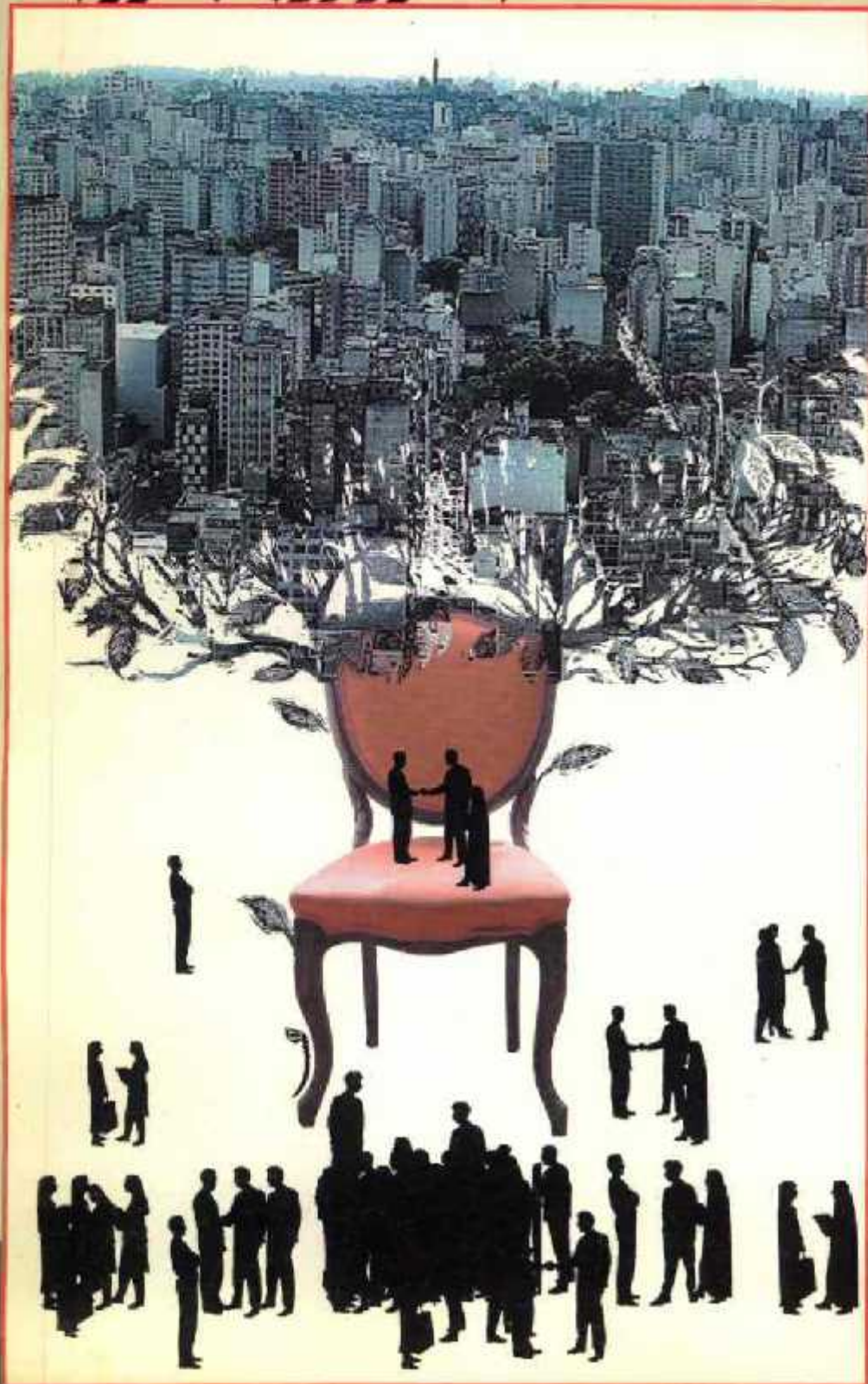


# شهریارها



مادهنامه پژوهش، آموزش، اطلاع و مسائل  
پرستاره روزی و هفتاد شهری  
دوره چهارم، سال اول، شماره ۸، زمستان ۱۳۷۸  
۶۹ صفحه - ۲۰۰۰ تومان



- شهردارها و چالشهای برنامه ریزی
- طرحهای توسعه شهری
- مشکلات و راهبردها
- مدیریت کلانشهرها
- مورتون - این - مارش
- بزرگترین دانشگاه آتش نشانی
- خیابان قابل زندگی ووزف
- مساماندهی ترافیک در خیابانهای محلی
- رابطه پژوهش و مدیریت شهری
- درسهایی از شهرداریهای جنوب آسیا
- تعیین کاربری یا تغییر کاربری اراضی

شرکت تولیدی تحقیقاتی

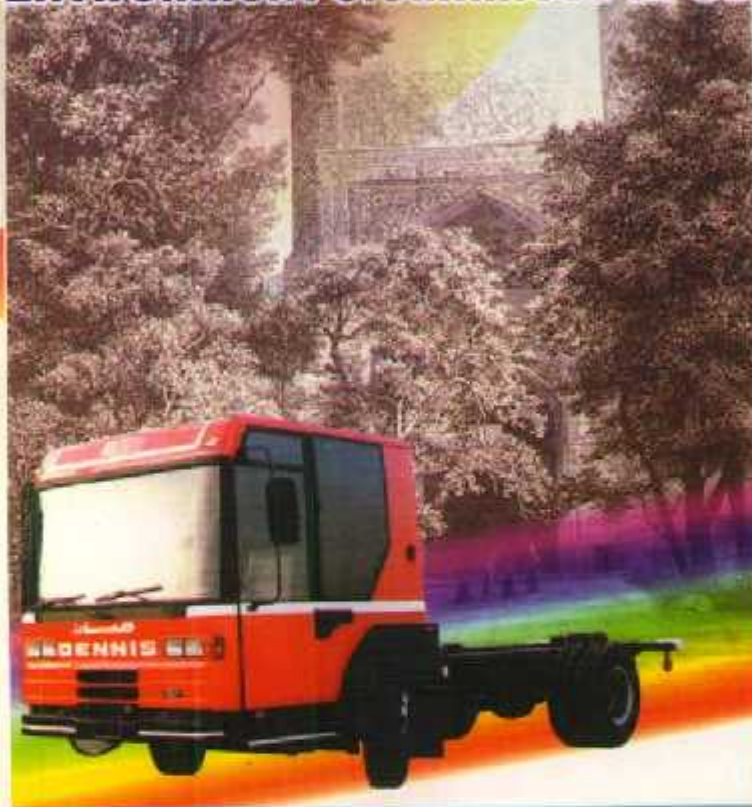
# مبارز



تحت لیسانس کمپانی دنیس ایتل انگلستان

## پاکیزگی محیط زیست با کمترین هزینه هدف شرکت تولیدی تحقیقاتی مبارز است

### Environment cleanliness in economic sense is our goal



### کامیون خدمات شهری دنیس (4x2) مدل نجات

#### ویژگیهای استاندارد:

- ◀▶ دستیابی آسان به داخل کابین فقط با یک پله
- ◀▶ قابلیت رانندگی بالا
- ◀▶ دید کامل و استثنایی برای ساختار ترافیکی شهرها
- ◀▶ قابلیت مانور عالی
- ◀▶ محیط کار مناسب برای راننده و خدمه
- ◀▶ ایمنی
- ◀▶ سرویس و تعمیرات آسان

### .....For best value talk to Mobarez

#### مشخصات فنی:

- ◀▶ سیستم ترمز: بادی
- ◀▶ وزن کل خودرو: ۵۷۳۰ کیلوگرم
- ◀▶ حداکثر وزن ناخالص: ۱۹۰۰۰ کیلوگرم
- ◀▶ ظرفیت مخزن گازوئیل: ۱۲۵ لیتر
- ◀▶ ظرفیت رادیاتور: ۴۵/۵ لیتر
- ◀▶ موتور: پرکینز پراگراین ۲۵۰-TI
- ◀▶ گیربکس: اتوماتیک ۶ دنده
- ◀▶ محور عقب: ایتن
- ◀▶ محور جلو: ایتن

آدرس دفتر فروش: اصفهان - سی و سه پل - ابتدای چهارباغ بالا - مجتمع تجاری و اداری کوثر - طبقه هفتم - شماره ۹۰۲  
تلفن: ۶۹۲۷۵۲-۶۹۲۷۵۳ دورنگار- ۶۹۲۷۵۱ تلفنهای مجتمع ۵-۶۹۲۱۵۱ و داخلی ۲۳۳۹

طرح روی جلد: زاهدین  
بر روی جلد: گزارش اصلی  
عکس پشت جلد: میلان مربوط به مطلب مدیریت کلاتشهرها

۴ ..... **♦ یادداشت سردبیر**  
**♦ گزارش اصلی**  
 ۵ ..... شهردارها و چالش‌های برنامه‌ریزی / زهرانشکر

۱۲ ..... **♦ اندیشه و پژوهش**  
 طرح‌های توسعه شهری، مشکلات و راهبردها / احمد سعیدنیا

۱۵ ..... نقش برنامه ریز در برنامه‌ریزی آمیوچهارم زمینی .....  
 درآمدی بر مقالات شهری / اسید محمود نجانی حسینی

۱۸ ..... **♦ گفتگو**  
 مدیریت کلاتشهرها / گفتگو با مظفر حسینی

۲۱ ..... **♦ قانون شهر**  
 وثایف قانونی شوراها (بخش پایانی) / حسین صالحی

۲۶ ..... تحولات تاریخی قانون شوراها (بخش سوم) / حسین ایمانی جاجرمی

۳۰ ..... **♦ مشاور حقوقی**  
 حسن احتشامی

۳۲ ..... **♦ تجربیات جهانی**  
 دو شاخص برای سنجش در آمد و هزینه حکومت‌های محلی / کریستین او کلابر

۳۴ ..... مورنون - این - مارش: بزرگترین دانشکده آتش نشانی  
 خیابان قابل زندگی / ونرفا طرحی برای ساماندهی ترافیک در خیابانهای محلی / ژلف قن اکارت

۳۸ ..... رابطه پژوهش و مدیریت شهری، درس‌هایی از شهردارهای جنوب آسیا / فرح جسامان

۴۲ ..... **♦ آموزش**  
 حسابداری طرح‌های عمرانی شهری (بخش دوم) / بورهنگ پهرانی

۴۵ ..... **♦ شهر در سر زمینهای اسلامی**  
 کاشان، شهری بین بیابان و کوهستان / سهیلا شهشانی (بخش ثانیا)

۵۰ ..... **♦ خبر و گزارش‌های خبری**  
**♦ دیدگاه**

۵۲ ..... تعیین کاربری یا تغییر کاربری اراضی / محمد عدنانخواه

۶۰ ..... پیچیدگی دستیابی به نظرات واقعی شهروندان اسپهراب مشهودی

۶۴ ..... **♦ تازه‌های نشر**

- ۱- مطالب مندرج از وما بیانگر نظرات شهردارها نیست.
- ۲- شهردار پهباء، در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه بازگردانده نخواهند شد.

- ♦ صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
- ♦ مدیر مسئول: احمد خزیم
- ♦ سردبیر: علی نوریپور
- ♦ معاون سردبیر: نوید سعیدی رضوانی
- ♦ هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی: زهرانشکر / سرویس علمی - پژوهشی: نوید سعیدی رضوانی / سرویس بین الملل: حسن شفیعی
- ♦ مدیر هنری: جمشید باری شمرد
- ♦ تصویرساز: فرزاد ادیبی
- ♦ همکاران این شماره: بهار مؤمنی، مرضیه تاحی
- ♦ ویرایش و نمونه خوانی: علانرضا طالبی
- ♦ لیتوگرافی و چاپ: طراحان فردا: ۲-۱-۸۸۳۷۲۰۱

## یادداشت سردبیر

از این رو مسواری که با وظایف سایر دستگاههای اجرایی مرتبط است، بی برنامه می ماند؛ هر چند که در اکثر شهرها برنامه مذکور نیز تهیه و اجرا نشد. بنابراین می توان کمبودها و نواقص برنامه ریزی شهری را به صورت فشرده به شرح زیر اعلام نمود:

۱- برنامه ریزی شهری به معنای صحیح آن صورت نمی پذیرد و طرحهای توسعه شهری صرفاً به کالبد شهر می پردازند.

۲- بخشی از طرحهای کالبدی که اجرا می شوند فقط در مورد وظایف شهرداریها قابل پیگیری است و کلیت این طرحها تحقق نمی یابد.

۳- تحقق بخشی از طرحهای توسعه شهری باید مبتنی بر برنامه پنجساله نوسازی و عمران شهری باشد که آن نیز در اکثر شهرها تحقق نیافته است.

با برگزاری انتخابات شوراهای شهر به موجب قانون، وظایفی به عهده شوراها قرار گرفت که فراتر از وظایف شهرداریهاست و تمام فعالیتها و اقدامات شهر را شامل می شود از جمله فعالیتهای بهداشتی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و رفاهی. همچنین شوراها موظف شده اند علاوه بر تصویب برنامه پنجساله شهرداریها، پس از مطالعه و بررسی در مورد سایر فعالیتهای شهری، برنامه ریزی کنند. به عبارت دیگر در صورت تحقق قانون شورا، برنامه ریزی شهری به معنای واقعی آن محقق خواهد شد که شامل برنامه پنجساله شهرداریها و نیز برنامه سایر فعالیتهای شهری که به عهده شهرداریها نیست هم می شود.

نقطه ضعف قانون در این مورد این است که تحقق سایر برنامه های شهری را منوط به موافقت دستگاه ذی ربط دانسته است. به عبارت دیگر برنامه ریزی محلی و منطقه ای تابعی است از برنامه ریزی بخشی که در اصلاح قانون، باید برای رفع این مشکل اقدام شود. البته باید دانست که برنامه ریزی بخشی و برنامه ریزی منطقه ای در تعامل صحیح و منطقی با یکدیگر هستند و این امر موجب برنامه ریزی مناسب کشور خواهد بود.

بنابر این الزامات و اولویتهای مدیریت شهری را می توان این گونه برشمرد: اول انطباق طرحهای توسعه شهری با اطمینانهای شهر و متناسب کردن آنها با توانمندیهای مالی شهرداری. دوم تدوین برنامه های پنجساله نوسازی و عمران شهری برای تحقق این طرحها. سوم تدوین برنامه شهر مبتنی بر وظایف قانونی شوراهای شهر و در نهایت هماهنگی و تعادل برنامه های بخشی ملی و برنامه های محلی و منطقه ای.

تحقق این موارد مستلزم عزم راسخ شوراها و شهرداریها برای حرکت برنامه ای است و پس از آن نیز وجود نیروهای متخصص و کارداران با امکانات و تشکیلات مناسب می تواند بستری خوبی برای تحقق این امر فراهم نماید. حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور پس از ابلاغ دستور العمل بودجه شوراها، در دومین گام، برای تحقق حرکت برنامه ای در شهرداریها به زودی دستور العمل تدوین برنامه پنجساله نوسازی و عمران شهری را ابلاغ خواهد نمود.

شهر به مثابه یک سیستم، نیازمند برنامه ریزی سیستمی است. از الزامات برنامه ریزی سیستمی، در نظر گرفتن تمام عوامل و شاخصهای مؤثر در حیات شهر است. به عبارت دیگر برنامه ریزی شهری باید علاوه بر برنامه کالبدی، برای بهداشت، محیط زیست، مسکن و اقتصاد شهر نیز برنامه داشته باشد. در واقع برنامه ریزی شهری تمام فعالیتهای شهری را شامل می شود، اما آنچه در قوانین کشور ما آمده، تأکید بر تهیه طرحهای توسعه شهری است که تعیین کننده کالبد شهر در افق زمانی طرح است و تدوین برنامه پنجساله نوسازی و عمران شهری نیز مبتنی بر این طرحهاست. البته با توجه به وظایف قانونی شهرداری اگر برنامه پنجساله نوسازی و عمران شهری تدوین می شد، نمی توانست تمام موارد مندرج در طرحها را در برگیرد.

# شهر داریها و چالشهای برنامه ریزی

♦ زهرا تشکر

در فضای ذهنی ما - شاید به دلیل وجود سازمانی به همین نام - برنامه و بودجه بسیار بجا همواره ملازم یکدیگر تلقی شده است، چرا که هیچ برنامه‌ای بدون پیش‌بینی بودجه مورد نیاز خود به بار نمی‌نشیند و بودجه نیز خود نوعی برنامه است به این اعتبار که باید برای تخصیص آن به بخشهای مختلف فکر و برنامه‌ریزی شود.

در شماره قبل در گزارش اصلی، مسائل مربوط به بودجه را در شهرداریها مطرح کردیم و در این شماره به بحث برنامه‌ریزی شهرداریها می‌پردازیم. پرداختن به مسائل و مشکلات در این باره مغتنم است، از این جهت که وزارت کشور در تکاپوی ابلاغ دستورالعمل تدوین برنامه پنجساله شهرداریهاست و شهرداریها نیز به فکر پیشنهاد برنامه توسعه و عمران شهر به شوراهای اسلامی شهر هستند. در استانه گفت و شنود در باره برنامه‌ریزی در حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و شهرداریها، ماهنامه شهرداریها امیدوار است با بحث در باره چالشهای برنامه‌ریزی در تدوین برنامه مناسب شهری به دست‌اندرکاران یاری رساند.

## تدوین برنامه، تثبیت شوراها

با سروری سریع بر اختیارات قانونی شوراهای اسلامی می‌توان دریافت که بیشتر وظایف و اختیاراتی که قانون برای شوراهای اسلامی بر شمرده است، مستلزم مطالعات، برنامه‌ریزیها و پیش‌بینی‌ها در جنبه‌های مختلف امور شهر و شهرداری است. از سوی دیگر، شوراها در قانون اساسی بیشتر منابعی تصمیم‌گیر، سیاستگذار و نظارت‌گر هستند تا عناصری اجرایی. قائل شدن به چنین جایگاهی برای شوراها از این نظر اهمیت دارد که نشان می‌دهد قرار نیست شوراها، زائده‌ای جدید در بدنه اجرایی مدیریت شهری باشند بلکه نهادی شکل گرفته است که بیشتر موظف به تعیین اهداف، سیاستها و خط‌مشی‌های یک شهر و تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی و انتخاب اولویتها از میان اهداف است.

بنابراین خسورت دنبال کردن بحث برنامه‌ریزی در شهرداریها، سوای دلایل دیگری که وجود برنامه‌ریزی را در شهرداریها موجه می‌سازد، یکی هم به دلیل تلاش در جهت استقرار شوراها در جایگاه مورد انتظار و قانونی آنهاست. در

شماره‌های قبل خواندیم که یکی از مهمترین مشکلات شوراهای شهر در سراسر کشور درگیر شدن در امور اجرایی و روز-مرو و دور شدن آنان از ایفای نقش اصلی خود یعنی سیاستگذاری در باره امور شهر است. بدین ترتیب تأکید می‌کنیم که یکی از مهمترین ضرورت‌های طرح بحث برنامه و تدوین آن از سوی شهرداریها، کمک به شوراها برای یافتن جایگاه اصلی و قانونی خود است. شوراهای شهر گرچه قرار نیست خود مستقیماً برنامه تدوین کنند و طبق قانون موظف به تصویب برنامه پیشنهادی شهرداریها هستند، اما انتظار می‌رود، بخصوص برای شوراهایی که درگیر مسائل روز-مرو و اجرایی شده‌اند، دنبال کردن بحث تدوین برنامه پنجساله شهرداریها و تصویب آن از سوی شوراها، چرخشی به سوی جایگاه اصلی آنها باشد و به همین دلیل هم هست که می‌گوییم در میانه بحثهایی که درباره ضرورت یا عدم ضرورت برنامه شهرداریها و مشکلات آن مطرح است نباید از یاد برد که تدوین و تصویب هر سند برنامه در شهرداریها در واقع کمک به تثبیت جایگاه واقعی شوراهاست.

اسفندیار زبردست، استاد شهرسازی دانشگاه تهران نیز ضرورت برنامه‌ریزی در شهرداریها را در روند تمرکززدایی و واگذاری مسئولیتها به سطوح محلی مردم تلقی می‌کند و معتقد است تقویت مسئولان محلی و تفویض اختیارات به مدیرتهای محلی از پیشنهاد های سازمان ملل برای توسعه شهری و هدایت شهرنشینی در دنیا است. با تمرین برنامه‌ریزی مسئولان محلی بتدریج این توانمندی را پیدا خواهند کرد تا برای آینده شهر خود برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری کنند و این یعنی تثبیت جایگاه حکومتی محلی.

به طور یقین می‌توان درباره لزوم برنامه‌ریزی، موارد بسیاری برشمرد که خواننده کم و بیش بر آنها واقف است اما به نظر می‌رسد در میان دلایل مختلف آنچه که در آغاز تغییر جهت نظام مدیریت و برنامه‌ریزی کشور از مدیریت متمرکز به مدیریت محلی، موجه‌ترین دلیل است، این است که توجه داشته باشیم برنامه‌ریزی کمک به استقرار شوراهاست و از همین جهت است که انتظار می‌رود شوراها با توجه به این وظیفه، خود بیش از هر ارگان دیگری بیگیر امر برنامه‌ریزی باشند.

#### طرح مسئله

ماده ۱۵ قانون نوسازی و عمران شهری، شهرداریها را موظف به تهیه برنامه عملیات نوسازی، عمران و اصلاحات شهر کرده است. این قانون می‌گوید شهرداریهای مشمول ماده ۲ قانون نوسازی باید چنین برنامه‌ای را با راهنمایی

و عمران شهری عمل نکرده‌اند. نتیجه اینکه شهرداریها اغلب سازمانهایی بدون برنامه بوده‌اند که وظایف محول را نه با تعیین اهداف و اولویت‌بندی آنها و نه براساس مطالعه واقعیات امروز برای پیش‌بینی آینده، به انجام می‌رسانده‌اند. بی‌برنامه بودن شهرداریها آنها را به صورت سازمانهایی روزمره با تصمیم‌گیریهای جاری و قائم به فرد (در بیشتر موارد شخص شهردار) مبدل کرده است.

چرا شهرداریها تاکنون نتوانسته‌اند توسعه و عمران شهر را تحت لوای برنامه‌ای از پیش تعیین شده به پیش ببرند؟ چرا تصور شده است که شهرداری مسئول اجرای کارهای جاری خدماتی است و در صورتی که پولی به دست آورد باید پروژه‌های را بدون اولویت‌سنجی در گوشه‌ای از شهر شروع کند که آن هم بارها و بارها به دلایل مالی متوقف شود و با تأخیر به نتیجه برسد؟ چرا سعی نشده این فعالیتها و اقدامات نامربوط که گاه حتی نقش معارض را نیز برای یکدیگر بازی می‌کنند، در قالب یک برنامه، نظمی بیابد؟ سالها وزارت مسکن و وزارت کشور موظف به تهیه طرحهای جامع و هادی بوده‌اند، چرا این طرحهای توسعه شهری نتوانسته‌اند در محدوده‌ای خاص جایگاه برنامه‌ریزیهای الزام‌آور را پیدا کنند و اغلب با تغییرات شدید و با اساساً نامعتبر ماندن آنها به شکل طرحهای تزیینی درآمدند؟ اگر طرحهای توسعه شهری طرحهای مناسب و همه‌جانبه‌نگر نبوده‌اند، ایده‌آل برنامه‌ریزی برای یک شهر چیست؟ و...

ما در این گزارش با استفاده از نظرات کارشناسان و

اغلب شهرداریها، حتی شهرداریهای بزرگ، فاقد متخصصان با تجربه در زمینه برنامه‌ریزی شهری و اقتصادی هستند و با وجودی که در بخشهای مربوط به برنامه‌ریزی از افرادی استفاده می‌شود که به دانش لازم تسلط کافی ندارند و یا فاقد تجربه کافی هستند، از این رو امکان پالایش و بهره‌برداری بهتر از طرحهای توسعه شهری و نیز اجرای برنامه‌ها فراهم نمی‌گردد

انتابید برنامه‌ریزی سعی خواهیم کرد به برخی از مشکلات شهرداریها در زمینه برنامه‌ریزی اشاره کنیم و چالشهایی را که شهرتاریها در تدوین «برنامه پنج‌ساله توسعه، عمران و اصلاحات» با آن مواجه هستند ذکر کنیم. در پایان وضعیت بهیمنه برنامه‌ریزی را به طور اجمال طرح خواهیم کرد و راهکارهایی را در جهت کم کردن فاصله برنامه‌ریزی فعلی شهرداریها با برنامه‌ریزی بهیمنه، بر خواهیم شمرد.

#### شهرداریها و توان تخصصی محدود

قبلاً در هنگام بحث پیرامون موضوعات دیگر به توان محدود کارشناسی شهرداریها اشاره کرده‌ایم. به نظر می‌رسد هرگونه تصمیم‌گیری مناسب و پایه‌ریزی هر تفکر ارزشمند در زمینه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری باید قبل از هر چیز با مهم‌ترین مانع یعنی عدم وجود نیروی انسانی متخصص و کار آمد مقابله کند.

وزارت کشور براساس طرح جامع و یا بارعایت اولویتها، در محدوده درآمدهای حاصل از اجرای قانون و در حدود امکانات مالی خود برای مدت ۵ سال تهیه و تنظیم کنند. شهرداریها به موجب این قانون موظف‌اند چنین برنامه‌ای را به تصویب شورای اسلامی شهر برسانند و پس از تأیید وزارت کشور، طرحهای مربوط به آن را اجرا نمایند.

اما به دلیل بسیاری از مشکلات که بدانها اشاره خواهیم کرد، این قانون صورت عمل به خود نگرفته و تمام شهرداریها این برنامه را تهیه نکرده‌اند. البته در چند سال اخیر تعداد اندکی از شهرها از جمله تهران و اصفهان در زمینه تدوین برنامه کوششهایی کرده‌اند و برنامه‌هایی همچون تهران ۸۰ و اصفهان ۲۲۰ از جمله این اقدامات است، اما به دلیل ماهیت این برنامه‌ها و نیز تعداد اندک شهرهایی از این دست، به جرات می‌توان گفت اغلب شهرها به ماده ۱۵ قانون نوسازی

بیشتر کارشناسان در این باره نیز نگرانی خود را از فقدان توان کارشناسی شهرداریها ابراز کرده‌اند. اسفندبار زبردست معتقد است توانمندی شهرداریها در زمینه برنامه‌ریزی به قدری محدود است که نمی‌توان در کل کشور برنامه‌ریزی را به شهرداریها واگذار کرد چرا که تنها تعداد اندکی از آنها از عهده چنین کاری بر خواهند آمد.

مشکل ضعف توان کارشناسی شهرداریها در دو جنبه می‌تواند بروز کند هم در برنامه‌ریزی و استخراج برنامه عمل از طرحهای توسعه شهری و هم در اجرای برنامه‌ها. اغلب شهرداریها، حتی شهرداریهای بزرگ فاقد متخصصان باتجربه در زمینه برنامه‌ریزی شهری و اقتصادی هستند و به دلیل اینکه در بخشهای مربوط به برنامه‌ریزی از افرادی



احمد مجیدی

**گرچه طرحهای توسعه شهری در صورت تطبیق با واقعیات، می‌توانند اساس تدوین برنامه پنجساله شهرداریها قرار بگیرند ولی نمی‌توانند ضرورت برنامه‌ریزیهای عملی تر و دقیق تر را از بین ببرند**

درآمد است، در غیر این صورت برنامه‌ریزی چیزی مجرد از واقعیات می‌شود. برنامه‌ریزی مستلزم تخمین و برآورد میزان سرمایه‌گذاری برای ۵ سال است. مشکل مهم شهرداریهای بزرگ از نظر مفیدی در همین عدم امکان تعریف یک شاخص سرمایه‌گذاری سرانه است. از دید او در صورتی که در طول یک برنامه پنجساله بتوان درآمد سرانه را در شهری مانند مشهد از ۷ هزار تومان به ۳۵ تا ۴۰ هزار تومان رساند می‌توان پروژه‌هایی را نیز به اتکای این افزایش شاخص تعریف کرد؛ پروژه‌هایی که در جهت توسعه عمرانی بتوانند فضاهای مورد نیاز مردم را در بخشهای خدماتی، فرهنگی، اقتصادی و... فراهم کند.

اما سوال اینجاست که چرا شهرداریها و به تبع آنها شوراهای نمی‌توانند از بودجه خود چشم‌انداز روشنی داشته باشند. سیداسماعیل عقیدتی معتقد است تا نتوان بار مالی یک برنامه پنجساله را مشخص کرد نمی‌توان سیاست عمومی دولت را در زمینه برنامه‌ریزی شهرداریها تحقق بخشید و دلیل اینکه نمی‌توانیم چشم‌انداز روشنی از بودجه داشته باشیم این است که هنوز بخش عمده‌ای از عوارض شهرداری که منبع اصلی درآمد آن است در عوارض دیگری غیر از شهرداری متمرکز است، ۵ درصد پروازهای شرکتی، هواپیمایی، ۲ درصد مصرف گاز، ۵ درصد مصرف گاز صنعتی، ۶ درصد عوارض گمرک، ۱ درصد سود بانکیها و... حق شهرداری است ولی در شهرداری متمرکز نیست. وقتی قرار است از بنزین لتری ۲۵ تومان فقط نیم ریالش عوارض شهرداری شود،

استفاده می‌شود که به دانش لازم تسلط کافی ندارند و یا فاقد تجربه کافی هستند، از این رو امکان پالایش و بهره‌برداری بهتر از طرحهای توسعه شهری و نیز اجرای برنامه‌ها فراهم نمی‌گردد.

#### افق روشن درآمدی، زیربنای برنامه‌ریزی

یکی از مشکلات مهم شهرداریها در برنامه‌ریزی صحیح و پیش‌بینی شرایط، نبودن چشم‌انداز روشن در بودجه آنهاست. این سخن درست است که بودجه و روند تخصیص آن به بخشهای مختلف، خود نوعی برنامه‌ریزی است اما آنگاه که نتوان روی میزان و نحوه تأمین بودجه حساب کرد، بودجه نیز خود دچار بی‌برنامه‌گی خواهد شد. سیداسماعیل عقیدتی، رئیس شورای شهر مشهد، مهمترین مشکل بر سر راه برنامه‌ریزی را نداشتن چشم‌انداز روشن درآمدی می‌داند. او می‌گوید: سنگ بنای برنامه‌ریزی داشتن افق روشن از میزان

چطور ممکن است برای آلودگی هوای سال ۱۳۸۱ برنامه‌ای اندیشید! از نظر مفیدی حتی دولت هم نمی‌تواند بدون برآورد قیمت نفت و بدون روشن بودن چشم‌انداز اعتبارات پنجساله‌اش برنامه‌ای داشته باشد.

بنابراین می‌توان گفت علت اصلی اینکه شهرداریها برنامه‌ریزی نداشته‌اند مشخص نبودن درآمدهای آنان بویژه از منبع بخش دولتی بوده است. شهرداریها اغلب نمی‌توانستند برای کسب درآمد خود برخورد مستقیم داشته باشند. از طرف دیگر آنها برای دریافت درآمد خود اغلب دچار چالشهای سیاسی شدیدی هم بوده‌اند. نکته دیگر اینکه اعتبارات اغلب اسمی بوده است و بر اساس توافقات، سرمایه‌گذاری نقدی نبوده است. تغییر کاربری و دریافت ارزش افزوده آن در واقع بیشتر در حد متمم یا پیوست بودجه است نه بودجه صریح! بودجه صریح آن است که مثلاً ۶۰

میلیارد وارد شهرداری شود و ۶۰ میلیارد نیز سرمایه‌گذاری کنیم، در صورتی که عملاً چنین امکانی نبوده است. بنابراین نوع عوارض و نحوه وصول آن در شهرهای مختلف تأثیر زیادی در برنامه‌ریزی دارد.

#### طرح‌های توسعه شهری و برنامه پنجساله شهرداریها

بیش از سه دهه است که طرح‌های توسعه شهری با هدف ایجاد زمینه رشد کالبدی هماهنگ در شهر تهیه شده‌اند. این طرح‌ها با هزینه و انرژی زیادی تهیه شده و هرچند در منطقه‌بندی کاربریها و رعایت ضوابط و مقررات شهرسازی تأثیرات مثبتی هم داشته‌اند، اما به دلایل متعدد نتوانسته‌اند به همه اهداف خود دست یابند و تنها درصد کمی از برنامه‌ها و طرح‌های آنان تحقق یافته است.

چرا این طرح‌ها نتوانسته‌اند در برنامه‌ریزی شهرداریها مؤثر باشند، مشکلات تهیه آنها چه بوده است و چرا در اجرا دچار نقصان شده‌اند؟

قبل از پاسخ به این سؤاها، ذکر یک نکته ضروری است و آن اینکه براساس بند ۲-۵ قرارداد تهیه طرح‌های جامع، تهیه کننده طرح موظف است برنامه عمرانی پنجساله شهرداری را با توجه به قانون نوسازی و عمران شهری یا قوانین جایگزین آن تهیه کند. علاوه بر این براساس بیوست شماره ۵ قرارداد تپ شماره ۱۲، انجام مطالعات مربوط به برنامه پنجساله عمرانی شهر و نیز براساس بیوست شماره ۶ نظارت بر اجرای طرح توسعه و عمران شهر و برنامه پنجساله عمرانی شهر بر عهده تهیه کننده طرح است. اما متأسفانه این

واقعیت محلی درگیر شوند؛ به همین دلیل هم طرح‌های توسعه نمی‌توانند پشتوانه برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر و عملی‌تری مانند برنامه پنجساله عملیات نوسازی و عمران شهری قرار گیرند.

از نظر احمد مجیدی، معاون عمرانی استانداری مازندران، نیز طرح‌های توسعه شهری که تاکنون تهیه شده‌اند اغلب با واقعیت فاصله زیادی دارند. علت این امر از نظر وی فاصله زمانی شروع مطالعات طرح تا تصویب آن است. این فاصله زمانی در اکثر موارد باعث می‌شود اطلاعات برنامه دچار تغییرات اساسی شوند و نتوانند روند رشد بسیاری از پدیده‌های شهری را پیش‌بینی کنند. به همین دلیل است که می‌بینیم این طرح‌ها با واقعیت زندگی شهرهای ما هماهنگ نیستند. بنابراین گرچه طرح‌های توسعه شهری در صورت تطبیق با واقعیت می‌توانند اساس تدوین برنامه پنجساله شهرداریها قرار بگیرند ولی نمی‌توانند ضرورت برنامه‌ریزی‌های عملی‌تر و دقیق‌تر را از بین ببرند. یک نکته دیگر نیز از نظر احمد مجیدی حائز اهمیت است و آن اینکه در تهیه طرح‌های توسعه شهری توان و امکانات شهرداریها در اجرا در سبب طرح مدنظر قرار نمی‌گیرد، بلکه نیازسندیهایی خدماتی مورد نیاز جمعیت ساکن در شهر مورد هدف است. به همین دلیل نباید تصور کرد طرح‌های توسعه شهری می‌توانند جایگزین برنامه‌های پنجساله عمران و توسعه شهر شوند.

#### برنامه بهینه، ارائه مدلی ایده‌آل

### هر کوششی در جهت تهیه سند برنامه بدون توجه به در نظر گرفتن شرایط و جنبه‌های گوناگون به سرانجام نخواهد رسید. بنابراین مهمترین خصلت برنامه‌ریزی برای یک شهر «فضایی بودن» آن است

در بحث‌های گذشته گفتیم شهرداریها در طول سالیان دراز فعالیت خود به دلایل مختلف نتوانسته‌اند طبق برنامه‌های دقیق و روشن حرکت کنند. طرح‌های توسعه شهری نیز به دلایلی که برشمردیم قادر نبودند خلأ برنامه‌ریزی را در شهرداریها پر کنند. اکنون که درآمتهای آغاز جدی تدوین اولین برنامه پنجساله توسعه، عمران و اصلاحات شهرداریها هستیم، جا دارد از دید یکی از استادان برنامه‌ریزی، بهینیم برنامه درست برای یک شهر چگونه باید باشد و چه نکاتی را باید در نظر بگیرد؟ و نیز اینکه در تدوین برنامه چگونه می‌توان با مسائل برخورد نمود؟ ما مشکلات برنامه‌ریزی شهرداریها را برشمردیم، اکنون وضعیت بهینه را در تدوین برنامه ذکر می‌کنیم و با طرح راهکارهای ارائه شده از سوی کارشناسان به دنبال این هستیم که دست‌اندرکاران امر برنامه‌ریزی و تصویب برنامه شهرداریها را به کم کردن فاصله

و نظایف انجام نشده و یا به صورت دقیق و کاربردی به اجرا در نیامده است. بنابراین به دلایلی که خواهیم گفت از یک طرف طرح‌های توسعه شهری به صورت طرح‌هایی غیر واقع‌بینانه درآمده‌اند و از سوی دیگر تهیه‌کنندگان این طرح‌ها نیز برنامه پنجساله شهرداری را که موظف به تهیه آن هستند، تدوین نمی‌کنند.

اینکه طرح‌های توسعه شهری اغلب نتوانسته‌اند واقع‌بینانه باشند و به صحنه عمل وارد شوند، مشکلاتی است که برنامه‌ریزی مشاوران دارد. از نظر استعدیاز زبردست، روند فعلی تهیه طرح‌های توسعه شهری که از سوی مشاوران تهیه می‌شود نشان می‌دهد به دلیل آنکه مشاوران اغلب در تهران مستقرند و فقط برای فرجه‌های محدود جهت جمع‌آوری اطلاعات به شهرهای دیگر مراجعه می‌کنند، از این رو نمی‌توانند حضور فیزیکی لازم داشته و به طور مستقیم با





زهره عبدی دانشپور

بین وضع موجود و وضعیت بهینه تر غیب نماییم. زهره عبدی دانشپور، استاد برنامه ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی، معتقد است برنامه ریزی برای یک شهر قبل از هر چیز یک برنامه ریزی جامع است. مابین اصطلاح برنامه ریزی رافضایی می بینیم و به عبارت دیگر چندبعدی، چراکه جنبه های اجتماعی، اقتصادی، مدیریتی، سیاسی و... یک شهر نمی توانند از یکدیگر جدا در نظر گرفته شوند. به همین ترتیب می توان گفت هرکوشی در جهت تهیه سند برنامه بدون توجه به در نظر گرفتن شرایط و جنبه های گوناگون به سرانجام نخواهد رسید. بنابراین مهمترین خصلت برنامه ریزی برای یک شهر «فضایی بودن» آن است. در چنین برنامه ای که فضایی، چند بعدی و همه جانبه نگر است، اولین کار این است که راهبردها را در آن مشخص

شهر باید بتوان خط مشیها و پیشنهادها را بیرون کشید. به عبارت بهتر هر سند برنامه باید بتواند استراتژیها را تفصیلی کند.

نکته سوم در مورد یک برنامه فضایی و راهبردی، امکان «گزینش یابی» آن است. در طول زمان تغییر شرایط، انتظاف برنامه راضوری می سازد. البته یک سند برنامه در واقع گزینش برتر را برای تصمیم گیری پیشنهاد می کند اما باید گزینشهای دیگر هم وجود داشته باشند که امکان تغییر مسیر برای برنامه فراهم باشد.

نکته مهم دیگر توجه به جنبه های مدیریتی - مالی در برنامه است. راهبردهایی که مشخص شده و از آنها خط مشیها و پیشنهادها استخراج شده است، از سوی چه کسی، با چه سرمایه گذاری و در چه زمانی به تحقق خواهد پیوست؟ این راهبردها پس از تحقق، منافع کدام بخش از جامعه را تأمین خواهند کرد؟ اینها در مجموع معیارهایی هستند که امکان پذیری برنامه های راهبردی را مورد سنجش قرار می دهند.

بدین ترتیب با در نظر گرفتن این نکات می توان از دل برنامه های راهبردی، برنامه های اجرایی (Programs) را که نشأت گرفته از استراتژیهای برنامه فضایی هستند تدوین نمود. در چنین برنامه های اجرایی نکته مهم این است که «مکانیزم فرآیندی» در نظر گرفته شود. مکانیزم فرآیندی در منابع تجربی و نظری مربوط به برنامه ریزی در دنیا مطرح است. فرآیندی در یک کلام به معنی «مرور و اصلاح» است.

در یک برنامه پنجساله می توانیم دوره ها و چرخه های یکساله داشته باشیم، با فرآیندی، هر سال می توان اصلاح اساسی صورت داد و برنامه را به جلو برد. از این رو می توانیم همیشه برنامه ای پنجساله که رو به جلو خواهد چرخید، داشته باشیم

فرآیندی از مسیرهای غیر ممکن در برنامه ها و از ابهامات در آنها جلوگیری می کند و در دو مرحله قابل تحقق است. اول در مرحله تولید برنامه و سپس پس از تولید سند برنامه که مربوط به مراحل تصویب و نظارت بر برنامه است. چه هنگام تهیه سند برنامه و چه هنگام اجرا اگر به دلیل تغییرات، فرضیات پایه برنامه اعتبار خود را از دست بدهند، می توان با داشتن مکانیزم فرآیندی متوجه این تغییرات شد و مسیر را به گونه ای تغییر داد که برنامه با واقعیت تناسب پیدا کند.

علاوه بر نکته ای که ذکر شد باید توجه داشت برنامه ریزی فرآیندی دورانی است. برنامه ریزی را می توان همچون چرخه هایی در نظر گرفت که دائماً تکرار می شوند. واقعیت موجود وارد چرخه برنامه ریزی می شود، به اجرا می رسد و واقعیت جدیدی به وجود می آید و واقعیت جدید نیاز به چرخه دیگری دارد. این فرآیند مست و دورانی است. این دو

کنیم. در سند این برنامه ابتدا باید راهبردهای آن روشن شده باشد. در واقع می توان گفت برنامه سازی منوط به برنامه های راهبردی است. برنامه راهبردی یک شهر - که همان طور که گفته شد خصلت «فضایی بودن» خواهد داشت - باید در درجه اول دو عنصر مهم «تغییر» و «توسعه» را در خود داشته باشد. یعنی در سند برنامه اهداف و استراتژیهای دیده شود که در برگیرنده تغییرات احتمالی و نیز توسعه باشد. این نکته جزء اصول مهم است. در حالی که دیده می شود اغلب برنامه های ما فاقد پیش بینی تغییراتی مانند تغییرات جمعیتی بوده است. علاوه بر این در حالی که در طول سالها، فرضیات پایه برنامه تدوین یافته، عوض شده است. یعنی ساختار اقتصادی دگرگون شده یا ویژگیهای اجتماعی متحول شده - اما برنامه همچنان ادامه پیدا کرده است.

نکته دوم این است که از برنامه فضایی و راهبردی یک

خصلت یعنی چرخه‌های بوثن و ممتد بودن برنامه‌ریزی، دو نکته مهم برنامه‌ریزی در دنیای امروز است. «برنامه‌ریزی چرخشی یا غلتان» اصطلاحی است که در این باره به کار می‌رود. بدین ترتیب با توجه به این خصوصیت، در یک برنامه پنجساله می‌توانیم دوره‌ها و چرخه‌های یکساله داشته باشیم. با فریبی، هر سال می‌توان اصلاح اساسی صورت داد و برنامه رایج جلو برد. از این رو می‌توانیم همیشه برنامه‌های

بحث بر نامه‌ریزی شهرنارها، ظرفیت سازی (Capacity Building) است. ظرفیت سازی مستلزم وجود سه عنصر مهم است:

۱- تربیت نیروی انسانی در سطوح محلی: برای کمک به تشوین برنامه‌های مناسب در شهرداریها باید از طریق آموزشهای کوتاه مدت و ارتباط با دانشگاهها سعی کنیم نیروی انسانی موردنیاز برنامه‌ریزی کلیه شهرداریها را در

طرزهای جامع ابزاری مناسب برای برنامه‌ریزی پنجساله شهرداریها هستند و اگر چه نمی‌توان حکمی کلی داد ولی می‌توان گفت که این طرزها می‌توانند چارچوبهای اصلی را برای برنامه‌ریزی فراهم کنند. در صورتی که شهرداریها بتوانند از بین طرزهای پیشنهادی اولویت بندی مناسبی به عمل آورند و پتانسیلها و امکانات دیگر شهرداری را نیز در نظر آورند

سطح محلی فراهم کنیم. می‌توان با توجه به نیاز شهرداریها این دوره‌های کوتاه مدت را طراحی و اجرا نمود.

۲- اصلاح قوانین و مقررات: اگر قوانین و مقررات این اجازه را به دستگاه برنامه ریز ندهند که برخی از وظایف به سطوح محلی تفویض شوند، حتی اگر نیروی انسانی قوی نیز وجود داشته باشد، موانع قانونی و حقوقی مشکل ایجاد خواهند کرد.

۳- اصلاح ساختار تشکیلاتی: اگر از نظر حقوقی و تربیت نیروی انسانی ابزار لازم وجود داشته باشد ولی ساختار تشکیلاتی مناسب را ندارد، نینیم، مانعی برای تفویض اختیار به سطوح محلی و واکنش برخی امور از جمله برنامه‌ریزی خواهیم داشت.

بنابراین بهتر است همزمان با پیش بردن برنامه‌ریزی در شهرداریها برای ۵ سال آینده این سه محور نیز جهت ظرفیت سازی مدنظر دستگاه نظارت عالی شهرداریها قرار گیرد.

پیشنهاد دیگری که از سوی اغلب کارشناسان مطرح شده است، اتکای برنامه پنجساله عمران و اصلاحات شهر بر طرزهای جامع و تفصیلی است. از نظر احمد مجیدی ما باید به وضعیت موجود در برنامه‌ریزی شهرداریها توجه داشته باشیم؛ اینکه با توجه به وضعیت موجود چه هدفهایی را می‌توان برای برنامه‌ریزی در نظر گرفت و پتانسیلها و امکانات ما برای تدوین و اجرای برنامه چیست؟ به همین لحاظ می‌توان گفت در شهرداریها مهمترین برنامه‌هایی که موجود است طرزهای هادی، جامع و تفصیلی است و طرزهای کاربردی شهرداریها می‌توانند مبنی بر این طرزها تدوین شوند. از نظر مجیدی برنامه‌ریزی کوششی علمی و محتاطانه در جهت انجام تغییرات نسبتاً محدود در یک تابلیوی تقاضی از پیش ترسیم شده است. نباید فکر کنیم در برنامه ریزی همیشه یک تابلیوی سفید در اختیار داریم. به همین قیاس می‌توان گفت در تهیه برنامه پنجساله عمرانی شهرداریها باید به طرزهای بالا دست (جامع، هادی و تفصیلی) مصوب شهرها توجه نمود، اما

پنجساله که رو به جلو خواهد چرخید، داشته باشیم. با در نظر گرفتن وضعیت برنامه‌ریزی بهینه و ایده‌آل که مطرح شد دانشیور معتقد است: اولاً باید توجه داشت برنامه پنجساله شهرداریها برنامه‌ای اجرایی است و هیچ برنامه اجرایی نمی‌تواند بدون برنامه راهبردی مفهومی پیدا کند. در کشور ما به دلیل عدم وجود یک برنامه راهبردی کامل، جامع، روشن و گویا، سعی می‌شود نقصانها و کاستیهای ناشی از نبود چنین برنامه‌ای با تدوین برنامه اجرایی پنجساله پوشش داده شود. البته باید دانست در جوامعی که در معرض تحولات سریع اجتماعی، اقتصادی و سیاسی قرار دارند، نمی‌توان قدمتهای بلند برداشت. در این قبیل کشورها حتی برنامه‌های راهبردی نیز آفق بلندمدت ندارند و به همین علت هم برنامه راهبردی و اجرایی کم و بیش در یکدیگر ادغام می‌شوند.

نکته دیگری که باید در نظر داشت این است که ما باید ببینیم در چه شرایطی دست به تهیه برنامه اجرایی می‌زنیم. یکی از نکات مهم این است که هر قدر متغیرهای موجود در یک جامعه بیشتر قابلیت تحت کنترل بودن را داشته باشند، برنامه‌ریزی، مفهوم بیشتری پیدا می‌کند. هر گاه کمتر بتوان عناصر را تحت کنترل در آورد، دورنگری یک برنامه راهبردی که باید تبدیل به برنامه عمل شود از اهداف برنامه بیشتر جدا می‌افتد. ما باید شرایطی را که در آن برنامه اجرایی تدوین می‌کنیم بسنجیم. آیا برنامه‌های راهبردی در اختیار ماست؟ آیا برنامه راهبردی ما دارای ویژگیهای لازم است؟ آیا قابلیت دارد که تبدیل به یک برنامه اجرایی شود؟ و...

#### راهکارهای برنامه ریزی در شهرداریها

در بخشهای قبل به برخی از چالشهای موجود در برنامه‌ریزی شهرداریها اشاره کردیم و شرایط و ویژگیهای برنامه ایده‌آل را برشمردیم. در این قسمت به برخی از مهمترین راهکارهای تدوین برنامه پنجساله شهرداریها که از سوی کارشناسان عنوان شده است می‌پردازیم.

از نظر استفندیار زبردست یکی از مهمترین راهکارها در

نباید تصور کرد که اهداف عمرانی که طرحهای توسعه شهری در طول ۱۰ سال پیش بینی کرده اند باید طی دو برنامه عمرانی پنجساله تحقق یابد. در طرحهای توسعه شهری امکانات و توان شهرداریها مورد نظر نیست بلکه نیازمندیها در نظر گرفته می شود، به همین دلیل می توان گفت اهداف پیش بینی شده در طرحهای توسعه شهری برای شهرداریها طی مدت ۳۰ الی ۴۰ سال قابل تحقق است. بنابراین در تهیه برنامه پنجساله عمرانی باید طرحهای هادی، جامع و تفصیلی را به عنوان محور کار پذیرفت اما با توجه به توان مالی و انسانی شهرداری آن مقدار را که می توان در هر برنامه، طی ۵ سال اجرا نمود انتخاب کرد. نقش شوراهای اسلحی شهر در اینجا شناخت نیازمندیها و اولویتهاست. آنها می توانند با



اسفندیار زبردست

تشخیص پروژههای اولویت دار، شهرداریها را در اجرای برنامه های پنجساله یاری کنند.

از نظر اسفندیار زبردست نیز طرحهای جامع ابزاری مناسب برای برنامه ریزی پنجساله شهرداریها هستند و اگرچه نمی توان حکمی کلی داد ولی می توان گفت که این طرحها می توانند چارچوبهای اصلی را برای برنامه ریزی فراهم کنند. در صورتی که شهرداریها بتوانند از بین طرحهای پیشنهادی اولویت بندی مناسبی به عمل آورند و پتانسیل ها و امکانات دیگر شهرداری را نیز در نظر آورند، طرحهای جامع و تفصیلی و هادی می توانند کمک خوبی برای تدوین برنامه پنجساله شهرداریها باشند.

یکی دیگر از پیشنهادهای مطرح شده از سوی کارشناسانی که این گزارش از نظرات آنان بهره مند بوده است، لزوم توجه به اختیارات شوراهای برنامه ریزی و دیگر اموری است که مستقیماً در تأمین بودجه و تدوین برنامه شهرداریها مؤثر هستند.

سیداسماعیل مقیدی در این باره می گوید: برنامه ریزی مستلزم داشتن اختیارات است. هنوز شوراهای در برخی امور از

جمله وضع یا افزایش یا وصول عوارض و درآمدهای شهرداریها اختیارات کافی ندارند. می توان در چارچوب سیاستهای عمومی دولت به شوراهای در این زمینه اختیارات بیشتری داد تا آنها بتوانند با حساب کردن روی درآمدهای وصولی شهرداریها از وضعیت موجود ارزیابی درستی داشته باشند و چشم انداز روشنی برای آینده ترسیم نمایند. از نظر مقیدی می توان با توجه به توان شهرداریها در امر برنامه ریزی به آنها و شوراهای مربوط به آنها اختیارات تفویض نمود. اگر با توجه به توان محدود کارشناسی شهرداریهای کوچک نمی توان به آنها تفویض اختیار کرد یک پیشنهاد می تواند این باشد که به صورت پلکانی ابتدا به شهرهای بزرگ که توان بیشتری دارند و سپس به شهرهای با درجه پایین تر، اختیار وصول درآمدها را واگذار نمود.

در پایان توجه به یک نکته مهم در برنامه ریزی شهرداریها اهمیت خاصی دارد و آن اینکه که با توجه به محدودیت کارشناسی شهرداریها چگونه می توان انتظار داشت آنها برنامه تهیه کنند؟ راه حل چیست؟ آیا باید از توان کارشناسی مشاوران استفاده کرد یا به افراد کم تجربه متکی بود؟ در صورت اول آیا برنامه پنجساله نیز چیزی شبیه طرحهای جامع و تفصیلی نخواهد بود. اسفندیار زبردست در این باره معتقد است اگر مشاوران بتوانند با حضور در محل، خود را بیشتر درگیر واقعیتهای محلی کنند و یا اگر بتوان از مشاوران محلی استفاده نمود بهتر است شهرداریها در تدوین برنامه پنجساله نیز به مشاوران متکی باشند.

پیشنهاد سیداسماعیل مقیدی در این باره این است که اگر بتوان مطالعات طرح جامع را با نظارت شهرداری البته در شهرهای بزرگ انجام داد می توان مطمئن بود که این طرحها هماهنگ با امکانات و محدودیتهای شهرداری تدوین می شوند و این امر به طریق اولی می تواند در مورد تدوین برنامه های پنجساله شهرداریها نیز تحقق یابد. این راهکارها می توانند فاصله و تفرق بین مشاور و شهرداری را از این بپزند. از این جهت شهرداریها خواهند توانست با نظارت شورا دوگانگیهای موجود در طرحها و برنامه ها را از بین ببرند.

تدوین یک برنامه جامع که همه ویژگیهای صحیح برنامه ریزی را در خود داشته باشد، بسیار مشکل است و مسئله بفرجه تر خواهد شد. وقتی در نظر اوریم که شهرداریها در برداشتن گامهای تازه در برنامه ریزی بسیار مبتدی هستند. به هر حال با وجود همه کاستیها و مشکلاتی که وجود دارد شهرداریها باید، گرچه با احتیاط قدمهایی را بردارند که در تقویت جایگاه آنان مؤثر است و به آنها کمک می کند که حساب شده تر و دقیق تر حرکت کنند و برنامه ریزیهای از جمله «تدوین برنامه پنجساله عمران و اصلاحات شهر» روشهای صحیح مدیریت شهری را به آنها یادآور خواهد شد. ●

# شهری توسعه طرح‌های

## مشکلات و راهبردها

در ادامه سلسله سخنرانیهای برگزار شده از سوی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، احمد سعید نیا، استاد دانشگاه تهران، در زمینه اجرای طرحهای توسعه شهری سخنانی ایراد نموده است که در ذیل خلاصه‌ای از آن را می‌خوانیم:

و انتظامی شهرها را حطب می‌کند، اما در ایران هیچ آرگانی در شهرها قادر به ایجاد هماهنگی بین این نهادها نیست، تنها کشورهایی که شهرداریها در آنها به عنوان حکومت محلی محسوب می‌شوند، از این توانایی برخوردارند. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که طرحهای جامع ایران در فضایی ناهماهنگ به خوبی به اجرا درآیند.

۲- جامعیت فرآگیر: طرحهای جامع مدعی جامعیت هستند. البته این ادعا در رابطه با امکان هماهنگی معنی می‌دهد و بدون آن تحقق نمی‌یابد. در این میان جامعیت در مطالعات، روش اصلی طرحهای جامع محسوب می‌شود، زیرا در ساز و کار شهرها پدیده‌های جغرافیایی، محیطی، اجتماعی، اقتصادی، ترافیکی، ساختمانی و تأسیساتی مؤثرند. البته این واقعیتی آشکار است، اما بدین معنی نیست که برای هر شهر کتابها و گزارشهای قطور در زمینه‌های یاد شده به عنوان طرح جامع تهیه شوند. تجربه نشان داده است که این مطالعات هیچگونه ارزش اجرایی ندارند. آنچه ضروری است، ارائه سیاستها، راهکارها و روشهای علمی در چارچوب یک برنامه جامع است، که به خصوص بر پایه نگرش جامع تدوین شده باشند.

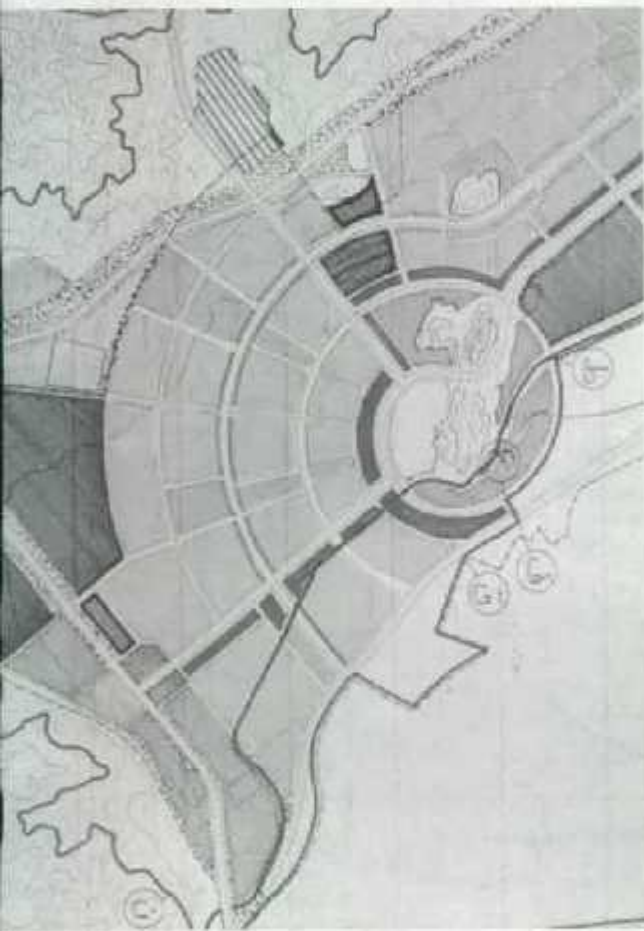
۳- سیستم یکطرفه تصمیم‌گیری: سیستم تصمیم‌گیری در تهیه طرحهای شهری در ایران مرکزی است. همه طرحها به تصویب شورایی عالی شهر سازی می‌رسد و سپس از طریق وزارت کشور برای اجرا به شهرداریها ابلاغ می‌شود. شهرداریها در فرآیند تهیه و تصویب مشارکت ندارند. امروزه برای همگان روشن شده است که شهرسازی موضوعی محلی است و در صورتی که شهرداریها در فرآیند تهیه و تصویب طرحها مشارکت نداشته باشند، طرحها قابل عمل و اجرا نخواهند بود. در بسیاری از کشورهای پیشرفته، شهرداریها خود اقدام به تهیه و تصویب طرحها می‌کنند و تنها به منظور هماهنگی عمومی آنها را به تصویب حکومت ایالتی یا مرکزی می‌رسانند، یعنی حرکت دوسویه از «پایین به بالا» و از «بالا به پایین» به طور یکسان انجام می‌پذیرد.

۴- تعطیل شدن عمل برنامه ریزی: پس از اینکه



تهیه طرحهای جامع شهری در سال ۱۳۴۷ در ایران آغاز و در سال ۱۳۵۱ قانوناً تعریف شد. از همان آغاز تاکنون، روش طرحهای جامع در حین اجرا مورد نقد و ویرسی کارشناسان و مجریان شهر سازی قرار گرفته است و همواره عده‌ای معتقد بوده‌اند که طرحهای شهری کارایی لازم را ندارند. این عدم کارایی، ریشه در چند عامل مختلف دارد.

۱- عدم هماهنگی میان بخشی: شهر سازی جریانی میان بخشی است، زیرا ماهیتاً دارای ابعاد اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، خدماتی و رفاهی است. بنابراین همکاری و هماهنگی همه ارگانها و نهادهای خدماتی، اداری، عمرانی



طرح‌های شهری تهیه، تصویب و ابلاغ شد، عمل برنامه ریزی شهری تعطیل می‌شود در حالی که از گانه‌های مربوطه انتظار اجرای کامل طرح را می‌کشند. بدین ترتیب رابطه بین تهیه‌کننده طرح و مجری طرح تا ۱۰ سال (زمان برنامه طرح) قطع می‌شود تا نوبت به تجدیدنظر طرح برسد. در حالی که می‌توانیم واقعه‌های شهری مدام در حال تغییر و تحول هستند؛ شهرها در جهت خاص توسعه می‌یابند و مسائل خاصی بروز می‌کند که نیاز به طرح ویژه و تصمیم‌گیری عاجل دارد. اغلب این تحولات ممکن است با پیشنهادهای طرح در تقابل قرار گیرند. به عنوان مثال تجربه در ایران نشان داده است که نحوه توسعه شهری اغلب در عکس‌العمل نسبت به طرح صورت می‌گیرد. بدین ترتیب که قیمت اراضی به مرور زمان در خارج از محدوده‌ها پایین‌تر از داخل محدوده‌ها می‌گردد. در نتیجه گروه‌های کم درآمد شهری، کارگاه‌ها، انبارها و تمام کسانی که به زمین ارزان احتیاج دارند به خارج از محدوده‌های شهری هجوم می‌آورند و شهرداریها را با مسائل اجتماعی و عمرانی بفرنجی مواجه می‌سازند. مسائل مربوط به تراکم، کاربری و تغییرات آنها نیز در طول زمان به تدریج منحل می‌گردند. همه این مسائل نیاز به تصمیم‌گیری و گاهی نیاز به تجدیدنظر در طرح دارد، اما ثابت بودن چارچوب‌های طرح جامع، از تصمیم‌گیری به موقع و برنامه‌ریزی مناسب جلوگیری به عمل آورده و در نتیجه شهرها در عین داشتن طرح، بی‌رویه و بی‌برنامه رشد می‌کنند.

دولت مرکزی یا ایالتی تهیه می‌شوند و خطوط و سیاست‌های اصلی توسعه شهری را در مورد سیاست‌های دولت (بویژه سیاست‌های آمایش) ترسیم و تصویب کرده و به عنوان خط مشی اصلی توسعه شهری به شهرداریها ابلاغ می‌شوند. در این طرح‌ها، جایگاه شهر مورد نظر در منطقه و در ارتباط با شهرها و یا مراکز جمعیتی، اقتصادی و صنعتی دیگر مشخص می‌شود و در آن طرح‌های ملی یا منطقه‌ای را تعریف و تعیین می‌کنند.

۲- در مقیاس محلی: شهرداریها در چارچوب سیاست‌های کلی طرح‌های راهبردی و یا طرح‌های ساختاری بالا دست،

طرح‌های جامع در آغاز با این فرض شروع کردند که می‌توانند همه چیز را هماهنگ نموده و کنترل کنند و به عنوان ابزاری برای آمایش سکونتگاه‌های انسانی در دست دولت مرکزی قرار گیرند. تجربه شهرسازی در ایران و جهان طی نیم قرن گذشته نشان داد هیچ‌کدام از این اهداف به خوبی تحقق نمی‌یابند. برای حل این مسائل امروزه طرح‌های شهری در دو مقیاس تهیه می‌شوند:

۱- در مقیاس کلان در سطح ملی و منطقه‌ای، تحت عنوان طرح‌های راهبردی یا ساختاری؛ این طرح‌ها از سوی

اقدام به تهیه طرحهای شهری در مقیاس محلی می کنند. در این روش طرحهای اجرایی شهرها به دو دسته تقسیم می شوند:

الف - طرحهای تفصیلی موضعی: طرحهای موضعی در واقع طرحهایی هستند که برای بخش هایی از شهر که نیاز به



طرحهای شهر سازی دارند، تهیه می شوند؛ مانند: طرحهای آماده سازی زمین برای توسعه های جدید طرحهای بهسازی برای بافت های کهن یا فرسوده، طرحهای باز سازی برای نواحی در حال تحول و طرحهای ویژه برای مرکز شهر یا سایر اکز تفریحی و مانند آن. هر یک از این طرحها باید به تصویب شورای شهر رسیده و پس از تأمین بودجه و در چارچوب برنامه های مصوب به اجرا در آیند. بقیه شهر بر اساس مقررات و ضوابط دقیق معماری و شهر سازی شکل گرفته و ساخت و سازها کنترل و نظارت می شوند.

ب - طرحهای موضعی: طرحهای موضعی، طرحهایی هستند که موضوع خاصی را بگیری می نمایند، مانند: طرح سیستم حمل و نقل عمومی، طرح پایانه های شهری، طرح جمع آوری آبهای سطحی و فاضلاب و طرح پارکها و فضای سبز شهر یا طرح شبکه مترو و مانند اینها. برخی از این طرحها از سوی شهرداریها و برخی از سوی سایر ارگانها و نهادهای شهری تهیه و اجرا می شوند. این طرحها نیز در چارچوب سیاستهای کلان راهبردی با یکدیگر هماهنگ شده و طبق برنامه زمان بندی با نظارت و کنترل شهرداریها اجرا می گردند.

این شیوه عمل که برخی اوقات به عنوان طرحهای

مداخله عمل Action Plan به اجرا در می آیند. کاملاً مبتنی است بر روش عقلانی. امروز اغلب شهروندان معترف اند که شهر سازی یک مدل ریاضی و یا عمرانی (راه و ساختمان) نیست، بلکه یک مدل مدیریتی - مشارکتی است. البته تا زمانی که چنین نگرشی در نظامات شهر سازی کشور به وجود نیامده است، به طور یقین بین واقعیت های شهری و طرحهای جامع شهری فاصله عظیمی به نام «مسئله اجرا» همچنان وجود خواهد داشت.

خوشبختانه اکنون وزارت مسکن و شهر سازی در اندیشه تجدید نظر در قوانین، نظامات و روش های تهیه طرحهای شهری است که اجرای آن نیز مستلزم هماهنگی، مشارکت و همفکری با وزارت کشور، سازمان برنامه و بودجه و سایر ارگانهای موثر است.

در ادامه جلسه، حاضرین پرسشهایی را مطرح نمودند که دو مورد از آنها ذکر می شود:

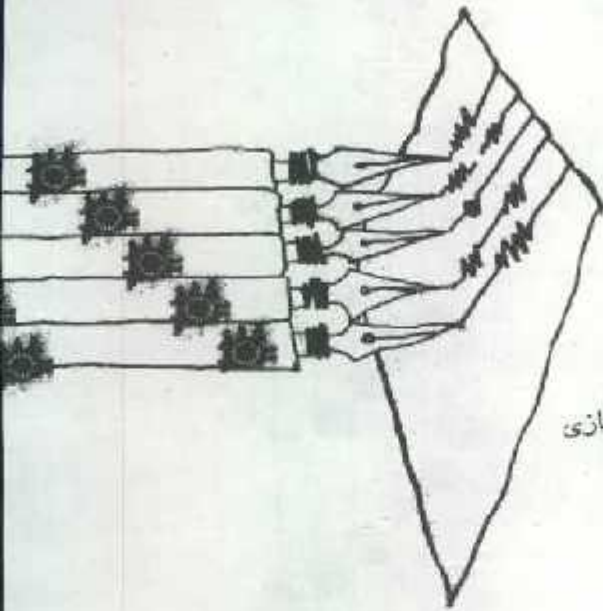
چگونه می توان نظر شهروندان و شهرداران را به یکدیگر نزدیک کرد؟

شهرداران و شهروندان یک وجه مشترک کاری با یکدیگر دارند و آن عبارت است از «پیدا کردن راه حل برای مسائل شهری». مسئله مشترک هنگامی می تواند منجر به همفکری این دو با یکدیگر شود که مسئله به درستی مورد تحلیل قرار گیرد و راه حل عملی و اجرایی برای آن پیدا شود. البته برای مسائل شهری به علت ابعاد گوناگون آن هیچگاه یک راه حل (مطلق و منحصر به فرد) وجود ندارد بلکه به تناسب شرایط محلی، سالی، اجتماعی و حتی سیاسی، راهلهای گوناگون مطرح می شود. توافق در انتخاب راه حل بهینه، شرط اساسی نزدیکی شهرداران و شهر سازان است.

با اصلاح چارچوب تهیه طرحهای شهری در وزارت مسکن انتقادهای مطرح شده بر طرف می گردد؟

در حال حاضر بین وزارت مسکن و شهر سازی، وزارت کشور، جهاد سازندگی و سایر ارگانهای عمرانی در امر شهر سازی هماهنگی وجود ندارد. هر کدام روشهای ویژه خود را دارند. کار وزارت مسکن تهیه طرحهای جامع برای شهرها و سپس ارائه آن به شورای عالی شهر سازی برای تصویب است. در این مرحله شهرداریها هیچ اطلاعی از فرآیند کار ندارند! این الگوی نادرست است برای اصلاح این سیستم، باید طرحهای راهبردی در سطح شورای عالی شهر سازی تصویب شوند و تهیه طرحهای تفصیلی محلی مانند طرحهای موضعی و موضعی به شهرداریها واگذار شوند. ♦

«جان فرستر» استاد شهرسازی و برنامه‌ریزی دانشگاه معروف گرنل در مقاله‌ای با عنوان «planning in the face of power» که شاید بتوان در فارسی آن را «برنامه‌ریزی در روبرویی با قدرتمندان» ترجمه کرد نقش برنامه‌ریز را در پنج دسته توضیح می‌دهد. ما اگر چه در توضیحات خود در این



# نقش برنامه‌ریز در برنامه‌ریزی

منوچهر مزینی  
دکتر در شهرسازی

مقاله از تقسیم‌بندی او سود جستیم. ولی به این دسته‌بندی و توضیحات او، به ویژه با وضعیت ایران، مقید نخواهیم ماند و نظرات خود را باز خواهیم گفت. این نقشها چنین‌اند:

۱- برنامه‌ریز در نقش متخصص: برنامه‌ریز در چنین نقشی می‌کوشد بر اساس واقعیات و اطلاعات موجود، برنامه‌های خود را تدوین کند. او می‌تواند پرسشهای مناسب مطرح کند، داده‌ها را دسته‌بندی کند و به تجزیه و تحلیل داده‌ها بپردازد. او معتقد است با استفاده از تکنیکهای برنامه‌ریزی که در آن تبحر دارد می‌تواند مناسبترین راه‌ها را بیابد. چنین برنامه‌ریزی خود را مستقیماً با سیاست و رژیم حاکم درگیر نمی‌کند، زیرا معتقد است اگر تحلیلهای تخصصی او درست و دقیق باشد، سرانجام برنامه‌اش جبرگمی خواهد یافت. بیشتر برنامه‌ریزان کلاسیک در این دسته قرار می‌گیرند. فرض این که ایشان طبیعی شفاف‌بخش‌اند و مسائل جامعه را بهتر از دیگران می‌دانند از اتکای ایشان به دانش تخصصیشان نشأت می‌گیرد. در حال حاضر قائل شدن به چنین نقشی برای برنامه‌ریز منتقدان فراوان دارد؛ شاید به همین سبب، فرستر چنین برنامه‌ریزی را تکنسیس می‌نامد که تا اندازه‌ای از ارزش چنین نقشی می‌کاهد. به راستی نیز معایبی برای این نقش وارد است، ولی من به دلایلی که خواهیم

بحث نقش برنامه‌ریز در برنامه‌ریزی، به ویژه از سالهای شصت قرن میلادی حاضر که مفاهیم گذشته برنامه‌ریزی دگرگونی یافته، از جمله به سبب همین دگرگونی و به عنوان جزئی مؤثر از انگیزانندگان این دگرگونی، نسبت به گذشته اهمیت بیشتری یافته است. اکنون از برنامه‌ریزیهای گذشته در نوشته‌ها و مقالات مربوط به آنها با نام «برنامه‌ریزی کلاسیک» یاد می‌شود. در این نوع برنامه‌ریزی، نقش برنامه‌ریز، نسبت به امروز، معین‌تر بود. به تشبیه و بالذکی مبالغه، او طیبی بود که تشخیص می‌داد و نسخه می‌نوشت و فرض بر این بود که بیمار شفا خواهد یافت. از معاینی که صاحب‌نظران و ناقدان، به حکم تجربه و عدم حصول نتایج مورد انتظار، در برنامه‌ریزی کلاسیک مشاهده کردند از جمله همین نقش «طیب شفاف‌بخش» بودن برنامه‌ریز است. پوشیده نگذاریم که طیب شفاف‌بخش امروز نقش طیب شفاف‌بخش گذشته را ندارد و تجویزش همراه با آزمایشها و معاینات متعدد است و به علاوه در صورت لزوم خود پزشکان نظر پزشک یا پزشکان (second opinion) نظر پزشک یا پزشکان دیگر را تجویز می‌کنند.

موضوع مقاله حاضر - چنان که از عنوان آن پیداست - نقشی است که برنامه‌ریز می‌تواند در برنامه‌ریزی داشته باشد. یا به عبارت واضح‌تر این که آیا او می‌تواند در تدوین برنامه همان نقش دیرین «طیب شفاف‌بخش» را برای خود قائل شود، یا فرمانبر صاحبان قدرت باشد و یا نقشهای دیگری می‌تواند ایفا کند؟ در این مقاله به توضیح این بحث می‌پردازیم.

مفاهیم جدید برنامه‌ریزی بویژه به این سبب رخ نموده‌اند که برنامه‌ریزی به شیوه‌های گذشته نتایج مورد انتظار را به دست نداده است و برنامه‌ریزان و صاحب‌نظران را برآن داشته تا با چشمی بینا به تحولاتی که در تمام عرصه‌های زندگی آدمیان صورت گرفته است بنگرند و در پی آن باشند که راه‌هایی تازه برای موفقیت برنامه‌های خود بیابند

بگویم در فارسی واژه‌های معادل «اینکرمنت» که واژه «اینکرمنتالیست» از آن مشتق می‌شود نداریم، شاید بتوانیم آن را «رشد فزاینده» بنامیم. اضافه کنیم که امریکاییان به اضافه حقوق *raise* می‌گویند و انگلیسیها *increment*؛ یعنی افزایش تدریجی یا گام به گام.

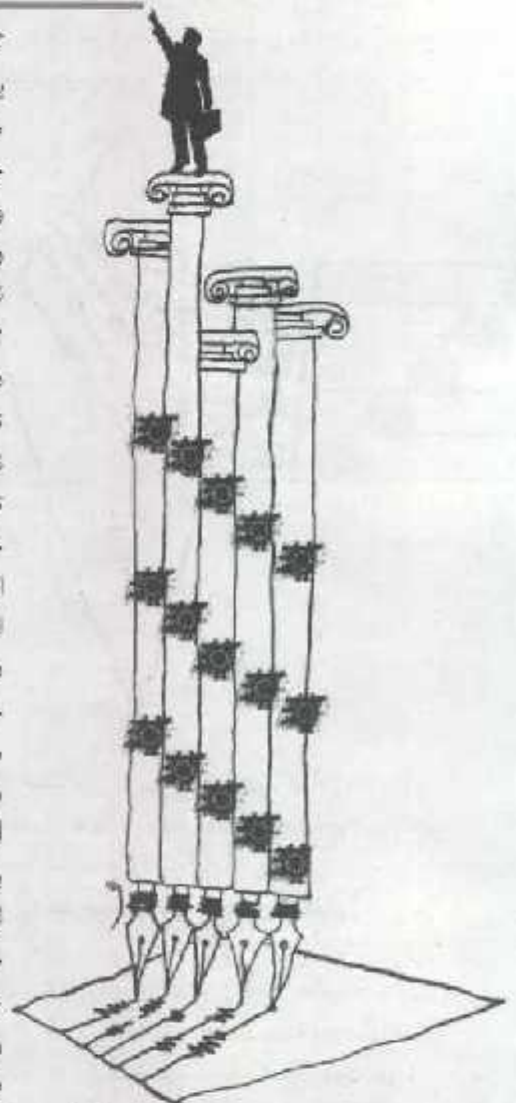
۳- برنامه‌ریز در نقش ساختارگر (Structurist): این واژه نیز که از طرف فرستر برای این نقش انتخاب شده چندان ماهیت این نقش را نشان نمی‌دهد چون در انگلیسی و به تبع آن در فارسی این واژه در موارد دیگر نیز به کار رفته است، از جمله در معماری که معنایش به کلی متفاوت با معنایی است که در شهرسازی وجود دارد. در این نقش، برنامه‌ریز خواستار ساختار جامعه در وضع موجود است، بنابراین می‌کوشد این ساختار را حفظ کند و برنامه‌اش در تأیید و ادامه وضع و روند موجود است. بویژه در ایالات متحده و سایر کشورهای که اقتصاد سرمایه‌داری دارند، عموماً برنامه‌ریز در این نقش، مباحث اساسی چون اختلاف طبقاتی و نقضی را که سرمایه‌داران در این کشورها دارند مورد توجه قرار نمی‌دهد و می‌خواهد سیستم سرمایه‌داری پارچا بماند و قدرتمندان همچنان در قدرت باقی بمانند. در برنامه‌های او رفاه و آسایش جامعه نیز از طریق احسان یا خیرخواهی طبقات مرفه و ثروتمند صورت می‌گیرد. این امر به ویژه در ایالات متحده سابقه دارد. در این کشور و تئاترهای در برخی کشورهای غربی دیگر چه بسیار ثروتمندانی که بخشی از ثروت خود را صرف اسور خیریه می‌کنند، به دانشگاهها کمک مالی می‌دهند، حامی پژوهشهای علمی‌اند و تا زمانی که منافعشان به خطر نیفتد، حتی انتقادات را نیز تحمل می‌نمایند. البته در بعضی موارد هم ممکن است در پس این کمکها چشم‌داشت‌های مالی یا سیاسی وجود داشته باشد. فی‌المثل بنیاد راکفلر زمینی را که اکنون سازمان ملل متحد در نیویورک در آن مستقر است رایگان در اختیار این سازمان گذاشت؛ اما به سبب احداث این ساختمان، بهای زمینهای اطراف که آن نیز به خانواده راکفلر تعلق داشت افزایش چشم‌گیر پیدا کرد. ممکن است نتیجه جنی احداث کتابخانه و موزه از سوی خانواده کندی در پستین، تحکیم قدرت سیاسی این خانواده باشد. البته این نتایج ممکن است نشأت خیر خواهانه ثروتمندان را خدشه‌دار کند ولی از آن خدشه‌دارتر وضعیت ثروتمندانی است که از تمام مواهب جامعه برخوردار می‌شوند و حاضر نیستند دیناری نیم پس دهند.

گفت با نظر فرستر کاملاً موافق نیستم. به همین جهت به جای تکنیسین واژه متخصص رایج کار برده‌ام. شاید بتوان چنین برنامه‌ریزانی را تکنوکرات نامید؛ واژه‌ای که در فارسی شناخته شده است و به نظر می‌رسد زندگی تکنیسین را نداشته باشد.

### ۲- برنامه‌ریز همراه با جریانات:

در این نقش، برنامه‌ریز همه چیز را با تخصص پیامبرگونه خود از پیش تعیین نمی‌کند و برنامه ثابت و تغییرناپذیر تدوین نمی‌نماید، بلکه می‌کوشد برنامه خود را گام به گام با واقعیات موجود انطباق دهد. او به جای انکای بیش از اندازه به روشهای علوم دقیقه و داده‌های رسمی، از تماسهای خصوصی، روابط غیررسمی و سرخهای اطلاعاتی استفاده می‌کند و سعی می‌کند همه واقعیات را به حساب آورد. تاکیسد او بر یاقین نظم در بی‌نظمیها و سازماندهی آنهاست، برای او ۲×۲ همواره ۴ نمی‌شود و بسته به موقعیتهای و شرایط می‌خواهد در بیاید که حاصل این ضرب ساده باید چند بشود. روشن است که چنین برنامه‌ریزانی ساده‌اندیشی برنامه‌ریزان نقش نخست

را ندارند. اینان می‌دانند که زندگی بر از تناقضات است و از این رو می‌کوشند بر این تناقضات چیره شوند. ولی گاه ممکن است توجه به واقعیات این نقش برنامه‌ریزی را از حد خارج کند و از انصاف و عدالت دور سازد. منتقدان چنین نقشی برای برنامه‌ریزان، آنان را دورو (hypocrite)، فرصت‌طلب (opportunist) و حتی ماکیاولیست خوانده‌اند - به یاد بساویریم که ماکیاوول (machivelli) نیز با توجه به واقعیات موجود شاهزاده مخدوم خویش را اندر می‌داد. اما اگر برنامه‌ریز در این نقش جانب اعتدال را نگاه دارد و صلاح مردم را در نظر گیرد ممکن است درصد تحقق برنامه‌اش افزایش یابد. شاید به همین سبب فرستر این نقش برنامه‌ریز را incrementalist می‌نامد. تا آنجا که من می‌دانم و می‌توانم





۴- برنامه‌ریزی در نقش و کیلی آزادبخواه (liberal-advocate): در این نقش، برنامه‌ریز خود را وکیل و مدافع حقوق مردم به ویژه محرومان می‌داند و می‌کوشد جامعه‌ای بسازد که در آن همگان آزادی داشته باشند و از حق رأی مساوی برخوردار باشند او می‌خواهد محرومان و مظلومان را که معمولاً حقوقشان یا به‌عالم می‌شود به عرصه سیاست بیاورد؛ سیاستی که در برنامه‌ریزی نقش مؤثر دارد. بنا بر این شهرساز، در این نقش به جای یک برنامه، مدافع تدوین چند برنامه است تا اگر در یکی حقوق برخی نادیده گرفته شده باشد در دیگری (در برنامه یا برنامه‌هایی به اعتبار و رسمیت برنامه نخست) این حقوق در نظر گرفته شود و به حساب آید.

۵- برنامه‌ریز پیشرو (progressive): در این نقش، برنامه‌ریز ویژگی‌های برنامه‌ریز ساختارگرا و برنامه‌ریز آزادبخواه را ترکیب می‌کند و آن را یک گام به پیش می‌برد؛ بدین معنی که با ترکیب این دو نقش (پذیرفتن بعضی از

مفاهیم جدید برنامه‌ریزی بویژه به این سبب رخ نموده‌اند که برنامه‌ریزی به شوهای گذشته نتایج مورد انتظار را به دست ندهد است و برنامه‌ریزان و صاحب‌نظران را بر آن داشته تا با چسبی بنا به تحولاتی که در تمام عرصه‌های زندگی آدمیان صورت گرفته است بنگرند و در پی آن باشند که راه‌هایی تازه برای موفقیت برنامه‌های خود بیابند.

مفاهیم جدید نیز مراحل تجربی خود را می‌گذرانند. به اعتقاد من اکنون در ایران باید توجه باشیم که بلافاصله و چشم بسته مفهوم جدیدی را که ممکن است بیشتر در کشورهای غربی مصداق داشته باشد تقلید نکنیم و با کوشش و درک اوضاع و شرایط کشورمان شیوه‌های تازه‌ای به کار بندیم که بیش از همه در انطاق یا این اوضاع و شرایط باشد. املا به باشیم که اشتباهات گذشته خود را بپذیریم و به تصحیح آن بپردازیم. از برنامه‌ریزی ما حدود نیم قرن می‌گذرد و اگر

### نباید نقش و تخصص را نادیده گرفت و نه آنکه مانند گذشته از مزایای برنامه‌ریزی جمعی (pluralistic) چشم پوشید

اصول هر یک و رد یا تبدیل برخی دیگر) بر اطلاعاتی که هر دو برای تدوین برنامه‌های خود دریافت می‌دارند تأکید می‌گذارد و می‌کوشد داده‌ها و اطلاعات ناقص و یا معکوب را از اطلاعات اصیل باز شناسد و اطلاعات صحیح و دست‌نخورده را در برنامه‌ریزی خود به کار بندد.

فهرست را باید در شمار چنین برنامه‌ریزانی آورد. مقاله وی نیز بحث عمده‌اش تمیز اطلاعات صحیح از اطلاعات دست‌نخورده یا تحریف‌نشده (distorted) و ناقص است. البته توجه او معطوف کشور خویش (ایالات متحده) است و تقریباً به صورتی غیر مستقیم صاحبان قدرت و اعمال نفوذ ایشان را در برنامه‌ریزی زیر سؤال می‌برد و از همین رو هدف مقاله‌اش اطلاعات و داده‌هایی است که به صورت ناکافی، دست‌خورده و گاه نیز به شکلی معکوب مورد استفاده برنامه‌ریز قرار می‌گیرد.

آنچه تاکنون گفتیم در عین آن که نقش برنامه‌ریز را معلوم می‌کند نشانگر مفاهیم گوناگون برنامه‌ریزی نیز هست. فی‌المثل برنامه‌ریز در نقش متخصص - چنان که خاطر نشان کردیم - معرف مفاهیم برنامه‌ریزی کلاسیک نیز هست. همچنین برنامه‌ریز در نقش و کیلی یا مدافعی آزادبخواه مفاهیم جدیدی از برنامه‌ریزی را معرفی می‌کند که در آنها مفهوم برنامه‌ریزی تک بعدی اعتبارش از بین می‌رود یا کاهش می‌یابد.

آغاز پرداختن به «طرح‌های جامع» را در کشورمان سال ۱۳۴۵ بگیریم بیش از ۳۳ سال در این امر سابقه داریم. برای یافتن راه‌هایی تازه باید پژوهش‌هایی عمیق و همه‌جانبه صورت گیرد. می‌توان از نظریات صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران برنامه‌ریزی شهری در کشورمان سود جست. اکنون بسیاری از ایشان از نتایج «طرح‌های جامع» خرسند نیستند. شهرداران در مواردی بسیار شکایت دارند که این طرح‌ها مسائل آنان را حل نکرده است و در پایگانی‌های شهرداری‌هایشان خاک می‌خورد. آنان که خوشبین‌ترند تحقق طرح‌های جامع را حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد می‌دانند. آنچه من می‌دانم و به آن معتقدم این است که می‌توانیم هم از تجارب دیگران - بی‌آنکه مفتون آنها شویم - استفاده کنیم و هم روشی به کار بندیم که تلفیقی از نکات مثبت همه مفاهیم باشد و از اینها مهم‌تر اینکه مناسب اوضاع و شرایط ایران تدوین شده باشد. از این رو، فی‌المثل، نباید نقش و تخصص را نادیده گرفت و نه آنکه مانند گذشته از مزایای برنامه‌ریزی جمعی (pluralistic) چشم پوشید. اگر متخصص بخواهد بنا بر اعتقادات شخصی خویش برنامه‌ریزی کند و واقعیات را طوری ببیند که ارزش این اعتقادات پایدار بماند، حتی اگر به حمایت از محرومان گرایش داشته باشد، ممکن است برنامه‌هایش شخصی و به اصطلاح یکطرفه باشد. ♦

۱- John Forester در کتابی به همین نام از این مؤلف از انتشارات دانشگاه کالیفرنیا، ۱۹۸۹

# درآمدی بر مطالعات شهری

سید محمود نجاشی حسینی

علم که علوم اجتماعی بویژه اقتصاد، علوم سیاسی، جغرافیا و جامعه شناسی را شامل می‌شود.

۳- شهر-داری یا برنامه ریزی شهری و مدیریت شهر که به‌طور آخرین مختصر حوزه مطالعات شهری یعنی تکنیک است. بنابراین حوزه مطالعات شهری به لحاظ ارتباط و پیوستگی که به شهر، شهروند و نظام مدیریت شهری دارد و پل ارتباطی میان این سه مقوله مطالعات شهر سازی، شهر شناسی و شهر داری است.

در ادامه اشاراتی به مطالعات شهر شناسی خواهیم داشت و با استفاده از منابع مربوط به شهر شناسی نمونه‌هایی از یافته‌های این مطالعات را به دست خواهیم داد.

## مطالعات شهر - شناسی

همان گونه که ذکر شد، مطالعات شهر شناسی یکی از جنبه‌های سه گانه حوزه مطالعات شهری است و موضوع آن شناخت ویژگیها و شئون شهر، شهروند و نظام مدیریت شهری، پدیدارها و وضعیتهای شهری (urban phenomena) و توصیف تحلیل و تبیین این پدیدارها با استفاده از روش علمی مشاهده میدانی، مطالعه اسنادی و مقایسه تطبیقی و تاریخی است. (۴)

از دیدگاه اسمیت (۱۹۸۸)، و ساسن (۱۹۹۱) میان مباحث و موضوعات اصلی مطالعات شهر شناسی نوعی همگرایی وجود دارد بر مبنای این همگرایی، مطالعات شهر شناسی باید به مطالعه و بررسی ویژگیهای فضایی شهری، سازمانها، نهادها و فرآیندهای پیوند دهنده فضای انسانها، اجتماعات، اجتماعی و سیاسی زندگی شهری هستند و پیوند میان مراکز شهری با یکدیگر و ارتباط میان این مراکز با نظامهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی را برقرار می‌کنند. (۵)

در واقع دیدگاه نظری حاکم بر مطالعات شهر شناسی، علوم اجتماعی است که اقتصاد علوم سیاسی، جغرافیا، حقوق، مردم شناسی، جمعیت شناسی، روان شناسی اجتماعی و بویژه جامعه شناسی شامل می‌شود. (۶) همگرایی، ترکیب و تلفیق این دیدگاه و رشته‌های مطالعاتی علوم اجتماعی را می‌توان در رشته جامعه شناسی شهری ملاحظه نمود که پدیدارهای شهری را از حیث ویژگیها و شئون اقتصادی، سیاسی، حقوقی، جمعیتی، روان شناختی، فرهنگی و بوم شناختی بررسی و مطالعه می‌کند. بنابراین رشته علمی و اصلی مورد نظر در مطالعات شهر شناسی، «جامعه شناسی شهری» است که مبتنی بر چارچوبهای نظری، مدل‌های تحلیل و روش شناسی علوم اجتماعی است.

مطالعات شهر شناسی بر حسب ویژگیها، ماهیت و روش مورد استفاده به دو دسته کلی تقسیم می‌شوند: مطالعات شهر شناسی بنیادی (Basic City Studies) که مبتنی بر نظریه‌پردازی است و جهت گیری علمی محض دارد و مرزهای دانش شهر شناسی را گسترش می‌دهد و مطالعات شهر شناسی کاربردی (Applied City Studies) مبتنی بر حل مسائلی و راهبردهاست و به بررسی مسائل شهری می‌پردازد و هدف آن چاره اندیشی در قبال مسائل شهری و گردگشایی از مشکلات شهری است. روش شناسی «مطالعات بنیادی، مطالعات اسنادی و مقایسه‌ای است و روش شناسی مطالعات کاربردی بیشتر مشاهدات میدانی و تجربی.

اهمیت «شهر» (City) که اکنون «حوزه مطالعات شهری» است، از چند جنبه قابل بررسی است؛ به گفته واپرت پارک (۱۹۲۵) شهر سکونتگاه زمینی - فرهنگی انسان معین است و بنا به نظر گنورگ (زیمل) (۱۹۵۰) شهر موضوع مرکزی و اساسی در تعیین سرنوشت انسان معاصر است. در واقع به قول آندراتویچ و ریوسا (۱۹۹۲) شهر شبکه‌ای از ویژگیهای اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، حقوقی و فرهنگی به هم پیوسته و مرکزی است. (۱) گذشته از این، شهر جانش اساسی «نظام نوین مدیریت شهری» برای دستیابی به «توسعه شهری» است. توسعه شهری از طریق «برنامه‌ریزی شهری» به دست می‌آید و هدف اساسی آن «بهبود مدیریت شهری» است. در تحلیل نهایی می‌توان گفت «حوزه» مطالعات شهری «که حوزه‌های میان رشته‌ای است، پل ارتباطی میان «شهر، شهروند و نظام مدیریت شهری» محسوب می‌شود. این مقاله رویکردی به حوزه مطالعات شهری است.

حوزه مطالعات شهری مبتنی بر مطالعات گسترده میان رشته‌ای از جمله مهندسی عمران، معماری، شهرسازی، برنامه‌ریزی شهری، اقتصاد، حقوق، سیاست، جغرافیا، مدیریت، فلسفه، روان شناسی، تاریخ، جامعه‌شناسی، مردم شناسی، جمعیت شناسی و روان شناسی اجتماعی و نظایر آن است. (۲)

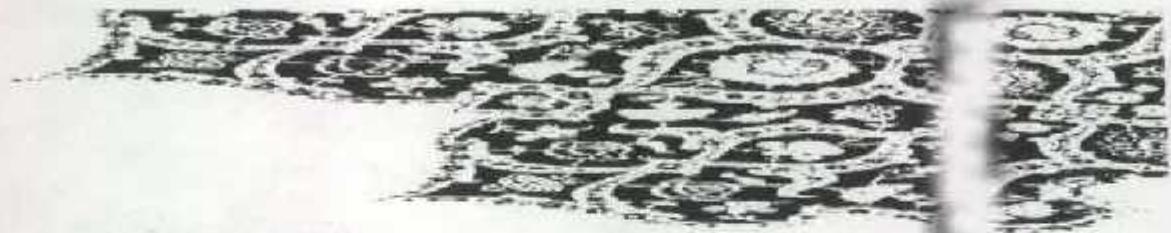
تأکید بر این نکته لازم است که حوزه مطالعات شهری به لحاظ اهمیت معرفت شناختی آن، در درجه اول به خانواده علوم اجتماعی (بویژه علم اقتصاد، علوم سیاسی، جغرافیا و جامعه شناسی) تعلق دارد و در درجه دوم، به عنوان حرفه‌های تخصصی نیز با برنامه ریزی شهری، معماری، طراحی شهری و مدیریت شهری مرتبط بوده و در مراتب بعد با مهندسی عمران و سایر رشته‌های مرتبط پیوند دارد. (۳) بنابراین، حوزه مطالعات شهری ترکیب و تلفیقی منطقی از علم (علوم اجتماعی)، تکنیک (برنامه‌ریزی شهری و مدیریت شهری)، هنر (معماری و طراحی) و تکنولوژی (مهندسی عمران) است. برآیند و فرآورده حوزه مطالعات شهری نیز در خدمت نظام مدیریت شهری است. چگونگی استفاده نظام مدیریت شهری از فرآورده‌های این حوزه را در ادامه مورد بررسی قرار خواهیم داد.

## حوزه مطالعات شهری و مطالعات شهر - سازی، شهر - شناسی و شهر - داری

خوب است به این نکته اشاره کنیم که ترکیب و تلفیق منطقی حوزه مطالعات شهری (علم، تکنیک، هنر، تکنولوژی) به چه صورت یا شهر، شهروند و نظام مدیریت شهری از تداخل می‌یابد و این پیوستگی چه فرآیندی دارد و چگونه قابل بررسی و مطالعه است. به طور کلی فرآیند ارتباط و پیوستگی میان عناصر تلفیق کننده حوزه مطالعات شهری، شهر، شهروند و نظام مدیریت شهری از سه جنبه قابل بررسی و مطالعه است.

۱- شهر - سازی یا ساخت شهر (که مبین تلفیق دو عنصر حوزه مطالعات شهری است یعنی هنر (معماری و طراحی شهری) و تکنولوژی (مهندسی عمران)).

۲- شهر - شناسی یا شناخت شهر، شهروند و نظام مدیریت شهری که مبنی یکی دیگر از عناصر چهار گانه حوزه مطالعات شهری است؛ یعنی



این دو تنوع مطالعات شهر شناسی (بنیانی و کاربردی) تکمیل یکدیگرند و هدف آنها، شناخت هر چه بهتر زندگی شهری و بهبود کیفیت زندگی شهری است. (۹)

از آنجا که بهبود کیفیت زندگی شهری از اهداف نظام مدیریت شهری گارا و عقلمانی است و نیز با توجه به اینکه این هدف در پرتو شناخت هر چه بهتر زندگی شهری (و شهروندان) به دست می آید، بنابراین نظامهای مدیریت شهری جهانی نیازمند مطالعات شهری بنیانی و کاربردی و نتایج یافته های این مطالعات هستند. این نظامها می توانند نتایج و یافته ها را از طریق فرآیند برنامه ریزی شهری تبدیل به راهبرد و راهکار نمایند و از این طریق دو قبالی مسائل شهری چارماندیشی کنند و برای گره گشایی از مشکلات شهری توانا گردند.

در مجموع می توان گفت بهبود نظامهای مدیریت شهری جهانی در گرو نتایج و یافته های مطالعات شهری است. (۱۰)

#### مباحث عمده در ادبیات مطالعات شهر - شناسی بنیانی

مطالعات جامعه شناسی شهری، جامعه شناسی برنامه ریزی و مدیریت شهری و همان گونه که گفته شد، مطالعات شهر شناسی بنیانی دارای جهت گیری علمی محض بوده و مشتق بر نظر به برداری هستند. از این رو ادبیات تخصصی این مطالعات نیز بر از داده ها و مباحث نظری پیرامون شهر، شهرنشینی، نظامهای مدیریت شهری، نظریه های مربوط به تفسیر رفتارهای شهری شهروندان، مسائل ناشی از شهرنشینی و نظایر آن است. به دست دادن فهرست کاملی از مباحث ادبیات تخصصی مطالعات شهر شناسی بنیانی، چه به لحاظ حجم و چه از نظر گستردگی مباحث، در حوصله این نوشتار نیست، بنابراین صرفاً به مباحث عمده و کلیدی که از منابع تخصصی جامعه شناسی شهری آیه صورت نمونه گرفته شده، فهرستوار اشاره می کنیم. در منابع تخصصی جامعه شناسی و جامعه شناسی شهری از دیدگاه ترکیبی، ویژگیهای تاریخی، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، حقوقی، فرهنگی و رسوم شناختی پدیدارهای شهری مورد مطالعه قرار می گیرند. از این رو مباحث برگرفته از این منابع به گونه ای اوصاف گوناگون پدیدارهای شهری را نشان می دهند. بدینست به پارهای از این مباحث اشاره کنیم:

یکی از محورهای بررسی تاریخی - اجتماعی شکل گیری شهرهای جهانی و توصیف ویژگیها و شئون گوناگون این شهرها با هدف شناخت و مقایسه ویژگیهای گذشته و حال سکونتگاههای بشری است. بررسیهای اولیه نشان می دهند این بخش از مباحث شهر شناسی حجم وسیعی از منابع تخصصی مطالعات شهر شناسی را به خود اختصاص داده است. در این منابع چگونگی شکل گیری شهرهای باستانی تمدنهای گذشته و با سابقه (بین النهرین، ایران، هند، چین، یونان) شکل گیری شهرهای دوره قرون وسطی و شهرهای دوره اسلامی، ویژگیهای معماری و شهرسازی شهرها و اوصاف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و حقوقی آنها مورد بحث قرار می گیرد. این بخش از مطالعات بنیانی را می توان «مطالعات جامعه شناسی تاریخی شهری» محسوب کرد. (۱۱)

محور دوم مطالعات شهر شناسی بنیانی عمدتاً ماهیت جامعه



#### پانویس:

۱- بیان نظریه های کلیدی و تکنیک های تحقیق و معاینه مورد نظر این نوشتار ضروری است. Technology به معنای شیوه و روش نهاد امر به نحو خاصه و نظریه است. Technology به معنای نهاد امر غیر و جداست. با استفاده از علم است. The Concise Oxford, 1983, P. 1099.

۲- دیکنس، پ. شهرشناسی، ترجمه شاد کوری، تهران، نشر گنجینه، ۱۳۶۰، صص ۳۶-۳۸.

۳- لورین، کلاود، زندگی و اندیشه بزرگان جامعه جهانی، ترجمه محسن نائی، تهران، انتشارات علمی، ۱۳۷۳، صص ۲۸۶-۲۸۷.

۴- گ. آندروویچ، گ. ایچ. ویزنر، بزرگان شهرهای شهری و شهری، ترجمه سید محمود باقی، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۲، صص ۹۱.

۵- سید محمود باقی، جیسار، ایران من، ترجمه سید محمود باقی، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۰، صص ۸-۹.

۶- Popescu, D., "on the Meaning of urban in Urban Studies Field", Meadows and Mizrahi (Eds), Urbanism, Urbanisation and change, Comparative Studies, Exon, 1976, PP. 36-47.

۷- دیکنس، پ. شهرشناسی، ترجمه شاد کوری، تهران، نشر گنجینه، ۱۳۶۰، صص ۳۶-۳۸.

۸- لورین، کلاود، زندگی و اندیشه بزرگان جامعه جهانی، ترجمه محسن نائی، تهران، انتشارات علمی، ۱۳۷۳، صص ۲۸۶-۲۸۷.

۹- گ. آندروویچ، گ. ایچ. ویزنر، بزرگان شهرهای شهری و شهری، ترجمه سید محمود باقی، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۲، صص ۹۱.

۱۰- سید محمود باقی، جیسار، ایران من، ترجمه سید محمود باقی، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، ۱۳۷۰، صص ۸-۹.

۱۱- Popescu, D., "on the Meaning of urban in Urban Studies Field", Meadows and Mizrahi (Eds), Urbanism, Urbanisation and change, Comparative Studies, Exon, 1976, PP. 36-47.

۱۲- دیکنس، پ. شهرشناسی، ترجمه شاد کوری، تهران، نشر گنجینه، ۱۳۶۰، صص ۳۶-۳۸.



شناختی محض دارد در اقیصات تخصصی مربوط به این نوع مطالعات این مباحث مهم مورد بحث قرار می‌گیرند: تعریف اجتماعی شهر، شهرنشینی و شهرمدن، الگوهای توسعه شهری، نقش علم و تکنولوژی در پیدایش شهرنشینی جدید، اثرات مثبت و منفی شهرنشینی جدید، نظریه‌های شهرنشینی (مکتب شکاگو، بوم‌شناسی، شهرنشینی به عنوان یک شیوه زندگی - نظریه ورتن، شهرنشینی و محیط مخلوق - نظریه‌های هاروی و کاسنلر، شهرنشینی و تجدید ساخت فضاهای شهری و جنبه‌های اجتماعی و...)، پیدایش انسان حاشیه نشین و شهروندان حاشیه‌ای، حوضه نشینی، زوال مناطق شهری، مسائل اجتماعی شهری (اینی، تالمانی، هشر، انگلیم، اعتدایه مواد مخدر، جرم، تکدی، فسادهای اخلاقی، مالی، سیاسی و...)، مسائل بوم‌شناسی شهری و فراگذرهای عمده بوم شناختی شهری (تراکیو، سترکز، سیر کوزدانی، اندامیه نهججه، تحلیل‌های اکولوژیکی یا بوم شناختی شهری (فضاهای شهری یا طرح‌های نوآوری متحدالمرکز، محوری، قطاعی، چند هسته‌ای)، میکرو اکولوژی یا بوم‌شناسی خرد شهری (واحد‌های همسایگی هم محلی، واحد‌های سکونتگاهی، آپارتمان نشینی، ایستگاه‌های شهروندان در خصوص رونق قومی و نژادی، الگوهای فضایی شهرها (کلاشهرها، آرمان‌شهرها)، مورفولوژی یا ریخت‌شناسی شهری (ویژگی‌های جمعیت شهری، فعالیت‌های اقتصادی شهر، گروه‌های اجتماعی شهر)، کارگردهای شهر و گونه‌بندی شهرها (شهرهای بازرگانی، سیاسی، بین‌المللی، فرهنگی، علمی، صنعتی)، دیدگاه‌های نظری کلان درباره شهر و شهرنشینی (دیدگاه آرمانی، دیدگاه‌های تکاملی، دیدگاه‌های سازگاری و نوسازگاری، دیدگاه روان‌شناسی اجتماعی)، دیدگاه‌های نظری متأخر در زمینه شهرنشینی (دیدگاه‌های فرهنگ‌گرا و ساخت‌گرا - نظر به‌های هالوئی، فرانکلین، ویلسون و لنتن (۱۲).

در پارای از منابع تخصصی جامعه‌شناسی شهری نیز روی مباحث جدیدتر تأکید شده است. نمونه‌ای از این مباحث عبارت‌اند از: دیدگاه‌های مقایسه‌ای - تاریخی بین فرهنگ در زمینه زندگی شهری معاصر، جنبه‌های مردم‌شناختی و جمعیت‌شناختی شهر و زندگی شهری، سازمان اجتماعی زندگی شهری و برنامه‌ریزی و مدیریت زندگی شهری (۱۳). در دو مطالعه از این دست که به دیدگاه انتقادی - فلسفی همراه است موضوع محوری عبارت است از بررسی ارتباط میان شهرنشینی و زندگی روزمره شهروندان و همچنین پیوند میان زندگی شهری، تجزیهات اجتماعی شهروندان، جامعه مدنی و زندگی شهری، شکل‌گیری رونق اجتماعی و نقش آگاهی و کنش‌های اجتماعی شهروندان در برابر ساختار اجتماعی زندگی شهری (۱۴).

علاوه بر این مباحث، نظریه «مدیریت گرای شهری» (Urban Managerialism) بیان (۱۹۷۵) نیز موضوع بسیاری از مطالعات شهرشناسی بیانی قرار گرفته است (نورمن ۱۹۷۵ و ساس ۱۹۸۱). از نظر گناه پال نقش مدیران شهری (اعم از شهرداران، مدیران شرکت‌های ساختمانی، مدیران دولتی مرتبط با امور شهری) در توزیع منابع از اهمیت خاصی برخوردار است. اگرچه پال روی استقلال نسبی مدیران شهری تأکید دارد، با وجود این مطالعات شهرشناسی اخیر در زمینه مدیریت‌گرایی نشان داده است که مدیران تحت تأثیر گروه‌های اقتصادی، مقررات دیوانسالاری و مقررات نظام مدیریت شهری هستند و بر خلاف نظر پال از استقلال عمل مورد انتظار برخوردار نیستند (۱۵).

در پایان می‌توان به مطالعات شهرشناسی بیانی که طی دهه اخیر از دیدگاه «مردم‌شناسی شهری» صورت گرفته، اشاره کرد. براین نوع مطالعات یکی از مباحث اصلی، تأثیر دگرگونی‌های فرهنگی جامعه صنعتی

و شهرنشینی، روی رفتارهای فرهنگی شهرنشینان بویژه روستائیان مهاجر، حاشیه نشینان، آلودگی نشینان و نظایر آن است. محورهای اصلی این گونه مباحث، بررسی دگرگونی‌های صنعتی، دگرگونی‌های جمعیتی، ضایعات فرهنگی، توسعه فرهنگ شهری، اجتماعات روستایی شهری شده، فقر فرهنگی و فقر شهری، حاشیه نشینی شهری، انرژی و فرهنگ شهری و... هستند (۱۶).

بخش دیگری از مطالعات شهرشناسی بیانی نیز به جنبه دیگری از حوزه مطالعات شهری، یعنی نظام مدیریت شهری، اختصاص یافته است که به نظر نگارنده مجموعه این «مطالعات را می‌توان تحت عنوان «مطالعات جامعه‌شناسی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری» مورد بررسی قرار داد. در این نوع مطالعات شهرشناسی ویژگی‌ها، شیوه‌ها، مسائل و مساحت نظام برنامه‌ریزی شهری از دیدگاه جامعه‌شناسی شهری مورد بررسی قرار می‌گیرد و روی پیوندهای متقابل میان نظام برنامه‌ریزی و مدیریت شهری و جامعه (ساختارهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و حقوقی) مطالعه می‌شود. این نوع مطالعات تخصصی عمدتاً از سوی مراکز پژوهشی شهری و نیز مراکز پژوهشی وابسته به سازمانها و دستگاه‌های اجرایی مرتبط با نظام مدیریت شهری انجام می‌شود.

بتروسی نمونه‌هایی از منابع مربوط به این مطالعات، نشان دهنده مباحث مهم مطرح در این زمینه است. این مباحث عبارت‌اند از: بهبود نظام مدیریت شهری، گسترش مشارکتها در مدیریت شهری، مدیریت بحران در شهر، مدیریت شهری و توسعه فرهنگی، مدیریت شهر و اقتصاد شهری، مدیریت شهری عقلانی و کارآ، مسائل سازمانی، مدیریت شهری و سیاستهای شهری، مدیریت گرای شهری، فرهنگ شهری و مدیریت شهری، مدیریت شهری و حقوق شهری و مدیریت شهری و جامعه (۱۷).

**مباحث عمده در منابع مربوط به شهر - شناسی کاربردی**

ویژگی بارز و اساسی مطالعات شهرشناسی کاربردی این است که این نوع مطالعات شهرشناسی پیش بر راهبردها و خط‌مشی‌ها هستند و موضوع اساسی آنها بررسی مسائل شهری، اعم از مسائل اجتماعی ناشی از شهرنشینی، مشکلات شهروندان و مسائل کوانتوم نظام‌های برنامه‌ریزی و مدیریت شهری جهانی است. هدف از انجام این مطالعات نیز شناخت مسائل و مشکلات شهری به منظور چاره‌اندیشی علمی در قبال این مشکلات و ارائه راهبردها و راهکارهای منطقی، عقلانی و واقعی برای گره‌گشایی و حل آنهاست. روش شناسی بیانی این نوع از مطالعات برگرفته از روش‌شناسی علوم اجتماعی - بویژه جامعه‌شناسی - است. در این مطالعات تأکید اصلی بر استفاده از روش‌های مشاهده میدانی، مصاحبه و - در صورت فراهم بودن شرایط - مطالعات آزمایشی، تجربی قرار دارد. البته برای تکمیل داده‌های اساسی مورد نیاز، از داده‌های ثانوی هم که با استفاده از مطابعات اسنادی، تاریخی و مقایسه‌ای به دست می‌آید بهره‌های لازم گرفته می‌شود (۱۸).

بررسی نمونه‌هایی از این منابع نشان می‌دهد که محورهای اساسی این مطالعات در مورد مسائلی است که نظام‌های مدیریت شهری جهانی با آن مواجه هستند. نظیر مسائل مربوط به مسکن شهری، فقر، جرایم، آلودگی‌های شهری، حمل و نقل، ایمنی، امنیت، حاشیه نشینی، سازمانهای شهری، اوقات فراغت شهروندان، بهروری خدمات، آلودگی، گردشگری شهری، سامانه‌های صنایع و مشاغل، باز یافت و بهسازی و نوسازی، محیط زیست، بهداشت شهری، اصلاح رفتاری، طرح‌های توسعه شهری، آموزش فرهنگ شهری و همچنین در مورد مسائل خاص برنامه‌ریزی شهری و مشکلات سازمانی مدیریت شهری (حکومت‌های محلی و سازمانهای محلی در شهر دارهاست) ♦

۱- آندریو و ریو، روستائیان، ص ۱۵  
۲- اسکات  
۳- پروکسالی، ریک، توسعه در شهرها و روستاها  
۴- سائول فرانسسکو، محاسبات شهری، تهران، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری و روستایی، ۱۳۷۵  
۵- کاتلر، آندریو و کاتلر، توسعه و عمران، تهران، مرکز مطالعات شهری، ۱۳۷۵  
۶- سائول فرانسسکو، محاسبات شهری، تهران، مرکز مطالعات شهری و روستایی، ۱۳۷۵  
۷- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۸- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۹- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۰- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۱- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۲- Mumford, L., "The City in History," London, P.B. 1961.  
۱۳- اسکات  
۱۴- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۵- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۶- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۷- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۸- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۱۹- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۰- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۱- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۲- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۳- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۴- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۵- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۶- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۷- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۸- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۲۹- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۰- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۱- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۲- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۳- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۴- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۵- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۶- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۷- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۸- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۳۹- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۰- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۱- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۲- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۳- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۴- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۵- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۶- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۷- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۸- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۴۹- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴  
۵۰- کاتلر، آندریو و کاتلر، ۱۳۷۴

### در باره مظفر صرافی

مظفر صرافی، متولد ۱۳۳۲ تهران، در ۱۳۵۶ در رشته معماری از دانشگاه تهران و در ۱۳۶۱ در طراحی شهری از دانشگاه کالیفرنیا فارغ التحصیل شد. او همچنین دکترای برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای را از دانشگاه بریتیش کلمبیا در ونکوور کانادا (۱۳۷۲) دریافت کرده. صرافی از ۱۳۶۱ تا ۱۳۶۵ به عنوان معاون دفتر برنامه ریزی منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه در تهیه اولین طرح آمایش سرزمین بعد از انقلاب همکاری کرده است. او همچنین همکار کارشناس در طرح‌هایی گوناگون مهندسان مشاور از جمله بازسازی شهر اسلام آباد غرب، شهر جدید گلپایگان، توسعه روستای استان همدان و طرح مجموعه شهری تهران بوده است. از مظفر صرافی کتاب جهانی برنامه ریزی توسعه منطقه‌ای نیز ۱۳۷۷ چاپ شده است. او هم‌اکنون استادیار گروه جغرافیای دانشگاه دکتر بهشتی و مشاور معاونت برنامه ریزی توسعه وزارت مسکن و شهرسازی است.

کلانشهر پدیده بحث‌انگیز قرن کنونی است که گاه همچون موجودی پلید و انگلی در مغز اتهام فرار گرفته و گاه به عنوان موجودی مولد و زیبا ستایش شده است. اما در ورای این داوربها، حیات آن استمرار یافته است. پرسش این است که آیا مدیریت کلانشهرها می‌تواند از این پدیده در تقویت توسعه کشور استفاده کند؟ آیا می‌توان از پلیدی‌هایش کاست و بر زیبایی‌هایش افزود؟

در این باره با مظفر صرافی، پژوهشگر مسائل کلانشهرها، گفتگو کرده‌ایم.

# نشرها مدیریت کلانشهرها

گفتگو با مظفر صرافی  
گفتگو از: ناصر برک‌پور

است. برای یک صادرشهر جهانی، به این ترتیب برای مادر شهر در سلسله مراتب شهرها نقش «نقی قائل می‌شدند. اما در ادبیات شهرسازی و برنامه ریزی منطقه‌ای معمولاً واژه کلانشهر معادل متروپلیس به کار می‌رود. هر چند در منابع مختلف تعریف یکسان و مشترکی از کلانشهر وجود ندارد اما همه در این باره اتفاق نظر دارند که کلانشهر در رأس هرم سلسله مراتبی سکونتگاه‌های یک منطقه یا کشور قرار دارد. در رأس هرم بودن ایجاب می‌کند قدرت سیاسی، ارائه خدمات، تمرکز فعالیتها و به تبع اینها جمعیت کلانشهر در بالاترین سطح قرار گیرد و اختلاف چشمگیری با دیگر مراکز سکونت منطقه داشته باشد.

از لحاظ جمعیتی، رقم مشخصی برای کلانشهرها وجود دارد؟

به طور معمول شهرهای با جمعیت بیش از یک میلیون نفر را کلانشهر می‌نامند. در کشورهای کوچک‌تری مثل کویت، بیشترین جمعیت شهری از یک میلیون نفر کمتر است. اما در چین، شهرهای چند میلیون نفری نیز وجود دارد.



ابتدا بفرمایید کلانشهر چیست و چه تفاوتی با شهرهای دیگر دارد؟

واژه «کلانشهر» معادل کلمه «متروپلیس» (Metropolis) است. متروپلیس را در ادبیات سیاسی بیشتر به «مادر شهر» ترجمه می‌کنند و با این اصطلاح معمولاً کنایه‌ای می‌زنند به نظریه وابستگی در توسعه که در دهه ۱۹۷۰ طرفداران بسیار داشت. در آن موقع تصور می‌شد متروپلیس یا مادر شهر، اقماری دارد و این اقمار منابع را به طرف مادر شهر زهکشی می‌کنند و مادر شهر نیز به نوبه خود قمری

پس بیشتر نقش عملکردها در تعیین کلانشهر اهمیت دارد؟  
 بله، اصل بر این است که کلانشهر بالاترین سطح خدمات را ارائه دهد. در نتیجه، جمعیت و وسعت زیاد شهر بازتابی از بنا بر این بهتر است. بررسی کلانشهر در چه صورت خوب یا بد است؟ یا اینکه کلانشهر چه خوبیها و بدیهایی دارد؟  
 واقعتاً این است که کلانشهر، در باریکی از مشکلات در خود دارد. همه ما فهرستی از این مشکلات را می‌شناسیم: آلودگی

## اول باید ببینیم که با روال گذشته نمی‌توان کلانشهرها را اداره کرد تا آن گاه تلاش کنیم و ببینیم که چه باید کرد

هوای بحران مسکن، انباشتگی ترافیک، عدم کنش تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، فقر و بیکاری شدید، فروپاشی هنجارهای اجتماعی، بزهکاری و بسیاری موارد دیگر. اما قطعاً کلانشهر موجد و مولد تمام این نابسامانیها نیست.

مثلاً وقتی مسئله مسکن غیر رسمی و حاشیه‌ای به میان می‌آید آن را با شهرهای دیگر مقایسه می‌کنیم و می‌گوییم از آنجا که در شهرهای دیگر از بی‌عولت‌نمایی و زاغه‌نشینی خبری نیست، بنا بر این علتش خود کلانشهر است، در حالی که چنین نیست، ممکن است تجلی فضایی زاغه‌نشینی در کلانشهر باشد ولی این وضعیت بستگی دارد به عدم تعادل در برخورداری شهروندان کشور از امکاناتی که قبلاً به دلیل پراکنده بودن به چشم نمی‌آمده است. اما اکنون که مجتمع شده و در نزدیکی رأس نظام سیاسی قرار گرفته حساسیتها زیاد شده و به چشم می‌آید.

گاه می‌گوییم اگر این وضعیت در کلانشهر نبود مسئله حل می‌شد، در حالی که مسکن غیر اصولی در روستاها نیز هست که با زلزله پنج ریشتری فرو می‌ریزد، هیچکس در روستا از بد مسکنی نمی‌گوید اما وقتی مسکن در کلانشهر در کنار برج‌های رفیع قرار می‌گیرد آن وقت مقایسه می‌کنند و می‌گویند کلانشهر باعث فقر، بیچارگی، کیفیت بد مسکن و سایر مسائل شده است.

در عین حال، همجواری اینها بسیاری از مشکلات را تشدید می‌کند. برای مثال آلودگی هوای ترافیک و نظایر اینها در صورت تراکم و تجمع شکل می‌گیرند و تشدید می‌شوند. در ست است اما نکته اینجاست که پراکنده کردن اینها هم مسئله را حل نمی‌کند، فقط تنش را کم می‌کند. گروه زیادی از شهروندان مملکت باید بیش از ۳۵ درصد درآمدشان را به تأمین مسکن اختصاص دهند، این مسئله است که در نهایت باید حل شود.

عملکرد آن است.

بنا بر این با این تعریف، می‌توانیم در ایران شهرهای با جمعیت بیش از یک میلیون نفر را کلانشهر بنامیم.

پایتخت ایران که در بالاترین سطح قرار دارد مسلماً کلانشهر است. شهرهایی چون مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز را هم می‌توان کلانشهر نامید، چون هم جمعیت آنها از یک میلیون نفر بیشتر است و هم قلمروهای عملکردی گسترده منکی به این شهرها وجود دارد. شهرهایی مثل اهواز، کرمانشاه و کرمان نیز قابلیت آن را دارند که بتدریج نقش کلانشهر را در منطقه خود ایفا کنند، به شرط آنکه به نوعی خود کفایی نسبی در مدیریت منطقه خود برسانند.

از تعریف کلانشهر که بگذریم، به نظر شما آیا داشتن کلانشهر در کشور خوب است یا بد؟ یعنی آیا می‌توانیم مثلاً افتخار کنیم که اکنون در کشورمان پنج یا شش کلانشهر داریم و در آینده‌نه چندان دور به تعداد آنها افزوده خواهد شد؟

کلانشهر در نظر بسیاری از دولتمردان و شهروندان نشانه پیشرفت و توسعه است، اما تصویری که از کلانشهر در ذهن آنان وجود دارد در حکم کارت پستالی از ساختمانهای بلند و انبوه اتومبیل‌ها و تراکم فعالیتهاست. این دید بسیار ظاهری است. اگر به محتوای موضوع نگاه کنیم نمی‌توان گفت وجود کلانشهر به خودی خود خوب است یا بد، زیرا قضا هر چند محدود کننده است ولی تعیین کننده نیست.



میلان ایتالیا



توکیو

می کند.

همین طور است، او هم امید به پیشرفت دارد. چه کسانی که به صورت استثنا بلیطشان برده است و چه اکثریتی که بنا بر قاعده‌ای بازنده نسیب اند. بالاخره نکته این است که به دلیل عدم تعادلی که در کل کشور وجود دارد کلانشهر جمعیت را به طرف خود می کشد، اما حکایت مشکلات و کمبودها همچنان باقی است.

قطعاً مسائلی که کلانشهرهای میلیونی رو به رشد دارند بیشتر و پیچیده تر از مسائل شهرهای کوچک چند ده هزار نفری است. به نظر شما آیا مدیریت شهری روزمره و رایج ما قادر است کلانشهرها را با روندهایی که در آنها می بینیم اداره کند؟

پاسخ صریح این است که خیر. شروع بحث ما در حل

ایا وجود همه این مشکلات و نابسامانیها چرا بسیاری از

مردم به ویژه جوانان به کلانشهرها روی می آورند؟

آنان برای فرصت کاری و به امید آینده به کلانشهر می روند. بعضی از محققان اشاره می کنند حضور در کلانشهر قرعه بخت آزمایی است که عده‌ای برنده می شوند و اکثریت بازنده، اما امید به برنده شدن آدم را به کلانشهر می کشاند. تحقیقات نشان می دهد کسانی که به کلانشهرها آمده‌اند در مقایسه با گذشته راضی هستند. گرچه گاهی بنا بر مد روز و تشخیص ذهنیت پرسشگر، پاسخ می دهند «اگر امکانات و زمین به ما بدهند بر می گردیم»، ولی هنگامی که در مصاحبه‌ای عمیق و صمیمانه پیش می رویم متوجه علائق و وابستگیهای آنان می شویم. و به صراحت ابراز می کنند که قصد بازگشت ندارند، زیرا امید به زندگی در کلانشهر بیشتر



هنگ کنگ

کلانشهر در نظر بسیاری از دولتمردان و شهروندان نشانه پیشرفت و توسعه است، اما تصویری که از کلانشهر در ذهن آنان وجود دارد در حکم کارت پستالی از ساختمانهای بلند و انبوه اتومبیل ها و تراکم فعالیتهاست. این دید بسیار ظاهری است.

مسائل کلانشهرها باید از این نقطه باشد که روال گذشته خوب نبوده است. اول باید بپذیریم که با روال گذشته نمی توان کلانشهرها را اداره کرد تا آن گاه تلاش کنیم و ببینیم که چه باید کرد.

ابتدا بفرمایید مهمترین ویژگیهای روال گذشته چه بوده است؟

یکی اینکه برنامه ریزی از بالا بود و به صورت طرح مهندسی در می آمد. بنا بر این نقش عناصر اجتماعی و اقتصادی و مشارکت شهروندان در آن ضعیف بود. همچنین برنامه ریزی گذشته بر این فرض استوار بود که کلانشهر پدیده‌ای انگلی است. تصور می شد کلانشهر مولد نیست، صرفاً مصرف کننده است. بنا بر این تا آنجا که می توان باید

وجود دارد ولی در روستا چنین نیست.

در کلانشهر شخص می تواند از دستفروشی شروع کند و بعد دکه و مغازه و پاساژ و همین طور پیش برود. اما در روستا همان زارع باقی می ماند. حرکت به جلو این پیام را می رساند که کلانشهر با هر ساختار سیاسی، اجتماعی و اقتصادی که دارد محل تغییر و رشد است.

انتظار پیشرفت! این خصوصیت کلانشهرها در فاصله‌های زمانی و مکانی مختلف جالب نظر است. پاریس قرن نوزدهم نیز به روایت «انوره پانزاک» همین طور است. «ازن راستینیاک» قهرمان داستان «باباگوریو» که از روستا به پاریس آمده است با وجود همه ناملایماتهایی که در آن شهر بزرگ می بیند یا پس نمی کشد و خود را در دل آن رها

جذب تکنولوژی و بومی کردن آن و همچنین اشاعه آن به سایر نقاط مملکت. بعضی این دفعه رأس هرم به جای اینکه منابع را زهکشی کند، توانها را به داخل حوزه خود می کشاند و بخش می کند. به جای آن اصطلاح قدیمی که می گفتند کلانشهر سکوی پرش منابع به خارج است می توان آن را به باند فرود منابع تبدیل کرد. تنها شانگهای در دهه اخیر میلیاردها دلار سرمایه گذاری جهانی را به خود جذب کرده است.

محدودش کرد. به آن ضربه زد و جلوی رشدش را گرفت. مانند تهران که فکر می کردیم جمعیت آن نباید از شش سلیون نفر بگذرد و همین باعث شد که به فکر حل مشکلات آن نباشیم. در حالی که جمعیت آن مدام افزایش می یافت. بعد در حال ترافیک، آلودگی هوا، تأمین آب و سایر مشکلاتش در ماندیم و دنباله رو پیشامدها شدیم. برای اینکه به روال جدیدی از برنامه ریزی روی بیاوریم باید اول بپذیریم تصویری که در گذشته از کلانشهر داشتیم

## شوراهای کلانشهرها باید با شوراهای شهر و روستایی که در حوزه کلانشهر قرار می گیرند و به بیانی گفته می شود ترکشهای توسعه کلانشهر به آنها نیز اصابت می کند از تباطو برقرار کنند و مجموعه ای یکپارچه ایجاد کنند

حالا با این لیه خوب چه جور می توان کار کرد؟  
در شرایط توبین جهانی که جهانی شدن اقتصاد شاید مهمترین ویژگی آن باشد باید شرایط لازم را برای ارتباطات بین المللی فراهم سازیم، باید فضای مناسبی ایجاد کنیم تا سرمایه های که در جستجوی مناطقی برای فعالیت هستند جذب شوند و رونق و نوآوری به وجود آورند البته می دانم که تصمیم درباره این موضوع باید گسترده و فراگیر باشد، اما اگر بخواهیم کلانشهر را حفظ کنیم و از امکانات آن استفاده نماییم باید کلانشهر به سوئیل اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی تبدیل شود و روابط دوسویه ای با دیگر نقاط کشور برقرار سازد.

چه تجربه های جهانی موفق سوراغ دارید که توالسته باشند از امکانات کلانشهرها به درستی استفاده کنند؟

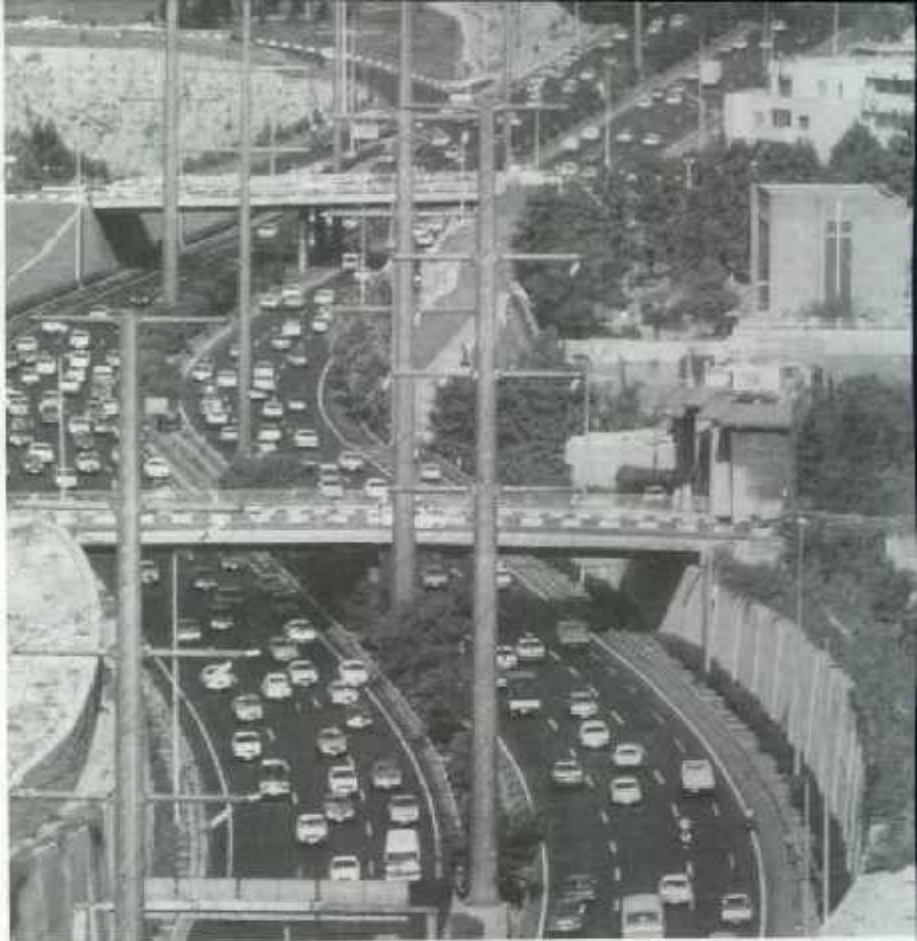
برای نمونه می توان از سنگاپور یاد کرد. برای تهیه طرح منطقه کلانشهر سنگاپور تحلیلی ارائه داده اند که در قرن ۲۱ بیشترین سهم ارزش افزوده را در اقتصاد جهانی، صنایع اطلاعاتی و ارتباطی به خود اختصاص خواهند داد. این بخش بودایتر بخش از نظر ایجاد اشتغال است و می تواند راهبر سایر بخشها باشد. سپس به این نتیجه رسیده اند که فضای مناسب برای ایجاد و گسترش صنایع اطلاعاتی و ارتباطی در کلانشهر وجود دارد. بنابراین در بخشی از منطقه کلانشهری سنگاپور فضایی به ارتباطات مسلح بالایی حمل و نقل عمومی، قطارهای هوایی، مترو، شبکه ارتباطی بین المللی بسیار کارآمد، تجهیزات کامپیوتر و انفورماتیک، هتل های ستاره، دانشگاهها و مراکز تحقیقاتی پیشرفته با آزمایشگاههای مجهز، مراکز تفریحی مانند استخرهای سرپوشیده، زمین گلف و تصامی امکاناتی که برای شکل گرفتن صنایع اطلاعاتی و ارتباطی لازم است، اختصاص یافته تا گروه ویژه ای از سرمایه گذاران، کارآفرینان و

واقیعت ندارد. در بازه ابعاد اجتماعی و روانی صحبت کردیم، جنبه اقتصادی هم بسیار اهمیت دارد. تمام کلانشهرها بیش از نسبت جمعیتی خود در کل کشور به تولید ناخالص داخلی کشور کمک می کنند. برای نمونه بانکو که سنول، بمبئی، مکزیکوسیتی و سائوپولو حدود نیم برابر بیش از نسبت جمعیتی خود در تولید ناخالص داخلی کشور سهم دارند، بر فرض اگر ۱۵ درصد جمعیت کشور را به خود اختصاص داده اند، حدود ۲۵ درصد تولید ناخالص کشور نیز مربوط به آنهاست. ممکن است عده ای بگویند این به دلیل سرمایه گذارنهای گذشته است، درست است اما آیا با چشم انداز ته کشیدن منابع و کمبودی که از نظر منابع از جمله در کشور ما هست می توان ظرفیتهای گذشته را نادیده گرفت؟ باید حداکثر استفاده را کرد، به خصوص به این دلیل که ما در گذشته بدیهای کلانشهر را دیده ایم و از آن ضرر کرده ایم ولی از خوبیهای آن که صرفه جویی های ناشی از مقیاس باجمع باشد سود نبرده ایم. تمرکز و تجمع تکنولوژی، منابع انسانی، مالی و طبیعی در یک جابظرفیت بالایی برای تولید ایجاد می کند ولی ما از آن استفاده کافی نمی کنیم.

بنابراین کلانشهرها با وجود مشکلات فراوانی که دارند در توسعه ملی هم می توانند نقش مؤثری ایفا کنند، هم روی بد دارند و هم روی خوب.

شاید این تعبیر رساتر باشد که کلانشهر شمشیری دولیه است؛ هم با لبه خویش می توان کار کرد و هم با لبه بدش. نقش کلانشهرها متفاوت است. نقش سنول یا کوالالامپور مشابه نقش جاکارتا یا لاگوس ۱۲ میلیون نفری نیست. جاکارتا و لاگوس بیشتر به سرپل ورود کالاهای جهانی و اشاعه فرهنگ مصرفی تبدیل شده اند و از این طریق اقتصاد ملی را تضعیف می کنند. اما سنول و کوالالامپور برعکس، نقاطی شده اند برای ورود و جذب سرمایه های سیال جهانی،





کلانشهرها به آنها توجه کنند نقش مؤثر تر و مفیدتری خواهند یافت. نخست اینکه ارتباطات منسجمی با سطوح بالاتر خود برقرار کنند، زیرا کلانشهرها فقط نقش محلی ندارند بلکه نقش ملی هم دارند، در این صورت حق دارند که از بخشی از منابع ملی نیز بهره ببرند و در تحقق راهبرد توسعه ملی مشارکت کنند علاوه بر این، کلانشهرها بر قلمرویی بیش از سطح خود شهر اثر می‌گذارند، بنابراین شوراهای برای هماهنگیهای توسعه باید منطقه وسیعتری را در دستور کار خود قرار دهند. شوراهای کلانشهرها باید باشوراهای شهر و روستایی که در حوزه کلانشهر قرار می‌گیرند و به بیانی گفته می‌شود ترکشهای توسعه کلانشهر به آنها نیز اصابت می‌کند ارتباط برقرار کنند و مجموعه‌ای یکپارچه ایجاد کنند.

متأسفانه در قانون شوراهای چندین چیزی پیش‌بینی نشده و تشکیل شوراهای بیشتر از تقسیمات کشوری پیروی می‌کنند. **۵**، به همین طور است، در حالی که فضای کلانشهر با تقسیمات کشوری فرق می‌کند منطقه کلانشهری مجموعه‌ای از آبادیها و شهرهایی است که بیضشان با هم

می‌تهد مدیریت این مجموعه باید به صورت یکپارچه درآید. نکته دیگر تبدیل روال برنامه‌ریزی گذشته به برنامه‌ریزی مشارکتی است. برای تأمین حقوق شهروندان باید مشارکت انسان را جدی گرفت، مشارکت شهروندان به شیوه‌های گوناگون می‌تواند تحقق یابد. می‌توان از طریق رسانه‌ها، انجمن اولیا و مربیان، مدارس، مساجد، تالارهای اجتماعات، فرهنگسراها و در هر جای دیگری که امکان‌پذیر باشد شهروندان تصویر و سیمایی دلخواه از آینده شهر مورد نظر خود ارائه دهند، حتی در بسیاری از کشورهای دیگر برای کودکان برنامه نقاشی تدارک می‌بینند، شب شعر برگزار می‌کنند و یا به تحلیل محتوای داستانهای تازه انتشار یافته می‌پردازند این اقدامات را انجام می‌دهند تا تشخیص دهند شهروندان چه تصویری از آینده شهر در ذهن خود دارند.

در این صورت سند برنامه‌ریزی شهر مشروعیت می‌یابد، زیرا خود شهروندان تعیین می‌کنند که شهر خوب و آینده خوب چیست. آن وقت اگر کسی بخواهد گره ترافیک را حل کند می‌داند که آیا باید به سراغ احداث بزرگراه جدید برود یا بهتر است خط ویژه‌ای به اتوبوسها اختصاص دهد و یا مسیر مناسب برای رقت و آمد و چرخه‌سواران ایجاد کند. از دل سند میثاق شهروندان، چشم‌انداز مطلوب آینده شهرهای بزرگ برای متخصصان روشن می‌شود. هم‌زمان با استفاده از توان اقتصادی کلانشهر، ایجاد اجتماعات سالم نیز میسر می‌شود.

**۶** با سهاس از شما.

متخصصان جذب آن شوند. بنابراین اگر هنگ‌کنگ در حال واگذار شدن به چین است و احتمال دارد سرمایه‌های عظیمی از آنجا فرار کند فضایی آماده است تا این سرمایه‌های فراری را جذب کند.

پاریس و توکیو نیز همین طور، در پاریس دفتری تأسیس شده است با عنوان دفتر جذب سرمایه‌های خاور دور، آنها پتانسیل‌ها و سرمایه‌ها را شناسایی می‌کنند و می‌کوشند با ایجاد فضای مناسب آنها را به نفع اقتصاد ملی خود جذب کنند. بیشتر کلانشهرها شعاری برای خود برگزیده‌اند و آن را در تبلیغات خود تکرار می‌کنند تا زمینه جذب سرمایه‌ها را فراهم کنند. مثلاً سیدنی شعار می‌دهد: «به سوی مرکزیت آسیای جنوب شرقی؛ شهری پایدار و قابل زندگی».

**۷** و قطعاً سیاستها و اقدامات خود را در جهت آن شعارها شکل می‌دهند، ولی متأسفانه در کشور ما از این موضوع غفلت شده است. برای مثال در مورد منطقه شهری مشهد سالهاست گفته می‌شود که قرار است این منطقه به قطب فرهنگی و اقتصادی آسیای میانه و کشورهای استقلال یافته تبدیل شود. اما آنچه دیده می‌شود چیزی دیگر است و گویی این منطقه سال به سال از همان موقعیت اولیه هم عقب‌تر می‌رود. از مشهد که بگذریم به نظر شما چه مسیری فراروی مدیریت شهری در کلانشهرهای ایران وجود دارد؟ چگونه می‌توان از قالب تنگ مدیریت روزمره خارج شد و به افقی وسیعتر نگاه کرد؟

**۸** به نظر من چند نکته اهمیت دارد که اگر شوراهای شهر



بخش پایانی

# وظایف قانونی شوراها

حسین صالحی

ادبی

ب- قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ و اصلاحات

بعدی

- ۱- تصویب حدود حوزه هر شهرداری و ارسال برای شوراهای بالاتر و نهایتاً تصویب وزارت کشور، ماده ۲ قانون.
- ۲- در ماده ۴۵ قانون شهرداری، ۱۹ مورد به عنوان وظایف انجمن شهر احصا شده است که با شرح وظایف شوراهای اسلامی شهر مندرج در ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ قابل تطبیق و مقایسه است. نکته قابل ذکر آن است که به موجب تبصره ۱ بند ۲۹ ماده ۷۱ قانون مذکور بعد از یک سال پس از تصویب، شورای اسلامی شهر جانشین انجمن شهر خواهد شد و مفاد ماده ۴۵ قانون شهرداری با عنایت به ماده ۹۲ قانون فوق در مواردی که مغایر ماده ۷۱ قانون تشکیلات ۱۳۷۵ نیست معتبر است. مواد ۴۶ و ۴۷ و ۴۸ نیز با همین استدلال در مواردی که مغایر مصوبه ۱۳۷۵ نیست معتبر است.
- ۳- اطلاع از سازمان اداری شهرداری و ارسال برای تأیید نهایی وزارت کشور، ماده ۵۴ قانون شهرداری.
- ۴- موافقت با تقویض برخی اختیارات و وظایف شهردار به معاون یا سایر مسئولان شهرداری (به موجب حکم کمی) تبصره ماده ۵۴ قانون شهرداری.
- ۵- موافقت با در اختیار گذاردن اراضی و ابنیه متعلق به شهرداری یا حفظ مالکیت شهرداری به رایگان یا با شرایطی معین به منظور ساختمان و استفاده برای امور مندرج در بند ۶ ماده ۵۵ قانون شهرداری (با رعایت قوانین ناسخ و منسوخ).
- ۶- تصویب بودجه، متمم و اصلاح و تفریح بودجه و تصویب برنامه ساختمانی پیشنهادی از سوی شهرداری، بند ۸ ماده ۵۵

قانون شهرداری ماده ۶۷ و ۷۱ قانون شهرداری.

۷- تصویب احسا و قبول اعلانات و هدایا به نام شهر، بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری.

۸- بررسی پیشنهاد های مربوط به مقررات صنفی، بند ۱۶ ماده ۵۵ قانون شهرداری.

۹- تصویب آیین نامه پیشنهادی شهرداری برای فراوانی و مرغوبیت و حسن اداره فروش گوشت، نان و شیر، بند ۱۹ ماده ۵۵ قانون شهرداری.

۱۰- تعیین ۳ نفر اعضای کمیسیون رسیدگی به فعالیتها و صنایع مزاحم، بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری (رجوع کنید به قانون حفاظت محیط زیست).

۱۱- تصویب آیین نامه اجرایی وصول عوارض شهرداری، ماده ۷۳ قانون شهرداری.

۱۲- قبول قائم مقام ذیحسابان شهرداری، ماده ۷۹ قانون شهرداری.

۱۳- تعیین نماینده انجمن شهر برای عضویت در کمیسیون رفح اختلاف مؤدی و شهرداری در مورد عوارض، ماده ۷۷ قانون شهرداری.

۱۴- کمک و نظارت بر امور آموزشی و پرورشی و بهداشت ساده ۸۰ قانون شهرداری، تیاضر ذیل آن تهیه آب شرب شهر در شرایط خاص، تبصره ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری.

۱۵- موافقت با تصویب اساسنامه مؤسسات وابسته به شهرداری - ماده ۸۴ قانون شهرداری و موضوع ماده ۱۱۱ قانون شهرداری و ارسال به وزارت کشور جهت تصویب نهایی.

۱۶- موافقت یا تخریب یا اصلاح سقف بازارها و دالانهایی که محل صحت عمومی تشخیص داده شوند، ماده ۸۵ قانون شهرداری.

۱۷- تصویب مقررات مربوط به نوشتن یا الصاق نوشته، آگهی و اعلانات بر روی دیوارهای شهر، ماده ۹۲ قانون شهرداری.

۱۸- تعیین نماینده برای تنظیم صورت جلسه متضمن آثار تصرف و حدود مساحت و مشخصات و پرداخت غرامت در خصوص املاک واقع در مسیر طرجهای گذر یا باغ یا میان عمومی که مالک یا مالکین آن مشخص نباشند و یا به ثبت نرسیده اند، بند ۵ ماده ۹۶ قانون شهرداری.

۱۹- تعیین نماینده در کمیسیون موسوع تبصره یک ماده ۱۰۰ قانون شهرداری و تیاضر احتیاقی ۱۳۵۸ در رسیدگی به تخلفات ساختمانی داخل محدوده قانونی و حریم شهرها.

۲۰- تصویب آیین نامه ارزش معاملاتی ساختمان پیشنهادی

شهرداری، تبصره ۱۱ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری.

۲۱- تصویب حریم و نقشه جامع شهرسازی و پیشنهاد آن برای تأیید نهایی به وزارت کشور، تعیین محدوده شهری و پیشنهاد آن به صادی ذی ربط برای تصویب - ماده ۹۹ قانون شهرداری و تبصره ۱ ماده ۴ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵.

۲۲- تصویب نقشه و پیشنهاد شهرداری برای زیباسازی و ساماندهی زمین با بناهای مخروبه غیر مناسب با وضع محل یا نیمه تمام واقع در محدوده شهر که منافی باکی و پاکیزگی و زیبایی شهر و عوارض شهر سازی باشند، ماده ۱۱۰ قانون شهرداری.

ج - آیین نامه مالی شهرداریها، مصوب ۱۳۶۴/۴/۱۲

۱- موافقت با ترک تشریفات مزایده و مناقصه و ارسال به وزارت کشور در موارد لزوم، ماده ۴ آیین نامه.

۲- موافقت یا مناقصه مخلوده تبصره ۲ ماده ۴ آیین نامه.

۳- موافقت با مزایده حضوری (حراج) اموال متقول و اجاره دادن قراردهای واحدها و مؤسسات تابعه شهرداری، ماده ۱۳ آیین نامه.

۴- تأیید فرد پیشنهادی شهرداری برای عضویت در هیئت عالی معاملات شهرداری، ماده ۶ آیین نامه.

۵- انتخاب نماینده ذی صلاح برای عضویت در کمیسیون تعویب، ماده ۱۱ آیین نامه.

۶- موافقت با انجام کارها به طور امانی از سوی شهرداری، ماده ۱۵ آیین نامه.

۷- تصویب انجام معامله و عقد قرارداد اجاره ساختمان یا زمین یا وسیله نقلیه یا ماشین آلات فنی یا هر نوع اشیا و لوازم دیگری که عرفاً در معرض اجاره و استیجاره قرار می گیرد، ماده ۱۶ آیین نامه.

۸- ارجاع اختلافات شهرداری و بیمتکاران به داوری برای حل و فصل، ماده ۲۰ آیین نامه.

۹- تصویب استقراض شهرداری، ماده ۴۰ آیین نامه.

د - قانون نوسازی و عمران شهری، مصوب ۱۳۴۷/۹/۷ و اصلاحات بعدی

۱- تعیین میزان بخشودگی عوارض نوسازی - تبصره ۲ ماده قانون مذکور و تصویب ۱۰ درصد بودجه برای تأمین هزینههای اداری و وصول عوارض مذکور و تبصره ۲ ماده مورد اشاره.

۲- تعیین نماینده شورای شهر در کمیسیون رسیدگی به اعتراضات مربوط به میزای املاک، ماده ۸ قانون.

۳- تصویب بر نامه عملیات نوسازی و عمران و اصلاحات



شهر برای مدت پنج سال بر اساس نقشه جامع شهر یا بر اساس احتیاجات ضروری شهر و با رعایت اولویت آنها و ارسال برای تأیید نهایی به وزارت کشور، ماده ۱۵ قانون.

۴- تصویب نقشه و فهرست جامع پیشنهادی شهرداری در ارتباط با طرحهای نوسازی و عمران و ایجاد تسهیلات شهری و توسعه و احداث معابر و ارسال برای تأیید به وزارت کشور، ماده ۱۶ قانون.

۵- تصویب صلاحیت فنی و مالی و برتری طرحهای عمرانی شرکتها و ارسال برای تأیید به وزارت کشور، ماده ۲۲ قانون.

۶- تعیین محدوده خدمات شهری، تبصره ۱ ماده ۲۳ قانون.

۷- موافقت با معافیت مؤسسات خیریه از پرداخت عوارض نوسازی، تبصره ۲ ماده ۲۶ قانون.

۸- تصویب طرحهای تملک اراضی و ارسال برای تأیید وزارت کشور، موضوع ماده ۳۱ قانون.

#### ه- سایر موارد

۱- تصویب بهای خرید املاکی که شهرداری در اجرای تبصره

۱ ماده ۷۲ بجه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت و شهرداریها، مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب تملک می‌کند.

۲- تعیین و معرفی نماینده به منظور عضویت در کمیسیون حق بهره‌برداری غرفه‌ها و دیگر اماکن مندرج در این نامه اجرایی قانون اصلاح ماده واحده قانون نحوه واگذاری اماکن و میادین و غرفه‌ها به منظور ایجاد تسهیل در تهیه و توزیع میوه و تره‌بار و فرآورده‌های کشاورزی - مصوب ۱۳۵۸/۱۰/۵ و تصویب مقررات دستورالعمل انضباطی پیشنهادی شهرداری در این مورد - موضوع تبصره ذیل ماده ۲ این نامه اجرایی قانون مذکور.

۳- عضویت در کمیسیون نظارت موضوع بند ۹ ماده ۴۸ قانون نظام صنفی، اصلاحی ۱۳۶۸/۱۲/۱۳.

۴- تأیید فرد معتمد جهت عضویت در کمیسیون نظارت که از سوی شهرداری معرفی شده است - موضوع تبصره ۲ ماده ۴۸ قانون نظام صنفی، اصلاحی ۱۳۶۸/۲/۳۱.

۵- تصویب این نامه مربوط به واگذاری غرفه‌های پایانه‌های شهر به صورت نمایندگی به شرکتهای مسافری و شرایط تشکیل شرکتهای مذکور - موضوع ماده ۲ قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه‌های مسافری و ممنوعیت تردد اتومبیلهای مسافری بیرون شهری در داخل شهر تهران، مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱۰.

۶- ارسال نظر به برای شورای عالی شهرسازی و معماری در بررسی طرحهای جامع شهری و تغییرات آنها و تصویب نقشه‌های

تفصیلی و تغییرات در صورتی که در اساس طرح جامع شهری مؤثر نباشد - به ترتیب موضوع تبصره ۱ ماده ۳ و ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری، مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲.

۷- تعیین هزینه خدمات و صدور پروانه و حق الامتياز بهره‌برداری و واگذاری نمایندگی تاکسیرانی به اشخاص حقوقی و تعیین نماینده شورای اسلامی شهر در هیئت ۳ نفره انضباطی - به ترتیب موضوع تبصره ۲ ماده ۵ و ماده ۱۵ این نامه اجرایی مربوط به تاکسیرانی.

۸- تصویب ضوابط مربوط به چگونگی اجرای ماده ۱ لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها، مصوب ۱۳۵۹/۲/۳.

۹- اعمال حق رأی نسبت به سهام شهرداری در شرکت اتوبوسرانی عمومی شهر - موضوع تبصره ۲ ماده ۱ قانون تأسیسات شرکت اتوبوسرانی عمومی شهرها، مصوب ۱۳۳۱/۱۱/۱۶ و تصویب شرایط مربوط به بهره‌برداری از تمام یا پارهای از خطوط اتوبوسرانی بخش خصوصی - موضوع تبصره ۱۳ ماده ۱ قانون مذکور و تصویب اساسنامه و شرکتنامه شرکت اتوبوسرانی شهر - ماده ۲ این نامه اجرایی قانون مذکور، مصوب ۱۳۳۴/۱۱/۱۲.

۱۰- تعیین تاریخ استفاده از سرخصی شهرداری، موافقت با پرداخت هزینه معالجه شهرداری، پیشنهاد پرداخت یا داش سلامت و ... به ترتیب تبصره ۱ ماده ۹ و تبصره ماده ۱۰ و ماده ۲ و ۷ این نامه حقوق و مزایای شهرداری.

#### قسمت دوم - شورای اسلامی شهرک

به موجب ماده ۷۶ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران، مصوب ۱۳۷۵ به استثنای مواردی که مربوط به شهرداری است وظایف شورای اسلامی شهرک، مانند وظایف شورای اسلامی شهر است.

#### قسمت سوم - شورای اسلامی روستا

به موجب ماده ۶۸ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران، مصوب ۱۳۷۵ وظایف شورای اسلامی روستا به شرح ذیل است:

۱- نظارت بر حسن اجرای تصمیمهای شورای اسلامی روستا،  
۲- بررسی و شناخت کمبودها، نیازها و نارساییهای موجود در روستا و تهیه طرحها و پیشنهادهای اصلاحی و عملی در این زمینه‌ها و ارائه آن به مقامات مسئول ذی ربط.

۳- جلب مشارکت و خودیاری مردم و همکاری با مسئولان اجرایی وزارتخانه‌ها و سازمانهایی که در ارتباط با روستا فعالیت می‌کنند و ایجاد تسهیلات لازم جهت پیشبرد امور آنها.

۴- تبیین و توجیه سیاستهای دولت و تشویق و ترغیب روستائیان جهت اجرای سیاستهای مذکور.

۵- نظارت و پیگیری اجرای طرحها و پروژه‌های عمرانی اختصاص یافته به روستا.

۶- همکاری با مسئولان ذی ربط برای احداث، اداره، نگهداری و بهره‌برداری از تأسیسات عمومی، اقتصادی، اجتماعی و رفاهی مورد نیاز روستا در حدود امکانات.

۷- کمک رسانی و اسناد در مواقع بحرانی و اضطراری مانند

جنگ و وقوع حوادث غیرمترقبه و نیز کمک به مستندان و خانواده‌های بی سرپرست یا استفاده از خودیاریهای محلی.

۸- تلاش برای رفع اختلافات افراد و محلات و حکمت میان آنها.

۹- ایجاد زمینه مناسب جهت اجرای مقررات بهداشتی و حفظ نظافت و تأمین بهداشت محیط.

۱۰- همکاری با نیروهای انتظامی جهت برقراری امنیت و نظم عمومی.

۱۱- ایجاد زمینه مناسب و جلب مشارکت عمومی در اجرای فعالیتهای تولیدی و زراعی و کارخانه‌ها و سازمانهای دولتی.

۱۲- جلب مشارکت و همکاری عمومی در انجام امور فرهنگی و دینی.

۱۳- انتخاب فردی ذی صلاح به سمت دهیار برای مدت ۲ سال براساس آیین‌نامه مربوطه و معرفی به بخشدار جهت صدور حکم (عزل دهیار با رأی اکثریت اعضای شورای اسلامی روستا براساس آیین‌نامه مربوطه انجام می‌شود و به بخشدار جهت صدور حکم عزل اعلام می‌گردد).

۱۴- وضع عوارض متناسب با تولیدات و درآمدهای اهالی به منظور تأمین بخشی از هزینه‌های خدماتی و عمرانی مورد نیاز روستا طبق آیین‌نامه مصوب هیئت وزیران، ماده ۷۷ قانون مذکور.

۱۵- ارسال یک نسخه از کلیه مصوبات خود جهت اطلاع فرماندار، بخشدار و سازمانهای ذی‌ربط، ماده ۷۸ قانون مذکور.

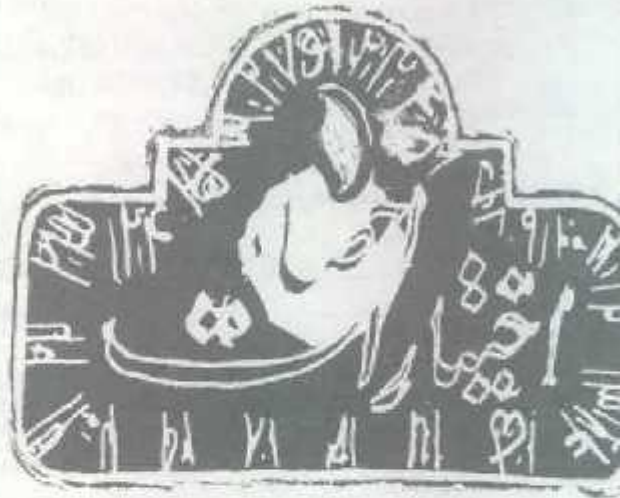
### قسمت چهارم - شورای اسلامی بخش

در فاصله ۷۰ و ۷۸ قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران، مصوب ۱۳۷۵ اختیارات شورای اسلامی بخش آمده که به شرح ذیل است:

۱- بررسی و آگاهی از مشکلات و کمبودهای اجتماعی، فرهنگی، آموزشی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی و سایر امور رفاهی بخش و ارائه طرحها و پیشنهادهای اصلاحی به مسئولان اجرایی منطقه.

۲- همکاری با مسئولان اجرایی به منظور پیشبرد کارها و برنامه‌های عمرانی منطقه از قبیل ایجاد و مرمت راههای اصلی و شرعی بخش، برق‌رسانی، لوله‌کشی آب آشامیدنی، کانال‌کشی آب زراعی، قنوت، لایروبی نهرها، تعمیر مساجد، زیارتگاهها، حسینیه‌ها و تکایا و امور مربوط به حفظ و عمران مزارع، باغها، مراتع و جنگلها با هماهنگی مسئولان ذی‌ربط منطقه و سازمانهای مملکتی.

۳- همکاری با مسئولان اجرایی کشور و منطقه و شوراهای اسلامی روستایی جهت انجام خدمات عمومی، انتخابات



سرآسری و محلی، سرشماریهای جمعیتی، زراعی، دامی، صنعتی و مانند اینها.

۴- همکاری با مسئولان امر برای تهیه و تنظیم شناسنامه بخش از طریق جمع‌آوری اطلاعات و آمار لازم براساس مشخصات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و منابع طبیعی منطقه.

۵- ایجاد هماهنگی لازم بین شوراهای اسلامی روستایی واقع در بخش.

۶- نظارت بر طرحهای عمرانی منطقه و حفظ، نگهداری و بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات عمومی و عمرانی، مزارع و مراتع و جنگلهای خارج از حیطه روستاهای موجود در بخش.

۷- نظارت بر شوراهای روستایی به منظور رعایت وظایف قانونی.

۸- حکمت در اختلافات میان دو یا چند روستا یا شوراهای اسلامی روستایی واقع در بخش یا یکدیگر در مواردی که قابل پیگیری قضایی نیست.

۹- پیگیری موارد تجاوز به حقوق عمومی از طریق مقامات ذی صلاح در مواردی که شاکه ندارد.

۱۰- رسیدگی به امور عمومی بخش یا اموری که خارج از حیطه اختیارات و وظایف شوراهای اسلامی روستاست.

۱۱- رسیدگی و پیگیری مشکلات اهالی مزارع مستقل و آبادیهای زیر ۲۰ خانوار که فاقد شورای اسلامی روستا هستند.

۱۲- جلب خودیاری اهالی روستاها جهت تأمین هزینه‌های مربوط به شوراهای اداره دهیارها.

۱۳- همکاری با نیروهای انتظامی جهت برقراری امنیت و نظم عمومی.

۱۴- ارسال یک نسخه از کلیه مصوبات خود حسب مورد جهت اطلاع فرماندار و بخشدار و سازمانهای ذی‌ربط، ماده ۷۸ قانون مذکور.

### قسمت پنجم - سایر شوراهای

در قانون اساسی و قوانین و مقررات قبل از تصویب قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران، مصوب ۱۳۷۵، عناوینی مانند شوراهای اسلامی محله، منطقه، ده، دهستان، شهرستان، استان و شوراهای عالی استانها پیش‌بینی شده است، با توجه به اینکه این شوراهای ویژه شوراهای عالی استانها می‌بایستی در وقت مناسب مورد بحث قرار گیرد، در نتیجه اظهار نظر در مورد تشکیل و اداره آنها به زمان دیگری موکول می‌گردد.

### نتیجه گیری

ساخت چارچوب قانونی اختیارات و تکالیف اعضای شوراهای اسلامی بویژه اعضای شورای اسلامی شهر از اهمیت ویژه و جایگاه استثنایی برخوردار است. در واقع بدون توجه به حیطه اختیارات و حدود اختیارات قانونی نمی‌توان اقدامات شوراهای مسنون از ایراد دانست. بنابراین از این حیث آشنایی با حقوق و تکالیف قانونی شوراهای از طریق بررسی و مطالعه قوانین و مقررات حاکم امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

# شوراها تاریخی قانون تحولات

حسین ایمانی جاجرمی

بخش دوم

بخش اول این مقاله، تحولات تاریخی قانون شوراهارا از زمان تصویب اولین قانون بلدیّه تا سال ۱۳۰۴ بررسی کرده است. بخش دوم، تحولات این قانون را در دوره رضاشاه و اقدامات دولت در نوسازی شهرها تا پایان کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ بررسی می کند.

برده دوم: از ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ خورشیدی؛ از کف رفتن قانون بلدیّه مشروطه

در اوضاع و احوالی که بر شمرده‌یم، رضاخان در پی کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ برای تصاحب قدرت گام‌های پرشناپی برداشت. او از هنگام کودتا که به وزارت جنگ دست یافت تا سال ۱۳۰۲ که به رئیس‌الوزرائی رسید، در فاصله پنج کابینه تشکیل شده در این دوره، موقعیت خود را در عرصه‌های گوناگون به سرعت تحکیم نمود؛ تمامی ارتش را به زیر فرمان خود در آورد و با توجه و رسیدگی به افسران و سربازان در میان آنان محبوبیت ویژه‌ای به دست آورد. سرکوب نهضت، شورشهای عشیرهای و متعلقه‌ای و برقراری امنیت در رانها موقعیت او را تحکیم کرد. او در سال ۱۳۰۴ در پی تصویب مجلس مؤسسان مبنی بر تغییر سلطنت از خاندان قاجار به پهلوی، شاه ایران شد. در دوره او در پرتو برنامه‌های نوسازی (Modernization) با اقداماتی از جمله بازسازی و تشکیل ارتش نوین، ساخت کارخانه‌های صنعتی، ایجاد راه‌های جدید و راه‌آهن سراسری، تأسیس دانشگاه تهران، رواج آموزش نوین و تأسیس ادارات جدید، چهره ایران تا اندازه زیادی تغییر کرد. اما در زمینه مسائل شهری، عمده توجه دولت رضاشاه به تغییر ظاهر شهرها به ویژه تهران بود. برای نوسازی شهرها احساس شد نخست باید نهادهای اداری مناسب با قوانین مختلف از جمله قوانین شهرداری، شهرسازی و ثبت املاک به وجود آید؛ این فرآیندی بود که در این دوره ۱۷ ساله بتدریج صورت گرفت. برای آغاز اصلاحات

در اکتبر ۱۲۹۹ تهران یک مشاور آمریکایی در زمینه حکومت شهری و یک مهندس آمریکایی برنامه‌ریزی شهری را به خدمت گرفت» (۱).

قانون بلدیّه مصوب ۱۲۸۶ لغو گردید و برای تمرکز بیشتر نظام برنامه‌ریزی و تأمین اعتبار مالی شهرداریها قانون بلدیّه دیگری در سال ۱۳۰۹ به تصویب رسید. این قانون انتخاب شهردار و سایر اعضای شهرداری را در اختیار وزارت داخله قرار داد» (۲).

قانون جدید ۸ ماده و ۳ تبصره داشت و اگر چه توانست مشکلاتی از جمله تأمین اعتبارات مالی ضروری برای اداره امور شهرداری را تا اندازه‌ای حل کند (مواد ۱ و ۲) اما با تضعیف نقش انجمن بلدیّه در عمل، آرمانهای قانون بلدیّه مصوب دوران مشروطیت را در زمینه مشارکت شهروندان در اداره امور کم رنگ کرد. ماده چهارم مقرر می داشت: «رئیس اداره بلدیّه که از طرف وزارت داخله معین می شود، مسئول اجرای دستور اصلاحات بلدی است که از طرف دولت و انجمن بلدی تصویب شده باشد». ماده ۵ این قانون وضعیت نمایندگان و وظایف انجمن را به شرح زیر مشخص کرد: «انجمن بلدی هر محل از نمایندگان طبقات تجار و اصناف و مالکان اعم از مالکان مستغلات و مالکان املاک آن شهر و یا قصبه تشکیل خواهد شد. عده اعضای انجمن بلدی در پایتخت و سایر شهرها و قصبات بر حسب مقتضیات محل از ۶ تا ۱۲ نفر خواهد بود. شرایط انتخاب کنندگان و انتخاب شوندگان و طرز انتخاب و مدت تصدی اعضای انجمن و سایر وظایف آنها مطابق نظام نامه‌ای که به تصویب کمیسیون داخله مجلس شورای ملی خواهد رسید معین گردید».

تنها موضوع روشن این قانون در مورد انجمنهای بلدی، اجازه وضع عوارض محلی به آنها بود. براساس ماده ۶ این قانون «مجلس شورای ملی به انجمنهای بلدی اجازه می دهد که برای تأمین مصارف بلدی هر محل راجع به نظیفات و روشنایی و تعمیرات و احتیاجات صحی و معارفی بلدی و امثال آن، عوارض محلی وضع نماید. طرز وضع عوارض مزبوره به این نحو خواهد بود که انجمن بلدیّه هر محل، عوارضی را که برای تأمین مقاصد مذکوره در فوق لازم می داند توسط رئیس بلدیّه محل به وزارت داخله پیشنهاد خواهد نمود که پس از موافقت هیئت دولت به موقع اجرا گذارده خواهد شد».

اقدامات دولت در زمینه مسائل شهری سبب شد کالبد شهرها تغییرات فراوانی بیابند. «مهمترین تغییر کالبدی شهری در این دوره، پیدایش خیابانها و میدانی جدید و تعریض خیابانهای قدیمی بود؛ تحولی که اساسی ترین نقش را در دگرگونی سیمای شهر اجرا کرده» (۳) و البته «اداره شهرها چنان سازمان داده شد که کلانتران شهری، کندها و دیگر مسئولان نظام قدیمی محله از بین رفت» (۴). با آنکه از نظر ایجاد بسترهای مناسب برای مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها در این دوره اقدامی صورت

نگرانی، بلکه با ایجاد حکومت سانسور و خفقان، آزادیخواهی و عدالت‌طلبی سرکوب شد، اما در دوره حکومت رضاشاه در فاصله ۱۶ سال، جمعاً ۱۳۶ شهرداری در ایران تأسیس شد. در این دوره «میانگین تأسیس شهرداری در هر سال ۸ شهرداری بود، این رقم به خوبی نمایشگر رشد شهرنشینی و توجه دولت به تأسیس شهرداری، حتی در مناطقی که شباهت چندانی به شهر نداشته‌اند، می‌باشد».

برده سوم: از ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ خورشیدی؛ تکاپوی آزادیخواهی و مردم‌سالاری

حلقه متفقین در شهریور ۱۳۲۰ به ایران، سبب شد رضاشاه از سریر قدرت به زیر آید و به تبعیدی ناخواسته از کشور تن دردهد. متفقین ایران را اشغال کرده بودند و محمدرضا جانشین رضاشاه - که بر اثر تلاش‌های محمدعلی فروغی تاج و تخت پدر را تصاحب کرده بود - به علت بی‌تجربگی و جوانی، بیشتر به مقامی تشریفاتی شبیه بود تا پادشاهی قدرتمند و صاحب نفوذ. تمایلات، خواسته‌ها و نیازهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی که در دوره ۱۶ ساله حاکمیت رضاشاه سرکوب شده و اجازه بروز نیافته بودند، به

بسیار رأی مخفی و با اکثریت نسبی به مدت ۴ سال انتخاب می‌شود. عده آنها در مرکز شهرستان و قضایای که عده نفوس آن از ۱۰ هزار تجاوز نکند ۶ نفر و حداکثر تعداد نمایندگان یک شهر از ۲۵ نفر تجاوز نمی‌کند، مگر در شهرستان تهران که ۳۰ نفر نماینده خواهد داشت. نمایندگان هر شهر به تناسب جمعیت از ۳۰ نفر به بالا به محلات مختلف تقسیم و هر محل نماینده خود را تعیین و برای تشکیل انجمن شهر اعلام می‌دارد. وزارت کشور تعداد نمایندگان هر شهر را با توجه به جمعیت تعیین و همچنین نقشه محلات شهر را ترسیم و نواحی را اعلام می‌دارد».

همان گونه که این ماده نشان می‌دهد، قانون‌گذار دقت لازم را در مورد بیوند ژرف و کامل انجمن شهر با شهروندان به کار برده و در قانون پیش‌بینی کرده است که در شهرهای بزرگ، نمایندگان انجمن شهر باید از محلات مختلف شهر انتخاب شوند. بر اساس یافته‌های جامعه‌شناسی هر گاه تعداد افراد یک گروه افزایش یابد گروه از حالت گروه نخستین (Primary Group) خارج و تبدیل به گروه دومین (Secondary Group) می‌گردد. گروه نخستین ویژگی‌های بنیادی دارد که عبارت‌اند از: «تماس مستقیم»

## تضعیف نقش انجمن بلدیة در عمل، آرمانهای قانون بلدیة مصوب دوران مشروطیت را در زمینه مشارکت شهروندان در اداره امور کم رنگ کرد

صمیمانه و رودرروی اعضای گروه با یکدیگر، پیوندهای عاطفی نیرومند، پایداری و دوام و استحکام پیوندهای محبت میان اعضا» (۶). ویژگی‌های گروه دومین نیز از این قرار است: «پیوندهای عاطفی اندک میان اعضا، عدم پایداری احساس تعلق به گروه، گردش آموختن اعضای گروه برای یک منظور عملی معین و روابط رودرروی بسیار محدود میان اعضا» (۷). در شهرهای بزرگ امکان تماس مستقیم و رودرروی میان تعداد زیادی از افراد و نمایندگان آنها از میان می‌رود. از همین رو به نظر می‌رسد موضوع انتخاب نمایندگان انجمن شهر از سوی محلات شهر - که در آن ویژگی‌های گروه نخستین بیشتر وجود دارد امری منطقی بوده و هست.

اما نقطه ضعف عمده این قانون - همان گونه که بیان شد - عدم اعطای کامل قدرت انتخاب شهردار به انجمن بود. طبق ماده ۲۹ این قانون، انجمن شهر ۳ نفر را با رأی مخفی را برای ریاست شهرداری به وسیله فرماندار به وزارت کشور پیشنهاد می‌کرد و وزارت کشور برای یکی از آنان که صلاح می‌دانست حکم ریاست شهرداری را صادر می‌کرد. چنین اختیاری به وزارت کشور در عمل استقلال و اختیار انجمن شهر را نقض می‌کرد و از سوی دیگر بر تمرکز هر چه بیشتر قدرت و افات ناشی از آن مانند ناتوانی قدرت مرکزی از درک و فهم کامل مسائل و مشکلات محلی می‌افزود.

ناگاه میدان را خالی یافته و چندپارگی سیاسی کشور را سبب شدند. در ۱۶ سال گذشته، قدرت کاملاً در دستهای یک مرد متمرکز شده بود. اما در ۱۳ سال بعد - یعنی از سقوط سلطنت نظامی رضاشاه در شهریور ۱۳۲۰ تا آغاز سلطنت نظامی محمدرضا شاه در مرداد ماه سال ۱۳۳۲ - قدرت در بین پنج قطب جداگانه دست به دست می‌شد: دربار، مجلس، کابینه، سفارتخانه‌های خارجی و مردم... این مراکز قدرت، بیشتر در گیربهای خود رایه درون کابینه گشاندند که نتیجه آن بی‌ثباتی دائمی این نهاد بود... به‌طور میانگین، نخست وزیران ۸ ماه و کابینه‌ها کمتر از ۵ ماه بر سر کار بودند» (۵). روشن است در چنان اوضاع و احوالی که نخچیان اجتماعی و سیاسی درگیر نبرد قدرت هستند، چندان جایی برای توجه به مسائل اساسی اجتماعی از جمله موضوع مهم مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها و شوراهای انجمنهای شهر نبود. اما در همین دوره یعنی در ۴ مرداد ۱۳۲۸ سومین قانون شهرداری کشور با عنوان «قانون تشکیل شهردارها و انجمن شهرها و قضایات» در ۷ فصل و ۵۰ ماده به تصویب رسید و جایگزین قوانین پیشین گردید.

اگر چه این قانون نسبت به قانون قبلی که در دوره رضاشاه به تصویب رسیده بود، مترقیانه به نظر می‌رسد اما قدرت تصمیم‌گیری و انتخاب شهردار را به‌طور کامل به انجمن شهر نداد. ماده ۴ این قانون مقرر می‌داشت: «هر شهرداری انجمنی خواهد داشت که از طرف اهالی مستقیماً و

### منابع

- 1-Banan, Amin. "The Modernization of Iran", 1921-1941, Stanford, Stanford University Press, 1961, P. 51.
- ۲- سعید اتیان زاده، شهرسازی و مشروطیت، تهران: انتشارات انجمن شهرهای ایران، ۱۳۳۲، صفحه ۱۶۲.
- ۳- نوید سعیدی، رسالت شهرنشینی، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های شهری، ۱۳۷۲-۱۳۷۳، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۲۵، تابستان ۱۳۷۱، صفحه ۱۲۲.
- ۴- سردار، ابراهیم، تهران بین دو انقلاب، مترجم احمدگل محمدی و محمد ابراهیم قاضی، تهران: نشر نی، چاپ سوم، ۱۳۷۸، صفحه ۱۷۸.
- ۵- نوید سعیدی، رهنمای همان، صفحه ۳۸.
- ۶- حسین امیرانجامی، بررسی مردم‌سالاری شهرهای ایران، تهران: مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۷۲، صفحه ۸۶.
- ۷- همان، صفحه ۸۶.

ادامه دارد

ماهنامه شهرداریها طی چند شماره قبل، صفحه مشاور حقوقی را جهت پاسخ به سئوالات حقوقی سوراها، شهرداریها و شهروندان گشوده است. مشاور حقوقی، ترکیبی است از پاسخهای اداره کل حقوقی، وزارت کشور و دیدگاههای حقوقی مشاور ماهنامه که به ترتیب با نشانه‌های (\*) و (\*\*) مشخص شده‌اند.

## مشاور حقوقی

حسین احتشامی

دفتر فنی وزارت کشور، بر اساس استعمال استانداری آذربایجان شرقی، مطرح نموده است: روستاهایی که به شهر تبدیل شده‌اند اعم از اینکه دارای طرح هادی روستایی باشند یا نباشند، به منظور تعیین محدوده‌های قانونی، درخواست تعیین محدوده قانونی را دارند، نحوه اقدام چگونه است؟

\* مرجع تدوین و تصویب طرح‌های هادی روستایی یا مرجع تعیین ضوابط و تصویب طرح‌های هادی شهری، ضمن اینکه مستندات قانونی آنها متفاوت است، با یکدیگر اختلاف نیز دارند و به همین اعتبار روستاهایی که به شهر تبدیل می‌شوند، اعم از اینکه واجد طرح‌های روستایی باشند یا نباشند، لازم است مستنداً به تبصره ماده ۹۸ قانون شهرداری حسب تشخیص طراحان طرح و با استفاده از امکانات بالفعل و بالقوه موجود به هر کیفیتی طرحی تهیه کنند و به تصویب مراجع ذی ربط برسانند و متعاقباً با توجه به تواناییهای شهر جدید التاسیس در اجرای تبصره ۱ ماده ۴ قانون تقسیمات محدوده قانونی آن را مشخص و به تصویب مراجع مربوط برسانند و نهایتاً به لحاظ تعیین حد نهایی شهر که دامنه عملکرد حاکمیت قوانین و مقررات شهرداری را محصور می‌نماید مستنداً به ماده ۹۹ قانون شهرداری، حریم شهری را ترسیم و مصوب نمایند. دفتر فنی وزارت کشور اعلام نموده است:

با توجه به لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت (مصوب ۵۸/۱۱/۲۷) آیا احکام مندرج در ماده ۹۶ قانون شهرداری و همچنین تبصران قابلیت اسنادی و

اجرائی دارد یا خیر؟

\* به طور مطلق، آن قسمت از احکام مختلف ماده ۹۶ و تبصر ذیل آن که عمدتاً به امر تملک و تملیک‌خواه، به عنوان معوض یا غیر معوض و نیز به مقررات مربوط به قانون توسعه معابر مصوب سال ۱۳۲۰ و همچنین به مالکیت بستر و حریم رودخانه‌ها و سیل‌های شهری ارتباط می‌یابند به ترتیب توسط لایحه قانونی نحوه تملک (مصوب ۵۸/۷/۲۷ شورای انقلاب)، مواد ۲۴ و ۲۵ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب سال ۴۷) و مواد ۱ و ۲ قانون توزیع عادلانه آب (مصوب ۶۱/۱۲/۱۶ مجلس) (اصل ۴۵ قانون اساسی) لغو گردیده و ملایک عیال در این باره احکام قانونی اخیر التصویب است.

استانداری خراسان اعلام نموده است:

با توجه به تعاریف شهر و حوزه شهری در ماده ۴ و تبصره ۴ ماده ۴ قانون تقسیمات و الزام رعایت حدود واحدهای تقسیمات کشوری توسط دستگاههای اداری و اجرایی که موضوع ماده ۱۴ قانون تقسیمات است نحوه وصول عوارض در محدوده‌های شهرهای جدیدالتاسیس با توجه به نکات و موارد مشروحه ذیل چگونه است؟

۱- تعریف روشن حوزه شهری با توجه به کلمات حدود ثبتی و عرفی چیست؟

۲- حدود وصول عوارض تغذیه شده فوق برای شهرداری مشهد تا کیجاست؟

\*\* ۱- شهر به موجب عنوانات قانون تقسیمات «عنصر» شناخته شده و سایر عناوین «واحد» محسوب می‌شوند و رعایت واحدهای تقسیمات

برای دستگاهها (ماده ۱۴ قانون تقسیمات) صرفاً از این دیدگاه مطرح نظر است.

از سوی دیگر واحدهای تقسیمات کشوری جنبه سیاسی داشته و با محدوده‌های شهری که به موجب تبصره ۱ ماده ۴ قانون تقسیمات و ماده ۹۹ قانون شهرداری با رعایت حدود و تصور واحدهای تقسیماتی موضوع قانون الحاقی ۳ تبصره و یک بند به ماده ۹۹ قانون شهرداری توسط مراجع ذی ربط تعیین و تصویب می‌گردد و صرفاً جنبه احصا کننده برای دامنه عملکرد شهرداری دارد، دو مقوله جداگانه است و هر یک در بستر و مجرای قانونی خود عمل می‌نمایند.

۲- قوانین و مقررات و مصوبات قانونی مورد عمل شهرداریها با توجه به عمومات قانون شهرداری، در محدوده‌های شهری و تا منتهی‌الیه حوزه استحفاظی و حریم شهرها معتبر است؛ منتهی‌الیهی که شهر بدون توجه به حدود ثبتی و عرفی املاک واقع در محدوده شهری، پایان می‌یابد از این رو دامنه اجرایی تعرفه‌های عوارض تصویبی تحت هر عنوان مقید به داخل محدوده‌های فوق است و نسبت به خارج از آن تعمیم و تسری نمی‌یابد. بالتبع تمام نقاط و اماکنی که با هر نوع کاربرد، در قضا و داخل محدوده‌های توصیفی واقع شوند، بالاچار از نظامات و مقررات شهرداری تبعیت می‌نمایند. به همین اعتبار، مصوبات عوارض شهرداریها با توجه به استقلال شخصیت حقوقی آنها فقط در محدوده‌های مصوب مورد عمل خود، معتبر بوده و قابلیت اجرایی داشته و خارج از آن مجوزی ندارند.

استانداری کرمان اعلام نموده است:

دو نفر از اعضای شورای ۵ نفری شهر به دلائی استعفا نموده و از عضویت سورا خارج گردیده است، و سه نفر اعضای علی‌البدل نیز متقاضی استعفا و حاضر به پذیرش عضویت سورا نیستند و این در حالی است که شهر



فاسد شورا بوده و از زمان سرپرستی شهردار نیز مدت ۳ ماه می گذرد؛ آیا شورای مذکور با این کیفیت می تواند تشکیل شود یا خیر؟ راهکار قانونی چیست؟

\*\* نظر به اینکه شورای مذکور به دلیل کاهش اعضا و عدم امکان استفاده از اعضای علی البدل موضوع ماده ۹ قانون شورا و ايجاد حد نصاب مقرر در ماده ۱۵ قانون شورا و ماده ۱۱ آئين نامه مالي و داخلي شورا نيست، چنين شورایی علاوه بر اينکه رسميت قانونی ندارد، تسميمات آنان نیز فاقد اعتبار لازم است.

از آنجایی که شورای فوق حسب احکام قانونی مواد ۸۲ و ۸۴ و ۸۵ متوقف، ابطال و منحل گردیده، لذا ضمن اینکه رعایت حکم ماده ۸۵ قانون درباره آن مدعی نمی گردد، مورد از مضائق حکم ماده ۳۱ قانون بوده و وزارت کشور موخلف است ظرف مهلت ۲ ماه انتخابات میان دورهای را برای شهر مذکور برگزار نماید. بدیهی است کلیه منصوباتی که شورای قانونی سابق با رعایت حد نصاب مقرر در ماده ۱۵ قانون و ماده ۱۱ آیین نامه مطابق شرح وظایف مندرجه در ماده ۲۱ قانون اتخاذ نموده است کماکان معتبر و قابلیت اجرایی دارد.

استانداری کهگیلویه و بویراحمد استعلام نموده است:

دوره خدمت قانونی شهرداران طبق قانون ۴ سال است و شهرداران قبل از شکل گیری نهایی شوراهای از سوی قائم مقام جانشین شوراهای اسلامی شهر منصوب شده اند، دوره خدمات قانونی برخی از آنان پایان یافته که اکنون می بایست با ابقا شوند و یا شهردار جدید انتخاب شود، اما دوره خدمت قانونی برخی از آنان هنوز پایان نیافته و تعدادی از شوراهای تصمیم دارند بعد از اتمام این مدت مبادرت به ابقا یا تغییر شهردار جدید نمایند؛ از این رو چنانچه این اقدام اشکالی ندارد اعلام فرماید.

# شوراهای بموجب تبصره ۱ بند ۱

ماده ۷۱ قانون شوراها موظفاند در اولین جلسه، نسبت به انتخاب شهردار واجدالشرايط اقدام نمایند که از دو حالت خارج نیست.

الف - شورا مصمم است شهردار سابق را که واجدالشرايط نیز هست در سمت خود ابقا نماید، در این صورت می بایست با رعایت حد نصاب مقرر در ماده ۱۵ قانون شورا نسبت به مورد انخراط تصمیم نموده و پس از علی التشریفات لازم او را به مدت ۴ سال در این سمت ابقا نماید.

ب - شهردار سابق تمایلی به برکناری ندارد و شورا نیز حاضر به پذیرش او نیست و در نظر دارد شخص دیگری را که واجدالشرايط است جایگزین شهردار سابق نماید، در این صورت شورا می تواند از مکانیسم ماده ۷۳ قانون شوراها استفاده نموده و به کیفیتی که مندرج است مبادرت به عزل او نمایند و بلافاصله شهردار جدید را تعیین و معرفی کند.

□ شخص حقیقی به نام (خ) با طرح شکایتی در دیوان عدالت اداری به طرفیت وزارت کشور به خواسته: ابطال تبصره ۴ ماده ۲ آیین نامه اجرایی تبصره ماده ۲ قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه های شرکت های مسافری مصوب ۷۲/۸/۱۰ هیئت وزیران، مبنی بر حاکمیت قانونی غرفه های پایانه های مسافری از قانون مقررات و مالک و مستاجر مربوط به غرف نمایندگیها مستثنی است و حکم مذکور

به غرفه های تجاری شهرداریها واقع در ترمینال تعمیم نمی یابد.

♦ دفتر حقوقی وزارت کشور پس از وصول شکوائیه ای در مقام دفاع و استیفای حقوق شهرداریها چنین استدلال نمود: مطابق تبصره ماده ۲ قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه های مسافری، کسب شرایط واگذاری غرفه های به آیین نامه های موکول گردید که به تصویب هیئت وزیران می رسد و حسب تبصره ۲ ماده ۲ آیین نامه اجرایی واگذاری سایر غرف پایانه نیز مشمول مقررات این آیین نامه است و این امر مغایرتی با قانون ندارد زیرا تولید شهرداری نسبت به غرف به طور عام تصریح گردیده و...

هئیت عمومی و دیوان عدالت اداری پس از بررسی و انطباق موارد مطروحه و بحث و تبادل نظر پیرامون موضوع مورد بحث نهایتاً در قالب نامه شماره ۶ - ۷۸/۱/۲۱ با اتفاق نظر مبادرت به صدور رأی مبنی بر رد شکایت شاکی به شرح ذیل نمود.

### رای هیئت عمومی

با عنایت به احکام مقرر در قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه های مسافری و ظهور و تسری این احکام به مطلق غرفه های پایانه های شهرداری که مشمول مقررات سایر غرفه ها با کیفیت مذکور در تبصره ۴ ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون مزبور هستند، خلاف قانون تشخیص نگردید.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

**تجهیزات آب نما**

**طرح = اجراء = فروش**

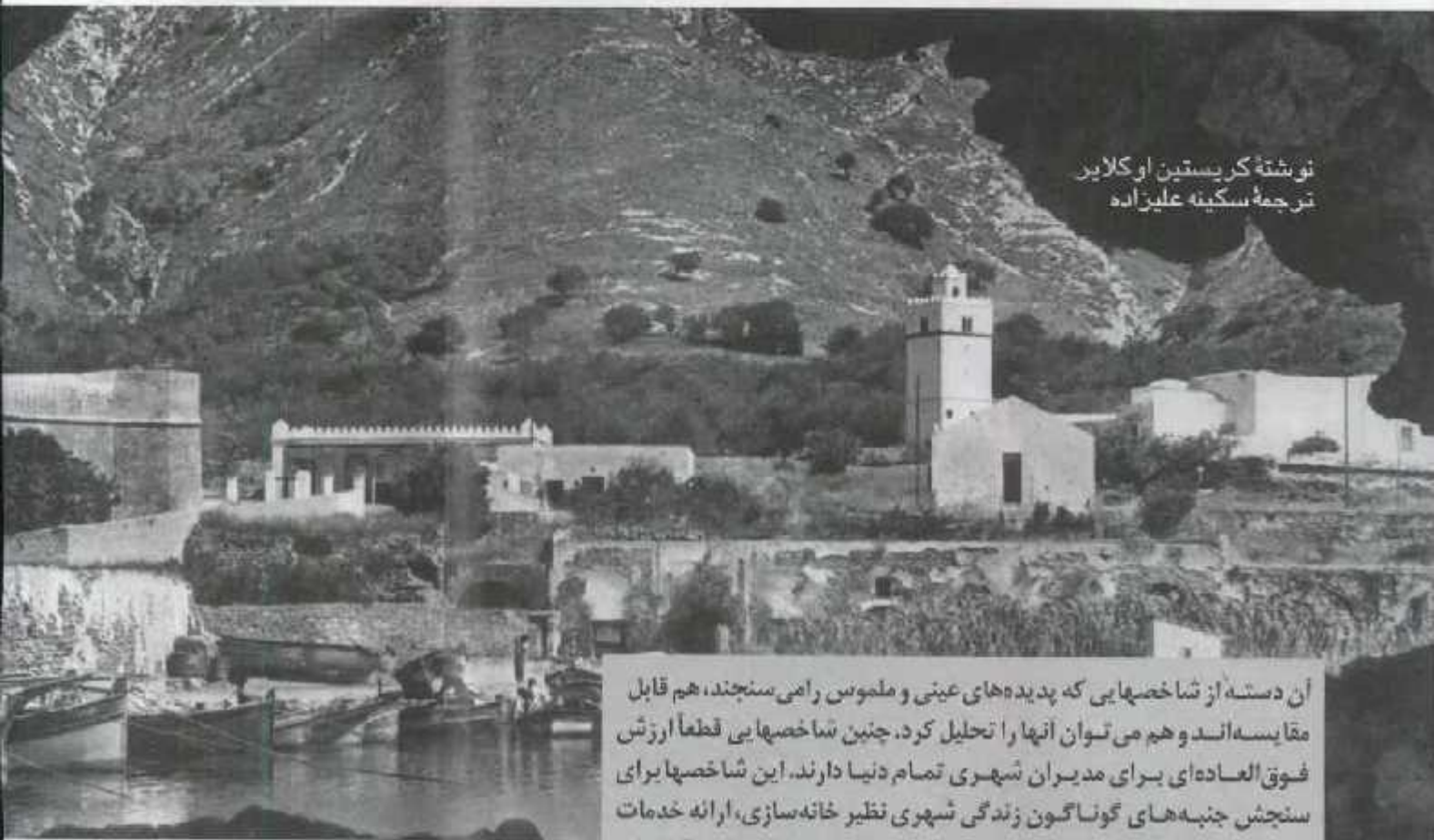
پس از مالها فعالیت در صنعت آب بهترین  
کلاس خدمات عرضه میگردد

شماره ۲۵۲۱۲۲۹ تلک ۲۵۲۰۹۵۱  
مستوفی پستی ۱۵۶۵۵-۳۱۱ کد پستی ۱۵۶۱۷



توسعه و ساخت پمپها و  
تجهیزات آب شرب

نوشته کر یستین او کلاپر  
ترجمه سکینه علیزاده



آن دسته از شاخصهایی که پدیده‌های عینی و ملموس را می‌سنجند، هم قابل مقایسه‌اند و هم می‌توان آنها را تحلیل کرد، چنین شاخصهایی قطعاً ارزش فوق‌العاده‌ای برای مدیران شهری تمام دنیا دارند. این شاخصها برای سنجش جنبه‌های گوناگون زندگی شهری نظیر خانه‌سازی، ارائه خدمات شهری، امنیت، آلودگی و محیط زیست کاربرد دارند. مرکز سکونتگاههای انسانی سازمان ملل متحد (UNCHS) یا هیئات (Habitat) اقدام به گردآوری مجموعه‌ای از داده‌ها و شاخصهای شهری در این زمینه نموده است. شاخصهای جهانی درآمد و هزینه حکومتهای محلی - که ترجمه‌ای است از نشریه Urban Age - در زیر ارائه می‌شود.

تونس

یافته‌ها

کل سرانه دریافتی حکومتهای محلی در شهرهای کشورهای توسعه یافته ۲۷۰ برابر سرانه دریافتی در شهرهای کشورهای فقیر است. در شهرهای کشورهای توسعه یافته، سرانه دریافتی از هر شهروند ۲۱۸۵ دلار و شهرهای

## دو شاخص برای سنجش در آمد و هزینه حکومتهای محلی

شاخص اول - درآمد حکومتهای محلی

این شاخص درآمدهایی را که شهرداریهای جهان از طریق مالیاتهای شهری شهر وندان، بخش خصوصی، بازرگانی، صنعت و همچنین از محل کمکهای دولتی تأمین می‌کنند می‌سنجد. بر اساس شاخصهای جهانی، درآمد شهرداریها و حکومتهای محلی از طریق مالیاتها (عوارض شهرداری، مالیاتهای محلی مربوط به انتقال مالکیت و...)، مالیات بر مصرف (مالیات بر مصرف خدماتی که حکومتهای محلی ارائه می‌دهند و همچنین عوارض ناشی از اضافه ارزش ملک)، وامها، هدایا، کمکهای بلاعوض و درآمدهای انتقالی تأمین می‌شود.

منبع

CHRISTINE AUCLAIR,  
How Much Do Cities Earn and Spend,  
Urban Age, Spring 1998, P. 32-33.

کشورهای فقیر ۸ دلار است. هر چند از حیث منابع درآمدی حکومتهای محلی، تفاوتی میان مناطق توسعه یافته و فقیر دیده نمی‌شود، اما اختلاف فاحش میان میزان درآمدهای این حکومتها در مناطق مزبور چشم گیر است. درآمدهای حکومتهای محلی در کشورهای آسیایی و در حال گذر به طور عمده متکی به مالیاتهای گوناگون محلی است، ولی سهم درآمدهای ناشی از انتقال مالکیت و کمکهای دولتی در این کشورها بسیار ناچیز است. سهم وامهای دریافتی حکومتهای محلی در کشورهای افریقای و در حال گذر نیز بسیار اندک است. در کشورهای صنعتی و پیشرفته ۱۸ درصد از دریافتیهای حکومتهای محلی از محل مالیات بر مصرف

می‌دهند. به عنوان نمونه سرانه هزینه سرمایه‌گذاری حکومت‌های محلی (به ازای یک شهروند) در شهرهای کشورهای کمتر توسعه یافته ۷۲ دلار و کشورهای بسیار توسعه یافته ۹۲۰ دلار است.

سطوح هزینه‌های سرمایه‌گذاری حکومت‌های محلی اغلب بستگی به میزان دسترسی خانوارهای شهری به خدمات شهری، آب آشامیدنی سالم و جمع‌آوری زباله‌های شهری دارد. اقتصاد کشورهای در حال گذر، با وجود سطوح پایین سرمایه‌گذاری، به طور کلی متکی به سیستم‌های زیرساختی شهری مناسب موجود است.

در برخی کشورها، سطح بالای دریافتی‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها بر این واقعیت مبتنی است که حکومت‌های محلی آنجا خود را مسئول اصلی ارائه خدمات شهری

گالاهای خدمات تأمین می‌شود که از متوسط نرخ جهانی (۱۴ درصد) بیشتر است.

### شاخص دوم - هزینه‌های سرمایه‌های حکومت‌های محلی

این شاخص شهری کارایی واکنش حکومت‌های محلی را به نیازهای زیرساختی بخش‌های صنایع، خدمات و شهروندان می‌سنجد.

#### یافته‌ها

تأمین بودجه توسعه زیرساخت‌های شهری، متأثر از قدرت حکومت‌های محلی برای اخذ وام‌ها و کمک‌های دولتی از حکومت مرکزی است.

سطح هزینه‌های سرمایه‌گذاری حکومت‌های محلی در همه شهرها و مناطق جهان تغییرات قابل توجهی را نشان

جدول ۱ - منابع درآمد حکومت محلی

منطقه	مالیات‌های محلی	مالیات بر مصرف و مالیات بر املاک	بهرت‌سخت‌ها و املاک	مالیات انتقال ملک	وام‌ها	سایر موارد
دولت‌های عربی	۲۴۴	۲۴۴	۲۸	۲۲۲	۲۶	۲۷
کشورهای صنعتی	۲۳۱	۲۳۸	۲۸	۲۳۰	۲۶	۲۹
امریکای لاتین و منطقه کارائیب	۲۴۶	۲۴۹	۲۱۲	۲۳۱	۲۶	۲۵
آریکا	۲۶۵	۲۴۲	۲۱۲	۲۲۲	۲۳	۲۴
آسیا و اقیانوسیه	۲۵۰	۲۱۲	۲۱۰	۲۱۲	۲۷	۲۱۰
کشورهای در حال گذر	۲۲۲	۲۱۲	۲۳	۲۱۶	۲۱	۲۷

جدول ۲ - هزینه‌های سرمایه‌های

منطقه	هزینه به دلار آمریکا
آسیا و اقیانوسیه	۷
آریکا	۱۰۰۳۳
دولت‌های عربی	۳۱
کشورهای در حال گذر	۷۷۲۰
امریکای لاتین و منطقه کارائیب	۱۰۰۱۷
کشورهای صنعتی	۱۷۲۳۵

جدول ۳ - دریافتی‌ها و هزینه‌های سرمایه‌های برآورد شده در چند شهر منتخب

شهر	دریافتی (به دلار)	هزینه (به دلار)	شهر	دریافتی (به دلار)	هزینه (به دلار)
بنگالور	۲	۲	جولاندا	۲	۹۰
کالیفرنیا	۵	۵	آتن	۲	۳۲
بروسل	۸	۸	کورتینا	۲	۵۴
کامپالا	۱۱	۱۰	حیدرآباد	۱۰	۵۱
لیما	۱۱	۲	پراگ	۲	۳۰۶
دهلی	۱۷	۵	فاینلین و استوروت	۵	۳۷۵
دوآ	۲۳	۱۷	بنگلور و سایر	۱۷	۵۲
دالگرا	۲۶	۵	مارسیلر	۵	۳۹۰
کولمبو	۲۶	۲۳	تورنتو	۲۳	۲۵۲
عمان	۳۰	۲۳	پاریس	۲۳	۵۸۲
لوس آنجلس	۳۴	۳۹	دولیزبورگ	۳۹	۲۵۱۲
حراره	۷۰	۶۲	استرادهام	۶۲	۱۱۱۵
سائیتاگو	۸۸	۱۸			
لپاز	۱۰۸	۲۲			

می‌دانند، در حالی که حکومت‌های محلی کشورهای در حال گذر و کشورهای امریکای لاتین مسئولیت بیشتری در ارائه خدمات شهری دارند و در شهرهای امارات متحده عربی و آفریقا خدمات شهری را دولت مرکزی و دستگاه‌های دولتی ارائه می‌دهند.

در کشورهای صنعتی بسیاری پیشرفته، بخش خصوصی در ایجاد زیرساخت‌ها کمترین دخالت را دارد، اما در بخش حمل‌ونقل این گونه نیست. این وضعیت در میان شهرهای کشورهای آسیایی متفاوت است.



تایلند

تمام وظایف یک ایستگاه فرماندهی باشند.

متون آموزشی: علوم و تکنولوژی، فرماندهی و کنترل، مدیریت و رهبری روشهای آموزشی، کارآموزی آتش نشانی

### ۵- دوره پیشگیری حریق:

هدف: آموزش دانشجویان در زمینه اصول پیشگیری حریق و تدوین قوانین و بازدید از ساختمانها

متون آموزشی: بررسی قوانین ساختمان، راهها و نحوه فرار از ساختمان، چگونگی بازدیدها، امور کلی ایمنی حریق البته غیر از این دورهها که مختص دانشجویان خارجی است می توان با ارباب شهریه در هر دوره دلخواه شرکت نمود. علاوه بر این، دانشکده آمادگی ارائه سرویسهای آموزشی را در سراسر دنیا برای کشور متقاضی دارد. سایر دورههای

دانشکده آتش نشانی مورتون با هدف برگزاری دورههای آموزشی خدمات آتش نشانی برای انگلستان و سایر کشورها (آموزش بین المللی) و همچنین مراکز صنعتی و تجاری و سایر گروههای حرفه‌ای - تخصصی، به منظور ایجاد حداکثر مهارت لازم برای تمام شرکت کنندگان در ۱۹۶۸ میلادی تأسیس گردید. این دانشکده در هر سال، بیش از ۶ هزار دانشجوی را در زمینه‌های آتش سوزی، ایمنی و مهارتهای اورژانس آموزش می دهد و تاکنون ۷۵ کشور برای آموزش به این دانشکده مراجعه کرده اند دورههای آموزش عبارتند:

### الف- دورههای آموزش بین المللی

دورههای آموزش بین المللی موارد زیر را شامل می شود:

## «مورتون- این- مارش» بزرگترین دانشکده آتش نشانی

♦ حبیب راضی

### ۱- دوره مقدماتی

هدف: آموزش مقدماتی مبارزه با آتش و اصول و نحوه به کارگیری تجهیزات  
متون آموزشی: تمرینهای عملی، دستگاههای تنفسی، آموزش نظامی

### ۲- دوره فشرده

هدف: آموزش دانشجویان تا حد استاندارد، قبل از حضورش در دورههای عملیات فرماندهی و پیشگیری از حریق  
متون آموزشی: علوم و تکنولوژی، اصول اولیه برق و شیمی و فیزیک، هیدرولیک، تمرینات

### ۳- دوره آمادگی

هدف: یادآوری و افزایش اطلاعات دانشجویان در موارد تکنیکی و عملی مبارزه با آتش، به طوری که مستقیماً بدون طی نمودن دورههای مقدماتی و فشرده به دوره عملیات و یا پیشگیری از حریق راه یابند.

متون آموزشی: دستگاه تنفسی، تکنولوژی، تمرینات، کارآموزی آتش نشانی

### ۴- دوره فرماندهی عملیاتی:

هدف: آموزش دانشجویان به نحوی که قادر به ایفای

آموزش دانشکده عبارت انداز:

### ب- دوره های آموزش ویژه مراکز صنعتی و تجاری:

بازرسی؛ خاموش کننده ها؛ استادی آموزش آتش نشانی؛ اعضای تیم آتش نشان؛ افسران ایمنی حریق مراکز صنعتی. این دورهها برای صنایع نفت، پتروشیمی، نیروگاههای برق و حمل و نقل حسب نیاز متقاضیان برنامه ریزی شده است. رمز موفقیت دانشکده در تأمین این نیازهای آموزشی، به کارگیری محوطه های وسیع برای هر یک از سوانح جاده، قطار، کشتی، تأسیسات شیمیایی و مخازن نفتی و استفاده از کلیه تجهیزات و امکانات لازم برای آموزش است.

### ج- آموزش جهت افزایش کارایی خدمات آتش نشانی انگلستان

دانشکده مورتون به عنوان مؤسسه مرکزی آموزش سازمان خدمات آتش نشانی انگلیس به بررسی و ارزیابی مستمر نیازهای آموزشی سازمان مذکور می پردازد و بهترین دورهها و سخنارها را در آموزش عملی و تئوری برای به کارگیری جدیدترین مهارتها و تکنیکها تأمین و ارائه می نماید.



این دوره‌ها و سمینارها عبارت‌اند از:

پیشرفته فرماندهی

فرماندهان ناظر، آموزش عالی برای افسران نازه کار،

فرماندهی منطبقه، فرماندهی سازمان آتش‌نشانی

استادی

استادی آتش‌نشانی، استادی دستگاه تنفسی، استادی

ساخته ترفیگی جاده

ضمن خدمت

رهبری آتش‌نشانی، مدیریت ایستگاه

عملیات تخصصی

آتش‌سوزی، مواد خطرناک

ایمنی حریق

دفاع غیر نظامی

کادر افسران کادر برنامه‌ریز اضطراری آتش‌نشانی،

سمینار یادآوری افسران کادر اضطراری آتش‌نشانی، آموزش

مرکزی دفاع غیر نظامی

متفرقه

بهداشت و ایمنی کار، سمینار موارد خاص، مهارت‌های

استادی و تدریس، پیشرفته نجات و...

دانشکده مورتون موقعیت خود را در صف اول تکنولوژی

و نوآوری در آموزش و تحقیقات حفظ می‌نماید. این دانشکده

از امکانات بسیاری برای آموزش برخوردار است، از جمله

محوطه تمرین مبارزه با آتش‌سوزی که بزرگترین و

کاربردی‌ترین محوطه آموزش در دنیاست. این محوطه،

دانشکده را قادر ساخته هر نوع سانجهای را به صورت حقیقی

به مرحله اجرا درآورد. ساختمانهایی که با این قسمت ارتباط

دارند عبارت‌اند از: واحدهای صنعتی، مسکونی، تجاری،

مجموعه‌های پنج طبقه، کشتی بازرسی ۴ هزار تنی با موتور

خانه مربوطه، آتیار و عرشه در دریاچه‌های مجهز به اسکله و

اتیار مربوطه، تأسیسات شیمیایی با مخزن و خطوط تولید

مربوطه همراه با شبکه لوله کشی گاز مایع و پست ترانس و

ایستگاههای تقسیم برق و سه مخزن سوخت.

در این محوطه ساخته ترفیگی مصنوعی قطار و اتومبیل

به نمایش گذاشته می‌شود. علاوه بر محوطه تمرین، داخل

ساختمان دانشکده نیز دارای تسهیلات آموزشی فراوانی

است. برخی از این تسهیلات عبارت‌اند از: آمفی تئاتر

سخنرانی، لابراتوار شیمی، استودیوی تلویزیون، کتابخانه

مجهز و وسیع (منبعی استثنایی از کتب و نشریات آتش‌نشانی

و ایمنی) و مجموعه ورزشی که شامل سالنهای مختلف است.

محوطه ۲۲۰ هکتاری دانشکده، امکانات و تجهیزات لازم را

برای ارائه سرویس مناسب از جهت تسهیلات رفاهی و

خوابگاهی (۴۷۰ اتاق خواب) نیز در خود دارد.

طبق قانون ۱۹۴۷ م. سازمان آتش‌نشانی و مقامات

آتش‌نشانی موظفند از نحوه آموزش مناسب مأموران

آتش‌نشانی اطمینان حاصل نمایند و استاندارد نیز موظف است

اطمینان حاصل نماید که سازمانهای آتش‌نشانی دارای

کارایی مؤثر هستند. از این رو قانون مذکور اختیارات لازم را به

منظور تشکیل یک سازمان آموزش مرکزی به آنان داده و

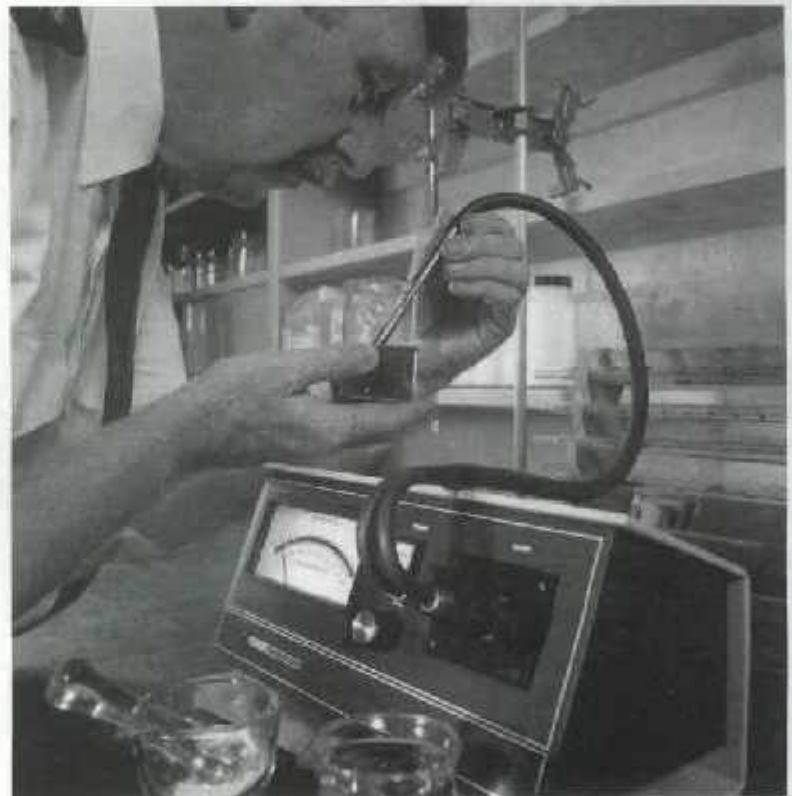
دانشکده مذکور این وظیفه بسیار حیاتی و مهم را برای

هماهنگی عملیات مشترک ایستگاههای آتش‌نشانی (با

توجه به آموزش مشترک همه ایستگاهها) در اجرای سیاست

و اهداف وزارت کشور انگلیس در کاهش حوادث و آتش

سوزی به عهده دارد.



بوردی و تحقیق در مورد آتش‌سوزی، پیشگیری از حریق به

وسيله افسران جزه، پیشگیری تخصصی از حریق، یادآوری

پیشگیری، سمینار پیشگیری از حریق

دوره مدیریت

مدیریت ارتباطات با کارمندان، مدیریت گزینش و

مصاحبه، مدیریت روابط عمومی، مدیریت مالی

دوره کنترل و ارتباطات

افسران جزء اطاق کنترل، افسارشد اطاق کنترل،

مدیریت کنترل، افسران ارتباطات، سمینار مخابرات

این مقاله ترجمه ای است از:

The Fire Service College  
MORFION - IN - MARSH, England, 1992

# خیابان قابل زندگی

♦ وونرف؛ طرحی برای ساماندهی ترافیک در خیابانهای محلی

♦ نوشته: زلف فن اِکارت

♦ ترجمه: غضنفر اکبری و هومن فتحی

رشد و گسترش فزاینده شهرها، مشکلات متعددی برای ساکنان آنها فراهم نموده است. مشکلات ترافیک و تصادفات ناشی از رانندگی از جمله مشکلات حاد در شهرها به شمار می‌روند. دولت‌های اروپایی و ایالات متحده برای حل مشکل فوق تجارب موفق داشته‌اند؛ یکی از این تجربیات طرح ایجاد «حریمهای حفاظت شده» است که در واقع خیابانهای این کشورها را قابل زیست نموده است. بر اساس این طرح با کاشتن درختان، گلهاو نصب چراغهای ترافیکی، مسیر حرکت خودروها به راحتی تحت هدایت و کنترل قرار می‌گیرد.

در این طرح با کاشت درختان، گلهاو نصب چراغهای ترافیکی، مسیر حرکت خودروها کنترل و هدایت خواهد شد. فقط ورودی خیابان اپلتون به قدری باریک خواهد شد که فقط امکان عبور یک خودرو وجود داشته باشد. نحوه توقف خودروها نیز نامنظم خواهد بود تا از این طریق از سرعت حرکت خودروها کاسته شود. در حقیقت سرعت مطلوب در این طرح ۵ تا ۱۰ مایل در ساعت است. با تکمیل و استقرار موانع فوق، خودروها، دوچرخه سواران و عابران پیاده از حقوق یکسانی برخوردار می‌شوند و نیازهای عابران پیاده اولویت خواهد داشت.

این طرح بر اساس مفهوم «حریم حفاظت شده» که برگردان واژه هلندی Woonerf است، استوار است. این مفهوم در حال حاضر به سرعت در اروپای غربی رویه گسترش است و در آمریکا نیز شهرهایی مانند بولدر (Boulder)، کولو (Colo)، سیاتل (Seattle) و واش

وجود کوچه‌های پرپیچ و خم، بولوارهای درختی باریک و خطوط یکطرفه باعث می‌شود رانندگی در شهر پستن به قدری دشوار شود که گاهی از این شهر با عنوان «کاپوس رانندگان» یاد می‌کنند. در این شهر عابران پیاده هم با مشکلات فراوانی روبرو هستند. به عنوان مثال از چند سال پیش رانندگان یاد گرفتند که از خیابان اپلتون (Appleton) که راه میان‌بُر به بزرگراه جنوب شرقی است استفاده کنند و از همان تاریخ آرامش از خیابان اپلتون رخت بپوشد. به ویژه بعد از ظهر روزهای میانی هفته، این خیابان بیشتر به میدان مسابقات اتومبیلرانی شباهت دارد تا به خیابانی که بیش از آن غرق در سکوت و آرامش بود. اما در بهار سال آینده شهروندان شاهد تحولات زیادی در این خیابان خواهند بود. زیرا طرحی در این خیابان به اجرا در خواهد آمد که امید می‌رود نقطه شروعی برای حل مشکل ترافیک سنگین شهرهای بزرگ آمریکا باشد.

این مطلب ترجمه‌ای از مجله ریز است  
The New Yorker being to bring the Automobile.  
THE OCTOBER 12, 1981, pp. 62-63

(Wash) به طور کامل یا ناقص آن را به اجرا گذارده‌اند و همچنین اجرای آن در شهرهای واشینگتن، پورتلند، اور (OR) و نیویورک در دست بررسی است.

دونالد اپل یارد (Donald Appleyard) استاد طراحی شهری دانشگاه کالیفرنیا و نویسنده کتاب «خیابانهای قابل زندگی» معتقد است نباید ترافیک را به خارج از خیابانهای مسکونی هدایت کرده بلکه باید در داخل همان خیابانها اقداماتی انجام داد که آمد و شد با سرعت کمتری جریان پیدا کند. از این دیدگاه روش وونترف (Woonerf) موفقیت‌های چشمگیری در اروپا به دست آورده است. با ورود پدیده خودرو، خواه ناخواه از اهمیت شهرهای مرکزی قدیمی کاسته شده و این شهرها در جریان سلطه خودرو در برزگراهها و جاده‌های عرض و طول عسرق شده و روز به روز عرصه برای عابران پیاده و درختان تنگ‌تر شده است. ساختمانهای زیبا که نشانه هویت و اصالت محله‌های قدیمی این شهرها بوده‌اند نیز تخریب و به توقفگاه خودروها تبدیل شده‌اند.

بسخی از برنامه‌ریزان محله‌های تجاری شهری در واکنش به وضعیت موجود، روشهایی طراحی کرده‌اند تا آمد و شد خودروها را از خیابانهای اطراف مراکز خرید به دور نگه دارند و یا در برخی مناطق آمد و شد خودروها در ساعت‌هایی معین و یا به‌طور کلی ممنوع شود. تبدیل خیابانها به محل آمد و شد اختصاصی عابران پیاده در برخی مناطق مزایای زیادی دارد، به عنوان مثال در شهرهای پرتلند و اور در امریکا و شهر قدیمی مونیخ در آلمان، مراکز خرید در این گونه مناطق سالانه پذیرای فستیوالهای متعددی هستند. باید در نظر داشت که بستن یک خیابان موجب افزایش

رانندگان مانند میدان مسابقه‌ای است که راننده را برای مبارزه دعوت می‌کند، ردیف خودروهای پارک شده مانند مانعی است که راننده را از دخالت هرگونه عامل حاشیه‌ای در آسان نگه می‌دارد. در این شرایط، وقتی راننده به نزدیکی چهارراه می‌رسد، به دلیل نداشتن دید کافی، همه حواس خود را صرف خودروهایی می‌کند که از روبرو یا آن طرف خط کشی به سمت او هجوم می‌آورند. در نتیجه اگر کودکی برای برداشتن توپ خود ناگهان به وسط خیابان بیود، راننده برای واکنش به موقع آمادگی ندارد.

از سوی دیگر، ردیف خودروهای پارک شده که برای راننده به عنوان دیوار حفاظتی عمل می‌کند، برای عابران پیاده نقش دیوارهای زندان را دارد و با محروم کردن آنها از فضای کافی برای زندگی، عملاً کارکرد خیابان و جاده مخدوش می‌شود. در این زمینه جیمز مارستون فیچ (James Marston Fitch) که به مدت ۳۰ سال در دانشگاه کلمبیا به تدریس تاریخ معماری اشتغال داشته، چنین می‌گوید: «جاده عبارت است از راهی برای انتقال اشخاص و یا کالا از جایی به جایی دیگر (از مبدأ به مقصد) اما خیابان ویژه اشخاصی است که قبلاً به مقصد رسیده‌اند».

تلاش برای تحقق دو هدف اصلی، یعنی مهار خودروها در خیابانهای مسکونی و تبدیل دوباره خیابانهای شهر به محلی که کودکان بتوانند در آن بازی کنند، پیر مردان و پسران در کنار آن بنشینند و گپ بزنند، گردشگران تفریح کنند و دوستان یکدیگر را ملاقات کنند، برای اولین بار در سال ۱۹۷۶ در شهر دلف (Delft) هلند آغاز شد. تیگیس دوژونگ (Thijs de Jong) یکی از برنامه‌ریزان شهری هلند،

## باید در نظر داشت که بستن یک خیابان، موجب افزایش ترافیک در خیابانهای دیگر می‌شود. با سنگین شدن ترافیک در خیابان اصلی، رانندگان بی‌حوصله معمولاً از خیابانهای مسکونی تنگ و باریک میان بر می‌زنند

می‌گوید: «با این تلاشها می‌خواستیم از قتل کودکان جلوگیری کنیم».

برنامه ریزان شهری هلند می‌خواستند با استفاده مثبت از ابزار کنترل ترافیک، فضای عابران پیاده را گسترش دهند و به واژه «خیابان قابل زندگی» معنای تازه‌ای ببخشند. این کارشناسان خیابانها را به عرصه‌های اجتماعی تبدیل کردند. به عبارت دیگر، خیابان نوعی اتاق نشیمن در فضای باز است که در آن همسایگان به ویژه کودکان و سالمخوردگان به مراد به یکدیگر می‌پردازند.

برنامه ریزان که برای حل مشکل نبود فضای باز در

ترافیک در خیابانهای دیگر می‌شود. با سنگین شدن ترافیک در خیابان اصلی، رانندگان بی‌حوصله معمولاً از خیابانهای مسکونی تنگ و باریک میان بر می‌زنند. این واقعیت به طور مثال در خیابان اپلتون موجب هراس و ناراحتی مردم شده است. سروصدای دائم، آلودگی و نبود محل توقف خودرو از جمله عمده‌ترین دلایل تشویق مردم به مهاجرت از شهرهاست.

اقدامات محدود کننده ترافیک، مانند تعیین حداکثر سرعت مجاز و یکطرفه کردن خیابانها، تأثیر محدودی دارند. حتی با وجود این مقررات، خیابانهای مرکزی شهر برای

شهرهای بزرگ تلاش کرده‌اند، در طول چند دهه گذشته از نقش و اهمیت بازگرداندن فضای خیابانها به سحلی برای رفیع نیازهای عابران پیاده غفلت کرده‌اند. نهضت معماری و برنامه‌ریزی شهری - که حال دیگر مدرن هم نیست - سعی داشت تضاد میان مردم و خودروها را به طور کلی با حذف خیابان حل کند. ایده‌آل شهرسازی مدرن را می‌توان در رویای «شهر شعاعی» که توسط لوکوربوزیه (Le Corbusier) مطرح شده، خلاصه کرد.

شهر شعاعی شهری است که در آن آسمان خراشهای متعددی در فواصل دور از هم، حول یک بوستان مرکزی بسیار بزرگ احداث می‌شوند و بزرگراههای عریض از میان آسمان خراشها عبور می‌کنند. اما مشکل این طراحی این بود که بوستان مرکزی به زودی به محل توقف خودروها تبدیل می‌شد. به هر حال این رویا در دهه ۱۹۶۰ تأثیر زیادی در ذهنیت شهرسازان آمریکایی گذاشت و بسیاری از مشکلاتی که امروز گریبانگیر زندگی شهری است، ریشه در این تفکر دارد.

با معرفی نظام برنامه‌ریزی به سبک دلفت تغییرات زیادی در روشهای قبلی به وقوع خواهد پیوست. شهرسازان هلندی به منظور تحقق زندگی مسالمت‌آمیز انسان و ماشین، خیابانها را از شکل متداول آن خارج ساخته و به صورت وونرف یا حریمهای حفاظت شده و فاقد گذرگاههای کناری ویژه عابران پیاده در می‌آورند. در شرایط جدید عابران از همه خیابان استفاده می‌کنند و زودی خیابانها نیز به یک خط تقابل می‌یابند تا سرعت خودروها کاهش یابد و در نقاط مختلف همین خط سواره‌رو نیز موانع متعددی از قبیل درخت، گل‌کاری، نیمکت و وسائل بازی کودکان ایجاد شده است. محل توقف خودروها به گونه‌ای طراحی شده که در هر دو ضلع خیابان، خودروها به تناوب و به صورت آریب قرار می‌گیرند و خودروهای در حال عبور مجبورند برای ادامه مسیر خود، به صورت تاربیج حرکت کنند. در تقاطعها چند محوطه گل‌کاری و خطوط عابر پیاده با شیب تدریجی تعبیه شده است.

در این طرح اقدامات خاصی برای جلب رضایت رانندگان پیش‌بینی شده است. طراحان وونرف با دیدگاههایی که در آمریکا برای کاهش سرعت خودروها از طریق مقررات سخت و دشوار، در نظر گرفته شده مخالف‌اند. بر خلاف این دیدگاه، طراحان هلندی به گونه‌ای عمل می‌کنند که محیط برای رانندگان نیز مناسب باشد. به‌طوریکه رانندگان احساس کنند وارد یک مهمانی شده‌اند و مورد احترام‌اند و بنابراین باید به گونه‌ای رفتار کنند که احترامشان حفظ شود. دوژونگ می‌گوید: «ما نمی‌خواهیم رانندگان و همراهان آنها با ورود به

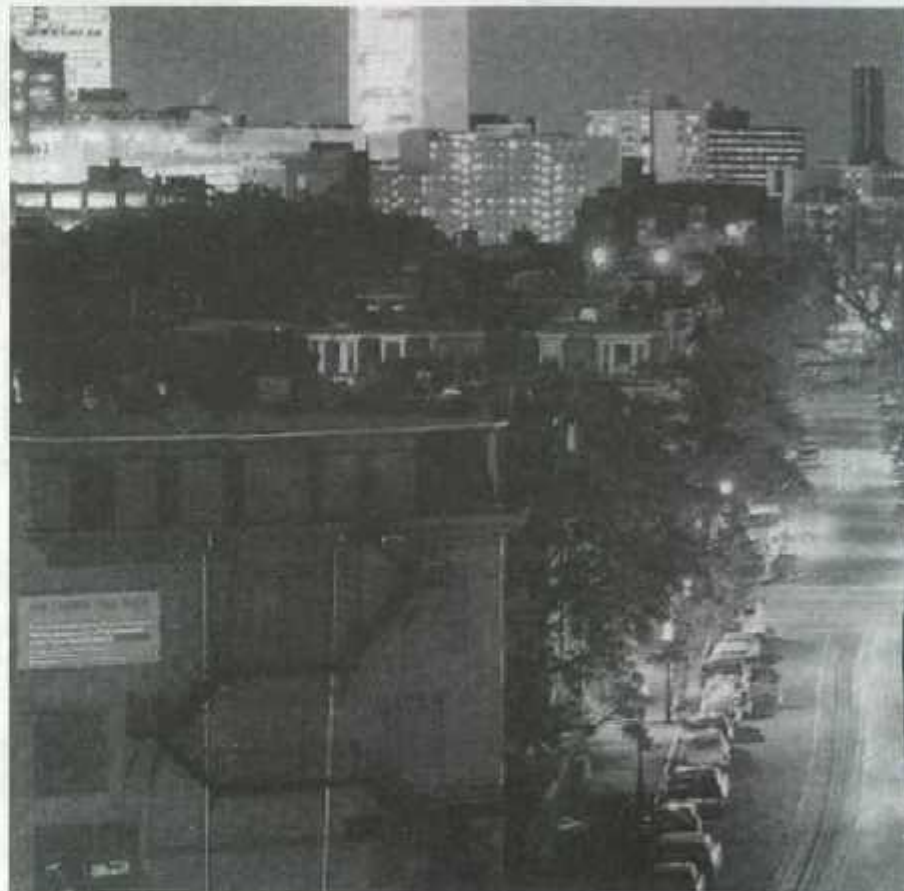


این خیابانها لذت می‌برند».

در کلیه خیابانهای تحت پوشش وونرف تابلوهای ترافیکی ویژه‌ای نصب شده که معمولاً خانه‌ای را در حریم حفاظت شده نشان می‌دهد و این علائم احساس آرامش و امنیت خاصی به عابران پیاده - که به عبور و مرور در پیاده‌روها عادت دارند - می‌دهد. هزینه اجرایی طرح وونرف بسیار پایین است و با صرف حداکثر ۱۰ تا ۲۰ درصد بیشتر از هزینه‌ای که برای احیای پیاده‌روهای سنتی هزینه می‌شود، می‌توان این طرح را اجرا کرد. موفقیت طرح وونرف به قدری چشمگیر بوده



است که تنها در هلند بیش از ۸۰۰ خیابان در شهر دلفت، لاهه و سایر شهرها تحت پوشش این طرح درآمده است. طرح وونترف در آلمان نیز مورد توجه واقع شده است و هم اکنون با نام Wohnbereiche (نواحی مسکونی حفاظت



سرعت خودروها در بستن احداث شده بود که موفقیت چندان به همراه نداشت. امیلی لوید پس از بازدید از طرح وونترف اظهار داشت: «با اجرای شبکه جدید در بستن اکثر شهروندان از سردرگمی و پیچیدگی مسیرها شکایت داشتند و با مشاهده آنچه در طرح وونترف روی می‌دهد، می‌توان درس گرفت که باید شهروندان به خوبی توجه شوند که چه موقع در محدوده مسکونی اصرار دارند و در کجاها وارد بزرگراه می‌شوند».

اما ایل یارد از دانشگاه برکلی معتقد است با وجود مزایایی که این طرح دارد، باید به مشکلات آن نیز فکر کرد. به اعتقاد او ترافیک حالت یک سیستم اکولوژیک را دارد که هیچگاه از بین نمی‌رود بلکه از جایی به جایی دیگر منتقل می‌شود و با اجرای طرح‌های ناپخته و ساده لوحانه فقط اوضاع پیچیده‌تر می‌گردد.

به نظر ایل یارد هر گونه تغییر اساسی در خیابانها باید قبلاً به اطلاع شهروندان برسد و مورد نظر خواهی عمومی قرار گیرد. او نمونه‌های ذکر می‌کند که در خیابان مجاور محل سکونت او در شهر برکلی روی داده بود: شهر داری به دنبال شکایتهای رسیده در مورد ازدحام خودروها در خیابانهای مرکزی و مسکونی، اقدام به احداث ۴۱ مانع انحرافی کرد و ۱۸ میدان و ۳۰۰ علامت ایست نصب کرد. اما در همان هفته اول، رانندگان موانع را کنار زدند و از پیاده‌روها عبور کردند. حدود ۳۰ تابلوی ایست نیز به سرعت رفت. بنابراین اختلاف نظرها بالا گرفت و چاره‌ای جز انجام همه پرسی باقی نماند و در دونوبت همه پرسی، سیستم جدید برنده شد.

## خیابان قابل زندگی، نوعی اتاق نشیمن در فضای باز است که در آن همسایگان به ویژه کودکان و سالخورده‌گان به مرادده با یکدیگر می‌پردازند

### در کلیه خیابانهای تحت پوشش وونترف، تابلوهای ترافیکی ویژه‌ای نصب شده که معمولاً خانه‌ای را در حریم حفاظت شده نشان می‌دهد و این علائم احساس آرامش و امنیت خاصی به عابران می‌دهد

در نتیجه، موانع ایجاد شده حفظ شدند، اما رانندگان هنوز از ایجاد آنها ناراضی و معترض هستند. پلیس نیز گاه و بیگاه نسبت به کارایی این موانع ابراز تردید می‌کند. اما در مجموع تعداد تلفات ناشی از تصادفات کاهش یافته و از ۱۲ نفر در سال ۱۹۷۴ به ۵ نفر در سال ۱۹۸۱ رسیده است.

ممکن است رانندگان از موانع و علائم ایست خوششان نیاید، اما ساکنان شهر برکلی بتدریج به مزایای آنها پی برده و حمایت خود را نشان دادند.

شده) در حال اجراست. استقبال آلمانی‌ها از این طرح به قدری زیاد بود که در سالهای ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ صندوق مارشال آلمان (وابسته به آمریکا) با همکاری شورای ارتباطات بین‌المللی شهرسازی از مسئولان و شهروندان با نفوذ آمریکایی دعوت کرد از دستاوردهای اجرای این طرح در شهرهای مختلف آلمان مانند برلین غربی، بن و اسن (Essen) بازدید کنند. امیلی لوید (Emily Loyd) مشاور وقت شهردار بوستون در امور حمل و نقل، یکی از بازدیدکنندگان بود. در آن زمان شبکه پیچیده‌ای از موانع و مسیرهای انحرافی برای کاهش



اندونزی

در زمینسه مدیریت شهری، الگوی شهر داربهای جنوب آسیا هنوز فاصله زیادی با مفاهیم استاندارد مدیریت شهری نظیر مشارکت، توسعه پایدار، نظام اداری مطلوب، خودکفایی در آسدی و... دارد. مباحث و نوشته‌های مربوط به اصلاحات و تغییر ساختار اداری به زحمت در بنده این شهر داربها رسوخ پیدا کرده است. ابزار تحلیلی تدوین شده نیز به دلیل پیچیدگی، چندان قابل درک و استفاده برای نهادهای محلی نیستند. حتی در مواردی هم که عمل نهادهای محلی موفقیت آمیز بوده، باز هم ضروری است رابطه محققان و کارشناسان و این نهادها مورد بررسی دقیق تر قرار گیرد. همچنین، فارغ از خبر ایدئولوژی، باید توجه داشت که غایت هر گونه مدیریت شهری بهبود وضعیت زندگی مردم و هدایت آنها به سمت توسعه اجتماعی و اقتصادی است. نهادهای محلی نیز ابزار این کار به شمار می‌روند. در اینجا محققان و کارشناسان می‌توانند حاصی این نهادها در انجام وظایفشان باشند.

محققان و کارشناسان بدون شک تا کنون در تدوین مفاهیم و مدلها، فعالیت زیادی کرده‌اند و تحقیقات بسیاری در زمینه مسائل شهری، سیاستها و برنامه‌ها انجام داده‌اند، اما این تحقیقات و مطالعات نتوانسته‌اند به اندازه کافی به مدیریت شهری نزدیک شوند. تحقق این نزدیکی با تصمیمی استراتژیک در حمایت از نهادهای محلی و جامعه مدنی در هزاران شهر این کشورها و حمایت از سیاستهای واقعی و ریشه‌دار امکان پذیر است. این حرکت، به عنوان مثال، مستلزم به کاربردن ابزار و فنون ساده برنامه‌ریزی و تصمیم گیری و به وجود آوردن چهارتهایی برای مذاکره، توافق و حل تعارضات محلی است. وجه دیگر این روند به وجود آوردن فنونی برای

روند تمرکز زدایی که امروزه در بسیاری از کشورهای در حال توسعه در جریان است، تقریباً نقطه عطفی در تاریخ آنها محسوب می‌شود. این روند در بیشتر کشورها - بجز آنهایی که دارای رژیمهای دیکتاتوری و نظامی هستند - بر تمام وجوه زندگی سیاسی و بویژه بر چگونگی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری تأثیر گذارده است.

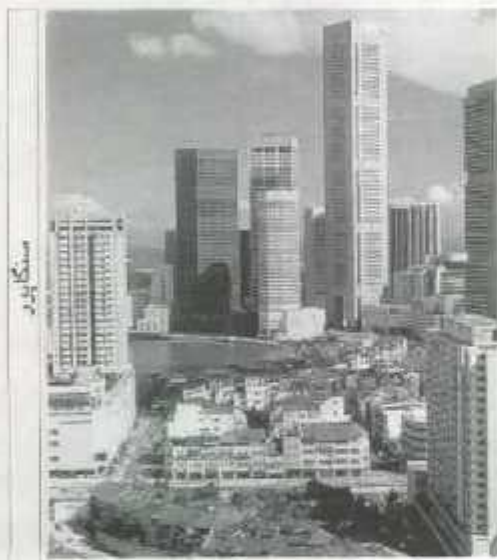
در سهایی از شهر داربهای جنوب آسیا

# رابطه پژوهش و مدیریت شهری

- نوشته بانادشری باندرجی
- ترجمه فرخ حسامیان
- کارشناس ارشد معماري

- شرکتها و مؤسسات سرمایه‌گذاری منافع خاص خود و اغلب متعارض یا یکدیگر را دنبال می‌کنند.  
- منافع و نیازهای گروههای آسیب‌پذیر نظیر مستندان، زنان، افراد مسن و سایر اقلیتها فرصت کافی برای بیان پیدا نمی‌کنند.

- روابط قومی و فرهنگی بسیار قوی است و تعارض و تقابل میان آنها بسیار معمول است.  
- آگاهی از حقوق و مسئولیتهای مدنی در میان شهروندان و تصمیم‌گیران حکومتهای محلی بسیار ضعیف است.  
- اراده موجود برای تغییر، معمولاً با موانع زیادی از جمله قوانین و مقررات مطبوعه، عقب مانده و رویه‌های قدیمی جاافتاده مواجه می‌شود.



- کوشش اندکی برای بسیج و به حداکثر رساندن منابع محلی صورت می‌گیرد.  
- در کشورهای جنوب آسیا شهردارها یا بدهی‌های بسیاری رویه رو هستند و منابع کافی برای پاسخگویی به آنها را ندارند.  
- درآمدزایی و کسب درآمد، معمولاً معیار یا اهداف سیاسی و برابری اجتماعی، تلقی می‌شود.  
- تحولاتی در شرف وقوع است؛ یا به ابتکار نهادهای محلی (مانند احمد آباد) و یا از طریق برنامه‌های ملی و منطقه‌ای (مانند سریلانکا و کاماتاگا در هند). معرفی ابزار و فنون ساده برای تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی توسعه و سرمایه‌گذاری نشان داده است که تأثیر مثبتی دارد، البته هنوز انتقال تجربیات، شکلی قابل استفاده و مناسب و برای همه پیدا نکرده است.

طبقه بندی مدارک و اسناد و ترغیب برای کسب روشهای یادگیری است. این امر مستلزم تأکید بر تقویت توانایی‌ها، برقراری رابطه و درک متقابل و توجه به دل مشغولی‌ها و اولویتهای محلی در سیاستها و عمل این محققان و کارشناسان است.

سیاستها و عمل مدیریت شهری در جنوب آسیا با توجه به تنوع موارد ممکن است هر گونه تعمیم در این زمینه نادرست باشد، با وجود این شاید خواهد بود اگر برخی خصیصه‌های مشترک مدیریت شهری را که تعیین کننده نقش حرفه‌ها در مدیریت شهری است بر شماریم:  
- حکومتها یا نهادهای محلی معمولاً قدرت، توان، منابع و ابزار مدیریت شهرها را ندارند.  
- اطلاعات پایه‌ای، بسیار ضعیف و غیرقابل اتکا هستند (از جمله، یافتن نقشه‌ای از زیرساختهای موجود دشوار است).  
- روشهای برنامه‌ریزی جوابگوی دینامیس توسعه



فیلیپین

نیست و قسمت اعظم توسعه در خارج از محدوده برنامه اتفاق می‌افتد.  
- در کشورهای جنوب آسیا اولویتهای تعیین شده و برنامه‌ها و پروژه‌های از بالا تعیین شده، جای اندکی برای اولویتهای محلی باقی می‌گذارند.  
- تصمیمات مربوط به توسعه «از بالا به پایین» هستند و دستگاههای بین‌المللی، ملی و استانی تهیه کننده طرحها و برنامه‌ها معمولاً نحوه تخصیص منابع و سرمایه‌گذاری را تعیین می‌کنند.  
- کوشش ناچیزی برای «کارکردی نمودن» سیاستهای تمرکززدایی انجام می‌گیرد (به عنوان مثال، قانون الحاقیه سال ۱۹۷۴ هند).  
- معمولاً حکومت محلی در مقابل خواسته‌های رفاه‌ی، احساس عجز می‌کند.

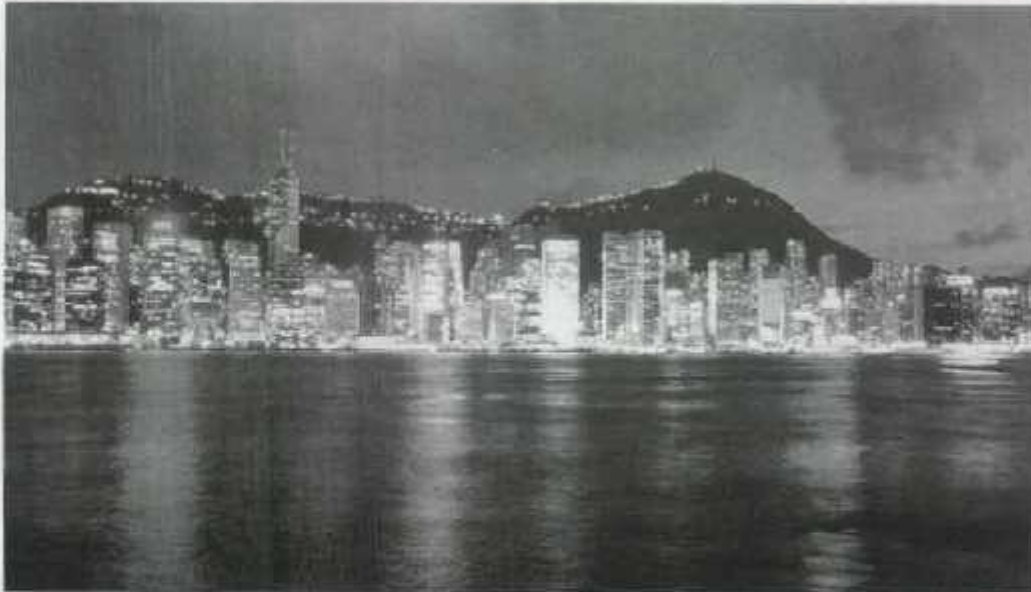
## نقش محققان و کارشناسان

بهبود تمهیدات مالی، برنامه ریزی عملی و استراتژیکه سیستم های اطلاعاتی، بهبود ارائه خدمات و تکیه بر گم کردن آسیب پذیری و سردرگمی گروه های مستمند.

- طراحی و بهبود تماس و مشارکت میان حکومت محلی، بخش خصوصی و جامعه مدنی (شهری).

- شناسایی و برجسته سازی منابع محلی و استفاده کار آفر از دارایی های شهرداری.

رهایی از شرایط موجود و تعیین زمینه فعالیت محققان و کارشناسان (در مؤسسه های تحقیقاتی و آموزشی، ارائه خدمات مشاوره و مشابه آن) در برپایی یک نظام منسجم مدیریت شهری در زیر قهرست شده است. قطعاً این قهرست در برگیرنده تمامی موارد نیست بلکه نشان دهنده استراتژی است که باید مورد توجه قرار گیرد.



مشکوک

## اشاعه و درس گرفتن از تجربیات

- طبقه بندی اسناد و مدارک تجربیات و شکل دادن به آنها به نحوی که قابل استفاده برای همه باشد (ویدئو، اینترنت، انتشارات، گردشهای حرفه ای هدایت شده و...).

- شبیه سازی شبکه شهری

## آموزش

شرکت در آموزش، تدوین روشهای نوآور، توانمند سازی نهادهای آموزشی محلی.

تحقیقات استراتژیک برای توانمند سازی خط مشی و عمل - تحقیقات موضوعی مثلاً در زمینه های فقر شهری، جنایت، اشتغال و محیط زیست، اصلاحات مالی، حقوقی و قانونی، اقتصاد سیاسی.

## حمایت مالی از سوی نهادهای مالی و حکومتها

پیشنهادهای فوق تنها در صورتی قابل اجراست که نهادهای مالی و حکومتها، پیشنهاد مالی لازم را جهت همراهی با این برنامه ها در اختیار گذارند. اکنون این حمایت شروع شده و تجربه های مثبت در این زمینه می توانست زمینه ساز ادامه و گسترش حمایت های یاد شده باشد. ♦

## تحقیق در زمینه سیاستها، برنامه ها و ارزیابی آنها

- تحلیل و پیش بینی آثار و عوارض (اجتماعی، اقتصادی، فضایی، نهادی و سیاسی) سیاستهای پیشنهادی، قبل از به اجرا در آمدن آنها. شهرها می توانند محل تجربه باشند ولی تجربیاتی که بر مفاهیم مناسب بنا شده باشند.

- خوراندن در سهای تجربیات در سیاستها و خط مشیها.

## نشانه رفتن عوامل مؤثر در تغییرات

- بافتن و تأکید بر نهادها (بین المللی یا محلی)، سطوحی از حکومت (محلی، استانی، ملی)، سیاستمداران، مستخدمان دولتی، کاردائان فنی و بخشهایی از جامعه شهری که می توانند منشا تغییرات باشند.

## حمایت از توسعه محلی

- بهبود توان درخواست جامعه مدنی (بویژه گروههای حاشیه ای) از طریق سازمانهایی که مردم را نسبت به حقوق و مسئولیت ایشان واقف می سازد.

- قانونمند کردن درخواستها از طریق نهادی کردن مشارکت در فرآیند برنامه ریزی.

- ارتقای توان نهادهای محلی در پاسخگویی به خواسته های شرکتها و مؤسسات سرمایه گذاری از طریق

این مقاله ترجمه شده از منبع زیر است:  
International Workshop - Venice -  
March 11-12 1999 home page: <http://obelix.polito.it/forum/71-aerua/venezia-e-mail:est.pvs@brozza.inav.unive.it>

# حسابداری طرح‌های عمرانی شهری

♦ پورهنک بهرامی

♦ کارشناس حسابداری شهرداریها

مقدمانی، نقشه‌های اجرایی و مشخصات فنی طرح تهیه شده و هزینه طرح به‌طور دقیق و منطقی برآورد می‌گردد تا مبنای مناسبی جهت اخذ تصمیمات منطقی مبنی بر رد یا قبول طرح فراهم شود.

پس از شناخت و تصویب طرح مقدماتی و تهیه نقشه‌ها و مشخصات اجرایی، اعتبارات طرح‌ها و یا پروژه‌ها در قالب هر طرح و برتاسمه اجرایی همراه با اعتبارات جاری شهرداری در بودجه‌ای واحد منظور و بر اساس بند ۲ ماده ۴۵ قانون شهرداریها (مصوب تیر ماه ۱۳۳۴) جهت تصویب به شورای اسلامی شهر تقدیم می‌گردد.

## ۲- مرحله از جاع کار به پیمانکار

به موجب مقررات مالی و معاملاتی، در شهرداریها و مؤسسات دولتی، نصاب معاملات به سه گروه طبقه بندی می‌گردد. این طبقه بندی عبارت است از: ۱- معاملات جزئی ۲- معاملات متوسط ۳- معاملات عمده. مبنای هر یک از این طبقه بندیها نصاب ریالی است که قانون آن را مشخص می‌کند.

معاملات در شهرداری و مؤسسات دولتی (اعم از خرید، فروش، اجاره و استیجار، پیمانکاری، اجرت کار و...) به استثنای مواردی که مشمول مقررات استخدامی می‌شود) باید بر حسب

مراحل اجرای طرح‌های عمرانی در شهرداریها در بسیاری موارد با مؤسسات دولتی مشابه است. مقررات و تشریفات اجرای طرح‌های عمرانی در شهرداری گمابیش همان است که در مورد مؤسسات دولتی نیز اعمال می‌گردد و مستلزم طی مراحل پنجگانه زیر است:

## ۱- مرحله شناخت و مطالعات مقدماتی طرح

در این مرحله ابتدا هدف یا اهداف اجرای طرح مشخص می‌شود و در همین مرحله باید تأثیر پذیری اجرای طرح بر امور اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی منطقه به‌طور عام و امور اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شهر و شهرستان به‌طور خاص توجیه و گزارش گردد. در گزارش توجیهی باید علاوه بر نتایج حاصل از مطالعه اقتصادی، علت پیشنهاد طرح، ارتباط طرح با سایر طرح‌ها، صرفه جویی ارزی (در صورت ارزیابی) و نیز میزان اشتغال و زمان بهره‌برداری آن، بررسی و گزارش گردد. بعد از شناخت طرح و ارائه گزارش توجیهی آن شامل امکانات فنی و اجرایی، توجه به مصالح، ملزومات و اجزای ساختمانی مورد نیاز، نیروی انسانی، تجهیزات، حدود سرمایه‌گذاری و دوره عملیات طرح، نوبت آن است که کارشناسان دفتر مهندسی شهرداری و یا مهندسان مشاور « طرح مقدماتی » را تهیه و تدوین کنند. با تهیه، تدوین و تصویب طرح

صورت از طریق مناقصه یا مزایده انجام شود. در مورد معاملات جزئی مأمور خرید باید به فروشنندگان کالا یا انجام دهندگان کار مراجعه کند پس از تحقیق کامل از بهای کالا، کار یا خدمت مورد نیاز - در صورتی که بهای مورد معامله در حد نصاب معاملات جزئی باشد - با کسب موافقت کتبی مقامات ذی صلاح و با رعایت سایر مقررات، معامله را انجام دهد و ذیل سند هزینه را با قید نام، نام خانوادگی، سمت و نیز

صورت قابل اجراست، یکی مقطوع و دیگری امانی که در اینجا انجام عملیات بیمه‌انگاری به صورت مقطوع مورد بحث قرار می‌گیرد.

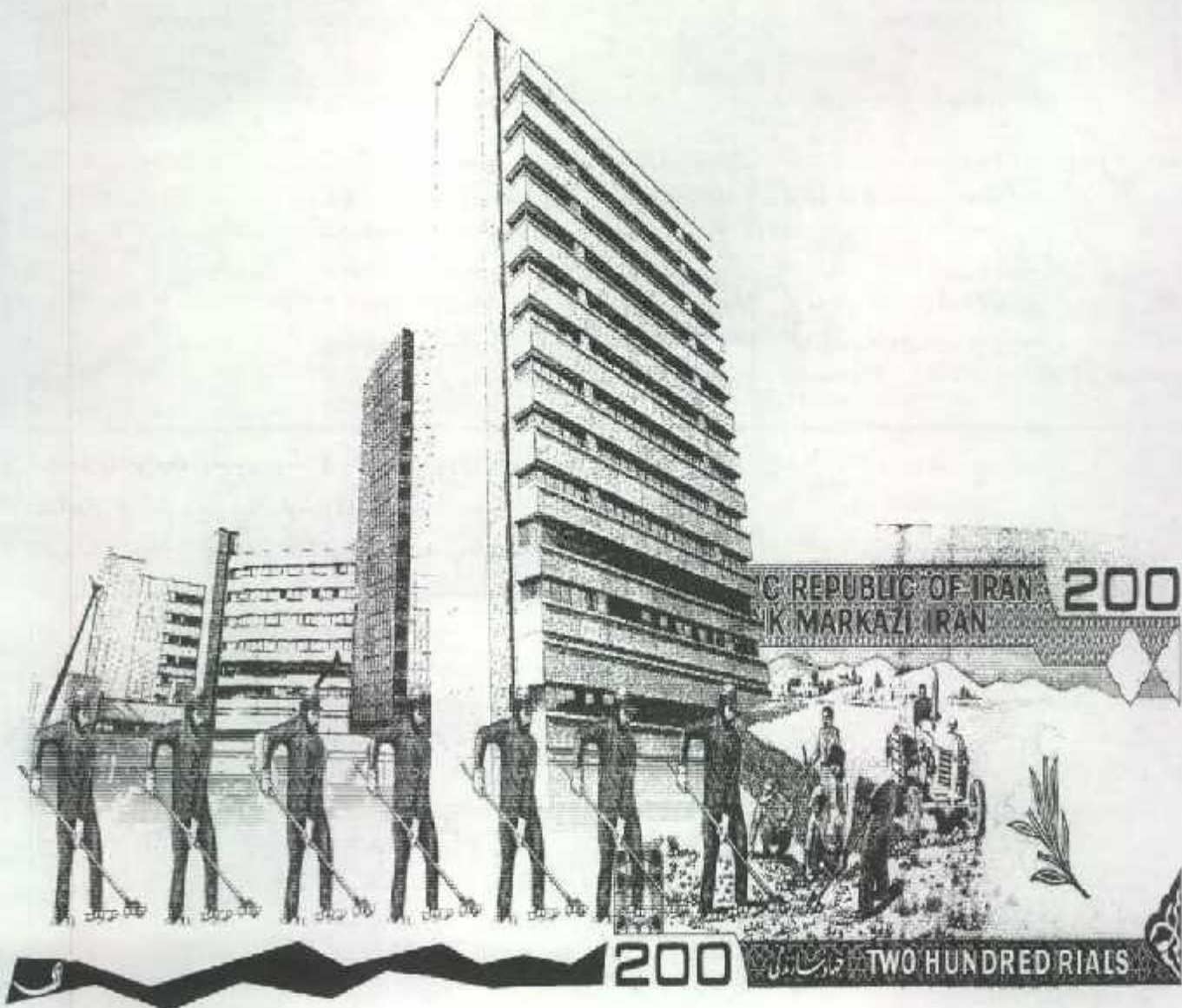
از کان تشکیل دهنده هر طرح عبارتند از: مجری طرح، ذی حساب یا عامل ذی حساب طرح و یک حساب بانکی پرداخت برای دریافت اعتبارات تخصیص یافته از خزانه و پرداخت هزینه‌ها در قالب یک حساب مستقل (حساب مستقل

### در گزارش توجیهی باید علاوه بر نتایج حاصل از مطالعه اقتصادی، علت پیشنهاد طرح، ارتباط طرح با سایر طرحها، صرفه جویی ارزی (در صورت ارزیابی) و نیز میزان اشتغال و زمان بهره برداری آن، بررسی و گزارش گردد

با ذکر تاریخ، امضا نماید و ضمن درج نشانی و مشخصات کامل طرف معامله، انجام معامله را که با نازلترین قیمت انجام شده، گواهی نماید. در مورد معاملات متوسط متصدی خرید یا سازمان تدارکات باید حداقل از سه نفر از فروشندگان کالا یا انجام دهندگان کار، جداگانه استعلام کتبی دریافت دارند که نشان دهنده نوع و مشخصات کامل جنس یا موضوع کار مورد معامله، مقدار و شرایط معامله و مدت تحویل باشد. فروشنده کالا یا انجام دهنده کار باید حداقل بها را با تعیین مدت و نشانی دقیق خود در برگ استعلام بها ذکر کند و با قید تاریخ، امضا نموده و متصدی خرید صحت مندرجات آن را گواهی نماید تا در صورت موافقت «کمیسیون معاملات» شهرداری یا پیشنهاد دهنده معامله را انجام دهد در مورد معاملات عمده که معمولاً نصاب ریالی آن مشمول طرحهای عمرانی می‌گردد، بر حسب مورد معامله باید با انتشار آگهی مناقصه (مناقصه عمومی) یا ارسال دعوت نامه (مناقصه محدود) انجام شود و یا در صورت شرایط خاص، با کسب تجویز قانون از طریق ترک مناقصه اقدام گردد. انتشار آگهی مناقصه زمانی از طرف شهرداری انجام می‌شود که اجرای طرح یا پروژه در ازای مبلغی به عنوان کل پیمان و به موجب قراردادی به پیمانکار واگذار شود. در این صورت اجرای پروژه به وسیله دفتر فنی شهرداری و یا در صورت عدم وجود امکانات لازم توسط مهندسان مشاور نظارت خواهد شد. به موجب قانون، شهرداریها با موافقت شورای شهر می‌توانند در صورت ضرورت و یا در نظر گرفتن صرفه، هر نوع کاری را به طور امانی انجام دهند، مشروط بر اینکه از لحاظ کادر فنی و وسائل آمادگی لازم را داشته باشند. در آن صورت برای اجرای طرح یا پروژههای عمرانی، مواد و مصالح، نیروی انسانی و تجهیزات فنی در اختیار پیمانکار قرار داده می‌شود و در صدی از مخارج انجام شده به عنوان حق الزحمه در وجه پیمانکار پرداخت می‌گردد. بدین ترتیب انجام عملیات طرحهای عمرانی به دو

برای وجوه عمرانی) و بالاخره طرف قرارداد یا بیمه‌انکار. شهرداریها بر اساس قانون نوسازی و عمران شهری مکلفند ابتدا برای هر یک از طرحهای نوسازی و عمران، ایجاد تأسیسات شهری، توسعه و احداث و اصلاح معابر، نقشه کاملی تهیه کنند سپس هیئت ارزیابی شهرداری فهرست جامعی حاوی مساحت، تعداد اشجار و میزان حق ریشه هر ملک که در معرض عملیات قرار می‌گیرد و تصرف می‌شود، تهیه کرده و برآورد قیمت نمایند همراه با حق مرغوبیتی که مالک مکلف به پرداخت آن است تنظیم کرده و ضمن پیشنهاد تأمین اعتبار کافی، برای تصویب به شورای اسلامی شهر فرستاده و پس از تصویب شورای اسلامی شهر، برای تأیید به وزارت کشور ارسال دارند همین که طرح به تصویب شورای شهر رسید و از طرف وزارت کشور نیز تأیید و برای اجرای شهرداری ابلاغ شد، شهرداری مکلف است ظرف مدت قانونی جزئیات طرح مصوب را به اطلاع عموم برساند. سپس با پرداخت قیمت اراضی و اماکن مشمول طرح، بر اساس اعتبار عمرانی پیش بینی شده و مصوب در بودجه شهرداری، نسبت به وظایف قانونی خود عمل نماید.

بدین ترتیب بعد از تکثیر اسناد و منازک مناقصه و حصول اطمینان از مهیا بودن زمین یا محل اجرای طرح، تصویب بودجه و تأمین اعتبار، از طریق انتشار آگهی مناقصه به صورت مناقصه عمومی یا با ارسال دعوت نامه شرکت در مناقصه، طرح اجرا خواهد شد. در آگهی منتشر شده ذکر موارد ذیل الزامی است: نوع و مقدار کار و کالا، مدت و محل انجام آن، میزان سپرده شرکت در مناقصه که باید به‌طور مقطوع و تضمین حسن انجام معامله، ترتیب دریافت و استرداد سپرده، میزان پیش پرداخت (در صورت لزوم به تشخیص شهرداری) ، معرفی محل توزیع نمونه‌های ضمانت نامه و قرارداد (اگر تهیه آنها لازم باشد) و ذکر سایر شروط مورد نیاز در صورتی که



مغایر یا قوانین نباشد.

پس از اگهی مناقصه، در پایان مهلت قانونی، کمیسیون مناقصه در روز، ساعت و محل معین با حضور اعضا تشکیل می‌گردد. بهتر است مدارک در دو پاکت الف و ب تهیه گردد و به کمیسیون مناقصه تسلیم شود. پاکت الف حاوی ضمانت نامه بانکی و کاپیه اسناد مناقصه و پاکت ب فقط شامل برگ پیشنهاد به مبلغ کل. ابتدا پاکت الف باز می‌شود و معلوم می‌گردد که پیمانکار تمامی شرایط مذکور در مناقصه را رعایت و مدارک خواسته شده را ارائه کرده است، سپس باید پاکت ب که برگ پیشنهاد مبلغ پیمانکار در آن است باز شود. در صورتی که برنده مناقصه از انجام معامله خودداری کند یا پس از ابلاغ در مدت قانونی حاضر به انعقاد قرارداد نشود، سیرده او به نفع شهرداری ضبط و قرارداد با نفر بعدی منعقد خواهد شد. در صورتی که برندگان دوم و سوم نیز طرف مهلت قانونی حاضر به عقد قرارداد نشوند سیرده آنان به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

برای روشن شدن مطلب مثالی می‌زنیم. فرض می‌کنیم طرح احداث خانه فرهنگ منطقه پونک در غرب تهران با عنوان «پروژه همیلا با اعتباری بالغ بر ۲ میلیون ریال در قالب برنامه» ایجاد سایر تأسیسات و تسهیلات شهری تهیه شده و اعتبار آن همراه با سایر اعتبارات جاری و عمرانی منطقه ۲ شهرداری تهران که مجری طرح است، در بودجه کل شهرداری تهران منظور گردیده و برای تصویب به شورای اسلامی شهر تقدیم شده باشد:

۱- بودجه تقدیمی پس از تصویب شورای شهر و تأیید وزارت کشور جهت اجرای مجری طرح (منطقه ۲) ابلاغ و بودجه ابلاغی به وسیله ذی حساب یا عامل ذی حساب در حسابهای مستقل طرحهای عمرانی ثبت گردید.

اعتبار طرحهای عمرانی بر حسب مورد در سطوح وظیفه یا برنامه، پروژه یا حتی مواد هزینه، قابل کنترل بوده و می‌توان آنها را طبقه‌بندی مالی کرد. بنابراین می‌توان بودجه عمرانی فوق را در سطوح مختلف کنترل نمود.

۲- مبلغ یک میلیون و ۵۰۰ هزار ریال از سوی مجری طرح از خزانه شهرداری تهران درخواست گردید که به موجب اعلام نامه خزانه، مبلغ مورد درخواست تخصیص و به شرح زیر در حسابهای مستقل طرحهای عمرانی ثبت شده است.

اعلام نامه خزانه اطلاعیه یا سندی است که به موجب آن خزانه شهرداری اعلام می‌دارد مبلغ مورد درخواست از حساب تمرکز درآمد برداشت شده و به حساب جاری هزینه طرح حواله

شهرداری درخواست وجه گردید، وجه مورد درخواست به موجب اعلامیه بانکی به حساب «جاری پرداخت سپرده» واریز شد.

میزان تنخواه گردان رد سپرده که از محل حساب تمرکز وجوه سپرده از طرف خزانه شهرداری در اختیار واحدهای اجرایی قرار داده می‌شود، معمولاً معادل ۱۰ درصد سپرده‌های رد شده سال قبل است. این تنخواه گردان به حسابی که از

## شهرداریها بر اساس قانون نوسازی و عمران شهری مکلفاند

ابتدا برای هر یک از طرحهای نوسازی و عمران، ایجاد

تأسیسات شهری، توسعه و احداث و اصلاح معابر، نقشه کاملی تهیه کنند

گردیده است و بر اساس این بند مالی حساب اعتبار تخصیصی بدهکار و حساب جاری مرکز (خزانه) بدهکار می‌شود.

۳- در اجرای طرح احداث خانه فرهنگ آگهی مناقصه منتشر شده و شرکتهای ساختمانی امید، فرید و رشید هر یک مبلغی معادل ۱۰۰ هزار ریال به عنوان سپرده شرکت در مناقصه به حساب جاری غیرقابل برداشت واریز می‌نمایند.

میزان سپرده شرکت در مناقصه با توجه به موضوع و خصوصیات معامله، نباید از ۵ درصد مبلغ برآورد شده معامله کمتر باشد، ولی در صورتی که میزان سپرده از ۵۰۰ هزار ریال بیشتر شود، شهرداری می‌تواند میزان سپرده را به مبلغ مناسب که از ۵۰۰ هزار ریال کمتر نباشد کاهش دهد. سپرده شرکت در مناقصه به طور مقطوع و نقد باید به حساب سپرده شهرداری تهران در بانک واریز گردد، ولی در مورد سایر شهرداریهای کشور اخذ استاد خزانه یا ضمانت نامه بانکی نیز بلامانع است.

۴- سپرده‌هایی که به حساب «غیرقابل برداشت و دریافت سپرده» واریز می‌شوند، باید به حساب خزانه - تمرکز وجوه سپرده شود و حواله و اعلامیه بانکی آن دریافت گردد.

به موجب قانون، وجوهی که به نام سپرده یا امانت به شهرداری داده می‌شوند باید در حساب مخصوص نگهداری شوند و شهرداری به هیچ عنوان حق ندارد در وجوه سپرده و یا امانات دخل و تصرفی نماید. این وجوه پس از انقضای مدت معین با حصول شرایط خاص قابل استرداد است. از این رو باید وجوه واریزی به حساب مناطق، به حساب خزانه شهرداری حواله و جهت بازپرداخت آن از روش تنخواه گردان استفاده گردد.

۵- بنایه تقاضای ذی حساب و تأیید مجری طرح، مبلغ ۵۰۰ هزار ریال به عنوان تنخواه گردان رد سپرده از خزانه

طرف خزانه نزد بانک افتتاح می‌گردد واریز خواهد شد تا با رعایت کامل مقررات به ذی نفع پرداخت گردد.

۶- کمیسیون مناقصه با شرکت کلیه اعضا، در محل و زمان معین تشکیل و پیشنهادهای اصله قرائت گردید. اعضای کمیسیون پس از بررسی پیشنهادهای اصله، شرکت رشید که مناسبترین پیشنهاد را از نظر مالی و سایر شرایط ارائه داده بود، برنده اول مناقصه و شرکت امید دومین برنده و شرکت فرید را سومین برنده مناقصه اعلام نمود. شرکت رشید برنده اول مناقصه از انعقاد قرارداد امتناع و سپرده شرکت مذکور به نفع شهرداری ضبط و با برنده دوم، قرارداد منعقد گردید. سپرده برنده سوم نیز از محل تنخواه گردان رد سپرده مسترد گردید.

### ۲- مرحله انعقاد قرارداد با پیمانکار

پس از آنکه مرحله اول و دوم طرحهای عمرانی انجام شد یعنی شناخت و مطالعه مقدماتی طرح صورت گرفت و نقشه‌ها و مشخصات اجرایی آن تهیه گردید و نیز ارکان اصلی طرح جهت ایجاد یک حساب مستقل برای وجوه عمرانی - شامل تصویب بودجه و تأمین اعتبار کافی، انتصاب ذی حساب یا عامل ذی حساب طرح، افتتاح حسابهای بانکی، انجام تشریفات مناقصه و تعیین پیمانکار واجد شرایط - تشکیل شد، نوبت به مرحله سوم یعنی انعقاد قرارداد با پیمانکار بر اساس شرایط عمومی پیمان می‌رسد. در این مرحله از مراحل پنجگانه، در صورتی که تحویل یا انجام مورد معامله پس از طی مهلت متعارف که معمولاً هفت روز خواهد بود، امکان پذیر نباشد، باید با برنده مناقصه قرارداد منعقد نمود. اهم موضوعاتی که در قرارداد (پیمان) پیش‌بینی می‌شود شامل مراتب زیر است:

- ۱- نام متعاملین (کارفرما - پیمانکار)
- ۲- نوع و مقدار مورد معامله یا موضوع پیمان با



مشخصات کامل آن، شامل کارهای اصلی و فرعی و کارهای جدید احتمالی. کارهای فرعی، عملیاتی را شامل می‌شود که به منظور نگهداری عملیات موضوع پیمان ضروری است، اما جزء کارهای اصلی پیمان محسوب نمی‌شود.

۳- مدت انجام تعهد و محل و شرایط تحویل مورد معامله؛ قراردادهای ساختمانی مدت پیمان از تاریخ اولین صورت جلسه تحویل کارگاه شروع و یا تقاضای تحویل موقت از کارفرما خاتمه می‌یابد.

۴- ترتیب عمل و میزان خسارت در مواردی که برنده مناقصه در انجام تعهدات تأخیر نماید، از قبیل تأخیر در تجهیز کارگاه برای شروع کار، تأخیر در شروع عملیات اجرایی، تأخیر در اتمام هر یک از کارهای پیش‌بینی شده در برنامه تفصیلی، تأخیر در اتمام کار در یک چهارم مدت پیمان.

۵- لازم است تحویل کالا طبق نمونه مسمور شود، در صورتی که تهیه نمونه لازم باشد.

۶- اقرار برنده مناقصه به اینکه از کالا یا کار یا خدمت مورد معامله و مقتضیات محل تحویل کالا و یا انجام کار اطلاع کامل دارد.

۷- اختیار شهرداری نسبت به افزایش یا کاهش مورد معامله در مدت قرارداد تا میزان ۲۵ درصد مقدار مندرج در قرارداد.

۸- بهای مورد معامله و ترتیب پرداخت آن؛ در مواردی که انجام کار بر اساس واحد بها باشد، بهای مورد معامله برآورد شده و در قرارداد ذکر می‌شود، ولی بهای کارهای انجام یافته بر اساس واحد بها احتساب و پرداخت خواهد شد.

۹- مبلغ پیش‌پرداخت و ترتیب واریز آن در صورتی که در شرایط مناقصه ذکر شده باشد. در مورد نحوه واریز پیش‌پرداخت‌های طرح معمولاً از صورت وضعیت‌های تحویلی و به صورت تدریجی اقدام می‌شود تا بار مالی زیادی به پیمانکار تحمیل نشود. تمامی پیش‌پرداخت‌ها باید با آخرین صورت وضعیت موقت (صورت وضعیت ماقبل آخر) واریز شده باشد.

عملیات حسابداری واریز پیش‌پرداخت‌ها، موقع ثبت پرداخت هر صورت وضعیت انجام می‌شود و طی آن حساب پیش‌پرداخت طرح پیمانکار می‌شود. در مقابل پرداخت وجه به عنوان پیش‌پرداخت، باید ضمانت نامه بانکی دریافت شود تا از لحاظ ثبت عملیات حسابداری به صورت حسابهای انتظامی عمل شود.

۱۰- میزان تضمین حسن انجام معامله و نحوه وصول اقساط آن در مورد امور ساختمانی و ترتیب استرداد آن بر اساس شرایط عمومی مناقصه.

۱۱- فاصله زمانی بین تحویل موقت و تحویل قطعی در قراردادهای مربوط به ساختمان و راه‌سازی و نظایر آن بر اساس شرایط مناقصه.

۱۲- اقرار بر عدم شمول ممنوعیت قانونی مربوط به منع قانونی وزراء، نمایندگان مجلس و کارمندان دولت در معاملات دولتی و کشوری (مصوب دی ماه ۱۳۳۷).

۱۳- سایر تعهدات که در شرایط مناقصه ذکر شده باشد.

۱۴- سایر شرایط که مورد توافق طرفین معامله قرار گیرد، مشروط بر اینکه برای طرف قرارداد امتیازاتی علاوه بر آنچه در شرایط مناقصه ذکر شده ایجاد نشود. برای مثال پرداخت مبلغی به عنوان پیش‌پرداخت در مقابل اخذ تضمین کفی، زمانی امکان‌پذیر است که قبلاً پرداخت چنین مبلغی در آگهی مناقصه اعلام شده باشد و کلیه شرکت کنندگان در مناقصه از آن مطلع باشند، در غیر این صورت پرداخت آن خلاف محسوب می‌شود.

به محض تعیین برنده مناقصه و انعقاد قرارداد بین پیمانکار و کارفرما، ضمانت نامه شرکت در مناقصه برنده مناقصه آزاد می‌گردد.

قبل از انعقاد قرارداد، تضمین کفی به عنوان حسن انجام معامله (تعهد انجام کار) که میزان آن در مورد معاملاتی که موضوع آن انجام امور ساختمانی یا باربری یا خرید ماشین آلات باشد در شهرداری تهران ۵ درصد مبلغ پیمان و در مورد سایر معاملات ۱۰ درصد مبلغ معامله خواهد بود. تضمین حسن انجام کار باید به صورت نقد به حساب سپرده بانکی شهرداری تحویل شود. در مورد معاملات ساختمانی و باربری علاوه بر ۵ درصد مذکور، شهرداری باید از هر پرداخت معادل ۱۰ درصد کسر و به حساب سپرده بابت تضمین حسن انجام معامله منظور نماید. ولی در سایر شهرداری‌های کشور هنگام تنظیم و عقد پیمان معادل ۱۰ درصد کل مبلغ مورد پیمان به عنوان تضمین حسن انجام کار از پیمانکار به صورت ضمانت نامه بانکی یا اسناد خزانه به عنوان سپرده دریافت می‌گردد.

به موجب بند ۵ ماده ۱۱ آیین نامه معاملات شهرداری تهران (مصوب ۱۳۵۵/۱/۲۵) تضمین حسن انجام کار به صورت نقد دریافت و باید به حساب بانکی شهرداری واریز گردد. ولی در مورد سایر شهرداری‌های کشور به موجب آیین نامه مالی شهرداریها (مصوب ۱۳۳۶ تیرماه) این تضمین به صورت تضمین بانکی یا اسناد خزانه نیز قابل قبول است. در آن صورت ضمانت نامه‌های بانکی به صورت انتظامی در دفاتر ثبت خواهد شد.

ادامه دارد



# کاشان

## شهری بین بیابان و کوهستان

بخش پایانی

نوشته سهیلا شهشهانی  
ترجمه پروین مؤمنی

فرهنگی است (۱)

تأثیر نوگرایی

بخش اول مقاله ابعاد مختلف معماری سنتی کاشان و هم پیوندی آن را با طبیعت بررسی کرده است. بخش پایانی به چگونگی تأثیر نوگرایی بر تاروپود روابط اجتماعی، معماری و ریخت‌شناسی شهر کاشان می‌پردازد.

اجازه دهید نگاه دقیق‌تری به محل سکونت شهروند کاشی امروزی بکنیم. برای ارائه تصویری روشن و صحیح به مساحه گروهی یا چهار گروه از دختران و پسران دانش‌آموز دبیرستانی ساکن مناطق مختلف کاشان پرداختیم. ترکیبی از پاسخهای آنها تومنیف ذیل را از خانه‌های جدید کاشان به دست می‌دهد.

حاج رضا چارچوقی مشهور به عشق ایلادی فرزند استاد حسن یکی از بهترین معماران سنتی کاشان است. در ۳۰ سال گذشته در تهران اقامت گزیده است و به قزوین و براندازگانش کمک کرده تا معماران و شهرسازان برجسته‌ای شوند ولی خود او عملاً به پادوی آنها تبدیل شده است. سالیان درازی است که او خانقاهی ساخته، زیرا مردم نخواستند در گذشته در احداث یک خانه، اصول معماری سنتی، موقعیت زمین و ارتباط آن با خانه‌های همسایه قابلیت دسترسی به آب، شیب زمین، ذوق، سلیقه، وقت و پول مالک همه دخیل بودند اما امروزه مردم عجله دارند که ساختمانی با سرعت هر چه بیشتر و هزینه هر چه کمتر بسازند. بنابراین تماشای بیرونی و تزئینات داخلی سازه حذف شده‌اند. این امور نیز به خلایق، الهام، وقت و پول دارند هیچ بونی صرف گچ‌برهای تزئینی نمی‌شود یا این حال در مقایسه با مصالح ساختمانی سنتی، خانه‌های مدرن هزینه زیادی بر می‌دارند. دسترسی به سیستم‌های خنک کننده برقی و سیستم‌های گرمایی یا سوخت فسیلی موجب شده تا ساختمانها بدون توجه به ایجاد سایه و بهره‌برداری از رطوبت و خنکی زیرزمین ساخته شوند و خانه‌های پشت‌به‌کوبیر و رعایت زاویه خاص نسبت به جهت قبله فراموش شوند. وجود سیستم لوله‌کشی آبره توجه به شیب ساختمان و نسبت آن را به ساختمانهای همسایه می‌اهیت نموده است.

بعد از عبور از در ورودی و احتمالاً پرده - که در مقابل آن آویخته شده است - معمولاً ۴ تا ۸ پله قرار دارد که به در طبقه اصلی منزل منتهی می‌شوند. ابتدا هال خانه واقع شده که درهای متعددی به درون آن بازمی‌شوند: اتاق خوابها، آشپزخانه، اتاق پذیرایی و دستشویی. در اینجا یک پاسیو نیز برای نگهداری گیاهان در نظر گرفته شده است. اگر محل سکونت آپارتمان نباشد، پس حیاطی نیز وجود دارد. مردم نروتمند، حیاط و باغچه بزرگتری دارند. در این مکان ممکن است یک زیرزمین نیز وجود داشته باشد که با پالا استفاده مانده و یا به عنوان انبار کار کرده باشد. است. به ندرت کسی پشت بام و یا در حیاط می‌خوابد. در صورت وجود حیاط، حوضی سیمانی در گوشه‌ای تعبیه شده و انومیل خانواده نیز در یک طرف پارک می‌شود. اگر باغچه‌ای باشد، طرح آن کاملاً اتفاقی و بی‌نظم است.

شیوه دیگر برای ارزیابی تحولات در واحدهای مسکونی خانگی بررسی دایره لغات خانه‌های مدرن و سنتی است. با ارائه لیستی شامل ۳۳ واژه به دانش‌آموزان از آنها تعریف واژه‌ها خواسته شد. همه دانش‌آموزان نوواژه مربوط به خانه‌های مدرن را به خوبی می‌شناختند با یک واژه خاص مربوط به خانه‌های سنتی نیز تقریباً همه آشنا بودند. اما بقیه لغات یا شط تعریف شدند و یا بدون جواب باقی ماندند.

این نشانگر آن است که طی عمر یک نسل، فضای خانگی می‌تواند تغییر یابد و دایره لغات مربوط به آن فراموش شود. در کاشان به طور سنتی پرورش درختان کاج، توت، انجیر، نار، آلو و گلهای اطلسی و یاس و بعضی گیاهان مانند ریخار رایج است. اما نام گیاهان گلدانی که در باسوها نگهداری می‌شوند، شناخته شده نیست. مگر کاکتوس باشند.

حیواناتی چون گربه‌های ولگرد و گاهی کبوتران، ماکیان و قناری در خانه‌های کاشان دیده می‌شوند ولی آنچه در حیاطها جایزندان واقعاً خالی است، حیوانات بزرگ. با مرکزیت کار بردی زیبایی‌شناسی و پرورش آنهاست و از این رو ماهیها نیز غایب‌اند. به یاد می‌آوریم که یک حوض بزرگ مرکز خانه بود، زیرا نستوه‌ها در اینجا نهایی می‌شدند و در فصل گرم‌ها مردم رو به حوض می‌نشستند. آسمان در حوض بازتاب می‌یافت و تصویر ابدیت همیشه حضور داشت. حضور حوض و آب آشنایی قواره وسط آن بود که شخص را به تأمل و تفکر وامی‌داشت.

اکنون خانه‌ها از آجر، سنگ و فلز ساخته می‌شوند. برای خانواده‌هایی که بدون حضور خدمتکاران به خدمات اهشای خانواده هسته‌ای تکیه می‌کنند، زیستن در یک طبقه آسانتر است. این سوافتی عمومی با بخش از این تعریف است که معتقد به توسعه ایده‌آهای مرتبط با یک خانه - طراحی و ساخت خانه‌ها بر مبنای حداقل استانداردهای فیزیکی و

این مقاله ترجمه‌ای از مقاله زیر است  
Loiden Development Studios,  
Toward Sustainable Cities, No. 15,  
1996

درون ساختمان مردم به دور یک قالی (بهاری ابدی) می‌نشستند و سرگزیت از آن تزیین عالی بود. در زمستان گرد منقل یا گرمی جمع می‌شدند، گرمی ابزار سنتی گرمایی شامل میزی کوتاه و منقل زیر آن بود و یک لحاف بزرگ آن را می‌پوشاند. افراد روی تشکچه‌هایی روی زمین به دور آن می‌نشستند و لحاف را تا روی کمر بالا می‌کشیدند.

مرکز خانه امروزی حال یا اتاق نشیمن است؛ جایی که همه درها به آن باز می‌شوند، هم گذرگاه است و هم محل استراحت، جایی که سوزی آشپزخانه، دستشویی، توالت و احتمالاً بوفای خارج از منزل در آن جریان می‌یابند. صدایی که در خانه مرکزیت را ایجاد می‌کند از تلویزیون است، همه به تلویزیون می‌نگرند که شاید فقط جبهه‌ای صدتایی است که از نام تا نام خدمات مستقیم و غیرمستقیم خود را به اعضای مختلف خانواده ارائه می‌دهد.

### ارتباط با طبیعت

به منظور بررسی میزان شناخت مردم کاشان از طبیعت، پرسشنامه‌ای شامل سئوالاتی راجع به گذر فصلیه نانش عمومی از کوهچه، رودها و منابع منطقیه و گذران تعطیلات و طبیعت، طرح و تزیین گردید. اکثر پاسخ دهندگان حداقل دانش عمومی نسبت به طبیعت اطراف نداشتند؛ در حد شناخت قلعه کرکس و منطقه قین، گذر فصول از طریق تلویزیون و مدرسه اعلام می‌شود. تقریباً از کسی شنیدیم که بگوید «ما در خانه درختی داریم که تغییر رنگ می‌دهند» بدون شک طبیعت در خانه گم شده است.

اما در پاسخ به گردشی در طبیعت، معلوم شد بازدید از دهکده‌های مجاور بستگی به طبقه اجتماعی افراد دارد. خانواده‌های وابسته به طبقات بالای اجتماعی بیش از دیگران از دهکده‌های اطراف دیدن می‌کنند. با این حال مردم طبقات پایین اگر خوشاوندی در روستا داشته باشند، به دیدن آنها می‌روند و گونه برای گردش به پارک یا گورستان می‌روند. اما برای آنها که در خانه می‌مانند، طبیعت به شیوه دیگری ولو کم‌رنگ فریب فضای مرکزی زندگی بازگشته است. علاوه بر پاسپوی محل نگهداری گیاهان، طبیعت هم‌راستا با موسیقی از تلویزیون مشاهده می‌شود. یکی از تولیدکنندگان برنامه‌های تلویزیونی در مصاحبه‌ای چنین می‌گوید: «اولین بار در سال ۱۹۸۷، ضمن جنگ ایران و عراق، گروه کوچکی از ما به این نتیجه رسیدیم که برنامه‌های طبیعت می‌تواند شادمانی را به مردم بازگرداند. آنها یا نمایش اسلاید آغاز کردند و سپس به فیلم روی آوردند و اکنون برنامه‌هایی در باره علم و طبیعت دارند (تایستان ۱۹۹۵). موسیقی سنتی نیز تصاویری را که معمولا این برنامه‌ها نشان داده می‌شوند، همراهی می‌کند. یکی از خانم‌های پاسخ دهنده که به برنامه‌های تلویزیونی علاقه‌ای نداشت، می‌گفت برنامه‌های طبیعت را بخصوص دو ساعت آخر شب با شوق فراوان نگاه می‌کند.

در یک خانه سنتی، مجموعی از خوشاوندان شامل ۲۰ تا ۲۵ نفر با هم زندگی می‌کردند و در سئوال مجاور احتمالاً خوشاوندان دیگری سکونت داشتند. امروزه فقط ۱۵ درصد دانش‌آموزان گزارش می‌دهند که خوشاوندان نزدیک در همسایگی آنها زندگی می‌کنند. ارتباط اجتماعی آنها بیشتر با همسایه‌ها و خوشاوندان است، ولی بیشترین میزان دید و بازدید بین خانواده‌های طبقات بالای اجتماعی صورت می‌گیرد. غالب دیدارها بین خواهران و برادران ماحول صورت می‌گیرد و بعد به ترتیب خانم، دایی، عمو و کمترین میزان بازدید از سوی عمه‌هاست. بازدید پدر و مادر غالباً بستگی به توانایی حرکتی آنها دارد، ولی پدر و مادر بلندی خانه بیشتر به دیدار می‌آیند. این امر نشان می‌دهد که حتی در یک زمینه شهری زنان از نفوذ خود برای پذیرایی بیشتر از اقوام خود استفاده می‌کنند. کمترین میزان دید و بازدید مربوط به کسانی است که خوشاوندانشان در

شهرهای دیگر زندگی می‌کنند و با از روستا به کاشان مهاجرت کرده‌اند.

### خانه ایده‌آل

میراث‌نامه به خانه ایده‌آل جوانان می‌پردازیم. نفوذ زیادی بین تصویر خانه ایده‌آل دختران و پسران وجود دارد، توصیف دختران بسیار عاطفی و همراه با طبیعت و عطر گلهاست، اما توصیف پسران هندسی است، با تأکید بر اتاقهای مختلف و حتی ساده‌نمایی تا حد یک حراجی: یک میز، یک تلویزیون و سردرهما. بعضی دانش‌آموزان از لوازم نظیر بیلمن اروپایی، آشپزخانه مدرن و مچیز، کامپیوتر، ویدئو، آنتن ماهواره و ابزار موسیقی نام می‌برند. ولی نکته نهایی در توصیف خانه ایده‌آل احساس حیات در آرامش، امنیت، صراحت، تقاضا، اعتماد، متقابل و عشق بین اعضای خانواده است. توقعات متفاوت دختران و پسران و خواسته مشترک آنها برای زیستن با این احساسها نکاتی است که باید نسبت به آنها تأمل بیشتری شود. شاید جدایی حریم خصوصی زن و مرد در خانه‌های سنتی، پاسخی به نیازهای متفاوت جنسیت‌ها باشد.

امروز فضاهای معماری تک جنسیتی «مجبور است به نیازها و سلیقه‌های دوگانه‌ای پاسخ دهد. بدون شک انسان نیازمند زمان است تا فضاهای جدید را با کاربردها و خواسته‌های جدید تطبیق دهد. با توجه به آموزش مشابه پسران و دختران می‌توان فاصله بین آنها را در آینده کاهش داد. شیوه دیگر در نظر گرفتن دیدگاههای زن است. به هر حال آنها در این خانه‌ها زندگی می‌کنند و باید نظر ایشان در مورد حفظ ارتباط با طبیعت، خوشاوندان و نظام اعتقادی در خانه منطقی شود.

### نتیجه‌گیری

تحول در معماری خانگی کاشی، نمونه روشنی از تنش بین فرهنگ نخبگان و فرهنگ صنعتی است. (۳) حرکت قاطعی از شیوه زندگی سنتی به زندگی مدرن به نحو متفک شده و فردیت یافته‌ای آغاز شده که با نظام باورهای مذهبی و اجتماعی سردم‌بین ارتباط است. احساس امنیت ناشی از زیستن در «محله» فضایی شهری که شبکه‌های خوشاوندان در آن زندگی می‌کردند) و در خانه‌ای که بازتاب جهان بینی مردم و نیازهای فردی اعضای هر خانواده بود، از دست رفته است.

زمینی احساس امنیت و خوشنودی، از خانه منشأ می‌گردد. از جایی که به وسیله دیوارهای مشترک به هم می‌پیوست، جایی که آب مشترک جاری بود و خون مشترک به میراث می‌ماند. معماری سنتی کاشان با طبیعت منطقه تطبیق یافته بود. از مصالح ارزان قابل دسترسی استفاده می‌کرد و اصول سنتی را در ایجاد سایه، نسیم و فضاهای خنک زیرزمین به کار می‌گرفت. حاصلت معماری سنتی نسبت به جهت خانه سه تپه‌ای از نظر مذهب معتاد بود، بلکه اتاقهای تابستانی را پشت به خورشید و اتاقهای زمستانی را رو به خورشید قرار می‌داد. تابستانی، معماری خانگی در همسایگی با طبیعت بود و از همه امکانات طبیعی به شیوه منطقی استفاده می‌کرد.

امروزه خانواده‌های هسته‌ای در خانه‌های زندگی می‌کنند که از سوی همسایه‌های غریبه احاطه شده‌اند و فضای مرکزی زندگی آنها یک گذرگاه است. نگرانی‌های عصبی ناشی از توسعه در زمینه شهری، در توصیف فضاهای مرکزی روشن است که در آرزوی جوانان برای ترک آرامش، امنیت و نظام منطقی می‌شود. این نکته باید در همه ابعاد متفاوت زندگی فرهنگی ایرانی بررسی شود تا تحول عمومی فرهنگی در زندگی شهری نشان داده شود.

اگر قرار است ایده‌آلهای توسعه در ایران بیگیری شوند، نمی‌توان آنها را بر اساس حداقل استانداردهای فیزیکی و فرهنگی، قرار داد بلکه باید بر اساس فرهنگ نخبگان بومی قرار گیرند، قبل از آنکه به فراموشی سپرده شوند.

### منابع

- 1- Nas, P.J.M and W.J.M. Pines House, Culture and Development, Bijdragen tot de Ethn. Land- en Volkenkunde (1) 1986, pp. 114-131
- 2- Shahshahani, S. Tezooiro. Between Popular, Elite and Industrial Culture in the (Iranian) City of Kashan. In Gowa kaspimka (ed). The city: to day, Yesterday, and the day before, 1995. University of Uda, pp. 217-232

گزارش از سومین گردهمایی دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانها، معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرهای بزرگ

## هماهنگی بین دستگاههای مختلف مشکلات ترافیکی را تشدید می کند

سومین گردهمایی دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانها و معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرهای بزرگ در تهران برگزار شد.

احمد کرم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، در این همایش ضمن اشاره به نوبتین علم حمل و نقل و ترافیک در کشور ما گفت: اهمیت موضوع ترافیک برای دنیا به حدی روشن است که دست کم ۳۰ کشور دنیا دارای وزارت حمل و نقل و ترافیک هستند و در آن کشورها مطالعات ساماندهی و جامع ترافیکی پایه و اساس طرحهای شهرسازی است. او ضمن اشاره به بر توپیر به موضوع ترافیک و حمل و نقل در تهیه طرحهای شهرسازی در کشور گفت: با ساماندهی ترافیکی، شهرها پیمان را به شدت دچار مشکل کرده است و بی نظیرگی در زمینه های مختلف مقوله ترافیک اهم از امور ستادی، مشاوره و اجرا باعث شده فقط به ساماندهی ترافیک ۱۹ شهر پرداخته شود. وی سرعته انجام کار در ساماندهی ترافیک را مناسب ندانست و هماهنگی بین دستگاههای مختلف را در تشدید مشکلات ترافیکی مؤثر دانست و گفت: انتظارات ترافیکی و مسئولان ترافیکی خود را اعلام به هماهنگی نمی بینند و از دید تخصصی با موضوع ترافیک رویرو نمی شوند.

وی محدود بودن منابع مالی اختصاص داده شده به مقوله ترافیک را مشکلی عمده دانست و گفت: با ۱۰ سال اونس مالی است که منابع اعتباری بسوی بهبود وضعیت ترافیک در اختیار استانها قرار می گیرد.

او افزود: باید از منابع مالی سال جاری برای بهبود وضعیت آموزش نیروی انتظامات ترافیکی و آموزش نیروهای مجری در اجرای طرحهای ترافیکی، اصلاحات هندسی و آموزش نیروهای موجود در استانها و شهرها که در امر حمل و نقل و ترافیک مشغول به کارند استفاده نمود.

کرم همچنین بر لزوم انجام آموزشهای میان مدت، کوتاه مدت و ضمن خدمت در قالب سمینارهای آموزشی در استانها و مراکز تاکید نمود و افزود: شبکه اطلاع رسانی و پایگاههای اطلاعاتی

حمل و نقل و ترافیک باید در استانها جدی گرفته شود. وی بر استقرار مشاوران ساماندهی ترافیک در زمان اجرای طرحهای جامع در محل تاکید نمود، به طوری که این مشاوران با همکاری دبیر خانه شورای ترافیک استانها بتوانند در طول اجرای طرحها نظارت جدی داشته باشند و اشکالاتی را که در مسیر اجرا پیش می آید رفع نمایند.

معاون هماهنگی امور عمرانی در ادامه سخن اشاره به طرح ساماندهی خطوط اتوبوسرانی گفت: معمولا اصلاحاتی که در سیستم اتوبوسرانی اعمال می گردد سلیقه های و بر اساس تجربه است و سازمناهی اتوبوسرانی به ندرت برای تصحیح سیستم خود (کاهش زمان انتظار، زمان انتقال و...) از مشاوره و مطالعات مشاوره ای استفاده می نمایند. وی ساماندهی خطوط اتوبوسرانی را در استفاده بهینه از امکانات و کاهش هزینه و نیرو مؤثر دانست و همچنین بر گسترش کردن خودروهای عمومی به عنوان یکی از سیاستهای وزارت کشور تاکید نمود.

وی با تأکید بر ضرورت بالا بردن سهم حمل و نقل عمومی از طریق خرید اتوبوس با استفاده از افزایش قیمت سوخت گفت: پیش بینی شده است در سال آینده افزایش قیمت سوخت، به نسبت اسفند تا دو برابر منابع مالی در اختیار خواهد گذارد و مشکلات حمل و نقل عمومی را کاهش خواهد داد.

او در انتهای سخن خود ضمن اشاره به نقش تسلاشی و عین کرد مسئولان ترافیکی استانها و شهرها در پدیده های گفته امثال شدن شهرهای هماهنگی ترافیک استانها به این تلاش بستگی دارد اما در حال حاضر شهرهای ترافیک در استانها از تحرک لازم برخوردار نیستند. وی از مسئولان ترافیک و حمل و نقل شهرها خواست با جهت به حل مسائل حمل و نقل و ترافیک و پیگیری طرحها پیر داند در ادامه روشنی، تبیین شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ضمن اشاره به موضوع هندسی حمل و نقل و ترافیک گفت: هدف این دانش تأمین حرکت ایمن، راحت و سریع انسان و کالا با کمترین هزینه است و در آن نحوه انجام سفرها و چگونگی تولید، توزیع و جذب سفر و چگونگی جریان آمد و شد خودروها مورد بحث قرار می گیرد.

هندسی حمل و نقل و ترافیک به نحوه ارتباط بین کاربری اراضی، تعیین و درجه بندی شبکه معابر، حمل و نقل عمومی، پارکینگ ها، طرحهای هندسی، مدیریت عرضه و تقاضای سفر، کنترل عملکرد و انتظامات ترافیک و کاهش اثرات نامطلوب زیست محیطی آمد و شد خودروها می پردازد. این دانش با بهره گیری از علم اقتصاد هندسی، روش بهینه استفاده از امکانات و عرضه های موجود با مطرح می کند.

روشونی ضمن اشاره به مقابله با ساماندهی ترافیک در شهرهای بزرگ و خسارات ناشی از تراکم و عبور و مرور خودروها و عابران از جمله اتلاف اوقات شهروندان و ایجاد نا اطمینان روحی، روشنی ناشی از تأخیر و همچنین مصرف بیش از حد سوخت و

آلودگی هوای ناشی از آن گفته این معایب بیانگر نیاز شدید به استفاده از علم هندسی حمل و نقل و ترافیک توأم با آموزشهای لازم و ارتقای سطح فرهنگ عمومی ترافیک و همچنین ایجاد هماهنگی بین ارگانهای دست اندر کار برای ایجاد مدیریت متحرک تر است.

وی به شرح کمیته های چهار گانه تخصصی ترافیک پرداخت و گفت: کمیته آموزش و تبلیغات، کمیته قوانین و مقررات، کمیته هماهنگی و ارزیابی طرحها و کمیته هندسی محیط و ترافیک و وسایط نقلیه، چهار زیر کمیته ایمنی هستند که فعالیتها مشمول به کارند. کمیته آموزش و کمیته قوانین و مقررات در حال حاضر با همکاری قوه قضائیه، سازمان صدا و سیما و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، شهرداری تهران، وزارت آموزش و پرورش و سازمان برنامه و بودجه عمل می کنند و کمیته قوانین و مقررات به بازنگری این نامه راهنمای وزارتدگی می پردازد.

روشونی افزود: پژوهش در زمینه جایگاه ایمنی کسایلی شهری نشان داد سیستم از جهت دار بودن اطلاعات دقیق دچار نقص است و در واقع آماری که برای بررسی تردد و وانت بارها از رنگ برکزی گرفته شد با امار بخش انرژی وزارت نفت تناقض داشت. این پژوهش نشان داد وانت بارها برای شکار بار به مسورت ترددی در شهرهای بزرگ - مثلاً در اطراف بازار - عبور و مرور می کنند تا بازی پیدا کنند که این تردد باعث مصرف سوخت و تراکم ترافیک و... می گردد. این پژوهش نشان داد سامانه ای تردد وانت بارها و قرار دادن ایستگاههای اژانس برای آنها به طوری که به وسیله بی سیم و تلفن همراه خدمات ارائه نمایند، حداقل ۵۰۰ میلیارد ریال در سال باعث صرفه جویی می شود. از این رو لایحه ای تنظیم شده است که مطابق آن در صورت تصویب وانت بارها مانند تاکسی ها در مجموعهای زیر نظر شهرها و ساماندهی شوند. همچنین تعیین دستور العمل نرخ گریه تاکسی که از مهمترین مسائل شهرهای بزرگ است از سوی دفتر حمل و نقل و دبیر خانه شورای عالی ترافیک، نمایش از هزار ساعت کار کارشناسی طولین شده است. روشونی بر این زمینه گفت:

خوشبختانه بسیاری از استاندارها و شوراهای اسلامی شهرها از این دستور العمل استفاده نموده اند و برخی خود را تغییر کردند و دستور العمل تعیین تعداد تاکسی مورد نیاز شهرها در دست تهیه است. دبیر شورای عالی ترافیک ضمن اشاره به تأمین اعتبار جهت گسترش کردن وسایط حمل و نقل عمومی، به ویژه اتوبوسها، گفت: برای ۸ شهر بزرگ کشور در این زمینه برنامه پنجساله ای تهیه شده است و در حال حاضر دفتر حمل و نقل و ترافیک با شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه هماهنگ است اما در شهرهایی چون مشهد، تبریز، اصفهان و شیراز سامانه های اتوبوسرانی آنها هر چه سریعتر می بایست هزینه دریافت لشعاب شبکه های گاز جهت ایجاد جایگاههای سوخت خود را از شرکت گاز به صورت

هاکتور در یافت و به دفتر حمل و نقل و ترافیک بفرستد.

و ترفی افزوده از دیگر اقدامات دبیر خانه شورای عالی ترافیک تعیین مسرفه انجام معاینه خرویشی آگروز و الودگی صوتی بوده است و در شهرهای بزرگد شهر لاریها هر چه سریعتر می باشد مرکز معاینه فنی خودروها را ایجاد نمایند.

و ترفی گفته خبرنامه بهبود ترافیک با کمبود امکانات و پروروست اما تا به حال ۵۰ شماره دار آن چاپ شده است و هدف از انتشار این خبرنامه ها با نمانا ننگارنگ بین دبیر خانه شورای ترافیک استانها و شهرهای بزرگ و مدیران عضو شورای ترافیک استانهاست.

در ادامه علی نوزور، مدیر کل دفتر برنامه ریزی و عملی وزارت کشور به وضعیت حمل و نقل کشور و آینده سیستمهای حمل و نقل درون شهری برنامه سوم پرداخته او ضمن اشاره به سیستم حمل و نقل در برنامه اول توسعه گفت: در اولین سال برنامه اول توسعه کشور، تنها در ۲۲ شهر سیستم حمل و نقل عمومی بنا تا کسید بر انوبوسرانی شهری وجود داشت و مبلغ هر ۳ هزار و ۷۰۰ دستگاه اتوبوس روزانه ۲/۵ میلیون نفر داشتند و این شهرها در مجموعه شهرهای کشور ۱۵/۸ میلیون نفر جمعیت را به خود اختصاص می دادند که معادل ۵۲ درصد از جمعیت شهرهای کشور در آن مقطع زمانی بود و با توجه به تعداد کل سفرهای تولید شده در شهرهای کشور در سال ۱۳۶۸ حدود ۱۱ درصد از جابه جایی های درون شهری به وسیله سازمان اتوبوسرانی انجام می شده است.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی و عملی افزوده در انتهای برنامه اول (سال ۷۲) جمعیت شهرها به ۳۳ میلیون نفر رسید و با فرض ضریب بحر که ۱/۲ برای هر شهروند، ۴۰۰۸ میلیون سفر در شهرها انجام شد. تعداد اتوبوسهای نوگانی به ۶ هزار و ۸۰۰ دستگاه و سفرهای انجام شده با سیستم اتوبوسهای شهری نیز به ۱۸ درصد رسید که نسبت به ابتدای برنامه اول ۷ درصد افزایش داشت.

قابل ذکر است در انتهای برنامه اول، یک هزار و ۸۱۷ دستگاه اتوبوس در شهرها وجود داشت که ۹/۸ درصد سفرها با آنها انجام می شد و ۶۰ هزار دستگاه تاکسی در شهرها، ۱۷/۵ درصد سفرهای درون شهری را به خود اختصاص می دادند و سهم ناوگان حمل و نقل عمومی در انجام سفرهای درون شهری ۲۵/۳ درصد بود.

نوزور به شاخص گذاری و برخورد کفیی با موضوع حمل و نقل در برنامه دوم اشاره نمود و گفت: پیش بینی شده بود تا پایان برنامه دوم، سهم ناوگان حمل و نقل عمومی از سفرهای درون شهری به ۵۶/۱ درصد برسد و اکنون در انتهای برنامه دوم جمعیت شهرهای کشور ۳۹ میلیون نفر و تعداد سفرهای تولید شده روزانه ۴۶/۸ میلیون سفر است. در حال حاضر ۱۱ هزار و ۱۷۶ دستگاه اتوبوس، ۱۲ هزار و ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و ۹۵ هزار تاکسی در

شهرها وجود دارند و در واقع سهم اتوبوس ۲۲/۹ درصد، اتوبوس ۱۱/۵ درصد و تاکسی ۲۲/۸ درصد از سفرهای درون شهری است.

نوزور گفت: مجموعاً سهم ناوگان حمل و نقل عمومی به ۶۱/۲ درصد رسیده است که از شاخصهای تعیین شده برای برنامه دوم بیشتر است یعنی در طول برنامه دوم تعیین شده بود ۳ هزار و ۵۰۵ میلیارد ریال در بخش حمل و نقل عمومی از خرید اتوبوس تا احداث شبکه ها هزینه شده که ۲۲۲ میلیارد ریال آن به عهده دولت (۲۲/۳ درصد از کل اعتبارات پیش بینی شده) و سهم شهرداریها ۳ هزار و ۷۲ میلیارد ریال (۸۷/۷ درصد) باشد دولت سهم خود را در برنامه دوم پرداخت اما سهم شهرداریها تحقق نیافت و در چهار سال اول برنامه دوم فقط ۲۳ درصد از پیش بینی اولیه تحقق یافت. نوزور گفت: این مطلب نشان می دهد که شهرها باید توجه بیشتری به حمل و نقل عمومی داشته باشند.

مقایسه ای بین اعتبارات دولت در حمل و نقل شهری در سال ۷۱ و اکنون نشان می دهد کل کمک دولت در سال ۷۱ مبلغ ۱۸ میلیارد ریال بوده است و اکنون مبلغ ۱۰۹ میلیارد ریال از محل منابع تشره ۱۹ و ۲۵۰ میلیارد ریال از عوارض فرآورده های نفتی و ۵۰ میلیارد ریال از عوارض ۱ درصد و ۲ درصد احاطا شده است. مجموعاً با توجه به کمک دولت برنامه آهن شهری مشهد و مشهد و مشهد و مشهد و مشهد ۶۵۰ میلیارد ریال در امر حمل و نقل شهرهای کشور اعتبار وجود دارد که هزینه خواهد شد و حدود ۱۵۸ میلیون دلار جهت خرید اتوبوس و قطعات و لوازم و همچنین ۹ میلیارد دلار برای گاز سوز کردن اتوبوسها و ۳۳۴ میلیون دلار برای مترو تهران و قطار شهری مشهد در نظر گرفته شده است که با ورود آنها ناوگانها به سمت شاخصهای مطلوب حرکت می کنند.

نوزور تأکید نمود که مطابق الگوی مسرف حمل و نقل شهری باید سهم ناوگان حمل و نقل عمومی به ۸۰ درصد برسد و ۴۰ درصد از سفرها با وسایط نقلیه غیر عمومی صورت پذیرد.

وی در ادامه به شرح مشکلات جانبی در موضوع حمل و نقل پرداخته و گفت: در جهت کمک و دی و کفیی میزان تقاضای سفر با وسایط حمل و نقل عمومی در شهرها مشخص نیست؛ مسرف اتوبوسها پایین است. در حالی که سرعت مطلوب ۱۸ کیلومتر در ساعت است اما مسرف فعلی بیش از ۱۵/۲ کیلومتر در ساعت نیست. از لحاظ مسافر و لا بودن زمان انتظار در ایستگاه نیز مشکلی دیگر است. وی همچنین به مشکلات موجود در شبکه ارتباطی اشاره کرد و گفت: عدم تناسب و کیفیت عرضه شبکه برای عبور اتوبوسها، فزینی بودن بافت شهرها در نواحی مرکزی، تراکم مراکز تجاری و خدماتی در مراکز شهرها، گسترش شهرها و احداث شهرکهای قطاری مسافلی در کالبد ارتباطی شهرها به وجود آورده است و عدم همکاری مناسب بین اداره راهنمایی و رانندگی با اتوبوسرانیها، تردد بیش از حد اتوبوسها و وسایط شخصی مسافر کش در خطوط پر مسافر، کمبود و گرانی لوازم

یکی مورد نیاز اتوبوسها، گرانی اتوبوسها و استهلاک اتوبوسها به علت استفاده دو هفته از آنها و کمبود امکانات و تجهیزات تعمیرگاهی و نگهداری اتوبوسها، مشکلات اساسی در مدیریت ترافیک پیش آورده است.

نوزور گفت: خصوصی سازی در حمل و نقل از مسائل مورد تأکید برنامه سوم است و مهمترین نکته پیش بینی شده در برنامه سوم توسعه، ارائه قانون جامع حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور است که خلا موجود در سیستم حمل و نقل را پوشش خواهد داد.

در این همایش کمیته های کاری به شرح فعالیتهای خود پرداختند و در پایان مقدم کارشناس دفتر حمل و نقل و دبیر خانه شورای عالی ترافیک به جمع بستنی نظریات و تصمیمات اتخاذ شده در کمیته های مختلف پرداخته و نظرات کمیته قوانین و اعتبارات و تنکیلات را به این شرح اعلام کرد:

اعتبارات تخصیص و در آسناهای حاصل از مقبوله حمل و نقل ترافیک از اسأ در بهبود وضع ترافیک هزینه گردد. برای پوشش هزینه های شورای ترافیک استان، محلهای درآمدی منظور شود. معاینه فنی وسایط ادارات و راهنمایی و رانندگی از نظریات کمیته و تجهیزات و به زودی از نظر کنترل گازهای خروجی اگر چه به منظور کاهش تصادفات و آلودگی هوا سالیک با کنترل و معافرت انجام شود. در آینده پس از امورهای صحیح، افزایش میزان جواز اسلام شود. در ترکیب اعضای شوراهای ترافیک استان از طریق قانونی ارتکوری و اصلاح صورت پذیرد. مسافر بر های شخصی (تاکسی مسرف) پس از تصویب این نامه، مربوطه ساماندهی شوند. خروج تاکسی مسرف ها از شهر یا هماهنگی سازمان با ایاله با صورت گیرد.

در ادامه مقدم به جمع بستنی میبخت کمیته کاری مطالعات و سیستمهای حمل و نقل عمومی پرداخته، تسریع در تدوین و ابلاغ شرح خدمات و مطالعات ساماندهی در حه دوم به خصوص سیستم اتوبوسرانی شهرها و لزوم اقدام جدی شهرها در برای برنامه ریزی و عقد قراردادهای مربوطه، لزوم تدوین و تصویب امور حقوقی و قانونی جهت استمرار خدمات و همکاری مشاوران با کارفرمایان در کلیه مراحل انجام از مطالعات، اجرا و پس از اجرا، تسریع در ابلاغ نوع گاز مورد استفاده در مسائل فنی همکاری به مسئولان مربوطه، تعیین شاخصهای مورد نیاز در مقبوله گاز سوز کردن از جمله جایگاههای سوخت و تعمیر و نگهداری و معاینه فنی خودروها و بررسی امکان مشارکت بخش خصوصی در مورد احداث جایگاهها، تشکیل کمیته کارشناسی خصوصی سازی در سیستم اتوبوسرانی، دادن اولویت به بررسی کارشناسی در خصوص تعیین شاخصهای محدوده خدمات و سامانی سیستمهای حمل و نقل درون شهری، بررسی امکان حذف کلمه «حومه» از اساسنامه شرکتهای اتوبوسرانی شهری به عنوان اقدامی که تا مدت از سوی وزارت کشور.



گزارشی از بررسی طرح تردد خودروها بر اساس پلاک زوج و فرده

## اجرای طرح تردد نوبتی، بهبود ترافیک و آلودگی هوا؟

دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

به دنبال اجرای سه روزه طرح تردد نوبتی وسایل نقلیه در سطح شهر تهران بر اساس شماره‌های فرد و زوج آخر پلاک خودروها در آذر ماه سال گذشته، نمایندگان مجلس شورای اسلامی خواهان ادامه طرح مزبور شدند.

قابل ذکر است که پس از اجرای این طرح در تاریخ ۷۷/۹/۲۴، بلافاصله شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موضوع را مورد بررسی قرار داد و طی جلسه انشطراری که با حضور نمایندگان از سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت پست و تلگراف و تلفن، سازمان برنامه و بودجه، سازمان راهنمایی و رانندگی و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در محل دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور برگزار شد؛ تشخیص داده شد که اجرای دائم طرح موجب بیرون بحران و ایجاد مشکلات جدید برای شهروندان می‌گردد. بررسی کارشناسی طرح مذکور نشان داد که راهنمایی و رانندگی در سالهای اخیر

گاهش می‌یابد و این در حالی است که سرعت متوسط خودروهای سواری در تهران در ساعت اوج صبح بیش از ۳۰ کیلومتر در ساعت است. از طرفی باید توجه کرد که کاهش حجم وسایل نقلیه سواری و تقابل آنها به حدود نصف، سبب دو برابر شدن سرعت وسایل نقلیه باقی‌مانده نمی‌شود.

اضافه بر این در شرایط بحرانی که جابه جایی در لایه‌های هوا انجام نمی‌گیرد اغلب این آلاینده‌ها در ارتفاعات معین انباشته می‌شوند و در اثر کاهش حجم ترافیک، آلاینده‌ها کاهش نمی‌یابد بلکه با سرعت کمتری افزوده می‌شوند. در این میان از نقش آلودگی هوا توسط موتور سیکلت‌ها نیز نباید غافل ماند.

باید توجه نمود که میزان نشر آلاینده هیستروکربن در یک سرعت مشابه توسط موتور سیکلت حدود ۴ برابر خودرو سواری است. از طرفی نتایج مطالعات در تهران نشان می‌دهد میزان کیلومتر پیموده شده در

همواره با فقدان امکانات اجرایی لازم از جمله کمبود پرسنل و تجهیزات روبرو بوده است به طوری که توانایی کنترل کامل محدوده طرح ترافیک را با وسعتی بالغ بر ۲۲ کیلومتر مربع نداشته و بر همین اساس اجرای طرح فرد و زوج شماره وسایل نقلیه در محدوده کامل شهر تهران با وسعت بیش از ۷۰۰ کیلومتر مربع ناممکن بوده است و در صورت اجرا صرفاً می‌توانست محدوده ناچیزی را زیر پوشش قرار دهد. از طرفی سیخ کلیه نیروهای راهنمایی و رانندگی در توجه به موضوع خاص کنترل شماره‌های خودرو و متوقف کردن متخلفان، موجب باز ماندن از دیگر وظایف راهنمایی و رانندگی می‌گشت. دید مثبت کاذب به طرح

اجرای طرح سه روزه فرد و زوج خودروها رضایت مندی شهروندان را به دنبال داشت و به نظر می‌آمد آلودگی هوا در آن چند روز کاهش پیدا نمود، اما بر خوردی کارشناسان تر نشان می‌دهد در روزهای چهارشنبه و پنجشنبه ۲۵ و ۲۶ آذر ۷۷ که زمان اجرای طرح مذکور بود، ۲۱ درصد از تقاضای سفر شهروندان یعنی حدود ۲۱۵ میلیون سفر در اثر تعطیلی مدارس کاهش یافت و اتساع روز جمعه به تعطیلات روزهای اجرای طرح موجب شد بسیاری از خانوادها به مسافرت رفته و بخشی از سفرهای شغلی نیز به همین دلیل تقابل پیدا کرد. همین وضعیت باعث دید مثبت به این طرح گردید. از سوی دیگر طبق گزارش سازمان هواشناسی کشور، از روز جمعه ۲۷ آذر ماه، پایداری دفع و وزش باد در سطح تهران آغاز شد که تا پایان روز شنبه ۲۸ آذر ماه ادامه داشت و این امر نقش غیر قابل انکاری در کاهش آلودگی هوا ایفا نمود.

مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک تهران نشان می‌دهد که تولید آلاینده‌ها توسط وسایل نقلیه از سرعت ۱۰ تا ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش چشمگیری دارد. در صورتی که از سرعت ۳۰ تا ۶۰ کیلومتر در ساعت تولید آلاینده‌ها با شدت کمتری



## تحویل اولین سری اتوبوسهای شهاب خودرو

طنی مراسم تحویل اولین سری اتوبوسهای شهاب ۲۶۱۲ به وزارت کشور از محل قرارداد ۵ هزار دستگاه انجام شد.

مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور با تأکید بر اهمیت کیفیت اتوبوسهای تولید شده گفت: لولوی خرید اتوبوس با شرکتی سازنده داخلی است، اما اگر کیفیت مورد نظر وزارت کشور تأمین نشود، در قراردادهاى موجود، تجدید نظر خواهد شد. او افزود: نظارت وزارت کشور از طریق کمیته‌های فنی مستقر در کارخانجات تولید اتوبوس، نظارتی مستمر است و بلادید از تحویل اولین سری اتوبوسهای شهاب خودرو نشان دهنده نا مناسب بودن صافکاری بدنه، لاستیک دور شیشه‌ها و رنگ اتوبوسها است.

نوری‌پور با تأکید بر راجح و ایمنی سفر در اتوبوسها گفت: اتوبوسها معرف نظم و زیبایی شهرند و استفاده از اتوبوسهای نو با رنگهای مناسب و کیفیت مطلوب، تأثیری مثبت در شهروندان ایجاد می‌کند.

په‌نام کیا از کارشناسان کمیته فنی وزارت کشور مستقر در شرکت شهاب خودرو ضمن اشاره به کیفیت نامطلوب اتوبوسهای قبلی شهاب خودرو گفت: قبلاً شرکت مذکور دو نوع اتوبوس شهاب ۱۷۱۱ با موتور بنز و شهاب ۱۲۱۲ با موتور کمز را تولید می‌کرد که قطعات آنها از کشورهای مختلف تأمین شده بود. از این رو هنگام سرویس دهی مشکلات عمده‌ای برای ناوگان حمل و نقل بین شهری به وجود می‌آورد، اما طبق قرارداد جدید شرکت شهاب خودرو متعهد به انتقال دانش فنی، تأمین ابزار مخصوص تعمیرات و قطعات یدکی پشتیبانی پس از فروش نیز شده است. در اتوبوسهای جدید ۲۶۱۲ از موتور دیزل رنو با استاندارد محیط زیست یورو ۲ استفاده شده است که در کاهش آلودگی هوا نیز مؤثر است. گفتنی است تعداد اولین سری اتوبوسهای تحویلی ۷۵ دستگاه می‌باشد.

بساعت افزایش یک میانه و ۲۵۰ هزار مسافر دیگر به سیستم حمل و نقل همگانی خواهد شد. این در حالی است که در ساعات اوج تردد، ناوگان اتوبوسرانی توان پاسخگویی به تقاضای مسافران را در سطح مطلوب ندارد و در این حالت، شهرداری و دولت موظف به افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل عمومی به میزان حداقل دو هزار دستگاه اتوبوس خواهند بود که در شرایط فعلی، افزایش ۵۰ درصدی به ناوگان و خدمات مربوط ناممکن است.

با افزایش زمان انتظار مسافران و عدم توان پاسخگویی به حجم بالای تقاضای شهروندان که اغلب از قشر متوسط هستند مسائل اجتماعی و امنیتی پیش می‌آید. با توجه به مسیرهای ویژه بدون مانع اتوبوسهای شرکت واحد که از حداکثر سرعت مجاز عظمی استفاده می‌کنند امکان افزایش سرعت و سرویس دهی مضاعف، با توجه به محدودیت سرعت در شهر و حفظ شرایط ایمنی ترافیک، امکان پذیر نیست و بر همین اساس شرکت واحد صرفاً می‌تواند تعداد بسیار ناچیزی از مسافران را بیش از حداکثر ظرفیت جایه جایی معمول روزانه، جابه‌جا نماید.

از طرفی نرخ تاکسی‌ها و وسایل نقلیه مسافری شخصی به علت افزایش تقاضای سفر و کمبود ناوگان حمل و نقل همگانی افزایش می‌یابد و در نتیجه نارضایتی مردم رانده وجود می‌آورد.

همچنین مشکلاتی بسیار در مورد چگونگی ورود و جا به جایی مسافران وارد به تهران از شهرکهای اطراف و سایر نقاط کشور به وجود می‌آید. ظهور و رواج تخلفات رانندگی بویژه سرقت پلاک خودروها و ساخت پلاکهای تقلبی از دیگر مسائلی است که به دنبال اجرای دائم طرح پیش می‌آید.

ماهنامه شهردارها آماده درج سایر نظرات کارشناسی در این خصوص می‌باشد.

یک ساعت اوج صبح توسط خودرو سواری، چهار برابر موتور سیکلت است که نشان دهنده برابری حجم آلاینده هیئروکربن تولید شده توسط این دو نوع وسیله نقلیه است. در واقع این نکته اثبات می‌کند دیدگاهی که طرح اجرا شده زوج و فرد ایجاد نمود در واقعیت وجود ندارد.

پیامدهای طرح زوج و فرد در روزهای عادی که مدارس، ادارات و کارخانجات فعالیت خود را انجام می‌دهند اگر نصف خودروهای پلاک شخصی فعال در تهران که بالغ بر ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو است (آمار سال ۷۵) از حرکت منوقف شوند (هر کدام روزانه حداقل دو نفر را جابجا می‌نمایند) بیش از ۷۰۰ هزار نفر که به علت اجرای چنین طرحی امکان استفاده از خودروهای شخصی را از دست داده‌اند، به سیستم حمل و نقل همگانی روی می‌آورند. به علاوه خودروهای شخصی مسافر که روزانه بیش از ۲/۵ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کنند از این طرح پشتیبانی می‌کنند و



## پل ارتباطی بین استانداریهها، شهرداریها و شوراها با وزارت کشور

طنی گفتگویی که با فریبرز انصافی مسئول گروه خدمات رایانه‌ای دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور انجام شد، وی به شرح چگونگی کاربری شبکه اطلاع رسانی وزارت کشور پرداخت و گفت شبکه اطلاع رسانی به جهت ایجاد ارتباط مستقیم بین شهرداریها، استانداریهها و شوراهای اسلامی شهر با وزارت کشور و دسترسی آسان به اطلاعات مورد نیاز این سازمانها راه اندازی گردید. گزارشهای کارشناسی از شهرستانها نشان می‌داد عدم دسترسی به نامه‌ها و دستورالعملها در سطح شهرداریها وجود دارد. در واقع ارتباط مناسبی بین استانداریهها و شهرداریها و به تبع آن شوراها



وجود تفاوت و برخی از دستورالعملها و بخشنامه‌ها به موقع به واحدهای مربوطه نمی‌رسید. از این رو، جهت از بین بردن این مشکل تصمیم بر این شد که با استفاده از فن آوری رایانه‌ای این ارتباطات تسهیل شود. در حال حاضر این شبکه، شبکه‌ای داخلی بین حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی، استانداریهها، شهرداریها و شوراهای

اسلامی شهر است و جهت اشتراک در آن لازم است طی نامه‌ای، درخواست عضویت با ذکر مشخصات فردی که می‌خواهد عضو شود به اضافه یک نام کاربری و رمز پیشنهادی به دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور ارسال شود.

این شبکه دارای امکانات گوناگونی است از جمله بانک نرم افزار، تله فکس، انجمنهای تخصصی مرکز اطلاعات (به معرفی وظایف حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی و دهان زیر مجموعه آن و واحدهای تابعه می‌پردازد)، بخش آخرین بخشنامه‌ها و دستورالعملها (تملی بخشنامه‌هایی که جنبه عمومی دارند، از طریق دبیرخانه وزارت کشور به شبکه داده می‌شود و به دو شکل چاپ شده و اصل نامه آرشیو می‌شود). در شبکه صفحه‌های مخصوصی استانها وجود دارد که در آن اطلاعاتی که کمیته‌های فنی رایانه‌ای استانها ارسال می‌نمایند آورده می‌شود و در حال حاضر سرانه بودجه سال ۷۷ هر استان در آن موجود است. در عین حال تمام اخبار مربوط به استانها روی شبکه قرار می‌گیرد. صفحه‌ای نیز به شوراها اختصاص دارد و تمامی اطلاعات و اخبار فعالیت شوراها در آن آورده می‌شود. انصافی افزود: ویژگی این شبکه در این است که امکان ارتباط افراد با یکدیگر در آن فراهم است. در قسمت کاربران اسمی و کد رمز تمام کاربران وجود دارد تا هر کس نتواند با فرد مورد نظر خود در استانهای دیگر ارتباط برقرار کند. همچنین سیستم تله کنفرانس شبکه این امکان را فراهم می‌کند که در زمان واحد ۹ نفر (به تعداد خطهای تلفن موجود شبکه) از مکانهای گوناگون وارد شبکه شوند و با قرار گرفتن در یک محیط با یکدیگر ارتباط برقرار کنند.

وی با اشاره به قانون شهرداریها - که وظیفه آموزش شهرداریها را به عهده وزارت کشور گذاشته است - گفت: کار آموزش از طریق شبکه اطلاع رسانی آغاز شده است و در اولین مرحله دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور جزواتی در مورد مسائل آموزش ترافیک ارائه کرده است که به صورت جلسات دو هفته یک بار مطالب به روی شبکه می‌روند. افرادی که می‌خواهند در این دوره‌های آموزشی شرکت کنند می‌توانند از طریق شبکه ثبت نام نمایند و بعد از اتمام دوره در آزمون حضوری شرکت کرده و به اخذ گواهینامه آموزش نائل شوند.

گفتنی است در ادامه این دوره‌های آموزشی، از سوی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری (موضوع مدیریت شهری) و دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی (موضوع آموزش ایمنی) نیز مطالب آموزشی بر روی شبکه قرار می‌گیرد.

در ادامه کارشناس شبکه اطلاع رسانی، مشکل عمده شبکه را در سرعت پایین خطوط ارتباطی مخابراتی دانست و گفت: طرحی آماده شده است که از خطوط اجاره‌ای X25 استفاده شود. بدین ترتیب افراد در شهرهای گوناگون نیازی به گرفتن کد تهران ندارند و با استفاده از خطوط داخلی و قرار گرفتن در شبکه خارج به شبکه اطلاع رسانی متصل می‌شوند و هزینه‌ها نیز پایین می‌آید.

مسئول گروه خدمات رایانه‌ای دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور مشکل عمده کاربران را عدم آموزش خوانند و گفت: تا به حال رایانه بیشتر کالایی تجملی بوده و به صورت کاربردی استفاده نمی‌شده است. ایجاد شبکه اطلاع رسانی کمک می‌کند که کاربرد کامپیوتر به صورت یک فرهنگ عملی رایج گردد. وی افزود: کل کشور به ۸ استان معین تقسیم شده و کمیته‌های فنی در آنها تشکیل شده است که هر کدام چند منطقه را پوشش می‌دهند. همچنین هماهنگی لازم با آنها جهت آموزش افرادی که می‌خواهند به عضویت شبکه اطلاع رسانی درآیند، شده است.

وی حداقل تجهیزات مورد نیاز برای اتصال به شبکه مذکور را به این شرح عنوان نمود: یک دستگاه رایانه شخصی، که پردازنده آن حداقل ۲۸۶ و دارای ۲ مگابایت حافظه باشد، یک دستگاه مودم، یک خط تلفن و یک نرم افزار ارتباطی و تماس با شماره تلفنهای ۹-۸۸۶۰۲۵۰ برای وصل به شبکه.

گفتنی است حدود دو ماه از راه اندازی شبکه اطلاع رسانی گذشته است. در این مدت ۲۲۰ کاربر به عضویت شبکه درآمده‌اند، ۲۲ نفر از وزارت کشور، ۳۰ نفر از شوراها، ۹۷ نفر از شهرداریها و ۱۱۱ نفر از استانداریهها.

همچنین در مواردی که افراد نیازی به اطلاعات ویژه‌ای داشته باشند با فرستادن درخواست خود با پست الکترونیکی در اسرع وقت مطالب مورد نیاز آنان بر روی شبکه قرار می‌گیرد.



## نیاز به مشارکت مردم در بهبود وضعیت خدمات شهری

### دومین نشست معاونان خدمات شهری شهرداریها اذرماه جاری در یزد برگزار شد.

در نشست مذکور که با حضور معاونان و کارشناسان خدمات شهری همدان، زرین شهر، کاشان، یزد و گرمانشاه برپا شد موضوعات « دستورالعمل اجرایی سد معابر و جلوگیری از تخلفات ساختمانی، آنالیز هزینه نگهداری فضای سبز و جمع آوری زباله، واگذاری کار به بخش خصوصی، جمع آوری متکدیان، نحوه وصول درآمد، منابع جدید درآمدی، نحوه وصول عوارض تولید و چگونگی

پیگیری اخذ مصوبات شوراهای شهر برای وضع منابع درآمدی جدید» مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در ابتدای این نشست شهردار یزد، مشکلات عمده شهرداری را ناکافی بودن امکانات و درآمد شهرداری، عدم مشارکت مردم در پرداخت هزینه‌ها و ناآشنا بودن پرسنل شهرداری به فن آوری دانست.

معاون خدمات شهری همدان با اشاره به وضع درآمدی شهر دارپها گفت: از آنجایی که هزینه خدمات جمع آوری زباله، زفت و روب و... بسیار بالا است، شهرداریها از انجام سایر وظایف خود باز میمانند. او افزود: هزینه جمع آوری زباله شهر همدان در سال ۶ میلیارد ریال است که تقریباً ۱۰ درصد از بودجه شهرداری را به خود اختصاص داده است. او مشارکت مردم در این زمینه را

راه حلی مثبت دانست.

معاون خدمات شهری شهرداری زرین شهر با اشاره به ابهامات قانون شهرداری و نداشتن راهکارهای اجرایی گفت: اصلاح ساختار اداری شهرداری و سرمایه گذاری در منابع درآمدی مستمر و مشارکت با بخش خصوصی می تواند گره گشا باشد.

معاون خدمات شهری شهرداری یزد با اشاره ای به فعالیت های شهرداری یزد گفت: برای رشد کمی و کیفی کار کمیسیونها در شهرداری از مطالبات و تحقیقات دانشگاهی استفاده می شود و بعد از بررسی این مطالبات، بهترین راهکارها را در خدمات دهی به مردم انتخاب می گردد.

گفتی است نشست آینده معاونان خدمات شهری شهرداریهای مذکور، دی ماه در گرمانشاه برگزار خواهد شد.

شد، احمد خزیم ضمن اشاره به کمبودهای تجهیزاتی سازمانها و واحدهای آتش نشانی در شهرداریها، توجه نیروهای آتش نشان را به شرح وظایف کاری خود مهم دانست و با تأکید بر لزوم تأسیس سازمان ملی آتش نشانی کشور برای بهبود وضعیت آتش نشانیها گفت: اقداماتی برای تحقق این موضوع انجام شده یا در دست برنامه ریزی است از جمله تدوین ضوابط بهبود مدیریت حفاظت شهرها در برابر آتش سوزی، برنامه ریزی آموزشی و تهیه کتب آموزشی، تهیه نشان و آرم برای آتش نشانی، تهیه لباس واحد برای آتش نشانیها، تهیه فصلنامه فرهنگ ایمنی و توسعه آموزش همگانی از طریق صدا و سیما. او همچنین با اشاره به وضعیت آتش نشانی در فرانسه گفت: این کشور با جمعیتی معادل کشور ایران، دارای سازمان ملی آتش نشانی مستقر در وزارت کشور است که به وسیله سایت عظیم کامپیوتری با تمام ستادهای آتش نشانی سطح کشور ارتباط دارد. سازمان مذکور ۲۰ هزار آتش نشان حرفه ای، ۲۰۰ هزار آتش نشان مردمی و ۱۶۰۰ کادر آموزش دیده آتش نشانی را در آتش زبیر پوشش دارد. خزیم با در نظر گرفتن این موضوع که ایران فقط ۸۰۰۰ آتش نشان با کمترین تجهیزات آتش نشانی دارد، بر اهمیت استفاده از امدادگران مردمی تأکید نمود.



## استفاده از نیروهای امدادگر و آتش نشان مردمی

در مراسم اختتامیه دوره آموزش تربیت مربی آتش نشانیهای کشور در آذر ماه جاری بر ایجاد سازمان ملی آتش نشانی کشور تأکید شد.

در این مراسم که با حضور احمد خزیم، معاونت هماهنگی امور عمرانی و علی نوذری پور، مدیر کل دفتر برنامه ریزی عمرانی وزارت کشور و شرکت کنندگان در دوره مذکور برگزار



## ضرورت اهمیت دادن به شیرهای آتش نشانی

به منظور افزایش توان مقابله با آتش سوزی و افزایش ضریب امنیتی در شهرهای کشور در قالب برنامه دوم توسعه، پیش بینی شد تعداد ۷ هزار و ۳۰۰ دستگاه شیر آتش نشانی خریداری و در شهرهای کشور نصب شود. از این رو در سال ۷۳، یک هزار دستگاه - در سال ۷۴، یک هزار دستگاه - در سال ۷۷، دو هزار و ۵۰۰ دستگاه و در سال ۷۸ تعداد یک هزار و ۸۵۹ دستگاه شیر آتش نشانی بین شهرداریها توزیع

گردید. گفتنی است شیرهای آتش نشانی از تجهیزات مهم و حیاتی در اطفای حریق است. پژوهشهای علمی نشان می دهد یک دستگاه شیر آتش نشانی در شهر یا مناطق صنعتی خطر آفرین با تراکم بالا، عملکرد بهتری نسبت به خودروی آتش نشانی دارد، همچنین هزینه خرید و نصب شیر در مقایسه با دیگر تجهیزات بسیار اندک است.

## تطور آموزش شهرسازی

اولین همایش سال شهرسازی با عنوان **تطور آموزش شهرسازی در ایران آذرماه جاری در محل وزارت مسکن و شهرسازی برگزار شد.**

این همایش با هدف بررسی وضعیت آموزش شهرسازی در ایران، ارتباط آموزش شهرسازی با نیازهای

سازماندهی فضاها، ملی و نهادها و دستورالعملهای اجرایی و چگونگی سازگاری آن با امور اجرایی شهرسازی با حضور مهندسان، اساتید و دست اندرکاران شهرسازی برگزار شد. ماجدی رئیس هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرساز ضمن بررسی زمینه های علمی و عملی شهرسازی ایران گفت: در حال حاضر ۴۰۰ تا ۵۰۰ شهر ساز در کشور به فعالیت مشغولند، اما نیاز شهرداریهای کل کشور تقریباً

۲۰۰۰ نفر است. او تأکید نمود این کمبود متخصص حتی در شورای عالی شهرسازی و معماری و شوراهای شهرسازی استانی نیز به چشم می خورد. سعیدنیا نیز با نگاهی به سیر تاریخی شکل حرفه - دانش شهرسازی در ایران و روابط متقابل نظام آموزش و عرصه های اجرایی، ایجاد دوره کارشناسی شهرسازی را در سال جاری عاملی مهم در بهبود وضعیت تأمین نیروی انسانی شهرسازی دانست. دانشور در موضوع آموزش عمومی شهرسازی گفت: شهروند باید به گونه ای تربیت شود که احترام به حقوق دیگران از جمله مسیر بندی هاء عبور و مرور، دوچرخه سواران و عابران پیاده، تردد اتوبوسها، سوارها و... را فراموش کرده باشد. او ایجاد شهر سالم را در گرو آموزش فرهنگ شهرنشینی به شهروندان دانست.



## ابتکار شهردار سنول در مبارزه با فساد مالی

برای جلوگیری از فساد مالی پرسنل شهرداری، شهرداری سنول سیستم باز راه اجرا گذاشت. از آوریل سال جاری شهردار سنول سیستم باز را که ترکیبی از اینترنت و فعالیتهای شهرتاری است به اجرا گذاشته است. در این سیستم شهروندان کره های قادر به کنترل مراحل اداری تقاضاهای واصله به شهرداری

هستند و همچنین امکان کنترل مستقیم برای مسئولان بازرسی و حسابرسی و امور اداری به وجود آمده است. در چارچوب سیستم باز مقامات مسئول صدور پروانه و مراحل مختلف تأیید درخواست، بایستی گزارش کار خود و مدارک مربوطه را وارد شبکه اینترنت کنند تا شهروندان کره های با دسترسی آزاد به این سیستم بتوانند درخواستهای خود را پیگیری کنند. از دیگر اقدامات شهردار سنول به

کارگیری پرسنل شهرداری سنول به صورت روزانه در بخشهای مختلف و جا به جایی وسیع در کادر پرسنلی مناطق بیست و پنج گانه شهرداری است. گفتنی است در حال حاضر ۲۷ موضوع از فعالیتهای شهرداری از جمله صدور پروانه ساختمان، توسعه مسکن، فعالیتهای تفریحی و رستورانها، تعدیل مسیر اتوبوسها و بهای تاکسی و نرخ گاز تحت پوشش شبکه باز قرار دارند.

## مدیریت توسعه پایدار در نواحی شهری

اولین همایش مدیریت توسعه پایدار در نواحی شهری، آذر ماه جاری در تبریز برگزار شد.

این همایش با محورهای تحت عنوان معنی و مفهوم توسعه پایدار در مناطق شهری، ارزیابی مدیریت شهری در دهه‌های گذشته و حال، نقش شوراهای اسلامی شهر در توسعه پایدار، نقش مدیریت و سازمانهای محلی و نهادهای مدنی در توسعه پایدار، فرهنگ شهری جامعه مدنی و مدیریت سیستم حمل و نقل برگزار شد.

مجتهدزاده، استاد دانشگاه تهران در تعریف توسعه پایدار گفت: توسعه پایدار در مناطق شهری با رفاه مردم رابطه‌ای مستقیم دارد. در واقع رفاه

مردم مهمترین هدف تلقی می‌شود و تمام سیاستگذارانهای محیطی و توسعه شهری در این هدف قرار می‌گیرند. او افزود: توسعه پایدار عبارت است از یک ساختار اجتماعی و سیاسی که به تغییرات اجتماعی شهر و فرم کالبدی شهر نیز توجه دارد و همچنین اهدافی از جمله برنامه ریزی آموزشی، بهداشتی و رفاه اجتماعی را در برمی‌گیرد. مجتهدزاده گفت: توسعه مکانهای زندگی به علت افزایش جمعیت، بالا رفتن امکانات بهداشتی، بالا رفتن درآمدها و تکنولوژی و تأثیرات آن در توسعه شهری امری ناگزیر است.

علیرضا میکائیلی در سخنرانی خود با عنوان لزوم ساماندهی، برنامه‌ریزی و طراحی تفریحی - فراغتی شهری با تأکید بر نقش مشارکت مردم گفت: طراحان معاصر در معرفی شهر دلخواه خود، بر ایجاد پارک تأکید ویژه دارند.

حتی بر ایجاد شهرها درون پارکها، او افزود: برنامه ریزی تفریحی فرآیندی است که اوقات فراغت افراد را به قضا و مکان مرتبط می‌سازد و راهکار اساسی آن ایجاد توازن بین منافع موجود و خواستههای استفاده کنندگان است.

حسن معصومی استکسوری ضمن اشاره به شهر فعال و مدیریت توسعه پایدار گفت: پایایی توسعه در جامعه شهری، هنگامی تضمین می‌شود که شهرسازی قادر باشد سطح تولید اقتصادی و نرخ اشتغال شهری را در حد مطلوب تأمین نماید و رفاه اجتماعی در شهر شکل بگیرد. او در ادامه، روش نویسی را از شهرسازی به عنوان شهرسازی تبادل مطرح نمود و گفت: هدایت اجتماعی، آموزش اجتماعی، آموزش متقابل و مباحثه متقابل اجزای تکنیک ناپذیر شهرسازی تبادل است.

نمایندگیهای فروش ماسنامه شهر دارپناه

- ۱- تهران انتشارات پیام  
انقلاب، روبروی دانشگاه، پلاک ۱۳۱۲، تلفن: ۶۴۰۹۵۳۱
- ۲- تهران انتشارات پرهام  
اول خیابان فروردین، جنب کفش ملی، پلاک ۲۱۲، تلفن: ۶۴۶۸۱۲۳۵
- ۳- تهران انتشارات روزبهان  
خیابان انقلاب، مقابل دانشگاه تهران، پلاک ۱۳۳۲، تلفن: ۶۴-۸۶۶۷
- ۴- تهران انتشارات خوارزمی  
خیابان انقلاب، مقابل دانشگاه تهران، پلاک ۱۳۹۸، تلفن: ۶۴۰۰۷۰۶
- ۵- تهران مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن  
خیابان ولی عصر، بین میدان ولی عصر و دمشق، مجتمع تجاری - اناری ولی عصر، تلفن: ۶۴۹-۳۷۰
- ۶- تهران انجمن صنفی مهندسان مشاور و شهرساز  
خیابان شهید بهشتی، خیابان شهید صابونچی، شماره ۴۰، تلفن: ۸۷۴-۷۳۰-۱

- ۷- تهران دانشگاه شهید بهشتی  
لوین، دانشگاه شهید بهشتی، دانشکده معماری و شهرسازی، دفتر خانه آقای باری، تلفن: ۶۲۱۶۶۹
- ۸- تهران شهرداری منطقه ۸ تهران  
تارمک، میدان نبوت، خلع غربی، بستان، روابط عمومی، تلفن: ۷۹-۲۳۹-۲۱
- ۹- تهران شهرداری منطقه ۱۶ تهران  
خیابان شهید رجایی، ایستگاه ورزشگاه روابط عمومی، واحد فروش، تلفن: ۵۷۰۵۴۶۶
- ۱۰- تهران شهرداری منطقه ۱۹ تهران  
خانی آسانسو، خیابان میاد معاونت اجتماعی، واحد فروش، تلفن: ۵۰۰۵۱۵۴
- ۱۱- ارومیه کتابسرای طرافت  
خیابان خیام جنوبی - پاساژ ارک، تلفن: ۴۳۱-۲۲۶۳۶۱
- ۱۲- اهواز دفتر سرپرستی روزنامه همشهری  
امانیه، خیابان بوعلی، پلاک ۳۰، تلفن: ۴۱۱-۳۳۱۵۰۸
- ۱۳- تبریز دفتر خدمات کامپیوتری صادقی زاده  
کوی ولی عصر، فلکه بزرگ، بازار شهر شب،

- طبقه دوم، تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۲۰۱
- ۱۴- رشت انتشارات شهر سبز  
خیابان نسیم - روبروی دانشکده علوم پایه، تلفن: ۰۱۳۱-۳۳۸۰۸
- ۱۵- سردشت نمایندگی بخش مطبوعات  
خیابان امام خمینی (ره)، روبروی پارک شهر، دفتر نمایندگی بخش مطبوعات، کد پستی: ۵۹۶۱۷، تلفن: ۰۴۸۳۵-۳۷۷۳۷
- ۱۶- قزوین دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین  
خیابان نواب شمالی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد قزوین، حمید بهشتی
- ۱۷- کاشان سرپرستی روزنامه همشهری  
خیابان اینالله کنشالی، نبش خیابان دکتر عزیزی، ساختمان لاجوردی، طبقه اول، تلفن: ۰۲۶۱-۲۶۶۳۲
- ۱۸- مشهد کتابفروشی بهاران  
بلوار سجاده چهارراه بزرگمهر، بازار نگار، تلفن: ۰۵۱-۷۸۵۸۲۷
- ۱۹- یزد تعاونی دانشگاه یزد  
بلوار طالقانی، ساختمان مرکزی شماره یک، مرکز فروش کتاب، تلفن: ۰۳۵۱-۶۶۲۱۱۱

## تعیین کاربری یا تغییر کاربری اراضی؟

♦ محمد عدالتخواه

♦ مدیر عامل مهندسین مشاور آمایش محیط

سالانگی خود به ۱۸ ماه (پس از تصویب قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها در ۱۳۶۷/۹/۲۹ از سوی مجلس شورای اسلامی) شرایط بهتری پیدا کنند. اگر چه این محدودیت برای دستگاههای اجرایی مشکلاتی در پی داشت و باعث گردید تا آنها با تفسیرات دیگری از این مصوبه، تأثیرات اجرای آن را کم رنگ نمایند.

به علاوه با وجود تصویب قانون خرید اراضی از سوی شهرداریها به قیمت روز و با توجه به امکانات تملک ارگانهای مختلف برای اراضی که در طرح پیش بینی می شود، اگر قرار باشد قانون کاملاً اجرا شود، نمی توان در طرحهای شهرسازی فضاهای خدماتی مورد نیاز را پیش بینی نمود، چون در اغلب موارد قیمت این اراضی نیاز به بودجه های زیادی دارد که در محدوده امکانات فعلی شهرداری و ارگانهای دولتی نمی گنجد. لذا مصوبه جدید شورای شهر تهران درباره عدم تغییر کاربری اراضی ورزشی، زمانی ضمانت اجرا می یابد که برای تملک این اراضی فکری شود در غیر این صورت اینگونه مصوبات شورای شهر نیز مانند بسیاری از مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری روی کاغذ باقی می ماند.

باید با مالکیت اراضی شهری جدی تر برخورد شود و نحوه تملک اراضی خدماتی دقیقتر مورد بررسی قرار گیرد. به اعتقاد نویسنده تا زمانی که هزینه عمران شهر به تناسب میزان استفاده شهروندان از خدمات شهری و توانایی و امکانات هر یک از آنها محاسبه و روی هر یک سرشکن نشود عدالت لازم - که ضمانت اجرایی طرحهای شهرسازی

همان ابتدا در هیچکدام از طرحهای ارائه شده درباره نحوه تملک اراضی واقع در طرحها و بودجه آن پاسخ منطقی و روشنی ارائه نگردید و روشن بود مسالکاتی که اراضی آنها در طرح قرار می گیرد با مشکلات متعدد مواجه می شوند، زیرا اراضی خدماتی نسبت به اراضی مسکونی و تجاری، قیمت روز خود را به شدت از دست می دهند. به همین دلیل مالکان اغلب سعی می کنند زمین آنها در طرح واقع نشود.

نگاهی به سابقه اجرای طرحها نشان می دهد که از کاربریهای پیشنهادی، اغلب بخش انتفاعی آن، یعنی سطوح تجاری و مسکونی عملی می شود و کاربریهای خدماتی و عمومی طرح، کمتر به اجرا می آید و به طور معمول با مرور زمان بخشی از اراضی خدماتی تغییر کاربری پیدا می کند.

اینکه در عمل سر نوشت طرحهای شهرسازی اینگونه شود امری قابل پیش بینی است. تا زمانی که پیشنهادهای طرحهای شهرسازی به صورت فال بخت آزمایی باشد و عدهای را خوشبخت کند (مالکان اراضی با کاربری مسکونی و تجاری) و در مقابل عدهای که اراضی آنها دارای کاربری خدماتی و غیر انتفاعی می شود (به دلیل آنکه در شرایط فعلی اغلب امکان تملک این اراضی به قیمت روز وجود ندارد) را پلانکیف و متضرر نماید نمی توان انتظار دیگری از سر نوشت اجرای اینگونه طرحها داشت.

این موضوع باعث شده است اینگونه افراد به اقدامات مختلف (حتی غیر قانونی) دست بزنند و در جهت تغییر وضعیت کاربری ملک خود برآیند آنها موفق شدند با محلول نمودن زمان

به دنبال رشد سریع شهرنشینی کمبود فضاهای خدماتی در شهرهای کشور بویژه شهرهای بزرگ از سالها قبل به شدت احساس می شد. مسئولان و مسئولان شهرسازی کشور در فرجه های مختلف به این موضوع اشاره نموده اند و مخالفت خود را در مورد تبدیل اراضی خدماتی به مسکونی و تجاری اعلام داشته اند. شورای شهر تهران نیز در جلسه ۷۸۷/۲۷ مخالفت خود را به صورت تصویب نامه با تغییر کاربری اراضی ورزشی به انتفاعی مانند مسکونی، تجاری و... اعلام نمود. در همین روز خبر رسید که شورای اسلامی شهر کرج نیز با تغییر کاربری اراضی ورزشی مخالفت کرده و این موضوع را به شهرداریهای نواحی مختلف ابلاغ نموده است. بهتر بود این مصوبه، مجموعه کاربریهای عمومی را شامل می شد، زیرا سرانه های فضای سبز، درمانی، بهداشتی، آموزشی و... نیز مانند فضاهای ورزشی در شهرها با کمبود مواجه است. در تهیه و تصویب طرحهای شهرسازی به روش جاری، اصل بر عدم تغییر کاربریهاست. تغییر کاربری اراضی در سالهای اخیر بدعتی است که اصولاً فلسفه طرحهای شهرسازی و ازیر سؤال برده است.

اگر قرار باشد کاربریها تغییر کند، این سؤال مطرح می شود که چرا این همه وقت و انرژی صرف می شود تا طرح شهرسازی به شیوه رایج تهیه شود؟

برای روشن شدن این موضوع کمی به عقب بر می گردیم، به سالهای شروع تهیه طرحهای شهرسازی در ایران، یعنی حدوداً نیمه دهه چهل، از

است - عملی نخواهد شد. احتمال بروز برخی اقدامات ناصحیح و شیوع فساد را نیز نباید نادیده گرفته کافی است به پرونده‌های ارجاعی به کمیسیون ساده صد که اغلب بدون مجوز تغییر کاربری، افزایش تراکم پیدا کرده‌اند توجه شود؛ مواردی که در محدوده‌ای که کاربری عمومی داشته بدون و مجوز احداث بنا نموده‌اند کم نیستند. در اینگونه موارد اغلب در موقع تجدید نظر در طرح جامع شهر به دلیل آنکه وضعیت موجود به هر حال تثبیت شده است، کاربری موجود (بر خلاف طرح قبلی) به عنوان کاربری مذک پیش نهاد و تصویب شده است. یا در موارد زیادی زمینهای واقع در طرحها به دست افراد ناباب افتاده و آنها به روشهای غیر قانونی آن را ساخته‌اند و با پرداخت جریمه‌هایی، تغییر کاربری داده‌اند.

برای تأمین فضاهای خدماتی در شهرها - که جلوگیری از تغییر کاربری با این هدف تصویب شده است - باید به موضوع پیامدهای این مسئله نیز توجه داشت و تدابیر عملی و اجرایی برای آنها پیدا نمود. صرف اعلام ممنوعیت تغییر کاربری کافی نیست؛ تجربه‌ای که در گذشته بارها تکرار کرده‌ایم، برخی از پیامدهای جلوگیری از تغییر کاربری اراضی از این قرار است:

۱- با تغییر کاربری اغلب شهرداریها ارقامی به عنوان حق تغییر کاربری دریافت می‌کنند. آیا برای حذف این منبع درآمد شهرداریها فکری شده است؟ درست است که برای تأمین بودجه‌های شهرداری نباید از راه اقدامات ناصحیح و غیر اصولی از جمله تغییر کاربری و کاهش فضاهای خدماتی و افزایش تراکم بی‌رویه اقدام نمود، ولی در حال حاضر بودجه‌های شهرداری پس از کاهش درآمد دولت از نفت و حذف بخشی از کمکهای دولت به شهر دارها تا حدود زیادی بودجه به این مسئله وابسته شده است.

۲- در مواردی پس از تصویب طرح در اجرا به دلایل مختلف از جمله عدم بررسی دقیق در مکان یابی یک زمین

لازم می‌شود برخی کاربریها اصلاح شود و تغییر کند. به همین دلیل در قانون برای این موارد کمیسیون ماده ۵ پیش بینی شده است. البته این تغییرات نباید با اصل طرح شهری مغایرت اساسی داشته باشد.

۳- اگر بپذیریم که حق تعیین و تغییر کاربری از اختیارات جامعه است و مالک موظف به رعایت آن است و در آینده بخواهیم از این راه ارزش اضافی (رانت) ناشی از دادن کاربری به زمین را به نوعی به نفع جامعه تحصیل کنیم، اینگونه مصوبات گشودن راههای جدید و ابرای سیاستگذاری روی اراضی شهری را در اجرا با مشکل مواجه می‌نماید.

۴- سیال دیدن کاربریها در طرحهای شهرسازی با دیدگاههای جدید، اگر قرار باشد طرحها را سیال تهیه کنیم و کاربریها را ثابت نکنیم، عملاً تصمیم گیری در مورد اراضی بر اساس برنامه و سیاستهای راهبردی توسعه و عمران شهر تعیین می‌شود. در این حالت اصولاً مقوله تغییر کاربری مفهوم دیگری پیدا می‌کند. به علاوه به دلیل مواجه شدن با نیازهای جدید غیر قابل پیش بینی لازم است نظام تعیین کاربری به نحوی باشد که انعطاف لازم و برای مواجهه با این خواستهها داشته باشد.

در گذشته بر اثر برداشتی سطحی از موضوع زونینگ در شهرسازی و تنظیم فهرست کاربریها که کمتر با واقعیتها هماهنگی دارد تا حدود زیادی سیستم فعلی شهرسازی کارایی لازم را به دست نیاورده است. در سالهای اخیر به همین دلیل بحث برنامه ریزی برای نظام جدید طرحهای شهرسازی در دستور کار معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی قرار گرفته است که مقدمات آن نیز فراهم شده و در مرحله نظر خواهی و جمع بندی نهایی است.

به اعتقاد نویسنده با توجه به این موارد نتیجه می‌گیریم که تنها نیت خوب - که شرط لازم است - برای

بهبود اوضاع شهرها و توسعه و عمران شهر کافی نیست. بهتر است ابتدا پیامدهای ممنوعیت تغییر کاربری را بررسی نماییم و به یک سوال اساسی پاسخ دهیم و آن اینکه تا کی می‌توان از موضوع تملک اراضی مورد نیاز خدمات عمومی شهرها صرف نظر کرد و تنها به تعیین مکان این اراضی روی نقشه‌ها دل خوش داشت؟ به اعتقاد نگارنده در گذشته صرف هزینه‌های زیاد برای ایجاد فضای خدماتی و ایجاد تأسیسات زیر بنایی در شهرها از سوی دولت و شهرداریها باعث ترقی و ارزش افزوده قابل توجه اراضی شهرها شده است که سود آن عمدتاً - اگر نگوییم به طور کامل به جیب مالکان این اراضی رفته است و به قول برخی از مسئولان «این رانت‌ها، افراد ناکارآمد را صاحب درآمدهای سرشار کرده است. از این رو پیدا کردن راه برگشت رانت اراضی شهری برای تأمین هزینه‌های توسعه و عمران آتی شهرها اولویت بالایی در کار شهرسازی دارد.

در سال جاری که از سوی وزارت مسکن و شهرسازی، سال شهرسازی اعلام شده و معاونت شهرسازی و معماری در نظر دارد همایش زمین و توسعه شهری را در ماه جاری برگزار کند امید است با حل مشکل تملک اراضی شهری، زمینه لازم برای پایان دادن به نظام فعلی طرحهای شهرسازی - که عده‌ای را خوشبخت و عده‌ای را متضرر می‌نماید - فراهم شود. تا با مشارکت همه شهروندان، هزینه‌های عمران شهری بر اساس میزان استفاده و توان آنها تعیین شود نه آنکه فقط بر برخی از افراد، که در مواردی از افراد محروم جامعه نیز هستند و تصادفاً زمین آنها در طرح قرار می‌گیرد تحمیل شود. برای متحول نمودن نظام شهرسازی کشور و به قول آقای حبیب اللهیان برای «از سطح به عمق بردن شهرسازی کشور» لازم است بر موضوع میزان استفاده از زمین (تراکم) و نوع استفاده از آن (کاربری) به عنوان دو ابزار مناسب برای یازگرداندن

بخشی از رانت زمین تأکید شود تا این رانت در جهت عمران و توسعه فضاهای خدماتی مورد استفاده قرار گیرد. البته راهکارهای اجرایی بازگرداندن این رانت باید تنظیم، تدوین و قانونمند شود.

توجه به این مطلب ضرورت دارد بخصوص اگر جایگاه ویژه مالکیت را در نظام حقوقی کشور در نظر آوریم که حتی تصویب قانون لغو مالکیت اراضی شهری (مورخ ۱۳۵۸/۴/۴) را تأیید نیامورد و از سال ۱۳۶۰ «قانون اراضی شهری» را جایگزین آن نمود که در آن کلمه لغو مالکیت وجود ندارد. از سوی دیگر باید به این امر توجه کرد که علت اصلی افزایش قیمت اراضی شهرها مربوط به سرمایه‌گذاری دولت و شهرداریها برای ایجاد تأسیسات زیربنایی و آماده‌سازی زمین است چرا که در روستاها و خارج شهرها اراضی به خودی خود این همه ارزش افزوده ندارد.

بدین ترتیب حتی در طرحهای شهرسازی فعلی که با روش سنتی تهیه شده است باید استفاده از کاربریهای انتفاعی تنها پس از پرداخت ارزش اضافی آن به قیمت روز عملی باشد و ضوابط آن تصویب و ابلاغ شود.

به عبارت دیگر تجاری بودن کاربری یک زمین باید مشروط به پرداخت ارزش اضافی باشد، نه اینکه تهیه‌کنندگان طرح مجاز باشند به هر زمین، براساس تشخیص خود، این مرغوبیت را اهدا نمایند و مالک بدون پرداخت این ارزش اضافی آن را تملک نمایند.

درخصوص تراکم نیز باید به ارزش اضافی توجه شود. در مناطقی که در طرح با تراکم بیشتری مشخص شده‌اند حق استفاده از تراکم اضافی تنها پس از پرداخت ارزش افزوده آن مجاز است. در گذشته که هزینه عمران شهرها متکی به بودجه‌های حاصل از درآمد نفت بود، به بازگشت ارزش افزوده زمینها کمتر توجه می‌شده و طرحهای شهرسازی زمانه سودهای کلانی برای معدودی از مالکان را فراهم می‌آورده است. اعمال تقوذهایی نیز برای تصاحب و سوء استفاده در تهیه این طرحها انجام شده که ماجراهای آن بحث جداگانه‌ای می‌طلبد.

تأکید بر استفاده از تراکم و کاربری به دلیل آنکه در گذشته از این وسیله به صورت قانونمند و حساب شده استفاده نشده است در ذهن عده زیادی از مردم و نیز کارشناسان امر شهرسازی تأثیر منفی به جای گذاشته است و «فروش تراکم» و «تغییر کاربری» را علت اصلی تمام نابسامانیها در شهرها می‌دانند. واژه منفی فروش تراکم و تغییر کاربری به آنچه اتفاق افتاده است بر می‌گردد، اما استفاده از تراکم و تعیین کاربری براساس طرحهای حساب شده امر دیگری است که می‌تواند تا حدود زیادی ارزش اضافی زمینها را برای عمران و توسعه شهرها به کار گیرد و مشکل فعلی شهرها از جمله مشکل تملک اراضی خدماتی را حل نماید. در گذشته با فراهم شدن زمینه دریافت عوارض پارکینگ برای شهرداریها مقرر شده بود از کسانی که نمی‌توانند پارکینگ مورد نیاز خود را

تأمین کنند، عوارض دریافت شده و در حساب جداگانه‌ای اندوخته و برای تأمین پارکینگ هزینه شود. ظاهراً این درآمد در جای دیگر خرج شد و روز به روز بزرگ‌تر مشکلات افزوده شد. امروز که شهرداریها زیر نظر شوراهای شهر اداره می‌شوند فرصتی فراهم شده است که نظارت مردم بر کارها از طریق شورا بیشتر شده و طرحهای شهرسازی با نیازهای جدید تهیه شود. کاهش درآمدهای نفتی دولت و محدود شدن امکانات او در کمک و تأمین بودجه‌های شهرسازی می‌طلبد که طرحهای شهرسازی از نوع طرحهای متکی به بودجه نفت به طرحهای شهرسازی جدید بدون سوسید سوق یابد. البته خودکفایی شهرداریها بویژه شهرهای کوچک مسئله آسانی نیست و باید با برنامه‌ریزی خاصی انجام شود. مخصوصاً شهرهای کوچکی که به نازکی تبدیل به شهر شده‌اند و در گذشته از بودجه نفت بهره‌جانی نبرده‌اند باید به عنوان مناطق محروم شهری نامی از کمکهای خاص دولتی استفاده نمایند. در غیر اینصورت فشار وارده بر شهرهای کوچک و محروم آنها را از یاد برمی‌آورد. تشکیل شوراهای شهر، با وجود بی‌تجربگی دوره اول، فرصتی است تا مردم در کارها مشارکت بیشتری از خود نشان دهند و در این فرصت باید به دوران تهیه طرحهای شهرسازی «برای مردم» خاتمه داد و دوران طرحهای شهرسازی «با مردم» را در دستور کار قرار داد. ♦

## پیچیدگی دستیابی به نظرات واقعی شهروندان

سهراب مشهوری

مدیر عامل مهندسین مشاور زیستا

احیای نقش مردم در تدوین برنامه‌ها و طرحهای شهری و کسب و انعکاس نقطه نظرات آنها در طرح‌ریزی، از آمال بزرگ شهرسازان مردمی است. این گروه از شهرسازان سعی می‌نمایند با روشهای

مختلفی به این مهم دست یابند؛ روشهایی مثل نظر خواهی از طریق پرسشنامه‌های مختلف، یازری جستجو از داده‌های جامعه‌شناسی شهری، مطالعه دقیق در سنن و آداب محلی و محلات مختلف شهر، مطالعه فرهنگ، قومیت، دین، مذهب، زبان و اعمال نتایج آن در طرح‌ها و... این مطالعات و کوششها پایانی ندارند و هیچگاه کافی به نظر نمی‌آیند.

اکثر نگوییم همه، باید گفت اکثر شهرسازان مردم‌گرا، یکی از بهترین عوامل در احیای نقش مردم و نظرات آنها را در برنامه‌ریزی و هدایت و کنترل شهرها، برپایی شوراهای می‌دانند و همواره بر تشکیل آنها پای فشرده‌اند.

اکنون شوراهای تشکیل شده‌اند و شهرسازان در ارتباط با اعضا و کسب نظرات آنها احساس می‌کنند یا روشهایی سهل‌تر از آنچه در گذشته اعمال می‌کردند، می‌توانند به کسب نظرات مردم و انعکاس این نظرات در طرح‌ها دست یابند.

در واقع حالا این اعضای شوراهای هستند که باید با اعمال روشهای مناسب، بتوانند به کسب نظرات واقعی مردم، برای انعکاس آنها در طرح‌ها و در واقع احیای نقش مردم بپردازند و این کار بسیار مشکل است. در این زمینه، نمونه‌هایی به نظرمان می‌رسند: چند سال پیش در شهری کوچک، روشی نسبتاً عام برای نظر خواهی از مردم، مورد عمل قرار گرفت. بدین ترتیب که طرح، در مکانی عمومی به نظر همه مردم رسید و سپس از آنها خواسته شد که نظرات خود را اعلام نمایند.

تعداد زیادی از این نظرات، نقدهای قراوانی به طرح داشتند و به طور کلی طرح را رد می‌کردند. به وسیله گروهی دیگر بر خوردی شدیدتر صورت گرفت. این گروه به طور جمعی دست به مخالفت زدند و حتی طوماری علیه طرح تهیه نمودند.

بسیار طبیعی بود که تهیه کنندگان طرح بخواهند از این نظرات در اصلاح طرح بهره‌جویند، اما این نظرات با آرای جمع‌آوری شده در زمان تهیه طرح - که از طریق پرسشنامه‌ها و غیره اخذ شده بود - کاملاً مغایر بود.

مسئله از نظر علم آمار، مورد بررسی قرار گرفت. اگر چه تعداد پاسخها در حد ضروری برای یک نمونه‌برداری آماری بوده، ولی تفاوت در این بود که در نمونه‌برداری آماری، روشهای معینی به کار گرفته می‌شود، ولی در شکل حاضر تنها کسانی که حاضر به ارائه نظریه بودند مشارکت داشتند. بنابراین برای تکمیل نظر خواهی، همان مباحث از طریق پرسش مستقیم (با انتخاب یکی از روشهای آماری) از شهروندان صورت گرفت.

دوباره نتایج با پاسخهای ارائه شده مغایر بود و تفاوت زیادی داشت. مطالعه دقیقی در مورد علل بروز مغایرتهای یاد شده انجام شد که نتایج آنها را می‌توان به شرح زیر دسته‌بندی کرد:

۱- اولین و شاید مهمترین عامل این بود که مردم عادت ندارند اگر با موضوعی موافق‌اند تأیید خود را اعلام نمایند و یا حتی اگر نظرات مثبت و منفی دارند، هر دو را ابراز دارند.

۲- اکثر مردم به زبان برنامه‌ریزی و طراحی شهری آشنا نیستند و در واقع به مسئله وقوف نمی‌یابند تا بتوانند نظر واقعی خود را اعلام نمایند.

۳- تعداد زیادی از پاسخگویان زمین‌داران بزرگ، پنگاه‌داران و

دلایان هستند که نظراتشان بر اساس منافع خصوصی خودشان تدوین می‌شود و نه منافع شهر.

۴- بخشی از پاسخگویان قادر به دیدن کلیت طرح نبوده‌اند و نمی‌توانستند اثرات منفی برخی از تصمیمات را در مقابل اثرات مثبت قرار دهند.

۵- اغلب منافع خصوصی خود را به منافع عمومی شهروندان و شهر ترجیح می‌دهند، به عنوان مثال اگر تعریض معبری یک یا دو واحد را دچار خسارت سازد و دهها نفر از آن سود ببرند، اعتراضها اعلام می‌شود ولی سودبرندگان نظری نمی‌دهند.

۶- گاه منافع فردی شهروندان از منافع عام تمیز داده نمی‌شود. برای مثال در یک محله وقتی از تک تک شهروندان سؤال شد که آیا مایل هستید تراکم ساختمانی در شهر اضافه شود، پاسخ مثبت بود. ولی وقتی از جمع آنها سؤال شد آیا مایل هستید که تراکم محله شما اضافه شود، همه مخالفت کردند.

بدین ترتیب معلوم می‌شود که نظر خواهی، آن هم کسب نظرات واقعی شهروندان تا چه حد مشکل است. امر از این هم مشکلتر می‌شود وقتی توجه نماییم نظرات مردم در طول زمان نیز ثابت نمی‌ماند و یا تغییر شرایط اقتصادی و اجتماعی شهر (وشهروند) مرتباً تغییر می‌کند.

بنابراین برای اینکه مردم به شکل واقعی و دائمی بتوانند در طرح‌ها اعمال نظر نمایند، باید طرحهایی تهیه کرد که در آنها بسیاری از تصمیمات به زمان و اراده تصمیم‌گیرندگان آینده سپرده شوند، یعنی زمانی که داده‌های دست‌نیافتنی و نامعلوم‌ها مرتفع شوند.

شاید بادرگ گرفتن از روشهایی که شهرهای قدیمی داشته‌اند می‌داد و هر شهر و نسل آنها با رعایت آداب، رسوم و معیارهای ناشی از آنها (بدون طرحی از پیش اندیشیده) به توسعه شهری می‌پرداخت، بتوان به این مهم دست یافت. معیارها و راهبردهایی مثل لزوم عدم انسداد راه عبور آب، عدم اشرف به حیاط همسایه، عدم پن‌بست کردن کوچه در شهری مثل شوشتر، که جریان هوا ضروری است و یا برعکس، راهبردهایی که در دیگر شهرها پس از طول خاصی، کوچه را بن‌بست می‌کرد، عدم بهره‌وری مردم از فضاهای خصوصی واحدهای مسکونی دیگر شهروندان و یا برعکس، در شهری مثل ماسوله، به علت پستی و بلندی ویژه آن، مسدود نکردن برخی از فضاهای خصوصی مثل سقف منازل بر سوراخ حرکت مردم و یا محدود کردن ارتفاع هر بنا تا حدی که دید واحد بالاتر را مسدود نکند.

قطعی است که طرحهای سخت و خشک امروزین - که حتی برای اندازه‌های بالکنهای مردم تا آخر دوره طرح تصمیم‌گیری می‌نمایند - نمی‌توانند این مهم را ممکن سازند و اساساً طرحهای فعلی و نظام کنترل و نهایت آنها باید تغییراتی بنیادین یابند. تا اعضای شوراهای شهر بتوانند هر چه بیشتر به انعکاس نظرات مردمی در آنها در طول زمان بپردازند.

به علاوه، شوراهای باید بتوانند سزه را از ناسزه مردم را از گروه اندک دارای منافع خاص، نظرات اکثریت موافق خاموش و نظرات واقعی و عمومی مردم را باز شناسند. ♦



## مجموعه کامل حقوق شهرسازی و معماری / ابوالقاسم سید صدر / تهران: انتشارات سکه و خیام / چاپ اول ۱۳۷۸ / ۶۱۰ صفحه.

این کتاب به شرح و بررسی قوانین و مقرراتی پرداخته که شاغلان حرفه‌های معماری، شهرسازی، مهندسی عمران و سایر رشته‌های مربوطه معمولاً با آن در تماس‌اند. مؤلف در این کتاب با توجه به تحریکات و مطالباتی که در زمینه‌های مختلف حقوقی شهرسازی و معماری داشته، اقدام به تهیه و تدوین آن نموده که از نظر حقوقی نیز مورد تأیید چند تن از حقوق دانان قرار گرفته است.

مجموعه حاضر به طور کلی در بیست فصل تنظیم گردیده است. فصل اول: تعریف حق، حقوق و قانون و انواع طبقه‌بندی‌های آن. فصل دوم: مفاهیم، کلیات و ترکیبات معماری. فصل سوم: ضوابط و مقررات شهرسازی، طرح جامع شهر، ماده ضد قانون شهرداری و تصره‌های آن و طرح جامع تهران و سایر موارد مربوطه و چگونگی صدور پروانه‌های ساختمانی. فصل چهارم: مقررات بی‌بی‌سی‌سازی. فصل پنجم: صرفه‌جویی در مصرف انرژی ساختمان، چگونگی آن، توضیح مقررات طراحی و اجرا و چند توصیه.

فصل ششم: آیین نامه‌ها و مقررات حفاظتی کارگاه‌های ساختمانی از جمله تجهیزات عمومی، شمع، سپر و مهار، چک‌ها، شیارهای عمیق و مشخصات فنی عمومی



ساختمان و توصیه‌های سازمان آتش نشانی در این مورد. فصل هفتم: آیین نامه اجرایی قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان. فصل هشتم: ایمن‌سازی ساختمان در مقابل آتش‌سوزی و اصول و قوانین مربوط به آن. فصل نهم: ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری، برای عملولان جسمی و حرکتی. فصل دهم: ضوابط و حدود طرح ساختمانها در برابر زلزله و سایر موارد مربوط به آن. فصل یازدهم و دوازدهم: طرح و اجرای ساختمانهای بتن آرمه و فولاد. فصل سیزدهم: اصول پایه و مقررات کلی تأسیسات بهداشتی در ساختمان.

فصل چهاردهم: انواع مصالح ساختمانی. فصل پانزدهم: آیین نامه تشخیص صلاحیت و رتبه بندی واحدهای خدمات مشاوره و سایر موارد مربوط به آن. فصل شانزدهم: تعاریف و توضیح شرایط عمومی پیمان و تعهدات پیمانکار و کارفرما و سایر موارد مربوطه. فصل هفدهم: شرکت‌های تجاری و انواع آن به همراه تعاریفی از بیمه‌گر و بیمه‌گذار و حق بیمه و سفته و بسات و چک. فصل هجدهم: مترو و برآورد و انواع آن با ذکر چند مثال. فصل نوزدهم: قانون زمین شهری. فصل بیستم: موضوعاتی چون قانون موجر و مستاجر و آیین نامه‌ها و قوانین تملک آپارتمانها و سایر موارد مربوطه. فصل بیایتم: حق کسب و پیشه و تجارت.

برخی موضوعات و مسائلی که در این کتاب به آن پرداخته شده هر چند به طور مستقیم با مسائل مهندسی ارتباط ندارد، اما شاغلان حرفه‌های مهندسی به ناچار با آنها در تماس‌اند، بنابراین نیازمند به دانستن آن هستند.

**گزیده منظر شهری / گوردون  
کالن: ترجمه منوچهر  
طیبیان / انتشارات دانشگاه  
تهران / چاپ اول پاییز  
۱۳۷۷ / ۲۰۶ صفحه.**

اولین بار گوردون کالن در مجله آرشیکتورال ری و یو the Architectural Revue به تبیین مفاهیمی همبستگی و نظم ساختاری بین اجزا و محیط پرداخته و کتاب منظر شهری (Townscape) را در سال ۱۹۶۱ تألیف نمود و از آن به بعد این کتاب به دفعات به زبان انگلیسی یا دیگر زبانها تجدید چاپ شد. آخرین چاپ کتاب، مربوط به سال ۱۹۹۱ میلادی است. این کتاب برای شناخت فضاهای شهری، می‌تواند از سوی معماران و شهرسازان و هر کسی که نوعی از احساس هنری دارد، مورد استفاده قرار گیرد. کتاب حاضر از دو بخش پیشینه و مطالعات عمومی تشکیل شده است. در بخش اول موضوعاتی چون، دید بی‌دری، مکان، محتوا و سنت عملکردی مورد بررسی قرار گرفته است و در بخش دوم عناوین زیر بررسی شده‌اند: عیادین برای تمام سلیقه‌ها، تقاطع به عنوان یک نقطه مهم، فضای نیمه بسته، شرایط حیاتی شهر، گامها و چرخه‌ها، بازدارنده‌ها، کف، برنام‌ریزی دشت، نظم سرانگشتی، روشنائی خیابان، تبلیغات در فضای بیرون، دیوار، آب و هوای انگلیسی، ادغام در حقل با ساختمان، تغییر سطح اینجا و آنجا و بی‌واسطگی.

**بررسی اقلیمی ابنیه سنتی  
ایران / وحید قبادیان /  
انتشارات دانشگاه تهران /  
چاپ اول ۱۳۷۷ / ۴۰۶  
صفحه.**

ابنیه سنتی ایران از زوایای مختلف بررسی شده ولی تاکنون کمتر از نظر اقلیمی مورد تجزیه و تحلیل جامع قرار گرفته است. از این رو در کتاب حاضر سعی شده‌است این منظر یکی از ارکان معماری سنتی ایران تحلیل شود. نحوه تدوین کتاب عمدتاً از طریق گردآوری مطالب تدریس شده در دانشگاه از سوی مؤلف و انجام مسافرت‌های مکرر و در بعضی





سوارد اقامتهای نسبتاً طولانی در نقاط مختلف کشور صورت گرفته است. در این سفرها با کارشناسان سازمان میراث فرهنگی و افراد مطلع محلی بویژه سالخوردهگان صحبت و گفتگو شده و از این مصاحبه‌ها در تدوین کتاب استفاده شده است. همچنین در تهیه این کتاب از کتابهای تاریخی، معماری، اقلیمی، سفرنامه‌ها استفاده شده و به وسیله کارشناسان و مهندسان مکانیک و تأسیسات نیز کنترل شده است.

کتاب حاضر در سه بخش و چهارده فصل تدوین شده است. در بخش اول عوامل اقلیمی و خصوصیات هر یک از این عوامل بررسی شده است. تقسیم‌بندی و شرایط آب و هوایی مناطق مختلف ایران تشریح شده و در مورد هر منطقه، خصوصیات اقلیمی، بافت شهری، فرمبند، ابنیه مسکونی و نوع مصالح نیز بحث شده است.

در بخش دوم سازمان فضایی شهری و پیشینه تاریخی ساختمانهای مختلف مانند، ابنیه تجاری، مذهبی، آموزشی و خدماتی مطرح شده و تمهیدات اقلیمی به عمل آمده در هر یک از ساختمانها در اقلیمهای متفاوت بررسی شده است. از این رو هر معمار یا طراح که تصمیم به طراحی هر یک از بناهای فوق در مناطق مختلف ایران دارد، می‌تواند با خواندن فصل مربوط به آن با تاریخچه و روشهای طراحی و اجرایی و همچنین اصول اقلیمی به کار رفته در آن نوع بنا آشنا شود.

در بخش ضمائم که آخرین بخش کتاب است، آمار اقلیمی شهرهای مختلف ایران و همچنین آمار مصالح ساختمانی مورد استفاده در هر منطقه و سرانجام فهرست جایها، منابع و اشکال ذکر گردیده است. در انتها نیز مقدمه و زیرنویس اشکال برای علاقه‌مندان غیرایرانی، به انگلیسی، نگاشته شده است. جهت درک نسبی مطالب کتاب، در زیرنویس هر صفحه فارسی، تیترو یا موضوع آن صفحه به انگلیسی نیز

نوشته شده تا مطالب کتاب برای انگلیسی‌زبانان روشن گردد.

**ویژگی پژوهشهای شهری راهبردی - سطوح تحلیل در پژوهشهای شهری راهبردی - فرایند پژوهشهای شهری راهبردی - تدوین طرح پژوهش شهری / گ. ریوسا؛ اندرانویج - ترجمه سید محمود نجاتی حسینی / مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور / چاپ اول ۱۳۷۶ / به ترتیب ۱۰۱، ۱۰۱، ۷۵ و ۹۳ صفحه.**

مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری با توجه به ضرورت انجام پژوهشهای شهری - بنیانی و راهبردی - در زمینه شناخت مسائل، موضوعات و مشکلات نظام برنامه‌ریزی و مدیریت شهری و با توجه به اهمیت آگاهی مدیران شهری، کارشناسان مسائل شهر و شهرداریها و پژوهشگران شهری کشور، از فرایند انجام پژوهشهای شهری اقدام به تهیه نشریه‌های تخصصی، در قالب سلسله انتشارات روش‌شناسی پژوهشهای شهری نموده که تاکنون چهار شماره از این سلسله انتشارات با عناوین ویژگی پژوهشهای شهری راهبردی، سطوح تحلیل در پژوهشهای شهری راهبردی، فرایند پژوهشهای شهری راهبردی و تدوین طرح پژوهش شهری که ترجمه بخشهای اول تا چهارم کتاب **DOING URBAN RESEARCH** نوشته گ. اندرانویج و گ. ریوساست، سید محمود نجاتی حسینی این مجموعه را ترجمه نموده و مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری آن را منتشر کرده است. در ویژگی پژوهشهای شهری راهبردی ضمن توصیف پژوهشهای شهری بنیانی - که با نظریه پردازای سروکار دارد - به بیان وجه تمایز این نوع پژوهش شهری نسبت به پژوهش شهری راهبردی -

که تأکید آن بر ارائه راهبردهای شهری است - توجه شده است.

تشریح سطوح تحلیل در پژوهشهای شهری راهبردی (شماره ۸۳) ابتدا به معرفی سطوح تحلیل در پژوهشهای شهری راهبردی پرداخته و سپس ضمن معرفی و تعریف سطوح تحلیل پدیدارهای شهری، پنج سطح تحلیل همسایگی، شهر، منطقه، نظام ملی شهرها و نظام جهانی شهرها بررسی شده است. در پایان نیز توصیه‌های روش‌شناختی و پژوهشی تحت عنوان راهکار آمده است.

نشریه بعدی با عنوان فرایند پژوهشهای شهری راهبردی ابتدا به معرفی و بحث درباره فرایند پژوهشهای شهری راهبردی پرداخته و سپس ضمن بررسی شیوه تفکر راهبردی، خطوط راهتنامی این شیوه از تفکر را بیان نموده است.

نشریه شماره ۹۲ با عنوان تدوین طرح پژوهش شهری به طرح مباحث مربوط به فرایند مسائل و موضوعات تدوین یک طرح پژوهشی در حوزه پژوهشهای شهری راهبردی پرداخته که ضمن مطرح ساختن اهمیت طرح پژوهش و بر شمردن عناصر و اجزای اساسی آن، به راهبردهای مربوط به انتخاب نوع طرح پژوهش نیز اشاره کرده و بعد از بیان انواع طرحهای پژوهشی شهری و توضیح مفصل آنها مسائل اساسی مطرح در تدوین یک طرح پژوهشی شهری را ارائه و توضیح داده است. جهت فهم هر چه بهتر کاربرد پژوهشهای مزبور در حوزه پژوهشهای شهری راهبردی، نمونه‌ای عینی از کاربرد پژوهشهای شبه آزمایشی نیز ارائه داده است.

در پایان هر چهار نشریه به منظور استفاده مطلوب پژوهشگران شهری کشور واژه‌نامه‌ای از مفاهیم کلیدی و واژه‌های تخصصی در پژوهشهای شهری راهبردی، تدوین شده است.

\* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

\* Managing Director: Ahmad Khorram

\* Editor - in -Chief : Ali Nozarpoor

# Contents

<b>Editor's Note</b>	<b>4</b>
<b>Special Report</b>	
Municipalities & Planning Challenges: Z. Tashakkor	5
<b>Ideas and Research</b>	
Urban Development Plans: Strategies and Problems :A. Said Nia.	12
Role of Planner in The Planning :M. Mozzayani.	15
Introduction to Urban Studies :M. Nejati Hosseini.	18
<b>Dialogue</b>	
MagaloPolis Management :M. Sarrafi.	21
<b>Urban Law</b>	
Legal Duties of the Councils(1st part) :H. Salehi.	26
The History of council law (2 nd part) :H. Imani Jajarmi.	30
<b>Legal Counsel</b>	<b>32</b>
H. Ehteshami.	
<b>World's Experiences</b>	
Two Indices of Evaluation Local Government Earn and spend :Christhe Audlot	34
MORETON-IN-MARSH: The Greatest college of Fire Fighting :H. Razi.	36
A Liveable Street	
Woonerf; Taming the Traffic on the Local Streets: wolf, Von Ecart.	38
The Relation between Research & Urban Management, A Lesson From South Asia Municipalities :(trans)	42
F. Hasamian.	
<b>Training</b>	
Accountancy of Urban Development Plans :P. Bahrani.	45
<b>City in the Islamic Territories</b>	
Kashan: A City between Desert and Mountains:( 1st part) S. Shahshahani	50
<b>News Reports</b>	<b>52</b>
<b>ViewPoint</b>	<b>60</b>
Landuse or It's Changing :M. Edolkhah	
The Difficulty of Sounding out Citizens :S. Mashhoodi.	
<b>Book Review</b>	<b>64</b>

شرکت تولیدی تحقیقاتی

سپارز



تحت لیسانس کمپانی دنیس ایکل انگلستان

Environment cleanliness in economic sense is our goal

## جاروب خیابانی مدل ۶۱۱

### خصوصیات ویژه:

- قابلیت اجرای عملیات جاروب با کیفیت عالی
- قدرت مکش فوق العاده
- فن مکنده متناسب با قدرت موتور و از جنس فولاد مقاوم
- حداقل لرزش موتور بدلیل نصب آن بر روی مخزن آب
- عایق بندی صوتی مناسب
- مجرب به سیستم‌های هیدرولیک، پنوماتیک

### مشخصات فنی:

- ظرفیت مخزن زباله: ۶ مترمکعب
- ظرفیت مخزن آب: ۱۲۰۰ لیتر
- قدرت موتور مکش: ۱۳۰ hp
- جاروب عرضی به طول ۱/۵ متر از جنس پلی اتیلن یا فولاد
- جاروب عمودی نصب در دو طرف دستگاه
- نازل‌های آب نصب بر روی جاروب‌های عمودی
- نازل مکش در دو طرف دستگاه
- قابلیت تغییر زاویه نازل‌های مکش برای مکش زباله به درون مخزن
- مجرب به سیستم کنترل تعبیه شده در داخل کابین راننده
- مجرب به چراغ گردان و علائم اخباری
- برخورداری از سرویس و نگهداری آسان

پاکیزگی محیط زیست با کمترین هزینه  
هدف شرکت تولیدی تحقیقاتی سپارز است



Monthly Journal of Information  
and Cultural and Planning in  
Urban Management and Planning  
Vol.1, No.6, Jan 2000

# Shahrdariba

- **Municipalities & planning Challenges**
- **Urban Development plans; Strategies and problems**
- **Megalopolis Management**
- **MORETON-IN-MARSH: The Greatest Fire fighting College**
- **A Liveable Street Woonerf, Taming the Traffic On the Local streets**
- **The Relation between Research and Urban Management A lesson from South Asia Municipalities**
- **Land Use or Its Changing**

