشکیل و راه‌اندازی اجزای داخلی شوراهای نظیر کمیسیونها، هیئت رئیسه، منشی‌ها، کمیته‌های

**برای همسو کردن دیدگاه‌ها و تصمیمات اعضا، یکی از راهکارهای مؤثر همانا آموزش و توجه اعضا در مورد چگونگی سیاستگذاری و تصمیم‌گیری در شورا و آشنایی با نحوه گردش کار فرایند تصمیم‌گیری در ساختار داخلی شوراهاست**

مختلف برای برخی از شوراهای اولاً شناخت و اطلاعات لازم از همین قانون، ناقص و اندک است؛ ثانیاً برداشت‌ها و تفسیرهای متفاوتی حتی بین اعضای یک شورا در مورد حدود وظایف و اختیارات آنها وجود دارد؛ ثالثاً در برخی موارد نوع تصمیم‌گیری و اقدامات و مصوبات برخی از شوراهای با تأثیرپذیری از اطلاعات اندک و برداشت‌های متفاوت و نگاه متضاد، دچار نواقص و اشتباهاتی شده است. دست به دست شدن برخی از مصوبات شوراهای در فرمانداری‌ها و استانداری‌ها و ایراداتی که به آنها به خصوص از ناحیه دولت صورت گرفته - البته نه در همه موارد - محصول چنین فرایندی بوده است. اگر چه هیچ ضرورتی ندارد که همه اعضای شوراهای که بنا به حصلت انتخابی بودن دارای ویژگی‌ها و تجارب متفاوتی هستند تماماً به شناخت و برداشت و اجماع فکری واحد از پدیده‌ای به نام قانون برسند، که خود محصول بشری یا سلیق و دیدگاه‌های خاص قانونگذار است، اصولاً هم تضارب آرا و کار شورایی یعنی تنوع در تفکر و سلیق و تصمیم‌گیری، اما جایی که این تلقی‌های متفاوت و متضاد باعث تصمیم‌گیری نادرست می‌گردد و حل آن نیز با آموزش ساده و فرآگیری قانون و مقررات لازم به وسیله خود متخبران با کمترین هزینه امکان‌پذیر است، کم توجهی شوراهای به این امر هیچ‌گونه توجیهی ندارد. تجلی عمده‌ترین

تخصصی، نمایندگان شوراهای در مجامع و سازمان‌های دست‌اندرکار.  
۴- تعیین چگونگی گردش کار شوراهای در خصوص سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی، به خصوص نحوه طراحی، پیشنهاد و تصویب طرح‌ها و بررسی و تصویب لوایح.

۵- چگونگی تدوین و ایجاد چارتر سازمانی و تشکیلات داخلی شورا مطابق بر قانون و اختیارات شوراهای در این خصوص و تعیین مأموریت‌های سازمان داخلی شورا.

۶- تدوین آیین‌نامه‌ها، منشور و میثاقی که مناسبات داخلی بین اعضای شوراهای را تعیین کند، نظیر آیین‌نامه داخلی، آیین‌نامه انضباطی، آیین‌نامه نحوه تشکیل و اداره جلسات، آیین‌نامه‌های مالی، معاملات و جز اینها.

بنابراین بخش دیگری از موارد و مباحث آموزش مورد نیاز و ضروری برای شوراهای شامل موارد ذکر شده در جهت ایجاد

که انعکاس و تبلور عینی بسیاری از تصمیمات و اقدامات شوراهای در سطح شهرها از طریق شهرداری است. در واقع شوراهای به دلیل ماهیت سیاست‌گذاری و نظارتی خود و عدم ورود مستقیم در عرصه‌های اجرایی، حکم پشت صحنه اقدامات شهرداری‌ها را دارند. لذا هرگونه تصمیم‌گیری و اقدام آنها، مستقیم یا غیرمستقیم بر نحوه عملکرد شهرداری‌ها تأثیر می‌گذارد و از آنجا که امروزه هر شهروندی به نوعی با شهرداری ارتباط و سروکار دارد، لذا میزان رضایت و اعتماد شهروندان به شوراهای وابسته به نوع عملکرد و سیاست‌گذاری آنها در خصوص شهرداری‌هاست. واقعیت دیگر در خصوص شهرداری‌ها، پیچیده بودن مناسبات آن - به خصوص در شهرهای بزرگ - مسئله مهم اقتصاد شهری و مسائل مالی مرتبط با شهرداری‌ها و قدمت و تجربه بیشتر این سازمان در قیام با شوراهاست. همچنین عدم وابستگی این سازمان به دولت، متوع

**با توجه به تجربه اندک نظام شورایی و اشکالات مربوط به قانون، به خصوص در مورد نحوه و شرایط انتخاب اعضای شوراهای و در برخی موارد عدم دقت شهروندان در معیارهای انتخاب و فضای سیاست زده حاکم بر انتخابات شوراهای، انتظار آنکه تمامی اعضای شوراهای پیشاپیش متخصصان آشنا با مسائل شهرداری باشند نایجابست. لذا این از تشکیل شوراهای لازم است برنامه آموزشی و توجیهی مناسب منتخبان در زمینه شناخت و آگاهی از شهرداری مورد توجه قرار گیرد.**

بودن وظایف آن، کمبود منابع مالی پایدار و سالم در زمان حاضر، انتظارات و مطالبات فزاینده شهروندان از آن و وجود نوعی بی‌اعتمادی عمومی در شهروندان و نگاه خاص آنها به شهرداری از مواردی است که شوراهای باید به آن توجه داشته باشند. پیداست که با توجه به تجربه اندک نظام شورایی و اشکالات مربوط به قانون، به خصوص در مورد نحوه و شرایط انتخاب اعضای شوراهای و در برخی موارد عدم دقت شهروندان در معیارهای انتخاب و فضای سیاست زده حاکم بر انتخابات شوراهای، انتظار آنکه تمامی اعضای شوراهای پیشاپیش متخصصان آشنا با مسائل شهرداری باشند نایجابست. لذا پس از تشکیل شوراهای لازم است برنامه آموزشی و توجیهی مناسب منتخبان در زمینه شناخت و آگاهی از شهرداری مورد توجه قرار گیرد.

برخی از موضوعات مهم آموزش در این خصوص عبارتند از:

- ۱- شرایط، ویژگی‌ها و معیارهای لازم برای انتخاب شهرداران؛
- ۲- قانون شهرداری‌ها؛
- ۳- مسائل مربوط به بودجه و آیین‌نامه‌های مالی شهرداری‌ها؛
- ۴- تشکیلات و سازمان داخلی شهرداری‌ها؛
- ۵- بودجه شهرداری‌ها؛
- ۶- وظایف و اختیارات آنها؛
- ۷- لوایح ارائه شده از سوی شهرداری‌ها به شوراهای.

می‌توان برای اجرای برنامه‌های آموزشی در شوراهای از بسیاری از کارشناسان و پرسنل خود شهرداری‌ها کمک گرفت. با توجه به نزدیکی شوراهای با شهرداری‌ها، انجام چنین برنامه‌های آموزشی

مناسبات سالم و پایدار بین سازمانی و نظام تصمیم‌گیری داخلی شوراهای است. این بخش از برنامه‌های آموزشی نیز می‌تواند با استفاده از نظریات کارشناسان، متخصصان، ارائه برخی خدمات آموزشی و مشاوره‌ای از سوی نهادهای ذی‌ربط و همچنین برگزاری دوره‌ها و کارگاه‌های آموزشی، خصوصاً در ابتدای کار شوراهای، با هزینه‌های اندک انجام پذیرد. کم توجهی شوراهای به این مسئله باعث به وجود آمدن اختلال در کارکرد آنها خواهد شد. به رغم اینکه بررسی این مسئله که شوراهای در دوره اول به‌طور عام از ناحیه ضعف و نقصان ساختار داخلی چه خسارت‌هایی دیدند نیازمند پژوهش علمی و بررسی دقیق است، اما نگاهی گذرا به تجربه دوره اول و بررسی‌های انجام شده حاکی از آن است که بخشی از مشکلات شوراهای قبلی متأثر از مسائل و مشکلات داخلی و سازمانی شان بوده است.

### شورا و وظایف شهرداری‌ها

بخش اعظم وظایف شوراهای با شهرداری‌ها ارتباط دارد؛ و مهم‌ترین آنها انتخاب شهردار، تصویب بودجه، سیاست‌گذاری در خصوص فعالیت‌های شهرداری و همچنین نظارت بر آن است. ضرورت آگاهی و شناخت افراد منتخب شوراهای با وظایف و اختیارات، محدوده عملکرد، بودجه و مسائل مالی، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی و ساختار تشکیلات داخلی شهرداری‌ها کمتر از ضرورت آگاهی آنها از وظایف و اختیارات خود شوراهای نیست. اهمیت توجه دقیق شوراهای به مسائل قوه اجرایی خود، زمانی مشخص می‌شود که منتخبان شوراهای به این نکته توجه داشته باشند

چندان تعهد مالی ایجاد نمی‌کند و هزینه بر نیست.

### تعامل شوراهای با حاکمیت و ارکان دولت

شوراهای می‌بایست در چارچوب فرایند تصمیم‌گیری و فعالیت کلان ملی میان سازمانی و خرد محلی، سطوح مختلف ارتباطی و تعامل را برقرار سازند. یکی از مهم‌ترین این سطوح، برقراری مناسبات مؤثر و سازنده با ارکان و اجزای حاکمیت دولتی و قوای سه‌گانه است که در این بین سهم قوه مجریه بیش از دیگر قواست. شوراهای اسلامی شهرها برای انجام وظایف قانونی خود نیازمند داشتن شناخت و ارتباط مناسب با قوانین و مقررات و وظایف کلی سازمان‌های اجرایی مرتبط و حدود اختیارات آنها هستند. به همین دلیل است که در پایان ۱۴ بند از وظایف ۲۹ گانه شوراهای شهر،

**یکی از نهادهای مؤثر برای تقویت مشارکت شهروندان، شوراهای هستند. چنین مشارکتی می‌بایست ضمن آنکه با سنت‌های پیشین خوب محلی و بومی سازگار باشد، بنا به مقتضیات و شرایط جدید در قالبی مدرن و امروزی ایجاد گردد و نهادینه شود.**

عبارتی چون «پس از هماهنگی با دستگاه‌های ذی‌ربط»، «با توجه به مقررات موضوعه»، «پس از موافقت نهادهای ذی‌ربط»، «با درخواست سازمان‌های ذی‌ربط»، «پس از تأیید و موافقت وزارت کشور» و نظایر اینها آمده است. شوراهای به خصوص در اعمال وظایف اجرایی محدود و همچنین سیاستگذاری و تصویب طرح‌ها و لوایح، مکلف به هماهنگی و کسب موافقت نهادها و سازمان‌های دولتی و اجرایی شده‌اند. در مقوله سیاستگذاری و تصویب طرح‌ها و لوایح، عمده‌ترین ارتباط شوراهای با ارکان وزارت کشور، استانداری‌ها، فرمانداری‌ها، بخشدارهای و دهرداری‌ها، به خصوص در مورد موافقت و تصویب نهایی لوایح و طرح‌های مصوب و ارسالی شوراهاست.

در بخش وظایف مشورتی، برنامه‌ریزی و اجرایی نیز شوراهای بیشتر در سطوح محلی یا نهادها و سازمان‌هایی چون وزارت جهاد کشاورزی، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت بهداشت، اقتصاد و دارایی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، صنایع، تعاون، آموزش و پرورش، آموزش عالی و سایر سازمان‌های ذی‌ربط ارتباط و همکاری دارند.

### ارتباط شوراهای با شهروندان

یکی از مأموریت‌های مهم شوراهای شهرها بسترسازی و آماده‌سازی زمینه برای بروز و ظهور مشارکت عمومی شهروندان در امر مربوط به شهرهاست. چنین نیست که بتوان انتظارات و نیازهای

فراوان و متراکم شهروندان را در اقصی نقاط شهری و روستایی در زمینه‌های مختلف، با قواعد دیوان سالارانه، و یا به وسیله نهاد تازه تأسیس و کم تجربه و نهادینه نشده شوراهای بدون مشارکت مؤثر و پایدار و سازمان یافته مردمی، پاسخ گفت و حل کرد. یکی از نهادهای مؤثر برای تقویت مشارکت شهروندان، شوراهای هستند. چنین مشارکتی می‌بایست ضمن آنکه با سنت‌های پیشین خوب محلی و بومی سازگار باشد، بنا به مقتضیات و شرایط جدید در قالبی مدرن و امروزی ایجاد گردد و نهادینه شود. سرمایه‌های فراوان مادی و معنوی و قابلیت‌ها و توانایی‌های بالقوه و بالفعل محلی و بومی اگر به وسیله نهاد شوراهای به درستی شناسایی، تجمیع و سازماندهی شود، در حل بسیاری از مشکلات شهروندان به دست خود مردم، مؤثر و کارساز خواهد بود. اعتماد عمومی شهروندان به شوراهای در این راه حکم نوعی سرمایه اجتماعی را دارد که در صورت وجود و ایجاد آن از طریق برنامه‌ریزی و تلاش شوراهای هم‌راه برای بهره‌گیری از منابع و امکانات فراوان مردمی به وسیله شوراهای باز خواهد شد و هم به پایداری و پویایی نهاد شوراهای کمک خواهد کرد. لذا شوراهای برای بهره‌گیری از این سرمایه عظیم نیازمند برنامه‌ریزی، سیاستگذاری و اقدامات و فعالیت‌های لازم درخصوص ایجاد و گسترش مشارکت‌های مردمی هستند؛ و در این میان علاوه بر قواعد و مقررات قانونی، به اطلاعات، دانش و آگاهی درخصوص چگونگی انجام آن نیاز دارند. بخشی از این نیازها را فراگیری دوره‌های آموزشی و توجیهی، برقراری ارتباط مؤثر با شهروندان و تشکل‌ها، خیریه‌ها و معتمدان محلی، NGOها، تعاونی‌ها، نخچیان فکری و ارائه طرح‌ها و تصویب لوایح مناسب برای ایجاد و گسترش مشارکت‌های مردمی تأمین می‌کند. اعتماد به مردم، ارتباط مستمر نمایندگان شوراهای با موکلان و ارتباط و بهره‌گیری از دیدگاه‌های تشکل‌های مردمی و NGOها برخی از پیش‌نیازهای این امر به شمار می‌آیند.

چنین می‌نماید که تجربه شوراهای دوره اول در این زمینه، بسیار مفید و در بردارنده دستاوردهای فراوان به خصوص در شوراهای شهرهای متوسط و کوچک بوده است؛ اگر چه از برخی از اقدامات خوب شوراهای شهرهای بزرگ نیز در بسترسازی برای مشارکت مردمی نظیر شورایی‌ها، همیاران شورا، شهرداران محله و جز آن نباید غفلت کرد.

هدف این نوشتار بیان اهمیت و همچنین مصادیق، موارد و ابعاد مهم برنامه آموزشی و توجیهی شوراهای بود که با استفاده از تجربیات دوره اول شوراهای، فهرست وار، به منظور بهره‌گیری و توجه متخبران شورا در دوره دوم و پرزنگتر کردن نقاط قوت و رفع نقاط ضعف نگاشته شد. قطعاً کالبد شکافی بیشتر و دقیق‌تر این موضوع و جمع‌آوری مصادیق و موارد متعدد آن نیز پس اهمیت دارد و لازم است به آن پرداخته شود.

قانون انتخابات و احزاب و اصلاحات انتخاباتی مصوب ۱۳۷۵



## آشنایی با وظایف سازمان شهرداری‌های کشور

محمود پیرآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



خصوصاً حسن اجرای وظایف شهرداری‌ها. (۵) اهتمام در تحقق خودکفایی نسبی شهرداری‌ها.

### □ ساختار تشکیلاتی سازمان شهرداری‌ها

برپایه اساسنامه‌ای که در بهمن ماه ۱۳۷۹ به تصویب سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور رسید، ساختار تشکیلاتی سازمان شهرداری‌ها با ۳ معاونت، ۱۳ دفتر و ۲ مؤسسه وابسته شکل گرفت تا وظایفی را که بر عهده‌اش نهاده شده بود، به انجام رساند. رئیس سازمان، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور است؛ مرکز آن در تهران است. انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور - به دلیل گستردگی فعالیت - به صورت مستقل اداره می‌شود که پژوهش، آموزش و اطلاع‌رسانی در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، ارتقای دانش فنی و تخصصی شهرداران و چاپ نشریات و کتاب‌های تخصصی در زمینه مدیریت شهری و برپایی کنفرانس‌ها، میزگردها و همایش‌های علمی و تخصصی از جمله وظایف آن است.

### □ وظایف سازمان شهرداری‌ها

ماده ۶ اساسنامه، وظایف و حدود عملیات سازمان را در ۱۹ بند چنین توضیح داده است:

۱- تشکیل بانک اطلاعاتی به منظور جمع‌آوری اطلاعات و آمارهای مربوط به شاخص‌های عمران شهری و تجزیه و تحلیل آنها برای تصمیم‌گیری و استفاده در طراحی و برنامه‌ریزی و بهبود امور و مسائل شهری و شهرداری‌ها.

۲- ایجاد مرکز پژوهش به منظور انجام مطالعات و بررسی‌های مربوط به شهرداری‌ها و مطالعه و بررسی مداوم مسائل سازمانی و

براساس آیین‌نامه «قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری» مصوب ۱۳۶۳ هیئت وزیران، در نقاطی که شهر شناخته شوند شهرداری تأسیس می‌گردد. وظیفه هدایت و نظارت بر فعالیت شهرداری‌ها بر عهده وزارت کشور است.

پس از انحلال اتحادیه شهرداری‌ها در سال ۱۳۵۹، ضرورت ایجاد سازمانی هماهنگ کننده که مدافع منافع شهرداری‌ها نیز باشد، بیش از پیش احساس شد. از این رو در سال ۱۳۶۵ بنا به پیشنهاد وزارت کشور و به استناد ماده ۶۲ قانون شهرداری‌ها، هیئت دولت ایجاد سازمانی با عنوان سازمان شهرداری‌های کشور را تصویب کرد؛ اما تشکیل آن تا سال ۱۳۸۱ به تأخیر افتاد. انجام وظایف سازمان در این مدت - براساس تفویض اختیار وزیر کشور - بر عهده معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور قرار داشت.

در سال ۱۳۸۱ سازمان شهرداری‌ها به صورت شخصیت حقوقی مستقل و وابسته به وزارت کشور تأسیس گردید.

### □ اهداف سازمان شهرداری‌ها

طبق اساسنامه مصوب، پنج هدف اصلی برای سازمان تعریف شده است:

الف) انجام اقدام‌های اصولی و اساسی برای بهبود وضع شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها، از طریق آموزش و بهبود مدیریت و راهنمایی و ایجاد هماهنگی در زمینه‌های مختلف اداری و مالی.

ب) ایجاد هماهنگی میان شهرداری‌های کشور و فراهم ساختن زمینه‌های هماهنگی شهرداری‌ها با کلیه وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی، مؤسسه‌های عمومی و خصوصی، شوراهای اسلامی، و سازمان‌های بین‌المللی.

ج) انجام مطالعات و تحقیقات در کلیه امور مربوط.

د) اعمال نظارت‌ها و کنترل‌های محول شده به وزارت کشور در

روش های اداری، مالی، فنی، خدماتی و تدارکاتی و سایر امور شهرداری ها و سازمان های تابع و وابسته و توصیه برای اصلاح سازمان و بهبود روش ها و ایجاد وحدت رویه.

۳- بررسی و تقبیح قوانین و مقررات مرتبط با امور شهرداری ها - اعم از جاری و پیشنهادی - به منظور تشخیص مقررات متناقض و مزاحم و دست و پاگیر و نیز رفع خلأهای قانونی و یا اصلاح و تکمیل مقررات موجود و پیشنهاد آن، برای طی مراحل قانونی و پیگیری های لازم تا مرحله تصویب و ابلاغ.

۴- تشکیل همایش ها، کنفرانس ها و جلسات و برنامه های آموزشی به منظور ارتقای کاری و عملکرد شهرداران و کارکنان شهرداری ها.

۵- ایجاد ارتباط بین شهرداری های کشور با یکدیگر و شهرداری های سایر کشورها با یکدیگر، و همچنین حضور در مجامع بین المللی در امور شهری و شهرداری و قبول عضویت مراجع مذکور به منظور آگاهی و استفاده از تجارب و تحولات علمی و عملی در زمینه های مرتبط با امور و مسائل شهری و شهرداری ها با رعایت قوانین و مقررات مرتبط.

۶- برقراری ارتباط بین شهرداری های کشور به منظور تبادل اطلاعات و تجارب مربوط به روش های اداری، مالی، فنی، خدماتی و سایر امور شهرداری و همچنین ایجاد شرایط لازم در جهت همکاری شهرداری های نزدیک به هم با هدف تقلیل هزینه های عمرانی و خدماتی و جلوگیری از اسراف و تبذیر در امکانات شهرداری ها، نظیر ایجاد بانک ماشین آلات شهرستان، استفاده مشترک از نیروی انسانی و تخصصی و نظایر اینها.

۷- برنامه ریزی و تسهیم کلیه اعتبارات و وجوه متمرکز شهرداری ها که طبق قوانین مربوط در اختیار وزارت کشور (سازمان شهرداری ها) قرار می گیرد.

۸- نمایندگی وزارت کشور برای عضویت و شرکت در کلیه کمیسیون ها، کمیته ها، شوراهای، جلسات و هیئت هایی که موضوع آنها با وظایف سازمان مرتبط است، و نیز شرکت در همایش ها و اجتماعات بر حسب نیاز و درخواست.

۹- به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز سازمان و شهرداری ها در رشته های تخصصی، مالی، اداری، فنی، خدماتی و سایر رشته های مورد نیاز، سازمان موظف است علاوه بر اهتمام وافی در بهره گیری از امکانات آموزشی و تحقیقاتی موجود، از طریق دوره های توجیهی و آموزشی کوتاه مدت به وسیله مراکز آموزشی رسمی اقدام کند.

۱۰- تعیین ضوابط و معیارهای مربوط به استفاده مدیران و کارکنان سازمان، شهرداران و کارکنان شهرداری ها از بورس های

آموزشی مطابق مقررات مربوط.

۱۱- نظارت و مراقبت در اقامه کلیه دعاوی له و علیه شهرداری ها، از طریق مشاوره و راهنمایی حقوقی آنها حسب مورد و با درخواست شهرداری ها و قبول وکالت و حق توکیل از طریق شهرداری به منظور حضور و دفاع حقوقی در محاکم قضایی و حقوقی.

۱۲- قبول نمایندگی شهرداری ها برای انجام معاملات آنها و نیز تجهیزات و ماشین آلات به صورت متمرکز از محل وجوه متمرکز شهرداری ها که در اختیار سازمان است، با رعایت مقررات مربوط.

۱۳- انجام کلیه تکالیف و وظایفی که در قالب موضوعات این اساسنامه طبق قوانین و مقررات در امور شهرداری ها به وزارت کشور محول شده است یا خواهد شد.

۱۴- تألیف و ترجمه و انتشار کتب و مجلات درباره مسائل اداری، فنی، مالی و خدماتی و سایر امور شهرداری ها.

۱۵- ارائه خدمات حسابرسی حسب درخواست شهرداری ها، رأساً و یا از طریق انعقاد قرارداد حسابرسی با مؤسسات حسابرسی قانونی دارای مجوز رسمی.

۱۶- بازرسی شهرداری های کشور.

۱۷- تهیه و تدوین نظام برنامه ریزی شهرداری ها.

۱۸- انعقاد قراردادهای خاص به منظور استفاده از خدمات افراد متخصص و یا مهندسان مشاور و پیمانکاران و سازندگان و دانشگاه ها و مؤسسات تحقیقاتی، اعم از داخلی یا خارجی، با رعایت مقررات مربوط برای مدت محدود و معین.

۱۹- نظارت عالی بر نحوه اجرای پروژه ها و طرح های عمرانی از نظر فنی و حسن اجرای کار.

آنچه که در وظایف سازمان شهرداری ها شایان توجه است، سهم ناچیز وظایف نظارتی مربوط به حوزه فنی و عمرانی، اعم از برنامه ریزی ها و طراحی شهری و نظارت و هدایت امور اجرایی عملیات عمرانی و همچنین نظارت ها و کنترل های حقوقی و قانونی به ویژه در مورد شوراهای شهر است. در واقع با مقایسه شرح وظایف وزارت کشور و وظایف سازمان شهرداری ها می توان چنین نتیجه گرفت که وظایف فنی - عمرانی و نیز نظارت های حقوقی - قانونی وزارت کشور، بسیار کم به سازمان شهرداری ها واگذار شده است.

منبع

۱- سازمان امور اداری و خدماتی کتب و نشریات فصل سازمان شهرداری ها، تهران، ۱۳۸۰.  
۲- کتابخانه وزارت کشور، فنی، امکان سنجی و گزارش وظایف جدید شهرداری ها، سازمان امور اداری و خدماتی، تهران، ۱۳۸۱.

## تمرکززدایی صنعتی و توسعه شهری در آسیا

ترجمه و تلخیص: شهرزاد غریزین پاد



نمایی از یکی از شهرهای تایبند.

### اهداف پروژه

هدف عملکردی اصلی پروژه پیشنهاد چارچوب سیاستی کوتاه مدت و میان مدت است. در قالب سیاست‌های دولتی، اکنون تأکید عمده بر استفاده مستقیم از ابزارهای سیاستی مثل ساختارهای محرک (برنامه‌های پارانه و مالیات) است، و در عوض استفاده از کنترل‌های مستقیم و دخالت‌های مستقیم به منظور ارتقای رشد صنعتی و کنترل شهرنشینی ترغیب نمی‌شوند. در این بین حکومت‌های محلی و منطقه‌ای و ادارات ذی‌ربط نسبت به دولت‌های مرکزی نقشی بسیار مؤثرتر در توسعه چنین محرک‌های سیاستی بر عهده دارند.

این موضوع همچنین تضمین کننده مشارکت بیشتر و تأثیر بیشتر فعالان محلی در تصمیمات سیاسی است که با آنها ارتباط مستقیم دارند. این پروژه، ما کرد هم آوردن دولت‌های محلی، شرکت‌ها و واحدهای تجاری برای بحث و گفت و گو درباره سیاست‌ها، توان بهبود سیاست‌های موجود و مطرح ساختن سیاست‌های جدید را دارد.

توصیه‌های سیاستی براساس یافته‌های تحقیقی در دو حیطه زیر شکل گرفته است:

### ۱- بررسی شرایط تمرکززدایی صنعتی

این پروژه الگوهای خاص سازمانی را که خصوصیات توسعه اقتصادی شهرهای متوسط را تعیین می‌کند و پیوستگی منطقه‌ای، ملی یا بین‌المللی اقتصادی را شکل می‌دهد، تجزیه و تحلیل می‌کند.

عوامل مورد آزمون شامل محیط سیاسی و اداری، ساختار اجتماعی و درجه بویایی آن، مزایای نسبی شرکت‌های کوچک و بزرگ در قالب پاسخ به تغییرات تقاضا و ایجاد ظرفیت‌های جدید است. همچنین آزمون اینکه فرصت‌های اقتصادی جدید تا چه حد به بخش‌های مختلف (مثلاً به جنسیت و قومیت) وابسته‌اند، و حساسیت نیروی کار نیز در این میان بسیار اهمیت دارد.

### پیشینه

این پروژه، رشد صنعتی را - که در داخل آن بخش خدمات نیز لحاظ شده است - به توسعه شهرهای کوچک و متوسط پیوند می‌دهد؛ پرستی که مطرح می‌گردد، این است که آیا رشد صنعتی را می‌توان مسبب پدیده آمدن انگوی رشد متوازن محلی - منطقه‌ای دانست یا خیر. فرض اصلی این است که شهرنشینی بدون تمرکز می‌تواند موجب اجتناب از تمرکز جمعیت شهری در چند کلان شهر شود و همچنین امکان مشارکت بیشتر جوامع محلی را در فرایند توسعه اقتصادی فراهم آورد. این پروژه، دو فرایند صنعتی شدن و شهرنشینی را همزمان می‌آزماید. این تلاش علمی نتیجه همکاری سه تیم تحقیقی بین‌المللی هندی، هلندی و فرانسوی است که در ژوئیه ۱۹۹۵ به دلیل اهمیت موضوع توسعه با نگاهی مقایسه‌ای، مورد تصویب کمیته علمی یونسکو قرار گرفت.

### تأکیدها

تأکید این پروژه مقایسه‌ای بر فرایندهای اجتماعی - فرهنگی و اقتصادی است که رشد اقتصادی را در شهرهای کوچک و متوسط بهبود می‌بخشند و هماهنگی عمودی این شهرها را با بازارها و سیستم‌های تولید ملی و بین‌المللی رواج می‌دهند. این رهیافت شامل سطوح مختلف پرسش و پاسخ در جهت تجزیه و تحلیل ارتباطات محلی - جهانی است که اهمیت موضوع آزادی تجاری و جهانی سازی اقتصاد را افزایش می‌دهد. این راهبرد و طرح کلی پروژه، در اهداف و اهمیت تطبیق رویکردهای چند سطحی آن انعکاس یافته است.

در وهله نخست برای درک آن در سطح محلی، فرایندهایی که تمرکززدایی صنعتی و دگرگونی شهرنشینی و همچنین تغییرات اجتماعی را سبب می‌شوند، از طریق مطالعات ژرفکاوانه شکل می‌گیرند.

سپس برای بهبود سیاست‌های کلان اقتصادی، تأثیرات و پیامدهای آن در سطح محلی و افزایش جهانی سازی بازار و فناوری و اشکال جدید یکپارچگی اقتصادی و شهرنشینی راهبردهایی ارائه می‌شود.

ماتریس چارچوب پروژه

فرصیات و خطرپذیری‌های موجود	شاخص‌های اثباتی	دلایل مداخله	هدف کلی (Overall objective)
نمایند حکومت برای برقراری قانون	۱) تعداد شهرهای کوچک و جمعیت شهری ۲) شاخص‌های زیرساختی ۳) قانونگذاری	دستیابی به توسعه متوازن اجتماعی - فدایی از طریق تمرکززدایی صنعتی	هدف پروژه (Project Purpose)
حمایت دولت از مشارکت حکومت محلی و انجمن‌های مرتبط	گزارش‌ها، گزارش‌های سیاستی، توسعه‌ها	۱) ایجاد چارچوب سیاستی برای تمرکززدایی صنعتی و توسعه شهری ۲) تجزیه و تحلیل شرایطی که منجر به اشکال سازمانی صنعتی در نواحی منتخب می‌شود ۳) آزمون تأثیرات بر جمعیت محلی شاخص‌های توسعه اجتماعی ۴) حمایت از حرکت‌های محلی	نتایج (Results)
امکانات سیاستی فقدان سرمایه لازم	قانونگذاری گزارش‌های تکنیکی	۱) گزارش‌ها و نمایش‌های فنی ۲) پیشنهادهای سیاسی ۳) بانک‌های اطلاعاتی ۴) افزایش قابلیت‌ها و توانمندی‌های محلی در جهت تحقیق و ساخت سیاست‌پوشاندن قواصل موجود با مؤسسات توسعه ۵) سلفایسه‌های درون منطقه‌ای و بین منطقه‌ای ۶) منافع پایداری برای گروه‌های هدف	فعالیت‌ها (Activities)
		۱) جمع‌آوری اطلاعات ۲) نمایش سیاستگذاران ۳) آموزش به دانشجویان محقق و پرسنل ۴) پردازش و تجزیه و تحلیل اطلاعات ۵) تجزیه و تحلیل سفایسه‌ای با دیگر کشورها	

تجربه انتقال یا گذار رول‌فردی را به سوی اشکال جدید سازمان اجتماعی به دست دهند. برای اثبات این فرضیه، دگرگونی‌های اجتماعی رخ داده در رشد سریع شهرها می‌بایست از نزدیک مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند. از جمله اینها می‌توان به سازوکارهای

۳- ارزیابی تأثیرات جمعیت محلی  
به رغم آنکه چنین می‌نماید که رشد غیرمتوازن و در نتیجه تمرکز جمعیت در تعداد محدودی از شهرها در بردارنده تأثیرات منفی بر جفت اجتماعی بوده‌اند، شهرهای کوچک‌تر ممکن است





صنایع شهری در هند

قدیم و جدید همبستگی و یکپارچگی، رفتار اجتماعی و جمعیتی و جز اینها اشاره کرد.

همچنین مطالعه از ارقام مربوط به مهاجرت‌های شهری می‌تواند به ارزیابی جذابیت‌های نسبی برای فرصت‌های ایجاد شهرهای جدید در حواشی جمعیت‌فعلی کمک کند.

#### □ داده‌های مورد انتظار

- توصیه‌های سیاسی در مورد صنعتی‌شدن و شهرنشینی  
حیطه‌های سیاستی که عمدتاً تمرکز پروژه بر آنهاست، عبارتند از: مالیات‌های محلی، مسکن و خدمات تسهیلاتی همچون اعتبارات، زیرساخت‌ها، آموزش، بازاریابی و توزیع.

- پر کردن فاصله بین علوم اجتماعی و مؤسسات توسعه یکی از اهداف پروژه همانا کاهش فاصله میان نظریات آکادمیک (مرتبط با موضوع پروژه) و سیاستگذاران و اداره‌کنندگان است.

- چارچوب مقایسه‌ای

ساخت چارچوب مقایسه‌ای (به لحاظ نظری و روشی) برای تجزیه و تحلیل توسعه شهرهای کوچک در قالب جهانی‌سازی اقتصاد.

- گزارش‌ها، انتشارات و نشست‌ها

به‌طور معمول کارگاه‌ها و همایش‌هایی برای توسعه و بحث درباره موضوع تشکیل می‌شود تا بدین ترتیب فرصت تبادل نظر بیشتر فراهم آید. توضیح اینکه دست‌کم یک کنفرانس بین‌المللی نیز برای معرفی یافته‌های پروژه تشکیل می‌شود.

#### □ نهادهای مشارکت‌کننده

در این پروژه از ۱۵ پژوهشگر تمام‌وقت بهره‌گرفته شد؛ شامل ۷ اقتصاددان، ۵ جغرافی‌دان، ۳ مردم‌شناس اجتماعی و یک جمعیت‌شناس. پنج نهاد تحقیقی نیز در آن شرکت داشتند. مرکز مطالعات توسعه منطقه‌ای، دانشگاه جواهر لعل نهرو (در دهلی نو) نهاد صدراپتل<sup>(۱)</sup> (احمدآباد)، نهاد مدرس برای مطالعات توسعه، دیپارتمان برنامه‌ریزی دانشگاه امستردام و نهاد فرانسوی پوندیشری<sup>(۲)</sup>.

#### □ حوزه مورد مطالعه

از آنجا که بناسیل رشد صنعتی و اقتصادی در اکثر مواقع نمی‌تواند در سطح تنها یک شهر تعریف شود، مجموعه‌ای از شهرهای کوچک به عنوان محدوده مورد مطالعه انتخاب شدند. نواحی انتخاب‌شده عمدتاً مواردی هستند که مطالعات اولیه آن - در سطح محدود - انجام گرفته است. تجربیات گذشته این مطالعات در تعیین سریع و مناسب اهداف پروژه، بیش از شکل‌گیری چارچوب تحقیق مؤثر بوده است. این نواحی در کشورهای زیر قرار دارند:

#### ○ در هند

۱- شمال غربی: گجرات - مجموعه‌هایی از شرکت‌ها.

WWW.Uncs.org  
1- Sachin Patel  
2- Pradisherry  
3- Shantilic

- ۲- شمال: صنایع دستی سنتی در مرادآباد، فرورآباد و لاک ناو.
- ۳- جنوب: صنایع چرم در شهرهای کنار رودخانه یالار.
- ۴- جنوب: صنایع نساجی و بازاریابی در گومبند کومبنتور - سالم (Coimbatore-salem)
- ۵- جنوب: دینامیک‌های اجتماعی، آموزشی در شهرها
- ۶- مقایسه موردی بین تیروپور (Tiruppur)، کانور (Kannur) و مرووی (Morvi)
- ۷- مقایسه موردی دهلی و مدرس (Madras)

#### □ در جنوب آسیا و آسیا

- ۱- در حواشی دهلی و کلمبو مطالعه نواحی صنعتی بازاقه‌گونه<sup>(۳)</sup>
- ۲- توسعه منابع انسانی و تقویت بازارکار در آسیای آرام (فیلیپین)
- ۳- مطالعه توسعه صنعتی در مناطق اقتصادی خاص (در چین) و در مرکز منطقه‌ای سونگ کالا (در تایلند).

دهلی



# شهر قدیمی اودینه

## در تکاپوی حیاتی نو

محمدرضا پورجعفر - علی اکبر تقوایی

اعضای هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس

### چکیده

در این مقاله نخست به مقدمه‌ای در مورد شهر تاریخی اودینه پرداخته شده و به دنبال آن به موقعیت جغرافیایی و تاریخی و پیشینه شهر و زیبایی‌های چشم‌اندازهای طبیعی و مصنوع اشاره گردیده است. سپس از طریق مشاهده و برداشت‌هایی از بافت کالبدی شهر، ضمن توجه به کیفیت ابنیه کنونی از برون و درون، مسئله مرمت و احیای بافت شهری مورد مطالعه قرار گرفته است.

در پایان نیز به نکاتی که موجب موفقیت این اقدام عمرانی درون شهری گردیده، تأکید شده است.

### موقعیت جغرافیایی اودینه (udine)

اودینه در شمال شرقی ایتالیا، در مرکز منطقه فریولی و نیز در موقعیتی ممتاز نزدیک دامنه‌های بزرگ و سرسبز تپه‌های زیبا، بر سر راه جاده بین‌المللی جنوب و جنوب شرقی اروپا قرار گرفته است. نام اودینه اولین بار در سال ۹۸۲ میلادی در سندی که امپراتور اتون دوم در قصر اودینی به اسقف آکویلی اهدا کرد، ذکر شده است.

### تاریخچه شهر

حفاظی‌های انجام شده در زمان‌های مختلف نشان می‌دهد که اودینه در هزاره دوم قبل از میلاد به صورت نقطه‌ای مسکونی وجود داشته است. تاریخ توسعه اودینه از دهکده به شهر، حدود سال ۱۲۲۲ میلادی است که خود به عنوان نقطه تحول تاریخی مهمی برای آن به حساب می‌آید.<sup>۱</sup> در آن زمان اسقف برنولد که حق حاکمیت خود را از امپراتور فردریک دوم دریافت کرده بود، بازار و میدانی را به اودینه اضافه کرد که منجر به توسعه سریع شهر شد. این محل امروزه به نام پیازای ماتوتی است. شهر اودینه همچنین بعد از ۱۴۲۰ میلادی، هنگامی که در کنار فریولی قرار گرفت و به عنوان بخشی از جمهوری ونیز درآمد، به وضع دلخواه رسید. جنگ‌هایی که شهر اودینه با آنها درگیر بوده عبارتند از: تهاجمات ترک‌ها به آن در فاصله سال‌های ۱۲۷۲ تا ۱۴۹۹ میلادی، جنگ بین جمهوری خواهان و ماکسیمیلیان، و جنگ گرادیسکا در ۱۶۱۵-۱۶۱۷ بین ونیز و امپراتوری اتریش. در ۱۷۹۷ نیز فریولی، مرکز آن، به وسیله ناپلئون و سرایانش اشغال شد و یک سال بعد در عهدنامه کامبوفور میلو تحت سیطره اتریش درآمد. اودینه و فریولی در سال ۱۸۱۳ به عنوان مستعمره دائمی تحت



نقشه شهر قدیمی اودینه و محل قرار گرفتن سهیلان شهری

قیمومیت اتریش قرار گرفت اما در دوم اکتبر ۱۸۶۶ مجدداً به پادشاهی ایتالیا پیوست. اودینه در طول جنگ اول امن‌ترین ایالت ایتالیا بود. در ۱۹۶۴ شهر اودینه و قلمروش به منظور تشکیل منطقه‌ای خودمختار با نظارت فریولی و نیز با کلیا، با ایالت‌های تریست (Triest)، گوریزیا (Gorizia) و پاردنون (Pordenone) همراه شد.

### چشم‌انداز داخل اودینه

نقطه مناسب برای آغاز دیدار از شهر، تپه کاستل (Castle Hill) است که خاستگاهی افسانه‌ای برای آن نقل می‌کند. در افسانه‌ای عجیب چنین آمده است که این تپه از خاک حمل‌شده در کلاهخودهای سربازان ایتالا ساخته شد، تا فرمانده بیرجم آنها بتواند از فراز آن نظاره‌گر سوختن آکیلا در میان شعله‌های آتش باشد و از آن منظره لذت برد. ساختمان‌های زیبایی در اطراف عصر جای گرفته بودند که در زلزله ۱۵۱۱ میلادی، و زلزله بعدی در ۱۶۷۶ میلادی، خراب شدند. منزل کشاورزان نیز در گوشه شمال غربی میدان در بالای تپه قرار دارد که در سال ۱۹۱۳ بر پایه ساختمانی قرن پانزدهمی احیا گردید. ساختمان انجمن ساتاماریا دی کاستلو تنها ساختمانی است که از زلزله ۱۵۱۱ باقی مانده است و پیشینه‌های قرن پانزدهمی دارد. کلیسای ساتاماریا دی کاستلو قدیمی‌ترین کلیسای اودینه است که به تأیید بعضی یافته‌ها قدمت آن به دوره لومبارد می‌رسد. این

حیوانی دی اودینه از شاگردان رافائلو، طراحی و ساخته شده است. کلیسای سنت جیاکومو در گوشه جنوبی میدان، یکی از قدیمی ترین ساختمان های شهر است که در سال ۱۲۷۸ میلادی

**طراحی های انجام شده در زمان های مختلف نشان می دهد که اودینه در هزاره دوم قبل از میلاد به صورت نقطه ای مسکونی وجود داشته است**

ساخته شد اما نمای لومیارد به وسیله برناردینو مارکوتو در آغاز قرن ۱۶ طراحی شد و عبادتگاه جنی آن در قرن ۱۷ به آن اضافه گردید. تالار شهر یا سبک «هنر نو» (art - nouveau) با سنگ ایستری در فاصله سال های ۱۹۱۰ و ۱۹۳۱ به وسیله معمار مشهور فریولی یعنی ریموندو آرونکو طراحی شده است. کلیسای جامع ساختمان جنی بسیار شکوهمندی است با سه شبتان و عبادت گاه های متمم به آن، که تاریخ قدیمی ترین بخش آن به ۱۲۳۵ برمی گردد. با شروع قرن هجدهم تقییری بنیادین در درون و بیرون کلیسا بر اساس دستور خانواده ماینین (Mainin) پدید آمد، که البته هزینه سنگینی را نیز دربرداشت.

**چشم اندازهای بیرونی اودینه**

از چند کیلومتری اودینه مکان های جالب توجه متعددی در

کلیسا در سال ۱۲۶۳ قدرت خود را از دست داد و مخالف آن به مهم ترین کلیسای مقدس یعنی کلیسای جامع اودوریکو منتقل گردید. کلیسای مذکور چندین بار خواب شده و نمای آن بعد از زلزله ۱۵۱۱ کاملاً احیا گردید.

ایوان ونیزی - گوتیک (Gothic-Venetian) این کلیسا با شبدها و بلکان هایی که رو به پایین به سمت پيازای لیبرتای (Liberta) کشیده شده اند در سال ۱۴۷۸ به افتخار فرمانده ونیزی توماسولیا مونو ساخته شد. بقایای قصر به طور کامل در پشت کلیسای بولانی (Bollani) - با طراحی پالادیو (Palladio) در سال ۱۵۶۶ - قرار دارد که از یک طرف به پيازای لیبرتای در قلب اودینه می رسد و زیباترین مشخصه میدان است. در اینجا مهم ترین آثار تاریخی موجود یادآور دوره ونیزی اند که از ۱۴۲۰ شروع شد و در قرن هجدهم پایان یافت.

عنصر اصلی میدان، لوجیا دل لیونلو (Loggia del Lionello) است که با سنگ های زیبای سفید و صورتی به صورت یک در میان ساخته شده است. ساخت این عنصر در ۱۴۲۸ به دست پلاساز محلی نیکولو لیونلو آغاز گردید و در سال ۱۸۷۶ به وسیله معمار طراح اندره اسکال، بعد از خسارتی که از آتش دیده بود، به طور اساسی بازسازی و مرمت شد. در برابر لوجیای وسطایی لوجیای رنسانسی قرار دارد که به دست برناردینودی مورکوتو طراحی شده است. عناصر مهم پيازا شامل اینهاست: آبشار ساخته شده در ۱۵۴۲ با طراحی جوانی کرازا، ستون هایی با شیر ونیزی و مجسمه عدالت (۱۶۱۴)، مجسمه های هرکول و کاکوس و مجسمه صلح (۱۸۱۹) که به وسیله فرانسیس اول به عنوان نمادی از عهدنامه

نمای بازسازی شده میدان قلب شهر که به طور کلی به یادداشت جنبه پیوند خوردن است.



اطراف شهر با ویژگی های طبیعی به چشم می خوردند. در فاصله ای کمتر از بیست دقیقه به سمت شرق سیوبیتال دل فریولی قرار دارد که محل نخستین دوک فیشین لومبارد ایتالیا بوده است. موزه باستان شناسی ملی شامل ساختمان هفت اتاقی است که در آن اشیای دستی ساخته شده به وسیله نخستین لومباردها در فوروم ایولی (Forum Iulii) نگهداری می شود و تمامی محفظه های لباس دوک گیزولفو - که در سال ۱۸۲۴ میلادی در پيازا پائولو دیاکونو (Piazza Paolo Diacono) یافت شده است، در آنجاست.

صلح کامبو فور میدو، به شهر اهدا گردید، جاده مرکانوویچو به عنوان مهم ترین مشخصه شهر، به پيازای ماتئونی - سان گراکومو می رسد که اولین میدان اودینه و جایی است که اولین یکشنبه هر ماه بازار اشیای عتیقه در آن برپا می شود. در دو یکشنبه مانده به آخر اکثر نیز در آن فریولی دوک (Duc Firiali) برگزار می گردد، که جشنواره کوچکی است از بهترین غذاها، نوشیدنی ها و دست ساخته های هنرمندان. در مرکز میدان آبشاری قرار دارد که در سال ۱۵۴۳ به دست



بین سال‌های ۱۷۰۷ و ۱۷۲۵ به‌وسیله معماری به نام دومه‌تی‌کو روسی طراحی شد.

کلیسای سن‌آنتونی شامل زیباترین نقاشی‌های دوره رنسانس فریولی است که به دست پلگرنیوسیان دانیل خلق شده‌اند.

بیست کیلومتر به سمت اودینه، مانین دی یاساریانو با مجموعه‌ای هماهنگ و بزرگ‌قرار دارد که آن را خانواده مانین در قرن ۱۷ و ۱۸ میلادی ساخته‌اند. این کلیسای کوچک مجسمه‌هایی را از جوزفه تورمینی در خود جای داده است. آخرین دوک ونیزی لودویکو مانین در اینجا زندگی می‌کرد. ناپلئون و ژوزفین شب ۲۲ اکتبر ۱۷۹۷ را در اینجا گذرانده‌اند و عهدنامه کمپولومیدو بین فرانسه و اتریش نیز در همین جا امضا شده است. این پارک مملو از گونه‌های گیاهی کمیاب و عناصر مصنوعی همچون دریاچه‌های کوچک، تپه‌ها، دره‌ها و مجسمه‌های گوناگون است. پس از ۲۰ کیلومتر مسیر مستقیم پالمانوا قرار دارد.

این شهرداریی شکل ستاره‌ای است. پس از نبرد کوناوندت در سال ۱۴۲۰ ونیز فرمانروای فریولی گردید و برای جلوگیری از تهدید ترک‌ها پنج بازار را از ستا به جست‌وجو برای شناسایی مکان‌های استراتژیک فرستاد، و اینان مکانی را که اکنون به نام پالمانواست کشف کردند. در سال ۱۵۹۴ میلادی اداره استحکامات ونیز دستور طراحی شهری را که در کل منطقه می‌همتا باشد صادر کرد. مثل ارائه شده به شکل ستاره کامل یا نه نقطه، میدان مرکزی و شش راه‌شعاعی است.

کلیسا بر روی تپه‌ای سرسبز در مرکز تاریخی شهر جای گرفته و زیبایی خاصی به محیط اطراف بخشیده است. مناره این کلیسا به صورت نشانه‌ای در مرکز قدیمی شهر خودنمایی می‌کند.

### بازسازی و احیای شهر قدیمی اودینه

تاکنون مقاله‌های متعددی در مورد بازسازی، مرمت و احیای بافت شهری شهرهای کهن منتشر شده و پروژه‌های بسیاری نیز اجرا گردیده است.

بسیاری از پروژه‌های مرمت و احیای بافت قدیم به دلیل

موزه مسیحیت محاور آن مربوط به قرن ۱۵ میلادی است که در آن شاهکارهای مجسمه‌سازی لومبارد وجود دارد. محل غسل تعمید کالیستو حوضی هشت گوش با تزئینات زیبات که کاملاً سالم مانده است. کلیسای لومبارد که تقریباً به‌رویدخانه نائیسون باز می‌شود و به

**جاذبه‌های کانونیو به عنوان مهم‌ترین مشخصه شهر، به یلای مانینوتی - سان گیناتونو می‌رسد که اولین میدان اودینه و خطی است که اولین بکسسه هر ماه بازار انسانی منطقه در آن برپا می‌شود**

واسطه نقاشی‌های دیواری و گچ‌کاری قرن ۸ و تأسیسات توکار قرن ۱۵ مشهور است. در ۲۰ کیلومتری شمال اودینه در یکی از دره‌های زیبای فریولی - به نام آلتا وال توری (Alta Val Torre) - قرار دارد. در پای رشته کوه‌های میوزی آب‌های کیمعق توری (Tore) جاری هستند که محیطی ایده‌آل برای سید ماهی فرل آلاست. به فاصله نزدیکی از لوزهورا (Lusevera)، که قلب این منظره جذاب است، روستای کوچک ویلانوا قرار دارد که به خاطر غارهای مشهور است. چند غار در کوه بر نادیا وجود دارد که از آنها تنها گروانیووا را می‌توان دید. شناخت جیمونا تنها به معنای نفوذ در قلب فریولی نیست بلکه بیش از آن برای مشاهده آثار زلزله ۱۹۷۶ میلادی در منطقه اهمیت دارد. تعدادی از ساختمان‌های قرون وسطایی که به طور کامل بازسازی شده‌اند، شامل تالار شهر رنسانس لومبارد و کلیسای جامع باشکوه آن، که یکی از مشخصه‌های معماری مذهبی رومانسک گوتیک است، از فاصله دور جلب توجه می‌کند. کمی آن سوتر روستای ونزون (Venzone) قرار دارد که دولت آن را در سال ۱۹۶۵ میلادی "دارای ارزش تاریخی و هنری" خواند - که در سال ۱۹۷۶ میلادی با زلزله تقریباً نابود گردید. پس از آن یکصد و پنجاه ساختمان بازسازی شد که تنها پنجاه دستگاه از آنها دارای ارزش تاریخی‌اند. بافت شهری روستا نیز عملاً بازسازی شده است. این بازسازی شامل دیوارها و تالار قرون وسطایی با خطوط کوچک و بزرگ رنسانس - گوتیکی است. کلیسای جامع که احتمالاً به سال ۱۰۰۰ میلادی بازمی‌گردد، دو بخش از آن به سال ۱۲۵۱ (در کنار کلیسای کوچک میکائیل قرار دارد و در آن مومیایی‌های معروفی نگهداری می‌شود. بگ راه فرعی به سمت شمال به موگیو اودینز منتهی می‌شود که در آن صومعه قدیمی گالو، محلی بسیار روحانی که بر تمامی دره احاطه دارد، واقع است. مورتانو نیز در کنار دریاچه کائوزو، هر ساله هزاران علاقه‌مند به پروانه‌ها به خود جلب می‌کنند.

هزاران پروانه به همراه اشعار هنرمندان بر روی دیواری دو مسیر کوه سن سیمون منظره بسیار جالبی را ایجاد کرده است. نزدیک تپه‌های مورین، سان دانیل دل فریولی قرار دارد که خود بر تپه‌ای واقع است و صحنه بسیار باشکوهی را خلق کرده است. در اینجا دو نویسنده مشهور به نام‌های گوارتریو ارتگنا (Guarnerio, Artegna) (۱۳۸۷-۱۴۶۷) و گوئیستی فوتاتینی (۱۶۶۶-۱۷۳۶) یکی از جامع‌ترین کتابخانه‌های ایتالیا را به نام بیلینوتکارتوروانا تأسیس کردند. کلیسای جامع واقع در اینجا ساختمان باشکوهی است که



کوچه‌های قدیمی شهر اودینه





Manila-Barra

جدای از کفسازی‌های زیبا و دقت و ظرافت در مرمت نماها و جزئیات، در بازسازی فضاهای داخلی نیز از مصالح مدرن همچون بتن و آهن استفاده بهینه شده و کاربری‌ها در حد معقول به وسیله شهروندان تقسیم یافته است.

به‌طور کلی نتیجه کار را شاید بتوان حاصل نیازهای مردم و اندیشه‌های معماران، برنامه‌ریزان و طراحان شهری دانست که در نهایت حاصل کار آنان چنین مطلوب و پسندیده به نظر می‌آید. منشور هشت ماده‌ای اندیشمند ایتالیایی، کامیلو بوئتی (Camillo Boito) در زمینه مرمت و احیای بافت، می‌تواند نمونه خوبی در این مورد باشد.<sup>(۳)</sup>

### نتیجه‌گیری و پیشنهادها

از مباحث مذکور شاید بتوان چنین نتیجه گرفت که توجه به مسئله مرمت و احیای بافت شهری به صورت ناقص و بدون توجه به تمامی ابعاد، نتیجه مطلوبی به بار نخواهد آورد. لذا هم‌زمان با موارد آشکار، لازم است به ریشه‌های ابعاد پنهان و امر نگهداری پس از مرمت و احیا نیز به خوبی اندیشیده شود. در این میان خواسته‌های معقول مردم و پشتیبانی آنها، اهمیت بسیاری در انجام بهینه کارها دارد. مرمت و احیای شهر اودینه و رمز و راز موفقیت بازسازی آن شاهد خوبی برای این موضوع است، کدر این مقاله به برخی از موارد مشهود آن اشاره گردیده است.

موفقیت در امر مرمت بافت‌های قدیمی ایران نیز مستلزم آن است که با درک عمیق‌تری به موضوع پرداخته شود و خطاطات بیشتری درباره جزئیات آن انجام پذیرد، تا بدین وسیله بتوان پیشنهادهایی اجرایی در امر بازسازی، مرمت، احیا و نگهداری بافت‌های قدیمی ارائه کرد. نیز ضروری به نظر می‌رسد که هم‌زمان با ارائه برنامه‌ها و طرح‌هایی، برای بافت‌های پیرامونی و گسترش هم‌زمان، به بافت‌های کهن نیز اندیشیده شود و از یوسیدگی و فرسودگی آنها ممانعت به عمل آید.

بافت‌های کهن در بردارنده ویژگی‌هایی همچون محرمیت، امنیت، مقیاس انسانی، هماهنگی در طراحی، استفاده از مصالح بومی و تنوع از گانیک‌اند و مرمت، احیا و نگهداری آنها نه تنها موجب طراوت و شادابی درونی شهرها می‌شود بلکه میراث و هویت فرهنگی جامعه را نیز حفظ می‌کند.

پیچیدگی و ابعاد گوناگون پنهان و آشکار، توانسته‌اند به مرحله اجرا درآیند.

بحث کامل این گونه موارد چه بسا در این مقوله تکمیل و بی‌لازم است به اختصار به آن اشاره شود.

منظور از بخش آشکار، تهیه گزارش‌ها و آلبوم نقشه‌های مطالعات، شناخت، تجزیه و تحلیل و نهایتاً ارائه پیشنهاد در مورد چگونگی کاربری اراضی، شبکه رفت و آمد، بازسازی، مرمت و احیای فضاهای شهری و نظایر اینهاست.

ابعاد پنهان در واقع نحوه اجرای پایه‌های اقتصادی و اجتماعی پیشنهادهایی پروژه است. نیز اینکه چگونه روح رفته از کالبد شهر دوباره در آن دمیده شود. در بسیاری از موارد، بخش اول این پروژه‌ها که شامل مرمت و احیاست انجام می‌پذیرد و مرحله نگهداری و تداوم آن، که از جمله موارد پنهان قضیه است مورد بی‌توجهی قرار می‌گیرد.<sup>(۴)</sup>

بازسازی، مرمت و احیا شهر اودینه در ایتالیا شاید نمونه شایان ذکری از این گونه تجربیات در سطح دنیا به‌شمار آید.

البته شکی نیست که مقیاس انسانی شهر قدیمی اودینه و کوچک

**بسیاری از پروژه‌های مرمت و احیای بافت قدیم به دلیل پیچیدگی و ابعاد گوناگون پنهان و آشکار، نتوانسته‌اند به مرحله اجرا درآیند.**

بودن آن به این امر کمک فراوان کرده است. ولی سلامت و طراوت موجود در این شهر تنها با همکاری و پشتیبانی مردمی که به راحتی پذیرفته‌اند تا وسایل نقلیه موتوری را در بسیاری از نواحی شهر کنار بگذارند و به وسایل سبک‌تری چون دوچرخه اکتفا کنند، حاصل آمده است.

در مرمت این شهر، شهروندان اودینه‌ای این همکاری را کرده‌اند که میراث معماری گذشته را پاس دارند و شیفته زرق و برق سبک‌های جدید و بی‌ارتباط با روح معماری موجود نشوند و در ارتقای معماری گذشته تلاش کنند. آنان کوشیده‌اند که بناهای فرسوده را با همان سبک و سیاق معماری و جزئیات زمان خود بازسازی کنند. در امر بازسازی و مرمت و احیای بافت شهر، کاملاً مشهود است که فناوری صرفاً به عنوان ابزاری در خدمت نگهداری میراث گذشته به کار گرفته شده است.

با نگاه به هر گوشه و کنار شهر می‌توان دریافت که به بازسازی آن عمیقاً اندیشیده شده است. تمامی فضاهای گوشه و کنار شهر از آموزشی و فرهنگی گرفته تا گردشگری و تاسیسات و تجهیزات زیربنایی، عملکردی هماهنگ با آن دارند.

در این شهر نه راحتی می‌توان ظرفه حداکثر بیست دقیقه پیاده‌روی به بیشتر خدمات دست یافت. به عنوان مثال، از مرکز شهر قدیمی تا ایستگاه راه‌آهن ۱۰ تا ۱۵ دقیقه طول می‌کشد.

آنچه پراهمیت به نظر می‌رسد، این است که زندگی در درون بافت قدیمی به مراتب راحت‌تر و آسان‌تر از بافت جدید است. از ظاهر مردمان شهر چنین برمی‌آید که در سطح مطلوبی از زندگی به سر می‌برند.



Piazza Matteotti - San Giacomo

منبع:

<http://www.lib.utoronto.ca/nap/napappend/nap/nap2/Italy-SMCC/01M/Italy-P096.jpg>  
[http://www.lib.utoronto.ca/WWW\\_WmsLib01/](http://www.lib.utoronto.ca/WWW_WmsLib01/)

پروژه مرمت و احیای بافت‌های قدیمی در شهر اودینه، ایتالیا، به‌مدت ۱۳۳۱ سال، با همکاری چندین کشور، با همکاری بافت‌های تاریخی شهر اودینه، ایتالیا، به‌مدت ۱۳۳۱ سال، با همکاری بافت‌های تاریخی شهر اودینه، ایتالیا، به‌مدت ۱۳۳۱ سال.

# شهرهایمان را زنده نگه داریم

## اجرای طرح‌های توسعه پایدار شهری در مراکش

ترجمه: مینو موسوی



افراد بی رضاعت و محروم تعلق می‌گیرد. بدین ترتیب تفاوت زیادی میان مناطق روستایی و شهری برای بهره‌برداری از امکانات بهداشتی وجود دارد. بیشتر بودجه در طرح‌های توسعه باید صرف بهداشت و سلامت، آموزش و پرورش شود و به همین خاطر در سایر بخش‌های اجتماعی کمبودهایی مشاهده می‌شود. در مراکش، دولت نقش مهمی را در تأمین سرویس‌های خدمات دهی ایفا می‌کند.

طرح‌های آموزشی نیز به وسیله NGOها به اجرا در آمده و منابع مالی و ظرفیت‌های موجود برای مشارکت‌های گسترده‌تر افزایش یافته است. اصلاحاتی که در بخش کشاورزی صورت پذیرفته برای ارتقای شرایط زندگی در این کشور بسیار اهمیت داشته است.

خشکسالی، منابع ناچیز درآمد و کمبودهایی در زمینه‌های فرهنگی جزء مشکلات اساسی در مناطق روستایی هستند که در طرح توسعه مورد توجه قرار گرفته‌اند.

مشکلات مربوط به عدم دسترسی کافی افراد به آب آشامیدنی تا حد زیادی برطرف شده است. یکی دیگر از مشکلات عمده در مراکش کمبود جنگل و مراتع است و ۵۰ درصد زمین‌های این کشور با خطر فرسایش روبه‌رو هستند. با اجرای طرح توسعه، مناطق روستایی از امکانات بیشتری بهره‌مند شده‌اند. فضاهای شهری تصویر واقعی شهر را به دست می‌دهند و این همان تفکری است که راهبردهای جدیدی را در مراکش به وجود آورده است. آمایش فضاهای شهری، ایجاد نواحی حمل و نقل و فضاهای شهری و آمایش روستایی در این کشور به طور جدی دنبال می‌شود. سازماندهی شهر بر اساس اصول دموکراتیک در مراکش باعث شده است که هر فرد نقش فعال و تعیین کننده‌ای را در امور مربوطه بر عهده بگیرد.

بدین ترتیب در واقع مسئولیت‌ها و تعهداتی برای تمام افراد جامعه به وجود آمده است. ضرورت انتخاب معیارهای مناسب برای زندگی امروز و زندگی ده تا دوازده میلیارد انسان در قرن‌های آینده در طرح توسعه مراکش بر اهمیت تلقی شده است. مشارکت در جامعه

در طی سال‌های اخیر، تحولات مثبت در طرح‌های سیاسی، اقتصادی و مالی باعث ایجاد فرصت‌ها و امکانات تازه‌ای در مراکش شده است. اصلاحات سیاسی و تقویت نهادهای ملی پایه‌های محکمی را برای رونق اقتصادی این کشور به وجود آورده است. استحکام سیاسی دولت نیز خود تضمینی است برای آینده مراکش. امروزه در این کشور مشارکت‌های جامعه مدنی مطرح در عرصه توسعه پایدار به چشم می‌خورد. به دنبال این تحولات، تشکلهای محلی و نمایندگان دولت مرکزی مسئولیت‌های بیشتری خواهند داشت.

سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در عرصه اقتصادی باعث به وجود آمدن اصلاحات ساختاری در این کشور شده‌اند.

رشد شهری و کاهش فقر جزء اصلاحات اصلی در مراکش محسوب می‌شوند. بودجه‌های بخش خصوصی در جهت کاهش اختلافات اجتماعی و ایجاد شرایط مناسب و یکسان در دراز مدت به مصرف می‌رسد. مبارزه با خشکسالی و آسیب‌های زیست محیطی جزء اهداف اصلی طرح توسعه‌ای هستند. رشد و توسعه شهری در این کشور با اجرای برنامه‌های ساختاری و تأمین هزینه‌های مالی آن صورت پذیرفته است. و این اصلاحات تنها با فعالیت‌های مثبت نهادها و سازمان‌ها و مدیریت شهری امکان‌پذیر است. کاهش سریع فقر و بیگاری به عنوان مهم‌ترین مشکلات مراکش در طرح توسعه در نظر گرفته شده‌اند. تعیین جهت‌های تازه سیاسی اقتصادی و افزایش تبادل بین‌المللی، دو معیار اساسی برای برطرف سازی این مشکلات در مراکش هستند. ادغام مناطق روستایی و شهری در تحولات اقتصادی این کشور، از موارد عمده به شمار می‌آید. توسعه شهری نیز در جهت کاهش فقر و از بین بردن تفاوت‌های اجتماعی موجود در این کشور آغاز شد. در مناطق روستایی، بودجه‌ای برای اجرای طرح‌های مثبت، به خصوص در جهت مبارزه با خشکسالی، تعیین شده است. البته در زمینه بهداشت عمومی هنوز کمبودها و نقاط ضعف مشاهده می‌شود، زیرا بیشتر امکانات هنوز هم به افراد متبذل جامعه اختصاص داده می‌شود و تنها ۲۰ درصد بودجه به

یکی از تحولات اساسی دنیای معاصر، حرکت شهرها به سوی توسعه پایدار است. تغییر و تحول روش‌های زندگی، مبارزه با نابرابری‌های اجتماعی، توسعه اقتصادی و دموکراسی، و حرکت به سوی آینده‌ای روشن برای شهرهای امروز که در آن نه مدرنیته فراموش شود و نه اصول اقتصادی حاکم بی‌چون و چرا باشد، انسان را در قتب حرکت به سمت توسعه قرار می‌دهد. دموکراسی، ثبات اجتماعی و اقتصادی و همبستگی میان اقشار مختلف و نسل‌های آینده ارکان اساسی این توسعه به شمار می‌آیند. در طرح‌های توسعه، همانند طرح عظیم و ملی‌ای که در مراکش به اجرا در آمده، نیازهای نسل‌های امروز و آینده در بهره‌برداری از منابع در نظر گرفته شده و حرکت به سوی تحولات مثبت زیست محیطی در جهت ارتقای کیفیت زندگی آغاز گردیده است. موفقیت این طرح مستلزم نوآوری‌ها و مشارکت همه جانبه تمام اقشار جامعه است. شهر پایدار شهری است که تغییر و تحول داشته باشد و بتواند خود را با نیازهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی هماهنگ کند. در این مقاله به بررسی تحولات مثبت در مراکش پرداخته می‌شود و ارکان اساسی طرح توسعه در این کشور معرفی می‌گردد. مراکش به سوی افق‌هایی تازه برای رسیدن به توسعه پایدار حرکت می‌کند.

است. با اجرای طرح‌های جدید در زمینه محیط زیست، علاوه بر پاسخگویی به نیازها و خواسته‌های شهروندان و اشتغال‌زایی، بازآموزی‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی در هم ادغام شده‌اند و نظام غیرمتمرکز در تمام قسمت‌ها نمودی جدی یافته است. در طرح‌های توسل‌سازی و بهسازی محیط زیست حتی گاهی فعالیت‌های جزئی‌تر برای تکمیل شغل‌های مهیبر و اساسی‌تر مانند مدیریت و حفظ منابع و فضاهای عمومی ایجاد شده است. ایجاد ثبات در شرایط اقتصادی نیز مسلماً تأثیری مثبت بر محیط زیست بر جای خواهد گذاشت.

### - کشاورزی و ارتقای آن گامی مؤثر برای حرکت به سمت توسعه پایدار در مراکش

اجرای طرح توسعه کاربردی برای کشاورزان در دراز مدت و کوتاه مدت، حفظ منابع طبیعی برای نسل‌های آینده و همچنین حفظ کیفیت مواد غذایی از مواردی است که در طرح توسعه در نظر گرفته



شده است. این طرح‌ها با تشکیل شوراهای محلی و با مشارکت و همکاری کشاورزان و تشکلی‌های محلی به اجرا درآمده است. فعالیت‌های مثبت در زمینه کشاورزی، علاوه بر اینکه گامی مؤثر در جهت توسعه پایدار محسوب می‌شوند، نیازهای اجتماعی را نیز برآورده می‌کنند.

### - حمل و نقل شهری و توسعه پایدار

کیفیت هوا و فضاهای شهری کاملاً با حمل و نقل مرتبط است. آسیب‌های صوتی یکی از مشکلات عمده، به ویژه برای کودکان و سالمخوردگان اجتماع، به شمار می‌آیند. در مراکش برای کاهش ترافیک، طرح بهبود سیستم حمل و نقل عمومی، دوچرخه و پیاده‌روها به اجرا در آمده است.

### - بهبود سکونت و توسعه پایدار

بهبود شرایط اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و زیست محیطی تنها با ایجاد کیفیت بهتر زندگی افراد امکان‌پذیر است. بنابراین بهبود کیفیت سکونت افراد در این میان بسیار اهمیت دارد. در مراکش، بهبود شرایط سکونت باعث بهبود هوا و سلامت افراد شده است. در این کشور سعی می‌شود به هر شهروند این حق داده شود که

مدنی برای حرکت به سمت توسعه پایدار برای برقراری دموکراسی و مشارکت‌های عمومی نیاز به اجزای طرح‌های توسعه محلی و منطقه‌ای و ملی را به وجود می‌آورد. در مراکش نیز طرح توسعه با توجه به همین واقعیت به اجرا درآمده است. در طرح محلی، مؤسسات محلی نقش مهم و اساسی را در جمع‌آوری اطلاعات

### رشد شهری و کاهش فقر جزء اصلاحات اصلی در مراکش محسوب می‌شوند

کاربردی و مفید برای توسعه پایدار و ایجاد جو سیاسی مناسب بر عهده دارند. و این اطلاعات را در اختیار تشکلی‌های محلی قرار می‌دهند. در طرح توسعه‌های در سطح منطقه‌ای، همبستگی میان تمام عوامل اجتماعی - اقتصادی ضروری است. در سطح ملی، وزارت محیط زیست برای به اجرا در آوردن استراتژی‌های ملی در جهت توسعه پایدار فعالیت می‌کند. بهداشت و سلامت جامعه دو رکن اساسی توسعه پایدار محسوب می‌شوند و به همین جهت بهبود شرایط زندگی در مراکش از اصولی است که نقش مهمی در افزایش عمر انسان‌ها داشته است.

### - زندگی روزمره و مشارکت شهروندان، به مثابه ارکان اساسی توسعه پایدار

جامعه بشری از حاصل تلاش‌های فردی و شرایط اجتماعی بهره‌برداری می‌کند. در مراکش مشارکت همه جانبه شهروندان در امور زندگی روزمره بسیار افزایش یافته است. شهروندان این کشور در جهت افزایش درآمد، محدود ساختن استفاده از منابع طبیعی، برقراری اقتصاد پایدار و با ثبات، اختتام به محیط زیست، اشتغال‌زایی و فعالیت‌های اجتماعی مثبت با یکدیگر مشارکت می‌کنند. رسانه‌های گروهی نیز نقش مهمی در بالا بردن سطح آگاهی شهروندان بر عهده دارند.

### - محیط زیست و اشتغال‌زایی در مراکش

مبارزه با بیکاری یکی از ارکان اساسی توسعه پایدار به شمار می‌آید. اقتصاد هر کشور زمانی به ثبات می‌رسد که هر فردی نقش

### سازماندهی شهر بر اساس اصول دموکراتیک در مراکش باعث شده است که هر فرد نقش فعال و تعیین‌کننده‌ای را در امور مربوط به عهده بگیرد

اجتماعی تعیین‌کننده‌ای را بر عهده بگیرد. در مراکش بسیاری از افراد در زمینه مدیریت شبکه آب‌ها و مدیریت مواد زائد و طرح‌های اجرایی در این زمینه‌ها مشغول به کار شده‌اند. در محیط‌های شهری و روستایی آمارهایی به چشم می‌خورد، که حکایت از وضعیتی مطلوب دارند. در مناطق روستایی حفظ و نگهداری از محیط زیست و مناظر طبیعی، کاهش آلودگی به ویژه در شبکه آب‌ها و ارائه خدمات فنی به کشاورزان فرصت‌های شغلی مناسبی را ایجاد کرده

در محیطی مناسب زندگی کند و فضاهای اطراف این محیط بهداشتی کافی را در خود داشته باشند.

**بهداشت و سلامت جامعه دور رکن اساسی توسعه پایدار محسوب می‌شوند و به همین جهت بهبود شرایط زندگی در مراکش از اصولی است که نقش مهمی در افزایش عمر انسان‌ها داشته است**

بهبود شرایط زندگی تنها با اجرای استانداردها در بخش شهرسازی، حمل‌ونقل عمومی، بهداشت و سلامت و همچنین فضاهای شهری امکان‌پذیر است. سیاست‌های اجرایی باید بر اساس بحث و گفت‌وگو و مشارکت تدوین گردند. مشارکت زنان نیز در این بین بسیار مهم است، چرا که این قشر از جامعه بیشتر از دیگران از سرویس‌های خدمات‌دهی استفاده می‌کنند. توجه به زنان در توسعه سیاست‌های شهری بسیار مهم است. کیفیت زندگی، حمل‌ونقل عمومی، آموزش، مدیریت شهری، اطلاع‌رسانی به شهروندان و محیط زیست سیاست‌هایی هستند که زنان مراکشی نقش ویژه‌ای در آنها دارند.

مشارکت میان بخش‌ها باعث همبستگی و ایجاد هماهنگی میان عملکردها برای مدیریت عمومی و یکپارچه سرویس‌های خدمات‌دهی و تحقق و اجرای پروژه‌های شهری در مراکش شده است. توسعه پایدار در مراکش بر اساس استراتژی‌های بین‌المللی به

**- سیستم حمل‌ونقل و محیط زیست برای رسیدن به توسعه پایدار**

برای رسیدن به توسعه پایدار، تنها روش‌ها و شیوه‌های جدید و پیشرفته کافی نیستند. در مراکش علاوه بر این روش‌ها سعی شده است که محیط زیست در سیاست‌های سیستم حمل‌ونقل در سطح برنامه‌ریزی بسیار پراهمیت برشمرده شود و تحقق این سیاست‌ها تنها با در نظر گرفتن محیط زیست امکان‌پذیر است. کاهش آلاینده‌ها، آسیب‌های صوتی، قیمت‌گذاری مناسب برای حمل‌ونقل عمومی و در نتیجه حفظ بیشتر محیط زیست در مراکش به اجرا در آمده است. کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی، بهبود سیستم توزیع و حمل‌ونقل، و تقسیم صحیح و بهتر مسئولیت‌ها در این زمینه‌ها بین دولت و تشکل‌های محلی و استفاده از سیستم‌های جدید در مراکش برای رسیدن به این هدف به اجرا درآمده است.

**در مراکش برای کاهش ترافیک، طرح بهبود سیستم حمل‌ونقل عمومی، در طرح ویژه روها به اجرا درآمده است**

نحوی تعریف شده است که برای رسیدن به آن دستیابی به سطح کافی و لازم توسعه اقتصادی که آرامش و آسایش شهروندان را تأمین کند، ضروری است. کاهش نابرابری‌های اجتماعی، توسعه فرهنگی، مدیریت منابع طبیعی و حفظ محیط زیست، آرمان‌هایی هستند که مراکش به‌سوی آنها گام برمی‌دارد. واقعیت این است که توسعه‌ای که پایدار نباشد باعث به وجود آمدن بحران‌های اجتماعی، سیاسی و زیست‌محیطی می‌شود. مدیریت صحیح باید بر پایه پیش‌بینی‌های لازم و تصمیم‌گیری پس از درست‌گوش دادن باشد. باید محیط زیست در قالب تمام تصمیم‌گیری‌ها و مشارکت‌ها قرار گیرد. دموکراسی، مشارکت شهروندان، همبستگی اجتماعی و عملکردهای عمومی و مفید همان واقعیت‌هایی هستند که در طرح توسعه مراکش برای رسیدن به توسعه پایدار در نظر گرفته شده‌اند. شعار امروز مراکش این است:

**شهرودندان این کشور در جهت افزایش درآمد، محدود ساختن استفاده از منابع طبیعی، برقراری اقتصاد پایدار و با ثبات، احترام به محیط زیست، اشتغال‌زایی و فعالیت‌های اجتماعی مثبت با یکدیگر مشارکت می‌کنند**

«توسعه پایدار فرصتی است برای بقا، و نوعی ضرورت به شمار می‌آید.»

**- آموزش و تمدن شهرنشینی و توسعه پایدار**

هر شهروند با رفتار و عملکرد خود به‌طور مستقیم بر محیط زیست خود تأثیر می‌گذارد. شهروند متعهد به محیط زیست می‌اندیشد و در سطح محلی فعالیت می‌کند و این تعهد همگان را مجبور می‌سازد تا به سمت توسعه پایدار حرکت کنند. بنابراین آموزش شهروندان و ارائه نمودهای مثبت شهرنشینی به آنان بسیار مهم است.

توسعه پایدار و زندگی روزمره باعث ایجاد همبستگی می‌شود و به هر شهروند این فرصت را می‌دهد که جایگاه ویژه خود را در پروژه‌های همگانی بر عهده گیرد. برای تشویق جوانان در حرکت به سمت توسعه پایدار، انجام پروژه‌هایی که بر اساس آموزش صحیح تدوین گردیده در مراکش آغاز شده است. در این آموزش که در مدارس صورت می‌گیرد، جوانان با واقعیت‌های موجود محیط زیست آشنا می‌شوند.



## احداث شهرک صنعتی در مونیخ

با تصویب شورای شهر مونیخ، یک منطقه کاملاً صنعتی یا ساختاری جدید در شمال این شهر ایجاد می‌شود. وجه تمایز این منطقه با دیگر مناطق شهری، وجود برج‌های آسمانخراش در انتهای جنوب و شمال منطقه است که تعدادی از توسعه شهری مدرن نیز به شمار می‌رود. احداث یک پارکینگ، شرخوارگاه، سه مهدکودک، دانشگاه، بیمارستان، بازار، هتل، رستوران و مجتمع‌های اداری در کنار ۹۰۶۰۰ مترمربع فضای سبز، از جلوه‌های دیگر تمایز این منطقه صنعتی با مناطق دیگر شهر مونیخ است. منطقه یاد شده براساس قوانین ساخت و ساز طراحی شده است، و در این طرح صاحبان قطعات زمین در سرمایه‌گذاری مشارکت می‌کنند. احداث این منطقه باعث شده است که میان چند خیابان اصلی در مونیخ ارتباط برقرار شود. این خیابان‌ها در واقع مهم‌ترین دسترسی‌ها به مرکز شهر مونیخ به حساب می‌آیند. ایجاد مسیرهای ویژه عبور پیاده و دوچرخه سواران در این منطقه، موجب شده است که ارتباط مناسبی میان این شهرک صنعتی و مناطق شهری دیگر برقرار گردد. از دیگر مشخصه‌های شهرک صنعتی مونیخ، احداث پل سواره

بر روی آنبان مونیخ - نورنبرگ است که علاوه بر ایجاد دسترسی مناسب به مناطق دیگر، از شدت ترافیک در منطقه نیز می‌کاهد. وجود شرکت‌ها و مؤسسه‌های بازرگانی معتبر همچون زیمنس، بانک مرکزی بایرن، بیمه زوریخ، هتل‌های مشهور، بانک AG و مانند اینها، موجب شده است که شهرت و اعتبار منطقه مذکور افزایش یابد. لازم به ذکر است که طرح مذکور با تصویب شورای شهر و سرمایه‌گذاری و مشارکت مالکان زمین به اجرا در آمده است.

ترجمه: محسن  
www.mohseni.com



شهری از شهر مونیخ

مشکلات اساسی را طی یک یا دو سال، رفع کرده اما با مدیریت صحیح و برنامه‌ریزی بلند مدت می‌توان اقدامات مثبتی را به انجام رساند.

در همین زمینه، شهرداری استانبول با همکاری وزارت صنعت و بازرگانی ترکیه به تقویت فعالیت‌های مبتکرانه و نوآورانه خود پرداخته است. از جمله اقدامات شهرداری استانبول، کاهش فرایند گرفتن مجوز برای احداث نواحی صنعتی و انبارهای مواد شیمیایی در مناطق مناسب است. در واقع این شهرداری با اولویت دادن به ایمنی شهروندان، بخشی از فرایند بوروکراتیک صدور مجوز را حذف کرده است.

شهرداری استانبول خود را در چارچوبی کلان‌تر، در حوزه ایمنی دریا، ایمنی محیطی و ایمنی زمین نیز مسئول می‌داند. در زمان حاضر آلودگی مفرط سواحل استانبول، تردد کشتی‌های حامل مواد شیمیایی و قابل اشتعال، حجم ترافیک بالای شهری و از میان رفتن بسیاری از کوزه‌های آبیان و جنگل‌ها، موجب شده است که شهرداری استانبول برای تبادل نظر و مشارکت در ارائه راهبردها در مجامع و کنفرانس‌های جهانی شرکت کند.

ترجمه: ابراهیم گلستان  
www.abrahamgolstan.com

بر اساس بررسی‌هایی که به وسیله کارشناسان این شهر به عمل آمده است، توسعه زیر ساخت‌ها و ایجاد فضاهای مناسب برای سرمایه‌گذاری دو عامل مهم برای توسعه همه‌جانبه کنستانتینوپل به شمار می‌روند. برای این منظور، گروه‌های شهروندی انجمن‌هایی را تشکیل می‌دهند که وظیفه‌شان شناسایی و ارزیابی پروژه‌های

شهرداری کلان شهر استانبول با اعمال مدیریت صحیح، مشکلات برنامه‌ریزی برای نواحی صنعتی و مسکونی را مرتفع می‌کند.

به گفته یکی از مسئولان شهرداری استانبول، آمیختگی زندگی صنعتی و مسکونی شهری از یک سو و رشد سریع و بدون برنامه‌ریزی نواحی صنعتی از سوی دیگر، موجب شده است این نواحی که از ده‌ها سال پیش طراحی شده بودند، امروزه در نواحی مسکونی قرار بگیرند. بدین ترتیب همواره تضاد دائمی زندگی در ناحیه نیمه مسکونی - نیمه صنعتی به چشم می‌خورد. علاوه بر این، تولید و انبار مواد شیمیایی خطرناک، زندگی در شهرها را با احساس ناامنی و خطر در آمیخته است.

مسئولان شهرداری استانبول بر این باورند که گو چه نمی‌توان



شهرداری کنستانتینوپل لهستان با بهره‌گیری از مشارکت فعالانه شهروندان، گام‌های مؤثری در توسعه اقتصادی منطقه برداشته است. شهر کنستانتینوپل در ساحل رود باگ در لهستان قرار دارد و از جمله سرمایه‌های عمده آن هوای سالم و کشاورزی سنتی است.

## صنایع شهری در استانبول ساماندهی می‌شوند

## سهام مردم در اداره شهر کنستانتینوپل<sup>(۱)</sup>



برنامه‌ریزی و جلب حمایت‌های مالی است. از مهم‌ترین دستاوردهای این مشارکت اجرای پروژه‌های زیست محیطی و زیرساختی، برنامه‌های ساخت‌وساز صنایع خاکنده، مدرنیزه کردن نیروگاه گرمایی منطقه، گسترش خطوط تلفن و احداث جاده‌های جدید است. گفتنی است مشارکت فعالانه شهروندان کانتانتینو، علاوه بر اجرای سریع پروژه‌ها، جلب کمک‌های مالی شهرداری و شهروندان و به رسمیت شناختن حق نظارت مردم بر پیشرفت پروژه‌ها و هزینه‌های آنها شده است.

ترجمه: بهار حسینی  
www.egipz.org.pl  
پیشرفت: Karsztabylo

پیشنهادی است. صرفنظر از ارزیابی طرح‌ها، مهم‌ترین وظیفه کارشناسان منطقه مدیریت مطالعات امکان‌سنجی، مشارکت و

## سیویتا، راهی به سوی حمل و نقل پاکیزه‌تر



کمیسیون اروپا به منظور مقابله با مشکلات روزافزون ترافیکی، طرحی نو و مبتکرانه را به نام «سیویتا» در بسیاری از شهرهای اروپا به اجرا در آورده است.

«سیویتا» طرحی است که از روش‌های کاربردی و جدید در جهت بهبود سیستم حمل و نقل شهری حمایت می‌کند. ضرورت اجرای چنین طرح‌هایی از آنجا نشأت می‌گیرد که امروزه شهرهای اروپا نیز همچون دیگر شهرهای جهان با افزایش CO2 موجود در هوا، کاهش کیفیت شرایط زیست محیطی و افزایش خطرهای ناشی از عبور و مرور کنترل ناشدنی رو به رو هستند. در طرح «سیویتا» ۱۹ شهر اروپایی مشارکت می‌کنند. «سیویتا» به وسیله کمیسیون اروپا به اجرا در می‌آید، در این طرح ۵۰ میلیون یورو برای حمایت از استراتژی‌های کاربردی در نظر گرفته شده است. این ۱۹ شهر اروپایی متعهد شده‌اند تا با به کارگیری روش‌های کاربردی و بهره‌مندی همزمان و مفید از منابع انرژی گامی تازه در جهت کاهش آلودگی سیستم حمل و نقل شهری بردارند. روش‌های مذکور باید از معیارهایی که در پی می‌آید تبعیت کنند:

- ایجاد حساسیت و دقت بیشتر در صاحبان خودروها
- احداث پارکینگ‌های ویژه وسایل نقلیه فروشندگان و خریداران در مراکز خرید
- جلب مشارکت همگانی در جهت ارتقای سیستم حمل و نقل عمومی

عمومی

- تعریف بندی مناسب برای استفاده از پارکینگ‌ها و جاده‌ها
- ایجاد مکان‌های مخصوص پارک خودرو در مراکز شهرها
- به کارگیری روش‌های اجرایی، کاربردی و آموزشی برای مبارزه با آلودگی و ترافیک در شهرهای پیش گفته.

در اجرای طرح سیویتا شش محور اصلی نباید از نظر دور بمانند، اینها عبارتند از:

- ۱- ساخت پارکینگ‌های عمومی و خصوصی یا زیرساخت‌های ضروری و بازه‌بالای اقتصادی.
- ۲- تعیین استراتژی‌های برای دسترسی آسان به مراکز شهر و سایر نقاط خاص در شهرها.
- ۳- مدیریت استراتژی‌هایی که به صورت همزمان برای بهبود کیفیت حمل و نقل در مناطق اجرا می‌شوند.
- ۴- ارتقای سیستم حمل و نقل عمومی و کیفیت سرویس‌های خدمات دهی به مسافران.
- ۵- استفاده از روش‌های جدید مالکیت خودرو و شیوه‌های کاربردی برای کاهش استفاده از خودروهای شخصی.
- ۶- افزایش روش‌های جدید برای توزیع کالا و خدمات در شهر.

بررسی‌های به عمل آمده حکایت از آن دارد که اجرای طرح سیویتا در شهرهای مذکور بسیار مؤثر واقع شده است. قرار بر این است که در فاصله سال‌های ۲۰۰۵ - ۲۰۰۳ هر سال در یکی از ۱۹ شهر عضو طرح سیویتا اجلاس برگزار شود. شرکت کنندگان در این اجلاس تجربه‌های مفید خود را در زمینه حمل و نقل به بحث و گفت‌وگو خواهند گذاشت.

لازم به ذکر است شهرهایی که به اجرای این طرح علاقه‌مند هستند، می‌توانند اطلاعات مورد نیاز خود را از طریق اینترنت یا سایر وسایل ارتباطی به دست آورند.

ترجمه: بهار حسینی  
www.CIVITA-initiative.org

با کمک بانک جهانی، طرح آبرسانی به شهرهای بخارا و سمرقند و پروژه مدیریت پسماندهای جامد در تاشکند ازبکستان به اجرا در آمد.

پروژه آبرسانی به بخارا و سمرقند - دو شهر بزرگ و تاریخی ازبکستان - با هدف ارتقای کیفیت، قابلیت، کارآمدی و پایداری اقتصادی طراحی شد.

در این پروژه کارآمدی امکانات موجود، تقویت مؤسسه‌های آبرسانی با مدیریت یک نهاد بین‌المللی و تقویت مالی آنها از طریق سیستم‌های مدیریتی مالی پیشرفته، مدنظر قرار گرفت. هزینه طرح مذکور از محل وام ۴۰ میلیون دلاری بانک جهانی، کمک ۹

## بخارا، سمرقند، تاشکند پروژه‌های جدید



همچنین پایداری و کارایی است. تقویت شهرداری برای توسعه سیستم مدیریت پسماندهای جامد از دیگر تأثیرات مثبت این پروژه به شمار می‌رود که از طریق کاهش تولید زباله و استفاده از فناوری‌های جدید دفع مواد زائد امکان‌پذیر گشته است. لازم به ذکر است که اجرای طرح مذکور به سرعت بر افزایش جمعیت استفاده‌کنندگان از این خدمات تأثیر گذاشته است.

ترجمه شوزه فرین پاک  
www.vadifrank.org

پیشرفت طرح مذکور از طریق جلساتی که با حضور اعضای هیئت نمایندگی چک و نمایندگان ادارات محلی و شهرداری‌های «سومادیا» برگزار می‌شود، کنترل خواهد شد.

در این جلسات ابتدا سیمانان جمهوری چک به توضیح مراحل توسعه کشور خود در طول دوره گذار می‌پردازند. مهم‌ترین مباحثی که شرکت کنندگان میهمان همواره بر آن تأکید می‌کنند، آموزش کارمندان اداره‌های محلی، اهمیت ارتباط میان مناطق و ایجاد مناطق کوچک به وسیله شهرداری‌هاست. در بخش دیگر این نشست‌ها مشکلات و نیازهای شهرداری‌های سومادیا بررسی می‌شود. برخی از مشکلاتی که تاکنون در این جلسات به بحث گذاشته شده‌اند، عبارتند از: جایگاه اداره‌های محلی در قانون جدید حکومت محلی، ساختار خدمات رفاهی و احیای صنعت و کشاورزی در «سومادیا».

روال این جلسات همیشه این گونه بوده است که میزبانان طرح‌های توسعه خود را به میهمانان معرفی می‌کنند و سؤالات خود را در زمینه مسائل و مشکلات بالقوه دوران توسعه مطرح می‌سازند. از جمله مشکلات مطرح شده، می‌توان به مسائلی چون بیکاری، سازمان دهی مراکز بهداشتی، نقش ادارات محلی در توسعه شرکت‌های کوچک، جایگاه اداره‌های محلی در قوانین، انگوی تقسیم قدرت در جمهوری چک و شیوه‌های تخصیص بودجه در مناطق اشاره کرد. در پایان یکی از این جلسات، گروهی به نام «صرب - چک» به منظور تحلیل مسائل پستی گفته تشکیل گردید. اولین گام این گروه بازدید از استان سومادیا و امکان‌سنجی اجرای طرح توسعه مناطق در این استان بود.

لازم به ذکر است که یک نهاد اجرایی در استان سومادیا که به وسیله دولت صرب تأسیس شده است، وظیفه ایجاد ارتباط میان شهرداری‌ها و دولت را بر عهده دارد.

ترجمه علی عربانی  
www.ck.irg

دانش آموزان شرکت کننده همچون سال‌های پیش، در تعطیلات



میلیون دلاری سوئیس و پستوانه ۱۲ میلیون دلاری دولت نامین گردیده است.

پروژه مدیریت پسماندهای جامد در تاشکند با اعتباری معادل ۲۴ میلیون دلار پیش از پروژه آبرسانی آغاز شد. با اتمام طرح مذکور، شرایط نامناسب پسماندهای جامد شهری به سطح رضایت بخشی در ارائه خدمات تغییر می‌یابد و بستر و بنیان اقتصادی، شیوه‌های مناسبی را برای آینده فراهم می‌آورد.

مهمترین تأثیرات اجرای پروژه مدیریت پسماندهای جامد، بهبود خدمات جمع‌آوری پسماندها به لحاظ زیست محیطی، و

به منظور بهبود فعالیت‌های اداره‌های محلی و تبادل تجربه با کشورهای در حال گذار، طرح «همکاری مناطق» در چک به اجرا در می‌آید.

پروژه همکاری مناطق نام طرحی است که با همکاری مشترک



مجلسی از شهر پراگ

مرکز آموزش و ارتباطات و اداره‌های محلی چک در شهرداری‌های «سومادیا» انجام می‌شود. هدف از این برنامه، که هزینه آن را مؤسسه‌های آمریکایی تأمین می‌کند، این است که با همکاری و تبادل تجربه میان نمایندگان نهادهای مختلف، دموکراسی در جامعه رواج یابد.

مهم‌ترین اهداف این پروژه عبارتند از:

- ارتقای خدمات ادارات محلی.
- ایجاد اعتماد در شهروندان و شکل‌گیری و تقویت ارزش‌های دموکراتیک.
- ایجاد ارتباط میان مناطق و کشورهای در حال گذار.
- تأسیس مراکز اطلاع‌رسانی که زمینه‌های لازم را برای همکاری‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی فراهم سازند.
- توسعه همکاری میان مقامات محلی و سازمان‌های غیردولتی چک و اروپای جنوب شرقی.

## توسعه آموزش و ارتباطات در چک

## تابستان دانش آموزان و شهرداری نیویورک

دانش آموزان نیویورک در تعطیلات تابستانی برای چهارمین سال بیابایی با این شهر و آثار تاریخی آن آشنا می‌شوند.

این برنامه با همکاری «موزه ساختمانی نیویورک» و «انجمن هنری شهرداری» اجرا می‌شود. انجمن هنری شهرداری سازمانی خصوصی است که از سال ۱۸۹۴ در جهت غنی‌سازی فرهنگ و طراحی کالبدی شهر نیویورک فعالیت می‌کند و هدف آن ارتقای برنامه‌ریزی و طراحی شهری، معماری معاصر و آثار تاریخی و هنر مردمی است.

آشنا می‌شوند، زیر نظر آنها عکس می‌گیرند و از موزه‌های شهر بازدید می‌کنند.

تکته در خور توجه اینکه پس از اتمام دوره مذکور نمایشگاهی از آثار این دانش‌آموزان برپا می‌گردد که منظر و چشم‌اندازی جدید از شهر نیویورک را به نمایش می‌گذارد.

ترجمه: بهار حسینی  
www.maa-irg.com  
1- MAA Municipal Art Society  
ایالات متحده آمریکا



مشارکت شهروندان را به نمایش گذاشت.

ترجمه: شهریار زین پناک  
www.bustor-palmar.com

می‌یابد. از طریق این سیستم، صندوق‌هایی کمکی برای پوشش هزینه‌های معمولی و مورد نیاز شهرداری‌ها ایجاد می‌شود. یکی از این صندوق‌ها، صندوق ترفیع شهرداری‌هاست که به وسیله شهرداری توکیو و شرکت سرمایه‌گذاری کو (KCI) راه‌اندازی شده و وام‌هایی را برای بهبود امکانات و تجهیزات عمومی در نظر گرفته است.

نصب تجهیزات آبرسانی جدید در توکیو و جمع‌آوری هزینه آب بها به وسیله شهرداری توکیو، در کنار توسعه بندرگاه‌ها و فرودگاه‌های روستاهای جزایر لوزو و آکا ساوا در توکیو از دیگر فعالیت‌های این شهرداری است.

ترجمه: علیرضا عباسی  
www.chilidamban.com/eng/profile



تابستانی خود طی شش هفته از محدوده‌های فرهنگی و قومی شهر بازدید به عمل آوردند و از مشاهدات خود عکاسی و نقشه‌برداری کردند. مهم‌ترین فایده این امر آشنایی دانش‌آموزان با محیط و تاریخچه ساکنان نواحی مختلف شهر و کسب اطلاعات مفید در زمینه برنامه‌ریزی شهری، معماری، آثار تاریخی، مفاهیم عکاسی و گرافیک و خواندن و تهیه نقشه بوده است.

دانش‌آموزان در طی دوره‌ای شش هفته‌ای با عکاسان و طراحان

کارکنان بانک اردن یک روز را با شعار «به خاطر محیط زیستی زیبا، نیکی را در زمین خدا می‌کاریم» در برنامه زیباسازی محیط اردن شرکت کردند.

این طرح که به ابتکار بانک اردن به اجرا درآمد، «محیط زیست و جامعه» است. به گفته یکی از مدیران بانک اردن، به دلیل ضرورت مشارکت در فعالیت‌های فرهنگی - اجتماعی، کارکنان بانک‌های اردن، به همراه خانواده‌های خود روز جمعه هفدهم ماه مه سال جاری، به کاشت دانته‌های سبز و پاکسازی محیط پرداختند.

در این برنامه که با همکاری شهرداری اردن اجرا شد، اقشار مختلف مردم شرکت کردند. لازم به ذکر است که در این روز حضور گسترده مردم در کنار کارکنان بانک اردن، تصویری زیبا از

حکومت کلان شهر توکیو برای حل مشکلات مالی که گریبانگیر شهرداری‌های توکیوست، اقداماتی را در جهت تجهیز آنها به سیستم‌های مالی و ارتقای سطح مدیریت شهرداران به انجام رسانده است.

حکومت کلان شهر توکیو، همچون شهرهای دیگر ژاپن، اکنون با مشکلات گسترده‌ای در زمینه مدیریت مالی شهرداری‌ها روبه‌رو شده است. مهم‌ترین منابع درآمد شهرداری‌های شهرهای ژاپن از مالیات‌های محلی تأمین می‌شود.

مسئولان کلان شهر توکیو برای مقابله با مشکلات مالی شهرداری‌ها، از روش‌های مختلفی استفاده می‌کنند. نخستین راه حل، ایجاد سیستمی برای افزایش تخصیص اعتبار شهرداری‌هاست. این سیستم می‌تواند کمبود منابع مالی شهرداری‌ها را جبران کند. راه حل دیگر تنظیم اعتباراتی است که به شهرداری‌ها اختصاص

یک روز برای محیط زیست

## تلاش کارکنان بانک اردن در زیباسازی

## شهرداری‌های کلان شهر توکیو





## تأثیر اجرای ناقص مترو بر ساختار شهری تهران

ایرج قاسمی

عضو هیأت علمی جواد دانشگاهی

### فعالیتها

ح) زمین استفاده شده برای مجراهای انطباق یافته و آن قسمت از زمین مصرف نشده شهری که در آینده چنین پتانسیلی را دارا خواهد بود.

د) مجراهای همساز مانند جاده‌ها، راه، خطوط آهن، مسیرهای هوایی و جز اینها.<sup>(۱)</sup>

«ترابری شهری به عنوان بخشی از کل سامانه ترابری، یکی از اجزای سیستم ارتباطات شهری است که با هدف دسترسی بین کاربری‌های مختلف در محدوده یک شهر، کار عبور و مرور و جابه‌جایی انسان و کالا را بین این فضاهای انطباق یافته (کاربری‌ها) به عهده دارد. به بیان دیگر، این نوع ترابری عبارت است از مجراهای همساز که همواره با فضاهای انطباق یافته، در چارچوب کالبدی سیستم شهری را تشکیل می‌دهند و بین فضاها، از طریق مجراهای مذکور (شبکه ترابری) روابط دو سویه درون مجرای یا درون شبکه‌ای را ایجاد می‌کنند و به جریان می‌اندازند.»<sup>(۲)</sup>

از طرف دیگر، «شهر سیستمی فضایی است که عناصر آن نسبت به‌همدیگر ارتباط دارند و به دلیل ماهیت سیستمی آن روابط متقابل و پیچیده‌ای بین سیستم ترابری شهری و محیط اقتصادی، اجتماعی و کالبدی آن وجود دارد.»<sup>(۳)</sup> بنابراین هرگونه تغییر و تحول در یکی از اجزای این سیستم منجر به تحول در اجزای دیگر آن و نهایتاً عملکرد کل سیستم خواهد شد. به همین دلیل تغییر در سیستم‌های ترابری شهری و فناوری ترابری بر کالبد شهر و اجزا و عناصر فضایی - کالبدی آن تأثیر می‌گذارد.

«سیستم‌های ترابری تندرو و خودروهای شخصی توسعه کلان شهرها را هر چه بیشتر تسهیل کردند، سرانجام جدایی بین

### طرح مسئله

نا قبل از انقلاب صنعتی اروپا، شهرها با وسعتی کم و جمعیتی اندک همراه با فناوری سنتی، موضوع ترافیک و ترابری شهری را در دستور کار مدیران خود نداشتند. محل کار، زندگی، فراغت و آموزش در کنار یکدیگر به نحوی در هم تنیده شده بود که فاصله فیزیکی الزامات استفاده از وسیله نقلیه را بسیار محدود می‌کرد. به همین دلیل شهرها از نظر وسعت و اندازه و تقسیمات برای پیاده‌روی ساخته می‌شدند.

اما بروز انقلاب فناوری از یک طرف و پیدایش راه‌آهن و وسایل نقلیه تندرو و نیز حاکمیت یافتن دیدگاه‌های مدرنیستی در طراحی شهری باعث گردید که تقسیم فضاها ممکن گردد و راه برای توسعه شهرها فراهم آید.

هنگامی که فضاهای شهری از یکدیگر جدا شدند و به‌تدریج متعصبانه عملکردی شهر بروز کرد، برقراری ارتباط بین عملکردها و فضاها ضرورت یافت. روابطی که بین عملکردها یا فضاها و با کاربری‌های مختلف در جریان است، چنانچه روابط «مادی» باشد، به صورت رفت و آمد انسان یا جابه‌جایی کالا مطرح می‌گردد و طبعاً از طریق شبکه‌های ترابری صورت می‌گیرد. در صورتی که روابط شکل انرژی‌یابی داشته باشد، به صورت جریان انرژی و از طریق کانال‌ها و شبکه‌های زیربنایی (کابل‌های الکتریکی و مانند اینها) انتقال می‌یابد.<sup>(۴)</sup> بنابراین می‌توان اجزای مختلفی برای سیستم‌های ارتباطات بین فضاها و عملکردهای شهری تعریف کرد. این اجزا عبارتند از:

الف) مواد - شامل انسان، کالا، اطلاعات و انرژی.

ب) فعالیت‌های بین مکانی - از قبیل سفر یا حرکت انسان، انتقال کالا، تبادل اطلاعات و انتقال انرژی بین مکان انواع



مترو نیز تعریف شده بود، بخش از طرح به اجرا در آمده است و بیش از یک سال از راه اندازی اولیه آن می گذرد. سؤال این است که:

- سیستم مترو تهران براساس کدام یک از دیدگاه‌های کلی پیش گفته طراحی گردیده است؟

- طراحی انجام شده تا چه اندازه با وضع موجود و طرح در دست اجرا سازگاری دارد؟

- آیا شبکه مترو به صورت کامل و ناقص آن تأثیری بر ساختار کالبدی شهر تهران می گذارد؟ در صورت مثبت بودن جواب، چه تأثیراتی می گذارد؟

- با چه راهبردهایی می توان تأثیرات منفی احتمالی این طرح را کاهش داد؟

### مبانی نظری

بررسی عنوان موجود و نظریه‌های ارائه شده در مورد رابطه ترابری شهری - خصوصاً مترو - بر ساختار کالبدی شهر، به این نتیجه منجر می شود که تمام دیدگاه‌ها و نظریات را می توان در دو قالب کلی تقسیم بندی کرد:

الف) سیستم ترابری شهری، به ویژه سیستم‌های تندرو، بر ساختار کالبدی و کاربری اراضی شهری تأثیر زرفی دارد و منجر به تغییر و تحولات زیادی در ساختار شهر می شود.

ب) سیستم ترابری شهری، خصوصاً سیستم تندرو، بر ساختار کالبدی شهر و کاربری اراضی شهری تأثیر ندارد و یا تأثیر آن چندان جدی نیست.

**دیدگاه نخست: موافق تأثیر و تأثر ترابری بر ساختار شهر**

اکثر صاحب نظران و برنامه ریزان معتقدند که بین طرح ترابری شهری و طرح شهری رابطه متقابل وجود دارد، به طوری که تغییر در هر یک از این دو باعث تغییر در دیگری خواهد شد. این گروه معتقدند «ترابری شهری» به عنوان سیستمی که دارای محیط اقتصادی و اجتماعی است، به طور تنگاتنگی مرتبط با کاربری زمین های شهری مورد بررسی قرار می گیرد و روابط متقابل و پیچیده‌ای بین محیط کاربری اراضی و ترابری وجود دارد. به خصوص ملاحظات زیست محیطی و محدودیت‌ها و نیازهای ناشی از آن متأثر از فعالیت هر دو بخش برنامه ریزی ترابری شهری و کاربری اراضی است. بدین ترتیب که کاربری اراضی موجب تولید سفر می شود، ترابری ترافیک را به وجود می آورد و سیستم کاربری زمین، ترابری نیز در محیطهای اقتصادی - اجتماعی شکل می گیرد. تغییر در هر یک از عوامل پیش گفته، پرباشانی در کل سیستم را به دنبال دارد. اگر تغییرات مذکور ناچیز باشد، سیستم آن را می پذیرد و به وضعیت تعادل می رساند. اما اگر تغییرات عمده باشد ممکن است سیستم ناپایدار گردد و از بین برود؛ ولی حتی بعد از آن نیز به وضعیت تعادل خواهد رسید. حال برای اینکه وضعیت به وجود آمده بهینه باشد، شناخت این تغییر و تحولات و رسیدن به تعادل مطلوب بر عهده برنامه ریزان ترابری شهری و کاربری زمین های شهری است و این دو طرح نیز از ابعد برنامه ریزی جامع شهری اند.<sup>(۱)</sup>

در چارچوب نظریه مذکور، ترابری شهری و کاربری اراضی که ساختارهای اصلی شهر را تشکیل می دهند، هر یک جزئی از

فعالیت های انسانی موجب گردید که سفرها طولانی شوند و حجم ترافیک (آمد و رفت) سنگین گردد. به تبع آن تضامی مشکلات وابسته به این گونه ترافیک نظیر راه پندان، تصادفات، اتلاف انرژی، آلودگی های محیطی و مصرف بی رویه زمین نیز ایجاد گردید.<sup>(۲)</sup>

مدیران شهری برای کاهش مشکلاتی که به وسیله سیستم های ترابری شهری به وجود آمدند، راه حل های مختلفی را بررسی و ارزیابی کرده اند که هر یک خود دارای آثار و پیامدهای منفی یا

**از نقاط متقابل ترابری و عوامل کالبدی تشکیل دهنده ساختار فضایی شهر است، به طوری که ترابری را یکی از عوامل اصلی تعیین کننده ساختار فضایی شهر دانسته اند**

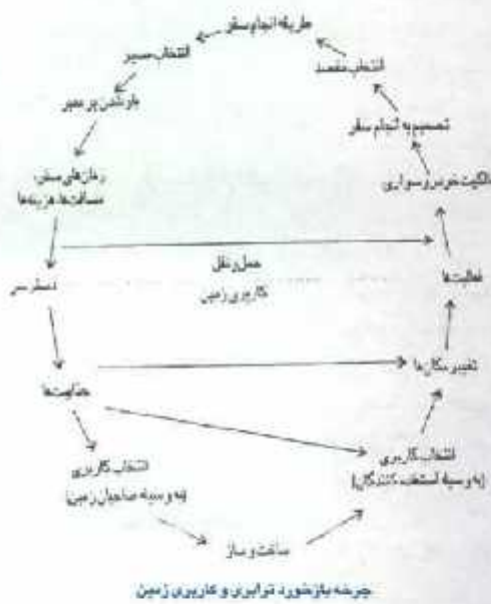
مثبت دیگری است. علاوه بر این، برنامه ریزان شهری نیز برای جهت دادن به توسعه و گسترش شهر و تقسیم عملکردها و فضاهای شهری، از سیستم های ترابری مختلف شهری استفاده می کنند. بنابراین، دو دیدگاه کلی برای انطباق سامانه ترابری و فضاها و عملکردهای شهری شکل گرفته است. دیدگاه اول شبکه ترابری را بر واقعیات موجود جامعه منطبق می سازد و از این طریق تلاش می کند تا مشکلات موجود جامعه را حل کند و آینده نگری لازم را برای کاهش بروز پیامدهای منفی آن به عمل آورد. دیدگاه دوم به دنبال آن است که از سامانه ترابری شهری به عنوان ابزار مدیریتی برای توسعه و گسترش شهر و برنامه ریزی فضاها و عملکردهای شهری استفاده کند. از این رو تلاش دارد تا سیستم و شبکه ترابری را به نحوی ترکیب کند که شهر در جهتی که مورد نظر است توسعه یابد و به عبارتی از توسعه بدون برنامه آن جلوگیری به عمل آید.

سامانه ترابری شهری تندرو راه آهن شهری یا مترو یکی از سیستم هایی است که هم به عنوان ابزار حل مشکل و هم به عنوان وسیله و ابزار برنامه ریزان شهری در کلان شهرهای جهان مورد استفاده قرار گرفته است. از آنجا که کلان شهر تهران هم با مشکلی به نام ازدحام ترافیک و کندی عبور و مرور روبرو بوده و هم رشد و توسعه لجام گسیخته ای داشته است؛ فکر ایجاد و راه اندازی شبکه راه آهن شهری (مترو) ابتدا به وسیله سیاستمداران و سپس برنامه ریزان شهری و نهایتاً متخصصان ترابری شهری مطرح شد، اینک با گذشت نزدیک به چهار دهه از طرح اولیه ایده و نیز سه دهه از تهیه اولین طرح جامع ترابری شهری تهران که در آن سیستم

سیستم به شمار می‌روند. در این صورت بین دو نوع برنامه‌ریزی

**سیستم‌های ترابری تندر و خودروهایی**  
**شخصی توسعه کلان شهرها را تسهیل**  
**کردند. جدایی بین فعالیت‌های انسانی**  
**موجب گردید که سفرها طولانی شوند و**  
**حجم آمد و رفت سنگین گردد. به تبع آن**  
**مشکلات وابسته نظیر آلودگی،**  
**تصادفات، اتلاف انرژی، آلودگی‌های**  
**محیطی و مصرف بی‌رویه زمین نیز ایجاد**  
**گردید**

ترابری شهری و برنامه‌ریزی کاربری اراضی رابطه تنگاتنگی برقرار می‌شود؛ زیرا کاربری‌ها حکم مبادی و مقاصد سفرها را دارند و



جزیره یازخورد ترابری و کاربری زمین

میزان جامع‌گویی و مسیر آنها بستگی به نحوه توزیع کاربری‌ها (به ویژه کاربری‌های مؤثر در تولید و جذب سفرها) در سطح شهر دارد. بدین ترتیب استقرار فضاهای با توجه به شبکه ارتباطی و تنظیم سیستم حمل و نقل، و شبکه ارتباطی نیز یا در نظر گرفتن الگوی توزیع جمعیت و کاربری اراضی امکان‌پذیر است.<sup>(۳)</sup>

بر اساس دیدگاه‌های کلان پیش گفته، نظریه‌ها و اصولی به وسیله صاحب‌نظران و نظریه‌پردازان شهری، ترابری و ترافیک شکل گرفته است. در تمام این نظریات، اعتقاد به زنجیره‌ای از باز خورد ترابری و کاربری زمین مطابق شکل به چشم می‌خورد.

نظریه‌پردازان زیادی در این زمینه کار کرده و آزموده‌های خود را بعضاً به صورت مدل‌های کمی و ریاضی یا توصیفی و کیفی ارائه داده‌اند. مدل کلان شهر لاری (۱۹۶۴) بر پایه ترابری شهری و کاربری اراضی بنا نهاده شده است.

گروهی دیگر از صاحب‌نظران، ضمن اعتقاد به تأثیر برنامه‌ریزی و شبکه ترابری بر ساختار کالبدی شهر و توزیع کاربری‌ها و نحوه مکان‌گزینی فعالیت‌های اقتصادی در شهر، سعی کردند این موضوع را از دیدگاه اقتصادی مورد بررسی و ارزیابی قرار دهند. آنسو در سال ۱۹۶۴ مدلی درباره تعیین مکان یک دستگاه اقتصادی در شهر یا استفاده از مفهوم تابع اجاره پیشنهادی عرضه کرد. تابع اجاره پیشنهادی، تابع سود یکسان است که مقدار مختلف اجاره‌های را، که دستگاه اقتصادی حاضر است در مناطق مختلف شهر با فاصله‌های مختلف از مرکز شهر بپردازد، نشان می‌دهد؛ به طوری که در تمام نقاط سود حاصل از تولیدش یکسان باشد. در این دیدگاه، نرخ اجاره زمین بستگی به فاصله دارد و قیمت‌های سایر عوامل تولید مستقل از متغیر فاصله است. در این مدل ترابری نقش تعیین کننده‌ای در قیمت‌های اجاره‌ها دارد.

آنسو مدل دیگری را برای مکان‌گزینی خانوار در سطح شهر ارائه می‌دهد. در این مدل هر فرد مواجه است با تعیین محل مسکونی و مقدار لازم برای واحد مسکونی، به طوری که تابع مطلوبیتش را با توجه به محدودیت بودجه‌ای به حداکثر برساند.<sup>(۴)</sup> بنابراین مدل مکان‌گزینی دو کاربری اداری و مسکونی می‌تواند با توجه به سیستم ترابری شهری تغییر کند. به عبارت دیگر، توسعه شبکه ارتباطی یا تغییر در هزینه‌های ترابری و کاهش فاصله زمانی و مکانی بین کاربری‌های مذکور باعث می‌شود تا خانوار

**اکثر صاحب‌نظران و برنامه‌ریزان معتقدند**  
**که بین طرح ترابری شهری و طرح شهری**  
**رابطه متقابل وجود دارد**

فرصت‌های جدیدی برای انتخاب مکان مسکونی داشته باشد. بر اساس این فرض‌ها، پراکندگی شهر بیشتر می‌شود و محورهای ترابری به شکل‌گیری گره‌های کاربری‌های مسکونی منجر می‌گردند.

در مدلی که سوپ ارائه کرده است، تعادل مکان واحد مسکونی به وسیله توابع قیمت زمین و هزینه رفت و آمد در جایی تعیین می‌شود که کاهش هزینه نهایی خرید واحد مسکونی بر اثر افزایش فاصله،



برابر با افزایش هزینه نهایی شود.<sup>۱۱۰</sup>

ولن تونن نیز نظریه ساختار فضایی شهر را ارائه داده است. نکته بارز نظریه تونن این است که تفاوت بین اجاره سناحلی مختلف با صرفه جویی در هزینه ترابری توضیح داده می شود.<sup>۱۱۱</sup>

در سال های دهه ۱۹۵۰ نخستین تلاش ها در زمینه رابطه

**تراپری و به ویژه تفاوت در نوع سیستم ها در سطح شهر، باعث ایجاد رانت تفاوتی می گردد. در نتیجه این رانت، مالکان اراضی پیرامون محورها با تغییر کاربری زمین و با افزایش ارزش آن روبرو می شوند. بدون آنکه سرمایه گذاری یا هزینه ای انجام داده باشند**

مقابل تراپری و کاربری اراضی در مطالعاتی نظم یافته در ایالات متحده آمریکا شکل گرفت. در سال ۱۹۵۹ هانسن نشان داد که در شهر واشینگتن دی سی اراضی ای که دسترسی خوبی دارند، دارای موقعیت بیشتری برای توسعه اند و تراکم آنها نیز از اراضی دور افتاده بالاتر است. این امر حاکی از آن بوده است که در واقع چگونگی دسترسی ها به کاربری اراضی شکل می دهند.<sup>۱۱۲</sup>

تسهیل در دسترسی به مرکز شهر و ایجاد سیستم های جدید از جمله مترو در این دیدگاه، تغییرات زیادی در ساختار کالبدی شهر ایجاد می کند. سیستم جدید حمل مسافر از زوال منطقه تجاری مرکزی جلوگیری به عمل می آورد و جریان آن را وارونه می سازد. همچنین از پیشروی بی تناسب شهر جلوگیری می کند و مشکل بیکاری در گدوهای شهری را از بین می برد. علاوه بر اینها، شبکه جابه جایی مسافر CBD را برای بنگاهها جذابتر می کند؛ زیرا بر دسترسی کارکنان به CBD می افزاید، بدین ترتیب اشتغال در CBD به خسر اشتغال در حومه افزایش می یابد، و بر شیب تراکم اشتغال می افزاید. ساختن مترو در سانفرانسیسکو با افزایش ناگهانی ساختن آسمانخراش در مرکز شهر همزمان بوده.<sup>۱۱۳</sup>

#### دیدگاه دوم: مخالف تاثیر تراپری بر ساختار شهری

گروه دیگر، هر چند که تعدادشان محدودتر است، دیدگاه و رویکرد جدیدی نسبت به تاثیر تراپری بر ساختار کالبدی شهر ارائه داده اند. همیلتن معتقد است «تاثیرات شبکه ترابری مسافر بر ساختار شهر به چگونگی آن سیستم و منطقه مادر شهری مورد نظر بستگی دارد. اما به آسانی می توان دریافت که برخی از دعوی ها در این مورد اقرار آمیز است. حتی خوش طرح ترین و مؤثرترین شبکه حمل مسافر فقط تأثیری مستدل در کاهش کل هزینه زمانی و پولی رفت و آمد دارد. ... ساختن مترو در سانفرانسیسکو با افزایش ناگهانی ساختن آسمانخراش در مرکز شهر همزمان بوده اما سانفرانسیسکو حتی پیش از ساختن شبکه مترو نیز رشد شتابانی داشت. احتمال نمی رود که سرمایه گذاری عظیم در مسافری اثری نمایان بر کل اشتغال جمعیت داشته باشد.»<sup>۱۱۴</sup>

در سال ۱۹۹۰ رابرت سرویرو و جان لندیز خاطر نشان کردند

که تمامی موارد پیش گفته (چرخه تاثیر تراپری و کاربری اراضی) می توانند غلط باشند. آنها بر پایه مدارک جالبی که از شهرهای امریکای شمالی جمع آوری کرده بودند، دریافتند که مکان های نزدیک به ایستگاه های راه آهن به طور کلی برای توسعه، جذاب تر از مکان های دور افتاده نبوده اند. به بیان دیگر، سرمایه گذاری در تراپری عمومی موجب جابه جایی جمعیت و اشتغال بین مراکز و حومه ها نگردیده است. علاوه بر اینها، بیشترین نسبت توسعه مسکونی حومه ها نیز در شهرهای بدون آزاد راه روی داده است. ضمن آنکه راه آهن در مقام مقایسه با آزاد راه شکست خورده است. در سانفرانسیسکو رشد جمعیت در کریدورهایی که به وسیله آزاد راهها خدمات دهی می شوند، به طور متوسط ۲۰ درصد سریع تر از کریدورهایی بوده که تراپری آنها به وسیله راه آهن انجام می شده است. رشد اشتغال نیز به غیر از کریدورهایی که توسعه تجاری - اداری و یا حرفه ای - قتی داشتند، این گونه بود. حتی ارتباط معکوس از کاربری زمین به تراپری، به طوری که کاربری زمین تعیین کننده رفتار سومی باشد، مشاهده نشده و تنها ۱۵ درصد کل سفرهای بزرگسالان ساکن در نزدیک ایستگاه های راه آهن در کالیفرنیا با تراپری عمومی انجام می گرفت.

بنابراین به نظر رسید که با توجه به چرخه باز خورد تراپری و کاربری زمین که در تمامی مدل های شبیه سازی رسوخ کرده است و بر پایه مدل کلان شهر لاری (۱۹۶۴) بنا نهاده شده، نسبت گردیده است.<sup>۱۱۵</sup>

#### تاثیرات سیستم تراپری

همگان بر آنند که ارتباط مقابل تراپری و عوامل کالبدی تشکیل دهنده ساختار فضای شهر است، به طوری که تراپری را یکی از عوامل اصلی تعیین کننده ساختار فضایی شهر دانسته اند. اما تفاوت هایی که در تاثیر منفی یا مثبت و عدم تاثیر تراپری بر ساختار فضایی شهرها دیده می شود بیشتر متأثر از ساختار سیاسی و اقتصادی - اجتماعی کشورها و وضعیت فعالیت های شهری است. تاثیرات سیستم تراپری بر ساختار شهری را می توان در موارد زیر خلاصه کرد:



با توجه به مطالعات و مباحث نظری صورت گرفته، مشخص شده است که تأثیر گذاشتن یا نگذاشتن سیستم‌های جدید ترابری بر ساختار فضایی - کالبدی شهرها به شرایط و ویژگی‌های شهری، منطقه‌ای و اجتماعی - اقتصادی وابستگی دارد. بنابراین تجربه‌های قبلی، هم گویای تأثیر تأجیز شبکه جدید راه آهن بر کاربری‌ها و ساختار شهری است (مورد واشنگتن دی سی) و هم گویای تغییر زیاد در پراکندگی کالبدی شهر و استقرار کاربری‌ها در سطح شهر و منطقه (مورد توکیو) است. در صورت پذیرش چنین امری این سؤال به ذهن متبادر خواهد شد که شهر تهران جزء کدام گروه‌ها قرار می‌گیرد؟ برای جواب دادن به این سؤال باید ابتدا ویژگی‌های شهر تهران را مورد بررسی قرار داد.

شهر تهران به عنوان بزرگترین شهر و پایتخت سیاسی کشور، جایگاه ممتازی در شبکه شهری کشور پیدا کرده است. از زمان شناسایی این شهر به عنوان پایتخت دولت قاجار تاکنون، شبکه‌ها و سیستم‌های ارتباطی و اقتصادی - اجتماعی به طرف این شهر مامانده‌ی شده‌اند. تحولاتی که در دهه‌سی و چهل به وقوع پیوست، بر گسترش کالبدی خارج از حد انتظار شهر تهران کمک کرد.

اولین طرح جامع شهری تهران در آذر ماه ۱۳۴۷ به تصویب رسید. در این طرح الگوی کلی توسعه شهر به صورت خطی و شرق به غرب پیشنهاد شده بود. طبق این طرح در جهت توزیع تمرکز فعالیت‌های خدماتی - اقتصادی و اجتماعی، در عوض یک هسته تمرکز، یک مجموعه از هسته‌های مرتبط به صورت کشیده و خطی، در راستای موقعیت جغرافیایی استقرار تهران قرار می‌گرفتند. طرح ساماندهی نیز با توجه به تمرکز بسیار بیشتر و شدیدتر مسائل هسته مرکز شهر با توجه به شکل‌گیری فضایی در دو دهه اخیر، نظامی چند هسته‌ای را پیشنهاد می‌کند. در اصل تعدد هسته‌های خدماتی با طرح جامع معایرتی ندارد، لیکن نسبت به وضع قرارگیری این هسته‌ها دیدگاه‌های جدیدی مد نظر قرار می‌گیرد.

«طرح ساماندهی با واقع‌بینی بیشتر و با توجه به موقعیت شهر ری و شمیرانات، تأکید ساختار طرح را بر چند هسته‌ای کردن تهران و در اجتناب از بیان خطی، شعاعی و یا ستاره‌ای قرار می‌دهد و با پذیرش شبکه شطرنجی به توزیع کاربری‌های اصلی و مهم شهر در نظام پیشنهادی سلسله مراتبی خود در هسته‌های چندگانه می‌پردازد.»<sup>۱۱۱</sup>

علاوه بر الگوی کلی و ساختار تعریف شده، شهر تهران دارای ویژگی‌هایی است که نسبت به پایتخت‌های دیگر و کلان شهرهای

سیستم ترابری شهری باعث به وجود آمدن تفاوت‌های منطقه‌ای می‌شود. تفاوت‌های منطقه‌ای به این معنی است که به دلیل یکسان نبودن مناطق، چه برای تولید چه برای سکونت، بعضی از نقاط در عمل به نقاط دیگری برتری می‌یابند. از نظر تولید، وجود منابع اولیه، خدمات شهری، نیروی کار فراوان و مهارت و آشنایی محلی به یک تولید خاص، باعث می‌گردد که مخارج تولید در جایی ارزان‌تر باشد و در جایی دیگر گران‌تر تمام شود. از نظر محل سکونت نیز مناطق یکسان نیستند. به علل گوناگون، افراد ممکن است محلی را به محل دیگر ترجیح دهند، که این تفاوت را نیز می‌توان در تفاوت منطقه‌ای جا داد. این تفاوت‌ها باعث تمرکز تولید در نقاط خاصی می‌گردند و در نتیجه واحدهای تولیدی را از یکدیگر دور می‌سازند.<sup>۱۱۲</sup>

به هر حال، بر پایه این تفکر سیستم ترابری و به ویژه تفاوت در نوع سیستم‌ها در سطح شهر، باعث ایجاد رانت تفاوتی<sup>۱۱۳</sup> می‌گردد. در نتیجه این رانت، مالکان اراضی پیرامون محورها با تغییر کاربری زمین و یا افزایش ارزش آن رویه‌رو می‌شوند، بدون آنکه سرمایه‌گذاری یا هزینه‌ای انجام داده باشند.

شهرسازی که به تأثیر و تأثر ترابری و ساختار فضایی شهر معتقدند، بر این باور هستند که همان‌گونه که کاربری زمین و توزیع فعالیت‌ها ترابری را دچار تغییر می‌کند، سیستم ترابری نیز کاربری‌ها و در نهایت ساختار فضایی شهر را تغییر می‌دهد. شهرهای خطی، شعاعی، شطرنجی و مانند اینها نمودی از تأثیر

**اولین طرح جامع شهری تهران در آذر ماه ۱۳۴۷ به تصویب رسید. در این طرح الگوی کلی توسعه شهر به صورت خطی و شرقی به غرب پیشنهاد شده بود.**

سیستم‌های ترابری بر شهر هستند. در نتیجه خطی یا شعاعی شدن شهرها که به دنبال توسعه شبکه‌ها در محورهای خاص به وجود می‌آید، اراضی بین بازوها دچار رانت منفی می‌شوند و به تدریج تخلیه می‌گردند و پیرامون محورهای دسترسی تمرکز می‌شوند.

در الگوی شهر شعاعی اغلب زمان سفر بیشتر از هزینه ترابری در تعیین کاربری زمین نقش دارد. مثل توسعه شعاعی دارای یک منطقه مرکزی قوی است که از ترابری تأثیر فراوان می‌پذیرد. در صورتی که تنها یک مرکز قوی وجود داشته باشد، به سیستم‌های ترابری با حداکثر کارایی نیاز خواهد بود تا بتوان به این مرکز به سهولت دسترسی پیدا کرد.<sup>۱۱۴</sup>

دو دیدگاه کلی برای طراحی مسیر ترابری وجود دارد: بر طبق یکی از آنها، باید سیستم ترابری را با جامعه و نیازهای فعلی آن تطبیق داد. در این صورت مسیر و سیستم باید پاسخگوی مشکلات باشد. بنابراین بیشتر سیستم‌ها بر حل مسئله به شمار می‌رود. بر طبق دیدگاه دوم، سیستم ترابری باید ابزار هدایت و توسعه شهر باشد؛ بنابراین می‌بایست جامعه و شهر را بر سیستم تطبیق داد.

**ویژگی‌های شهر تهران**





کمیتها جز این طرح جامع در مهر ماه ۱۳۴۶، بند ۵ پیشنهادی برای رفع مشکلات ترافیک تهران، «بررسی موضوع ترابری سریع السیر (مترو) و انجام مطالعات آن» بوده است.

شبهه ترابری طرح جامع تهران مبتنی بر این فرض طراحی شده بود که علاوه بر مرکز قدیمی (مرکز شهر) که مرکز تجاری - اداری عمده دیگر نیز در سطح شهر تهران به وجود آید، که این طبعاً از عمده بودن مرکز قدیمی می‌کاست؛ طبق طرح جامع خط اصلی مترو با اتصال کلیه مناطق مسعی غربی تهران به منطقه مرکزی و شرق تهران، ارتباط کلیه نبردهای کار را با مراکز صنعتی و دفاتر تجاری برقرار می‌ساخت.

بعد از تصویب طرح جامع، فرآیند تهیه طرح جامع ترابری تهران در سال ۱۳۵۴ بین نیک بی و شرکت فرانسوی سوفرتو منعقد گردید. مطالعات اخذات راه آهن شهری تهران از اواخر اسفند ۱۳۵۴ و عملیات اجرایی آن از اواخر مرداد ماه ۵۶ آغاز گردید. در این طرح پیش بینی شده بود که تا پایان سال ۶۲ حداقل چهار خط مترو راه اندازی گردد.

**محاسبات اولیه نشان می‌دهد که سالانه حدود ۲ میلیارد ساعت وقت ساکنان تهران در ترافیک، سهواً تلف می‌شود. بنابراین هر گونه تغییر در سیستم ترابری که بتواند این وقت تلف شده را کاهش دهد، به سرعت مورد استقبال قرار خواهد گرفت.**

دنیا تفاوت اساسی دارد. شبکه‌های آزادراهی و بزرگراهی شهر تهران بر طبق طرح جامع اولیه هنوز تکمیل نشده است. اما تعداد وسیله نقلیه افزایش یافت و فرهنگ استفاده از وسیله نقلیه شخصی به سرعت رواج پیدا کرد، به نحوی که اتوبی ترافیک در محورهای اصلی شهر تهران، آلودگی هوا و نظایر آن از مهم ترین معضلات تهران به شمار می‌رود. بدین ترتیب، علاوه بر هزینه ترابری و دسترسی (هزینه اقتصادی)، که بیشتر مدل های نظری از آن سخن به میان آورده اند، هزینه زمان و فرصت های از دست رفته نیز بسیار زیاد است. محاسبات اولیه نشان می‌دهد که سالانه حدود ۲ میلیارد ساعت وقت ساکنان تهران در ترافیک، سهواً تلف می‌شود. بنابراین هر گونه تغییر در سیستم ترابری که بتواند این وقت تلف شده را کاهش دهد، به سرعت مورد استقبال قرار خواهد گرفت. ویژگی دیگر - و شاید مهم ترین ویژگی - آن است که هزینه های اقتصادی و خدماتی مورد نظر طرح جامع یا طرح سلماندهی هیچ کدام به طور کامل و جامع اجرا نشده اند. در نتیجه مرکز شهر هنوز به عنوان اصلی ترین مرکز فعالیت و جاذب سفرهای شهری عمل می‌کند.

مشخصه دیگر تهران شکل و وضعیت توپوگرافی و اقلیمی خاص شهر است که باعث شده است مناطق خاصی از شهر همچون نواحی شمالی و غربی برای سکونت مورد استقبال قرار گیرند. این استقبال همزمان با تفاوت در ارائه خدمت شهری، باعث شده است کسانی که توانایی مالی بیشتری دارند، این محدوده ها را به عنوان محل زندگی برگزینند. از آنجا که گروه زیادی از این ساکنان را کسانی تشکیل می‌دهند که در بازار و مرکز تجاری شهر فعالیت دارند، تغییر در سیستم های ترابری دسترسی به مرکز شهر را تسهیل می‌کند و کسانی که توانایی کمتری دارند نیز می‌توانند به این منطقه مهاجرت کنند.

افزایش هزینه های زندگی در شهر تهران و تفاوت فاحش آن با مناطق حاشیه ای، ایجاد سکونتگاه های رسمی و غیررسمی حاشیه ای تهران و افزایش جمعیت شهرهای منطقه را به دنبال داشته است. این گروه کسانی هستند که سبب فعالیت و اشتغال آنها اغلب در تهران و بخش مرکزی شهر است.

#### تاریخچه مترو

اساس طرح مترو از آغاز مسئله ای سیاسی بود و ایده اولیه آن در سال ۱۳۲۷ به وسیله سیاستمداران مطرح شد. بدین ترتیب طراحی سیستم ترابری تندرو وارد پژوهش های سیاستمداران و متخصصان گردید. در اولین طرح جامع شهر تهران نیز پیشنهاد های مختلفی برای حل مشکلات ترافیک تهران مطرح گردید. بر اساس گزارش

در طرح سوفرتو گسترش شعاعی تهران فرض شده بود که این با طرح جامع مصوب تناقض داشت. بنابراین شبکه مترو به صورت شعاعی طراحی گردید. در این طرح ۹ مرکز تجاری - اداری طرح جامع تهران پذیرفته شد، اما پیش بینی گردید که عدم تمرکز به مقیاس طرح جامع عملاً اجرا نخواهد شد و به همین دلیل تأکید بیشتری از طریق تقویت شبکه دسترسی دهنده هسته مرکزی شهر با اخذات بزرگراهها و راه اندازی خطوط مترو (که در مرکز شهر به یکدیگر می‌رسند) اعمال گردید. بنابراین تأکید طرح جامع بر توسعه تهران حول محور شرقی - غربی بیش از طرح سوفرتو بوده است. آنچه که در بررسی گزارش های شرکت سوفرتو مشخص است، این است که در این طرح کاربری اراضی مورد مطالعه قرار نگرفته و در این خصوص پیش بینی های طرح جامع تهران و سیاست های کاربری اراضی این طرح با اصلاحات جزئی مورد قبول واقع شده است.

مشخصات خطوط مترو در طرح سوفرتو به شرح زیر بوده است: خط یک: عباس آباد - خیابان مبارزان - سعدی - میدان سپه - بازار - ایستگاه راه آهن - جنوب غرب تهران (به طول ۱۴/۵ کیلومتر). خط دو: تهرانپارس - نظام آباد - میدان امام - خیابان سپه - آذربایجان - گن - استادیوم آزادی (به طول ۲۱ کیلومتر). خط سه: تقاطع مجیدیه - بزرگراه رسالت - خیابان شهید

بهشتی - ولیعصر - ایستگاه راه آهن - جنوب شرق جاده شهر ری (۱۷ کیلومتر).

خط چهار، پیروزی - میدان شهدا - خیابان انقلاب - میدان آزادی (۱۲/۵ کیلومتر).

پس از انقلاب خط مترو به شرح زیر اصلاح گردید:

خط یک؛ بزرگراه حقانی - خیابان بهشتی - مطهری - هفت تیر - میدان امام - بازار - میدان محمدیه - خیابان شوش.

توسعه خط یک؛ خیابان شوش - بهشت زهرا - مرقد امام.

خط دو؛ دردشت تهرانپارس - میدان رسالت - نظام آباد - بهارستان - میدان امام - زنجان - فلکه دوم صادقیه.

خط توسعه تهران کرج - میدان صادقیه - کرج - مهرشهر.

به هر حال در مجموع و با توجه به اولویت بندی انجام شده، ابتدا بخش هایی از خط یک و دو و خط کرج به اجرا درآمد که هم اکنون نیز در حال فعالیت است. زمان بندی انجام شده نشان می دهد که در اولویت های بعدی علاوه بر توسعه خطوط فعلی، خط چهار در برنامه قرار دارد.

#### مزیت ها و ویژگی های مترو

بر اساس مطالعات طرح جامع ترابری و ترافیک تهران، با اضافه کردن سیستم مترو به شبکه ترابری طراحی شده تهران اتفاقات زیر در ترابری تهران به وقوع می پیوندد:

- کاهش حدود ۶ درصد مسافت طی شده با وسایل نقلیه.

- کاهش ۸ درصد در زمان صرف شده در شبکه.

- کاهش حدود ۱/۰ کیلومتر به سرعت شبکه.

- کاهش حدود ۲ درصد در حرکت وسایل نقلیه در شرایط نامناسب (کند و یجرانی).

- افزایش حدود ۲/۵ درصد در سهم وسایل نقلیه همگانی از کل سفرها.

- ارتقای سرعت مسافری اتوبوس، مترو از ۱۶/۶ کیلومتر به ۲۴/۲ کیلومتر در ساعت.<sup>(۱۱)</sup>

علاوه بر ویژگی های مذکور، مزیت های مترو نسبت به دیگر سیستم های ترابری عمومی شهر تهران را می توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- زمان بندی دقیق و قابل برنامه ریزی.

- کیفیت بهتر واگن ها نسبت به اتوبوس ها و حتی سواری های مسافرکش.

- آرامش روانی به دلیل عدم درگیری با ترافیک سواره و پیاده.

- کاهش هزینه رفت و آمد، خصوصاً در سفرهای به مرکز شهر یا در فواصل دور.

- کاهش احتمال تصادفات رانندگی.

در عین حال چون این سیستم باید با شبکه ترابری دیگری از جمله اتوبوس رانی یا تاکسی رانی و نیز شبکه های بزرگراهی و آزادراهی تکمیل گردد، در ورود و خروج به سیستم تابع قانونمندی های عمومی ترابری تهران می شود. به عبارت دیگر، کسانی که از مسافت های دورتر برای استفاده از این سیستم مراجعه می کنند، می بایست زمان از دست رفته بیشتر و هزینه های اقتصادی افزون تری بپردازند.

#### تأثیر مترو بر ساختار شهر

با مرور ساخت مکتوب، به این نتیجه می توان رسید که اجرای طرح مترو ملازم و همزمان با اجرای طرح های دیگری از جمله شبکه بزرگراهی، ایجاد ۹ مرکز تجاری - اداری و توسعه خطی و سپس شعاعی و چند هسته ای بوده است. اما همان گونه که در ویژگی های شهر تهران در وضع موجود بیان شد، این اهداف حداقل به طور کامل تحقق پیدا نکرده است. اما طرح مترو به صورت ناقص و فقط در دو خط پیش بینی شده و یک خط اضافه شده (کرج - مهرشهر) تا حدودی به اجرا درآمده است. با توجه به تفاوت و مزیت های نسبی مترو (حتی به صورت اجرای ناقص آن) و عدم هماهنگی سیستم های دیگر با این سیستم، با فرض حوالایی شدن زمان تکمیل مترو و طرح های جانبی، تأثیراتی بر شهر و فعالیت ها و کاربری های آن خواهد گذاشت. مهم ترین تأثیرات مترو را بر شهر می توان تغییر در ساختار شهر، تغییر در مکان گزینی کاربری ها،

**اساسی طرح مترو از آغاز مسئله ای سیاسی بود و ایده اولیه آن در سال ۱۳۳۷ به وسیله سیاستمداران مطرح شد. مدین ترتیب طراحی سیستم ترابری تندرو وارد پژوهش های سیاستمداران و متخصصان گردید. در اولین طرح جامع شهر تهران نیز پیشنهاد های مختلفی برای حل مشکلات ترافیک تهران مطرح گردید.**

تغییر در ارزش املاک و تفاوت منطقه ای و مانند اینها خلاصه کرد.

#### ساختار شهری

وسعت و بافت شهرهای قدیمی را وسیله ترابری زمان تعیین می کند. این شهرها، چه آنها که طبق برنامه دقیق بنا گشته بودند و چه آنها که خودرو به وجود آمده بودند، نمی توانستند خارج از حدودی که پیاده را اجازه می داد گسترش پیدا کنند. هر گاه وسعت شهر ارتباط با یک مرکز را با توجه به وسیله ترابری مشکل می ساخت، مراکز متعددی در شهر به وجود می آمدند. در شهرهای قدیمی ایران هنوز می توان این مرکز را به صورت بازارچه ها تشخیص داد. ظهور مراکز متعدد به این دلیل بود که ترابری بین شهری و شهری عموماً یکسان و به یک درجه مشکل بود. راه آهن بین شهری یکباره کیفیت ترابری بین شهرها را دگرگون کرد، در حالی که وسیله رفت و آمد در داخل شهرها هنوز همان یا و اسب و گاری بود. ... تفاوت عمده مشکل ماندن ترابری شهری در مقایسه با ترابری منطقه ای، تعیین کننده فرم شهرهای صنعتی شد. به منظور کم ساختن حجم ترابری داخل شهری، کارخانه ها و مراکز پخش - و در نتیجه همه فعالیتها - در اطراف ایستگاه راه آهن متمرکز گشت و این نقطه تمرکز قطب اصلی فعالیت های شهری گردید. شهرها در اطراف این قطب اصلی توسعه یافتند و حوزه تأثیر



از نظر اجرایی ساختار چند هسته‌ای تهران نیاز به برقراری ارتباط سریع‌السریری همچون مترو خواهد داشت. در برنامه مترو یک حلقه کمربندی در نظر است که به صورت حلقه داخلی عمل کند و ارتباط مستقیم بین حوزدهای شهری و هسته‌های فرعی ساختار مورد نظر را برقرار سازد<sup>۱۱۱</sup> اما در شرایط فعلی نه تنها هسته‌های ۹ گانه مورد نظر مطرح تجهیز و ساماندهی نشده‌اند، بلکه حلقه کمربندی مترو نیز طبق زمان پیش‌بینی شده مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. علاوه بر این، راه‌اندازی ناقص خط مترو در جهت شمال - جنوب و مرکز به غرب باعث تقویت هسته مرکزی شهر و چند مرکز فرعی اداری - تجاری (مثل حوزده‌اندازی عباس‌آباد) شده است. از آنجا که هسته‌های فرعی عملی در حوزده محلی و منطقه‌ای نمی‌توانند با هسته مرکزی قوی و با سابقه تهران رقابت کنند، سیستم ترابری فعلی باعث تقویت مرکز تجاری - اداری شهر خواهد شد.

در سیستم ترابری صلیبی - شعاعی فعلی مرکز شهر دربردارنده مراکز مهم فعالیت‌های شهری خواهد شد. در جاهای دیگر نیز با در مراکز فرعی و یا در امتداد پره‌های ستاره، در هر جا که مناسب‌تر باشد، فعالیت‌های تمرکز یافته شهری شکل خواهد گرفت، اما با تراکم کمتر. در شهر تهران مراکز فرعی هویت چندانی تعریف شده‌ای پیدا نکرده‌اند لیکن با وجود این در حال شکل‌گیری و تقویت‌اند.

بدین ترتیب مراکز فرعی که در خارج از محورهای ارتباطی قرار گرفته‌اند تضعیف می‌گردند و نهایتاً شکل شعاعی و خطی شهر تقویت می‌شود.

نتیجه اینکه بهبود اساسی در شبکه ترابری مسافر تمرکززدایی اشتغال را کند خواهد کرد؛ اما احتمالاً آن را معکوس نخواهد ساخت.

### زایش هسته‌های حومه شهری

راه آهن شهری تهران که با هدف برقراری ارتباط سریع‌السریر بین دو شهر بزرگ تهران و کرج و نیز مراکز صنعتی و اقتصادی غرب تهران با شرق تهران در جهت شرق، غرب و کرج کشیده شده، به دلیل توسعه نیافتن خط و تکمیل نشدن ایستگاه‌های مربوط به آن، تنها به وسیله انتقال مسافران کرج به مرکز شهر تهران تبدیل شده است. بنابراین چنین می‌نماید که این امر به جای شکل‌گیری هسته‌های شهری در جهت غرب تهران و گرایش توسعه شهر تهران به این جهت، به تقویت شهر کرج و مرکز شهر تهران خواهد انجامید. در نتیجه بر میزان نقش خوابگاهی شهر کرج افزوده خواهد شد. به هر حال انتظار می‌رود شبکه حمل مسافر ارزش خانه‌های مسکونی حومه را بالا ببرد و ارزش خانه‌های مسکونی مرکز شهر بکاهد.

### تأثیر بر کاربری‌های همجوار

نجزیه و تحلیل تأثیرات سیستم‌های مشابه در کشورهای همچون آمریکا و ژاپن نشان می‌دهد که سیستم‌های حمل و نقل، کاربری‌های پیرامونی را دچار تغییر و تحول اساسی می‌کند. ارزیابی تأثیر این عوامل بر روی همجواری‌ها می‌تواند به این تصمیم یی‌جاسد که باید ویژگی‌های موجود کاربری زمین را حفظ کرد و یا

قطب اصلی جاذبه را فقط موانع طبیعی و فاصله از قطب تعیین می‌کند. بنابراین مراکز شهرهای اولیه صنعتی، در اطراف ایستگاه راه‌آهن قرار داشت.

به هر حال دسترسی یافتن به نقاط و با فعالیت‌های شهری (نزدیکی کلن از نظر زمان و نه از نظر مسافت) به نقاط مختلف منطقه شهری برای دسترسی یافتن به پاره‌های فعالیت‌ها یا وسایل<sup>۱۱۲</sup> یکی از عوامل مهمی بوده که خصوصیات فضایی شهر را تحت تأثیر قرار داده است. تجربه نشان داده است که ایجاد شبکه‌های ترابری از مهم‌ترین عوامل ایجاد کننده ساختار ستاره‌ای و چند هسته‌ای در شهرهاست. این عامل در صورتی که با شبکه‌های ترابری مکمل همراهی نشود، به الگوی ستاره‌ای نزدیک می‌گردد و در صورتی که به‌طور کامل اجرا شود، باعث ایجاد هسته‌هایی نسبتاً مستقل در مراکز گره‌های شبکه‌ها خواهد شد.

در شهر تهران، همان‌گونه که ذکر گردید، سیستم‌های ترابری آن گونه که برنامه‌ریزی شدند به اجرا در نیامند. ایجاد خطوط ۱ و ۲ مترو در داخل شهر مزیت‌هایی به وجود آورده است. در نتیجه گرایش به مکان‌گزینی فعالیت‌ها، خصوصاً فعالیت‌هایی که با نیروی انسانی ارتباط بیشتری دارند، افزایش پیدا کرده است. یافت ستاره‌ای به شکل صلیبی در جریان یک دوره زمانی بر شهر مستولی خواهد شد. بدیهی است که با گسترش بازوهای ستاره، فضاهاى مرده یا فضاهاى که مورد استقبال کمتری قرار می‌گیرند، در بین بازوها آزاد می‌مانند. در صورت تکمیل وسیله نقلیه و شبکه‌های مکمل می‌توان این فضاها را اشغال و پر کرد. اما تأخیر زمانی در اجرای طرح وضعیت ستاره‌ای را تقویت خواهد کرد، لازم به یادآوری است که گسترش بازوهای ستاره‌ای یا توجه به محدودیت زمین در سطح شهر نمی‌تواند طرح قدیمی شهر را بر هم بزند؛ اما تراکم فعالیت‌ها و عملکردها در بازوها افزایش خواهد یافت.

### تأثیر بر هسته مرکزی

تجارب دیگر کشورها، از جمله شهر توکیو، نشان می‌دهد که در جهت رفع تمرکز هسته مرکزی شهر، بهترین عملکرد همانا کاستن از این تمرکز و توزیع آن در هسته‌های فرعی دیگری است. در این جهت می‌بایست شبکه‌های دسترسی به مقدار کافی ایجاد گردند و هسته‌های فرعی مربوط را به یکدیگر متصل سازند، و یا آنکه این هسته‌ها اصولاً در جوار شبکه‌های اصلی طراحی گردند.

برای ایجاد ساختار چند هسته‌ای که در طرح‌های قبلی تهران بر آن تأکید شده است نیز حداقل می‌بایست شبکه بزرگراه‌های شهری را تکمیل کرد و به طراحی هسته‌های مربوط در آثار این بزرگراه‌ها پرداخت.





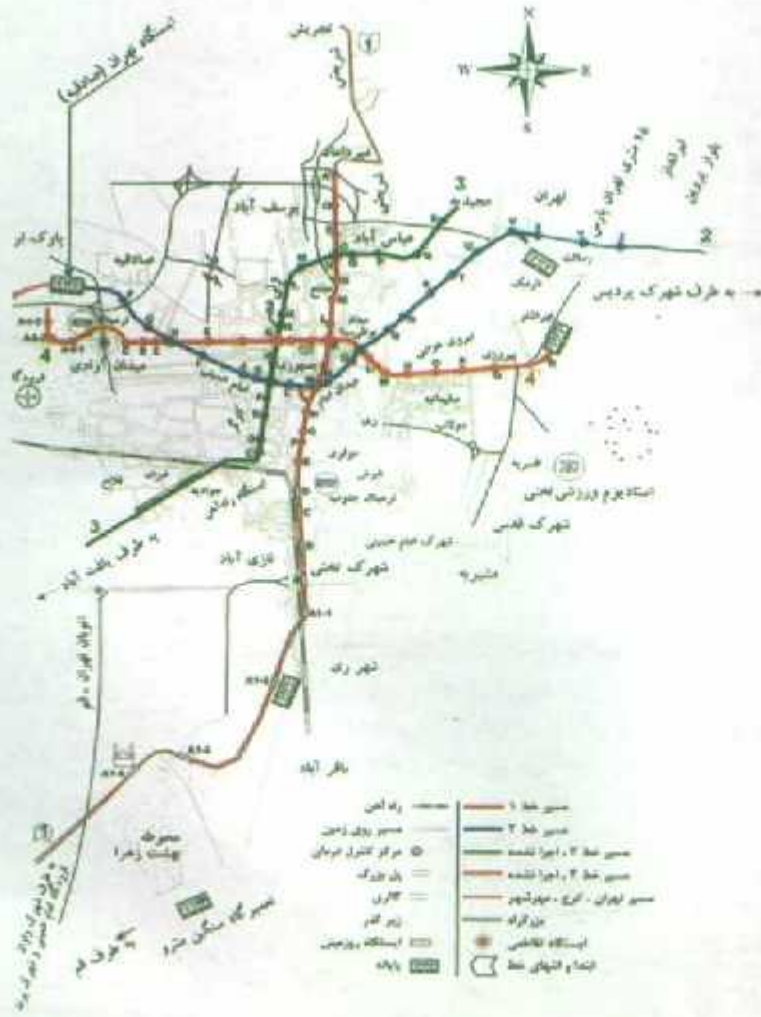
تغییر در آن را اجازه داد و تشویق کرد. اگر قرار باشد که همجواری‌ها

به همان حال باقی بمانند، به واسطه جاذبه‌هایی که ترابری مخصوصاً در شعاع نفوذ ایستگاه‌ها ایجاد می‌کند، نظام کنترلی بسیار دقیق الزام‌آور می‌شود. اما به هر صورت انتظار می‌رود که بهبود شبکه ترابری مسافر به صورت ناقص آن در دراز مدت به تغییر مکان فعالیت‌های مختلفی منجر شود که بر حسب ضرورت با سیستم ترابری منطبق می‌شوند. بدین ترتیب کاربری‌هایی که عملکردهای مشابهی دارند و اغلب به نیروی کار بیشتری احتیاج دارند و یا بازار مصرف آنها به گونه‌ای است که مسترینان بیشتری از سطح شهر را در برمی‌گیرند، در شعاع نفوذ خط مترو قرار گیرند. با توجه به نظوت‌های منطقه‌ای تهران (مراکز تجاری عمدتاً در مرکز و شمال تهران استقرار یافته‌اند و نیروی کار در جنوب تهران) پیش‌بینی می‌شود که پیرامون محور خط یک مترو در شمال را عمدتاً مراکز تجاری و اداری به خود اختصاص دهند و واحدهای مسکونی پیرامون خط در جنوب تهران ارزش و اهمیت بیشتری پیدا کنند. در نتیجه این روند جا به جایی زیادی در کاربری‌های بین پره‌های شکل گرفته از شبکه ترابری با محدوده پیرامون پره‌ها به وجود می‌آید و میل به همگنی کاربری‌ها در راستای خط مترو

### تأثیر بر ارزش زمین

در درجه اول بهبود شبکه ترابری مسافر، ارزش خانه‌های مسکونی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بر عکس بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها که باعث ایجاد وانت منفی در اراضی مسکونی می‌شوند، خطوط مترو به غیر از محدوده پیرامونی ایستگاه‌ها، ارزش واحدهای مسکونی را افزایش می‌دهند. با بهبود سیستم حمل مسافر ارزش خانه‌های مسکونی حومه شهری که به این سیستم دسترسی دارند بالا می‌رود و از ارزش خانه‌های مسکونی مرکز شهر کاسته می‌شود (چنین چیزی اخیراً در کرج و شهرک‌های پیرامونی آن اتفاق افتاده است).

به هر صورت زمین‌ها و املاک تجاری و صنعتی پیرامون محور معمولاً از این لحاظ با مشکلات کمتری مواجه‌اند؛ زیرا ارزش آنها به واسطه نزدیکی به ایستگاه‌های راه آهن افزایش می‌یابد. از سوی دیگر، املاک مسکونی در بیشتر موارد جای خود را به فعالیت‌های دیگری می‌دهند که حاضرند به ازای کاهش هزینه ترابری خود اجازه بیشتری بپردازند.



نتیجه آنکه اراضی و املاک بیرومن محور و خطوط مترو را می توان به گروه های مختلفی تقسیم کرد: گروه املاک و اراضی که در حوزه نفوذ مستقیم ایستگاهها قرار دارند، معمولاً دارای ارزش فوق العاده ای برای فعالیت های تجاری و بازرگانی و نیز فعالیت هایی که نیروی انسانی یا مشتریان فراوانی دارند، می شوند. گروه دوم اراضی و املاکی هستند که در شعاع حوزه نفوذ دوم شبکه قرار گرفته اند. این املاک و اراضی به کاربری های اختصاص می یابد که دسترسی برای آنها مهم است. واحدهای مسکونی نیروی کار و یا مراکز اداری و تجاری درجه دوم در این محدوده ها قرار خواهند گرفت، معمولاً املاک تعیین شعاع نفوذ این اراضی، پیاده روی و دسترسی به صورت پیاده و یا اتصال به شبکه بزرگراهی است.

گروه سوم اراضی و املاکی هستند که در فاصله دورتر از محور قرار گرفته و دچار رانت منفی شده اند و با حداقل تغییری در قیمت و ارزش آنها داده نمی شود. چنانچه عرضه زمین بیشتر از تقاضا باشد احتمال خالی شدن این اراضی افزایش می یابد؛ اما چنانچه عرضه زمین یا محدودیت رویه رو باشد، محل سکونت افراد یا واحدهایی می شود که دسترسی به مرکز شهر یا مراکز فعالیت دیگر برای آنها اهمیتی ندارد، و یا حاضرند در مقابل پرداخت هزینه ترابری بیشتر زمین بزرگتری در اختیار داشته باشند.

### نتیجه گیری

۱- طرح راه آهن شهری تهران و اولویت بندی اجرای آن بر اساس دیدگاه حل مشکل تنظیم شده است. به عبارت دیگر، سعی گردیده است راه آهن بر نیازهای جامعه انطباق یابد. در صورتی که در طرح جامع شهر تهران، راه آهن شهری به عنوان ابزاری برای جهت دهی به توسعه شهر تهران در جهت اهداف طرح در نظر گرفته شده بود، با توجه به این عدم انطباق، راه آهن شهری می توانست توسعه شمالی - جنوبی را تقویت کند و کریدور شمال - جنوب را با اجرای ناقص راه آهن شهری به شدت فعال سازد. در صورتی که توسعه در شمال با محدودیت توپوگرافیک و تراکم بیش از حد، در جنوب نیز با مشکلات خاص رویه روست.

۲- با توجه به ویژگی ها و شرایط اجتماعی - اقتصادی شهر تهران ترابری به وسیله مترو تأثیر زیادی بر گسترش شهر تهران و ساختار هسته های تهران خواهد گذاشت. علاوه بر این، انتظار می رود که با تأخیر در اجرای بقیه شبکه و عدم تکمیل مترو یا سیستم های اتوبوسرانی و از همه مهم تر عدم تجهیز مراکز فرعی، کاربری های محور دچار تغییر شوند. این تغییر و تحول تنها محدود به حدود ایستگاه های مترو (آن گونه که هم اکنون در برنامه های شرکت مترو قرار دارد) نیست و حوزه های دیگر را نیز در بر می گیرد و در نتیجه باعث بروز رانت تفاوتی در اراضی بیرومن محور خواهد شد.

۳- سیستم ترابری راه آهن شهری فعلی که به صورت ناقص در حال بهره برداری است، باعث تقویت مرکز شهر می شود و سرعت تخلیه واحدهای مسکونی مرکز شهر به نفع واحدهای تجاری افزایش می یابد. از این رو تمرکززدایی که یکی از اهداف طرح جامع شهری، طرح ساماندهی و حتی طرح سوختن بوده است، با اجرای راه آهن شهری نتیجه ای معکوس خواهد داد.

۴- با توجه به اینکه کاربری های شهر تهران با سیستم ترابری و به ویژه راه آهن رابطه متقابل دارند، با احداث راه آهن - آن هم به صورت ناقص - کاربری های ویژه ای که دسترسی بیشتری برای شبکه دارند در بیرومن محور و مراکز ایستگاهی آن متمرکز خواهند شد. در نتیجه در چند سال آینده به دلیل عمل کردن چرخه باز خورد کاربری و حمل و نقل، سیستم فعلی نیز کاربری خود را در جوابگویی به مشکل فعلی جامعه از دست خواهد داد.

۵- با توجه به آنچه گفته شد، احداث یک یا دو خط مترو از شمال به جنوب یا از شرق به غرب به تنهایی تأثیر چندانی در بهبود ترابری شهری تهران در درازمدت نخواهد داشت. هنگامی احداث مترو اثر بخش خواهد بود که: اولاً به صورت شبکه کاملی تمام مراکز و نقاط عمده شهر را زیر پوشش خود قرار دهد و بین آن و اتوبوسرانی هماهنگی لازم ایجاد شود، به طوری که این شبکه واحدی را برای ترابری به وجود آورد. ثانیاً مراکز تجاری و هسته های فرعی شهر تهران همزمان با احداث شبکه، تجهیز و تکمیل گردد، ثالثاً واحدهای کاربردی برای انطباق کاربری با سیستم ترابری برنامه ریزی گردد.

۶- چنانچه ابزارهای کنترلی مؤثر و سنجیده برای اصلاح یا تغییر کاربری ها در نظر گرفته نشود، تحولات ساخت و ساز در بیرومن محور در گوناگون مدت افزایش خواهد یافت. چنانچه ساخت و ساز کنترل گردد، تغییر کاربری به صورت غیررسمی و غیر عجازه همانند بسیاری از مناطق و محدوده های مرکزی شهر، نهادینه خواهد شد. بدین ترتیب واحدهای مسکونی را مرکز تجاری یا مراکز تجاری را واحدهای دیگر اشغال خواهند کرد. در این زمینه تنها خرید و تملک اراضی بیرومن ایستگاه کفایت نمی کند.

به نظر می رسد برای بهبود در زمینه های بحث شده رعایت موارد زیر لازم و ضروری است:

۱- مطالعات جامع تعیین میزان و حوزه تأثیر راه آهن شهری بر ساختار شهر تهران و تعیین کاربری های مناسب برای کریدورهای شبکه ترابری راه آهن شهری به منظور جلوگیری از رشد و گسترش خودرو، ناهماهنگی با کارکردهای منطقه ای، در دستور کار قرار گیرد.

۲- هر چه سریع تر شبکه کامل راه آهن شهری برای کاهش حاذقتهای بیرومن محورهای راه آهن شهری از طریق ساماندهی خطوط اتوبوسرانی، شبکه های بزرگراهی و شریان های اصلی، طبق طرح جامع ترابری تهران، تجهیز و تکمیل گردد.

۳- مراکز تجاری - اداری فرعی برای کاهش جذابیت مرکز شهر تهران، خصوصاً پس از احداث خطوط شمال - جنوب و شرق - غرب تهران، تجهیز و تکمیل گردد.

۴- برنامه ریزی و اجرای سریع تر بقیه خطوط راه آهن شهری طبق طرح اولیه و اصلاحیه بعدی برای کاهش تأثیرات منفی شبکه موجود مورد توجه قرار گیرد.

۵- عوارض خاص بر املاک و ابنیه واقع در حوزه تأثیر خطوط مترو (که رانت تفاوتی یافته اند) برای جلوگیری از تمرکز بیش از حد فعالیت ها و واحدهای مسکونی و نیز ایجاد متعادل سازی جدید برای مدیریت شهری تهران برقرار گردد.

### پایته ها:

- ۱- احمد منوچهری، ۱۳۶۹، ص ۳۳-۴۵.
- ۲- بهمن پورن، ۱۳۷۶، ص ۱.
- ۳- همان، ص ۲-۳.
- ۴- پین، ص ۱۳۳.
- ۵- مینو وکر سامانه شهرهای ما، ص ۴۱.
- ۶- ساماندهی، ۱۳۷۲، ص ۱۶-۱۴.
- ۷- ستار پورن، ۱۳۷۲، ص ۲-۱۲.
- ۸- سید یار محمدی، ص ۶۲.
- ۹- سید علی پورن، ۱۳۶۹، ص ۶۳-۶۲.
- ۱۰- همان، ص ۴۹.
- ۱۱- پین، ص ۶۲.
- ۱۲- ستار وکر، همان.
- ۱۳- همان، ص ۲۸۴.
- ۱۴- پورن پورن، همان، ص ۲۸۲.
- ۱۵- سید یار محمدی، همان.
- ۱۶- محمد ستار پورن، ۱۳۵۴، ص ۳۷.
- ۱۷- اقتصاد سیاسی شهر و منطقه، ص ۱۲.
- ۱۸- محمد ستار پورن، ۱۳۷۷، ص ۲۷-۳۷.
- ۱۹- شرکت مسافت صیقلی، روزنامه تهران، ص ۸۸.
- ۲۰- سوهر پورن، ۱۳۷۲، ص ۱۷۴.
- ۲۱- محمد ستار پورن، ص ۲۲.

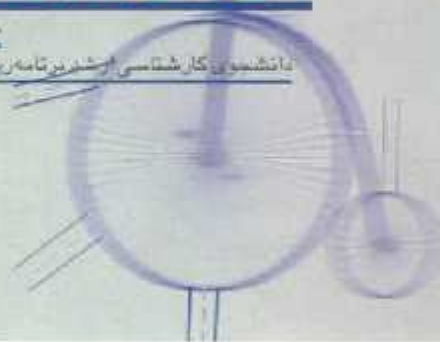
### منابع

- ۱- پورن، بهمن، بررسی و تحلیل نظریه برنامه ریزی ترابری شهری و مهندسی ترانزیت مرکز خدمات برنامه ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۷۶.
- ۲- Paul, Urban Land Use and Public Policy, Mac Millan, 1995.
- ۳- دولت، محمد سید، چگونه طرح جامع تهران، شرکت وزارت برنامه ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۷.
- ۴- زیور، محمد ستار، چاهی در برنامه ریزی ترابری شهری، نشر نو، ۱۳۵۲.
- ۵- سولمان، ماکس، موزس و برنامه ریزی ترانزیت، ترجمه حسن فرهنگ باقری، مطبوعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۳۲.
- ۶- شرکت مسافت صیقلی، جدول مدل و داده های تهران، طرح جامع ترابری و ترانزیت تهران، گزارش مدریس شماره ۳.
- ۷- شهیدی، محمد حسن، مطالعه و مقایسه برنامه ریزی ترابری شهری و مهندسی ترانزیت، ص ۱۲۶.
- ۸- فکین، داریوش، مقایسه برنامه ریزی ترانزیت شهری، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۳.
- ۹- سید یار محمدی، مطالعات راه شهری و شهرسازی، دانشگاه تهران، ۱۳۶۶.
- ۱۰- علی یار محمدی، اقتصاد سیاسی شهر و منطقه، برنامه ریزی شهری، ۱۳۸۰.
- ۱۱- مهندس ستار پورن، روزنامه تهران، چگونگی مطالعات ترابری شهری در شهرهای ایران، ۱۳۷۲.
- ۱۲- وکر، سید علی، برنامه ریزی و مهندسی ترانزیت، انتشارات کوچه و دسترسی به برنامه ریزی و مهندسی ترانزیت، شماره ۲۹.

## اهمیت دوچرخه در حمل و نقل درون شهری

حامد صادقی

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت راهبردی حمل و نقل



گام بردارند.

### ۲- اهمیت دوچرخه در بهبود سیستم دسترسی شهرها

نقش دوچرخه در بهبود سیستم دسترسی شهرها، به لحاظ امتیازات منحصر به فرد زیر، بس اهمیت دارد:

۱- دوچرخه وسیله‌ای بسیار اقتصادی در حمل و نقل است، به طوری که هزینه‌های سرمایه‌ای آن بسیار کمتر از استفاده‌های بالقوه آن است.

۲- ابعاد خطوط و تسهیلات مربوط به دوچرخه بسیار کوچکتر از خطوط و تسهیلات مورد نیاز اتومبیل است. این موضوع به ویژه در نواحی مرکزی شهرها که فضا ارزش زیادی دارد، بر اهمیت است.

۳- دوچرخه از سیستم‌های کم مصرف است و در جهانی که جمعیت در حال افزایش و سوخت‌های فسیلی رو به اتمام اند صرفه‌جویی در مصرف انرژی بی‌گمان اهمیت دارد.

۴- هزینه‌های ثابت و جاری دوچرخه نسبت به سایر وسایل نقلیه در حداقل است.

گسترش فیزیکی شهرها، به همراه محدودیت منابع لازم برای تجهیز محیط‌های ساخته شده و آلودگی‌های روزافزون زیست محیطی، جست‌وجوی گزینه‌های مناسب در بخش حمل و نقل شهری را به منظور استفاده بهینه از امکانات به صورت ضرورتی انکار ناپذیر در آورده است.

هدف کلیه مطالعات در زمینه تأثیرات حمل و نقل بر محیط زیست این است که در نهایت هر فرد به صورت کاملاً هوشیارانه جابه‌جایی‌های روزانه خود را انجام دهد. این بدان معنی است که از اتومبیل شخصی صرف نظر کند و به جای آن از سایر انواع سیستم‌های حمل و نقل، به صورت ترکیبی و به تناسب نوع خود، استفاده به عمل آورد؛ که در این میان می‌توان پیاده‌روی، دوچرخه سواری، حمل و نقل عمومی و مانند اینها را نام برد.

### ۱- مقدمه

رشد سریع وسایل نقلیه در ایران و نبودن ایمنی لازم برای دوچرخه سواران از یک سو، و بی‌توجهی طراحان شهری و شهرداری‌های کشور از سوی دیگر، موجب گردید که اهمیت دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه روز به روز کاهش یابد و به تدریج به صورت وسیله‌ای تفریحی برای کودکان درآید.

برخلاف کاهش اهمیت روزافزون دوچرخه در کشور ما، اهمیت استفاده از این وسیله نقلیه در کشورهای اروپایی به صورتی تصور ناشدنی در حال افزایش است.

شودای عالی شهرسازی و معماری ایران در مصوبه مورخ ۶۸/۱۰/۲۵ خود طراحی مسیر مخصوص عبور دوچرخه در کلیه شهرهای بالای ۵۰ هزار نفر جمعیت را مورد تأکید قرار داده است، چرا که دوچرخه می‌تواند نقش بسیار مؤثری در کاهش برخی از مسائل و مشکلات این شهرها داشته باشد.

در این زمینه، نهادهای مسئول همچون وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور و شهرداری‌ها باید در تمامی این موارد





مسیر ویژه دوچرخه در حاشیه یک پل بزرگ

۵- دوچرخه از اشکال سریع و مطمئن سیستم‌های حمل و نقل است، و سرعت آن در مسافت‌های ۴ الی ۶/۵ کیلومتر بیشتر از سایر وسایل نقلیه است.

۶- از نظر آلودگی‌های زیست محیطی (به ویژه آلودگی هوا و صدا) دوچرخه سالم‌ترین وسیله حمل و نقل به شمار می‌آید؛ به ویژه اینکه استفاده از آن برای بیشتر گروه‌های سنی بالای ۶ سال مقدور است.

به عبارتی، دوچرخه وسیله‌ای است که مسافرت با آن مزایایی چون آرامش، اقتصادی بودن، فقدان آلودگی، ورزش خوب، راحتی پارکینگ و سلامتی برای دیگران را به همراه دارد.

با وجود مزیت‌های برشمرده، دوچرخه به علل زیر مورد بی‌توجهی قرار گرفته است:

- ۱- آسیب‌پذیری زیاد آن در ترکیب با سایر وسایل نقلیه
- ۲- مسئله فرهنگی، به این شکل که برخی اشخاص استفاده از آن را دهن شان خود می‌دانند
- ۳- توزیع موتورسیکلت با قیمت ارزان در دهه‌های اخیر
- ۴- عدم توجه به دوچرخه سواری در برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری، طراحی و مدیریت شهرها

۵- عدم امکان استفاده از آن در شرایط جوی نامساعد.

در طرح‌های جامع و تفصیلی و اجرایی، عموماً به استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه اصلی توجه نشده و یا در برخورد با آن ساده‌انگاری شده است. این تصور که با تخصیص قسمتی از سواره‌رو به دوچرخه‌ها، دوچرخه سواری جای خود را به عنوان شیوه‌ای مهم در جابه‌جایی شهری باز می‌کند، درست نیست؛ چرا که دوچرخه سواری، مخصوصاً در شهرهایی که استفاده از آن سابقه طولانی ندارد، با این قبیل اقدامات موضعی و پراکنده گسترش نخواهد یافت.

**برجلات کاهش اهمیت روزافزون دوچرخه در کشور ما، اهمیت استفاده از این وسیله نقلیه در کشورهای اروپایی به صورتی تصور نداشتنی در حال افزایش است**

۳- اصول برنامه‌ریزی مسیرهای ویژه دوچرخه برای مهیا کردن تسهیلاتی نظیر تأمین سلامتی و افزایش آسایش و راحتی برای دوچرخه سواران، لازم است نکات زیر مورد توجه قرار گیرند:

- ۱- در صورت امکان، مسیرهای مستقیم و منتهج‌جای از راه‌های اصلی - برای دوچرخه سواران احداث شود.
- ۲- تداخل و برخورد مسیر دوچرخه و وسایل نقلیه موتوری به حداقل ممکن کاهش یابد.
- ۳- در راه‌های اصلی اقدامات و تدابیر لازم برای ایجاد تقاطع‌های امن برای دوچرخه سواران به عمل آید.
- ۴- در مکان‌هایی که حجم تردد دوچرخه سواران بالاست،

سرعت وسایل نقلیه حتی الامکان پایین نگاه داشته شود.

۵- مسیرهای دوچرخه برای آگاه کردن دوچرخه سواران از امکانات پیرامون مسیر، وضوح و خوانایی کافی داشته باشند.

۶- مسیرهای تردد دوچرخه سواران با سبلان شهری (فضای سبز، علائم، محل نشستن و مانند آن) تجهیز گردند.

۷- زمینه‌های احساس امنیت در دوچرخه سواران به سوارات انجام اقدامات حفاظتی فراهم شود.

راه عملی چنین اقداماتی، برنامه‌ریزی برای مسیرهای ویژه دوچرخه است، که در ادامه به انواع آن پرداخته می‌شود.

#### ۴- انواع مسیرهای دوچرخه

فراهم ساختن مسیرهای تردد برای عبور دوچرخه سواران با توجه به تعداد آنها، ملاحظات امنیتی و سلسله مراتب شبکه‌های حمل و نقل به یکی از سه شکل زیر انجام می‌شود:

- ۱-۴- مسیرهای ویژه دوچرخه
- ۲-۴- مسیرهای نیمه ویژه دوچرخه
- ۳-۴- مسیرهای مختلط

#### ۱-۴- مسیرهای ویژه دوچرخه

این مسیرها به صورت مستقل و جدا از مسیر وسایل نقلیه موتوری، صرفاً برای تردد دوچرخه سواران احداث می‌شوند. تعداد زیاد دوچرخه سواران، حجم ترافیک وسایل نقلیه موتوری و عرض معابر، از نکات مؤثر در ایجاد مسیرهای مذکورند.

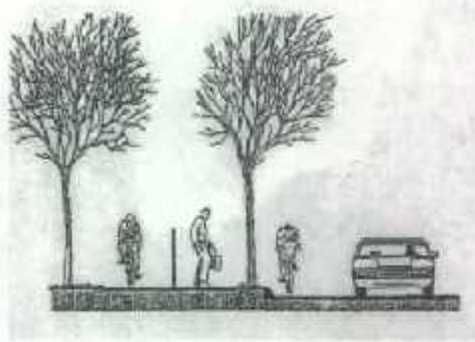


#### ۲-۴- مسیرهای نیمه ویژه دوچرخه

در مواردی که تعداد دوچرخه سواران چندان زیاد نیست و یا ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه با محدودیت مکانی مواجه است، از مسیرهای نیمه ویژه استفاده می‌شود. در این مسیرها محدودیت‌هایی برای ورود سایر وسایل نقلیه موتورسواران از راه‌های شهری به مسیر دوچرخه‌رو اعمال می‌شود، ولی این محدودیت‌ها مانع جدی برای ورود آنان فراهم نمی‌آورد.

#### ۳-۴- مسیرهای مختلط دوچرخه

این مسیرها به صورت بخشی از سواره‌رو یا پیاده‌رو برنامه‌ریزی می‌شوند و به وسیله علائم و نشانه‌های قائم یا افقی در کف مسیر مشخص می‌گردند و هیچ‌گونه مانع محدودکننده‌ای برای ورود اتومبیل و سایر وسایل نقلیه به آنها وجود ندارد. از این مسیرها بیشتر در خیابان‌های کم‌عرض یا مجتمع‌های مسکونی، آموزشگاهی و تفریحی - که تردد وسایل نقلیه موتوری اندک است - استفاده می‌شود.



**۵- ویژگی‌های کالبدی مسیرهای دوچرخه**

در ویژگی‌های کالبدی، سرعت، شیب، شعاع قوس‌ها، ابعاد و ظرفیت مسیرها بررسی می‌شود.

تجربی زیر استفاده می‌شود:

- الف - سرعت طراحی (V) بر مبنای مایل در ساعت  $R = 1/25V + 1/2$  شعاع بر حسب فوت
- ب - سرعت طراحی (V) بر مبنای کیلومتر در ساعت  $R = 0/238V + 0/21$  شعاع بر حسب متر

از نظر آلودگی‌های زیست محیطی (به ویژه، هوا و صدا) دوچرخه سالم‌ترین وسیله حمل و نقل به‌شمار می‌آید؛ به ویژه اینکه استفاده از آن برای بیشتر گروه‌های سنی بالای ۶ سال، مقصور است.

**۴- ابعاد مسیر**

برای محاسبه عرض مسیرهای یک طرفه دوچرخه، استانداردهای مورد استفاده در آلمان به شرح زیر است:

تعداد خط	۱	۲	۳	۴
عرض مسیر (متر)	۱	۲	۲/۲	۲/۷

برای مسیرهای دوطرفه ۲/۶۰ متر عرض در نظر گرفته می‌شود ولی در مواردی که تردد دوچرخه کم باشد، می‌توان عرض کمتر را نیز در نظر گرفت. در صورت وجود شیب گذر در مسیرهای دوچرخه، حداکثر شیب آن در مسیر سه‌لانی ۵ درصد و در سراسیمی ۶/۵ درصد تعیین می‌شود.

**۵-۵- ظرفیت**

ظرفیت مسیرهای دوچرخه با توجه به عوامل مختلفی نظیر شرایط اقلیمی، نحوه قرارگیری موانع، تقاطع‌ها و شیب‌ها متفاوت است.

**۶- دوچرخه و تراپی همگانی**

دوچرخه می‌تواند در مقیاس گسترده‌ای بار مسافر حمل و نقل عمومی را کاهش دهد. به ویژه برای مسافت‌های کمتر از ۵ کیلومتر، دوچرخه و تراپی همگانی می‌توانند به صورت سامانه‌ای مکمل، به طور ایده‌آلی عمل کنند.

**۶-۱- همراه بردن دوچرخه با خودروهای عمومی**

در این حالت، دوچرخه سوار وسیله نقلیه خود را با خودروهای عمومی تا مقصد نهایی حمل می‌کند. برای عملی کردن این راه‌حل، مشکلات متعددی وجود دارد که با محدودیت‌هایی نیز همراه است.

**۶-۲- اجاره دوچرخه در ایستگاه‌های تراپی همگانی**

در این حالت، مسافت معینی از مسیر یا حمل و نقل عمومی

**شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در**

مضوبه مورخ ۱۳۵۰-۱۳۷۱ خود طراحی مسیر مخصوص عبور دوچرخه در کلیه شهرهای بالای ۵۰ هزار نفر جمعیت را مورد تأکید قرار داده است. چرا که دوچرخه می‌تواند نقش بسیار مؤثری در کاهش برخی از مسائل و مشکلات این شهرها داشته باشد.

**۱-۵- سرعت**

سرعت عملی دوچرخه به عوامل زیادی از قبیل نوع دوچرخه، شیب، کف‌سازی مسیر، جهت باد، مقاومت هوا و شرایط فیزیکی دوچرخه سواران بستگی دارد. براساس یافته‌های تجربی، از سرعت متوسط ۱۶ کیلومتر در ساعت برای محاسبه عرض و شعاع قوس مسیرهای دوچرخه استفاده می‌شود.

**۲-۵- شیب**

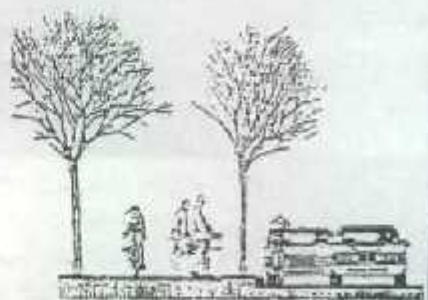
در محاسبه شیب مناسب برای مسیرهای دوچرخه، لازم است شرایط فیزیکی دوچرخه و دوچرخه سواران، سرعت، جهت باد و سطح جاده مورد توجه قرار گیرد؛ ولی به منظور آشنایی کلی با این مقوله، در ادامه استانداردهای مورد استفاده در آمریکا ارائه می‌گردد.

جدول شماره ۱۱) شیب و طول مناسب برای مسیرهای دوچرخه

درجه شیب	۳۵	۳	۲/۵	۲/۲	۲/۱	۱/۸	۰
طول مناسب (متر)	۱۵	۳۰	۴۵	۶۵	۹۵	۱۲۵	۱۸۰

**۳-۵- شعاع قوس**

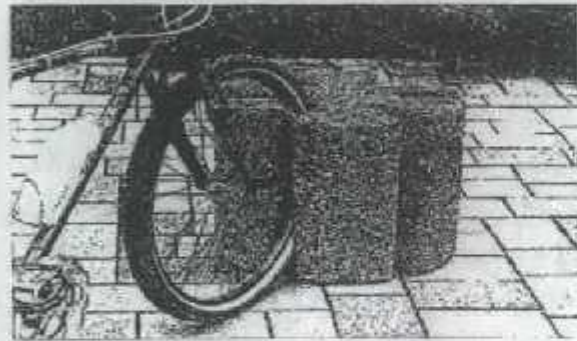
برای محاسبه شعاع قوس در مسیرهای دوچرخه از روابط



تصویر شماره ۲) نمونه‌هایی از مسیرهای مشخص دوچرخه

پارکینگ برای آن، پیرامون فضاهای عمومی شهر نظیر مراکز خرید، مکانهای ورزشی، تفریحی و مانند اینهاست. همچنین با ایجاد پارکینگ دوچرخه در نزدیکی ایستگاههای

انجام می‌گیرد و برای ادامه سفر تا هدف نهایی می‌تواند از دوچرخه‌های گرایه‌ای در ایستگاه استفاده کرد. این مورد می‌تواند بیشتر برای مناطق تفریحی مورد استفاده قرار گیرد.



۶-۳- امکان استفاده از موتورسیکلت‌های سبک و دوچرخه در مسیرهای ویژه دوچرخه  
استفاده این دو وسیله از یک مسیر مشترک به علت سرعت متفاوت آنها، مشکلات زیادی دارد. بررسی تصادفات نشان می‌دهد که موتورسواران به مراتب بیش از دوچرخه سواران در معرض خطر تصادف قرار دارند. از دیگر موارد قابل توجه در مطالعات، کثرت تصادفات موتور سواران با دوچرخه سواران و

وسایل نقلیه عمومی می‌توان زمینه کاربرد دوچرخه را در سفرهای طولانی تر فراهم ساخت و به اذغام هر چه بیشتر آن در سیستم حمل و نقل شهری کمک کرد.

#### ۸- نتیجه گیری

دوچرخه به عنوان وسیله‌ای مفید، مؤثر و منطبق با امکانات اقتصادی و فناوریانه جامعه می‌تواند بدون نیاز به سرمایه گذاری هنگفت، در خدمت ساماندهی ترابری قرار گیرد و از فشار وسایل نقلیه موتوری بر محیطهای شهری در ابعاد مختلف بکاهد. در این میان آگاهی و آشنایی شهروندان به مزایای استفاده از دوچرخه و فراهم آوردن امکان استفاده از آن با ایجاد مسیرهای مناسب و مطمئن حائز اهمیت است؛ مخصوصاً که در شرایط توسعه و تجدید بنای فضای کالبدی شهرهای کشور، دسترسی به چنین امکانی چندان دشوار نیست.

به هر حال تا زمانی که نهادها و سازمان‌های مسئول و دست‌اندر کار اقدام جدی در این زمینه انجام ندهند، این گونه مقالات همچنان میان مجلات مختلف مدفون می‌مانند.

این تصور که با تخصیص قسمتی از سواره‌رو به دوچرخه‌ها، دوچرخه سواری جای خود را به عنوان شیوه‌ای مهم در جابه جایی شهری باز می‌کند، درست نیست؛ چرا که دوچرخه سواری، مخصوصاً در شهرهایی که استفاده از آن ساده طولانی ندارد، با این قبیل اقدامات موضعی و پراکنده گسترش نخواهد یافت.

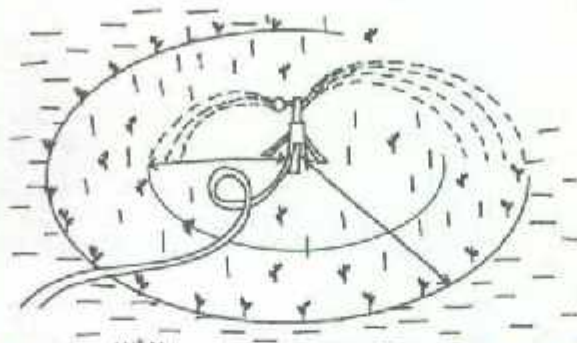
عابریان پیاده است؛ لذا استفاده از چنین مسیر مشترکی قابل دفاع نیست.

#### ۷- پارکینگ‌های دوچرخه

از تسهیلات مورد نیاز دوچرخه سواران، دسترسی آنان به پارکینگ‌های امن و مطمئن در مکان‌های مناسب است که تهیه چنین مکان‌هایی به لحاظ کوچکی ابعاد و انعطاف پذیری دوچرخه، چندان مشکل نیست. در این میان مکان‌یابی صحیح و طراحی مناسب پارکینگ دوچرخه می‌تواند نقش مؤثری در زیبایی شهر، استفاده مطلوب از فضا و ایجاد جاذبه برای دوچرخه سواران داشته باشد و فرهنگ استفاده از دوچرخه را اشاعه دهد.

با توجه به اینکه دوچرخه به طور معمول برای سفرهای منظم و متناوب شهری به کار می‌رود، مناسب‌ترین مکان‌های ایجاد

- مراجع:
- ۱- آروانی و میل‌العینی: توسعه دوچرخه‌سواری در تهران. تهران: وزارت کشور، تهران، ۱۳۷۵.
  - ۲- شاهر، جلیل. مهندسی ترافیک در کشور. دانشگاه جیل، اول تهران، ۱۳۷۸.
  - ۳- کروگان، پرواز. گزارش آسیب و معیارهای طراحی مسیرهای دوچرخه‌سواری شهر تهران. مقاله‌ای در نشریه علمی و پژوهشی شهرسازی، تهران، ۱۳۷۹.
  - ۴- رستمی، پرواز. دوچرخه‌سواری، تازگی‌های ترافیک شماره ۲۹، سازمان ترافیک تهران، بهار و تابستان ۱۳۶۹.



## حريم قانونی و حوزه استحفاظی مفهومی واحد يا متفاوت

محمد عدالتخواه

مفوله‌های حقوقی، تعاریف و شناخت آنها همواره از نقطه‌های ابهام و گره‌های دشوار در فرهنگ شهری است که اشراف بر آنها بر همگان میسر نیست.

هر شهروندی در عمر اجتماعی خود ممکن است چندین و چند بار، مستقیم و غیرمستقیم با این گره‌ها روبه‌رو شود. عدم آگاهی از این مقوله‌ها وی را ناگزیر می‌سازد تا کنش‌های آن را به دست کسانی بسیار دلسر انجام‌دهد یا آنگاه اگر هیأت دیوانسالاران و بیشتر به زبان شهروندان پایان می‌گیرد. مقاله زیر به سراغ دو مورد از این ابهامات رفته است.

مشکلات ناشی از توسعه شهرها و بهره‌برداری بی‌رویه از زمین، کنترل بر اراضی در شهرها و حومه آن را الزامی ساخته است. برای کنترل این گونه اراضی در کشور ما، سرزمین به سه حوزه عمده تقسیم شده است: اراضی داخل محدوده شهر (محدوده قانونی)؛ اراضی واقع در حریم شهر؛ و اراضی خارج از آن. در مناطقی که تراکم جمعیت بالاست، حریم شهرها به هم پیوسته است و عملاً اراضی خارج از حریم وجود خارجی ندارد. از این دست‌اند شهرهای اطراف تهران یا برخی از شهرهای شمال و یا مراکز واقع در حاشیه سایر کلان شهرها.

تا قبل از سال ۱۳۵۳، که قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی تصویب شد، اراضی خارج محدوده شهرها تابع هیچ نوع ضابطه و تحت هیچ گونه کنترلی نبود. یادآوری می‌شود که در مرداد ماه همان سال با تصویب قانون مذکور (تغییر نام)، برای اولین بار از ژاندارمری کل کشور خواسته شد به کمک واحدهای تابع خود در سراسر کشور، از هر گونه

فعالیت ساختمانی و شهرسازی در خارج از محدوده قانونی شهرها تا تصویب و ابلاغ ضوابط و مقررات مربوط جلوگیری کند. متعاقباً ساختمان‌های نیمه تمام و اراضی واقع در محدوده مسکونی روستاها از این قاعده ممنوعیت مستثنی گردیدند و در خرداد ماه سال ۱۳۵۴ مقرر شد از تفکیک اراضی در خارج محدوده و حریم شهرها نیز تا تعیین ضوابط و اعلام آن خودداری شود. تا آنکه به پیشنهاد شماره ۳۲۵۶۹ مورخ ۱۳۵۴/۹/۱۹ وزارت مسکن و شهرسازی، هیئت دولت در جلسه مورخ ۱۳۵۵/۲/۲۷ آیین‌نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها را تصویب کرد. در بند ۲ ماده ۱ این آیین‌نامه آمده است: «در شهرهایی که طرح جامع یا هادی برای آنها تهیه شده و به تصویب مراجع ذی‌ربط رسیده و در طرح‌های مذکور محدوده استحفاظی یا نفوذی مشخص گردیده است، حریم شهر همان محدوده استحفاظی یا نفوذی است؛ و در مورد شهرهایی که فاقد طرح جامع یا هادی‌اند و یا محدوده استحفاظی یا نفوذی در طرح‌های مذکور تعیین نشده است، حریم شهر بر اساس ماده ۹۹ الحاقی به قانون شهرسازی‌ها تعیین می‌گردد.»

از ساده‌سذکور دو نکته مهم برداشت می‌شود: اول آنکه حریم شهرها همان محدوده استحفاظی یا نفوذی است. لذا این بحث که حریم یا حوزه استحفاظی دو موضوع جداگانه‌اند صحیح نیست و برای شهرها تعیین یک حریم (حوزه استحفاظی) با هر عنوان کافی است.

اینکه گفته می‌شود حریم شهر را وزارت کشور تعیین می‌کند و حوزه استحفاظی را وزارت مسکن و شهرسازی، و به‌طور کلی این

گونه بحث‌ها، پایه علمی و منطقی ندارد. دوم آنکه در زمان تهیه طرح جامع یا هادی شهرها، اگر حریم (حوزه استحقاقی) شهرها مشخص شود (که چنین چیزی شدنی است) عملاً تمامی شهرها - جز برخی از شهرهای تازه ظهور یافته - دارای حریم (حوزه استحقاقی) مسبب در زمان تهیه و تصویب طرح جامع یا هادی

**تا قبل از سال ۱۳۵۳، که قانون تعیین نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی تصویب شد، اراضی خارج محدوده شهرها تابع هیچ نوع ضابطه و تحت هیچ گونه کنترلی نبود**

شهر خواهند بود؛ و آن گاه استفاده از ماده ۹۹ قانون شهرداری‌ها برای تعیین حریم شهر موردی پیدا نمی‌کند. این توضیح نیز تا گفته تعاند که تعیین حریم همراه با تهیه طرح جامع یا هادی شهرها و تصویب آن از سوی شورای تصویب امری است منطقی تر. وقتی که اسکان تعیین حریم در این زمان وجود دارد، چرا باید با استفاده از ماده ۹۹ - که صرفاً برای مواردی است که حریم یا حوزه استحقاقی مشخص نشده است - موضوع تعیین حریم را پیگیری کرد؟!

**چرا باید حریم تعیین شود؟**

۱- اگر برای شهرها محدوده قانونی و نیز حریم تعیین نشود و در نتیجه هر کسی در هر جایی که دلش بخواهد - و امکانش را داشته باشد - ساخت و ساز کند، مشکل بزرگ هزینه زیاد خدمات‌رسانی پیش می‌آید که مشخصاً به دلیل پراکنده بودن ساخت و سازهاست.

در این باره باید گفت که وسعت زیاد سرزمین، یا به عبارت دیگر تراکم کم ناشی از پراکنده‌سازی، مشکلات چندان کمتری در مقایسه با تراکم خیلی زیاد و پیاپی‌های آن ندارد. لذا قوانین شهرسازی هم به کمی تراکم توجه دارد که محدوده تعیین می‌کند و هم به زیادتی آن که حداکثر تراکم را برای اراضی در نظر می‌گیرد.

۲- علت دوم تعیین حریم در اطراف شهرها، همانا جلوگیری از گسترش بی‌رویه و بی‌بسته شهرهاست. این مسئله در مورد شهرهای بزرگ ملموس‌تر است. مثلاً اگر گسترش شهری همچون لندن یا بیش از ۱۰ میلیون نفر جمعیت، در شکل بی‌بسته به صورت دائم ادامه می‌یافت، مشکلات زیادی را برای ساکنان آن در پی می‌داشت. در این شهر یک کمربند سبز ایجاد گردید (که استفاده از این رینگ تنها در موارد خاص امکان‌پذیر است) و ساخت و سازها به بعد از این حریم انتقال یافت. پس حریم شهر می‌تواند به شکل رینگی از فضای باز در اطراف شهر عمل کند. ولی در مورد شهرهای کوچک نیاز به این رینگ باز و ثابت کمتر است. وجود حریم در شهرهای کوچک‌تر برای نیازهای گوناگون توسعه (از مسکونی تا خدماتی) در دوره‌های بعد از ۱۰ سال اول است. نه برای استفاده نکردن دائم از این اراضی؛ چرا که حتی بعد از پر شدن بافت داخل محدوده شهر، اجازه استفاده از بخشی از

اراضی حریم شهر با برآمده زمان‌بندی وجود دارد و عملاً این اراضی به محدوده شهر الحاق می‌گردد و در واقع محدوده قانونی گسترش داده می‌شود.

گفتنی است استفاده از اراضی خارج از حریم شهر، بر طبق قانون می‌تواند برای مسکونی نیز مجاز باشد، مشروط به آنکه به صورت طرح شهرک‌های مسکونی و تصویب شده باشد. زیرا به هر حال اگر کسی در خارج حریم شهر اقدام به ساخت و ساز بی‌رویه کند معلوم نیست مشکل خدمات‌رسانی در این مناطق چگونه باید عملی شود؛ ولی اگر به صورت یک شهرک کامل یا مشخصات تعیین شده باشد و تمام نیازهای آن نیز در طرح پیش بینی شود، آن گاه مشکلات کاهش می‌یابد.

بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که حریم شهرها به دو دلیل تعیین می‌شود: هم برای گسترش بی‌بسته شهر و هم برای جلوگیری از گسترش بی‌بسته شهر. این دو موضوع کاملاً متضاد یا یکدیگرند و در اینجا نقش برنامه‌ریزان و شهروندان این است که در زمان تهیه طرح جایگاه هر یک را بسته به مورد مشخص سازند و معلوم کنند که چه مناطقی برای گسترش شهر باشد و چه مناطقی تا دوره‌های دیگر برای ساخت و ساز ممنوع بماند و صرفاً فضای باز تلقی گردد. به عبارت دیگر، اگر در طراحی و تهیه نقشه جامع شهرسازی حریم شهرها به صورتی مطالعه شود که نحوه استفاده از اراضی را با این دیدگاه تعیین کند و به این امر توجه داشته باشد که عملاً شهر نیاز به کاربری مسکونی در حریم (یعنی خارج از محدوده قانونی) ندارد، و در واقع تنها برای کمبود فضاهای خدماتی و تأسیسات شهری مورد نیاز برناقص‌تری شود و

**حریم شهرها به دو دلیل تعیین می‌شود: هم برای گسترش بی‌بسته شهر و هم برای جلوگیری از گسترش بی‌بسته شهر. این دو متضاد با یکدیگرند و برنامه‌ریزان و شهروندان در زمان تهیه طرح مشخص می‌سازند که چه مناطقی برای گسترش شهر باشد و چه مناطقی تا دوره‌های دیگر برای ساخت و ساز ممنوع بماند**

بقیه به صورت فضای باز و کشاورزی و این گونه استفاده‌ها در نظر گرفته شود، این گونه طراحی‌ها مشکلاتی را در حریم برای شهر به وجود نمی‌آورد. اگر برای استفاده منطقی از حریم اقدامی اصولی صورت نپذیرد، این خود می‌تواند مشکلات را تشدید کند. چرا که مصنوعیت غیرمنطقی استفاده از حریم باعث خواهد شد که ساخت و ساز به خارج حریم گسترش یابد. در همان آیین‌نامه تعیین حریم، ساخت و ساز در خارج حریم چنان مشروط گردیده است که شهر عملاً در زمان مناسب در داخل حریم گسترش پیدا خواهد کرد. نه در خارج آن.





## معیار و نحوه انتخاب حریم

اگر تعریف و فلسفه حریم روشن باشد، معیار و نحوه تعیین حدود حریم مشکل نخواهد بود. حد حریم باید بر اساس دو اصل یاد شده انجام شود. اگر محدوده و تراخی حریم نادرست تهیه شود، این باعث می‌گردد که نتوان به اهداف اصلی تعیین حریم دست یافت و حتی در بعضی موارد حرکت در جهت مخالف آن اهداف اولیه صورت پذیرد. حریم شهر از سوی حکم اراضی ذخیره توسعه‌های آتی شهر را دارد و از سوی دیگر اراضی غیرقابل ساخت برای جلوگیری از توسعه پیوسته را. در مواردی حریم برای ذخیره اراضی عمومی مورد نیاز شهر تعیین می‌شود که در داخل یافت امکان تهیه و مکان‌یابی زمین وجود نداشته باشد و یا مشکلات جدی - همچون هزینه‌های زیاد تملک اراضی مورد نیاز - مطرح باشد.

برداشت نادرست از تعریف حریم، باعث گردیده است تا گسترش شهرها و استفاده از اراضی به سوی راه‌های غیرمنطقی سوق یابد و در واقع مورد سوء استفاده قرار گیرد. برای نمونه، گفته می‌شود که حریم فاقد کاربری است پس نباید مورد استفاده باشد. این نظر باعث می‌شود که شهر گسترش بی‌رویه - بعد از خط حریم - پیدا کند. بررسی این است؛ اگر در داخل حریم بتوان مکان‌یابی درست برای استقرار کارگاه‌ها انجام شود و به تمام ضوابط زیست‌محیطی توجه گردد، آیا باز هم لازم است که در خارج از حریم برای صنایع و کارگاه‌ها ساخت و ساز صورت پذیرد؟ اگر حریم دو شهر به هم پیوسته باشد - مثل مناطق پر تراکم - موضوع مکان‌یابی کارگاه‌ها چه می‌شود؟

نقش شهر فقط مسکونی نیست، بلکه کار و اشتغال نیز بخش دیگری از هویت شهر را می‌سازند. در شهرسازی لازم است به اسکان، کار و فعالیت، اوقات فراغت و تفریح و نیازهای زیربنایی و تأسیساتی، هم‌زمان توجه شود. در آن صورت محدوده‌های قانونی و حریم شهرها دقیق‌تر تعیین خواهند شد. در کشورهایی که تراکم جمعیت بالاست، خط حریم شهرها به هم پیوسته است و تغییری در آنها داده نمی‌شود؛ و اصولاً انتخاب حوزه استحفاظی (حریم) جدید شهرها معنی ندارد و آنچه که مهم است برنامه‌ریزی و طراحی برای استفاده بهینه از اراضی حریم‌هاست، که آن هم در طول زمان در حال تحول است. لذا شهرسازی امری چند بعدی است که علاوه بر توجه به سه بعد فضایی، به مسئله زمان نیز توجه می‌کند و مسائل حریم کاملاً در آن جای دارد. در زمان حاضر مشکل شهرسازی کشور ما تک بعدی بودن آن است. لیکن می‌بایست به تمامی ابعاد شهرسازی توجه شود، که البته زمان در آن جایگاه خاصی دارد. با توضیحات پیش گفته، در ادامه به برخی از سؤالات پاسخ داده می‌شود:

۱- حوزه استحفاظی که همان حریم شهر است، به اراضی حاشیه شهر گفته می‌شود که برای توسعه آینده مورد نیاز شهر است. در مرحله توسعه شهر - مخصوصاً شهرهای بزرگ - اراضی باز برای جلوگیری از گسترش پیوسته شهرهاست که اغلب تلاش می‌شود به عنوان رینگ سبز در حاشیه شهرها باقی بماند و با تدابیری در صورت امکان به فضای سبز تبدیل شود. نمونه آن کمربند سبز اطراف شهر لندن بزرگ است که حریم آن، بافت و

ساخت و سازهای داخل شهر را از شهرک‌های اطراف جدا کرده است. در زمان ورود به شهر یا خروج از آن، از داخل این فیلتر سبز عبور می‌شود، بدین ترتیب در واقع از گسترش پیوسته شهر تا بی‌نهایت جلوگیری به عمل آمده است.

۲- همان گونه که اعلام شد، تنها در موارد خاص اراضی حریم همیشه برای ساخت و ساز، غیرمجاز برشمرده می‌شود. عموماً هم هدف از تعیین حریم ذخیره‌سازی نیازهای توسعه است. البته اگر توسعه شهرها کنترل شود نیاز به گسترش محدوده قانونی ندارد و حریم شهر همیشه می‌تواند به صورت رینگ باز دور شهر باقی بماند. لیکن در کشورهایی مانند ایران که شهرها رو به گسترش سریع هستند، حریم شهرهای کوچک و متوسط به عنوان فضای ذخیره برای استفاده بعد از بر شدن محدوده قانونی است. زمانی که محدوده‌های شهر گسترش پیدا می‌کند، اغلب بخشی از

**نقش شهر فقط مسکونی نیست، بلکه کار و اشتغال نیز بخش دیگری از هویت شهر را می‌سازند. در شهرسازی لازم است به اسکان، کار و فعالیت، اوقات فراغت و تفریح و نیازهای زیربنایی و تأسیساتی، هم‌زمان توجه شود.**

زمین‌های واقع در حریم شهر به محدوده اضافه می‌شود، و نه اراضی دورتر و خارج از حریم شهرها.

اگر فرض را بر بر ممنوعیت دائم ساخت و ساز و استفاده این گونه از آن قرار دهیم، می‌توان گفت که توسعه‌ها باید در خارج حریم به صورت شهرک باشد و این موضوعی است که تنها در شهرهای بزرگ و اشباع شده امکان پذیر می‌نماید. این نوع برداشت نادرست از حریم یکی از عمده‌ترین مشکلات شهرسازی کشور است. تعبیرهای نادرست از حریم شهرها تاکنون مشکلات زیادی را در کنترل بر توسعه شهرها وارد ساخته است و باید برای جلوگیری از این صدمات اقدامات عاجل انجام گیرد و سیاست درست جایگزین برداشت‌های نادرست گردد.

## ملاک تعیین حریم شهرها

تعیین محدوده حریم شهر، به مطالبات و نیازهای شهر در افق‌های دورتر نیاز دارد. اگر در گذشته فرض شده است که از اراضی حریم تنها برای کشاورزی استفاده شود، چنین برداشتی غیرمنطقی است؛ زیرا در برخی از شهرها اصولاً اراضی اطراف شهر دارای قابلیت کشاورزی نیستند و آب لازم هم برای کشاورزی وجود ندارد. تعیین حریم و تقارن بر آن جلوی مشکلات توسعه بی‌رویه را می‌گیرد.

ایده آل آن است که تمام اراضی خارج شهرها در حریم شهرها باشند و به نوعی محدوده حریم تمام شهرها با هم موزایک شوند. این روشی است که در شهرهای زیادی در اروپا از سال‌های قبل مورد استفاده قرار گرفته است. این روش در تقارن پر تراکم ایران در حال شکل‌گیری است (نگاه کنید به حریم شهرهای اطراف تهران).

## جایگاه قانونی حریم

اگر نخواهیم از بندهای متناقض و متفاوت استفاده کنیم، روحیه کلی قوانین شهرسازی کشور، حریم شهر را به عنوان اراضی توسعه شهر در نظر دارد - البته نه در زمان حاضر بلکه برای توسعه‌های آتی و بسته به مورد. اینکه مصوباتی برای ممنوعیت استفاده از حریم به تصویب رسیده است، از جمله احداث کارخانجات جدید در حریم و ممنوعیت استفاده از حریم برای کارگاه‌های جدید، مشکلات زیادی را به وجود آورده است. در مقابل این گونه مصوبات، عده‌ای حریم را کوچک انتخاب می‌کنند

**کمربند مسز اطراف شهر لندن بزرگ  
حریم آن، بافت و ساخت و سازهای داخل  
شهر را از شهرک‌های اطراف جدا کرده  
است. در واقع از گسترش بی‌بسته شهر تا  
پی نهایت جلوگیری به عمل آمده است**

تا مشکلی برای مکان‌یابی صنایع و کارگاه‌ها پیدا نشود. در دوره‌ای که تمام کارگاه‌ها و کارخانجات واقع در حریم منظم به پرداخت یک درصد عوارض به شهرداری بودند، حریم شهرها وسیع انتخاب می‌شد، به طوری که برخی از این حریم شهرها از تقسیمات سیاسی کشور نیز عبور می‌کرد. به همین دلیل طی مصوبه‌ای، عبور از محدوده تقسیمات سیاسی برای جلوگیری از تداخل، ممنوع اعلام شد.

در مواردی هم حریم شهرها چنان بزرگ و آمیسی شکل و گسترده انتخاب شد که با هیچ منطقی نمی‌شد از شکل این حریم برای توسعه شهر - و حتی برای حفاظت از شهر - دفاع کرد. خوشبختانه با اصلاح قانون ۱ درصد عوارض کارگاه‌های واقع در حریم برای شهرداری‌ها این تب انتخاب حریم‌های این گونه در شهرها فروکش کرده است.

## نظارت بر حریم شهرها

نظارت بر حریم شهرها باید به عهده شهرداری‌ها باشد؛ ولی تعیین حریم و نظارت بر تهیه و طراحی آن با دستگاه تهیه‌کننده طرح‌های شهرسازی است. با برداشت ناقص از بند ۱ ماده ۹۹ قانون شهرداری‌ها این گونه ذکر می‌شود که تعیین حریم با شورای شهر و تأیید آن یا وزارت کشور است. این برداشت تنها می‌تواند برای موارد خاصی که شهر طرح جامع یا هادی ندارد، آن هم برای مدت محدود، پذیرفته شود.

## نارسایی‌ها و تنگناهای حاکم در اداره امور حریم

نارسایی‌ها حتی در داخل محدوده شهرها نیز وجود دارد. با تقویت شهرداری‌ها و کمک به آنها در امر نظارت، باید نظارت بر گسترش و توسعه شهرها به صورت جدی برنامه‌ریزی شود. البته بسته به مورد می‌توان نظارت و کنترل بر حریم به وسیله ارگان‌های دیگری همچون بخشداری و فرمانداری - یا نهایتاً وزارت کشور - نیز انجام شود؛ ولی این نهادها اشراف لازم را در زمینه نظارت ندارند. آنچه ضروری است همانا حمایت و دادن امکانات برای این

نظارت به شهرداری است. حمایت قوه مقننه و ضابطان انتظامی از خواسته‌های شهرداری می‌تواند عمل نظارت جدی را میسر سازد. یادآوری می‌شود که قوه قضاییه بدون کمک ضابطان انتظامی قادر به انجام وظایف خود نیست؛ پس اینکه گفته شود «شهرداری نیرو ندارد» پاسخ کاشی و توجیه‌پذیری نیست.

البته دستگاه‌های تهیه‌کننده باید نظارت خود را بر اجرای طرح‌ها و اقدامات مجریان طرح و شهرداری، بر اساس ضوابط و مقررات تعیین شده، به صورت مستمر ادامه دهند.

## جمع بندی

با تحلیل اجمالی از وضع موجود و برداشت‌های نادرست در مورد حریم (موزه استحفاظی) که در قانون وجود دارد، و به رغم ناهماهنگی‌ها و نواقص موجود، به روشنی مشخص است که باید جلوی برداشت‌های گوناگون متضاد و دستورالعمل‌های متناقض را گرفت.

طرح حریم نیز باید با توجه به سیاست‌ها و برنامه‌ریزی توسعه شهرها تهیه شود. اگر شهرداری‌ها نقشه طرح جامع حریم را تهیه می‌کنند، جایگاه تصویب آن باید نهادی باشد که طرح جامع یا هادی شهر را تصویب می‌کند.

ضوابط و سیاست درباره حریم نمی‌تواند متناقض با سیاست طرح جامع یا هادی شهرها باشد. در حریم شهرها اگر برای دوره‌ای قرار است ساخت و ساز نشود تا در محدوده قانونی اراضی موجود به بهره‌برداری برسند، نمی‌توان ساخت و ساز دیگری در حریم اجرا کرد.

در همین زمان نباید این ممنوعیت را برای ساخت و سازها و موارد استثنا نادیده گرفت. اگر در حریم شهر تعدادی روستا یا شهرک و جز اینها وجود دارد، باید برای این واقعیت‌ها چاره‌ای اندیشید، اگر در داخل حریم شهرها مجتمع‌هایی وجود دارند؛ باید این هسته‌های کوچک را به عنوان مراکز اقماری شهر فرض کرد، نه آنکه آن را نادیده گرفت. حتی در سال ۱۳۵۲ برای این مشکل چاره‌ای اندیشیده شد تا این مراکز از ممنوعیت در حریم استثنا کردند.

بر طبق این نظریه که حریم شهر فاقد کاربری است و ساخت و ساز در آن ممنوع است، چنین تصویری وجود دارد که طرح جامع یا هادی شهر برای لقی بی‌نهایت تهیه می‌شود و کلیه نیازهای شهر و ساکنان برای همیشه در داخل محدوده آن پیش‌بینی گردیده است و برای همیشه کافی است. لیکن چنین چیزی درست نیست و می‌توان مشاهده کرد که مرتب طرح شهرها پس از پایان دوره‌شان، و حتی قبل از آن، مورد بازنگری و تجدید نظر قرار می‌گیرند. در این زمان محدوده قانونی شهر در صورت نیاز گسترش می‌یابد و این گسترش‌ها هم فقط در اراضی حریم شهر است (غیر از موارد استثنایی).

با برنامه‌ریزی دقیق برای کنترل مهاجرت، که منجر به گسترش بی‌رویه شهرها می‌شود، و پیگیری برنامه‌های آمایش سرزمین و پراکنش منطقی جمعیت و کار و خدمات بر روی سرزمین، قطعاً فشار از روی شهرها - به ویژه شهرهای بزرگ - کاسته می‌شود و عملاً مشکلات راحت‌تر حل و فصل می‌گردد.

# مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری؛

گذشته، حال و آینده

ناصر بیاتنی

مدیر مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری سازمان شهرداری‌های کشور

## مقدمه

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، وابسته به سازمان شهرداری‌ها، با قریب ۱۵ سال سابقه تحقیق و پژوهش یکی از نهادهای معتبر علمی - پژوهشی در کشور است. تلاش‌های انجام شده در این مدت و تجربیات ارزشمند به دست آمده در این مرکز مجموعه‌ای را به وجود آورده است که می‌بایست مورد توجه و بررسی خاصی قرار گیرد.

در آستانه شروع به کار دور جدید شوراهای برنامه‌ریزی استان، شوراهای شهر و روستا و شهرداری‌های کشور و در جهت اطلاع‌رسانی به کلیه کسانی که در این نهادها کمر همت به خدمت بسته و تلاش‌های خود را برای توسعه همه جانبه مملکت آغاز کرده‌اند، معرفی این نهاد علمی و پژوهشی و برنامه‌های آینده آن به عنوان نوعی امکان و فرصت درخور توجه می‌تواند مفید باشد. بخشی از طرح‌های پژوهشی‌ای که در این مرکز در اشکال مختلف انجام می‌شوند، مرتبط با طرح‌های ملی‌اند که اعتبارات آنها نیز در قالب اعتبارات ملی پیش‌بینی و تعیین می‌شود.

گروه دوم پژوهش‌هایی هستند که تنها هدایت نظارت کلی و هماهنگی آنها به عهده مرکز است. این گونه مطالعات در مراکز استان‌ها و همچنین شهرهای مختلف استان‌ها و تحت نظارت شوراهای پژوهشی استان‌ها صورت می‌پذیرند و مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری نیز در این نظارت و همچنین هماهنگی بین استان‌ها سهم است. ولی مهم‌ترین بخش مطالعات و پژوهش‌های در حال انجام این مرکز مرتبط با صیاحی هستند که در سطح ملی، مبتلا به شهرداری‌های کشورند و انجام آنها کمک مؤثری در جهت ارتقای کیفیت و مدیریت فضاهای زیست انسانی در کشور خواهد بود. بعد از این مقدمه، به موقعیت فعلی و برنامه‌های آینده این مرکز اشاره می‌شود.

## مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری؛ گذشته

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری کار خود را از سال ۱۳۶۸ تحت عنوان «گروه مطالعات برنامه‌ریزی شهری» در معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور شروع کرده است. از آن زمان تا سال ۱۳۸۰ بیش از ۱۲۰ طرح پژوهشی در این مرکز انجام شده است. از این تعداد حدود ۳۰ پروژه در خارج از مرکز و تحت نظارت آن به وسیله مشاوران حقیقی و حقوقی، و بقیه در داخل مرکز و به دست پژوهشگران همکار آن انجام شده است (برای اطلاعات بیشتر، ن. ک. گزارش عملکرد مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری (سال‌های ۱۳۶۸ - ۱۳۸۰، تیرماه ۱۳۸۱). در کنار انجام این پژوهش‌ها برگزاری ۱۹ همایش و

کارگاه آموزشی، نظارت بر ۶۹ پروژه انجام شده در شوراهای پژوهش استان‌ها و انتشار ۱۰۰ عنوان کتاب و همکاری در انتشار ۵ عنوان کتاب، با انتشارات سازمان شهرداری‌ها، گرفتن مجوز و انتشار «ماهنامه شهرداریها» و «فصلنامه مدیریت شهری»، که در مقاطع بعد به انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور محول گردید، از جمله دیگر خدمات مطالعاتی و تحقیقاتی این مرکز در این مقطع زمانی بوده است.

## مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری در زمان حاضر

مرکز مطالعات در شرایط حاضر و با توجه به وظایفی که به عهده آن گذاشته شده است، در چند بعد مختلف و در چند محور به فعالیت‌های خود ادامه می‌دهد. مهم‌ترین این محورها و شرح مختصر هر یک به قرار زیرند:

الف - مدیریت و نظارت بر طرح‌های پژوهشی از محل اعتبارات ملی

همان گونه که گفته شد، برخی از طرح‌های پژوهشی وجود دارند که از سال‌های قبل شروع شده‌اند و همچنان ادامه دارند. در زمان حاضر مرکز مطالعات از محل چند طرح ملی - مدیریت و نظارت بر پروژه‌های مطالعاتی را به انجام می‌رساند. مهم‌ترین این پروژه‌های در حال انجام عبارتند از:

- ۱- طراحی نظام مدیریت مجموعه‌های شهری؛
- ۲- تدوین ضوابط و دستورالعمل‌های جدول‌سازی و جدول‌گذاری؛
- ۳- طراحی نظام تیت اطلاعات و آمار در شهرداری‌های کشور؛
- ۴- طراحی سیستم سنجش بهره‌وری در شهرداری‌های کشور.

## ب - هدایت و هماهنگی طرح‌های پژوهشی استانی

دومین وظیفه مرکز مطالعات نظارت بر طرح‌های پژوهشی استانی است که هر چند در استان‌ها انجام می‌شود ولی بخشی از نظارت بر کیفیت این گونه طرح‌ها و نیز هماهنگی بین شهرها و استان‌های مختلف در این مورد به عهده مرکز است. از سوی دیگر، مرکز مطالعات نتیجه طرح‌های پژوهشی انجام شده در استان‌ها را، در صورت لزوم، در اختیار سایر استان‌ها می‌گذارد تا سایر شهرها و استان‌های کشور نیز از آنها در جهت رفع معضلات و یا بهره‌وری بهتر از امکانات موجود خود سود جویند.

مهم‌ترین این گونه پروژه‌ها (به عنوان نمونه) به قرار زیرند:

- ۱- بررسی علل تخلفات ساختمانی در شهرداری‌های استان

قریبین به منظور ارائه راهکارهای عملی مقابله با آن؛

۲- امکان سنجی استفاده از GPS در خدمات شهری بزرگ؛

۳- طرح مطالعاتی بهره‌برداری از استخراج کربن دی‌اکسید و تأثیرات آن بر درآمد شهرداری لنگرود؛ و

۴- طرح مطالعاتی منطقه‌بندی شهر تبریز (مناطق شهرداری).

**مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری کار خود را از سال ۱۳۶۸ شروع کرده، از آن زمان تا ۱۳۸۰ بیش از ۱۲۰ طرح پژوهشی در این مرکز انجام شده است**

ب- انجام و مدیریت طرح‌های پژوهشی از محل اعتبارات سازمان شهرداری‌های کشور

گروه سوم پروژه‌های تحقیقاتی و مطالعاتی آنند که از سوی دفاتر مختلف سازمان شهرداری‌ها و در جهت حل معضلات شهری و روستایی و نیز ارتقای کیفیت مدیریت آنها به مرکز سفارش داده می‌شوند. دفاتر سازمان در چارچوب تشکیلاتی فعلی مرتبط با بخشی از موضوعاتی هستند که به شهرداری‌های کشور مربوط می‌شود. دفاتری چون دفتر حمل و نقل، دفتر خدمات شهری، دفتر توسعه مدیریت شهری، دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، دفتر امور اقتصادی و سرمایه‌گذاری، دفتر آمار و فناوری اطلاعات و جز اینها همگی دفاتری هستند که وظیفه آنان برقراری ارتباط مستمر با شهرداری‌ها و تلاش در جهت بهبود کمی و کیفی مدیریت شهرهای کشور است. از جمله اقداماتی که دفاتر مذکور انجام می‌دهند، تعریف طرح‌های پژوهشی مختلف برای پاسخگویی به نیازهای شهرداری‌هاست. این طرح‌های پژوهشی در قرائندی از قبل طراحی شده و نظام‌مند به اجرا گذاشته می‌شوند و با نظارت‌های لازم به اجرا در می‌آیند. نتایج این پژوهش‌ها در آینده نزدیک و به روش‌های مختلف (مکتوب

**در زمان حاضر بیش از ۲۵ طرح تحقیقاتی از سوی دفاتر مختلف سازمان شهرداری‌های کشور به مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری سفارش داده شده است**

رایانفای، تصویری) در اختیار کلیه شهرداری‌های کشور گذاشته خواهد شد.

در زمان حاضر بیش از ۲۵ طرح تحقیقاتی از سوی دفاتر مختلف سازمان شهرداری‌های کشور به مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری سفارش داده شده است و این طرح‌ها در مراحل مختلف فرایند انجام تحقیقات هستند. مهم‌ترین این

پروژه‌ها (به عنوان نمونه) به قرار زیرند:

۱- تدوین دستورالعمل انتزاع و الحاق وظایف جدید به شهرداری‌ها؛

۲- طرح جامع آموزش کارکنان شهرداری‌ها؛

۳- تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری‌های کشور؛

۴- تدوین آیین‌نامه نوبل مشترک شهری؛

۵- بازنگری در قوانین و مقررات مربوط به شهرداری‌ها؛

۶- نیازسنجی و تدوین نظام مدیریت و نگهداری ماشین‌آلات شهرداری‌ها؛

۷- تأمین و اصلاح منابع درآمد پایدار برای شهرداری‌های کشور؛ و

۸- اندازه‌گیری و تحلیل توسعه اقتصادی شهرها در ایران.

**مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری: آینده**

آنچه تاکنون در مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری انجام شده حاصل زحمات گروه کثیری از اندیشمندان، صاحب نظران و کارشناسان کشور است که با مستقیماً در این مرکز علمی - پژوهشی مشغول کار و تلاش و تحقیق بوده‌اند، و با در کنار آن طرح‌های پژوهشی و فعالیت‌های علمی را به سفارش مرکز انجام داده‌اند و می‌دهند. تعداد روزافزون شهرها و معضلات متعدد و گوناگون آنها از یک سو، تکلیف شدن سازمان به پوشش و حمایت علمی و پژوهشی از روستاهای کشور در آغاز سال جاری از سوی

**دومین وظیفه مرکز مطالعات نظارت بر طرح‌های پژوهشی استانی است که بخشی از نظارت بر کیفیت این گونه طرح‌ها و نیز هماهنگی بین شهرها و استانی‌های مختلف در این مورد به عهده مرکز است**

دیگر، مسئولیت مرکز مطالعات را به مراتب گسترده‌تر و سنگین‌تر کرده است. البته موضوع تنها به این عرصه محدود نمی‌شود. امروزه موضوع‌های شهر، شهرسازی، شهرتشی و شهرداری از مهم‌ترین چالش‌های قرن محسوب می‌شوند. در همین حال تعادل بخشی بین زندگی شهری و روستایی و دیدگاه آمایشی و مستثنی بر برنامه به موضوع‌های گفته شده، اهمیت حیاتی دارند. امروزه مدیریت فضاهای زیستی، اعم از شهر و روستا، تنها رفع حوائج و نیازهای روزمره نیست، از یک سو پدیده جهانی شدن در کار است که در آن فشارهای خارجی کشور را به سوی اهداف خاصی سوق می‌دهند و از سوی دیگر امر بسیار مهم و حیاتی هویت ملی و بومی مطرح است که غفلت از آن می‌تواند ما را در ورطه‌های خطرناکی گرفتار سازد و توسعه‌یافتگی ما را با مخاطرات راهبردی روبه‌رو کند. لذا فضاهای زیستی هم نمی‌توانند در این میان به شکلی بی‌هدف و بدون برنامه حتی به رفع حوائج روزانه خود بپردازند. مثالی که در این مورد می‌توان آورد، تشابهی است که میان یک انسان با محیط زیست وجود دارد. انسان که از نظر

بیولوژیکی دارای کالبد و شرایط خاص است، شرایط فیزیکی، شیمیایی و روانی خاصی را لازم دارد تا به تعادلی مناسب برسد و بتواند در موقعیتی مناسب به فعالیت و حرکت بپردازد. مسلماً هر چه تعادل بین شرایط پیش گفته بهتر برقرار باشد، توان کالبدی و جسمانی فرد بیشتر خواهد بود و این امر می تواند او را به کمال نسبی کمی و کیفی برساند. کالبد و ملزومات شهر نیز چنین حالتی را دارند. امروزه، برپایه تجربیات تاریخی و علمی جوامع مختلف

**از یک سو بدیده جهانی شدن در کار است که فشارهای خارجی کشور را به سوی اهداف خاصی سوق می دهند و از سوی دیگر امر بسیار مهم و حیاتی هویت ملی و بومی است که غفلت از آن می تواند ما را در ورطه های خطرناکی گرفتار سازد و توسعه واقعی ما را با مخاطرات راهبردی روبه رو کند.**

بشری معیارهایی برای محیطهای زیست انسانی تبیین شده اند که اتکا به آنها می تواند محیط زیست را برای زیست آنان به شکلی مطلوب، سالم و با کمترین تنش آماده سازد. این گونه معیارها را می توان در نظراتی که درباره محیط زیست پایدار، شهر سالم، شهر سبز و نظایر آنها ارائه گردیده اند، مشاهده کرد. تا همین جا نیز ما متأسفانه هنوز نتوانسته ایم به آستانه های شرایط لازم برای تحقق چنین معیارهایی برسیم و مسلماً برای تحقق چنین معیارهایی به مطالعات و برنامه ریزی های مستمری در این زمینه نیاز است. ولی قضیه فضای زیست انسانی به همین جا ختم نمی شود. یک انسان هم نمی تواند تنها به زندگی بیولوژیکی بسنده کند. کلیه ایدئولوژی های موجود، سرنوشت و مسئولیتی بسیار بالاتر از این برای انسان قائل اند. اینکه انسان رو به کدام سو و جهت دارد و کدام هدف و کمال را جست و جو می کند، موضوع بسیار مهمی است که هرگز نمی توان از آن غافل شد. فضاهای زیست انسانی نیز چنین حکمی را دارند. هر جامعه ای صایع

**بدون جهت گیری به سوی هدفی خاص برنامه ریزی و طراحی معنا ندارد و بدون هدف گذاری نیز هرگونه جهت گیری خاص ناممکن است.**

محدودی دارد که می باید آن را برای توسعه، اصلاح، حفظ، نگهداری و تکمیل فضاهای زیست انسانی هزینه کند ولی سؤال این است که چنین کارهایی برای رسیدن به کدام کمال یا هدف راهبردی یا آرمان است.

از سوی دیگر، ما اگر هدف و آرمان راهبردی خود را مشخص نسازیم، چگونه می توانیم سیاستگذاری، برنامه ریزی و طراحی و

اجرا کنیم؟ فرایندهای موجود نشان می دهند که بدون جهت گیری به سوی هدفی خاص برنامه ریزی و طراحی معنا ندارد و بدون هدف گذاری نیز هرگونه جهت گیری خاص ناممکن است. بدین ترتیب سازمان شهرداری های کشور بنا بر وظایف گرانستگی که به عهده دارد (که این وظایف هم شرکت در تبیین اهداف استراتژیک توسعه فضاهای زیست انسانی و هم مدیریت و برنامه ریزی آنها را در بر می گیرد) مصمم به توسعه کمی و کیفی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری به پژوهشکده مطالعات شهری و محیطی (در کوتاه مدت) و پژوهشگاه جامع علوم شهری و محیطی (در بلند مدت) است. تنها در این صورت است که این سازمان می تواند با اتکا به نتایج مطالعات و پژوهش های گسترده و عمیق به اهداف و وظایف تعیین شده نائل شود. نمی توان تنها کور کورانه به دنباله روی از کشورهای دیگر - به ویژه کشورهای غربی - روی آورد، بدون آنکه الزامات و شرایط بومی را در نظر گرفت. این باعث شده است، طبق بررسی های انجام شده در سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، تنها به طور متوسط کمتر از ۲۰ درصد از برنامه ریزی های انجام شده در قالب طرح های مختلف چون طرح های جامع، هادی و جز آن در ایران به اجرا در آید. این خود نشان می دهد که هنوز به تازگی به تبیین های دیگری نیاز است تا بتوان در چارچوب فرایندهای برنامه ریزی نهادینه شده به ساماندهی فضاهای زیست انسانی خود پرداخت. به علاوه،

**سازمان شهرداری های کشور مصمم به توسعه کمی و کیفی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری به پژوهشکده مطالعات شهری و محیطی و پژوهشگاه جامع علوم شهری و محیطی است.**

معلوم نیست دنباله روی بدون مطالعه از کشورهای غربی در این زمینه ما را به هدفی که علی القاعده و به ویژه پس از انقلاب اسلامی می بایست دنبال می کردیم برساند و در مواردی شنیده می شود که متفکران آینده نگر غربی در جوامع فرا صنعتی خود معتقدند که در دهه های آینده نهادی به اسم خانواده دیگر اصولاً محلی از اعراب نخواهد داشت. بسیاری از برنامه ریزی ها و طراحی های محیطی آنان نیز می تواند به چنین جهانی ختم شود. کوچک کردن آپارتمان ها به حداقل، و نظایر آن چه بسا در مسیر این دیدگاه باشند. آیا مقدرات مذهبی، ملی و فرهنگی ما نیز همین اهداف را دنبال می کنند؟ اصولاً اهداف راهبردی ما در مورد آینده فضاهای زیستی ما و همچنین ساماندهی، برنامه ریزی، طراحی و مدیریت آنها چیست؟ این پرسش ها و دهها پرسش راهبردی و بنیادین شبیه به آنها وجود پژوهشگاه جامع علمی شهری و محیطی را در کنار سازمان شهرداری های کشور کاملاً توجیه می کنند. بدین ترتیب شهرداری ها و همچنین شوراهای اسلامی شهرها می توانند برای توسعه جامع نگر، همه جانبه و یکپارچه خود به این مؤسسه پژوهشی اتکا کنند.



## موضوع: تأثیرات اقتصادی - فضایی شهرک‌های صنعتی بر تهران بزرگ

(نمونه موردی غرب و جنوب تهران)

پایان نامه: دوره دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس - ۱۳۷۹

استاد راهنما: مصطفی مؤمنی

استادان مشاور: عبدالرضا افتخاری - حسین شکویی

دانشجو: حمیده توکل نیا

صنعتی بر منطقه تهران بزرگ، تلاش جامع و دقیقی است برای بررسی مسائل مذکور. این پژوهش با تکیه بر قوانین توجیه‌کننده فضا و شناخت اصول و روابط حاکم بر شکل‌گیری فضایی صنعتی در سطح کلان ملی و در سطح خرد منطقه تهران و در سطح محلی شهرک‌های صنعتی، به تحلیل آثار و پیامدهای حاصل از تصمیم‌گیری‌های دستگاه‌های دولتی می‌پردازد. نیز در هم‌آمیزی سیاسی - اقتصادی برنامه‌های شهر تهران را که در اشکال مختلف فضایی - از جمله فعالیت‌های صنعتی - آشکار می‌گردد، به نمایش می‌گذارد.

در این زمینه، علاوه بر چارچوب نظری پژوهش در قالب دیدگاه اقتصاد سیاسی و با تأکید بر روش سیستم و به کارگیری مدل‌ها و روش‌های تحلیلی - آماری در جهت کشف قانونمندی‌های حاکم بر فضا و آثار و پیامدهای حاصل از شکل‌گیری فعالیت‌های صنعتی در فضای قطبی‌شده کارکردی، تلاش شده است که با کمک مدل‌ها و روش‌های نظری و تجربی و با تأکید بر دیدگاه مورد نظر، نکات ذیل مورد تبیین قرار گیرند:

- ۱- شناخت آثار و نتایج حاصل از فعالیت‌های اقتصادی - صنعتی در فضای قطبی‌شده تهران، بدون تحلیل جایگاه فعالیت‌ها و ارتباط آنها در سطح ملی و منطقه امکان‌پذیر نیست.
- ۲- تحلیل نقش و جایگاه صنعت در ایران و تعیین نقش آن در تهران تنها در سایه به کارگیری روش‌های سیستماتیک و شناخت کل‌گرایانه و جزئی‌نگر پدیده‌ها میسر است.

- ۳- اقتصاد سیاسی دوران ما در تحلیل سازمان‌یابی فعالیت‌ها در فضا، با تأکید بر مطالعه تاریخی و نقش نیروهای تأثیرگذار، کارایی ویژه‌ای دارد.

- ۴- آثار و پیامدهای ناشی از استقرار صنایع در فضا در تحولات و تغییرات بعدی منطقه‌ای دخالت مستقیم دارد و با خلق کانون‌های جدید فعالیت‌ها، جمعیت، ویژگی‌های اقتصادی - انسانی شهر تهران به سطح وسیع‌تری (منطقه) انتقال یافته است.

- ۵- بدون تحلیل تاریخی ساختاری و کارکردی نمی‌توان آثار ناشی از فعالیت‌های صنعتی را در شکل تغییر کاربری اراضی، افزایش جمعیت، منطقه‌ای، تغییر در خصوصیات جمعیتی، افزایش اشتغال، افزایش قیمت زمین و مسکن، تحولات توسعه‌ای شهر و تغییر در چهره کارکردی شهرهای منطقه‌ای و

پلورهای قوی که طی دو قرن اخیر در مورد انگاره‌های توسعه شکل گرفته بودند، با ناکامی اکثریت جوامع بشری در دستیابی به وعده‌های داده شده، و فرو رفتن در مشکلات مولود این تلاش‌ها، دچار بحران‌های ریشه‌ای شده‌اند. بر چنین زمینه جهانی متفاوتی، برنامه‌ریزان برای نوآوری و تغییر و تحول وضع موجود، و نه برای تثبیت و تداوم گذشته، در قلمای عرصه‌ها و مسائلی مهم دارند. علی‌چنگ جهانی دوم و بعد از آن، برنامه‌ریزی مرکزی مورد استفاده بیشتر کشورهای جهان قرار گرفت. راهکار غالب در این تلاش در کشورهای جهان سوم تکیه بر رشد اقتصادی به یاری صنعتی شدن شهری بوده است. بازتاب فضایی آن نیز تمرکز بیش از حد جمعیت و فعالیت‌های پایه<sup>۱</sup> در نواحی محدودی از سرزمین ملی بوده است. از این رو تمرکز صنایع و تأثیرات ناموزونی منطقه‌ای مشکل اساسی کشورهای جنوب شده است. در این میان نقش دولت در آزادگذاری روال بازار و حذف موانع آن خلاصه می‌شود. یا تأسی از روند جهانی، تغییرات فضایی طی چند دهه اخیر در ایران گرایش به سمت قطبی‌شدن و تمرکز فعالیت‌ها و امکانات را در نقاط خاصی از کشور به دنبال داشته است و اشکال خاصی از کاربری اقتصادی، فضایی را به وجود آورده که به شدت تحت تأثیر کُش انسان و محیط، موجب تغییر در سازمان‌یابی فضا و توزیع و پخش فعالیت‌ها در سطح فضا گردیده است. تحولات شگرف و سریع و رشد ناگهانی تهران طی چند دهه اخیر، به دنبال تغییرات اقتصادی - سیاسی کشور تمرکزهای بالای نیروی انسانی / فعالیتی و قدرت‌یابی مراکز تولیدی - صنعتی را موجب گشته، و با برقراری روابط کارکردی، تحولات عمیق ساختاری در فضای عملکردی منطقه را به وجود آورده است.

الگوهای استقرار و توزیع جمعیت در سطح منطقه تهران و مناطق همجوار آن بازتاب فضایی پذیرش شده زندگی صنعتی و پیدایش تفکر صنعتی شدن برای دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی است. تجمع و تمرکز صنایع در پهنه خاصی از منطقه تهران منجر به شکل‌گیری مناطق نوآگم و تمرکز بالای واحدهای صنعتی و گسترش فعالیت‌های پایه و غیرپایه<sup>۲</sup> و جذب جمعیت از نقاط مختلف کشور و منطقه گردیده است.

رساله دکتری و تأثیرات اقتصادی - فضایی شهرک‌های

رشد و توسعه نقاط جدید در منطقه و جز اینها مورد بررسی قرار داد.

۶- جابه جایی صنعت در فضای شهری علاوه بر تأثیرگذاری بر منطقه و شهر تهران، تحت تأثیر سیاست‌ها و قوانین مرکز قرار گرفته و آثار و نتایج آن به صورت آثار اقتصادی، جمعیتی و فضایی ظاهر شده است.

رشد و توسعه شگفت‌انگیز تهران بزرگ، به خصوص تراکم‌های گوناگون و مختلف آن، جای درنگ بسیار دارد. آنچه از فضا آفرینی‌های منفی در جریان چند دهه اخیر، بدون برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی، بدون آمایش سرزمین و بی توجه به انسان و چشم‌انداز، بر این گوشه از کشور رفته است، دیگر فرصتی برای تکرار ندارد. در این زمینه تحلیل همه جانبه و کل نگر از آثار و پیامدهای ناشی از عدم تعادلات فضایی می‌تواند ضمن روشن ساختن قوانین و سیاست‌های حاکم بر فضا، راهبردها و خط‌مشی‌های اساسی و کلرا و مؤثر را شکل دهد. پدیده قطبی شدن و برتری بعضی از کانون‌های شهری در مقیاس

**در کشورهای در حال توسعه، تصمیم‌گیری تصمیم‌سازان «که عمدتاً نیروهای دولتی اند» با تدوین سیاست‌های شهری و قوانین و مقررات و سرمایه‌گذاری «با استفاده از اعتبارات عمرانی و جاری» در فعالیتهای اقتصادی تأثیر بیشتری در مکان‌گزینی صنایع دارند**

ملی و منطقه‌ای نظام شهری را به شدت دگرگون ساخته و الگوهای جدید سکونت را ارائه کرده است. به این جهت است که دگرگونی‌ها و تحولات فضایی در سطح منطقه شهر تهران از دیرباز لگامی تحولات کشور را تحت تأثیر خود ترار داده است. این پژوهش در هفت فصل و ۲۵۲ صفحه نوشته شده است. فصل اول به طرح تحقیق و چارچوب پژوهش اختصاص دارد که ضمن تشریح مسئله و بیان اهداف و فرضیات، به روش و مراحل پژوهش می‌پردازد و با تعیین حدود منطقه مطالعاتی، واژه‌ها و مفاهیم محوری، پیشینه مطالعاتی در جهان و ایران را توضیح می‌دهد.

در سیستم اقتصادی سرمایه‌داری عامل سود و صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس و شهرگرایی و مزایای تجمع موجب استقرار صنایع در مناطق خاص می‌شود. در کشورهای در حال توسعه، تصمیم‌گیری تصمیم‌سازان «که عمدتاً نیروهای دولتی اند» با تدوین سیاست‌های شهری و قوانین و مقررات و سرمایه‌گذاری «با استفاده از اعتبارات عمرانی و جاری» در فعالیتهای اقتصادی تأثیر بیشتری در مکان‌گزینی صنایع دارند. در ایران نیز شکل‌گیری، استقرار و رشد صنایع در بخش‌های مختلف، از نظام‌های خاص اقتصادی - سیاسی تأثیر می‌پذیرد. مطالعه تاریخ اقتصادی ایران در دوره‌های مختلف گویای تأثیر بیش از اندازه

نقش دولت در پهنه فعالیت‌های اقتصادی است. پرسش‌های اصلی تحقیق براساس طرح مسئله و موضوع پژوهش، اینها هستند:

۱- چه نیروهایی تکوین و شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی منطقه تهران را ضروری ساخته است؟

۲- شهرک‌های صنعتی در منطقه تهران چه آثار و نتایجی را از نظر اقتصادی و فضایی، در سطح ملی و منطقه‌ای، به وجود آورده است؟

۳- شهرک‌های صنعتی تا چه اندازه در دستیابی به اهداف اولیه خود موفق بوده‌اند؟

۴- اگر شهرک‌های صنعتی دو راه رسیدن به اهداف موفق نبوده‌اند، چه گزینه دیگری را می‌توان برای حل مسائل و مشکلات تهران و تسریع روند صنعتی شدن و توسعه منطقه‌ای انتخاب کرد؟

اگر تاریخ ایران از نظر اقتصادی به دوره‌های قبل و بعد از انقلاب مشروطیت، آغاز سرمایه‌داری نو و شبه‌مدرنیسم و بعد از انقلاب اسلامی (۱۳۵۷) تقسیم گردد، می‌توان دید که در هر دوره سهم دولت در تأثیرگذاری اقتصادی تشدید شده است. تقویت و گسترش تهران که تحت تأثیر ملاحظات سیاسی - نظامی به عنوان پایتخت برگزیده شده بود، موجب تمرکز تدریجی منابع و جمعیت گردیده است.

تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری‌های صنعتی و ایجاد صنایع نوین با توجه به نفع بیشتر سرمایه‌گذاری‌های صنعتی و غیرصنعتی در شهرهای بزرگ در نظام سرمایه‌داری خاص دوره پهلوی شرایط لازم را برای رشد و گسترش تهران فراهم ساخت و جریان مهاجرپذیری و تمرکز شهری را تشدید کرد. بعد از انقلاب نیز روند تمرکز و توسعه فعالیت‌های اقتصادی صنعت و خدمات دنبال گردید.

در طی دوره ۲۰ ساله اخیر، تهران ۳۱/۲ درصد از کل ارزش افزوده کشور و ۳۴ درصد از شاغلان صنعتی و ۴۸/۵ درصد از کل کارگاه‌های کشور را در خود جای داده است. بنابراین تهران در جریان هفت دهه اخیر بر اثر جذب سرمایه، نخبگان، امکانات منابع و زیرساخت‌ها و توان‌های ملی و محلی، تبدیل به گرانیگاه جمعیت و تمرکز سطوح برتر تولیدی صنعتی گردیده و کانون قدرتمند مرکزی ایران شده است.

به این دلیل از سال ۱۳۶۴ شرکت شهرک صنعتی تهران مطالعات مربوط به مکان‌گزینی شهرک‌های پیرامون تهران را آغاز کرد و احداث ۱۷ شهرک صنعتی در سه محور را برای انتقال صنایع با نگرش ۲۵ ساله از تهران برای کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی در دستور کار قرارداد. با این حال، شواهد و متغیرهای موجود نشان می‌دهند که نوعی دوهم‌آمیزی سیاسی - اقتصادی در برنامه‌ریزی شهری تهران صورت پذیرفته است که به اشکال مختلف نقش دولت را در سرمایه‌گذاری‌های صنعتی، الگوهای توزیع اشتغال، فضاهای احداث شده شهری - صنعتی و توسعه چندین شهری به نمایش می‌گذارد. بنابراین، فرضیات محقق در پاسخ به پرسش‌های ذکر شده، و بررسی آنها، چنین شکل می‌گیرد:



۱- پیکربندی‌ها یا جلوه‌های فضایی چشم اندازهای شهری منطقه تهران بزرگ حاصل عملکردهای «تصمیم‌سازی‌های» خاص جدا از هم و بی‌ارتباط سازمان‌ها و نهادهای خصوصی - دولتی گوناگون تهران بزرگ در دهه‌های اخیر است که به

**تقویت و گسترش تهران که تحت تأثیر ملاحظات سیاسی - نظامی به عنوان پایتخت برگزیده شده بود، موجب تمرکز تدریجی منابع و جمعیت گردیده است**

صورت شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی حاضر ملاحظه می‌شود. این شکل‌گیری تابع دیدگاه اقتصاد سیاسی زمان است که با توجه به سیاست اقتصادی سازمان‌های گوناگون اتخاذ گردیده است. نظام تصمیم‌گیری دولتی - خصوصی در دهه‌های گذشته باعث ایجاد قوی‌ترین جریان در تولید و شکل فضاهای صنعتی جنوب تهران بزرگ شده است.

اجزای فرضیه:

۱- هماهنگی بین نهادها از نظر برنامه‌ریزی و اجرا در زمینه احداث شهرک‌های صنعتی وجود نداشته است و ندارد.

۲- شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی اطراف تهران در چارچوب نظریه سیستم‌ها و دیدگاه اقتصاد سیاسی، قابل توجه و بررسی است.

۳- ایجاد شهرک‌های صنعتی پیرامون تهران از دیدگاه آمایشی و توسعه‌ای براساس اولویت‌ها و امکانات منطقه نبوده بلکه بیشتر تحت تأثیر برداشت‌های مدیریتی و ملاحظات سازمانی و روابط بخشی قرار داشته است.

اجزای فرضیه:

۱- بین شکل‌گیری و رشد شهرک‌های صنعتی و امکانات اقتصادی و زیرساخت‌های منطقه رابطه متناسبی وجود ندارد.

۲- این شهرک‌ها از نظر جنبه‌های مختلف مدیریتی، مالی، حسابداری، اداری و اجرایی و امور فنی و تأسیساتی به تهران وابسته‌اند.

۳- بین احداث شهرک‌های صنعتی و تغییرات اقتصادی - فضایی منطقه شهری و شهرهای مجاور آنها رابطه مستقیمی وجود ندارد.

اجزای فرضیه:

۱- رابطه معناداری بین استقرار واحدهای صنعتی در شهرک‌های صنعتی و تغییر روندهای مهاجرتی وجود ندارد.

۲- رابطه معناداری بین ویژگی‌های اقتصادی - اجتماعی و کالبدی شهرهای مجاور مانند تغییر ساخت اشغال، تغییر پایه اقتصادی - کاربری اراضی، تقاضای سکونت، افزایش قیمت زمین و مسکن، افزایش تعداد واحدهای اقتصادی شهری، افزایش فعالیت‌های خدماتی افزایش تقاضا برای خدمات

عمومی دولتی و در نتیجه سرمایه‌گذاری دولت، افزایش تقاضا برای سکونت در نواحی روستایی پیرامون شهرها و اتصال شهری و توسعه فضایی شهر و افزایش سفر، با فعالیت شهرک‌های صنعتی وجود دارد.

۲- سازمان‌یابی فضایی شهرک‌های صنعتی در منطقه شهری تهران در جهت انطباق با شرایط در حال تحول و دو پاسخگویی به مشکلات شهر تهران تحت تأثیر نیروهای تمرکزگرای دولتی و براساس دیدگاه اقتصاد سیاسی، منجر به عدم تعادل‌های فضایی درون منطقه‌ای و ناسامانی نظام فعالیت شده است.

این پژوهش با بهره‌گیری از داده‌های مربوط به ۲۰۵ واحد تولیدی فعال و ۲۰۰ نفر از شاغلان این واحدها برای نخستین بار به بررسی دقیق مبتنی بر پرسشنامه در مورد شهرک‌های صنعتی تهران پرداخته است. از این رو می‌توان ادعا کرد پژوهش مذکور پایه‌آملی برای مطالعات بعدی است و می‌تواند به عنوان انگیزه برای مطالعه و تحلیل سایر مکان‌های صنعتی کشور به کار رود. در مطالعه شهرک‌های صنعتی منطقه تهران در این پژوهش نکات زیر مورد مطالعه دقیق قرار گرفته‌اند:

۱- ساختار اقتصادی - فضایی شهرک‌های صنعتی در منطقه شهری تهران.

۲- تعیین رابطه بین اندازه شهرک‌های صنعتی و تعداد واحدهای صنعتی یا درجه موفقیت آنها.

۳- تأثیرات متقابل میان شهرک‌های صنعتی و مجموعه اقتصادی - اجتماعی پیرامون آنها.

۴- تعیین شهرک‌های صنعتی در منطقه با توجه به تحقیقات صنعتی.

۵- تعیین آثار مثبت و منفی ناشی از جایگیری صنایع و مکان‌گزینی شهرک‌های صنعتی در منطقه.

○ فصل دوم تحقیق، چارچوب نظری پژوهش را مطرح می‌سازد و با تکیه بر تعاریف و مفاهیم، نظریه و همچنین مدل‌هایی را که برای تحلیل موضوع ضروری‌اند، بیان می‌کند.

در انتها نیز به بررسی سوابق مطالعاتی و پیشینه تحقیق و تجارب عملی از شهرک‌های صنعتی در ایران و جهان می‌پردازد. در مباحث نظری پژوهش نحوه سازمان‌یابی فضایی شهرک‌های صنعتی منطقه تهران بزرگ با توجه به نظام فعالیت‌ها و تأثیرات آنها بر منطقه به کمک نظریه سیستم‌ها بررسی می‌شود و در این قالب روش اصالت‌اجزا برای برخورد جزه‌نگرانه درون سیستم به کار می‌رود. در چارچوب نظریه سیستم‌ها تحلیل‌های تک‌مرئی و تحلیل ساختاری و تحلیل کارکردی برای تحلیل اجزا و تحلیل ارتباط اجزا و قوانین حاکم در مجموعه پژوهش و جهات عمل آن برگزیده شده است. همچنین با استفاده از دیدگاه اقتصاد سیاسی، قوانین ویژه هر یک از عوامل تولید و مبادله را بررسی می‌کند و در نهایت با ارائه چند قانون عمومی معتبر به استخراج قوانین خاص هر دوره می‌پردازد. در انتهای این فصل مؤلف به این نتیجه می‌رسد که به طور کلی شهرک‌های صنعتی قبل از انقلاب با هدف توسعه نواحی و مناطق کشور ایجاد شده‌اند و



در شکل جداول، نمودارها و فرمول‌های آماری ارائه می‌دهد. بر مبنای مطالعات فصول گذشته این پژوهش روند تاریخی تحولات صنعتی در ایران و تهران از دیدگاه اقتصاد سیاسی در سطح ملی و منطقه‌ای دارای ویژگی‌هایی است که به تحلیل آنها پرداخته شده است. این ویژگی‌ها عبارتند از:

- ۱- وابستگی صنعتی با توجه به سهم نیروهای خارجی در بخش صنعت.
- ۲- سیاست‌های دولت بر مبنای حقوق و قوانین دولتی.
- ۳- آثار ناشی از اقتصاد سیاسی دولتی در تهران.

O فصل ششم به تحلیل تکوینی شهرک‌های صنعتی در تهران و شرایط تحول و دگرگونی آن می‌پردازد و با تعیین آثار صنعت بر فضا، تفاوت‌های موردی بین شهرک‌ها و نتایج حاصل از آن را که به صورت موفقیت و عدم موفقیت عملکرد شهرک ظاهر می‌گردد، بیان می‌دارد. این شهرک‌های صنعتی در سه محور اصلی تهران واقع شده‌اند و عبارتند از: اشتهارد، هشتگرد در غرب تهران، چرمشهر، سالاربه و شمس‌آباد در جنوب و شهرک علی‌آباد و عباس‌آباد در جنوب شرقی تهران. همچنین در این فصل تا حدودی به آزمون فرضیه‌ها پرداخته شده است.

O فصل هفتم به نتیجه‌گیری و آزمون فرضیات و در نهایت پیشنهادهایی برای کاهش آثار سوء فضای استقرار شهرک‌های صنعتی در منطقه تهران می‌پردازد. پژوهشگر سنجش موفقیت شهرک‌ها را با استفاده از دو روش انجام می‌دهد، که در روش اول میزان تحقق اهداف ملاک عمل قرار می‌گیرد و در روش دوم از رابطه خطی ساده برای تعیین موفقیت و یا عدم موفقیت استفاده می‌شود. از نظر میزان آثار مثبت و منفی محیطی، شهرک‌های صنعتی بر حسب تحلیل ویژگی‌های مشترک به چهار گروه

**شهرک‌های صنعتی قبل از انقلاب با هدف توسعه نواحی و مناطق کشور ایجاد گردیده‌اند و بعد از انقلاب اسلامی در قالب شهرک‌های چند منظوره برای تمرکز دانی و توسعه نواحی احداث گردیده‌اند**

تقسیم می‌شوند:

گروه اول، هشتگرد - اشتهارد، گروه دوم: حسن‌آباد، گروه سوم: علی‌آباد و عباس‌آباد، گروه چهارم: چرمشهر، سالاربه. تأثیرات مثبت منطقه‌ای گروه اول بیشتر از سایر گروه‌ها بوده است و تأثیرات منفی گروه چهارم محیط را بیشتر از دیگر گروه‌ها تخریب کرده است. به این ترتیب، میزان موفقیت شهرک‌ها برای آزمون فرضیات سنجیده می‌شود. در این رساله از ۲۸۹ منبع فارسی و لاتین به صورت مستقیم، و ۱۵۰ منبع دیگر نیز به صورت غیر مستقیم استفاده شده است.

بعد از انقلاب اسلامی در قالب شهرک‌های چند منظوره برای تمرکز دانی و توسعه نواحی احداث شده‌اند. مؤلف آثار و نتایج آنها را چنین تشریح و تبیین می‌کند:

- الف - کاهش تراکم صنعتی در بعضی از شهرهای کشور.
- ب - ایجاد فرصت شغلی در منطقه، تغییر در کاربری اراضی پیرامون، کمک به رشد و توسعه شهرهای مجاور، تغییر در جهات خطوط توسعه شهرهای مجاور، رشد روزافزون بخش خدمات وابسته به شهرک‌ها در شهرهای پیرامون، رشد فارچی نواحی صنعتی در نزدیک شهرک.

O فصل سوم نظام اقتصادی ایران را با توجه به فعالیت صنعت

**تهران در جریان هفت دهه اخیر بر اثر جذب سرمایه، مخیگان، امکانات صنایع و زیرساخت‌ها و توان‌های ملی و محلی، تبدیل به گرانگه جمعیت و تمرکز سطوح برتر تولیدی صنعتی گردیده و اکنون قدرت‌مندی مرکزی ایران شده است**

و ساختار و عملکرد صنعتی تحلیل می‌کند. در این فصل با تقسیم تاریخ ایران در چهار سده گذشته به چند دوره، ویژگی‌های هر دوره تشریح می‌گردد. سیر تحولات صنعت و نقش آن در سازمان‌یابی و تغییرات فضایی با هدف شناخت و انعکاس آثار و نتایج کالبدی آن، به تفکیک به دوره‌های زیر تقسیم می‌شود:

- ۱- دوره صفویه: دوره شکوفایی اقتصاد ایران بر پایه صنایع کلوگنهی و پیشه‌وری.
- ۲- دوره قاجاریه: دوره ورود صنایع اولیه و آغاز تغییر منابع کلوگنهی به صنایع کارخانه‌ای.
- ۳- دوره پهلوی: ورود به دوره سرمایه‌داری و شبه مدرنیسم و شکل‌گیری صنایع جدید کارخانه‌ای.
- ۴- دوره بعد از انقلاب: پوشش جدید صنعتی در جهت قطع وابستگی و رسیدن به استقلال اقتصادی با شکل‌گیری صنایع جدید.

O فصل چهارم به تحلیل دگرگونی‌ها و تحولات صنعتی در تهران می‌پردازد. در این فصل ضمن اشاره مختصر به شرایط جغرافیایی شهر تهران، تغییرات جمعیتی - اقتصادی به سه بخش تقسیم می‌گردد:

- الف - سابقه سکونت و شکل‌گیری صنعت در ایران؛
- ب - جمعیت و ساختار جمعیتی در منطقه تهران؛
- ج - اقتصاد و ساختار اقتصادی منطقه تهران.

بعد از تحلیل، نتیجه‌گیری می‌شود که در برنامه‌ریزی بلند مدت ۲۰ ساله تا سال ۱۳۹۰، ۱۳۹۰ هزار نفر در بخش صنعت در استان تهران اشتغال می‌یابند. با توجه به این روند، نه تنها در آینده از تمرکز صنعتی تهران کاسته نمی‌شود بلکه در مقایسه با سایر نقاط کشور، بر این تمرکز افزوده خواهد شد.

O فصل پنجم بر مبنای نظریه و مدل‌های ارائه شده، کارکرد آنها را در فضای صنعتی تهران می‌آزماید و نتایج به دست آمده را

۱- Data activity  
2- Not Data activity

## شهرک‌های صنعتی باری مضاعف یا راه‌حلی مناسب

زهره خوش‌نمک

این شهرک‌ها اگر چه با هدف ساماندهی صنایع در کنار شهرها به وجود آمدند، اما مکانی شدند برای انتقال صنایع آلاینده و مزاحمی که حضورشان مشکلات بسیاری را برای شهرداری‌ها ایجاد کرده است. البته با وجود گذشت بیش از ۱۹ سال از شکل‌گیری این شهرک‌ها، کمابین شهرهای ما با مشکلات ناشی از حضور صنایع (به ویژه صنایع آلاینده و مزاحم) در شهرها دست به گریبان‌اند. وجود شهرک‌ها نیز مسائلی را همچون افزایش روند مهاجرت و حاشیه‌نشینی برای شان به همراه آورده است. البته مدیر کل شرکت شهرک‌های صنعتی ایران چنین چیزی را انکار می‌کند و معتقد است که وجود این شهرک‌ها توان اقتصادی شهروندان را بالا می‌برد و راهبری شهری هم که مردمش پول دارند، آسان‌تر است.

توسعه شهری از نظر ساختار کالبدی و فضایی از باطام مستقیم و تنگاتنگی با پیشرفت فناوری و ارتباطات دارد. همان قدر که صنایع کوچک و تولید پیشه‌وری با یافت شهرهای کوچک سستی و معابر تنگ، پیاده‌رو و همجواری کاربری مسکونی و تولیدی هماهنگی دارد، پیدایش صنایع سبک منجر به توسعه حاشیه و بی‌آمون شهرها و تحول و تنوع در یافت شهری می‌شود، و آمدن صنایع سنگین و وسایل حمل و نقل ماشینی ساختار کالبدی فضایی شهر را به طور بنیادی به هم می‌ریزد. این تحولات زمینه ساز بسیاری از مسائل فضایی و زیست محیطی جدید، که زندگی شهری را با دشواری‌های

شهرک‌های صنعتی در واقع نسل سوم شهرک‌هایی هستند که در پی شکل‌گیری صنعت در کشور با قالب‌ها و کارکردهای مختلف شکل گرفتند تا پاسخگوی نیازهای این دوره از توسعه کشور باشند. این شهرک‌ها با هدف استقرار سازماندهی شده صنایع و با توجه به مزیت‌های نسبی مناطق و در جارجوب راهبردها و سیاست‌های توسعه صنعتی پدید آمدند.

به گفته محمد سلیمانی، استاد دانشگاه، نسل اول و دوم با عنوان شهرهای جدید با نظامی مدنی و متکی بر کارکرد مستقل اقتصادی، مرتبط با نیاز صنعت نفت، از مرداد سال ۱۳۲۲ تا سال ۱۳۵۶، یعنی زمانی که بیش از ۸۰ درصد از تحولات اقتصادی و صنعتی در کشور رخ داد، ظاهر شدند. نسل دوم از دهه ۴۰ تا زمان انقلاب شکل گرفت، و شامل شهرک‌هایی است که مرتبط با صنایع ماشینی، ذوب آهن و مجموعه صنایع مصرفی تشکیل شدند. فولاد شهر، شهر صنعتی البرز، شهرک صنعتی ساوه و رشت همه از این دوره‌اند. بعد از انقلاب، شهرک‌های صنعتی که در اصل همان مجتمع‌های صنعتی تولیدی هستند، بدون ایجاد جامعه مدنی در کنار خود، از تارایی‌های مربوطه به شهر فقط نام آن را برای خود حفظ کردند. در این شهرک‌ها کارخانه‌ها و واحدهای تولیدی با زیربنای مشترک شکل گرفتند که نمونه برجسته آن شهرک ساوه است، بدون اینکه واحدهای مسکونی را در خود جای دهد.

۳۱



مختلف رویه‌رو می‌سازند، شده است.

اگر چه نمی‌توان به نیاز مبرم شهرها به مشاغل شهری برای تحرک و توسعه بی‌توجه بود، اما به دلیل توسعه شتاب‌زده و استقرار نامناسب فعالیت‌های صنعتی در میان سایر کاربری‌های شهری و بی‌توجهی به برنامه‌ریزی محیطی و کالبدی و قضایی، امروزه شهرهای ما با مشکلات بسیاری مواجه شده‌اند. فعالیت این واحد خود موجب ایجاد مزاحمت و آلودگی برای شهروندان و در نتیجه کاهش کیفیت مطلوب محیط شهری می‌شود. این در حالی است که در زمان حاضر رویکرد عمده ساماندهی کالبدی فضایی شهرها در کشورهای پیشرفته، معطوف است به حفظ هماهنگی، برنامه‌ریزی، یوایی شهری، حفظ تنوع کاربری‌ها، آسایش شهر و طبیعت، تعادل اکولوژیک، نزدیکی کار و مسکن، تفریح، آرام‌سازی ترافیک، پیوستگی اجتماعی و مانند اینها.

به علاوه، توسعه پرشتاب کالبدی شهرهای کشور موجب شده است که صنایع مزاحم و بزرگ، که در هر دوره توسعه در فاصله‌های مناسب نسبت به شهر مستقر شده‌اند، در موج توسعه بعدی در محاصره بافت‌های شهری گسیخته، پیوسته و ناپیوسته قرار بگیرند. به این ترتیب لایه‌های مختلفی از بافت‌های صنعتی و خدماتی مزاحم یا بافت‌های شهری و مسکونی در آمیخته شده و معضلاتی اساسی را به وجود آورده‌اند. بخشی دیگر از واحدهای صنعتی، کارگاهی و خدماتی نیز به دلیل پایین بودن مقیاس تولید، و اندازه و ابعاد کوچک، کالبدی و نظایر آن، با هدف بهره‌گیری از تأسیسات و زیرساخت‌های شهری در تولید صنعتی و افزایش سودآوری در محدوده‌های شهری باقی مانده یا به تازگی مستقر شده‌اند. در حالی که بسیاری از آنها اگر چه ارتباط مستقیم با حیات شهر دارند ولی باید به دلایل مسایل زیست محیطی، آلودگی‌های بصری، صوتی، هوا و خاک و مزاحمت (ازحام، گرم‌ترافیکی، سد معبر و جز آن) در خارج از حوزه کالبدی شهر مستقر شوند.

پسند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌های کشور مدیران شهرداری را به عنوان متولی امر مدیریت و توسعه شهر، مکلف به ساماندهی این گونه صنایع و جلوگیری از ایجاد و تأسیس کلیه اماکنی کرده‌است که به نحوی موجب بروز مزاحمت برای ساکنان می‌شوند و یا معایر با اصول بهداشتی در شهرها هستند.

در سال ۴۶ یا تلقی صنعت به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل گسترش شهر تهران و نیز به عنوان یکی از عوامل افزایش آلودگی، احداث واحدهای جدید صنعتی و گسترش واحدهای موجود در آن تاریخ در شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران ممنوع شد. این تصمیم پس از چندی با هدفی متفاوت برای ۵۰ کیلومتری شهر اصفهان نیز اعمال شد و بعدها ۲۰ کیلومتری سایر شهرها. در سال ۱۳۵۰ رشته فعالیت‌های صنعتی عمده خدماتی - از جمله سردخانه، مجتمع‌های تولیدی، آماده‌سازی، بسته‌بندی شیر و گوشت و کشت و صنعت - در تهران از شمول تصویب نامه ممنوعیت احداث و توسعه واحدهای صنعتی در ۱۲۰ کیلومتری تهران خارج شد. در فاصله سال‌های ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۸ جز واحدهای مربوط به رشته‌های صنعتی پیش گفته، واحد دیگری رسماً در این شهر تأسیس نشد؛ ولی این محدودیت قانونی نتوانست از ایجاد واحدهای صنعتی به صورت غیرمجاز جلوگیری کند.

از سال ۱۳۵۸ با تصویب هیئت وزیران، واحدهای صنعتی که قبل از ۲۲ بهمن ۱۳۵۷ بدون مجوز رسمی ایجاد شده و مشغول به کار بودند، طبق شرایطی موقتی به دریافت کارت شناسایی که جنبه پروانه تأسیس داشت شدند. این تصویب نامه به واحدهایی که بدون کسب مجوز پس از انقلاب در تهران احداث گردیده بودند نیز تسری یافت. در این دوره وزارتخانه‌های صنایع و صنایع سنگین مجوز ۴۰۰ واحد ریخته‌گری و ۱۰۰ واحد صنایع الکترونیکی را برای احداث در شهر تهران از هیئت وزیران دریافت کردند. در سال ۶۶ وزارت صنایع با نشوین آیین‌نامه‌ای ظرفیت کلیه واحدهای صنعتی کشور، به ویژه واحدهای مستقر در تهران را با توجه به ماشین‌آلاتی که طی سال‌های متعددی یا مجوز یا بدون مجوز کسب رسمی خریداری و نصب کرده بودند، افزایش داد. مجموعه این اقدامات را اگر نتوان دقیقاً ابطال تصویب نامه ممنوعیت احداث و توسعه واحدهای صنعتی در ۱۲۰ کیلومتری تهران - مصوب ۱۳۴۶ - تلقی کرد، اما به هر حال به نوعی بی‌اعتبار کردن آن بود. این امر در استمرار گسترش بی‌رویه و ناموزون شهر تهران و حوزه نفوذ آن در این دوره بی‌تأثیر نبود. اما براساس مصوبات و ضوابط اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران، که در اواخر سال ۶۱ تنظیم شد، ۲۲ نوع فعالیت صنعتی و تولیدی در داخل محدوده‌های خدماتی





مهدی موعود رشتی  
مدیر عامل شرکت شهرک‌های صنعتی  
تهران

شهری متنوع گردید و پیشنهاد انتقال این گونه واحدها به خارج از بافت‌های شهری داده شد. به منظور عملی کردن پیشنهاد مذکور، متعاقب تصمیم‌گیری‌های صورت گرفته در جلسات اداری نیز پیشنهاد تأسیس شهرک‌های صنعتی به هیئت دولت تسلیم شد و در نهایت لایحه مربوط به آن در سال ۶۲ به مجلس ارائه گردید.

ولی‌الله اختمی، معاون وزیر صنایع و مدیر عامل شرکت شهرک‌های صنعتی، در این زمینه چنین می‌گوید: «مجلس به منظور تسهیل در امر سرمایه‌گذاری و تسریع در ایجاد و بهره‌برداری از واحدهای تولیدی و رعایت مسائل مرتبط با آن، همچون محیط زیست، اصول شهرسازی و جلوگیری از پراکنش واحدهای تولیدی و افزایش بهره‌وری از منابع و حفظ اراضی کشاورزی، به تأسیس شرکت‌های داد. در این سال برای ایجاد هر شهرک صنعتی باید طرح توجیهی تهیه می‌شد و به موافقت دولت می‌رسید.»

چند سال بعد، در سال ۱۳۶۹ انتقال صنایع آلوده کننده و مزاحم محیط زیست تهران، طی تصویب‌نامه‌ای به سازمان‌های ذی‌ربط داده شد، تا براساس طرح‌های تفصیلی و اجرایی موجود نسبت به انتقال واحدها و صنایع آلوده کننده و مزاحم مستقر در داخل محدوده‌های خدمات شهری تهران به خارج از محدوده‌های قانونی براساس اولویت‌های ده گانه اقدام شود.

افخمی می‌افزاید: «در سال ۱۳۶۹ تصمیم گرفته شد صنایع مستقر در داخل شهرها به شهرک‌های صنعتی جدیدی که ایجاد می‌شدند منتقل گردند. برای این منظور ۱۷ پلاک انتخاب گردید و قرار شد شرکت‌های صنعتی تأسیسات زیربنایی لازم را برای آن تهیه کند.

اما تمامی این پلاک‌ها در بدترین اراضی از نظر موقعیت مکانی و تأمین تأسیسات زیربنایی، و حتی بافت خاک، واقع شده‌اند. نمونه آن شهرک چرم‌شهر است که در فاصله ۹۰ کیلومتری شهر تهران در زمین گشت ناشدنی کویری مکان‌یابی شده است و همین امر کمترین انگیزه را از سوی سرمایه‌گذاران صنعتی برای حضور در این شهرک ایجاد می‌کند.»

در اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران عقیده بر این است که این پروژه کاستی‌هایی داشت که نتوانست چندان موفق عمل کند؛ از جمله، فراهم نشدن به موقع تسهیلات زیربنایی شهرک‌های صنعتی؛ برخورد شتاب‌زده با واحدهای آلاینده قبل از اینکه امکانات زیربنایی در پلاک‌های صنعتی فراهم آید؛ نبود امکانات لازم و گذاری کامل نواحی صنعتی پس از گذشت حدود ۶ سال از تاریخ تصویب؛ عدم اجرای مقررات و موازین زیست محیطی در زمینه بهره‌مندی از سیستم‌های کنترل آلودگی؛ ضعف بیه مالی نملک و ساخت برخی از واحدهای صنعتی در شهرک‌های مصوب؛ اشاعه و گرایش شهرداری‌ها و فرمانداری‌ها به احداث نواحی صنعتی و یا بعضاً تغییر کاربری اراضی به صنعتی به منظور کسب درآمد، و واگذاری ارزان این گونه اراضی به متقاضیان بدون علاظت‌های زیست محیطی کافی؛ و مسائلی از این دست. اینها از عوامل بطنی گردیدن خط مشی‌های اجرایی انتقال صنایع آلوده و مزاحم بود. اراضی «لپه زنگ» در جاده خاوران و اراضی چهار دانگه جاده ساوه نمونه بارز این قبیل مسائل است. کاستی‌های ضوابط و قوانین زیست محیطی در زمینه نحوه استقرار واحدهای صنعتی و تولیدی استان و عدم هماهنگی فرمانداری‌ها، بخش‌داری‌ها و شهرداری‌ها در

صنایع مزاحم ساخت و ساز سوله‌های صنعتی با ادارات کل محیط زیست استان‌ها، در نهایت زمینه توسعه انجام گسیخته واحدهای غیرمجاز را فراهم ساخته‌اند. فقدان یسرو قانونی مناسب برای جلوگیری از فعالیت واحدهای غیرمجاز و آلوده‌کننده نیز معضل دیگری است؛ زیرا در صورت برخورد قانونی برای رفع آلودگی این واحدها، در واقع زمینه تثبیت واحدهای غیرمجاز فراهم می‌آید.

مجتبی شکری، معاون فنی عمرانی شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل، چهار روش را برای رفع واحدهای آلاینده و مزاحم شهری برمی‌شمارد: انتقال به محل مجاز، تعطیل، تغییر شکل و تمهیداتی که به معنای توصیه‌ها و پیشنهادها تخصصی برای رفع نواقص کارگاه است و در صورت عدم رعایت این تمهیدات، کارگاه تعطیل خواهد شد.

این در حالی است که تعداد واحدهای تعطیل شده در سال ۷۸، ۹۴۶ مورد و تعداد آرای صادر شده در مورد تمهیدات ۲۲۵ مورد بوده است، و در این سال تنها یک واحد خدماتی تغییر شکل داده و هیچ واحدی به محل مجاز منتقل نشده است.

وی می‌افزاید: «ویلفه شرکت‌شناسی واحدهای آلاینده مزاحم و تعطیل کردن آنهاست و متولی انتقال صنایع بزرگ شرکت شهرک‌های صنعتی است. اما با این حال در تهران واحدهای تولیدی دیگری همچون آهن‌گری‌ها، درودگری‌ها، ماشین‌سازها، تراشکارهایی که از پرس‌های سنگین استفاده می‌کنند، و یا حتی کسبه‌ای همچون چوب فروش‌ها مشغول فعالیت‌اند که ایجاد مزاحمت می‌کنند. برخی دیگر را به دلیل اینکه حوزه عملکردی در سطح محله یا منطقه دارند، مثل واحدهای کوچک تولیدی، نمی‌توان به مکانی دور منتقل کرد و اما برخی دیگر به دلیل اینکه جنبه فرا شهری دارند و تولیدات آنها در کل کشور قابل استفاده است، محل مناسبی استقرارشان در محوری خارج از شهر است که قابلیت دسترسی به منطقه صدور کالا بیشتر باشد. حال اگر تولیدات کارگاهی جنبه شهری داشته باشد جالبی آن در شهر از کل هزینه‌های اجتماعی می‌کاهد. علاوه بر این، سهم تولیدی که به شهر و یا فرانشهر اختصاص می‌یابد، نیز در جالبی آنها دارای اهمیت است. به همین دلیل شهرداری تهران اقدام به ایجاد مجتمع‌هایی کرده است که اصناف مزاحم یا آلاینده بتوانند در آن مستقر شوند. بنابراین کار انتقال صنایع آلاینده و بزرگ یا ساماندهی صنایع و مشاغل؛ البته به هر حال تعریف مزاحمت هم نسبی است.»

شکری همچنین می‌گوید: «سیاست سازمان بر ساماندهی است و اگر واحدها ظرفیت تمهید داشته باشند، بنا بر تمهید گذاشته می‌شود و ساماندهی در مرحله دوم قرار می‌گیرد.»

مدیر عامل شرکت شهرک‌های صنعتی با تعطیلی واحدهای تولیدی کاملاً مخالف است. او به عنوان دست‌اندرکار صنعت کشور معتقد است که حجم واحدهای صنعتی آلاینده در مقابل غیرآلاینده‌ها بسیار ناچیز است و به هیچ وجه نباید حکم به تعطیلی واحدها داد.

به گفته وی «می‌توان به این واحدها برای رساندن شاخص خروجی خود به حد استاندارد و جلوگیری از آلودگی اخطار کرد. امروزه فناوری به حدی پیشرفت کرده است که می‌توان جلوی



ولی الله انصافی  
معاون وزیر صنعت

آلایندگی را با پرداخت هزینه گرفت؛ و اگر اقدامی در جهت کاهش آلایندگی نکرد، می‌توان حکم به تعطیل کردن آن داد.»  
او با اشاره به اینکه شهرک صنعتی با هدف کاهش آلایندگی واحدهای صنعتی شکل نیافته است، می‌گوید: «هدف تسهیل در سرمایه‌گذاری، تسریع در فرایند ایجاد واحد تولیدی بود. بنابراین انتقال واحدهای تولید و صنعتی از شهرها به شهرک‌ها اولویت ندارد مگر اینکه واحدهای به دلیل تغییرات فنی قصد توسعه واحد خود را داشته باشند.»

در کشورهای دنیا، در هر جا می‌توان واحد تولید و صنعتی ایجاد کرد ولی می‌بایست هزینه زیست محیطی آن را نیز متقبل شد.»  
این در حالی است که به گفته سید موسی رضوی، مدیر عامل شرکت شهرک‌های صنعتی زنجان، شرکت شهرک‌های صنعتی ایران حفاظت از محیط زیست را به عنوان اصل در دستور کار خود قرار داده‌اند و در جهت تیل به توسعه پایدار و رشد صنعتی بدون آسیب‌رسانی به محیط زیست با برنامه‌ریزی و هدفمند پیش می‌روند.

به گفته وی: «مهم‌ترین فعالیت‌های زیست محیطی شرکت شهرک‌های صنعتی ایران عبارتند از: مکان‌یابی شهرک‌های صنعتی با توجه به ملاحظات زیست محیطی، انجام ارزیابی زیست محیطی قبل از احداث شهرک‌های صنعتی با مساحت بیش از ۱۰۰ هکتار، استقرار و بهره‌برداری از سیستم‌های مدیریت زیست محیطی و تولید پاک‌تر، تصفیه و استفاده مجدد از فاضلاب شهرک‌های صنعتی، پالایش و کنترل آلودگی هوا تا حد استانداردهای زیست محیطی، ایجاد سیستم‌های مدیریت مواد زائد و بازیافت و توسعه فضای سبز در داخل و اطراف شهرک‌های صنعتی.»

رضوی که سابقاً شهردار شهر زنجان بوده است، می‌افزاید: «با سیاست و عزم جدی شرکت شهرک‌های صنعتی برای توسعه و حفظ فضای سبز شهرک‌های صنعتی، در سال ۱۳۸۱ حدود ۴۰ هزار اصله نهال و حدود ۱۳۰۰ بوته گیاهان زینتی در سطح شهرک‌های صنعتی استان غرس شده است. شرکت شهرک‌های صنعتی زنجان در سال ۸۱ به عنوان مجری نمونه نهضت سبز از سوی منابع طبیعی این استان انتخاب شده است و با ۱۳۵ درصد رشد در جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نسبت به سال قبل توانسته است رتبه اول را در بین استان‌های کشور به خود اختصاص دهد.»

وی با اشاره به اینکه در زمان حاضر ۹ شهرک صنعتی در استان زنجان ایجاد شده است، می‌افزاید: «این شهرک‌ها با توجه به نزدیک شدن به راه آهن، جاده ترانزیت، فرودگاه، همجواری با ۱۵ استان و نزدیکی به تهران، موقعیت خوبی برای استقرار صنایع دارند و به همین دلیل می‌توانند یار زیادی را از دوش شهرداری‌ها بردارند. مستثنی بودن از قانون شهرداری‌ها و صدور رایگان مجوز ساخت و ساز و پایان کار، از تردهای فراوان به این نهاد و همچنین تعداد مراجعه کنندگان به شهرداری می‌کاهد. از طرفی هم با اشتغال زایی، که هم اکنون به عنوان بحرانی‌ترین مسئله شهری مطرح است، از بسیاری از مشکلات شهری کاسته می‌شود. پیش‌بینی‌ها حاکی است که در سال ۸۳ و ۸۴ برای نزدیک به ۱۵ هزار نفر در شهرک‌های صنعتی استان اشتغال ایجاد شود و این از عهده شهرداری‌ها خارج است. بنابراین شرکت می‌تواند بازوی فعالی برای

رفع مشکلات شهری به شمار رود. به علاوه، هم مکانی واحدهای صنعتی و استقرار کلیه خدمات زیربنایی در شهرک‌ها با توجه به زوین‌بندی‌ای که صنایع انجام می‌دهند و رعایت مسائل دقیق زیست محیطی و ایجاد فضای سبز مناسب و انتقال کارخانجات مزاحم به این شهرک‌ها، مشکل شهرداری‌ها را از لحاظ مزاحمت‌های این کارخانها در شهر، تردها و ترافیک شهری و مسائل زیست محیطی برطرف می‌سازد.»

وی می‌افزاید: «از طرفی با اجرای طرح خوشه‌های صنعتی قرار است کارگاه‌هایی نظیر نجاری، چاقوسازی و کفش‌سازماندهی شوند. به طوری که تا سال ۱۰۰ کارگاه کفش به هیدج در حال انجام است. در خوشه صنعتی، مجموعه‌ای از صنایع کوچک و متوسط، تشکلهای و بنگاه‌های خدماتی یک رشته صنعتی، با تکیه بر مزیت‌های خاص و سرمایه‌های قوام یافته مناطق جغرافیایی با اهداف اقتصادی سازماندهی می‌شوند.»

رضوی می‌گوید: «فضا سازی شهرک‌ها به گونه‌ای انجام شده است که مردم بتوانند به راحتی در آنها تردد کنند و از امکانات خدماتی شامل رستوران، سالن اجتماعات، سالن ورزشی و نظایر اینها استفاده کنند. از طرف دیگر، به دلیل اینکه طبق ماده ۵۲ قانون سوم توسعه همه‌وزارتخانه‌های نیرو، نفت، پست و تلگراف و تلفن و راه و ترابری مؤلف به تأمین آب، برق، گاز، تلفن و راه دسترسی تا ورودی شهرک‌های صنعتی و نواحی صنعتی هستند، این شرکت‌ها در جذب و استقرار واحدهای صنعتی موفق‌تر از شهرداری‌ها عمل می‌کنند.»

وی می‌افزاید: «کار انتقال صنایع آلاینده و مزاحم از سوی شهرداری‌ها به دلیل نبود این امکانات و لزوم صرف هزینه بالا برای شهرداری‌ها، امکان‌پذیر نیست و به همین علت واحدهای منتقل شده دوباره به شهرها برمی‌گردند. این در حالی است که برای واحدهای صنعتی، به دلیل تسهیلاتی که دریافت می‌کنند، یا صرفه‌تر این است که در شهرک صنعتی مستقر شوند.»

مدیر عامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان زنجان همچنین اظهار می‌دارد: «در آلمان و ترکیه شهرک‌های صنعتی در داخل شهرها استقرار یافته‌اند زیرا ملزم به رعایت مسائل زیست محیطی هستند. در حالی که این مسائل در کشور ما رعایت نمی‌شود. اگر واحدهای خواستار رعایت موارد مذکور باشد، سازمان محیط زیست کارشناس لازم‌را برای ارائه طرح‌های زیست محیطی به این واحدها ندارد؛ بنابراین مشکل در واقع چند جانبه است.»

گزارش این شرکت نشان می‌دهد از ۸ شرکت صنعتی استان زنجان ۱ مورد آب، ۲ مورد برق، ۶ مورد تلفن، ۷ مورد گاز، ۷ مورد شبکه فاضلاب، ۶ مورد تصفیه خانه فاضلاب، ۶ مورد مرکز مشاورات، ۷ مورد مراکز خدماتی و ۲ مورد فضای سبز ندارند؛ اگر چه اعلام شده است که اینها در فاز توسعه در دست اقدام است.

### مکان‌یابی شهرک‌های صنعتی

در مکان‌یابی و طراحی شهرک‌های صنعتی که مبتنی بر استانداردها و اصول متداول فنی و مهندسی است، ویژگی‌های ماهوی صنایع، ساختار جمعیتی و جغرافیایی مناطق و ملاحظات زیست محیطی مورد توجه قرار می‌گیرند.

سلیمانی با اشاره به مکان‌یابی نامناسب و خارج از قاعده





مهدی شاری - معاونت فنی و عمرانی شرکت سیمانهای صنعتی و ماسفت تهران

شهرک‌هایی که قبل از انقلاب شکل گرفته‌اند، می‌گوید: شهرک اراک از جنوب و غرب به یک رشته کوه و از شمال به زمین‌های بسیار مرغوب برای باغداری منتهی می‌شود. از شرق نیز بیش از ۵۰ کیلومتر امکان توسعه در بهترین زمین‌های شهری را داراست. متأسفانه در مکان‌یابی‌ای که صورت گرفته است، در ۵ کیلومتری شرق شهر، ۱۰ واحد صنعتی که یکی از آنها کارخانه آلومینیوم‌سازی است و سم تولید می‌کند، مستقر شده‌است. روی‌روی آن هم شهرک سینما برای اسکان کارکنان واحدهای صنعتی ساخته شده است. بدین ترتیب، در واقع شهری که می‌توانست در بهترین شرایط طبیعی رشد کند، به دلیل عدم رعایت سیمارهای درست مکان‌یابی مسدود شده و کمی دورتر با سرمایه‌گذاری گزاف، برای سرریز جمعیت شهر اراک، شهرک مهاجران ایجاد گردیده است. دو مکان‌یابی شهرک‌های صنعتی ظاهراً نسبت به ارزشیابی زیست محیطی کم توجهی شده است. به همین دلیل زمین‌های کشاورزی و محیط زیست در مفهوم عام خود در فضایی که استقرار یافته‌اند صدمه دیده‌اند.

معاون وزیر صنایع در این مورد می‌گوید: «مکان‌یابی می‌تواند از مهم‌ترین عوامل استقبال سرمایه‌گذاران از این شهرک‌ها باشد؛ اما متأسفانه به دلیل برداشت نادرستی که از نفس صنعت وجود دارد همواره پست‌ترین اراضی و دور افتاده‌ترین آنها به این بخش داده می‌شود. در حالی که هر چقدر شهرک صنعتی از مراکز سکونت دورتر شود، تمایل مردم به ایجاد واحد صنعتی در چنین شهرکی کاهش می‌یابد؛ و برعکس، اینها هر چقدر به شهر نزدیک‌تر باشند، به‌ویژه در محوری که بیشترین تردد در آن وجود دارد، سرمایه‌گذاران نیز بیشتر تمایل نشان می‌دهند. نمونه‌ای از شهرک‌های موفق، شهرک شکوهیه در قم است که در سال ۷۷ ایجاد شده و تاکنون ۲۶۰ واحد صنعتی در آن به تولید می‌پردازند.

افخمی می‌افزاید: «شهرک‌های صنعتی محل استقرار واحدهای کوچک و متوسط هستند که با توجه به زون‌بندی مناسب و مورد تأیید سازمان حفاظت محیط زیست، کمترین آلودگی را دارند. برای مکان‌یابی هر شهرک صنعتی موافقت ارگان‌های مختلف عضو شورای عالی شهرسازی براساس طرح جامع شهرها با کاربری اراضی مشخص گسب می‌شود؛ سپس کارها آغاز می‌گردد.»

در این زمینه، چند پرسش را با ایشان مطرح کردیم که در ادامه درج می‌گردد:

□ شهرک صنعتی شماره ۲ زنجان هم موافقت گرفته بود؛ چرا با ادامه کار آن مخالفت شد؟

□ از سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت نیرو موافقت گرفته شده بود؛ اما بعد وزارت نیرو مدعی شد که این شهرک روی منابع آب آشامیدنی زنجان قرار گرفته است و خاک نفوذپذیری بالایی دارد و سطح آب زیرزمینی هم بالاست؛ و به همین خاطر شهرک باید جایجا شود. در حالی که بررسی‌ها چیزی خلاف آن را نشان داد؛ علاوه بر اینکه کار ساخت شهرک تمام شده بود. به جای جلوگیری از احداث شهرک؛ بهتر است از ایجاد صنایع آلاینده پرهیز گردد. یا اینکه شبکه آب و فاضلاب و تصفیه‌خانه ایجاد شود.

□ قرار شده است که صنایع پاک در آن مستقر گردند. یکی از پیامدهای ایجاد شهرک‌های صنعتی افزایش مهاجرت و حاشیه‌نشینی است. تنها در استان زنجان حدود ۱۳ هزار کارگر مشغول به کار هستند. بنابراین ایجاد محل سکونت برای این عده از مواردی است که اگر به آن پرداخته نشود، باری مضاعف به شهرداری‌ها وارد می‌کند؛ و این جدای از تأثیرات فرهنگی و اجتماعی خاص آن است.

سایمانی در پژوهشی که بر روی شهرک صنعتی البرز انجام داده، نشان داده است که تجمع واحدهای صنعتی در نزدیکی یا در حوزه شهرها و مجتمع‌های زیستی موجود همواره دگرگونی‌های اقتصادی - اجتماعی و تغییرات کالبدی - فضایی و زیست محیطی در مقیاس محلی و منطقه‌ای را به دنبال داشته است. از آن جمله می‌توان به گسترش شتابان شهر فروین و روستای نزدیک به آن و همچنین شکل‌گیری سکونتگاه‌های نامتعارف و پیدایش کانون‌های زیستی خودرو نام برد که روند نمونه بارز آن است. با شروع عملیات احداث و توسعه فعالیت‌های شهر صنعتی البرز بین سال‌های ۱۳۳۶ تا ۱۳۷۵ دگرگونی‌های بی‌سابقه‌ای در آن دیده آمده، به نحوی که جمعیت آن از ۷۲۶ نفر در سال ۱۳۴۵ به بیش از ۶۰ هزار نفر در سال ۱۳۷۵ افزایش یافته است که خود دگرگونی‌ها و مشکلاتی را در پی دارد.

لیکن افخمی مخالف این مسئله است، و می‌گوید: «مهاجرت‌ها ناشی از نبود فعالیت و درآمد در قصی نقاط کشور است. در کل شهرک‌های صنعتی ۲۰۰ هزار نفر جمعیت وجود دارند که ضریب تعداد خانوار آنها به یک میلیون نفر می‌رسد - که این رقم چندان بالایی نیست. از شهرداری‌ها می‌خواهیم که در زون‌بندی مکان مناسب برای واحدهای تولیدی و ایجاد شهرک‌های صنعتی به ما کمک کنند و مطمئن هستیم با امکاناتی که ما ارائه می‌دهیم، می‌توان سرمایه‌گذاران دیگری را جذب کرد که خود در رفع مسائل شهرداری‌ها نیز مؤثر خواهد بود.»

□ از او می‌پرسیم: با توجه به هزینه‌ای که این شهرک‌ها به شهرداری‌ها وارد می‌کنند، آیا واحدهای صنعتی یک در صد سهم سود کارخانه‌ها را به شهرداری‌ها می‌پرداختند؟

□ بعد از قانون تجمیع عوارض به‌طور مستقیم خیر؛ اما واحدهای مستقر در حوزه استحفاظی عوارض خود را می‌پردازند که از طریق وزارت اقتصاد و دارایی بین آنان توزیع می‌شود.

در مورد مزایای استقرار صنایع در شهرک‌های صنعتی گفتنی است واحدهایی که در شهرک‌های صنعتی مستقر شوند، در شعاع ۳۰ کیلومتری مراکز استان‌ها و شهرهای بالای ۳۰۰ هزار نفر (به استثنای شهرهای تهران و اصفهان) مشمول معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ قانون مالیات‌ها می‌شوند.

در زمان حاضر بیش از ۲۹۰ شهرک در سطح کشور مکان‌یابی شده و عملیات ساخت و ساز و تأمین تأسیسات زیربنایی آن در حال انجام است. از ۴۰ هزار واحد صنعتی کل کشور به‌غیر از واحدهایی که در داخل شهر تهران و در شعاع ۵۰ کیلومتری اصفهان هستند، حدود ۸ هزار واحد صنعتی در شهرک‌های صنعتی قرار دارند.



## مسائل شهرسازی ایران چالش‌ها و آینده‌نگری

محمدحسین بوجانی

### مقدمات و روند برگزاری همایش ضرورت و اهداف

مهیاز اردشیری، دبیر همایش «مسائل شهرسازی ایران، چالش‌ها و چشم‌انداز آینده»، در این مورد چنین اظهار داشت: «گروه تخصصی شهرسازان سازمان نظام مهندسی ایران ضرورت این همایش را در تیر ماه ۱۳۸۱ در گیلان مطرح ساختند و به دنبال آن، سازمان مذکور پیگیر این همایش شد. ابتدا قرار بود که همایش در سطح محدود اجرا شود، اما از آنجا که شهرسازی نتیجه عمل و مشارکت گروه‌های مختلف اجتماعی و تخصصی در حوزه وسیعی است برگزاری در سطح ملی مطرح شد که با اعلام آمادگی دست‌اندرکاران و مدیران شهری همراه بود. وی افزود: «براین اساس، اولین اقدام دعوت از اعضای علمی دانشگاه‌های مختلف، جامعه مهندسان کشور، برنامه‌ریزان شهری و سازمان‌های مختلف، مسئولان شهری و شکل‌های غیردولتی شهر بود. در ادامه و به دنبال مشورت با اعضا، هدف اعلام شده همانا برنامه‌ریزی و اجرای شهرسازی تخصصی و مشارکتی و افزایش مشاوره مهندسان شهرساز و برنامه‌ریز شهر به شهرداری‌ها و شورای شهر عنوان شد، تا روندی دیگر از شهرسازی - یعنی شهرسازی مشارکتی و از پایین به بالا - در کشور تقویت شود. به عقیده اردشیری، این راهبردهایی بود که می‌توانست به مسائل شهری ایران در بلند مدت پاسخ دهد و مدیران شهری را اندکی از سردرگمی و محو شدن در مسائل روزانه شهرها برهاند و در واقع به آینده شهرها فکر شود. وی درباره محورهای منتخب همایش اظهار داشت: «در جاسات برگزار شده سه محور انتخاب شد: اول اینکه برنامه‌ریزی شهری بایستی هدایت‌کننده شهرها را به عهده بگیرد، چون که شهرهای ایران از این لحاظ در حالتی بحرانی به سر می‌برند. لذا این موضوع به عنوان اولین محور همایش اعلام شد. دوم اینکه، پرداختن به مسائل برنامه‌ریزی و کارایی برنامه‌ریزی در برخورد با حیطه‌های

شهرنشینی جزئیاتی جهانی است. در مقیاس جهانی رقم جمعیت شهرنشین از ۶۰۰ میلیون نفر در سال ۱۹۵۰ به ۲ میلیارد نفر در سال ۱۹۸۷ رسیده است. اکنون بیش از ۵۰ درصد جمعیت جهان در محیط‌های شهری زندگی می‌کنند. کشور ایران نیز از این قاعده کلی مستثنی نیست. اکنون بالاتر از ۶۰ درصد جمعیت کشور در شهرها زندگی می‌کنند. این حجم عظیم جمعیت در شهرها از جهات مختلف با ناپایداری مواجه است. براساس پیش‌بینی «مؤسسه نظارت جهانی»، تثبیت جمعیت کشور ایران در سطح ۱۶۹ میلیون نفر خواهد بود. که اکثر این جمعیت فزاینده در شهرها اسکان خواهند داشت. این امر یقیناً مسائل شهری ایران را با بحرانی جدی روبه‌رو خواهد کرد.

در حالی که طی دو دهه (۱۳۷۰-۱۳۵۵) حدود ۲۰ میلیون نفر بر جمعیت شهری افزوده شد و نسبت جمعیت شهری از ۴۷ درصد به بیش از ۶۱ درصد رسید مسائل و مشکلات شهری نیز به همان نسبت رشد کرد. شهرسازی معاصر برای مشکلاتی چون رشد و توسعه بدون برنامه شهرها، ناهنجاری‌های کالبدی، فقر و اسکان غیررسمی شهری، هزینه شهروندی، مشارکت شهروندان و از این دست مسائل پاسخ مناسبی پیدا نکرده است. و برنامه‌ریزی شهری عملاً از توان توزیع عادلانه امکانات، خدمات و فرصت‌ها برخوردار نبوده است. بر این اساس گفت و گو و تعامل فکری و تجربی دست‌اندرکاران برنامه‌ریزی و مدیریت شهری ضرورت زمان به شمار می‌رود. در چنین شرایطی شهرداری شیراز، دانشگاه شیراز، جامعه مهندسی شهرساز و استانداری فارس به کمک وزارت مسکن و شهرسازی همایشی را با عنوان «مسائل شهرسازی ایران، چالش‌ها و چشم‌انداز آینده» برگزار کردند.



کالبدی - و به عبارتی، نظام برنامه‌ریزی کشور - بسیار ضروری است. در این محور مقوله‌هایی چون مقایسه طرح‌های جامع و ساختمانی، ضرورت بازنگری طرح‌ها و نظایر اینها انتخاب گردید و به بررسی اجرایی آنها پرداخته شد. در محور سوم، از آنجا که موفقیت در مدیریت و ساختار کالبدی شهرها به محیط برنامه‌ریزی بستگی دارد، لذا مدیریت شهری دستور کار همایش قرار گرفت. به وضوح روشن است که این سه محور به صورت سلسله مراتبی رابطه معناداری با یکدیگر دارند.

شهر تنها کالبد و فضای فیزیکی نیست، و بررسی هر شهر مستلزم نگرش به دو بعد فضا مکان و جامعه انسان است. به همین دلیل مقالات مرتبط با این حیطه، به بررسی و تبیین مسائل شهرسازی ایران - در هر دو جنبه - پرداخته‌اند.

اتصاری لاری، استاندار فارس، هدف از برگزاری این همایش را بررسی و رفع مسائل شهرسازی ایران به وسیله نهادهای غیردولتی به شیوه مشارکت مردمی و خرد جمعی، که کارترین شیوه است، بیان کرد. وی افزود: «نظام مهندسی حلقه دولت و ملت در حوزه شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری و ساختمان در محیطهای شهری است و به همین دلیل می‌تواند در پایداری شهرها تعیین کننده باشد.

همچنین مسائل شهرسازی ایران را نمی‌توان جدا از مسائل اقتصادی و سیاسی و محیط زیست دانست». لاری گفت: «هدف بازگشتن به گذشته نیست بلکه هدف شهرسازی، کم کردن عارضه‌های منفی زندگی شهری است. جامعه به سمت خصوصی شدن می‌رود و در این میان مشارکت و برنامه‌ریزی از پایین به بالا مسلماً پاسخگو خواهد بود. این راهبردی است که از فشارهای وارد بر بیکر دولت مرکزی می‌کاهد و مشکلات شهری را حل می‌کند».

به گفته مهیار اردشیری زمان اعلام برگزاری همایش مذکور، یا به عبارت دیگر زمان فراخوان مقاله، از ۲۶ اسفند ماه شروع شد. در طول این زمان ۸۰ مقاله از متخصصان و استادان در این زمینه ارسال شد که البته بعداً تعداد این مقالات افزایش یافت. از این میان ۳۰ مقاله را هیئت داوران برای ارائه در همایش انتخاب کرد. دبیر همایش مسائل شهرسازی ایران افزود: «در این همایش از ۷۰۰ نفر مهمان خارج از شهر شیراز دعوت به عمل آمد. ارائه دهندگان مقالات نیز هر یک با مطرح کردن مسائلی خاص از شهرها، به تحلیل علمی و به ارائه راهبرد اجرایی برای رفع آن پرداختند».

شرکت کنندگان این همایش علاوه بر استادان دانشگاهها از سراسر کشور، عبارت بودند از: نمایندگان جامعه مهندسی کشور، استاندار فارس (اتصاری لاری)، رئیس شورای سازمان نظام مهندسی مرکزی (سید محمد غرضی)، معاون وزیر مسکن و شهرسازی (میریان)، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان فارس (شریفی)، اعضای مهندسان شوراها شهر از سراسر کشور، شهرداران و یا نمایندگان شهرداری‌های کلان

شهرها، نمایندگان اداره مسکن و شهرسازی استانها، رئیس شهر جدید صنوا، و دانشجویان کارشناسی ارشد و دکترا از تمام دانشگاه‌های ایران.

داوران علمی همایش عبارت بودند از: دکتر حسین احمدی، از جامعه مهندسان شهرساز ایران؛ مهیار اردشیری، استاد دانشکده هنر و شهرسازی دانشگاه شیراز؛ محمدرضا بزرگر، استاد دانشگاه شیراز؛ جهان‌شاه پاکراده، از دانشگاه شهید بهشتی؛ اسماعیل شعله، از دانشگاه علم و صنعت؛ احمد سعیدنیا، استاد دانشگاه تهران؛ علی عسگری، از دانشگاه تربیت مدرس؛ حمید ماجدی، از جامعه مهندسان شهرساز؛ و حسن توری‌زاده، استاد دانشگاه بزد.

### محور مقاله‌های ارائه شده در همایش

همان طور که اشاره شد برای همایش سه محور در نظر گرفته شد:

در محور ساخت کالبدی شهرها ۱۲ مقاله ارائه شد. در این محور ارائه دهندگان مقالات عبارت بودند از: حمید ماجدی، عضو جامعه مهندسان شهرساز؛ احمد مجتهدزاده، استاد دانشگاه (بررسی مسائل کلان شهرها)؛ معین زاده، عضو جامعه مهندسان شهرساز (کژ راه‌های توسعه کالبدی)؛ فرح حبیب، استاد دانشگاه تهران (مشکل شهر - معنا و معیار)؛ مرضی طلاچیان، استاد دانشگاه (نیولوژی شهرهای جدید)؛ رسول ربانی - جواد افشار کهن (شهر نشینی و امنیت تحقیق در عوامل و شرایط مؤثر بر امنیت در شهرها - مطالعه موردی شهر جدید بهارستان)؛ پروین پرتوی، عضو هیئت علمی دانشگاه تهران (اندازه بهینه شهر)؛ محمد شبخی، استاد دانشگاه (سکونتگاه‌های خودرو، گذار از آسیب به نوعی الگوی سکونت در منطقه شهری)؛ اسکندر امان‌اللهی بهاروند، استاد دانشگاه شیراز (هویت یا ویژگی‌های روستا - شهر)؛ مصطفی عباس زادگان - علی ملک‌زاده (حرکت رو به سمت توسعه پایدار شهری به وسیله ارتقای دسترسی غیرموتوری به ایستگاه‌های مترو)؛ مصطفی بهزاد فر، استاد دانشگاه (درآمدی بر هویت شهرها، با نکیه بر تهران)؛ و احمد سعیدنیا، عضو جامعه مهندسان شهرساز (ساختار ناپایدار شهر تهران). در محور دوم یعنی نظام برنامه‌ریزی کشور ۹ مقاله بدین شرح ارائه گردید.

۱- مشکلات برنامه‌ریزی شهری ایران؛ عبدالرضا پاکشیر، عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز.

۲- ضرورت بازنگری در نظام برنامه‌ریزی کشور؛ مهیار اردشیری، عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز.

۳- شهرسازی و عدالت اجتماعی؛ علیرضا ربیع، عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت.

۴- مقایسه تطبیقی بین ویژگی‌های مختلف الگوی طرح جامع و طرح ساختمانی؛ احمدیان، عضو هیئت علمی دانشگاه.

۵- ارزیابی فنی ضوابط جلوگیری از افزایش محدوده شهرها بر اساس سازوکارهای کالبدی، اجتماعی - اقتصادی در نقاط شهری ایران؛ شیوا دلبری، کارشناس اقتصاد، سیدعلی حسینی دانشجوی دکتری برنامه‌ریزی شهری دانشگاه تربیت مدرس.

۶- برآورد بودجه سالانه شهرداری کلان شهرها یا تأکید بر هزینه‌های لازم حمل و نقل درون شهری شیراز؛ محمد کیگانی،





عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز.

۷- تحلیل از دو مسیر متقابل ایجاد اختلال و نظم‌یابی در شهرسازی کشور؛ جهانگیر کنعان پور، معاون شهرسازی و معماری سازمان مسکن و شهرسازی استان اردبیل.

۸- هدف در فرایند تهیه برنامه‌ها و طرح‌های توسعه شهری؛ حسین نور محمدزاده، عضو هیئت علمی دانشگاه یزد.

۹- بازشناسی هویت شهری؛ محمدرضا برزگر، عضو هیئت علمی دانشکده شیراز.

در محور سوم، یعنی محور مدیریت شهری نیز ۹ مقاله به شرح زیر انتخاب و ارائه شدند:

۱- موانع مشارکت شهروندان در فرایند شهرسازی؛ حسین احمدی، استاد دانشگاه تهران.

۲- علل عدم تحقق مدیریت واحد شهرهای ایران؛ محمدرضا معاز، عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز.

۳- موانع مشارکت مدنی در کشورهای در حال گذار؛ جهانگیر جهانگیری، عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز.

۴- مشکلات مدیریت اراضی رها شده؛ احمد تقی‌زاده، عضو جامعه مهندسان شهرسازی.

۵- مسائل اساسی ساختارهای مدیریت‌سنتی در مناطق کلان شهری؛ تورانیان، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای.

۶- روند تبدیل روستا به شهر در ایران، چالش‌ها و مزایا و معایب؛ حسن ایزدی خواجه، استاد دانشگاه.

۷- تشکلهای مردمی و مدیریت بحران‌های شهری؛ معصومه نصیری، عضو هیئت علمی دانشگاه.

۸- بررسی نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه شهری در ایران با تأکید بر قابلیت مشارکت‌پذیری آن؛ سیمین حناچی، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری.

۹- چالش‌های فواروی شوراهای شهر در نظام شوراهای شهر در نظام تصمیم‌گیری؛ فرج‌الله رحبی، شهردار شیراز.

### محتوای مقالات

ارائه‌دهندگان مقالات هر کدام با بیان معضلی از شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری به تبیین و تحلیل علت‌کاستی‌های شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری ایران پرداختند. فرج‌الله رحبی، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری - منطقه‌ای، در مقاله خود با اشاره به این مطلب که شوراها رکن اساسی از مدیریت شهری‌اند، افزود: «خواه شوراها را پارلمان محلی یا قسمتی از بدنه اجرایی کشور بدانیم یا نه، در امور مدیریت شهری تصمیمات شوراها بسیار مهم است». به گفته وی، اصل هفتم از قانون اساسی، جایگاه شوراها را در تصمیم‌گیری مشخص می‌کند و اصل یکمدم پیشبرد سریع برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی، فرهنگی، آموزشی و سایر امور رفاهی را تحت نظارت شوراهای منتخب مردم قرار داده است. همچنین اصل یکصد و سوم، و یکصد و پنجم، و یکصد و ششم به تحلیل و تبیین حوزه اختیارات شوراها و وضعیت آنها پرداخته است. علاوه بر این، قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۲ و نظایف انجمن شهر را در ۱۹ بند مشخص می‌سازد. شهردار شیراز گفت: «با بررسی قانون

اساسی و سایر قوانین نقش شوراها باید بازنگری شوند و قوانین آنها اجرایی و عملی گردد. با تکرار چهارساله شوراها فهمیده شد که تنها راه ایجاد مکانیسم نظارت عمومی بر عملکرد دستگاه‌های اجرایی، شوراها هستند. ولی به هر حال رفع مشکلات ناشی از قوانین در شوراها، ضروری است».

مصطفی بهزادفر، در مقاله خود با عنوان «درآمدی بر هویت شهری با تکیه بر ویژگی‌های پایتخت ایران» گفت: «شهر تهران منشأ فیزیکی هویت اکتسابی و شبه کاذب شهرهای ایران است، شاخص‌های مدرنیستی کاذب هویت این شهر در فرایند ساخت و ساز تقلیدی به سایر شهرهای کشور نیز ترویج پیدا کرده است». بهزادفر هدف مقاله خود را بیان مسئله بحران‌زدگی هویت شهرهای ایران دانست و گفت شناخت هویت شهرها در رفع نامطلوبیت‌های شهر کمک می‌کند و شناخت تفاوت هویت‌ها در بازشناسی و تفاوت راهکارها برای رفع بحران‌های شهری ضروری است. بعد از شناسایی هویت شهرها، بایستی برای تقویت متغیرهای مثبت و از بین بردن متغیرهای منفی تلاش کرد».

عبدالرضا پاکشیر نیز به بررسی «مشکلات برنامه‌ریزی شهری ایران از دیدگاه توسعه پایدار» پرداخت. به گفته وی، پایداری شهری مفهومی است که در پی طرح توسعه پایدار به عنوان الگوواره جدیدی در جهان مطرح گردیده است. ریشه نگرش پایداری به عوامل زیر برمی‌گردد:

۱- نارضایتی از نتایج توسعه و رشد اقتصادی - اجتماعی در شهرها از منظر بوم‌شناسی؛

۲- درک محدودیت‌های رشد در زیست‌کره؛

۳- مقابله با الگوی تولید، توزیع و مصرف ناسازگار با طبیعت؛

و

۴- تهدید جدی نظام‌های پشتیبان حیات بر سطح کره زمین. پاکشیر اضافه کرد که یکی برداری از مفهوم توسعه به سبک غربی و بی‌توجهی به شرایط ویژه کشور و متناسب با الگوی توسعه و عدم انطباق سیاست‌های عمرانی شهری با ساختار اجتماعی و فرهنگی، باعث گردیده است که اجرای برنامه‌ها با شکست مواجه گردد و این یافته‌ای از بحران‌های شهری ایران است.

جهانگیر جهانگیری، در مقاله‌ای با عنوان «موانع مشارکت مدنی در کشورهای در حال گذار»، ابتدا به شاخص‌های اندازه‌گیری سطح مشارکت مدنی پرداخت و سپس به موانع مشارکت و پایین بودن این شاخص‌ها در ایران اشاره کرد. جهانگیری عدم شکل‌گیری حوزه عمومی را دلیل به تأخیر افتادن مشارکت مدنی در بیشتر کشورهای جهان سوم و به خصوص ایران برشمرد. تحقق مشارکت در گرو شکل‌گیری حوزه عمومی است و این زمینه یکی دیگر از معضلات و مسائل شهرسازی و شهری ایران به شمار می‌آید.

محمدرضا معاز، در مقاله خود با عنوان «علل عدم تحقق مدیریت واحد شهرهای ایران»، چنین اظهار داشت: «بحث مدیریت واحد در اداره شهرها از جمله اصول اساسی و خدشه‌ناپذیر است که در بسیاری از نقاط جهان پذیرفته شده است». به گفته وی، به نظر می‌رسد که شهرهای ایران نیز از این قاعده کلی نیابستی مستثنی شوند و این سیستم می‌تواند از بحران‌های آتونی شهرها - حتی شهرهای کوچک - که معمولاً به دلیل



دستور گرفتن از مرکز ایجاد شده، جلوگیری کند. مغازه اضافه کرد که در کشور ما هنوز مدیریت واحد و یا هماهنگی در شهرها تحقق نیافته است و یکی از دلایل عدم توسعه همگون و متوازن همین است.»

چهارنگیز کتعمان یور، در مقاله خود بیان کرده: راه حل مشکلات شهری در جلوگیری از شهرنشینی و در وارونه کردن روابط علت و معلولی و در نام طرز تفکر و بینش ضد شهری افتادن و واژه‌پردازی‌های نامفهوم و نظایر اینها نیست بلکه لازم است ضرورت تاریخی شهرنشینی و فرایند تاریخی ساختن آن درک گردد و به درستی تحلیل شود. در برخورد با مشکلات شهری و تنگناهای حاکم در نظام شهری کشور باید به دنبال درک واقعیت‌ها و به کار بستن راهبردها و راهکارهای نتیجه بخش بود. کتعمان یور در این مقاله راهکارهای ارائه شده‌اش را برای رفع این بحران شهری، در جدولی با این زیر عنوان‌ها ارائه کرد: زیر ساخت اجتماعی و فرهنگی - اقتصادی و زیرساخت‌های حقوقی، اداری، مالی و زیرساخت‌های علمی و فنی و زیرساخت‌های مشارکت و اجرا.

وی اشاره کرد که تحولات اقتصادی - اجتماعی - کالبدی شهرنشینی می‌بایست در قالب اقتصاد سیاسی تحلیل شود. اسکندر امان اللهی بهاروند، عضو هیئت علمی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه شیراز، در مقاله‌اش با عنوان «هویت یا ویژگی‌های روستا - شهر ایزدخواست» به تحلیل مسائل تبدیل روستاها به شهر و این تفاوت‌های ساختاری و کارکردی این نوع شهرها (روستا - شهر) با آنهایی که معیارهای شهری را در خود دارند پرداخت.

حمید ساجدی، در مقاله‌ای با عنوان «شهرسازی معاصر» اظهار داشت که با توجه به ضرورت کنترل توسعه شهری و ایجاد نظم در اقدامات عمرانی شهری تهیه طرح‌های توسعه شهری حدوداً از سال ۱۳۴۲ در قالب طرح‌های هادی برای شهرها شروع شد. سپس با تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی نیز برای شهرهای بزرگ آغاز گردید. ساجدی گفت: «بیش از چهار دهه از تهیه و اجرای طرح‌های مذکور در ایران می‌گذرد و اکنون نارسایی‌های این طرح‌ها برای دست‌اندرکاران روشن شده است.» او در بررسی چالش‌هایی که در شهرسازی معاصر کشور در سه زمینه مهم فوالبین، ساختارها و روش‌ها وجود دارد، به تفسیر طرح‌های شهری اشاره کرد و سپس با پیشنهاد علمی شهرسازی معاصر را از این زاویه رهنمون شد.

شیوا دلیری، و سیدعلی حسینی، در مقاله‌ای مشترک با عنوان «ارزیابی فنی ضوابط جلوگیری از افزایش محدوده شهرها براساس سازوکارهای کالبدی - اجتماعی و اقتصادی در نقاط شهری ایران» هدف مقاله را چنین برشمردند: تحلیل فنی ضوابط جلوگیری از افزایش محدوده شهرها، با تأکید سازوکارهای نظارت بر زمین و تأثیرگذاری بر بازار آن و نیازهای آبی شهر در جهت بهینه‌سازی اندازه شهر.

حسین احمدی نیز در مقاله‌ای با عنوان «مواع مشارکت شهروندان در فرایند شهرسازی» اظهار داشت که حق تعیین سرنوشت مردم به دست خودشان، که از حقوق طبیعی انسان‌هاست، مورد پذیرش همگانی قرار گرفته است. وی

همچنین بیان کرد که شناخت مواع مشارکت اولین قدم ورود به مشارکت در برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی است و به طور کلی عمده‌ترین مواع مشارکت مردم در فرایند شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری عبارتند از:

- ۱- مواع ناشی از ساختارهای جامعه و حکومت.
  - ۲- مواع مربوط به ساختار اجتماعی جامعه و مردم.
  - ۳- مواع مربوط به ساختار نظام برنامه‌ریزی و برنامه‌ریزان.
- وی گفت با رفع این مواع می‌توان شهرسازی مشارکتی را به اجرا گذاشت.

احمد سعیدنیا نیز در مقاله‌ای با عنوان «ساختار ناپایدار شهر تهران» اشاره کرد که شهرها به عنوان زیستگاه حیات انسانی، به منظور ادامه حیات خود به تخریب منابع و زمینه‌های طبیعی و فرهنگی - اقتصادی و اجتماعی می‌پردازند.

این مسئله یکی از حادترین واقعیت‌های زندگی شهری معاصر است و تهران اکنون با تخریب سطح خود غیرقابل زیست شده است. وی افزود که هر چه زودتر می‌بایست برای رفع این ناپایداری، مدیریت کار را به اجرا گذاشت.

احمد مجتهدزاده، در مقاله‌ای با عنوان «بررسی مسائل کلان شهر تهران» چنین اشاره کرد که تهران در نگاه اول دارای مشکلاتی است که می‌بایست هر چه زودتر حل شوند؛ از جمله:

- ۱- آلودگی هوا؛ ۲- بندرتسه‌سازی که در سال‌های اخیر در خدمت ثروتمندان بوده است؛ ۳- دسرسی‌ها و تأسیسات، که محضلات‌شان حل‌ناشدنی می‌نماید؛ ۴- افزایش جمعیت و کنترل نشدن آن؛ ۵- گران بودن زمین مرغوب شهری، مصالح ساختمانی و فناوری و همچنین دستمزدهای ساختمان؛ ۶- ادامه حیات بافت‌های جنوب تهران به صورت ناکارآمد؛ ۷- خطرهای مربوط به زلزله و پیامدهای آن.

به گفته مجتهدزاده، به طور کلی مسئله این است که شهرهای ایران - به خصوص تهران - در گذر تاریخی خود بدون برنامه‌ای دقیق و بر مضمون توسعه و گسترش یافته‌اند، و این خود بحشی جدی و بحرانی خطرناک برای شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری ایران است، که در صورت عدم کنترل و رفع آن، چالش‌هایی جدی را در آینده قراروی مسئولان خواهد گذاشت.

شهرهای ایران از نظر برنامه‌ریزی و شهرسازی با مسائل گوناگون مواجه‌اند. این شهرها دچار بحران هویت شده‌اند و طرح‌های جامع و طرح‌های شهرستان نیز توفیقی به دست نیاورده‌اند. نیمی از ساکنان شهرهای ایران اقتصاد غیررسمی دارند. آلودگی، ناامن‌نشینی، مهاجرت و خیابان‌خوایی هر روز در حال افزایش است. فاصله ثروتمندان با فقیران نیز هر روز گسترده‌تر می‌شود. مصرف دهک فقیرترین قشر جامعه ایران ۱/۵ درصد کل مصرف جامعه است. در حالی که ۱۰ درصد ثروتمندترین قشر در آمدی جامعه ۳۱ درصد کل مصرف را به خود اختصاص داده‌اند؛ و این دو قشر تقریباً در شهرها زندگی می‌کنند؛ چنین وضعیتی در مقایسه با وضعیت بین‌المللی، بسیار نامطلوب است.

در این همایش سیمین حاجی، در مقاله‌ای با عنوان «بررسی نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه شهری در ایران» گفت: «ارزیابی تجربیات یک قرن اخیر در برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه



شهری ایران حاکی از آن است که نظام مذکور تعزیراً بوده و هدایت، کنترل و مدیریت توسعه شهرها از طریق سازمان‌های دولتی و عمومی در سطح ملی و منطقه‌ای انجام پذیرفته است. این نظام دارای تنگناها و نارسایی‌های عمده قانونی، ساختاری، عملکردی و ارتباطات بین سازمانی است. «سیمین خنایی در ادامه اظهار داشت که برای گذار از این مسائل، تحول در نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه شهری نوعی ضرورت است و نه انتخاب. خنایی در مقاله خود پس از طرح مسئله و الزامات ملی و بین‌المللی، به آسیب‌شناسی نظام برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه شهری با تأکید بر قابلیت مشارکت پذیری آن در سه عرصه پرداخت: اول، ارتباطات بین دولت مرکزی و نهادهای محلی؛ دوم، روابط بین نهادهای محلی؛ و سوم، مدیریت و عملکرد نهادهای محلی.

مهیار اردشیری، نیز در مقاله‌ای با عنوان «ضرورت بازنگری در نظام برنامه‌ریزی کشور»، اشاره کرد که ساختار نظام برنامه‌ریزی ایران با تنگناهای مختلف روبه‌روست این نارسایی‌ها موجب به هدف نرسیدن طرح‌ریزی‌های کلیدی و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی - اجتماعی شده است. به گفته وی، نظام برنامه‌ریزی با ویژگی‌هایی همچون تفکیک سازمان‌های دست‌اندرکار توسعه برنامه‌ها به صورت بخشی، و بر اساس موضوع برنامه‌ریزی و جدایی سازمان‌های تهیه‌کننده برنامه‌ها و مجریان، تهیه شده است. در این مقاله گوشیده شده است تا با پرداختن به ابعاد مسئله، ضرورت بازنگری و اصلاح ساختار تشکیلاتی نظام برنامه‌ریزی کشور مورد تأکید قرار گیرد.

محمد شیخی، در مقاله‌ای با عنوان «سکونتگاه‌های خودرو، گذار از آسیب به نوعی سکونت در منطقه شهری» به پدیده حاشیه‌نشینی پرداخت. به گفته شیخی، پدیده حاشیه‌نشینی که به روایتی ریشه در سال‌های دهه ۱۳۲۰-۱۳۳۰ در سرزمین ما دارد، از یک سو نوعی آسیب اجتماعی - اقتصادی و کلیدی در قالب اجتماعات نامتعارف گردهم آمده در مسکن‌های ناهنجار و در شکل سکونتگاه‌های بی‌ضابطه بوده است و از سوی دیگر، پاسخی به مسئله زمین و مسکن به ویژه در شهرها و کلان‌شهرها، دست کم در سه دهه اخیر، وی این امر را زمینه ساز یکی از بحران‌های شهری ایران دانست.

«مشکلات مدیریت اراضی رها شده» عنوان مقاله‌ای از احمد نقیمرزاده بود. وی در مقاله خود عنوان کرد که وجود اراضی رها شده با افزایش روزافزون تقاضای زمین و تأثیر آن در کاهش عرضه زمین شهری، از جمله معضلات شهری است که بیامد منفی اقتصادی - اجتماعی و سیاسی، کلیدی، زیست محیطی فراوان دارد. نقیمرزاده در ادامه بیان کرد که برای قلمبندن این مسئله، همین‌س که ۱۶ درصد مساحت شهر شیراز زمین خالی است ولی رها ماندن این زمین‌ها ریشه‌های اقتصادی - حقوقی - قانونی دارد. او در مقاله خود به بررسی راهکارهای رفع این معضل پرداخت.

معصومه نصیری، در مقاله خود با عنوان «تشکل‌های مردمی و مدیریت کاهش بحران‌های شهری» یادآور شد که پروژه‌ها و یافته‌های علمی نشان می‌دهند که همکاری مردم با مدیریت شهری علاوه بر کاستن از هزینه‌ها، بستری رسیدن به اهداف کمی و

کیفی مدیریت شهر را نیز هموارتر می‌کند. نصیری در مقاله خود به بررسی نقش مشارکت مردمی در کاهش بحران‌های اقتصادی و اجتماعی شهرها پرداخت.

محمدرضا بزرگر، سخنران دیگر همایش، در مقاله خود با عنوان «بازشناسی هویت شهری» اظهار داشت که هویت از بحث انگیزترین مقوله‌های حرفه‌ای در شهرسازی است. برای دستیابی به هویت شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری و معماری برداشتن گام‌های زیر کاملاً مؤثر است:

- تقویت عوامل هویت بخشی  
- زدودن آشفتگی از سیمای شهر  
- برقراری و ارتباط عاطفی و معرفتی میان خود و تمامیت شهر  
بزرگر در ارائه خود مسئله هویت را از زوایای مختلف مورد بحث قرار داد و راهبردهایی مناسب را برای بازگرداندن هویت به شهرهای امروز پیشنهاد کرد.

«شهرسازی و عدالت اجتماعی علل فرسایش بافت سنتی» که عنوان مقاله دیگری بود که علیرضا ربیع استاد دانشگاه علم و صنعت ارائه کرد، وی گفت: «شهرسازی معاصر بیشتر به اقتصاد کلان، مدیریت، فناوری اطلاعات و ارتباطات و زیست محیط سروکار دارد». وی افزود که دوران شهرسازی به مفهوم تحدید «محدوده قانونی» تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی همه‌جا شمول و «لازم‌الاجرا» نیز زمانی است که سیری شده است. به گفته ربیع، پدیده‌هایی از این دست مختص کشورهای دولت‌سالار است؛ و به عبارت دیگر، دوران طرح‌های دستوری سیری شده است.

او همچنین اظهار داشت که جامعه مدنی سنتی بر بازار آزاد و متکی بر بخش خصوصی یا این پدیده‌ها در تناقض است و اینها زمینه‌های بحران‌های شهری و بی‌عدالتی شهرها را فراهم می‌آورند.



### در حاشیه نشست

در حاشیه این همایش کمیسیون مشترک با شرکت اعضای نظام مهندسی کشور و مهندسان اعضای شورای شهرهای گوناگون برگزار شد. این کمیسیون طرحی را به عنوان همکاری با شوراهای شهر ارائه داد که هدف از آن، تقویت مدیریت شهری در مسیر توسعه ملی برشمرده شد. استراتژی طرح نیز دستیابی به هدف مذکور، اعلام آمادگی برای همکاری سازمان‌های نظام مهندسی با شوراهای شهرها و محورهای پیشنهادی سازمان‌های نظام مهندسی برای همکاری با شوراهای عبارتند از:

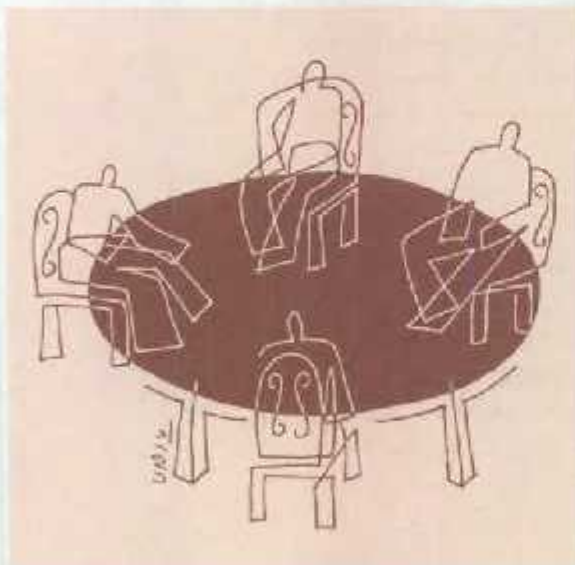
آموزش برنامه‌ریزی، افزایش مشارکت مدنی، پژوهش، هماهنگی در امور، تدوین ضوابط و استانداردها، ارزیابی و نظارت، انتقال تجربیات، و مشاوره.

این کمیسیون در شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری مشارکتی سنتی بر جامعه مدنی بسیار تأکید کرد و این راه‌حل را تنها راهبرد عملی برای زدودن بحران‌های شهری از فضای شهرهای ایران برشمرد.



## میزگرد مدیریت واحدشهری و مسائل شهر تهران (قسمت دوم)

آزاده افشار



برای پژوهش و مستندسازی این نوآوری‌ها و تجربیات پراکنده‌ای است که برخی شهرداری‌ها با موفقیت پیش برده‌اند و قابل گسترش در مدیریت شهری کشور است.

### کانظمیان:

می‌بایست در این مستندسازی، آسیب‌شناسی هر وجود داشته باشد؛ چرا که توافق فردی میان شهردار و گروهی از شهروندان محدود است و مبنی بر قانون نیست. ممکن است این توافق در هر شرایطی مختل شود و از میان برود. اگر حقوق به مثابه بازتاب واقعیت اجتماعی در نظر گرفته شود، می‌توان گفت که این روند می‌بایست روی دهد تا اینکه تجربیات به مرور زمان در قالب قانون جای گیرند.

حال اگر این تجربیات در گذشت زمان تبدیل به قانون نشده است، پس مسلماً حلقه‌ای در این روند مفقود است و باید به جست و جوی آن پرداخت.

### دولت‌آبادی:

به نظر من این روند دو جهت دارد، که اولی در سطوح بالا اتفاق می‌افتد. این در صورتی است که همه مدیران سطوح بالا که تصمیم گیرنده هستند، سیستم مدیریت شهری به صورت نوعی مسئله برای‌شان مطرح باشد - که در زمان حاضر چنین اتفاقی نیفتاده است.

من می‌گویم که این تدوین یا اصلاح سیستم مدیریت شهری می‌بایست به مسئله یا مشغله ذهنی مدیران رده بالا تبدیل شود. من شخصاً در بسیاری از اوقات تجربه کرده‌ام که آنان متوجه این امر نیستند. برای نمونه، اینان گاه در مباحث شرکت می‌کنند اما به‌طور عمیق و روبه‌دراز راجع به مسئله نمی‌اندیشند. حرکتی که ما

میزگرد مدیریت واحد شهری با نگاه ویژه به کلان‌شهر تهران، با حضور مظفر صراف‌ی، فریبوز دولت‌آبادی و غلامرضا کانظمیان در سرای گفت و گوهای نمایشگاه بین‌المللی برگزار شد. در بخش اول این میزگرد که در شماره پیش به چاپ رسید، مباحثی همچون جلب مشارکت‌های مردم و قانونمندی اموری که به دست مردم سپرده می‌شدند و نظایر اینها مورد بررسی قرار گرفت و شرکت‌کنندگان دیدگاه‌های خود را در این خصوص مطرح کردند. در بخش دوم گزارش، چگونگی جلب مشارکت مردمی در اداره امور شهری با نگاهی به تجربیات جهانی مطرح گردید و شرکت‌کنندگان به بحث و گفت‌وگو درباره شیوه‌های عملی و اجرایی تحقق مدیریت واحد شهری پرداختند.

### کانظمیان:

در بسیاری از شهرداری‌های کشور - از شهرهای کوچک گرفته تا تهران - تجربیات، ابتاعات یا نوآوری‌ها و فعالیت‌هایی مثبتی به انجام رسیده است؛ اما این فعالیت‌ها هیچ کدام نیاز به تکرار و به‌دیگر شهرداری‌ها تعمیم داده نشده‌اند بلکه در همان مقطع و در همان شهرداری باقی مانده و به مرور زمان کمرنگ گردیده‌اند. با اینکه با تعبیر شهردار این فعالیت‌ها قطع شده است. در این خصوص باید سعی کرد علت این کاستی‌ها را یافت. برای نمونه، شهرداری‌های تربیت حیدریه، کاشان و سنندج از جمله شهرداری‌هایی هستند که فعالیت‌هایی را در زمینه‌های محتوایی به‌انجام رسانده‌اند و مشارکت طلب‌اند.

### صرافی:

به نظر می‌رسد سازمان شهرداری‌های کشور، محل مناسبی

باید انجام دهیم، این است که برای مدیران رده بالا، این مسئله و دغدغه را ایجاد کنیم.

#### صرافان:

شما بحث آموزش و جلب حساسیتها را در سطوح مدیران بالادست مطرح کردید. حال اگر حرکتی از سوی مدیران میانی و یا حرکتی از سطوح پایین اتفاق بیفتد، این امر چگونه می‌تواند منعکس شود؟ آیا با حساس کردن و آموزش مدیران بالادست، این حرکت از سطح پایین که لازمه مدیریت شهری موفق است، رخ خواهد داد؟ به نظر می‌رسد اساس تحولات ضروری در مدیریت شهری ما با حرکت از سطح پایین و بنا بر تجارب محلی در اداره واحد شهر آغاز می‌شود و آنگاه اثرات خود را در سطح بالا منعکس خواهد نمود تا میانی قانونی و نهادینه‌سازی در سطح ملی انجام شود.

#### دولت‌آبادی:

من این موضوع را نمی‌کنم. در واقع آن وجه دومی که می‌خواستیم بگویم، همین است. البته قضیه دوم را من معطوف به شهروندان می‌دانم. مدیران میانی و شهروندان همواره با مشکلات جدیدی مواجه‌اند ولی هیچ وقت متوجه نیستند که ضربه اساسی از کدام سو به آنها وارد می‌شود. یعنی عملاً هنگامی که به دنبال مقصد می‌گردند، در بسیاری از موارد به شهرناری می‌رسند. این در حالی است که یک گام فراتر نمی‌گذارند تا متوجه شوند حلقه بعدی کدام است، و این داستان در نهایت به کجا می‌انجامد. این امر بدان باز می‌گردد که آموزش عمومی در جامعه برقرار نبوده است تا افراد بتوانند به لحاظ ذهنی این ارتباط را برقرار سازند. حتی جز عامه مردم، بسیاری از متخصصان در قالب شهروند امکان برقراری این ارتباط را ندارند.

بنابراین من معتقدم که آذهان عمومی را باید به سمت خواست عمومی سوق داد تا بتوان به ریشه‌هایی مسائل پرداخت. این همان چیزی است که ما به دنبال آن هستیم؛ یعنی اینکه خواست عمومی از سوی مردم شکل بگیرد و در مدیران رده بالا به ایجاد مسئله متجر شود. از تعامل میان این دو حرکت است که نقش مدیران میانی شکل می‌گیرد. نقشی که آنها بازیگر آن هستند. این است که در مسیر این دو حرکت به جویان سازی بپردازند. دو این راه‌زبان عامل اصلی این حرکت به شمار می‌رود؛ یعنی می‌بایست با مدیران رده بالا با زبانی خاص ارتباط پیدا کرد، و با شهروندان نیز البته یافتن فن‌چگونه‌گی برقرار کردن ارتباط و نقش‌زبان دو این امر، قطعاً اهمیت فراوانی دارد.

#### افتخاری:

با توجه به نکاتی که آقایان صرافان و کاظمیان اشاره کردند و شما نیز مطرح کردید، از کان سیستم مدیریت شهری شامل نظام سیاسی و مردم است. بنابراین باید ذهن مدیران رده بالایی کشور آماده شود و در آنها حساسیت لازم ایجاد گردد. از سوی دیگر، شهروندان نیز باید هدایت شوند. مسئله دیگر این است که اگر هیچ زمینه دسترسی برای تحقق این امر فراهم نباشد، دو

زمینه باید ایجاد شود؛ نخست اینکه اگر شهر برای شهروند در نظر گرفته شود، باید شهروند نسبت به محیط پیرامون خود حساس گردد تا خود شهر را هدایت کند. این اولین گامی است که باید برای شهروند برداشته شود. در گام بعدی، مدیران رده بالا باید باور کنند که شهر می‌بایست با نظر و خواست و اراده مردم اداره شود. حتی اگر بتوان این دو نکته را در شهر پایتخت که همواره مسائل سیاسی و نظامی در آن پررنگ است پیاده کرد، آن گاه نقش شهروندان در ایجاد سیستم مدیریت شهری و نقش حکومت در ایجاد کاستی‌ها، آسیب‌شناسی می‌شود.

#### صرافان:

تصور من این است که بحث به جای خوبی رسیده است. آقای دولت‌آبادی نظرشان این بود که تلاش گردد بخش دولتی و مدیران رده بالا با نیازهای نوین مدیریت شهری همگام شوند. آقای افتخاری نیز به دلسوزی مصلحت‌گرایانه اشاره کردند که در واقع خواهان به وجود آمدن عرصه عمومی در شهر است. آنجا که با پذیرش حق و تکلیف شهروندی با قراردادهای اجتماعی به اداره جمعی پرداخته می‌شود. اما در این که شهروندان باید به اداره شهر بپردازند و مفهوم شهروندی نیز چنین ایجاد می‌کند شکی نیست. همچنین شکل‌گیری عرصه عمومی در واقع نشانی از جامعه مدنی است که در آن قراردادهای اجتماعی برای نحوه اداره جامعه و تخصیص منابع وجود دارد، و تعریف مدیریت شهری نیز شامل این موارد می‌شود. این اراده‌ای است که با منطقی مدیریت شهری و در جهت منافع عمومی برای کلانشهر تهران نیز ضروری است. البته نیاز به مشروعیت و حقانیت قانونی - برای نمایندگی اراده جمع را دارد.

#### کاظمیان:

فرضیه‌ای که مطرح می‌کنم، این است که می‌گویم شهروندان مشکلات را در کس و در کجا حس می‌کنند، بخش کارشناسی نیز به مانند شهروندان است. البته برخی از مسئولان مختصر حساسیت‌هایی برای شان ایجاد شده است؛ اما سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که چرا این شناخت و حساسیت‌ها تاکنون



منجر به حداقل حرکت هم نشده است. دلیل این امر اینست که ما خلق معمول گذشته منتظر حرکتی عظیم هستیم که مدیریت شهر را شکل دهد. این خود نوعی خصلت فرهنگی است که ما همواره به دنبال قهرمان بودهایم.

این در حالی است که برای رسیدن به مدیریت شهری باید به شکل جزئی و مینیاتوری عمل کرد. دلیل دوم به فقدان سازوکارهای رسمی برمی گردد. برای دستیابی به این هدف، به نظام حقوق شهری کارآمد و نظام سازمانی مدیریت شهری نیاز است.

#### صراحتی:

البته من به فرضیه اول - یعنی وجود شناخت - مشکوک هستم؛ زیرا اگر شناخت وجود داشت منجر به حرکت می شد و این حرکت در سطوح بالا بازتاب می یافت.

#### کاتلمیان:

شناخت زمانی منجر به حرکت می شود که سازوکارها و قواعد لازم برای آوردن شهروندان و ارگانها به دور یکدیگر وجود داشته باشد.

در محث حاکمیت شهری این موضوع مطرح است که همه بازیگران عرضه شهری یا مشارکت یکدیگر به اداره شهر بپردازند. این بازیگران را می توان به چهار دسته عمده - شهروندان، بخش دولتی، عمومی و خصوصی - تقسیم کرد. حال به وضوح می توان دید که آیا شرایط لازم در ایران وجود دارد تا این بخشها به دور یکدیگر جمع شوند، یا نه؟ این در حالی است که منافع، منابع و اولویت های این چهار گروه، متفاوت است. همین امر موجب شده است تا این گروهها نتوانند در عرصه های به نام شهر به دور یکدیگر جمع شوند.

ساختار و قدرت نیز همواره به گونه های بوده است تا این بخشها در چهار جهت متفاوت حرکت کنند؛ بنابراین گرد آوردن آنها به دور یکدیگر بسیار دشوار است.

در اینجا می توان این سؤال را مطرح کرد که منافع آنها کدام است؛ و چگونه می توان این بخشها را به دور یکدیگر گرد آورد.

#### صراحتی:

برای گرد آوردن این بازیگران و نقش آفرینان به دور یکدیگر به منظور دستیابی به مدیریت واحد و یکپارچه شهری، باید از سازوکارهایی چون مذاکره منصفانه و میزگردهایی با حضور نمایندگان همه آنها و تعهد به تمکین در برابر توافق های همگانی به دست آمده و با برنامه های فراگیر به نسبت قدرت گروههای تأثیرپذیر و با تأثیرمخس استفاده نمود.

#### کاتلمیان:

من همه کارهای کوچک مینیاتوری اما جهت دار و هدفمند را قبول دارم. در واقع از هر شهر، کوجه، محله ای باید شروع کرد. این اتفاق باید در شوراها محلی، ناحیه و منطقهای آغاز شود. هرگز نباید منتظر ماند.

#### دولت آبادی:

من این ابهام را دارم که نحوه مواجهه با کلان شهر تهران بحثی موضوعی است. آیا بایستی ابتدا تصمیم گیری کرد، سپس همه را محور ساخت تا این بحث را بپذیرند و آن گاه این تصمیم را به همه القا کرد؟ یا اینکه باید زمانی طی شود و رفت و برگشت هایی صورت گیرد تا موضوع مواجهه با کلان شهر تهران جا بیفتد.

برای نمونه، کلان شهرهایی که امروزه در دنیا خوب اداره می شوند صرفاً تصمیم نگرفته اند که شهر چگونه اداره شود؛ بلکه حرکتی ارگانیک را شروع کرده اند و سپس به جبران اشتباهات و گامی ها پرداخته اند.

برای نمونه، پروژه نواب از بسیاری جهات همواره مورد انتقاد بوده است؛ ولی من همیشه از این بابت آن را تحسین می کنم که این پروژه عاملی شد تا یاد بگیریم که چگونه می توان به نقد پرداخت. این نمونه را به این منظور مطرح کردم که بگویم من معتقد نیستم که بنسبیم و نظامی را ندوین کنیم و انتظار داشته باشیم که پس از اجرای آن همه چیز سرسماان باید. ابهام من این است که آیا واقعاً می شود دنبال راه حل اول رفت؛ یعنی نشست و به طور ناگهانی درمان کرد یا نه. اگر هم به گذشت زمان نیاز دارد چه زمانی و در چه دوره ای باید طی شود؟

#### صراحتی:

منی توان فقط از دست رفتن زمان را مد نظر قرار داد و از اقدامات مهندسی پرداخت و ایجاد سازوکارهای اجتماعی برای زمینه سازی مدیریت واحد شهری، غافل ماند. شما در صحبت های نان به پروژه نواب اشاره کردید. آیا نمی شد فرایند نوینی در برنامه ریزی و مدیریت شهری مان راه می انداختیم و از جمله تمامی افراد درگیر و ذی نفع در این پروژه را به دور یکدیگر جمع کرده و سود و زیان آن را مورد بحث و بررسی قرار داده و اراده ای واحد به وجود می آوردیم. اگر مقداری بیش نگری در این پروژه روی می داد و بیش از محصول مهندسی به فرایند اجتماعی فکر می شد موفقیت مدیریتی این پروژه تضمین می شد.

#### دولت آبادی:

بحث من این است که اگر - مثلاً - شما این پیشنهاد را قبل از پروژه نواب به من می دادید، شاید این موضوع را قبول نمی کردم؛ زیرا تا پنج سال قبل در مناطق تهران حوزه های اقتدار و نفوذ بسیار با قدرت بودند ولی امروز هیچ مدیری بدون مشاوره تصمیم گیری نمی کند.

البته ممکن است که بخواهد تصمیم اشتباه خود را از زبان مشاور بشنود ولی به هر حال به تنهایی این تصمیم را نخواهد گرفت به همین دلیل است که می گویم این حرکتها مثبت است و از آنها نباید ترسید.

#### کاتلمیان:

باید جهت ها را اصلاح کرد و مطمئن بود که جهت گیری ها دارد به سمت شکل گیری مدیریت شهری پیش می رود. مسئله این است که این جهت مشخص نشده است و هر یک از عناصر مدیریت شهری دارند به سویی می روند. بنابراین اولین گام اصلاح

جهت‌هاست و چنین نیست که اگر سیستمی طراحی شد، به فراموشی سپرده شود و آنگاه بدون آن به مدیریت شهری پرداخته شود.

### دولت آبادی:

حال سؤال دیگری را مطرح می‌کنیم: آیا همه ما افرادی هستیم که روحیه اجتماعی‌مان متناسب با نظام اداره‌ای کلان شهری مدرن شکل گرفته است و مدنیت در ناخودآگاه ما جای دارد، یا اینکه هنوز افرادی سنتی هستیم؟

### صرافتی:

ما تا به حال عرصه عمومی نداشته‌ایم و این عرصه به شهروندان محول نشده است. یعنی هرگز فکر نکرده‌ایم که اگر برچی در کنار خانه ما در حال ساخته شدن است، این ساختمان دارد بر خانه ما اشراف پیدا می‌کند و جلوی آفتاب و همچنین منظره اطراف را می‌گیرد؛ و این امر هم تصمیمی خودسرانه خارج از برنامه گذشته شهر بوده که من هم ساختمان خود را با فرض نبودن این چنین برچی ساختم و سرمایه‌گذاری بر مبنای متفاوتی نمودم در واقع هرگز برای خود چنین حقی فائل نشده‌ایم که برج نباید باشد. حال اگر احساس نارضایتی از این ساخت و ساز به ما دست داد، چه کاری باید انجام دهیم؟ اگر به شهرداری مراجعه کردیم، شهرداری چگونه به این خواست رسیدگی خواهد کرد؟ آخر به هر حال مجوز ساخت و ساز صادر شده است و معلوم نیست مشروعیت و حقانیت قانونی در تصمیم‌گیری مدیریت شهری چه بوده و حداقل برای شهروندان، شفاف نیست و ضرورت پاسخگویی کمتر به چشم می‌خورد.

این همان بحث حکمرانی یا حکومتداری خوب (Good Governance) است. ولی اینکه از چه مجرای باید اقدام کرد، مشخص نیست. این خود بدان علت است که قانون و یا سازوکار اثرگذاری بر روی عرصه عمومی برای شهروندان وجود ندارد؛ و این سؤال کماکان برای من باقی است.

### دولت آبادی:

من فکر می‌کنم که در ۲۰۰ سال پیش هم عرصه عمومی در شهرهای ما وجود داشته ولی متناسب با شهری غیر مدرن بوده است.

### صرافتی:

عرصه عمومی چندانی وجود نداشته است؛ زیرا بخشی از بحث‌های عمومی به مفهوم شهروندی باز می‌گردد. آن هم در صورتی است که بپذیریم رای یک شخص بخشی از اراده جمعی است که این وجود نداشته است. اگر نگاهی به تاریخ گذشته بیندازیم، می‌بینیم که آثار عرصه عمومی شهرها عمدتاً به اعمال سلیقه‌ها و نقدهای مباحثان ساختار قدرت و حداقل با ستور و ریش سفیدی و تحمیلی از بالا به پایین بوده است.

### دولت آبادی:

نظام شکل‌گیری فضای کالبدی شهرهای ما این گونه بوده

است که حاکم امر می‌کرد که خانه‌ها حتماً به شکل خاصی ساخته شوند؛ اما همین امر منجر به شکل‌گیری تعادلی طبیعی و متناسب بین همه خانه‌های یک منطقه می‌شده است. همگان نیز این را پذیرفته بودند که باید به حقوق یکدیگر احترام بگذارند.

### صرافتی:

باز می‌گردیم به همان مثال کودکی که شما مطرح کردید. مسائل در آن زمان به قدری بسیط، بدون پیچیدگی و درک شدنی بود که کمابیش در روندی از گامی که به راحتی به پاسخ می‌رسیدند و مقیاس‌ها با یکدیگر تطابق داشتند.

برای نمونه، افراد بیاده یا چهار پا از میان کتوچه‌های باریک و بیخ در بیخ محله به راحتی عبور و مرور می‌کردند و بافت شهری هم سخت نمی‌شد، اما فرض کنید که به یکباره شاهراهی یا قطاری بخواهد از این محدوده عبور کند. آن وقت است که همه مقیاس‌ها از جمله فرصت‌سازی بافت شهری با تحولات ناگهانی عرصه عمومی و نظم گذشته بر هم می‌ریزد؛ آن هم بدون جایگزینی نظمی جدید برای ایجاد عرصه عمومی بر مبنای ذی‌بای مدرن و این منجر به نابودی عرصه عمومی و فردی می‌شود.

### دولت آبادی:

یعنی می‌توان مدنیتی را که در گذشته در شهرهای ما وجود داشت، مدنیت بدوی نام گذاشت

### افتخاری:

آیا باید از طریق مقوله شهروندی وارد این بحث شد؛ یعنی اینکه شهروندان یاد بگیرند که حرکت کنند، و آموزش ببینند، و دیدگاه‌هایشان را ارائه دهند؟ آیا این راه‌ها منتج به سیستم مدیریت شهری و بهبود زندگی شهری خواهد شد؟ یا اینکه این راه هم به نتیجه‌ای نخواهد رسیده و یا بدین شکل که سیاسیون مطرح می‌کنند، یعنی «افتخار از پایین و چانه زنی از بالا» می‌بایست حرکت کرد؟ یا آخره از چه راه‌حلی باید استفاده کرد؟

### دولت آبادی:

در صورت وجود داشتن نظامی کاملاً دموکراتیک آن گاه باید دید که آیا مردم مشارکت می‌کنند یا نه. در واقع مشکل همه ما این است که سطوح بالاتر اجازه چنین مشارکتی را نمی‌دهند، یا اینکه این حس در میان شهروندان نیز وجود ندارد.

### افتخاری:

شهر متعلق به شهروند است و متعلق به نظام یا دولت نیست. بنابراین اگر قرار است حرکت به سوی مدیریت شهری تحقق یابد، باید حرکت یا پشتوانه و مشارکت مردم و بسیج امکانات مردمی و سازمان‌های غیردولتی (NGO) باشد؛ و الا راه‌های دیگر را سال‌هاست که تجربه کرده‌ایم و نتایج آن را دیده‌ایم.

### کاظمیان:

این موضوعی است که با روحیه اجتماعی ما تعارض دارد. که مردم یا شهروندان شهر را متعلق به خودشان می‌دانند یا نه. شهر در سیستم غربی، واحدی اقتصادی - اجتماعی است، نه سیاسی -

حکومتی. لیکن در ایران چنین چیزی وجود نداشته بلکه کاملاً برعکس بوده است. اگر به ۳۰۰ سال گذشته اروپا باز گردیم و مقایسه‌های انجام دهیم، خواهیم دید که در اروپا واحدهایی پیشرو وجود داشته‌اند که حکومت را وادار به قبول برخی از سیاست‌ها - مانند تشکیل شورای شهر - می‌کردند.

#### صراقی:

آنها در آن هنگام در حال تشکیل نظام جدید اجتماعی - اقتصادی در مقابل نظام فئودالیت بودند.

#### کاظمیان:

یعنی حکومت بیشتر با فئودال‌ها سروکار داشت و افراد حرفه‌مند ساکن شهر از حمایت چندانی از سوی دولت برخوردار نبودند.

بنابراین به ناگزیر برای اداره خودشان شورای شهر تشکیل می‌دادند و بدین ترتیب شهرداری برای حل مسائل و مشکلات شهر با حداقل دخالت دولت به وجود آمد.

این در حالی است که در ایران در همان دوره حاکم شهر را حکومت انتخاب می‌کرد و معتقد به نوعی سیستم و هرم سلسله‌مراتبی بود. بدین ترتیب در واقع اصلاً هیچ‌گاه چنین روحیه اجتماعی در ما شکل نگرفته است که همه افراد دست به دست یکدیگر مشکلات پیش رو را حل کنند. در ایران همواره چنین بوده که بیرون از منزل، صرفاً به افرادی همچون حاکم، داروغه و محتسب تعلق داشت و هم‌اینان فعالیت‌هایی مانند دریافت خراج و مالیات را به انجام می‌رساندند.

در این میان گدخدا هم که حکم مردمی‌ترین نهاد مدیریت شهری و نماینده مردم را داشت عاملی بود برای اینکه حاکم از مردم مالیات بگیرد.

#### دولت‌آبادی:

من کاملاً این بحث را قبول دارم که باید روی مردم سرمایه‌گذاری کرد و به آنان امید داشت. اما اگر قوانین و سیستم پل‌پله اصلاح نشود، مشکل موجود با فشار بر مردم حل نخواهد شد.

#### صراقی:

همان گونه که آقای دولت‌آبادی اشاره کردند، جلب حساسیت‌ها و هماهنگ کردن دیدگاه‌های مختلف بسیار ضرورت دارد. این حساسیت را اروپایی‌ها دارند. فرضاً اگر یک دیوار بلندی در کنار خانه‌شان در حال ساخت باشد، فوراً اعتراض می‌کنند؛ ولی من هیچ وقت این کار را نخواهم کرد. اگر بخواهم بحث را از نظر خودم جمع‌بندی کنم، به اعتقاد من، باید گفت که در ایران ما مجبوریم چند وجهی‌تر نسبت به تجارب مدیریت شهری غربی

حرکت کنیم؛ یعنی در حالیکه کار وسیعی در سطح محلی و مردمی برای فرهنگسازی اداره عرصه عمومی داریم باید حتماً روی نظام حکومتی و در سطح ملی نیز اثر گذار باشیم تا ظرفیت‌سازی‌های در سطح پایین جوابگوی بسترگشایی‌های سطح بالا برای مدیریت واحد شهری باشد.

#### دولت‌آبادی:

یک نکته در انتهای صحبت‌های آقای صراقی وجود داشت، و آن اینکه اگر رویه‌ای حاکم گردد، از آن رویه هر محتوایی که تراوش کند همان فرایندی است که قطعاً درست است، به شرطی که این رویه خوب تنظیم شود. لیکن مشکل این نوع تفکر که در همه جوامع سنتی نیز وجود دارد این است که ذهن به محتوا معطوف است؛ یعنی اول محتوا را می‌سازد، بعد متناسب با آن محتوا می‌خواهد آن رویه را شکل دهد. این نوعی حرکت معکوس است و خود نشانگر آن است که نوعی عدم انطباق ساختاری در جامعه ما به چشم می‌خورد.



از نظر مرکز اسکان بشر ملل متحد مدیریت شهری الگویی برای اداره و توسعه سکونتگاه‌های شهری، اعم از شهرهای کوچک و بزرگ و کلان‌شهرها است و همه‌باز یگران فعال در امور شهری نظیر شرکت‌های خصوصی، سازمان‌های غیردولتی (N.G.O)، و جوامع مدنی و دیگر افراد و گروه‌هایی که در شهر، کار و زندگی می‌کنند را در برمی‌گیرد؛ بنابراین آنچه از مدیریت شهری می‌توان برداشت کرد آن است که مدیریت شهری مترادف حضور و تعامل همه‌باز یگران عرصه شهری است و نقش شهرداری به عنوان هسته مرکزی مدیریت شهر، هدایت، نظارت، راه‌بری و جلب مشارکت سایر بازیگران است. برگزاری‌ها، نشست‌ها و میزگردهایی از این دست تنها مجالی اندک برای پرداختن به این امر مهم و بررسی سازوکارها و شیوه‌های رسیدن به مقصد است. کلان‌شهری مانند تهران با آن همه پیچیدگی‌ها و گستردگی فعالیت‌ها و ابعاد عظیم جمعیتی، به نظام مدیریت شهری نویسی نیاز دارد که این وظایف را به نحوی کارآ و اثربخش برآورده نماید. بدون شک تلاش در یکپارچگی عوامل متعدد و مجزای مؤثر در حیات شهر ضرورتی است که در مدیریت واحد کلان‌شهری تجلی خواهد یافت؛ مدیریتی که بخش‌های متعدد اقتصادی - اجتماعی و کالبدی را به موازات عرصه جغرافیایی وسیع‌تری از محدوده شهر در بر خواهد گرفت.



روز زمین پاک و همایش مدیریت پسماند

## تلاش جمعی برای پاکیزگی زمین



محیط زیست، می‌توان دریافت که این معضل توجهی جدی را می‌طلبد. محمد حسین مقیمی در این زمینه اظهار داشت: «در کشور ما، آن هم تنها در نواحی شهری، روزانه حدود ۲۰۰۰ تن زباله تولید و جمع‌آوری می‌گردد. علاوه بر این، به‌طور متوسط روزانه ۳۹۰ تن زباله بیمارستانی تولید و به طرق مختلف دفع و امحا می‌شوند.

نزدیک به ۶۵ درصد از کل زباله‌های تولیدی در شهرها را مواد فاسد شدنی (مواد آلی) تشکیل می‌دهند و تنها ۳ درصد از کل زباله‌های کشور بازیافت می‌شوند. جمع‌آوری زباله‌ها به روش نیمه مکانیزه (۶۶ درصد) و سنتی (۳۳ درصد) انجام می‌گیرد و هزینه جمع‌آوری و دفع هر کیلو زباله شهری به‌طور متوسط ۴۰ ریال برآورد می‌گردد. در واقع حدود ۱۷/۷۵ درصد از کل هزینه‌های جاری و عمرانی شهرداری‌ها در این بخش مصرف می‌شود. در هر روز در کشور ۱/۲ میلیارد ریال - و در هر سال حدود ۴۵ میلیارد ریال - هزینه به جمع‌آوری و دفع زباله اختصاص می‌یابد.»

مقیمی در ادامه افزود: «این آمار و ارقام بیانگر لزوم توجه و دقت بسیار در اعمال مدیریت مواد زائد جامد در سطوح مختلف ملی و منطقه‌ای و محلی و همچنین اعمال توجه در این خصوص است. در این میان شهرداری‌ها به عنوان متولی مدیریت مواد زائد جامد در سطح محلی، وظیفه دشواری را بر عهده دارند، چرا که در صورت عدم برنامه‌ریزی و نظارت صحیح در مراحل مختلف مدیریت مواد زائد جامد، عواقب سوء زیست محیطی، بهداشتی و اجتماعی متعددی را می‌توان انتظار داشت.»

در حیطه مدیریت مواد زائد و همچنین چگونگی عمل‌آوری پسماند در چرخه دور ریز مواد زائد مشکلات متعددی وجود دارد و این امر مدیریت مواد زائد را با دشواری‌های بسیاری مواجه ساخته است. مقیمی عمده‌ترین مشکلاتی را که هم‌اکنون در حیطه مدیریت مواد زائد جامد کشور به چشم می‌خورد، به‌اجمال این گونه برشمرد: ۱- کمبود - یا فقدان - نیروی خدماتی و کارشناسی کارآمد در بدنه مدیریت مواد زائد جامد شهری و کادر اجرایی.

بازیافت به معنای استفاده از توان نهفته مواد و پردازش و بازگرداندن آن به چرخه مجدد تولید، و صرفه‌جویی در برداشت از منابع محدود طبیعی است. این امر تنها با مشارکت عمومی و تصمیم‌گیری و خرد جمعی مسئولان ذی‌ربط تحقق پیدا خواهد کرد. مصرف منابع تجدیدناشدنی و همچنین بالا بودن طول عمر و ضریب ماندایی این ضایعات در پوسته زمین، وضعیت نگران‌کننده‌ای را برای حیات موجودات زنده به وجود آورده و کره خاکی را با تهدیدهای بسیار جدی رو به رو ساخته است.

از این رو نهادهای بین‌المللی با تلاش بی‌گیری سعی در محدود ساختن مصرف بی‌رویه این منابع و همچنین کاهش ضایعات ناشی از این پسماندها دارند.

همایش معرفی فعالیت‌های برتر بازیافت، که به مناسبت روز زمین پاک برگزار شد، نمونه‌ای از این تلاش جهانی برای پاکیزگی کره خاکی است.

محمد حسین مقیمی، معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و یکی از سخنرانان این همایش، در این خصوص گفت: «مد نظر قرار دادن توسعه پایدار و ابعاد گسترده آن از یک سو و نقش محوری انسان در این فرایند از سوی دیگر، و همچنین توجه به مسائل زیست محیطی و حفاظت از منابع آب و خاک و هوا از آلودگی، همواره از مهم‌ترین وظایف بشر در حفظ زیست‌بوم‌ها بوده‌است.

مقوله مواد زائد جامد و قابلیت بالقوه این مواد در ایجاد آثار سوء زیست محیطی در سراسر جهان و همچنین ایران، در سال‌های اخیر توجه بسیاری را به خود معطوف داشته است. تولید روزافزون زباله‌های شهری در کشور، لزوم برنامه‌ریزی دقیق‌تری را در سطوح مختلف ملی و منطقه‌ای و محلی به‌منظور بهبود وضعیت موجود و جلوگیری از آلودگی بیشتر، آشکار ساخته است.»

با نگاهی به تولید روزانه زباله شهری در کشور ما و آثار مخرب آن بر محیط زیست، به لحاظ گسترش بیماری‌های عفونی و عدم بازگشت برخی از پسماندها در چرخه طبیعت و در نتیجه تخریب

۲- عدم مشارکت مؤثر شهروندان در امور اجرایی و طرح‌های بهینه‌سازی مدیریت مواد زائد جامد.

۳- نبود قوانین، ضوابط و مقررات و استانداردهای لازم در مقوله‌های مختلف مدیریت مواد زائد جامد، که در این خصوص وزارت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست، لایحه پسماندها را مشترکاً تهیه کرده‌اند که به تصویب هیئت دولت نیز رسیده است.

۴- عدم یکپارچگی لازم در مدیریت مواد زائد جامد در برخی از شهرها، به‌ویژه در بخش‌های جمع‌آوری و حمل مواد زائد.

۵- فقدان برنامه‌ریزی مشخص در بهبود وضعیت موجود مدیریت مواد زائد جامد به صورت کوتاه مدت و بلند مدت.

۶- عدم تکفوی سرمایه‌گذاری و حمایت دولت و دستگاه‌های مختلف در زمینه انجام طرح‌های اولویت‌دار در بخش مدیریت مواد زائد جامد.

با توجه به مشکلات روزافزون پسماندهای شهری و همچنین بحرانی شدن دفن بهداشتی مواد زائد شهری به دلیل کمبود مکان مناسب برای دفن این مواد، حل مشکلات مدیریت پسماند در کوتاه‌ترین زمان، امری بسیار مهم تلقی می‌گردد و تلاشی پیگیر را در این زمینه می‌طلبید.

محمد حسین مقیمی در زمینه راهکارهای حل مشکلات مدیریت مواد زائد چنین اظهار داشت: «لزام انجام برنامه‌های آموزشی پیش از خدمت و ضمن خدمت در سطوح مختلف کارکنان و ارتباط مستمر با مراکز دانشگاهی به منظور ایجاد زمینه تقویت در جهت پرورش متخصصین مدیریت مواد زائد جامد و ایجاد رشته‌های تخصصی برای تربیت کادر خدماتی و کارشناسی از جمله ضروریات این امر به‌شمار می‌آید. همچنین انجام برنامه‌های آموزشی مناسب، مستمر و فزاینده با هدف ارتقای سطح آگاهی عمومی به منظور مشارکت در طرح‌های تفکیک از مبدأ، می‌تواند در امر بازیافت مواد زائد شهری بسیار مؤثر باشد.»

حسن مقیمی تسریع در تصویب لایحه مدیریت پسماند را در مجلس شورای اسلامی و همچنین تدوین دستورالعمل‌ها و مقررات اجرایی مناسب به‌وسیله دستگاه‌های مسئول، در امر حل مشکلات مدیریت پسماند را بسیار مؤثر دانست و در ادامه افزود:

«سازماندهی کلیه مراحل مدیریت مواد زائد جامد در قالب سازمانی ویژه، یعنی سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهری، و انتقال مسئولیت‌های مرتبط از بدنه شهرداری به سازمان مذکور، و همچنین استفاده از پتانسیل بخش خصوصی و NGOها در مراحل مختلف مدیریت مواد زائد جامد نقش عمده‌ای در کاهش وظایف اجرایی شهرداری در این خصوص خواهد داشت.»

وی ضمن برشمردن فعالیت‌های وزارت کشور در جهت بهبود سیستم مدیریت مواد زائد جامد شهری، برنامه‌های آتی وزارت کشور را در این خصوص بیشتر حول محور ساماندهی مدیریت زائد جامد روستایی و بین‌راهی ذکر کرد. به گفته او، ایجاد مراکز زیالیه‌سوزی در سطح استان‌های ساحلی کشور، و ساماندهی مدیریت مواد زائد جامد شهری کشور از طریق حمایت‌های مالی و پشتیبانی نیز جزء برنامه‌های آتی وزارت کشور است.

الزایش روند مصرف‌گرایی و همچنین عدم صرف‌جویی بهینه در مصرف منابع تجدیدنپذیر، کاهش ناگهانی و نگران‌کننده این منابع را به همراه داشته است. ضایعات ناشی از پسماند مصرف منابع مذکور نیز حیات زیست را با تهدیدهای جدی مواجه ساخته است.

معصومه اینگار، معاون ریاست جمهوری و رئیس سازمان محیط زیست، در این باره گفت: «از حدود سال‌های ۱۹۹۸ و ۱۹۹۹ گزارش‌هایی در سطح بین‌المللی منتشر می‌شود که حکایت از وجود روندی نگران‌کننده در حیطه مصرف روزافزون منابع نابایدار دارد.

مجموعه گزارش‌هایی که سازمان ملل در قالب توسعه انسانی و منابع نابایدار منتشر کرده است تصویر نگران‌کننده‌ای را از مصرف بی‌رویه و عدم مدیریت صحیح از این بهره‌برداری و همچنین تبعات زیانبار پسماند ناشی از این مواد نشان می‌دهد.»

رئیس سازمان محیط زیست در مورد چگونگی برخورد با این معضل در کشور گفت: «لایحه پسماند به زودی در دستور کار مجلس قرار می‌گیرد. برطبق این لایحه، سازمان محیط زیست مسئولیت تعیین ضوابط و استانداردها، و در نهایت نظارت بر اجرای این ضوابط را بر عهده دارد. وزارت کشور، شهرداری‌ها و بخش‌داری‌ها نیز هر کدام مسئولیت خاص خود را در جهت مدیریت صحیح در مورد انجام این ضوابط خواهند داشت. بنده امیدوار هستم که با همکاری و تلاش همه جانبه، انجام صحیح ضوابط مذکور به نتیجه مطلوب برسد.»

نکته دیگری که باید به آن اشاره کنیم، وجود شوراهای در این میان است. شوراهای نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در توسعه پایدار منطقه‌ای دارند و در واقع مهم‌ترین وظیفه شوراهای تحقق توسعه پایدار در سطح محیط شهری و روستایی است.

لیونز نماینده سازمان ملل (UNDP) در ایران، که از دیگر سخنرانان در همایش روز زمین پاک بود، در این زمینه اظهار داشت: «تهران به مانند دیگر شهرهای بزرگ دنیا به مشکلات اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی دچار است و احتیاج به توجه نزدیک و دقیق از جانب گروه‌های درگیر و علاقه‌مندان دارد.»

این مشکلات ممکن است در دیگر شهرهای بزرگ ایران نیز چهره بنمایند. آلودگی هوا، مدیریت مواد زائد جامد، آب مصرفی، تصفیه فاضلاب، حمل و نقل شهری و نظایر اینها همگی از موضوعاتی هستند که باید مورد توجه خاصی - به‌ویژه در تهران - قرار بگیرند.»





وی در ادامه افزود: «هر روز حدود ۲/۵ میلیون متر مکعب آب آشامیدنی در شهر تهران مصرف می‌شود و بیش از ۶۰۰۰ تن زباله در شبانه‌روز در این شهر تولید می‌گردد. می‌بایست به خاطر داشت که این مشکلات تأثیرات مخربی را بر گروه‌های مردمی آسیب‌پذیرتر، که امکانات محدودی برای مقابله با شرایط خاص شهری دارند، وارد می‌کند. در سیستم سازمان ملل (UNDP) تاکنون طرح‌های مختلفی برای حل مشکلات انسانی در محدوده شهری به اجرا در آمده است، شامل طرح‌های بهداشتی، پناه‌فادن و اسکان، آب و بهداشت، انرژی، حمل و نقل و نظایر آن.»

لیونز ارتقا و افزایش همکاری مردمی، بالا بردن بهره‌وری در مدیریت و عدم تمرکز تصمیم‌گیری را به عنوان ابزاری برای حل مشکلات و معضلات ناشی از آلودگی شهرها نام برد. وی اهمیت آگاهی مردم را به عنوان اولین گام برای مشارکت آنان در جهت حل مشکلات شهری، بسیار مهم برشمرد و در این خصوص گفت: «در زمان حاضر همکاری بیشتر برای جست و جوی حل مشکلات توسعه شهری در مسیر سیاست‌های عمومی سازمان ملل (UNDP) است. یکپارچه کردن توجه به وضع اجتماعی، محیط زیستی و اقتصادی در این وضعیت کاملاً احسان می‌شود، چنین توجهی هم‌اکنون با عنوان همکاری عمومی و خصوصی برای محیط زیست شهری مطرح شده است. وی افزود: «در سطح کشورها سازمان ملل سعی در گسترش همکاری با شهرداری‌ها و استانداری‌ها دارد. در مورد همکاری با وزارت کشور، سازمان ملل قادر به ایجاد مرکزی برای هماهنگی و ایجاد شبکه کاری و اطلاعاتی بین NGOها و وزارت کشور است. این مرکز می‌تواند همچون پایگاهی برای بالا بردن مشارکت مردمی در تصمیم‌گیری‌ها - که شامل تصمیم‌گیری در توسعه شهری نیز هست - عمل کند.»

لیونز اونیت‌های محیط زیست در سطح ملی و همچنین ارزش‌گذاری پروژه‌های سازمان ملل را در ایران، چند بعدی و مشارکت‌پذیر دانست. وی بیشتر پروژه‌ها را در قالب مسائل زیست محیطی، حفاظت محیط، حفاظت فضا، صرفه‌جویی در انرژی، مدیریت زمین و آب، جلوگیری از بحران، سیاست‌گذاری محیط‌زیست و نظایر اینها برشمرد. لیونز در مورد سیاست‌های جهانی سازمان ملل در این خصوص گفت: «در بخش جهانی تلاش وسیعی برای ایجاد یکپارچگی و نگرش جامع و همچنین تأکید بر روی هدف‌ها شکل گرفته است. در سال ۲۰۰۰ در کنفرانس میونسو، به «هزاره» (Millennium) که در شهر نیویورک برگزار شد، رهبران جهان اعلامیه‌ای در این خصوص انتشار دادند و توسعه اهداف هزاره را اعلام داشتند. این اهداف، که می‌بایست تا سال ۲۰۱۵ به نتیجه مطلوب برسند، در زمینه‌های مختلف توسعه انسانی است، شامل ریشه کنی فقر، دسترسی به تحصیل و بهداشت، دسترسی به آب آشامیدنی سالم، ایجاد کردن اختیارات و محیط زیست.»

وی در ادامه افزود: «برای رسیدن به اهداف مذکور، در کنفرانس جهانی توسعه پایدار در شهر ژوهانسبورگ نیز دوباره بر آنها تأکید شد.»

بدین ترتیب بار دیگر رهبران جهان خاطر نشان کردند که رابطه‌ای مستقیم بین فقر و فقر زیست محیطی وجود دارد. برای آسیا و منطقه اقیانوسیه کنفرانس جهانی هفت‌ایدم را به شرح زیر ارائه کرده

است:

افزایش حجم توسعه پایدار، فقرزدایی، تولید پاک و انرژی پایدار، مدیریت زمینی و حفظ تنوع جانوری، مدیریت منابع آب شرب و منابع دریایی و توسعه پایدار در کشورهای منطقه.»

ابراهیمی، دبیر همایش روز زمین پاک و مدیر کل سازمان بازیافت شهرداری تهران، در خصوص این همایش اظهار داشت: «بحران محیط زیست از بحران‌های حاد جوامع امروزی است؛ زیرا پیشرفت روزافزون صنعت و افزایش شیوه مصرف‌گرایی در جامعه امروزین بشر، موجب بهره‌برداری بیش از پیش از منابع طبیعی گردیده است. با محدودیت منابع و گرانی انرژی از یک سو و تخریب و آلودگی محیط زیست ناشی از فعالیت انسان ساخت از سوی دیگر، آحاد بشر در شکل‌های رسمی و غیررسمی به این اندیشه وا داشته شده‌اند که در استراتژی‌های تولید و فعالیت‌های صنعتی تجدید نظر کنند. در واقع با رویکرد بازیافت و بازگشت ضایعات در فرایند تولید، دیدگاه جدیدی در این زمینه پدید آمده است.»

وی در ادامه افزود: «با نگاهی به تولید روزانه زباله شهری در کشور - که حدود ۴۰/۲۰۰ تن است - می‌توان دریافت که بیش از ۶۰ درصد آن مواد آلی و قابل تجزیه شیمی در طبیعت است. این خود می‌تواند به دلیل داشتن شیرابه و آلودگی خاک و آب، لزوماً مخرب محیط زیست نباشد بلکه می‌توان از آن به عنوان ماده تشکیل دهنده کمپوست و حاصل خیزی خاک‌های کشاورزی استفاده کرد. به علاوه، ۴۰ درصد دیگر آن که تشکیل دهنده مواد خشک هستند می‌تواند به عنوان ماده اولیه کارخانجات تولیدی - از قبیل کاغذ و مقوا، پلاستیک، شیشه و نظایر اینها - مورد استفاده قرار گیرد و مویجات کاهش مصرف مواد اولیه و آلودگی‌های زیست محیطی را فراهم آورد.»

رسیدن به اهداف سازمانی مستلزم برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلند مدت است و در مفهوم گسترده‌تر آن به برنامه‌ریزی استراتژیک عینی بر مدیریت استراتژیک نیاز دارد. با تأکید بر شناخت و تجزیه و تحلیل نقاط قوت و ضعف محیط درونی و فرصت‌ها و تهدیدات محیط بیرونی می‌توان استراتژی‌های سازمانی را طراحی کرد تا بر اساس آن برنامه عملیاتی تبیین گردد.

بنابراین با بهره‌گیری از الگوی مدیریت استراتژیک، اجرای فرایند بازیافت زباله‌های شهری و مواد زائد حاصل از فعالیت‌های بشری موفقیت‌آمیز خواهد بود.

ابراهیمی در این خصوص افزود: «توجه به محیط زیست سالم از یک طرف و کمیابی منابع تولید و مواد اولیه از طرف دیگر، بهره‌گیری از روش‌های بازیافت مواد و صنایع مرتبط با آن را بیش از پیش ضروری ساخته و مورد تأکید قرار داده است. اجرای موفق و مؤثر چنین کاری به فعالیتی سیستماتیک و بنیادین و پایدار نیاز دارد و بدون بسترسازی مناسب و ایجاد سازوکارهای علمی و اجرایی لازم به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.»

وی در ادامه اظهار داشت: «سیستم چرخه بازیافت در علوم محیط زیست و مهندسی مدیریت مواد زائد جامد که در دنیای امروز مطرح است در چهار عامل خلاصه می‌شود: ۱- Reduce (کاهش)؛ ۲- Recycle (بازیافت)؛ ۳- Reuse (استفاده مجدد)؛ ۴- Reject (دفع).»

با نگرش سیستمی به چهار عامل مذکور در کنار شش عنصر

اصلی مدیریتی مواد زائد جامد (تولید، ذخیره سازی، جمع آوری، حمل و نقل، پردازش و دفن) می توان دریافت که متغیرهای پایدار و ناپایدار محیطی بسیاری در این فرایند دخیل اند. مسلماً بدون شناخت آنها و تعاملها و ارتباطات پیوسته موجود در سیستم های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی، پرداختن به مسئله بازیافت و تحقق شعار پاکسازی زیست بوم خاکی، دشوار - و گاه ناممکن - می نماید.»

هدف اصلی مدیریت مواد زائد، دست یافتن به روش های کارآمد برای دفع ضایعات و پیشگیری از لطمات و جبران خسارت های وارده بر محیط زیست است. روند رو به گسترش تولید پسماندهای شهری از یک سو و فقدان استراتژی های مندرج برای مقابله با این مواد از سوی دیگر، بسیاری از مناطق کشور را با مشکلات جدی مواجه ساخته و لطمات و مخاطرات زیست محیطی فراوانی را به همراه داشته است. در وضعیت کنونی کشور، به استثنای چند شهر، در بسیاری از شهرها حتی ساده ترین روش های دفع زباله یعنی دفن بهداشتی نیز انجام نمی گیرد. بدین ترتیب پسماندهای شهری، بیچارستانی و صنعتی به صورت پراکنده در مناطق مختلف دفن می شوند و از این طریق بسیاری از منابع آب های سطحی و زیرزمینی را به انواع مواد خطرناک آلوده می کنند. به علاوه، به زیست بومها و اکوسیستم های طبیعی کشور هم لطمات فراوانی وارد می گردد. بنابراین شناسایی کمیت و کیفیت ضایعات به منظور برنامه ریزی و مدیریت پسماندها بسیار اهمیت دارد.

در یکی از مقاله های ارائه شده در همایش، نوشته مهسا رضایی مقدم، کارشناس دفتر بررسی آلودگی آب و خاک، به راهکارهای اجرایی دفع پسماندهای شهری پرداخته شده است. وی گفت: «اصولاً عدم شناخت کافی در مورد شناسایی کمیت و کیفیت ضایعات، بسیاری از طرح ها و پروژه ها را در مرحله اجرا با مشکل مواجه می سازد و بعضاً آنها را در میانه راه متوقف می کند. شاید شکست بعضی از طرح های مدیریت ضایعات از جمله احداث واحدهای بزرگ گعبوست، ناشی از عدم شناخت کافی از ویژگی های مواد زائد کشور باشد.»

کمیت و کیفیت پسماندهای شهری بسته به شرایط اقتصادی و اجتماعی، اقلیمی، موقعیت جغرافیایی و سطح رفاه اقتصادی شهروندان در کشورهای مختلف با یکدیگر متفاوت است. به طور مثال، در کشورهای توسعه یافته حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد پسماندهای شهری را زباله های خانگی تشکیل می دهند، در حالی که در کشورهای در حال توسعه ۷۰ درصد پسماند شهری از زباله های خانگی است.»

بر اساس بررسی های به عمل آمده، برآورد تولید پسماند خانگی هر نفر ۰/۸۲ کیلوگرم در روز است. بررسی ها نشان می دهند که تقریباً ۷۰ درصد پسماند کشور از مواد آلی و تجزیه پذیر تشکیل شده است و ۲۵ درصد آن نیز شامل مواد خشک قابل بازیافت (کاغذ، پلاستیک، شیشه و فلز) است. در نتیجه در صورت بازیافت مناسب، حجم مواد دفنی به میزان بسیار زیادی کاهش می یابد.

مهسا رضایی مقدم در مورد چگونگی و نحوه دفن مواد زائد اظهار داشت: «در ایران به دلیل وجود شرایط اقلیمی مختلف و شرایط اقتصادی متفاوت نمی توان روش خاص واحدی را برای همه مناطق مختلف مدنظر قرار داد. بلکه باید به عواملی همچون شرایط آب و

هوایی، خنس خاک، سطح آب های زیرزمینی، میزان بارندگی، کاربری زمین و نظایر اینها توجه کرد.

دفن پسماندهای شهری از عناصر مهم نظام مدیریت مواد زائد جامد شهری به شمار می آید و انتخاب محل دفن و گزینش مناسب جایگاه، بر طراحی، عملیات بهره برداری و ابزار مورد نیاز تأثیر بسزایی دارد. علاوه بر این، همکاری سازمان ها و ادارات محل نظیر اداره حفاظت محیط زیست، مسکن و شهرسازی، بهداشت و محیط و منابع طبیعی میباید وضعیت محل دفن می گردد.

متأسفانه به دلایل متعدد همچون کمبود اطلاعات پایه در مقیاس ملی، به منظور بررسی عواملی که پیش از ذکر شده، امکان تهیه نقشه و در نهایت بهره برداری از روش های مدیریت و برنامه ریزی محیط زیست وجود ندارد.»

شوکت کنندگان همایش معرفی فعالیت های بوتر در اختتامیه همایش، بیانیهای را به شرح زیر صادر کردند. تا سر لوجه ای برای دستیابی به اهداف بنیادین صنعت بازیافت و مدیریت پسماندهای انسان ساخت باشد. مهم ترین مطالب ارائه شده در این بیانیه به شرح زیر است:

۱- تسریع در تصویب قانون پسماندها به وسیله مجلس شورای اسلامی.

۲- ضرورت اشاعه فرهنگ بازیافت و فرهنگ تولید کمتر زباله و اصلاح الگوی مصرف از طریق ارتباط مؤثر رسانه های گروهی یا عموم مردم.

۳- درخواست از مسئولان ذی ربط برای برنامه ریزی در امر آموزش همگانی و بستر سازی فرهنگی و آموزش های تخصصی به عنوان اصل جدا نشدنی فرایند مدیریت پسماندها.

۴- تأکید بر همکاری های بخشی، بین بخشی و فرابخشی و تمرکز عراکز تصمیم سازی، تصمیم گیری و سیاست گذاری در امر مدیریت پسماندها و مواد جامد زائد.

۵- ضرورت برقراری ارتباط مؤثر تو با محافل علمی، تحقیقاتی و بین المللی برای استفاده از پتانسیل های موجود در امر بهینه سازی مدیریت پسماندها.

۶- قرار گرفتن «اجرای پروژه تفکیک از مبدأ زباله» به عنوان یکی از روش های مؤثر امر بازیافت در برنامه های بلند مدت، میان مدت و کوتاه مدت وزارت کشور و شهرداری های سراسر کشور.

۷- تأکید بر استفاده بیشتر از امکانات و توانمندی های بخش خصوصی برای اجرای پروژه های بازیافت و حمایت مسئولان دولتی و تصمیم گیر از این بخش.

۸- تخصیص اعتبارات لازم در هیئت دولت برای انجام پروژه های مدیریت پسماندهای شهری و توجه به صنایع بازیافت و همکاری بیش از پیش وزارتخانه های ذی ربط، مانند وزارت صنایع، بازرگانی، جهاد کشاورزی، بهداشت درمان و آموزش پزشکی و جز اینها در امور مربوطه، همکاری با وزارت کشور و شهرداری ها.

۹- سیاست گذاری، برنامه ریزی و ایجاد روش هایی برای دریافت بهای بازیافت از تولید کنندگان این کالاها و مواد، از طریق هماهنگی بین ارگان های ذی ربط.

گفتنی است، در خاتمه همایش برگزار کنندگان آن توجه بیشتر مسئولان را نسبت به مقوله بازیافت، در مسیر تحقق شعار «طبیعت ایران بدون زباله زیباست» خواستار شدند.

در نشست مدیران سازمان گورستان‌های کشور بررسی شد:

## شهرداری‌ها و مسائل گورستان‌ها

قسمت اول

تورج تاجری

شهرداری‌ها و سایر دستگاه‌هایی که در زمینه خدمات‌رسانی فعالیت می‌کنند نیست.

به همین دلیل می‌بایست دو بخش اساسی را که بخش اول مربوط به مسائل فیزیکی و کالبدی است و بخش دوم مسائل اجتماعی و روانی، در مورد گورستان‌ها در نظر گرفت.

سرپرستی در مورد طراحی فضای کالبدی گورستان‌ها چنین کلفت، و آنچه که مسلم است، دسترسی به تمامی خدمات موجود در گورستان‌ها، اعم از خدمات تفریحی که در حاشیه این مجموعه باید وجود داشته باشد و خدماتی که به نوعی مرتبط با موضوع اصلی کار آن وجود دارد، می‌بایست به راحتی امکان‌پذیر باشد. یعنی در واقع اولین مرحله ورود جسد به داخل مجموعه گورستان تا مرحله دفن آن، باید به راحتی به وسیله همراهان فرد متوفی پشت سر گذاشته شود و از سرگردانی همراهان در این مجموعه جلوگیری به عمل آید.

با توجه به تألمات روحی که در این گونه مواقع وجود دارد، می‌بایست تمامی مراحل اداری و غیراداری از ابتدا تا انتها از نظر عملکرد معماری تعریف شدنی باشند. یعنی از اولین مرحله که متوفی وارد این مجموعه می‌شود، اگر قرار است انومیل حمل جسد جایی متوقف شود، باید این محل در معماری گورستان

ساماندهی کالبدی گورستان‌ها و یکپارچه‌سازی طراحی آنها بر اساس معیارهای ملی و مذهبی در سطح شهرهای کشور و همچنین نگرش فرهنگی و اجتماعی به گورستان‌ها، از اصلی‌ترین دغدغه‌های مسئولان خدمات شهری، به خصوص مدیران عامل گورستان‌های کشور، به شمار می‌آید. آنچه در زمان حاضر در فضای کالبدی گورستان‌های کشور مشاهده می‌شود، حکایت از در هم ریختگی کالبدی و فقدان تعریفی جامع و مشخص از این مکان دارد.

تاکنون طراحی و نگرش بر مکان‌یابی گورستان‌ها با دیدگاهی مبتنی بر ستروکه‌گرایی تنظیم شده بود، در حالی که باور مدیران کنونی سازمان‌های گورستان‌های کشور چیز دیگری است. اطلاق واژه آرامستان به جای گورستان در میان مسئولان امر، بیانگر این است که باورهای اجتماعی نسبت به مکان گورستان‌ها در حال دگرگونی است و مبتنی بر پذیرش تلفیق شده این مکان‌ها در درون اجتماع زندگان است.

شهرداری گرج میزبان نشست مدیران عامل گورستان‌های شهرهای کشور بود. در این همایش به بررسی مشکلات متعددی در زمینه گورستان‌ها پرداخته شد، که گزارش این همایش در دو قسمت ارائه می‌گردد.

سرپرستی، شهردار سابق گرج، در زمینه اصول و طراحی و چگونگی در نظر گرفتن موارد مختلف در گورستان‌ها از دیدگاه مدیریت شهری اظهار داشت:

«آنچه در اداره گورستان‌ها اهمیت دارد، این است که گورستان‌ها در سطح همه شهرهای دنیا شرایط مختص خودشان را دارند. اگر بخواهیم نیازها و مشکلات گورستان‌ها را از دیدگاه مدیریت شهری دسته‌بندی کنیم، مسائل کالبدی و روانی گورستان‌ها مطرح می‌شود.

محیط فیزیکی گورستان‌ها خود شامل محیط درونی، و محیط بیرونی و پیرامونی است. اساساً نوع عملکردی که گورستان‌ها دارند و شرایط خاص آنها فایده مقایسه با سایر سازمان‌های



تعریف شده باشد و در جهت خدمات رسانی بهتر آن محل کوشش شود. اگر فرار است تعدادی همراه به دنبال اتومبیل فرد متوفی بروند، این نیز که همراهان در کجا متوقف می شوند، باید تعریف شده باشد. هدایت متوفی به غسلخانه و پزشکی قانونی و سایر موارد نیز به تمامی در معماری به هم وابسته اند. همان طور که در طراحی پارک، فضاها براساس رفتارهای متفاوت طراحی می شوند در طراحی کالبدی گورستان نیز باید تناسب فضا با حالات روحی و روانی افراد مورد توجه قرار گیرد.

در هیچ کدام از سایر خدمات شهرداری ها چنین وضعیتی دیده نمی شود که در آن واحد حدود ۵۰ اتومبیل به همراه فرد متوفی بیایند و همراهان انتظار داشته باشند که سریعاً دفن فرد متوفی انجام شود.

چشم انداز بیرونی گورستان و موقعیت جغرافیایی آن مکان تأثیر عمده ای در کاهش آلام روحی همراهان فرد متوفی دارد - و همچنین بیانگر هویت آراستان است.

سیرودی در این خصوص چنین می گوید: «فضای بیرونی گورستان فضایی است که به عنوان چشم انداز محیط گورستان بر فضای عمومی شهر تأثیر می گذارد و از لحاظ کالبدی می تواند طوری طراحی شود که هنگامی که فردی از کنار گورستان رد می شود فضای تلطیف شده تری را نسبت به محیط داخلی درک کند».

وی در مورد جنبه های اجتماعی گورستان اظهار داشت: «مهم ترین مسئله در این زمینه مکانیزاسیون خدمات اداری است، به نوعی که افراد همراه متوفی برای انجام خدمات اداری معطل نشوند. این امر یکی از نکات اساسی است که بسیار اهمیت دارد. در واقع شرایط خاصی که بر مشایعت کنندگان فرد متوفی حاکم است، ایجاد می کند به نوعی بهترین خدمات در کمترین فرصت به آنها داده شود تا اتلاف وقت باعث تألمات بیشتر آنها در این شرایط نشود. یکی دیگر از سائلی که در مورد جنبه های اجتماعی گورستان ها باید در نظر گرفت، تفکیکی است که به جهت تفاوت مذاهب صورت می گیرد.

به عنوان مثال بعضی از مسائل غیرمسلمانان می تواند با مسلمانان مشترک باشد ولی با آداب و رسوم متفاوت. همچنین در

برخی از شهرها هم مسلمان شیعه وجود دارد و هم اهل تسنن. باید در گورستان ها به تمامی این موارد توجه شود. به طور مثال، در فرهنگ تسنن سنگ قبر گذاشتن چندان مورد توجه نیست. همین تفاوت ها در آداب و رسوم باعث می شود که در جنبه های اجتماعی گورستان روابط میان مذاهب مختلف مورد توجه قرار گیرد و دو طراحی فضای گورستان به تمامی این نکات توجه ویژه ای بشود».

در مورد مسائل و مشکلات گورستان ها و تبیین برنامه های لازم برای بهسازی آنها، پرداختن به مفهوم مکانی گورستان اهمیت ویژه ای دارد.

ظهوری، سخنران دیگر همایش در این باره چنین می گوید: «به نظر بنده گورستان شهر کوچکی است در درون شهر، با تعاسی خصوصیات شهر و شاید هم فراتر از آن. کاش روزی واژه شهردار گورستان به جای عنوان مدیر گورستان مطرح می شد.

یکی از اهداف بسیار مهم سازمان شهرداری ها بهسازی گورستان های کشور است. تا آنجا که بنده اطلاع دارم، حدود ۹۰۰ گورستان در کشور وجود دارد. از آنجا که در شهرهای ما تنها یک گورستان وجود ندارد، این امر مسائل و مشکلات فراوانی را به همراه دارد. در نتیجه لازم است سازمانی خاص متولی مرکزی بهسازی و بهسازی و برنامه های آن گورستان های موجود در کشور باشد و اقدام لازم را بعمل آورد. ناگفته نماند که برخی از این گورستان ها در وضعیت بسیار نامطلوبی اداره می شوند».

اکثر گورستان های کشور در نگاهی کلی، با مشکلات عدیده ای روبه رو هستند. مشخص کردن این مشکلات و مجزاسازی و اولویت بندی حل این معضلات، تلاشی پیگیر و کارشناسی را می طلبد. ظهوری در این زمینه اظهار داشت:

«در مورد مسائل مربوط به گورستان ها ابتدا باید مشکلات حمل و نقل را مرتفع ساخت. این مشکلات شامل حمل و نقل متوفی و بستگان وی، سوگواران و زائرانی است که در شبها و روزهای جمعه و سایر تعطیلات به گورستان ها می آیند. حتی در برخی از اوقات در شهر تهران مراجعه میلیونی به بهشت زهرا به چشم می خورد. به خصوص در پنجشنبه و جمعه آخر سال در همه شهرهای ایران این مسئله نمود دارد.

در اکثر شهرها در چنین مواقعی ترافیک در گورستان ها قفل



می‌شود و اصلاً حرکتی در خط سیر ترافیکی مسیر گورستان‌ها به چشم نمی‌خورد.

ناکوتون هیچ نهادی برنامه‌ای برای ساماندهی و حل این معضل ارائه نداده است. مسلماً گورستان‌ها هم به بهبود عبور و مرور حمل و نقل شهری نیاز دارند، و هم به ایجاد دسترسی‌های مناسب و جاده‌های عریض.

قدمت راه‌های منتهی به گورستان‌ها به زمانی برمی‌گردد که ظرفیت شهرهای کشور از ۵۰۰ هزار نفر تجاوز نمی‌کرد.

روی در ادامه افزود: «مشکل دیگر در زمینه حمل و نقل نوع اتومبیل‌های حمل جنازه است. در زمان حاضر حمل و نقل جنازه با اتومبیل‌های کنونی استاندارد نیست و بهداشت در این آمبولانس‌ها رعایت نمی‌شود. در بسیاری از مواقع دیده می‌شود با آمبولانس مخصوص حمل بیمار، جنازه‌ای که شاید بر اثر هیپاتیت B یا هیپاتیت C فوت کرده باشد نیز حمل می‌شود. بدون اینکه آمبولانس ضدعفونی گردد. بیماری که ممکن است دچار شوک قلبی شده باشد یا همین آمبولانس‌ها به بیمارستان انتقال داده می‌شود، و چه بسا بیماری‌های فرد متوفی به این بیمار قلبی سرایت کند.»

فضای کالبدی گورستان‌ها نیز محور دیگری بود که در همایش مدیران گورستان‌ها در کرج به آن پرداخته شد. چنین می‌نماید که گورستان‌های موجود در سطح کشور انسجام کالبدی مناسبی ندارند. ظهوری در این خصوص می‌گوید: «در مورد فضای سبز گورستان‌ها باید گفت که در حقیقت گورستان را باید نوعی پارک، یا تمام خصوصیات آن، تصور کرد. نوع درخت، ماندگاری آن، سایه درخت و تطبیف هوا، میزان آبرسانی به درختان و فضای سبز، میزان باد و شرایط جوی و هرس درختان موجود در گورستان بسیار اهمیت دارد.

درک فضای سبز گورستان‌ها در تخصص گروه کارشناسی فضای سبز است. لیکن در تعامی گورستان‌های کشور این گونه به فضای سبز نگاه نشده است. مقوله بهبود محیط شهری، زیباسازی محیط، آب نماها، حوض‌ها، میدان‌ها، مجسمه‌ها، پرکه‌ها، تابلوهای راهنمایی و رانندگی و تابلوهای معرفی قسمت‌های مختلف در گورستان‌ها بسیار اهمیت دارد، به طوری که پرداختن به تمامی این امور هراتر از وظیفه سازمان گورستان‌هاست.»

ظهوری در زمینه بهداشت گورستان‌ها اظهار داشت: «هیچ‌گاه با جدیت به بقوله بهداشت در گورستان‌ها نگاه نشده است. به طور مثال، آب شست و شوی جنازه‌ها در گورستان‌ها معمولاً در جوی‌ها سرازیر می‌شود و به کانال عمیق و سرپوشیده‌ای به عمق ۵ یا ۶ متر می‌رود و ۱۰۰ متر بالاتر از دیوار گورستان بیرون می‌آید و دوباره در سطح زمین جریان می‌یابد. حال آنکه عوامل بیماری‌زا و مهندگی در این آب وجود دارد و بهتر است این آب بازسازی شود.

برای این کار می‌توان از امکاناتی نظیر فاضلاب در گورستان‌ها و مواد ضدعفونی کننده بهره گرفت.»

در حاشیه قرار گرفتن و متروک بودن گورستان‌ها از مواردی است که همواره در این مکان‌ها نمود داشته است. با نگاهی عمیق‌تر و موشکافانه‌تر می‌توان دریافت که به نوعی گورستان‌ها فضاهایی هستند که پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به

مکان‌های معنوی و آرامش بخش در فضای شهری دارند و حتی می‌توانند مکان گردهمایی‌های شهروندان هم باشند.

دادپور، شهردار سابق کرج در این باره می‌گوید: «اگر مدیریت صحیح در گورستان عمومی شهر کرج (بهشت سکینه) اعمال شود، می‌تواند کارآمدی خاصی در سطح شهر داشته باشد.

مثلاً با ایجاد و گسترش فضای سبز در گورستان می‌توان سرنانه فضای سبز در شهرها را نیز بالا برد. این امر بستگی به زمین‌هایی دارد که در اختیار فضای گورستان قرار می‌گیرد. تا آنجا که بنده اطلاع دارم، زمین‌های وسیع و مناسبی در اطراف شهرهای کشور وجود دارد که می‌تواند محل بسیار مناسبی برای افزایش سرنانه فضای سبز در شهرها باشد.

بهشت سکینه کرج دارای سیستمی کاملاً رفاهی و تفریحی است. مثلاً شهرداری در بهشت سکینه زمین فوتبال، استخر شنا و پارک بازی احداث کرده است. کارگاه‌های مختلف صنعتی نیز در آن وجود دارند.

وکیلی، مسئول سازمان بهشت معصومه شهر قم، در زمینه مشکلات این شهر در خصوص گورستان‌ها گفت: «شهر قم با توجه به اینکه شهری مذهبی است، مشکلات عدیده‌ای در خصوص گورستان‌ها دارد. در شهر قم حدوداً ۲۶ گورستان موجود است که ۱۸ واحد آن به اوقاف تعلق دارد و ۵ واحد آن نیز متعلق به بخش خصوصی است. به رغم تلاش پیگیر شهرداری، سازمان اوقاف هیچ‌گونه تلاشی در جهت بستن این گورستان‌ها نکرده است. هم‌اکنون وجود قبرستان‌های متعدد در قم به معضل اجتماعی - بهداشتی - ترافیکی این شهر تبدیل شده است. با توجه به اینکه از تمامی نقاط دنیا برای زیارت و تحصیل به شهر قم مراجعه می‌کنند، وجود چنین معضلی برای شهرداری بسیار مسئله‌ساز است.

موضوع دیگر، در زمینه مسائل مالی است. سازمان گورستان‌های شهر قم نیز باید از سازوکار مالی شهرداری تبعیت کند و اگر لازم باشد نیرو و استخدام گردد، در این زمینه باید مانند شهرداری عمل شود و حتی چارت سازمانی هم تشکیل شود.

شکل‌گیری گورستان‌هایی با رعایت اصول و استانداردهای لازم در کشور امری اجتناب‌ناپذیر است. ناکوتون شهرهای مختلفی در سطح کشور اقدام به احداث چنین آرامستان‌هایی کرده‌اند که می‌توان به طور نمونه به باغ رضوان شهر اصفهان اشاره کرد. به نظر می‌رسد که شهرداری شیراز نیز در این زمینه اقدام به احداث آرامستانی با رعایت اصول بهداشتی و معماری گورستان‌ها کرده است.

گل‌میا، مدیر عامل سازمان بهشت احمدی شیراز، در این خصوص می‌گوید: «بام گورستان عمومی شیراز در زمینی حاضر دارالرحمه است. مساحت دارالرحمه نزدیک به ۴۰ هکتار است و از سال ۱۳۵۱ اموات در آن دفن شده‌اند. لیکن اکنون دیگر ظرفیت آن تکمیل شده و لازم است تشکیلات جدیدی در این زمینه راه‌اندازی شود.

یکی از مشکلات سازمان گورستان‌های شهرداری شیراز در دارالرحمه، این بود که زمین آن را شخص خیری وقف کرده و خود وی نیز گفته بود که چگونه می‌بایست اداره شود، و هیئت اسنا چگونه تعیین شوند. حتی افراد را نیز مشخص کرده بود. در نتیجه،

شهرداری یا اینکه براساس قوانین شهرداری‌ها مجری و مسئول گورستان‌ها و دفن اموات در سطح شهر است. هیچ گونه دخل و تصرفی در امور دارالرحمه نداشته است. در زمان حاضر هم شهرداری هیچ دخالتی در حمل اجساد و دفن مسائل دارالرحمه ندارد.

اکنون سازمان گورستان‌ها به منظور احداث آرامستان جدید، اقدام به تهیه زمینی مسطح به مساحت ۴۶۶ هکتار کرده که در موقعیت بسیار خوبی هم واقع شده است.

وی در زمینه چگونگی احداث و طراحی تأسیسات گورستان جدید شهر شیراز اظهار داشت: «با توجه به تحقیقاتی که سازمان گورستان‌های شیراز در طی یک سال گذشته انجام داده است به دیدگاه‌هایی رسیده که این سازمان را در جهت احداث مجموعه‌ای مناسب و استاندارد رهنمون ساخته است.

بنده ابتدای امر به مشاور طرح اعلام کردم که طراحی آرامستان را با دیدگاه طراحی پارک انجام دهد. پارک بزرگی به مساحت ۴۶۶ هکتار که در فاز اول ۲۰۰ هکتاری آن نیز می‌توان سیت دفن کرد. یعنی در واقع این مجموعه با تفکر احداث گورستان رماندازی نشده بلکه دیدگاه احداث یک پارک بزرگ تفریحی حاکم بوده است.»

وی در خصوص طراحی معابر این آرامستان گفت: «کمترین عرض معبر در این طراحی ۳۵ متر است و معبر اصلی در این مجموعه ۷۵ متری است. بدین ترتیب در زمینه حمل و نقل و ترافیک در آینده مشکلی وجود نخواهد داشت. در مورد فضای سبز این مجموعه نیز باید گفت که کارشناسان فضای سبز در حال مشخص کردن و کاشت گونه‌های گیاهی در آرامستان هستند و دقیقاً مشخص شده است که چه گونه‌های گیاهی - به اصطلاح پایه کونا و پایه بلند - در کجای این مجموعه باید استفاده شوند.»

وی در ادامه افزود: «در بررسی‌ها و بازدیدهای زیادی که در زمینه چگونگی طراحی غسلخانه صورت گرفت، این نتیجه حاصل آمد که غسلخانه موجود در کشور در شان شست و شوی میت مسلمان نیست. به طور مثال، غسلخانه بهشت زهراي تهران مشکل تهویه دارد. در باغ رضوان احفهان نیز مسائل و مشکلاتی به چشم می‌خورد. ما سعی کرده‌ایم به هنگام طراحی غسلخانه آرامستان، این گونه ایرادات را برطرف سازیم. غسلخانه آرامستان شیراز به گونه‌ای طراحی شده است که فرد غسل‌گرفته‌ترین تماس را با میت داشته باشد یعنی تا آنجا که امکان داشته، سیستم‌ها مکانیکی شده‌اند و فرد متوفی به وسیله تسمه نقاله به غسلخانه انتقال می‌یابد و شست و شو انجام می‌شود. به علاوه هیچ کس هم اجازه ورود به غسلخانه را نخواهد داشت.»

وی در مورد تأسیسات جانبی آرامستان شهر شیراز گفت: «در آرامستان جدید شیراز سالن‌های انتظار، تأسیسات بهداشتی و سایت اطعمه نماز همگی به صورت استاندارد طراحی شده است. مراکز بزرگ تجاری نیز در نظر گرفته شده است. خدمات حمل جسد، خدمات نقل و انتقال و خدمات رایانه‌ای هم طراحی گردیده و حسینیه، نمازخانه، سقاخانه‌ها و آب‌خوری‌ها و تالار کنفرانس در نظر گرفته شده است. حتی سعی شده که مرکز پزشکی قانونی نیز به گورستان جدید شهر انتقال یابد.»

تکمیل شدن ظرفیت اکثر گورستان‌ها و پذیرش بیش از

ظرفیت اغلب آنها در شهرهای کشور، باعث شده است که گورستان‌ها هم از درون و هم از بیرون به صورت معضلی برای مدیران خدمات شهری مطرح شوند.

صنعی، معاون امور اجتماعی بهشت‌زها، در این زمینه چنین می‌گوید:

«سازمان گورستان‌ها تنها یک سازمان خدماتی نیست بلکه گورستان حکم سازمانی اجتماعی و فرهنگی را دارد؛ یعنی بعد خدماتی آنها یک بخش از وظایف سازمان گورستان‌ها را تشکیل می‌دهد.

به طور مثال، در روزهای تعطیل که مردم برای زیارت اهل قبور به بهشت‌زها مراجعه می‌کنند، اوقات فراغتشان را نیز در همان جا می‌گذرانند. گورستان‌ها در واقع می‌توانند به عنوان نوعی پارک یا فضای فرهنگی مطرح شوند. البته این نگرش در میان مدیران عامل سازمان گورستان‌ها وجود دارد ولی این نوع دیدگاه باید در دولت‌مردان و برنامه‌ریزان کشور نیز به وجود بیاید.»

وی در ادامه افزود: «با مطالعه برنامه توسعه سوم می‌توان دریافت که کمترین توجه به گورستان‌ها شده است. این در حالی است که گورستان به عنوان محلی برای دفن اجساد، یکی از مهم‌ترین خدماتی است که در زمینه خدمات شهری ارائه می‌گردد. در حالی که در برنامه سوم توسعه در مورد مسائل آتش‌نشانی، فضای سبز و فضاهای شهری مفصلاً بحث شده است. در بخش خدمات شهری بیش از دو یا سه خط به مسائل گورستان‌ها اختصاص داده نشده است.

اگر مشکلات گورستان‌ها برطرف نگردد، ممکن است مشکلات سیاسی و اجتماعی بسیاری را به دنبال خود داشته باشند.» وی در خصوص مشکلات بهشت‌زهاي تهران گفت: «در زمان حاضر در بهشت‌زها یک مشکل عظیم تحت عنوان توسعه سازمان بهشت‌زهاي تهران به چشم می‌خورد. اکنون حوزه فعالی بهشت‌زها در زمینی در حدود ۵۲۰ هکتار است و از سال ۱۳۴۹ تاکنون در حدود یک میلیون و ۵۰ هزار نفر در این گورستان دفن شده‌اند. در واقع باید گفت که بهشت‌زها همچون شهر است - شهری که ظرفیت آن دیگر پر شده است.

طبق برآورد ما، به طور متوسط روزانه حدود ۱۳۰ نفر در بهشت‌زها دفن می‌شوند، که این رقم در سال مسلماً رقم بزرگی است.

حال با بررسی افراد و مجموعه‌ای که به همراه فرد متوفی به بهشت‌زها مراجعه می‌کنند، و همچنین با توجه به اینکه بهشت‌زها آرامگاه ۲۶ هزار شهید نیز هست، می‌توان تصور کرد که در اعیان مختلف پذیرای حجم عظیمی از مراجعه‌کنندگان است.» به طور کلی، با توجه به مطالب ذکر شده، باید گفت که آرامستان‌ها فضاهایی هستند که طراحی دقیق و کارشناسانه‌ای را طلب می‌کند.

نمی‌بایست فقط به این فکر بود که صرفاً محلی برای دفن مردگان طراحی شود. بلکه نگرش به مسائل گورستان‌ها باید متأثر از دیدی فرهنگی - اجتماعی باشد.





## ساماندهی پیاده‌روهای تهران

سازمان زیباسازی شهر تهران طرح جامع احیا و ساماندهی معابر ویژه تردد پیاده را تهیه می‌کند. مجتبی توملی مدیر عامل سازمان زیباسازی شهرداری تهران در این زمینه گفت که این طرح با هدف بهبود نظام حرکت پیاده و اشاعه فرهنگ پیاده‌روی و هر چه انسانی‌تر کردن محیط شهر، و همچنین دستیابی به روش‌های اجرایی آرام‌سازی محیط، در دست تهیه است. وی در این زمینه افزود: مطالعات جامع طرح مذکور

در سال ۱۳۷۴ انجام گرفته است. تعدیل استفاده از وسایل نقلیه موتوری در معابر آرام‌سازی شده، به همراه استانداردسازی معابر و پیاده‌روها، تشویق افراد به عدم استفاده از وسایل نقلیه شخصی، طراحی هندسی و انسداد یا محدودیت ترافیکی معابر با هدف ایمنی و آسایش عابران و تأمین تجهیزات لازم برای عابران در شهر در تمام ساعات شبانه‌روز از عمده سیاست‌های اجرایی این طرح است.

وی در عین حال اشاره کرد: «با عنایت به مسووبه شورای معاونان شهرداری تهران مبنی بر تعیین سازمان زیباسازی به عنوان متولی امر ساماندهی پیاده‌راه‌های شهر تهران، این سازمان قصد دارد با مشارکت و همکاری کلیه نهادهای ذی‌ربط و دست‌اندرکار، به ویژه سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، سازمان میراث فرهنگی و

## به کارگیری سیستم کنترل هوشمند در تبریز

شهرداری و سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تبریز طرح سیستم کنترل هوشمند ترافیک را در این شهر به بهره‌برداری رساندند. هدف از اجرای این طرح بهبود و روان‌سازی

ترافیک، کنترل چراغ‌های راهنمایی، ایجاد تسهیلات برای سازمان‌های خدمات رسانی نظیر آتش‌نشانی، اورژانس و پلیس، کاهش تأخیر و توقف وسایل نقلیه، ایجاد آرامش روانی برای رانندگان و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی بوده است.

مختاری، مدیر عامل سازمان ترافیک شهرداری تبریز، با تشریح وضعیت ترافیکی تبریز و مطالبات انجام شده در راهاندازی مرکز کنترل ترافیک گفت: «به همت شهرداری، شورای اسلامی و سازمان ترافیک، پس از مطالعات انجام شده این مرکز دو بخش سیستم هوشمند کنترل ترافیک مرکز را راهاندازی کرد و ۵

گردد، که این امر هزینه‌های حدود ۳۹۱/۷۳۰/۰۰۰ ریال داشته است.

شهرداری نقده همچنین در زمینه خدمات شهری اقدام به حمل‌ونقل و دفن ۸۵ تن زباله در روز و همچنین آب‌پاشی و رفت‌وروب همه روزه خدایان و معابر این شهر کرده است. به منظور ساماندهی پسماندهای شهری نیز این شهرداری ۲۰۰ سطل اشغال در سطح شهر نصب کرده است.

احداث ۳۰/۰۰۰ مترمربع فضای سبز و کاشت گل و گیاه و همچنین کاشت ۱۷۰۰۰ اصله نهال درخت در معابر، میدان‌ها و بولوارهای این شهر بخشی از اقدامات

## شهرداری نقده در سال ۸۱

شهرداری نقده در سال ۱۳۸۱ تلاشی بیگير در زمینه توسعه فضای سبز شهری و ساماندهی معابر داشته است.

این شهرداری در سال ۱۳۸۱ در زمینه فعالیت‌های عمرانی اقدام به احداث و بهسازی و همچنین تعریض ۶۶ هزار متر مربع از خیابان‌ها و میدان‌های این شهر



شهرداری مناطق ۲۱ گانه تهران نسبت به شناسایی معابر، محورها و نواحی دارای پتانسیل و تهیه طرح اجرایی و الگوسازی در سطح شهر اقدام کند.»

ساماندهی پیاده‌رو - تبریز

تقاطع مهم شهر به سیستم نظارت تصویری مجهز شدند. تا پایان سال جاری این تعداد به ۱۷ تقاطع قابل افزایش است.»

گفتنی است که مرکز کنترل ترافیک تبریز با هزینه‌ای حدود ۴۵۰۰ میلیون ریال به اجرا در آمده است. در مرحله اول این طرح تقاطع‌های چهار راه شریعی، ۱۷ شهپور، باغ شمال، میدان جانبازان و چهار راه ابوحنیفان زیربوش اشغال تصویبی و کنترل هوشمند قرار گرفته‌اند.



نقده - پارک دشتجو

فضای سبز شهری شهرداری نقده است، که کلاً هزینه‌ای حدود ۲۲۲/۳۱۲/۸۴۰ ریال در برداشته است.

# تلاشی پویا برای بهسازی شهر

## عملکرد شهرداری نوشین

فعالیت‌های عمرانی شهرداری نوشین  
در سال ۱۳۸۱

ردیف	عنوان پروژه	طول مسیر (متر)	عرض مسیر (متر)	متر از عملیات			ملاحظات
				جدول چوب	جدول با لایه	مشکلات متن مربع	
۱	ساخت گذر پیاده روی خیابان شهید باکری	-	-	-	۳۶۸	-	متر طول
۲	سنگ	-	-	-	۳۶۰	-	متر طول
۳	تعمیر عرض خیابان باکری با وسایل	-	-	۲۰	-	-	متر طول
۴	گودال‌های کف عمومی و نصب زنجیر سیم‌کشی	-	-	-	۲۲۲	-	-
۵	گودال با یک جدول چوب داخل باغچه	-	-	-	۲۱۷	-	-
۶	نصب جدول چوب داخل باغچه	-	-	۱۹	-	-	متر طول
۷	نصب جدول چوب داخل باغچه و کاشت نهال	۱۶۱۰	۱۵۰	-	-	۹۰۰۰	-
۸	نصب جدول چوب داخل باغچه و کاشت نهال	۱۵۸۰	۸	-	-	۸۸۰۰	-
۹	نصب جدول چوب داخل باغچه و کاشت نهال	-	-	-	-	۲۸۷۰	-
۱۰	نصب جدول چوب داخل باغچه و کاشت نهال	۲۱۷	۱	-	-	۲۱۷	-
۱۱	نصب جدول چوب داخل باغچه و کاشت نهال	۳۰۰	۱	-	-	۱۳۰۰	-
۱۲	نصب جدول چوب داخل باغچه و کاشت نهال	۱۲۸۰	۱۰۰	-	-	۱۰۶۱	-

شهرداری شهر نوشین در استان آذربایجان غربی در زمینه بهسازی معابر سطح شهر و افزایش سرانه فضای سبز تلاشی گسترده و چشمگیر داشته است.

جعفر جلیل‌پور، شهردار شهر نوشین، در زمینه عملکرد شهرداری این شهر گفت: «شهرداری شهر نوشین در زمینه فعالیت‌های عمرانی با رشد بسیاری نسبت به سال‌های گذشته، اقدام به زیرسازی و آسفالت ۳۰۰۰۰ مترمربع از خیابان‌های این شهر کرده است. این شهرداری به منظور بهسازی آبراه‌های این شهر، ۳۰۰۰ متر جدول گذاری را در کنار راه آب‌ها و جوی‌های خیابان‌های سطح شهر به انجام رسانده است.»

جلیل‌پور در زمینه دیگر فعالیت‌های شهرداری گفت: «از دیگر فعالیت‌های شهرداری شهر نوشین توسعه فضای سبز شهری از طریق کاشت نهال و درختچه، احداث پارک‌های جدید محلی و عمومی در سطح شهر، گل کاری و چمن کاری در سطح شهر و نگهداری از آن بوده است.»

ریال بوده که در زمینه بهره‌برداری و احداث پروژه‌های عمرانی مشخصاً ۱/۸۹۳/۸۳۵/۴۱۸ ریال هزینه شده است، این رقم نسبت به بودجه مصوب، افزایش و رشدی ۲۳۶٪ داشته است.» تا گفته نماند که هزینه خدمات شهری شهرداری نوشین نیز در حدود ۲۷/۳۰۰/۰۰۰ ریال است.

افزون بر اینها، این شهرداری در زمینه خدمات شهری اقدام به جمع‌آوری و حمل زباله از سطح شهر به مقدار ۱۰ تن در روز و نظافت و رفت و روب معیار در سطح شهر به صورت روزانه می‌کند. وی در زمینه میزان هزینه فعالیت‌های عمرانی و خدماتی شهرداری نوشین گفت: «بودجه مصوب شهرداری در سال ۱۳۸۱ در خصوص انجام پروژه‌های عمرانی ۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰

## تلاش شهرداری شاهین دژ در سال گذشته

شهرداری شاهین دژ در زمینه فعالیت‌های عمرانی و بهسازی شهری عملکرد مثبتی داشته است.

شاهین دژ از توابع استان آذربایجان غربی است، که

جدول و خیابان‌های سطح شهر، و انتقال و دفن زباله‌ها در محدوده‌های واقع در ۲ کیلومتری شهر نقش مثبتی در پاکیزگی سطح شهر داشته است.»

وی در زمینه عملکرد واحد فضای سبز شهرداری شاهین دژ در سال ۱۳۸۱ گفت: «واحد فضای سبز شهرداری شاهین دژ به منظور توسعه و گسترش فضای سبز در سطح شهر، با کاشت بیش از ۲۴ هزار اسله نهال درخت و احداث پارک‌های متعدد در سطح شهر (و خارج از شهر) سعی در افزایش سرانه فضای سبز شهری داشته است.»

شهرداری آن در سال ۱۳۸۱ تلاشی بیگرو برای دستیابی به توسعه و عمران شهری داشته است. محمد میکائیلی، شهردار شاهین دژ، در زمینه عمده‌ترین فعالیت‌های شهرداری در سال ۱۳۸۱ چنین می‌گوید: «شهرداری شاهین دژ به منظور ساماندهی خیابان‌های این شهر در سال ۱۳۸۱ حدوداً ۳۰۰۰۰ مترمربع از معابر سطح شهر را آسفالت کرده است. به علاوه، حدود ۶۰۰۰ متر از آبراه‌های سطح شهر نیز جدول گذاری شده است.»

در زمینه خدمات شهری هم شهرداری شاهین دژ با جمع‌آوری ۳۰ تن زباله در روز، شست و شو و رفت و روب

## اتوماسیون شهرداری بابل

پیشرفته‌ترین سیستم مکانیزه شهرداری‌های کشور در شهرداری بابل به بهره‌برداری رسید. به گزارش روابط عمومی شهرداری، بابل، این

شهرداری دومین شهرداری کشور بعد از تهران است که از سیستم مکانیزه بهره‌مند شده است.

از جمله مزایای سیستم مکانیزه شهرداری بابل می‌توان به اینها اشاره کرد: افزایش سرعت، دقت و سهولت محاسبات عوارض و جرایم، سهولت در مکانیاز، حذف کنترل‌ها و حرکت راننده پرونده‌ها، تفکیک دقیق تر فعالیت‌ها در هر قسمت، تعیین مشخص‌تر وظایف و مسئولیت‌های کارمندان، امکان



توزیع عادلانه تر کارها میان کارکنان، دسترسی آسان به اطلاعات پرونده‌ها، جلوگیری از مفقود شدن پرونده‌ها، دسترسی سریع‌تر مدیران و سرپرستان به اطلاعات پرونده‌ها، جلوگیری از افتارهای بی‌مورد و غیراصولی برخی از کارکنان، تسهیل در پاسخگویی به ارباب رجوع و نظایر اینها.

اسماعیل رضوانیان، شهردار بابل، در مورد اجرای این سیستم چنین گفت: «شهرداری‌ها برای نجات از ورطه‌ای که هر روز در آن بیشتر غرق می‌شوند، راهی جز استفاده از سیستم‌های مکانیزه ندارند؛ زیرا با استفاده از این گونه سیستم‌ها از دخل و تصرف‌های شخصی جلوگیری خواهد شد.»

وی افزود: «در سال گذشته با حمایت همه‌جانبه رئیس اولین دوره شورای اسلامی شهر بابل، شهرداری مصمم شد مکاتبات سمون‌امور را در کوتاه‌مدت برای نظم بخشیدن به امور صدور انواع گواهی‌ها، از قبیل گواهی‌های ساختمانی - شهرسازی و نوسازی و همچنین کسب و پیشه، به انجام برساند. با کمک سیستم رایانه‌ای دخل و تصرف غیرمستحقی به حداقل می‌رسد و از زیان‌های ناشی از اشتباه نیروی انسانی که مکرراً موجب وارد آمدن زیان و خسران به حقوق شهروندان و همچنین تضییع حقوق شهرداری می‌گردد، جلوگیری به عمل می‌آید.»

وی در ادامه بیان داشت: «سیستم‌های پیاده‌شده در

شهرداری بابل با بررسی‌های به عمل آمده جزء پیشرفته‌ترین سیستم‌های مکانیزه شهرداری در کشور به شمار می‌آیند. شهرداری بابل پس از شهرداری تهران، دومین شهرداری در ایران و اولین شهرداری در مازندران محسوب می‌شود که به این سیستم مجهز شده است.»

گفتنی است این سیستم امکان رؤیت زمین‌ها و املاک و ساختمان‌ها و تأسیسات شهری را با استفاده از تصاویر ماهواره‌ای، به مدیران می‌دهد. بدین ترتیب کار برنامه‌ریزی مدون برای تمامی سازمان‌ها و ادارات درگیر در کارهای عمرانی شهر امکان‌پذیر و آسان می‌گردد.

## اطلاع‌رسانی، راهی ارتباطی با شهروندان قشمی

شهرداری قم با موظف کردن شرکت‌ها و مناطق این شهرداری در مسیر طرح تکریم ارباب رجوع و اطلاع‌رسانی به شهروندان، اقداماتی را به انجام رسانده است.

این شهرداری در مرحله نخست اقدام به توزیع بروشور پاکبان و پاکت زباله رایگان در میان شهروندان کرده است. کارکنان شهرداری قم با مراجعه به منازل یا لباس فرم، این پاکت‌ها را به شهروندان تحویل



سامانه‌های مخابراتی تبلیغاتی

می‌دهند. هم‌چنین شهرداری قم برای جلوگیری از سوء استفاده افراد سودجو، شماره تلفن‌هایی را در اختیار شهروندان قرار داده است تا در صورت مشاهده هر گونه تخلف مراتب را سریعاً اعلام کنند.

بروشور پاکبان حاوی فرم نظرخواهی است که شهروندان از طریق پرکردن این فرم و ارسال آن به

شهرداری، نظریات و پیشنهادهای خود را در این خصوص اعلام می‌کنند.

از دیگر اقدامات این شهرداری به منظور اطلاع‌رسانی، صدور اطلاعیه‌ای است که در آن از شرکت‌های حفار خواسته شده است تا قبل از آغاز حفاری در هر نقطه از شهر تابلوی مشخصات پروژه را همراه با نام شرکت حفار، تاریخ شروع و اتمام حفاری در محل نصب کنند.

چنانچه این اطلاع‌رسانی بموقع از سوی شرکت‌های حفار انجام نشود، شهرداری قم از صدور مجوز خودداری می‌کند. همچنین شهرداری‌های مناطق قم موظف شده‌اند که قبل از اقدام به روکش گذاری اسفالت خیابان‌ها، با نصب تراکت یا اطلاع‌رسانی از طریق رسانه‌های جمعی، مسیر و تاریخ روکش گذاری اسفالت را به شهروندان اعلام کنند.

## ره‌آورد چهار ساله شهرداری قشم

شهرداری قشم به منظور اطلاع‌رسانی به شهروندان از نتایج و عملکرد شهرداری در چهار سال گذشته، اقدام به تهیه کتابچه‌ای با عنوان «رهاورد» کرده است.

واحد امور اداری شهرداری قشم طی این مدت موفق به دریافت حکم ارتقای درجه شهرداری، و همچنین ایجاد شبکه کامپیوتری داخلی شده است.

امور خدمات شهری از فعال‌ترین بخش‌های شهرداری محسوب می‌شود و عمده‌ترین اهدافی که دنبال می‌کند ایجاد محیطی امن و بهداشتی، برطرف ساختن نازیبایی‌های محیط شهری، پاکیزگی‌های روزانه شهر، ساماندهی مشاغل مزاحم و توسعه فضای سبز شهری است. این واحد در زمینه نظیف شهر اقدام به اتلاف سگ‌های ولگرد در سرتاسر جزیره، اجرای

طرح جمع‌آوری احشام سرگردان، نصب و راه‌اندازی روشنایی پارک شهرداری، و فعالیت‌هایی از این دست کرده است.

این واحد همچنین در زمینه فضای سبز اقدام به کاشت درخت نارگیل به صورت آزمایشی در پارک شهرداری به منظور بررسی مقاومت آن با شرایط آب و هوایی جزیره و کاشت چمن مقاوم در برابر آب شور کرده است.

واحد فنی و عمرانی شهرداری قشم نیز فعالیت‌هایی را به انجام رسانده است که از جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: لکه‌گیری و اسفالت، اصلاح جدول‌ها، زیرسازی کوچه‌های شهر، جدول کاری و پیاده‌روسازی سطح شهر، تکمیل پارک «شهر»، پیاده‌روسازی سطح شهر و از این قبیل.

گفتنی است شهرداری قشم با در نظر گرفتن حساسیت کار سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری، از سال ۱۳۷۹ خدمات آتش‌نشانی این شهرداری را تجهیز کرده و آن را با آتش‌نشانی سازمان منطقه آزاد، به منظور هر چه بهتر شدن امکانات سرویس



دهی، ادغام کرده است.

از جمله ارزنده‌ترین اقدامات آتش‌نشانی طی این سال‌ها می‌توان به برگزاری کلاس‌های آموزشی برای کارکنان در حیطه امور مربوط به آتش‌نشانی و خدمات ایمنی، به کارگیری افراد با تجربه برای کمک‌های اولیه تا قبل از رساندن مجروحان به بیمارستان، و برنامه‌ریزی برای مقابله با حوادث طبیعی و غیرطبیعی و به حداقل رساندن آنها اشاره کرد.

## راهنمای اطلاعاتی برای گردشگران مشهد

نخستین پایگاه اطلاع رسانی شهرداری مشهد در پارک کوهسنگی این شهر راه اندازی شد. زائران و شهروندان مشهدی از این پست می‌توانند با مراجعه به پایگاه مذکور اطلاعات شهری مورد نیاز خود

را، اعم از نشانی داروخانه، درمانگاه‌ها، رستوران‌ها، پزشکان، محل‌های اقامتی و تفریحی و مانند اینها به صورت رایگان دریافت کنند. گفتنی است، در زمان حاضر این پایگاه در یکی از غرقه‌های پارک کوهسنگی، مشرف به پارکینگ خیابان کوهسنگی قرار دارد؛ و فاز دوم این پایگاه اطلاع رسانی در خیابان امام رضا و بایانه مسافربری به صورت دائمی راه اندازی خواهد شد.



## رونیز و عملکرد چهار ساله

رونیز شهری است از توابع استان فارس، که شهرداری آن طی چهار سال گذشته اقدامات گسترده و متنوعی را در زمینه عمران، زیباسازی و خدمات شهری به اجرا رسانده است. از اقدامات ارزنده شهرداری رونیز در زمینه عمران

می‌توان به پیگیری واگذاری ۴۷۵ هکتار از اراضی منابع طبیعی برای انتقال گورستان و واگذاری ۱۰۰ هکتار اراضی برای انتقال دامداری‌ها به بیرون از شهر اشاره کرد. این واحد همچنین تاکنون اقداماتی از این دست را به انجام رسانده است: اسفالت بولوارها، معابر و میدان‌های شهر؛ اجرای حدود ۵۰۰ متر کانال؛ نصب ۱۶ تابلوی راهنما در خیابان‌های شهر؛ زیرسازی خیابان‌ها، جدول کشی و لوله‌گذاری آنها؛ احداث پل؛ نقشه برداری از مخروبه‌ها و قبرستان‌ها، و کویچه‌ها و

معابر برخی از خیابان‌ها. تخریب ویرانه‌های شهر نیز از دیگر اقدامات این واحد در چهار سال گذشته بوده است. واحد فضای سبز این شهرداری اقداماتی نظیر کاشت نهال، تسطیح اراضی، و سبز کردن محوطه گورستان این شهر را به انجام رسانده است. در مورد عملکرد واحد خدمات شهری نیز می‌توان به جمع‌آوری زباله و انتقال آنها به محل دفن زباله، لایروبی کلیه جدول سطح شهر و جارو کردن همه روزه خیابان‌ها، رنگ‌آمیزی تک‌لیه‌های خیابان و ساخت و نصب تابلو برای نامگذاری کویچه‌ها اشاره کرد.

## دوز دوزان، گامی به سوی پیشرفت

شهر دوز دوزان از توابع استان آذربایجان شرقی است که نزدیک به دو سال پیش شهرداری در آن تأسیس شده و تاکنون فعالیت‌های زیربنایی مختلفی را به انجام رسانده است. فعالیت‌های این شهرداری در این مدت عمدتاً در ۳ واحد نطفاتی، نظارتی و عمرانی صورت پذیرفته است. از

این عیان واحد نطفاتی، از بدو تأسیس شهرداری فعالیت‌هایی همچون نظیف سطح شهر و جمع‌آوری و دفع و دفن بهداشتی زباله را به وسیله کارگران خدمات شهری به انجام رسانده است. واحد نظارتی، کنترل ساخت و ساز و صدور پروانه ساختمانی و کسب به متقاضیان را به انجام رسانده است. به طوری که تاکنون نزدیک به ۸۰ درصد واحدهای صنفی دارای پروانه کسب شده‌اند. در واحد عمرانی هم اقداماتی نظیر عملیات مسیرگشایی، جدول‌گذاری، خاکبرداری، اسفالت خیابان، احداث پنج پل عرضی، زیرسازی و اسفالت‌ریزی

انجام شده است. به علاوه، این واحد احداث و بهره‌برداری از ساختمان اداری شهرداری، و آماده‌سازی میدان سیم‌زمینی برای عرضه مستقیم محصول کشاورزان را به انجام رسانده است. از برنامه‌های آینده شهرداری دوز دوزان می‌توان به اینها اشاره کرد: تکمیل بولوارهای جاده مهربان و شهرداری، ایجاد فضای سبز، اجرای بخش‌هایی دیگر از طرح هادی در داخل شهر، ایجاد سیل بند در حد فاصل جاده‌های سواب و مهربان در ضلع جنوبی شهر و نظایر اینها.

## شهر یزد، فردایی آبادتر

خیابان‌ها و معابر اصلی شهر یزد در سال جاری در سطحی حدود ۱۲۲ هکتار با اعتباری حدود ۲۲ میلیارد ریال روکش اسفالت می‌شوند. شرافت، شهردار یزد، در این زمینه چنین گفت: «با فرض اینکه حداقل ۵۰ درصد معابر شهر به دلیل حفاری‌های اخیر نیاز به روکش اسفالت داشته باشند، با نرخ سال جاری اسفالت، به هزینه‌ای حدود ۱۷۰ میلیارد ریال احتیاج است. حال اگر شهرداری به تهبایی



یزد - بهار ۲۵ شهریورماه

در صدد انجام این کار برآید، حداقل هشت سال زمان نیاز دارد. در عین حال از لحاظ امکانات فنی و اجرایی، شهرداری یزد قادر است ظرف مدت دو یا سه سال آینده شهر را به وضعیتی مطلوب‌تر از وضعیت فعلی برساند. گفتنی است بدین منظور شهرداری یزد زمین‌های را فراهم کرده است که شهروندان بزودی بتوانند هر گونه سؤال و انتقادی که در مورد حفاری‌ها دارند با کمیسیون اجرایی شهرداری در میان بگذارند. نمایان ذکر است که کارخانه اسفالت شهرداری یزد در سال گذشته در مجموع ۶۳ هزار و ۵۲۶ تن اسفالت تولید کرده است. ناگفته نماند که تعمیر سوخت کارخانه اسفالت از «گازوئیل» به «مازوت» در سال گذشته از اقدامات اساسی این کارخانه بوده است.

## پنجمین نمایشگاه گل و گیاه در تهران

سازمان پارکها و فضای سبز تهران پنجمین نمایشگاه بین‌المللی گل و گیاه تهران را با همکاری اتحادیه گل و گیاه ایران در بوستان «گفت‌وگو» برگزار کرد.

علی محمد مختاری، مدیر عامل سازمان پارکها و فضای سبز تهران، هدف از برگزاری این نمایشگاه را چنین برشمرد: کسب دانش عمومی در مورد گیاهان تزئینی، ترویج استفاده از گل و گیاهان تزئینی در شهر تهران و سراسر کشور، زیباسازی اماکن عمومی و خصوصی، ایجاد آرامش روحی و جسمی برای شهروندان، تعیین و توسعه امکانات باغچه و باغچه‌ها، ایران در تولید، نگهداری و تجارت این گونه‌ها، محصولات، بازاریابی و بررسی امکانات صدور گل و گیاه زینتی به خارج از کشور، توسعه صنعت گردشگری و مبادله دانش فنی، و ارائه آخرین دستاوردها در صنعت گل و گیاه.

وی در توضیح بیشتر گفت: در این نمایشگاه علاوه بر ایران، شرکت کنندگانی از کشورهای بلژیک، هلند، فنلاند، فرانسه، اردن، ترکیه، آلمان و اسپانیا نیز حضور داشتند.

مختاری در مورد وضعیت فعلی فضاهای سبز تهران گفت: «در زمان حاضر در تهران ۱۱۷۸ پارک

محل‌های، منطقه‌ای و شهری وجود دارد و حدود ۲۹ هزار هکتار جنگل کاری در قالب طرح کمربند سبز پیرامون شهر تهران به مرحله اجرا در آمده است.» وی مهم‌ترین برنامه آینده این سازمان را این‌سازی، منظرسازی و ایجاد فضای سبز در کلیه بزرگراه‌ها عنوان کرد و اظهار داشت که ایجاد فضای سبز در مناطق جنوبی تهران و تبدیل مراکز شترک به فضاهای سبز دارای اولویت خاصی است. وی افزود: «بوستان گفت‌وگو» در آینده به نمایشگاه دائمی گل و گیاه تبدیل خواهد شد.

### ن در حاشیه نمایشگاه گل و گیاه

در اختتامیه این نمایشگاه به شرکت کنندگانی که دارای غرفه‌آرایی، گل‌آرایی و سایر امتیازات پرورش گل و گیاه بودند، لوح تقدیر اهدا شد.

محمد حسین دل‌باشی، رئیس تعاونی گل و گیاه استان اصفهان که رتبه اول غرفه‌آرایی و گل‌آرایی این نمایشگاه را به خود اختصاص داد، در مورد برگزاری پنجمین نمایشگاه چنین گفت: «این نمایشگاه با استقبال چشمگیر شهروندان مواجه شد؛ اما به دلیل کمبود فضای نمایشگاه بسیاری از علاقه‌مندان تا آخرین ساعات بازدید پشت درهای بسته در انتظار ماندند. همچنین به لحاظ نامناسب بودن محیط و نفوذ آتشفشان خورشید به داخل سالن، بسیاری از گیاهان ظریف دچار سوختگی شدند که این امر زیان مالی نیز برای

شرکت ما در پی داشت.»

حسین مهراسی، از مجتمع کشاورزی گل ایران که نایب به دریافت دیپلم افتخار از پنجمین نمایشگاه گل و گیاه شده است، نمایشگاه را چنین ارزیابی می‌کند: «فضا برای نگهداری از گل و گیاه بسیار نامناسب بود، به طوری که سیستم‌های تهویه و خنک‌کننده ضعیف عمل می‌کردند و به همین دلیل بسیاری از گیاهان دچار سوختگی شدند. همچنین خاک زمین نمایشگاه بسیار سفت و برای گیاهان نامناسب بود.»

گفتنی است بوستان گفت‌وگو در زمینی به مساحت ۲۵ هکتار احداث شده است که ۷۲۰۰ متر آن به نمایشگاه گل و گیاه تعلق دارد.

نظر را طبق مواد آتی از مراجع تعیین شده در این قانون استعلام و پیوست مبرکات کند.

ماده ۱- از تاریخ لازمالاجرا شدن این قانون هر گونه واگذاری و نقل و انتقال اراضی به اشخاص حقیقی و حقوقی و شرکت‌های تعاونی مسکن - اعم از شرکت‌های تعاونی مسکن کارمندی و کارگری و تعاونی‌های مسکن کارکنان نیروهای نظامی و انتظامی - برای امر مسکن در داخل محدوده (قانونی) شهرها، شهرک‌ها و شهرهای جدید موقوف به دریافت گواهی مبنی بر نداشتن کاربری معارض و ضوابط ساخت و ساز متناسب با نیاز و هدف متقاضیان در اراضی مورد نظر از مراجع مذکور در مواد ۲ و ۴ این قانون است.

ماده ۲- دفتر استاد رسمی و کلیه مراجع قانونی واگذار کننده زمین - اعم از سازمان‌ها، نهادها و دستگاه‌های دولتی و غیردولتی - موظف‌اند قبل از هر گونه نقل و انتقال و یا واگذاری زمین به شرکت‌های تعاونی مسکن و اشخاص حقیقی و حقوقی موضوع بلامانع بودن احداث واحدهای مسکونی در اراضی مورد

ماده ۱ تا ۴ قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی به شرح زیر است:

ماده ۱- از تاریخ لازمالاجرا شدن این قانون هر گونه واگذاری و نقل و انتقال اراضی به اشخاص حقیقی و حقوقی و شرکت‌های تعاونی مسکن - اعم از شرکت‌های تعاونی مسکن کارمندی و کارگری و تعاونی‌های مسکن کارکنان نیروهای نظامی و انتظامی - برای امر مسکن در داخل محدوده (قانونی) شهرها، شهرک‌ها و شهرهای جدید موقوف به دریافت گواهی مبنی بر نداشتن کاربری معارض و ضوابط ساخت و ساز متناسب با نیاز و هدف متقاضیان در اراضی مورد نظر از مراجع مذکور در مواد ۲ و ۴ این قانون است.

ماده ۲- دفتر استاد رسمی و کلیه مراجع قانونی واگذار کننده زمین - اعم از سازمان‌ها، نهادها و دستگاه‌های دولتی و غیردولتی - موظف‌اند قبل از هر گونه نقل و انتقال و یا واگذاری زمین به شرکت‌های تعاونی مسکن و اشخاص حقیقی و حقوقی موضوع بلامانع بودن احداث واحدهای مسکونی در اراضی مورد

### شهرداری مریند:

## به ساخت و سازهای غیرمجاز خدمات نمی‌دهیم

شهرداری مریند از ارائه هرگونه خدمات شهری به مناطقی که در آنها ساخت و سازهای غیرمجاز صورت گرفته است خودداری می‌کند.

براساس قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی به شرکت‌های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی، که در سال گذشته به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید، شهرداری مریند از ارائه خدمات شهری به ساخت و سازهای غیرمجاز خودداری می‌کند.

برای این منظور شورای اسلامی شهر مریند قانونی را مستعمل بر ۱۱ ماده و ۱ تبصره به تصویب رسانده است.

عهده سازمان مسکن و شهرسازی استان است. گرفتن تأییدیه در مورد تهیه نقشه‌های تفکیک اراضی و انجام قانونی مراحل تفکیک، ممنوعیت هر نوع نقل و انتقال رسمی یا عادی، تفکیک، افزاز، صدور سند و تغییر کاربری در مورد زمین‌های موضوع این قانون، واگذاری

خدمات آب و برق، گاز و تلفن بر حسب مراحل مختلف عملیات ساختمانی و در قبال ارائه برآورد معتبر ساختمانی و مواردی از این دست از دیگر مواد ۱۱ گانه قانون مذکور است. لازم به ذکر است که شهرداری مرند از شهروندان

درخواست کرده است که از خرید و فروش املاک قولنامه‌ای و انجام ساخت و سازهای غیرمجاز خودداری کنند، و شهرداری در قبال عواقب ناشی از اقدامات غیرقانونی آنها و ارائه خدمات شهری مسئولیتی نخواهد داشت.

## نگاهی به فعالیت یکساله شهرداری پیرانشهر

شهرداری پیرانشهر در آذربایجان غربی در سال گذشته اقدامات ارزنده‌ای را در زمینه مسائل عمرانی، خدمات شهری و توسعه فضای سبز به انجام رسانده است.

واحد عمران شهرداری پیرانشهر در سال ۱۳۸۱ تلاش گسترده‌ای را در جهت ساماندهی معابر و بهسازی خیابان‌های این شهر داشته است. مسئول واحد عمران شهرداری پیرانشهر، در این خصوص چنین می‌گوید: «به دلیل مهاجریزیر بودن شهر پیرانشهر، این

زمینه شهرداری پیرانشهر نیز در طرح‌های عمرانی سرمایه‌گذاری بیشتری می‌کند. احداث بولوارها، میدان‌ها و تفریحگاه‌ها و احداث خیابان‌های مناسب و ایجاد مجموعه‌های فرهنگی و هنری از مواردی هستند که عمده‌ترین فعالیت‌های واحد عمران شهری شهرداری پیرانشهر را تشکیل می‌دهند.»

وی در ادامه افزود: «باز مهم‌ترین عملکردهای واحد عمران شهری شهرداری پیرانشهر احداث دیوار ساحلی به طول ۲۵۰ متر (دیوار حفاظتی) به میزان ۱۱۹۵ مترمربع، پیاده‌رو سازی در سطح خیابان‌های این شهر به میزان ۴۰۰ مترمربع، احداث پارک ساحلی به وسعت ۸۵۰۰ مترمربع و احداث آب بند بر روی رودخانه نیسک آباد واقع در دره قیزقیان برای تأمین آب جوی‌های سطح شهر بوده است.»

همچنین شهرداری پیرانشهر در سال ۱۳۸۱ اقدام به جدول‌گذاری خیابان‌ها و معابر به میزان

مهاجریزیر بودن شهر پیرانشهر و همچنین تراکم روزافزون جمعیتی در شهر پیرانشهر، واحد فضای سبز این شهرداری در جهت رشد و توسعه فضای سبز و فرهنگ‌سازی شهروندان در زمینه گسترش فضای سبز گام برداشته است.»

وی در ادامه افزود: «تا چند سال قبل شهر پیرانشهر تنها دارای یک پارک به نام پارک کودک با مساحتی در حدود ۱۸۰۰۰ مترمربع بود.

شهرداری در این مدت توانسته است با احداث پارک ۲۶ شهریور به مساحت ۵۵۰۰ مترمربع، پارک عمر خیام با مساحت ۱۷۰۰۰ مترمربع، پارک شبانه‌روزی با مساحت ۸۵۰۰ مترمربع و پارک جاده مرزی نموجین به مساحت ۴۵۰۰ مترمربع، فضای سبز شهری را حدود ۸۵۰۰۰ مترمربع افزایش دهد. به طور کلی واحد فضای سبز شهرداری پیرانشهر با کاشت ۵۰۰۰۰ مترمربع چمن، ۸۵۰۰ اصله نهال، و احیای یک فقره چاه عمیق و لوله‌گذاری برای آبیاری فضای سبز به میزان ۲۰۰۰ متر، تلاش زیادی در حفظ و گسترش فضای سبز داشته است.»

احمد فردی، مسئول خدمات شهری شهرداری پیرانشهر، در زمینه عملکرد واحد خدمات شهری در سال ۱۳۸۱ این گونه اظهار داشت: «مأموران خدمات شهری با تلاش فراوان سعی دارند محیط شهر را با نظافت مطلوب حفظ کنند. جمع‌آوری زباله، انتقال نخاله‌های ساختمانی، دفن بهداشتی زباله، جارو کشی خیابان‌ها و لایروبی جوی‌های سطح شهر گوشه‌ای از خدمات این واحد است.

واحد خدمات شهری روزانه با جمع‌آوری ۶۰ تن پسماند شهری و احداث میدان میوه و توبار در میدان استقلال و واگذاری آن به دستفروشان، و همچنین صاف کردن میدان زباله و دیو کردن پسماندهای شهری و دفن زباله‌های بیمارستانی، به صورت مجزا نقش مؤثری در پاکیزگی شهر داشته است.»



پیرانشهر - پارک بزرگ شهرداری

۱۴/۹۷۲/۶۶ متر و زیرسازی و آسفالت خیابان‌های این شهر به میزان ۱۱۰۷۱۴ مترمربع نموده است. عملکرد واحد فضای سبز شهرداری پیرانشهر نیز کوشش در افزایش سرانه فضای سبز بوده است.

مصطفی سلطانی، مسئول فضای سبز شهرداری پیرانشهر، در این خصوص اظهار داشت: «به دلیل

شهر رشد جمعیتی بالایی دارد. در نتیجه هم باید معابر موجود در این شهر مرتباً بهسازی شوند و هم نیاز است که معابر جدید برای حل مشکل تردد و عبور و مرور شهروندان احداث گردند.

به طور کلی اصول شهرسازی مدرن چهره و ساخت شهرها را از روش سنتی متمایز ساخته است. در همین



**ارومیه**

سازمان اتوبوسرانی ارومیه طی سال گذشته اقداماتی از این دست را به اجرا در آورده است؛ افزایش تعداد اتوبوس ناوگان، تعدیل نیروهای مازاد، تلاش در جهت افزایش اعتبارات دولتی و حمایت از اتوبوس‌های بخش خصوصی، اجرای طرح آمارگیری خطوط شهری، اصلاح و تعدیل فاصله ایستگاه‌های شهری، و اعزام کارکنان به تورهای سیاحتی و زیارتی داخل و خارج کشور.



**اشکوبه**

شهرداری اشکوبه به منظور تشویق شهروندان در امر بازاریافت و ساماندهی پسماندهای شهری، به شهروندانی که شهرداری را در این امر تباری دهند جوایزی اهدا می‌کند. شایان ذکر است که در هر ماه بیش از ۹۰۰ تن زباله شهری از سطح شهر اشکوبه جمع‌آوری می‌گردد.



**استغان**

بهره‌برداری از ۸ طرح عمرانی شهرداری منطقه یک استغان آغاز شد. از مهم‌ترین این طرح‌ها می‌توان به احداث مجتمع‌های فرهنگی و خدماتی عرفان و الزهراء، ساماندهی باغ صائب، بازارچه‌های رحیم خان و شاطرباشی و همچنین بقعه شیخ سعوده اشاره کرد.



**تبریز**

شهرداری تبریز به منظور راه‌اندازی قطار شهری اقدام به نصب ریل‌های خط اول قطار شهری این شهر کرد. شایان ذکر است که برای قطار شهری تبریز حدود ۲۷ هزار دلار اعتبار ارزی و ۱۰۰ میلیارد ریال اعتبار ریالی بیاورد و در نظر گرفته شده است.



**تهران**

مجسمه نیم تنه پروفسور حسامی در ضلع جنوب غربی میدان تجریش نصب شد. این مجسمه، که ساخته استاد محمد حسین عماد است، برتری بوده و بر پایه‌ای از جنس سنگ مرمریت سفید، به ارتفاع ۶۰ سانتی‌متر قرار دارد.



**جورقان**

از جمله مهم‌ترین اقدامات شهرداری جورقان - از توابع استان همدان - طی چهار سال گذشته اینها بوده است؛ تصویب طرح هادی و تفصیلی شهر، پروژه تملک اراضی و املاک واقع در مسیر طرح‌های عمرانی، دفع فاضلاب‌های سطحی، آسفالت ریزی،

جدول گذاری، ایجاد فضای سبز و نظایر اینها.



**چوکار**

شهرداری چوکار، از توابع شهرستان ملایر، برای معرفی هر چه بیشتر این شهرداری اقدام به راه‌اندازی سایت اینترنتی کرد. علاقه‌مندان می‌توانند با نشانی [www.malayer.net](http://www.malayer.net) وارد سایت مذکور شوند.



**کاشیان**

سازمان رفاهی - تفریحی شهرداری کاشیان به دلیل بهره‌گیری از سیستم اداری بهینه و دوری جستن از سیستم‌های فرسوده اداری، پس از انجام فعالیت‌های زیربنایی و استفاده از گروه مشاور، موفق به دریافت گواهی استاندارد گردید.



**قم**

اعضای شورای شهر قم پس از برگزاری ۱۰۰ ساعت جلسه، محمد وکیلی شهردار پیشین شهر قم را به مدت ۴ سال در سمت خود ابقا کردند.



**ملایر**

محمدرضا بیاناتی، معاون شهرداری ملایر، با حفظ سمت قبلی به عنوان سرپرست شهرداری ملایر معرفی شد. این تصمیم پس از استعفاي مکتوب نادری فر شهردار سابق ملایر و موافقت شورای این شهر صورت گرفت.



**همدان**

بودجه ۲۹۶ میلیارد و ۷۲۵ میلیون و ۲۵۸ ریالی شهرداری همدان با تغییر در برخی از سرفصل‌ها، از سوی شورای شهر تصویب شد. گفتنی است از محل بودجه عمرانی قریب به ۴۲۰ پروژه مختلف در حوزه شهر همدان به اجرا در خواهد آمد.



**یزد**

با حضور شهردار و اعضای شورای شهر یزد، دستگاه نقش «منوریل» در پارک شادی این شهر به بهره‌برداری رسید. منوریل دستگاهی است که بر روی ریل حرکت می‌کند و قابلیت حمل سربشین را در طول مسیر خود دارد. مسیر ریل گذاری شده دور تا دور دریاچه این پارک است.



(۲۸۲۷ هکتار) و یزد (۲۳۸۶ هکتار) بالاترین میزان را در میان استان‌های کشور داشته است، کمترین میزان وسعت نیز مربوط به استان‌های کهگیلویه و بویراحمد (۱۲۲ هکتار)، ایلام (۱۹۰ هکتار)، کردستان (۲۴۷ هکتار) و هرمزگان (۲۵۵ هکتار) بوده است.

- وسیع‌ترین شهرک‌های صنعتی (با توجه به میانگین وسعت شهرک‌های صنعتی در هر استان) مربوط به استان‌های تهران (۵۸۱/۶ هکتار)، کرمانشاه (۲۷۰/۴ هکتار) و یزد (۳۷۶/۲ هکتار) بوده است و کم وسعت‌ترین شهرک‌ها مربوط به استان‌های کهگیلویه و بویراحمد (۲۴/۸ هکتار)، کردستان (۲۰/۸ هکتار)، هرمزگان (۳۱/۸ هکتار) و گیلان (۴۴/۵ هکتار).

- بیشترین درصد زمین واگذار شده (از کل زمین‌های در نظر گرفته شده) از آن استان‌های قزوین (۸۶/۶ درصد)، خوزستان (۷۳/۵ درصد) و قم (۶۹/۳ درصد) بوده است. کمترین درصد زمین‌های واگذار شده را نیز استان‌های ایلام (۳۷ درصد)، بوشهر (۲۸/۶ درصد) و کرمانشاه (۲۰/۴ درصد) در اختیار داشته‌اند.

- بالاترین قیمت هر مترمربع زمین را که شهرک صنعتی در آن ساخته شده، استان‌های تهران (۸۲۲۶۰/۷۷ ریال)، قم (۵۹۲۳/۲ ریال) و قزوین (۵۴۲۳۳/۴ ریال) در اختیار داشته‌اند و پایین‌ترین قیمت از آن استان‌های کرمانشاه (۸۳/۳ - ۱۸ ریال)، چهارمحال و بختیاری (۱۸۱۶۶/۶ ریال) و ایلام (۱۹۲۳۲/۳ ریال) بوده است.

- بیشترین نسبت شاغلان شهرک‌های صنعتی به کل شاغلان بخش صنایع استان‌ها را استان‌های چهارمحال و بختیاری (۵۵/۱ درصد)، ایلام (۵۱/۰ درصد) و سمنان (۴۰/۸ درصد) در اختیار داشته‌اند و کمترین این نسبت مربوط به استان‌های قزوین (۲/۹ درصد)، گیلان (۲/۴ درصد) و لرستان (۵/۸ درصد) بوده است. گفتی است که این نسبت در کل کشور برابر ۱۲/۹ درصد بوده است.

- بیشترین تراکم شاغلان در واحدهای بهره‌برداري رسیده (نسبت میزان شاغلان کل واحدها به تعداد واحدها) در اختیار استان‌های قزوین (۳۶ نفر در هر واحد)، یزد (۲۴/۹ نفر در هر واحد) و سمنان (۳۱/۹ نفر در هر واحد) بوده است. از سویی دیگر، کمترین میزان تراکم شاغلان در واحدهای بهره‌برداري رسیده مربوط به استان‌های کردستان (۱۲/۴ نفر) بوشهر (۱۴/۴ نفر) و اردبیل (۱۲/۵ نفر) بوده است.

- در مورد میانگین فاصله‌های شهرک‌های صنعتی هر استان از شهرهای مربوط به خود دارند، باید گفت که بیشترین فاصله را به طور متوسط شهرک‌های استان‌های تهران (۳۲/۷ کیلومتر)، یزد (۲۹/۴ کیلومتر) و اصفهان (۲۶/۴ کیلومتر) داشته‌اند. و کمترین فاصله را نیز شهرک‌های استان‌های کرمان (۴/۶ کیلومتر)، خوزستان (۵/۱ کیلومتر) و سمنان و کرمانشاه (هر کدام ۶ کیلومتر).

- آمارها برگرفته از وزارت صنایع و معادن، شرکت شهرک‌های صنعتی ایران است.

قدمت ایجاد مجتمع‌های صنعتی در ایران به سال‌های پیش از انقلاب می‌رسد، اما روند ایجاد شهرک‌های صنعتی - به‌عنوان زمینی یا محدود و مساحت معین که مجموعه‌ای از صنایع را در خود جای می‌دهد و پارامتری از امکانات و تأسیسات زیربنایی و خدمات رفاهی مورد نیاز را، با توجه به نوع و اندازه شهرک و ترکیب فعالیت‌های صنعتی در اختیار صاحبان صنایع قرار می‌دهد - در سال‌های پس از انقلاب و با تأسیس شرکت شهرک‌های صنعتی ایران در سال ۱۳۶۲، سری کاملاً مشخص به خود گرفت. این شرکت - که شعب انسانی آن نیز پس از سال ۱۳۶۲ با فواصل زمانی نامنظم در هر استان تأسیس شد - زیر نظر وزارت صنایع و وظیفه هدایت، هماهنگی و نظارت بر اداره امور شهرک‌های صنعتی را در سراسر کشور بر عهده دارد.

مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهرک‌های صنعتی در دوره پس از انقلاب چنین است:

- تشویق توسعه صنعتی و توازن در توزیع آن، و توسعه مناطق محروم.  
- دستیابی به الگوی بهینه کاربری زمین.  
- به حداکثر رساندن استفاده از منابع مادی و نیروی انسانی از طریق سازماندهی مناسب فعالیت‌های تولیدی.

- جلوگیری از گسترش بی‌رویه واحدهای صنعتی در فضاهای مسکونی شهر.

- ایجاد فضای مناسب برای استقرار صنایع متوسط و کوچک مرتبط با صنایع بزرگ منطقه.

- جلوگیری از برهم خوردن تعادل‌های زیست محیطی، گسترش آلودگی و تخریب منابع طبیعی در نقاط شهری و روستایی.  
- به حداکثر رساندن استفاده از منابع مادی و نیروی انسانی از طریق سازماندهی مناسب فعالیت‌های تولیدی.

آمار شهر این شماره، آرایه آماری خود را به این مورد، یعنی شهرک‌های صنعتی، و سانس مرتبط با آن تا پایان سال ۱۳۸۱ اختصاص داده است. مهم‌ترین نکاتی که در جدول این داده‌ها برمی‌آید از این قرارند:

- تاریخ تأسیس شرکت شهرک‌های صنعتی در ۵۳/۶ درصد از استان‌ها، دهه ۱۳۶۰ و در ۳۶/۳ درصد باقی‌دهه ۱۳۷۰ بوده است.

- بیشترین تعداد شهرک‌های صنعتی مصوب تا پایان سال ۱۳۸۱ مربوط به استان‌های اصفهان و خراسان (هر کدام تعداد ۳ - شهرک) می‌شود و کمترین تعداد از آن استان‌های ایلام (۳ شهرک) و قم و قزوین (هر کدام ۲ شهرک) است.

- تا پایان سال ۱۳۸۱ استان‌های اصفهان (با ۲۶ شهرک) و خراسان (با ۲۵ شهرک) به ترتیب بیشترین تعداد شهرک‌های موجود را در اختیار داشته‌اند و کمترین تعداد مربوط به استان‌های ایلام، قم و قزوین (هر کدام ۳ شهرک) بوده است.

- تا پایان سال ۱۳۸۱ وسعت کل شهرک‌های صنعتی به ترتیب در استان‌های تهران (۴۶۵۳ هکتار)، کرمانشاه (۴۲۳۳ هکتار)، اصفهان

منبع: آمار شهرهای صنعتی در استان‌های مختلف کشور، شماره ۴۲، شهریورماه ۱۳۸۱، شماره ۴۲



جدول: ویژگی‌های شهرهای صنعتی کشور به تفکیک استان

استان	سال تأسیس شرکت‌های شهرهای صنعتی استان	تعداد شهرهای صنعتی موجود	تعداد شهرهای موجود	وسعت شهرهای صنعتی (هکتار)	میانگین وسعت شهرهای صنعتی (هکتار)	توسعه سرمایه‌های و زمین‌های شهرداری شهرها (دومدار)	میانگین قیمت هر مترمربع زمین	نسبت باغیان بر شهرکها به کل باغیان هر بخش صنعت (دومدار)	تراکم باغیان هر واحدی مشمول به کار	میانگین لانه از شهرهای موجود (kmt)
آذربایجان شرقی	۱۳۶۶	۱۴	۱۴	۱۹۵	۱۴۱۵۸	۲۲/۶	۳۳۱۱۰	۱۵/۳	۲۶/۶	۸۵
آذربایجان غربی	۱۳۸۹	۱۴	۱۴	۶۶۴	۴۷۴۴	۴۴/۹	۳۴۶۱۳۳	۱۳/۳	۱۸/۱	۷/۱
اردبیل	۱۳۳۳	۵	۵	۴۰۰	۶۰	۵۲/۶	۲۹۰۰۰	۱۱/۷	۱۲/۵	۷/۲
اصفهان	۱۳۶۶	۳۰	۲۶	۳۸۳۷	۱۲۷۵۷	۶۶/۴	۳۶۸۰۰	۲۸/۹	۲۲/۷	۲۵/۲
ایلام	۱۳۷۰	۴	۴	۱۰۰	۲۲۳۳	۳۷	۱۱۲۲۲۲	۵/۱۰	۳۰/۲	۱۰
بوشهر	۱۳۷۱	۵	۵	۵۸۵	۱۱۷	۲۸/۶	۳۲۵۰	۸/۱	۱۶/۲	۶/۶
تهران	۱۳۶۶	۳۱	۸	۶۵۲	۵۸۱/۲	۵۰/۲	۸۲۶۰۷	۸/۹	۲۷/۲	۳۲/۷
چهارمحال و بختیاری	۱۳۷۰	۱۶	۱۶	۱۲۱۲	۸۲۰/۶	۶۵/۷	۱۸۱۶۶/۶	۵۵/۱	۲۲/۵	۱۶/۶
خراسان	۱۳۶۴	۲۰	۲۵	۲۵۶۰	۱۰۰۱/۶	۶۵/۱	۲۳۸۱/۶	۱۹/۳	۲۲/۸	۱۵/۷
شهرستان	۱۳۶۹	۲۱	۲۱	۱۳۷۱	۶۵۲/۸	۷۲/۵	۲۵۸۲/۱	۸/۶	۱۸/۹	۵/۱
زنجان	۱۳۶۹	۸	۸	۷۱۶	۸۵/۵	۳۳	۳۲۵۰۰	۱۵/۲	۲۷/۹	۱۶/۹
سمنان	۱۳۶۹	۷	۶	۱۶۱۲	۲۶۹	۴۲/۲	۳۰۰۰۰	۴۰/۸	۳/۹	۶
سیستان و بلوچستان	۱۳۶۸	۵	۱۱	۸۶۵	۷۸/۶	۵۶/۱	۲۲۵۵/۵	۲۲/۵	۱۵/۱	۸/۲
قزوین	۱۳۶۸	۲۰	۱۸	۱۲۸۱	۸۲/۷	۶۱/۷	۳۲۲۷	۶/۹	۱۵/۲	۷/۲
قم	۱۳۶۶	۴	۳	۶۴۷	۲۵۵/۶	۸۶/۶	۵۲۲۲/۲	۲/۹	۳/۶	۱۲
کرجستان	۱۳۷۰	۶۰	۸	۸۸۶	۲۸۱/۶	۶۸/۲	۵۳۳۳/۲	۱۲/۵	۱۸/۱	۸/۶
کرمان	۱۳۶۸	۱۲	۱۱	۱۸۵۲	۱۷۷/۶	۴۷/۲	۲۹۱۱/۱	۲۲/۲	۱۸/۲	۶/۶
گواتیماله	۱۳۷۱	۱۴	۹	۴۲۲	۴۰/۶	۴۰/۲	۱۸۰۸۲/۲	۱۰/۱	۱۶/۹	۵
گیلان	۱۳۷۰	۵	۵	۱۲۴	۲۲/۸	۶۶/۸	۶۶۰۰۰	۲۵/۵	۱۸/۰	-
گلستان	۱۳۷۷	۸	۷	۳۳۰	۶۰/۶	۶۲/۵	۳۲۲۲/۲	۱۸/۳	۱۸/۱	۸/۲
لرستان	۱۳۷۰	۱۲	۱۲	۵۲۵	۲۵/۸	۲۶/۶	۲۵۷۸/۲	۲/۲	۲۶/۶	۱۲/۸
مازندران	۱۳۶۶	۸	۶	۳۹۰	۲۸/۳	۵۰/۶	۲۷۰۰۰	۵/۸	۱۸/۱	۹
مرکزی	۱۳۶۸	۲۱	۲۰	۱۰۲۸	۵۱/۲	۵/۲	۳۲۲/۵	۱۰/۵	۲۵/۷	۲۲/۲
هرمزگان	۱۳۷۰	۱۲	۱۲	۲۵۵	۸۶	۴۷/۷	۲۸۷۲/۷	۶/۷	۲۲/۸	۱۷/۷
مدان	۱۳۶۴	۸	۸	۶۵۶	۳۱/۸	۶۰/۲	۶۶۶۵	۱۵/۹	۲۰/۶	۱۱/۷
یزد	۱۳۶۶	۹	۹	۳۸۶	۴۵/۶	۵/۱	۳۲۶۰۰	۲۲/۲	۲۰/۷	۸/۱
کل کشور	۱۳۶۴	۳۲۸	۳۰۴	۲۷۵۲۸	۱۲۲/۸۵	۵۲/۶	۲۶۵۱۰۳۲	۱۲/۹	۲۶/۶	۱۲۰۰

□ طرح توسعه Development Plan

هر طرح توسعه مرکب از گزارش های نوشتاری، نقشه ها و دیاگرام های است که به وسیله دستگاه مسئول برنامه ریزی در شهر و روستا تهیه می شود. این طرح مبتنی بر بررسی<sup>۱۱</sup> و تحلیل است و در وضع ایده آل می بایست با توجه به روندهای که در کنترل اطلاعات مشاهده می شود، به صورت تدریجی مورد بازنگری قرار گیرد.

در انگلستان و وزیر، قانون برنامه ریزی شهری و روستایی سال ۱۹۶۱ تهیه طرح ساختاری و طرح های محلی را، که به همراه یکدیگر طرح توسعه ناحیه مشخص را تشکیل می دهند، ضروری بر شمرده است. این طرح ها به تدریج جانشین طرح هایی گردیده که به تعداد زیاد و بر طبق قانون سال ۱۹۶۲ تهیه شده اند. مسئولیت تهیه هر دو نوع این طرح ها را دستگاه برنامه ریزی محلی بر عهده دارد. آنها تصویب آنها یا توجه به سیاست فرادست در اختیار حکومت است.

هدف طرح های توسعه، تأمین نیازهای اجتماعی و اقتصادی جامعه از طریق تهیه طرح های کارآمد برای ساختار کالبدی نواحی و انجام فعالیت های ایجاد محیطی دلپذیر و سازگار ساختن دعوی های متعارض نسبت به کاربری زمین است. طرح مناسب، چارچوبی را برای تصمیم گیری های روزمره برنامه ریزی فراهم می کند؛ چنین طرحی، چارچوبه قلمی سیاست راهبردی در کوتاه مدت و دراز مدت خواهد بود. طرح توسعه، پیشنهادهایی برای کاربری زمین و نیازهای آینده جامعه در اختیار عموم مردم، سازندگان و حکومت قرار می دهد. بررسی و تجزیه و تحلیل که پیش شرط اساسی تهیه هر طرح توسعه است، برای شناسایی مسائل و مشخصات ناحیه طراحی می شود و قابل بازنگری مداوم یا مغایرت<sup>۱۲</sup> است. بررسی شامل مطالعه ویژگی های کالبدی و اقتصادی - کاربری زمین، اندازه ترکیب و توزیع جمعیت و اشتغال - به همراه تجزیه و تحلیل نظام ارتباطی است. همچنین مطالعه روندها - از جمله تحولات فناوری - را در بر می گیرد. طرح های ساختاری یا محلی در صورت لزوم جرح و تعدیل می شوند.

در طول تهیه طرح، با مؤسسات عمومی و حکومت های محلی دیگر مشورت هایی انجام می شود. عموم مردم نیز این فرصت را دارند تا در تمام مراحل فرایند تهیه طرح مشارکت کنند. حق قانونی برای اعتراض به پیش بینی های طرح در جریان بررسی و جوی عمومی وجود دارد.

اجرای طرح بستگی به قوانین حاکم بر توسعه و کنترل توسعه و برداشت دستگاه برنامه ریزی محلی از آن دارد. اگر اهداف طرح کاملاً درک شود و طرح دارای راه حل مناسب و معقولی برای مشکلات جامعه باشد، سازندگان تمایل بیشتری خواهند یافت تا در جهت مصلحت عمومی با طرح اطمینان یابند.

□ طرح ساختاری Structure Plan

طرح ساختاری، طرحی مخصوص یک استان یا منطقه شهری بزرگ و بی اهمیت است که سیاست ها و پیشنهاد های عمومی را تعیین می کند. طرح ساختاری تا جایی با نظام های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی منطبقه از نواحی می آید که تحت کنترل یا تأثیر برنامه ریزی باشند. این طرح در واقع چارچوب برنامه ریزی برای یک منطقه شامل توزیع جمعیت، فعالیت ها و روابط بین آنها، الگوهای کاربری زمین، توسعه تاشی از فعالیت ها، شبکه ارتباطات و نظام خدمات رفاهی محسوب می شود. طرح ساختاری را دستگاه برنامه ریزی محلی یا همکاری دستگاه های محلی تهیه می کند. در این طرح تمام و خالی زیر مورد توجه است؛

۱- تفسیر سیاست های ملی و منطقه ای

۲- تعیین اهداف، سیاست ها و پیشنهاد های عمومی

۳- تهیه چارچوبی برای طرح های محلی

۴- مشخص کردن نواحی عملیاتی<sup>۱۳</sup> پهنه های عملیاتی

۵- تهیه راهنمایی برای کنترل توسعه

۶- تهیه مبنای برای هماهنگ سازی تصمیم ها میان سطوح مختلف دستگاه

دولتی

۷- مطرح کردن مسائل اصلی برنامه ریزی نزد حکومت مرکزی و عموم مردم طرح ساختاری مرکب از گزارش نوشتاری است که اطلاعات کامل تر آن شامل بررسی، ارائه سیاست ها و پیشنهادها به همراه بررسی منابع موجود برای اجرای طرح در گزارش فعالیت های قبلی می شود. این طرح باید شامل دیاگرام ها، تصاویر و توضیحاتی باشد تا دستگاه برنامه ریزی محلی به خوبی آن را درک کند. طرح ساختاری بعد از تأییدات مناسب، به حکومت مرکزی عرضه می شود و ممکن است تصویب شود، تعدیل گردد یا رد شود. این طرح پس از تصویب در هر زمان ممکن است تغییر کند، اما برای ایجاد تغییرات می بایست روبرو مشخصی که قبلاً توضیح داده شد طی شود (ن. ک. طرح توسعه).

□ طرح محلی Local Plan

طرح محلی، طرحی است تابع یک طرح ساختاری محسوب و به وسیله دستگاه برنامه ریزی محلی برای بخشی از یک منطقه - یا کل آن - انتخاب می شود. در بریتانیا سه نوع طرح محلی وجود دارد:

۱- طرح های ناحیه ای<sup>۱۴</sup>: این طرح ها مربوط به این موارد است: الف) تمام یا بخشی از یک شهر که بر این اساس ساختاری شهری تصویب شده است؛ ب) تمام شهرها و نواحی شهری استان که برای آنها طرح ساختاری استان تصویب شده است؛ و ب) نواحی روستایی یک استان. طرح های ناحیه، راهبرد طرح ساختاری را به کار می بندند. پارهای تفصیلی برای کنترل توسعه و هماهنگ سازی توسعه فراهم می کنند و مسائل برنامه ریزی تفصیلی و محلی را نزد عموم مطرح می سازند. طرح های ناحیه از یک نقشه پیشنهادی، یک بیانیه نوشتاری، یک دیاگرام ناحیه و گزارش زیر بررسی ها تشکیل می شوند.

۲- طرح های موضعی<sup>۱۵</sup>: این طرح ها مربوط به برنامه ریزی جامع ناحیه ای است که در طرح ساختاری برای همسایزی، بازسازی، توسعه جدید یا ترکیب از این اقدامات مشخص شده و برای دوره ای سه ساله تهیه می شوند. این طرح ها به تغییرات همه جانبه می پردازند و حاکی از تمرکز سرمایه گذاری و سایر منابع هستند. مراکز شهری، مراکز ناحیه ای، نواحی مسکونی قدیمی و جدید، نواحی صنعتی، شهری، تجاری، مراکز خرید و نواحی تفریحی شهرهای کوچک، دهکده ها و سایر نقاط کانونی در حومه شهرها می تواند موضوع این طرح ها باشد. هر طرح موضعی از یک نقشه پیشنهادی و سایر تصاویر و نیز بیانیه ای نوشتاری تشکیل می شود، که به شرح این موارد می پردازد: الف) شرایط موجود، مسائل و دور نماهای محلی؛ ب) پیشنهاد های طرح ساختاری؛ پ) پیشنهاد های طرح ت (مرحله بندی پیشنهادها)؛ و ت) روش اجرا و منابع مالی.

۳- طرح های موضعی<sup>۱۶</sup>: این طرح ها به جنبه های مشخصی می پردازند که مقدم بر تهیه طرح جامع است، یا چه سا اصولاً در جایی که نیازی به طرح جامع نیست به کار روند. طرح موضعی شامل نقشه ها، دیاگرام ها و بیانیه ای از سیاست ها و پیشنهادهاست. طرح یک روستا - دره تفریحی، اجرای اراضی تخریب شده و نظرسازی محور سواره از جمله موارد طرح های موضعی به شمار می آید.

منبع

Whitack, Arnold (1974) Encyclopedia of Urban Planning, McGraw-Hill, USA.

پانویس

- 1- Survey
- 2- Monitoring
- 3- Action plan
- 4- District Plan
- 5- Action Plan
- 6- Subject Plan





نام کتاب: شهرهای کوچک، رویکردی دیگر در توسعه منطقه‌ای / نویسنده: دکتر زهرا فنی / ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها / چاپ نخست: ۱۳۸۲ / شمارهگان: ۲۰۰۰ نسخه در ۱۳۸ صفحه / بها: ۸۵۰۰ ریال

رویش قارچ‌های غول‌پیکر و شوخگنی به نام «کلان شهر» در طول کمتر از یکصد سال بر چهره بی‌دفاع زمین، شهرسازان و دست‌اندرکاران نسل کنونی را اندیشناک کرده است و زایش پدیده‌های ناپه‌نچار و ناشناخته، باشندگان آن را برای سرنوشتی که برای شان رقم خورده به وحشتی دو چندان دچار ساخته است. پژوهشگرانی به ویژه در مسائل شهری بر آن شده‌اند تا گریزگاهی بر این بن‌بست بجویند. اثر حاضر می‌تواند در شمار یکی از این تلاش‌ها در زبان فارسی درآید. در این میانه گفتنی است که ناشر کتاب نیز پس از وقفه‌ای به چندان کوتاه، چاپش کتاب‌های خود را در زمینه شهر و مسائل آن از سر گرفته و این اثر آغازگر دوره تازه‌ای است در کار این ناشر و نخستین کتاب از نویسنده آن.

پدیدآور پس از مقدمه‌ای کوتاه، آن را در شش فصل - که هر یک چندین زیرفصل دارند - بدین شرح نگاهشده است: کلیات، چارچوب نظری - مفهومی، شهرهای کوچک و تأثیرات کارکردی آن، تطور جایگاه شهرهای کوچک در نظام شهری - منطقه‌ای، روش‌ها و مدل‌های آزمون و تحلیل رویکرد، آزمون فرضیات و برداشت نهایی.

مقدمه با سخن اندیشه برانگیز «سرنوشت انسان نه در میان ستارگان و نه در روستا بلکه، در شهر تعیین می‌شود.» از هائری لوفور آغاز می‌گردد. در آن از جمله چنین نوشته شده است: این تفکر که «اصولاً شهرهای درجه دوم و سوم از لحاظ اقتصادی (بازگشت سرمایه) و جمعیتی (جذب جمعیت احتمالی) نمی‌توانند کارایی و توان لازم را داشته باشند»، معمولاً در جوامعی مطرح است که توسعه را روند انباشت، سود و سرمایه، بدون توجه به توزیع متناسب آن در بهمنه سرزمینی کشورشان تلقی می‌کنند؛ در حالی که یکی از ارکان توسعه جامعیت و یکپارچه بودن آن در رفع عدم تعادل اقتصادی - اجتماعی مناطق درون کشور است. نویسنده در آغاز فصل یکم، زیرفصل «شهرهای کوچک، دلایل انتخاب»، سه دلیل توزیع جمعیت و جلوگیری از تمرکز، کاهش مهاجرت و تغییر جهت آن، تقویت و استحکام اقتصادی به وسیله شهرهای کوچک را پیش کشیده است تا باینکه آنان را به عنوان یک مرکز محوری معرفی کند و در زیرفصلی دیگر شهر کوچک را با معیار سازمان ملل «یکصد هزار نفر جمعیت» شناسانیده است.

پدیدآور در سراسر کتاب، متانت قلم‌ویژه‌ای را از خود بروز داده و از یورش به کلان شهرها (معضل اصلی) و دفاع از شهرهای کوچک پرهیخته است تا نگاه علمی خود را به نمایش بگذارد؛ به گونه‌ای که در زیرفصل «شهر کوچک و توسعه پایدار منطقه‌ای» - جایی که انتظار چنین حمله‌هایی از سوی نویسنده می‌رفت - خواننده را در انتظار بیهوده‌ای برای بیانه یا مانیفستی پرشور و تند باقی گذاشته است. شاید این چشمداشت را نویسنده می‌توانست با نمونه‌هایی روشن‌ناظر بر هر یک از موارد مذکورش برآورده سازد. تنها در پیوست ۲ با نام «شهر کوچک، رویکردی نوین در همزیستی با بیابان در ایران» که پایان فصل ششم کتاب است، نویسنده فرصت یافته تا از زبانی راحت و تند استفاده کند. این پیوست از پرکشش‌ترین بخش‌های کتاب به شمار می‌رود، زیرا به مسائلی پرداخته است که یکسره به سرزمین ایران وابسته است. بندهای این پیوست، «شهرنشینی، رشد جمعیت شهری و گسترش بیابان؛ توسعه فضایی - کالبدی شهر و تأثیرهای بیابان‌زایی آن؛ رویکردی نوین در همزیستی بیابان؛ شهر کوچک، پایدار و اکولوژیک و نتیجه‌گیری»، درست برخلاف پیوست یکم است که لفاظی از فرمول‌ها و مدل‌ها آن را در خود پیچیده‌اند.

نویسنده برای توضیح هر چه روشن‌تر گفته‌های خود برای سراسر کتاب از ۲۵ نمودار، جدول و ماتریس سودجسته است. وی در سیاه‌پایان کتاب از ۴۸ پایه‌نگاشته فارسی و ۲۶ کتاب و مقاله انگلیسی نام برده که نشان از زرفکاوای نجسین برانگیز او دارد. چاپ پاکیزه، نگارش همگن، به ویژه دقت در پانویس‌ها، از آن اثری در خور و ستودنی به دست داده است. ماهنامه‌این اثر را کتابی کلاسیک (دانشگاهی) می‌داند که برای دانشجویان رشته‌های جغرافیای شهری و شهرسازی سودمند خواهد بود؛ و خواندن آن را به همه دست‌اندرکاران مسائل شهری توصیه می‌کند.

در پایان، آرزویی می‌ماند برای چاپ دوم کتاب و همت نویسنده برای نمایه‌سازی کامل (جاینام، واژگان، کسان)، یعنی چیزی که بار علمی و کاربردی پژوهشی کتاب را دو چندان خواهد کرد. می‌ماند پاره‌ای لغزش‌ها مانند جاینام‌هایی که در صفحه ۱۲۵ بد خوان هستند و بدون انگلیسی نگاشت مانده‌اند و تازه ریاخته نگاری بد نیز بر دشواری کار افزوده است. مانند ویندهوگ، دنور و کلرادووال پاسو که به صورت (کلرادووال پاسو) چاپ شده است؛ و سرانجام نشانه‌پرستی برای صفحه ۲۶ کتاب که در آن ژاپن در رده کشورهای در حال توسعه قلمداد شده است!

## درس آخر: راه

### یادی از زنده یاد منوچهر مزینی<sup>(۱)</sup>

(ترجم: منتقد، نقاش و استاد ارزنده معماری و شهرسازی)

محمود رضایی

دانشجوی دکتری معماری شهرسازی

در میان نوشته‌ها و ترجمه‌های پرشمار و گوناگون دکتر مهندس منوچهر مزینی<sup>(۲)</sup>، متنی در زمینه طراحی شهری باقی است که ارزش‌های آن کاملاً متفاوت است. «مطالعه کالبد شهر تهران از نظر بصوری و زیبایی‌شناسی» (مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران) که در سال ۱۳۷۷ در دو جلد به چاپ رسیده است. این پژوهش شخصیت علمی، جایگاه نظری و سیر اندیشه‌های شهرسازانه مزینی را روشن‌تر می‌سازد<sup>(۳)</sup>. تمایز و اهمیت این متن به خصوص از آن روست که اولاً نظریه مزینی ایرانی الاصل را در طراحی شهری بازگو می‌کند؛ آن هم با دقت و بازیابی‌های متعددی که وی، از ترجمه سیمای شهر تا مقالاتی در باب شهر و شهرسازی و نیز جزوه‌ها و تدریس‌هایش در دانشگاه‌های متعدد بر آن داشته است. دوم آنکه تئوری وی را با مطالعه موردی به عرصه علمی و میدان حرفه‌ای می‌کشاند. سوم اینکه، مزینی بر تر خود ضمایی را هم افزوده که قبل آنکه فرصت مکتوب کردن‌شان را بیاید، آنها را به ذهن و قلب دانش‌آموختگان خود سپرده است.

نظریه مزینی - واقعیت شهر اصولاً دو بعدی نیست و آنچه در مطالعات برنامه‌ریزی‌های شهری و نقشه‌های کاربری اراضی منعکس گشته است تنها بخشی از واقعیت شهر را نشان می‌دهد، نه همه آن را. برای دیدن شهر، یعنی مشاهده دقیق و آگاهانه آن، باید سه مقیاس ملاک قرار گیرد:

۱- مقیاس کلان یا بیکر شهر؛

۲- مقیاس متوسط یا سیمای شهر؛ و

۳- مقیاس خرد یا چهره شهر.

این عوامل، سازنده کالبد و یا ظرف شهر هستند اما مسئله مهم‌تر آنکه دیدن شهر به این سه مقیاس و براساس این عوامل، ما را به مفهوم دیگری رهنمون می‌شود که مزینی آن را روحیه شهر می‌نامد. آنچه روحیه شهر را پدید می‌آورد، بیکر و

سیمای چهره شهر است، به اضافه آنچه به این سه عامل جان می‌دهد - یعنی مردم و زندگی ایشان در شهر.

سپس وی با نگرشی تحلیلی هر کدام از این عوامل را به ریز عامل‌هایی تجزیه می‌کند:

مقیاس بیکر یا تماسیت جسم شهر که معمولاً از دور به دیده می‌آید و فارغ از جزئیات است، یا چهار مؤلفه ورودی و خروجی (کیفیت نقطه‌ای)، خط آسمان (کیفیت خطی)، نیمرخ (کیفیت لکه‌ای یا صفحه‌ای) تندیس (تعریف یا حجم) شناخته می‌گردد. سیمای شهر او شامل نشانه، لبه، گره، محله است و عوامل سازنده چهره شهر عبارتند از نما، فضا و اثاث.

هر کدام از این موارد نیز خود دارای مؤلفه‌های دیگری است. نظم، تجزیه و تحلیل، دقت و ریزینی مزینی در نظریه مشروح و مفصل او آشکار است.

**ایده اصلی** - جوهر اصلی نظریه طراحی شهری استاد منوچهر مزینی را باید از ترجمه و نقد «سیمای شهر» پروفیسور کوین لینچ دانست<sup>(۴)</sup>. مزینی در نقد و قضاوت قدرتی کم نظیر داشت و روحیه منتقدانه و نگاه تحلیلی وی به اندیشه‌های لینچ و حرفه اصلی‌اش، یعنی عضویت در هیئت علمی و تدریس دانشگاهی، سبب شد تا ایده‌های شهری خاصی به تدریج در نظریه‌اش منسجم گردند. نکته اصلی در بررسی نظریه او از نگاه من، انتخاب واژه سیمای برای Image است. مزینی از معنود مترجم‌هایی است که هم به زبان فارسی، انگلیسی و البته چند زبان دیگر از جمله آلمانی و فرانسه، هم به معماری و هم به شهرسازی مسلط بود و در آنها دقت نظر داشت. حتی به طرز تلفظ و شیوه نگارش هم دقیق می‌شد. بنابراین به طور کاملاً آگاهانه و عامدانه واژه‌های تجسم، تصور، ذهنیت را برای Image لینچ رد کرد. وقتی از او درباره ترجمه عنوان «سیمای شهر» پرسیده شد، او به مضمون کتاب، جمله‌ای از متن اصلی در مقدمه کتاب<sup>(۵)</sup> و نیز نامه‌ها و سخنان شفاهی



لینچ اشاره کرد و برای انتخاب واژه سیما، با دقت همیشگی اش به آنها استناد کرد.<sup>(۶)</sup>

نظریه لینچ - پارادایمی که لینچ آن را در عرصه طراحی شهری به ارمغان آورد، پارادایم ذهنی است. لینچ به برداشت و

**آنچه روحیه شهر را پدید می آورد، بیکر و سیما و چهره شهر است، به اضافه آنچه به این سه عامل جان می دهد - یعنی مردم و زندگی ایشان در شهر**

استنباط مردم از محیط اهمیت داد و با پرس و جو از آنها، پنج عامل را در مورد ناظر و سیمای شهر معرفی کرد: لیه، نشانه، گره، محله، راه. با کمک اینها، وی به بررسی هویت، ساختار و معنا در شهر پرداخت. هدف او به غیر از مشارکت مردم در ساخت شهر، آشکار ساختن جریان ناپیدای دو یا چند جانبه ناظر و محیط است و به رابطه ذهن آدمی با جسم شهر می پردازد. آن گونه که مزینی می نویسد، اهمیت لینچ آغاز دگرگون کردن مفهوم شهر از پدیده های دوبعدی و کاغذی (از برنامه ریزی و متن های مختلف گرفته تا نقشه های دوبعدی کاربری) به پدیده های چند بعدی و همراه آن زندگی شهری (طراحی شهری) است.

**بررسی و نقد** - از آنجا که از یک طرف مزینی معماری خوانده است (برخلاف لینچ) و از طرفی دیگر - همان گونه که بیان شد - وی به واژه سیما تاکید داشت، جرقه هایی جدید برای وی پدید آمد که ملاحظات بصری، هنری و تصویری آن بسیار قوی تر از جنبه های ذهنی و روان شناختی لینچ شد. بر خلاف تئوری لینچ که هر ۵ عامل معروف وی تقریباً هم وزن هستند، در نظریه مزینی نوعی سلسله مراتب وجود دارد. عوامل سیمای شهر مزینی به ترتیب اهمیت عبارتند از نشانه، لیه، گره، محله.

در این اواخر او به چهار دلیل عمده و مدیرانه راه خود را از مقیاس سیما به مقیاس چهره منتقل ساخت، نخست آنکه راه در بافت سرشته شده و به ناظر نزدیک تر است و به همین خاطر مقیاس چهره برای آن مناسب تر می نماید، دوم آنکه با وجود عامل فضا در مقیاس چهره بهتر است راه را که نوعی فضاست

**خاطرات مردم، رفتار آنها، خطای دید و سایر حواس، برداشت ذهنی و تصورات متفاوت آنها در نظریه مزینی، جای شان - اگر نگوییم خالی - دست کم کم رنگ است**

به زیر عامل فضا و دسته بندی چهره آورد. سوم، جوانب راه که غالباً نما هستند در مقیاس چهره اند؛ و سرانجام اینکه ماهیت راه جدید نیست و به تعریفی از پیش نیاز ندارد در حالی که سایر

عوامل سیمای شهر القایی اند و لینچ آنها را برای بار نخست به طور سیستماتیک تعریف می کند.

نظام - گر چه این نگرش، دقت و وسواس مزینی و بازنگری های متعدد او را در تجزیه و تحلیل هاش نشان می دهد، ولی امروزه پذیرفته شده است که اکثر جداول و تقسیم بندی ها می توانند به سهولت در هم ریخته شوند. تداخل عوامل مختلف نظام تقسیم بندی را می شکنند و استثناها - به ویژه در زمینه علوم غیر دقیقه ای چون علوم انسانی و هنر - فراوان اند و گاهی خود اصل می شوند؛ ضمن آنکه در تجزیه عوامل نباید از ترکیب آنها غافل ماند. مثال های بیشماری می توان آورد که لیه بر گره منطبق باشد و هر دو خود نشانه باشند، یا گاهی عوامل سیما در بیکر قرار گیرند. بنابراین با دلایل مشابه می توان موارد ترتیبی نظریه او را به گونه ای دیگر مرتب ساخت. منتها نکته اینجاست که مزینی می خواهد بر خلاف لینچ به تعاریفش تعمیم ندهد، همچنین اصل در نظریه او معرفی القایی بصری برای شهر است که با کمک آن بتوان به دیدن شهر و درک روحه آن نایل شد. از این روست که رعایت ترتیب القایی بصری و دقیق این نظریه برای شهرسازان

**اصل معرفی القایی بصری برای شهر است که با کمک آن بتوان به دیدن شهر و درک روحه آن نایل شد**

نسل های بعدی همان قدر ضروری است که تکمیل و پیشبرد آن؛ یعنی دقیقاً همان کاری که وی درباره اندیشه های لینچ انجام داده است.

**کیفیت** - از دیگر تفاوت های نحوه اندیشیدن لینچ و مزینی، بر خلاف نکته پیشین، در کیفیات ظاهر می گردد؛ مزینی در شرح عوامل مختلف نظریه اش صفات و کیفیاتی همچون زشت، زیبا، نرم، سخت، مطلوب و نامطلوب قایل می شود، و حتی شیوه ای برای ارزش گذاری و رتبه بندی پیشنهاد می کند. بنابراین برخلاف نظریه سیمای شهر لینچ که تنها به تفسیر می پردازد، نظریه مزینی جنبه های ایدئولوژیکی نیز دارد. در ساحت محله، لینچ به کیفیات اجتماعی، فرهنگی، نژاد و مذهب بسنده می کند اما مزینی تأکیدش بر ملاحظات اقتصادی نیز هست. محله ها را از نظر مزینی می توان به سه کیفیت غنی، نهیست، متوسط تفکیک کرد. هوشمندی و واقع نگری مزینی ایرانی در توجه بر همگرایی گروه های مختلف اقتصادی در امر سکونت در واحدهای همسایگی، نوعی امتیاز بر محله های لینچ و همکارانش محسوب می گردد.<sup>(۷)</sup>

**ظرف، منظروف، ذهن** - مسلماً تأکید مزینی بر کیفیات کالبدی شهر است و هر چند ظرف و منظروف شهر را از هم جدا می کند ولی به نسبت توجه به جنبه های کالبدی تأکید چندانی



# تعمیرات

## اینجا ساختمان گاندی است

زادگاه ما همناسه!

تالار بزرگی با دیوار پوشهای چوبین و ساده و پنجره‌های به گستره تمام افق. دیوارهایی کوتاه از چوب و سردیوارهایی از شیشه.

یاران بر اتاقک‌های تالار نشسته‌اند، غلمها بر کاغذ می‌نشینند بی تکلف و گاه حرفه و گفشتگوی یاران تجربه‌یبه، اداری و توزیع و آنانی که به دیدار می‌آیند به هیاهو نیز می‌کشند و این همه شلوغی فضای تالار تولید را سرزنده نگه‌میدارد و هراز گاه سکوتی که چندان پاینده نیست، تکابویی هر روزه و همواره برای گفت و شنود با دور دست‌ها تا بر باریکه نوار نهان شود و سپس از هزار توی نوارها بر کاغذ سپید بشینند تا نظم گیرد، و برایش و بیزاسته شود و به نیاری رایانه آراسته گردد، بر صفحات مجله چیده و چاپ شود تا تولدی دوباره و پیدایشی دیگر را راهی جهان نشر کند.

«در فراز و فرودی پنج ساله»

عباس جلالی



# شهرداریها



آموزش، پژوهش و تخصصی را در پیوند با برنامه‌ریزی و مدیریت؛ تجربیات شهرداری‌های کشور و جهان طرح می‌کند.

این نویی بر تجربه، گروه بزرگ یاران آینده خود را در مسائل شهری، از جغرافیا گرفته تا مهندسی عمران و از علوم سیاسی گرفته تا مهندسی ترافیک دعوت کرده تا در ۱۷ زمینه مشخص و روشن علم بزنند که دامنه‌اش از تاریخ شهرنشینی تا املاک رسانی شهری و روان‌شناسی اجتماعی شهری است.

سردبیر ماهنامه در یادداشت بیانی‌موار خود بر این باور یای فشرده است که ماهنامه می‌تواند «تأثیرات تمیین کننده‌ای در رشد و ارتقای دانش فنی و تخصصی مدیران و کارکنان سازمان - مدیریت شهری - داشته باشد».

برپشت و روی مجله تصویرری آبی رنگ (نگاتیو) از همایش سراسری اعضای شوراهای اسلامی کشور نقش بسته، طراحی روی جلد بسیار ساده‌است و تیتروهای گزیده تنها و روی جلد و به فارسی چاپ شده‌اند. بجز جلد رنگی، ماهنامه در ۶۶ صفحه سید و سیاه چاپخشی می‌شود.

«شهرداریها» در هر شماره گامی تازه

برمی‌دارد. از شماره دوم، صفحه‌های درونی جلد را با آگهی می‌آرایید و عنوان‌های گزیده به انگلیسی بر پشت جلد می‌نشیند، در حالی که چکیده مقاله‌ها به انگلیسی صفحه پایانی را در



اشکال جلد دارند. در همین شماره نوید سعیدی معاون سردبیر می‌شود، زهرا تشکر همچنان مدیر پروژه باقی می‌ماند.

در شماره سوم، ماهنامه نخستین فرزند خود را تکثیر می‌کند، ویژه‌نامه‌های شماره «صفحه‌های و تمام رنگی با نام «سامانه‌های مبلغان شهری» که کار سرویس علمی - پژوهشی است، «مشاور پژوهش» از شتابنامه مجله حذف می‌گردد.

شهریور ماه ۷۸، شماره چهارم منتشر می‌شود، مدیریت هنوی رسماً به جمشیدبیری سپرد و واگذار شده است، و بر روی جلد طرح‌های نمادین جای عکس را گرفته؛ اما پشت جلد همچنان با پاتمان‌های تاریخ ایران همچون مناره مسجد خاش (در شماره دوم) آراسته می‌شود.

در پنجمین شماره، سرتیترها جای ثابتی

برای خود یافته‌اند. درونمایه، ماهنامه از پس این سرعنوان‌ها خود را نشان می‌دهد. پس از یادداشت سردبیر و گزارش اصلی که بر محور مشخصی در هر شماره گردش می‌کند،



سرتیترهای مشخص‌تری چون «اندیشه»، گفت و گو، قانون شهر، عمارت نو، شهر دیگران، مشاور حقوقی، تجربیات جهانی، سازمان‌های بین‌المللی، خبر و گزارش‌های خبری، آموزش، شهر در سرزمین‌های اسلامی، با مخاطب و تازه‌های نشر، «چاپ‌چوبه ثابت ماهنامه را می‌سازند. از این شماره، ماهنامه صاحب‌پست الکترونیکی [E.mail] شده‌است.

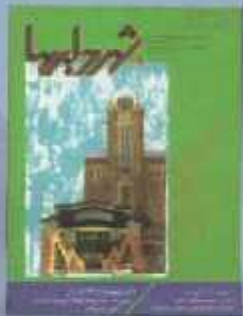
۱۲ خرداد ماه ۱۳۸۶ خورشیدی «قانون بادیه» از تصویب مجلس شورا گذشت. «بادیه» در گذر زمانی ۲۹ ساله، «شهرداری» نام گرفت و نهادی به نام «اتحادیه شهرداری‌ها» را بنیاد آورد. برپوش داد آن نشریاتی شد که نخستین شماره‌اش در ۱۳۳۵ انتشار یافت و چهارده سال پایید. این نخستین دوره انتشار ماهنامه بود که در فروردین ۱۳۴۹ آخرین (یکصدوسی چهارمین) شماره‌اش بر پشخوان تشریفات نشست.

۶ سال بعد، چند ماهی پس از انقلاب، در برداد ماه ۱۳۵۸، «مجله شهرداریها» تولدی دوباره یافت و درخشید. اما دولت مستعجل بود و در محاق ناشناخته‌های نشر آن سال‌ها فرو مُرد. باز دیگر خرداد ماه، و این بار ۶۲ سال پس از «قانون بادیه»، آنک نهال شورا که ریشه کرده و همراه با شهرداری‌ها که به بالندگی رسیده، برای بنسوزسازی «بنیاد جامعه‌مدنی» به تگاپور آمده است، در گرماگره‌های رویدادهای خجسته، ققنوس ماهنامه «شهرداریها» باز دیگر از میان خاکسترهای خویشتن جان می‌گیرد و بال می‌گشاید.

تی چند از جوانان نسلی نو گام پیش نهادند تا این سوچین پرواز را تمام بخشند. بر شناسنامه نخستین شماره مجله نام ایشان بر صفحه نشسته است.

صاحب‌امتیاز: وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها  
مدیر مسئول: احمد خرم  
سردبیر: علی نودز یور  
بنشاور علمی پژوهشی: محمود نجفی  
هیئت تحریریه:

سرویس علمی پژوهشی: نوید سعیدی رضوانی  
سرویس فرهنگی اجتماعی: زهرا تشکر  
سرویس بین‌المللی: حسن شعبی  
بیانیه‌ای که بر نخستین صفحه مجله نقش بسته است، آن را نشریاتی تخصصی می‌داند که مسایل و موضوع‌های علمی،





و طراحی آرایش یافته‌اند. از خواندن ترین گزارش‌های خبری مجله «شهردار مدرسه» گام اول مشارکت است.

ماهنامه در آغاز دومین یاد نشر خود، خرداد ۱۳۷۹ (سیزدهمین شماره) دومین ویژه‌نامه خود را نیز تقدیم خوانندگان «شهردارها» کرد است؛ ویژه‌نامه «سایه‌های مینان شهری» که دستاورد سرریس علمی - پژوهشی است، آراسته و زیبا و تمام رنگی بیوست به مجله که با پارکری بیشتر جهان‌شاه پاکزاد و سولماز حسینون سامان یافته است. دومین گام این شماره، نخستین «فهرست موضوعی مقالات» یک‌سال مجله است که از صفحه ۲۰ به‌ماهنامه بیوست شد تا برای سال‌های بعد تهیه‌تدیه گردد.

ماهنامه در چهاردهمین شماره خود «شماره استاندۀ جهانی نشریات بیابستی» [ISSN] را دریافت می‌کند و ارزش تازه می‌یابد. صفحه‌های درونی جلد ماهنامه با گراوری رنگی، چاپخش نخستین شماره فصلنامه «مدیریت شهری» را اعلام کرده است، بر پستانی تصویر جلد فصلنامه چنین خوانده می‌شود: «فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، بهار ۱۳۷۹، ۹۸، صفحه، ۳۰۰۰ ریال».

شماره یازدهم مرداد ماه بر محور اصلی «فضای سبز» طراحی زیبایی از فرخنده صائق را بر روی جلد، و تصویری زیباتر از نگوور کاناذا را بر پشت جلد چاپ کرده است. ماهنامه در بی دست‌پای به کیفیتی بالاتر، از شماره صفحات می‌کاهد و آن را به ۷۲ صفحه می‌رساند. در این شماره چاپ بخش آموزش و شهر و شهرداری‌های جهان، به صورت تمام رنگی مجله را از یکناختی چاپ سید و سیاه بیرون می‌آورد.

شهریور ۱۳۷۸، در شانزدهمین شماره ماهنامه، به پامردی زهرا تشکر «دیر ویژه» برای سازمان‌های غیردولتی NGO ویژه‌نامه‌ای در ۳۰ صفحه تدارک دیده شده که این بار بیوست مجله است. این سومین ویژه‌نامه، یکسره رنگی و سرشار از تصویرها و طرح‌های گوناگون است که در آن چندین سازمان معرفی شده‌اند - کار زیبایی که بر کشش و جذابیت ماهنامه افزوده است. از این پس شمارگان ماهنامه که ۵۰۰۰ نسخه است به شناسنامه مجله افزوده می‌شود.

شماره ۱۷، با ۸۰ صفحه مطلب و عکس چاپ شده است. آگهی‌های رنگی بر روی کاغذ

پشت جلد شماره ششم، مهرماه، با تصویری از «آلاز شهر آتاواچی کاناذا آرایه یافته است. عنوان مدیر پروژه نیز از شناسنامه مجله برداشته شده است.

آخر ماه ۷۸ (شماره هفتم) شماره‌ها از روی جلد پاک می‌شود تا برای همیشه این نوار رنگین خالی بماند. چکیده انگلیسی نیز جای خود را به فهرست / درونه انگلیسی می‌دهد و نویسندگان هر شماره همواره با عنوان «همکاران این شماره» بر شناسنامه صفحه نخست می‌نشینند.

شماره هشتم، دیماه، مجله مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری «تزدیک‌ترین یگان پژوهشی به خود را معرفی می‌کند و به همراه آن در دو جدول ۶۸ کتاب و نشریه از دستاوردهای این مرکز را به نمایش می‌گذارد. در این شماره تعداد صفحه‌های رنگی آگهی به ۶ صفحه افزایش یافته است. از اینجای کار عکس‌های پشت جلد نیز همراستای محور و موضوع ماهنامه برگزیده شده‌اند. در صفحه فهرست چنین نوشته شده است: «میلان مربوط به مطلب مدیریت کلان شهرها»

بهمن ۱۳۷۸، شماره نهم، ماهنامه تولید مقاله همزادی را مژده می‌دهد. بر صفحه‌های مدیری رنگی، دانش‌پژوهان شهرسازی و علوم اجتماعی را برای این «زادشهر» فرا می‌خواند تا مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری، فصلنامه‌ای به نام «مدیریت شهری» را منتشر سازد. زادگاه هر دو نشریه یکی است، ساختمان شماره ۱۶ در کوچه پنجم خیابان گاندی. در این شماره سرتیتری تازه با نام «از نگاه شهرتار» در فهرست مجله به چشم می‌خورد.

دهمین شماره ماهنامه «ویژه آتش نشانی» است که با همکاری دبیرخانه ستاد هماهنگی آموزشی و آتش‌نشانی کشور فراهم آمده و زهرا تشکر دبیر ویژه این شماره است. برای نخستین بار ۸ صفحه از مطالب و عکس‌های ماهنامه رنگی چاپ شده است. آگهی‌های همبسته با مسائل شهری، فوده صفحه‌رنگی، حال و هوای دیگری به فصلنامه داده‌اند.

فروردین ۱۳۷۹، شماره یازدهم، دو بخش «اندیشه و پژوهش» و «دیدگاه» جایگاه خود را در مجله یافته‌اند. کتاوی ستر جاریه مقاله‌های علمی - پژوهشی را دارد و دومین تنها بازتاب دیدگاه‌های نویسندگان آزاد مجله است، بدون ذکر منبع و مأخذ. این بار شمار صفحه‌های مجله به ۷۲ افزایش یافته و تجربه ۸ صفحه رنگی نیز تکرار شده است.

شماره ۱۲، اردیبهشت ۱۳۷۹، ماهنامه واپسین شماره از نخستین سال دوره جدید خود را پشت سر می‌گذارد. برای نخستین بار مسرهای ویژه دوجرخه را تا از آزادی به‌ماهنامه کشاند و چشم‌پاری هم تصویر پشت جلد را در پیوند با آن برگزیده است. بار دیگر مقاله، ناصر بر کیور موضوع توسعه شهری را با غلامرضا اشاری به «گفت و گو» نشسته است. این شماره به ۷۴ صفحه حجم یکسره سید و سیاه چاپ شده که تنها پارهای از صفحات آن با زمینه‌های تصویری



کلاس در میانه مجله پیوست شده‌اند که بزرگ‌نویس با نوآوری دفتر برنامه‌ریزی عمران وزارت کشور، فراهوانی جالی است برای مسابقه نقاشی کودکان، با نام «آش آشانی شهر من».

آبان ۱۳۷۹، هجدهمین شماره ماهنامه منتشر می‌گردد. نوآوری چشمگیر، گزارش تصویری، جای ویژه‌ای را در میان شماره‌های پیش از خود دست و پا کرده است. این گزارش در ۸ صفحه از شهرهای یزد، اصفهان، شیراز (از ایران)، آلیت (اسپانیا) و قاهره (مصر) فراهم آمده که با کاغذ کلاسه و عکس‌های زیبا در میانه مجله تسته است (صفحات ۵۹-۶۶).

شماره ۱۹ آذر ۷۹، ماهنامه بر روندهای یادگار دست می‌یابد و در مرزهای یکصد صفحه مطالب خود را می‌نهد. در میزگرد این شماره گروهی از استادان و اعضای هیئت علمی دانشگاه‌ها، همچون منوچهر مرینی، مظفر صراف، اسماعیل شیعه، غلامحسین مجتهدزاده، سیمین جناحی، حسین ایمانی، حمید عاجدی، مصطفی بهزاد، حمید فتوحی و حسن احمدی و معاون سردبیر



ماهنامه، شرکت داشته‌اند. فرخناز لویخت مترجم آلمانی و عینو سوسوی مترجم فرانسه زین به سرویس بین‌الملل پیوسته‌اند تا فرآیند تازه‌های جهان را بیشتر پوشش دهند.

ماهنامه به خاطر انتشار بیستمین شماره خود (دی ماه ۷۹) چهارمین ویژه‌نامه‌اش را درباره شورای شهر، بولایی‌ها و تنگناها سامان داده که نخستین کار مکتوب در این زمینه است. این ویژه‌نامه در ۴۸ صفحه و در قطع وزیری با قلم سوسوی چاپ و به صفحه‌ریزایی ماهنامه چسبیده است. این شماره با ویژه‌نامه همراهش در ۱۱۶ صفحه چاپ شده است. محمد حسن شهیدی و مظفر صرافان مشاوران علمی این شماره‌اند.

شماره ۲۱ در بهمن ماه ۷۹ با ۸۴ صفحه بسته شده که ۳۰ صفحه آن رنگی و بقیه سیاه و سفید چاپ شده است. در این شماره شرکت شهرک‌های صنعتی تهران در صفحه رنگی کلاسه و در قالب تبلیغات معرفی شده است. از شاخصه‌های این شماره پنجمین بخش میزبان شهری است که کیفیت رنگ خوبی یافته و سوار از

تصویر است.

ماهنامه با انتشار ۲۲مین شماره، به مرزهای بیستین سال عمر خود از دوره جدید نزدیک می‌شود. باز هم کسانی به سخته می‌پیوندند، علی عزیزی دانا از گروه بین‌الملل «مهرگز دانی در شلی» را به فارسی گردانیده، زهرا خوش‌نمک گزارش‌های خبری را نوشته و در بخش «دانش شهر» عباس زرعت موضوع مالکیت حقوق شهروندی را بر روی کاغذ آورده است. این شماره در ۸۴ صفحه چاپش می‌شود.

ماهنامه آغاز سال ۱۳۸۰ را با ویژه‌نامه «طراحی شهر» جشن می‌گیرد که پنجمین ویژه‌نامه است. در ۲۰ صفحه تمام رنگی با مطلع وزیری، عکس‌ها و طرح‌های عالی، جهان‌شاه باکراد مشاور علمی و علامه رضا کاظمیان دبیر این ویژه‌نامه‌اند. شوربختانه پیوند ماهنامه با ویژه‌نامه‌هایش تا اینجایی کار گسته مانده است. این ۲۳مین شماره مجله از دوره جدید است. مرجان ذکالی به پاری سرویس فرهنگی - اجتماعی آمده تا بخش پیشگام و بیانی‌های را با نام «شورای شهر و مشارکت» در علفنامه سامان دهد. این بخش زین پس، همواره بر صفحات رنگین چاپ می‌شود.

شماره ۲۴، دومین ماه بهار ۱۳۸۰، گزارش اصلی را جلال معصوم با جوان‌ترین‌های پژوهش شهری - علامه رضا کاظمیان، زانیه رضازاده، کمال اظهاری و اعظمی خاتم - با گفت و گوی انسانی «شهردار و جامعه» بر روی صفحه آورده



است. این شماره ۸۴ صفحه چاپ شده که کمتر از نیم آن رنگی است. گردانندگان مجله مجز سردبیر، هیات تحریریه، بخش هنری که از شماره‌های نخستین ثبت بوده‌اند، اینک از شماره ۱۲ اندک‌اندک تثبیت شده‌اند با:

- ویرایش: علامه طالبی
- هماهنگ کننده امور فنی: سعید مردانه
- تصویرسازی: مهدی یار محمدی
- امور آگهی: مرضیه ناچی
- امور توزیع: مرضیه مردانی
- حروفچین: فرزانه دارستانی، فراهانی
- نمونه خوان: لیلا شاهبخش

خرداد ماه ۱۳۸۰، ماهنامه سومین سالگرد تولد خود را با چاپ چهارست موضوعی مطالبه (از شماره ۱۲ تا ۲۴) در ۸ صفحه جشن گرفته است و صفحات را با گزار روی جلد ۱۲ شماره واپسین آیین بسته. در هفته چاپ رنگی نیم از ماهنامه رونمایی شده است. بخش شورا و مشارکت همواره بر روی برگه‌های جذاب رنگین چاپ می‌شود.

در تیر ماه ۱۳۸۰ بیست و ششمین شماره ماهنامه منتشر می‌شود. بی هیچ توضیحی، تیرهای اصلی «مشاور حقوقی، مشاور اداری - مالی، دیدگاه به پایان مجله کوچیده‌اند - یعنی پس از «اخبار کوتاه» حجم مجله بر روی ۷۶



صفحه یادگار مانده است که این بار بیش از ۴۰ صفحه رنگی و پراکنده است. آنچه با سامانی چیدمان این شماره چیره شده، مقاله پرکشش «اخبارهای نوشهر» نشان که آب و پشته‌های باز زنده‌سازی کهن ترین ساخته‌ای ایرانیان» کار علیرضا دانش‌دزفونی است.



شماره ۲۷، مرداد ماه ۸۰. ماهنامه با چاپ تنها یک آگهی، روزآمد بودن خود را به نمایش گذاشته است؛ بر صفحاتی شفاف «ایکونوس» (نخستین ماهواره بازرگانی) تبلیغ شده است؛ با تصویری ماهوارمانی از مشهد به تاریخ خرداد ماه ۸۰. در واقع این برون داد علمی فقط با یک ماه فاصله بر صفحه‌های ماهنامه خودنمایی کرده است. دکاتی گزارش اصلی را سامان می‌دهد؛ در حالی که جلال معصوم‌القبای شهر را روی صفحه می‌آورد.

ماهنامه در ۲۸مین شماره خود به سوی مرز بیش از یکصد صفحه خیز برداشته است و در ۱۰۲ صفحه که نیم آن رنگین است، چاپ می‌شود. غلامرضا طالبی ویسین ویرایش خود را در مجله انجام می‌دهد، معاون سردبیر، با مقاله‌های قابل درک و رضا مرتضایی با «طراحی سبز» و انبوهی از عکس‌های شاداب و رنگین، حال و هوای تازماری به این شماره داده‌اند.



احمد خرم مدیر مسئول رهسپار وزارتخانه‌های دیگر می‌شود. شماره ۲۹، مهر ماه ۱۳۸۰. اینک، ماهنامه از چند شماره پیش‌تر به همناختی میان شماره صفحات و تنوع مقاله‌ها دست یافته است. بیش از نیم مجله ۹۶ صفحه‌ای چاپی رنگین دارد به گونه‌ای که بخش‌شورا و مشارکت‌یکسره بر روی کاغذهای با زمینه دو رنگ چاپ خورده‌اند. از پرکشش‌ترین بخش‌های این شماره گزارشی نیمه‌تصویری از کانادا است که به همراه بیانیه اروپایی حقوق شهری، نوآورترین مقاله، با برگردان حسین ابعانی جاجرمی، ترازوی دیگر به ماهنامه داده‌اند. از آن پس، حفیة خادمی منجم با ذوق، ویرایش ماهنامه را عهده‌دار می‌شود تا روانی و تسوایی نگاشته‌ها را در جلدان کند.

آبان ماه ۱۳۸۰. شماره ۳۰. ماهنامه، ویژه «گفت و گو و تعامل در شهر» به مناسبت سال گفت و گوی تمدن‌ها، نشر می‌یابد. تنها بخش‌های گزارش اصلی، اندیشه و پژوهش و قانون شهر شباه و سید مائده‌اند و بقیه مجله یکسره رنگی است. «تجزیات جهانی» بر تصویرترین و متنوع‌ترین بخش رنگین ماهنامه است.

شماره ۳۱، آذر ۸۰. هیئت تحریریه در شناسنامه خود سرویس «فرهنگی-اجتماعی» را به نحقی گنگ برده است. دبیر سرویس فرهنگی اجتماعی، از پایه‌گذاران پرنشاطی که بار سنگین گزارش اصلی بر دوش او بوده، از یاران خود جدا شده است. مجله در این شماره، مقاله «شهرداری‌ها و تفاوت بر ساخته و ساز غیر رسمی» نگاشته یکی از چوالتیرین یاران از دست رفته‌اش، محمود شهیدزاده را بچاپ می‌سیار تا با او و تاعی کرده باشد. بهی مجله به ۲۵۰۰۰ ریال افزایش می‌یابد.

دشمن برنامه‌ریزی عمران وزارت کشور در شماره ۳۲. ماهنامه، همزاد دیگری را در گروه نشریات شهری بی‌می‌ویزد؛ در صفحه رنگین آگهی‌های مجله بر زمینه سیاه خطی سرخ و طلایی به چشم می‌خورد؛ «دعوت به همکاری فصلنامه فرهنگ ایمنی»، ساختمان کالبدی باز دیگر به تکاپو در آمده است. فصلنامه مدیریت نیز دومین سالگرد خود را با عنوان «هفتمین شماره پایانی» و با گزرو پست جلد‌های هفتگانه خود، جشن گرفته است. سرویس حقوقی و بین‌الملل، «شهرداریها» به رویت اسناد و در ماهنامه می‌کشد.

بخشی برای هویت‌شناسی شهرداری در ایران، ماهنامه حالا دیگر به شبکه جهانی رایانه راه یافته است.

شماره ۳۳، تنوع مطالب و حجم بالا، ماهنامه را به سوی افزایش صفحات سوق داده و در سومین سال عمر این شماره صفحات را از ۶۶ صفحه (شماره نخست) به ۱۱۶ صفحه در همین شماره رسانیده است. این بار آگهی‌ها بجز یک مورد همه درباره تلاش‌های مطبوعاتی انتشارات سازمان شهرداری‌هاست. صفحات معنی نیز انتشارات سازمان را با ۱۵۰ عنوان کتاب معرفی می‌کند. شتاب چاپخش کتاب‌ها به اندازه‌ای است (۲۰ عنوان کتاب و ۲۳ نشریه از آبان تا بهمن ۸۰) که برای کتاب‌ها هم برگ اشتراک چاپ شده است!



ماهنامه در ۳۴مین شماره خود در آسند ۸۰، که ویژه مرکز شهر است، به خوانندگان و دستفاران خود پندانه داده است؛ مجله‌های نفیس و تمام رنگی که ۳۰ صفحه از پرتصویرترین صفحات آن بر روی کاغذ گلشنه چاپ شده و گزارش تصویری «طرح نوسازی ایستگاه فرانت‌هورت» در این صفحات از تماشایی‌ترین بخش‌های ماهنامه از هنگام زدنش تاکنون بوده است. بهی مجله در این شماره به ۴۰۰۰۰ ریال افزایش یافته.

آغاز سال ۱۳۸۱، شماره ۳۵. ماهنامه همچنان در آن سوی مرز یکصد صفحه چاپ می‌شود چند تن از قلم به‌دستان به بخش‌های ار ماهنامه وفادار ماندند و نامشان همواره برای آنها دیده می‌شود، نازملا مرادی در «انتکاری دیگر»، حسین احتشامی در «نشاوری حقوقی»، حمید فتوحی در «آموزش»، محمد سالاری‌زاد در «از نگاه شهردار».

شماره ۳۶، اردیبهشت ماه، انتشارات سازمان شهرداری‌ها در یکی از نخستین صفحات ماهنامه خبر از پیوستن به پایگاه‌های رایانه‌ای را می‌دهد که بخش‌های ار ماهنامه، فصلنامه مدیریت شهری و فصلنامه ایمنی را چند روز پیش از انتشار می‌نویسند در این

پایگاه مشاهده کرد. سرویس خبر و گزارش توجیح نادری را با عنوان همکار تازه می‌پذیرد.

این شماره پر برگ (۱۴۰ صفحه‌ای) بجز ۱۲ صفحه نخست (گزارش اصلی) یکسره رنگی چاپ شده و از صفحه ۱۰۹ به بعد به یاد سه تن از دست‌سندگان سانحه هوایی، به معرفی آثار دو تن از آنان - پرفیاض و میربوسنی - دست یازیده است. بهای این شماره و شماره پیشین به ۲۵۰۰ ریال کاهش یافته.

خرداد ۱۳۸۱، ماهنامه گام در چهارمین سال انتشار خود نهاده است. با بیشترین شماره صفحات (۱۴۸ صفحه) تا این هنگام، در این شماره محور مجله «شهرداری‌ها و روابط عمومی و اطلاع‌رسانی» است. سرویس علمی - پژوهشی به کوشش علی صفوی، فهرستی موضوعی را برای یکسال (شماره‌های ۲۵-۳۶) سامان داده است و آن را با گزارشی رنگی روی جلد ماهنامه افزوده است. بهای مجله - ۵۰۰ ریال افزایش می‌یابد.

شماره ۳۸ ماهنامه همچنان پر برگ و رنگین چاپش می‌شود. سوت‌هایی که جیسمان پایدار نشریه را می‌سازند، هر یک لوگوی ثابتی به خود گرفته‌اند. این بخش‌های ثابت شامل یادداشت‌سردبیر، گزارش اصلی، اندیشه و پژوهش، قانون شهر، مشاور حقوقی، مشاور اداری - عالی، شهرداریها، به روایت اسناد، از نگاه شهردار، گفت و گو، شورا و مشاورت، تجربیات جهانی، شهر و شهرداری‌های جهان، عمارت، آموزش، مخاطب، راه‌آورد سفر، گزارش‌های خبری، اخبار کوتاه و تازه‌های نشر هستند. بر پشت جلد، یکی از شناخته‌ترین ساختمان‌های جهان در سده بیستم - یعنی موزه گوکنیایب نقش بسته است.

مرشد ماه ۱۳۸۱: ۳۹مین شماره با محور



اصلی «عمران شهری» در ۱۱۶ صفحه چاپش می‌شود. بجز ۱۲ صفحه نخست، مجله چاپی رنگین دارد. این بار میزگرد ماهنامه با حضور سردبیر آن برگزار شده است.

۴۰مین شماره ماهنامه، با حرفی نسبتاً ریز و بسیار پر برگ

(۱۳۸ صفحه) بسته شده است و این نشان از کار انبوه‌ست‌اندر کاران ماهنامه دارد. علی افتخاری سردبستی کار نشریات را به دست می‌گیرد. شناسنامه مجله به بلور شکفتی برانگیزی تغییر کرده و سرویس علمی - پژوهشی به رغم حضور



فعال آن، حذف شده است. علامت‌ها کانفیدان از سرویس کناره گرفته و تنها عهددار فصلنامه مدیریت شهری مانده است. سرویس را دونن از همکاران - علی صفوی و عباس جلالی - می‌گردانند. در این شماره نیز سردبیر ماهنامه هم میزگرد محور اصلی «شهرداری‌ها و اشتغال» شرکت بسته است. از این پس محمود برآبادی برای ماهنامه اتقایی شهر را می‌نویسد. در ساختمان گاندی، جابه‌جایی انجام می‌شود. «مجموعه شعبی سرپرست توزیع ماهنامه همراه با گروهش به ساختمان دیگری می‌روند.

ماهنامه در شماره ۴۱ خود یکی از زیرمک‌ترین و



پر برگ‌ترین مجله‌ها را در ۱۵۲ صفحه به چاپ سپرده است. طراحی گویای جمشید یاری با رنگی دلنشین، درباره فضای شهری و امنیت اجتماعی بر روی جلد نقش بسته است.

دگرگونی‌های ناگهانی کمیابندی از اعلام موجودیت رسمی سازمان شهرداری‌های کشور است. بر ماهنامه دامن می‌گسترده. ایرج اسدی آمده است تا به جای محدث شیخی صفحه گفت و گو را سرسازمان دهد.

تس چند از باران ماهنامه از بیکره جدا می‌شوند و چند نفری هم پیش‌تر از مجله رفته‌اند: کلاستی از گروه خبر و گزارش، و معصوم‌آز سرویس فرهنگی اجتماعی. یازمادگان، شناسنامه زیرین را به این شماره داده‌اند:

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداری‌های کشور  
زیر نظر هیئت تحریریه:

همکاران: نوید سعیدی رسوایی، حسن شعبی  
(وقیفه اعضای تحریریه به ترتیب الفبا آمده‌اند)

آزاده المار، عباس جلالی، مرجان ذکالی، علی صفوی، جواد علی آبادی، سرویس موسوی و خاتون میررشد

مدیر هنری: جمشید یاری شیرمرد

ویراستار: حمید خادسی

تصویرساز: مهدی یار محمدی

امور عکس: خاتون میررشد

حروفچین: زیلا ریاحی پور

نمونه خوان: زیلا شاهبختی

در شماره ۴۲ از پربرگی ماهنامه کاسته شده است. هیئت

تحریریه به کیفیت علمی مطالب ناو دارد و این شماره را در ۱۰۸ صفحه می‌سازد که به تصادف محور اصلی نیز «مدیریت کیفیت جامع TQM» است. ماهنامه با دشواریهایی رو در روست چنانکه این شماره نیز بدون سردبیر و بی حضور معاون سردبیر سرسازمان می‌گیرد. اما باران همچنان برای تلوم چاپ آن پای می‌نشینند. کمیونته ایران دوست از نویسندگان قدیمی ماهنامه به یاری تحریریه آمده است تا کیفیت علمی مجله را بالا بکشاند. همراه او شهرزاد فرزین پاک آمده تا جای خالی دبیر سرویس بین‌الملل را پر کند و ماهنامه بیاید. آزاده افتخار در تحریریه جای خود را به نازیلا مرادی





می‌دهد.

کار سنگین ماهنامه بر دوش مرضیه قاضی میرسعید می‌افتد او ناگزیر است بسیاری از کارهای دیگر ماهنامه و امور اداری را به تنهایی انجام دهد از چند شماره پیش چشم‌پوشی‌هایش نیز به جمع قلم به دستن ماهنامه در مشاور اداری - مالی پیوسته است. زهرا بختراری به کمک بخش هنری آمده است. رهاورد سفر این شماره، گزارشی است از اجلاس توسعه پایدار که اسماعیل صالحی یار دبیرین ماهنامه مسافر آن بوده است.

آذر ۱۳۸۱، شماره ۴۳ با محور اصلی ساماندهی آرامستان‌ها و در ۱۱۶ صفحه چاپ می‌شود. مجله برای تنوع بخشی و هم‌وزنی شکل و محتوا، بی‌پروا کام‌برمی‌دارد و نخستین عکس تولیدی خود را بر پشت جلد آذین می‌بندد که کاری سئودتی از خاتون می‌رواند است و همه مجله بر روی کاغذ «گلاسه» و رنگی به چاپ می‌رسد. حسن شفیعی که از تحریریه بیرون رفته است، از راه دور برای آن قلم می‌زند. امیرقنبر را عباس حقیقیان رسماً عهده‌دار شده است.

دی ماه ۱۳۸۱، شماره ۴۴: ماهنامه از بی‌دشواریها یاد دیگر بر یابی می‌ایستد. انتشار ششمین ویژه‌نامه مجله: «نخستین تجربه دشواری شهر از دست رفته یا به دست آمده» با طراحی دلنشین و چاپ عالی، آنهم در بهترین شرایط ممکن، همه را مهیوت می‌کند، دیر ویژه مرجان ذکائی و علیرضا توایی یار پرتوان و تازه‌نفس سرویس فرهنگی - اجتماعی مشاور علمی این ویژه‌نامه است. اینک ماهنامه با به دست آوردن آرامشی نسبی به سوی صفحات بیشتر خیز برمی‌دارد و در ۱۱۴ صفحه چاپش می‌گردد. این شماره نیز بگسره بر روی کاغذ گلاسه و تمام رنگی چاپ می‌شود. محور این شماره «شهرداری‌ها و تحقیقات» است. بخش تازه‌ای با نام «یک شهر، یک نگاه» گشایش می‌یابد که خیرهای بسیار کوتاه‌هر شهر در آن می‌آید.



شماره ۴۵ که بر محور «اسکان غیررسمی و شهرداری‌ها» تکیه دارد، بدون سردبیر خودگردانی می‌کند. تجربه تلاش سختی را برای رویارویی با دشواری‌ها آغاز کرده است. فرهیختگان دلسوزانه همدلی می‌کنند، گزارش اصلی با حضور دوتن از استادان، مظفر حسینی و اعظم خاتم، رنگی دیگر وجود می‌گیرد. زمان برگردن ماهنامه هم‌نوازی می‌آورد. برای یاران ماهنامه تنها یک راه باقی مانده است: کار سخت‌تر. کسانی از راه می‌رسند، از دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌ها، ماهنامه به یاری آنان هفتمین ویژه‌نامه خود را با نام «مدیریت مواد زاید» با این شماره همراه می‌کند. ویژه‌نامه‌ای در ۳۵ صفحه با کفیتی بسیار خوب، بهیچ‌دوباره‌همه را در خود می‌گیرد.

«درگیری‌های قضایی شهرداری‌ها» محور ماهنامه ۴۶مین است که با یک به پایشی نسبی دست یافته است. همچون چند شماره پیش این بار نیز مجله بر روی کاغذ گلاسه و تمام رنگی در ۱۰۶ صفحه چاپ شده است.



شماره ۴۷ در نخستین ماه ۸۲ چاپش می‌شود. پس از شش شماره، برای نخستین بار علی‌الختاری به چاپ نامش در شناسنامه مجله تن می‌دهد. تحریریه در شناسنامه مجله خود را به

نام سرپرستان سرویس محدود می‌کند. کیومرث ابراندوست، و عباس جلالی (سرویس علمی - فرهنگی)، مرجان ذکائی (سرویس فرهنگی - اجتماعی)، شهرزاد فرزین باگ (سرویس بین‌الملل) و نازیلا مرادی (سرویس گزارش و خیر)، ماهنامه یاران جدیدی را به همکاری فرا می‌خواند. زحانه شیراسب به یاری سرویس فرهنگی - اجتماعی آمده است تا جای خالی نقشه‌رمانی را پر کند. محور این شماره «انتخاب شهردار» است. مجله همچنان رنگی، اما بر روی کاغذ خوب چاپ می‌شود. بخش جدید و مهمی با نام «بازگازن شهری» به سرتیترهای ماهنامه افزوده شده که کار ترجمه آن را ناصر یزکبوری سامان می‌دهد. مجله گران‌تر می‌شود: هر شماره ۵۰۰ ریال. از این پس هر ماهنامه بر دو محور - اصلی و فرعی - خواهد گشت، تاخر شماره گزارش خود را نشان دهد. کار توزیع مجله با دشواری روبه‌رو شده، زهرا رضایی، زینب صادقی و زهرا محمدزاده بار دیگر به ساختمان گاندی بازگشته‌اند تا بخش ماهنامه را روان‌تر کنند.

شماره ۴۸، اردیبهشت ۱۳۸۲، ساختار

کارگردانی ماهنامه دگرگون شده است، محمدحسین هفتمی مدیرمسئول و علی‌الختاری ناظر نشریه شده‌اند. کیومرث ابراندوست عنوان دبیر تحریریه یافته و مدیریت



امور اجرایی را فرشته عسقرانی بر عهده گرفته است. داتن جلالی هم صفحه‌آمار شهر را اعمال می‌کند. موضوع محوری ماهنامه این بار «سیمای شهر» است.

مجله بر روی کاغذی خوب و تمام رنگی چاپ شده است. با شمارگانی ۵ هزارتایی و ۵۰۰۰ ریال بها، پیامد یک‌سال تلاش همه دست‌اندرکاران ماهنامه و انتشارات «نوح تقدیر» دهمین جشنواره مطبوعات کشور را نصیب این نشریه می‌کند. و این یادمانی برای پیروزمی‌بین در پی این نشریه خواهد بود.

آغاز پنجمین سالگرد تولد مطبوعه، در ۴۹مین شماره‌اش با درخشش تحسین برانگیز همراه شده است. چاپ زیبا و قام رنگی چشم‌نواز و همگن با طرح روی جلد و تصویر پشت جلد، در تعبیه‌ای اصولی، وزین و علمی، جیدمانی منطقی (در ۱۰۴ صفحه) از ویژگی‌های این شماره است. موضوع مورد تأکید آن «اوقات فراغت» است. و محور فرعی «فناوری اطلاعات و ارتباطات» (ICT). ماهنامه اینک بر سکوی انتخاب ۵ سال پرواز و گذر از توفان و تندباد ایستاده است، با بال‌هایی گشوده.

فرهیختگان و دانش‌دوستان آن را به شایستگی جایگاهش در دنیای نشر می‌ستایند. دست‌های همه یاران از آغاز تا کنون توانا و آفریننده دادا خدولند نگهدارتن باد. و اینک شماره پنجاهم، تیرماه ۱۳۸۲ ...

# Contents

<b>Note</b>	4
<b>Special Report</b>	
- Ordering of City Industries / J. Ma'soomi & A. Saraie	5
<b>Idea &amp; Research</b>	
- The Urban Development Plans: Unefficient and Unfulfilment / R. Ahmadiyun	12
- Informal Settlement in The World / H. Hutaminezhud	19
- Legal Counsellor / M. R. Bahurvand	28
- Administrative and Financial Counsellor / J. Rezaie	29
<b>Municipalities According to Documents / L. Mokhtari</b>	34
<b>Urban Law</b>	
Municipalities and Land - Providence / T. Heydariya	35
<b>Mayor's View</b>	
- Nazar-Abad, and Industrial Generous / Interview with I. Chegini-nezhud, The Mayor of Nazar-Abad	38
<b>Dialogue</b>	
- Sustainable Urban Development / Interview with M. Tabibiyun	41
<b>Councils and Participation</b>	
- Teaching The Councils in Second Tenure, Axis & Evidences / M. R. Talebinezhud	45
- The ABC of City / Acquaintance with Duties of Municipalities organization / M. Barabadi	49
<b>World's Experiences</b>	
- Industrial Decentralization and Urban Development in Asia / Trans: Sh. Farzinpak	51
- Udine in Exploring New Life / M. R. Poorja'far / A. A. Taqvaie	54
- Revive Our Cities, Execution of Urban Sustainable Development Plans in Morocco / Trans: M. Mousavi	58
<b>World's Cities and Municipalities</b>	61
<b>Plan and City</b>	
- The Effect of Uncomplete Execution of Subway on Urban Structure of Tehran / I. Qassemi	65
<b>Instruction</b>	
- Importance of Bike and Cycling in Interior Urban Transportation / H. Suddeqi	75
<b>Point of View</b>	
- 'Legal Limit' and 'Secure Area', a Unit or Different Concept / M. E' dalatkhai	79
- Urban Planning Studies Center / N. Barati	83
<b>Selected Research</b>	
- The Economic - Spatial Effects of Industrial Towns on The Big City of Tehran / M. H. Boochuni	85
<b>News Reports</b>	90
<b>Brief News</b>	113
<b>Glance at Cities / Esfahan, Oshnavyye, Tabriz, Urmia</b>	119
<b>Urban Statistics / D. Jalali</b>	120
<b>Urban Terminology / N. Barakpoor</b>	122
<b>New Publication / A. Jalali</b>	123
- The Last Lesson, "The Way" / In Memory of Dr. Mozayyeni	124
<b>The Special Issue for 50th Number</b>	127

در دنیای فناوری اطلاعات  
و در محیط شهرداریهای شهروندمدار

## با شهر آرا بسوی شهرداری الکترونیکی

# شهر آرا

سیستم شهر سازی شهرداری های ایران

info@marlic.net



Electronic Municipality...



خدمات



توثیق



کنترل



نظارت

Features

### بیش از ۸ سال سابقه موفق در راه اندازی و پشتیبانی در شهرداری تهران

- امکان پیگیری قوری وضعیت هر کدام از پرونده ها
- امکان تهیه گزارش ارزیابی عملکرد پرسنل
- ثبت سوابق اقدامات انجام شده برای پرونده ها همراه با مشخصات اقدام کننده و زمان اقدام
- امکان تهیه گزارشهای ارزیابی عملکرد شهرداری و واحدهای آن
- امکان ارایه نمودار ترافیک پرونده هادر هر یک از بخشهای حوزه مدیریت شهر سازی

- وحدت رویه یکسان سازی استفاده از قوانین و مقررات در مناطق مختلف
- سهولت کارکنان ایران 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 گذاری های کلان

- استفاده از تکنولوژی Net.
- امکان ارتباط با شهروندان 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 تخلفات
- ارسال به کمیسیون و ثبت برای کمیسیون
- ابلاغ اخطار اعتراض و عدم اجرای رای
- تعهد مسوولین
- 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 املک

مکانیزاسیون فرایند پاسخ استعلام

### مارلیک کامپیوتر

تهران - یوسف آباد - خیابان ۳۵ - شماره ۱۲  
تلفن و فکس: ۸۰۶۰۵۶۳ (۱۰ خط)



# 50

# Shahrdariba

Monthly Journal of Information  
Educational and Research  
on Urban Management and Planning  
Number 50, July 2003

- Ordering of City Industries
- The Urban Development Plans  
Unefficient and Unfulfilment
  - Informal Settlements  
in The World
  - Sustainable Urban  
Development
- Teaching The Councils in  
Second Tenure
  - Acquaintance with Duties  
of Municipalities Organization
- Industrial Decentralizations  
and Urban Development  
in Asia
- Udine in Expolring New Life
  - The Effect of Uncomplete  
Execution of Subway on  
Urban Structure of Tehran
  - Importance of Bike and  
Cycling in Interior Urban  
Transportation
- "Legal Limit" and "Secure Area",  
a Unit or Different  
Concept

