

# شماره ۵۲

ماهانامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی  
 برنامه ریزی و مدیریت شهری  
 دوره جدید - سال پنجم - شماره ۵۲ - شهریور ۱۳۸۲  
 ۱۱۶ صفحه - ۵۰۰۰ ریال



- ماده ۱۳۶ در چنبره ضعف برنامه یا تغل اجرا
- پیاده راه و کاهش آلودگی هوا
- مدیریت پسماند، نگاهى نى
- لار شهری در دو سوى گسل
- کمیسیون های شهری را بشناسیچ
- یونس آیرس، پاریس آمریکای لاتین
- زمینشناسی و زلزله، پیشگیری، رویارویی، تجربه لوس آنجلس
- ساماندهی بولوار پاستاران سنندج
- روش های کنترل صدای ناشی از ترافیک
- سیری بر تاریخ تأسیس شهرداری ها در ایران
- نیاز به تغییرات ساختاری در شهرداری ها
- ایمنی شهرها در برابر زلزله

- The Article 136 in The Coil of Planing or performing postpond
  - Pedestrian Way and Reducing Air Pollution
- Waste Management at a New Glance
- Lar a City on The Two Sides of a Fault
  - Let's Know The City Commissions
- Buenos Aires, Another Paris in Latin America
- Earthquake, Prevention and Struggle in Los Angeles Experience
  - Ordering of Pusdarun Boulevard in Sanandaj
- Methods for Controlling of Traffic Noise
- A Review on Founding of Municipalities in Iran
  - Necessity of Structural Changing in Municipalities
- Security For Cities against The Earthquake





موضوع مورد تاکید: وظایف جدید شهرداری‌ها -  
ماده ۱۳۶

# شهرداریها

ماهنامه پژوهشی، آموزشی و اطلاع‌رسانی  
برنامه‌ریزی و مدیریت شهری  
دوره جدید سال پنجم، شماره ۵۲، شهریور ۱۳۸۲

۵۲

۴	یادداشت گزارش اصلی
۵	ماده ۱۳۶ در چنبره ضعف برنامه یا تعلل اجرا / مرجان نکائی
۱۰	اندیشه و پژوهش پیاده راه و کاهش آلودگی هوا / فریبا قرائی
۱۵	ماده ۱۳۶، اقدامات، چالش‌ها و چشم‌اندازها / فریبرز دولت‌آبادی
۱۸	مشاور حقوقی / شاپور نظریور
۲۱	مشاور اداری - مالی / جمشید رضایی
۲۴	شهرداریها به روایت اسناد قانون شهر
۲۶	بررسی وظایف قانونی شهرداری‌ها / تورج حیدرنیا دلخوش از نگاه شهردار
۳۰	لار شهری در دو سوی گسل / گفت و گو با محمودرضا طالبان - شهردار لار گفت و گو
۳۳	مدیریت پسماند، نگاهی نو / گفت و گو با محمد علی عبدلی شورا و مشارکت
۳۷	شوراها و چرخه اجرای ماده ۱۳۶ / علیرضا ترابی
۳۸	القبای شهر / کمیسیون‌های عمران شهری را بشناسیم / محمود برآبادی تجربیات جهانی
۴۰	حکومت‌های محلی و اداره شهر در ترکیه / ترجمه: تاراس گالستان
۴۵	بوئنوس آیرس، پاریس امریکای لاتین / ترجمه: مینو موسوی
۴۹	زلزله، پیشگیری، رویارویی، تجربه لوس آنجلس / ترجمه: مهدی دهقان شهرها و شهرداری‌های جهان
۵۳	شهرداری‌های لیتوانی و مراکز فرهنگی جدید / شهرها برای کودکان / هزارتوی حمل‌ونقل در گینزویل / سن - فن شهر دموکراسی / خدمات شهرداری‌های دبی / ایجاد اتاقک‌های کباب‌پزی در پارکهای کلن / شهر بین‌المللی ارتباطات ارزیابی می‌شود / هزینه‌های شهرداری آرگایل چگونه تأمین می‌شود / صندوق سرمایه‌گذاری جمعی در تورنتو طرح و شهر
۵۸	ساماندهی بولوار پاسداران سنندج آموزش
۶۶	روش‌های کنترل صدای ناشی از ترافیک / روزبه قوسی - حسین مهرآوران
۷۲	سیری بر تاریخ تأسیس شهرداری‌ها در ایران / علی جعفرزاده دیدگاه
۷۷	ضرورت توجه به پذیرش اجتماعی اجرای ماده ۱۳۶ / محسن عسگری
۸۰	نیاز به تغییرات ساختاری در شهرداری‌ها / مجید محنایی گزیده پژوهش
۸۲	تبیین نقش و جایگاه دولت در توسعه شهر و شهرنشینی در ایران گزارشهای خبری
۸۶	سکوت استاندارد در دنیای بازی / ایمنی شهرها در برابر زلزله / گردهمایی مدیران پارک‌ها و فضای سبز / سیر تحول اندیشه شهری / آموزش شهروندی، تبلور مشارکت مردم و دولت اخبار کوتاه
۱۰۳	حضور قمصر در کویت / پیک تابستانه شهرداری آمل ... / همایش ملی جوانان در الیگودرز / دهکده‌های گردشگری در ... گیلان و مازندران و ... / اتوبوسرانی شهری / پاکسازی سواحل مازندران ... / ساماندهی تابلوی پزشکان در اصفهان و ...
۱۱۰	یک شهر، یک نگاه / امیدیه، بابل، تهران، تبریز، جوکار، ...
۱۱۱	واژگان شهری / ناصر برک‌پور
۱۱۲	با مخاطب
۱۱۳	تازه‌های نشر / عباس جلالی
۱۱۴	فهرست انگلیسی

طرح روی جلد: جمشید یاری شیرمرد - مربوط به گزارش اصلی  
عکس پشت جلد: فرانسه - اشن - عملیات گروه نجات مدرسه  
عالی ملی فن ویل - رُش

۱. مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات  
«شهرداریها» نیست.  
۲. «شهرداریها» در ویرایش و تلخیص  
مطالب آزاد است.  
۳. مطالب ارسال شده به هیچ وجه باز  
گردانده نخواهند شد.  
۴. استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه  
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان  
شهرداری‌های کشور  
مدیر مسئول: محمد حسین مقیمی  
زیر نظر: علی افتخاری  
دبیر تحریریه: کیومرث ایراندوست  
هیأت تحریریه: عباس جلالی - مرجان نکائی -  
شهرزاد فرزین پاک - نازیلا مرادی  
امور اجرایی: فرشته عمرانی  
ویراستار: حمید خادمی  
طراح، صفحه‌آرا و اجرای  
ماهنامه الکترونی: حمید اسفندیاری  
تصویرساز: مهدی یارمحمدی  
امور عکس: خاتون میررشد  
امور فنی: عباس حقیقیان  
حروفچینی: ژیلای ربیاحی پور  
نمونه‌خوان: لیلا شاه‌بختی  
شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

ماده ۱۳۶ برنامه سوم این اختیار را به دولت داده است که مجموعه‌ای از اختیارات دستگاه‌های اجرایی را که مناسب تشخیص می‌دهد به شهرداری‌ها واگذار کند. در مورد علل این امر موارد مختلفی ابراز شده است که تمرکززدایی و واگذاری اختیارات بیشتر به مدیریت محلی و کاهش حجم دولت و ایجاد زمینه‌های شکل‌گیری مدیریت یکپارچه و هماهنگ شهری از عمده‌ترین دلایل آن به شمار می‌آید. ماده ۱۳۶، به هر دلیل و انگیزه‌ای که تدوین شده باشد، امیدی را برای شکل‌گیری مدیریت کارآمد شهری در حاکمیت محلی ایجاد کرده است. اکنون در پایان برنامه سوم کارنامه امیدوارکننده‌ای در تحقق این ماده مشاهده نمی‌شود؛ و به راستی مشخص نیست که فترت روند اجرایی این ماده به چه علت یا عللی است. آن گونه که در گزارش اصلی این شماره نیز مرور شده است، می‌توان از جنبه‌های مختلف به مسئله پرداخت. عدم کارشناسی کامل و دقیق این ماده در زمان تدوین برنامه سوم، نبود زمینه‌های مساعد، هم در نهادهای اجرایی و هم در شهرداری‌ها، مهیا نبودن بستر اجتماعی پذیرش این تحول و نکاتی از این دست را می‌توان به عنوان دلایل این امر برشمرد. دلایل هر چه باشند، به هر حال نباید آن را منتفی کنند؛ و در فرصت باقی مانده بدنه کارشناسی مرتبط با مسئله - به ویژه وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی - باید راهکارهای اساسی را برای برداشتن گام‌های مؤثر در این زمینه ارائه کنند و دست کم در تضمین تحقق مرحله‌ای آن بکوشند.

تمامی کارشناسان و مدیران شهری بر لازم بودن هماهنگی میان تصمیم‌گیران و مجریان اداره شهر اتفاق نظر دارند. واگذاری اختیارات محلی به شهرداری‌ها - که در اصل مربوط به آنهاست - گامی در جهت رسیدن به این هماهنگی است. بنابراین، آنچه که درخور توجه می‌نماید، ترسیم روند این امر است که باید بیشتر مورد بررسی و مذاقه قرار گیرد.

بنا بر اهمیت آن، ماده ۱۳۶ تنها موضوعی است که در فاصله ۱۴ شماره برای دومین بار به عنوان محور مورد تأکید در ماهنامه «شهرداریها» بررسی شده است. اما تفاوتی میان چگونگی نگرش به مسئله میان این دو شماره (۵۲ و ۳۸) وجود دارد. در مورد اول، مسئله از دریچه بررسی علل وجود و روند اجرایی مورد توجه قرار گرفته است؛ اما در این شماره موضوع اصلی همانا علل معطلی و رکود در اجرای این ماده است.



## ماده ۱۳۶ در چنبره ضعف برنامه یا تعلل اجرا

تنظیم: مرجان ذکائی

کارشناس ارشد توسعه اقتصادی و برنامه ریزی

**غلامرضا کاظمیان:** برای ورود به بحث خوب است ابتدا به این موضوع بپردازیم که چه استدلال‌های نظری، کارشناسی و اجرایی برای تصویب ماده ۱۳۶ وجود داشت و آیا این استدلال‌ها هنوز به قوت خود باقی است؟ و اگر تغییراتی رخ داده، به چه سمتی بوده است؟

**امیر فرجامی:** مهم‌ترین هدفی که ماده ۱۳۶ دنبال می‌کرده مدیریت هماهنگ شهری است. هر اتفاقی که در شهر می‌افتد، تأثیر آن را می‌توان در مدیریت شهری مشاهده کرد، به همین خاطر باید وحدت رویه‌ای در اداره شهر وجود داشته باشد. نظام مدیریت شهری ما آنقدر هزینه فقدان این وحدت رویه را پرداخته بود، که در زمان تصویب ماده ۱۳۶ همه موافق آن بودند. متن اولیه‌ای که به هیئت دولت ارائه شد، بسیار صریح و روشن و کامل بود و مصادیق را هم در برمی‌گرفت. اما پس از طرح در هیئت دولت، مخالفتی پیدا کرد و بسیاری از وزرا که عنوان وظایف‌شان در طرح پیشنهادی آمده بود، ماده را به شکل کنونی تغییر دادند و مصادیق از آن حذف شد. به این ترتیب، ماده ۱۳۶ تنها ساز و کار را نشان می‌دهد نه مصادیق را؛ و در مورد مصادیق بیان می‌کند که هر جا آمادگی به وجود آمد، با پیشنهاد وزارت کشور و سازمان مدیریت، موضوع در دولت به تصویب می‌رسد. نکته در خور توجه این است که، چه آنچه به دولت تقدیم شد و چه آنچه به وسیله هیئت دولت به تصویب رسید، تنها ناظر به اداره هماهنگ شهر است، نه واگذاری وظایف. نیت قانونگذار در آن زمان به هیچ وجه واگذاری وظایف وزارتخانه‌ها به شهرداری نبوده است، بلکه هدف تنها این بوده که مجموعه فعالیت‌هایی که تمامی سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها در سطح شهر انجام می‌دهند، تحت پوشش مدیریتی هماهنگ و یکپارچه قرار گیرند؛ یعنی مجموعه

آماده نبودن بستر اجرا، و فهم متفاوت از عبارت «واگذاری تصدی‌گری به شهرداری» - که در متن قانون آمده - دستمایه‌ای برای مقاومت دستگاه‌های دولتی فراهم کرده که اجرای ماده ۱۳۶ و رسیدن به مدیریت هماهنگ شهری را نسبت به سال تصویب برنامه - ۱۳۷۹ - به مراتب دشوارتر کرده است. اگر در آن زمان استدلال‌های کارشناسی برای تصویب این ماده کفایت می‌کرد، امروز با مقاومت دستگاه‌های دولتی و ناکارآمدی شهرداری‌ها مواجه هستیم. بی‌شک برون‌رفت از این پیچ و خم‌ها، علاوه بر دستاویزهای قانونی نیاز به توضیح، توجیه و آموزش به مدیران، مسئولان، شهرداری‌ها، شوراها و شهروندان دارد.

آنچه در زیر می‌خوانید حاصل میزگردی است که با حضور تنی چند از مسئولان و دست‌اندرکاران اجرای ماده ۱۳۶ برگزار شده است. ماهنامه شهرداریها بر خود واجب می‌داند از زحمات دکتر غلامرضا کاظمیان که مسئولیت اداره میزگرد و نظارت محتوایی بر آن را بر عهده گرفته قدردانی کند. افراد حاضر در جلسه عبارتند از آقایان:

فریبرز دولت‌آبادی؛ مدیر کل دفتر امور مدیریت و توسعه شهری سازمان شهرداریها  
امیر فرجامی؛ مدیر کل دفتر عمران شهری و روستایی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی  
غلامرضا کاظمیان؛ پژوهشگر در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری  
سید ابوالفضل موسوی؛ معاون فنی پشتیبانی سازمان شهرداریها  
احمد نوروزی؛ شهردار سابق شهر مشهد

وقتی ادله کافی برای یکپارچگی مدیریت شهری، هماهنگی در اداره شهر، کوچک کردن اندازه دولت، کاهش تصدی‌گری‌های دولتی، سپردن امور مردم به دست خویش و نظایر اینها در محافل مختلف کارشناسی، مدیریتی و اجرایی بر همگان به اثبات رسید، عصاره‌ای چند سطر را فراهم شد، تحت عنوان: ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی. اراده سیاسی و پشتوانه کارشناسی در زمان تدوین این برنامه آنقدر قوی بود که توانست ماده‌ای از مواد قانون برنامه توسعه کشور را به خود اختصاص دهد. تعدد مراکز تصمیم‌گیر و مجری در امور شهرها و ناهماهنگی میان آنها منجر به حل موضوعی و موضعی مشکلات شهر شده بود و از سویی پاسخگویی به ناکارآمدی‌های اداره شهر را نیز ناممکن می‌ساخت. اکنون که به سال پایانی اجرای قانون برنامه سوم توسعه کشور نزدیک می‌شویم، استدلال‌های کارشناسی برای رسیدن به هماهنگی در اداره امور شهر نه تنها به قوت خود باقیست بلکه تقویت نیز شده است. اما آنچه تحقق اهداف این ماده را با مشکل‌رو به رو کرده، تضعیف اراده ملی در انجام این امر است. دستگاه‌های دولتی بخش وسیعی از اعتبار و اقتدار خود را در حضور در بخش اجرا می‌بینند و از واگذاری وظایف خود واهمه دارند، از سویی شهرداری و شورا نیز - که قرار است پذیرنده این مسئولیت‌ها باشند - آنقدر توانمند نیستند که دریافت این وظایف را حق خود بدانند و برای اعاده آن پا پیش بگذارند. به نظر می‌رسد پیچیدگی‌های اجرای ماده ۱۳۶،

البته مواردی هم وجود دارد که هر دو نظر را تأمین می‌کند. اما حتی اگر هم به گفته آقای فرجامی استدلال اولیه، رسیدن به مدیریت شهری یکپارچه بوده، به هنگام اجرا، استدلال‌های کاهش حجم تصدی‌گری دولت قوی‌تر ظاهر شده‌اند. این است که می‌بینیم به

هنگامی که سخن از کوچک شدن دولت به میان می‌آید، دیگر یکپارچگی مدیریت شهری هدف قرار نمی‌گیرد و هر باری که برای دولت سنگین‌تر است، ابتدا واگذار می‌گردد؛ ممکن است ماده ۱۳۶ در اجرا به این سمت حرکت کرده باشد اما در استدلال‌های آن چنین چیزی نبوده است

هنگام واگذاری وظایف، بیشتر وظایفی پیشنهاد می‌شود که بتواند بار دولت را سبک کند.

**سید ابوالفضل موسوی:** استدلال‌های ماده ۱۳۶ را نباید با پیامدهای مثبت آن اشتباه گرفت. اگر چه ممکن است استدلال‌های اولیه ماده ۱۳۶ حرکت به سمت مدیریت شهری یکپارچه بوده اما بلافاصله در گام‌های بعدی موضوع کوچک کردن اندازه دولت نیز مطرح شده است. علاوه بر اینها اجرای ماده ۱۳۶ پیامدهای مثبت دیگری هم دارد، که مهم‌ترین‌شان تقویت حکومت‌های محلی و تحقق مردم‌سالاری است. پس از دوم خرداد ۷۶ فضایی در کشور ایجاد شد که مطالبات مردم را در سطوح اجتماعی و سیاسی افزایش داد. از مهم‌ترین این مطالبات تحقق مردم‌سالاری بود.

شکل‌گیری شوراهای اسلامی شهر و روستا گام بلندی در جهت ایفای این حق بود و روح ماده ۱۳۶ با شعار شوراها - واگذاری امور مردم به مردم - همخوانی کامل داشت. اگر در زمان تصویب ماده ۱۳۶ ابتدای فعالیت شوراها بود، امروز تجربه یک دوره مدیریت شورایی پشت سر گذاشته شده است و استدلالی که آن موقع برای تقویت حکومت‌های محلی وجود داشته نه تنها رها نشده بلکه

پس از تصویب ماده ۱۳۶ به جای اینکه فکری اندیشیده شود و برای هماهنگی مدیریت شهر و در حوزه سیاستگذاری کار شود، فوراً به مقوله واگذاری وظایف پرداخته شد و به هر وزارتخانه‌ای گفته شد که وظیفه‌اش را قرار است به شهرداری بدهند. بدین ترتیب طبیعی است که مقاومت پیش می‌آید

تقویت نیز شده است و شوراها امروز مدعی و متولی آن هستند. بحث دیگری که به تبع تقویت حکومت‌های محلی ظاهر می‌شود، تمرکززدایی است. در کشور وسیعی که بیش از ۹۰۰ شهر دارد، دولت نمی‌تواند هم سیاستگذاری کند، هم اجرا و هم نظارت.

فعالیت‌های عمرانی، زیربنایی، خدماتی، فرهنگی و جز اینها در شهر از سیاست واحدی پیروی کنند. این اصلاً به معنی واگذاری اجرای وظایف وزارتخانه‌ها به شهرداری‌ها نیست.

**غلامرضا کاظمیان:** شاید با همین استدلال بوده که هیئت دولت، واگذاری وظایف به شوراها را پیشنهاد کرده بود نه شهرداری‌ها؛ چون به دنبال جایی بود که سیاستگذاری را هماهنگ کند نه اینکه اجرا را به سازمان واحدی بسپارد. اما این پیشنهاد در مجلس به شهرداری‌ها تغییر یافت و در اجرا نیز عمدتاً واگذاری وظایف اجرایی دنبال شد تا هماهنگی در اداره شهر.

**احمد نوروزی:** مشکلات بارز تعدد مراکز تصمیم‌گیری در شهر، دلیل اصلی طرح ماده ۱۳۶ در قانون برنامه سوم بوده، از سویی هم نباید تأثیرات مثبت اجرای این ماده را در زمینه‌های مختلف نادیده گرفت. یکی از مشکلات نظام‌های متمرکز این است که چون سیاستگذاری در مورد تمام امور در سطوح بالا انجام می‌شود، هر تصمیم‌گیری کوچکی نیاز به طی مراحل و سلسله مراتب طولانی دارد. اشکال دیگر این است که پس از سیاستگذاری،



اموری چون برنامه‌ریزی و اجرا و نظارت نیز بر عهده سازمان ذی‌ربط است. طبیعی است که هیچ مجموعه‌ای نمی‌تواند خودش هدفگذاری کند، برنامه بریزد، به اجرا بپردازد و نظارت کند. اجرای ماده ۱۳۶ می‌تواند به رفع این مشکلات کمک کند و اینها استدلال‌هایی است که در دفاع از اجرای ماده ۱۳۶ وجود دارد و نسبت به گذشته نیز تقویت شده است.

**فریبرز دولت‌آبادی:** تا به اینجا، دو دسته استدلال برای تصویب ماده ۱۳۶ ارائه شد که لازم است از یکدیگر تفکیک گردند: یکی رسیدن به مدیریت شهری یکپارچه، و دیگری تمرکززدایی و کوچک کردن اندازه دولت. من فکر می‌کنم از ابتدا که بحث ماده ۱۳۶ مطرح گردید هر دوی این استدلال‌ها وجود داشتند، اما اگر امروز بخواهیم فقط بر یکی از آنها تأکید کنیم، نحوه اجرای این ماده کاملاً متفاوت خواهد بود. یعنی اگر به دنبال مدیریت شهری یکپارچه باشیم، یک نوع وظایف را واگذار می‌کنیم، و اگر کاهش حجم تصدی‌گری دولت را در نظر داریم، نوع دیگری از وظایف را.



سید ابوالفضل موسوی - معاونت فنی  
پشتیبانی سازمان شهرداریها

تجربه پس از استقلال مالی شهرداری‌ها نشان داده که اگر وظایف - و به خصوص مدیریت امور عمرانی شهر - به شهرداری‌ها واگذار گردد، در کاهش هزینه‌های دولت بسیار مؤثر خواهد بود؛ ضمن اینکه اگر مردم هم در تصمیم‌گیری مشارکت داده شوند، مردم‌سالاری نیز محقق خواهد شد.

مجموعه این استدلال‌ها که برخی در زمان تصویب ماده ۱۳۶ وجود داشته و برخی بعداً شکل گرفته‌اند، امروز لزوم تحقق این ماده را تقویت کرده است و در برنامه چهارم بدون شک با جدیت بیشتری به آن پرداخته می‌شود.

**غلامرضا کاظمیان:** با توجه به این صحبت‌ها سؤالی در اینجا مطرح می‌شود، و آن اینکه: آیا این استدلال‌ها و پیامدها، همان گونه که مهندس موسوی گفتند، به دنبال یکدیگر ظاهر می‌شوند یا، آن گونه که قبلاً گفته شد، ممکن است مانعاً لجمع باشد؟ یعنی آیا نمی‌توان هم کاهش تصدی‌گری دولت را داشت، هم حرکت به سمت مدیریت یکپارچه را، و هم تمرکززدایی کرد و هم بتوان به مردم‌سالاری رسید؟ اگر مجموعه اینها با هم امکان‌پذیر است، آیا ماده ۱۳۶ این امکان را فراهم می‌کند؟

**فریبرز دولت‌آبادی:** من فکر می‌کنم ماده ۱۳۶ اصلاً ارتباطی با مردم‌سالاری ندارد - چه در تصویب و چه در اجرا. مردم‌سالاری زمانی محقق می‌شود که تفکر، اندیشه و خواست مردم در تصمیم‌گیری‌ها دخیل شود. با صرف واگذاری امور به شهرداری‌ها ممکن است مشارکت مالی یا حتی کاری مردم جلب بشود اما این اسمش مردم‌سالاری نیست. درست است که شهرداری‌ها امروز نهادهای مردمی هستند اما اگر مردم را در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت ندهند، مردم‌سالاری محقق نمی‌شود. ضمن اینکه در خود اجرای ماده ۱۳۶ هم شهرداری فقط در اجرا دخالت دارد، نه تصمیم‌گیری.

**امیر فرجامی:** اهداف گفته شده، مانعاً لجمع نیستند اما لازم و ملزوم هم نیستند. تمرکززدایی را بدون ماده ۱۳۶ هم می‌توان انجام داد.

اساس ماده ۱۳۶ هم کوچک کردن اندازه دولت نبوده بلکه هدف همان وحدت رویه بوده است. هنگامی که سخن از کوچک شدن دولت به میان می‌آید، دیگر یکپارچگی مدیریت شهری هدف قرار نمی‌گیرد و هر باری که برای دولت سنگین تر است، ابتدا واگذار



می‌گردد؛ ممکن است ماده ۱۳۶ در اجرا به این سمت حرکت کرده باشد اما در استدلال‌های آن چنین چیزی نبوده است.

**احمد نوروزی:** من بر خلاف این نظر، می‌خواهم بگویم همه اهداف گفته شده به نوعی با یکدیگر در تعامل‌اند و ابعاد مختلف یک موضوع هستند. شما چه بگویید تمرکززدایی، چه کاهش تصدی‌گری، چه کاهش هزینه‌ها، و چه مدیریت یکپارچه، همه ابعاد مختلف موضوعی واحد هستند. ضمن اینکه وقتی صحبت از واگذاری وظایف به شهرداری‌ها به میان می‌آید لزومی ندارد که شهرداری خودش مجری باشد بلکه می‌تواند اجرا را به بخش خصوصی واگذار کند و این تمرکززدایی در همه سطوح انجام گیرد. وقتی شورا درگیر می‌شود، مردم نیز در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت می‌کنند و حرکت به سمت مردم‌سالاری هم انجام می‌شود.

**غلامرضا کاظمیان:** بحث در مورد استدلال‌های ماده ۱۳۶ نشان می‌دهد که از زمان تصویب این ماده تا به امروز خواست‌های مختلفی شکل گرفته که تحقق آنها نیاز به اراده جمعی سیاسی و مدیریتی دارد. اما به نظر می‌رسد که این اراده در طول زمان تضعیف شده است.

طبیعی است در شرایطی که شهرداری‌ها دارای چنین جایگاهی هستند،  
وزارتخانه‌ای که می‌خواهد وظیفه‌اش را  
واگذار کند فقط به سبک کردن خودش  
می‌اندیشد و تنها وظایفی را واگذار  
می‌کند که برایش هزینه دارد

همان گونه که مطرح شد، دولت آقای خاتمی با شعار مردم‌سالاری و واگذاری امور مردم به مردم بر روی کار آمد و به نوعی ماده ۱۳۶ نیز می‌تواند تجلی این خواست باشد. از سویی تمامی کارشناسان نیز در بحث‌های علمی، مدافع اجرای این ماده بودند. خواست مدیران بخشی هم در ابتدای امر همین بود، اما وقتی بحث واگذاری وظایف پیش آمد، کم‌کم در مدیران مقاومت‌هایی ایجاد شد و ضرورت اجرای ماده ۱۳۶ در سایه قرار گرفت. سؤال مشخص این است که آیا آن اراده هنوز وجود دارد یا خیر و آیا واگذاری وظایف نقطه شروع مناسبی برای اجرای ماده ۱۳۶ بوده است.

**امیر فرجامی:** به نکته بسیار خوبی اشاره کردید. من فکر می‌کنم دلیل عدم تحقق ماده ۱۳۶ نقطه شروع نامناسب بود. پس از تصویب ماده ۱۳۶ به جای اینکه فکری اندیشیده شود و برای هماهنگی مدیریت شهر و در حوزه سیاستگذاری کار شود، فوراً به مقوله واگذاری وظایف پرداخته شد و به هر وزارتخانه‌ای گفته شد که وظیفه‌اش را قرار است به شهرداری بدهند. بدین ترتیب طبیعی است که مقاومت پیش می‌آید؛ در حالی که اگر از زاویه ضرورت مدیریت هماهنگ در فعالیت‌های شهری وارد می‌شدیم، کمتر مشکل پیش می‌آمد و دستگاه‌ها هم کمتر مقاومت می‌کردند. عدم تمایل دستگاه‌های دولتی در کنار ضعف دانش فنی و تجربی شهرداری‌ها در اداره این امور سبب شد که ماده ۱۳۶ در اجرا به کندی پیش برود.



امیر فرجامی - مدیر کل عمران شهری و روستایی  
سازمان مدیریت و برنامه ریزی

**احمد نوروزی:** طبیعی است که واگذاری وظایف با مقاومت دستگاه‌ها روبه‌رو می‌شود. تصدی‌گری یعنی بخشی که در آن پول، اعتبار و رانت هست. از این رو دستگاه‌های دولتی تمام تلاش خود را می‌کنند که وزارتخانه خود را همچنان حجیم نگاه دارند تا بتوانند از آورده‌های آن بهره‌مند شوند. روح بخشی‌نگری در مناطق و سازمان‌های ما بعضاً آنقدر شدید است که به منافع ملی لطمه می‌زند. حالا شما همان سازمان را که ذی‌نفع هم هست در تصمیم‌گیری دخالت می‌دهید، که آیا حاضر است وظایفش را از خود منتزع کند یا نه، طبیعی است که مقاومت می‌کند. این شهرداری‌ها و شوراها هستند که برای اعاده این حق باید تلاش کنند که چنین فضایی هم وجود ندارد.

جایگاه شهرداری‌ها آنقدر مبهم و تعریف نشده است که در همین نقطه‌ای هم که هست نمی‌تواند از خودش دفاع کند. چه کسی مدافع شوراها و شهرداری‌هاست؟ اگر سازمان شهرداری‌هاست که باید دارای قدرت و جایگاهی باشد تا بتواند در هیئت دولت و مجلس شرکت کند و توانش با وزارتخانه‌ها برابری کند. و گر نه چگونه می‌تواند در مقابل آنها حقی را برای خودش اعاده کند؟ طبیعی است در شرایطی که شهرداری‌ها دارای چنین

اگر سه ضلع «سازمان‌های دولتی، شهرداری‌ها و شوراها، و شهروندان» برای مدیریت شهری در نظر گرفته شود، مشخص می‌گردد تمام آنچه در مورد ماده ۱۳۶ انجام شده در سطح سازمان‌های دولتی بوده است؛ و در دو ضلع دیگر، «یعنی شهروندی و همچنین شهرداری و شورای شهر» به اندازه لازم تلاش نشده است

جایگاهی هستند، وزارتخانه‌ای که می‌خواهد وظیفه‌اش را واگذار کند فقط به سبک کردن خودش می‌اندیشد و تنها وظیفی را واگذار می‌کند که برایش هزینه دارد. همه اینها جمع می‌شود در کنار اینکه اصلاً درک صحیحی هم از موضوع وجود ندارد. نه اطلاع‌رسانی درستی صورت گرفته و نه چشم‌انداز روشنی از موضوع ارائه شده است. عزم ملی و قاطعی هم که برای انجام چنین کار بزرگی لازم است، به چشم نمی‌خورد.

**غلامرضا کاظمیان:** همان‌طور که گفتید، به نظر می‌رسد عزم ملی برای تحقق ماده ۱۳۶ وجود ندارد و به نوعی اراده لازم اعمال نشده است. چرا این اتفاق افتاده؟ شاید پاسخ این باشد که قدرت و منابع قدرت و منافع ناشی از آن پس‌دانی نیست، مگر اینکه پس بگیرید! مشکل تحقق ماده ۱۳۶ این است که مدعی نداشت. طبیعی است نمی‌توان انتظار داشت که دولت خودش قدرت را از خودش منتزع کند.

اگر قرار باشد ماده ۱۳۶ مدعی داشته باشد، جز گروه‌های شهروندی، هیچ نهادی نمی‌تواند باشد. شاید شورای شهر تحت این عنوان بتواند مدعی ماده ۱۳۶ باشد.



غلامرضا کاظمیان - پژوهشگر برنامه‌ریزی و مدیریت شهری

**احمد نوروزی:** شورای شهر و شهرداری در جایگاه فعلی‌شان نمی‌توانند مدعی ماده ۱۳۶ باشند؛ چون این جایگاه آنقدر مبهم و تعریف نشده است که در مقابل نیروی مقاومت‌کننده نمی‌توانند کاری از پیش ببرند. جایگاه شهرداری‌ها - گذشته از تهران - آنقدر کوچک است که خیلی‌ها حاضر نیستند حتی شهردار کلان‌شهرهای ما بشوند؛ در حالی که در دنیا، نخست‌وزیر فرانسه شهردار یک‌شهر ۵۰۰ هزار نفری شده یا وزیر کار این کشور شهردار شهری ۲۰۰ هزار نفری شده است؛ یعنی شخصیت‌های مملکت وقتی ارتقا پیدا می‌کنند، شهردار می‌شوند.

**فریبرز دولت‌آبادی:** فقط مسئله شهرداری‌ها نیست. نوع پیگیری ماده ۱۳۶ نشان می‌دهد که موضوع درست درک نشده است. آنچه اتفاق افتاده این است که ماده ۱۳۶ را خلاصه کرده‌ایم در وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها؛ و در سازمان شهرداری‌ها دقتی به نام مدیریت توسعه شهری، که بیاید ماده ۱۳۶ را به موازات سایر فعالیت‌هایش پیش ببرد.

این رویکرد نشان می‌دهد که دغدغه اصلی ما تحقق اهداف ماده ۱۳۶ نیست و آن عزم ملی اصلاً وجود نداشته است؛ ضمن اینکه مدیریت شهری هماهنگ هم که فقط در وزارت کشور خلاصه نمی‌شود. اگر دنبال توسعه ملی هستیم، می‌دانیم که توسعه ملی مرهون توسعه شهری است و متولی توسعه شهری فقط وزارت کشور نیست و بسیاری از وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها در آن دخیل‌اند. در زمان حاضر برنامه‌های شهری ما در طرح‌های توسعه شهری خلاصه شده که آن هم فقط کالبد را در بر می‌گیرد و به صورت متمرکز هم تعیین می‌شود. ما هرگز برای شهرهای مان برنامه توسعه اقتصادی تعریف نکرده‌ایم و نمی‌دانیم هماهنگی برنامه توسعه اقتصادی با توسعه فرهنگی و حتی کالبدی چگونه است. هر وزارتخانه برای خودش برنامه‌ریزی می‌کند و برنامه‌ها معطوف به شهر نیست.

**امیر فرجامی:** به نظر من مشکل عمده‌ای که باعث شد ماده ۱۳۶ معطل بماند، این است که اولاً از واگذاری وظایف آغاز شد - که این خودش اشتباه بود - و در ثانی قرار بود این وظایف به شهرداری‌ها که با وظایف فعلی‌شان هم مشکل دارند واگذار گردد. متأسفانه هر بار که به بیان مشکل شهرداری‌ها پرداخته می‌شود، فقط جنبه مادی آن مطرح می‌گردد؛ در حالی که بیشترین مشکل شهرداری‌ها در ضعف دانش فنی است و تا زمانی که این ضعف وجود دارد، برای دستگاه‌های دولتی - که بعضاً ممکن است از واگذاری وظایف خود واهمه داشته باشند - دستاویز خوبی است که امتناع کنند، حتی می‌توانند برای این امتناع، دلایل قانع‌کننده‌ای هم بیاورند. باید پذیرفت که شهرداری‌های مان را خوب هدایت نکرده‌ایم و این توانمندسازی باید از جایی شروع شود. حتی اگر از استتکاف دستگاه‌های دولتی هم بگذریم، باید بپذیریم که برخی از وظایف در زمان حاضر قابل واگذاری به شهرداری‌ها نیست و شهرداری‌های ما اصلاً آمادگی پذیرش آن‌را ندارند. اجرای بد ماده ۱۳۶ ممکن است چنان به اصل این ماده لطمه بزند که تا سال‌ها نتوان اسمی از اهداف آن به میان آورد. لذا باید روش‌ها را اصلاح کرد.

**سید ابوالفضل موسوی:** این حرف درست است که شهرداری‌ها مشکل دارند، اما توانمندسازی آنها هم امری است





فریبرز دولت آبادی - مدیر کل امور مدیریت و توسعه شهری

زمان بر. حتی خود بحث ماده ۱۳۶ نیز - همان طور که در اینجا بحث شد - نیاز به توجیه، تبیین و آموزش دارد. یکی از مشکلاتی که با آن مواجه شدیم، این بود که به علت پایان گرفتن دوره فعالیت شوراها و انتخابات جدید، نتوانستیم در مورد ماده ۱۳۶ در شهرداری‌ها سرمایه‌گذاری کنیم. قصد بر این بود که ۱۰ شهر به عنوان پایلوت انتخاب شوند و وظایفی نیز واگذار گردند. اما با تعویض شهرداران همه چیز از نو آغاز شد. البته چیزی از دست نرفته است. تجربه یک دوره کار با شورا وجود دارد و کار با شوراهای دوره دوم فرصت خوبی است برای تثبیت مفهوم اصلی ماده ۱۳۶. به هر حال این کار برای ما تجربه تازه‌ای است که باید علاوه بر اجرا، دائم به روح آن نیز توجه گردد و فرهنگ‌سازی شود.

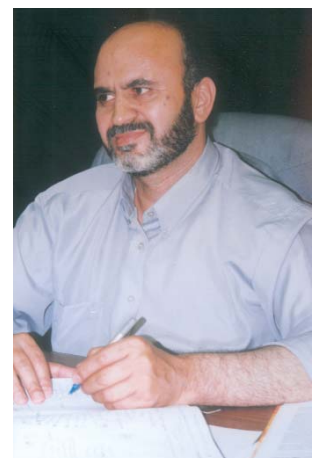
اینکه دفتری در سازمان مدیریت و دفتری در سازمان شهرداری‌ها عهده دار این امر شوند و شورای عالی اداری هم جلساتی تشکیل دهد، برای کاری به این عظمت، کافی نیست. کمترین بخشی که به آن پرداخته شده است، همان طور که مطرح گردید شهرونداست. باید با فرهنگ‌سازی عمومی این آگاهی را به شهروند و شورا و شهرداری داد که این حق است و باید حق را مطالبه کنند. البته برای اعاده این حق همان طور که آقای فرجامی گفتند، نیاز است که توانایی لازم را داشته باشند. به هر حال، همین که بدانند این حق آنهاست، خودشان هم به دنبال توانمندسازی می‌روند و سازمان‌های متولی را مکلف می‌کنند.

**غلامرضا کاظمیان:** به نظر می‌رسد که اگر سه ضلع «سازمان‌های دولتی، شهرداری‌ها و شوراها، و شهروندان» برای مدیریت شهری در نظر گرفته شود، مشخص می‌گردد تمام آنچه در مورد ماده ۱۳۶ انجام شده در سطح سازمان‌های دولتی بوده است؛ و در دو ضلع دیگر، «یعنی شهروندی و همچنین شهرداری و شورای شهر» به اندازه لازم تلاش نشده است.

**امیر فرجامی:** همان طور که قبلاً هم گفتم، ما شهرداری‌هایمان را خوب هدایت نکرده‌ایم و اگر در مواردی خواسته‌ایم حمایت و نظارت کنیم از زوایای غلطی وارد شده‌ایم که منجر به جهت‌گیری غلط شده است. آنچه تاکنون انجام شده بیشتر از جنبه‌های اداری و مالی بوده و نظارت‌ها هم جنبه بازرسی و بررسی شکایت را در برمی‌گرفته است. مهم‌ترین مسایل، سطح دانش شهرداری‌ها و شوراها و نوع نگرش آنهاست که باید پرورش یابد.

**سید ابوالفضل موسوی:** من می‌خواهم بر جنبه شهروندان تمرکز کنم و بگویم حتی شهروندان ما هم نمی‌دانند که مدیریت واحد شهری چیست و منافع آن چه می‌تواند باشد. البته در برخی شهرهای ما در زمان حاضر این کار انجام می‌شود: شورا و شهرداری چنان فضای هماهنگی در شهر ایجاد کرده‌اند که دستگاه‌های دولتی بدون توافق آنها دست به هیچ کاری نمی‌زنند. چنین کارهایی انجام شده، اما برد ملی نداشته است. هر جایی که فرهنگش وجود داشته است، خود مردم، شهرداری و سازمان‌ها این کار را انجام داده‌اند.

**امیر فرجامی:** همه این حرف‌ها درست است اما نباید صحبت‌های اولیه بحث را فراموش کرد. شروع اجرای ماده ۱۳۶ از واگذاری وظایف، نقطه آغاز خوبی نبود. بدون شک باید مسیر را عوض کرد. بهترین شیوه این است که ابتدا همین وظایفی که در وزارتخانه‌ها انجام می‌شود با مدیریت شهری هماهنگ گردد. نباید



احمد نوروزی - شهردار سابق مشهد

اصراری بر گرفتن وظیفه داشت، چون همان گونه که گفته شد، با توان فعلی شهرداری‌ها و مقاومت دستگاه‌ها امکان‌پذیر نیست. حتی اگر فقط مسائل پرسنلی و سازمانی آن را هم در نظر بگیرید،

**ایجاد تحول عظیمی مثل مدیریت هماهنگ شهری، اولاً به قانونی به مراتب محکم‌تر و شفاف‌تر از ماده ۱۳۶ نیاز دارد، و در ثانی عزم ملی و قوی را می‌طلبد. اگر مجموعه این عوامل دست به دست هم دهند، می‌توان امیدوار بود که مدیریت شهری بسامان شود**

می‌بینید که امکان‌پذیر نیست و زمان می‌برد. اگر از هماهنگی شروع شود، هیچ دستگاه اجرایی هم مخالفت نمی‌کند. این مسیر، صحیح است اما همین نیز چندان کار ساده‌ای نیست. یعنی اگر از همین هماهنگی هم شروع شود، می‌بینید که شهرداری‌ها نیاز به دانش و اطلاعات وسیعی دارند - اما به هر حال نقطه شروع خوب و صحیحی است. این نوع کارها زمان بر است و هم نیاز به فرهنگ‌سازی عمومی دارد و هم توانمندسازی.

**سید ابوالفضل موسوی:** برای فرهنگ‌سازی، بهتر است توجه به شوراها بیشتر شود؛ چون مخاطب ماده ۱۳۶ علاوه بر

**برای فرهنگ‌سازی، بهتر است توجه به شوراها بیشتر شود؛ چون مخاطب ماده ۱۳۶ علاوه بر شهرداری، شوراها هم هستند. شاید لازم باشد در این دوره، حلقه شوراها پررنگ‌تر گردند و با نظارت شورا، شهرداری گام به گام بر مدیریت شهری مسلط شود**

شهرداری، شوراها هم هستند. شاید لازم باشد در این دوره، حلقه شوراها پررنگ‌تر گردند و با نظارت شورا، شهرداری گام به گام بر مدیریت شهری مسلط شود.

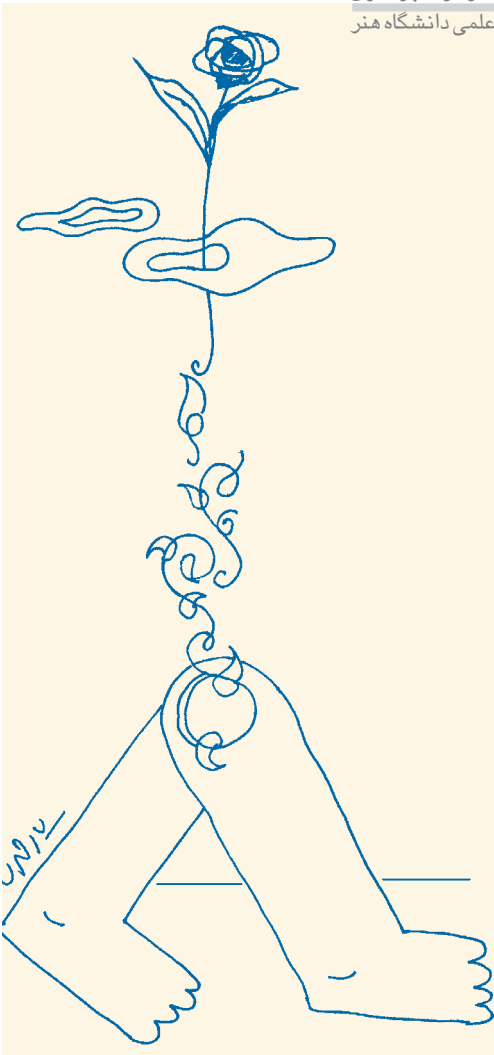
**احمد نوروزی:** باید روی موضوع جایگاه شهرداری‌ها در نظام تصمیم‌گیری کشور کار کرد. حتی الآن هم که شوراها تشکیل شده‌اند، باز شهرداری‌ها زیر مجموعه وزارت کشور هستند. به این ترتیب جایگاه شوراها نیز نامعلوم است. وقتی مطرح می‌شود که شهرداری‌ها توانمند نیستند، به این دلیل است که چنین اجازه‌ای به آنها داده نشده است. در ضمن ایجاد تحول عظیمی مثل مدیریت هماهنگ شهری، اولاً به قانونی به مراتب محکم‌تر و شفاف‌تر از ماده ۱۳۶ نیاز دارد، و در ثانی عزم ملی و قوی را می‌طلبد. اگر مجموعه این عوامل دست به دست هم دهند، می‌توان امیدوار بود که مدیریت شهری بسامان شود.

## پیاده راه و کاهش آلودگی هوا

فریبا قرائی

دکتر در شهرسازی

عضو هیئت علمی دانشگاه هنر



مشکلات محیطی حاصل از مصرف بی‌رویه منابع طبیعی و آلودگی‌های حاصل از آن ضرورت بازنگری روش‌های برنامه‌ریزی محیطی و اصول طراحی شهرها را آشکار کرده است. در این میان استفاده روزافزون از اتومبیل شخصی به عنوان وسیله اصلی آمد و شد و تأثیرات محیطی منفی آن، صاحبان محیط زیست و شهرسازان را بر آن داشته است که به دنبال راه‌حل‌های مناسب در این زمینه باشند. از میان راه‌حل‌های مطرح در این زمینه، گسترش سیستم حمل و نقل عمومی در درجه اول و در کنار آن توسعه شبکه پیاده و دوچرخه به عنوان مناسب‌ترین صورت آمد و شد و کم‌ضررترین آن، از جهت آلودگی محیط بسیار مورد توجه واقع شده و کوشش‌های فراوانی را در این جهت به خود اختصاص داده است. مقاله حاضر کوششی است در جهت معرفی سیاست‌های جدید گسترش شبکه پیاده و تشویق مردم برای استفاده از پیاده‌راه‌ها در شهرهای بزرگ، که در ابتدا طرح‌های پیشنهادی برای تشویق مردم به پیاده‌روی و سپس اصول کلی لازم در طراحی معبر پیاده به اختصار بیان شده است.

### اهمیت مسئله

افزایش روز افزون بهره‌کشی حساب نشده از منابع طبیعی و ایجاد آلودگی‌های گوناگون محیطی خطرهای بسیاری را برای ساکنان کره زمین به وجود آورده است. بحث‌ها و تحقیقات فراوانی در جهت چگونگی رویارویی با این مشکلات و یافتن راه‌های احتمالی فایده‌آمیز بر آن صورت گرفته، و اکثر این تحقیقات و مطالعات تحت عنوان توسعه پایدار و محیط پایدار انجام شده است. یکی از مشکلات اساسی شهرهای بزرگ در بیشتر جوامع، مسئله تراکم اتومبیل و وسایل نقلیه موتوری و به دنبال آن آلودگی هوا و سروصداست. بر طبق آمار، آلودگی ناشی از حرکت وسایل نقلیه موتوری بخش اصلی عوامل آلاینده هوا شمرده می‌شود (امریکا ۸۰ درصد - ایران ۷۰ درصد) این مشکل در شهرهایی که آمد و شد شهری عمدتاً بر استفاده از اتومبیل شخصی تکیه دارد، به مراتب مسئله‌سازتر است و موجب افزایش مشکلات روانی، اتلاف وقت و سرمایه شهروندان می‌گردد. آلودگی هوا علاوه بر تخریب

خاک و صدمه زدن به حیوانات و درختان و ساختمان‌ها، خطرهایی جدی برای سلامتی انسان به همراه دارد. تأثیرات مستقیم آن بر روی قلب، سیستم عروق و مغز انسان بارها در تحقیقات فراوان به اثبات رسیده است، که این امر باعث تحمیل هزینه‌های گزاف بهداشتی به شهروندان و دولت نیز می‌گردد. به عنوان مثال، ۴۰۰ میلیون دلار هزینه‌ای است که فقط در چهار شهر بزرگ فیلیپین صرف مسائل بهداشتی و درمانی ناشی از آلودگی هوا می‌شود. بسیاری از شهرهای بزرگ کشور ما و به خصوص تهران، با مشکل ترافیک رو به رو هستند و راه‌حلی که تاکنون برای رفع

این مشکل اندیشیده شده، اکثراً در جهت ایجاد تسهیلات بیشتر برای حرکت وسایل نقلیه موتوری بوده است. به عنوان مثال، اصلاحات انجام شده در بافت‌های قدیمی در جهت تعریض خیابان‌ها برای جای دادن تعداد بیشتری اتومبیل بوده و اساس طراحی بافت‌های جدید شهری نیز مبتنی بر شبکه گسترده‌ای از خیابان‌های اتومبیل‌رو و در واقع طراحی اتومبیل‌محور بوده است. احداث بزرگراه‌های متعدد نیز از راه حل‌هایی است که در این زمینه به اجرا گذاشته شده است؛ ولی نتیجه آن نه تنها کم شدن راه‌بندان و ترافیک نبوده بلکه مآلاً خود موجب تأیید و تشویق حرکت خودروها و در نتیجه باعث جای دادن تعداد بیشتری خودرو در سطح خیابان‌ها و افزایش مشکلات ناشی از ترافیک شده است.

نتایج بررسی‌های ترافیکی در سطح تهران نشان می‌دهد که در ساعات اوج ترافیک ۶۰ درصد وسایل نقلیه شخصی در شهر تهران تک سرنشین هستند<sup>(۱)</sup>. لازم به تذکر است که هر فردی که با خودروی شخصی اقدام به سفر درون شهری می‌کند، ۱۴ برابر فردی که از خودروی عمومی استفاده می‌کند در آلودگی هوا سهم دارد<sup>(۲)</sup>.

با مراجعه به تجارب جهانی در این زمینه، به نظر می‌رسد راه حل در ایجاد تسهیلات و امکانات بیشتر برای حرکت خودروهای شخصی نبوده و پاسخ این مسئله را بایستی در جای دیگر جست و جو کرد.

### سابقه مسئله

توجه به مسائل توسعه پایدار و پایداری محیط با گزارش برون لندن<sup>(۳)</sup> در سال ۱۹۸۷ آغاز گردید. در این گزارش توسعه پایدار به نوعی از برنامه‌ریزی اطلاق شد که در رفع احتیاجات کنونی به گونه‌ای موفق باشد که امکانات نسل‌های آتی را در پاسخگویی به نیازهایشان از بین نبرد. به گفته بره‌نی<sup>(۴)</sup>، اصل مهم در این زمینه محدودیت منابع طبیعی موجود است که نباید بیش از ظرفیت جایگزینی آن مورد مصرف قرار گیرد. از سوی دیگر، از همان زمان جست و جو برای یافتن راه حل‌هایی در جهت کاهش آلوده‌سازی محیط نیز مورد توجه قرار گرفت.

بحث‌های حول محور توسعه پایدار در دهه ۹۰ میلادی مسائل برنامه‌ریزی و طراحی شهری را نیز در بر گرفت و به خصوص تحقیق در مورد خصوصیات شهر پایدار مورد توجه واقع شد. در این میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و سفرهای شهری از عوامل تعیین کننده در میزان آلودگی محیط شناخته شد. به عنوان مثال، امروزه تکیه بر استفاده از اتومبیل و وسایل نقلیه موتوری و بی‌توجهی به قابلیت‌های حرکت پیاده و ابعاد و فواصل طی شدنی به صورت پیاده یکی از دلایل اصلی آلودگی هوا و گسترش بی‌رویه شهر (به صورت افقی و در سطح) شمرده می‌شود. این عامل حتی یکی از دلایل کاهش حیات اجتماعی شهر نیز محسوب می‌گردد. بسیاری از محققان بر اهمیت ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه و تشویق حرکت پیاده به عنوان عامل مؤثر در کاهش آلودگی تأکید کرده‌اند.

برخلاف شهرهای سنتی که براساس مسیرهای پیاده شکل می‌گرفتند و حرکت پیاده در فضای مطبوع آن و آسایش روانی حاصل از آن از عوامل اصلی ایجاد تعلق به این اماکن محسوب می‌شد، امروزه ایجاد مراکز خرید و مجتمع‌های تجاری متمرکز و



در فاصله زیاد از مناطق مسکونی استفاده هر چه بیشتر از اتومبیل را الزامی می‌سازد. گسترش مناطق اتومبیل‌محور، علاوه بر افزایش مشکلات اکولوژیک باعث ایجاد محرومیت و مشکلات بیشتر برای افراد ضربه‌پذیر جامعه چون سالخوردگان و معلولان و کسانی که به دلایل گوناگونی چون مسائل مالی قادر به مالکیت اتومبیل نیستند نیز می‌گردد.

در جمع‌بندی نهایی نشست مسئولان حمل‌ونقل انگلیس برای یافتن شیوه‌های برتر حمل‌ونقل در قرن ۲۱ تأثیرات منفی ناشی از استفاده روزافزون اتومبیل به صورت نکات زیر خلاصه شده است:

- ۱- عدم تحرک و کاهش سلامت؛
- ۲- آلوده کردن هوا؛
- ۳- تصادف و تلفات جانی؛
- ۴- آلودگی صوتی.

### اهمیت توسعه شبکه پیاده و دوچرخه

با توجه به رویکرد جدید برای دستیابی به محیط پایدار، امروزه در اکثر نقاط جهان گسترش تسهیلات برای حرکت پیاده و استفاده از دوچرخه به عنوان بهترین روش‌های آمد و شد شهری مورد توجه قرار گرفته است و راه‌های گوناگون تشویق مردم در استفاده از این صور جابه‌جایی مورد بررسی واقع شده است. در این زمینه برنامه‌ریزی‌های متنوعی در سطوح مختلف - از منطقه‌ای تا محلی - برای توسعه مسیرهای پیاده و دوچرخه و تشویق استفاده از آنها صورت می‌گیرد.

بسیاری از نظریه‌های جدید طراحی شهری در کشورهای جهان، به عنوان مثال، شهرگرایی جدید<sup>(۵)</sup>، توسعه واحد همسایگی سنتی (محله)<sup>(۶)</sup>، توسعه مراکز شهری بر پایه سامانه تباری<sup>(۷)</sup> در امریکا و نظر روستای شهری<sup>(۸)</sup>، در انگلیس اساس طراحی خود را به تشویق حرکت پیاده و ایجاد تسهیلات لازم در آن جهت قرار داده‌اند. نتایج تحقیقات و همه‌پرسی‌های صورت گرفته در کشورهای گوناگون جهان وجود آگاهی عمومی را نسبت به ابعاد وسیع مسئله به خوبی نشان می‌دهد. اکثر مردم استفاده از اتومبیل را عامل اصلی آلودگی هوا به شمار می‌آورند. به عنوان مثال، تحقیقات سال ۲۰۰۱ دفرا<sup>(۹)</sup> در انگلیس نشان می‌دهد که مسائل ناشی از ترافیک اتومبیل از قبیل راه‌بندان، سروصدا و دود مهم‌ترین مسئله محیطی و بزرگ‌ترین نگرانی ۲۰ سال آینده را برای مردم انگلیس تشکیل می‌دهد. براساس نتایج این همه‌پرسی ۴۲ درصد پاسخ دهندگان در یک سال گذشته بارها عمداً به جای استفاده از وسایل نقلیه شخصی، وسایل نقلیه عمومی و یا دوچرخه را به کار گرفته‌اند و یا به صورت پیاده حرکت کرده‌اند. حدود ۸۴ درصد پاسخ دهندگان لزوم توسعه شبکه پیاده را تأیید کرده و خواستار سیاست‌گذاری‌های دولت در این جهت بوده‌اند.

در کشورهای مختلف اروپا و از جمله انگلستان، تلاش زیادی در سطوح مختلف برنامه‌ریزی برای تشویق و تسهیل حرکت پیاده صورت می‌گیرد و حمایت‌های دولتی و شهرداری‌ها در این زمینه سهم بسزایی دارند. این امر نه فقط از جهت فواید آن برای توسعه پایدار بلکه از نظر منافع حاصل از آن در بهبود سلامت مردم و ایجاد محیط‌های تفریحی و گردشگری نیز حائز اهمیت زیادی است و پاسخگویی بسیاری از نیازهای شهروندان است. به عنوان مثال، می‌توان از توسعه مسیرهای خاص پیاده در بسیاری از مراکز شهری در انگلیس نام برد. در طی بازسازی و بهسازی مراکز اصلی بسیاری

از شهرهای انگلیس که در دهه‌های اخیر صورت گرفته است، مسیرهای اتومبیل رو به صورت محل عبور پیاده و با اولویت کامل پیاده طراحی و نوسازی نشده است. از این طریق مراکز اصلی اداری و تجاری به دور از آلودگی‌های ناشی از حرکت اتومبیل محیط امن و راحتی برای عابران پیاده به وجود آورده است با توجه به مسائل پیش گفته، در طرح‌های راهبردی تهیه شده به وسیله شهرداری‌ها، اولویت به ایجاد و توسعه شبکه حمل و نقل عمومی در درجه نخست و بلافاصله پس از آن شبکه پیاده و دوچرخه داده می‌شود. این امر از جهت افزایش ارتباطات اجتماعی بین مردم و دستیابی به شهرهای زنده‌تر و فعال‌تر نیز مورد حمایت قرار گرفته است. از جمله سیاست‌های کلی تحت اجرا می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- توسعه مسیرهای پیاده و دوچرخه در کل شهر و به ویژه در مناطق مرکزی شهر؛
- ۲- اتصال شبکه پیاده و دوچرخه شهری به مناطق خارج از شهر؛
- ۳- تشویق و حمایت دست‌اندرکاران ساخت و ساز مسیرها و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای دستیابی به مسیرهایی با کیفیت عالی؛
- ۴- برنامه‌ریزی در جهت بالا بردن امنیت در معبرهای پیاده و دوچرخه از حیث خطرهای جرایم اجتماعی و همچنین تصادفات رانندگی؛ و

۵- تشویق مردم در جهت استفاده بیشتر از این مسیرها به منظور حفظ بیشتر محیط طبیعی و جلوگیری از آلودگی‌ها.

#### تشویق مردم در جهت توسعه حرکت پیاده

تاکنون طرح‌های متنوعی برای تشویق مردم به حرکت پیاده ارائه شده است که به عنوان مثال در اینجا به سه طرح برنامه آمد و شد<sup>(۱۰)</sup> اتوبوس پیاده<sup>(۱۱)</sup> و محدوده خانه<sup>(۱۲)</sup> اشاره می‌شود.

#### برنامه آمد و شد

برنامه آمد و شد در واقع مجموعه‌ای از تمهیدات عملی است که در جهت یافتن جایگزین برای استفاده از اتومبیل شخصی صورت می‌گیرد. این برنامه به خصوص در جهت کاهش حرکت اتومبیل‌های تک سرنشین طرح و اجرا می‌شود. در این زمینه دولت با استخدام کارشناسان حمل و نقل و مأمور کردن آنها به مؤسسات مختلف، راهنمایی و مشاوره لازم در این زمینه را به طور رایگان در اختیار مؤسسات قرار می‌دهد. هر مؤسسه با مشورت این کارشناسان اقدام به طرح برنامه آمد و شد، برای کارکنان خود می‌کند. هر طرح بنا به مقتضیات محل مؤسسه و فاصله آن با محل سکونت کارکنان برنامه‌ریزی می‌شود و در اختیار آنان قرار می‌گیرد. برای کاهش استفاده از اتومبیل روش‌های گوناگونی به کار گرفته می‌شود، که از عمده‌ترین تمهیدات در این زمینه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف - راه‌های استفاده مشترک از اتومبیل در بین کارکنان مورد بررسی قرار می‌گیرد و پس از برنامه‌ریزی کمک‌های تشویقی برای اجرای آن در نظر گرفته می‌شود.

ب - سرویس ویژه کارکنان با استفاده از اتوبوس یا مینی بوس با



کیفیت خیلی خوب ایجاد می‌گردد.

ج - امکانات و راهنمایی‌های لازم برای استفاده از دوچرخه و یا حرکت پیاده در اختیار کارکنان قرار می‌گیرد. به عنوان مثال، محل‌هایی برای پارک دوچرخه، محل‌هایی برای تعویض لباس و حمام در نظر گرفته می‌شود.

د - افزایش نرخ پارکینگ به منظور جلوگیری از استفاده از اتومبیل شخصی پیش‌بینی می‌شود.

ه - ساعات کاری انعطاف‌پذیر به اجرا گذاشته می‌شود؛ بدین صورت که شخص ملزم به انجام ساعت کار مشخص در هفته است ولی شروع و پایان آن می‌تواند در محدوده خاص تغییر کند.

و - با استفاده از وسایل ارتباط از راه دور امکان انجام کار در منزل مورد بررسی قرار می‌گیرد و در صورت امکان از این روش استفاده می‌شود.

#### اتوبوس پیاده

اتوبوس پیاده در واقع حرکت دسته جمعی و گروهی دانش‌آموزان به صورت پیاده به سوی مدرسه است. این کاروان مسیر مشخصی را طی می‌کند و در چند ایستگاه تعیین شده در رأس ساعت معین توقف دارد. کودکان در این ایستگاه‌ها به حرکت جمعی سایر دانش‌آموزان می‌پیوندند و با آنان به سوی مدرسه حرکت می‌کنند. حداقل ۲ نفر بزرگ‌تر این حرکت جمعی را هدایت می‌کنند. نفر جلو به اصطلاح راننده اتوبوس است و در انتهای کاروان راهنمای اتوبوس حرکت می‌کند. کودکان برای ایمنی جلیقه‌های رنگی برتن می‌کنند تا به آسانی رؤیت شوند. در جهت تشویق دانش‌آموزان نقشه مسیرهای پیاده به کمک والدین، معلمان و مسئولان حمل و نقل تهیه می‌گردد و در اختیار آنان قرار داده می‌شود. در بعضی مدارس کودکان بخشی از مسیر را به صورت سواره و به همراه والدین خود با اتومبیل طی

می‌کنند و سپس والدین در محل معینی اتومبیل خود را پارک می‌کنند و به مسیر اتوبوس پیاده می‌پیوندند و بقیه مسیر بدین ترتیب به صورت پیاده طی می‌شود. این روش آمد و شد به مدرسه مورد استقبال کودکان و والدین آنها قرار گرفته است. از این طریق نه تنها امنیت کودکان در آمد و شد به مدرسه تأمین می‌شود بلکه به حفظ سلامتی و تندرستی آنان کمک می‌گردد و مشکلات حرکت اتومبیل و پارکینگ در اطراف مدرسه نیز کاهش می‌یابد. به گفته مسئولان مجری این طرح انجام این پروژه به هشیاری و تمرکز ذهنی کودکان و ایجاد فضای دوستانه و ارتباط نزدیک آنان می‌افزاید گذشته از این، فواید زیر برای آمد و شد پیاده کودکان به مدرسه برشمرده می‌شود:

- کودکان از این طریق محله خود را بهتر خواهند شناخت.
- مهارت‌های ایمنی را برای حرکت در جاده به دست خواهند آورد.
- در کاهش آلودگی هوا و ترافیک مشارکت خواهند داشت.

### محدوده خانه

محدوده خانه به خیابان و یا مجموعه‌ای از خیابان‌ها در محله‌ای مسکونی اطلاق می‌گردد، که طراحی آن امکانات و تسهیلات لازم را به منظور استفاده افراد پیاده و دوچرخه سواران فراهم می‌آورد و حرکت اتومبیل و وسایل نقلیه موتوری را در درجه دوم قرار می‌دهد. از این طریق امکان استفاده از خیابان برای فعالیت‌های اجتماعی نیز افزایش می‌یابد<sup>(۱۳)</sup>. گرچه ممکن است در چنین محدوده‌هایی افراد پیاده و اتومبیل سواران از نظر قانونی بر یکدیگر اولویت نداشته باشند ولی طراحی فضا به صورتی است که فضا عمدتاً مورد استفاده افراد پیاده قرار می‌گیرد. به عنوان مثال، تمهیدات ترافیکی در جهت کاهش سرعت اتومبیل، احداث محل‌هایی برای نشستن و صحبت کردن و محوطه‌هایی برای بازی کودکان در طراحی منظور می‌گردد. در واقع «محدوده خانه» محیطی را ایجاد می‌کند که اشخاص از توقف کردن در آن و صحبت کردن با همسایه‌ها و بازی کودکان‌شان لذت می‌برند. اتومبیل در این محدوده اجازه رفت و آمد دارد ولی این رفت و آمد محدود و کنترل شده است. این نوع خیابان‌ها در بسیاری از شهرهای اروپایی طراحی شده و مورد استقبال قرار گرفته است. طراحی و اجرای این نوع محدوده‌ها می‌تواند هم در بافت‌های قدیم اعمال شود و هم در محله‌های جدید مسکونی.

مشخصات محدوده خانه را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد:

۱- هدف اصلی تغییر نحوه استفاده از خیابان به صورتی است که خیابان مکانی برای مردم باشد و نه محل عبور ترافیک سواره.



- ۲- سرعت حرکت اتومبیل خیلی کم است.
- ۳- تمام عناصر طراحی نظیر عناصر ترافیکی، پارکینگ‌ها، محل‌های بازی، درختان و عناصر طبیعی در جهت کاهش سرعت حرکت سازماندهی می‌شوند.
- ۴- به کمک تابلوها و علائم مناسب این پیام به رانندگان منتقل می‌شود که به «محدوده خانه» نزدیک می‌شوند.

اجرای این نوع پروژه‌ها ارتباط بین همسایگان را افزایش می‌دهد، از جرائم خیابانی می‌کاهد و مکان‌های امن‌تری در کنار خانه‌ها ایجاد می‌کند؛ و علاوه بر آن فضای مناسب و راحتی را برای حرکت افراد مسن و معلول به وجود می‌آورد. همچنین این پروژه‌ها با تشویق پیاده روی و استفاده از دوچرخه باعث کاهش حرکت موتوری و در نتیجه کاستن از عوارض مخرب آن چون آلودگی هوا و سروصدا خواهد بود.

### کیفیت طراحی

گذشته از سیاستگذاری‌های دولت در تشویق مردم و آگاهی دادن به آنان برای انتخاب روش صحیح آمد و شد، کیفیت مسیرها و شرایط محیطی آن نیز نقش مهمی در میزان استفاده از آن دارد. براساس دسته‌بندی گهل<sup>(۱۴)</sup> فعالیت‌های انسان را در محیط عمومی می‌توان به سه گروه «ضروری»، «اختیاری» و «اجتماعی» تقسیم کرد. «ضروری» آن دسته از فعالیت‌های روزانه است که انجام آن الزامی است - نظیر خرید کردن، مراجعه به بانک و ایستادن در صف اتوبوس. این گونه کارها اغلب بدون توجه چندان زیاد به کیفیت محیط صورت می‌گیرد. «اختیاری» آن گروه از فعالیت‌های عمومی است که نه به دلیل ضرورت آن بلکه با اختیار فرد انجام می‌پذیرد. به عنوان مثال، نشستن و ایستادن در فضای عمومی، تماشای وینترین مغازه‌ها و بازی کردن بچه‌ها از این جمله است. فعالیت‌های اجتماعی هم اکثراً نتیجه فعالیت‌های اختیاری‌اند و به صورت ارتباطات اجتماعی، صحبت و معاشرت در فضای جمعی صورت می‌گیرند. گهل عقیده دارد در فضاهایی که کیفیت محیطی مناسبی ندارند حداقل فعالیت‌های ضروری انجام می‌گیرد و مردم به سرعت به سوی خانه‌های خود حرکت می‌کنند. این در حالی است که در فضاهایی با کیفیت حتی فعالیت‌های ضروری زمان بیشتری طول می‌کشد و بسیاری فعالیت‌های اختیاری نیز به آن اضافه می‌گردد. بدیهی است بهبود کیفیت پیاده راه‌ها و مسیرهای عبور پیاده نقش بسیار مهمی در افزایش استفاده از آن خواهد داشت.

### چند نکته پایانی در باب طراحی مسیر پیاده

در خصوص توسعه کیفی فضاها و مسیرهای پیاده پیشنهادها و متعددی مطرح شده است که مجموعه آنها را می‌توان در نکات زیر خلاصه کرد:

### ۱- راحتی مسیر

راحت بودن مسیر از عوامل مهم در میزان استفاده از آن است. برای این منظور حرکت پیاده بایستی نسبت به سایر صور آمد و شد اولویت داشته باشد و تأمین امکانات مورد نیاز پیاده‌روندگان باید در رأس تصمیمات طراحی قرار گیرد.

- Battle, G. C. Mc Carthy C (1994) The Design of Sustainable New Towns, Architectural design 24 (III)

- Biddulph, M. Home Zone, London, The Poling Press 2001.

- Breheny M. J. Sustainable Development and Urban Form, in (ed) M. J. Breheny, sustainable Development and urban form, London, Plon Limited, (138-129), 1992.

- Carmona, M. The Plan Agenda, Urban Design, 57, (18-20), 1996.

- Newman Local O Develive Space, New York, Macmillan 1973.

- Ecotec Reducing Transport Emissions Through Planning HMSO, London 1993.

- Gehl, J. Life Between Buildings: Using public space New York, Van Nostrand Reinhold 1980.

- GLC study, Department of Architecture and civil design of Greater London An Introduction to Housing Layout, London, The Architectural Press 1978.

- Hertzberger, H. Lessons for Students in Architecture Rotterdam, Uitgeverij OTO publishers 1991.

- Holtzclow, J. Stop sprawl, designing cities to reduce driving and pollution, New studies in chicago, LA and San Francisco 2002.

- Houghton, G. C. Hunter Sustainable cities, London, Regional studies Association 1994.

- ITTelson, W. H. An Introduction to Environmental Psychology, London, Holt Rinehart and winston 1974.

- Jacobs, J. The Death and Life of Great American Cities, New York, Vintage Books 1961.

- Lang, J. Urban Design. The American Experience, New York, Van Nostrand Rainhold 1994.

- Nellessen, A. Visions for a new American Dream: process, Principles and an ordinance to plan and design small communities, chicago, APA 1994.

- Rapoport, A. The use and Design of open spaces in urban Neighbourhoods, in (ed) D. Fricle, The quality of urban life, social, psychological and physical environment, New York walter de Gruyter (159-175) 1986.

- Rivlin, L. S. carr: A. Francis M. Stone Public Space, Environment and Behaviour Series, Cambridge, cambridge University Press 1992.



شیراز - خیابان کریمخان زند - پیاده راه حد فاصل آرگ کریمخان تا بازار

ایجاد تعادل اکولوژیک و نهایتاً دستیابی به محیط سالم دارند. از سوی دیگر، جنبه‌های مثبت روانی تماس با طبیعت و عناصر طبیعی نیز به کمک تحقیقات متعدد به اثبات رسیده است.<sup>(۱۷)</sup> در این زمینه نیاز انسان به طبیعت فقط به جنبه‌های زیبایی شناسانه محدود نمی‌گردد و رابطه‌ای احساسی ادراکی نیز در آن وجود دارد. براساس این بررسی‌ها مردم به محیط‌هایی که بیشتر با طبیعت ارتباط دارند و یا دارای عناصر طبیعی بیشتری هستند، علاقه بیشتری نشان می‌دهند، احساس بهتری به آن دارند و ارزش بالاتری برای آن قائل هستند.<sup>(۱۸)</sup>

#### ۴- وجود مردم

وجود مردم و فعالیت‌های جمعی در کنار مسیر پیاده از عوامل جاذب و مشوق مردم در استفاده از این معبرها به شمار می‌آید. فعالیت‌های مختلف همچون خرید و فروش و وجود بازارچه‌های ثابت و متحرک، محل‌هایی برای تولید و اجرای کارهای هنری و یا سکوهایی برای نشستن، غذا خوردن و صحبت کردن در هوای آزاد و حتی مکان‌هایی برای تماشای مناظر طبیعی در طول مسیر می‌تواند از عوامل جاذب محیطی محسوب گردد و در افزایش استفاده از مسیرها مؤثر واقع شود.<sup>(۱۹)</sup>

#### ۵- کیفیت طراحی

مسیرها بایستی تنوع فضایی لازم را داشته باشند. طراحی فضاهای معنی‌دار که حاوی نشانه‌های مناسب و خوانا باشند می‌تواند در ایجاد علاقه به محیط و افزایش خوانایی مسیر بسیار مؤثر باشد. تعریف لبه‌ها، ورودی‌ها، امتداد و تداوم فضایی، استفاده از بافت و رنگ در سطوح مسیر، اختلاف سطح و دیدهای متنوع و تغییر ابعاد فضاها در مسیر حرکت نمونه‌هایی از ایجاد تنوع فضایی محسوب می‌گردد. قرار دادن عناصر غیر منتظره در طول مسیر به افزایش توجه و ایجاد کنجکاو، و در نتیجه جالب‌تر کردن محیط، کمک می‌کند.

#### ۶- نگهداری

مرتب و تمیز بودن فضاها و نگهداری مناسب از مسیرها در جذب مردم بسیار مؤثر است. علاوه بر آن، نگهداری مناسب محیط در ایجاد تعلق به فضا بسیار اهمیت دارد و بایستی مد نظر قرار گیرد.

#### ۷- تولید کالاهایی که حرکت پیاده را سهولت می‌بخشد

تولید محصولات و اجناسی که می‌تواند هنگام پیاده‌روی مورد استفاده قرار گیرد و تسهیلات لازم برای حرکت پیاده را فراهم آورد، نیز در تشویق مردم به انتخاب این صورت از آمد و شد مؤثر خواهد بود. موارد زیر در این زمینه می‌تواند مفید واقع گردد:

- ۱- تولید لباس و کفش مناسب پیاده‌روی برای فصول مختلف سال؛
- ۲- تولید کیف و ساک‌های مناسب حمل بار؛
- ۳- وسایل لازم برای ایمنی شخصی مانند سوت خطر جیبی؛ و
- ۴- نقشه‌های محلی که مسیرهای پیاده و دوچرخه را نشان دهد.

زیرساخت‌ها، کف‌سازی‌ها و عرض مسیر به صورت مناسب طراحی گردد و با کیفیت مطلوب اجرا شود. جهت یابی در طول مسیرها مشخص و خوانا باشد. امکانات و شرایط لازم برای حرکت سالخوردگان و معلولان مورد توجه واقع شود. محل‌هایی برای نشستن و استراحت - به خصوص برای سالخوردگان - تعبیه گردد و با توجه به ویژگی‌های آب و هوایی محل میزان تابش آفتاب، ایجاد سایه و حفاظت در برابر بادهای نامطلوب، باران و آلودگی هوا مد نظر قرار گیرد و تمهیدات لازم برای ایجاد فضای راحت و مطلوب فراهم گردد.<sup>(۱۵)</sup>

#### ۲- امنیت

امنیت مسیر از عوامل مؤثر در میزان استفاده از آن است. امنیت بایستی از دو جهت فراهم گردد: ۱- عدم امکان وقوع جرائم؛ و ۲- دوری از خطرهای ترافیک و سرعت.

در مورد اول توجه به ایجاد روشنایی کافی و مناسب در کلیه نقاط مسیر دارای اهمیت زیاد است. مهم‌تر از آن، مسیرها بایستی به طریقی طراحی شوند که دسترسی بصری از ساختمان‌های مجاور نسبت به کلیه سطوح آن فراهم گردد. از طراحی فضاهایی که از نظارت مستقیم ساکنان و استفاده کنندگان بناهای مجاور مسیر دور هستند، بایستی پرهیز شود. در مورد دوم جدایی سطوح عابر پیاده از سواره رو و طراحی دقیق تقاطع پیاده راه با مسیر سواره بایستی مورد توجه قرار گیرد. از تجهیزات ترافیکی لازم برای کاهش سرعت وسایل نقلیه در تقاطع‌ها استفاده شود و از طریق علائم هشدار دهنده و استفاده از رنگ‌های مشخص توجه رانندگان به محل عبور عابران پیاده جلب گردد.

#### ۳- وجود عناصر طبیعی

ارتباط با طبیعت و وجود عناصر طبیعی در کنار مسیر پیاده از عوامل بسیار مؤثر در جذب مردم و تشویق آنان به حرکت پیاده است. فواید عناصر طبیعی و گیاهان، چه از نظر فیزیولوژیک و چه از بعد روانی بارها مورد بررسی و تأیید قرار گرفته است.<sup>(۱۶)</sup> عناصر طبیعی نقش بسیار مهمی در کاهش آلودگی هوا، تولید اکسیژن،

- Sharpe, M. Guidance on walking strategies for local authorities, transportation planning international limited, paper presented to the third National walking conference: walking and health practical steps stoffordshire university, Stolk on treat 6 July 2002.2000.  
- Sheets, V.L.; C.D. Manzer Afleet, Lognitis and urban vegetation, some effects adding trees along city streets, *Environment and Behaviour* 23(3)(285-304) 1991.  
- Urban village Group Urban villages, a conegct for creating mixed - used urban development of a sustainable scale, London, BAS printers LTD 1992.  
Whyre, W. H. The Social life of Small open spaces, washington, The Conservation foundation (1980).  
World Resources Institute, *Climate Protection and the National Interest*, 1995.  
ENS, "Air Pollution Constricts Healthy Blood Vessels", *EV World People and Technology*, B March 2002.  
Manila Time, "Air Pollution Tests RP Cities ... 700 & Yearly", World Bank, 15 Jun 2003.  
Sharpe, M., "Improving soehy on our Riads," *Leicestershire Matters*, Autumn 2002.

پانویشت:

- ۱- همشهری روزنامه، ۱۹ آذر، ۱۳۷۷.
- ۲- رسالت، روزنامه، ۱۳ بهمن، ۱۳۷۹.

- 3- Brunetland
- 4- Breheny
- 5- New Urbanism
- 6- Traditional Neighbourhood Development
- 7- Transit Oriented Development
- 8- Urban Village
- 9- DEFRA [= Department for Environment Food and Rural Affairs]
- 10- Travel Plan
- 11- Walking Bus
- 12- Home Zone
- 13- Biddulph, 2002, P3-7
- 14- Gehl 1978, P11
- 15- Hertzberger, 1991, P153
- 16- Houghton, G. 1994
- 17- Sheets, V. L. 1991
- 18- Rivlin, L. 1992
- 19- Jacobs, J. 1961

# ماده ۱۳۶

## اقدامات، چالش‌ها و چشم‌اندازها

فریبرز دولت‌آبادی

مدیر کل دفتر امور مدیریت و توسعه شهری سازمان شهرداریها

اکنون پس از گذشت یک سال از شروع جدی‌ترین اقداماتی که به منظور تحقق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور صورت گرفته است، مروری بر این اقدامات در مقایسه با دستاوردهای آنها، تصویری روشن از چگونگی پیگیری موضوع در آینده به دست می‌دهد. علاوه بر این، به نظر می‌رسد که پس از انتخابات اخیر شوراهای اسلامی شهرها و تغییرات عمده‌ای که در اکثر شهرهای کشور در بافت دست‌اندرکاران مدیریت شهری، مجموعه شوراهای اسلامی شهر و شهرداران رخ داده است، ارائه این گزارش ضمن رفع بسیاری از ابهامات موجود، زمینه مناسبی را برای تفاهم و وفاق بیشتر در ادامه کار فراهم خواهد آورد.

### گزارش اقدامات اجرایی

۱- پس از تصویب طرح پیشنهادی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در زمینه هفت برنامه اصلی تحول در نظام اداری در تاریخ ۸/۲/۸۱ در هیئت دولت، و پس از آن نیز تصویب طرح‌ها و سیاست‌های اجرایی برنامه تحول در نظام اداری شامل هفت برنامه مذکور و چهل طرح اجرایی در تاریخ ۸۱/۲/۲۵ در شورای عالی اداری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به منظور تحقق بند «۷-۱» از قسمت «ب» مصوبه مذکور در گزارشی اقدام به احصای آن دسته از وظایف دستگاه‌های اجرایی که قابل واگذاری به شهرداری‌ها هستند کرده است. از سوی دیگر، موضوع تحقق ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم از مدت‌ها قبل در سازمان شهرداری‌های کشور تحت عنوان امکان‌سنجی واگذاری وظایف جدید به شهرداری‌ها و با هدف تحقق مدیریت یکپارچه شهری در دست مطالعه بود. این مطالعه نیز به احصای پاره‌ای از وظایف قابل واگذاری به شهرداری‌ها انجامید. پس از برگزاری جلسات مشترک با سازمان مدیریت و ایجاد انطباق میان دو پیشنهاد مذکور، مقرر گردید با توجه به موضوع بند «۵» وظایف و اختیارات شورای عالی اداری و همچنین فراز پایانی ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه پیشنهاد مشترکی تحت عنوان شناسایی و واگذاری فعالیت‌های قابل واگذاری دستگاه‌های اجرایی (در زمینه مدیریت شهری) به شهرداری‌ها، تهیه گردد و برای تصویب در دستور کار شورای عالی اداری قرار گیرد.

برای تهیه پیشنهاد مشترک و به منظور اطمینان از همسویی با دیدگاه‌های شهرداران و اعضای شوراهای اسلامی شهر؛ و همچنین دستیابی به نظریات و دیدگاه‌هایی که در اثر فعالیت در عرصه‌های اجرایی شکل واقعی‌تر به خود گرفته‌اند و عملاً می‌توانند ضمن روشن ساختن معضلات اجرایی و تنگناهای موجود، شروط و پیش‌زمینه‌های تحقق را تدقیق کنند و ضمانت اجرایی را فراهم آورند، موضوع در جلسات متعددی به بحث گذاشته شد. با جمع‌بندی نظریات، حداقل ۲۰۰ تن از شهرداران و اعضای شوراهای اسلامی شهرهای با مقیاس‌های مختلف و همچنین مسئولان دستگاه‌های اجرایی عملاً متن‌نهایی این پیشنهاد آماده گردید و قبل از تصویب در شورای عالی اداری، در همایش سراسری شهرداران شهرهای با جمعیت بالای یکصد هزار نفر مورد توافق قرار گرفت. در نهایت در تاریخ ۸۱/۷/۲۰ شورای عالی اداری در نود و ششمین

جلسه خود پس از بحث و ارائه نظریات و انتقادات اعضای شورا، کلیات طرح مذکور را به اتفاق آرا به تصویب رسانید و مقرر شد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در این خصوص بخشنامه‌ای جامع تهیه و به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ کند.

در این میان مهم‌ترین نکاتی که مجموعه نظام مدیریت شهری به عنوان شروط و الزامات تحقق موضوع بر آن تأکید داشتند، عبارت بود از:

- تغییر و تحول مقتضی در ساختار تشکیلاتی شهرداری‌ها به منظور تصدی وظایف جدید.  
- تضمین واگذاری اعتبارات و امکانات مربوط به هر وظیفه از سوی دولت.

- توجه به ملاحظات و ضرورت‌های مربوط به تغییر در قوانین، بخشنامه‌ها و جز آن.

- تحول در منابع درآمدی شهرداری‌ها و تأکید بر ایجاد امکانات جدید همچون تأسیس مؤسسات مالی و اعتباری، بیمه و نظایر آن.

- تأکید بر فراهم کردن زمینه‌های ارتباط بیشتر و مؤثرتر میان شهرداری و شهروندان از طریق انتشار روزنامه، ماهنامه، رسانه‌های صوتی و تصویری و جز آن.

- مرحله‌بندی واگذاری هر کدام از وظایف و انتقال تدریجی آنها؛ و به عبارت دیگر، دخالت شهرداری از سطح اطلاع و هماهنگی با دستگاه‌های اجرایی، مشارکت در مدیریت و بالاخره انتقال کامل وظیفه و تحقق مدیریت یکپارچه شهری حداقل در مورد تعدادی از وظایف مورد تأکید بود.

با مروری به متن مصوبه مشخص خواهد شد که تمامی این شروط به صراحت مورد توجه قرار گرفته‌اند.

۲- پس از مصوبه سیستم مهر ماه سال گذشته، در تقسیم‌کاری که میان سازمان شهرداری‌ها و سازمان مدیریت صورت گرفت، مقرر شد سازمان شهرداری‌ها زمینه اجرای مصوبه در شهرداری‌ها را پی‌گیری کند و سازمان مدیریت نیز شرایط لازم را برای واگذاری وظایف از سوی دستگاه‌های اجرایی فراهم آورد.

۳- در ادامه کار دفتر مدیریت توسعه شهری سازمان شهرداری‌ها به عنوان دفتر مجری طرح و به منظور ایجاد زمینه اجرایی موضوع در شهرداری‌ها، برنامه اجرایی تحقق ماده ۱۳۶ را مشتمل بر دو راهبرد اساسی ارائه کرد.

۳-۱- توانمندسازی شهرداری‌ها: با این استدلال که حتی در شرایط فعلی در بسیاری از شهرها توان شهرداری‌ها متناسب با وظایف آنها نیست و قطعاً افزایش این وظایف ایجاد توان مضاعفی را در شهرداری‌ها طلب می‌کند. این قسمت از برنامه هفت محور اساسی به شرح زیر را پیگیری کرد:

خصوصی‌سازی، استقرار نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کیفیت، اصلاح قانون شهرداری‌ها و قوانین شهری، ارتقای ساختار تشکیلاتی، تأمین منابع مالی پایدار، و توسعه منابع انسانی.

لازم به توضیح است که موارد مذکور از سوی دفتر ذی ربط در سازمان شهرداری‌ها، هم در سال گذشته و هم امسال به جدیت دنبال می‌شوند.

به عبارت دیگر، سازمان شهرداری‌ها حرکت منسجمی را در راه تحقق توانمندسازی شهرداری‌های کشور آغاز کرده است.

۳-۲- راهبرد دیگر برنامه با هدف تمکین عملی انتقال وظایف به شهرداری‌ها، محورهای فعالیتی را به شرح زیر مورد توجه قرار داد:

شناخت چالش‌های موجود، تدوین استراتژی پیگیری، تدوین مبانی نظری و شیوه‌های اجرایی، برقراری تعامل با مجلس شورای اسلامی و نمایندگان، برقراری تعامل با شوراهای اسلامی شهرها، بسترسازی فرهنگی و ایجاد زمینه‌های پذیرش، الگوسازی از طریق اجرا و انتقال عملی وظایف.

هر چند در ادامه بحث و حسب مورد به شرح اقدامات صورت گرفته در مسیر محورهای پیش گفته پرداخته خواهد شد، اما توضیح کامل اقدامات، خود می‌تواند موضوع گزارش جداگانه‌ای باشد.

۴- از سوی دیگر سازمان مدیریت در تعامل با دستگاه‌های اجرایی نظر مثبت سه وزارتخانه فرهنگ و ارشاد اسلامی، جهاد کشاورزی و بهداشت و درمان و آموزش پزشکی را برای انتزاع پنج وظیفه مرتبط، گرفته است و مقرر گردیده که به عنوان اولویت نخست، واگذاری این وظایف به صورت قطعی در شورای عالی اداری به تصویب برسد و عملاً فرایند انتزاع و واگذاری آغاز گردد. وظایف مذکور عبارتند از:

- ایجاد و اداره امور کتابخانه‌های عمومی، سینماها، سالن‌های نمایش، موزه‌های محلی و سایر مراکز فرهنگی و هنری.

- تأسیس دفاتر، مؤسسات و تأسیسات گردشگری.

- ایجاد و اداره مجتمع‌های توریستی و خدماتی و واحدهای تفریحی، اقامتی و پذیرایی.

- حفاظت، احیا و توسعه منابع طبیعی و ایجاد و نگهداری و بهره‌برداری از پارک‌های جنگلی واقع در محدوده و حریم استحقاقی شهرها.

- ساخت، تجهیز، نگهداری و اداره مراکز بهداشتی و درمانی.

۵- شورای عالی اداری پیرو مصوبه قبلی در این خصوص در یکصد و یکمین جلسه خود در تاریخ ۱۳۸۲/۲/۲۷ واگذاری قطعی این وظایف را به تصویب رساند. البته متن مصوبه به مانند مصوبه قبل مشروط و مقید به مواردی است که پیش از این در تعامل گسترده‌ای که با شهرداران و اعضای شوراهای اسلامی شهر صورت پذیرفته بود مورد توافق قرار گرفته بودند.

۶- نهایتاً پس از مصوبه مذکور فعالیت‌های عمده‌ای در جهت تحقق آن از سوی دفتر مجری طرح «دفتر مدیریت توسعه شهری» در دست اقدام است، که عمده‌ترین آنها عبارتند از:

۶-۱- از پیش از انتخاب اخیر شوراهای اسلامی شهرها

فعالیت‌های گسترده‌ای از سوی سازمان به منظور توجیه و بسترسازی فرهنگی برای اجرای طرح در شهرداری‌ها و در قالب همایش‌ها، کارگاه‌های آموزشی و نظایر اینها صورت گرفته بودند. با توجه به تغییرات عمده‌ای که در اکثر شهرهای کشور در بافت مدیریتی شهر و تقریباً همزمان با این تصویب نامه صورت گرفت، عملاً ضرورت تجدید اقدامات مذکور در مسیر اطلاع‌رسانی مناسب و رفع ابهامات موجود و ایجاد شرایط تحقق جزء ۶۰ بند ۶ مصوبه کاملاً محسوس است.

در این زمینه، فعالیت‌هایی صورت گرفته است که در آینده‌ای نزدیک در نشست تخصصی شهرداران و رؤسای شوراهای اسلامی شهرهای مراکز استان به بحث گذاشته خواهد شد.

۶-۲- مؤثرترین ابزار موجود در متن مصوبه برای هدایت و کنترل صحیح جریان واگذاری وظایف و تضمین موفقیت طرح کمیسیون بند

۲ است. این کمیسیون که متشکل از نمایندگان وزارت کشور، سازمان مدیریت و دستگاه‌های اجرایی ذی ربط است، تعیین امکانات، تجهیزات، اعتبارات، پیشنهاد تغییرات و اصلاحات لازم در قوانین تصویب نامه‌ها، آیین نامه‌ها، تنظیم برنامه زمان بندی اجرای مصوبه و سایر اقدامات مورد نیاز در جهت واگذاری فعالیت‌ها به شهرداری را به عهده دارد. در زمان حاضر این کمیسیون و کمیته‌های تخصصی ذیل آن، که در حقیقت دستورالعمل انتزاع و واگذاری وظایف را تدوین می‌کنند، شکل گرفته و مشغول به فعالیت است.

ترکیب اعضای کمیته‌ها علاوه بر نمایندگان دستگاه‌های ذی ربط، اعضای هیئت علمی دانشگاه‌ها و همچنین شهرداران را نیز به منظور تضمین اجرایی بودن پیشنهادها شامل می‌شود.

از سوی دیگر، برای غنای هر چه بیشتر بحث در کمیته‌ها با استفاده از خدمات مهندسان مشاور و کسب اطلاعات مربوط به هر وظیفه از دستگاه‌های مجری عملاً دستورالعمل انتزاع و واگذاری در قالب پیشنهادی کاملاً کارشناسانه و اجرایی برای تدوین نهایی در کمیته‌ها مطرح خواهد شد.

### چالش‌ها و چشم‌انداز

بحث در این مورد با توجه به وسعت عوامل دخیل در آن می‌تواند به صورت کاملاً جامع و البته مجزا و فارغ از گزارش حاضر، در حوزه مبانی نظری و چالش‌های فکری و همچنین موانع اجرایی و چالش‌های عملی پیگیری شود. بنابراین، آنچه که در اینجا به آن اشاره می‌شود، صرفاً نکاتی به منظور گشایش باب بحث و گفت و گو در فرصت‌های آتی است.

۱- پس از یک سال تجربه کاملاً معطوف به موضوع و تماس نزدیک با فضای ذهنی موافقان و منتقدان مصوبه مذکور در حوزه‌های مختلف مدیریتی و همچنین حضور در مباحث کارشناسی و هم‌اندیشی با صاحب‌نظران امر، به عقیده نگارنده عمده‌ترین مانع در مسیر تحقق مدیریت یکپارچه شهری عدم وفاق بر سر مفهوم مدیریت شهری و جایگاه نظام مدیریت شهری در ساختار اداری و حکومتی کشور است. این عدم وفاق هر چند که در مواردی مرتبط با حوزه وسیع بحث و زوایای متعدد و ممکن برای نگاه به موضوع است، ولی متأسفانه در بسیاری از اوقات مربوط به عدم درک دقیق و کارشناسانه مفهوم شهر و مدیریت شهری مسئولان دستگاه‌های اجرایی و همچنین دست‌اندرکاران مقوله مدیریت شهری است. این نقیصه در کنار واقعیت مسلم فقدان نظام تدوین شده مدیریت شهری در ایران، شرایط را



پیچیده‌تر می‌کند.

نظامی که در زمان حاضر مدیریت شهرهای کشور را به عهده دارد، در حقیقت نامنظومه‌ای است که در بخش‌هایی متمرکز و در بخش‌هایی به صورت محلی، سیاست‌ها و تصمیماتی را - البته نا هماهنگ و غیر مرتبط و شاید در مسیر ناخواسته - هر چه نامتوازن کردن فضای شهر می‌گیرد و در عمل نیز حتی همین تصمیمات قابلیت اجرا ندارند و شهرها کاملاً ناخود آگاه و فارغ از خواست نامنظومه مدیریت شهری به سرعت به سوی ناپایداری توسعه می‌یابند.

در این شرایط و برای برون رفت از این وضع، قطعاً اقداماتی وسیع‌تر از آنچه که امروز تحت عنوان ماده ۱۳۶ در جریان است و مطالعاتی عمیق‌تر به منظور تدوین نظام مدیریت شهری در ایران در حیطه ویژگی‌های فرهنگی اجتماعی، اقتصادی و سیاسی کشور، مورد نیاز است.

بنابراین در اقدام بلند مدت پژوهش‌های درخور تدوین نظام مدیریت شهری در ایران و تبیین جایگاه آن در ساختار اداری کشور در دست اقدام است. از سوی دیگر، تلاش می‌شود با توجه به تجارب و دستاوردهایی که به آن اشاره شد در برنامه چهارم توسعه کشور برای مقوله مدیریت شهری جایگاهی شایسته‌تر - و البته شفاف‌تر و کارشناسانه‌تر از آنچه که در برنامه سوم و تحت عنوان ماده ۱۳۶ مطرح شده بود - فراهم آید.

به عبارت دیگر، بیش از آنکه تحقق ماده ۱۳۶ به عنوان نقطه اوج ارتقای نظام مدیریت شهری تلقی شود، به عنوان ابزاری قطعاً مؤثر به کار گرفته خواهد شد، تا با حرکتی از پایین به بالا و از طریق جبران اندکی از کمبودهای نظام مدیریت شهری در حوزه وظایف، و در تعامل با حرکت پیش گفته‌ای که به صورت کاملاً بنیادی و در طول برنامه چهارم از بالا به پایین در جریان خواهد بود، موجب ارتقای ساختار مدیریتی شهرها گردد.

۲- نکته دیگر که معضلات عمده‌ای را فرا روی تحقق ماده ۱۳۶ فراهم می‌آورد، باز هم ریشه در عدم درک صحیح توافق بر سر مفهوم مدیریت شهری دارد.

در متن ماده ۱۳۶ اگر سخن از واگذاری وظایف است، این وظایف و اصولاً واگذاری آنها، در مقوله مدیریت شهری معنا می‌یابد.

ولی در عمل دستگاه‌های اجرایی با استفاده از مفهوم مدیریت شهری به دنبال کاهش تصدی‌گری و حجم دولت‌اند که البته در جای خود امری است کاملاً لازم و موجه؛ ولی الزاماً و در همه موارد مرتبط با مدیریت شهری نخواهد بود. نگاه دست‌اندرکاران مدیریت شهرها نیز بیش از آنکه معطوف به ایجاد شرایط واقعی مدیریت در شهر و قبول و پذیرش گستره‌ای وسیع از تعهدات و وظایف باشد، ناظر به گزینش وظایف و گریز از وظایف اصطلاحاً در دسرساز و کم درآمد است.

در این میان، تا آنجا که مفهوم مدیریت شهری، محل توجه نباشد، هر دو گروه کاملاً محق به ارائه استدلال‌های خود هستند و بسیاری از این دلایل در فضایی خارج از گستره مدیریت شهری شنیدنی - و البته پذیرفتنی - است.

این نوع نگاه به موضوع، ادامه اقدامات را در سطحی‌ترین لایه‌های چالش میان تقدم و تأخر وظایف متوقف می‌سازد و عملاً موجب کم‌رنگ شدن مظلوم‌ترین مفهوم بحث، یعنی مدیریت شهری، خواهد شد.

لذا ضمن تأکید بر نقش عمده‌ای که انتخاب درست و اولویت‌بندی

منطقی برای واگذاری وظایف دارند، و با توجه به همه ابزارهای قانونی که در متن مصوبه برای کنترل و هدایت جریان واگذاری وظایف پیش‌بینی شده است و همچنین الزامات و شروطی که عملاً موفقیت این حرکت را در عمل تضمین می‌کنند، سعی اصلی بر آن است تا با اطلاع‌رسانی دقیق و گسترده در حوزه مفاهیم و مبانی نظری، بحث در مسیر اصلی آن هدایت گردد. نیز می‌بایست از طریق مفهوم‌سازی ذهنی برای دست‌اندرکاران، چالش‌ها و استدلال‌ها از سطح به عمق و در مدار مدیریت شهری متمرکز شوند.

اگر نگاه نگاهی عمیق و معطوف به اصل موضوع باشد، در بدینانه‌ترین شرایط همان جای پای که دولت برای فرار از پرتگاه افزایش تصدی‌گری فراهم آورده است می‌تواند به عنوان مناسب‌ترین دستاویز نظام مدیریت شهری برای صعود بر قله ارتقای کیفیت تلقی شود.

البته این صعود ابزار دیگری را نیز می‌طلبد، که پیش از این بدان اشاره شد.

۳- نکته آخر اینکه ضرورت ملازمه توسعه شهری و توسعه ملی امری کاملاً پذیرفتنی است و اثبات آن احتیاج به صرف وقت زیادی ندارد. امروزه دولت‌ها به منظور دستیابی به توسعه پایدار ملی با افزایش نقش مؤثر شهرها، به دنبال ایجاد توسعه پایدار شهری هستند؛ و البته بدیهی است که عامل تضمین توسعه پایدار شهری نظام مدیریت شهری است.

در کشور ما نیز با توجه به فضای عمومی جامعه و مباحثی که در جریان است، ضرورت این نکته، لااقل در حوزه بحث و نظر، پذیرفته شده و حرکت‌هایی نیز در مسیر تحقق آن آغاز گردیده است.

این ادعا پر بیراه نخواهد بود که جدی‌ترین این حرکت‌ها و متمرکزترین آنها بر روی هدف اصلی - یعنی ارتقای نظام مدیریت شهری - اقداماتی است که در مسیر تحقق ماده ۱۳۶ در حال انجام است.

این اقدامات در صورت به ثمر نشستن، تحول اساسی و عظیمی را در سازوکار اداره شهرها به وجود خواهد آورد. فارغ از مباحثی که پیش از این اشاره شد، تقریباً تمامی دست‌اندرکاران و صاحب‌نظران معتقدند که در یک نگاه کلان‌نگر، بدین ترتیب تحقق ماده ۱۳۶ فضای عمومی شهرها امکان‌پذیر خواهد شد.

ضرورت موضوع از یک سو، و از دیگر سو نیز توجه به حجم عظیم فعالیت‌ها و اقدامات لازم و همچنین موانع و محدودیت‌های موجود، هم در عرصه نظر و هم در عرصه عمل، حکم می‌کند که ساختاری منسجم و بهره‌مند از امکانات، در سطحی بسیار وسیع موضوع را پی‌گیری کند.

بنابراین و به عقیده نگارنده، عمده‌ترین چالش فرا روی تحقق ماده ۱۳۶ عدم تناسب میان ساختار اداری و مالی فرض شده برای پیگیری امر و واقعیت‌های لازم و مسلم در این زمینه است.

بدیهی است آنچه که در زمان حاضر و از سوی دفتر مدیریت توسعه شهری، حوزه معاونت پشتیبانی فنی و مهندسی سازمان شهرداری‌های کشور و با توجه به محدودیت‌های موجود در دست اقدام است، تناسب چندانی با حجم تحول مورد انتظار در نظام مدیریت شهری و در سطح کشور ندارد.

امید است با تقویت و ارتقای جایگاه نهاد مسئول پیگیری موضوع، امکان فعالیت‌هایی درخور و باز هم گسترده‌تر، فراهم آید.

## مشاور حقوقی

مشاوره حقوقی این شماره به پرسش‌هایی درخصوص بازنشستگی، بازخریدی و آزادسازی کارکنان شهرداری، معافیت شرکت‌های آب و فاضلاب از پرداخت هرگونه مالیات و عوارض، مستندات مربوط به تشکیل باشگاه ورزشی به وسیله شهرداری، تعارض بین آیین‌نامه اجرایی شوراهای روستا و اساسنامه تشکیلات دهیاری و انتخاب دهیار پیش از تشکیل دهیاری پاسخ می‌دهد. این پاسخ‌ها صرفاً در برگیرنده دیدگاه‌های مشاور حقوقی «ماهنامه» اند.

### دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها

□ در مورد بازنشستگی پیش از موعد و بازخریدی و آزادسازی کارکنان شهرداری، پرسش‌هایی مطرح است که پس از شرح مفصل موضوع و بررسی قوانین موجود به آنها پاسخ داده خواهد شد. پرسش‌های مطرح شده به قرار زیر است؟

۱- بازنشسته کردن کارکنان شهرداری با سابقه ۲۰ سال و بیشتر چگونه است؟

۲- آزادسازی کارکنان شهرداری و اشتغال به کار مجدد آنها در شرکت‌های وابسته به شهرداری به شرط پرداخت حق بیمه چگونه است؟

۳- پرداخت یکجای حق بیمه به وسیله شهرداری یا سازمان شهرداری‌ها به کارکنان شهرداری و بازنشسته کردن آنها، تابع چه قواعدی است؟

۴- شمول ماده ۷۶ قانون محاسبات بر کارکنان شهرداری چگونه است؟ بازنشستگی کارگران شهرداری تابع چه ضوابطی است؟

○ براساس ماده ۲ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور، مصوب ۱۳۸۱/۱۲/۱۴ هیئت وزیران، مستخدمان شهرداری‌ها از نظر استخدامی به چهار دسته تقسیم می‌شوند که عبارتند از:

۱- مستخدمان ثابت؛

۲- مستخدمان رسمی؛

۳- مستخدمان موقت؛ و

۴- کارگران شهرداری.

وضع استخدامی و در نتیجه شرایط مربوط به بازنشستگی و بازخریدی هر یک از دسته‌های مذکور تابع قواعد و مقرراتی است که در هر حال باید رعایت گردد. در عین حال، در مورد استخدام، بازنشستگی و بازخریدی کارکنان شهرداری تدقیق در حکم مواد ۴۷ و ۵۰ آیین‌نامه مذکور در هر حال ضروری است. ماده ۴۷ مقرر می‌دارد که مستخدمان ثابت و رسمی شهرداری‌ها، بجز شهرداری تهران، از نظر بازنشستگی تابع صندوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمان شهرداری‌ها در سازمان بازنشستگی کشوری هستند و از نظر بازنشستگی - عین مقررات بازنشستگی، و کسور پرداخت شده - تابع مقررات بازنشستگی و وظیفه مشمولان قانون استخدام

کشوری و اصلاحات بعدی آن هستند. پس در این ماده وضع کارکنان ثابت و رسمی شهرداری، یعنی مشمولان بندهای «الف و ب» ماده آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌ها، از نظر مقررات حاکم بر بازنشستگی به وضوح بیان شده است. بدیهی است در مورد این دسته از کارکنان شهرداری باید به قانون استخدام کشوری و اصلاحات آن مراجعه کرد. آیین‌نامه در این قسمت وضع استخدامی و بازنشستگی این دسته از کارکنان شهرداری‌ها را مانند مشمولان قانون استخدام کشور، تابع قانون استخدام کشوری دانسته است. البته نباید فراموش کرد که کارکنان شهرداری تهران از این قید استثنا شده‌اند و برای بررسی وضع استخدام و بازنشستگی آنها باید به آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری تهران مراجعه کرد. اما ماده ۵۰ آیین‌نامه استخدامی شهرداری‌ها با اعمال محدودیت‌های دیگر، مقدر می‌دارد که «مستخدمان شهرداری مخیر به قبول آن‌اند»:

الف) داشتن شصت سال سن؛ و

ب) داشتن بیست و پنج سال خدمت و پنجاه سال سن.

تبصره ۱ - ...؛ تبصره ۲ - مستخدمان شهرداری در هر حال مشمول قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی در دستگاه‌های دولتی مصوب ۱۳۶۶ و اصلاحات بعدی آن و قوانین مربوط به اصلاح مقررات بازنشستگی و وظیفه هستند. پس در ماده ۵۰ نیز چند قید برای بازنشستگی مستخدمان شهرداری پیش‌بینی شده است که مهم‌ترین آن تبعیت آنها از قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی در دستگاه‌های دولتی مصوب ۱۳۶۶ و اصلاحات بعدی آن است. به علاوه، تبصره ۲ ماده ۵۰ آیین‌نامه استخدامی شهرداری‌ها به طور عام و بدون تفکیک میان مستخدمان ثابت و رسمی و موقت شهرداری‌ها، همه را تابع قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دانسته است.

قبل از ورود به بحث قانون استخدام کشوری در مورد بازنشستگی و بازخریدی کارکنان شهرداری، لازم است به اختصار به مقررات قانون نحوه تعدیل اشاره شود. ماده ۱ قانون نحوه تعدیل و تبصره‌های آن نیز مبنای بازنشستگی و بازخریدی مستخدمان رسمی و ثابت را ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری و تبصره‌های آن دانسته و در هر حال حکم خاصی را که معارض با ماده ۷۴ باشد و وضعیت معینی را ایجاد کرده باشد، صادر نکرده است. تبصره ۱ ماده ۱ قانون نحوه تعدیل بیان می‌دارد: «مستخدمان رسمی و ثابت که از نظر بازنشستگی مشمول قانون تأمین اجتماعی هستند، در شمول مستخدمان مزبور در تبصره ۱ ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری مصوب ۱۳۶۵/۳/۲۷ بوده و می‌توانند براساس تبصره مزبور و

تبصره‌های الحاقی قانون فوق‌بازنشسته و بازخرید شوند». براساس حکم تبصره ۲ ماده ۱ «بازنشستگی براساس تبصره ۱ ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری مصوب ۱۳۶۵/۳/۲۷ و مقررات خاص دستگاه دولتی منوط به داشتن حداقل ۴۵ سال سن برای مستخدمان زن و ۵۰ سال برای مستخدمان مرد خواهد بود؛ در غیر این صورت براساس مقررات مربوط سنوات آنان بازخرید می‌شود.» در عین حال ماده ۲ قانون تبدیل حکمی مهم‌را بیان داشته است، و آن اینکه «کلیه قوانین و مقررات استخدامی در دستگاه‌های مذکور در ماده ۴ این قانون در خصوص بازنشستگی کارمندان با سنوات خدمت کمتر از ۲۰ سال و نیز با سنوات ارفاقی لغو می‌گردد و بازنشستگی در صورت درخواست آنان فقط براساس سنوات خدمت امکان‌پذیر خواهد بود». شهرداری‌ها نیز از دستگاه‌های مذکور در ماده ۴ قانون نحوه‌تعدیل هستند. بنابراین بازنشسته کردن کارمندان با سنوات خدمت کمتر از ۲۰ سال در شهرداری‌ها ممنوع است و تنها در مورد این دسته از کارکنان فقط می‌توان بحث بازخریدی را مطرح ساخت. اما در تبصره ماده ۲ اخیرالذکر، این قید در مورد مستخدمان با ۶۵ سال سن برداشته شده است. بنابراین شهرداری‌ها می‌توانند در صورت درخواست مستخدم، آن دسته از مستخدمان را که دارای ۶۵ سال سن هستند، با هر مقدار سابقه خدمت، بازنشسته کنند. البته باید براساس حکم ماده ۱ قانون نحوه‌تعدیل کسور بازنشستگی این دسته از مستخدمان به سازمان تأمین اجتماعی منتقل شود تا پس از پرداخت مابه‌التفاوت آن به وسیله مستخدم، بتوان از حق بازنشستگی استفاده کرد. اما پس از بیان قواعد حاکم بر چگونگی بازنشستگی و بازخریدی مستخدمان شهرداری - اعم از ثابت و رسمی و موقت - وضعیت بازنشستگی و بازخریدی این دسته از مستخدمان شهرداری مستند به مواد ۴۷ و ۵۰ و ۹۳ و ۹۸ آیین‌نامه استخدامی شهرداری باید براساس قانون نحوه‌تعدیل و ماده ۷۴ قانون استخدامی کشوری و تبصره‌های آنها سنجیده شود.

براساس ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری، مستخدم رسمی می‌تواند طبق شرایط ذیل تقاضای بازنشستگی کند - و دولت نیز مکلف به قبول آن است:

الف) داشتن حداقل شصت سال سن و با هر مقدار سابقه خدمت؛

و ب) داشتن حداقل پنجاه و پنج سال سن با دست کم سی سال سابقه خدمت.

۱- بدین ترتیب در پاسخ به این سؤال که بازنشستگی پیش از موعد کارکنان شهرداری‌ها با سوابق ۲۰ سال و بیشتر چگونه است، باید گفت که علاوه بر افراد واجد شرایط بندهای الف و ب مذکور، شهرداری‌ها می‌توانند براساس تبصره ۱ ماده ۷۴ اصلاحی مصوب ۱۳۶۵/۳/۲۷ مستخدمان رسمی و یا ثابت یا دارای عناوین مشابه خود را در مشاغل غیرتخصصی براساس درخواست کتبی آنها و موافقت بالاترین مقام دستگاه اجرایی - که شهردار محسوب می‌شود - مشروط به آنکه پیش از ۲۰ سال سابقه خدمت داشته باشند، براساس سنوات خدمت بازنشسته کنند و در صورتی که سابقه خدمت آنان کمتر از ۲۰ سال باشد بازخرید کنند.»

البته این تبصره شامل شاغلان غیرتخصصی است و در مورد مشاغل تخصصی رعایت مفاد تبصره ۲ ماده ۷۴ الحاقی سال ۱۳۶۵ مبنی بر درخواست مستخدم و موافقت بالاترین مقام دستگاه

اجرایی و تصویب شورای مرکب نمایندگان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و دستگاه اجرایی ذی‌ربط ضروری است. بدیهی است در این مورد درخواست مستخدم ضروری است. اما در مورد مستخدمان کمتر از ۲۰ سال سابقه کار فقط شهرداری می‌تواند آنها را بازخرید کند. اگر چه تبصره ۱ ماده ۷۴ مشمولان قانون کار و تأمین اجتماعی را مستثنی کرده بود، اما تبصره ۱ ماده ۱ قانون نحوه‌تعدیل مصوب ۱۳۶۶ مشمولان قانون تأمین اجتماعی را نیز در زمره مستخدمان واجد شرایط تبصره ۱ ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری برشمرده است.

۲- در مورد سؤال دوم مبنی بر آزادسازی و اشتغال به کار مجدد کارکنان شهرداری، باید گفت همان طور که توضیح داده شد، آزادسازی کارکنان ثابت در شهرداری در قالب تبصره ۱ ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری و با رعایت ماده ۱ قانون نحوه‌تعدیل امکان‌پذیر است. از طرف دیگر، براساس ماده ۸ قانون نحوه‌تعدیل نیروی انسانی، اشتغال به کار کلیه بازنشستگان و نیز کسانی که سنوات خدمتی آنان براساس قوانین و مقررات استخدامی بازخرید شده است، در وزارتخانه و شهرداری‌ها ممنوع است. این ماده تنها اشتغال غیررسمی و برای مدت معین را با تصویب هیئت وزیران اجازه داده است.

۳- در خصوص پرداخت یکجای حق بیمه از طرف شهرداری‌ها یا سازمان شهرداری‌ها نیز با توجه به اینکه براساس تبصره ۱ ماده ۷۴ بازنشستگی با سابقه ۲۰ سال و بیشتر و بازخریدی با سابقه کمتر از ۲۰ سال منوط به درخواست مستخدم است، پرداخت یکجای حق بیمه موضوعیت ندارد. پرداخت یکجای حق بیمه و بازنشسته کردن افراد معمولاً در مورد بازنشستگی اجباری موضوعیت پیدا می‌کند. در ضمن شهرداری‌ها می‌توانند با اعلان شرایط مقرر در تبصره ۱ ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری و ماده ۱ و ۸ قانون نحوه‌تعدیل نیروی انسانی در دستگاه‌های دولتی شرایط بازنشستگی و بازخریدی کارکنان را به آنها اعلان کنند، تا آن دسته از کارکنان که مایل باشند، مطابق آن شرایط عمل کنند. همچنین شهرداری‌ها می‌توانند در مورد بازخریدی شرایط ارفاقی شهری را در نظر بگیرند تا کارکنان غیرتخصصی را به این امر ترغیب کنند.

۴- در مورد قوانین مربوط به ماده ۷۶، اگر منظور ماده ۷۶ قانون استخدام کشوری است، این ماده براساس شماره ۱۵۳/۱۶۷۸۱ مورخ ۲۶/۱۲/۲۵ دفتر حقوقی سازمان امور اداری و استخدامی کشور در اجرای قانون اصلاح مقررات بازنشستگی و وظیفه سال ۱۳۶۸ منسوخ شده است.

اما در مورد بند «ب» ماده ۲ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور، یعنی کارگران شهرداری‌ها، همان طور که این ماده اشعار می‌دارد، این دسته از مستخدمان شهرداری مشمول قانون کار مصوب ۱۳۶۹ و اصلاحات بعدی آن هستند. براساس ماده ۲۱ قانون کار، قرارداد کار این افراد به یکی از این روش‌ها خاتمه می‌یابد:

الف) فوت کارگر؛

ب) بازنشستگی کارگر؛

ج) از کار افتادگی کلی کارگر؛

د) انقضای مدت در قراردادهای کار با مدت موقت و عدم تجدید صریح یا ضمنی آن؛

ه) پایان کار در قراردادهایی که مربوط به کار معین است؛

و) استعفای کارگر به حکایت ماده ۲۳ قانون کار.

این دسته از مستخدمان شهرداری از لحاظ مقررات بازنشستگی تابع قانون تأمین اجتماعی هستند اما آزادسازی و بازخریدی آنها تابع شرایط و مقررات پیش بینی شده در قرارداد کار است.

□ با در نظر گرفتن اینکه شرکت های آب و فاضلاب به استناد ماده ۱۰ قانون تشکیل شرکت های آب و فاضلاب مصوب ۱۳۶۹ از تاریخ تشکیل به مدت ۱۵ سال از پرداخت هر گونه مالیات و عوارض معاف اند، این پرسش ها مطرح می گردد: آیا این معافیت با تصویب قانون تجمیع عوارض در سال ۱۳۸۱ همچنان به قوت خود باقی است؟ آیا شرکت های تهیه کننده و سازنده ملزومات مورد نیاز چنین شرکت هایی نیز از پرداخت عوارض معاف اند؟

○ با توجه به اینکه تبصره ۳ ماده ۵ قانون تجمیع عوارض مصوب ۱۳۸۱ کلیه قوانین و مقررات مربوط به اعطای تخفیف یا معافیت از پرداخت عوارض یا وجوه به شهرداری ها را ملغی کرده است و هیچ دستگاه یا مؤسسه خاصی نیز مستثنا نشده است، بنابراین معافیت مقرر در اساسنامه و قانون تشکیل شرکت های آب و فاضلاب مصوب ۱۳۶۹ قابلیت اجرای خود را از دست داده است. ضمناً شرکت هایی که امکان استفاده از محصولات آنها به عنوان تولید نهایی وجود دارد، چه این تولیدات برای مصرف دستگاه های دارای معافیت خاص از پرداخت عوارض باشد و چه نباشد، در هر حال موظف به پرداخت ۱ درصد عوارض موضوع بند ه ماده ۳ قانون تجمیع عوارض هستند.

□ شهرداری سامان اظهار داشته است که آن شهرداری قصد دارد نسبت به دایر کردن باشگاه ورزشی و راه اندازی تیم های ورزشی اقدام کند. نیز پرسیده است که مستندات مربوط به تشکیل باشگاه و نحوه اداره امور و گردش مالی آن چگونه خواهد بود.

○ شهرداری می تواند به استناد بند ۷ و ۱۵ ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظایف شوراهای اسلامی مصوب ۱۳۷۵ با تصویب شورای اسلامی در قالب انجمن و یا مؤسسه، و در صورتی که مؤسسه باشد با تصویب اساسنامه و تأیید آن به وسیله وزارت کشور، نسبت به راه اندازی باشگاه مورد نظر اقدام کند. بدیهی است که دریافت مجوز لازم از سازمان تربیت بدنی و سایر سازمان های متولی - از جمله وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی - ضروری است. لازم است شهرداری های متقاضی نسبت به تهیه و تدوین تشکیلات مورد نظر اقدام کنند و پس از تصویب آن در شورای اسلامی شهر و پیش بینی اعتبار آن در بودجه سالانه شهرداری، مراتب را برای دریافت مجوز مراجع ذی صلاح پیگیری کنند. در این مورد در تدوین اساسنامه باید اهداف، شرح وظایف تشکیلات، نحوه اداره و چگونگی به کارگیری نیروهای مورد لزوم دقیقاً مشخص شود. با توجه به وابستگی باشگاه به شهرداری، نحوه مدیریت اجرایی و اداری و گردش مالی و چگونگی تأمین اعتبار در اساسنامه پیش بینی خواهد شد.

□ آیا تعارضی بین مواد ۳۸ و ۳۹ آیین نامه اجرایی تشکیلات و انتخابات داخلی شوراهای روستا و نحوه انتخابات دهیار مصوب ۱۳۷۸ و ماده ۱۶ اساسنامه و تشکیلات دهیاری

**مصوب ۱۳۸۰ در خصوص برداشت از حساب دهیاری وجود دارد؟**

○ به نظر نمی رسد هیچ گونه ابهام و تعارضی در احکام قانونی مذکور وجود داشته باشد. اگر چه دهیار و حسابدار دهیاری و شورا مشترکاً در افتتاح حساب به نام شورا دخالت دارند، ولی برای نظارت هر چه بیشتر و نقش اساسی که شوراهای روستا در پایداری و تدوام امور دهیاری دارند، برداشت از حساب های مذکور، آن هم در قالب بودجه مصوب، بر عهده شورای اسلامی روستا گذاشته شده است. البته در مقایسه با سایر نهادها و با توجه به نقش اجرایی و سازمانی که دهیاری بر عهده دارد، مناسب تر می بود که شورا تنها وظیفه تصویب بودجه را بر عهده می گرفت، و در واقع برداشت از حساب ها بر عهده دهیار و ذی حساب دهیاری ها می بود. البته برای دستیابی به این امر باید اصلاح احکام قانونی از طریق مراجع ذی صلاح پیگیری شود.

□ آیا قانون استفساریه بند ۱ ماده ۷۱ قانون شوراهای در خصوص تعیین تکلیف شهردار در اولین جلسه رسمیت یافتن شورا به بند م ماده ۶۸ قانون مذکور، یعنی نحوه انتخاب دهیار، نیز قابل تسری است؟

○ بدیهی است که برای تسری حکم قانونی مذکور به دهیاران نیاز به حکم صریح قانونگذار وجود دارد. اما با این حال و با در نظر گرفتن قاعده وحدت ملاک و با توجه به بیان نیت واقعی قانونگذار و اراده او در بند ۱ ماده ۷۱، می توان این گونه استنباط کرد که این وضعیت در خصوص دهیاران نیز قابلیت اجرا دارد. البته قانونگذار در استفساریه خود به مبانی دموکراسی و اصل حاکمیت مردم و اراده آنها در تعیین سرنویشت مدنی خود به واسطه برگزیدگان خود در شوراهای اسلامی توجه کرده و هر گونه مصلحت سیاسی را نادیده گرفته است. البته حق بود که در این استفساریه به ثبات و بقای مدیریت، با در نظر گرفتن تشریفات مربوط به برکناری شهردار در تبصره ۴ ماده ۷۱ توجه می شد.

□ دفتر دهیاری ها سؤال کرده است: با توجه به اینکه برخی از شوراهای اسلامی روستا قبل از دریافت مجوز از وزارت کشور و تأسیس سازمان دهیاری اقدام به انتخاب دهیار کرده اند، آیا از نظر مقررات قانونی توجیهی برای این وضعیت وجود دارد؟

○ اولین و اساسی ترین وظیفه ای که براساس قانون شوراهای مصوب ۱۳۷۵ برای شورای روستا پیش بینی شده است، انتخاب دهیار برای مدت چهار سال است. در واقع انتخاب دهیار براساس بند م ماده ۶۸ منوط به تشکیل و تأسیس دهیاری نشده است و قانونگذار تقدم و تأخر خاصی را در نظر نگرفته است. در این میان شورا به وظیفه قانونی خود عمل کرده است و وزارت کشور نیز براساس قانون تأسیس دهیاری های خود کفا در روستاهای کشور مصوب ۱۳۷۷ و مصوبه مربوط به اساسنامه و تشکیلات و سازمان دهیاری ها مصوب ۱۳۸۰ هیئت وزیران دارای وظیفه قانونی مبنی بر تشکیل دهیاری در روستاهای واجد شرایط است. عدم تشکیل سازمان دهیاری در روستای خاصی نافی اختیار شورای روستای مذکور برای انتخاب دهیار نیست.

# مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی  
مشاور ماهنامه

مشاوره اداری - مالی این شماره به پرسش‌هایی در خصوص ضوابط مرتبط با حق بیمه، مشکلات ناشی از نبود مشاور حقوقی در شهرداری‌های کوچک، انتقال کارگران از شهرداری‌ای به شهرداری دیگر، چگونگی شرایط قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی، مدرک تحصیلی مورد نیاز برای قرار گرفتن در سمت شهردار، عضویت شهردار در شورای شهر دیگر و عوارض مرتبط با شماره‌گذاری وسایل نقلیه پاسخ می‌دهد. ناگفته نماند که پاسخ‌ها صرفاً در برگیرنده دیدگاه‌های مشاور ماهنامه‌اند.

□ این جانب محمد امیری دارای مدرک تحصیلی لیسانس، در تاریخ ۱۳۸۰/۳/۵ به استخدام ثابت یکی از شهرداری‌های کشور در آمده‌ام. همچنین، برابر تأیید سازمان تأمین اجتماعی، از طریق یکی از شرکت‌های خدماتی سابقه پرداخت حق بیمه به ماخذ کامل را دارم و گواهی مربوط را نیز به کارگزینی شهرداری ارائه کرده‌ام. با این حال، برابر اعلام امور اداری، این گواهی فقط در زمان بازنشستگی ملاک عمل قرار خواهد گرفت و نمی‌توان آن را جزو سابقه خدمت برای افزایش سنوات خدمت و بهره‌مندی از مزایای آن محسوب کرد. خواهشمند است در این خصوص راهنمایی لازم را بفرمایید.

○ به عنوان پاسخ به این کارمند محترم، توجه ایشان را به ماده ۵۵ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور مصوب ۱۳۸۱/۸/۱۵ هیئت وزیران و تبصره‌های ذیل آن جلب می‌کنم: «ماده ۵۵ - سوابق خدمت تمام وقت مستخدمان ثابت در شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته، وزارتخانه‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی و مؤسسات عمومی غیردولتی و سمت شهردار در صورت انتقال کسور یا حق بیمه برابر مقررات قانونی یا تقبل پرداخت آن به صندوق بازنشستگی ذی ربط براساس مقررات مربوط از نظر افزایش سنواتی و بازنشستگی جزء سنوات خدمت آنها محسوب می‌شود.

تبصره ۱- مأخذ پرداخت کسور برای سوابق خدمت در شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته که کسور یا حق بیمه آن منتقل یا پرداخت نشده است، مطابق مقررات قانون استخدام کشوری و قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت تعیین می‌گردد و سهم شهرداری با توجه به ماده ۴۸ این آیین‌نامه پرداخت می‌شود.

تبصره ۲- مأخذ پرداخت کسور برای سوابق خدمت خارج از شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته که کسور یا حق بیمه آن انتقال نیافته است، بر مبنای بیست و یک درصد اولین حقوق و فوق‌العاده شغل و سایر مزایای مشمول کسور بازنشستگی مستخدم ثابت در شهرداری و اصلاحات بعدی آن تعیین می‌شود، که به وسیله مستخدم پرداخت خواهد شد.

تبصره ۳- چنانچه مستخدمان سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها که به استناد اساسنامه آن سازمان مشمول این آیین‌نامه نیستند بر اساس مقررات مربوط به استخدام شهرداری‌ها در آیند، سوابق خدمت تمام وقت آنها مشمول این ماده است.»

بنابراین در صورتی سوابق خدمت کارمندان ثابت در خارج از شهرداری‌ها از نظر افزایش سنواتی و بازنشستگی جزء سنوات خدمت آنها محسوب می‌شود که:

۱- این سابقه خدمتی در سازمان‌ها، مؤسسات و شرکت‌های احصا شده در ماده ۵۵ باشد؛

۲- تمام وقت باشد؛ و

۳- کسور یا حق بیمه براساس مقررات قانونی به صندوق بازنشستگی ذی ربط منتقل گردد یا پرداخت آن تقبل شود.

□ به استحضار می‌رساند که شهرداری‌های کوچک و کم جمعیت، به خصوص شهرداری‌های شهرهای با جمعیت کمتر از سی هزار نفر، به لحاظ نداشتن پست سازمانی مشاور حقوقی در چارت سازمانی‌شان در بسیاری از امور قضایی و حقوقی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو شده و اکثراً آن طور که شاید و باید نتوانسته‌اند از حقوق شهرداری - که همانا حقوق عمومی شهروندان است - دفاع کنند. همین امر در بیشتر موارد موجب محکومیت شهرداری‌ها گشته است.

خواهشمند است در این خصوص راهنمایی فرمایید.

○ پست‌های مندرج در سازمان تفصیلی شهرداری‌ها براساس عواملی چون جمعیت، بودجه، درآمد و حجم کار موجود در شهرداری‌ها تعیین شده است. اگر در سازمان تفصیلی شهرداری‌های شهرهای با جمعیت کم، پستی تحت عنوان مشاور حقوقی یا کارشناس حقوقی پیش‌بینی نشده است، به این علت است که به اعتقاد وزارت کشور و سازمان امور اداری و استخدامی کشور (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی فعلی) حجم کار حقوقی در این شهرداری‌ها به اندازه‌ای نیست که ایجاد پستی مجزا را اقتضا کند. با این حال، چنانچه حجم پرونده‌های حقوقی در این گونه شهرداری‌ها به اندازه‌ای است که ایجاد کند شخصی متخصص برای رسیدگی و پیگیری آنها به کار گرفته شود، دوره حل وجود دارد:

۱- شهرداری مستند به ماده ۴ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور و ماده ۵۴ قانون شهرداری با ذکر دلایل و مدارک توجیهی به وزارت کشور، ایجاد پستی را تحت عنوان «کارشناس حقوقی» در سازمان تفصیلی خود پیشنهاد کند.

۲- در صورت عدم موافقت با ایجاد پست مذکور، شهرداری می‌تواند به موجب تبصره ۵ ماده ۱۱ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور با یکی از کارشناسان ذی صلاح قراردادی خاص منعقد سازد (تبصره ۵- شهرداری می‌تواند با انعقاد قراردادهای خاص از خدمات مشاوره‌ای افراد متخصص یا مهندسان مشاور با پیشنهاد شهردار و موافقت شورا استفاده کند و حق الزحمه مناسبی نیز به این افراد پرداخت کند؛ ولی در خصوص انعقاد قرارداد با مهندسان مشاور خارجی، این کار می‌بایست علاوه بر موافقت شورا، به تأیید وزیر کشور نیز برسد).

□ آیا انتقال کارگران از شهرداری‌ای به شهرداری دیگر امکان‌پذیر است؟

○ پاسخ این سؤال به صراحت در تبصره ۲ ماده ۹۲ آیین‌نامه استخدامی کارکنان شهرداری‌های کشور بدین شرح آمده است: تبصره ۲- انتقال کارگران شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به سایر شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته با توافق طرفین (مبدأ و مقصد) بلامانع است و حق سنوات این کارگران باید به وسیله شهرداری یا سازمان وابسته مبدأً به حساب شهرداری یا سازمان وابسته مقصد واریز شود؛ که در این صورت سوابق خدمت قبلی کارگر در محل اشتغال جدید احتساب شدنی است.

□ آیا با تصویب قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت‌های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی مصوب ۱۳۸۱/۵/۶ مجلس شورای اسلامی، قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها، مصوب سال ۱۳۶۷، لغو شده است یا خیر؟

○ قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها با تصویب قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت‌های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی مصوب ۱۳۸۱/۵/۶، لغو نگردیده است و در نتیجه همچنان به قوت خود باقی و لازم‌الاجراست.

□ یکی از شوراهای اسلامی شهرهای استان فردی را با ۲۵ سال سابقه اجرایی - که مدت ۱۰ سال آن در سمت بخشدار، ۲ سال مسئول روابط عمومی و رسیدگی به شکایات فرمانداری شهرستان و ۴ سال نیز مسئول نمایندگی آموزش و پرورش بخش بوده است - با مدرک تحصیلی کاردان اداری و مالی، به منظور احراز سمت شهردار در شهرداری درجه ۲ معرفی کرده است. اعلام بفرمایید آیا به استناد تبصره یک ماده یک آیین‌نامه اجرایی شرایط احراز سمت شهردار، می‌توان ایشان را با فرض داشتن سایر شرایط در شهرداری درجه ۲ با مدرک فوق دیپلم منصوب کرد یا خیر؟

○ به موجب تبصره یک ذیل ماده یک آیین‌نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱ هیئت وزیران، کسانی که دارای مدرک تحصیلی فوق دیپلم هستند، در صورتی می‌توانند در شهرداری‌های درجه یک تا ۶ سمت شهردار را احراز کنند که دارای پنج سال سابقه اجرایی باشند و حداقل ۲ سال آن را در سمت شهردار یا مدیریت (سرپرستی یا بالاتر) در وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و شهرداری‌ها خدمت کرده باشند - یا دارای ۴ سال تجربه در امور مربوط به شهرداری باشند. حال با توجه به اینکه فرد مورد بحث دارای ۱۰ سال سابقه خدمت در سمت بخشدار است و بخشداری نیز دولتی است و در نتیجه بخشدار هم از مصادیق پست‌های مدیریتی به شمار می‌آید، به استناد تبصره یک ماده یک آیین‌نامه اجرایی شرایط احراز تصدی سمت شهردار، وی می‌تواند در شهرداری‌های تا درجه ۶ به عنوان شهردار منصوب گردد.

□ همان طور که می‌دانید، به موجب تبصره ۲ ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب سال ۱۳۷۵، شهردار

نمی‌تواند همزمان در شورای اسلامی شهر عضویت داشته باشد. آیا منظور از حکم تبصره مذکور این است که شهرداران از عضویت در شوراهای اسلامی شهرهای سراسر کشور محروم‌اند، یا اینکه صرفاً و مشخصاً از عضویت در شورای اسلامی شهری که شهردار آن هستند محروم‌اند؟ به عبارت دیگر، آیا یک شخص می‌تواند در آن واحد در یک شهر عضو شورای اسلامی شهر و در شهر دیگر شهردار باشد؟

○ به نظر این جانب، شهردار نمی‌تواند همزمان در شورای اسلامی سایر شهرها نیز عضویت داشته باشد. این حکم نه به استناد تبصره ۲ ذیل بند یک ماده ۷۱، بلکه به موجب ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی شرایط احراز سمت شهردار مصوب سال ۱۳۷۷ و تبصره ۲ ذیل ماده ۲۶ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب سال ۱۳۷۵، است. زیرا شهردار به موجب ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی شرایط احراز سمت شهردار می‌بایست از تاریخ اشتغال به کار تا زمانی که در این سمت انجام وظیفه می‌کند، در داخل محدوده قانونی شهر ساکن باشد. از طرف دیگر، مطابق تبصره ۲ ذیل ماده ۲۶ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور، اعضای شوراها نیز باید در محدوده حوزه انتخابیه خود سکونت اختیار کنند و تغییر محل سکونت هر یک از اعضای شورا از محدوده حوزه انتخابیه به خارج از آن موجب سلب عضویت خواهد شد. بدین ترتیب، جمع بین این دو حکم از نظر سکونت در محدوده قانونی شهر و حوزه انتخابیه محال است. یعنی در واقع محال است که شخصی بتواند در یک زمان در دو نقطه مختلف سکونت داشته باشد؛ و یا باید در شهری که شهردار است ساکن باشد، یا در شهری که وی در آن عضو شورا است. در آخر باید خاطر نشان کرد که حکم تبصره ۲ ذیل بند یک ماده ۷۱ صرفاً ناظر به شورای اسلامی شهر محل خدمت شهردار است که صراحتاً از عضویت در آن منع شده است.

□ همان طور که می‌دانید، قبلاً در تعرفه‌های تنفیذی و تصویبی عوارض شماره‌گذاری کلیه وسایط نقلیه موتورسیکلت - اعم از سبک و سنگین - تعیین شده بود و شهرداری‌ها براساس آن اقدام به وصول عوارض می‌کردند. حال آنکه در ماده ۴ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا و ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب سال ۱۳۸۱، عوارض شماره‌گذاری تعدادی از این وسایط نقلیه تعیین شده است. آیا عوارض شماره‌گذاری آن دسته از وسایط نقلیه‌ای که عوارض آنها در ماده مذکور تعیین نشده است قابل وصول است یا خیر؟

○ مطابق مفهوم مخالف ماده ۵ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا و ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب سال ۱۳۸۱، عوارض آن دسته از خدماتی که تکلیف عوارض آنها در ماده ۴ معین نشده است، قابل وصول است. بنابراین، شهرداری‌ها می‌بایست عوارض شماره‌گذاری آن دسته از وسایط نقلیه‌ای را که تکلیف عوارض آنها در ماده ۴ معین نشده است، مطابق تعرفه‌های قبلی وصول کنند.

رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، مبنی بر ابطال قسمت آخر ماده یک آیین نامه اجرایی قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دستگاه‌های دولتی و بخشنامه شماره ۱۲ امور بیمه شدگان سازمان تأمین اجتماعی

تاریخ: ۱۳۸۱/۸/۱۲ شماره دادنامه: ۲۹۰-۲۸۹

کلاس پرونده: ۲۸۶/۸۱ و ۲۴۶/۷۹

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: ۱- آقای ...؛ ۲- آقای ...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بخشنامه شماره ۱۲ امور بیمه شدگان سازمان تأمین اجتماعی و قسمت آخر ماده یک آیین نامه اجرایی قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دستگاه‌های دولتی.

مقدمه: شاکی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است [که] در تاریخ ۱۳۷۳/۱۰/۱ براساس تبصره یک ماده ۷۴ قانون استخدام کشوری، از سازمان ثبت اسناد و املاک کشور باز خرید خدمت گردیده؛ و با توجه به عدم دریافت کسور بازنشستگی از صندوق بازنشستگی کشوری با استناد به تبصره ۳ ماده واحده قانون نقل و انتقال حق بیمه یا بازنشستگی مصوب ۱۳۶۵ و آیین نامه‌های اجرایی مربوط در تاریخ ۱۳۷۸/۸/۹ و ۱۳۷۹/۶/۳۱ از شعبه یک تأمین اجتماعی کرج تقاضای انتقال کسور حق بیمه بازنشستگی خود را نمود. در این رابطه واحدهای فنی و فیشیه شعبه مذکور طی نامه مورخ ۱۳۷۸/۸/۱۱ از سازمان ثبت اسناد و املاک کشور درخواست ارسال سوابق کسور حق بیمه بازنشستگی متعلق به این جانب را نمودند که سازمان ثبت اسناد و املاک کشور طی نامه مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۲۷ که در تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۲۲ به دفتر دبیرخانه شعبه یک تأمین اجتماعی وارد شده و نیز شعبه ۱۹ تأمین اجتماعی تهران ذیل فرم ارسالی در مورخ ۱۳۷۹/۳/۱۲ که در تاریخ ۱۳۷۸/۳/۳۰ به دبیرخانه مذکور وارد شده، سوابق کسور بیمه بازنشستگی این جانب را ارسال نمودند. حال پس از گذشت یازده ماه از تاریخ درخواست این جانب، شعبه یک تأمین اجتماعی شهرستان کرج طی نامه مورخ ۱۳۷۹/۷/۱۶ با استناد به بخشنامه شماره ۱۲ امور بیمه شدگان سازمان تأمین اجتماعی درخواست این جانب را خارج از مهلت مقرر در این بخشنامه ذکر نموده است. با توجه به اینکه در تبصره ۳ ماده واحده قانون نقل و انتقال حق بیمه یا بازنشستگی مصوب ۱۳۶۵ و آیین نامه اجرایی آن مورخ ۱۳۶۵/۱۱/۲۷ و اصلاحیه ماده ۸ آیین نامه مورخ ۱۳۶۸/۵/۳۱ هیچ گونه محدودیت زمانی برای اجرای انتقال کسور حق بیمه بازنشستگی به صندوق‌های بازنشستگی مختلف کشور قائل نگردیده‌اند، استدعای ابطال قسمت مورد نظر از بخشنامه شماره ۱۲ را، که با مصوبات قانونی فوق‌الشاره مغایر می‌باشد، دارم.

معاون حقوقی و امور مجلس سازمان تأمین اجتماعی در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۲۳۸۰۸ / د / ۷۱۰۰ مورخ ۱۳۸۱/۸/۴ اعلام داشته‌اند:

۱- استناد شاکی به قانون نقل و انتقال حق بیمه یا بازنشستگی مصوب سال ۱۳۶۵ موضوعیت نداشته و بلکه وضعیت این گونه افراد منطبق با قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دستگاه‌های دولتی مصوب ۱۳۶۶ می‌باشد.

۲- بخشنامه شماره ۱۲ در بخش دوم (مهلت تقاضا) مقرر می‌دارد «به استناد قسمت اخیر اصلاحیه ماده ۱ آیین نامه قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی مصوب ۱۳۶۷، مضمولین قانون یاد شده حداکثر ظرف مهلت یک سال از تاریخ باز خرید مهلت دارند تا تقاضای کتبی خود را به سازمان تأمین اجتماعی ارائه نمایند. با توجه به مراتب فوق، آن عده از مستخدمین که قبل از تاریخ تصویب اصلاحیه آیین نامه (۱۳۷۷/۸/۳) باز خرید شده‌اند از تاریخ ۱۳۷۷/۸/۳ یک سال مهلت دارند تا تقاضای انتقال کسور خود را به سازمان ارائه نمایند. در مورد آن عده از مستخدمین که از تاریخ ۱۳۷۷/۸/۳ به بعد باز خرید می‌شوند، از تاریخ باز خرید خدمت برای ارائه تقاضا یک سال مهلت خواهند داشت.

۳- همان گونه که از صدور حکم بالا پیداست، مهلت یک ساله مستند به اصلاحیه آیین نامه قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی موضوع تصویب نامه شماره ۵۲۱۶۶ / ت / ۱۵۶۴۹ هیئت وزیران که خود آن نیز به استناد ماده ۱۰ قانون مذکور مصوب ۱۳۶۵ به عمل آمده است، می‌باشد.

۴- اگر چه تصویب نامه فوق‌الذکر به موجب آرای شماره ۹۳ الی ۹۶ هیئت عمومی دیوان صرفاً از نقطه نظر شکلی ابطال گردیده است و هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۷۹/۲/۲۸ اقدام به وضع تصویب نامه مورخ ۱۳۷۹/۲/۲۸ کرده است. با این حال تصویب نامه، به ویژه اعتبار مهلت یک ساله مندرج در قسمت ذیل تصویب نامه شماره ۵۲۱۶۶ / ت / ۱۵۶۴۹ ه به دلیل عدم تعرض به آن به قوت خود باقی مانده است. لذا بر خلاف ادعای شاکی مهلت یک ساله مندرج در بخشنامه ریشه در آیین نامه و قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دارد.

۲- آقای ... در شکایت نامه تقدیمی اعلام داشته‌اند: نظر به اینکه قسمت اخیر ماده یک اصلاح آیین نامه اجرایی قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دستگاه‌های دولتی مصوب ۱۳۷۷/۸/۳ هیئت وزیران که مقرر داشته «مضمولین این قانون حداکثر ظرف یک سال از تاریخ باز خرید مهلت دارند تا تقاضای کتبی خود را به سازمان تأمین اجتماعی ارائه نمایند. به تقاضاهای خارج از مهلت مذکور ترتیب اثر داده نخواهد شد.» مغایر با قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دستگاه‌های دولتی و خارج از حدود اختیارات می‌باشد، مستنداً به ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری درخواست ابطال آن را دارد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین دری 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 مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

### رای هیئت عمومی

حکم مقرر در ماده واحده قانون نقل و انتقال حق بیمه و بازنشستگی مصوب ۱۳۶۵/۳/۲۷ در باب انتقال حق بیمه یا بازنشستگی از یک صندوق به صندوق دیگر، مقید و مشروط به مهلت خاصی نشده و در قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی مصوب ۱۳۶۶ نیز از این حیث محدودیتی منظور نگردیده است. بنابراین قسمت آخر ماده یک آیین نامه اجرایی قانون نحوه تعدیل نیروی انسانی دستگاه‌های دولتی مصوب ۱۳۷۷/۸/۳ هیئت وزیران و بند ۲ بخشنامه شماره ۱۲ مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۲۰ سازمان تأمین اجتماعی که مهلت تقاضای انتقال کسور بازنشستگی مستخدمین باز خرید خدمت را به صندوق تأمین اجتماعی یک سال تعیین نموده و تقاضای خارج از مهلت مذکور را فاقد اعتبار و بلااثر اعلام داشته است، از حیث تضییق دایره مشمول حکم مقنن، خلاف قانون و خارج از حدود اختیارات قوه مجریه در وضع مقررات دولتی تشخیص داده می‌شود و مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف آبادی

# گزارشی دیرین از شهرداری تهران

## قسمت اول

.....عباس جلالی



(۱۳۴۴ خ.)

فرزند ابراهیم ابتهاج الملک، در زادگاهش درس خواند و برای تحصیلات عالی راهی پاریس شد (۱۲۹۱ خ. / ۱۹۱۲ م). پس از یک سال به بیروت رفت تا درس خود را پی بگیرد. در ۱۲۹۳ به تهران آمد. جنگ جهانی اول (۱۹۱۴ م) بازگشت او را به اروپا ناممکن ساخت. در مدرسه آمریکایی رشت زبان انگلیسی را آموخت. در ۱۲۹۹ کارمند گمرک انزلی و سپس مترجم پادگان انگلیسیان در گیلان شد (۱۳۰۰ - ۱۳۰۱ خ.). وی انگلوفیل بود و در نهضت جنگل با انگلیسیان همدستی‌هایی داشت.

در دوره شانزدهم از لاهیجان و در دوره‌های هفدهم و نوزدهم از بندر پهلوی / انزلی به نمایندگی مجلس شورای ملی برگزیده شد.

مدتی مترجم هیئت دولت و پس از آن مترجم وزارت مالیه بود؛ سپس به معاونت اداره طرق و شوارع (راه) رسید. در ۱۳۱۳ دبیر اول سفارت ایران در لندن و سپس قاهره شد. یک سال به ریاست اداره سیاسی و جلب سیاحان در وزارت داخله برگزیده شد. در ۱۳۱۶ معاون شهرداری تهران، در ۱۳۱۸ کفیل شهرداری و سرانجام برای نخستین بار شهردار تهران شد (مرداد ۱۳۲۳ - آذر ۱۳۲۴) - که گزارش حاضر مربوط به این دوره است. وی از سوی دولت ابراهیم حکیمی (حکیم الملک) کابینه دوم از آبان تا بهمن ۱۳۲۴ خ.، از کار برکنار شد و نریمان از حزب ایران که وزیر

این بار صفحه «شهرداریها به روایت اسناد»، گزارشی ۳۷ صفحه‌ای را در دو شماره بررسی می‌کند که بیش از نیم سده از عمر آن می‌گذرد. ماهنامه این گزارش را سند می‌شناسد؛ زیرا نوشته‌ای است رسمی از یک کارگزار دولت به دولتمردان فرادست. آن را سندی مهم می‌داند زیرا گزارش یکی از شهرداران پایتخت به رئیس هیئت دولت است و مهم‌تر اینکه هر سطر و بند آن می‌تواند ژرفکاو باشد که خود پیشینه‌ای روشن و واضح از تاریخ شهرداری ایران است. این سند گزارشی است از «عملیات شهرداری تهران» در روزگاری پرتلاطم از تاریخ ایران و جهان، در سال‌هایی که واپسین شعله‌های جنگ جهانی دوم، پایتخت «پل پیروزی»<sup>\*</sup> را نیز ملتهب کرده بود؛ پایتختی که سران متفقین را پذیرا شد (آذر ۱۳۲۲ خ.) تا تکلیف این جنگ جهانیگیر را یکسره سازند. این گزارش دارای چنان ارزشی است که می‌توان آن را با افزودن پیوست‌های لازم، پس از سالیان سال دوباره چاپ کرد؛ به‌ویژه آنکه نخستین نشریه انتشارات شهرداری تهران است! این خود یادآور تداوم تلاش دیر سال شهرداری در زمینه نشر است.

برای دریافت درجه اعتبار این سند، شناخت گزارشگر آن ضرورتی محتوم است. اینک بر زندگینامه او گذری خواهیم داشت، که برگرفته از پایه نگاشته‌های شماره ۱ و ۳ است (منابع)

ابتهاج، غلامحسین (رشت ۱۲۷۷ - سویل<sup>(۱)</sup> اسپانیا



پست و تلگراف نیز بود جای وی را گرفت. در ۱۳۲۸ هم هنگام با کابینه دوم محمد ساعد [آبان ۱۳۲۷ - فروردین

ابتهاج سرانجام به خاطر معاملات قیر، تصرف غیرقانونی اموال شهرداری و اراضی بولوار نهر کرج و معامله اراضی مهمانخانه شهرداری و ۴ میلیون ریال اختلاس و ارتشا به دادگاه کشانده شد و در ۱۳۴۰ زندانی گردید. در دولت علی امینی (۱۳۴۰ - ۱۳۴۱) تیرته شد و به اسپانیا رفت و هتلی را در شهر سویل راه اندازی کرد و تا پایان روزهای زندگی اش با کمک همسرش به اداره آن پرداخت.

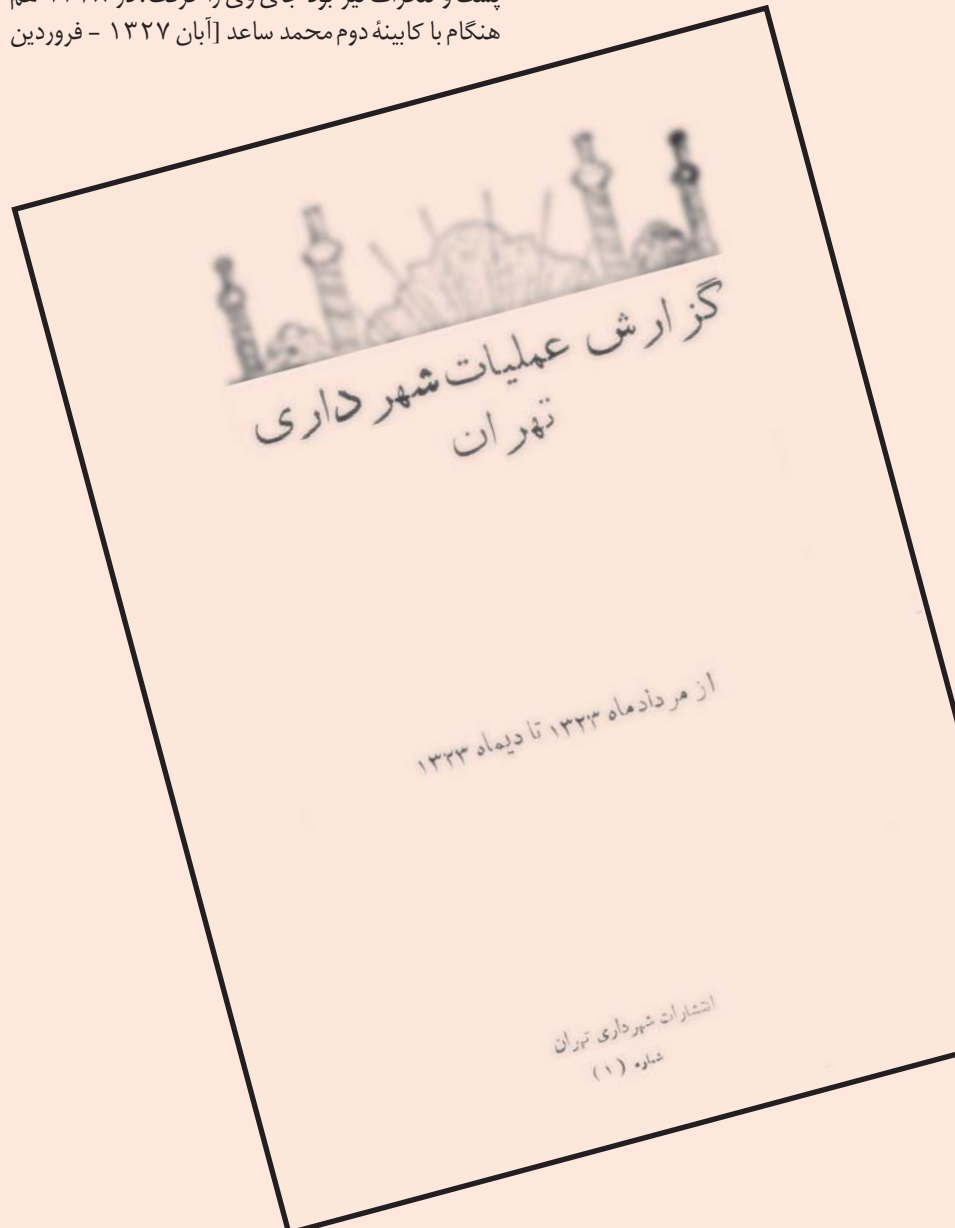
### بررسی سند

این نگاشته که ۵۹ سال پیش تنظیم شده است، گزارشی است به نخست وزیر وقت مرتضی قلی بیات (سپهسالار) که کابینه اش از آذر ۱۳۲۳ تا اردیبهشت ۱۳۲۴ خورشیدی پایید. به هنگام تسلیم این گزارش تنها یک ماه از حکومت بیات می گذشت و وزیر کشورش که در گزارش به او نیز (بدون ذکر نام) اشاره رفته، محمد سروری است که در کابینه پیشین، محمد ساعد مراغه‌ای نیز همین سمت را داشت.

همان گونه که شهردار در آغاز گزارش آورده است، آن را برای آگاهی نمایندگان انجمن شهر نیز سامان داده، که این خود گویای ارزش و اعتبار این نهاد در آن روزگار است. گزارش در چندین بخش فراهم آمده است:

- اوضاع عمومی شهرداری
- سازمان ادارات شهرداری
- کارهای شهر
- اراضی و ساختمان ها، حدود شهر، پل ها، آسفالت
- کارهای ساختمانی
- اسم گذاری خیابان ها
- کارهای خواربار شهر
- آب شهر
- صورت قنواتی که آب آن به مصرف شهر می رسد
- کارهای دارایی
- خانه
- برنامه اصلاحات اساسی شهر تهران.

۱۳۲۹ خ.] برای دومین بار شهردار تهران شد؛ اما پس از تشکیل دولت رزم‌آرا در ۱۱ تیر ماه ۱۳۲۹ به عنوان شهردار ضد توده‌ای و جنجالی از کار کناره گرفت. اردیبهشت ۱۳۳۳ آغاز سومین دوره ریاست او بر شهرداری تهران است، که تا فروردین ۱۳۳۴ به درازا کشید. وی در ماه‌های پس از کودتا توانست مشکل گوشت تهران را حل کند.



پانوشت:

۱) لقبی که کشورهای متفق - اتحاد شوروی، بریتانیای کبیر، ایالات متحده آمریکا - به خاطر نقش ترابری مهمات برای جبهه شوروی، به ایران داده بودند.

I-Sevil

منابع زندگینامه ابتهاج

۱) انوشه، حسن، و سیروس مهدوی، عباس جلالی، فرهنگ زندگینامه‌ها، جلد ۱، مرکز فرهنگی رجا، ۱۳۶۹.

۲) سمعی، احمد، بیسی و هفت سال، شبانین، تهران، ۱۳۶۶، صص. ۹۸، ۱۴، ۱۷، ۷۷.

۳) موسوی عابدی، علی اصغر، شهرداران تهران از عصر ناصر تا دولت خاتمی، نشر خرم، قم، ۱۳۷۸، صص. ۷۲-۷۵.

## بررسی وظایف قانونی شهرداری‌ها

تورج حیدرنیا دلخوش  
کارشناس امور شهری

### مقدمه

مسئلاً هر مؤسسه و سازمانی برحسب نیاز جامعه و برای انجام امور خاص طراحی و سازماندهی می‌شوند و شهرداری‌ها نیز از این قاعده کلی مستثنی نیستند. بدیهی است برای نظم و نسق دادن به پدیده‌های اجتماعی و تنظیم روابط انسانی مقدماً نیاز به شناخت نیاز و ضرورت‌های اجتماعی است، تا براساس آن و برای رفع نیازمندی‌های مشخص شده اقدام به تدوین قوانین و مقررات گردد. طبیعی است که برای اجرای قانون نیز می‌بایست سازمان و تشکیلات متناسبی طراحی و تشکیل شود.

شهرداری‌ها سازمان‌های عمومی غیردولتی‌اند که در گذشته‌های دور با نام بلدیة تأسیس شدند و شروع به کار کردند. از اینها به عنوان سازمان‌های محلی نام برده شده است که تحت نظارت انجمن‌های بلدی - و در زمان حاضر تحت نظارت شوراهای اسلامی شهرها - سرپرستی و اداره می‌شوند. شهرداری‌ها دارای وظایف قانونی خاص‌اند، که در طول سالیان متمادی مضمون تغییرات و تحولات بیشمار شده‌اند. در مقاله حاضر از ذکر وظایف قانونی پیشین و تحولات آن صرف‌نظر شده و صرفاً به وظایف فعلی شهرداری‌ها، که براساس قوانین جاری به آنها محول گردیده، و همچنین وظایفی که قرار است براساس قانون برنامه سوم توسعه به آنها اضافه شود، پرداخته شده است.

قبل از ذکر وظایف قانونی شهرداری‌ها، لازم است راجع به جایگاه قانونی شهرداری و تعریف قانونی آن اشاره شود و مواردی مطرح گردد تا براساس آن نحوه عملکرد این نهاد قدیمی در حیطه وظایفی که دارد، و وظایفی که قرار است به آن محول شود، مورد بررسی قرار گیرد.

در قانون خاص شهرداری (قانون شهرداری، قانون نوسازی و عمران شهری، قانون تشکیلات شوراهای اسلامی) تعریف مشخصی از شهرداری به دست داده نشده و صرفاً در ماده یک قانون شهرداری چنین اشاره گردیده است که در هر محل که جمعیت آن حداقل ۵۰۰۰ نفر باشد شهرداری تأسیس می‌گردد. لیکن در ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲، از شهر به عنوان محلی با حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش قرار دارد و دارای حداقل ده هزار نفر جمعیت است، نام برده شده است. در تبصره ذیل ماده ۶ آیین‌نامه اجرایی این قانون نیز اشاره شده است که در نقاطی که شهر شناخته می‌شود، شهرداری تأسیس می‌گردد. بنابراین تاکنون هیچ‌گونه تعریف مشخصی برای شهرداری به دست داده نشده است. در گذشته از این نهاد مردمی با عنوان‌هایی چون سازمان‌های محلی و سازمان‌های عمومی (از انجمن‌ها و شوراهای نیز با عنوان حکومت‌های محلی و پارلمان محلی) نام برده شده است.

آخرین - و یا شاید اولین - قانونی که در آن راجع به جایگاه قانونی شهرداری‌ها مطالبی ذکر شده، قانون فهرست نهادهای عمومی غیردولتی مصوب ۱۳۷۳ است که طی آن شهرداری و مؤسسات وابسته آن، مؤسسات عمومی غیردولتی تلقی گردیده‌اند. آنچه مسلم می‌نماید، این است که مؤسسه یا سازمان مذکور می‌بایست دارای نوعی خودکفایی نسبی باشد؛ زیرا چنانچه درآمدهای آن تکافوی هزینه‌ها را نکند، وزارت کشور مجاز به انحلال آن خواهد بود. ناگفته نماند که درآمدهای شهرداری اغلب از وصول عوارض و فروش خدمات تأمین می‌گردد و در واقع شهرداری بودجه عمومی دولتی ندارد و می‌توان گفت که

هزینه‌های آن را عموم مردم تأمین می‌کنند و شهرداری به عنوان نایب مناب مردم عمل می‌کند. همچنین گفتنی است که دولت به لحاظ تبعات سیاسی و اجتماعی ناشی از انحلال شهرداری در گذشته کمک‌های مالی در اختیار آن قرار می‌داده است و اغلب این کمک‌ها از محل فروش نفت تأمین می‌شد و حتی عده‌ای نیز شهرداری را سازمان دولتی می‌دانستند. بعد از سال ۱۳۶۲ با طرح خودکفایی شهرداری‌ها کلیه کمک‌های دولت به آنها قطع

**آخرین - و یا شاید اولین - قانونی که در آن راجع به جایگاه قانونی شهرداری‌ها مطالبی ذکر شده، قانون فهرست نهادهای عمومی غیردولتی مصوب ۱۳۷۳ است که طی آن شهرداری و مؤسسات وابسته آن، مؤسسات عمومی غیردولتی تلقی گردیده‌اند. آنچه مسلم می‌نماید، این است که مؤسسه یا سازمان مذکور می‌بایست دارای نوعی خودکفایی نسبی باشد**

گردید و شهرداری‌ها که هیچ‌گونه آمادگی برای تأمین درآمد به منظور اداره شهر و فرصت کافی برای اتخاذ تدابیر و شناسایی منابع تأمین درآمد را نداشتند با مشکلات عدیده‌ای مواجه گردیدند. کمک‌های دولت به شهرداری‌ها در طول سالیان متعددی باعث شده بود که مردم شهر، خود را موظف به پرداخت عوارض به شهرداری‌ها ندانند؛ و نتیجه آن شد که اغلب شهرداری‌ها از انجام وظایف قانونی خود باز ماندند.

رکود طرح‌های عمرانی و رها شدن طرح‌های نیمه تمام شهرداری حاصل همین اقدام عجولانه بود. در زمان حاضر که قرار است وظایف جدیدی نیز به شهرداری‌ها محول گردد، تأمین اعتبار برای انجام این وظایف جدید و همچنین نحوه انتقال وظایف جای بحث و تأمل زیادی دارد که در بخش دیگر این مقاله به آن اشاره خواهد شد.

### وظایف کنونی شهرداری‌ها

آنچه هم اکنون جزو وظایف قانونی شهرداری‌ها محسوب می‌شود، مواردی است که در بندهای ۲۸ گانه ماده ۵۵ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ که جزو وظایف اصلی شهرداری‌هاست، و همچنین قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷، و اخیراً هم قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ و اصلاحات بعدی آن، آمده است. البته در قوانین سازمان‌های دیگر نیز، نظیر قانون زمین شهری، قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان و برخی قوانین دیگر، وظایفی به شهرداری‌ها محول گردیده است.

چنانچه به تک‌تک بندهای ماده ۵۵ قانون شهرداری و قانون نوسازی و عمران شهری توجه شود، می‌توان دریافت که عمده

نیازمندی‌های عمومی شهر در حیطه وظایف شهرداری قرار دارد که شهرداری برای انجام آن نیازمند اعتبار کافی، تشکیلات متناسب و نیروی انسانی متخصص و کارآمد است. عمده وظایف فعلی شهرداری‌ها را می‌توان در سه بخش کلی زیر قرار داد:

### الف - بخش عمرانی شامل:

- ایجاد خیابان‌ها، کوچه‌ها، میدان‌های عمومی و به طور کلی احداث، اصلاح و توسعه معابر شهری.
- ایجاد پارک‌ها، باغ‌های عمومی، پارکینگ‌های عمومی، فضای سبز.
- ایجاد محل مناسب برای تخلیه زباله و نخاله ساختمان و بازیافت.
- ایجاد سیل بند برای حفظ شهر از خطر سیل.
- پیشنهاد اصلاح نقشه‌های جامع و هادی شهرها.
- ایجاد میدان‌های عمومی برای خرید و فروش ارزاق و دام.
- احداث ساختمان‌ها و بناهای مورد نیاز شهر از قبیل کشتارگاه، آتش نشانی، گورستان‌ها، پایانه‌های مسافری و جز اینها.

### ب - بخش خدماتی شامل:

- نظیف و نگاهداری معابر و رفع سد معبر و نظیف انهار عمومی و مجاری آب‌ها.
- ایجاد مؤسسات فرهنگی و بهداشتی، نوانخانه و پرورشگاه، درمانگاه و شیرخوارگاه، تیمارستان و نظایر اینها، و کمک به این قبیل مؤسسات.
- انجام امور مربوط به متوفیات.
- تهیه مقررات صنفی و مراقبت در امور اصناف (در شهرهایی که اتحادیه‌های صنفی تشکیل نشده است).
- جلوگیری از تأسیس اماکن و مشاغل مزاحم و مخالف اصول بهداشت در محدوده شهرها.
- صدور پروانه ساختمانی برای ساختمان‌های احداثی و نظارت بر نحوه احداث آنها.

**دولت به لحاظ تبعات سیاسی و اجتماعی ناشی از انحلال شهرداری در گذشته کمک‌های مالی در اختیار آن قرار می‌داده است و اغلب این کمک‌ها از محل فروش نفت تأمین می‌شد و حتی عده‌ای نیز شهرداری را سازمان دولتی می‌دانستند**

### ج - بخش امور جاری

اداره امور جاری شهر و شهرداری و تنظیم مقررات و

بافت‌ها و محوطه‌های فرهنگی و تاریخی و ممانعت از تغییر کاربری آنها.

هر چند وظایف مذکور صرفاً در حد مساعدت و همکاری است، لیکن از لحاظ اجرایی مستلزم هزینه‌هایی خواهد بود که مسلماً از اعتبار شهرداری‌ها اختصاص خواهد یافت. به منظور اجرای مقررات قانون برنامه سوم، دولت در زمان حاضر در قالب مصوبه شورای عالی اداری کشور قسمتی از وظایف مربوط به وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی را در زمینه ایجاد و اداره کتابخانه‌های عمومی، سینماها، سالن‌های نمایش، موزه‌های ملی، تأسیس دفاتر مؤسسات گردشگری، به شهرداری تهران محول کرده و قرار است که برخی از وظایف مربوط به سازمان ایرانگردی و جهانگردی نیز به شهرداری واگذار گردد. همچنین در نظر است که حفاظت و احیا و توسعه منابع طبیعی و ایجاد و نگهداری و بهره‌برداری از بوستان‌های جنگلی واقع در محدوده قانونی و حریم شهرها که در زمان حاضر جزو وظایف سازمان جنگل‌ها و مراتع و آب‌خیزداری کشور است، و ساخت و تجهیز و نگهداری و اداره مراکز بهداشتی و درمانی شهری که از وظایف وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی است، از سازمان‌های مذکور منتزع گردد و به شهرداری‌ها واگذار شود. ضمناً براساس پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، بخشی از وظایف سایر دستگاه‌های اجرایی نیز به شهرداری‌ها محول خواهد شد.

به علاوه، شورای عالی اداری کشور در جلسه مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۱۱ خود به منظور تجدید تشکیلات دولت و کاهش نیروی انسانی در بخش خدماتی و غیر تخصصی، تصویب کرده است که کلیه وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی امور خدماتی و پشتیبانی خود را از طریق عقد قرارداد، به اشخاص حقوقی و بخش غیردولتی و یا شهرداری‌ها واگذار کنند. فعالیت‌های خدماتی و پشتیبانی مورد نظر شورای عالی اداری کشور عموماً مربوط به امور نقلیه، امور چاپ و انتشارات، امور آسپزخانه، امور خدمات عمومی و تأسیساتی (نظیر ماشین‌نویسی، نظافتچی و جز آن) می‌شود که در مورد واگذاری این قبیل اقدامات به شهرداری‌ها در بحث کارشناسی مطالبی عنوان خواهد گردید.

#### نظریه کارشناسی راجع به انتقال وظایف دولت به

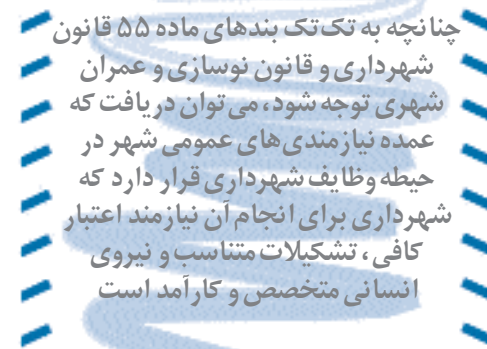
##### شهرداری‌ها

آنچه در روند اجرای قانون برنامه سوم توسعه در واگذاری بخش تصدی‌گری دولت به بخش غیردولتی و خصوصاً شهرداری‌ها می‌توان عنوان کرد، این است که کاهش حجم بدنه دولت خصوصاً در بخش خدماتی از نظر اینکه مجال پرداختی به امور تخصصی را برای سازمان‌های دولتی فراهم می‌سازد، فی نفسه امر مثبتی تلقی می‌شود. تجربه کشورهای دیگر نیز ثابت کرده است که محول کردن کلیه امور مربوط به شهر به مدیریت واحد موجب هماهنگی و یکپارچگی در عملکرد شهری خواهد بود. لیکن در نحوه انتقال این وظایف، بد نیست به موارد زیر اشاره شود:

۱- در متن ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه در امر واگذاری وظایف دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها، اشاره به

آیین‌نامه‌های مالی و تعرفه‌های عوارض و نام‌گذاری معابر و جز اینها، که ذکر همه موارد خارج از حوصله این مقاله است. آنچه که اشاره به آن لازم است، برخی از وظایف قانونی شهرداری مندرج در ماده ۵۵ قانون شهرداری و نوسازی و عمران شهری است. این وظایف، با به وجود آمدن تشکیلات و سازمان‌های موازی دیگر، که اغلب جزو مؤسسات و شرکت‌های دولتی هستند و از بودجه عمومی استفاده می‌کنند، از شهرداری منتزع گردیده است. از جمله این وظایف می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- احداث تأسیسات تولید و توزیع برق و تعیین نرخ آن.
- تهیه آب آشامیدنی شهرها و توزیع آنها و تعیین نرخ آب.
- مراقبت در امور بهداشت ساکنان شهر و مساعدت در زمینه جلوگیری از شیوع امراض ساریه.
- جلوگیری از تکدی‌گری و توسعه آموزش برای متکدیان.
- تأسیس کتابخانه‌های عمومی، مؤسسات فرهنگی و بهداشتی، درمانگاه، بیمارستان، کلاس‌های مبارزه با بیسوادی و کمک به تربیت بدنی و زندان‌ها، موزه‌ها و خانه‌های فرهنگی.
- تشریک مساعی در حفظ ابنیه و آثار باستانی.
- تهیه آمار مربوط به امور شهر و موالید و متوفیات.
- مراقبت و نگاهداری اطفال بی‌بضاعت و سرراهی.



#### وظایف شهرداری در اجرای قانون برنامه سوم توسعه

براساس ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه، به دولت اجازه داده شده است که با توجه به توانایی شهرداری‌ها آن گروه از تصدی‌های مربوط به دستگاه‌های اجرایی را در حیطه مدیریت شهری که ضروری تشخیص دهد، با پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، همراه با منابع تأمین اعتبار ذی‌ربط، به شهرداری‌ها واگذار کند.

همچنین براساس ماده ۱۵۶ قانون برنامه سوم توسعه، به منظور استفاده از توانمندی‌های شوراهای اسلامی شهرها وظایفی به شرح زیر به عهده شوراها قرار داده شده است:

- ۱- بررسی مشکلات و نارسایی‌های فرهنگی، هنری، ورزشی و آموزشی و ارائه پیشنهاد لازم به مسئولان و مراجع ذی‌ربط.
- ۲- مساعدت و مشارکت در حفظ و نگهداری بناهای فرهنگی و گلزار شهدا، بهره‌برداری از مراکز فرهنگی و هنری و ورزشی و تلاش برای جلب همکاری مردم در ایجاد تأسیسات و فضاهای مورد نیاز.
- ۳- همکاری در حفاظت از ابنیه و آثار تاریخی و فرهنگی و

توانایی‌های شهرداری و همچنین واگذاری منابع تأمین اعتبار دستگاه‌های ذی ربط شده است. از آنجا که شهرداری‌های کشور با توجه به امکانات اقتصادی و موقعیت و تأسیسات و تجهیزات شهری دارای درجه‌بندی و تشکیلات سازمانی غیرهمسان و همچنین سطح مدیریت متفاوتی هستند، لذا به نظر می‌رسد چنانچه در تشخیص این توانایی‌ها - که مطابق متن ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم به عهده دولت گذاشته شده است - از اطلاعات و نظریات و تجربیات مسئولان و مدیران محلی استفاده شود، سودمند خواهد بود. بدین ترتیب می‌بایست پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با کسب اطلاعات کافی از توانایی‌های شهرداری و برحسب اولویت‌های لازم و همراه با معرفی منابع تأمین اعتبار دستگاه‌های ذی ربط تهیه و ارائه گردد. در امر واگذاری وظایف دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها، درجه شهرداری‌ها می‌تواند به عنوان عاملی مهم و مؤثر مد نظر قرار گیرد.

۲- نظر به اینکه دستگاه‌های اجرایی هر کدام براساس وظایف قانونی خاص و برای انجام امور شخصی به وجود آمده‌اند و در طول سالیان متمادی دارای نیروی انسانی متخصص بوده‌اند و همچنین تنوع وظایف این قبیل دستگاه‌های اجرایی که هر کدام در زمینه خاصی فعالیت دارند، به نظر می‌رسد که انتقال وظایف آنها به شهرداری می‌بایست به صورت تدریجی و شاید آزمایشی در تعدادی از شهرهای بزرگ، آن هم با تمام ضمانت‌های اجرایی لازم، صورت گیرد. در این صورت شهرداری‌ها دچار وقفه در انجام وظایف فعلی و وظایف جدید نخواهند شد.

۳- با توجه به آنچه از مفاد ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم برمی‌آید، واگذاری تصدی‌های مربوط به دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها بدون هیچ گونه قید و شرطی مطرح شده است. لذا چنانچه بخش نظارتی کماکان به عهده دستگاه اجرایی ذی‌ربط باشد، دستگاه مذکور صرفاً با کمی کاهش حجم هنوز در بدنه دولت باقی خواهد ماند. در این حالت ضرورتی بر تقسیم وظایف دستگاه‌های اجرایی و انتقال قسمتی از آن به شهرداری احساس نمی‌شود. این عمل خود موجب ایجاد مدیریت غیرمتمرکز شهری، شبیه به چیزی که هم‌اکنون وجود دارد، خواهد شد.

۴- چنانچه دولت مصمم است مدیریت شهری را از طریق یکپارچه کردن سازمان‌ها و مؤسساتی که در زمان حاضر به نحوی اقدامات و خدماتی در شهر انجام می‌دهند تحقق بخشد، می‌بایست انجام این امور شامل کلیه سازمان‌ها و مؤسسات خدماتی باشد؛ و گرنه واگذاری وظایف برخی از سازمان‌ها و محول نکردن وظایف برخی دیگر، هدف دولت را در تشکیل مدیریت واحد شهری محقق نمی‌سازد. از جمله در این میان می‌توان به واگذاری وظایف سازمان ملی زمین و مسکن اشاره کرد. این سازمان بیشترین وظیفه را در بخش عمران شهری از طریق تملک اراضی موات و دولتی و تفکیک و آماده‌سازی و واگذاری آنها و شرکت و مساعدت در ساخت خانه‌های ارزان قیمت (که در بند ۲۱ ماده ۵۵ و ماده ۱۱۱ قانون شهرداری مندرج است) دارد. واگذاری این گونه وظایف به شهرداری می‌تواند رافع مشکلاتی باشد که در زمان حاضر در تفکیک اراضی دولتی و صدور پروانه ساختمانی آنها به چشم می‌خورد. البته تاکنون کلیه اراضی دولتی

و موات در داخل محدوده قانونی شهرها از سوی سازمان مذکور شناسایی و تملک شده و در خصوص اراضی بایر و دایر شهری نیز، با توجه به اتمام مهلت قانونی ماده ۹ قانون زمین شهری، تملک جز از طریق پرداخت قیمت کارشناسی زمین میسر نیست. لیکن چون محدوده عملکردی قانون زمین شهری حريم استحفاظی شهرها را نیز شامل می‌گردد، لذا در توسعه محدوده‌های شهری می‌توان از اراضی قابل تملک (اراضی موات و دولتی) استفاده کرد. ۵- هم‌اکنون سازماندهی شهرداری‌ها برحسب حجم کار و میزان درآمد و بودجه شهرداری صورت می‌گیرد؛ لیکن برخی از شهرداری‌ها - خصوصاً کلان‌شهرها و شهرداری‌های شهرهای با بیش از دویست هزار نفر جمعیت - بخش عمده‌ای از وظایف قانونی خود را در قالب سازمان‌های وابسته نظیر سازمان پارک‌ها و فضای سبز، سازمان عمران و نوسازی، سازمان اتوبوسرانی، سازمان بازیافت و جز اینها انجام می‌دهند. لذا به نظر می‌رسد در انتقال وظایف برخی از دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها می‌توان امور مربوط به آنها را از طریق سازمان‌های موجود یا با تأسیس سازمان‌های جدید که اساسنامه آنها بر حسب ماده ۸۴ قانون شهرداری به تصویب می‌رسد، بدون اینکه به بدنه شهرداری

**آنچه در روند اجرای قانون برنامه سوم توسعه در واگذاری بخش تصدی‌گری دولت به بخش غیردولتی و خصوصاً شهرداری‌ها می‌توان عنوان کرد، این است که کاهش حجم بدنه دولت خصوصاً در بخش خدماتی از نظر اینکه مجال پرداختی به امور تخصصی را برای سازمان‌های دولتی فراهم می‌سازد، فی‌نفسه امر مثبتی تلقی می‌شود**

وصل شوند، انجام داد. در این حالت کلیه وظایف قانونی دستگاه مورد نظر همراه با اعتبار و دانش و تخصص‌های موجود می‌تواند در قالب سازمان‌های خاص، تحت عناوین سازمان خدمات جهانگردی، سازمان امور سینمایی و دیگر عناوین، به شهرداری منتقل شود.

۶- برخی از شهرداری‌ها به تأسی از دولت، بخشی از وظایف قانونی خود را که بیشتر بخش خدماتی و پشتیبانی را شامل می‌گردد، از طریق بخش خصوصی و با تنظیم قرارداد انجام می‌دهند. در این صورت مقررات مذکور در مصوبه مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۱۱ شورای عالی اداری کشور، که طی آن به کلیه وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی تأکید شده است که امور خدماتی و پشتیبانی سازمان خود را از طریق بخش خصوصی و شهرداری‌ها انجام دهند، از نظر شهرداری که خود برخی از وظایف قانونی‌اش را در حیطه امور خدمات و پشتیبانی از طریق بخش خصوصی انجام می‌دهد، موضوعیت نخواهد داشت.

## لار

## شهری در دو سوی گسل

گفت و گو با محمود رضا طالبان  
محمد سالاری راد

لار قدیم



لباس نو پوشیده و دست خواهرش را گرفته بود تا به عروسی خاله کوچکش برود. از زیر یک تاقی که رد شدند، زمین لوزید. دست خواهرش از دستش در آمد. پشت سرش را که نگاه کرد، از خواهرش اثری نبود. توده‌ای از آوار و گرد و خاکی به قدمت شهر لار بر جای او به هوا برخاست. بغض تلخ خواهرش هنوز در گلویش گیر کرده است. اما به هر حال زندگی را ادامه داده و اکنون دختر بزرگش شوهر کرده و او صاحب نوه شده است.

پس از وقوع زلزله در سال ۱۳۳۹، فرماندار لار خود را به هر زحمتی که شد به تلگراف خانه رساند و این چند کلمه را مخابره کرد: «همه چیز از بین رفت». مسئولان آن موقع، با مشاهده تلی از ویرانه‌های شهر، ناامیدانه به آن پشت کردند و سه کیلومتر آن طرف‌تر، با احداث چادر و پس از آن با خانه‌های موقت شیر و خورشید، هسته‌های اولیه شهر جدید را شکل دادند، به این گمان که مردم نیز همچون آنها، ناامید از زندگی بر ویرانه‌های لار قدیم هستند. اما لاری‌ها در لار قدیم ماندند. بدین سان نیروهای باز سازنده شهر به دو بخش دولتی و مردمی تقسیم شدند: به یادگار آن زلزله و آن رویارویی، اکنون شهری دو باره بر جای مانده است. حکایت اداره چنین شهری را از زبان محمود رضا طالبان، شهردار لار، می‌شنویم:

## □ آقای شهردار، شما خودتان لاری هستید؟

○ من متولد و بزرگ شده شیراز هستم، اما سه نسل پیش از من، اهل و ساکن لار بودند.

## □ آیا به لار تعلق احساس می‌کنید؟

○ پیش از تصدی من در شهرداری لار، شاید چنین احساسی نداشتم. اما با آمدنم به این شهر، عرق لاری‌ام زنده شد. اکنون اگر از من بپرسند لاری هستی، می‌گویم بله و به آن افتخار می‌کنم. □ به سن شما نمی‌آید که پیش از زلزله، دنیا آمده باشید.

○ خیر  
□ شنیده‌های شما درباره زلزله لار چه بود؟  
○ سال‌ها بعد از زلزله، هنگامی که به درکی از مسائل رسیدم، فهمیدم که حاصل آن ویرانی‌های بسیار و تلفات انسانی فراوان بوده است.

## □ علت انتخاب شما برای شهرداری لار چیست؟

○ من دارای مدرک مهندسی عمران هستم و از سال ۷۳ تا ۷۹ به عنوان ناظر دفتر فنی استانداری فارس بر طرح‌های عمرانی شهرداری‌ها نظارت می‌کردم. شاید به دلیل حساسیت مسئولان استان و شورای اسلامی شهر لار مرا به این سمت فرا خوانده‌اند، تا با نظارت جدی، شهری مقاوم در برابر حوادث غیرمترقبه ساخته شود.

## □ آیا این اطمینان اکنون شکل گرفته است؟

○ می‌توانم با جدیت تمام بگویم که استان فارس از لحاظ رعایت مسائل نظام مهندسی کشور و به کارگیری آیین نامه ۲۸۰۰ در مقام اول جای دارد. رعایت این آیین نامه، حتی در روستاها نیز الزامی است. در همین شهر لار، نمایندگی سازمان نظام مهندسی وجود دارد و دارای هیئت مدیره است. سی مهندس ناظر و چند ناظر عالی نیز هستند که همگی مقیم این شهرند. آنها نه تنها بر سیستم شناژبندی ساختمان‌ها، بلکه در نوع اجر چینی دیوارها هم نظارت می‌کنند. پیش از احداث، تمامی دفترچه‌های محاسباتی به تأیید این سازمان می‌رسد و آن‌گاه پروانه ساختمانی به سازنده ابلاغ می‌شود.

## □ پس می‌توان امیدوار بود که هیچ ساختمانی بدون

نظارت سازمان نظام مهندسی احداث نمی‌شود.

○ البته، همواره موارد استثنایی هم وجود دارد. اینها عمدتاً در برگرفته‌اند افشار بی‌بضاعتی است که بدون نظارت شهرداری به ساخت و ساز می‌پردازند و پس از احداث، با شکایت شهرداری،

پرونده آنها به کمیسیون ماده ۱۰۰ می‌رود. اما آن کمیسیون، رأی تخریب صادر نمی‌کند و فقط آنها را جریمه می‌کند. گاه همین افراد به شهرداری مراجعه می‌کنند تا از شناختن ساختمان‌شان صرف نظر کنیم.

#### □ مگر خاطره زلزله از یاد آنها رفته است؟

لاری‌ها از قدیم تاجر بوده‌اند و ساختار لار قدیم، بویژه بازار آن، سازمان اقتصاد تجاری آنها را تعریف می‌کرده است. در زلزله لار، دست بر قضا بازار شهر لار هیچ آسیبی ندید. با وجود ویرانی کامل شهر، قلب اقتصادی شهر زنده ماند و بنابراین، شهر لار می‌توانست - و چه بسا می‌بایست - بر جای قبلی خود بنا شود. این مسئله، البته در مورد قیر و کارزین چندان صادق نیست؛ چرا که زلزله در این شهر، قلب اقتصادی‌اش را نیز از کار انداخت و شهر ناگزیر از جابه‌جایی بود.

○ متأسفانه چنین است و ما مجبور هستیم با آنها به بحث بپردازیم و آنها را قانع کنیم که رعایت این مسائل به نفع خودشان است.

#### □ این سیاست‌ها درباره ساختمان‌های در حال احداث

□ این تصمیم، یعنی ایجاد شهر جدید در کنار شهر قدیم، چه تأثیری بر شرایط کنونی این شهر دارد؟

○ این دو پارچگی شهر، مشکل اصلی لار است. در لار قدیم، ساختمان‌ها بسیار فرسوده‌اند و کسانی که در آنها زندگی می‌کنند، توانایی بازسازی را ندارند. تراکم جمعیتی در این واحدها بسیار بالاست. در خانه‌های ۷۰-۸۰ متری ۶-۷ نفر زندگی می‌کنند.

○ این تصمیم غلط سبب شد سرمایه‌هایی که باید به بازسازی ویرانه‌های زلزله بپردازند، پراکنده شوند. بدین ترتیب نه تنها شهر جدید را به طور کامل نساختند، بلکه شهر قدیم را نیز نیمه ویرانه باقی گذاشتند. اما مسئله فقط این نیست. این دو پارچی اکنون به بزرگ‌ترین و اصلی‌ترین مشکل شهروندان، شهر و سازمان‌های اداره‌کننده شهر بدل شده است. حساب کنید که ما بالاترین سرانه ناخالص زمین شهری را داریم. بین دو پاره شهر، سه کیلومتر خالی مانده است و شهرداری مجبور به نگهداری هر دو پاره است. در حالی که جمعیت شهر اجازه تشکیل دو ناحیه شهری با دو شهرداری را نمی‌دهد - به عنوان مثال - به ناچار کامیون‌های حمل زباله مسیری بیش از حد طولانی را باید برای زباله‌ای مختصر طی کنند. به آنها بیفزایید هزینه نگهداری این معابر و فضای سبز آنها را. این شهر زلزله‌خیز است و گاه در معرض سیل. ما توان آن را نداریم که دو ایستگاه آتش‌نشانی داشته باشیم تا در موقع حوادث غیرمترقبه، به داد مردم برسند. حتی همین یک ایستگاه هم در انتهای شهر قدیم قرار دارد. مرکز شهر ۶۶ هزار نفری لار به دو بخش تقسیم شده است و مراکز اداری، تجاری و خدماتی در این دو توزیع شده‌اند و شهروندان لاری شاید در طول یک روز، ناگزیر باشند این مسیر سه کیلومتری را بارها طی کنند. هزینه‌های سوخت، استهلاک خودروها و وقت انسان‌ها که هیچ‌گاه به حساب نمی‌آید، هزینه‌هایی است که به دلیل این ساختار، بر اقتصاد شهر تحمیل می‌شود.

کسانی که به هر حال متمول‌ترند، از لار قدیم به لار جدید می‌روند و به جای آنها اقشار بی‌بضاعت، مهاجران افغانی و مهاجران روستایی - که نه تعلق مالکیتی دارند و نه تعلق شهری - ساکن می‌شوند. به این ترتیب، امیدی به سرمایه‌گذاری آنها برای بازسازی نیست.

امیدوارم زلزله‌ای در شهر رخ ندهد اما اگر رخ داد، فاجعه‌ای دوباره شکل می‌گیرد.

#### □ اگر شما موقع زلزله مسئول شهر بودید چه تصمیمی

□ بنا بر این، دو پارچگی شهر و بافت فرسوده لار قدیم، که یکی علت دیگری است، اکنون بزرگ‌ترین مشکل و اصلی‌ترین تهدید شهر محسوب می‌شوند. آیا برای برون رفت از این بحران، می‌توان راه حل واحدی را جست و جو کرد؟ برای مثال، آیا ایجاد مرکز واحد شهری در حد فاصل دو شهر راه حل مناسبی است؟ آیا طرح جامع شهر به این مسئله اندیشیده است؟

می‌گرفتید؟ شهر را بر جای سابق خود می‌ساختید یا آن را جا به جا می‌کردید؟

○ این دو دیدگاه هنوز هم وجود دارد و به نظر من، تصمیم





لار جدید - هتل کوثر

## مساجد، حسینیه‌ها و مرمت امامزاده‌ها است. آیا شما هم در این زمینه با مشکلاتی مواجه شده‌اید؟

○ بله. معتقدم که احداث بیش از اندازه مساجد، نه تنها تبلیغی برای دین نیست، بلکه با پراکنده کردن جمعیت مؤمنان و نمازگزاران، ضد تبلیغ هم محسوب می‌شود. ما مدت‌هاست اعلام کرده‌ایم که هیچ مسجد یا حسینیه جدیدی نباید ساخته شود و افراد خیر را دعوت کرده‌ایم تا به اشکال دیگری از خدمات عام‌المنفعه بپردازند. اما بیشتر آنها حاضر به تغییر رویه خود نیستند. برای مثال، یکی از همین افراد با ممانعت ما از ساخت مسجد، سرمایه خود را به شهر دیگری - که آن هم بی‌نیاز از مسجد بود - برده و مسجد دیگری به مساجد آن شهر افزود.

## □ آیا می‌توان آنها را ترغیب به خرید منازل فرسوده، تخریب و ایجاد فضای سبز در آنها کرد؟

○ آنها به سختی حاضر به قبول ساخت مدرسه، فرهنگسرا و مراکز درمانی به جای مساجد و حسینیه هستند. به تازگی یکی از آنها پذیرفته است که فرهنگسرا و ورزشگاه بسازد که ساخت این مجموعه اکنون با موفقیت پیش می‌رود. اما همین افراد هم حاضر به قبول پیشنهادی از نوع پیشنهاد شما نیستند.

□ بخشی از هم وطنان ما که در کشورهای حاشیه خلیج فارس زندگی می‌کنند، با انتقال دارایی‌های خود به کشور، اقدام به ایجاد واحدهای مسکونی بسیار گران قیمت با نماهایی عجیب و غریب و غیرمنطبق با معماری بومی این منطقه می‌کنند. آیا می‌توان آنها را ترغیب به خرید واحدهای قدیمی و به نسبت پا برجای لار کرد تا به بازسازی آنها بپردازند؟ نمونه‌های این واحدها را می‌توان در شیراز، اصفهان، کاشان، تبریز و دیگر شهرها هم دید.

○ به این مسئله فکر نکرده‌ام، اما پیشاپیش می‌گویم که جواب آنها منفی است. زیرا این واحدها از سویی مشکلات مالکیتی زیادی دارند، و از سوی دیگر در دل بافت‌های فرسوده جای گرفته‌اند و از این رو بازسازی آنها جلوه چندانی ندارد.

## □ آیا می‌توان به سرمایه‌گذاری بخش دولتی برای بازسازی بافت فرسوده امید بست؟

○ به هر حال، سرمایه‌های بخش دولتی هم محدود هستند و بهتر است این سرمایه‌ها به توسعه زیربناها تخصیص یابند. یکی از آنها، ایجاد جاده چهرم به لار است که اتفاقاً هم از لار قدیم عبور می‌کند و فرصتی برای گره‌گشایی مشکلات بافت فرسوده آن به شمار می‌آید.

با احداث این جاده، لار و در درجه اول لار قدیم و بازار آن با چهرم و اقتصاد باغداری آن ارتباط می‌یابد. همچنین این جاده با عبور از بافت فرسوده، بخشی از آن را تخریب می‌کند و باقی‌مانده ناچار از نوسازی و انطباق با شرایط جدید خواهد شد.

□ گر چه در طول مصاحبه بارها امیدوار و ناامید شدیم، اما سخن انتهایی شما به امید ختم شد. از اینکه وقت خود را در اختیار ما هناما «شهردار یها» گذاشتید، سپاسگزاریم.

کشور، اداره این شهر ساده‌تر خواهد شد. دوم، سیاست ما برای بازسازی بافت فرسوده آن است که بخش‌هایی از آن کاملاً تخلیه شود و به فضای سبز اختصاص یابد. سوم آنکه محدوده بین دو پاره شهر به تدریج با ساخت و سازهای محدود، به ویژه در لبه‌های خیابان، به یکدیگر متصل گردند و بافت پیوسته‌ای را القا کنند. اما طرح جامع با اختصاص اراضی بین این دو پاره به کاربری‌های خدماتی در قطعه‌بندی‌های بسیار بزرگ، سعی در پر کردن این خلأ داشته است. اما این فعالیت‌ها نیازمند چنین فضاهایی با این گستردگی نبودند - و البته هیچ‌گاه نتوانستند آنها را تملک کنند. مالکان این اراضی پس از گذشت مهلت قانونی در صدد قطعه‌بندی آنها برآمدند. اما به دلیل آنکه این زمین‌ها فاقد هر گونه تأسیسات زیربنایی و آماده‌سازی بودند، هیچ‌کس حاضر به سرمایه‌گذاری و سکونت در آنها نشد.

## □ پس، جمعیت افزایش یافته سال‌های اخیر در کجا اسکان یافته است؟

○ شاید در ده سال گذشته فرصتی برای پر کردن این خلأ وجود داشت اما این فرصت با تفکیک‌های پراکنده، آماده‌سازی‌های بی‌برنامه و ایجاد شهرک‌های اقماری، از کف رفت. در حالی که جمعیت اسکان یافته در این اراضی دست کم می‌توانستند در خود شهر، و نه حتی در فاصله بین دو پاره شهر، جای بگیرند. در آن صورت بر اثر افزایش تراکم جمعیتی، انگیزه‌ای برای بازسازی بافت‌های فرسوده به وجود می‌آمد.

## □ آیا مسائلی از این دست برای مسئولان و تصمیم‌گیرندگان شهر تجربه‌ای آموزنده بر جای گذاشته است؟ آیا می‌توان امیدوار بود که پراکنده‌کاری تکرار نشود؟

○ برای بعضی از مسئولان، آری؛ اما باز هم متأسفانه تصمیم‌گیرندگان وجود دارند که به جای تمرکز در سرمایه‌های شهر، به پراکنده کردن آنها می‌پردازند و فکر می‌کنند تفکیک زمین به افزایش جمعیت شهر و رونق اقتصادی آن می‌انجامد.

## □ یکی از مواردی که بدون هماهنگی با شهرداری در شهر انجام می‌شود، فعالیت‌های افراد خیر در احداث



## مدیریت پسماند نگاهی نو

ایرج اسدی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

درباره محمد علی عبدلی

محمد علی عبدلی متولد ۱۳۳۱، فارغ‌التحصیل فوق لیسانس محیط زیست (۱۳۵۶) و دکتری (۱۳۶۰) از دانشگاه تگزاس در دالاس امریکا است. وی تاکنون در عرصه پژوهش مجری بیش از ۲۵ طرح در زمینه مدیریت مواد زائد جامد شهری بوده است. بیش از ۵۰ مقاله داخلی و ۱۵ مقاله خارجی محصول فعالیت وی در زمینه محیط زیست و مدیریت مواد زائد جامد شهری است. از ۱۲ جلد کتاب انتشار یافته از وی، ۷ جلد در زمینه موضوع این گفت و گو است. از آن جمله‌اند: مدیریت مواد زائد (در ۳ جلد)، مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در ایران، دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در جهان. وی هم‌اکنون استاد دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران است.



مدیریت دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در ایران، دفع و بازیافت مواد زائد جامد شهری در جهان. وی هم‌اکنون استاد دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران است.

اجزای سیستم مدیریت مدرن مواد که امروزه به نام سیستم‌های مدرن مواد زائد جامد شهری معروف‌اند، در اینجا قصد آن است که در مورد خود سیستم‌ها گفت و گو گردد. در دنیای امروز این سیستم‌ها از هشت عنصر موظف - یعنی اجزایی که وظیفه خاص و قابل مشاهده‌ای در اجرای مدیریت مواد زائد جامد به عهده دارند - تشکیل می‌شوند. اولین عنصر، کاهش در مبدأ<sup>(۱)</sup> است که ابعاد آن بسیار فراتر از چارچوب‌های مدیریت مواد زائد جامد شهری است. زمانی که در صنعت راجع به کاهش در مبدأ صحبت به میان می‌آید به آن کاهش ضایعات<sup>(۲)</sup> اطلاق می‌شود. این عنصر یا مفهوم می‌تواند در صنعت، تجارت و به طور کلی تمام موارد زندگی انسان موضوعیت داشته باشد. برای مثال، جداسازی در مبدأ نوعی کاهش در مبدأ است که در دنیا رواج دارد و در کشور ما هم امروزه توجه خاصی به آن می‌شود.

به این ترتیب، عنصر اول در مدیریت مواد زائد این است که تا آنجا که ممکن است از طریق روش‌های مختلف جلوی تولید زباله گرفته شود. اما چنانچه به هر صورت و پس از انجام همه این تمهیدات، باز هم زباله تولید شد، چه باید کرد؟ اینجاست که دومین عنصر موظف در این نظام مدیریت مطرح می‌گردد و آن «تولید» است. شناخت کمی و کیفی کامل از تولید در اجرای مدیریت مواد زائد بسیار مؤثر است.

این گونه نیست که هر لحظه که زباله در مبدأ - خانه، کارخانه و جز آن - تولید شد، بتوان آن را دفع کرد. بنابراین عنصر سوم عبارت است از پردازش ذخیره و اداره در محل و یا به عبارت دیگر تمام اقداماتی که صاحب کارخانه یا افراد خانه برای نگهداری از زباله انجام می‌دهند. پردازش یعنی تفکیک زباله‌های خشک و تر از هم یا خرد کردن کاغذها با ماشین خرد کن و پرس و تحویل آن. بدین ترتیب پردازش عبارت است از تمام اقداماتی که روی زباله انجام می‌گیرد تا مراحل بعدی مدیریت ساده‌تر گردد و راندمان کار افزایش یابد و زباله به مواد و انرژی تبدیل شود.

در مراحل بعد، و پس از انجام این اقدامات، زباله باید در جایی قرار داده شود تا سیستم جمع‌آوری، آنها را تحویل بگیرد. برای این کار لازم است ظروف ویژه تحویل زباله در محل استقرار یابد. اگر این ظروف ذخیره در محل به گونه‌ای مرتبط با سیستم‌های جمع‌آوری زباله طراحی و ساخته شوند، حاصل آن اجرای سیستم جمع‌آوری مکانیزه خواهد بود که در دنیا نیز همین گونه است. به

یکی از سه تهدید بزرگی که به نظر بسیاری از صاحبانظران و هواداران محیط زیست به همراه افزایش جمعیت و آلودگی‌های هوا و آب کره زمین زندگی بشر را تهدید می‌کند، افزایش تولید مواد زائد است. امروزه یکی از عوامل مهم انتشار آلودگی‌های زیست محیطی، تولید و پخش مواد زائد مختلف در اشکال جامد، نیمه جامد، مایع و گاز است که از منابع خانگی، تجاری، صنعتی و کشاورزی و جز اینها به مقدار زیاد و با ترکیب بسیار متنوع وارد محیط می‌شود.

از این رو به نظر می‌رسد استقرار سیستم‌ها و برنامه‌های مدیریت مدرن برای کنترل مواد زائد ضروری باشد. در این گفت‌وگو ضرورت نگاه و عزمی نو در سطح ملی و کلان به این موضوع و فرهنگ‌سازی در سطح خرد (شهر و شهروندان)، همراه با ایجاد سیستم‌های پشتیبان قوی برای تحقق و پیاده‌سازی سیستم مدرن مدیریت مواد زائد جامد شهری به بحث گذاشته شده است.

□ امروزه بحث‌های زیادی درباره مدیریت مدرن پسماند در محافل مرتبط کشور صورت می‌گیرد. جناب‌عالی از دیدگاه مدیریتی و اجرایی چه تعریفی از بخش‌ها، مراحل و عناصر این سیستم ارائه می‌دهید تا راهگشای بحث باشد؟

○ مدیریت مواد زائد جامد شهری را می‌توان از دو بعد به بحث گذاشت. اول از بعد سازمان و تشکیلات پشتیبان؛ دوم از بعد

این ترتیب، عنصر چهارم همانا جمع‌آوری است؛ یعنی همان چیزی که در ایران بسیار شناخته شده است.

بعد از این مرحله اگر فاصله محل دفع تا مرکز ثقل تولید زباله زیاد باشد، ممکن است از نظر اقتصادی - و حتی اجرایی - عملی نباشد تا هر ماشینی که زباله را جمع‌آوری می‌کند خودش هم آنها را تا ۳۰ کیلومتر آن سوتر حمل کند. در این شرایط، مکان‌هایی را به نام ایستگاه انتقال برمی‌گزینند تا ماشین‌های جمع‌آوری، زباله‌ها را به آنجا حمل کنند. این زباله‌ها در مرحله بعد داخل ماشین‌های بزرگ‌تری تخلیه می‌گردند و به سمت محل دفع یا دفن نهایی حمل می‌شوند. پس عنصر بعدی عبارت است از انتقال یا حمل و نقل. در مواردی ممکن است در همین ایستگاه انتقال، «بازیافت» نیز صورت گیرد - معمولاً در کشورهای توسعه یافته این گونه است. بعد از بازیافت، دفع است که در ایران به صورت دفن در زمین صورت می‌پذیرد. عنصر هشتم مراقبت‌های بعد از دفع یا دفن را شامل می‌شود. به عبارت دیگر، چنین نیست که کار شهرداری یا متولی سیستم مدیریت مواد زائد جامد، پس از دفن تمام شود. سیستم مدیریت باید مراقب آسیب‌های زیست محیطی این گونه مکان‌ها باشد تا آب و خاک و هوا در نتیجه تأثیرات سوء آنها آلوده نشود. به این ترتیب، باید یک سیستم «مونیتورینگ» وجود داشته باشد که براساس دستورالعمل‌های مشخصی کار کند. این هشت عنصری که ذکر گردید، در حقیقت عناصر موظف سیستم مدیریت مواد زائد جامد شهری را تشکیل می‌دهند.

### □ برای عملکرد و اجرای موفق این سیستم، به سازمان و تشکیلات پشتیبان نیرومندی نیاز است. ابعاد و اهمیت این گونه سیستم‌ها را چگونه می‌بینید؟

○ همان گونه که اشاره شد، این هشت عنصر فقط یک قسمت از سیستم مدیریت مواد زائد جامد را شامل می‌شوند. بخش عمده دیگر سیستم‌های پشتیبانی کننده‌اند که پیدا نیستند و مردم آنها را نمی‌بینند - البته به غیر از روابط عمومی. اما این عناصر برای اینکه عناصر پیش گفته بتوانند وظیفه خود را به طور مؤثری انجام دهند، ضروری هستند. تأکید من بیشتر روی همین قسمت است که متأسفانه توجه بسیار کمی هم به آنها می‌شود. در این بخش باید پرسنل آموزش دیده و ماهر و امور مالی مستقلی وجود داشته باشد که بتواند هزینه خدمات را محاسبه و اعلام کند؛ مثلاً مشخص سازد که یک کیلو زباله برای شهرداری چقدر هزینه دارد. این پرسش بسیار ساده‌ای است که جواب آن را شهرداری‌ها ندارند. البته آنها نیز مقصر نیستند، زیرا سیستمی که بخواهد محاسبات مربوط را انجام دهد و پس از سعی و خطا بتواند بعد از مدتی یک حسابداری صنعتی ایجاد کند، به پرسنل ماهر و تعریف شده‌ای نیازمند است. تیم‌های جمع‌آوری در این سیستم باید ثابت باشند تا بتوان به آنها آموزش داد. فهرست نویسی مسائل از سوی پرسنل این تیم باید به طور دائم انجام گیرد؛ یعنی همان راننده‌ای که در سیستم جمع‌آوری زباله کار می‌کند باید دائماً فهرستی از تمام مشکلات تهیه کند و به بخش دیگری به نام تدوین نظام و خطوط راهنما، که وظیفه‌اش تهیه و تدوین دستورالعمل‌هایی برای بهبود عملکرد (چه با مردم و چه با تیم‌های جمع‌آوری) است، انتقال دهد. همه اینها کارهایی است که دائماً باید روز آمد

شوند، چون شهر در واقع حکم موجود زنده را دارد. وجود آموزش - البته نه لزوماً آموزش کلاسیک - براساس خطوط راهنما و فهرست‌هایی که تهیه می‌شود بسیار مؤثر است. روابط عمومی قوی هم بسیار ضروری است، چون درصد بسیار زیادی از موفقیت سیستم مدیریت به جلب مشارکت مردم بستگی دارد؛ به خصوص در مورد جداسازی از مبدأ که همه آن بستگی به مشارکت مردم دارد. اگر مشارکت مردم جلب شود، به راحتی می‌توان هزینه‌ها را بدون وارد شدن به زمینه نوآوری‌های تکنولوژیک تا ۵۰ درصد کاهش داد. قصد من این نیست که بگویم در آن بخش‌ها مشکل وجود ندارد بلکه قصد من تأکید بر اهمیت مضاعف سیستم‌های پشتیبانی در مدیریت مواد زائد جامد شهری است.

### □ براساس نکاتی که اشاره شد، وضعیت کنونی کشور را در سیستم‌های مدیریت مدرن مواد زائد جامد شهری چگونه ارزیابی می‌کنید؟

○ با تعریفی که از سیستم جامع مدیریت مواد زائد جامد شهری ترسیم شد، می‌توان مدعی بود که در شهرهای ما و حتی در شهر بزرگی مثل تهران، چیزی به نام سیستم مدیریت مواد زائد جامد شهری وجود ندارد. با وجود تلاش‌های فراوانی که از سوی وزارت کشور و شهرداری‌ها - به خصوص در شمال کشور - انجام شده است، هنوز عقب ماندگی بسیاری به چشم می‌خورد. اکنون در زمینه دفن زباله در کشور، در حالت «تلنبار زباله» هستیم؛ و در واقع ما در دهه ۱۹۳۰ جهان پیشرفته قرار داریم. البته اینها شاخص‌های جهان سوم هستند.

شهرها در جهان سوم آنقدر سریع رشد می‌کنند که برنامه‌ریزی و مدیریت شهری باید دنباله رو آنها باشد. نکته بسیار مهم دیگر در این مورد، وجود خلأ فرهنگی در این زمینه است. دغدغه اصلی مدیران شهری در این است که زباله تولید شده کجا تخلیه گردد و در این بین به چگونگی آن توجه چندانی نمی‌شود. در حقیقت همان کاری که افراد ساکن در شهر با زباله‌های تولید شده در محدوده عمل خود انجام می‌دهند و آنها را از پنجره‌های اتومبیل یا خانه به بیرون پرتاب می‌کنند، اکنون در سیستم مدرن نیز همین کار با ماشین‌های جمع‌آوری زباله صورت می‌گیرد یعنی آنها این زباله‌ها را برای ما به بیرون پرتاب می‌کنند. این گونه ذهنیت هم در شهروندان و هم در مدیران و مسئولان باید دگرگون شود. تاکنون همه مسئله این بوده است که «کجا»؛ اما از این به بعد باید پرسید «چگونه». پس نیاز اصلی همانا انجام کارهای فرهنگی است. چنین چیزی هم تنها با آموزش، تبلیغات و آگاهی‌رسانی امکان‌پذیر است و باید در سطح ملی نیز عزم جدی برای آن فراهم آید. باید آنقدر تکرار شود تا فرهنگ جدید جا بیفتد و تثبیت گردد. با این کار خیلی از مشکلات حل خواهد شد. اگر چه، با کمبود ماشین‌آلات و بودجه مواجهیم، اما با همین مقدار نیز کارهای مؤثر بسیاری می‌توان انجام داد.

### □ موانع و راهکارهای ملی و منطقه‌ای استقرار این گونه

سیستم‌های مدرن در کشور را در چه عواملی می‌یابید؟  
○ مسائل مدیریت مواد زائد جامد در واقع مشکل ملی است. جالب این است که در دنیا هم - در کشورهای صنعتی البته - این مشکل را به عنوان مشکل ملی قلمداد کرده‌اند. به همین خاطر

است که استراتژی ملی مدیریت مواد زائد جامد شهری تدوین کرده‌اند. برای مثال، در امریکا یک استراتژی ملی تعریف شده که براساس چهار اولویت زیر شکل گرفته است:

۱- کاهش در مبدأ؛

۲- بازیافت (کمپوست داخل آن است)؛

۳- زیاله‌سوزی؛ و

۴- دفن بهداشتی.

می‌بایست به مدیریت مواد زائد جامد شهری به مثابه موضوع و مسئله‌ای ملی نگاه کرد و طبیعی است که باید استراتژی ملی منسجمی نیز در این زمینه تدوین گردد و عزم ملی پشتیبان آن نیز به وجود آید. نیاز ضروری دیگر، تدوین یک قانون مادر در این زمینه است که در استان‌های مختلف با قوانین منطقه‌ای و در شهرها با خطوط راهنما و ضوابط محلی متناسب با شرایط آنها تکمیل می‌شود.

در طرحی که هم‌اکنون وزارت کشور در دست انجام دارد، ایران به ۱۰ منطقه تقسیم شده است که هر کدام شرایط ویژه‌ای دارند. طبیعی است که مثلاً نمی‌توان شاخص‌های شمال کشور را در سمنان پیاده کرد.

گام بعدی در این مسیر آن است که باید این سیستم‌های مدیریت مواد زائد جامد را در تمام شهرها به طور مستقل ایجاد کرد. پس در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی باید اقدامات هماهنگی را انجام داد. به هر ترتیب، هر سازمانی که بخواهد این کار را انجام دهد باید تغییراتی زیربنایی در داخل خود ایجاد کند. با تعریفی که ذکر شد، می‌توان دریافت که کشور ما با آن شرایط فاصله بسیاری دارد. حتی شهرها را هم می‌توان بر مبنای جمعیت تقسیم‌بندی کرد. مثلاً شهرهای با بیش از ۵۰۰ هزار نفر جمعیت ممکن است ساختار و سازمان مشخصی داشته باشند ولی شرایط در کلان‌شهرها کاملاً متفاوت است. در هر حال هر شهری با توجه به اندازه‌اش سیستم مدیریت مواد زائد مخصوص خود را می‌طلبد. برای انجام این کار، طبیعی است که باید چارت سازمانی شهرداری‌ها تغییر یابد. ارائه مثالی ساده برای نشان دادن اهمیت سیستم پشتیبانی، موضوع را کاملاً روشن خواهد کرد: اکنون همه علاقه‌مندان که کار در زمینه مدیریت مواد زائد را به بخش خصوصی بسپارند ولی آیا شهرداری‌های کشور ما معیارها و دستورالعمل‌های مشخصی برای برخورد با بخش خصوصی در زمینه عقد قرارداد و هزینه‌های خدمات و جز اینها در اختیار دارند؟ در یک سیستم مدرن، شهرداری‌ها باید برای همین کار «اداره قراردادها» را ایجاد کنند. حال اگر در شهرهای کوچک امکان به وجود آوردن چنین اداره‌ای نیست، باید با کمک استانداری به این کار دست زد. در هر حال این وظیفه نباید معطل بماند. اکنون در کشور ما بخش خصوصی در مدیریت مواد زائد نقش بسیار کوچکی دارد. یکی از وظایف بسیار مهمی که استانداری‌ها می‌توانند انجام دهند، ظرفیت‌سازی برای ایجاد بخش خصوصی است. آموزش، تشویق و رفع موانع برای پا گرفتن بخش خصوصی بسیار اثرگذار است. البته قانونی که اکنون مراحل تدوین خود را می‌گذراند می‌تواند کارساز باشد. به هر حال ما برای استقرار سیستم‌های مدرن مدیریت زباله در کشور راه طولانی در پیش داریم.

در واقع استان اصلاً نقش اجرایی ندارد. اما چون در مدیریت مواد زائد جامد شرایط محلی متفاوتی به چشم می‌خورد، این مسائل باید در سطح استان در نظر گرفته شود؛ و ظرفیت‌سازی‌های لازم نیز در این زمینه به عهده استانداری‌هاست، به طوری که باید خدمات پشتیبانی، خطوط راهنما و یک مجموعه کاملاً علمی تحت عنوان مدیریت مواد زائد جامد در سطح استان موجود باشد. کار این مجموعه صرفاً می‌بایست تحقیق و بررسی در سطح استان باشد و با شناخت مشکلات و کمبودهای لجستیکی و علمی، استراتژی‌ها و سیاست‌های خاص منطقه‌ای را تدوین کند. البته باید توجه داشت که اجرا فقط در سطح شهر امکان‌پذیر است. اما از این نکته نیز نباید غافل شد که مثلاً برای ایجاد صنایع بازیافتی، خود شهرداری‌ها نمی‌توانند تک‌تک به ایجاد آنها اقدام کنند، چون حجم زباله هر شهر برای این امر بسیار اندک است و در حقیقت سیاست‌گذاری و پشتیبانی باید از طریق استانداری انجام شود، تا بدین ترتیب حتی حَرَف و مشاغل متعددی نیز در سطح استان ایجاد گردد. ما هنوز فاقد ظرفیت ساختاری مناسب در بخش خصوصی برای ورود در این امر هستیم.

#### □ عمده‌ترین مشکلات در سطح محلی (شهرداری‌ها) برای مدیریت مدرن مواد زائد جامد شهری کدام‌اند؟

○ در سطح محلی اولاً، شهرداری‌های کشور عمدتاً توان مالی لازم برای انجام این کار را ندارند (لااقل برای ایجاد سیستم‌های مدرن مدیریت مواد زائد جامد). در زمان حاضر اگر اقداماتی هم در زمینه دفع بهداشتی در سطح کشور انجام می‌گیرد به خاطر حمایت‌های وزارت کشور است که ۵۰ درصد بودجه این گونه طرح‌ها را تأمین می‌کند. اگر قرار باشد که از زمین برای دفن مواد زائد جامد استفاده شود، باید در عملیات، اگر نگوئیم متناسب با آخرین فناوری روز، دست کم می‌بایست حداقل‌های لازم رعایت گردد. رعایت این حداقل‌ها به معنی صرف هزینه از سوی شهرداری‌هاست که اکثرشان فاقد توان مالی کافی برای انجام آن هستند.

اگر مسئله مالی رفع شود، هنوز مسئله مهم‌تر مدیریتی باقی است. در شرایط حاضر حتی اگر تمام امکانات مالی مورد نیاز هم در اختیار شهرداری‌ها قرار گیرد، باز توان مدیریتی در آنها وجود ندارد. پس آنها باید آموزش ببینند و آموخته شوند. این آموزش نیز به نوع کلاسیک آن محدود نمی‌شود. وزارت کشور باید یک سری افراد را آموزش دهد و در سطح استان‌ها اعزام کند تا آنها نیز سطح دومی را آموزش دهند و به شهرها و شهرستان‌ها و دیگر مناطق اعزام کنند. به این ترتیب نوعی نظام آموزش فراگیر در سطح کشور به وجود می‌آید. اینها می‌توانند طرز تلقی از سیستم مدیریت مواد زائد جامد را تغییر دهند. اکنون در سطح شهر همدان - با وجود زحمات بسیاری که صورت می‌گیرد - به دلیل سطح پایین دانش مرتبط، متأسفانه راندمان بسیار پایین است. متوسط سن رفته‌گران بالاست و این افراد دیگر توان انجام کارهای سنگین را ندارند. کار در این زمینه باید تخصصی شود و متناسب با شهرها، این سیستم‌ها شکل خاصی به خود بگیرند. در سیستم مدرن و مستقلی که پیشنهاد می‌شود، پست مدیریت مواد زائد جامد باید در سطح معاون شهردار باشد. وقتی این تغییر صورت گرفت، همه

چیز باید متناسب با آن دگرگون شود. رسانه‌های جمعی مانند رادیو و تلویزیون در این تغییر دیدگاه می‌توانند بسیار مؤثر باشند.

□ اولین گام برای سیاستگذاری و طراحی در این زمینه، آگاهی یافتن از وضع موجود و شناخت فرصت‌ها و امکانات استقرار این گونه سیستم‌ها در کشور است. نقش تحقیقات در این باره و یافته‌اندوزی از تجربیات جهانی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

○ من در ادامه به چند مورد از قانون دفع مواد زائد جامد امریکا (۱۹۶۵) اشاره می‌کنم؛ که به اعتقاد من باید دقیقاً همین اقدامات در دستور کار ما نیز قرار گیرد:

- اعطای کمک‌های مالی و تکنیکی به دولت‌های ایالتی (استانداردی‌ها) و محلی (شهرداری‌ها) و نهادهای بخش خصوصی برای طراحی و توسعه برنامه‌های بازیافت و دفع مواد زائد.

- تشویق تحقیقات ملی و برنامه‌های توسعه برای اصلاح تکنیک‌های مدیریتی، سازماندهی مؤثر و اجرای روش‌های جدید و پیشرفته‌تر جمع‌آوری (روش‌های جمع‌آوری ما بسیار عقب افتاده است. سیستم جمع‌آوری در کشور ما نیمه مکانیزه و یا حتی سنتی است).

- انتشار و ترویج خطوط راهنما برای سیستم‌های جمع‌آوری، انتقال، جداسازی، بازیافت و دفع و نیز ارائه کمک‌های مالی در امر آموزش مشاغل مرتبط.

پس می‌بینید زمینه‌های کاری بسیار زیاد است. متأسفانه در بسیاری موارد وقتی هم کسانی در پی انجام نوآوری‌هایی در امر مدیریت مواد زائد هستند، به انحراف می‌روند. به نظر می‌رسد علت این امر آن است که اولاً از سیستم‌های مدیریت مواد زائد جامد شناخت کافی وجود ندارد؛ و در ثانی حرکت در جهت‌هایی صورت می‌گیرد که مقدری منافع مادی در آن وجود داشته باشد. برای مثال، زمانی که از آموزش سخن به میان می‌آید توجهی به آن نمی‌شود زیرا منافع مادی ظاهری ندارد. اما وقتی صحبت از ایجاد یک کارخانه کمپوست در میان باشد، توجه افراد زیادی به آن جلب می‌شود. اما به این نکته باید توجه داشت که هر چه قرار است طراحی و اجرا گردد - چه آموزش باشد و چه ایجاد کارخانه کمپوست - باید در چارچوب برنامه‌های سیستم مدیریت مواد زائد جامد انجام گیرد. در این صورت هر چقدر هم هزینه شود اشکالی ندارد ولی اگر خارج از آن چارچوب باشد، حتی صرف هزینه اندکی هم برای آن بی‌مورد است. تمام کمبودهایی که تا اینجا فهرست گردیدند، تنها با تحقیق و آموزش رفع می‌شوند. خطوط راهنما و ضوابط را نمی‌توان بدون مطالعه و تکیه بر تحقیقات تدوین کرد. زمانی که سیستم مدیریت مواد زائد در سطح استاندارد شهرداری استقرار یافت، در همه این سطوح باید تحقیقات مرتبط صورت گیرد. تاکنون در کشور برخی مطالعات و طرح‌های جامع انجام شده است که ارزشمند هستند؛ ولی ما به هر حال در ابتدای راه هستیم.

ما در این زمینه به علوم ناب<sup>(۱)</sup> نیازی نداریم؛ کافی است آنچه را که موجود است مطابق شرایط ایران کاربردی کنیم. چرا اکثر کارخانه‌های کمپوست کشور با مشکل راهبری مواجهند؟ هر کدام چند سال باید با سعی و خطا کار کنند تا سیستم‌ها بیفتند. علت اصلی

پانویس:

- 1- Source Reduction
- 2- Waste Minimization
- 3- Purescience
- 4- Pilot Project

آن است که بدون توجه به کم و کیف زباله در آن منطقه صرفاً الگو برداری ساده انجام شده است. به این ترتیب کاری که می‌شد در یک نمونه آزمایشی<sup>(۲)</sup> و با هزینه اندکی انجام گیرد، اکنون باید در یک کارخانه بزرگ و با هزینه بسیار بالا صورت پذیرد. سرانجام اینکه در بعضی از موارد باید فقط از سوله و تسمه نقاله آنها استفاده شود. چرا؟ چون بدون فکر و تحقیق کار شده است. در زمان حاضر اولویت در تحقیقات بیش از هر چیز به دست آوردن شناخت از کم و کیف زباله و اقدام براساس یافته‌های علمی است.

□ جنابعالی عملکرد نهادها و سازمان‌های متولی حفظ بهداشت جامعه را، که به نوعی با مدیریت مواد زائد جامد شهری مرتبط هستند، چگونه ارزیابی می‌کنید؟ به چه روش‌هایی می‌توان در افزایش کارایی این سازمان‌ها در رسیدن به اهداف حفظ و ارتقای کیفیت زیست محیطی کوشید؟

○ سازمان محیط زیست تنها متولی محیط زیست و تنها نهاد تضمین‌کننده کیفیت زیست محیطی در کشور است. در شرایط حاضر، یکی از بزرگ‌ترین مشکلات زیست محیطی کشور تلنبار زباله است. سازمان محیط زیست باید بسیار بیش از آنچه که اکنون به زباله می‌پردازد به آن توجه داشته باشد. براساس اصل ۵۰ قانون اساسی، فضای عمل بسیار زیادی وجود دارد. در این سازمان باید بخش مشخصی برای مدیریت مواد زائد (چه شهری و چه روستایی) ایجاد شود.

نظارت و تدوین ضوابط و مقررات ملی در این زمینه با این سازمان است. برای مثال، ایجاد کارخانه کمپوست و امثال آن - که کاری توسعه‌ای است - باید براساس ضوابط این سازمان صورت گیرد. البته متولی این امر در سطح ملی وزارت کشور است که باید هماهنگی نزدیک‌تری با سازمان محیط زیست داشته باشد. ارتباط نزدیک و شفاف این دو در رسیدن به استراتژی ملی بسیار مفید خواهد بود. در سال‌های اخیر کمیته‌هایی در این زمینه تشکیل شده و کارهایی مهم انجام گرفته است؛ ولی - به اعتقاد من - در کشور ما به مسئله زباله بسیار بی‌توجهی شده است. تاکنون توجهی که به فاضلاب شده هرگز به زباله نشده است؛ در حالی که در واقع و به دلایل مختلف این بر آن یکی مقدم است.

□ در پایان اگر نکته‌ای برای تکمیل بحث به نظرتان می‌رسد، اشاره بفرمایید؟

○ در طول این سال‌ها، سازمان‌ها و نهادهای زیادی در حیطه مدیریت مواد زائد جامد تلاش کرده‌اند. ذکر کمبودها به این معنا نیست که زحمات آنها نادیده گرفته شده است. اگر حجم بودجه، امکانات و توجه فعلی که به مدیریت زباله وجود دارد یکصد برابر هم شود، باز بجا و ضروری است - چه از نظر ایجاد شغل برای جوانان، چه از نظر تأمین بهداشت و سلامت جامعه، و چه از لحاظ حفظ ثروت‌های ملی. اینها سخنان ایده‌آل گرایانه نیست بلکه ما با انجام آنها بسیار سریع جواب خواهیم گرفت چون این حوزه، قلمرویی است که برگشت سرمایه در آن بسیار سریع است.

□ با سپاس از شما.

# شوراها و چرخه اجرای ماده ۱۳۶

علیرضا ترابی

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت بازرگانی، وزارت نیرو، وزارت پست و تلگراف و تلفن، وزارت آموزش و پرورش، وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، سازمان تربیت بدنی، نیروی انتظامی، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان جنگل‌ها و مراتع آبخیزداری، وزارت راه و ترابری و وزارت کار و امور اجتماعی. وظایفی از این دستگاه‌ها که برای واگذاری به شهرداری‌ها پیشنهاد شده‌اند، عمدتاً از نوع اجرایی و هزینه بر هستند. از جمله این وظایف می‌توان به اینها اشاره کرد:

- بررسی مستمر نیازمندی‌های مسکن
- نظارت بر فعالیت نانوایی‌ها
- آب و برق رسانی
- دفع فاضلاب شهر
- ایجاد مهارت لازم در امر خواندن و نوشتن
- توزیع کتب درسی
- و انجام امور درمانی و بهداشتی

طبیعی است که واگذاری این وظایف - آن هم در حوزه اجرا - هیچ کمکی به مدیریت واحد شهری و ایجاد هماهنگی در آن نمی‌کند. بدین ترتیب، چنین به نظر می‌رسد که منطبق با وظایف، کاستن از بار هزینه‌های دولت و گذاشتن آن بر دوش شهر و شهروندان و شهرداری‌هاست.

در شرایط فعلی، آنچه به لحاظ قانونی در حوزه اختیارات شوراهاست، این است که صبر پیشه کنند و چشم بدوزند تا هر گاه واگذاری وظیفه‌ای به تصویب رسید، اگر انجام آن را به وسیله شهرداری مناسب دانستند، بودجه مورد نظر را تصویب کنند؛ در غیر این صورت از تصویب بودجه سرباززند و این یعنی صرف وقت و هزینه بسیار. چنین روندی در اجرای ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه، نه تنها به تنظیم و هماهنگی امور نمی‌انجامد، بلکه درگیری‌هایی را نیز میان دستگاه‌های مجری و تصمیم‌گیر در اداره امور شهر ایجاد می‌کند.

اما آنچه با نگاهی فراخ‌تر به قانون می‌توان از شوراها انتظار داشت، این است که حال که قرار است شوراها در مرحله آخر وارد چرخه شوند و اعتبار لازم برای اجرای وظیفه‌ای به وسیله شهرداری را تصویب کنند - یا تصویب نکنند - بهتر است که برای رسیدن به هدف مدیریت واحد شهری، از ابتدا در رایزنی‌ها و چانه‌زنی‌ها برای قبول یا رد وظایف حضور داشته باشند. برای این کار، حضور یک نماینده از شورای عالی استان‌ها کافی نیست، بلکه حضور همه جانبه و پر حجم شوراها در شهرهای مختلف ضروری است.

گفتار خود را با این پرسش مهم آغاز می‌کنیم: به راستی شوراها می‌توانند در فرایند اجرای ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه ایفا کنند؟ آیا شوراها می‌توانند در فرایند اجرای ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه ایفا کنند؟ آیا شوراها می‌توانند در فرایند اجرای ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه ایفا کنند؟ تا براساس پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، وظایف قابل انتقال به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تعیین شود و پس از تصویب، شورا برای چگونگی اجرای آن، برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری کند؟ آیا شوراها می‌توانند در این فرایند به گونه‌ای دخل و تصرف کنند؛ برای مثال در پذیرش برخی وظایف و رد وظایف دیگر از خود مقاومتی نشان دهند؟ به راستی شوراها نسبت به روند اجرای ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه چه موضعی دارند و با واگذاری چه نوع وظایفی به شهرداری‌ها یا دهیاری‌ها موافق هستند و از دریافت چه نوع وظایفی گریزان‌اند؛ و چرا؟

اگر بخواهیم پاسخ خود را براساس مستندات قانونی و مصوبات شروع کنیم، پیش از همه باید به بند ۵ قسمت ب ماده ۱ قانون برنامه سوم توسعه اشاره کنیم که در آن از وظایف و اختیارات شورای عالی اداری چنین سخن به میان آمده است: «شناسایی و واگذاری وظایف، امور و فعالیت‌های قابل واگذاری دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها و بخش غیردولتی، با هدف رهاسازی دولت از تصدی‌های غیرضروری و همچنین تعیین نحوه ارتباط و مناسبات نظام اداری با شوراها و دهیاری‌ها، بخش و شهر».

در ماده ۱۳۶ قانون مذکور چنین آمده است: «به دولت اجازه داده می‌شود با توجه به توانایی‌های شهرداری‌ها، آن گروه از تصدی‌های مربوط به دستگاه‌های اجرایی در رابطه با مدیریت شهری را که ضروری تشخیص می‌دهد، براساس پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان امور اداری و استخدامی کشور، همراه با منابع تأمین اعتبار ذی ربط، به شهرداری‌ها واگذار نماید.»

همان‌طور که مشاهده می‌شود، قانونگذار نقشی برای شوراها در نظر نگرفته است، آن هم با این استدلال که شوراها وظیفه اجرایی بر عهده ندارند و این تنها شهرداری است که در حوزه مدیریت شهری، مسئول اجرای همه امور و فعالیت‌های عمرانی و شهری است. حال پرسش این است که آیا صرف این استدلال که شوراها وظیفه اجرایی ندارند، کافی است تا آنها از چرخه تصمیم‌گیری برای وظایفی که بعداً باید برای آن برنامه‌ریزی کنند، خارج گردند؟ در دنیایی که مهم‌ترین ضامن تحقق‌پذیری برنامه‌ها، نزدیکی برنامه‌ریز و برنامه‌پذیر است، چگونه در اجرای ماده ۱۳۶، نهاد برنامه‌پذیر (شهرداری و شورا) از نهاد برنامه‌ریز (وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی) جدا شده است؟ دستگاه‌هایی که برای واگذاری وظایف معرفی شده‌اند، عبارتند از:



## کمیسیون‌های عمران شهری را بشناسیم

محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

مجریه، قضائیه و نمایندگان بلاواسطه مردم، به آرای صادره چهره‌ای با ویژگی مقبولیت عامه و برخوردار از پشتوانه قضایی و امنیتی می‌بخشد و نماینده شهرداری بدون حق رأی و برای ادای توضیحات حاضر می‌شود. آرای کمیسیون با دو رأی موافق از نفوذ قانونی برخوردار می‌شوند.

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

شهرداری مکلف است که این تصمیم را به مالک ابلاغ کند. هر گاه مالک در مهلت مقرر اقدام به قلع بنا نکند، شهرداری رأساً اقدام می‌کند و هزینه آن را از مالک دریافت خواهد کرد.

ساختمان‌هایی که پروانه ساختمان آنها قبل از تاریخ تصویب نقشه جامع شهر صادر شده است از شمول تبصره ۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری معاف می‌باشند.

در معنای عام و کلی اعضا کمیسیون ماده ۱۰۰ قضاتی هستند که به پرونده تخلفات ساختمانی رسیدگی می‌کنند، بنابراین برای جلوگیری از اشتباه و خطای احتمالی و به منظور احقاق حق طرفین، مرحله تجدید نظر نیز برای آن پیش‌بینی شده است.

در این مرحله پرونده بار دیگر در مرجعی بالاتر رسیدگی می‌شود و در صورت تأیید رأی قبلی به مرحله اجرا در می‌آید.

تبصره ۱۰ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری بیان می‌دارد: در مورد آرای صادره از کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، هر گاه شهرداری یا مالک (یا قائم مقام او) از تاریخ ابلاغ رأی ظرف مدت ده روز نسبت به آن رأی اعتراض نماید، مرجع رسیدگی به این اعتراض کمیسیون دیگر ماده ۱۰۰ خواهد بود که اعضای آن غیر از افرادی باشد که در صدور رأی قبلی شرکت داشته‌اند. رأی این کمیسیون قطعی است.

### □ کمیسیون ماده ۵

براساس ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بررسی و تصویب طرح‌های تفصیلی شهری و تغییرات آنها در هر استان به وسیله کمیسیونی به ریاست استاندار و با عضویت رئیس شورای شهرستان و

کمیسیون واژه‌ای است که از زبان فرانسه وارد زبان فارسی شده و به جمعی گفته می‌شود که به منظور تحقیق و مطالعه درباره‌ی طرحی یا مسئله‌ای تشکیل می‌گردد.

در زمینه عمران شهری، کمیسیون‌هایی تشکیل می‌شود که هر کدام مبنای قانونی، اهداف، اعضا، شرح وظایف و مسئولیت مشخصی دارند. آشنایی با این کمیسیون‌ها و گستره وظایف آنها برای اعضای شورای اسلامی شهرها و کسانی که در حوزه مدیریت شهری تصمیم می‌گیرند، نه تنها مفید بلکه ضروری است.

در این شماره به معرفی مهم‌ترین کمیسیون‌های عمران شهری پرداخته می‌شود، با این توضیح که اطلاع از سازوکار و حوزه عملکرد کمیسیون‌ها می‌تواند به شناخت درست در سیاستگذاری و تصمیم‌گیری‌ها کمک نماید.

### □ کمیسیون ماده ۱۰۰

برای شروع عملیات ساختمانی نیاز به دریافت پروانه ساختمانی از شهرداری است. در غیر این صورت، شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمان‌های بدون پروانه یا مخالف پروانه به وسیله مأموران خود - اعم از آنکه ساختمان در زمین محصور یا غیرمحصور واقع شده باشد - جلوگیری کند. همچنین شهرداری می‌تواند برای متوقف ساختن عملیات ساختمانی، در صورت لزوم از مأموران انتظامی کمک بگیرد.

در موارد مذکور که از لحاظ اصول شهرسازی یا فنی یا بهداشتی قلع (از بین بردن) تأسیسات و بناهای خلاف مشخصات مندرج در پروانه ضرورت داشته باشد، یا اینکه ساختمان بدون پروانه شهرداری، احداث - یا شروع به احداث - شده باشد، به تقاضای شهرداری موضوع در کمیسیون‌هایی مرکب از نماینده وزارت کشور و نماینده قوه قضائیه و یکی از اعضای انجمن شهر (شورای اسلامی شهر) مطرح می‌شود. این کمیسیون‌ها در عرف اداری و شهرداری به کمیسیون ماده صد معروف‌اند، چرا که براساس تبصره ۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها شکل می‌گیرد.

ترکیب کمیسیون به گونه‌ای است که به لحاظ حضور نمایندگان قوه

شهردار و نمایندگان وزارت فرهنگ و آموزش عالی، وزارت مسکن و شهرسازی و نماینده مهندسان مشاور تهیه کننده طرح و عضویت نماینده وزارت کشور تشکیل می گردد.

آن قسمت از نقشه های تفصیلی که به تصویب شورای شهر برسد برای شهردار لازم الاجرا خواهد بود. تغییرات نقشه های تفصیلی، چنانچه در اساس طرح جامع شهری مؤثر باشد، باید به تأیید شورای عالی شهرسازی برسد.

به موجب تبصره اصلاحی مصوب ۶۵/۹/۲۵ مجلس شورای اسلامی،

**کمیسیون های عمران شهری، براساس آیین نامه های داخلی خود، کار مشخصی دارند، جلسات آنها گاه به طور مستمر و منظم و گاه به صورت فوق العاده و برحسب ضرورت تشکیل می شود و مصوبات آنها بر طبق قانون برای ادارات و سازمان های ذی ربط لازم الاجراست.**

بررسی و تصویب طرح های تفصیلی شهری و تغییرات آنها در شهر تهران به عهده کمیسیون مرکب از نمایندگان وزرای مسکن و شهرسازی، کشور، نیرو (در حد معاونت ذی ربط)، سرپرست سازمان حفاظت محیط زیست و شهردار تهران یا نماینده تام الاختیار او و رئیس شورای شهر تهران است.

محل دبیرخانه کمیسیون در شهرداری و دبیر آن شهردار تهران یا نماینده تام الاختیار او خواهد بود. جلسات این کمیسیون با حضور اکثریت اعضا رسمیت می یابد و تصمیمات کمیسیون با حداقل چهار رأی موافق معتبر است.

به موجب بند ۷ همین قانون شهرداری ها مکلف به اجرای مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران هستند و در موارد ابهام و اشکال و اختلاف نظر در نحوه اجرای طرح های جامع و تفصیلی شهری، مراتب در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مطرح می گردد و نظر شورای مذکور قطعی و لازم الاجراست.

#### □ کمیسیون ماده ۱۳

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۵۵/۲/۲۷ بنا به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و به استناد ماده ۸ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تبیین وظایف آن، آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها را تصویب کرد.

براساس ماده ۱۳ این آیین نامه، به منظور بررسی و تصمیم گیری مقدماتی در مورد پیشنهادهای مربوط به احداث شهرک های جدید براساس مقتضیات و نیازهای منطقه و اجرای وظایف مقرر در این آیین نامه در مرکز هر

استان کمیسیونی به ریاست استاندار و شرکت مقامات زیر تشکیل می گردد و تصمیمات آن با رأی اکثریت مجموع اعضا معتبر خواهد بود:

۱- معاون استاندار در امور عمرانی، که ضمناً قائم مقام استاندار در غیبت او خواهد بود

۲- مدیر کل مسکن و شهرسازی استان، که ضمناً دبیر کمیسیون را نیز بر عهده خواهد داشت

۳- مدیر کل کشاورزی و منابع طبیعی استان

۴- رئیس دفتر مهندسی استان

۵- رئیس دفتر برنامه و بودجه استان

۶- مدیر کل راه و ترابری استان

۷- مسئول جهاد سازندگی استان.

به موجب تبصره های همین ماده، در استان مرکزی به جای مدیر کل مسکن و شهرسازی استان نماینده واحد شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی و به جای رئیس دفتر مهندسی استان، نماینده حوزه معاونت عمرانی وزارت کشور عضویت کمیسیون را خواهند داشت. به علاوه، در صورت لزوم از دبیر شورای نظارت بر گسترش شهر تهران نیز برای شرکت در کمیسیون دعوت به عمل خواهد آمد.

در هر مورد که حضور نمایندگان هر یک از سازمان های دولتی در کمیسیون لازم و میسر تشخیص داده شود، از آنها نیز دعوت به عمل خواهد آمد.

#### □ کمیسیون اماکن متبرکه

به منظور نظارت و کنترل ساختمان ها و اماکن متبرکه - و به ویژه مساجد - کمیسیون هایی در ادارات اوقاف مرکز هر استان تحت عنوان «کمیسیون بررسی اماکن متبرکه» تشکیل می گردد. اعضای این کمیسیون عبارتند از:

۱- نماینده روحانیت

۲- نماینده سازمان اوقاف

۳- نماینده سازمان تبلیغات اسلامی

۴- نماینده وزارت مسکن و شهرسازی (اداره کل مسکن و شهرسازی)

۵- نماینده وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی

۶- نماینده وزارت فرهنگ و آموزش عالی

۷- نماینده استانداری

۸- نماینده شهرداری.

شهرداری پس از تصویب طرح ها در این کمیسیون، طبق مقررات اقدام به صدور پروانه ساختمانی خواهد کرد.

منابع:

۱- شفیع پور، صادق (به کوشش): قانون شهرداری، انتشارات مجد، چاپ سوم، ۱۳۸۱.

۲- عبّادی، شیرین؛ حقوق معماری، انتشارات روشنگران، چاپ اول، ۱۳۷۱.

۳- وزارت مسکن و شهرسازی، مقررات شهرسازی و معماری و طرح های جامع، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ چهارم، ۱۳۷۷.

## حکومت های محلی و اداره شهر در ترکیه

ترجمه و تلخیص: تاراس گالستان



ترکیه - استانبول

از مقررات مذکور به راحتی می توان دریافت که نهادهای اداره کننده محلی در ترکیه بخش اجرایی جدایی ناپذیر از دولت مرکزی به شمار می آیند. مقامات محلی، با تصمیم های تصمیم سازان ذی ربط ممکن است آیین نامه هایی را به منظور تضمین اجرای قوانین و مقررات مرتبط با حوزه خود صادر کنند. همچنین با کسب مجوز از کابینه، قادرند اتحادیه هایی را به منظور به اشتراک گذاشتن ضرورت های جمعی و هر چه کارآمدتر ساختن راهکارها در خود تشکیل دهند.

مسئولان اداره محلی می توانند با اجازه وزیر کشور و با اطلاع وزارت امور خارجه، ترتیباتی را برای خواهر خوانده شدن با دیگر شهرها و شهرداری های جهان فراهم آورند.

در زمان حاضر چنین رابطه ای بین شهرداری آماسیه (Amasya) (منطقه ای در بخش میانی ترکیه) و ساپورو (Saporo) واقع در ژاپن، برقرار است. نرخ هزینه های دولت محلی در مقایسه با تولید ناخالص داخلی (GDP) و هزینه های عمومی دولت (GGE) حدود ۳ تا ۱۴ درصد است.

در بین مقامات محلی، با توجه به افزایش روزافزون شهرنشینی، شهرداری ها اهمیت بسیاری دارند.

### انواع ادارات محلی

مقامات محلی در ترکیه ۳ نوع مختلف دارند: شهرداری ها، ادارات خاص استانی و سازمان های اداره روستایی.

### نگاهی اجمالی

تاریخچه اداره محلی در ترکیه به اواسط قرن ۱۹ برمی گردد؛ با وجود این، نهاد مذکور شکل دائمی خود را پس از تأسیس جمهوری در سال ۱۹۲۳ پیدا کرد. قوانین اصلی اداره محلی نیز در همان سال به اجرا درآمد. قانون اساسی دولت جمهوری نیز مقرراتی را در خصوص این نهادها وضع کرد. در همین زمینه قانون اساسی فعلی ترکیه، که مصوب ۱۹۸۲ است، نیز موادی را مرتبط با نهاد اداره محلی در خود دارد. مطابق این مقررات:

- مسئولان اداره محلی شرکت های دولتی هستند که برای مواجهه با نیازهای محلی معمول ساکنان بخش ها، مناطق شهری و روستاها تأسیس شده اند؛ که ارگان های تصمیم گیر آنها از طریق انتخاباتی که اصول ساختاری آن در قانون آمده است، برگزیده می شوند.

شکل، وظایف و توان نهاد اداره محلی می بایست مطابق با اصول قانونی تنظیم گردد.

- ادارات با توجه به ساختارها و عملکردهای خود کلیتی را تشکیل می دهند که می بایست مطابق قانون تنظیم شوند. سازماندهی و عملکردهای ادارات براساس اصول تمرکز و ادارات محلی هستند.

- ساختار اداره مرکزی در ترکیه با توجه به موقعیت جغرافیایی، شرایط اقتصادی و نیازهای خدماتی به بخش های مختلف تقسیم شده است. بخش ها خود به سطوح پایین تر منطقه اداری تقسیم شده اند. اداره بخش ها براساس اصول تفویض قدرت بیشتر است.



## ۱- شهرداری‌ها

عمده‌ترین قانونی که به شهرداری‌ها قدرت و مسئولیت می‌دهد، ماده شماره ۱۵۸۰ مصوب ۱۹۳۰ است. براساس این قانون یک اداره شهری می‌تواند در محلی که بیش از ۲۰۰۰ ساکن داشته باشد تأسیس شود. اداره شهری نیز می‌بایست همانند استان‌ها و بخش‌ها، بدون توجه به جمعیت خود کارآمد شود.

با افزایش جمعیت در ترکیه، تعداد شهرداری‌ها نیز در آن افزایش یافته و از ۴۲۱ شهرداری در سال ۱۹۲۳ به ۲۸۳۵ شهرداری در سال ۱۹۹۷ رسیده است.

نرخ فعلی جمعیتی که در شهرداری‌های مختلف زندگی می‌کنند بیش از ۷۰ درصد از جمعیت کل کشور است؛ حال آنکه این رقم در سال ۱۹۳۰ حدود ۲۶ درصد بوده است.

### نهادهای اداره کننده محلی در ترکیه بخش اجرایی جدایی ناپذیر از دولت مرکزی به شمار می‌آیند

در سال ۱۹۸۴ نوع متفاوتی از ادارات شهری با نام «شهرداری‌های کلان شهری» شکل گرفتند که در برگیرنده «شهرهایی با بیش از یک منطقه در مرزهای خود» هستند. برای اولین بار این ادارات در استانبول، آنکارا و ازمیر شکل گرفتند. تعداد این ادارات بعدها به ۱۵ مورد در کل کشور رسید. نرخ جمعیت کلان شهری در مقایسه با جمعیت کل شهری و جمعیت کل کشور، به ترتیب ۴۱/۶ درصد و ۲۹ درصد است.

## ۱-۱- وظایف شهرداری‌ها

### ۱-۱- الف- شهرداری‌های معمولی

چارچوب عملکردی شهرداری‌ها مطابق قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۹۳۰ تعریف شده است که طیف وسیعی از مسئولیت‌ها را به آنها واگذار می‌کند. در کنار آن مواد قانونی بسیار دیگری وجود دارند که توانایی‌ها و مسئولیت‌های مختلفی را برای این نهاد تعریف می‌کنند.

اصلی‌ترین خدماتی که شهرداری‌ها عهده‌دار آن هستند بدین شرح‌اند:

- برنامه‌ریزی شهری و اجرا، تهیه نقشه‌ها و قوانینی برای ساخت و ساز و صدور مجوز ساخت.
- توسعه زمین و بازگشایی نواحی جدید برای اسکان.
- نوسازی شهری.
- برنامه‌ریزی و ساخت مسکن‌های اجتماعی.
- سازماندهی و مدیریت سیستم‌های حمل و نقل جمعی، ترمینال‌های مسافربری و حمل کالا و قطعات پارکینگ.
- ساخت و نگهداری از پارک‌ها و دیگر مناطق سبز.
- ساخت و حفظ و نگهداری از راه‌های شهری، میدان‌های عمومی و پل‌ها.
- فراهم آوردن تأسیسات زیربنایی همچون آب و فاضلاب و

امکانات عمومی دیگر از جمله خدمات گازرسانی.

- جمع‌آوری زباله‌ها و مواد زائد، و نظافت فضاهای عمومی.
- فراهم آوردن خدمات پیشگیری از حریق و آتش‌نشانی.
- تأسیس و اجرای امکانات کشتارگاهی.
- تأسیس و مدیریت امکانات تفریحی، ورزشی و فرهنگی.
- فراهم آوردن خدمات دامپزشکی.
- ایجاد و مدیریت امکانات رفاهی و بهداشتی همانند بیمارستان، کودکانستان، خوابگاه، نوانخانه، سرای سالمندان و جز اینها.

- تدوین سیاست‌های شهری.

- قانون‌مند کردن تولید زباله‌های صنعتی با توجه به آلودگی‌های زیست محیطی.
- حفاظت و حمایت از نواحی با ارزش طبیعی و تاریخی همانند نواحی ساحلی.

- خدمات مربوط به ازدواج.

- آموزش‌های شغلی (حرفه‌ای).

- کمک و حمایت از فقرا، معلولان و دیگر نیازمندان.

علاوه بر این، مطابق ماده ۱۹ قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۹۳۰، پس از تکمیل وظایف و خدمات مشخص شده در قانون، شهرداری‌ها می‌توانند هر نوع فعالیتی را که مطابق با نیازهای ساکنان آنان باشد انجام دهند.

پس از دهه ۱۹۳۰ در نتیجه توسعه اجتماعی - اقتصادی و تکنولوژیکی در ترکیه، تغییرات عمده‌ای در نیازها و انتظارات عموم در سطح محلی و در ساختار اسکان شهری پدید آمده است. به این ترتیب ارزش‌گذاری مجددی در حوزه فعالیت‌های شهرداری انجام شده تا با نیازهای تغییر یافته زندگی شهری مواجه شود.

اصلی‌ترین تغییر در دوران بعد از جنگ جهانی دوم اتفاق افتاد؛

### مقامات محلی در ترکیه ۳ نوع مختلف دارند: شهرداری‌ها، ادارات خاص استانی و سازمان‌های اداره روستایی

دوره‌ای که شتاب در گام‌های شهرنشینی بر عملکردهای شهری دهه ۱۹۵۰ تأثیر گذاشت. در دهه ۱۹۶۰ حوزه توانایی‌های شهرداری‌ها در تنظیم فعالیت‌های اقتصادی شهری و مصرف بسط یافت. در دهه ۱۹۷۰ وظایف خاصی در حوزه حفاظت از محیط زیست بر وظایف آنان افزوده شد.

### ۱-۱- ب- شهرداری‌های کلان شهری

شهرداری‌های کلان شهرها مطابق ماده ۳۰۳۰ قانون می‌بایست در مرزهای خود دو نوع اداره داشته باشند. به همین دلیل مسئولیت‌ها و حیطه عملکرد آنها بین شهرداری‌های کلان شهر و شهرداری‌های منطقه تقسیم شده است. مسئولیت‌های شهرداری‌های کلان شهر را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

### طراحی طرح جامع شهر

- تأیید طرح‌های اجرایی طرح جامع که به وسیله شهرداری‌های مناطق تهیه شده، و نظارت بر اجرای آنها.
- ساخت و اجرای تأسیسات زیرساختی عمده‌ای چون سیستم‌های آب و فاضلاب، آب‌ها و مواد زائد.
- سیستم‌های گرمایی و گاز رسانی
- انتخاب سایت‌های دفن مواد زائد.
- ساخت و نگهداری از راه‌های اصلی، پل‌ها، میدان‌ها و جز آنها.
- تحقق پروژه‌ها در مقیاس شهر.
- پارک‌های بزرگ.
- ساخت و اجرای پایانه‌های مسافربری و حمل کالا.

### منطقه‌ای است.

- هماهنگی و کنترل فعالیت‌های شهرداری‌ها در مرزهای خود.
- رفع برخوردهای میان شهرداری‌ها در مرزهای خود.
- در سال ۱۹۸۴ قانون شهرداری‌های کلان‌شهر، نیاز به خدمات بین‌شهری را مطرح ساخت و اجرای آن را از طریق طرح‌ها و برنامه‌هایی که به وسیله شهرداری‌های کلان‌شهر در چارچوب اهداف طرح‌های توسعه ملی تهیه می‌شوند، لازم دانست.
- خدمات شهری غیر از آنچه به طور مجزا در حیطه وظایف شهرداری‌های کلان‌شهر ذکر گردید، به وسیله شهرداری‌های منطقه و یا به طور مشترک به وسیله شهرداری‌های کلان‌شهر و منطقه‌ها ارائه می‌شود.

### ۱-۲- تشکیلات اداری شهرداری

#### ۱-۲- الف - شهرداری‌های معمولی

- این نوع شهرداری‌ها ۳ ارگان اصلی دارند: شهردار، شورای شهر، و کمیته اجرایی شهری.
- شهرداران از طریق رأی‌گیری عمومی، هر پنج سال یک بار، انتخاب می‌شوند. این اشخاص معرف شهرداری‌اند و به عنوان یک فرد اجرایی تلقی می‌شوند. با وجود اینکه شهرداران در دوران انتخابات به عنوان نماینده یک حزب خاص نامزد می‌شوند، در صورت انتخاب شدن می‌بایست از سمت اداری خود در حزب استعفا کنند.
- اعضای شورای شهر نیز به عنوان اعضای عمده تصمیم‌ساز، به ریاست شهردار، هر پنج سال یک بار انتخاب می‌شوند. تعداد اعضای شورای شهر بین ۹ تا ۵۵ نفر - به نسبت جمعیت شهرداری‌ها - متغیرند. تعداد اعضا برای شورای کلان‌شهر بیش از این نیز می‌تواند باشد.

در سال ۱۹۸۴ نوع متفاوتی از ادارات شهری با نام شهرداری‌های کلان‌شهری شکل گرفتند که در برگیرنده «شهرهایی با بیش از یک منطقه در مرزهای خود» هستند

- مکان‌یابی، ساخت و اجرای گورستان‌ها.
- نامگذاری و شماره‌گذاری همه خیابان‌های اصلی عمومی.
- ساخت و اجرای بازارهای عمده‌فروشی و کشتارگاه‌ها.
- همکاری با پلیس شهری و خدمات آتش‌نشانی.
- همکاری در انجام اقدامات لازم پس از وقوع بلایای طبیعی در مقیاس شهر.
- دخالت در دیگر خدماتی که بیش از ظرفیت شهرداری‌های



کلان شهر یا معاون منتخب وی بر عهده دارد، یک ارگان مسئول تصمیم گیر و اجرایی است.

اعضای این نهاد عبارتند از دبیر کل حکومت کلان شهر و رئیس دپارتمان توسعه و برنامه ریزی شهری، امور عمومی، مالی، حقوقی، پرسنلی و اداری.

شهرداری های منطقه ای نیز ساختاری متشکل از شهردار، شورای شهر و کمیته اجرایی دارند. شهرداران و اعضای شورای شهر به وسیله مردم برای مدت ۵ سال انتخاب می شوند. شکل کمیته اجرایی و نشست های آن، همانند شهرداری های معمولی است.

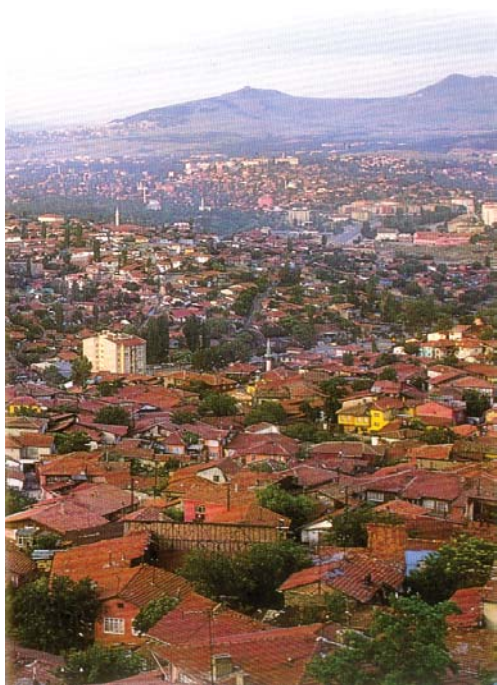
### ۱-۳- رفع برخوردهای بین نهادها

در مواردی که برخوردی بین شهردار و کمیته اجرایی شهر پیش آید، موضوع به شورای شهر - که تصمیم گیر نهایی درباره آن است - ارائه می گردد. با وجود این، هم شهردار و هم کمیته اجرایی ممکن است در صورت عدم رضایت از تصمیم شورا موضوع را به فرماندار ارجاع دهند. در این حالت تصمیم نهایی به وسیله کمیسیون دپارتمان<sup>(۱)</sup>، به ریاست فرماندار و عضویت برخی سران دولتی برای شهرداری های مناطق، و به وسیله شورای دولت و دادگاه عالی اداری برای شهرداری های بخش ها، اتخاذ می شود. اگر برخورد بین شهردار یا کمیته اجرایی و شورای شهر باشد، رویه مشابهی در پیش گرفته می شود. در هر دو حالت شورای دولت پیش از هر نوع تصمیم گیری، موظف به دریافت آرای کمیسیون دپارتمان (از طریق فرماندار) است.

### ۲- امور مالی شهری

#### ۲-۱- درآمدها

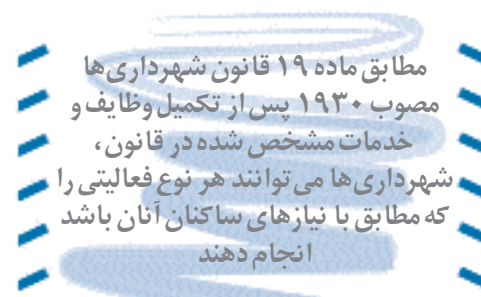
اداره کنندگان شهری از منابع مختلفی، مطابق قانون، مجاز به



آتکارا - نمایی از شهر

شورای شهر نشست های معمول خود را سه بار در سال در ماه های فوریه، ژوئن و اکتبر تشکیل می دهد. جلسات خاص نیز با حضور شهردار، فرماندار و ۱۳ اعضای شورا در مواقع لازم شکل می گیرند.

شورا در حالت عادی با حضور نیمی از اعضا تشکیل می گردد و با آرای نیمی از اعضای حاضر تصمیم گیری می کند. در برخی موارد به آرای بیشتری برای تصمیم گیری نیاز است.



کمیته اجرایی شهری، به ریاست شهردار، هم تصمیم گیر و هم اجرا کننده امور شهری است و برخی از اعضای آن انتخابی و بقیه نیز انتصابی اند. تعداد اعضای انتخابی حداکثر نیمی از اعضای انتصابی است و حداقل ۲ نفر است. این اعضا را شورا و از میان اعضای آن برای یک سال انتخاب می کند.

کمیته مذکور به عنوان مسئول اجرایی، در واقع اجرای صحیح فعالیت های شهرداری را مطابق با تصمیمات شورا مد نظر قرار می دهد. جلسات این کمیته به طور هفتگی برگزار می شود.

### ۱-۲- ب - شهرداری های کلان شهرها مطابق با ماده

قانونی مرتبط مصوب ۱۹۸۴ عمل می کنند. این قانون معرف سازمان ۲ محوره در مرزهای شهر است: یکی شهرداری کلان شهر و دیگری شهرداری های منطقه ای. همان گونه که پیش از این نیز اشاره شد، شهرداری کلان شهر ملزم به تشکیل بیش از یک شهرداری منطقه ای است.

ساختار حکومت کلان شهر شامل ۳ ارگان اصلی است: شهردار کلان شهر، شورای کلان شهر و کمیته اجرایی کلان شهر. شهردار کلان شهر برای مدت ۵ سال انتخاب می شود. وی مدیر اجرایی، هماهنگ کننده امور کلان شهر و معرف حکومت آن است. او حق وتو در تمام تصمیم گیری های شورای کلان شهر یا شورای شهری منطقه ای را دارد. شورای کلان شهر، به ریاست شهردار کلان شهر، مهم ترین ارگان تصمیم گیری شهرداری به شمار می آید. این شورا متشکل از شهردار کلان شهر، شهرداران مناطق و ۱۵ اعضای شورای شهر منطقه ای است. اعضای شورا برای یک دوره ۵ ساله انتخاب می شوند.

مارس، ژوئیه و نوامبر ماه های برگزاری نشست های معمول شورای کلان شهر هستند. جلسات خاص نیز می تواند در صورت ضرورت، با فراخوان شهردار کلان شهر برگزار گردد. رویه تصمیم گیری ها، با تفاوت هایی جزئی، مشابه شهرداری های عادی است. کمیته اجرایی کلان شهر، که ریاست آن را شهردار

عمومی، فرهنگ، گردشگری، اقتصاد، تأسیسات زیربنایی و نظایر اینها اشاره کرد.

مقامات تصمیم‌گیر در ادارات خاص استانی، شوراهای استانی هستند که برای مدت ۵ سال انتخاب می‌شوند. نهاد اجرایی آن نیز، کمیته اجرایی است که اعضای آن را شورای استانی از بین اعضای شورا انتخاب می‌کند. رئیس هر دو نهاد استاندار است.

### کارکنان ادارات محلی

کارکنان ادارات محلی به چهار گروه تقسیم می‌شوند: کارمندان دولت، کارکنان دائم، کارکنان فصلی و کارکنان استخدامی قراردادی. با چند استثنا، کارکنان معمولاً به صورت محلی ثبت نام می‌شوند و استخدام می‌گردند. از جمله این استثناها دبیر عمومی شهرداری کلان شهری است که به وسیله شهردار و پس از تأیید وزارت کشور انتخاب می‌شود. همچنین مدیر اداره خاص استانی، دومین مقام پس از استاندار، به وسیله وزارت کشور انتخاب می‌شود.

مقامات محلی مجاز به افزایش بی‌رویه تعداد کارکنان خود نیستند. استخدام افراد می‌بایست براساس محدودیت‌های مشخص شده در قانون و قواعد تعریف شده به وسیله حکومت باشد. در عین حال، تعلیق یا اخراج کارکنان بر عهده مقامات محلی است که ملزم‌اند مطابق اصول قانونی برخورد کنند.

کسب درآمد هستند. این روش‌ها را می‌توان بدین شرح طبقه‌بندی کرد:

درآمدهای مالیاتی - مقامات شهری اختیار جمع‌آوری مستقیم مالیات‌ها و هزینه‌های خاص را مطابق ماده قانونی درآمدهای شهری، دارند. علاوه بر این، قانون مالیات بر اموال نیز اختیار جمع‌آوری مالیات را از اموال به آنان می‌دهد.

جدا از مالیات‌های مستقیم، ۹/۲۵ درصد از مالیات دریافتی جمع‌آوری شده به وسیله دولت برطبق قانون، به شهرداری‌ها اختصاص داده می‌شود. این رقم بسته به جمعیت شهرداری‌ها تا ۶ درصد تقلیل می‌یابد.

در این بین قوانین متفاوتی برای شهرداری‌های کلان شهری وجود دارد. ۶ درصد از سهم ذکر شده بین شهرداری کلان شهر و شهرداری‌های مناطق توزیع می‌شود. علاوه بر این، شهرداری‌های کلان شهرها ۵ درصد از سهم مالیات جمع‌آوری شده دولت در مرزهای کلان شهر خود را نیز دریافت می‌کنند.

درآمدهای غیرمالیاتی - در این گروه مبالغ مشارکتی در سرمایه‌گذاری‌ها، درآمدهای انجمن‌ها و تعاونی‌های تحت مدیریت مقامات شهری، سودهای عملیاتی، درآمدهای حاصل از کالاهای متعلق به مقامات شهری، جریمه‌های دریافتی و نظایر اینها قرار می‌گیرند.

- ۳ درصد باقی‌مانده نیز حاصل از سرمایه‌های خاص و معاملات خصوصی است.

### ۲-۲- هزینه‌ها

هزینه‌های جاری، هزینه‌های سرمایه‌ای و هزینه‌های انتقالی بخش عمده هزینه‌های شهرداری‌ها را تشکیل می‌دهند. در این بین ۵۵ درصد به هزینه‌های جاری، شامل ۷۹/۶ درصد هزینه پرسنلی، ۰/۴ درصد هزینه‌های جبرانی، ۷ درصد خدمات، ۱۱/۵ درصد کالاها، ۰/۹ درصد اثاث و ۰/۶ درصد سایر اختصاص دارد؛ ۲۳ درصد هزینه‌ها سرمایه‌ای است، شامل ۱۸/۹ درصد تجهیزات و ماشین‌آلات حمل‌ونقل و ۸۱/۱ درصد ساختمان‌ها و تأسیسات و تعمیرات اساسی؛ و ۲۲ درصد نیز هزینه‌های انتقالی است، شامل ۱۳ درصد مصدوره و خرید املاک ثابت، ۷/۵ درصد مشارکت و جز اینها. در سال ۱۹۹۲، درصد هزینه شهری کل در مقایسه با GDP ۲/۴۱ درصد و درصد کل این هزینه‌ها در مقایسه با هزینه‌های دولت ۱۲/۳ درصد بوده است.

### ۳- ادارات خاص استانی<sup>(۳)</sup>

به وجود آمدن این نهادها به دوره امپراتوری عثمانی باز می‌گردد و هم‌اکنون نیز اینها مطابق قانونی که در سال ۱۹۸۷ برای گردش کارشان تصویب شده است، فعالیت دارند. تعداد این نهادها در ترکیه در زمان حاضر به ۸۰ نهاد می‌رسد.

مسئولیت‌های این ادارات به خاطر منطقه وسیعی که پوشش می‌دهند، بسیار زیاد است. حیطة مسئولیت این نهاد در برگیرنده چندین شهرداری و روستاهای اطراف آنهاست. از جمله این وظایف و مسئولیت‌ها می‌توان به مواردی درخصوص بهداشت، آموزش، کشاورزی، دامپروری، محیط زیست، ورزش، خدمات

منبع:

www. ibb. gov. tr

پانوشت:

1- Departmental Commission

2- Special Provincial Administration

آنگارا - نمایی کلی از شهر

# بوئنوس آیرس پاریس امریکای لاتین

نویسنده: ماری - فرانس شاپیرا  
ترجمه و تلخیص: مینو موسوی

شدن شهرها، که لازمه آن احیای استقلال سیاسی است، تحولات اساسی در ساختار سیاسی بوئنوس آیرس آغاز شد. از سال ۱۹۸۰، آرژانتین جزء جوامع سیاسی بود که دچار بحران‌های اقتصادی بی‌سابقه‌ای شد. بدین ترتیب، برای پایتخت این کشور نیز دوره تاریخی جدیدی آغاز شد.

در سال‌های ۱۹۸۹ تا ۱۹۹۹ تغییرات عمده‌ای برای کلان شهر شدن در بوئنوس آیرس به وجود آمد. در سال ۱۹۹۶ برای نخستین بار این شهر به قدرت سیاسی و نفوذ گسترده‌تر رسید و قوانین جدیدی که لازمه حیات سیاسی پایتخت دولت فدرال بود، برای آن تدوین شد. بدین ترتیب دوره پیشرفت که در امریکای لاتین برای رسیدن به قدرت سیاسی و اقتصادی و یک شهر مطرح و بزرگ شدن لازم است، در بوئنوس آیرس آغاز گردید.

بوئنوس آیرس در سال ۱۹۹۶ و مکزیکو در سال ۱۹۹۷ جزء آخرین پایتخت‌هایی بودند که به استقلال سیاسی دست یافتند. علت این عقب ماندن آن است که مکزیک و آرژانتین جزء دولت‌های فدرال هستند که پایتخت تاریخی و سیاسی و مهم‌ترین شهر آنها، یکی است.

در سال ۱۸۸۰ بوئنوس آیرس به عنوان پایتخت آرژانتین مطرح شد. شهردار این شهر به وسیله رئیس جمهور و شورای شهر انتخاب می‌شود و سایر انتخابات با آرای عمومی مردم انجام می‌گیرد. بوئنوس آیرس تبدیل به شهری شد که معرف یک ملت و سرزمین بود و به استقلال سیاسی دست یافت. ساختار سیاسی جدیدی نیز تعیین شد که محدوده عملکردهای شهرداری به صورت اصولی مشخص شود. ۳۵ درصد جمعیت کشور در این شهر زندگی می‌کنند و تولید ۵۵ درصد تولیدات خام کشور نیز در این شهر صورت می‌پذیرد.

اجرای سیستم مدیریت شهری صحیح، ایجاد حلقه ارتباطی میان مردم و شهر و تعیین جهت‌های سیاسی جدید برای آمایش سرزمین از عواملی بودند که بوئنوس آیرس را به عنوان کلان شهر مطرح کردند. از جمله موارد درخور ذکر «تمرکززدایی» است زیرا فضای استراتژیک و مناسبی را برای جهانی شدن به وجود می‌آورد. این حرکت در بوئنوس آیرس با دور رکن اصلی انجام شد: کلان شهر شدن و برقراری استقلال سیاسی. همین دور رکن، این شهر را به عنوان قلب ملت و نماد سرزمین مطرح کرد. از پیامدهای این سیاست‌ها، تعیین جهت‌های جدید اقتصادی در پایتخت بود. کلان شهر شدن و استقلال سیاسی بوئنوس آیرس

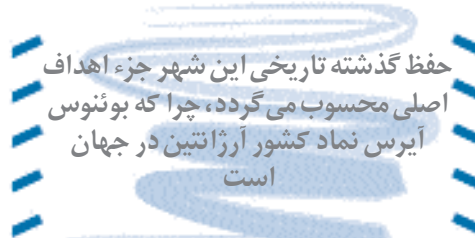


آرژانتین - بوئنوس آیرس

بوئنوس آیرس پایتخت آرژانتین و مهم‌ترین شهر این کشور است. بندر این شهر مرکز دادوستد با تمام شهرهای اروپاست. یک سوم جمعیت این کشور در بوئنوس آیرس زندگی می‌کنند. نطفه اولیه این شهر در سال ۱۵۸۰ شکل گرفته است. بوئنوس آیرس از نظر تاریخی و میراث فرهنگی ارزش فراوانی دارد. در این میان مشخصاً تلاش ویژه‌ای برای حفظ مجسمه‌ها، تندیس‌ها و یادبودهای ملی آن شده است؛ چرا که دولت آرژانتین می‌خواهد بوئنوس آیرس «تصویر ملت آرژانتین» در جهان باشد - به گونه‌ای که لقب «بابل دنیای مدرن» به بوئنوس آیرس داده شده است. مردم آرژانتین علاقه خاصی به این شهر دارند و می‌گویند که بوئنوس آیرس «قلب ملت» است. بوئنوس آیرس مسیر تحولی عظیم را طی کرده است تا به کلان شهری مطرح تبدیل شود و در ردیف بزرگ‌ترین و مهم‌ترین شهرهای جهان قرار گیرد. رکن اصلی این فرایند «استقلال سیاسی» است که در این مقاله به بررسی آن پرداخته می‌شود. امروزه این شهر مانند نگینی زیبا به ویژه در دل شب می‌درخشد. زیبایی این شهر به گونه‌ای است که آن را «پاریس امریکای لاتین» نامیده‌اند.

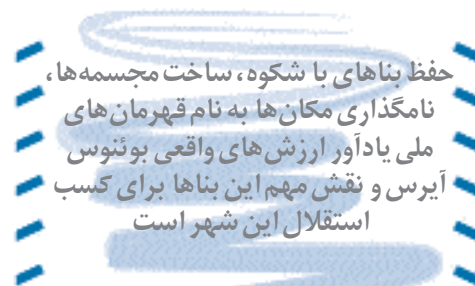
بوئنوس آیرس شهری است که بیش از ۱۲ میلیون نفر جمعیت دارد و سیر تحول عظیمی را پشت سر گذاشته است تا به کلان شهری مطرح در دنیا بدل گردد. همزمان با مسئله جهانی

ناشی از تمرکززدایی، دموکراسی، و اصول دموکراتیک تشکل‌های محلی در امریکای لاتین است. این حرکت عظیم با فعالیت‌های گسترده شهرداری‌ها همراه بود؛ زیرا بوئنوس آیرس در مقایسه با سایر کلان‌شهرها، ساختار نامنظمی داشت. از سال ۱۸۸۰ شهرداری این شهر به صحنه مبارزات سیاسی تبدیل شد.



در سال ۱۹۱۶ به دنبال اولین انتخابات شهرداری، نظام دموکراتیک در پایتخت به روی کار آمد. پس از گذشت سال‌ها، سیستم حاکم در بوئنوس آیرس بر مبنای دموکراسی، سندیکای کارمندان شهرداری و تشکل‌های سیاسی محلی که مستقل عمل می‌کردند، شکل گرفت. با استقرار دموکراسی، شهر از دیکتاتوری خارج شد و تحولات اساسی در شهرسازی به وجود آمد. ایجاد شاهراه‌های ارتباطی و بافت شهری در قلب شهر بوئنوس آیرس جزء موارد درخور توجه است و در این میان نقش شهرداری و نحوه عملکرد آن مطابق سیستم جهانی بس مشهود بوده است. ابزارهای اجرایی ناکافی، فقدان مشارکت شهروندان، و عدم کارایی مناسب سرویس‌های خدمات دهی شهرداری جزء مشکلات اصلی این شهر محسوب می‌شد. خارج کردن شهر از رکود، جلب توجه سرمایه‌گذاران، بهره‌گیری از بخش خصوصی، برنامه‌ریزی شهری و محیط‌زیست، ایجاد شهرداری در هر محله، به مانند پاریس، از جمله اقداماتی بود که در پایتخت به مرحله اجرا در آمد. این عملکردها باعث رونق اقتصادی و هجوم سرمایه‌گذاری‌های خارجی شد. سیاست احیا و بازسازی مرکز شهر تغییراتی اساسی را در سیمای شهر به وجود آورد. آمایش مجدد انبارهای مناطق قدیمی بندر پورتومادرو بسیار مهم بود، چرا که نمادی از پایان دوره انحطاط و زوال، و آغاز دوره پست مدرنیسم در بوئنوس آیرس به شمار می‌آمد.

ایجاد ساختار منظم شهری پیوندی جدی با حوزه سیاسی و اداری در بوئنوس آیرس دارد. توجه خاص دولت آرژانتین معطوف



به بوئنوس آیرس است. هر چند که شرایط برای طبقه متوسط چندان مناسب نیست، با این حال درآمد شهروندان بوئنوس آیرس

۲۴۰۰۰ دلار برای هر نفر در سال است که سه برابر بیشتر از حد متوسط در سایر شهرهای این کشور است. محله‌های مرکز و شمال این شهر بازسازی شده‌اند، به گونه‌ای که بوئنوس آیرس تجسمی از نوآوری و بازسازی است. مبارزه با فساد، بازسازی فضاهای عمومی شهر و تلاش در جهت نهادینه شدن مشارکت مردمی، در بوئنوس آیرس به انجام رسیده است و حفظ گذشته تاریخی این شهر جزء اهداف اصلی محسوب می‌گردد، چرا که بوئنوس آیرس نماد کشور آرژانتین در جهان است. بوئنوس آیرس به دلیل قدمت و گذشته تاریخی‌اش در واقع ثروت و فرهنگ و به نوعی عامل اصلی تحول این کشور محسوب می‌شود. قسمت‌های بندری منافع زیادی را برای این شهر دارد و از تجارت با اروپا، به خصوص با انگلستان، فواید زیادی به این شهر می‌رسد. شعاری که برای این شهر می‌دهند، چنین است: «آرژانتین جغرافیای ملی زیبایی دارد که بوئنوس آیرس قلب این جغرافیا محسوب می‌شود.»

### بوئنوس آیرس، شهر بناها و مجسمه‌های تاریخی

تلاش‌های بسیاری برای حفظ گذشته تاریخی این شهر و بناها و یادبودهای ملی آن آغاز شد. حفظ بناهای با شکوه، ساخت مجسمه‌ها، نامگذاری مکان‌ها به نام قهرمان‌های ملی یادآور



آرژانتین - بوئنوس آیرس - نمای شهر

ارزش‌های واقعی بوئنوس آیرس و نقش مهم این بناها برای کسب استقلال این شهر است. مجسمه یکی از قهرمانان این شهر در سال ۱۸۵۷ با همکاری شهرداری ساخته شد که اولین نماد جمهوری آرژانتین است.

تلاش‌هایی که برای پایتخت شدن این شهر صورت گرفت، و نشانه‌های به جای مانده از آن، به خوبی حفظ شده است. با نصب مجسمه «تورکو اتود و الکساندر» و ایجاد خیابان «مایو»، فضاهای شهری بسیار متحول شد. مردم از این پس خاطرات مربوط به گذشته تاریخی شهرشان را در ذهن خود حفظ می‌کنند. بوئنوس آیرس در یک کلام نماد ملی کشور آرژانتین است. بوئنوس آیرس شهر جهان شمولی است که آن را «بابل» دنیای مدرن نامیده‌اند. حفظ ارزش بناهای تاریخی در واقع حفظ حقوق

در سال ۲۰۰۰، ۳۰۳ میلیارد دلار بوده است و در واقع این شهر دارای استقلال مالی است. بیش از دو میلیون نفر که در حاشیه شهر زندگی می‌کنند هر روز برای کار به بوئنوس آیرس می‌آیند و مالیاتی که از آنها دریافت می‌شود، صرفاً در این شهر هزینه می‌شود. شهرداری این شهر ۴۰۰ میلیون دلار هزینه صرف

بوئنوس آیرس در یک کلام نماد ملی کشور آرژانتین است. بوئنوس آیرس شهر جهان شمولی است که آن را «بابل» دنیای مدرن نامیده‌اند

اصلاحات مدارس و بیمارستان‌ها کرده است. تفاوت میان تولیدات خام داخلی میان سانتیاگو دل استرو و بوئنوس آیرس ۱ به ۶ است و این تفاوت بسیار زیاد است. البته ناگفته نماند که بزرگی شهر عامل اصلی نیست بلکه نحوه مدیریت شهری است که اهمیت دارد. از سال ۱۹۹۶، نهضت اصلی دو منظوره حرکت به سوی کلان‌شهر شدن و استقلال سیاسی هدف اصلی تلاش‌های مسئولان دولت بود که می‌خواستند بوئنوس آیرس را به عنوان «تصویر ملت آرژانتین» معرفی کنند و از آن شهری جهانی بسازند که به رشد کشور خود کمک کند. در این میان، مسائل فرهنگی و تاریخی بسیار مهم تلقی شد و این شهر به عنوان مکانی برای اقتصادی جدید مطرح گردید.

بوئنوس آیرس عامل اصلی رشد و پیشرفت کشور است. یکی از مشکلات موجود مشخص کردن محدوده این کلان‌شهر، با توجه به شرایط سیاسی بود. بدین ترتیب، وسعت این شهر به ۲۰۰ کیلومتر مربع رسید که دو برابر وسعت پاریس است. آمارگیری نشان داده است که تراکم در محله‌های کارگرنشین جنوب شهر افزایش یافته و رشد شهری آغاز شده، و همین امر تفاوت‌های اجتماعی و اقتصادی میان شهر و حومه‌های آن را افزایش داده

شهروندان بوئنوس آیرس در مقابل خارجی‌های مهاجر است. حفظ ارزش تاریخی باعث رشد شهری و بهبود فضاهای شهری شده است، به گونه‌ای که بوئنوس آیرس در ابتدای قرن بیستم پرجمعیت‌ترین شهر آمریکای لاتین بوده است. امروزه، بوئنوس آیرس به کلان‌شهری مدرن تبدیل شده است که آن را «پاریس آمریکای لاتین» نامیده‌اند. تا سال ۱۹۳۰ روند رشد جمعیت در این شهر بسیار سریع بوده است و عامل اصلی این رشد سریع مهاجرت خارجی‌ها به این شهر بوده، در حالی که در سایر شهرهای آمریکای لاتین رشد جمعیت صرفاً به دلیل مهاجرت روستاییان بوده است.

در شهرداری‌های قسمت جنوبی شهر نوعی سوسیالیسم حاکم است، تا از سلطه دولت مرکزی در اداره فضاهای عمومی شهر - مانند قسمت شمالی - کاسته شود. بوئنوس آیرس پایتخت دولت فدرال است، زیرا علاوه بر اینکه این شهر هدف ملی به شمار می‌آید، جوهر اصلی آن از دولت فدرال ریشه گرفته است و سایر شهرستان‌ها زیر بازوی این شهر بندری قرار گرفته‌اند. گروهی بوئنوس آیرس را خون آشام کشور می‌نامند، چرا که سایر شهرستان‌های آرژانتین در مقایسه با آن، هیچ جذابیت و در نتیجه هیچ آینده روشنی ندارند. همیشه این تفکر وجود داشته است که با تغییر پایتخت مقر سیاسی کشور جابه‌جا شود، به نحوی که دیگر خیابان‌های پرجمعیت و قدرت پول و اسلحه تکلیف همه را روشن نکند. تمرکززدایی قدرت برای کاهش تفاوت فراوان میان بوئنوس آیرس و سایر شهرستان‌های آرژانتین، همچنان حکم نوعی آرمان را دارد. دولت مرکزی فدرال آرژانتین پایتخت را به مقر قدرت سیاسی، اقتصادی و فرهنگی کشور تبدیل کرده است. این امر مشکلاتی را به وجود آورده و در واقع نوعی مستعمره‌گرایی در داخل کشور آرژانتین ایجاد شده است که ناشی از اجرای سیاست‌های ناهماهنگ به ویژه در زمینه صنعتی است. در تمام مشکلاتی که در کشور به وجود می‌آید، مخالفان پایتخت بیشتر می‌شوند و همین مسئله را عامل اصلی می‌دانند و معتقدند آرژانتین به تمامی در این شهر خلاصه شده است. بودجه این شهر



آرژانتین - بوئنوس آیرس

است. تقسیم‌بندی نهادها در بوئنوس آیرس نسبت به سایر کلان شهرها ضعیف‌تر است و در واقع یکی از مشکلات این شهر محسوب می‌شود. هجوم مهاجران از شهرستان‌ها برای کار در

تا سال ۱۹۳۰ روند رشد جمعیت در این شهر بسیار سریع بوده است و عامل اصلی این رشد سریع مهاجرت خارجی‌ها به این شهر بوده، در حالی که در سایر شهرهای آمریکای لاتین رشد جمعیت صرفاً به دلیل مهاجرت روستاییان بوده است

کارخانه‌های قسمت جنوبی شهر باعث به وجود آمدن توسعه شهری شده، در حالی که برنامه‌ریزی و زیر ساخت‌های لازم از طرف دولت برای این گروه هنوز تعیین نشده است. تعداد افرادی که صاحب خانه شده‌اند از سال ۱۹۴۷ تا ۱۹۶۷ از ۲۷ درصد به ۶۷ درصد رسیده که این سیر تحول در آمریکای لاتین بی‌سابقه است و عامل اصلی این افزایش افراد مهاجر دیگر شهرهاست که در بوئنوس آیرس ساکن شده‌اند. این فرایند باعث پیدایش تضادهای فرهنگی و ساختارهای جدید اجتماعی و سیاسی شده است. دلیل اصلی مهاجرت این افراد فقر و بیکاری است. برای حل مشکل این افراد، که بیشتر در حومه شهر ساکن می‌شدند، «بنیاد بازسازی بوئنوس آیرس بزرگ» تأسیس شد که برای ایجاد تجهیزات لازم برای این گروه فعالیت می‌کند. این گروه باعث ایجاد احساس ترس از تشکیل گروه‌های خطرناک در اطراف پایتخت شده است. برای اجرای این طرح‌های اصلاحاتی ۶۰۰ میلیون دلار در سال در نظر گرفته شده است. این بنیاد در جهت اشتغال‌زایی عملکردهای مثبتی را انجام داده است. برای محله‌های قدیمی جنوب بوئنوس آیرس بودجه معادل ۶۵۰ میلیون دلار برای ۴ میلیون نفر جمعیت در نظر گرفته شده است. دولت فدرال طرح‌هایی را در جهت مدرنیزه کردن تشکلهای محلی و افزایش قدرت‌های اجرایی شهرداری، انجام داده است. از کان اساسی استقلال سیاسی بوئنوس آیرس عبارتند از: توسعه سیاست‌های شهری، از جمله مشارکت و همکاری میان بخش خصوصی و دولتی، مشارکت بیشتر شهروندان، تشکیل جامعه مدنی به معنای واقعی، اصلاح مدیریت شهری که در گذشته وجود داشته است. به دلیل اینکه بوئنوس آیرس پایتخت دولت فدرال است، حضور دولت مرکزی در سازماندهی فضاهای شهری بسیار پررنگ است. از اهداف اصلی دولت، ایجاد تعادل در قسمت‌های مختلف جنوب و شمال شهر است. این شهر ۴۸ محله دارد. از سال ۱۹۸۳ سیستم تمرکززدایی روی کار آمد و در نظر گرفتن نیازها و عقاید شهروندان بوئنوس آیرس بسیار جدی تلقی شد. از سال ۱۹۹۶ گروهی جدید در صحنه سیاسی حضور پیدا کردند که از جامعه دانشگاهی و افراد مدافع حقوق بشر تشکیل می‌شد و «مدیریت سیاسی و اداری واحد» روی کار آمد. امروزه، اجرای طرح‌های جدید شهری شهرسازان و معماران را در کنار شهرداری

منبع:

Geopolitique des grandes villes, Herodote.101, paris, La Decouverte, 2001, P. 122 - 152.

بوئنوس آیرس بسیج کرده است. از مهم‌ترین طرح‌ها، احیا و بازسازی جنوب شهر و ایجاد تعادل و هماهنگی میان شمال و جنوب شهر است. در این مورد گروهی مخالف هم وجود دارند، چرا که معتقدند سیستم تمرکززدایی و محلی باعث می‌شود تنوع و گوناگونی خاص هر یک از محله‌های شهر از بین برود. آنان استدلال‌شان این است که شهر نباید یکپارچه و یکسان باشد و باید بتوان تفاوت‌ها و ویژگی‌های هر یک از محله‌ها را مشاهده کرد. اما هنوز هم، تفکر اصلی که در بوئنوس آیرس وجود دارد و به اجرا در می‌آید، مبتنی بر این اصل است که بوئنوس آیرس نمی‌بایست دو شهر - یکی ثروتمند و دیگری فقیر - باشد؛ بلکه می‌بایست شهری واحد و هماهنگ و منظم باشد. در جنوب شهر خانه‌ها و فضاهای متروک و رها شده، مراکز تجاری کم، زمین‌های موات صنعتی، مرگ و میر کودکان و مسکن‌های اجتماعی با کیفیت پایین وجود دارد و نشانه‌های فقر و بیکاری در محله‌هایی که در ورودی شهر قرار گرفته‌اند، به چشم می‌خورد. این در حالی است که در قسمت شمال شهر سرویس‌های خدمات دهی با کیفیت بالا و بناهای دیدنی میراث فرهنگی وجود دارد. ایجاد هماهنگی میان شمال و جنوب از اهداف اصلی است و سعی می‌شود که توجه سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در جنوب شهر جلب گردد، فرصت‌های شغلی مناسب ایجاد شود، و محله‌های سنتی بوکا و پومپیا برای گردشگری حفظ شوند. البته ناگفته نماند که از جمله برای ایجاد پارک، موزه و مراکز تفریحی تلاش‌هایی آغاز شده است که با مشارکت مردم همراه بوده است. مقامات می‌خواهند از بوئنوس آیرس شهری بسازند برای کسانی که شایستگی لازم را برای زندگی در آن دارند. دو رکن اساسی استقلال سیاسی بوئنوس آیرس، به عنوان کلان‌شهری که به سوی جهانی شدن حرکت می‌کند و می‌خواهد در کنار

این شهر ۴۸ محله دارد. از سال ۱۹۸۳ سیستم تمرکززدایی روی کار آمد و در نظر گرفتن نیازها و عقاید شهروندان بوئنوس آیرس بسیار جدی تلقی شد

بزرگ‌ترین شهرهای جهان قرار گیرد، اجرای سیاست‌های تمرکززدایی میان شهرداری‌ها و ایجاد تعادل میان جنوب و شمال این شهر است. امروزه بوئنوس آیرس خواستار سیستمی است که بر پایه اصول جامعه مدنی باشد، ارزش‌های تاریخی شهر را حفظ کند، نقش سندیکاهای شهرداری و سرمایه‌گذاری در زمینه حمل‌ونقل و همچنین اهمیت تشکلهای محلی را حفظ کند. این تشکلهای کمیته‌های محلی شهر را اداره می‌کنند و حضور آنها در عرصه ملی بسیار مهم است. شورا، مدیریت و مشارکت، و تسهیل در سیستم‌های گردش اداری، جایگاه بیشتری را برای حضور مردم به جود آورده است. به هر حال لازمه شهری که رشد شهری بالایی را پشت سر گذاشته و از نظر اجتماعی بسیار پیشرفت کرده است، مدیریت شهری صحیح است.





آمریکا - لوس آنجلس - نمای شهر

# زلزله، پیشگیری، رویارویی

نیک میدلتون<sup>(۱)</sup> - تجربه لوس آنجلس

ترجمه: مهدی دهقان

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

هر ساله حدود یک میلیون زمین لرزه در سراسر سطح کره زمین به ثبت می‌رسد اما قسمت اعظم آنها به قدری ناچیزاند که مردم آنها را احساس نمی‌کنند. تعدادی از زمین لرزه‌های مهمی که هر سال رخ می‌دهند می‌توانند خسارات گسترده‌ای را ایجاد کنند؛ و بعضی از آنها نیز سوانح طبیعی بسیار ویران کننده‌ای را باعث می‌شوند.

بیشتر زمین لرزه‌ها با آزادسازی ناگهانی فشارهای تکتونیکی در حواشی صفحات سنگی زمین حاصل می‌شوند. یکی از معروف‌ترین مناطق زلزله خیز جهان در ساحل غربی ایالات متحده آمریکا، در جایی که صفحه اقیانوس آرام با صفحه آمریکای شمالی برخورد می‌کند، قرار دارد. صفحه اقیانوس آرام به طور افقی از کنار صفحه آمریکای شمالی به اندازه حدوداً ۴۵ میلی‌متر در سال (با سرعتی که ناخن‌ها رشد می‌کنند) حرکت می‌کند؛ اما این بدان معنی نیست که صفحه در تمام سال ۴۵ میلی‌متر بلغزد. در نتیجه این ۴۵ میلی‌متر لغزش در هر سال ذخیره می‌شود و به صورت زمین لرزه‌هایی اتفاقی با حداکثر بزرگی آزاد می‌گردد.

ساکنان کالیفرنیا جنوبی به زندگی در منطقه‌ای زلزله خیز عادت کرده‌اند. گزارش اخیر مؤسسه مدیریت سوانح فدرال<sup>(۲)</sup> (FEMA)، خطر نسبی زندگی در کالیفرنیا را نشان داد. FEMA با انتشار «میانگین خسارت‌های سالانه ناشی از زمین لرزه در ایالات متحده» در سال ۲۰۰۰، گزارش داد که لس آنجلس در بالای فهرست خطرناک‌ترین شهرها از لحاظ زمین لرزه در این کشور قرار دارد. لس آنجلس سالیانه سه برابر بیشتر از دیگر شهرهای آمریکا با خسارت‌های زلزله مواجه است. خسارت‌های این شهر برای ساختمان‌ها و هزینه تخلیه آنها، به طور متوسط به ۱/۰۷ میلیارد دلار در سال (یک چهارم از خسارت ۴/۴ میلیارد دلاری برای کل ایالات متحده) می‌رسد. در ردیف دوم فهرست ذکر شده، محلی در همسایگی ریورساید<sup>(۳)</sup> (در ایالت کالیفرنیا) جای دارد که به طور متوسط سالانه هزینه‌ای حدود ۳۵۷ میلیون دلار خسارت می‌بیند. در واقع از ده نقطه دارای بیشترین خطر، هشت

نقطه را شهرهای ایالت کالیفرنیا تشکیل می‌دهند. نورث ریج<sup>(۴)</sup>: زمین لرزه‌ای پیش بینی ناشدنی شبکه‌ای از گسل‌های فعال در زیر ناحیه لس آنجلس قرار دارد. حدود دو سوم از لغزش ۴۵ میلی‌متری سالانه، در مجموعه گسل‌های سن آندریاس<sup>(۵)</sup> رخ می‌دهد که شامل خود گسل سن آندریاس و تعدادی از گسل‌های موازی آن است. گسل سن آندریاس، گسلی عمودی است که کاملاً در سطح زمین آشکار است؛ اما دیگر گسل‌های ناحیه عمیق هستند و در سطح زمین دیده نمی‌شوند. یکی از همین گسل‌های پنهان و ناشناخته باعث زمین لرزه مخرب نورث ریج در سال ۱۹۹۴ شده است.

در ۱۷ ژانویه ۱۹۹۴ پرهزینه‌ترین زمین لرزه در تاریخ آمریکا در ناحیه لس آنجلس اتفاق افتاد. این زلزله از سان دیه گو<sup>(۶)</sup> تا لاس‌وگاس<sup>(۷)</sup> احساس گردید اما کانون آن در نورث ریج (حومه‌ای در ۳۰ کیلومتری شمال غرب مرکز شهر لس آنجلس) قرار داشت.

زلزله در نقطه مذکور ۵۷ کشته و ۲۰ هزار آواره برجای گذاشت. میزان خسارت بر روی خانه‌ها، ساختمان‌های عمومی، آزاد راه‌ها و پل‌ها بیش از ۲۰ میلیارد دلار برآورد گردید. زمین لرزه نورث ریج همچنین باعث بیش از ۱۱ هزار ریزش کوه در منطقه‌ای حدود ۱۰ هزار کیلومتر مربع شد. بعد از وقوع زلزله، تقریباً ۷۰۰ هزار تقاضای کمک مالی از برنامه‌های مساعدتی دولت مرکزی و محلی به عمل آمد که نتیجه آن کمک مالی ۱۱ میلیارد دلاری دولت مرکزی به ساکنان لس آنجلس و ونچورا<sup>(۸)</sup> بود. این واقعه تذکر بموقعی برای یادآوری خطرهای زندگی در کالیفرنیا جنوبی بود.

آزمایشگاه لرزه‌ای ناحیه لس آنجلس<sup>(۹)</sup> (LARSE): زمین لرزه نورث ریج (قوی‌ترین زلزله‌ای که در دو دهه اخیر ناحیه لس آنجلس را تکان داد)، با بزرگی ۶/۷ در مقیاس ریشتر اتفاق افتاد. کانون این زمین لرزه در زیر حومه پرجمعیت

لس آنجلس واقع شده بود که خسارات و تلفات گسترده‌ای را به وجود آورد. گسل‌هایی نظیر گسل‌های رورانده ناشناخته، باعث زلزله‌هایی می‌شوند که در کالیفرنیا جنوبی چندان نامعمول نیست. وقوع زلزله‌های بیشتر نیز در ناحیه لس آنجلس قطعی است و تنها راهی که می‌توان با این خطر طبیعی برخورد کرد، این است که ساختمان‌ها و مردم برای زلزله‌های آینده آماده گردند. برای اینکه ساختمان‌ها به گونه‌ای ساخته شوند یا تقویت گردند که بتوانند در برابر لرزش‌های آینده زمین از خود مقاومت نشان دهند، آزمایشگاه لرزه‌ای ناحیه لس آنجلس (LARSE) مشغول تهیه نقشه‌ای از همه گسل‌های پنهان در زیر ناحیه است تا به دانشمندان در تعیین مکانی که شدیدترین تکان‌ها رخ خواهد داد، کمک کند. اجرای طرح LARSE در سال ۱۹۹۳ آغاز شد و از جمله اهداف این طرح عبارتند از: به دست آوردن تصویری از عمق گسل‌ها، مخصوصاً گسل‌های رورانده مخفی، و اطلاعاتی درباره اشکال زیر سطحی دره‌های بزرگ که به وسیله رسوب پر شده‌اند (حوضه‌های رسوبی). دانستن آرایش فضایی گسل‌های پنهان از این لحاظ مهم است که چگونگی رخ دادن زلزله‌ها را در ناحیه لس آنجلس نشان می‌دهد، و اطلاعات در مورد ضخامت و شکل حوضه‌های رسوبی این ناحیه برای پیش‌بینی میزان مقاومت زمین در برابر تکان‌های آینده ضروری است.

LARSE امواج صوتی را که در زیر سطح زمین حرکت می‌کنند



برای ایجاد تصاویر لرزشی ساخت‌های زمین‌شناسی زیرزمین به کار می‌برد. امواج صوتی به وسیله فوران آب در نتیجه استفاده از هوای فشرده در آب‌های ساحلی، و به وسیله انفجارهای کوچک زیرزمینی ایجاد می‌شوند. صدها دستگاه ثبت کننده قابل حمل (لرزه نگار) امواج صوتی را دریافت می‌کنند، و اطلاعات آنها برای ساختن تصویری از گسل‌ها و حوضه‌های رسوبی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این طرح تاکنون دستاوردهای مهمی را در پی داشته است. تصاویر مربوط به حوضه رسوبی زیر دره سن گابریل<sup>(۱۱)</sup> نشان می‌دهد که عمق این حوضه رسوبی به حدود ۵ کیلومتر می‌رسد؛ و این ۵۰ درصد عمیق‌تر از آنی است که در ابتدا برآورد شده بود. این یافته‌ها خطر تخمین زده شده از جانب زمین لرزه‌ها را در دره سن گابریل تغییر داده است؛ زیرا حوضه‌های رسوبی عمیق‌تر، امکان تکان خوردن بیشتری دارند.

### آمادگی از قبل

وقوع زلزله در کالیفرنیا جنوبی، به مانند دیگر مناطق، گریزناپذیر است؛ اما خساراتی که به وجود می‌آید چندان مشخص نیست، زیرا زمین لرزه‌ها به طور ناگهانی، سریع و بدون آگاهی روی می‌دهند. بنابراین آمادگی را نمی‌توان تا زمان حادثه به تعویق انداخت. از قبل آماده شدن برای زمین لرزه، تمام افراد را - از مقامات شهری گرفته تا افراد معمولی - شامل می‌شود. برنامه زمین لرزه FEMA چهار هدف اصلی دارد که مستقیماً به تخفیف خطرهای زلزله مربوط می‌شود. این اهداف عبارتند از:

- ترویج شناخت زلزله‌ها و تأثیرات آنها
  - کارهایی برای تشخیص بهتر خطرهای زلزله
  - بهبود روش‌های طراحی و ساخت‌های مقاوم در برابر زلزله
  - تشویق به کارگیری سیاست‌های ایمنی در برابر زلزله و روش‌های برنامه‌ریزی.
- برای ساکنان لس آنجلس یا هر نقطه دیگر در کالیفرنیا جنوبی، مشخص کردن خطرهای بالقوه پیش از وقوع خطر و برنامه‌ریزی برای وقوع زلزله می‌تواند خطرهای خسارت جدی و تلفات جانی را کاهش دهد. توصیه‌های FEMA در مورد کارهای مربوط به زمین لرزه، پیش از وقوع، به هنگام وقوع و بعد از وقوع زلزله، در پیوست ۱ منعکس شده است.

پیوست - توصیه‌های مؤسسه مدیریت سوانح فدرال (FEMA) درباره زمین لرزه

### قبل از زمین لرزه

- جلوگیری از خطر در خانه
- محکم بستن قفسه‌ها به دیوارها.
- قرار دادن اشیای بزرگ یا سنگین در قفسه‌های پایین تر.
- نگهداری چیزهای شکستنی مانند مواد غذایی داخل بطری، شیشه‌ها، و ظروف چینی در پایین و داخل کمدهایی با درهای چفت‌دار.
- آویختن چیزهای سنگین مانند قاب عکس و آینه دور از تخت خواب، کاناپه و هر جایی که ساکنان می‌نشینند.
- محکم بستن وسایل روشنایی بالای سر.

- تعمیر سیم‌کشی‌های معیوب برق و لوله‌های گازی که نشستی دارند (چنین چیزی خطر آتش‌سوزی را دامن می‌زند).
- ایمن کردن آبگرمکن، به وسیله بست کردن آن به دیوار و پیچ کردن در کف.
- تعمیر همه شکاف‌های عمیق در سقف یا کف ساختمان.
- اگر نشانه‌هایی از خرابی ساختمان وجود دارد، می‌بایست با متخصص این کار مشورت شود.
- نگهداری سموم علف‌کش، حشره‌کش‌ها و دیگر محصولات آتش‌گرفتنی، با ایمنی زیاد در کمدهای دردار چفتی و یا قفسه‌های پایین.

#### - مشخص کردن جاهای دارای ایمنی در هر اتاق

- در زیر لوازم محکمی همچون میز.
- در مقابل گوشه‌ای از دیوار.
- دور از مکانی که ممکن است شیشه متلاشی شده از پنجره‌ها، آینه و قاب عکس به آنجا پرتاب شود، یا دور از قفسه سنگین کتاب‌ها یا هر وسیله سنگین که می‌تواند سقوط کند.

#### - تعیین محلی مطمئن در بیرون از ساختمان

- در فضاهای باز و دور از ساختمان‌ها، درختان، خطوط تلفن و برق، پل هوایی یا بزرگراه‌های مرتفع.

#### - اطمینان از اینکه همه افراد خانواده می‌دانند که چگونه بعد از زمین‌لرزه واکنش نشان دهند

- آموزش به همه افراد خانواده که چگونه و چه موقع آب و برق و گاز را قطع کنند.
- آموزش به کودکان که چگونه و چه موقع با شماره ۹۱۱، پلیس یا سازمان آتش‌نشانی تماس بگیرند و کدام شبکه رادیویی را برای دریافت اطلاعات اضطراری تنظیم کنند.
- تماس با اداره مدیریت اضطراری محلی خود یا سازمان صلیب سرخ در امریکا برای دریافت اطلاعات بیشتر در مورد زمین



لرزه.

#### - در اختیار داشتن لوازم ضروری برای حوادث

- چراغ قوه و باتری اضافی
- رادیوی قابل حملی که با باتری کار کند، با باتری اضافی
- کیف دستی کمک‌های اولیه
- آب و غذا برای مواقع اضطراری
- در بازکن قوطی کنسرو
- داروهای ضروری
- کارت‌های اعتباری و عابر بانک
- کفش‌های مقاوم

#### - مشخص کردن برنامه ارتباطات اضطراری

- در صورتی که افراد خانواده در موقع زلزله از یکدیگر جدا هستند (این احتمال همواره در طول روز که بزرگسالان در محل کار و کودکان در مدرسه هستند وجود دارد)، برنامه‌ای ریخته شود که همه افراد بعد از سانحه به یکدیگر ملحق شوند.
- از یکی از بستگان یا دوستان ساکن در ایالات دیگر خواسته شود که در موقعی که خانواده با او تماس گرفت با آنها همکاری کند. اغلب بعد از حادثه صحبت کردن با فاصله دور آسان است. اطمینان حاصل شود که هر کدام از اعضای خانواده از نام، نشانی و شماره تلفن فرد مورد نظر اطلاع دارند.

#### در هنگام زلزله

##### - اگر داخل ساختمان هستید

- در زیر یکی از وسایل محکم خانه یا در گوشه دیوار پناه بگیرید و آنجا منتظر بمانید.
- در داخل ساختمان توقف کنید.
- خطرناک‌ترین کار در هنگام تکان‌های زمین‌لرزه این است که خواسته باشید ساختمان را ترک کنید زیرا امکان افتادن اشیاء بر روی تان وجود دارد.

##### - اگر بیرون از ساختمان هستید

- به طرف فضاهای باز و به دور از ساختمان‌ها، تیرهای چراغ و تأسیسات سیم‌کشی حرکت کنید.
- وقتی به فضای باز رسیدید، همان‌جا بمانید تا تکان‌ها متوقف شود.

##### - اگر در داخل خودرو در حال حرکت هستید

- بلافاصله توقف کنید و در خودرو بمانید.
- به طرف منطقه‌ای خلوت و به دور از ساختمان‌ها، درختان، پل هوایی یا تأسیسات سیم‌کشی حرکت کنید.
- به محض اینکه تکان‌ها متوقف شدند، با احتیاط عمل کنید. از پل‌ها یا راه‌های سراسیمی که ممکن است به وسیله زمین‌لرزه خسارت دیده باشند اجتناب کنید.

##### - حیوانات خانگی بعد از زمین‌لرزه

- رفتار حیوانات خانگی ممکن است بعد از وقوع زلزله، بسیار

تغییر کند. معمولاً گره‌ها و سگ‌های آرام و بی سروصدا ممکن است پرخاشگر شوند و حالت دفاعی به خود بگیرند. به دقت از حیوانات مراقبت کنید. سگ‌ها را ببندید و آنها را در حیاط محصور جا دهید.

□ ممکن است به دلایل بهداشتی و فضایی، اجازه ورود حیوانات خانگی به داخل پناهگاه داده نشود. سرپناهی اضطراری در خانه برای حیوانات آماده کنید که در آن به اندازه سه روز غذای خشک و مقدار زیادی آب باشد.

### بعد از وقوع زلزله

- خود را برای تکان‌های بعدی آماده کنید

□ اگر چه تکان‌های بعدی نسبت به تکان اصلی شدت کمتری دارند اما خسارت بیشتری را باعث می‌شوند و ممکن است ریزش ساختمان‌های ضعیف شده را در پی داشته باشند و تکان بعدی می‌تواند در ساعات اولیه، روزها، هفته‌ها یا حتی ماه‌های بعد از زمین‌لرزه رخ دهد.

- کمک به افراد آسیب دیده یا گرفتار در زیر آوار

□ کمک‌های اولیه را در جایی که مناسب است به کار ببرید. افرادی را که شدیداً مجروح شده‌اند حرکت ندهید، مگر آنکه آنها در خطری بالاتر از مجروحیت قرار داشته باشند. برای کمک گرفتن از دیگران اقدام کنید.

□ برای دریافت جدیدترین اطلاعات اضطراری به رادیو یا تلویزیون گوش دهید.

□ کمک کردن به همسایگان که احتیاج به مساعدت ویژه‌ای دارند (کودکان، سالمخوردگان و افراد معلول) را در خاطر داشته باشید.

- توقف در بیرون از ساختمان‌های آسیب دیده

□ فقط موقعی به خانه برگردید که مقامات مسئول اعلام

امنیت کنند.

□ از تلفن فقط برای مکالمات اضطراری استفاده کنید.

□ داروهای آتش‌گیر، مواد شیمیایی، بنزین یا دیگر مایعات اشتعال‌پذیر را فوراً پاک‌سازی کنید. اگر بوی گاز احساس کردید یا دودی را از دیگر مواد شیمیایی مشاهده کردید، منطقه را ترک کنید.

□ تمام مسیر دودکش‌ها را از لحاظ آسیب‌دیدگی بازرسی کنید. آسیب دیدگی‌ای که جلب توجه نکند، چه بسا منجر به آتش‌سوزی شود.

- معاینه وسایل رفاهی در خانه آسیب دیده

□ نشت گاز را بررسی کنید. اگر بوی گاز احساس کردید یا صدای سوت مانند یا مکش آن را فهمیدید، پنجره‌ها را باز کنید و سریع ساختمان را ترک کنید. اگر توانستید شیر فلکه اصلی را در بیرون ساختمان ببندید و از طریق خانه همسایگان با شرکت گاز تماس بگیرید. اگر گاز را به هر دلیلی قطع کردید، باید حتماً به وسیله افراد متخصص وصل گردد.

□ آسیب دیدگی سیستم برق را جست و جو کنید. اگر در سیم‌ها خراب شدگی، جرقه یا قطع شدگی را مشاهده کردید یا بوی گرم شدگی عایق سیم‌ها را حس کردید، برق را از جعبه فیوز اصلی قطع کنید. اگر مجبورید برای دسترسی به فیوز برق پای خود را در آب بگذارید، ابتدا با یک کار مشورت کنید.

□ آسیب دیدگی خطوط آب و فاضلاب را کنترل کنید. اگر حدس زدید که خطوط فاضلاب آسیب دیده‌اند از دستشویی استفاده نکنید و با لوله‌کش تماس بگیرید. اگر لوله‌های آب صدمه دیده‌اند با شرکت آب تماس بگیرید و از باز کردن شیر اجتناب کنید. توجه داشته باشید که آب را می‌توان از ذوب قطعات یخ تهیه کرد.



پانویس:

- 1- Nick Middleton
- 2- Federal Emergency Management Agency
- 3- Riverside
- 4- Northridge
- 5- San Andreas
- 6- San Diego
- 7- Las Vegas
- 8- Ventura
- 9- Los Angeles Region Seismic Experiment
- 10- San Gabriel Valley

منبع:

Geography Review, No 5 Vol. 14, may 2001.

## شهرداری‌های لیتوانی و مراکز فرهنگی جدید



لیتوانی - کاوناس

شهرداری‌های لیتوانی اقدامات سازنده‌ای را در خصوص راه‌اندازی پروژه‌ها و مراکز جدید به انجام رسانده است. براساس بررسی‌های به عمل آمده به وسیله شهرداری‌های لیتوانی، احداث کتابخانه‌های عمومی در دستور کار این شهرداری‌ها قرار گرفته است. شهرداری «کلی‌پدا»<sup>(۱)</sup> نخستین شهرداری لیتوانی است که تأسیس کتابخانه عمومی را به منظور گسترش اطلاعات و آموزش و فرهنگ در صدر اقدامات اساسی خود قرار داده است.

در نخستین قدم کارکنان کتابخانه‌ها و آینده‌نگران بازاریابی متوجه شدند که نیاز استفاده‌کنندگان با توجه به شرایط و الزامات جدید، تغییر پیدا کرده است. آنها پی بردند که فناوری نقش مؤثری در توسعه اطلاعاتی جوامع بازی می‌کند. این برنامه که در سال ۱۹۹۷ اجرا شد به صورت نقطه عطفی در آغاز مرحله مدرنیزه کردن کتابخانه‌ای به شمار می‌رود. در این زمینه، به منظور یافتن شیوه‌ابتنکاری در استفاده و کاربرد بهینه منابع موجود و استفاده از فناوری‌های جدید اطلاعاتی، چندین پروژه در نظر گرفته شده است. ایجاد اتاق‌های دسترسی به اینترنت و استفاده از آرشیوهای ویدیویی و دیسک‌های فشرده نمایشی برای جوانان، از جمله این پروژه‌ها به شمار می‌رود.

اقدام بعدی این شهرداری به کارگیری امکانات و سرویس دهی‌های جدید برای کودکان و ایجاد مراکز اطلاعاتی و خود آموزی و کتابخانه مدرن کودکان بوده است.

همزمان با اتمام پروژه‌های مذکور، در بخش دیگری به اسم کالنوپ<sup>(۲)</sup>، طرح‌های جدید دیگری نیز برای سالخوردگان در نظر گرفته شد که مهارت‌های کامپیوتری و اینترنتی این افراد را افزایش می‌داد. از نظر شهرداری، فراهم‌سازی چنین امکاناتی برای سالخوردگان، نیاز آنها را در دستیابی اطلاعات خاص

برطرف می‌سازد و به آنها در یادگیری فناوری‌های جدید و انطباق‌شان با شرایط موجود کمک می‌کند.

ایجاد فضاهایی برای اجرای موسیقی، افزایش مهارت‌های اطلاعاتی کودکان از طریق احداث مرکز مهارت‌های اطلاعاتی، ارائه خدمات بیشتر به مدارس کودکان ناتوان، ایجاد مراکز بازی برای کودکان فقیر و راه‌اندازی مرکز اطلاعاتی «انسان، هنر، طبیعت» و سایت اینترنتی هنرمندان از دیگر اقدامات ارزنده شهرداری کلی‌پدا به شمار می‌رود.

شایان ذکر است که در زمان حاضر شهرداری شهر کلی‌پدا قصد دارد مراکز اطلاعاتی - تجاری جدیدی را احداث کند؛ که این امر بیانگر تلاش و کوشش این شهرداری در جهت جلب رضایت و مشارکت شهروندان است.

ترجمه: پریسا هدایت  
منبع: www.Liblioteka.lt/eng  
1- Klaipeda  
2- Kalnupe

متفاوتی برای هماهنگ شدن با نیازهای کودکان تلاش می‌کنند. انجمن بین‌المللی بازی نیز بر حق بازی برای کودکان تأکید داشته است. نکته درخور تأمل این است که با اینکه سرمایه‌گذاری عظیمی برای ساخت زمین بازی سنتی و تجهیزات مناسب در

انجمن بین‌المللی «حق بازی کودک»<sup>(۱)</sup> نهادی غیردولتی است که با همکاری اعضای سوئدی خود، پروژه «شهر کودکان» را در فاصله سال‌های ۱۹۹۷ تا ۱۹۹۹ در سوئد به اجرا در آورد.

مهم‌ترین فعالیت‌های این پروژه برگزاری سمینارها و همایش‌های کاملاً فنی و کارشناسانه بود. انجمن بین‌المللی بازی کودک پروژه «شهرهای سازگار با کودکان» را نیز در بسیاری از شهرهای جهان به اجرا در آورده است. به این ترتیب با تصویب رئیس‌جمهور سوئد این پروژه در کنار پروژه «شهر کودکان» در سوئد به اجرا در آمد. اما مشکلی که پیش آمد این بود که انجمن بین‌المللی بازی کودک به عنوان نهادی غیردولتی، بدون هیچ قدرتی ملزم به پیروی از سیاست‌های شهرداری‌ها بود. بنابراین اعضای این انجمن پیشنهاد کردند که یک شبکه غیررسمی حمایتی ایجاد گردد، به گونه‌ای که عضویت شهرداری‌ها و مسئولان شهری در آن ممکن گردد. در گام بعدی جست و جوی اینترنتی نشان داد که شهرهای مختلف جهان با شیوه‌های

## شهرها برای کودکان



## هزار توی حمل و نقل در گینزویل

شهرهای سوئد صورت گرفته است، اما تحقیقات نشان می‌دهد که کودکان تنها ۱۰ الی ۲۰ درصد از اوقات خارج از منزل را در این مکان‌ها سپری می‌کنند و ۸۰ تا ۹۰ درصد باقی مانده این اوقات در نواحی باز شهری - که حضور کودکان در آنجا بسیار دور از انتظار است - می‌گذرد. از سوی دیگر، آمار مربوط به زمین‌های بازی نشان می‌دهد که ۳۷۰۰ کودک ۱ تا ۱۲ ساله در هنگام بازی با وسایل و تجهیزات دچار حادثه شده‌اند. همچنین شواهد دیگر حکایت از آن دارد که ۷۴۰۰ کودک در همین گروه سنی در حال بازی در پارکینگ‌ها و راه‌های ورودی سانحه دیده‌اند و ۲۰۰۰ کودک در سالن‌ها و زمین‌های ورزشی دچار آسیب شده‌اند.

با توجه به مسائل یاد شده، شهرداری‌های سوئد برای اجرای پروژه‌های پیش‌گفته تصمیم گرفتند مکان‌هایی را که کودکان زمان فراغت خارج از منزل خود را در آنها سپری می‌کنند با ایمنی بیشتری همراه کنند. آنها با این شناخت که بازی در ذات کودکان است و بستگی به مکان ندارد، دست به این کار زدند. به عبارت

تردد فراوان خودروها در شهر گینزویل امریکا، همچون بسیاری از دیگر شهرهای دنیا، علاوه بر نازیبایی سیمای شهر، آلودگی هوا و آلودگی صوتی را نیز با خود به همراه آورده است.

امروزه صدمات و تلفات ناشی از تصادفات رانندگی، توسعه قسمت‌های تجاری، پراکنش کاربری‌ها در نواحی دور افتاده‌تر و فشار مالی بر خانواده‌ها و دولت‌های محلی موجب ناپایداری در محیط زیست، اقتصاد و کیفیت زندگی شهروندان شده است.

یکی از راه‌حل‌هایی که مدتی است برای تسهیل ترافیک ترافیکی پیشنهاد می‌شود، افزایش گنجایش جاده‌ها از طریق عریض کردن آنها، ایجاد خیابان‌های یکطرفه، به کارگیری چراغ‌های راهنمایی زماندار و ایجاد پارکینگ‌های رایگان و فراوان در تمامی مقصدهاست.

اما باید گفت که برای داشتن شهری که بتوان در آن زندگی کرد، باید از این راه‌حل‌ها دوری جست. مطالعات اخیر نشان می‌دهد که اقداماتی همچون عریض کردن جاده‌ها، تراکم ترافیکی را تنها برای مدت کوتاهی تسهیل می‌کند و پس از مدتی اوضاع وخیم‌تر از گذشته می‌شود. آنتونی داونز این پدیده را «همگرایی سه گانه» عنوان می‌کند و می‌گوید: «بعد از عریض کردن جاده‌ها به ناچار با سه رویداد مواجه می‌شویم: نخست اینکه آن دسته از رانندگانی که در ساعات پر رفت و آمد از مسیرهای دیگری عبور می‌کردند این بار جاده‌های عریض‌تر را انتخاب می‌کنند؛ دیگر اینکه رانندگانی که قبلاً در ساعات قبل و بعد از ساعات پر رفت و آمد عبور و مرور می‌کردند، پس از تعریض، در این ساعات نیز به رفت و آمد می‌پردازند. همچنین بعضی از مسافرانی که قبلاً از اتوبوس و دوچرخه استفاده می‌کردند به دلیل سرعت خودرو، آن را ترجیح می‌دهند. به این ترتیب پدیده‌ای به نام «ترافیک تحریک شده» ایجاد می‌شود.»

داونز با اشاره به اینکه پس از عریض کردن جاده‌ها سفرهای

دیگر، «راه مدرسه» مساوی با «راه بازی» است و کودکان در راه رفت و برگشت مدرسه بازی می‌کنند و این نقطه‌ای است که بزرگسالان به آن نیندیشیده‌اند. راه‌حل دیگر تعریف مناطق بازی بیشتر در نواحی مسکونی و مناسب‌سازی خانه، مدرسه، خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، میدان‌ها، پارک، زمین‌های ورزشی، مراکز تفریحی و فرهنگی و دیگر مکان‌های عمومی برای بازی کودکان بوده است.

گفتنی است در زمان حاضر ۱۰ درصد از شهرداری‌های سوئد شیوه‌های مذکور را به کار بسته‌اند. همچنین فعالیت سه گروه به نام‌های گروه شهری، گروه زیست محیطی و گروه بازی روزانه در پروژه شهر کودکان، در کنار برگزاری همایش‌ها و روزهای ویژه بازی کودکان و تأمین هزینه‌های فعالیت این بخش به مدت ۳ سال از سوی دولت سوئد، رویکرد اساسی و جدید مسئولان شهری سوئد برای بازی کودکان است.

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک  
منبع: WWW.CHILDRENFRIENDLYCITIES.org  
1-Child's Right to Play (IRP)

بیشتر درون شهری خودروها شکل می‌گیرد، می‌افزاید: «عریض‌تر کردن جاده‌ها نه تنها شرایط تراکم خودرو را بدتر از پیش می‌کند بلکه نیاز به پارکینگ را نیز افزایش می‌دهد. از سوی دیگر، وقتی رانندگان در نواحی مختلف شهر با هیچ مشکلی برای پارک خودروی خود روبه‌رو نشوند، این امر ناخودآگاه به تراکم خودروها دامن



آمریکا - فلوریدا - خیابانی در گینزویل

می‌زند.»

ویکتور داور، طراح شهری، این مسئله را همچون تزریق مواد مخدر عنوان می‌کند و می‌گوید: «تعداد پارکینگ‌ها هیچ‌گاه کافی نیست، و همیشه به پارکینگ‌های بیشتر نیاز است؛ همچنان که هیچ‌گاه جاده‌ها آن قدر که باید عریض نیستند.»

مسئولان شهر گینزویل برای روبه‌رو شدن با مشکلات یاد شده راه‌حلی را در دست مطالعه و بررسی دارند که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

- ایجاد محله‌های اجتماعی‌تر و امن‌تر که در آن به سهولت می‌توان قدم زد.

- احداث شبکه مسیرهای سبز در گستره شهر برای دوچرخه و عابر پیاده و معلولان  
 - آرامسازی ترافیک که در نتیجه آن خودروها می‌توانند آرام‌تر به تردد بپردازند.  
 - ایجاد تراکم‌های مسکونی قابل زندگی و معتدل  
 - کاهش مالیات‌های گازوئیل و ارائه خدمات حمل‌ونقل عمومی به وسیله اتوبوس  
 - ایجاد کاربری مختلط (مسکونی اداری) در اطراف

ایستگاه‌های اتوبوس  
 - احداث خیابان‌های باریک‌تر و امکان پارک خودرو در خیابان  
 - گشودن خیابان‌های بن‌بست.  
 مسئولان شهر گینزویل علاوه بر موارد یاد شده، بر این باورند که کیفیت زندگی همچون موتور اقتصادی قدرتمندی است که شهری پایدار و قابل زیست را به ارمغان می‌آورد.

ترجمه: بهار صدی  
 منبع: www.user.gru.net

## سن - فن، شهر دموکراسی

مسئولان شهر سن فن فرانسه با دخیل کردن شهروندان در تصمیم‌گیری‌های محلی و مشارکت در سیاست، گام‌های تازه‌ای به سوی دموکراسی محلی برداشته‌اند.

سن - فن شهری صنعتی است که در جنوب شهر لیون فرانسه قرار دارد و دموکراسی محلی محور اصلی فعالیت‌های مسئولان این شهر به شمار می‌رود. مهم‌ترین اقداماتی که شهرداری سن - فن برای تحقق این امر انجام داده است عبارتند از: ایجاد سرویس ارتباطات محلی، تشکیل گروه‌های شهروندی، تشکیل کمیته ابداعات و نوآوری‌های محلی ساکنان، تأسیس شورای محلی و تعیین مدیری برای اداره عملکردهای اطلاع‌رسانی، مشارکت و همیاری شهروندان.

از دیگر اقدامات این شهرداری، انتشار مجله‌ای است که هر دو ماه یک بار با محور دموکراسی محلی چاپ می‌شود. علاوه بر این، در روزنامه محلی سن - فن که خود شهروندان آن را اداره می‌کنند، مکان‌ها و محل‌هایی برای گفت و گو و تبادل نظر میان شهروندان معرفی می‌شود. تبادل دانستنی‌های مفید و ارائه پیشنهاد‌های جدید برای اجرای طرح‌هایی از این دست در محله‌ها از جمله اقدامات مثبت این روزنامه محلی است. شورای محله سن - فن نیز در کنار شهرداری، علاوه بر اطلاع‌رسانی، تشکیل نشست‌های عمومی و تشکیل گروه‌های شهروندی را در دستور کار خود قرار داده است. در این نشست‌ها هر بار پنجاه نفر از نمایندگان مؤسسه‌ها و نهادها، افراد داوطلب، مسئولان اداره تجهیزات شهری محله و نمایندگان و مهمانان ویژه شرکت می‌کنند و محلی برای دیدار و گفت و گو، اطلاع‌رسانی، همیاری و مشارکت در پروژه‌های شهر و محله و ابزار تبلور دموکراسی محلی در سن - فن به شمار می‌رود.

مهم‌ترین موضوعات مورد بحث در این نشست‌ها، مسائل شهرسازی، مسائل مربوط به زندگی روزمره، عبور و مرور، اشتغال، آمایش محله و امنیت است و برای بسیاری از آنها راه‌حل‌های مثبت و منطقی ارائه می‌شود. این نشست‌ها علاوه بر اینکه باعث ایجاد زمینه‌های رقابت سالم می‌گردند، ساکنان شهر را نیز نسبت به



مسائل پیش گفته آگاه و مطلع می‌سازند. شهرداری سن - فن برگزاری این نشست‌های عمومی را به نشست‌های خاص با موضوعات ویژه و کارشناسانه ترجیح می‌دهد. در نشست‌های مذکور سه گروه شهروندی نیز شرکت می‌کنند و برای مشکلات مهم از دیدگاه شهروندی راه‌حل‌هایی را ارائه می‌دهند.

اقدام جالب دیگر شهرداری سن - فن ایجاد صندوق‌های پستی تحت عنوان دموکراسی محلی است. شهروندان مشکلات خود را به صورت مکتوب در این صندوق وارد می‌کنند، و شهرداری نیز موظف به پاسخ‌دادن به آنهاست. تشکیل کمیسیون‌های شهرسازی، محیط زیست و دموکراسی محلی در کنار کمیته اطلاعات و نوآوری‌های محلی شهروندان، ابتکار دیگر شهرداری سن - فن است که از طرح‌های جدید شهروندان برای توسعه اجتماعی محله‌ها حمایت می‌کند.

ترجمه: مینو موسوی  
 منبع: www.adels.org



شهرداری‌های دبی دارای چهار مرکزی اصلی برای ارائه خدمات به شهروندان هستند.

از میان این چهار مرکز - که کرما (Karama)، حتا (Hatta)، عام سوکیم (umm suquim) و رشیدییه (Rushidiya) نام دارند - عمده‌ترین خدمات را مرکز کرما ارائه می‌کند، که عبارتند از خدمات مربوط به دفع مواد زائد، فراهم کردن کیسه‌های زباله، ایجاد تانکرهایی برای فاضلاب‌های جاری و توجه به پیشنهادها و انتقادات شهروندان. خدمات کنترل زلزله، کنترل بهداشتی

## خدمات شهرداری‌های دبی

شهرداری و دیارتمان‌های مختلف ارسال کنند. فروش کتابچه‌هایی درباره قوانین ساخت و ساز و یا پاسخ به درخواست‌هایی مربوط به زمین‌های صنعتی جدید و طرح‌های نوسازی در این زمین‌ها از جمله دیگر خدمات مرکز کرما به شمار می‌رود.

مراکز دیگر شهرداری نیز در مناطق مختلف شهر دبی خدماتی کمابیش با همین عناوین را به شهروندان ارائه می‌کنند.

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک  
منبع: vgn.dm.gov.ae

داشته باشند. در این فضاها علاوه بر اتاقک و فضای سبز، آبراه، سکوی استراحت، روشنایی کافی و تجهیزاتی دیگر برای رفاه حال شهروندان در نظر گرفته شده است.

استفاده از این اتاقک‌ها از ۲۵ ماه مارس ۲۰۰۳ در کلن آغاز شده است و هر شهروندی که خواهان استفاده از این اتاقک‌های ویژه باشد، باید این مقررات و شرایط را رعایت کند:

- کنترل آتش به منظور جلوگیری از آتش‌سوزی،
- جلوگیری از ایجاد مزاحمت ناشی از دود یا خاکسترهای باقی مانده، برای اطرافیان؛
- اطمینان از خاموش شدن کامل آتش در هنگام ورزش باد؛
- رفت و روب اتاقک پس از استفاده و دفن زباله‌های باقی مانده.

شایان ذکر است کباب‌پزی در برخی از مکان‌های شهر کلن همچون باغ‌های گیاه‌شناسی، باغ و پارک راین، باغ شهر، پارک آهو، مناطق حفاظت از پرندگان، باغ‌های ویژه گل‌های تزئینی و در نزدیکی ساختمان‌های مسکونی ممنوع است. مناطق لیندنت هال، کورویلر، پورس، رودن کرشن و مول هیم از جمله مناطق شهر کلن هستند که این اتاقک‌ها در آنها احداث شده است.

ترجمه: فرحناز قربانه  
منبع: www.stadt-koeln.de

در این ارزیابی مهم‌ترین تأثیر ICT بر روش زندگی شهری و محیط زیست، بهبود و پیشرفت شرایط اکولوژیکی همچون کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی است.



همچنین پاسخ دهندگان دو فرض را درباره تأثیر ICT بر زندگی شهری مطرح ساخته‌اند.

فرض نخست امکان سوق دادن شهروندان به فردگرایی و در نهایت انزوای اجتماعی و کاهش تمرکز مکانی را مطرح می‌سازد. از سوی دیگر، گروهی نیز معتقدند دستیابی بهتر به اطلاعات موجب شفافیت بیشتر تصمیمات و تقویت مردم‌سالاری خواهد

کشتی‌ها، نظارت بر بوفه‌های مدارس، رستوران‌ها و کافه‌ها، فروش کارت پارک برای پارکینگ‌های خیابانی، خدمات کشاورزی، جمع‌آوری هزینه‌های تعریف شده شهرداری، بررسی تخلیفات ساختمانی و آماده کردن پایان کار و دریافت درخواست‌های مربوطه. شهرداری‌های دبی همچنین موظف‌اند به درخواست‌های اضافه بنا، حصارکشی، سنگفرش کردن و کاشت گیاه در جلوی منازل پاسخ دهند و گزارش‌هایی را نیز برای مسئولان اداره برق و آب برای ارتباط با املاک تحت اجاره



آلمان - کلن - کباب‌پزی در پارک

مسئولان شهر کلن برای گذران مطلوب اوقات فراغت شهروندان اقدام تازه‌ای را به انجام رسانده‌اند.

ایجاد اتاقک‌های مخصوص کباب‌پزی در فضاهای تفریحی کلن از سوی شهرداری، باعث شده است که شهروندان دیگر در پی یافتن محلی مناسب برای تهیه کباب با مشکل روبه‌رو نشوند. این اتاقک‌ها در تمامی مناطق شهر کلن احداث شده‌اند تا شهروندان هر منطقه به آسانی و در کوتاه‌ترین زمان ممکن به آنها دسترسی

پروژه شهر بین‌المللی ارتباطات که در اروپای مرکزی و شرقی به اجرا درآمده است، از طریق پرسشنامه‌های مخصوص نظرخواهی، ارزیابی شد.

بر اساس نتایج به عمل آمده از این نظرخواهی، یکی از تأثیرات مهم ICT در برنامه‌ریزی شهری تسهیل در امر برنامه‌ریزی و استفاده از سیستم‌های اطلاعاتی جغرافیایی در تجزیه و تحلیل داده‌های پیچیده است. تصور ساختن مباحث برنامه‌ریزی با کمک الگوسازی 3D، انتشار اطلاعات در اینترنت و استفاده از ICT برای حمایت از توسعه پایدار شهری از دیگر موارد مطرح شده در این نظرخواهی بود. این در حالی است که علی‌رغم تأکید شهرداری‌ها بر تأثیر مثبت ICT در برنامه‌ریزی پایدار شهری، بسیاری از محققان مصر هستند که هنوز پرسش‌های بسیاری در این مورد وجود دارد. مخاطبین این نظرخواهی در پاسخ به این سؤال که موانع اجتماعی، اقتصادی، فنی در استفاده از ICT چیست، به موارد زیر اشاره کردند: روند تغییر شکل و منابع ناکافی مؤسسات برنامه‌ریزی، قیمت‌های بسیار سرسام آور، گسترش ناکافی زیرساخت‌ها، کمبود دانش و مهارت در زمینه ICT، عدم انگیزه برای استفاده از فنون جدید، موانع اجتماعی، کمبود مقررات قانونی، موانع سرمایه‌داری.

## ایجاد اتاقک‌های کباب‌پزی در پارک‌های کلن

## شهر بین‌المللی ارتباطات ارزیابی می‌شود



شد.

در این نظر خواهی حمایت ICT از توسعه پایدار شهری تنها با حصول شرایطی که در پی می آید امکان پذیر است:

- دسترسی آسان به ICT از طریق هزینه پایین تجهیزات.
- آموزش به مؤسسات شهری و مردم درباره ICT.
- توسعه ICT براساس توانایی و دانش داخلی، نه براساس دانش متخصصین خارجی.
- اصلاح قانون در جهت توسعه ICT.

همچنین مهم ترین اولویت های تحقیقاتی در زمینه ICT از دیدگاه سهامداران پروژه شهر بین المللی ارتباطات، روش های جمع آوری شاخص ها در سطح ملی و بین المللی، مدیریت حمل و نقل دولتی و خصوصی، سیستم های هشدار دهنده خطر، معرفی شهرها و ارتباط با شهروندان از طریق اینترنت، استفاده از سیستم هایی با کاربرد آسان برای نهادها و احیای روش های برنامه ریزی توسعه پایدار است.

ترجمه: فاطمه فردوشان  
منبع: WWW.foer.de

## هزینه های شهرداری آرگایل<sup>(۱)</sup> چگونه تأمین می شود؟

کانادا - تورنتو



شهر آرگایل در ایالت «نواسکوشا»<sup>(۲)</sup> کانادا قرارداد. مسئولان آرگایل با برنامه ریزی کارشناسانه، ارقام و مقادیر بودجه شهرداری این شهر را کنترل کرده اند.

براساس یکی از تحقیقات به عمل آمده، بررسی مقادیر و ارقام بودجه شهرداری آرگایل نشان می دهد که مهم ترین اتکالی درآمد این شهرداری، مالیات های محلی است که نزدیک به ۸۵ درصد بودجه شهرداری را تأمین می کند. همچنین مالیات مسکونی نیز با تأمین ۵۶ درصد بودجه، بخش اعظم مالیات ها را به خود اختصاص می دهد.

سایر منابع درآمدی شهرداری را به ترتیب نقل و انتقالات دولتی، ارائه خدمات و نظایر اینها تشکیل می دهد.

بررسی منابع درآمدی آرگایل حکایت از آن دارد که هدایت شهرداری ها به سمت درآمد حاصل از فعالیت های اقتصادی و ساخت و ساز منطقی به نظر نمی رسد بلکه بخش عمده درآمدهای شهر باید از محل مالیات های محلی و به ویژه مالیات بر املاک تأمین گردد. با نگاهی دقیق تر به جزئیات هزینه ها و درآمد شهرداری آرگایل این نکته آشکار می شود که هزینه های اداری شهرداری این شهر ۱۹/۲۷ درصد از بودجه آن را به خود اختصاص می دهد؛ و باقی

مانده بودجه نیز صرف ارائه خدمات عمومی، ایمنی، حمل و نقل، زیست محیطی، مراقبت های اجتماعی و خدمات فرهنگی می شود. لازم به ذکر است که سهم عمده هزینه های این شهرداری به ترتیب صرف خدمات ایمنی شهری، خدمات زیست محیطی و خدمات فرهنگی می گردد. نکته جالب توجه اینکه هزینه ای به عنوان عمران شهری و توسعه معابر و احداث بزرگراه و پل ها در بودجه شهرداری وجود ندارد و صرفاً درصد ناچیزی از هزینه ها صرف بهبود و اصلاح معابر می شود. دلیل این امر آن است که در سال های گذشته برای زیر ساخت های شهری به اندازه کافی هزینه شده است و هم اکنون اولویت با نگهداری است. نکته دیگر اینکه درصد تحقق بودجه در سال ۲۰۰۳ در بخش درآمدها ۱۰۰/۱ درصد و در بخش هزینه ها ۱۰۱ درصد است.

شایان ذکر است شهرداری آرگایل به کمک شورای هشت نفره شهر که از طریق انتخابات محلی انتخاب شده است فعالیت می کند. شغل عمده مردم این ناحیه ماهیگیری است که این نماد در آرم شهرداری آرگایل نیز برجسته است. به علاوه، صنایع وابسته همچون کشتی سازی، صنایع چوب و صنایع غذایی نیز در این ناحیه پا گرفته اند.

ترجمه: مریم شهسواری  
منبع: www.munavgyle.com  
پانویس:  
1- Argyle  
2- Novascotia

## صندوق سرمایه گذاری جمعی در تورنتو

حکومت تورنتو به منظور حمایت از شهرداری ها صندوق سرمایه گذاری جمعی (CRF) را افتتاح کرده است.

این صندوق پاداش ها و امتیازاتی را در اختیار شهرداری ها قرار می دهد. شهرداری ها می توانند به زودی از پرداخت های صندوق سرمایه گذاری جمعی استفاده کنند و در آینده با اطمینان بیشتری به تنظیم بودجه بپردازند. امسال دومین سالی است که طرح صندوق سرمایه گذاری جمعی (CRF) اجرا می شود. این صندوق به منظور کمک به شهرداری ها برای ارائه خدمات و مسئولیت های شهرها و استان ها تأسیس شد و بنا به درخواست شهرداری ها تخصیص های مالی سال ۲۰۰۳، هزینه های قبلی را نیز پوشش می دهد.

نکته جالب توجه اینکه در کنفرانس انجمن شهرداری های انتاریو اعلام شد که شهرداری ها به زودی، از تخصیص مالی CRF، قبل از موعد پرداخت مطلع می شوند. این اعلان به شهرداری ها کمک می کند که بودجه شهری خود را تنظیم کنند و بودجه چند ساله را به چرخه های بودجه ای و برنامه ریزی خود وارد سازند. این در حالی است که هم اکنون شهرداری ها در بخش منابع درآمدی در پی ثبات



و پیش بینی آینده هستند.

به نظر می رسد حکومت انتاریو با همکاری شهرداری ها هدف ارتقای کیفیت زندگی در انتاریو و تأمین اقتصادی شهر و شهروندان را با پیگیری و جدیت دنبال می کند.

ترجمه: علی عربانی بانا  
منبع: www.gov.on-ca



نمایی از طرح ریزی بولوار پاسداران

## ساماندهی بولوار پاسداران سنندج

محمد حسین بوجانی  
دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

### مقدمه

شهرک‌های جدید، صدور مجوز برای احداث ساختمان، و صدور مجوز برای ایجاد راه اتصالی جدید، ضروری است. این موارد تأثیرات مختلفی بر طراحی و برنامه‌ریزی شبکه راه‌ها دارند که هر کدام بایستی با توجه به شرایط مختلف اجتماعی، فرهنگی، جغرافیایی خود به صورت منفک برنامه‌ریزی و تدوین شود. میزان تأثیر ترافیکی توسعه هر قسمت از شهر «که برای آن طرح تفصیلی تهیه می‌شود» به نوع کاربری‌ها و میزان تراکم آنها، سیاست‌های تنظیم ترافیک و بالاخره به سهم هر یک از شیوه‌های مختلف جابه‌جایی بستگی دارد. بنابراین برای سنجش تأثیرات ترافیکی باید جزئیات عوامل پیش گفته را «با تبعیت از سیاست‌های کلی جابه‌جایی» در داخل محدوده مورد مطالعه تعیین کرد. در واقع بدون برنامه‌ریزی تفصیلی جابه‌جایی انسان و کالا در داخل فضای مورد مطالعه، نمی‌توان تأثیرات ترافیکی منطقه را بر بقیه شبکه راه‌های شهری سنجید.

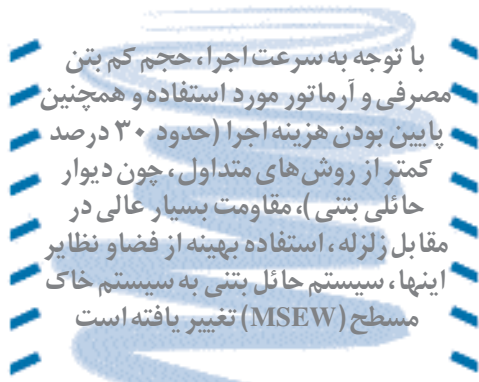
در این زمینه بررسی و مطالعه ساماندهی شبکه ارتباطی بولوار پاسداران، حد فاصل خیابان جام جم تا میدان جهاد و تقاطع‌های واقع در مسیر شامل دسترسی شهرک بهاران، دانشگاه کردستان و بولوار ساحلی در شهر سنندج برای تأثیرات مثبت و منفی آن بر شهر از جنبه‌های مختلف و کارآمدی و یا ناکارآمدی آن بر شبکه معابر و فضاها و کاربری‌های اطراف در قالب دیدگاه‌های مذکور تبیین و تحلیل می‌شود.

### موقعیت جغرافیایی

استان کردستان با مساحتی در حدود ۲۸۲۰۳ کیلومتر مربع و جمعیتی - براساس سرشماری ۱۳۷۵ - در حدود ۱/۳۴۶/۳۸۳ نفر در غرب ایران واقع است، مرکز این استان شهر سنندج، در ۴۷ درجه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۱۹ دقیقه عرض شمالی واقع شده است. ارتفاع آن از سطح دریا به طور متوسط در حدود ۱۳۷۳ متر است، و در میان ارتفاعات زاگرس قرار دارد. مطابق برآورد

شبکه ارتباطی هر شهر نقش شریان حیاتی آن را دارد. و در طرح‌های توسعه شهری یکی از عناصر اصلی و تعیین کننده به شمار می‌رود. اهمیت شبکه ارتباطی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری به نحوی است که نمی‌توان آنها را منفک از یکدیگر دانست، زیرا کلیه فعالیت‌های ساکنان شهر - اعم از فعالیت‌های بازرگانی، فرهنگی، اداری، سکونتی، وقت آزاد و جز آن - بستگی کامل به شبکه ارتباطی شهر دارد و در واقع حیات شهری و فعالیت و سوخت و ساز شهری به شبکه حمل‌ونقل بستگی می‌یابد. لذا هر گونه طرح شهری که عموماً با مطالعات و طراحی‌های معماری شروع می‌گردد، می‌بایست همزمان بررسی و برنامه‌ریزی و طراحی برای دستیابی به راه حل منطقی و معقول برای شبکه ارتباطی آن انجام گیرد. بدیهی است چه در زمان حاضر و چه در آینده، طراحان شهری پیوسته با قواعد و اصولی که مدت‌هاست برای شبکه ارتباطی تدوین یافته است، سروکار خواهند داشت. یکی از وظایف مهم طراح و برنامه‌ریز شهری آن است که در چارچوب برنامه‌ریزی و طراحی خود از ضوابط و قواعد مربوط پیروی کند و طرح‌های خود را با آن مطابقت دهد. لیکن گاهی مشاهده می‌شود که طراحان و برنامه‌ریزان شهر با نادیده گرفتن اصول و قواعد شبکه ارتباطی مانند رعایت اصول سلسله مراتب معابر، طراحی صحیح تقاطع‌ها و رعایت فواصل مورد لزوم، در نظر گرفتن فضاهای مورد نیاز برای ترافیک ساکن و تعیین و انتخاب تقاطع عرضی مناسب با معابر «متناسب با حجم ترافیکی که در آن جریان خواهد داشت» و نظایر اینها در برنامه‌ریزی و طراحی‌های خود باعث پیچیدگی، آشفتگی و گسیختگی در کالبد شهری می‌شوند. بدین ترتیب، علاوه بر زیان‌های اقتصادی و اجتماعی، معضلات ترافیکی زیادی را نیز به وجود می‌آورند. در این زمینه سنجش تأثیرات ترافیکی در مواردی چون تهیه طرح‌های تفصیلی، تجدید نظر در طرح‌های تفصیلی، طرح‌های بازسازی، تفکیک زمین، احداث شهر و

دسترسی ها و معابر اصلی متقاطع با بولوار پاسداران عبارتند از:  
□ تقاطع بولوار شالمان که در غرب بولوار پاسداران قرار گرفته است و رفوژ میانی در این تقاطع بسته است.



□ تقاطع کمر بند آبیبر که علاوه بر تأمین دسترسی شهرک سعدی و حرکت جنوب به شمال، راه کناری غرب بولوار پاسداران را به مسیر اصلی جنوب به شمال آن مستقل می سازد.  
□ تقاطع دانشگاه کردستان و بیمارستان تأمین اجتماعی.  
□ دسترسی به مهمانسرای جهانگردی سنندج.  
□ دسترسی به شهرک بهاران.

بولوار پاسداران از خیابان جام جم تا میدان جهاد در طول ۵۰۰ متر دارای چهار تقاطع در وضع موجود است، که در آنها حرکات گردشی چپگرد از طریق حذف رفوژ میانی تأمین شده اند. این تقاطع ها عبارتند از تقاطع خیابان جام جم، تقاطع ورودی مهمانسرای ایرانگردی، تقاطع کمر بندی آبیبر، تقاطع شهرک بهاران. در قسمت های شرق و غرب این محور نیز تعدادی دسترسی دیگر به صورت سه راهی احداث گردیده اند که دسترسی به مناطق مجاور را تأمین می کنند. از جمله این دسترسی ها می توان به اینها اشاره کرد: دسترسی منطقه نظامی، دسترسی شهرک بهاران، دسترسی مجتمع مسکونی دادسرای انقلاب و چند دسترسی فرعی دیگر برای تأمین ارتباط با ساختمان های در حال احداث را نام برد.

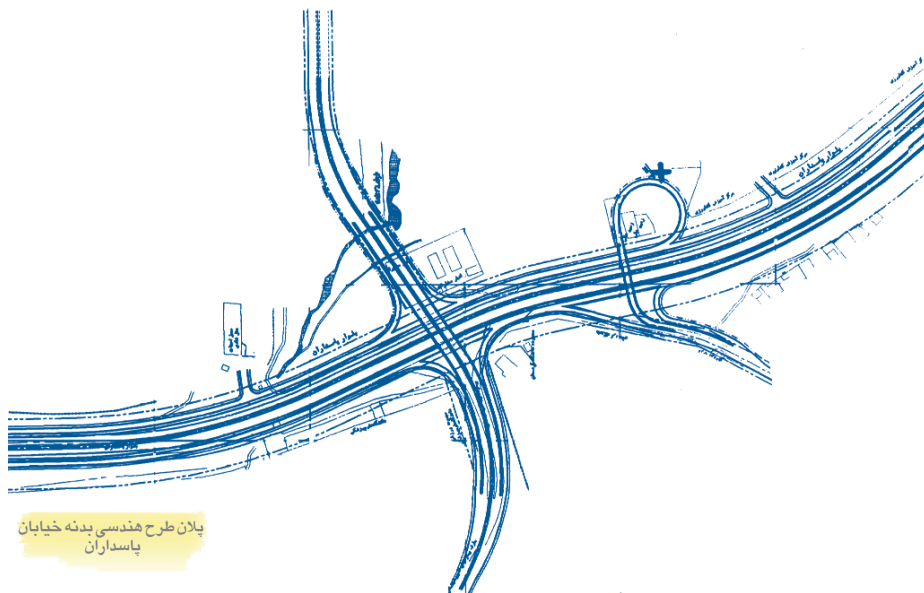
بولوار پاسداران از لحاظ طبقه بندی معابر جزء معابر شریانی درجه یک محسوب می گردد؛ لذا تقاطع های واقع در آن را می توان به صورت همسطح و غیرهمسطح پیش بینی کرد. گسترش روزافزون شهر، افزایش فراوان وسایط نقلیه در سال های اخیر، گسترش و توسعه مناطق جمعیت پذیر واقع در حوزه نفوذ بولوار پاسداران و همچنین وضعیت نامناسب موجود، بهسازی بولوار پاسداران و تقاطع های واقع در آن را الزامی ساخته است. در طرح تفصیلی این پروژه اولویت اجرایی گزینه های مختلف بولوار پاسداران و تقاطع های آن، در ابتدا تقاطع دسترسی شهرک بهاران، دوم تقاطع دانشگاه کردستان، و اولویت سوم تقاطع بولوار ساحلی است.

شهرک جدید بهاران در ضلع غربی بولوار پاسداران و در قسمت جنوب و غرب شهرک قرار دارد. این شهرک در حال احداث است و جمعیتی حدود ۸۵ هزار نفر دارد. در زمان حاضر اکثر ساختمان های آن احداث گردیده و واگذار شده است.

جمعیتی ارائه شده از طرف سازمان مدیریت و برنامه ریزی کردستان، جمعیت شهر سنندج در سال ۱۳۷۸ نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر بوده است.

### جایگاه بولوار پاسداران و پل بهاران در شبکه راه های سنندج

شهرستان سنندج دارای ۳۷۱/۸ کیلومتر راه اصلی و فرعی است، شامل ۳ کیلومتر بزرگراه، ۷۹ کیلومتر راه اصلی معمولی و ۲۴۰ کیلومتر راه فرعی با درجه های مختلف و همچنین ۴۹/۸ کیلومتر راه دسترسی آسفالتی و شنی است. عمده راه های بین شهری این شهرستان، راه سنندج - کامیاران - کرمانشاه به طول ۷۳ کیلومتر، سنندج - مریوان به طول ۱۲۶ کیلومتر، سنندج - قروه همدان به طول ۱۲۶ کیلومتر، و سنندج - دیواندره سقز به طول ۱۹۵ کیلومتر است. به عبارتی دیگر، این چهار محور شهر سنندج را به نقاط مختلف کشور متصل می کنند. مطالعات ترافیکی در میدانی شهر نشان می دهد که مسیرهای سنندج - کرمانشاه دارای بیشترین ترافیک عبوری و مسیر سنندج - مریوان دارای کمترین حجم تردد وسایط نقلیه است. بولوار پاسداران در ابتدای پرترددترین این مسیرها، یعنی محور سنندج - کرمانشاه، قرار دارد؛ بنابراین به عنوان بخشی از معبر برون شهری محسوب می گردد و علاوه بر نقش ارتباطی مناطق شهری، نقش هدایت کننده ترافیک برون شهری به نواحی



مرکزی شهر و بالعکس را نیز به عهده دارد. بولوار پاسداران یکی از مسیرهای اصلی شبکه ارتباطی درون شهری و برون شهری سنندج است که از میدان آزادی در داخل بافت شهری پس از تلاقی با چندین مسیر ارتباطی دیگر مانند خیابان جام جم، کمر بند آبیبر، دانشگاه کردستان و خیابان بهاران به سمت جنوب امتداد می یابد و سپس به عنوان یکی از شاخه های اصلی شبکه ارتباطی کشوری، ارتباط سنندج را به کرمانشاه برقرار می سازد. این محور دارای چندین تقاطع همسطح با معابر شهری است.

دسترسی‌های این شهرک مطابق طرح تفصیلی از بولوار پاسداران از محورهای سه گانه صورت گرفته است؛ ولی در این میان پل زیرگذر - روگذر بهاران که در حال احداث است در آینده یقیناً اصلی‌ترین تقاطع در بولوار پاسداران خواهد بود. این پل شریان دسترسی شهرک بهاران به شهر سنج است. بولوار پاسداران علاوه بر تأمین ارتباط مناطق شهری، نقش ارتباطی بین شهری را نیز به عهده دارد و در نتیجه معبر شریانی درجه یک محسوب می‌شود. براساس طرح تفصیلی بولوار پاسداران از نظر ترافیکی دارای عرض ۴۵ متر و در طرفین دارای حریم فضای سبز به عرض ۲۲/۵ متر، و در مجموع دارای ۹۰ متر حریم است. در امتداد بولوار پاسداران از خیابان جام جم تا میدان جهاد سه تقاطع همسطح به شکل چهار راه، هفت تقاطع همسطح به صورت سه راه و یک میدان همسطح در طرح تفصیلی پیش‌بینی شده است. فاصله تقاطع‌ها از یکدیگر بین ۸۰۰ تا ۱۲۰۰ متر است و این در حالی است که فاصله تقاطع‌های همسطح در معابر شریانی درجه یک می‌بایست حداقل ۲/۵ کیلومتر باشد. لذا طراحی تعدادی از تقاطع‌ها به صورت غیرهمسطح ضروری است. علاوه بر این، توسعه فیزیکی شهر و همچنین ترافیک در محور مذکور، بازنگری طرح تفصیلی بولوار پاسداران را برای افزایش ظرفیت آن ضروری ساخته است. در واقع طراحی صحیح تقاطع‌ها کمک فراوانی به حرکت روان ترافیک می‌کند و باعث جلوگیری از تأخیر

نقش اجتماعی با نقش شریانی راه عمیقاً در تعارض است: با افزایش نقش اجتماعی از عملکرد شریانی راه کاسته می‌شود

و تصادفات بیجا می‌شود.

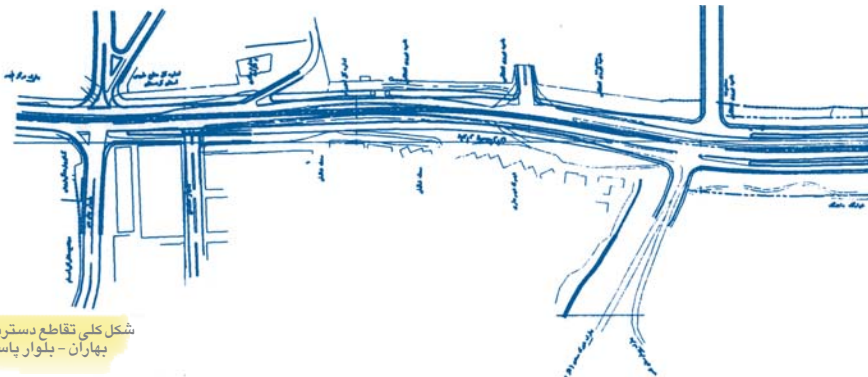
تقاطع‌ها از لحاظ ایمنی بدترین شرایط را در طول جاده‌ها دارند و متخصصان ترافیک معتقدند که بیش از نیمی از تصادفات منجر به قتل و جرح، مربوط به تقاطع‌هاست. لذا در انتخاب نوع تقاطع‌هایی که در محل برخورد چند خیابان احداث می‌شوند، می‌بایست عوامل و نکات گوناگونی را در نظر گرفت، از آن جمله، حجم ترافیک، شرایط اقتصادی شهر، ایمنی حرکت، زیبایی تقاطع، تأخیر حاصل و درجه بندی جاده‌های به هم پیوسته. به طور کلی و با توجه به شرایط، تقاطع‌های مختلف در موارد

زیر توصیه می‌شوند؛ و براساس این عوامل پل زیرگذر و روگذر بهاران که برای دسترسی شهرک بهاران می‌بایست از بولوار پاسداران بگذرد توجیه پذیر است.

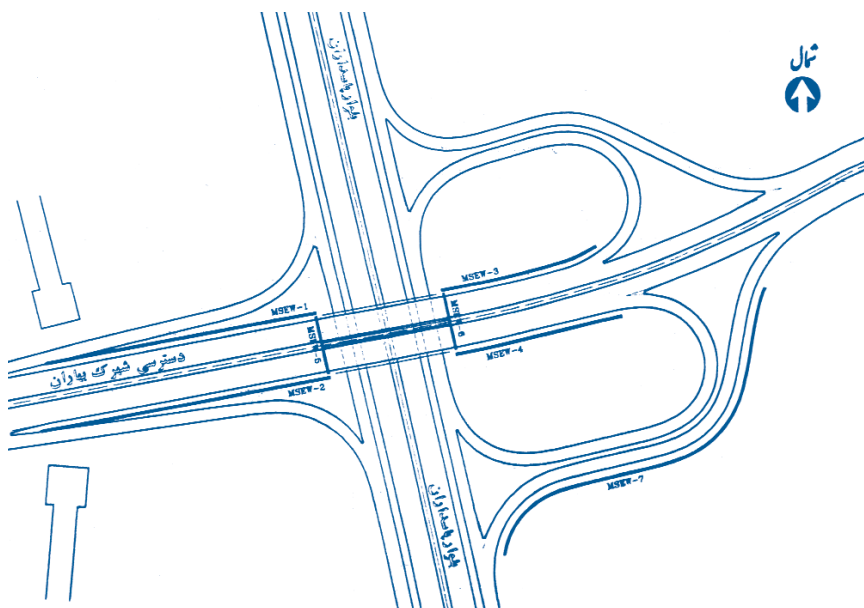
- ۱- در اتصال تقاطع جاده‌های سریع، آزاد راه‌ها و شریان‌ها.
- ۲- در تقاطع‌هایی که حجم ترافیک با وضعیت تقاطع برابر - یا بیشتر از آن - می‌شود و امکان افزایش تقاطع به وسیله اصلاحات هندسی در سطح امکان پذیر نیست.
- ۳- در محل‌هایی که آمار تصادفات سال‌های گذشته حاکی از عملکرد نامناسب تقاطع است.
- ۴- در تقاطع‌هایی که حجم ترافیک زیاد است و تأخیر خودروهای در حال عبور، احداث تقاطع غیرهمسطح را از لحاظ اقتصادی توجیه پذیر می‌سازد.
- ۵- در نقاطی که با توجه به موقعیت توپوگرافی محل، تقاطع غیرهمسطح از لحاظ اشغال زمین و عملیات خاکی مناسب است.

#### کاربری‌های حاشیه و حوزه نفوذ بولوار پاسداران

با توجه به عملکرد بولوار پاسداران به عنوان معبری شریانی، کاربری‌های واقع در حاشیه آن یا باید از نوع کاربری‌های عمده با دسترسی محدود باشند و یا اینکه محور مذکور به صورت کند رو - تند رو طراحی گردد. در این مورد خاص وضعیت این محور در طرفین بولوار باند فضای سبز در نظر گرفته شده است. بنابراین، مطابق طرح مذکور کاربری‌های واقع در حاشیه، حق دسترسی مستقیم از آن را ندارند. در صورت رعایت ضوابط پیش‌بینی شده در طرح تفصیلی، احداث کندرو در طرفین بولوار پاسداران ضروری نخواهد بود؛ ولی با توجه به وضع موجود کاربری‌های اطراف بولوار نیاز به دسترسی روزانه و استفاده از آن را دارند و با دسترسی کاربری‌های واقع در حاشیه این محور به صورت مستقیم احداث راه‌های کناری الزامی خواهد بود. اکنون به همین دلیل، راه‌های کناری به صورت بخشی از طرح‌ریزی بولوار پاسداران به منظور کنترل و هدایت ورودی‌ها و خروجی‌ها احداث می‌گردند. راه‌های کناری «کندروها» ترافیک محلی اطراف را جمع‌آوری می‌کنند و در فواصل مناسب ارتباط آنها را با مسیر اصلی برقرار می‌سازند. کندروها عموماً به موازات راه اصلی اند و در یک یا هر دو طرف محور اصلی احداث می‌گردند. وسعت حوزه نفوذ محور نمایانگر اهمیت بولوار پاسداران در شبکه معابر شهر سنج است. از جمله مناطق شهری مهم که مطابق طرح تفصیلی در داخل حوزه بولوار پاسداران پیش‌بینی شده‌اند،



شکل کلی تقاطع دسترسی شهرک بهاران - بولوار پاسداران



پلان طرح هندسی بدنه خیابان پاسداران

عبارتند از:

□ اراضی مسکونی شهرک بهاران، واقع در ضلع غربی بولوار، در حد فاصل جنوب دانشگاه کردستان تا خیابان ساحلی که تقریباً در حال اتمام است. مطابق طرح تفصیلی، دسترسی اصلی اراضی مذکور از بولوار پاسداران به صورت چهار راه همسطح بدون راستگردهای کنترل شده است؛ ولی اکنون در اصلاحیه طرح تفصیلی به دلایلی که در ادامه توجیه خواهد شد، به صورت زیرگذر و روگذر در حال احداث است.

□ اراضی اختصاص یافته برای مراکز آموزشی و درمانی در حد فاصل کمربندی آیدر تا شمال شهرک قرا دیان در غرب بولوار پاسداران، که شامل دانشکده علوم پزشکی، دانشگاه کردستان و بیمارستان تأمین اجتماعی است. در طرح تفصیلی، دسترسی این اراضی با استفاده از یک چهار راه همسطح بدون راستگردهای کنترل شده، بوده است.

□ اراضی اداری و تأسیسات شهری که در حد فاصل دسترسی شهرک بهاران تا خیابان ساحلی در شرق بولوار پیش بینی شده است.

□ اراضی مربوط به مراکز آموزشی و اداری در حد فاصل دسترسی شهرک بهاران تا کمربند آیدر که در شرق بولوار پاسداران در نظر گرفته شده است. دسترسی اراضی مذکور، به بولوار پاسداران از طریق جمع کننده‌های فرعی و همچنین چهار راه‌های بهاران و دانشگاه کردستان تأمین شده است.

اصلی‌ترین محور این مجموعه احداث روگذر زیرگذر، برای دسترسی شهرک بهاران است و بر این اساس در ادامه به بررسی پروژه پل بهاران که در قالب این طرح تدوین گردیده و در حال اجرا است پرداخته می‌شود.

### پروژه پل بهاران، موانع و مسائل

پل بهاران دارای چهار دهنه است که دهانه‌های میانی حدود ۱۶ متر و دهانه‌های کناری حدود ۱۳/۴ متر است. سطح کل تابلیه پل حدود ۱۷۰۰ مترمربع و عرض آن ۱۴/۳۰ متر در هر باند است. حجم کل بتن مصرفی حدود ۴۲۰۰ متر مکعب و آرماتور مصرفی براساس نقشه‌های مصوب حدود ۶۰۰ تن است. تعداد کل ستون‌های میانی پل ۱۸، و تعداد ستون‌های کناری

«کوله‌ها» ۱۲، با ۵۶ تیر پیش ساخته بتنی است. دیوارهای برگشتی و دیوارهای حائل از نوع خاک مسطح (MSEW)، و سطح کل آنها ۴۰۰۰ مترمربع است.

مزایای اجرای تقاطع غیرهمسطح بهاران را می‌توان چنین برشمرد:

۱- تأمین دسترسی ایمن شهرک بهاران، با احداث پل و تقاطع غیرهمسطح، دسترسی شهرک بهاران به صورت ایمن و سریع تأمین خواهد شد.

۲- افزایش سرعت حرکت، اجرا و بهره‌برداری از این پروژه موجب افزایش سرعت حرکت در مسیر بولوار پاسداران می‌گردد.

۳- تأثیر بر چشم‌انداز و زیبایی فضای ورودی شهر، با اجرای پل بهاران، به دلیل از میان رفتن گره‌های ترافیکی و برخورد‌های ناهنگام و بدون دید رانندگان، زیبایی ورودی شهر تضمین می‌شود.

### علل تأخیر در اجرای پروژه

عمدتاً عدم هماهنگی مسئولان تأسیسات شهری؛ «گاز، آب، فاضلاب، مخابرات و برق» و معارض ملکی «زمین‌های شرکت برق»، اجرای پروژه را به تأخیر انداخته و در قسمت‌هایی نیز آن را با توقف مواجه ساخته است. علاوه بر این، برای احداث رمپ‌ها و لوپ‌ها به دلیل مالکیت دادگستری بر زمین، این قسمت از اصلی‌ترین دلایل تأخیر در احداث و پیشرفت فیزیکی پل است. برای شروع عملیات اجرایی پروژه و اجرای بعضی قسمت‌های پروژه، نیاز به انحراف فیزیکی است؛ ضمن اینکه جابه‌جایی برخی از معارض‌های تأسیساتی مستلزم اجرای مسیر انحرافی تا اجرای مسیرهای نهایی برخی از رمپ‌های تقاطع است. لذا احداث این مسیرها و مسیرهای موقت و همچنین تأمین تابلوهای راهنمایی مورد نیاز، موجب تأخیر در اجرای عملیات پروژه گردیده است.

در نهایت، به دلیل مسائل اقلیمی و زمین‌شناسی منطقه جابه‌جایی تأسیسات شهری در فصل زمستان به دلیل کوهستانی بودن و سرمای شدید برای گاز و برق با مانع جدی روبه‌روست؛ یعنی شش ماه از سال عملاً هیچ اقدامی در این زمینه نمی‌توان انجام داد. مسائل توپوگرافیکی منحنی و ناهمواری زمین دلیل

یک بنای کوچک ممکن است به تنهایی نقش اجتماعی زیادی به خیابان شریانی تحمیل نکند؛ اما با این استدلال نمی‌توان اجازه داد بناهای کوچکی که عملکرد آنها با نقش شریانی راه تعارض دارد در کنار این راه‌ها ایجاد شوند

دیگر در تأخیر احداث پروژه و اتمام آن به شمار می‌آید. اکنون به گفته مسئولان ناظر و مجری ۶۰ درصد پروژه انجام شده است. آنچه که ذکر آن در مورد پل بهاران ضروری به نظر می‌رسد، مسئله هزینه و تأخیرهای آن است. این امر باعث شده است که معمولاً شهروندان شهر سنندج از آن رضایت چندانی نداشته



۲- روگذر یا زیرگذر کردن محور بهاران: با توجه به پایین بودن تراز ارتفاعی حاشیه شرقی خیابان بهاران زیرگذر شدن این محور از نظر فنی مناسب تر است و می تواند به صورت روگذر زیرگذر طراحی گردد.

زیرگذر شدن این محور از نظر فنی مناسب تر است. به دلایلی که در پی می آید، زیرگذر کردن محور بهاران مزیت چندانی نسبت به روگذر کردن آن ندارد:

□ در صورت زیرگذر شدن خیابان بهاران، برای هدایت آب های سطحی که به داخل زیرگذر می ریزند، نیاز به احداث کانال در عمق ۱۰ متری زیر خیابان پاسداران در طولی معادل ۱۸۰ متر است تا در نهایت به جوی های کناری خیابان پاسداران متصل گردد.

□ در حالت زیرگذر، خاکبرداری در محدوده تقاطع به دلیل وجود لایه های سنگی با هزینه و مشکلات زیادی همراه خواهد بود.

□ جابه جایی شبکه فاضلاب موجود در طول خیابان پاسداران از محل این خیابان به منتهی الیه غرب یا شرق تقاطع در طولی

باشند. هزینه ۵/۵ میلیارد تومانی بولوار پاسداران و پل بهاران فشار زیادی را بر پیکره شهرداری به توانایی مالی شهر سنندج وارد کرده است. نیز هر چند تأمین اعتبار آن از استان پشتیبانی می شود، ولی با این همه شهرداری و استانداری - که ابتدا مجری و طراح طرح بوده است - از پذیرفتن این هزینه ناچارند.

#### دیوارهای حائل و برگشتی

با توجه به سرعت اجرا، حجم کم بتن مصرفی و آرماتور مورد استفاده و همچنین پایین بودن هزینه اجرا (حدود ۳۰ درصد کمتر از روش های متداول، چون دیوار حائل بتنی)، مقاومت بسیار عالی در مقابل زلزله، استفاده بهینه از فضا و نظایر اینها، سیستم حائل بتنی به سیستم خاک مسطح (MSEW) تغییر یافته است.

#### علت روگذر شدن پروژه

به دلیل وضعیت شیب طولی بولوار پاسداران که در وضع موجود ۵/۵ درصد است، تغییر سطح این محور موجب احداث دیوارهای برگشتی طولانی می گردد - که از لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه نیست.

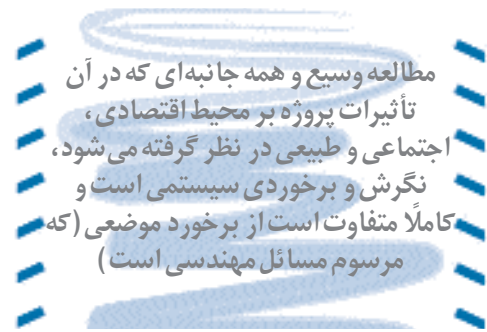
به طور کلی می توان نتیجه گرفت که در انتخاب شکل تقاطع برای تقاطع بهاران، ویژگی هایی چون توپوگرافی منطقه، معارضات تأسیسات شهری شامل، دکل های برق فشار قوی، شبکه فاضلاب کانال کابل های مخابراتی، «فیبر نوری» و همچنین محدودیت پوسته مصوب طرح تفصیلی نقش تعیین کننده داشته اند. با این حال، این طرح خود دارای معایبی است که از آن جمله اند:

الف - وجود حرکات ضربدری بین ورودی و خروجی حلقه های متوالی؛

ب - طولانی تر شدن حرکات گردش به چپ «طول پل»؛ و  
ج - افزایش سطح پوسته مورد نیاز نسبت به پوسته طرح تفصیلی.

در نهایت روگذر شدن محورهای اصلی واقع در تقاطع با توجه به موارد زیر صورت گرفته است:

۱- روگذر یا زیرگذر کردن تقاطع های بولوار پاسداران: به دلیل وضعیت شیب طولی بولوار که ۵/۵ درصد زیرگذر شدن آن به دلیل تغییر سطح این محور موجب احداث دیوارهای برگشتی طولانی می گردد که از لحاظ اقتصادی توجیه پذیر نیست.



معادل ۵۷۰ متر الزامی خواهد بود.

□ جابه جایی کلیه تأسیسات موجود در محل تقاطع در اثر زیرگذر شدن محور بهاران الزامی خواهد بود.

#### مزایای روگذر شدن پل بهاران

□ جابه جایی موضعی تأسیسات شهری و امکان نگهداری بعضی از آنها در وضع موجود با تغییر موقعیت ارتفاعی فونداسیون پایه های پل.

□ سهولت هدایت و جمع آوری آب های سطحی تقاطع.

□ عدم نیاز به خاکبرداری های حجیم در لایه های سنگی موجود.

□ عدم نیاز به جابه جایی طولانی فاضلاب خیابان پاسداران.

#### تحلیل تأثیرات ترافیکی و کنترل آن

هر مطالعه سنجش تأثیرات ترافیکی باید تأثیرات را از چهار جنبه بررسی کند: اول - تأثیر بر عملکرد راه ها و خیابان های شریانی؛ دوم - تأثیر بر محیط زیست محل؛ سوم - تأثیر بر ایمنی پیاده و سواره؛ و چهارم - تأثیر بر کیفیت موتوروی. در تشریح تأثیر اول نحوه و عملکرد راه در دو گروه شریانی و محلی قابل بررسی است. به عبارتی، با افزایش نقش اجتماعی راه و افزایش نقش دسترسی محلی از تأثیر شریانی آن کاسته می شود. نقش

اجتماعی از نقش‌های اصلی راه‌های شهری است، و وجود این نقش بدان معنی است که آن راه بستری است برای ارتباطات اجتماعی - نظیر کار و گردش، خرید، بازی و ملاقات.

نقش اجتماعی خیابان با نقش جداکنندگی آن نسبت عکس دارد؛ هر چه پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران بتوانند به راحتی از عرض خیابان بگذرند، نقش اجتماعی خیابان بیشتر است. نقش اجتماعی با نقش شریانی راه عمیقاً در تعارض است؛ با افزایش نقش اجتماعی از عملکرد شریانی راه کاسته می‌شود. قرار دادن بناهایی که نوع کاربری آنها ایجاد کننده نقش اجتماعی است (نظیر بناهای تجاری، و مراکز خرید) در کنار راه‌های شریانی، به عملکرد این راه‌ها لطمه وارد می‌آید. عدم توجه به این موضوع یکی از ریشه‌های اصلی مشکلات ترافیکی شهرهای ماست. در طرح‌ریزی بولوار پاسداران از یک طرف ارتباط با خارج از شهر و از طرف دیگر دسترسی به مراکز اطراف از جمله دانشگاه کردستان، مهمانسرای جهانگردی سنندج و دسترسی به شهرک بهاران تعریف شده است. این دو نقش در تعارض با یکدیگر قرار می‌گیرند و به ناچار برای رهایی از تعارض این دو نقش متفاوت، احداث پل‌های روگذر و زیرگذر در نظر گرفته شده است.

چنین کاری هزینه‌ای سنگین بر پیکره شهری که درآمد آن محدود است وارد می‌کند. ممکن است در هنگام تهیه طرح شهر، رابطه بین کاربری‌ها و عملکرد راه در نظر گرفته شده و نوع کاربری‌ها نیز تعریف شده باشد؛ ولی در زمان احداث شهرک بهاران، که شهرکی اقماری است و در آینده نزدیک به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در آن اسکان خواهد یافت (اکنون ۸۵ هزار نفر جمعیت دارد)، هیچ پیش‌بینی برای دسترسی آن نشده است - که خود جای سؤال دارد. اکنون با تغییر دادن کاربری‌های اطراف بولوار راه نقش اجتماعی پیدا کرده و در قسمت‌هایی و یا در تمام طول راه عملکرد شریانی خود را از دست داده است. یک بنای کوچک ممکن است به تنهایی نقش اجتماعی زیادی به خیابان شریانی تحمیل نکند؛ اما با این استدلال نمی‌توان اجازه داد بناهای کوچکی که عملکرد آنها با نقش شریانی راه تعارض دارد در کنار این راه‌ها ایجاد شوند. به هر حال، دادن یک مجوز رویه‌ای برای صدور مجوزهای بعدی خواهد شد.

دسترسی مستقیم ترافیک پیاده و سواره بناها به راه‌های شریانی درجه یک (آزاد راه، بزرگ راه و راه عبوری) ممنوع است. بناهای کوچک ترافیک سواره کمی دارند و تأثیرات ترافیکی آنها در افزایش نقش دسترسی و لطمه زدن به نقش جابه‌جایی راه ممکن است ناچیز باشد؛ اما مجموعه این تأثیرات برای بناهای کوچک ناچیز نیست. نکته مهم اینکه، با وجود راه‌های اتصالی متعدد نمی‌توان دسترسی پیاده‌ها به راه شریانی را به وسیله مانع فیزیکی به طرز مؤثری کنترل کرد؛ چون راه‌های اتصالی در نرده‌کشی‌های کنار سواره‌رو ایجاد بریدگی می‌کنند.

این مورد در طرح‌ریزی بولوار پاسداران و احداث پل بهاران برای دسترسی شهرک بهاران مسئله‌ای جدی است که احتمالاً در آینده نزدیک، با گسترش شهر در این قسمت با توجه به زمین‌های آزاد و ذخیره در این منطقه به مشکل اساسی تبدیل خواهد شد. در آغاز هر طرح شهرسازی، همزمان با تفکر و بررسی در مورد طرح بناها و بافت معماری آن، لازم است این

سؤال مطرح گردد که چه نوع سیستمی برای موفقیت منطقه مناسب خواهد بود. سیستم شبکه دسترسی و نوع معماری بناها متقابلاً بر هم تأثیر می‌گذارند، و به همین دلیل بررسی همزمان در هر دو مورد ضروری است.

برخی از برآوردهای مهندسی لزوماً اجرا شدنی نیستند. موفقیت هر منطقه و وضعیت موجود آن می‌تواند راه حل‌های تلفیقی متفاوت و متنوعی را به دست دهد. برای تصمیم‌گیری در مورد شبکه متناسب با وضعیت و موقعیت محدوده طرح، باید نکات زیر را مورد توجه قرار داد. «اصولاً برخی از این موارد که اساسی هم هستند، در طرح‌ریزی بولوار پاسداران به فراموشی سپرده شده است.» وسعت منطقه، بافت طراحی شده منطقه، موفقیت منطقه نسبت به مناطق مجاور خود، موفقیت منطقه نسبت به شبکه ارتباطی غیرمحلی، موفقیت منطقه نسبت به فضاهای باز و تفریحی، توپوگرافی منطقه، وضعیت شبکه تأسیسات شهری، حجم ترافیک مورد انتظار و دسترسی به خطوط اتوبوسرانی شهری. به علاوه، در طراحی جزئیات شبکه دسترسی باید از یک طرف مقرون به صرفه بودن طرح را مورد بررسی قرار داد (هزینه زیاد شبکه باعث افزایش قیمت زمین خواهد شد که اثری مستقیم بر روی اجاره بهای مسکن خواهد داشت)، و از طرف دیگر نباید فراموش کرد که سطوح شبکه دسترسی و حجم بناها با هم فضاهای باز را به وجود می‌آورند که در کیفیت محدوده مسکونی و کلاً سیمای شهر بسیار مؤثرند. بنابراین می‌بایست سطوح دسترسی به شکلی جذاب و دلپذیر و متنوع طراحی شوند و با حجم بناها، بافتی پر از فضاهای عمومی و خصوصی (فضاهایی برای زندگی اجتماعی) تشکیل گردد. باید از ایجاد محدوده‌هایی که کیفیت خصوصی و عمومی آن مشخص نیست و نمی‌شود به آنها نظم و ترتیبی داد، یا اینکه اصلاً مورد استفاده قرار نمی‌گیرند (و یا اگر استفاده می‌شوند صرفاً به علت ناچاری است)، اجتناب کرد. نیز باید حریم‌هایی را که مورد استفاده خاصی دارند، به وسیله المان‌های طراحی از همدیگر جدا ساخت (حصار، تیرمانع، تابلو راهنمایی و این گونه وسایل اضطراری را نباید مورد استفاده قرار داد). برای این کار باید از المان‌های طراحی، مانند حجم بناها، و همچنین از گیاهان و درختان مناسب استفاده کرد.

### نتیجه‌گیری

در مکان‌یابی شهر و شهرک‌های جدید باید تأثیرات ترافیکی



سنندج - بخشی از پل بهاران (دسترسی شهرک بهاران)

جدول شماره ۱- هزینه اجرای عملیات سیویل طرح شبدری کامل تقاطع خیابان پاسداران و شهرک بهاران،

براساس فهرست بهای راه و یاند، ۱۳۷۹

شرح	واحد	مقدار	واحد بها	جمع به ریال
احداث پل محور (B)	m <sup>2</sup>	۲۲۰۰	۱۱۳۹۰۰۰	۲/۴۸۳/۸۰۰/۰۰۰
روسازی آسفالتی به ضخامت ۳۷cm	m <sup>2</sup>	۳۰۵۰۰	۱۵۱۹۲	۴۶۳/۳۵۶/۰۰۰
روکش آسفالتی به ضخامت ۱۰cm	m <sup>2</sup>	۱۸۷۰۰	۵۴۴۹	۱۰۱/۸۹۶/۳۰۰
پیاده روسازی آجرسیمانی به ضخامت ۳۷cm	m <sup>2</sup>	۷۵۰۰	۱۸۰۸۶	۱۳۵/۶۴۵/۰۰۰
اجرای جدول بتنی پیش ساخته به ابعاد ۶۰×۵۰×۲۰cm	m <sup>1</sup>	۵۳۰۰	۴۰۱۸۲	۲۱۲/۹۶۴/۶۰۰
اجرای جدول بتنی پیش ساخته به ابعاد ۵۰×۵۰×۱۰cm	m <sup>1</sup>	۳۷۰۰	۳۲۰۲۶	۱۱۸/۴۹۶/۲۰۰
اجرای کانپو به ابعاد ۴۵×۵cm	m <sup>1</sup>	۸۰۰	۴۶۷۶۹	۳۷/۴۱۵/۲۰۰
اجرای جوی رویاب به ابعاد ۵۰×۵۰cm	m <sup>1</sup>	۴۲۰۰	۶۹۶۱۱	۲۹۲/۳۶۶/۲۰۰
اجرای جوی زیرگذر به ابعاد ۶۰×۵۰cm	m <sup>1</sup>	۱۳۰	۳۳۴۸۸۱	۴۳/۵۳۴/۵۳۰
عملیات خاکی	—	—	—	۱/۴۰۰/۶۴۱/۰۰۰
اجرای دیوارهای حائل	—	—	—	۸۱۸/۳۰۲/۰۰۰
فضای سبز محوطه‌ها	m <sup>3</sup>	۱۱۲۰۰	۱۳۲۹۱	۱۴۸/۸۵۹/۲۰۰
فضای سبز (رفوژ)	m <sup>3</sup>	۱۷۰۰	۱۳۲۹۱	۲۲/۵۹۴/۷۰۰
تخریب وضع موجود	—	—	—	۱۰۵/۷۸۷/۰۰۰
جمع بدون احتساب ضرایب				۶/۳۸۵/۶۵۷/۹۳۰
جمع، با احتساب ضریب بالاسری ۱/۳ و ضریب تجهیز کارگاه ۱/۰۶ و ضریب منطقه‌ای ۱/۱۵				۱۰/۱۱۹/۳۵۲/۱۲۲

آینده و لزوم تأمین حرکات گردشی لازم بهترین شکل تقاطع در صورت تداوم شاخه شرقی بهاران، شبدری کامل است. به طور کلی برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری مسئله‌ای است با وسعت و ابعاد گوناگون. وسعت به این معنی است که عوامل مهم مؤثر در برنامه‌ریزی در محیط اجتماعی و اقتصادی و طبیعی نقشی بسیار عمده دارند. منظور طراحان از پیشنهاد یک ساختمان شاهراه ممکن است فقط بهتر ساختن دسترسی بین دو قسمت از شهر بوده باشد؛ اما اثر شاهراهی که ساخته می‌شود به این هدف محدود نمی‌گردد. شاهراه ممکن است جهت گسترش و بافت شهری را تغییر دهد، تراکم جمعیت را عوض کند، کاربری‌های اطراف خود را دگرگون سازد، عرضه و تقاضا و قیمت‌اراضی را بر هم زند، ارتباط و دسترسی قسمت‌های دیگر شهر را محدود سازد، محیط زیست نقاط مسکونی، تجاری و صنعتی اطراف را متفاوت سازد، با گسترش تجارت و بالا بردن قیمت زمین‌های اطراف و تصرف زمین‌های زیر حریم خود توزیع درآمد را به هم بزند، و در کیفیت هوا و آرامش محیط زیست فضای اطراف خود اثر بگذارد. اثر احداث یک راه شریانی حتی منحصر به همین تأثیرات نیست؛ بلکه تأثیرات دراز مدت و مهم دیگری نیز بر محیط اقتصادی و اجتماعی خواهد داشت. ایجاد راه شریانی، استفاده هر چه بیشتر از اتومبیل را به عنوان

آن را بر شبکه راه‌های بین شهری و اطراف شهر سنجد. میزان این تأثیرات به عواملی چون جمعیت، تعداد شاغلانی که در خارج از شهر یا شهرک کار می‌کنند، درجه خودکفایی شهر از نظر خرید و خدمات، مالکیت اتومبیل در داخل شهرک، سیاست‌های طراحی شهری و مخصوصاً میزان تکیه بر پیاده‌روی و دوچرخه سواری و استفاده از وسایل نقلیه همگانی برای جابه‌جایی داخلی بستگی دارد. به عبارت دیگر، سنجش تأثیرات ترافیکی بناهای مهم از نظر ترافیکی ضروری است. در مطالعه و بررسی طرح‌ریزی بولوار پاسداران، در مورد دسترسی به شهرک بهاران - که جمعیتی حدود ۸۵ هزار نفر دارد - بایستی زمان برنامه‌ریزی برای شهرک، و چگونگی دسترسی شهرک - که اتفاقاً تمام ویژگی‌های شهرک وابسته به مرکز را دارد - مورد مطالعه و پیش‌بینی و طراحی قرار گیرد. اکنون بعد از چند سال که از احداث شهرک می‌گذرد، تردد وسایل نقلیه برای دسترسی محلی به شهر سنجد و عبور از راه شریانی درجه یک مسائلی را به وجود آورده است، از جمله اینکه مسئولان شهر سنجد چاره‌ای جز تحمل هزینه آن را ندارند. جدایی از این امر، مسئله معارض‌ها که معمولاً برای قانع کردن آنها به ناچار می‌بایست از فیلترهای سیاسی گوناگون گذشت، هم‌اکنون از اصلی‌ترین دلایل به تأخیر افتادن احداث و اتمام پروژه است. با توجه به موقعیت خاص تقاطع بهاران و عملکرد آن در توسعه



هزینه اجرای عملیات سیویل و پل پروژه بهسازی خیابان پاسداران، حد فاصل خیابان جام جم تا میدان جهاد و تقاطع‌های

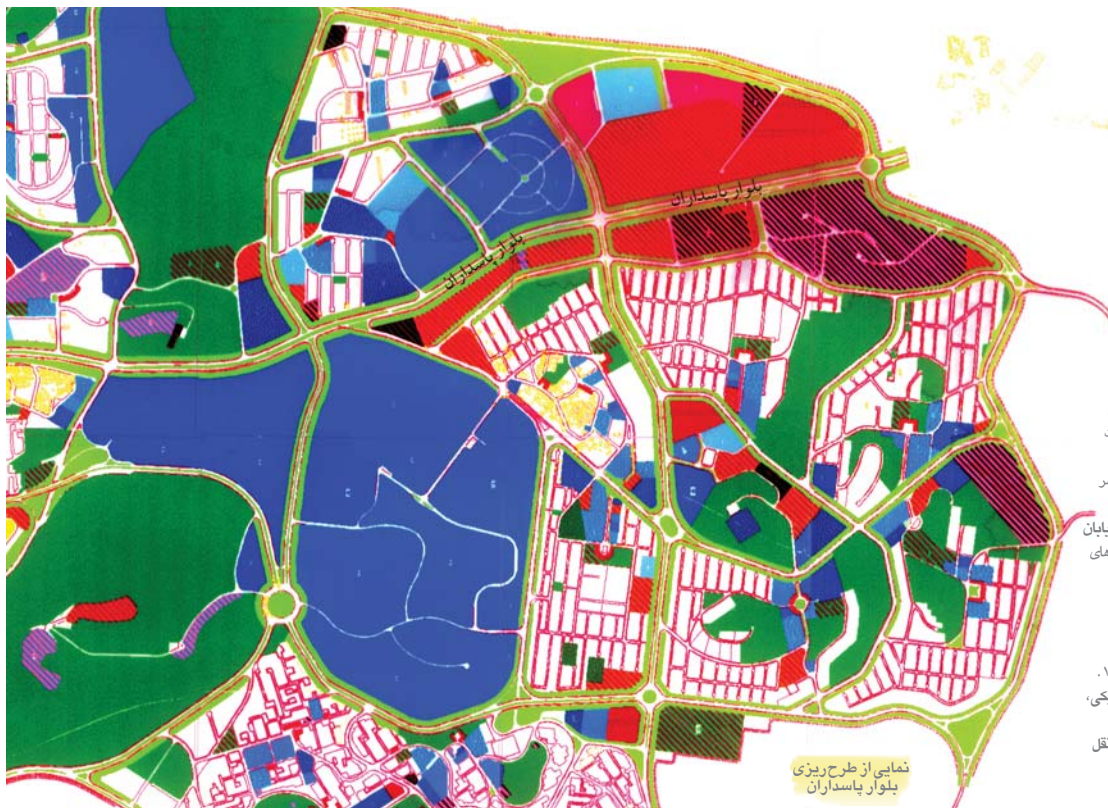
مربوط. براساس فهرست بهای راه و باند سال ۱۳۷۹

شرح	هزینه پل (ریال)	هزینه سیویل (ریال)	جمع کل (ریال)
طرح شبدری کامل تقاطع خیابان پاسداران و شهرک بهاران	۳/۹۳۶/۰۷۸/۰۰۰	۶/۱۸۳/۲۷۴/۰۰۰	۱۰/۱۱۹/۳۵۲/۰۰۰
طرح تقاطع خیابان پاسداران و دانشگاه کردستان	۲/۵۹۴/۲۳۳/۰۰۰	۸/۳۷۹/۲۶۲/۰۰۰	۱۰/۹۷۳/۴۹۵/۰۰۰
طرح تقاطع خیابان پاسداران و بولوار ساحلی (بدون عملیات خاکی و دیوار سازی)	۲/۱۶۴/۸۴۳/۰۰۰	۱/۶۷۶/۷۶۸/۰۰۰	۳/۸۴۱/۶۱۱/۰۰۰
طرح بدنه خیابان پاسداران (خارج از تقاطع‌های غیر همسطح)	—	۵/۲۷۰/۵۴۱/۰۰۰	۵/۲۷۰/۵۴۱/۰۰۰

بر محیط اقتصادی، اجتماعی و طبیعی در نظر گرفته می‌شود، نگرش و برخوردی سیستمی است و کاملاً متفاوت است از برخورد موضعی (که مرسوم مسائل مهندسی است). این نگرش می‌بایست در طرح تفصیلی بهسازی خیابان پاسداران و اجرای آن کاملاً اعمال گردد، تا از تجربه‌های آزمایش و خطا - که معمولاً هم طولانی مدت و هم پرهزینه خواهد بود - جلوگیری به عمل آید و از شکست خوردن و به بن بست رسیدن طرح فاصله گرفته شود.

وسیله حمل و نقل تشویق می‌کند. با فراهم شدن دسترسی برای اتومبیل‌داران و با تشویق گسترش شهر، دسترسی شهر برای غیراتومبیل‌داران - یعنی پیاده‌ها و اتوبوس سواران - کمتر می‌شود. این خود مسائل اجتماعی و اقتصادی خاصی را به همراه دارد.

لازمه تصمیم گرفتن منطقی درباره ایجاد و یا عدم ایجاد چنین طرحی، مطالعه و سنجش عوارضی است که پروژه بر محیط اطراف وارد خواهد ساخت؛ و چنین مطالعه‌ای لزوماً وسیع و همه جانبه است. مطالعه وسیع و همه جانبه‌ای که در آن تأثیرات پروژه





## روش‌های کنترل صدای ناشی از ترافیک

روزبه قوسی

عضو گروه مهندسی ایمنی - دانشگاه علم و صنعت ایران

حسین مهرآوران

کارشناس ارشد شرکت کنترل کیفیت هوا

### مقدمه

رشد بی‌رویه جمعیت توأم با توسعه صنعتی و تکنولوژیکی کلان شهرها، مشکلات عدیده‌ای را برای شهرنشینان به ارمغان می‌آورد، که آلودگی محیط زیست یکی از مهم‌ترین آنهاست. سروصدای ناشی از واحدهای صنعتی، هواپیماها، قطارها و خودروها، مانند کامیون‌های سبک و سنگین، اتومبیل و موتورسیکلت، در آلودگی صوتی محیط‌های شهری دخیل هستند. بخش مهمی از این آلودگی در شهرهای بزرگ ناشی از ترافیک یا حضور وسایط نقلیه موتوری است.

خودروهای مورد استفاده در بزرگراه‌ها به عنوان منابع آکوستیکی به ۳ دسته تقسیم می‌شوند:

۱- اتومبیل‌ها: وسایط نقلیه با دو محور و چهار چرخ، طراحی شده برای جابه‌جایی تا ۹ نفر مسافر و یا کامیون‌های سبک برای انتقال بار.

معمولاً وزن این دسته از وسایط نقلیه کمتر از ۴۵۰۰ کیلوگرم است.

۲- کامیون‌های متوسط: وسایط نقلیه با دو محور و شش چرخ، طراحی شده برای جابه‌جایی و انتقال بار. وزن این دسته از وسایط نقلیه بیش از ۴۵۰۰ و کمتر از ۱۲۰۰۰ کیلوگرم است.

۳- کامیون‌های سنگین: وسایط نقلیه با سه محور، یا بیشتر، طراحی شده برای جابه‌جایی و انتقال بار.

وزن این دسته از وسایط نقلیه بیش از ۱۲۰۰۰ کیلوگرم است. سازمان بزرگراه‌های فدرال<sup>(۱)</sup> مدلی را طراحی کرده‌است که در آن با استفاده از معادله‌های ذیل و یا شکل شماره ۱، می‌توان متوسط میزان انرژی خروجی از اتومبیل، کامیون‌های سبک، متوسط و سنگین در شبکه وزنی A را محاسبه کرد.

$$(L_0)E_A = 38.1 \log(S) - 24$$

$$(L_0)E_{MT} = 33.9 \log(S) + 16.4$$

$$(L_0)E_{HT} = 24.6 \log(S) + 38.5$$

دو روش کلی برای کنترل سروصدای ناشی از ترافیک عبارتند از:

۱- کاهش صدا در منبع تولید و نصب حفاظ‌های صوتی بر روی موتور، جعبه دنده و آگزوز وسایط نقلیه.

۲- محدود ساختن منطقه انتشار صدا به وسیله عواملی مانند جریان ترافیک، مسیر جاده و موانع صوتی.

در این مقاله به طراحی جاده و عایق‌بندی ساختمان‌ها، که از روش‌های مؤثر در کاهش صدای هواگرد ناشی از ترافیک هستند، پرداخته می‌شود.

این بحث به دو بخش کنترل صدای ترافیک، با استفاده از طراحی جاده‌ها و روش‌های مرتبط با مواد عایق صوت در ساختمان، تقسیم می‌گردد.

### مقدار ترافیک، طراحی جاده و کاربری اراضی

یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر تولید صدای ناشی از ترافیک، حجم و میزان ترافیک و تعداد کامیون‌های سنگین در حال تردد در جاده‌هاست.

### ۱- مقادیر ترافیکی

#### ۱-۱- حجم ترافیک

آشکارترین روش برای کاهش صدای ترافیک تغییر مسیر ترافیک از منطقه‌ای حساس به صدا، به منطقه‌ای دیگر است. به طور مثال، نصف کردن جریان ترافیک در یک منطقه باعث کاهش ترازهای صوتی ترافیک (Leq و L10) به میزان ۳ dB(A) می‌شود.

جدول شماره ۱ تغییرات جریان ترافیک و نتایج تراز صوتی موجود را در پنج نقطه از شهر وین، قبل و بعد از باز شدن جاده‌ای جدید، نشان می‌دهد. مقدار کاهش صوتی (Leq) بین صفر تا ۴ dB(A) است.

روش‌های دیگری که برای کاهش صدای ناشی از ترافیک

- ۲- کامیون‌های طولیل (بلندتر از ۱۲ متر) تنها در بزرگراه‌ها حق تردد دارند.
- ۳- کامیون‌های سنگین فقط باید در مسیرهای تعیین شده حرکت کنند.

### ۱-۲- سرعت ترافیک

از بُعد نظری، کاهش سرعت ترافیک یکی از مؤثرترین روش‌های کنترل آلودگی صوتی ناشی از ترافیک است. در جاده‌هایی که اتومبیل‌ها با سرعت بالا حرکت می‌کنند، نصف کردن مقدار سرعت میانگین، تراز صدای ترافیکی (Leq) را بین ۵ تا ۶ dB(A) کاهش می‌دهد. برطبق اندازه‌گیری انجام شده، کم کردن سرعت میانگین یک جاده تا ۱۲ Km/h مقدار Leq را بین ۲ تا ۳ dB(A) کاهش داده است.

### ۲- مشخصات جاده

- منابع اصلی ایجاد صدا در جاده‌ها عبارتند از:
- الف) خودروها؛
  - ب) اصطکاک بین سطح جاده و لاستیک خودرو؛
  - ج) خودراننده؛ و
  - د) وضعیت جاده.

الف) خودروها: این صدا حاصل از موتور، اگزوز و میل‌گاردن است که در وضعیت‌های ترافیک سنگین، جاده‌های با روکش سخت، ترمز، شتاب، سربالایی و نظایر اینها، مقدار صوت افزایش می‌یابد.

لازم به ذکر است که شکل آئروپوینامیکی خودرو می‌تواند در میزان سروصدای آن بسیار مؤثر باشد؛ چرا که شکل آئروپوینامیکی نامناسب خودرو و برخورد هوا به بدنه آن در هنگام حرکت در سرعت‌های بالا می‌تواند در میزان افزایش سروصدای خودرو بسیار مؤثر باشد.

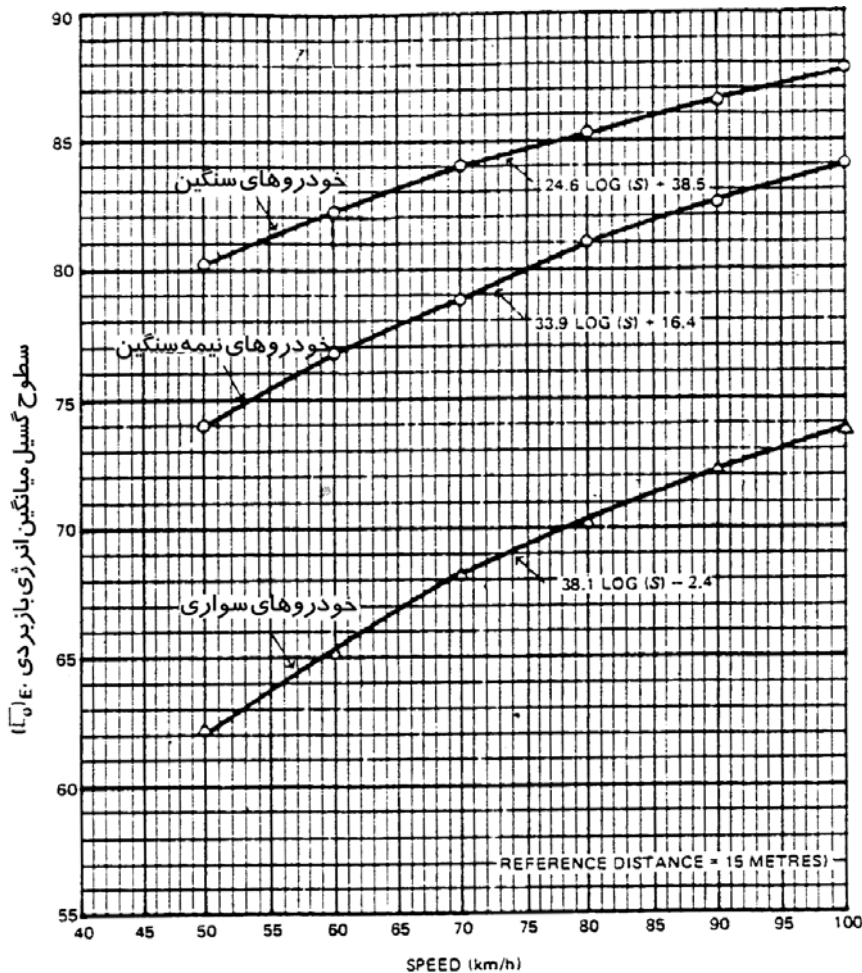
ب) اصطکاک بین سطح جاده و لاستیک خودرو: این صدا به شرایط و نوع لاستیک و سطح جاده بستگی دارد. به طور کلی صدای ناشی از اصطکاک در سرعت‌های بالا و در اثر ترمزهای شدید افزایش می‌یابد.

ج) راننده: رانندگان نیز می‌توانند در ایجاد صدا، با استفاده از وسایلی همچون بوق، موسیقی و نظایر اینها مؤثر باشند.

د) وضعیت جاده: جاده‌ها و نوع آسفالت آنها، و همچنین شیب و جهت جاده در مقدار ایجاد صدا نقشی تعیین کننده دارد.

### ۱-۲- تأثیرات صدای حاصل از ترافیک جاده‌ها

صدای حاصل از جاده‌ها در افراد چه از نظر فیزیولوژیکی و چه از نظر روانشناسی تأثیر می‌گذارد و میزان فشار روانی را در آنان افزایش می‌دهد. این مسئله همچنین باعث ایجاد مشکلات آموزشی در کودکان و بی‌نظمی در خواب افراد می‌شود. در جاده‌هایی که از جنگل‌ها و بیابان‌ها می‌گذرند، بعضی از گونه‌های جانوری آن مناطق از نزدیک شدن به جاده و یا عبور از آن اجتناب می‌کنند و در واقع این جاده‌ها مانعی برای زندگی طبیعی آنها هستند و بقای آنها را به خطر می‌اندازند.



استفاده می‌شود، شامل محدودیت در عبور کامیون‌های سنگین از مسیرهای حساس به صداست؛ یعنی ممنوعیت عبور از مکانی خاص که در محدوده زمانی مشخصی اعمال می‌شود.

به طور مثال، در شهر استکهلم محدودیت‌های زیر برای کاهش صدا در نظر گرفته شده است:

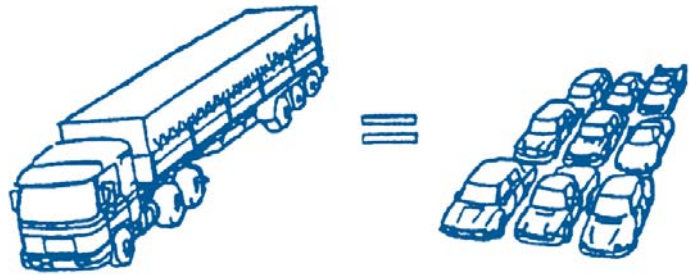
۱- کامیون‌های سنگین (بالتر از ۳/۵ تن) تنها در شب اجازه عبور دارند (۱۰ شب تا ۶ صبح).

جدول شماره ۱ ترازهای صدای ترافیک در پنج نقطه از شهر وین، قبل و بعد از افتتاح جاده جنوب شرقی

محل	جریان ترافیک در ساعت	ساعت ۱۸ تا ۶ $L_{eq}/L_{1}/L_{95}$ dB(A)	ساعت ۶ تا ۲۲ $L_{eq}/L_{1}/L_{95}$ dB(A)	$L_{eq}$ (ساعت‌های خلوت) dB(A)
<b>قبل از افتتاح</b>				
۱	۴۰۲۵	۷۵/۸۳/۶۷	۷۰/۷۹/۵۸	۶۶
۲	۴۷۸۵	۸۲/۸۹/۶۵	۷۵/۸۵/۵۵	۷۲
۳	۶۸۱	۷۴/۸۵/۶۰	۶۷/۷۹/۴۹	۵۹
۴	۱۴۹۱	۷۵/۸۵/۵۸	۶۹/۸۲/۴۷	۶۲
۵	۲۲۹۷	۷۵/۸۲/۶۶	۶۸/۷۷/۴۷	۶۳
<b>بعد از افتتاح</b>				
۱	۳۰۱۹	۷۳/۸۰/۶۴	۶۶/۷۵/۵۵	۶۳
۲	۳۷۷۲	۸۱/۸۸/۶۵	۷۴/۸۴/۵۵	۶۹
۳	۲۹۷	۷۰/۸۰/۵۶	۶۳/۷۶/۴۷	۵۷
۴	۷۴۳	۷۱/۸۱/۵۲	۶۵/۷۸/۴۹	۵۴
۵	۱۵۲۳	۷۵/۸۱/۶۴	۶۸/۷۸/۴۵	۶۳

۲-۲- عوامل مؤثر در مقدار صدای جاده به ۶ گروه زیر تقسیم می شود:

الف) عوامل خودرویی: خودروهای مختلف صداهای متفاوتی ایجاد می کنند. در حالت کلی، ماشین های سنگین مانند کامیون های بارکش صداهای شدیدتری در مقایسه با ماشین های سبک دارند. آنها همچنین به علت دارا بودن چرخ های زیادت، با سطوح جاده تماس بیشتری دارند (شکل ۲).  
ب) سطح جاده: خواص فیزیکی سطح جاده و محیط اطراف آن در تعیین مقدار صدای خروجی نقش مهمی دارند. جاده های دارای

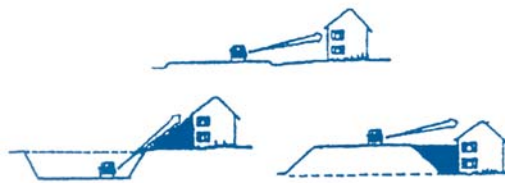


شکل ۲ - مقایسه صدای ایجاد شده بین ماشین های سنگین و سبک

سطح نرم و پرداخت شده صداهای کمتری ایجاد می کنند. در صورتی که کناره جاده ها به صورت خاک و یا چمن کاری شده باشد، این امر در تعدیل صدا مؤثر است، در حالی که سطوح سنگ فرش و آسفالت در این مورد بی تأثیرند.  
ج) مشخصات جاده: شکل شماره ۳ نشان می دهد که چگونه ارتفاع جاده می تواند در کاهش صدا برای خانه های کناره جاده مؤثر باشد.

وجود موانع در کنار جاده، یکی از راه های دیگر کاهش صدای جاده است.

وسایط نقلیه هنگامی که در سراسیمی یا سربالایی و یا پیچ های تند قرار می گیرند، مقدار صدای بالایی را ایجاد می کنند - به این معنی که جاده های این نواحی دارای تراز صدای بالاتری هستند.  
د) عوامل محیطی: شرایط آب و هوا مانند دما، نم، سرعت و گرای باد، هر کدام نقشی در ایجاد صدای جاده دارند. دما و نم



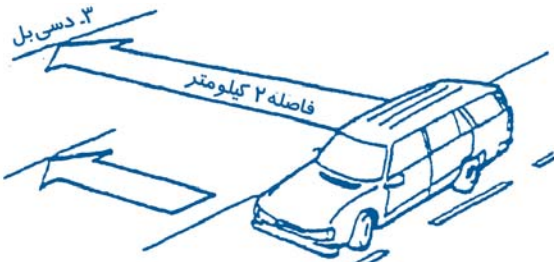
شکل ۳ - مقایسه صدای دریافتی از جاده های با ارتفاع متفاوت

مقدار چگالی هوا را تعیین می کنند که به این جهت در انتشار امواج صوتی مؤثرند. قسمت هایی که در پایین دست جریان باد قرار دارند بیشتر از قسمت هایی که در بالا دست جریان باد هستند در معرض صدای حاصل از جاده واقع می شوند. صدای حاصل از جاده هایی که در دره و کوه ها واقع اند، بیشتر از صدای حاصل از جاده هایی است که در زمین های صاف قرار گرفته اند.

این مسئله به علت وجود دیواره های دره است که صدا را منعکس می کند. به همین شکل، تپه ها و بلندی ها می توانند

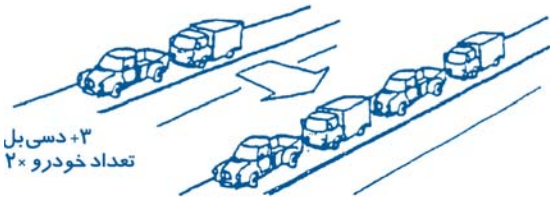
مانند سدی طبیعی در برابر صدا عمل کنند. جاده های با ارتفاع زیاد، که اغلب به علت ضرورت در مناطق مستعد سیل واقع شده اند، صدای حاصل را در مسافت های زیادی پخش می کنند. (ه) مسافت: این شاید تعیین کننده ترین عامل صدا باشد، که به جهت و فاصله دریافت کننده از جاده بستگی دارد. با هر چه نزدیک تر شدن به جاده، مقدار صدا به نسبتی که در شکل ۴ دیده می شود افزایش می یابد.  
تراکم جمعیت بالا در کنار جاده ها، تعداد افراد بیشتری را در معرض صدای حاصل از جاده قرار می دهد و در نتیجه بیشترین اثر را نیز دارد.

و) حرکت ترافیک: مقدار صدا در ترافیک، به نوع ماشین های



شکل ۴ - افزایش مسافت بین جاده و دریافت کننده به دو برابر، باعث کاهش حدود ۴ dB(A) در مقدار تراز صدا می شود.

در حال حرکت، میزان عبور آنها و تعداد ماشین هایی که در واحد زمان از یک نقطه عبور می کنند [ثابت حرکت] (شکل ۵) بستگی دارد. به علاوه، افزایش سرعت نیز در افزایش صدا مؤثر است (شکل ۶).



۳+ دسی بل  
تعداد خودرو ۲\*

شکل ۵ - وقتی که ترافیک جاده دو برابر می شود، مقدار تراز صدا ۳ dB(A) افزایش می یابد.

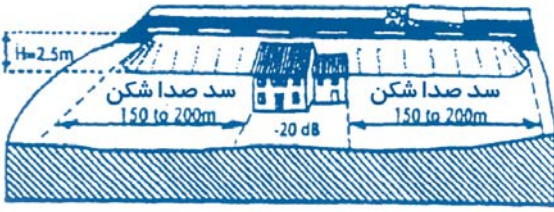


۶- دسی بل  
سرعت ۲\*

شکل ۶ - افزایش سرعت به میزان دو برابر باعث افزایش تراز صدا به میزان ۶ dB(A) می شود.

### ۲-۳- طراحی سطوح جاده

شکل ۷ مقدار تراز صوتی را در محیط های متفاوت درجه بندی کرده است - که در محیط های آرام از تراز ۳۰ تا ۵۰ dB(A) به فراتر از ۷۰ dB(A) در محیط های شلوغ می رسد.



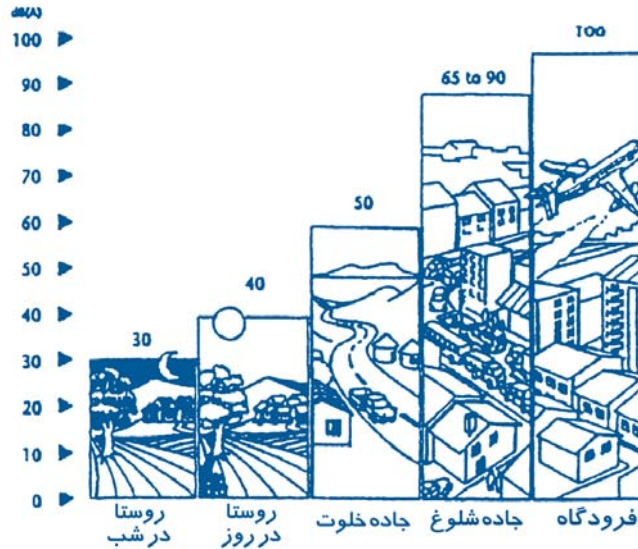
شکل ۹ قرارگیری سد، بین جاده و دریافت کننده

چوبی، فلزی یا بتنی به شکل مانعی سخت بین جاده و محیط قرار می گیرند. خاکریزها به مکان مناسبی در کنار جاده نیاز دارند که برای اجتناب از این موضوع معمولاً پل ها و جاده ها را بر روی این موانع خاکریزی می سازند (شکل ۹).

به منظور تأثیرگذاری بیشتر، اغلب دو یا چند دیوار صوتی به صورت ترکیبی با یکدیگر به کار برده می شوند. وجود درختان و بوته ها، غیر از اینکه باعث کاهش صدا می شوند، فوایدی از لحاظ روان شناختی نیز در کاهش درک حضور صدای ترافیک دارند و اغلب برای ایجاد تصویری ملایم تر بر روی تپه ها، دیوارهای خاکریزها و موانع، از گیاهان مختلف استفاده می شود. معمولاً وجود شکاف در دیوارهای صوتی خاصیت آنها را در کاهش صدا کم می کند. در این بین برای موانع موازی که در دو طرف جاده واقع اند، انعکاس صدا به صورت چندگانه بر روی آنها مشکلات عدیده ای را به وجود می آورد.

موانع بلندتر از ۴ متر از نظر بصری مطلوب نیستند و باید توجه داشت که غیر از ارتفاع، شکل مانع نیز بسیار مهم است. یک دیوار ساده نسبت به موانع دیگر با همان ارتفاع تأثیرگذاری کمتری دارد؛ و در تحقیقات نشان داده شده است که موانع T شکل بیشترین اثر را در کاهش صدا دارند. مواد به کار رفته در دیوارهای صوتی باید در مقابل تصادمها مقاوم باشند و در اثر تصادفات به قطعات ریز خطرناک تبدیل نشوند - به خصوص موانع موجود بر روی پل ها و راه آهن. کاملاً واضح است که مانع کارا نباید روی سرعت خودروها تأثیری کاهنده بگذارد. موانع بازتابی نسبت به مانع جذبی مصرف بیشتری دارند و معمولاً بیشتر به صورت پنل های پیش ساخته تهیه می شوند.

موانع چوبی نرم ترند اما مواد دیگر مثل پلاستیکی از جنس



شکل ۷ ترازهای صدای حاصل در محیطهای متفاوت

استفاده از لایه مناسب بر روی جاده های فرسوده در کاهش صدای اصطکاکی مؤثر است. به جای تکه برداری از سطح جاده، استفاده از آسفالت متخلخل و تعمیر اساسی، در کاهش صدا بس مؤثر است. امروزه در تهیه آسفالت از لاستیک های فرسوده استفاده می شود که کاهش مناسبی را در صدای اصطکاکی نشان می دهند. به طور کلی، نرمی، تعمیر اساسی، تازگی و بدون شیار و

### یکی از مهم ترین عوامل مؤثر بر تولید صدای ترافیک، حجم و میزان ترافیک و تعداد کامیون های سنگین در حال تردد در جاده ها است

شکاف بودن سطح آسفالت در کاهش صدا مؤثر است. در طراحی جاده ها باید از پیچ ها و شیب های تند، به منظور پرهیز از افزایش صدا اجتناب کرد؛ چرا که نتیجه آن شتاب، ترمزهای زیاد و تغییر دنده های متناوب است.

شکل های ۳ و ۸ نشان می دهد که چگونه تنظیم ساختمان ها به صورت عمودی در کنار جاده می تواند کاهش صدا را در برداشته باشد.



شکل ۸ ترتیب بندی ساختمان ها به صورت افقی و عمودی برای کاهش دریافت کنندگان صدای حاصل از جاده

(ردیف) ساختمان های بلند صدا را پایین می آورند  
(ردیف) ساختمان های افقی صدا را دور می کنند

### ۲-۴- دیوارهای صوتی در کنار جاده

دیوارهای صوتی معمول ترین راهکار در کاهش صدای ناشی از ترافیک اند. این موانع با استفاده از مواد مختلف و الگوهای متفاوتی برای جلوگیری از انعکاس بالا، جذب و یا پخش صدا با رعایت زیبایی شناسی و هماهنگی با شکل و رنگ محیط اطراف به کار برده می شود.

انواع دیوارهای صوتی به طور عام شامل خاکریزها، دیوارهای

بتن های پیش ساخته، موانع خاکی و آلومینیوم، سخت ترند. از موانع جذبی برای کاهش انعکاس صدا از سطح مانع استفاده می شود.

اصولاً جاده هایی که نسبت به زمین های اطراف پایین تر هستند مقدار صدا را نسبت به جاده های بالاتر از سطح جاده اطراف بیشتر کاهش می دهند.

شکل های ۱۰ و ۱۱ نمونه هایی از این نوع جاده ها هستند که در این نمونه ها صدای ترافیک کمترین تأثیر را بر دریافت کننده ها دارد.

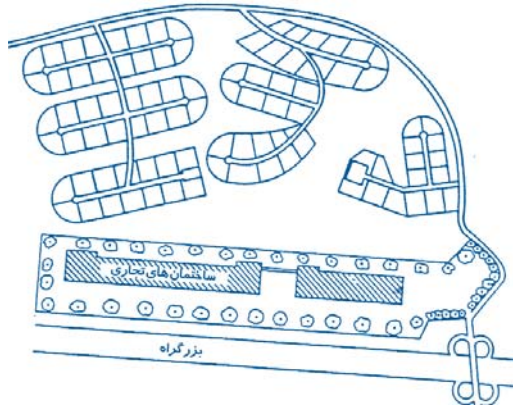
واحدهای صنعتی سبک در نزدیک جاده به عنوان مانعی برای مکان های مسکونی پشت سرشان عمل می کنند. با این روش محیط آکوستیکی نسبتاً مناسبی برای تمام قسمت های مسکونی

### ۳- طراحی ساختمان ها

ساختمان های مسکونی می توانند به وسیله موانع از صدای ترافیک محافظت شوند؛ و یا اینکه می توان محدودیت هایی را برای مکان برپایی ساختمان ها اعمال کرد. به طور مثال، در طول بزرگراه ها نمی بایست اجازه ساخت خانه

جدول شماره ۳- مقایسه دیوارهای صوتی و عایق بندی ها در کاهش سروصدای ترافیک

نوع کاربرد	تأثیرات	مقایسه هزینه ها
دیوار صوتی خاکی	مانند انواع دیگر دیوارهای صوتی (مثل چوب و بتن) است ولی به فضای زیادی نیاز دارد.	خیلی ارزان است، به ویژه وقتی که مواد اولیه مورد استفاده در محل موجود باشند.
بتن، چوب، فلز یا دیگر انواع دیوارها	خوب است و به مکان کمی نیاز دارد.	۱۰ تا ۱۰۰ برابر هزینه یک دیوار خاکی است، اما می تواند ارزش زمین را حفظ کند.
جاده زیرگذر محصور شده	برای ترافیک های خیلی سنگین لازم است. در مسافت های بالای ۳۰۰ متر به تهویه هوا احتیاج است.	۸۰ تا ۱۶۰۰۰ برابر هزینه یک دیوار خاکی است.
پنجره های دو جداره برای عایق بندی سطوح خارجی	خوب است، اما تنها هنگامی که پنجره بسته باشد.	۵ تا ۶۰ برابر هزینه یک دیوار خاکی است.



شکل ۱۰ تطبیق کاربری اراضی با صدای حاصل از بزرگراه

به دست می آید. در شکل ۱۱ می توان دید که چگونه استفاده از فضای باز در نزدیکی جاده می تواند ضمن ایجاد نوعی محافظ برای ساکنان، جاذبه تفریحی مناسبی را نیز به وجود آورد.

**مقدار صدا در ترافیک، به نوع ماشین های در حال حرکت، میزان عیوب آنها و تعداد ماشین هایی که در واحد زمان از یک نقطه عبور می کنند [ثابت حرکت] بستگی دارد**

### ۴- عایق بندی ساختمان ها

عایق بندی سطح خارجی ساختمان ها، مثلاً دو جداره کردن پنجره ها، یکی از معمول ترین روش های کاهش صدا در ساختمان است.

تا فاصله ۳۰ متری از جاده صادر گردد، و یا اینکه برای آپارتمان های واقع در فاصله ۳۰ تا ۸۰ متری از بزرگراه استفاده از عایق صوتی اجباری اعلام شود. با مرتب کردن ساختمان ها به صورتی ویژه، می توان از آنها به عنوان موانع صوتی استفاده کرد.

ساختمان های طویل یا ستونی از ساختمان های موازی با بزرگراه، محافظی برای مکان های پشت سرشان محسوب می گردند. در تحقیقات به عمل آمده معلوم شده است که یک ساختمان دو طبقه می تواند تراز صدا را برای محدوده پشت ساختمان تا حدود ۱۳dB(A) کاهش دهد. به علاوه، ردیف های دیگر نسبت به ردیف دوم ساختمان ها فقط ۱-۲ dB(A) در کاهش صدا مؤثرند. درختان بلند و پر تراکم تقریباً در هر ۱۰ متر حدود ۱dB(A) کاهش صدا ایجاد می کنند و این در حالی است که ندیدن خود بزرگراه در آرامش روحی افراد تأثیر عمده ای دارد.



شکل ۱۱ استفاده از فضای باز به منظور کاهش صدا برای ساکنان منطقه

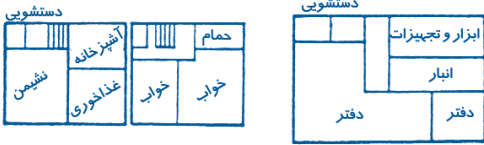


شکل ۱۲ روش استفاده از جداره سنگین کاهش دهنده صدا برای کارایی بیشتر

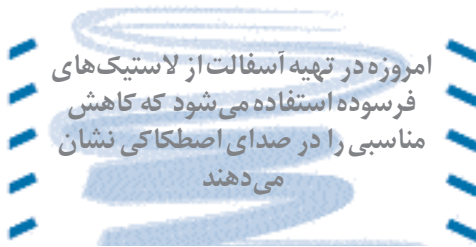
جدول شماره ۳ مقدار هزینه عایق بندی را در مقایسه با دیوارهای صوتی و تأثیرات آن نشان می دهد. در یک جاده شلوغ با ساختمان های بلند در کنار آن، برای کاهش صدا از ترکیب عایق بندی ساختمان در طبقات بالا و

شکل ۱۵ ترتیب دهی اتاق‌ها به منظور کاهش صدای ترافیک در اتاق‌های حساس به صدا

جاده



ضعیف‌اند و مستقیماً به طرف جاده و در یک سمت ساختمان واقع‌اند؛ اما به وسیله یک مانع زائده مانند در کنار ساختمان که یک حیاط خلوت نیز ایجاد کرده است، محافظت می‌شود. در کنار دیگر ساختمان، پنجره‌ها با طراحی خاص خود ساختمان، از صدای محیطی محافظت می‌شوند. در این حیاط خلوت کاهش صدا به میزان  $12\text{dB(A)}$  در تراز  $L10$  مشاهده می‌شود. ضمناً وقتی بالکن‌ها و ایوان‌ها در نمای



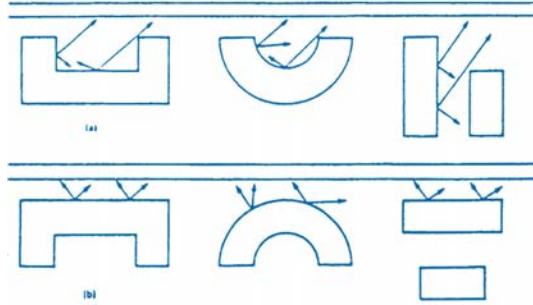
جلوی ساختمان در مقابل جاده واقع شوند، کاهش به میزان ۵ تا  $14\text{dB(A)}$  را در تراز  $L10$  به وجود می‌آورند که به عواملی مثل عمق پنجره، زاویه بین پنجره با جاده و ارتفاع آن بستگی دارد.

#### ۱-۴- ترتیب بندی اتاق‌ها

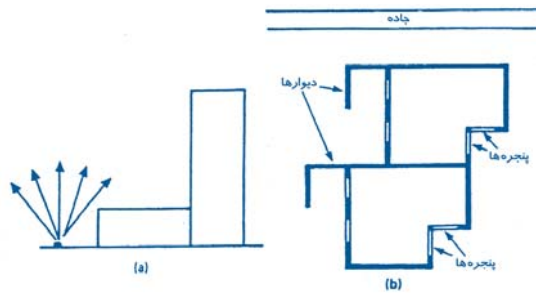
داخل هر ساختمان تعدادی اتاق وجود دارد که افراد کمتر از اتاق‌های دیگر صدای بیرون را دریافت می‌کنند. این اتاق‌ها در پشت اتاق‌هایی که رو به خیابان هستند قرار دارند. شکل ۱۵ چگونگی طراحی اتاق‌هایی را که باید صدای کمتری دریافت کنند، نشان می‌دهد. در ساختمان‌های بزرگ تجاری معمولاً تعدادی از اتاق‌ها با کاربری متفاوت را طوری مرتب می‌کنند که در فضای داخلی از صدای ترافیک جلوگیری کنند.

استفاده از دیوار صوتی در کنار جاده که برای طبقات پایین ساختمان مؤثر است استفاده می‌شود.

شکل و جهت ساختمان‌ها نسبت به جاده برای ساختمان‌هایی که عایق‌های صوتی مناسبی در آنها به کار رفته است می‌تواند در



شکل ۱۳ نمونه‌هایی از شکلهای مختلف جهت مختلف ساختمان a - انعکاس صوت بصورت غیرمطلوب b - ایجاد یک فضای آرام با انعکاس صوت بصورت مطلوب



شکل ۱۴ نمونه‌هایی از ساختمان‌هایی که از خودشان محافظت می‌کنند a - وجود سرسرا در جلوی ساختمان‌های بلند، آنها را از سروصدای جاده مقابلشان محافظت می‌کند. b - شکل ساختمان می‌تواند خود محافظی برای ساختمان باشد و یا وجود دیوارهای زائده مانند می‌تواند نوعی حیاط خلوت در ساختمان ایجاد کند.

کاهش صدای حاصل از ترافیک مؤثر باشد.

این طرح باید طوری اجرا شود که صداهای منعکس شده از سطوح دیوار ساختمان دوباره به خود ساختمان برنگردد. بعضی از این طرح‌های ساختمانی را می‌توان در شکل a-13 مشاهده کرد (اینها صدای انعکاسی را به داخل ساختمان هدایت می‌کنند). در

طرح‌های موجود در شکل b-13، جهت قرارگیری ساختمان طوری است که خود به عنوان مانعی در برابر صدای ترافیک عمل می‌کند و فضای پشت خود را نیز حفاظت می‌کند.

شکل ساختمان می‌تواند طوری طراحی شود که از خودش نسبت به صدای ترافیک به وسیله دیوارهای زائده مانند یا سرسرا محافظت کند.

دو نمونه از این نوع ساختمان‌ها<sup>(۳)</sup> در شکل ۱۴ آمده است. یکی از آنها ساختمان بلندی است که در مقابل آن، روبه‌روی جاده یک سرسرای کم ارتفاع قرار دارد و مستقیماً در معرض صدای ترافیک است ولی ساختمان را از این لحاظ محافظت می‌کند.

در نمونه دوم، پنجره‌های بزرگی در ساختمان وجود دارد که به طور کلی از نظر عایق‌بندی صوتی



پانویس:

1-Federal Highways Administration

# سیری بر تاریخ تأسیس شهرداری‌ها در ایران

علی جعفرزاده

## مقدمه

نظافت و امور ارزاق شهر را به آن واگذار نماید. همزمان با تحولات سیاسی - اجتماعی که به سبب انقلاب مشروطه در ساختار نظام حکومت استبدادی به وقوع پیوست، لزوم واگذاری امور مردم به خود آنان آشکار شد و ضرورت تشکیل نوعی نهاد محلی که با بافت فرهنگی، قومی و بومی هماهنگی داشته باشد و مرجع ارائه خدمات به مردم و رسیدگی به مشکلات محلی از طریق انتخابات محلی باشد احساس گردید. از همین رو در سال ۱۲۸۶ ش. قانونی تحت عنوان «تشکیل بلدیہ» در ۱۰۸ ماده از تصویب مجلس شورای ملی گذشت و به اجرا گذاشته شد. این قانون بعدها متناسب با شرایط و اوضاع سیاسی - اجتماعی کشور و الزامات جدید در مدیریت شهری، مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت. لیکن اصلاح عمده در سال ۱۳۳۴ و اصلاحات جزئی در سال‌های ۱۳۴۵، ۱۳۵۴، ۱۳۵۲، ۱۳۵۸ و ۱۳۵۹ صورت پذیرفت. این قانون اکنون مرجع حقوقی ضوابط اداره امور شهرها محسوب می‌شود. در ادامه به بررسی تأثیر دوره‌های تاریخی تحولات سیاسی - اجتماعی صد سال گذشته در تأسیس شهرداری‌های کشور می‌پردازیم.

شهرداری سازمانی است که ساکنان یک شهر با استفاده از حقوق طبیعی خود و اختیاری که قانون به آنها اعطا نموده، به منظور ایجاد و اداره کردن تأسیسات عمومی، وضع و اجرای نظم شهری و نیز تأمین نیازمندی‌های مشترک شهری تشکیل می‌دهند. همچنین می‌توان گفت شهرداری نهادی عمومی و مستقل است که به وسیله قانون ایجاد می‌گردد و مردم یک سرزمین را در یک محدوده مشخص، به صورت یک هیئت عمومی - سیاسی با هم متحد می‌سازد. اما در کشورهایی نظیر کشور ما بیش از آنکه اراده شهروندان در ایجاد شهرداری مؤثر باشد، نهاد دولت و ویژگی‌های حکومت مرکزی در این امر تعیین کننده بوده‌اند.

مروری بر آمار و اطلاعات مربوط به دوره زمانی تأسیس شهرداری‌ها حاکی از همخوانی فراز و فرودهای این امر با تحولات ساختار حکومت مرکزی می‌باشد. در ادامه مطلب به بررسی دوره‌های زمانی ایجاد شهرداری و مقایسه تطبیقی آن با تحولات سیاسی می‌پردازیم.

## تاریخچه تأسیس شهرداری در ایران

پیشینه شهرنشینی در ایران به هزاره چهارم پیش از میلاد باز می‌گردد. از چگونگی اداره عمومی شهرها در دوران پیش از اسلام آگاهی چندانی در دست نیست. در دوران اسلامی نیز تا زمان حکومت سلسله قاجاریه، مدیریت شهری با «محتسب»، «کلاتر» و «داروغه» شناخته می‌شده است.

«حسبت» در اصطلاح اداری - اسلامی به معنی رسیدگی به کار بازار و کوی و برزن و خرید و فروش، منع از تقلبات کسبه و اصناف و کارهایی نظیر آن است که از لحاظ تشکیلات اداری جدید، قسمت‌هایی از وظایف شهرداری، شهربانی و دادستانی را در برمی‌گیرد.

در سال ۱۲۵۸ شمسی پس از بازگشت ناصرالدین شاه از سفر اروپا، برای اولین بار فکر ایجاد شهرداری در ایران رونق گرفت. ناصرالدین شاه که در سفر اروپا، تشکیلات شهرداری را مورد ملاحظه قرار داده بود، برای اصلاح امور داخلی کشور تصمیم گرفت تا سازمانی با همین نام تأسیس کند و رسیدگی به روشنائی،

## دوره‌های تاریخی در تأسیس شهرداری‌ها

روند تأسیس شهرداری‌ها در ایران همواره از تحولات سیاسی - اجتماعی تأثیر پذیرفته است. نگاهی به آمار و اطلاعات مربوط به تأسیس شهرداری‌ها نشان می‌دهد که با شروع یک دوره جدید از مدیریت سیاسی در سطح ملی، چرخش‌هایی در روند شکل‌گیری و ایجاد شهرداری‌ها به وقوع پیوسته است. برای بررسی دقیق‌تر این موضوع، فاصله زمانی تصویب قانون بلدیہ (۱۲۸۶ ه.ش) تا زمان حاضر به ۶ دوره تقسیم گردیده است که هر یک از این دوره‌ها با یک تحول بنیادین سیاسی در مدیریت کلان کشور شروع و با یک تحول بنیادین دیگر در همین زمینه خاتمه می‌یابد. برای مثال دوره اول با انقلاب مشروطه و تدوین قانون اساسی و تشکیل اولین شهرداری در تهران شروع و با آغاز سلطنت پهلوی اول به پایان می‌رسد. شش دوره مذکور به این شرح است:

۱- دوره اول: از سال ۱۲۸۶ تا ۱۳۰۴

۲- دوره دوم: از سال ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰



افزایش یافت. در دوره ۱۷ ساله مورد بحث به طور متوسط هر سال ۸ شهرداری تأسیس شده است.

جدول شماره ۳ تعداد شهرداری‌ها را در تقسیمات اساسی کشور در این دوره نشان می‌دهد. استان‌های بوشهر و ایلام با یک

- ۳- دوره سوم: از سال ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲
- ۴- دوره چهارم: از سال ۱۳۳۲ تا ۱۳۵۷
- ۵- دوره پنجم: از سال ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۲
- ۶- دوره ششم: از سال ۱۳۵۷ تا زمان حاضر

#### دوره اول

این دوره همانطور که گفته شد از انقلاب مشروطه تا سلطنت رضا شاه را در برمی‌گیرد و مقارن با آشفستگی در اوضاع سیاسی و نامعلومی ساختار حکومت مرکزی و شروع شکل‌گیری نهاد دولت مدرن است.

جدول شماره ۱ نخستین شهرهای دارای شهرداری را در این دوره نشان می‌دهد. همچنین علاوه بر تهران در ۱۵ شهر دیگر شهرداری تأسیس شده است. نگاهی به شهرهای انتخاب شده برای ایجاد شهرداری، نشان می‌دهد که ملاک‌های مختلفی برای انتخاب شهرها اعم از سیاسی، جمعیتی، امنیتی و موقعیت اقتصادی مد نظر قرار داشته است. عدم تشکیل شهرداری در این دوره در شهر مهمی همچون اصفهان جای تأمل دارد.

#### دوره دوم

از سال ۱۳۰۴ تا سال ۱۳۲۱ ایران شاهد یکی از دوره‌های مهم سیاسی - اجتماعی خود است. اقتدار دستگاه حکومت رضاشاهی، موجب شد تا کشور دوره‌ای از ثبات سیاسی و برنامه‌ریزی را در امور مختلف تجربه کند. این دوره که آن را دوره بطئی شهرگرایی لقب داده‌اند، همزمان با اصلاحات سیاسی - اداری در سطح ملی و تحولات زیربنایی و روبنایی در شهرهاست. طی این مقطع زمانی به تعداد و جمعیت شهرهای کشور افزوده شده و تعداد شهرداری‌ها از ۱۶ شهرداری به ۱۳۶ شهرداری

جدول شماره ۱- شهرهای دارای شهرداری در دوره اول (۱۳۰۴ - ۱۲۸۶)

نام شهرداری	سال تأسیس
تهران	۱۲۸۶
شیراز - همدان	۱۲۹۰
تبریز	۱۲۹۶
مشهد - استارا	۱۲۹۷
دزفول	۱۲۹۹
مراغه - کرمان - ماکو	۱۳۰۰
بندر انزلی - اهر - بوشهر	۱۳۰۱
خوی - زنجان	۱۳۰۲
ابادان	۱۳۰۳

شهرداری کمترین و استان خراسان با ۱۸ شهرداری بیشترین تعداد شهرداری را دارا بوده‌اند. نکته جالب تعداد شهرداری‌ها در استان مازندران - زادگاه رضاشاه - است که با تشکیل ۱۴ شهرداری، نشان از ملاحظات سیاسی و تمایلات حکومتی - و نه معیارهای کارشناسی و تمایل مردمی - در تأسیس شهرداری‌ها طی این دوره دارد.

جدول شماره ۲- تعداد شهرداری‌های تأسیس شده برحسب استان (۱۳۲۰ - ۱۳۰۴)

ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱۳	فارس	۱۰
۱۴	کردستان	۳
۱۵	کرمانشاهان	۷
۱۶	کرمان	۳
۱۷	گیلان	۷
۱۸	لرستان	۳
۱۹	مازندران	۱۴
۲۰	مرکزی	۵
۲۱	هرمزگان	۳
۲۲	همدان	۵
۲۳	یزد	۳
	جمع کل	۱۳۶

ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱	آذربایجان شرقی	۱۰
۲	آذربایجان غربی	۵
۳	ایلام	۱
۴	اصفهان	۱۰
۵	بوشهر	۱
۶	تهران	۶
۷	چهارمحال بختیاری	۲
۸	خراسان	۱۸
۹	خوزستان	۷
۱۰	زنجان	۲
۱۱	سمنان	۵
۱۲	سیستان و بلوچستان	۲

اختصاص می‌دهند.

نکته قابل تأمل آنست که در سال ۱۳۳۰ و مقارن با تشکیل دولت ملی به رهبری دکتر محمد مصدق، امور کشور انتظام می‌گیرد، از همین رو این سال با ۱۵ مورد تأسیس شهرداری، بیشترین کارنامه را در اختیار دارد.

#### دوره چهارم

این دوره با کودتای ۲۸ مرداد آغاز و با انقلاب اسلامی سال ۱۳۵۷ خاتمه می‌یابد. از ویژگی‌های این دوره رشد سریع شهرنشینی، افزایش جمعیت و تعداد شهرهاست که دلیل آن

#### دوره سوم

این دوره که موسوم به دوره پهلوی دوم است، با اشغال نظامی ایران توسط متفقین آغاز و با کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ خاتمه می‌یابد. اغتشاش و بی‌ثباتی در اوضاع سیاسی و کاهش اقتدار دولت مرکزی از مشخصات این دوره است. طی این برهه زمانی امر رسیدگی به امور شهرها و به تبع آن تأسیس شهرداری‌ها به کندی گرایید و در مجموع ۵۴ شهرداری تأسیس شد که به طور متوسط معادل تشکیل ۴/۵ شهرداری در سال است. در این مرحله استان

جدول شماره ۳- تعداد شهرداری‌های تأسیس شده برحسب استان (۱۳۲۱ - ۱۳۲۱)

ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱۱	کرمانشاهان	۱
۱۲	کرمان	۳
۱۳	گیلان	۵
۱۴	لرستان	۱
۱۵	مازندران	۴
۱۶	مرکزی	۱
۱۷	هرمزگان	۱
۱۸	یزد	۱
	جمع کل	۵۴

ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱	آذربایجان شرقی	۶
۲	آذربایجان غربی	۴
۳	اصفهان	۳
۴	تهران	۳
۵	خراسان	۸
۶	خوزستان	۱
۷	سمنان	۲
۸	سیستان و بلوچستان	۳
۹	فارس	۳
۱۰	کردستان	۲

گرایش دولت مرکزی به در پیش گرفتن سیاست‌های اقتصادی نوگراست. اصلاحات ارضی و توسعه صنایع شهری دو اقدام مهم

خراسان با ۸ شهرداری، بیشترین آمار و در مقابل استان‌های ایلام، زنجان و همدان کمترین آمار تأسیس شهرداری را به خود

جدول شماره ۳- تعداد شهرداری‌های تأسیس شده برحسب استان (۱۳۵۷ - ۱۳۲۲)

ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱۳	فارس	۱۳
۱۴	کردستان	۳
۱۵	کرمانشاهان	۶
۱۶	کرمان	۱۲
۱۷	کهگیلویه و بویراحمد	۴
۱۸	گیلان	۱۲
۱۹	لرستان	۶
۲۰	مازندران	۲۸
۲۱	مرکزی	۴
۲۲	هرمزگان	۶
۲۳	همدان	۵
۲۴	یزد	۵
	جمع کل	۲۴۸

ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱	آذربایجان شرقی	۲۱
۲	آذربایجان غربی	۹
۳	ایلام	۱۲
۴	اصفهان	۳۴
۵	بوشهر	۹
۶	تهران	۸
۷	چهارمحال بختیاری	۷
۸	خراسان	۱۷
۹	خوزستان	۱۲
۱۰	زنجان	۶
۱۱	سمنان	۳
۱۲	سیستان و بلوچستان	۶

جدول شماره ۵- تعداد شهرداری‌های تأسیس شده برحسب استان (۱۳۷۲-۱۳۵۸)

ردیف	استان	تعداد شهرداری	ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱۴	فارس	۱۴	۱	آذربایجان شرقی	۵
۱۵	کرمانشاهان	۳	۲	آذربایجان غربی	۲
۱۶	کرمان	۲	۳	ایلام	۲
۱۷	کردستان	۲	۴	اصفهان	۸
۱۸	کهگیلویه و بویراحمد	۳	۵	اردبیل	۲
۱۹	گیلان	۵	۶	یوشهر	۲
۲۰	لرستان	—	۷	تهران	۸
۲۱	مازندران	۳	۸	چهار محال بختیاری	۸
۲۲	مرکزی	۶	۹	خراسان	۷
۲۳	هرمزگان	۳	۱۰	خوزستان	۶
۲۴	همدان	۳	۱۱	زنجان	۷
۲۵	یزد	۶	۱۲	سمنان	۴
جمع کل	۱۱۶		۱۳	سیستان و بلوچستان	۵

همسویی این اقدام را با سیاست‌های دولت مرکزی در اصلاحات ارضی و توسعه شهری نشان می‌دهد.

#### دوره پنجم

این دوره با انقلاب شکوهمند ایران در سال ۱۳۵۷ آغاز و تا سال ۱۳۷۲ و تغییر سیاست‌های اقتصادی - اجتماعی کشور تحت نام «دوران سازندگی» ادامه می‌یابد. تحولات سیاسی داخلی و جنگ هشت ساله با عراق مهمترین مسائل تأثیرگذار بر

در ایجاد تحولات شهرنشینی این دوره به حساب می‌آیند. طی سال‌های مورد نظر، در مجموع ۲۴۸ شهرداری در کل کشور تأسیس گردید. میانگین تأسیس شهرداری در فاصله ۲۶ ساله این دوره، معادل ۹/۵ شهرداری در سال است. استان اصفهان و مازندران به ترتیب با تأسیس ۳۴ و ۲۸ شهرداری، بیشترین و استان‌های سمنان و کردستان با ایجاد ۳ شهرداری، کمترین تعداد را داشته‌اند. طی سال‌های ۱۳۴۱ تا ۱۳۴۳ در هر سال ۲۱ و در مجموع ۶۳ شهرداری تأسیس شده است که

جدول شماره ۶- تعداد شهرداری‌های تأسیس شده برحسب استان (۱۳۸۱-۱۳۷۲)

ردیف	استان	تعداد شهرداری	ردیف	استان	تعداد شهرداری
۱۵	قزوین	۲۰	۱	آذربایجان شرقی	۸
۱۶	قم	۵	۲	آذربایجان غربی	۱۰
۱۷	کردستان	۱۳	۳	اصفهان	۳۰
۱۸	کرمان	۲۶	۴	ایلام	۱
۱۹	کرمانشاه	۹	۵	اردبیل	۱۷
۲۰	کهگیلویه و بویراحمد	۶	۶	بوشهر	۹
۲۱	گلستان	۲۲	۷	تهران	۱۵
۲۲	گیلان	۱۰	۸	چهار محال بختیاری	۸
۲۳	لرستان	۱۲	۹	خراسان	۲۹
۲۴	مازندران	—	۱۰	خوزستان	۱۴
۲۵	مرکزی	۷	۱۱	زنجان	—
۲۶	هرمزگان	۴	۱۲	سمنان	۲
۲۷	همدان	۱۰	۱۳	سیستان و بلوچستان	۱۵
۲۸	یزد	۶	۱۴	فارس	۲۲
جمع کل	۳۳۰				

### سخن آخر

از تأسیس اولین شهرداری کشور در سال ۱۲۸۶ تاکنون نزدیک به ۹۵ سال می‌گذرد و علی‌رغم مفهوم شهرداری به عنوان یک نهاد عمومی و محلی در قانون، ایجاد شهرداری همواره تصمیمی معطوف به اراده حکومت مرکزی و نه شهروندان بوده است. بررسی تاریخ تأسیس شهرداری‌ها نشان می‌دهد که تحولات سیاسی کشور بر این روند تأثیر داشته است. از این رو محققان، تاریخ ایجاد شهرداری‌ها را به ۶ دوره سیاسی تقسیم می‌کنند که تا حدودی با دوره‌های گذار سیاسی کشور همخوانی دارد.

در میان ۶ دوره مورد بررسی در این مقاله، آخرین دوره (۱۳۸۱ - ۱۳۷۲) با ایجاد ۳۳۰ شهرداری در بالاترین رتبه قرار داشته و دوره ۱۳۵۷ - ۱۳۳۲ با ۲۴۸ مورد و دوره ۱۳۲۰ - ۱۳۰۴ با ۱۳۶ مورد در رتبه‌های بعدی قرار داشته‌اند. این سه دوره مقارن با دوره‌های اقتدار سیاسی نهاد دولت مرکزی می‌باشد. از سوی دیگر کمترین تعداد تأسیس شهرداری به دوره‌های سیاسی آشفته سال‌های ۱۳۰۴ - ۱۲۸۶ و ۱۳۳۲ - ۱۳۲۰ باز می‌گردد که به ترتیب ۱۶ و ۵۴ شهرداری ایجاد شده‌اند. در مجموع می‌توان گفت که توجه به اداره امور شهرها و از آن ره، توجه به ایجاد شهرداری‌ها، با ثبات سیاسی - اجتماعی، اقتصادی و قدرت حکومت مرکزی در کشور ما ملازم داشته و رکود در رسیدگی به امور شهرها و تقویت شهرداری‌ها نشانه‌ای از شروع بحران‌های سیاسی - اجتماعی بوده است.

سیاست‌ها و برنامه‌های شهری کشور می‌باشد. در مجموع در فاصله ۱۴ ساله ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۲، تعداد ۱۶ شهرداری در سطح کشور تأسیس می‌شوند، که به طور متوسط در هر سال ۸ شهرداری تأسیس شده است. در این میان سال ۱۳۶۹ با تشکیل ۳۳ شهرداری اولین رتبه را دارا می‌باشد. در مقابل طی سال‌های ۱۳۶۳، ۱۳۶۴ و ۱۳۶۶ - که مقارن با جنگ هشت ساله ایران و عراق می‌باشند هیچ شهرداری در کشور تأسیس نشده است. در واقع این سه سال طی ۶۸ سال بعد از قانون بلدیه، تنها سال‌هایی هستند که هیچ مورد تأسیس شهرداری در آنها اتفاق نیفتاده است. مشغله دولت مرکزی به امر جنگ از عوامل مهم چنین رخدادی می‌باشد که مجدداً تأکیدی بر نقش غالب و منحصر به فرد دولت مرکزی در ایجاد شهرداری‌ها در غیاب فرهنگ شهروندی است.

### دوره ششم

دوره ششم از سال ۱۳۷۲ آغاز شده و تاکنون ادامه دارد. از مشخصات این دوره ثبات در سیاست‌های اقتصادی - اجتماعی کشور است که تأثیر زیادی در برنامه‌های توسعه و عمران شهری داشته است. در این دوره، تعداد زیادی از روستاها به شهر تبدیل می‌شوند و همین امر موجب بالا رفتن آمار شهرداری‌های تأسیس شده در کشور می‌شود. در مجموع طی ۹ سال ۳۳۰ شهرداری در کشور ایجاد می‌شوند که بالاترین میزان طی ۹۰ سال پیش از آن است. همچنین در هر سال نزدیک به ۳۵/۵ شهرداری در کشور مجوز تأسیس دریافت کرده‌اند که بیشترین کارنامه سالانه تأسیس شهرداری‌ها، در میان دوره‌های مورد بررسی است.

منابع:

- ۱- ایمانی جاجرمی، حسین؛ «بررسی آماری شهرداریهای تأسیس شده در ایران (۱۳۷۲ - ۱۲۸۶)»، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، تهران، ۱۳۷۳.
- ۲- هدایتی، علی‌اصغر؛ «مسأله شهرداریها و مدیران»، مجله مسائل ایران، شماره ۴۲، ۱۳۴۱.
- ۳- احتشامی، حسین؛ ماهنامه شهرداریها، تهران، وزارت کشور، شماره ۵، ۱۳۷۸.
- ۴- هاشمی، فضل‌الله؛ ماهنامه شهرداریها، تهران، وزارت کشور، شماره ۹ (دوره دوم)، ۱۳۴۵.
- ۵- ناتش خوشیو، یوسف؛ سازمان‌های علمی، دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی، چاپ اول، تهران، ۱۳۴۹.

## چاپ دوه مبانی آتش نشانی منتشر شد!

انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور

در نخستین بررسیهای خود با رویداد خجسته "نایاب شدن" بسیاری از کتابهای انتشار یافته پیشین خود روبرو شده است که نشان از اقبال کتابخوانان و پژوهندگان این مرز و بوم دارد.

اینک انتشارات سازمان "مبانی آتش نشانی" را با اصلاحات و چاپی زیباتر با شمارگان دوهزار جلد روانه بازار کتاب کرده است. این کتاب در سال ۱۳۷۸ با شمارگان سه هزار جلد چاپ شده بود.

## ضرورت توجه به پذیرش اجتماعی اجرای ماده ۱۳۶

محسن عسگری

مقدمه

ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه در چند سال اخیر محلی برای بیم‌ها و امیدهای بسیاری از مدیران شهری - اعم از شهرداران و دیگر سازمان‌های دولتی و محلی - بوده است. روح حاکم بر این ماده، واگذاری وظایف جدید به شهرداری‌ها و در نتیجه تلاش به سوی مدیریت واحد شهری است. شورای عالی اداری بنا به پیشنهاد مشترک وزارت کشور (سازمان شهرداری‌های کشور) و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و با توجه به ماده ۱۳۶ و ماده ۸۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، در جهت استفاده از توانایی‌ها و ظرفیت‌های شهرداری برای انجام امور مربوط به مدیریت شهری، ۲۲ وظیفه جدید را (۱۴ وظیفه را در کوتاه مدت و ۹ وظیفه دیگر را در میان و بلند مدت) از دیگر سازمان‌های مسئول شهری - اعم از وزارتخانه‌ها و دیگر سازمان‌ها - منتزع و به شهرداری‌ها تفویض می‌کند. این وظایف را تاکنون برخی از وزارتخانه‌ها (کشور، جهاد کشاورزی، مسکن و شهرسازی، آموزش و پرورش و جز آن) و سازمان‌های دولتی (سازمان محیط زیست، سازمان میراث فرهنگی، سازمان ایرانگردی و جهانگردی، شرکت آب و فاضلاب) انجام می‌داده‌اند.

ساختار فعلی شهرداری‌ها در کشور ساختاری سنتی است و در آن شهرداری‌ها بیشتر به کارهای روزمره و تصدی‌گری می‌پردازند و نه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در امور شهری، در حقیقت ماده ۱۳۶ نیز با همین نگاه تدوین و تصویب گردیده است. از آنجا که هر تغییر و تحولی در یک سیستم باز شهری به معنای تغییر در تمام اجزا و کل نظام شهری است، می‌بایست با فهم کامل تأثیرات محیطی تصمیمات اتخاذ شده، نسبت به چالش‌های این تحول با دیدی همه‌جانبه و فراگیر نگریسته شود. از همین منظر اگر چه در اجرای ماده ۱۳۶ تمهیدات لازم سخت‌افزاری برای اجرای فنی - مالی وظایف جدید شهرداری مورد نیاز است. اما تفکر نرم‌افزاری چنین تحولی نباید به فراموشی سپرده شود. حول همه این بندها و تبصره‌ها، تنها دو طرف معادله درگیر یعنی سازمان‌های اجرایی و شهرداری‌ها هستند؛ و اصلاً هیچ‌گاه صحبت از صاحب اختیاران و موکلان واقعی آنها - یعنی شهروندان - به میان نیامده است. در این نوشته، سعی شده است از این منظر به این مسئله توجه شود.

### طرح مسئله

پس از ذکر این مقدمه، می‌توان گفت که در واقع ماده ۱۳۶ چنان پوی است برای عبور از روزمرگی و برنامه‌ریزی مقطعی و موضعی به آینده‌نگری و مدیریت جدید شهری. به نظر کارشناسان، امروزه شهرداری‌ها در ایران عمدتاً وظایفی را انجام می‌دهند که بر زمین مانده‌اند و سایر سازمان‌ها حاضر به انجام آنها نبوده‌اند. از منظر مدیریت شهری امروز، شهرداری‌ها چنان سازمان‌های مدنی، مستقل و با حیطه وظایف گسترده در تمام ابعاد حیات شهری هستند؛ اما در کشورهای در حال توسعه، تلقی دیگری از شهرداری‌ها وجود دارد. در چنین کشورهایی از یک سو تلقی شهروندان از وظایف شهرداری‌ها ناقص و محدود است و از سوی دیگر دولت‌ها نیز شهرداری‌ها را به سمت انجام وظایفی محدود مانند خدمات شهری و یا پاره‌ای از اقدامات عمرانی سوق می‌دهند و بدین ترتیب کمتر برای آنان وظیفه‌های فرهنگی، مدنی آموزشی و نظایر اینها تعریف می‌شود. طبق قانون شهرداری مصوب ۱۱ تیر ماه ۱۳۳۴ و اصلاحات سال‌های ۱۳۴۵ و ۱۳۵۲، نزدیک به ۵۳ وظیفه برای شهرداری‌ها تعریف شده است که تنها ۴۰ درصد این وظایف را خود شهرداری به صورت مستقل اجرا می‌کند؛ و بقیه یا به صورت مشارکتی با دیگر سازمان‌های اجرایی است (۷ وظیفه)، و یا به صورت کامل در دست ادارات دولتی و بخش خصوصی (۲۱ وظیفه) قرار دارد. در حالی که در اصول پایه تدوین وظایف، اهدافی بسیار گسترده برای تشکیل شهرداری‌ها ذکر شده است، اما وظایفی که بر عهده آنها گذاشته شده انطباق چندانی با اهداف اولیه ندارند. یکی از دلایل عمده این امر، تغییرات و اصلاحات جزئی و مقطعی در تشکیلات، قوانین، وظایف و اختیارات شهرداری‌ها بوده است. در نتیجه در طی چهل سال، آنچه رخ داده همانا کاهش حیطه عمل شهرداری‌ها از یک طرف و ایجاد نهادهای جدید و مستقل یا گسترش وظایف سازمان‌های موازی از سوی دیگر بوده است. نظر به اینکه در ایران خواسته‌ها و انتظارات شهروندان از همان ابتدا در شکل‌گیری (بلدیه قدیم تا شهرداری امروزی) تبلور یافته است، لذا نه مردم رغبتی برای مشارکت در این زمینه می‌بینند و نه شهرداری خود را مسئول پیگیری مطالبات مردم می‌داند. از سوی دیگر، با توجه به قدرت خاستگاه‌های تاریخی پیدایش سازمان شهرداری و دیگر

سازمان‌های اجرایی (از درون نیازهای مردم برای نیازهای مردم) دقیقاً در هر دو طرف معادله در ایران بر خلاف جهت حرکت می‌شود. در واقع اگر از بعد تاریخی به قضیه بنگریم، اگر چه در غرب چنین وظایفی - یا حتی بیشتر از اینها - در حوزه اختیارات شهرداری‌هاست، اما با توجه به خاستگاه‌های تاریخی پیدایش شهرداری و سازمان‌های اجرایی دیگر و ماهیت مشارکت‌طلبانه چنین وظایفی به وسیله مردم، هیچ‌گونه تضاد ماهیتی بین نحوه اجرای اختیارات شهرداری‌ها با دیگر سازمان‌های مسئول امور شهر دیده نمی‌شود. مسئله از آنجا آغاز می‌شود که ما نیز به سوی مدیریت یکپارچه شهری گام برداشته‌ایم؛ و از سوی دیگر نیز باید بدانیم که ماهیت اجرایی سازمان‌های دولتی و غیردولتی با ماهیت اجرایی شهرداری در ایران متفاوت است. شهرداری هنگام اجرای چنین تکالیف جدیدی، می‌بایست با نهاد شورای شهر و مردم نیز درگیر باشد؛ اما دیگر سازمان‌های اجرایی به نسبت شهرداری و بر خلاف شیوه‌های عرف در مدیریت شهری، چنین تلفیقی را همانند شهرداری در اجرای وظایف خود نمی‌بینند و به صورت مستقل تری ایفای نقش می‌کنند. بنابراین مقایسه وظایف شهرداری در ایران و دیگر کشورها (به خصوص مغرب زمین) و تقلید از آنها، خالی از اشکال نیست؛ و از سوی دیگر عدم توجه به تغییر وظایف شهرداری و نفی کامل ماده ۱۳۶ نیز راه به جایی نخواهد برد. لذا می‌بایست ضمن پذیرش ماهیت اصلی ماده ۱۳۶ (جامعیت وظایف شهرداری‌ها)، به دیگر پیش نیازها و بسترهای اجرایی این ماده از جمله میزان پذیرش اجتماعی چنین وظایفی از طرف مردم توجه شود.

### اهمیت پذیرش اجتماعی

پذیرش اجتماعی (Social Acceptability) به زبان ساده عبارت است از میزان تصدیق و تأیید یک پدیده یا رویداد در جامعه. این رویدادها می‌توانند در فضاهای غیر شهری و یا فضاهایی شهری رخ دهند. از این دست‌اند میزان پذیرش اجتماعی پروژه‌های اجرایی حمل و نقل (ساخت بزرگراه‌ها) و یا میزان پذیرش اجتماعی افزایش اختیارات شهرداری‌ها. در هر حال، گذشته از لزوم تفکر در نسبت نقش‌های تعریف شده جدید برای شهرداری‌ها با ساختار آنها و یا نحوه وظایف‌زدایی یا تمرکززدایی از سازمان‌های اجرایی و ضرورت تفکر در نوع اصلاح و تعیین ساز و کارهای لازم، می‌بایست بر نسبت این نقش‌های جدید با میزان پذیرش اجتماعی آنها از طرف مردم نیز تعمق کرد.

به نظر می‌رسد موضوع محوری در اینجا نیز شناخت میزان پذیرش اجتماعی وظایف جدید شهرداری‌ها از سوی شهروندان است که در واقع همان جنبه نرم‌افزاری تأثیرات و پیامدهای ماده ۱۳۶ است. پذیرش اجتماعی از یک طرف به عنوان متغیر وابسته تحت تأثیر عملکرد قبلی شهرداری (با وظایف پیشین) است؛ و ثانیاً میزان این پذیرش در زمان حاضر، خود گویای تغییر مستقل برای سنجش میزان مشارکت آتی شهروندان در قبال اختیارات جدید شهرداری است.

لزوم پرداختن به موضوع پذیرش اجتماعی از آنجاست که در اجرای ماده ۱۳۶ با ۳ طرف معادله رو به رو هستیم: اول سازمان‌های دولتی، که قرار است وظایف آنها به شهرداری محول

گردد؛ دیگری شهرداری؛ و طرف سوم نیز - که بعد پنهانی دارد - مردم (البته بدون در نظر داشتن شورای شهر). تضاد اجرایی دو طرف اول معادله روشن است. پرسش‌های عمده در اینجا آن است که به چه میزان می‌توان عملکرد آتی و تحولات آینده شهرداری را (به هنگام اجرای وظایف جدید) پیش‌بینی کرد؟ و پرسش دیگر آن است که چه عواملی می‌توانند بر این عملکرد اثرگذار باشند؟ هر آنچه که تاکنون برای بررسی چگونگی اجرایی کردن ماده ۱۳۶ صورت گرفته، به بررسی ۲ طرف اول معادله - یعنی سازمان‌های اجرایی و شهرداری - تمایل داشته است. با اینکه هنوز ماده ۱۳۶ جنبه اجرایی پیدا نکرده است، شناخت عواقب اجرایی (بعد از اجرای طرح) قبل از اجرای طرح لازم و مفید خواهد بود. مطالعه تأثیر میزان پذیرش اجتماعی افزایش اختیارات شهرداری‌ها (به وسیله مردم) بر عملکرد آتی شهرداری و پیش‌بینی میزان تغییر در وجه و اعتبار آتی شهرداری ضروری است.

به این منظور لازم است مطالعه‌ای در قالب یک نظر سنجی از شهروندان، انجام گیرد. بنابراین در اجرای ماده ۱۳۶ باید علاوه بر مد نظر قرار دادن جنبه‌های درونی (سازمانی) اجرای طرح، به جنبه‌های بیرونی و دیدگاه‌های مردم نیز احترام گذاشت و با ابزار برنامه‌ریزی و مدیریت، در جهت همسویی نظریات خود با دیدگاه‌های مردم گام برداشت. ماده ۱۳۶ که دنباله بحث‌های دهه ۶۰ مبنی بر خودکفایی شهرداری‌ها و خودگرانی آنهاست، در برنامه سوم با تلاش در احیا و ارتقای جایگاه شهرداری‌ها، تحقق شعار دولت حداقل، شهرداری حداکثر و ضرورت تقویت توانایی عملکرد شهرداری‌ها در جهت ایجاد وحدت رویه در سیاست راهبردی مدیریت شهری تدوین گردیده است. چنین تحول عظیم و بی‌سابقه‌ای در سیستم مدیریت شهری ایران بایستی با دیدی جامع تغذیه و حمایت گردد. در غیر این صورت عدم اجرای صحیح و حساب شده آن ضربه شدیدی بر بنیان مدیریت شهری ایران وارد خواهد ساخت. نظر به اهمیت نوع اجرای شهرداری در عمل و تعامل ناگزیر آن با مردم، اگر امروز نیز به مسئله مشارکت شهروندان توجه ویژه‌ای نشود، دیگر عوارض این مشکل را شاید نتوان تا مدت‌ها جبران کرد. در واقع برای بخشی‌زدایی و استقرار دیدمان فرابخشی در نظام مدیریت شهری، می‌بایست به صورت همه جانبه، هم از لحاظ سخت‌افزاری و هم به لحاظ نرم‌افزاری با موضوع برخورد کرد. چنانچه باز هم به مشارکت شهروندان در اداره امور شهری با جلوه‌ای حاشیه‌ای نگریده شود، تنها بی‌تفاوتی بیشتر حاصل این رویکرد خواهد بود. بنابراین، با توجه به اهمیت پذیرش اجتماعی وظایف جدید از سوی مردم و تأثیرات این تصدیق بر کل سیستم مدیریت شهری آینده، بایستی کاربرد این پذیرش در عوامل مؤثر بر نحوه اجرای ماده ۱۳۶ لحاظ گردد و سپس با پیش‌بینی آینده و برنامه‌ریزی آتی نگر گام برداشته شود.

### پیشنهادهای

- در درجه اول بایستی وظایف و اختیارات جدید شهرداری بر این ملاک که کدام یک درجه ارتباط کمتری با مردم خواهند داشت، رتبه‌بندی شوند. بدین معنی که در اولویت‌دهی به واگذاری وظایف جدید، علاوه بر توان شهرداری، معیار پذیرش اجتماعی نیز ملاک عمل قرار گیرد. این پیشنهاد را به عبارت ساده می‌توان

به این صورت بیان کرد: «شهرداری می‌بایست در حین انجام وظایف جدید خود، همزمان با مد نظر قرار دادن توانایی‌هایش، هدف اصلاح بینش مردم از شهرداری را نیز مورد توجه قرار دهد.» - با تحقق پیشنهاد اول، می‌توان پیشنهاد داد که شهرداری می‌بایست ابتدا مشکلات ساختاری خود را حل کند. البته این به معنای نفی پذیرش وظایف جدید نیست؛ چرا که برداشت مردم از شهرداری ممکن است به همین ضعف ساختاری شهرداری برگردد.

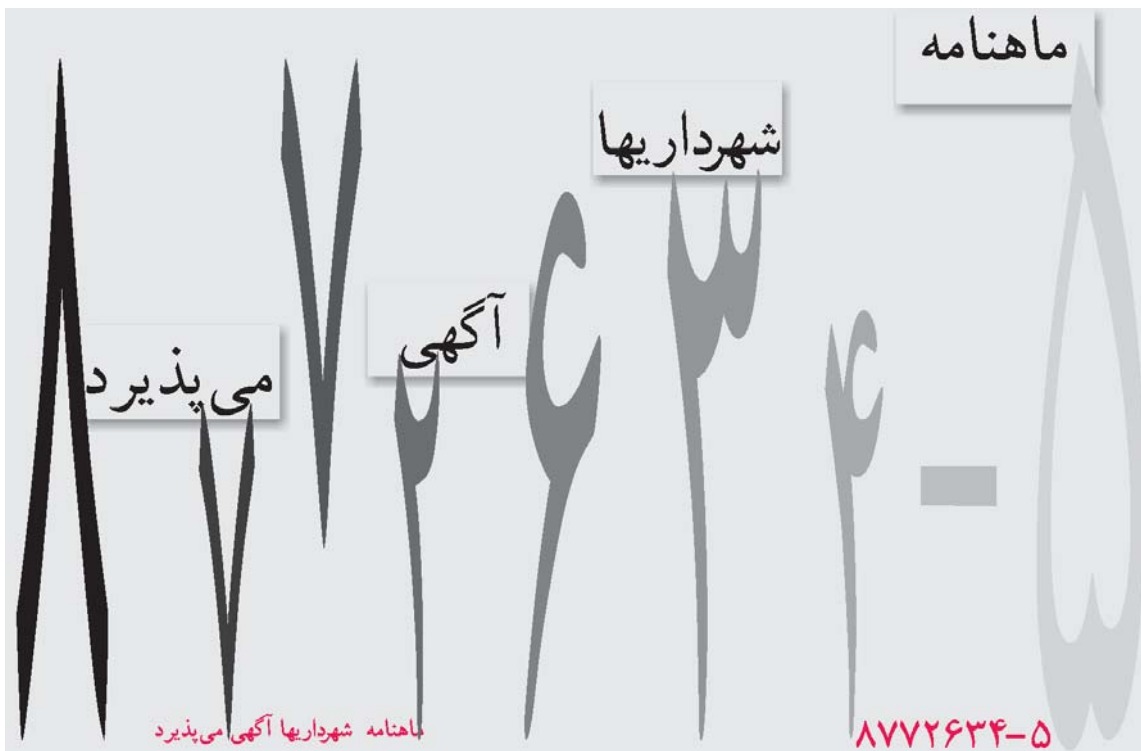
یکی از اقدامات مکمل در این زمینه، می‌تواند انجام تحقیقات «نیازسنجی مردم و تقاضاهای (مردم) از شهرداری» به صورت دوره‌های زمانی مشخص (سالانه، یا ۲ سالانه یا ۶ ماهه و جز آن)، با هدف بهبود نگرش مردم از شهرداری و پاسخگویی به مطالبات آنها در جهت مهیا کردن شرایط ذهنی و عینی مردم برای پذیرش وظایف بیشتر، صورت بگیرد.

مهم‌ترین نکته، عدم تکرار اشتباهات گذشته، به ویژه به وسیله شهرداری، در این روند گذار است؛ چرا که در این صورت، شهرداری با چنین اعمالی، اعتماد مردم را از دست خواهد داد. این موضوع زمانی اهمیت پیدا می‌کند که شهرداری داعیه ارائه خدمات مناسب‌تر و پاسخگویی مطلوب را در توجیه افزایش اختیارات خود برای شهروندان مطرح می‌سازد اما توان آن را نداشته باشد. در حقیقت چنین اشتباهاتی شکاف بین اعتماد مردم و شهرداری را بیشتر خواهد کرد.

مهم‌ترین نکته، عدم تکرار اشتباهات گذشته، به ویژه به وسیله شهرداری، در این روند گذار است؛ چرا که در این صورت، شهرداری با چنین اعمالی، اعتماد مردم را از دست خواهد داد. این موضوع زمانی اهمیت پیدا می‌کند که شهرداری داعیه ارائه خدمات مناسب‌تر و پاسخگویی مطلوب را در توجیه افزایش اختیارات خود برای شهروندان مطرح می‌سازد اما توان آن را نداشته باشد. در حقیقت چنین اشتباهاتی شکاف بین اعتماد مردم و شهرداری را بیشتر خواهد کرد.

یکی از مواردی که می‌تواند بر پایین بودن میزان پذیرش اجتماعی مردم مؤثر باشد، دیدگاه‌های مردم نسبت به ضعف

به این صورت بیان کرد: «شهرداری می‌بایست در حین انجام وظایف جدید خود، همزمان با مد نظر قرار دادن توانایی‌هایش، هدف اصلاح بینش مردم از شهرداری را نیز مورد توجه قرار دهد.» - با تحقق پیشنهاد اول، می‌توان پیشنهاد داد که شهرداری می‌بایست ابتدا مشکلات ساختاری خود را حل کند. البته این به معنای نفی پذیرش وظایف جدید نیست؛ چرا که برداشت مردم از شهرداری ممکن است به همین ضعف ساختاری شهرداری برگردد.



# نیاز به تغییرات ساختاری در شهرداری‌ها

مجید محنایی  
مدیر کل دفتر امور شهری و روستایی استانداری  
کهگیلویه و بویراحمد



ساختار شهرداری از ابتدای تأسیس این نهاد - در سال ۱۲۸۶ ش.، تحت عنوان قانون بلدیة - پیش‌بینی شده بود که به عنوان حکومت‌های محلی برای اداره امور و ارائه خدمات عمومی مورد نیاز به صورت فعال زیر نظر انجمن‌های مختلف مردم و با نظارت معقول دولت اداره شوند. اما شهرداری‌ها از ابتدای تأسیس تا قبل از انقلاب و پس از آن (به واسطه عوامل و شرایط خاص بعد از انقلاب) به صورت متمرکز اداره می‌شدند و مشخصاً اینها زیر نظر دولت مرکزی (وزارت کشور) انجام وظیفه کرده‌اند، و تاکنون حل و فصل مسائل اساسی آنها از جمله تهیه و تصویب تشکیلات سازمانی شان، به وسیله وزارت کشور انجام گرفته است. از اوایل سال ۱۳۷۸ شوراهای اسلامی شهرها تشکیل شد و شهرداری‌ها طبق قانون زیر نظر آنها انجام وظیفه می‌کنند. از جمله مواردی که در چارت‌های سازمانی مصوب نهایی وزارت کشور به عنوان مسائل اساسی

تشخیص داده نشده و یا مورد توجه لازم قرار نگرفته است، می‌توان مصادیق زیر را بیان کرد:

۱- فقدان اداره یا واحد فنی و عمرانی در سطوح شهرداری‌های شهرهای با جمعیت کمتر از ۲۵ هزار نفر.

۲- عدم توجه لازم به وجود پست‌های عمرانی و شهرسازی و محدود کردن خدمات فنی به کارهایی نظیر آسفالت کاری، جدول‌گذاری و نظایر اینها در سطح شهرداری‌های شهرهای بین ۲۵ تا ۵۵ هزار نفر جمعیت.

۳- فقدان پست کارشناسی شهرسازی در اداره امور عمرانی و شهرسازی، و همچنین فقدان کارشناس یا تکنیسین زیباسازی در واحد زیباسازی و تأسیسات، در مورد شهرداری‌های شهرهای بین ۵۵ تا ۱۱۰ هزار نفر جمعیت.

۴- عدم توجه کافی به امور ایمنی و آتش‌نشانی در سطح کلیه شهرداری‌ها.

۵- عدم توجه به مقوله مطالعات و تحقیقات شهری در شهرهای زیر ۱۱۰ هزار نفر جمعیت.

از طرف دیگر، با عنایت به سیاست‌ها و خط‌مشی‌های دولت

در برنامه سوم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی، به خصوص مفاد ردیف ۵ بند ب ماده یک آن مبنی بر شناسایی و واگذاری وظایف و امور و فعالیت‌های قابل واگذاری دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها، و صراحت ماده ۱۳۶ مبنی

با توجه به نقش مطالعات و تحقیقات در جامعه امروزی، خصوصاً در زمینه امور شهری، ضروری است واحد مطالعات و تحقیقات شهری در شهرهای با بیش از ۲۰ هزار نفر جمعیت طراحی و راه‌اندازی شود

بر واگذاری تصدی‌های مربوط به مدیریت شهری به شهرداری‌ها و همچنین ماده ۹۰ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت موضوع ارائه تسهیلات لازم به منظور جابه‌جایی



اعتبارات مصوب دستگاه‌های اجرایی متناسب با واگذاری فعالیت‌های مدیریت شهری به شهرداری‌ها، ضرورت دارد از هم‌اکنون با توجه به تصویب کلیات واگذاری بیش از ۲۰ وظیفه در شورای عالی اداری کشور تمهیدات و مقدمات تغییر در ساختار اداری و سازمانی شهرداری با توجه به وظایف انتقالی به شهرداری‌ها به وجود آید.

در پایان پیشنهادهای زیر در باب چارت سازمانی شهرداری‌ها ارائه می‌گردد.

الف: از آنجا که انجام فعالیت‌های عمرانی شهرداری‌ها و همچنین کنترل و هدایت فعالیت‌های ساختمان و عمران شهری که به وسیله مردم و دیگر سازمان‌ها و ارگان‌ها در محدوده شهری انجام می‌گیرد نیاز به برنامه‌ریزی و تعیین خطوط کلی فعالیت‌ها دارد، و از طرف دیگر نیز غالب مشکلات شهری ناشی از ساخت و سازهای بی‌برنامه و کنترل نشده است، باید در کلیه سطوح مختلف شهرداری‌ها و ارائه چارت سازمانی هر سطح به ایجاد و گسترش فعالیت اداره (یا معاونت) فنی و عمرانی و ایجاد پست‌های لازم بهای لازم داده شود و از نظر کارشناسان فن نیز در این زمینه بهره کافی گرفته شود.

ب: با توجه به نقش مطالعات و تحقیقات در جامعه امروزی، خصوصاً در زمینه امور شهری، ضروری است واحد مطالعات و تحقیقات شهری در شهرهای با بیش از ۲۰ هزار نفر جمعیت طراحی و راه‌اندازی شود. تجربه نشان داده است کارهایی که دارای پشتوانه علمی و تحقیقاتی هستند، با موفقیت توأم است و

از دوباره کاری‌ها جلوگیری می‌کند و هزینه‌های هنگفت را کاهش می‌دهد.

ج: با توجه به خسارات فراوان ناشی از حوادث و آتش‌سوزی‌ها، و لزوم توجه به امور ایمنی و آتش‌نشانی برای حفظ جان و مال انسان‌ها، پیشنهاد می‌گردد به این امر در چارت سازمانی شهرداری‌ها اهمیت کافی داده شود.

د: به منظور ایجاد محیطی سالم و زیبا در شهرها، توجه و تقویت پرسنلی برای شهرداری‌های بالای یک میلیون نفر در حد ایجاد دو سازمان - یعنی سازمان زیباسازی و سازمان پارک‌ها و فضای سبز - و در سطح شهرداری‌های کوچک‌تر نیز در حد اداره یا واحد، ضروری است.

ه: با توجه به ضرورت جلب سرمایه‌های مردمی به منظور ایجاد فعالیت‌های اشتغال‌زا در شهر و همچنین افزایش درآمد شهرداری‌ها و ایجاد زیرساخت‌های شهری در مسیر توسعه و عمران شهر در طرح‌های هادی یا جامع، پیشنهاد می‌گردد در سطوح مختلف شهرداری‌ها واحد امور اجتماعی و تعاون (و در سطح شهرهای بزرگ، سازمان امور اجتماعی و تعاون) شکل گیرد.

و: توجه به پست‌های شهرسازی و عمرانی، و تصویب آنها. ز: با توجه به اینکه برخی از وظایف قابل واگذاری به شهرداری‌ها نهایی شده‌اند، ضروری است از هم‌اکنون با تشکیل کارگروهی مبادرت به تدوین ساختار تشکیلاتی شهرداری‌ها با توجه به وظایف جدید، گردد.

## فراخوان

تهیه نشان (آرم) دهیاریها

نظر به اینکه دفتر امور دهیاریهای سازمان شهرداریهای کشور در نظر دارد نشان (آرم) واحدی برای دهیاریهای سراسر کشور تهیه نماید، از عموم علاقمندان و طراحان دعوت به عمل می‌آید حداکثر تا تاریخ ۸۲/۶/۳۱ طرح‌های پیشنهادی خود را با در نظر گرفتن موارد ذیل تهیه و به نشانی: تهران - میدان فاطمی - خیابان جویبار - شماره ۱۰ - سازمان شهرداریهای کشور - طبقه اول - دفتر امور دهیاریها ارسال دارند.

- ۱- دهیاریها سازمانی عمومی غیردولتی، مستقل و خودکفا هستند.
- ۲- دهیاریها جهت اداره و حفظ توسعه پایدار روستا مسئولیت دارند.
- ۳- دهیاریها متولی اداره امور عمومی روستا و موظف به ارائه خدمات عمومی مانند بهبود محیط زیست روستا، حفظ ایمنی و آتش‌نشانی، گسترش فضای سبز و ... هستند.
- ۴- دهیار بازوی اجرایی شورای اسلامی روستا و منتخب شورا است.
- ۵- از نشان (آرم) مزبور در سربرگ مکاتبات، تابلوها و ... استفاده خواهد شد.

به آگاهی می‌رساند کلیه طرح‌های دریافتی در کمیته‌ای مورد بررسی و ارزیابی قرار خواهند گرفت و گویاترین، ساده‌ترین و مناسب‌ترین طرح انتخاب و به طراح آن حق الزحمه مناسب تعلق خواهد گرفت.

## موضوع: تبیین نقش و جایگاه دولت در توسعه شهر و شهرنشینی در ایران

پایان نامه: دوره دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران ۱۳۷۹

استاد راهنما: محمد تقی رهنمایی

استادان مشاور: اکارت اهلرز - رحمت الله فرهودی

دانشجو: محمود ضیایی

یافته است، و بخش دیگری به بررسی بازتاب و تأثیر این ساختار سیاسی - اقتصادی ویژه دولت بر الگوی توسعه اقتصادی - اجتماعی کشور و شکل گیری فضاهای ملی - از جمله توسعه فضاهای شهری - می پردازد. این رساله در شش بخش و ده فصل تدوین شده است.

بخش اول رساله به کلیات طرح تحقیق از جمله بیان مسئله، ضرورت و اهداف تحقیق، پیشینه مطالعاتی، فرضیات، موضوع روش شناسی و مشکلات تحقیق می پردازد. یکی از مباحث اصلی جغرافیای شهری ایران، مسئله سازوکار توسعه شهری به طور اعم و اقتصاد شهری و بردار آن - به عنوان موتور محرکه این توسعه - به طور اخص است. اهمیت نقش مازاد تولید به عنوان مهم ترین عامل مؤثر در پیدایش و رشد شهرها و انطباق توزیع فضایی شهرها در ایران با پراکنندگی اراضی کشاورزی در کشور، منجر به ارائه نظریات گوناگونی در این خصوص گردیده است. به دنبال تحولات اقتصادی - اجتماعی دهه های اخیر در ایران به تدریج نقش دولت در آفرینش فضاهای ملی، از جمله فضاهای شهری، پررنگ تر و قوی تر از گذشته گردیده است. به تبع این امر، روند جدیدی از توسعه شهری شکل گرفته است که چه به لحاظ کمی و چه به لحاظ کیفی، تفاوت هایی را با قانونمندی های سنتی حاکم بر این فرایند دارد. این خود گواه بر چنین مدعایی است که دخالت رسمی دولت می تواند آفریننده نموده های جغرافیایی ویژه ای باشد که شرایط و موجبات طبیعت برای توجیه و تبیین موجودیت آنها کفایت نمی کند. از این دست اند:

- شکل گیری شهرهای نفتی و معدنی، مثل «مسجد سلیمان، مس سرچشمه و جز آن».
- ایجاد شهرهای نظامی و مرزی همچون «پیرانشهر و مریوان».
- ایجاد شهرهای سیاسی و اداری، مانند «زاهدان و ایلام».
- ایجاد شهرها و شهرک های صنعتی، مانند «البرز و الوند».
- ایجاد شهرها و شهرک های جدید همچون «هشتگرد و بهارستان».
- رشد و گسترش شهرهایی در مناطق آزاد تجاری، چون

شکل و آهنگ پدیده شهر و شهرنشینی در ایران در طی چند دهه گذشته تغییرات زیادی یافته است. جمعیت شهری از ۲/۱ میلیون نفر در سال ۱۳۷۹ به حدود ۶ و ۱۶ و ۳۷ میلیون نفر، به ترتیب در سال های ۱۳۳۵ و ۱۳۵۵ و ۱۳۷۵ رسیده است. در همین فاصله زمانی تعداد سکونتگاه های شهری از ۹۹ نقطه به ۱۹۹، ۳۷۳، ۶۷۸ شهر افزایش یافته است. به لحاظ کیفی نیز ظهور پدیده هایی نظیر ماکروسفالی شهری<sup>(۱)</sup>، منطقه شهری و ناموزونی در سلسله مراتب شبکه شهری از جمله مواردی است که فرایند شهر و شهرنشینی در دوره معاصر را از دوره سنتی متمایز می کند. در پاسخ به علت و «چگونگی» این رخداد فضایی، نظریه های متفاوتی مطرح است. تقریباً تمامی این نظریه ها بر سازوکار تمرکز مازاد تولید روستایی، به عنوان نیروی محرکه و بنیان اقتصادی شهرهای ایران اتفاق نظر دارند.

رساله «تبیین نقش و جایگاه دولت در شهر و شهرنشینی در ایران» با هدف تبیین سازوکار توسعه شهری در ایران و با تأکید بر نقش دولت در این فرایند تدوین شده است. پایه های استدلالی این رساله بر نظریه دولت و شهرنشینی و الگوی «توسعه شهری رانتی» که می تواند به عنوان یکی از پایه های این نظریه مطرح باشد، بنیان گذاشته شده است. با بهره گیری از این نظریه، تلاش شده است که مصادیقی از توسعه شهری که در چارچوب نظریه سرمایه داری نمی گنجد، آشکار شود و به خصوص تفاوت های کیفی سازوکار آن در دوره سنتی و دوره معاصر ایران تبیین گردد.

یافته های این پژوهش حکایت از آن دارند که دولت، در ایران بر بستر زمینه ای تاریخی، فرهنگی، اجتماعی - اقتصادی و با اتکا بر رانت های نفتی که از خارج از جامعه دریافت می کند، به مهم ترین عنصر «چهره پرداز» فضای جغرافیایی کشور - از جمله فضاهای شهری - تبدیل شده است. این خود تأییدی است بر اعتبار نظریه «دولت و شهرنشینی» در قالب زمانی و مکانی تعریف شده آن.

با توجه به اینکه موضوع رساله از دو جزء اصلی یعنی دولت و توسعه شهری تشکیل شده است، خود رساله نیز به دو بخش اصلی تقسیم می گردد: یک بخش به مطالعه ساختار و نقش دولت و مبنای نظری مربوط به آن در جوامع شرقی و به خصوص ایران اختصاص

«سرخس، چابهار».

تولد پدیده جدیدی به نام مناطق شهری، نظیر «منطقه شهری تهران»؛ و نهایتاً

– شتاب و گستردگی ابعاد شهرنشینی در دهه‌های اخیر.

اینها از جمله مواردی‌اند که به نظر می‌رسد به تنهایی نمی‌توانند در چارچوب نظریه‌هایی همچون سرمایه‌داری بهره‌بری تبیین علمی گردند. لذا با توجه به محدودیت مکانی و زمانی این نظریه‌ها می‌توان از نظریه دولت و شهرنشینی و از پدیده‌ای به نام توسعه شهری رانتی در ایران استفاده کرد.

محقق با مرور متون مرتبط با این زمینه و تلفیق یافته‌های آنها، به پرسش‌هایی بی‌پاسخ برمی‌خورد، و خود در روند پژوهش درصدد پاسخگویی به آنها برمی‌آید. پرسش‌ها از این قرارند:

۱- بنیان‌های تاریخی، اجتماعی، فرهنگی، جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی ساختار ویژه دولت در ایران کدام‌اند؟

۲- تحولات اقتصادی، اجتماعی دهه‌های اخیر ایران چه تغییراتی را در ترکیب و وزن عوامل و عناصر مؤثر بر ساختار و کارکرد دولت به دنبال داشته‌است؟

۳- جایگاه دولت در تعیین الگو و روند توسعه اقتصادی – اجتماعی ایران، و به تبع آن سازماندهی فضای جغرافیایی کشور، کدام‌است؟

۴- آیا دخالت‌های دولت در امر توسعه‌های شهری در ایران پدیده‌ای منحصر به دهه‌های اخیر است، یا اینکه فقط ابعاد کمی و کیفی این مشارکت و مداخله در گذر زمان تغییر کرده‌است؟

۵- پیامد تحولات ساختاری و کارکردی دولت در فرایند توسعه شهری در ایران چیست و سازوکار عملکرد آن چگونه‌است؟  
محقق در جواب به سؤالات خود در این پژوهش، سه فرضیه را مطرح می‌کند و در رساله‌اش به اثبات و تحلیل و تبیین این فرضیات می‌پردازد.

۱- استنباط کلی این است که شرایط جغرافیایی، تاریخی، فرهنگی و اقتصادی ایران، همسو با عوامل برون‌زا در فرایند شکل‌گیری ساختار ویژه و غیر متعارف دولت به عنوان بزرگ‌ترین کارفرما و کارگزار در کشور نقش عمده‌ای داشته و زمینه ساز استمرار آن شده‌است.

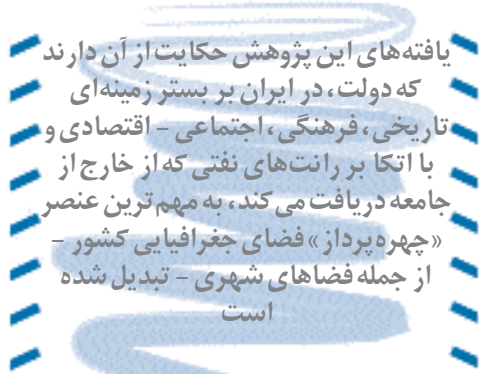
۲- به نظر می‌رسد که ساختار ویژه و غیرمتعارف دولت زمینه ساز سیطره گسترده آن بر تمامی عرصه‌های حیات سیاسی و اجتماعی – اقتصادی جامعه، و به تبع آن روند سازمان‌یابی فضاهای ملی، منطقه‌ای و از جمله شهرها شده‌است.

۳- شاید بتوان از مفهوم اقتصاد رانتی برای تأیید و تأکید بر نظریه دولت و شهرنشینی سود جست و جامعه ایران را، به خصوص از اواسط دهه ۱۳۳۰ به بعد، جامعه رانتی برشمرد و از الگوی توسعه شهری رانتی نیز به عنوان شکل غالب توسعه شهری در بطن چنین جامعه‌ای یاد کرد.

با توجه به ماهیت موضوع مورد مطالعه و چند وجهی بودن آن پژوهشگر از ترکیبی از روش‌های تحقیق استفاده کرده است. به عبارتی، وی از دو روش مطالعات کتابخانه‌ای و جمع‌آوری مبانی نظری تحقیق از مطالعات و تحقیقات انجام شده سود جست و سپس به تجربه و تحلیل این اطلاعات پرداخته است. با توجه به ماهیت موضوع و اهداف تعریف شده رساله، این پژوهش رویکردی بنیادی

– نظری به مسئله دارد و از نظر ساختارگرایی و اقتصاد سیاسی به آن می‌پردازد.

بخش دوم در قالب چارچوب مفهومی تحقیق تدوین می‌گردد. در فصل اول این بخش به تحلیل فضاهای شهری و دیدگاه‌های نظری و اهمیت آنها در تحلیل مسائل شهری در ایران پرداخته

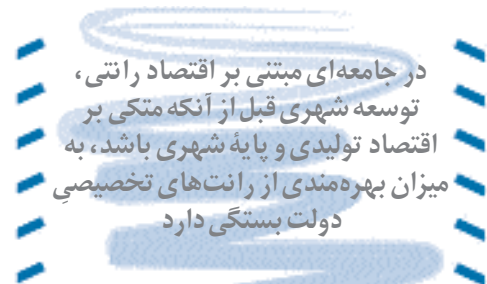


می‌شود. در این قسمت چنین تحلیل می‌گردد که پیوند تنگاتنگی میان دولت و شهرنشینی وجود دارد و سرنوشت بسیاری از شهرها با اقتدار و توانایی دولت و خواست دولتمردان گره می‌خورد. بر این اساس دولت بورکراسی و مدیران اجتماعی نقش تعیین‌کننده‌ای در تعیین نظام فضایی و خصلت یابی و ناهمگونی آن دارند و در واقع آرایش فضایی جوامع شهری، که معلول فرصت‌های زندگی در این جوامع است، متغیر وابسته تلقی شده و دولت بوروکراسی و مدیران اجتماعی متغیر مستقل به حساب آمده‌اند. در این جریان یکی از نظریات برای تحلیل، اقتصاد سیاسی فضا است. هدف اقتصاد سیاسی فضا، کشف الگوهای فضایی فرایند تولید، توزیع مصرف و نقش دولت و گروه‌ها و طبقات اجتماعی در شکل بخشی به این الگوهاست. در این فصل نتیجه گرفته می‌شود که الگوهای فضایی نتیجه کنش متقابل بازیگران فضا هستند. بنابراین برای تحلیل و تبیین فضاهای شهری، به درک و شناخت درستی از این بازیگران و سهم و جایگاه هر یک از آنان در مقاطع تاریخی مختلف تولید فضا نیاز است.

فصل دوم این بخش با عنوان مفهوم دولت و حکومت به رشته تحریر در می‌آید. دولت به طور کلی دارای دو مفهوم است: یکی مفهوم وسیع که در بردارنده کل حاکمیت و قوای حاکم بر جامعه است و در آن صورت قوای مجریه و قضائیه و مقتنه و کانال‌های قدرت رسمی را زیر پوشش می‌گیرد؛ و دیگری مفهوم محدود، که در این فصل دولت معادل قوه مجریه است. در این رساله مراد از دولت، همان مفهوم وسیع ناظر بر این کلمه است. شایان ذکر است که اصولاً در ایران قبل از مشروطیت از مقوله‌ای به نام دولت نمی‌توان نام برد، چرا که مسئله‌ای به نام تفکیک قوا در اداره مملکت وجود نداشت و اعمال حاکمیت یکسره در ید قدرت سلطان بود و معمولاً هم به وسیله وزیر اعظم به اجرا در می‌آمد.

بخش سوم چارچوب نظری تحقیق را در برمی‌گیرد. فصل اول این بخش مبانی نظری تبیین‌کننده ساخت و کارکرد دولت در جوامع شرقی و ایران دوره سنتی است. در این فصل به بررسی و تحلیل نظریه‌های جانشینی دودمانی، شیوه تولید فتودالی، نظریه

سپس با بررسی ساختار و الگوی اشتغال و پیامدهای آن در ایران، سعی در بررسی و تبیین مسئله و فرضیات دارد. در فصل دوم این بخش، تحول در عملکردهای سنتی و پیدایش عملکردهای جدید



شهری و نقش گوناگون شهرها و سپس بررسی سیاستگذاری‌ها و اقدامات اجرایی دولت در زمینه شهر و شهرنشینی مثل طرح‌های هادی، جامع و تفصیلی، بازسازی مناطق جنگ‌زده، طرح آماده‌سازی و واگذاری زمین شهری، و احداث شهرهای جدید - که یکی از اشکال مباشرت مستقیم دولت در امر شهرسازی است - در دستور کار تحقیق قرار می‌گیرد.

نکته مهم در مورد تحولات بودجه شهری‌ها، رابطه معنادار افزایش میزان کمک‌های دریافتی از مرکز شهرداری‌ها به دنبال ارتقای مرتبه سیاسی آنها در نظام تقسیمات سیاسی کشور است. به طوری که وزارت کشور اعتبارات خاصی را برای مراکز استان‌های نویناد در نظر گرفته است. این امر در واقع مصداقی برای این فرضیه است که یکی از سازوکارهای توسعه شهری در ایران همین تفویض اختیار موقعیتی بالاتر به یک سکونتگاه در نظام سلسله مراتب تقسیمات سیاسی و اداری کشور است.

در جامعه‌ای مبتنی بر اقتصاد رانتی، توسعه شهری قبل از آنکه متکی بر اقتصاد تولیدی و پایه شهری باشد، به میزان بهره‌مندی از رانت‌های تخصیصی دولت بستگی دارد. بنابراین، دارا بودن جایگاهی بالاتر در نظام تقسیمات سیاسی - اداری کشور به معنای داشتن قدرت چانه‌زنی بیشتر با مرکز و بهره‌مندی بیشتر از اعتبارات تخصیصی دولت (به عنوان مثال، کمک‌های دریافتی شهرداری‌ها از مرکز) است.

وظایف جدید دولت و مداخلات آن در عرصه‌های مختلف حیات اقتصادی - اجتماعی کشور باعث شد که نقش دولت به عنوان یکی از بازیگران عرصه‌های فضای جغرافیایی کشور روز به روز پررنگ‌تر گردد و حیات و توسعه شهرها به عنوان بستر تحقق این نقش‌ها بیش از پیش با تصمیمات و اقدامات دولت گره بخورد. شایان ذکر است که یکی از مشخصات دولت رانتی آن است که حداقل ۴۰ درصد درآمدهای آن از محل درآمدهای خارجی باشد. در مورد ایران با توجه به داده‌های موجود، مشخص است که در سال‌های زیادی از دهه ۳۰ به بعد این میزان به مراتب بیش از ۴۰ درصد بوده است. بنابراین می‌توان تمام ویژگی‌های اقتصاد رانتی را - از جمله دولت و جامعه رانتی - به ایران تعمیم داد و برای تبیین تحولات فضایی (از جمله فضاهای شهری) از آن سود جست. پژوهشگر سپس به طور کلی نتیجه می‌گیرد که با توجه به بافت و ترکیب و ساختار درآمدی دولت ایران، برخلاف کشورهایی که

سلطه موروثی، نظریه شیوه تولید آسیایی، نظریه تمدن‌های آبی یا جامعه آب محور، نظریه استبداد موروثی آسیایی، نظریه جامعه کم‌آب و پراکنده، نظریه سرمایه‌داری بهره‌بری، پرداخته شده است.

فصل دوم این بخش به مبانی نظری تبیین‌کننده ساخت و کارکرد دولت در جوامع پیرامونی و ایران معاصر پرداخته است. در این فصل نظریه بازی سه جانبه و دولت برای تبیین توسعه‌های شهری در ایران تحلیل گردیده است. براساس این نظریه، هر چه فرد در زنجیره سلسله مراتبی قدرت سیاسی از فاصله فیزیکی خود به حلقه اصلی قدرت بکاهد. این امر مترادف با بهره‌مندی بالقوه از حمایت و امنیت بیشتر، احراز مشاغل و منصب‌های بهتر و بالاتر، حق تصاحب گسترده‌تر و طولانی‌تر و در نتیجه درآمد بالاتر خواهد بود.

اما از آنجا که مراکز قدرت و دستگاه‌های اداری در شهرها مستقرند، بنابراین تنها در این نقاط می‌توان به اهداف پیش گفته دست یافت.

درک این واقعیت به وسیله مردم منجر به شکل‌گیری جابه‌جایی‌های جمعیتی به صورت حرکت مستمر اقشار مختلف مردم از نقاط روستایی به سوی شهرها و از شهرهای کوچک به سمت شهرهای بزرگ و البته قبل از هر کجا به سوی مراکز استان‌ها و به خصوص پایتخت شد؛ و این فرایند نهایتاً به توسعه شهر و شهرنشینی انجامید. نظریه دولت رانتی از دیگر نظریه‌هایی است که برای تحلیل مسئله استفاده می‌شود. بر این اساس رانت و شبه رانت درآمدهایی هستند که از خارج به داخل کشور جریان می‌یابند، بدون آنکه برای آنها هیچ گونه سرمایه‌گذاری اجتماعی و یا فعالیت کاری‌ای متقابلاً صورت گرفته باشد. بدین لحاظ این درآمدها در سیطره و مورد استفاده نامحدود رهبریت سیاسی قرار می‌گیرند.

بخش چهارم به تبیین ساختار دولت و سازوکار توسعه می‌پردازد. در فصل اول این بخش به ساختار و کارکردهای دولت «حکومت» در دوره سنتی و فصل دوم به توسعه شهر و شهرنشینی در دوره سنتی پرداخته شده است. این بخش مطرح می‌سازد که دولت بزرگ‌ترین مالک و کنترل‌کننده عناصر ثروت است و منابع مادی زیادی در اختیار دارد، که هزینه کردن آن تأثیرات فضایی زیادی بر جای می‌گذارد.

می‌توان از حکومت «دربار، و قبل از هر کس شخص شاه» به عنوان مهم‌ترین عنصر چهره‌پرداز فضای جغرافیایی کشور و از جمله فضاهای شهری، که تقریباً به تمام و کمال از این هزینه‌ها منتفع می‌شوند، یاد کرد.

ساختار دولت و سازوکار توسعه شهری در دوره معاصر عنوان بخش پنجم را تشکیل می‌دهد. این بخش بیشترین و اصلی‌ترین مطالب رساله را در برمی‌گیرد و در دو فصل تدوین گردیده است:

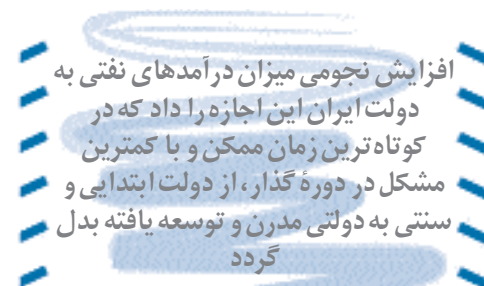
الف) - ساختار تصمیمات کشوری و سیستم اداری؛ و  
ب) - بردار و سازوکار توسعه شهری در دوره معاصر.  
پژوهشگر با بررسی ساختار تقسیمات کشوری و سیستم اداری در دوره‌های قبل از مشروطیت و پس از مشروطیت، پس از انقلاب و همچنین سابقه و روند تأسیس شهرداری‌ها، منابع درآمدی آنها و سوبسیدهای حاصل از درآمدهای گوناگون و اهداف این کار و

درآمدهای آنها از قیل فعالیت‌های تولیدی و خدماتی و مبتنی بر سیستم کارآمد مالیاتی است (که خود به جمع‌آوری نقدینگی مازاد از سطح جامعه و در نتیجه کاهش قدرت خرید و کاهش تورم در سطح جامعه می‌انجامد)، درآمدهای دولت در ایران، ماهیتی تورم‌زا دارد و بیشتر به ایجاد و افزایش قدرت خرید جامعه می‌انجامد. در فصل دوم بخش پنجم از فصل دوم نیز آمده است که: پس از تحولاتی که در ساخت و کارکرد دولت در ایران به وجود آمد، با توجه به سیستم متمرکز حکومتی، دولت نیاز به شبکه‌ای از شهرها و مراکز اداری برای تحقق تکالیف و برنامه‌های جدید خود داشت.

بدین ترتیب، برخی از سکونتگاه‌ها تنها به علت چنین عملکردی یا به عرصه وجود گذاشتند و بسیاری نیز توسعه خود را مدیون آن هستند و این فرایند یکی از مهم‌ترین سازوکارهای توسعه شهری در ایران است. در این فصل به تبیین جایگاه شهرهای جدید نیز پرداخته می‌شود. این شهرها از جمله مصادیق شهرهایی هستند که دولت مستقیماً در امر مدیریت اجرایی و شهری آن دخالت داشته است و پیدایش و توسعه آنها به هیچ وجه در چارچوب نظریه سرمایه‌داری بهره‌بری نمی‌گنجد. و برخلاف آن دسته از شهرهای جدیدی که به واسطه یک فعالیت صنعتی، معدنی یا فعالیت‌های مربوط به استخراج و پالایش و صدور نفت شکل گرفته‌اند، در شهرهای جدیدی که ماهیت اقماری و خوابگاهی دارند، یک فعالیت اقتصادی پایه به چشم نمی‌خورد که براساس آن بتوان پیدایش شهر را تبیین کرد. بنابراین پیدایش و توسعه‌های آتی این دسته از شهرها تنها با توجه به اقتصاد شهر مادر و در مرحله بعد با توجه به ساختار اقتصادی کل کشور، تبیین شدنی است.

بخش ششم به یافته‌ها، نتیجه‌گیری و آزمون فرضیه‌ها اختصاص دارد.

تمایزها و تباین‌های آشکار در شکل و آهنگ شهرنشینی در ایران معاصر نسبت به دوره سنتی، از جمله مواردی است که نظریه سرمایه‌داری بهره‌بری به آن نمی‌پردازد و با توجه به محدودیت‌های زمانی و مکانی‌اش پاسخی برای آن ندارد. پاسخ به پرسش‌هایی از این دست و پرسش‌هایی همچون عناصر و مؤلفه‌های تعیین‌کننده روند شهرنشینی در دوره سنتی و معاصر، مناسبات و قانونمندی‌های شهرنشینی در ایران و نظایر اینها، دلمشغولی اساسی رساله حاضر بوده است. براساس چنین زمینه و



ذهنیتی بوده که پژوهشگر نظریه دولت و شهرنشینی مطرح شده به وسیله محمدتقی رهنمایی را به عنوان گزینه‌ای معتبر و دارای قابلیت کاربردی بالا، مبنا و اساس کار خود قرار داده است. بر این اساس، مهم‌ترین شاخص‌هایی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته‌اند، عبارتند از:

پانویس:

1-Urban Macrocephaly

- ساختار و الگوی درآمدی دولت و پیامدهای آن
- ساختار و الگوی هزینه‌های دولت و پیامدهای آن
- ساختار و الگوهای اشتغال در بخش دولتی و پیامدهای آن
- تحولات تقسیمات کشوری و تقویت کارکرد اداری - سیاسی شهرها

- گسترش پیکره دولت و روند افزایش وزارتخانه‌ها
- سیاست‌های اجرایی دولت.

از جمله مهم‌ترین یافته‌ها و نتایج این پژوهش اینها هستند: ماهیت رانتی دولت و استقلال آن از جمعیت و جوامع شهری، الگوی رانتی و وابستگی جمعیت و جوامع شهری به آن، شهر محوری یارانه‌های دولتی، وابستگی جمعیت و جوامع شهری به فرصت‌های شغلی دولت، و وابستگی سیاسی و مالی سازمان مدیریتی جوامع شهری. در پایان این رساله، مؤلف به آزمون فرضیه‌ها می‌پردازد و نهایتاً با بررسی بخش‌های گذشته رساله به اثبات فرضیات خود می‌رسد. یعنی اینکه در دوره معاصر نیز دولت بار دیگر با دستیابی به منبع درآمدی جدید، یا همان نفت، بار دیگر خود را بر همان بستر تاریخی، فرهنگی اجتماعی و اقتصادی - اما در سطحی دیگر - باز تولید می‌کند. ظهور دولت رانتی از دهه ۱۳۳۰ به بعد در ایران نتیجه تحول در منابع درآمد دولت است. این دولت دارای کارکردهای به مراتب متنوع‌تری است.

شاخص‌های آماری مختلفی که در این رساله مورد بررسی قرار گرفته‌اند، همه مشترکاً بیانگر این واقعیت است که در اقتصاد رانتی به لحاظ سیاسی و اداری بدنه و پیکره دولت در شهرها رشد می‌یابد. به لحاظ اقتصادی بخش عمده‌ای از فعالیت‌های خدماتی با درصد بالایی از شاغلان دولتی در سکونتگاه‌های شهری مکان‌گزینی می‌شوند و نهایتاً به لحاظ اجتماعی نیز اقشار مختلف مردم بیشتری به سکونت در شهرها دارند. برآیند این سه مؤلفه منجر به نوعی از شهرمداری یا «شهر محوری» - و یا به عبارتی، شهرگرایی - در ایران گردیده است، که جایگاه و نقش مهم دولت در آن انکار ناشدنی است. جریان مهاجرت نیز از بارزترین بازتاب‌های فضایی این واقعیت است.

با توجه به اینکه شهرها مکان ترجیحی تحقق کارکردهای دولت‌اند، در نتیجه جمعیت و جوامع شهری به دلیل نزدیکی و همجواری با این چرخه توزیع همواره بخت و اقبال بیشتری برای منتفع شدن از رانت تخصیصی، در مقایسه با جمعیت و جوامع روستایی، دارند.

درک این واقعیت ساکنان روستاها و شهرهای کوچک را به جابه‌جایی مکانی و مهاجرت به شهرهای بزرگ و پایتخت کشور ترغیب کرده و بدین طریق به رشد شتابان و ناموزون شهرها دامن زده است.

نهایتاً اینکه پژوهش در پی آزمون نظریه دولت و شهرنشینی و مشخص کردن دقیق الگوی توسعه رانتی بوده، و می‌توان گفت که دقیقاً آن را اثبات کرده است.

برای تدوین این رساله از ۲۳۱ منبع فارسی و ۶۰ منبع انگلیسی استفاده شده است.

## سکوت استاندارد در دنیای بازی

آزاده افشار



شهربازی تهران - نام این وسیله رودخانه وحشی است که در سال ۷۷ از وسط بشکسته شد و در این حادثه ۱۶ نفر مجروح شدند.

استاندارد در رده پایینی قرار گرفته است. در حادثه پارک شهر نیز شرایط ناپایدار و بدون استاندارد و همچنین بی‌برنامگی ورود دانش‌آموزان، موجب وقوع این حادثه تلخ شد.

در ایران، برخلاف سایر کشورها، هیچ استانداردی برای مجموعه‌های تفریحی تدوین نشده است. لیکن براساس ماده ۵۵ قانون شهرداریها، این نهاد موظف است فضاهای عمومی شهر را - چه وابسته به شهرداری و چه نهادهای خصوصی - تحت نظر داشته باشد.

بر همین اساس، معاونت عمرانی وزارت کشور در خرداد ماه سال ۱۳۸۱ تفاهم‌نامه‌ای را در مورد ایمن‌سازی شهرک‌های بازی با مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به امضا رسانده است. در این تفاهم‌نامه از جمله چنین آمده است: با توجه به اهمیت موضوع ایمنی تجهیزات شهرک‌های بازی، تنوع تجهیزات و پیچیدگی خاصی که در تهیه و تدوین این گونه استانداردها وجود دارد، تا زمان تدوین استانداردهای ملی در این زمینه و گرفتن مجوز شورای عالی استاندارد برای اجرای اجباری آنها و فرایند انجام نظارت و بازرسی‌های فنی لازم در این خصوص، طبق مفاد تفاهم‌نامه عمل گردد.

گفتنی است مسئولان استاندارد این استاندارد را به استفاده کنندگان از خدمات و وسایل مشمول استاندارد اجباری می‌دهند که در صورت وارد شدن هر گونه خسارت به استفاده کنندگان، آنان می‌توانند با مراجعه به این مؤسسه از طریق دادگاه احقاق حق کنند.

از جمله مفاد مندرج در تفاهم‌نامه چنین است:

۱- معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور به استانداران،

بازی، تفریح، سرگرمی و گردش مفرح، قرن‌ها ویژه طبقات اشراف جامعه بوده است و در سده‌های میانه فقط قشرهای مرفه و اعیان و اشراف، حق بهره‌مندی از این موهبت را داشته‌اند. بعد از انقلاب صنعتی، از نیمه دوم قرن ۱۸ میلادی، با تغییراتی که در اداره امور ممالک و حکومت‌ها به وجود آمد، تفریح و بازی در متن زندگی مردم قرار گرفت و از محدوده محلی و ملی فراتر رفت و جنبه بین‌المللی به خود گرفت. امروزه این امر جنبه عمومی پیدا کرده است و مجموعه‌های تفریحی (شهربازی‌های الکتریکی، زمین بازی کودکان و دریاهای مصنوعی) از جمله موارد جذاب برای گذران اوقات فراغت عموم به شمار می‌رود. این در حالی است که بروز اتفاقات و حوادث اسفناک، گاه و بیگاه پشیمانی و افسوس را برای شهروندان به بار می‌آورد. لیکن طولی نمی‌کشد که این هیاهوها و جنجال‌ها به یکباره فروکش می‌کند و همه سرورصداها آرام می‌شود. این جنجال‌ها و سکوت‌ها حکم تراژدی دنباله‌داری را برای همگان پیدا کرده است که تا قسمت بعدی همه در نوعی تردید و هراس به سر می‌برند.

طی سال‌های اخیر تنها در استان تهران حوادث غم‌انگیزی همچون از بین رفتن یا مجروح شدن مردم در مکان‌های موسوم به شهربازی و غرق شدن قایق تفریحی در پارک شهر و جز اینها، به دلیل نا ایمن بودن پارک‌ها روی داده است.

محمد حسن ملک مدنی، شهردار سابق تهران، پس از واقعه پارک شهر به صراحت به بیان این واقعیت پرداخت که ایران به لحاظ

فرمانداران و شهرداران هر استان شهرستان و یا شهر، اجرای استانداردهای مربوط به تجهیزات مستقر در شهرک‌های بازی را اعلام کندو از آنها برای به اجرا درآمدن استاندارد با مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران همکاری نمایند.

۲- مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران شرکت یا شرکت‌هایی را به عنوان بازرسی مجاز در رابطه با نظارت و بازرسی تجهیزات این گونه شهرک‌ها انتخاب و مجوزهای لازم را برای آنها صادر می‌نماید.

۳- شهرداران موظف خواهند بود نظارت لازم را بر شهرک‌های بازی، مبنی بر به کارگیری و رعایت موازین، دستورالعمل‌های مربوط و به کارگیری و استفاده از این گونه تجهیزات به عمل آورند و مدارک ثبت شده را در این مورد از آنها بخواهند؛ به طوری که در صورت عدم رعایت این موازین از طرف شهرک‌های بازی مستقر در آن شهر، از فعالیت آن مجموعه تا رفع نواقص و حصول به معیارهای استاندارد جلوگیری به عمل می‌آید.

۴- شهرک‌های بازی موظف خواهند بود از شرکت‌های بازرسی دارای مجوز از مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران در مواردی همچون کنترل طراحی و محاسبات فنی و نقشه‌های تجهیزات و تأیید آنها قبل از ساخت، بازرسی‌های قبل از ساخت، حین ساخت و پس از ساخت، آموزش نیروی انسانی در زمینه بهره‌برداری صحیح از تجهیزات و جز اینها، برای انجام بازرسی‌های ضروری کسب تکلیف کنند و بدون کسب مجوز از آنها اقدامی به عمل نیاورند.

۵- شرکت‌های بازرسی موظف خواهند بود پس از عقد قرارداد با شهرک‌های بازی در چارچوب مقررات، آیین‌نامه‌ها و استانداردهای مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران در مورد نظارت و بازرسی خدمات لازم را طبق بندهای مندرج به شهرک‌های بازی ارائه نموده و یک نسخه از گزارشات بازرسی و نظارت خود را برای مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، و یک نسخه را نیز



برای شهرداری - ارسال کنند و اصل مدرک را به مدیریت شهرک‌های بازی ارائه کنند.

۶- مؤسسه استاندارد حداکثر تا یک ماه پس از امضای تفاهم نامه نسبت به تعیین و اعلام استانداردهای مربوط، و همچنین معرفی حداقل یک شرکت بازرسی مورد تأیید آن مؤسسه اقدام خواهد کرد.

بر این اساس، مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، استاندارد تجهیزات بازی را از کشور استرالیا دریافت کرده است.

همچنین در این زمینه جلساتی را با حضور استانداری و شهرداری و سازمان شهرداری‌های کشور و شرکت بازرسی کیفیت (وابسته به مؤسسه استاندارد و خدمات صنعتی ایران) تشکیل داد، تا در این خصوص گفت و گو صورت گیرد. پس از بحث و تبادل نظرها و ارائه پیشنهادهای مطرح شده از سوی سازمان شهرداری‌های کشور، طبق صورت جلسه مورخه ۸۱/۹/۱۱ تصمیماتی اتخاذ شده که برخی از آنها در ادامه می‌آیند. اینها عبارتند از: تأیید استاندارد استرالیا به عنوان استاندارد تجهیزات شهرهای بازی، اجرا و منعقد کردن قرارداد به وسیله شرکت بازرسی کیفیت و مؤسسه استاندارد ایران با بهره‌برداران از تجهیزات شهرهای بازی، تا شهرداری از بروز هر گونه خسارت احتمالی مصون باشند، و مواردی همچون بازرسی تجهیزات شهرهای بازی به وسیله اشخاص حقیقی و حقوقی (در صورت تأیید صلاحیت از طرف مؤسسه استاندارد)، تشکیل کمیسیون فنی، و مواردی از این دست.

این نیمی از سرنوشت تفاهم نامه‌ای است که نزدیک به یک سال از عمر آن می‌گذرد؛ اما مهم‌تر از همه تدوین استاندارد در این خصوص است که استاندارد قاره استرالیا را مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به عنوان کاندیدای استاندارد ملی ایران برگزیده است. البته گفتنی است که مقرر بوده است تا در کمیسیون فنی کارشناسان ذی صلاح وزارت کشور، سازمان شهرداری‌های کشور، شهرداری و استانداری تهران و شرکت بازرسی کیفیت و نماینده بهره‌برداران از تجهیزات شهرهای بازی استانداردهای پیشنهادی را مورد بررسی و اعمال نظر قرار دهند. در ادامه به برخی از پیشنهادهایی که در این زمینه مطرح است اشاره می‌شود.

به گفته ناصر حاج محمدی، مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور، می‌توان استاندارد استرالیا را به عنوان پایه و اساس استاندارد تجهیزات و وسایل بازی و شهرهای بازی تلقی کرد اما لازم است با توجه به شرایط فنی و مهندسی، تجهیزات شهرک‌های بازی در کشور ما با استاندارد مذکور تطبیق داده شود همچنین بهتر آن است که هر یک از شهرداری‌ها با توجه به توان و پتانسیل فنی خود نظراتشان را درباره شیوه طراحی، ساخت، تعمیر و نگهداری تجهیزات شهرهای بازی به سازمان شهرداری‌ها ارائه دهند.

بدین ترتیب در جمع بندی کلان می‌توان پیشنهاد لازم را جهت تدوین استاندارد مناسب به سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران ارائه نمود.

وی سازمان تحقیقات استاندارد ایران را ملزم به حرکت به سوی تبیین و تدوین استاندارد شهرک‌های بازی برشمرد و سازمان شهرداری‌ها را نیز مکلف به ابلاغ و اجرای استاندارد به شهرداری‌ها دانست.



ناصر حاج محمدی، مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداریهای کشور

وی افزود: «اکثر تجهیزات و وسایل شهرسازیها ساخت و تولید داخل کشور است. بنابراین بهتر است استانداردی مطابق با تولیدات داخلی تدوین گردد و آن دسته از تجهیزاتی که به صورت نو یا استفاده شده خریداری شده‌اند، بایستی استانداردهای شان را به هنگام خرید به همراه داشته باشند. استاندارد بازرسی‌ها می‌بایست بر همین اساس صورت گیرد و چک لیست‌ها تکمیل شوند که اگر احیاناً حادثه‌ای به وقوع پیوست، امکان رجوع و همچنین مطالعه و بررسی چگونگی وقوع حادثه وجود داشته باشد.»

حمید عرب زاده، رئیس اداره بررسی علل حریق سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی تهران، نیز در رابطه با تدوین استاندارد تجهیزات شهرسازیها معتقد است با توجه به بعد وسیع ارتباطات و دسترسی سریع و آسان به اطلاعات می‌توان استانداردهایی را که در دنیا در حیطه تجهیزات شهرسازیها وجود دارد به دست آورد و بررسی کرد. آن‌گاه از دل آنها می‌توان استانداردی متناسب با شرایط و امکانات داخلی تهیه کرد، که متکی به پشتوانه علمی و منطقی و قانونی باشد. به گفته وی: «در استاندارد نویسی و یا به طور کلی در قانون نویسی باید از نمونه‌ها و موارد قانونی متفاوت استفاده کرد؛ زیرا قوانین برگرفته از دیگر کشورها با توجه به شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مختص به خود آنها نگاشته شده است و چه بسا با قوانین، شرایط و امکانات داخلی کشور ما همخوانی نداشته باشد. البته می‌توان برخی از قوانین را با شرایط داخلی در آمیخت.»

علاوه بر این، بعد از تدوین و تصویب استاندارد بایستی نظارت بر حسن اجرای کار صورت گیرد. صرفاً نباید به این بسنده کرد که استانداردی تدوین شود بلکه اگر نظارتی در خصوص اعمال استاندارد صورت نگیرد مشکلات همواره به قوت خود باقی خواهد ماند.

مریم نیری، مسئول آزمایشگاه ایمنی و اسباب بازی کودکان مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، با بیان این مطلب که براساس تفاهم نامه امضا شده میان وزارت کشور و مؤسسه استاندارد، استانداردی که از کشور استرالیا گرفته شده است به محض آنکه به وسیله کمیته به تصویب برسد به عنوان استاندارد ملی در شهرسازیها لحاظ خواهد شد، بر ضرورت و لزوم به کارگیری امکانات، توانایی حفظ و نگهداری تجهیزات شهرسازی مطابق با استاندارد تأکید کرد. وی افزود: «باید هر چه سریع‌تر زمینه به کارگیری این استانداردها فراهم شود؛ زیرا تجهیزات شهرسازیها همواره با جان مردم سروکار دارند. همچنین براساس تفاهم نامه مذکور، شرکت‌های طرفین قرارداد با مؤسسه استاندارد ناظر ایمن‌سازی و استانداردسازی تجهیزات شهرسازیها خواهند بود.»

وی در پاسخ به این سؤال که هم‌اکنون که هیچ استاندارد تدوین شده‌ای در این زمینه وجود ندارد نظارت بر شهرسازیها براساس چه اصول و پایه‌ای صورت می‌گیرد، اشاره کرد: «استاندارد استرالیا ترجمه شده است و با اینکه این استاندارد به تصویب نرسیده و اجباری نشده است اما هم‌اکنون نظارت بر آن اساس صورت می‌گیرد. استانداردهای برداشت شده از استرالیا شامل اینهاست:

- ۱- طراحی و ساخت تجهیزات؛
- ۲- راهنمایی تعمیر و نگهداری؛ و
- ۳- انجام عملیات تعمیر و نگهداری و نحوه گزارش دادن (بر کردن چک لیست).»

گفتنی است، سازمان سیاحتی و مراکز تفریحی از جمله سازمان‌های وابسته به بنیاد مستضعفان و جانبازان است که یکی از بخش‌های آن معاونت مراکز تفریحی و ورزشی است که اداره و بهره‌برداری از برخی از شهرسازیها همچون پارک ارم، تله کابین توجال، دنیای بازی، مجموعه تفریحی شهید چمران را بر عهده دارد و مواردی همچون کسب درآمد، تعیین منابع درآمدی و هزینه و نظایر اینها بر عهده معاونت مذکور است. این معاونت هیچ تکلیف قانونی در استانداردسازی مجموعه‌های تفریحی ندارد بلکه به دلیل احساس نیاز و ضرورت به ایمنی در این پارک‌ها مدیریت فنی در آنها مستقر کرده است تا به لحاظ مکانیکی تجهیزات این پارک‌ها را بررسی کنند.

محمد صنوبر، مدیر فنی مجموعه تفریحی ارم، نیز معتقد است اگر استاندارد بر مبنای اجناس و امکانات موجود داخل کشور تهیه و تدوین و مصوب شود، بسیار اجرا شدنی تر از استاندارد استرالیا است. وی می‌افزاید: «اگر کارشناسانی که در حال تدوین استاندارد استرالیا هستند اطلاعات جامعی راجع به دستگاه‌های شهرسازی و یا مشکلات تهیه، ساخت و اجناس نداشته باشند، در اجرای این استاندارد با مشکل مواجه خواهند شد. البته ماهیت حرکت به سوی استانداردسازی بسیار ارزنده است؛ اما زمانی این حرکت مثبت خواهد بود که اصولی و قابل اجرا باشد.»

مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداریهای کشور همچنین اجرای این استاندارد را نیازمند وجود منابع مالی و اعتبارات می‌داند و چنین توضیح می‌دهد: «با توجه به اهمیت و ضرورتی که ریاست سازمان شهرداریهای کشور نسبت به موضوع ایمنی پارک‌ها داشته‌اند، امید است هر چه سریع‌تر بتوان استاندارد تجهیزات را ارتقا داد و بتوان به استانداردهای بین‌المللی دست یافت.»

وی می‌افزاید: «مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران شرکت بنیاد استاندارد را برای نظارت، بررسی و کنترل تجهیزات شهرسازی معرفی کرده است. این در حالی است که اداره حقوقی سازمان شهرداریها معتقد است که یک شرکت به تنهایی



سال ۸۱، حادثه دلخراش پارک شهر تهران که در آن ۶ دانش‌آموز جان باختند.





حمید عربزاده - رئیس اداره  
بررسی علل حریق سازمان  
آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران

پاسخگوی کل شهر بازی‌های کشور نیست؛ بلکه چندین شرکت باید این نظارت را عهده‌دار شوند، تا با ایجاد رقابت بین آنها سطح کیفیت خدمات‌رسانی نیز افزایش یابد.»

گفتنی است معاونت «صنایع فلزی و ماشین‌آلات» سازمان صنایع و معادن بنیاد مستضعفان و جانبازان شرکتی را به نام «بنیاد استاندارد» در سال ۱۳۶۷ تأسیس کرده است. این شرکت فعالیت‌هایی همچون تدوین استاندارد، آموزش و مشاوره سیستم‌های مدیریت کیفیت، بازرسی کیفیت، مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای استانداردهای روز دنیا و بازرسی را به انجام رسانده است و در زمان حاضر نیز با گرفتن تأیید از سوی مؤسسه استاندارد در حال انجام مذاکرات با سازمان ذی ربط است. در صورت مثبت بودن مذاکرات، وظیفه بازرسی از زمین‌های بازی و تجهیزات شهر بازی‌ها به این شرکت واگذار خواهد شد.

محمد صنوبر، کارشناس ارشد مکانیک در این مورد می‌گوید: اگر تنها یک شرکت برای نظارت بر تجهیزات شهر بازی‌ها در نظر گرفته شود، این احتمال می‌رود که در این میان واسطه‌های شکل بگیرد و مجوزهای استاندارد بدون هدف اصلی آن یعنی استانداردسازی به معنای واقعی صادر شود. اگر چنین حرکتی به وجود آید، مسلماً نا امید کننده است. برای نمونه، شرکت بنیاد استاندارد در زمان حاضر تقاضای تهیه فهرستی از نام تجهیزات پارک‌ارم را کرده است؛ لیکن از اسم دستگاه اصلاً امکان تشخیص نوع آن دستگاه وجود ندارد. از نام‌هایی چون «رمبو»، که به «اختاپوس» تغییر کرده است، یا اصولاً هر نام دیگری - چون کانریپلار، سورت‌مه و جز آن - چگونه می‌توان پی به مشخصات فنی آن برد.

وی با اشاره به اینکه بیش از ۶۰ درصد از تجهیزات پارک‌ارم ایتالیایی است و طبق استاندارد اروپا ساخته شده، در پاسخ به این سؤال که تاکنون چه نظارتی بر ایمنی تجهیزات پارک‌ارم صورت می‌گرفته است، می‌گوید: «نظارت‌هایی که تاکنون بر روی دستگاه‌ها صورت می‌گرفته دقیقاً در مسیر همان اهدافی است که هم اکنون استاندارد پیگیری می‌کند؛ بدین ترتیب که چک لیست‌هایی بنا به ضرورت دستگاه تکمیل می‌شدند. همچنین در بازدیدهای به عمل آمده به وسیله بنیاد استاندارد، وجود چنین آرسیوی مثبت‌ارزیایی شده است.»

وی در پاسخ به این سؤال که با وجود اینکه بیش از ۶۰ درصد تجهیزات پارک‌ارم ایتالیایی است، چگونه با استانداردهای استرالیایی بر آنها نظارت می‌شود، می‌گوید: «این استاندارد مخصوص استرالیا نیست بلکه به دست عده‌ای متخصص و طراح در استرالیا تدوین و تصویب شده است. استاندارد اروپا نیز فقط مخصوص اروپا نیست بلکه در تمام جهان می‌توان از آن برای هر شرایط آب و هوایی استفاده کرد.»

مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور معتقد است که برای تجهیزات شهر بازی‌ها (ساخت داخلی و خارجی) باید استانداردی مطابق با آنها تدوین گردد. وی در این زمینه می‌گوید: «برخی از دستگاه‌ها از کشورهای خارجی به صورت فرسوده یا نو خریداری می‌گردند و در محل‌های بازی نصب می‌شوند. هر یک از این دستگاه‌ها بایستی استاندارد خودشان را به هنگام خرید دریافت کنند و بازرسی‌های مربوط به آنها نیز براساس

استاندارد آن دستگاه - چه به صورت روزانه، هفتگی، ماهانه، فصلی، سالیانه - انجام شود.»

استاندارد تنها به عنوان شاخص علمی و فنی مطرح نیست بلکه این امر در سطح جهانی سابقه‌ای طولانی دارد و در تمام مقوله‌ها جایگاه خاص و ممتاز خود را یافته است؛ لیکن این امر در کشور ما هنوز جوان است.

استاندارد بررسی و نظارت بر کیفیت تجهیزات شهرک‌های تفریحی به عنوان اماکن عمومی ضروری است و این در حالی است که براساس تفاهم نامه امضا شده میان وزارت کشور و مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، این نظارت تنها شامل حال شهر بازی‌های در حال تأسیس می‌شود.

### وسایل بازی کودکان

«کارل گروس»، محقق آلمانی قرن ۱۹ میلادی، معتقد است که بازی و تفریح برای بشر ضرورت دارد و توضیح می‌دهد که بازی در انسان از نیاز فطری به فعالیت ریشه می‌گیرد و وظیفه اساسی بازی در دوران طفولیت همانا آماده ساختن کودکان برای دوران جوانی است. همواره اشتیاق کودکان برای بازی در زمین‌های بازی به چشم می‌خورد. هر چند که استاندارد تجهیزات پارک‌ها (الاکلنگ، سرسره، زمین بازی و جز آن) تدوین و تصویب شده است، اما همواره خطرهایی کودکان را تهدید می‌کند.

گفتنی است، در این میان در امریکا هر ساله بیش از ۲۰۰ هزار کودک به دلیل آسیب‌های ناشی از افتادن از وسایل بازی به اورژانس منتقل می‌شوند. برای کاهش این آمار و ایجاد امنیت بیشتر در پارک‌ها چک لیست ایمنی برای زمین بازی عمومی تهیه کرده‌اند که برخی از آنها عبارتند از:

۱- سطح اطراف زمین بازی که وسایل بازی در آن چیده شده است، با حداقل ۱۲ اینچ (۳۰ سانتی‌متر) خرده چوب، کاه و برگ، شن و یا پلاستیک و مواد پلاستیکی که مورد آزمون ایمنی قرار گرفته باشند پوشیده شود.

۲- سطح حفاظت شده در اطراف وسایل بازی از هر طرف ۶ فوت (۱۸۰ سانتی‌متر) باشد و برای تاب‌ها این سطح در جلو و پشت، ۲ برابر ارتفاع آن باشد.

۳- هیچ لبه تیزی که موجب آسیب دیدن کودکان شود در وسایل بازی وجود نداشته باشد.

۴- در محل‌هایی همچون پای بتنی، کنده درختان و صخره‌ها و همچنین سطوح مرتفع مثل سکوها و شیب‌ها، حفاظ یا نرده نصب شود.

همچنین در توصیه‌ای برای والدین برای ایمنی بیشتر، آمده است که آنان می‌بایست همواره ناظر بر بازی کودکان باشند.

همچنین براساس پژوهش «مریم نیری»، شواهد موجود حاکی از آن است که در کشور ما بی‌توجهی به نکات ایمنی در طراحی فضا و تجهیزات و عدم استقرار سیستم تعمیر و نگهداری و به طور کلی فقدان سیستم مدیریتی به منظور پیشگیری از بروز حوادث، باعث شده است که پارک‌های عمومی درصد ایمنی بسیار پایینی داشته باشند.

به گفته وی، از میان ۲۰ پارک بررسی شده به لحاظ ایمنی در تهران، می‌توان دریافت که ۲۵ درصد پارک‌ها ایمنی بین ۳۰ - ۴۰



بهزاد بزرگزاد - معاون آموزش و پیشگیری سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی اصفهان

درصد دارند، ۸۰ درصد پارک‌ها ایمنی کمتر از ۵۰ درصد دارند و فقط ۱۰ درصد از پارک‌ها ایمنی شان بیش از ۷۰ درصد است و تا حدی نزدیک به شرایط ایمن و استانداردند. تنها پارک‌های قیطریه با ۸۱ درصد و آزادگان با ۷۳ درصد ایمنی، از مطمئن‌ترین پارک‌های مجهز به وسایل مکانیکی به شمار می‌آیند.

علاوه بر این، وضعیت ایمنی در پارک‌های مناطق محروم بحرانی‌تر است و در واقع ایمنی پارک‌ها با نوع منطقه (مرقه، متوسط و محروم) رابطه مستقیم دارد.

بهزاد بزرگزاد، معاونت آموزش و پیشگیری سازمان آتش نشانی اصفهان، از جمله موارد دستیابی به ایمنی در پارک‌ها را وجود نگهبان یا مسئول محوطه بازی عنوان کرد و گفت: «در نظر گرفتن یک کیوسک نگهبانی در محوطه بازی کودکان ضروری است و بهتر است که این نگهبان متأهل و میان سال باشد و کارت بهداشت نیز از اداره بهداشت و درمان داشته باشد.»

وی افزود: «این فرد باید کلاس‌های آموزش کمک‌های اولیه و ایمنی حوادث را به نوبت در هلال احمر و سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی بگذراند، در ساعات شلوغ و ایام تعطیل در محل بازی حضور داشته باشد، و همچنین در کنترل روزانه خود ایمنی تجهیزات بازی و نظافت محوطه را بر عهده داشته باشد.»

بزرگزاد همچنین وجود تجهیزات و کمک‌های اولیه در اتاق نگهبان را یکی از نکات ضروری برای ایمنی در محل بازی کودکان عنوان کرد و افزود: «نصب یک دستگاه تلفن عمومی و تابلوی شماره تلفن‌های اضطراری مانند سازمان آتش نشانی، اورژانس و نیروی انتظامی، نصب جعبه کمک‌های اولیه و وسایل مربوط به آن (باند، نخ و سوزن بخیه، بتادین، گازاستریل، الکل و نظایر اینها) به ابعاد و اندازه‌های مختلف، از جمله موارد ایمنی در پارک‌هاست.»

معاونت آموزش و پیشگیری سازمان آتش نشانی اصفهان همچنین وجود امکانات رفاهی در کنار زمین بازی کودکان را از جمله موارد آسایش کودکان و اولیای آنها عنوان کرد و اظهار داشت: «شهرداری منطقه می‌تواند بوفه‌ای را در کنار کیوسک نگهبانی مستقر سازد و آن نیز می‌تواند مسئولیت نگهبانی و محوطه بازی را جزو تعهدات موجد قید کند. این کیوسک می‌تواند به چندین قفسه کمد به ابعاد ۵۰ × ۵۰ سانتی متر برای نگهداری امانات و قفسه‌های ۱ × ۱ × ۲ متر برای تعویض لباس مجهز باشد.»

بهزاد بزرگزاد انتخاب زمین مناسب را، به نحوی که در معرض خطر وقوع بلایای طبیعی همچون سیل و زلزله و جز آن نباشد، و همچنین قرار ندادن تجهیزات بازی کودکان در مجاورت اتوبان و حوزه‌های مغناطیسی برق فشار قوی و ضعیف را از جمله موارد ایمنی در محل بازی کودکان برشمرد.

وی معتقد است که زمین بازی کودکان ۳ تا ۵ سال، ۵ تا ۱۲ سال و ۱۲ سال به بالا می‌بایست مشخص و از هم تفکیک شود. در اطراف زمین بازی نیز جدول نصب نشود و زمین بازی کودکان ۵ سانتی متر گودتر از محوطه اطراف باشد و با شن‌های نمره ۴ و یا خاک اره نرم به ارتفاع حداقل ۳۰ سانتی متر پوشش داده شود و مواردی همچون تأمین روشنایی کامل محوطه بازی رعایت گردد. گفتنی است، چشم انداز و زاویه دید مناسب از نکات مهم در مراحل اولیه طراحی به شمار می‌آید. محل قرار گرفتن زمین بازی در محوطه پارک نیز برای جذب کودکان و ایجاد چشم‌انداز زیبا، نقش

تعیین کننده‌ای در طراحی دارد. گاه طراحان وسایل و محوطه بازی را طوری قرار می‌دهند که از زوایای مختلف پارک دیده شود و راهنمایی برای جذب کودک و خانواده‌های شان باشد.

حاج محمدی همچنین امنیت را به دو شکل روانی و فیزیکی مطرح می‌کند و می‌گوید: «موقعیت قرارگیری محل بازی، فضای بازی و نور مناسب باید به گونه‌ای طراحی گردد که علاوه بر ایجاد امنیت، آرامش را نیز به کودک القا کند.»

پارک‌ها بایستی بقدری امنیت داشته باشند که شهروندان با اطمینان بتوانند فرزندان خود را بی هیچ ترس و دلهره‌ای از شکستگی و سقوط وسیله بازی، در فضای پارک همراهی کنند. استاندارد وسایل بازی کودکان برای انواع سرسره با کد ملی ۴۲۷۹، انواع تاب با کد ۴۰۷۵، و انواع چرخ و فلک با کد ۴۲۷۸ ضوابط فنی و ایمنی و روش‌های آزمون و به طور کلی استاندارد وسایل بازی کودکان تدوین و تصویب شده است. لیکن با نگاهی گذرا به محل بازی کودکان می‌توان ضریب پایین امنیت و خطرهای احتمالی در زمین بازی را مشاهده کرد. بنابراین تنها تدوین و تصویب استاندارد تجهیزات بازی گرهی از مشکلات امنیت وسایل بازی (چه مکانیکی و چه الکتریکی) نخواهد گشود. نظارت بر حسن اجرای استاندارد در پارک‌ها از جمله موارد ضروری است که همواره می‌بایست به آن توجه کرد.



# ایمنی شهرها در برابر زلزله نیاز به مدیریت علمی

جلال معصوم



محسن غفوری آشتیانی، رئیس پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله ایران

شورای آموزش عالی به پژوهشگاه ارتقا یافت.

□ پژوهشگاه به طور مشخص چه اهدافی را دنبال می‌کند؟

○ هدف پژوهشگاه، آموزش، پژوهش و فناوری در کلیه زمینه‌های مرتبط با زلزله و ارائه خدمات مهندسی و مشاوره‌ای در این خصوص است. از دیگر اهداف پژوهشگاه ارائه پیشنهادها و راهکارهای عملی برای کاهش خطرپذیری و گسترش فرهنگ ایمنی در برابر زلزله در کشور است. اگر بخواهم خلاصه‌تر بگویم، هدف پژوهشگاه آن است که راه‌های کاهش خطرپذیری یا ریسک ناشی از زلزله را بیابد و در اختیار دستگاه‌های تصمیم‌گیر، مجری و عموم مردم قرار دهد.

□ برای تحقق این اهداف چه سازوکاری در دستور کار شما قرار دارد؟

○ برای دستیابی به اهدافی که گفته شد، نزدیک به بیست وظیفه برای پژوهشگاه تعریف شده است. به عنوان نمونه، از جمله وظایف پژوهشگاه می‌توان به اینها اشاره کرد: شناخت گسل‌های پوسته ایران زمین، بهینه‌بندی خطر زمین لرزه و لرزه خیزی، تهیه انواع نقشه‌ها، توسعه و بهبود شبکه ملی لرزه‌نگاری، مطالعه روانگرایی و زمین لغزه، توسعه دانش مکانیک خاک و مهندسی پی، مطالعه روش‌های ایمن‌سازی و مقاوم‌سازی مستحقات، توسعه فناوری تولید نیمه صنعتی ساختمان‌های مقاوم در برابر زلزله، مطالعه میزان آسیب‌پذیری شهرهای کشور، تدوین مدیریت کاهش آسیب‌پذیری در برابر زلزله، تربیت نیروی انسانی متخصص، توسعه و بهبود امکانات آزمایشگاهی در زمینه تحقیقات مرتبط، برنامه‌ریزی مدیریت بحران، توسعه فرهنگ ایمنی به منظور پیشگیری و آمادگی در مقابل زلزله، همکاری با سازمان‌های اجرایی و جوامع مهندسی، و ارتباط مستمر با مؤسسات پژوهشی داخلی و خارجی.

برای آنکه بتوان این وظایف را دنبال کرد، در ساختار تشکیلاتی پژوهشگاه سه پژوهشگاه سه نام‌های پژوهشگاه

ایران کشوری است زلزله خیز. در صد سال گذشته ایران یکی از شش کشور با تلفات بالای ناشی از زلزله بوده است. براساس مطالعات انجام شده، ۳۲ میلیون نفر از جمعیت ایران در پهنه‌هایی با خطرپذیری زیاد، و حدود ۹ میلیون نفر در پهنه‌هایی با خطرپذیری متوسط به لحاظ آسیب زلزله زیست می‌کنند. پیش‌بینی‌های جمعیتی نشان می‌دهد که تا سال ۱۴۰۰ نزدیک به دو سوم جمعیت کشور در شهرها ساکن خواهند بود. این موضوع زمانی اهمیت می‌یابد که بدانیم شهرها به دلیل تمرکز جمعیت، فعالیت و سرمایه به هنگام وقوع زلزله در معرض بیشترین آسیب‌ها قرار دارند. از این رو مدیریت شهری در ایران هیچ‌گاه نمی‌تواند جدا از مدیریت ایمنی در برابر زلزله باشد.

پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله، وابسته به وزارت علوم و تحقیقات و فناوری، تنها مؤسسه‌ای است در ایران که به شکل تخصصی و با توجه به همه ابعاد مسئله زلزله، به مطالعه در این زمینه می‌پردازد. برای آشنایی با اقدامات و دستاوردهای این پژوهشگاه، گفت و گویی با محسن غفوری آشتیانی، رئیس پژوهشگاه، انجام گرفته است، که در ادامه می‌آید.

□ ابتدا بفرمایید پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی چگونه شکل گرفت؟

○ تنها در طول قرن بیستم نزدیک به ۱۳۰ زلزله شدید در کشور ما به ثبت رسیده است. تلفات انسانی و خسارات اقتصادی - اجتماعی بالای این زلزله‌ها بیانگر لرزه‌خیزی، آسیب‌پذیری شدید و - به تبع آن - خطرپذیری بالای کشور در برابر زلزله است. با عنایت به این مسئله و ضرورت توجه به ایمنی لرزه‌ای کشور و وجود متخصصان ایرانی در زمینه زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله، مؤسسه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله با پیشنهاد سازمان یونسکو و تصویب هیئت وزیران و با مجوز شورای گسترش آموزش عالی در سال ۱۳۶۸ ابتدا با عنوان مؤسسه تحقیقاتی تأسیس گردید؛ و سپس در سال ۱۳۷۸ براساس مصوبه

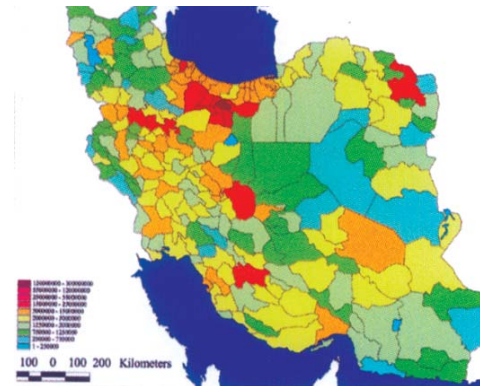
○ ببینید؛ در بحث زلزله ما با دو مفهوم سروکار داریم: یکی «خطر زلزله» است که متأثر از همان سه عامل حرکت پوسته، وجود گسل و سابقه زلزله است - که از این نظر میان کشور ما و کشور ژاپن فرق زیادی وجود ندارد. اما مفهوم جامع‌تری به نام «خطرپذیری ناشی از زلزله» در این زمینه وجود دارد که فاکتورهای تعریف‌کننده آن بسیار مهم‌اند و تمایزات‌شان در میزان آن فاکتورها نمود می‌یابند.

خطرپذیری یا ریسک زلزله از چهار فاکتور تشکیل شده است که رابطه میان آنها را می‌توان به شکل یک کسر نشان داد.

$$\text{ارزش} \times (\text{آسیب پذیری در برابر زلزله}) \times (\text{خطر زلزله}) = \text{خطرپذیری ناشی از زلزله (مدیریت)}$$

در صورت این کسر فاکتور «خطر زلزله» وجود دارد که در کشور ما به دلیل همان سه عامل پیش گفته بالاست. این فاکتور کم‌شدنی نیست و توان علمی و اجرایی بشر نیز در زمان حاضر در حد کنترل عوامل به وجود آورنده زلزله و کاستن از میزان خطر زلزله نیست.

فاکتور دیگر در صورت این مدل کسری، یعنی «آسیب‌پذیری مستحذات در برابر زلزله»، نیز در کشور ما بالاست. شواهد عینی همچون تخریب‌های وسیع پس از زلزله و همچنین شواهد علمی، نشان می‌دهند که آنچه در گذشته در کشور ما ساخته شده، ناسازگار و نامناسب با شرایط ساختگاهی و میزان خطر زلزله بوده است. مثلاً توسعه‌های شهری کشور ما عموماً ناسازگار با میزان خطر زلزله است و آسیب‌پذیری بناهای شهری ما در برابر زلزله

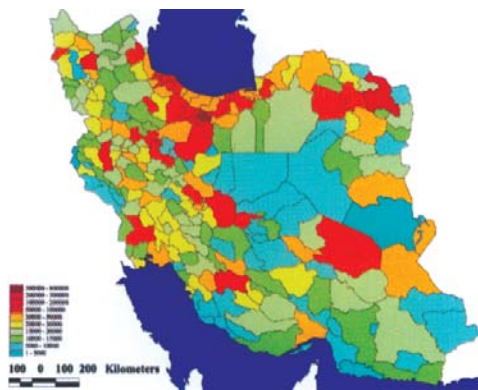


نقشه پهنه‌بندی کمیت انتظاری خسارت اقتصادی ناشی از زلزله در شهرستانهای ایران

بالاست.

فاکتور دیگر در صورت کسر، «ارزش» است. هر چه در روی زمین ساخته شده و یا ایجاد گردیده، دارای ارزش از نوع انسانی، اجتماعی، فرهنگی یا اقتصادی است. ارزش‌ها نیز کم‌شدنی نیستند و هر چه شهرها رشد پیدا کنند بر میزان «ارزش»‌ها افزوده می‌شود.

فاکتور چهارم در مقوله «خطرپذیری» که در مخرج مدل کسری قرار دارد، «مدیریت» است. این مدیریت شامل مدیریت پیشگیری، مدیریت ساخت و ساز، مدیریت توسعه، مدیریت شهری، مدیریت نجات و امداد، مدیریت بحران و مدیریت بازسازی است. در مدلی که توصیف گردید، صورت کسر در کشور



نقشه پهنه‌بندی تلفات انسانی ناشی از زلزله در شهرستانهای ایران

زلزله‌شناسی، پژوهش‌کنده مهندسی ژئوتکنیک و پژوهش‌کنده مهندسی سازه، و همچنین چهار بخش با عناوین بخش مدیریت خطرپذیری و بحران، بخش فناوری اطلاعات، بخش تحصیلات تکمیلی و بخش معاونت اجرایی ایجاد گردیده است که هم‌اکنون فعال‌اند.

□ شما اشاره‌ای به لرزه‌خیزی سرزمین ایران داشتید. می‌توانید عوامل چنین ویژگی‌ای را با بیانی کمتر تخصصی شرح دهید؟

○ کار مشکلی است؛ زیرا درک شرایط لرزه‌خیزی سرزمین ایران نیازمند آگاهی از مبانی دانش زمین‌شناسی است. ولی به شکل ساده می‌توان گفت که زمین دارای پوسته‌ای است که این پوسته از صفحات مجزا و لغزنده‌ای تشکیل شده است. کشور ما در بخشی از پوسته زمین میان دو صفحه عربستان در جنوب و صفحه اروپا - آسیا در شمال قرار گرفته است. صفحه عربستان در حرکت خود به سمت شمال به پوسته ایران فشار وارد می‌کند و این انرژی عظیم موجب چین خوردگی پوسته فلات ایران و شکل‌گیری گسل‌های فراوان و در نتیجه زلزله‌های مداوم در گذشته و حال شده است. در واقع وقتی سه عامل حرکت پوسته، وجود گسل و سابقه زلزله در سرزمینی کنار هم قرار گیرند، به معنای آن است که آن سرزمین از نظر زلزله منطقه‌ای فعال و لرزه‌خیز است. در کشور ما این سه عامل کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند.

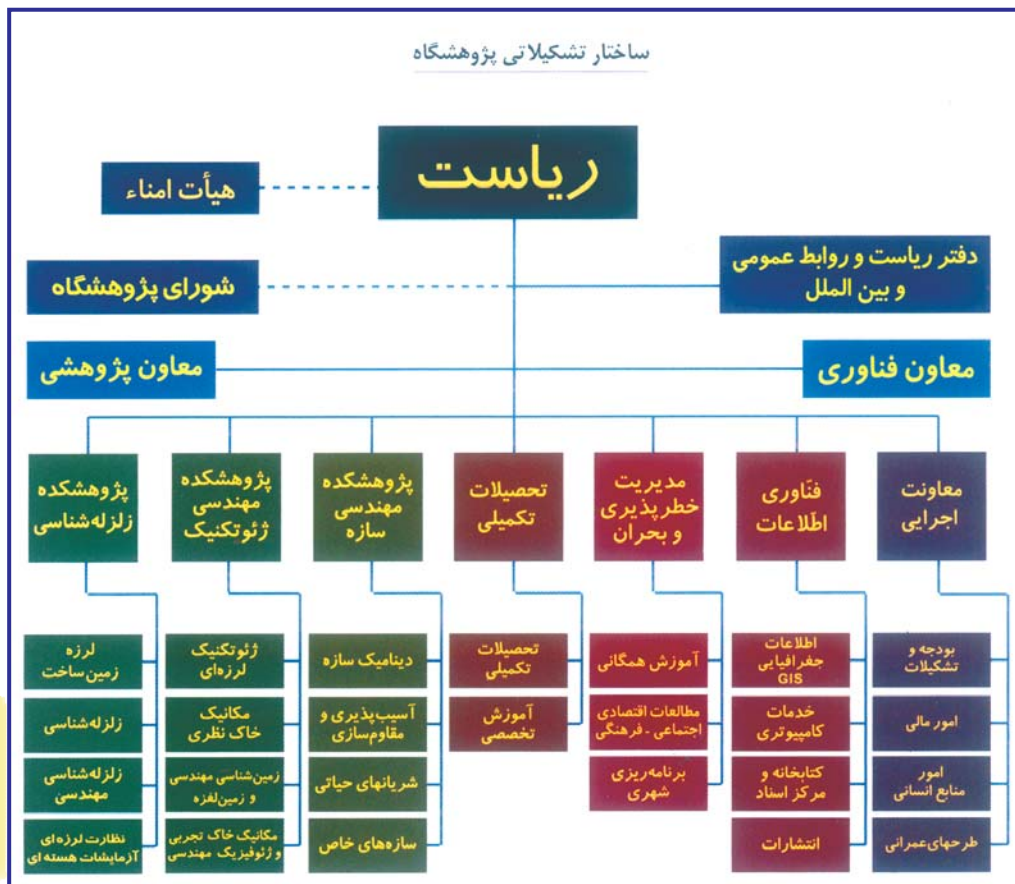
□ اساساً چرا بحث زلزله در کشور ما تا این اندازه مورد

تأکید کارشناسان قرار می‌گیرد و پُر اهمیت تلقی می‌شود؟

○ در کشور ما، علاوه بر آنکه امکان وقوع زلزله زیاد است، خطر زلزله نیز بیشتر است. برای مثال، شهرهای بزرگ و پرجمعیت ما در پهنه‌های با خطر بالا قرار دارند که همین امر کشور ما را در برابر زلزله آسیب‌پذیرتر کرده است.

□ شما از سه عامل در شکل‌گیری مسئله زلزله و خطرهای

آن نام بردید. اما این سه عامل در کشورهای دیگر نظیر ژاپن نیز کنار هم قرار گرفته‌اند. چگونه است که صدمات ناشی از آنها همواره برای ما سنگین‌تر و سهمگین‌تر بوده است؟



ساختار تشکیلاتی پژوهشگاه

سلايق شخصی افراد. در این شهر جهت توسعه و نوع کاربری ها و مکان یابی آنها را زلزله و شرایط زلزله خیزی شهر تعیین می کند. اینکه کجا مدرسه باشد، کجا بیمارستان، راه ها چگونه باشند و توزیع مراکز امدادی در شهر چگونه صورت گیرد، همه را زلزله و شرایط ژئوتکنیک شهر تعیین می کند. در مکان هایی که احتمال خطر بالاست پارک ایجاد می شود و در مکان های با خطر کمتر بیمارستان و مدرسه بر پا می گردد. نوع سیستم های لوله کشی آب، شبکه برق و گاز در شهر زلزله خیز با یک شهر امن از نظر زلزله می بایست فرق کند. تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی نیز به همین صورت و پس از مطالعه علمی و براساس نتایج مطالعات تعیین و در شهر توزیع می شود. مدیریت علمی شهر بیش از آنکه براساس سلیقه تصمیم بگیرد، به مشاوره های علمی و کارشناسی تکیه می کند و تابع یافته های علمی است. ببینید الآن وضع در شهرهای ما چگونه است. کاربری های مطالعه شده و مصوب شهری در هیچ کجای دنیا تغییر نمی کند. مدیریت شهری ما جزو معدود مدیریت های شهری دنیاست که کاربری های شهری را تغییر می دهد؛ و بدتر از آن، ضوابط و مقررات تأمین کننده ایمنی شهر را برای کسب درآمد می فروشد! چرا چنین است؟ دلیل این است که مدیریت ما علمی نیست. مدیریت بحران ما ضعیف است. به همین دلیل آسیب پذیری ما زیاد و میزان خطر پذیری مان نیز بالاست.

□ برای غلبه بر این مشکل می بایست از جایی شروع کرد. پژوهشگاه بین المللی زلزله شناسی در این خصوص چه کرده است، و یا چه می تواند انجام دهد؟  
○ یکی از وظایف پژوهشگاه آن است که میزان خطر زلزله را

ما بسیار بزرگ است. چون خطر زلزله بالاست، میزان آسیب پذیری زیاد است و ارزش ها روز به روز در حال افزایش است. از سویی مخرج کسر یعنی مدیریت زلزله با تمام ابعاد آن نیز ضعیف و کوچک است. این است که حاصل کسر یعنی خطر پذیری یا ریسک زلزله در کشور ما بالاست. در کشوری مثل ژاپن مدیریت زلزله بسیار قوی است و آسیب پذیری ساخت و سازها، که نتیجه همین مدیریت است، بسیار کم است. از همین رو آنها با خطر پذیری کمتری در برابر وقوع زلزله مواجه اند. ما نیز چاره ای جز تقویت مدیریت زلزله خود نداریم. مدیریت شهری، مدیریت ساخت و ساز و مدیریت توسعه در کشور ما می بایست بکوشد که قوی و علمی و منسجم باشد؛ والا ما همچنان جزو کشورهای با خطر پذیری بالای زلزله باقی خواهیم ماند.

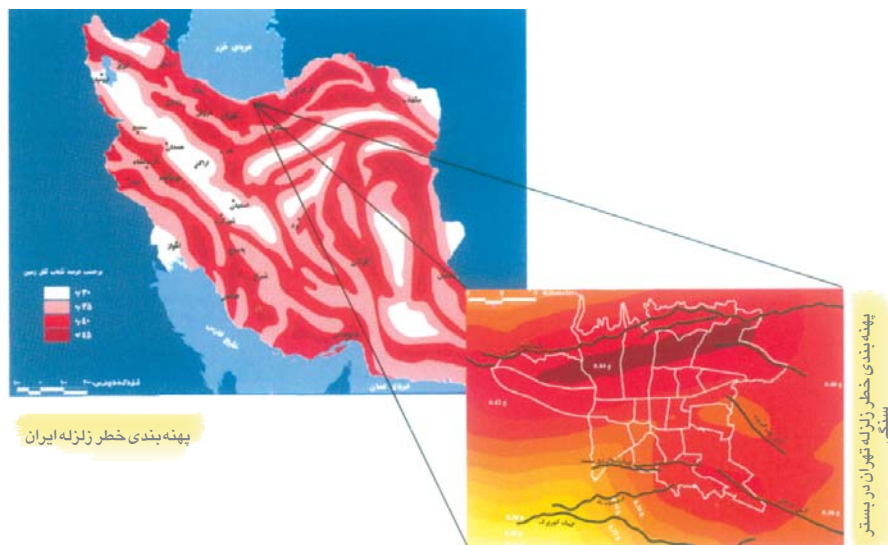
□ تحلیل شما از مدیریت زلزله و به خصوص مدیریت شهری کشور در زمان حاضر چیست؟

○ کشور ما وضع چندان خوبی ندارد. مدیریت شهری ما علمی و آینده نگر و با اهداف بلند مدت نیست، بلکه عموماً سلیقه ای و دچار روزمره گی است. همان طور که گفتیم، ما چاره ای جز کاهش آسیب پذیری از طریق مقاوم سازی و ایمن سازی و مدیریت قوی، منسجم و علمی در مقوله کاهش خطر پذیری زلزله نداریم.

□ مدیریت شهری علمی که از آن نام می برید به طور مشخص چه ویژگی هایی دارد؟

○ شهری که در معرض خطر زلزله قرار دارد، مدیریتش با شهر بدون خطر زلزله فرق می کند. در یک شهر زلزله خیز، این زلزله است که نوع برنامه ریزی و طراحی شهری را دیکته می کند و نه

مخابراتی و انتقال نیرو و ساختمان‌های مسکونی - مورد مطالعه قرار می‌گیرد. این پژوهشکده‌ها دانش فنی لازم را برای کاهش میزان خطرپذیری تولید می‌کنند. در پژوهشگاه بخشی به نام «مدیریت خطرپذیری و بحران» وجود دارد که دقیقاً همان بحث مدیریت علمی شهر را دنبال می‌کند. این بخش روی «ارزش‌ها» و «مدیریت‌ها» کار می‌کند. مدیریت خطرپذیری، علمی است کاربردی که با تلفیق مسائل فنی - که به آنها اشاره شد - با مسائل اقتصادی،



پهنه بندی خطر زلزله ایران

اجتماعی، فرهنگی و تحلیل آثار زلزله و بحران‌های احتمالی، در جست و جوی مناسب‌ترین راه برای پیشگیری از بحران و کاهش میزان خطرپذیری است.

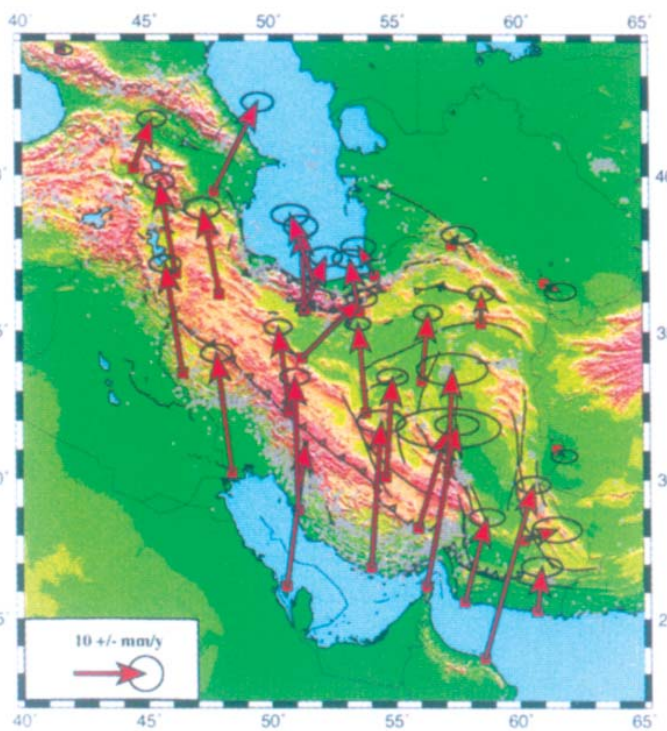
علاوه بر کارهای پژوهشی، این پژوهشگاه در قالب دوره‌های تحصیلات تکمیلی مانند دوره دکترا و کارشناسی ارشد و دوره‌های کوتاه مدت، دانش فنی و مدیریتی را به نسل مدیران آینده و مجریان فعلی منتقل می‌کند. به علاوه، برنامه‌های آموزش همگانی نیز وجود دارد که طی آنها سطح دانش عمومی مردم ارتقا می‌یابد تا در واقع مردم خودشان خواهان ایمنی شوند. همان طور که می‌بینید، مسئله زلزله به صورت جامع و در تمام ابعاد آن دنبال می‌شود. به همین خاطر اکنون این پژوهشگاه در سطح دنیا بسیار شناخته شده است.

□ شما از دستاوردهای پژوهشگاه در تولید دانش فنی و دانش مدیریتی یاد کردید. پرسشی که ممکن است در ذهن خواننده شکل گیرد، آن است که چه پشتوانه یا چه الزامی برای استفاده از این تولیدات در مدیریت زلزله و مدیریت شهری کشور وجود دارد؟

○ پژوهشگاه دستگاه مقنن نیست که اجرای مصوبات آن برای دیگران الزام آور باشد. بلکه در واقع مرکزی پژوهشی است و وظیفه آن تولید دانش فنی و ارائه پیشنهاد و راهکار است. تولیدات آن نیز در قالب مقاله، کتاب و سمینار و نظایر آن منتشر می‌شود و سعی می‌گردد که مدیران آگاه شوند. در واقع این مصرف کننده است که باید برای مصرف احساس نیاز کند؛ والا هیچ کالایی را نمی‌توان به زور به مصرف کننده‌ای فروخت. متأسفانه در کشور ما مدیران دستگاه‌های اجرایی به دلیل نداشتن آگاهی و دانش لازم، کمتر سراغ مؤسسات علمی و تحقیقاتی می‌روند. این تنها در مسائل شهرسازی و زلزله نیست بلکه در صنعت نیز همین طور است. اگر مدیریت شهرها علمی باشد و یا با مبانی علمی آشنا باشد، خود به سراغ مؤسسات تحقیقاتی و دانشگاه‌ها خواهد رفت. در زلزله نیز همین گونه است. امروز در کشور ما نه مشکل قانون

دقیق تر برآورد کند. لذا بخشی از پژوهشگاه به نام پژوهشکده زلزله‌شناسی، وظیفه‌اش این است که شناخت دقیق تری از گسل‌ها و میزان خطر زلزله در پهنه کشور به دست آورد. در پژوهشکده ژئوتکنیک تأثیر زلزله بر لایه‌های خاک بررسی می‌گردد تا بتوان پدیده‌هایی مثل روان گرایی، زمین لغزش و تشدید زلزله در لایه‌های خاک را دقیق تر برآورد کرد. نتیجه مطالعات ژئوتکنیک پهنه‌بندی شهرها به لحاظ استقرار نوع سازه‌ها بر روی انواع خاک است. وظیفه پژوهشکده سازه تدوین ضوابط و معیارها و استانداردهای ایمن‌سازی و مقاوم‌سازی برای کاهش میزان آسیب‌پذیری ساخت و سازهاست و تمام سازه‌ها - اعم از پل‌ها، صنایع، سازه‌های دریایی، سدها، شبکه‌های

حرکت پوسته ایران زمین



وجود دارد و نه مشکل دانش فنی برای ایمن سازی و مقاوم سازی. اما اینکه می بینید مدام کاربری های شهری عوض می شود به آن دلیل است که اکثر شهرداران هیچ وقت نخواستند به توصیه های علمی متخصصان گوش کنند یا با آنها مشورت کنند و بعد تصمیم بگیرند. اینان چون خودشان را از مشورت علمی مستغنی می دانند، پس سراغ متخصصان نمی روند. بنابراین ما قادر به الزام آنها برای استفاده از تولیدات علمی خود نیستیم. البته سعی خود را برای تطبیق قوانین و ضوابط با اصول و یافته های علمی در مجامع تصمیم گیر و قانونگذار می کنیم.

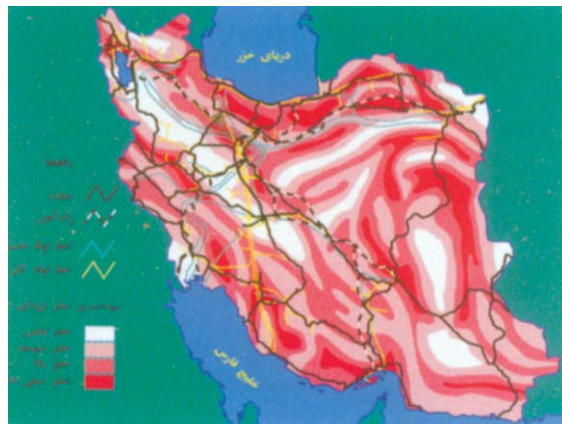
□ فرض کنیم که شهردار یکی از شهرها متوجه اهمیت یافته های علمی شما در پژوهشگاه شده است و سراغ شما آمده؛ شما به او که مدیریت یک شهر در معرض خطر زلزله را بر عهده دارد چه توصیه هایی می کنید؟

○ اولاً از او می خواهم که در مدیریت و تصمیم گیری اش آینده نگر و با ثبات باشد و از گمان اینکه با اقدامات فوری و عجولانه و سطحی بتواند شهر را مدیریت کند بیرون آید.

دوم، از او می خواهم که مسئله کنترل کیفیت ساخت و سازهای شهر را بدون کوچک ترین چشم پوشی از ضوابط و مقررات فنی تحت کنترل و نظارت در آورد. هر ساختمان ایمنی که امروز ساخته شود، وارد مدار ایمنی شهر می شود. اگر به روز حادثه به جای ۱۰ ساختمان ۵ ساختمان فرو بریزد، مدیریت آن شهر در هنگام حادثه آسان تر خواهد بود.

سوم به او می گویم برای آنکه به مردم شهر نشان بدهد که در مدیریت علمی خود جدی است، اقدامات دستگاه شهرداری را الگوی مردم قرار دهد. یعنی پروژه هایی که خود شهرداری مجری و سازنده آنهاست - مثل آسفالت، جدول کشی و جز آن را با بهترین کیفیت ممکن انجام بدهد. چهارم از او می خواهم که در تقویت بدنه مهندسی و کارشناسی شهرداری بکوشد و به نظارت فنی بر ساخت و سازهای شهر توجه بیشتری کند. پنجمین توصیه من آن است که مطالعه برآورد میزان خطر زلزله شهر را در دستور کار شهرداری قرار دهد.

ششم انجام مطالعه پهنه بندی خطرهای ژئوتکنیکی شهر است. هفتم تهیه برنامه توسعه شهر براساس میزان خطر زلزله و شرایط ژئوتکنیکی است. اگر برای شهر اتفاقی بیفتد، مدیر شهر با



آسیب پذیری خطوط حمل و نقل

اتکا به این برنامه بدون فوت وقت می تواند اقدامات بازسازی را آغاز کند.

هشتمین توصیه من آموزش همگانی مردم در خصوص خطر زلزله و مقاوم سازی و ایمن سازی است تا مردم خودشان خواهان ایمنی در برابر زلزله باشند. در تمام دنیا این مردم هستند که گزارش های تخلفات را به شهرداری می دهند؛ اما در کشور ما مردم آگاهی زیادی از ضرورت رعایت قوانین شهرداری ندارند. آخرین توصیه من به شهردار فرضی شما آن است که برای مهندسانی که در شهر کار می کنند دوره های آموزشی مستمر بگذارد. اینها ساده ترین و کم هزینه ترین راهکارهای مدیریت علمی یک شهر در معرض خطر زلزله است.

□ این راهکارهایی که شما به آنها اشاره کردید، چندان هم بی هزینه نیست. مثلاً هزینه زمانی زیادی را طلب می کند.

○ بله، در مدیریت زلزله می بایست صبر داشت. متأسفانه شهرهای ما دهها سال بد ساخته شده اند و نمی توان آنها را در عرض یک تا دو سال مقاوم کرد. برای افزایش ایمنی شهری می بایست دهها سال کار کرد. دهها سال توسعه شهری ما مطابق با مبانی علمی و منطبق بر قوانین و دانش شهرداری نبوده است. پس چگونه می توان این خطاها را یکسره یا یک ساله جبران کرد؟ دوباره می گویم، کار ایمن سازی کاری دراز مدت است و می بایست برای آن برنامه ریزی دقیق کرد و این برنامه را با دقت به اجرا درآورد. اما مدیران شهری ما چون عمرشان محدود و کوتاه است، بیشتر تمایل دارند سراغ کاشتن گل و گیاه و ظاهر سازی شهر بروند تا ایمن سازی آن.

□ مردم و حتی گاه برخی از مدیران شهری نیز چنین فکر می کنند که ایمن سازی و مقاوم سازی هزینه هنگفتی را بر دوش آنها می گذارد. آیا واقعاً چنین است؟

○ ساخت یک بنای مقاوم هزینه اش در حدود کمتر از ۵ درصد است، و ساخت یک ساختمان مسکونی مقاوم، هزینه ای کمتر از حدود یک درصد بر سازنده تحمیل می کند. افزایش کیفیت یک ساختمان یعنی افزایش عمر آن ساختمان، یعنی حفظ سرمایه های ملی، یعنی حفظ جان انسان ها. آیا یک درصد هزینه اضافی برای حفظ جان انسان ها و حفظ سرمایه های ملی، عقلانی نیست؟! من به مدیران شهری می گویم که هر سازه ای که در حوزه مدیریتی آنها بد ساخته شود، از طریق وارد شدن آن به چرخه خطر، وابستگی مدیریت شهری به زلزله زیاد می گردد. حال هر سازه ای که خوب و مقاوم ساخته شود، وارد چرخه ایمنی شهر می شود و وابستگی مدیریت شهری را به زمان بحران کم می کند. همچنین هر ساخت و ساز بدی که در حوزه مدیریت شما انجام شود، شما مسئولیت دارید. اگر در اثر زلزله از طریق این سازه ها به جان و مال مردم آسیب وارد شود، شما مسئول هستید و مسئولیت انسانی دارید. آخرین حرف من آن است که ایمن سازی هزینه ای به مراتب کمتر از بازسازی دارد.

## گردهمایی مدیران پارک‌ها و فضای سبز



برای تعیین راه‌های رسیدن به کمیت مطلوب فضای سبز، می‌توان از مشارکت‌های مردمی، استفاده از پتانسیل تشکل‌های غیردولتی، بازیابی پارک‌ها، مدیریت مواد زائد و تدوین طرح جامع فضای سبز و نظایر اینها بهره جست. همچنین توجه به مدیریت صحیح فضای سبز شهری و برنامه‌ریزی مدون در قسمت‌های مدیریت منابع، استفاده کنندگان خدمات، لحاظ کردن معیارهایی چون سازگاری، کارایی، زیبایی و ماندگاری در انتخاب گونه مناسب برای فضای سبز شهری، توجه به گسترش فضای سبز در کلان شهرها و ارتباط پیوسته و مداوم با شهرداری‌ها و سازمان پارک‌ها و فضای سبز سراسر کشور، در جهت دستیابی به راه‌های رسیدن به کمیت مطلوب فضای سبز، از اهمیت زیادی برخوردار است.

با توجه به اینکه یکی از مهم‌ترین وظایف دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور همانا مدیریت پارک‌ها و فضای سبز است، این دفتر اقدام به برگزاری نشست با عنوان «مدیریت فضای سبز» در محل سازمان شهرداری‌های کشور کرد. مهم‌ترین مباحث مطرح شده در این نشست در ادامه مطرح می‌گردد.

در ابتدای این نشست، حاج محمدی مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور در زمینه چگونگی شکل‌گیری این سازمان، اظهار داشت: «در سال ۱۳۶۵ وزارت کشور پیشنهاد تشکیل سازمانی وابسته به این وزارتخانه را در حیطه مسائل اجرایی شهرداری‌ها و در جهت هدایت، حمایت و نظارت شهرداری‌ها، به هیئت وزیران ابلاغ کرد، که به تصویب رسید. این سازمان که فعالیت خود را رسماً از سال ۱۳۸۰ - و به طور جدی از سال ۱۳۸۱ - آغاز کرد، دارای ۳ معاونت و ۱۵ دفتر و اداره کل است. یکی از این دفاتر، دفتر خدمات عمومی است که حوزه فعالیت آن در بخش‌های میدان‌های میوه و تره‌بار، ایستگاه‌های آتش‌نشانی، ساماندهی صنایع و مشاغل شهری، پارک‌ها و فضای سبز، کشتارگاه‌ها، گورستان‌ها، بهداشت عمومی شهر، و مدیریت

پسماندها، زیباسازی، معاونین خدمات شهری و خدمات موتوری است.

در ادامه، محمد طالبیانی مدیر عامل سازمان پارک و فضای سبز همدان یکی از مشکلات این سازمان را مسائل مالی و درآمدها بیان کرد و افزود: «ما همیشه وابسته به شهرداری همدان و مناطق تابعه آن هستیم. شهرداری بر طبق اساسنامه، موظف است کسری بودجه سال گذشته را پرداخت کند که متأسفانه اغلب اوقات رعایت نمی‌شود.»

وی فقدان چارت سازمانی و آیین‌نامه مالی را از دیگر مشکلات عمده سازمان‌های پارک‌ها و فضای سبز شهرهای مختلف برشمرد و در این زمینه گفت: «وزارت کشور چارت سازمانی و آیین‌نامه مالی را تدوین و ابلاغ کرد که هنوز این ابلاغیه به اجرا در نیامده است (به دنبال آن، مشکلات نمایان می‌شود). به هر حال مفاد بسیاری از اساسنامه‌ها ایجاد مشکل می‌کنند. به عنوان مثال، درآمد حاصل از تفریح در اختیار سازمان رفاه گذاشته شده است؛ در حالی که در اساسنامه سازمان پارک‌ها این درآمد مختص فضای سبز و سازمان



پارک‌ها قید شده است.» سپس قائم مقام سازمان پارک‌ها و فضای سبز اصفهان به جایگاه سازمان پارک‌ها و فضای سبز اشاره و تصریح کرد: «وظایف و نقش سازمان پارک‌ها و فضای سبز در میان مجموعه شهرداری‌ها شناخته نشده است و بهای لازم به آن داده نمی‌شود. در واقع، عملکرد این سازمان همسان با وظایف و عملکرد معاونت‌های شهرداری است؛ اما جایگاه آن در زمان حاضر در زیر مجموعه آن قرار گرفته است.»

حال پرسشی که مطرح می‌شود این است که: آیا سازمان پارک‌ها و فضای سبز می‌تواند به عنوان یکی از معاونت‌های شهرداری‌ها مطرح شود یا خیر؟»

مسعود مظاهری ادامه داد: «پرسش دیگر این است که: آیا امکان دارد سازمان‌های پارک‌ها و فضای سبز در استان‌های مختلف تمام مسائل اجرایی و فضای سبز را به صورت یک حوزه به عهده گیرند؛ یا اینکه همچنان به عنوان سازمانی ستادی و مدیریتی به فعالیت خود ادامه خواهند داد؟»

علی شجاعی پور مسئول سازمان پارک‌ها و فضای سبز یاسوج نیز ضمن اظهار تأسف از اینکه سازمان فضای سبز شهر یاسوج به دلیل جمعیت کم این شهر (از کمک‌ها و اعتبارات تخصیصی از سوی وزارت کشور بی‌بهره است، اذعان داشت: «متأسفانه حتی در شهرداری نیز تنظیم بودجه صورت نگرفته است.»

مشاور مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز زاهدان، در ادامه این نشست شهر زاهدان را از جمله شهرهایی عنوان کرد که حداقل امکانات را نسبت به شهرهای دیگر دارد. وی در این زمینه گفت: «شهرستان مرزی زاهدان با دارا بودن امکانات اندک سیاحتی، زیارتی و تفریحی، هنوز از روش‌های سنتی آبیاری استفاده می‌کند و شهرداری زاهدان به کمک‌های بیشتر مالی از سوی سازمان شهرداری‌های کشور نیاز دارد تا از هدر رفتن آب جلوگیری کند.»

فریدون رابرحکا ژاله ضمن توجه به اینکه واگذاری فضای سبز مناطق مختلف به بخش خصوصی هنوز نوباست، بیان داشت: «بهتر است چارچوبی کلی برای فهرست بها تهیه شود و چنین چیزی با شرایط اقلیمی و امکانات هر منطقه تغییر کند و به تصویب سازمان شهرداری‌های کشور نیز برسد.»

پس از آن، اکبر ذباح، مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز اهواز، بر پیگیری لایحه قانونی حفظ گسترش فضای سبز شهرها، که مورد بررسی گروه تخصصی فضای سبز کلان شهرها در هشتمین نشست مربوط به آن قرار گرفت، تأکید کرد و افزود: «باید منابع درآمدزا برای فضای سبز مشخص گردد.»

به گفته وی، هنوز ارتباط بین سازمان‌های پارک‌ها و فضای سبز سراسر کشور با شهرداری‌ها جانیافته است و کارشناسان زیر نظر گروه تخصصی سازمان پارک‌ها نیستند.

وی استفاده از مشارکت‌های مردمی را در جهت حفظ و توسعه فضای سبز بسیار مهم دانست و تصریح کرد: «نحوه استفاده از این مشارکت‌ها باید قانونمند شود.»

وی ضمن اشاره به بازنگری اساسنامه سازمان پارک‌ها و فضای سبز، گفت: «در برخی از موارد این اساسنامه ابهام‌هایی به چشم می‌خورد که می‌بایست به وسیله کارشناسان بررسی و بازنگری شود. تداخل وظایف در شهرداری‌ها نیز از دیگر مشکلات آنهاست. به

علاوه، جایگاه سازمان پارک‌ها در شهرها تأیید نشده است و اینها مرتباً با مناطق و سایر سازمان‌ها تداخل وظایف دارند؛ به طوری که مثلاً پارک‌سازی در شهر اهواز به عهده سازمان عمران یا سازمان پارک‌هاست و تاکنون مبلغی زیر ۱۰۰ میلیون تومان به سازمان پارک‌ها ارجاع نشده است.»

در این نشست، فهیمی نیا قائم مقام سازمان پارک‌ها و فضای سبز ارومیه از سیستم آبرسانی فضای سبز این شهر به عنوان یکی از مشکلات فضای سبز این شهر یاد کرد و افزود: «فضای سبز شهر ارومیه به صورت سنتی (سیستم موتوری) انجام می‌شود که بسیار هزینه‌بر است. البته وزارت کشور مطالعاتی را در این زمینه انجام داده است. مشکل دیگر همانا کسب مجوز حفر چاه است؛ به طوری که سال پیش دریافت مجوز برای حفر یک چاه، شش ماه به طول انجامید.»

وی ضمن تأکید بر تخصیص اعتبار برای اجرای پروژه‌های ملی فضای سبز، گفت: «در ارومیه اقدام به ایجاد پارک ساحلی شده که ۵۰ درصد آن به اجرا درآمده است و در صورت تأمین اعتبارات لازم از سوی وزارت کشور، این طرح در زمان تعیین شده به اتمام می‌رسد.» وی گفت: «متأسفانه کمربند سبز در اکثر کلان شهرها عملکرد خود را از دست داده است (مثلاً در برخی قسمت‌ها ۵۰ متر و در برخی دیگر ۲۰ متر حریم در نظر گرفته شده است). یکی از مشکلات دیگر، آرایش نهال کاری و درختکاری بدون ضابطه است که به هر حال مسائل و معضلاتی را برای شهروندان به دنبال دارد.»

در ادامه، محمدرضا عظیمیان، معاون سازمان پارک‌ها و فضای سبز تهران اظهار داشت: «کل فضای سبز شهر تهران از سال ۱۳۷۳ به صورت پیمانکاری اجرا می‌شد و از سال ۱۳۷۸ به دست بخش خصوصی اداره گردید. در زمان حاضر حدود ۱۶۰ شرکت ۱۸ هزار هکتار اراضی فضای سبز را به صورت پیمانکاری اداره می‌کنند. سازمان پارک‌ها و فضای سبز تهران تمامی اراضی قابل کشت و جنگل کاری را با کمک مهندسان مشاور مشخص کرده و در قالب یک برنامه به دولت ارائه کرده است. در نهایت چنین به تصویب رسید که حدود ۵۰ هزار هکتار زمین اطراف تهران در مدت ۵ سال جنگل کاری گردد و اعتبار آن از سوی دولت به شهرداری تهران پرداخت شود. برگزاری پنجمین نمایشگاه بین‌المللی گل و گیاه در تهران از دیگر فعالیت‌هایی است که اخیراً انجام شده است.»

شمس الهی، مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز اراک، مقوله فضای سبز شهری را از منابع طبیعی و کشاورزی مجزا دانست و اظهار داشت: «در واقع هر یک از این رشته‌ها شرح وظایف و اهداف مشخص و متنوعی دارند.»

مهدی شمس‌اللهی، در مورد اقلیم اراک اظهار داشت: «درجه حرارت در اراک بسیار بالاست. ۶۷۵ هکتار فضای سبز در حیطه مسئولیت سازمان فضای سبز شهرداری اراک است و ۱۱۵۰ هکتار نیز وسعت فضای سبز تحت نظر این سازمان است. در زمان حاضر برای آبیاری فضای سبز ۶۵ درصد از منابع آب غیر آشامیدنی استفاده می‌شود و ان‌شأ... طی ۵ سال آینده سرانه آب ۱۸ متر مکعبی این شهر به ۳۵ متر مکعب می‌رسد.»

احمد حسینی مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز سنندج در ادامه این نشست بیان داشت: «حضور انجمن مهندسان فضای سبز ایران که حدود ۲ سال از شکل‌گیری آن می‌گذرد، کم‌رنگ دیده

می‌شود. اگر این انجمن در سازمان شهرداری‌های کشور جایگاه قانونی پیدا کند، می‌تواند در مشاوره‌ها و تدوین برنامه‌ها مؤثر باشد. سپس سعید خرسندی کارشناس فضای سبز دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور، به معرفی کار گروه‌هایی پرداخت که بر مبنای مسائل و مشکلات مطرح شده، تشکیل شده‌اند. وی گفت: «این کار گروه‌ها عبارتند از:

- ۱- کار گروه آمار و اطلاع‌رسانی، به دبیری مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اهواز.
  - ۲- کار گروه فنی مهندسی، به دبیری مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اصفهان.
  - ۳- کار گروه قوانین و مقررات، به دبیری مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری مشهد.
  - ۴- کار گروه مالی و اداری، به دبیری مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری همدان.
  - ۵- کار گروه تحقیقات، آموزش و ترویج، به دبیری نماینده سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری تهران.
- این کار گروه‌ها نشست‌هایی را برای شناسایی مسائل و مشکلات تشکیل می‌دهند و نتیجه آنها را به سازمان شهرداری‌ها منعکس می‌کنند که پس از طی مراحل کارشناسی و قانونی بخش‌هایی از آن در قالب بخشنامه و دستورالعمل، ارسال می‌گردد و برخی دیگر نیز برای تصویب به هیئت وزیران و یا مجلس شورای اسلامی و سایر دستگاه‌های ذیربط فرستاده می‌شود.»
- وی افزود: «البته این کار گروه‌ها را می‌توان افزایش یا کاهش داد. در زمینه کشتارگاه‌ها ۴ کارگروه، در مورد گورستان‌ها ۵ کارگروه، و در حیطه مدیریت پسماندها ۳ کارگروه وجود دارد. این کار گروه‌ها نشست‌های سودمندی را برگزار می‌کردند و نتایج را برای ما می‌فرستادند که به صورت لایحه یا بخشنامه به کل شهرداری‌های ایران ابلاغ می‌شد. به این وسیله ارتباط با تمامی شهرداری‌ها به نحو مطلوبی برقرار می‌گردد و از این طریق تمام دیدگاه‌های شهرداری‌ها بررسی و عمل می‌شود.»
- مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور اظهار داشت: «اکنون سازمان پارک‌ها کارهای مربوط به

پارک لاله - باغ به سبک ژاپنی



برنامه‌ریزی را عهده‌دار است اما مایملکش را در اختیار ندارد و اگر بخواهد در یک پارک به نوآوری دست بزند، باید این کار با کسب اجازه از شهرداری صورت گیرد. ما امیدواریم که این مشکلات و دیگر مسائلی که مطرح شد، به وسیله کار گروه‌ها مرتفع گردد.» سپس محمد حسن توکلی نسب مدیر عامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز مشهد ضمن بیان اینکه کارها در شهرداری‌ها ضابطه‌مند نیستند، افزود: «در شهرهای ایران معمولاً سلیقه‌ای عمل می‌شود و همه چیز بستگی به دیدگاه شهردار وقت دارد. در تمامی معاونت‌ها نیز دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد و حاکم است.» گفتنی است، مسائل زیر از دیگر مشکلات - و در برخی موارد، راهکارهایی - است که در گردهمایی یاد شده، عنوان شد:

مساحت‌هایی که برای فضای سبز در نظر گرفته می‌شود، بجز اندکی، با تراکم جمعیت آن مناطق مطابقت ندارد. مسئله دیگر، آمارگیری از فضای سبز است؛ که بهتر است روش واحدی برای چنین کاری تدوین شود. همچنین، عدم تطابق مساحت فضای سبز با تراکم جمعیت مناطق، از دیگر مسائل مطرح شده، است. با توجه به این که مدیریت فضای سبز بر عهده شهرداری‌های مناطق است؛ در کلان شهرها شهرداران مناطق با سلیقه‌های مختلف و غیرفنی در مورد فضای سبز، تصمیم‌گیری می‌کنند. از این رو بهتر است کارهای اجرایی و مدیریتی به سازمان پارک‌ها - که طبق اساسنامه، متولی فضای سبز است - واگذار گردد. همچنین بهتر است نظارت بر کار اجرایی سازمان به وسیله شهرداری مناطق انجام نشود و این وظیفه بر عهده مشاور اجرایی یا ناظری که از طریق معاون اجتماعی خدمات شهری شهرداری تعیین می‌گردد، گذاشته شود.

تفاوت آیین‌نامه‌های مالی در اکثر شهرها از دیگر مشکلاتی است که سازمان‌های پارک‌ها و فضای سبز نیز با آن درگیر هستند و شاید راهکاری که می‌توان از آن برای رفع این مشکل بهره جست، تنظیم آیین‌نامه مالی واحد و ابلاغ آن به شهرداری‌های کشور است. همچنین، برخی از سازمان‌های پارک‌ها و فضای سبز به شهرداری درخواست داده‌اند که اسناد پارک‌هایی که در اختیار اداره امور و املاک است در اختیار این سازمان‌ها قرار دهد. اما برای اجرای این کار مشکلی وجود داشت و آن، سند نداشتن پارک‌ها است. به این منظور، پیشنهاد شد که مدیریت واحد شهرداری شکل گرفته و مدیریت زمین شهری در اختیار شهرداری قرار داده شود.

از دیگر مسائلی که در این نشست مطرح شد، گنجاندن مقوله استانداردسازی فضای سبز در کار گروه‌های یاد شده بود به عنوان مثال اگر طرح‌های فضای سبز در دسترس باشد، تخصیص اعتبار به آنها نیز با سهولت بیشتری صورت می‌گیرد. نکته مهم دیگر نبود آمار و اطلاعات کافی و درست از فضای سبز در سال جاری است؛ و این در حالی است که برنامه چهارم توسعه اقتصادی کشور در دست تصویب است. در واقع اگر آمار دقیقی از فضای سبز مورد نیاز در سال و میانگین سرانه کشور وجود داشته باشد، می‌توان آن را به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی ارجاع کرد و در مقابل، اعتبار دریافت داشت.

در پایان یادآور می‌شود دومین گردهمایی مدیریت فضای سبز اواخر سال جاری در شهر اهواز برگزار می‌شود.

# شهری اندیشه سیر تحول

موضوع نشست در خانه هنرمندان

معصومه لطفی

بود، در حالی که بسیاری از مطالبه‌های جدید (در زمینه‌های مصرف، جنبش آزادی زنان، ضد تبعیض نژادی و جز آن) در وهله اول، مطالبه‌های مادی نبودند.»

کیان تاجبخش در ادامه سخنانش به زمینه فکری متفکرانی همچون «دیوید هاروی» و «مانوئل کستلز» اشاره کرد که با دو سنت - و در واقع با دو معضل - دست به گریبان بودند. این متفکران از یک سو با مسائلی از قبیل توسعه و ساختار شهری و فضا درگیر بودند و از سوی دیگر می‌خواستند این مسائل را در چارچوب اندیشه مارکسی، تحلیل کنند. از این رو، این نسل سعی کرد که دو تفکر یاد شده (دغدغه‌های شهری در تمامی جنبه‌ها و دغدغه‌های تفکر مارکسی) را با هم ادغام کند؛ و به این وسیله به پرسش‌های جدیدی که شهر و موضوع شهری در آن زمان به وجود آورده بود، پاسخ دهد. این مسئله موج جدیدی را در تحقیق به وجود آورد. اما این موج تنها تا ۲۰ سال ادامه یافت و پس از آن، انرژی قبلی برای تلفیق این

نشست «اندیشه شهری» با حضور کیان تاجبخش و اعظم خاتم، در محل خانه هنرمندان ایران برگزار شد. در این همایش سیر تشکیل و تحول اندیشه شهری در جهان تحلیل و بررسی شد.

در ابتدای این نشست، تاجبخش به بحث درباره سیر تشکیل اندیشه شهری در غرب پرداخت و ارتباط آن را با تحولات عمده فکری در علوم اجتماعی و علوم انسانی مورد بررسی قرار داد.

وی گفت: «تاکنون در ایران بحث و بررسی درباره ابعاد گسترده موضوع «شهر» انجام نگرفته است و از میان کل نشریه‌هایی که در کشور به چاپ می‌رسد، تنها حدود ۲۰ نشریه در این زمینه منتشر می‌شوند، که آنها هم عمدتاً به مسائل مدیریت و مهندسی شهر و معماری و جنبه‌های فنی شهرسازی می‌پردازند.»

تاجبخش در خصوص سیر تحول اندیشه شهری در غرب، اظهار داشت: «مباحث شهری در غرب امروزه یکی از فعال‌ترین حوزه‌های علوم اجتماعی و علوم انسانی به شمار می‌رود.» وی تصریح کرد: «پیش از دهه ۶۰ میلادی جنبش‌های اصلی اجتماعات غربی، جنبش‌های کارگری بود. پس از آن، یعنی در دهه ۶۰ میلادی، اجتماعات غربی شاهد جنبش‌های عظیم شهری بودند که موضوع‌های جدیدی را در دستور کار قرار می‌داد. این جنبش‌ها از مناطق محروم شهر برخاسته بودند. مطالبه‌های آنان مربوط به صنعت، کار، تنش بین کارگر و کارفرما و نظایر اینها نبود و فضای شکل‌گیری این جنبش‌ها با فضای جنبش‌های کارگری تفاوت داشت. همزمان با شکل‌گیری این جنبش‌های جدید، تحولاتی در اندیشه جامعه‌شناسی، به ویژه تفکر مارکسی، به وجود آمد. تفکر و توجه مارکس بیشتر به سوی مسائل کارگری معطوف

اگر برای هر تحلیل اجتماعی نیازمند دو بحث ساختار و عاملیت باشیم، به نظر می‌رسد در نظریه مارکسی عاملیت را، با تکثر و پیچیدگی امروزی آن، دشوار بتوان توضیح داد

دو موضوع از بین رفت.

وی در ادامه به منشأ تفکر شهری و مارکسی پرداخت و گفت: «یکی از بارزترین وجوه شهر مدرن، فاصله افتادن بین محل کار و محل سکونت بود و این پدیده از قرن هفدهم در نقاط مختلف جهان شروع شد و شهرها به شکل جدیدی در

آمدند.

اصلی سیراندیشه جامعه‌شناسی به طور کلی، و جامعه‌شناسی شهری به طور خاص، دانست و اظهار داشت: «به نظر می‌رسد که جامعه‌شناسان بزرگ و کلاسیک مانند «مارکس» و «وبر» با توجه به دستگاه‌های نظری فراگیر و کلان خود در توضیح وجوه متفاوتی از پدیده‌های واقعی اجتماعی، موفق بودند. جامعه‌شناسان نسل بعد توانستند بخش‌هایی را از این دستگاه‌های فکری، استخراج و با هم تلفیق کنند که مفید واقع شود. این تلفیق ضمن حفظ عناصر اساسی تفکر «مارکس» (اهمیت نظام اقتصادی و طبقاتی)، بحث «وبر» (فرصت‌های حضور در بازار و گروه‌های منزلت اجتماعی) را نیز محفوظ داشت.»

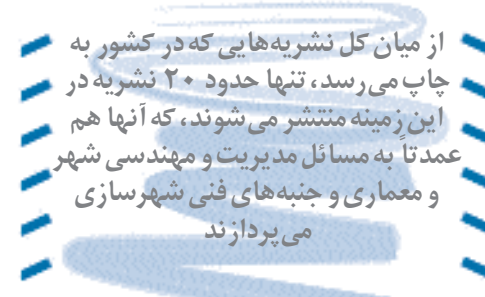
وی ضمن بیان اینکه نظریه مارکسی دارای چند مفهوم و پیش فرض اساسی است، افزود: «یک پیش فرض مهم نظریه مارکسی، توضیح تضادها و خصومت‌ها در شهر پیرامون تضادهای طبقاتی بود. مفهوم مهم در این زمینه همانا مطرح کردن باز تولید نیروی کار بود که البته بحث درباره کل حوزه مصرف را (که امروز بحث اساسی جامعه‌شناسی است) به بحث مصرف و باز تولید نیروی کار، تقلیل می‌داد. این موضوع، موجب بروز تضادهایی، که روی باز تولید نیروی کار تأثیر می‌گذارد، می‌شود.»

وی افزود: «در نهایت، می‌توان این گونه نتیجه‌گیری کرد که بین تضادها و جنبش‌های شهری با تناقض‌های طبقاتی و جنبش‌های طبقاتی پیوندهایی وجود دارد. در نقد شهرشناسی مارکسی، توجه به دستاوردهای این شیوه تفکر، مهم است. این نظام فکری در وهله اول، الگوی کلان شهرنشینی جوامع را با تحول نظام اقتصادی تبیین می‌کند؛ و با توجه به این نظام، روند تاریخی را که چگونه شهرنشینی با تحول سرمایه‌داری ارتباط دارد، توضیح می‌دهد. این نظریه همچنین به تشریح الگوهای استفاده از فضا تحت نظام سرمایه‌داری، پرداخته است؛ یعنی رقابتی که بین کاربری‌های مختلف، و به نوعی عملکردهای شهری و فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی، در سطح شهر وجود دارد. براساس مبحث مهمی که تحت عنوان ارزش مصرف و ارزش مبادله مطرح می‌شود، این نظام فکری قادر به توضیح جغرافیای توزیع عدالت و نابرابری خواهد بود. از طرفی، نکته مهمی که در بحث مارکسی با توجه به نظریه شهر مطرح است، توضیح گوشه‌ای از همبستگی‌های موجود در سطح شهر است. هنوز هم همبستگی‌های موجود در محله‌های کم‌درآمد و حاشیه‌نشین شهری را می‌توان با منافع اقتصادی مشترکی که در آنها وجود دارد، توصیف کرد. اگر برای هر تحلیل اجتماعی نیازمند دو بحث ساختار و عاملیت باشیم، به نظر می‌رسد در نظریه مارکسی عاملیت را، با تکرر و پیچیدگی امروزی آن، دشوار بتوان توضیح داد.

یعنی در واقع توضیح بسیاری از نابرابری‌ها که منشأ غیراقتصادی دارند و مبنای حرکت اجتماعی می‌شوند، دشوار است.

به گفته وی، در شهر سنتی بین محل سکونت و محل کار فاصله نبود و نظام اقتصادی متکی بر خانوار بود. تمام اعضای خانواده، تولیدکننده بودند و در واقع، فضای سکونت به نوعی فضای تولیدی نیز به شمار می‌رفت.

وی به بیان علت اصلی عدم موفقیت در تطبیق و تلفیق دو سنت یاد شده پرداخت و اظهار داشت: «نظریه شهری (مارکسی) فقط به فضای کار اولویت دارد. و معتقد بود آنچه در آن فضا انجام می‌گیرد بر تمامی فضاهای شهر اولویت دارد. در نتیجه، نسل جدید نتوانست دیدگاهی را که معطوف به یک نوع فضاست، با اندیشه دیگری که به کل فضاهای شهر توجه دارد



تلفیق کند. از این رو به نظر من، علت اصلی عدم موفقیت در دستیابی به این هدف، تضاد در نوع نگاه به فضاست.»

وی ضمن توجه به ارتباط اندیشه شهری با چارچوب جامعه‌شناختی (تحلیل اجتماع پیشرفته)، به دو بعد ساختار و عاملیت در اجتماع، اشاره کرد و افزود: «بنیانگذاران جامعه‌شناسی، اجتماع را از ۲ بعد بررسی می‌کردند: عاملیت و ساختار عاملیت، مسئله مهم تحلیل جامعه‌های پیشرفته است. به گفته مارکس، ساختار مهم محدودکننده جوامع پیشرفته، اقتصاد است - اقتصادی که قابل مهار نیست. اندیشمندان شهری به این دو بعد، بعد سومی را نیز با نام «فضا» افزودند. با اضافه کردن بعد فضا، می‌توان گفت که تحلیل عمیق مسئله شهری امروز با شناخت ارتباط این سه عامل، امکان‌پذیر است.»

وی در خصوص نوع آزادی مردم اروپا در عصر مدرن، اظهار داشت: «آزادی در اروپا طی عصر مدرن، خارج از قید و بندهای برونی بود. شهر نیز نوعی آزادی برونی به افراد می‌داد. نظام دموکراسی لیبرال پیشرفته اروپا در همین شهرها به وجود آمد.»

تاجبخش، هویت متکثر (یا به قول داریوش شایگان، چند پارگی انسان) را به جای وحدت هویت (که در کتاب وی با عنوان «نوید شهر» این مورد به تفصیل آورده شده است) در زیر چرخ اقتصاد، مهم‌ترین نوع عاملیت در عصر مدرن برای رسیدن به رهایی انسان دانست.

در ادامه این همایش، اعظم خاتم در نقد مباحث تاجبخش، بر اهمیت گرایش تلفیقی بین سنت‌های فکری جامعه‌شناسی در دهه‌های اخیر، اشاره کرد و تشویق تفکر تلفیقی را دستاورد

# آموزش شهروندی، تبلور مشارکت مردم و دولت

تورج نادری



امروزه تصمیم‌گیری مدیران شهری از حوزه اداره شهرها فراتر رفته و به سمت هدایت حکومت‌های محلی پیش می‌رود. باید گفت تصمیمات مدیران شهری به منظور عملیاتی شدن باید به دست خود شهروندان به اجرا گذاشته شود. از این رو نقش آموزش شهروندان، چه در زمینه اجرای تصمیمات مدیران شهری و چه در زمینه تصمیم‌گیری شهروندان در امر مدیریت شهرها، بسیار پراهمیت است. به همین منظور نهادهایی که می‌توانند در امر آموزش شهروندان تأثیرگذار باشند اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده‌اند.

در کشور ایران نیز یکی از نهادهایی که هم می‌تواند در امر آموزش شهروندی مؤثر باشد و هم در حمایت از نهادهای آموزش دهنده، وزارت کشور است. به همین منظور،

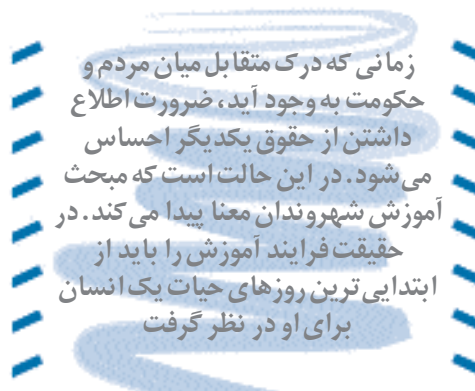
## □ ضرورت آموزش شهروندی؟

یکی از مشکلات اصلی جامعه اجتماعی ما این است که مردم و حکومت از رفتارهای متقابل نسبت به همدیگر به خوبی آگاه نیستند.

در واقع مردم از حق حکومت غافل می‌شوند و حکومت نیز از حق مردم بی‌خبر است. ابتدایی‌ترین اصل حاکم بر جامعه مدنی، درک متقابل میان حاکمیت و مردم است.

از زمانی که درک متقابل میان مردم و حکومت به وجود آید، ضرورت اطلاع داشتن از حقوق یکدیگر احساس می‌شود. در این حالت است که مبحث آموزش شهروندان معنا پیدا می‌کند. در حقیقت فرایند آموزش را باید از ابتدایی‌ترین روزهای حیات یک انسان برای او در نظر گرفت.

به نظر من خاستگاه آموزش می‌تواند خانواده، مدرسه و جامعه باشد. اولین ریشه‌ها و شیهه‌های زندگی در جامعه مدنی در محیط زندگی فرد شکل پیدا می‌کند. حال محیط زندگی می‌تواند در روستا یا در شهر و یا حتی در ساختار اجتماعی دیگری باشد. در هر حال، حاکمان آن مجموعه باید حداقل



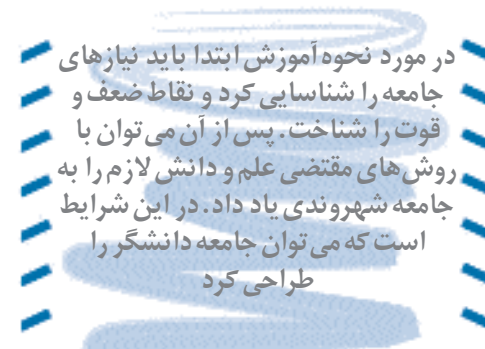
مصاحبه‌ای با جهان‌بخش خانجانی، مدیر کل روابط عمومی وزارت کشور، با محوریت آموزش شهروندی انجام گرفته است، که در پی می‌آید.

ابتدایی ترین بستر را برای یادگیری و یا یاد دادن الزامات جامعه بشری فراهم سازند.

#### □ آموزش شهروندی، بسترها و زمینه‌ها؟

برخی از اوقات احساس می‌شود که در مبحث آموزش شهروندان صرفاً حکم مجری را داریم، بدون اینکه مخاطب خود را بشناسیم.

در صورتی که اولین اصل آموزش در جامعه شهروندی شناخت مخاطب است. همچنین اولین شرط برای شناخت مخاطب، شناخت نیازهای اوست.



در مورد نحوه آموزش ابتدا باید نیازهای جامعه را شناسایی کرد و نقاط ضعف و قوت را شناخت. پس از آن می‌توان با روش‌های مقتضی علم و دانش لازم را به جامعه شهروندی یاد داد. در این شرایط است که می‌توان جامعه دانشگر را طراحی کرد.

#### □ نقش آموزش شهروندی در تعاملات اجتماعی؟

توسعه فرهنگی و توسعه سیاسی لازم و ملزوم یکدیگر هستند و از برابند آنها توسعه اجتماعی به دست می‌آید؛ و پیشی گرفتن هر کدام از این دو گونه توسعه باعث برهم خوردن موازنه می‌شود.

به نظر من، اگر جامعه شهروندی توسعه فرهنگی پیدا نکند، از توسعه سیاسی نیز نمی‌تواند دفاع کند و در نتیجه به توسعه اجتماعی هم نخواهد رسید.

در عین حال، اگر ما فرهنگ توسعه نداشته باشیم به هیچ کدام از مؤلفه‌های پیش گفته دست نخواهیم یافت.

در واقع موضوعی که در جامعه شهروندی باید بر روی آن تأکید شود، ترویج فرهنگ توسعه است. تا زمانی که فرهنگ توسعه در اجتماع شهری رواج نداشته باشد، از ابزارهای توسعه فرهنگی نیز استفاده‌های مناسبی نخواهد شد.

آموزش و ترویج فرهنگ توسعه شامل توسعه فناوری دانش، اطلاع‌رسانی و به طور کلی چیزی است که در طبیعت و جامعه بشری برای زندگی بهتر انسان به طور مشروع وجود دارد.

هنگامی که فرهنگ توسعه در جامعه شهروندی رواج پیدا کرد، به واسطه گستردگی علم و دانش توسعه فرهنگی نیز پدید می‌آید؛ و توسعه فرهنگی یعنی باز شدن عرصه‌های فکر و اندیشه. هنگامی که عرصه‌های فکر و اندیشه بسط و گسترش

پیدا کرد، خود به خود می‌توان در بطن آن به توسعه اجتماعی نیز دست یافت.

#### □ نهادهای عهده‌دار آموزش شهروندی؟

طبیعتاً نهادهای مختلفی به طور مستقیم و غیرمستقیم در آموزش شهروندان دخالت دارند. اما نهادهایی که نقش حاکمیتی در جامعه دارند باید بیشتر در عرصه آموزش شهروندی و آشنایی بیشتر مردم با حقوق شهروندی و مدنی خود تلاش کنند.

به طور مثال، شهرداری‌ها به دلیل ارتباط بسیار نزدیکی که با مردم دارند، باید در عرصه آموزش شهروندی بسیار جدی باشند؛ زیرا آموزش مبانی زندگی شهری از قبیل جمع‌آوری زباله، نظافت و پاکیزگی فضای شهری، مقوله بازیافت و از این دست مسائل از اولویت‌های فرهنگ توسعه‌اند.

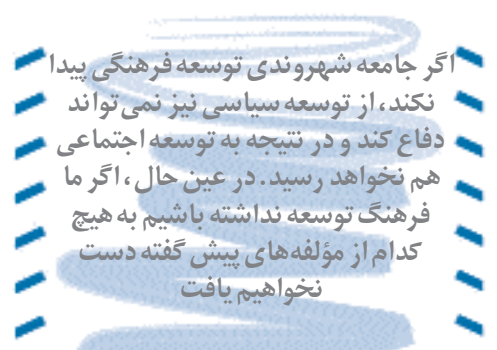
به طور کلی چهار نهاد فعال در امر توسعه جامعه مدنی وجود دارد که شامل احزاب و گروه‌ها، نهادهای نمایندگی مانند پارلمان‌ها، انجمن‌های نمایندگی مانند NGOها و گروه‌های غیردولتی، و مطبوعات و رسانه‌هاست.

حال اگر بتوان از این چهار نهاد حمایت و پاسداری کرد، زمینه توسعه فرهنگی؛ توسعه سیاسی و همچنین توسعه اجتماعی فراهم می‌شود.

#### □ جایگاه وزارت کشور در آموزش شهروندی؟

وظیفه وزارت کشور، ایجاد بستر به منظور توسعه فرهنگی و سیاسی است. البته در ترویج فرهنگ توسعه، می‌بایست وزارت کشور، وزارت آموزش و پرورش و همچنین وزارت فرهنگ و ارشاد با یکدیگر همکاری داشته باشند.

مهم‌ترین وظیفه وزارت کشور، ایجاد فضای مناسب برای بیان دیدگاه‌های مردم در چارچوب قانون اساسی و همچنین



دفاع از این دیدگاه‌ها و اندیشه‌هاست.

وزارت کشور می‌تواند زمینه را برای فعالیت NGOها و نهادهای مدنی فراهم آورد. نیز می‌تواند در عرصه آموزش شهروندی با شهرداری‌ها همکاری نزدیکی داشته باشد و زمینه را برای فعالیت آموزشی شهرداری‌ها به شهروندان فراهم آورد.

## نمایشگاه بین‌المللی جهانگردی حضور قمصر در کویت

نمایشگاه بین‌المللی جهانگردی و توریستی در منطقه خولی کویت با حضور ۱۵ کشور در اواخر بهار برگزار شد.

در این نمایشگاه، شهرداری قمصر که به عنوان تنها نماینده ایران در آن حضور داشت، با برپایی غرفه‌ای به نام «بلدیه قمصر» به معرفی جاذبه‌های توریستی شهر پرداخت.

حضور در نمایشگاه جهانگردی و توریستی کویت به شهرداری قمصر این امکان را داد تا ضمن آشنایی با فعالیت‌های دیگر شهرداری‌ها و بهره‌وری از تجارب و کارکردهای آنان در زمینه‌های مختلف، فعالیت‌هایی را با هدف جذب توریست و همچنین صدور محصولات شهر قمصر به انجام برساند.

گفتنی است که غرفه «بلدیه قمصر» در میان ۸۶ غرفه برپا شده در نمایشگاه، از جمله غرفه‌هایی بود که

مورد استقبال پرشور بازدیدکنندگان قرار گرفت. بازدیدکنندگان از غرفه پس از کسب اطلاعاتی درخصوص وضعیت گردشگری شهرهای ایران به ویژه قمصر، هر یک به رسم یادبود اشناختیونی از عطر قمصر نیز دریافت می‌کردند.



## پیک تابستانه هدیه شهرداری آمل به دانش آموزان

روابط عمومی شهرداری آمل در تابستان سال جاری اقدام به تهیه و توزیع پیک مشارکت - موسوم به «تابستانه» - در سطح این شهر کرد.

این پیک به منظور مشارکت شهروندان در اداره شهر و آشنایی کودکان و نوجوانان با اصول صحیح زندگی شهری، در ۵۰۰۰ جلد چاپ شده است.

این مجله در بردارنده بخش‌های متنوعی است. از این دست‌اند: آیا می‌دانید؟ حفاظت از محیط زیست و



طبیعت، در موارد آتش سوزی و زلزله با شماره تلفن ۱۲۵ تماس بگیرید، استفاده صحیح از وسایل بازی در بوستان‌ها، جمع‌آوری صحیح و بموقع زباله، تکمیل جمله‌هایی درباره محیط شهری، نقاشی و ارائه پیشنهادها و دیدگاه‌های کودکان و نوجوانان درخصوص شهرزیبا، و جز اینها.

در این مجله مسابقه قصه نویسی، نقاشی و بهترین پاسخ به سؤالات (ده روز - ده کار نیک شهروندی، معرفی ۵ مورد از فعالیت‌های عمرانی در دست اجرای شهرداری، تصور وضعیت شهر در ۲۰ سال آینده، توصیف شهر آمل به شهروندان خارجی، راه‌ها و روش‌های مشارکت با شهرداری و نظایر اینها)، نیز همراه با جایزه برای کودکان و نوجوانان در نظر گرفته شده است.

## همایش ملی جوانان در الیگودرز

شورای اسلامی شهر و شهرداری الیگودرز، با همکاری کانون جوانان «پارس فرهنگ»، به منظور جلب مشارکت مردمی و آگاهی از دیدگاه‌های

اجرائی شهروندان و به ویژه جوانان در فاصله سنی ۱۳ تا ۳۵ سال، همایش ملی جوانان و مسئله‌شناسی فرهنگ شهروندی را برگزار کرد.

در این همایش از علاقه‌مندان دعوت شده بود تا آثار خود را در سه بخش مقالات، اثر پژوهشی و کاریکاتور، و همچنین پاسخ به چند سؤال با موضوعاتی از این قبیل به دبیرخانه همایش ارسال دارند: نقش و جایگاه شورای

اسلامی شهر در مدیریت شهری، به ویژه شهر الیگودرز؛ فرهنگ شهروندی (حقوق و وظایف مقابل شهروندان)؛ شهر سالم و ویژگی‌های آن؛ راهکارها و موانع مشارکت جوانان در مدیریت شهری؛ پیشینه مدنیت و شهرنشینی در تمدن ایران اسلامی؛ امور مهندسی شهری؛ شهرسازی و معماری و راهکارها و موانع مشارکت جوانان در امور زیست محیطی؛ اگر شما شهردار بودید

چه می کردید؟؛ آزمون تستی فرهنگ شهروندی با موضوع قدمت در پیشینه شهری الیگودرز، اطلاعات عمومی و جز اینها.

## احداث دهکده‌های گردشگری در گیلان و مازندران

پنج دهکده گردشگری ساحلی با مشارکت بخش خصوصی در شهرهای مختلف استان گیلان، و یک دهکده گردشگری با مشارکت شرکت‌های کانادایی و با همکاری سازمان همیاری

گفتنی است این همایش به مناسبت هفته پژوهش - اواخر تیر ماه ۱۳۸۲ - برگزار شد. مسئولان همایش مذکور ضمن تقدیر از کلیه شرکت کنندگان حاضر، با

شهرداری‌های استان مازندران، احداث می‌شود. «کیمیا تنها»، رئیس گروه بودجه امور اجتماعی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گیلان، در این زمینه گفت: «این دهکده‌های گردشگری که ظرف دو سال آینده ایجاد خواهند شد، پس از آماده‌سازی و ایجاد تأسیسات و امکانات خدماتی و محوطه‌سازی به صورت اجاره به شرط تملیک، به منظور ایجاد اماکن گردشگری و تفریحی در قطعات مختلف به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی واگذار می‌شود.» عادل عفتی، معاون فنی مهندسی سازمان همیاری

نظر هیئت داوران جوایز نفیسی را به آثار برتر اهدا کردند.

شهرداری‌های استان مازندران، نیز در خصوص احداث دهکده گردشگری خاطر نشان کرد: «به منظور حمایت از سرمایه‌گذار خارجی و همچنین تأمین زیرساخت‌های اساسی توسعه پایدار در کشور، سازمان همیاری شهرداری‌های استان مازندران اقدام به واگذاری تعدادی از پروژه‌های عمرانی در استان مازندران به بخش خصوصی کرده‌است.

پروژه‌های احداث دهکده‌های گردشگری، که شرکت‌های کانادایی به انجام خواهند رساند، از همین دست است.»

## گرگان و بهبود محیط شهری

شهرداری گرگان طی چهار سال گذشته براساس نیازهای شهر، سیاستگذاری فعالیت‌های عمرانی شهرداری را در هفت برنامه مجزا به اجرا گذاشت.

برنامه‌ریزی توسعه شهری؛ هدایت و دفع آب‌های سطحی؛ بهبود عبور و مرور و حمل‌ونقل شهری؛ ایجاد تأسیسات حفاظتی شهرها؛ بهبود محیط شهری؛ ایجاد اماکن و فضاهای ورزشی، فرهنگی، توریستی؛ و ایجاد تأسیسات و تسهیلات شهری عناوین برنامه‌های شهرداری گرگان است. در این میان، عمده‌ترین طرح‌ها و پروژه‌های موفق اینها هستند:

بهره‌برداری از بزرگ‌ترین بازارچه مرغ و ماهی و مواد پروتئینی، احداث و بهره‌برداری از ساختمان جدید سازمان اتوبوسرانی، راه‌اندازی سایت جدید دفن زباله، بهسازی و تعریض ۱۵ دستگاه پل بر روی رودخانه‌های گرگان و احداث ۸ پارک محله‌ای، دیواره‌سازی و کف‌سازی رودخانه‌های گرگان و اجرای ۵۰ پروژه برای هدایت آب‌های سطحی گرگان و جز اینها.

شهرداری گرگان به منظور زیباسازی محیط شهری در نظر دارد به زودی نصب ۶۹۰ تابلوی شناسایی معابر

را در کوچه‌ها و خیابان‌های سطح شهر آغاز کند. افزون بر آن، نصب ۶۰ هزار پلاک آبی برای شناسایی اماکن در ۲۸ گشت پستی و طراحی و ساخت بیش از ۳۰۰ تابلوی هدایت مسیر، گامی دیگر برای زیباسازی فضای شهر گرگان به شمار می‌آید.

گفتنی است روابط عمومی شهرداری گرگان فعالیت‌هایی فرهنگی به منظور برقراری ارتباط مستمر با شهروندان انجام داده‌است، که از آن جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: تهیه و تولید ۴ هزار دقیقه برنامه رادیویی و پخش روزانه آن، ارتباط مستمر با صدای گلستان و پاسخگویی به مشکلات شهروندان، هماهنگی به منظور اعزام شهروندان برای بازدید از پروژه‌های عمرانی و نظارت بر چندین عملیات عمرانی شهر، و راه‌اندازی جمعه بازار کتاب در پارک شهر با هدف ترویج فرهنگ کتابخوانی.



## نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست در تهران

چهارمین نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست با حضور ۲۲۰ شرکت داخلی و هفت شرکت خارجی (آلمان، انگلستان، سوئیس، ژاپن، هلند، ایتالیا، دانمارک) در تیر ماه سال جاری در محل دائمی نمایشگاه بین‌المللی تهران برگزار شد.

در این نمایشگاه که از طرف سازمان حفاظت محیط زیست و با همکاری بیش از ۲۳ وزارتخانه و سازمان داخلی و با هدف اشاعه فرهنگ حفظ محیط زیست، مبادله علوم، اطلاعات و فناوری‌های زیست محیطی برگزار شد، شرکت کنندگان آخرین دستاوردها و فناوری‌های زیست محیطی خود را در زمینه صنایع سبز،

آب و فاضلاب، یافته‌های تکنولوژیک در زمینه اندازه‌گیری آلاینده‌ها و جز اینها به نمایش گذاشتند. انتشارات سازمان «شهرداریها» نیز با حضور در این نمایشگاه به معرفی چهل و چهار عنوان از کتاب‌های منتشر شده این سازمان و ۴۹ شماره ماهنامه شهرداریها پرداخت.

معصومه ابتکار، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، در مراسم اختتامیه چهارمین نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست گفت:

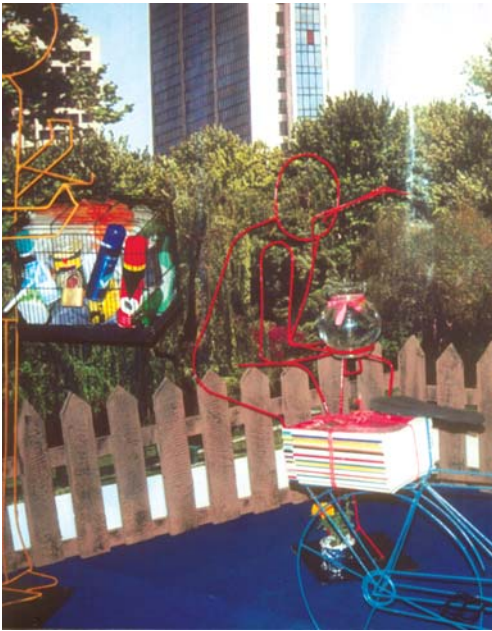
«فناوری‌های زیست محیطی در سال‌های اخیر رشد فراوانی همگام با تحولات علمی در رشته‌های مختلف محیط زیست داشته‌اند. این رشد در واقع تلاش برای پاسخگویی به چالش‌های جدید زیست محیطی در سطح دنیا بوده است. لذا توجه نمایشگاه محیط زیست به فناوری‌های جدید، کارآمد و کم هزینه برای رفع آلودگی‌های زیست محیطی است.»

وی با اشاره به حضور بخش خصوصی و تشکل‌های غیردولتی زیست محیطی در نمایشگاه افزود: «به طور



غرفه انتشارات سازمان شهرداریهای کشور در نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست





«در زمان حاضر، شورای شهر تهران شهرداری را موظف به تهیه لایحه ساماندهی مدیریت محیط زیست شهری کرده است و هم اکنون برنامه‌ریزی‌های لازم به سرعت در حال انجام است. با تشکیل کمیته‌های تخصصی، مسائل زیست محیطی به صورت سیستمی، به دست طیف وسیعی از صاحب‌نظران علمی و مدیران اجرایی تجزیه و تحلیل خواهد شد.»

شهردار تهران درخصوص رویکرد شهرداری تهران به لایحه ساماندهی مدیریت محیط زیست گفت: «رویکرد مورد نظر، جامع‌نگری و یکپارچه کردن فعالیت‌های زیست محیطی مؤلفه‌های درون سازمانی و هماهنگ کردن سیاست‌های برون سازمانی شهرداری در زمینه‌های مختلف آب، هوا و خاک است.»

مسلم در کنار تلاش بخش صنعتی و توسعه‌ای کشور در زمینه زیست محیطی، حضور بخش خصوصی و نگاه مسئولانه این بخش به موضوع محیط زیست و فعالیت‌های اقتصادی، در تداوم سیاست‌های خصوصی‌سازی دولت و با توجه به اصلاحات اقتصادی و ساختاری به عمل آمده در سال‌های گذشته، مهم و درخور توجه است.»

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست همچنین خاطر نشان کرد: «تشکل‌های غیردولتی زیست محیطی با حضور خود در نمایشگاه، ضمن جلب نظر نوجوانان و جوانان علاقه‌مند به مقوله محیط زیست، توانسته‌اند از طریق اطلاع‌رسانی و طرح مباحث مهم محیطی روز نسبت به معرفی فعالیت‌های خود و اشاعه آگاهی‌های عمومی اقدام کنند.»

احمدی نژاد، شهردار تهران، نیز همزمان با برگزاری چهارمین نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست با اعلام اینکه مسائل زیست محیطی تهران در سرلوحه فعالیت‌های مدیریت جدید این شهر قرار دارد، گفت:

## با تصویب هیئت وزیران : اتوبوسرانی شهری غیر دولتی می‌شود

هیئت وزیران در جلسه اردیبهشت ماه بنا به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور آیین نامه اجرایی ماده ۱۰۱ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت را تصویب کرد.

به استناد ماده ۱۰۱ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۱، با هدف بهبود شرایط حمل‌ونقل شهری و کاستن از آلودگی هوای شهر بامشارکت شهرداری‌ها، مقرر گردید که مؤسسات

اتوبوسرانی شهری به صورت شرکت‌های تعاونی و خصوصی تأسیس شوند و از نظر رفت و آمد و سایر مقررات تسهیلات و امتیازات شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی موجود استفاده کنند.



بنابراین، به منظور توسعه و بهره‌وری بیشتر حمل‌ونقل شهری، براساس موافقت‌نامه‌ای که از طریق وزارت کشور و وزارت تعاون با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مبادله می‌شود، از محل اعتبار پیش‌بینی شده در قوانین بودجه سنواتی، برای خرید خودرو جمعی (اتوبوس)، وام و یارانه سود تسهیلات به شرکت‌ها و سازمان‌های بخش خصوصی و تعاونی پرداخت می‌شود.

شایان ذکر است که بخش‌های خصوصی و تعاونی طرف قرارداد مکلف‌اند با ارائه خدمات مناسب (کمی و کیفی)، زیر نظر شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی و سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی شهرها، کمک‌های دریافتی را به تدریج و با احتساب یارانه حمل‌مسافر طی دوره زمانی معین مستهلک کنند.

## اجرای پروژه‌های عمرانی در سندج

شهرداری سندج در سال جاری اقدامات متعددی را در جهت عمران شهری به انجام رسانده است.

از جمله این اقدامات، می‌توان به اینها اشاره کرد: احداث چهار واحد متل در آیدر، احداث پل عابر پیاده تقاطع‌های فلسطین و ترمینال تهران، بهسازی ورودی‌های ترمینال تهران، تکمیل دیوار خاک‌شناسی، اصلاح میدان ساعت، مرمت و بازسازی حمام شیشه، جمع‌آوری آب‌های سطحی فیض‌آباد و احداث ۶ دستگاه سرویس بهداشتی.

علاوه بر اینها، شهرداری سندج عملیات احداث رامپ کانی دو شمع، اصلاح هندسی میدان ظفریه، تعریض بولوار پاسداران و کمربندی بهشت محمدی، جابه‌جایی و نصب دیوار بازارچه از خیابان نمکی به ترمینال تهران، اصلاح و بازسازی میدان کوهنورد و جدول‌گذاری خیابان قائم مقام را به مراحل تکمیل نزدیک ساخته است.

دیگر پروژه‌های عمرانی شهرداری سندج عبارتند از: احداث موزه حیات وحش در آیدر، احداث رامپ تپه حسینیه، احداث ۲ باب مهمانسرای اداره برق، احداث کتابخانه شهرداری مرکزی، اصلاح زیرپل مردوخ، ایجاد میدان شهرداری، جدول‌گذاری بولوار دانشگاه کردستان، و احداث پل بهادران.



بازسازی حمام قدیمی شیشه در سندج و احداث فرهنگسرا در آن

# پاکسازی سواحل دریای مازندران با مشارکت دانشجویان

پاکسازی سواحل دریای مازندران طی طرح مشترک وزارت علوم، نیروی انتظامی، سازمان ملی جوانان، استانداری مازندران و سازمان حفاظت محیط زیست، به نام طرح ملی سبزی در سبزی، به اجرا در آمد.

طرح ملی سبزی در سبزی که با مشارکت ۳ هزار دانشجوی داوطلب از ۴۸ دانشگاه کشور صورت گرفت، اهدافی از این دست را در خود داشته است: بهره‌گیری از اوقات فراغت دانشجویان، ترویج فرهنگ حفاظت از محیط زیست، با محوریت اصلی فرهنگ‌سازی میان

گردشگران و شهروندان ساکن استان مازندران. در این طرح دانشجویان به مدت یک ماه - از ۲۹ تیر الی ۲۹ مرداد ماه - روزانه بین ۴ الی ۶ ساعت مشغول بهسازی محیط زیست در محدوده پارک‌های جنگلی، جاده‌ها و سواحل آزاد استان بودند.

حبیب... اسماعیلی، مدیر اجرایی طرح ملی سبزی در سبزی، در این زمینه اظهار داشت:

«سه هزار دانشجوی داوطلب در قالب ۱۰ گروه دانشجویی در دو شهر بابلسر و نوشهر، در مساحتی حدود ۲۳۰ کیلومتر، به فعالیت پرداختند.» وی افزود: «در طرح پاکسازی مناطق آلوده و جمع‌آوری زباله تمام نکات ایمنی برای دانشجویان در نظر گرفته شده بود و دانشجویان در مناطقی که آلوده به مواد صنعتی و یا انباشت زباله‌های صنعتی بودند وارد نمی‌شدند.» گفتنی است سالانه ۸ میلیون مسافر راهی استان مازندران می‌شوند و روزانه ۱۰۰۰ تن زباله در طبیعت



نازیبا، قرار گرفتن در ارتفاع زیاد و کاهش امنیت لازم برای مراجعه کنندگان، جمع‌آوری و ساماندهی شدند.» وی افزایش تابلوهای تبلیغاتی و استفاده از تبلیغات بر روی حفاظ پل‌های عابر پیاده و جایگاه اتوبوس‌های شرکت واحد را از برنامه‌های آتی سازمان عنوان کرد و افزود: «تاکنون در ۳۰ نقطه شهر، طرح نصب ساعت در چهار راهها جانمایی و اجرا شده است. به علاوه، جمع‌آوری تابلوی پزشکان بیمارستان شهید بهشتی در حاشیه رودخانه، که جلوه نازیبایی را در منطقه بوجود آورده بود، از دیگر برنامه‌های ستاد بوده است.»

گفتنی است این ستاد در زمینه زیباسازی و گسترش فعالیت‌های تبلیغاتی، طرح‌هایی را در دست اجرا دارد که از آن جمله‌اند: استفاده از داربست‌های همشکل و زیبا برای پلاکاردهای موقت و استفاده بهینه از فضای موجود در پشت تابلوهای راهنمای شهری موجود در چهار راه‌های اصلی شهر.



## ساماندهی تابلوی پزشکان در اصفهان

ستاد ساماندهی تابلوهای شهری سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان، اقدام به شناسایی و ساماندهی تابلوهای فرسوده، غیراصولی و پلاکاردهای غیرمجاز کرده است.

این ستاد که فعالیت خود را از سال ۸۱ آغاز کرده، تاکنون بیش از ۱۴۰۰ تابلو و پلاکارد غیرمجاز و خلاف، ۷۰۰۰ مترمربع تابلوی تبلیغی تجاری و ۱۵۰ هزار تابلوی صنفی را در سطح شهر شناسایی و ساماندهی کرده است.

جاسم بهادر، مدیر ستاد مذکور، در این باره چنین گفت: «بیش از ۳۰۰ قطعه از تابلوهای فرسوده و غیراصولی پزشکان خیابان آمادگاه به دلیل ایجاد فضای

قطعات بتنی خواهد کرد که با احداث این کارخانه، ضمن بهره‌برداری از محصولات بتنی با کیفیت بالا، برای شهرداری‌های مذکور، صرفه‌جویی زیادی خواهد شد و در صورت مازاد بودن محصولات یک منبع درآمد برای شهرداری خواهد بود.

از سویی دیگر، شهرداری خوی اقدام به مسیرگشایی کمربندی خوی، که به مدت ۸ سال متوقف شده بوده کرده است. این شهرداری همچنین به منظور ایجاد وسعت دید برای رانندگان و بهبود ترافیک، گلکاری و سنگفرش ۱۶ جزیره (فضای سبز واقع در سه راهی خیابان‌های شهر) را در دستور کار خود دارد.

واحد خدمات شهری شهرداری خوی نیز امسال با

تدوین اساسنامه سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی به وسیله شهرداری، اشاره شده است.

شهرداری خوی در ۹ ماهه اول سال جاری ۲۸ طرح عمرانی شهری را در زمینه‌های زیرسازی، مسیرگشایی، پل‌سازی، احداث میدان و جدول‌گذاری به اجرا در آورده است. مسیرگشایی خیابان ۱۱ متری صابونچی، خیابان ۲۰ متری ربط، ادامه بولوار ولایت فقیه، ایجاد بولوار زینورداران و احداث میدان امام صادق (ع) از طرح‌های به بهره‌برداری رسیده شهرداری خوی است.

افزون بر اینها، این شهرداری با مشارکت شهرداری‌های سلماس، فیروزق، قره‌ضیال‌الدین، تازه‌شهر ایواغلی در سال جاری اقدام به تأسیس کارخانه تولید

## شهرداری خوی و مشارکت شهروندان

شهرداری خوی با تهیه اعلامیه‌هایی مبنی بر مشارکت همگانی شهروندان در داشتن شهری زیبا، اقدام به چاپ هفت عنوان راهنمای همشهری (قانون ماده صد شهرداری، کمیسیون حل اختلاف صدور پایان کار و مانند اینها) و همچنین نشریه‌ای داخلی کرده است. در نشریه داخلی روابط عمومی شهرداری خوی - با نام «شهرما، دارالصفاء» - به افزودن واحد زیباسازی آمار و اطلاعات شهری، و همچنین تهیه و



طرح دیوار سبز بین مزار شهدا و کوی ولی عصر، اقدام دیگر شهرداری خوی است. در اجرای این طرح ۱۲۰۰ اصله درخت در مسیری به طول ۱۲۰۰ متر و در چهار ردیف از نوع کاج، افاقیا، سرو نقره‌ای و بید مجنون کاشته شده است.

علاوه بر اینها، شهرداری خوی با تکثیر و تولید بذر، گل و نهال در تأسیسات گلخانه‌ای و نهالستان شهرداری اداره فضای سبز را تا سقف ۹۰ درصد به خود کفایی رسانده است و هم اکنون واحد فضای سبز شهرداری خوی در نظر دارد شبکه‌ی آبیاری فضای سبز را مستقل سازد. گفتنی است، شهرداری خوی با تولید و تکثیر ۵۰۰ هزار اصله از انواع درخت و درختچه به توزیع رایگان آن بین شهروندان خواهد پرداخت.

اساسی در سیستم جمع‌آوری حمل زباله، سرعت و راندمان جمع‌آوری زباله از سطح شهر را بهبود بخشیده است.

خریداری دو تریلی حمل زباله و احداث سکوی بارگیری زباله در بخش تأسیسات شهرداری با ایجاد تغییرات

## اولین نمایشگاه بین‌المللی ایمنی محیط کار و زندگی برگزار شد

همه ساله حوادث گوناگونی در شهرهای مختلف روی می‌دهد که ناشی از عدم رعایت اصول ایمنی و استفاده از سیستم‌های حفاظتی است، و در نهایت ضرر و زیان‌هایی را متوجه محیط زیست و جامعه می‌سازد. بنابراین، در مسیر رشد و ارتقای صنعت‌های مختلف در هر شهر، در نظر گرفتن فاکتورهای حفاظتی و ایجاد ایمنی بیشتر، امری ضروری تلقی می‌گردد.

به همین منظور، اولین نمایشگاه بین‌المللی و تخصصی «حفاظت و ایمنی محیط کار و زندگی» با هدف ترویج فرهنگ ایمنی و خود امدادی، با حضور ۵ شرکت خارجی، ۵۰ شرکت داخلی و سازمان‌های مسئول، به همت شرکت «سامان، تدبیر، توسعه (ست)» در تیر ماه سال جاری در محل دائمی نمایشگاه بین‌المللی تهران برگزار شد.

این مراسم با حضور توفیقی معاون برنامه‌ریزی و آموزش سازمان امداد و نجات هلال احمر، قاسمی رئیس مرکز تحقیقات و تعلیمات بهداشت و امور ایمنی وزارت کشور، و صحرایی دبیر کل جمعیت هلال احمر برگزار شد. ابتدا رئیس مرکز تحقیقات و تعلیمات بهداشت وزارت کار و امور اجتماعی توزیع سریع پیشگیری و ایمنی را به عنوان شاخص عدالت اجتماعی برشمرد. قاسمی سپس تصریح کرد: «در سال گذشته به طور متوسط ۱۴ هزار

آموزش‌های عمومی به منظور بالا بردن سطح فرهنگ ایمنی در خانواده‌ها تشکیل شده است.» در پایان، صحرایی در سخنانی ضمن اشاره به تأثیرات فراوان برپایی چنین نمایشگاه‌هایی در ترویج فرهنگ ایمنی، بیان داشت: «به منظور ترویج این فرهنگ باید در گام اول مخاطبان را تفکیک کرد و برای هر یک،

حادثه ناشی از کار در کشور اتفاق افتاد که متوسط هزینه‌ای که در برداشت حدود ۱۰۰ میلیون ریال بود. البته خوشبختانه از سال ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۰، پنج هزار حادثه از این گونه حوادث کاهش یافته است.»

وی ضمن توجه به ازدیاد جمعیت در جامعه، یکی از دغدغه‌های ناشی از این امر را وجود سیستم‌های حفاظتی غیراستاندارد در بازار دانست و افزود: «بر این اساس، مرکز تحقیقات و تعلیمات بهداشت وزارت کار و امور اجتماعی اقدام‌هایی را به مرحله اجرا گذاشته است؛ از جمله اینکه این مرکز به آزمایش تمامی دستگاه‌های مورد نیاز مراکز کاری می‌پردازد، و وسایل حفاظت فردی را نیز خریداری و آزمایش مجدد می‌کند. گفتنی است مرکز مذکور همچنین اقدام به ایجاد فرهنگسراهای ایمنی و بهداشت کار در برخی مناطق کشور کرده است.»

وی در ادامه افزود: «بیشترین میزان خسارت‌ها در دو مقوله سیل و زلزله، در قاره آسیا اتفاق می‌افتد. همچنین از ۴۰ مورد بلایای طبیعی موجود، ۳ مورد در ایران به ثبت رسیده است. از این رو، ما بایستی دارای امکانات و تجهیزات و مراکز تحقیقاتی برای کنترل، هدایت و برخورد فعالانه با این مسائل باشیم. خوشبختانه کشور ما یکی از ۵ کشور شناخته شده در سطح جهان است که واکنش سریعی در مقابله با بلایای طبیعی نشان می‌دهد. لذا این واکنش و امداد رسانی زمانی کامل خواهد شد که با وسایل پیشرفته‌ای که به دست متخصصان این امر ساخته می‌شوند، تجهیز گردد.»

وی ارتقای فرهنگ ایمنی در جامعه را یکی از مهم‌ترین محورهای مورد توجه در بخش آموزش کشور برشمرد و گفت: «به لحاظ ارتقای این فرهنگ، تربیت امدادگر در هر خانواده ضرورت دارد. از این رو، کمیته آموزش در مرکز تحقیقات و تعلیمات بهداشت وزارت کار و امور اجتماعی

**The 1<sup>st</sup> Specialized Environment Safety and Protection Exhibition (IRAN SAPRO 2003)**

**اولین نمایشگاه تخصصی حفاظت و ایمنی محیط کار و زندگی**

تاریخ برگزاری: ۲۳ - ۲۸ تیر ماه ۱۳۸۲  
 ۱۴ - ۱۹ تیر ۲۰۰۳  
 مکان: محل دائمی نمایشگاه بین‌المللی تهران  
 سالن ۶  
 برگزار کننده: شرکت سامان، تدبیر، توسعه (ست) - تهران

برنامه‌ریزی خاصی در نظر گرفت. همچنین جلب توجه مسئولان بخش‌های مختلف که با مقوله ایمنی ارتباط دارند، از دیگر اقدام‌های ترویج این فرهنگ است.»

موسوی، مدیر روابط عمومی شرکت علائم‌راهنمایی و فنی ایران (عرف ایران) - متعلق به شهرداری تهران - نیز ضرورت برپایی چنین نمایشگاه‌هایی را اهمیت به مسائل ایمنی برشمرد و تلاش شرکت‌های حضور یافته در

نمایشگاه را در جهت نمایاندن ایمنی و حفاظت دانست. وی به تشریح فعالیت‌های این شرکت پرداخت و گفت: «فعالیت ما در زمینه ایمن‌سازی معابر است که شامل خط کشی معابر، طراحی و ساخت تابلوهای راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ایمنی همچون سرعت گیر، خطر نما و انواع تابلوهای هشدار، اخباری و اطلاعاتی، تابلوهای کارگاهی و تابلوهای زیباسازی می‌گردد.»

شرکت پویا تجارت پارس نیز با حضور در اولین نمایشگاه حفاظت و ایمنی محیط کار و زندگی، به معرفی کالاهای ترافیکی خود، که برای اولین بار طبق استانداردهای جهانی در ایران عرضه می‌شوند، پرداخت. برخی از این کالاها عبارتند از مخروط ترافیکی، نورهای ایمنی یا هشدار و جداکننده‌های پلاستیکی.

## اعطای درجه و لباس یکسان به پرسنل آتش نشانی‌های کشور

پرسنل آتش نشانی‌های کشور تا پایان سال ۱۳۸۲ از لباس یکسان استفاده خواهند کرد.

ناصر حاج محمدی، مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور، در بازدید از سازمان آتش نشانی آمل با اعلام این خبر گفت: «اعطای درجه و لباس تشریفات نیروهای سازمان‌ها و ادارات آتش نشانی و

خدمات ایمنی به تصویب کمیته قانونی ذی‌ربط و مقام عالی وزارت کشور رسیده است و به زودی برای اجرا به کلیه شهرداری‌ها ابلاغ خواهد شد.»

وی در ادامه افزود: «با استفاده از درجه و لباس یکسان در سیستم اداری و عملیاتی آتش نشانی‌های کشور، نظم و انضباط هر چه بیشتری در این سیستم به وجود خواهد آمد.»

مدیر کل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌های کشور افزود: «به زودی ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور براساس طرح جامع امداد و نجات کشور، که به تصویب مجلس شورای اسلام رسیده است، در دفتر خدمات عمومی راه‌اندازی خواهد شد.»

## طرح تفکیک زباله از مبدأ در تبریز

به منظور ترویج فرهنگ صحیح دفع زباله در بین شهروندان و نیز ساماندهی وضعیت جمع‌آوری مواد قابل بازیافت، طرح تفکیک زباله از مبدأ به زودی در تبریز اجرا می‌شود.

اکبری، سرپرست معاونت خدمات شهری تبریز با اشاره به اینکه این طرح از شهرک رشدیه آغاز می‌شود، گفت: «این طرح در دو فاز بسترسازی فرهنگی و اجرا مطرح است. در فاز نخست که دو هفته به طول خواهد انجامید شهروندان از طریق آموزش چهره به چهره در جریان ویژگی‌های مثبت اجرای طرح و نیز چگونگی تفکیک زباله‌های خشک و تر و همکاری با نیروهای خدمات شهری قرار می‌گیرند.

فاز بعدی طرح نیز با به کارگیری کیسه‌های پلاستیکی در محوطه شهرک آغاز خواهد شد.»

مدیر عامل شرکت کود آلی درخصوص جزئیات اجرای این طرح گفت: «براساس نظرسنجی‌های به عمل آمده در سطح شهرک رشدیه، نود درصد شهروندان این شهرک به شروع طرح از این شهرک رأی مثبت داده‌اند. به همین منظور کیسه‌های پلاستیکی در سه رنگ مجزا تهیه شد، که کیسه‌های سیاه رنگ برای پسماندهای تر، کیسه‌های سبز برای زباله‌های خشک

نظیر کاغذ، پلاستیک و شیشه و فلزات و جز آن، و کیسه‌های زرد برای جمع‌آوری نان خشک مورد استفاده قرار خواهد گرفت.»

وی افزود: «به علاوه، با توجه به افزایش استفاده از

ظروف یکبار مصرف موسوم به «پیت» در صنایع بسته‌بندی، ظروف ویژه‌ای در محوطه شهرک برای جمع‌آوری این گونه زباله‌ها تعبیه خواهد شد.»



## تلاش شورای شهر پلدشت در جلب مشارکت شهروندان

تصویب بیمه همگانی شهروندان در قبال حوادث ناشی از عملیات عمرانی و امور شهری

تشکیل اولین جلسه این هیئت، و خرید یک دستگاه کمپرسی ۱۹۲۴ صفر کیلومتر برای شهرداری اشاره کرد.

همچنین شورای شهر پلدشت در نظر دارد که در سال آتی نقش مشارکتی شهروندان را در ارائه طرح‌ها و پیشنهادهای شهری بیشتر سازد.

شهرداری، تصویب پرداخت بخشی از هزینه چاپ کتاب «پلدشت در یک نگاه»، همایش توانمندی‌های علمی منطقه پلدشت، و نظایر اینها از جمله اقدامات شورای شهر پلدشت در سال گذشته بوده است.

از دیگر اقدامات مهم این شورای شهر می‌توان به تخفیف هزینه‌های عوارض شهرداری برای مستمندان و نیازمندان، تثبیت عوارض سال ۱۳۸۰ بدون افزایش، واگذاری امور گورستان و غسلخانه به هیئت امناء

## پارکینگ

### طبقاتی

### در یزد

پارکینگ طبقاتی خیابان مسجد ملا اسماعیل یزد، با هدف کاهش ترافیک خیابان قیام و سرویس دهی به نمازگزاران نماز جمعه و کسبه محل، به

بهره برداری رسید.

این پارکینگ با عرصه ۲۵۰۰ متر و زیربنای ۶۵۰۰ متر مربع در سه طبقه قابلیت پارک خودرو در چهار کف‌را داراست و ظرفیت نهایی پارک در آن به ۲۸۰ دستگاه خودرو می‌رسد.

گفتنی است وجود فضای پارک برای موتور سیکلت، محل مخصوص پارک برای معلولان، سیستم‌های دوربین مداربسته با کنترل کامپیوتری، پیچ در تمام طبقات و اطفای حریق، از جمله ویژگی‌های این پروژه به شمار می‌آید.



نمای داخلی یکی از طبقات پارکینگ مسجد ملا اسماعیل در یزد

## طرح استحصال بیوگاز در مشهد

پروژه استحصال بیوگاز از زباله‌های آلی، مربوط به سازمان بازیافت شهرداری مشهد، از سوی سازمان بهینه‌سازی سوخت کشور به عنوان پروژه نمونه آزمایشی برگزار شد.

مریم لقمانی، کارشناس سازمان بهینه‌سازی سوخت کشور، در توضیح بیشتر این طرح گفت: «در طرح مورد نظر سالانه یک میلیون و ۸۰۰ هزار متر مکعب گاز تولید خواهد شد که این میزان نیاز حدود ۵۰۰ واحد مسکونی را تأمین می‌کند. همچنین کار مطالعاتی بر روی این پروژه آغاز شده است و سازمان در نظر دارد برای گسترش آن از دانش فنی کارشناسان خارجی نیز استفاده کند.»

سید کمال الدین شاهچراغی، معاون سازمان بازیافت شهرداری مشهد، نیز با اشاره به پیگیری این سازمان در خصوص استفاده از این انرژی، جنبه‌های زیست محیطی این طرح را بسیار مهم دانست و عنوان کرد: «روزانه یکصد تن زباله خانگی تولید شده در شهر مشهد در محل مخصوص این پروژه قابل تخمیر و تولید گاز متان است. به علاوه، باقی مانده تخمیر زباله‌ها نیز به عنوان کودی بسیار مناسب در کشاورزی مورد استفاده خواهد بود.»

دکتر پیتیر موت، متخصص انرژی‌های نو و ممیز مصرف انرژی از کشور سوئد، پس از بازدید از

فعالیت‌های پروژه‌های استحصال گاز سازمان بازیافت شهرداری و محل جدید دفن زباله‌های شهری، با ابراز شگفتی از عملکرد کارشناسان متخصصان ایرانی بر روی این پروژه گفت: «در زمان حاضر گاز تولید شده به هدر می‌رود و چه خوب است که بتوان با نصب تجهیزات از آن برای مصارف محلی استفاده کرد.»

گفتنی است، پروژه استحصال بیوگاز از زباله‌های خانگی مشهد سال گذشته به همت سازمان بازیافت شهرداری به بهره‌برداری رسید و در زمان حاضر گاز تولیدی این پروژه به دلیل فقدان تجهیزات لازم برای استفاده، سوزانده می‌شود.



امیدیه

شهرداری امیدیه در استان خوزستان به خاطر بازسازی سیستم آتش نشانی و ایجاد دومین ایستگاه آتش نشانی، لوح تقدیر دریافت کرد.

بابل

در اجرای هر چه مطلوب تر طرح ساماندهی تابلوهای نامناسب در شهر بابل، شهرداری این شهر ضمن جمع آوری تابلوهای نامناسب، اقدام به موزائیک کاری طرفین پیاده رو و نصب سطل های زباله در مسیر خواهد کرد. همچنین این شهرداری از بازاریان درخواست نصب سایبان های یک شکل را کرده است.

تهران

هیئت وزیران، وزارت راه و ترابری را موظف کرد نسبت به احداث خط اتوبوس ریلی در مسیر تهران - ورامین اقدام کند.

تبریز

شهرداری تبریز به منظور ارائه خدمات فرهنگی به مردم در مجاورت منطقه محروم و پرجمعیت شهر، اقدام به احداث مجتمع علمی - فرهنگی سید محمد حسین مبین کرده است. این مجتمع مشتمل است بر کتابخانه ۲۳۰ نفری، آمفی تئاتر ۲۲۰ نفری، خانه اسباب بازی و احداث خانه فرهنگ با ۱/۵ هکتار فضای سبز.

جوکار

شهرداری جوکار - از توابع همدان - به منظور خدمات رسانی به شهروندان، کلیه شهروندان خود را مشمول طرح بیمه جامع شهری کرده است.

خوی

شهاب الدین اوز اصلانار، شهردار وان (ترکیه)، در دیدار با شهردار خوی در زمینه های گردشگری، توسعه و عمران شهری، فروش آسفالت و قیر از طرف شهرداری خوی، و در مقابل نیز تأمین ماشین آلات خدمات شهری و راه سازی از طرف وان، به گفت و گو پرداختند. در پایان نیز دو شهر خوی و وان خواهر خوانده اعلام شدند.

سنندج

شهرداری سنندج به خاطر اجرای طرح تکریم ارباب رجوع، موفق به دریافت لوح تقدیر شد.

گرگان

همایش یک روزه "پلیس، اصناف و امنیت" با هدف بررسی مسائل امنیتی، اجتماعی و صنفی تاکسی تلفنی های شهر گرگان، در محل سازمان تاکسیرانی این شهر برگزار شد.

قم

به منظور احیا و سازماندهی بافت محدوده مرکزی قم، شهرداری مستقل حرم مطهر حضرت معصومه (س)، با نام «شهرداری معصومیه» ایجاد می شود.

مشهد

در دیدار بنی هاشمی، شهردار جدید مشهد با کاردار سفارت انگلیس، راه های مشارکت انگلیس در پروژه قطار شهری مشهد، ساخت قطعات خودرو و گازسوز کردن خودروها مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

نجف آباد

شهرداری نجف آباد در سال ۱۳۸۸ پروژه های عمرانی مختلفی را تکمیل کرده است. از آن جمله اند پروژه احداث سیل بند شمال شهر ویلا شهر، احداث پارک بزرگ تفریحی گلزار حافظ فیروز آباد، ادامه تکمیل کمربند جنوبی بولوار شهید سردار صالحی، احداث میدان دانشگاه و نصب سرعت گیر در سطح معابر شهری.

یاسوج

همایش مشترک رؤسای شوراهای اسلامی مراکز استان ها و معاونان خدمات شهری شهرداری ها، با شعار «هم اندیشی و اقتدار شوراها، مشارکت و همدلی مردم و ابتکار و نوآوری شهرداری»، در یاسوج برگزار شد.

یزد

ناوگان اتوبوسرانی شهر یزد طی سال گذشته، موفق به افتتاح پارک سوار «شحنه»، و همچنین بهره برداری از ۵۰ دستگاه اتوبوس شده است.

## حاکمیت Governance

در طی دهه ۱۹۹۰، حاکمیت به یکی از واژه‌های محوری علوم اجتماعی انگلیسی زبان، به ویژه در حوزه نظریه سیاسی، علوم سیاسی و جغرافیای انسانی تبدیل شده است. تعریف سنتی این اصطلاح، «عمل یا فرایند حکومت کردن» است. در این تعریف، «حاکمیت» با «حکومت»<sup>(۱)</sup> مترادف است. اما اخیراً در کاربرد متداول دانشگاهی، معمولاً حاکمیت از حکومت متمایز می‌شود. در مورد این اصطلاح، دو کاربرد گسترده را می‌توان تشخیص داد:

کاربرد نخست مربوط به ماهیت سازمان‌هاست. در این کاربرد، حاکمیت به عنوان دخالت طیف گسترده‌ای از نهادها و بازیگران در تولید سیاست‌ها تعریف می‌شود. این طیف شامل سازمان‌های غیردولتی، سازمان‌های دولتی ظاهراً مستقل<sup>(۲)</sup>، شرکت‌های خصوصی، گروه‌های فشار، جنبش‌های اجتماعی و همچنین آن دسته از نهادهای دولتی است که به طور سنتی به عنوان بخش رسمی حکومت تلقی می‌شوند. در این تعریف، «حاکمیت» مقوله‌ای گسترده‌تر از «حکومت» است و حکومت یکی از مؤلفه‌های حاکمیت به شمار می‌آید. این تعریف، تأیید دیر هنگام این نکته است که هماهنگ‌سازی نظام‌های اجتماعی پیچیده و هدایت توسعه جامعه هیچ‌گاه تنها به عهده دولت نبوده، بلکه همواره مستلزم کنش متقابل میان بازیگران دولتی و غیردولتی بوده است. اغلب نویسندگان از این هم‌جلوتر می‌روند و می‌گویند که در فرایند عمومی حاکمیت، اهمیت دولت کاهش یافته است و سازمان‌های غیردولتی نقش نسبتاً مهم‌تری پیدا کرده‌اند.

کاربرد دیگر حاکمیت به ماهیت رابطه میان سازمان‌ها مربوط می‌شود. در این کاربرد، حاکمیت مربوط به شکل ویژه‌ای از همکاری است. برخلاف کنترل از بالا به پایین که در همکاری مبتنی بر سلسله مراتب وجود دارد و همچنین برخلاف رابطه فردی در همکاری درون بازار، حاکمیت مستلزم همکاری از طریق شبکه‌ها و شراکت‌هاست. حاکمیت شامل خود سامان‌دهی<sup>(۳)</sup> روابط بین سازمانی یا شبکه‌های بین سازمانی خود سامان‌بخش<sup>(۴)</sup> است. نویسندگانی که این کاربرد را می‌پذیرند معمولاً به تغییر در ماهیت همکاری در جوامع معاصر، از حکومت (سلسله مراتب) به حاکمیت، اشاره می‌کنند.

رودس<sup>(۵)</sup> از هر دو کاربرد مذکور کمک می‌گیرد و تعریف خود از حاکمیت را با چهار ویژگی برجسته - که در پی می‌آید - بسط می‌دهد:

- وابستگی متقابل میان سازمان‌ها. حاکمیت از حکومت گسترده‌تر است و بازیگران غیردولتی را در بر می‌گیرد. تغییر حدود دولت به معنی آن است که مرز میان بخش‌های دولتی، خصوصی و داوطلب، متغیرتر و مبهم‌تر شده است.

- استمرار کنش متقابل میان اعضای شبکه، به دلیل نیاز به مبادله منابع و مذاکره بر سر اهداف مشترک.

- کنش‌های متقابل بازی گونه، که ریشه در اعتماد دارد و با قواعد بازی که شرکت کنندگان در شبکه در مورد آنها مذاکره می‌کنند و به توافق می‌رسند تنظیم می‌شود.

- درجه بالایی استقلال از دولت. شبکه‌ها در مقابل دولت پاسخگو نیستند بلکه آنها خود سامان‌بخش‌اند. دولت اگر چه موقعیت مسلط را ندارد اما می‌تواند به طور غیرمستقیم و محدود، شبکه‌ها را هدایت کند. حاکمیت در حوزه‌های تحقیق نظری و تجربی به سرعت در حال

گسترش است. در این زمینه به چهار حوزه می‌توان اشاره کرد:

۱- کاربرد نظریه‌های شبکه. نظریه پردازان حاکمیت چند رویکرد متفاوت را نسبت به فهم شبکه‌ها به کمک گرفته‌اند، که از جمله آنهاست رویکرد «شبکه سیاست» رودس و نظریه شبکه - بازیگر.

۲- نهفته‌های پیچیدگی اجتماعی. به عقیده جساپ<sup>(۶)</sup>، کشف اخیر - یعنی حاکمیت - افزایش فراوان پیچیدگی جامعه را کاملاً نشان می‌دهد. این پیچیدگی از تمایز کارکردی رو به رشد قواعد نهادی در جامعه‌های جهانی ناشی می‌شود و حاکی از گسترش و تعمیق وابستگی متقابل سیستمی میان افق‌های مختلف اجتماعی، فضایی و زمانی است. یکی از مفاهیم ضمنی این پیچیدگی، این است که همه اشکال همکاری - از جمله حاکمیت - ممکن است به شکست بینجامد.

۳- تجدید ساختار فضایی حاکمیت. تغییر از حکومت به حاکمیت با توخالی شدن دولت همراه بوده است؛ و این خود یعنی فقدان کارکردهای دولت مرکزی در زمینه‌های:

الف) سایر مقیاس‌های فضایی، نظیر مقیاس فراملی (مانند اتحادیه اروپا) و فروملی (مانند مناطق خودگردان و واحدهای محلی)؛

ب) نهادهای غیردولتی (شرکت‌های خصوصی و سازمان‌های داوطلب).

بسیاری از آثار مربوط به حاکمیت در جغرافیای انسانی، شامل بررسی‌های حاکمیت محلی و شهری و حاکمیت روستایی، بر موضوع تجدید ساختار فضایی متمرکز بوده است.

۴- پیدایش تحقیق تجربی. چنین تحقیقی برای سنجش این ادعاست که همکاری از طریق روابط شبکه‌ای به عنوان ویژگی اصلی زندگی سیاسی و اقتصادی در حال ظهور است.

## □ اختیار تصمیم‌گیری Subsidiarity

منظور از اختیار تصمیم‌گیری، این اصل است که قدرت مرکزی دارای نقش فرعی است و فقط وظایفی را انجام می‌دهد که در سطح پایین‌تر یا سطح محلی به خوبی انجام شدنی نیست. اختیار تصمیم‌گیری هر چند مفهوم تازه‌ای نیست، اما با رشد اهمیت سیاسی اتحادیه اروپا شهرت یافته است. اصل اختیار تصمیم‌گیری به شکل ابتدایی در پیمان پاریس<sup>(۷)</sup> که، جامعه زغال سنگ و فولاد را در سال ۱۹۵۲ تأسیس کرد، وجود داشت. این اصل در پیمان رم در ۱۹۵۶ نیز به طور ضمنی وجود داشت؛ اما در سال ۱۹۸۶ در قانون اروپای واحد<sup>(۸)</sup> با اشاره ویژه به محیط زیست و سیاست زیست محیطی اتحادیه اروپا به روشنی تشریح شد.

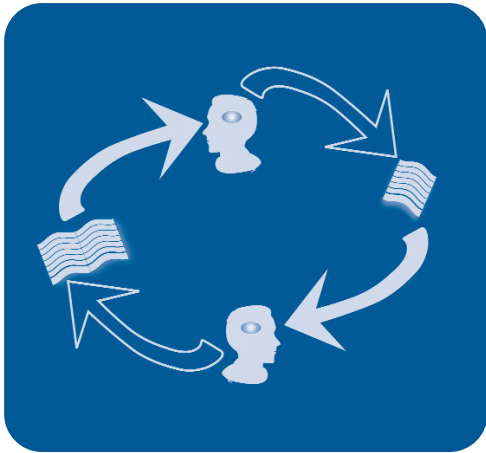
اصل اختیار تصمیم‌گیری از زمان پیمان اتحادیه اروپا در سال ۱۹۹۲ به بعد، با اهمیتی فزاینده به اصل راهنما برای کلیه حوزه‌های تصمیم‌سازی اتحادیه اروپا تبدیل شده است. طبق این اصل، پیش از آنکه هر گونه وظیفه‌ای به طور مرکزی به اتحادیه اروپا واگذار گردد، باید ثابت شود که این امر در هیچ یک از سطوح تصمیم‌گیری در دولت‌های عضو به طور رضایت بخش انجام شدنی نیست. با این وصف، هر گونه واگذاری اختیارات می‌بایست با توجه لازم به هویت ملی و اختیارات منطقه‌ای صورت گیرد. دولت‌های عضو نیز به نوبه خود ملزم‌اند که تحقق اهداف اتحادیه اروپا را، آن گونه که در پیمان اتحادیه اروپا و سایر پیمان‌های تأسیسی آن تدوین شده است، فعالانه تسهیل کنند.

منبع:

Johnston R. J. and others (2001): *The Dictionary of Human Geography*, Blackwell Publishers, USA.

پانویس:

- 1- Government
- 2- Quangos
- 3- Self-organization
- 4- Self-organizing
- 5- Rhodes
- 6- Jessop
- 7- Treaty of Paris
- 8- Single European Act



ماهنامه محترم شهرداریها:

درباره مقاله بخش آموزش تحت عنوان پایانه‌های اتوبوس درون شهری را چگونه طراحی کنیم در ماهنامه شماره ۴۸ لازم است چند نکته یادآوری شود: نویسنده محترم در سومین صفحه مقاله فوق‌الذکر انتهای ستون اول عنوان فرموده‌اند که: «به رغم تداخل کاربری‌های پارک و پایانه در کنار هم، لازم به اشاره است که استقرار پایانه آزادی در مجاورت فضای سبز پارک ملت باعث گردیده تا آلودگی‌های ناشی از توقف اتوبوس‌ها به اندازه بسیار زیادی کاهش یابد»، و در طی مقاله اشاره‌ای به تأثیر منفی این ایستگاه در کنار پارک فرموده‌اند لذا این نگرانی وجود دارد که الگوی نامناسبی که در تهران (پارک شهر) و مشهد (پارک ملت) از نظر استقرار پایانه در مجاورت درب ورودی پارک اصلی شهر به وجود آورده موجب تکرار در شهرهای دیگر شود و لذا به استحضار می‌رساند:

۱- اصولاً محل این ایستگاه بدون در نظر گرفتن ضرورت هماهنگی کاربری‌ها و توجه به تأثیرات متقابل آنها به یکدیگر انتخاب شده و اصلی‌ترین ورودی پارک ملت مشهد را دچار ناهنجاری آلودگی هوا، منظر و صدا نموده است و بدین ترتیب بخش جنوبی پارک دچار مشکل گردیده است.

۲- چون این مشاور مسئولیت طرح بازپیرایی پارک ملت مشهد را به عهده داشته است قبل از اجرای این تصمیم طرح بطور مکتوب با استقرار آن در این محل مخالفت نموده که متأسفانه مورد توجه سازمان ذیربط در مشهد واقع نشده است.

۳- با توجه به آلودگی‌های یاد شده امید است در سایر شهرهای کشور به مکانیابی نامناسب این نمونه توجه نموده و در استقرار پایانه‌های اتوبوسرانی در مجاور کاربری‌های عمومی شهری دقت بیشتری مبذول دارند.

مهندسان مشاور بافت شهر



مخاطبان سرمایه اصلی هر نشریه به شمار می‌روند که به فراخور ویژگی‌های نشریه، گروه‌های مختلفی را در برمی‌گیرند. «ماهنامه شهرداریها» به لحاظ ویژگی‌های آن، طیف وسیعی از مخاطبان را داراست. تحصیلکردگان، متخصصان امور شهری، مدیران و اعضای سازمان‌ها، نهادها و شرکت‌های مرتبط با مدیریت و برنامه‌ریزی شهری و دانشجویان مقاطع مختلف تحصیلی، بیشترین مخاطبان این نشریه را تشکیل می‌دهند.

انعکاس نظر گروه‌های مذکور، هر یک به نحوی نقش مؤثری را در روند تکاملی ماهنامه داشته است، به طوری که در بهبود و کیفیت مطالب، نیازسنجی مسائل مورد بحث، و محورهای مورد تأکید و تبیین سیاست‌های ماهنامه اصلی‌ترین عامل بوده است.

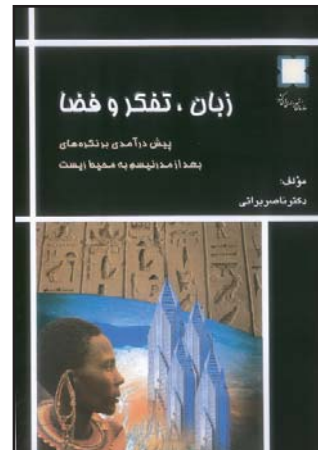
علاوه بر این، گاه یادداشت‌های کوتاهی نیز از سوی خوانندگان گرامی به دفتر ماهنامه می‌رسد که دارای نکات ارزشمندی در نقد و غنای ماهنامه و یا حاوی تجربه‌هایی درخور طرح است. بر این اساس و در جهت گسترش و استحکام بیشتر ارتباط با خوانندگان و انعکاس نظر آنان، ماهنامه «شهرداریها» بر آن است تا پس از چندین شماره گسست، صفحه «با مخاطب» را دوباره - و این بار با سبک و سیاقی جدید - راه‌اندازی کند.

بدین ترتیب از تمامی خوانندگان گرامی درخواست می‌شود نظر، آرا، انتقادات و پیشنهادهای خود را درباره ماهنامه، مسائل و مطالب مطرح شده در آن، و همچنین پرسش‌های خود را درباره مدیریت و برنامه‌ریزی شهری، از طریق نامه یا پست الکترونیکی با ما در میان بگذارند. ماهنامه «شهرداریها» امیدوار است این صفحه کامی دیگر در تعامل فکری بیشتر میان خوانندگان و ماهنامه باشد. بی‌گمان این امر در ارتقای کیفی ماهنامه و انجام وظیفه آن در آموزش و اطلاع‌رسانی بس مؤثر خواهد بود.

در این شماره نظر اظهار شده در مورد یکی از مقاله‌های ماهنامه شماره ۴۸ منعکس شده است.

دبیر تحریریه





نام کتاب: زبان، تفکر و فضا؛ پیش درآمدی بر نگره‌های بعد از مدرنیسم به محیط زیست / نویسنده: دکتر ناصر براتی / ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور / چاپ نخست: ۱۳۸۲ / شمارگان ۲۰۰۰ / نسخه در ۱۱۸ صفحه / بها: ۸۵۰ تومان

انتشارات سازمان شهرداری‌ها، این بار کتابی یکسره متفاوت را از زیر چاپ بیرون داده است که در نگاه نخست پیوند چندانی با مسائل شهری ندارد. اما با نگاهی دقیق‌تر با کتابی روبه‌رو می‌شویم که به مقوله‌های ویژه‌ای در این زمینه پرداخته است. نو بودن عنوان کتاب نویسنده را وا داشته است تا در مقدمه خود پیوند میان واژگان به کار رفته در نام اثر، زبان، تفکر و فضا را توضیح دهد: «... شهر با تمامی شرایط و خصوصیاتش قبل از آنکه ساخته شود و توسعه یابد، یک ایده ذهنی را، به عنوان پایه و بنیاد فکری، با خود داشته است. این ایده ذهنی پس از واقعیت عینی یافتن، خود، تولید کننده و خالق ایده‌های ذهنی جدیدتر خواهد بود. به طوری که در یک مقطع زمانی آنچه ما با آن روبه‌رو هستیم یک ایده عینی است. در این میان زبان و فرهنگ تأثیر غیرقابل انکاری بر این ایده عینی دارند. زبان می‌تواند هم در خلق ایده‌های ذهنی و هم در ساخت واقعیت عینی نقش تعیین کننده بازی کند.»

مؤلف کتاب را با مقدمه‌ای کوتاه آغاز کرده است که پیشگفتار آن در واقع یادداشت ناشر است. این اثر در ۶ فصل، که ۲۷ زیر فصل را در خود گرفته‌اند، تدوین یافته است. فصل‌های ششگانه کتاب عبارتند از: کلیاتی درباره زبان / مروری بر مهم‌ترین نظریه‌های زبان‌شناسی / رابطه بین زبان و فرایند تفکر / زبان و فرهنگ / حوزه معنایی واژگان و محیط / زبان، محیط، فضا و پیوند ساختاری آنها. نویسنده در چهار فصل نخست که نیمی از کتاب را در برمی‌گیرد، به مسائل زبان و زبان‌شناسی، نظریه‌ها و

فرهنگ آن پرداخته و تنها از فصل پنجم به سوی هدف اصلی خیز برداشته است. وی در این باره نیز توضیح می‌دهد «از آنجا که موضوع ارتباط متقابل زبان، تفکر و فضای زیست انسانی، امری کم سابقه است، نگارنده مجبور به بیان مطالب نسبتاً گسترده‌ای در باب زبان و زبان‌شناسی در فصول اولیه بوده است.»

مؤلف هر فصل از کتاب را با یک نتیجه‌گیری و سیاهه‌ای از مراجع و یادداشت‌ها به سامان رسانیده است. نتیجه‌گیری نهایی در پایان آمده که خود دارای مراجع و یادداشت‌های جداگانه‌ای است.

فصل اول با تعاریفی گوناگون درباره زبان آغاز می‌شود و نتیجه آنکه انسان بدون زبان هیچ‌گونه تجربه و درک درست و کاملی از موجودات و وجود نخواهد داشت. از پرکشش‌ترین زیرفصل‌ها «زبان فارسی؛ توانایی‌ها و ضعف‌هاست» که خواندن آن به ویژه برای دانشجویان ضروری است.

فصل دوم با موضوع درهم تنیدگی زبان و تفکر آغاز می‌شود. نویسنده به گفته چامسکی استناد می‌کند که «با آگاهی از ماهیت زبان [در هر جامعه‌ای] می‌توان به شناخت ذهن انسان راه یافت». در این فصل تکامل زبان و اندیشه در سه مرحله «تکامل فرد»، «تکامل جامعه یا قوم» و «تیین ارتباط تفکر و زبان از بعد علم و فرایندهای علمی» بررسی شده است. (ص ۲۸)

فصل سوم با انتقادی از روش دکارتی آغاز می‌شود و در نتیجه‌گیری از فصل بیان می‌دارد که «امروزه جدایی بین واژگان و اندیشه امری مردود محسوب می‌شود؛ زیرا تفکر بدون زبان و زبان بدون تفکر امری موهوم و خیالی است.

مؤلف در فصل چهارم به مقوله‌های زبان و فرهنگ می‌پردازد و آنها را نماد چگونگی تطبیق انسان با محیط زندگی‌اش برمی‌شمارد (ص ۳۸). سپس فرهنگ را از زبان گودناف تعریف می‌کند. در پی آن نیز این جمله درخشان را از زبان ناصر ایرانی نقل می‌کند: «توسعه نیافتگی فکری و عملی [به احتمال قوی این واژه باید علمی باشد] یک قوم به عقب ماندگی زبان آن قوم از قافله جوامع توسعه یافته منجر می‌شود. زبان با گویشگران خود به اوج عزت یا حضيض ذلت می‌رسد.» این گفته خود آزریری برای فارسی زبانان است (ص ۴۱)؛ و سپس دو کشور ژاپن و هند را برای این مورد نمونه می‌آورد.

در فصل پایانی که پیوند نزدیک‌تری با پژوهش‌های شهرشناسی دارد، به پیوند ساختاری سه عامل زبان، محیط و فضا پرداخته است.

نخست محیط را به دو دسته جغرافیایی و رفتاری بخش بندی کرده و با نگاهی یکسو نگرانه محیط جغرافیایی را بخشی از محیط رفتاری قلمداد کرده است! سپس در زیر فصل «نظام عصبی انسان و فرایند ادراک محیط» به فرایند فهم انسان از محیط پرداخته و دو مفهوم «ادراک» و «شناخت» را درهم تنیده و مرتبط دانسته است. در نظریه

«ادراک دوگانه» ادراک را فرایندی پیچیده از تعامل اطلاعات تصویری و اطلاعات زبانی (معانی) و تطبیق دو سویه آنها دانسته است. در زیر فصل «فضا، زبان و نسبیّت» نویسنده یکسره به عرصه‌های شهرسازی و معماری گام می‌نهد و به مفهوم فضا می‌رسد و به جنبه‌ای ویژه از فضا، یعنی فضای زیست انسان می‌پردازد. سپس یکی از تازه‌ترین بعدهای آن - یعنی ارتباط میان زبان و فضا - را بررسی می‌کند. در زیر فصل زبان و نقش آن در فرایند ادراک، موجودات از نظر فضایی به دو گروه تقسیم می‌شوند: موجوداتی که واجد جنبه‌ها و خصوصیات فضایی‌اند [که همان اسم‌های ذات به لحاظ دستوری‌اند] و گروه دیگر که این خصوصیات را ندارند [اسم‌های معنی‌اند] (ص ۶۳).

در زیر فصل «تفاوت بین زبان‌ها در ادراک محیط و فضا»، به زبان درونی فضا می‌پردازد که در آن «انسان، در هر جامعه‌ای، برای برقراری ارتباط متقابل با محیط و انسان‌های اطراف خود مجبور به کسب دانش زبانی درباره فضا و نحوه استقرار اشیا در آن است» و نمونه‌هایی ساده و روشن از دو زبان انگلیسی و فارسی را به دست می‌دهد. مؤلف زبان واحد در میان جوامع و اقوام را دلیل تشابه الگوهای رفتاری، نظام ارزشی، مسکن و معماری دانسته است و قطع ارتباط متقابل بین زبان‌ها و گویش‌های بومی ایران با سامان فضایی زیستگاه‌های محلی و بومی را به آن پیوند داده است.

در زیر بخش «آزمونی بوم شناسانه در چارچوب زبان و محیط‌های متفاوت»، مؤلف صحبت از یک مکان را نقشه شناختی [یا شناخت نگر] (Cognitiveplan) مربوط به آن می‌داند که خصوصیات بصری، عملکرد و مقیاس فضایی را در برمی‌گیرد و به مفهوم «سایه» در فارسی و انگلیسی پرداخته و ارزش بوم شناختی هر یک را با توجه به تابستان‌های پر آفتاب ایران و هوای پُر ابر انگلیس، در ایجاد مفهوم ذهنی در باشندگان این دو سرزمین نشان داده و از دو تصویر استفاده کرده است.

مؤلف در سرتاسر کتاب کوشیده است تا از زبانی ساده و روان برای بیان مفاهیم سود جوید که موفق نیز هست؛ و گاه از واژگانی نوتر مانند گویشگران [= گویندگان زبان] سود جسته است که ستودنی است.

مؤلف برای تدوین این اثر از ۳۰ منبع فارسی و ۲۹ پایه نگاشته انگلیسی بهره گرفته است که سیاهه‌ای از آنها را در پایان کتاب آورده.

از کاستی‌های این اثر، که ضرورتی برای هر کتاب پژوهشی است، نداشتن نمایه نام کسان (در این کتاب) است تا هر خواننده یا پژوهشگری برای جستن نام مثلاً «چامسکی» ناگزیر به مرور سراندر پای کتاب نشود. نداشتن واژه‌نامه‌ای کوتاه نیز از کاستی‌های دیگر است تا خواننده مثلاً بداند که مؤلف برای واژه Productivity برابر نهاده «زبایی» را به جای بارآوری و بازدهی به کار گرفته است. می‌ماند پاره‌های خطاهای چاپی، که چشم پوشیدنی است.

# Contents

<b>Note</b>	<b>4</b>
<b>Special Report</b>	
-The Article 136 in The Coil of Planning Inability or Performing Postpond/ M.Zokaie	<b>5</b>
<b>Idea &amp; Research</b>	
-Pedestrian Way and Reducing Air pollution / F. Qaraie	<b>10</b>
-The Article 136, Execution, Challenges and Out looks / F. Doulatabadi	<b>15</b>
<b>Legal Counsellor / Sh. Nazarpour Dialogue</b>	<b>18</b>
<b>Administrative and Financial Counsellor / J. Rezaie</b>	<b>21</b>
<b>Municipalities According to Documents</b>	<b>24</b>
<b>Urban Law</b>	
-Surveying of Municipalities Legal Duties / T. Heydariya	<b>26</b>
<b>Mayor's View</b>	
-Lar a City on The Two Sides of a Fault / Interview with M.R.Talebun the Mayor of Lar	<b>30</b>
<b>Dialogue</b>	
- Waste Management at a New Glance/ Interview With M.A. Abdoli	<b>33</b>
<b>Councils and Participation</b>	
-Councils and Execution Cycle of The Article 136 / A. Torabi	<b>37</b>
<b>The ABC of City / Let's know The City Commissions / M. Barabadi</b>	<b>38</b>
<b>The World's Experiences</b>	
-Local Government and Adminstering Cities in Turkey / Trans. T. Galestun.	<b>40</b>
-Buenos Aires, Another Paris in Latin America / Trans. M. Mousavie	<b>45</b>
- Earthquake, Prevention and Struggle in Los Angels Experience / Trans. M. Dehqun	<b>49</b>
<b>World's Cities and Municipalities</b>	<b>53</b>
<b>Plan and City</b>	
- Ordering of Pusdarun Boulevard in Sanandaj / M. H. Bouchani	<b>58</b>
<b>Instruction</b>	
-Methods for Controlling of Traffic Noise / R. Qousec and H. Mehravarun	<b>66</b>
- A Review on Founding of Municipalities in Iran / A. Ja'farzade	<b>72</b>
<b>Point of View</b>	
-Planning for Reducing of Earthquake Disaster in Megalopolises / M. Asgari	<b>77</b>
- Necessity of Structural Changing in Municipalities / M. Mohannaie	<b>80</b>
<b>Research Selection</b>	
-Explaining The Role and Status of Government in Developing of Urban and Urbanization in Iran	<b>82</b>
<b>News Reports</b>	
- Security For Cities against The Earthquake	<b>86</b>
<b>Brief News</b>	<b>103</b>
<b>Glance at Cities/ Omidie, Babol, Tehran Tabriz, Joukur,...</b>	<b>110</b>
<b>Urban Terminology/ N. Barakpoor</b>	<b>111</b>
<b>Letters</b>	<b>112</b>
<b>New Publication / A. Jalali</b>	<b>113</b>