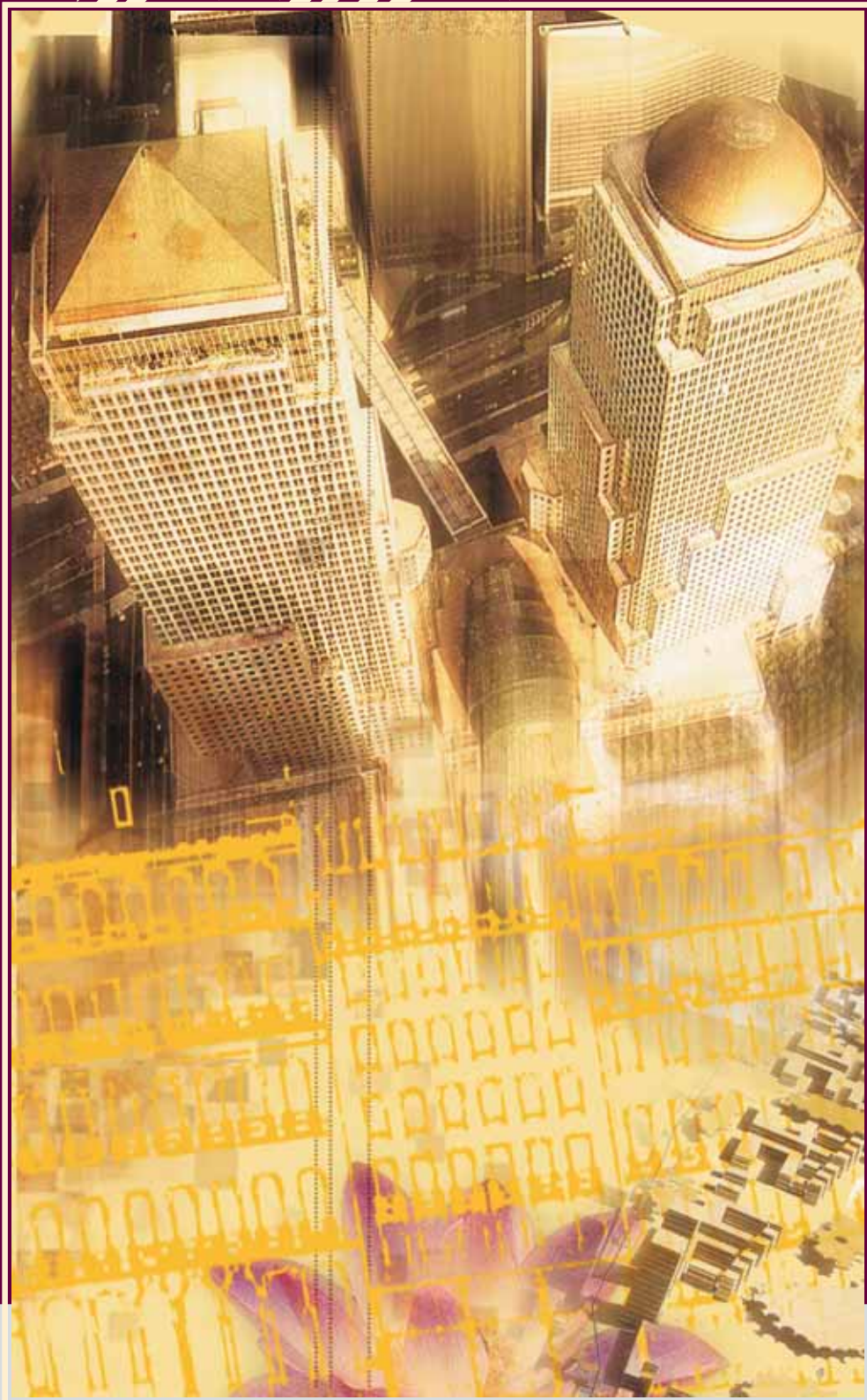


# شماره ۷۳

ماهنامه پژوهشی، آموزشی، اطلاع رسانی  
برنامه ریزی و مدیریت شهری  
دوره جدید - سال ششم - شماره ۷۳ - آبان ماه ۱۳۸۵  
۹۲ صفحه - ۵۰۰۰ ریال



- شهر فشرده، شهر فردا
- بازاندیشی شهرهای امروز
- طراحی مراکز شهری آینده
- تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ گامی در جهت ساماندهی نظام حمل و نقل شهری کشور
- مالیه کلان شهری: راهبردهای بهبود
- در آغازدهای یک سده از تاریخ شهرهای فردا، دستاوردها و چالش‌ها
- راه آهن و محله‌های مسکونی
- نگاهی به میدان‌های تره‌بار منطقه‌ای در شهر



- یادداشت** ..... ۴
- گزارش اصلی**
- ۵- تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵، گامی در جهت ساماندهی نظام حمل و نقل شهری کشور / آرش سرایی
- اندیشه و پژوهش**
- ۱۲- شهر فشرده، شهر فردا / سولماز حسینیون
- ۱۶- بازاندیشی شهرهای امروز: طراحی مراکز شهری آینده / جورج باگلیارللو / دانن جلالی
- ۲۴- نگرشی بر نقش کانونی شهرهای کوچک و میانی در توسعه منطقه ای (بخش یکم) / هوشنگ سرور و منیژه لاله پور
- گفت و گو**
- ۳۰- مالیه کلان شهری: راهبردهای بهبود / ایرج اسدی
- سده شهرداری ها**
- ۳۴- در آغازهای یک سده از تاریخ / عباس جلالی
- قانون شهر**
- ۳۶- آیین نامه اجرایی احداث تونل مشترک تأسیسات شهری
- از نگاه شهردار**
- ۳۸- آشنایی با شهرداران موفق (تورینو) / زهرا ادهم
- شورا و مشارکت**
- ۴۰- فراز و نشیب قانون شوراها: گذری بر بخش های پیشین / مریم بیژنی
- ۴۴- دولت و شوراها در ایران / شوراها و فرهنگ جامعه / حسین شیخ زاده
- الغیای شهر**
- ۴۶- شهرهای فردا، دستاوردها و چالش ها / محمود برآبادی
- ۴۸- طرح های ضربتی به مشارکت مردم نیازمند / راحله شیراسب
- تجربیات جهانی**
- ۵۰- شهر فردا در سوئد / شهرزاد فرزین پاک
- ۵۲- بیانیه شهروندان در خصوص شهر فردا / شهروز فرزین پاک
- ۵۶- **شهرها و شهرداری های جهان**
- دانش آموزان کارولینا شهرهای فردا را طراحی کردند / شهرزاد فرزین پاک
- سونگو، شهر جهانی فردا / غزاله ابراهیم زاده
- گوتنگ، ابرشهری در آینده / علی عربانی دانا
- نوآموزان ژوهانسبورگ و مقررات ترافیکی / تاراس گالستان
- ۶۰- **دیدگاه / راه آهن و محله های مسکونی / اسماعیل شیعه**
- ۶۶- **گزیده پژوهش / بررسی عدم تعادل های فضایی - اجتماعی شهر ایلام / محمدحسین بوجانی**
- ۷۰- **گزارش خبری**
- ری، شهری خفته در غبار فراموشی / تبصره ۱۳ اقدامی در جهت منافع و مصالح کشور
- ۷۶- **اخبار کوتاه**
- مرحله دوم توزیع اعتبارات سال ۸۵ شهرداری ها / مسابقات جهانی آتش نشانان و امدادگران در تهران و ...
- ۸۰- **یک شهر و یک نگاه**
- اندیمشک / اهواز / ایلام / بم / شیراز / قزوین / قم / کاشان / کرمان
- آمار شهر**
- ۸۱- نگاهی به میدان های تره بار منطقه ای در شهر / دانن جلالی
- ۸۶- **واژگان شهری / آلونک نشینی / ناصربرک پور**
- ۸۷- **معرفی پایگاه های شبکه / شهروز فرزین پاک**
- ۸۸- **تازه های نشر / گامی نو در شناخت شهر / عباس جلالی**

طرح روی جلد: پیمان میرزایی، مربوط به گزارش اصلی  
عکس پشت جلد: ژاپن، شهر کوبه، مجتمع مسکونی

- ۱- مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه های سازمان شهرداری های دهیاری ها نیست.
- ۲- ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرح های ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

**صاحب امتیاز:** وزارت کشور- سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور  
**مدیر مسئول:** سید مهدی هاشمی  
**سر دبیر:** عبدالعلی صاحب محمدی  
**هیئت تحریریه:** عباس جلالی - مصطفی رستمخانی - شهرزاد فرزین پاک  
**مدیر هنری و اجرای ماهنامه الکترونی:** حمید اسفندیاری  
**تصویر ساز:** مهدی یارمحمدی  
**حروفچین:** فاطمه دودله  
**نمونه خوان:** فرحناز نوبخت  
**ناشر:** انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور  
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه الکترونی

اینکه که ماهنامه شهرداری‌ها فصل دیگری از حیات خود را پس از انتشار ۷۲ شماره آغاز می‌کند و دوره جدید فعالیت آن گشوده می‌شود؛ شاهد شروعی دیگر هستیم که قصد دارد در میان مردم باشد با آنان زندگی کند و در کنار آنها باشد. پس از این وقفه، با برنامه‌ریزی، مصمم در پی آن هستیم تا از این پس در مسیر رشد و تعالی همراه مخاطبان باشیم و با تعامل قدمهای بزرگی در حوزه فعالیت مدیریت شهری برداریم. گذشته از وقفه سپری شده، فضای حاضر به اندازه کافی برای فعالیت و تلاش مهیاست. گرچه زمان از دست رفته، فاصله‌ای بین ما و مخاطبان ایجاد نمود؛ اما با همتی عالی و همراهی و همفکری شما خوانندگان محترم می‌توان به نتیجه مطلوب رسید. انتشار این شماره از نشریه گامی است در همین راستا که ان شاء... ضمن تداوم، باعث رضایت خاطر شما عزیزان خواهد شد.

با توکل به خدا و امید به همراهی مستمر شما، سایر نشریات تخصصی ادواری سازمان شامل فصلنامه‌های مدیریت شهری، فرهنگ ایمنی، مدیریت پسماندها، سبزینه شرقی، ماهنامه دهیاریها و کتب تخصصی با همت مدیران و کارشناسان سازمان پربارتر و منظم‌تر از پیش منتشر خواهد شد. مخاطب اصلی ماهنامه شهرداریها (و سایر نشریات) شهرداران و کارشناسان شهری و روستایی هستند و بدیهی است که ماهنامه پذیرای گفتار و قلم آنان خواهد بود. ضمن تأکید بر شعارهای محوری و دغدغه‌های دولت نهم مبنی بر عدالت، مهوروزی، خدمات‌رسانی و رشد و تعالی همه‌جانبه و عنایت به سوابق اجرایی بخش مهمی از دولتمردان در حوزه مدیریت شهری انتظار آینده‌ای روشن و چشم‌اندازی بلند در مقابل دیدگان شهروندان و شهرها توفعی دست‌یافتنی و آرمانی قابل تحقق است. اهمیت نقش رسانه‌ها بویژه مطبوعات مکتوب بر هیچیک از صاحبان خرد پوشیده نیست. رویکرد علمی کاربردی نشریات سازمان و جهت‌گیری تخصصی آنها در مباحث آموزشی و پژوهشی مدیریت شهری و طیف گسترده مخاطبان در کشور که شهرداران (با حوزه وسیع فعالیت) و شوراهای شهر و روستا و کارشناسان حوزه‌های شهری و دانشجویان فعال این بخش را شامل می‌شود، حساسیت فعالیت و نگارش را دو چندان می‌نماید.

ما چاره‌اندیشی در خصوص معضلات شهری، فرهنگ‌سازی با محوریت شهروندمداری، مشارکت مردم و تبیین حقوق آنها، مسوولیت پذیری مدیران و نهادهای ساختن تعامل بین تمامی شهروندان (شامل مدیران شهری) را از تکالیف اساسی خود می‌دانیم و اعتقاد داریم تأثیر مطبوعات (و فرهنگ مکتوب) مهمترین نقش را در فرهنگ‌سازی و اصلاح شهر (با تمام گستردگی در معنا) و ارتقاء کیفیت زندگی در پی خواهد داشت.

شهر بستر و زمینه فعالیت و تلاش شهروندان است و ارتباط دوسویه شهر با شهروندان تأثیری شگرف در ارتقاء وضعیت هر دو دارد. شهرنشین در فضای شهر مناسب (اسوه) به شهروندی مسوولیت پذیر با حقوق و تکالیف معین تبدیل

خواهد شد و این شهروندان هستند که شهر خود را معنی و مفهوم می‌بخشند. ساخت و معماری فضاهای شهر اگر با روح و عمق باورهای ارزشمند هماهنگی و سنخیت نداشته باشد خود آشفتگی و مشکلات بی‌شماری در پی خواهد داشت. تمام تلاش مدیران شهری تحقق رویای شهر فردا، در برگزیده تمامی آرمانها و اهداف معنوی و مادی است و عمده تلاش ما در این شماره معرفی قالب و ظرفیت‌های فیزیکی این آرمانشهر. شهر فردا برای ما شهری مطلوب در همه ابعاد بویژه مسائل اجتماعی است.

انشاء... در شماره‌های آینده باز هم خواهیم گفت (نوشت) و از شما خواهیم شنید (خواند).

اما چند نکته:

● خردادماه سال ۸۶ بنا بر اسناد یکصدمین سالگرد تأسیس شهرداری (بلدیه) در ایران است. سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با تشکیل ستادی با همین عنوان در صدد بزرگداشت و تبیین جوانب مختلف این امر و استفاده از تجربه و توان بالقوه یک سده عمر شهرداری‌ها می‌باشد. برنامه‌های گسترده‌ای برای این امر پیش‌بینی شده و در ماهنامه شهرداریها نیز بخش ثابتی در هر شماره به این موضوع اختصاص یافته است که پذیرای مطالب و دیدگاههای شما در خصوص صدمین سال است.

● موضوع شهر فردا جزء محورهای اعلام شده از قبل بود که به منظور رعایت موارد از پیش اعلام شده و تلاشهای انجام گرفته همکاران، بخش عمده‌ای از مطالب شماره ۷۲ حول این محور می‌باشد.

● اهمیت موضوع تبصره ۱۲ قانون بودجه سال ۸۵ و جایگاه سازمان در اجرای این تبصره باعث شد تا گزارش اصلی این شماره به تبصره ۱۳ و فعالیت وزارت کشور (معاونت هماهنگی امور عمرانی و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها) بپردازد و به صورت جامع آنرا بررسی نماید. همچنین ویژه نامه دفتر حمل و نقل و ترافیک سازمان نیز با همین هدف تهیه شده است.

● ماهنامه شهرداریها (و ایضاً دیگر نشریات سازمان) متعلق به شهرداری‌ها و شهروندان است و آئینه‌ای است جهت انعکاس دیدگاه‌ها، مطالب، فعالیت‌ها و عملکرد شهرداران در تمامی زمینه‌های گسترده فعالیت شهرداری‌ها. بنا داریم پرچم‌تر از گذشته با شهرداران ارتباط داشته باشیم و یاری شما را در این مهم می‌طلبیم و آماده ارائه مقالات، گزارشها، و... شما عزیزان هستیم.

● کار تهیه و چاپ این شماره با مشکلات و معضلات فراوانی بویژه در بخش اجرایی مواجه بود، امیدواریم در آینده با همکاری شما، مشکلات کمتری داشته باشیم. گردش این چرخ فرورمانده با تلاش فراوان به سرانجام رسید و تداوم این گردش اثرزوی و توانی بالا می‌طلبید، دست یاری شما را می‌فشاریم.

تا مجالی دیگر ...



# تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ گامی در جهت ساماندهی نظام حمل و نقل شهری کشور

دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی  
ترافیک شهرهای کشور  
تهیه و تنظیم: آرش سرایی

## اهداف تبصره ۱۳

بودجه به عنوان برنامه سالانه کشور از جمله قوی‌ترین ابزارهای دولت به منظور تحقق اهداف و سیاست‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در سطح کشور است. در بحث بودجه، عموماً اعداد و ارقام و مبالغ درآمدی و هزینه‌ای مطرح می‌شود، اما در قانون بودجه و با استفاده از تبصره‌های آن می‌توان اقدام به سیاستگذاری و تدوین راهبردها و راهکارهایی به منظور ساماندهی و بهبود امور مختلف کشور نیز کرد. در بودجه سال ۸۵ به عنوان نخستین بودجه پیشنهادی دولت نهم، جهت‌گیری‌های جدیدی صورت گرفت تا دولت بتواند برنامه‌های پیشنهادی خود را جامه عمل بپوشاند. از جمله این موارد می‌توان به ارائه تبصره ۱۳ در قانون بودجه سال ۸۵ اشاره کرد که به دلیل توجه بسیار مردم، رسانه‌ها و مسئولین می‌توان آن را معروف‌ترین تبصره بودجه امسال نامید. موضوع اصلی این تبصره توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی کشور و ارائه تسهیلات برای خارج کردن خودروهای فرسوده و مباحث مربوط به آنهاست که ارتباط مستقیمی با زندگی روزانه میلیون‌ها شهروند ایرانی و همچنین صاحبان وسایل نقلیه شخصی دارد. از سالیان گذشته در بودجه کشور مباحثی در ارتباط با ساماندهی حمل و نقل عمومی و خصوصی مطرح شده بود، اما به دلایل مختلف از جمله عدم وجود یکپارچگی میان سیاست‌های ارائه شده، غالباً اهداف مورد نظر محقق نگردید. در بودجه امسال سعی شد تا با ارائه یک مجموعه هماهنگ و منسجم از سیاست‌ها و برنامه‌های متنوع نسبت به ساماندهی وضعیت حمل و نقل و ترافیک در کشور اقدام گردد. هدف اصلی از ارائه

آلودگی هوا و معضل ترافیک در شهرهای بزرگ کشور، ناکارآمدی نظام حمل و نقل عمومی درون شهری، مسائل زیست محیطی ناشی از ترافیک و مصرف بیش از اندازه سوخت و بسیاری دیگر از جمله مشکلات موجود در شهرهای کشور است که همه روزه در باره آن مطالبی شنیده یا خوانده‌ایم. در این میان راه‌حل‌های گوناگونی پیشنهاد و آزموده شده، اما هنوز تا دستیابی به یک نظام مطلوب حمل و نقل در کشور مسائل و موانع متعددی از قبیل وجود بیش از ۲/۵ میلیون خودرو فرسوده شخصی و عمومی با عمر بیش از ۱۰ سال، واردات روزانه حدود ۲۳ میلیون لیتر بنزین، سهم پایین (حدود ۴۵ درصدی، با احتساب تاکسی) حمل و نقل عمومی از سفرهای درون شهری و ... پیش رو قرار دارد. از طرف دیگر با توجه به این که حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری یک نظام و سیستم یکپارچه است، به منظور حل مشکلات موجود در این سیستم باید نگاهی نظام‌مند داشت و راه‌حلی که فقط بخشی از مشکلات را هدف قرار می‌دهند، از کارآمدی لازم برخوردار نخواهند بود. بدین منظور هیئت دولت و وزارت کشور با پیشنهاد تبصره ۱۳ در قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور سعی کرده‌اند تا مجموعه‌ای مرتبط و یکپارچه از راه‌حل‌ها را در این ارتباط ارائه دهند تا بتوان به حل مشکلات برشمرده شده در آینده امیدوار بود. در این گزارش سعی شده تا الزامات ارائه این تبصره در قانون بودجه بررسی و پس از بیان سرفصل‌ها و رئوس تبصره ۱۳، عملکرد ۶ ماهه نخست سال ۸۵ آن تبیین گردد.



این تبصره، دستیابی به توسعه پایدار شهری جهت حفظ محیط زیست و در راستای تحقق مواد مرتبط در برنامه چهارم توسعه کشور ذکر شده است. از جمله جزء (۳) بند (الف) ماده ۳ قانون برنامه چهارم که در آن دولت مکلف شده است از ابتدای برنامه چهارم، اقداماتی را از قبیل کمک به گسترش و بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی (درون شهری و برون شهری، راه آهن و جاده‌ای)، تولید خودروهای دوگانه سوز و همچنین توسعه عرضه گاز طبیعی فشرده با قیمت یارانه‌ای به حمل و نقل عمومی درون شهری را انجام دهد. همچنین در بند (الف) ماده ۲۲ قانون برنامه چهارم به عرضه حداقل ۳۰ درصد از کل خودروهای تولیدی و وارداتی به صورتی دوگانه سوز تأکید شده است. در جزء (۳) بند (الف) ماده ۳۰ نیز دولت موظف به بهبود وضعیت عبور و مرور شهری به همراه افزایش سهم حمل و نقل عمومی تا میزان ۷۵ درصد نسبت به کل سفرهای درون شهری شده است. بند (الف) و (ب) ماده ۶۲ نیز دولت را مکلف کرده است که اولاً در طول برنامه چهارم، میزان آلودگی هوای شهرهای تهران، اهواز، اراک، تبریز، مشهد، شیراز، کرج و اصفهان را در حد استاندارد مصوب شورای عالی حفاظت محیط زیست کاهش دهد و ثانیاً در طول اجرای برنامه تمهیداتی اتخاذ کند که کلیه خودروها و موتور سیکلت‌های فرسوده کشور از رده خارج شوند. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که این تبصره در راستای برنامه چهارم توسعه کشور و همسو و هم‌جهت با آن و به منظور برآوردن اهداف کمی و کیفی برنامه در بخش حمل و نقل و بهبود وضعیت ناوگان درون و برون شهری تهیه و تدوین گردیده است.

### **باید حمل و نقل همگانی تا جایی تقویت گردد که ظرفیت پذیرش حدود ۷۵ درصد از سفرهای روزانه را داشته باشد و این امر در قانون برنامه چهارم مورد توجه واقع شده و به تصویب رسیده است**

#### **الزامات ارائه تبصره ۱۳**

طبق آخرین آمارها بیش از ۶۵ درصد کل جمعیت کشور در شهرها ساکن بوده و ۹۰ درصد از کل جابه‌جایی‌هایی که در سطح کشور انجام می‌شود، مربوط به سفرهای درون شهری است. بررسی وضعیت حمل و نقل و ترافیک در شهرهای کشور، به خصوص کلانشهرها نشان می‌دهد که تناسب و تعادلی بین تقاضا برای استفاده از تسهیلات حمل و نقلی و عرضه این تسهیلات وجود ندارد. حجم سفرهای انجام شده روزانه به اندازه‌ای است که شبکه معابر و وسایل نقلیه عمومی پاسخگو نمی‌باشد و این مسأله در برخی از ساعات روز شدت بیشتری می‌یابد. ناکارآمدی سامانه حمل و نقل عمومی و ناکافی بودن ناوگان آن موجب می‌شود که گروهی از مردم که فاقد وسایل نقلیه شخصی هستند بالاجبار از وسایل عمومی استفاده نموده، ضمن اتلاف وقت قابل توجه، سختی و دشواری فراوانی را در سفرهای روزمره متحمل شوند. گروه دیگر که از وسایل نقلیه شخصی برخوردارند، به علت مطلوبیت بیشتر این وسایل نسبت

به وسایل عمومی، اغلب از این وسایل به طور روزانه و دائم استفاده می‌کنند به طوری که حجم انبوه وسایل نقلیه شخصی اعم از سواری و موتور سیکلت فراتر از ظرفیت معابر شده، منجر به کندی و تأخیر شدید در تردد می‌شود و این امر باعث کاهش سرعت تردد مسافران و از جمله مسافران وسایل نقلیه عمومی گردیده است.

حضور تعداد قابل توجهی از مسافران اتوبوس، تاکسی و مترو که در انتظار سوار شدن به وسیله نقلیه مورد نظر می‌باشند و همچنین ازدحام و تراکم شدید مسافران در داخل این وسایل، کمبود عرضه را به وضوح نمایان می‌سازد. از سوی دیگر ترافیک سنگین و راه‌بندان‌های طولانی در معابر شهری و کاهش چشمگیر سرعت تردد و تأخیر، حاکی از کمبود ظرفیت (عرضه) این معابر در مقایسه با تقاضا برای استفاده از آنها می‌باشد. در این شرایط علاوه بر وضعیت نابسامان حمل و نقل و ترافیک، مسائل دیگری همچون کاهش ایمنی عابران پیاده و خودروها، تعداد فراوان تصادفات، آلودگی هوا و مصرف بی‌رویه سوخت نیز به عنوان آثار ثانویه بروز کرده که اهمیت بسیار زیادی دارد.

علم و تجربه مهندسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک تأکید دارد که برای خروج از این شرایط و رفع معضلات حمل و نقل و ترافیکی، بهبود عبور و مرور شهری، کاهش آلودگی هوا و مصرف بی‌رویه سوخت در کشور، باید حمل و نقل همگانی تا جایی تقویت گردد که ظرفیت پذیرش حدود ۷۵ درصد از سفرهای روزانه را داشته باشد و این امر در قانون برنامه چهارم مورد توجه واقع شده و به تصویب رسیده است. در این صورت می‌توان با اعمال برخی محدودیت‌های عبور و مرور برای وسایل نقلیه شخصی و همچنین افزایش هزینه استفاده از آنها از جمله هزینه سوخت، استفاده کنندگان از این وسایل را به سمت استفاده از وسایل عمومی سوق داد. بدین ترتیب ضمن سبک شدن ترافیک معابر و بهبود عبور و مرور شهری، سرعت متوسط تردد افزایش یافته، از اتلاف وقت در سفرهای روزانه جلوگیری شده، مصرف سوخت و آلودگی هوا نیز کاهش می‌یابد. همچنین به دلیل استفاده منطقی از ظرفیت معابر و کاهش استفاده از خودروهای شخصی، ایمنی عابران پیاده و خودروها افزایش یافته و امکان عرضه خدمات و تسهیلات بیشتری برای عبور و مرور افراد سالخورده، ناتوان و معلول فراهم می‌گردد.

اما تجربه جهانی و تجاربی که در کشور وجود دارد گویای این واقعیت است که اگر به افزایش عرضه تسهیلات حمل و نقل و ترافیکی اکتفا شده و از کنترل و مهار تقاضا برای استفاده از تسهیلات غفلت گردد، پس از مدتی تقاضا آن چنان افزایش می‌یابد که ظرفیت‌های جدید ایجاد شده را اشغال، و مجدداً کمبود ظرفیت به وجود می‌آید. افزایش عرضه بدون توجه به تقاضا منجر به تعادلی ناپایدار گشته که پس از مدتی بر هم می‌خورد. تعادل پایدار میان عرضه و تقاضا در صورتی به دست می‌آید که رشد لجام گسیخته تقاضا مهار شده و به طور همزمان، افزایش منطقی و مدبرانه عرضه دنبال گردد. به عبارت دیگر، عرضه و تقاضا به طور توأمان مدیریت شود. برای مدیریت تقاضای سفر طیف گسترده‌ای از اقدامات مانند کاهش

سفرهای غیر ضروری، استفاده از روش‌های غیر حضوری، تغییر ساعت شروع و پایان فعالیت‌ها، استفاده از سامانه‌های الکترونیک ارائه خدمات و کاربرد سامانه‌ای هوشمند برای تسهیل عبور و مرور و مدیریت ناوگان حمل و نقل قابل اجراست. به علاوه برای افزایش بهره‌وری تسهیلات موجود لازم است تا ضمن ارتقاء کیفیت سخت‌افزاری سامانه‌های حمل و نقل، اقدامات نرم‌افزاری مانند بهبود مدیریت سامانه‌های حمل و نقل، تشویق خصوصی‌سازی سامانه‌های حمل و نقل عمومی، اصلاح رفتار عابران پیاده و رانندگان صورت گیرد.

از سویی مصرف بی‌رویه سوخت و آلودگی هوا تنها وابسته به وضعیت نابسامان حمل و نقل نبوده و دلایل دیگری نیز برای آن وجود دارد. از جمله کیفیت پایین موتور خودروهای تولید شده در کشور، نوع سوخت مصرفی و کیفیت آن و فرسودگی بسیاری از خودروهای مورد استفاده در سطح کشور، که از طریق ارتقاء سطح کیفی موتورها، تغییر سوخت به خصوص استفاده از گاز طبیعی و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده می‌توان در حد قابل ملاحظه‌ای از مصرف سوخت و آلودگی هوا کاست.

به علاوه توجه جدی به حمل و نقل و ترافیک در هنگام تهیه طرح‌های شهرسازی و برقراری تناسب و هماهنگی میان این طرح‌ها با مسائل ترافیکی از ضروریات مهم رفع معضلات و تحقق بهبود مورد نظر در عبور و مرور می‌باشد.

موارد فوق، مبنای ارائه تبصره ۱۳ لایحه بودجه کل کشور قرار گرفته و در این تبصره سعی شده ضمن برنامه‌ریزی برای تقویت سامانه حمل و نقل همگانی، و کاهش تردد خودروهای فرسوده که بهره‌وری تسهیلات حمل و نقلی و ترافیکی را کاهش داده و مصرف سوخت و آلودگی هوا را به میزان چشمگیری بالا برده‌اند، نسبت به تغییر سوخت، ارتقاء کیفیت موتور خودروها، کاهش تقاضا و مهار روند فزاینده آن اقدامات مقتضی صورت گیرد.

بدین منظور اقدامات مورد نظر در این تبصره به نحوی در نظر گرفته شده است که بر مبنای مستندات قانونی موجود، وضعیت کنونی به وضعیت مطلوب در سال افق برنامه چهارم (۱۳۸۸) تبدیل گردد.

**بیش از ۶۵ درصد کل جمعیت کشور در شهرها ساکن بوده و ۹۰ درصد از کل جابه‌جایی‌هایی که در سطح کشور انجام می‌شود، مربوط به سفرهای درون شهری است**

#### مفاد و ساختار اجرایی تبصره ۱۳

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد و در آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ نیز ذکر گردید، این تبصره را می‌توان بخشی از بسته سیاستی دولت برای توسعه حمل و نقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل و صرفه‌جویی در مصرف بنزین و نفت گاز مصرفی خودروها دانست. این تبصره از گستردگی خاصی برخوردار است به طوری که از خارج کردن خودروهای فرسوده تا هماهنگ‌سازی کاربری زمین و

طرح‌های جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری در آن لحاظ گردیده است.

در ابتدای تبصره آمده است: "... به دولت اجازه داده می‌شود برای توسعه حمل و نقل عمومی (حمل و نقل ریلی شهری، ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری) و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل در سال ۸۵ حداکثر تا چهار میلیارد دلار را از طریق منابع مالی خارجی (فاینانس) در چارچوب بند ۵ تبصره (۲) و یک میلیارد و پنجاه و دو میلیون و ششصد هزار (۱/۰۵۲/۶۰۰/۰۰۰) دلار با استفاده از حساب ذخیره ارزی ... تأمین و در جهت انجام اقدامات زیر اختصاص دهد."

در ادامه در طی ۸ بند این اقدامات بر شمرده شده و تکالیف و وظایف هر یک از دستگاه‌ها و همچنین اهداف کیفی و کمی هر کدام مشخص گردیده است که به صورت خلاصه عبارت‌اند از:

بند الف) این بند از ۳ بخش تشکیل یافته، بخش اول که در زمینه عرضه حمل و نقل است، تأمین ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس منطبق با استانداردهای ملی، تأمین پیش‌پرداخت فاینانس واگن‌های مسافری و لوکوموتیو برای خطوط راه‌آهن شهری تهران و حومه و سایر شهرها و ایجاد و توسعه خطوط و پرداخت یارانه سود تسهیلات بانکی جهت خرید ۳۰ هزار دستگاه تاکسی دوگانه سوز، ۱۵ هزار دستگاه خودروی جمعی کوچک (ون) و ۱۲۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس مطابق با استانداردهای ملی پیش‌بینی شده است. همچنین اتخاذ تدابیری جهت افزایش ایمنی و سرعت حمل و نقل عمومی، بهبود عبور و مرور شهری، تسهیل در عبور و مرور افراد سالخورده و ناتوان و ایجاد شبکه حمل و نقل معلولین و اصلاح رفتار و ایمنی عابر پیاده در شبکه حمل و نقل از جمله سیاست‌های مطرح شده در این بخش است.

در بخش دوم که به مدیریت مصرف سوخت اختصاص دارد، پرداخت حداکثر تا هفت درصد از سود تسهیلات بانکی به ازای هر دستگاه خودرو و حداکثر تا سقف پنجاه میلیون ریال، برای خروج دویست و پنجاه هزار دستگاه خودرو ناوگان عمومی و خصوصی فرسوده با خودروهای نو دوگانه‌سوز در نظر گرفته شده است. همچنین وزارت نفت مکلف شده است تا از طریق شرکت‌های دولتی تابعه و از محل منابع داخلی خود چهارصد جایگاه جدید، عرضه گاز فشرده طبیعی را احداث و تجهیز کند. در بخش سوم از بند الف) مدیریت تقاضا و اصلاح ساختار مدنظر بوده که از جمله موضوعات مطروحه در این بخش می‌توان به کمک به نصب و بهره‌برداری سامانه موقعیت مکانی در حمل و نقل عمومی درون شهری با اولویت ناوگان اتوبوسرانی؛ الزام بانک‌ها، بیمه‌ها، گمرک و سایر دستگاه‌های اجرایی دولتی و غیردولتی برای تکمیل سامانه‌های الکترونیکی ارائه خدمات با هدف کاهش سفرهای درون شهری؛ اجازه واگذاری بخشی از ناوگان جدید اتوبوسرانی به بخش‌های تعاونی و خصوصی و ایجاد شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری؛ انتقال مراکز ارائه خدمات از کلانشهرها به شهرهای کوچک‌تر متناسب با خدمات آنها و هماهنگ‌سازی کاربری زمین و طرح‌های جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری اشاره کرد.

جدول شماره ۱) آخرین وضعیت آماری احداث جایگاه CNG توسط بخش دولتی در سال ۸۵ (نیمه نخست)

شرح	وضعیت جایگاه			راه اندازی شده طی سال ۸۵
	در حال مناقصه و عقد قرارداد	در حال ساخت	احداث شده	
احداث ۲۱۲ جایگاه در سال ۸۵ توسط سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور (تک منظوره)	۰	۱۵۶	۵۶	۲۶
احداث ۱۸۸ جایگاه در سال ۸۵ توسط شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران (دو منظوره)	۰	۷۴	۱۱۴	۶
جمع	۰	۲۳۰	۱۷۰	۳۲

در اردیبهشت ماه سال ۸۵ به دستگاه های اجرایی مربوطه ابلاغ شد. در ماده ۲۹ این آیین نامه به منظور تسریع و اجرای هرچه بهتر مفاد تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور و تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاه های اجرایی و رفع موانع احتمالی و نظارت بر حسن انجام فعالیت های دستگاه های ذی ربط به ویژه در مورد توسعه حمل و نقل ریلی شهری با استفاه از منابع فاینانس و یا منابع بودجه ای نمایندگان ویژه ای از سوی رئیس جمهور با اختیارات زیر تعیین شده اند:

الف - بررسی و تصمیم گیری در خصوص دستورالعمل های اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور

ب - تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاه های مجری

ج - زمینه سازی هرچه بهتر اجرای مفاد تبصره مذکور از جهات مختلف کیفی و کمی

د - دریافت گزارش از روند اجرای طرح از مراجع ذی ربط

ه - نظارت بر عملکرد دستگاه های اجرایی و حسن اجرای مفاد تبصره یاد شده

و - تعیین مجری طرح با رعایت مفاد تبصره یاد شده

ز - تصمیم گیری در خصوص تعیین و تخصیص اعتبارات موضوع تبصره مذکور حسب مورد

ح - تصمیم گیری در خصوص وظایف و اختیارات کلیه دستگاه های موضوع تبصره ۱۳

در این ماده همچنین اشاره شده که کلیه دستگاه های موضوع تبصره ۱۳ ملزم به اجرای تصمیمات نمایندگان ویژه می باشند و نمایندگان یاد شده نیز موظفند هر سه ماه یک بار گزارش عملکرد تبصره مذکور را به رئیس جمهور تقدیم نمایند. محل دبیرخانه نمایندگان یاد شده هم در نهاد ریاست جمهوری تعیین گردید.

بدین ترتیب ستاد تبصره ۱۳ در نهاد ریاست جمهوری پس از ابلاغ آیین نامه فوق تشکیل گردید و نمایندگان ویژه رئیس جمهور به ریاست وزیر محترم کشور از طریق این ستاد و در قالب چهار کمیته بهینه سازی مصرف سوخت، نوسازی خودروهای فرسوده، حمل و نقل عمومی و حمل و نقل ریلی پیگیر مصوبات ستاد و اجرایی کردن مفاد تبصره ۱۳ بوده اند. البته اخیراً نیز کمیته ای با نام کمیته سهمیه بندی به ساختار فوق افزوده شده است.

بند ب) در این بند شهرداری شهرهای مشمول این تبصره مکلف شده اند با همکاری شورای اسلامی شهرها، براساس آیین نامه ای که تا پایان اردیبهشت ماه ۸۵ به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، نسبت به اصلاح ساختار سامانه های حمل و نقل عمومی و ساماندهی حمل و نقل درون شهری خود اقدام نمایند.

همچنین شهرداری شهرهای موضوع بند الف) ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم توسعه کشور یعنی شهرهای تهران، اهواز، اراک، تبریز، مشهد، شیراز، کرج و اصفهان مکلف شده اند در سال ۸۵ از خودروهای سواری و وانت دوکابین (به استثناء گازسوزها) و موتور سیکلت های با عمر بیش از ۱۰ سال عوارض اضافی دریافت نمایند.

بند ج) در این بند سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور با همکاری وزارت کشور موظف شده است تا سهم اعتبار استان ها در موضوع کمک به حمل و نقل عمومی درون شهری را به نسبت جمعیت آنها اختصاص دهد.

بند د) در این بند ارائه تسهیلات به سازندگان خودرو و کارگاه های مجاز تبدیل پیش بینی گردیده تا حداکثر چهارصد هزار دستگاه خودرو، دوگانه سوز (گاز و بنزین) شوند.

### این تبصره بر گازسوز نمودن ۴۰۰ هزار خودرو در سال ۸۵ به دوروش کارخانه ای و کارگاهی تأکید دارد

بند ه) در این بند به دولت اجازه داده شده است تا حداکثر ۶۰ درصد از منابع حاصل از صرفه جویی سوخت در هر استان را به همان استان اختصاص دهد.

بند و) سهمیه بندی و تعیین قیمت مناسب بنزین پس از توسعه حمل و نقل عمومی شهری و افزایش سهم خودروهای دوگانه سوز، موضوع اصلی این بند از تبصره است.

بند ز) در این بند عوارضی برای هر کامیون خارجی ورودی از مرزهای زمینی کشور پیش بینی شده است.

بند ح) در بند هشتم و پایانی این تبصره نیز بر عدم افزایش جرائم رانندگی در سال ۸۵ تأکید شده است.

آیین نامه اجرایی این تبصره پس از تصویب در هیئت وزیران

## عملکرد ۶ ماهه نخست سال ۸۵

جایگاه CNG که باید توسط بخش دولتی در طول سال ۸۵ ساخته شود، ۱۷۰ جایگاه یعنی نزدیک به نیمی از آنها احداث شده و ۲۳۰ جایگاه نیز در حال ساخت است که بخش زیادی از آنها در مراحل پایانی ساخت قرار دارند. همچنین بخش خصوصی نیز تقاضای ساخت ۳۰۰ جایگاه را داشته است که ۱۶ جایگاه آن ساخته و راه اندازی شده است. از نظر توزیع این جایگاه در سطح شهرهای کشور نیز می توان گفت که در حال حاضر تعداد ۵۷ شهر دارای جایگاه CNG هستند که در پایان سال جاری تعداد شهرهای دارای جایگاه به ۳۰۰ شهر ارتقا می یابد. بررسی جدول شماره ۳ نیز نشان می دهد که تعداد جایگاه های احداث شده در ۶ ماهه نخست سال ۸۵ از مجموع کل جایگاه های احداث شده تا پایان سال ۸۴ بیشتر می باشد. برخی تکالیف دیگر نیز در جهت اجرای مفاد تبصره ۱۳ بر عهده این کمیته قرار گرفته است. به عنوان نمونه بحث اخذ

همان طور که مشاهده می شود تبصره ۱۳ دامنه وسیعی از تکالیف و تعهدات را برای حدود ۱۲ دستگاه مختلف اجرایی به ویژه وزارت کشور و وزارت نفت تعیین کرده است که برخی از آنها برای رسیدن به نتیجه، زمانی فراتر از یک سال را می طلبند. از طرف دیگر این بسته سیاستی دولت، به صورت یک سیستم منسجم و هماهنگ است که عدم توجه و نادیده گرفتن بخشی از آن، باعث می شود تا کل سیستم ناکارآمد گردد و از هدف اصلی خود منحرف شود. همچنین در برخی موارد مشکلاتی خارج از سیستم بروز پیدا می کند که باعث تأخیر در برخی موارد می شود. به عنوان نمونه با توجه به این که این تبصره بر گازسوز نمودن ۴۰۰ هزار خودرو در سال ۸۵ به دو روش کارخانه ای و کارگاهی تأکید دارد، در حال حاضر به دلیل این که میزان تقاضای مخزن گاز در کشور از حجم تولید مخزن در دنیا بیشتر

جدول شماره ۲: آخرین وضعیت آماری احداث جایگاه CNG توسط بخش خصوصی در سال ۸۵ (نیمه نخست)

شرح	وضعیت جایگاه			جمع کل	راه اندازی شده طی سال ۸۵
	در حال مناقصه و عقد قرارداد	در حال ساخت	احداث شده		
احداث ۳۰۰ جایگاه خصوصی در سال ۸۵ (تک منظوره)	۱۷۷	۱۰۲	۱۶	۲۹۵	۱۶

عوارض اضافه از خودروهای غیر گاز سوز سواری، وانت دوکابین و موتورسیکلت با عمر بیش از ۱۰ سال در شهرهای بزرگ توسط شهرداری ها جهت اجرا ابلاغ گردیده است. لایحه اخذ عوارض یا مالیات بر خودروهای پرمصرف (۶ لیتر به بالا در چرخه برون شهری) نیز براساس ماده ۶ آیین نامه اجرایی تبصره ۱۳ در دست تهیه می باشد. همچنین از دی ماه سال جاری براساس ماده ۱۱ آیین نامه اجرایی تبصره ۱۳ تولید انبوه موتور پایه گازسوز با همکاری خودروسازان آغاز و بر روی خودروها نصب می گردد.

می باشد، مشکل کمبود مخزن بوجود آمده که البته با گذشت زمان و تجهیز کارخانه های داخلی این مشکل در نیمه دوم سال ۸۵ کم رنگ تر خواهد شد.

این امر را نیز باید مد نظر قرار داشت که با توجه به این که این تبصره برای نخستین بار در بودجه پیشنهاد شده است، در حدود ۳ ماه کار بررسی و تهیه مقدمات آن شامل تهیه و تصویب آیین نامه اجرایی، انتخاب هیئت منتخب ریاست محترم جمهور، تشکیل کمیته های کاری و تدوین دستورالعمل های لازم به طول کشیده است که بالتبع در بررسی ۶ ماهه نخست این تبصره باید به این نکته دقت داشت و کاملاً مشخص است که عملکرد ۶ ماهه دوم این تبصره با توجه به آماده بودن بسترهای مناسب، از رشد بیشتری برخوردار خواهد بود. با توجه به این موارد، در ادامه گزارش عملکرد ۶ ماهه نخست برخی از موارد تبصره ۱۳ در قالب کمیته های اجرایی آن مورد بررسی قرار می گیرد.

### ● کمیته بهینه سازی مصرف سوخت

از جمله تکالیف این کمیته پروژه احداث جایگاه های عرضه گاز طبیعی است. براساس بخش (۲-۵) بند الف تبصره ۱۳، "وزارت نفت از طریق شرکت های دولتی تابعه ذی ربط مکلف است از محل منابع داخلی خود چهارصد جایگاه جدید عرضه گاز فشرده طبیعی را احداث و تجهیز کند. در صورت وجود متقاضی از بخش غیردولتی برای احداث این جایگاه ها، به وزارت نفت از طریق شرکت های دولتی تابعه ذی ربط اجازه داده می شود بخشی از هزینه های احداث و تجهیز هر جایگاه را به صورت بلاعوض در چارچوب آیین نامه ای که به تصویب هیئت وزیران می رسد، پرداخت نماید."

همان طور که در جداول ۱ و ۲ مشخص است، از ۴۰۰

**از ۴۰۰ جایگاه CNG که باید توسط بخش دولتی در طول سال ۸۵ ساخته شود، ۱۷۰ جایگاه یعنی نزدیک به نیمی از آنها احداث شده و ۲۳۰ جایگاه نیز در حال ساخت است**

### ● کمیته نوسازی خودروهای فرسوده

شاید بتوان گفت که فعالیت این کمیته بیش از همه در معرض دید عموم قرار داشته و قشر وسیعی از دارندگان خودروهای فرسوده را شامل می گردد. البته در سال های گذشته نیز بحث خروج خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل شهری مطرح شده و در ابعاد کوچک تر برخی کارها صورت گرفته بود اما به دلیل عدم هماهنگی های لازم میان نهادهای مالی، خودروسازان و دولت به اهداف مورد انتظار دست پیدا نکرد. اما امسال در چارچوب تبصره ۱۳، تمهیدات لازم برای این کار اندیشیده شده و هماهنگی های لازم میان دستگاه های مختلف



جدول شماره ۳: مقایسه تعداد جایگاه‌های احداث شده در ۶ ماهه نخست سال ۸۵ با سال‌های قبل

ردیف	نوع جایگاه	تعداد جایگاه احداث شده تا پایان سال ۸۴	تعداد جایگاه احداث شده در ۶ ماهه نخست سال ۸۵
۱	جایگاه تک منظوره بخش دولتی	۱۶۷	۵۶
۲	جایگاه تک منظوره بخش خصوصی	۱۱	۱۶
۳	جایگاه دو منظوره شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی	۰	۱۱۴
۴	جمع	۱۷۸	۱۸۶

۱۲۵۰۰ دستگاه مینی بوس توسط وزارت کشور، از جمله تکالیف این کمیته است.

مسلماً اضافه شدن این تعداد وسایل نقلیه عمومی به ناوگان حمل و نقل شهری کشور تحول عظیمی در این بخش ایجاد خواهد نمود و شاهد افزایش سهم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری خواهیم بود.

بر اساس برنامه زمان بندی تحویل اتوبوس توسط کارخانه‌های سازنده، عمده این اتوبوس‌ها در نیمه دوم سال جاری و ابتدای سال آینده تحویل خواهند شد و تا پایان شهریور ماه نیز تعداد ۱۴۵۰ دستگاه اتوبوس تحویل گردیده است. لازم به ذکر است که تمام توان تولید اتوبوس سازی داخل شامل ۸ شرکت تولیدی در این راستا به کار گرفته شده است.

از دیگر فعالیت‌های کمیته در این زمینه می‌توان به تهیه آیین نامه واگذاری اتوبوس به شهرداری‌های کشور و بخش خصوصی، تخصیص ۵۱۰ میلیارد ریال به عنوان یارانه خدمات حمل و نقل عمومی درون شهری و افزایش سهم دولت در پرداخت قیمت خرید اتوبوس از ۶۵ درصد به ۸۲/۵ و کاهش سهم شهرداری‌ها اشاره کرد.

در زمینه توزیع تاکسی، ون و مینی بوس نیز اقدامات متعددی صورت گرفته که عمدتاً در چارچوب تهیه بسترهای لازم و فراهم آوردن مقدمات امر است که در جدول شماره (۵) بیان گردیده است.

#### ● کمیته حمل و نقل ریلی

بر اساس بخش (۱-۲) بند الف تبصره ۱۳، تأمین پیش پرداخت فاینانس واگن‌های مسافری و لوکوموتیو مورد نیاز برای خطوط راه آهن شهری تهران و حومه و قطار شهری سایر شهرها، ایجاد و توسعه خطوط مصوب راه آهن شهری تهران و حومه با اولویت محدوده اضطرار آلودگی هوا و تسریع در تکمیل قطار شهری شهرهای بزرگ از جمله تکالیف این کمیته است.

اقدامات انجام شده در زمینه توسعه حمل و نقل ریلی در کشور در چارچوب تبصره ۱۳ را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

۱- تمرکز امور مربوط به قطارهای شهری به منظور تسریع در اجرای طرح‌های آنها، ایجاد وحدت رویه و کاهش هزینه‌های اجرا

۲- تخصیص ۸۸۰ میلیارد ریال اعتبارات ریالی به قطار شهرهای کشور به صورت علی الحساب

صورت گرفته است. به همین منظور و در جهت اثربخش بودن عملیات نوسازی خودروهای فرسوده و مدیریت بهتر، فرآیند نوسازی خودروهای فرسوده شامل ۸ فعالیت مختلف به شکل استاندارد طراحی شده است و تمامی عوامل (نیروی انسانی، بانک ملت، سایپا، ایران خودرو، گمرک) از فرم‌ها و رویه‌های یکپارچه‌ای استفاده می‌کنند. لذا در ۶ ماهه نخست سال جاری عمده فعالیت‌ها معطوف طراحی فرآیند مربوطه و انجام مقدمات بوده است. بر اساس بخش (۱-۲) بند الف تبصره ۱۳ و ماده ۵ آیین نامه اجرایی آن، پرداخت تسهیلات بانکی برای خروج

### بحث هماهنگی سیاست‌های شهرسازی با حمل و نقل شهری و راهکارهایی که در زمینه مدیریت تقاضا ارائه شده از جمله گسترش زیرساخت‌های ارتباطی (موضوع ماده ۲۷ آیین نامه اجرایی) به عنوان سیاست‌های مکمل توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و نوسازی آن محسوب می‌شوند

۲۵۰ هزار خودروی عمومی و خصوصی فرسوده جهت جایگزینی با خودروهای نو دوگانه سوز می‌باید توسط وزارت کشور انجام پذیرد. بر این اساس مقرر شده تا ۵۰ هزار تاکسی شامل ۳۲۰۰۰ تاکسی فرسوده (پلاک قرمز و موقت) و ۱۸۰۰۰ مسافربری شخصی نوسازی شوند. زمان ثبت نام تاکسی‌ها از ۸۵/۵/۱۴ به صورت نامحدود بوده که در ۶ ماهه نخست امسال از ۳۲۰۰۰ تاکسی فرسوده، ۲۰ هزار تاکسی ثبت نام کرده‌اند که کار جایگزینی آنها آغاز شده است. همچنین ثبت نام جهت جایگزینی ۲۰۰ هزار خودروی شخصی نیز از ۵ تا ۲۲ مهرماه صورت گرفته است که کار واگذاری خودروهای آنها نیز بر اساس فرآیند مصوب تا پایان سال صورت می‌گیرد.

#### ● کمیته حمل و نقل عمومی

بر اساس بند الف تبصره ۱۳ و مواد ۲ و ۴ آیین نامه اجرایی آن، تهیه و خریداری ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس منطبق با استانداردهای ملی و پرداخت حداکثر تا هشت درصد سود تسهیلات بانکی برای خرید ۳۰ هزار تاکسی سواری دوگانه سوز، ۱۵ هزار دستگاه خودروی جمعی کوچک (ون مسافری) و

حمل و نقل شهری، حقیقتاً برای اولین بار در کشور در راستای رفع اساسی مشکلات حمل و نقل درون شهری گام برداشته است.

در این میان باید توجه داشت تا برخی موارد تبصره و آیین نامه اجرایی آن مغفول نماند و هماهنگ با سایر بخش‌ها پیش رود. به عنوان نمونه بحث هماهنگی سیاست‌های شهرسازی با حمل و نقل شهری و راهکارهایی که در زمینه مدیریت تقاضا ارائه شده از جمله گسترش زیرساخت‌های ارتباطی (موضوع ماده ۲۷ آیین نامه اجرایی) به عنوان سیاست‌های مکمل توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و نوسازی آن محسوب می‌شوند و نباید هر کدام به تنهایی دنبال گردند. همچنین برخی پیشنهادهای از قبیل انتقال خدمات از کلانشهرها به شهرهای کوچک‌تر نیازمند هماهنگی بیشتر با سایر ارگان‌ها و وزارتخانه‌ها و لحاظ آنها در طرح‌های فرادستی از قبیل طرح

۳- انجام مطالعات مفهومی قطار شهری کرج و اهواز

۴- اولویت بندی احداث ۴۰۰ کیلومتر قطار شهری در کشور

۵- برنامه ریزی و هماهنگی برای تولید ناوگان در داخل

کشور همزمان با بحث‌های خرید

۶- تأمین اعتبارات فاینانس خارجی و اعتبارات داخلی

مربوطه (مراحل نهایی)

البته لازم به ذکر است در لایحه پیشنهادی دولت اعتبارات

بیشتری برای توسعه قطارهای شهری در کشور پیش بینی شده

بود که برخی از آنها در جریان تصویب لایحه دولت، حذف شدند.

### جمع بندی و نتیجه گیری

در تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور برای اولین

بار مجموعه سیاست‌های اجرایی در موضوع حمل و نقل درون

شهری به صورت منسجم و هماهنگ در قالب یک تبصره از

جدول شماره ۵: اقدامات و دستورالعمل‌های تهیه شده در بخش تاکسی، ون و مینی بوس (تبصره ۱۳)

تعیین بهای	تاکسی و ون
تهیه مشخصات فنی ون	
مذاکره با خودروسازان داخلی جهت تهیه و تولید ون	
حمایت از بخش خصوصی برای واردات و بهره برداری از خودروی ون در سیستم تاکسیرانی به تعداد ۲۰ هزار دستگاه	
اقدام جهت انتقال فناوری ساخت ون از خارج به داخل کشور	
تهیه دستورالعمل واگذاری تاکسی و ون	
عقد قرارداد برای واردات ۲۳۰۰۰ دستگاه ون در سال جاری	
تصویب اعتبار کمک ۲۰ میلیون ریالی شرکت ملی نفت ایران به منظور جایگزینی تاکسی‌ها و مسافربرهای شخصی فرسوده با خودروهای گاز طبیعی سوز در جلسه ۸۵/۷/۳ شورای اقتصاد	
تهیه جدول توزیع ۲۰ هزار دستگاه تاکسی در سراسر کشور	
تنظیم برنامه زمان بندی توزیع ۲۰ هزار دستگاه تاکسی توسط اتحادیه تاکسی رانی‌های شهری کشور	
تهیه آیین نامه واگذاری مینی بوس به بخش خصوصی	
تفاهم با خودروسازان داخلی جهت تهیه و تولید مینی بوس	
اقدام جهت انتقال فناوری ساخت مینی بوس از خارج به داخل کشور با توجه به کمبود تولید	

آمایش سرزمین و طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای است. این نکته را نیز باید در نظر داشت که برخی از پیشنهادهای مطرح شده در این تبصره تنها محدود به یک سال نبوده و ممکن است که نتایج آن در سال‌های آتی مشهود گردند و یا این که برای اجرا نیاز به زمان بیشتری داشته باشند.

در پایان می‌توان ارائه این تبصره و سپس اجرای آن در طول سال ۸۵ را به عنوان یک تجربه جدید مدیریتی و اجرایی دانست که نقد و بررسی و در ادامه اصلاح سازوکارهای آن می‌تواند افق‌های تازه‌ای را در عرصه حمل و نقل درون شهری کشور بگشاید و ما را به حل مشکل مزمن شهرهای بزرگ کشور یعنی ترافیک و آلودگی هوا امیدوار کند.

قانون بودجه گنجانده شده است. پیشنهادهای تبصره ۱۳ با محوریت توسعه حمل و نقل عمومی و کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی ارائه گردیده که توأم با هدف گذاری‌های دیگر از جمله از رده خارج ساختن خودروهای فرسوده، استفاده از روش‌های مدیریت تقاضا، تشویق صنعت تولید خودرو با استفاده از فناوری روز و پایین آوردن میزان مصرف سوخت و تغییر سوخت خودروها به گاز طبیعی، اتخاذ تدابیری جهت افزایش ایمنی و سرعت حمل و نقل عمومی، انتقال مراکز ارائه خدمات از کلانشهرها به شهرهای کوچک‌تر، هماهنگ سازی کاربری زمین با سیاست‌های ترافیکی، اصلاح نظام و مدیریت سامانه‌های حمل و نقل عمومی درون شهری و مدیریت یکپارچه

منابع:

- ۱- قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور
- ۲- قانون برنامه چهارم توسعه کشور
- ۳- گزارش عملکرد تبصره ۱۳، ریاست جمهوری، مهرماه ۱۳۸۵
- ۴- پیشنهاد تبصره ۱۳ لایحه بودجه سال ۱۳۸۵ کشور، وزارت کشور، معاونت هماهنگی امور عمرانی، دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

## شهر فشرده شهر فردا

سولمان حسینیون  
کارشناس ارشد معماری و طراحی شهری

شامل: کاربری زمین، اختلاط عملکرد، سازماندهی و گونه‌بندی بافت معماری دانه‌ها و فضاهای باز و سبز نیز در دستیابی به فرم پایدار توسعه مؤثر هستند. (MJ et al, p 2, 3)

رشد سریع شهرنشینی به معنای این است که شهرهای بزرگ جهان در حال گسترش مداوم‌اند و عمدتاً ویژگی شهرهای بزرگ، تجمع تراکم بالاتر در مراکز این شهرها - چه در کشورهای توسعه یافته و چه در کشورهای در حال توسعه - است.

### گسترش شهرها به سوی حومه‌ها، پدیده پراکندگی در شهرها

گسترش وسیع و همه‌جانبه توسعه در حومه‌ها افزون بر اینکه زمین‌های ارزشمند را از میان برده‌است و مشکلات حمل و نقل را افزایش می‌دهد، هزینه‌ها و تأثیرهای منفی دیگری هم بر زندگی افراد دارد. همان‌گونه که فدا و همکاران (Fadda et al) به درستی اشاره می‌کنند، اغلب زندگی در حاشیه شهرها به معنای زندگی در حاشیه جامعه شهری نیز هست. معمولاً بخش خصوصی از کنترل و نظارت ضعیف دولت سوء استفاده می‌کند و با استفاده از زمین‌های ارزان قیمت و اسکان غیررسمی به جمع‌آوری سود و سرمایه می‌پردازد. یکی از مهم‌ترین مشکلات بخش‌های حاشیه‌ای، فقر زیرساخت‌هاست که شهر یا کلانشهر را وادار می‌سازد این زیرساخت‌ها را برای آنها تأمین کند.

شواهد کشورهای در حال توسعه مانند برزیل نشان می‌دهد که ساخت‌وساز در فواصل دور از شهر و باقی گذاشتن زمین‌های خالی در فاصله میان آنها برای سازندگان خصوصی بسیار سودآور است. با این روش ارزش زمین‌های خالی در فاصله دو بخش ساخته شده افزایش می‌یابد و سود بیشتری به جیب آنها می‌رود. اسکان غیررسمی، این فواصل را بر می‌کند. فرم ساخت‌وساز در این بخش‌ها متفاوت است: یا به صورت خانه‌های کم‌ارتفاع با کیفیت نازل‌اند و یا ساخت‌وسازهای با تراکم بالا هستند که به دلیل توپوگرافی زمین محدود شده‌اند. در هر صورت زیرساخت‌ها، حمل‌ونقل و یا هرگونه خدمات مورد نیاز این توسعه‌ها وجود ندارد. افراد معدود ثروتمندی نیز که به حاشیه‌ها

درده اخیر بحث‌های وسیع و گسترده‌ای درباره شهرها و تأثیر جهانی آنها صورت گرفته‌است. مسائل و مشکلات مربوط به پایداری که در گردهمایی‌های جهانی 1987، WCED سمینار جهانی ریو (NNCED, 1992) مطرح شد، توجه حکومت‌ها و سازمان‌های تحقیقاتی را در سراسر جهان به خود جلب کرده است.

شهرها به عنوان عاملان اصلی کاهش کیفیت محیطی و نابودی منابع مطرح شده‌اند که از ظرفیت‌های زیست محیطی خود و حتی فراتر از محیط‌های بلافصل رفته‌اند. در عین حال شهرها نیروی محرک اقتصاد هستند و به زودی نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی خواهند کرد - که عمدتاً در کشورهای در حال توسعه خواهد بود.

شهرها ممکن است مشکل داشته باشند، اما لزوماً خود مشکل نیستند. همان‌گونه که میتلین و سترویت (1996) (Mitlin & Satterthwaite) بیان داشته‌اند، مشکلات شهرها ناشی از شکست روش‌های مؤثر حکومت در درون شهرهاست که موجب عملکرد ناکارآمد شهرها می‌شود، و نه به دلیل موقعیت و ویژگی شهرها.

درک این ایده که فشردگی شهرها موجب کاهش فواصل سفرها و در نتیجه کاهش آلودگی ناشی از خودروها می‌شود و نیز تراکم بالاتر موجب کارایی بیشتر در تأمین خدمات، حمل‌ونقل عمومی، دفع فاضلاب، بهداشت و سلامت و آموزش می‌شود، به ویژه در شهرهای کشورهای در حال توسعه به راحتی ممکن است.

### توسعه پایدار

تلاش‌های زیادی برای تعریف توسعه پایدار انجام شده‌است. توسعه پایدار هم در یک نسل و هم میان نسل‌های متوالی به معنای توسعه‌ای است که نیازمند منابعی برای ظرفیت‌های محیطی خود نیست و عادلانه است و عدالت اجتماعی را ارتقا می‌دهد و از طریق فرایندهای تصمیم‌گیری جامع حاصل می‌شود. عواملی چون ابعاد، شکل، تراکم و فشردگی شهرها در امر توسعه پایدار دخیل است. فرایندهای تجمع یا پراکندگی





می‌روند، برای خود قفس‌های طولانی درست می‌کنند، اما آنها مجبور به تحمل مسافت‌های طولانی هستند. اما برای طبقات فقیر و فرودست حق انتخاب زیادی وجود ندارد. آنها ناچار از پذیرش جدایی اجتماعی، شرایط نامطلوب زیاد، آلودگی بالا و کیفیت محیطی پایین، حمل‌ونقل ناکارآمد و میزان بالای جرایم هستند.

در هر صورت در نهایت، فشار ناشی از گسترش شهرها بر شهرداری‌ها و دولت‌ها منتقل می‌شود. آنها ناچار از تأمین زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل و سایر خدمات برای این بخش‌ها می‌شوند و این چرخه جابه‌جایی و گسترش بی‌رویه شهر بدون توقف ادامه می‌یابد، که منجر به تخلیه منابع و فرار رفتن از ظرفیت‌های محیطی می‌شود.

### شهر فشرده، شهر مستقل

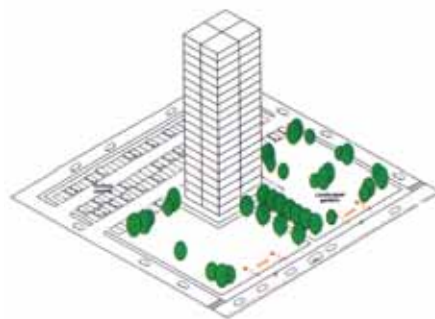
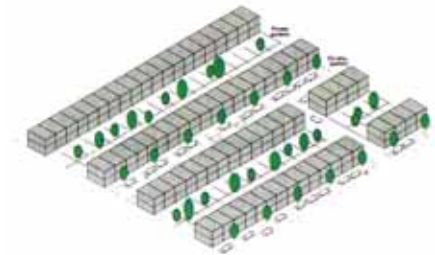
ساختار فشرده شهری منعکس‌کننده واقعیت پیچیده زندگی روزمره در بسیاری از شهرهای موفق است که می‌تواند در مورد الگوی شهرهای شعاعی، خطی و نیز ارگانیک که در امتداد مسیرهای ارتباطی شکل می‌گیرد صادق باشد. اینها الگوهایی از شهرها هستند که در مقابل پخش شدن و گسترش بیش از اندازه مقاومت کرده‌اند.

لندن مثالی از شهری هماهنگ و یکپارچه در توسعه شهری است که ساکنان آن در مراکز محله‌ای - فارغ از اینکه در کدام بخش زندگی می‌کنند - می‌توانند از تسهیلات محلی در خیابان‌های اصلی استفاده کنند و در مقیاس کلانشهری در فعالیت‌هایی که در مرکز شهر رخ می‌دهد، مشارکت داشته باشند.

این الگوی توسعه شهری فشرده سطوح مناسبی از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی را در اطراف مراکز شهری و محلی نگه می‌دارد و این اطمینان را به وجود می‌آورد که تمام بخش‌های شهر - حتی بخش‌های دورافتاده‌تر و محله‌های ساکت‌تر - در فاصله مناسبی از تسهیلات اصلی حمل‌ونقل و خدمات شهری قرار دارند. دقیقاً چنین سطحی از توسعه هماهنگ است که در اکثر نواحی شهری تکه‌تکه و پراکنده امروز، کمبود آن احساس می‌شود. (Richard Rogers, 1999, P.54)

شهر فشرده‌ای که دانش طراحی شهری را به طرز مناسبی به کار گرفته است و بخش‌های آن به هم مرتبط‌اند، ساختاری انعطاف‌پذیر دارد که اجزای آن به کل مرتبط هستند. منظور از این ارتباط، بخش‌بندی خوانا از فضاهای عمومی است که نه تنها بخش‌های مختلف محله‌ها و واحدهای همسایگی را به هم متصل می‌کند، بلکه مردم را از درون حیطة خانه‌ها، مدارس و محل کار و مؤسسات اجتماعی‌شان به هم مرتبط می‌سازد.

**شهرها نیروی محرک اقتصاد هستند و به زودی نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی خواهند کرد - که عمدتاً در کشورهای در حال توسعه خواهد بود**



(Richard Rogers, 1999 p.54)

به تعریف دیگر در فرم شهر فشرده، تأکید بر رشد مراکز شهری موجود و زمین‌های باز یافتی و در عین حال اجتناب از گسترش و پخش شدن شهر در حاشیه‌هاست. (Richard Rogers, 1999 p.36)

(Richard Rogers,

از ویژگی‌های شهرهای فشرده این است که عموم مردم در فاصله پیاده‌روی با تسهیلات اجتماعی قرار دارند و یک سرویس حمل‌ونقل عمومی مناسب (اتوبوس) می‌تواند کارا و پاسخگوی نیازها باشد. علاوه بر این، توده اصلی بناها در خدمت سرزندگی غیررسمی خیابان‌ها و فضاهای عمومی است که مردم را به مراکز شهر و همسایگی‌های شهری جذب می‌کند و نیز در خدمت حداکثر کارایی از نظر انرژی است. (Richard Rogers, 1999 p.60)

(Richard

صرفاً تراکم در هکتار نشان دهنده کیفیت شهری نیست. فرم‌های مختلف معماری اعم از بلوک‌های بلند در کنار ساختاری سنتی در خیابان و تعدادی بلوک شهری که یک فضای باز را محصور کرده‌اند، می‌توانند با تراکم یکسان ساخته شوند، اما کیفیت‌های کاملاً متنوعی را عرضه کنند. (Richard Rogers, 1999 p.63)



(Richard Rogers,

### خلق فرم فشرده شهری

مکان‌یابی (موقعیت) در خلق سیاست‌های انعطاف‌پذیر برای تراکم نقش مهمی دارد. نواحی خاصی وجود دارند که اولویت در آنها می‌بایست به افزایش شدت تراکم استفاده از فضا داده شود. مراکز شهری و حمل‌ونقل هر دو جاذب تراکم بالاتری از جمعیت هستند و تنوع کاربری بیشتری دارند.

بسیاری از زمین‌های بازیافتی برای این نوع توسعه و ساخت‌وساز فشرده و هماهنگ با سایر بخش‌ها به دلیل موقعیت‌شان در شهرها، ایده‌آل هستند. شهرداری‌ها می‌توانند از جوایز تشویقی برای بالا بردن تراکم در طرح‌هایی که دارای

### از ویژگی‌های شهرهای فشرده این است که عموم مردم در فاصله پیاده‌روی با تسهیلات اجتماعی قرار دارند و یک سرویس حمل‌ونقل عمومی مناسب (اتوبوس) می‌تواند کارا و پاسخگوی نیازها باشد

کیفیت بالای طراحی در پاسخ به نیاز ساخت‌وساز با تراکم بالا هستند، استفاده کنند. این جوایز می‌توانند به سازندگانی که تمایل به مشارکت در امر بهبود زیرساخت‌های عمومی برای تسهیل ساخت‌وسازهای با تراکم بالاتر دارند اعطا شود. توصیه‌های ما برای دستیابی به فرم فشرده شهری این است که راه‌نماهای طراحی با این رویکرد مورد بازنگری قرار گیرد: - شهرداری‌ها را از ارائه عدم صدور مجوز صرفاً به دلیل تراکم بالا یا ساخت‌وسازهای فشرده، منصرف کنید و کیفیت را در اولویت قرار دهید.

- به توسعه‌های شهری با تراکم کم به ویژه در مراکز شهری و محله‌ای، وجهه منفی ببخشید و با روش‌های تشویقی مانع آنها شوید.

- توصیه‌هایی برای ایجاد ارتباط میان تراکم‌های بالا و کیفیت شهری ارائه کنید. (R.Rp.64)

### کمبود داده‌های تجربی در سطوح موجود و روش‌های تراکمی موجود و نبود وضوح کافی درباره مناسب‌ترین معیارهای اندازه‌گیری و ارزیابی آنها، نشان از دشواری ارزیابی سیاست‌های تراکم در شهرهای کشورهای در حال توسعه دارد

#### شهرهای فشرده در کشورهای در حال توسعه

کمبود داده‌های تجربی در سطوح موجود و روش‌های تراکمی موجود و نبود وضوح کافی درباره مناسب‌ترین معیارهای اندازه‌گیری و ارزیابی آنها، نشان از دشواری ارزیابی سیاست‌های تراکم در شهرهای کشورهای در حال توسعه دارد. تفاوت‌های موردی بسیاری در تراکم‌های شهری در این شهرها دیده می‌شود و عمومیت دادن به مسائل آنها دشوار است. هر چند سطح توسعه

اقتصادی اجتماعی را می‌بایست مهم‌ترین عامل دانست و نیز موارد دیگری نیز وجود دارند که به شدت موثرند و می‌بایست به آنها توجه شود، اما به خوبی ادراک نشده‌اند. مسلماً عوامل فرهنگی بر سطح اشغال اجتماعی فضا و فواصل آنها تأثیر می‌گذارد و در کشورهای مختلف تنوع زیادی دارد. به طور کلی تراکم شهری در آسیا بالاترین، در اروپا، آفریقای شمالی و خاورمیانه بالا، در امریکای لاتین و بخش‌های جنوبی امریکا کم و در آفریقای شمالی و استرالیا پایین‌ترین حد است. (Acioly and Davidson.1996)

اما در هر یک از این نواحی نیز تفاوت‌های عمده‌ای وجود دارد که از طریق مطالعات فرهنگی نمی‌توان به آن پی برد. از سوی دیگر نحوه برداشت فرهنگی نسبت به پذیرش یا عدم پذیرش تراکم زیاد را نمی‌توان ثابت دانست زیرا تعریف آنچه "سطح مورد پذیرش اشغال فضا" دانسته می‌شود در طول زمان در تمام فرهنگ‌ها تغییر کرده است.

عوامل محیطی از جمله کمبود زمین، محدودیت منابع آب، و توانایی زمین‌های بارور در تولید مازاد محصولات کشاورزی همواره عوامل مهم تاریخی بوده‌اند که بر تراکم شهری تأثیر داشته‌اند و دارند. شهرها در کشورهای در حال توسعه اغلب در نواحی مشکل دار، نواحی با مخاطرات زیاد، سطوح سیل‌گیر رودخانه‌های بزرگ، نواحی زلزله‌خیز، پای‌کوه‌های آتشفشانی و یا در مسیر گردبادهای استوایی قرار دارند. تأثیر این تراکم بر مدیریت بحران در این شهرها نیز اهمیت زیادی دارد.

افزایش تراکم بدون افزایش میزان سرمایه‌گذاری می‌تواند تأثیری مخرب بر پایداری محیط داشته باشد. و با این حال، توانایی خصوصی‌سازی و رشد درآمد همواره با افزایش استفاده از خودروی شخصی همراه است. آنچه زمانی یکی از تجملات طبقه متوسط به شمار می‌آمد، امروزه نیازی جهانی قلمداد می‌شود. هرچند افزایش تراکم با محوریت حمل‌ونقل امکان‌پذیر است اما مؤثرترین راه‌حل‌ها این است که از طریق سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی نیاز به اتومبیل کم‌رنگ شود و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی افزایش یابد و ظرفیت راه‌ها و جاده‌ها کم شود. مشکلی که می‌بایست در کشورهای در حال توسعه به آن توجه کرد این است که روند تغییر رویکرد از استفاده از خودروی شخصی به حمل‌ونقل عمومی - که در کشورهای پیشرفته متداول است - در این کشورها، حرکت عکس نیابد.

مشکل شهرهای مذکور این است که طبقه ثروتمند به دلیل افزایش روزافزون فضای مصرفی‌شان در پی افزایش درآمد به دنبال فضای بیشتر هستند، و از سوی دیگر طبقه فقیر به دلیل فقر روزافزون در پی حداکثر بهره‌گیری از فضای موجود است.

برخورد منفعلانه با فرایند رشد تراکم به صورت غیررسمی می‌تواند منجر به وخیم‌تر شدن شرایط محیطی، سلامتی و اجتماعی موجود شود. هدایت تراکم در نظام برنامه‌ریزی می‌تواند به ارتقای توانایی‌های جامعه، دخالت دولت محلی و تقسیم عادلانه توسعه کمک کند و بیشترین فرصت را برای دستیابی به پایداری فراهم آورد.

تراکم‌های کم در شهرهای کشورهای توسعه یافته، به ویژه ایالات متحد امریکا به دلیل وجود خودروی شخصی تسهیل شده

است. خودروی شخصی اگرچه بسیار دیر به کشورهای در حال توسعه وارد شده اما با سرعت زیادی در آن گسترش یافته است. (mike jenks et al, 2000, p14)

### حمل و نقل و زیرساخت‌ها

مانند کشورهای توسعه یافته، تراکم بالا و توسعه متراکم و فشرده می‌توانند مؤثر بودن سیستم حمل و نقل عمومی و کارایی آن را بالا ببرد. سیستم‌های انبوه و کلان حمل و نقل عمومی در شهر در هماهنگی با تراکم بالا در هنگ کنگ کار می‌کنند. هرچند یکی از دلایل آن اقتصاد قوی، دولت قوی و سیاست‌های محدود کننده استفاده از خودروی شخصی است. سنگاپور، سئول

### توانایی خصوصی سازی و رشد درآمد همواره با افزایش استفاده از خودروی شخصی همراه است. آنچه زمانی یکی از تجملات طبقه متوسط به شمار می‌آمد، امروزه نیازی جهانی قلمداد می‌شود

و توکیو نیز سیاست‌هایی مشابه دارند. تعادل میان محدودیت خودرو و راه‌حل‌های جایگزین به این معناست که حمل و نقل عمومی نیازهای طبقه متوسط را تأمین می‌کند، با وجود این تراکم‌های بالا می‌تواند منجر به معضلات ترافیکی شدید از جمله مالکیت محدود خودروی شخصی شود.

تراکم بالا به تنهایی نمی‌تواند تضمین کننده حمل و نقل عمومی خوب و پرهیز از آسختگی‌های ترافیکی باشد؛ نمونه‌ای که مشابه آن در بانکوک رخ داده است. در این کشور همانند بسیاری شهرهای آسیایی دیگر ظرفیت راه‌ها اندک است و به همراه آن نرخ رشد مالکیت خودروی شخصی پایین است. افزایش تراکم، افزایش راه‌ها را نیز عملی می‌کند و تأمین راه‌های چند طبقه از نظر زیست محیطی صحیح نیست. مشکلات و مزایای ورود یک سیستم جابه‌جایی عمومی در بافت‌های متراکم موجود شهری و بافت‌های شهری در مورد بانکوک به خوبی بررسی شده است. خلق نواحی (زون‌های) انتقالی توسعه که با سرمایه بخش خصوصی ساخته شده و از طریق مشارکت و مزایای افزایش مساحت زیربنا عملی شده است، می‌تواند راهی باشد برای شهرهایی که مانند هنگ کنگ اقتصاد قوی ندارند.

منابع:

- I-Mike Jenks and Rod burgess (eds) (2000) Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries. SPON Press, London & New York
- I. Mike Jenks, Sustainable Urban Form in Developing Countries
- II. Rod The Burgess, Compact City Debate: A Global Perspective
- III. Mike Jenks, The Appropriateness of Compact City Concepts to Developing Countries
- 2-Urban Task Force (Chaired by Richard Rosers - Lord Rogers of Riverside), 1999, Towards an Urban Renaissance

رابطه میان تراکم شهری و تأمین زیرساخت‌ها به موازات تقویت سیستم حمل و نقل شهری است. هزینه‌های زیرساخت‌ها با افزایش تراکم نه تنها کاهش نمی‌یابند بلکه ممکن است در مرکز شهر بیشتر از حومه‌ها باشد.

مؤثرترین روش توسعه این است که ذخیره‌ای مناسب از زیرساخت‌ها وجود داشته باشد و بدترین آن زمانی است که زیرساخت‌ها به مرز ظرفیت خود رسیده‌اند و با این حال ظرفیت افزایش یافته و زیرساخت‌های جدید به ناچار تأمین می‌شود. زیرساخت‌ها می‌بایست بخشی جدایی‌ناپذیر از مقوله فرم شهری پایدار باشند.

### نتیجه‌گیری

اولین نکته، مقایسه رابطه میان توسعه پایدار، زندگی در چارچوب ظرفیت‌ها و منابع محیطی، دستیابی به برابری و عدالت اجتماعی، و جامع بودن فرایند تصمیم‌گیری است.

نکته دوم، مقایسه میان رابطه اجزای تشکیل دهنده توسعه شهری پایدار است که از مدل شهر فشرده به دست می‌آید. باید توجه داشت که بیش از یک مدل شهر پایدار وجود دارد. این فرم‌ها ویژگی‌های مشترکی دارند، از جمله آنها می‌توان به فشرده‌گی، کاربری مختلط، شبکه معابر در ارتباط درونی با یکدیگر، حمل و نقل عمومی مناسب و کنترل محیطی و مدیریت شهری خوب اشاره کرد. به نظر می‌رسد فشرده‌گی راه‌حل مناسبی برای توسعه انفجاری نواحی شهری به ویژه در شهرهای کشورهای در حال توسعه است. هسته‌های فرعی در ارتباط با هسته اصلی قرار دارند و حمل و نقل عمومی مناسب از ملزومات آنها به شمار می‌آید.

### بدون وجود سیستم‌های حمل و نقل عمومی با کیفیت بالا، امیدی برای دستیابی به سیستم حمل و نقل پایدار وجود ندارد

آلودگی در شهرهای بزرگ یکی از مهم‌ترین مشکلات این گونه شهرهاست و معضل دیگر شهرها در کشورهای در حال توسعه ضعف کنترل و ضوابط لازم در بخش مدیریت شهری است. مفهوم شهر فشرده و فرم‌های شهری پایدار طی دو دهه اخیر تغییر یافته و متحول شده است. در هر صورت خلق نظریه‌ها و ایده‌هایی که موجد تحول هستند، با سرعت فزاینده‌ای رو به رشد است. با این حال دستیابی به فرم پایدار توسعه همواره دغدغه تصمیم‌سازان و طراحان تمام کشورها خواهد بود. جنبه‌های اجرایی برای دستیابی به فرم پایدار شهری عبارت‌اند از:

- عزم و اراده شهرداری‌ها و گردانندگان شهرها؛
- هدایت ضوابط مالی و مالیاتی در جهت سیاست‌های لازم؛
- تدقیق نحوه مداخله و مشارکت بخش خصوصی و غیررسمی؛ و
- ارائه مدل‌ها و معیارها.

## بازاندیشی شهرهای امروز: طراحی مراکز شهری آینده

جورج باگلیارللو<sup>(۱)</sup>  
ترجمه: داتن جلالی

را می‌سازد، شهرنشینی پدیده‌ای نو و آن گونه که به نظر می‌رسد- بر این سیاره کنترل ناشدنی است. در آغاز سده نوزدهم، تنها حدود پنج درصد از جمعیت جهان در نواحی شهری زندگی می‌کردند؛ ولی هم‌اکنون این رقم به چهل درصد رسیده است و برآورد می‌شود که در بیست سال آینده تا شصت درصد نیز افزایش یابد. در ایالات متحد آمریکا، اینها ارقام بالاتری را تشکیل می‌دهند. براساس برآوردی که تا سال ۲۰۳۰ میلادی صورت گرفته است، تمامی افزایش جمعیت جهان در نواحی شهری رخ خواهد داد. در سی سال آینده نواحی مورد بحث با افزایش جمعیتی بین ۲/۹ تا ۴/۹ میلیارد نفر مواجه خواهند گشت که بخش عمده این جمعیت در جوامع در حال توسعه متمرکز خواهد بود. بیشترین افزایش جمعیت در آسیا روی می‌دهد، اما آفریقا نرخ رشد بالاتری خواهد داشت. شمار شهرهای دارای پنج میلیون نفر جمعیت از چهل و یک به چهل و نه افزایش می‌یابد و شمار شهرهای دارای ده میلیون نفر جمعیت از نوزده به بیست شهر می‌رسد (برنان<sup>(۲)</sup> - گالوین<sup>(۳)</sup>). تأثیرات شهرنشینی بر روی زمین، آشکار و حتی شدید است. سطح زمین، جو و دریاها پذیرای این تأثیرات اند. شهرهایی که سطح‌شان مدام در حال افزایش است زمین را اشغال می‌کنند، و به منابع بیشتری نیاز دارند تا احتیاجات‌شان تأمین شود؛ و هردم، مستقیم یا غیرمستقیم، گستره‌های وسیع‌تری از جنگل‌ها و زمین‌های کشت‌شدنی را در خود فرو می‌برند، یا دگرگون می‌کنند. در جوامع توسعه‌یافته این گسترش‌ها ممکن است گاه حتی صدها برابر سطح برخی از شهرها را در برگیرد و به ازای هر نفر ساکن، منابع ماده و انرژی دیگری را بیش از مصرف حاصل از گسترش‌های شهری کشورهای در حال توسعه صرف کنند. میزان بالای اکسید نیتروژن تولید شده به وسیله موتورهای درون سوز<sup>(۴)</sup>، اکنون میزان این ماده را به بیش از دوبرابر رسانده است، فرایندهای فتوشیمیایی<sup>(۵)</sup> با گرم شدن جهانی<sup>(۶)</sup> ناشی از گاز (CO<sub>2</sub> دی‌اکسید کربن) افزایش یافته‌اند و شکاف لایه اوزون را فراختر کرده‌اند. آلودگی شهرها چه بسا گستره‌ای بس طولانی را، به ویژه در نیمکره شمالی که بزرگ‌ترین تمرکزهای شهری امروز در آن قرار دارند، در برگیرد. مسئله آلودگی جو عملاً با تهی شدن شهرها از گیاهان تولیدکننده اکسیژن تشدید شده است. بخش بسیار وسیعی از



### شهرنشینی<sup>(۲)</sup>

از زمان ساخت نخستین شهرها، در حدود ده هزار سال پیش، شهرنشینی به گونه‌ای مبهوت‌کننده روندی صعودی به خود گرفته است. در این میان پاره‌ای از نمودهای جدی‌تر شهرنشینی، همچون شکل‌گیری شهرهای بسیار بزرگی که ابرشهر<sup>(۷)</sup> نامیده می‌شوند، و براساس تعریف اخیر سازمان ملل بیش از ده میلیون نفر جمعیت دارند، به ویژه در کشورهای در حال توسعه اهمیت یافته‌اند (باگلیارللو). به رغم وجود ابهام‌هایی در این باره که بر سر چه چیزی شهر یا منطقه شهری

سطح شهرها که از ساختمان و بتن و آسفالت پوشیده شده است، آب را دفع می کند و این امر از یک سو منجر به از بین رفتن سفره های آب زیرزمینی و از سوی دیگر اغلب موجب نشست این سفره ها می گردد، همان گونه که در مکزیکوسیتی از آغاز سده اخیر سطح آنها تا نه متر کاهش یافته است.

نخستین تجمع های ساده ای که امروزه به عنوان شهر شناخته می شوند، ده هزار سال پیش، حاصل انقلاب در کشاورزی بودند. شهرهای ثروتمند احتمالاً از پنج هزار سال پیش پدیدار شدند، و این ثروت در اندازه های بزرگ تر در شهرهایی چون آتن<sup>(۹)</sup>، پکن<sup>(۱۰)</sup> و رم<sup>(۱۱)</sup> در آخرین هزاره پیش از میلاد دیده می شود. در دوره ای طولانی میان رشد کشاورزی و انقلاب صنعتی، نوآوری های بسیاری همچون قوانین مدون، ارتش های سازمان یافته، دیوان سالاری (سیستم اداری) و نظایر اینها در زمینه های اجتماعی شکل گرفتند و در این میان پاره ای فناوری های جدید نیز همچون آبراه ها، پل ها و استحکامات و نظایر اینها در شهرها پدیدار گشتند. پس از انقلاب صنعتی موج اختراعات فناورانه و نوآوری هایی که با اقبال روبه رو شده بودند، شهرها را با شتابی فزاینده به آنچه که اکنون هستند بدل ساختند. انقلاب صنعتی، صنعت را به شهرها آورد، و نیروی کار را به کارخانه ها، راه آهن - و سپس فرودگاه ها - موجب تضعیف تجاری شهرهای ساحلی شدند؛ موتورهای درون سوز حومه ها را ایجاد کردند؛ نیروی برق امکان کاهش نیروی کار انسانی را فراهم ساخت و افزون بر اینها، آسانسورها شهرها را هر دم مرتفع تر کردند؛ تأسیسات بهداشتی<sup>(۱۲)</sup> بر سالم سازی شهرها تأثیر مثبت نهاد؛ رادیو که بعدها با رایانه و اینترنت هر دم تکمیل تر گشت فصلی تازه را گشود که به مردم این امکان را می داد تا بدون تماس رودررو به تعامل بپردازند، و از فواصل دور با یکدیگر همکاری کنند (موسوی<sup>(۱۳)</sup>). فناوری زیستی<sup>(۱۴)</sup> و زیست - دستگاه ها<sup>(۱۵)</sup>، که به تازگی پدید آمده اند، به شیوه های گوناگونی که هنوز تمام زوایای شان برای ما درک شدنی نیست، بر شهرها تأثیر خواهند گذاشت. فاصله زمانی میان این ابداعات اصلی کاهش یافته است. اگر یک قرن میان انقلاب صنعتی و ابداع موتورهای درون سوز فاصله وجود دارد، تنها پنجاه سال میان رادیو و رایانه؛ و حدود سی سال میان رایانه و فناوری های زیستی فاصله وجود دارد. هر یک از این نوآوری ها بر کشش ها و جاذبه و امیدی که شهرها برای مردمان نواحی روستایی دارند، افزوده اند - خواه این جاذبه واقعی باشد و خواه غیر واقعی. همین ها رشد تمرکزگرایی شهری را نیز، که هنوز هم توقف ناپذیر و مبهوت کننده است، فزونی بخشیده اند. آن گونه که پیداست، اهمیتی ندارد که تا چه حد اینها می توانند زیانبار و در نهایت ناپایدار باشند؛ همان گونه که امروزه چنین اند. با همه اینها، ستایش از فناوری، عملاً هیچ محدودیتی را که ناشی از چشم انداز (ناگوار) آینده یا ناکافی بودن منابع رو به نابودی شهرها باشد، بر رشد آنها نگذاشته است (گروت<sup>(۱۶)</sup>).

### شهر: ضرورتی ناکارآمد

شهرهای امروز چونان ضرورت اند، اما در عین حال کارایی لازم را ندارند. آنها ابزارهایی لازم برای پیشرفت اجتماعی،

ایجاد ثروت، جهانی سازی، خلاقیت، کارمایه روانی<sup>(۱۷)</sup> و کاهش نرخ<sup>(۱۸)</sup> تولد به شمار می آیند.

از سویی دیگر، بسیاری از شهرهای کنونی ناکارآمد هستند<sup>(۱۹)</sup>، به گونه ای که مصرف کنندگان بزرگ منابع، پناهگاه فقر و منابع متمرکز آلودگی های شهرمنشا<sup>(۲۰)</sup> هستند و در آنچه که خود تولید می کنند غوطه می خورند. آنها شلوغ و پرازدحام اند و در کلانشهرهای به سرعت رشد یافته کشورهای در حال توسعه در مسیر انفجار گام برمی دارند. مدیریت آنها نیز دشوار است، به ویژه که فقدان منابع کافی، چنین مسائلی را تشدید می کند. این شهرها پرخطرند. آنها با استخراج منابع - مواد، هوا، آب، انرژی - از فواصلی که مدام در حال افزایش اند، محیط شان را تحت تأثیر قرار می دهند؛ و ترجیح می دهند در هر جایی منبع آلودگی باشند اما محصولات شان در سرتاسر جهان پخش شود. آلودگی های خاک با منشأ شهری ممکن است به چند صد مایل محدود شوند، اما آلودگی هوا می تواند چرخه ای به وسعت کره زمین را بپیماید. شهرها به دلیل سطح در حال رشدشان بر روی زمینی که بر آن گسترده شده اند، استفاده مفرط از پسرکانه شان<sup>(۲۱)</sup> و در شهرهای موسوم به ساحلی نیز به علت تجاوز به نوارهای ساحلی، دربردارنده تأثیرات منطقه ای بر محیط نیز هستند. ترافیک حاصل از فاصله میان محل کار و سکونت به مانند سیستم های گرمایی بر آلودگی شهرها می افزایند و موجب افزایش آلودگی در مجموعه های شهری بزرگ می شوند. زمانی که استفاده از این سیستم ها منع گردد، چه بسا نتایج مرگباری در پی آن رخ دهد. در برخی از شهرها گرمای استثنایی هوا بارها منجر به مرگ شهروندان فقیرتری شده است که برای گریز از قانون، چاره ای جز حبس خود در آپارتمان های کوچک و خفقان آور فاقد سیستم تهویه نداشتند (این از روش هایی است که پناهجویان کشورهای جهان سومی در سرزمین های مقصد پیش می گیرند). طبیعت تمرکزگرایی در شهر، فضاهای قابل دسترس ساکنانش را در محل های سکونت شان کاهش می دهد، و راه حل های حداقلی را که می توان برای مقابله با آلودگی هوادر سکونتگاه های کم تراکم تر به کار برد، همچون ایجاد سقف های بلند یا سایه اندازی درختان، از ساکنان دریغ می کند. رشد فقر، به ویژه در شهرهای کشورهای در حال توسعه، روندی بسیار نگران کننده به خود گرفته است که شهرنشینی فزاینده نیز به آن بیشتر دامن می زند. فقر نیز در این میان بر ناکارآمدی شهرها می افزاید و اغلب با تشویق مهاجرت ثروتمندان از هسته شهر، خزش<sup>(۲۲)</sup> شهری را موجب می گردد.

خطرهایی که شهرنشینی به آنها دامن می زند، دارای منشأ طبیعی یا انسانی اند،<sup>(۲۳)</sup> یا آمیخته ای از این دو. خطرهای طبیعی، از زمین لرزه تا سیل، آتشفشان و بیماری هایی چون مالاریا یا بی توجهی به گسترش نواحی ای که در معرض خطر بالا قرار دارند، تشدید می شوند. خطرهای انسانی، از تصادفات گرفته تا جنگ، تروریسم، جرم و بزهکاری، تغییرات اقتصادی، و بیماری های ناشی از شیوه زندگی مانند افسردگی، برونشیت و آمفیزم<sup>(۲۴)</sup>، سل و ایدز نیز از ارتباطات در حال رشد و همچنین اختلالاتی با مبدأ انسانی یا طبیعی در خطوط تدارکاتی<sup>(۲۵)</sup> -



همچنین سازمانی جدید برای شهر مطرح می‌شود، که توانایی خدمات‌رسانی به نواحی فراموش شده‌ای را که محله‌های اسپانیایی زبان<sup>(۳۰)</sup> در حواشی بسیاری از شهرهای کشورهای در حال توسعه از مظاهر آن مناطق اند، داشته باشند.

### چالش

اگر برآنیم که شهرهای مان را از جنبه‌های زیست محیطی و اجتماعی پایدار گردانیم، و کیفیت‌های مثبت آنها را حفظ کنیم و بر آنها بیفزاییم، چالش اصلی بازاندیشی درخصوص مسئله شهر خواهد بود. طراحی شهرهای آینده برای مدت‌های مدیدی به صورت کانون برخورد‌های شدید ایدئولوژی‌ها، تجربیات و نظریه‌ها بوده است. جدایی ترافیک در دو سطح سواره و پیاده به وسیله لئوناردو داوینچی<sup>(۳۱)</sup> و نظریه باغشهرها در یک قرن پیش (پری<sup>(۳۲)</sup>؛ رلیج<sup>(۳۳)</sup>) مفاهیمی را به صورت نمونه مطرح می‌کنند که همچنان تا امروز برای ما معنی‌دار هستند. این در حالی است که بسیاری از مفاهیم دیگر یارای ایستادگی در برابر آزمایش زمان را نداشتند. اینک زمانی است که بازاندیشی به شهر اضطراری‌ترین مسئله است و از سوی

## انقلاب صنعتی، صنعت را به شهرها آورد، و نیروی کار را به کارخانه‌ها. راه‌آهن - و سپس فرودگاه‌ها - موجب تضعیف تجاری شهرهای ساحلی شدند؛ موتورهای درون سوز حومه‌ها را ایجاد کردند

بزرگ‌ترین فرصت برای این بازاندیشی نیز فراهم شده است زیرا انسان به ناچار می‌بایست با شهرنشینی در حال انفجار دست و پنجه نرم کند. همچنین فناوری‌های جدیدی که در دسترس است ابزارهای تازه‌ای را برای توسعه شهری فراهم می‌کند، از فناوری اطلاعات گرفته تا ظرفیت‌های تازه برای طراحی و ساخت تأسیسات زیربنایی. اکنون زمان به کارگیری این فناوری‌های جدید و پافشاری برای توسعه انواع جدید آنهاست که دستیابی به ویژگی‌های مثبت و کاهش ناکارآمدی‌های شهرها را از یک هدف (آرمانی و دست نیافتنی) به نمونه‌ای واقعی تبدیل می‌کند.

### ضرورت‌های عملی<sup>(۳۴)</sup>

فارغ از ایدئولوژی افراد، اکثراً با این نظر موافق اند که ضرورت‌های عملی جدی وجود دارد که تمامی شهرهای آینده، در امریکا و یا در هر جای دیگر، می‌بایست به آنها پاسخ دهند. این شهرها باید مخاطرات را برای ساکنان خویش کاهش دهند، سرزندگی<sup>(۳۵)</sup> را افزایش دهند و پایدار باشند، همچنین می‌بایست آماده گسترشی نامحدود در هر زمان بدون وارد آوردن آسیب‌های جبران‌ناپذیر به محیط زیست باشند. شهر سازمانی بی‌نهایت پیچیده است و شکل آینده آن قابل پیش‌بینی و مشخص کردن نیست. شهر آینده برای اینکه بخواند به ضروریات عملی پاسخ بگوید به پاره‌ای ویژگی‌های

انرژی، آب، خوراک و جز آن - که زندگی در شهرها به آنها وابسته است، سرچشمه می‌گیرند. خطرهای ناشی از بی‌حفاظی در برابر جنگ یا تروریسم شهرهای کنونی را با نمونه‌های گذشته، که استحکامات‌شان موجب حمایت ساکنان شهرها بود، متفاوت ساخته است. شهرهای امروز آسیب‌پذیر و بی‌دفاع اند و ساکنان‌شان را در معرض خطرهای بی‌سابقه‌ای چون به کارگیری سلاح‌های کشتار جمعی<sup>(۳۶)</sup> اتمی، بیولوژیکی یا شیمیایی قرار می‌دهند. تغییرات کوبنده در اقتصاد شهرها با نمونه‌هایی چون مهاجرت بخش تولیدکننده به خارج از شهرها همراه است، و از نظر تاریخی نیز مواردی چون افول شهرهای مدیترانه‌ای پس از اکتشاف امریکا و توسعه مسیرهای جدید تجاری را به یاد می‌آورد. تراکم، اشباع شبکه راه‌های زمینی و تأخیر در رفت و آمدهای هوایی فرودگاه‌های شهرهای بزرگ (ارزیابی چنین نشان می‌دهد که در چند سال گذشته این تأخیرها حدود پنج میلیارد دلار هزینه سالانه در برداشته است - کریگ) نشانه‌هایی آشکار و فراگیر از ناکارآمدی شهرهای امروز به شمار می‌آیند، که نمودهایی بی‌چون و چرا دارند. چه در کشورهای توسعه‌یافته و چه در کشورهای در حال توسعه - که محله‌های فقیرنشین<sup>(۳۷)</sup> را هم باید به اینها افزود.

از دیگر نشانه‌های این ناکارآمدی، مشکلاتی است که شهرهای بزرگ در زمینه‌هایی چون انهدام پسماندهای جامد<sup>(۳۸)</sup> با آن روبه‌رو هستند. این خود مقوله‌ای است که امکان مطرح شدن راه‌حل‌های خلاقانه بسیاری را فراهم می‌کند، اما عموماً به دلایلی چون مدیریت ناکارآمد به عنوان یکی از حل‌ناشدنی‌ترین مشکلات به ویژه در کشورهای در حال توسعه باقی می‌ماند. یکی از نشانه‌های نامحسوس ناکارآمدی خزش شهری، یکنواختی الگوی شبکه شطرنجی خیابان‌ها و نواحی تک‌فرهنگی‌اند که به صورت انحصاری به برخی از فعالیت‌های خاص چون ایجاد مجتمع‌های تجاری بزرگ یا محدوده‌های تجاری اختصاص یافته‌اند و با قطع شدن آن فعالیت‌ها، متروک می‌گردند.

## در آغاز سده نوزدهم، تنها حدود پنج درصد از جمعیت جهان در نواحی شهری زندگی می‌کردند؛ ولی هم‌اکنون این رقم به چهل درصد رسیده است و برآورد می‌شود که در بیست سال آینده تا شصت درصد نیز افزایش یابد

یکی از مسائل عمومی شهرها و به ویژه شهرهای ثروتمند کنونی، این است که اجزای زیرساخت‌های شان<sup>(۳۹)</sup> از بار نخستی که نصب شده‌اند بدون تغییر مانده‌اند و گسترش این زیرساخت‌ها یا اصلاح آنها نیاز به منابع مالی هنگفت دارد. خطوط آهن، پل‌ها، شبکه آب و فاضلاب، راه‌های اصلی و ساختمان‌ها به دلیل سرعت گسترش شهرها و همین‌طور هزینه‌ای که ساخت و نصب این زیرساخت‌ها دربردارد، نمی‌توانند پایه‌ای گسترش شهرهای کنونی پیش بروند و توسعه یابند. در اینجا نیاز به فناوری انعطاف‌پذیر و ارزان‌تر و

هم جلوگیری می‌کند. محیط‌های مسبب<sup>(۴۶)</sup> از خود بیگانگی محدوده‌های تک فرهنگی<sup>(۴۷)</sup> نظیر برج‌های خالی از روح انسانی نواحی تجاری که هیچ‌گونه فضایی برای فعالیت‌های متنوع با مقیاس کوچک‌تر باقی نگذاشته‌اند نیز از همین گونه‌اند.

### شهرهای امروز آسیب‌پذیر و بی‌دفاع‌اند و ساکنان‌شان را در معرض خطرهای بی‌سابقه‌ای چون به‌کارگیری سلاح‌های کشتار جمعی اتمی، بیولوژیکی یا شیمیایی قرار می‌دهند

**شهر زیست‌بومانه (مبتنی بر زیست‌بوم)<sup>(۴۸)</sup> و پایدار**  
اگر شهر فردا شهری است که (بر محیط‌خویش) آسیب‌های جبران‌ناپذیر وارد نمی‌کند و بناست برای مدتی پایدار بماند، می‌بایست از نظر (وسعت) جغرافیایی کنترل شود و مصرف منابع در آن کاهش یابد. سطحی که شهر آن را اشغال کرده و قلمرو تابعی<sup>(۴۹)</sup> که برای تأمین و حمایت آن مورد نیاز است نمی‌تواند به نسبت جمعیت شهر یا افزایش ثروت آن رشد کند. کاستن از مصرف منابع همچنین به معنای کاستن از آلودگی هوای شهر و پسماندهای شهری است، و این کاستن هم از جنبه میزان (ابعاد مصرف) مطرح است هم از نظر شدت (سرعت مصرف). از آنجا که شهر انبار مواد است، بازیافت و استخراج همان مواد یکی از منابع مهم برای شهر آینده و راهی برای کاستن از مصرف منابع شهر خواهد بود (گربدل)<sup>(۵۰)</sup>. شهر زیست‌بومانه (مبتنی بر زیست‌بوم) همچنین به معنای شهری است که براساس امکانات طبیعی - هم از منظر زیستی و هم از جنبه انرژی - گسترش می‌یابد (لویس)<sup>(۵۱)</sup>. چنین شهری برای نمونه از زمین‌های مرطوب به منظور کاستن از میزان تصفیه آب‌های هدر رفته و پرورش گیاهان (موانع درختی)<sup>(۵۲)</sup> استفاده می‌کند و همچنین منابع پایستار<sup>(۵۳)</sup> انرژی، همچون باد و تابش خورشید را برای کاهش میزان تقاضای انرژی به کار می‌گیرد. هر چند امروزه منابع پایستار انرژی برای رفع نیازهای شهر ناکافی‌اند، و توسعه بیش از حد آنها می‌تواند از سویی (حتی) فشارهایی زیست‌بومی - نظیر آنچه که مجموعه‌های گسترده آسیاب‌های بادی<sup>(۵۴)</sup> بزرگ به بار - آوردند - ایجاد کند.

#### شهر هوشمند

شهر هوشمند، شهری است که می‌تواند خود را به خوبی با خطرها و تغییرات هماهنگ کند و وفق دهد. حس‌گرها<sup>(۵۵)</sup>، سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی، ارتباطات راه دور، توانایی شبیه‌سازی و برآورد سریع روندها و داشتن ساختار مدیریتی<sup>(۵۶)</sup> ماهر، همگی ابزارها و توانایی‌های جدیدی هستند که امکان خودتطبیقی<sup>(۵۷)</sup> را فراهم می‌کنند. شهر هوشمند باید در بهره‌برداری از منابع تحت اختیارش - از جمله منابع انسانی - کارایی لازم را داشته باشد. به عنوان نمونه باید به سیستم‌های پیشرفته کنترل ترافیک و سامانه‌های منعطف برنامه‌ریزی

اساسی نیاز دارد. شهرهای آینده می‌بایست انسانی<sup>(۵۸)</sup> و از نظر حسی رضایت‌بخش<sup>(۵۹)</sup> باشند، بر مبنای بوم‌شناسانه قرار گیرند، هوشمند<sup>(۶۰)</sup> باشند و نیز قابل مدیریت<sup>(۶۱)</sup>. این ویژگی‌ها برای پاسخگویی به ضروریات و نیازهای عملی می‌بایست با پشتیبانی متقابل<sup>(۶۲)</sup> از یکدیگر همکاری داشته باشند. بنابراین، برای افزایش سرزندگی، شهرها می‌باید انسانی و از نظر حسی رضایت‌بخش باشند؛ از سویی دیگر این مسئله مستلزم آن است که شهرها هوشمند، قابل مدیریت و بر مبنای بوم‌شناسی باشند. شهر برای پایدار بودن می‌باید مبتنی بر زیست‌بومش باشد و مخاطرات را برای ساکنان خویش کاهش دهد و نیز باید هوشمند و قابل مدیریت باشد. از میان بردن آلودگی‌های هوایی ناشی از شهرها نیازمند همپشتی<sup>(۶۳)</sup> ویژگی‌هایی چون کارآمدی، مدیریت‌پذیری و انسانی بودن و رضایت‌بخشی در شهر است. این همپشتی به سادگی دست‌یافتنی نیست، اما اگر قرار بر برطرف ساختن ناکارآمدی‌های شهرهای امروز باشد، الزامی است.

#### شهر انسانی و از نظر حسی رضایت‌بخش

این جنبه بیان‌کننده شهری است که اشتغال، مسکن، سلامتی و آموزش را فراهم کند، و از شهروندان خود پشتیبانی کند به گونه‌ای که شهروندان آن را حس کنند و فوریت حل مسئله فقر را دریابند. فقر تهدیدی اساسی برای سلامتی کالبدی و روانی شهر به شمار می‌آید، تا بدان جا که پاره‌ای، فقر را به عنوان کلیدی که هرگونه امید به ارتقا و بهبود وضعیت پایداری در گرو آن است برشمرده‌اند (پرلمان)<sup>(۶۴)</sup>. اما اینها

**شهر هوشمند، شهری است که می‌تواند  
خود را به خوبی با خطرها و تغییرات  
هماهنگ کند و وفق دهد. حس‌گرها،  
سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی،  
ارتباطات راه دور، توانایی شبیه‌سازی و  
برآورد سریع روندها و داشتن ساختار  
مدیریتی ماهر، همگی ابزارها و  
توانایی‌های جدیدی هستند که امکان  
خودتطبیقی را فراهم می‌کنند**

برای شهری انسانی کافی نیست. حس تعلق<sup>(۶۵)</sup>، احساس غرور، و ماجراجویی<sup>(۶۶)</sup> (تنوع طلبی) نیز اجزایی اساسی از شهری انسانی و از نظر احساسی رضایت‌بخش به شمار می‌آیند. پایداری (به جای تخریب‌های مداوم و بازسازی‌های پیوسته‌ای که شهرهای امروز را چون لوح رنگ باخته‌ای<sup>(۶۷)</sup> کرده‌اند)، زیبایی‌شناسی و مدیریت خوب شهری - نه تنها از جنبه کارکردی بلکه از جنبه زیبایی‌شناسی - مواردی هستند که در به وجود آمدن ویژگی‌های مورد نظر با مسائل پیش گفته شریک‌اند. حس ماجراجویی (تنوع طلبی) مانع از الگوی شبکه‌شطرنجی است که ما آن را از یونان و روم باستان به ارث برده‌ایم، و از جدایی بیش از اندازه کاربری‌ها در محله‌های شهری جدا از

فعالیت‌های شهر به منظور کاستن از ازدحام و شلوغی مجهز باشد. علاوه بر آموزش سنتی، آموزش زندگی در شهر نیز - که مکان اصلی تمدن قلمداد می‌شود- عاملی اساسی برای شهر هوشمند و کارآمد به شمار می‌آید؛ از جمله آموزش‌های مورد نظر می‌توان به اینها اشاره کرد: چگونه در هنگام شلوغی و ترافیک رفتار کنیم، چگونه می‌توان آلودگی هوا را از طریق اصلاح رفتار اشخاص کاهش داد، چگونه بیاموزیم که در تصمیمات جمعی مشارکت مؤثر داشته باشیم و مسائل زیربنایی<sup>(۵۸)</sup> و اصلی را دریابیم.

### شهر مدیریت پذیر

شهر مدیریت پذیر، شهری است که تعادلی مناسب میان امور محلی و امور متمرکز (واقع در مرکز) برقرار می‌کند. چنین شهری در بردارنده سازمان‌های جدید و انواعی از خدمات است که امکان کسب دیگر ویژگی‌های مورد نیاز شهر را فراهم می‌کند. شهر مدیریت پذیر فارغ از میزان جمعیت آن، بر پایه مشارکت عمومی، به عنوان مؤلفه‌ای ضروری برای فرایندهای تصمیم‌گیری استوار است و از اطلاعات و فناوری ارتباطات راه دور حداکثر استفاده را می‌برد. چنین شهری در تلاش است تا به جای آنکه همواره در مواجهه با فناوری‌های جدید منفعل و بدون قدرت عمل کند، فناوری‌های خود را تحت کنترل درآورد و

**شهر مدیریت پذیر، شهری است که تعادلی مناسب میان امور محلی و امور متمرکز (واقع در مرکز) برقرار می‌کند. شهر مدیریت پذیر فارغ از میزان جمعیت آن، بر پایه مشارکت عمومی، به عنوان مؤلفه‌ای ضروری برای فرایندهای تصمیم‌گیری استوار است و از اطلاعات و فناوری ارتباطات راه دور حداکثر استفاده را می‌برد**

مشوق ایجاد انواع جدید فناوری- که بهتر پاسخگوی نیازهایش هستند- باشد. خودرو نمونه خوبی از وسیله‌ای است که امروزه نیازی وافر به وجود آورده است تا بخش‌های بزرگی از شهر به مکان توقف آن اختصاص یابد. چنین وسیله‌ای خود مولد ازدحام و شلوغی است. شهر مدیریت پذیر گذشته از دیگر آثار زیست‌محیطی، می‌تواند فناوری‌های جدید را در جهت پرداختن به مسائلی همچون اندازه خودرو و قابلیت توقف آن تشویق کند.

شهر آینده گذشته از شکل ظاهری آن، برای آنکه مدیریت پذیر باشد می‌بایست با رسمیتی<sup>(۵۹)</sup> سرتاسری (و آشکار)، به عنوان زمینه‌ای ارگانیک، حاکمیت داشته باشد. شهر مدیریت پذیر به مخالفت با برنامه‌ریزی انعطاف‌ناپذیر<sup>(۶۰)</sup> و مقرراتی می‌پردازد، اما از طریق مجموعه‌ای از مفاهیم سازمانی می‌توان آن را به سوی جهات مورد انتظار سوق داد. فضایی منطقی که از هرگونه سازماندهی خشک هندسی<sup>(۶۱)</sup> فراتر است و می‌تواند سازمان خدمات شهری، حمل‌ونقل شهری،

تسهیلات شهری و دیگر موارد را هدایت کند، شهر را به مثابه سیستمی پیچیده از سیستم‌ها<sup>(۶۲)</sup> می‌بیند و به روشنی ارتباط میان واحد همسایگی و خوشه‌ای<sup>(۶۳)</sup> از این واحدها و همین‌طور کل شهر را تعریف می‌کند. من از عبارت سیستم پیچیده بهره بردم تا اشاره‌ای کنم به سیستمی که با چندگانگی، دیدگاه‌های معقول، چند بعدی، تنوع مقیاس‌ها، خودسازماندهی و ناپایداری کاهش‌ناپذیر مشخص می‌شود (گالپین<sup>(۶۴)</sup>). در جهان در حال توسعه- که انتظار می‌رود جمعیت بسیاری از شهرها در پانزده تا بیست سال آینده دو برابر شود- اساساً آسان‌تر خواهد بود که سازمان‌ها و سیستم‌های جدید کلی‌تر از آنچه که در شهرهای سنجیده جهان توسعه یافته مطرح است، مورد توجه قرار گیرد. هر چند در اغلب اوقات به دلیل نبود امکانات و گاهی اوقات هم‌اراده، عکس آن اتفاق می‌افتد.

همان‌گونه که ذکر شد، واحد همسایگی به عنوان اصلی برای سازماندهی شهر، مفهومی جدید نیست، اما همچنان مورد توجه است و اگر به گونه‌ای انعطاف‌پذیر قلمداد شود می‌تواند احساسی درخور توجه برای شهر فراهم کند. واحد همسایگی درخصوص یافتن پاسخی برای پرسش‌هایی که در ادامه می‌آید، می‌تواند کمک‌کننده باشد؛ در خزش شهری چه چیز باید متمرکز گردد و چه چیزهایی باید نامتمرکز باشد، چگونه یکنواختی بافت شهرهای مدرن را، که سطوح فراتخصصی آنها را فراگرفته است، از بین ببریم، و به ویژه در شهرهای آمریکایی درخصوص حذف جدایی محل اشتغال و سکونت افراد چه باید کرد. واحدهای همسایگی قابل پیاده‌روی با تسهیل در ایجاد سلسله‌مراتب حمل‌ونقل که بخش‌های مختلف شهر، از واحدهای همسایگی تا خوشه‌ها و همچنین مرکز شهر و فرودگاه‌ها را به یکدیگر متصل می‌کنند، در کاهش ازدحام و شلوغی ما را یاری می‌دهند. یکی از چالش‌های عمده که شهر مدیریت پذیر با آن روبه‌رو خواهد بود، نقش خودیاری‌گری و عدالت در تأمین مسکن بخش‌های فقیر جامعه شهری، توسعه ابزارهای مالی همچون مشارکت عمومی- خصوصی برای تشویق سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصادی، و تجمیع منابع و بازارهای خود و دیگر شهرها برای فراهم آوردن نوآوری‌های مورد نیاز است. چه شهر مورد نظر دارای تأثیراتی غالب (در سطح ملی) باشد- به دلیل آنکه بخش عظیمی از جمعیت کل کشور را در خود جای می‌دهد- و چه به دلیل کوچک بودن، مستعد نادیده گرفته شدن (در سطح ملی) باشد، ارتباط میان سیاست‌های شهر با سیاست‌های بین‌المللی- شامل سیاست‌هایی که گزینه‌های عملی را در خصوص متمرکز ساختن رشد در شهرهای بزرگ تشویق می‌کنند- چالشی عمده برای شهر مدیریت پذیر محسوب می‌شود.

یکی از مشکلات اساسی برای چنین شهری خزش شهری و حومه‌نشینی است، زیرا اگر یکباره جلوی آنها گرفته نشود، دیگر به سادگی قابل تغییر نخواهند بود. هر چند با برنامه‌ریزی و سیاست‌های عمومی خردمندانه، آرام‌سازی این روند در شهرهای آمریکایی- که خزش شهری و حومه‌نشینی در آنجا بسیار شدید است- و جلوگیری از بروز آنها در شهرهای بسیار متمرکز اروپایی و بسیاری از شهرهای در حال انفجار

کشورهای در حال توسعه ممکن خواهد بود.

قرار می‌گیرند؛ به این ترتیب که همانند مولفه ماشینی، دسترسی فردی را افزایش می‌دهد و می‌تواند قابلیت اطمینان، دقت و قدرت را برای مثال در سازمان‌های اجتماعی همچون سیستم‌های اداری در برداشته باشد، اما در عین حال مجموعه‌ای از احساسات و عواطفی را در خود دارد که هر از چندگاهی می‌تواند به صورت پیامدهایی غیرقابل پیش‌بینی فوران کند.

با نگاهی به آینده شهرهای زیستی - اجتماعی - ماشینی مشخص می‌گردد که نیازهای انسانی جدید و سازگاری‌های زیستی، کالبدی و روانی تازه‌ای در واکنش به محیط زیستی - اجتماعی - ماشینی متغیر شهر پدید خواهد آمد؛ اجتماع بر اثر کشاکش ابداعات همچنان در حال تغییر خواهد بود؛ و مولفه ماشینی شهر با اطلاعات بسیار قوی و پیشرفت‌هایی که در زمینه ارتباطات راه دور رخ می‌دهد، مواد جدید، فناوری‌های جدید در زمینه انرژی و روش‌های تازه ساخت‌وساز، دوباره سازی و بازیافت به پیشرفت خود ادامه خواهد داد.

تعادل‌های همه‌جانبه زیستی - اجتماعی - ماشینی می‌بایست در طراحی شهر آینده به کار روند و از این طریق ویژگی‌های مثبت شهر تقویت شوند و ناکارآمدی‌های آن - شامل موارد چندوجهی که میان طبیعت زیستی و ماشین‌ها وجود دارد- کاهش یابند. نمونه‌هایی که می‌توان برای این مورد برشمرد شامل پالایش<sup>(۶۶)</sup> زیستی و روش‌های سنتی پالایش آب و فاضلاب است، یا تعادل میان اموری که به دست انسان انجام می‌شوند و انواعی که به وسیله ماشین انجام می‌گیرد- برای

**اگر شهر فردا شهری است که (بر محیط خویش) آسیب‌های جبران‌ناپذیر وارد نمی‌کند و بناست برای مدتی پایدار بماند، می‌بایست از نظر (وسعت) جغرافیایی کنترل شود و مصرف منابع در آن کاهش یابد**

نمونه پلیسی که ترافیک را هدایت می‌کند، در مقابل ابزارهای کنترل ترافیک. این تعادل‌ها امکاناتی دور از دسترس (و کمیاب) در ساختن شهری انسانی و مدیریت‌پذیر در اختیار دارند. برای نمونه، شهری که تماماً به صورت خودکار اداره می‌شود، در عین فنی بودن شهری غیرانسانی خواهد بود. به همان ترتیب در مولفه زیستی، تعادل میان انسان‌ها و دیگر گونه‌ها گستره‌ای را تعریف می‌کند که شهر با توجه به آن بازه از تنوع زیستی شامل انواعی از گیاهان و جانوران که زندگی و محیط زیست انسان‌ها را پرمایه‌تر می‌سازد، به حمایت می‌پردازد. تعادل دیگر، میان شخص (فرد) و اجتماع است که مشخص می‌سازد آیا سازمان‌ها و فرایندهای اجتماعی شهر - بدون کوچک جلوه دادن اشخاص - موجب ارتقای آنها خواهند شد و یا ایشان را تحت فشار قرار خواهند داد.

در الگوی شهر زیستی - اجتماعی - ماشینی توازن‌های میان اطلاعات، مواد یا انرژی در مرکز مفهوم زیرساخت‌های هوشمندی چون بزرگراه هوشمند<sup>(۶۷)</sup> قرار دارد که می‌تواند

سرنجام، بخشی از چالش ایجاد شهری مدیریت‌پذیر این است که در عصر شکوفا شدن امکانات فناورانه، چگونه با انتظارات غیرواقعی و رو به فزونی ساکنان آنها برخورد شود. این گونه انتظارات می‌تواند بر پایداری تأثیر بگذارد و تأثیراتی جهانی را در پی داشته باشد. در این زمینه نیز شهر مدیریت‌پذیر می‌بایست به موارد بحرانی این مسئله در کشورهای در حال توسعه بپردازد که چگونه به وسیله خدماتش از طریق طراحی راه‌حل‌هایی گزینشی برای سیستم‌های زیرساختی سنتی و پرهزینه‌ای که در شهرهای ثروتمند توسعه یافته‌اند می‌تواند به نواحی ای با رشدی سریع<sup>(۶۸)</sup> دست یابد. این مانند تمثیلی است که می‌گوید: "آینده ثابت خواهد کرد که چه کسی مهارت بیشتری داشته است؛ جراحی که در محیط و شرایط خوب و با امکانات لازم برای عمل، جراحی می‌کند، یا کسی که در شرایط اضطراری با تجهیزات و ابزار ابتدایی و چیزی پایین‌تر از موارد ضروری برای جراحی دست به عمل می‌زند." (لوتی)<sup>(۶۹)</sup>

### شهر زیستی - اجتماعی - ماشینی<sup>(۶۷)</sup>

اصولاً شهر مجموعه پیچیده‌ای از محیط زیست، محیط اجتماعی و ماشین‌هاست که آن را در ترکیب زیستی - اجتماعی - ماشینی خلاصه می‌کنم (با گلیارللو، ۱۹۹۸، ۲۰۰۰). این چیزی است که از برهمکنش میان مولفه زیستی<sup>(۶۸)</sup>، که مشتمل است بر ساکنان شهر و دیگر اشکال زیست از قبیل گیاهان یا خرده ارگانسیم‌ها؛ مولفه اجتماعی<sup>(۶۹)</sup> که عبارت است از مجموعه‌ای از فعالیت‌ها، ایده‌ها و سازمان‌های ساکنان شهر؛ و مؤلفه ماشینی<sup>(۷۰)</sup> که از ساخته‌های ملموس یا غیرملموس\* که زندگی شهری را تأمین می‌کند تشکیل شده است. تعادل<sup>(۷۱)</sup> و توازن<sup>(۷۲)</sup> میان این سه مؤلفه طراحی و کارکرد شهر را تحت تأثیر قرار می‌دهند. درک ما از اینکه آنها چگونه بر همکنش دارند می‌تواند مفهومی راهگشا را برای شهر آینده و پیوندی مفهومی<sup>(۷۳)</sup> را که آن را تبدیل به کلیتی منسجم و یکپارچه می‌سازد و حساسیت به ضرورت‌های عملی را تسهیل می‌کند به ارمغان آورد. برای نمونه اهمیتی ندارد که چه نوع طراحی ویژه‌ای ممکن است ویژگی‌های دلخواه برای شهر آینده را فراهم آورد، بلکه مهم آن است که مؤلفه زیستی - انسانی و شخصی (فردی) نمی‌باید در شهر آینده در هم کوبیده شود و شالوده‌های شهر یا سازمان‌های اجتماعی آن را تضعیف کند.

هر یک از سه مؤلفه زیستی - اجتماعی - ماشینی تأثیراتی متمایز بر کارکرد و طراحی شهر دارند. مؤلفه زیستی می‌تواند خودتکثیر<sup>(۷۴)</sup> باشد و مواد آن به صورت طبیعی بازیافت شود. چنین توانایی‌هایی علاوه بر داشتن نقش اساسی در پایداری شهر برای فزاینده‌های خرده‌زیستی‌انهدام و بازیافت پسماندها نیز با اهمیت هستند. از این گذشته انسان‌ها عواطف و احساساتی را برای شهر به همراه می‌آورند (وارد شهر می‌کنند) که نقش حساسی در شهر انسانی و رضایتمندی احساسی بازی می‌کنند. مؤلفه ماشینی در بردارنده قابلیت<sup>(۷۵)</sup> اطمینان، دقت و قدرت، و در عین حال عدم انعطاف‌پذیری است. مولفه اجتماعی ویژگی‌هایی را در بردارد که میان خصوصیات دو مولفه دیگر



دانش مجازی<sup>(۸۵)</sup> در آن است، یعنی توانایی هدایت فعالیت‌های تجاری، و دیگری برهمکنش‌های اجتماعی از فواصل دور در شهرهای آینده می‌تواند عاملی به شدت انقلابی باشد، و به تعبیری می‌تواند تمام دنیا را به یک شهر تبدیل کند. با وجود این فراگیری و مبادله اطلاعات تنها یکی از نیروهای مؤثر در جاذبه شهر است، و نیروهای دیگر مانند تقاضای برخورداری رو در رو میان افراد همچنان موجب تداوم تمرکزگرایی شهری خواهد شد.

شهر اقتصادی-صنعتی، شهری است که در آن پسماندهای یک صنعت، ورودی صنعتی دیگر می‌شود. ویژگی دیگر این شهر آن است که مؤلفه‌های زیستی و ماشینی بیش از آنکه نقطه مقابل زیست‌بوم شهر باشند- نظیر مورد پالایش زیستی نواحی آلوده- یکدیگر را کامل می‌کنند. یکی از نمونه‌های پیشرو کالونبورگ<sup>(۸۶)</sup> در دانمارک است (گریدل). صرف نظر از اینکه چه جنبه‌های فیزیکی‌ای برای شهر آینده می‌توان فرض کرد، چالش اصلی برنامه‌ریزان، مدیران و شهروندان شهرهای آینده این است که به جای پذیرش اتفاقی تعادل زیستی-اجتماعی-ماشینی به عنوان عامل شکل‌دهنده شهرشان، خودآگاهانه<sup>(۸۷)</sup> این تعادل را به گونه‌ای که باید باشد تعریف کنند.

### چالش‌های مهندسی

دست یافتن به ویژگی‌های مورد نظر در خصوص شهر آینده چالش‌هایی عمده و بی‌سابقه را در زمینه مهندسی ایجاد کرده است. از میان این چالش‌ها سه مورد بسیار جاه‌طلبانه‌اند. نخست اینکه چگونه در حالی که شهر در معرض تغییرات دما، باد، سیل، زمین‌لرزه و به همان نسبت در معرض مخاطرات انسانی چون جنگ و تروریسم قرار دارد، شرایط درونی تا حد پذیرفتنی نگه داشته شوند. در واقع پرسش این است که چگونه تا آنجا که امکان دارد می‌توان تأثیرات این عوامل را بر شهر از طریق طراحی مناسب و تصمیمات عملیاتی<sup>(۸۸)</sup> کاهش داد. برای نمونه، اگرچه شهری که کاملاً با یک گنبد پوشانده شده است غیرواقعی جلوه می‌کند، اما اینکه خط آسمان<sup>(۸۹)</sup> شهر، برای تأثیرگذاری بر دما و الگوی بادها طراحی شود - یعنی شکل‌بندی و مشخص کردن موقعیت ساخت‌وسازها - آرمان‌گرایانه نخواهد بود. چالش دوم، به حداقل رساندن تأثیرات شهر بر محیط اطراف خویش است؛ یعنی کمینه کردن پسماندهای شهر و گسترش مخرب آنها، و دیگری به حداقل رساندن تأثیرات بوم‌شناختی نظیر تأثیر بر آب‌پخش‌شان<sup>(۹۰)</sup>. چالش سوم، توسعه فناوری برای پرداختن به مشکلات است در مقیاس خرد آن یعنی واحدهای همسایگی یا خانه‌های شخصی، مواردی چون تبدیل‌کننده‌های انرژی درون خانه و سیستم‌های انهدام و بازیافت پسماندها، و دفاتر مجازی به گونه‌ای که تهیه‌کننده‌های مناسب تعیین مکان قرارگیری تسهیلات کلان انتقال و دیگر خدمات مرکزی را تا مقیاس پشتیبانی یکپارچه شهر فراهم کند.

افزایش شتابان سرعت ساخت‌وساز و کاهش شدید هزینه آن (به استثنای کارهای انجام شده در دهه‌های گذشته)، طرح‌های جدید، ساختارهایی که به سادگی بهبود پذیرند، بهره‌برداری

جریان ترافیک بیشتری را بدون افزایش فیزیکی محسوس زیرساخت‌ها در خود جای دهد. توازن میان مواد و انرژی طیف وسیعی از نوع مهم اما در عین حال ساده‌ای چون عایق‌بندی در برابر سرما و گرما تا نوعی آرمانی از عایق‌بندی را که به صورت شهر گنبدی شکل<sup>(۹۱)</sup> تصویر می‌شود، در برمی‌گیرد. شهر گنبدی شکل گرچه به دلایل مختلف ناکارآمد است اما مظهری است از آرزوی بهره‌گیری از ساختارهای مادی برای کنترل آب و هوا و همچنین مصرف انرژی شهر. توازن میان انرژی مورد نیاز برای فعالیت‌های انسانی و انرژی لازم برای ماشین‌ها، گستره‌ای از شهر را که در آن پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری می‌تواند جایگزین ابزارهای موتوری حمل‌ونقل شود، به عنوان یکی از ملاحظات مهم در طراحی شهرها به صورت خوشه‌هایی از واحدهای همسایگی، تحت تأثیر قرار می‌دهد.

شهر زیستی-اجتماعی-ماشینی که به وسیله تعادل‌ها و توازن‌های گفته شده شکل می‌گیرد پیوسته در حال تکامل خواهد بود، به گونه‌ای که هر یک از مؤلفه‌های زیستی-اجتماعی-ماشینی دگرگون می‌شوند و تعادلی میان این مؤلفه‌ها برقرار می‌گردد. بدین ترتیب، مرکز جاذبه ناشی از برهمکنش این سه مؤلفه در طول زمان تغییر می‌کند. به عنوان نمونه در طول تاریخ در نوشهرهای صنعتی، تکیه اصلی بر مواد انرژی بود. ویژگی‌هایی که برای شهر دانش<sup>(۹۲)</sup> و شهر اقتصادی<sup>(۹۳)</sup>-صنعتی به نازگی آشکار شده‌اند، سطحی ابتدایی از ظهور شهر زیستی-اجتماعی-ماشینی در آینده است. در شهر دانش، تکیه هر یک از سه مؤلفه زیستی-اجتماعی-ماشینی بر دانش و اطلاعات است؛ در مؤلفه زیستی بر آموختن و فناوری زیستی؛ در مؤلفه اجتماعی بر آموزش و تجارت الکترونیکی؛ و در مؤلفه ماشینی بر رایانه‌ها، ارتباطات راه دور و فناوری نانو<sup>(۹۴)</sup> (ریز فناوری). ابزار ویژه شهر دانش، که بامفهوم واحدهای همسایگی و خوشه‌ها هماهنگ است، پارک (بوستان)<sup>(۹۵)</sup> دانش است. این پارک فعالیت‌های اجتماعی-اقتصادی را که بر گرد مؤسسات تولیدکننده دانش، از قبیل دانشگاه‌ها یا مراکز تحقیقات، بر اطراف مؤسسات انتقال‌دهنده دانش، نظیر مدارس، و در نهایت در اطراف مؤسسات استفاده‌کننده از دانش، همچون مراکز تجارت یا صنعت و حکومت شکل گرفته‌اند به هم می‌پیوندد. این مؤسسات به طور فزاینده‌ای در توسعه اجتماعی-اقتصادی جوامع بر پایه دانش مؤثرند، و باعث جذب دیگر عناصر سازمان و زیربنای شهری به آنها می‌گردند. پارک دانش اصول سازمان‌دهنده جدیدی را برای شهرهایی که می‌خواهند بر پایه دانش باشند فراهم می‌کند. متروک<sup>(۹۶)</sup> مثالی است که نشان می‌دهد چگونه این گونه پارک‌ها می‌توانند محیط خود را دگرگون سازند و از نظر اقتصادی محدود پیروانی خویش را یاری کنند. متروک پروژه‌ای است که در دانشگاه پلی‌تکنیک در بروکلین<sup>(۹۷)</sup> نیویورک به اجرا درآمد. این پارک (یا بوستان) موجب جذب بیست هزار شغل در دانشگاه شده است که در درجه نخست در زمینه اطلاعات و ارتباطات راه دور متمرکزند و بدین ترتیب بخش مشخصی از مرکز شهر بروکلین را احیاء کرده است (باگلیارللو، ۱۹۶۶). یکی از جنبه‌های در حال تکامل شهر،

- 1-George Bugliarello
- 2-Urbanization
- 3-Megacity
- 4-Brennan
- 5-Galvin
- 6-Internal Combustion Engine
- 7-Photochemical Process
- 8-Global Warming
- 9-Athen
- 10-Beijing
- 11-Rome
- 12-Sanitation
- 13-Moss
- 14-Biotechnology
- 15-Biomachine
- 16-Groat
- 17-Psychic Energy
- 18-Birth Rate Reduction
- 19-Dysfunctional
- 20-City - genic pollution
- 21-Hinterland
- 22-Urban Sprawl
- 23-Anthropogenic
- ۲۴-Emphyseme بیماری ناشی از تجمع بیش از اندازه هوا در بافت‌ها و اعضای بدن به ویژه در ریه
- 25-Supply Lines
- 26-Weapons of Mass Destruction
- 27-Slums
- 28-Disposal of Solid Waste
- 29-Infrastructure
- 30-Barrio
- 31-Leonardo da Vinci
- 32-Perry
- 33-Relch
- 34-Pragmatic Imperatives
- 35-Livability
- 36-Caring
- 37-Emotionally satisfying
- 38-Intelligent
- 39-Mangeable
- 40-Synergistically
- 41-Synergy
- 42-Periman
- 43-Sense of Belonging
- 44-Sense of Adventure
- 45-Palm psect
- 46-Alienating Environment
- 47-Mono - Cultural District
- 48-The City Ecological
- 49-Tributary Territory



- 50-Graedel
- 51-Lewis
- 52-Tree Barriers
- 53-Conservative Energy Sources
- 54-Windmills
- 55-Sensor
- 56-Nimble Management Structure
- 57-Self - adapting
- 58-Underlying Issues
- 59-Clear Recognition
- 60-Rigid planning
- 61-Rigid Geometric Arrangement
- 62-Complex system of Systems
- 63-Cluster
- 64-Gallopin
- 65-Rapidly Growing Areas
- 66-Lotti
- 67-Bio-Socio-Machine/Biosomic
- 68-Biological Component
- 69-Social Component
- 70-Machine Component
- 71-Balance
- 72-Tradeoff
- 73-Conceptual Glue
- 74-Self - Replicate
- 75-Reliability
- 76-Bioremediation
- 77-Intelligent Highway
- 78-Domed City
- 79-Knowledge City
- 80-Eco-Industrial City
- 81-Nanotechnology
- 82-Knowledge park
- 83-Metrotech
- 84-Brooklyn
- 85-Virtuality
- 86-Kalundborg
- 87-Consciously
- 88-Operational Decisions
- 89-City Skyline
- 90-Water shed
- 91-People-Mover
- 92-Ebb And Tide of Construction
- 93-Wireless Revolution
- 94-Remanufacturing
- 95-City Mining
- 96-Incentive
- 97-Disincentive
- 98-Immediate Benefit
- 99-Ausubel
- 100-Herman

راستای بازتولید<sup>(۹۴)</sup> انبوه و حفاری‌های<sup>(۹۵)</sup> مورد نیاز شهرها هستند.

این تغییر نیاز به انگیزه‌ها و محرک‌هایی<sup>(۹۶)</sup> دارد، همان‌گونه که نیازمند پادمحرک‌هایی<sup>(۹۷)</sup> است تا از جریان‌هایی که شهر را بر خلاف جهت مطلوب آینده پیش می‌برند، جلوگیری کند. مواردی چون تشویق به استفاده بیشتر از منابع طبیعی، ساخت‌وساز بر جلگه‌های سیل‌گیر یا گسترش دادن خزش شهری. در این زمینه می‌بایست از وسوسه جذب سودهای سریع‌الوصولی<sup>(۹۸)</sup> که می‌تواند آینده را با خطری قطعی مواجه سازد، جلوگیری شود. شهرها می‌بایست آماده باشند تا در صورت لزوم در راه به دست آوردن آینده، متحمل پاره‌ای زبان‌های اقتصادی شوند.

بر ما آشکار نیست که آیا شهرهای آینده بخش اعظمی از جمعیت دنیا را جذب خواهند کرد، یا اینکه پس از گذشت مدت زمانی از جریان کنونی، جمعیت شهری جهان ثابت خواهد ماند و یا حتی کاهش خواهد یافت. همچنان که نمی‌دانیم شهر آینده به طور قطع متراکم و فشرده خواهد بود، و یا وسیع‌تر و گسترده‌تر.

گذشته از این تردیدها، امروزه بخش اعظمی از دانش فناوری را که نیاز است تا با کمک آنها شهرهای آینده به شهرهایی تبدیل شوند که پیوسته کارآمدند و در پیشرفت و ارتقای انسان‌ها دارای ابزارهایی با ناکارآمدی کمتر هستند در اختیار داریم و می‌توانیم در انتظار فناوری‌های جدیدی باشیم که ابزارهای گفته شده را تقویت کنند (آسوبل<sup>(۹۹)</sup> و هرمن<sup>(۱۰۰)</sup>). اما این ابزارها هنوز می‌بایست ارتقا یابند یا در حوزه خاصی از قبیل اندازه و تراکم درخصوص شهر آینده به کار روند؛ همان شهری که انسانی و از جنبه عاطفی خوشایند باشد، و بر پایه زیست بوم، و هوشمند و مدیریت‌پذیر باشد. با وجود آهنگ سریع شهری شدن، و تشدید ناکارآمدی بسیاری از شهرهای کنونی، جای درنگ نیست.

بیشتر از ساختارهای زیرزمینی، و انواعی جدید از خودروهای سنگین و مسافربرهای شهری<sup>(۱۰۱)</sup>، از دیگر چالش‌های عمده مهندسی در برابر شهرهای آینده به شمار می‌آیند. مسئله محل پارکینگ و توقف خودروها صرف نظر از شکوفایی توسعه بسیاری از کلانشهرهای کشورهای در حال توسعه، به صورت معضلی حل‌ناشدنی درآمده و ممکن است به ساخت خودروهای سنگین شهری‌ای نیاز باشد که هم در هنگام حرکت و هم زمان پارک و توقف جای بسیار کمتری را اشغال کنند.

### چگونه از امروز به سوی فردا پیش برویم؟

گرچه منابع مورد نیاز برای تبدیل شهرهای امروز به شهرهایی کارآمد در آینده مسئله‌ای ضروری است اما داده‌های جمعی، که بسیج کردن آنها بسیار مشکل است، از آن هم با اهمیت‌تر می‌نماید. ابزار اصلی برای پروراندن آن نوع اراده جمعی آموزش است. شهروندان می‌بایست بیاموزند که انتظار معقول چه شهری را می‌توانند به عنوان شهر آینده خویش داشته باشند، و از سویی آنچه که شهر مذکور برای تبدیل خواست‌های ایشان به واقعیت نیاز دارد، مواردی چون تحقق مشارکت آنها در تصمیم‌سازی و مقرراتی است که به دلیل تأثیر پر قدرت‌شان در آینده، ناگزیر از پذیرش آن هستند. در عوض مدیران می‌بایست برنامه و ابزارهای لازم برای تبدیل شهر کنونی را طراحی کنند. عملاً هیچ فرصتی نباید از دست برود، منظور فرصت‌هایی است که شهر را با عواملی چون کاهش و افزایش ساخت‌وسازها<sup>(۱۰۲)</sup> و دوباره‌سازی‌ها دگرگون می‌کند. این ساخت‌وسازها و دوباره‌سازی‌ها می‌توانند به همراه مواردی چون رشد، تغییرات اقتصادی از قبیل تغییر جهت از صنعت به خدمات، حوادث طبیعی همچون سیل یا زمین‌لرزه و متأسفانه تخریب‌های با منشأ انسانی شکل شهرها را تغییر دهند. هر یک از این حوادث در واقع فرصت‌هایی را در اختیار می‌گذارند تا شهر سازماندهی جدیدی بیابد. فناوری‌های جدید عاملی اساسی برای تغییر جایگاه از روش‌های پالایش زیستی به انقلاب ابزارهای الکترونیکی<sup>(۱۰۳)</sup> بی‌سیم، توانایی ساخت‌وساز سریع برای کم کردن شکاف‌ها، و فناوری‌های جدیدی در

\* ساخته‌های ملموس یا بساوا می‌توانند شامل تمامی مواد ساخته شده به دست بشر باشد که با حس لامسه حس کردنی‌اند، و ساخته‌های غیرملموس یا نابساوا شامل انواعی از پرساخته‌های انسانی نظیر جریان برق، اصوات مصنوعی، نورهای مصنوعی است که قابل حس کردن با قوهٔ بساواایی انسان نیستند. (م)

# نگرشی بر نقش کانونی شهرهای کوچک و میانی در توسعه منطقه‌ای (قسمت اول)

هوشنگ سرور

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری  
دانشگاه تربیت مدرس  
منیژه لاله‌پور  
دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری  
دانشگاه تربیت معلم



## مقدمه

اصولا فلسفه وجودی شکل‌گیری مکان‌های شهری بر مبنای شکل‌گیری مازاد تولیدات کشاورزی و جمع‌آوری این مازاد از طریق مبادله و ارائه خدمات است. خدمات امروزی بر پایه ویژگی صرفه‌جویی به مقیاس و بهره‌مندی از شرایط تمرکز نیروی انسانی و مالی فضاهای اطراف آن فاقد چنین امتیازاتی است. شهرها امروزه در کشورهای پیشرفته صنعتی و نیز در ممالک در حال توسعه بارزترین نمود تکامل جوامع انسانی به شمار می‌آیند. ظهور نظریه‌های نوسازی و به کارگیری آن در کشورهای تازه استقلال یافته و نیز سایر کشورهای در حال توسعه منجر به از بین رفتن روابط ارگانیک میان مکان‌های شهری و روستایی و شکل‌گیری فضاها و سیستم‌های شهری خاصی در سطوح ملی و منطقه‌ای این کشورها گردیده است. این فضاها نتیجه عوامل مختلفی نظیر خواست سیاسی کشورهای مادر، ضعف منابع مالی کشورهای پیرامونی در سرمایه‌گذاری برای تمام نقاط کشور، ماهیت تصمیم‌گیری متمرکز، و تأکید بر اجرای پروژه‌های بزرگ مقیاس سرمایه‌بر، بوده است. به این دلیل انتخاب مناطق و شهرهای کانونی برای توسعه به صورت گزینشی بوده که حاصل آن ظهور کانون‌های شهری بزرگ در سطوح ملی و منطقه‌ای است. چنین شهرهایی که نقش موتور توسعه‌ای منطقه‌ای و تراوش منابع حاصل از توسعه به مناطق تحت پوشش را به عهده داشتند عملاً در ایفای نقش خود ناکارآمد بوده‌اند. در زمان حاضر در همه کشورهای جهان سوم یک یا دو شهر بسیار بزرگ و یا یک پایتخت و بندر وجود دارد که آن‌چنان امکانات اجتماعی و اقتصادی کشورها را در خود جای داده‌اند که موجب بی‌توجهی به سایر فضاها از جمله مناطق روستایی و حتی شهرهای بزرگ و کوچک شده و مانع پیشرفت آنها گردیده است. به عبارتی رشد و توسعه یک یا دو شهر به قیمت ویرانی و عقب‌ماندگی همه شهرها تمام شده است. در برخی از این کشورها در بزرگ‌ترین شهرها از نظر جمعیت، سطح امکانات اجتماعی - اقتصادی و فرهنگی به چنان

وسعتی می‌رسد که سایر شهرهای درجه اول در مقایسه با آن کوچک و کم اهمیت جلوه می‌کند. گاهی نسبت بزرگی اندازه این شهرها به ۳۰ برابر شهر دوم می‌رسد. تخصیص سرمایه‌های کلان به امور زیربنایی و تسهیلات خدماتی از بودجه عمومی ملی، جابه‌جایی‌های گسترده مهاجرتی از سایر مناطق روستایی و شهرهای کوچک و متوسط به طرف این شهرها و تشدید مشکلات ناشی از فشارهای مختلف تقاضا، از ویژگی‌های این نوع شهرها به شمار می‌آید که افزون بر مشکلات داخلی این مکان‌ها در مسائلی همچون مسکن، کمبود امکانات و ظرفیت‌های زیست‌محیطی و آلودگی محیطی، منجر به نارسایی توسعه ملی و عدم توازن‌های منطقه‌ای و ساختار فضایی نامطلوب می‌گردد. ظهور چنین پیامدهای نامطلوبی سبب تغییر نگرش‌ها به سوی ایده توسعه یکپارچه و پایدار در ساختار برنامه‌های کلان این کشورها گردید. این نگرش‌ها با تأکید بر عدالت جغرافیایی، عدالت همه‌جانبه‌ای را برای فضاهای جغرافیایی، بخش‌های اقتصادی، طبقات مختلف جامعه در بهره‌مندی از منابع و فواید توسعه دنبال می‌کنند. در این میان با توجه به مشکلات موجود در شهرهای بزرگ و تحولات جهانی شدن و تغییر نقش شهرهای بزرگ به صنایع برتر<sup>(۱)</sup> و تکنولوژی‌های الکترونیکی و نیز فعالیت و زایش بخش جدیدی تحت عنوان بخش چهارم، نقش و اهمیت کارکردهای شهرهای درجه دوم و سوم از جمله شهرهای کوچک و متوسط برای رسیدن به توازن‌های منطقه‌ای، برای متولیان و جوامع جهان سوم آشکار گردیده است. این گروه از شهرها از جهات مختلف چه در کاهش مشکلات ناشی از برنامه‌های اجرا شده قبلی و چه در سرعت‌دهی به کم و کیف توسعه - به ویژه از حیث پخشایش جمعیتی، فعالیتی در جهت کاهش عدم تعادل‌های منطقه‌ای، جذب سرریزهای جمعیت شهرهای بزرگ و جهت‌دهی به تحرکات جمعیت روستایی سهم و جایگاه فزاینده‌ای را به خود اختصاص می‌دهند. علاوه بر توجیه‌پذیری نگرش‌های انتقادی در مورد استراتژی‌های توسعه کلاسیک که نمود عینی آنها ایجاد

گذشته با تمرکز بر بازتوزیع جمعیت و به تبعیت از آن کاهش مشکلات نخست شهرها و نیز توسعه متوازن منطقه‌ای در سطح ملی، روند فزاینده‌ای به خود گرفته است.

### ۱-۱. دلایل جمعیتی

● نرخ‌های جمعیت شهرنشینی: سهم ساکنان شهری جهان از ۳۰ درصد در سال ۱۹۵۰ به ۴۷ درصد در سال ۲۰۰۰ افزایش یافت. با نرخ تغییر فعلی، این سهم به ۵۰ درصد تا ۲۰۰۷ خواهد رسید.

● بیش از نصف این جمعیت در مراکز شهری با کمتر از نیم میلیون آن هم بیشتر در شهرهای بازاری و مراکز اداری با جمعیت ۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰۰ نفر زندگی می‌کنند.

● انتظار می‌رود در کشورهای کم و متوسط درآمد، مراکز شهری کوچک و متوسط بالای ۴۰ درصد از افزایش جمعیت شهری جهان را در طول دوره ۲۰۱۵-۲۰۰۰ به خود اختصاص دهند.

### ۱-۲. جهت‌گیری به سمت اهداف کیفی توسعه

● بیشتر جمعیت در کشورهای کم و متوسط درآمد به خدمات مستقر در مراکز شهری کوچک و متوسط (شامل مراقبت‌های بهداشتی و تحصیلی) وابسته‌اند. بهبود ارائه خدمات در این مراکز برای ساکنان شهری و روستایی می‌تواند در رسیدن به اهداف عدالت‌گستر و بنابراین کاهش فقر غیردرآمدی کمک کند.

● اما ارائه خدمات در مراکز شهری کوچک و متوسط در کشورهای کم و متوسط درآمد، شامل آب و بهداشت، عموماً ناکافی است (گرچه البته استثناهایی وجود دارد).

● مراکز شهری کوچک و متوسط همچنین مراکزی برای دسترسی به بازارها و فرصت‌های اشتغال هستند. آنها می‌توانند به بهبود درآمدهای جمعیت شهری و نواحی روستایی پیرامون‌شان کمک کنند. این امر می‌تواند اهداف عدالت اجتماعی را در کاهش تعداد افراد بدون درآمدهای کافی تأمین کند.

● اما ظرفیت مراکز شهری کوچک و متوسط برای ترغیب اقتصاد منطقه‌ای و کمک به کاهش فقر بین و درون کشورها اختلافات زیادی نشان می‌دهد.

● مراکز شهری کوچک و متوسط همچنین در دسترسی جمعیت روستایی به خدمات دولتی اهمیت ویژه‌ای دارند.

### ۲. عملکردهای کانون‌های شهری در منطقه

از یک دیدگاه منطقه به عنوان سیستم و کلیت مطرح است، و اساس بخشی از مباحث نظری میان جغرافی دانان و برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای را تشکیل می‌دهد. سیستم‌های منطقه‌ای یا ناحیه‌ای مجموعه‌ای از متعلقات و پیوستگی‌های ساخت‌های فضایی در جریان‌ات انرژی، کالاها و اطلاعات به شمار می‌آید. این سیستم‌ها دارای یک کانون برخورد با مرکزیت کارکردی و سکونتگاهی است و به طور یکپارچه مزارع روستاها، شهرهای کوچک، میانی، بزرگ و حوزه‌های پیرامونی آنها را در برمی‌گیرد

قطب‌های صنعتی در مراکز شهری بزرگ با تأکید بر افزایش تولید ناخالص ملی بوده است، در طی دهه‌های بعد از ۷۰، پدیده جهانی شدن و گسترش ارتباطات و ایجاد نقش‌های جدید سیاسی، فرهنگی، اقتصادی برای شهرهای بزرگ، متفکران را به فکر انتقال کارکردهای حجیم و بزرگ‌مقیاس این شهرها به شهرهای (کوچک و متوسط) و نیز شهرک‌ها واداشته است. با تداوم چنین روندی و ظهور تکنولوژی اطلاعاتی و ارتباطی پیشرفته نمی‌توان چنین مراکزی را به عنوان مرکز شهری منطقه‌ای در نظر گرفت، چرا که در اثر افزایش تحرکات جمعیتی و کالایی، فواید توسعه اقتصادی حاصل از ابداعات و سرمایه‌گذاری در این شهرها و حومه‌ها نیز به وفور تراوش خواهد گردید. چنین امری به یقین باز هم بر جانشینی مناسب این مکان‌ها در ارتباط متقابل و کهکشانی با متروپلیتن‌های بزرگ ملی و مناطق روستایی مهر تأیید می‌گذارد. توسعه این مراکز علاوه بر کشورهای در حال توسعه در ممالک پیشرفته نیز از جنبه‌های مختلف مورد توجه برنامه‌ریزان قرار گرفته است. اهمیت این شهرها در توسعه پایدار محلی و روستایی، و تثبیت و بازتوزیع جمعیتی در سطوح ملی و منطقه‌ای روز به روز برای متخصصان و برنامه‌ریزان بیشتر می‌شود. این موضوع را می‌توان در جهت‌گیری بیشتر سمینارها و کنفرانس‌های ملی و فراملی مشاهده کرد<sup>(۱)</sup>. مراکز شهری کوچک و میانی- به ویژه در کشورهای در حال توسعه- فاقد طرح‌های توسعه‌ای متناسب با پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های توسعه‌ای هستند. همگام با این مسئله عدم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اساسی، نظیر احداث شبکه‌های ارتباطی مناسب، احداث صنایع با مقیاس کوچک و متوسط تبدیلی متناسب با تولیدات محلی، موجب فقر مناطق و مهاجرت‌های گسترده با مقصد حواشی کلانشهرها و پایتخت‌ها شده است. مطالعات بانک جهانی در این زمینه نشان می‌دهد که در سال ۱۹۸۰ حدود ۷۸۰ میلیون نفر در کشورهای در حال توسعه در فقر مطلق زندگی می‌کردند و تعداد آنها نسبت به دو دهه قبل از آن نه تنها کاهش نیافته بلکه افزایش یافته بود. بیش از ۵/۴ آنها در مناطق روستایی بودند و اشتغال بخش عظیمی از آنها کشاورزی بود. این فقر فزاینده به دلیل عدم امکان بهره‌مندی روستاییان از منافع رشد در اثر فقدان سرمایه فیزیکی و انسانی و فقدان دسترسی (به بازارها، خدمات اجتماعی و اشتغال غیرکشاورزی) است<sup>(۲)</sup>.

**در زمان حاضر در همه کشورهای جهان سوم یک یا دو شهر بسیار بزرگ و یا یک پایتخت و بندر وجود دارد که آن چنان امکانات اجتماعی و اقتصادی کشورها را در خود جای داده‌اند که موجب بی‌توجهی به سایر فضاها از جمله مناطق روستایی و حتی شهرهای بزرگ و کوچک شده و مانع پیشرفت آنها گردیده است**

### ۱. دلایل گرایش به مراکز شهری کوچک و متوسط

مراکز شهری کوچک و متوسط توجه سیاست‌گذاران و محققان را از دهه ۱۹۶۰ به خود جلب کرده است. این گرایش در ۱۰ سال



که از طریق جریان‌های سازمان‌یافته مستمر کالا، درآمد و امور مالی و اطلاعات به هم پیوند خورده‌اند. کانون‌های این مناطق که معمولاً شهرها هستند عملکردهای مختلفی را انجام می‌دهند. در اینجا ضمن اشاره به عملکردهای عمومی آنها، با توجه به نظریه‌ها و تحولات مهم، نقش یا نقش‌های ویژه شهرهای کوچک و میانی تبیین می‌گردد.

## ۲-۴. شهرها به عنوان مکان بارور و مستعد تولیدکننده

### ابداعات و فناوری‌های چند

هر چند که این کارکرد در سطح گسترده جزو کارکردهای شهرهای بزرگ‌تر- به دلیل شرایط و امکانات مهیا در آنها- به شمار می‌آید، لیکن برای تنوع بخشی به اقتصاد شهرهای کوچک و میانی، جذب مراکز تحقیقی و تشکیلات آموزشی بالاتر و نیز اولویت مکان‌یابی عناصر خدماتی، تسهیلاتی و تجهیزاتی، از استراتژی‌های توسعه منطقه‌ای در رونق شهرهای کوچک و میانی بوده است. با جذب کارکردهای آموزشی سطح بالا، تقاضاهای محلی برای مواد غذایی، محل اسکان، پذیرایی و حمل‌ونقل افزایش می‌یابد و انتظار می‌رود که چنین کارکردهایی در این شهرها باعث فرونی گرفتن سرمایه‌های انسانی محلی شوند، و با

**با جذب کارکردهای آموزشی سطح بالا، تقاضاهای محلی برای مواد غذایی، محل اسکان، پذیرایی و حمل‌ونقل افزایش می‌یابد و انتظار می‌رود که چنین کارکردهایی در این شهرها باعث فرونی گرفتن سرمایه‌های انسانی محلی شوند، و با سرمایه‌ها را از جاهای دیگر جذب کنند، و یا اینکه با ایجاد امکانات تحقیقاتی در پارک‌های علمی خود سبب توسعه صنایع پیشرفته گردند. آنها همچنین می‌توانند رسوم و سرگرمی‌های بومی را تقویت کنند و مبنایی برای توسعه گردشگری باشند. جذب چنین کارکردهای آموزشی علاوه بر زایش دیگر کارکردها و تنوع بخشی به اقتصاد این گروه از شهرها منجر به تحقق اهداف- یعنی تولید ابداعات و اختراعات و بالا رفتن اهمیت ملی و بین‌المللی آن- می‌گردد. نمونه این شهرها، لیون واقع در جزیره‌ای بر روی رود رن است که به عنوان نوعی مرکز دانشگاهی با رستوران‌ها، تماشاخانه‌ها، کتابفروشی‌ها و مکان‌هایی از این قبیل به صورت هسته جاذب برای گردشگران در آمده است. بنابراین شهرهای کوچک و منطقه‌ای در تسهیل فرایند تبدیل اقتصاد منطقه‌ای به بخش‌های تولیدی جدید بیشتر نقش حیاتی بازی می‌کنند.**

## ۲-۵. جهانی شدن و نقش کانون‌های شهری

سیستم‌های شهری باز، شرایط اقتصادی- اجتماعی خود را با تحولات محیط پیرامون تنظیم می‌کنند. در گذشته الگوی حاکم بر روابط متقابل عناصر این سیستم‌ها (از کوچک‌ترین سکونتگاه‌ها تا بزرگ‌ترین آنها) بر عامل فاصله و هندسه فضا تأکید می‌کرد که

## ۲-۱. کانون‌های مناطق به مثابه کانون‌های اداری - حکومتی هر منطقه

در کشورهای در حال توسعه به دلیل اجرای استراتژی‌های از بالا به پایین، بیشتر کارکردهای اداری - حکومتی مهم در متروپل‌ها و مراکز پایتخت‌ها قرار گرفته‌اند. شهرهای کوچک و منطقه‌ای علاوه بر کاستی‌های مختلف، اختیارات محلی لازم را نیز ندارند و به نوعی تصمیم‌گیری متمرکز و اجرای نیمه متمرکز برنامه‌ها بر ساختار حکومتی این مراکز حاکم است. چنین فرایندی وابستگی بدون قید این شهرها به متروپل‌ها و پایتخت‌ها را تثبیت می‌کند. در زمان حاضر مسئله تمرکززدایی اداری و دادن اختیارات محلی در تصمیم‌گیری و اجرا به این مراکز یکی از راهبردهای توسعه آنها به شمار می‌آید.

## ۲-۲. بر طبق مدل کریستالر کانون‌های شهرها مراکز

### اقتصادی متراکم هستند

در این رویکرد سیاست‌های شهری نه تنها در توسعه خدمات عمومی بلکه همچنین در برنامه‌ریزی مکان‌یابی بخش تجارت خرده فروشی و خدمات بازاریابی نقش حیاتی دارند. به نظر می‌رسد که بیشترین مصداق نظریه کریستالر در نقش شهرهای کوچک و میانی است. با توجه به اینکه بیشتر کارکردهای اقتصادی این شهرها کشاورزی و فعالیت‌های وابسته به آن است، در دیدگاه توسعه منطقه‌ای بر تجهیز مراکز شهری کوچک و میانی تأکید می‌شود. نبود به ساختارهای زیربنایی در تقویت فعالیت‌های تولیدی متنوع (تجارت، صنایع کوچک مقیاس و کشاورزی)، تأمین نیرو، آب و امکانات حمل‌ونقل و تسهیلات اجتماعی نظیر مراکز بهداشتی و آموزشی به عنوان مانع اصلی توسعه بازارها در این مراکز همراه با نواحی پیرامونی قلمداد می‌شود.

## ۲-۳. شهرها به عنوان گره‌گاه‌های شبکه‌های حمل‌ونقل و

### ارتباطی در سطح درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای

این کانون‌ها نقش گره‌ها یا مدخل‌ها را در ارتباطات متقابل منطقه با جهان خارج ایفا می‌کنند. در این دیدگاه بایستی شهرها با سازمان‌های ملی در طراحی شبکه‌های حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی همکاری کنند. نارسایی در تجهیز مراکز شهری کوچک و میانی با زیرساخت‌های ارتباطی- زیربنایی، منجر شده است که بازارهای شهرهای کوچک به طور طبیعی توسعه نیابند و توانایی لازم برای ایجاد تقاضای تولیدات محلی را نداشته باشند. به همین دلیل منطق توسعه منطقه‌ای در مورد این شهرها به رشد اقتصاد بازار کشاورزی و فعالیت‌های مکمل آن تأکید می‌کند، زیرا طبق شواهد و دلایل متعدد مبتنی بر مطالعات، مراکز بخش کشاورزی در توسعه اقتصادی این مناطق محوریت دارد و شاغلان

از بالا به پایین و رویکرد از پایین به بالا را برای اهداف توسعه منطقه‌ای، نظریه‌ها و مدل‌ها به کار گرفت، بلکه در واقع آنها ممکن است مکمل یکدیگر باشند. در حالت کلی متناسب بودن این دو رویکرد در یک منطقه و کشور به ویژگی‌های تاریخی و شرایط حاکم بر ساختارهای اقتصادی و اجتماعی کشور بستگی دارد. از طرف دیگر هر دو گروه از مدل‌ها و نظریه‌ها خودشان را تا به حال هم از لحاظ جهت‌دهی و هم از لحاظ کاربری مطرح کرده‌اند.

### ۱-۳. استراتژی توسعه از بالا به پایین

این رویکرد ریشه در مدل‌های اقتصاد کلاسیک و نئوکلاسیک دارد و بر مبنای فرضیاتی پایه‌گذاری شده است که بیان می‌دارند توسعه اقتصادی و اجتماعی می‌تواند به بهترین وجه در سطوح بالای سلسله مراتب سکونتگاهی با تمرکز در مجموعه‌های شهری عملی گردد و سپس آثار ناشی از توسعه به صورت تراوشی به سطوح پایین سلسله مراتب سکونتگاهی رخنه کند. در این نگرش فرض است که توسعه منطقه‌ای زمانی اتفاق می‌افتد که نیروهای برون‌زا نظیر بازارهای صادراتی، سرمایه‌گذاری‌های خارجی و وارد کردن نوآوری‌های خارجی دخیل باشد. این استراتژی‌داری دید اقتصادی - سیاسی متفاوتی است. مدل‌ها و نظریه‌های مهمی که می‌توانند تحت این رویکرد قرار گیرند اینها هستند: مدل‌های علیت تراکمی میردال (۱۹۵۷) و هیرشمن (۱۹۵۸)، مکتب وابستگی امریکای لاتین دهه ۱۹۷۰، نظریه تفوق (تسلط) منطقه‌ای، نظریه مکان مرکزی کریستالر (۱۹۳۱) و لوش و پروکس (۱۹۵۵) و بودویل (۱۹۶۶)، نظریه قطب مرکزی رشد. مدل‌ها و نظریه‌های تحت استراتژی بالا به پایین الهام گرفته از دیدی هستند که در آن توسعه به طور یکنواخت در یک منطقه رخ نمی‌دهد بلکه تمایل به تحقق در مراکز رشد دارند و سپس به بخش‌های کمتر توسعه یافته منطقه گسترش می‌یابند. عملکرد برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای مرتبط با این استراتژی، نوآوری، رشد و افزایش تولید، و همچنین تمایل به تمرکز در واحدهای اقتصادی بزرگ‌تر را دامن می‌زند که بعد از گذشت زمان نیز در سرتاسر منطقه پخش می‌شوند. تحقیقات تجربی فراوانی در نواحی مختلف، نامناسب بودن و انعطاف‌ناپذیری این مدل‌ها را ثابت کرده‌اند. به دلیل آنکه بیشتر جمعیت این قبیل کشورها روستایی و از شهرهای کوچک و میانی هستند، این مدل‌ها توسعه در مناطق مورد نظر را ساده‌انگاشته‌اند، و نیز نسبت به مشارکت مردم محلی، دیدگاه‌ها، علایق و شرایط ویژه توسعه منطقه‌ای بی‌توجه و از پاسخگویی به مسائل آنها ناتوان‌اند. درون اقتصادهای فضایی ملی کشورهای در حال توسعه، مطالعات زیادی انجام شده و مشخص گردیده است که این مدل‌ها و نظریه‌ها مراکز شهری و محیط‌های روستایی را به عنوان ماهیت‌های جداگانه‌ای در نظر گرفته‌اند که متقابل عمل نمی‌کنند و هر کدام از آنها را به عنوان سیستم‌های فضایی کامل فرض کرده‌اند.

### ۲-۳. استراتژی توسعه از پایین به بالا

استراتژی‌های توسعه از پایین به بالا نقطه مقابل رویکردهای

در نتیجه آن سیستم شهری متوازن در الگوی کهکشانی یعنی ارتباط شهر کوچک با شهر متوسط، شهر متوسط با مرکز استان و در نهایت با مرکز سیاسی کشور برقرار می‌شد و سیستم نامتوازن نیز با مفهوم زنجیره‌ای یعنی ارتباط مستقیم و بی‌واسطه شهر کوچک با مرکز استان و یا پایتخت محدود گردیده بود. اما در زمان حاضر پیشرفت فناوری اطلاعات و استقرار آنها در فضاهای شهر چنین معادلاتی را برهم زده است و ارتباط مستقیم شهر کوچک با مراکز پایتخت و یا در مقیاس بین‌المللی نه به عنوان جنبه‌ای منفی بلکه امری کاملاً مثبت محسوب شود. فرایند جهانی شدن محرک انباشت انعطاف‌پذیر سرمایه، جمعیت و رونق تجارت در سطوح ملی و بین‌المللی بوده است. در این میان شهرها به دلیل بهره‌مندی از امکانات و ظرفیت‌های آستانه‌ای، از پویاترین مراکز تغییرات اقتصادی در اقتصاد ملی به شمار می‌آیند. دگرگونی‌های صورت گرفته در اقتصاد جهانی، ریشه‌دارترین تأثیرات خود را در بازساخت اقتصاد شهری و شکل‌دهی به الگوهای سکونتگاهی بر جای گذاشته‌اند. این جریان‌ها سبب گردیده است که صنعتی شدن و تجارت، محدود به کشورهای پیشرفته و شهرهای آنها نباشد. ایالت گواندونگ<sup>(۴)</sup> در جنوب شرق چین با ۶ میلیون شغل جدید در

## دولت‌های محلی در تنظیم استفاده از منابع طبیعی به وسیله ساکنان، و فعالیت‌های شهر و روستا نقش مهمی ایفا می‌کنند. این موارد از اجزای اصلی توسعه پایدار به شمار می‌آیند که حکومت‌های کارآمد در سطح محلی از طریق ابزارهای متعددی می‌توانند چنین توسعه‌ای را عملی سازند

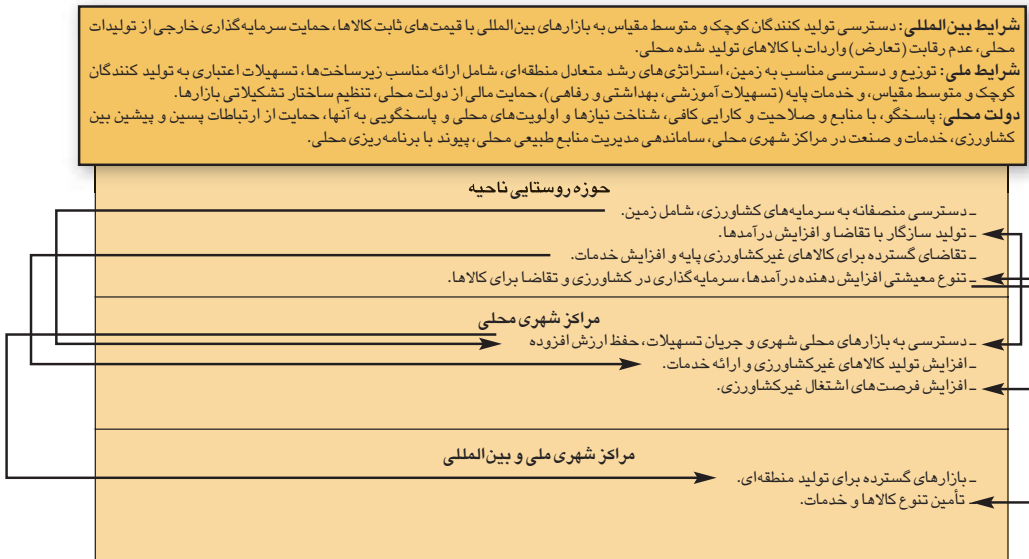
صنعت و حتی بیش از این میزان در بخش‌های دیگر، ذی‌نفع‌ترین ایالت از برنامه‌های اصلاحات این کشور به شمار می‌آمده است که این فرایند را به خوبی نمایش می‌دهد. و یا شنزن<sup>(۵)</sup> که در یک و نیم دهه قبل روستایی در حاشیه هنگ کنگ بود، امروزه شهری با ۳ میلیون نفر جمعیت است. در این میان مقامات مسئول شهرها در تکاپوی گسترش مجموعه‌ای از خدمات و در نهایت با هدف تنوع بخشی به اقتصاد شهری و منطقه‌ای کارشان را از صفر شروع نکرده‌اند بلکه آنچه را که از قبل داشته‌اند به دلیل افزایش و رونق تقاضا گسترش داده‌اند. جذب چنین سرمایه‌هایی و هماهنگ شدن و رقابت در صحنه جهانی، به ساماندهی عمومی در مکان‌های شهری از جمله حذف قوانین دست و پاگیر، تضعیف دیوان‌سالاری، ایجاد تسهیلات پایانه‌ای، تجهیز و آموزش فناوری اطلاعات، عناصر خدماتی و رفاهی به ویژه در شهرهای میانی بستگی دارد که تا حدود زیادی به دلیل ظرفیت‌های جمعیتی، امکاناتی برای جذب سرمایه‌های اقتصادی دارند.

### ۳. نظریه‌ها و مدل‌های مختلف در زمینه شهرهای کوچک

#### و میانی

مدل‌ها و نظریه‌های توسعه شهرهای کوچک را می‌توان در دو گروه ایدئولوژی قرار گیرد. هم‌زمان نمی‌توان دو رویکرد استراتژی

نمودار ۱. تعاملات مثبت شهری-روستایی و توسعه منطقه‌ای<sup>(۴)</sup>



مدل‌ها و نظریه‌های اصلی این استراتژی شامل نظریه‌های مراکز اگروپلیتن (فریدمن و ویور ۱۹۷۹)، مدل خدمات‌رسانی (ریچارد سون ۱۹۸۱)، عملکردهای شهری در توسعه روستایی UFRD<sup>(۵)</sup> راندینلی است. این مدل‌ها و نظریه‌ها به طور گسترده‌ای بر یافتن شیوه‌های منطقی رشد شهرهای بزرگ و شهرک‌های بزرگ متمرکز است. استراتژی مذکور با خنثی کردن استدلال رویکرد از بالا به پایین اظهار می‌کند که ممکن است توسعه به راحتی در مراکز با اندازه متوسط رخ بدهد و یا اینکه نیاز به وجود شهرهای کوچک در بافت غالب روستایی باشد<sup>(۶)</sup>. مدل‌ها و نظریه‌های استراتژی توسعه از پایین به بالا روی شهرهای کوچک در تجویز سیاست‌هایی برای مناطق بوده است تا نوع توسعه خودشان را با توجه به جنبه‌های اجتماعی و اقتصادی تعیین کنند و نیز پیشنهادهایی برای ساماندهی تمرکز بالای منابع

از بالا به پایین اند. آنها در پی تعدیل وضع اقتصادی-اجتماعی سکونتگاه‌ها و جمعیت‌ها هستند، که به واسطه تمرکز روی سطوح پایین‌تر سلسله مراتب سکونتگاه‌ها و در نتیجه پخش و یا انتقال نتایج توسعه به سوی بالایی سلسله مراتب حاصل می‌گردد. با وجود اینکه رویکرد از پایین به بالا رویکرد بالا به پایین را انکار نمی‌کند، اما بر روی مراکز شهری و ناحیه‌ای تمرکز می‌کند و با کنترل در نهادها و مؤسسات این مراکز سعی در ایجاد تغییرات اقتصادی و اجتماعی رضایت‌بخش دارد. مدل‌های این نگرش بر مبنای توسعه مراکز شهری و توسعه روستایی از طریق شهرهای کوچک و مراکز دیگر در سطوح پایین سلسله مراتب سکونتگاهی در دهه‌های اخیر رو به افزایش است. این مدل‌ها مبتنی بر اصول و مفاهیم توسعه گزینه‌ای (تناوبی، ثانوی)، نیازهای پایه، توسعه روستایی، تمرکز زدایی و توسعه مشارکتی و مردم محوری است.

نمودار ۲. تعاملات منفی شهری-روستایی و توسعه منطقه‌ای



پانوشت:

I-High Technology

۲- سمینار سالانه اسکان بشر در سازمان ملل در سال

۲۰۰۴ با موضوع: "شهرهای کوچک، موتور محرک مراکز روستایی".

۳- خراط زبردست، اسفندیار: "عملکردهای شهری در توسعه روستایی"، مجله مسکن و انقلاب، زمستان ۱۳۷۷؛ شماره ۸۴؛ ص. ۲.

4-Guangdong

5-Shenzhen

6-Urban function rural development

7-Lewder 1991; Drakakis - Smith 1996; Cited in potter and Lloyd; Evans 1998, p. 83.

۸- این نمودارها از مطالعات مؤسسه بین‌المللی توسعه و محیط‌گرفته شده است. این مؤسسه به صورت عام‌المنفعه و مستقل در لندن فعالیت می‌کند و هدف آن ارائه تجربیات و کمک به محققان و متخصصان امورشهری و منطقه‌ای در زمینه رسیدن به توسعه پایدار در سطوح محلی و منطقه‌ای، ملی و فراملی است.

منابع:

۱- گیلبرت آن، کاکلز ژوزف: شهرها فقر و توسعه: ترجمه پرویز کریمی؛ انتشارات شهرداری تهران؛ ۱۳۷۵، ص. ۹۲-۹۳.

۲- شاکویی، حسین: دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهری؛ انتشارات سمت؛ تهران؛ ۱۳۷۵؛ ص. ۲۹۹.

۳- فنی، زهره: نقش شهرهای کوچک در توسعه منطقه‌ای؛ انتشارات سازمان کل شهرداری‌های کشور؛ تهران؛ ۱۳۸۲؛ ص. ۲۹-۴۵.

۴- پاپلی، یزدی و محمدحسین، ابراهیمی و محمد امیر؛ نظریه‌های توسعه روستایی؛ انتشارات سمت؛ تهران؛ ۱۳۸۱؛ ص. ۲۵-۲۶.

۵- عظیمی، ناصر؛ "شهر و انباشت سرمایه از دیدگاه مدیریت و برنامه‌ریزی منطقه‌ای"؛ فصلنامه مدیریت شهری؛ تابستان؛ ۱۳۸۰؛ ص. ۲۷-۲۸.

۶- صراف، مظفر؛ مباحث برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای؛ انتشارات سازمان برنامه و بودجه؛ تهران؛ ۱۳۷۹؛ ص. ۲۴-۲۵.

۷- خراط زبردست، اسفندیار: "عملکردهای شهری در توسعه روستایی"؛ مجله مسکن و انقلاب؛ زمستان؛ ۱۳۷۷؛ شماره ۸۴.

8-David Satterth wait & Cecilia Tacoli, 2003 : The Urban Part Of Rural Development: The role of small and intermediate urban centers in rural and regional development and poverty reduction, IIIED.

9-David Satterth wait & Cecilia Tacoli, 2002 : The role of small and intermediate urban centers in their regional and local economies, Montpellier.

10-Georg Owusu, 2003: District capitals (Small towns) and Decentralised Development in Ghana (Nold PHD- course).

11-Mya Maung, 2001: Priorities and Strategies in Rural Poverty Reduction: The case of CIRDAP.

12-Paul Courtney (university of Gloucestershire) & Andrew Errington (university of Plymouth), 2003: Small Town as 'Sub- poles' in European rural development.

جمعیت در شهرها و شهرک‌های بزرگ ارائه دهند.

از طرفی آنها با این استدلال پایه‌گذاری شده‌اند که رشد گسترده و همه‌جاگیر اقتصادی مستلزم خلق سیستم یکپارچه و زنجیروار با ترکیبی از شهرهای در اندازه‌ها و عملکردهای مختلف است که نه تنها به سکونتگاه‌های خودشان بلکه به حومه‌های روستایی نواحی نیز خدمات‌رسانی را انجام دهند. چنین امری به خاطر فقدان شهرهای میانی و کوچک در ایجاد توسعه اجتماعی-اقتصادی برابر در کشورهای در حال توسعه است که از سوی این مدل‌ها مورد نکوهش قرار گرفتند. با الهام از مطالعات انجام شده در نقاط مختلف آسیایی و آفریقایی، این نگرش به حمایت از ارائه خدمات به تعداد زیادی از روستاییان این کشورها می‌پردازد که برای رسیدن به افزایش تولیدات و در نتیجه دسترسی روستاییان به درآمد بالا در بهترین وجه می‌تواند به واسطه استراتژی توسعه تقویت مراکز شهری کوچک و میانی عملی گردد.

مطالعات متعدد در این زمینه نشان می‌دهد که ارتباط متقابل و هماهنگی تصمیم‌گیران در سه سطح تأثیرات بالایی در ایفای نقش مؤثر مراکز شهری کوچک و متوسط، رشد اقتصاد محلی و کاهش فقر دارد. این سه سطح عبارت‌اند از:

**سطح اول، نقش حکومت محلی:** این سطح بهترین صلاحیت را در شناخت نیازمندی‌ها و اولویت‌های محلی و عملکرد براساس آنها دارد. دولت‌های محلی همچنین در تنظیم استفاده از منابع طبیعی به وسیله ساکنان، و فعالیت‌های شهر و روستا نقش مهمی ایفا می‌کنند. این موارد از اجزای اصلی توسعه پایدار به شمار می‌آیند که حکومت‌های کارآمد در سطح محلی از طریق ابزارهای متعددی می‌توانند چنین توسعه‌ای را عملی سازند، که شامل اینها هستند:

● کنترل و اجرای دقیق قانون به منظور حفاظت حقوق تمام گروه‌ها (شامل گروه‌های کم درآمد، زنان، افراد بالغ، مهاجران و اقلیت‌های قومی-مذهبی).

● نیازهای افراد برای آب، بهداشت، شبکه‌های فاضلاب، مراقبت‌های بهداشتی، مدارس، حمل‌ونقل، و خدمات اضطراری که با مشارکت سازمان‌ها، مؤسسات خصوصی و تشکل‌های غیردولتی (NGOs) یا گروه‌های اجتماعی ارائه می‌گردد. ارائه چنین خدمات به صورت استاندارد، تضمین شده، مطمئن و در درون چارچوبی مشخص صورت می‌گیرد، ضمن اینکه قیمت‌ها نیز به وسیله حکومت‌های محلی کنترل می‌شوند.

● وجود دستورالعمل‌های دموکراتیک مؤثر و نیرومند، شامل ارزش‌های (اخلاقی، اجتماعی). این امر مستلزم قدرت پاسخ‌گویی در مقابل شهروندان و شفافیت در تولید، تخصیص و استفاده از منابع عمومی، و مانند اینهاست.

● سازگاری عملکردها با مقررات محیطی در استانداردهای سلامتی و ایمنی. در هر ناحیه‌ای در زندگی بیشتر مردم، سازمان‌های حکومتی کارآمد از حکومت‌های ملی خوب مهم‌تر تلقی می‌شود. گرچه رسیدن به سازمان‌های حکومتی کارآمد در هر ناحیه‌ای اغلب مستلزم تغییر در ساختارهای حکومت در سطوح ایالتی، استانی، ملی و جهانی است، همچنین همکاری‌های عمودی بین سطوح مختلف حکومت الزامی می‌نماید، در صورتی که استراتژی‌های کلان اقتصادی در سطح

ملی (و بین‌المللی) با اهداف و سیاست‌های دولت‌های محلی سازگار نباشد سیاست‌های معین شده برای مراکز شهری کوچک و متوسط حتی به وسیله کارآمدترین و مسئول‌ترین حکومت‌های محلی نیز نمی‌توانند به اهداف‌شان نائل شوند. در دهه‌های اخیر واژه (Governance حکمروایی) جایگزین واژه (Government حکومت و حکمرانی) شده است؛ یعنی نقش محوری جامعه شهروندی در حکومت بیش از پیش به رسمیت شناخته شده است و همچنین اهداف توسعه علاوه بر کارایی و توانمندی، پاسخ‌گویی حکومت‌ها به شهروندان و اجتماع را نیز شامل می‌شود. این واژه نه تنها سازمان‌های اداری و سیاسی حکومت (و سازمان‌یابی و ارتباطات متقابل درونی آنها) بلکه همچنین ارتباطات بین حکومت و جامعه شهری را نیز در بر می‌گیرد.

**سطح دوم، نقش دولت ملی:** عدم تناسب بین اقتصاد کلان ملی و سیاست‌های بخشی استراتژی‌های توسعه محلی مهم‌ترین مشکلات را برای دولت‌های محلی و ساکنان شهرهای کوچک و متوسط به بار می‌آورد. بیشتر اوقات تصمیم‌گیری در این سطح، از ابعاد فضایی استراتژی‌های رشد ملی غفلت می‌کند، و به همان اندازه این مسئله موجب دسترسی نابرابر گروه‌های فقیر و آسیب‌پذیر به منابع طبیعی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی می‌شود. نمونه چنین مسئله‌ای در دهه‌های اخیر برنامه‌های تعدیل ساختاری است که دولت‌های ملی جهان سوم با نظارت بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول بدون توجه به تبعات فضایی آن به اجرا درآورده‌اند. این دولت‌ها در برابر دریافت وام‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت مجبور به قبول شرایط و اجرای تعدیلات در کشورشان هستند. این تعدیلات هر چه بیشتر منجر به تأثیرات بسیار عمیق و معمولاً منفی روی گروه‌های کم‌درآمد در نواحی شهری و روستایی و در نتیجه تشدید فزاینده نابرابری‌ها در سطوح مختلف اجتماعی، اقتصادی و مکانی به ویژه در مناطق کشاورزی-که کارکرد غالب شهرهای کوچک و میانی به شمار می‌آمده شده است.

**سطح سوم، شرایط بین‌المللی و جهانی:** شرایطی همچون آزادی تجارت، و تولید و توسعه ارتباطات بین مکان‌ها که در زمان حاضر بر اقتصاد بیشتر کشورها حاکم است باعث تغییر نقش مراکز شهری کوچک و میانی در منطقه پیرامونی گردیده است. در حالی که واردات ارزان قیمت، اغلب تولیدات محلی کارخانه‌ها را تضعیف کرده از سوی دیگر آزادی تجارت بین‌المللی بازارهای جدیدی را برای محصولات کشاورزی گشوده است. دسترسی به چنین بازارهایی اغلب برای کشاورزان کوچک مشکل است. تا هنگامی که موضوعات قطبی شدن فضایی و اجتماعی به گونه‌ای مرتبط با بازساخت اقتصادی، تغییر ساختار و بین‌المللی شدن تولید و تجارت بررسی نشود، بعید به نظر می‌رسد که سیاست‌های رشد اقتصاد منطقه‌ای بتواند توسعه‌ای منصفانه و موفقیت‌آمیز را در کاهش فقر به همراه داشته باشد. این امر یکی از دلایل عمده ناکامی اثر سیاست‌های توسعه منطقه‌ای گذشته در مراکز شهری کوچک و متوسط در توسعه محلی است. نمودار شماره ۱ و ۲ تأثیرات مثبت و منفی تعاملات فضاها و نیز تغییرات مراکز شهری کوچک و میانی در نتیجه شرایط بین‌المللی، ملی و حکومت‌های محلی را نشان می‌دهد (نمودار ۱ و ۲).



## درباره بهروز هادی زنون

بهروز هادی زنون متولد ۱۳۲۴، فارغ التحصیل لیسانس (۱۳۴۸)، فوق لیسانس اقتصاد (۱۳۵۵) از دانشگاه تهران و دکترای همان رشته از دانشگاه علامه طباطبایی (۱۳۶۹) است. زنون سال‌های ۸۲-۸۲ رئیس دفتر زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس و از سال ۸۳-۸۱ مشاور سازمان نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران بوده است. زنون در مطالعات منطقه‌ای استان‌های کرمان، یزد، مرکزی و آذربایجان غربی در قالب طرح‌های جامع توسعه اقتصادی و اجتماعی استان‌ها همکاری داشته است. از جمله طرح‌های پژوهشی که ایشان در حوزه مالیه شهری مدیریت آن را بر عهده داشته‌اند می‌توان به طرح بازنگری نظام درآمدی شهرداری تهران و ارائه راهبردهای مناسب برای بهبود وضعیت (۱۳۸۴) اشاره کرد. از آثار کتابی وی است: "بازار اراضی و مستغلات شهری در ایران"، "سرمایه‌گذاری خارجی در ایران" و "سیاست‌های صنعتی در ایران". زنون از سال ۱۳۵۶ عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی است.



ایرج اسدی

دانشجوی دکترای شهرسازی، دانشگاه تهران

جبران این کمبود اعتبارات تلاش‌هایی انجام داد و سعی کرد عوارضی را تعیین نموده و بهای خدمات شهری را معین کند، اما نتوانست سیستم یکپارچه و منابع درآمدی پایداری برای شهرداری‌ها تدارک ببیند. در نتیجه در طول دوره جنگ و بحران‌های ناشی از آن، سرمایه‌گذاری‌های چندانی روی تأسیسات و زیرساخت‌های شهری صورت نگرفت. چهره شهرها بسیار فرسوده گشت و کیفیت خدمات شهری هم تنزل پیدا کرد. در این دوره که از یک طرف با رشد سریع جمعیت روبه‌رو بود و از طرف دیگر منابع مالی اندکی برای برآورده کردن تقاضاهای روزافزون خدمات شهری در اختیار شهرداری‌ها قرار داشت، وضع روزبه‌روز بدتر شد. با پایان یافتن جنگ، نوسازی کشور از جمله شهرهای بزرگ در دستور کار قرار گرفت اما این شهرها که فاقد منابع مالی بودند به فروش تراکم و تغییر کاربری رو آوردند. این کار عملاً به معنای فروش تخلفات بود و هر چند درآمد و منابع کلانی در اختیار شهرداری‌ها قرار داد ولی پیامدهای منفی بسیاری داشت. یکی از این پیامدها مغایرت این نوع تأمین مالی با هر نوع برنامه‌ریزی شهری بود. دوم اینکه با فروش تراکم بی‌رویه و تغییر کاربری‌ها ایمنی شهرها به مخاطره می‌افتاد، از جمله اینکه حتی در گسل‌های زلزله و مناطق پرخطر برای

گفت‌وگویی پیش رو با یکی از معدود دانشگاهیان رشته اقتصاد است که در حوزه مالیه شهری چندین طرح مطالعاتی را برای مؤسسات مختلف به انجام رسانده است. در این گفت‌وگو دکتر زنون بعد از اشاره به وضع موجود مالیه شهرداری‌های کشور و تبیین ناکارآمدی‌ها، به ارائه پیشنهادهای روشنی برای بهبود شرایط کنونی مالیه شهرداری‌های کشور در سه حوزه حکومت مرکزی، حکومت محلی (شهرداری‌ها) و حوزه شهروندی می‌پردازد.

□ اشاره‌ای کوتاه به وضع موجود نظام مالیه شهری شهرداری‌های کشور بفرمایید.

■ در واقع تا قبل از سال ۱۳۶۲ دولت عملاً سهم بزرگی در تأمین مالی شهرداری‌های کشور به عهده داشت. در قانون بودجه همان سال پیش‌بینی شد که ظرف مدت سه سال شهرداری‌ها به خودکفایی مالی برسند. بر این اساس قرار شد وزارت کشور برای شهرداری‌ها نظام مالی جدیدی ارائه کند. در نتیجه این قانون بخش مهمی از کمک‌های مالی دولت به شهرداری‌ها قطع شد، بدون اینکه نظام درآمدی جدیدی جایگزین اعتبارات بلاعوض دولت شود. وزارت کشور برای

ساخت و ساز بلندمرتبه، توسعه صورت می گرفت. سوم اینکه در اثر عدم تناسب کاربری ها با شبکه راه های موجود، ازدحام ترافیک و به تبع آن آلودگی هوا بسیار افزایش یافت و کیفیت زیست تنزل پیدا کرد. اما باید توجه داشت که چون فضا و زمین شهری محدود است فروش تراکم قطعاً نمی تواند ادامه پیدا کند. این شیوه درآمدی که در شرایط حاضر به وفور از آن استفاده می شود فاقد هرگونه شفافیت و ضابطه ای است.

□ **شهرداری های کشور با چه چالش هایی در اصلاح مالیه شهری، چه در بخش درآمد و چه هزینه، روبه رو هستند؟ چه ارزیابی از شیوه درآمد و هزینه این مؤسسات ارائه می دهید؟**

■ روشن است که شهرداری ها مؤسسات انتفاعی نیستند بلکه از اشکال حکومت محلی به شمار می آیند و مؤسساتی غیرانتفاعی قلمداد می شوند. این مؤسسات قطعاً هم برای توجیه تحصیل منابع درآمدی باید استدلال های موجهی ارائه دهند و هم برای هزینه کرد آن. بنابراین باید یک نظام تخصیص منابع کارآمد (نظام بودجه بندی عملیاتی) به وجود آید. شهرداری ها باید به شهروندان و شوراها شری نشان دهند که نیازمندی های مالی شان متناسب با پروژه های سرمایه گذاری و عملیات خدماتی رسانی آنهاست. در اینجاست که نظام بودجه بندی عملیاتی و سرمایه ای برای ارائه خدمات و سرمایه گذاری در پروژه ها و توجیه فنی و اقتصادی پروژه های شهرسازی لازم است. اگر قرار باشد بدون توجه به نظام تخصیص بهینه منابع، برای شهرداری ها منابع درآمدی فراهم گردد، علاوه بر اینکه برای شهروندان بار مالی بسیاری به همراه خواهد داشت، متناسب با آن هزینه، محصول یا خدمات بهتری نیز به عنوان برون داد سیستم مدیریت شهری شکل نخواهد گرفت. از ارکان نظام مالی شهرداری، سیستم حسابداری دقیق است که اصل پاسخگویی و شفافیت را تضمین می کند، به طوری که شهروندان متقاعد گردند هر یک ریالی که کمک بلاعوض به شهرداری ها می شود و یا هر درآمدی که از عوارض و مانند آن نصیب شهرداری ها می گردد به امانت و درستی خرج می شود. بنابراین در مقوله نظام مالی شهرداری توجه به سه رکن ضروری است: اول نظام درآمدی، دوم نظام تخصیص منابع و بودجه بندی، و سوم نظام حسابداری و گزارشگری مالی.

متأسفانه امروزه یکی از چالش های عمده این است که منابع درآمدی پایدار برای شهرداری ها وجود ندارد. دوم اینکه بودجه بندی به طور صحیحی اعمال نمی شود. برای مثال وقتی گفته می شود که بودجه شهرداری تهران در ۱۲ سال گذشته به قیمت های ثابت دو برابر شده در حالی که جمعیت شهر تهران دو برابر نشده است، پس یا سطح کیفی خدمات و پوشش کمی آن افزایش پیدا کرده و یا منابع مالی صرف ناکارآمدی سیستم شده است. در این موارد هیچ شاخصی هم در دست نیست. چنین شاخص هایی باید از سوی شورای شهر به عنوان ذی نفع و نماینده شهروندان برای شهرداری ها تعیین شود. اما متأسفانه مدیریت شهری کشور فاقد

شاخص های عملکرد، ارزیابی پروژه های سرمایه گذاری و نیز پاسخگویی و شفافیت است.

□ **تحول روستا به شهر و شهر به کلانشهر چه الزاماتی بر نظام مالیه شهرهای بزرگ و کلانشهرها وارد می آورد؟**

■ یکی از مسائل خاص کشورهایی از نوع ایران فشار رشد جمعیت و شهرنشینی شتابان است. در دوره بعد از انقلاب شاهد تبدیل روستا به شهر و شهرها به کلانشهرها بودیم. در حالی که به تناسب این رشد جمعیتی، اقتصاد شهرها رشدی نداشتند. در نتیجه گسترش حاشیه نشینی، فقر و توزیع نابرابر درآمدها اتفاق افتاد. مسئله دیگر این بود که پایه های مالیاتی نیز به تناسب این رشد شکل نگرفتند. ایجاد پایه های مالیاتی مناسب مستلزم اقتصاد پایداری است که کشور ما در آن نقایص عمده ای دارد. از سوی، نظام مالیاتی موجود از همین پایه مالیاتی ضعیف هم نمی تواند بهره برداری مناسب را انجام دهد. مشکل دیگر درخصوص کلانشهرهای کشور این است که این نوع از سکونتگاه ها که از محدوده متعارف و قانونی شهرها فراتر می روند در نظام تقسیمات کشوری جایی ندارند. کلانشهرها نیاز به سرمایه گذاری های زیربنایی سنگینی دارند که باید از سوی سازمان مدیریت و برنامه ریزی یا سازمان های ویژه ای که مسئولیت اداره آنها برعهده شان باشد، صورت بگیرد. در فقدان چنین سازمان های ویژه منطقه ای و کلانشهری، مشکلات روز به روز بیشتر و چالش ها بزرگ تر می شوند.

□ **درباره تأثیر اندازه و حجم شهرها و کلانشهرها و ارتباط آن با کمیت و کیفیت خدمات آنها چه نظری دارید؟**

■ در اقتصاد شهری برخی از خدماتی که عرضه می شود مشمول صرفه جویی های اقتصاد مقیاس است. ولی بعد از گذر از یک آستانه جمعیتی ممکن است عکس آن رخ دهد. برای مثال تأمین شبکه آب و فاضلاب برای شهرهای کوچک به سرمایه گذاری سرانه ثابت و سنگینی نیاز دارد تا شهری با یک میلیون نفر جمعیت. ولی وقتی ابعاد جمعیت افزایش می یابد، ممکن است پیچیدگی هایی نیز رخ دهد. هر چقدر شهرها بزرگ تر شود نیاز به سرمایه گذاری سرانه در حمل و نقل عمومی افزایش می یابد و ازدحام ترافیک و حمل و نقل بیشتر می شود. به این ترتیب نیاز به سرمایه گذاری های بیشتری مثلاً در بخش مترو احساس می شود. مشکل آلودگی محیط زیست بالا می گیرد و در چنین شرایطی در مجموع هزینه های بیشتری بر شهرها تحمیل می شود. در مورد کلانشهرها و مناطق کلانشهری، پیامدهای بیرونی منفی شهرنشینی افزایش بیشتری پیدا می کند، مانند آلودگی آب های زیرزمینی، آلودگی هوا، ازدحام جمعیت و ترافیک، فشارهای روحی و روانی، جنایت و جز اینها. مراقبت از همه این موارد تنگناهای بسیاری برای دولت فراهم می کند.

□ **تجربیات و روندهای جهانی در حوزه مالیه شهری و**

## کلان شهری چه درس‌های قابل انتقالی برای شرایط ایران فراهم می‌سازند؟

■ در دو دهه اخیر در دنیا نوعی تمرکززدایی در سطح حکومت‌های ملی انجام شده است، به این معنی که بسیاری از وظایف حکومت‌های مرکزی به حکومت‌های استانی و محلی تفویض می‌شود. به دنبال این عدم تمرکز و توزیع وظایف به طور همزمان شاهد نوعی عدم تمرکز مالی هم هستیم که در آن حکومت‌های پایین‌تر از حکومت مرکزی می‌توانند در قلمرو خود به وضع و اخذ مالیات و بهای خدمات شهری و مواردی از این دست بپردازند (نوعی فدرالیسم مالی). پایه‌های این موضوع در ایران اگر نگوییم خیلی، اما تا حدودی ناشناخته است. حتی در دانشگاه‌ها. به طوری که حتی در رشته‌های برنامه‌ریزی شهری نیز تدریس نمی‌شود.

چه وظایفی را می‌توان به سطوح پایین‌تر واگذار کرد؟ پس از تعیین این وظایف، گام بعدی مشخص ساختن متولی و شیوه اجرای این وظایف در سطوح پایین حکومتی است. زمانی انجام این وظایف از طریق ایجاد سازمان‌های مستقل دنبال می‌شود، زمانی هم باید مستقیماً از سوی شهرداری صورت گیرد و شاید هم بخش خصوصی. در این حالت اخیر شهرداری‌ها وظیفه نظارت بر کم و کیف خدمات را به عهده می‌گیرند. در گام بعدی باید شرایط عدم تمرکز مالی فراهم گردد. یعنی می‌بایست تعیین شود که در چه سطحی از حکومت چه مالیات‌هایی را می‌توان وصول کرد. در این مرحله باید رابطه دولت مرکزی و دولت‌های سطوح پایین از نظر نظارت، کنترل و استانداردهای برای خدمات‌رسانی و انتقال کمک‌های بلاعوض معین شود. سهم دولت‌های محلی از مالیات‌های ملی چگونه باید باشد؟ در این زمینه پژوهش‌های بسیار گسترده‌ای وجود دارد، اما در ایران در مورد آن بسیار کم کار شده است. اگرچه از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و نیز شهرداری تهران پیش‌تر کارهایی صورت گرفته اما مشخصاً موضوعاتی از قبیل فدرالیسم مالی، چگونگی وضع و وصول مالیات و بهای خدمات، و روابط حکومت مرکزی و محلی از جمله موارد فراموش شده است. اگرچه می‌توان تأسیس خزانه استانی و ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم را در این حیثه تفسیر کرد اما روند کار نوید چندان روشنی نمی‌دهد.

□ به نظر می‌رسد برای اصلاح ناکارایی شهرداری‌ها - به ویژه نظام مالیه شهری به عنوان جزئی از عملکرد این مؤسسات - باید در سه حوزه حکومت مرکزی، حکومت محلی (شهرداری‌ها)، و حوزه شهروندی و سرمایه اجتماعی و همچنین روابط بین این سه عنصر تغییراتی اصلاحی صورت گیرد. نظر شما در این باره چیست؟

■ تاکنون غالباً چنین استدلال می‌شد که چون نظام متمرکز سیاسی در کشور حضور دارد، به تبع آن تمرکز نظام اداری نیز ضروری است. در دوره بعد از انقلاب گام‌های بزرگی برای محرومیت‌زدایی و عدم تمرکز اداری برداشته شد، که از

آن جمله است: ایجاد سازمان‌های مدیریت و برنامه‌ریزی استان‌ها، تفکیک طرح‌های ملی و استانی، ایجاد شوراهای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها، ایجاد خزانه استانی، و مانند اینها؛ اما در زمینه تعیین رابطه حکومت ملی و استانی با حکومت محلی (شهرداری‌ها و دهیاری‌ها) کار جدید چندانی صورت نگرفته است. به نظر می‌رسد گام آتی باید تعیین وظایف سطوح پایین‌تر حکومت باشد. این وظیفه دولت مرکزی است که نظام مالی شهرداری‌ها را سامان دهد و اگرچه در این مورد گام‌هایی از قبیل قانون تجمیع عوارض برداشته شده است، اما کافی نیست.

□ اگر بخواهیم به طور دقیق‌تر به زمینه‌های اصلاحی در حوزه حکومت مرکزی و یا محلی بپردازیم، ناکارآمدی‌های موجود را چگونه ارزیابی می‌کنیم و چه نکات اصلاحی پیشنهاد می‌دهید؟

■ ما ناگزیر باید به سمت عدم تمرکز حرکت کنیم. به این معنی که وظایف بیشتری را از دولت مرکزی منتزع کنیم و به دولت محلی (شهرداری‌ها و دهیاری‌ها) بدهیم. این کار مستلزم ظرفیت‌سازی و توانمندسازی در سطوح محلی است. یعنی باید تجدید ساختار و تجدید سازمان رخ دهد و نهادهای قانونی لازم شکل بگیرند، استانداردهایی وضع شود و به طور مداوم مورد کنترل و بازنگری قرار گیرد.

در زمینه اصلاحات مالی شهرداری‌های کشور باید اقدامات متعددی صورت گیرد، از جمله سازوکارهای جمع‌آوری مالیات مشترک و توزیع آنها که می‌بایست به طور شفاف به اطلاع عموم برسد. تقسیم کمک‌های بلاعوض دولت میان شهرداری‌ها نیز باید مشروط به عملکرد گردد. از این طریق دولت می‌تواند کنترل امور شهرداری‌ها را بر عهده بگیرد و آنها را به سمت کارایی و استانداردهای بالاتر خدمات‌رسانی سوق دهد. در این زمینه خلأ جدی وجود دارد. در خصوص تجهیز منابع مالی استقراضی شهرداری‌ها نیز خلأ قانونی وجود دارد. مثلاً معلوم نیست که آیا شهرداری‌ها می‌توانند اوراق قرضه منتشر کنند یا نه. اگرچه وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها اقداماتی در این زمینه انجام داده‌اند (از جمله تدوین لایحه) اما هنوز (سال ۱۳۸۴) به تصویب نرسیده است. در مورد استفاده از ظرفیت‌های قانونی موجود نیز قصور وجود دارد. مثلاً قانون عوارض و نوسازی عملاً اجرا نمی‌شود و اکنون در خیلی از شهرها نظیر تهران هزینه وصول آن بیشتر از درآمد عایدی از آن است. حتی از آن میزانی که تعیین شده است بیش از ۱۰ درصد وصول نمی‌شود. در این مورد اقدام عاجل باید صورت گیرد. اگر مالیات بر ارزش افزوده دریافت می‌شود و قرار است مالیات ارزش افزوده جایگزین مالیات بر فروش شود، باید رابطه آن با قانون تجمیع عوارض روشن گردد و معلوم شود که چنین وضع و اخذ مالیاتی پیامد توری خواهد داشت یا نه. باید روشن شود که مثلاً مالیات نقل و انتقال املاک بالاخره باید به دولت مرکزی تعلق گیرد یا دولت محلی. در زمینه تقسیم وظایف هم همین‌طور؛ باید مشخص

شود که بخش ترافیک، پلیس و یا حتی آموزش باید به عهده شهرداری باشد یا حکومت مرکزی.

□ **اصلاحات پیشنهادی شما در زمینه شهروندی و ایجاد سرمایه اجتماعی برای بهبود نظام اداری و مالیه محلی و ارتقای کارایی آنها و به تبع آنها اعتلای کیفیت زیست شهری چیست؟**

■ ما به لحاظ تاریخی وضعیت متفاوتی از جامعه غرب داریم. شهرهای خودفرمان بعد از دوره فتوادی در غرب ضمن پرداخت مالیات به دولت مرکزی، امتیازاتی هم از آن می گرفتند، و به این ترتیب دولت و پادشاه را در مقابل خود وظیفه مند می دانستند. اما در جامعه ایرانی که از اواسط قرن نوزدهم با مدرنیسم غربی آشنا شد حکومت خودکامه، بی قانونی و بی حقوقی شهرها و شهروندان مشاهده می شد. عرصه اجتماعی و شهروندی به رسمیت شناخته نشده بود و مکان عمومی در شهر تعریف نمی شد. اگر چه بعد از دوره مشروطیت در طی دوره ای کوتاه دارای قانون اساسی هستیم و به معنایی شاه قرار بود سلطنت کند نه حکومت، اما عمر این دوره بسیار کوتاه بود که به سرعت به دیکتاتوری پهلوی انجامید. در این دوره کم کم دولت متکی به منابع نفتی قدرت گرفت و به این ترتیب به طور کامل از مردم مستقل شد. در چنین چارچوبی اساساً دولت خود را پاسخگوی مردم نمی داند، برای اینکه از طریق مالیات تأمین مالی نمی شود؛ لذا مشروعیت مردمی هم طلب نمی کند. در چنین شرایطی است که دولت طبقه ایجاد می کند و طبقه از بین می برد، حزب ایجاد می کند حزب از بین می برد و الی آخر.

بعد از انقلاب طبیعتاً در پرتو قانون اساسی و شعار "استقلال، آزادی، جمهوری اسلامی"، جمهوریت جایگاهی دوباره یافت. جمهوریت یعنی اتکا به آرای مردم. ما تمرین اندکی در این باره تجربه کرده ایم. در این دوره شاهد شکل گیری شوراهای شهر هستیم که نهادی انتخابی و نویدبخش تحول در اداره محلی است. انتظار بر این است که دولت به قواعد بازی دموکراتیک بیشتر تن دهد و پاسخگو و شفاف گردد و نیز قواعد حکمروایی خوب را بپذیرد. اصل مسئولیت پذیری را گردن نهد، نهادسازی کند و به وظایف خود در این زمینه عمل کند، اعتماد مردم را به دست آورد و مناسبات مردم و حکومت را از حالت تعارض به مناسباتی سازنده بدل سازد. قطعاً از نیروی بی پایان مردم و تشکلهای شهروندی می توان برای بهبود و اصلاح حکومت و جامعه بهره برد. مشکل عمده در این زمینه این است که ما به لحاظ فرهنگی با مالیات ستانی دولت بیگانه ایم، مسئولیت اجتماعی کمتری می پذیریم، همه وظایف را از تولد تا مرگ متوجه دولت می کنیم و مواردی از این دست. اما باید توجه داشت که منابع دولت محدود است. به این ترتیب روشن می شود که دولت مجبور است بخشی از وظایف خود را زمین بگذارد و با تقویت

و توانمندسازی شهروندان و ایجاد تشکلهای سازمان های محلی قوی مردم را دعوت به پذیرش این مسئولیت ها کند. اگر قرار است دولت آموزش، بهداشت، اشتغال، مسکن، تأمین اجتماعی و رفاه مردم را بر عهده بگیرد پس مردم چه باید کنند. اینجا مسأله تقسیم کار بین دولت و نهادهای مدنی مهم می گردد. ایجاد تعامل سازنده بین مردم و دولت مبنای بسیار تعیین کننده ای برای آینده کشور و ملت است که باید به تقویت بخش های غیردولتی و شهروندان بینجامد.

□ **چه ارزیابی ای از کمیت، کیفیت و موفقیت مطالعات و پژوهش های صورت گرفته تاکنون در زمینه مالیه شهری دارید؟**

■ برای پاسخ دادن به این پرسش بین دو نوع مطالعه و پژوهش باید تمایز قائل گردید. در دنیا برای اصلاح نهادهای قانونی و نظام مالی آنها، مؤسساتی دائمی ایجاد شده اند که با همکاری دانشگاه ها و تعامل با دستگاه های ذی ربط مطالعاتی مستمر انجام می دهند. متخصصان این حوزه بعد از سالیان دراز پژوهش از مرحله شناسایی مسائل، به راه حل ها و از آنجا به تهیه راه حل های سیاستی، و در مرحله بعد به آیین نامه های اجرایی و نظارت بر اجرای آنها می پردازند. این یک چرخه کامل با بازخورد مناسب است. در چنین حالتی اصلاح امور وضعیتی نهادی - نهادینه شده به خود می گیرد. در کشور ما توقع از کارشناس پژوهشی این است که بعد از قرارداد با سازمان ذی ربط در گوشه ای از کتابخانه و بدون در اختیار داشتن هرگونه اطلاعات و نیز بدون تعامل با اعضای گروه نسخه ای همه فهم ارائه کند. طبیعی است وقتی کارشناس در فضایی جدا از دستگاه اجرایی و سازمان های دست اندرکار و بدون درک نزدیک از مسائل بخواهد یافته های دانشگاهی و تجربه های کشورهای دیگر را با اطلاعات جسته و گریخته ترکیب کند و دستاوردهایش را عرضه کند، نتایج کار بی فایده خواهد بود. پس باید عزم جدی در رأس هر دستگاهی که خواهان تحول است شکل گیرد و در ضمن استمرار نیز وجود داشته باشد. استمرار اصل مهمی است.

همیشه باید توجه داشت که هرگونه اصلاحی عده ای را مغبون و عده دیگری را ذی نفع می کند. در چنین شرایطی ذی نفعان هرگز متشکل نیستند و چه بسا در آینده از تغییر می سودمند گردند ولی آنهایی که از تغییر وضع موجود مغبون می شوند هم اکنون متشکل هستند و از میدان به در کردن این دسته افراد به سادگی میسر نیست. بنابراین به صرف طرح توصیه ای از این دست نمی توان انتظار تحولی بزرگ داشت. تحول، محصول مشترک تعامل بین دانشگاه ها، وزارتخانه ها و نهادهای عمومی چون شهرداری هاست.

□ **با سپاس از شما.**



## در آغازهای یک سده از تاریخ



گذشته به چهارراه گلوندک می رسد... خیابانی کثیف، پرگردوغبار در تابستان ها و پرگل ولای در زمستان ها که غالب کسبه دستفروش و سرپایی و طواف و طبقی و مانند آنها در آن جمع می شدند و محل حمل ها و چرخ ها و گاری چی های گاری... و محل نظافت اسب و درشکه و آب و علف دادن به آنها و انتهای خطوط واگن اسیبی [ = امینوبوس ] که مخصوصاً نزدیک گلوندک که آخر خط واگن اسیبی بازار بود از آلوده ترین معابر به حساب می آمد. (شهری، ص. ۶۳). هر چند دامنه این آلودگی تا آغازین سال های سده چهاردهم هجری خورشیدی نیز دوام داشت. نگاشته های جعفر شهری از تهران که نمونه ای از شهرهای ایران روزگار قاجاری است برای اکنونیان به افسانه می ماند. آن همه ادبار بر این سرزمین باور کردنی نیست. اینک تابلوی "خندق نشینان" را تماشا می کنیم؛ "خندق ها محل اجتماع و سکونت روز و شب الواط و ارادل و فقرا و غربا و کولی ها و شترداران و دزدان و فواحش و درویش و قلندران و امثال آن که بدون مزاحمت می توانستند در آن تردد و زندگی بکنند. کولی ها و شتردارانی که در آن سیاه چادرهای خود را افراشته و قاطر چینی که آن را مامن و گوسفنددارانی که آن را محل نگاهداری احشام ساخته و بی خانمان هایی که غار و دخمه هایی در آن به وجود آورده و منزل می ساختند، و فواحشی که این گونه دخمه ها را مأوا می خویش کرده، کارگزاری قاطرچیان و شترداران می کردند. ایضا هر قسمت آن [خندق] طفیل دسته ای از لشوش و محل عرض وجود عده ای از اجامر و قمارباز و آدم لخت کن و مزاحم و شریر که آن را محل درآمد خویش می داشتند." (شهری، ص. ۲۵).

واقعاً آن همه پلیدی و نکبت چگونه می توانست کوی و برزن، میدان و میدانچه، بازار و سیلگرد را درنوردد و مردم به چه سان در آنها می زیسته اند؟ و اینک تابلویی دیگر: "آب تهران عموماً توسط نهرها و جوی های روبازی تأمین می گردید که تمام کثافات و فضولات معابر و خانه ها نیز در آنها سرازیر می شد [و تنها اماکن و خانه هایی می توانستند از آب تمیزتر استفاده کنند که در سرابی، یعنی نزدیک مظهرهای قنوت و چشمه ها قرار داشتند." (شهری، ص. ۱۵۶)

از آنجا که تضاد، همواره مقایسه و سنجش را در پی دارد، شاه قاجار نیز پس از هر سفری تضاد تختگاه خود را با شهری چون وین می دید، که پایتختی باز ساخته ۱۸۶۰ بود و لندن عصر ویکتوریا و پاریس که به دست اوسمان<sup>(۱)</sup> (۱۸۰۹-۱۸۹۱) بازسازی شده بود،

اگر محمدحسن خان صنیع الدوله ملقب به اعتماد السلطنه (؟) - ۱۳۱۳ ق.) وزیر انطباعات روزگار ناصری را نخستین شهردار در تاریخ ایران بدانیم، اینک تاریخ شهرداری ما از یک سده [ = صد سال ] نیز پیشینه بیشتری دارد.

اعتماد السلطنه در ۱۲۹۷ قمری با دستخط ناصرالدین شاه [ یاد ۱۲۶۴-۱۳۱۳ ق. ] به ریاست نهادی دولتی و فرمایشی به نام "اداره" تنظیمیه و احتسابیه دارالخلافه" گمارده شد. \* این نهاد در همان هنگام و به فرمان وی سازمان یافته بود. اداره مذکور در واقع نیای شهرداری های امروزی است. برای شناخت بیشتر این اداره به بررسی نامش می پردازیم؛ بی گمان دو واژه "احتسابیه و تنظیمیه" وظیفه این سازمان نوپدید را نشان خواهد داد.

۱) احتسابیه؛ پیشینه ای بسیار کهن دارد و ریشه آن را باید در کار محاسبان دوره های خلافت امویان و عباسیان (سده های یکم تا چهارم هجری) و محاسب الممالکان روزگار صفویان (۹۰۵-۱۱۳۵ ق.)، نایبان و صاحب نسقان آنان جست که به خاطر نزدیکی به امور شهری، به شرح این پیشه ها نیز می توان پرداخت. اینان کارگزارانی هستند که کارشان بیشتر جلوگیری از گرانفروشی، کم فروشی و همه کارهای نامشروع چون باده گساری و باده فروشی بوده است.

۲) تنظیمیه؛ کارهای وابسته به نظافت، پاکسازی، رفت و روب و پاکیزه نگه داشتن گذرگاه ها، کوچه ها، میدانچه و میدان های شهر را به یاد می آورد که وظیفه ای کاملاً نو و تازه می نماید. این نوآوری را باید پیامد سفرهای سه گانه ناصرالدین شاه به فرنگ (در ۱۸۷۳، ۱۸۷۸ و ۱۸۸۹ م.) دانست. دیدار شاهی تنوع طلب از اروپایی انقلاب زده (۱۸۴۸ م.) که فن سالاران و توانگران نوکیسه اش با اندوخته های ثروت بیکران شان از سرتاسر جهان در پی آرامش و آسایش بودند و همه چیز به سوی تازگی، شکوفایی و شادکامی پیش می رفت. شاه ایران نیز شهرهایی پاکیزه و آراسته چون، پاریس، وین و لندن می خواست، اما خانه از پای بست ویران بود.

چهره تهران روزگار ناصری را می توان از میان کتاب های مربوط به تاریخ تهران به ویژه "طهران قدیم" جعفر شهری دریافت که پایتخت قاجاریان تا چه اندازه ناپاکیزه، نابسامان و آلوده بوده است؛ "...دیگر از خیابان ها، خیابان جیّاخانه بود که از سه راه مسجد شاه با عرضی از ده تا پانزده متر شروع شده ... [از] نقاره خانه میدان ارک

مقام معظم رهبری در دیدار با اعضای شورای شهر و شهردار تهران (۸۴/۱۲/۱۳) بیان فرمودند: "در شهرسازی، اسلامی بودن و ایرانی بودن که شاید طبعاً در حدودی غیرقابل تفکیک هم باشند، باید مورد توجه قرار گیرد." تقارن این ایده مبارک با زمان نزدیک شدن به صدمین سالگرد تشکیل شهرداری (بلدیه) در ایران را به فال نیک گرفتیم و بر آن شدید تا با سرلوحه قرارداد این بیانات به عنوان اصلی مهم در مدیریت و اداره شهر به بررسی تاریخچه یکصد ساله شهرداری ها در ایران و ارزیابی کمی و کیفی آن در دستیابی به اهداف متصور بپردازیم. در پی آن هستیم تا به صورت جامع به فراز و نشیبها پرداخته، تجارب گران یکصد سال مدیریت شهری را به کار بندیم، نقاط ضعف را برطرف نموده و عملکردهای مثبت را مشخص کرده و پیگیری نماییم. اصول اعلام شده معیاری روشن در دست ماست.

پیرو تشکیل ستادی در سازمان شهرداری ها و دهیاری ها به همین منظور، ماهنامه شهرداریها نیز تا آن زمان (خرداد ۸۶) صفحات ثابتی را به این مقوله اختصاص خواهد داد. پذیرای مطالب شما در ابعاد مختلف مساله هستیم.

خورشیدی [۲۰ ربیع الثانی ۱۳۲۵ ق.] مجلس اول شورای ملی آن را به تصویب رساند.

نسل امروز ما در حالی به پیشواز این رخداد خجسته می رود که به ویژه بسیاری از شهرهای اروپایی در آن پیشینه ای دور و دراز دارند. برای نمونه شهر لندن از روزگار سلطنت ریچارد اول (پاد ۱۱۸۹ - ۱۱۹۹ م.) به دست شهردار و انجمن شهر اداره می شد، این یعنی پیشینه ای ۸۲۰ ساله؛ و یا شهری چون وین که پیش از ۱۸۶۰ شهرداری داشته است و برخی از کشورها مانند ژاپن که پیشینه شهرداری هایش با ما همزمانی دارد، چندان که "اتحادیه شهرداران"

آن گاه به این جایگاه می رسید تا دست کم دارالخلافة خود را به گونه ای از آن تیره روزی و آشفتگی رها سازد. خیابان کشی "لاله زار" دقیقاً آفریده چنین اندیشه نیم سنجیده و شتاب زده ای بوده است. "... از خیابان های معروف تهران، خیابان لاله زار بود که بی کاره ها طول آن را هشتصد قدم تعیین کرده بودند که از میدان توپخانه شروع شده و ... یکسره تا خیابان علاءالدوله (فردوسی کنونی) باغ خالصه پر دارودرخت مصفایی بود که لاله های خودرو در آن می روییده و با زده های چوبی اش از جمله تفرج گاه ها به شمار می آمده است. تا پس از مراجعت ناصرالدین شاه از فرنگ (۱۲۹۰ ق. / ۱۸۷۳ م.)



آن اندکی بیش از یکصد سال - در ۱۸۹۸ - شکل گرفته است و باز در آسیا شهری مانند کوالالامپور (مالزی) که پس از جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵) دارای شهرداری شده اند.

اینک آنانی که همواره دلواپس مسائل شهری این سرزمین اند و به آینده جوامع شهری و شهروندانش می اندیشند به برهه ای تاریخی نزدیک می شوند که بتوان در آن گام های نخستین آن روزگار را بازنگری کرد تا گام های امروزی نادرست برداشته نشود.

چند ماهی پیش به صدمین سالگشت تصویب قانون بلدی و تولد رسمی شهرداری ها مانده است. این زمان کوتاه می تواند، میدانی باشد برای پژوهشگران حقوق شهری و شهرداری، تاریخ نگاران و جامعه شناسان و شهرسازان و همه قلم به دستان دل بسته به این زمینه، تا یکصدسال اسناد، نوشتگان، تصاویر و حتی نمادها و یادمان ها و دستاوردهای این قانون و نهاد وابسته به آن را بررسی کنند و گرد آورند؛ و به سازمان و کارکرد نهادهای پیراوند که زاده شده است تا "اصلاحات بلدی" را که از سوی "انجمن های بلدی" = انجمن شهر [پیشنهاد می شود به پشتیبانی وزارت داخله] = کشور [انجام دهد.

انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور شما را فرا می خواند تا کمر همت بر این مهم ترین رویداد تاریخی در شهرشناسی ایران بر بندید و به یاری ما بنشاندید تا برای نخستین بار، اوراق فراموش شده یک سده رویدادهای شهری را گرد نیسان بزداییم و آن را شفاف و پرطراوت، با امانت و شجاعتی دانشورانه - همان گونه که بوده است - برای اکنونیان تصویر کنیم تا رهنمودی برای شهرهای آینده مان ساخته باشیم.

که در آنجا خیابان کشی های مرتب و میدان های وسیع دیده بوده است. خیابان مذکور (لاله زار) را از وسط آن گذرانده در صدد تشکیل شانزله ای<sup>(۱)</sup> در پایتخت برمی آید و جهت این کار .... " (شهری، ص. ۲۷۶). برای رهایی پایتخت از آن همه نابسامانی و آلودگی باید نظافت (تنظیف) می شد. جالب آنکه او برای این کار یکی از فرهیخته ترین مردان نزدیک به خود را برگزید.<sup>(۲)</sup>

آگاهی از چند و چون دقیق کارهای اداره احتسابیه و تنظیفیه دارالخلافة نیاز به پژوهشی دقیق و پردامنه در میان اسناد و کتابها دارد. اما آنچه ما از آن به عنوان آغاز یک سده سخن می گوئیم، قانونی است مصوب و نگاشته که پایگاه تشکیلات و سازمانی است رسمی که تا به امروز پاییده و هر دم بزرگ و بالنده تر می شود و در بطن هر شهر خانه کرده و بر گسترش و رشد آن چشم می دارد. شهرداری های کنونی بر دامن همین قانون زنده و پویا که در گذر زمان و بر پایه نیازهای جامعه پوست اندازی می کند، پرورده شدند. پیدایش این قانون به روزگار مشروطه خواهی باز می گردد.

با پیروزی مشروطه خواهان و امضای ناگزیر فرمان مشروطیت به دست مظفرالدین شاه در هشتم دی ماه ۱۲۸۵ خورشیدی [۱۴ شعبان ۱۳۲۴ قمری] می رفت که قانون جای خود کامگی را بگیرد. در آن روزگار انجمن های ایالتی - ولایتی و بلدی بر چنان جایگاه نیرومندی تکیه زده بودند که به آسانی می توانستند شهرها (به ویژه شهرهای بزرگی چون تبریز، تهران، رشت، اصفهان) را اداره کنند. سالی پس از فرمان مشروطیت، نمایندگان پرشور و انقلابی دوره یکم که از درون مردم برخاسته بودند، برای شهرهایی که به خاطرش با خود کامگان و خاندان های حکومت گر قاجاری جنگیده بودند، قانونی نوشتند که "قانون بلدی" نام گرفت که در ۱۲ خرداد ۱۲۸۶

پانویس:

۱-Hansmann

۲- Champs Elysées خیابان مشهوری در پاریس که از میدان کنکور در تا تق پیروزی (آرامگاه سرباز گنم) کشیده است، ساخته روزگار لوتی XV.

۳- اعتقاد السلطنه، محمدحسن خان از دولتمردان و دانشمندان عصر ناصر. در آغاز با لقب صنایع الدوله، ریاست دارالطبایع دولتی داشت. از اعضای مجلس شورای دولتی و وزیر انطباعات بود. در همه عمر با همین سمت به تألیف و ترجمه کتاب و چاپ و نشر روزنامه و سالنامه می پرداخت. از کارهای او: مراثت البلدان (آینه شهرها)، منتظم ناصری، مطع الشمس (خوران) التذوین فی خیال الشروین (جغرافیای مازندران)، وقایع یومیه (یادداشت های ۱۵ سال آخر عمرش).

منابع:

۱- مصاحب، غلامحسین؛ دایره المعارف فارسی؛ ج ۱ و ۲.

۲- شهری، جعفر؛ طهران قدیم؛ ج ۱، انتشارات معین، ۱۳۸۱.



# آیین نامه اجرای قانون احداث تونل مشترک تأسیسات شهری

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۴/۳/۱۱ بنا به پیشنهاد شماره ۳۸۱۰/۱۱/۳/۳۳ مورخ ۱۳۸۳/۹/۳ وزارت کشور و به استناد ماده (۶) قانون احداث تونل مشترک تأسیسات شهری - مصوب ۱۳۷۲ - آیین نامه اجرایی قانون یاد شده را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱- در این آیین نامه کلمات و عبارات زیر در معانی مشروح مربوط بکار برده می شود.

الف- شهر جدید: شهری که به استناد ماده (۱) قانون ایجاد شهرهای جدید - مصوب ۱۳۸۰ - ایجاد می گردد.

ب- توسعه شهرها: شامل سطوحی از شهر که بر اساس طرح های توسعه شهری اعم از طرح جامع و هادی، در درون محدوده قانونی شهر قرار می گیرد.

ج- تونل مشترک تأسیسات شهری: تونل دسترسی، تمرکز و تجمیع خطوط تأسیسات زیربنایی که جایگزین شبکه های فنی یا هوایی، در اجرای تأسیسات زیربنایی شهری شده و برنامه ریزی، طراحی و اجرا می گردد.

د- آماده سازی: عبارت است از عملیات موضوع بند "الف" ماده (۲۲) آیین نامه اجرایی قانون زمین شهری موضوع تصویب نامه شماره ۵۳/۲۰/ت/۱۷۹ هـ مورخ ۱۳۷۱/۴/۲۹ هیئت وزیران.

ه- تأسیسات شهری: موضوع این آیین نامه آن قسمت از شبکه های شهری است که توسط سازمان ها و شرکت های متولی خدمات آب (شرب و غیر شرب و آتش نشانی) فاضلاب (خانگی و صنعتی)، برق، فیبرهای نوری، تلفن، کابل های تلویزیونی و آنتن، سیستم اطلاع رسانی شهری و کنترل ترافیک، آب های سطحی و خام و سایر خدماتی که مستلزم حفاری در سطح شهر و یا نصب پایه ها و شبکه های روی سطح شهر می باشد.

ماده ۲- مسئولیت رعایت نظارت بر اصول فنی و مسایل ایمنی مربوط به تونل مشترک تأسیسات شهری با توجه به وابست و استانداردهای مربوط، حسب مورد به عهده وزارتحانه های کشور و مسکن و شهرسازی می باشد.

ماده ۳- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور مکلف است ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این آیین نامه، نسبت به تعیین ضوابط و استانداردهای فنی احداث تونل های مشترک تأسیسات شهری در ابعاد فنی و اجرایی و همچنین تهیه فهرست بهای مربوط به همکاری دستگاه های بهره بردار و مجریان قانونی اقدام و نتیجه را ابلاغ نماید.

ماده ۴- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور مکلف است در شرح خدمات تهیه طرح های توسعه شهری، شهرهای جدید و نیز طرح های آماده سازی زمین، مطالعات مربوط به ایجاد تونل مشترک تأسیسات شهری را نیز پیش بینی نماید.

ماده ۵- دستگاه های متولی خدمات تأسیسات شهری و نیز سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور مکلفند به هنگام تهیه و تصویب



طرح‌های خدمات شهری  
موضوع این آیین‌نامه، هزینه‌های  
مربوط به احداث تونل مشترک تأسیسات  
شهری را در فهرست هزینه‌های طرح منظور نمایند.  
ماده ۶- صدور مجوز آغاز عملیات اجرایی احداث تونل  
مشترک تأسیسات شهری در توسعه شهرها برعهده شهرداری‌ها و در  
شهرهای جدید برعهده مدیر عامل شرکت شهر جدید مربوط می‌باشد.  
ماده ۷- در مواردی که احداث تونل مشترک تأسیسات شهری مستلزم انجام  
حفری در لایه‌های زیرسازی و روسازی خیابان‌ها باشد، مجریان پروژه‌ها موظف به  
استفاده از دستگاه‌های برش آسفالت بوده و هزینه‌های مرمت و بازسازی و روسازی جزو هزینه  
پروژه منظور و در اختیار شهرداری و شرکت شهر جدید مربوط قرار خواهد گرفت.  
تبصره- مسئولیت حفاظت و رعایت کامل ایمنی عبور در اطراف گودال‌های حاصل از حفری و قبل از  
ترمیم زیرسازی و تحویل کار به شهرداری و یا شرکت شهر جدید مربوط، طبق قرارداد فی‌مابین، برعهده  
مجری پروژه می‌باشد.

ماده ۸- دستورالعمل و مشروح موارد تعمیر، نگهداری و چگونگی تأمین امنیت و مراقبت از خطوط و تونل‌ها و شرح  
خدمات مربوط، حدود و اختیارات و مسئولیت دستگاه‌های متولی خدمات تأسیسات شهری توسط کمیسیونی با مسئولیت  
وزارت کشور و با عضویت وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی، نفت، نیرو، ارتباطات و فناوری اطلاعات معین و ملاک عمل  
خواهد بود.

تبصره ۱- چنانچه به لحاظ عدم رعایت اصول صحیح تعمیر و نگهداری تونل مشترک تأسیسات شهری، صدمات و خساراتی به  
خطوط تأسیسات وارد آید، شهرداری مسئول جبران خسارات وارد شده خواهد بود.

تبصره ۲- چنانچه به لحاظ قصور و یا تقصیر دستگاه‌های متولی خدمات تأسیسات شهری، خساراتی به تونل مشترک و یا تأسیسات  
موجود آن وارد گردد، دستگاه‌های مربوط مسئول پرداخت هزینه تعمیر و مرمت، به شهرداری‌ها، شرکت شهر جدید مربوط و دستگاه  
اجرایی مربوط خواهند بود.

تبصره ۳- تشخیص عدم رعایت اصول و مقررات صحیح تعمیر و نگهداری و میزان خسارات وارده به عهده شورای فنی استان  
می‌باشد.

ماده ۹- شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان می‌تواند وظایف قانونی دفترهای فنی استانداری‌ها موضوع این آیین‌نامه را به  
شهرداری‌ها واگذار کند.

معاون اول رئیس‌جمهور - محمدرضا عارف



# آشنایی با شهرداران موفق

## شهردار تورینو سر جیوچیا مپارینو

زهره ادم، کارشناس شهرسازی از دانشگاه تهران



ایجاد نهادها و سازمان‌هایی در سطح شهر - منطقه تورینو، برنامه استراتژیک این شهر هماهنگ‌سازی شهرداری‌های ۳۸ گانه موجود در منطقه و تلاش برای کاهش تفرق سیاسی موجود را در دستور کار قرار داده است.

در سال ۲۰۰۶، یونسکو تورینو را به سبب فعالیت در حیطه کتاب و کتابخوانی، به عنوان پایتخت کتاب جهان معرفی کرد. همچنین از سوی شورای بین‌المللی جوامع طراحان صنعتی، تورینو به عنوان پایتخت طراحی جهان معرفی شده است.

تورینو مانند بسیاری از شهرهای صنعتی جهان با مشکلات فراوانی در زمینه محیط زیست روبه‌رو است، که شهردار تلاشی در خور توجه را برای حل آن آغاز کرده است.

ترافیک نیز در شهر تورینو گاهی دردسر ساز است. از جمله در طول برگزاری المپیک زمستانی، ترافیک شدید در خیابان‌های تورینو بسیاری از جمله تیم آلمان - را رنجیده خاطر کرد. به منظور رفع این معضل تلاش‌هایی انجام شده است، که دو پروژه در صدر این تلاش‌ها وضعیت تورینو را تغییر خواهند داد. نخست، پروژه Spina است که برای دو خطه کردن خط آهن اصلی شهر تلاش می‌کند. پروژه دیگر که به مترو تورینو<sup>(۱)</sup> موسوم است ساخت خط مترو بر پایه سیستم VAL است که پیش‌بینی می‌شود سال‌ها به طول بینجامد و بخش بزرگ‌تری از شهر را پوشش دهد. نخستین فاز این طرح هم‌زمان با المپیک زمستانی افتتاح شد. افتتاح متروی تورینو اهمیت فراوانی برای این شهر که سال‌ها در آرزوی مترو بوده است دارد. چشم‌انداز استراتژیک شهردار برای تورینو بر توسعه اقتصادی و یکپارچگی اجتماعی متمرکز است. جهت‌گیری‌های برنامه‌ریزی برای سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۱ برای تحقق این چشم‌انداز تنظیم شده است.

تورینو مرکز استقرار کارخانه فیات است که چند سالی است در بحران به سر می‌برد. طی سال‌هایی مدیر سرنوشت و طالع تورینو با وضعیت شرکت اتومبیل‌سازی فیات پیوند خورده است. تا زمانی که فیات به عنوان بزرگ‌ترین و موفق‌ترین کمپانی سازنده اتومبیل در اروپا مطرح بود، تورینو هم غرق در ثروت بود و کارگران از هر سوی ایتالیا به سمت آن روان بودند، اما وقتی کار و بار فیات نسبتاً کساد شد، شهر نیز در تاریکی فرو رفت. اگرچه برگزاری المپیک زمستانی ۲۰۰۶ تا حد زیادی رونق را به این شهر برگرداند. در چنین وضعیتی در سال‌های آتی، توسعه تورینو بر پایه تلاش برای جایگزینی اقتصاد مبتنی بر تولیدات سنتی و صنعت اتومبیل با بخش بازرگانی فناوری - علمی شکل می‌گیرد. شهردار امیدوار است که تورینو مرکزی برای

### سر جیوچیا مپارینو، از فعالیت حزبی تا شهرداری تورینو

سر جیوچیا مپارینو<sup>(۱)</sup> شهردار کنونی تورینو در سال ۱۹۴۸ در این شهر متولد شد. او تحصیلات خود را در علوم سیاسی به پایان رساند و تا سال ۱۹۷۵ که به سمت رهبری حزب کمونیست ایتالیا در تورینو رسید به عنوان محقق در دانشگاه تورینو به فعالیت پرداخت. در فاصله سال‌های ۱۹۸۲ تا ۱۹۸۶ او مسئول بخش توسعه اقتصادی حزب کمونیست ایتالیا در تورینو و در فاصله سال‌های ۱۹۸۶ تا ۱۹۸۸ مشاور اقتصادی هیئت نمایندگی این حزب در پارلمان اروپایی بود. از سال ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۵ میلادی دبیر استانی حزب چپ دموکرات بود و در سال ۱۹۹۳ عضو انجمن شهر تورینو شد. در ۱۹۹۶ به عنوان عضو پارلمان انتخاب شد و از ماه می سال ۲۰۰۱ تا کنون شهردار تورینو است. تأکید او در رقابت‌های انتخاباتی بر نیاز تورینو به ترکیب توسعه صنایع مدرن با حفاظت از محیط زیست بود. او اکنون در سال پایانی دوره اول فعالیتش به عنوان شهردار تورینو، با برگزاری نسبتاً موفقیت‌آمیز المپیک زمستانی ۲۰۰۶، کارنامه و چشم‌انداز مثبتی پیش رو دارد؛ چرا که شهر زیرساخت‌های بسیار مناسبی به ویژه در حیطه گردشگری پیدا کرده و اینک تورینو نه فقط با فیات و باشگاه یوونتوس، بلکه با امکانات طبیعی و جذایب‌های گردشگری‌اش نیز شناخته شده است. "آیا او بار دیگر به عنوان شهردار تورینو انتخاب خواهد شد؟". این پرسشی است که برای پاسخ به آن کمی زود است!

### شهر شکلات و فیات به سوی توسعه اقتصادی

شهر تورینو، شهر صنعتی اصلی در شمال غربی ایتالیا و پایتخت منطقه پیموتته<sup>(۲)</sup> است که در ساحل غربی رودخانه "پو" واقع شده است. جمعیت شهر تورینو - با مساحت ۱۳۰ کیلومتر مربع - براساس سرشماری سال ۲۰۰۴ میلادی ۹۰۸ هزار نفر است.

منطقه کلان‌شهری تورینو نیز جمعیتی در حدود ۱/۷ میلیون نفر دارد. استان تورینو بزرگ‌ترین استان کشور ایتالیا است که بیش از ۲/۲ میلیون نفر جمعیت دارد. تورینو را بیشتر مردم جهان سال‌ها با کارخانه فیات، کارخانه معتبر پوشاک تورینو شروود<sup>(۳)</sup>، باشگاه‌های یوونتوس و تورینو و یا به عنوان خاستگاه شکلات جامد جهان می‌شناخته‌اند. اگر چه امروز تورینو به سبب برگزاری بیستمین دوره المپیک زمستانی شهرت بیشتری یافته است.

شهردار تورینو به طور مستقیم به وسیله شهروندان انتخاب می‌شود. در سال‌های اخیر پذیرفته شده است که تورینو نیازمند تجدید ساختار در نظام حکمروایی منطقه کلانشهری تورینو است. در کنار



ابداعات صنعتی و تجارت ارتباطات و اطلاعات شود.

فرایند توسعه تورینو تنها در برگیرنده تلاش برای حرکت به سوی ابداع نیست، بلکه نوسازی نواحی صنعتی کنونی شهر را نیز در بر می گیرد. زیرساخت‌های جدید ارتباطی و محوری شهر باید ایجاد شوند. شهر باید توانایی خود را در بخش تجاری نوآورانه ارتقا دهد و جایگاه آموزش و پرورش در این شهر را به سطوح جهانی برساند. پیوند تورینو به اروپا از طریق تکمیل راه آهن پر ظرفیت و سریع بین لیون و میلان ممکن خواهد شد. همچنین ظرفیت فرودگاه بین‌المللی شهر باید افزایش یابد. در کنار این دو، شهر نیازمند ارتقای سیستم حمل و نقل محلی خود نیز هست.

شهردار تورینو معتقد است برای دستیابی شهر به موفقیت بلندمدت برای شهروندان و بازرگانان، این شهر باید به جامعه‌ای انسانی و امن تبدیل شود. گروه‌های آسیب‌پذیر و اقلیت‌ها نیز باید بخشی از جامعه مدنی باشند.

تورینو زیر نظر شهرداری طرح‌های بسیاری را با هدف ارتقای کیفیت زندگی شهروندان در حال اجرا دارد. نیاز خانواده‌ها و گروه‌های فقیر جدید اولویت محسوب می‌شود. دیگر پروژه‌ها موضوعاتی مانند مسکن، آموزش کودکان، سالمندان، پیوند نسل‌های اول و دوم مهاجران غیراروپایی و آموزش مهارتی مرتبط با مشاغل را در بر می‌گیرد. شهردار همچنین شاخص‌هایی برای مبارزه با جرم به منظور دادن حس امنیت بیشتر به شهروندان تعیین کرده است.

شهردار حفاظت از محیط زیست را به طور جدی با سلامت عمومی شهر می‌داند و معتقد است که فقط شهری با کیفیت زیست محیطی بالا می‌تواند به توسعه اقتصادی و جذب سرمایه دست یابد.

شهردار تورینو معتقد است که: "این شهر در سال‌های اخیر با مشکلات اقتصادی و اجتماعی متعددی روبه‌رو بوده است که لازمه گذار به جهان فراصنعتی است. در تحقق این امر، تورینو توانایی خود را برای عکس‌العمل و نگاه به آینده نشان داده است: ابداع و خلاقیت در عین حفظ پایداری اقتصادی و سازمانی".

### المپیک زمستانی ۲۰۰۶، آزمونی سخت اما شیرین

شهر تورینو دارای دو تیم مطرح فوتبال است: تورینو و یوونتوس؛ که طرفداران افراطی این دو تیم، حساسیت خاصی روی تیم‌های مورد علاقه خود دارند. پس باید انتظار داشت شهردار تورینو میانه خوبی با ورزش داشته باشد. در عمل نیز این گونه است. چامپارینو ابایی از این ندارد که لباس تیم‌های ورزشی شهر را به تن کند و با آن عکس بیندازد و یا در دوی ماراتن تورینو شرکت کند. او به تیم‌های ورزشی شهر کمک‌های زیادی می‌کند. حدوداً دو سال پیش بود که باشگاه فوتبال یوونتوس ایتالیا با پرداخت ۲۵ میلیون یورو به شهرداری تورینو اجازه یافت برای مدت ۹۹ سال ورزشگاه ۷۰ هزار نفری دل‌آلیی شهر را در اختیار بگیرد. تابستان گذشته نیز که باشگاه تورینو به سبب بدهی ۳۰ میلیون یورویی‌اش در آستانه از دست دادن فرصت حضور در سری A فوتبال ایتالیا بود، شهردار به کمک این تیم آمد و گفت: "امروز روزی است که همه باید به کمک فوتبال بیایند."

شاید ارتباط خوب با ورزش به شهردار ۵۸ ساله تورینو کمک کرد که انرژی مضاعفی برای آماده‌سازی شهر تورینو در برگزاری مسابقات المپیک زمستانی داشته باشد. سرچینو برای آماده‌سازی شهر که در مدت المپیک زمستانی بیش از یک میلیون نفر توریست

پانویس:

- 1-Sergio Chiamparino
- 2-Piedmont
- 3-Shroud of Turin
- 4-Metrotorino

منابع:

۱. روزنامه شرق (۱۳۸۴)، "تور امید در شهر فیات"، روزنامه شرق، سال سوم، شماره ۷۱۰، چهارشنبه ۱۰ اسفند ۱۳۸۴.
۲. میراث خیر (۱۳۸۴)، "المپیک زمستانی پایان یافت، تورینو مقصد گردشگری شد"، خبرگزاری میراث فرهنگی، <http://www.chn.ir/>
- 3-Vom Hove, Tann (2005), Mayor Chiamparino: Turin Promotes its environment to attract modern industries, [www.citymayors.com](http://www.citymayors.com).
- 4-City Mayors (2006), Sergio Chiamparino, Mayor of Turin, [www.citymayors.com](http://www.citymayors.com).
- 5- <http://www.torino-internazionale.Org/En>

ورزشی و بیش از ۲۶۰۰ نفر ورزشکار را در خود جای می‌داد راه درازی در پی داشت. قبل از شروع المپیک زمستانی در تورینو دائماً این بحث جریان داشت که با این شهر چه می‌توان کرد. با ترافیک پایان‌ناپذیر آن و با گرد و غبار کارهای متعدد ساختمانی در تورینو که مثل قارچ سبز می‌شدند و البته اکثر آنها ربطی به المپیک نداشتند. مردم می‌پرسیدند: آیا بهتر نیست این خرج کلان و انرژی عظیم صرف کاری به جز میزبانی المپیک شود؟ با این حال شهردار و دیگر دست‌اندرکاران آماده‌سازی شهر با جدیت به فعالیت پرداختند. احداث ساختمان‌های جدید، اولین متروی بدون راهنمای اروپا، ترمیم ساختمان‌های قدیمی، ساخت هتل‌ها و موزه‌های جدید و بازسازی مناطق باستانی از جمله اقدامات شهرداری تورینو در مدت زمان آماده‌سازی شهر برای المپیک بودند.

تورینو که در شمال غرب ایتالیا قرار دارد، معمولاً جنگ جذب توریست را به شهرهای هنری تر و شلوغ‌تری مثل فلورانس، رم و ونیز می‌بازد. با این حال در یکی دو سال اخیر تورینو دوباره زنده شده است. خوب یا بد، المپیک که تنها در طی چهار روز اول ۳ میلیون یورو درآمد حاصل از فروش کالا (برابر با کل درآمد تورینو در ماه دسامبر) نصیب تورینو می‌کند، برگزاشد. این المپیک جدا از اهداف معمول و ورزشی و اقتصادی، نتیجه جالبی را به ارمغان آورد که همانا وارد کردن تورینو به عرصه رقابت جدی برای جذب توریست بود. تورینو پیش از المپیک زمستانی مقصد مناسبی برای گردشگران به شمار نمی‌آمد و اکثریت گردشگران این شهر را بازرگانان تشکیل می‌دادند. دلیل این مسئله، کم بودن تعداد هتل‌ها و امکانات محدود آنها بوده است، به طوری که گردشگران رغبتی برای ورود و ماندن در این شهر نداشته‌اند. وقتی "سرچینو چامپارینو"، شهردار تورینو این شهر را برای میزبانی المپیک زمستانی تجهیز می‌کرد، نمی‌دانست این اقدامات چه اندازه بر تعداد گردشگران این شهر تأثیر می‌گذارد و دستاوردهای المپیک، شهری را که هنوز بیشتر به خاطر تیم فوتبال یوونتوس و کارخانه اتومبیل‌سازی فیات مشهور است، از تیرگی و حالت نیمه افسرده‌ای که مختص شهرهای صنعتی است رهایی بخشیده است و آن را صاحب روحیه‌ای تازه و شاد می‌کند. اما وی بعد از المپیک می‌گوید: "طی ایام برگزاری المپیک زمستانی امسال بیش از یک میلیون توریست به این شهر آمده‌اند که بیش از جمعیت شهر است... ما باید از افسردگی و سکون رهایی می‌یافتیم و الان نیز باید همین رویکرد و هدف را داشته باشیم. خوشبختانه ما توانستیم به پهانه میزبانی المپیک امکانات خوب و زیادی را بگیریم و به ویژه وضعیت مترو را سروسامان بخشیم. در پذیرش توریست‌ها هم موفق بودیم و کارهایی که در این زمینه صورت گرفت، باعث شد که برای آینده نیز پشتوانه‌ها و امکانات خوبی را برای خود فراهم کنیم، آنچه به جای می‌ماند در زندگی شهر حل خواهد شد و تا سال‌های دور مورد استفاده عموم قرار خواهد گرفت."

حالا دیگر تورینو فقط با یوونتوس، کارخانه اتومبیل‌سازی فیات و کارخانه تولید پوشاک "تورینو شرود"، شناخته نمی‌شود. گردشگران المپیک زمستانی گنجینه‌های تاریخی تورینو را دیده‌اند. موزه جواهرات، معماری سبک باروک و همین‌طور قصرهای سلطنتی تورینو را. آنان می‌روند تا برای تورینو تبلیغ کنند و این تبلیغ به همراه امکانات جدید تورینو به توسعه هرچه بیشتر توریسم در این شهر کوچک می‌انجامد.

## گذری بر بخش‌های پیشین

## فراز و نشیب قانون شوراهای

مریم بیژنی  
کارشناس ارشد تاریخ

۱) دیدگاه خودگردانی؛ ۲) دیدگاه خودمختاری؛ و ۳) تمرکزگرایی. ۱. براساس دیدگاه خودگردانی، تعدادی از نمایندگان معتقد بودند که باید اختیارات اجرایی بیشتری به شوراهای برنامه‌ریزی‌های منطقه‌ای داده شود و ویژگی‌های قومی و منطقه‌ای نیز برای آن در نظر گرفته شود. ۲. براساس دیدگاه خودمختاری، تعدادی از نمایندگان معتقد بودند با توجه به اینکه هر یک از مناطق کشور دارای نیازهای متفاوت و فرهنگ خاص خود است، نظام خودمختاری برای اداره شهرها بهترین راه حل است. البته این دیدگاه، به معنی جدایی مناطق مختلف نبود، بلکه این دسته از نمایندگان بر همبستگی تمامی قوم‌های ایرانی در قالب ایرانی واحد تأکید داشتند. ۳. طیف وسیعی از نمایندگان که عضو حزب جمهوری اسلامی بودند، از نظریه تمرکزگرایی و نظارت دولت بر تمام امور کشور طرفداری می‌کردند. این نمایندگان خواستار تشکیل شوراهایی با اختیارات اجرایی بیشتر در مناطق تحت نفوذ خود بودند. پس از بررسی‌های مجلس خبرگان قانون اساسی، اصل‌های شش و هفت، و اصل‌های یکصد تا یکصد و شش به شوراهای اختصاص داده شد. در همان زمان که مذاکرات مربوط به شوراهای در مجلس خبرگان قانون اساسی در جریان بود، در فضایی که موضوع تشکیل شوراهای در اوایل انقلاب بحث روز بود، در بعضی شهرها مانند سنج، تهران و اصفهان به طور خودجوش شوراهایی تشکیل شد. عنوان این شوراهای در اصفهان "شوراهای همیاری" بود که آیین‌نامه‌ای هم برای آن در اصفهان تدوین شد. البته اختیارات این شوراهای از سوی استانداری اصفهان به آنها تفویض شده بود. این شوراهای دارای اختیارات گسترده‌ای بودند. در اصفهان نمایندگان محله‌های مختلف اعضای "شوراهای همیاری" را انتخاب می‌کردند. همچنین از بین نمایندگان شهردار محله انتخاب می‌شد و این شهرداران محله‌ها، شهرداران نواحی را انتخاب می‌کردند. پس از این تحولات و درگذشت مرحوم آیت‌الله طالقانی، با توجه به مطالبی که در جراید مبنی بر لزوم تشکیل شوراهای منتشر می‌شد، دولت تصمیم گرفت لایحه انتخابات شوراهای را آماده کند. بدین منظور دولت موقت قانون انتخابات شوراهای را در ۴۵ ماده تدوین کرد که در شورای انقلاب و هیئت دولت مورد تصویب قرار گرفت. مطابق اطلاعیه‌ای که از سوی وزارت کشور در زمان هاشم صباغیان منتشر شد اولین دوره انتخابات شوراهای به نام آیت‌الله طالقانی نامگذاری شد. قانون انتخابات در ۱۷ ماده تدوین شد. داوطلبان اجازه نصب پوسترهای تبلیغاتی نداشتند. با توجه به شرایط روز جامعه ایران در آن موقع هدف وزارت کشور این بود که جلوی اختلاف‌های سیاسی و سوء استفاده‌ها را بگیرد. مطابق ماده هجدهم فصل پنجم قانون مذکور، نحوه رأی دادن شهروندان دو مرحله‌ای بود، بدین

سلسله مقالاتی با عنوان فراز و نشیب قانون شوراهای از مرداد ۱۳۸۳ تا اردیبهشت ۱۳۸۴ در هشت قسمت در ماهنامه شهرداریها منتشر شد. به دلیل وقفه‌ای که در کار این نشریه به وجود آمد نگارش زنجیره‌ای این مقاله‌ها با گسست روبه‌رو شد. با توجه به شروع کار مجدد نشریه در پاییز ۱۳۸۵ مجدداً تصمیم به نگارش ادامه شماره‌های قبلی این مقاله گرفته شد. در اینجا خلاصه‌ای از هشت قسمت پیشین ارائه می‌شود تا مجدداً رؤس مطالب این نوشتار در مسیری کلی مشخص گردد. تشکیل شوراهای شهر و روستا از اوایل انقلاب مورد توجه شخصیت‌های سیاسی قرار گرفت. در این راه "مرحوم آیت‌الله طالقانی" در سخنرانی‌های مختلف بر اهمیت نظام شورایی تأکید بسیار داشت. چنانکه با مشورت و نظرخواهی از تعدادی از صاحب‌نظران، در ۲۰ اردیبهشت ۱۳۸۵ متن طرح شوراهای محلی را در ۱۴ ماده منتشر کرد. در این طرح شوراهای شهر دارای وظایف متعددی در زمینه‌های فرهنگی، آموزشی، بهداشتی و درمانی، کار و صنعت و کشاورزی بودند. این طرح با اصلاحاتی در شورای انقلاب در سوم تیرماه ۱۳۵۸ در ۱۷ ماده به تصویب رسید و به دولت ابلاغ شد، و دولت در ۱۴ تیرماه ۱۳۵۸ قانون شوراهای محلی را در ۱۷ ماده به تصویب رساند. چون در این زمان مجلس تشکیل نشده بود؛ مصوبات شورای انقلاب و دولت تا زمان تشکیل مجلس شورای ملی دارای اعتبار بوده است. طرح شوراهای محلی در فاصله زمانی سال‌های ۱۳۵۸-۵۹ به چالشی اساسی میان دولت و احزاب تبدیل شد، به همین دلیل از موضوع شوراهای در جهت رسیدن به خواسته‌ها و منافع حزبی بهره‌برداری سیاسی صورت گرفت. در این میان آیت‌الله طالقانی با جدیت تمام درصدد بود که با هشدارهای لازم به دولت، تشکیل شوراهای را عملی کند. در چنین فضایی با تشکیل مجلس خبرگان قانون اساسی در مرداد ۱۳۵۸ یکی از مسائلی که مورد توجه نمایندگان قرار گرفت تشکیل شورا بود. در این میان گروه‌های سیاسی مختلف در کشور برای رفع بحران‌های سیاسی منطقه تشکیل شوراهای را امری لازم شمردند. در حین بررسی موضوع شوراهای در مجلس خبرگان قانون اساسی، مدافع اصلی تشکیل شوراهای، آیت‌الله طالقانی - که در میان مردم و احزاب محبوبیت ویژه‌ای داشت - در ۱۹ شهریور ۵۸ درگذشت. با توجه به درگذشت طراح و مدافع اصلی شوراهای، نوعی جو احساسی در روزنامه‌ها و کشور نسبت به عملی شدن تشکیل شوراهای شکل گرفت. همین امر باعث شد که دولت برای بررسی سریع‌تر قانون شوراهای و انجام انتخابات تحت فشار قرار گیرد. در همین حال نمایندگان مجلس خبرگان قانون اساسی براساس دیدگاه‌های مختلفی به بحث و بررسی در خصوص شوراهای پرداختند، که در این میان سه دیدگاه دارای اهمیت است:

ترتیب که شهروندان یک روز قبل از انتخابات به محل حوزه‌های رأی‌گیری می‌رفتند و برگه انتخابات را تحویل می‌گرفتند و روز بعد رأی خود را در صندوق می‌انداختند. بدین وسیله می‌خواستند مردم فرصت بیشتری برای فکر در مورد نامزدهای انتخاباتی داشته باشند و همچنین از اعمال نفوذ گروه‌های سیاسی خارج از حوزه‌های رأی‌گیری جلوگیری شود. با توجه به آیین‌نامه مذکور، انتخابات ابتدا در شهرهای کوچک برگزار می‌شد. سپس در شهرهایی مانند اصفهان، تهران، شیراز، تبریز، مشهد، اهواز، با توجه به اینکه شهرداری آنها دارای شعبه‌های متعدد بودند، انتخابات در مرحله دوم برگزار می‌گردید.

در قانون مذکور شهرهای بزرگ به چند محله تقسیم می‌شوند و مجموعه شوراهای محلی، شورای شهر را تشکیل می‌دادند و شهردار را انتخاب می‌کردند. با توجه به اظهارات هاشم صباغیان (وزیر کشور) انجمن‌های شهرستان همانند جمهوری‌های کوچک بودند و اکثر اختیارات منطقه به عهده آنها بود. در مورد تهران تصمیم بر آن گرفته شد که ۲۰ محله تهران شوراهای محلی داشته باشند و مجموعه اینها شورای شهر را تشکیل بدهند و شهردار را انتخاب کنند. با توجه به این مسئله ابتدا انتخابات در شهرهای کوچک تر - در ۲۰ مهرماه ۱۳۵۸ - برگزار شد. این اولین انتخابات شوراهای پس از پیروزی انقلاب اسلامی و قبل از تشکیل مجلس اول محسوب می‌شود. با اینکه تمامی گروه‌ها و احزاب حق شرکت در این انتخابات را داشتند اما چالش‌های سیاسی احزاب و گروه‌های سیاسی و در نظر گرفتن منافع گروهی و طبقاتی منجر به اختلافاتی میان گروه‌ها می‌شد، به حدی که در تعدادی از شهرها مانند مهاباد، سنندج، زاهدان و رشت و برخی دیگر، اختلافات شدیدی بروز کرد. بعضی گروه‌های سیاسی که نتیجه انتخابات را به نفع خود نمی‌دیدند شروع به جوسازی و ایجاد درگیری‌های منطقه‌ای کردند. به همین دلیل استقبال مردم - به رغم شور و شغف اولیه - از این انتخابات کم شد. البته عوامل متعددی مانند نبود تبلیغ گسترده در جهت شناخت اهداف شوراهای از طریق رسانه‌های جمعی مانند صدا و سیما، و اختلافات و درگیری‌های احزاب و گروه‌های سیاسی، در ناآرامی این انتخابات تأثیر داشتند.

با وجود این مسائل، در بعضی شهرها شورا تشکیل نشد و وزارت کشور سعی کرد که آیین‌نامه وظایف شوراهای را تدوین کند اما به دلیل موقعیت ضعیف شوراهای در نتیجه درگیری‌های منطقه‌ای و اختلافات سیاسی، شوراهای از فعالیت باز ماندند. فقط بعضی از شوراهای مانند شورای شهر اصفهان - به دلیل اینکه اختلافات سیاسی در آنجا کمتر بود - باقی ماندند. و به این ترتیب تجربه برگزاری اولین انتخابات شوراهای موفق نبود.

پس از این تجربه ناموفق، با توجه به اینکه به لحاظ ویژگی‌های ساختار سیاسی در ایران همواره ترس از تعدد مراکز تصمیم‌گیری قدرت وجود داشته است و تکثرگرایی قدرت را در لایه‌های میانی به عنوان نوعی عامل بی‌ثباتی تلقی می‌کرده‌اند، پس از انتخابات دور اول، گام‌های بعدی برای بررسی قانون شوراهای با احتیاط بیشتری برداشته شد و حتی عده‌ای درصد محدود کردن قدرت اجرایی شوراهای برآمدند. این موضوع معلول عدم تعامل منطقی میان احزاب و دولت بود. تجربه تاریخی ما نشان داده است که هر جا اختلاف و چالش‌های سیاسی دولت با احزاب و گروه‌های سیاسی افزایش پیدا کرده است، پس از آن ایده‌های محافظه کارانه در جامعه بیشتر رشد یافته‌اند. در کنار عوامل ذکر شده، حوادث و بحران‌هایی چون شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران در سی و یکم شهریورماه ۱۳۵۹ و اقدامات گروه‌های ضد انقلاب در نواحی مختلف کشور، موجب تعمیم

نظریه تمرکزگرایی در تمام سطوح کشور شد و طبعاً اختیارات اجرایی شوراهای در قالب طرح‌های قبلی در چنین فضایی مفهوم خود را از دست می‌داد.

پس از سال ۱۳۵۹ با توجه به شرایط جدید سیاسی - اجتماعی، تشکیل شوراهای به موضوعی کم‌اهمیت تبدیل شد. با وجود این چون در آن زمان مجلس شورای اسلامی تشکیل نشده بود، مجلس مطابق اصولی از قانون اساسی مکلف به بررسی موضوع شوراهای بود. در آن زمان در وزارت کشور نظریه‌های مختلفی در مورد چگونگی برگزاری انتخابات شوراهای مطرح بود. عده‌ای معتقد بودند انتخابات یک مرحله‌ای باشد و عده‌ای اعتقاد به دو مرحله‌ای شدن انتخابات داشتند. به عنوان مثال شهری مانند تهران به ۲۰ تا ۳۰ منطقه تقسیم می‌شد و نمایندگان مناطق از میان خودشان اعضای شورای شهر را انتخاب می‌کردند. در هنگام این بررسی‌ها، اختیارات انجمن‌های شهر سابق تا زمان تشکیل شوراهای به استانداران - به عنوان قائم‌مقام انجمن شهر - تفویض شد. در همین زمان یک طرح ۱۲۷ ماده‌ای از سوی وزارت کشور با عنوان "لایحه پیشنهادی نظام شورایی جمهوری اسلامی ایران" ارائه شد. در این طرح اجزای شورای شهر عبارت بود از: ۱- شورای محله، ۲- شورای منطقه، ۳- شورای شهر، ۴- شورای شهرستان، ۵- شورای استان، و ۶- شورای عالی استان‌ها. از ویژگی‌های لایحه پیشنهادی وزارت کشور به مجلس، تأکید بر سیاست تمرکزگرایی و محدود شدن اختیارات شوراهای است. این لایحه به کمیسیون امور شوراهای داخلی مجلس ارجاع شد تا به همراه دیگر پیشنهادها بررسی شود و براساس آن قانون شوراهای تدوین گردد.

در زمان بررسی موضوع شوراهای در سطح وزارت کشور و مجلس، کشور درگیر جنگ بود و شورای شهر وجود نداشت و چون در سطح شهرها مشکلاتی مانند توزیع ارزاق وجود داشت شوراهایی با عنوان "شورای محله" زیر نظر استانداری ایجاد شد.

اعضای این شوراهای از سوی مقامات مسئول از میان افراد شناخته شده محل انتخاب می‌شوند که بیشتر بر توزیع ارزاق عمومی و کالاهای مورد نیاز نظارت داشتند و چون منتخب مردم نبودند هرگاه مردم با کمبودها یا ناهماهنگی‌هایی روبه‌رو می‌شدند دشواری‌ها را متوجه شوراهای می‌دانستند. در چنین شرایطی که کشور درگیر جنگ بود، نمایندگان مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۶۰/۲/۲۴ (دور اول مجلس) طرح تشکیل شوراهای کشوری را به کمیسیون شوراهای ارجاع داد، که پس از چند جلسه بحث و بررسی در جلسه مورخ ۱۳۶۰/۳/۱۹ با اصلاحاتی به اتفاق آرا به تصویب رسید. با توجه به اختلافات و چالش‌هایی که پس از انقلاب شکل گرفته بود و همچنین به خاطر جنگ، بیشتر دیدگاه‌ها در زمینه تدوین قانون شوراهای در مجلس متمایل به محدود شدن اختیارات شوراهای بود. البته در این جلسه تعدادی از نمایندگان بر محدود شدن اختیارات اجرایی شوراهای انتقاداتی وارد کردند اما موافقان طرح با توجه به شرایط جنگ و حوادث و اختلافات سیاسی اوایل انقلاب آن را موافق مصالح کشور می‌دانستند. طرح کلیات شوراهای به لحاظ اختیارات روی دو اصل انتخاب شهردار و وصول عوارض به وسیله شورای شهر تکیه می‌کرد. پس از انجام مباحثات، طرح اولین قانون شوراهای به تصویب نمایندگان مجلس شورای اسلامی رسید. پس از بررسی این قانون در کمیسیون شوراهای مجلس برای بررسی در شورای دوم به مجلس ارائه شد و در تاریخ ۱۰ شهریور ماه ۱۳۶۱ قانون شوراهای در ۵۳ ماده به تصویب نمایندگان مجلس شورای اسلامی رسید. پس از رفع ایراداتی که از سوی شورای نگهبان به آن وارد



شده بود در تاریخ یکم آذرماه ۱۳۶۱ از سوی نمایندگان مجلس شورای اسلامی به تصویب نهایی رسید.

از ویژگی های عمده اولین قانون شوراهای شهر می توان به اینها اشاره کرد:

۱- وجود شورای محله و منطقه.

۲- تفاوت شیوه انتخاب نمایندگان شورای شهر در قیاس با قوانین فعلی. نحوه برگزاری انتخاب اعضای شورای شهر به دو شیوه مستقیم و غیرمستقیم بوده است. در انتخابات مستقیم، مردم محله های مختلف شهر، نمایندگان خود را انتخاب می کردند و مردم هر محله می توانستند ۷ نماینده انتخاب کنند. در واقع شورای محله شورای پایه ای بود که از میان آنها تعدادی برای شورای منطقه و از بین آنها نیز تعدادی برای شورای شهر یا بخش انتخاب می شد. همچنین از میان اعضای شوراهای شهرها تعدادی برای شورای شهرستان و استان انتخاب می شدند.

۳- مدت زمان کاری شوراهای در قیاس با قوانین بعدی ۲ سال تعیین شده بود.

۴- در قیاس با مصوبه دولت موقت و طرح های پیش از آن در اوایل انقلاب، وظایف و اختیارات اجرایی پیش بینی شده شوراهای در این قانون کمتر بود و عمدتاً جنبه نظارتی داشت و همچنین در قیاس با قانون فعلی شورای شهر وظایف آن محدودتر بود.

۵- در این قانون "زکوة" در کنار عوارض و درآمدهای محلی و کمک های دولت جزء منابع تأمین بودجه شوراهای بود که در قوانین اصلاحی بعدی حذف شد.

با وجود این تعدادی از نمایندگان حتی با این اختیارات محدود اجرایی شوراهای مخالف بودند. چنانکه حدود ۲۹ نفر از نمایندگان پیشنهاد توقف طرح بررسی قانون شوراهای را به مدت ۶ ماه دادند تا در طی این مدت با انجام کارشناسی های لازم قانون دیگری تدوین شود. ولی اکثریت نمایندگان مجلس با این پیشنهاد مخالفت کردند.

پس از تدوین اولین قانون شوراهای، نخستین کاری که می بایست انجام می گرفت تدوین لایحه انتخابات به وسیله وزارت کشور ظرف مدت ۲ ماه پس از تدوین این قانون بود. اما وزارت کشور انجام این کار را منوط به تدوین "طرح تقسیمات کشوری" دانست، تا محفوده دقیق شهرها و محله ها برای انتخابات تعیین شود. این موضوع بیشتر بهانه ای برای به تعویق انداختن لایحه انتخابات شوراهای بود. آن گونه که از شواهد سیاسی و اجتماعی آن دوره برمی آید، وزارت کشور به دلیل شرایط خاص ایران در دوران جنگ و وجود افکار محافظه کارانه، چندان تعجیلی برای اجرای این قانون نداشت و به نظر می رسد طرح چنین مسائلی بهانه ای بیش نبوده است. چنانکه وزارت کشور در تاریخ ۲۸ تیرماه ۱۳۶۲ پیشنهاد به تعویق افتادن بررسی لایحه انتخابات به مدت ۲ سال تا زمان تدوین طرح تقسیمات کشوری را داد، اما نمایندگان مجلس با آن مخالفت کردند.

واقعیت این است که به دلیل شرایط آن روز جامعه ایران و تسلط ایده های تمرکزگرایانه و واهمه از نیروهای گریز از مرکز، وزارت کشور درصدد اجرای کردن این قانون نبوده است. چنانکه پس از تدوین طرح تقسیمات کشوری نیز قانون شوراهای به اجرا درنیامد و صرفاً در مجلس بحث های فراوانی در مورد آن صورت گرفت و اصلاحات متعددی برای آن تهیه شد. پس از رد طرح وزارت کشور درخصوص تعویق تدوین لایحه انتخابات، وزارت کشور می بایست زمینه تشکیل شوراهای را فراهم می آورد. چون تصمیم و اراده ای برای تشکیل به موقع شوراهای وجود نداشت به همین دلیل

به دنبال راهکار حقوقی دیگری بودند که با تشکیل نشدن شوراهای اشکالات حقوقی برای امور اجرایی پیدا نشود. زیرا مطابق ماده ۵۳ قانون شوراهای، پس از تصویب این قانون کلیه قوانین مغایر با آن لغو و بلااثر می شد. با توجه به این ماده قانونی، قانون انجمن های شهرستان و استان سابق لغو می شد و بدین ترتیب موضوع قائم مقامی وزارت کشور در ماده ۴۴ قانون شهرداری ها و ماده ۴۲ که اختیارات انجمن شهر را در صورت عدم تشکیل به وزارت کشور می داد، ملغی می گردید. با توجه به اینکه در قانون شوراهای به صراحت در مورد مرجعی که در صورت تشکیل نشدن شوراهای جانشین آن بشود صحبت نشده بود، این موضوع وزارت کشور را با اشکالات حقوقی مواجه می ساخت. مطابق قانون شهرداری ها، انجمن های شهر دارای وظایفی در زمینه امور مالی و تعیین شهردار بودند و در صورت تشکیل نشدن انجمن های شهر، وزارت کشور می توانست وظایف آنها را بر عهده گیرد. اما از طرف دیگر با تصویب قانون شوراهای شهر عملاً دست وزارت کشور بسته می شد. از آنجا که در آن زمان قصد جدی برای تشکیل شوراهای وجود نداشت، وزارت کشور تصمیم گرفت با پیشنهاد لایحه ای به مجلس ماده ای به قانون شوراهای اضافه کند که قائم مقامی وزارت کشور مطابق تبصره ماده ۴۴ انجمن های شهرستان و استان و ماده ۴۲ تفویض اختیار به وزارت کشور احیاء گردد. لیکن نمایندگان مجلس با چنین طرحی مخالفت کردند، زیرا اغلب نمایندگان ارائه این لایحه را از سوی وزارت کشور زمینه ای برای دیرتر اجرا شدن قانون شوراهای شهر می دانستند. با وجود اینکه این لایحه از سوی نمایندگان رد شد اما به دلیل تشکیل نشدن شوراهای و آماده نبودن آیین نامه انتخابات، عزل و نصب شهرداران به وسیله وزارت کشور و استانداران انجام می گرفت. وزارت کشور آیین نامه انتخابات شوراهای را با تأخیر در پایان دور اول مجلس در سال ۶۲ به کمیسیون شوراهای و امور داخلی ارائه کرد، آیین نامه ای که تنها در کمیسیون مورد بررسی قرار گرفت و طرح آن به مجلس اول نرسید. کلیات لایحه انتخابات شوراهای در تاریخ یکشنبه بیست و دوم مهرماه ۱۳۶۳ در مجلس دوم مطرح گردید. این لایحه دو قسمت داشت: یک قسمت آن اصلاحاتی در زمینه مواد قبلی قانون شوراهای بود و قسمت دیگر لایحه انتخابات با ۹۱ ماده بود. در این جلسه به شیوه طرح لایحه در مجلس اشکال گرفته شد و نمایندگان معتقد بودند که این لایحه می بایست به شکل دو لایحه جداگانه ارائه می شد و نه یک لایحه. در هنگام طرح این لایحه در مجلس بیشترین بحث نمایندگان در مورد تبصره ۱ ماده ۲ قانون شوراهای صورت گرفت. زیرا مطابق ماده ۲ قانون شوراهای، انتخابات شوراهای شهر زیر نظر وزارت کشور و مطابق تبصره ۱ این ماده، انتخابات شوراهای روستا به وسیله جهاد سازندگی زیر نظر وزارت کشور صورت می گرفت. نمایندگان، پیشنهاد اصلاح این ماده را به این ترتیب دادند که انتخابات شهر و روستا صرفاً زیر نظر وزارت کشور و به طور متمرکز انجام گیرد. مخالفان این پیشنهاد به این دلیل که جهاد سازندگی بیشتر مرتبط با روستاست و با آنها آشنایی دارند موافق تبصره ۱ بودند. اما موافقان این پیشنهاد شکل دوگانه انتخابات را موجب تشدید بوروکراسی و تعدد مراکز تصمیم گیری می دانستند. بحث در این زمینه در این جلسه به نتیجه ای نرسید و نمایندگان با کلیات لایحه انتخابات شوراهای موافقت کردند و آن را به تصویب رساندند.

مشکلی که همچنان برای وزارت کشور وجود داشت ماده ۵۳ بود که راه هرگونه تفسیر را به نفع وزارت کشور بسته بود. چون طرح لایحه انتخابات برای شور دوم و طی مراحل قانونی آن طول می کشید و در شرایط آن زمان هم اراده ای برای تشکیل شوراهای وجود نداشت، وزارت کشور در

زمینه مسائل مالی و اداری با مشکل مواجه می‌شد. به همین دلیل وزارت کشور تصمیم گرفت طرح اصلاح ماده ۵۳ را به مجلس بدهد، و حتی هیئت دولت در زمان مهندس موسوی پیشنهاد اصلاح ماده ۵۳ را به مدت ۲ سال داده بود.

در آن زمان مشخصاً هدف این بود که وزارت کشور در طی این ۲ سال آمادگی تشکیل شوراهای کشوری را پیدا کند. کلیات لایحه اصلاح ماده ۵۳ قانون تشکیلات شوراهای کشوری که از سوی وزارت کشور درخواست شده بود در مجلس مطرح گردید. با این حال تعدادی از نمایندگان مخالف این لایحه بودند و استدلال می‌کردند که مطابق ماده ۳۶ مبنی بر اینکه "در صورت عدم تشکیل شوراهای مافوق می‌تواند وظایف قانونی آن را انجام دهد" خلأ قانونی وجود ندارد؛ زیرا در صورت تشکیل نشدن شورای شهر، شورای عالی استان‌ها می‌توانست انجام وظیفه کند و در صورت نبود شورای عالی استان‌ها مجلس شورای اسلامی چون در حکم مافوق شورای عالی استان‌ها بود، می‌توانسته است جایگزین آن بشود.

این دسته از نمایندگان معتقد بودند با تصویب این لایحه دست فرمانداران و استانداران در گرفتن عوارض به سلیقه خود باز می‌شود. موافقان طرح هم معتقد بودند چون در غیاب شوراهای وزارت کشور در زمینه مسائل مالی و اجرایی با مشکل مواجه می‌شود بهتر است طرح تصویب شود. همچنین معتقد بودند چون قسمتی از وظیفه شوراهای جنبه اجرایی داشته است - مانند عزل و نصب شهردار - بنابراین مجلس نمی‌توانسته است اجرای قانون شوراهای را بر عهده گیرد. پس از مذاکرات صورت گرفته با حضور وزیر کشور (ناطق نوری) نمایندگان با کلیات طرح اصلاح ماده ۵۳ موافقت کردند. شور دوم این قانون در بیست و هشتم مهرماه ۱۳۶۴ برگزار شد که اکثریت نمایندگان با تصویب آن موافقت کردند و پس از آن در تاریخ ۱۳۶۴/۸/۷ به تأیید شورای نگهبان رسید. با توجه به این ماده واحده تا زمان تشکیل نشدن شورای شهر وزیر کشور یا سرپرست وزارت کشور جانشین شورای اسلامی شهر می‌شد. با این ماده واحده مشکل وزارت کشور تا حد زیادی برطرف شد ولی در عمل زمینه‌ای برای تعویق انداختن تشکیل شوراهای فراهم آورد. البته به تعویق افتادن تشکیل شوراهای نگرانی‌هایی را هم در سطح وزارت کشور به وجود آورده بود، از جمله شکل‌گیری تصور اشتباه از شوراهای در میان مردم. با توجه به اینکه در این زمان "شوراهای محله" برای برطرف شدن مشکل آرزاق و کالاهای عمومی وجود داشت، وزارت کشور نگران بود که مردم با توجه به شناختی که از این شوراهای یافته‌اند همین تصور را به شوراهای قانونی نیز تعمیم بدهند. به همین دلیل اگر زمان تشکیل شوراهای قانونی فرا می‌رسید، احتمال استقبال مردم کم می‌شد. به همین دلیل تصمیم گرفته شد با تدوین آیین‌نامه داخلی شوراهای و بحث‌های کارشناسی در وزارت کشور، دیدگاه مردم نسبت به اهداف و وظایف شوراهای تغییر یابد. در این راه تصویب لایحه انتخابات گام مهمی بود که بیشتر اهداف شوراهای مشخص می‌کرد. پس از اینکه بحث و بررسی در مورد لایحه انتخابات شوراهای اسلامی در کمیسیون شوراهای مجلس صورت گرفت، این لایحه برای بررسی در شور دوم در پنجشنبه مورخ ۶۵/۲/۱۸ در جلسه ۲۶۹ ارائه شد. این لایحه دارای ۹ فصل و ۷۶ ماده بود. بحث اصلی مجدداً بر سر تبصره ۱ ماده ۲ در مورد شیوه برگزاری انتخابات شوراهای بود، که به صورت دو گانه‌ای در شهرها تحت نظر وزارت کشور و در روستاها زیر نظر جهاد سازندگی بود. در این جلسه تعداد زیادی از نمایندگان با این شکل غیر متمرکز و دو گانه انتخابات مخالف بودند. در

نهایت نمایندگان به تغییر این ماده و اینکه انتخابات شوراهای اسلامی شهر و روستا تحت نظر وزارت کشور باشد رأی دادند. همچنین مدت زمان کاری شوراهای که در قانون اول ۲ سال بود به چهار سال تغییر یافت. تفاوت این قانون با قانون سال ۶۱ در خصوص برگزاری شیوه انتخابات بود. در سال ۶۱ شیوه انتخاب برای اعضای شورای شهر غیر مستقیم بود. اما در این قانون این شیوه حذف شد و به طور مستقیم مردم اعضای شورای شهر را برمی‌گزیدند. از موارد دیگری که در این قانون در قیاس با قانون قبلی (سال ۶۱) حذف شد "شورای محله" بود. البته یکی از ایراداتی که به قانون ۶۵ وارد است حذف شورای محله است. زیرا مشارکت مردم صرفاً با انتخاب تعدادی از اعضای شورای شهر افزایش نمی‌یابد و تا زمانی که خود عملاً در رفع مشکلات محله و منطقه خود حق اظهار نظر نداشته باشند مشارکت اجتماعی در سطح بالا شکل نمی‌گیرد. البته امید است با طرح شوراهای در دوره جدید خلأ قانونی شورای محله برطرف شود و تعامل عمیق‌تری میان شورای شهر و مردم در سطح محله‌ها شکل بگیرد.

"قانون اصلاح قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری و انتخابات شوراهای مزبور" در تاریخ بیست و نهم تیرماه ۱۳۶۵ به تصویب نهایی رسید.

#### پایان سخن

مشکلاتی که با تعویق تشکیل شوراهای شهر به رغم تصویب قانون وجود داشت بیشتر از آن روست که هرگز برای تشکیل شوراهای شهر به عنوان نهادی غیر دولتی به آن نگاه نشده و دولت همواره خود را متولی اصلی شوراهای دانسته است و از منظری اقتدارگرایانه و از بالا با آن برخورد کرده است. البته این دیدگاه معلول شرایط خاص سیاسی ایران نیز هست. زیرا در طی تشکیل اولین قانون شوراهای شهر پس از پیروزی مشروطیت هیچ‌گاه شوراهای مانند دیگر نهادهای حقوقی نهادینه نگردید و در جهت تقویت آن گام برداشته نشد. چون شوراهای منتخب مردم در سراسر کشور هستند؛ با توجه به ویژگی سیاست تمرکزگرایانه و اقتدارطلبانه در ایران، در مواقعی خاص مانند بحران‌های سیاسی و یا شرایط ویژه حتی با اختیارات محدود از آنها تعبیر به نیروهای گریز از مرکز و خارج از کنترل حوزه دولت شده است. ولی واقعیت آن است که اگر در طی تاریخ شکل‌گیری شوراهای در ایران به طور تدریجی و با اعتماد سازی مناسب این نهاد شکل می‌گرفت و کمتر از منظر اقتدارگرایانه با آن برخورد می‌شد و مطابق با شرایط روز زمینه‌های تشکیل آن فراهم می‌گردید، هم اکنون شوراهای جایگاه و کارکرد خاص خود را در اجتماع یافته بودند و یقیناً می‌توانستند نقش مهمی در حوزه مدیریت شهری در تعامل با مردم ایفا کنند. البته هیچ‌گاه نمی‌توان انتظار داشت که شورا به دور از تحولات سیاسی باشد ولی منظور آن است که سیاست زده نشود و شوراهای بتوانند با حمایت‌های قانونی حضور بیشتری در عرصه شهر پیدا کنند تا تعامل شان با مردم بیشتر شود و میزان اعتماد شهروندان نسبت به آنها افزایش یابد. مطمئناً این امر محقق نمی‌شود مگر با برنامه‌ریزی صحیح به گونه‌ای که شوراهای چون دیگر نهادهای حقوقی جایگاه محکمی پیدا کنند.

پانوش:

۱- برای آگاهی بیشتر ← بیژنی، مریم؛ قرازی و تشبیب قانون شوراهای، ماهنامه شهردارها، سال ششم؛ مرداد ۱۳۸۳ تا اردیبهشت ۱۳۸۴؛ شماره‌های ۷۲-۶۶ و ۶۳.

# دولت و شوراها در ایران

## شوراها و فرهنگ جامعه

حسین شیخ‌زاده  
کارشناس ارشد علوم سیاسی

طرف دیگر نهاد شوراها یکی از مظاهر توسعه سیاسی و جامعه مدنی بوده و نیازمند کار جمعی، مشارکت سیاسی، انتقادپذیری، پایبندی به قانون، سهم کردن دیگران در قدرت و... است. این پارادوکس، نهاد نوپای شوراها را از جنبه‌های مختلف با چالش جدی مواجه می‌نماید. تأخیر در برگزاری انتخابات شوراها علی‌رغم جایگاه ویژه این نهاد در قانون اساسی، عدم پذیرش جایگاه شوراها در تصمیم‌گیری توسط بوروکراسی اداری، بروز اختلال در عملکرد شوراهای دوره اول و تعمیم معضلات شوراهای برخی شهرها به کل نهاد شوراها از سوی برخی مسئولین، نخبگان فکری و مردم، واقعیت‌هایی هستند که اگرچه بعنوان پدیده‌های اجتماعی، عوامل مختلفی دارند اما می‌توان آنها را در چارچوب "فرهنگ" نیز تحلیل نمود.

### نقش فرهنگ سیاسی در عملکرد شوراها

انتخابات دوره اول شوراها در شرایطی برگزار شد که اولاً وظایف و اختیارات شوراها در هاله‌ای از ابهام قرار داشت و دوم اینکه منتخبین ملت تجربه‌ای در زمینه وظایف خود نداشتند و بعنوان اعضای اولین دوره شوراها از داشتن الگو محروم بودند لذا با وجود خدمات گسترده‌ای که در برخی شهرها توسط این نهاد ارائه گردید، در برخی موارد ضعف‌ها و نارسایی‌هایی نیز در کارنامه شوراهای دوره اول، بویژه در تعدادی از شهرها به ثبت رسید؛ تغییر مکرر شهردار، تضاد و اختلاف میان شهرداری و شورای شهر، اولویت‌های غلط و سلیقه‌های مختلف سیاسی نسبت به خدمات رسانی و کارهای عمرانی بخشی از عملکرد منفی شوراها در تعدادی از شهرها بود که عمدتاً نشأت گرفته از فرهنگ جامعه بوده است. در کشور ما با توجه به حاکمیت استبداد و فقدان گروه‌های رسمی و نهادینه در جامعه، هیچگاه فرصت تمرین مشارکت سیاسی و کار گروهی فراهم نشده است، لذا بروز چنین معضلاتی در عملکرد شوراها چندان دور از انتظار نیست. در تاریخ استبدادی جامعه ما، کشور و همه دارایی‌ها و مناسب آن ملک شخصی شاه تلقی می‌شد و مردم نه تنها در این مالکیت سهم نبودند بلکه خود آنها نیز رعیت شاه و جزئی از دارایی او محسوب می‌شدند. این احساس بیگانگی با حکومت باعث پیدایش عنصر حکومت‌ستیزی و بی‌تفاوتی نسبت به آینده و توسعه کشور گردیده است بنابراین ما به آسانی منافع شخصی را بر منافع ملی ترجیح می‌دهیم و توسعه و آبادانی کشور برایمان اهمیت چندانی ندارد.

نقش فرهنگ در موضع‌گیری مردم و نخبگان نسبت به شوراها تأثیر فرهنگ و شخصیت، به عملکرد شوراها منحصر

فرهنگ هر یک از جوامع، میراث کهنی است که در طول قرن‌ها از نسلی به نسل دیگر منتقل گردیده و در برگیرنده افکار و عقاید، آداب و رسوم، اخلاق، ادبیات و دستاوردهای علمی مردم آن جامعه می‌باشد. از آنجا که تحولات فرهنگی در درازمدت و بصورت تدریجی صورت می‌گیرد، فرهنگ رایج در هر دوره از تاریخ زندگی بشر صرفاً محصول زندگی اجتماعی مردم همان دوره نیست بلکه بخش اعظم آن توسط نسل‌های پیشین ساخته و پرداخته گردیده و شخصیت اعضای جامعه را شکل می‌دهد. شایان ذکر است در تکوین شخصیت، رفتار و خلقیات فرد علاوه بر محیط و فرهنگ جامعه، ویژگی‌های فردی، استعدادها و بویژه عنصر "اداره" نیز مؤثر است؛ در طول تاریخ جوامع بشری، افرادی با اراده پولادین دیده شده‌اند که توانسته‌اند از مرزهای فرهنگ رایج و گفتمان مسلط جامعه عبور کرده و مسیر تاریخ را تغییر دهند اما به استثنای موارد خاص، "فرهنگ"، در تکوین شخصیت، خلقیات و رفتار عموم مردم نقش مؤثری ایفا می‌کند. عرصه مسائل سیاسی - اجتماعی نیز محل بروز شخصیت و فرهنگ انسان‌هاست لذا می‌توان از نوعی خرده فرهنگ بنام "فرهنگ سیاسی" نام برد. فرهنگ سیاسی از یکطرف تحت تأثیر تحولات سیاسی - اجتماعی شکل می‌گیرد و از طرف دیگر رفتار سیاسی و پدیده‌های سیاسی را تحت الشعاع قرار می‌دهد. میزان اجماع نظر نخبگان فکری و ابزاری در مورد مسائل کلان کشور، کارآمدی نظام سیاسی، تلقی شهروندان از حکومت، جایگاه شهروندان از نظر حکومت و رشد و توسعه نهادهای جامعه مدنی در هر کشوری با فرهنگ سیاسی آن کشور ارتباط نزدیکی دارد. در این نوشتار در پی اثبات این فرضیه هستیم که پدیده‌ها و نهادهای سیاسی - اجتماعی و به تبع آن شوراهای اسلامی شهر و روستا تا حد زیادی تحت تأثیر فرهنگ بطور عام و فرهنگ سیاسی بطور خاص قرار دارند.

ما ایرانی‌ها انسان‌هایی دیندار، شجاع، غیرتمند، مهربان، عاطفی، مهمان‌نواز، صادق و نوع دوست هستیم اما عواملی نظیر سلطه حکومت‌های استبدادی در طول قرن‌های متمادی، دخالت بیگانگان در امور کشور، فقدان گروه‌های سیاسی مستقل از حکومت و شرایط جغرافیایی باعث پیدایش ویژگی‌ها و عناصری در فرهنگ ایرانی شده است که می‌توان آنها را عناصر فرهنگ ضد توسعه نامید. برخی از این عناصر عبارتند از: فقدان روحیه کار جمعی و گروهی، قانون‌گریزی، حکومت‌ستیزی، توهم توطئه، ضعف وجدان کار، ضعف علاقه به پیشرفت کشور و ترجیح دادن منافع شخصی نسبت به منافع ملی، عجز بودن و شتاب برای رسیدن به نتیجه در برنامه‌های سیاسی - اجتماعی. از

نمی‌شود و در اظهار نظر برخی نخبگان در خصوص شوراها و تلقی عامه مردم از این نهاد نیز می‌توان ردپای فرهنگ را دید. در جوامع پیشرفته صنعتی، بعد از رنسانس، توسعه سیاسی، اجتماعی و اقتصادی طی یک پروسه هماهنگ و بصورت تدریجی به وقوع پیوست و اقتصاد و سیاست پایه‌های فرهنگ توسعه یافت امروزه نهادهای جامعه مدنی در این کشورها ضمن اینکه دارای سابقه‌ای طولانی و تجربیات فراوان هستند، براساس زیرساخت‌های فرهنگی، اقتصادی و سیاسی تأسیس شده‌اند. بنابراین از این نهادها انتظار نمی‌رود که دچار انحراف، ضعف و کاستی شوند. اما در کشور ما این روند آرام و تدریجی طی نشده است و در شرایط کنونی که جهان با شتاب زیاد در حال پیشرفت است ما فرصتی برای پیمودن آن راه طولانی بصورت تدریجی نداریم و لذا توسعه سیاسی و تأسیس نهادهای جامعه مدنی نظیر شوراها در کشور ما بصورت عملیاتی صورت می‌گیرد انتخاب این روش برای توسعه مستلزم توجه به یکسری نکات است که برخی از آنها عبارتند از: برخورد اصلاحی با ضعف‌ها و کاستی‌های این نهادها، پرهیز از تعمیم ضعف‌های یک بخش از نهادهای جامعه مدنی به تمامی آنها، پرهیز از تنگ نظری و شتاب و بی‌حوصلگی در رسیدن به نتیجه مطلوب.

پس از بروز برخی کاستی‌ها و ضعف‌ها در شورای تعدادی از شهرها، برخوردهایی از سوی برخی نخبگان و عامه مردم با این نهاد نوپا صورت گرفت که عمدتاً ناشی از فرهنگ سیاسی جامعه بود. تعمیم معضلات تعدادی از شوراها به کل نهاد شورای شهر، مطرح کردن روش پاک کردن صورت مسئله یعنی حذف نهاد شوراها بعنوان راه حل و موضع‌گیری‌هایی از این قبیل نشانگر این واقعیت است که ما در امور سیاسی، اجتماعی به دنبال نتیجه‌گیری سریع هستیم، و به سرمایه‌گذاری درازمدت برای رسیدن به نتیجه مطلوب پایبند نیستیم. البته پرهیز از شتاب و بی‌حوصلگی به معنی پذیرش روش آزمون و خطا نیست زیرا سرعت تحولات جهانی به گونه‌ای است که فرصت اجرای این روش را به ما نمی‌دهد و باید در مسیر توسعه، با برنامه‌ریزی و استفاده از تجارب مفید دنیا، اشتباهات را به حداقل برسانیم. در حال فرهنگ سیاسی ما در برخی موارد بعنوان مانع توسعه عمل می‌کند اما اراده پولادین نخبگان فکری و ابزاری می‌تواند عبور از موانع را بصورت نسبی امکان‌پذیر نماید و اکنون اعضای شوراهای اسلامی بعنوان برگزیدگان ملتی که اراده کرده است در جاده توسعه با صلابت گام بردارد، در معرض آزمونی بزرگ قرار دارند و مردم در انتظار موفقیت آنها و نهاد نوپای شورای شهر هستند.

منابع:

- (۱) عقلائی و آینه توسعه سیاسی ایران، دکتر محمود سریع‌القلم
- (۲) ناکارآمدی نخبگان سیاسی ایران بین دو انقلاب، دکتر علی‌رضا ازغندی
- (۳) موانع توسعه سیاسی در ایران، دکتر حسین بشیریه





## شهرهای فردا دستاوردها، چالش‌ها

محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

برخوردارند، اما واقعیت این است که ارتباطات را نمی‌توان از دیگر جنبه‌های زندگی جدا کرد. فناوری ارتباطات علاوه بر آنکه به ما امکان می‌دهد از خانه خود با یکدیگر و با شهر و یا استان خود ارتباط برقرار کنیم، به همه شئون زندگی شهری نیز تسری می‌یابد و باز مهندسی سراسری و فراگیر را امکان‌پذیر می‌سازد. اکنون به برخی از این دستاوردها اشاره می‌کنیم:

### در زمینه حمل و نقل

با بهره‌گیری از فناوری‌های موسوم به TELECOM، سیستم‌های جدید حمل و نقل شهری و مسافربرهای بدون راننده که هدایت آنها کم هزینه‌تر از سیستم‌های سنتی است، امکان‌پذیر می‌شود. کارت‌های هوشمند نیز برآیند همین تکنولوژی‌هاست. این کارت‌ها که به منزله "کیف پول الکترونیکی" عمل می‌کند، خرید بدون پول خدمات شهری مانند حمل و نقل همگانی، کرایه اتومبیل و پرداخت هزینه پارکینگ و پارکومتر را امکان‌پذیر می‌سازد.

سیستم‌های اطلاعات مسافری، با بهره‌گیری از رایانه‌ها، ضمن هدایت الکترونیکی خودروها به سوی پارکینگ‌های موجود، از راه‌بندان در مناطق تجاری می‌کاهند. افزون بر این، مسافران در ایستگاه‌های اتوبوس، مترو و تراموا با آگاهی از زمان دقیق انتظار از طریق سیستم‌های سمعی و بصری، آرامش خاطر می‌یابند و هنگام سوار شدن، تنها کارت‌های هوشمند خود را از برابر "کارت‌خوان" می‌گذرانند تا مبلغ کرایه از کارت آنان کسر شود.

به یقین سیستم حمل و نقل هوشمند (ITS) در شهرهای آینده جایگزین حمل و نقل سنتی خواهد شد.

شهرها هسته مرکزی تمدن و فرهنگ بشرند و به یقین آینده بشر در گرو توسعه شهرهاست اما با گسترش فناوری‌های اطلاعاتی، شهرها اکنون در معرض دگرگونی‌های ژرف قرار گرفته‌اند. این دگرگونی چنان عظیم و دامنه‌دار است که تأثیر آن را می‌توان در ردیف تحولاتی که پنجاه هزار سال پیش با اختراع چرخ و پانصدسال پیش با اختراع چاپ پدید آمد، قیاس کرد.

زندگی چه در کشورهای در حال توسعه و چه توسعه یافته، ناگزیر از ورود به چنین عصری است، عصری که در آن فناوری‌های نوین الکترونیکی و رایانه‌ای، سهم شایانی در زندگی شهروندان، هدایت، برنامه‌ریزی و مدیریت شهری دارد.

تحولات ارتباطی دارای روندی فراگیر است و بشریت به عصری رهنمون می‌شود که اطلاعات، خود در زمره خدمات عمومی مانند آب و برق و تلفن قرار می‌گیرد. بدین معنی که اطلاعات پردازش شده و با نصب کنترلر در اداره‌ها و خانه‌ها توزیع می‌شود.

اطلاعات در آینده‌ای نزدیک به نیروی رهایی بخش بدل می‌شود که بی‌وقفه در همه زمینه‌ها جریان دارند و به شهروندان برای زندگی توانایی می‌بخشند.

ابزارهایی که فناوری‌های جدید اطلاعاتی در اختیار شهروندان قرار می‌دهد، رفته رفته کاربران این ابزارها و محیط شهری آنها را دگرگون می‌سازد. این فرایند از مدیریت شهری آغاز می‌شود، جایی که با بهره‌گیری از نظم جدید به شکلی بنیادین به طراحی مجدد نظام‌های بودجه‌بندی، حسابداری و خدمات رسانی شهری پرداخته می‌شود.

در این میان برخی از جنبه‌های باز مهندسی شهرها مانند ارتباطات، حمل و نقل، سامان‌دهی پسماندها و تولید انرژی از اهمیت بیشتری

## در ارائه خدمات

به تدریج در شهرهای آینده، مراکز شهرداری‌ها به محیط‌های پرنشاطی با هدف خدمت‌رسانی بدل می‌شوند. کارمندان این مراکز در کنار پایانه‌های کامپیوتری، خدماتی نظری پرداخت قبوض‌های آب و برق، جرایم و مالیات، صدور هر نوع گواهی‌نامه و مجوز و نیز دستیابی به سایر خدمات را یک جا به مراجعان عرضه می‌کنند.

به موازات گیشه‌های خدماتی در شهرداری‌ها، در مراکز خرید و دیگر مکان‌های عمومی نیز با برپایی باجه‌های چند رسانه‌ای و ارائه خدمات به شهروندان در همان محل‌ها، آنان را از کاربرد تلفن، ارسال نامه و یا مراجعه حضوری به ادارات دولتی بی‌نیاز می‌کنند. خدماتی که به این ترتیب عرضه می‌شود، گستره وسیعی را در بر می‌گیرد که از جمله ارائه اطلاعات در مورد رویدادهای گوناگون و خدمات مختلف از پرداخت قبض‌ها و فیش‌ها تا کارهایی را شامل می‌شود.

## از لحاظ صرفه اقتصادی

شهرهای خود از فناوری‌های نوین بهره‌مالی می‌برند و در هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌کنند. مدیران شهری با صدور مجوز برای بخش خصوصی به منظور عبور کابل‌های نوری از کانال‌های زیرزمینی ویژه خدمات عمومی، می‌توانند کسب درآمد کنند. شبکه‌های تلویزیونی کابلی - که به زودی کشور ما نیز از آن بهره خواهد برد - و جوهی را به شهرداری‌ها پرداخت می‌کنند و افزون بر این شهرداری‌ها از این شبکه‌ها درخواست می‌کنند، کانال‌هایی را برای دسترسی همگانی در اختیار شهرداری‌ها قرار دهند تا برای پخش نشست‌های شورای شهر و یا اطلاع‌رسانی در مورد خدمات شهری از آن استفاده کنند.

تکنولوژی‌های نوین دیجیتالی در کنار آگاهی‌فزاینده، نسبت به مسایل زیست‌محیطی شهرها به ابداع روش‌هایی به منظور کاهش تولید زباله کمک می‌کنند. طرح جمع‌آوری زباله براساس وزن با کمک کامپیوتر که هم‌اکنون در بعضی شهرهای آمریکا، اروپا و استرالیا به اجرا در آمده، انگیزه لازم را برای کاهش تولید زباله به وجود آورده که منجر به صرفه‌جویی قابل توجهی شده است. آگاهی نسبت به مسایل زیست‌محیطی و کمبود زمین برای دفن زباله در بسیاری از شهرهای جهان موجب پیدایش انواع ابتکارها در زمینه تولید انرژی از زباله شده که از تکنولوژی‌های نوین استفاده می‌کنند. بهره‌گیری از تکنولوژی‌های نوین در شهرها، برقراری ارتباط سریع و بی‌واسطه میان حوزه‌های استحقاقی مناطق مختلف را امکان‌پذیر می‌سازند و به شهرها به مثابه مراکز تصمیم‌گیری اهمیت می‌بخشند.

## چالش‌های پیش روی شهرهای فردا

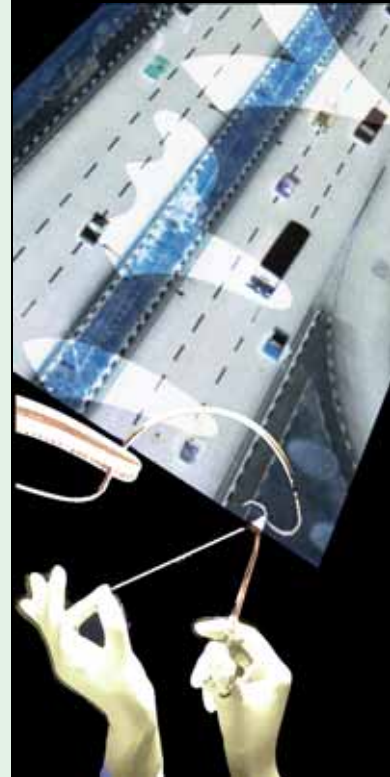
فناوری‌های نوین اگرچه با بهره‌گیری از کامپیوتر، نرم‌افزارها و امکانات وابسته آن، فرصتی گرانبها برای بشر به ارمغان می‌آورد، اما دست کم تا چند دهه آینده مشکلاتی را همراه خواهد داشت. این تکنولوژی ضمن آنکه توسعه باورنکردنی همه‌فرآیندهای مرتبط با اطلاعات را سبب خواهد شد، در عین حال شکاف میان آن بخش از جامعه را که به کامپیوتر دسترسی دارد و بخش عظیم‌تری که از این امکان بی‌نصیب مانده، ژرف‌تر خواهد کرد. به عبارت دیگر، برخورداری گروهی ناچیز و محرومیت انبوهی از مردم را سبب خواهد شد و با پیدایش جوامع بهره‌مند از اطلاعات و بی‌بهره از اطلاعات، تضادی تازه و شکافی نو پدید خواهد آورد که باید درصدد رفع آن برآمد.

گرچه در شهرهای آینده، فناوری‌های نوین الکترونیکی و رایانه‌ای، سهم به‌سزایی در مدیریت برنامه‌ریزی، کنترل و هدایت امور شهر برعهده خواهند داشت، اما لازمه آن آماده‌سازی و تدارک پیش شرط‌های لازم مانند شبکه گسترده الکترونیکی، هویت دیجیتالی شهروندان، کارت‌های اعتباری هوشمند، بانکداری الکترونیکی و نیز زیرساخت‌های فیزیکی مانند شبکه برق، مخابرات، اینترنت و ... است. همچنین زیرساخت‌های فرهنگی و مدیریتی مانند دانش‌میدان شهری، اهمیت استفاده بهینه از زمان، فرهنگ استفاده‌کنندگان و غیره را ضروری می‌سازد.

در جهانی که پدیده شهرنشینی در آن رو به گسترش است، بیشتر دگرگونی‌ها در عرصه شهرها به وقوع می‌پیوندد. در چنین شرایطی معنای مشارکت به مثابه میثاق اجتماعی عبارت است از حرکت به سوی بهره‌مندی یکسان از نعمت‌های طبیعی و دستاوردهای بشری، تمرکززدایی در مدیریت و تصمیم‌گیری و اتخاذ روش‌های جدید مشورت با مردم. این اقدامات به پیدایش نهادها و جستجوی روش‌های جدید حضور شهروندان در سرنوشت شهر منجر خواهد شد.

به دیگر سخن در شهرهای فردا بهره‌گیری از فناوری‌های نوین به مشارکت بیشتر مردم منجر شده و این امر خود به شهرهایی برای زندگی بهتر و آینده‌ای امیدوارتر خواهد انجامید. چنین روندی تمایل انسان را به بنای یک جامعه نوین، عادلانه، انسان‌محور، در آشتی با طبیعت و توأم با صلح و دوستی نشان می‌دهد.





## طرح‌های ضربتی به مشارکت مردم نیازمندند

غلامرضا لطیفی دکتر در شهرسازی و استاد دانشگاه علامه طباطبایی و مدیر گروه برنامه‌ریزی اجتماعی این دانشگاه است. وی به مدت ۶ سال در سازمان برنامه و بودجه فعالیت می‌کرده و ۱۵ سال است که به عنوان استاد و عضو هیئت علمی در دانشگاه به تدریس می‌پردازد. همچنین از وی آثار متعددی در نشریات معتبر علمی به چاپ رسیده است. آنچه در ادامه آمده است، گفت و گویی است با ایشان درخصوص شکل‌گیری طرح‌های ضربتی، فراز و نشیب‌هایی که این طرح‌ها در جامعه با آن روبه‌رو هستند و نیز هماهنگی این طرح‌ها با چشم‌اندازهای آینده شهرها.

□ جایگاه طرح‌های ضربتی - یا به اصطلاح جهادی - در برنامه‌ریزی شهری چیست؟

■ طرح‌های جهادی مبنای علمی ندارند اما با توجه به قداست مفهوم جهاد در تفکر مدیریت شهری کشور، این طرح‌ها کارکردهای متفاوتی در سطح شهر یافته‌اند. این طرح‌ها توانایی آن را دارند که در مدت کوتاه اثربخشی لازم را برای برنامه‌های اجرایی به بار آورند و به همین دلیل در شهری چون تهران که مشکلات خاص خود را دارد مطرح شده است. با وجود این در کتب برنامه‌ریزی شهری و گرایش‌های مرتبط با آن، چنین بینشی وجود ندارد.

□ منظور شما این است که جهادی بودن وجود ندارد و یا ماهیتاً چنین طرح‌هایی در مکان‌های مختلف مطرح نیستند؟

■ البته به مفهوم نظری وجود ندارد اما در ایران به طرح‌های ضربتی شهری، طرح‌های جهادی گفته می‌شود که برگرفته از ایدئولوژی و جهان بینی موجود در کشور است. اما در کشورهای دیگر از این طرح‌ها برای اسکان مهاجران یا حوادث غیرمترقبه و از این دست پدیده‌ها، استفاده می‌شود.

□ چرا این طرح‌ها صرفاً به وسیله شهرداری مطرح و اجرا می‌شوند؟

■ به دلیل اینکه شهرداری‌ها بر آن‌اند که بتوانند کاری را به صورت فوری در شهر انجام دهند و مردم از اجرای آن احساس رضامندی کنند. کارهای ضربتی سبب

شکل‌گیری نتایج آنی می‌شود و عملکرد شهرداری را در مدت زمان کوتاه، برای مردم مثبت جلوه می‌کند. در مجموع کارهای جهادی در شهرداری به معنای تعجیل و پیگیری‌هایی است که بتوان سریع به هدف دست یافت. در فضای شهری کنونی احساس می‌شود که پیگیری بودن برای مشکلات مناطق شهر و حساسیتی که در جامعه شهری برای حل مشکلات شهروندان در حوزه مسائل شهری وجود دارد، سبب شده است تا طرح‌های ضربتی به شکل جهادی آن نزد مدیریت شهری مقبولیت یابد. با توجه به این امر طرح جهادی ۱۳۷ در مدیریت شهری تهران مطرح شده است.

□ پس به اعتقاد شما که این طرح‌ها را از یک سو فاقد پایه‌های علمی می‌دانید و از سوی دیگر عجولانه توصیف می‌کنید، طرح‌های جهادی آن طور که باید و شاید در شهر کارآمدی ندارند؟

■ شهرداری سعی دارد با ارائه این طرح‌ها به نوعی شهرسازی مشارکتی را در جامعه ایجاد کند و به همین دلیل با در اختیار قرار دادن سامانه‌ای به نام ۱۳۷ فناوری ارتباطی ای را در شهرسازی مشارکتی به کار گرفته است. از یک سو ارتباط با مردم به صورت سیستماتیک صورت می‌گیرد و از سوی دیگر نیازهای شهروندان به صورت منظم و پیگیر و به صورت طبقه‌بندی شده از سوی حوزه‌های مختلف شهرداری‌ها پیگیری می‌شود. این طرح‌ها دارای مزیت‌هایی است که امروزه به اسم شهرسازی در دنیا مطرح است.

□ آیا در مدیریت شهری فعلی کشور نیز مشخصه‌های علم شهرسازی مبنای اجرای این گونه طرح‌هاست یا عوامل دیگری دخیل‌اند؟

■ از دهه ۸۰ رشته شهرسازی با مشخصه‌هایش به عنوان علمی مستقل و راهی برای کنترل و مدیریت شهر به صورت جدی مطرح شد، اما در ایران نگرش به شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری به عنوان دانش بین رشته‌ای است؛ به همین سبب اکثر طرح‌ها به صورت تخصصی ارزیابی و اجرا نمی‌شوند. مدیریت امروز نتوانسته است از پوسته گذشته بیرون آید و خود را با نظام‌های مدیریتی و برنامه‌ریزی کارآمد امروز منطبق کند. امروزه مدیریت شهری ابزاری است که زندگی شهری را ساماندهی می‌کند و از این طریق پویایی را در شهر به وجود می‌آورد.

□ با این اوصاف هدف برنامه‌ریزی شهری در سطح شهرهای کشور چیست؟

■ هدف بسیاری از برنامه‌ریزی‌ها در شهر، دستیابی به مدیریت صحیح است. براساس تعریفی، "شهرسازی چیزی نیست جز ایجاد آرامش و آسایش برای ساکنانش". در صورتی که تمامی این مقوله‌ها در شهر ابزار است، ابزاری برای رسیدن به مدیریت شهری، و برنامه‌ای خوب در شهر.

برای مثال جمعیت بعضی از مناطق تهران بسیار بیشتر از جمعیت مادرشهرهایی است که وجود دارند. پس باید برنامه‌ای تدوین شود تا بتواند نیاز این مناطق را برطرف سازد. چنین برنامه‌ای با توجه به وسعت تهران، همفکری و همکاری تمامی سازمان‌ها و نهادهایی را می‌طلبد که در مسائل شهر همراه با شهرداری درگیر هستند. برای این منظور باید به سمت کارشناسی کردن بدنه شهرداری حرکت کرد تا به قدرت اجرای این گونه فعالیت‌ها در شهر دست یابد و نیز اجرای این طرح‌ها در ذهنیت شهروندان جای گیرد.

□ بسیاری معتقدند که اجرای طرح‌های ضربتی همانند طرح جهادی ۱۳۷ برگرفته از طرح‌هایی مشابه در کشورهای اروپایی نظیر فرانسه است به گونه‌ای که آنها نیز سامانه‌ای در اختیار مردم قرار داده‌اند که نیازهای مناطق زندگی‌شان را از طریق تلفن پیگیری می‌کنند. فراز و نشیب این طرح‌ها را در کشور ما و دیگر کشورها چگونه مقایسه می‌کنید؟

بسیاری از برنامه‌های ما تقلید شده است. برنامه‌ها به صورت نه چندان کارآمد و درست، از طرح‌های دیگری اقتباس می‌شود و به شکل بسیار نازل‌تر و سطح پایینی در شهر به اجرا در می‌آید. در مدیریت شهری باید نوآوری باشد. یعنی باید نظام مدیریت شهر دارای "برنامه‌ریزی بدعی" و کارآمد باشد، که متأسفانه اداره شهرها در ایران هنوز به دیدگاهی واحد دست نیافته است. در حالی که دانش در دنیا تخصصی‌تر می‌شود و هر برنامه‌ریزی جنبه‌های گوناگونی را در شهر پوشش می‌دهد و اقدامات انجام شده نیز دارای همپوشانی هستند، در ایران هنوز به سمت این ایده حرکت نشده است.

□ پس با توجه به نظریات شما طرح‌های ضربتی دارای کارکردی در شهر نیستند؟

■ طرح‌های ضربتی از جمله طرح ۱۳۷ به عنوان ابزاری است که مدیریت شهری را به سمت پویایی سوق می‌دهد. مردم احساس می‌کنند نیازها و پیام‌های شان به وسیله تیم‌های کارشناسی در شهرداری طبقه‌بندی و اولویت‌بندی می‌شود و پس از ارزیابی، پیگیری و رفع خواهد شد؛ در اینجا حس است که نقش مشارکت شهروندان تقویت می‌شود. بر همین اساس طرح‌های دیگری که مدیریت شهری به اجرا در می‌آورد نیز باید دارای این قابلیت و تنوع باشند، یعنی بتوانند در وهله نخست مشارکت مردم را برانگیزند. از سویی دیگر طرح‌های اجرا شده در مکان‌های متفاوت، با توجه به ویژگی‌های متفاوت هر منطقه دارای تأثیرات متفاوتی است و منجر به کسب نتایج گوناگونی می‌شود. برای مثال اگر سطح سواد در یک محله یا منطقه بالاتر باشد، مردم نسبت به حقوق اجتماعی و شهری که در آن سکونت دارند و زندگی می‌کنند، آگاه‌ترند. حتی مطالبات آنها نیز متفاوت است و جنبه‌های گوناگونی را در بر می‌گیرد و بر عکس. شاید در یک منطقه اصلاً وجود چنین مشکلی به ذهن شهروندان خطور نکند چه رسد به اینکه سامانه‌ای شکل دهند تا آن مشکل را برطرف سازند. باید توجه کرد که به دلایل تاریخی مردم به دستگاه‌های عمومی از جمله شهرداری، کمی دیرتر اعتماد می‌کنند و طرح‌های جهادی می‌توانند در مدت زمان کوتاهی - در صورتی که خوب اجرا شوند - اعتماد مردم را جلب کنند. باید به این نکته توجه کرد که هزاره سوم، زمان تحقق جامعه‌ای است که مردم در حال کوچک شدن است و توسعه ارتباطات نیز از لازمه‌های آن به شمار می‌آید. در طرح‌های جهادی، توسعه ارتباطات زمینه را فراهم می‌کند که به صورت فراگیر به حقوق اجتماعی مردم توجه شود.

خواسته‌های نسل امروز بانسل گذشته کاملاً متفاوت است و این روندی است که جامعه جهانی به ما تحمیل می‌کند. در شهرسازی ارتباطی که "هابرماس" مطرح می‌کند نیز این موضوع دارای اهمیت است که مطالبات مردم در شهر تا چه حدی است و نهادی همانند شهرداری تا چه حد توانایی پاسخگویی و رفع این خواسته‌ها و نیازها را دارد. چنین دیدگاهی به اهمیت و جایگاه مدیریت شهری اشاره دارد، چنانکه در دنیا اهمیت شهرداری به اندازه‌ای است که در انتخابات آن، اکثریت واجدین شرایط مشارکت می‌کنند. در کشورهای پیشرفته اهمیت انتخابات شهری و میزان مشارکت مردم در آنها حتی از دیگر انتخابات کلان‌تر نیز بیشتر است. زیرا در آن جوامع مشارکت به منزله تأمین حیات مدنی در شهر است. باید توجه کرد که نیازها و توقعات شهروندان از سطح زندگی و امکانات موجود بسیار فراتر رفته است و حساسیت آنها نیز نسبت به مقوله‌های شهر و شهروندی و برنامه‌های به اجرا درآمده در شهر افزون‌تر شده است. طبیعتاً شهروندان به آن اندازه که با مسائل شهری روبه‌رو هستند، مسائل در سطح کلان کشور برای شان ملموس و عینی نیست، بنابراین چه بسا مدیریتی در سطح کلان موفق است که بتواند ابتدا نیازهای بومی و محلی را پاسخگو باشد.

□ آیا معتقدید که طرح‌های جهادی صرفاً مثبت هستند یا اینکه جنبه‌های منفی نیز وجود دارد؟

■ لرنر معتقد است که: "کشورهای در حال توسعه آن چنان خواسته‌های شان را افزایش می‌دهند که رفع آنها از توان‌شان خارج است". و اینجا است که این گونه طرح‌ها، ممکن است آسیب‌رسان باشند. می‌توان در افق‌های دور این مشکلات را حل کرد تا مطالبات مردم در حل معقول و امکانات شهر افزایش یابد. بارها دیده شده که احساس نیاز مردم به صورت کاذب شکل گرفته است، چنین اتفاقی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری بسیار آسیب‌زا است، زیرا شهرداری‌ها با کمبود منابع مالی روبه‌رو هستند، به تعبیری یک سر دارند و هزار سودا. بر اساس نظام برنامه‌ریزی، هزینه‌های اداره شهری همچون تهران اجازه مانور بر طرح‌های ضربتی را نمی‌دهند. مطالبات شکل می‌یابند و افزون می‌شوند اما بودجه‌های رفع این مشکلات تأمین نمی‌شوند. در این شرایط ممکن است اجرای این طرح‌ها حتی نتایج معکوس در برداشته باشد. در اکثر برنامه‌ریزی‌های کشور ما، پشتوانه نظری وجود ندارد و در واقع بیشتر بودجه‌بندی لحاظ شده است تا برنامه‌ریزی.

باید اهداف بلندمدت‌تری را با توجه به وسعت شهر تهران و گستردگی نیازهای شهروندان آن در نظر گرفت که در زمان حاضر شهرداری‌ها به تنهایی از عهده آن بر نمی‌آیند. در حوزه مدیریت واحد شهری نیز شهرداری‌ها باید بسیار تجهیز شوند تا بتوانند وظایفی را که بر عهده آنان است، انجام دهند. از سوی دیگر با تداخل وظایف دستگاه‌های متفاوت رو به رو هستیم که وظیفه ارائه خدمات شهری را بر عهده دارند، از جمله راهنمایی و رانندگی، بهداشت و درمان و همانند اینها که هر دستگاه مسائل و مشکلات را از دیدگاه خود نظاره‌گر است و در بسیاری اوقات وحدت رویه وجود ندارد؛ این خود عاملی است برای هدر رفت هزینه‌ها به گونه‌ای که قسمتی از این هزینه‌ها به صورت مستقیم بر شهروندان تحمیل خواهد شد. "برنامه‌ریزی پویا" راهکاری است که جامعه را از تنش دور می‌کند به گونه‌ای که منافع گروه‌های آسیب‌پذیر و شهروندان جامعه تأمین شود.

□ اجرای طرح‌های ضربتی و مشارکتی تا چه حد با الگوهای توسعه کشور مطابقت دارد؟

■ بسیاری از طرح‌های ملی کشور، بومی نشده‌اند و با شرایط جامعه هماهنگ نیستند. باید با توجه به مزیت و برتری نسبی طرح‌های شهری به سمت شهرسازی مشارکتی حرکت شود و برخی از طرح‌های مفید به عنوان الگو معرفی شوند، اما این اتفاق روی نداده است. زیرا نه برنامه‌ای در این زمینه طراحی شده و نه احساس نیازی به آن به وجود آمده است. در این زمینه حتی از همه نیروهای فکری استفاده نشده، در حالی که نیروهای فکری سرمایه اجتماعی به شمار می‌آیند و می‌توانند مدیریت شهر را به سمت اداره بهتر سوق دهند تا شهر را از مسائل و مشکلات فعلی‌شان برهانند.

□ برای ماندگاری طرح‌های ضربتی مشارکتی در شهر چه راهکارهایی وجود دارد؟

■ خیلی از طرح‌ها زمانی به مانایی می‌رسند که احساس نیاز آنها در جامعه به وجود آید. باید نظرسنجی و آمارگیری شود و در صورت نیاز شهروندان و لزوم ماندگاری چنین طرح‌هایی، آنها را به صورت گسترده‌تر در شهر به اجرا در آورند. در این میان نقش مشارکت مردمی نباید نادیده گرفته شود. مردم باید احساس کنند که مشارکت آنها در ایجاد شهری بهتر مؤثر است و اگر این برنامه و طرح ۱۳۷ در کل کشور اقتباس شود بسیاری از مشکلات شهری و یا حتی مسائل کشوری برطرف خواهد شد. زیرا شهروندان می‌دانند که می‌توانند حتی با یک تماس کلیه مشکلات و مسائل شهری‌شان را بازگو کنند و انتظار رفع آن را نیز داشته باشند.





# شهر فردا در سوئد از اراضی صنعتی آلوده تا

## ناحیه اکولوژیکی پیشرو

ترجمه و تلخیص: شهرزاد فرزین پاک

نیز در خود داشت و بجز پارک ساحلی باریک آن، بقیه اراضی متروک بودند. با اینکه چند ساختمان دفتری و دانشگاهی در سایت قرار داشتند اما پروژه BO-01 نخستین گام را برای تبدیل این منطقه به مکان کاملاً جدیدی برای زندگی، کار و مطالعه برداشته است به طوری که مسئولان بر این باورند که می‌توانند زمین هدر رفته صنعتی را به مرکز جهان بدل سازند.

### شهر اکولوژیکی

در طول چند دهه آینده چهار پنجم جمعیت دنیا در شهرها زندگی خواهند کرد. شهرگرایی اگرچه توسعه اقتصادی و رفاه به همراه خواهد داشت اما منجر به بروز مشکلاتی برای آب و فاضلاب، ترافیک، سیستم‌های ضعیف انرژی و مصرف بیش از حد منابع نیز خواهد شد. به این ترتیب حل مسائل زیست محیطی شهرها، رمز رسیدن به آینده‌ای پایدار است. هدف از ساخت این منطقه نیز ارائه نمونه‌ای بین‌المللی از سازگار ساختن محیط شهری متراکم با محیط زیست است که نیروهای توسعه شهر مالمو را نیز به سوی پایداری زیست محیطی سوق می‌دهد. مواردی که در طراحی و برنامه‌ریزی سایت در نظر گرفته شده‌اند، در ادامه آمده است.

در ماه می سال ۲۰۰۱ با هدف طرح دیدگاه‌های مختلف درباره زندگی آینده - که در آن تقاضا برای زیبایی‌شناسی، اکولوژی مناسب و فناوری بالا با مکان زندگی بشر عجین خواهد شد - نمایشگاهی با عنوان (BO-01) در شهر مالمو<sup>(۱)</sup> سوئد در دو مکان متفاوت برگزار شد: یکی در ناحیه‌ای مسکونی به شکل دائمی و دیگری در ناحیه‌ای نمایشگاهی به طور موقت. ناحیه مسکونی مذکور، منطقه شهری به تازگی ساخته شده ای با ساختمان‌های مختلط است که در بردارنده خدمات تجاری و اجتماعی و نیز ۵۰۰ واحد مسکونی است. این پروژه نشان می‌دهد که چطور استفاده هوشمندانه از فناوری اطلاعات به راه‌هایی برای رفاه بیشتر می‌انجامد، ضمن آنکه زیبایی دلپذیر شهر پایدار این رفاه را بسیار جذاب‌تر می‌کند. آنچه در ادامه می‌آید مختصری از ویژگی‌های این ناحیه مسکونی است.

### سایت

مکان این پروژه در واسترا همین<sup>(۲)</sup> واقع شده است که اراضی آن پیش از این صنعتی بودند و در کنار اقیانوس و در فاصله‌ای کوتاه از مرکز شهر قرار دارند. این منطقه محل دفن زباله‌ای



ساکنان باشد. برنامه‌هایی برای استفاده وسایل نقلیه از سوخت‌های سازگار با محیط زیست تهیه شده است، که از آن جمله استفاده از انرژی الکتریکی است.

### ساخت‌وساز اکولوژیکی

حتی در ساخت منطقه نیز ملاحظات زیست‌محیطی در نظر گرفته می‌شود به طوری که در فرایند ساخت استفاده از مصالح خطرناک ممنوع است. همچنین این مصالح بایستی در صورت تخریب ساختمان‌ها قابل استفاده مجدد باشند.

### تنوع زیستی

این منطقه به گونه‌ای ساخته می‌شود که طیف گسترده‌ای از حیات طبیعی را در خود جای دهد. چند زیستگاه برای گونه‌های مختلف گیاهی و جانوری در نظر گرفته شده است. همچنین به منظور افزایش فضای سبز در منطقه، سقف‌ها و دیوارها نیز پوشیده از گیاهان خواهند شد. از آب باران و آب دریا برای حمایت از طیف وسیعی از گونه‌ها استفاده می‌شود.

### خانه‌ها

برخی از بهترین معماران اروپایی در طراحی واحدهای مسکونی این طرح شرکت دارند. این ناحیه مسکونی مشتمل بر ۵۰۰ واحد با طراحی‌های گوناگون است. خانه‌ها از یک و نیم طبقه تا ۶ طبقه دسته بندی می‌شوند. بلوک‌های بلندتر در اطراف و کوتاه‌ترها در میان آنها قرار می‌گیرند تا به این ترتیب بخش داخلی راحت‌تر و ایمن در برابر بادهای دریایی باشد. نکته جالب توجه اینکه حدود ۵۰ واحد از منازل مذکور طراحی داخلی شده و وسایل آن نیز چیده شده است.

در ضمن اجرای این پروژه نمایشگاهی موقتی نیز برپا شد که در آن دیدگاه‌های مختلف درخصوص زندگی آینده به بحث گذاشته شد و ایده‌ها و نظریاتی که تصور آنها برای آینده دشوارتر بود به صورت مالکیت‌هایی به تصویر کشیده شد. این نمایشگاه در زمره بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری‌های اروپایی شمالی در نوع خود محسوب می‌شود.

### انرژی ۱۰۰ درصد تجدیدپذیر محلی

سهام عظیمی از نیازهای گرمایی از آب دریا و آب‌های زیرزمینی تأمین خواهد شد که با جذب انرژی خورشیدی تکمیل می‌شود. الکتریسته به وسیله نیروی باد و سلول‌های فوتو ولتیک تولید خواهد شد. بیوگازهای تولیدشده در نواحی دفع پسماندها برای گرم کردن خانه‌ها و سوخت وسایل نقلیه مورد استفاده قرار خواهد گرفت. در عین حال ساختمان‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که حداقل نیاز به انرژی گرمایی را داشته باشند و تجهیزات الکتریکی مورد مصرف بایستی بسیار کارآمد باشند.

### چرخه اکولوژیکی

این ناحیه به سیستم فاضلاب موجود در شهر متصل است که به تصفیه‌خانه‌ای که مواد مغذی و فلزات سنگین را استخراج می‌کند، مجهز خواهد شد. مواد مغذی می‌توانند برای کشاورزی مورد استفاده قرار گیرند و فلزات برای تصفیه مورد استفاده قرار خواهند گرفت. پسماندهای خانگی که بازیافتی نیستند از طریق شوتینگ به مخزنی می‌روند که در آن پسماندهای آلی از سایر پسماندها جدا می‌شود و برای استخراج بیوگازها مورد استفاده قرار می‌گیرد. باقی‌مانده پسماند برای تولید انرژی گرمایی سوزانده خواهد شد. مواد بازیافتی نیز در مناطق مشخصی در نزدیکی خانه‌ها جمع‌آوری می‌شوند.

### ترافیک

این ناحیه به طوری طراحی شده است که نیازهای حمل‌ونقل و وابستگی به خودرو را حداقل کند. چرخه ترافیکی مهم‌ترین عنصر در سیستم حمل‌ونقل ناحیه به شمار می‌آید. شبکه راه‌های پیاده و دوچرخه به طریقی استاندارد پیاده خواهد شد تا آنها را به گزینه‌ای جذاب برای سفرهای کوتاه بدل سازد. دوچرخه‌سواران همواره به خودروها ارجحیت داده می‌شوند. سیستم حمل‌ونقل عمومی به منظور استفاده کاربران به شکلی بسیار جذاب اجرا خواهد شد، به طوری که انتخاب طبیعی



1-Malmö

2-Yästra Hamnen

<http://home.att.net>

پانوش:

منبع:

# بیانیه شهروندان در خصوص شهر فردا

اقتباس و ترجمه: شهروز فرزین پاک

## حکمروایی شهری

حکمروایی ضعیف شهری پیامدهای منفی متعددی در پی خواهد داشت، که از جمله می‌توان به پراکندگی شهری، اسکان دور از دسترس، سیستم حمل‌ونقل توسعه نیافته، و تخریب فضاهای سبز در میان دیگر چیزها اشاره کرد. با بهبود حکمروایی شهری، شهرهای پایدار بیشتری با کیفیت بالاتری از زندگی برای همه شهروندان در دسترس خواهد بود. چنین شهرهایی اقتصادی‌تر، فرهنگی‌تر، زیست‌محیطی‌تر و از لحاظ اجتماعی موفق‌تر خواهند بود.

حکمروایی شهری در واقع نوعی سازوکار برای ساختن روابط بین شهر و شهروندان است که مشارکت عمومی- خصوصی و تمامی کنشگران شهری را در برمی‌گیرد. حکمروایی شهری بر ساختن محیط زیست، میراث فرهنگی، حمل‌ونقل عمومی و سایر موضوعات تأکید می‌کند.

از نظر شهروندان مشارکت‌کننده در هیئت پیش‌گفته، فاصله زیادی میان حکمروایان و فرمانبرداران وجود دارد: نخست بین سازمان‌ها (بنیادها) در سطح اروپا و شهروندان اتحادیه اروپا، دوم بین

برای نخستین بار در اتحادیه اروپا هیئتی از نمایندگان شهروندان کشورهای مختلف جهان این شانس را یافتند تا نتایج تحقیقات درباره توسعه پایدار شهری را ارزیابی کنند. این گروه بیست و شش نفری از شهروندان اروپایی از کشورهای مختلف و از گروه‌های مختلف سنی و شغلی برگزیده شده‌اند که کارشناس حرفه‌ای توسعه پایدار نیستند، بلکه مردمانی عادی‌اند که در شهرهای اروپا کار و زندگی می‌کنند و اداره کل تحقیقات اتحادیه اروپا از آنان خواسته است تا دیدگاه‌ها و آرزوهای شان را درباره آینده شهرها و عقایدشان را درخصوص برنامه تحقیقی اتحادیه اروپا در مورد شهر فردا و میراث فرهنگی ارائه دهند.

آنچه در اینجا می‌آید، خلاصه‌ای از این نظریات است که در قالب عناوین زیر مورد بررسی قرار گرفته است:

- حکمروایی شهری؛
- حمل‌ونقل پایدار؛
- ساخت محیط‌زیست پایدار؛ و
- میراث فرهنگی.



دولت‌ها در سطوح محلی و ملی و شهروندان، و سوم میان خود شهروندان در سطح محلی که تمامی اینها سبب کاهش انگیزه برای ارتقای محرک‌های حکمروایی پایدار است.

در عین حال به اعتقاد آنان تمامی تحقیقاتی که به منظور راهنمایی و با تأمین مالی اتحادیه اروپا صورت گرفته، به ساختن شهرهای دوستانه‌تر کمک کرده و مشارکت شهروندان را از راه‌های اصولی تقویت کرده است.

در همین زمینه پیشنهادهایی برای بهبود وضع فعلی ارائه شده است:

– در آینده تحقیقاتی که از سوی اتحادیه اروپا حمایت مالی می‌شوند بیشتر بر روی مشارکت شهروندان آسیب‌پذیر و اجتماع آنان در حکمروایی شهری متمرکز شوند.

– تحقیقات در خصوص تفاوت میان سرزمین‌های عضو جدید و قدیم اتحادیه اروپا در مورد مشارکت دموکراتیک با هدف تبادل تجارب مفید انجام شود، تا یاد دادن و یاد گرفتن همزمان صورت پذیرد.

– تحقیقات باهدف منسجم کردن سرزمین‌های عضو.

– برای اینکه شهروندان مشارکت کامل در اداره جوامع و طریقه‌ای که بر آنها حکمرانی می‌شود داشته باشند، می‌بایست منابع مکفی در اختیارشان باشد تا این عمل را تسهیل کند. سیاستمداران هم باید به ترویج روند مذکور تشویق شوند.

– کار آزادانه یا داوطلبانه راه‌حل نیست. حکمروایی شهری باید تصمیمات عمومی محور را به جای خصوصی محور اتخاذ کند. سیاستمداران باید با یکدیگر و با شهروندان کار کنند و پول بیشتری برای موارد زیر خرج کنند:

- انتشار اطلاعات؛
- سازماندهی گردهمایی‌ها و شنیدن آرای عمومی؛
- گسترش ابزارها و روش‌های ابتکاری؛ و
- آموزش اصولی به شهروندان در روند تصمیم‌سازی.

– به منظور تقویت حس تعلق به مکان و تشویق شهروندان به مشارکت بایستی تحقیقاتی در این حیطه صورت پذیرد که چگونه در تمامی شهرها، فرهنگ قبول مسئولیت می‌تواند تسهیل شود.

### حمل و نقل پایدار

جابه‌جایی، در واقع موضوعی محوری در زندگی ما و نیز یکی از مشکلات جدی‌ای است که با آن مواجه‌ایم. این مقوله از طرق مختلفی (زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی) زندگی شهری را متأثر می‌کند. مشکلات متعددی مربوط به کیفیت زندگی در حیطه حمل و نقل دارای اهمیت‌اند: جمعیت (و پیامدهای آن بر سلامت مردم)، ازدحام (با هزینه‌های آن در زمان و پول)، و تصادفات (با بیش از ۴۰۰۰۰ کشته و بسیار بیش از آن زخمی در جاده‌های اروپایی در هر سال).

به اعتقاد این دسته از شهروندان جاده‌های فراوان‌تر، مشکلات را حل نمی‌کنند، بلکه فقط خودروهای بیشتری را جذب می‌کنند. با وجود این، گروه مذکور خواستار آن‌اند که سیستم حمل و نقلی با ویژگی‌های زیر در شهرهایشان داشته باشند:

(۱) پایدارتر باشد: به دلیل نیاز به جابه‌جایی، استفاده از وسایل حمل و نقل (همه انواع آن) در حال رشد است. برای بی‌اثر کردن

تبعات این مسئله، می‌بایست آلوده‌کننده‌ترین نوع حمل و نقل و استفاده فردی از وسایل موتوری شخصی کاهش یابد.

(۲) کارآمدتر باشد: کوتاه کردن فاصله – زمان برای مسافرت‌های روزانه، ساختن مکان‌های کار، خدمات اولیه، خرید و فراغت در دسترس برای پرهیز از متوقف ماندن در ترافیک، و پیشرفت گونه‌های بینابین حمل و نقل.

(۳) ایمن‌تر باشد: سیستم حمل و نقل عمومی باید متضمن ایمنی مسافران باشد. در چنین سیستمی به زیرساخت‌های مناسب نیاز است تا از کاربران ضعیف‌تر (مانند دوچرخه‌سواران و پیاده‌ها) در مقابل تصادف حمایت کند. آنچه باید مد نظر قرار گیرد جاده‌های ایمن‌تر است و نه سریع‌تر.

به اعتقاد آنان اگرچه تحقیقات اتحادیه اروپا به ابعاد مختلفی از مشکلات اشاره شده می‌پردازد اما نیاز به دقت نظر بیشتری دارد. حمل و نقل پایدار تنها زمانی پیشرفت خواهد کرد که بیش از هر چیز به رفتار مردم، انگیزه و خواست‌هایشان بپردازد. تنها در آن زمان فناوری می‌تواند برای آینده شهرها به شکل ابزاری کاربردی درآید. همچنین از نظر این شهروندان ترویج تجربه‌های خوب شهرهای مختلف اروپا تاکنون کارایی لازم را نداشته است و پیشنهاد می‌کنند تلاش به منظور گسترش این مثال‌های موفق افزایش یابد.

تغییر در عادات ترافیکی شهروندان از مواردی است که نیاز آن در این هیئت‌احساس شده است و معتقدند دستیابی به این هدف







- پذیرفتن کارت‌های مسافرتی دیگر شهرها.
- جذاب‌تر ساختن حمل‌ونقل عمومی برای مردم؛ از جمله ایجاد زیرساخت‌ها و خدمات اضافی نظیر ارتباط اینترنتی، امکان حل جدول، اتاق‌های گردهمایی، روزنامه‌ها و مانند اینها.
- پرداختن به موضوعات سلامت ناشی از آلودگی زیاد.
- مدل‌های سیاسی برای یافتن روش‌های مؤثر تشویقی به منظور تغییر و کاهش آلودگی (برای مثال توسعه منطقه‌ای صنعتی، سیاست‌های مالیاتی).

### محیط زیست پایدار

شهروندان اروپا در زمره گروهی از ثروتمندترین مردم دنیا و در عین حال با کمترین پایداری هستند. ساختمان پایدار امروزه تنها در جوامعی یافت می‌شود که انرژی کمی مصرف می‌کند، بهره‌گیری مجدد و طبیعی از چرخه بازیافت هنوز موجود است، و خدمات رفاهی تا پایان عمر یک محصول وجود دارد. صنعت ساخت‌وساز همواره نیازمند مصالح جدید است و نزدیک ۵۰ درصد انرژی جهان را به مصرف می‌رساند.

آینده‌ای پایدار برای بشر مستلزم رویکردی است که به ارزش‌گذاری مجدد بپردازد. استفاده مجدد و بازیافت هنوز در فرهنگ اروپاییان غیرجذاب قلمداد می‌شود و هر چیز نوبی در مقابل مصرف شده بهتر به نظر می‌رسد. برای رسیدن به آینده‌ای پایدار، این رویکرد می‌بایست تغییر کند. استفاده مجدد، احیا و نوسازی باید خواست شهروندان و مسئولان برای نگهداری از شهر فردا باشد. نوسازی بسیار مناسب‌تر از ساخت‌وساز جدید است ولی نمی‌تواند با هزینه‌های ارزان ساخت‌وساز در مناطق حومه شهری رقابت کند. برای افزایش پایداری، حکمروایی بهتر و آموزش، ترویج و تبلیغ عمومی لازم است.

پروژه‌های تحقیقاتی اتحادیه اروپا از دید هیئت بررسی‌کننده، حوزه‌های اصلی بسیاری را ترسیم کرده است که به ساختن محیط‌زیست در شهرهای آینده می‌پردازد. از جمله این موارد می‌توان به پراکندگی شهری، فضاهای سبز شهری، فناوری‌های ساخت‌وساز اشاره کرد.

هیئت مذکور پس از مطالعه مشکلات گفته شده و بررسی تجربه شهروندان کشورهای مختلف اروپا، به این نتیجه رسید که خزش شهری، بسیاری از مراکز شهرها را به مناطقی با دسترسی مشکل بدل ساخته است. خانواده‌های کوچک احتیاج به خانه‌های بیشتر را به وجود می‌آورند، که خزش بیشتر شهری و خالی از سکنه شدن مراکز شهرها از پیامدهای آن است. خزش شهری به سیستم‌های زیرساخت سنگین نیاز دارد، در نتیجه حمل‌ونقل، آب، انرژی، و سیستم‌های فاضلاب فراهم می‌شوند و محل‌های سکونت جدید، حومه و زیستگاه‌های طبیعی را نابود می‌کنند. مناطق شهری بزرگ‌تر، تعامل اجتماعی را کاهش می‌دهد، دورافتادگی (انزوای) اجتماعی به وجود می‌آورد و جدایی و بی‌تفاوتی را ترویج می‌کند.

توصیه‌های این هیئت - به عنوان شهروندان اروپایی - برای تحقیقات آینده شامل موارد زیر است:

مستلزم اینهاست:

فعالیت‌های زیربنایی

(سیستم‌های حمل‌ونقل،

سیستم‌های اطلاعاتی)، اطلاع‌رسانی، بالا بردن

آگاهی (که از مدرسه ابتدایی باید آغاز شود). موارد مذکور می‌توانند با کنترل‌کننده‌هایی چون سنجش قیمت‌گذاری ترکیب شوند. به عبارت دیگر دستیابی به حمل‌ونقل شهری پایدار در آینده در گرو رویکرد منسجم توسعه سیاسی است. در این زمینه مشارکت موفقیت‌آمیز شهروندان موجب موفقیت‌های بیشتر خواهد شد، زیرا:

- مسئولیت‌پذیری شهروندان همگام با خواسته‌ها و رفتارهای مشارکتی آنها افزایش می‌یابد؛

- آگاهی شهروندان از مشکلات و پیشرفت‌ها افزایش می‌یابد؛

- اعتماد متقابل بین شهروندان، و سیاستمداران و حکمرانان تقویت می‌شود.

افزون بر اینها در کنار پروژه‌های تحقیقاتی که بر روی مسائل فناوری متمرکزند، انجام تحقیقات اجتماعی - اقتصادی گسترده‌تری از جمله در حوزه‌های زیر پیشنهاد می‌شود:

● تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل سبزتر (مانند حمل‌ونقل عمومی، پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، به اشتراک‌گذاری خودرو، و مانند اینها) یا تغییر رویه دادن از استفاده از خودرو شخصی به روش‌های حمل‌ونقل پایدارتر.

● اطلاع‌رسانی در خصوص انتخاب‌های جابه‌جایی برای شهروندان - چه جایگزین‌هایی برای خودرو وجود دارد؟ هزینه هر یک چگونه است؟ اطلاع‌رسانی در مورد جداول زمانی، کرایه‌ها، و نظایر اینها.

● بالا بردن سازگاری سیستم حمل‌ونقل در شهرهای اروپایی، مانند سیستم‌های به اشتراک‌گذاری اتومبیل در گستره اروپا، و

● آموزش شهروندان در مورد انرژی و پایداری و تشویق آنها برای عمل به آن.

● توسعه جذابیت‌های درون شهری با کاهش سروصدا و ترافیک ضمن افزایش جابه‌جایی پیاده و کیفیت فضاها.

● افزایش استفاده مجدد از ساختمان‌های خالی موجود.

● افزایش مالیات‌ها برای ساخت‌وساز پراکنده شهری و سرمایه‌گذاری مجدد مستقیم در زیرساخت‌های لازم.

فضاهای سبز به این دلیل که کارکردهای متعددی دارند، حیاتی هستند؛ از جمله کارکردهای فضای سبز می‌توان به اینها اشاره کرد: افزایش کیفیت هوا، به وجود آوردن زیستگاه حیات وحش، فضا برای استراحت ایمن و سلامت، بازی و ورزش بچه‌ها و در مجموع ساختن زندگی خوب در شهرها (با کاهش استرس و افزایش آگاهی‌های مردم در مورد طبیعت و چرخه‌های آن). به این ترتیب لازم است تحقیقات مورد حمایت مالی اتحادیه اروپا بر روی این مسائل تمرکز کند:

● افزایش تنوع زیستی برای طبیعتی سالم‌تر.

● انسجام زیستی در تیم‌های برنامه‌ریزی شهری.

● استفاده کمتر از فناوری و مواد شیمیایی.

● برنامه‌ریزی برای ترویج بهتر مناطق سبز.

● متصل کردن مناطق سبز برای مهاجرت حیوانات و گونه‌های گیاهی.

● انسجام مناطق سبز (زمین‌های بازی بچه‌ها و تسهیلات ورزشی).

● ترویج دانش پروژه‌های اتحادیه اروپا.

● ترویج مناطق سبز به طور کلی (هیچ‌یک از شهرهای اروپایی فضای سبز فراوانی ندارند).

هیئت مذکور توصیه‌هایی نیز برای ساخت‌وساز دارد که از آن جمله‌اند:

● شرح واضح و بی‌طرفانه مفهوم پایداری - کارآمدی محیط‌زیست و دوام مصالح ساختمانی و فناوری‌ها.

● ترویج ساخت‌وساز پایدارتر از طریق وضع مالیات، مالیات‌ها باید جهت‌دهنده مقدار مصرف انرژی و منابع مصرف‌شده در صنعت ساخت‌وساز باشد.

● تحقیق درباره بهینه‌شدن ساخت‌وساز.

### میراث فرهنگی

قاره اروپا میراث فرهنگی عظیمی دارد. این امر مسئولیت بزرگی را بر دوش کشورهای اروپایی در حفاظت از این میراث می‌گذارد.

اصطلاح میراث فرهنگی هم بر میراث ملموس از قبیل یادمان‌ها، ساختمان‌ها یا اشیای باستانی و هم بر میراث غیرملموس مانند زبان، ادبیات، موسیقی، هنر، سنت‌ها، ترانه‌ها، رقص‌ها و مانند اینها مترتب است. باید در نظر داشت که میراث فرهنگی، نوسازی نمی‌شود و در صورتی که از دست برود نمی‌توان آن را جایگزین کرد.

شهروندان اروپایی باید دریابند که اهمیت تاریخی قاره آنها برای ایجاد وحدت میان آنان و بشریت حیاتی است. شناسنامه فرهنگی از میراث فرهنگی ریشه می‌گیرد. شناسنامه فرهنگی

نقاط قوت جوامع و شهرهاست و می‌تواند به احترام بیشتر در بین مردمان مختلف اروپا منجر شود.

به اعتقاد این دسته از شهروندان، در مدیریت پایدار بدون شک استفاده و حفاظت از میراث فرهنگی اروپا آثار بلندمدت مثبتی در پی خواهد داشت، برای مثال گسترش جهانگردی و کارآفرینی و احترام بیشتر و روابط بهتر بین مردم، که در مجموع منفعت مادی و غیرمادی جوامع را بالا می‌برد.

با وجود این، در زندگی روزانه میراث فرهنگی در بافت و محیط زیست محلی ما مورد بی‌مهری قرار می‌گیرد. مثال آن اتوبان‌هایی است که از وسط روستا یا مکانی تاریخی عبور می‌کنند. به اعتقاد آنان اروپا در حفاظت از میراث فرهنگی خود کوتاهی می‌کند و با وجود تمام منابعی که به این موضوع اختصاص داده شده‌اند، بخش وسیعی از میراث فرهنگی اروپا نابود شده است و یا در معرض ریسک بالا قرار دارد.

به این ترتیب گرچه مطابق بررسی‌های انجام شده به وسیله این هیئت، پروژه‌های اتحادیه اروپا منتج به پیشرفت‌های مهمی در بسیاری از مسائل مرتبط با آثار تاریخی و فرهنگی شده است، اما توصیه‌هایی به شرح زیر برای پروژه‌های آتی دارند:

● اتحادیه اروپا باید راه‌هایی پیدا کند تا به صورت مؤثر آثار ملموس پروژه‌های خود را گسترش دهد.

● از آنجا که حمایت از میراث فرهنگی به طور معمول، بخشی است با منابع بسیار محدود، اتحادیه اروپا می‌تواند منابع مالی‌ای فراهم کند تا تحقیقات در این باب گسترش یابد.

● همان‌طور که اتحادیه اروپا سیاست مشترک کشاورزی دارد باید برنامه سیاستی جامع مشترکی نیز برای حفاظت از میراث فرهنگی داشته باشد.

● برخی ثروت‌های بزرگ میراث فرهنگی در اروپا هنوز ناشناخته مانده‌اند. اتحادیه اروپا باید آنها را برای سرمایه‌گذاری آینده شناسایی کند.

● حفاظت از میراث فرهنگی نمی‌تواند در سطح اتحادیه اروپا و در سطح ملی موفق باشد مگر آنکه در سطح محلی مورد توجه قرار گیرد. از این رو اتحادیه اروپا می‌بایست راه‌هایی را جست‌وجو کند که فرد شهروندان را متوجه حمایت از میراث فرهنگی سازد.

● تحقیقات اروپایی باید با تمرکز بیشتر بر انسجام پایدار و میراث فرهنگی در زندگی روزمره انجام شود.

● تحقیقات در زمینه میراث فرهنگی می‌تواند زمینه‌ای برای ساخت پیاده‌راه‌ها در مراکز شهر و کاهش استفاده از خودرو و حجم رفت‌وآمد، افزایش مناطق سبز و آبی در مناطق شهری در شهرهای بزرگ و کوچک فراهم آورد.

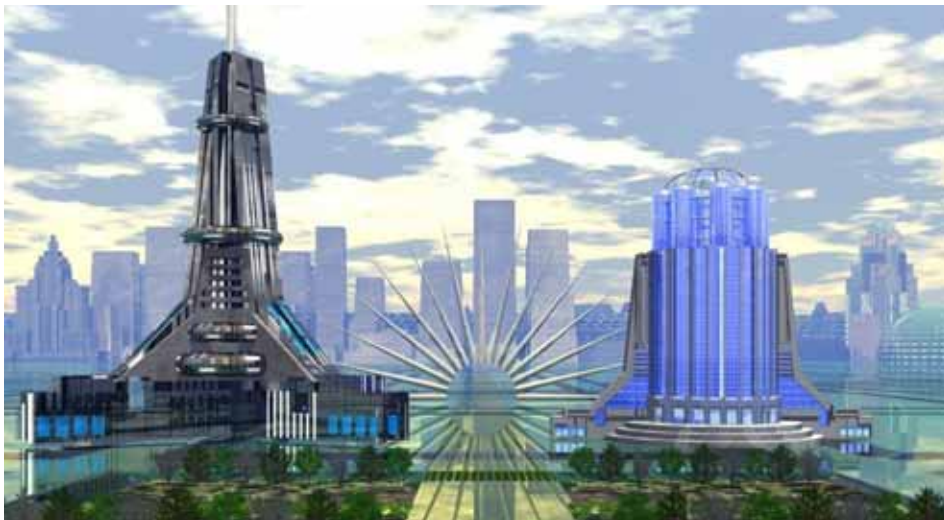
### نتیجه‌گیری

در مجموع بررسی‌های انجام شده، شهروندان بیست و شش‌گانه هیئت مذکور اظهار امیدواری کردند که روابط متقابل - همانند آنچه آنان در هیئت خود تجربه کردند - در میان واحدهای شهری مختلف و مسئولان مرتبط، به منظور دستیابی به آینده‌ای هر چه پایدارتر شکل بگیرد.

## دانش‌آموزان کارولینا شهرهای فردا را طراحی کردند

مسابقه سالانه طراحی شهر آینده امسال نیز در ۲۲ ژانویه، با حضور بسیاری از دانش‌آموزان دوره متوسطه در کارولینای جنوبی برگزار شد. ماه‌ها پیش از شروع سال میلادی جاری، دانش‌آموزان یازده مدرسه در کارولینای جنوبی، جورجیا و آلاباما، شروع به برنامه‌ریزی، طراحی و ساخت شهری به شکل ماکت کردند، که بخش‌های مختلف رقابت سالانه شهر فردا را پوشش می‌داد. این

از جنبه‌های جالب این رقابت، ایده‌های متعدد دانش‌آموزان برای رفع آلودگی‌های شهری و همچنین توجه به فضاها با باز بودن. از دیگر مواردی که مورد توجه قرار گرفته بود می‌توان به فعالیت‌های جذب‌کننده برای بازدیدکنندگان و تازه‌واردان شهرها اشاره کرد که مواردی چون پارک‌های اسکیت تا زمین‌های بازی به شکل کارخانه شکلات را در برمی‌گرفت. در یکی از پروژه‌ها استوانه بزرگی در مرکز شهر قرار گرفته بود که با استفاده از



سیستم فیلتری خاصی، هوا را پاکیزه می‌کرد. به گفته یکی از دانش‌آموزان "چنین رقابت‌هایی تصورات و تخیلات را به واقعیت مبدل می‌کند". هدایت‌کننده این برنامه، کمیته هفته مهندسان است که شرکت‌های مهندسی متعددی حامی آن هستند.

ترجمه: شهرزاد فرزین پاک  
پانوشته:

1-Aiken  
2-Sim City 3000  
منبع: <http://aikenonline.com>

رقابت که از سوی مهندسان محلی پشتیبانی مالی می‌شد، در ۲۲ ژانویه در دانشگاه آیکن<sup>(۱)</sup> کارولینای جنوبی برگزار شد. در این رویداد دانش‌آموزان می‌بایست شهر آینده‌ای را با استفاده از نرم‌افزار سیستمی ۳۰۰۰<sup>(۲)</sup> طراحی می‌کردند، ماکتی از آن می‌ساختند، مقاله‌ای در مورد مدیریت انرژی می‌نوشتند و پروژه‌شان را به صورت شفاهی ارائه می‌دادند تا در نهایت به وسیله داوران - که متشکل از مهندسان بودند - مورد قضاوت قرار می‌گرفتند. کار رتبه‌های اول مسابقه مذکور برای شرکت در رقابت ملی، که در هفته ملی مهندسان در اواخر فوریه برگزار می‌شد، به واشنگتن ارسال گردید.

## سونگدو، شهر جهانی فردا

شهر دوزبانه انگلیسی- کره‌ای سونگدو<sup>(۱)</sup> در منطقه آزاد اقتصادی اینچئون<sup>(۲)</sup>، به منظور تبدیل شدن به کانونی مشارکتی گسترش می‌یابد. مناطق آزاد اقتصادی به عنوان بخشی از راهبرد جهانی، و در



سایه رقابت در صحنه اقتصاد بین‌المللی مدت‌هاست که در کره جنوبی شکل گرفته‌اند. توسعه این مناطق در اینچئون، گوآن جیانگ<sup>(۳)</sup> و چند منطقه دیگر، از جمله راهبردهای این کشور برای هر چه مطرح‌تر ساختن شمال شرق آسیا در سطح جهان، در آینده‌ای نزدیک است. همسو با این راهبرد در کره جنوبی، شهرهای جهانی بیشتری در حال شکل‌گیری هستند.

شهر سونگدو که در حال ساخت و گسترش است مدلی از ساخت شهر جهانی در کره به شمار می‌آید. در این پروژه که با کمک شرکت‌های مشاور اروپایی و امریکایی در حال اجراست، قرار است تا سال ۲۰۰۸ شهر هوشمند سونگدو را به بزرگ‌ترین مرکز شهری بین‌المللی بدل سازد.

در مرحله اول، مراکز عمومی تجاری بین‌المللی، شصت فروشگاه مرکز تجارت جهانی، شصت هتل لوکس و تفریح‌گاه ساخته خواهند شد. البته در سال ۲۰۰۴ پارک فناوری این شهر، به عنوان یکی از جاذبه‌ها و البته نمادهای پیشرفت شهر افتتاح شده است.

تلاش‌های بسیاری برای تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در این منطقه صورت گرفته است که از آن جمله می‌توان به تسهیل حمل‌ونقل و ارتباطات اشاره کرد. ضمن گسترش خطوط حمل‌ونقل کشتی‌های سریع، خطوط هوایی نیز به منظور حمل کالاهای خاص تقویت شده‌اند.

علاوه بر ایجاد تغییرات فیزیکی در سطح شهر، برخی مقررات و قوانین دست و پاگیر در سطح ملی نیز به منظور تقویت این منطقه آزاد حذف شدند.

ترجمه: غزاله ابراهیم‌زاده  
پانویس:

- 1-Songdo
- 2-Incheon
- 3-Gwangyang

منبع: [www.citymayor.com](http://www.citymayor.com)

ترافیک اطاعت نمی‌کردند برگ جریمه دادند. این کودکان که لباس‌هایی ویژه به تن دارند پیش از شروع به کار، آموزش‌های ویژه‌ای در زمینه قوانین و مقررات ترافیکی دیده‌اند.

این اقدام که از ابتکارات پلیس کلانشهر ژوهانسبورگ است به مناسبت ماه حمل‌ونقل در اکتبر ۲۰۰۶ عملی شده است. به گفته مسئولان طرح، هدف از این اقدام آشنایی کودکان با قوانین آمد و شد و افزایش حس مسئولیت آنها در زمینه اجرای مقررات ترافیکی است تا بتوانند در آینده احترام بیشتری برای مقررات قائل شوند. اکثر رانندگان تحت تأثیر این عمل قرار گرفتند و به تذکرات دانش‌آموزان، از جمله در مورد بستن کمربند، کاهش سرعت و مواردی از این دست گوش فرا دادند. گرچه در این میان رانندگان تاکسی‌ها این فعالیت را نوعی بازی تلقی کردند.

ترجمه: تراس گالستان  
منبع: [www.joburg.org.za](http://www.joburg.org.za)

گروهی از کودکان مدارس ژوهانسبورگ- پایتخت آفریقای جنوبی- به نیروهای پلیس این کلانشهر پیوستند تا به رانندگان متخلف در مرکز شهر برگ جریمه بدهند. حدود ۲۰ کودک دبستانی در مرکز شهر ژوهانسبورگ به کمک پلیس شتافتند و به رانندگان و عابران پیاده‌ای که از قوانین



## کودکان مدرسه‌ای و مقررات ترافیکی در ژوهانسبورگ



## گوتنگ: ابرشهری در آینده

گزارش جدیدی که به بررسی جنبه‌های مثبت و منفی شهرهای آفریقای جنوبی پرداخته، پیش‌بینی کرده است که منطقه گوتنگ تا سال ۲۰۱۵ یکی از ۱۲ شهر بزرگ جهان خواهد بود و به ابرشهری جهانی تبدیل خواهد شد، به طوری که حتی بزرگ‌تر از لس‌آنجلس خواهد گردید.

"آندرو بورین" رئیس مجمع شهرهای آفریقای جنوبی (SACN) می‌گوید: "این ابرشهر با ادغام شهرداری‌های "شوان"، "اکورهلنی" و "ژوهانسبورگ" ایجاد خواهد شد."

گزارش مذکور به بررسی عواملی پرداخته، که بزرگ‌ترین شهرهای این کشور را از سال ۱۹۹۴ تغییر داده است. این گزارش ۲۰۰ صفحه‌ای مجموعه‌ای از شاخص‌های ۹ شهر را که بخشی از این مجمع هستند جمع‌آوری کرده است؛ شهرهای در نظر گرفته شده اینها هستند: ژوهانسبورگ، کیپ‌تاون، بوفالوسیتی، اتکوئینی، متروی نلسون ماندلا، مان‌گوتنگ، مسون‌دوزی، اکورهلنی و تشوان.

در این گزارش مؤلفه‌ها و عواملی که شهرهای آفریقای جنوبی را در ۱۰ سال گذشته تحت تأثیر قرار داده‌اند،

براساس سرشماری سال‌های ۱۹۹۶ و ۲۰۰۱ انجام شده که به ترتیب دارای ۱۰ و ۱۶ درصد خطای نمونه‌گیری است. این گزارش به انجام سه کار پرداخته است:

۱. اطلاعات منابع متعدد را در نشریه‌ای گردآوری کرده است، به طوری که آن ۹ شهر مجمع شهرهای آفریقای جنوبی را تحت پوشش قرار داده است. این گزارش روندهای اصلی مؤثر بر شهرها، چگونگی تغییر احتمالی این روندها با گذشت زمان و فرصت‌ها و چالش‌های احتمالی را مورد تحلیل قرار داده است.

۲. برآورد کرده است که چگونه سهامداران شهرها می‌توانند به موج تغییرات شکل گرفته پاسخ گویند و از تلاش‌های مهمی که تصمیم‌گیران و مقامات شهری به انجام رسانیده‌اند قدردانی کرده است.

۳. به بازگشایی و آشکارسازی روندهای مختلف و روش احتمالی محصولات درآمدت پرداخته است. از این رو انتظار می‌رود که این گزارش بتواند امکانی برای تحقیقات، برنامه‌ریزی، و عملکرد بیشتر - که برای برنامه‌ریزی استراتژیک مورد نیاز است - فراهم آورد.



اندازه‌گیری شده است.

این ۹ شهر دارای رشد نسبتاً آندکی بوده‌اند؛ رشد ۲/۸ درصدی آنها را می‌توان با رشد شهرهای دیگر در حال توسعه‌ای که در کشورهای دیگر قرار دارند مقایسه کرد.

در دهه گذشته، عواملی همچون حذف تبعیض نژادی و بازسازی نهادهای شهری مورد تأکید قرار گرفتند اما در دهه آینده این عوامل تغییر خواهند کرد.

بورین می‌گوید: "آفریقای جنوبی در ۱۰ سال آینده نمی‌تواند یک منطقه تجاری معمولی باشد. ما نیازمند رویکردی دقیق و تمایز یافته هستیم تا بتوانیم فراتر از ساختارهای شهری بیندیشیم و راه‌های تلفیق ساختارهای ملی و شهری را پیدا کنیم."

او با تأسف به این نکته اشاره می‌کند که آمار اقتصادی و جمعیت‌شناختی دارای خطای نمونه‌گیری است. این گزارش

### یافته‌های اصلی

بعضی از یافته‌های جمعیت‌شناختی به شرح زیر است:

- اندازه شهرها بعد از پایان دوره تبعیض نژادی به سرعت افزایش یافت، به طوری که رشد جمعیت بین سال‌های ۱۹۹۱ و ۲۰۰۱ به ۴/۴ درصد رسید. اما این رشد در سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۱ به شدت کاهش یافته است.

- سرعت رشد این ۹ شهر یکسان نیست. سرعت رشد ۴ مورد از این شهرها ۱/۴ درصد است، این در حالی است که سرعت رشد بعضی از شهرها به ۸ درصد در سال می‌رسد و جمعیت شهرهای دیگر با سرعت ۳ درصد در سال در حال کاهش است. - روند رشد فعلی را می‌توان از طریق الگوی مهاجرت توضیح داد؛ اما جای تعجب است که مهاجرت دائمی به شهرها نسبتاً کم شده و مهاجرت از مناطق شهری به روستاها آن را متعادل کرده



رهبری مشارکت‌های توسعه اقتصادی را برعهده گیرند.  
- مقامات شهری باید استراتژی‌های کاهش فقر را به کار گیرند، شبکه‌های امنیت اجتماعی را توسعه دهند و نیازمندان را در دوره‌های بحران کمک کنند.

- در درازمدت باید کارهای عمرانی به طور صحیح شکل بگیرد، حمل‌ونقل عمومی بهبود یابد، مخاطرات مربوط به سلامت محیط‌زیست کاهش یابد، بلاهای احتمالی پیش‌بینی شود، و سرمایه‌گذاری‌هایی در ظرفیت زیرساخت‌های کلان صورت گیرد.

- مقامات شهری می‌بایست به دخالت‌های جسورانه و بجا مبادرت ورزند به طوری که سهامداران راضی شوند که بیرون از حوزه وظایف و اختیارات سنتی عمل کنند و به طور گروهی به کار بپردازند، تا اینکه استراتژی‌های شهری مورد توافق را به انجام برسانند.

بورین می‌خواهد که حکومت‌های ملی، استانی و محلی به طور تنگاتنگ با یکدیگر کار کنند. او معتقد است که برنامه‌های کاهش فقر بسیار پراکنده است. برای توسعه مهارت‌ها و حمل‌ونقل عمومی باید از رویکردی یکپارچه استفاده کرد.

او می‌گوید که جمع‌آوری اطلاعات در کشور باید بهتر انجام شود و پیشنهادش این است که هر شهری می‌بایست اطلاعات خود را جمع‌آوری کند.

به اعتقاد بورین، این گزارش و توصیه‌های آن صرفاً آغاز یک فرایند مشاوره‌ای است. "این فرایند نباید در اینجا متوقف شود. ما از نظرها و پیشنهادها استقبال می‌کنیم."

مجمع شهرهای آفریقای جنوبی سازمانی غیرانتفاعی است که در سال ۲۰۰۲ تأسیس شد، تا حکومت‌داری صحیح را میان مقامات شهری آفریقای جنوبی ترویج دهد و چالش‌هایی را که پیش‌روی آنهاست مورد مطالعه و تحلیل قرار دهد و نوعی مشارکت آموزشی بین شهرها به وجود آورد.

این مجمع نماینده شهرها نیست، بلکه یک مرکز دانش و نهاد اطلاع‌رسانی است که به نفع آنها کار می‌کند. مقامات این شهرها با بودجه اضافی حاصل از دولت و وقف کنندگان خارجی به این مجمع کمک می‌کنند.

این گزارش به طور رسمی از طریق یک کنفرانس دوطرفه به سازمان‌های تجاری و بخش‌های حکومتی ارائه شد.

ترجمه: علی عربانی نانا

منبع: megacity-south africa.info www.gauteng.future

است. در زمان حاضر، مهاجرت از شهری به شهری دیگر در حال افزایش است.

- تأثیر بیماری ایدز بر مراکز شهری هنوز مشخص نیست اما اگر مراحل پایانی این بیماری مهاجران را مجبور کند که برای کسب مراقبت‌های خانگی و یا مرگ آبرومندان به مناطق روستایی برگردند، در آن صورت وضعیت شهرها بدتر خواهد شد.

- پایان تبعیض نژادی در بعضی از شهرها منجر به فروپاشی خانواده‌ها شده است. محل زندگی ۸/۹ درصد از افرادی که در سرشماری سال ۲۰۰۱ شرکت کرده بودند غیر از جایی بود که ۵ سال پیش زندگی می‌کردند.

مناطق روستایی و شهری آفریقای جنوبی با مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی مواجه شده‌اند. بعضی از یافته‌هایی که از این گزارش به دست آمده به شرح زیر است:

- میزان اشتغال درازمدت در بخش تولید کاهش یافته است.  
- اشتغال افراد حرفه‌ای در بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۱ به میزان ۸/۳ درصد کاهش یافته است که شاید به دلیل مهاجرت باشد.

- نرخ بیکاری در بین شهرها مختلف است. گرچه بیکاری در این ۹ شهر ۳/۳۱ درصد کمتر از متوسط این کشور است، اما نرخ بیکاری بعضی از شهرها بیشتر از مناطق روستایی است. این بدان معناست که بهتر است افراد بیکار در مناطق شهری به دنبال کار باشند.

- فقدان مهارت در این کشور روز به روز در حال بدتر شدن است. در سال ۲۰۰۱ فقط ۲۶/۹ درصد از ساکنان این ۹ شهر به دانشگاه راه پیدا کرده بودند و فقط ۱۱/۹ درصد تحصیلات دانشگاهی داشتند.

از اخبار منفی گزارش مذکور این است که امروزه بی‌عدالتی در این ۹ شهر بیشتر از ۱۰ سال پیش است.

اما یک نتیجه مثبت این است که بسیاری از خانواده‌ها در مقایسه با ۱۰ سال قبل به سطح مناسبی از خدمات دست یافته‌اند؛ البته این مورد به دلیل مهاجرت به شهرها چندان پذیرفتنی نیست.

مثلاً تعداد خانواده‌هایی که بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۱ از نیروی برق برای روشنایی استفاده کردند به ۹۲۸ هزار و ۳۶۸ خانواده افزایش یافت، اما بُعد خانوار در طول آن دوره افزایش یافت از این رو افزایش مذکور رقم بسیار ناچیزی است.

### چالش‌ها

این گزارش پاره‌ای از چالش‌های شهرهای آفریقای جنوبی را به شرح زیر بیان کرده است:

- شهرهایی که دارای رشد سریع جمعیتی هستند باید از طریق همسان‌سازی ساکنان جدید، ارائه خدمات و اداره سکونتگاه‌های غیررسمی این افراد را مدیریت کنند.

- گرچه مقامات محلی نمی‌توانند بر اصول اقتصادی تأثیر بگذارند ولی می‌توانند ماهیت پاسخگویی خدمات شهری را هدایت کنند، زیرساخت‌های شهری را اولویت‌بندی کنند و



دکتر اسماعیل شیعه  
دانشیار دانشکده معماری و شهرسازی  
دانشگاه علم و صنعت ایران

مسکونی جایی است که در آن خانواده اجتماعی بزرگی زندگی می‌کند، و ارتباط و صمیمیت و وجوه اشتراک فرهنگی، ستون فقرات و اساس آن را به وجود می‌آورند. در محله مسکونی از سروصدا و جار و جنجال و آلودگی‌های محیطی - آن گونه که در مراکز اصلی شهرها دیده می‌شود - خبری نیست و در عوض، محله مسکونی آغوش خود را به سوی زندگی‌ای توأم با آرامش و به دور از آلودگی‌های محیطی (صدا، هوا، و جز آن) و کنش‌های نامناسب اجتماعی می‌گشاید.

عمده‌ترین نظریه‌های شهرسازی، در همین مفاهیم معنا می‌یابند. هنگامی که ابنز هاورد طرح باغشهر خود را ارائه داد، آن را به عنوان پادزهری در مقابل آثار منفی صنعت برشمرد. وی معتقد بود که باید به حیات اجتماعی محله و شهر توجه اساسی مبذول داشت. طرح پاتریک گدس و تعبیر لوئیس مامفورد و فرانک لوید رایت (شهر پهن‌دستی)، کلرنس آشتاین (واحد‌های خودیار)، کلرنس پری (واحد همسایگی) نیز چنین مفاهیمی را به منظور ایجاد زندگی سالم برای ساکنان محله‌ها و کوی‌های شهری دنبال می‌کرد. در شهرسازی سنتی ما نیز محله به عنوان فضایی همگام و همراه با وداد اجتماعی و فرهنگی جمعیت کارکرد داشته است. ساکنان چنین محله‌هایی همدیگر را

راه‌آهن از زیرساخت‌های اساسی اقتصادی و ارتباطی شهرها به شمار می‌آید. نقشی که راه‌آهن در تبادل کالا و مسافر ایفا می‌کند، در شکوفایی اقتصادی شهر و ایجاد تسهیلات شهری بس پراهمیت است.

این مقاله تلاش دارد که با جستاری مختصر، شرایط شهرسازی و معیارهای کاربری زمین در محله‌های شهری را مورد بحث قرار دهد و آن را با کیفیت زیست در بافت‌های اطراف خطوط آهن تهران مقایسه کند. مقاله به تحلیل شرایط زیست‌بافت‌های حاشیه‌ای ساخته شده در کنار خطوط آهن می‌پردازد و تأثیرات متقابل راه‌آهن و این بافت‌ها را بیان می‌دارد. سپس در انتها، پیشنهادهایی درباره شرایط موجود خطوط آهن و اقدامات شهرسازی مربوط به آن مطرح می‌گردد.

#### ۱-۱. ویژگی‌های محله‌های مسکونی

معنای واژگانی مسکن همانا محل سکون و آرامش است و مقصود از منزل جای نزول است، که می‌توان معنای فضای استراحت و جایی را که با محل فعالیت و سروصدا فرق می‌کند از آن اراده کرد. بنابراین، مفهوم مسکن بیش از هر چیز دیگر، در برگیرنده دامنه‌های روانی و آسایش و آرامش مردم است. محله

می‌شناسند و با هم در شرایط اجتماعی مشترک، به نحو سالمی زیست می‌کنند. در مفاهیم شهرسازی امروز و در انواع طرح‌ها و برنامه‌های محله‌ای، بر این نکته تأکید می‌شود که می‌بایست فضای اجتماعی سالم و همراه با امنیت اجتماعی مناسب برای ساکنان به وجود آید. در بعضی از مفاهیم حتی از عبور و مرور اتومبیل در داخل محله‌ها پرهیز می‌شود. در صورت نیاز، راه‌های اتومبیل‌رو در حاشیه محله قرار می‌گیرند. ممنوعیت عبور و مرور وسایط نقلیه مخاطره‌برانگیز و مسیر اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها، خطوط آهن و پرواز هواپیماها نیز نباید محله‌ها را با نگرانی‌ها یا مخاطره‌های از این دست مواجه گردانند. محله‌ها، جایگاه عبور و مرور و معاشرت ساکنان و افراد پیاده‌اند. هرگونه برنامه‌ریزی اجتماعی، تأسیسات عمومی و زیربنایی باید با در نظر گرفتن شرایط اجتماعی، محله‌ها و عبور رهگذران پیاده به انجام برسد.

### ۲-۱. معیارهای کاربردی اراضی مسیر خطوط آهن

همان‌طور که بیان شد، باید از ایجاد تأسیساتی که سلامت روانی و آرامش جمعیت را بر هم می‌زنند، خودداری کرد. از جمله این تأسیسات مسیر خطوط آهن و ایستگاه‌های راه‌آهن‌اند. مسیرهای عبور قطارها، علاوه بر آنکه باید دارای حریم و موقعیت ویژه‌ای نسبت به مکان‌های مسکونی باشند، اراضی اطراف‌شان نیز باید با روش‌های مطالعه‌شده‌ای تحت کاربری قرار گیرد. خطوط آهن، نباید در مسیر استقرار واحدهای مسکونی، بافت‌های با ارزش تاریخی، تأسیسات اشتغال‌زا در نقاط متراکم شهری - که محل رفت و آمد جمعیت است - و نظایر اینها پای گیرد. در عین حال باید به منظور تعیین موقعیت ایستگاه‌های راه‌آهن و خطوط آن برنامه نحوه استفاده از اراضی ویژه‌ای را در محدوده‌ها و حریم آنها تدارک دید. با توجه به آنکه خطوط آهن رشد کالبدی شهرها را محدود می‌سازند، حتی‌الامکان باید برای آینده کالبدی شهرها به پیش‌بینی‌های سنجیده پرداخت. چنانچه برحسب ضرورت به کاربری ویژه‌ای برای اطراف این گونه مسیرها نیاز باشد، باید اولویت حرکت پیاده، سپس سواره و آن‌گاه مسیر راه‌آهن را در زمره خصوصیات کالبدی در نظر گرفت. به عنوان مثال، در تقاطع خطوط آهن با راه‌های شهری باید از پل‌های ایمن (حتی‌الامکان زیرزمینی برای راه‌آهن و هم‌سطح با زمین برای راه‌های سواره و پیاده) استفاده شود. در چنین صورتی اراضی اطراف به نحو مناسب‌تری با یکدیگر پیوند خواهند خورد. از نکات مهم در کاربری اراضی اطراف خطوط آهن، همانا ایستایی ساختمان‌ها، تراکم جمعیتی و ساختمانی اطراف و برقراری حریم‌های مناسب، نه تنها برای راه‌آهن بلکه مراکز زیستی اطراف آن است. بنابراین، علاوه بر رعایت معیارهای مربوط به حریم راه‌آهن، باید حریم‌های دیگری را با در نظر گرفتن نقاط زیستی اطراف مورد توجه قرار داد. این حریم‌ها بهتر است با فضای سبز و درخت و با محوطه‌سازی‌ها، زیباسازی‌ها و کاربری‌های مناسب همراه گردند. از نظر زیست‌محیطی نیز این مسیرها نباید آلوده‌کننده محیط اطراف‌شان (از لحاظ هوا و صدا، لرزش و دید و منظر و شرایط بهداشتی محیط و نظایر

اینها) باشند.

خطوط آهن با توجه به محدودیت دسترسی بین نواحی اطراف‌شان و دلایل دیگری که به آنها اشاره شد، باعث کاهش یا رکود قیمت زمین در محدوده‌های اطراف می‌گردند. از دیگر محدودیت‌هایی که نیاز به اشاره دارد، آن است که اراضی تحت اشغال خطوط آهن در اراضی ساخته‌شده شهری، مساحت عمده‌ای را به وجود می‌آورند که ضمن آنکه می‌توان از آنها به عنوان راه و فضای سبز استفاده کرد، خود باعث اسراف در زمین می‌گردند. در مجموع می‌توان به این نتیجه رسید که خطوط آهن ضمن آنکه نباید از میان بافت‌های مسکونی گذر کنند، باید نسبت به کلیه مستحذات اطراف دارای حریم باشند و موقعیت‌شان از نظر اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و زیبایی‌شناسی و آینده‌نگری مورد توجه قرار بگیرد. خطوط آهن علاوه بر حریم مورد نیازشان باید دارای حریم دیگری نیز باشند که به ایمنی مردم شهرها و بافت‌های شهری بینجامد.

### ۳-۱. قوانین و ضوابط راه‌آهن و بهداشت محیط در

#### ایران

راه‌آهن ایران از اوایل تأسیس در سال ۱۳۱۷، دارای قوانین، مقررات و ضوابط مربوط به بهره‌برداری از خطوط آهن در زمینه موضوع مورد بحث بوده که به مرور زمان تکمیل گردیده است. براساس ماده ۱۳۵ مصوبه کفیری سال ۱۳۲۰، حریم راه‌آهن از هر طرف ۱۷ متر در نظر گرفته شده است و طبق ماده ۱۵ همین مصوبه، تا مسافت پنجاه متر از خط آهن، ساختن بناهایی با سقف پوشالی و خرمن کردن کاه و علف و انبار کردن مواد احتراقی ممنوع است. تبصره ۳۰ قانون بودجه سال ۱۳۲۸ نیز ایجاد تأسیسات و کارگاه‌هایی که منافی بهداشت و موجب سلب آسایش مجاورین باشد، در شهرها و حومه آن را ممنوع می‌داند. ماده ۸ قانون مصوب تیرماه سال ۱۳۴۹، راه‌آهن را مکلف می‌کند که در طول خطوط راه‌آهن، معابر و گذرگاه‌های مجاز برای افراد و وسایل نقلیه را با نصب علامت مشخص کند. ماده ۹ نیز عبور از خطوط آهن را ممنوع می‌کند. طبق ماده ۱۰، عبور هر گونه وسایل نقلیه موتوری یا غیرموتوری از یک طرف خط به طرف دیگر آن ممنوع است.

ماده ۱۳ این قانون چنین می‌گوید که هر گاه برای عبور انسان یا دام یا وسیله نقلیه که حرکت آنها به راه‌آهن بستگی ندارد، روی خط آهن اتفاقی روی دهد، راننده مقصر نخواهد بود. ماده ۱۴ نیز اشاره به آن دارد که وزارت راه موظف است هنگام ایجاد راه‌های جدید و راه‌آهن، گذرگاه‌های ضروری و مجاز لازم را به وجود آورد و ارتباط تلفنی و وسایل ارتباطی را در طول مسیر تعیین کند.

براساس ماده واحده مصوب بهمن‌ماه ۱۳۵۱، احداث دیوار به ارتفاع بیش از یک متر در اراضی و مستحذاتی که فاصله آنها هفتاد متر از انتهای حریم راه‌آهن واقع شده است بجز در اراضی مسیر طوفان‌شن ممنوع است. ماده ۶ مصوبه خردادماه سال ۱۳۶۸ شورای عالی شهرسازی نیز اظهار می‌دارد که در حریم راه‌ها و راه‌آهن، درختکاری و کشاورزی بلامانع است و ماده ۷ مصوبه قانون ایمنی راه‌ها در سال ۱۳۷۹ ریختن زباله، نخاله،



امروز بود و نه فضای تحت تأثیر راه‌آهن، به حالت امروزی از جمعیت و ساختمان اشباع گردیده بود.

### ۳. مشکلات و مخاطره‌های مناطق زیستی اطراف خطوط آهن در تهران

در شرایط حاضر، جمعیت تهران ظاهراً از ۷ میلیون نفر فراتر رفته و با نواحی حومه‌ای اطراف، جمعیتی بیش از ده میلیون نفر را در خود جای داده است. مناطق ۱۶، ۱۷، ۱۸ و ۲۰ تهران، محدوده‌هایی هستند که در میان آنها خطوط آهن متصل به ایستگاه تهران قرار گرفته است. در این مناطق، با مساحتی حدود ۷۰ کیلومتر مربع، ۱/۵ میلیون نفر جمعیت سکونت یافته است.

مطالعات حکایت از آن دارند که کاربری مسکونی عمده‌ترین نوع استفاده از اراضی در مناطق پیش گفته است؛ اگرچه بعضی از کاربری‌های شهری تهران همچون پادگان قلعه مرغی، بعضی از کارخانجات صنعتی و انبارداری و نظایر اینها در این مناطق استقرار یافته‌اند، ولی حواشی خطوط آهن، به طور عمده به انواع سکونتگاه‌های انسانی و با کاربری مسکونی اختصاص پیدا کرده است.

بافت‌های مسکونی ایجاد شده در اطراف خطوط آهن، به طور عمده رشد بی‌قاعده‌ای داشته‌اند. نوع قطعه‌بندی زمین و نحوه شهرسازی این مناطق نشان از فقدان برنامه کاربری زمین و سرعت در اثر روند رشد جمعیت و در نتیجه ایجاد بافت‌های مسکونی نامتوازن دارد.

اولین طرح جامع تهران که در سال ۱۳۴۵-۱۳۴۶ برای دوره‌ای ۲۵ ساله (۱۳۷۰) تهیه شد، در برنامه پیشنهادی اش محدوده پادگان قلعه مرغی را در حاشیه جنوب شهر مشخص ساخته است. در چنین صورتی، خطوط آهن حتی برای سال ۱۳۷۰ در قسمت‌های عمده‌ای در نقاط بیرونی شهر قرار گرفته‌اند، حال آنکه در سال ۱۳۷۰ مرز و محدوده جنوبی تهران بسیار فراتر از پادگان قلعه مرغی بود. امروزه لبه‌های جنوبی شهر رفته رفته به بهشت زهرا متصل شده و قسمت‌هایی از جاده ساوه تا اسلام‌شهر را در بر گرفته است. چنین حالتی با توجه به شکل‌گیری نقاط رشد کالبدی شهر در سمت جنوب دو ویژگی را تداعی می‌کند.

نخست آنکه در اراضی محدوده‌های خطوط آهن، دست کم تا سال ۱۳۷۰ برنامه شهرسازی مدونی وجود نداشته است، و دوم آنکه حتی با توجه به نیاز به رشد کالبدی تهران که مناطق ۱۶، ۱۷، ۱۸ و ۲۰ در اثر افزایش مهاجرت‌های تهران درنوردیده، بر برنامه رشد کالبدی و توسعه شهری این مناطق نظارتی معمول نگشته است. نتیجه آن شده است که بافت‌های مسکونی به طور عمومی در تمام این مناطق و به نحو اختصاصی تری در کنار خطوط آهن به حالتی خودرو و با رشدی بی‌قاعده پای گیرند. ایجاد قطعات مسکونی کوچک و فاقد استحکام، با شبکه معابر ناموزون و به دور از هر گونه تسهیلات مناسب و کافی شهری در این مناطق، از جمله پیامدهای چنین رشدهایی بوده است.

در چنین مناطقی علاوه بر کیفیت نامطلوب مسکونی، با استیلای خطوط آهن کمبودهایی از لحاظ تأسیسات اجتماعی مانند مراکز آموزشی و فرهنگی، فضای سبز و مراکز تفریحی به وجود آمده‌اند و از نظر عمومی نیز این مناطق از لحاظ تأسیسات زیربنایی مانند شبکه فاضلاب و بهداشت محیط در مضیقه‌اند. راه‌های ارتباطی موجود در این مناطق، ضمن آنکه کارایی لازم را ندارند، فاقد هرگونه سلسله‌مراتبی از نظر کاربری زمین‌اند. علاوه بر خطوط آهن، شاهراه‌های تهران به قم، مشهد، ساوه و شاهراه قدیم تهران به کرج و قزوین با حمل‌ونقل سنگینی که به انواع وسایط نقلیه و حتی اتوبوس و کامیون و تریلی نیز اختصاص دارد، از این مناطق می‌گذرد. نشست و برخاست هواپیماها در فرودگاه مهرآباد نیز این مناطق را در مسیر پروازی قرار داده است.

در طول سال‌های اخیر، تعداد افرادی که در تقاطع راه‌ها با قطار و یا در مسیر خطوط آهن دچار سانحه شده‌اند، بسیار زیاد بوده است. فقدان تأسیسات تفریحی و انگیزه‌های مختلف ناشی از کمبود فضاهای فرهنگی و آموزشی و تفریحی در کنار خطوط آهن، به ویژه برای کودکان، خطوط آهن را به نوعی به عرصه سرگرمی قسمتی از جمعیت بدل کرده است. ضعف اقتصادی و ناچیز بودن درآمد بسیاری از خانواده‌ها برای تفریحات دیگر، این موارد را تشدید ساخته است. با این همه، تنها اقدامی که صورت گرفته نرده‌کشی اطراف خطوط آهن بوده است، که همان‌ها هم به مرور زمان در بسیاری از قسمت‌ها شکسته شده‌اند و محدوده داخلی خطوط آهن را به فضای مطمئن تر و اختصاصی تری برای بازی بچه‌ها - و یا متأسفانه حتی اقامت معتادان، و انجام اموری که به فضای مخفی تری نیاز دارد - تبدیل ساخته است.

در مجموع بافت‌های به وجود آمده در جوار راه‌آهن را می‌توان دارای مشخصات زیر دانست:

- رشد خودروی مناطق حاشیه‌های راه‌آهن و بدون برنامه مدون شهرسازی.

- تراکم جمعیتی بالا و سکونت خانوارهای پرجمعیت در آنها.

- کوچک بودن قطعات مسکونی (به طور عمده بین ۵۰ تا ۷۰ مترمربع که گاهی به بیش از یک خانوار اختصاص دارد).

- نامستحکم بودن اغلب ساختمان‌های همجوار و وجود ساختمان‌های فرسوده و نیازمند نوسازی و بازسازی.

- رکود یا کاهش ارزش اقتصادی زمین و ساختمان، به ویژه برای ساختمان‌های همجوار با راه‌آهن.

- کمبود تأسیسات عمومی و در رأس آنها مراکز آموزشی و فرهنگی، بهداشتی و درمانی و تفریحی و فضای سبز.

- وجود مشکل در شبکه تأسیسات زیربنایی مانند شبکه‌های آب و فاضلاب.

- زشتی و فرسوده بودن چهره محیط.

- شبکه‌های معابر ناموزون، تنگ، پرپیچ و خم و بدون سلسله‌مراتب شهری.

- حضور گسترده اقصا کم‌درآمد.

مسیر این خط سرتاسری، در حاشیه شهر به وجود آمد. در آن زمان سرتاسر اراضی اطراف راه آهن بایر بود و برای سازندگان، گذشته از مقوله‌های فنی و حقوقی، فرقی نمی‌کرد که از کدام اراضی خطوط آهن را به ایستگاه راه آهن متصل سازند. بجز گودهای جنوبی شهر (کوره‌های آجرپزی)، پادگان قلعه مرغی و کشتارگاه و بعضی از اراضی زراعی و باغی یا کارخانه ریسندگی و بافندگی که در بیرون شهر قرار داشتند، تأسیسات عمده دیگری در اطراف مسیر راه آهن مشاهده نمی‌شد. در دهه ۱۳۳۰، راه آهن تهران به تبریز افتتاح شد. از ایستگاه راه آهن فعلی تهران خط جدیدی که بخش عمده آن در خارج از شهر قرار داشت، به سوی کرج و سپس زنجان و تبریز

مصالح ساختمانی، روغن موتور، نصب یا استقرار تابلودر حریم راه‌ها و راه آهن را ممنوع دانسته است. در مورد این مصوبات که گوشه‌ای از آنها در زمینه موضوع مورد بحث ذکر گردید، قوانین مربوط به محیط زیست نیز وجود دارد. اصل پنجاهم قانون اساسی ایران به حفاظت محیط زیست تأکید دارد و آن را وظیفه‌ای عمومی تلقی می‌کند. ماده یک قانون حفاظت بهسازی محیط زیست پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی و هر اقدام مخربی را که موجب برهم خوردن تعادل و تناسب محیط زیست گردد، از وظایف سازمان حفاظت محیط زیست می‌داند. ماده نهم همین قانون به این اشاره دارد که هر عملی که موجبات آلودگی محیط زیست را فراهم آورد، ممنوع است.



رهسپار گردید. در همین دهه نیز با استفاده از خط آهن تهران به مازندران (بندر ترکمن) و از ناحیه گرمسار، خط آهن تهران به مشهد مورد بهره‌برداری قرار گرفت. از دهه ۱۳۵۰ نیز مقدمات اتصال راه آهن تهران (از طریق قم و کاشان) به اصفهان فراهم آمد. که به مرور تا کرمان و بندرعباس امتداد یافته است. اگرچه خط آهن سرتاسری ۱۳۱۷ در تهران با تراکم جمعیتی کم و تردد قطارهای محدودتری همراه بود، ولی روز به روز با توجه به اتصالات جدید راه آهن، تردد قطارهای مسافری یا باری بر همان خطوط شدت بیشتری یافت و فضای تحت اشغال خطوط آهن را با سروصدا و رفت و آمد بیشتری همراه ساخت؛ با این تفاوت که در اوان افتتاح راه آهن نه جمعیت تهران به اندازه

آیین نامه اجرایی جلوگیری از آلودگی صوتی مصوبه ۱۹ خرداد ۱۳۷۸ نیز یکی از منابع آلودگی صوتی را پایانه‌های حمل و نقل، راه‌ها و توقفگاه‌های دائمی می‌داند و مواد ۲ و ۸ این آیین نامه به نظارت بر آلودگی صوتی تأکید دارد.

## ۲. راه آهن و شهر تهران

در ۲۳ مهر ماه سال ۱۳۰۶، طی تشریفات مفصل، اولین کلنگ ایجاد راه آهن سرتاسری ایران، در محل فعلی ایستگاه راه آهن تهران بر زمین زده شد و پس از ۱۱ سال، در چهارم شهریور ماه ۱۳۱۷، این شبکه افتتاح گردید. ساختمان و تأسیسات فعلی راه آهن تهران، به رسم تمام شهرهای مستقر در

- غیربهداشتی بودن محیط از نظر آلودگی‌های محیطی، صدا، هوا و سیمای شهری.

- وجود بعضی از مشکلات اجتماعی، که فقدان تأسیسات فرهنگی و تفریحی بر آنها دامن می‌زند.

- فقدان برنامه کاربری زمین و نبودن طرح‌های تفصیلی مناسب که بتواند راهنمای توسعه کالبدی شهری در مناطق مورد نظر باشد.

عدم استحکام واحدهای ساختمانی همجوار با خطوط آهن، سکونت متراکم جمعیت در این واحدها، لرزش ناشی از حرکت قطارها، هر لحظه امکان بروز سوانحی را برای ساکنان اطراف به همراه دارد.

به طور کلی عبور قطارها در مسیر واحدهای مسکونی تهران، در بردارنده مخاطره‌هایی از این دست است:

- آلودگی صدا (با توجه به سرعت قطارها و نوع لکوموتیوهایی که به‌رغم پیشرفت دانش فنی روز، صدای زیادی به هنگام حرکت دارند، و بوق قطارها).

- امکان فروریختن ساختمان‌های غیرمقاوم همجوار در اثر لرزش ناشی از حرکت قطارها.

- برخورد عابران پیاده و سواره با قطار در تقاطع‌ها یا مسیر خطوط آهن.

- مخاطرات ناشی از خروج قطار از ریل در نقاط مختلف.

- امکان وقوع آتش‌سوزی که تأثیرات دامنه آن اماکن مسکونی اطراف را نیز در برخواهد گرفت.

- تشدید آلودگی هوا در اثر دود ناشی از سوخت قطارهای در حال حرکت.

- آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی در اثر بازی کودکان، آسیب به قطارها و نظایر آنها.

- چهره و سیمای زشت محیط و به حالت برج و بارو جلوه کردن مسیر قطارها که ضمن پدیدار ساختن محیطی بس نامناسب، به بروز افسردگی‌های روحی و روانی ساکنان منجر می‌شود.

- زمینه‌ساز برای بروز جرم و بزهکاری و اعتیاد، با توجه به شرایطی که چنین فضایی به دست داده است.

### مشکل از کجاست؟

در بسیاری از شهرهای دنیا، مانند لندن و پاریس، کلن و دوسلدورف، فرانکفورت و برلین، مونیخ و منچستر، بیرمنگام و آمستردام، ایستگاه‌های راه‌آهن در مرکز شهر قرار دارند.

قطارها با استفاده از خطوط تعبیه‌شده برای آنها و با استفاده از لکوموتیو کم‌صدا در طیفی بسیار گسترده‌تر از تهران بین این مراکز و دیگر نواحی شهری در حال تردد و رفت و آمدند. حتی علاوه بر فرودگاه، در بسیاری از این شهرها خطوط کشتیرانی نیز وجود دارد. اما چگونه است که برای شهرهای ذکر شده از وجود مشکلاتی ناشی از وجود خطوط آهن، آن گونه که در مناطق جنوبی تهران وجود دارد، خبری نیست؟ علت آن را جز در اثر ضعف در برنامه‌ریزی، مدیریت و اجرای مقررات شهرسازی نمی‌توان جست‌وجو کرد.

اگرچه در طول دو دهه گذشته کشور شاهد گسترش خطوط

آهن در بعضی از نقاط بوده است، ولی تا پوشش سراسری آن فاصله بسیار است. اگر چه برنامه‌های به اجرا درآمده راه‌آهن بسیار درست بوده و توجیه اقتصادی مناسبی را نیز در پی داشته است، ولی نیمه غربی ایران را که بخش عمده جمعیت کشور را در خود جای می‌دهد، جز با راه‌آهن سرتاسری‌ای که تهران را به خرمشهر و بندر امام خمینی (ره) مربوط می‌کند، پوشش نداده است. شهرهای شیراز، بوشهر، کرمانشاه، همدان، ارومیه، سنندج، رشت و اردبیل که دارای جمعیت انبوهی هستند، هنوز فاقد تأسیسات راه‌آهن‌اند. در این شهرها، به پرهیز از تکرار مشکلاتی مانند آنچه در تهران و راه‌آهن آن به چشم می‌خورد، باید آینده‌نگری کرد و به برنامه‌های جامع‌تر و گسترده‌تر اندیشید.

مهم‌ترین تحولی که در عرصه راه‌آهن تهران در طول یکی دو دهه اخیر روی داده، تعویض قطارها و تکمیل برنامه‌های حمل‌ونقل، مسافر و بهسازی ایستگاه راه‌آهن، نرده‌کشی حریم راه‌آهن، برقراری شعبه‌های فروش رایانه‌ای بلیت در شهر و برنامه‌های ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح در گذرگاه‌های راه‌آهن بوده، که هنوز هم ایجاد تقاطع‌های غیر هم‌سطح به طور کامل به مرحله اجرا در نیامده است. حتی میدان راه‌آهن تهران که خود دارای مشکلات فراوانی است، از نظر توقف وسایط حمل‌ونقل عمومی و توقفگاه‌های اتومبیل با مشکل جدی روبه‌روست. فضای میدان راه‌آهن همان فضایی است که راه‌آهن در بدو تأسیس در اختیار داشت؛ حال آنکه امروزه این میدان از نقاط رفت و آمدی عمده و پراهمیت مناطق جنوبی تهران به شمار می‌آید. تعداد وسایط حمل‌ونقل انگشت شمار شصت سال پیش، اکنون به چندصد برابر رسیده است. بنابراین می‌توان به این نتیجه رسید که ضعف در مدیریت گسترش شهری در سطح خرد و کلان و عدم تحول اساسی در راه‌آهن تهران، همان حاصلی را به دست داده است که امروزه در حواشی ایستگاه و خطوط راه‌آهن تهران می‌توان مشاهده کرد.

بزرگراه‌های تهران تقریباً در مرحله تکاملی‌شان نیز ایستگاه راه‌آهن تهران را فراموش کرده‌اند، و تا این زمان متروی تهران نیز با ایستگاه راه‌آهن تلاقی ندارد. از همه مهم‌تر آنکه، بافت‌های ساخته شده در جوار خطوط آهن ضمن عدم استحکام و غیربهداشتی بودن، روز به روز از لحاظ جمعیتی و ساختمانی متراکم‌تر شده‌اند. در این مرحله باید به پیشنهاد تدوین برنامه‌های شهری اجراشدنی و تنظیم برنامه برای راه‌آهن و خطوط منتهی به آن پرداخت.

### ۴. پیشنهاد

#### ۴-۱. قوانین موجود

در مورد راه‌آهن با توجه به قوانین و مقرراتی که پاره‌ای از آنها ذکر گردید، مهم‌ترین اقدام همانا تجدیدنظر در قوانین، آیین‌نامه‌ها و مقررات عبور خطوط آهن در مناطق ساخته شده شهری و در حریم و محدوده شهرهاست. قوانین موجود راه‌آهن، به حالت یک‌جانبه‌ای منافع خطوط آهن را حفظ می‌کند. قوانین موجود برای راه‌آهن کافی به نظر می‌رسد؛ ولی برای مقررات شهرسازی عبور راه‌آهن از میان بافت‌های مسکونی، به وضع



تقاطع‌ها، استفاده از لکوموتیوهای کم‌صدا و حسن همجواری و همسایگی راه‌آهن با ساکنان اطراف خود (که در فرهنگ دیرینه ما حرمت والایی داشته‌است) چنین می‌گوید که باید از راه تفاهم، مسائل موجود را سامان بخشید.

#### ۳-۴. شهرداری

شهرداری‌ها بهتر از هر نهاد دیگری با مسائل به وجود آمده در مورد خطوط آهن، بافت‌های همجوار با آن و خصوصیات کالبدی، اجتماعی و اقتصادی جمعیت در حاشیه خطوط آهن آشنا هستند. در مورد مسائل شهری به وجود آمده در نواحی حاشیه‌ای خطوط آهن، پیشنهادهای زیر مطرح می‌گردد:

- علاوه بر آنکه تمام مناطق جنوبی تهران نیاز به طرح تفصیلی و برنامه‌های راهگشای شهری دارد، باید با تلاش ویژه‌ای به تهیه طرح تفصیلی برای بافت حاشیه‌ای خطوط آهن همت گماشت.
- حفظ حرایم ایمنی از دیدگاه شهرسازی، مانند گسترش فضای سبز حایل بین بافت‌های ساخته شده و خطوط آهن همراه با محوطه‌سازی آنها بسیار ضروری خواهد بود.

- مهم‌ترین اقدام، به تهیه و اجرای برنامه بازسازی و بهسازی ساختمان‌های همجوار با خطوط آهن باز می‌گردد. برنامه بازسازی این مناطق در کنار مقاوم‌سازی تمام ساختمان‌ها در برابر لرزش ناشی از حرکت قطار در مقیاس کوچک و احتمالات ناشی از وقوع زلزله در مقیاس بزرگ از جمله اقدامات اساسی به شمار می‌آید.
- برقراری راه‌های ارتباطی (مترو - بزرگراه) تا حد دسترسی به ایستگاه راه‌آهن (در هر دو حالت حفظ ایستگاه موجود یا تغییر مکان آن) ضروری است.

- برنامه‌های کاربری زمین براساس الگوهای مناسب شهرسازی و همراه با تأمین انواع نیازمندی‌های عمومی کافی (آموزشی، درمانی، تفریحی، خدماتی، و جز اینها) نقش مهمی در رفاه زیستی ساکنان اطراف خود خواهد داشت.
- برقراری فضاهای باز و ورزشی به نسبت جمعیت و در نقاط مختلف و به منظور گذراندن اوقات جمعیت و به ویژه کودکان و نوجوانان ضرورت دارد.

- در هیچ نقطه‌ای از تلاقی راه‌آهن با راه‌های سواره، هم‌سطح بودن تقاطع‌ها به صلاح نخواهد بود.
- زیباسازی منطقه و آرایش فضایی آن، حذف بناها، و کاربری‌های نامناسب در آسایش و آرامش جمعیت مؤثر است.

قوانین جدید نیاز است. اگر چه خطوط راه‌آهن تهران قبل از گسترش بافت‌های مسکونی شکل گرفته‌اند، ولی با توجه به این واقعیت که تأسیسات عمومی باید در خدمت تمام ساکنان شهرها باشد، برقراری تمهیدات لازم و برنامه‌های مدون شهری ضروری است.

#### ۲-۴. راه‌آهن تهران

برای خطوط آهن تهران دو پیشنهاد مطرح است، که هر دو نیز به هسته اصلی آن یعنی ایستگاه راه‌آهن تهران مربوط می‌شود؛ زیرا این ایستگاه به منظور اتصال به دیگر نقاط کشور، نیازمند خطوطی است که این امکان را میسر سازد.

در راه حل نخست پیشنهاد می‌شود که خطوط آهن در محدوده‌های ساخته شده تهران از معابر زیرزمینی عبور کند و به ایستگاه راه‌آهن موجود برسد. در این زمینه، اتصال با بزرگراه‌ها و شبکه مترو گریزناپذیر خواهد بود. در چنین صورتی از آلودگی حواشی خطوط کاسته می‌شود و فضای هم‌سطح به وجود آمده می‌تواند به تأمین نیازمندی‌های مختلف از جمله فضاهای سبز و پارک و راه ارتباطی مناسب - که مناطق حاشیه‌ای فاقد آن اند - اختصاص یابد. این راه حل دارای مشکلات مختلفی نیز خواهد بود؛ بدان معنی که حرکت زیرزمینی قطارها از لرزش ساختمان‌های اطراف نخواهد کاست. از سوی دیگر دسترسی به ایستگاه راه‌آهن با توجه به اختلاف سطح راه‌آهن با ایستگاه تهران با مشکل مواجه خواهد بود و میدان مرکزی راه‌آهن و راه‌های تحت تأثیر نیز در صورتی که برنامه‌ای برای آن وجود نداشته باشد، همچنان مشکل‌آفرین خواهد بود. یادآور می‌شود که در شهرهای فرانکفورت، لندن، پاریس و مونیخ نیز قسمتی از خطوط آهن تا رسیدن به ناحیه مرکز شهر به صورت زیرزمینی تعبیه شده است.

راه حل دوم، انتقال ایستگاه راه‌آهن موجود به نقاط جدید است. در این راه حل پیشنهاد می‌شود که با آینده‌نگری در برنامه‌های توسعه‌ای شهر تهران، ایستگاه‌های جدید راه‌آهن در نواحی شرقی، جنوبی و غربی تهران مکان‌یابی شود و ایستگاه‌های مترو آنها را با یکدیگر و نقاط مختلف تهران پیوند دهد. در این صورت از بار رفت‌وآمدی متمرکز سواره در حوزه راه‌آهن تهران کاسته خواهد شد و بافت‌های حاشیه‌ای اطراف خطوط آهن از صدمات آن رهایی خواهد یافت. با تدوین برنامه شهرسازی می‌توان در جای خطوط آهن موجود، کاربری‌های مناسب دیگری را تدارک دید. در این صورت ایستگاه راه‌آهن موجود و اراضی متعلق به آن می‌تواند به یک پارک بزرگ شهری - که منطقه نیازمند آن است - تبدیل شود و موزه راه‌آهن نیز در محل ایستگاه فعلی پای گیرد. در این صورت گره از کار فرو بسته میدان راه‌آهن و بافت‌های حاشیه‌ای خطوط آهن گشاده خواهد شد. با توجه به نحوه کاربری زمین و شرایط بافت‌های موجود، این راه حل دارای نکات مثبت بیشتری است. تهران همان‌طور که به فرودگاه جدید نیازمند بوده است، به ایستگاه راه‌آهن جدید نیز نیاز دارد.

چنانچه در شرایط فعلی، ابقای خطوط آهن مورد نظر باشد، بهسازی مسیر خطوط، محوطه‌سازی اطراف آنها، ایمن‌سازی

منابع:

- معین، ۱۳۶۲، ۴۳۹۰.
- دفتر حقوقی و امور مجلس، ۱۳۷۶.
- همان.
- مصوب ۲۸ خرداد ۱۳۵۲ و اصلاحیه ۲۴ آبان ۱۳۷۱، حفاظت و بهبود و بهسازی محیط‌زیست.
- همان.



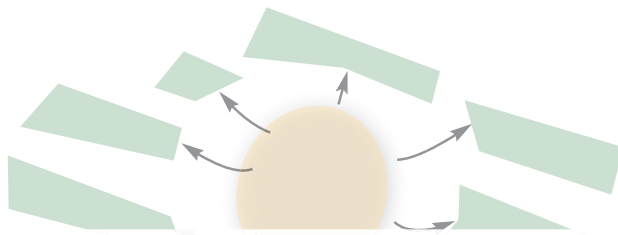
## بررسی عدم تعادل‌های فضایی - اجتماعی شهر ایلام از دیدگاه توسعه پایدار

پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد، رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۴.

دانشجو: محمدحسین بوجانی

استاد راهنما: دکتر مظفر صرافی

استاد مشاور: دکتر جمیله توکلی نیا



— راه حل‌های کاهش و بهبود ناپایداری‌های شهر ایلام چیست؟

در پاسخ به موضوعات مطرح شده، دو فرضیه بیان شده است:

(۱) در تشدید عدم تعادل‌های فضایی - اجتماعی شهر ایلام، نواحی مهاجرنشین که "شبه گتوهای فرهنگی - اجتماعی به وجود آورده‌اند"<sup>(۱)</sup> بیشترین سهم را دارند.

(۲) نظام مدیریت شهر ایلام،

الف: در ایجاد عدم تعادل‌های فضایی - اجتماعی شهر ایلام مؤثر است؛

ب: به دلیل محدودیت‌های قانونی فاقد توانایی لازم برای رفع ناپایداری شهری است.

برای کندوکاو در پرسش‌ها و فرضیات مطرح شده، این تحقیق در شش فصل تنظیم شده است. فصل اول پایان‌نامه به کلیات تحقیق اختصاص دارد. در مقدمه این فصل آمده است

که "مشاهده نابرابری‌ها و عدم تعادل‌های فضایی - اجتماعی محله‌های شهر ایلام از یک طرف و رشد منفی و خالی شدن

بیشتر از ۸۰ درصد مراکز سکونتگاهی کوچک "روستا و روستا - شهرها" در شهرستان ایلام و فقر و توسعه‌نیافتگی

استان نسبت به اکثریت استان‌های کشور از طرف دیگر،

روند شهری شدن جهان در کشورهای در حال توسعه با عدم تعادل‌های منطقه‌ای و رشد بی‌برنامه رسمی شهرها مواجه بوده است. ناپایداری‌های حاصل از این رشد ناموزون به شکل عدم تعادل‌های فضایی - اجتماعی با نمودهای فقر شهری، اسکان و اشتغال غیررسمی، ضعف حاکمیت محلی، آلودگی‌های زیست‌محیطی و جز اینها نمایان است. شهر ایلام نیز با توجه به تحولات چند دهه اخیر نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کشور دچار تغییرات ساختاری شده است. این تغییرات جدا از تأثیرات روزافزون ناپایداری شهر و منطقه پیرامونش را سبب شده است. این رساله با شاخص‌های چند سطحی گوناگون (کلان و خرد) و با استفاده از نگرش سیستمی به بررسی عدم تعادل‌های فضایی - اجتماعی شهر ایلام از دیدگاه توسعه پایدار پرداخته است. پرسش‌های اصلی این پژوهش اینها هستند:

— محله‌های شهر ایلام از نظر عدالت فضایی چگونه‌اند؟

— تفاوت‌های فضایی محله‌ها ناشی از چیست؟

— ویژگی‌های این ناهمگونی‌ها چگونه است؟

— مدیریت شهری و مهاجرت‌های روستا - شهری چه نقشی در تعدیل و یا تشدید عدم تعادل‌های فضایی شهر ایلام داشته است؟

انگیزه‌های اصلی برای بررسی، مطالعه و تحلیل عوامل اثرگذار بر این شرایط شده است. درک عوامل نابرابری ساز در فضای محله‌های شهر بدون مطالعه جامع شهر، شهرستان استان و مطالعات تطبیقی در سطح ملی با نگرش سیستمی امکان‌پذیر نیست.

روش گردآوری اطلاعات این پایان‌نامه، اسنادی (Documentary) و میدانی-پیمایشی (Sarvey field Stuffy) بوده است. در این رساله نخست مباحثی در مورد پله مافوق شهر ایلام و محله‌های شهری، یعنی نظام برنامه‌ریزی منطقه‌ای و ملی و سازمان فضایی شهرهای ایران، مطرح شده

### فقر شهری تا حد زیادی همان فقر روستایی است که در شهرها هم متجلی می‌شود

است و سپس با تغییر و کاربری کردن شاخص‌ها، سطح خرد و پله مادون، که همان محله‌های شهری است، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرند. در سطح محله‌های شهری، با استفاده از فرمول‌های نمونه‌گیری، حجم جامعه آماری مورد مطالعه اندازه گرفته شده و در نهایت ۱۷۰ پرسش‌نامه پر شده است. همچنین برای تکمیل اطلاعات محله‌ها ۳۰ مصاحبه عمیق با مدیران شهری صورت گرفته است. در تجزیه و تحلیل داده‌ها از تخلیص داده‌ها برای قسمت کیفی کار و برای تحلیل کمی پژوهش از آزمون فرض، تحلیل همبستگی، آزمون T و مقایسه بین میانگین‌ها استفاده شده است. تکنیک به کار رفته در این پایان‌نامه نرم‌افزارهای Spss و Excel و Autocad بوده است.

فصل دوم پژوهش به بررسی نظریه‌ها و چارچوب نظری اختصاص دارد. در این فصل نظریه‌های مهاجرت روستایی، نظریه‌های نیازهای اساسی، نظریه قطب رشد، نظریه مرکز-پیرامون، نظریه اکولوژی شهری، نظریه شهر و عدالت اجتماعی، نظریه اقتصاد سیاسی فضا، نظریه‌های مدل‌های مدیریت شهری و نظریه توسعه پایدار شهری مورد بررسی قرار می‌گیرند.

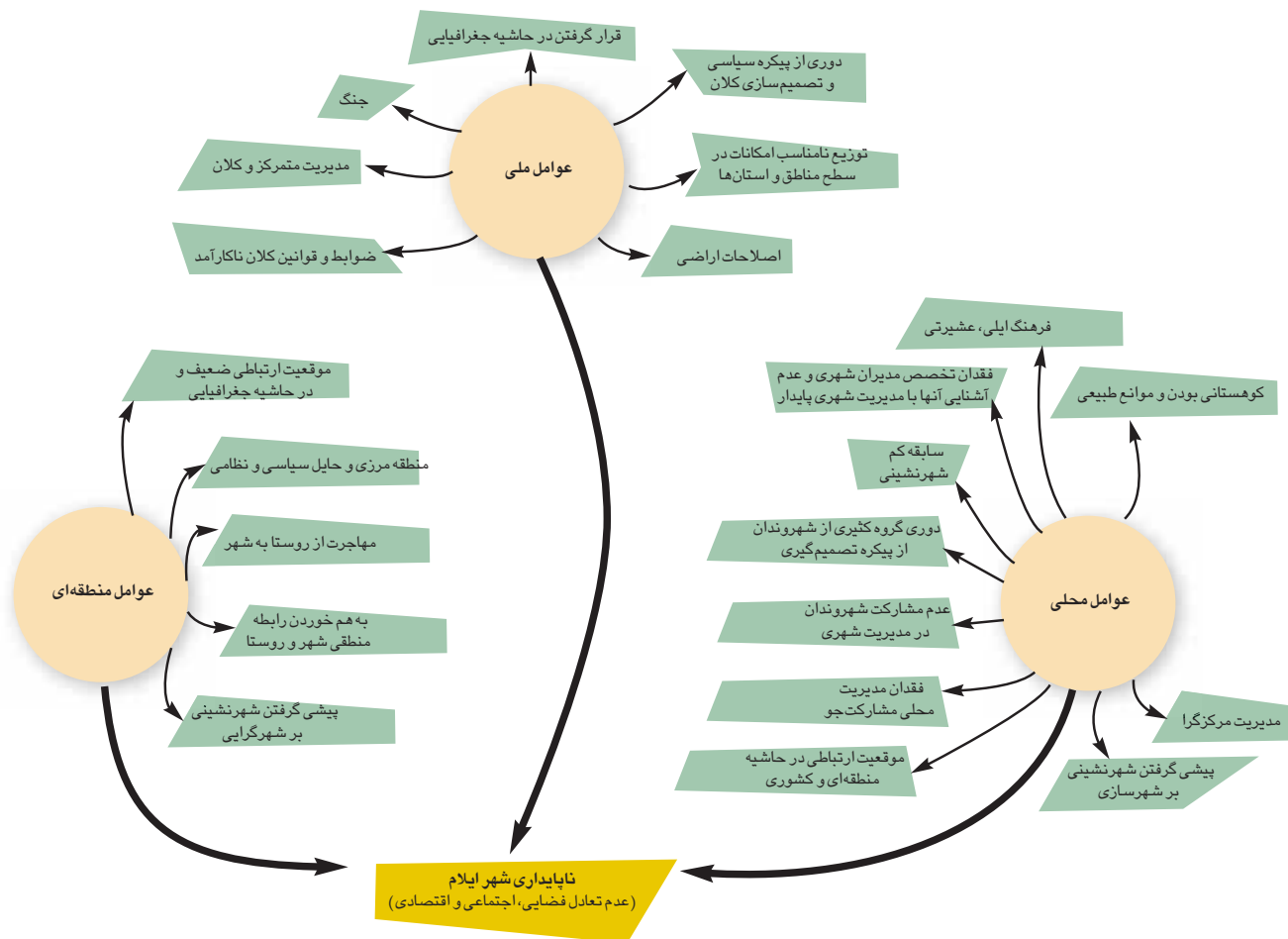
از این فصل نتیجه گرفته می‌شود که فقر شهری تا حد زیادی همان فقر روستایی است که در شهرها هم متجلی می‌شود. از دیدگاه لوفور، شهری شدن روستا متضمن روستایی شدن شهر نیز هست. از این رو این اصل بنیادی که عدم تعادل‌ها و ناپایداری‌های متمرکز در شهرها، سبب تحرک مکانی ناپایداری و نابرابری فضایی-اجتماعی مناطق گسترده جغرافیایی است - که به دلیل مهاجرت که کارآمدترین و

هوشمندانه‌ترین شیوه‌هایی از فقر است - پدید می‌آید - پذیرفتنی است. براساس مطالعات این فصل اصلی‌ترین ریشه ناپایداری‌ها به ضعف برنامه‌ریزی منطقه‌ای و آمایش سرزمین برمی‌گردد. براساس تحولات اقتصاد جهانی در شهرها، تجربه رشد اقتصادی با پناه آوردن به قطب‌ها و مراکز رشد، به امید سرازیر شدن و رخنه سرمایه‌ها به مراکز فرودست به بن بست رسیده است. در این فرایند آنچه اتفاق می‌افتد، پاسخ ندادن به نیازهای اساسی سکونتگاه‌های انسانی پراکنده و کوچک اما مؤثر در اقتصاد و حساسی‌های منطقه‌ای است. از آنجا که مهاجران وارد شده به شهرها در رقابت برای دسترسی بهتر به فضا و خدمات در حاشیه تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی‌اند، مجدداً در حاشیه شهر و برنامه‌ها قرار می‌گیرند؛ یعنی همان‌طور که در عرصه اقتصادی و فضایی در محدودیت‌اند در عرصه قدرت نیز در حاشیه قرار دارند. بر این اساس عوامل جدایی‌گزینی فضایی محله‌های شهر ایلام به چهار عرصه سیاسی، مدیریتی، اقتصادی و جغرافیایی برمی‌گردد. به عبارت دیگر ناپایداری‌های نفضایی در عرصه برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی و سیاسی منجر به نابرابری فضایی در عرصه جغرافیایی می‌گردد که در قالب تمایز محله‌های شهری از یکدیگر ظاهر می‌شود. بنابراین در راهبردهای مؤثر در پایداری شهری بایستی توجه شود که اشکال فضایی و فرایندهای اجتماعی شیوه‌های متفاوت تفکر درباره موضوعی واحدند. بعد از این مسئله، درک نابرابری‌ها و تمایزات در هر سطحی از فضا در گرو فهمیدن رابطه نابرابری فضایی با مدیریت، سیاست و قدرت در سیستم شهری است. به گفته دیوید هاروی این رابطه چنان واضح است که توزیع منابع در سیستم شهری را می‌توان پیش‌بینی فرایندهای سیاسی به شمار آورد. پس هر کوششی در درک عدم تعادل فضایی در هر سطحی باید کوشش در جهت فهم شهر با منطقه پیرامونش، مدیریتش و سیاست‌گذاری کلان و فرایند سیاسی حاکم باشد.

### از آنجا که مهاجران وارد شده به شهرها در رقابت برای دسترسی بهتر به فضا و خدمات در حاشیه تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی‌اند، مجدداً در حاشیه شهر و برنامه‌ها قرار می‌گیرند؛ یعنی همان‌طور که در عرصه اقتصادی و فضایی در محدودیت‌اند در عرصه قدرت نیز در حاشیه قرار دارند

فصل سوم پایان‌نامه به مطالعات جغرافیایی انسانی و طبیعی محدوده مورد مطالعه می‌پردازد. به طور کلی از تحلیل ویژگی‌های جغرافیایی منطقه نتیجه گرفته می‌شود که یکی از عوامل تأثیرگذار بر عدم تعادل‌های فضایی-اجتماعی کانون‌های زیستی عوامل محیطی‌اند. این عوامل در اکثر کشورهای دنیا به مفهوم غلبه بر جبر

شکل ۱. دیاگرام ناپایداری و عدم تعادل فضایی-اجتماعی شهر ایلام با نگرش سیستمی



بازدارنده رشد در استان به شمار می‌آید. فصل چهارم پایان نامه به مطالعات منطقه‌ای می‌پردازد. در این فصل ابتدا دیدگاه‌ها، اهداف و رویه‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای در سطح ملی بررسی می‌شود و سپس به مطالعه وضعیت موجود تعادل‌های فضایی کشور و استان‌های مرزی و مقایسه آن با استان ایلام پرداخته می‌شود. پس از اینها، به مطالعه تحولات جمعیتی مراکز سکونتگاهی شهرستان ایلام پرداخته می‌شود. در این قسمت از پایان نامه نتیجه می‌شود که در یک دوره ۳۰ ساله، از ۱۰۶ مرکز روستایی شهرستان ایلام حدود ۸۰ درصد آنها در حال خالی شدن هستند و یا اینکه رشد جمعیت منفی دارند. این در حالی است که شهر ایلام دارای رشدی حدود ۳۱/۲۱ درصد است. این آمارها محدوده زمانی سال ۱۳۴۵ تا ۱۳۷۵ را شامل می‌شوند. فرایند مذکور نشان می‌دهد که نابرابری محله‌های شهر ایلام همان نابرابری منطقه‌ای در سطح شهرستان و استان

جغرافیایی در نظر گرفته شده است، ولی مواردی چون دوری از مرکز، در حاشیه قرار گرفتن و مرزی بودن و عدم امنیت به دلیل عدم تنظیم رابطه پایدار و مطلوب سیاسی با کشور عراق، و در نهایت وجود ناهمواری‌ها و توپوگرافی شدید از عوامل

**در یک دوره ۳۰ ساله، از ۱۰۶ مرکز روستایی شهرستان ایلام حدود ۸۰ درصد آنها در حال خالی شدن هستند و یا اینکه رشد جمعیت منفی دارند. این در حالی است که شهر ایلام دارای رشدی حدود ۳۱/۲۱ درصد است**

است که در دوره‌های زمانی در پی تحرکات مکانی از مراکز سکونتگاهی کوچک به شهر ایلام تغییر مکانی یافته‌اند و مدیریت کلان با بی‌توجهی به آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، در این امر تأثیرگذار اصلی بوده‌است.

به عبارت دیگر مدیریت سرزمین ایران به دلیل اتکا به اقتصاد رانته نفت و بی‌توجهی به قابلیت‌های تمام پهنه ایران، گستره پهنآوری از کشور را - که اکثراً در نواحی مرزی‌اند - از کانون توجه برنامه‌ریزی، تخصیص بودجه و مدیریت کارآمد دور کرده‌است. در چنین شرایطی نابرابری درون شهری همان ردپای نابرابری درون منطقه‌ای است و تعدیل نابرابری‌ها مستلزم برنامه‌ریزی چند سطحی است.

در این فصل نتیجه گرفته می‌شود که مهاجرت و عدم تعادل منطقه‌ای، ناپایداری شهری و محله‌های شهری را در پی داشته‌است و در مواجهه با هر دو موضوع، مدیریت در کانون تأثیرگذاری اصلی قرار دارد.

فصل پنجم به مطالعات میدانی و بررسی عدم تعادل‌های فضایی دو محله نمونه در شهر ایلام - محله‌های بان‌برز و ۲۴ متری - اختصاص دارد.

در این فصل با استفاده از شاخص‌های گوناگون، به تمایزات درون محله‌ای شهر ایلام پرداخته شده‌است. شاخص‌های انتخاب شده اینها هستند:

### مهاجرت و عدم تعادل منطقه‌ای، ناپایداری شهری و محله‌های شهری را در پی داشته‌است و در مواجهه با هر دو موضوع، مدیریت در کانون تأثیرگذاری اصلی قرار دارد

(الف) شاخص‌های فرهنگی و اجتماعی: "میزان تحصیلات سرپرست، بعد خانوار، تحصیلات اعضا، قومیت‌ها، و مانند اینها"

(ب) شاخص‌های اقتصادی: "میزان درآمد، تعداد افراد شاغل، شغل افراد، و مواردی از این دست"

(ج) شاخص‌های کالبدی: "دسترسی به خدمات و زیرساخت‌ها از جمله نوع مسکن، وضعیت تملک مسکن و مصالح به کار رفته برای مسکن، مدت ساخت مسکن، و جز اینها"

(د) شاخص‌های مدیریتی: "میزان رضایتمندی از مدیران و سازمان‌های خدمات‌رسان، از جمله شهرداری در مورد آسفالت، فضای سبز، مدرسه و مانند اینها"

(هـ) شاخص‌های زیست‌محیطی: "آلودگی شهری، دفن زباله، آب و فاضلاب و جز اینها"

به طور کلی از بررسی شاخص‌های انتخاب شده استنتاج می‌شود که بین محله‌های مورد مطالعه تمایز جدی وجود دارد و ساکنان سهم عمده این تمایزات را به ناکارآمدی مدیریت شهری نسبت می‌دهند. اگر بهره‌مندی از این شاخص‌ها را برای همه شهروندان همه محله‌ها ضروری بدانیم، مدیران

شهری باید محله‌های فقیرنشین را به عنوان گروه هدف در برنامه‌ریزی قرار دهند. به عبارت دیگر بدیهی است که بیشترین ناپایداری‌ها در شهر ایلام در محله‌های مهاجرنشین مشاهده می‌شود؛ ولی آنها سبب‌ساز ناپایداری نیستند، بلکه در واقع گروه در حاشیه مانده‌ای از برنامه‌ها و طرح‌ها هستند که ریشه در مدیریت چند سطحی - از کلان تا خرد - دارند.

نکته درخور توجه آن است که ساکنان محله‌های فقیرنشین اگرچه در مقایسه با دیگر محله‌های شهر ایلام وضعیت نامطلوب‌تری دارند، ولی از اینکه از انزوا به حاشیه شهر آمده‌اند بسیار خرسندند. نکته دیگر اینکه مقایسه بین شاخص‌های برخورداری‌های منطقه‌ای نشان می‌دهد که کل ساکنان استان ایلام با شاخص‌های کشوری دارای وضعیت مطلوبی نیستند.

فصل ششم پژوهش به آزمون فرضیات، نتیجه‌گیری، رهیافت‌ها و پیشنهادها اختصاص دارد. نتیجه این پژوهش در شکل شماره یک آمده‌است.

در نهایت با توجه به مطالعات انجام شده، هر دو فرضیه پژوهش تأیید شده و برای رفع ناپایداری‌ها پیشنهادهایی مطرح گردیده‌است که می‌توانند در بهبود شرایط مؤثر باشند. مطالعات این پایان‌نامه نشان می‌دهد که اشکال فضایی نابرابر، همانا ساخت هندسی روابط نابرابر قدرت در جامعه اصلی‌ترین مؤلفه‌های نابرابری‌ساز فضایی شهر ایلام ضعف دیدگاه برنامه‌ریزی منطقه‌ای و آمایش سرزمین، وجود مدیران غیر بومی، جنگ ۸ ساله، تکیه بر دیدگاه‌های سیاسی در توجه به نواحی و مناطق به جای تکیه بر پتانسیل‌ها و نیازها و مواردی از این گونه‌است. بنابراین ناپایداری و عدم تعادل فضایی - اجتماعی شهر، شهرستان و استان ایلام ریشه در ناپایداری و عدم تعادل مناطق فرادست آن دارد. مشاهده‌های تجربی در محله‌های شهر ایلام نشان می‌دهد که مدیریت

### اصلی‌ترین مؤلفه‌های نابرابری‌ساز فضایی شهر ایلام ضعف دیدگاه برنامه‌ریزی منطقه‌ای و آمایش سرزمین، وجود مدیران غیر بومی، جنگ ۸ ساله، تکیه بر دیدگاه‌های سیاسی در توجه به نواحی و مناطق به جای تکیه بر پتانسیل‌ها و نیازها و مواردی از این گونه است

شهری و ضوابط و مقررات شهرسازی به صورت مؤثر در عدم تعادل فضایی - اجتماعی شهر ایلام تأثیرگذار بوده‌است. لذا بازتولید فضا به شیوه عادلانه در شهر ایلام بر پایه نظریه عدالت و انصاف باید در دستور کلی قرار گیرد. این بازتولید قبل از هر چیز خود مستلزم تحول بنیادین در مدیریت شهری و نظام برنامه‌ریزی شهری منطقه‌ای به صورت چندسطحی است.

پانویس:

شبه‌گتوهای فرهنگی محل زندگی آن دسته از گروه‌های انسانی است که که جامعه شهری و سازمان‌های خدمات‌رسان شهری نسبت به پذیرش آنها به عنوان شهروند صاحب حقوق بی‌اعتنا می‌باشند. این مفهوم معنای اجتماعات فقیر شهری را می‌سازند ولی این اجتماعات ریشه مهاجرت بیرون‌مرزی ندارند فقط با توجه به مهاجر بودن آنها از روستاها و شهرهای کوچک از نظر مدیران شهری و گاه جامعه شهری غریبه و بیگانه‌اند این احساس بیگانگی یا بر معیار کمبود درآمد و یا بر پایه حاکمیت تبعیضات طبقاتی استوار است. تحقیق به هنگام مطالعه شبه‌گتوهای فقیر و یا گتوهای فقر بیشتر روی عوامل زیر تأکید می‌کنند:

- ۱) زندگی در واحدهای مسکونی غیراستاندارد
- ۲) درآمد پایین خانوادها
- ۳) میزان روزهای زیاد بیکاری
- ۴) سطوح پایین آموزش و تحصیلات
- ۵) جذب نیروهای کار در مشاغل غیرتخصصی و غیررسمی
- ۶) نابسامانی‌های خانوادگی
- ۷) کمبود امکانات و خدمات شهری در محله‌های زندگی آنها
- ۸) عدم دسترسی به نیازهای اساسی زندگی و غیره



# ری

## شهری خفته در غبار فراموشی

فاطمه شهبازی  
کارشناس علوم ارتباطات اجتماعی



شهرهای تاریخی، گنجینه‌های گرانبهایی هستند مملو از رویداد و حوادث. شهرهای تاریخی همان جایی هستند که من و تو درباره آن سروده‌ها، افسانه‌ها و هزاران هزار کتاب نگاشته شده خوانده‌ایم و از آن چیزها آموخته‌ایم، شهر تاریخی و تاریخ روی داده در آن، هر دو جزئی از سرمایه‌های فرهنگی جامعه هستند و تو برای دیدن شهری از شهرهای تاریخی، لازم نیست زیاد از تهران فاصله بگیری، حتی می‌شود برای دیدن یک شهر تاریخی سوار بر مترو امام خمینی تا حرم مطهر شوی و با پیاده شدن در ایستگاه جوانمرد قصاب خود را در شهری با قدمت ۹ هزار ساله ببینی، اینجا شهر ری است.

شهر کنونی ری با ۲۸۵ کیلومتر مربع وسعت از شمال و غرب به تهران، از شرق به قرچک و از جنوب به باقرشهر محدود می‌شود. این شهر ۹ هزار ساله دارای بیش از ۶۴ اثر تاریخی است که آثار معماری پیش از اسلام آن شامل استودان گبرها، دژ رشکان، قلعه گبری، تپه سیل، حصار ری و آثار معماری پس از اسلام آن شامل زندان هارون، برج طغرل، برج نقاره خانه، برج اینانچ، نقش برجسته چشمه علی، کاروانسراهای شاه عباس و کنارگرد و بازار حضرت عبدالعظیم بوده و دارای مقابر زیارتی حرم عبدالعظیم، ابن بابویه، بی‌بی شهربانو و جوانمرد قصاب می‌باشد.

اما سخن در اینجا است! شهری چون ری با آن عظمت تاریخی، با آن آثار به یادگار مانده، شهری که زادگاه بزرگانی چون محمدبن زکریا، امام فخر، ابوالفتح، بهرام جوبین، شاپور و ... است، شهری که بزرگترین رویدادهای تاریخ جهان اسلام چون واقعه کربلا به خاطر وعده حکومت بر آن روی می‌دهد، اکنون شکوه و شوکت گذشته را ندارد. امروز هویت تاریخی شهر نه تنها در اذهان مردم ری، بلکه مردمان دیگر شهرها از جمله تهرانی‌ها که باید ری را مادر تهران بدانند، فراموش کرده‌اند!

### پیشینه تاریخی شهر ری

ری سرزمینی است کهن، آنچنان که در کتاب وندیداد از کتب مقدمه زرتشتیان آمده است: "دوازدهمین کشور یا نزهت که من هورامزدا آفریدم رغه با سه نژاد است، اهریمن پسر مرگ بر ضد آن آفت بی‌اعتمادی پدید آورد." پیدایش دشت ری به دوره چهارم زمین‌شناسی از دوره ژوراسیک باز می‌گردد که این قدمت، بنا بر مطالعات حفاری‌های باستان‌شناس "اریک اشمیت" (۱۳۳۵-۱۳۳۴) در محل تپه چشمه‌علی به هزاره پنجم قبل از میلاد باز می‌گردد.

اما کاوش‌های دو باستان‌شناس ایرانی به سال ۱۳۷۶ هـ.ش. در همان مکان نشان داد که پیدایش ری به دوره سوم زمین‌شناسی تعلق دارد، یعنی قدمت شهر ری به ۹ هزار سال قبل باز می‌گردد. درباره پیدایش شهر باستانی ری به سان دیگر شهرهای باستانی ایران، افسانه‌هایی وجود دارد، بنای آن گاه به شیث‌بن آدم (ابوالبشر) نسبت داده می‌شود که منوچهر آن را از نو ساخته است و گاه به هوشنگ پسر کیومرث. این سرزمین براساس آثار موجود در آن به سه دوره پیش از تاریخ، دوره تاریخی و دوره اسلامی تقسیم می‌شود. چنانچه در منابع و متون کهن تاریخی چون در تورات نام ری به عنوان یکی از شهرهای مادو به نام راگس یا راگو آورده شده است.

در اوستا دوبار به هنگام ذکر نام زرتشت از ری، رگا نام برده شده و نیز متون پهلوی، وی را از زادگاه مادر پیامبر باستانی ایران برشمرده است. در گل نوشته‌های یافت شده از شوش به خط ایلامی نیز این شهر را کا خطاب شده و در نوشته‌های به جای مانده از تخت جمشید به خط ایلامی پارسی کهن از ری به نام راکان نام می‌برند. ری در دوره‌های مختلف تاریخی از جمله در آغاز قرن هفتم پیش از میلاد، جزو سرزمین مادها بوده و کتیبه داریوش هخامنشی

به عنوان سندی است که از ری یاد کرده است.

اما ری در ۳۳۱ سال پیش از میلاد در زمان سلوکیان اروپا یا اورویس نامیده می‌شد این شهر بعد از حمله اسکندر یکی از مراکز عمده یونانی‌نشین و جایگاه فرمانروایی شاهزادگان سلوکی بود. در این دوره است که دیاکونوف روسی در باب شهرسازی سلوکیان می‌آورد: "در عهد شاهان سلوکی شهرسازی در ری رونق فراوان یافت و اکثر آنها بر طریق نقشه معینی که هیپوداموس نامیده می‌شد بنا شدند".

در دوره اسلامی به جهت کشف آثار شهرنشینی از حدود سه هزار سال قبل از میلاد، ری در نزد نویسندگان اسلامی به ام‌البلاد و شیخ‌البلاد مشهور می‌شود. در این دوره آل‌بویه ری را به پایتختی برگزیده و اقامه عزا در سوگ ائمه طاهرین علیه‌السلام را در ری بنا می‌نهند.

اما این شهر در سال ۶۱۷ هـ.ق. با حمله مغولان غارت شده و مردمان آن در کمال قساوت قتل عام می‌شوند. در واقع از حمله مقول بدین سو، این شهر تاریخی اندک اندک به صورت قریه‌ای زیارتی درمی‌آید و شوکت گذشته آن در ویرانه‌ها و متون تاریخی پنهان می‌گردد به گونه‌ای که با روی کار آمدن افشاریان دیگر نامی از ری در تاریخ به میان نمی‌آید.

احمد ابوحمزه کارشناس ارشد تاریخ و مدرس دانشگاه در ارتباط با شاخصه‌های ۳ دوره پیش از تاریخ، دوره تاریخی و اسلامی شهر ری می‌گوید: "شاخصه پیش از تاریخ ری، وجود سفال‌های با نقوش زیباست که نشان از وجود انسان‌های متفکر در آن زمان را دارد، شاخصه بارز دوره تاریخی می‌تواند مربوط به دوره هخامنشیان باشد که در این دوره اولین جنگ خیابانی در جهان، میان سپاه اسکندر و داریوش سوم روی می‌دهد، در این دوره ری ایالت بزرگی بود با پادگان‌های بی‌شمار نظامی".

وی همچنین شاخصه دوره اسلامی را وجه مذهبی شهر می‌داند: "در این دوره است که مغان جایگاه ویژه‌ای در ری به دست می‌آورند و آتشکده‌هایی در شهر بنا می‌شود". چنانچه این تاریخدان می‌گوید شهر ری به دو بخش زیرین و زبرین تقسیم می‌شود که بخش زیرین آن به عهد باستانی خاصه دوره اشکانیان، ساسانیان بوده و بخش زبرین آن متعلق به دوره اسلامی است که ری کنونی بر آن شکل گرفته است.

### هویت تاریخی ری را باز یابیم

هویت مطلوب شهری حاصل عوامل متعدد و مؤلفه‌های

مختلف است که تعاملات آنها با یکدیگر می‌تواند در تبیین هویت مطلوب شهری تأثیر بسزایی داشته باشد، مؤلفه‌های تاریخی و مذهبی یکی از آنهاست. این مؤلفه‌ها به درک گذشته اجتماعی فعلی کمک کرده و اغلب مجموعه‌ای را خلق می‌کنند که منحصر به فرد است و شخصیت شهر را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

بنابراین هر شهر تاریخی دارای رویدادها و عناصری است که می‌تواند در شکل یک بنای تاریخی باشد یا در شکل یک واقعه، سؤال اینکه چرا شهر تاریخی ری برای مردم ایران و حتی ساکنان ری ناشناخته مانده است؟!

رضا سترک که تا چند ماه قبل مدیریت شهری شهر ری را برعهده داشت، معتقد است مردم شهر ری با آثار تاریخی آشنا نیستند، که به لحاظ بصری قابل رویت باشد "مردم اثری چون برج طغرل را می‌بینند اما تپه میل و یا آتشکده شهر را نمی‌شناسند، حتی نمی‌دانند که در کدام قسمت شهر قرار دارد، پس نمی‌توان انتظار داشت تا مردم اقصی نقاط کشور و نیز توریست‌های خارجی برای بازدید از ابنیه تاریخی ری، به این شهر آیند".

مدیریت شهری موظف است نسبت به فرهنگ سازی در استفاده بهتر و مطلوب‌تر از قابلیت‌ها و امکانات مراکز و اماکن فرهنگی و تاریخی در شهر مبادرت ورزیده و در اطلاع‌رسانی به شهروندان در خصوص فرهنگ و تاریخ و شناخت و معرفی مفاخر علمی، فرهنگی، سیاسی و هنری آن کوتاهی نورزد.

شهردار پیشین ری بر این باور است که بهترین شیوه جذب توریست و ایرانگرد به ری، در وهله اول شناساندن ابنیه‌های تاریخی شهر به مردم ری است، و در گام دوم حرکت مدیریت شهری به سمت احیای آثار تاریخی. به اعتقاد وی با زیباسازی و محوطه‌سازی محل‌های مورد نظر می‌توان شرایط استقرار گردشگران را در شهر فراهم ساخت.

شاید اولین بی‌توجهی به شهر تاریخی ری به دوران رضاخان برگردد. مطالعات بر بافت شهری در این دوره نشان می‌دهد که ری بسیار کوچک شده و کاملاً در خارج از تهران در فاصله ۱۰-۷ کیلومتری از آن قرار داشته است. در اواخر این دوره، جنوب ری به بخش‌های مسکونی اطراف حرم حضرت عبدالعظیم محدود می‌شود و قسمت شمالی آن در جوار خیابان‌هایی که از تهران می‌گذشت، قرار داشته و در اطراف بناهای تاریخی، مذهبی از جمله امامزاده عبدالله ابن‌بابویه و چشمه علی بافت‌های مسکونی شکل گرفته بودند.

در این دوران است که بدون توجه به سابقه تاریخی ری،



کارخانه‌هایی در این شهر احداث می‌شود. روندی که در زمان پهلوی دوم، شدت افزون‌تری یافته و شهر توسط انواع بنگاه‌ها، ترمینال‌های باربری، انبارها و کارگاه‌ها احاطه می‌شود.

این در حالی است که اسکندر مختاری کارشناس سازمان میراث فرهنگی و مدیر پروژه طرح نجات بخش بازار سنتی ری، کارخانه‌های صنعتی سیمان، گلیسیرین و چیت ری را آخرین آثار تاریخی به جای مانده در این شهر می‌داند. وی بر این باور است که کارخانجات ری، ایران را وارد دوره صنعتی کرد و امروز بر ما واجب است تا آخرین میراث تاریخی ری را حفظ کنیم.

گسترش فیزیکی شهر ری به صورت فعلی بعد از سال ۴۲ و زمانی روی داد که با افزایش درآمد حاصل از فروش نفت، تهران به

### هویت مطلوب شهری حاصل عوامل متعدد و مؤلفه‌های مختلف است که تعاملات آنها با یکدیگر می‌تواند در تبیین هویت مطلوب شهری تأثیر بسزایی داشته باشد، مؤلفه‌های تاریخی و مذهبی یکی از آنهاست

عنوان مهم‌ترین شهر کشور مطرح گردید. از این رو خیل مهاجرت مردم به شهر تهران آغاز شد و این پدیده، ری را به سرنوشته مبتلا ساخت تا در هنگام ارائه طرح جامع تهران در سال ۴۷ شهر ری به عنوان بخشی از طرح جامع تهران مورد مطالعه قرار گیرد و بالاخره با تصویب مجلس شورای ملی وقت به تاریخ ۱۳۵۵/۳/۱۸ ه.ش. ری ضمیمه تهران شد و این چنین بود که ری پس از ۹ هزار سال موجودیت خود را به عنوان یک شهر مستقل از دست داد.

#### تدبیر مدیریت شهری در حفظ هویت تاریخی ری

مدیریت شهری در شهرهای تاریخی نقش مهمی را در احیای هویت تاریخی شهر ایفا می‌کند، چنانچه با استناد به ماده ۱۸۵ قانون برنامه چهارم توسعه و با در نظر گرفتن وظایف شهرداری از جمله بند ۲۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، شهرداری موظف است به منظور مشارکت در ساماندهی وضعیت فضاها، اماکن و مراکز تاریخی، مذهبی، فرهنگی و بافت تاریخی شهر در مجموعه تشکیلات اجرایی خود سازوکار مدیریتی مناسب را ایجاد نماید.

سترگ، آشنایی مدیریت شهری با پیشینه تاریخی شهر و تسلط آن مدیریت بر حوادث تاریخی شهر را عامل مؤثری در ارتقای ارائه خدمات مطلوب شهری می‌داند. وی در تأثیر هویت تاریخی شهر بر نحوه اعمال مدیریت شهری می‌گوید: "در این وضعیت تمام فعالیت‌ها و اقدامات مدیریت شهری به گونه‌ای تحت تأثیر پیشینه تاریخی آن شهر قرار می‌گیرد، یعنی شهرداری با شروع هرگونه فعالیت ذاتی و عارضی در سطح شهر، این مهم را فراموش نخواهد کرد که در یک شهر تاریخی انجام وظیفه می‌کند. بنابراین اقدامات فرهنگی، اجتماعی آن متأثر از تاریخ شهر و معماری است و سبک شهرسازی آن نیز نشان از هویت تاریخی شهر خواهد داشت."

شهرداری ری در جلوگیری از تخریب و فراموشی آثار و ابنیه مذهبی، تاریخی و فرهنگی شهر با تعامل و همکاری مشترک بین سازمان زیباسازی شهرداری تهران و سازمان میراث فرهنگی اقدام

به شناسایی، ثبت، حفظ و ساماندهی بافت و ابنیه تاریخی و مذهبی این شهر کرده‌است.

این مدیریت شهری با بهسازی و مرمت بازار سنتی، برج طغرل، احیای دیوار باستانی ری، در قسمت شمالی چشمه‌علی، ثبت امامزاده در فهرست آثار ملی، جلوگیری از تخریب بقعه‌های مشاهیر، مرمت بقعه بی‌بی‌زبیده، شهربانو، استاد لرزاده، نجمه‌الملک و محوطه‌سازی بقیه جوانمرد قصاب و امامزاده شعیب و نیز شنگرفرش حیاط حرم حضرت عبدالعظیم به حفظ هویت و ارزش‌های تاریخی معماری، فرهنگی و اجتماعی آنها همت گمارده‌است. آنچه مسلم است، نوسازی و تجدید حیات در اماکن و ابنیه تاریخی مستلزم پیوند گذشته و امروز شهر و فضاهای پیرامون این مراکز است.

#### احیا و مرمت بازار سنتی

با پیروی از این نکته، طرح نجات بخشی بازار سنتی ری طی هشت سال گذشته در این شهر به اجرا درآمد. این طرح به پیشنهاد معاونت عمرانی استان حضرت عبدالعظیم مطرح و بر اساس آن مقرر شد بازار قدیمی تخریب و بازار جدیدی در قسمت غربی حرم حضرت عبدالعظیم به عنوان ورودی به مجموعه آستان لحاظ شود. مختاری این طرح را کاملاً مغایر با ضوابط حفاظت از بناها و بافت‌های تاریخی عنوان کرد. وی که مدیر طرح نجات بخشی بازار سنتی ری بوده در این باره گفت: "سازمان میراث فرهنگی در جلوگیری از اجرای این طرح، دو حرکت را دنبال کرد. ثبت بازار سنتی در فهرست آثار ملی و دیگری مرمت و احیای بازار. طرح مرمت و احیای بازار طی ۳ فاز تحقق یافت که در مرحله اول تمام عناصر موجود در بازار مرمت، در مرحله دوم بخش‌های تخریب شده بازسازی و طی فاز سوم، ورودی‌های بازار برجسته‌سازی شدند. زیرا به گفته مختاری ورودی‌های بازار سنتی تا قبل از اجرای فاز سوم، بازگوکننده هویت تاریخی ری نبود، بنابراین سازمان میراث فرهنگی با طرحی منطبق با هویت قدیمی بازار، چهار مدخل ورودی آن را بازسازی کرد.

وی سبک معماری به کار گرفته در احیاء و مرمت بازار سنتی را حاصل تجربیات معماری ایران طی یک روند چنددهه‌ساله می‌داند که البته معماری دوره قاجاریه در این بازار بیش از دیگر اعصار نمایان است.

#### نوسازی و بهسازی محدوده برج طغرل

نوسازی و بهسازی محدوده برج طغرل و مجموعه فرهنگی-تاریخی این برج، طرح مشترک دیگری برای حفظ هویت تاریخی شهر ری است که توسط سازمان زیباسازی شهرداری تهران و شهرداری شهر ری به اجرا در می‌آید.

این برج که مقبره اولین پادشاه سلجوقی و در زمره بناهای نیمه اول قرن پنجم ه.ق. به شمار می‌آید دارای ساختاری متشکل از گل و خشت و با نمایی از آجر به شکل استوانه‌ای توخالی و بدون سقف است که ارتفاع آن به ۲۰ متر می‌رسد.

برج طغرل در شمال شرقی شهر ری و در شرق ابن بابویه، در میان انبوهی از بناها و ساختمان‌ها محصور شده، در حال حاضر میان حیاط کوچکی قرار دارد که تنها از بلندی‌های اطراف قابل

## مدیریت شهری موظف است نسبت به فرهنگ سازی در استفاده بهتر و مطلوب تر از قابلیت ها و امکانات مراکز و اماکن فرهنگی و تاریخی در شهر مبادرت ورزیده و در اطلاع رسانی به شهروندان در خصوص فرهنگ و تاریخ و شناخت و معرفی مفاخر علمی، فرهنگی، سیاسی و هنری آن کوتاهی نورزد

ماندگاری و یادآوری شهرها در ذهن و خاطره افراد کمک می کند. از این رو تهیه و طراحی نمادی که معرف فرهنگ و هویت تاریخی شهر ری باشد در سال ۸۳ از سوی شهرداری تهران مطرح گشت. بنابر تأکید شهرداری تهران مقرر شد با توجه به اهمیت وجه مذهبی شهر ری به عنوان سومین شهر مذهبی کشور، در مبادی و ورودی شهر، نماد "دروازه قرآن" طراحی و اجرا شود.

برهمن اساس شهرداری شهر ری باید حداقل ۲ نقطه را ضمن اولویت دهی به یک نقطه در ورودی شهر تعیین و به سازمان زیباسازی معرفی می کرد. ولیکن مدیریت شهری ری این مهم را به یاد داشته و در حفظ ارزش های تاریخی و اطلاع رسانی در خصوص فرهنگ، تاریخ و شناخت و معرفی مفاخر و مشاهیر علمی شهر که بخشی از هویت شهری را شامل می شود، اقدام به نصب تندیس چند تن از مشاهیر شهر از جمله ابوالفتح رازی، علامه اقبال آشتیانی و خجند رازی در شهر کرده است. این ۱۰ تندیس در بوستان مشاهیر شهر واقع در ضلع غربی حرم نشان از وجود بزرگان عرصه تاریخی ری دارد.

\*\*\*

باستان شناسان معتقدند شهر ری به مانند شهر رم و شوش لایه های مختلفی دارد که با هر کاوش و ورود پتکی بر پهنه ری، یک اثر با ارزش نمایان می شود. از این رو فعالیت های توسعه شهری اعم از حفر زیرزمین، تأسیسات آب، کانال کشی و ... قطعاً به نابودی بخشی از تاریخ ری و بلکه ایران ختم خواهد شد. مختاری معتقد است: "اگر در تمام شهرهای تاریخی بر روی زمین توجه می شود در ری باید به زیرزمین توجه داشت و این وظیفه مدیریت شهری است که حفر زیرزمین را در شهر منع کند."

وی برای نجات شهر ری و حفظ هویت تاریخی آن تأکید می کند که باید نشانه های ۹ هزار سال زندگی را در ری شناخت "ما از یک دیوار کوتاه در ری می توانیم به یک نشانه استناد کنیم، برج طغرل می تواند نشانه ای از یک آرامگاه و یا کارخانه سیمان ری به عنوان اولین کارخانه سیمان ایران و حتی خاورمیانه تلقی شود، بنابراین باید نشانه های ری را قرائت کرد و دید چه چیزی ارزش دارد و کدام ندارد."

وی ادامه داد: "ما این حرکت را در سازمان میراث فرهنگی آغاز کرده ایم. یعنی نشانه های مذهبی، باستانی، صنعتی، کشاورزی و اقتصادی ری را مشخص کرده ایم تا این مجموعه با ارزش، یادگاری باشد برای آیندگان تا آنان نیز بدانند که باید هویت تاریخی شهر ری را همواره پاس دارند."

به اعتقاد وی، ری به مانند انسان کهنسالی است که باید پیشینه اش را شناخت، دستش را گرفت و گرته خواهد مرد.

مشاهده بوده و از چشم انداز شهری به کنار مانده است. اما آنچه عملیات مرمت و بهسازی برج طغرل و محوطه اطراف آن را یک اقدام ضروری به نظر آورد، مشاهدات سازمان زیباسازی شهر تهران از وضعیت نابسامان آجرکاری های برج و محوطه سازی آن بود، از این رو مراحل مطالعاتی جهت نوسازی و بهسازی محدوده برج طغرل توسط این سازمان در تاریخ ۲۴/۱/۷۲ تدوین و تهیه شده که با گذشت چند سال هم اینک به گفته افشین جوبه کارشناس هماهنگی پروژه طغرل، طرح توسط شهرداری شهر ری تحت بررسی است تا پس از مذاکره با صاحبان املاک محدوده برج و خریداری املاک از آنان، محدوده را جهت اجرای طرح به مشاور بسپارد.

در این طرح محدوده طرح نوسازی برج طغرل بدون در نظر گرفتن معابر موجود مساحتی معادل ۵۰۸۱۳ مترمربع را در برمی گیرد که از این مقدار ۳۱۵۸ متر مربع آن مربوط به محدوده برج طغرل است.

در طرح مطالعاتی نوسازی برج طغرل و مجموعه فرهنگی تاریخی آن آمده: "اولین حرکت در احیای برج طغرل، برقراری ارتباط بصری و همچنین دسترسی مستقیم به برج از محور اصلی یعنی خیابان ابن بابویه است، لذا ضروری است ساخت وسازهای موجود در حد فاصل خیابان ابن بابویه تا برج طغرل پاک شده و در مقاطع خیابان ابن بابویه تجدیدنظر شود. در این حالت، امکان بازگشایی در حاشیه محور اصلی و ایجاد فضاهای سبز تا حدود برج طغرل و طراحی فضاهایی برای اوقات فراغت در حد محله به وجود آمده و خدمات جنبی نیز پیش بینی می شود."

در نوسازی برج طغرل کاربری های قابل قبولی در محدوده برج شامل کاربری های فرهنگی و گذراندن اوقات فراغت خواهد بود، در واقع برای مجموعه فرهنگی - تاریخی برج کاربری هایی در جهت ایجاد یک فضای شهری فعال و با هویت که بتواند به احیای موقعیت برج کمک کند، پیش بینی شده است که آن شامل میدان پیاده شهری، مجموعه فرهنگی (سالن نمایش، محل نمایش سرباز، کتابخانه، موزه شهری، کلاس های آموزش هنر و نمایش دائمی آثار هنری) و پارک و باغ فرهنگی (زمین بازی کودکان، پارک و فضای باز، آب نما و دریاچه مصنوعی، رستوران و فروشگاه) است.

عملیات اجرایی این طرح به زودی با همکاری سازمان زیباسازی شهرداری تهران و شهرداری شهر ری آغاز خواهد شد. این در حالی است که سازمان زیباسازی بازسازی مجموعه چشمه علی و بقعه بی بی شهربانو و دیگر آثار تاریخی ری را در دست بررسی دارد. کارشناس هماهنگی پروژه طغرل هدف از این اقدام را تبدیل شهر ری به مرکز توریستی تهران قلمداد کرده و از تدوین اطلس گردشگری شهر ری خبر می دهد.

### نمادی برای حفظ هویت شهری

در یک شهر آنچه که می تواند تداعی کننده خاطره مشترکی برای مردم شهر، گردشگران و مسافران باشد، نماد شهری است. نماد شهری بازگو کننده ارزش های شهر است که براساس پیشینه و سابقه شهر اشکال گوناگونی به خود می گیرد، به گونه ای که هویت فرهنگی و تاریخی شهر را تقویت کرده و سال ها به



## وزیر کشور: تبصره ۱۳ اقدامی در جهت منافع و مصالح کشور است

عمومی، سهمیه بندی و حمل و نقل ریلی را از دیگر اقدامات ذکر کرد.

وزیر کشور با بیان اینکه گزارش اقدامات اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ از اواسط شهریور حاضر بوده گفت: "در این گزارش تلاش کردیم تمامی ابعاد تبصره ۱۳ را با دقت بررسی کنیم و طبق برنامه زمان بندی شده و هماهنگ اقدام کنیم." وی ادامه داد: "در بخش های مختلف هر محور را زمان بندی کردیم، هر هفته هر دستگاه یک وظیفه دارد و برای اولین بار در صورتی که هر دستگاه کار خودش را انجام ندهد برای آن جریمه تعیین کرده ایم."

در ادامه محرابیان مدیر اجرایی تبصره ۱۳ در خصوص اقدامات صورت گرفته توضیحاتی را ارائه کرد.

محرابیان در سخنان خود با اشاره به اینکه توسعه حمل و نقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده و صرفه جویی در مصرف بنزین از اهداف اصلی تبصره ۱۳ است، اظهار داشت: "دولت تا امروز از ۴۰۰ جایگاه عرضه گاز طبیعی که قرار است در سطح کشور احداث کند، ۱۷۳ جایگاه را راه اندازی کرده است."

وی افزود: "در حال حاضر ۵۷ شهر کشور که به طور عمده شهرهای بزرگ هستند، به جایگاه عرضه گاز طبیعی تجهیز شده اند و این تعداد تا پایان سال به ۳۰۰ شهر خواهد رسید." وی همچنین میزان پیشرفت ساخت جایگاه عرضه گاز طبیعی در کشور را ۷۸ درصد ذکر کرد.

محرابیان در زمینه ورود اتوبوسهای جدید به ناوگان حمل و نقل عمومی شهرهای کشور گفت: "در سال ۸۳، یک هزار و ۲۸۹ دستگاه و در سال ۸۴، دو هزار و ۶۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی اضافه شد و امسال هم باید شش هزار و ۵۰۰ دستگاه تحویل داده می شود که تاکنون یک هزار و ۴۵۰ دستگاه تحویل شده است."

وی در ادامه با بیان اینکه کمیته اجرایی تبصره ۱۳ به جز تکالیف مربوط به وزارت نفت تکالیف اجرایی دیگری هم دارد، فهرست آنها را به این شرح اعلام کرد: "برای تعویض خودروهای فرسوده به ۱۶۴ میلیارد تومان یارانه نیاز است و ورود شش هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری نیز به ۵۲۵ میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد، همچنین ورود ۱۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه مینی بوس به ۲۸

حجت الاسلام والمسلمین پور محمدی، وزیر کشور، گزارش اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کشور در شش ماهه نخست امسال را یازدهم مهرماه تقدیم مجلس شورای اسلامی کرد.

وزیر کشور تصویب تبصره ۱۳ را نقطه عطفی در بودجه ریزی کشور دانست و گفت: "دغدغه مصرف بی رویه سوخت و آثار مخرب آن در عرصه های مختلف اقتصادی، محیط زیست، و ترافیک دارای آثار روانی اجتماعی است و این دغدغه در مجالس گذشته نیز وجود داشت، اما دولت های گذشته در این زمینه موفق نشدند."

پور محمدی در ادامه در زمینه دلایل عدم موفقیت دولتهای قبل گفت: "مساله حمل و نقل و کنترل سوخت و جلوگیری از مصرف بی رویه و بهبود سوخت مقوله ای است که ابعاد مختلف دارد. از یک طرف می خواهیم کنترل سوخت اجرا شود و از طرف دیگر، خودرو به صورت انبوه در وزارت صنایع تولید می شود. وی افزود: "دولت نهم همه مسائل مربوط به حمل و نقل و مصرف سوخت در کشور را در تبصره ۱۳ گنجانده و این اقدام حرکتی بسیار بزرگ و قابل توجه است."

وی سپس به تشکیل هیئت منتخب نمایندگان ویژه رئیس جمهوری برای اجرای این تبصره تاکید کرد و اعضای هیئت مزبور را فرهاد رهبر رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی، مصطفی پورمحمدی وزیر کشور، زریبافان دبیر هیئت دولت، سید مهدی هاشمی معاون عمرانی وزارت کشور و محرابیان مجری طرح های ویژه ریاست جمهوری ذکر کرد و گفت: "اخیراً سید کاظم وزیرری همامانه، وزیر نفت نیز به اعضای این هیئت افزوده شده است."

وی با بیان اینکه هیئت منتخب خردادماه انتخاب شدند، گفت: "تا آخر خردادماه آیین نامه تدوین شد و از اول تیرماه نشست های کمیته ها آغاز شده است."

پورمحمدی تصریح کرد: "برای رسیدن به اهداف تبصره، نیازمند بودیم محورهای عمده تبصره را در کمیته های کاری و کارشناسی متمرکز کنیم، از این جهت چهار کمیته در گذشته و یک کمیته اخیراً تشکیل دادیم که از ابتدای تیرماه فعال شد."

پور محمدی که ریاست این هیئت منتخب را برعهده دارد، تدوین آیین نامه اجرایی و تشکیل کمیته های بهینه سازی مصرف سوخت، بهینه سازی خودروهای فرسوده، حمل و نقل



میلیارد تومان اعتبار، ورود ۱۵ هزار دستگاه و به ۲۱ میلیارد تومان اعتبار و ورود ۳۰ هزار تاکسی جدید نیاز مند ۴۲ میلیارد تومان یارانه می باشد.

بر اساس این گزارش پس از ارائه توضیحات وزیر کشور و مدیر اجرایی تبصره ۱۳، شش نفر از نمایندگان مجلس هر کدام به مدت سه دقیقه به ارائه نظرات و پرسشهای خود در این زمینه پرداختند.

وزیر کشور پس از ارائه نظرات و سؤالات نمایندگان در خصوص تبصره ۱۳ قانون بودجه در مورد این سؤال نمایندگان که چرا وقتی دولت می دانست چنین تبصره ای اجرایی نمی شود آن را پیشنهاد کرده است، گفت: "دولت این پیشنهاد را آورد و پیش بینی اش برای ۴ تا ۵ سال است. الان اعلام می کنیم این تبصره اجرایی است و مقدمات لازم را برای اجرای آن فراهم کرده ایم و حرکت با قوت و انسجام آغاز شده است."

پورمحمدی در خصوص این که چرا کار اجرایی این تبصره با تأخیر آغاز شده است، گفت: "تبصره ۱۳، تبصره جدیدی در بودجه است و به آیین نامه جدید نیاز داشت. هیئت نمایندگان ویژه ای تشکیل شد، برای این که این کار بخشی جلو نرود، ما نیازمند مطالعه بودیم تا این تبصره را با دقت اجرا کنیم. سه یا چهار ماه تأخیر برای چنین تبصره بسیار بزرگی زمان زیادی نیست. خوشبختیم از این که الان می دانیم ماه آینده چه اتفاقی می افتد."

وزیر کشور در خصوص تأمین شش هزار و ۵۰۰ اتوبوس برای نیاز ناوگان حمل و نقل عمومی و این که چرا این خرید انجام نشده است، گفت: "تا کنون به بیش از ۲۰ کارخانه مراجعه کردیم و هیچ کدام قدرت نداشتند تا آخر سال ۱۰۰۰ اتوبوس به ما تحویل دهند. خودروسازان اتوبوس را در داخل کشور بسیج کردیم تا آنهایی که توان داشتند این نیاز را برآورده کنند."

وی افزود: "امروز برای پنج هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس قرارداد با جدول زمان بندی شده تا پایان برنامه امسال منعقد کرده ایم. برای ۱۰۰۰ اتوبوس باقیمانده نیز اعلام کرده ایم اگر این شرکت ها طبق قرارداد تا دو ماه آینده بتوانند میزانی که در قرارداد هست را تحویل دهند با آنها مجدداً قرارداد می بندیم و گرنه با خارجی ها صحبت کرده ایم که در این صورت با آنها قرارداد امضاء کنیم."

وزیر کشور خاطر نشان کرد: "ما شش هزار و ۵۰۰ اتوبوسی را که پیشنهاد داده ایم امسال در ناوگان حمل و نقل شهری توزیع خواهیم کرد و طبق برنامه به این هدف می رسیم."

وی در خصوص سؤال یکی از نمایندگان که چرا برای حمل و نقل ریلی شرکت جدید ایجاد کرده اید، گفت: "عملیات حمل و نقل ریلی با پیشنهاد حدود ۴۰۰ کیلومتر نیاز مند بیش از ۱۴ هزار میلیارد تومان اعتبار است. اگر می خواستیم مانند قبل و به صورت پراکنده عمل کنیم دچار مشکلاتی می شدیم." پورمحمدی با بیان این که در مورد راه اندازی شرکت با تمام جزئیات فنی آماده توضیح هستیم، گفت: "ما شرکت جدیدی تأسیس نکردیم بلکه شرکت حمل و نقل ریلی که قبلاً در سازمان

گسترش بود و فعالیت ضعیفی داشت به وزارت کشور منتقل کردیم و تیم آن را قوی کردیم تا مدیریت ۱۴ هزار میلیارد تومان را به عهده بگیرد."

وی با بیان این که ما مجری نیستیم بلکه سیاست گذاری میکنیم، تصریح کرد: "برای ساخت ۴۰۰ کیلومتر مترو در کشور به ۱۵ خط قطار شهری نیاز داریم و اگر هر شهری بخواهد یک خط مستقل برای خود انتخاب کند آیا می پسندید در کشور ۱۰ سیستم قطار شهری بیاید؟ چه کسی باید نگهداری و پشتیبانی کند؟ آیا تأمین و نگهداری آن تضمین شده است؟" وزیر کشور عملیات تیم اجرایی تبصره ۱۳ در یکماه و نیم شروع کار خود را بسیار رضایت بخش خواند.

پورمحمدی با اشاره به اعتبارات مصوب مجلس برای هزینه های خرید وسایل حمل و نقل شهری گفت: "از مبلغ مصوب تنها ۱۰۰ میلیارد تومان برای قطار شهری باقی می ماند که تا کنون ۸۰ میلیارد تومان آن توزیع شده است."

وی افزود: "۴ میلیارد هم فاینانس برای آن در نظر گرفته شده که با توجه به مشکلاتی که فاینانس دارد عملی نشده است."

پورمحمدی با بیان این که در کشور به دلیل مشکلات سیاسی و پیچیدگی بحث فاینانس این موضوع عملیاتی نشده است، گفت: "ما ۴ میلیارد فاینانس گذاشته ایم. ۹۵۰ میلیارد تومان پول از حساب ذخیره ارزی در نظر گرفته ایم، برای تهیه شش هزار و ۵۰۰ اتوبوس، ۱۵۰۰ ون، ۳۰ هزار تاکسی که اینها ۸۰۰ میلیارد تومان بودجه را می برد و فقط ۱۰۰ میلیارد تومان برای قطار شهری می ماند که هشتاد میلیارد تومان آن اختصاص یافته است. ضمن این که در دولت تصمیم گرفته ایم زمان فاینانس را کاهش دهیم."

وزیر کشور با تأکید بر این که مجلس گام بسیار بلندی را برای تصویب تبصره ۱۳ قانون بودجه برداشته است، اظهار داشت: "شما گام بزرگی برای خدمت به مردم برداشته اید ما هم که همت بسته ایم تا با جدیت، هماهنگی، پیگیری و وقت گذاری طبق جدول زمان بندی تبصره را اجرایی کنیم."

وی خطاب به نمایندگان گفت: "نسبت به تصویبی که داشته اید تردید نکنید، زیرا اقدام شما کار بسیار مفید و ارزنده ای در جهت منافع و مصالح کشور بوده است و مطمئن باشید دولت در خدمت به این تبصره و مصوبه شما است."

وزیر کشور اظهار داشت: "برای سهمیه بندی بنزین هم کارت هوشمند سوخت را تا پایان امسال تحویل خواهیم داد و این قولی است که مجلس از ما گرفته و ما معتقد به انجام آن هستیم."

پورمحمدی تصریح کرد: "بر اساس طرح سهمیه بندی ما این توانایی را به مجلس و نظام می دهیم که هر تصمیمی که مجلس می خواهد بگیرد و هر میزان سهمیه بندی را اعمال کند و هر قیمتی را بگذارد ما می توانیم انجام دهیم."



پرداخت می‌شود.

وی تأکید کرد که شاخص‌های لازم برای اعتبارات و بازنگری و اصلاح آنها در حال انجام است و بر اساس آن، اعتبارات شهرداری‌ها مستقیم حواله می‌شود.

آنچه امروز در اختیار ما قرار دارد تنها ۳۲ هزار و ۸۵۰ میلیارد ریال است؛ یعنی شهرداری‌ها تنها ۵۰ درصد اعتبار مورد نیاز خود را در اختیار دارند و در بسیاری موارد مشاهده شده که شهرداری‌ها به دلیل کمبود منابع، خدمات شهری را کاهش می‌دهند.

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با اشاره به عدم تصویب پیشنهاد ۹۰۰ میلیارد تومانی سال ۸۵ این سازمان، برای تقویت، توسعه و تأسیسات زیربنایی شهرها در مجلس، اظهار داشت: "دو لایحه دیگر را پیشنهاد داده‌ایم که با توجه به توجهات مجلس امیدواریم با تصویب این دو لایحه حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال از کسری بودجه را تأمین کنیم و بقیه را در سفرهای استانی دولت و به صورت موردی حل کنیم."

وی در پاسخ به سؤالی مبنی بر پرداخت اعتبارات شهرداری‌ها به استانداری‌ها و احتمال دخل و تصرف در آنها نیز گفت: هیچ اعتباری به استانداری‌ها واگذار نمی‌شود و اعتبارات به پیشنهاد استانداری‌ها و به صورت متمرکز از تهران به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها

## رئیس سازمان شهرداری‌ها و

### دهیاری‌های کشور:

## مرحله دوم توزیع

## اعتبارات سال ۸۵

## شهرداری‌ها ابلاغ شد

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اعلام کرد: شاخص‌های لازم برای توزیع اعتبارات، بازنگری و اصلاح آنها در حال انجام است و براساس آن، اعتبارات شهرداری‌ها مستقیم حواله می‌شود.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در زمینه اعتبارات شهرداری‌ها در سال جاری اظهار داشت: "در وضع فعلی برای اداره شهرداری‌ها به روش جاری ۶۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز داریم؛ در حالی که

## مسابقات جهانی

## آتش نشانان و

## امدادگران در تهران

سومین دوره مسابقات جهانی آتش نشانان و امدادگران به همت سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، شهرداری تهران و فدراسیون بین‌المللی ورزشی آتش نشانان و امدادگران دهم الی چهاردهم آبان‌ماه در تهران برگزار شد.

در این مسابقات از ۲۷ کشور دعوت شد که تیمهای ملی کشورهای روسیه، اوکراین، مجارستان، ازبکستان، لتونی، بلاروس، جمهوری آذربایجان و جمهوری چک در کنار تیمهای "الف" و "ب" جمهوری اسلامی ایران حضور داشتند.

این دوره از رقابتهای مسابقات جهانی آتش نشانان و

## احداث پارک ترافیکی

## آموزشی در شیراز

سازمان ترافیک و حمل‌ونقل شهرداری شیراز به

امدادگران در چهار رشته "آبرسانی"، "تمرین عملیاتی در برج چهار طبقه"، "۴ در ۱۰۰ متر" و "۱۰۰ متر با مانع" در ورزشگاه پاس تهران برگزار شد.

فدراسیون بین‌المللی ورزشی آتش نشانان و امدادگران هدف از برگزاری این مسابقات را انتقال تجربیات و ارتقاء آمادگی آتش نشانان و امدادگران و آماده‌سازی بیش از پیش آنان برای انجام عملیات آتش نشانی و کمک‌رسانی به مردم در زمان وقوع حادثه اعلام کرده است.

یادآور می‌شود در حاشیه برگزاری مسابقات جهانی آتش نشانان و امدادگران در تهران، نخستین نمایشگاه تجهیزات آتش‌نشانی، ایمنی و امداد با حضور شرکتها، کارخانجات و مؤسسات فعال در این حوزه برپا شد.

همچنین جشنواره نجات نیز با هدف آشنایی مردم با مباحث امداد و نجات در رشته‌های عکاسی، کاریکاتور، فیلمبرداری غیر حرفه‌ای و انعکاس رسانه‌ای رویدادهای مربوط به امداد و نجات همزمان با این مسابقات برگزار شد.



با مشخصات و مقیاس کامل یک شهر کوچک در مناطق دو و پنج شهرداری شیراز احداث می‌شود تا دانش‌آموزان بتوانند با فرهنگ ترافیک و شهرنشینی آشنا شوند.

ولدان افزود: "مراحل طراحی این دو پارک پایان یافته

منظور آشنایی دانش‌آموزان مدارس با فرهنگ ترافیک و شهرنشینی دو پارک ترافیکی آموزشی را تا پایان سال احداث می‌کند.

ولدان معاون آموزشی سازمان ترافیک و حمل‌ونقل شهرداری شیراز در این باره گفت: "پارک‌های ترافیکی



و پیش بینی می شود تا پایان سال جاری به بهره برداری برسد.  
وی با اشاره به نقش کلیدی آموزش و پرورش در ترویج آموزش فرهنگ ترافیکی و شهروندی افزود: "آموزش و پرورش در بسیاری از موارد حاضر به ارائه آموزش ترافیکی به دانش آموزان نیست، در حالی که دانش آموزان می توانند بهترین پیام رسان در مباحث

فرهنگی باشند".  
معاون آموزشی سازمان ترافیک و حمل و نقل شهر شیراز خاطرنشان کرد: "شهرداری شیراز هم اکنون در حال تدوین طرح آموزش فرهنگ ترافیک به شهروندان برای پنج سال آینده است".

## جشن بازیافت در اصفهان

سازمان بازیافت شهرداری اصفهان در راستای ارتقای فرهنگ شهروندی و افزایش آگاهی شهروندان نسبت به امر بازیافت، جوایزی را به شهروندان مشارکت جو اعطا کرد.

مدیرعامل سازمان بازیافت شهرداری اصفهان در این باره گفت: "این اقدام در راستای ارتقاء فرهنگ شهروندی و افزایش آگاهی شهروندان نسبت به امر بازیافت و اهمیت جداسازی ضایعات خانگی در منازل انجام شد و از شهروندان معتقد به رنگ سبز زندگی در جشن بازیافت تجلیل و تقدیر شد."  
در این راستا سازمان بازیافت شهرداری اصفهان چهارهزار کارت ویژه همکاری بین شهروندان توزیع

## آغاز به کار دبیرخانه هماهنگی سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات

دبیرخانه هماهنگی سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات شهرداریهای کشور به منظور اشاعه فرهنگ فناوری اطلاعات و توسعه کاربرد آن در تصمیم گیریهای مربوط به مدیریت شهری و امور اداری شهرداریها، آغاز به کار کرد.  
مهندس سید مهدی هاشمی گفت: "درگردهمایی اخیر مدیران عامل سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات شهرداریها در همدان برگزار گردید، تشکیل دبیرخانه هماهنگی سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات شهرداریها در دستور کار قرار گرفت که این دبیرخانه تا پایان گردهمایی تشکیل و کار خود را آغاز کرد."  
وی همچنین توجه به استاندارد کردن مفاهیم،

شيوهها و دستور العملهای مرتبط با فناوری اطلاعات در سطح شهرداریهای سراسر کشور را ضروری خواند و خواستار استاندارد سازی در کلیه مفاهیم فناوری اطلاعات به عنوان تسهیل کننده امور جاری شد.  
مهندس هاشمی در ادامه لزوم داشتن یک دبیرخانه فراگیر با تکیه بر توانایی های موجود در سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات شهرداریها اشاره کرد و افزود: "این دبیرخانه می بایست ضمن ارائه آخرین اطلاعات در زمینه پیشرفتهای صورت گرفته در حوزه فناوری اطلاعات، محل گردهمایی کارشناسان و صاحبان ایده های نو شود."  
وی، هماهنگی میان سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات شهرداریها را از وظایف این دبیرخانه بر شمرد و افزود: "توجه اصولی به اشاعه فرهنگ فناوری اطلاعات و توسعه کاربرد آن در تصمیم گیریها به عنوان تسهیل کننده مباحث مربوط به مدیریت شهری و امور اداری شهرداریها از دیگر وظایف این دبیرخانه است."  
مهندس هاشمی در ادامه اظهار داشت: "این دبیرخانه همچنین ضمن نظارت دقیق بر مکانیزه کردن

کرد. سپس با شناسایی شهروندان مشارکت جو آنان را به جشن بزرگ بازیافت دعوت نمود تا با اعطاء جوایزی به قید قرعه از آنان تجلیل نماید.  
در این جشن سیصد خانواده که جمعیتی در حدود دو هزار و پانصد نفر را تشکیل می دادند، در باغ نور اصفهان گردهم آمده و جوایز خود را دریافت کردند.  
گفتنی است در این جشن از کارگران و رانندگان نمونه سازمان بازیافت نیز تقدیر شد.  
شهرداریها در زمینه حرکت به سوی شهرداری الکترونیک و تحقق هرچه سریعتر آن باید اهتمام ویژه ای داشته باشند."  
رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور همچنین گفت: "در این دبیرخانه کارگروه های نرم افزار، سخت افزار و شبکه، امنیت اطلاعات، GIS، برنامه و بودجه، آمار، حقوقی و اطلاع رسانی تشکیل و دبیری هر یک از این کارگروهها با یکی از مدیران عامل سازمانهای آمار و فناوری اطلاعات شهرداریها خواهد بود."  
مهندس هاشمی با تأکید بر اینکه ایجاد سازمان فناوری اطلاعات در شهرداری مراکز استانها یک ضرورت است، اظهار داشت: "یکی از اهداف سازمان شهرداریها و دهیاریها در عرصه فناوری اطلاعات، ایجاد سازمان های مزبور در مراکز استانهاست."  
وی تصریح کرد: "در همین ارتباط سازمان شهرداریها و دهیاریها از شهرداریهایی که متقاضی راه اندازی و تأسیس سازمان آمار و فناوری اطلاعات می باشند، حمایت های لازم را به عمل خواهد آورد."

## افتتاح آسمان نما در منطقه هشت کرج

شهرداری کرج به منظور تقویت و کمک به کارشناسان علم نجوم و کشف بیش از پیش علوم فلکی و دستیابی هرچه بیشتر به کیهانشناسی و ستارگان اقدام به احداث ساختمان آسمان نما کرد.  
ساختمان آسمان نما در زمینی به مساحت ۷۲ هکتار و با زیربنایی به مساحت ۱۲۰۰ مترمربع در دو طبقه به

شکل هندسی گنبدی احداث گردیده است. گفته می شود مساحت گنبد ۱۵۰ مترمربع و نمایی آن به صورت آلومینیوم (آرگوبال) و به رنگ نقره ای طراحی و سقف های شیب دار آن به رنگ مسی و سالن نمایش نیز از داخل به صورت پرده نمایش طراحی شده است که همچنین به منظور مشاهده و نمایش آسمان به صورت سه بعدی دستگاهی در این سالن تعبیه می شود. گفتنی است ظرفیت گنجایش سالن نمایش در هر مرحله ۱۴۰ نفر است که به وسیله صندلی های مخصوص نمایش که در آن تعبیه خواهد شد سرویس داده می شود.





## زباله‌گردها در قزوین شناسنامه‌دار می‌شوند

شهرداری قزوین با همکاری بخش خصوصی طرح تفکیک زباله از مبدأ و ساماندهی دورگردها را به عنوان طرح پایلوت آغاز کرده است. طرح تفکیک زباله از مبدأ، بخشی از اجرای قانون مدیریت پسماندها است که به تصویب مجلس رسیده و تا سال ۱۳۹۲ باید توسط تمامی شهرداری‌ها به طور کامل اجرا شود.

در این راستا شهرداری قزوین اجرای طرح تفکیک زباله از مبدأ را با همکاری بخش خصوصی به عنوان طرح پایلوت آغاز کرده است. حمیدرضا الموتی، معاون خدمات شهری شهرداری قزوین در این باره گفت: "در این طرح، بخش خصوصی موظف است زباله‌های قابل بازیافت را از منازل جمع‌آوری کرده و با امکانات اولیه‌ای که از سوی شهرداری ارائه شده است، دوره‌گردها را نیز ساماندهی کند." الموتی در خصوص ساماندهی دوره‌گردها خاطر نشان کرد: "با ساماندهی دوره‌گردها، شهروندان

اطمینان خاطر پیدا می‌کنند که دوره‌گردان مراجعه کننده، شناسنامه‌دار هستند و با افراد با هویت‌های مختلف مواجه نمی‌شوند." معاونت خدمات شهری شهرداری قزوین از فرهنگ‌سازی و آموزش به عنوان رکن مهم اجرای طرح تفکیک زباله از مبدأ یاد کرد و اظهار داشت: "در این راستا فیلم‌های آموزشی تهیه و در اختیار شهروندان به خصوص مهدکودک‌ها قرار داده شده است. همچنین آموزش چهره‌به‌چهره توسط نیروهای کارخان و کارشناس بهداشت محیط در حال انجام است."

## سیستم جامع شهرسازی اهواز بر روی شبکه بی سیم شهری

مدیر عامل سازمان آمار، اطلاعات و خدمات کامپیوتری شهرداری اهواز از راه اندازی سیستم شبکه بی سیم سیستم یکپارچه شهرسازی و نوسازی بر روی شبکه بیسیم شهری به منظور نقل و انتقال اطلاعات شهری خبر داد و گفت: "با اجرای این سیستم در کوتاه ترین زمان ممکن به پرونده مراجعین به شهرداری‌های مناطق هشتگانه، معاونت‌ها و سازمانهای شهرداری

اهواز رسیدگی می‌شود. به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شهرداری اهواز، حیدری سهولت در صدور پروانه ساخت و ساز، ایجاد اطمینان در محاسبات صورت گرفته و صرفه جویی در وقت را از مزایای این سیستم برشمرد و ادامه داد: "این سیستم مطابق با نیازهای مناطق هشتگانه شهر اهواز تنظیم شده است." مهندس حیدری تصریح کرد: "در این سیستم اهرم‌های نظارتی به گونه‌ای طراحی شده که شهردار اهواز، معاون شهرسازی و معماری، مدیرعامل سازمان خدمات کامپیوتری لحظه به لحظه عملکرد شهرداری مناطق هشتگانه را بررسی می‌کنند." وی همچنین از اجرای طرح پلاک کوبی کدیستی شهر اهواز در سطح مناطق هشتگانه شهر خبر داد و

اظهار داشت: "طی قراردادی با اداره پست استان این طرح توسط سازمان خدمات کامپیوتری شهرداری اهواز آغاز و تاکنون ۱۱۸ هزار پلاک در سطح شهر اهواز نصب گردیده و در آینده نزدیک نیز ۲۳۰ هزار پلاک دیگر در سطح شهر اهواز نصب خواهد شد." وی گفت: "این پلاک شامل یک عدد ده رقمی است که جایگزین پلاک‌های آب، برق، گاز و شهرداری که در منازل نصب گردیده می‌شود." مهندس حیدری گفت: "این طرح از ابتدای اردیبهشت ماه به صورت آزمایشی در سطح مناطق هشتگانه و سازمانهای شهرداری اهواز آغاز شده و نزدیک دو ماه از بهره برداری رسمی آن می‌گذرد."

## شهرداری‌ها مشمولان وظیفه را جذب می‌کنند

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور دستورالعمل ستاد کل نیروهای مسلح در خصوص به کارگیری مشمولان وظیفه در شهرداری‌ها را به استانداری‌های سراسر کشور ابلاغ کرد.

دستورالعمل ستاد کل نیروهای مسلح در خصوص نحوه تأمین کارکنان وظیفه در مراکز غیرنظامی زمانی در شهرداری‌ها اجرا می‌شود که اطلاع دفاتر شهری و روستایی استانداری‌ها پس از بررسی اعلام نیازهای شهرداری‌های هر استان به نیروی انسانی، با در نظر گرفتن مفاد دستورالعمل مزبور مراتب را به دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ارسال کنند تا اقدام نهایی در زمینه جذب

مشمولان وظیفه متخصص به عمل آید. گفتنی است براساس این مصوبه هر ساله تعدادی از کارکنان وظیفه نیروهای مسلح به دستگاههای اجرایی کشور مأمور و خدمت وظیفه خود را به نحوی که به توان رزمی نیروهای مسلح صدمه‌ای وارد نشود در آن دستگاه انجام خواهند داد.

## احداث سرویس‌های بهداشتی عمومی اصولی می‌شود

دستور العمل تأمین، احداث و نگهداری سرویسهای بهداشتی عمومی به منظور ارتقاء سطح بهداشتی و رفاه شهروندان، رفع مشکلات شهرداری‌ها در خصوص احداث اینگونه اماکن عمومی و یکسان سازی روش احداث آنها به

شهرداری‌ها ابلاغ شد. علی زحمتکش، مدیرکل دفتر هماهنگی خدمات شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور گفت: "این دستورالعمل ۱۳ ماده‌ای، براساس بند ۲۱ ماده ۵۵ قانون شهرداری و مطابق استانداردهای مؤسسه ملی استاندارد و تحقیقات صنعتی تهیه شده است." وی افزود: "طبق این دستورالعمل، شهرداری‌ها مکلف به تشکیل کمیته‌ای زیر نظر معاونت خدمات شهری هستند که در این کمیته نمایندگان معاونتهای فنی و عمرانی، معماری و شهرسازی و فرهنگی و

اجتماعی و در صورت نبود معاونتهای یادشده در تشکیلات شهرداری‌ها کارشناسان مربوطه و یک نماینده از شورای شهر حضور خواهند داشت." زحمتکش در ادامه گفت: "از این پس شهرداری‌ها مکلف به اجرای تمام مفاد دستورالعمل مزبور در خصوص سرویسهای بهداشتی عمومی هستند و می‌بایست هر ۶ ماه یکبار گزارشی از نحوه اجرای این دستورالعمل را به دفتر هماهنگی خدمات شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ارائه کنند."

## افتتاح اولین بازار روز میوه و تره بار در سنندج

شهرداری سنندج به منظور عرضه مستقیم میوه و تره بار و ارائه خدمات مناسب به شهروندان،

اولین بازار روز میوه و تره بار شهر را راه اندازی کرد. پیمان سنندجی شهردار سنندج با اشاره به اینکه یکی از هدف‌های اصلی شهرداری ارائه خدمات مطلوب به شهروندان است، گفت: "اولین بازار روز میوه و تره بار شهرداری در زمینی به مساحت ۱۶۸ مترمربع و با هزینه‌ای بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال واقع در خیابان آبدر بولوار شهید چمران مورد بهره‌برداری قرار گرفت." شهرداری سنندج در راستای ارائه خدمات مناسب به

شهروندان، محصولات این بازار روز را با ۳۰ درصد تخفیف عرضه خواهد کرد. همچنین شهرداری سنندج به منظور سهولت دسترسی شهروندان به بازار روز میوه و تره بار در نقاط دیگر شهر، مکان‌هایی را در اختیار متقاضیان واجد شرایط قرار می‌دهد تا اقدام به عرضه این محصولات نمایند.

## سازمان ترافیک شهرداری ارومیه تقویت می‌شود

سازمان ترافیک و حمل‌ونقل شهری ارومیه به منظور روان‌سازی ترافیک، انجام مطالعات ترافیکی و ساماندهی معابر نیازمند حمایت و افزایش اعتبار است.

عادل فتاحی رئیس شورای اسلامی شهر ارومیه در این باره گفت: "در اولین سال فعالیت سازمان ترافیک و حمل‌ونقل شهری، شورای اسلامی شهر ۱۳ میلیارد ریال اعتبار به این سازمان اختصاص داد."



رئیس شورای اسلامی شهر ارومیه خاطر نشان ساخت: "برای کمک به حمل‌ونقل عمومی درون شهری از محل بند ب تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ نیز بیش از ۲۳ میلیارد و چهارصد میلیون ریال اعتبار در نظر گرفته شده است."

وی افزود: "این اعتبارات برای اصلاح هندسی معابر، تقاطع شهر و ساخت و احداث ۹ گذرگاه غیرهمسطح عابر پیاده، ایمن‌سازی معابر شهری، ایجاد مرکز کنترل ترافیک، مطالعات تقاطع‌های غیرهمسطح، معاینات فنی خودروها و مطالعه و احداث پایانه‌های درون شهری صرف خواهد شد."

فتاحی ضرورت تقویت سازمان ترافیک و حمل‌ونقل شهری را در زمینه‌های حمایت و افزایش اعتبار مورد تأکید قرار داد.

## تهیه طرح‌های تفصیلی در چارچوب طرح‌های جامع توسط شهرداری‌ها

وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و وزارت کشور در راستای زمینه‌سازی برای اجرای بند ب ماده ۱۳۷ قانون برنامه چهارم و مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و با هدف توسعه نقش مدیریت شهری در فرآیند تهیه طرح‌های توسعه شهری، تفاهم کردند تا تهیه طرح‌های تفصیلی در چارچوب طرح‌های جامع توسط شهرداری‌ها انجام شود.

تهیه طرح‌های تفصیلی در چارچوب طرح‌های جامع توسط شهرداری‌ها در جهت واگذاری تصدیح‌های اجرایی بر عهده دستگاه‌های محلی و بهره‌گیری از نظرات دستگاه‌های محلی و مردمی و شوراها صورت پذیرفت. گفتنی است منابع مورد نیاز برای این اقدام به صورت مساوی توسط شهرداری‌ها، وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) و منابع اعتبارات عمرانی استانی، تأمین میشود.



### ایلام

شهرداری ایلام به منظور سهولت در عبور و مرور عابران، بیش از ۴ هزار و ۶۵۰ مترمربع از سطح معابر پیاده و ۲ هزار و ۸۰۰ مترمربع از سطح پارک‌های محله‌ای شهر را موزائیک فرش کرده است.

### شیراز

اجرای طرح کارت پارک ۵-۱۰ درصد مشکلات ترافیکی شهر شیراز را برطرف کرده است. به گفته مدیرعامل سازمان حمل و نقل شهرداری شیراز یکی از مهم‌ترین نتایج مثبت اجرای این طرح ایجاد امنیت برای خودروها بوده است.

### اهواز

سازمان خدمات کامپیوتری شهرداری اهواز طرح پلاک کوبی کدپستی شهر اهواز را در سطح مناطق هشتگانه آغاز کرده است. در این راستا تاکنون ۱۱۸ هزار پلاک در سطح شهر اهواز نصب شده و در آینده‌ای نزدیک ۲۳۰ هزار پلاک دیگر در سطح شهر نصب خواهد شد.

### کاشان

سازمان رفاهی و تفریحی شهرداری کاشان به منظور یکسان‌سازی، ایجاد نمای بصری مناسب و حفظ بافت فرهنگی شهر بیش از ۴۰۰ مورد تابلوی پزشکان را جمع‌آوری و یکسان‌سازی کرده است.



### کرمان

شهرداری کرمان ۲۰ پروژه عمرانی را در سطح شهر به بهره‌برداری رساند. همچنین سه خانه فرهنگ و اولین فرهنگسرای شهر را با نام مهر افتتاح کرد.

### اندیمشک

شهرداری اندیمشک به منظور حفظ و زیبای شهر، ارتقای بهداشت عمومی و بهسازی معابر بیش از ۲۰۰ هزار مترمربع از معابر فرسوده سطح شهر را با شعار "یک صد روز یک صد خیابان" ترمیم و روکش می‌کند.

### قم

شهرداری قم از ۲۰ پروژه فاز ۲ بوستان علوی بهره‌برداری می‌کند. این پروژه‌ها شامل محوطه‌سازی، احداث کمپینگ، بیست اسکیت حرفه‌ای، شهربازی، سرویس بهداشتی، پارکینگ، آلاچیق، رستوران می‌باشد.

### بم

شهربازی بم با بودجه‌ای بالغ بر ۱۵ میلیارد ریال در پردیس ۲۲ بهمن در حال ساخت است. به گفته محمدعلی پنجعلی زاده، مدیر پروژه شهربازی بم با پیشرفت ۳۰ درصد از عملیات اجرایی پروژه، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد.

### قزوین

سازمان ساماندهی مشاغل شهری شهرداری قزوین با هدف ساماندهی کیوسک‌های مطبوعاتی سطح شهر و ارائه خدمات مطلوب شهروندان، کیوسک‌های مطبوعاتی را شناسنامه‌دار و برای آنها پلاک شناسایی صادر کرد.

## نگاهی به میدان‌های تره‌بار منطقه‌ای در شهر

داندن جلالی

شمالی و ۴ میدان در پهنه جنوبی شهر تهران تأسیس شده است که تا سال ۱۳۸۳ به برابری دو پهنه از لحاظ تعداد میدان‌های منطقه‌ای می‌انجامد.

در خصوص تعداد بازارهای روز نیز مشاهده می‌شود که بیشترین بازارها در سال ۱۳۷۴ به ترتیب در مناطق ۴ (۷ بازار)، ۵ و ۶ (بازار) قرار دارند و در سال ۱۳۸۳ نیز باز هم مناطق ۴ (۹ بازار)، ۵ (۷ بازار)، ۲ (۵ بازار) و ۳ (۴ بازار) بیشترین تعداد بازار را به خود اختصاص داده‌اند.

آمارها نشان می‌دهد که در هر دو دوره زمانی پهنه شمالی در مقایسه با پهنه جنوبی تعداد بازار بیشتری داشته است.

در سال ۱۳۷۴ هیچ کدام از مناطق واقع در پهنه شمالی کمتر از ۲ بازار روز نداشته‌اند و از سویی دیگر هیچ کدام از مناطق واقع در پهنه جنوبی دارای بیش از ۲ بازار نبوده‌اند. این در حالی است که اگر از استثنای منطقه ۷ در سال ۱۳۸۳ بگذریم همین ۲ بازار روز جای خود را به حداقل ۳ بازار برای مناطق واقع در پهنه شمالی و حداکثر ۳ بازار برای مناطق واقع در پهنه جنوبی می‌دهد. دیگر آنکه به ترتیب در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۸۳ حدود ۷۲ درصد و ۶۱ درصد بازارهای روز تهران در مناطق شهری واقع در پهنه شمالی تهران مستقر بوده‌اند. باید اشاره شود که مناطق شهری ۱، ۷، ۸، ۱۹ از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۳ هر کدام یک بازار خود را از دست داده‌اند. همین مسئله باعث می‌شود تا در بررسی ستون سوم یعنی مجموع تعداد غرفه‌ها و کیوسک‌ها باز هم با این چهار منطقه برخورد کنیم. بازارها و میدان‌های مناطق ۱۵ و ۱۶ نیز در این دوره ۹ ساله تعدادی از غرفه‌ها و کیوسک‌های خود را از دست داده‌اند. این کاهش‌ها در حالی است که در منطقه ۱۶ در تعداد میدان‌ها و بازارهای روز خود تغییری رخ نمی‌دهد و بازارهای روز منطقه ۱۵ نیز افزایش می‌یابند.

به هر روی دیده می‌شود که بیشترین تعداد غرفه و کیوسک در سال ۱۳۷۴ به ترتیب مربوط به مناطق ۵ (۱۱۳ عدد)، ۶ (۱۱۲ عدد) و ۴ (۱۰۲ عدد) و در سال ۱۳۸۳ به ترتیب مربوط به مناطق ۴ (۲۰۹ عدد)، ۵ (۱۵۸ عدد)، ۲ (۱۵۳ عدد) و ۶ (۱۱۲ عدد) می‌شود و کمترین تعداد غرفه و کیوسک نیز در این سال‌ها، در سال ۱۳۷۴، مربوط به مناطق ۱۹ (۸ عدد) و ۱۷ و

تا سال ۱۳۷۰ تهران در حالی که جمعیتی در حدود ۶/۴۴۲/۵۵۹ نفر را در خود می‌گرفت (بازسازی و برآورد جمعیت شهرستان‌های استان تهران بر اساس محدوده سال ۱۳۸۰) تنها دارای ۵ میدان میوه و تره‌بار منطقه‌ای و دو بازار روز در سطح محلی بود. پس از آن همان‌گونه که در جدول شماره ۱ آمده است، ۱۰ بازار در سال ۱۳۷۰، ۸ بازار در سال ۱۳۷۱، ۸ بازار در سال ۱۳۷۲، و ۱۰ بازار روز و ۲ میدان منطقه‌ای نیز در سال ۱۳۷۳ در ۲۰ منطقه از شهر تهران استقرار یافت. در این بین مناطق ۱۱ و ۱۲ به دلیل بافت ویژه شهری و نبود زمین مناسب برای این منظور تحت پوشش بازارهای روز قرار نگرفتند (روابط عمومی سازمان میادین میوه و تره‌بار، ۱۳۷۴). از همین دست است منطقه ۱۸. این روند نسبتاً پرشتاب در سال‌های بعد آرام‌تر دنبال گردید، به طوری که در سال ۱۳۷۴ تنها یک بازار ساخته شد. "بر اساس مصوبه‌های شورای سازمان میادین میوه و تره‌بار شهر تهران، [تا پایان این سال] تعداد میدان‌ها و بازارها می‌باید به ۵۰ واحد برسد از این تعداد ۴۶ بازار در حال بهره‌برداری است" (همان). پایان این دوره پرشتاب همزمان است با رکودی کوتاه مدت و تغییر شهردار تهران، دوره نسبتاً پرشتاب دیگر از سال ۱۳۸۰ آغاز می‌شود و تا سال ۱۳۸۳ ادامه دارد.

در جدول شماره ۲ اطلاعات کلی بازارها و میدان‌های منطقه‌ای شهر تهران در سطح مناطق شهرداری آمده است. پیش از هر چیز باید گفت که در این بررسی پهنه شهر تهران بر اساس تقسیم‌بندی متداول به دو پهنه شمالی و جنوبی تقسیم شده است و محور مرزی این دو پهنه به ترتیب خیابان دماوند، انقلاب، آزادی و در نهایت بزرگراه تهران - کرج است.

از تطبیق ستون شماره ۲ جدول و نقشه مناطق شهری تهران مشاهده می‌شود که میدان‌های منطقه‌ای شهر تهران در پایان سال ۱۳۷۴ به صورت یک حلقه ناتمام در جانب شرقی مناطق مرکزی شهر تهران مانند مناطق ۷، ۱۰، ۱۱ و ۱۲ را در بر می‌گیرند. این حلقه در دوره زمانی ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۳ با توسعه یکی از بازارهای روز به عنوان میدان منطقه‌ای در منطقه ۴ کامل می‌شود.

نکته دیگر آنکه تا سال ۱۳۷۴ ۳ میدان در مناطق پهنه



۲۰ (هر کدام ۱۰ عدد) و در سال ۱۳۸۳، به ترتیب از آن مناطق ۷ (۳ عدد)، ۲۰ (۱۵ عدد) و ۱۰ (۲۱ عدد) است. بررسی وضعیت دو پهنه از جهت تعداد کل غرفه و کیوسک فعال در بازار و میدان‌ها نشان می‌دهد که به ترتیب در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۸۳ در حدود ۶۸ درصد و ۶۶ درصد غرفه‌ها و کیوسک‌ها در بازار و میدان‌های مناطق پهنه شمالی شهر تهران فعال بوده‌اند.

با وجود این، کل مساحت اختصاص یافته به استقرار این نوع از کاربری تجاری در این دو سال نشان می‌دهد که همواره پهنه شمالی با وجود تعداد بازارها و همین‌طور غرفه‌ها و کیوسک‌های بیشتر سطحی کمتر را نسبت به پهنه جنوبی در اختیار داشته، یعنی ۵۶/۱ درصد در سال ۱۳۷۴ و ۵۵/۰ درصد در سال ۱۳۸۳، از کل مساحت زمین‌های این کاربری در شهر تهران در پهنه جنوبی قرار داشته‌اند.

در میان مناطق شهر تهران دیده می‌شود که مناطق ۱، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۵، ۱۹، ۲۰ دچار کاهش میزان سطح بازارهای روز و میدان‌ها شده‌اند که ۴ منطقه از این مناطق، همان‌گونه که ذکر شد، هر کدام یکی از بازارهای خود را در دوره

۲۰۴ (هر کدام ۱۰ عدد) و در سال ۱۳۸۳، به ترتیب از آن مناطق ۷ (۳ عدد)، ۲۰ (۱۵ عدد) و ۱۰ (۲۱ عدد) است. بررسی وضعیت دو پهنه از جهت تعداد کل غرفه و کیوسک فعال در بازار و میدان‌ها نشان می‌دهد که به ترتیب در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۸۳ در حدود ۶۸ درصد و ۶۶ درصد غرفه‌ها و کیوسک‌ها در بازار و میدان‌های مناطق پهنه شمالی شهر تهران فعال بوده‌اند.

با وجود این، کل مساحت اختصاص یافته به استقرار این نوع از کاربری تجاری در این دو سال نشان می‌دهد که همواره پهنه شمالی با وجود تعداد بازارها و همین‌طور غرفه‌ها و کیوسک‌های بیشتر سطحی کمتر را نسبت به پهنه جنوبی در اختیار داشته، یعنی ۵۶/۱ درصد در سال ۱۳۷۴ و ۵۵/۰ درصد در سال ۱۳۸۳، از کل مساحت زمین‌های این کاربری در شهر تهران در پهنه جنوبی قرار داشته‌اند.

در میان مناطق شهر تهران دیده می‌شود که مناطق ۱، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۵، ۱۹، ۲۰ دچار کاهش میزان سطح بازارهای روز و میدان‌ها شده‌اند که ۴ منطقه از این مناطق، همان‌گونه که ذکر شد، هر کدام یکی از بازارهای خود را در دوره

جدول شماره ۱- روند ساخت بازارها و میداین شهر تهران در طول زمان

سال	۱۳۵۸	۱۳۵۹	۱۳۶۰	۱۳۶۸	۱۳۶۹	۱۳۷۰	۱۳۷۱	۱۳۷۲	۱۳۷۳
بازارها و میداین پهنه شمالی	۱	۱	۱	۰	۰	۴	۶	۸	۸
بازارها و میداین پهنه جنوبی	۰	۱	۱	۱	۱	۶	۲	۰	۴
کل تهران	۱	۲	۲	۱	۱	۱۰	۸	۸	۱۲

سال	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
بازارها و میداین پهنه شمالی	۱	۱	۲	۰	۰	۰	۳	۳	۱	۵
بازارها و میداین پهنه جنوبی	۰	۰	۰	۰	۰	۱	۱	۳	۴	۱۳
کل تهران	۱	۱	۲	۰	۰	۱	۴	۶	۵	۱۸



یک منطقه از شهر سرویس می دهند (بین یک صد تا دویست هزار نفر)<sup>۴</sup> (همان: ۵۳) در عمل هیچ کدام از ۲۲ منطقه شهر تهران در این دو سال (به استثنای منطقه ۲۲ که دارای میدان منطقه‌ای نیست) جمعیتی کمتر از ۱۷۰ هزار نفر نداشته‌اند، و از سویی دیگر معدودی از مناطق شهر تهران دارای میدان منطقه‌ای هستند. بنابراین میزان بهره‌مندی کل جمعیت شهر از این میدان‌ها، در صورتی که برای همگان فرصت استفاده از آنها برابر فرض شود، به طور متوسط برابر ۱/۱۹۷۵/۹۱۹ نفر در برابر هر میدان در سال ۱۳۷۴ و ۱۳۷۵/۶۵۵ و ۹۵۷/۶۵۵ نفر در سال ۱۳۸۳ است.

به طور متوسط در ۱۲ منطقه از مناطق تهران میزان بهره‌مندی پایین آمده است که ۵ منطقه در پهنه شمالی و ۷ منطقه در پهنه جنوبی واقع‌اند؛ و در ۱۰ منطقه نیز میزان بهره‌مندی بالاتر رفته که ۴ منطقه در پهنه شمالی واقع‌اند و ۶ منطقه در پهنه جنوبی شهر گسترده شده‌اند. در نهایت آنکه میزان بهره‌مندی کلی از بازارهای روز در کل پهنه شمالی کاهش یافته است اما در پهنه جنوبی افزایشی جدی دارد.

در ستون پایانی نیز پروژه‌های در دست انجام در سال ۱۳۸۳ را می‌توان مشاهده کرد. ۷ پروژه در پهنه شمالی و ۱۰ پروژه در پهنه جنوبی در دست انجام است. تمامی این پروژه‌ها در سطح میدان‌های محلی (بازارهای روز) هستند و دیگر آنکه این موارد همگی (بجز منطقه ۱ و منطقه ۲۰) در مناطقی از شهر تهران در حال اجرا هستند که در سال ۱۳۸۳ هر کدام دارای بیشترین تعداد بازارهای روز در پهنه‌های مربوط به خود هستند و (بجز مناطق ۱ و ۲۰) تمامی آنها میزان بهره‌مندی بالاتری نسبت به دیگر مناطق شهر تهران دارند.

ستون میزان بهره‌مندی تنها در مورد بازارهای روز است. با توجه به این ستون، آشکار خواهد شد که بالاترین میزان بهره‌مندی در سال ۱۳۷۴ به ترتیب از آن مناطق ۵ (۶۷/۴۱۸/۵) نفر در برابر هر بازار، ۶ (۷۴/۶۴۲) نفر در برابر هر بازار، ۳ (۸۴/۸۲۲) نفر در برابر هر بازار و ۴ (۹۱/۷۱۰) نفر در برابر هر بازار بوده است، و همگی در پهنه شمالی واقع‌اند. همچنین پایین‌ترین سطح بهره‌مندی را مناطق ۲۰ (۳۵۲/۲۵۱) نفر در برابر هر بازار و ۱۵ (۳۰۵/۷۲۶/۵) نفر در برابر هر بازار) - که در پهنه جنوبی شهر تهران قرار دارند - در خود داشته‌اند.

در سال ۱۳۸۳ نیز بالاترین بهره‌مندی را می‌توان در مناطق ۳ (۶۵/۳۷۹) نفر در برابر هر بازار، ۹ (۵۷/۹۹۴) نفر در برابر هر بازار، ۲۲ (۷۱/۴۴۰) نفر در برابر هر بازار و ۶ (۷۷/۸۳۲) نفر در برابر هر بازار مشاهده کرد و پایین‌ترین میزان را نیز در مناطق ۲۰ (۳۸۷/۹۷۱) نفر در برابر هر بازار، ۷ (۳۲۵/۱۳۸) نفر در برابر هر بازار و ۱۶ (۳۰۵/۰۸۷) نفر در برابر هر بازار یافت. "میدان‌های محلی که در شهر تهران بازار روز خوانده می‌شوند، مقیاس عملکردی کوچک‌تری نسبت به میدان‌های منطقه‌ای دارند و تنها به یک یا چند محله سرویس می‌دهند (بین بیست تا پنجاه هزار نفر)" (همان: ۵۳). در صورت پذیرش این معیار و بررسی میزان بهره‌مندی مناطق مشاهده می‌شود که در هیچ کدام از سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۸۳ برترین مناطق از نظر میزان بهره‌مندی به بازه جمعیتی مورد نظر [۲۰/۰۰۰ تا ۵۰/۰۰۰ نفر] برای ارائه خدمات دست نیافته‌اند.

همین مسئله را می‌توان در خصوص میدان‌های منطقه‌ای نیز مشاهده کرد. در حالی که این میدان‌ها در تعریف "حداقل به

\* تعدادی از پروژه‌هایی که در مناطق ۴ و ۵ و ۲۰ انجام می‌شود توسعه بازارهای روز موجود است؛ بنابراین تنها سطوح اضافه‌شونده محاسبه شده است.  
منبع آمار: "روابط عمومی سازمان میدانی میوه و تره بار و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری تهران"

منابع:

- سعید نیا، احمد، کتاب سبزی‌شهرداری‌ها: تأسیسات خدمات شهری، تهران، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۷۸.

- سرشماری عمومی نفوس و مسکن شهرستان تهران (۱۳۶۵ و ۱۳۷۵).

- بازسازی و برآورد جمعیت شهرستان‌های استان تهران بر اساس محدوده سال ۱۳۸۰، تهران، دفتر انتشارات و اطلاع‌رسانی مرکز آمار ایران، ۱۳۸۳. منابع:

- یافته‌های طرح آمارگیری جامع فرهنگی کشور: فضاهای فرهنگی ایران، آمارنامه مؤسسات و گروه‌های هنری، تهران، طرح ملی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تابستان ۱۳۸۲.

- سرانه بودجه شهرداری‌های کشور، سال ۱۳۷۹، تهران، دفتر فناوری و اطلاعات سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۸۲ (از این منبع تنها در خصوص تعداد نقاط شهری و میزان جمعیت شهرها استفاده شده است).

- نتایج آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری، ۱۳۷۹، تهران، مرکز آمار ایران، ۱۳۸۰.

- نتایج تفصیلی سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن کل کشور، ۱۳۷۵، تهران، مرکز آمار ایران، ۱۳۷۵.

جدول شماره ۲ - وضعیت میادین و بازارهای میوه و تره‌بار شهر تهران در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۸۳

تعداد بازارهای روز		تعداد میادین		جمعیت مناطق		مناطق شهری
۱۳۸۳	۱۳۷۴	۱۳۸۳	۱۳۷۴	۱۳۸۳	۱۳۷۴	
۱	۲	۱	۱	۲۸۶۳۳۰	۲۴۶۱۲۷	منطقه ۱
۵	۲	۱	۱	۵۸۲۴۱۵	۴۳۴۳۸۵	منطقه ۲
۴	۳	۰	۰	۲۶۱۵۱۶	۲۵۴۴۶۵	منطقه ۳
۹	۷	۱	۰	۸۰۵۲۳۳	۶۴۱۹۶۸	منطقه ۴
۷	۶	۰	۰	۶۷۳۱۳۸	۴۰۴۵۱۱	منطقه ۵
۳	۳	۱	۱	۲۳۳۴۹۵	۲۲۲۹۲۵	منطقه ۶
۱	۲	۰	۰	۳۲۵۱۳۸	۳۰۰۴۱۲	منطقه ۷
۲	۳	۰	۰	۳۶۷۵۹۸	۳۳۷۴۶۱	منطقه ۸
۱	-	۰	-	۷۱۴۴۰	-	منطقه ۲۲
۳۳	۲۸	۴	۳	۳۶۰۶۳۰۳	۲۸۴۳۲۵۴	پهنه شمالی
۳	۱	۱	۱	۱۷۳۹۸۲	۱۷۷۹۴۵	منطقه ۹
۱	۱	۰	۰	۲۹۸۶۰۵	۲۸۵۰۹۱	منطقه ۱۰
۳	۰	۰	۰	۲۵۰۰۸۸	۲۳۸۷۱۲	منطقه ۱۱
۰	۰	۰	۰	۲۰۷۶۰۸	۱۹۶۶۳۴	منطقه ۱۲
۱	۱	۱	۱	۲۷۴۲۸۴	۲۳۹۹۳۱	منطقه ۱۳
۳	۲	۰	۰	۴۷۱۰۵۱	۳۸۳۹۰۳	منطقه ۱۴
۳	۲	۱	۱	۶۵۸۵۵۸	۶۱۱۴۵۳	منطقه ۱۵
۱	۱	۱	۱	۳۰۵۰۸۷	۳۰۱۱۷۱	منطقه ۱۶
۲	۱	۰	۰	۲۵۷۰۲۸	۲۹۲۰۳۳	منطقه ۱۷
۳	۰	۰	۰	۲۹۹۳۸۶	۲۹۷۶۶۹	منطقه ۱۸
۰	۱	۰	۰	۲۴۴۰۷۳	۲۳۸۲۱۱	منطقه ۱۹
۱	۱	۰	۰	۳۸۷۹۷۱	۳۵۲۲۵۱	منطقه ۲۰
-	-	۰	-	۲۲۷۲۱۵	-	منطقه ۲۱
۲۱	۱۱	۴	۴	۴۰۵۴۹۳۶	۳۵۹۵۰۰۴	پهنه جنوبی
۵۲	۳۹	۸	۷	۷۶۶۱۲۳۹	۶۴۳۸۲۵۸	کل تهران

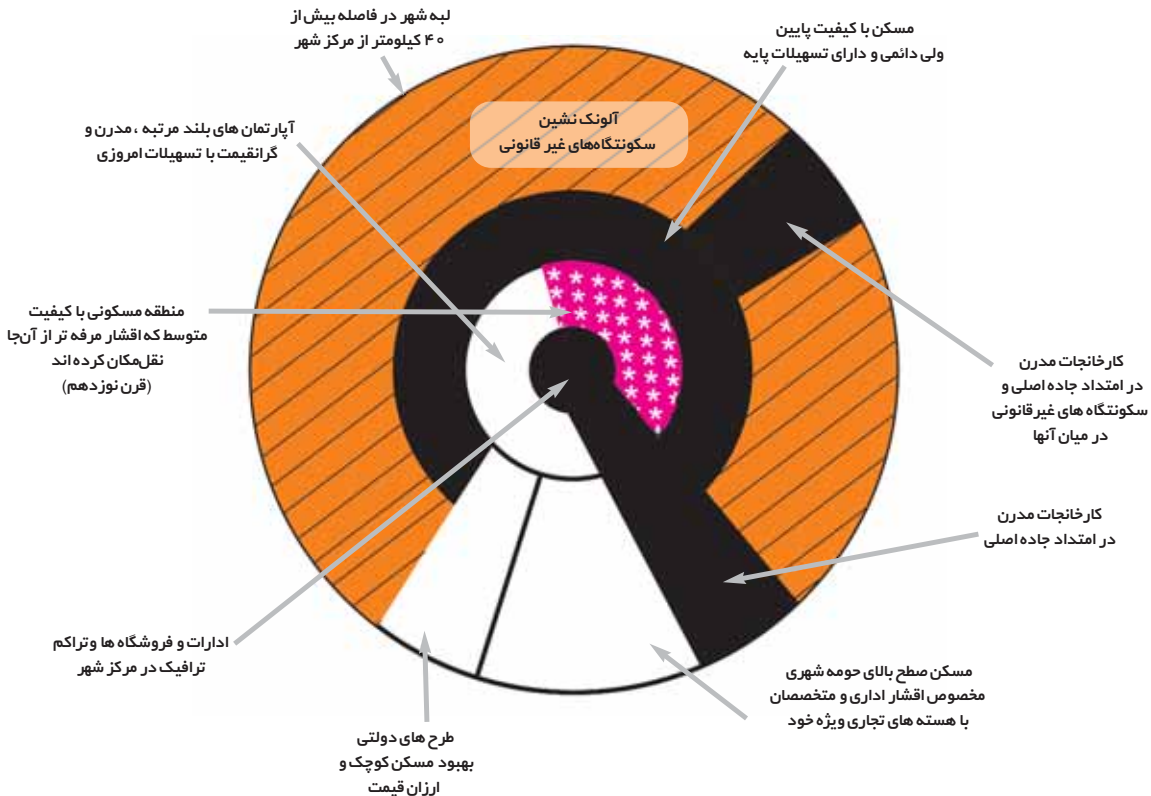
تعداد پروژه در دست انجام و سطوح اضافه شونده (مترمربع)		میزان بهره‌مندی از بازارها (نفر در برابر هر بازار)		کل سطح اختصاص یافته به بازارها و میادین (مترمربع)		تعداد غرفه‌ها کیوسک‌ها	
		۱۳۸۳	۱۳۷۴	۱۳۸۳	۱۳۷۴	۱۳۸۳	۱۳۷۴
۸۸۰۰	۲	۲۸۶۳۰	۱۲۳۰۶۳/۵	۱۰۴۵۶/۲۶	۱۴۵۰۰	۵۸	۷۵
۰	۰	۱۱۶۴۸۳	۲۱۷۱۹۲/۵	۳۵۲۷۶	۱۷۰۸۰	۱۵۳	۷۴
۰	۰	۶۵۳۷۹	۸۴۸۲۲	۶۹۹۰	۴۳۰۰	۸۱	۵۲
۷۹۳×	۱	۸۹۴۷۰	۹۱۷۱۰	۳۱۶۹۳	۲۰۴۴۶	۲۰۹	۱۰۲
۹۰۰۰×	۳	۹۶۱۶۳	۶۷۴۱۸/۵	۲۲۹۶۳	۱۹۴۰۰	۱۵۸	۱۱۳
۰	۰	۷۷۸۳۲	۷۴۴۴۲	۳۰۹۵۲	۳۶۷۹۰	۱۱۲	۱۱۲
۰	۰	۳۲۵۱۳۸	۱۵۰۲۰۶	۳۰۰	۱۴۶۸۰	۳	۵۵
۰	۰	۱۸۳۷۹۹	۱۱۲۴۸۷	۳۶۱۳	۴۲۲۰	۵۱	۵۵
۱۳۷۶	۱	۷۱۴۴۰	-	۵۸۸۴	-	۳۰	-
۱۹۹۶۹	۷	۱۰۹۲۸۱/۹	۱۰۱۵۴۴/۸	۱۴۸۱۲۷/۲۶	۱۳۱۴۱۶	۸۵۵	۶۳۸
۸۵۲	۱	۵۷۹۹۴	۱۷۷۹۴۵	۲۲۱۳۷	۲۴۷۸۰	۶۶	۵۴
۰	۰	۲۹۸۶۰۵	۲۸۵۰۹۱	۲۴۵۶	۳۰۰۰	۲۱	۱۶
۰	۰	۸۳۳۶۳	-	۳۷۷۰	۰	۳۶	۰
۰	۰	-	-	۰	۰	۰	۰
۰	۰	۲۷۴۲۸۴	۲۳۹۹۳۱	۵۸۴۶۴	۴۳۲۰۰	۹۱	۵۶
۰	۰	۱۵۷۰۱۷	۱۹۱۹۵۱/۵	۳۷۰۳	۳۳۰۰	۵۲	۲۷
۷۹۲۹	۳	۲۱۹۵۱۹	۳۰۵۷۲۶/۵	۴۶۵۵۱	۶۷۰۰۰	۶۳	۷۰
۰	۰	۳۰۵۰۸۷	۳۰۱۱۷۱	۳۵۲۰۸	۲۱۲۰۰	۲۳	۵۰
۰	۰	۱۲۸۵۱۴	۲۹۲۰۳۳	۲۹۵۰	۲۰۰۰	۳۴	۱۰
۵۴۰۰	۱	۹۹۷۹۵	-	۴۶۰۰	۰	۴۰	۰
۰	۰	-	۲۲۸۲۱۱	۰	۱۷۵۰	۰	۸
۸۹۶۲/۵×	۵	۳۸۷۹۷۱	۳۵۲۲۵۱	۱۹۳۰/۵	۲۰۰۰	۱۵	۱۰
۰	۰	-	-	۰	-	۰	-
۲۳۱۴۳/۵	۱۰	۱۹۳۰۹۲/۲	۳۲۶۸۱۸/۵	۱۸۱۷۶۹/۵	۱۶۸۲۳۰	۴۴۱	۳۰۱
۴۳۱۱۲/۵	۱۷	۱۴۷۳۳۱/۵	۱۶۵۰۸۳/۵	۳۲۹۸۹۶/۷۶	۲۹۹۶۴۶	۱۲۹۶	۹۳۹



### آلونک نشین Shanty town

ناحیه‌ای با مسکن زیراستاندارد که اغلب با ساکنان غیرقانونی اشغال می‌شود و اساساً در شهرهای جهان سوم یافت می‌شود. آلونک‌نشین‌ها چه در حاشیه شهر و چه در اراضی مسئله‌دار (مانند اراضی با شیب تند یا نواحی در معرض سیلاب) در داخل شهر ساخته شده باشند، تاکنون از احداث آنها در نواحی ساخته شده اجتناب شده است. گاهی اوقات از آلونک‌نشین‌ها با عنوان آلونک یا سکونتگاه تصرفی یاد می‌شود، اما آنها غالباً دارای نام‌های محلی هستند، مثل باریادس پرو، فاولاس برزیل و ویلاس میریس آرژانتین. آلونک‌نشین‌ها عمدتاً حاصل مهاجرت گسترده روستا - شهری و ناتوانی مسئولان شهر در تأمین مسکن، خدمات و اشتغال کافی در مقابل هجوم گسترده جمعیت است. به این ترتیب، مهاجران جدید مجبور می‌شوند مسکن "موقت"

(معمولاً با مصالح قراضه و به طور ابتدایی) برای خود بسازند و به این صورت به ساکنان غیرقانونی تبدیل می‌شوند. این نواحی متراکم و با خانه‌های محقر، حداقل در ابتدا فاقد تسهیلات فیزیکی پایه از قبیل آب لوله‌کشی، فاضلاب، انرژی برق و همچنین بدون برخورداری از امکانات آموزشی و بهداشتی هستند. در نتیجه، آلونک‌نشین‌ها اغلب معرف تمرکز خانه‌های محقر و همچنین فقر، بی‌سوادی و مرگ و میر بالا هستند. البته شواهد موجود در امریکای لاتین حاکی از مقداری خود - بهبود بخشی در آلونک‌های با سابقه است، زیرا ساکنان تلاش می‌کنند خدمات پایه همگانی را وارد کنند. فرایند تغییر دیگر، پاک‌سازی حساب شده آلونک‌نشین‌ها به وسیله مقامات شهری و جایگزینی آنها با طرح‌های خانه‌سازی ارزان قیمت و با حمایت مالی حکومت است.





فرم های درخواست و پرسش نامه هایی نیز در دسترس شهروندان قرار می گیرد.

آنچه در این سایت در خور توجه می نماید، اشاره مستقیم و اهمیت دادن به گردشگری خارجی و آشنایی خارجی با شهر است. در بخش راهنمای خارجی، دسترسی به اطلاعات شهر در زمینه های مختلف فراهم می شود و در بخش تور نیز منبع گردشگری کاملی در اختیار متقاضیان قرار می گیرد. جذابیت شهر در بخش عکس ها به تصویر کشیده می شود، و نقشه شهر نیز برای علاقه مندان در دسترس قرار می گیرد.

شهرداری شانگهای مجله ای مختص به خود نیز دارد که اطلاعات آن به صورت Online در دسترس است. به منظور معرفی هر چند بهتر شهر در لینک پانورامای شهر به خوبی گذشته، امروز و آینده تاریخ، جغرافیا، اقتصاد، صنعت، زندگی و گردشگری شانگهای به تصویر کشیده شده است.

در مجموع همان طور که مسئولان شهر نیز ادعا می کنند، این سایت منبع روزانه بسیار خوبی برای کسب اطلاعات شهروندان از شهر خود و خدمات شهری ارائه شده در آن است.

#### www.shanghai.gov.cn

شانگهای از مهم ترین شهرهای چین است که همانند بسیاری دیگر از شهرهای این کشور جمعیت بالایی دارد. از این رو خدمات رسانی به مردمان این شهر کاری بس مهم و دشوار است. در این میان سایت شانگهای در زمره اقدامات شهرداری این شهر به منظور پاسخگویی به نیاز شهروندان به شمار می آید.

این سایت که به دو زبان چینی و انگلیسی برای کاربران در دسترس است، ۱۰ لینک اصلی دارد که اینها هستند: پنجره شهردار، خدمات شهروندی، خدمات کاری، سرمایه گذاری در شانگهای، تور شانگهای، راهنمای خارجی ها، اخبار دولت، نشریه، پلیس و قانون، و پانورامای شانگهای.

همانند سایت های سایر شهرداری ها، در بخش مرتبط با شهردار، اطلاعات E-mail و تلفن شهردار به منظور دسترسی مستقیم شهروندان و طرح مشکلات شان در دسترس است. در بخش خدمات شهروندی نیز ارتباط با ادارات زیرمجموعه شهرداری و راهنمایی برای برقراری این ارتباط، قوانین و مقررات مرتبط و دیگر خدمات امکان پذیر است. در این لینک

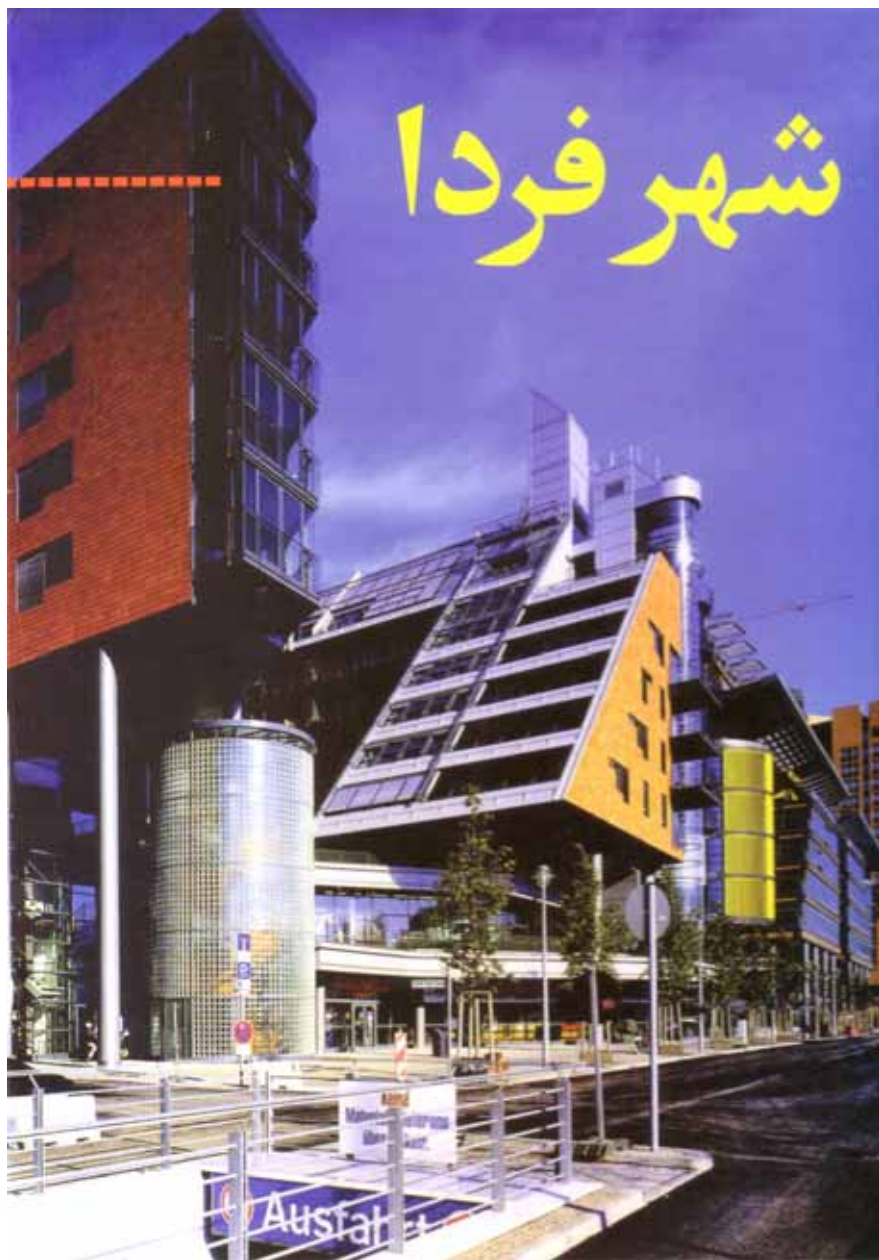
نام کتاب: شهر فردا / نویسنده: کنت پاول<sup>(۱)</sup> / مترجم:  
علی اشرفی / ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور/  
چاپ نخست ۱۳۸۲ / شمارگان ۳۰۰۰ نسخه در ۲۵۵  
صفحه / بها: ۲۰۰,۰۰۰ ریال

#### گامی نو در شناخت شهر

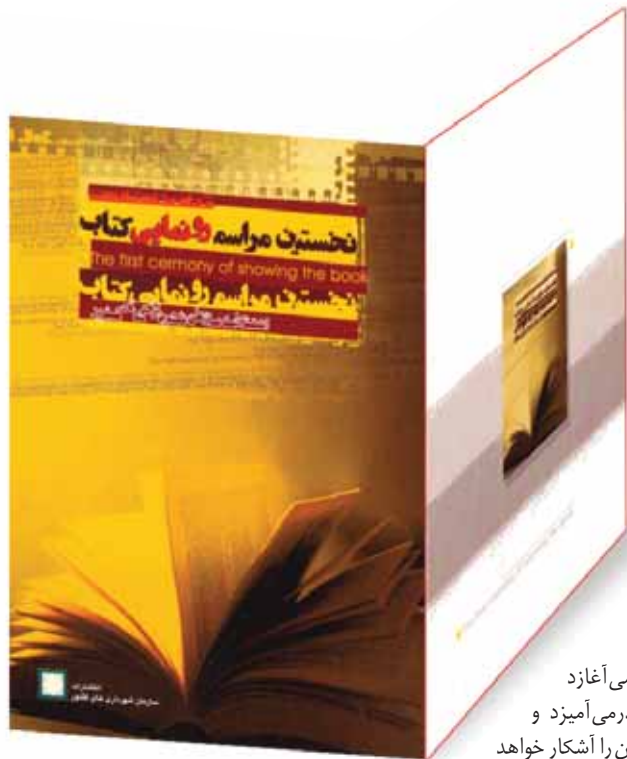
انسان‌ها همواره چشم‌براه و نگران "فردا"هایی هستند که چیزی از آن نمی‌دانند. این نگرانی برای انسان شهرنشین امروز شدیدتر است. انسانی که رفته‌رفته گردن به زیر یوغ ماشین می‌نهد، با آفتاب، ماه، ستاره و آسمان بیگانه می‌شود. نویسندگان بسیاری بر آنند تا فردا را برای آدمها ترسیم کنند. تا آنان آگاهانه‌تر و بیشتر پیش روی خود را ببینند، تا آسوده‌تر و خوشبخت‌تر زندگی کنند. نوشتن درباره شهرهایی که فردای انسان را رقم خواهد زد چندان ساده نیست، به ویژه برای سرزمین ما، اما خواندن و دیدن تجربه‌های دیگران می‌تواند ما را نیز بر این کار دشوار برانگیزد تا ما هم درباره فرداهای نه‌چندان دور شهرهای سرزمین خود برای اکتونیان و آیندگان بنویسیم تا نسل آینده بداند با چه دیدگاهی گذشتگان، این شهرها را برایشان به ارث باقی گذاشته‌اند.

انتشارات سازمان شهرداری‌ها پس از ۱۲ سال تلاش سرانجام توانست کتابی نفیس و گرانبه را بر تارک دستاوردهای خود بنشانند که از قضا کتابی درباره شهر و فردای شهرهاست. این کتاب در تابستان سال ۱۳۸۳، در مراسمی درخور، "رونمایی" شد. شهر فردا کتاب برگزیده سازمان شهرداری‌هاست که همواره بر آن می‌بالد و بر آن است که اگر دست دهد، تجربه‌هایی این چنین خجسته را باز هم تکرار کند. کتاب در قطع رحلی (بزرگ) در نهایت دقت و پاکیزگی چاپ شده و از این دیدگاه نیز ستودنی است. کنت پاول نویسنده کتاب یک معمار و نویسنده سرشناس انگلیسی است. او از گردانندگان جمعیت "پاسدار میراث معماری انگلستان" است از آثار پرآوازه‌ی او یکی هم معماری دگرگون شده است که آن را به سال ۲۰۰۰ به پایان برده است.

کتاب را دکتر علی اشرفی استاد شهرسازی دانشگاه هنر، از



متن فرانسه آن به فارسی گردانیده است. ترجمه خوب، تصاویر رنگی و درخشان، کاغذ گلاسه و حتی صحافی کم مانند، از آن کتابی ماندنی و ضخیم فراهم آورده است که در زمینه کتاب‌های شهری و شهرسازی فارسی بی‌همانند است. کتاب با پیشگفتاری از ناشر آغاز می‌شود که در آن "شرکت شهروندان را در فرآیند برنامه‌ریزی شهری امری حیاتی" دانسته است. مترجم در سخن خود برای کتاب عرصه برنامه‌ریزی شهری را بیش از پیش فاقد وحدت و پیوستگی می‌داند و می‌گوید: "آینده نشان خواهد داد که برنامه‌ریزی شهری به شکل کنونی می‌تواند به تناقض‌های موجود در جوامع شهری پایان دهد یا نه!".



نویسنده در مقدمه‌ای دانشورانه چنین می‌آغازد

که آینده شهرها با آینده کره‌ی زمین درمی‌آمیزد و سده‌ی بیست و یکم سرنوشت شهری انسان را آشکار خواهد کرد. او آهنگ گسترش شهرها را با ۲۵۰ هزار نفر در روز هشدار داده است. او آژیر کرده که ۷۵ درصد آلودگی‌های پدیدآمده بر روی کره زمین خاستگاه شهری دارد. او بر این باور است که هیچ‌گونه توافقی مشترک و کلی در مورد آنچه که شهر در آینده باید باشد وجود ندارد و این درحالی است که تحمیل الگوی امریکای شمالی به دنیای درحال توسعه ادامه می‌یابد و شهرهای غربی به تجدید حیاتی تن درمی‌دهند که مستلزم کنارگذاشتن بسیاری از اصول گذشته نزدیک است. کنت پاول کتاب را در چهار بخش نگاه داشته است:

۱- درمان کردن شهر ۲- گسترش دادن شهر ۳- شهرها، روبه پیشرفت ۴- فرهنگ و شهر.

در بخش درمان هفت شهر دالاس و سیاتل<sup>(۱)</sup> از امریکا، برلین آلمان، دوبلین ایرلند، جنوای<sup>(۲)</sup> ایتالیا، کوب<sup>(۳)</sup>/کوبه ژاپن و لیسن پرتقال پرداخته است. در بخش دوم گسترش دادن، هشت شهر هوشی مینه/ هوچی مینه ویتنام (سایگون پایتخت پیشین ویتنام جنوبی)، لندن، آلمر<sup>(۴)</sup> و روتردام هلند، دوس بورگ<sup>(۵)</sup> (آلمان)، نیویورک، کوآلالامپور مالزی و سانتاکروز در جزایر قناری اقیانوس اطلس آمده است.

در بخش شهر، رو به پیشرفت پنج شهر بیلباتوی اسپانیا، اشتوتگارت آلمان، هنگ کنگ چین، آرnhem<sup>(۶)</sup> هلند و فرانکفورت آلمان پرداخته و سرانجام در آخرین بخش کتاب فرهنگ و شهر لندن، پاریس، خرونینگن<sup>(۷)</sup> هلند، بارسلون اسپانیا و روتردام هلند را آورده است. همه‌ی این بخشها سرشار از عکسهای رنگی است که بسیاری از آنان در اندازه یک صفحه (۲۹×۲۴) چاپ شده است. ۱۵۳ عکس رنگی

یادداشت:

- 1-Powell, Kenneth
- 2-Seattle
- 3-Genova
- 4-Kobe
- 5-Almere
- 6-Duisburg
- 7-Arnhem
- 8-Groningen
- 9-Battery Park City
- 10-Royal Opera House
- 11-Hyogo
- 12-Rokko

همراه با ۱۲۹ طرح، ماکت، و اتود (طرح قلمی) همراه با زیرنویس، کتاب را جذابتر و خواناتر کرده است.

پاول برای هر یک از شهرهایی که در پیش گفته شد یک طرح را معرفی کرده است مانند: باتری پارک سیتی در نیویورک<sup>(۸)</sup>، بازسازی رویال اپراهاوس<sup>(۹)</sup> در لندن، بندر رودخانه‌ای دویس بورگ آلمان. در زیر بخش شهر کوب/ کوبه به بازسازی شهر پس از زمین‌لرزه‌ی ویرانگر ۱۷ ژانویه ۱۹۹۵ پرداخته است. این زمین‌لرزه ۵۰ هزار ساختمان را ویران کرده یا آسیب زده بود. بازسازی ۸۰ درصد شهر، در زمانی بسیار کوتاه (سه سال) انجام شد. وی در این بازسازی به بررسی موزه‌ی ایالتی هیوک<sup>(۱۰)</sup>، آمایش خیابان حاشیه دریا و تفکیک اراضی روک کو<sup>(۱۱)</sup> پرداخته است که در فاصله‌ی میان سالهای ۱۹۹۷-۲۰۰۳ ساخته شده‌اند.

در پایان کتاب سیاهه‌ای از نام معماران طرح‌ها آمده که در واقع نمایه‌ی کسان برای کتاب به شمار می‌آید. نویسنده سیاهه‌ی ای از تصاویر را که پروانه آنها را برای چاپ گرفته و عکسهایی را که عکاسان دیگر برای کتاب فراهم آورده پیوست پایان کتاب کرده است. از پیوست‌های مهم کتاب شناسنامه طرح‌هاست که در آن نام شهر، نام معمار و معماران مشاور نیز آمده است. آنچه شگفت می‌نماید همه‌ی این پیوستها و نامها به لاتین آمده‌اند. به هر روی نمایه‌سازی برای جاننام‌ها بسیار اهمیت داشت که از دست فرومانده است. انتشارات سازمان خواندن این کتاب را برای معماران، شهرسازان (برنامه‌ریزان و طراحان شهری) و دانشجویان رشته شهرسازی توصیه می‌نماید.



# Contents

<b>Note</b>	<b>4</b>
<b>Special Report</b>	
- The 13Th Note of Budget Law in 1385; Step for Ordering of Urban Transportation/ A.Saraei	<b>5</b>
<b>Idea and Research</b>	
- Squeezed City; Future City/ S.Hossainiyoum	<b>12</b>
- Rethinking Today's Cities: Designing Tomorrow's Urban Centers/ G.Bugliarello/ Trans: D.Jalali	<b>16</b>
- Looking upon The Focal Role of The Medium and Small Cities in Regional Development/ H.Sarvar	<b>24</b>
<b>Dialogue</b>	
- Approaches for Improvement of Metropolitan Finance/ I.Asadi	<b>30</b>
<b>Centenary of Municipalities</b>	
- Beginning of a Century in Our History/ A.Jalali	<b>34</b>
<b>Urban Law</b>	
- Excution Standard for Common Infrastructure Tunnel	<b>36</b>
<b>Mayor's Veiw</b>	
- Making Acquainted to the Successful Mayors; (Torino)/ Z.Adham	<b>38</b>
<b>Councils and Participation</b>	
- Ups and Downs in Councils' Law/ Reviewing The past Parts/ M. Bizhani	<b>40</b>
- Government and Council In Iran / Councils and Society Culture/ H.Shaikhzade	<b>44</b>
- The ABC of City/ Future Cities; Challenges and Achievements/ M.Barabadi	<b>46</b>
- The Thrust Projects Need People Patricipation/ R.Shirus	<b>48</b>
<b>World's Experiences</b>	
- Future City in Sweden/ Trans and Abridged: Shahrzad Farzinpak	<b>50</b>
- The Cities Manifesto about The Future City/ Trans: Shahrooz Farzinpak	<b>52</b>
<b>World Cities and Municipalities</b>	<b>56</b>
<b>Point of View</b>	
- The Railway and The Residential Quarters in Tehran/ E/ Shi'e	<b>58</b>
<b>Research Selection</b>	
- Surveying of Spatio-Social Unbalances in Ilum City/ M.H. Boochani	<b>66</b>
<b>News Report</b>	
- Ray; A City Slept Under The Forgetfulness Dust/ F. Shahbâzi . . .	<b>70</b>
<b>Brief News</b>	<b>76</b>
<b>Glance at Cities/Ahwaz, Andimeshk, Bam, Baruq, Ilum, Kâshun, Qazvin, Qom</b>	<b>80</b>
<b>Urban Statistics</b>	
- A Look upon The District Fruit Markets in The City/ D. Jalali	<b>81</b>
<b>Urban Terminology/ N. Barakpoor</b>	<b>86</b>
<b>Web Sites/ Shahrooz Farzinpak</b>	<b>87</b>
<b>New Publication/ A new Step in Urbanology/ A. Jalali</b>	<b>88</b>

# 73

Monthly Journal of Information  
Education and Research on  
Urban Management and Planning  
Number 73 - Nov. 2006

# Shahrdariba

- Squeezed City; Future City
- Rethinking Today's Cities:  
Designing Tomorrow's Urban Centers
  - The 13Th Note of Budget  
Law in 1385; Step for Ordering  
of Urban Transportation
- Approaches for Improvement  
of Metropolitan Finance
- Beginning of a Century in Our History
  - Future Cities; Challenges  
and Achievements
  - The Railway and The  
Residential Quarters in Tehran
  - A Look upon The District  
Fruit Markets in The City

