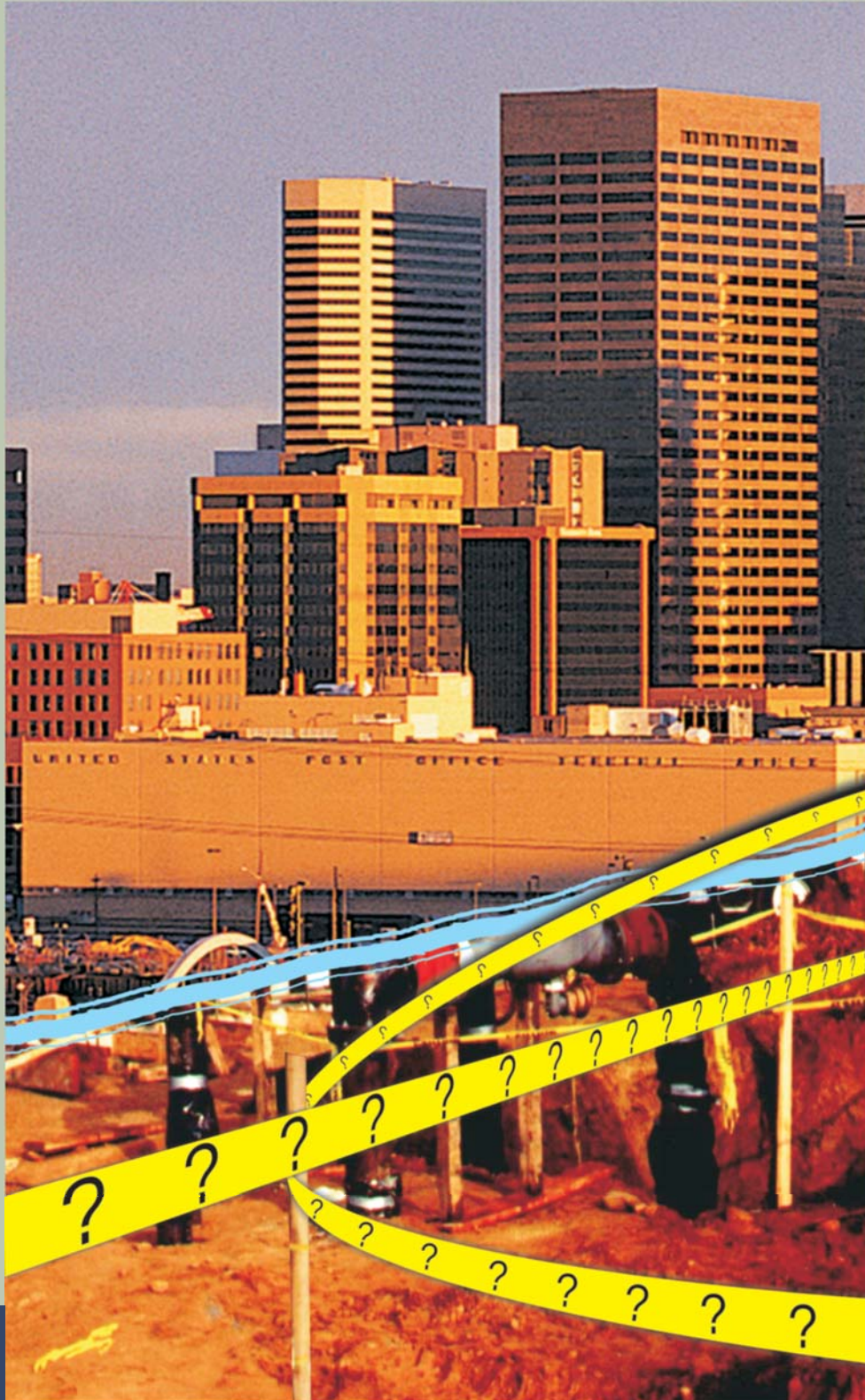


شماره ۵۷

ماهانامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی
 برنامه ریزی و مدیریت شهری
 دوره جدید - سال پنجم - شماره ۵۷ - بهمن ۱۳۸۲
 ۱۲۰ صفحه - ۵۰۰۰ ریال



- تأسیسات شهری؛ نیازمند مدیریت واحد
- شهرهای جدید و آینده شهرنشینی در ایران
- برنامه ریزی و مدیریت شهری از قلمرو علم تا میدان سیاست
- شوراهای شهر، تعارض و کاستی‌ها
- شورایها و انتخابات مجلس هفتم
- نظام سیاسی نوساز و تأثیر بر بلدی و انجمن بلدی
- زیرساخت‌های شهری؛ نیازی اولیه و اساسی
- طراحی مهره‌ای فراموش شده در جابه‌جایی شهری
- اولین جشنواره پژوهش‌های شهری
- ساختار اقتصاد شهری ایران در دوره سلجوقیان
- پیاده، مهره‌ای فراموش شده در جابه‌جایی شهری
- طراحی مهره‌ای فراموش شده در دوره سلجوقیان
- اولین جشنواره پژوهش‌های شهری
- ساختار اقتصاد شهری ایران در دوره سلجوقیان



موضوع مورد تأکید: برنامه‌ریزی
مدیریت و زیرساخت‌های شهری

طرح روی جلد: جمشید یاری شیرمرد - مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد: فرانسه - پل ژرماندی - پیشرفت ساخت و ساز

- ۱- مطالب مندرج لزوماً "بیانگر نظرات «شهرداریها» نیست .
- ۲- «شهرداریها» در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است .
- ۳- مطالب ارسالی 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 ایران دوست
هیئت تحریریه: عباس جلالی - مرجان ذکابی -
شهرزاد فرزین پاک - نازیلا مرادی
امور اجرایی: فرشته عمرانی
ویراستار: حمید خادمی
مشاور هنری: جمشید یاری شیرمرد
طراح، صفحه‌آرا و اجرای
ماهنامه الکترونی: حمید اسفندیاری
تصویرساز: مهدی یارمحمدی
امور عکس: خاتون میرراشد
حروفچینی: فاطمه دودله
نمونه‌خوان: فرحناز نوبخت
مجری چاپ: شرکت خورشید تمدن روز
شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

یادداشت ۴

گزارش اصلی

۵- تأسیسات شهری؛ نیازمند مدیریت واحد / آرش سرایی

اندیشه و پژوهش

۱۰- بررسی کارایی فعالیت عمرانی در شهرداری اصفهان / رسول بیداری، نعمت‌الله اکبری، رضا نصر اصفهانی

۱۶- شهرهای جدید و آینده‌شناسی در ایران / فرهاد آتش

گفت و گو

۲۷- برنامه‌ریزی و مدیریت شهری از قلمرو علم تا میدان سیاست / گفت‌وگو با علی مدنی پور

۳۱- مشاور حقوقی / دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها

۳۶- مشاور اداری- مالی / جمشید رضایی

قانون شهر

۴۲- قوانین زیرساخت‌های شهری، تعارض و کاستی‌ها / حسین صالحی

از نگاه شهردار

۴۶- مشهد و اندیشه آینده / گفت‌وگو با شهردار مشهد

شورا و مشارکت

۴۹- شوراها و انتخابات مجلس هفتم / محمدرضا طالبی نژاد

۵۲- دولت و شوراها در ایران / نظام سیاسی نوساز و تأثیر بر بلدیة و انجمن بلدی / حسن شفیعی

۵۴- الفبای شهر / زیرساخت‌های شهری؛ نیاز اولیه و اساسی / محمود برآبادی

تجربیات جهانی

۵۵- زباله سرمایه است، تجربه مدیریت پسماند در داکا / ترجمه: فاطمه فردوشان

۵۹- پارک در پراگ / ترجمه و تلخیص: شهرزاد فرزین پاک

۶۱- پیاده، مهره‌ای فراموش شده در جابه‌جایی / ترجمه: فرحناز نوبخت

شهرها و شهرداری‌های جهان

۶۵- جمع‌کنندگان زباله در قاهره ... / پارک زباله در اوکلند / باجه‌های عمومی شهروندی / «تولید پاک‌تر» در بنکسی زنان در حکومت‌های شهری سهیم‌اند / «ماهنامه شهرداری» در دوسلدورف / و ...

طرح و شهر

۷۲- باز زنده سازی بخش تاریخی شهر، تجربه تبریز / محمد حسین بوچانی

آموزش

۷۹- نظام هدایت و قانون‌گذاری در طراحی علائم و تابلوهای شهری / سولماز حسینیون

دیدگاه

۸۳- نظارت بر فعالیت‌های عمرانی به ویژه عملیات بتن در معابر شهری / رضا منتظری

۸۵- بهبود کیفیت جداول بتنی / محمدرضا معماریان

گزیده پژوهش

۸۷- ساختار اقتصاد شهری ایران در دوره سلجوقیان

گزارش‌های خبری

۹۱- سازمان شهرداری‌ها، چالش‌های پیش رو / اولین جشنواره پژوهش‌های شهری / شهرداران عضو شورای سازمان شهرداری‌ها ... / اسکان غیررسمی در ... / طراحی شبکه‌های آب‌رسانی فضای سبز ...

اخبار کوتاه

- / کودکان حسن آباد در نمایشگاه شهر و شهروندی / الیگودرز، میزبان آموزش شهروندی / بازدید روس‌ها از تجهیزات آتش‌نشانی ایران / و ...

۱۰۶- ...

۱۱۲- یک شهر و یک نگاه / تهران، حسن آباد، خوی، رشت، زرین رود، خمین، قمصر، مشهد، مرند و ...

۱۱۳- واژگان شهری / ناصر برک پور

۱۱۴- با مخاطب

۱۱۵- معرفی پایگاه‌های شبکه / شهروز فرزین پاک

۱۱۶- تازه‌های نشر / عباس جلالی

۱۱۸- فهرست انگلیسی

هزاران سال است که انسان زندگی اجتماعی خود را به صورتی بالنده و شکوفا در کانون‌های زیستی که شهر خوانده می‌شود اعتلا بخشیده و در سایه این زندگی و تعامل اجتماعی همواره راه زیستن بهتر و تکامل را پیموده است. در حقیقت شهر کامل‌ترین شکل ممکن سکونت و آبادی به وسیله انسان بوده است.

شهر و تمدن دو واژه مترادف‌اند و مدنیت زاده شهر است. ساکنان اجتماع شهری برای حفظ زندگی جمعی و بالندگی اجتماع خود مجموعه نیازهایی داشته‌اند که مجبور به تأمین آنها به صورت مشترک و جمعی بوده‌اند. در واقع تأمین این نیازها تضمین‌کننده مدنیت و زندگی شهری بوده است.

می‌توان این مجموعه نیازهای مشترک کالبدی را زیرساخت‌های شهری دانست که طیف وسیع و متنوعی از تأسیسات و خدمات و شبکه‌های حیاتی را شامل می‌شود؛ که اینها علاوه بر تأمین رفاه شهری، تأسیسات اولیه مورد نیاز پویایی اقتصادی و اجتماعی شهر بوده‌اند.

در دوره معاصر، به موازات تحول در شهرنشینی و ویژگی‌ها و ماهیت آن، مفهوم و ماهیت زیرساخت‌ها نیز دچار دگرگونی شده است. بنابر تحولات فن شناختی سریع زیرساخت‌ها شکلی نو یافتند. بنابر تحول جمعیتی و تراکم آن دامنه نیاز متحول گردید و زیرساخت‌های جدیدی پدید آمدند. اگر چه امروزه ماهیت زیرساخت شهری با زیرساخت در شهر گذشته متفاوت است اما با وجود این هر دو یک نقش را ایفا کرده‌اند و آن تداوم و باروری زندگی جمعی بوده است. زیرساخت‌های شهر را از چند منظر می‌توان مورد توجه قرار داد. اساسی‌ترین و اولین مسئله نیازسنجی زیرساخت‌هاست که می‌تواند پیش و پس از ظهور نیاز صورت گیرد؛ و در زمان حاضر از دید مدیریت شهری عمده‌ترین مشکل در بخش نیازسنجی و تأمین زیرساخت‌ها، تأمین منابع مالی و ناتوانی تخصیص منابع مالی کافی در این بخش است - که اساساً از منابع مالی مرکزی تأمین می‌شود.

در این مرحله به صورت بخشی عمل شده و چه در نیازسنجی و چه تأمین مالی و ساخت و مواردی چون مکان‌یابی و روند اجرا بخشی بودن و عدم هماهنگی لازم کارایی بهره‌وری زیرساخت‌های شهری را به شدت کاهش داده است. اگر چه در قانون شهرداری‌ها (۱۳۳۴) بسیاری از مسئولیت‌ها و وظایف مرتبط با تأمین زیرساخت‌ها و تأسیسات زیربنایی شهر به شهرداری‌ها واگذار شد، اما با گذشت زمان با روند تمرکزگرایی سیاسی و اداری - اجرایی، عملاً وظیفه شهرداری‌ها در حد تأمین زیرساخت ارتباطی (حمل و نقل) و چند وظیفه جنبی دیگر تنزل یافت. بدین ترتیب غالب موارد چون برق، آب، فاضلاب، مخابرات، اماکن فرهنگی و عمومی به دیگر نهادهای بخشی واگذار شد.

در مواردی قانون به منظور هماهنگی در ساخت و تعمیر آنها اختیاراتی را برای شهرداری‌ها در نظر گرفت از آن جمله ماده ۱۰۳ قانون شهرداری و دستورالعمل

نحوه هماهنگی و صدور مجوز حفاری در سطح شهر است که وظیفه هماهنگی در حفاری و ترمیم خرابی به عهده شهرداری‌ها گذاشته شده است. به علاوه، در قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی شهری (ماده ۷۱) وضع مقررات و نظارت بر حفر مجاری و مسیرهای تأسیسات شهری به عهده شوراهای اسلامی شهر گذاشته شده است. اما شهرداری‌ها حتی در همین زمینه نیز موفق نبوده‌اند. این در حالی است که نظر سنجی‌ها نشان می‌دهد که افکار عمومی هرگونه کاستی در زیرساخت‌ها و تأسیسات شهری و ناهماهنگی در ایجاد و تعمیر آنها را متوجه شهرداری می‌داند و در واقع شهرداری را متولی اصلی شهر برمی‌شمارد.

در این باره کیفیت زیرساخت‌ها نیز مسئله‌ای است که به بحثی جدا و مفصل نیاز دارد. از سوی دیگر، پس از ایجاد و ساخت، موضوع مدیریت و نگهداری زیرساخت‌ها مطرح می‌گردد که در این زمینه نیز مانند مرحله پیشین عدم هماهنگی، مسائل و مشکلات فنی و مالی کارایی را به نحو محسوسی کاهش می‌دهد.

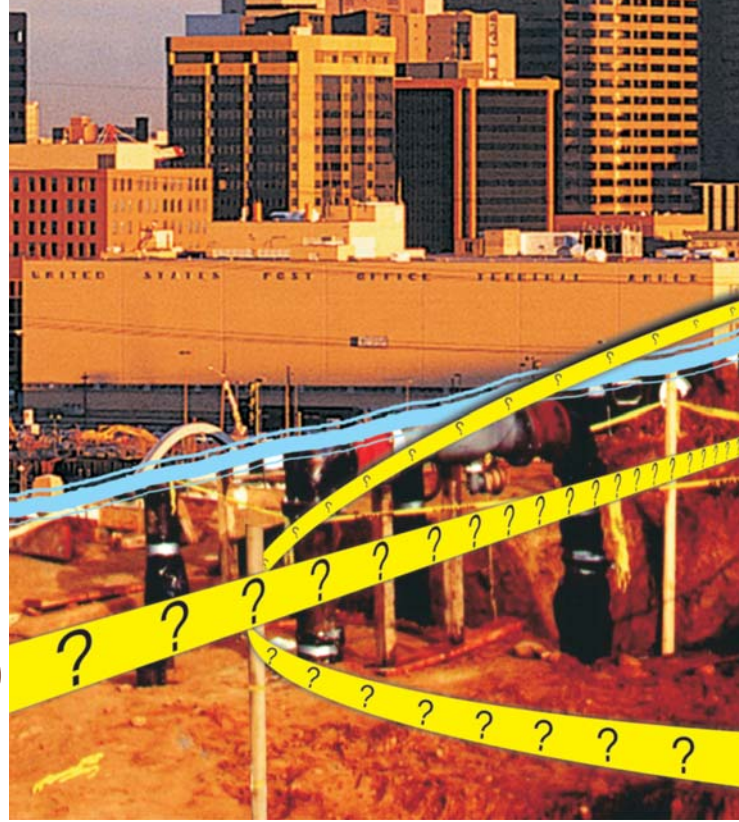
ماده عقیم ۱۳۶ در برنامه سوم توسعه اقتصادی اجتماعی کشور نیز که در ابتدا بارقه‌های امید را ایجاد کرده بود نتوانست گره کور مدیریت شهری را، از جمله در این زمینه بگشاید و یا دست کم به بهبود شرایط کمک کند. به طور خلاصه، تجربه چند دهه گذشته نشان می‌دهد:

- مدیریت بخشی در زیرساخت‌های شهری، چه در مرحله نیازسنجی و اجرا و چه مدیریت و نگهداری، ناکارآمد و نامطلوب عمل کرده است و شیوه‌های سنتی جوابگوی سازوکارهای امروزی شهر نیست.

- دولت به تنهایی توان تأمین منابع مالی مورد نیاز برای ایجاد تمام زیرساخت‌های شهری را ندارد و چنین انتظاری منطقی هم نیست. در این زمینه باید نوآوری‌ها و ابتکارات محلی در جهت جذب منابع مالی بخش خصوصی و اعتبارات بین‌المللی به کار گرفته شود.

- زیرساخت شهری مفهومی متحول و در حال دگرگونی است و مدیریت شهری باید مقتضیات زمانی و مکانی را درک کند؛ تکنولوژی روز بسیاری از پدیده‌های جدید را روانه شهرها کرده است که به مرور خود به عنوان زیرساخت مطرح می‌شوند (مانند IT)؛ و همچنین موقعیت جغرافیایی و اقتصادی اجتماعی یک شهر ممکن است زیرساخت‌هایی را متفاوت از شهرهایی دیگر برای آن مطرح کند.

- زیرساخت شهری دیگر به مفهوم سنتی آن نیست بلکه باید به تأثیر برخی اقدامات و امور زیرساختی بر پویایی اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی شهر بیشتر توجه شود؛ که همین امر گستره شمول زیرساخت را از چند نیاز پایه‌ای شهر فراتر می‌برد.



تأسیسات شهری نیازمند مدیریت واحد

آرش سرایی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

مجموعه عناصر فیزیکی موجود و لازمی که کارکردهای مختلف شهری را میسر می‌سازند و باعث ترکیب و تشکیل فضاهای شهری می‌گردند، زیرساخت‌های شهری نامیده می‌شوند. بدین ترتیب، زیرساخت‌های شهری، تقریباً تمامی کاربری‌های عمومی و خدماتی شهر (تأسیسات روبنایی) و همچنین شبکه‌های حمل و نقل، آب و فاضلاب، نیرو و سوخت، ارتباطات و سایر تأسیسات مرتبط با آنها (تأسیسات زیربنایی) را در برمی‌گیرند. بخشی از این زیرساخت‌ها، اصطلاحاً تأسیسات شهری نامیده می‌شوند که به عنوان شریان‌های حیاتی شهر، امکاناتی چون آب، برق، گاز، تلفن و سیستم جمع‌آوری فاضلاب را در شبکه‌های پیچیده و به هم پیوسته‌ای برای شهر فراهم می‌سازند. این قبیل تأسیسات که عموماً در زیرزمین تعبیه می‌شوند، در حقیقت پایه و اساس هر مجتمع زیستی را تشکیل می‌دهند و جهت و میزان و نوع توسعه شهری را مشخص می‌سازند.

برنامه‌ریزی و مدیریت تأسیسات شهری، جزئی از برنامه‌ریزی کلی شهر است که به نوبه خود از سیاست‌ها و برنامه‌های کلان در سطح منطقه‌ای و ملی تأثیر می‌پذیرد. این نوع از برنامه‌ریزی را از دو جنبه مختلف می‌توان مورد بررسی قرار داد:

اولین جنبه آن، جنبه فنی و مهندسی است که به عوامل گوناگونی از جمله ماهیت تأسیسات، توپوگرافی و شیب زمین، کاربردهای مختلف تأسیسات شهری (خانگی، صنعتی، کشاورزی و جز آن) و ویژگی‌های اختصاصی هر یک از تأسیسات شهری بستگی دارد. جنبه دیگر برنامه‌ریزی تأسیسات شهری، جنبه اجتماعی و اقتصادی آن است که با عواملی همچون حجم سرمایه‌گذاری‌ها، خواست اجتماعی ساکنان و برنامه‌های کلان اقتصادی کشور ارتباط پیدا می‌کند.

بدین ترتیب، ملاحظه می‌شود که تأسیسات شهری بخش تعیین‌کننده‌ای از کالبد شهر را تشکیل می‌دهند که زمینه و بستر مناسبی را برای کارکردهای مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شهر فراهم می‌سازند و موجب آسایش و راحتی ساکنان شهر می‌گردند.

تصور زندگی در شهر، بدون بهره‌مندی از امکاناتی مانند آب، برق، تلفن و مانند اینها شاید برای بسیاری از شهروندان دشوار و ناشدنی باشد. تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، در حقیقت تأمین‌کننده آسایش و رفاه شهروندان اند و میزان دسترسی به آنها از شاخصه‌های شهر مطلوب و سالم به شمار می‌رود. همچنین تأمین تأسیسات شهری مطلوب، از جمله آب سالم و بهداشتی و جمع‌آوری مناسب فاضلاب‌های شهری و نظایر آن، در بهداشت محیط شهری نقش مهمی دارد. در کشور ما متولی هر بخش از تأسیسات شهری، وزارتخانه و ارگان جداگانه‌ای است که هر یک از آنها با توجه به برنامه‌ها و بودجه‌های در اختیار، طرح‌های عمرانی‌شان را اجرا می‌کنند. حفاری‌های متعدد در سطح شهرها تنها بیانگر یکی از وجوه اداره‌بخشی و نامتمرکز تأسیسات شهری است.

در این میان شهرداری‌ها، به عنوان دستگاه اداره‌کننده امور شهر، از یک طرف هیچ اختیار و کنترلی بر دستگاه‌های مربوط ندارند و از طرف دیگر باید پاسخگوی نارضایتی‌های شهروندان از حفاری‌های متعدد و خرابی‌های ناشی از این عدم هماهنگی‌ها باشند. علاوه بر اینکه، تمامی کاستی‌های زیرساخت‌ها نیز به مدیریت شهر و شهرداری نسبت داده می‌شود، در این گزارش سعی می‌شود تا از نگاه مسئولان و کارشناسان امور شهری، مقوله مدیریت تأسیسات شهری و چالش‌ها و مشکلات فرا روی آن مورد بررسی قرار گیرد و تا حد امکان ابعاد مختلف آن تبیین گردد.

مفهوم تأسیسات شهری و اهمیت آن

تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، طیف وسیعی از عناصر شهری را که اکثرأ احداث شده و ثابت و ساختمانی‌اند، در برمی‌گیرد. درنگاهی کلی، می‌توان زیرساخت‌های شهری را شامل تمامی عناصری دانست که تأمین نیازهای مختلف شهروندان را در زمینه‌های مختلف سکونت، فعالیت، استراحت، فراغت و به طور کلی بالا بردن کیفیت زندگی شهری بر عهده دارند. به عبارتی،



رضا منتظری
مدیر کل دفتر تأسیسات و
زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌های
کشور

تأسیسات شهری و طرح‌های توسعه

پس از بیان مفهوم تأسیسات شهری و ویژگی‌های آن، بررسی جایگاه آنها در طرح‌های توسعه شهری می‌تواند اهمیت این مقوله را در نظام برنامه‌ریزی شهری کشور نشان دهد. به طور کلی می‌توان گفت که در طرح‌های توسعه شهری، به ویژه در طرح‌های جامع به عنوان اسناد قانونی هدایت و کنترل توسعه شهر، پرداختن به تأسیسات شهری بسیار کمرنگ و غیر فنی صورت گرفته است. محمود یزدانی، دکتر در آمایش سرزمین و شهرسازی و عضو هیئت علمی دانشگاه، در این مورد می‌گوید: «در طرح‌های جامع شهری در کشور ما، تنها نقشه کاربری اراضی تهیه می‌شود، که این کار نیز بدون توجه به بستر شهر یعنی تأسیسات شهری انجام می‌گیرد. این گونه است که در اجرا همواره مشکلات فراوانی نمود پیدا می‌کنند. در حقیقت با این کار نه تنها پایداری برای شهر به وجود نمی‌آید بلکه همواره برای شهر مشکل ایجاد می‌شود. در حالی که اگر تهیه طرح جامع شهر آگاهانه و با در نظر گرفتن تمامی ابعاد شهر صورت بگیرد، هیچ مشکلی در زمینه تأسیسات شهری پیش نمی‌آید». او در ادامه می‌افزاید: «جفت‌پیکره شهر در زیر زمین کشیده شده است و باید نقشه‌های لایه‌بندی شده مناسبی از تأسیسات مختلف شهری به صورت دقیق و اجرایی تهیه شود و به صورت استاندارد، حریم تأسیسات نسبت به یکدیگر - و همچنین سایر ضوابط فنی آنها - رعایت شود تا با توجه به توسعه‌های آتی شهر، مشکلات کمتری در زمینه تأمین تأسیسات شهری از جمله آب، برق، تلفن و جز اینها به وجود آید».

در این میان، شهرداری‌ها به عنوان مجریان طرح‌های جامع شهری، از جنبه دیگری نسبت به این طرح‌ها نگاه می‌کنند. آنها معتقدند که مشکل طرح‌های جامع در این است که از واقع‌نگری نسبت به مسائل شهری به دور هستند و در قالبی انعطاف‌ناپذیر نسبت به مسائل شهر در ۱۰ تا ۱۵ سال آینده نظر می‌دهند. پیمان سنندجی، شهردار سنندج، در این باره می‌گوید: «وزارت مسکن و شهرسازی، طرح‌های جامع و تفصیلی شهر را تهیه می‌کند و شهردار فقط مجری این طرح‌هاست. در حالی که شهرداری‌ها به عنوان سازمان اداره کننده امور شهر، نسبت به مشکلات شهر احاطه کاملی دارند و از امکانات و فرصت‌های شهر خود به خوبی آگاه هستند». او معتقد است که اگر ارزیابی درستی از طرح‌های جامع شهری در کشور صورت بگیرد، معلوم می‌شود که بسیاری از این طرح‌ها ناموفق بوده‌اند.

محمد وکیلی، شهردار قم نیز در این باره می‌گوید: «تا زمانی که سیاستگذاری امور شهر در جای دیگر (وزارت مسکن و شهرسازی) و اجرای آنها در شهرداری‌ها باشد، مشکلاتی به وجود می‌آید و تنها راه چاره در این است که متولی طرح‌های جامع در هر شهری، مدیریت شهری آن باشد و مدیریت شهری هم باید نسبت به اجرای این طرح‌ها پاسخگو باشد و ترازهای مالی و اجرایی آن را تهیه کند». آنچه که از بررسی جایگاه تأسیسات شهری در طرح‌های توسعه شهری برمی‌آید، آن است که اولاً مقوله تأسیسات شهری به صورت کامل و فنی و همراه با جزئیات دقیق در این طرح‌ها مطرح نمی‌شود و ثانیاً به دلیل نادیده گرفتن واقعیات شهر، تحقق این طرح‌ها نیز بعید به نظر می‌رسد.



مجتبی نیک‌کریدار
معاون عمرانی استانداری کرمانشاه

هماهنگی بین دستگاه‌های متولی تأسیسات شهری

تا چند دهه پیش، بر اساس قانون شهرداری (مصوب سال ۱۳۳۴) تقریباً تمام تأسیسات شهری از جمله آب، برق و جمع‌آوری فاضلاب زیر نظر شهرداری‌ها اداره می‌شد. اما با رشد و گسترش نظام اداری کشور، اداره این تأسیسات و تأمین آنها به تدریج به سازمان‌ها و وزارتخانه‌های دولتی از جمله وزارت نیرو، شرکت مخابرات و شرکت ملی گاز واگذار شد. بدین ترتیب، شهرداری‌ها نقش قبلی خود را در اداره تأسیسات شهری از دست دادند. پس از آن، بر طبق قوانین و آیین‌نامه‌های دیگر، وظیفه

جفت‌پیکره شهر در زیر زمین کشیده شده است و باید نقشه‌های لایه‌بندی شده مناسبی از تأسیسات مختلف شهری به صورت دقیق و اجرایی تهیه شود و به صورت استاندارد، حریم تأسیسات نسبت به یکدیگر - و همچنین سایر ضوابط فنی آنها - رعایت شود تا با توجه به توسعه‌های آتی شهر، مشکلات کمتری در زمینه تأمین تأسیسات شهری از جمله آب، برق، تلفن و جز اینها به وجود آید

نظارت بر حفاری‌های شهری و هماهنگی دستگاه‌ها با یکدیگر و صدور مجوزهای لازم بر عهده شوراها و شهرداری‌ها قرار گرفت. از جمله این قوانین می‌توان به ماده ۷۱ قانون شوراها (مصوب ۱۳۷۵)، ماده ۱۰۳ قانون شهرداری (مصوب ۱۳۳۴ با اصلاحات بعدی) و همچنین آیین‌نامه هماهنگی اقدامات عمرانی در محدوده شهرها (مصوب ۱۳۶۶ هیئت وزیران) اشاره کرد. اما بخشی بودن دستگاه‌های مسئول تأسیسات شهری و جدا بودن آنها از یکدیگر، مشکلات بسیاری را برای هماهنگی این سازمان‌ها با شهرداری‌ها به وجود آورده است. حفاری‌های پی‌درپی در یک منطقه، وارد آمدن خسارت به سایر شبکه‌های تأسیساتی، از بین رفتن زیرسازی خیابان‌ها و معابر و همچنین دوباره کاری‌های گوناگون تنها بخشی از این مشکلات به حساب می‌آیند.

حسن زیاری، رئیس کمیسیون شهرسازی و عمران شورای اسلامی شهر تهران، در این باره می‌گوید: «بخشی بودن دستگاه‌های متولی زیرساخت‌ها، مشکلات بسیاری را برای شهرها به وجود آورده است. هر دستگاهی سعی می‌کند تا ضوابط مربوط به خود را در شهرها رعایت کند؛ و این موضوع، باعث ناهماهنگی‌های بسیار در این زمینه شده است». او معتقد است که قوانین کافی در این زمینه وجود دارد ولی متأسفانه پیگیری نمی‌شوند و به اجرا در نمی‌آیند. زیاری در ادامه می‌افزاید: «شورای شهر تهران، شهرداری را موظف کرده است که با دستگاه‌های مختلف امور تأسیسات شهری در جلسات گوناگون گفت و گو کند و در احیای قوانین موجود بکوشد، تا حداقل در



محمد وکیلی
شهردار قم

دوره‌ای ۳ ساله در یک مسیر مشخص، حفاری‌های مختلف صورت نگیرد». یکی دیگر از راه حل‌های پیشنهادی که زیاری ارائه می‌دهد، استفاده از تونل مشترک شهری است. چندین دهه از عمر تونل‌های مشترک شهری، در کشورهای توسعه یافته می‌گذرد. در این تونل‌ها، تمامی تأسیسات شهری از یک تونل زیرزمینی، با رعایت استانداردها و حرایم هر یک از تأسیسات، عبور می‌کنند. در این سیستم امکان تغییر و تحول، تعمیرات، نوسازی و افزایش ظرفیت پیش‌بینی شده است؛ و کنترل، حفاظت و ایمنی بالایی نیز دارد. قانون احداث تونل مشترک شهری در سال ۱۳۷۲ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. بر طبق ماده ۱ این قانون، «دولت مکلف است با مشارکت و سرمایه‌گذاری دستگاه‌های بهره‌بردار در شهرهای جدید به وسیله وزارت مسکن و شهرسازی، و در توسعه شهرها به وسیله دفاتر فنی استانداری، نسبت به احداث تونل مشترک مورد نیاز سازمان‌ها و شرکت‌های متولی خدمات شهری مانند آب و فاضلاب، برق، گاز و تلفن با رعایت اصول فنی و نکات ایمنی مربوط به هر دستگاه، از محل اعتبار همان طرح‌ها اقدام کند». بدین ترتیب، ملاحظه می‌شود که این قانون برای شهرهای جدید و نواحی تازه‌ساز شهرها تدوین شده است و اجرای آن در بخش‌های از پیش ساخته شده شهرها بسیار دشوار است. در ماده ۶ این قانون نیز چنین آمده است: «آیین‌نامه اجرایی این قانون به وسیله وزارت کشور، با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون، به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، به ترتیبی که همزمان با شروع اجرای برنامه دوم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی کشور اجرا گردد».

تا زمانی که سیاستگذاری امور شهر در جای دیگر (وزارت مسکن و شهرسازی) و اجرای آنها در شهرداری‌ها باشد، مشکلاتی به وجود می‌آید و تنها راه چاره در این است که متولی طرح‌های جامع در هر شهری، مدیریت شهری آن باشد و مدیریت شهری هم باید نسبت به اجرای این طرح‌ها پاسخگو باشد و ترازهای مالی و اجرایی آن را تهیه کند

رضا منتظری، مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌های کشور، درباره این قانون می‌گوید: «پس از گذشت ۱۰ سال از تصویب قانون احداث تونل مشترک، هنوز آیین‌نامه آن تهیه نشده است. علت آن هم این است که به دلیل نبودن سابقه این موضوع در ایران و پیچیدگی این مقوله، هنوز وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط نتوانسته‌اند به نقطه مشترکی در این زمینه برسند. از طرف دیگر، جدیت لازم نیز روی این موضوع صورت نگرفته است. به هر حال در سال گذشته این موضوع به عنوان اولویت‌دارترین پروژه در حیطه عمران شهری به مرکز مطالعات ارائه شد و پیشنهاد گردید که تدوین آیین‌نامه آن



محمود یزدانی
عضو هیئت علمی دانشگاه

هم به وسیله مشاور انجام شود». طولانی شدن تدوین آیین‌نامه این قانون باعث شده است که شهرهای جدید کشور بدون ساخت تونل‌های مشترک شهری، شکل گیرند و ساخته شوند و به جمع شهرهای مسئله‌دار کشور در این زمینه بیونند. همان‌طور که ذکر شد، عدم هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط، مهم‌ترین مشکل مدیریتی تأسیسات شهری در شهرهای کشور است.

شهردار سنندج، در این زمینه چنین می‌گوید: «در شهر سنندج، متأسفانه نتوانسته‌ایم یک حفاری ساده را هماهنگ کنیم. هر نقطه از شهر که آسفالت و ترمیم شده، در پی آن دوباره حفاری گردیده و خسارات بسیاری به شهر وارد شده است». او از جمله دلایل عدم هماهنگی دستگاه‌ها را در این زمینه، تخصیص بودجه دستگاه‌ها در ماه‌های مختلف سال اعلام می‌کند و می‌افزاید: «متأسفانه این عدم هماهنگی‌ها باعث شده است که مردم نسبت به شهرداری بدبین و بی‌اعتماد شوند؛ و همین امر قدرت برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری را از شهرداری گرفته است. اگر اوضاع به همین منوال ادامه پیدا کند، دیگر نمی‌توان شهر را کنترل کرد».

البته چنین نیست که در تمام شهرها، این عدم هماهنگی‌ها وجود داشته باشد. شهرداری بعضی از شهرها توانسته‌اند هماهنگی لازم را بین دستگاه‌های مرتبط با تأسیسات شهری برقرار کنند. از جمله این شهرها می‌توان به شهر قم اشاره کرد که شیوه‌اعمال شده در آنجا به عنوان نمونه‌ای برای سایر شهرها نیز توصیه شده است.

وکیلی، شهردار قم، در این مورد می‌گوید: «خوشبختانه با هماهنگی مناسبی که با دستگاه‌های ذی‌ربط در شهر قم صورت گرفته است، امروزه هیچ مشکلی در زمینه حفاری‌های مرتبط با تأسیسات شهری به چشم نمی‌خورد». او در این زمینه به تشکیل کمیته‌ای در شهرداری قم، متشکل از معاونان دستگاه‌های اجرایی و کارشناسان مربوط اشاره می‌کند و می‌افزاید: «این کمیته هر ۱۵ روز یک بار - و بنا به مورد، هفته‌ای یک بار - تشکیل می‌گردد و در آن، ضمن بررسی بودجه و بر اساس اعتبارات و اولویت‌بندی‌های دستگاه‌ها، هماهنگی‌های لازم در زمینه حفاری‌ها با شهرداری صورت می‌گیرد. اگر قرار باشد که خیابانی آسفالت یا زیرسازی شود، این کار بعد از هماهنگی با تمامی دستگاه‌ها انجام می‌گیرد. خوشبختانه حدود ۲ سال است که دیگر نمونه‌ای در شهر قم نمی‌توان یافت که جایی آسفالت شود و دستگاه‌ها بخواهند آنجا را حفاری کنند. حتی جاهایی که برنامه نداشته باشند، لوله‌ها و کانال‌هایی به عنوان انتظار تعبیه می‌شوند تا هر زمان که دستگاه‌ها برنامه‌ای داشتند، آن را اجرا کنند؛ البته به هر حال برخی حوادث پیش‌بینی نشده همچون ترکیدگی لوله‌ها نیز وجود دارند که استثنا هستند».

هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط با تأسیسات شهری، علاوه بر شهرداری‌ها، در سطوح بالاتر و در سطح استان نیز صورت می‌گیرد.

از جمله این استان‌ها، می‌توان به استان کرمانشاه اشاره کرد. مجتبی نیک‌کردار، معاون عمرانی استانداری کرمانشاه، در زمینه هماهنگی‌های صورت گرفته در سطح استان می‌گوید: «در استان



حسین زیاری
رئیس کمیسیون شهرسازی و عمران
شورای شهر تهران

کرمانشاه، کلیه مسائل مربوط و مرتبط با شهرسازی در کارگروه شهرسازی و معماری استان مطرح می‌شود و نهایتاً در شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان، به تأیید نهایی می‌رسد. در این کارگروه، کلیه دستگاه‌های مرتبط با حیطه‌های شهرسازی و تأسیسات شهری حضور دارند و هماهنگی میان آنها به صورت قانونی در این کارگروه برقرار است.»

وی علاوه بر جلسات رسمی، به جلسات دیگری نیز اشاره می‌کند که در آنها مسائل بین دستگاه‌ها، نه از طریق مکاتبه و قانون بلکه از طریق گفت‌وگوی رو در رو و تعاملی حل می‌شود. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، به منظور هماهنگی دستگاه‌ها با یکدیگر تحت نظارت شهرداری‌ها، قوانین و آیین‌نامه‌های گوناگونی وجود دارد اما در زمان حاضر راهگشای اصلی در این زمینه، داشتن روابط و تعاملات مثبت میان مسئولان امر است. این بدان معنی است که در هر استان یا شهری که مسئولان متولی امور تأسیسات شهری از طریق جلسات مختلف رسمی و غیر رسمی به تفاهم و هماهنگی لازم برسند، امور تأسیسات شهری نیز در آن ناحیه، بسامان می‌گردد و حفاری‌های شهری هماهنگ و مطلوب انجام می‌گیرد. اما در صورت نبود روابط حسنه میان مسئولان، به رغم وجود قوانین و آیین‌نامه‌ها، مشکلات مربوط به تأسیسات شهری بروز می‌کنند و شهرداری و شهروندان را به دردسر می‌اندازند.

راه حل: مدیریت واحد شهری

یکی از مشهورترین مواد قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی کشور در نزد مدیران شهری، ماده ۱۳۶ آن است که بر طبق آن قرار است وظایف و اختیارات برخی ارگان‌ها و وزارتخانه‌های دولتی در جهت ایجاد مدیریت یکپارچه و واحد شهری به شهرداری‌ها واگذار شود.

از جمله این وظایف، مسئولیت تأسیسات شهری است که با پیش‌بینی انجام شده قرار است به شهرداری‌ها منتقل شود. شهرداران و مدیران شهری، نظر مثبتی نسبت به این قانون دارند و مصرانه خواستار اجرای آن هستند و از تأخیر در اجرای آن گله می‌کنند.

وکیل، شهردار قم، در این باره معتقد است که توسعه پایدار شهری را مدیریت واحد شهری رقم می‌زند؛ و تا زمانی که مدیریت واحد شهری در کشور وجود نداشته باشد، باید از لفظ «اداره امور شهرداری» سخن به میان آورد.

تقریباً تمامی کارشناسان امور شهری و مسئولان در مورد اجرای ماده ۱۳۶ و اعمال مدیریت واحد شهری، اتفاق نظر دارند و بر آن تأکید می‌کنند؛ اما موضوع اصلی بر سر چگونگی انتقال وظایف و حدود و میزان آن است.

منتظری در این مورد معتقد است که تنها با انتقال وظایف مربوط به تأسیسات شهری به شهرداری‌ها، مشکل حل نمی‌شود؛ بلکه باید دید این وظایف در چه بخشی، چگونه و با چه اختیاراتی به شهرداری‌ها واگذار می‌شود. نکته مهمی که در انتقال وظایف مربوط به تأسیسات شهری به شهرداری‌ها وجود دارد، این است که آیا در این واگذاری، شهرداری‌ها باید به عنوان تأمین‌کننده آب، برق، تلفن و گاز شهری عمل کنند، یا اینکه باید نقش مدیریت



پیمان سنندجی
شهردار سنندج

تأسیسات شهری را بر عهده بگیرند.

در صورتی که تأمین تأسیسات شهری مطرح باشد، شهرداری‌ها باید وظایف یک وزارتخانه را به صورت کامل، و بخش‌هایی از وظایف دو وزارتخانه دیگر را نیز در حوزه شهری، بر عهده بگیرند. این در حالی است که در ماده ۱۳۶ علاوه بر تأسیسات شهری، مقوله‌های دیگری نیز، پیش‌بینی شده است که به شهرداری‌ها واگذار شود - که آنها هم در حد وظایف چند وزارتخانه و ارگان دولتی است.

وکیل، در این مورد معتقد است: «هر دو مطلب نکات انحرافی دارند و باید هر دوی این وظایف - یعنی هم تصدی‌گری و هم مدیریت تأسیسات شهری - به شهرداری‌ها واگذار شود». به گفته وی، نمی‌شود که مثلاً سیاست‌گذاری و مدیریت در حوزه مخابرات برعهده شهرداری‌ها باشد ولی وظایف اجرایی آن از قبیل اعتبارات، نقشه اجرایی، انتخاب پیمانکار و بقیه کارها همان دستگاه قبلی انجام دهد. او در ادامه می‌افزاید: «در این صورت مدیر شهری، پیش‌چهار کسی باید پاسخگو باشد؟ به هر حال، این تفکیک عملی نیست». وی انتقال وظایف جدید را به شهرداری‌ها

**بخشی بودن دستگاه‌های متولی
زیرساخت‌ها، مشکلات بسیاری را برای
شهرها به وجود آورده است. هر
دستگاهی سعی می‌کند تا ضوابط مربوط
به خود را در شهرها رعایت کند؛ و این
موضوع، باعث ناهماهنگی‌های بسیار در
این زمینه شده است**

به ادغام وزارتخانه‌ها تشبیه می‌کند و معتقد است که باید به همان نحو عمل شود. وکیل با انتقاد از برخی از دولتمردان، می‌گوید: «برخی از مسئولان، قدرت خود را در تصدی‌گری می‌بینند و نه در حاکمیت». زیاری، عضو شورای شهر تهران، نظر دیگری در این مورد دارد. او می‌گوید: «قاعدتاً آن چیزی که در ماده ۱۳۶ مطرح است، مدیریت واحد شهری است. در دنیا هم مرسوم است که تأمین آب، برق و گاز شهری تا مرز محدوده شهری بر عهده دستگاه‌های ذی‌ربط است و بقیه امور همچون مدیریت توزیع و نگهداری شبکه‌ها را می‌توان به شهرداری‌ها واگذار کرد. البته این به شرطی است که هزینه و بودجه لازم هم واگذار گردد و همان ردیف و اعتبارات و همان تعدیلات بودجه که سالیانه لحاظ می‌شود، به شهرداری‌ها منتقل گردد. مطمئناً شهرداری‌ها در آن چارچوب به خوبی عمل می‌کنند؛ و آن‌گاه اگر مشکلی پیش بیاید، خودشان مسئول هستند».

پرسش دیگری که در مورد انتقال وظایف مربوط به تأسیسات شهری به شهرداری‌ها مطرح می‌شود، این است که آیا شهرداری‌ها از لحاظ ساختاری و سازمانی و همچنین از نظر نیروی انسانی متخصص، توانایی اعمال مدیریت تأسیسات شهری را دارند یا نه. در این مورد نیز شهرداران نظر مثبت دارند و معتقدند که به لحاظ نیروی انسانی، توانایی لازم را دارند.

وکیلی در این زمینه چنین می‌گوید: «ما قاطعانه معتقدیم که مدیریت شهری امروز ما، هم توان مدیریتی، هم توان تخصصی و کارشناسی و هم توان اداره مطلوب امور شهر را دارد؛ و امروز هم می‌بینیم که شهرداری‌ها نسبت به سیستم‌های اداری دولتی همان شهرها، بهتر عمل می‌کنند و نیروهای متخصص تواناتری را در خود دارند». وی در ادامه می‌افزاید که اگر امکانات شهرداری‌ها - به فرض محال - جوابگوی وظایف جدید نباشد، شهرداری کارشناسان و امکانات سازمان‌های دیگر را حذف نمی‌کند بلکه تمام مجموعه، تحت مدیریت واحد شهرداری قرار می‌گیرد.

یزدانی در این مورد نظر دیگری دارد. او می‌گوید: «مدیریت واحد تأسیسات شهری به وسیله شهرداری‌ها، نیاز به سازماندهی جدیدی در شهرداری‌ها دارد». وی پیشنهاد می‌دهد که معاونت جدیدی در شهرداری‌ها برای مدیریت تأسیسات شهری ایجاد شود؛ زیرا نه معاونت معماری و شهرسازی و نه معاونت خدمات شهری، هیچ یک توانایی انجام این کار را ندارند. او در ادامه می‌افزاید: «باید سطح فنی و تخصصی شهرداری‌ها را ارتقا داد، زیرا امروزه اکثر خدمات حداقلی شهری را ارائه می‌دهند و برای

پس از گذشت ۱۰ سال از تصویب قانون احداث تونل مشترک، هنوز آیین‌نامه آن تهیه نشده است. علت آن هم این است که به دلیل نبودن سابقه این موضوع در ایران و پیچیدگی این مقوله، هنوز وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط نتوانسته‌اند به نقطه مشترکی در این زمینه برسند. از طرف دیگر، جدیت لازم نیز روی این موضوع صورت نگرفته است

ارائه وظایف تخصصی‌تر باید به تجدید ساختار پرداخت و کارشناسان جدیدی را جذب کرد».

مجتبی نیک کردار نیز با اعلام اینکه شهرداری‌ها باید ترتیبی اتخاذ کنند که توان لازم را برای اداره تمام مسائل شهر از جمله تأسیسات شهری به دست آورند، معتقد است که تمامی وظایف واگذار شدنی را باید به صورت یک‌جا و یکپارچه در اختیار شهرداری‌ها قرار داد.

در واقع اگر بخشی از امور واگذار گردد و بخشی دیگر چنین نشود، مشکل پیش می‌آید. وی در ادامه می‌افزاید: «مدیریت واحد شهری، در بسیاری از کشورهای جهان تجربه‌ای موفق بوده است؛ زیرا وقتی که تمامی امور در یک جا متمرکز شود و برای تمام اجزا سیاست‌گذاری واحد انجام بگیرد، قطعاً این اجزا به کمک هم می‌آیند تا اینکه شهر بهتر اداره شود. من معتقدم که بخش عمده‌ای از مدیریت فرهنگی و اقتصادی شهر نیز که جنبه محلی دارد، باید به شهرداری‌ها تفویض گردد. در این صورت می‌توان ادعا کرد که حکومت محلی وجود دارد».

حال در صورتی که شهرداری‌ها مدیریت واحد و یکپارچه

تأسیسات شهری را بر عهده بگیرند، چه اندازه توان مالی لازم را برای ارائه خدمات مطلوب، تأسیساتی و زیربنایی به شهروندان خواهند داشت؟ آیا با همین درآمدهای متعارف شهرداری، می‌توان تأسیسات شهری را تأمین کرد، و یا اینکه باید از دولت کمک گرفت؟ در ماده ۱۳۶، تصریح شده است که با انتقال وظایف به شهرداری‌ها، اعتبارات و امکانات لازم نیز در اختیار آنها قرار می‌گیرد.

وکیلی نیز، با بیان اینکه شهرهای ما با ارزش افزوده‌های مختلفی که در بخش مسکن دارند، درآمدهای متفاوتی را تحصیل می‌کنند، معتقد است که بالطبع درآمدهای شهرداری‌ها نیز متفاوت خواهد بود. ولی از طرف دیگر، هزینه برای ایجاد تأسیسات شهری برای تمام شهرها، تقریباً یکسان است. او در ادامه چنین می‌افزاید: «اگر دولت و حاکمیت معتقد به توسعه پایدار شهرها هستند، باید سرمایه‌گذاری‌های اولیه مربوط به تأسیسات شهری را انجام دهند ولی هزینه‌های حفظ و نگهداری آنها را باید از شهروندان دریافت کرد».

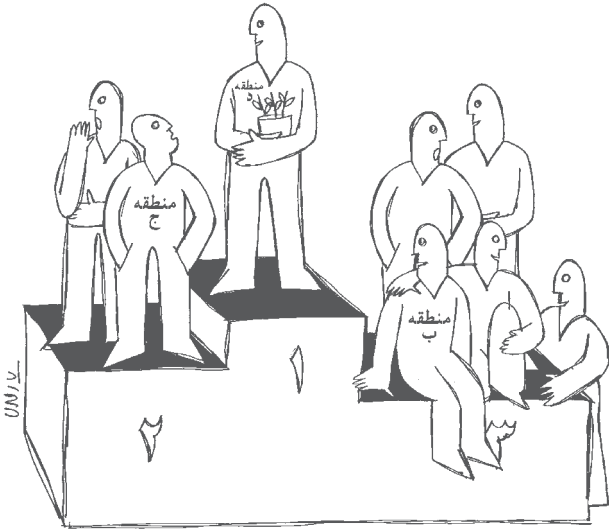
بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که بهترین راه حل برای هماهنگی در امور مربوط به تأسیسات شهری، اعمال مدیریت واحد شهری در این زمینه به وسیله شهرداری‌هاست، تا هم از خسارت‌های روزمره نسبت به تأسیسات شهری جلوگیری گردد و هم در وقت و هزینه سازمان‌های مختلف صرفه جویی شود. مسلماً اعمال مدیریت واحد در زمینه تأسیسات شهری، مستلزم تحقق پیش شرط‌هایی در زمینه توان مالی و تخصصی است که این امر می‌بایست با بررسی و تدقیق بیشتر موضوع صورت بگیرد تا برای چندمین بار هزینه‌های تصمیمات عجولانه را پرداخت نکنیم.

جمع بندی

مقوله تأسیسات شهری، از جهت اینکه با رفاه و آسایش شهروندان ارتباط مستقیم دارد، دارای اهمیت ویژه‌ای است. مشکلی که شهرهای ما امروزه در زمینه تأسیسات شهری به آن دچارند، فقدان هماهنگی لازم میان بخش‌های متولی تأسیسات شهری است که شاید بهترین راه حل، اعمال مدیریت واحد و یکپارچه شهری در این زمینه به وسیله شهرداری‌ها باشد. در این مورد باید علاوه بر توسعه زیرساخت‌های کالبدی، در اندیشه توسعه زیرساخت‌های شهری در ابعاد فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی آن نیز بود. به عنوان نمونه، به منظور ارتقای زیرساخت‌های فرهنگی و اجتماعی شهرها، باید مردم شهر را به طور جدی با مفهوم شهروندی و حقوق و تکالیف شهروند خوب آشنا ساخت. از طرف دیگر، باید تقویت زیرساخت‌های اقتصادی را هم در نظر داشت، تا هر شهری بر حسب قابلیت‌هایش توان مند و بهره‌مند گردد. مسلماً در بستر مناسبی از فرهنگ والا و اقتصاد پویا، شهر را می‌توان به لحاظ کالبدی نیز سامان داد و تأسیسات و زیرساخت‌های شهری متناسبی برای شهروندان آن فراهم کرد.

منابع:

- ۱) مجتهد زاده، غلامحسین؛ برنامه‌ریزی تأسیسات شهری، جزوه درسی منتشر نشده، دانشگاه هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.
- ۲) سعید نیا، احمد؛ کتاب‌سین شهرداری‌ها؛ جلد ۸، تأسیسات خدمات شهری، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، چاپ اول، ۱۳۷۸.
- ۳) بحرینی، سید حسین؛ فرایند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۷۷.
- ۴) منصور، جهانگیر؛ مجموعه قوانین و مقررات شهر و شهرداری، نشر دوران، چاپ چهارم، ۱۳۸۲.



بررسی کارایی فعالیت عمرانی شهرداری اصفهان در مناطق شهری (با استفاده از روش DEA)

نعمت‌الله اکبری^(۱)، رسول بیدرام^(۲)، رضا نصر اصفهانی^(۳)

مقدمه

معمولاً تمام سازمان‌ها و نهادها، اعم از دولتی و خصوصی، برای بررسی عملکرد سازمان یا نهاد خود نیاز به شاخص‌های مشخصی دارند. نبود این شاخص‌ها موجب عدم کنترل و نظارت آن سازمان خواهد شد؛ و در واقع در بیشتر موارد مدیران اجرایی به منظور تخصیص منابع بودجه‌ای شان، نیاز مبرم به این شاخص‌ها دارند. یکی از شاخص‌هایی که برای بررسی عملکرد هر سازمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد، شاخص «کارایی» است که معمولاً به دو صورت اندازه‌گیری می‌شود:

الف- نسبت ستانده به نهاده؛ و

ب- مرز کارایی.

در روش اول تحلیل کارایی با نسبت ساده ستانده به نهاده صورت می‌گیرد؛ و این سادگی، به دلیل در نظر نگرفتن تمام عوامل تولید، چندان اعتماد کردنی نیست. اما شاخص کارایی بر اساس مرز کارایی (روش دوم)، به این صورت است که مرزی را به عنوان مرز کارایی معرفی می‌کند و مناطقی را که روی این مرز قرار می‌گیرند، به عنوان کارا و بقیه مناطق را - که خارج از مرز هستند - به عنوان مناطق ناکارا تلقی می‌کند. برای به دست آوردن مرز کارایی از روش‌های اقتصادسنجی و تکنیک‌های آن و همچنین از تکنیک‌های برنامه‌ریزی خطی استفاده می‌شود. اگر روش اقتصادسنجی مد نظر قرار گیرد، یک فرم تبعی خاصی در نظر گرفته می‌شود و با استفاده از آن مرز کارایی تخمین زده می‌شود - که به تحلیل مرزی تصادفی (SFA)^(۴) معروف است. اما اگر روش برنامه‌ریزی خطی مد نظر قرار گیرد، در صورت استفاده از فرم تبعی خاص به تحلیل مرزی معین (DFA)^(۵) نام دارد و در صورت عدم استفاده از فرم تبعی خاص به تحلیل پوششی داده‌ها (DEA)^(۶) معروف است. البته برای محاسبه مرز کارایی باید نهاده‌ها و ستانده مشخص شود؛ که در این پژوهش تعداد پرسنل و

درآمد هر منطقه به عنوان نهاده و هزینه‌های صرف شده برای عمران شهری به عنوان ستانده در نظر گرفته شده است.

مروری بر سابقه موضوع

در متون اقتصادی تعاریف مختلفی از «کارایی» ارائه شده است. برخی کارایی را معادل «اثر بخشی» دانسته و آن را ظرفیت تولید مطلوب با حداقل مصرف انرژی، زمان، پول یا مواد تعریف کرده‌اند. بر این مبنا کارایی به صورت کارایی در مفهوم عام به معنای درجه و کیفیت رسیدن به مجموعه اهداف مطلوب معرفی شده است (فرهنگ وبستر). بنابراین، بنگاه‌ها در صورتی کارا خواهند بود که بتوانند به کلیه اهداف تولیدی که برای آنها در نظر گرفته شده است، برسند.

برای تعیین میزان کارایی باید از وجود نوعی شاخص (خط کش) بهره جست که در این تحقیق، شاخص مذکور بر اساس روش «فارل» محاسبه می‌گردد. بر طبق پیشنهاد فارل، بهتر است که عملکرد بنگاه با بهترین بنگاه‌های موجود در آن صنعت مقایسه شود. این روش دربرگیرنده مفهوم تابع مرزی است که به عنوان شاخصی برای اندازه‌گیری به کار می‌رود (Farrell, 1957). به عبارت دیگر، برای تعیین مرز کارا، آن دسته از تولیدکنندگان که بهترین عملکرد را نسبت به بقیه داشتند انتخاب می‌شوند و با استفاده از نوع روابط تولیدی آنها مرز کارایی تعریف می‌شود. این روش، عملی است و عمده کارهایی که انجام گرفته با استفاده از همین روش است (بیدرام، ۱۳۸۱).

انواع کارایی

در این بخش با استفاده از مثالی ساده در چارچوب روش (DEA) که فارل ارائه کرده است، به مرور انواع کارایی پرداخته می‌شود.

مواجه خواهد بود.

همچنین عدم کارایی با آنچه که بعضی از اقتصاددانان اتلاف منابع نامیده‌اند مطابقت دارد. اتلاف منابع بدین معناست که تولید مورد نظر می‌توانست با هزینه‌هایی کمتر از آنچه صورت گرفته است حاصل شود. در بنگاه کاملاً کارا، $OR=OP$ است؛ یا در واقع کارایی فنی برابر یک است (رحمانی، ۱۳۸۱).

ب) کارایی تخصیصی (کارایی قیمت)

با در نظر گرفتن قیمت عوامل تولید می‌توان کارایی تخصیصی را به دست داد. در نمودار ۱ قیمت عوامل تولید به وسیله خط هزینه یکسان (BC) نشان داده شده است. کارایی تخصیصی (کارایی قیمت) بنگاهی که در P قرار دارد، به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$\text{کارایی تخصیصی} = OS/OR$$

ج) کارایی اقتصادی

از حاصل ضرب کارایی فنی و کارایی تخصیصی می‌توان کارایی اقتصادی را به دست آورد:

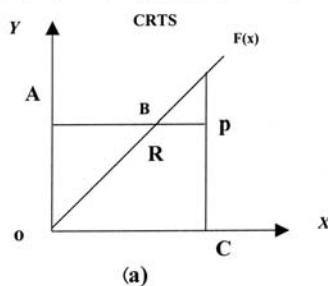
$$\text{کارایی اقتصادی} = \frac{OR}{OP} \cdot \frac{OS}{OP}$$

به طور کلی کارایی فنی نشان دهنده میزان توانایی بنگاه برای حداکثرسازی تولید با توجه به عوامل تولید مشخص، و کارایی تخصیصی نشان دهنده توانایی بنگاه برای استفاده بهینه عوامل تولید با توجه به قیمت آنهاست. امتیاز روش DEA مستقل بودن آن از واحد اندازه‌گیری است؛ یعنی تغییر در واحد اندازه‌گیری، میزان کارایی را تغییر نمی‌دهد (Coelli, 1996).

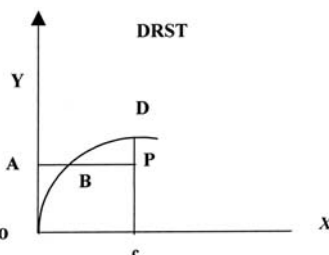
از طرفی، تکنیک DEA تمام داده‌ها (ارقام و اطلاعات) را

نمودار ۲_ تفاوت اندازه‌گیری های کارایی، بر مبنای

حداکثر سازی محصول و یا بر مبنای حداقل سازی عوامل تولید



(a)

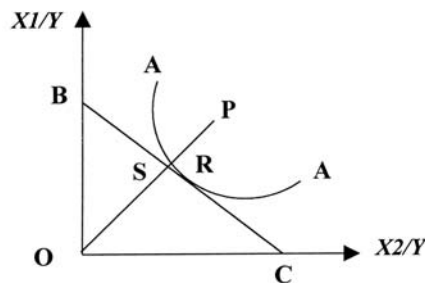


(b)



بنگاه‌هایی را در نظر بگیرید که تنها دو عامل تولید X_1 و X_2 برای تولید یک محصول Y استفاده می‌کنند. منحنی هم مقداری تولید بنگاه‌های کاملاً کارا به وسیله منحنی AA با فرض بازده ثابت به مقیاس تولید در نمودار ۱ نشان داده شده است. این منحنی ترکیبات مختلفی از عوامل تولید را نشان می‌دهد که سطح مشخصی از محصول را عرضه می‌کنند. اگر نقطه P نمایانگر یکی از بنگاه‌ها باشد، سه نوع کارایی را می‌توان تعریف کرد، که در ادامه تشریح می‌گردند:

نمودار ۱_ توصیف انواع کارایی به روش فارل



الف) کارایی فنی

در روش DEA کارایی فنی را چنین نشان می‌دهند

$$\text{کارایی فنی} = OR/OP$$

تولید کننده در صورتی به لحاظ فنی کاملاً کاراست، که تولید او بر روی مجموعه هم مقداری AA انجام شود. اگر تولید بنگاه در سمت راست منحنی AA انجام پذیرد، این بنگاه با عدم کارایی



$$\text{Max } \frac{\sum u_i y_i}{\sum v_j x_j} = \frac{\text{مجموع وزنی محصولات}}{\text{مجموع وزنی عوامل تولید}}$$

$$\frac{u_i y_i}{v_j x_j} \leq 1 \quad (\text{الف})$$

$$u \geq 0, v \geq 0$$

شامل وزن‌های عوامل تولید و \bar{V} و \bar{U} ترانسپوز V و U است. ماتریس X یک ماتریس $N \times K$ از عوامل تولید و ماتریس Y یک ماتریس $M \times N$ از محصولات است. در رابطه پیش گفته، هدف به دست آوردن مقادیر بهینه U و V است، به گونه‌ای که نسبت کل مجموع وزنی محصولات به مجموع وزنی عوامل تولید (میزان کارایی هر بنگاه) حداکثر گردد، مشروط بر اینکه اندازه کارایی هر بنگاه کوچک‌تر و یا مساوی واحد باشد. رابطه کسری مذکور تعداد بیشماری راه حل بهینه دارد. برای مثال، اگر $V \leq U$ مقادیر بهینه باشند، آن گاه $aV \leq aU$ نیز برای مقادیر $a > 0$ بهینه خواهند بود. همچنین این مدل غیرخطی و غیرمحدب است که برای تبدیل به مدل خطی باید مخرج کسر مساوی یک گردد؛ که این محدودیت ($\sum v_j x_j = 1$) به عنوان قید به مدل اضافه می‌شود (این تبدیل، ابتکار عمل روش CCR بود). در این روش مسئله به صورت حداکثر کردن مجموع وزن‌های محصولات در شرایط نرمالیزه شدن کل مجموع وزن‌های عوامل تولید و حفظ سایر قیود

$$\text{Max } \mu \bar{Y}_i$$

$$\sum v_j x_j = 1$$

$$\mu \bar{Y}_i - X_{ij} \leq 0$$

$$\mu \leq 0, v \geq 0$$

(ب)

$$i=1,2,\dots,N$$

تحت پوشش قرار می‌دهد و به همین دلیل تحلیل پوششی داده‌ها نامیده شده است.

انواع روش‌های اندازه‌گیری کارایی

کارایی را می‌توان بر مبنای حداقل سازی عوامل تولید^(۷) یا حداکثر سازی محصول^(۸) محاسبه کرد. هر کدام از این دو روش می‌تواند یا بر اساس بازدهی ثابت نسبت به مقیاس^(۹) صورت گیرد، یا بازدهی متغیر^(۱۰).

عوامل تولید به وسیله مثال ساده‌ای، مشتمل بر یک محصول و یک عامل تولید، در نمودار ۲ مشخص شده است. شکل b/a تابع تولید مرزی $F(X)$ با بازده ثابت و نزولی نسبت به مقیاس را نشان می‌دهد. P بنگاهی را نشان می‌دهد که با عدم کارایی مواجه است.

کارایی فنی این بنگاه بر مبنای حداقل سازی عوامل تولید برابر نسبت AB/AP ، و در صورتی که بر مبنای حداکثر سازی محصول محاسبه گردد، برابر نسبت CP/CD خواهد بود. بنابراین، روش‌های حداقل سازی عامل تولید و حداکثر کردن محصول، تنها در شرایط بازده ثابت نسبت به مقیاس، دارای جواب‌های یکسان (میزان کارایی) خواهند بود. و بدین ترتیب در مطالعات تجربی باید اطمینان حاصل کرد که کدام مینا برای آن صنعت یا بنگاه‌های مورد مطالعه مناسب است و از آن روش خاص استفاده کرد (امامی میبیدی، ۱۳۷۹).

انواع مدل‌ها در روش DEA

چارنز، کوپر، رودس (Charnes, 1995)^(۱۱) در سال ۱۹۷۸ مدل خود را بر مبنای حداقل سازی عوامل تولید و با فرض بازده ثابت به مقیاس به شرح زیر ارائه کردند (اطلاعات در مورد K عامل تولید، M محصول و N بنگاه است).
 u بردار $M \times 1$ شامل وزن‌های محصولات و V بردار $K \times 1$

جدول ۱ - مقدار کارایی اندازه‌گیری شده برای مناطق در دو حالت CRS و VRS

ردیف	مناطق	در حالت بازدهی ثابت	در حالت بازدهی متغیر	نوع بازدهی نسبت به مقیاس
۱	منطقه ۱	۰/۹	۰/۹۴۶	drs
۲	منطقه ۲	۰/۵۳۶	۱	irs
۳	منطقه ۳	۰/۵۲۱	۰/۵۷۸	irs
۴	منطقه ۴	۱	۱	....
۵	منطقه ۵	۰/۶۶۸	۱	drs
۶	منطقه ۶	۰/۷۷۶	۱	drs
۷	منطقه ۷	۰/۳۶۱	۰/۷۵۱	irs
۸	منطقه ۸	۰/۵۴۰	۰/۶۰۷	irs
۹	منطقه ۹	۰/۴۵۴	۰/۹۷۲	irs
۱۰	منطقه ۱۰	۰/۳۹۳	۰/۷۰۸	irs

است (در تبدیل خطی به جای U, V علائم m و u به کار برده می‌شود).

رابطه (ب) را می‌توان با استفاده از تکنیک‌های رایج برنامه‌ریزی خطی حل کرد، به طوری که از مزایای تبدیل دوگان و محاسبات آن بهره‌جست. استفاده از برنامه‌ریزی خطی برای حل مسئله دوگان به معنی نیاز به قیود کمتر نسبت به روش اولیه است

Min θ

$$-y_i + Y\lambda \geq 0$$

$$\theta X_i - X\lambda \geq 0$$

$$\lambda \geq 0$$

(ج)

λ یک بردار $n \times 1$ شامل اعداد ثابت است، که وزن‌های مجموعه الگو^(۱۳) را نشان می‌دهد. مقادیر اسکالر به دست آمده برای θ کارایی بنگاه‌ها خواهد بود که شرط $q \leq 1$ را تأمین می‌کند. اولین محدودیت در رابطه (ج) بیان می‌دارد که آیا مقادیر واقعی محصول تولید شده به وسیله بنگاه نام با استفاده از عوامل تولید مورد استفاده می‌تواند بیش از این محصول باشد یا نه. دومین محدودیت دلالت بر این دارد که عوامل تولید که به وسیله بنگاه نام به کار می‌روند، حداقل بایستی به اندازه عوامل به کار رفته به وسیله بنگاه الگو باشند. مدل برنامه‌ریزی خطی لازم است N بار - و هر مرتبه برای یکی از بنگاه‌ها - حل شود. در نتیجه میزان کارایی θ برای هر بنگاه به دست خواهد آمد.

اگر $\theta = 1$ باشد، نشان دهنده نقطه‌ای روی منحنی هم‌مقداری تولید و یا تابع تولید مرزی است و بنابراین طبق نظریه فارل، بنگاه دارای کارایی نسبی صد در صد است (Coelli, 1998). فرض بازدهی ثابت به مقیاس تنها در صورتی اعمال شدنی است که بنگاه‌ها در مقیاس بهینه عمل کنند (قسمت مسطح منحنی هزینه متوسط بلند مدت). مسائل متفاوتی از قبیل تأثیرات رقابتی،

جدول ۲ - وضعیت موجود و مطلوب هزینه، درآمد و پرسنل در شهرداری اصفهان

مناطق	وضعیت موجود			وضعیت مطلوب		
	هزینه عمرانی (میلیون ریال)	درآمد (میلیون ریال)	تعداد پرسنل	هزینه عمرانی (میلیون ریال)	درآمد (میلیون ریال)	تعداد پرسنل
منطقه ۱	۳۳۶۹۴/۵	۶۳۴۱۱/۹	۲۶۴	۳۳۶۹۴/۵	۶۰۰۱۰	۲۳۷
منطقه ۲	۳۱۸۷/۵	۱۰۰۶۵/۴	۱۹۹	۳۱۸۷/۵	۱۰۰۶۵/۴	۱۹۹
منطقه ۳	۱۵۰۷۷/۶	۴۹۰۱۳	۴۲۷	۱۵۰۷۷/۶	۲۸۳۳۳/۶	۲۰۷
منطقه ۴	۳۲۸۷۱/۴	۵۵۶۷۲/۵	۲۲۰	۳۲۸۷۱/۴	۵۵۶۷۲/۵	۲۲۰
منطقه ۵	۴۳۸۲۹/۷	۱۲۰۱۲۹/۲	۴۴۰	۴۳۸۲۹/۷	۱۲۰۱۲۹	۴۴۰
منطقه ۶	۳۸۰۹۳/۴	۸۳۱۹۱/۲	۳۳۲	۳۸۰۹۳/۴	۸۳۱۹۱	۳۳۲
منطقه ۷	۶۵۶۱	۳۰۷۴۷/۳	۲۶۸	۶۵۶۱	۱۵۲۴۹	۲۰۱
منطقه ۸	۱۴۶۴۲	۴۵۸۹۲/۶	۳۴۱	۱۴۶۴۲	۲۷۶۶۴/۳	۲۰۷
منطقه ۹	۳۵۹۱/۸	۱۳۳۴۴/۱	۲۰۵	۳۵۹۱/۸	۱۰۶۸۶	۱۹۹
منطقه ۱۰	۵۱۲۹/۳	۲۲۰۸۰/۷	۲۸۳	۵۱۲۹/۳	۱۳۰۴۹	۲۰۰
جمع	۱۹۶۶۷۸/۵	۴۹۳۵۴۷/۹	۲۹۷۹	۱۹۶۶۷۸/۵	۳۰۲۳۱۴	۲۴۴۲

جدول ۳- مناطق الگو برای سایر مناطق ناکارا

وزن مناطق الگو		مناطق کارا و الگو		مناطق	ردیف
۰/۸۴۲	۰/۱۵۸	۴	۶	منطقه ۱	۱
.....	۱	.....	۲	منطقه ۲	۲
۰/۵۹۹	۰/۴۰۱	۲	۴	منطقه ۳	۳
.....	۱	.....	۴	منطقه ۴	۴
.....	۱	.....	۵	منطقه ۵	۵
.....	۱	.....	۶	منطقه ۶	۶
۰/۱۱۴	۰/۸۸۶	۴	۲	منطقه ۷	۷
۰/۶۱۴	۰/۳۸۶	۲	۴	منطقه ۸	۸
۰/۰۱۴	۰/۹۸۶	۴	۲	منطقه ۹	۹
۰/۰۶۵	۰/۹۳۵	۴	۲	منطقه ۱۰	۱۰

DEA می‌رسد، که مقادیر آن در جدول ۱ درج گردیده است. در این جدول مقدار کارایی در دو وضعیت بازده ثابت نسبت به مقیاس (CRS) و بازده متغیر نسبت به مقیاس (VRS) مشخص شده است. گفتنی است حداکثر کارایی یک است که با فرض بازده ثابت نسبت به مقیاس منطقه چهار و با فرض بازده متغیر نسبت به مقیاس مناطق دو، چهار، پنج و شش کارا شناخته شده‌اند.

همان‌طور که در جدول ۱ مشاهده می‌شود، میانگین کارایی در حالت بازده ثابت نسبت به مقیاس ۰/۶۱۵ و برای بازده متغیر نسبت به مقیاس ۰/۸۵۶ است، همچنین در ستون آخر از



محدودیت‌ها و جز اینها موجب می‌شوند که بنگاه در مقیاس بهینه عمل نکند. بانکر، چارلز و کوپر (۱۹۸۴، BCC) مدل قبلی (CCR) را به گونه‌ای بسط دادند که بازده متغیر نسبت به مقیاس را نیز در برگیرد.

تصريح مدل

در این تحقیق روش DEA برای محاسبه کارایی فنی مناطق ده گانه شهرداری اصفهان در وظیفه عمران شهری مورد محاسبه قرار گرفته است. بدین منظور درآمد (با واحد میلیون ریال) و تعداد پرسنل (با واحد نفر) به عنوان نهاده و هزینه‌های عمرانی (با واحد میلیون ریال) که می‌تواند شاخصی برای عمران شهری باشد، به عنوان ستانده در نظر گرفته شده است^(۱۳). اطلاعات این نهاده‌ها و ستانده از متوسط سه ساله ۱۳۷۹ الی ۱۳۸۱ استخراج گردیده است^(۱۴). لازم به ذکر است که کارایی در دو وضعیت بازده ثابت نسبت به مقیاس و بازده متغیر نسبت به مقیاس اندازه‌گیری شده است. بازدهی ثابت نسبت به مقیاس (CRts) بدین مفهوم است که اگر نهاده‌ها (عوامل تولید) دو برابر شوند، ستانده (محصول) هم دو برابر می‌شود؛ و بازدهی متغیر نسبت به مقیاس (VRts) به این مفهوم است که اگر نهاده‌ها (عوامل تولید) دو برابر شوند ستانده (محصول) کمتر یا بیشتر از دو برابر می‌شود. تخمین در این مدل به دو طریق امکان‌پذیر است: ۱- حداکثر کردن ستانده (در اینجا هزینه‌های عمران شهری)؛ و ۲- حداقل کردن نهاده‌ها (در اینجا تعداد پرسنل و درآمد منطقه). در این تحقیق، با توجه به ماهیت وظایف شهرداری روش دوم مورد بررسی قرار گرفته است (برای محاسبه کارایی از نرم‌افزار DEAP 2.1، که کولی T.J Colli در سال ۱۹۹۵ ارائه کرد، استفاده شده است).

تجزیه و تحلیل مدل

بعد از جمع‌آوری اطلاعات، نوبت به تخمین کارایی از روش



پانویشتها:

- ۱- دکتر در اقتصاد شهری و منطقه‌های
- ۲- دانشجوی دکتری اقتصاد
- ۳- کارشناس ارشد اقتصاد

- 4- Stochastic Frontier Analysis
- 5- Diterministic Frontier Analysis
- 6- Data envelopment Analysis
- 7- input oriented
- 8- output oriented
- 9- Cost returns to scale
- 10- Variable returns to scale
- 11- Chames, Cooper, Rodes
- 12- Reference Set

۱۳- عوامل دیگری- و از جمله عوامل کیفی- نیز وجود دارد که می‌تواند بر ستانده (هزینه‌های عمرانی) مؤثر باشد؛ اما به دلایل مختلف از آنها صرف نظر شده است. به عنوان مثال، مساحت منطقه که به نوعی در نهاده در آمد دیده شده است- به رغم اینکه روش حداقل نهاده هم برای مساحت غیر منطقی است- یا پتانسیل منطقه که عملی کیفی است- هم در نهاده در آمد دیده شده است- در فرجه یکی از ایرادات اساسی به این روش محدودیت در استفاده از عوامل کیفی است. که لازم است به هنگام تصمیم‌گیری در کنار نتایج این روش مورد توجه قرار گیرند.

۱۴- این اطلاعات عملکرد قطعی است و از کتاب بودجه استخراج گردیده است.

منابع:

- میدی امامی، علی؛ اصول اندازه‌گیری کارایی و بهره‌وری (علمی و کاربردی)، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران ۱۳۷۹.
- بیدرام، رسول؛ بررسی کارایی تولید گندم در استان‌های مختلف کشور با استفاده از روش DEA، ارائه شده در اولین کنفرانس بین‌المللی گندم، آذر ۱۳۸۱.
- رحمانی، بهرام؛ برآورد و تحلیل کارایی و بهره‌وری نیروگاه‌های حرارتی برق کشور با استفاده از روش DEA و SFA، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته توسعه اقتصادی و برنامه‌ریزی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه تبریز ۱۳۸۱.
- رضوانی، محمد رضا؛ تحلیل کارایی فنی دانشگاه‌های بزرگ دولتی ایران با استفاده از روش DEA، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته علوم اقتصادی، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان ۱۳۷۹.
- کتاب بودجه شهرداری اصفهان در سال‌های مختلف
- Colli, T.J.: A Computer for Frontier Production Function Estimation, Program FRONTIER, VERSION 2.0, Economics Letters, 39,29-32, 1992.
- Colli T.J.: A guide to DEAP version 2.1, data envelopment analysis Computer Program, CEPA Working Paper 96/08, Department of Econometrics "University of New England Armidale, Australia".
- Coelli, T., Rao, P. and Batties: Efficiency and Productivity Analysis., Boston, Kluwer, Academic, 1998.
- Farrell, M.J.: "The Measurement of efficiency", Journal of the Royal Statistical Society, Series A, CXX, pp. 253-290, 1957.
- Chames, A., Cooper, W.: Data Envelopment Analysis: Theory, Methodology and Application, Boston, Kluwer/Nijhoff, 1995.

آن‌ها مشخص شده است. به عنوان مثال، منطقه هفت که ناکاراست می‌تواند برای رسیدن به کارایی مناطق دو و چهار را الگوی خود قرار دهد. در بین این دو، منطقه دو اولویت نخست است، چرا که وزن بیشتری دارد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

استفاده از روش DEA در بررسی کارایی مناطق ده گانه شهرداری اصفهان برای وظیفه عمران شهری منجر به نتایج زیر گردید:

- مشخص شد کدام یک از مناطق ده گانه شهرداری اصفهان، کارا هستند (منطقه ۴ در حالت بازده ثابت و مناطق ۲ و ۴ و ۵ و ۶ در حالت بازده متغیر نسبت به مقیاس کارا هستند).
- مشخص گردید که مقدار کارایی در مناطق ده گانه شهرداری اصفهان چه مقدار است (که به طور متوسط در حالت بازده ثابت ۰/۶۱۵ و در حالت بازده متغیر نسبت به مقیاس ۰/۸۵۶).

● مشخص گردید که مناطق ده گانه برای فعالیت‌های عمرانی که به اندازه ۱۹۶۶۷۸/۵ میلیون ریال هزینه داشته است، از درآمد به اندازه ۱۹۶۷۳۳/۹ میلیون ریال و از پرسنل به اندازه ۵۳۷ نفر بیشتر استفاده کرده‌اند.

● مشخص گردید که مناطق ناکارا، بازده نزولی نسبت به مقیاس دارند یا بازده صعودی.

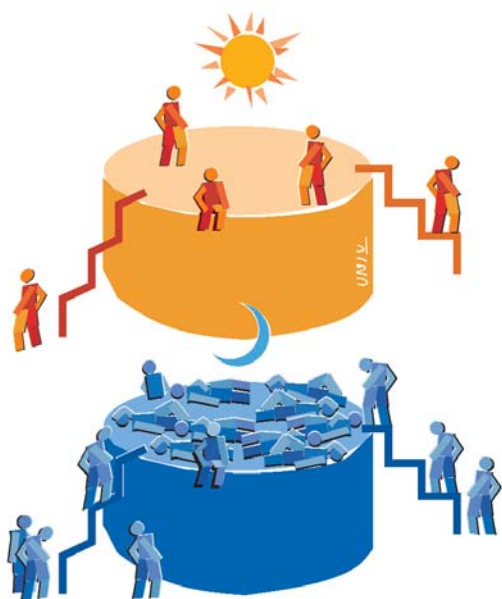
● مشخص گردید که کدام یک از مناطق می‌تواند الگوی مناطق ناکارا باشد. با استفاده از روش DEA می‌توان پیشنهادها را به اختصار، مطرح کرد.

● بهتر است مناطقی که ناکارا هستند و بازده نزولی نسبت به مقیاس دارند نهادهای خود را کاهش دهند؛ و مناطقی که بازده صعودی نسبت به مقیاس دارند نهادهای خود را افزایش دهند.

● با توجه به جدول ۲، لازم است مناطق ۱ و ۳ و ۷ و ۸ و ۹ و ۱۰ تعداد پرسنل خود را کاهش دهند.

جدول ۱ نوع بازدهی نسبت به مقیاس مشخص شده است، به طوری که اگر مناطقی کارا شناخته شوند، میزان نهادهای مطلوب است. اگر مناطقی IRS یا بازدهی صعودی نسبت به مقیاس داشته باشند، لازم است که میزان نهادهای شان افزایش یابد؛ و اگر مناطقی DRS یا بازدهی نزولی نسبت به مقیاس داشته باشند، لازم است که میزان نهادهای شان کاهش پیدا کند تا به مرز کارایی برسند. به عنوان مثال، منطقه یک برای رسیدن به وضعیت مطلوب باید از میزان نهادهای خود بکاهد. در جدول ۲ وضعیت موجود و مطلوب هزینه درآمد و پرسنل برای مناطق مشخص شده است (وضعیت موجود همان مقادیری است که برای مناطق ده گانه به عنوان نهاده وجود داشته است. وضعیت مطلوب مقادیری است که باید مناطق ده گانه به عنوان نهاده و ستانده داشته باشند - یا می‌توانستند داشته باشند - که در زمان حاضر چنین نیست).

جدول شماره ۲ مشخص می‌کند که مناطق ده گانه چه مقدار از نهادهای زیادتر استفاده کرده‌اند. به عنوان مثال، منطقه ۸ برای فعالیت‌های عمرانی ۱۴۶۴۲ میلیون ریال هزینه عمرانی داشته است که این مقدار فعالیت عمرانی را با ۴۵۸۹۲ میلیون ریال درآمد (نهاده اول) و ۳۴۱ نفر پرسنل (نهاده دوم) انجام داده است؛ در صورتی که این منطقه می‌توانست همین مقدار فعالیت عمرانی را با ۲۷۶۶۴ میلیون ریال درآمد و ۲۰۷ نفر پرسنل انجام دهد. به عبارت دیگر، این منطقه از نهاده اول به میزان ۱۸۲۲۸ میلیون ریال و از نهاده دوم به میزان ۱۳۴ نفر، مازاد استفاده کرده است. همچنین در مجموع شهرداری اصفهان برای ۱۹۶۶۷۸/۵ میلیون ریال هزینه عمرانی (متوسط سه ساله) به اندازه ۴۹۳۵۴۷/۹ میلیون ریال درآمد و ۲۹۷۹ نفر پرسنل استفاده کرده است که می‌توانست همین فعالیت عمرانی را با ۲۰۲۳۱۴ میلیون ریال درآمد و ۲۴۴۲ نفر پرسنل انجام دهد. همچنین در جدول ۳ مشخص شده است که مناطق ناکارا چه مناطقی را می‌توانند الگوی منطقه خود قرار دهند تا به کارایی برسند؛ که این مناطق همراه با وزن



شهرهای جدید و آینده‌شهرنشینی در ایران^(۱)

فرهاد آتش

استاد دانشگاه رد ایلند آمریکا

ترجمه و تلخیص: حسین حاتمی نژاد

استادیار جغرافیا، دانشگاه تهران

ریحانه هاشمی

اگر چه طراحی و ایجاد شهر جدید از قدیمی‌ترین نظریه‌ها در تاریخ سکونتگاه‌های بشری به شمار می‌آید، ولی در آغاز قرن بیستم بود که ایده شهرهای جدید به عنوان ایده‌ای جامع و منسجم در نظر گرفته شد.

از آن پس، اصول رهنمودهای شهر جدید تأثیری مهم و جدی بر فرایند برنامه‌ریزی و توسعه در کشورهای توسعه یافته و کشورهای در حال توسعه گذاشته است. با وجود این، نهضت مؤثر و مشخص شهر جدید، عمدتاً از جنگ دوم جهانی جامه عمل پوشید (گلانی^(۱)، ۱۹۷۶، ۲۵).

اصطلاح «شهر جدید» شامل مجموعه‌ای از انواع سکونتگاه‌هاست. این انواع می‌تواند طیفی گوناگون را در برگیرد: از اجتماع‌های کاملاً کوچک جدید در مناطق شهری موجود تا مناطق شهری با مقیاس بزرگ و آزاد جدید با مرزهای معین و اغلب با نظام‌های اقتصادی مستقل و مترقی (فیلیپس^(۲) و یه^(۳)، ۱۹۸۷، ۴).

در گذشته، شهرهای جدید به چندین دلیل برپا می‌شدند، شامل:

۱- کاهش تراکم شهری

۲- بازتوزیع جمعیت

۳- بهره‌برداری از منابع طبیعی

۴- رونق اقتصادی در مناطق مورد نظر

۵- تأمین مسکن

۶- ایجاد پایتخت‌های جدید (گلانی، ۱۹۷۶، ۱۲۳).

با وجود این، شهرهای جدید در گذشته در کشورهای در حال توسعه اغلب برای دو هدف عمده به کار گرفته می‌شدند: نخست آنکه استراتژی‌های شهر جدید برای تمرکز زدایی جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در مناطق نخست شهری بزرگ به کار می‌رفته است. بنابراین شهرهای جدید اقماری در اطراف نواحی شهری بزرگ به منظور جذب سرریز جمعیت بیش از اندازه شان ساخته می‌شدند.

دوم اینکه، استراتژی‌های شهر جدید برای ارتقای توسعه در نواحی دور و کمتر توسعه یافته، از طریق تمرکز جمعیت و

این مقاله به بررسی استراتژی توسعه شهرهای جدید در ایران و نقش آن در مهار شهرنشینی شتابزده می‌پردازد. در گذشته، دولت ایران برای تمرکززدایی رشد سریع جمعیت در شهرهای بزرگ عمدتاً از استراتژی «شهر جدید» استفاده می‌کرد. این مقاله نشان می‌دهد که اولاً، به چندین دلیل، استراتژی شهرهای جدید در گذشته نتوانسته است به اهداف خود نائل شود. ثانیاً، این استراتژی با هدف سازماندهی توسعه متعادل ملی ناسازگار بوده است. این امر نیازمند بازنگری دولت نسبت به نحوه رویکردش در طراحی شهر جدید، توسعه و مدیریت و همسوسنگری استراتژی شهر جدید با طرح استراتژی فضایی ملی است.

جمعیت شهری جهان در چند دهه گذشته رشد سریعی داشته، به گونه‌ای که در طی دوره ۱۹۹۰-۱۹۵۰ جمعیت شهری جهان سه برابر شده و از ۷۳۰ میلیون نفر به ۲/۳ میلیارد نفر افزایش یافته است.

در طی سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰، احتمالاً این رقم دو برابر خواهد شد و به ۴/۶ میلیارد نفر خواهد رسید. برآورد شده است که تقریباً ۹۳ درصد این افزایش جمعیت در کشورهای در حال توسعه اتفاق خواهد افتاد (دواس^(۴) و راکودی^(۵)، ۱۹۹۳، ۲-۱). این رشد غیرطبیعی بر تمرکز آینده جمعیت در شهرهای پرجمعیت کشورهای در حال توسعه تأثیر خواهد داشت و آنها را با مشکلات شهری متعددی مواجه خواهد ساخت. از جمله این مشکلات تراکم و انبوهی، آلودگی هوا، کمبود مسکن، افزایش بیکاری، فقر زیربنا و خدمات عمومی است. در گذشته، کشورهای در حال توسعه استراتژی‌های مختلفی را برای مهار شهرنشینی سریع و توزیع نامتوازن جمعیت شهری به کار می‌بردند. این استراتژی‌ها شامل توسعه روستایی، کنترل مهاجرت از روستا به شهر، نظارت بر مکان‌یابی صنایع جدید، محدود کردن رشد شهرهای بزرگ، توسعه شهرهای متوسط و ایجاد شهرهای جدید بوده است. این مقاله به بررسی استراتژی ایجاد شهرهای جدید و نقش آن در مهار شهرنشینی شتابزده در کشورهای در حال توسعه می‌پردازد؛ و ایران را نیز به عنوان نمونه مورد بررسی قرار می‌دهد.

فعالیت‌های اقتصادی در مناطقی که توانمندی رشد داشته‌اند، به کار برده شده است.

به طور خلاصه، با در نظر گرفتن تجربیات گذشته نتیجه گرفته می‌شود که در کشورهای در حال توسعه، معمولاً شهرهای جدید به عنوان عناصر مجزا از هم ساخته شده‌اند و چنین چیزی با راهبردهای شهری کشور هماهنگ نبوده است (فیلیپس، و یه، ۱۹۸۷، ۵).

بدین ترتیب، شهرهای جدید به طور کلی موفقیت چندانی در دگرگون کردن الگوهای مهاجرت شهری نداشته‌اند (دیواس و راکودی، ۱۹۹۳، ۷۷).

شهرهای جدید در ایران

در گذشته، دولت ایران عمدتاً استراتژی شهرهای جدید را برای تمرکز زدایی رشد سریع جمعیت در شهرهای بزرگ مانند تهران، اصفهان و شیراز و تخلیه سرریز جمعیتی آنها در شهرهای جدید، به کار برده است. این مقاله استراتژی شهرهای جدید و توانایی آنها را در آینده شهرنشینی ایران مورد بررسی قرار می‌دهد. مقاله بیان می‌کند که اولاً به چندین دلیل استراتژی شهرهای جدید ایران در گذشته به مقصود خود نائل نشده است؛ ثانیاً استراتژی جدید با هدف توسعه متعادل ملی تناقض دارد. بنابراین دولت ایران باید استراتژی شهرهای جدید را مورد بازنگری قرار دهد و آن را به عنوان بخشی ضروری از طرح استراتژی کالبدی ملی بنگرد.

رشد گذشته جمعیت و الگوهای شهرنشینی در ایران

جمعیت ایران از سال ۱۹۵۶ (۱۳۳۵ ش.)، هنگامی که اولین سرشماری ملی اجرا شد، به سرعت افزایش یافت. اول اینکه در دوره‌ای چهار ساله، در فاصله سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵، جمعیت بیش از سه برابر شد. دوم اینکه تقریباً در ۱۵ سال از آغاز انقلاب ایران در سال ۱۳۵۸ تا ۱۳۷۵ جمعیت تقریباً دو برابر شد. در فاصله سال‌های ۴۵ - ۱۳۳۵ سرشماری نشان داد که جمعیت



بولادشهر

ایران به ترتیب با ۱۸/۹۵۴/۷۰۴ نفر و ۲۵/۷۸۸/۷۲۲ نفر رشد سالانه ۳/۱ درصدی داشته است. بین سال‌های ۱۳۵۵ و ۱۳۶۵ بر اساس سرشماری‌ها جمعیت ایران به ترتیب ۳۳/۷۰۸/۷۴۴ نفر و ۴۹/۴۴۵/۰۱۰ نفر بوده است که نرخ رشد سالانه جمعیت آن طی سال‌های ۱۳۴۵-۵۵ معادل ۲/۷ درصد و بین سال‌های ۶۵ - ۱۳۵۵ معادل ۳/۹ درصد بوده است (زنجان، ۱۹۹۱). جمعیت در سال ۱۳۷۵ معادل ۱۳۷۵/۴۸۸/۰۵۵ نفر و نرخ رشد سالانه ۱/۹۶ درصد بوده است.

استدلال‌های مبتنی بر کاهش اخیر در میزان رشد جمعیت سالانه ناشی از تلاش‌های تنظیم خانواده دولت از سال ۱۳۶۸ و شرایط ناخوشایند اقتصادی و کاهش عمومی استانداردهای زندگی برای خانوار متوسط ایرانی است (امیراحمدی، ۱۹۹۶). جمعیت ایران با سرعت در طی سه دهه گذشته به سوی شهرنشینی گرایش یافت. مهاجرت از روستا به شهر مهم‌ترین دلیل برای شهرنشینی سریع ایران بوده است. در گذشته، فقدان فرصت‌های شغلی و کاهش شرایط زندگی جمعیت روستایی را واداشت که به مناطق شهری و به ویژه شهرهای بزرگ مهاجرت کنند.

نسبت جمعیتی که در مناطق شهری ایران زندگی می‌کنند، از ۳۱/۴ درصد در سال ۱۳۳۵ به ۶۱/۳ درصد در سال ۱۳۷۵ افزایش یافت. میزان رشد متوسط سالانه جمعیت شهری به ترتیب در طی دوره‌های ۵۵ - ۱۳۴۵، ۶۵ - ۱۳۵۵ و ۷۵ - ۱۳۶۵، ۴/۶ درصد و ۵/۴ درصد و ۳/۲ درصد بوده است. رشد سریع جمعیت شهری باعث به وجود آمدن بسیاری از مشکلات از قبیل فقر، بیکاری، قیمت بالای مسکن، کمبود آب و برق، امکانات ناکافی تحصیلی و بهداشتی، حمل و نقل عمومی نامناسب، فقدان فضای باز، آلودگی زیست‌محیطی و انباشتگی (تراکم) در شهرهای بزرگ شد.

فرایند شهرنشینی ایران نوعی الگوی «نخست شهری» در توزیع جمعیت را به وجود آورد. جدول شماره ۱ توزیع جمعیت شهری ایران را در سال‌های ۱۳۵۵، ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ نشان می‌دهد. در سال ۱۳۵۵ تنها ۲۳ شهر از ۳۷۳ شهر در ایران (۶ درصد) جمعیتی ۱۰۰/۰۰۰ نفری یا بیشتر داشته‌اند. در این میان تنها ۴ شهر جمعیتی ۵۰۰/۰۰۰ نفری یا بیشتر داشته‌اند. در سال ۱۳۳۵ تقریباً ۵۳ درصد کل جمعیت شهری در شهرهایی با جمعیت ۱۰۰/۰۰۰ نفر یا بیشتر زندگی می‌کردند و در سال ۱۳۵۵ این میزان به ۶۲/۸ درصد افزایش یافت.

آمار جدول بر اساس محاسبه نویسنده، با استفاده از نشریات سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن ایران است. از تحلیل شهرنشینی در ایران در طی دوره (۱۳۵۵-۷۵) چندین نتیجه به دست می‌آید. نخست آنکه جمعیت شهری ایران در دوره بیست ساله ۱۳۵۵-۷۵ به ۲۱ میلیون نفر افزایش یافته است. به ویژه تقریباً ۱۱ میلیون نفر از ۲۱ میلیون نفر افزایش در جمعیت شهری در طی دوره (۱۳۵۵-۶۵) بوده؛ در حالی که در دوره ۷۵ - ۱۳۶۵ مقدار افزایش ۱۰ میلیون نفر بوده است. دوم، همان‌طور که در جدول شماره ۱ نشان داده شده است، در سلسله مراتب سکونتگاه‌های ایران در سال ۱۳۷۵ تنها چهار شهر با جمعیت ۵۰۰/۰۰۰ تا ۹۹۹/۹۹۹ نفر به چشم می‌خورد.



پروژه آلودگی

این امر شکافی عمیق را در سلسله مراتب سکونتگاهی نشان می‌دهد. سوم آنکه تعداد شهرهای بزرگ که با عنوان شهرهایی با جمعیت دست کم ۲۵۰/۰۰۰ نفر شناخته شده‌اند، در بیست سال گذشته بیش از سه برابر شده و از هفت شهر به ۲۳ شهر رسیده است. همچنین در طی دوره مذکور، سهم آنها در جمعیت شهری از ۴۷/۴ درصد به ۵۴/۷ درصد کل جمعیت شهری ایران افزایش یافته است. این افزایش ناشی از مهاجرت از نواحی روستایی به شهرهای بزرگ و نیز مهاجرت از شهرهای کوچک و متوسط به شهرهای بزرگ است. چهارم اینکه تعداد شهرهای متوسط که به عنوان شهرهایی با جمعیت ۱۰۰/۰۰۰ نفر تا ۲۵۰/۰۰۰ نفر مشخص می‌شوند، بیش از ۲ برابر شده و از ۱۶ به ۳۷ شهر رسیده، در حالی که سهم آنها از کل جمعیت شهری از ۱۵/۴ درصد به ۱۳/۹ درصد در طی این دوره کاهش یافته است. این امر نشان می‌دهد که به طور کلی مهاجران روستایی و شهری شهرهای متوسط را به عنوان مقصد در نظر نمی‌گیرند و برای بهره‌مندی از فرصت‌های بیشتر، مستقیماً به سوی شهرهای بزرگ عزیمت می‌کنند. سرانجام اینکه تعداد شهرهای کوچک، یا شهرهایی با

جمعیت کمتر از ۱۰۰/۰۰۰ نفر، افزایش یافته و به ۶۰ درصد رسیده است. در واقع تعداد آنها از ۳۵۰ شهر به ۵۵۴ شهر رسیده، در حالی که سهم آنها از کل جمعیت شهری از ۳۷/۲ درصد به ۳۱/۴ درصد کاهش یافته است.

آینده شهرنشینی در ایران

پیش‌بینی می‌شود که جمعیت ایران تا سال ۱۳۸۵ به ۸۹ میلیون نفر و تا سال ۱۴۰۰ به ۱۳۴ میلیون نفر برسد. این پیش‌بینی بر این فرض استوار است که میزان کل باروری (یا میانگین زایمان‌های زمان زندگی هر زن) بین سال‌های ۱۳۷۰ و ۱۳۹۰ از ۶/۴ فرزند به ۵/۳ فرزند کاهش خواهد یافت. پیش‌بینی می‌شود که تقریباً ۶۹ درصد و ۷۴ درصد از کل جمعیت به ترتیب در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۴۰۰ در مناطق شهری زندگی خواهند کرد. سرانجام نیز چنین برآورد شده است که جمعیت شهرهای ایران به ترتیب در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۴۰۰، به ۱/۴ و ۶۹/۲ میلیون نفر افزایش یابد؛ یعنی میزان رشد سالانه از ۴/۲ درصد به ۴/۵ درصد در طی دوره ۱۳۷۰-۱۳۸۵، و از ۳/۳ درصد به ۳/۶ درصد در طی دوره ۱۴۰۰-۱۳۸۵ خواهد رسید (زنجانی، ۱۹۹۱، ۳۸-۴۰).

برآورد شده است که کشور برای اسکان ۶۶ میلیون نفر دیگر در طی ۳۰ سال آینده تقریباً به ۶۶۰/۰۰۰ هکتار زمین شهری جدید نیاز خواهد داشت، که این دو برابر کل مساحت همه شهرهای موجود است (توفیق، ۱۳۷۰، ۱۰۰). بدین ترتیب، مناطق شهری موجود و شهرهای جدید در آینده مجبور به جذب جمعیت شهری مازاد هستند.

توسعه شهرهای جدید در ایران

استراتژی شهرهای جدید ایران از اواسط دهه ۱۳۵۰ بنیاد نهاده شد، که تا به امروز ادامه دارد. در گذشته مقصود و هدف اصلی استراتژی، تمرکز زدایی جمعیت از مناطق شهری بزرگ به سوی

جدول شماره ۱: شهرنشینی در ایران در سال‌های ۱۳۵۵، ۶۵ و ۷۵

اندازه جمعیتی شهرها				
اندازه شهرها (هزار نفر)	تعداد شهرها	جمعیت	درصد از جمعیت شهری	درصد از کل جمعیت
۱/۰۰۰/۰۰۰	۱	۴/۵۲/۲۲۲	۲۸/۶	۱۳/۴
۹۹۹/۹۹۹ تا ۵۰۰/۰۰۰	۳	۱/۹۲۷/۲۵۶	۱۲/۲	۵/۷
۴۹۹/۹۹۹ تا ۲۵۰/۰۰۰	۳	۱/۰۵۰/۸۱۲	۶/۶	۳/۱
۲۴۹/۹۹۹ تا ۱۰۰/۰۰۰	۱۶	۲/۴۲۷/۲۶۲	۱۵/۴	۷/۳
کل	۲۳	۹/۹۵۵/۶۵۵	۶۲/۸	۲۹/۵
کل شهری	۲۷۲	۱۵/۸۵۲/۶۸۰		
جمعیت کل		۲۲/۷۰۸/۷۲۴		
۱/۰۰۰/۰۰۰	۳	۸/۴۸۹/۳۴۵	۳۱/۶	۱۷/۲
۹۹۹/۹۹۹ تا ۵۰۰/۰۰۰	۵	۲/۵۲۷/۸۹۱	۱۳/۲	۷/۲
۴۹۹/۹۹۹ تا ۲۵۰/۰۰۰	۸	۲/۲۲۵/۷۷۱	۸/۴	۴/۵
۲۴۹/۹۹۹ تا ۱۰۰/۰۰۰	۲۵	۲/۷۱۵/۲۴۶	۱۳/۸	۷/۵
کل	۴۱	۱۷/۹۷۸/۴۵۳	۶۷/۰	۳۶/۴
کل شهری	۴۹۶	۲۶/۸۴۴/۴۶۱		
جمعیت کل		۴۹/۴۲۵/۰۱۰		
۱/۰۰۰/۰۰۰	۵	۱۲/۱۵۶/۳۹۰	۳۳/۰	۲۰/۲
۹۹۹/۹۹۹ تا ۵۰۰/۰۰۰	۴	۳/۲۱۶/۶۱۱	۸/۷	۵/۴
۴۹۹/۹۹۹ تا ۲۵۰/۰۰۰	۱۴	۴/۷۷۳/۷۱۸	۱۳/۰	۷/۹
۲۴۹/۹۹۹ تا ۱۰۰/۰۰۰	۳۷	۵/۱۳۲/۲۲۵	۱۳/۹	۸/۵
کل	۶۰	۲۵/۲۸۰/۰۲۴	۶۸/۶	۳۲/۰
کل شهری	۶۱۴	۳۶/۸۱۷/۷۸۹		
جمعیت کل		۶۰/۰۵۵/۴۸۸		

۱۳۵۵

۱۳۶۵

۱۳۸۵

جدول شماره ۲: شهرهای ایران با جمعیتی معادل ۵۰۰/۰۰۰ نفر یا بیشتر، در سال ۱۳۷۵

شهر	جمعیت ۱۳۷۵	درصد از جمعیت شهری	درصد از کل جمعیت	رشد سالانه (۱۳۶۵-۷۵)
تهران	۶/۷۵۸/۸۴۵	۱۸/۴	۱۱/۳	۱/۱۶
مشهد	۱/۸۸۷/۴۰۵	۵/۱	۳/۱	۲/۵۶
اصفهان	۱/۲۶۶/۰۷۲	۳/۴	۲/۱	۲/۳۷
تبریز	۱/۱۹۱/۰۴۳	۳/۲	۲/۰	۱/۸۲
شیراز	۱/۰۵۳/۰۲۵	۲/۹	۱/۸	۲/۱۱
کرج بزرگ	۹۴۰/۹۶۸	۲/۶	۱/۶	۴/۹۴
اهواز	۸۰۴/۹۸۰	۲/۲	۱/۳	۳/۱۶
قم	۷۷۷/۶۷۷	۲/۱	۱/۳	۳/۵۱
کرمانشاه	۶۹۲/۹۸۶	۱/۹	۱/۲	۲/۰۵
کل	۱۵/۳۷۳/۰۰۱	۴۱/۸	۲۵/۶	۱/۹۹
کل جمعیت شهری	۳۶/۸۱۷/۷۸۹			

نتیجه در سال ۱۳۵۵ ایران به عنوان کشوری با نابرابری های شدید فضایی شناخته شد (امیراحمدی و آتش، ۱۳۶۶، ۱۵۶).

در اواسط دهه ۱۳۵۰ سازمان برنامه و بودجه ایران به منظور تهیه و تدارک طرح استراتژی فضایی برای کاهش رشد سریع تهران و سازمان دادن و ارتقای توسعه منطقه‌ای، ستیران^(۸) - مشاور برنامه‌ریزی فرانسوی - را به خدمت گرفت (شربت اوغلی، ۱۳۷۰؛ ۱۷۵). آخرین مرحله آماده‌سازی و اجرای طرح به علت وقوع انقلاب در سال ۱۳۵۷ متوقف شد. ستیران به عنوان بخشی از طرح استراتژی فضایی، استراتژی شهرهای جدید را برای نخستین بار به منظور تمرکز زدایی جمعیت ایران و فعالیت‌های اقتصادی از شهرهای بزرگ به شهرهای جدید اطراف آنها ارائه کرد (شربت اوغلی، ۱۳۷۰، ۲۰۱). ناگفته نماند که کانون توجه استراتژی شهرهای جدید، شهر تهران و رشد سریع و نامنظم آن بود. به منظور جلوگیری از توسعه بیشتر بخش‌های بزرگ فرعی مسکونی و مجزای اطراف تهران، دولت توسعه چندین شهر اقماری جدید را در اطراف شهر - مانند کن و لویزان - به مرحله اجرا درآورد. سپس در شهر اصفهان نیز استراتژی شهر جدید، در نتیجه پیشنهاد ایجاد دو شهر اقماری خوابگاهی، شاهین شهر و ملک شهر و همچنین شهر صنعتی / شرکتی فولاد شهر در نزدیکی مجتمع کارخانه فولاد اصفهان ایجاد شدند. فولاد شهر، جامع‌ترین شهر جدید برنامه‌ریزی شده است که پیش از انقلاب برپا گردید.

شهرهای جدید بعد از انقلاب ۱۳۵۷

پس از انقلاب برنامه‌ریزی توسعه ملی، تحت الشعاع برنامه‌ریزی برای جنگ با عراق قرار گرفت. دوران جنگ با رشد سریع جمعیت، عملکرد ضعیف اقتصادی، کاهش شدید درآمد سرانه و پایین آمدن

شهرهای اقماری اطراف آنها بود. از سال ۱۳۶۴، حکومت ایران تأکید بیشتری بر استراتژی شهرهای جدید به منظور اداره و کنترل رشد سریع جمعیت در شهرهای بزرگ داشته است. در ادامه، به بررسی مفهوم و کاربرد استراتژی شهرهای جدید و نتایج آن در قبل و بعد از انقلاب ایران پرداخته می‌شود.

شهرهای جدید قبل از انقلاب ۱۳۵۷

دولت ایران پیش از انقلاب، در فاصله سال‌های ۵۷ - ۱۳۲۸، پنج برنامه توسعه ملی را به اجرا درآورد. این برنامه‌ها را سازمان برنامه و بودجه^(۹) در تهران تدارک می‌دید. بخشی از این برنامه‌ها و طرح‌ها اقتصادی بودند؛ گرچه هر برنامه بخشی نیز در مورد توسعه منطقه‌ای / فضایی داشت. علاوه بر آن، این طرح‌ها انتقال تدریجی از کشاورزی به صنعت و کشاورزی معیشتی به کشاورزی تجاری با سرمایه‌گذاری فراوان را منعکس می‌کردند (شربت اوغلی، ۱۳۷۵، ۵۸).

سیاست بخشی نگر اقتصادی رشد و تولید جهت دار دولت از طریق ساختار سیاسی - اجرایی بسیار متمرکز شکل گرفت که تلویحاً دارای عوارض جانبی فضایی نیز بود. از یک سو، سیاست‌های دولت برای صنعتی شدن سریع منجر به توسعه تعدادی از نواحی شهری به قیمت توسعه نیافتگی نواحی دیگر در کشور گردید.

از سوی دیگر، عدم توجه به کشاورزی معیشتی شرایط زندگی در روستاها و مناطق کمتر توسعه یافته را هر دم بدتر می‌کرد و باعث مهاجرت جمعیت روستایی به مناطق شهری می‌شد. در مجموع این گونه بود که سیاست‌های اقتصادی، مشکل نابرابری‌های فضایی را تشدید می‌کردند و منجر به توسعه تعدادی از مناطق توسعه یافته‌تر و غفلت از بقیه مناطق ایران می‌شدند (آتش، ۱۳۶۷، ۹۹). در

استانداردهای زندگی در خانوار متوسط ایرانی همراه بود (امیراحمدی ۱۳۷۵). این جنگ خسارات و تلفات سنگین انسانی نیز به همراه داشت و شهرها، شهرک‌ها و روستاهای زیادی را که در منطقه مجاور مرز عراق بودند، ویران کرد و مهاجرت‌های بسیار گسترده‌ای را دامن زد. تقریباً ۲/۵ میلیون نفر از مناطق جنگی برای اقامت در شهرهای بزرگ و اردوگاه جنگ‌زدگان در دیگر نقاط کشور - به ویژه به شهرهایی که در مرکز (تهران) و مناطق مجاور جنگی قرار داشتند، همچون کرج، قم، شیراز، اراک و زنجان - مهاجرت کردند (امیراحمدی، ۱۳۶۹، ۲۰۰۶). شهر جدید فولاد شهر در نزدیکی اصفهان، پذیرای تعداد کثیری از خانواده‌های مناطق جنگ‌زده بود، به گونه‌ای که تقریباً ۱۲۰۰۰ مهاجر جنگی در سال ۱۳۶۱ در فولاد شهر زندگی می‌کردند (آتش و بهشتی‌ها، ۱۳۷۷، ۱۰).

پایان جنگ با عراق با اجرای اولین برنامه ۵ ساله توسعه ملی مصادف بود که دولت بعد از انقلاب برای دوره ۷۲ - ۱۳۶۸ برنامه‌ریزی کرده بود. رشد اقتصادی و کارایی آن مهم‌ترین هدف برنامه به شمار می‌آمد. اهداف دیگر برنامه شامل کنترل رشد جمعیت و بهره‌برداری بهینه از منابع و تکمیل پروژه‌های ناتمام

با پایه و زیرساخت‌های مناسب تأکید می‌کرد. فرض بر این بود که سرانجام، این رشد از بخش اقتصادی به دیگر بخش‌ها نفوذ می‌کند و توسعه در میان همه مناطق کشور به صورت مساوی توزیع خواهد شد. انتظار می‌رفت که این توصیه به تمرکز فضایی فراینده فعالیت‌های اقتصادی منجر شود (امیراحمدی، ۱۳۷۵، ۴۳-۱۴۲). در نتیجه، مناطق بزرگ شهری ایران به جذب تعداد زیادی مهاجر از سراسر کشور ادامه خواهد داد. این امر مشکلات مناطق را وخیم‌تر خواهد کرد و وظیفه خطیر و بزرگ‌تری را به عهده اجتماعات محلی و شهرهای جدید، به منظور جذب جمعیت مازاد شهرهای بزرگ، قرار خواهد داد.

قانون اساسی جدید ایران که در سال ۱۳۵۸ تصویب شده است، بر برنامه‌ریزی منطقه‌ای برای توسعه متعادل ملی تأکید دارد (امیراحمدی، ۱۳۶۹، ۹۹). بنابراین به منظور حل مشکلات مناطق کمتر توسعه یافته، دولت پس از انقلاب سعی می‌کرد که بین برنامه‌ریزی بخشی اقتصادی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای - فضایی ارتباط برقرار کند (شربت‌اوغلی، ۱۳۷۰، ۱۷۵). به ویژه سازمان برنامه‌بودجه به کار در اجرای طرح استراتژی کالبدی (فضایی) ملی که قبل از انقلاب به وسیله ستیران پیشنهاد شده بود، ادامه داد.



توسعه شهری

علاوه بر آن، دولت فرایندی را در سه مرحله برای اجرای طرح استراتژی کالبدی (فضایی) به وجود آورد (امیراحمدی، ۱۳۶۹، ۱۲-۱۰۹). در نخستین مرحله، سندی که «طرح پایه برنامه استراتژی فضایی ملی یا آمایش سرزمین» نام دارد، در حال آماده شدن برای آغاز چندین موضوع است. این موضوع‌ها شامل الگوهای سکونت در مناطق شهری و روستایی و همچنین توزیع بخشی جمعیت و اشتغال است.

گزارش شده بود که این سند به زودی تکمیل خواهد شد (روزنامه همشهری، ۵ آبان ۱۳۷۶). در دومین مرحله، سندی که «طرح فرعی استراتژی فضایی ملی یا آمایش سرزمین» نام دارد، با اشاره به جزئیات سازمان فضایی توسعه به صورت جامع مهیا خواهد شد. در سومین مرحله، محتوای طرح توسعه اقتصادی - اجتماعی میان مدت با توجه به منابع منطقه‌ای شرح داده خواهد شد.

می‌شد (امیراحمدی ۱۳۷۵، ۱۲۳). تهیه کنندگان برای تنظیم برنامه‌های ملی که از برنامه‌های بخشی متعددی تشکیل شده بود، از توسعه اولین برنامه ملی به وجود آمده استفاده کردند. در نتیجه، اگر چه اولین برنامه ملی بیانگر نقش برنامه‌ریزی فضایی در توسعه ملی بود، اما بخش مجزایی از برنامه‌ریزی منطقه‌ای / فضایی را در برنمی‌گرفت (امیراحمدی، ۱۳۶۹، ۳۳۹ و ۱۰۶). این بار نیز همانند دوران قبل از انقلاب، برنامه‌ریزی منطقه‌ای پس از برنامه‌ریزی اقتصادی، به عنوان طرحی فرعی قرار گرفت.

همزمان با تکمیل اولین برنامه در سال ۱۳۷۲، دولت در سال ۱۳۷۳ تصمیم به ارزیابی اقداماتش گرفت. بنابراین برنامه دوم توسعه ملی برای دوره ۷۸ - ۱۳۷۴ آماده اجرا شد. برنامه دوم، همانند برنامه اول، رشد اقتصادی را در اولویت قرار داد و بعد فضایی اجرایی آن را کنار نهاد. برنامه دوم، به ویژه بر رشد صنعتی در مناطقی

جدول شماره ۳- شهرهای جدید پیشنهاد شده در ایران، ۱۳۷۳

شهر بزرگ موجود	نام شهر جدید	جمعیت پیش‌بینی شده	مساحت	فاصله شهر جدید از شهر اصلی (کیلومتر)
تهران	هشتگرد	۵۰۰/۰۰۰	۴/۰۰۰	۶۵
	پرند	۳۰۰/۰۰۰	۳/۴۰۰	۴۵
	پردیس	۲۰۰/۰۰۰	۳/۰۰۰	۲۵
	اشتهارد	۳۰۰/۰۰۰	۳/۰۰۰	۷۰
	اندیشه	۶۰/۰۰۰	۱۰۰۰	۳۰
اصفهان	بهارستان	۳۰۰/۰۰۰	۲/۲۰۰	۱۵
	مجلسی	۵۰۰/۰۰۰	۷۰۰۰	۷۰
	پولادشهر	۵۰۰/۰۰۰	۷۰۰۰	۴۰
	شاهین شهر	۲۵۰/۰۰۰	۶۰۰۰	۲۰
مشهد	گلبهار	۴۰۰/۰۰۰	۴۰۰۰	۴۰
	بینالود	۳۰۰/۰۰۰	۴۰۰۰	۲۵
تبریز	سهند	۱۵۰/۰۰۰	۷۰۰۰	۲۰
	سیس	۱۰۰/۰۰۰	۳۰۰۰	۵۰
شیراز	صدرا	۲۰۰/۰۰۰	۴۰۰۰	۲۵
اهواز	رامین	۲۴۰/۰۰۰	۳۰۰۰	۲۵
کرمانشاه	سرارود	۲۰۰/۰۰۰	۲۰۰۰	۲۰
	مهاجران	۷۰/۰۰۰	۳۰۰۰	۵۰
اراک	امیرکبیر	۱۰۰/۰۰۰	۳۰۰۰	۵۰
	زاریه	۲۰۰/۰۰۰	۲۰۰۰	۵۰
بوشهر	عالیشهر	۱۰۰/۰۰۰	۴۰۰۰	۲۵
بندرعباس	علوی	۳۰۰/۰۰۰	۳۰۰۰	۵۵
زابل	رامشار	۷۰/۰۰۰	۱۰۰۰	۳۰
چابهار	طیس	۱۵۰/۰۰۰	۱۰۰۰	۳۰
مازندران	توسان	۱۰۰/۰۰۰	۸۰۰	۲۵
همدان	ویان	۱۰۰/۰۰۰	۲۰۰۰	۳۰
یزد	N/A	۲۰۰/۰۰۰	۲۰۰۰	۲۵

منبع: اقتباس از عدالتخواه، ۱۳۷۳.

از ۲۶ شهر جدید پیشنهاد شده، ۱۴ شهر در اطراف شهرهایی با جمعیت ۱۰۰/۰۰۰ نفری یا بیشتر واقع شده‌اند و دو شهر در اطراف

عراق متوقف شد. توسعه آن شهرهای جدید که عمدتاً قبل از جنگ نیمه ساخته شده بودند، به سبب فقدان بودجه متوقف شد. دولت مجدداً استراتژی توسعه شهرهای جدید را ترفیع داد. این استراتژی از سال ۱۳۶۴، یعنی هنگامی که شورای وزیران آن را تأیید کرد، عملاً آغاز شد. دولت توسعه ۱۲ شهر جدید را در اطراف شهرهای بزرگ تهران، اصفهان، مشهد، تبریز، شیراز و اهواز پیشنهاد کرد. هدف اصلی استراتژی با مقایسه با دوران قبل از انقلاب، تغییر نکرد. استراتژی مذکور عمدتاً بر هدایت رشد جمعیت آینده و فعالیت‌های اقتصادی، جدا از رشد سریع شهرهای بزرگ و شهرهای جدید اطراف آنها، تأکید می‌کرد. اهداف استراتژی مذکور عبارت بوده‌اند از:

برنامه‌های بخشی بر اساس برنامه‌های منطقه‌ای و هماهنگ با داده‌ها و ستانده‌های شان در سطح ملی، شکل خواهد گرفت. این مرحله به وسیله برنامه ریزان منطقه‌ای، به همراه برنامه‌ریزان اقتصادی بخشی به عنوان مشاوران اجرا خواهد شد. در ایران این اقدامات تاکنون تأثیری بر توسعه فضایی نداشته است. علاوه بر آن، چگونگی ترکیب استراتژی شهرهای جدید با طرح پایه استراتژی فضایی ملی مشخص نیست.

در اواخر دهه ۱۹۸۰، به رغم برخی اصلاحات در وضعیت استان‌های کمتر توسعه یافته، توسعه استانی ایران با نابرابری‌های شدید بین استانی همراه بوده است (شربت‌اوغلی، ۱۳۷۰، ۲۰۹). پس از انقلاب، استراتژی توسعه شهرهای جدید به سبب جنگ با

* اداره و کنترل رشد سریع و نامنظم شهرهای بزرگ با محدود کردن اندازه جمعیت شان؛ و

* جذب مازاد جمعیت سریعاً در حال رشد شهرهای بزرگ با ارائه فرصت‌های شغلی جدید به آنها در اطراف شهرها.

استراتژی مورد بحث بیانگر این امر است که شهرهای جدید نباید به عنوان شهرهای خوابگاهی طراحی شوند. همچنین بیان می‌کند که هر شهر جدید باید فرصت‌های شغلی متفاوتی را برای حداقل ۵۰ درصد نیروی کار آن ارائه دهد. علاوه بر آن، شهر باید دارای فروشگاه‌های خرده فروشی، خدمات محلی و شهری، فعالیت‌های نهادی و فرهنگی و فضای باز و تفریحی باشد که نیازهای ساکنان آن را بر طرف سازد؛

* تهیه مسکن ارزان در شهرهای جدید به جای هزینه بالای زندگی در شهرهای بزرگ؛

* انتقال و استقرار تأسیسات صنعتی ناسازگار از شهرهای بزرگ به شهرهای جدید؛

* ممانعت از شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی در اطراف شهرهای بزرگ؛

* اجتناب از ویرانی اراضی مناسب کشاورزی و فضای باز در اطراف شهرهای بزرگی که رشد سریع دارند؛

* کاهش تراکم ترافیک در شهرهای بزرگ؛ و

* کاهش آلودگی محیطی مانند آلودگی هوا و آب در شهرهای بزرگ.

شورای وزیران، وزارت مسکن و شهرسازی را به عنوان نماینده دولت به منظور تهیه استراتژی توسعه شهرهای جدید و نظارت بر اجرای آن انتخاب کرد. شورا، مسئولیت‌های زیر را به این وزارت واگذار کرد:

* انتخاب مناطقی که دارای شهرهای جدید باشند؛

* شناسایی مکان‌هایی برای شهرهای جدید پیشنهادی؛

* انتخاب مشاورانی به منظور تهیه طرح‌های جامع برای شهرهای جدید؛

* تأسیس شرکت‌های توسعه شهرهای جدید برای نظارت بر توسعه این گونه شهرها؛

* برنامه‌ریزی برای تدارک فرصت‌های شغلی در شهرهای جدید؛ و

* برنامه‌ریزی برای تدارک خدمات عمومی (آب، برق و فاضلاب) در شهرهای جدید.

در اواخر سال ۱۹۸۸ (۱۳۶۷) پس از پایان جنگ با عراق، وزارت مسکن و شهرسازی مسئولیت خود را در قبال برنامه‌ریزی شهرهای جدید و توسعه آن، از سر گرفت و آن را در سه مرحله به کار برد: مکان‌یابی، تهیه طرح جامع و تصویب، تأمین مالی و احداث آن. وزارت مسکن و شهرسازی مکان شهرهای جدید را با توجه به سه معیار انتخاب کرده است:

۱- شهرهای جدید در مناطقی در نزدیکی مراکز مهم شهری ایران استقرار یابند.

۲- شهرهای جدید در نزدیکی تأسیسات صنعتی بزرگ بنا شوند.

۳- شهرهای جدید در مناطقی که زمین آن در مالکیت اراضی دولت است، برپا گردند.

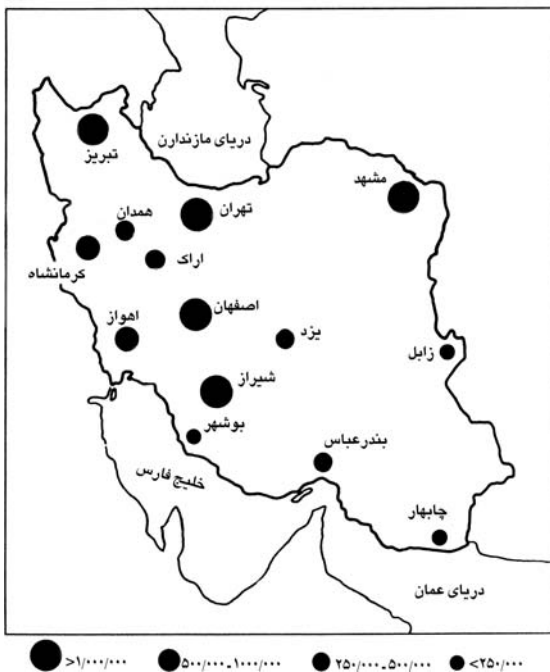
ساکنان شهر جدید به عنوان مالکیت زمین و پرداخت سهم‌شان

در بهبود کلی مکان و هزینه خدمات عمومی، مبلغی را پیش‌پرداخت خواهند کرد. بانک‌ها و بخش خصوصی، دولت را به وسیله سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه مسکونی و تجاری مانند مراکز خرید، یاری می‌کنند.

در سال ۱۳۷۳، وزارت مسکن و شهرسازی تعداد شهرهای جدید پیشنهادی خود را به ۲۶ شهر افزایش داد که دارای دامنه جمعیتی از ۶۰۰۰۰ نفر تا ۵۰۰۰۰۰ نفر بودند و در اطراف ۱۵ شهر شکل می‌گرفتند و بین ۱۵ تا ۷۰ کیلومتر از هر شهر فاصله داشتند (جدول شماره ۳ و شکل شماره ۱). در سال ۱۳۷۵ از ۱۵ شهر، هفت شهر در بین فهرست شهرهایی با جمعیت ۵۰۰/۰۰۰ نفر یا بیشتر قرار داشتند.

بدین ترتیب، قرار شد بجز شهر قم و کرج بزرگ، یک یا چند شهر جدید در اطراف هر شهر با جمعیتی ۵۰۰/۰۰۰ نفری یا بیشتر در سال ۱۳۷۵ ساخته شود.

از ۲۶ شهر جدید پیشنهاد شده، ۱۴ شهر در اطراف شهرهایی با جمعیت ۱۰۰/۰۰۰ نفری یا بیشتر واقع شده‌اند و دو شهر در اطراف شهرهایی با جمعیت از ۵۰۰/۰۰۰ نفر تا ۹۹۹/۹۹۹ نفر؛ و ۱۰ شهر باقی مانده نیز در اطراف شهرهایی با جمعیت تقریبی ۳۵۰۰۰ تا ۴۹۹/۰۰۰ نفر قرار دارند.



شکل شماره ۱- توزیع فضایی شهرهایی ایران با یک یا چند شهر جدید پیشنهادی در اطراف شان، ۱۳۷۳.

در سال ۱۳۷۷، وزارت مسکن و شهرسازی اعلام کرد که برنامه شهرهای جدید تنها بر شهرهای بزرگ دارای جمعیتی در حدود ۱۰۰۰/۰۰۰ نفر یا بیشتر تأکید خواهد کرد. بنابراین تعداد کل پروژه‌ها به ۱۷ شهر جدید کاهش یافت. اخیراً دولت لایحه طرح اولیه مرتبط با تأسیس شهرهای جدید را تصویب کرد. بر اساس این لایحه، در حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار واحد مسکونی در ۱۷ شهر

طرح توسعه و عمران شهر جدید هشتگرد

(طرح جامع)



- مسکونی تراکم کم
- مسکونی تراکم متوسط
- مسکونی تراکم زیاد
- آموزشی
- تجاری - فرهنگی - مذهبی تسهیلات شهر
- تجاری - فرهنگی - مذهبی تسهیلات ناحیه
- درمانی
- کمربند سبز
- مجموعه ورزشی
- فضای تفریحی منطقه‌ای
- پارک - زمین بازی و فضای سبز
- دخیره خدمات شهری
- ترمینال
- ناحیه صنعتی

در سال ۱۳۶۴ نیز به منظور پاسخگویی به مشکلات رشد سریع جمعیت و منطقه اصفهان برنامه‌ریزی شد. این طرح بیانگر آن بود که توسعه آینده نباید به طور فیزیکی به شهر اصفهان متصل باشد بلکه باید در چهار شهر اقماری معین اطراف آن - یعنی شاهین شهر، بهارستان، پولادشهر و مجلسی - متمرکز گردد. هیچ کدام از آن چهار شهر جدید، هنوز به اتمام نرسیده‌اند. ایجاد دو شهر بهارستان و مجلسی در اواخر دهه ۱۳۶۰ آغاز شد و در نتیجه آنها در مراحل اولیه توسعه‌اند. علاوه بر آن، اگر چه شکل‌گیری شاهین شهر و پولادشهر در اواخر دهه ۱۳۴۰ آغاز شد، اما احداث آنها بموقع صورت نگرفت و هم اکنون تقریباً یک چهارم هریک از این شهرها ساخته شده‌است.

در این میان به ویژه پولاد شهر با چالش‌های اجرایی فراوانی مواجه شد و تداوم مشکلات اقتصادی ملی مانع از تسریع توسعه آن گردید. تأخیر طولانی در اتمام مراکز همجوار و شهری، شرایط زندگی را برای ساکنان مشکل ساخت و جذابیت شهر جدید را برای کسانی که قصد زندگی در آن را داشتند، کاهش داد. علاوه بر آن، نبود فرصت‌های شغلی در آنجا مهم‌ترین امر برای ساکنان افرادی بود که قصد زندگی در آنجا را داشتند (آنش و بهشتی‌ها، ۱۳۷۳).

ارزیابی راهبرد

بازنگری تحقیقات انجام شده نشان می‌دهد که در گذشته، استراتژی شهرهای جدید ایران به اهداف مورد نظر دست نیافته است.

نخست اینکه با توجه به دو هدف اداره و کنترل رشد سریع و نامنظم شهرهای بزرگ و جذب جمعیت مازادشان، استراتژی شهر جدید تاکنون تأثیر عمده‌ای بر جای نگذاشته‌است. همان‌طور که در جدول شماره ۲ مشخص است، در حالی که شهرهای بزرگ ایران و برخی از شهرهای کوچک اطراف آنها به فرایند رشد سریع جمعیت در طی دوره ۷۵ - ۱۳۶۵ ادامه می‌دهند، احداث شهرهای جدید اطراف آنها به آهستگی صورت می‌گیرد و به نوعی از جدول زمانی عقب مانده‌است. بنابراین همه شهرهای جدید در دست‌آورد آنها تا حدی ساخته شده‌اند و جمعیت بسیار کمی دارند. به عنوان مثال، در حالی که توسعه پولادشهر و شاهین شهر در نزدیک اصفهان در دهه ۱۳۴۰ آغاز شد، جمعیت آنها در سال ۱۳۷۵ به ترتیب به ۳۹/۲۶۴ و ۸۴/۸۲۷ نفر رسید. طرح‌های جامع پولاد شهر و شاهین شهر، جمعیت مطلوب را در سال افق طرح (۱۳۹۰) به ترتیب ۵۰۰/۰۰۰ نفر و ۴۵۰/۰۰۰ نفر پیش‌بینی کرده‌است. رشد کند جمعیت آنها در طول تقریباً ۳۰ سال با رشد سریع جمعیت در اصفهان و شهرهای کوچک اطراف آن هم‌زمان بود. در بین سال‌های ۱۳۴۵ و ۱۳۷۵ جمعیت اصفهان تقریباً سه برابر شد و از ۴۲۴/۰۴۵ نفر به ۱/۲۶۶/۰۷۲ نفر رسید. همچنین در مدت مشابه، جمعیت شهرهای اطراف همچون نجف‌آباد و خمینی شهر به ترتیب از ۳۱/۸۹۲ نفر به ۱۷۸/۴۹۸ نفر و از ۱۸/۶۵۹ نفر به ۱۶۵/۸۸۸ نفر افزایش یافت.

نمونه‌های دیگر شهرهای جدید در نقاط دیگر ایران طبق اطلاعات جمعیتی در دسترس، به این ترتیب است: اشتیارد در نزدیکی تهران با جمعیتی ۱۰/۲۸۴ نفر در سال ۱۳۷۵ و شهر جدید زاویه در نزدیکی اراک و سپس در نزدیکی تبریز در سال

جدید به ارزش ۳۰۰۰ میلیارد ریال ساخته خواهد شد (نرخ تبادلی ارز در اکتبر سال ۲۰۰۰، تقریباً ۸۲۰۰ ریال معادل یک دلار بوده است). با وجود این، با صرف هزینه‌های پروژه‌های شهر جدید، هزینه کل به ۵۰۰۰ میلیارد ریال افزایش می‌یابد. همه ۱۷ شهر جدید وسعتی معادل ۷۶/۰۰۰ هکتار را در برمی‌گیرند. (روزنامه بین‌المللی اطلاعات، ۹ تیر ۱۳۷۷).

اخیراً هیچ پروژه شهر جدیدی تکمیل نشده‌است و بیشتر آنها «تا حدی» ساخته شده‌اند. از شهرهای بزرگ ایران، در منطقه اصفهان شدیداً استراتژی شهرهای جدید به اجرا درآمده‌است. از ۱۷ شهر جدید که برای آینده طراحی شده‌اند، شهرهای جدید اصفهان به عنوان بهترین مکمل طرح توسعه منطقه‌ای شناخته شده‌اند (مشهدی زاده، ۱۳۷۴، ۵۳۰). علاوه بر آن، شهرهای جدید اطراف اصفهان، به ویژه پولادشهر، از جمله جامع‌ترین طرح‌های شهر جدید در ایران محسوب می‌شوند. شهر اصفهان که در ۴۴۰ کیلومتری جنوب تهران واقع شده‌است، با رشد سریع جمعیت در چند دهه گذشته مواجه بوده‌است. در طی دوره‌های ۵۵ - ۱۳۴۵، ۱۳۵۵ - ۱۳۶۵ و ۷۵ - ۱۳۶۵ جمعیت این شهر به ترتیب به میزان ۴/۵ درصد، ۴/۲ درصد، ۲/۳۷ درصد رشد داشته‌است.

شهر اصفهان در اواخر دهه ۱۳۴۰ راهبرد شهر جدید را آغاز کرد. از آن پس، راهبرد در طی سه مرحله اجرا شد. از اواخر دهه ۱۳۴۰ تا سال ۱۳۵۷ از استراتژی برای تأمین مسکن کارگران کارخانه‌های مهم مانند کارخانه فولاد در نزدیک شهر، استفاده می‌شد. پس از انقلاب، راهبرد به مدت چندین سال متوقف گردید، و

۱۳۷۵ به ترتیب جمعیتی معادل ۵/۴۰۴ و ۵/۶۰۵ نفر داشته‌اند. دوم اینکه، با توجه به هدف ساخت مسکن در حد استطاعت و قیمت پایین مسکن در شهرهای جدیدی که فقط قسمتی از آنها ساخته شده‌است، این شهرها نتوانسته‌اند تعداد زیادی از خانوارها را به چندین علت جذب کنند. یکی از این دلایل قیمت بالای مسکن است. قیمت بالای ساختمان‌های شهرهای جدید از همان نقطه شروع ناشی از تأخیر طولانی مدت در احداث و میزان تورم بالا در ایران بوده‌است. در واقع عوامل مذکور علت بالا بودن قیمت مسکن در شهرهای جدید به شمار می‌آیند. بسیاری از خانوارها ترجیح می‌دهند که در دیگر شهرهای اطراف زندگی کنند، تا موقعیت بهتری برای مسکن به دست آورند و به خدمات عمومی و امکانات رفاهی نیز دسترسی بیشتری داشته باشند.

سوم اینکه، به رغم هدف ارائه فرصت‌های شغلی متفاوت در شهرهای جدید و تغییر مکان برخی تأسیسات صنعتی ناسازگار از شهرهای بزرگ، شهرهای جدیدی که تا حدودی ساخته شده‌اند، در واقع به عنوان نوعی خوابگاه برای شهرهای بزرگ ایران عمل کرده‌اند.

به طور کلی، اکثر شهرهای جدید موجود، فرصت‌های شغلی عمده‌ای در محدوده شان ندارند و به فقدان خدمات عمومی و امکانات رفاهی برای ساکنان شان دچارند. بنابراین، بسیاری از خانوارهای شهری، به ویژه افرادی که جوان هستند و فرزندانی دارند، مایل نیستند که به شهرهای جدید بروند.

چهارم اینکه، با توجه به اهدافی چون جلوگیری از ویرانی زمین‌های مرغوب کشاورزی و فضای باز در اطراف شهرهای بزرگ و کاهش آلودگی محیطی و تراکم ترافیک، نشانه‌هایی وجود ندارد که ایجاد شهرهای جدید اقماری این مشکلات را متوقف کرده باشد. رشد سریع جمعیت شهرهای بزرگ ایران، مشکلات شهری آنها را مانند تراکم ترافیک و آلودگی هوا، بیشتر کرده‌است. به عنوان مثال، اخیراً شهرهای تهران، اصفهان و تبریز دارای سطح کیفیت هوای بدتری نسبت به دیگر شهرهای ایران‌اند.

شکست استراتژی شهرهای جدید را می‌توان در دو سطح برنامه‌ریزی و اجرا ارزیابی کرد. استراتژی در سطح برنامه‌ریزی به چندین دلیل به مقاصد خود دست نیافت، که در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

در گذشته کوشش‌های برنامه‌ریزی شهرهای جدید در ایران در بیشتر موارد بر اساس استراتژی رشد شهری ملی یا یک استراتژی طرح فضایی ملی نبوده‌است که الگوی آینده سکونتگاه‌های شهری و روستایی و توزیع ملی جمعیت، شغل و خدمات را مد نظر قرار دهد. درحقیقت، گام‌های اولیه گذشته در طرح استراتژی فضایی یا آمایش سرزمین که از سال ۱۳۵۵ به کمک شرکت برنامه‌ریزی ستیران آغاز شد، تا پس از انقلاب در دفتر برنامه‌ریزی منطقه‌ای در سازمان برنامه و بودجه ادامه یافت و هنوز هم در حال اجراست.

در گذشته طرح‌های جامع شهرهای جدید بر ابعاد فیزیکی و طراحی تأکید داشتند که این خود به کم توجهی به ابعاد جمعیتی، اجتماعی و اقتصادی منجر می‌شد. بدین ترتیب شهرهای جدید به طور مؤثر پاسخگوی نیازها و خواسته‌های مختلف اجتماعی - اقتصادی ساکنان‌شان نبوده‌اند. از جمله این نیازها، نیازهای اشتغالی، تحصیلی، فرهنگی و تفریحی و پزشکی است. علاوه بر

آن، طرح‌های جامع گذشته، به اسکان خانوارهای کم درآمد در شهرهای جدید توجهی نکرده‌اند.

طرح‌های جامع گذشته شهرهای جدید توجهی به ایجاد فرصت‌های شغلی مختلف برای ساکنان آن شهرها نداشته‌اند. مسلماً وزارت مسکن و شهرسازی به تنهایی قادر نیست فرصت‌های شغلی جدیدی را در شهرهای جدید ایجاد کند. ضروری است که در بین این وزارتخانه و سازمان برنامه و بودجه (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی فعلی) و وزارتخانه‌های گوناگون هماهنگی و همکاری بیشتری در جهت حل مشکلات وجود داشته باشد. نبود شغل، بسیاری از خانواده‌ها را از رفتن به شهرهای جدید باز می‌دارد. به دلیل فقدان یا کمبود مکان‌های کاری، همان گونه که ذکر گردید، بسیاری از شهرهای جدید به اجتماع‌های خوابگاهی تبدیل شده‌اند. بنابراین، ساکنان شهر جدید برای اشتغال به شهرهای بزرگ وابسته‌اند.

در طرح‌های جامع شهرهای جدید در گذشته، ابعاد اجتماعی و فرهنگی ساکنان شهر جدید مورد توجه قرار نگرفته‌است. بنابراین وجود تنوع در فرهنگ، زبان، سنت و نظایر اینها مشکلاتی را برای ساکنان شهرهای جدید - و حتی مسئولان - ایجاد کرده‌است.

سرانجام آنکه فرایند برنامه‌ریزی شهرهای جدید ایران در گذشته، مشارکت عمومی را مد نظر قرار نمی‌داد. در صورت فقدان مشارکت عمومی در سطوح محلی و منطقه‌ای، اولاً طراحی شهر جدید برای گروهی ناشناخته از جمعیت‌های گوناگون مشکل‌است؛ و ثانیاً ارزیابی تأثیرات مختلف شهر جدید بر محیط اطرافش، دشوار می‌نماید.

در مرحله اجرا، استراتژی شهرهای جدید، دست کم به چهار دلیل در به پایان رساندن اهداف مورد نظر موفق نبوده‌است:

۱- تجربه گذشته توسعه شهرهای جدید در ایران به سبب پاره‌ای از دلایل، به مشکل تأخیرهای طولانی و ناتمامی دچار است. اول اینکه، توسعه طرح‌های جامع شهرهای جدید و بازنگری و تصویب آنها فرایندی درازمدت است. دوم اینکه، کمبود شدید سرمایه‌های خصوصی و عمومی در جهت شکل‌گیری و توسعه شهرهای جدید به دلیل وضعیت اقتصاد ایران محسوس بوده‌است.

سوم اینکه، در جهت انباشتن سرمایه شخصی بیشتر قبل از ساخت و ساز، شرکت‌های توسعه شهر جدید، زمین را به افرادی که علاقه‌مند به زندگی در شهرهای جدید بودند، پیش فروش می‌کردند. با توجه به میزان تورم بالای ایران و تأخیر در ساخت و ساز، پول جمع‌آوری شده خانوارهای متقاضی زندگی در شهرهای جدید برای زمین و بهسازی کفایت نمی‌کرد.

چهارم اینکه، همکاری در میان وزارتخانه‌های مختلف دولتی، بنگاه‌ها، شرکت‌های توسعه، مشاوران خصوصی و شرکت‌های مقاطعه کاری در توسعه شهر جدید وجود نداشت.

سرانجام اینکه حمایت تکنیکی، اجرایی و مدیریتی در طی ساخت و ساز شهرهای جدید و پس از آن وجود نداشت.

۲- در گذشته، در بسیاری از شهرهای جدید، شرکت‌های توسعه اقدام به ساخت خانه‌های مسکونی می‌کردند، در حالی که توسعه و تأمین نیازها و خدمات مکمل از قبیل فروشگاه‌های خرده‌فروشی و همچنین فعالیت‌های فرهنگی و امکانات تفریحی همواره با وقفه‌هایی مواجه می‌گردید.

تأخیرهای طولانی مدت در تهیه آنها، شرایط زندگی را برای ساکنان دشوار ساخته بود و موجب کمرنگ شدن جذابیت شهرهای جدید برای افرادی شده بود که قصد زندگی کردن در آنجا را داشتند. قیمت‌های بالا و برنامه‌ریزی، هماهنگی و مدیریت ضعیف مهم‌ترین عوامل تأخیر طولانی مدت در تکمیل پروژه‌های مختلف هستند.

۳- یکی از جدی‌ترین مشکلات شهرهای جدید در ایران، نبود هویت، خصیصه شهری و احساس تعلق به مکان است. تاکنون، اجرای استراتژی شهرهای جدید منجر به توسعه تعدادی از شهرک‌های خوابگاهی نه چندان جذاب و در عین حال ناتمام در اطراف شهرهای بزرگ بوده است. این شهرک‌ها به هر حال فضایی برای زندگی ارائه می‌دهند اما این امر با خدمات عمومی و شهری و امکانات رفاهی بسیار محدودی همراه است. بنابراین، شهرهای جدید موجود برای رسیدن به جمعیت‌های مورد نظر و تبدیل شدن به اجتماع‌های شهری پویا و جامع و متعادل راهی بسیار طولانی در پیش دارند.



۴- در بسیاری از شهرهای جدید هزینه بالای توسعه و تبدیل زمین‌های کشت ناشدنی و ناهموار به مکان‌های در خور ساخت منجر به بالا رفتن قیمت زمین و مسکن در مقایسه با قیمت مسکن در شهرهای اطراف می‌شود. این قیمت‌های بالا به همراه فقدان فرصت‌های شغلی مختلف، موجب کاهش جذابیت شهرهای جدید برای افرادی می‌شود که قصد زندگی کردن در آن شهرها را دارند. همین مشکل موجب کندی توسعه شهرهای جدید شده است.

چشم‌اندازها و چالش‌ها

با توجه به الگوهای ناموزون توزیع جمعیت شهری و وجود نابرابری‌های شدید اجتماعی-اقتصادی در میان استان‌های ایران، استراتژی شهر جدید موجب تشدید این عدم تعادل‌ها به وسیله جذب افراد بیشتر و شغل‌ها به مناطق شهری بزرگ توسعه یافته‌تر خواهد شد. این در حالی است که مناطق شهری و روستایی کمتر توسعه یافته در ایران نادیده گرفته می‌شوند. بنابراین استراتژی شهر جدید با یکی

از اهداف قانون اساسی جدید ایران، که بر توسعه متعادل ملی تأکید دارد، متناقض است. همچنین چون اکثر شهرهای جدید پیشنهاد شده در فاصله کوتاهی از مناطق بزرگ شهری واقع گردیده‌اند، درازمدت افراد زیادی را به سوی خود جذب خواهند کرد و به بخشی از آن شهرها تبدیل خواهند شد؛ و به همین ترتیب مشکلات آنها نیز بفرنج‌تر خواهد شد.

با فرض اینکه همه شهرهای جدید در آینده‌ای نزدیک ساخته شوند و به اندازه ظرفیت‌شان جمعیت را جذب کنند، انتظار می‌رود که تنها ۶ میلیون نفر (یا تقریباً ۱۰ درصد) از ۶۶ میلیون نفر اضافی را که در مناطق شهری ایران تا سال ۱۴۰۰ زندگی خواهند کرد در خود جای دهند. یعنی در واقع استراتژی شهر جدید تنها حکم راه حلی جزئی را برای مشکل رشد سریع جمعیت شهری در ایران دارد. بهترین حالت این است که این امر تنها راه حل میانه برای مشکلات رشد جمعیت شهری و توسعه فیزیکی نامنظم در شهرهای بزرگ ایران با رشدی سریع باشد. در مقایسه با راه حل‌های کوتاه مدت برنامه‌ریزی شهری که بر مشکلی واحد در یک منطقه محدود جغرافیایی تأکید دارد، استراتژی شهر جدید بر مشکلات شهرنشینی سریع فائق می‌آید؛ و این امر با هدایت رشد مراکز شهری بزرگ و مهیا کردن مسکن‌های اضافی و خدمات شهری در مکان‌های جدید در نزدیکی آنها میسر می‌شود.

با وجود این، در مقایسه با راه حل بلند مدت و جامعی که گستره وسیع جغرافیایی شهر را در برمی‌گیرد، استراتژی شهرهای جدید توانمندی محدودی در شناخت ریشه‌ای رشد سریع جمعیت شهری، توزیع نامتوازن جمعیت کشور و نابرابری‌های اجتماعی-اقتصادی میان استان‌های ایران دارد.

مسلماً با توجه به بعد شهری رشد جمعیت در ایران، ضروری است که طرح استراتژی فضایی ملی، کامل شود و به اجرا درآید. این طرح، سکونتگاه جمعیت شهری آینده را بررسی می‌کند. بنابراین، استراتژی شهرهای جدید باید با دیگر سیاست‌های مقتضی ملی کامل شود، تا رشد سریع جمعیت شهری را مورد نظر قرار دهد. این سیاست‌ها شامل موارد زیر است:

- ۱- توسعه روستایی به منظور کاهش مهاجرت‌ها از مناطق روستایی به مناطق شهری؛
- ۲- تأکید بر نقش شهرهای متوسط که دارای جمعیت ۱۰۰/۰۰۰ تا ۲۵۰/۰۰۰ نفرند و به عنوان گزینه هدف برای برخی از مهاجران روستا به شهر و شهر به شهر در نظر گرفته می‌شوند؛
- ۳- کنترل و مدیریت رشد شهرهای بزرگ؛ و
- ۴- برنامه‌ریزی برای توزیع متوازن ملی جمعیت شهری با تأکید بر رشد مناطق کمتر توسعه یافته.

این امر نیازمند تأکید طرح‌های توسعه ملی ایران بر سرمایه‌گذاری عمومی بیشتر در مناطق کمتر توسعه یافته است. عدم توجه کافی به این سیاست‌ها در گذشته تا حدی ناشی از محدودیت منابع مالی ایران و اولویت‌های دولت بوده است.

از زمانی که شهرهای جدید به بخشی از استراتژی بلندمدت ملی برای حل مشکل شهرنشینی سریع در مناطق شهری در حال رشد بدل گردند، ضروری است که دولت در رویکرد آینده‌اش برای

برنامه‌ریزی شهرهای جدید، توسعه، اجرا و مدیریت در جهت پرهیز از کوتاهی گذشته و مشکلات آن، بازنگری کند. شهرهای جدید پروژه‌هایی گران هستند و ایران با شرایط اقتصادی پیش‌بینی ناشدنی و محدودیت‌های منابع مالی عمده، لزوماً معلوم نیست که در آینده بتواند از عهده آنها برآید. اگر شهرهای جدید در به پایان رساندن اهداف پیاده شده در آینده شکست بخورند، ایران میلیاردها دلار ضرر خواهد کرد؛ در حالی که می‌توانست با این مبلغ در توسعه شهرهای موجود سرمایه‌گذاری کند.

برنامه‌ریزی

مستولان ملی و محلی، در برنامه‌ریزی شهرهای جدید باید دستورالعمل هر شهر جدید را با توجه به شرایط زیر توجیه کنند:

۱- دستورالعمل، بخش ضروری طرح بلند مدت فضایی ملی و طرح جامع منطقه‌ای باشد.

۲- دستورالعمل، منابع محدود و همچنین محدودیت منابع مالی، کارکنان ماهر و مدیریت ظرفیت‌های موجود را مد نظر قرار دهد تا اطمینان حاصل شود که اکثر آنها به صورت مؤثر و کارآمد به کار می‌روند.

۳- فرایند برنامه‌ریزی شهرهای جدید برای مشارکت و همکاری عمومی در سطوح محلی و منطقه‌ای برنامه‌ریزی شود و تأثیرات مختلف شهر جدید بر محیط پیرامونش را ارزیابی کند.

۴- مکان شهر جدید پس از ارزیابی مفصل و تحلیل رشد گذشته و آینده جمعیت منطقه و الگوهای شهرنشینی و منابع طبیعی و انسانی و مالی آن انتخاب شود.

هنگام تهیه طرح جامع برای شهر جدید، دولت ملی، وزارت مسکن و شهرسازی و شرکت‌های توسعه شهر جدید باید علاوه بر بعد کالبدی، بر ابعاد اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی آن نیز تأکید داشته باشند. برای انجام آن طراحان باید به پرسش‌هایی از این دست پاسخ دهند: کارکرد محلی و منطقه‌ای شهر جدید چیست؟ چه کسانی ساکنان آن خواهند شد و خصوصیات جمعیتی و اجتماعی-اقتصادی آنها چیست؟ آنها از کجا آمده‌اند و چرا به شهر جدید مهاجرت کرده‌اند؟ آنها در کجا کار می‌کنند؟ آیا آنها برای همیشه در شهر جدید زندگی خواهند کرد و از آن راضی هستند؟ آیا شهر جدید برای افراد با درآمدهای مختلف جذاب است؟ چگونه افراد با پیش‌زمینه‌های مختلف با یکدیگر زندگی خواهند کرد؟ اگر طراحان به این سؤالات پاسخ ندهند، شهر جدید با مشکلات اجتماعی-اقتصادی مواجه می‌شود و موفق نخواهد بود.

شهرهای جدید باید هویت داشته باشند و به عنوان اجتماع‌های متعادل جامع و پویا طراحی شوند. آنها باید فرصت‌های شغلی مختلفی را برای ساکنان خود ارائه دهند و نیازهای اصلی روزانه‌شان را برآورده سازند. نیز می‌بایست برای ساکنان فرصت‌های سرگرمی، فرهنگ و تفریحی فراهم آورند و انواع مختلف مسکن را برای پاسخگویی به نیازهای گروه‌های مختلف جمعیت با سطوح درآمد متفاوت فراهم آورند (آتش و بهشتی‌ها، ۱۳۷۷).

توسعه و اجرا

ایجاد شهرهای جدید، کار کلان و مخاطره آمیزی است که به

سرمایه‌گذاری مالی هنگفتی نیاز دارد (گلانی، ۱۳۵۷، ۹). ایران با توجه به هزینه بالای توسعه شهرها و محدودیت‌های منابع مالی ملی، قادر نیست از عهده سرمایه‌گذاری در پروژه‌های شهرهای جدید ناتمام و ناموفق برآید. به منظور پرهیز از این مشکل، دولت‌های ملی و محلی و سازمان‌ها نیازمند کار با شرکت‌های توسعه شهرهای جدید و مشورت با آنها هستند، تا مطمئن شوند که پروژه با طرح‌ها، بودجه‌ها و برنامه زمانی آنها پیش می‌رود. منابع پولی و مالی عمومی و خصوصی، یارانه‌های دولتی و حمایت‌های فنی و انگیزشی برای تکمیل بموقع این پروژه‌ها باید فراهم باشند. با توجه به سرمایه محدود موجود، بهتر است که بر توسعه تعداد کمی از شهرهای جدید تأکید شود، تا اطمینان حاصل آید که آنها بموقع به جمعیت هدف گرفته شده می‌رسند.

مدیریت

موفقیت استراتژی شهرهای جدید شدیداً بستگی به مدیریت آن در طی ساخت و ساز و پس از آن دارد. دولت ملی و شرکت‌های توسعه باید این موضوع را به طور جدی و مؤثر در نظر بگیرند. شهرهای جدید در صورت فقدان مدیریتی قوی و هماهنگ در طی ساخت و ساز، با تأخیرهایی طولانی در تکمیل پروژه‌های مختلف مواجه خواهند شد.

همان‌طور که وزارت مسکن و شهرسازی بیان کرده است، زندگی در شهرهای جدید، روش جدید زندگی است و به فرهنگی جدید برای زندگی نیاز دارد. در گذشته برخی ساکنان زندگی در آنها و تطبیق خود با فرهنگ جدید را مشکل یافته‌اند. مسئولیت وزارت مسکن و شهرسازی این است که روش قدیمی طراحی، توسعه و مدیریت شهر جدید را تغییر دهد، تا مطمئن شود که این اجتماع‌های جدید اهداف‌شان را در آینده اجرا خواهند کرد.

از تحلیل توسعه شهرهای جدید ایران در گذشته، سه یافته به دست می‌آید: نخست اینکه، استراتژی شهرهای جدید بدون ترکیب شدن با استراتژی جامع رشد شهری ملی در درازمدت، قادر به دستیابی به اهداف بلندپروازانه خود نیست و در تغییر الگوی مهاجرت شهری موفق نمی‌شود. دوم اینکه، در صورت فقدان سرمایه عمومی و خصوصی کافی، انگیزه‌ها و همچنین مهارت‌ها و توانایی‌های تکنیکی، اجرایی و مدیریتی، اجرای موفقیت‌آمیز استراتژی شهر جدید به توهّم ملی تبدیل می‌شود. سوم اینکه استراتژی شهر اقماری جدید، توسعه تعدادی از مناطق شهری بزرگ بیشتر توسعه یافته و در دیگر نقاط کشور را تقویت می‌کند؛ اما این امر به قیمت نادیده گرفتن بقیه کشور است. بدین ترتیب، چنین می‌فرماید که این استراتژی با هدف سازماندهی توسعه متعادل ملی تناقض دارد.

ایران و دیگر کشورهای در حال توسعه برای تکمیل موفقیت‌آمیز پروژه‌های شهر جدید خود در آینده راهی طولانی و دشوار در پیش رو دارند.

برنامه‌ریزی و مدیریت شهری از قلمرو علم تا میدان سیاست

ایرج اسدی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

درباره علی مدنی پور

علی مدنی پور متولد ۱۳۳۳ (تهران)، فوق لیسانس معماری از دانشگاه ملی (۱۳۵۷) و دکترای طراحی شهری (۱۹۹۰) از دانشگاه نیوکاسل است. وی هم‌اکنون استاد طراحی شهری و مدیر تحقیقات تحصیلات تکمیلی دانشکده معماری، شهرسازی و منظرسازی دانشگاه نیوکاسل و همچنین عضو مرکز تحقیقات شهری اروپاست. از جمله پروژه‌های تحقیقاتی که از سوی وی و با مشارکت صاحب‌نظران مختلف اروپایی انجام شده است، می‌توان به «حاکمیت محله: افزایش ظرفیت برای ایجاد یکپارچگی اجتماعی»، «نوآوری اجتماعی، حاکمیت و ایجاد حس هویت اجتماعی محله‌ای» و «اقدامات شهرها برای مبارزه با حذف قشرهایی از جامعه» اشاره کرد. از جمله کتاب‌هایی که از وی به چاپ رسیده است، می‌توان به آثار زیر اشاره کرد:

- The Public and the Private Spaces in the City (Routledge 2003)
- Urban Governance, Institutional Capacity and Social Milieux (Co - editor/Ashgate, 2002)
- Design of Urban Space: an Inquiry into Socio - Spatial Processes (Wiley, 1996)
- Tehran: the making of a metropolis (wiley, 1998)
- Managing Cities: the new urban context (co - editor, wiley, 1998)
- The Governance of Place: Space and Planning Processes (co - editor, Ashgate, 2001)

از میان این آثار، کتاب‌های «تهران، ظهور یک کلان‌شهر» و نیز «طراحی فضای شهری» به فارسی ترجمه شده است.



تنها از این طریق ممکن است با همکاری^(۳) و تشریک مساعی^(۴) ایشان نیز به اجرا درآید. در این میان وظیفه برنامه‌ریز شهری ارائه چارچوب‌های همکاری و تشریک مساعی کلیه گروه‌ها، افراد و سازمان‌های درگیر در امور شهری است.

گفت و گوی حاضر به طرح ایده‌ها و تئوری‌های برنامه‌ریزی و مدیریت غالب در دو دهه آخر قرن بیستم و نقش برنامه‌ریزان شهری با توجه به طرز تلقی‌های جدید از این حرفه و جامعه پذیرنده آن (برداشت متکثر از آن) پرداخته است. روندهای کنونی و عوامل مؤثر بر شکل‌گیری رویکردهای برنامه‌ریزی شهری در جهان آینده و طرح ایده حکمرانی خوب و درس‌هایی که می‌توان از این ایده‌ها آموخت، از دیگر موضوعات این گفت و گوست.

□ در مرور متون مرتبط با برنامه‌ریزی، دو دسته کلی از تعاریف برنامه‌ریزی به چشم می‌خورد. دسته‌ای برنامه‌ریزی را کاربرد روش‌های عقلایی و علمی در حل مسائل اجتماعی می‌پندارند و آن را کاملاً به متخصصان می‌سپارند، در حالی که گروهی دیگر برنامه‌ریزی را فرایندی اجتماعی می‌دانند که تصمیمات در آن با مشارکت مردم و مداخله تمام گروه‌ها و افراد مختلف جامعه گرفته می‌شود. اگر در زمان حاضر این دوگانگی در

برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در طول دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی همیشه با دو گرایش عمده و متضاد رو به رو بوده است. در یک سو، نوعی تلقی از برنامه‌ریزی و مدیریت وجود داشت که آنها را فعالیتی فن سالارانه و تخصصی می‌پنداشت و از این رو ویژه متخصصان شهری. در برابر این گرایش علمی و مدیریتی صرف، تلقی دیگری وجود داشت که می‌توان از آن با عنوان برنامه‌ریزی و مدیریت مبتنی بر دموکراسی یاد کرد. در این طرز تلقی، برنامه‌ریزی و مدیریت شهری فعالیتی سیاسی و اجتماعی است و تصمیمات در آن با مداخله و مشارکت همه عناصر متأثر از محیط شهری - و مؤثر بر آن - اتخاذ می‌شود.

اکنون در آغاز قرن جدید هیچ صاحب‌نظری مدعی آن نیست که تمام مسائل پیچیده شهری را بتوان از طریق برنامه‌ها و سیاست‌های فنی، به گونه‌ای یکسویه و بالا به پایین به وسیله برنامه‌ریزان شهری حل و فصل کرد. اکنون برنامه‌ریزی و مدیریت صرفاً به شناخت و کنترل اجزای سیستم‌های شهری مربوط نمی‌شود بلکه با شیوه جدید و ظرفی از تفکر و عمل جایگزین شده است که می‌توان آن را در ایده حکمرانی خوب^(۱) جست و جو کرد. مطابق این ایده، کلیه تصمیمات در درون شهر باید با مداخله و مشارکت کلیه «سهامداران»^(۲) آن گرفته شود و

تعریف باز هم پابرجاست، آیا به الگو یا تعریف واحدی از برنامه‌ریزی نزدیک شده‌ایم؟

○ برنامه‌ریزی در ابتدا به عنوان کاربرد روش‌های علمی در مدیریت و کنترل شهرها مورد استفاده قرار گرفت. بعد از مدتی مشخص شد که صرف اعمال روش‌های علمی در مدیریت و برنامه‌ریزی شهری کافی نیست، چرا که مسائل شهرها با مسائل علوم تجربی همسان نیستند. آنها در واقع مسائل اجتماعی‌اند و راه‌حل‌شان نیز همیشه ماهیتی سیاسی دارد. سیاست در اینجا به این معناست که گروه‌های مختلف با منافع متفاوت در صحنه محیط شهری حاضرند، به طوری که بیشتر اوقات در مقابل همدیگر قرار می‌گیرند؛ و در اینجاست که تضاد منافع ظاهر می‌شود. نظام برنامه‌ریزی در چنین موقعیتی به این شناخت دست یافت که نقش اصلی آن باید این باشد که چگونه بین منافع متضاد گروه‌ها و افراد مختلف میانجی‌گری کند و از این طریق آینده شهر را شکل دهد. بنابراین، دیدگاهی که معتقد بود با اعمال روش‌های علمی می‌توان مسائل شهرها را حل و رفع کرد، اکنون طرفداران چندانی ندارد. اکنون این اعتقاد شکل گرفته است که مسائل شهری ماهیتی سیاسی و اجتماعی دارند. اگر چه در شناخت و رفع مسائل باید از دانش و اطلاعات کارشناسی استفاده کرد، ولی در نهایت ماهیت مسائل و برخورد با آن در زمینه‌ای کلی‌تر اتفاق می‌افتد.

□ فارغ از این دوگانگی در تعریف، دهه ۷۰ و ۸۰ در عرصه

برنامه‌ریزی شهری نوعی تکثرگرایی در برنامه‌ریزی به وجود آمد. در این دوره غلبه و استیلای هیچ نظریه واحدی پذیرفته نشد و بدین ترتیب به نوعی بحران در فقدان نظریه‌ای منسجم که بتواند تبیین و تجویز شایسته‌ای در عرصه نظر و عمل فراهم آورد، دامن زده شد. شرایط کنونی برنامه‌ریزی و مدیریت را در این حیطه چگونه ارزیابی می‌کنید؟

○ پلورالیسم یا تکثرگرایی بخشی از تفکر لیبرال - دموکراسی است. به عبارت دیگر، در کشورهایی که مدل غالب حکومت آنها همانند کشورهای غربی است، تکثرگرایی در بطن این نوع مدل از حکومت نهفته است. آنها می‌پذیرند که افراد مختلف، نظریات مختلف و منافع و منابع مختلف دارند. از این دیدگاه این ویژگی در طول یکی دو قرن اخیر همواره وجود داشته است.

□ مقصود از تکثرگرایی در پرسش مذکور تعدد نظریه‌های

برنامه‌ریزی چون برنامه‌ریزی حمایتی، تبادلی، گام به گام، و جز اینهاست. آیا اکنون می‌توان از غلبه نظریه‌ای واحد صحبت کرد؟

○ دستیابی به نظریه‌ای واحد محال است؛ ولی برخی اوقات بعضی از نظریه‌ها غلبه می‌یابند یا قوی‌تر می‌شوند. از نظریه‌هایی که اخیراً مطرح شده و قوی‌تر از آنهاست، نظریه برنامه‌ریزی همکاریانه یا Collaborative Planning است. این نظریه زمانی مطرح می‌شود که در کشورهای غربی - که امریکا و انگلیس پیش‌تاز هستند - با خصوصی‌سازی انجام شده تکثر و تعدد افراد و سازمان‌های مختلف دخیل در امور شهری بسیار به چشم می‌خورد. در چنین شرایطی این پرسش مطرح می‌شود که به چه طریق ممکن است این افراد و سازمان‌ها به گونه‌ای مؤثرتر عمل کنند. باید در جست و جوی روشی بود که بتوان بر اساس آن با یکدیگر همکاری کرد.

در این چنین موقعیتی نقش برنامه‌ریزی شهری تهیه و تدارک

چارچوب همکاری برای این دسته افراد و سازمان‌های درگیر در امور شهری است. این شیوه از برنامه‌ریزی صرفاً مربوط به این دوره است که در آن خصوصی‌سازی تشدید یافته و تکثر افراد و سازمان‌ها بیشتر شده است. در دوره‌های قبل شرایط طوری بود که دولت‌ها و حکومت‌های محلی می‌توانستند مسائل را خودشان حل و فصل کنند؛ زیرا کنترل بسیاری از موضوعات مانند زیرساخت‌ها، خدمات عمومی و جز آن در دست آنها بود؛ اما اکنون با خصوصی‌سازی انجام شده حکومت‌ها باید با سایر افراد و سازمان‌ها مذاکره کنند و آنها را به کارگیرند. در این شرایط برنامه‌ریزی به ایجاد چارچوب‌های این همکاری می‌پردازد.

□ عملکرد این چنین چارچوب‌هایی از طریق چه

سازوکارهایی میسر می‌شود؟

○ این چارچوب‌ها ساخته و پرداخته شخص برنامه‌ریز نیست. این چارچوب‌ها در واقع نهادهایی هستند که جامعه آنها را ایجاد کرده است. برنامه‌ریزی نیز ابزاری است که دولت‌ها برای کنترل برخی اتفاقاتی که در جامعه روی می‌دهد به کار می‌گیرند. البته آن اتفاقاتی که به شکل شهر و مثلاً کاربری اراضی مرتبط است. این ابزار اختراع برنامه‌ریز نیست. ابزارها و نهادها باید وجود داشته باشند و در نهایت جامعه آن را تأیید کرده باشد؛ که مثلاً برنامه‌ریزی فعالیت خوبی است و دولت حق و اجازه انجام آن را داراست. دولت به عنوان عامل برنامه‌ریزی نیز نهادها، سازمان‌ها و چارچوب‌های خاص خود را دارد. در این چنین شرایطی است که برنامه‌ریز به این بحث می‌پردازد که در چارچوب‌های ممکن و موجود، چه جهت‌گیری‌هایی در پیش گرفته شود. این فعالیت دارای بُعد فنی است که در آن با اجماع برنامه‌ریزان، اقتصاددانان، معماران و دیگران می‌توان به تصمیمی کارشناسی دست یافت اما این نظر کارشناسی نیز باید به تأیید مقامات رسمی ذی‌ربط پاسخگو به مردم برسد، مبنی بر اینکه آیا در این تصمیمات منافع مردم ملاحظه شده است یا نه. در این شرایط اگر تصمیم مورد نظر به اجرا درآید، در داخل فرایندی است که افراد، گروه‌ها و سازمان‌های مختلفی در آن سهم داشته‌اند و همچنین با نهادها و روندهای موجود مرتبط است. اما اگر این تصمیم و چارچوب تصمیم‌گیری بخواهد صرفاً اختراع یک شخص و یا یک گروه کارشناسی باشد، احتمال اینکه عملی نگردد بسیار بالاست. نمونه آن طرح‌های جامع و تفصیلی است که سالیان دراز در دفاتر مهندسی مشاور و بدون ارتباط با عوامل و عناصر مؤثر دیگر تهیه شده است. البته این خاص ایران نبوده و در همه کشورها وجود داشته است. پس هر چه آن تحلیل‌ها و چارچوب‌ها واقع بینانه‌تر باشد و تصمیم‌گیری‌ها فراگیرتر، احتمال موفقیت بسیار بیشتر است.

□ آیا می‌توان از نظریه برنامه‌ریزی ارتباطی یا برنامه‌ریزی

مبتنی بر تشریح مساعی و همکاری به عنوان نظریه غالب در دوره اخیر سخن به میان آورد؟

○ البته این نظریه غالب نیست بل در زمره نظریه‌هایی است که مطرح است. نظریه مذکور مبتنی بر این ایده است که ما اگر با همدیگر مذاکره کنیم و با هم بر سر یک میز بنشینیم، می‌توانیم مسائل را بسیار عاقلانه‌تر حل کنیم. البته این ایده مخالفانی هم دارد که معتقدند نمی‌توان از این حقیقت چشم پوشید که کسانی که بر سر یک میز

نشسته‌اند دارای قدرت یکسانی نیستند؛ بعضی‌ها خیلی قدرتمندترند و بعضی دیگر اصلاً قدرتی ندارند. پس صرف اینکه افراد بر سر یک میز بنشینند تا با هم ارتباط برقرار سازند و با یکدیگر همکاری کنند، اثر بخشی نخواهد داشت. زیرا در این حالت از ماهیت قدرت در جامعه غفلت می‌شود. کسی که خیلی پول دارد و کسی که خیلی فقیر است قدرت یکسانی در مقابل مسائل ندارند. به این ترتیب این دو گروه در مقابل یکدیگرند.

در این موضوع یکی هوادار برنامه‌ریزی ارتباطی و همکارانه‌است و دیگری استدلال‌هایی در مخالفت با آن دارد. اگر چه هدف در اینجا طرح ریشه‌های بحث‌های این دو گروه و نیز کسانی که آن را طرح می‌کنند نیست، اما این دو دسته از بحث‌ها در یک طرف مبتنی بر آرای یورگن هابرماس و در طرف دیگر برخاسته از نظریات میشل فوکو است.

□ در باره فقدان نظریه‌ای واحد صحبت کردید و اینکه برخی مواقع نظریه‌ای خاص بیشتر از بقیه مقبولیت پیدا می‌کند. آیا در مقابل نظریه و در عرصه عمل می‌توان از غلبه الگوی برنامه‌ریزی استراتژیک در عرصه شهر سخن گفت؟

○ بحث درباره برنامه‌ریزی استراتژیک همواره در ابعاد و زمینه‌هایی وجود داشته و مطرح بوده است. در سطح جامعه اروپا دائم سخن از اینکه باید خطوط استراتژیک آینده را دید، به میان می‌آید. آمایش سرزمین و استراتژی‌های کلان مطرح در آن، از بحث‌های روز اروپاست. دولت کارگر در انگلیس در مورد اینکه باید برنامه‌ریزی استراتژیک انجام داد و مسائل را تنها در اختیار بازار نگذاشت، اصرار بیشتری می‌ورزد. اینکه باید به بازار اهمیت داد یا به بخش دولتی، وجه مشخصه و متمایز کننده محافظه کاران و سوسیال دموکرات‌هاست. اکنون که حزب کارگر در انگلیس بر سر کار است، بیشتر از قبل به حل مسائل در دراز مدت و برنامه‌ریزی شده و با برخورد استراتژیک اهمیت داده می‌شود؛ هر چند برنامه‌ای که امروزه مطرح است با برنامه ۳۰ سال پیش تفاوت بسیار دارد. این تفاوت در برخورد باز و حرکت بیشتر به سمت بازار و نیز ارائه آزادی‌های بیشتر به نیروهای نهفته در آن برمی‌گردد.

□ روندها و عوامل تأثیر گذاری را که در شرایط کنونی وجود دارند و می‌توانند در آینده بر نظام برنامه‌ریزی و شیوه مدیریت و اداره سرزمین مؤثر باشند، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

○ تأثیرگذارترین روندی که می‌توان در طول ۲۰ سال اخیر تشخیص داد، نفوذ بیشتر بازار است که همزمان با کاهش نقش دولت و برنامه‌ریزی به عنوان یکی از ابزارهای آن صورت گرفته است. علت اصلی کاهش نقش دولت در همه عرصه‌های اقتصادی و اجتماعی در ابتدا کاستن از هزینه‌ها و در گام بعد رونق بخشی به اقتصاد بوده است. این روند از دهه ۱۹۷۰ که دولت‌ها با رکود اقتصادی روبه رو شدند، به عنوان نوعی راه حل مطرح گشت و تاکنون روندی غالب بوده است. اگرچه در دوره دهه ۱۹۸۰ خصوصی‌سازی تا حدی پیش رفت که دولت را ترغیب می‌کرد عملاً هیچ کاری انجام ندهد، اما در دهه ۱۹۹۰ این تفریط با تعدیل آن اصلاح شد و به این ترتیب جلوی بسیاری از بی‌رویه‌کاری‌ها از یک سوی و اضافه‌روی‌ها از سوی دیگر

گرفته شد.

در مقطع کنونی فشار زیادی بر برنامه‌ریزی شهری وارد می‌شود. اکنون به تعداد زیادی مسکن نیاز است و مدام این بحث وجود دارد که یکی از موانع تحقق این هدف دخالت‌های نظام برنامه‌ریزی است. به این ترتیب، از یک سو هنوز تقاضا برای آزادسازی بیشتر و کاستن از کنترل و نظارت دولت وجود دارد، و از سوی دیگر نیز همه آگاهند که بدون برنامه‌ریزی، هرج و مرج همه جا را فرا می‌گیرد. بدون وجود نظام برنامه‌ریزی شهری که به صورت قانونمند کاربری اراضی را کنترل کند، خیلی از افراد به خواست‌شان برای زندگی در خانه‌ای به دور از یک کارخانه یا فعالیت مزاحم دست نخواهند یافت. این آگاهی همگانی وجود دارد که شهر به یک نوع سیستم کنترل نیازمند است. بنابراین، نظام برنامه‌ریزی در میان دو دیدگاه پیش گفته در حرکت است. برنامه‌ریزی تحت فشار است که خود را بازتر کند و با مقتضیات بازار آزاد وفق دهد ولی در عین حال هیچ کس رضایتی به از دست دادن کنترل‌های اساسی نشان نمی‌دهد.

□ آیا تحولات و فشارهایی که عنوان کردید به نوع و شیوه خاصی از برنامه‌ریزی مجهز شده است؟

○ مهم‌ترین تغییری که حاصل شده، این بوده است که برنامه‌ریزی را از حالتی که دولت به تنهایی تصمیم می‌گرفت، پیش بینی می‌کرد و عمل می‌کرد خارج ساخته و به شیوه‌ای در آورده است که برنامه ریز بتواند با ارائه چارچوب به حل مسائل یاری برساند؛ و به جای آنکه تجویز کند به تشویق و ترغیب بپردازد.

□ آیا برنامه‌ریزی و مدیریت استراتژیک را می‌توان شیوه‌ای نامید که قادر است کارکرد مذکور را ایفا کند؟

○ البته یکی از ابعاد کار برنامه‌ریزی استراتژیک همان است. اما برنامه‌ریزی شهری همیشه استراتژیک نیست، و خیلی وقت‌ها مقطعی و موضعی عمل می‌شود. ولی حرکت کلی به آن سمتی است که به جای ارائه فرصت دخالت زیاد به برنامه‌ریزان، از آنان انتظار می‌رود به صورت نوعی عامل حمایتی عمل کنند.

□ از پیشرفت‌ها و تحولاتی که در این عرصه صورت گرفته

است چگونه می‌توان در تغییر و اصلاح نظام‌های برنامه‌ریزی دیگر کشورها سود برد؟

○ این بحث‌ها و استدلال‌ها را نمی‌توان به تمام کشورها و جوامع تعمیم داد. هر کشوری در موقعیت ویژه‌ای قرار دارد و ارتباط دولت و اقتصاد در آن با دیگر کشورها متفاوت است؛ اما روندی کلی که کلیه جوامع - چه توسعه یافته و چه در حال توسعه - تشویق می‌کنند، آن چیزی است که به حکمرانی خوب تعبیر می‌شود.

حکمرانی خوب به این معناست که تمام طرف‌ها، گروه‌ها و سازمان‌های درگیر و مردم محل با یکدیگر همراه گردند و همه به نحوی در برنامه‌ریزی و مدیریت دخیل شوند. این ممکن است تا اندازه‌ای شبیه برنامه‌ریزی همکارانه به نظر آید ولی مقداری از آن هم به ایجاد ارتباطات در سطح شهری و بین افراد و سازمان‌های دخیل در آن برمی‌گردد، به نحوی که همدیگر را بشناسند و بتوانند با هم کار کنند.

برای این همکاری باید چارچوب‌های سازمانی، قانونی، تکنیکی و جز آن وجود داشته باشد. زمانی که چنین چارچوبی وجود نداشته باشد، عملکرد افراد و سازمان‌ها پراکنده، شکسته و ناکارآمد خواهد بود. این گرایش و روندی کلی است، که اکنون وجود دارد.

□ ایده حکمرانی خوب را چگونه می‌توان با برنامه‌ریزی فنی و دیدگاه‌های کارشناسی یکجا جمع کرد؟

○ همیشه این بحث درباره ماهیت دیدگاه‌های کارشناسی وجود داشته است. به خصوص در مسائل شهری-مبنی بر اینکه هیچ فردی نمی‌تواند ادعا کند راه حلی که ارائه می‌دهد بهترین راه حل ممکن است زیرا وی به هر حال یک کارشناس است و بس.

زمانی بود که کارشناسانی چون لوکور بوزیه مدعی بودند می‌توانند به بهترین شکل شهر آینده را بسازند. واقعیت این است که کارشناسی به نوعی استفاده از دانش علمی در تحلیل مسائل و ارائه راه حل محسوب می‌شود ولی این راه حل‌ها می‌توانند متعدد باشند.

همیشه راه حل‌های متعددی را می‌توان در چارچوب منابع و شرایط موجود پیشنهاد کرد. اما اینکه چگونه می‌توان تصمیم گرفت کدام راه حل بهتر است، فرایندی سیاسی و اجتماعی است. وقتی که بتوان درباره اینکه مسئله چیست به اجماع کلی رسید به تبع آن می‌توان راه حل‌های آن را نیز تدبیر کرد. کارشناس در خدمت منافع مردم است و بر منافع آنها حکومت نمی‌کند.

□ آیا می‌توان گفت تهیه و تولید برنامه در فرایند برنامه‌ریزی ویژه برنامه‌ریزان و مرحله ارزیابی برنامه مربوط به مردم است و فعالیت‌های سیاسی-اجتماعی است؟

○ اگر تعلق از ارزیابی برنامه همان تعریف تکنیکی ارزیابی باشد، وظیفه برنامه‌ریزان است؛ اما اگر مقصود نظارت و کنترل قانونی بر فعالیت‌های کارشناسی شهرسازی است، به مردم ارتباط پیدا می‌کند. مردم باید از طریق چارچوب‌های قانونی نظر خود را درباره طرح‌ها و برنامه‌های کارشناسی اعلام کنند. این گونه سازوکارهای قانونی در کشورهای توسعه یافته وجود دارد.

□ آیا ظهور و پیدایش ایده حکمرانی خوب را می‌توان خاتمه بخش برنامه‌ریزی و مدیریت فن سالارانه دانست؟

○ وقتی که حکمرانی خوب وجود داشته باشد و پذیرفته شود که دست‌اندرکاران متعددی در عرصه حضور دارند که باید هر کدام حرفی بزنند، این پذیرش بالطبع از نقش کارشناسی برنامه‌ریزان خواهد کاست. وقتی تعریف مسائل با مذاکره مرتبط باشد، و با اینکه منافع گروه‌های دخیل چگونه مطرح گردد، برنامه‌ریزی و مدیریت جنبه سیاسی بیشتری به خود می‌گیرد. در کشورهای غربی اکنون تلاش می‌شود که این ایده و شیوه از حکمرانی نهادینه شود. زمانی که این امر نهادینه شد، به جای اینکه افراد دست و پا بزنند و هر کس دنبال منافع خود باشد، به دنبال گفت و گوی دست‌اندرکاران متعدد، افراد می‌توانند با یکدیگر هماهنگ شوند. ضرورت این هماهنگی آنجا مطرح می‌گردد که مسائل برنامه‌ریزی بسیار پیچیده باشد و هیچ‌گاه سازمانی واحد نتواند تمام تصمیمات را به تنهایی بگیرد و یا به اجرا درآورد.

پانوشته‌ها:

- 1- good governance
- 2- stack - holders
- 3- cooperation
- 4- Collaboration

□ چه درس‌ها و یافته‌های مشخصی را می‌توان از این مجموعه تغییرات و اصلاحات جدید در عرصه برنامه‌ریزی و مدیریت استنباط کرد و در دیگر موقعیت‌ها - مثلاً در کشور خودمان - به کار بست؟

○ کشور ما نیز با روند خصوصی‌سازی فزاینده روبه‌روست و به تدریج در پی پرورش و بسط سازمان‌ها و نهادهای دموکراتیک است. اگر چه شرایط و ماهیت مراحل که کشور در آن به سر می‌برد متفاوت است، ولی چه بسا مقدار زیادی از مباحث، نگرانی‌ها و نیازها مشابه باشد. تفاوت اصلی صرفاً در ساختارهای موجود در این کشور است. همیشه این واقعیت وجود دارد که وقتی دو جامعه یا دو زمینه با هم مقایسه می‌شوند، می‌توان یا به موارد مشابه تأکید کرد، یا به موارد اختلاف؛ ولی واقعیت این است که باید هر دو را با هم دید تا بتوان از آنها بهره‌برداری کرد. یکی از موضوعاتی که در پروژه‌های تحقیقاتی اخیر کشورهای اروپایی مطرح گردیده، مفهوم «درس‌های قابل انتقال» Transferable Lesson به جای «تجارب موفق» Good Practice است. به زبان دیگر، به جای اینکه پیرسیم «شما چه کرده‌اید که ما از آن گرفته‌برداری کنیم»، در پی آن هستیم که چه درسی می‌توان از تجارب آنها آموخت. این درس ممکن است این باشد که آن کار خاص، تأثیرات منفی زیادی داشت و در نتیجه نمی‌بایست تکرار شود. پس در آموختن و ذکر تجربیات کشورهای دیگر، می‌بایست تمام وجوه را در نظر گرفت، نه اینکه استدلالی از این دست را به کار بست که آنها چنان کاری کرده‌اند و چون از ما ثروتمندترند، ما نیز باید آن کار را انجام دهیم.

□ ضرورت این چنین نظریه‌پردازی‌هایی را متناسب با زمینه و بستر اجتماعی کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟

○ حقیقت این است که باید به شرکت کلیه دست‌اندرکاران نظام شهرسازی درباره چند و چون و نیز مزیت و معایب ایده‌ها و نظریه‌هایی که عنوان شد اظهار نظر شود و مطرح گردد که چه ابعاد و قسمت‌هایی از آن برای زمینه اجتماعی کشور ما مفید است. ایده‌ها و نظریه‌های پیش گفته جدا از نهادهای جامعه نیستند و اگر ما از آنها جداگانه به عنوان تنها نظریه بحث کنیم، متفاوت از زمانی است که استدلال شود که این ایده‌ها تا چه اندازه برای ما مقدور و یا مربوط است. در شرایط حاضر نمی‌توان اظهار کرد که این ایده‌ها برای ما مفید است یا نه؛ چون اگر ما واجد آن شرایط خاص باشیم، ممکن است بتوانیم از آنها استفاده کنیم. اما به هر حال باید توجه داشت که شرایط خاص همیشه متفاوت است.

هنگامی می‌توان از تولید نظریه‌ای برخاسته از شرایط و زمینه اجتماعی کشور صحبت کرد که اطلاعات، تحلیل‌ها و تبیین‌های خوبی از آنچه هست در دست داشته باشیم تا بر اساس آن نظریه‌هایی ساخته شود، مبنی بر اینکه چه می‌توان کرد.

مشاور حقوقی

دفتر حقوقی سازمان شهرداری ها

مشاوره حقوقی این شماره پاسخگوی پرسش‌هایی در این زمینه‌هاست: پرونده‌های ارجاعی به کمیسیون ماده ۱۰۰، قانون تجمیع و عوارض و معافیت مراکز آموزشی و فرهنگی، شمول تشکلهای مدنی غیر انتفاعی در بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری، حدود صلاحیت مجتمع قضایی در رسیدگی به جرایم کارکنان دولت، وظیفه شهرداران در خصوص عدم حضور در محل مأموریت خود، و جز آن. ناگفته نماند که پاسخ‌ها صرفاً در برگزیده دیدگاه‌های نویسندگانند.

تصویب مجلس نیز برسد.

موارد مهم را قانون تعیین می‌کند» - نمی‌توان دعای شهرداری‌ها تسری داد. چرا که اولاً این اصل موارد بسیار مهم را اشاره می‌کند و تعیین موارد مهم را نیز به قانون عادی واگذار کرده‌است. ثانیاً شهرداری یک نهاد عمومی غیر دولتی است و در قانون فهرست نهادهای عمومی غیردولتی نیز به آن تصریح شده‌است. ثالثاً موضوع اخیر از مصادیق صلح به شرحی که در قواعد حقوقی تعریف شده و در اصل مذکور به آن اشاره شده‌است، نیست. صلح در این اصل بیشتر معنای گذشت از حق را در ذهن متبادر می‌سازد، در حالی که در مسئله مورد بحث شهرداری پس از رسیدن به کلیه حق و حقوق و ادعاهای خود با متخلف به توافق می‌رسد. از دیدگاه نگارنده، اگر چه پذیرش مطلق و بی‌چون و چرای هر یک از نظریه‌های مذکور در خصوص تمام موارد و مصادیق دعای مطرح شده در کمیسیون ماده صد با توجه به احکام مندرج در تبصر این ماده محل تأمل است، ولی در مجموع به نظر می‌رسد نظریه دوم - یعنی نظریه‌ای که اساس آن بر جواز توافق شهرداری با متخلف است - قابلیت پذیرش بیشتری دارد و با ضوابط و معیارهای حقوقی سازگارتر است. اگر چه ضابطه نفع عمومی ضابطه بسیار مهمی است و در هر حال و هر شرایطی باید محترم شمرده شود، ولی توافق شهرداری با متخلف از هنجارهای مندرج در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری پس از وصول و حصول کلیه نتایج مورد نظر و جبران خسارات عمل زیان بار به وسیله متخلف هیچ گونه خللی در ضابطه نفع عمومی وارد نمی‌سازد و در واقع بر دوام و استحکام آن نیز می‌افزاید. لزوم رعایت و احترام به قاعده نفع عمومی هنگامی است که محافظان آن از هنجارهای آن تخطی کنند و با عدم رعایت اصولی که مربوط به عموم جامعه است و تعدی و تفریط از این اصول زمینه خدشه دار شدن نفع عموم را فراهم آورند. اما هنگامی که هیچ گونه آسیبی به این حدود و حریم وارد نشود، دلیلی بر تمسک به آن برای ممنوعیت برخی از اعمال وجود ندارد.

□ برخی از شهرداری‌ها و ادارات کراراً می‌پرسند: آیا با توجه به حکم تبصره ۳ ماده ۵ قانون اصلاحی موادی از قانون برنامه سوم توسعه (قانون تجمیع عوارض) معافیت مراکز آموزشی و فرهنگی و برخی از معافیت‌های خاص دیگر لغو شده‌اند یا کماکان آن استثنائات و معافیت‌ها به قوت خود باقی هستند؟

○ همان‌طور که در مشاوره‌های حقوقی شماره پیش نیز اشاره شده است، حکم تبصره ۳ ماده ۵ قانون تجمیع عوارض عام و کلی است و منحصر به قانون تجمیع عوارض و احکام مندرج در آن نیست. این تبصره صراحتاً و به طور کلی اشعار می‌دارد که کلیه معافیت‌ها و تخفیفات در پرداخت عوارض و وجوه به شهرداری‌ها لغو می‌شود. بدیهی است که قانونگذار با هدف خاص و متعالی کمک به خودکفایی و خود اتکالی هر چه بیشتر شهرداری‌ها این حکم را صادر کرده‌است و قاعدتاً از زمان لازم الاجرا شدن این قانون کلیه معافیت‌ها لغو شده است. بنابراین بجز آن دسته از معافیت‌ها و تخفیفات خاصی که در

□ شهرداری یزد پرسیده است: با توجه به اینکه به علت بروز تخلف برخی از پرونده‌ها به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع داده می‌شود و در کمیسیون بدوی نیز رأی صادر می‌گردد، آیا در صورتی که متخلف راضی به جبران خسارات وارد شده و تادیبه کلیه حقوق شهرداری و اعاده وضع به حال سابق شود قبل از تأیید و ابرام حکم یا رد آن در مرحله تجدید نظر و اصولاً رسیدگی کمیسیون تجدید نظر شهرداری می‌تواند از ادعای خود صرف نظر کند و اساساً با مالک توافق کند و پرونده را بازپس بگیرد؟

○ در این زمینه دو دیدگاه متفاوت در دکتربین حقوقی وجود دارد. طرفداران دیدگاه اول با تمسک به ضابطه نفع عمومی و با اعتقاد به تعلق این حقوق به عموم هر گونه مصالحه و انصراف و استرداد دعوی و توافق با متخلف را ناممکن می‌دانند و بر طی مراحل اداری و قضایی و صدور رأی به وسیله مرجع صلاحیتدار تأکید می‌کنند. با این دیدگاه، شهرداری حق ندارد پس از ارجاع پرونده متخلف به کمیسیون ماده صد در مورد ادامه یا توقف رسیدگی با توافق با مالک تصمیم‌گیری کند. حقوقی که متخلف تضییع کرده‌است در زمره حقوق عمومی و متعلق به جامعه است و شهرداری این صلاحیت را ندارد که در مورد حقوق عمومی مصالحه کند. اگر چه شهرداری به عنوان پاسدار حقوق عمومی در این حوزه مسئولیت برخوردار است و متخلفان و متجاسران به حوزه حقوق عمومی در این قلمرو را بر عهده دارد، ولی به محض طرح دعوی در مراجع قضایی و شبه قضایی صلاحیتدار - که کمیسیون ماده ۱۰۰ نیز یکی از آنهاست - حق مصالحه و استرداد دعوی را ندارد و باید تابع تصمیم‌گیری مراجع مذکور در خصوص موضوع مطرح شده باشد.

اما طرفداران دیدگاه دوم عقیده دارند که دلیل و منع قانونی وجود ندارد که شهرداری با اطمینان از حصول کلیه نتایج مورد نظر و جبران کلیه خسارات وارد شده به وسیله متخلف و یا اعاده وضع به حال سابق نتواند با مالک در جریان رسیدگی و قبل از صدور حکم قطعی مصالحه و توافق کند. اگر شهرداری به طریق غیر قضایی و به واسطه توافقات بتواند به کلیه اهداف مورد نظر دست پیدا کند و متخلف نیز حاضر به جبران نتایج عمل متخلفانه خود باشد، توافق با متخلف کاملاً معقول و منطقی است. روح قانون و فلسفه وضع آن نیز با این دیدگاه سازگار است. در واقع در صورتی که قانونگذار ممنوعیتی را در این زمینه تشخیص می‌داد، می‌بایست به صورت صریح و یا ضمنی به آن اشاره می‌کرد. اگر چه در این موارد صراحت لازم است، ولی در هیچ یک از قوانین مربوط، ممنوعیتی در این باره وجود ندارد. عدم منع قانونگذار در این زمینه خود دلیلی بر جواز است. منطق نیز حکم می‌کند هنگامی که شهرداری بتواند به حقوق مورد نظر خود دست یابد، از ادامه دعوی و طی مراحل تشریفاتی آن خودداری ورزد. ممنوعیت مقرر در اصل یکصد و سی و نهم قانون اساسی را - که اشعار می‌دارد: «صلح دعوی راجع به اموال عمومی و دولتی و یا ارجاع آن به داوری در هر مورد موکول به تصویب به هیئت وزیران است و باید به اطلاع مجلس برسد. در مواردی که طرف دعوی خارجی باشد و در موارد مهم داخلی باید به

قانون بودجه سال ۱۳۸۲ برای برخی از گروه‌ها و اقشار از جمله خانواده معظم شهدا و جانبازان در نظر گرفته شده است و سایر معافیت‌ها و تخفیفاتی که احیاناً در قوانین مصوب بعد از قانون تجمیع عوارض مقرر شده است یا می‌شود، سایر معافیت‌ها و تخفیفات کلاً ملغی اثر شده است و تمسک به آنها فاقد وجاهت قانونی است. بدیهی است چنانچه هدف قانونگذار اختصاص حکم تبصره ۳ ماده ۵ به قانون تجمیع عوارض می‌بود، باید با آوردن قیدی - به طور مثال «کلیه تخفیفات یا معافیت‌ها در پرداخت عوارض و وجوه موضوع این قانون» - دامنه شمول و قلمرو آن را محدود می‌کرد، که چنین نکرده است. از مشروح مذاکرات مجلس شورای اسلامی در این زمینه نیز قید انحصار این تبصره به عوارض موضوع قانون تجمیع مستفاد نمی‌شود؛ ضمن اینکه ماده ۱۰ قانون مذکور کلیه قوانین عام و خاص مغایر با آن را ملغی اعلام کرده است و این خود دلیل محکمی بر عام بودن حکم تبصره مورد بحث است. این تفسیر با سیاست‌ها و خط مشی‌ها مربوط به تقویت هر چه بیشتر نهاد شهرداری به عنوان متولی اصلی مدیریت شهری - که وظایف سنگینی را نیز عهده دار است - سازگاری بیشتری دارد. واقعیت این است که با توجه به چالش‌های عمده‌ای که امروزه شهرداری‌های کشور به دلیل نبود منابع اعتباری و مالی پایدار با آن مواجه هستند، همه باید در تقویت این نهاد تلاش کنند. قطعاً قانونگذار عاقل و آگاه به این فرایند توجه داشته است و گنجانیدن این تبصره نیز برای دستیابی به این هدف بوده است. شکی نیست که امروزه همگام با تحولات جهانی و تجربیات سایر کشورها، تلاش بر این است که از تصدی گری دولت در بسیاری از بخش‌های جامعه - از جمله بخش‌های مهم و اساسی مدیریت شهری - کاسته شود. از نظر برنامه ریزان و کارشناسان اقتصادی شهرداری مهم‌ترین نهادی است که توانایی‌های بالقوه مهمی برای انجام بسیاری از تصدی‌های دولت دارد. قطعاً برای تحقق این امر باید تلاش کرد، تا شهرداری‌ها بتوانند به منابع درآمدی پایدار دست پیدا کنند و از موارد کاهش درآمدی کاسته شود. تصویب قانون تجمیع عوارض در اواخر سال ۱۳۸۱ و حذف تخفیفات و معافیت‌ها در این قانون گوشه‌ای از همین فرایند است. البته دولت و مجلس شورای اسلامی و سایر دستگاه‌های متولی مدیریت شهری با تمسک به حکم ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه تلاش‌های خوبی را در زمینه واگذاری تصدی‌های دولت به شهرداری‌ها انجام داده‌اند و برای پایداری این واگذاری نیز طرح‌ها و لوایح دیگری از جمله لایحه تعریف و تبیین منابع درآمدی پایدار برای شهرداری در دست بررسی و تهیه است. قطعاً برای جامه عمل پوشاندن به این اهداف و به نتیجه رسیدن این تلاش‌ها فرایند حذف تمام تخفیفات و معافیت‌ها ادامه خواهد یافت.

□ آیا تشکلهای مدنی غیر انتفاعی نیز مشمول بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری، مبنی بر عدم تلقی آنها به عنوان محل تجاری برای کسب مجوزهای لازم و پروانه تجاری، قرار می‌گیرند؟ در صورت جواب منفی، راه حل چیست؟

○ با توجه به اینکه مصادیق معرفی شده در بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری به صورت حصری است و نه تمثیلی، بنابراین آن دسته از مراکز و دفاتری که به صراحت از آنها نام برده شده است و سایر تشکلهای و نهادها، در صورتی که در سایر قوانین و مقررات استثنای خاصی برای آنها در نظر گرفته نشده باشد، مصداق مفهوم مخالف حکم

بند ۳۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌اند و استفاده از آنها تجاری محسوب می‌شود. بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری این گونه اشعار می‌دارد: «دایر کردن دفتر و کالت و مطب و دفتر اسناد رسمی و ازدواج و طلاق و دفتر روزنامه و مجله و دفتر مهندسی به وسیله مالک از نظر این قانون استفاده تجاری محسوب نمی‌شود».

البته در بند مذکور به شرط مالکیت نیز برای معافیت تلقی به عنوان استفاده تجاری اشاره شده، و این تا حدود زیادی دامنه شمول و قلمرو این ماده را محدود کرده و در واقع ارفاق قانونگذار را با قید سخت مالکیت محل همراه کرده است. البته این قید علاوه بر اثر مهم تلاش در تحقق مالکیت و اختصاص یک مکان ثابت و مستقر برای مشاغل و حرفه‌های ذکر شده دارای آثار دیگری نیز هست که مبنای فلسفی و جامعه‌شناختی وضع این قانون محسوب می‌شود. از جمله آثار خوب این قانون جلوگیری از استفاده من غیر حق و غیر عادلانه برخی از مالکان از مزایا و تخفیفات این قانون و ایجاد تورم بی مورد است. قطعاً چنانچه مالکی به غیر از دارندگان پروانه و مجوز انجام فعالیت‌های ذکر شده بخواهند ملک خود را برای چنین استفاده‌هایی اختصاص بدهند، باید حقوق استفاده تجاری آن را نیز بپردازند و به میزانی که از مزایا و امتیازات این گونه استفاده‌ها بهره‌مند می‌شوند حقوق اجتماعی را نیز تأدیه کنند. البته گسترش و توسعه روز افزون این گونه مشاغل و به همان میزان نیاز جامعه به خدمات آنها لزوم بازنگری در این قانون و پیش‌بینی راهکارهای کارشناسی دیگر را نیز ایجاب می‌کند؛ که لازم است مسئولان امر به آن توجه لازم را داشته باشند. اما در خصوص قسمت دوم سؤال، با توجه به اینکه بند ۲۴ ماده ۵۵ حکم قانونی و مصوب قوه قانونگذاری است، در صورت ضرورت استفاده تشکلهای مدنی غیر انتفاعی و سایر تشکلهای و نهادهای مشابه از مزایای این قانون لازم است پیش نویس لایحه قانونی از سوی مراجع ذی صلاح تهیه گردد و برای طی مراحل تصویب تقدیم هیئت وزیران و پس از آن طریق برای تصویب نهایی تقدیم مجلس شورای اسلامی شود. البته گسترش این گونه معافیت‌ها به مشاغل و حرفه‌های دیگر با اهداف و سیاست‌های مربوط به کنترل تورم در بخش مسکن و ساخت و ساز و تقویت بنیه شهرداری‌ها به عنوان نهادهای مدنی نیازمند حمایت هماهنگی لازم را ندارد. به هر حال لازم است در خصوص این گونه موارد و برای دستیابی به راه‌حل مناسب و معقول با استفاده از نظریات کارشناسان و صاحب‌نظران بهترین راهکارها و راه‌حل‌ها جست و جو شود. این راهکارها باید هم‌متضمن سهولت فعالیت این گونه تشکلهای و نهادهای غیر انتفاعی باشند و هم در بردارنده روش‌های حفظ منافع عامه و حقوق شهرداری و تعریف منابع مالی و درآمدی پایدار برای آن. قطعاً در نظر گرفتن این گونه امتیازات به صورت عامه و کلی و بدون قید و شرط قبل از اینکه به نفع این گونه تشکلهای باشد، بیشترین منافع را عاید مالکان خواهد کرد، تا با استفاده از این مزایا بر ارزش املاک خود بیفزایند. خلاصه کلام اینکه تشکلهای مدنی و سایر نهادهای مدنی غیر انتفاعی نیازمند حمایت‌اند و از طرف دیگر شهرداری‌ها نیز به عنوان متولیان اصلی مدیریت شهری با تمام مشکلاتی که امروزه با آن مواجه‌اند، به تقویت نیاز دارند. مالکان نیز باید به حقوق معقول خود دست پیدا کنند ولی ایجاد تناسب منطقی بین این سه وضعیت به تعریف سازوکاری معقول و متعارف نیاز دارد. به نظر نگارنده در تعریف این تخفیف‌ها باید با بررسی‌های همه‌جانبه عمل کرد.

□ یکی از شهرداری‌ها پرسیده است: **حدود صلاحیت مجتمع قضایی رسیدگی به جرایم کارکنان دولت تا کجاست؟ آیا رسیدگی به جرایم شهرداران و کارمندان شهرداری در صلاحیت مجتمع قضایی مذکور است؟ آیا می‌شود در خصوص جرایمی که شهردار یا کارمندان شهرداری مرتکب شده‌اند در مجتمع مذکور طرح دعوی کرد؟**

○ براساس ماده ۵۴ قانون آیین دادرسی دادگاه‌ها در امور کیفری و قواعد مربوط به دادرسی دادسراها «متهم در دادگاهی محاکمه می‌شود که جرم در حوزه آن واقع شده است و اگر شخصی مرتکب چند جرم در جاهای مختلف شود، در دادگاهی رسیدگی خواهد شد که مهم‌ترین جرم در حوزه آن واقع شده [است] و چنانچه جرایم ارتكابی از حیث مجازات در یک درجه باشد، دادگاهی که مرتکب در حوزه آن دستگیر شده رسیدگی می‌نماید و در صورتی که جرایم متهم در حوزه‌های قضایی مختلف واقع شده و متهم دستگیر نشده، دادگاهی که ابتدائاً شروع به تعقیب موضوع نموده، صلاحیت رسیدگی به کلیه جرایم مذکور را دارد.» همچنین ماده ۵۸ قانون مذکور حل اختلاف در صلاحیت در امور کیفری را طبق قواعد مذکور در کتاب آیین دادرسی مدنی دانسته است. ماده ۲۶ آیین دادرسی مدنی نیز تشخیص صلاحیت یا عدم صلاحیت هر دادگاه را نسبت به دعوی که به آن رجوع شده است با همان دادگاه دانسته است. ماده ۲۷ همین قانون مرجع حل اختلاف در صلاحیت را دادگاه تجدید نظر استان می‌داند و در مورد اختلاف صلاحیت بین دادگاه‌های دو حوزه قضایی از دو استان رأی دیوان عالی کشور در تشخیص دادگاه صلاحیتدار را لازم الاجرا می‌داند. بدیهی است در صورتی که قواعد و مقررات خاص در مورد صلاحیت مرجع خاص یا رسیدگی به برخی جرایم در مرجع خاص وجود نداشته باشد، هر گونه رسیدگی به جرایم و مجازات‌ها و دعاوی حقوقی باید مطابق قواعد مذکور به عمل آید. اما قانونگذار به لحاظ رعایت برخی از مصلحت‌ها و برای حفظ جایگاه و شأن برخی از گروه‌های اجتماعی و مقامات کشوری رسیدگی به جرایم آنها را در صلاحیت دادگاه‌های ویژه‌ای قرار داده است؛ مانند رسیدگی به جرایم قضات که در دادسرا و دادگاه انتظامی قضات به عمل می‌آید و همچنین رسیدگی به جرایم روحانیون که در دادگاه ویژه روحانیت صورت می‌پذیرد.

در خصوص جرایم ارتكابی به وسیله استانداران، فرمانداران و شهرداران نیز قانونگذار به دلیل شأن و جایگاه این مقامات مراجع خاصی را برای رسیدگی به جرایم آنها معین کرده است. این استثنا مستند به قانون تشکیل دیوان کیفر و لایحه قانونی تشکیل دادگاه‌های عمومی و انقلاب مصوب دهم مهر ۱۳۵۸ است. تبصره ۱ ماده ۸ قانون مذکور اشعار می‌دارد: «به جرایمی که رسیدگی به آن در صلاحیت دیوان کیفر کارکنان دولت است در دادگاه‌های جزایی مراکز استان رسیدگی خواهد شد. ممکن است یک یا چند شعبه از دادگاه‌های مذکور را وزارت دادگستری برای رسیدگی به جرایم مزبور اختصاص دهد. به کلیه جرایم استانداران و فرمانداران و دارندگان پایه‌های قضایی در دادسرا و دادگاه‌های جزایی تهران رسیدگی می‌شود.» در این قانون، مرجع رسیدگی به جرایم استانداران و فرمانداران به صراحت مشخص شده است که دادگاه‌ها و دادسراهای تهران است. به منظور اجرای این قانون و سایر قوانین و مقررات، رئیس قوه قضاییه دستور اختصاص شعبه‌هایی خاص را برای رسیدگی به جرایم کارکنان دولت صادر کرد که متعاقب آن مجتمع قضایی رسیدگی به جرایم کارکنان دولت تشکیل

شد. البته صلاحیت این دادگاه و دادسرای آن نافی صلاحیت سایر محاکم قضایی شهر تهران نیست. فقط رسیدگی به جرایم استانداران و فرمانداران در هر نقطه‌ای از کشور که مرتکب جرمی شده باشند در این دادگاه و دادسرا صورت می‌گیرد؛ و به جرایم سایر کارمندان دولت و شهروندان غیر استان تهران در دادگاه‌های صلاحیتدار شهرستان و یا مرکز استان رسیدگی خواهد شد. بر اساس مستندات پیش گفته، رسیدگی به جرایم شهرداران شهرستان‌ها در دادگاه مرکز همان استان انجام خواهد شد. بدین ترتیب، رسیدگی به جرایم کارمندان شهرداری نیز هیچ گونه وصف خاصی ندارد و در دادگاه‌های محل وقوع جرم و بر اساس مقررات آیین دادرسی کیفری انجام می‌شود. بدیهی است رسیدگی به جرایم کارمندان دولت ساکن شهر تهران می‌تواند در مجتمع قضایی کارکنان دولت باشد.

□ با توجه به اینکه بر اساس مصوبه شورای عالی اداری مبنی بر تعیین وظایف و اختیارات استانداران و فرمانداران و چگونگی عزل و نصب آنها مصوب ۱۳۷۷/۷/۲۸ مدیران و بالاترین مقامات اجرایی استان و فرماندهان نیروی انتظامی و مقامات اخیر در سطح شهرستان موظف‌اند عدم حضور خود را در حوزه مأموریت حسب مورد به اطلاع استاندار و یا فرماندار مربوط برسانند، آیا این لزوم اطلاع به شهرداران نیز تسری دارد؛ و آیا شهرداران مراکز استان و شهرستان موظف‌اند عدم حضور خود را در محل مأموریت حسب مورد به اطلاع استاندار و یا فرماندار برسانند؟

○ ماده ۹ مصوبه مورخ ۱۳۷۷/۷/۲۸ شورای عالی اداری در بیان وظایف و اختیارات استانداران و فرمانداران این گونه اشعار می‌دارد: «کلیه مدیران کل و بالاترین مقامات اجرایی در استان و فرمانده ناحیه انتظامی موظف‌اند عدم حضور خود را در محل خدمت به اطلاع استاندار برسانند و جانشین موقت خود را به وی معرفی کنند.» همچنین ماده ۱۱ مصوبه مذکور مقرر می‌دارد: «کلیه رؤسای ادارات و یا بالاترین مقام اجرایی در شهرستان و فرمانده منطقه انتظامی موظف‌اند عدم حضور خود را در محل خدمات به اطلاع فرماندار برسانند و جانشین موقت خود را به وی معرفی کنند.» برای اینکه بدانیم آیا شهرداران نیز داخل در قلمرو مواد اخیر هستند، لازم است به احکام مقرر در سایر موارد مصوبه اخیر نیز توجه شود. ماده ۸ مصوبه اشعار می‌دارد: «نصب مدیران کل و یا بالاترین مقامات اداری، مدیران پروژه‌های ملی، بالاترین مقام نهادهای انقلاب اسلامی، فرماندهان نواحی و مناطق نیروهای انتظامی و مدیران صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران در استان توسط وزیر یا بالاترین مقام دستگاه ذی ربط با هماهنگی استاندار صورت می‌گیرد.» ماده ۱۰ مصوبه نصب مقامات موضوع ماده ۸ را در شهرستان با هماهنگی فرماندار میسر دانسته است. با توجه به احکام مواد مذکور و اینکه دایره شمول آنها به ادارات و بالاترین مقامات اجرایی شهرستان و فرماندهان ناحیه انتظامی محصور شده و اینک اساساً منطوق و مفهوم مواد ۸ و ۱۰ مصوبه شمولیتی بر شهرداران ندارد، به نظر می‌رسد شهرداران در زمان عدم حضور در محل خدمت خود لزومی به اطلاع فرماندار یا استاندار نداشته باشند. با توجه به وظایف و اختیاراتی که قانون به شوراهای اسلامی شهر داده است و نظارت عالی‌های که شوراهای بر عملکرد شهردار و شهرداری اعمال می‌کنند، در زمان حضور شورا این وظیفه به شورای اسلامی

تعلق دارد. بدیهی است در زمان عدم حضور شوراهای اسلامی و عدم تشکیل آن و قائم مقامی استاندار، شهرداران موظفاند عدم حضور خود را در محل خدمت به اطلاع استاندار برسانند؛ و استاندار نیز می‌تواند این وظیفه نظارتی را به فرمانداران تفویض کند. اگر چه الزام قانونی در این زمینه مشاهده نمی‌شود، ولی با توجه به وظایف و اختیارات گسترده‌ای که استانداران و فرمانداران در حوزه مأموریت خود دارند و نمایندگی عالی آنها در استان و شهرستان محل خدمت، مصلحت این است که شهرداران نیز عدم حضور خود را در محل خدمت حسب مورد به اطلاع استاندار و فرماندار مربوط برسانند. شهرداری نهاد عمومی غیردولتی است ولی بسیاری از وظایفی که انجام می‌دهد ارتباط مستقیم با رفاه و حقوق عامه دارد. شهرداری از تصدی‌هایی است که زمانی بر عهده حاکمیت بوده و به مرور با توجه به توانایی‌های شهرداری‌ها به آنها تفویض شده است. بدیهی است این جنبه نیز لزوم هماهنگی را توجیه می‌کند. عدم حضور شهردار در محل خدمت و در نتیجه تبعات این عدم حضور و مسائلی که ممکن است از این وضعیت ناشی شود، لزوم اطلاع نمایندگان عالی دولت در منطقه و حوزه مأموریت را منطقی توجیه می‌کند. البته ظاهراً لازم می‌بود در مصوبه شورای عالی اداری، به دلیل حساسیت وظایف شهردار، به این امر اشاره می‌شد تا هیچ گونه ابهام و تردیدی در خصوص موضوع وجود نداشته باشد. همچنین اگر از منظر هماهنگی در صدور احکام به موضوع نگریسته شود، آن گونه که در مصوبه شورای عالی اداری از لزوم هماهنگی با نمایندگان عالی دولت در صدور حکم انتصاب مسئولان اجرایی به آن اشاره شده است، ارتباط شهرداری با استاندار بیشتر است؛ چرا که بر اساس قانون صدور حکم انتصاب شهرداران بر حسب جمعیت بر عهده وزیر کشور و استانداران است.

□ سؤال مهمی که مطرح شده، این است که منظور از عبارت «ذی ربط» در تبصره ۱ ماده ۴۶ قانون اصلاح قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۸۲/۷/۶ مجلس شورای اسلامی، کدام هیئت حل اختلاف است؟ آیا همان طور که به حکم تبصره مذکور سلب عضویت از شورای مافوق نیز موجب سلب عضویت از شورای مادون نمی‌شود، سلب عضویت از شورای مادون نیز موجب سلب عضویت از شورای مافوق نمی‌گردد؟ به طور مثال، اگر فردی از شورای استان سلب عضویت شود، آیا عضویت او در شورای عالی استان‌ها به قوت خود باقی است، یا به تبع عضویت او در آن شورا نیز منتفی می‌شود؟

○ اولاً منظور از اصطلاح ذی ربط در تبصره ۱ ماده ۴۶ اصلاحی قانون شوراهای هیئت حل اختلاف صلاحیتدار برای بررسی تخلفات شوراهای به مناسبت عضویت آنها در هر یک از شوراهای پایین دست یا فرادست است. این هیئت‌ها و میزان صلاحیت آنها در بندهای ۱ و ۲ ماده ۴۶ اصلاحی قانون شوراهای به ترتیب بیان شده‌اند. بندهای ۱ و ۲ ماده ۴۶ اصلاحی سلب عضویت اعضای شوراهای را به ترتیب عضویت آنها در هر یک از شوراهای پایین دست و فرادست به شرح ذیل مدون کرده است:

۱- در مورد اعضای شوراهای روستا و بخش به پیشنهاد شورای شهرستان و یا فرماندار و در مورد شورای شهر و شهرستان به پیشنهاد شورای استان و یا استاندار و تصویب شورای حل اختلاف استان؛ و

۲- در مورد اعضای شورای استان به پیشنهاد شورای عالی استان‌ها و یا استاندار و در مورد شورای عالی استان‌ها به پیشنهاد وزیر کشور و تصویب هیئت حل اختلاف مرکزی.

تفاوت مهمی که ماده ۴۶ با ماده ۸۲ قبلی دارد، در این است که در ماده ۸۲ سابق سلب عضویت اعضای شورای شهرها به پیشنهاد هیئت حل اختلاف استان و تصویب هیئت حل اختلاف مرکزی بود؛ ولی در اصلاحیه اخیر سلب عضویت اعضای شورای شهر و شهرستان منوط به پیشنهاد شورای استان و یا استاندار و تصویب شورای حل اختلاف استان شده است. در واقع در سلب عضویت اعضای شورای شهر دیگر هیئت حل اختلاف مرکزی نقشی ندارد و این موضوع به استان‌ها واگذار شده است. بنابراین در این فرایند دو هیئت حل اختلاف صلاحیتدار وجود دارد. اول هیئت حل اختلاف مرکزی که به سلب عضویت اعضای شورای استان و عالی استان‌ها رسیدگی می‌کند؛ و دوم هیئت اختلاف استان که به رسیدگی به موضوع سلب عضویت اعضای شورای اسلامی روستا، بخش، شهر و شهرستان می‌پردازد. بدیهی است که به حکم قانون سلب عضویت از هر یک از اعضای شوراهای به تناسب عضویت آنها در شورای فرادست یا پایین دست باید به وسیله مرجع صلاحیتدار خود صورت بپذیرد. بنابراین چنان فردی به تشخیص هیئت حل اختلاف مرکزی و در اجرای ماده ۴۶ اصلاحی قانون شوراهای از شورای عالی استان‌ها یا شورای استان یا هر دو و توأماً سلب عضویت گردید، عضویت او در شورای پایین دست یعنی شورای شهرستان، شهر، بخش یا روستا به قوت خود باقی است؛ چرا که مرجع تشخیص عضویت یا عدم عضویت فرد به دلیل انجام تخلفات در شوراهای مذکور هیئت حل اختلاف استان است.

بدیهی است در این گونه موارد سلب عضویت در شورای پایین دست - یعنی پایین تر از استان - هنگامی امکان پذیر است که مقامات مذکور در بند ۱ ماده ۴۶ اصلاحی قانون شوراهای شهرستان، فرماندار یا شورای استان و استاندار پیشنهاد سلب عضویت را به هیئت حل اختلاف استان مربوط ارائه کنند. در این گونه موارد هیئت حل اختلاف مرکزی نه تنها نمی‌تواند به سلب عضویت اعضای شوراهای پایین تر از سطح شورای استان بپردازد بلکه حق طرح پیشنهاد و ادعای موضوع را نیز در هیئت حل اختلاف استان ندارد. اما با شرحی که بیان شد، مفهوم مخالف تبصره ۱ ماده ۴۶ اصلاحی قانون شوراهای با مفهوم و سازوکارهای پیش‌بینی شده در بند ۱ ماده ۴۶ مذکور در مورد سلب عضویت اعضای شوراهای پایین دست همخوانی ندارد. مفهوم مخالف تبصره اخیر این است که سلب عضویت اعضای شوراهای پایین دست موجب سلب عضویت آنها از شوراهای فرادست نیز می‌شود. به طور مثال، چنانچه فردی از عضویت در شورای شهر خارج شد به تبع عضویت او در شورای شهرستان و استان و عالی استان‌ها (در صورت عضویت در تمام آنها) نیز منتفی می‌شود.

اگر چه این استدلال با توجه به موضوعیت شورای اصلی، درست به نظر می‌رسد، ولی با سازوکارهای پیش‌بینی شده در بند ۲ ماده ۴۶ اصلاحی قانون شوراهای برای سلب عضویت اعضای شورای استان و عالی استان‌ها سازگاری ندارد. چنین می‌نماید که برای رعایت تشریفات قانونی لازم است موضوع سلب عضویت در شوراهای فرادست نیز در مرجع صلاحیتدار مربوط، یعنی هیئت اختلاف مرکزی و با پیشنهاد مقامات صلاحیتدار مطرح و در مورد آن تصمیم‌گیری شود. البته در تکمیل توضیحات باید گفت که سلب عضویت از شورای

عالی استان‌ها موجب سلب عضویت از شورای استان نمی‌شود، مگر اینکه هیئت حل اختلاف ذی ربط و صلاحیت‌دار - که همان هیئت حل اختلاف مرکزی است - به سلب عضویت از شورای استان مربوط نیز رأی دهد. در این حالت، عضو مذکور از هر دو شورا سلب عضویت می‌شود. در این فرایند به نظر می‌رسد که هیئت حل اختلاف مرکزی نتواند خود به خود و به واسطه پیشنهاد وزیر کشور، عضو شورای عالی استان‌ها را از هر دو شورا یعنی شورای عالی استان‌ها و شورای سلب عضویت کند بلکه بر اساس مفاد بند ۲ ماده ۴۶ اصلاحی برای سلب عضویت توأمان از شورای عالی استان‌ها و شورای استان لازم است پیشنهادهای جداگانه‌ای از طرف وزیر کشور و استاندار مربوط و یا شورای عالی استان‌ها ارائه شود. البته نحوه نگارش تبصره ۱ ماده ۴۶ به گونه‌ای است که سلب عضویت بدون درخواست را در این گونه موارد به ذهن متبادر می‌سازد، که با توجه به حکم بندهای ۱ و ۲ اشاره شده پذیرفتنی نیست. البته پیش‌بینی این گونه تمهیدات برای حفظ شأن و جایگاه اعضای شوراها به عنوان افراد منتخب مردم است. اینکه قانونگذار با حفظ سلسله مراتب شوراها موضوع سلب عضویت را در صلاحیت مراجع متفاوتی قرار داده است، کاری معقول و پسندیده است؛ اما اصلاح ماده ۸۲ قانون شوراها و حذف صلاحیت هیئت حل اختلاف مرکزی در بررسی سلب عضویت اعضای شوراها اسلامی شهر و واگذاری یک مرحله‌ای آن به هیئت حل اختلاف استان جای تأمل دارد. اگر چه دادگاه‌ها ملکف‌اند بدون نوبت به موضوع شکایات ناشی از سلب عضویت و انحلال شوراها رسیدگی کنند، ولی پیش‌بینی مرجع تجدید نظر در سلسله مراتب هیئت‌های حل اختلاف پسندیده بود.

□ پرسشی که همواره مطرح می‌گردد، این است که: منظور از حوزه شهرداری چیست؛ و تفاوت و ارتباط این اصطلاح با عبارت محدوده شهر - که در برخی از قوانین و مقررات به آن اشاره شده است - چیست؟

○ در ماده ۲ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ به حوزه شهرداری اشاره شده است اما این اصطلاح نیز مانند سایر مفاهیم کاربردی در حوزه مدیریت شهری تعریف ماهوی نشده و حتی نحوه تعیین آن به عنوان قلمرو مشخص نشده است؛ و صرفاً به این اشاره شده که با تصویب انجمن شهر تعیین می‌گردد و پس از موافقت شورای شهرستان و موافقت وزارت کشور اجرا شدنی است. نکته مهم‌تر اینکه هیئت وزیران در آیین‌نامه مربوط به استفاده از اراضی و احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده و حریم شهرها مصوبه شماره ۴۹۴۰ مورخ ۲۵۳۵/۲/۲۷ نیز از عبارت حوزه شهرداری استفاده کرده و اساس مفاد آن تعیین محدوده قانونی شهر را تجویز کرده است.

بند ۱ ماده ۱ آیین‌نامه یاد شده می‌گوید: در شهرهایی که دارای طرح جامع یا هادی هستند، اگر حوزه شهرداری وسیع‌تر از محدوده توسعه آینده شهر باشد محدوده اخیر محدوده قانونی خواهد بود؛ یعنی محدوده قانونی همان حوزه شهرداری است. اما چنانچه طرح جامع به تصویب رسیده باشد ولی حوزه شهرداری از محدوده توسعه آینده شهر کوچک‌تر باشد، محدوده قانونی همان محدوده خدماتی شهر، به اضافه محدوده توسعه آینده شهر خواهد بود. اما در مورد محدوده شهر، با توجه به اطلاقی که این عبارت دارد، باید به کمک قرینه‌ای منظور مقنن

را از این اطلاق دریافت. یعنی باید فهمید که آیا منظور از محدوده شهر همان محدوده قانونی شهر است یا محدوده خدماتی آن. اگر منظور از اطلاق محدوده شهر محدود خدماتی باشد وضعیت متفاوت می‌شود؛ اما اگر منظور از محدوده شهر همان محدوده قانونی باشد، از آنجا که محدوده خدماتی را هم در برمی‌گیرد، وضعیت چندان تفاوت نمی‌کند. در قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۹/۴/۱۰ که قانون مرجع تقسیمات کشوری و شهری است، اشاره‌ای به محدوده خدماتی و قانونی شهر نشده است.

تبصره ۱ ماده ۴ این قانون می‌گوید: «تعیین محدوده شهری به پیشنهاد شورای شهر و تصویب وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی خواهد بود». اما از دو جهت به تبصره مذکور ایراد وارد است: ایراد اول اجمالی است که در اطلاق عبارت محدوده شهر وجود دارد. اگر چه اطلاق فی حد ذاته عیب نیست اما از آنجا که به نظر می‌رسد اطلاق عبارت منظور مقنن نیست، بر آن ایراد وارد است.

ایراد دوم، به دست ندادن ماهیت و تعریفی از محدوده شهر است. حتی سازوکار تعیین محدوده شهر را نیز معین نکرده بلکه صرفاً به بیان مقامات تعیین‌کننده محدوده شهر پرداخته است. اگر چه مقنن در جای دیگر تعیین محدوده شهر را آورده است، با این حال به نظر می‌رسد منظور از محدوده شهر محدوده قانونی شهر باشد. اگر این فرض را بپذیریم که عبارت محدوده شهر مطلق است، اطلاق آن به طور مقید تفسیر شده و حاکی از این است که منظور مقنن محدوده قانونی شهر است. البته قراینی هم حاکی از این است که منظور از محدوده شهر همان محدوده قانونی شهر است؛ اگر چه هر سه عبارت در متن قانون شهرداری به کار رفته است. هیئت وزیران نیز تصویب‌نامه مربوط به محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهرها مورد عمل در قانون زمین شهری به تبصره ۱ ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ ارجاع می‌دهد و این خود حکایت از آن دارد که هیئت وزیران محدوده شهر را محدوده قانونی شهر تلقی کرده است. اینکه محدوده شهر به مثابه محدوده قانونی شهر یا محدوده خدماتی آن تفسیر گردد، دارای آثار عملی است. به فرض مثال، در تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری آمده است: ایجاد تأسیسات آبیاری از طرف وزارت آب و برق در بستر رودخانه‌های واقع در محدوده شهرها بلامانع است. در مثال مذکور اگر محدوده شهر همان محدوده خدماتی شهر یا محدوده قانونی تلقی شود، عملاً موجد حق یا مسقط حق خواهد بود. یا اینکه تبصره اخیرالذکر گورستان‌های واقع در محدوده شهر را ملک عمومی محسوب کرده و در مالکیت شهرداری دانسته است. در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری نیز محدوده شهر به طور مطلق آمده است. نتیجه اینکه محدوده شهر در ظاهر اطلاق دارد ولی در واقع همان محدوده قانونی شهر است. در پایان لازم است به این نکته نیز اشاره شود که محدوده هر شهر با محدوده هر شهرستان تفاوت دارد. از نظر قانونی تعیین محدوده شهرستان به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران است. این مطلب در ماده ۱۳ نظام تقسیمات کشوری از قانون تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ درج شده است. بدیهی است که در تعیین محدوده هر شهرستان علل و عوامل متعددی دخیل هستند.

مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی
مشاور ماهنامه

مشاوره اداری - مالی این شماره به پرسش‌هایی در زمینه فوق العاده جذب کارمندان، پرداخت پاداش به کارمندان، اعتبار کارکنان روزمزد و قراردادی، صدور حکم انتصاب شهردار، جریمه تخلفات ساختمانی و مانند اینها پاسخ می‌دهد. ناگفته نماند که این پاسخ‌ها صرفاً دربرگیرنده دیدگاه‌های مشاور ماهنامه‌اند.

□ ذی حساب یکی از شهرداری‌های کشور پرسیده است که آیا فوق العاده جذب کارمندان که به صورت مستمر است و از آن کسور بازنشستگی کسر می‌شود، مشمول محاسبه اضافه کاری هست یا خیر.

○ هر چند فوق العاده جذب کارمندان به صورت مزایای مستمر است و از آن کسور بازنشستگی کسر می‌گردد، ولی این بدان معنا نیست که هر مزایایی که به صورت مستمر باشد، در محاسبه اضافه کاری نیز ملاک عمل قرار گیرد. مبنای محاسبه میزان اضافه کار ساعتی بند الف تصویب نامه شماره ۱۲۸۷۶۸ / ت ۱۷۸۸۱ همورخ ۱۳۷۵/۱۲/۲۸ هیئت وزیران است که مقرر می‌دارد: «میزان اضافه کاری ساعتی کارکنان بر مبنای هر ساعت معادل ۱۱۷۵ حقوق و تفاوت تطبیق حقوق و فوق العاده شغل کارکنان و حداکثر یکصد و بیست ساعت در ماه خواهد بود». بنابراین فوق العاده جذب در محاسبه میزان اضافه کاری احتساب شدنی نیست. لازم به ذکر است که قبلاً به موجب ماده ۳ آیین نامه اضافه کاری مصوب ۱۳۴۸ (ماده ۳- فوق العاده اضافه کار هر ساعت معادل ۱۱۷۵ مجموع حقوق، تفاوت تطبیق حقوق، مزایای مستمر و یا موقت شغل مستخدم است)، فوق العاده جذب در محاسبه اضافه کاری احتساب می‌شد.

□ به موجب تبصره یک ماده یک دستور العمل موضوع ماده ۷ قانون اصلاح پاره‌ای از مقررات مربوط به حقوق بازنشستگی، بانوان شاغل، خانواده‌ها و سایر کارکنان - مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۳ مجلس شورای اسلامی - مبنای محاسبه پاداش پایان خدمت کارکنان رسمی دولت آخرین حقوق دریافتی است که ملاک کسور بازنشستگی است و براساس آن دستگاه متبوع مکلف به تأمین و پرداخت است. اما این اصل در خصوص شهرداران، که از کارمندان رسمی دستگاه‌های دولتی‌اند و در زمان تصدی پست شهردار به افتخار بازنشستگی نائل می‌شوند و کسور بازنشستگی و سایر کسور بر مبنای آخرین حقوق و دستمزد دریافتی محاسبه و کسر می‌گردد، از طرف دستگاه متبوع رعایت و اجرا نمی‌شود؛ و این امر با اصل قانونی مبنای محاسبه و پرداخت پاداش سنوات خدمات این قبیل افراد مغایرت اساسی دارد. بدین ترتیب، بررسی و اعلام گردد: ۱- آیا پرداخت پاداش پایان خدمت شهرداران بر مبنای آخرین حکم حقوقی آنان - یعنی حکم حقوقی شهردار - خواهد بود یا خیر؟ ۲- چنانچه شهردار از مستخدمان رسمی دستگاه‌های دولتی دیگر باشد، دستگاه اولیه مستخدم موظف به پرداخت تمام پاداش مذکور خواهد بود، یا پرداخت پاداش یاد شده به تناسب ایام

خدمت به عهده دستگاه قبلی مستخدم طبق حقوق و مزایای دریافتی قبل از انتصاب به سمت شهردار و شهرداری آخرین محل خدمت وی طبق حکم حقوقی شهردار است؟

○ سؤالات مذکور به وسیله سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (دفتر حقوقی و امور مجلس) مورد بررسی قرار گرفته و چنین اظهار نظر شده است:

۱- هر چند کسور بازنشستگی مستخدمان رسمی در دورانی که به سمت شهردار انتخاب شده‌اند بر مبنای حقوق و مزایایی که طبق آیین نامه حقوق و مزایای شهرداران موضوع تصویب نامه شماره ۱۱۱/ت/۲۵۱ ه مورخ ۷۰/۴/۱ هیئت وزیران و اصلاحات بعدی آن دریافت کرده‌اند کسر می‌گردد، لیکن در اجرای تبصره ماده ۱۴۳ قانون استخدام کشوری چنانچه این قبیل مستخدمان قبل از اشتغال در یکی از دستگاه‌های دولتی مشمول قانون استخدام کشوری در زمان تصدی سمت شهردار بازنشسته شوند، می‌بایست به منظور تشخیص هم‌تراز بودن شغل مورد تصدی، موضوع در شورای امور اداری و استخدامی کشور مطرح گردد و حقوق بازنشستگی وی براساس شغل هم‌تراز محاسبه شود.

۲- با توجه به مفاد تبصره یک بند یک دستور العمل موضوع ماده ۷ قانون اصلاح پاره‌ای از مقررات مربوط به حقوق بازنشستگی، بانوان شاغل، خانواده‌ها و سایر کارکنان مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۳ مجلس شورای اسلامی، مبنای محاسبه پاداش موضوع این ماده آخرین حقوق و فوق العاده‌های دریافتی مستخدم که ملاک کسور بازنشستگی قرار گرفته است، خواهد بود. بنابراین در محاسبه پاداش پایان خدمت مستخدم مورد بحث آخرین حقوق و فوق العاده‌هایی که در دوران تصدی سمت شهردار مبنای کسور بازنشستگی قرار گرفته است ملاک عمل خواهد بود. اضافه می‌شود که در محاسبه وجوه مرخصی استحقاقی ذخیره شده وی نیز آخرین حقوق و فوق العاده‌های مورد بحث ملاک عمل خواهد بود.

۳- با عنایت به اینکه مستخدمی که در سمت شهردار انجام وظیفه می‌کند در مدت تصدی سمت مذکور در حالت مأموریت قرار دارد، لذا پاداش پایان خدمت وی به هنگام بازنشستگی به وسیله دستگاه متبوع - که حکم بازنشستگی را صادر می‌کند - پرداخت می‌شود.

تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵/۳/۱ اضافه می‌گردد:

شورای اسلامی شهر براساس ضوابط و شرایط احراز صلاحیت شهرداران، مندرج در آیین‌نامه مصوب این قانون، شهردار مورد نظر خود را انتخاب می‌کند. وزیر کشور و استانداران موظف‌اند حکم شهردار معرفی شده را ظرف مدت ده روز صادر کنند. در صورتی که وزیر کشور یا استاندار، شهردار معرفی شده را واجد شرایط تعیین شده نداند، مراتب را با ذکر دلیل و مستندات به شورای شهر منعکس می‌کند. در صورت اصرار شورای شهر بر نظر قبلی خود و عدم صدور حکم شهردار، موضوع به وسیله شورای شهر به هیئت حل اختلاف ذی ربط ارجاع خواهد شد. هیئت مذکور ظرف پانزده روز مکلف به تصمیم‌گیری است و تصمیم آن هیئت برای طرفین (وزارت کشور و شورای اسلامی شهر) لازم الاجراست. چنانچه در مدت مقرر، هیئت حل اختلاف نظر خود را اعلام نکند، نظر شورای شهر متبع خواهد بود و شهردار می‌تواند اختیارات قانونی خود را اعمال و اجرا کند.

□ سازمان آموزش و پرورش برای ساخت و ساز تجاری و بدون پروانه در کمیسیون شماره ۴ ماده صد قانون شهرداری به پرداخت مبلغ ششصد میلیون ریال جریمه در حق شهرداری محکوم گردیده و با توجه به ماده واحده قانون عدم تأمین توقیف اموال دولتی مصوب سال ۱۳۶۵ مجلس شورای اسلامی، تقاضای موافقت با استمهال به منظور تأمین اعتبار و پیش‌بینی مبلغ محکوم به در بودجه آتی خود را برای پرداخت به شهرداری کرده است. اکنون نظر به اینکه تسری قانون یاد شده به احکام قطعی دادگاه‌ها و اوراق لازم الاجرای ثبتی و دفاتر اسناد رسمی و یا اجرای دادگاه‌ها و سایر مراجع قانونی است و مطابق تبصره ۳ ماده صد قانون شهرداری ضمانت اجرای عدم پرداخت جریمه تخلفات ساختمانی تخریب است، آیا قانون عدم تأمین توقیف اموال دولتی مصوب سال ۱۳۶۵ شامل جریمه موضوع آرای کمیسیون‌های ماده صد قانون شهرداری نیز می‌گردد یا خیر؟

○ به موجب ماده واحده قانون نحوه پرداخت محکوم به دولت و عدم تأمین توقیف اموال دولتی مصوب ۱۳۶۵/۸/۱۵، «وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی که درآمد و مخارج آنها در بودجه کل کشور منظور می‌گردد، مکلف‌اند وجوه مربوط به محکوم به دولت در مورد احکام قطعی دادگاه‌ها و اوراق لازم الاجرای ثبتی و دفاتر اسناد رسمی و یا اجرای دادگاه‌ها و سایر مراجع قانونی را با رعایت مقررات از محل اعتبار مربوط به پرداخت تعهدات بودجه مصوب سال‌های قبل منظور در قانون بودجه کل کشور و در صورت عدم وجود اعتبار و عدم امکان تأمین از محل‌های قانونی دیگر در بودجه سال بعد خود منظور و پرداخت کنند. اجرای دادگستری و ادارات ثبت اسناد و املاک و سایر مراجع قانونی دیگر مجاز به توقیف اموال منقول و غیر منقول وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی که اعتبار و بودجه لازم را برای پرداخت محکوم به ندارند تا تصویب و ابلاغ بودجه یک سال و نیم بعد از سال صدور حکم نخواهند بود. ضمناً دولت از دادن هر گونه تأمین در زمان مذکور نیز معاف است...» همان طور که از حکم مذکور پیداست، هدف قانونگذار این است که در کلیه احکام و آرای که به وسیله مراجع ذی صلاح در برابر سازمان‌ها و ادارات دولتی صادر می‌گردد و طی آن ادارات مذکور به پرداخت وجهی محکوم شده‌اند یا می‌شوند، وفق

□ یکی از شوراهای اسلامی شهرهای کشور سؤال کرده‌اند که اکثر دستگاه‌های اجرایی کشور به دلیل عدم صدور مجوز استخدام کارشناسی و نیروهای مورد نیاز خود به طور رسمی، نیروهای روزمزد و قراردادی را - اعم از شرکتی و غیر شرکتی - به کار می‌گیرند که از این حیث شهرداری نیز بی‌نصیب نیست. در این میان مشکلاتی هم وجود دارد، که از جمله آنها اعتبار امضای این نیروهاست.

فرضاً شهرداری از یک نفر نیروی کارشناسی روزمزد به عنوان مأمور بازدید استفاده می‌کند و نظریه مأمور بازدید نیز می‌بایست ذیل فرم بازدید به همراه امضای وی درج شود. لذا از آنجا که اعتبار نظریه مأمور بازدید محدودیت زمانی ندارد و ملاک عمل شهرداری در حال آینده خواهد بود و این امکان نیز وجود دارد که نیروی مورد نظر هر زمان از کار بیکار گردد و همانند نیروی رسمی با وی برخورد نشود، لذا لطفاً به این پرسش پاسخ دهید که آیا اصولاً امضای کارکنان روزمزد و یا شرکتی (غیر رسمی) اعتبار دارد؛ و تا چه حد.

○ با عنایت به اینکه نیروهای مورد نظر به اعمال حاکمیت مبادرت می‌ورزند و این نیروها می‌بایست برای اقدام به عملیاتی که اعمال حاکمیت محسوب می‌شوند دارای صلاحیت باشند و زمانی دارای صلاحیت هستند که مطابق ضوابط و مقررات حاکم به کار گرفته شده باشند و در مانحن‌فیه نیروی مورد نظر بدون دریافت مجوز استخدام و رعایت مقررات قانونی به کار گرفته شده‌اند، لذا اقدامات و امضای وی فاقد اعتبار و باطل است. نکته مهم و درخور توجه در اینجا این است که در مقابل حقوق اشخاص ثالث نمی‌توان به فقدان اعتبار امضای نیروی مورد نظر استناد کرد. به عبارت دیگر، اگر در اثر نظریه و امضای نیروی مذکور خسارتی به شخص ثالث وارد شود، شهرداری مسئول جبران خسارت مورد نظر است.

□ همان طور که استحضار دارید، به موجب تبصره ۳ ذیل بند یک ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵/۳/۱، حکم انتصاب شهردار شهرهای زیر دویست هزار نفر جمعیت به پیشنهاد شورای اسلامی شهر به وسیله استاندار و در شهرهای با جمعیت بالای دویست هزار نفر جمعیت و مراکز استان‌ها به پیشنهاد شورای اسلامی شهر به وسیله وزیر کشور صادر می‌شود. با توجه به اینکه تبصره مذکور در خصوص مدت زمانی که استاندار یا وزیر کشور فرصت دارد تا نسبت به صدور حکم انتصاب اقدام کند ساکت است و در صورت امتناع استاندار یا وزیر کشور از صدور حکم انتصاب تعیین تکلیف نشده است، خواهشمند است پاسخ دهید: اولاً استاندار یا وزیر کشور چه زمانی فرصت دارد تا حکم انتصاب شهردار را صادر کند؛ ثانیاً در صورتی که استاندار یا وزیر کشور به دلیل مختلف از صدور حکم انتصاب خودداری ورزد تکلیف چیست؟

○ قانونگذار در قانون اصلاح تبصره ۳ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۸۲/۸/۴ به شرح زیر تعیین تکلیف کرده است: ماده واحده - متن زیر به انتهای تبصره ۳ ماده ۷۱ قانون

قانون یاد شده تأمین اعتبار و پرداخت گردد. مؤید این مطلب وجود واژه عام «محکوم به» و عبارت «سایر مراجع قانونی» مندرج در متن ماده واحده است. علی هذا، با عنایت به مراتب مذکور و اینکه واژه محکوم به شامل جریمه نیز می گردد، لذا جرایم موضوع آرای کمیسیون های ماده صد قانون شهرداری نیز مشمول قانون نحوه پرداخت محکوم به دولت و عدم تأمین و توقیف اموال دولتی مصوب سال ۱۳۶۵ است. به عبارت دیگر، کلیه مراجع ذی صلاحی که دولت را محکوم به پرداخت مبالغی تحت عناوین مختلف از جمله جریمه، خسارت و جز آن می کنند، اجرای آرای آنها مشمول قانون یاد شده است.

شهرداری ها از ابتدای سال ۱۳۸۲ ملغی شده و قوانین و مقررات خاص و عام مغایر نیز لغو گردیده است. لذا به منظور رفع پاره ای ابهامات و سؤالات مطرح شده در این زمینه، خواهشمند است پاسخ فرمایید که آیا تخفیفات بندهای ۹ (۸۰) درصد عوارض پذیره) و ۱۳ (تخفیف های ساختمان مختلف اداری و... در قسمت های الف و ب و ج) بخشنامه شماره ۱۰۸۷/۱/۳/۳۴ مورخ ۱۳۶۹/۱/۱۹ (دستورالعمل های اجرایی نحوه محاسبه وصول عوارض پذیره تجاری، اداری - صنعتی) و معافیت موضوع ماده ۱۴۶ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، ملغی است یا خیر؟

○ با عنایت به اطلاق تبصره ۳ ماده ۵ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض از تولید کنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱، کلیه معافیت ها و تخفیف های مذکور ملغی اند.

□ همان طور که استحضار دارند، با ابلاغ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض از تولید کنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی (قانون تجمیع عوارض) مصوب جلسه مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۲۲ مجلس شورای اسلامی و آیین نامه اجرایی آن، به موجب تبصره ۳ ماده ۵ قانون مذکور و ماده ۱۷ آیین نامه اجرایی آن کلیه معافیت های پرداخت عوارض یا وجوه به

مرجع تصویب: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

تاریخ تصویب: ۱۳۸۲/۰۶/۰۹ شناسه مصوبه: ۲۹۴۳۵

مأخذ: روزنامه رسمی کشور

تاریخ روزنامه رسمی: ۱۳۸۲/۰۷/۲۳ شماره روزنامه رسمی: ۱۷۰۷۸

تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۲/۰۶/۲۰ شماره ابلاغ: ۱۹۸/۸۲/ه

رأی وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در ارتباط با ماده ۸ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب

شهریور ماه ۱۳۷۰ مجلس شورای اسلامی

تاریخ: ۱۳۸۲/۶/۹ شماره دادنامه: ۲۱۵ کلاسه پرونده: ۱۹۸/۸۲

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکای: آقای... رئیس شعبه پنجم تجدید نظر دیوان عدالت اداری.

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آرای صادر شده از شعب ۵ و ۸ تجدید نظر دیوان عدالت اداری.

مقدمه: الف - ۱- شعبه چهاردهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۹۳۷/۸۰ و... موضوع شکایت آقای... به طرفیت ۱- سازمان جنگل ها و مراتع کشور؛ ۲- سازمان مدیریت و برنامه ریزی، به خواسته برقراری احکام هم تراز طبق دستورالعمل اجرایی ماده ۸ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب سال ۱۳۷۰ از طریق سازمان جنگل ها و مراتع کشور از تاریخ استحقاق در مورد یازده دوره از فارغ التحصیلان مدرسه عالی منابع طبیعی و بهره مند شدن از مزایای آن در دوران بازنشستگی به شرح دادنامه شماره ۷۳۷ و... مورخ ۱۳۸۱/۳/۸ چنین رأی صادر نموده است: به صراحت ماده ۸ قانون موصوف مصوب سال ۱۳۷۰ و دستورالعمل اجرایی ماده ۸ قانون فوق الذکر موضوع ماده ۱۶ آیین نامه اجرایی این قانون مدارک هم تراز از لحاظ استخدامی صرفاً در مورد آن دسته از مستخدمینی حاکم است که در مشاغل آموزشی، مطالعاتی و تحقیقاتی دستگاه های مشمول قانون فعالیت می نمایند. مفاد پاسخ سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور دلالت بر تأیید و اجرای آرای صادره از شعب دیوان بوده، النها به عدم اجرای آن در مورد بعضی از کارکنان سازمان جنگل ها را منوط به رعایت ماده ۸ قانون مارالذکر و بخشنامه های صادره سازمان مدیریت و برنامه ریزی دانسته است؛ که در این ارتباط نیز از جانب سازمان جنگل ها و مراتع کشور ایراد و اعتراضی به عمل نیآورده و به نظر می رسد مشمول ضوابط مربوطه بوده اند که در مورخه ۱۳۷۸/۱۱/۳۰ پست های سازمانی و واحدهای آنها از نظر استحقاق مجدداً مورد تأیید واقع شده و بخشنامه مورخ ۱۳۷۸/۹/۲۷ سازمان مدیریت و برنامه ریزی نیز صرفاً در مقام تعریف و تعیین ضوابط تشخیص واحدهای مطالعاتی بوده و نه تنها بخشنامه استنادی که در سال ۱۳۷۸ صادر شده قانوناً نمی تواند بر آرای قطعی یافته تا سال ۱۳۷۷ دیوان عدالت اداری

تسری داده شود و ناقض ضوابط قبلی گردد، اساساً دلیل و مستندی مبنی بر اینکه ادارات و واحدهای استانی را از شمول واحدهای تحقیقاتی و مطالعاتی و آموزشی خارج نموده باشند، ارائه نگردیده و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی نیز ضمن سلب عدم اجرای احکام صادره از طرف خود رسماً اعلام داشته حسب هماهنگی‌های به عمل آمده با سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور، شاکیان می‌توانند جهت تحقق خواسته‌های خود رأساً به سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور مراجعه نمایند؛ و در اجرای ماده ۸ قانون صدرالذکر اجازه صدور احکام به سازمان تفویض شده که با صدور احکام تعدادی از شکات و لغو احکام صادره موازین قانونی رعایت نگردیده؛ زیرا لغو حق مکتسبه نیاز به مجوز قانونی داشته و هیچ یک از مکاتبات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی دستوری بر لغو احکام نداشته است فلذا استناد به آن جایگاه قانونی ندارد...

با عنایت به وصف الزامی بودن آرای دیوان و مدارک و مستندات قانونی در فوق استحقاق شکات به برقراری احکام هم‌ترازی طبق دستورالعمل اجرایی ماده ۸ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت از تاریخ مورد نظر موجه تشخیص حکم به ورود شکایت صادر می‌گردد.

۲- شعبه هشتم تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ت ۶۷۲/۸۱/۸ و... موضوع تقاضای تجدیدنظر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور نسبت به دادنامه شماره ۷۳۴ الی ۷۴۴ مورخ ۱۳۸۱/۳/۸ شعبه چهاردهم دیوان به شرح دادنامه شماره ۱۶۴ الی ۱۶۷ مورخ ۱۳۸۲/۲/۷ چنین رأی صادر نموده است: نظر به اینکه از طرف تجدیدنظرخواه نسبت به دادنامه تجدیدنظر خواسته اعتراض موجه و مؤثری به عمل نیامده و با بررسی سوابق امر بر کیفیت رسیدگی و اعمال مقررات نیز ایراد و اشکالی که فسخ دادنامه بدوی را ایجاب نماید مشهود نیست، بنابراین با رد تجدیدنظرخواهی دادنامه بدوی عیناً تأیید و استوار می‌گردد.

ب- ۱- شعبه دوازدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۸۷۸/۸۰ موضوع شکایت آقای... به طرفیت سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به خواسته، برقراری احکام هم‌ترازی طبق دستورالعمل اجرایی ماده ۸ قانون هماهنگ از تاریخ استحقاق به شرح دادنامه شماره ۹۴۰ مورخ ۱۳۸۱/۶/۱۳ چنین رأی صادره نموده است: نظر به اینکه اساس خواسته شاکی بهره‌مندی از مزایای هم‌ترازی با عنایت به گذراندن دوره تکمیلی دانشکده منابع طبیعی می‌باشد و با توجه به اینکه شاکی قبل از سال ۱۳۷۸ چه از نظر استحقاق و چه از نظر پست سازمانی مشمول ضوابط مربوطه بوده و براساس مفاد ماده ۸ قانون نظام هماهنگ پرداخت کلیه مدارک استخدامی و سوابق علمی به شرح نامه مورخ ۱۳۷۸/۱۱/۳۰ مجدداً مورد تأیید قرار گرفته و سازمان خواننده با توجه به آرای قطعی دیوان عدالت اداری مکلف به رعایت مفاد رأی و اجرای آرای مورد نظر بوده و سازمان جنگل‌ها نیز پس از تفویض اختیار مستقیم سازمان امور اداری و استخدامی پس از تطبیق نسبت به صدور احکام هم‌ترازی اقدام و از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۷۸ احکام هم‌ترازی صادر و افزایش سال ۱۳۷۸ نیز در تاریخ ۱۳۷۸/۴/۱۹ برای کلیه مشمولین بر همین اساس صادر که متضمن حقوق مکتسبه شاکی می‌باشد و سازمان خواننده نمی‌توانسته طی بخشنامه‌ای آثار حقوقی آرای قطعی دیوان عدالت اداری را نادیده بگیرد و مصوبه ۴۶۵۱/ت مورخ ۱۳۷۹/۲/۱ هیئت وزیران در خصوص پرداخت مابه‌التفاوت نشان دهنده استحقاق شاکی می‌باشد، علی‌هذا، با عنایت به مراتب فوق، دعوی شاکی وارد تشخیص و حکم به الزامات ادارات خواننده به پذیرش دعوی شاکی و صدور احکام هم‌ترازی جهت مشارالیه صادر می‌گردد.

۲- شعبه پنجم تجدیدنظر در رسیدگی به پرونده کلاسه ت ۱۱۲۴/۸۱/۵ موضوع تقاضای تجدیدنظر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در دادنامه شماره ۹۴۰ مورخ ۱۳۸۱/۶/۱۳ شعبه دوازدهم دیوان به شرح دادنامه شماره ۲۸۵ مورخ ۱۳۸۲/۳/۱۲ چنین رأی صادر نموده است: هر چند هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در آرای وحدت رویه شماره ۳۳۷-۳۳۸ مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۱۶ تشخیص ارزش تحصیلی فارغ التحصیلان ۱۱ دوره مدرسه عالی منابع طبیعی گرگان را از وظایف شورای ارزشیابی وزارت علوم و آموزش و تحقیقات و فناوری دانسته و حسب اعلام سازمان تجدیدنظرخواه دوره‌های آموزشی مورد نظر واجد شرایط ارزشیابی تحصیلی تشخیص داده نشده‌اند و توضیح داده‌اند سازمان امور اداری و استخدامی و شورای امور اداری و استخدامی کشور نیز دوره‌های مذکور را از حیث شرایط احراز مشاغل واجد ارزش استخدامی اعلام ننموده‌اند و بدین ترتیب شاکی از امتیاز استخدامی مقرر در ماده ۸ قانون نظام هماهنگی پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰ بهره‌مند نخواهد شد و اضافه می‌نمایند برابر ماده ۱۶ آیین‌نامه اجرایی قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت اساس برقراری هم‌ترازی موضوع ماده ۸ قانون مذکور و امتیازات راجع به آن دستورالعملی است که با پیشنهاد سازمان امور اداری و استخدامی کشور، که به تصویب شورای حقوق و دستمزد رسیده، خواهد بود.

با توجه به مراتب مرقوم و اختیار سازمان در صدور دستورالعمل‌های اجرایی که اصلاح یا تکمیل آن نیز خارج از حدود اختیار نخواهد بود، اولاً چون سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور در اجرای مفاد مواد ۱۱۲ قانون استخدامی کشور مکلف به اجرای دستورالعمل‌های صادره از این سازمان بوده، لذا ایرادی به اقدامات اجرایی آن وارد نبوده؛ ثانیاً علاوه بر مراتب مرقوم، نظر به اینکه بر طبق تبصره ۲ و ۳ الحاقی به ماده ۱۶ آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون نظام هماهنگ پرداخت تعیین واحدهای مطالعاتی دستگاه‌ها و مشاغل آموزشی و مطالعاتی و تحقیقاتی نیز بر عهده سازمان امور اداری و استخدامی کشور محول گردیده و برابر بند یک و ۲ ماده ۱۰۴ قانون استخدام کشوری دادن دستورات لازم در باب نحوه اجرای مقررات و قوانین استخدامی و مراقبت در حسن اجرای قوانین در وزارتخانه‌ها از جمله وظایف سازمان امور اداری و استخدامی کشور است و نظر به اینکه ماده ۱۶ آیین‌نامه اجرایی قانون و دستورالعمل‌های اجرایی آن و تشخیص واحدهای مطالعاتی و مشاغل مربوط و ماهیت و وظایف پست‌های ثابت سازمانی به منظور اجرای ماده ۸ قانون نظام هماهنگ را منوط به پیشنهاد دستگاه‌های ذی‌ربط و تأیید سازمان امور اداری و استخدامی کشور دانسته، بنابراین تجدیدنظر خواننده

با فرض دارا بودن مدرک تحصیلی معادل فوق لیسانس به اعتبار اجرای آرای صادره از شعب دیوان عدالت اداری راجع به آن دسته از کارکنان منابع طبیعی که دوره‌های مدرسه عالی منابع طبیعی گران را گذرانیده‌اند، سلب اختیار قانونی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی را در اعمال اختیارات قانونی فوق نخواهد کرد. بنابه مراتب و با توجه به محل خدمت شاکی و شمول دستورالعمل مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۱۸ سازمان امور اداری و استخدامی موضوع رأی وحدت رویه شماره ۳۱۲ مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۳۰ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در رابطه با پست‌های تحقیقاتی ایجاد شده در شهرستان‌ها و مراکز استان با وارد دانستن اعتراض سازمان تجدیدنظر خواه دادنامه شماره ۹۴۰ مورخ ۱۳۸۰/۰۶/۱۳ صادره از شعبه ۱۲ دیوان عدالت اداری را فسخ و رأی به رد شکایت تجدیدنظر خوانده (شاکی) صادر می‌نماید.

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 تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیئت عمومی

حکم مقرر در ماده ۸ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب شهریورماه ۱۳۷۰ مفید جواز برخورداری مستخدمان رسمی دارای مدرک تحصیلی دکتری و فوق لیسانس و مدارک هم‌تراز از حقوق و فوق العاده شغل ماهانه حداقل ۸۰ درصد مجموع حقوق و فوق العاده شغل کارکنان مشابه مشمول قانون اعضای هیئت علمی دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی به شرط اشتغال به کار در مراکز و یا واحدهای آموزشی، مطالعاتی و تحقیقاتی دستگاه‌های مشمول قانون مذکور است. نظر به اینکه طبق ماده ۱۶ آیین‌نامه اجرایی قانون فوق الذکر و تبصره‌های آن تعیین مراکز و واحدهای آموزشی و تحقیقاتی و واحدهای مطالعاتی و مشاغل آموزشی، مطالعاتی و تحقیقاتی براساس ضوابط طرح طبقه بندی مشاغل حسب مورد به عهده وزارت علوم، تحقیقات و فناوری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سازمان امور اداری و استخدامی کشور (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی) محول شده و تحقق و اجتماع شرایط مقرر در قانون و آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی مربوط در مورد شاکیان پرونده‌های فوق الذکر به تأیید مراجع ذی صلاح مذکور نرسیده است، بنابراین دادنامه شماره ۲۸۵ مورخ ۱۳۸۲/۳/۱۲ در پرونده کلاسه ت ۱۱۲۴/۸۱/۵ شعبه پنجم تجدیدنظر دیوان مبنی بر رد شکایت شاکی صحیح و موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می‌شود. این رأی به استناد قسمت آخر ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری بر شعب دیوان و سایر مراجع ذی ربط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف آبادی

مرجع تصویب: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

تاریخ تصویب: ۱۳۸۲/۰۷/۰۶ شناسه مصوبه: ۲۹۵۲۷

مأخذ: روزنامه رسمی کشور

تاریخ روزنامه رسمی: ۱۳۸۲/۰۸/۱۴ شماره روزنامه رسمی: ۱۷۰۹۶

تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۲/۰۷/۲۸ شماره ابلاغ: ۲۴۲/۸۱/هـ

رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال نظریه شماره ۴۲۴۵/۵۳۶۳۶- مورخ ۳۰/۵ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۱۰ معاون درآمدهای مالیاتی وزارت امور اقتصادی و دارایی

تاریخ: ۱۳۸۲/۷/۶ شماره دادنامه: ۲۴۹ کلاسه پرونده: ۲۴۲/۸۱ مرجع رسیدگی:

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

شاکی: سازمان زیباسازی، بهسازی و نوسازی اطراف حرم مطهر حضرت معصومه.

موضوع شکایت و خواسته: ابطال نظریه شماره ۴۲۴۵/۵۳۶۳۶- مورخ ۳۰/۵ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۱۰ معاون

درآمدهای مالیاتی وزارت امور اقتصادی و دارایی.

مقدمه: شاکی طی دادخواست تقدیمی اعلام داشته است: سازمان بهسازی اطراف حرم مطهر از سازمان‌های وابسته به شهرداری قم می‌باشد که با استناد به ماده ۸۴ قانون شهرداری‌ها تأسیس و اساسنامه آن به تصویب وزارت کشور رسیده است. این سازمان با هدف اصلی بهسازی و نوسازی اطراف حرم مطهر تشکیل شده و در واقع شهرداری قم با تشکیل این سازمان بخشی از وظایف خود را در رابطه با اجرای طرح جامع به این سازمان محول نموده است. این سازمان در رابطه با اجرای وظایف خود از قانون حاکم بر شهرداری‌ها استفاده می‌نماید؛ از جمله برای خرید املاک واقع در طرح از لایحه قانونی خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی، نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۷ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران استفاده می‌نماید که در ماده یک این قانون تصریح شده که شهرداری‌ها نیز می‌توانند برای اجرای طرح‌های خود از این قانون استفاده نمایند. ضمناً در قسمت آخر ماده قید گردیده که دستگاه اجرایی می‌تواند مورد نیاز را مستقیماً، یا توسط هر سازمان خاصی که مقتضی بداند، طبق مقررات مندرج در این قانون خریداری و تملک نماید. مشکلی که سازمان با آن مواجه می‌باشد انتقال اسناد املاک خریداری شده در طرح می‌باشد؛ زیرا که دفتر اسناد رسمی جهت تنظیم اسناد نیاز به مفاصا حساب از اداره دارایی و غیره دارد که متأسفانه اداره دارایی در هنگام مراجعه مالکین از اجرای ماده (۷۰) قانون مالیات‌های مستقیم که اشعار می‌دارد، املاک واقع

در طرح‌های دولت و شهرداری‌ها از پرداخت مالیات نقل و انتقال معاف می‌باشند در رابطه با این سازمان امتناع می‌نماید که استناد دارایی نامه ۴۲۴۵/۵۳۶۳۶-۳۰/۵ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۱۰ معاون درآمدهای مالیاتی وزارت امور اقتصادی و دارایی می‌باشد که اعلام شده، ماده (۷۰) قانون مزبور ناظر به خرید املاک توسط دولت و شهرداری‌ها می‌باشد (نه مؤسسات وابسته به شهرداری) که این تفسیر از قانون مانع اجرای این ماده قانونی در رابطه با این سازمان شده است. تفسیر معاون درآمدهای مالیاتی به نظر می‌رسد تفسیر درستی نباشد؛ ضمن اینکه تفسیر قانون از وظایف و اختیارات مرجع قانونگذاری می‌باشد. لذا درخواست ابطال این نظریه را داریم.

معاون قضایی دفتر حقوقی وزارت امور اقتصادی و دارایی در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۹۱/۱۳۴۴۹ مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۲۴ اعلام داشته‌اند: ۱- در ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم صرفاً کلمه «شهرداری» ذکر گردیده و از «مؤسسات وابسته به شهرداری» یاد نشده، علی‌رغم ادعای شاکی معاونت درآمدهای مالیاتی وزارت متبوع تفسیری از قانون مارالذکر ننموده بلکه این شاکی است که ماده قانونی فوق‌الذکر را به نفع خویش تفسیر می‌نماید و چنانچه به ادعای شاکی مبنی بر اینکه «تفسیر قانون از وظایف و اختیارات مرجع قانونگذاری می‌باشد» معتقد باشیم، شاکی در تفسیر قانون غیرصالح بوده، عمل مذکور فاقد وجهت قانونی و از مصادیق تفسیر موسع است.

۲- برابر ماده ۵۹ قانون پیش‌گفته هر گونه نقل و انتقال قطعی املاک و حق واگذاری مشمول مالیات می‌باشد. در نقل و انتقال املاک اصل بر شمول مالیات است، مگر اینکه قانون صراحتاً خلاف آن را تصریح نموده باشد. ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم از موارد استثنای این اصل کلی است که جز به تصریح قانون نمی‌توان به موارد استثنای دیگری غیر از آنچه در متن ماده، مذکور و افتاده قائل گردید. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق‌به ریاست حجت‌الاسلام و المسلمین دری نجف‌آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آرا به شرح آتی مبادرت به صورت رأی می‌نماید.

رأی هیئت عمومی

قطع نظر از شمول معافیت موضوع ماده ۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم نسبت به اراضی و املاکی که به استناد لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب اسلامی و به منظور توسعه و بهسازی و نوسازی اطراف حرم مطهر حضرت معصومه (س) حسب مورد توسط سازمان شاکی خریداری و تملک می‌گردد و الزام و تکلیف مالکین این گونه املاک به فروش و واگذاری آن، اصولاً چون تفسیر قانون و دایره و قلمرو شمول آن از وظایف و اختیارات اختصاصی مقنن و به مجلس شورای اسلامی راجع است، بنابراین نظریه شماره ۴۲۴۵/۵۳۶۳۶-۳۰/۵ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۱۰ معاون درآمدهای مالیاتی وزارت امور اقتصادی و دارایی در مقام تبیین و تفسیر عدم شمول معافیت موضوع ماده مذکور به مؤسسات وابسته به شهرداری‌ها، از جمله سازمان شاکی، به هر تقدیر خارج از حدود اختیارات قوه مجریه تشخیص داده می‌شود و به استناد قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف‌آبادی

پذیرش آگهی

ماهنامه شهرداریها

آگهی می‌پذیرد

۸۷۷۲۶۳۴

۸۷۷۲۶۳۵

قوانین زیرساخت‌های شهری

تعارض و کاستی‌ها

حسین صالحی
وکیل دادگستری

مقدمه

قوانین و مقررات مربوط اداره امور شهر، به ویژه در مواردی که معطوف به «طراحی و تأمین زیرساخت‌های شهری» است، اهمیت و جایگاه عمده‌ای دارد. پیش‌بینی و تصویب این مقررات و اجرای کامل و صحیح آنها در مواردی با نوعی ناکارآمدی و عدم کارایی و نقصان روبه‌روست؛ و در پیچ و خم رسیدگی و حل و فصل معضلات ناشی از زندگی شهری اشاره به این امر خالی از لطف نیست.

لزوم توجه روز افزون به برنامه‌ریزی‌های بنیادین با توجه به رشد و توسعه جمعیت شهرنشین، محتاج استدلال نیست. به همین خاطر در این مقاله سعی شده است ضمن احصای این معضلات، راهکارها و پیشنهادهای اصلاحی مورد نیاز برای حل آنها ارائه گردد، تا شاید بتوان بدین طریق از وخامت اوضاع و نابسامانی فزاینده جلوگیری کرد و راه اداره امور عمومی برای اجرای بهتر وظایف متولیان اداره امور شهرها را هموارتر ساخت.

اول - ناکارآمدی در بیان مفاهیم محدوددها

ماده ۴ قانون تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵ به تعریف شهر پرداخته و در تبصره‌های آن محدوده شهری، محله، منطقه و حوزه شهری را نیز تعریف کرده است. تبصره ۴ قانون مذکور حوزه شهری را تابعی از «حدود ثبتی و عرفی واحد» برشمرده و بر اساس تبصره یک قانون اشاره شده، مراحل تصویب محدوده شهری را شامل تصویب شورای اسلامی شهر و وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی دانسته است.

همچنین به موجب ماده ۹۹ قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱، کلیه شهرداری‌ها مکلف به تعیین حدود حریم و نقشه جامع شهرسازی (با توجه به توسعه احتمالی شهر) هستند و موظف‌اند نسبت به تهیه مقررات لازم برای کلیه اقدامات عمرانی از قبیل قطعه‌بندی و تفکیک اراضی، خیابان‌کشی، ایجاد باغ و ساختمان، ایجاد کارگاه و کارخانه و همچنین تهیه مقررات مربوط

به حفظ بهداشت عمومی مخصوص به حریم شهر با توجه به نقشه عمرانی شهر، اقدام کنند. بر اساس قسمت اخیر ماده مرقوم حریم و نقشه جامع شهرسازی و مقررات مذکور پس از تصویب انجمن شهر و تأیید وزارت کشور، برای اطلاع عموم آگهی می‌گردد و به اجرا گذاشته می‌شود.

در این زمینه قوانین و مقررات ناظر به تقسیمات کشوری و محدوده‌ها در موارد ذیل با نقصان در تصویب و اجرا مواجه است: ۱- تأمین شهر بر اساس ماده ۱۳ قانون تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ مستلزم پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران است. به نظر می‌رسد به رغم آنکه در بدنه قوه مجریه و در کمیسیون‌های فرعی هیئت دولت نظریات سایر وزارتخانه‌ها از قبیل وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت نیرو، و همچنین وزارت بازرگانی و وزارت صنایع گرفته می‌شود، بایستی قبل از تدوین پیشنهاد وزارت کشور به طور مستدل و مستند در پیشنهاد تقدیمی به هیئت دولت گنجانده شود، تا بدین وسیله بتوان مبنای کالبدی هر پیشنهاد تأسیس شهر را تقویت کرد.

۲- در زمان حاضر، بیشتر - یا تقریباً همه - حرایم شهرهای کشورمان بدون طراحی و اجرای دقیق مفاد ماده ۹۹ قانون شهرداری‌ها تهیه می‌شود. می‌توان مدعی شد که بیشتر شهرهای کشور تنها تلاش را به آنجا می‌رسانند که مرز حریم و قواعدی کلی و یکسان را بر اساس نوشتاری یکسان به تصویب وزارت کشور برسانند، تا بتوانند به این امر تنها از یک جنبه - آن هم تصویب شکلی - دست یابند.

۳- تعیین و تصویب محدوده قانونی شهر و حریم شهرها همیشگی و دائمی نیست لکن قانونگذار به منظور تجدید نظر در حدود و ثغور، شرایط و قواعد و مقررات ناظر بر این محدوده‌ها هیچ سقف زمانی و شاخص کیفی قائل نشده است. تمهید این دوره اعتبار زمانی برای طراحی‌های جامع و تفصیلی و حریم شهرها امری ضروری و لازم است که باید مد نظر برنامه‌ریزان قرار گیرد.

دوم- مقررات مربوط به تخلفات ساختمانی

وضعیت کنونی شهرهای کشورمان، مخصوصاً کلان شهرها و به ویژه شهری مانند تهران، به درجه‌ای از شتاب و توسعه رسیده است که بی‌گمان عدم اصلاح مقررات ناظر به ساخت و ساز شهری و مقابله با تخلفات اداره امور شهر و زندگی شهری را مشکل خواهد کرد.

مشخص نبودن تکلیف شهرداری در جلوگیری از ساخت و ساز (در ماده صد لفظ [می‌تواند] قید شده است) در وضع فعلی شهرهای کشورمان به مزاح بیشتر شباهت دارد. قطعاً مطالبه جریمه‌ای که به لحاظ اقتصادی برای متخلف دارای صرفه اقتصادی است، مبین و مؤید ناکارآمدی و عدم توفیق در مهار ساخت و سازهای غیر مجاز است.

بی تردید در برخی از شهرهای کشور و مخصوصاً در اغلب مناطق شهری چون تهران و کلان شهرهای کشور، باید مقوله «جرم‌شناسی ساخت و ساز بدون مجوز و غیر مجاز» را به سرعت طرح و تصویب کرد؛ و الاً لطمات کالبدی که بر پیکر هر شهر می‌توان وارد ساخت در آینده نه چندان دور، جبران شدنی نخواهد بود. نکته درخور ذکر آن است که جرم‌شناسی ساخت و ساز غیر مجاز علاوه بر مطالعات فنی و محلی و منطقه‌ای مستلزم تصویب آن به وسیله رئیس قوه قضاییه به عنوان لایحه قضایی است که یقیناً به رایزنی، حسن تدبیر و پیگیری مجدانه نیاز دارد.

عدم شناخت و عدم معرفی انواع و اقسام و طبقات تخلفات ساختمانی و ضمانت اجراهای مورد نیاز برای مقابله با آنها، از دیگر معضلات مربوط به این قسمت است. هنوز هم در شهرهای ما تعاریف فنی، دقیق، علمی و صحیحی از «اصول شهرسازی، معماری، فنی و بهداشتی» که برای تهیه زیرساخت‌های شهری - اعم از مسکن و ساختمان و تأسیسات عمومی و جز آن - لازم و ضروری است، وجود ندارد. برای این طراحی‌ها لاجرم باید اعتبارات فراوانی پیش‌بینی و تعبیه گردد.

یادآوری این نکته ضروری است که با مقوله ساخت و ساز و تعیین مجازات و کیفر برای آن، بایستی به گونه‌ای کاملاً فنی و حساب شده برخورد کرد تا کارآمدی و اثرگذاری لازم تحصیل گردد. از جمله اینکه کیفر مورد نظر می‌بایست طبقه‌بندی شده (مدرج) و دارای گوناگونی و تناسب با تخلف و حجم و کیفیت آن و محدود کننده راه‌های فرار از مجازات و متضمن اعاده وضع به حالت اولیه در وقت فوق‌العاده و نظایر اینها باشد.

سوم- حوزه حمل و نقل شهری

برای روان شدن حمل و نقل شهری و آمد و شد در محدوده شهرها، دسترسی به معابر و اجرای کامل شبکه ارتباطی میان مناطق مختلف شهر را می‌توان در زمره مقوله‌های مرتبط با زیرساخت‌های شهری تلقی کرد. بنابراین، صرفنظر از مواردی که به طور غیر مستقیم بر حسن جریان ترافیک شهری تأثیر می‌گذارد، تأمین اعتبارات کافی در سهم عمرانی بودجه شهرداری‌ها برای توسعه معابر و تعریض خیابان‌ها و تملک اراضی و املاک واقع در طرح‌های مصوب و نیز تأمین اعتبار احداث توقفگاه‌های شهری، حساسیت ویژه‌ای دارد. با توجه به آنچه ذکر گردید، یقیناً سهم حوزه حمل و نقل کالا و مسافر در

داخل شهر و شبکه راه‌های مواصلاتی بین محله‌ها و مناطق شهری در شکل دهی زیرساخت‌های شهری چشم پوشیدنی نیست و باید مورد عنایت قرار گیرد.

چهارم- امور آب و فاضلاب، برق، گاز و تلفن

قوانین و مقررات ناظر به امور آب و فاضلاب، برق، گاز و تلفن به جهت آنکه مبنای ارائه دهنده خدمات و امکانات اولیه زندگی شهری تلقی می‌گردند، جزو اولی‌ترین ارکان مربوط به اداره هر شهرند. بنابراین نقش مدیریت شهری در مراحل تکوین و تدوین ضوابط مربوط به این امور بایستی به گونه‌ای جدی‌تر در نظر گرفته شود و در برنامه‌ریزی‌ها گنجانده شود. در گذشته شهرداری‌ها به استناد برخی از بندهای ماده ۵۵ و ۸۴ قانون شهرداری‌ها (مصوب ۱۳۳۴) و اصلاحات بعدی آن می‌توانستند در این زمینه مداخله بیشتر داشته باشند؛ لکن عملاً با توسعه شهرها و افزایش جمعیت ساکن در آنها، این امور به بخش‌های دیگر واگذار شد. سپس به دلیل عدم حمایت جدی از شهرداری‌ها و خودگردانی اقتصادی آنها شهرداری از مداخله مستقیم در تولید این امور پا پس نهاد. در زمان حاضر شهرداری‌ها فقط در خصوص الزام کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی به گرفتن مجوز حفاری، صرفاً به

مشخص نبودن تکلیف شهرداری در جلوگیری از ساخت و ساز در وضع فعلی شهرهای کشورمان به مزاح بیشتر شباهت دارد. قطعاً مطالبه جریمه‌ای که به لحاظ اقتصادی برای متخلف دارای صرفه اقتصادی است، مبین و مؤید ناکارآمدی و عدم توفیق در مهار ساخت و سازهای غیرمجاز است.

عنوان متولیان و مراجع صدور مجوز حسب ماده ۱۰۳ قانون شهرداری مورد توجه قانونگذار قرار دارند. کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی حسب ماده مرقوم مکلف‌اند قبل از هر گونه اقدامی نسبت به کارهای عمرانی از قبیل احداث شبکه تلفن و برق و آب و سایر تأسیسات و همچنین اتصال راه‌های عمومی و فرعی، نقشه جامع شهرسازی را رعایت کنند و این اقدامات می‌بایست با موافقت کتبی شهرداری به مرحله اجرا درآید.

همان گونه که یادآوری شد، در زمان حاضر فعالیت «طرح و برنامه‌ای» در شهرداری‌ها به درجه‌ای از ضعف و ناتوانی رسیده است که در اکثر شهرهای کشور، به ویژه کلان شهرها، دسترسی سریع و آسان به برنامه‌های فنی که قانونگذار آنها را تکلیف کرده است، امکان‌پذیر نیست. وقتی «نقشه شهرسازی» در شهرداری تهیه نشود، صدور مجوز حفاری صرفاً بر اساس سلیقه یا نیازهای آنی و فوری شکل می‌گیرد و آن گاه خرابی‌ها و اختلالات مستمر و پی‌در پی تمامی توان و تلاش مسئولان شهرداری‌ها را به خود اختصاص می‌دهد. راه حل در آن است که شهرداری‌ها و مراجع صدور و واگذاری امتیازاتی از قبیل آب، برق، گاز و تلفن بر اساس

برنامه‌ای زمان‌بندی و طبقه‌بندی شده و علمی، به تشریح مساعی بپردازند و با اصل قرار دادن «نقشه شهرسازی» به این امر همت گمارند.

پنجم- فضای سبز شهری

فضای سبز شهرها را نمی‌توان از شمول عنوان «زیرساخت‌های شهری» مجزا دانست زیرا تأمین فضای سبز شهری که با حیات انسان‌ها ارتباط مستقیم دارد، جزو کالبدی‌ترین نیازهای زندگی در شهر است. مراجع تغییر کاربری اعم از شورای عالی شهرسازی و معماری کشور و نیز کمیسیون موضوع ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری مصوب ۱۳۵۱ و اصلاحات بعدی که متولی موافقت با تغییرات اساسی و غیر اساسی در محدوده قانونی شهرها هستند، و نیز کمیسیون موضوع تبصره یک قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها مصوب ۱۳۷۴ در مقام موافقت با تغییر کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها، همگی راه‌هایی هستند برای آنکه سازوکار تأمین زیرساخت‌های شهری را که برای زندگی شهروندان ضروری و انکارناشدنی است، مخدوش سازند. این راهکارهای کاملاً قانونی، نتایج و توالی نامطلوبی را در بردارند که ثمره آن چیزی جز

در زمان حاضر شهرداری‌ها فقط در خصوص الزام کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی به گرفتن مجوز حفاری، صرفاً به عنوان متولیان و مراجع صدور مجوز حسب ماده ۱۰۳ قانون شهرداری مورد توجه قانونگذار قرار دارند

اتلاف سرمایه‌ها و شرایط مناسب زندگی و محیط زیست شهری نیست. امروزه تغییر کاربری، از کاربری‌های عمومی به کاربری‌های انتفاعی، سرلوحه کار تعدادی از شهرداری‌ها قرار گرفته و مراجع ذیصلاح نیز به دلیل عدم توان مالی شهرداری‌ها در سبک سنگین کردنی کاملاً ساده، موافقت خود را با تملک قسمت ناچیزی از طرح و انتفاعی شدن بخش عمده دیگر املاک واقع در طرح توجیه‌شدنی می‌دانند. برای رفع این گونه معضلات، می‌بایست:

الف- شهرداری‌ها نسبت به تأمین اعتبارات مورد نیاز برای تملک املاک مردم به نرخ روز و عادلانه اقدام کنند و هر کجا کسری داشته باشند، دولت به آنها کمک کند.

ب- مراجع تغییر کاربری، این امر را به عنوان نوعی استثنا بپذیرند- نه اصل.

بنابراین در فرض عدم موافقت اصولی مراجع تغییر کاربری با انتفاعی شدن املاک واقع در طرح‌ها، در صورت تأمین حقوق قانونی ذی‌نفع‌ها و جبران خسارات آنان عملاً نیازی به «قربانی کردن» طرح‌ها و برنامه‌های مربوط به تأمین فضای سبز شهری نخواهد بود. شاید این نقیصه با اصلاح مقررات رفع نگردد؛ لکن

قانونگذار می‌تواند با تجدید نظر در برخی از اختیارات تفویضی به مراجع یاد شده، شرایط جزئی‌تر و فنی‌تر را نیز تبیین و برای اجرا ابلاغ کند. تجدید نظر در سایر مقررات زیست محیطی نیز در این مرحله مورد تأکید است.

ششم- قواعد شهرسازی و معماری

توسعه شهرهای کشور به درجه‌ای رسیده است که بدون برنامه‌ریزی امکان ادامه حیات و ارائه خدمات به وسیله شهرداری‌ها وجود ندارد. و خامت اوضاع به جایی رسیده است که اگر قانونگذار مطلبی را از قلم بیندازد یا به آن بی‌توجهی کند، شهرداری‌ها به جهت مصالح و موجودیت خودشان نیز بایستی دست به کار شوند و به این امر بپردازند. شکل‌گیری هماهنگی‌ها و جلسات بینابینی شهرداری‌های کشور، به ویژه کلان شهرها، ثمره نیاز به این امر است. شهرداری‌ها در زمان حاضر در موارد ذیل با مشکلات عملی و اجرایی مواجه‌اند.

الف- دشواری ارتباط مستقیم تمامی شهرداری‌ها با شورای عالی شهرسازی و کمیسیون‌های موضوع ماده پنج در استانداری‌ها.

ب- عدم دسترسی به مهندسان مشاور متخصص به نوعی که بتوان اشکالات و ایرادات خدمات ارائه شده به وسیله آنان را به مرجع یا مراجعی متذکر شد.

ج- فقدان وحدت رویه عملی برای استفاده از خدمات مهندسان ناظر بر اساس قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان و اینکه این امکانات برای همه شهرداری‌ها ارائه‌شدنی نیست.

هفتم- قواعد تملک در بوته آزمایش

تملك اراضی و املاک واقع در طرح‌های مصوب و عام‌المنفعه از مهم‌ترین ابزارهای کار هر شهرداری است. در واقع بدون روانی قواعد تملک نمی‌توان نیازهای شهری را مرتفع ساخت. قوانین و مقررات مربوط به تملک در موارد ذیل محتاج تجزیه و تحلیل، تجدیدنظر و ارائه راهکارهای جدید و سازگار با نیازهای تازه شهر است:

الف- قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷

این قانون اگر چه در زمره قدیمی‌ترین و اصیل‌ترین قوانین و مقررات مربوط به تملک اراضی و املاک است، لکن به جهت آنکه عملاً شهرداری‌ها در عملیاتی کردن اجرای آن در بخش معطوف به تملک توفیقی نداشته‌اند، به رغم آنکه ضوابط فرعی و آیین‌نامه‌های اجرایی تفصیلی برای اجرای آن در نظر گرفته شده است، به دلایلی متروک و مطرود مانده است. به نظر می‌رسد علت اصلی عدم اجرای قواعد ناشی از تملک به استناد قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷ نوعی غفلت و عدم توجه برخی متولیان امور شهری و تفصیلی بودن قواعد آن است و به جای انتخاب این قانون اکثر شهرداری‌ها به سراغ مقررات دیگر - که تصرف املاک واقع در طرح‌ها را تجویز می‌کند - می‌روند.

ب- لایحه قانون خرید اراضی و املاک مورد احتیاج دولت و شهرداری‌ها، مصوب ۱۳۵۸/۹/۳ این مصوبه شورای انقلاب به دلیل اینکه در برخی از فرازهای آن به موجب لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و

نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۷ نسخ گردیده است، با توجه به آنکه سازوکار مترقی تری دارد، باید بیشتر از سایر قواعد مورد توجه قرار می‌گرفت؛ لیکن در زمان حاضر چندان نمی‌توان به آن استناد کرد.

ج - لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۷ در این مصوبه شورای انقلاب، اگر چه بهای عادلانه روز ملک و تأدیه آن مورد تأکید قرار گرفته است، لکن دو ماده از مواد مندرج در این لایحه با حقوق و منافع خصوصی و شهروندان تعارض دارند. به موجب ماده هشت لایحه مذکور تصرف اراضی، ابنیه و تأسیسات و خلع ید از مالک قبل از انجام معامله و پرداخت قیمت ملک یا حقوق وی در شرایطی مجاز دانسته شده است. چنانچه در اثر موانعی از قبیل استنکاف مالک از انجام معامله، اختلافات مالکیت، مجهول بودن مالک، رهن یا بازداشت ملک، فوت مالک و جز آن انجام معامله قطعی ممکن نگردد، با رعایت تشریفات از طریق گرفتن نظریه کارشناسی در مورد قیمت ملک و ارزیابی حقوق ذی نفع‌ها و با تعیین مساحت و میزان مورد تملک و تودیع مبالغ در صندوق ثبت محل، با حضور دادستان یا نماینده وی، سند انتقال امضا می‌شود و ظرف یک ماه نسبت به تخلیه و خلع ید اقدام می‌گردد.

همچنین به موجب ماده نه لایحه مورد بحث، در صورتی که فوریت اجرای طرح با ذکر دلایل موجه به تشخیص وزیر دستگاه اجرایی (در مورد شهرداری‌ها وزیر کشور) ضرورت داشته باشد، به نحوی که عدم تسریع در انجام طرح موجب ضرر و زیان جبران‌ناپذیری گردد، شهرداری‌ها می‌توانند قبل از انجام معامله قطعی و با تنظیم صورت مجلس وضع موجود ملک با حضور مالک یا نماینده وی - و در غیاب او نماینده دادستان و کارشناس رسمی - نسبت به تصرف و اجرای طرح اقدام کنند. شهرداری‌ها مکلف‌اند در این مورد حداکثر ظرف ۳ ماه نسبت به پرداخت یا تودیع قیمت عادلانه اقدام کنند و در صورت عدم اقدام ذی نفع حق مراجعه به مراجع قضایی و توقف عملیات اجرایی را دارد.

تردید نیست که این مصوبه به نوعی کاملاً کارآمد می‌تواند مورد استناد شهرداری‌ها قرار گیرد؛ لکن نقضی که در این لایحه قانونی ملاحظه می‌گردد، آن است که رسیدگی‌ها را یکجا در اختیار شهرداری قرار داده است و شهروندانی که ملک آنان در طرح واقع است با کوچک‌ترین ضعف عملکردی شهرداری‌ها با توسل به مراجع قضایی عملاً موجب متوقف شدن طرح - و در نتیجه موجب تضرر خود - می‌گردند. برای رفع این نقیصه، علاوه بر تأمین دلیل وضع موجود و تأمین حقوق مالکان به وسیله شهرداری‌ها، راه حل قطعی و قاطع همانا توافق با مالکان است.

د - قانون نحوه تقویم ابنیه املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها، مصوب ۱۳۷۰/۸/۲۸ این مصوبه حکم آخرین قانون معتبر برای رفع اختلافات شهرداری‌ها و مالکان املاک را دارد. بر اساس تبصره ۶ این قانون، دولت مکلف گردیده است که برای تأمین معوض ابنیه، املاک، اراضی شرعی و قانونی مردم که در اختیار شهرداری‌ها قرار می‌گیرد، ده درصد از اراضی و واحدهای مسکونی قابل واگذاری را به قیمت تمام شده به شهرداری‌ها اختصاص دهد تا پس از توافق بین مالکان و

شهرداری‌ها، به عنوان معوض تحویل گردد. قید «قابل واگذاری» در این تبصره اختیار کامل را به دولت و وزارت مسکن و شهرسازی داده است و عملاً تاکنون با استدلال «عدم قابلیت واگذاری» شهرداری‌ها از تأمین معوض و منابع تأمین آنها بازمانده‌اند. در نتیجه، بدین ترتیب اجرای طرح‌های مصوب و عام‌المنفعه، که خود تقویت زیرساخت‌های شهری را در پی دارد، به تعویق افتاده است.

قواعد تملک و روانی اجرای آن و اجرای صحیح مقررات معطوف به تأمین حقوق مالکان و ذی نفع‌ها می‌تواند به طور مستقیم در استحکام مبانی مربوط به تأمین و نگهداری زیرساخت‌های هر شهر تأثیر بگذارد. بنابراین، از این حیث توجه به نکات مذکور ضروری است به هر میزان به حسن اجرای قواعد تملک توجه و عنایت شود، همان قدر تأمین تأسیسات عمومی برای ساختن پایه‌های اصلی هر شهر فراهم‌تر خواهد شد.

هشتم - سایر موارد

قوانین و مقررات مربوط به کاهش بلایای طبیعی و مقابله با سیل و زلزله و حوادث شهری نیز در استحکام اصول و مبانی کاربردی تهیه و تأمین محیطی مناسب و امن برای زندگی شهروندان اهمیت فراوان دارد؛ لکن برنامه‌ریزی‌های تقنینی در این زمینه به نوبه خود تا حد کمی قانع‌کننده‌اند و در قوانین و مقرراتی که تاکنون به مرحله تصویب رسیده است خدشه‌ای وارد نیست. به هر صورت انجام فعالیت‌های مورد نیاز در زمینه طراحی و اجرای برنامه‌های مقابله با خطرهای ناشی از سیل و زلزله و حوادث و تصادفات شهری به نوعی می‌تواند در این زمینه مورد توجه قرار گیرد.

نتیجه‌گیری و راه‌حل

از آنچه در این مقال گفته شد، موارد ذیل را می‌توان استنتاج کرد:

نخست - بازنگری در قوانین و مقرراتی که به طور مستقیم و یا غیر مستقیم در تأمین و تقویت مبانی و پایه‌های اساسی ساختن شهرها مؤثرند، بایستی در برنامه‌های علمی و عملی مورد توجه طراحان و برنامه‌ریزان قرار گیرد.

دوم - انجام مطالعات حقوقی و قضایی در زمینه‌های مربوط به زیرساخت‌های شهری لزوماً می‌بایست توأم و همراه، و به عبارتی با مطالعات فنی و اجرایی عجین گردد؛ و الا بیشتر در قالب پیشنهادی کتابخانه‌ای و غیر کاربردی خواهد ماند.

سوم - اندیشیدن درباره چگونگی «تأمین و تقویت پایه‌های ضروری برای زندگی شهروندان و اداره امور شهر» بدون ارتباط و مشارکت جویی کسانی که عملاً به کار در شهر و شهرداری مشغول‌اند و به اجرای عملیات فنی و عملی شهرداری اشتغال دارند، امکان‌پذیر نیست. مسئولان می‌بایست شرایط را به نوعی فراهم کنند که مجریان برنامه‌های شهری، بازخورد و نتایج عملی کار خود را در اختیار برنامه‌ریزان قرار دهند تا مورد بهره‌برداری و استفاده قرار گیرد. کوشش در تحقق این ضروریات می‌بایست در دستور کار همگان قرار گیرد.

مشهد اندیشه آینده و

گفت و گو با سید هاشم بنی هاشمی - شهردار مشهد

محمد سالاری راد

سید هاشم بنی هاشمی، فارغ التحصیل سال ۱۳۵۵ در رشته مهندسی راه و ساختمان از دانشگاه علم و صنعت است. وی پس از پیروزی انقلاب اسلامی در جهاد سازندگی به فعالیت پرداخت. در جبهه‌های جنگ، مدیریت و اجرای برخی طرح‌ها و مهندسی جنگ را بر عهده داشت. او نماینده دوران سوم و چهارم مجلس بود. پس از تشکیل استان قم، وی به عنوان اولین استاندار آن به تأسیس استانداری و سازمان استانی آن پرداخت؛ و تا پیش از انتخاب از سوی شورای اسلامی شهر مشهد برای شهرداری، در سازمان اقتصادی آستان قدس رضوی به فعالیت‌های مهندسی و مطالعات فنی اشتغال داشت.



ساختار بزرگ سری شهر، دارای نفوذ و نفع‌اند. این نفوذ نه چندان عقلایی است و منفعت هم نه چندان بلند مدت. هم اکنون، ساختار بزرگ سری شهر مشهد فشار فوق العاده‌ای را بر زیرساخت‌های این شهر وارد کرده است. شبکه معابر آن، که صراحت کافی هم ندارد، زیر فشار خرد کننده ترافیک روزانه جمعیت ساکن و زائر، دچار اختلال شده است و انتظار بر آن است با احداث خطوط حمل و نقل ریلی، که به سرعت در حال انجام است، گرهی از مشکلات شهر گشوده شود. برای منابع آب، که دچار محدودیت است و شبکه‌های آن، که دچار فرسودگی‌اند، چشم اندازهایی در حال ترسیم است. در عین حال، این کلان شهر، همچون سایر کلان شهرها، باید به دنیای ارتباطات پرسرعت و شبکه‌های وسیع جهانی گام بگذارد، تا نقش جهانی، ملی و منطقه‌ای خود را آن گونه که باید، ایفا کند.

در این باره در زمانی بسیار فشرده با شهردار مشهد به گفت و گو نشستیم:

□ آقای شهردار، زیرساخت‌های شهری از دیدگاه شما چه تعریفی دارند؟

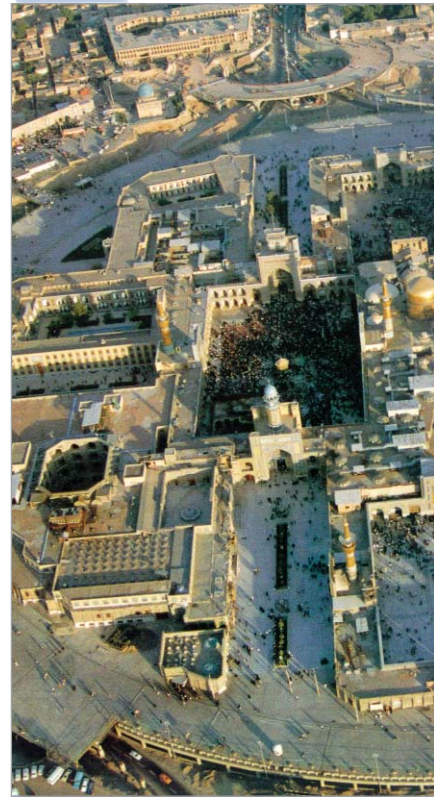
○ زیرساخت‌ها به امکانات و فعالیت‌هایی اطلاق می‌شوند که امکان توسعه شهر را برای جمعیت‌های مشخصی، چه در زمان حال و چه آینده، فراهم می‌کنند و مصادیق آنها عبارتند از راه، تأسیسات آب، برق، تلفن، فضا‌های عمومی، پارک‌ها و امکانات گردشگری و تفریحی.

□ مدیریت کدام بخش از این زیرساخت‌ها در اختیار

شهر مشهد از نظر جمعیتی دومین شهر بزرگ کشور است، که طی سال‌های ۷۵-۱۳۷۰ با رشد سالانه ۱/۴۲ درصد به ۱/۸۹ میلیون نفر رسید و با احتساب همین میزان رشد، اکنون انتظار می‌رود که به ۲/۱ میلیون نفر رسیده باشد. شهر مشهد، بر خلاف دیگر کلان شهرهای کشور، فاقد مجموعه شهری فعالی است که بتواند بخشی از بار جمعیتی و فعالیت‌های آن را به دوش کشد. این شهر، در مجموعه شهری خود، ۵۵ برابر بیش از شهر بعدی‌اش - یعنی چناران - جمعیت پذیرفته است. این فاصله، در مجموعه‌های شهری تهران و اصفهان، هفت برابر و در شیراز ۱۰ برابر است. به این ترتیب، این کلان شهر، در گوشه شمال شرقی کشور، به طور انحصاری به جذب جمعیت و فعالیت پرداخته و ساختاری به غایت بزرگ سر را برای خود و منطقه خراسان شکل داده است.

تأثیرات چنین ساختاری، در گسستگی فرایندهای توسعه، نبود آمایش منطقه‌ای، نبود مدیریت کارآمد شهر مرکزی بر حوزه نفوذ خود، توزیع ناعادلانه ثروت، تفاوت بسیار زیاد سطوح درآمد در پهنه منطقه و وجود نرخ استثمار بسیار زیاد مرکز از پیرامون، نمود می‌یابد. بجز آن، ساختار بزرگ سری، برای خود کلان شهر مرکزی نیز مشکلاتی را به همراه آورده است و آثار اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی آن، فرایند بازده نزولی را ایجاد و تشدید نیز خواهد کرد.

چنین شرایطی را می‌توان از دیدگاه علمی، به عنوان مشکل تعریف کرد؛ اما به دلیل آنکه هنوز نه مدیریت شهر و نه شهروندان، به صرافت مقابله با آن بر نیامده‌اند، نمی‌تواند به عنوان مسئله تلقی شود. از اتفاق، هر دوی آنها در تداوم



شهرداری است و شهرداری بر دیگر زیرساخت‌ها چگونه نظارت دارد؟

○ شهرداری مشهد، بر احداث معابر و پل‌ها، فضاهای عمومی، تفریحی و پارک‌ها مدیریت می‌کند. در ترافیک شهری مداخله دارد و بر خطوط آب و انرژی و ارتباطات مدیریتی ندارد، اما ناظر است. یعنی می‌تواند دیدگاه‌های خود را به سمع و نظر مسئولان برساند.

□ در شرایط موجود زیرساخت‌های شهر دارای چه مشکلاتی هستند؟

○ شهر مشهد، دچار مشکلات عمده‌ای نیست و زیرساخت‌های آن تا حدی پاسخگوی نیازهای فعلی شهر هستند.

□ آیا معابر شهر پاسخگوی ترافیک روزانه آن هستند؟

○ بله، کاملاً پاسخگویند. اما در عین حال، مشکلاتی در تقاطع‌ها و گره‌های ترافیکی مشاهده می‌شود و مشکلاتی نیز در نبود پارکینگ به چشم می‌خورد که اگر برای آینده سرمایه‌گذاری جدی در این زمینه صورت نگیرد، قطعاً مشکل نمود جدی‌تری خواهد یافت.

□ در آب و شبکه آبرسانی چه؟

○ در این زمینه نیز همین‌طور.

□ یعنی شهر مشهد با قطعی و کمبود آب مواجه نیست؟

○ چرا، در برخی از محله‌ها قطعی وجود دارد که آن هم به دلیل فرسودگی لوله‌ها و نشتی آب است. البته با انتقال آب از سد دوستی، که بین ایران و ترکمنستان به صورت مشارکتی در حال احداث است، مشکل و نگرانی از کمبود آب به‌طور کامل برطرف خواهد شد. همچنین، در اطراف شهر مشهد امکاناتی برای تأمین آب وجود دارد که در مقایسه با سایر نقاط با اهمیت کشور، هزینه‌های نسبتاً کمتری را صرف خواهد کرد. اگر این سرمایه‌گذاری‌ها با تأخیر انجام شود، مشهد را دچار مشکلاتی جدی خواهد ساخت و دولت به‌عنوان مدیر این زیرساخت‌ها باید با جدیت به این وظیفه خود بپردازد.

□ شهرداری مشهد چگونه مدیریت خود را بر زیرساخت‌های مربوط به آن، همچون شبکه معابر و حمل و نقل شهری، اعمال می‌کند؟

○ کوشش شهرداری بر آن است که در احداث شبکه معابر شهر، حتماً مشارکت مردم و بخش خصوصی را جلب کند. آسفالت معابر دسترسی با مشارکت شهرداری و ساکنان محلی انجام می‌شود. برای بزرگراه‌ها، همچون کمربندی‌های شمالی و جنوبی، سازوکاری طراحی شده است که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در احداث آنها نقش خواهند داشت و در عوض، امتیازاتی برای سرمایه‌گذاری به آنها داده شود که قطعاً به نفع‌شان خواهد بود.

□ بر حمل و نقل شهری چه؟

○ در این زمینه، اقدام اساسی شهرداری، احداث خط اول قطار شهری مشهد خواهد بود که عملیات اجرایی آن به سرعت در حال

انجام است و با آمدن واگن‌ها، بهره‌برداری از آن آغاز خواهد شد. همچنین برنامه‌هایی برای احداث خطوط دوم، سوم و چهارم قطار شهری در دست است. این خطوط ریلی می‌توانند نقش مؤثری در حمل و نقل شهری داشته باشند.

□ در موقعیت کنونی، ترافیک پیرامون حرم رضوی، صراحت و روانی لازم را ندارد. چه چشم اندازی برای حل آن می‌بینید؟

○ در طرح نوسازی حرم امام رضا (ع)، خیابان‌هایی پیش‌بینی شده است که با احداث آنها ترافیک، روان خواهد شد. اما حل مشکلات مربوط به ساخت و سازها، نیازمند زمان است. شرکت مسکن‌سازان در حال تملک و تجمیع اراضی پیرامونی است تا به احداث هتل، مراکز مسکونی و تجاری بپردازد. بخشی از این مشکلات مربوط به طراحی، بخش دیگر به سرمایه‌گذاری و بالاخره به مدیریت وابسته است.

□ این تکاپو و تدارک برای چه چشم انداز جمعیتی است؟

○ مطابق با پیش‌بینی طرح جامع، جمعیت افق ۲۵ ساله شهر مشهد به ۶-۵ میلیون نفر خواهد رسید. اکنون ۱۰ سال از این طرح گذشته و جمعیت به ۲/۵ میلیون رسیده است و باید برای دستیابی به جمعیت طرح، آماده بود.

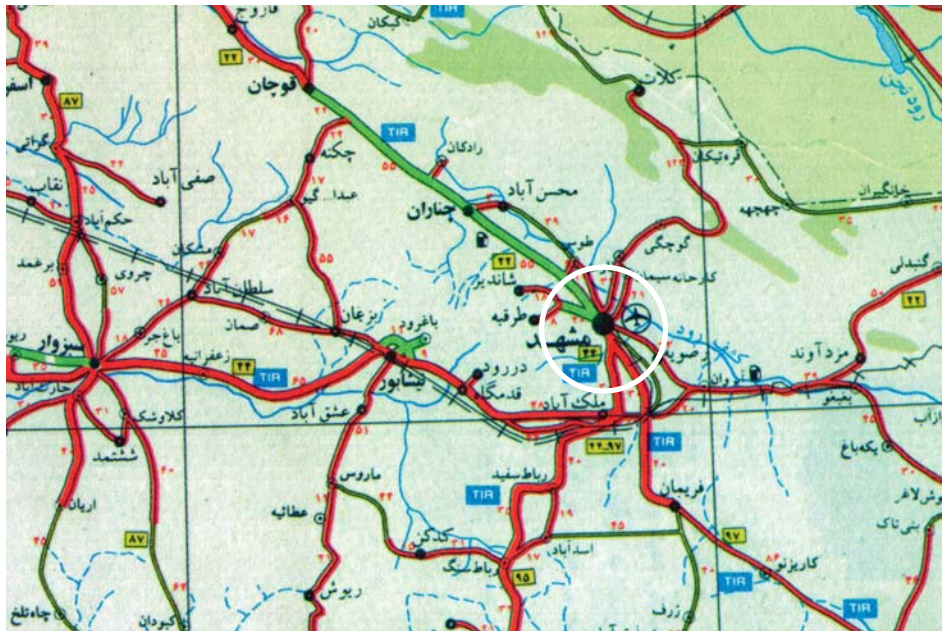
□ گویا جمعیت هدف‌گیری شده در زمانی محاسبه گردید که هنوز نتایج سرشماری سال ۱۳۷۵ مشخص نشده بود. از این رو، برآوردها بر اساس جهش جمعیتی سال‌های ۵۵، ۶۵ و ۷۰ صورت گرفته است. فکر نمی‌کنید که این جمعیت پیش‌بینی شده اغراق‌آمیز است و باید تجدید نظر شود؟

○ خیر، جمعیت شهر مشهد حاصل رشد طبیعی و مهاجرت است. شهر مشهد در گذشته مهاجرپذیر بود، اکنون هم هست و در آینده هم مهاجرپذیر خواهد بود. از این رو، فکر می‌کنیم این جمعیت متحقق خواهد شد.

□ در سال‌های اخیر رشد طبیعی کم‌شده و میزان مهاجرت و جابه‌جایی هم کاهش یافته است. با در نظر گرفتن این شرایط باز هم فکر می‌کنید جمعیت شهر مشهد به ۶-۵ میلیون نفر خواهد رسید؟

○ شهر مشهد قطب زیارتی، گردشگری و تجاری شمال شرقی کشور است و اهمیت بسیار زیادی دارد؛ به‌ویژه آنکه می‌تواند بیش از مناطق آزاد تجاری در تجارت برون مرزی - و در اینجا با کشورهای آسیای میانه، افغانستان و شمال دریای مازندران - نقش داشته باشد. بستر طبیعی آن هم برای این رشد جمعیتی آماده است.

□ همان‌گونه که اطلاع دارید، کلان‌شهر مشهد فاقد مجموعه شهری فعال است و اجازه نداده است که سرریز جمعیتی‌اش به شهرهای پیرامون اختصاص یابد. در صورت تداوم این شرایط و با توجه به کاهش رشد جمعیت، فرصت تشکیل مجموعه شهری فعال از شهر مشهد گرفته خواهد شد.



○ بله، وجود دارد، اما به صورت پراکنده.

□ چه تخمینی برای تعداد زائران در افق ۱۴۰۰ وجود دارد؟

○ برآورد می‌شود که تعداد زائران و گردشگران در این سال به ۶۰ میلیون نفر برسد.

□ این تعداد زائر و گردشگر از چه مبدئی به شهر مشهد می‌آیند؟

○ از داخل و خارج کشور. خوشبختانه هم اکنون تعداد زائران خارجی روز به روز در حال افزایش است.

□ به این ترتیب، در زمانی که جمعیت شهر - مطابق با برآورد شما - به ۶-۵ میلیون نفر برسد، حداکثر تعداد زائران در شهریور ماه به حدود ۵ میلیون نفر خواهد رسید.
○ بله، همین طور است.

□ در این صورت، شهر مشهد در شهریور ماه دارای ۱۰ میلیون نفر جمعیت خواهد شد؟
○ بله، جمعیتی در حدود جمعیت کنونی شهر تهران.

□ در این صورت آیا زیرساخت‌های شهر برای پذیرش چنین جمعیتی آماده است؟

○ نگرانی شما را درک می‌کنم. اما جای هیچ گونه نگرانی نیست. ما همه چیز را برای آنکه شهر مشهد به قطب بزرگ زبانی، گردشگری و تجاری تبدیل شود آماده می‌کنیم و از همین جا به کلیه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و دولتی اعلام می‌کنم که شهر مشهد با چنین تقاضایی برای فعالیت‌های زیارتی، گردشگری و تجاری رو به روست. بنابراین، سرمایه‌گذاری در این شهر با منفعت زیادی همراه است.

□ نکته آخر آنکه، شهرداری کلان‌شهر مشهد چه گام‌هایی را برای توسعه شبکه ارتباطات پرسرعت و جهانی برداشته است؟

○ ما در حال طراحی سیستمی هستیم که به شبکه اینترنت بییوندم و اطلاعات مربوط به شهر را از این روش در دسترس همگان قرار دهیم.

□ طراحی و مدیریت این سیستم با شهرداری است؟

○ خیر، این سیستم در مرکز استانداری تأسیس می‌شود و شهرداری مشهد از آن استفاده می‌کند.

□ بجز آن، آیا طرح دیگری در نظر دارید؟

○ اینترنت، پیشرفته‌ترین روش است.

□ آقای شهردار، از اینکه وقت خود را در اختیار ما هانماه گذاشتید، متشکریم.

به نظر شما نباید شرایطی برای محدود کردن شهر مشهد و تشکیل سکونتگاه‌های اقماری فراهم کرد؟

○ تجربه نشان داده است که احداث شهرهای جدیدی همچون گلبهار و بینالود ناموفق بوده و تاکنون از آنها استقبال نشده است. بنابراین، وقتی که شهر مشهد قادر است هم از نظر بستر طبیعی، هم زیرساخت‌ها و هم شرایط اقتصادی جمعیت بیشتری بپذیرد، چرا باید مانع آن شد؟ نمی‌توان مانع ساخت و سازها و افزایش جمعیت در شهر مشهد شد؛ ضمن آنکه من معتقدم این شهرهای جدید هم جمعیت خود را به دست می‌آورند و به مرور پر خواهند شد. به علاوه، شهر مشهد مشکلات حاشیه‌نشینی چندانی ندارد. پیرامون شهر، خانه‌های ارزان قیمت به چشم می‌خورند، اما وضعیت نامناسبی ندارند و تهدیدی برای شهر، به شمار نمی‌آیند. می‌توان ضمن کنترل محدوده شهر جمعیت شهر را افزایش داد. به هر حال، قبول دارم که مهاجرت و افزایش جمعیت برای هر شهری، تهدید محسوب می‌شود.

□ برآورد کنونی شما از جمعیت زائر و گردشگر چقدر است؟

○ سالانه حدود ۱۲ میلیون زائر و گردشگر به شهر مشهد می‌آیند.

□ در شهریور ماه، یعنی اوج جمعیت، تعداد زائران و گردشگران چقدر می‌شود؟

○ حدود یک میلیون نفر.

□ یعنی آیا جمعیت شهر به حدود ۳/۵ میلیون نفر می‌رسد؟

○ بله، در همین حدود.

□ تأثیر این جمعیت را چگونه بر مدیریت شهر احساس می‌کنید؟

○ برای مثال، مقدار زباله جمع‌آوری شده شهر که به طور معمول ۱/۲ میلیون تن در روز است، به ۱/۵ میلیون تن افزایش می‌یابد. این فشار بر دیگر زیرساخت‌ها از جمله سرانه مصرف آب، ترافیک شهری، برق و جز آنها نیز مشاهده می‌شود.

□ گویا رقم ۱۲ میلیون نفر تخمینی و محاسباتی است. آیا آمار دقیقی در این زمینه وجود دارد؟



شوراها و انتخابات مجلس هفتم

محمدرضا طالبی نژاد
کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

اولسن (Olsen)، پژوهشگر امریکایی، مشارکت سیاسی را در سه وجه، چنین تقسیم بندی می‌کند: بحث سیاسی، مشارکت در رأی دادن، و دخالت سیاسی. به اعتقاد هانتینگتون و نلسون، مشارکت سیاسی و اجتماعی تابعی از فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی است.

فرایند مذکور از طریق محرک اجتماعی بر گسترش مشارکت اثر می‌گذارد. کسب منزلت‌های بالاتر اجتماعی، احساس توانایی را در فرد تقویت می‌کند و نگرش او را نسبت به توانایی اش در تأثیر نهادن بر تصمیم‌گیری‌ها مساعد می‌سازد. این نگرش‌ها زمینه مشارکت در سیاست و فعالیت‌های اجتماعی را تقویت می‌کند و فرایند توسعه نیز از طریق سازمانی بر مشارکت اثر می‌گذارد.

عضویت فرد در گروه‌ها و سازمان‌ها احتمال مشارکت در فعالیت اجتماعی و سیاسی را بیشتر می‌کند. اشاره به رویکردهای پیش گفته از آن جهت است که انتخابات به عنوان مظهر و نمایشگر مشارکت سیاسی شهروندان و همچنین به مثابه رفتاری سیاسی، از عوامل فراوانی تأثیر می‌پذیرد و بر سایر رفتارها و اشکال اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه تأثیر می‌گذارد. لذا بین مشارکت سیاسی (انتخابات) و مشارکت اجتماعی، که یکی از نمودهای آن تشکیل شوراها و نهادهای مدنی است، پیوستگی و ارتباط وجود دارد.

براساس مطالعات سیدنی وربا و نورمن وای در سال ۱۹۶۷، میزان درگیری شهروندان و سطوح مشارکت آنها را می‌توان در ۱۲ رده طبقه بندی کرد که برخی از اشکال آن نظیر مشارکت در انتخابات ملی، مشارکت منظم شهروندان در انتخابات محلی، ترغیب دیگران به شرکت در انتخابات، فعالیت برای نامزدی در انتخابات و تمایل به حمایت مالی از احزاب یا نهادهای مدنی در انتخابات و... مستقیماً با موضوع انتخابات و مشارکت سیاسی شهروندان مرتبط است.

اثرگذاری شوراها در موضوع انتخابات مجلس را از دو زاویه می‌توان مطرح ساخت: ۱- تشویق به مشارکت بیشتر؛ و ۲- انتخاب بهتر. نحوه عمل شوراها، میزان تعهد و وفاداری آنها به شعارهای شان و میزان تلاش

مشارکت سیاسی شهروندان، و انتخابات به عنوان مهم‌ترین نمونه عینی آن، از مؤلفه‌های مهم دموکراسی است که در کنار رقابت سیاسی از شاخص‌های مهم توسعه سیاسی در نظام‌های مردم‌سالار محسوب می‌شود.

در کشور ما شوراهای اسلامی شهر و روستا به عنوان نهاد منتخب شهروندان و برخاسته از لایه‌های مختلف اجتماعی از ارکان مردم‌سالاری و تجلی اراده عمومی شهروندان در سطوح محلی، هم به لحاظ ساختاری و ماهیت و هم به لحاظ کارکردی، نقش مؤثری در افزایش مشارکت سیاسی و اجتماعی شهروندان دارند.

انتخابات آتی مجلس شورای اسلامی از موضوعات مهم امروز جامعه و مرحله‌ای دیگر در راه تعمیق مردم‌سالاری دینی است. با توجه به اهمیت مشارکت شهروندان در این کنش سیاسی و ضرورت‌های بین‌المللی و ملی این مشارکت، سؤالی که این نوشتار پاسخی برای آن می‌جوید، این است که آیا شوراها در ایجاد انگیزه برای مشارکت بیشتر مردم در این انتخابات نقش و جایگاهی دارند یا خیر. نیز: تأثیرگذاری شوراهای شهر و روستا بر انتخابات از طریق چه عوامل و چگونه عملیاتی و اجرایی می‌شود؟

بررسی موضوع تأثیرگذاری شوراهای اسلامی شهر و روستا بر انتخابات و تقویت مشارکت شهروندان در این امر را می‌توان از تعریف مشارکت مدنی و ارتباط بین مشارکت سیاسی و دموکراسی شروع کرد. جامعه مردم‌سالار به تعبیری دایره گسترده‌ای است که نظام سیاسی در دل آن قرار دارد، نهادهای مدنی بر قدرت سیاسی سایه افکنده‌اند، شهروندان مسئولیت مدنی دارند و دولت پاسخگوست. مشارکت مدنی در چنین فرایندی عبارت است از حضور مستمر و منظم شهروندان از مجاری نهادی از جمله شوراها در فعالیت‌ها و کنش‌های سیاسی. این نهادها چونان تریبون‌هایی هستند که آرا، عقاید و خواسته‌های شهروندان را به مقامات حکومتی انتقال می‌دهند و منعکس می‌سازند.

و همت آنها در برآورده ساختن نیازها و مطالبات شهروندان در سطوح محلی نشان دهنده اهمیت، کارآمدی و مطلوبیت نهادهای منتخب در انظار شهروندان است؛ و از طریق ایجاد همدلی بیشتر، تقویت ارتباط مردم و حکومت و ایجاد انگیزه مشارکت بیشتر، آنها را به سمت شرکت فعالانه در انتخابات های مختلف - و از جمله انتخابات مجلس - سوق می دهد. به عبارت دیگر، مردم شوراها را آینه شفاف و روشن کوچکی از نهادهای انتخابی ملی از جمله مجلس می دانند که

توسعه سیاسی؛

۲- خاستگاه اجتماعی وسیع و متکثر نهاد شورا؛

۳- ارتباط نزدیک، مستمر و پایدار شوراها با شهروندان؛

۴- نقش شوراها در برآورده کردن مطالبات جامعه به عنوان یکی از پیش نیازهای اصلی مشارکت سیاسی آنها؛ ۵- نقش شوراها و شهرداری ها در تقویت اعتماد عمومی جامعه، افزایش سرمایه اجتماعی، وفاق ملی، احساس تعلق بیشتر

شوراها بانقشی که در تعامل با شهرداری ها و دهیاری ها به عنوان قوای اجرایی خود و سازمان های مرتبط با مردم و مؤثر در جلب رضایت و اعتماد شهروندان دارند، می توانند به بازسازی اعتماد عمومی جامعه و افزایش انگیزه های مشارکت آنها در عرصه انتخابات کمک کنند.

نتیجه رأی و مشارکت خود را در شوراها به عنوان «مشت نمونه خروار» بطور مستمر می بینند و مبنای تصمیم گیری برای شرکت یا عدم شرکت در سایر رفتارهای سیاسی و اجتماعی و از جمله انتخاب نمایندگان خود در مقیاس های ملی قرار می دهند.

از زاویه دیگر، به دلیل پراکندگی و فراگیر بودن نهاد شورا در اقصی نقاط شهری و روستایی، این نهاد سهم زیادی در افزایش و ارتقای آگاهی های سیاسی شهروندان به عنوان یکی دیگر از پیش نیازهای مشارکت سیاسی دارد. افراد منتخب شوراها به طرق مختلف می توانند در زمینه فرهنگ سازی مشارکت سیاسی آگاه سازی عمومی و اطلاع رسانی اقدام کنند. همچنین شوراها بانقشی که در تعامل با شهرداری ها و دهیاری ها به عنوان قوای اجرایی خود و سازمان های مرتبط با مردم و مؤثر در جلب رضایت و اعتماد شهروندان دارند، می توانند به بازسازی اعتماد عمومی جامعه و افزایش انگیزه های مشارکت آنها در عرصه انتخابات کمک کنند.

برخی ویژگی های ذاتی شوراها، می تواند به طور مستقیم و یا غیرمستقیم سبب

شهروندان و کاهش شکاف دولت و ملت به عنوان عوامل تأثیرگذار بر مشارکت آنها در انتخابات؛

۶- نقش شوراها در فرهنگ سازی مشارکت، آگاه سازی و اطلاع رسانی در خصوص انتخابات، به دلیل ارتباط نزدیک شوراها با مردم و پراکندگی وسیع جغرافیایی آنها؛

۷- نقش شوراها در مؤلفه های شهروندی و وظایف شهروندی، به عنوان مؤلفه های مرتبط با موضوع انتخابات؛

۸- اعتماد عمومی و مثبت شهروندان به شوراها و رجوع به داوران آنها در مسائل مختلف؛

۹- نقش مؤثر شوراها در گوشزد کردن اهمیت نهاد مجلس در کشور؛ و

۱۰- مجموعه امکانات مادی و معنوی و لجستیکی شهرداری ها برای بسیج شهروندان در انتخابات، تبلیغات و اطلاع رسانی و گرم کردن تنور انتخابات. اما شوراها بجز اینکه می توانند از طرق فراوان و مواردی که ذکر شد به مشارکت گسترده و بیشتر رأی دهندگان در انتخابات کمک کنند، در نوع

مردم و حکومت و ایجاد انگیزه مشارکت بیشتر، آنها را به سمت شرکت فعالانه در انتخابات های مختلف - و از جمله انتخابات مجلس - سوق می دهد. به عبارت دیگر، مردم شوراها را آینه شفاف و روشن کوچکی از نهادهای انتخابی ملی از جمله مجلس می دانند که نتیجه رأی و مشارکت خود را در شوراها به عنوان «مشت نمونه خروار» بطور مستمر می بینند

تشویق شهروندان به مشارکت در انتخابات شود.

برخی از این ویژگی ها عبارتند از:

انتخاب شهروندان و معرفی ملاک های مطلوب برای انتخاب افراد اصلح، برای مجلس به نحو غیرمستقیم نیز اثر می گذارند.

برخی از دلایلی که در این زمینه وجود دارند، همان دلایل و عواملی هستند که

۱- ساختار مردم سالار و منتخب نهاد شوراها به عنوان رکن دموکراسی و

در افزایش انگیزه‌های شهروندان برای مشارکت بیشتر دخیل اند، نظیر ماهیت مردمی شوراها، تماس مستقیم و مستمر مردم با آنها و جز آن - که اشاره شد. در این مورد شوراها حکم گروه مرجع و مورد اطمینان مردم را دارند که گفتار و رفتار آنها - و البته بیشتر رفتارشان - به عنوان منتخب مردم، به انتخاب بهتر نمایندگان مجلس و انتخاب اصلاح کمک می‌کند. شهروندان با توجه به عملکرد و اقدامات افراد منتخب شان در شوراها، خدمت صادقانه و مسئولانه آنها، دور از تجمل‌گرایی و ثروت‌اندوزی، پرهیز از تقدم دادن منافع شخصی و جناحی بر منافع آحاد مردم، میزان پاسخگویی منتخبان به موکلان خود قطعاً ملاک‌های مناسبی را برای انتخاب و گزینش درست افراد در انتخابات مجلس به دست خواهند آورد. اگر در افزایش سطح مشارکت شهروندان مجموعه‌ای از گفتار و رفتار منتخبان شوراها و شهرداری‌ها اثر گذار است، در انتخاب اصلاح و شایسته‌نماینده‌گان مجلس که وجه مشترک آنها با شوراها انتخاب مردم است، عملکرد شوراها و

سیاسی جناح‌ها و احزاب و پرهیز از سوء استفاده جریان‌ها و گروه‌ها و افراد خاص از امکانات شهرداری‌ها نیز محکی جدی برای تطابق گفتار و رفتار افراد منتخب این نهاد خواهد بود.

وظیفه قانونی دیگری که به نوعی شوراها و شهرداری‌ها را با موضوع انتخابات مرتبط می‌سازد، اقدامات و تصمیمات آنها برای ساماندهی فضای تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی کاندیداها در شهرها و روستاها، به ویژه به وسیله شهرداری‌هاست. متأسفانه در زمان انتخابات، به ویژه در ایام تبلیغات، علاوه بر آنکه هزینه‌های فراوان و بیهوده‌ای به مردم و جامعه از بابت تبلیغات نادرست تحمیل می‌شود، سیمای عمومی شهرها و روستاها تخریب می‌شود و دچار نابسامانی می‌گردد. طبیعتاً پاکسازی اینها نیز به عهده شهرداری‌هاست و هزینه فراوانی را می‌بلعد. لذا شوراها با تدوین و تصویب آیین‌نامه‌ها و طرح‌های لازم در این زمینه و شهرداری‌ها با اطلاع‌رسانی بموقع در این میان و فراهم کردن امکان بهره‌برداری عادلانه و

در انتخاب اصلاح و شایسته‌نماینده‌گان مجلس نیز که وجه مشترک آنها با شوراها انتخاب مردم است، عملکرد شوراها و میزان تعهد و وفاداری عملی شوراها به شعارهای مطرح شده و برآورده کردن نیازهای واقعی جامعه و میزان تلاش آنها در مسابقه خدمت‌رسانی عنصر تعیین‌کننده خواهد بود

منطقی کاندیداها از فضای عمومی برای تبلیغات می‌توانند نقشی تعیین‌کننده باشند. در این زمینه نیز رعایت عدالت و پرهیز از جناح‌گرایی، به ویژه به وسیله شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، ضرورت دارد.

نتیجه‌گیری

اهمیت بین‌المللی و ملی انتخابات مجلس شورای اسلامی در دوره هفتم بر کسی پوشیده نیست. شوراها به عنوان منبع سرشار سرمایه اجتماعی، به دلیل خاستگاه و ساختار اجتماعی و مردمی خود و ارتباط مستمر با شهروندان به همراه احزاب، گروه‌ها و سایر تشکلهای غیر دولتی سهم ارزنده‌ای در تشویق شهروندان به مشارکت بیشتر و انتخاب درست شهروندان دارند. این امر بدون ورود غیرضروری و غیرقانونی شوراها به مسائل سیاسی و جناحی و با هدف تنومند کردن درخت مردم‌سالاری دینی که شوراها و مجلس شورای اسلامی از مهم‌ترین ارکان آن به شمار می‌آیند، تجویز می‌شود. شکل‌گیری مجلس با مشارکت حداکثر و نمایندگی خواسته‌های آحاد جامعه و تبلور عینی جمهوریت و اسلامیت در تعمیق تفکر شورایی و نهادینه شدن شوراها اثرگذار خواهد بود.

میزان تعهد و وفاداری عملی شوراها به شعارهای مطرح شده و برآورده کردن نیازهای واقعی جامعه و میزان تلاش آنها در مسابقه خدمت‌رسانی عنصر تعیین‌کننده خواهد بود. نوع و کیفیت مصوبات و اقدامات شوراهای اسلامی شهر و روستا، رویکرد آنها در خصوص مسائل فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی جامعه محکی مناسب برای انتخاب و گزینش عقلانی شهروندان در انتخابات مجلس خواهد بود. طبیعی است که در انتخابات مجلس شهروندان با دقت و وسواس بیشتر به کاندیداها متعلق به جریانانی که پس از ورود به شوراها در خدمت‌رسانی و دفاع از حقوق شهروندان، تلاش صادقانه، التزام عملی به قواعد مرم‌سالاری و قانون‌گرایی، توجه به اصل شایسته‌سالاری در گزینش مدیریت‌ها، پرهیز از سیاسی‌کاری و جناح‌گرایی و جز آن امتحان خوبی پس نداده‌اند، اقبال چندانی نخواهند داشت. لذا شوراها در این خصوص با پرهیز از سیاسی‌کاری و جناح‌گرایی و پرهیز از افراط و تفریط به طور غیرمستقیم وجدان عمومی جامعه را به قضاوت خواهند طلبید و به این ترتیب شوراها مجاری قانونی، مردمی و مورد اطمینان جامعه برای رشد فرهنگ سیاسی و عقلانیت در موضوع انتخابات خواهند بود.

البته همان‌گونه که قانون نیز پیش‌بینی کرده است، شورا نهادی مرتبط با مسائل عمرانی، فرهنگی، اجتماعی، بهداشتی و آموزشی شهر و روستاست که شاید سیاسی‌ترین اقدام آنها انتخاب شهرداران و دهیاران باشد و ورود آنها در مسائل سیاسی نوعی آفت است و آنها را از کارآمدی خارج خواهد ساخت. همان‌گونه که نوع عملکرد شوراها معیاری مناسب برای مشارکت بیشتر و بهتر شهروندان در انتخابات مجلس به شمار می‌آید، بدیهی است نوع رفتار و مواجهه شوراها و شهرداری‌ها در قبال این انتخابات و پرهیز آنها از تبدیل شدن به باشگاه‌های

منابع:

- ۱- شفیعی، حسن؛ مشارکت مدنی، بقایا زوال شوراها، «نشریه شهرداریها»، ضمیمه شماره ۴۴، تهران، بهمن ۱۳۸۱.
- ۲- علوی تبار، علیرضا؛ بررسی الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها، جلد اول انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، تهران، ۱۳۷۹.

دولت و شوراها در ایران

نظام سیاسی نوساز و تأثیر بر بلدیّه و انجمن بلدی (۲۰-۱۳۰۹) (بخش نهم)

حسن شفیعی
دکتر در علوم سیاسی

و اوباش، ورود آثار و مؤسسات تمدن جدید، تنظیم آب تهران و... سیاست هاسمانی [شهرساز معروف پاریس] کردن تهران به همان شیوه‌ای که در عصر ناپلئون سوم... بر پایه مقابله با مردم، اتخاذ گردیده بود، در پایتخت ایران نیز با برداشتن قید [دارالخلافه] به کار گرفته شد (ناصر تکمیل همایون، ۱۳۷۹، ص ۴۹). اسناد موجود مؤید این واقعیت‌اند که در نیمه دوم سلطنت رضاشاه با استیلای نظامیان بر بلدیّه و انجمن بلدی و بدرقاری این افراد با شهروندان در همه جا نارضایتی‌هایی به چشم می‌خورد. در تاریخ ۱۳۰۹/۹/۸ خبازان تهران طی عریضه‌ای به رضاشاه از ایجاد اختلال به وسیله بلدیّه در کسب شان، بدین شرح شکایت می‌کنند «... می‌شنیدیم در مملکت کسب آزاد بوده... و عموم مردم از کاسب و فعله و رعیت آسوده و راحت می‌باشند... چند یوم قبل رئیس بلدیّه اعلان انحلال ده در بند خیازی را داده است... به امر رئیس بلدیّه، رئیس پلیس با عده‌ای

در تجزیه و تحلیل صورت بندی نظام سیاسی ایران طی سال‌های ۲۰-۱۳۰۹ عموماً به نظام سیاسی مطلقه، استبداد نظامی و نظایر اینها اشاره شده است. در این دوران سلطه و سیطره قدرتمند دولت در داخل کشور، راه مداخله در امور اقتصادی و شهری و اداره امور عمومی از جمله بلدیّه را هموار ساخت. در توجیه ایدئولوژیکی اصلاحات پر دامنه قضایی، آموزش و سایر نهادهای مشمول روند تجدید خواهی، آمیزه متناقضی از ناسیونالیسم تند اقامه شده است. اصلاح بنیادین رضاشاه ایجاد ارتشی قدرتمند بود که قدرت سیاسی بر آن استوار بود. بر این اساس، طی سال‌های ۲۰-۱۳۰۹ نظام سیاسی سلطنتی پهلوی اول اصلاحات متعددی را آغاز کرد که تأثیر گسترده‌ای بر تمامی وجوه حیات مدنی، سیاسی و فرهنگی ایرانیان بر جای گذاشت. برخی ماهیت این اصلاحات را تحت عنوان «مدرنیزاسیون» خلاصه کرده‌اند و می‌نویسند «... اقدامات و تحولات دوره رضاشاه تقریباً تنها حیات شهری را دستخوش تحول ساخت... راه‌های ساخته شده در این دوره تنها مراکز شهری و خاصه شهرهای بزرگ را به یکدیگر مرتبط می‌کردند و بازارهای کوچک محلی را در جهت یکپارچگی بیشتر بازار شهری داخلی با یکدیگر مربوط می‌ساختند. ادارات مختلف به همراه مدرنیزاسیون دستگاه دولت یکی پس از دیگری در شهرهای مهم کشور ظاهر می‌شدند، کارخانجات و صنایع نیز در سطح محدودتری در شهرها مستقر گردیدند و چهره شهر و همچنین ساخت اشتغال شهری را دستخوش تحول کردند. رونق تجارت در شهرها که به دلیل گسترش زیرساخت‌های ارتباطی و امنیت سیاسی در این دوره تشدید شد، باعث وابستگی حیات روستایی به رونق شهری گردید» (زاوش، ۱۳۷۰، ص ۸۲-۸۱).

بلدیّه و انجمن بلدی نیز که تصور می‌رفت باید به عنوان نهادهای مدنی منطبق با نیازهای واقعی مردم، حلقه واسطه مردم و دولت باشند، در مجموعه برنامه اصلاحات دولت نوساز رضاشاه قرار گرفتند و از آن تأثیر پذیرفتند. این تأثیر پذیری به حدی بود که برخی از نویسندگان معتقدند بسیاری از وظایف بلدیّه در دوران رضاشاه «صبغه نظامی» پیدا کرد. به اعتقاد این نویسندگان «... دوره جدید حاکمیت بر ایران بر پایه نیازهای اقتصاد وابسته و غربی کردن کشور فضای طبیعی و جغرافیایی را نیز در بر گرفت، به بهانه‌هایی که پاره‌ای از آنها معتدل و خردمندانه هم می‌نمود - چون رعایت بهداشت عمومی، تمیز کردن و زیباساختن کوچه‌ها و گذرهای گل آلود، سهولت عبور و مرور، جلوگیری از اغشاش اشرا

**در سال ۱۳۰۹ - که رضاشاه
قدرت بیشتری کسب کرده بود -
تدوین قانون جدید بلدیّه، به
اقدامات دگرگون ساز حیات
سنتی و فرهنگی شهری جنبه
قانونی داد. بدین ترتیب از حقوق
انجمن شهر کاسته شد و
شهرداری‌ها زیر نظر وزارت
کشور قرار گرفتند**

آژان آب به تنور ریختند و خمیرها را نگاهداشتند طبع نمایم کارگرا را با فضاحت تمام... از دکان بیرون کردند... مگر ما رعیت ایران نیستیم... در زمان استبداد هیچ کسی چنین حکمی درباره کاسب نکرده است... ما بی گناهان به که پناه ببریم» (ریاست جمهوری، ۱۳۸۰، سند شماره ۱۳۷). در سال ۱۳۰۹ - که رضاشاه قدرت بیشتری کسب کرده بود - تدوین قانون جدید بلدیّه، به اقدامات

در اثر سیاست‌های نوسازی رضاشاه و به دنبال ذوب شدن اقتصاد ملی ایران در اقتصاد جهانی، ورود ماشین، فناوری روز و مانند اینها به ایران باز شد و اقتصاد ملی در مدار وابستگی قرار گرفت، بدون اینکه زاینده‌گی و توسعه درون‌زا داشته باشد

تخریب ساختمان‌های واقعه در مسیر خیابان‌ها بودند... و هزینه آن را از صاحب زمین دریافت می نمودند». (ناصر تکمیل همایون، ۱۳۷۹، جلد سوم، ص ۵۸). ایستادگی مردم و مقاومت در برابر این امر و سایر اقدامات بلدی و انجمن بلدی به مجری سیاست‌های نوسازی بودند، بسیار جالب بود. وضع عوارض سنگین بر اصناف و مشاغل تحمل ناشدنی بود، نارضایتی در گوشه و کنار به چشم می خورد. دولت نوساز رضاشاه مورد اعتماد و اطمینان مردم نبود. این بی اعتمادی به حدی بود که برخی معتقدند «... در مجموع رضاشاه در سال‌های پادشاهی خود، کشور را دوشید... از مالکان عوارض سنگین گرفت... مالیات‌های سنگین، سطح زندگی توده‌ها را پایین آورد» (یرواند آبراهامیان؛ ۱۳۸۰، ص ۱۲۸).

در اثر سیاست‌های نوسازی رضاشاه و به دنبال ذوب شدن اقتصاد ملی ایران در اقتصاد جهانی، ورود ماشین، فناوری روز و مانند اینها به ایران باز شد و اقتصاد ملی در مدار وابستگی قرار گرفت، بدون اینکه زاینده‌گی و توسعه درون‌زا داشته باشد. به دنبال توسعه نوسازی وابسته، تمامی نیروهای اجتماعی پیشامدرن در تنگنا و مضیق شدید قرار گرفتند، کالبد سنتی - تاریخی شهر دگرگون شد و گسستی فاحش میان گذشته و آینده به وجود آمد. توسعه وابسته موجب تعمیق نارضایتی‌ها و تشدید فاصله میان دولت و جامعه شد؛ و این فاصله کافی بود با یک بحران خارجی یا رکود اقتصادی پایه‌های حاکمیت پهلوی اول را در نوردد. جزئیات اسناد مربوط به این نارضایتی‌ها از سیاست‌های بلدی و انجمن بلدی در شماره بعد ارائه خواهد شد. روی هم رفته در نیمه دوم سلطنت پهلوی اول، محله‌های شهری نقش اجتماعی شان را از دست دادند. در سال ۱۳۵۱، واژه شهرداری جایگزین بلدی گردید و محله‌ها و بخش‌ها به برزن تبدیل شدند. تمرکز قدرت سیاسی در کالبد شهرها تجلی یافت. سیستم اداری در مرکز سیاسی متمرکز شد، و این تمرکز آثار زیانبار اقتصادی اجتماعی و فرهنگی در پی داشت.

دگرگون ساز حیات سنتی و فرهنگی شهری جنبه قانونی داد. بدین ترتیب از حقوق انجمن شهر کاسته شد و شهرداری‌ها زیر نظر وزارت کشور قرار گرفتند. این در حالی است که مأموران دولتی در رأس انجمن‌های بلدی، دائماً از این انجمن‌ها به عنوان انجمن‌های مدنی یاد می کردند و مردم را فراموش خواندند تا در امور انجمن بلدی مشارکت کنند. اعلامیه انجمن بلدی قزوین در دعوت مردم شهر به رعایت و اجرای مقررات بلدی جالب توجه است.

در این اعلامیه، که در تاریخ ۱۳۰۹/۹/۲۵ صادر شد، آمده است «... از اول مرداد ماه سال جاری اختیار اداره نمودن بلدی به ملت تفویض شده است... مسلم است هر قدر مؤسسات عام المنفعه محلی زیاده‌تر باشد، به همان اندازه رفاهیت عامه بیشتر خواهد شد... اداره نمودن امور بلدی شهر بر هر فردی لازم و بایستی عموماً دست به دست داده در عمران و آبادی آن از هیچ گونه بذل مجاهده مضایقه نمایند...»

انجمن بلدی قزوین... از روی کمال صمیمت عموم همشهری‌های محترم را دعوت می نماید که در پیشرفت امورات راجعه به بلدی با حسن استقبال مساعدت نمایند». (ریاست جمهوری، همان، شماره سند ۱۴۲).

اقدامات نوسازی دولت نوساز، به ویژه در حوزه نوسازی شهری و اداره امور شهر (نظیر بلدی و انجمن بلدی) با مشارکت مردم و منطبق بر علایق و سلاقی فرهنگی، تاریخی و بومی آنها صورت نمی گرفت. با وجود توسعه میدان‌ها، خیابان بندی و تشکیل انجمن شهر، مخالفت‌ها و نارضایتی‌های مردم در گوشه و

**اقدامات نوسازی دولت نوساز،
به ویژه در حوزه نوسازی شهری
و اداره امور شهر (نظیر بلدی و
انجمن بلدی) با مشارکت مردم و
منطبق بر علایق و سلاقی
فرهنگی، تاریخی و بومی آنها
صورت نمی گرفت. با وجود
توسعه میدان‌ها، خیابان بندی و
تشکیل انجمن شهر، مخالفت‌ها
و نارضایتی‌های مردم در گوشه و
کنار به چشم می خورد**

منابع:

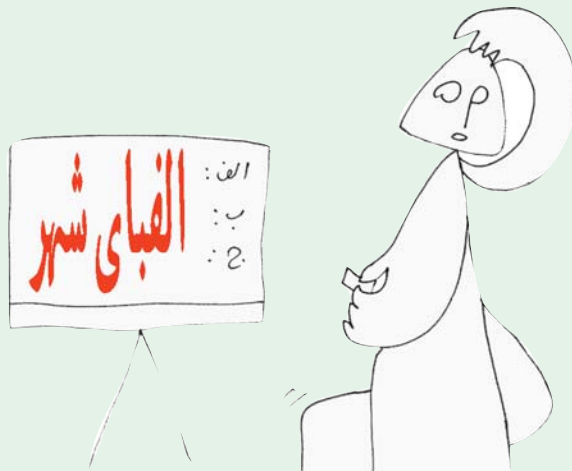
- ریاست جمهوری اسنادی از انجمن‌های بلدی، تجار و اصناف (۱۳۲۰-۱۳۰۰)، جلد دوم، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۸۰.
- تکمیل همایون، ناصر، تاریخ اجتماعی و فرهنگی تهران، جلد سوم، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، شهرداری تهران، ۱۳۷۹.
- تکمیل همایون، ناصر، تاریخ اجتماعی و فرهنگی تهران، جلد دوم، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، شهرداری تهران، ۱۳۷۹.
- آبراهامیان، یرواند، ایران بین دو انقلاب، ترجمه احمد گل محمدی و محمد ابراهیم فتاحی، تهران، نشر نی، ۱۳۸۰.
- زانش، ح.م.، تهران در گذرگاه تاریخ ایران، تهران، نشر اشراق، ۱۳۷۰.

کنار به چشم می خورد. در یکی از مدارک چنین آمده است: «... در این هنگام که عمران و آبادی و خیابان کشی و نوسازی شهرها که اجماًلاً مستلزم تخریب ساختمان‌های واقع در مسیر خیابان‌ها بود، با مخالفت عده‌ای از صاحبان املاک مواجه شد؛ چون مسئولین شهرداری‌ها به موجب قانون توسعه معابر ناچار به

زیرساخت‌های شهری نیاز اولیه و اساسی

محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



توسعه شهری در عصر حاضر امری گریزناپذیر است و مدیریتی متناسب با سرعت رو به افزایش آن را می‌طلبد. در طول چندین دهه اخیر فرایند سریع شهرنشینی نیز در ایران رخ داده است. این شهرنشینی شتابان، با افزایش تقاضا برای خدمات عمومی و زیرساخت‌های شهری روبه‌رو بوده است. نهادهای متعدد محلی و مرکزی تحت فشار این تقاضاها و نیازها قرار دارند تا فرایند انجام فعالیت‌های زیستی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی برای شهروندان را تسهیل کنند. آنچه در ادامه می‌آید، معرفی مفهوم زیرساخت‌ها و توضیح اهمیت آنها در حیات و توسعه زندگی شهری است.

تعریف زیرساخت‌های شهری

زیرساخت شهری معادل واژه انگلیسی Infra-Structure است و دربرگیرنده شبکه حمل و نقل، توزیع و مصرف کالاها، تأسیسات و تجهیزات شهری مورد نیاز انسان در مجتمع‌های زیستی بشری. این مجموعه، یعنی امکانات زیربنایی شهری، ضمن تأمین نیازهای انسان شهرنشین - اعم از کالا، خدمات و رفاه - وظیفه جمع‌آوری و انتقال پس‌مانده‌های حاصل از فعالیت‌های زیستی - اجتماعی انسان را به بیرون از شهر و سپس بازیافت و تبدیل آنها را نیز بر عهده دارد.

زیرساخت‌های شهری شامل بخش‌ها و شبکه‌های مختلفی است که هر کدام به سبب نقشی که در تحقق فعالیت‌های زیستی، اجتماعی و اقتصادی شهر دارند، دارای اهمیت و حساسیت ویژه‌ای هستند.

مهم‌ترین بخش زیرساخت‌های شهری، شبکه‌های ارتباطی شهر است. این بخش در واقع گلوگاه‌های ارتباطی زیرساخت‌های هر شهر به‌شمار می‌آید. این گلوگاه‌ها هر کدام در رده‌های مختلفی از زیرساخت‌ها جای می‌گیرند؛ مانند معابر ورودی، جاده‌ها و خیابان‌ها، ایستگاه‌ها و خطوط مترو و راه آهن شهری، رودخانه‌ها و کانال‌های تغذیه آب مصرفی شهر، خطوط انتقال نیرو و گاز شهری، پایانه‌های مسافربری و بار، فرودگاه و جز اینها. این گلوگاه‌ها در حفظ تعادل زیستی و اجتماعی و حتی اقتصادی شهر، برای ایجاد توازن در اقتصاد آن، اهمیت استراتژیک دارند.

بخش بندی زیرساخت‌های شهری

زیرساخت‌های شهری را می‌توان به بخش‌های زیر تقسیم کرد:

الف. شبکه‌های ارتباطی و حمل و نقل

شامل خیابان‌ها و بزرگراه‌ها، خطوط اتوبوسرانی، مینی بوسرانی و تاکسی، مسیرهای تراموا، مترو و جز آن.

ب. مبادی تدارکات کالا

شامل میدان‌های میوه و تره بار، انبارهای عمومی کالاها، سیلوها و سردخانه‌ها، و بازارهای عمده فروشی.

ج. شبکه مصرف کالا و خدمات

شامل فروشگاه‌ها، رستوران‌ها و هتل‌ها، مجتمع‌های آموزشی، فرهنگی و بهداشتی، پارک‌ها، سالن‌های نمایش، میدان‌های ورزشی، درمانگاه، آسایشگاه، پرورشگاه.

د. مبادی ترابری مسافر و کالا
شامل ترمینال‌ها، ایستگاه راه آهن، فرودگاه.

ه. خطوط انتقال

شامل شبکه لوله کشی آب و گاز، ذخایر آب شهری و تصفیه خانه‌ها، ترانسفورماتورهای توزیع برق شبکه انتقال نیرو، ایستگاه‌های گاز شهری، مراکز مخابرات و شبکه تلفن شهری.

و. شبکه انتقال، بازیافت و تبدیل پسماندها

شامل شبکه فاضلاب شهری، جمع‌آوری و دفع آب‌های سطحی و مراکز بازیافت و تبدیل زباله و تصفیه فاضلاب.

ی. شبکه خدمات ایمنی و نجات

شامل آتش‌نشانی، امداد و فوریت‌های پزشکی.

اهمیت زیرساخت‌ها در اقتصاد شهر

به یقین ارزش اقتصادی زیرساخت‌های شهری در دراز مدت نمود می‌یابد و تأثیرات مثبت آن بر اقتصاد شهر نمایان می‌گردد.

در برداشتن منافع اقتصادی در ایجاد زیرساخت‌ها - آن هم در درازمدت - هرگز به این معنا نیست که ارزش دقیق اقتصادی این زیرساخت‌ها را بتوان به پول تبدیل کرد، بلکه تنها به این معنی است که هزینه سرمایه‌ای زیرساخت‌ها مستقیماً باز نمی‌گردد.

هر بخش از زیرساخت‌های شهری می‌تواند تأثیرات مثبت خود را در بخش‌های مختلف فعالیت‌های اقتصادی، تولیدی و خدماتی شهر داشته باشد. به عنوان مثال، بهبود شبکه مخابراتی و پستی از مراجعه مستقیم و مکرر شهروندان برای انجام امور روزمره به مؤسسات و سازمان‌های دولتی و غیردولتی جلوگیری می‌کند. ایجاد مراکز بهداشتی و درمانگاه‌های عمومی نیز برای پیشگیری از شیوع بیماری‌ها، از هزینه کردن درمان جلوگیری می‌کند.

توسعه مراکز فرهنگی و تفریحی مانند سالن‌های نمایش، سینما، فرهنگسرا و نظایر اینها مانع از افزایش مشکلات روانی و عصبی و رواج فساد و انحرافات گوناگون اجتماعی می‌شود.

بدون شک شهرداری را می‌توان مهم‌ترین سازمان اداره‌کننده شهر تلقی کرد. شهرداری‌ها به عنوان ایجادگر و اداره‌کننده بخش بزرگی از زیرساخت‌های شهری می‌توانند در هدایت، کنترل و بهره‌برداری صحیح از آنها نقش تعیین‌کننده‌ای داشته باشند.

منابع:

۱. لطفی، کورش؛ نگلفی، به‌زیرساخت‌های شهری و اهمیت آن در شهرها، همشهری، شماره ۱۸۷۵.
۲. سیف‌الدینی، فرانک؛ فرهنگ واژگان برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، انتشارات دانشگاه شیراز، چاپ دوم، ۱۳۸۱.

زباله سرمایه است

تجربه مدیریت پسماند در داکا

نویسنده: مشتاق احمد مین^(۱)

ترجمه: فاطمه فردوشان

نوار خارجی شهر برای دفع زباله در اختیار دارد. احتمالاً به دست آوردن زمین‌های بیشتر برای دفع زباله در آینده بسیار دشوار خواهد بود، مگر اینکه جایگزین‌هایی برای آن پیدا شود. جدول شماره ۱ برخی از شاخص‌های مهم شهر داکا را نشان می‌دهد.



داکا

داکا شهری است با مساحت تقریبی ۸۱۶ کیلومتر مربع، که آب و هوای آن نظیر سایر نقاط بنگلادش گرمسیری است. در اکثر اوقات سال هوا گرم و خورشید درخشان است؛ اما در فصل بادهای موسمی تابستانی، باران شدید و سنگینی می‌بارد. در ماه‌های زمستان هوا خنک و مطبوع است.

میزان بارندگی سالانه این شهر در حدود ۲۵۰ سانتی متر و رطوبت آن در حدود ۸۰ درصد است. حدود ۶۴/۱ درصد جمعیت داکا باسواد هستند و بیشتر از ۱۰ درصد نیروی کار بیکارند؛ و ۱۰ درصد دیگر در کارهایی که در شأن دانش و صلاحیت آنها نیست، مشغول به کارند. شاخص‌های اقتصادی نشانگر آن هستند که درآمد سرانه مردم بنگلادش تقریباً در حدود ۴۵۰ دلار امریکاست و تولید ناخالص ملی ۱۴/۸۹ میلیون دلار امریکاست. حدود ۵۵ درصد مردم داکا زیر خط فقر زندگی می‌کنند. نصف این مقدار در آبادی‌هایی که بدون مجوز اقدام به ساخت خانه در آنها کرده‌اند و در زاغه‌ها به سر می‌برند. در یک دهه، جمعیت زاغه‌نشین‌ها تا حدود ۳ میلیون نفر افزایش یافته است. دسترسی به سیستم آبرسانی، سیستم‌های بهداشتی، مدیریت زباله و سایر خدمات اجتماعی بسیار بسیار محدود است.

زمین در شهر داکا بسیار کمیاب است. فقط ۳۶۰ کیلومتر مربع زمین برای خانه‌ها، ادارات، خدمات و امکانات جمعیتی حدود ۵/۴ میلیون نفر موجود است. یک فرودگاه بین‌المللی، یک بندر در کنار رودخانه، ایستگاه راه آهن مرکزی و ترمینال اتوبوس بین منطقه‌ای همه در این شهر قرار دارند. به علاوه، ادارات دولت مرکزی و مؤسسات بزرگ آموزشی و بیمارستان‌ها نیز عمدتاً در داکا - به عنوان پایتخت بنگلادش - تأسیس می‌گردند. در طی سال‌ها فعالیت‌های اقتصادی عمده نظیر شرکت‌ها، تجارت و بازرگانی و کارخانجات نیز در داکا شکل گرفته‌اند. در ابتدا هیچ مکان مشخصی برای دفع زباله وجود نداشت. زمین‌های عمومی تنها مکان‌های دفع زباله شهر بودند.

مقدار زیادی از زمین‌های پست و هموار برای احداث ترمینال‌های اتوبوس، زمین‌های بازی و حتی محل‌های مسکونی تسلیم گردیدند.

هم‌اکنون «شورای شهری داکا» (DCC) قطعه زمین بزرگی را در

تولید زباله

تولید سرانه زباله در داکا نسبتاً پایین است؛ اما به خاطر وسعت زیاد شهر و تراکم جمعیت در آن، مشکل پسماند این شهر در مقابل بسیاری از شهرهای کشورهای در حال توسعه، وخیم و بحرانی است. تولید پسماند در داکا بیشتر از ۴۰۰۰ تن در روز است. از این مقدار ۲۰۰ تن مربوط به زباله‌های بیمارستانی و کلینیکی است که مخلوطی از مواد شیمیایی سمی، عناصر رادیواکتیوی و مواد درمانی‌اند.

۲۰-۱۵ درصد زباله‌های درمانی برای زندگی انسان بسیار خطرناک‌اند. هنگامی که این زباله‌ها به همراه سایر زباله‌های شهری در فضای باز ریخته می‌شوند، مردم را در معرض خطر جدی

بهداشتی قرار می‌دهند.

ماهیت زباله در طول زمان و همراه با توسعه تغییر می‌کند. از میان پسماندها، کالاهای پلاستیکی و پلی اتیلنی نیز برای سلامت انسان، محیط زیست و سیستم زهکشی آب‌های سطحی مشکل آفرین است. این کالاهای به صورت ارزان و در دسترس در بازار موجودند و در نتیجه مصرف کنندگان به استفاده مجدد از آنها توجه نمی‌کنند و بیشتر آنها را از در و پنجره به بیرون می‌اندازند. «گزارشی ابتدایی در مورد کنترل و مدیریت ساک‌های پلی اتیلنی» نشان می‌دهد که فقط ساکنان داکا در روز از ۶۰۰ میلیون ساک استفاده کرده‌اند. به هنگام ریزش باران‌های سیل آسا، سیلاب‌ها به کندی از سطح زمین کشیده می‌شوند که یکی از دلایل اصلی این امر وجود ساک‌های پلی اتیلنی در سیستم زهکشی آب‌های سطحی است. پلی اتیلن و پلاستیک به وسیله باکتری تجزیه نمی‌گردند و طبیعت نمی‌تواند باعث فساد آنها گردد. پلی اتیلن سالم و دست نخورده در خاک باقی می‌ماند و باعث اختلال در جذب مواد مغذی و جلوگیری از نفوذ خورشید در خاک می‌گردد. این ماده باکتری‌های مفید خاک را از بین می‌برد و در دراز مدت بنیان زیرساخت‌های طبیعی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. البته اگر چیزی از این زیرساخت‌ها در محل‌های ریزش زباله وجود داشته باشد. به هر حال، هم‌اکنون به خاطر قانون مفید منع استفاده از ساک‌های پلی اتیلنی، این مشکل مرتفع گشته است.

حکومت محلی و مدیریت پسماند

شهرداری داکا در سال ۱۸۶۴ تأسیس شد. در نهادهای حکومتی شهری دو نوع دسته‌بندی وجود دارد: «شوراهای شهری»^(۳) و شهرداری‌ها. شهرداری‌ها شامل شهرهای کوچک‌تر با جمعیت کمتر هستند. شهرداری‌های بزرگ‌تر بسته به وسعت و جمعیت به بخش‌هایی تقسیم می‌گردند. اعضای آنها مستقیماً با رأی مردم انتخاب می‌گردند. هر شهرداری دارای یک «رئیس» است. هر نماینده منتخب نیز نماینده یک بخش است. با توجه به وسعت، جمعیت، قانون و موقعیت نظم و انضباط، دولت در دهه ۱۹۷۰ به چهار شهرداری بزرگ ارتقای مقام بخشید و آنها را «کلان شهر» نامید.

مزایای کلان شهر این است که سیستم سیاسی و قضایی مستقل و مقررات مجزا برای مسائل و مشکلات شهرها به منظور کنترل قانون و انضباط آن دارد. باز هم دولت با توجه به اهمیت، وسعت، جمعیت و مشکلات اجتماعی، در سال ۱۹۸۰ چهار «شورای شهری» ایجاد کرد. این گونه شوراهای خود به بخش‌هایی تقسیم می‌شوند و شورای شهر به داکا به ۹۰ بخش تقسیم می‌گردد. مالیات دهندگان بزرگسال شهرداری‌ها حق شرکت در رأی‌گیری را دارند. شهردار و اعضای این شوراهای مستقیماً با آرای مردم ساکن در شهر انتخاب می‌شوند. این اعضای منتخب، نماینده بخش‌های مربوط به خود هستند. ریاست سازمانی این شوراهای را شهردار بر عهده دارد. شهردار شورای شهر داکا در مقام وزیر کابینه است. او به همراه دیگر اعضا، شورای مؤسسه شهری را تشکیل می‌دهند. این گونه شوراهای مسئول سیاست‌گذاری و تصویب بودجه سالانه‌اند، که تضمین کننده اجرای طرح‌های توسعه و اجرای طرح‌ها و برنامه‌های شورای شهرند. دوره تصدی چنین نهادهای منتخبی پنج سال است. شهردار

ریاست جلسه شورا را بر عهده دارد و در نبود وی عضو ارشد این جلسه ریاست آن را بر عهده می‌گیرد.

حوزه «مؤسسه شهری داکا» به ۱۰ ناحیه اداری تقسیم می‌گردد. کارمندان که «مأمور اجرایی ناحیه»^(۴) نامیده می‌شوند، رؤسای این نواحی‌اند. سایر کارمندان اداری در نظارت و اجرای تصمیمات مؤسسه به وی کمک می‌کنند. این «اداره‌ها» و نواحی، مسئول اجرای تصمیمات شورا در داخل حوزه مربوط به خود هستند. چند شغل هم در شورای شهر وجود دارد که برای مقامات رسمی «حکومت محلی» نگاه داشته می‌شود. دولت برای مدتی مشخص و به منظور همکاری با «شورای شهر» به خاطر برخی موقعیت‌ها و مناسبات، چند مقام رسمی انتصاب می‌کند. ممکن است دولت در هر زمانی و به خاطر نفع عموم، هر یک از این مقامات را عزل کند یا شخص دیگری را جایگزین‌شان گرداند.

منابع تأمین بودجه این شورا، مالیات خانوارها، اجاره بازارها، مغازه‌ها و تأسیسات، هزینه‌های صدور مجوز و عوارض مکان‌های عمومی موقت مختلف است. این منابع برای انجام فعالیت‌های گوناگون توسعه شهری کافی نیستند. بنابراین حمایت مالی دولت از شورا به امری مرتب و همیشگی تبدیل شده است. هر سال در پایان سال مالی یک بودجه سالانه تهیه می‌شود و برای تصویب «شورا» اصلی در جلسه‌ای رسمی ارائه می‌گردد.

در «شورای شهر داکا» ۱۲ اداره اجرایی وجود دارد، اداره‌های: اجرا و تشکیلات، بهداشت اولیه، رفاه اجتماعی، وصول درآمد سرانه، حفظ منابع طبیعی، مدیریت اراضی، کالا و معاملات، حمل و نقل، پلیس و روابط عمومی.

اداره حفظ منابع طبیعی مسئول مدیریت زباله خشک از قبیل تمیز کردن خیابان‌ها و کانال‌های فاضلاب است. در بنگلادش قانون مستقلی در مورد مسائل و مشکلات زباله وجود ندارد و مدیریت زباله بر عهده نهادهای حکومت محلی گذاشته می‌شود. مسئولیت دفع زباله شهری بر عهده شورای شهر است. قانون ۱۹۸۳ شورای شهر داکا تنها قانون محلی است که راه حل‌های مختلفی را در زمینه برخورد با زباله شهری ارائه کرده است. این قانون برای تمیز کردن خیابان‌ها، توالت‌های عمومی، ظروف پشابه و سطل‌های آشغال و برای جمع‌آوری و دفع چنین زباله‌هایی، یک «ماده» در خود دارد.

به علاوه، به علت کمبود بودجه و تا اندازه‌ای هم فقدان مسئولیت‌های مستقیم برای مردم در مورد زباله و همچنین یارانه‌های ناکافی و سایر محدودیت‌های سازمانی، حکومت محلی قادر به جمع‌آوری مؤثر و دفع مناسب زباله نبوده است. بیشتر زباله‌ها در سطح شهر و در کانال‌های فاضلاب به چشم می‌خورند و تقریباً هیچ مکان بهداشتی برای دفن زباله-یا هر نوع امکانات دیگر، مانند سوزاندن آنها- وجود ندارد.

آثار نامطلوب مدیریت نامناسب زباله

نامطلوب‌ترین تأثیر زباله در نواحی شهری، شیوع و گسترش بیماری‌های مختلف است. بدترین این تأثیرات در داکا، ایجاد بیماری‌هایی چون مالاریا، تب دانگ، مشکلات تنفسی و بیماری‌های پوست و چشم است. به علاوه، آلودگی آب‌های سطحی و آلودگی هوا نیز چنین تأثیرات نامطلوبی را به همراه دارد. به عبارت دیگر، زباله خشک باعث انسداد سیستم فاضلاب و ایجاد آبرفتگی

در خیابان‌ها و در نتیجه اجتماع پشه، ایجاد بوی بد و مشکل و ناراحتی می‌گردد. داکا به علت شرایط جغرافیایی و آب و هوایی اش مستعد سیل گرفتگی است. بنابراین وجود زباله‌های خشک در خیابان‌ها و کانال‌های فاضلاب این تأثیرات نامطلوب بهداشتی و مشکلات و ناراحتی‌ها را چندین برابر می‌کند. می‌توان اغلب مرگ و میر کودکان را با این مشکل مرتبط دانست، چرا که آب‌های سطحی آلوده و مالاریا عوامل عمده این مرگ و میر هستند.

ابتکارات اجرا شده در (داخل) شهر برای مدیریت زباله

روشن است که منابع محدود و توان و ظرفیت سازمانی برای «شورای شهری داکا» ارائه مناسب و کارآمد خدمات جمع‌آوری و دفع زباله را برای تمام جمعیت شهر دشوار می‌سازد. بنابراین، شورای مذکور در حال تشویق سازمان‌های تأسیس شده در داخل شهر و سازمان‌های غیر دولتی محلی به منظور سازماندهی و اجرای برنامه مدیریت زباله شهری (عمدتاً جمع‌آوری و دفع خانه به خانه) است.



داکا - جوی‌های مسطح از زباله

طرح آزمایشی مدیریت پسماند (دهاموندی) (۴) نخستین طرح آزمایشی مدیریت پسماند است که «شورای شهری داکا» آن را به تصویب رسانده است. ابتدا این طرح به منظور یافتن و تعیین امکان عکس‌العمل و بازخورد بیشتر و در نتیجه اجرای مؤثر آن در قسمت کوچکی از «دهاموندی» (بلوک G و H) پیاده شده است.

موفقیت‌ها و نواقص

ابتکارات مشابهی از این دست نیز در قسمت‌های مختلف شهر به چشم می‌خورد که یا به وسیله سازمان‌های داخل شهر و یا سازمان‌های غیر دولتی سازماندهی می‌شوند. تاکنون تلاش‌های اینها موجب رهایی از تأثیرات نامطلوب مدیریت نامناسب پسماند شده است. چرا که آنها فقط به ارائه خدمات جمع‌آوری خانه به خانه زباله می‌پردازند و سپس زباله‌ها را در سطل‌های آشغال واقع در خیابان‌های اصلی می‌ریزند؛ یعنی در جایی که «شورای شهری داکا» مجبور است برای دفع نهایی زباله‌ها را از آنجا جمع‌آوری کند. از این سطل‌های زباله به خوبی نگهداری و مراقبت نمی‌شود، و در نتیجه حیوانات و حتی افراد زباله‌گرد، زباله‌ها را به هنگام جست و جوی غذا و مواد بازیافتی، به بیرون از سطل می‌ریزند. به عبارت دیگر، این شورا به خاطر محدودیت‌های مالی و سازمانی، به شکلی کافی و وافی به تخلیه سطل‌های زباله اقدام نمی‌کند. بدین ترتیب، طرح کلی

مدیریت زباله خشک، با ابتکارات اجرا شده در داخل شهر، که در آنها فقط بر روش «در حیاط من نه» تأکید می‌گردد، تغییری نمی‌کند.

حتی اگر جمع‌آوری آشغال از سطل‌های زباله به منظور دفع نهایی به خوبی صورت گیرد، باز هم قسمت عمده مشکل حل نشده باقی خواهد ماند. دفع نهایی زباله نیازمند محوطه‌ای بهداشتی برای دفن زباله یا فناوری پیشرفته برای سوزاندن آن است و به علت کمبود شدید مالی، این شورا در موقعیتی نیست که برای این امکانات هزینه کند. در نتیجه، حتی پس از تلاش‌های بسیار زیاد از جانب مردم و هماهنگی مناسب با این شورا برای جمع‌آوری اولیه زباله، مشکلات مربوط به دفع نهایی زباله همچنان باقی مانده است.

تولید کامپوست به روشی نو

در اکثر کشورهای در حال توسعه، عامل بازدارنده عمده‌ای که در مدیریت زباله خشک وجود دارد، کمبود ظرفیت مالی و سازمانی حکومت‌های محلی است. بنابراین، اقدامات اجرا شده در شهر و تمرکز بر روی بازیافت و تولید کامپوست برای کاهش جدی مقدار کل زباله بسیار مفید است. این امر باعث رهایی یافتن حکومت محلی از زیر فشار جمع‌آوری و دفع نهایی زباله خواهد شد. اما ترکیبات زباله در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته کاملاً متفاوت است. اگر مواد بازیافتنی - از قبیل زباله‌هایی که مواد آلی هستند - به منظور تهیه کامپوست از سایر زباله‌ها جدا شوند، آن گاه زباله‌های باقی مانده تا میزان ۶۰ تا ۸۰ درصد کاهش می‌یابند. این آمار و ارقام را یکی از سازمان‌های پژوهشی غیر دولتی به نام «ویست کانسرن» (Waste Concern) ارائه کرده است. این سازمان به منظور ایجاد انگیزه در مردم داکا برای تهیه کامپوست از مواد آلی و به دست آوردن پول، این شعار را مطرح کرد: «زباله دورریختنی نیست بلکه سرمایه است».

این سازمان به مطالعه و تحقیق در زمینه استعداد بالقوه تولید کامپوست در داکا که مقدار زباله شهری آن حدود ۳۰۰ تن در روز است - پرداخت. به علاوه، آنها در مورد بخش غیر رسمی صنعت نیز که در حال بازیافت زباله‌های قابل بازیافت هستند، به مطالعه پرداختند. یافته‌های آنان حاکی است که ۱۵ درصد کل زباله را ۸۷۰۰۰ نفر در بخش غیر رسمی جمع‌آوری می‌کنند؛ در حالی که آنان عمدتاً مواد بازیافت شدنی را جمع‌آوری می‌کنند، هنوز زباله‌های آلی بسیاری باقی می‌مانند که می‌توانند علاوه بر کاهش فشار در مورد جمع‌آوری و دفع زباله، برای تولید کامپوست و ایجاد فعالیت‌های اقتصادی نیز مورد استفاده قرار گیرند.

اگر چه تهیه کامپوست کار جدیدی نیست و در بسیاری از کشورهای در حال توسعه امتحان شده است، اما تاکنون نتوانسته است چه در زمینه کاهش جدی مقدار کل زباله و چه در زمینه ایجاد فعالیت اقتصادی مردمی، به موفقیت دست یابد. علت آن روش‌های نامناسب ایجاد موازنه بین عرضه و تقاضا بوده است. در اغلب این شهرها، یا مقدار عرضه کافی نبوده است، زیرا نه میزان تولید کامپوست زیاد بوده و نه کنترلی روی کیفیت آن وجود داشته است، یا به خاطر موقعیت و ماهیت فعالیت‌های کشاورزی میزان تقاضا پایین بوده است.

در نتیجه این سازمان جنبه‌های عرضه و تقاضا را به دقت مورد مطالعه قرار داد و چارچوب مناسبی را برای اجرای فعالیت‌های تهیه

کامپوست طرح ریزی کرد.

ابتدا در مورد تهیه کامپوست غیر متمرکز به بحث پرداختند. از یک طرف، پیشنهاد آنان به خاطر تجربه‌های ناموفق تولید کامپوست، نتوانست حکومت محلی را متقاعد سازد و در نتیجه زمینی برای اجرای عملیات تهیه کامپوست به آنان اختصاص داده نشد. از طرف دیگر، آنها چنین استدلال آوردند که سیستم تهیه کامپوست غیر متمرکز در مقایسه با نوع متمرکز آن نیازمند نیروی کار فراوان و هزینه کم است و در عین حال با روند دفع زباله و آب و هوا و همچنین شرایط اجتماعی و اقتصادی مناسبت دارد، و به خاطر دسترسی آسان به مواد در محل هزینه چندان ندارد و از تکنولوژی ارزانی هم می‌توان استفاده کرد. این سیستم باعث تقویت مشارکت مردمی برای جداسازی مواد زائد جامد در مبدأ می‌شود و حجم زباله در مبدأ را به شکل مؤثرتری کاهش می‌دهد و می‌تواند در آمد و موقعیت شغلی کارگران فقیر غیررسمی را که از حقوق اجتماعی محروماند، ارتقا بخشد.



طرح آزمایشی

«ویست کانسرن» اولین طرح آزمایشی را با کمک «طرح توسعه سازمان ملل» و «باشگاه لاینز» در سال ۱۹۹۵ در قطعه زمینی به مساحت ۱۰۰۰ متر مربع آغاز کرد. آنها فعالیت‌هایی را برای آگاهی عمومی در زمینه جداسازی زباله در مبدأ و پرداخت ۶۰ تا ۱۵ تاکا^(۵) در هر ماه برای جمع‌آوری خانه به خانه زباله، بر اساس مطالعه‌ای که با کمک «مؤسسه گواپس» در داکا صورت گرفت، شروع کردند. آنها پوسترها و برنامه‌هایی آموزشی را برای آگاهی عموم در نظر گرفتند. اقدامی که در قسمت عرضه صورت گرفت به آرامی آغاز شد، ضمن اینکه در همان زمان در حال جمع‌آوری نیروهای کمک بودند. در قسمت تقاضا، تحقیق مفصلی در مورد کشاورزان انجام گرفت که نشان داد در داکا و مناطق نزدیک به آن، میزان تقاضا برای کامپوست خوب است، چرا که ۹۴ درصد کشاورزان به خرید آن تمایل دارند. این بررسی همچنان آشکار ساخت که میزان محصول در ۱۰ سال گذشته به خاطر استفاده فوق‌العاده از کودهای شیمیایی کاهش یافته و مقدار ماده آلی در خاک در مقایسه با سطح بحرانی ۳ درصد کمتر از میزان معمول بوده است؛ و در نتیجه کامپوست به عنوان نوعی حامی در مقابل استفاده زیاد از کودهای شیمیایی، دارای اثر حفاظتی است.

برای بهبود وضعیت بخش عرضه، «ویست کانسرن» سیستم جمع‌آوری خانه به خانه زباله خشک را به منظور جمع‌آوری زباله‌های آلی خانگی (عاری از زباله‌های سمی و کلینیکی) ارائه کرد و این جمع

پانوشتها:

1. Mushtaq Ahmed Memon
2. City Corporation
3. Zonal Executive Officer
4. Dehamondi
5. Taka پول‌بنگالداش واحد

منبع:

host-3.iges.or.jp

آوری زباله با کمک ماشین‌های سه چرخه که بدین منظور به وجود آمدند، تا میزان ۲ تن در روز افزایش یافت. همچنین میزان مشارکت خانواده‌ها که هر ماه ۱۵ تاکا هزینه می‌پرداختند، سیر صعودی گرفت. به عبارت دیگر، «ویست کانسرن» برای دریافت کامپوست خوب از پسماند، بدون تولید بوی بد، دو روش متفاوت را آزمایش کرد. معیارهای عمده بهترین روش عبارت بود از: نیاز به سرمایه‌گذاری کم، نزدیکی به مناطق مسکونی شهری، ایجاد حداقل ناراحتی و مشکل از جانب بوهای نامطبوع و پشه‌ها، تولید محصولی که برای محیط زیست ایمن و بی‌ضرر باشد، و همچنین با روند دفع زباله شهر داکا و شرایط اجتماعی - اقتصادی مناسبت داشته باشد.

نسخه برداری از این موفقیت

این موفقیت را می‌توان با شرایط اکثر کشورهای در حال توسعه سازگار کرد. همچنین می‌توان آن را به بخش‌های مختلفی که قابل نسخه برداری باشند تقسیم کرد، آن هم نه فقط برای تهیه کامپوست یا جمع‌آوری و دفع پسماند بلکه همچنین برای اغلب مسائل زیست محیطی شهری کشورهای در حال توسعه. مهم‌ترین عامل برای هر اقدامی، اول از همه آگاهی عمومی و روش‌هایی است که در شهر و در میان شهروندان اجرا شدنی باشد. همان‌طور که مشاهده شد، چه بسا همه اقدامات صورت گرفته در شهر، موفقیت‌آمیز نباشد. اما این اقدامات مردم را برای دستیابی به ایده‌های نو تشویق می‌کند؛ همان‌طور که وقتی تنها جمع‌آوری خانه به خانه زباله هیچ تأثیری نداشت، «ویست کانسرن» ایده تولید کامپوست را ارائه کرد. ثانیاً، نخست همه تلاش‌ها باید برای تعیین فنون و روش‌های قراردادی صورت گیرد و سپس سعی شود تا روش‌های تازه‌ای نظیر غنی‌سازی و فروش کامپوست در این بررسی آورده شود. این امر همچنین نیازمند یافتن همکاری‌ها و ایده‌های نو و -اگر دولت واکنش لازم را نشان ندهد - تلاش برای جذب همکاری بالایی بخش خصوصی و سایر سازمان‌های جامعه مدنی است. بدین ترتیب، نباید از این امر تنها برای نسخه برداری از روش ابداعی تولید کامپوست به منظور بهبود مدیریت زباله خشک استفاده کرد، بلکه باید از آن برای سایر چالش‌ها از قبیل فاضلاب، آلودگی هوا و جز اینها نسخه برداری کرد.

نتیجه‌گیری

می‌توان با مشخص کردن نتایج مهم این روش موفق از آن نتیجه‌گیری کرد. اول از همه این روش نیازمند درکی منطقی از همه عوامل، مسائل و نتایج است. سپس تحلیل عمقی می‌تواند منجر به تأکید بر تلاش‌های موفقیت‌آمیز و امکان نسخه برداری از آنها شود. این گونه بود که برای شهر داکا و مدیریت زباله خشک از طریق تمامی عوامل اصلی نظیر حکومت محلی و جامعه مدنی، طرح جامعی ارائه گردید. این طرح آشکارا نشان می‌دهد که همه حکومت‌های محلی دارای محدودیت‌های مختلف سازمانی، مقرراتی و مالی‌اند. اما این طرح‌های ابداعی و مردمی می‌توانند میزان زباله خشک برای دفع نهایی را کاهش دهند. همچنین می‌توانند برای حکومت‌های محلی انگیزه‌های سیاسی به وجود آورند تا با این اقدامات مردمی همکاری و آن را تقویت کنند.

پارک در پراگ

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک
کارشناس ارشد شهرسازی



پراگ - بازار پریچوسکی

مقدمه

امروزه پراگ پایتخت جمهوری چک، با ارتباط با گذشته خود به عنوان کلان شهری اروپایی، به سرعت در حال مدرنیزه کردن هسته قدیمی شهر با استانداردهای بالاست. مراکز اداری، تجاری، خرید، فرهنگی و خدماتی همگی در داخل این بخش واقع شده‌اند. در فاصله سال‌های ۹۶ - ۱۹۹۲، سیستم جدیدی برای کنترل کردن و سازماندهی مجدد پارکینگ‌ها در مرکز شهر پراگ ارائه گردید. این سیستم براساس اصول بازار و در منطقه‌ای به وسعت ۳ کیلومتر مربع در مرکز شهر، به منظور تأمین ۹۰۰۰ پارکینگ، پیاده شد. تمهیداتی برای توقف وسایل نقلیه در مدت زمان‌های گوناگون، کوتاه مدت (کمتر از دو ساعت) و میان مدت (بین ۲ تا ۶ ساعت) برای عموم فراهم آمده و پارکینگ‌های رزرو شده‌ای برای ساکنان محلی و مؤسسات از طریق کارت پارکینگ در دسترس قرار گرفته است. پس از چهار ماه اول نتایج مثبتی نمایان شد، بدین معنی که فضاهایی برای پارکینگ ایجاد شدند که ترافیک را محدود کردند و کیفیت هوا را بهبود بخشیدند.

از جمله دیگر مزایای این امر می‌توان به ایجاد فرصت‌های بیشتر برای پیاده روی آزاد و رضایتمندی افرادی که نیاز به توقف در این منطقه داشتند اشاره کرد. درآمدهای لازم برای استقلال اقتصادی ناحیه‌ای که پارکینگ‌ها در آن واقع شدند، به منظور اعمال کنترل بیشتر بر شبکه راه‌ها و حفظ آن، افزایش یافت. «قانون راه‌های» جدیدی در سال ۱۹۹۷ به تصویب رسید و متعاقب آن حکم‌های شهری صادر شدند.

این پروژه و اجرای سیاست‌های آن را می‌توان به دلایلی، تجربه‌ای موفق دانست. این دلایل عبارتند از:

- اجرای رویکردی نوآورانه که در آن از سازماندهی پارکینگ بر اساس بازار، با همکاری بخش خصوصی، استفاده شد؛
- ایجاد تغییراتی در سیستم قانونی و مقرراتی؛ و
- روش مند شدن و همچنین کاهش تعداد خودروهای متوقف شده در مرکز شهر.

پیشینه و اهداف

تردد وسایل نقلیه در مرکز شهر پراگ از اواخر دهه ۱۹۶۰، به طور سیستمی قاعده‌مند شد. یکی از اولین اقدامات مهم محلی تنظیم پارکینگ‌ها در میدان شهر قدیم (در مرکز تاریخی پراگ) بود. اصلاح نظام پارکینگ در کل مرکز تاریخی در بین سال‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ انجام شد. این پروژه با هدف سازماندهی و تنظیم

پارکینگ‌ها، کاهش تعداد مکان‌های توقف، کاهش تردد خودروها و افزایش جریان حمل و نقل شهری شکل گرفت. در سال ۱۹۷۱، حجم تردد خودروها در مرکز پراگ اندک اندک تحمل ناپذیر شد. پروژه «مناطق توقفگاهی کنترل شده» در آن زمان آغاز گردید و پس از آن به «مناطق توقفگاهی کنترل شده»^(۱) تغییر نام یافت. با معرفی این مناطق، فضاهای پارکینگ رزرو شده در راه‌ها و نواحی در دسترس برای عموم فراهم شد، به طوری که به تقاضای مصرف‌کنندگان پاسخ داده شد.

این کاربران عمدتاً ساکنان و معلولان دارای خودرو شخصی، مؤسسات و بنگاه‌های دارای خودروهای شرکتی، تاکسی‌ها، بازدیدکنندگان و وسایل نقلیه مخصوص حمل بار هستند که می‌توانند خودروهای شان را در فضاهای پارکینگ عمومی کوتاه مدت یا دارای پارکومتر، پارک کنند.

کارآمدی این برنامه در نیمه اول دهه ۱۹۸۰ در قالب کاهش ۲۰ درصدی تردد خودروهای شخصی در نقاط ورودی به مناطق نشان داده شد. تعداد توقف‌های غیر مجاز حدود ۲۷ درصد در طول روز و ۱۹ درصد در شب بود.

در نیمه دوم دهه ۱۹۸۰، از عملکرد و کارآمدی این مناطق پارکینگ کاسته شد. از جمله دلایل این انحطاط، عدم تداوم همکاری شرکت ناظر بر پروژه و بقیه مسئولان نظارت کننده، اتمام نواحی ویژه پارکینگ عمومی کوتاه مدت برای بازدیدکنندگان و استفاده ساکنان از آنان بدون پرداخت هزینه‌های پارکینگ در نواحی پارکینگ کنترل شده بود. در فاصله سال‌های ۱۹۸۹ تا ۱۹۹۲ نظام پارک خودرو و در نواحی پارکینگ کنترل شده کماکان اعتبار داشت اما قوانین مربوط به آن اجرا نمی‌شد. اینکه جریمه رانندگان به ازای افزایش تخلفات افزوده نشد، و همچنین توسعه کنترل نشده، منجر به درهم ریختگی مناطق پارکینگ شده گردید. در ابتدای سال ۱۹۹۲ یک منطقه کنترل شده پارکینگ در زمینی به مساحت ۲/۴ کیلومتر مربع در ساحل چپ رودخانه در مرکز تاریخی پراگ در منطقه مالا استرانا (Mala Strana) و هرادکنی (Hradcany) تأسیس شد.



پراگ - خیابان سلقتا در شهر قدیم

بین سال‌های ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۷، بر مناطق کنترل شده پارکینگ در واقع کنترل کافی وجود نداشت. تغییری در درک ارزش زمین، شامل راه‌های مرکز پراگ، دیپارتمان حمل و نقل و پلیس را به سوی تغییر نظام پارکینگ موجود در مرکز شهر سوق داد. ایده اصلی تعلیق همه مناطق پارکینگ کنترل شده و جایگزین کردن سیستم جدیدی بر اساس اصول بازار با بهره‌گیری از شیوه خودکار مدرن ثبت گزارش‌های خودروهای متوقف شده و پرداخت هزینه‌های پارکینگ بود.

اهداف زیر برای ارائه سیستم جدید تنظیم شدند:

- محدود کردن توقف طولانی مدت خودروها در شبکه راه‌های مرکز شهر؛ و به این ترتیب، تسهیل توسعه حمل و نقل عمومی.
- معرفی ضوابطی برای نظام پارکینگ در مرکز شهر که با بهبود کیفیت هوا و کاهش سروصدا و لرزه مرتبط است.
- حفظ دسترسی خودروهای شخصی به مرکز شهر برای خرید و تجارت و متناسب با آن افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی.
- سازماندهی مکان‌های توقف برای ساکنان در حد ضروری.
- افزایش سرمایه برای کنترل و نظارت نظام حمل و نقل جدید برای حفظ و نگهداری، تعمیر و بهبود شرایط و ظاهر شبکه راه و همچنین ساخت پارکینگ‌های چند طبقه.
- تبدیل تدریجی پارکینگ‌های بلندمدت در مرکز شهر به پارکینگ‌های چند طبقه از طریق سیاست‌های مالی مناسب.
- کاهش تعداد علائم راه در مرکز شهر.
- کاهش تحرک خودرو و افزایش حرکت پیاده.

اجرا

رویکرد راهبردی طرح، ارائه سیستم جدید پارکینگ بر اساس اصول بازار و بهره‌گیری از قابلیت‌های خودکار مدرن برای ثبت و نگهداری گزارش‌های توقف خودروها و پرداخت هزینه‌های پارکینگ بود. اجرای تمام‌فعالیت‌های این پروژه بر عهده شرکتی گذاشته شد که شهرداری انتخاب کرد. شهرداری پراگ سود را با مجری تقسیم می‌کند و هر پیشنهاد مجری نیاز به تأیید شهرداری دارد.

رویکرد راهبردی در بردارنده سنجه‌هایی از این دست است:

- سنجه‌های تنظیم کننده برای محدود کردن توقف بلند مدت (معرفی کنترل و نظارت شدید در نظام پارکینگ شهر)
- ابزارهای مالی (تنبیه و جریمه)

در ارائه عمومی پروژه، مجری‌ای برای «منطقه پارکینگ پولی»^(۳) انتخاب شد و آماده‌سازی و عملیات سیستم به وی واگذار گردید.

در اجرای سیستم جدید، مدیریت برخی مکان‌های پارکینگ کوتاه مدت برای استفاده عموم به بخش خصوصی واگذار شد. نیروی پلیس شهری در کنار دیگر نیروها برای نظارت بر پارکینگ‌ها تأسیس شد. اصلاحات کوچکی نیز در قوانین جاری صورت گرفت، که از جمله آنها تحت فشار گذاشتن وسایل نقلیه‌ای بود که به صورت غیر قانونی توقف می‌کردند.

تا انتهای آوریل ۱۹۹۶ منطقه پارکینگ پولی در حدود ۳ کیلومتر مربع در ساحل راست رودخانه پراگ مرکزی تأسیس شد. حدود ۹۰۰۰ پارکینگ وجود داشت که در منطقه به ۳ نوع تفکیک شدند:

□ «منطقه نارنجی» که برای ۱۵۰۰ مکان طراحی شد (۱۷ درصد مکان‌های توقف در منطقه) و تا دو سال توقفگاه کوتاه مدتی را

برای بازدید کنندگان فراهم می‌آورد.

● «منطقه سبز» طراحی شده برای ۱۲۰۰ مکان توقف (۱۳ درصد کل مکان‌های پارکینگ) که پارکینگ‌های میان مدت - تا ۶ ساعت - را برای بازدید کنندگان فراهم می‌کند. مناطق نارنجی و سبز به پارکومتر مجهز شده‌اند.

● «منطقه آبی» طراحی شده برای ۶۰۰۰ مکان توقف (۷۰ درصد کل مکان‌های توقف) و پارکینگ‌های باقی مانده برای ساکنان محلی، مؤسسات و شرکت‌های واقع در منطقه. منطقه آبی برای رانندگان با کارت پارکینگ معتبری که مسئول منطقه صادر کرده است نیز در دسترس است. کنترل و نظارت در «منطقه پارکینگ پولی» بر عهده مجری طرح و پلیس شهری است که مسئولیت قانونی جریمه متخلفان را دارد.

هزینه کلی پروژه ۱۶۴۴۰۰۰ اکو (ECU)^(۴) بود که عمدتاً برای گسترش پروژه و جهت خرید و نصب ماشین‌های پرداخت و علائم ترافیکی صرف شد.

نتایج و پیامدها

نتایج زیر از ارزیابی سیستم منطقه پارکینگ پولی به وسیله مجری، در چهار ماه اول اجرای پروژه حاصل شده است:

- مکان‌های پارکینگ جدید برای همه انواع پارکینگ ایجاد شده‌اند.
- درآمدهای لازم برای استقلال اقتصادی منطقه فراهم آمده است.

بر اساس این ارزیابی سنجه‌هایی برای هر چه کارآمدتر کردن عملیات پرداخت در مناطق پارکینگ تنظیم شد. مهم‌ترین تغییر مربوط به قانون جدید راه‌ها بود که از اول آوریل ۱۹۹۷ لازم‌الاجرا شد. پس از پیشنهاد مجری برای پارکینگ‌ها، شهرداری پراگ تعداد مکان‌های پارکینگ با پارکومتر را کاهش داد و از سوی دیگر، تعداد مکان‌های پارکینگ برای شهروندان و دیگر موارد دارای کارت پارکینگ، کمی افزایش یافت.

تجربه‌های به دست آمده تا پایان سال ۱۹۹۷ نشان داد که:

● ظرفیت مکان‌های توقف در ساعات اوج (۱۰ صبح تا ۶ بعدازظهر) عملاً پر شده است و میانگین اشغال نیز حدود ۹۰ درصد است.

● مراعات نکردن رانندگان افزایش یافته است، به طوری که تنها ۳۶ درصد از رانندگان به ضوابط احترام می‌گذارند.

● تعداد خودروهای وارد شده به منطقه حدود ۲۲ درصد افزایش یافته است (بخشی به دلیل آنکه امکان دسترسی خودروها به راه‌های منتهی به ناحیه نوسازی شده است).

این پروژه، به رغم وجود مشکلاتی همچون فقدان کنترل و نظارت مؤثر و قوانین مقررات مکفی، عملکردی مناسب محسوب می‌شود. در طول اجرا، نتایجی درباره شیوه‌های متفاوت تنظیم پارکینگ به دست آمد. می‌توان گفت که شرایط ضروری برای عملکرد و سازماندهی کارای پارکینگ شامل این موارد است: قانونگذاری کافی، کنترل و نظارت کارآمد، پیشنهادی مناسب برای حل مشکل پارکینگ‌ها، روش مناسبی برای به بحث گذاشتن پیشنهاد‌های پروژه با عامه مردم.

پیاده

مهره‌ای فراموش شده در جابه جایی

نویسندگان: عمر فاروق جبجی^(۱) دکتر در شهرسازی
محمد چاکجی اوغلو^(۲) دکتر در شهرسازی
ترجمه: فرحناز نوبخت

مقدمه

جابه جایی و ترابری شهری، اسکلت برنامه ریزی شهری و شبکه اتصال مکان‌ها و محل‌ها در شهر به شمار می‌آید. جابه جایی در معنای عام عبارت است از محلی به محلی دیگر رفتن انسان و اشیا؛ و سامانه جابه جایی به امکاناتی اطلاق می‌شود که این نقل و انتقال را فراهم می‌کند. با اینکه تعریف انسان و اشیا واضح است، ولی در برنامه ریزی شهری یا طراحی ترابری منطقه ای و کشوری چیزی که در سامانه جابه جایی دیده می‌شود - خصوصاً در راه‌های زمینی - فقط نقش وسایل نقلیه است؛ در صورتی که می‌بایست بر اهمیت جایگاه و نقش انسان در سامانه جابه جایی بیشتر تأکید شود.

به هر حال بهتر است جابه جایی این گونه تعریف شود: برای اینکه انسان‌ها از محلی به محلی دیگر (کار، خانه، تفریح و جز آن) بروند از وسیله نقلیه که در خدمت شان است استفاده می‌کنند.

پیاده رو

برای کسانی که تا مقصد (خانه، کار، مراکز خرید و فروش، پارک، مدرسه، مکان‌های ورزشی، فرهنگی و جز آن) یا قسمتی از راه مقصد را پیاده طی می‌کنند، امکانات خاصی مهیا می‌گردد که پیاده رو یا منطقه خاص پیاده نام دارد. تمامی این پیاده روها و مناطق خاص پیاده باید مجهز به امکانات مورد نیاز پیاده (تلفن، توالت، روشنایی) باشند. پیاده رو نیز می‌بایست تا حد ممکن با راه ماشین برخورد نداشته باشد و مطمئن و تمیز با زیرساخت مخصوص و مناسب پیاده ساخته شود.

تاریخچه جابه جایی در استانبول

در ۱۵۰ سال اخیر شکل جابه جایی در شهر استانبول از پیاده روی و قایقرانی جمعیت حدود ۳۰۰۰۰۰ نفری به استفاده از وسایل نقلیه شخصی و عمومی متنوع با جمعیت بیش از ده میلیون نفر کلان شهر تبدیل شده است.

در دوره‌های بیزانس و عثمانیان تا قرن ۱۸، شکل جابه جایی در شهر (اگر به گذر از دریا و کانال احتیاج نبود) یا پیاده بود یا از اسب استفاده می‌شد و بعدها هم از ارابه و درشکه استفاده می‌شد. ارتباط با سواحل خلیج و ارتباط با دو طرف



کانال استانبول و به روستاهای اطراف کانال و جزیره‌های استانبول نیز با قایق صورت می‌گرفت.

بعدها در قرن ۱۸ از درشکه استفاده شد. تا آن دوره رسم نبود مردان هنگامی که بیمار یا معلول نیستند، از درشکه استفاده کنند. بعد از «تنظیمات» در سال ۱۸۳۹، از درشکه به عنوان وسیله نقلیه استفاده شد. ساخت راه‌های جدید برای جابه جایی از قرن ۱۸ تا قرن ۱۹ با پیدا شدن وسایل نقلیه جدید به مرور زمان بیشتر گسترش یافت. در سال‌های ۱۸۶۰ تراموا وارد استانبول شد. در سال ۱۸۷۱ قطار شهری مشهور به «تونل» راه اندازی گردید (سیستم حرکتی این قطار شهری مکانیکی است و از انتهای خیابان بی اوغلو (Beyoglu) در نقطه مرتفع شهر از طریق تونل به محله کاراکوی (Karakoy) در کنار دریا در مسافتی نسبتاً کوتاه رفت و آمد دارد. امروزه یکی از جاهای دیدنی استانبول همین «تونل» است. م. ا. اولین اتوبوس در سال ۱۹۲۶ مورد استفاده قرار گرفت. قطار حومه شهر - که اکنون داخل استانبول محسوب می‌شود - در نیمه دوم قرن ۱۹ شروع به کار کرد.

با ورود ماشین، خیابان‌های استانبول دوباره بازسازی گردید یا نظم داده شد. تعداد اندکی از راه‌هایی که مخصوص



وضعیت امروزی پیاده

در کشور ترکیه و خصوصاً در استانبول، تاکنون راه‌های رفع مشکلات جابه‌جایی در شهر، همگی برای راحتی جابه‌جایی وسایل نقلیه موتوری بوده است. در این راه‌حل‌ها پیاده‌فراموش شده است و این مشکل را حل نمی‌کند بلکه آن را پیچیده‌تر می‌سازد. در راه‌های حل‌هایی که برای جابه‌جایی طراحی می‌شود، اگر پیاده‌فراموش شود، طرح از ابتدا با مشکل مواجه می‌گردد. به همین دلیل است که می‌بایست زودتر از زمان طراحی شده در آن تجدید نظر کرد. این وضعیت به اقتصاد شهر و کشور لطمات سنگینی وارد می‌کند. اما چه کسی است که این لطمات را محاسبه کند؟

سیاست جابه‌جایی در شهر نیز به مانند تمامی سیاست‌گذاری‌های کشور، با چشم‌اندازی کوتاه مدت انجام می‌گیرد. با اینکه از علم و تئوری برای راه‌حل استفاده می‌شود اما سیاست‌های روزمره، برنامه و طراحی‌ها را تحت شعاع قرار می‌دهد. از این رو در شهری چون استانبول با مشکلات عدیده‌اش، برای اجرای برنامه‌ریزی‌ها همراه با برخورد علمی باید از آن حمایت سیاسی همه‌جانبه شود.

در شهرهای این کشور پیاده‌ها با موانع زیادی روبه‌رو می‌شوند. پیاده‌رو به خاطر فشار وسایل نقلیه توسعه نمی‌یابد. پیاده‌رو محل گذر یا محل پارک وسایل نقلیه شده است. پیاده‌رو را کیوسک‌ها، دستفروش‌ها، لوازم‌مغازه‌ها، موتورسیکلت و دوچرخه‌ها و نظایر اینها اشغال کرده‌اند و افراد پیاده همواره با موانع گوناگون برخورد می‌کنند.

از سوی دیگر، در شهرها ساختمان‌های زیادی بدون طرح و نقشه تأیید شده برپا گردیده‌اند و در خیلی از موارد پیاده‌رو وجود ندارد.

پیاده‌مجبور است از راهی مشترک با وسایل نقلیه استفاده کند. با توسعه و گسترش شهرها، بیشترین سفرهای شهری روزانه را - که بین خانه و محل کار و یا خانه و مدرسه است - دیگر نمی‌توان پیاده رفت. در جابه‌جایی، سهم پیاده‌روی به مرور زمان کم می‌شود. بدین خاطر با بزرگ‌تر شدن شهر و بیشتر شدن سطح جابه‌جایی، به صورت مؤثر و مشخص باید از رفت و آمد پیاده حمایت گردد و از امکانات پیاده‌روها حفاظت شود. در غیر این صورت با ماشینی شدن جابه‌جایی، امکان برقراری دوباره رفت و آمد پیاده که هم برای سلامتی و بهداشت جامعه مفید است و هم نفع اقتصادی زیاد دارد، دشوار می‌گردد و عادت‌های پیاده‌روی تبدیل به عادت سواره رفتن می‌شود.

در طراحی و برنامه‌ریزی جابه‌جایی برای انسان‌ها و انتخاب چگونگی رفت و آمد در بین خانه، کار، مکان ورزشی، تفریحی و جزآن لازم است فقط ارتباط و نقطه مبدأ و مقصد در نظر گرفته نشود؛ زیرا در انتخاب چگونگی جابه‌جایی تنها نفع مادی و سود سرمایه‌گذاری طرح مد نظر نیست بلکه باید سود اجتماعی و زیست محیطی هم محاسبه شود. تشویق پیاده‌روی در مسافت‌های ممکن به روابط اجتماعی و برقراری ارتباط بین انسان‌ها کمک بیشتری می‌کند، زیرا اکنون زمانی است که دیگر انسان‌ها به یکدیگر سلام نمی‌کنند و وقتی سوار ماشین‌های خود می‌شوند به همدیگر به چشم رقیب می‌نگرند.

هدف از پیاده‌رو همانا جدا کردن جا و مکان مشخص برای

پیاده ساخته شده بودند، با حرکت ماشین مناسب داشتند؛ اما تخریب و آتش‌سوزی‌های پی‌درپی به مرور زمان راه‌ها را کمی برای ماشین‌ها مساعدتر کرد.

در سال‌های ۱۹۵۰ با تغییر سیاست‌ها در کشور، در ترابری هم کفه ترازو به نفع راه‌های زمینی سنگینی کرد. با این نوع نگرش ترابری، نه تنها راه آهن و کشتی رانی بدون حمایت ماندند، بلکه استانبول به راه‌ها و خیابان‌های مختلف تقسیم شد و انسان پیاده از خیابان‌ها و میدان‌ها اخراج گردید.

تا آن سال‌ها طراحی و برنامه‌ریزی در سامانه جابه‌جایی استانبول انجام نگرفته بود. با وجود اینکه طرح‌های کوچک از سال‌های ۱۹۰۰ به بعد آماده شد، اما کار همه‌جانبه و کامل و به صورت جدی در سال ۱۹۷۳ تا ۱۹۷۶ از سوی «دفتر طراحی ناظم استانبول» انجام گرفت.

برای طراحان یا سازمان‌های برنامه‌ریز و کارگذار نگرش «سامانه جابه‌جایی به خاطر انسان است نه برای وسایل نقلیه» مبنای کار قرار نگرفت. از دهه ۱۹۵۰ به بعد در سیاست‌های جابه‌جایی و سامانه ترابری سیستم‌های مقرون به صرفه‌تر (راه آهن، کشتی رانی) از راه‌های زمینی، یا فراموش شد و یا جدی قلمداد نگردید. این حقیقتی است که همگان بر آن وقوف دارند. به علاوه، در تمامی سامانه‌های جابه‌جایی پیاده که نقش اساسی را دارد، از یاد رفته است.

از دوره بیزانس تا دوره عثمانیان جابه‌جایی در شهر با سیری آهسته تغییر شکل یافت، اما در دوره جمهوری - خصوصاً بعد از ۱۹۵۰ - این سیر شتاب بیشتری به خود گرفت. تغییرات و ملاحظات انجام شده در برنامه‌ریزی جابه‌جایی فقط در پاسخ به نیازها و ملزومات وسایل نقلیه موتوری بوده است.

پیاده روی، در عین حال نجات یافتن از شلوغی ترافیک و جابه جایی وسایل نقلیه است، که در کنار آن امکان غنی تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی فراهم می شود. با توسعه زندگی شهری و ارتقای آگاهی شهروندی و با گسترش راهها و مکانها برای پیاده روی، هم سود اقتصادی عاید جامعه می شود و هم نوعی فعالیت اجتماعی شکل می گیرد، زیرا در اساس پیاده روی نوعی فعالیت اجتماعی است.

خیابانها و پیاده روها باید مکانی باشند که روابط اجتماعی بر ارتباط شهروندان تأثیر بگذارد و آن را توسعه دهد؛ یعنی می بایست مکانی تأثیرگذار طراحی و در نظر گرفته شود. در جابه جایی شهری، خصوصاً در طراحی راهها و خیابانهای شهری، نقاط تقاطع همچون تقاطع در جادههای بیابانی طراحی می شود، میدانها از بین می روند، مناظر و نقاط دیدنی حذف می شوند و شهری بی روح و خشک به وجود می آید. شهر نیز در محاصره

طراحی پیاده روها در نقشه های مقیاس دار

امروزه در قوانین و آیین نامه های عمران شهری که در طی زمانهای مختلف طراحی و اجرا شده اند، به حد کافی به جابه جایی پیاده اعتنا نشده است. در طرحهای اجرایی پهنای پیاده رو به موازی و به اندازه مساوی خیابان تعریف شده است. اما در طراحی خیابان هیچ اشاره ای به جاهای خالی که مورد احتیاج کارهای گوناگون شهری است، نمی شود. از این دست اند جای پیاده روهای پهن در جلوی مدارس. بیشتر دبستانها در کنار پیاده روهای باریک قرار دارند. برای اینکه کودکان هنگام خروج از مدرسه به خیابان نروند با نرده های آهنی حفاظت می شوند. در ظاهر این حفاظها برای حفاظت از کودکان (انسانها) و اهمیت جان آنها نصب می شوند، اما در عین حال چنین چیزی نمونه بارز مظلومیت پیاده ها در مقابل حاکمیت وسایل نقلیه است. از آنجا که در قوانین



استانبول - پیاده راه

و آیین نامه ها چنین موضوعی (پهن بودن پیاده رو در جلوی مدارس) در طراحی و شهرسازی پیش بینی نشده است، برنامه ریزان نسبت به این مسئله مهم حساسیتی نشان نمی دهند - و مجبور به حساس بودن هم نیستند. آنان فقط مسئول اند ولی مجبور نیستند. در کل طراحیها، برنامه ریزیها و اجراییات می توان این موارد را مشاهده کرد.

طراحان می بایست برای تمامی اجزای تشکیل دهنده شهر (انسان، درخت، ماشین، دوچرخه، کیوسک تلفن و جز آن) مکان مناسب طراحی کنند و این نوعی مسئولیت به شمار می آید؛ اما همین مسئولیت در قوانین و آیین نامه ها به چیزی الزامی تبدیل نشده است. این گونه است که فکر و اندیشه طراح با طرح رسم شده متفاوت است. در طراحی، تمامی اجزا می بایست جزئی از کل محسوب شوند؛ و این اجزا در موقعیت مساوی باید حقوق مساوی داشته باشند. اما در موقعیت و برنامه ریزی فعلی وسایل نقلیه موتوری همیشه در صدر قرار می گیرند و در اراضی شهری، وسایل نقلیه مقدم بر تمامی اجزای دیگرند و حقوقی برتر دارند. یعنی تمامی اجزا با هم مساوی اند ولی بعضیها از همین «حقوق مساوی»، بیشتر بهره مند می گردند.

بزرگراهها قرار می گیرد و از طبیعت یا ساحل دریا جدا می شود. شهری آرام و در آرامش، به وسیله راههای مختلف قطعه قطعه می شود و به شهری با بافتی مغشوش و ناآرام تبدیل می گردد. بدین ترتیب ساکنان شهر آرامش خود را از دست می دهند.

در طراحی و اجرای شهرسازی پیاده ها در استفاده از راهها و «امکانات دسترسی» (طول زمان، سود اقتصادی، نفع مادی و روحی و روانی) کاملاً فراموش می شوند. برای اینکه «امکانات دسترسی» کافی باشد، شکل استفاده از اراضی، ارتباط با راهها، و مکانهای رفت و آمد باید متناسب با نوع جابه جایی مشخص گردد و به درستی طراحی و ساخته شود. هر راه مخصوص می بایست برای وسایل نقلیه خاص طراحی شود و مورد استفاده قرار گیرد. اگر در تقسیم انواع جابه جایی متناسب با بافت اقتصادی، اجتماعی و احتیاجات محیطی شهرها تعادل وجود داشته باشد، «امکانات دسترسی» کافی مهیا می شود.

برای هر وسیله نقلیه که وارد ترافیک می شود تهیه راه و پارکینگ امکان پذیر نیست. از این رو نمی بایست فراموش کرد که شهرها از آن انسانها هستند و وسایل نقلیه تنها به کار حمل و نقل می آیند.

در محیط های مختلف اگر گردش وسایل نقلیه بدون مانع و کمبود پارکینگ حل شده باشد، طراحی آن «موفق» قلمداد می شود.

از جهت مراحل و تکنیک طراحی و برنامه ریزی، حقوق و قوانین و آیین نامه های لازم برای پیاده رو باید در تمامی مراحل طراحی ها و نقشه های با مقیاس های گوناگون و دقیق مشخص شود.

از نقشه های منطقه ای با مقیاس ۱/۲۰۰۰۰۰ تا ۱/۱۰۰۰۰۰ تا نقشه های نواحی با مقیاس ۱/۵۰۰۰۰ و باز نقشه های تنظیم محیط با مقیاس ۱/۲۵۰۰۰ تا نقشه های عمران ناظم با مقیاس ۱/۵۰۰۰ و در آخر نقشه های اجرایی و عمرانی با مقیاس ۱/۱۰۰۰، در تمامی این مراحل پیاده رو می بایست تعریف مشخصی داشته باشد و قوانین فنی، جزئیات و استاندارد آن نشان داده شود. نیز می بایست در طرح ها و نقشه های با مقیاس ۱/۵۰۰۰ و ۱/۲۵۰۰۰ تجزیه و تحلیل های لازم پیاده روها در نواحی گوناگون انجام گیرد و تصمیمات لازم در توضیحات آن قید گردد تا در نقشه های اجرایی و عمرانی شروط و پیشنهاد های لازم بدون ابهام و مشخص باشد.

دیگر اینکه باید طرح ها و نقشه های ۱/۵۰۰۰ در جهت قیدها و تصمیمات نقشه های بالاتر مشخص باشد و در نقشه پیاده روهای اصلی، گذرگاه های پیاده و نقاط تماس آنها با شکل نشان داده شود. در طرح ها و نقشه های ۱/۱۰۰۰ دیگر طبق آیین نامه و استاندارد و شروط نقشه های بالاتر پیاده روها دقیق رسم شود (امروزه معبرهای تا پهنای ۷ متر به عنوان پیاده رو قلمداد می شود، اما در عمل این گونه نیست و نسبت به اراضی از این معبرها استفاده های متفاوت می شود). در طرح ها و نقشه های با مقیاس ۱/۵۰۰ و ۱/۲۰۰ راه ها و پیاده رو و مکان های شهری باید دقیقاً رسم شود.

پیشنهادها

در ادامه توضیحات داده شده در مورد توسعه پیاده روها، می توان پیشنهادها را به این صورت خلاصه کرد:

- ۱- در هر مرحله از نقشه برداری شرایط پیاده روها مشخص باشد. در نقشه هایی که امکان رسم پیاده رو وجود ندارد، در توضیحات آن می بایست نقشه جایگاه پیاده روها دقیق نوشته شود.
- ۲- در مراکز شهر و نقاطی که بیشترین رفت و آمدها انجام می گیرد، برای پیاده ها امکانات مناسب فراهم آید و پیاده رو و مناطق پیاده به حد کافی ساخته شود.
- ۳- در طراحی، پیاده روها تا حد ممکن به وسیله خیابان ها قطع و وصل نشوند. در جاهای اجباری که وسایل نقلیه با پیاده برخورد می کند، اولویت باید به پیاده داده شود.
- ۴- برای اینکه در برنامه ریزی ها و طراحی ها قبل از زمان اجرای آن تجدید نظر انجام نگیرد، به نقش انسان بهای لازم داده شود.

۵- برای حفاظت از تأثیر ناهنجار ترافیک وسایل نقلیه بر پیاده ها، قوانین، آیین نامه های ضروری تهیه شود و تغییرات فیزیکی لازم انجام گیرد.

۶- مناطق پیاده و پیاده روهای شهری به شکل محل ارتباط شهروندان با یکدیگر و مکان توسعه روابط اجتماعی در نظر گرفته

شود و با تنوع در شکل آنها به نقاط اجتماعی متنوع بدل گردند.

۷- مناطق پیاده و پیاده روها، می بایست مجهز به تمامی زیرساخت های مورد احتیاج و خدماتی باشند.

۸- در راه خانه- کار، خانه- مدرسه، خانه- محل خرید و فروش، و جز اینها پیاده روها و مناطق پیاده حفاظت شده از ترافیک وسایل نقلیه ساخته شود. این پیاده روها می بایست مکمل پیاده روها و مناطق پیاده مراکز شهر باشند.

۹- در زمان تصمیم گیری در مورد پیاده روها و مناطق پیاده، استفاده کنندگان اصلی یعنی پیاده ها در تصمیم سازی شرکت کنند.

۱۰- در تمامی محیط های مسکونی ساخت پیاده روها اجباری باشد.

۱۱- تقاطع پیاده روها به عنوان مکان ارتباطی و اجتماعی به صورت میدان ساخته شود.

۱۲- از آنجا که پیاده روی ارتباطات انسان ها را بیشتر می کند و در ارتقای فرهنگ شهری مؤثر است، باید مورد حمایت و تشویق قرار گیرد.

۱۳- هیچ گاه نمی بایست فراموش کرد که: صاحبان اصلی شهر پیاده ها هستند.

نتیجه گیری

اگر سخن از پیاده روی در شهرهای بزرگ به میان می آید، منظور آن نیست که وسایل نقلیه را گردند و همچون دوره بیژانس و عثمانی رفت و آمد به همه جا با پای پیاده صورت گیرد. همگی

با ورود ماشین، خیابان های استانبول دوباره بازسازی گردید یا نظم داده شد. تعداد اندکی از راه هایی که مخصوص پیاده ساخته شده بودند، با حرکت ماشین مناسبت داشتند

این را می دانند که در استانبول در بسیاری مواقع به خاطر نبودن امکان پیاده روی، مردم مجبور به استفاده از وسایل نقلیه می شوند. می توان برای این پیاده رفتن زمان خاصی را در نظر گرفت، اما نمی توان برای پیاده رفتن راه مناسب پیدا کرد.

در شهری چون استانبول که هنوز خیلی از زیرساخت ها آماده نشده اند و در مورد خیلی از جزئیات سیستم های جابه جایی صحبت و بحث فراوان می شود، شاید صحبت از پیاده کمی خیالی یا رؤیایی و شاید هم کودکانه قلمداد گردد. اما نباید فراموش کرد که در اصل انسان در این میان از یاد رفته است.

تأکید نوشتار حاضر بر این است که عامل تعیین کننده هر جابه جایی نه اتومبیل و قطار و یا هر وسیله نقلیه دیگر بلکه فقط انسان است.

جمع‌کنندگان زباله در قاهره چگونه زندگی می‌کنند؟

مردم ساکن موکاتان و زابلیان قاهره سال‌هاست که به جمع‌آوری زباله‌های پایتخت مصر می‌پردازند و در قبال آن، خدمات یا مزدی درخور دریافت نمی‌کنند.

وقتی که جمع‌کنندگان زباله در اوایل دهه ۵۰ برای نخستین بار از روستاهای جنوب قاهره به شهر پایتخت مهاجرت کردند، در نزدیکی محل کار خود ساکن شدند. همزمان با گسترش شهر، مقامات محلی به آنها دستور می‌دادند که به نواحی حاشیه‌ای قاهره نقل مکان کنند؛ و آنها نیز هر بار به مکانی دورتر عقب‌نشینی می‌کردند. اخراج از شهری که کار آنها را هیچ‌گاه از زمیند



تلقی نمی‌کرد، برای آنها تبدیل به مخاطرات تلخی شد. در نهایت، در سال ۱۹۷۴ آنها به طور گروهی و کاملاً آگاهانه تصمیم گرفتند برای همیشه در فاصله‌ای بسیار دور از شهر، در تپه‌های موکاتان زندگی کنند، چرا که دیگر کسی نمی‌توانست آنها را از این تپه اخراج کند.

شرایط سخت کاری و دستمزد بسیار پایین، مخاطرات جمع‌آوری و حمل زباله و کمبود امکانات بهداشتی همچنان برای آنان ادامه یافت، تا اینکه در سال ۱۹۹۰ اینان موظف شدند برای جابه‌جایی زباله به جای گاری از کامیون استفاده کنند. اما دستمزد دریافتی هرگز کفاف تعمیر کامیون‌ها را نمی‌داد؛ به خصوص آنکه آنها مجبور بودند دستمزد خود را با گروهی از پایتخت‌نشینان که مسئول نظافت مسیرهای جمع‌آوری زباله بودند، تقسیم کنند. «مؤسسه جمع‌کنندگان زباله و توسعه اجتماعی» طرح جالبی را

اجرا کرد. بر اساس این طرح، با آموزش دختران، ارتقای کامیون‌ها و افزایش آگاهی در زمینه ابزارها و دستگاه‌های بازیافت، موکاتان به مرکز تجاری عمده‌ای برای ارائه محصولاتی چون پلاستیک، کاغذ، مقوا، فلز و جز آن تبدیل شد. همچنین با اجرای این طرح مردم ساکن زابلیان که به دامداری و پرورش احشام مشغول بودند، به کار بازیافت زباله‌های غیر آلی پرداختند و دامداری و فعالیت‌های مربوط به پرورش حیوانات به طور کلی به بخش خصوصی سپرده شد. از سوی دیگر، سازمان حفاظت محیط زیست یک کارخانه کمپوست در این منطقه بنیان گذاشت. این اقدام برای مردم زابلیان پیشرفتی جدی به شمار می‌آمد. آنها از انباشت فضولات حیوانی در نزدیکی خانه‌ها و اسطبل‌ها خلاص شدند و درآمد حاصل از کارخانه کمپوست نیز صرف احداث مراکز آموزشی، تفریحی و ارتقای شرایط بهداشتی و محیطی آنها شد. این اقدامات با واکنش‌های مشوقانه بین‌المللی بسیاری نیز رو به رو گردید.

در زمان حاضر روند مدیریت زباله‌های جامد در قاهره با مشارکت بخش خصوصی امکان‌پذیر است. در این میان نقش شهرداری‌ها پذیرفتن پیمانکاران مناسب پس از برگزاری مناقصه‌ها و تنظیم شاخص‌های ارزیابی و کنترل قراردادهاست. در این میان آموزش جمع‌کنندگان سابق زباله‌ها برای مشارکت با بخش خصوصی اهمیت فراوانی دارد. نکته دیگر اجرای طرح‌های اسکان مجدد شهری برای این شهروندان است. زیرا طرح‌های قبلی همواره کارگران را از محل سکونت و کانون فعالیت‌های اقتصادی شان دور می‌کرد. هر طرحی که فعالیت‌های بخش خصوصی را به بیرون از شهر منتقل کند، به همان نسبت موجب افزایش بیکاری و بی‌ثباتی اجتماعی و ارائه خدمات ناکارآمد می‌شود. این پیامدها ممکن است به دلایل مختلف همچون افزایش هزینه‌های حمل و نقل زباله، افزایش هزینه‌های کاری یا ترک محل کار از جانب کارگران بخش غیررسمی نمود یابند. در هر حال، بر اساس طرح جدیدی که در قاهره پیشنهاد شده است، شهروندان زباله جمع‌کن می‌توانند با شرایط بهتری به کار خود ادامه دهند. طرح اسکان مجدد در ارتقای کارگاه‌های کوچک محلی و استفاده از فناوری‌های جدید، کارایی کارگران را بالا برد. این طرح با استفاده از تجارب سازمان‌های اجتماعی، بخش غیررسمی را به شرکت‌های رسمی تبدیل می‌کند و در نهایت پیشرفت فناوری و یادگیری را سبب می‌شود.



همچنین مقرر شد که مواد غیر آلی جمع آوری شده از اطراف شهر به پارک بازیافت منتقل نشود. بنابراین تنها ساکنان پیرامون و محله‌های اطراف این پارک می‌توانند زباله‌های غیر آلی خود را آزادانه به درون این پارک بیندازند.

ترجمه: فاطمه فردوشان
www.aucklandcity.govt.nz منبع:

برنامه‌های آموزشی و حرفه‌ای است.

مؤسسات و نهادهای مختلفی در این باجه‌ها برای ارائه خدمات خود به شهروندان با شهرداری‌ها مشارکت می‌کنند. این مؤسسات به رغم آنکه بر اساس آیین‌نامه‌های مشترک و یکسان در ارائه خدمات مشارکت دارند، در عین حال هر یک استقلال و هویت خود را نیز حفظ می‌کنند.

توجه به مسائلی همچون ساخت مناسب باجه‌ها، آمایش داخلی مطلوب، استفاده از شبکه‌ها و سیستم‌های اطلاع‌رسانی بسیار قوی و مکان‌یابی هر یک از آنها بر اساس شرایط فرهنگی منطقه و موقعیت بناهای پیرامونی، کارایی و موفقیت این باجه‌ها را تضمین می‌کند.

از جمله خدمات مثبت و ارزنده باجه‌های عمومی می‌توان به ارائه امکانات خاص برای معلولان و والدینی که با فرزندان خود به این باجه‌ها مراجعه می‌کنند، اشاره کرد. گفتنی است متصدیان و کارکنان باجه‌ها در زمینه نحوه برخورد و ارائه خدمات به مراجعه کنندگان، آموزش کامل دیده‌اند.

این مراکز زیر نظر یک مسئول کل و ۳ معاون او مدیریت می‌شوند و صرف نظر از کارکنان، کارآموزان دانشجو نیز در آن فعالیت می‌کنند.

از دیگر فعالیت‌های مهم این مکان‌های عمومی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

مدرنیزه کردن سیستم اداری، ارتقای فرهنگ شهروندی، آموزش پرسنل مجرب و آشنا با آخرین شیوه‌ها و روش‌های ارتباطی، آموزش کارآموزان برای انجام فعالیت‌های گروهی و ایجاد محیطی صمیمانه برای آگاهی از دیدگاه‌های شهروندان. در این پروژه بسیاری از نهادها همچون تأمین اجتماعی، وزارت بهداشت، پست، آب و برق و گاز، حمل و نقل عمومی، امور بازنشستگان و سرویس‌های مالی و حقوقی، ورزشی، پزشکی و اقتصادی مشارکت دارند و در جهت ارائه خدمات شهری به شهروندان همکاری می‌کنند.

ترجمه: مینو موسوی
www.qualite-publique.com منبع:

بر اساس پیشنهاد شورای شهر «اوکلند» نیوزیلند، به زودی در این شهر پارک بازیافت زباله احداث می‌شود.

ساکنان محله‌های پیرامون این پارک می‌توانند در تمام طول سال زباله‌های غیرآلی خود را در پارک بازیافت بیندازند. در این مکان کالاهای بازیافت شدنی، طی مراحل دوباره مورد استفاده قرار می‌گیرند. شورای شهر اوکلند برای اجرای این پروژه با مؤسسات مختلف و صاحبان مشاغل همکاری نزدیکی داشته است. «بیل کویستین»، از اعضای شورای شهر اوکلند، درباره این طرح جدید چنین می‌گوید:

«امروزه روی هم انباشتن مواد آلی امری متداول است، اما زمان آن فرا رسیده است تا توجه مردم اوکلند به ضرورت بازیافت جلب گردد».

برای تأسیس پارک بازیافت تاکنون جلسات متعددی در زمینه برآورد هزینه‌های طرح و استفاده از تجارب مثبت داخلی و خارجی در شورای شهر اوکلند برگزار شده است. در یکی از این جلسات امکان تبدیل میوه‌های دورریز به کود نیز به تصویب رسید.

شهرداری‌های پرتغال به منظور نظام بخشی به سرویس‌های خدماتی شهری، اجرای بیشتر سیاست تمرکز زدایی، بهره‌برداری از فناوری‌های جدید و تقویت ارتباط با شهروندان، باجه‌های عمومی شهروندی را ایجاد کردند.

ایجاد این باجه‌ها، که تاکنون در دو شهر لیسبون و اُپورتو راه اندازی شده‌اند، گامی مهم و خلاقانه در جهت ارائه خدمات ویژه به شهروندان به شمار می‌رود. هدف از ایجاد آنها، سرویس دهی به شهروندان در مکانی عمومی و محیطی صمیمانه است. باجه‌های عمومی شهروندی زیر نظر مؤسسه «قطب‌های ارتباطی مشترک شهروندان»، که دارای ساختار قانونی و سیستم اداری و مالی هماهنگی است، اداره می‌شود.

از مهم‌ترین موفقیت‌های این طرح، دسترسی آسان شهروندان به سرویس‌های خدمات شهری، رسیدگی مستقیم به اعتراض و انتقاد شهروندان، ایجاد هماهنگی بیشتر میان شهروندان و نهادها و کارکنان این باجه‌ها، تبیین آیین‌نامه‌های اجرایی شهرداری‌ها، معرفی فناوری‌های جدید و کاربردی و توسعه



پرتغال - لیسبون

پارک زباله در اوکلند زباله‌های خود را در این پارک بریزید!

باجه‌های عمومی شهروندی ابتکار تازه شهرداری‌های پرتغال



تولید پاک‌تر^(۱) در بنکسی^(۲)

برنامه‌ای برای کنترل آلودگی هوا

شهر صنعتی بنکسی در چین به منظور کاهش میزان آلاینده‌های صنعتی، برنامه «تولید پاک‌تر» را در واحدهای صنعتی و بازرگانی به اجرا درآوردند.

بنکسی شهری کاملاً صنعتی است که در استان لیانگ چین قرار دارد. طی دهه‌های گذشته صادرات محصولات و مواد صنعتی از این شهر موجب شد که ۷۰ درصد مواد خام به‌عنوان زباله و مواد آلاینده در بنکسی بر جای بمانند. این امر خسارات فراوانی را به شهر وارد کرد، به گونه‌ای که مزارع کشاورزی نابود شدند و بسیاری از ساکنان بر اثر بیماری‌های ناشی از سرطان و تنگی نفس جان سپردند.

برای حل این معضل، شهرداری بنکسی در سال ۱۹۹۸ برنامه هفت ساله کنترل آلودگی را طراحی و آغاز کرد، که با تصویب مجلس و کمک‌های اعتباری بانک جهانی اصلاح و تقویت شد. با اجرای این برنامه به میزان زیادی از تعداد و میزان آلاینده‌ها کاسته شد. پروژه مذکور علاوه بر سرمایه بانک جهانی، با سرمایه‌گذاری‌های محلی و وامی به مبلغ بالا از سوی کشور ژاپن به تحقق پیوست. اما از آنجا که سرمایه‌گذاری محلی چندان پایدار و بموقع در دسترس نبود، شهرداری بنکسی به راهکار جدیدی برای پایدارتر کردن توسعه اقتصادی شهر اندیشید. این برنامه که «طرحی فراگیر برای راهبرد توسعه پایدار بنکسی» نام داشت، برای نخستین بار جست و جو برای یافتن راهکار فرآورده‌های پاک در شهر را مطرح کرد و در همان سال برنامه دیگری تحت عنوان «بازسازی صنعت و تولید پاک» آغاز شد. در ابتدا یازده واحد بازرگانی - صنعتی برای اجرای فناوری «تولید پاک‌تر» انتخاب شدند. نتایج اجرای این برنامه چنان دلگرم‌کننده بود که ۱۵ شرکت بزرگ دیگر برای پروژه «تولید پاک‌تر» انتخاب شدند.

در جریان بازرسی از این شرکت‌های بازرگانی ۴۹۵ گزینه برای دستیابی به فرآورده‌های پاک پیشنهاد شد که در نهایت گزینه‌های کم‌هزینه - یا بدون هزینه - به ۳۲۰ رسید در حالی که تنها ۱۲ گزینه هزینه‌بر یا میان‌هزینه بودند.

شهرداری بنکسی سه نوع آموزش را برای توسعه تولیدات پاک در نظر گرفته و تنظیم کرده است، که عبارتند از: آموزش برای بازرسان داخلی، آموزش برای بازرسان خارجی و آموزش‌های

کوتاه مدت و روش‌های تدریس. از زمان اجرای طرح تولیدات پاک‌تر، مؤسساتی چون خبرگزاری بنکسی، مجلات و روزنامه‌ها، شهرداری - با برپایی گردهمایی بزرگ - و همچنین شهروندان این شهر نقش مهمی در هر چه بهتر اجرا شدن پروژه مذکور داشته‌اند. نکته مهم دیگر در اجرای طرح، ایجاد استانداردهای اجرای تولیدات پاک‌تر بود. در واقع این امر می‌توانست مقایسه بی‌واسطه و ارزیابی فعالیت شرکت‌های بازرگانی را تقویت کند. برقراری استانداردهای اجرا سبب گردید که میزان مصرف مواد و ایجاد زباله به آسانی تخمین زده شود.

نکته مهم دیگر در اجرای این پروژه کاهش آلودگی و هزینه‌های تولید است؛ که این امر با مدد جستن از «راهبرد مدیریت چرخه زندگی» تحقق می‌یابد. استفاده از این سیستم مدیریتی و آیین‌نامه‌های مربوط به آن در هر بخش صنعتی ضروری است. در صورتی که زباله‌ها و جریان‌های انرژی به طور کامل و کارآمد مورد استفاده قرار بگیرد، صنایع سازگار با یکدیگر می‌توانند در نزدیکی هم قرار گیرند و در نتیجه مواد زائد خروجی و حرارت دفع شده از یک مرحله، به عنوان منبع مواد و انرژی خام برای مرحله دیگر به کار گرفته می‌شود.

گفتنی است اجرای پروژه موفق تولیدات پاک‌تر زمانی اهمیت خود را بیشتر نمایان می‌سازد که بدانیم چین قصد پیوستن به سازمان تجارت جهانی را دارد. به همین دلیل استفاده از راهکارهایی از این دست بسیار ضروری به نظر می‌رسد.

ترجمه: نون جلالی
پانوش‌ها:
1- Cleaner Production
2- Benxi
منبع: www.cicete.org

در پنجمین کنفرانس روز جهانی هیئات، که در استانبول برگزار شد، نقش و ضرورت سهم مشارکت زنان در حکومت‌های شهری و راهکارهای این امر مطرح گردید و مورد بررسی قرار گرفت.

تحکیم و تقویت اختیارات زنان در حکومت‌های شهری امروزه چنان ضروری می‌نماید که مهم‌ترین موضوع مورد بحث نشست هیئات را در سال جاری رقم زده است.

این در حالی است که زنان نیز ضمن تأمین رفاه و آسایش خانواده، همواره ترجیح می‌دهند در فعالیت‌های عمومی شهرها شرکت کنند. از سوی دیگر، محققان دریافته‌اند که اکثر فعالیت‌های اجتماعی شهری، مانند نهضت‌های کارگری به دلیل مسائل مربوط به زنان و خانواده شکل گرفته است؛ اما با همه این اوصاف همیشه مردان هستند که مدیریت سازمان‌های شهری را

در روز جهانی هیئات اعلام شد:

زنان در حکومت‌های شهری سهم‌اند

بر عهده دارند. مهم‌ترین فایده شریک کردن زنان در حکومت شهری، ارتقای کارکردهای شهرها و مناطق شهری و گسترش دامنه فعالیت‌های آنهاست. در همه نقاط جهان، وظایفی همچون نظافت خانه و اموری از این دست به عهده زنان است، حال آنکه اکثر آنها از بسیاری از خدمات عمومی محروم‌اند. تحقیقات نشان می‌دهد هنگامی که در کشورهای فقیر از شرکت زنان در تصمیم‌گیری‌های عمومی جلوگیری شد، کیفیت خدمات عمومی نیز به میزان زیادی کاهش یافت. به همین دلیل موضوع دیگری که در کنفرانس هیئات مطرح شد، مشارکت زنان در حکومت شهری ایده آل بود. به عبارتی دیگر، ایده آل‌ترین حکومت شهری حکومتی است که تعداد بیشتری از زنان را به عنوان تصمیم‌گیرنده در امور شهری شریک سازد و به طرح و بررسی مشکلات شهری که مستقیماً به زنان مربوط می‌شود بپردازد.



بیرون از خانه کار می‌کنند و برای مبارزه با بیماری‌های سرایت‌پذیر با زنانی که مسئولیت‌های محلی را به عهده دارند، همکاری می‌کنند. در آسیا، آفریقا، اروپا و امریکای شمالی زنان برای بهره‌مند شدن از حقوق مدنی، بهبود وضعیت مسکن و مطلوبیت وضعیت حمل و نقل عمومی به مبارزه می‌پردازند و برای تغییر نگاه حکومت‌های شهری نسبت به حقوق خود تلاش می‌کنند. نتایج جنبش‌هایی از این دست اکنون موجب شده است که سازمان‌های مربوط به امور زنان در هلند و کانادا سیاست‌های اسکان را تحت تأثیر قرار دهند و در کشورهایی همچون هند و امریکای لاتین زنان به عنوان مشاوران شهردار انجام وظیفه کنند.

ایولا (IULA) برای زنان چه می‌کند؟

اتحادیه بین‌المللی انجمن‌های محلی (IULA) در دهه اخیر بیانیه‌ای را برای فعالیت زنان در حکومت‌های شهری منتشر کرده است.

در پنجمین کنفرانس هیئات نیز بیانیه‌ای مشابه به منظور ایجاد حکومت آرمانی شهر و تأمین استقلال محلی منتشر شد.

به هر حال، آنچه ایولا و هیئات دنبال می‌کنند، تغییر ساختارهای دولتی و مدیریت شهری برای شرکت هر چه بیشتر زنان در سازمان‌های وابسته به امور شهروندی است.

گفتنی است اگر چه شریک کردن زنان در تصمیم‌گیری‌ها همچون مردان الزامی است، اما زنان نیز باید همانند مردان در قبال تصمیماتی که می‌گیرند، احساس مسئولیت کنند.

ترجمه: گلناز کریم‌نوری
منبع: www.unchcs.org

این در حالی است که در زمان حاضر مدیران و رؤسای حکومت‌های شهری زنان را بسیار کمتر از مردان مد نظر قرار می‌دهند و در نتیجه آنان همواره در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها در حاشیه قرار می‌گیرند. به عنوان مثال، ناوگان‌های حمل و نقل عمومی در اکثر کشورهای دنیا نسبت به نیازها و احتیاجات زنان به شکلی ناکارآمد عمل می‌کنند. نمونه دیگر، فعالیت‌هایی است که زنان برای کسب درآمد و عایدی در خانه یا مراکز غیررسمی انجام می‌دهند و از نگاه قانون این فعالیت‌ها غیر مجاز تلقی می‌شود.

زنانی که نمی‌خواهند در حاشیه باشند

در امریکای لاتین بسیاری از زنان برای تأمین مخارج روزانه،

مسئولان شهر دوسلدورف آلمان برای آشنایی بیشتر مردم با وظایف شهرداری، مجله ماهانه شهرداری را منتشر کردند.

این مجله برای نخستین بار در سپتامبر سال ۲۰۰۳ به منظور مشارکت شهروندان در اداره شهر و آشنایی آنان با اصول صحیح زندگی شهری، در ۶۰ هزار نسخه به چاپ رسید.

در این ماهنامه اطلاعاتی درباره مناطق و نواحی شهرداری دوسلدورف، تعداد پارک‌های هر منطقه و قوانین شهرداری به شهروندان ارائه شده است.

در این مجله موضوعات و مطالب متنوعی به چشم می‌خورد که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

- حفاظت از محیط زیست و طبیعت
- استفاده صحیح کودکان از وسایل بازی در پارک‌ها
- آتش‌سوزی و خاموش‌کننده‌های آتش
- زباله و جمع‌آوری صحیح و بموقع آن
- خدمات اجتماعی و نقشه مناطق شهر
- آموزش‌های بهداشتی به شهروندان.

هدف از چاپ این نشریه که جداگانه برای هر منطقه انتشار می‌یابد، برقراری ارتباط بیشتر میان شهروندان و شهرداری در هر منطقه است. به این ترتیب، شهروندان می‌توانند از طریق این مجله به راحتی از ساعات ملاقات با شهردار منطقه خود، برای رفع

«ماهنامه شهرداری» در دوسلدورف



مشکلات منطقه باخبر شوند. توزیع ماهنامه شهرداری در هر منطقه رایگان است و شهروندان برای دریافت آن به شهرداری‌های مناطق خود مراجعه می‌کنند. مسئولان شهری در دوسلدورف با استفاده از این ماهنامه شهروندان را از اقدامات گذشته و فراروی شهرداری آگاه می‌سازند. از جمله مواردی که این ماهنامه به آن پرداخته است، می‌توان به اینها اشاره کرد:

- بهبود ناوگان حمل و نقل عمومی و دسترسی‌های

- توسعه مسیرهای عبور کم سروصدا و کاهش آلودگی‌های صوتی

- کنترل ساعات رفت و آمد وسایل نقلیه عمومی

- ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه سواری

- تأسیس کتابخانه‌های عمومی و مراکز علمی.

نکته درخور توجه آنکه علاوه بر ماهنامه شهرداری که شهروندان را از فعالیت‌های شهرداری آگاه می‌سازد، سایت مجله شهرداری نیز به شهروندان اجازه بهره‌برداری بیشتری از خدمات شهرداری را می‌دهد. نشانی سایت این است:

www.rathausmagazin.de/2003/dusseldorf.htm

گفتنی است «خدمات اجتماعی شهرداری» موضوع اصلی ماهنامه شهرداری در نخستین شماره بوده است.

ترجمه: فرحناز قربانه
منبع: www.dusseldorf.de

پسماند تهدیدی برای شهرهای نپال

شهرداری‌های نپال در خلا مدیریت پسماندها، با انبوهی از زباله‌ها و محیط زیستی آلوده رو به رو هستند.

تولید زباله جامد در نپال، رابطه‌ای مستقیم با افزایش جمعیت دارد. در جوامع کوچک روستایی و کم جمعیت سیستم‌های طبیعی قادر به جذب زباله‌های خانگی هستند و این مشکل در مناطق روستایی نپال چندان محسوس نیست؛ اما تمرکز جمعیت در مناطق شهری، به همراه رشد لجام گسیخته «اسکان جمعیت» از مهم‌ترین دلایل آلودگی محیط زیست در شهرهای نپال به شمار می‌رود.

بر اساس بررسی‌های انجام شده، یکی از عوامل آلودگی محیط زیست این کشور، کیسه‌های پلاستیکی است. این کیسه‌های خالی که برای هر خرید، در اختیار شهروندان قرار می‌گیرند، پس از استفاده مسیرهای فاضلاب را مسدود می‌کنند و در مناطق مختلف آلودگی به وجود می‌آورند. علاوه بر اینها، این آلودگی به وسیله هوا و آب رودخانه‌ها جا به جا می‌شود و موجب سرایت بیشتر آلودگی به مناطق می‌گردد. به طور کلی، مهم‌ترین منابع تولید کننده زباله جامد در نپال عبارتند از:

۱) خانواده‌ها، که تولید کننده زباله‌های خانگی همچون زباله‌های آشپزخانه، کاغذ، کارتن، پلاستیک، چرم، استخوان، شیشه و نظایر اینها هستند؛

۲) واحدهای تجاری، که منبع ایجاد زباله‌هایی همچون کاغذ و شیشه و به طور کلی زباله‌های طبیعی‌اند؛

۳) واحدهای صنعتی، که زباله‌های جمع آوری شده از منابعی چون صنایع غذایی، کشتارگاه‌ها، تأسیسات تولیدی، صنایع چرم و نظایر اینها را شامل می‌شود؛

۴) واحدهای کشاورزی، با زباله‌های تولید شده به وسیله مرغداری‌ها، کشتزارها و جز آن؛

آنچه که در این بین اهمیت دارد، آن است که با تغییر الگوهای مصرف مطابق با افزایش سطح توسعه اقتصادی، ترکیب زباله‌های جامد نیز تغییر می‌یابد. در واقع با بالا رفتن استانداردهای زندگی میزان زباله طبیعی و معدنی کاهش پیدا می‌کند و مواد تجزیه



ناشدنی مانند فلزات، پلاستیک و شیشه افزایش می‌یابند. علاوه بر موارد پیش گفته که در آلودگی محیط زیست نپال تأثیر دارند، صنعت توریسم را نیز نباید از یاد برد. در زمان حاضر توریسم در مناطق شهری و روستایی، خود از منابع عمده آلاینده محیط زیست به شمار می‌رود.

به هر حال آنچه که مسلم می‌نماید، آن است که روند صنعتی شدن در کشور نپال هنوز شکلی کند دارد و بنابراین مسئله آلودگی صنعتی هنوز به میزان کشورهای صنعتی دنیا در نپال مطرح نشده است. در زمان حاضر وزارت صنایع دفاع نپال پروژه‌های را برای مطالعه آلودگی صنعتی در کشور، با عنوان «پروژه مدیریت کنترل آلودگی‌های صنعتی» آغاز کرده است. بخش‌های صنعتی مورد مطالعه در این پروژه عبارتند از: صنایع پتروشیمی، خمیر کاغذ و کاغذ پرورش غذا، روغن‌های گیاهی و مایع، گالوانیزه کردن آهن و فولاد، منسوجات، دباغی، چرم و مواردی از این دست. نکته مهمی که در این پروژه مد نظر قرار گرفته، آن است که زباله‌های تولید شده از یک صنعت خاص می‌توانند به عنوان ورودی‌های صنعتی دیگر به کار روند.

ترجمه: بیتاسیجانی
منبع: www.solidwastemag.com

بیوگاز سوخت جدید کامیون‌های حمل زباله در استکهلم

با پیشنهاد و همکاری اداره کل مدیریت زباله سوئد، کامیون‌های با سوخت بیوگاز جایگزین کامیون‌های دیزلی ویژه حمل زباله می‌شوند.

طی دو سال گذشته دو کامیون جمع آوری زباله که سوخت آنها بیوگاز بود، در بخش قدیم استکهلم به فعالیت پرداختند و مورد استقبال فراوان رانندگان و ساکنان قرار گرفت.

عمده‌ترین دلیل این استقبال، سروصدای کمتر این کامیون‌ها بوده است. در واقع ساکنان که عموماً شاغل‌اند و تمامی ساعات مفید روز را مشغول کار و فعالیت هستند، از صدای این کامیون‌ها کمتر آذیت می‌شوند و از سوی دیگر برای رانندگان نیز کم شدن سروصدا به معنای ارتقای شرایط کاری است.

با تکیه بر این تجربه مثبت اکنون اداره کل مدیریت زباله سوئد قصد دارد به زودی ۸ تا ۱۰ کامیون دیگر را به سوخت بیوگاز مجهز سازد.

مسئولان مدیریت زباله در سوئد با همکاری اتحادیه اروپا،



سوئد - استکهلم

کامیون‌ها و دیدگاه‌های ساکنان در این باره، همزمان ارزیابی می‌شود. مرحله دیگر پروژه تسری استفاده از سوخت بیوگاز به دیگر وسایل نقلیه است.

در زمان حاضر، هفت کامیون جمع‌آوری زباله با سوخت بیوگاز در چارچوب کاری پروژه «مرحله گذاری» خریداری شده‌اند. شایان ذکر است که بر اساس برآورد اداره کل مدیریت زباله در نخستین گام از اجرای پروژه، ۴۰ هزار یورو در یک ماه صرف کمک مالی به پیمانکاران برای جایگزینی کامیون‌های حمل زباله با سوخت بیوگاز می‌شود.

ترجمه: گلزار زندی
منبع: www.trendsetter-europe.org

ریک پری^(۱)، فرماندار ایالت تگزاس، نام این طرح را «دالان ترابری تگزاس» گذاشته است. این دالان با هدف توسعه و گسترش سیستم حمل و نقل عمومی در تگزاس، بازگرداندن ایمنی به شهر، حذف آلودگی هوا، افزایش خدمات ریلی و کاهش تردد در شهر و دست آخر برای افزایش فرصت‌های توسعه اقتصادی طراحی شده است. به گفته گابی گارسیا^(۲)، سخنگوی بخش حمل و نقل تگزاس، به زودی طراحی مسیر، برآورد هزینه‌ها و ساخت آن آغاز می‌شود. به گفته گارسیا، این دالان با سیستم‌های بزرگراهی درون ایالتی موجود و ورودی شهرهای لاردو، ال پاسو، برانزویل، کورپوس، کریستی و هیوستن متصل می‌شود و خطوط راه آهن و بزرگراه‌های موجود را بهبود می‌بخشد.

برای تأمین هزینه‌های این پروژه عظیم مالیات جدیدی وضع نخواهد شد و مسئولان ایالت از سازوکارهای دیگری چون توافقنامه‌های توسعه خاص، سهم عوارض، منابع حمل و نقل منطقه‌ای و بودجه حمل و نقل تگزاس سرمایه لازم را فراهم خواهند کرد.

انتظار می‌رود که درآمد ناشی از عوارض بتواند هزینه‌های ساخت دالان را - دست کم تا بازپرداخت هزینه‌های اولیه - تأمین کند؛ علاوه بر آنکه استفاده از سازوکارهای دیگر نیز برای تأمین هزینه‌های پروژه به رأی‌گیری گذاشته می‌شود.

نکته آخر اینکه پیش‌بینی می‌شود تکمیل این طرح ۲۵ تا ۵۰ سال به طول انجامد که تکمیل نهایی و اتمام پروژه حدود ۱۷۵ میلیارد دلار هزینه دربر خواهد داشت.

ترجمه: شهروز فرزین پاک

پانوشتها:

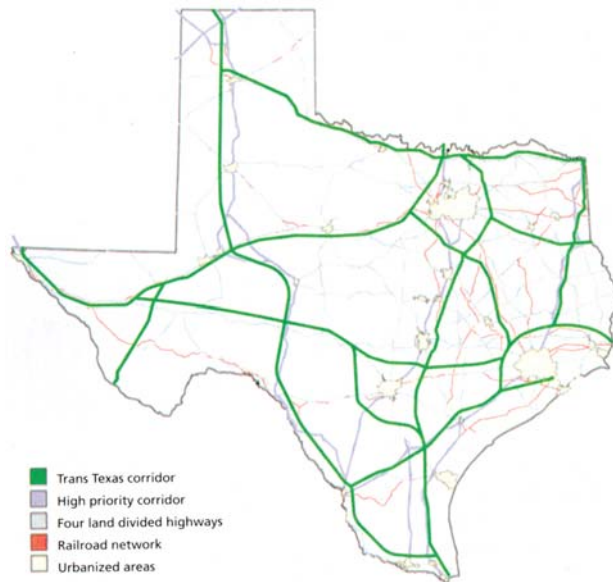
1- Rick Perry
2- Gaby Garsia
Civil Engineering, April 2002, Vol 72, No4: منبع

پروژه‌ای را به نام «مرحله گذاری» آغاز کرده‌اند که به تبیین مراحل مختلف تغییر سوخت کامیون‌های حمل زباله و نقش پیمانکاران در این زمینه می‌پردازد.

در گام نخست کلیه پیمانکاران ملزم شدند برای شرکت در مناقصه «جمع‌آوری زباله خشک شهر استکهلم»، بخشی از کل وسایل نقلیه خود را به وسایل نقلیه گاز سوز تغییر دهند. در گام بعدی با اجرای پروژه «مرحله گذاری» از پیمانکاران هر کدام از مناطق شهر خواسته شد دست کم یک یا دو کامیون جمع‌آوری زباله‌ها را با سوخت بیوگاز به کار بیندازند. بر اساس این طرح، به پیمانکاران برای تهیه و خریداری - دست بالا - ۱۰ کامیون در سطح شهر استکهلم وام داده می‌شود. کارایی این

به منظور پاسخگویی به نیازهای آینده حمل و نقل در تگزاس دالان ایالتی بزرگی متشکل از بزرگراه، خط آهن و خدمات رفاهی به طول تقریبی شش هزار کیلومتر ایجاد می‌شود.

این مسیر شامل بزرگراهی شش خطه (۳ خط در هر جهت)، شش خط آهن (این نیز ۳ خط در هر جهت) و یک منطقه جداگانه برای خدمات رفاهی - تفریحی است. بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، همزمان با ساخت بزرگراه‌ها خطوط ریلی قطارهای تندرو، و باری و قطارهای ویژه مسافت‌های کوتاه منطقه‌ای نیز به همراه خدمات زیرساختی و رفاهی همچون سوخت، آب، برق، خطوط ارتباطی و مخابرات راه‌اندازی می‌شود.



نقشه پیشنهادی طرح

مسئولان منطقه دونگ نی ویتنام به منظور کاهش تأثیرات منفی آلودگی صنعتی بر محیط زیست این ایالت، پروژه‌ای را با روش «برنامه‌ریزی و مدیریت کیفیت محیط زیست» به اجرا درآوردند.

شهر بین هوا^(۱) در ایالت دونگ نی ویتنام، سومین ناحیه صنعتی در این کشور است. در واقع صنعتی‌سازی و شهرنشینی سریع در ۱۰ سال اخیر، تهدیدی جدی برای محیط زیست به شمار می‌رود. در ایالت دونگ نی نیز پسماندهای آلوده صنعتی،

دالان تگزاس شش شهر را به هم نزدیک می‌کند

دونغ نی (۱) عاری از آلودگی صنعتی



و نظایر اینها با یکدیگر تلفیق شود و با استفاده از این اطلاعات برنامه‌ای اجرایی و نتیجه بخش برای کاهش آلودگی ارائه گردد. نخستین اقدامات در مرحله آغازین پروژه شامل موارد زیر است:

● تهیه فهرست منابع آلوده کننده و بررسی تأثیر آنها در کیفیت محیطی آب، هوا و خاک؛

● ارائه فرمولی جدید برای کاهش آلودگی‌های صنعتی در زمان حاضر و آینده، و رساندن آن به سطح استانداردهای زیست‌محیطی فراگیر؛

● نظارت بر اجرای فعالیت‌ها و برنامه‌های زیست‌محیطی؛ و
● کمک به برنامه‌هایی که مشوق صاحبان داوطلب صنایع برای کاهش و تخلیه آلاینده‌ها باشد.

با اجرای این پروژه ظرفیت‌های دپارتمان محیط زیست دونگ‌نی برای نظارت بر آلاینده‌های صنعتی افزایش یافته است. کارکنان این پروژه مهارت‌های لازم را برای نظارت بر تخلیه آب و هوای آلوده فراگرفته‌اند. همچنین در حین اجرای پروژه مذکور استراتژی‌ها و فرمول‌های جدید برای گزینش‌های مدیریتی زیست‌محیطی ارائه شد. دور اول استراتژی مدیریت زیست‌محیطی شامل یک طرح پیشنهادی برای ایجاد واحد مرکزی پسماندهای صنعتی و انسانی بود که هزینه‌های سالانه کاهش آلودگی را تا ۴۰ درصد پایین آورد. از سوی دیگر، افزایش آگاهی عمومی در ایالت دونگ‌نی نسبت به اهمیت و روش‌های مدیریت زیست‌محیطی صنعتی گامی دیگر بود که با حمایت متخصصان

محلی و بین‌المللی و برگزاری بیش از ۵۰ کارگاه و سمینار تحقق یافت. اقدام دیگر در این پروژه ایجاد حساسی‌های جدید و تدوین دستورالعمل‌های کارآمد برای تولید سالم‌تر در کارخانه‌ها با هزینه‌ای کمتر بود. در این طرح سیاستگذاران ایالت و دیگر سران جامعه نیز مشارکت کردند و شورای شهر دونگ‌نی با شناسایی دقیق منابع آلودگی سمت و سوی تازه به جریان و روند مطالعات پروژه بخشید.

در مراحل آتی، این پروژه به ارزیابی دامنه آلودگی رودخانه دونگ‌نی و گسترش آن به محیط پیرامون رودخانه خواهد پرداخت.

علاوه بر آنچه ذکر گردید، بانک جهانی با سرمایه‌گذاری ژاپن قصد دارد برنامه‌ای را در کارخانه‌های این منطقه به اجرا درآورد. این برنامه به عنوان بخشی از پروژه «تولید سالم‌تر» در دو منطقه دیگر ویتنام نیز اجرا خواهد شد.

ترجمه: بهار صدی
پانوش‌ها:
1- Dong nai
2- Bien Hoa
منبع: www.sustdev.org

۱) اصلاح خدمات رفاهی عمومی: این بخش باید مستقل و خودگردان باشد و به صورت تجاری عمل کند، از متخصصان بهره‌گیر و قدرت تعیین تعرفه‌های مناسب را داشته باشد.

۲) تقویت دولت‌های محلی: مسئولیت دولت‌های محلی باید به طور دقیق و مشخص تعریف شود و با فراهم کردن محرک‌ها و کمک‌های فنی درآمد داخلی آنها افزایش یابد. همچنین می‌بایست در برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌ها به آنها ضمانتی واقعی داده شود.

۳) محول کردن فرایند آماده‌سازی زمین به بخش خصوصی: مسکن‌سازی و فراهم کردن دسترسی‌های لازم و خدمات باید به بخش خصوصی واگذار شود و دولت وضع قوانین و مقررات را بر عهده گیرد تا دسترسی به زمین و سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌های اصلی ممکن شود.

۴) ایجاد هیئت‌های برنامه‌ریزی در شهرهای بزرگ: دولت‌های محلی در شهرهای بزرگ به هیئت‌های برنامه‌ریزی نیاز دارند تا با کمک آنها از عهده خدمات بزرگ و اساسی برآیند. برای توسعه اقتصاد ملی، بهبود زیرساخت‌ها و خدمات شهری در زمره اولویت‌هاست، چرا که عدم توجه به این موارد تأثیرات منفی عمده‌ای بر روی کیفیت زندگی و امیدواری ساکنان شهری و روستایی نیجریه خواهد گذاشت.

ترجمه: مهدی دقان
منبع: www.worldbank.org

در سال‌های اخیر دولتمردان و مدیران شهرهای نیجریه مهم‌ترین راهبرد اصلاح زیرساخت‌ها و خدمات شهری را در این کشور برنامه‌ریزی واقع بینانه عنوان می‌کنند.

امروزه زیرساخت‌های شهری نیجریه رو به زوال دارد. سیستم آبرسانی، شبکه فاضلاب، بهداشت، جاده‌ها، تجهیزات برق و امکانات نابودی زباله‌ها به علت سال‌ها بی‌توجهی صدمه دیده‌اند و نگهداری از زیرساخت‌ها به دلیل مقرون به صرفه نبودن هزینه‌ها به صورت دوره‌ای و روزانه انجام نمی‌شود.

در سال‌های اخیر، تمامی برنامه‌ها و سیاست‌های دولت برای حل این مشکل کارایی چندانی نداشته است. با توجه به اوضاع سخت اقتصادی نیجریه با کمک بانک جهانی راه‌هایی برای برون رفت از این مشکلات مطرح شده است. اولین راه حل تأمین هزینه مرمت و ایجاد خدمات و زیرساخت‌های جدید، حذف فعالیت‌های زائد بوروکراتیک و کم کردن پروژه‌های سرمایه‌بر و همچنین کنترل شدیدتر بر روی مصرف بودجه‌های کلان کشور بوده است. راه حل دیگر استفاده از پیمانکاران خصوصی در بعضی از خدمات بود. به علاوه، سازمان‌های مردمی نیز در این جریان می‌توانستند نقش مهمی به عهده گیرند. در واقع اجرای طرح‌های زیرساختی کوچک و محلی و یا مشارکت در برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های بزرگ‌تر به وسیله سازمان‌های مردمی، از جمله مواردی بودند که از عهده این سازمان‌ها به خوبی برمی‌آمد.

راه حل دیگر همانا تغییرات سازمانی بود. بر اساس این راه حل، در میان مدت دولت نیجریه نیازمند انجام تغییرات سازمانی است که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

تلاش برای بهبود زیرساخت‌های شهری در نیجریه



باززنده‌سازی بخش تاریخی شهر

تجربه مجموعه صاحب الامر تبریز

محمد حسین بوچانی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

مقدمه

گاه بازرگانان ثروتمند)، آن را بنا کرده و خود اداره امور آن را در دست داشته‌اند. به هر صورت بازار تنها عملکرد اقتصادی نداشته بلکه به موازات نقش اقتصادی اش کارکردهای فرهنگی، مذهبی، سیاسی، اجتماعی در سازمان فضایی شهر داشته است. این سازمان فضایی که کانون ثروت و قدرت اقتصادی، سیاسی، مذهبی، فرهنگی شهر بوده بعد از انقلاب صنعتی به دلایل گوناگون با تحولات بنیادی روبه‌رو گشته است، به خصوص آنکه با ورود اتومبیل به زندگی اجتماعی نقش بازارهای سرپوشیده در ناحیه قدیم شهر از حیث اقتصادی، اجتماعی کم‌رنگ شده و از حیث کارکردی نابسامان گشته است. بدین ترتیب احیا، به مفهوم بازگرداندن زندگی اجتماعی و تحول اقتصادی و فرهنگی در این فضاها، ضروری به نظر می‌رسد.

این نوشتار در پی تحلیل تحولات کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و فضایی بازار تبریز به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین بازارهای ایران - و جهان - به منظور بررسی چگونگی اقدام، برای احیا و مرمت آن است. این محدوده بخشی از هسته اولیه شهر تبریز در نخستین دوره‌های تکوین آن بوده است و اکنون طرح بهسازی و نوسازی مجموعه در پی آن است که فضاهای شهری بی‌جان و نیمه جان اطراف بازار را که خاطره جمعی شهروندان را در خود حمل می‌کند زنده سازد. همچنین بر آن است تا اجزای قدیمی و جدید مجموعه را مکمل یکدیگر کند و از فضاها و امکانات شهری محیط به درستی بهره‌گیرد.

بازار تبریز، موقعیت و پیشینه مجموعه صاحب الامر

بازار تبریز در مرکز تاریخی شهر در امتداد بازار شتریان تا مجموعه صاحب الامر در شمال رودخانه مهران رود کشیده شده است. این بازار عناصر مهمی چون مراکز مذهبی، مدرسه‌ها و بخش‌های تجاری همچون حجره‌ها، دکان‌ها، انبارکالاها و کاروانسراها و همچنین پل - بازارها شکل می‌دهند. بیشتر این عناصر به دلیل ویرانی‌های ناشی از عوامل طبیعی و انسانی بازسازی‌های چندین باره را از سرگذرانده‌اند. اما در حدود سال ۱۳۴۵، بی‌اعتنا به اهمیت و مقام تاریخی مجموعه، بخشی از آن تخریب شد و خیابان‌داری از میان این فضای تاریخی پراهمیت گذشت. به این ترتیب انسجام فضایی این ناحیه شهری که کانون

در کالبد شکافی بستر تاریخی شهرها و مجتمع‌های مسکونی، بازار همواره از پایه‌های اصلی کالبدی و فضایی شهرها به شمار می‌آید. در گذشته بازار علاوه بر اینکه محل دادوستد کالا در شهر بوده، مکان تعاملات اجتماعی، یادگیری فرهنگی، محل تجمع گروه‌ها و قشرهای گوناگون مردم نیز بوده است. در مورد فضای بازار و چگونگی خصوصیات کالبدی و کارکردی آن در تاریخ گذشته شهرهای ایران اطلاعات گوناگونی در دست است؛ ولی آنچه که می‌تواند پایه‌ای برای تحلیل علمی خصوصیات بازار در شهر باشد، نقش تجاری شهر و تبلور آن در بازار است. در شهر



ترافیک در بافت تاریخی و محدوده صاحب الامر

ایرانی بازار، ارگ و مسجد جامع سه عنصر در کالبد شهرند که مدام در تعاملی چندسویه، همدیگر را تقویت و حمایت می‌کنند. بازار عنصری شهری با مکانی ثابت بوده که قرن‌ها در محل استقرار خود، پابرجا می‌مانده است، به گونه‌ای که حیات شهر و بازار به هم گره خورده‌اند و در بسیاری از موارد شهرها با بازارها معنی و مفهوم پیدا می‌کنند. ممکن است بازار به گونه‌ای خودجوش و بنا بر موقعیت مکانی شهر و همچنین ضرورت و نیاز جامعه شهری و روستایی شکل گرفته باشد، یا اینکه به دلایلی، دستگاه حاکمه (و

هویت شهری و شهرنشینی بود، ناآگاهانه از هم پاشیده شد. تا پیش از دوره قاجاریه، مجموعه صاحب‌الامر را میدان صاحب‌آباد می‌گفتند که در شمال رودخانه مهران رود عمود بر راسته اصلی بازار و حاشیه غربی بافت مسکونی پیرامون بازار قرار داشت. این محل اقامت و مقر حکومت بسیاری از امیران و حاکمان بوده است. از دوران قاجاریه شهر تبریز و بازار آن توسعه محدود یافته است. در این مدت ارگ حکومتی دارالسلطنه در محدوده‌ای وسیع و در تقابل با بازار در ضلع جنوب شرقی آن شکل گرفت. با ساخت مدرسه اکبریه، صحن صاحب‌الامر، میدان اصلی، بازارچه مسگرها، بازارچه شتربان و جز اینها، مجموعه صاحب‌الامر به مجموعه شهری کامل و ارزشمندی تبدیل شد که از فعالیت‌های فرهنگی، مذهبی و تجاری تلفیق یافته بود. در این دوره بازار اصلی‌ترین عنصر شهری در مرکز تبریز بود و همه مسیرهای حرکتی به آن منتهی می‌شد.

سازمان فضایی شهر از نظام محله‌ای پیروی می‌کرد که نواحی نیز خود به زیرمحله‌های کوچک و بزرگی تقسیم می‌گردیدند. مراکز اصلی محله‌ها از طریق گذر اصلی محله به مرکز شهر و بازار وصل می‌شدند. با آغاز شدن رشد صنعت در ایران در زمان پهلوی (۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷) تبریز به عنوان یکی از قطب‌های صنعتی ایران معرفی شد. با توجه به این تحولات و انقلاب صنعتی، سازمان فضایی قدیم شهر و بافت تاریخی با احداث خیابان‌های جدید، تعریض گذرهای قدیمی و ایجاد و اضافه کردن عناصر شهری جدید به شهر، تحولات عمیقی را از سر گذراند. این تحولات باعث

قدرت اقتصادی-اجتماعی ایران و شهر تبریز بود، امروز به فضایی برای زندگی مهاجران روستایی و اقشار با درآمد پایین جامعه بدل شده است. بازار تبریز و بافت تاریخی اطراف آن در منطقه ۶ شهر تبریز قرار دارد. این ناحیه تاریخی تقریباً ۲ درصد از سطح شهر تبریز را در بر می‌گیرد. منطقه تاریخی-فرهنگی تبریز ۳ بخش اصلی را شامل می‌شود: اول، بازار و بافت پیرامون آن به عنوان هسته تاریخی شهر که بافتی پیوسته و متمرکز دارد؛ دوم، ناحیه اطراف هسته کهن شهر در شرق و جنوب که با بخش اول پیوند کالبدی دارد ولی در دوره‌های زمانی بعدی شکل گرفته است؛ بخش سوم، بناهای به جا مانده از مجموعه ربع رشیدی که با فاصله از هسته مرکزی شهر در اطراف آن قرار می‌گیرد. براین اساس، مجموعه صاحب‌الامر در مرکز بخش اول قرار گرفته است و بخشی از هسته کهن شهر و باروی قدیمی محسوب می‌شود. استقرار سایت طرح در میان ۳ مجموعه ارزشمند تاریخی، یعنی بازار، مسجد و میدان صاحب‌الامر به این ناحیه موقعیتی ممتاز بخشیده است. ولی این موقعیت برجسته به لحاظ شهری در زمان حاضر با کیفیت مطلوب محیطی همراه نیست. از رونق افتادن بخش‌های شمالی رودخانه مهران رود، دخل و تصرف‌های نابسامان و بی برنامه و بدون توجه به فضا، جابه‌جایی و جدایی‌گزینی فضایی-اجتماعی، قطع امتدادهای بازار به قسمت شمالی‌اش به دلیل تخریب پل بازارهای قدیمی، فرسوده و مخروبه شدن بافت‌ها و نابسامانی وضعیت مهران رود از عوامل افت منزلت محیطی این محدوده به شمار می‌روند. با توجه به این چالش‌ها، سازمان عمران و بهسازی



نوسازی بافت قدیمی تاریخی و منطقه صاحب‌الامر

شهری اقدام به اجرای طرح احیا، مرمت، باززنده‌سازی و تحرک اقتصادی-اجتماعی در این ناحیه شهری کرده است. به طور کلی می‌توان گفت که در احیا و مرمت و باززنده‌سازی این مجموعه ترمیم پیوند قطع شده بازار در جنوب و شمال مهران رود و ایجاد فضاهای شهری خوشایند برای گردشگری و بازگرداندن زندگی اجتماعی به این ناحیه شهری و ساکنان آن مورد نظر بوده است. محدوده بازار و اطراف آن و شمال رودخانه مهران رود و سطوح مسکونی پیرامونش و مجموعه صاحب‌الامر، گونه‌ای از بافت شهری محسوب می‌شوند که شکل اندامواره‌ای (ارگانیک) دارند و

کمرنگ شدن اهمیت اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی بافت تاریخی و محله‌های قدیمی و به خصوص بازار شد. این امر پوسته قدیم شهر را در بخش‌های جنوبی گسست و بدون پیروی از برنامه و طرح و بدون محدودیت‌های طبیعی گسترش یافت. در نتیجه این تحولات، شهر قدیم که در نظام ارگانیک در تعاملی با بازار، مسجد، ارگ و دیگر عناصر فضایی به صورت پیوسته و یکپارچه به سر می‌برد، به صورت تدریجی فرسوده و کم ارزش و نابسامان شد. این تحولات موجب جدایی‌گزینی فضایی-اجتماعی در محله‌های شهری تبریز گشت، به طوری که این مجموعه که زمانی کانون



نایسامانی عرصه عمومی بافت تاریخی، تداخل انسان، ماشین و کالبد

به دسترسی زیاد، با توجه به فضای محدود ناحیه در کل ساعات روز این ناحیه دارای مشکل ترافیکی است. برای گریز از این مشکل شهری شهرداری تبریز به پیشنهاد شرکت مهندسان مشاور باوند، دست به احداث زیرگذرهایی در شمال و جنوب مهران رود زده است.

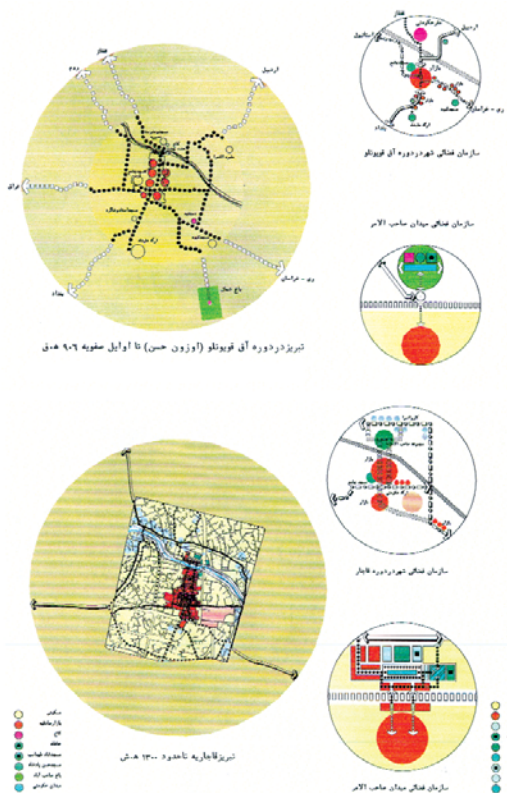
این اقدام به دو صورت در بازگرداندن زندگی اجتماعی - اقتصادی به این فضا کمک کرده است: اول آنکه با روان شدن حرکت ترافیک میزان دسترسی به بازار آسان تر شده و این امر در رونق اقتصادی بازار شمال مؤثر افتاده است؛ و دوم آنکه با احداث زیرگذرها تغییر در کاربری زمین برای بهسازی فضای تجاری یا ارزش افزوده همراه بوده است. تا قبل از احداث این زیرگذرها فضای بافت تاریخی چندان ارزش افزوده نداشت و بازار زمین آن در ارزان ترین قسمت تجاری شهر تبریز بود.

کالبد منطقه تاریخی و کاربری زمین

آثار و بناهای ارزشمند این منطقه باعث شده است تا در طرح جامع توصیه شود که طرح جداگانه‌ای برای آن تهیه گردد. این طرح با عنوان [محور تاریخی - فرهنگی] تدوین شده است. این محدوده هسته مرکزی بافت تاریخی تبریز را شکل می‌دهد و قرارگیری بازار در آن، تردد و سفرهای بسیار و فعالیت‌های تجاری و اداری متراکمی را در دل شهر موجب شده است. علاوه بر این، کیفیت ابنیه این محدوده به گونه‌ای است که تقریباً نیمی از مساحت آن را بناهای مناسب و مطلوب، کمتر از یک سوم را ساختمان‌های نوساز و بقیه را بناها و ساختمان‌های رو به تخریب - یا تخریب شده - تشکیل می‌دهد. بیشتر ساختمان‌های محدوده صاحب‌الامر یک طبقه‌اند و به طور کلی حد ارتفاع ساختمانی در این بخش از شهر کوتاه است. ساختمان‌های مسکونی که بیش از ۴۰ سال قدمت دارند، بین ۴۰ تا ۴۵ درصد کل ساختمان‌ها را در بر می‌گیرند. به طور کلی، براساس مطالعات شرکت مهندسان مشاور باوند، سرانه کاربری‌های مسکونی، آموزشی، تجاری و اداری در این محدوده نزدیک به میانگین شهر تبریز است اما سرانه کاربری‌های خدماتی همانند کاربری‌های بهداشتی، درمانی، تفریحی، ورزشی یا اصلاً در برخی نواحی منطقه وجود ندارد، یا بسیار ناچیز است. به خصوص فضای سبز در بخش‌هایی اصلاً وجود ندارد و در بخش‌های دیگر بسیار اندک است. چنین وضعیتی خود ناشی از فرسودگی بافت و به عبارت دیگر متحول نشدن آن همپای تحول عملکردهای شهری امروزی است. برای جبران کمبود کاربری‌های خدماتی و رونق دادن به بازار تبریز می‌توان زمین‌های بایر و ساختمان‌های تخریب شده یا متروک را مورد بهره‌برداری قرارداد. نزدیک به ۱۰ درصد محدوده، که وسعتی برابر ۳/۶۴ هکتار دارد، از همین زمین‌های بایر (۲۶۶۸۵ مترمربع) و واحدهای متروک و ویران (۹۵۱۴ مترمربع) تشکیل شده است. رونق دادن به فضاهای سبز، خدماتی، تفریحی و بهداشتی - درمانی، به خصوص در محدوده صاحب‌الامر که از زمین‌های بایر ۱۰۹۸۲ مترمربع را به خود اختصاص داده است، بسیار ضروری به نظر می‌رسد.

سرانه مسکونی در محدوده صاحب‌الامر ۲۴/۶۲ مترمربع است و در مقایسه با میانگین شهر تبریز (۴۳ مترمربع) بسیار پایین

با معابر باریک و پیچ در پیچ تاریخی و ساختمان‌های قدیمی و فرسوده‌ای که در دو طرف رودخانه واقع‌اند مشخص می‌شود. بخش تجاری به ویژه در شمال رودخانه انواع مختلفی از واحدهای عمده فروشی و خرده فروشی را در بر می‌گیرند که مغازه‌های بازار شتربان اکثراً خرده فروشی است و در آن کالاهای مصرفی روستاییان عرضه می‌شود. برای ساماندهی فضای تاریخی و به خصوص بازار تبریز، سازمان عمران و بهسازی شهری به کمک شهرداری و سازمان میراث فرهنگی به باززنده‌سازی این ناحیه پرداخته است. مرحله اولیه طرح بهسازی، مجموعه مسجد و میدان صاحب‌الامر و سطوح پیوسته به آن را در بر می‌گرفت؛ اما در جریان مطالعه اهمیت غرب بازار و نقش آن در بهسازی مدنظر قرار گرفته و این قسمت از بافت تاریخی به مطالعه و طراحی افزوده شده است. اکنون مجموعه مورد مداخله و بهسازی در حدود ۲۵ هزار مترمربع در طول متوسط ۴۰۰ متر و عرض‌هایی متفاوت بین ۶ تا ۱۲ متر است. هم‌اکنون حدود ۷۰ درصد از پروژه انجام گرفته است. سایت طرح را به طرح کلی می‌توان به ۳ قطعه شمالی، جنوبی و پل بازارها تقسیم کرد. به این ترتیب قطعه شمالی مهران رود حدود یک هکتار، قطعه جنوبی حدود ۱/۳۵ هکتار و پل بازارها حدود ۰/۲۵ هکتار مساحت دارند. بنابراین می‌توان گفت که سایت طرح در واقع حاشیه‌های دو سوی مهران رود را در بخش مرکز شهر و شمال بازار تبریز تشکیل می‌دهد. اهداف طرح عبارتند از: باززنده‌سازی بافت تاریخی، احیای زندگی اجتماعی و اقتصادی، ساماندهی فضایی - کالبدی، حفظ بناهای با ارزش کهن، اتصال دوباره بازار شمالی و جنوبی مهران رود به وسیله پل بازارها، رونق اقتصادی بازار جنوبی، و شکل‌گیری سازمان فضایی ارگانیک و پاسخگو به زندگی امروز. برای رسیدن به این اهداف آنچه به نظر می‌رسد که نیاز به برنامه‌ریزی و مدیریت بیشتر دارد، روان‌سازی حرکت ترافیک در این ناحیه است. به دلیل کم بودن عرض خیابان‌ها و نیاز



است.

کاربری فرهنگی و مذهبی در محدوده طرح به دلیل وجود ۱۰ واحد از جمله مسجد صاحب الامر و مسجد جامع، این منطقه را به یکی از قطب‌های مذهبی شهر تبریز تبدیل کرده است. از ۱۰ واحد یادشده ۳ واحد در صاحب الامر و ۷ واحد در غرب بازار مستقر است. کاربری حمل و نقل که در سراسر محدوده صاحب الامر به چشم می‌خورد، مساحتی برابر ۵۸۸۴ مترمربع یا سرانه ۱/۷۴ مترمربع دارد. این در حالی است که در راسته کوچه کاربری حمل و نقل وجود ندارد. به همین دلیل وضعیت خدمات‌رسانی حمل و نقل به بازار با تنگناهای بسیاری مواجه است. کاربری‌های ورزشی، تفریحی و فضای سبز در این محدوده بسیار ناچیزند. با وجود آنکه این منطقه خصوصیتی تجاری و فرهنگی دارد و بیشتر ایرانی‌گردان و جهانگردانی که به تبریز می‌روند ابتدا به محدوده بازار مراجعه می‌کنند، اما هیچ‌گونه امکانات تفریحی و استراحتی برای آنان پیش‌بینی نشده است.

توان‌سنجی حرکتی در بافت تاریخی و بازار تبریز

مهم‌ترین مشکل حرکتی در محدوده طرح صاحب الامر، همانند دیگر بخش‌های شهری، تفکیک نشدن مسیرهای حرکت پیاده از سواره و نقصان طرح هندسی معابر و تقاطع‌هاست، که اصلاح آن رفت و آمد را بسیار تسهیل خواهد کرد. تصمیم‌گیری‌های کلان ترافیکی همچون یکطرفه کردن ترافیک در یک خیابان امکان بهبود وضع ترافیک را فراهم می‌سازد اما احتمال بروز اختلال در دیگر معابر هم وجود خواهد داشت. از اطراف محدوده بافت تاریخی چند خیابان می‌گذرد که مشخصات هر کدام عبارتند از:

خیابان دارایی، به مثابه مسیری شریانی در ضلع شرقی بازار تبریز، محل اصلی بارگیری بازار، توقف و تردد گاری‌ها و چرخ‌های دستی است و به این دلیل پیچیدگی ترافیکی زیادی دارد. در سال‌های گذشته امتداد دادن این خیابان به صورت بی‌برنامه باعث تخریب مسجد و میدان صاحب الامر شده است. خیابان راسته کوچه، که باز هم شریانی اصلی است، امکانات بسیاری را برای کاهش بار ترافیکی منطقه تاریخی و باراندازی بازار و دسترسی جدید به آن فراهم می‌آورد. در خیابان‌های ساحل شمالی و جنوبی مهران رود و بازار صاحب الامر زیرگذرهایی پیش‌بینی شده است که ظاهراً بهترین شیوه برای کاهش بار ترافیکی منطقه تاریخی و رونق اقتصادی - به خصوص در شمال رودخانه و بازار صاحب الامر - است. این زیرگذرها از زیر دو پل بازار که امتداد بازار جنوبی را به شمالی وصل می‌کنند می‌گذرند. هر چند این زیرگذرها از بار ترافیکی منطقه تاریخی کاسته‌اند ولی مطالعات سنجش ترافیک در محدوده طرح به وسیله شرکت مهندسان مشاور باوند نشان می‌دهد که در هر ساعت ۷۳۹۷۹ خودروی سواری در این ناحیه تردد می‌کنند و در افق ۱۳۸۵ پیش‌بینی می‌شود که رقم اوج تردد به ۱۰۵۹۸۶ اتومبیل برسد. از اطلاعات پیش‌گفته می‌توان به این نتیجه رسید که عرض کنونی معابر باید به نسبت ۱/۴۳ برابر وضعیت کنونی افزایش یابد. در زمان حاضر نیز خیابان‌های اطراف بازار در ساعت اوج تردد کاملاً اشباع‌اند و بنابراین باید به

گزینه‌های دیگر ترافیکی برای اصلاح این وضع و انطباق با نیازهای آینده توجه کرد. علاوه بر این، فقدان پارکینگ در بافت تاریخی مشکلات دسترسی به بازار و مجموعه صاحب الامر را تشدید کرده است. سهولت تردد در اطراف مجموعه صاحب الامر تبریز وابسته به کیفیت دسترسی‌های حاشیه مهران رود است. در طرح در نظر گرفته شده برای سال ۱۳۸۵ سه خط رفت و برگشت پیش‌بینی شده است ولی برای انطباق این طرح بر فضا ضرورت دارد که عرض مسیر مهران رود در بافت تاریخی، برای جلوگیری از آسیب‌رساندن به بازار، کاهش یابد.

به طور کلی نتیجه می‌شود که یکی از دلایل کاهش ارزش فضایی بازار تبریز در شرایط کنونی مشکل دسترسی سواره به آن است.

چون این بافت فشرده و فرسوده است و براساس نیازهای سواره طراحی نشده است در وضعیت کنونی دارای مسائل ترافیکی شدید است. برای کاهش این معضل و افزایش ارزش فضای تاریخی مجموعه صاحب الامر اصلاح هندسی خیابان‌ها، احداث زیرگذرها، احداث پارکینگ در زمین‌های خالی و جز اینها ضروری به نظر می‌رسد.

تحولات جمعیتی در بافت تاریخی مجموعه صاحب الامر و بازار

در مجموعه صاحب الامر که در شمال و غرب هسته مرکزی بازار تبریز قرار دارد، در سرشماری ۱۳۶۵ مشخص گردید که ۳۷۷۹ نفر جمعیت و در سال ۱۳۷۰ با سبزی کاهنده ۳۳۸۸ نفر جمعیت ساکن بوده‌اند. به این ترتیب جمعیت این منطقه بر خلاف روند افزایش جمعیت شهر در دوره‌ای پنج ساله با کاهش ۲/۷۷-

درصدی روبه رو بوده است؛ که این رقم در محدوده صاحب‌الامر ۳/۷- درصد و در محدوده غرب بازار ۰/۹۲- درصد است. مهم‌ترین عامل کاهش جمعیت در بخش مسکونی محدوده صاحب‌الامر تغییر کاربری مسکونی به کاربری تجاری بوده است. علاوه بر این، به دلیل کاهش سطح اقتصادی، فرسودگی فضای کالبدی، تغییر فضای اجتماعی ناحیه جابه‌جایی جمعیت صورت گرفته است.

احیا و باززنده‌سازی مجموعه صاحب‌الامر و پل بازارها
در مطالعات و اجرای احیا و باززنده‌سازی گستره تاریخی شهر تبریز، سطوح واجد ارزش تاریخی همچون مجموعه صاحب‌الامر به دلیل ارزش تاریخی در مداخله به عنوان گستره‌های خاص مشخص شده‌اند. طرح‌های ویژه با هدف فعال کردن این سطوح در زندگی شهری و احیای کارکرد آنها در ناحیه، منطقه و شهر وارد مرحله اجرا شده‌اند. یکی از مهم‌ترین این فضاها مجموعه صاحب‌الامر است.

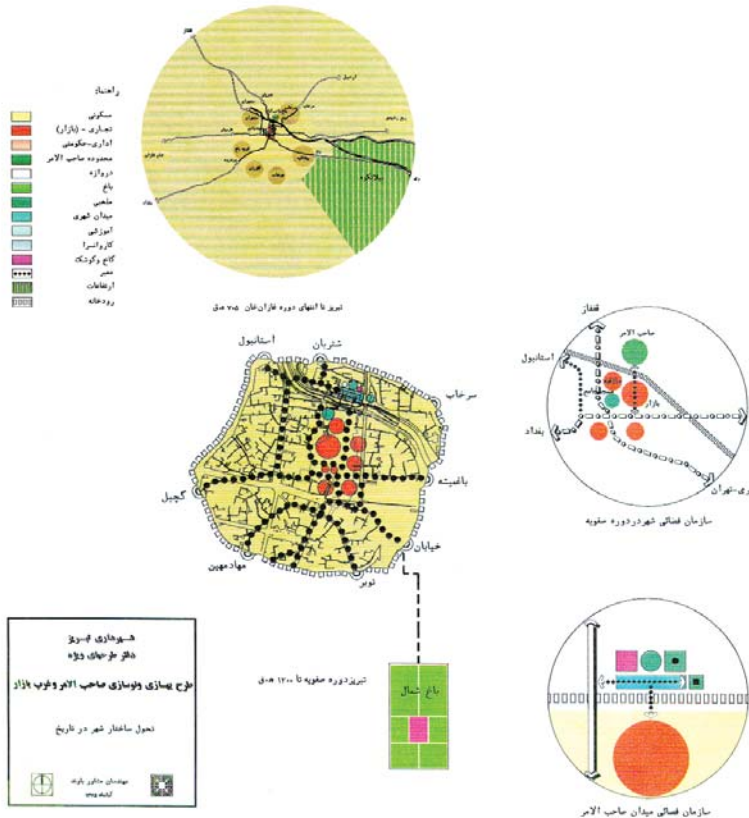
وجود بناهای ارزشمند تاریخی در دو سوی مهران رود، همچون بازار و مسجد جامع در جنوب و مسجد و میدان صاحب‌الامر و مدرسه اکبری در شمال، در طراحی این مجموعه امکان توجه و تأکید به فضای گردشگری را داده است. این امر در بهسازی این فضا طراحان را به توجه هر چه بیشتر به این مجموعه واداشته است. دو پارک خطی بدون مزاحمت حرکت سواره و بادید به سمت رودخانه از ویژگی‌های این طرح است. در این مجموعه آنچه که برای زندگی اجتماعی در بافت تاریخی شهر و بازار تبریز اهمیت

دارد، بهسازی دو پل بازار بر روی رودخانه مهران رود است. این دو پل بازار دهانه‌های بازارهای شمالی و جنوبی تبریز را به هم وصل می‌کنند و به صورت سرپوشیده خود دارای دکان‌ها و فضاهایی برای فروش کالا هستند. این دو پل بازار از زمان شکل‌گیری بازار تبریز وجود داشته‌اند ولی در چند دهه اخیر کاملاً از بین رفته بودند

مبهم‌ترین مشکل حرکتی در محدوده طرح صاحب‌الامر، همانند دیگر بخش‌های شهری، تفکیک نشدن مسیرهای حرکت پیاده‌از سواره و نقصان طرح هندسی معابر و تقاطع هاست، که اصلاح آن رفت‌وآمد را بسیار تسهیل خواهد کرد

و به این دلیل ارتباط دو دهانه بازارهای جنوبی به ورودی دو بازار شمالی قطع شده بود. اکنون یکی از این دو پل بازار کاملاً بهسازی و اجرا شده و دومین در دست احداث است. کارآمدی احیای بافت تاریخی صاحب‌الامر مستلزم حرکت روان پیاده‌ها و جریان حرکتی کالا و انسان است؛ به این معنی که نباید در هیچ قسمت از بازار موانعی برای عبور و مرور در گستره بازار وجود داشته باشد. به عبارتی دیگر، احداث پل بازارها این هدف را در بازار تبریز برآورده کرده‌اند. علاوه بر این، در قسمت شمالی پل بازارها پاساژهای چند طبقه‌ای در حال ساخت است که در حدود ۸۰ درصد کار آنها انجام شده است. آنچه در این آرایش فضایی جدید مهم به نظر می‌رسد، هماهنگی در ارائه نوع کالاهایی است که با ناحیه تاریخی سنخیت داشته باشند. بنابراین در بهسازی این فضا و دیگر فضاهای بافت تاریخی باید توجه کرد که بناهای جدید در تعارض با بافت تاریخی قرار نگیرند. این بدان معنا نیست که در بافت فرسوده نباید به هیچ وجه دخالت کرد بلکه هدف انتخاب و توزیع فعالیت‌هایی در این فضاهای جدید است که به نیازهای شهر و منطقه تاریخی پاسخ دهد و از حیث کالبدی به صورت منزوی از بقیه فضاهای تاریخی و کالبدی کهن شهر قرار نگیرد. همچنین می‌بایست معماری آن زنده‌کننده‌خاطرها و الزامات محیط شهری و تاریخ کهن آن باشد. در این فضاها بهتر است غلبه حرکت با پیاده‌ها باشد. به طور کلی، در طراحی صاحب‌الامر باید کوشش شود تا نیازها و ضروریات زندگی امروز با کمترین حد مداخله و هماهنگی با ضوابط و مقررات زندگی اجتماعی ساکنان تاریخی این محله برآورده گردد. افزون بر این، زوآند و ساخت و سازهای نامتناسب با ارزش‌های تاریخی و محیطی زدوده گردد و در طرح مسیر تاریخی با روی قدیم حفظ شود.

در وضعیت کنونی میدان، اجرای طرح عمران، بهسازی و احیای بافت تاریخی و بازار تبریز با احداث پاساژهای چند طبقه در شمال رودخانه مهران رود از یک طرف موجب رونق اقتصادی، احیای زندگی اجتماعی و تحول کالبدی شده‌اند و از طرف دیگر بر تعداد فضاهای ناهمخوان و نامتقارن با بافت تاریخی افزوده‌اند. این امر هویت و ارزش بافت تاریخی را به خصوص در میدان صاحب‌الامر و بازار سرپوشیده مخدوش کرده است. علاوه بر این،





پل بازار رابط دو بازار جنوبی و تماس و سامان ندادن به عرصه رودخانه مهران رود

استفاده از خریداران عبوری به بازار مورد توجه قرار گرفته است و توزیع فعالیت‌ها به صورت صنفی و بورسی سازمان داده شده که به دلیل گستردگی پروژه کاملاً می‌تواند نیازهای کل یک صنف را پاسخگو باشد. برای تحقق‌پذیری این طرح از یک سو پیشرفت کالبدی طرح و از سوی دیگر سازمان دادن مشارکت‌ها به انحصار گوناگون ضروری به نظر می‌رسد. در این میان آگاهی از گرایش‌های عمومی مردم نسبت به طرح، جلب مشارکت سرمایه گذاران عمومی و خصوصی، تدبیر کردن راه‌حلی‌ها برای تسهیل و تسریع اجرا، تعیین برنامه‌های مالی و زمانی معین و اجرای سریع و بموقع ساختمان‌ها به منظور اعتمادسازی به سرمایه‌گذاری از وظایف مهم مدیریت پروژه برای تحقق‌پذیری اهداف طرح است. چه بسا مهم‌ترین وظیفه این مدیریت جلب اعتماد و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در عمران شهری مرکز تبریز باشد. در واقع این مدیریت لازم است اداره و هماهنگی موجود در مدیریت سطح بالاتر را به واقعیت اجرایی نزدیک کند اما برای شروع کار ضرورت دارد سرمایه‌گذاری عمومی کلانی انجام شود.

نتیجه‌گیری

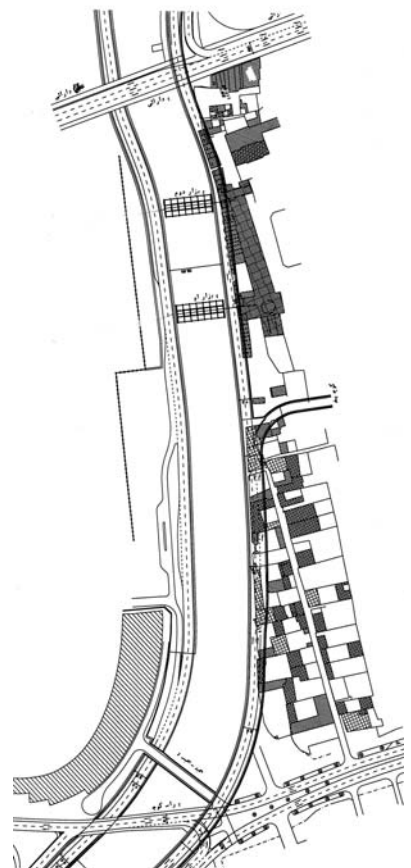
برای حفظ نقش و منزلت مراکز ارزشمند تاریخی شهرها سه مفهوم وجود دارد: یکی احیای بناهای یادمانی و تاریخی، دیگری نوسازی بخش‌هایی از بافت مرکزی و سوم باززنده‌سازی و روان بخشی محیط شهری که در واقع حاصل جمع دو مفهوم دیگر است. با وجود آنکه در نیم قرن اخیر این مفاهیم در مراکز تاریخی بسیاری از شهرهای جهان به طرح‌های شهری وسیع و مؤثر تبدیل شده و این بافت‌ها را از حالت فرسوده و متروک به صورت زنده‌ترین و با هویت‌ترین بخش‌های شهر درآورده است، اما طرح‌های بهسازی مراکز تاریخی، آن‌هم در مقیاس محدود در کشور ما بیش از یک دهه پیشینه ندارد و هنوز مبانی نظری منسجمی برای نحوه مداخله تدوین نشده و پیچیدگی‌های حقوقی، مالی و اجرایی آن در جهت تحقق‌پذیری طرح حل و فصل نگردیده است. مرکز تاریخی شهر تبریز همانند دیگر شهرهای تاریخی کشور ما، از یک سو

وضعیت بسیار نابسامان مهران‌رود که تبدیل به فاضلاب و فضایی برای زباله‌های شهری شده، چشم‌انداز ناحیه تاریخی را به خصوص در محدوده صاحب‌الامر نامطلوب و نابسامان کرده است. یکی از عوامل نابسامانی محدوده تاریخی تبریز در محدوده صاحب‌الامر بی‌برنامگی شهرداری در مورد مهران‌رود است. این مسئله باعث شده است که کیفیت فضای شهری در این منطقه بسیار پایین بیاید. این در حالی است که مهران‌رود می‌تواند پتانسیل ارتقای کیفیت فضای شهری در ناحیه تاریخی و محدوده بازار و به خصوص در محوطه صاحب‌الامر باشد. بهبود کیفیت فضای شهری در این بخش می‌تواند به صورت گسترش فضای سبز و رواناب همیشگی در بستر خشک مهران‌رود، تجلی یابد. در این حالت می‌توان احیای پل بازارها را مهم‌ترین شیوه باززنده‌سازی دو طرف بازار دانست و این ناحیه شهری را که زمانی کانون قدرت اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و کالبدی بود، در جهت جذب گردشگر و بازگرداندن زندگی اجتماعی به کالبد فضای تاریخی آماده کرد.

تحقق‌پذیری تجربه طرح باززنده‌سازی مجموعه صاحب

الامر و بازار تبریز

نوسازی و بهسازی محدوده بازار تبریز و پیرامون آن به دلیل ترکیب فعالیت‌ها و کاربری‌ها، الگوهای اجتماعی و کالبدی دوره‌های مختلف تاریخی و فرسایش بافت اطراف کاری دشوار و پیچیده می‌نماید؛ اما ارزش مکانی و تاریخی محدوده، اتخاذ تدابیر و طرح‌های اجرایی فوری را در آن ضروری ساخته است. موفقیت عملی طرح در گرو تأمین تمام پیش‌زمینه‌هایی است که تاکنون قسمتی از آنها به اجرا درآمده و قسمت دیگر به فراموشی سپرده شده است. در طرح حاضر، انزوای ساختمانی به دلیل پیوند با بازار و محیط پیرامون و ایجاد فضاهای شهری (مسیرها، میدان‌ها، دروازه‌ها) موضوعیت ندارد و معماری آن زنده‌کننده خاطر‌ها و الزامات محیط شهری است. در وضعیت کنونی روان بخشی حرکت‌های پیاده و سواره و



احداث زیرگذرها در یافت تاریخی برای روانی حرکت سواره و جلوگیری از ترافیک

در واقع طرح بهسازی و نوسازی مجموعه صاحب الامر و غرب بازار تبریز به منظور تجدید سازمان فضایی در مرکز تاریخی شهر تبریز و بازگرداندن آن به عرصه فعال زندگی شهری مطالعه، طراحی و اجرا شده است. در محدوده داخلی این طرح خودروهای سواری مسیری برای حرکت نخواهند داشت. حلقه ترافیکی در پشت و زیر مجموعه حرکت می‌کند و از لبه‌های آن جلوتر نمی‌آید. هدایت وسایل نقلیه در امتدادهای دو طرف رودخانه با دو زیرگذر تأمین می‌شود. حرکت غالب در این مجموعه پیاده است و برای تسهیل در حرکت پیاده شبکه‌ای از مسیرهای باز و سرپوشیده ایجاد شده است که در واقع شبکه پیاده انقطاع یافته در بخش مرکزی تبریز را احیا می‌کند.

در نهایت، با تمام مداخلاتی که در بافت تاریخی و مجموعه صاحب الامر تبریز صورت گرفته است، اما مسائل ترافیکی، عدم گسترش زیرساخت‌ها از جمله فضای سبز، ساماندهی حاشیه مهران رود، تجدید اقتصادی بازار شمالی و جز اینها به صورت مسئله‌ای جدی در بافت تاریخی، محسوس است. به عبارتی دیگر، فرایند رشد و تحول ناحیه قدیمی و شهر تبریز چنان پرشتاب به پیش می‌رود که اگر هسته تاریخی «صاحب الامر» با زمان و الزامات اقتصادی و اجتماعی همراه نشود و از عنصر مشارکت به عنوان قوی‌ترین پایه احیا و مرمت استفاده نشود، این ناحیه مطرود و متروک خواهد شد و به تدریج نقش و اعتبار خود را از دست خواهد داد. در این مجموعه مدیریت شهری باید برنامه‌ها را در جهت گسترش مشارکت نهادهای خصوصی و مردمی، گسترش روانی حرکت انسان، ماشین و کالا و باززنده‌سازی زندگی اجتماعی، اقتصادی و کالبدی، تدوین و طراحی و اجرا کند. در نهایت می‌توان پیشنهاد کرد که مدیریت بافت تاریخی و بازار تبریز به صورت دو سوپه از تجربه‌های احیا و باززنده‌سازی و احیای بازارهای دیگر در ایران در سطح اول و بهسازی و احیای بازارها در کشورهای دیگر از جمله ترکیه، تونس و جز اینها استفاده کند.

محل تجمع فعالیت‌های عمده شهری است و از سویی دیگر با کمبود شدید دسترسی‌ها، تأسیسات و تجهیزات امروزی و مهم‌تر از همه با فرسودگی کالبدی روبه‌روست. این وضعیت خطر زوال روزافزون این مرکز تاریخی و از بین رفتن هویت تاریخی آن را در بردارد. از این رو سازمان عمران و بهسازی شهری به کمک شهرداری و سازمان میراث فرهنگی به قصد باززنده‌سازی در بازار تبریز، مجموعه صاحب الامر و بافت تاریخی شروع به مداخله کرده‌اند. طرح در نظر گرفته شده، اهداف زیر را در برمی‌گیرد:

– حفظ تداوم کالبدی در توسعه شهر از طریق ایجاد رابطه زنده بین مراکز تاریخی شهر، بافت تاریخی (بازار و محدوده پیرامونی) و توسعه‌های جدید.

– حفظ خاطر و هویت در اذهان شهروندان، با تکیه بر ارزش‌های گذشته و فرهنگ جامعه.

– افزایش کیفیت و کارایی سطوح مورد مداخله و جلب سرمایه‌گذاری در آن.

– ارتباط دوباره بازارهای شمالی و جنوبی شهر تبریز، از طریق احداث مجدد پل بازارها بر روی رودخانه مهران رود.

– گسترش زیرساخت‌های شهری، تجهیزات، تأسیسات و تسهیلات شهری به منظور بازگرداندن دوباره زندگی اجتماعی اقتصادی و فرهنگی به گستره تاریخی.

– احداث زیرگذرها، پارکینگ، بارانداز و پاساژهای جدید برای تسهیل در حرکت وسایل نقلیه، انسان و کالا.

– ساماندهی مشاغل داخل بازار، به خصوص بازار شمالی، به منظور ارتقای اقتصادی و هماهنگ کردن این مشاغل با نیازهای مناطق شهری.

– ایجاد عرصه‌ای عمومی در مرکز شهر که همه شهروندان به آن دسترسی داشته باشند و از محیط آن لذت ببرند.

– موزونی و انسجام منظر شهری، به خصوص در طراحی کالبدی برای جلب مشارکت و گسترش رفتارهای مدنی.

منابع:

- استیون، میزین، بژاک، تیم هیث و... مجالش‌های اقتصادی مطالعه‌های تاریخی، ترجمه تقی زاده مطلق، محمد، نشریه هفت شهر، شماره ۲، زمستان ۷۹.
- ضیاءتوانا، محمد حسین؛ بازار قیصریه لار، نشر نی، تهران، چاپ اول ۱۳۸۰.
- رضانزاده، راضیه (مصطفی عباس زانگلان)؛ «نگاهی به طرح حفاظت‌حیاتی و بازسازی بافت تاریخی سمنان»، نشریه هفت شهر، سال دوم، زمستان ۷۹.
- مهندس مشاور بلوند، گزارش مرحله اول طراحی شهری معماری و توجیه اقتصادی مجموعه چایکنار، صاحب الامر، تابستان ۱۳۷۷.
- مهندس مشاور بلوند، طرح بهسازی و نوسازی مجموعه صاحب الامر و غرب بازار تبریز، نتایج توان‌سنجی و تلفیق در فرایند مطالعه و طراحی، بهار ۱۳۷۷.
- سلطان زاده، حسین؛ فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، با همکاری شهرداری تهران، چاپ دوم ۱۳۷۲.
- سلطان زاده، حسین؛ بازارها در شهرهای ایران، ج ۲، به کوشش محمد یوسف کیانی، تهران، جهاد دانشگاهی، ۱۳۶۶.
- سلطان زاده، حسین؛ واحدها و محله‌های مسکونی در شهرهای ایران، ج ۲، به کوشش محمد یوسف کیانی، تهران، جهاد دانشگاهی، ۱۳۶۸.
- سلطان زاده، حسین؛ برخی از خصوصیات شهرسازی و معماری بازارهای ایران، ارائه شده در مجمع بررسی بازار تبریز، ۱۳۷۲.
- فلامکی، محمد منصور؛ باززنده‌سازی بناها و شهرهای تاریخی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ چهارم، بهار ۱۳۸۰.
- یوحیدی اصل، ابوالقاسم؛ شهر امروز و هویت فراموش شده شهر ایرانی، نشریه هفت شهر، سال دوم، پاییز ۱۳۸۰.

اصلاحیه

با پوزش از خوانندگان ماهنامه «شهرداریها» در شماره ۵۵ در بخش طرح و شهر «آبشار یاسوج سرچشمه توسعه» منابع و مأخذ آن درج نشده است، منابع آن نوشتار در این شماره آورده می‌شود.

منابع و مأخذ طرح و شهر شماره ۵۵

- ایمانی، حسین جاجرمی، سیمین حناچی و دیگران؛ مدیریت شهری پایدار، انتشارات سازمان شهرداریها، ۱۳۸۱.
- پور محمدی، محمد رضا؛ برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری، نشر سمت، تهران، چاپ اول.
- حبیبی، سید محسن، و صدیقه مسائلی؛ سرانه کاربری‌های شهری، سازمان ملی زمین و مسکن، چاپ اول ۱۳۷۸ دی ماه.
- شیرازی، قانع؛ مجتمع پارک حاشیه‌ای رودخانه بشار، کارفرما شهرداری یاسوج، ۱۳۷۷.
- طرح توسعه گردشگری در استان کهگیلویه و بویر احمد، مشاور دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران، ۱۳۷۹.
- مستوفی الممالک، رضا؛ شهر و شهرنشینی در بستر جغرافیای ایران، نشر دانشگاه آزاد اسلامی، ۱۳۸۰.
- مهندسین مشاور پارس ویستا، سرانه کاربری‌های خدمات شهری، جلد اول، مفاهیم پایه و مبانی نظری، تهران ۱۳۸۰.
- م، آن، ادینگتون، و جان م ادینگتون؛ کاربرد علم اکولوژی در کاهش اثرات سوء توسعه، ترجمه اسماعیل کهرم، انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست، ج اول ۱۳۷۶.
- کوردون، کالن؛ منظر شهری، ترجمه منوچهر طیبیان، نشر دانشگاه تهران، ج اول ۱۳۷۷.
- خوروش، محمد رضا؛ رستاخیز اول یا شهر آیندگان، انتشارات بصائر، ج اول، ۱۳۷۷.

نظام هدایت و قانون گذاری در طراحی علائم و تابلوهای شهری

سولماز حسینیون

کارشناس ارشد طراحی شهری

اسناد هدایتی علائم و تابلوها

این راهنماها هم شامل استانداردهای کمی اند که می توانند به صورت عملی مورد استفاده قرار گیرند و آمار و ارقام را نیز دربرمی گیرند؛ و هم شامل راهنماهای کیفی اند و به مسائلی می پردازند که از دیدگاه صرفاً فنی و اعداد و ارقام مطرح نیستند. از سوی دیگر، انواع تدابیر تشویقی و تنبیهی به مجموعه های هدایت علائم افزوده می شوند تا امکان انعطاف و خلاقیت بیشتر به دست اندرکاران داده شود. تجربه نشان داده است که ایجاد قالب واحد و یکسان نمی تواند پاسخگوی تاریخیچه، زمینه و شرایط محلی باشد.

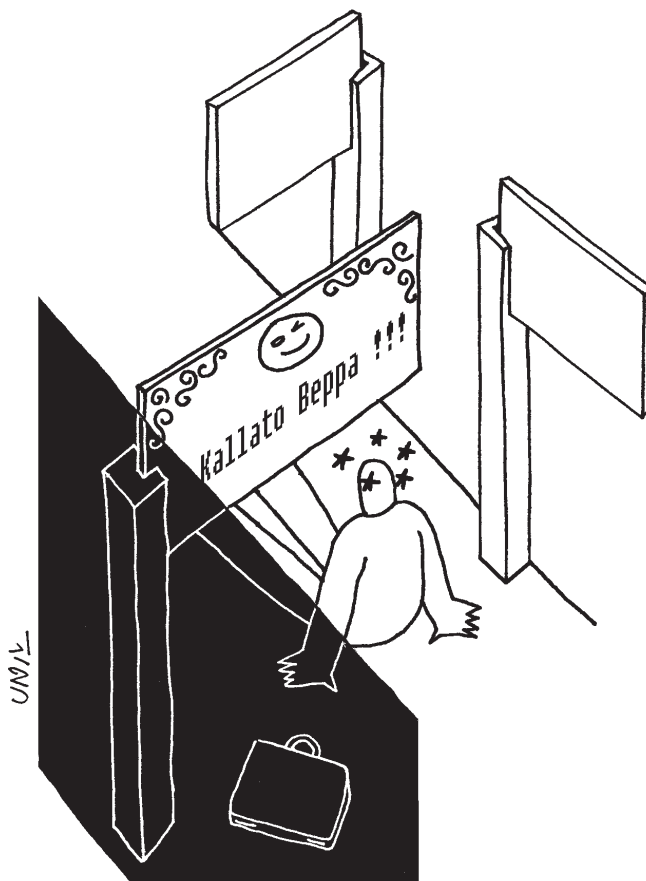
اسناد طراحی در هر صورت می بایست وجهه قانونی داشته باشند. معیارها می بایست واضح، دقیق و مشخص از مراحل اولیه در دسترس همگان باشد و هر گونه ابهام و امکان حدس و گمان از آنها حذف شود.

مجموعه هزینه ها و مبالغ دریافتی برای علائم می تواند در خدمت تقویت بدنه و نظام طراحی و اجرای علائم و تابلوها باشد و از ایجاد نظام قانونگذاری یکپارچه و عادلانه از علائم، که برای همه به طور یکسان اعمال شود، اطمینان حاصل آید.

فرایند صدور مجوز برای علائم و تابلوها

فرایند صدور مجوز برای علائم و تابلوها می بایست تا حد امکان ساده و بدون پیچیدگی باشد. صدور مجوز شامل هزینه های نصب تابلو و هزینه های دریافتی نیز هست. به طور نمونه، از متقاضی کسب مجوز مدارک زیر درخواست می شود:

- ۱- نشانی دقیق محلی که تابلو در آن نصب خواهد شد؛
- ۲- تصاویری از محل و سایت پلان با خطوط زمین، پارکینگ ها و خیابان های مجاور؛
- ۳- نماها، ابعاد و عقب نشینی بناهای مجاور؛
- ۴- محاسبه ابعاد و اندازه های تابلوها؛
- ۵- نوع تابلو و ساختار آن؛
- ۶- مقاطع نشان دهنده نحوه ساخت و جزئیات الکتریکی با جزئیات و نحوه اتصال و نصب؛ و
- ۷- نوع نورپردازی، شدت، پوشش نوری و نحوه کنترل نور.



علائم نیز مانند بناها اگر در محل های مناسب و به روش مناسب طراحی نشوند و در آنها به مسائل ساختاری و فنی توجه نگردد، چه بسا موجب به وجود آمدن نارسایی ها یا مشکلاتی در نظام شهری شوند.

علائمی که به روش نامناسب مکان یابی شده اند، یا بیش از حد بزرگ یا کوچک اند، ممکن است تأثیر منفی بر جریان ترافیک، حرکات و فعالیت پیاده و ادراک مردم بگذارند. به همین دلیل مجموعه قوانینی به منظور ارتقای کیفیت بصری و کالبدی در بسیاری از شهرهای دنیا در قالب اسناد طراحی و اسناد هدایتی تهیه می شود. آنچه در پی می آید، نگاهی به تعدادی از این اسناد هدایتی، خصوصاً در امریکا است.

طرح‌های جامع برای تابلوها و علائم

این طرح‌ها بخشی از نظام قانونگذاری و ساماندهی تابلوها و علائم هستند و در بیشتر جوامع به فرایند صدور مجوز کمک زیادی کرده‌اند. چهار مزیت عمده چنین طرح‌هایی عبارتند از:

۱- تشویق مالکان یا سازندگان به برنامه‌ریزی یا طراحی برای تابلوها و علائم؛

۲- تأمین زمینه برای محاسبه تعداد کلی و مساحت علائم در کل مجموعه (محله، منطقه و جزآن)؛

۳- انطباق و هماهنگی آن با طرح محلی کلی بالا دست؛

۴- در طول زمان، مسئولان محلی می‌توانند از این طرح‌ها برای تولید مبنای اطلاعاتی برای تمام علائم پیشنهادی و موجود استفاده کنند؛ و

۵- هماهنگی در زمینه و شکل کل محیط مصنوع.

از آنجا که علائم عمدتاً دارای ویژگی‌های گرافیکی‌اند، استانداردها و قوانین مربوط به علائم می‌بایست شامل نمونه‌هایی باشند که استانداردهای مربوط به ابعاد و اندازه، روش‌های اندازه‌گیری و انواع مجاز تابلوها و علائم در محل را که منطبق با اهداف طرح‌های بالادست باشند، شامل شود. برخی از طرح‌های جامع تابلوها و علائم به ابتکار خود بخش‌های اضافی را نیز شامل می‌شوند.

از این دست‌اند سند یونکرز^(۱) نیویورک، که به حساسیت ویژه زمینه و شرایط خاص شهر توجه کرده است و به متقاضیان مجوز نشان می‌دهد که چگونه به بناهای قدیمی‌تر با مشخصه‌های تثبیت شده آنها احترام بگذارند. همچنین با کدهای تصویری، به وضوح چگونگی و نحوه اتصال مناسب تابلو یا علامت را به بنا آموزش می‌دهد. مجموعه راهنماهای طراحی این سند، که به زبان ساده و برای استفاده همگان نوشته شده است، برای قشر وسیعی کاربرد دارد.

طراحی علائم برای نقاط ویژه

خیابان‌ها، بزرگراه‌ها، مراکز شهری، بافت‌های تاریخی ویژه و نظایر اینها در حفظ و تقویت نواحی، محله‌ها و کل شهر اهمیت زیادی دارند. استانداردهای علائم و تابلوها می‌بایست در خدمت تقویت و حفاظت ویژگی‌های آنها باشد. برای مثال، اگر شهر دارای بزرگراه‌هایی با خاصیت دروازه‌ای است که منتهی به مسیرهای اصلی شهر می‌شوند، می‌بایست ضوابط و استانداردها شعاع حدود ۱۰۰ متری اطراف را، فارغ از انواع کاربری‌های موجود، دربرگیرد.

برای مثال، شهر میتوز^(۲) در کارولینای شمالی، «علائم کریدورهای ویژه» را به صورت اسناد ضمیمه هدایت علائم تهیه کرده است که با توجه به زمینه خاص و شرایط محیط، شرایط ویژه‌ای را ارائه می‌کند.

نمونه دیگر، مجموعه قوانین فلگ استیف^(۳) آریزونا است که دارای ویژگی‌هایی است. در این مجموعه، از تصاویر، دیاگرام‌ها و نمودارهای کمکی برای القای هر چه بهتر مطالب استفاده شده است. این گزارش شامل بخشی تحت عنوان علائم «بخش‌های تاریخی» یا بخش‌هایی با ویژگی‌های منحصر به فرد است که خارج از چارچوب قواعد معمول عمل می‌کند؛ زیرا

به طور خاص در خدمت مشخصه‌های محل هستند. این شهر در مسیر یکی از قدیمی‌ترین جاده‌های امریکا واقع شده است و در کنار آن مجموعه علائمی مربوط به اوایل دوران ظهور اتومبیل دیده می‌شود که هر چند ممکن است زیبا نباشند اما به هر حال عنصری نشانه‌ای و نمادین از گذشته شهر هستند. نکته جالب دیگر در سند این شهر توجه به خوانایی و سهولت استفاده افراد پیاده از علائم است.

انواع اسناد

دو گونه عمده سند قانونی مربوط به علائم وجود دارند: نوع اول بخشی از طرح و برنامه‌ریزی کلی منطقه شامل منطقه‌بندی، کاربری‌ها و نظایر اینهاست که در هر محله یا ناحیه قوانین مربوط به علائم عنوان می‌شود و استانداردهای کلی شهر را بیان می‌کند. مزیت این روش آن است که تمامی ابعاد و جنبه‌های توسعه یک محله یا ناحیه در سند وجود دارد؛ و اشکال آن این است که چه بسا به بخش علائم، آن گونه که باید، جامع و کامل پرداخته نشود.

نوع دیگر اسناد مستقل برای هدایت تابلوها و علائم هستند که تمامی اطلاعات لازم برای مسئول صادر کننده جواز تابلو و نیز استفاده کننده و طراح را شامل می‌شود. اشکال آن چه بسا عدم ارتباط کامل با اسناد هدایت و توسعه کلی منطقه یا شهر باشد؛ در حالی که یکی از ملزومات و جاهدت قانونی این اسناد رابطه تعریف شده و دقیق آنها با اسناد بالادست است. باید توجه داشت که مقررات مربوط به علائم رابطه نزدیک با اسناد هدایت مربوط به کاربری زمین و نیز کالبد و منظر و سیمای شهری دارند.

استانداردها

مفاد اصلی هر گونه استاندارد یا کد برای هدایت مقوله‌های مرتبط با تابلوها شامل موارد زیر است:

□ ابعاد، شامل بالاترین و پایین‌ترین نقطه و هرگونه بیرون زدگی؛

□ موقعیت مکان، شامل عقب‌نشینی‌ها و زوایای خوانایی تابلوها و علائم؛ و

□ نحوه نورپردازی، شامل پیام‌های الکترونیکی نوری و صدور یا عدم صدور برای انواع خاص نورپردازی تابلوهاست. گونه‌های مختلف علائم و تابلوها عبارتند از:

برجسته، دیواری، آویخته، پشت بامی، ایستگاه (بر روی تیر)، معلق، پنجره‌ای، و موقت (پارچه‌ای و جز آن).

نکات و ویژگی‌هایی که می‌توانند در اسناد هدایت، مطرح شوند، موارد زیر را دربرمی‌گیرد:

□ نواحی ویژه؛

□ استانداردهای مکمل؛

□ راهنماهای طراحی؛ و

□ تصاویر و راهنماهای تصویری.

نمونه ۱:

اجتماعی از طریق نظام یکپارچه مؤثر، جامع و عادلانه از علائم است. لازم به یادآوری است که دستیابی به این اهداف بدون مشارکت عموم و همکاری کلیه مردم عملی نیست. اهداف تهیه سند عبارتند از:

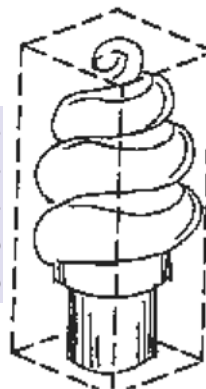
- ۱- حفاظت از ایمنی و سلامت عمومی شهروندان؛
- ۲- ارتقای نظام حمل و نقل عمومی و بهبود ترافیک عبوری؛
- ۳- حفاظت از اموال عمومی و ارتقای اقتصاد محلی و کیفیت زندگی؛

- ۴- ارائه استانداردهای طراحی برای روشنایی و نورپردازی؛
- ۵- حفظ حقوق شهروندان، حقوق مالکیت، زمین و جزآن؛
- ۶- کمک به نگهداری و ارتقای کیفیت بصری محیط و جلوگیری از آسیب‌رسانی به محیط؛ و
- ۷- ایجاد هماهنگی میان اهداف و منافع عمومی و بخش خصوصی و رونق کار و تجارت.

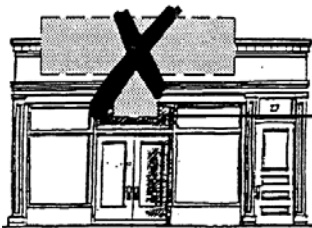
بخشی از سند راهنمای علائم و تابلوها از سند یونکرز نیویورک، که مربوط به علائم دیواری است. تعریف: علامت دیواری، صفحه‌ای مسطح است که روی دیوار یا بنا قرار داده می‌شود. محدودیت‌های زیر می‌بایست در مورد علائم دیواری اعمال شوند:

نمونه ۲:

این نمونه از اسناد هدایت علائم و تابلوهای شهری در فلگ استف آرizonاست که در ۲۹ آوریل ۱۹۹۷ به تصویب رسیده است. در این گزارش از جمله چنین آمده است: شورای شهر به این نتیجه رسیده است که محیط طبیعی اطراف، اقلیم، تاریخ و مردم همه ترکیبی ایجاد می‌کنند که کلیت شهر را با جذابیت و زیبایی منحصر به فردش نشان می‌دهند. این بخش با این فرض تهیه شده است که علائم و تابلوهای شهر می‌بایست هماهنگ و سازگار با ویژگی‌های منحصر به فرد محیط و اجتماع باشند. هدف این بخش ارتقای سلامت عمومی، ایمنی و رفاه

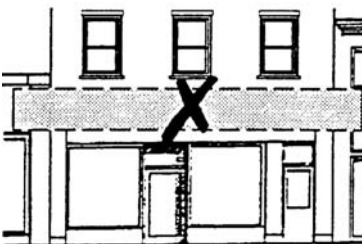


تصویر شماره ۵: علائم و تابلوها به شکل فرم‌های آزاد حجمی؛ مجسمه سایر انواع علائم می‌بایست ۵۰ درصد از مجموع مساحت را اشغال کنند و دارای چهار وجه باشند که در شش وجهی مشخصی محاط شوند. فرم محیطی نباید بیش از چهار وجه جانبی داشته باشد.

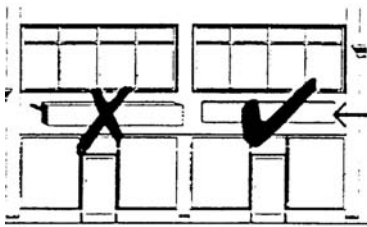


تصویر شماره ۲: لبه بالایی تابلو نمی‌بایست از لبه خط بام بیرون بزند.

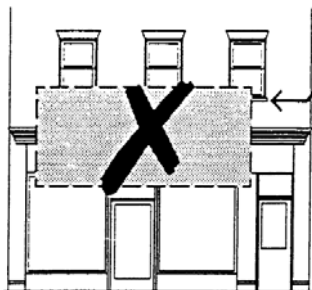
لبه پایین تابلو می‌بایست حداقل ۲/۵ متر بالاتر از سطح زمین باشد و حداقل ۳ متر بالاتر از کف مغازه یا ویترین آن باشد و هیچ‌گونه الحاقات یا اضافاتی در بخش پایینی آن وجود نداشته باشد.



تصویر شماره ۳: کناره و لبه‌های تابلوها می‌بایست به نوعی باشند که از طول واحد تجاری بیشتر نشوند.

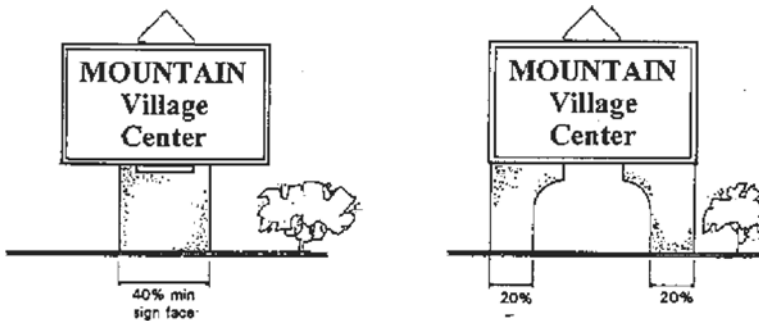


تصویر شماره ۴: علائم می‌بایست کاملاً روی سطح دیوار قرار گیرند، با دست بالا ۳۰ سانتیمتر فاصله از دیوار؛ و حالت بیرون زده هم نداشته باشند.

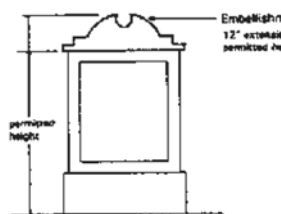
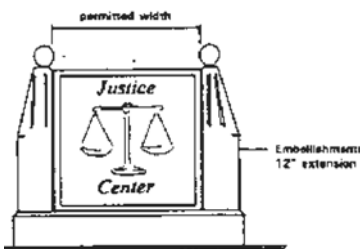


تصویر شماره ۱: لبه بالایی تابلو نمی‌بایست از لبه پایینی پنجره طبقه دوم بالا بزند.

تابلو نمی‌بایست هیچ یک از عناصر یا جزئیات معماری بنایی را که روی آن قرار می‌گیرد، بپوشاند (جزئیات معماری بنا نمی‌بایست به خاطر نصب تابلو حذف گردند یا برداشته شوند، مگر با مجوز «کمیته طراحی شهری» شهر).



تصویر شماره ۶: پایه دائمی برای علائم ایستاده می‌بایست دارای سطحی برابر حداقل ۴۰ درصد سطح کل علامت باشد.



تصویر شماره ۷: سازه‌های تابلوهای مجزا می‌توانند از ارتفاع مجاز بیرون زدگی داشته باشند، مشروط بر اینکه این بیرون زدگی بیش از ۴ سانتیمتر از هر طرف نباشد.



تصویر شماره ۸: علائم مستقل تاریخی یا فرهنگی که در محدوده مرکزی و ویژه شهر قرار دارند، می‌بایست به شکل ستونی عمودی و مجزا، با یک علامت معلق و آویخته به آن باشند. چنین علائمی می‌توانند از چوب یا فلز ساخته شوند و با نورپردازی‌های خارجی به سمت پایین یا حفاظ داشته باشند. این علائم می‌توانند حداکثر ۱۸ فوت مربع مساحت را در برگیرند و در بالاترین نقطه حداکثر ۱۰ فوت ارتفاع داشته باشند.

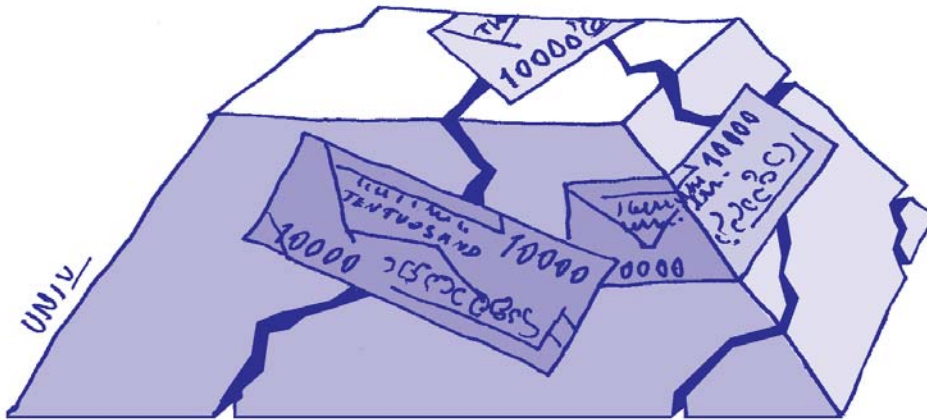
پانویشت‌ها:

- 1- Yonkers
- 2- Mattheiws
- 3- Flag staff

منابع:

- Gail Deibler Finke, City Signs (Innovative Urban Graphics), Madison Square Press, 1994, New York.
- James Grayson Trulove: This Way (Signage Design for Public Spaces), Rockport Publishers, 2000, Massachusetts, U.S.A.
- Mitzi Sims Sign Design (Graphics, Materials, Techniques), Thames and Hudson Ltd, 1991, London.
- سازمان منطقه آزاد کیش، [تابلوهای شهری، معیارهای ساماندهی]، ماسنامه «شهرداریها»، مرداد ۱۳۷۸.
- دانیس داندیس [امیادی سواد بصری]، ترجمه مسعود سپهر، سروش، ۱۳۷۵، تهران.
- Henry Sanoff: Visual Research Methods in Design, Van Nostrand Reinhold, 1991, New York.
- Marya Morris et al: Context Sensitive Signage Design, American Planning Association, Planning Advisory Service (Internet).

- مونتاری، برونو؛ طراحی و ارتباطات بصری، ترجمه سروش پاینده، ۱۳۷۰، تهران.



چگونگی نظارت بر فعالیت‌های عمرانی به ویژه عملیات بتن در شبکه معابر شهری

رضا منتظری

مدیر کل دفتر تأسیسات و زیر ساخت‌های سازمان شهرداری‌ها

تداوم نیافته است.

در این زمینه، اصل ویژگی‌های پوشش معابر شامل اینهاست:
۱- مقاومت لغزشی خوب؛ ۲- خاصیت زهکشی؛ ۳- نفوذناپذیر بودن؛ ۴- کاربرد آسان علائم؛ ۵- مقاومت در برابر ترک خوردگی؛ ۶- مقاومت شیار افتادگی؛ ۷- قابلیت پاک شدن آسان، ۸- عملکرد ضد صدا؛ و ۹- خواص ظاهری مناسب و مقاومت در مقابل مواد سوختنی.

در هر حال، در تعیین مشخصات فنی، شش اصل توسعه پایدار، شامل این موارد توصیه می‌شود: زمان، کیفیت، هزینه، انرژی، کاربرد منابع طبیعی و تعمیر و نگهداری.

حجم فراوان استفاده از بتن در شبکه‌های شهری، که حدود ۵۰۰ میلیارد ریال تخمین زده می‌شود، ضرورت مدیریت نظارت مطلوب این گونه فعالیت در شبکه‌های شهری را ایجاب می‌کند. ملاحظه می‌گردد که با انجام تمهیداتی در جهت بالا بردن دوام بتن در محیط‌های شهری، می‌توان رقمی بیش از ۲۵۰ میلیارد تومان در سال را صرفه جویی کرد.

اصولاً نظارت به مقایسه پیشرفت واقعی با آنچه که برنامه‌ریزی شده است می‌پردازد و در صورت بروز خطا افراد را مطلع می‌کند.

نظارت‌های متعارف امروزه عمدتاً فیزیکی و مالی است و بدین جهت شاخص‌های کیفیت در الگوی گزارش‌گیری به صورت جامع شفاف و مستندسازی نگردیده است. فرایند نظارت می‌بایست هدفمند، مستمر و دارای ورودی و خروجی‌های مشخص باشد. کلید ابزار نظارت، سیستم است که خود مستلزم سازوکاری شفاف و مستند است.

کلید سیستم، هماهنگی آن با زیرسیستم‌های دیگر مدیریت است. سند نهایی نظارت، ارزشیابی است که در سه مرحله قبل از اجرا، حین اجرا و بعد از اجرا صورت می‌گیرد. داشتن نظام فنی و

شبکه معابر شهری از زیر ساخت‌های عمده شهری محسوب می‌شود که اجداث و نگهداری آن هزینه چشمگیری را به خود اختصاص می‌دهد، نظارت بر فعالیت عمرانی در این زمینه و نگهداری آن از مشکلات عمده شهرداری‌هاست. یادداشت زیر زمینه‌های افزایش کارایی در این بخش را یادآور شده است.

به لحاظ داشتن چهار مؤلفه دانش فنی، نیروی انسانی، تجهیزات و مدیریت در راستای نظام عمرانی، ملاحظه می‌شود کشورهای پیشرفته تا حدود ۹۰ درصد به وضعیت ایده آل نزدیک شده‌اند. این میزان در کشور ایران حدود ۳۰ درصد است که به طور نسبی مؤلفه تجهیزات در بالاترین رده و مؤلفه نیروی انسانی و دانش فنی و مدیریت به ترتیب در رده‌های پایین‌تر قرار گرفته‌اند؛ و این خود گویای کمبود کشور ما در مقیاس کلان و به تفکیک اجزای تشکیل دهنده است. در این زمینه، ضروری است دولتمردان و برنامه‌ریزان، اندیشمندان و محققان شتاب لازم را هماهنگ با کمبودهای موجود تنظیم کنند.

عمده مصرف بتن در شبکه‌های شهری در مرحله اول شامل جداول خیابانی و سپس به صورت محدود در پیاده‌رو سازی و میلمان شهری است. استفاده از این صنعت در خیابان‌سازی در شهرهای کشور ما رایج نیست. کارشناسان علت این امر را در یک کلام «عدم توجه اقتصادی» عنوان می‌کنند، بدون آنکه هیچ گونه بررسی کارشناسانه و مستندسازی جامعی ارائه کنند. تجربه پوشش بتنی در خیابان‌سازی در یک مقطع زمانی تنها در شهر اهواز تجربه و گزارش گردیده، که به همان دلایل پیش گفته

عوامل مؤثر در کاهش هزینه‌های عمران شهری

ردیف	مستقیم	ردیف	غیر مستقیم
۱	اعمال مهندسی ارزش در مدیریت عمران شهری	۸	استفاده از مصالح مرغوب و رعایت بند الف ماده ۳۴ قانون نظام مهندسی
۲	به کارگیری نیروهای ماهر و متخصص	۹	تدوین برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت
۳	سیستمی کردن و مکانیزه کردن مدیریت عمران شهری	۱۰	استفاده از فناوری‌های روز؛ همچون PMS, TQM, RRP, PMC, FRP و...
۴	اولویت به تکمیل پروژه‌های نیمه تمام	۱۱	آشنایی با سایت‌های اطلاعاتی، تحقیقاتی و آموزشی
۵	صرفه جویی در انرژی و رعایت مبحث نوزدهم مقررات ملی ساختمان	۱۲	آموزش مستمر
۶	تجدید نظر در مبانی تعرفه حق الزحمه مشاوران	۱۳	دستیابی به کلیه مطالعات انجام شده به وسیله اشخاص حقیقی و حقوقی
۷	آشنایی کامل با نظام فنی و اجرایی کشور	۱۴	پرهیز از تصدی‌گری به صورت عام

بتنی استاندارد ایجاد کند. در این فرایند گرایش انتقال سنتی به سیستم ماشینی مورد توجه است.

استفاده از جداول بتنی پیچی طرح سوئدی و همچنین به کارگیری دریچه‌های بتنی در جایگزینی دریچه‌های فلزی از جمله تجربیات جدید اعمال شده در سطوح شبکه‌های شهری است. تدوین دستورالعمل جوی و جدول در مقیاس ملی، که مراحل پایانی خود را در سازمان شهرداری‌های کشور طی می‌کند، کمک مؤثری در این زمینه خواهد بود.

مشخصات فنی می‌بایست جامع و مشخص و به زبان ساده در اختیار مدیران قرار گیرد تا اعمال مدیریت فنی به صورت اصولی شکل گیرد و در ابعاد تفصیلی‌تر در رده‌های تخصصی و اجرایی جاری گردد.

توجه به فهرست مطالعات مورد نیاز در بخش عمران شهری به شرح پیوست، به ویژه در زمینه بتن، راهگشای خوبی در هدایت موضوعی پایان نامه‌های کاربردی دانشجویی در رفع نیاز

استفاده از جداول بتنی پیچی طرح سوئدی و همچنین به کارگیری دریچه‌های بتنی در جایگزینی دریچه‌های فلزی از جمله تجربیات جدید اعمال شده در سطوح شبکه‌های شهری است

مطالعاتی کشور است. در این زمینه قطعاً حمایت و پشتیبانی کارفرما مؤثر خواهد بود.

به منظور اعمال ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم، خصوصی سازی می‌بایست با هدف ارتقای بهره‌وری مد نظر قرار گیرد.

اجرایی در مرحله اول و توجه به کیفیت، سطوح مخاطبان و شفاف سازی روابط و تعاریف، در مرحله دوم و مد نظر داشتن اصول نگهداری در مرحله سوم نقش بیشتری را ایفا می‌کند.

در هر حال، در طول نظارت، اعمال مهندسی ارزش اجتناب‌ناپذیر است. اگر در مهندسی ارزش به دنبال کاهش هزینه در کنار ارتقای کیفیت باشیم، می‌بایست توجه داشت که حد استاندارد با هزینه لازم برای تأمین هدف تناسب داشته باشد. عوامل مؤثر در ارتقای کیفیت و کاهش هزینه را در دو گروه هفت تایی ارائه می‌گردد. بحث کامل در این زمینه در این مقاله نمی‌گنجد و به همین خاطر به گزیده‌ای از عوامل به شرح ذیل اشاره می‌شود:

به منظور سیستمی کردن نظارت، تهیه الگوی ملی در ارزیابی عملکرد عمرانی شهرداری‌ها و توجه به اهداف مورد نظر، گام مؤثری در تحقق بخشی آرمان‌های مورد نظر خواهد بود. تنظیم شناسنامه‌ای جامع برای پل‌های بتنی شهری، که هم اکنون به صورت جامع در دو مرحله عمومی و فنی اولیه در شرف ابلاغ است، زمینه مقاوم سازی آنها را در مرحله سوم به صورت جامع و سیستمی فراهم خواهد آورد.

دستیابی به تولید کنندگان مواد و مصالح استاندارد در مناطق مختلف کشور، به ویژه در زمینه بتن، موجب تشویق و توسعه این گونه صنایع خواهد شد. در غیر این صورت حداقل تشویق در گرفتن گواهینامه از مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن توصیه می‌گردد. در پایان، مطالعات جامعی که درباره پراکندگی وضعیت کمی و کیفی معادن رودخانه‌ای کشور - که حدود ۱۵۰۰ مورد است - و در دانشگاه تربیت مدرس رو به اتمام است، ما را در مدیریت بهره‌برداری از این نوع مصالح در خدمت بتن یاری خواهد داد. اکنون که بند الف ماده ۳۴ نظام مهندسی موجود است، جا دارد در تکمیل استانداردهای بخشی مورد نیاز اهتمام ورزیده شود و از فرصت امکان اعمال استانداردهای اجباری به صورت منطقه‌ای استفاده به عمل آید. لیکن متأسفانه تاکنون این امر پراهمیت در کشور ما تحقق نیافته است.

در ارتقای کیفیت بتن فرایندی مصوب گردیده است که می‌تواند جو رقابتی سالمی را در عرصه ملی در تولید قطعات

بهبود کیفیت جداول بتنی

محمدرضا معماریان

کارشناس ارشد مهندسی عمران

فراوانی را در سطح شهرها به خود اختصاص داده است. انواع فلزی این دسترسی‌ها آلودگی صوتی ایجاد می‌کنند و علاوه بر تمامی موارد یاد شده بر اثر مرور زمان دچار ناپایداری می‌شوند.

۵- ایجاد خطرهای بالقوه سقوط عابران، موتورسیکلت‌ها، دوچرخه‌ها و انواع ماشین‌ها به داخل این کانال‌های روباز در طرفین معابر و خطر برخورد با لبه‌های بلند جانبی این کانال‌ها.

۶- تحمیل هزینه‌های سنگین و مداوم لایروبی و نظافت این انهار به شهرداری‌ها و مشکلات عدیده گرفتگی در محل زیریل‌ها و نظایر آن.

سال‌هاست که مشکل کیفیت پایین جداول بتنی مصرفی گریبانگیر شهرداری‌های کشور - و از جمله شهرداری تهران - بوده است. لذا پروژه‌ای با عنوان بررسی علل خرابی جداول بتنی تعریف گردیده و به وسیله سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران مدیریت شده است. این پروژه در نهایت منجر به تهیه طرحی اختلاطی شده است که در آن با اضافه شدن عیار سیمان مصرفی برای تهیه بتن تولیدی، استفاده از مواد مضاف حباب‌زا و فراوان کننده‌ها، امکان تضمین طرح - دست کم تا سی سال - فراهم می‌آید.

۷- مخدوش کردن چهره مقاطع عرضی معابر شهری و تحمیل هزینه‌های اضافی مانند کاشت فضای سبز طولی (مثلاً ترون) در حاشیه جوی‌ها برای مخفی کردن آنها.

۸- مسلط شدن ارتفاع سواره به پیاده روها به مرور زمان (به علت سیستم اجرایی سواره روها) و سرانجام، سرریز شدن مازاد جریان رواناب این نهرها در مواقع بارندگی شدید به سمت منازل و مغازه‌ها.

۹- تراوش فراوان آب از کف این نوع نهرها به زیرسازی خیابان‌ها و پیاده روها، به علت روش ویژه اجرا و عدم اتصال کامل قسمت کف به دیواره‌ها.

۱۰- عدم امکان طرح ارائه کد کف ثابت برای ساخت و سازهای سطح شهر.

۱۱- تحمیل هزینه‌های بالای تهیه و نصب علائم هشدار دهنده در امتداد طولی و عرضی معابر و همین‌طور سازه‌های حائل مانند گاردریل برای نهرهای عمیق یا عریض.

با توجه به مطالب بیان شده، آیا راه حلی برای مشکلات مطرح شده وجود دارد؟ آیا پژوهش‌های علمی توصیه‌های فنی خاصی در این زمینه ارائه کرده‌اند؟

تاریخچه جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب به ۲۰۰۰ سال قبل از میلاد مسیح در رم قدیم و یا ۳۰۰۰ سال پیش از آن در بیت المقدس برمی‌گردد. از انواع این سیستم‌های جدید نیز می‌توان به شبکه فاضلاب شهر پاریس که در ۲۲۰ سال قبل ساخته شده و یا موارد مشابه لندن، هامبورگ، برلن و فرانکفورت اشاره کرد. از دهه شصت که در ایران تهیه و توزیع آب از شهرداری‌ها منفک شد و به

اما چنین پاسخی کافی به نظر نمی‌رسد. برای بررسی جامع می‌بایست کاربردهای متفاوت جدول بتنی، از جمله کاربرد ترافیکی و استفاده از آن در جمع‌کننده‌های روباز آب سطحی را نیز مدنظر قرار داد. با بررسی آیین‌نامه‌های ترافیکی داخلی و حوادثی که در سطح شهر رخ داده است، ملاحظه می‌شود که جداکننده‌ها و موانع صلب کارایی لازم را ندارند و در آیین‌نامه‌های معتبر نیز توصیه نمی‌شوند.

همین‌طور استفاده از جداول بتنی در احداث نهرهای روباز جمع‌آوری آب‌های سطحی مشکلات فراوانی را در سطح شهرها باعث می‌شوند، که از آن جمله می‌توان موارد زیر را برشمرد:

۱- اشغال سطح زیادی از معابر (سواره رو و یا پیاده رو) که شهرداری‌ها در سال‌های اخیر برای تأمین هر متر مربع و رفع معارض‌های آنها هزینه‌های گزافی پرداخته‌اند.

۲- بروز مشکلات حاد بهداشتی و زیست محیطی به علت وجود این بسترهای جاذب زباله در امتداد طولی تمامی معابر. در شرایط کنونی جوی‌های روباز به سطل‌های اشغال آسان یابی تبدیل شده‌اند که سطح شهر را اشغال کرده‌اند و در بسیاری از موارد هدایت فاضلاب منازل را نیز به عهده دارند.

۳- ایجاد تغییر ارتفاع‌های ناگهانی در پروفیل طولی معابر سواره رو به علت عبور مسیر این نهرها در خیابان‌های عمود بر این مسیرها، به ویژه در نزدیکی تقاطع‌ها.

۴- تحمیل هزینه‌های گزاف تهیه و نصب پل‌های فلزی یا سنگ‌دال‌ها و دریچه‌های روی این نهرها به شهروندان، برای تأمین دسترسی سواره رو به پیاده رو - یا برعکس - که هزینه

شرکت آب و فاضلاب واگذار گردید، مسئولیت جمع آوری، هدایت و تصفیه فاضلاب خانگی و تجاری در شهرها نیز به آن شرکت سپرده شد و امر جمع آوری و هدایت آب‌های سطحی جزء مسئولیت‌های شهرداری باقی ماند. این موضوع باعث شده است که تاکنون در شهرها فقط فاضلاب خانگی، تجاری و صنعتی، فاضلاب تلقی شود و طرح‌های جمع آوری زیرزمینی نیز مختص این نوع فاضلاب‌ها باشد. در حالی که در علوم فنی و شهرسازی بسته به نوع تولید، فاضلاب در شهرها به سه دسته خانگی و تجاری و سطحی تقسیم بندی شده است. اصولاً در شهرهای بزرگ باید هر سه نوع فاضلاب به وسیله سامانه‌های زیرزمینی

اساساً شبکه‌های جمع آوری فاضلاب در شهرها به دو صورت درهم و مجزا احداث می‌شوند. در شهرهای پرباران کشور اصولاً شبکه‌های توأم به لحاظ فنی و اقتصادی مناسب‌اند و در شهرهای کم باران - که اکثر شهرهای کشور را شامل می‌شوند - شبکه‌های مجزا توصیه می‌شوند.

با توجه به مطالب مذکور، راه حل اساسی رفع مشکلات یاد شده، طراحی و اجرای سامانه‌های جمع آوری و هدایت آب‌های سطحی به صورت زیرزمینی - و حتی تصفیه آنها - لازم است. به ویژه در شهرهایی که طرح‌های جمع آوری و هدایت زیرزمینی فاضلاب در دست اجراء است، مطالعات جامع آب‌های سطحی می‌بایست آغاز گردد و همزمان به طراحان و مجریان شبکه ناقص فاضلاب در مورد در نظر گرفتن شرایط لازم برای انطباق این دو شبکه باید تذکر داده شود.

در کوتاه مدت نیز استفاده از سامانه سرپوشیده سطحی به جای سامانه روباز سطحی (با رعایت اجرا در مسیرهای با شیب مناسب) و با عیار سیمان بالاتر، و در صورت لزوم استفاده از مواد مضاف برای تأمین مقاومت در مناطق سردسیر پیشنهاد می‌شود.

شاید هزینه اجرای نسبتاً بالای شبکه‌های زیرزمینی باعث شده است که تاکنون این گزینه مد نظر قرار نگیرد؛ در حالی که اگر به درستی هزینه‌های جاری، مخاطره‌های و تبعات نامطلوب سامانه فعلی ارزیابی اقتصادی و اجتماعی و زیست محیطی شود، ارجحیت سامانه جمع آوری زیرزمینی مورد تأیید قرار خواهد گرفت.

در شرایط کنونی جوی‌های روباز به سطح‌های اشغال آسان یا بی تبدیل شده‌اند که سطح شهر را اشغال کرده‌اند و در بسیاری از موارد هدایت فاضلاب منازل را نیز به عهده دارند

جمع آوری و هدایت شوند. در نگاهی گذرا به سطح معابر اکثر شهرهای ممالک پیشرفته نیز ملاحظه می‌شود که برای پرهیز از بروز مشکلات یاد شده هیچ پایتختی و یا شهر پرجمعیتی وجود ندارد که فاقد سامانه جمع آوری و هدایت زیرزمینی آب‌های سطحی باشد.

اطلاعیه

با توجه به فراخوان منتشر شده در زمینه مسابقه طراحی آرم در سال گذشته، حدود ۱۲۰ طرح دریافت گردید. ضمن تشکر از شرکت‌کنندگان در مسابقه فوق، به اطلاع می‌رسد، نشان زیر به عنوان نشان برگزیده مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی (پژوهشکده) برگزیده شد. که بدین وسیله مراتب سپاس و قدردانی از جناب آقای امیرفرهاد بخشی طراح محترم آرم مذکور اعلام می‌گردد.

مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی (پژوهشکده)



موضوع: ساختار اقتصاد شهری ایران در دوره سلجوقیان

پایان نامه: دوره دکتری تاریخ- دانشگاه شهید بهشتی- ۱۳۸۲

استاد راهنما: الهیار خلعتبری

استادان مشاور: شیرین بیانی، علی اصغر مصدق

دانشجو: شهرام یوسفی فر

معیشت و تولید و رفتارها و فعالیت‌های انسانی. ساخت کالبدی شهر بازتاب اوضاع و احوال اجتماعی، فرهنگی و سیاسی - اقتصادی حاکم بر جامعه در فضا است، که در مقطع زمانی - مکانی خاصی رخ داده و در سیستم زمان تحول یافته است. از این رو برای شناخت جوامع بشری باید سهم ویژه‌ای را برای بررسی و ارزیابی موقعیت پدیده شهر در آن جامعه خاص قائل گردید. بدیهی است که از طریق شناخت پدیده شهر، امکان درک و ارزیابی مناسبات زیربنایی جامعه به دست می‌آید. علت دیگر که در انتخاب موضوع شهر برای پژوهش نقش جدی داشته، نوعی احساس عدم اطمینان از سودمندی نظریات و دیدگاه‌های مطرح شده درباره ماهیت نظام تاریخی جامعه ایران بوده است. در جامعه ایران نوعی پیچیدگی و در هم بافتگی مناسبات اجتماعی وجود دارد که خود همچون بازتابی است از رویدادهای گوناگونی که در طول تاریخ در شهرها و نواحی سکونت‌پذیر رخ داده‌اند. این امر باعث می‌شود که پدیده‌های گوناگون جامعه ایران - از جمله پدیده شهر - وضعیتی تقریباً منحصر به فرد داشته باشند و امکان انطباق و مقایسه آنها با موارد مشابه در سایر جوامع - حتی اسلامی - چندان وجود نداشته باشد.

علت دیگر این انتخاب آن است که اصولاً پدیده شهر در جامعه ایران و به خصوص در دوره مورد بحث، پدیده‌ای یکتا و ویژه است. شهرهای ایران در قرون میانه پیوسته ادوار رشد و رونق اقتصادی و سیاسی و سپس ادوار بی نظمی و انحطاط سیاسی - اجتماعی و اقتصادی را طی کرده‌اند. این وضعیت مانع از آن می‌شود که بتوان پدیده شهر در ایران را به مانند پدیده‌ای اجتماعی و در حال رشد مستمر و دارای روان‌های ثابت و دائمی مطالعه کرد. افزون بر اینها، فهم پدیده شهر در تاریخ قرون میانه ایران تأثیر بسزایی در جهت دهی و تعمیق برداشت‌ها و ارزیابی‌ها از مناسبات قدرت سیاسی و نیز مناسبات اقتصادی و اجتماعی مسلط در جامعه ایران دارد.

اهمیت پدیده شهر و شهرنشینی در دوره سلجوقیان به چند نکته بر می‌گردد از جمله:

- یکی از ادوار مهم شهرنشینی در تاریخ ایران، دوره شهرنشینی بعد از اسلام است که دوره سلجوقیه از مهم‌ترین دوره‌های تاریخی

شناخت هر پدیده و درک فرایند تاریخی و تحول آن به این دلیل اهمیت دارد که به مدد آن می‌توان تا حدی به مسائل، تنگناها و سؤالات مطرح شده «در وضع موجود» پاسخ گفت. شناخت تاریخی پدیده، سنگ زیربنای شناخت موجود است و درک درست از شرایط موجود، پیش بینی دگرگونی‌های بعدی پدیده را ممکن می‌سازد. مقوله شهر از جمله مقولات بسیار پراهمیت در تاریخ جامعه ایران به ویژه در دوره معاصر ایران به شمار می‌رود. امروزه جامعه ایران در مرحله‌ای از تحول تاریخی قرار دارد که پس از به آزمون نهادن بسیاری از تجربیات مختلف برای رسیدن به رشد و توسعه‌ای مطلوب، همچنان در دایره‌ای بسته سیر می‌کند. علت بسیاری از شکست‌ها در روند کنونی توسعه کشور، حضور و تکرار وضعیت‌های تاریخی مختلفی است که می‌بایست پیش از هر برنامه‌ریزی و اجرای آن شناسایی گردند و از پیش پای برنامه‌های اجرایی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی برداشته شود. مختصر آنکه، مقوله بسیار مهمی تحت عنوان جامعه معدنی، نه به مثابه تجربه‌ای متعلق به جامعه اروپا بلکه به عنوان ضرورتی اجتناب‌ناپذیر در تاریخ معاصر ما مطرح شده است؛ و بسیاری از معضلات خرد و کلان عرصه سیاست، اقتصاد، اجتماع، فرهنگ ما به چگونگی استقرار و تحقق آن در جامعه باز می‌گردد. آیا اجرای این روند بدون تعمق و تفحص در تجربه مدنیت ایرانی - اسلامی و بازشناسی مفهوم و ماهیت و شکل بندی آن، امکان‌پذیر است؟ پدیده شهر به مثابه یکی از کلیدهای مهم فهم تاریخ اجتماعی ایران باید مورد توجه قرار گیرد. رساله «ساختار اقتصادی شهر در ایران دوره سلجوقیان» پژوهشی در تحلیل فرایند پیش گفته است. این پژوهش در دو بخش و پنج فصل به رشته تحریر درآمده است. ابتدا مؤلف با طرح کردن مدخل پژوهش به موضوع پژوهش، روش پژوهش و دیدگاه آن پرداخته است. علت اصلی برگزیدن مقوله اقتصاد شهری برای تحقیق، اهمیت پدیده شهرنشینی است. برخی از محققان تمدن‌ها را فراهم آمده از سه عنصر اصلی بر می‌شمارند: انسان، شهر، و جهان بینی. بر این اساس، پدیده شهرنشینی ارزشمندترین محصولات تمدن و فرهنگی را برای بشریت به همراه داشته است. پدیده شهرنشینی در هر جامعه‌ای چونان تبلوری است از سنن زیست، شیوه‌های

آن به شمار می‌آید.

می‌خورد. پژوهشگر با صرف نظر از بخش خدمات، به بررسی بخش تولید کالایی و بخش مبادله پرداخته است. بنابراین، وضعیت اقتصادی اجتماعی شهرها در این دوره مورد بررسی پژوهش حاضر است. مسئله‌ای که تأثیر بسیار عمده‌ای در تعیین شیوه تولید شهری ایران در قرون میانه دارد، نحوه تخصیص و

مسئله‌ای که تأثیر بسیار عمده‌ای در تعیین شیوه تولید شهری ایران در قرون میانه داشته، نحوه تخصیص و سرنوشت مازاد تولید روستایی بوده است

سرنوشت مازاد تولید روستایی است. روش پژوهش در این رساله، روش کتابخانه‌ای است و به دلیل موضوع پژوهش از روش‌های پژوهشی سایر رشته‌های علوم انسانی نیز بهره گرفته شده است. در مقوله اقتصاد شهری روش‌شناسی دیدگاه‌های علوم اقتصاد سیاسی کاربرد انکارناپذیر داشته است. در روابط شهر و روستا علم جغرافیای انسانی (جغرافیای شهری) بیش از حد تصور به محقق در روش نظری کمک کرده است. از بین روش‌های پژوهش، روش تحلیل و بررسی اقتصادی سیاسی با کارایی و کاربرد بیشتری برای پژوهش موضوع مورد مطالعه استفاده شده است. برای بررسی پدیده شهر و اقتصاد سیاسی شهری دوره سلجوقیان ابتدا به بررسی جریان کار و روند تولید ثروت و کالا در جامعه مذکور پرداخته و سپس در حد مقدر مناسبات تولید را تبیین کرده است. سپس به بررسی بخش سرمایه داری در شهرها پرداخته و سعی در روشن‌سازی وضعیت و ماهیت سرمایه در فعالیت‌های مبادله (تجار) داشته است.

دیدگاه‌های مطرح شده در این پژوهش عبارتند از، نظریه مارکسیستی درباره تاریخ ایران، نظریه شیوه تولید آسیایی، نظریه ارباب و رعیتی و نظریه سرمایه داری بهره‌وری.

مؤلف پس از بررسی مباحث نظری پژوهش، به مطالعه و بررسی منابع و مآخذ پژوهش - یا به عبارت دیگر، پیشینه پژوهش - به صورت گسترده پرداخته است و در فصل منابع تاریخی - جغرافیایی، دیوان نگاری (منابع دیوانی) سفرنامه‌ها، منابع ادبی، دینی، مذهبی و اندرزنامه‌های اخلاقی را بررسی کرده است. پس از مدخل تحقیق، پژوهشگر در فصل اول، اقتصاد سیاسی الگوی شهر ایرانی - اسلامی را مورد تحلیل قرار داده است. در این فصل همچنین به تحلیل الگوی اقتصاد سیاسی شهر و شهرنشینی در ایران باستان، الگو و روند گذار شهر ایرانی دوره باستان به دوره اسلامی، الگوی شهر اسلامی، الگوی شهر ایرانی - اسلامی دوره سلجوقیان پرداخته شده است.

درباره شهرهای دوره باستانی ایران مسائل و نکات بسیاری وجود دارد؛ از جمله آنکه هنوز درباره مرحله انتقال غیر شهر به شهر توافقی در بین محققان پدید نیامده است. از سوی دیگر، آنچه در بررسی شهرهای باستان ایران اهمیت دارد، پیدا کردن ویژگی و شاخص‌های شهرهای مذکور به هنگام تکامل و شکوفایی آنان است. تشکیل حکومت به وسیله اتحادیه قبایل ماد که تحت تسلط

قرن ۵ و ۶ ه.ق. را می‌توان دوره آغاز فراز و فرود روند تمدن اسلامی برشمرد. از این رو شهرهای دوران سلجوقیه شهرهایی‌اند که پس از گذراندن دوره شکوه تمدن اسلامی و مواجهه با آخرین تلاش‌هایی که هیئت حاکمه دوره سلجوقیه برای ارتقای سطوح فرهنگی و تمدنی جامعه ایران به عمل می‌آورند، وارد دوره انحطاط و زوال شده‌اند.

- اگر تعریف رایج را درباره خصلت تمدنی دین اسلام به عنوان دین شهری بپذیریم، می‌بینیم که پژوهش و بررسی درباره هر موضوعی که به حوزه مطالعات اسلامی مربوط می‌شود، منوط و مشروط به شناسایی محیط و جامعه شهری است. از سوی دیگر، این مکتب جدید در محیط شهری موجب بروز تأثیراتی بر کالبد و فضای شهری می‌شود که بررسی‌شان ضروری است.

- روند شهرسازی در دوره سلجوقیان نشانگر بروز ظرفیت‌های اقتصادی - اجتماعی شهرها و استقرار اشکال نهایی مناسبات شهری در جامعه ایران است.

- مطالعه پدیده شهر در این دوران، پاسخی است درخور به یکی از مسائل مهمی که درباره علل انحطاط مناسبات اجتماعی - اقتصادی آن دوران مطرح است.

- دوره سلجوقیان، با ورود قبایل ترک صحراگرد به منزله انتقال نظام و شیوه تولید کوچ رویی خاص آسیای میانه به درون فلات ایران و تبدیل شیوه تولید مذکور به یکی از عناصر اساسی در ساختار اقتصادی - اجتماعی سه گانه شیوه تولید در نظام اجتماعی ایران همراه بود؛ و این خود یعنی شیوه تولید اراضی، شیوه تولید شهری و شیوه تولید کوچ رویی. از این رو، از مهم‌ترین جنبه‌های بررسی شهرنشینی در دوره سلجوقیان، پژوهش در روابط حاکم بین جامعه شهری و روستایی با جامعه کوچ روست.

- در قرون میانی شهر ماهیت سیاسی داشته و به عنوان مرکز انتظام بخش قلمرو حکومت‌ها همواره مرکز قدرت و سلطه محسوب شده است. محدوده زمانی پژوهش حد فاصل ۴۲۹ ه.ق. (۱۰۳۸ م.) تا ۵۹۰ ه.ق. (۱۱۹۴ م.) است و محدوده جغرافیایی موضوع این پژوهش تقریباً سرزمین ایران را می‌پوشاند. منظور از سرزمین ایران در دوره سلجوقیان، قلمروی است که

پس از استقرار شکل و مناسبات شهری در دوره سلجوقیان بود که الگوی مسلط شهرنشینی و شهرسازی در جامعه ایرانی پدیدار گردید و در ادوار بعدی استمرار و باز تولید شد

فرهنگ و تمدن ایرانی در آن نواحی تجلی و ظهور آشکاری دارد و این خود به رغم گسترش سیاسی سلجوقیان از ماوراء النهر تا سواحل دریای مدیترانه مقطع تاریخی خاص است. مسئله اصلی پژوهش حاضر، وضعیت اقتصادی شهر در دوره سلجوقیان (قرن ۵ و ۶ ه.ق.) است. به طور کلی، در نظام اقتصادی جوامع اقتصاد شهری سه نوع فعالیت - تولید، مبادله و خدمات - به چشم

فرمانروایی مطلق آنان صورت می‌گرفت، به ظهور نظامی سیاسی - اجتماعی انجامید که به مانند الگویی تکرار شونده در قرون متداری در جامعه ایران بر جای ماند. تسلط دستگاه اداری دولت مرکزی بر مکان‌های روستایی و پیشه‌وران شهری و نیز شیوه‌های ارتباط اینان با آن دستگاه اداری، مسئله دخالت دولت در جنبه‌های

علت بسیاری از شکست‌ها در روند کنونی توسعه کشور، حضور و تکرار وضعیت‌های تاریخی مختلفی است که می‌بایست پیش از هر برنامه‌ریزی و اجرای آن شناسایی گردند و از پیش پای برنامه‌های اجرایی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی پرداخته شود

شرایط اجتماعی - اقتصادی - فرهنگی مناسبی را برای ظهور و استقرار نظریه حکومت مرکزی متمرکز، مقتدر و مستبد فراهم آورد.

برخی از محققان دوره سلجوقیان را دوره دوم یا دومین عصر طلایی اسلامی به شمار آورده‌اند. اگر به این نکته توجه شود که دوره سلجوقیان به منزله نقطه اوج و کمال جریان‌های اجتماعی - فرهنگی، سیاسی، دینی دوره اسلامی ایران قبل از ورود مغولان بوده‌است، قضاوت درباره این اظهار نظر سهل‌تر خواهد بود. پدیده شهر و شهرنشینی دوره سلجوقیان از ادواری است که کلیه ملاحظات، ضرورت‌ها و ایده‌آل‌های متفکران و دست‌اندرکاران جامعه ایرانی در دوره اسلامی برای رسیدن به کمال مطلوب خود در آن متجلی گردیده‌است. پس از استقرار شکل و مناسبات شهری در دوره سلجوقیان بود که الگوی مسلط شهرنشینی و شهرسازی در جامعه ایرانی پدیدار گردید و در ادوار بعدی استمرار و باز تولید شد.

فصل دوم با عنوان «شهر در ایران، تکامل، شکل‌یابی و هویت یابی» نوشته شده‌است و در عناوین الگوی تشکیل، گسترش و تکامل شکل - کالبدی، شهر در ایران هویت یابی مفهوم و ویژگی‌های شهر در ایران، مفهوم تاریخی شهر و ویژگی‌های شهر در دوره سلجوقیان، مناسبات درونی شبکه شهری، کارکردهای شهر و سازمان درونی شهر، تجلیل و تبیین شده‌است.

پژوهشگر در این فصل با بررسی هر یک از عناوین مذکور، به تحلیل فرضیات خود می‌پردازد. در این تحلیل تبیین می‌شود که دوره سلجوقیان توسعه کالبدی شهر و ساخت محله‌های جدید در شهرها شتاب بیشتری گرفت و علت این امر همانا ضرورت استقرار سپاهیان همراه حکمرانان ترک بود که نماینده حکومت مرکزی محسوب می‌شدند. علاوه بر این، درباره شهر و ویژگی‌های آن در دوره سلجوقیان به تحلیل‌های دیگر نیز درباره هویت یابی مفهوم شهر پرداخته شده‌است.

فصل سوم به شکل‌شناسی شهر ایران در دوره سلجوقیان پرداخته‌است. در این فصل شکل شهر در دوره سلجوقیان، عوامل تأثیرگذار در تعیین شکل (ساخت فضایی - کالبدی) شهر دوره سلجوقیان، شکل‌شناسی شهر در دوره سلجوقیان و رشد کالبدی

در قرون میانی شهر ماهیت سیاسی داشته و به عنوان مرکز انتظام بخش قلمرو حکومت‌ها همواره مرکز قدرت و سلطه محسوب شده‌است

اقتصادی شهرهای ایران مورد بررسی قرار گرفته‌است. هدف از طرح ساخت و شکل شهر بیش آوردن یک نظام شکل‌بندی اجتماعی - اقتصادی و سیاسی مسلط در یک دوره تاریخی در پیوند با شهرهاست. در دوره سلجوقیان نمی‌توان از وضعیت شکل‌بندی یکدست و مسلط اجتماعی، همچون فئودالیسم در اروپا، سخن به میان آورد. حال در خصوص شهرهای دوره سلجوقیان وضعیت شهرنشینی و شهرها چگونه است؟ فرض پیشنهادی این بحث

گوناگون اقتصادی جامعه، اداره شبکه‌های وسیع آبیاری و نیز زمین‌داری دیوانی از این دوره در ایران آغاز شد. همچنین در این دوره شهرنشینی رشد آرام داشت. شهر بیشتر اداری بود، ولی شهرهای دوره هخامنشیان از یک سو در تداوم الگوی شهرسازی و شهرنشینی دوره مادی سیر می‌کرد و از سوی دیگر در شرایط رونق اقتصادی دوره هخامنشیان شهرنشینی رشد بیشتری داشت و خود در روند رشد تجارت و تولید کالا مؤثر واقع می‌شد. شکل کالبدی شهر در دوره هخامنشی از فضاهای مشخصی تشکیل شده‌است؛ به ترتیب: دژ حکومتی (کاخ، معبد، دیوان)، شهر میانی (مجموعه‌ای از محله‌های خاص طبقات ممتاز و بازار)، شهر بیرونی و محله‌های اکثریت جامعه شهری، و مزارع.

در شهرهای دوره ساسانی مناسبات تولید اراضی روابط ویژه‌ای داشته‌اند که فهم آن مناسبات در تشخیص شکل بندی اجتماعی - اقتصادی دوره ساسانی و نیز تبیین مناسبات و اقتصاد شهری آن دوره بسیار اهمیت دارد. وارد شدن ایدئولوژی اسلامی به فضای جغرافیایی ایران مناسبات شهری و روستایی دوره ساسانی با تغییراتی ضروری متناسب با شرایط جدید در دوره اسلامی را تداوم داد.

حکومت اسلامی نیز پس از خارج شدن از وضعیت اولیه‌ای که ناشی از ضرورت‌های دوره فتوحات بود، به الگوبرداری از ساختار سیاسی روم و ایران و انطباق آن با اشرافیت سالاری عربی پرداخت. به صورت کمی تحولات اقتصادی، گسترش بازارها، افزایش حجم داد و ستد میان مردم، افزایش پیشه‌وران و متنوع شدن فعالیت‌های تجاری و تعداد معاملات مالی و نظایر اینها باعث دخالت دولت در مسائل اقتصادی و برقراری سیستم رقابتی بازار شد. در دوره سلجوقیان با برچیده شدن قلمروهای پراکنده حکومت‌های منطقه‌ای، امپراتوری پهناوری با محوریت عناصر و عوامل ایرانی و ترک تشکیل گردید، که برای اولین بار در دوره اسلامی امکان برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌ها و مدل‌های اصلاحات اجتماعی را در جامعه ایران فراهم آورد. در این دوره اهمیت یافتن زمین‌داری در نهاد اقطاع وجود مناسبات پیشرفته تولید کالایی و مبادله‌ای در شهرها را تقویت کرد و دیگر اینکه

چنین شکل می‌گیرد که در دوره سلجوقیان در تداوم جریان‌ها و گرایش‌های سیاسی یا اجتماعی و اقتصادی که در ادوار قبل از آن آغاز شده بود، گرایشی قدرتمند به سوی ایجاد شرایط نو و متفاوت، رخ نمود؛ و از این رو دوره مورد نظر در واقع دوره انتقالی و در حال گذار به شمار می‌آید. ویژگی جریان مذکور از این قرار است که به دنبال فراهم آوردن شرایط مناسب رشد و شکوفایی اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی جامعه ایران در دوره تمدن اسلامی روند تدریجی بازآفرینی و بازسازی ساختارهای سیاسی - اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی کهن ایرانی در قالب‌ها و شکل‌بندی جدید شتاب گرفت.

پژوهشگر پس از تحلیل، به این نتیجه می‌رسد که می‌توان در خصوص وضعیت شهرنشینی در حال گذار دوره مورد نظر مفروضاتی را به این شرح ارائه کرد. وی بدین ترتیب گفتار خود را بر اساس اینها استوار می‌کند:

۱- شهرهای این دوران با پیدا کردن وضعیت مناسب برای استقرار قدرت مطلقه و استبدادی حکومت در آن به عنوان مکانی برای حضور همه جانبه حکومت و تشدید جنبه وحدت اجتماعی کار و تولید، که در نتیجه برقراری مالکیت گسترده حکومت بر منابع تولید و سازمان کار استوار بود، شاهد تحقق استراتژی تولید فضا و کالبد شهری بودند، که خود انعکاس دهنده این وحدت و آمیختگی ذهنی، اقتصادی و سیاسی بوده است.

۲- در اثر تحول اجتماعی اشاره شده شکل شهر دوره اسلامی، که تداوم دوره باستانی محسوب می‌شد، تحول یافت و در شهر جدید مسجد جامع (مقر سیاسی) و بازار در نظمی آرمانی در کنار یکدیگر قرار گرفتند. این امر مختص شهرهایی بوده است که شرایط رشد یافته اقتصادی - اجتماعی داشته‌اند.

۳- در شهر سلجوقی کارکردهای مسلط سیاسی - اداری، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی که در کالبدهای حکومتی، بازار، محله‌ها و مسجد متجلی می‌شوند، برجسته می‌نمایند.

وضعیت تولید کالا در شهرهای ایران در دوران سلجوقیان، فصل چهارم پژوهش را در برمی‌گیرد. در این فصل فرایند تولید پیشه‌وری در شهرهای ایران دوره سلجوقیان مورد بررسی قرار گرفته است، ولی طرح موضوعات این فصل متفاوت از تحلیل و تبیین اقتصاددان‌هاست.

در خصوص وضعیت تقسیم اجتماعی کار در شهرهای دوره سلجوقیان باید به شرایط بسیار تأثیرگذار و ویژه دیگری در این زمینه توجه کرد؛ و آن تمایل نظام سیاسی جامعه آن روزگار به تداوم وحدت اجتماعی کار در سرزمین ایران است.

در دوره سلجوقیان مالکیت عالی دولت بر همه منابع تولید و توزیع ثروت و اشراف کامل دولت بر همه امور تولیدی و روابط ناشی از آن در سراسر کشور، باعث می‌گردید که شیوه‌های زیست و تولید بر مبنای سنن تاریخی خود، نه در تقسیم اجتماعی کار بلکه در وحدت همه جانبه آن تحول یابند.

فصل پنجم که آخرین فصل پژوهش است، وضعیت مبادله و توزیع در شهرهای ایران دوره سلجوقیان را مورد بررسی قرار می‌دهد.

در این فصل عنوان‌های فضا و کالبد بازار، بازرگانان و تجارت بازار، مناسبات بازار، وضعیت سرمایه در مناسبات بازار، تجارت بازار

و حکومت، مالکیت در بازار و نهادهای اقتصادی بازار تحلیل و تبیین می‌شود.

پیدایش مناسبات و فعالیت‌های تجاری که در جریان رشد و گسترش و تکامل خود فضای کالبدی متناسب با فعالیت‌ها و نیازهای خود را در شهرهای دوره باستان تولید کرد، به دوره هخامنشیان و پس از آن به ساسانیان می‌رسد. عنصر بازار در مفهومی که اکنون از آن یاد می‌شود، ستون فقرات شهر است که از دل شارستان (شار میانی) شروع می‌گردد و دامنه خود را به شار بیرونی (ربض) می‌گستراند و در مسیر خود، محله‌ها را تشکیل می‌دهد. این امر با تجارت در شهرها و تجار گره می‌خورد و بدین ترتیب مهم‌ترین مقوله در خصوص عملکرد اقتصادی تجار در بازارها مطرح می‌شود، که همانا ارتباط بین بخش مبادله با بخش تولید کالا است. در این پژوهش به طور کلی چنین نتیجه‌گیری می‌شود:

الگوی شهر ایرانی در شکل‌بندی اجتماعی - اقتصادی دوره باستان از الگوی منحصر به فرد پیروی می‌کرده است که در دوره اسلامی نیز ضمن استمرار وضعیت اجتماعی شکل‌بندی اجتماعی - اقتصادی جامعه ایران مشمول وضعیت باز تولید ساختارهای کهن شد و در نتیجه می‌توان در شرایط جدید از هر شهر ایرانی - اسلامی سخن به میان آورد. شهرها در ایران تنها بر اساس سابقه‌های اقتصادی ظهور نیافته‌اند بلکه نقش عامل

شهرها در ایران تنها بر اساس سابقه‌های اقتصادی ظهور نیافته‌اند بلکه نقش عامل سیاسی و فرهنگی و اجتماعی گاه به اندازه عامل اقتصادی مؤثر بوده است

سیاسی و فرهنگی و اجتماعی گاه به اندازه عامل اقتصادی مؤثر بوده است؛ و هویت شهر در قرون میانه باید با تأکید بر کارکردهای آن تعریف شود. در نتیجه شهر ایرانی اسلامی دوره سلجوقی که از تلفیق الگوهای شهر ایرانی با ایدئولوژی اسلامی و نیز تحت تأثیر شرایط اجتماعی - اقتصادی پدید آمده بود، در شرایط شکل‌بندی اجتماعی - اقتصادی جامعه بر اساس الگوی تولید خرده کالایی در کنار بخش‌های اقتصادی (کشاورزی، کوچ رویی، تجاری) در مرحله‌ای بنیادین قرار داشت که به دلایل مختلف امکان برون‌رفت از آن وضعیت و نیل به مرحله ادغام سرمایه تجاری در روند تولید کالایی و تولید مناسبات اقتصادی، اجتماعی بر اساس اقتصاد کالایی را نیافت. لیکن به هر حال الگو و نمونه‌ای از شکل‌بندی اجتماعی - اقتصادی را برای تداوم زندگی شهری؛ که ظرفیت‌های اقتصادی و تولیدی خود را می‌توانست در قالب ساختارهای تعریف شده گسترش دهد، برای ادوار تاریخی پس از خود بر جای گذاشت.

ناگفته نماند که این پژوهش در ۶۴۰ صفحه و با استفاده از حدود ۶۰۰ منبع فارسی و لاتین تدوین شده است.

سازمان شهرداری‌ها چالش‌های پیش رو قسمت آخر

زهره خوش‌نمک

کارشناس علوم ارتباطات اجتماعی

و مؤسسات تابع، تعیین نیازهای آموزشی و پژوهشی شاغلان در بخش بازرسی و نظارت و هماهنگی لازم با واحدهای ذی ربط برای رفع این نیازها، برقراری ارتباط مستمر با واحدهای مشابه در شهرداری‌ها و سایر دوایر عمومی و دولتی و ارائه گزارش تحلیلی در این زمینه به مافوق، تهیه و تنظیم گزارش‌های ویژه از عملکرد دفاتر استانی با هماهنگی دفتر ذی ربط و بررسی و اظهار نظر پیرامون عزل و نصب رؤسای دفاتر استانی و تهیه گزارش‌های لازم برای رئیس سازمان.

مدیرکل این دفتر عباس جعفری است که فوق لیسانس عمران و مدیریت اجرایی است. از دیگر وظایف دفتر مذکور، می‌توان به اینها اشاره کرد:

- تأمین هزینه‌های مورد نیاز سازمان و اجرای مقررات و آیین‌نامه‌های مالی و معاملاتی به منظور مصرف صحیح اعتبارات و بودجه‌های مصوب و حسن اجرای مقررات مالی، بازرینی و رسیدگی به اسناد هزینه‌ها و سایر فعالیت‌های انجام شده در سازمان و واحدهای تابع برای اجرای ضوابط و مقررات قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات موضوعه، ثبت دفاتر اعتبارات و حسابداری، ضبط و تنظیم پرونده‌های مورد لزوم و سایر فعالیت‌های مرتبط با امور مالی و تدارکاتی سازمان، تحویل و تحول و نگهداری حساب اموال سازمان بر اساس مقررات و آیین‌نامه اموال دولتی و قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات مالی سازمان و تشکیل و اداره دبیرخانه سازمان.

جعفری دلایل عمده تشکیل این دفتر را چنین برمی‌شمارد: «نظارت بر امور شهرداری‌ها و بررسی عملکرد شهرداران، پرسنل، تخصیص بودجه، طرح‌هایی که در سطح شهرها انجام می‌شود، بررسی شکایات و درخواست‌هایی که به سازمان می‌شود، و نظایر اینها». وی اطلاع‌رسانی در جهت افزایش آگاهی‌های شهروندان را از قوانین و مقررات شهری، در زمره اهداف عمده این دفتر ذکر می‌کند، و آموزش پرسنل شهرداری‌ها را از دلایل عمده سرویس دهی مناسب با شهروندان می‌داند. او می‌گوید: «در بازرسی‌ها و بازدیدها مواردی به چشم می‌خورد که پرسنل در رده خود به دلیل عدم اطلاع کافی از جایگاه خود نتوانسته است در چارچوب قوانین و مقررات دیده‌شود و خدمات لازم را به شهروندان

تشکیل سازمان شهرداری‌ها، نوید تازه‌ای برای شهرداری‌های سراسر کشور بود. این سازمان نوپا می‌بایست همچون حلقه اتصال میان شهرداری‌ها - به عنوان نهادی غیردولتی - و دولت، نقش ایفا کند.

در این میان شناخت روشن و دقیق شهرداران از وظایف و عملکرد معاونت‌ها و دفاتر مختلف سازمان سهمی بسزا در واقعی کردن انتظارات آنان نسبت به سازمان دارد. از سوی دیگر، سازمان شهرداری‌ها نیز باید بتواند خواسته‌های تعدیل یافته شهرداران را برآورده سازد.

آخرین قسمت این گزارش به وظایف و اهداف دفتر بازرسی و امور استان‌ها، اداره کل پشتیبانی سازمان، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، انتشارات، دفتر امور دهیاری‌ها و اداره کل حوزه ریاست و روابط عمومی می‌پردازد.

● دفتر بازرسی و امور استان‌ها

وظایفی که بر عهده این دفتر گذاشته شده است، اینها هستند: تهیه گزارش بازرسی در مورد سازمان، مؤسسات و شرکت‌های تابع، با استفاده از کارشناسان ذی ربط و از طریق مدیریت‌های مربوط و ارائه آن به مقام مافوق به همراه پیشنهادهای اصلاحی، آگاهی از دیدگاه‌های تخصصی واحدهای سازمان در مورد گزارش‌های بازرسی‌ها و شکایت‌ها، برقراری ارتباط مناسب و مستمر با سازمان بازرسی کل کشور و ایفای وظایف مندرج در ماده ۱۲ قانون تشکیل سازمان مذکور و کمیسیون اصول ۸۸ و ۹۰ مجلس و شورای اسلامی، برگزاری جلسات منظم و دوره‌ای با دوایر مرتبط در شهرداری‌ها، برنامه‌ریزی برای اجرای اقدامات پیشگیرانه از قانون شکنی و ترویج این اقدامات در میان کلیه سطوح سازمانی، انجام اقدامات لازم برای بهینه‌سازی سیستم‌های نظارتی و تجهیز آنها به سامانه‌های رایانه‌ای پیشرفته و مکانیزه برای افزایش دقت، سرعت و کیفیت گزارش‌گیری و گزارش دهی، تلاش مستمر در جهت شناسایی روش‌های علمی و روزآمد بازرسی و نظارت بر ارائه الگوهای مناسب در شهرداری‌ها و اعمال نظارت و بازرسی در سطح سازمان



عباس جعفری
مدیرکل دفتر بازرسی و امور استان‌ها



علیرضا صادقی زاده
مدیرکل اداره کل پشتیبانی سازمان
شهرداریها

ارائه دهد. این موارد گزارش می شود تا با همکاری دفاتر ذی ربط امر آموزش در این خصوص انجام گیرد.»

وی با اشاره به اینکه یکی از فعالیت های عمده دفتر بازرسی است، می افزاید: «چارچوب خاصی برای بازرسی در نظر گرفته شده است؛ به این شکل که بازرسی ها در بخش های مختلف از جمله عمرانی، حقوقی، اداری، ترافیک، ساختمانی و نظایر اینها بر اساس چارچوب تعریف شده انجام می شود. برای این کار، بازرسان، تحت آموزش های لازم قرار گرفته اند تا در انجام وظیفه خود دچار اشتباه و انحراف نشوند. بنابراین هنگام بازرسی، یک گروه کارشناسی در محل حاضر می شوند به بررسی موارد می پردازند و تمام تخلف ها گزارش می شود. در مواردی تخلفی با آموزش یا پیشنهاد و گوشزد رفع می شود، اما در مواردی وقتی میزان تخلف بالاست در شورا و مدیریت سازمان مطرح می شود تا مدیریت سازمان در خصوص آن تصمیم گیری کند.»

وی تعداد پرسنل این دفتر را ۱۵ نفر عنوان می کند و می گوید: «ما به معاونت های مختلف اعلام کرده ایم تا کارشناسان خبره را به

دارد که مورد بررسی نمایندگان دفتر - که بر عملکرد شهرداری ها نظارت دارند - قرار می گیرد و تخلفات مالی افراد پیگیری می گردد و در صورت نیاز، برخورد داخلی با آنها می شود، یا اینکه به دادگاه ارجاع داده می شود.

وی با اشاره به افزایش خدمت رسانی به ارباب رجوع در شهرداری ها و انجام اطلاع رسانی به نحو مطلوب، به عنوان یکی از برنامه های عمده دفتر، می گوید: «تهیه و تدوین کتابی که تمام اطلاعات لازم از قوانین و مسائل شهرداری ها در آن درج شده باشد، از اقداماتی است که این دفتر در دست انجام دارد.»

به گفته جعفری، از یک سال و نیم پیش تاکنون ۱۸ شهرداری مورد بازرسی قرار گرفته اند. در بررسی های شهرداری ها، در صورت برخورد با مواردی که در پرداخت ها، درآمدها و هزینه ها دچار مشکل باشند، کتاب به مدیریت سازمان اعلام می شود تا بودجه اضافه به آنها اختصاص یابد. سعی این دفتر کاهش تنش ها و مشکلات مالی آنهاست و البته در کنار آن، تخلفات هم پیگیری می شود و با متخلف برخورد می شود.

شهرداری ها از سازمان شهرداری ها انتظار دارند تا به عنوان متولی واقعی، هدایت، نظارت و ساماندهی شهرداری ها را در کلیه زمینه ها، به ویژه در حیطه قوانین بودجه و چارت سازمانی، انجام دهد. لیکن تاکنون سازمان نتوانسته است به انتظارات شهرداران پاسخی دهد. طی ۶ ماه گذشته این سازمان در زمینه توزیع اعتبارات و تجمیع عوارض عملکرد خوبی نداشته است. به عقیده من این روند تا حدودی ناشی از نوپایی و نیروهای کم تجربه آن است. در این خصوص لازم است سازمان از نیروهای اجرایی متخصص و باتجربه در امور شهرداری در چارت سازمانی خود بهره ببرد.

در تدوین برنامه چهارم توسعه، سازمان به عنوان متولی شهرداری ها، می بایست علاوه بر گسترش جایگاه شهرداری ها در برنامه چهارم، در تثبیت و گسترش جایگاه خود نیز در دولت بکوشد.

رمضانعلی باقری، شهردار ساری

● اداره کل پشتیبانی سازمان

علیرضا صادقی زاده مدیر کل این اداره وظایف محول شده به آن را چنین تشریح می کند: «تأمین نیروی انسانی مورد نیاز سازمان بر اساس پست های پیش بینی شده با توجه به اولویت ها و اعتبارات موجود و رعایت کلیه مقررات مربوط، تهیه و صدور کلیه احکام استخدامی از قبیل استخدام، ترفیع، مأموریت ها، مزایا، بازنشستگی و نظایر آن، اجرای قوانین و آیین نامه های استخدامی، اقدام در مورد پیشنهادهای تغییر سمت و ارتقای کارکنان و سایر امور استخدامی و انطباق آنها با مقررات موضوعه، مطالعه پیشنهاد و اجرای طرح طبقه بندی مشاغل و ارزیابی مشاغل جدید در سازمان، بررسی نیازهای رفاهی کارکنان و تهیه و اجرای طرح های رفاهی، درمانی و بهداشتی در قالب مقررات مصوب دولت و امکانات موجود، انجام کلیه فعالیت های مربوط به تأمین احتیاجات تدارکاتی و خدماتی مورد نیاز سازمان در چارچوب قوانین و مقررات مربوط، انجام امور مربوط به نگهداری ساختمان و تأسیسات و سایر خدمات عمومی سازمان، پشتیبانی و تدارکات برگزاری سمینارها، کنفرانس ها، جلسات عمومی و فعالیت های عمومی سازمان، ابلاغ آرای صادر شده از هیئت های تخلفات اداری کارکنان و اقدام در اجرای آنها، برقراری ارتباط دائم با سازمان مدیریت و برنامه ریزی برای هماهنگ کردن کلیه برنامه های استخدامی و سایر امور سازمانی با آخرین مقررات

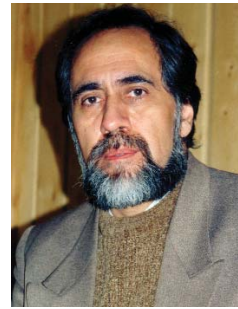
ما معرفی کنند. این دفتر برای آنها کلاس های آموزشی در نظر می گیرد و بعد از مشخص شدن مسئولیت ها یا انتخاب یک سرگروه، دفتر به حیطه استان وارد می شود و به بررسی کل استان می پردازد». وی همچنین در مورد چگونگی انتخاب موارد برای بازرسی می گوید که: این دفتر بر اساس گزارش های رسیده، ابتدا به سراغ استان هایی می رود که موارد تخلفی به وسیله نمایندگان دفتر که در استانداری ها مستقر هستند گزارش شده است. البته هدف دفتر همانا نظارت و بررسی کل شهرداری هاست.

همچنین پیرامون اقدامات دفتر در طول یک سال و نیم گذشته می گوید: یکی از کارهای دفتر که وقت زیادی را به خود اختصاص می دهد، پاسخگویی به حدود ۷۰ تا ۸۰ مراجعه کننده در روز است که عمده آنها را شهروندان تشکیل می دهند. اغلب شکایت آنها در مورد قرار گرفتن ملک آنها در طرح هاست که سعی می شود در یک روز به آنها پاسخ داده شود. سپس موضوع پیگیری می شود و در صورتی که حتی شهرداری امکان پرداخت ارزش ملک را نداشته باشد، حق و حقوق از محل بودجه سازمان پرداخت می گردد.

بخشی از مراجعات به دلیل عوارض و یا تعرضات و تخلفات ساختمانی است که با اعزام کارشناسی ملک به حل مشکل پرداخته می شود. بخشی از مراجعات هم مربوط به درگیری پرسنل و شهرداران است. بخشی به برخورد با رشوه و باج گیری اختصاص



علی نوریپور
مدیرکل دفتر امور دهیاری ها



ناصر براتی
مدیر مرکز پژوهش‌های شهری و
روستایی سازمان شهرداری‌ها

موضوعه، تهیه و نگهداری آمار و اطلاعات پرسنلی و برنامه‌ریزی برای بهنگام نگهداشتن اطلاعات مربوط به نیروی انسانی، ابلاغ اعتبارات به واحدهای ذی ربط و هماهنگی لازم برای پرداخت آنها و انجام کلیه فعالیت‌های مربوط به امور مالی و تنظیم و کنترل حساب‌ها در چارچوب اعتبارات مصوب و قوانین و مقررات موجود».

صادقی زاده معتقد است که اداره کل پشتیبانی سازمان در حقیقت جان سازمان است؛ زیرا هیچ فعل و انفعالی در سازمان شهرداری‌ها شکل نمی‌گیرد و هیچ حرکتی در آن انجام نمی‌شود، مگر آن که بخش عمده‌ای از کار آن در پشتیبانی انجام شود. وی همچنین اظهار می‌دارد: «نگهداری سیستم گرمایی، سرمایه‌ی، وسایل نقلیه، خدمات نیروی انسانی، اقدامات رفاهی و صدها کار دیگر در روز به شکل اتوماتیک باید انجام شود؛ زیرا با ایجاد هر وقفه‌ای، تبعات آن در کل سازمان تجلی می‌یابد. کافی است یک ساعت برق، تلفن یا گاز قطع شود، یا راننده نباشد، تدارکات در تهیه بلیت هواپیمای سمینار سستی کند، یا تهیه محل سمینار به وقفه افتد و نظایر اینها، تا کار مختل گردد».

● مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی

این مرکز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۸ در معاونت فرهنگی امور عمرانی در وزارت کشور شروع کرده، و از همان زمان تا سال ۱۳۸۰ بیش از ۱۲۰ طرح پژوهشی را به انجام رسانده است که از این تعداد حدود ۳۰ پروژه را مشاوران حقیقی، و حقوقی خارج از مرکز، تحت نظارت آن انجام داده‌اند. در کنار انجام این پژوهش‌ها برگزاری ۱۹ همایش و کارگاه آموزشی، نظارت بر ۶۹ پروژه انجام شده در شورای پژوهش استان‌ها و انتشار صد عنوان کتاب و همکاری در انتشار ۵۰ عنوان کتاب با انتشارات سازمان شهرداری‌ها، گرفتن مجوز و انتشار ماهنامه «شهرداریها» و فصلنامه «مدیریت شهری» - که در مقاطع بعد به انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور محول شد - از جمله دیگر خدمات مطالعاتی و تحقیقاتی این مرکز بوده است.

به گفته ناصر براتی مدیر مرکز پژوهش‌های شهری و

وی می‌گوید: «بدین ترتیب ابتدا مسائل از سوی سازمان شهرداری‌ها مطرح می‌گردد و سپس در مرکز مطالعات مورد مطالعه قرار می‌گیرد. نتیجه آن برای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری به سازمان شهرداری‌ها اعلام می‌شود تا هدف‌گذاری‌ها، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های بعدی کمتر دچار خطا شود».

در اساسنامه سازمان، توسعه تحقیقات در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، پشتیبانی علمی و پژوهشی شهرداری‌ها، انجام مطالعات و تحقیقات در موضوعات مرتبط، ارائه راهکارهای انجام یافته‌های تحقیقاتی و هدایت علمی پژوهش‌های شهرداری‌ها وظایف مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهر تعریف شده است.

بنابراین وظایف، مرکز در چند محور فعالیت می‌کند که، به گفته براتی، عبارتند از: «مدیریت و نظارت بر طرح‌های پژوهشی از محل اعتبارات عمومی، که از جمله وظایف عمده این مرکز است و در زمان حاضر مطالعات برنامه‌ریزی شهری چند طرح ملی و مدیریت و نظارت بر پروژه‌های مطالعاتی در این زمینه در حال انجام است. وظیفه دیگر هدایت و هماهنگی طرح‌های پژوهشی استانی است، که نتیجه آنها در صورت لزوم در اختیار سایر استان‌ها - برای بهره‌برداری در رفع معضلات و بهره‌وری بهتر از امکانات موجود - قرار می‌گیرد».

انجام و مدیریت طرح‌های پژوهشی از محل اعتبارات سازمان شهرداری‌های کشور نیز در این مرکز انجام می‌شود. در این بخش پروژه‌های تحقیقاتی و مطالعاتی از سوی دفاتر مختلف سازمان در جهت حل معضلات شهر و روستایی و ارتقای کیفیت مدیریت آنها سفارش داده می‌شود که نتیجه آنها در آینده نزدیک و به صورت مکتوب، رایانه‌ای و تصویری در اختیار کلیه شهرداری‌های کشور قرار خواهد گرفت. در زمان حاضر نیز بیش از ۳۰ طرح تحقیقاتی از سوی دفاتر مختلف سازمان به مرکز سفارش داده شده است و این طرح‌ها در مراحل مختلف فرایند انجام تحقیقات هستند».

وی از تشکیل پژوهشگاه جامع علوم شهری و محیطی در بلند مدت خبر داد و گفت: «این اقدام بنابر وظایف خطیری که سازمان بر عهده دارد برای توسعه کمی و کیفی مرکز پژوهش‌های شهری

سازمان شهرداری‌های کشور نهادی نوپاست. برای اینکه برخی از وظایف وزارت کشور نسبت به شهرداری‌ها به این سازمان واگذار شود، در گام نخست باید روابط میان سازمان و شهرداری‌ها به صورت شفاف توسعه و تقویت یابد.

چنگیز اکبری - شهردار منطقه ۴ ارومیه

و روستایی انجام می‌شود. با ایجاد این پژوهشگاه شهرداری‌ها و شوراهای اسلامی شهرها می‌توانند برای توسعه جامعه نگر، همه جانبه و یکپارچه خود به این مؤسسه پژوهشی اتکا کنند». لازم به ذکر است نام سابق این مرکز، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری بود که دی ماه سال جاری به مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی تغییر یافت.

● انتشارات سازمان شهرداری‌ها

ارتقای دانش فنی و تخصصی شهرداران و ارائه راهکارهای جدید مدیریت شهری، آموزش فرهنگ شهروندی، اطلاع‌رسانی

روستایی، کار این مرکز تولید فکر، ایده و یافتن راه‌حل‌های علمی و منطقی برای توسعه و ارتقای کمی و کیفی محیط و مدیریت شهرها و روستاهای ایران است. این مرکز باید با داشتن توان علمی و فنی کافی و مناسب و تسلط لازم بر تجربیات جهانی و داخلی و منابع علمی در ترسیم چشم‌انداز و هدف کلان مدیریت شهری و روستایی به کمک سازمان شهرداری‌ها و شهرداری‌های کشور بشتابد و با اتکا به روش‌های علمی و توان پژوهشگران بومی، راه را برای رسیدن شهرها و روستاهای کشور، به سوی افق‌ها و اهداف کلان کشور در مورد حیات زیست شهری و روستایی بگشاید.



علی افشاری
مدیر انتشارات سازمان شهرداری‌ها

در خصوص عملکرد شهرداری‌ها از وظایف عمده‌ای است که بخش انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور بر عهده دارد. افزون بر اینها، پژوهش، آموزش و اطلاع‌رسانی در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، نشر دیدگاه‌های جدید و تحقیقات علمی مدیریت شهری، چاپ کتاب‌های تخصصی در همین زمینه، تهیه لوح فشرده (CD) تخصصی، برگزاری کنفرانس، میزگرد و همایش، تهیه فیلم‌های آموزشی و ارتباط با استادان و صاحب نظران و مجامع دانشگاهی در جهت اهداف مذکور، برعهده این بخش گذاشته شده است.

به گفته علی افشاری، مدیر انتشارات سازمان شهرداری‌ها، تاکنون در این بخش ۵۶ شماره ماهنامه «شهرداریها» با ۵ هزار نسخه تیراژ، ۱۳ شماره فصلنامه «مدیریت شهری» با ۳ هزار نسخه تیراژ، فصلنامه «فرهنگ ایمنی» در ۴ شماره، با ۳ هزار نسخه تیراژ، هفته نامه «خانه ما» و حدود ۱۰۰ عنوان کتاب در جهت افزایش فرهنگ شهروندی و ارتقای آگاهی‌های سطح میانی مدیران شهرداری به چاپ رسیده است. وی مخاطبان نشریات مذکور را کارشناسان، شهرداران و متخصصان امور شهری عنوان می‌کند و می‌گوید: «به همراه برخی شماره‌های ماهنامه نیز ضمیمه‌هایی با موضوعات مختلف شهری به چاپ رسیده است».

افشاری توجه به عمومی‌تر کردن گستره مخاطبان این نشریات را از ملزومات مهم افزایش آگاهی‌های شهروندی عنوان می‌کند و می‌افزاید: «با توجه به تشکیلات سازمان، لازم است فرهنگ‌سازی در گستره وسیع‌تری انجام شود و به عقیده من این اقدام با انتشار نشریات کودک و نوجوان که شهروندان آینده جامعه را تشکیل می‌دهند و آموزش آنها در دراز مدت نتیجه بهتری می‌دهد، علاوه بر آنکه بر خانواده‌ها نیز تأثیر مطلوبی بر جای می‌گذارد. بنابراین اگر قرار است کار آموزشی انجام دهیم، آموزش کودکان بهترین راه است زیرا کودکان باید با مسائل، وظایف و حقوق شهری و شهروندی و همچنین وظایف مدیران و مسئولان شهری، آشنا شوند».

وی عدم توجه به مخاطب و بی‌توجهی به تغذیه درست آنها را - از نظر اطلاع‌رسانی و آگاهی علمی - ضعف نشریاتی عنوان کرد که بدون بررسی علمی و پژوهشی لازم در نیاز جامعه و مخاطبان انتشار می‌یابند.

افشاری در مورد وضعیت توزیع نشریات نیز گفت: «تمام تلاش ما این است که نشریه سر وقت به دست مشترکان و مخاطبان برسد؛ اما به دلیل مسائلی که پیش از این وجود داشت فعلاً این کار به درستی صورت نمی‌پذیرد. لیکن اکنون با تمهیداتی که اندیشیده شده، کوشش گردیده است که مدت زمان توزیع کاهش یابد. علاوه بر آنکه دسترسی آسان‌تر مخاطبان به نشریه، برخی شماره‌های نشریه بر روی لوح فشرده عرضه شده‌اند تا با توجه به جای کمی که CDها اشغال می‌کنند، امکان بایگانی کردن (آرشیو) آن برای متخصصان و علاقمندان فراهم شود».

در زمان حاضر این نشریه برای مشترکان خاص از جمله دانشجویان ارسال می‌شود و در صورت استقبال تعداد آن افزایش خواهد یافت. از دیگر برنامه‌های این دفتر تهیه سی‌دی دوره‌ای از



علی اشرف پورحسینقلی
مدیرکل اداره کل حوزه ریاست و روابط عمومی

شماره اول تا ۵۰ نشریه است و از شماره ۵۰ به بعد هم به صورت سالانه به همین صورت منتشر می‌شود.

وی از درج نسخه الکترونیکی نشریه بر روی سایت، همزمان با چاپ آن خبر داد و آدرس سایت مذکور بدین شرح است:

www.imo.org.ir

www.shahrdariha.org.ir

افشاری از جمله اقدامات دیگر دفتر انتشارات را چاپ کتاب‌های شهرهای کوچک، سرعت ۳۰، زبان، تفکر، فضا و سرانه بودجه سال ۷۹ و ۸۰ در سال ۸۲ عنوان کرد و گفت: «کتاب مبانی آتش نشانی نیز تجدید چاپ شده است».

وی کتاب‌های در دست چاپ را جلد اول کتاب سبز، جلد ۱۱ کتاب سبز، جلد اول الگوی مشارکتی شهروندان در اداره امور شهر، جلد اول امکان سنجی واگذاری وظایف جدید به شهرداری‌ها و مدیریت در نمای شهر عنوان کرد.

● دفتر امور دهیاری‌ها

این دفتر در اواخر سال ۱۳۸۱ فعالیت خود را در سازمان شهرداری‌های کشور آغاز کرد.

ناگفته نماند که قانون تأسیس دهیاری‌های خودکفا در روستاهای کشور در تیرماه سال ۱۳۷۷ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و به وزارت کشور اجازه داده شد که برای اداره امور روستاها در روستاهای کشور سازمانی را به نام سازمان دهیاری‌ها تأسیس کند.

بنابراین تأسیس دهیاری‌ها را می‌توان سرآغاز شکل‌گیری مدیریت عمومی روستاها تلقی کرد. اما با وجود قانون مذکور هنوز تا اسفند سال ۱۳۸۰ چارچوبی برای کار دهیاری‌ها وجود نداشت. در این زمان بود که به طور روشن در هیئت دولت در مورد سازمان، تشکیلات و وظایف دهیاری‌ها بحث شد و وزارت کشور نیز از ابتدای سال ۱۳۸۱ به طور جدی در موضوع تشکیل دهیاری‌ها دخیل گردید.

مدیریت این دفتر به تازگی به علی نودرپور محول شده است اما وی به دلیل تازگی کار این دفتر و احتمال تبدیل آن به یک معاونت مستقل، در پاسخ به درخواست مصاحبه اعلام کرد که این گفت و گو بعد از تدوین برنامه دفتر انجام خواهد شد.

● اداره کل حوزه ریاست و روابط عمومی

این اداره کل در بدو شکل‌گیری سازمان با اهدافی چون ایجاد ارتباط با رسانه‌های همگانی و مراکز ارتباط جمعی در جهت افزایش آگاهی عمومی، سنجش مستمر افکار عمومی در خصوص عملکرد سازمان و شهرداری‌ها و پاسخگویی به مسائل طرح شده در رسانه‌ها درباره شهرداری‌ها و سازمان، تشکیل شد. مدیریت جدید این دفتر به عهده علی اشرف پورحسینقلی است که پیش از این به عنوان یکی از مشاوران ریاست سازمان، انجام وظیفه می‌کرد.

اولین جشنواره پژوهش‌های شهری

فاطمه شهبازی

کارشناس علوم ارتباطات اجتماعی

ناصر براتی، مدیر مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی، نیز با یادآوری سابقه ده ساله مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و حضور سه گروه طراحی و برنامه ریزی شهری و روستایی، مطالعات مدیریت شهری و گروه مطالعات بنیادی، از راه اندازی گروه مطالعات مدیریت توسعه روستایی در آینده‌ای نزدیک خبر داد.

وی دلیل تغییر نام مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری به مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی را راه اندازی و تأسیس معاونت دهیاری‌ها در سازمان شهرداری‌ها دانست. به گفته او، وظیفه این مرکز علاوه بر حمایت از شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، ایجاد پل ارتباطی با دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌های داخل و خارج از کشور به منظور ورود نظریات و پیشنهادهای آنان به سازمان شهرداری‌هاست.

مدیر مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی در ادامه به پروژه‌های در دست بررسی این مرکز اشاره کرد، که از آن دست‌اند: بازنگری در قوانین و مقررات مربوط به شهرداری‌ها، طراحی نظام عمومی مدیریت شهری در ایران، بررسی و اصلاح نظام بودجه نویسی و حسابداری شهرداری‌ها، تحویل و اصلاح منابع درآمد پایدار برای کشور، اندازه‌گیری و تحلیل توسعه اقتصادی شهرها. از دیگر پروژه‌ها می‌توان به اینها اشاره کرد: تدوین اطلاعات اقتصاد شهری بر پایه دارایی‌های فضایی، ارزیابی تجارب شهرداری‌ها در پیاده سازی سیستم GIS، پیشنهاد راهبردها و الگوهای نظام GIS شهری، طراحی و استقرار سیستم مدیریت کیفیت شهری در سطوح مختلف شهرداری‌ها و چگونگی اصلاح ساختار تشکیلاتی شهرداری با توجه به شاخص‌های روز مدیریت شهری.

در بخش سخنرانی پژوهشگران، چهار پژوهشگر گزارش‌هایی را ارائه کردند، که از آن میان «محمد رضا حائری» معمار و شهرساز به موضوع شهر، شهرنشینی، شهریت، شهروندی و شهرسازی پرداخت.

حائری فقدان پژوهش در مسائل شهری و شهرنشینی و سنجیده رفتار نکردن در برابر تحولات عظیم شهری و شهرنشینی را مورد توجه قرار داد و ابراز داشت: «پژوهش‌های انجام گرفته در حیطه مسائل شهر و شهرنشینی در ایران بسیار اندک است و همین امر نشان می‌دهد که شهرسازی نخیه گرا و فن گرا چندان سودمند نیست. از جمله پژوهش‌های انجام شده در خصوص موفقیت طرح‌های جامع در ایران، نشان می‌دهد که تهیه چنین طرح‌هایی آن هم به شیوه متداول و مرسوم در شهرهای کشور جوابگو نیست».

این شهرساز با اشاره به اینکه شهرنشینی در ایران طی نیم قرن از اصالت خود دور افتاده است، افزود: «از دهه ۳۰ الی ۴۰ سیر شهرنشینی در ایران دگرگون شد و به جای شهر، پدیده شبه شهر شکل گرفت. ماده اصلی شهرسازی و معماری شهر ایرانی که



همزمان با هفته پژوهش، اولین جشنواره پژوهش‌های شهری، به همت مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی سازمان شهرداری‌ها (مرکز مطالعات برنامه ریزی) و با حضور برخی از اندیشمندان و پژوهشگران امور شهری برپاگردید.

در افتتاحیه این جشنواره محمد حسین مقیمی، رئیس سازمان شهرداری‌های کشور، درباره سیاست‌های سازمان شهرداری‌ها در قبال حمایت از پژوهش سخن گفت و با بیان تخصیص ۳۰ میلیارد ریال بودجه به پروژه‌های مطالعاتی از سوی سازمان شهرداری‌ها خاطر نشان کرد: «با توجه به مشکلات اجرایی در شهرها، لازم است روند مطالعات و تحقیقات شهری - روستایی صورت گرفته به سمتی حرکتی کند که در مرحله اجرا و عمل کاربردی باشد و دقیقاً با شرایط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگ جامعه منطبق گردد».

وی مشکلات شهرها، از جمله معضلات زیست محیطی، بهداشتی، ترافیک، خشکسالی و نظایر اینها را ناشی از عدم توجه به اجرای طرح‌های تفصیلی و جامع در شهرها دانست و افزود: «برای حل این معضلات باید برنامه‌های جامعی تهیه کرد؛ و این مستلزم توجه به طرح‌های بالادست است و از طریق گسترش تحقیقات و پژوهش در تک تک مسائل شهری حاصل می‌آید. بنابراین در اجرای هر برنامه‌ای باید بازنگری و بهنگام کردن اطلاعات جدید، تجزیه و تحلیل نحوه قراردادها، شرح خدمات و نتایج و دستاوردهای هر پژوهش و تحقیقی در شهرها مد نظر قرار گیرد. در این مسیر، علاوه بر محققان داخلی از پژوهشگران خارج از کشور هم استفاده خواهد شد».

روزگاری ترکیبی از ساماندهی خلاق فضا، رعایت حریم و قلمرو عمومی و خصوصی و استفاده بهینه از محیط بود، امروزه کاملاً از فرم اصلی خود خارج شده و جای خود را به بازار مصالح و ساختمان سازی داده است و در لایه‌های پایین تر نیز سکونت به مسکن و مسکن به اتاق بدل گشته است.»

حائری ادامه داد: «شهرنشینی یعنی تغییر در شیوه زندگی و انتخاب و مسئولیت پذیرفتن. این گونه بود که مردمان به دنبال تغییر در شیوه زندگی مهاجرت به شهرها را آغاز کردند و همگان بقای خود را در درآمدی که مکان آن شهر بود دیدند. این روند شتاب زده شهرنشینی و جابه جایی جمعیت مجالی برای ادغام این جمع شهرنشین در شهر نگذاشت و حتی شهروندی را به عنوان نوعی مقام و موضع دگرگون ساخت و آن را تبدیل به شهر گرا و در شهرمانده کرد.»

وی رسالت شهرسازی را آبادانی، عمران، برنامه ریزی فضایی و استقرار رابطه عقلایی بین جابه جایی جمعیت برشمرد و تأکید کرد: «علاوه بر این، رسالت شهرسازی، ایجاد شعور، آگاهی و وجدان شهری است. شهرسازی با مفهوم مداخله آگاهانه سروکار دارد و می‌بایست با شهر و شهرنشینی ارتباط کامل و اندامواره‌ای داشته باشد؛ به این معنا که شهرسازی تطبیق آگاهانه با توسعه شهر و تغییرات ایجاد شده در شیوه زندگی است. حال آنکه شهرسازی در شهرهای ما به حد خیابان کشی، تفکیک زمین و آسفالت تقلیل پیدا کرده است.»

به اعتقاد این پژوهشگر شهری، با تقویت عمیق شهرشناسی، کوشش برای جایگزینی متدولوژی به جای ایدئولوژی، کاستن از قضاوت مقدم بر شناخت، مشارکت دادن هر سه بازیگر اصلی رشد شهر (نهاد مردمی، نهادهای حرفه‌ای و حکومتی) و پرهیز از راه‌حل‌های فن گرا و قدرت مدار مقطعی که از طریق پژوهش حاصل خواهد شد، می‌توان به شهر و شهرنشینی ساختار بخشید. «طراحی شهری و نوزایی شهر» عنوان مقاله «علی مدنی پور» استادیار گروه شهرسازی دانشگاه نیوکسل بود.

وی ابتدا از تشکیل گروه ضربت شهری به وسیله دولت انگلیس خبر داد. این گروه از سران معماری و شهرسازی به ریاست ریچارد راجرز، معمار معروف بین‌المللی، تشکیل شده است. گروه مذکور، با تهیه گزارشی درباره اینکه چگونه شهرها را می‌توان احیا کرد، به بحث و تبادل نظر پرداخته و ۱۰ اصل را به عنوان اصول طراحی شهری مطرح کرده‌اند.

مدنی پور در تشریح و معرفی این اصول اظهار داشت: «اصل اول به ویژگی و ارزش محل و همخوانی پروژه جدید با الگوهای موجود شهر می‌پردازد.

در اصل دوم که نیاز است، طراحان با در نظر گرفتن آداب و رسوم محلی، تشبیت و مد نظر قرار دادن ساختمان‌ها و فضاهای موجود و حفظ و نگهداری از ساختمان‌های قدیمی و تاریخی را در اولویت قرار می‌دهد. در این باره کشور انگلستان علاوه بر حفاظت از بناهای تاریخی، حفاظت از مناطق قدیمی شهر را نیز اعمال می‌کند و کسی بدون کسب مجوز نمی‌تواند در بافت حفاظت شده شهر دخل و تصرف کند.»

برخورد با عرصه‌های عمومی (فضاهای خارج از شهر) و اولویت دادن به آنها، در نظر گرفتن سلسله مراتب بین فضاهای

عمومی و پیوند آن با عرصه‌های خصوصی و به دست آوردن کارایی ساختمان در مقیاس انبوه، اصول دیگری از اصول ده گانه گروه ضربت شهری است.

استادیار گروه شهرسازی دانشگاه نیوکسل در این باره خاطر نشان کرد: «در کشورهای غربی از دهه ۸۰ به بعد به منظور تقویت اقتصاد شهرها، ساخت فضاهای عمومی به بخش خصوصی واگذار شد. امروزه این بخش به دلیل نبود صرفه اقتصادی، علاقه چندانی به ساخت فضاهای عمومی همچون پیاده رو و خیابان ندارد؛ در حالی که فضاهای عمومی به عنوان ویرترین شهرها می‌توانند گردشگران و سرمایه گذاران زیادی را به سوی شهر بکشانند. همین امر بار دیگر توجه مقامات شهری را به فضاهای عمومی جلب کرده است.»

وی اصل بعدی را دسترسی و قابلیت تحرک دانست؛ و اینکه چگونه می‌توان در شهر به راحتی تردد کرد و عرصه‌های عمومی را برای راه رفتن و یا دوچرخه سواری مناسب ساخت. این اصل با فراوانی پیاده روها و کاهش وابستگی به اتومبیل و استفاده از وسیله نقلیه عمومی به دست می‌آید.

مدنی پور در خصوص اصل کاربری اراضی و تراکم گفت: «در این اصل باید به این نتیجه رسید که با چه سازوکاری می‌توان با اعمال مدیریت عاقلانه، از طریق افزایش تراکم شهری به خصوص در حیطه خدمات موجود، از شهر استفاده بهینه کرد.»

یکی دیگر از اصول گروه ضربت شهری در انگلستان، درهم سازی فعالیت‌ها در شهر است. استادیار گروه شهرسازی نیوکسل در تشریح این اصل بیان داشت: «شهروندان در سطح تهران با کاربری‌های مختلفی زندگی می‌کنند و این چیزی است که در شهرهای قدیمی نیز وجود داشت؛ ولی امروزه در شهرهای مدرن این روند رو به تخریب است. در این تخریب کاربری‌ها تغییر می‌کنند، محل سکونت از محل کار و تفریح جدا می‌شود و اینها با سیستم حمل و نقل به یکدیگر مرتبط می‌گردند.»

وی ادامه داد: «با جداسازی کاربری‌ها، قسمت‌های مختلفی از شهر فقط در زمانی خاص مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ حال آنکه درهم بودن کاربری اراضی باعث همزیستی و ایجاد محیط جالب‌تری می‌گردد که از نظر علمی نیز پایدارتر است. این هم‌سازی در بخش‌های عمومی و خصوصی شهر قطب بندی اجتماعی را به لحاظ مناطق خاص و یا اعیان نشین و فقیرنشین منتفی می‌سازد.

افزون بر اینها، گروه ضربت شهری انگلستان تأکید دارد که ساختمان‌ها طوری گردند که در دراز مدت و در طول تغییرات اقتصادی و اجتماعی برای نسل‌های آینده کاربرد داشته باشند. در مقابل آن، برخی معتقدند که ساختمان‌ها با گذشت عمرشان دور ریختنی و تخریب‌شدنی‌اند و باید به جای آن بنای نو و متناسب با طرح‌ها و مدل‌های روز ساخت.»

در توضیح اصل «کجا بسازیم؟»، مدنی پور چنین توضیح داد: «در این خصوص دولت انگلستان مقرر ساخته است تا ۵۰ درصد از ساختمان‌ها و خانه‌های جدید بر روی زمین‌هایی که قبلاً استفاده شده است بنا گردند، تا از این طریق از ساخت و سازهای بیرون از شهر جلوگیری گردد و از زمین‌های داخل شهر استفاده بهینه شود. در این مسیر نیز لازم است تا از منابع طبیعی در حد



طراحی شهری، آموزش همگانی و ترویج فرهنگ طراحی شهری و حقوق زیبایی شناختی برای شهروندان، و نهایتاً نوسازی نظام هدایت کنترل طراحی شهری.

در جشنواره پژوهش‌های شهری، به جمعی از پژوهش‌های شهری برتر در سه مقطع پژوهش‌های کلان مرکز، استانی و دبیرخانه پژوهش‌های استانی جوایزی اهدا گردید.

عناوین طرح‌های مطالعاتی کلان برگزیده مرکز:

- کتاب سبز (۱): راهنمای شهرداری‌ها؛ احمد سعید نیا (عضو هیئت علمی دانشگاه تهران)

- بررسی و تدوین روش‌های آموزش ترافیک به شهروندان؛ غلامرضا شیرازیان

- تهیه و تدوین شیوه‌های ارتقای بهره‌وری خدمات شهری شهرداری؛ غلامرضا حاجی‌خانی

- بررسی حوادث شهری ناشی از آتش‌سوزی و ارائه طرح جامع آموزشی مقابله با آتش‌سوزی؛ علی‌عسگری پژوهشگر اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس

عناوین پژوهش‌های استانی برگزیده:

- احیا و ساماندهی باغ‌های سنتی قزوین؛ کارفرما: شهرداری قزوین، مشاور: عباس‌اخوینادگان

- طرح مطالعه جمع‌آوری آب‌های سطحی شهر تالش؛ کارفرما: شهرداری تالش، مشاور: پیمان‌عالیان

- شناسایی کالبدی، اجتماعی و اقتصادی ساختار واحدهای محله‌ای مادر شهر تبریز جهت ایجاد تسهیلات برای برنامه‌ریزی و مدیریت شهری؛ کارفرما: شهرداری تبریز، مشاور: معاونت پژوهشی دانشگاه تبریز- کریم حسین زاده دلیر

دبیرخانه‌های پژوهش‌های استانی برگزیده

دبیرخانه استان آذربایجان شرقی به دبیری خلیفه، مدیر کل امور شهری و روستایی؛ و دبیر شورای پژوهش استانداری و نجفی رابط پژوهشی

دبیرخانه استان قزوین به دبیری کوروش عابدینی، مدیر کل امور شهری و روستایی استان، و دبیر شورای پژوهش استانداری و مکاری رابط پژوهشی

دبیرخانه استان اردبیل به دبیری قربانی، مدیر کل امور شهری و روستایی استان؛ و دبیر شورای پژوهش استانداری و ستارزاده رابط پژوهشی

دبیرخانه استان یزد به دبیری آزادی مدیر کل دفتر امور شهری و روستایی و دبیر شورای پژوهش استانداری و خادم رابط پژوهشی دبیرخانه استان گیلان به دبیری لاهوتی مدیر کل دفتر امور شهری و روستایی و دبیر شورای پژوهش استان و مصطفوی رابط پژوهشی استان‌های یزد و گیلان.

گفتنی است، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور در محل برگزاری اولین جشنواره پژوهش‌های شهری نمایشگاهی از آثار و دستاوردهای خود را به شرکت کنندگان عرضه کرد.

امکان استفاده به عمل آید و برای هر چه غنی‌تر شدن محیط زیست تلاش گردد».

به گفته وی، هر چند دولت انگلستان این اصول را به عنوان اصول اجرایی نپذیرفته است، اما نظارت خود را بر طرح‌های شهری و توسعه شهر حفظ کرده و در نقش کنترل بر توسعه شهر، ایده‌ها و راهنمایی‌های خود را همچنان ابلاغ می‌کند.

«تحقیقات شهری در ایران» مقاله دیگری بود که اعظم خاتم، پژوهشگر مسائل شهری، ارائه کرد. وی در بررسی تحقیقات صورت گرفته در مسائل شهری به نتایجی دست یافته است که پیروی از این نتایج به کیفیت پژوهش‌ها و تحقیقات یاری خواهد رساند. از این دست‌اند: جذب دانشگاه‌ها به عنوان مشاور از سوی دستگاه‌های اجرایی کشور، ضرورت طرح‌ها و برنامه‌های بلندمدت تحقیقاتی، تأثیر ساختارها و نهادهای جامعه بر تحقیقات، بازنگری در مطالعات مربوط به طرح‌های شهری و بررسی سؤال طرح شده در تحقیق، تعریف متناسب مطالعات مربوط به جمعیت، وضعیت اشتغال و نظایر اینها با پوشش تحقیق، اجرای عملی تحقیقات و استفاده از دستاوردهای تحقیق در تغییر دادن وضعیت قبل از تحقیق، تغییر جایگاه نهادهای تحقیقاتی از کارگزار تحقیقات به نهادی توانا با برنامه‌های بلند مدت، تولید داده‌های جدید، بررسی مستمر شاخص‌های شهری و پیش‌بینی بحران‌های پیش آمده و جایگاه مباحث شهری در نهادهای سیاستگذاری که صرفاً به تحقیقات شهری پردازند.

در ادامه اولین جشنواره پژوهش‌های شهری کوروش گلکار، دانشیار و مدیر گروه شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، سخنانی با محور الزامات تحقق طرح‌های شهری در ایران ایراد کرد.

گلکار با بررسی اجمالی مناطق شمالی و مرکزی و جنوبی تهران معضلات آن را در سه گروه زیبایی شناختی، عملکردی و زیست محیطی برشمرد و برای جبران سریع این عقب ماندگی الگوهایی را برای طراحی شهر ارائه کرد. وی در این باره افزود: «برای گذر از این عقب ماندگی الگوهایی وجود دارد. الگوی طراحی شهری حفاظت گرا که با بستر برنامه ریزی محدود به بهسازی است، سعی دارد از امکانات موجود حداکثر استفاده را بکند و کیفیت محیط را از طریق دفع موانع بالا ببرد. الگوی طراحی شهری جامعه گرا نیز به ارتباط شهروندان و نظام تصمیم‌گیری اجرا برمی‌گردد. این الگو به توانمند سازی شهروندان، کاهش بیکاری و ایجاد سرزندگی در محل می‌پردازد».

گلکار برای نوسازی بافت شهر تلاش همه جانبه در چهار بُعد ضروری دانست: پژوهش و طراحی شهری، آموزش تخصصی

شهرداران عضو شورای سازمان شهرداری‌ها انتخاب شدند



دومین دوره انتخابات دوسالانه شهرداران عضو شورای سازمان شهرداری‌های کشور، بر اساس بند ۳ ماده ۱۹ اساسنامه سازمان شهرداری‌ها، در آذرماه سال جاری در هتل بزرگ تهران برگزار شد.

شورای سازمان شهرداری‌ها دارای ۵ عضو است که ۳ عضو آن را نمایندگان شهرداران سراسر کشور و ۲ عضو دیگر را معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و نماینده سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تشکیل می‌دهند.

شهرداران حاضر در جلسه پس از انتخابات درون استانی در انتخابات نهایی اعضای شورای سازمان شرکت کردند. بدین ترتیب از استان‌های دارای ۲۵ شهرداری یک نماینده، استان‌هایی که تا ۴۰ شهرداری در آنها مستقر است دو نماینده، و استان‌هایی که بیش از ۴۱ شهرداری در آنهاست سه نماینده انتخاب شدند، که برای انتخاب ۳ شهردار عضو به رقابت برخاستند.

در این جلسه عبداللہ فتح اللہی به عنوان یکی از اعضای سابق شورای سازمان شهرداری‌های کشور، گزارشی از تصمیم‌گیری‌ها و فعالیت‌های شورای سابق را بدین شرح ارائه داد: «دو سال قبل از تصویب اساسنامه سازمان شهرداری‌ها اولین شورای سیاستگذاری و تصمیم‌گیری سازمان شهرداری‌ها شکل گرفت و اولین جلسه شورای سازمان با حضور وزیر کشور، و برخی از مدیران سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تشکیل شد. با گفت و گوها و توافقات انجام شده در آن جلسه فعالیت سازمان شهرداری‌های کشور به صورت رسمی آغاز گردید. پس از آن، بر اساس اساسنامه شورای سازمان، اعضا می‌بایست در هر سال دو جلسه را به طور رسمی برگزار کنند.

بر همین اساس، اولین جلسه در تاریخ تیرماه سال ۸۰ با موضوع تصویب طرح تشکیلاتی سازمان تشکیل گردید. قرار شد جلساتی نیز با کارشناسان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور برای تصویب چارت سازمان شهرداری‌های کشور، دستورهای اجرایی ماده ۲ آیین

نامه مالی اجرایی بند ج- تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۸۰، نحوه توزیع اعتبارات مالی به استان‌های سراسر کشور و نظایر اینها برگزار گردد.

دومین جلسه اعضای شورای سازمان در تاریخ خرداد ماه سال ۸۱ تشکیل گردید و موضوعات و موارد پیگیری شده در این جلسه اینها بوده‌اند: تأمین اعتبار طرح اصلاح و ساماندهی حاشیه نشینی شهرها، پرداخت وام به شهرداری‌های با جمعیت بیش از پانصد هزار نفر، نوع سود و کارمزد وام‌های اعتباری، تصویب اعضای کمیته سازمان و هیئت عالی معاونت شهرداری‌ها و امضای اسناد مالی به وسیله ریاست سازمان شهرداری‌های کشور.

سومین جلسه دو ماه پس از آخرین نشست برگزار شد، که با توجه به قانون تضمین بخشی از مقررات مالی، بودجه سال ۸۱ سازمان شهرداری‌های کشور و ارائه تسهیلات به کارکنان مورد بررسی و تصویب قرار گرفت.»

موضوعات جلسه چهارم عبارت بوده‌اند از: ارائه بودجه پیشنهادی سال ۸۲ سازمان شهرداری‌های کشور، تأسیس مؤسسه آموزش عالی شهرداری‌ها، تخصیص ۱/۵ میلیون دلار ارز جهت معاینه فنی خودرو و مواردی از این دست.

فتح اللہی آن گاه خط مشی‌ها و سیاستگذاری‌های دوره اول شورای سازمان را چنین برشمرد: «قانونمندسازی تنظیمات مالی پروژه‌های عمرانی شهرهای کوچک، استان‌ها و کلان شهرها و برگزاری جلسات متعدد با کمیسیون اقتصادی مجلس در خصوص قانون لایحه تجمیع عوارض که موجب شد سازمان شهرداری‌ها به لحاظ حقوقی و نحوه تنظیم اعتبارات مالی و توزیع آنها جایگاه برجسته‌تری داشته باشد.»

وی در آخر اظهار داشت: «از جمله رسالت‌هایی که شورای اول برای شورای دوم به یادگار گذاشته، شفاف سازی فعالیت‌های انجام شده است.»

در ادامه این نشست محمد حسین مقیمی، رئیس سازمان شهرداری‌های کشور، با اشاره به برگزاری دومین دوره انتخاب شهرداران عضو شورای سازمان شهرداری‌های کشور گفت: «با انتخاب شهرداران برگزیده در شورای سازمان شهرداری‌ها امید می‌رود که بیش از پیش روزنه‌هایی در اجرای وظایف قانونی و مسئولیت‌های محول شده، گشوده شود.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود در خصوص تشکیل سازمان شهرداری‌ها و انجام فعالیت‌های سازمان در سال گذشته، چنین گفت: «برخی از مأموریت‌های اصلی سازمان پشتیبانی در امور پرسنلی، فنی، مهندسی، حقوقی و مالی از شهرداری‌ها و لایحه تجمیع عوارض به نفع شهرداری‌ها در مجلس شورای اسلامی بوده، که انجام این گونه فعالیت‌ها در شهرداری‌ها بازتاب مثبتی نیز داشته است.»

گفتنی است در ادامه همایش از داوطلبان عضویت در شورای سازمان ثبت نام به عمل آمد. سپس شرکت کنندگان با دیدگاه‌های داوطلبان آشنا شدند. از آن میان، محمد وکیلی شهردار قم، کریم ریگی شهردار زاهدان، و علی ترکاشوند شهردار کرج، اکثریت آرا را به خود اختصاص دادند و به عنوان سه عضو شورای سازمان شهرداری‌ها انتخاب شدند.

اسکان غیررسمی در نشست مشورتی شهرداری‌ها

حاشیه‌نشینی، اجرای دقیق مدیریت شهری است.»
حمیده محمدزاده تیتکانلو در این جلسه به دسترسی ناچیز طبقات کم‌درآمد به تسهیلات، توزیع نامتناسب اعتبارات دولتی و تخصیص منابع ملی در بعد کلان، تبعیض منطقه‌ای و درون منطقه‌ای و همچنین بحران‌های ناشی از حوادث غیر مترقبه به عنوان برخی از دلایل عمده شکل‌گیری اسکان غیررسمی در شهرها اشاره کرد و سپس به طرح نظریات مختلف در چگونگی برخورد با این پدیده پرداخت. برخوردهای فیزیکی همچون تخریب و بازسازی، و برخورد بولدوزی اصلاح و ارتقای تدریجی، از دیدگاه‌هایی بود که محمدزاده مطرح ساخت. وی تأکید کرد که دیدگاه دفتر مدیریت توسعه شهری مبتنی بر شهروندمداری، رویکرد مشارکتی و توانمند کردن آن و استفاده از پتانسیل شهرداری‌ها درباره این پدیده است.

وی افزود: «دولت موظف است بر اساس بیانیه‌های بین‌المللی که آنها را پذیرفته است، به ایجاد سرپناه و اسکان کم‌درآمدها بپردازد و پدیده مسکن را در برنامه‌ریزی‌های آینده مورد توجه قرار دهد. آنچه به سازمان و به ویژه دفتر توسعه مدیریت شهری مربوط می‌شود، تأمین اعتبار متمرکز برای توانمندسازی اسکان غیر رسمی و نقش نظارتی و هدایت برای ظرفیت‌سازی و بالفعل کردن پتانسیل موجود در شهرداری‌ها با رهیافت مبتنی بر مشارکت است.»

کاظم جنیدی، نماینده شهر اراک در جلسه درباره مشخص

نخستین جلسه مشورتی ادواری شهرداری‌های شهرهای بزرگ کشور روز ۱۸ آذرماه سال جاری، به منظور بحث و تبادل اطلاعات شهرداری‌های شهرهای بزرگ در زمینه پدیده اسکان غیررسمی، به همت سازمان شهرداری‌های کشور برگزار شد.

در این نشست که نمایندگان دوازده شهر کشور حضور داشتند، مسائل و مشکلات موجود در مقوله حاشیه‌نشینی و اسکان غیررسمی، خلاصه‌ای از اقدامات و تجربیات شهرداری‌ها در این زمینه و وظایف دفتر مدیریت توسعه شهری سازمان در زمینه توزیع اعتبارات متمرکز حاشیه‌نشینی مطرح شد. منظور از برگزاری این جلسه هدف‌گیری در جذب اعتبارات بین‌المللی برای اسکان کم‌درآمدها و توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی، ضرورت ایجاد وحدت رویه در برخوردهای مختلف با این پدیده، دستیابی به اطلاعات جامع‌تر، استفاده از تجارب و اقدامات انجام شده در سایر شهرداری‌ها، طرح دیدگاه‌های جدید و اصلاح برخی نگرش‌های غلط احتمالی بود.

در این جلسه محمود دشتی، از شهرداری زاهدان، نبود تعریف مشخص از وظایف شهرداری‌ها را برای ورود به مقوله حاشیه‌نشینی، با توجه به دخیل بودن سایر دستگاه‌های خدمات‌رسانی در مجموعه شهری، از مشکلات شهرداری‌ها عنوان کرد و افزود: «شرط اساسی ورود شهرداری‌ها به



نبودن قوانین در برخورد با ساخت و سازهای غیرمجاز و گسترش شهر، کارآمد نبودن برخورد‌های فیزیکی در مقابل این پدیده و لزوم کمک به افراد کم توان در ساخت مسکن، پرسش‌هایی را مطرح کرد. آن گاه محمدزاده در پاسخ، دیدگاه‌های مختلف مخالف و موافق را در ارتقا و بهبود سکونتگاه‌های غیر رسمی ارائه کرد و افزود: «علاوه بر برخورد موضعی با این پدیده، باید به موازات سیاست‌های مستقیم و غیر مستقیم در سطح خرد و کلان، نگاهی فرابخشی به پدیده داشت. در این راه شورای عالی اقتصاد، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی نیز باید در خصوص بهبود شاخص‌های درآمدی اقدام کنند. در غیر این صورت شهرداری‌ها در حل این معضل موفق نخواهند بود؛ زیرا یکی از علل عمده شکل‌گیری این پدیده فقر شهری و کم درآمدی و وضعیت توزیع نامناسب و نامتعادل درآمد است.»

یکپارچه نبودن مدیریت شهری و قرار گرفتن شهرداری‌ها در مقابل کار انجام شده، سیال نبودن طرح‌های شهری و تبیین ابزارهای کارآمد به عنوان سازوکارهای ظرفیت‌سازی از مواردی بود که نماینده شهر اصفهان در بررسی پدیده حاشیه‌نشینی در شهرها مطرح ساخت. او همچنین گفت: «تنها در یک منطقه شهر اصفهان، ۵۲ درصد اسکان غیر رسمی با تراکم حدود ۳۰۰ نفر وجود دارد.»

ناگفته نماند که این تعداد در شهر مشهد به ۶۵۰ هزار نفر - یعنی معادل کل جمعیت برخی استان‌ها - می‌رسد. عباس افچنگی، از شهرداری مشهد در این مورد گفت: «مشکل حاشیه‌نشینی که امروز به صورت سرطانی در شهرها رشد یافته است، به سرعت در حال سرایت به مراکز استان‌های دیگر است. بنابراین مشکل را باید از بعد ملی دید و ظرفیت محلی بر آن طراحی کرد و می‌بایست به صورت مستقیم و غیر مستقیم در سرفصل برنامه‌ها و بودجه مدیریتی به عنوان موضوع اصلی جایی برای آن باز کرد. باید پذیرفت که سیاست کنونی امروز کشور پدیده حاشیه‌نشینی را تشدید می‌کند؛ اگر چه ظهور و بروز آن در شهرهای مختلف متفاوت است. بنابراین برای ساماندهی آنها همه دستگاه‌ها باید وارد کار شوند و با تجدید نظر جدی در نگاه مدیریتی به مناطق و تعریف جدید از هویت اجتماعی مناطق می‌توان به حل این معضل امیدوار بود. تجربه نشان داده است که شهرداری‌ها به تنهایی در این اقدام موفق نخواهند بود.»

بیژن کلهرنیا، از شهرداری کرمانشاه، نیز با اشاره به اینکه سازوکار پیدایش و توسعه این پدیده در همه دنیا یکسان است و بنابراین در سطح برنامه‌ریزی‌های کلان باید به آن توجه شود، گفت: «با توجه به اینکه پدیده مذکور در طرح‌های کلان شهرها جایگاهی نداشته است، و حتی گاهی خود طرح‌های شهرسازی مسئول پیدایش آن بوده‌اند، بنابراین لزوم بازنگری در کلیه سطوح نظام‌های مدیریتی شهری و قوانین ضروری است.»

وی از تشکیل ستاد توانمندسازی اسکان غیر رسمی کرمانشاه با رعایت استاندارد و حضور سایر دستگاه‌های شهری خبر داد و افزود: «بانک جهانی که کمک به ساماندهی حاشیه‌نشینی را در سه استان کشور در دستور کار خود دارد، بر پایداری و ماندگاری ستادها اصرار می‌ورزد. کلهرنیا بر لزوم قانونی شدن برخورد با این

پدیده و ایجاد تشکیلاتی در شهرداری‌ها برای ایجاد نوعی مدیریت شهری خاص بافت‌ها تأکید کرد و افزود: «با وجود لزوم افزایش آگاهی شهرداری‌ها در این زمینه نمی‌توان بار آنها را اضافه کرد. بنابراین با توجه به اینکه کشور در آستانه تدوین برنامه چهارم اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی کشور به سر می‌برد، جا دارد که در فصل عمران شهری، جایی نیز به این پدیده داده شود.»

سپس محمدزاده راجع به نکات مطرح شده درباره این شهرها گفت: «طرح‌های توسعه شهری ابزار خشک، ناکارآمد و انعطاف‌ناپذیری است که دست شهرداری‌ها را می‌بندد؛ در حالی که شهرداری‌ها به ابزار کارآمد برای انجام وظایف خود نیاز دارند. بنابراین تبیین ابزارهای کارآمد به عنوان یکی از سازوکارهای ظرفیت‌سازی باید مورد نظر قرار گیرد. از طرفی هم ظرفیت‌سازی چیزی فراتر از امکانات موجود شهرداری‌هاست و با توجه به اختیارات و منابع محدود شهری نمی‌توان توانمندسازی را پیش برد. در عین حال که برای حل مشکل باید در سطح محلی اقدام کرد، سیاستگذاری‌ها می‌بایست در سطح کلان انجام شود. تضادها و شکاف‌ها باید به سیاست‌های فرابخشی و مبتنی بر اقتصاد فضا هدایت شود و اگر غیر از این باشد، برخورد با این پدیده در نقطه‌ای منجر به انتقال آن به نقطه‌ای دیگر می‌شود. نکته دیگر آنکه مشکلی که هم‌اکنون از مسائل مبتلا به شهرداری‌های کلان شهرها به شمار می‌رود، در آینده نزدیک به شهرهای متوسط نیز کشیده می‌شود. در حالی که با سیاست‌های پیشگیرانه و با همکاری سایر دستگاه‌ها می‌توان حداقل دنباله رو پدیده نبود و سیاست پیشگیرانه را با کمترین هزینه برای جامعه ملی، محلی و منطقه‌ای پیش برد. وضعیت کنونی کلان شهرها وضعیت هشدار دهنده است و به ناگزیر می‌بایست با وجود محدودیت‌ها، ناتوانی‌ها و کمبود امکانات با اسناد در اختیار و سیاست‌های در پیش گرفته شده، این پدیده را ساماندهی کرد. در صورت بی‌توجهی به چنین پدیده‌ای، عصبان‌های جمعی و شورش‌های اجتماعی پیش‌بینی می‌شود؛ زیرا ساکنان غیر رسمی شهرها مطالباتی دارند که در صورت عدم دریافت پاسخ، تبدیل به عوامل برانگیزاننده شورش‌ها خواهد شد. در واقع می‌بایست با برخورد مبتنی بر مشارکت مدنی افراد و مشارکت فرهنگی در کاهش این معضل اقدام کرد.» در ادامه جلسه، نماینده شهرداری اصفهان اعلام خودکفایی شهرداری‌ها بدون تعیین شرح وظایف آنها را بزرگ‌ترین خیانت به توسعه شهری و ایجاد پدیده حاشیه‌نشینی دانست و افزود: «در حالی که قانونگذار سیاست‌های مسکن، وزارت مسکن و شهرسازی است، اما این وزارتخانه تاکنون اقدام اساسی در حل معضل مذکور انجام نداده است.»

علی زحمت کش، نماینده شهرداری شیراز، نیز نبود متولی مشخص برای مسکن در قانون اساسی و نداشتن اختیار لازم را در این زمینه دلیل عدم موفقیت شهرداری در برخورد با پدیده مذکور عنوان کرد.

محمود دشتی از شهرداری زاهدان، دستاوردهای شهرداری زاهدان را چنین مطرح کرد: «با توجه به اینکه نیازهای کالبدی ابتدایی‌ترین نیازهای شهرنشینی به شمار می‌رود، ستاد اسکان غیر رسمی زاهدان با حضور تمام دستگاه‌های ذی ربط تشکیل

شده است و برنامه‌ها از پایین به ستادهای توانمندسازی استان می‌آید. البته ناگفته نماند که نبود برنامه‌ریزی منطقه‌ای در سطح کشور، مانعی برای رسیدن موفقیت لازم در کنترل حاشیه‌نشینی است.»

علی ریاضی، از شهرداری کرج، با اشاره به اینکه کرج نیز با ۱/۵ میلیون نفر جمعیت ۳۵۰ هزار نفر جمعیت حاشیه‌نشین دارد، از عدم موفقیت ساماندهی تپه زورآباد - به دلیل وجود نقایصی در برنامه در برخورد با این پدیده - گفت و افزود: «برنامه مذکور منجر به آن شد که ۱۲۰ هزار نفر جمعیت حاشیه‌نشین در این نقطه به ۱۵۰ هزار نفر برسد.» وی بهترین برخورد با این پدیده را مشارکت دادن آنان در سرنوشت شان، با رویکردهای فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی عنوان کرد.

محمد حسن قربانی، از شهرداری تبریز، نیز با اشاره به اینکه نسل سوم حاشیه‌نشینان این شهر در حال افزایش‌اند و حاشیه‌نشینی خود را بازتولید می‌کند، افزود: «حدود ۹۰ درصد بافت یک منطقه شهر تبریز دچار این پدیده شده است و اغلب حاشیه‌نشینان به صورت قومی و ایلی از یک روستا در منطقه‌ای مشخص سکنی گزیده‌اند. این گونه است که نمی‌توان به تنهایی با این پدیده مقابله کرد و در واقع همکاری سایر ارگان‌ها در این زمینه ضروری است.»

حمیده محمدزاده در باره موارد مطرح شده گفت: «نارسایی و ظرفیت‌های اجرایی و مالی و کارشناسی شهرداری‌ها و پایین بودن توان اجرایی آنها برای توانمندسازی اسکان غیر رسمی انکارناشدنی است. قرار هم نیست که شهرداری‌ها تمام مسئولیت را بر عهده بگیرند بلکه آنها تا پایان دوره گذار، در کنار دولت به عنوان بخش عمومی، نقش حمایتی و تسهیل‌کننده را در تقویت بخش خصوصی سازمان‌های غیر دولتی و تعاونی‌ها برعهده خواهند گرفت. همه بار مالی این اقدام نیز قرار نیست بر دوش شهرداری‌ها باشد. می‌توان از تجمیع و تجهیز منابع مالی خود ساکنان و نقش میانجی‌گرانه سازمان‌های غیر دولتی، هزینه‌های پروژه‌های مورد نظر را تأمین کرد.»

در جمع‌بندی مطالب مطرح شده در جلسه، موارد زیر نیز

عنوان شد:

- توجه به ضرورت ایجاد تشکیلات خاص برای مدیریت پدیده در شهرداری‌ها و سطح استان.

- تأکید بر لزوم بازنگری در طرح‌های شهری برای پیشگیری.

- ضرورت تهیه ابزارهای لازم برای اقدام شهرداری‌ها در زمینه اسکان غیر رسمی و بهبود و ساماندهی توانمندسازی.

- قبول حق بهره‌مند شدن از مسکن مناسب برای همه مردم.

- ضرورت مطالعه دقیق موضوع و شناسایی عوامل مؤثر و راهکارهای مناسب مؤثر در آن، با در نظرگیری ویژگی‌های محلی.

- لزوم تعریف برنامه‌های آموزشی مناسب برای شهرداری‌ها در زمینه موضوع.

- تأکید بر اهمیت ایجاد مدیریت یکپارچه شهری به موازات اقدامات بهسازی.

- تهیه اسناد ملی مرتبط با اسکان غیررسمی و بحث درباره آنها در جلسه آتی.

- انتظار موجود از شهرداری‌ها برای ایفای نقش در زمینه سیاست‌های توانمندسازی اسکان غیررسمی، متناسب با توان آنها.

- توجه به ابعاد فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی پدیده، همزمان با توجه به ابعاد کالبدی موضوع.

- لزوم بررسی اصطلاحات و واژه‌های مرتبط با پدیده مورد نظر و یافتن گزینه مناسب برای آنها.

- لزوم توجه به موضوع در سطحی ملی و منطقه‌ای، به ویژه در سیاست‌گذاری، برای جلوگیری از تکرار معضلات در شهرهای متوسط.

- تعریف جزئیات راهبرد توانمندسازی و سازوکارهای متناسب با آن برای شهرداری‌ها و تعیین جایگاه آنها.

- تعریف جایگاه مشخص برای اسکان غیررسمی در برنامه چهارم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور.



طراحی شبکه‌های آبرسانی فضای سبز در دوازده شهر

بدون انجام مطالعه و طراحی شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز اعتباری اجرایی از محل اعتبارات ملی پرداخت نشود. بر این اساس، تخصیص اعتبارات اجرایی به شهرها، موقوف به تهیه نقشه‌های اجرایی شد.»

طاهرخانی اضافه کرد: «در سال ۸۰، مطالعه و تهیه طرح اجرایی ۱۲ شهر در دستور کار قرار گرفت و در سال ۸۲ نیز ۱۲ شهر دیگر که طبق نظر سنجی‌ها در اولویت قرار داشتند انتخاب شدند و طراحی شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز این شهرها هم اکنون در حال انجام است.»

وی اهداف مورد نظر در افق طرح را در پنج مقوله، چنین دسته‌بندی کرد:

۱- افزایش بازده آبیاری، از ۳۰ درصد به ۹۰ درصد؛

۲- افزایش سرانه فضای سبز شهرها؛

۳- فراهم شدن امکان آبیاری بموقع و کافی، که شعار آبیاری مدرن است؛

۴- دستیابی به ایمنی در سیستم آبیاری با توجه به حوادث ایجاد شده به وسیله تانکرهای آبرسانی در شهرها؛ و

۵- توجیه اقتصادی طرح که در دراز مدت هزینه آبیاری را کاهش می‌دهد.»

طاهرخانی در مورد اجرای طرح در ۱۲ شهر منتخب در سال ۸۲، گفت: «با توجه به اطلاعات دریافت شده از سوی سازمان پارک‌ها و فضای سبز این شهرها و تکمیل پرسشنامه‌های طراحی

جلسه هماهنگی پروژه مطالعاتی «طراحی شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز دوازده شهر، در روز ۲۲ آذرماه سال جاری در محل مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری سازمان شهرداری‌های کشور، با حضور نمایندگان معاونت‌های عمرانی استان‌ها، شهرداری‌ها و مدیران سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری‌ها و مشاوران تهیه‌کننده طرح برگزار شد. هدف از برگزاری این نشست، روشن شدن اهداف پروژه و هماهنگی برای پیشبرد مطلوب اهداف بود، و انجام طرح نیز به دو شرکت مشاور واگذار گردید.»

در این جلسه ناصر براتی، مدیر مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی از تغییر نام آن به مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی و همچنین تشکیل کمیته‌های نظارت بر پروژه‌های تحقیقاتی، متشکل از افراد متخصص داخل و خارج از سازمان خبر داد و گفت: «دفاتر مختلف سازمان شهرداری‌ها به طور مرتب عناوین مختلفی را برای مطالعه به مرکز ارائه می‌کنند. وظیفه ما در این میان تبدیل موضوع به طرح مسئله و انجام کار مطالعاتی بر روی آن است و برای دور شدن از روند معمول کار پژوهش‌های دانشگاهی، که معمولاً در انتهای کار از سوی گروهی داوری می‌شوند، با تشکیل این کمیته، مشاوران از ابتدای کار همراه پروژه خواهند بود تا کار مطابق با استانداردهای تعیین شده پیش رود.»

حبیب‌الله طاهرخانی، مسئول هدایت پروژه‌های مرکز نیز در این نشست به اهمیت و ضرورت مطالعه و اجرای شبکه‌های آبرسانی فضای سبز و معرفی سیستم نظارت و هدایت پروژه‌ها پرداخت. وی آغاز به کار پروژه احداث شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز شهری را در پی موافقت نامه‌های ملی در سال ۱۳۷۸، همزمان با آغاز برنامه سوم توسعه عنوان کرد و گفت: «در آن زمان کشور از لحاظ کم آبی و دوره خشکسالی در شرایط خاصی قرار داشت. به همین علت این طرح تعریف شد تا بازده آبیاری بیشتری فراهم آید؛ اگر چه در سال ۱۳۷۸ و یک سال بعد از آن، وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی بدون مطالعه و شناخت کافی و طرح‌های اجرایی وارد کار شدند و اعتبارات زیادی نیز جسته و گریخته به اجرای پروژه در شهرهایی که دچار بحران آب بودند، اختصاص یافت. اما براساس ارزیابی‌های انجام شده در سال ۷۹ از مجموع شهرهایی که اعتبار اجرایی دریافت کرده بودند، این نتیجه حاصل شد که مصرف اعتبار به این شکل هیچ تأثیری در پیشبرد اهداف طرح نداشته و اهداف پیش‌بینی شده در برنامه سوم را نیز پوشش نداده است. بنابراین توافقی بین مرکز مطالعات و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (دفتر عمران شهری) صورت گرفت و مقرر شد به هیچ شهری



شده در مرکز مطالعات، شهرهای مورد نظر به دو گروه تقسیم شده‌اند. گروه اول شامل اصفهان، اراک، اندیمشک، سیرجان، بیرجند و زابل است که شرکت مهندسان مشاور «مشاور آب» مطالعه تهیه طرح‌های آنها را بر عهده دارد. گروه دوم شامل شهرهای تبریز، همدان، سنندج، خرم‌آباد، بروجرد، اسلامشهر است که مطالعه و طراحی شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز این شهرها به شرکت مهندسان مشاور «مهتاب قدس» واگذار شده است.

وی اضافه کرد: «سیستم نظارتی طراحی شده در مرکز مطالعات به گونه‌ای است که علاوه بر کنترل علمی اجرای پروژه‌ها از سوی یک کمیته نظارتی، نقش بیشتری برای مراجع محلی و استانی در نظر گرفته شده است. بنابراین، به دلیل حساسیت کار، کنترل گزارش‌های مشاوران و انطباق آنها در مقاطع مختلف با ویژگی‌های محلی و تصویب پروژه‌ها به عهده کمیته‌ای در معاونت امور عمرانی استانداری‌ها است. پروژه‌ها در همین کمیته‌ها به تصویب نهایی می‌رسند و نقشه‌های اجرایی آنها تهیه می‌شود.»

وی تأمین آب را به عنوان مقوله‌ای تعیین کننده در اجرای پروژه‌ها ذکر کرد و گفت: «برای اجرایی شدن پروژه‌ها، تأمین آب از نکات اساسی است. ناگفته نماند که با مکاتبات انجام شده از سوی ریاست سازمان شهرداری‌ها با معاونت امور آب وزارت نیرو، موافقت کلی امور آب برای مشارکت فعال در تأمین آب این پروژه دریافت شده است. البته مراجع استانی و محلی (معاونت امور عمرانی و شهرداری‌ها) باید به این نکته توجه داشته باشند که در برخی از شهرها، مقاومت بسیاری در این مسیر از سوی شرکت‌های آب و فاضلاب در امور آب به چشم می‌خورد. بنابراین معاونت امور عمرانی استان باید وارد کار شود و با تشریح اهداف پروژه، مجوزهای لازم را در مقاطع مختلف انجام کار دریافت کند؛ زیرا پروژه‌ها باید بر پایه محکمی استوار باشند.»

بیان ویژگی‌ها و اهداف طرح و شرح خدمات، مبحث دیگر مطرح شده در این نشست هماهنگی بود، که عزیزاله ممتحن، مدیر عامل شرکت مهندسان مشاور «مشاور آب»، مطرح ساخت. وی با اشاره به اهمیت بارز و حیاتی این طرح در شهرهای مختلف کشور و لزوم بهینه کردن پروژه‌ها از لحاظ اقتصادی، فنی و مهندسی به نمونه



اجرائی طرح مذکور در شهر تهران پرداخت. وی اضافه کرد: «این اهداف در سایر شهرهای شیراز، ارومیه، اردبیل و کرمانشاه از سال ۸۰، دنبال شده است. برای این کار، نقاطی که بالقوه دارای آب بودند (آب‌های سطحی، زیرزمینی و چاه‌ها) مورد شناسایی قرار گرفتند. در مرحله اول این نوع چاه‌ها به سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرها شناسانده و معرفی شد و در مرحله دوم چاه‌هایی که به دلیل آلودگی ساختار شهری و تحت نفوذ فاضلاب خانه‌ها قرار داشتند و آب آنها به اشتباه تاکنون استفاده آشفته‌ی داشتند، برگشت داده شد و در اختیار فضای سبز قرار گرفت. در مرحله سوم نیز استفاده و استحصال آب‌هایی که تاکنون مورد استفاده قرار نگرفته‌اند، همچون آب‌های زیرزمینی و یا آب‌های سطحی که تداوم مشخص دارند، انجام می‌شود.»

وی با اشاره به تغییر الگوی کشت در شهرها به عنوان یکی از برنامه‌های این شرکت در اجرای پروژه گفت: «ویژگی‌های اقلیمی مثل دما، رطوبت، ارتفاع هندسی محیط و بادبر، روش کار و همچنین تشخیص نوع آبیاری بسیار مؤثر است. برای نقاط مختلف با توجه به گونه‌های گیاهی موجود، نوع کشت، تراکم کشت و نوع فضای سبز شامل سطحی و یا حجمی، نوع آبیاری به ۳ بخش تقسیم می‌شود، که بخش غالب آن آبیاری قطره‌ای است و بازدهی آن از ۲۴ درصد کنونی به ۸۵ تا ۹۰ درصد می‌رساند.»

ممتحن نوع دوم آبیاری را آبیاری بارانی عنوان کرد که کاربرد بسیاری در فضای سبز محلی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای - به ویژه پارک‌ها - دارد؛ اگر چه گاه این نوع آبیاری دارای زیان‌هایی برای برخی درختان نیز هست.

وی آبیاری زیرسطحی را نوع دیگر آبیاری مطرح کرد که در پیاده‌روها مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ و افزود: «در برخی شهرها همچون شیراز به دلیل وفور آب زیرزمینی، بالا بودن سطح آب و امکان استحصال زیر آب، توصیه شده است که آب به صورت غرقابی در جداول کنار خیابان‌ها روان شود و با بازکردن دریچه‌ها، فضای سبز و باغچه‌ها آبیاری گردند. این هم روشی است که آب اضافه را دوباره به زمین برخواهد گرداند؛ اما در این روش هزینه پمپاژ به شهر تحمیل می‌شود.»

وی با اشاره به مشکلات تأمین آب در برخی شهرها از سوی شرکت‌های آب و فاضلاب، به ویژه شرکت‌های آب منطقه‌ای و امور آب استان‌ها، به طرح تفصیلی به عنوان مهم‌ترین عامل در تحقق اهداف پرداخت و گفت: «برای شهرهای مختلف پرسشنامه‌هایی تهیه شده است که در آنها موقعیت فضای سبز، نوع و سطح زیر پوشش با تفکیک گونه‌های گیاهی و همچنین اطلاعات مربوط به چاه‌ها، چگونگی آبیاری، مشخصات لوله و موقعیت آنها، قطر و جنس، سال اجرای آن، فشارپذیری، موقعیت تأسیساتی شهرها مثل مخازن، تلمبه‌خانه‌ها و تعداد، حجم و موقعیت آنها برای شش شهر اصفهان، اراک، اندیمشک، سیرجان، بیرجند و زابل گنجانده شده است.»

از مسئولان استانداری‌ها، شهرداری‌ها و سازمان پارک‌ها درخواست می‌شود که با دقت به پرسش‌ها پاسخ دهند؛ زیرا این اطلاعات در انجام کار بسیار یاری‌رسان خواهد بود. زمان مطالعات کوتاه است و بدون کمک آنان تا چهار ماه آینده امکان اتمام کار مرحله اول وجود نخواهد داشت.»

یوسف تابنده، مدیر پروژه مطالعه و طراحی شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز ۶ شهر کشور از مهندسان مشاور مهتاب قدس، نیز به طرح انتظارات مشاوران از دستگاه‌های منطقه‌ای و محلی در جلسه هماهنگی پروژه مطالعاتی و طراحی شبکه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز ۱۲ شهر کشور پرداخت و گفت: «کمبود آب با توجه به متوسط پایین بارندگی در کشور نسبت به سایر کشورها، ما را همیشه با مشکل مواجه کرده است. به همین دلیل در برخی شهرها، طی کردن مسافت‌های زیاد به منظور انتقال آب آشامیدنی از محل تأمین به محل مصرف، ناگزیر است و این امر هزینه زیادی را بر شهرها تحمیل می‌کند. اگر بتوان از آب‌های مازاد شهرها - مانند چاه‌هایی که پیش‌تر برای آشامیدن مورد استفاده قرار می‌گرفت - برای آبیاری استفاده شود، هزینه‌ها کاهش جدی پیدا می‌کنند.»

وی اضافه کرد: «در برخی شهرها همچون همدان و اسلام‌شهر محدودیت تأمین آب، وجود دارد و برای برنامه‌ریزی و طراحی شبکه در این شهرها، به اطلاعات اولیه نیاز است؛ لیکن یکی از مشکلات مطالعه طرح فضای سبز همین گردآوری و تأمین اطلاعات اولیه است؛ در حالی که هم مرحله آغاز مطالعه و هم نتیجه‌گیری و تعیین اهداف با همین اطلاعات امکان‌پذیر است. این اطلاعات از سازمان‌های مختلف تأمین می‌شود.

هر چه اطلاعات بیشتر و مستندتر باشد، شروع کار راحت‌تر است و نتایج نیز معتبرتر و اطمینان‌بخش‌تر خواهد بود.

هم‌اکنون برای تشخیص نوع اجرای طرح در مناطق مختلف، پستی و بلندی زمین بررسی می‌گردد، سپس تقسیم‌بندی شبکه‌ای انجام می‌گیرد، فشارها متعادل می‌گردند و با تأمین فشارهای حداکثر و حداقل، و ایمن کردن شبکه، سیستم آبیاری اصولی پیاده می‌شود. در سه گزینه‌ای که در این طرح مطرح بود، دو گزینه دارای مخزن بود. البته برای این گونه طرح‌ها ذخیره حجمی لازم نیست اما به مخزن متعادل‌کننده حجمی نیاز است؛ همان‌طور که ساعات تولید آب از چاه‌ها و ساعات مصرف آب از شبکه‌ها ممکن است متفاوت باشد. از طرفی، در شهریور ماه سال ۸۱، در صورت جلسه‌ای اعلام شد که زمان آبیاری باید بر اساس ۲۲ ساعت تنظیم شود. در بررسی‌ها، معقول و منطقی بودن این تقسیم به اثبات رسید (قبل از این زمان آبیاری ۱۲ ساعت بود). بنابراین می‌توان از امکانات بالقوه ایجاد شده استفاده دیگری برد؛ مثلاً می‌توان آب خام را به خانه‌ها برد - و این کاری است که در زمان حاضر در تهران انجام می‌شود. کنترل دیگری نیز برای این آب منظور می‌گردد. این کار در بخشی از مناطق، همچون خیابان پرستار منطقه ۱۴ تهران انجام شده است.»

جمشید خیرابی، استاد دانشگاه تهران و ناظر علمی طرح، در این جلسه در مورد نحوه انتخاب گونه‌ها در فضای سبز شهری گفت: «انتخاب گونه‌ها در ۱۵ سال اخیر شکلی علمی‌تر یافته است، به نحوی که گونه‌ها بر اساس الگوی توسعه و با نظر کارشناسان فضای سبز، مهندسان مشاور و حتی متخصصان الگوی توسعه انتخاب می‌شوند. این در حالی است که هنوز در بسیاری از فضاهای سبز، آبیاری به روش سطحی و با تانکر انجام می‌گیرد. با این روش تا ۳۰۰ متر اول ۳/۵ تا ۴ ساعت آب می‌خورند اما وقتی آب به انتهای فضای سبز می‌رسد، قطع می‌شود. به این ترتیب، آب به درختان انتهایی نمی‌رسد - و یا کم می‌رسد - و این تلفات بسیار زیاد درختان

را به دنبال دارد.»

وی در انتها، استفاده از تجربه‌های آکادمیک و تجربی دست اندرکاران ایجاد فضای سبز و همچنین همکاری مستمر و تبادل نظر بین مشاور و کارشناسان را در قالب مجموعه ممکن، عامل عمده موفقیت در اجرای پروژه‌های آبرسانی و آبیاری فضای سبز شهری عنوان کرد.

در این جلسه شرکت کنندگان شهرهای مختلف کشور به طرح پرسش‌ها و پیشنهادهای خود پرداختند.

نماینده استانداری خراسان گفت: «امروزه برنامه‌ریزان عددی را به عنوان عدد زیست محیطی برای سرانه فضای سبز در نظر می‌گیرند که بسیار خوب است اما شرایط برای رسیدن به این رقم فراهم نیست. به علاوه، ضابطه اجرایی نیز برای اجرای قانون وجود ندارد. و این پدیده در کشور ما چندان جا نیفتاده است. پیشنهاد دوم من استفاده از فاضلاب شهری در سیستم آبیاری فضای شهری است. پیشنهاد سوم من نیز استفاده از واگذاری آب خام یا ناآشامیدنی از سوی شرکت‌های آب و فاضلاب به شهرداری‌هاست.

در استان خراسان با صدور بخشنامه‌ای اعلام شد کلیه آب‌هایی که از رده آب آشامیدنی شهری خارج می‌شود به شهرداری‌ها واگذار گردد - که البته این کار به مدیریت شهری و نگرش استاندار بستگی دارد. من فکر می‌کنم این مسئله از طریق وزارت کشور، وزارت نیرو و شرکت آب و فاضلاب به راحتی حل شدنی است. با حل این مسئله، بسیاری از معضلات و مشکلات آبیاری فضای سبز در شهرها رفع خواهد شد.»

طاهرخانی در پاسخ به این سوالات گفت: «در مورد استفاده از آب ناآشامیدنی با همکاری آب و فاضلاب، این مسئله مورد توجه مهندسان مشاور نیز قرار دارد و به طور کلی تأمین آب نیازمند هماهنگی مدیریتی در سطح کلان است، که باید برای پیدا کردن راهکار روی آن کار شود. در این مورد به تهیه و صدور بخشنامه مشترکی از سوی معاون وزیر کشور و معاون امور آب وزارت نیرو نیاز است، تا تأمین آب مقداری تسهیل شود.»

وی در پاسخ به نماینده آذربایجان شرقی، میزان بودجه طرح را در سال ۸۲، یک میلیارد و ششصد میلیون تومان عنوان کرد و گفت که بودجه سال آینده هنوز مشخص نشده است.

وی افزود: «انطباق طرح با شرایط محلی به طور مشخص بر عهده مراجع استانی و دفاتر فضای سبز و شهرداری‌ها خواهد بود و در مقاطع مختلف تهیه طرح، کمیته نظارت با حضور سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرها، نماینده دفتر فنی استانداری، مشاور مربوط و سه تیم گروه نظارتی تشکیل می‌شود.

در این کمیته گزارش‌ها بررسی و موارد اصلاحی مشخص می‌شود و برای اعمال اصلاحات به مشاور ابلاغ می‌گردد. تصویب طرح نیز، همان‌طور که قبلاً گفته شد، در معاونت امور عمرانی استان صورت می‌گیرد و وظیفه اجرایی آن بر عهده شهرداری است.»

وی در انتها از شرکت کنندگان خواست که نگاه اداری و بوروکراتیک به پروژه نداشته باشند و با توجه به رونوشت ابلاغ قرار دادی که به شهرداری‌ها و معاونت عمرانی استانداری‌ها اعلام شده، با مشاوران همکاری شود؛ زیرا جذب اعتبارات اجرایی سال بعد به پیشرفت کارها بستگی دارد.

فراخوان مقاله شهرداریها

ماهنامه شهرداریها برای ایجاد زمینه گسترده تر مشارکت فکری جامعه علمی از صاحب نظران و پژوهشگران دعوت می نماید تا مقاله های علمی خود را پیرامون محورهای زیر به دفتر ماهنامه ارسال فرمایند.

موضوعات

- ♦ برنامه ریزی مسکن و شهرداری ها
- ♦ شهر، حومه و مدیریت شهری
- ♦ برنامه چهارم و مدیریت شهری
- ♦ خصوصی سازی فعالیت های شهرداری ها
- ♦ تقویت کنترل و نظارت بر ساخت و سازهای شهری
- ♦ کاستی های فنی و نیروی تخصصی شهرداری ها
- ♦ سند چشم انداز توسعه شهر
- ♦ مدیریت بحران و شهرداری ها
- ♦ حکومنداری خوب شهری
- ♦ فرهنگ شهری و شهر فرهنگی
- ♦ مجتمع های مسکونی والگوهای مسکن جمعی
- ♦ برنامه ریزی شهری و برنامه ریزی منطقه ای
- ♦ شهرداری و اشتغال زایی
- ♦ سازمان های غیردولتی و شهر
- ♦ نوسازی و بهسازی بافت های فرسوده
- ♦ شهرداری ها و طرح های نیمه تمام
- ♦ منابع مالی مورد نیاز طرح های توسعه شهری
- ♦ افزایش اثر بخشی و کارایی ارائه خدمات شهری
- ♦ مشارکت واقعی شهروندان
- ♦ پیاده در شهر

رعایت نکات زیر در تهیه مقاله ضروری است:

۱. مقاله ها در یک روی کاغذ A4 به صورت خوانا نوشته و ترجیحا تایپ شده باشد
۲. درج مشخصات کامل پدیدآورنده (مؤلف یا مترجم)
۳. ارسال تصویر مقاله به زبان اصلی (در صورت ترجمه)
۴. رعایت معیارهای ماخذ نویسی در داخل متن و تنظیم فهرست منابع
۵. ارسال تصاویر مرتبط و ارسال عکس مولف و یا مترجم

مقاله ها و مطالب دریافتی مسترد نخواهد شد.

مقاله های دریافتی پس از تایید داوران با رعایت اولویت و ترتیب زمانی دریافت به چاپ خواهند رسید.

به پدید آورندگان مقاله هایی که به چاپ می رسند حق التحریر پرداخت خواهد شد.

مقاله هایی که دارای ماهیت علمی و کاربردی تری باشند از اولویت چاپ برخوردار خواهند بود.

مقاله های خود را به آدرس زیر ارسال فرمایید.

تهران. خیابان گاندی، کوچه پنجم، پلاک ۱۶. انتشارات سازمان شهرداریها، طبقه دوم ماهنامه شهرداریها

کودکان حسن آباد در نمایشگاه شهر و شهروندی

نمایشگاه نقاشی با موضوع شهر و شهروندی

الیگودرز، میزبان آموزش شهروندی شهر

مسئولان شهری و شهروندان الیگودرز، در دامنه سلسله جبال زاگرس گردهم آمدند و همایش ملی جوانان و مسئله شناسی فرهنگ شهروندی را برگزار کردند.

همایش ملی جوانان و مسئله شناسی فرهنگ شهروندی از سوی شورای اسلامی شهر و شهرداری الیگودرز، در شرق استان لرستان، و با همکاری کانون جوانان «پارس فرهنگ» در محل تالار معلم و دانشکده پرستاری این شهر به اجرا درآمد.

محمد اکبری، دبیر همایش و مسئول کانون پارس فرهنگ، هدف همایش را تلاش در جهت ارتقای فرهنگ شهروندی و امکانات مشارکت مردمی، به ویژه تشکلهای غیر دولتی، در جهت یاری شهرداریها ذکر کرد و افزود: «ارتقای آگاهیهای عمومی از مقوله شهروندی و آموزش شهروندی و شناسایی مسائل شهری و شهروندی در مفهوم کلی - اعم از مسائل شهری، شهرسازی و جامعه شناسی از دیگر اهداف این همایش ملی بوده است». وی میانگین نسبی شرکت کنندگان را حدود ۲۶ سال ذکر کرد و گفت: «تعداد آثار رسیده پس از

در حسن آباد برگزار شد. شهرداری حسن آباد، از توابع استان تهران، با همکاری آموزش و پرورش و با هدف ایجاد فضای فکری مناسب برای دانش آموزان مقطع دبستان و راهنمایی، نمایشگاهی از آثار نقاشی کودکان دایر کرد. از دیگر اهداف برگزاری نمایشگاه نقاشی مذکور، این بود که موضوع شهر و شهروندان، دانش آموزان را در موقعیتی قرار دهد که با تأمل به این قبیل موضوعات،

ایدههای خود را به خانواده انتقال دهند و آن را به گفت و گویی خانوادگی بدل کنند. این نمایشگاه که به مدت یک هفته و در کتابخانه مرکزی آموزش و پرورش شهر حسن آباد برگزار شد، استقبال چشمگیر کودکان و نوجوانان و خانوادههای آنها را به همراه داشت.



همایش ملی جوانان و مسئله شناسی فرهنگ شهروندی

شهر اندیش زاهدان، مؤسسه غذا تهران و ام ایبهای سمنان حضور داشتند. در پایان همایش مذکور بیانیه‌ای در ۳ بند ارائه شد. در بند ۳ آن آمده است: براساس زمینه‌های به وجود آمده در همایش و اجتماع تشکلهای شهری، رایزنی برای تشکیل دبیرخانه یا شبکه تشکلهای شهر اندیش جوانان و بهره‌گیری از توان تشکلهای با حمایت سازمان شهرداریهای کشور پیشنهاد می‌گردد. بخش دوم این همایش با عنوان «شهر ما، خانه ما»، با تأکید بر مسائل زیست محیطی شهری و شهر سالم در اسفند ماه برگزار می‌شود.

فراخوان کشوری، ۸۰۰ اثر در قالب مقاله، اثر پژوهشی، پوستر، کاریکاتور، داستان، فیلم، CD، شعر و عکس و آزمون تستی شهروندی بود که در پایان به ۲۰ مقاله و اثر جوایزی اهدا شد. در این همایش که با شعار «شعر، تبلور هنر مشارکت مردم» برگزار می‌شد، نمایندگان ۱۴ تشکل غیر دولتی، نمایندگان و استادان فرهنگسراهای مهر کاشان و جوان تهران، معاونت فرهنگی دانشگاه اصفهان، شهردار و اعضای شورای اسلامی شهر الیگودرز، تشکلهای همیاران برازجان، ایران ارای جوان اردبیل، مهر آران کرمان، شهروندی ژبار سنندج، مهر سبز همدان، همیاران دشتستان، توسعه فعالیت‌های جوانان قائم شهر،

بازدید روس‌ها از تجهیزات آتش نشانی ایران

مدیر کل فدراسیون بین‌المللی و ورزشی آتش نشانان و امدادگران در رأس هیئتی پنج نفره برای بازدید از امکانات آتش نشانی و چگونگی ایمنی شهرها به ایران سفر کرد.

آندری کالینین، مدیر کل فدراسیون مذکور با محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و جمعی از مسئولان طی مراسمی دوستانه و



صمیمی دیدار و گفت و گو کردند.

مقیمی ضمن خوشامد گویی سفر این هیئت به تهران، اظهار داشت: «وجود نیروی انسانی ورزیده و آموزش دیده از جمله ضرورت‌های محسوس در آتش‌نشانی‌هاست. در سال‌های اخیر با برگزاری فستیوال جهانی گام بزرگی در زمینه آمادگی جسمانی نیروهای آتش‌نشانی و انتقال تجربیات و ارتباط میان دولت‌ها برداشته شده است.»

او افزود: «طی سال‌های اخیر تلاش شده است که تجهیزات و فضاهای مورد نیاز برای سازمان آتش‌نشانی کشور به استاندارد جهانی نزدیک شود؛ که این موفقیت را اکنون می‌توان تنها در کلان‌شهرها مشاهده کرد. اما در شهرهای کوچک و روستاهایی که در سطح استان‌ها پراکنده‌اند، هنوز به لحاظ حفظ ایمنی مشکلات جدی به چشم می‌خورد.»

آندری کالینین مدیر کل فدراسیون بین‌المللی ورزشی آتش‌نشانی و امدادگران نیز با اشاره به برگزاری

همایش بناهای خشتی در یزد برگزار گردید

نهمین همایش بین‌المللی مطالعه و حفاظت از بناهای خشتی، با هدف توسعه و ارتقای فرهنگ استفاده از خشت و حفظ و نگهداری آثار خشتی به جای مانده از گذشته در باغ دولت آباد یزد برگزار شد.

شهر یزد به خاطر دارا بودن ارزش‌های استثنایی‌اش در زمینه معماری خشتی به عنوان الگوی شهرهای

این مسابقات بین‌المللی گفت: «این فدراسیون افتخار دارد که مجموعه‌ای از بهترین افراد دنیا را در این زمینه، که وظیفه‌شان نجات جان افراد است، گرد یکدیگر آورد.»

گفتنی است تیم ملی آتش‌نشانی ایران برای دومین بار در مسابقات بین‌المللی عملیاتی - ورزشی «ولادی وستوک» به سرپرستی سازمان شهرداری‌های کشور از بین ۱۶ تیم موفق به کسب رتبه چهارم جهانی شد.

سپس سید ابوالفضل موسوی، قائم مقام سازمان شهرداری‌های کشور و ناصر حاج محمدی، مدیر کل دفتر خدمات عمومی برای شرکت در جلسه فدراسیون ورزشی و امدادگران و آتش‌نشانی در روسیه حضور یافتند. از نتایج به دست آمده در این جلسه، پیشنهاد ایران مبنی بر میزبانی مسابقات آتش‌نشانی در سال ۲۰۰۶ در ایران بود، که این میزبانی بر اساس رأی‌گیری اولیه مورد موافقت قرار گرفت. به همین دلیل هیئتی به سرپرستی مدیر کل فدراسیون بین‌المللی

دارای ساختمان‌های خشتی در سال ویژه معماری (۱۹۷۵ م.) انتخاب شد. در سال ۱۳۷۵ نیز به عنوان دومین شهر از نظر بافت تاریخی دست‌نخورده (پس از ونیز) و اولین شهر از نظر کمیت و کیفیت معماری خشتی و گلی در جهان معرفی گردید.

به گفته عبدالرسول وطن دوست، رئیس سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان یزد، نهمین همایش بین‌المللی مطالعه و حفاظت معماری خشتی با همکاری میراث فرهنگی، با حضور مسئولان و استادان پژوهش‌کننده حفاظت و مرمت آثار تاریخی، فرهنگی، دانشکده هنر و معماری دانشگاه یزد، استانداری یزد،

ورزشی آتش‌نشانی و امدادگران روسیه به ایران سفر کردند تا امکانات ایران را برای برگزاری مسابقات مورد بررسی قرار دهند و رأی‌نهایی را برای میزبانی ایران اعلام کنند.

آندری کالینین در مورد میزبانی ایران در سال ۲۰۰۶ چنین گفت: «متعاقب بازدید از تجهیزات و امکانات سازمان‌های آتش‌نشانی در شهرهای تهران، اصفهان، مشهد و کرج و بررسی مسائل و مشکلات آنها، نتیجه‌نهایی برای میزبانی ایران اعلام خواهد شد.»

گفتنی است در مورد همکاری‌های اقتصادی برای امنیت شهرها و تجهیزات آتش‌نشانی و اعزام مربی از روسیه برای آتش‌نشانی و آموزش‌های لازم نیز گفت و گوهایی صورت گرفت. در پایان دیدار، آندری کالینین از معاون عمرانی وزارت کشور برای شرکت در مسابقات بین‌المللی ۲۰۰۴ بلاروس دعوت به عمل آورد.

مؤسسه حفاظتی پل گتی و ایکرس و ۳۰۰ نفر از متخصصان معماری ایران و ۴۸ کشور جهان در محل باغ دولت آباد یزد برگزار گردید. وی مهم‌ترین هدف برگزاری نمایشگاه را معرفی توان ایرانیان در برقراری تعامل میان سنت و علم در این قلمرو بیان کرد.

در این همایش، صاحب‌نظران و پژوهشگران ۱۲ محور را - بدین شرح - مطرح ساختند: نقش اکوتوریسم در توسعه پایدار استان، تأثیر جهانی شدن بر صنعت گردشگری استان، نقش تجارت الکترونیک در توسعه صنعت گردشگری، احیای بافت قدیم و صنعت گردشگری استان، بررسی تطبیقی کشورهای موفق در زمینه جذب گردشگر خارجی و نقش توانمندی‌ها، علایق و انگیزه‌های جوانان در هدایت برنامه‌های توسعه صنعت گردشگری استان و نظایر اینها.

نکات حائز اهمیت در این همایش، غیبت معماران سنتی ایران و پیشنهاد آمادگی ایران برای راه‌اندازی مرکز بین‌المللی دائمی در زمینه حفاظت و آموزش معماری خشتی در یزد بود، که این پیشنهاد با استقبال شورای بین‌المللی حفاظت و مرمت بناهای تاریخی و شورای بین‌المللی بناها و محوطه‌های تاریخی مواجه شد.

همزمان با برگزاری نهمین کنفرانس بین‌المللی مطالعه و حفاظت معماری خشتی، نمایشگاه عکسی مشتمل بر چهار غرفه از عکس‌های فردی انگلیسی به نام «جورج استیونز»، پروژه مرمت مجموعه چغازنبیل، مرحله مختلف عملیات مرمت و بازسازی باغ دولت آباد یزد و عکس‌های برخی پروژه‌های مرمت در حوزه بناهای خشتی بر پا شد.



انتشارات سازمان شهرداری‌ها پیشرو در اطلاع‌رسانی

انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور با هدف تسهیل در امر اطلاع‌رسانی، محصولات خود را در نمایشگاه و فروشگاه مرکزی به علاقه‌مندان عرضه می‌کند.

انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور که با هدف ایجاد بسترهای لازم برای تبادل اطلاعات و اندیشه‌ها، انتقال تجربیات شهرداری‌ها و ایجاد ارتباط بین آنها و فراهم کردن زمینه‌های رشد دانش شوراهای شهرداری‌ها و دستگاه‌های اجرایی در تمامی زمینه‌ها به ویژه در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری تأسیس شده است، با انتشار ماهنامه «شهرداریها»، فصلنامه «مدیریت شهری»، فصلنامه «فرهنگ ایمنی»، ویژه‌نامه‌های مختلف و ایجاد بانک نرم‌افزاری کماکان سعی در ایجاد منبعی آموزشی پژوهشی و اطلاع‌رسانی برای مخاطبان دارد.

انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور در رویارویی با مخاطبان که طیف وسیعی از کارشناسان و صاحب نظران و دانشجویان علوم شهری، مؤلفان و مترجمان شهرسازی و سازه‌های شهری را در برمی‌گیرد، از مهر ماه سال جاری فروشگاه‌های را به این منظور افتتاح کرده است.

در این فروشگاه علاقه‌مندان می‌توانند به انتشارات

سازمان، از جمله ۴۶ عنوان کتاب تخصصی، دست یابند. در زمان حاضر ماهنامه «شهرداریها» موفق شده است که جایگاه خود را در عرصه علم و عمل شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری اعتلا بخشد، به نحوی که اکنون در بیشتر دانشگاه‌ها به عنوان منبع درسی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

همچنین از جمله فعالیت‌های انتشارات، شرکت در نمایشگاه‌ها و همایش‌های مختلف برای معرفی نشرهای سازمان است؛ که از این دست‌اند:

۱- همایش شهرداران کلان شهرها و رؤسای شورای شهر مراکز استان‌ها

۲- همایش شهرداران بالای ۳۰ تا ۵۰ هزار نفر

۳- نمایشگاه محیط زیست



فروشگاه مرکزی انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور

دومین بوستان برای شهروندان محمدیار

محمدیار یکی از شهرهای آذربایجان غربی است که به دلیل قرار گرفتن در مجاورت جاده ارتباطی ارومیه - مهاباد - نقده و واقع شدن در کنار

دریاچه ارومیه و رودخانه گدارچای به مرور رشد کرده و به شهر تبدیل شده است. از آنجا که تفریح یا گردش بخشی از گذران فراغت شهروندان است که به منظور پاسخگویی به نیازهای مستمر اوقات فراغت در فضاهای باز یا محیط طبیعی پیرامون شهر و درون شهری تحقق پیدا می‌کند، شهرداری محمدیار اقدام به احداث دومین بوستان برای

جمعیت ۸ هزار نفری این شهر کرده است. عباس بشیری، شهردار محمدیار، بوستان بزرگ شهر را که در ورودی شهر از طرف نقده و در زمینی به مساحت ۱۸/۶ هکتار قرار دارد، بزرگ‌ترین اقدام شهرداری محمدیار در سال جدید می‌داند.

هم اکنون ۶۰ درصد از فاز اول بوستان بزرگ محمدیار در زمینی ۳/۵ هکتاری به بهره‌برداری رسیده است و پیش‌بینی می‌شود تا بهار سال ۱۳۸۳، کاملاً پذیرای ساکنان این شهر باشد. به گفته شهردار محمدیار، اقدامات صورت گرفته در بوستان شامل توسعه فضای سبز، چمن‌کاری به مساحت ۱۰ هزار متر مربع، تجهیز میلمان، سطل زباله، سرویس بهداشتی، خاکریزی و کاشت درخت چنار است.

در بوستان‌ها، علاوه بر ایجاد چشم‌اندازهای طبیعی، در نظر گرفتن مکان‌هایی برای تفریح کودکان و نوجوانان با سنین متفاوت حائز اهمیت است. از این رو شهرداری محمدیار اقدام به نصب چرخ و فلک، تاب زنجیری و نصب استخر قو گردان در شهربازی واقع در بوستان کرده است.





اینترنت پیگیری کنند.

نصب سیستم مکانیزه شهرداری شهرآرا با تدابیر ویژه شورای شهر و شهرداری قرچک، و با تلاش‌های مؤثر مدیران و پرسنل بخش شهرسازی شهرداری این شهر، در حالی انجام می‌گیرد که مراحل اولیه نصب و راه اندازی آزمایشی آن با موفقیت پشت سر گذاشته شده است. لازم به ذکر است که این سیستم با به کارگیری مدرن‌ترین روش‌های مهندسی نرم‌افزار طراحی و تولید شده است.

شهرداری قرچک در شبکه اینترنت

با راه اندازی نهایی فاز اول سیستم مکانیزه شهرسازی شهرآرا در شهرداری قرچک (در استان تهران)، اکنون کلیه امور گردش کار پرونده‌های شهرداری قرچک به صورت کاملاً مکانیزه و بدون گردش کاغذی پرونده‌ها صورت می‌گیرد. در این سیستم شهروندان قرچکی قادر خواهند بود تا از هر نقطه از دنیا، وضعیت پرونده‌های خود را از طریق

فضای سبز در ترازهای متناسب با شیب زمین، ایجاد آبنمای زیبا برای طراوت بخشیدن به محیط، روشنایی مناسب محل و همچنین مکان‌هایی برای نشستن عابران اشاره کرد. افزون بر اینها در محور جنوبی آرامستان بهشت علی، کاربری‌هایی تفریحی و چایخانه در نظر گرفته شده است.

برای تردد افراد سالمند یا معلول. به علاوه، در ورودی شرقی آرامستان بهشت علی، رواق‌هایی برای معرفی پل قدیم و متناسب با معماری سنتی این پل، و همچنین فضاها و بناهای معماری با نقش و نگاری از آیات قرآنی برای زیارت اهل قبور به چشم می‌خورد. از دیگر ویژگی‌های طرح می‌توان به باغچه‌های

ساماندهی آرامستان بهشت علی در دزفول

شهرداری دزفول با هدف ساماندهی محور پیاده رو و تسهیل در تردد عابران پیاده از پل قدیم این شهر به سمت آرامستان بهشت علی، مسیر ورودی به بهشت علی را ساماندهی کرده است.

شهرداری دزفول برای رسیدن به این هدف با فضا سازی‌های مناسب و ایجاد مکان‌هایی برای استراحت موقت عابران و همچنین ساخت سقاخانه به منظور ایجاد سنجیت با محیط و پاسخگویی به نیاز مردم در فصل گرما، چشم انداز زیبایی به منطقه بخشیده است.

از همین دست است استفاده از مصالح موافق با اقلیم گرم مانند آجر و ایجاد سایبان‌های طبیعی در مسیر عابران برای آسایش آنان و ساخت رمپ‌های مناسب



این شهر به بهره‌برداری رسید. آنچه که ذهن شهرداری و شورای اسلامی شهر خوراسگان را به ساخت زیرگذر میدان امام خمینی (ره) معطوف کرد، عوامل متعددی بود، که از جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: رشد روز افزون شهر اصفهان از سویی و احداث فرودگاه بین‌المللی شهید بهشتی، سازمان باغ رضوان و تمرکز میدان‌های میوه و تره بار از سوی دیگر. به علاوه، وجود مناطق صنعتی جی و معادن عدیده شن و ماسه و کوره‌های گچ، آهک و آجرپزی در سمت شرقی کلان شهر اصفهان - و خوراسگان نیز - سبب شده بود تا بر حجم و سنگینی بار ترافیکی محور جی، که خیابان مرکزی و اصلی خوراسگان محسوب می‌شد، افزوده شود. در این میان بررسی‌های کارشناسی مبنی بر توسعه و تعریض و دوبانده شدن محور جی نیز بی‌نتیجه ماند زیرا به دلیل تلاقی محور جی با خیابان‌های سلمان و اباذر در محل میدان امام (ره)، نمی‌توانست پاسخگوی نیازهای آمد و شد، به ویژه در ایام پایانی هفته باشد. همه این عوامل سبب شد تا طرح پروژه در سازمان

خوراسگان شهری است با وسعتی در حدود ۷۰ کیلومتر مربع و جمعیتی حدود ۷۰ هزار نفر که پهلوی به پهلوی اصفهان و در ضلع شرقی آن واقع شده است. اخیراً پروژه زیرگذر میدان امام خمینی (ره)، با همکاری شهرداری و شورای اسلامی شهر، در

زیرگذر میدان امام خمینی در خوراسگان بهره‌برداری شد



خدمات طراحی شهرداری‌ها تهیه شود و به تصویب کمیسیون بررسی طرح‌ها برسد. در مرحله بعد شورای ترافیک استان نیز آن را تأیید کرد، و کلنگ احداث زیر گذر میدان امام در شهریور سال ۱۳۸۱ به زمین زده شد.

دفتر آموزش و توسعه منابع انسانی سازمان شهرداری‌ها بررسی کرد: شیوه‌های آموزش در شهرداری

دفتر آموزش و توسعه منابع انسانی سازمان شهرداری‌های کشور میزگردی را به منظور نیازسنجی دوره‌های آموزشی کلان شهرهای

از جمله مشخصات این زیرگذر اینها هستند: طول آن ۵۲۰ و عرض آن ۲۱ متر است، به صورت دو باند رفت و برگشت، با تونلی به طول ۲۰۰ متر و رمپ‌هایی با شیب مناسب، هر یک به طول ۱۶۰ متر و دو باند کندرو

کشور، با حضور تنی چند از شهرداران کشور برگزار کرد.

در این جلسه شهرداران در خصوص دستیابی به روش‌ها و اصول آموزش شهرداران، طراحی و مدل برنامه‌ریزی آموزش شهرداری‌ها، چگونگی آموزش به کارکنان شهرداری‌ها، جذب فارغ‌التحصیلان مؤسسه مرکز آموزش عالی شهرداری و تشکیل مرکز آموزش عالی شهرداری‌ها در مرکز استان به گفت‌وگو پرداختند. در این نشست شهرداران به تشکیل دوره‌های



۸ متری در کنار رمپ‌ها. ناگفته نماند که برای اجرای این طرح مبلغ ۱۲ میلیارد ریال هزینه شده است.

آموزشی قبل از استخدام نیروها، تفکیک قسمت‌های آموزشی به تناسب وظیفه نیروها، اطلاع‌رسانی به شهروندان، تهیه کتابچه‌ای از تجارب شهرداری‌های موفق و ارسال آن به شهرداری‌ها، گنجاندن مباحث شهری و شهرنشینی در کتب درسی و آموزش شهروندی و بازدیدهای علمی تأکید کردند.

پیشنهادهای مطرح شده نیز عبارت بودند از: فرهنگ‌سازی استفاده از IT، برنامه‌ریزی آموزش‌های بلند مدت و کوتاه مدت، آموزش‌های مجازی، ترغیب شهرداران و نیروهای انسانی به شرکت در دانشگاه پیام نور، علمی- کاربردی، استفاده از سایت‌های آموزشی، و برگزاری دوره‌های آموزشی در شهرستان‌ها، مناطق، استان‌ها و مراکز استان‌ها.

علاوه بر اینها، با توجه به تشکیل مؤسسه مرکز آموزش عالی شهرداری که طی دو سال گذشته به روش پودمانی در شهرهای تبریز، کرمانشاه، مشهد، تهران، اصفهان و فارس برگزار شده، قرار است در سال جاری ۸ مرکز دیگر نیز افزوده شود و در آینده این مراکز به ۲۸ استان تسری یابد، تا از این طریق نیروهای متخصصی برای شهرداری‌های کشور، با مجوز رسمی از سازمان شهرداری‌های کشور تربیت گردد.

عصر، هفت تیر، راه آهن، انقلاب، پارک سوار بیهقی، پارک سوار آزادی و فلکه دوم صادقیه».

به گفته وی، تاکنون این کیوسک‌ها با استقبال گسترده شهروندان روبه رو شده‌اند و هر هفته حدود ۲۰۰ هزار نفر متقاضی دریافت اطلاعات از این پایگاه‌ها هستند. از این رو، انتظار می‌رود که فعالیت آنها، تا حد ۲۰۰ پایگاه گسترش یابد. نامی افزود: «مرکز اطلاع‌رسانی ایران، اطلاعاتی همچون راهنمای خطوط و مسیرهای اتوبوسرانی شرکت واحد، نقشه‌های چندمنظوره شهر تهران، نقشه بازار سنتی تهران، دفترچه راهنمای ساعات توقف مترو و سایر منابع اطلاعاتی از این دست را در اختیار کیوسک‌ها قرار داده است تا به شهروندان ارائه شود. این پایگاه‌ها علاوه بر عرضه اطلاعات به صورت‌های یاد شده، به سیستم رایانه‌ای مجهز و به شبکه ترافیک و حمل و نقل نیز متصل است و از این طریق توان دریافت اطلاعات لحظه‌ای ترافیک مناطق مختلف شهر تهران را دارد».

مرتبط است، خبر داد.

وی در پایان گفته‌هایش، از ایجاد و راه‌اندازی یک مرکز تلفن اطلاع‌رسانی که به کیوسک‌های اطلاع‌رسانی شهری و مرکز تلفن ویژه این کیوسک

از من پرسید

کیوسک‌های اطلاع‌رسانی تهران

ضرورت جلوگیری از سردرگمی‌های شهروندان تهران در رفت و آمدهای شهری و حذف آمد و شدهای زائد ناشی از آن، منجر به یافتن راهکاری شد با نام: «پایگاه اطلاع‌رسانی شهر تهران». شهرداری تهران و سازمان حمل و نقل و ترافیک با همکاری بخش خصوصی (مرکز اطلاع‌رسانی ایران) به منظور اطلاع‌رسانی سریع در زمینه ترافیک شهری، تسهیل در امر عبور و مرور وسایط نقلیه و کاهش هدر رفت زمانی در رفت و آمدهای شهری، اقدام به ایجاد پایگاه‌های یادشده کردند.

عبدالناصر نامی، مدیر مرکز اطلاع‌رسانی ایران، در این زمینه اظهار داشت: «این پایگاه‌ها به صورت آزمایشی در ۱۰ نقطه از نقاط پرتردد و محوری شهر تهران نصب شده‌اند که محل دقیق آنها عبارتند از: ترمینال‌های: شرق، غرب و جنوب، میدان‌های ولی



شهرداری قم اجرا کرد:

آمارگیری جامع حمل و نقل شهری

طرح آمارگیری حمل و نقل شهری با اهدافی چون ساخت وضعیت ترافیک شهری، کاهش اتلاف وقت در ترافیک، بهبود حمل و نقل شهری، رفع مشکلات ترافیکی و ترسیم دورنمای حمل و نقل شهری به

همت شهرداری قم و با مشاوره دانشگاه صنعتی شریف، در قم به اجرا گذاشته شد.

سید علی سجادی، مسئول پیگیری ستاد طرح، در این باره گفت: «طرح جامع حمل و نقل شهری که در استان قم اجرا گردید، از بهترین طرح‌هایی بود که با اهدافی چون کاهش شلوغی زمان و هزینه سفر، کاهش تصادفات و افزایش ایمنی سفر، کاهش هزینه‌های مالی و اداری، راحتی سفر و آسانی دسترسی به وسایل حمل و نقل شهری، کاهش آلودگی‌های محیط زیست، ارتقای سطح رفاه اجتماعی، توزیع عادلانه خدمات حمل و نقل

بین اقشار مختلف و حفظ یکپارچگی محله‌ها به اجرا درآمد.»

قبل از برگزاری این طرح، روابط عمومی شهرداری قم برنامه‌ریزی تبلیغاتی گسترده‌ای را در نظر گرفت که از جمله می‌توان به تهیه ۳۰۰ عدد آویز تبلیغاتی و ۱۰۰ عدد آویز آمارگیر اشاره کرد. این طرح به صورت بنیادی و علمی به وسیله ۳۳۰ آمارگیر در قالب ۳ گروه زائر، دروازه‌ای و پایانه‌ای و همکاری ۲۳ هزار نفر دانش‌آموز، دانش‌پژوه، دانشجو و اعضای گروه‌های داوطلب صورت گرفت.

در همایش دفاتر فنی استانداری‌ها مطرح شد:

خدمات بهتر نیازمند تحقیق و نظارت

همایش دو روزه دفاتر فنی، با حضور مدیران دفاتر فنی استانداری‌ها و همچنین مسئولان سازمان شهرداری‌ها برگزار شد.

در این همایش که زیر نظر سازمان شهرداری‌ها برگزار می‌شد، ریاست سازمان شهرداری‌ها، مدیرکل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌ها، معاون امور دهیاری‌های سازمان، و مدیرکل دفتر مدیریت توسعه شهری، به بیان عملکردهای خود در سال جاری پرداخته و به سوالات مطرح شده از جانب هر یک از مدیران دفاتر فنی استان‌ها پاسخ دادند.

محمد حسین مقیمی، معاون امور عمرانی وزارت کشور، با اشاره به وظایف دفاتر فنی، نگاه حرفه‌ای و

تخصصی در کل مراحل اجرای طرح‌ها، نقد و بررسی، اصلاح پیشنهاد اولیه، بررسی پیشنهادها بعدی، و نهایتاً تصویب پیشنهاد گفت: «از دفاتر فنی انتظار می‌رود که نظارت‌شان به نوعی باشد که اجازه داده نشود کار غیر فنی و غیر مهندسی صورت پذیرد.»

وی همچنین به لزوم جایگاه کار پژوهشی در این دفاتر پرداخت و گفت: «امروزه دیگر آزمون و خطا راه به

جایی نمی‌برد. نتایج تحقیقات تا به امروز نشان می‌دهد که هر جا تحقیقات به صورت کاربردی به کار گرفته شود، نتایج مطلوبی در پی دارد. وظایف دفاتر فنی ارائه راهکارهای تحقیقاتی به دفاتر استان‌ها و کنار گذاشتن روش نادرست آزمون و خطاست، که در گذشته رواج داشت.»



آتش نشانان زن در کرج

مدیر کل فدراسیون بین‌المللی ورزشی آتش نشانان و امدادگران و هیئت همراه، به همراه مسئولان و مدیران وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها، از تجهیزات و قابلیت‌های پایگاه آتش‌نشانی بانوان شهرستان کرج دیدار کردند.

ایستگاه ویژه بانوان آتش‌نشان شهرستان کرج در زمان حاضر مجهز به ۱۲ نفر آتش‌نشان زن در کادر آموزشی است.

محمد پور، مدیر روابط عمومی سازمان آتش‌نشانی کرج، در این زمینه اظهار داشت: «در گام نخست آموزش و تربیت بانوان آتش‌نشان در برنامه کاری این سازمان قرار گرفت و در زمان حاضر نیز بر اساس نیاز سنجی صورت گرفته برای گسترش این نیروها در دیگر ایستگاه‌های آتش‌نشانی در شهر، این طرح به شورای شهر، شهرداری و فرمانداری کرج ابلاغ گردیده است.»

وی با مناسب ارزیابی کردن مشارکت‌های زنان در کلیه فعالیت‌های اجتماعی که تا به امروز صورت گرفته است، حضور آتش‌نشانان زن را در این امور ضروری برشمرد و افزود: «حضور آتش‌نشانان زن، به لحاظ



مانور بانوان آتش‌نشانی در کرج

فرهنگ اجتماعی و تسریع عملیات در برخی از حوادث که در آنها به دلیل شریعت اسلام محدودیت‌هایی برای مردان وجود دارد، ثمر بخش خواهد بود.» در این مراسم، پس از انجام مانور عملیاتی و ورزشی ایستگاه بانوان، جلسه‌ای با حضور هیئت مذکور، مسئول فرمانداری و نمایندگان شورای اسلامی شهر، شهرداری و حوزه معاونت شهر و سازمان آتش‌نشانی در باشگاه میلاد کرج برگزار شد.

آندری کالینین، مدیر کل فدراسیون بین‌المللی آتش نشانان، ضمن بازدید از این مرکز، آتش‌نشانی ایران را سازمان قدرتمندی در این رشته برشمرد و گفت: «پیشرفت ایران در این زمینه چشمگیر بوده است و در زمان حاضر در این سازمان افرادی با سواد و آشنا به علم روز به فعالیت مشغول‌اند.»

در پایان این مراسم، فیلمی آموزشی - عملیاتی به نمایش گذاشته شد و همچنین بولتن‌هایی حاوی اطلاعات درباره سازمان آتش‌نشانی کرج در اختیار دعوت‌شدگان قرار گرفت.

تهران

شهرداری تهران به دلیل محدودیت محل دفن زباله، اقدام به خریداری ۶۰ هکتار زمین در محل کهریزک کرد، تا با توجه به تولید روزانه ۷ هزار تن زباله در شهر، نیاز ۲۰ سال آینده تهران برای دفن زباله مرتفع گردد.

حسن آباد

از سوی وزارت کشور و معیارهای ارتقای درجه، از جمله درآمد شهری، جمعیت، وسعت و نظایر اینها، درجه شهرداری حسن آباد از ۵ به ۶ ارتقا یافت.

خوی

شهرداری خوی با هدف فرهنگ سازی در زمینه استفاده از کیسه زباله، همزمان با طرح جمع آوری شبانه زباله به شهروندان کیسه زباله هدیه داد.

خمین

شهرداری خمین، واقع در استان مرکزی، برای زیباسازی بوستان ها و میدان های این شهر اقدام به نصب لامپ های رنگین کرده است.

رشت

۱۴ دستگاه اتوبوس درون شهری رشت به تلویزیون و ویدیو تجهیز شدند. این کار به منظور آموزش شهروندان در خصوص مسائل ترافیکی و فرهنگ صحیح استفاده از اتوبوس صورت پذیرفته است.

زرین رود

شهرداری زرین رود - از توابع شهرستان خدابنده در زنجان - با هزینه ۱۴۵ میلیون ریال، به تجهیز سیستم آتش نشانی این شهر پرداخت.

سرو

واحد عمران شهرداری سرو در آذربایجان غربی اقدامات مثبتی در سال جاری انجام

داده است. از این دست اند: دیوار کشی محوطه پارک شهر، احداث ساختمان نمازخانه و سرویس بهداشتی پارک، احداث پل ابنیه فنی، احداث پل نغرو بر روی رودخانه سرو و احداث پارکینگ ماشین آلات.

قم

معاونت خدمات شهری قم به منظور گسترش و یادآوری نکات بهداشتی و ارتقای علمی کارگران این حوزه، کلاس های ویژه آموزش و ارتقای سطح بهداشت کارگران خدماتی را برگزار کرد.

قمصر

شهرداری قمصر اقدام به راه اندازی سایت اینترنتی به نشانی Ghamsar.com در www.Shahrdary کرده است. علاقه مندان همچنین می توانند با ایمیل City golab@ Shahrdary Ghamsar.com با شهرداری قمصر ارتباط برقرار کنند.

مشهد

روزانه نزدیک به هزار و ۲۰۰ تن زباله در شهر مشهد تولید می شود که ۹۰ درصد آن قابل بازیافت است. در زمان حاضر در کارخانه کمپوست شهرداری مشهد، ۳۵ درصد از ۷۵۰ تن زباله متشکل از مواد آلی، به کود تبدیل می شود.

میانه

روابط عمومی شهرداری میانه به منظور اطلاع رسانی به شهروندان اولین شماره نشریه داخلی شهرداری و شورای اسلامی شهر میانه را با عنوان «گاهنامه صبا» منتشر ساخت.

نشتارود

روابط عمومی شهرداری نشتارود، در استان مازندران، در سال جاری فعالیت هایی را به انجام رسانده است، که از آن جمله اند: اجرای طرح تکریم ارباب رجوع، ایجاد واحد ارتباط سبز در اجرای خدمت رسانی به شهروندان، ارائه عملکرد شهرداری در مطبوعات و رسانه های خبری و نظایر اینها.

زیرساخت؛ زیربنا infrastructure

به خوشه‌هایی از عناصر وابسته به یکدیگر که پیوند ضعیفی با بقیه سیستم دارند؟

● آیا پیوندهای سیستم متضمن وجود جریان‌ها، روابط علی یا روابطی از نوع «جعبه سیاه»^(۸)، هستند (که در آنها پیامد هر پیوند مشخص است، یعنی وقوع A در عنصر x مصادف با وقوع B در عنصر y است)؟

● آیا بازخورد در سیستم وجود دارد، به طوری که تغییر در x تغییری در y به وجود آورد و این نیز به نوبه خود بر x تأثیر مثبت یا منفی بگذارد؟ فاصله میان بروز اختلال در یک سیستم و بازگشت آن به حالت تعادل، زمان آرامش^(۹) شناخته می‌شود.

در جغرافیا، مفهوم سیستم گاهی با مسامحه برای تأکید بر وابستگی متقابل پدیده‌ها به کار می‌رود (مانند مفهوم اکوسیستم). اما برخی از تحلیل‌گران، به ویژه جغرافی‌دانان کالبدی، روش‌های رسمی تحلیل سیستم‌ها را برای بررسی پدیده‌های وابسته به هم به کار برده‌اند.

سیستم شهری Urban system

سیستم شهری، مجموعه‌ای از نواحی شهری وابسته به یکدیگر است. این اصطلاح را بری^(۱۰) در سال ۱۹۶۴ به عنوان بخشی از کاربرد تحلیل سیستم‌ها^(۱۱) و نظریه عمومی سیستم‌ها^(۱۲) در زمینه بررسی نظریه مکان مرکزی^(۱۳) رایج کرد.

به نظر طرفداران رویکرد سیستم‌های شهری، قلمروهای ملی همچون مجموعه‌ای از نواحی مرکز - شهری^(۱۴) (شهرها و شهرک‌ها، به علاوه پسرکانه آنها) سازمان می‌یابند. این نواحی، اراضی را به خود اختصاص می‌دهند و از طریق شبکه‌های جریان کالا، خدمات، عقاید، سرمایه و نیروی انسانی، به یک سیستم کار وصل می‌شوند. کارکردهای اقتصادی طوری توزیع می‌گردند که هر مرکز شهری و پسرکانه مربوط به آن، نقش‌های مشخصی در درون کل (یعنی در تقسیم کار^(۱۵) عملکردی) می‌یابد. در طول زمان، نقش‌ها تغییر می‌کنند و کارکردهای نسبی نواحی نوسان می‌یابد. با افزایش ادغام اقتصاد جهانی سرمایه‌داری، نوعی سیستم‌های شهری ایجاد می‌شوند که بر پایه مفهوم شهر جهانی از مرزهای ملی فراتر می‌روند.

توصیف سازمانی، عملیات و تغییر در یک سیستم مستلزم تحلیل داده‌های بیشتری است (مانند طبقه‌بندی کارکردی شهرها). اما بررسی‌های تجربی با پیشرفت‌های نظری که ارزش واژگان و مفاهیم نظریه سیستم‌ها را نشان داده‌اند هم‌سنگ نبوده‌اند، مگر اینکه به عنوان ابزار توصیفی بسیار کلی قلمداد شوند.

ساختار زیربنایی خدمات و امکانات (سرمایه ثابت اجتماعی)^(۱) مورد نیاز برای تسهیل کردن فعالیت تولیدی بی واسطه^(۲).

زیرساخت‌ها مواردی همچون خدمات عمومی، حمل و نقل، مخابرات، تسهیلات رفاهی، تأسیسات عمومی زیست محیطی، تأسیسات سرمایه‌گذاری سرمایه انسانی^(۳) و امکانات اجتماعی و محلی را شامل می‌شود.

زیرساخت‌ها ثابت، کاربر، تقسیم‌ناپذیر، در دسترس عموم و دارای تأثیرات گسترده اقتصادی‌اند. بحث فراوانی بر سر میزان سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت‌ها به عنوان پیش شرط کافی - یا حتی لازم - برای توسعه اقتصادی وجود دارد؛ از این دست است بحث بر سر اینکه آیا این سرمایه‌گذاری می‌بایست قبل از توسعه و به شکل ظرفیت زیادی^(۴) صورت گیرد، یا اینکه منابع کمیاب در وهله اول باید به فعالیت تولیدی بی واسطه اختصاص یابند، و به این نحو افزایش تنگنایهای عوامل تولید^(۴) در نتیجه کمبود سرمایه ثابت اجتماعی پذیرفته شود؛ و همچنین بحث درباره اینکه سرمایه‌گذاری، خصوصی باشد یا عمومی.

سیستم؛ نظام System

گروهی سازمان یافته از عناصر که هر یک از آنها نوعی وابستگی متقابل (مستقیم یا غیرمستقیم) با عناصر دیگر دارد. علاوه بر این، بسیاری از تحلیل‌گران تأکید می‌کنند که سیستم دارای کارکرد، هدف یا منظوری است - حتی فقط حفاظت از خود سیستم باشد. هر چند منظور از آن، اهداف آگاهانه یا خواسته‌های آزادی نیست، به طوری که نظریات مربوط به سیستم‌ها به نظریات کارکردگرایی نزدیک می‌شود. شناسایی هر سیستم شامل تعیین حدود آن، تشخیص عناصر تشکیل دهنده و تعریف کارکرد آن است. برخی از سیستم‌ها (مانند آب گرمکن خانگی یا موتور اتومبیل) آشکار و عینی هستند. اما در بسیاری از بررسی‌های جغرافیایی، مجزا کردن^(۵) یک سیستم مستلزم جداسازی^(۶) نسبتاً اختیاری یک بخش از سیستم از کل آن، به منظور تسهیل بررسی است. جداسازی‌های نامعقول، بررسی مفاهیم آشفته^(۷) را در پی دارد که از آن نتایج معتبر چندانی را نمی‌توان بیرون کشید.

در بررسی سیستم‌ها می‌بایست به چهار مقوله اصلی پرداخت:

● آیا سیستم باز است یا بسته؟ سیستم بسته با محیط پیرامون هیچ پیوندی ندارد، در حالی که سیستم‌های باز - که در جغرافیا متداول ترند - در پیوند و تأثیر متقابل با محیط قرار دارند.

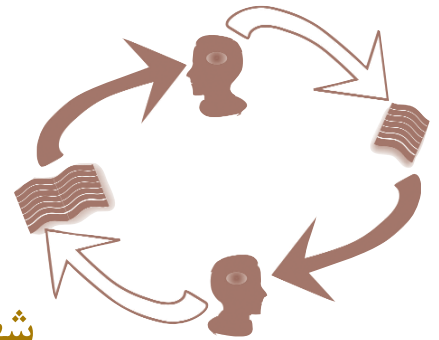
● آیا سیستم را می‌توان به زیرسیستم‌هایی تقسیم کرد، یعنی

یادداشت‌ها:

- 1- Social overhead capital: soc
- 2- directly productive activity: Dpa
- 3- excess capacity
- 4- bottlenecks
- 5- isolation
- 6- abstraction
- 7- chaotic
- 8- black-box
- 9- relaxation time
- 10- Berry
- 11- systems analysis
- 12- general systems theory
- 13- central place theory
- 14- urban - centred
- 15- division of labour
- 16- world city

* human capital investment installations

منبع: Johnston R.J. and others the dictionary of Human Geography. Blackwell publishers, USA/2001.



شهرداری‌های کوچک و مشکلات متفاوت و لایحه تجمیع عوارض

با سلام و احترام،

امیدوارم این نوشته سرآغازی باشد برای ارتباطی متقابل برای بازگو کردن مشکلات شهرهای کوچک و کسب تجربیات و ارائه طریق‌های لازم از طرف کارشناسان مرتبط با ماهنامه «شهرداریها».

شهرهای کوچک، به رغم مشکلات فراوان مالی-مدیریتی، تخصصی و امکاناتی که همه آنها اهمیت فراوان دارند، به مشکلی بسیار اساسی نیز دچارند و شاید برطرف کردن این مشکل تا حد بسیار زیادی از توان و دست شهرداری خارج باشد. این مشکل فرهنگی است و مشکلی است که گاه توان شهرداری را در بسیاری از موارد می‌کاهد و شهرداری راه چاره‌ای برای مقابله با آن ندارد. شهر بودن و شهر نشین شدن فرهنگ خاص خود را می‌طلبد. به عنوان مثال، در محلی که قبل از تبدیل به شهر مردم آنجا به گونه‌ای که صلاح می‌دانند ساخت و ساز انجام می‌دهند، هرگونه که مایل باشند دست به تخریب و بازسازی می‌زنند و محدودیتی در تفکیک و قطعه‌بندی برای خود قائل نیستند، با پیدایش نهادی به نام شهرداری ضمن اینکه برای همه این کارها محدودیت ایجاد می‌گردد، در قبال هر کدام از عملیات مذکور هزینه‌ای نیز مطالبه می‌شود. این به معنی زدودن فرهنگ قبلی و جایگزین کردن فرهنگی جدید است. در محیط‌های بسته و روستایی تغییر روش یا تفکر شاید نیاز به تغییر یک نسل و سپری شدن زمان طولانی داشته باشد و در فاصله ایجاد چنین فرهنگی و یا چنین تغییری، روستا، اسم شهر را یدک می‌کشد ولی آثار چندانی از شرایط شهری را در خود ندارد.

مردم نیز فکر می‌کنند که این روستا بایستی با هزینه‌های دولتی و یا پرداخت‌های دولت به شهر تبدیل گردد؛ حال آنکه این گونه نیست و هزینه‌های شهری به عهده شهروندان همان شهر است. یکی از دلایل اصلی رشد گسترده نشریه‌ها در شهرهای کوچک را می‌توان سعی شهرداری در آشنا کردن مردم به وظایف

شهرداری و مسئولیت هر کدام نسبت به همدیگر و حقوق شهروند و شهرداری دانست؛ ولی این کار چقدر می‌تواند موفق باشد؟ اگر سایر دستگاه‌های فرهنگ ساز و مؤسسات مختلفی که می‌توانند در فرهنگ‌سازی مؤثر باشند - از قبیل رسانه‌های شنیداری و گفتاری - به کمک این گونه شهرداری‌ها نشتابند، نشریه نیز توفیق چندانی نمی‌یابد. در مقابل، شهرداری نیز به رغم تمامی تلاش خود در یک سال مالی نمی‌تواند کار عمرانی چندانی را ارائه دهد، که مردم را به پرداخت حقوق قانونی شهرداری ترغیب کند. از طرفی، با حضور شوراهای محلی در شهرها دیدگاه‌های متعددی مطرح می‌گردد. عده‌ای - که عمده‌ترین نیز هستند - فکر می‌کنند که حضور شورا بایستی در جهت دفاع از مردم در برابر شهرداری باشد و شورا در منازعات مختلف طرف مردم را بگیرد. در صورتی که شورا مجموعه‌ای است که می‌بایست با توجه به شناخت کافی از مجموعه شهری در جهت تقویت شهرداری - که همانا تقویت خدمت‌رسانی به مردم است - گام بردارد. به همین خاطر است که با گذشت بیش از دو الی سه دهه از عمر یک شهرداری نمی‌توان تأثیرات کاملی از شهر را دید و در واقع بیش از هفتاد درصد شهر چهره روستایی دارد. در چنین شهرهایی عمده‌ترین فکر و مشغله شهردار حقوق و مزایای پرسنل است که در پایان ماه با مشکل مواجه نگردد. البته بیش از پنجاه درصد این گونه شهرداری‌ها دائماً حقوق و مزایای پرسنل خود را با تأخیر پرداخت می‌کنند (همیشه دو ماه عقب هستند). در چنین شرایطی ابتکار و ارائه طرح‌های جدید جایی پیدا نمی‌کند و بعد از گذشت مدتی شهرداری نیز توان کاری خود را تا حد زیادی از دست می‌دهد. با توجه به چنین شرایطی، امید رفت با تصویب لایحه تجمیع عوارض با افزایش درآمدهای شهرداری خدماتی بهتر از گذشته انجام گیرد ولی تاکنون چنین نشده است و با گذشت بیش از ۸ ماه از سال تنها ۵۰ درصد اول اعتبارات عمرانی - آن هم در پایان مهرماه - از سوی سازمان شهرداری‌ها پرداخت گردیده است. در این زمان نیز فصل کاری در استان چهارمحال و بختیاری رو به اتمام است و با شروع فصل بارندگی تمامی پروژه‌های تعریف شده به صورت نیمه تمام دوباره تعطیل می‌گردد. در نامه بعدی به تفصیل مطالبی را در خصوص پروژه‌های شهرداری‌ها و دغدغه شهرداری معروض خواهم داشت.

ابوالقاسم طهماسبی
شهردار بلداجی



mun.isfahan.ir*

شهرداری اصفهان در سال ۱۲۸۵ هجری شمسی تأسیس گردیده است و امروزه با ۱۱ منطقه و بیست سازمان و شرکت های وابسته، کار خدمات رسانی به شهروندان را ادامه می دهد. سایت شهرداری شهر اصفهان یکی دیگر از صفحه های اینترنتی مربوط به شهرداری های کشور است که همچون برخی دیگر از این گونه سایت ها، هر چند ساختار مناسبی دارد ولی عمل نکردن برخی لینک ها و صفحات مربوط به آنها از کارایی آن می کاهد.

بر روی صفحه اصلی، اخبار شهر و شهرداری به ترتیب تاریخ آنها قرار گرفته اند. در بالای صفحه این لینک ها به چشم می خورند:

قسمت «شهردار»، که به کاربران امکان می دهد با مشخصات فردی و سوابق اجرایی شهردار اصفهان آشنا شوند و پیام های خود را در پنجره ای که به همین منظور طراحی شده است برای شهردار بنویسند و ارسال کنند تا به طور مستقیم به دست ایشان برسد. بخش «تشکیلات شهرداری»، که دسترسی کاربران را به چارت تشکیلاتی شهرداری، معاونت ها، مدیریت ها، مناطق شهرداری، سازمان ها، شرکت ها و پروژه های شهرداری میسر می سازد. قسمت «مناقصه ها و مزایده ها»، که دارای سه جدول است و در آن مناقصه ها، مزایده ها و بخشنامه ها به تفکیک قرار داده شده اند. بخش «اخبار و بریده جراید» نیز، همان طور که از نام آن برمی آید، حاوی گزیده اخبار و آرشیو بریده جراید است. قسمت «سمینارها»، اخبار مربوط به تشکیل سمینارها و همایش ها را انعکاس می دهد و لینک «خواهر خوانده ها» صفحه ای را باز می کند که در آن لیست شهرهایی که با اصفهان قرار داد خواهر خواندگی دارند، به همراه تاریخ انعقاد این قرار دادها، نشان داده شده است.

در قسمت سمت راست صفحه اصلی نیز لینک هایی وجود دارند که از جمله مهم ترین آنها می توان به بخش آتش نشانی و خدمات ایمنی اشاره کرد. این قسمت از بخش های متنوعی تشکیل شده است، که از آن دست اند: آمار حوادث، آمار آتش سوزی ها و نشانی و شماره تلفن های سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی. از دیگر لینک های ستون سمت راست صفحه که از ابتکارات سایت به شمار می آید، لینک صفحه ورزشی است که در آن اطلاعاتی عام در مورد ورزش و همچنین نام و نشانی مکان های ورزشی در اصفهان و تقویم برگزاری مسابقات به چشم می خورد.

* برای دیدن سایت به زبان فارسی باید در انتهای آدرس [farsi](http://farsi.mun.isfahan.ir) / را تایپ کرد: mun.isfahan.ir/farsi

www.infrastructure.gc.ca

در سال های اخیر دولت کانادا سرمایه ای جدید برای تأمین هزینه برنامه رفیع

نیازهای زیرساختی شهری تدارک دیده است. این برنامه بخشی از برنامه راهبردی طولانی مدت دولت کانادا برای توسعه زیرساخت ها است.

در سال ۲۰۰۱ میلادی دولت کانادا برای تأمین هزینه های پروژه های برنامه راهبردی زیرساخت ها در کانادا، که به منظور بهبود کیفیت زندگی و رشد اقتصادی در آینده طراحی شده است، بودجه ای دو میلیارد دلاری را تدارک دیده بود. در سال ۲۰۰۳ سه میلیارد دلار به این بودجه اضافه شده است که دو میلیارد آن صرف برنامه راهبردی زیرساخت ها می شود و یک میلیارد آن به برنامه جدید زیرساخت های شهری - روستایی اختصاص می یابد. این برنامه ها که با هدف ایجاد رفاه بیشتر در شهرها و اجتماعات کانادا و ارتقای سطح بهداشت و بالا بردن امکان رقابت در اقتصاد در آن کشور دنبال می شود، هم اکنون بر روی سایت مذکور امکان جست و جو و مشاهده مستقیم را دارد.

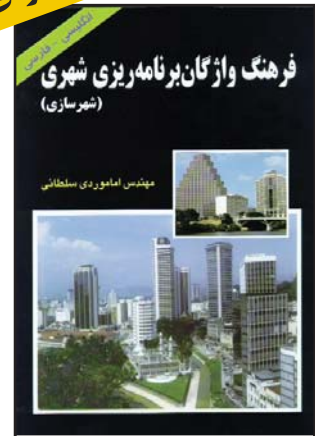
بر روی صفحه اصلی سایت توضیحاتی در مورد این برنامه ها و همچنین پنجره ای که اخبار جدید به صورت گردان در آن تغییر می کنند، وجود دارند. در قسمت سمت چپ صفحه ستونی از لینک ها به چشم می خورد که امکان دسترسی کاربران را با قسمت هایی، با این موضوعات امکان پذیر می سازد: «در مورد ما»، «مرکز رسانه ای»، «انتشارات»، «تأمین هزینه برنامه راهبردی زیرساخت کانادا»، «در حاشیه تأمین هزینه زیرساخت»، «تأمین هزینه زیرساخت های شهری - روستایی»، «برنامه زیرساخت کانادا»، «دروازه تحقیق»، «سیستم مدیریت اطلاعات به اشتراک گذاشته شده برای زیرساخت»، «تاماس با ما»، «کمک»، «سایت های مرتبط» و «نقشه سایت». در میان این صفحه ها، که هر کدام از حیث اطلاع رسانی و دادن اطلاعات تخصصی بسیار قوی اند، صفحه «ارتباط با ما» از این نظر جالب به نظر می رسد که علاوه بر نشانی پستی، نشانی پست الکترونیکی، تلفن، تلفن هایی که از پرداخت مالیات معاف اند و نیز پنجره هایی برای مطرح کردن سؤالات و دادن پیشنهادها و انتقادات در مورد طرح ها، در آن گنجانده شده اند که به منظور جلب هر چه بیشتر مشارکت عمومی مفیدند.



**Infrastructure
Canada**

www.infrastructure.gc.ca

«مرثیه ای برای یک کتاب»



نام کتاب: فرهنگ واژگان برنامه ریزی شهری (شهرسازی) / نویسنده: مهتدیس اماموردی سلطانی / ناشر: انتشارات احرار تبریز / چاپ نخست: ۱۳۸۲ / شمارگان: ۳۰۰۰ جلد در ۹۶ صفحه / بها: ۱۰۰۰ تومان

quick= سریع
cloud= ابر
yellow= زرد
light year= سال نوری
under= زیر/پایین
تازه اینها مشتی است نمونه خروار که فعل های بی ربطی را نیز باید بر این سیاهه افزود؛ فعل هایی که افسار گسیخته در میان واژگان رها شده اند. شمار اینان نیز درصد بزرگی از کتاب را در خود گرفته است، مانند:

bring= رساندن / آوردن
break= بهم زدن / شکستن
avoid= خودداری کردن
hurry= عجله کردن / شتاب کردن
leave= ترک کردن
stress= فشار، تأکید کردن، اهمیت دادن
become= شدن
describe= شرح دادن / توضیح دادن
divide= تقسیم کردن
draw= رسم کردن / کشیدن
explain= توضیح دادن / تشریح کردن
reflect= منعکس کردن / نشان دادن

این جزوه را نمی توان فرهنگ خواند، چون هیچ یک از ویژگی های کتاب فرهنگ را در آن نمی توان دید (برای نمونه هیچ یک از واژگان، نمایشگر دستور زبانی ندارند. معلوم نیست که کدام یک فعل است، کدام حرف اضافه و کدام اسم. شاید پدیدآور را همین بلبشو خوش تر آمده باشد...؟! حتی اطلاق عنوان «واژه نامه» نیز بدان درست نمی نماید؛ به ویژه آنکه پسوند شهرسازی را نیز در این ترکیب یدک می کشد.

راستی هنگامی که شمار نادرست های کتابی از درستی های آن فزون تر باشد، باید چه نامی را بر آن نهاد؟ برای نمونه صفحه ۳۸ کتاب را به تصادف برگزیده ایم تا آواری از آشفتگی را بر برگ آن گواه گرفته باشیم. شمار غلطها به اندازه ای فراوان است که به ناگزیر آنها را در سه گونه دسته بندی کرده ایم؛

۱- غلط های املائی، در انگلیسی نگاشت ها و با کمال حیرت در فارسی نوشت ها نیز.

۲- غلط های معنایی، که خود نیاز به بررسی همه کتاب دارد.

برای پاسداشت از کار سترگ بزرگمردی چون گوتمبرگ که جان در چرخ و چوب دمید و سخن بر کاغذهای پرشمار نشانند تا دانسته های انسان دامن بگسترده و نور دانش بر همه تاریخخانه های جهل زمینیان پرتو افکند، ما نیز چون دیگر کتاب پژوهان بر آن شدیم تا آنچه را که به دستگاه چاپ سپرده می شود و در قلمرو دانش شهرسازی جای می گیرد، به ویژه آنهایی را که حرفی نو دارند، به «بررسی» بنشینیم تا مگر صحیح را از سقیم بازشناسیم و بازشناسانیم. البته سالی است چند که به این کار دست یازیده ایم. اما این بار با کتابی رویاروی شده ایم که نامش در نگاه نخست کنجکاوای برمی انگیزد، چندان که اشتیاق اصحاب ماهنامه را نیز برانگیخت. از خود پرسیده بودیم: آیا ممکن است این نام ناآشنا به کاری بزرگ دست زده باشد؟ آن گاه پاسخ داده بودیم: خدا کند که چنین باشد، با این زمینه خالی فرهنگ های تخصصی! اما توری، تنها یک توری، آن امید را به یاسی تأسف بار مبدل ساخت و بدتر آنکه، اینک پس از سال ها، نمونه ای آشکار از ترفند «کتاب سازی» را پیش رو داشتیم: جزوه ای با ظاهر آراسته که حتی آرایه های قانونی آن - شماره انتشار بین المللی کتاب (شابک) نیز بر جا بود. یادآور می شویم که صنعت کتاب سازی مقوله ای چندان تازه نیست، اما اگر این ناشایست مشحون از کژوی و نادرست نویسی باشد، ناشایست تر خواهد بود و باز اگر پدید آورنده آن گامی فروتر رفته و در پشت نامی بلند و آشنا پنهان شده باشد، گناهی نابخشوده مرتکب شده است که فرهیختگان کار او را داوری خواهند کرد و ما تنها به بررسی کتاب او می پردازیم.

آنچه سپیدی کاغذ را سیاه کرده، نه کتابی است درخور دانش شهرسازی و نه شایسته اینکه فرهنگ نامیده شود. درخور این پهنه از دانش نیست، برای اینکه شاید نزدیک به نیمی از واژگان آن هیچ ربطی به شهرسازی و برنامه ریزی شهری ندارند و واژگانی همگانی و به راستی ابتدایی اند! از پدیدآور باید پرسید که کجای این واژگان شهرسازی است؟ (برای صداقت در امانت، معنای هر واژه عیناً از کتاب نقل می شود):

گونه = Cheek
در برابر / بر علیه = against
مخترع = inventor
نو / جدید = new
شیرآب = tap
لبنیات = diry
باران = rain
حادثه / اتفاق = accident
به محض اینکه = as Soon as
سوراخ = hole
میوه / بار / ثمر = fruit
راهب = monk
بهبهج وجه = what so ever
دارو = drug
فقط یکبار = once
نگرگ = hail

Intend

Inter and Intra Regional planing

International planing

برنامه‌ریزی درون و میان منطقه‌ای

برنامه‌ریزی ملی

International day of Huaman

Interpelation

استيضاح

settlement

روز جهانی اسکان بشر

Interpreted

تفسیر کردن

Inter|section

قطع کردن، از میان بردن

ترجمه کردن، معنی کردن

International Exchanging

Interrelated

بهم وابسته بودن

مبادلات بین‌المللی

مناسبات مشترک داشتن

Interchnging

باهم عوض کردن

Interurban

داخل شهری، بین شهری

تغییر دادن

Intervals

فاصله، مدت، فرجه

Interest

بهره، سود

Interview

Interface

نقطه‌ی برخورد / فصل مشترک

مصاحبه، مذاکره، کنفرانس مطبوعاتی

38

۳- غلط‌های گزینش واژگان که گونه اول و دوم خود به زایش واژگانی نو پدید و شگفت انجامیده که کاری به واقع فرهنگ سازانه است!

tents = !؟ عقیده

umland = حوزه نفوذ

morketing = بازاریابی

fondation = بنیاد / شالوده

won = منزل کردن / زندگی کردن

waste = فقیر / بی‌نوا

با نگاهی به صفحات دیگر، در خواهیم یافت که تمامی کتاب انباشته از نادرستی‌های نگارشی است که در بسیاری موارد بوی نامطلوب سرهم بندی از آن به مشام می‌رسد. کتابی که حتی یک بار هم نمونه خوانی و بازنگری نشده است، یعنی خود غلط نامه‌ای است که در کمال حیرت و ناباوری، پدیدآور برگه‌ای را با کتاب همراه کرده، یعنی که همه کتاب همین یک غلط مطبعی را داشت و والسلام! همین کار ناراست، داده‌های صفحه شناسنامه کتاب و

تعداد

مقدمه را از بیخ و بن به زیر سؤال برده است که نویسنده این جزوه ۸۵ برگی با صرف سه سال وقت تنها توانسته چیزی نزدیک به ۲۵۰ واژه را، آن هم با توصیفی که گذشت، گرد آورد؟ به ویژه آنکه الهام خلق اثر را نیز در «دوره تحصیلات کارشناسی ارشد و آزمون دوره دکتری تخصصی» دریافت کرده باشد و آیا واقعاً ویراستار نام آشنای آن! اصلاً چنین کتابی را رویت کرده است یا نه؟ از خام دستی‌های غریب در این جزوه تکرار دوباره واژگان با یک دیکته و به فاصله چند سطر از یکدیگر است (ص ۳۱ و ۴۹).

multisectoral

multi - sectoral

Guideline

Guide - Line

ماهانمه برای نخستین بار از نویسنده‌ای این تمنا را دارد که با بزرگواری و سعه صدر این طرفه را به خاطر حرمت نهادن به کتاب و نویسندگی و آنچه در پیشگفتار یقیناً به راست نگاشته و به خاطر اعمال توصیه‌های زیر، آن را گردآوری کرده است، طرحی نو دراندازد و این کار را با عنایت آقای دلیر به سرانجامی زیبا برساند؛ تا - کتاب از واژگان بی ربط تهی گردد؛

- فعل‌های نامربوط از لابه لای واژگان بر چیده شوند؛

- منابع جست و جویی دوباره شوند تا دقیقاً واژگان شهرسازی یافت شوند. صد البته مطالعه چند کتاب پایه در این زمینه برای پدیدآور از ضروریات خواهد بود.

- واژگان گرد آمده پس از واری‌های پایایی و یافتن معانی دقیق و نزدیک، از آنجا که ترتیب واژگان نیز بسامان نبوده است (ص ۵۵، ۴۲) چیدمانی رایانه شود. درباره معانی استفاده از فرهنگ‌های عمومی - مانند هزاره و معاصر - می‌تواند کارساز باشد.

- جزوه تازه باید با دقت و وسواس به دست خود پدیدآور نمونه خوانی و بازنگری گردد، تا مانند این بار حتی نام خود پدیدآور بر روی جلد، غلط نخورد!

- پس از رویت دوباره استاد، به چاپ آن اقدام شود.

- بهتر است نام کتاب به «واژه نامه کوچک برنامه ریزی شهری» تبدیل گردد و پدیدآور حتماً مراقب باشد تا انگلیسی نگاشت جلد این بار غلط چاپ نشود، تا کار به آن برگه غلط نامه نکشد!

و در پایان اشاره به تهی بودن کتاب از اصطلاحات و واژگان شهرسازی که ظاهراً انگیزه اصلی یک چنین کاری می‌توانسته باشد، مانند:

housing complex

household garbage

ideal communities

housing need

income property

imputed net rent

land capability

incremental planning

navel [city]

land contract

informal sector

conservation

reconstruction

informal settlement

squatter settlement

revitalization

urban geography

کاستی‌های کتاب به اینها محدود نمی‌شود لیکن بیم آن می‌رود که صفحات «تازه‌های نشر» با خود این کتاب پهلو بزند!

با تشکر

سلطانی

Contents

Note	4
Special Report	
- Infrastructure: Necessary for A Single Management/ A.Saraie	5
Idea & Research	
-Examination of Efficiency in Development Activity in Isfahan Municipality / N.Akbari, R.Nasr- e Esfahani	10
-New Cities and The Future of Urbanization in Iran. / F.Atash	16
Dialogue	
- Planning and Urban Management from Science Field to The Politics Arena/ Interview with. Ali Madanipoor.	27
Legal Counsellor/The Legal Bureau of Municipalities Organization	31
Adminstrative and Finacial Counsellor/ J.Rezaie	36
Urban Law	
- The Law of Urban Infrastructure, Conflicts and Insufficiencies/ H. Salehi	42
Mayor's View	
- Mashhad and Future Consideration/ Interview with The Mayor of Mashhad	46
Councils and Participation	
- Councils and The 7th Parliament Election/M.R.Talebinezhd	49
-Government and Councils in Iran/The Renovator Political System and Its Impression on Baladye (Municipality)and Anjoman-e Baladi (Municipal - Council)/ H.Shafi'i	52
- The ABC of City/Urban Infrastructures, A Basic and Primitive Necessity/M.Barabadi	54
World's Experiences	
- Garbage is Wealth, The Experiece of Waste Management in Dhaka/ Trans: F.Fardooshun	55
- Park in Prague/ Trans and Abridge: Sh.Farzinpak	59
- Pedestrain a Forgotten Chessman in Mobility/Trans:F. Nobakht	61
World's Cities and Municipalities	65
Plan and City	
- Rehabilitation of Historical Section in Tabriz/M.H.Boochani	72
Instruction	
- Guiding System for Designing of Urban Signs and Signboards/S.Hossainiyoun	79
Point of View	
- Control of Development Activities Especially Concrete work in Passage ways/R.Montazeri	83
- Betterment of Concrete Kerbs in Quality/ M.R.Me' mariyun	85
Research Selection	
- The Urban Economic Structure During Seljuks' Epoch in Iran	87
News Reports/ The First Festival of Urban Researches	91
Brief News	106
Glance at Cities/ Hasan Abad, Khomain, Khoy, Marand , Mashhad, Qamsar, Rasht, Tehran, Zarrinrud	112
Urban Terminology/N.Barakpoor	113
Letters	114
Web Sites/ Sh. Farzinpak	115
New Publication/A.Jalali	116

57

Monthly Journal of Information
Educational and Research
on Urban Management and Planing
Number.57.Feb.2004

Shahrdariha

- Infrastructure; Necessary for A Single Management
- New Cities and The Future of Urbanization in Iran
 - Planning and Urban Management from Science Field to The Politics Arena
 - The Law of Urban Infrastructure, Conflicts and Insufficiencies
 - Councils and The 7th Parliament Election
- The Renovator Political System and Its Impression on Baladyye (Municipality) and Anjoman-e Baladi (Municipal-Council)
- Urban Infrastructures, A Basic and Primitive Necessity
 - Pedestrian a Forgotten Chessman in Mobility
- Designing of Urban Signs and Signboards
- The Urban Economic Structure During Seljuks' Epoch in Iran
 - The First Festival of Urban Researches

