

# ۴ چشم‌انداز

دانشگاه پژوهش، آموزشی، اطلاع و رسانه  
پژوهش و فناوری و مدیریت شهری  
دوره مجله - سال دوم - شماره ۱۴ - شهریور ۱۳۷۹  
۸۳ شماره - ۱۱۱۱۱۱۱۱



- حلقه‌های مفقوده در چرخه مدیریت مواد زائد
- رویکرد جامع‌شناختی در تهران
- به‌تخلیف‌زایی ترانژنت و فضاهای شهری
- گذر آن‌فرانت و محدوددهای شهری
- نارسایی قانونی در مسکن‌های مسکونی (آلمان و هلند)
- تصویر شهری در نقاشی کورنگان
- «شهر داربها» و مخاطبان

# اولین شماره فصلنامه

فصلنامه علمی-پژوهشی "مدیریت شهری"  
سال اول بهار ۱۳۷۹  
شماره ۱



# مدیریت شهری

## منتشر شد

در شماره اول فصلنامه "مدیریت شهری" (بهار ۱۳۷۹) مطالب زیر آمده است:

- بازار ادایم جدید مدیریت شهری و تصمیم گیری
- منشور آتن و منشور ۲۰۰۰
- شهروندی و مدرنیته
- روش دلفی و تصمیم گیری
- رانت اقتصادی و توسعه شهری
- پست مدرنیسم و شهر سازی
- نیاز سنجی شهری
- مراکز پژوهش شهری
- شهرداریها، شوراهای اسلامی شهر و برنامه سوم توسعه

فصلنامه "مدیریت شهری" از تمامی دانش پژوهان رشته های شهر سازی، علوم اجتماعی، علوم سیاسی، اقتصاد، مدیریت، حقوق، جغرافیا و... همچنین از مدیران و کارشناسان ارشد نظام برنامه ریزی و مدیریت شهری کشور که مایل به درج مقالات خود در فصلنامه هستند، دعوت به همکاری می نماید. شرایط تحریر مقاله در آگهی دعوت به همکاری مندرج در شماره یک فصلنامه آمده است.

فصلنامه "مدیریت شهری" را از کبوسک های مطبوعاتی و نیز مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور (تهران، خیابان گاندی، کوچه پنجم، شماره ۱۶ تلفن و فاکس: ۰۲۱۳۱۲۶۱ - ۰۲۱۳۱۲۲۶ و ۰۲۱۳۱۲۲۷) می توان تهیه کرد.

اهداف این فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی که در زمینه برنامه ریزی و مدیریت شهری فعالیت می کند و توسط مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور انتشار می یابد عبارت است از:

- پر کردن بخشی از خلأ های علمی در ادبیات تخصصی مدیریت شهری؛
- ارتقاء سطح دانش تخصصی مدیران و کارشناسان ارشد نظام برنامه ریزی و مدیریت شهری کشور؛
- فراهم نمودن زمینه های مناسب برای مبادله اطلاعات، ایده ها و تجربیات مبانی نظام برنامه ریزی و مدیریت شهری به مدیران، کارشناسان و پژوهشگران شهری کشور؛
- تدارک مبانی نظری، روش شناختی، کاربردی برای حوزه دانش مدیریت شهری.

مخاطبان مورد توجه فصلنامه "مدیریت شهری"، مدیران و کارشناسان ارشد وزارت کشور، استاندارها، شهرداریها و اعضای شوراهای اسلامی شهر، دانش پژوهان رشته های شهر سازی و علوم اجتماعی، مهندسان مشاور و پژوهشگران مسائل شهری کشور است.

در بخشهای گوناگون فصلنامه نیز مباحث نظری، روش شناختی و کاربردی مختلف در زمینه برنامه ریزی مدیریت شهری در قالب بخش اندیشه، روش و پژوهش مطرح شده است و نیز مسائل نظام برنامه ریزی و مدیریت شهری کشور و آرا و دیدگاه های متنوع در این زمینه (در قالب بخشهای نقد و نظر، گفتگو و دیدگاه) نقد و بررسی شده و مراکز تخصصی بین المللی برنامه ریزی شهری، مدیریت شهری و ادبیات تخصصی منتشر شده با عناوین مراکز علمی و بررسی کتاب معرفی و بررسی شده است.



# شهرداریها

ماهنامه پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی  
ترافیک، عمران و مدیریت شهری  
شماره جدید - سال دوم - تیر ۱۳۸۹

۱۴

طرح روی جلد: جمشید بیاری، شهردار  
مریوطا به گزارش اصلی  
عکس پشت جلد: باز آری، محفل در بخش تاریخی  
شهر شبغه، سوزیل، مریوطا به مطالب گذران فراغت و  
فصلان شهری.

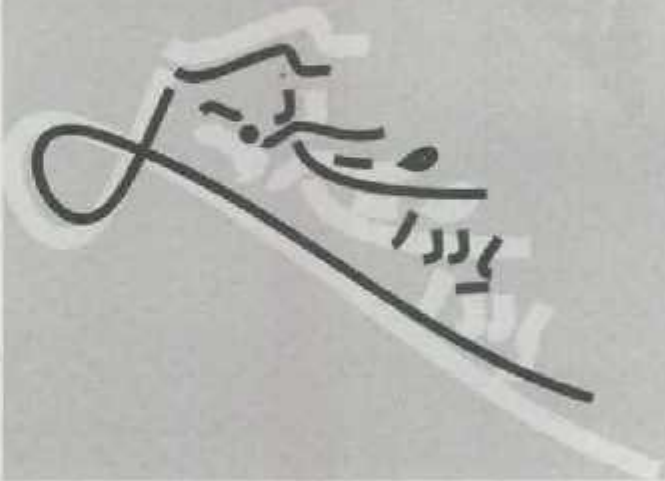
**یادداشت سردبیر**  
**گزارش اصلی**

۴ .....  
۵ ..... حلقه های مفقوده در چرخه مدیریت مواد زاید / ریحانه رضازاده مقدم - زهرا تشکر

**اندیشه و پژوهش**  
آیا طرح های جامع تحقق پذیرند؟ (بخش پایانی)  
۱۲ ..... راهکارهای جایگزینی طرح های جامع / متوجه مرتضی  
رویکرد جامعه شناختی به تحلیف زاین ترافیکی در تهران / سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران - مهندسین  
مشاور سبز، تهران .....  
۱۵ .....  
**گفتگو**  
گذران فراغت و فضاهای شهری / گفتگو با جواد مهدیزاده .....  
۲۰ .....  
**قانون شهر**  
ترسای قانونی در محدوده های شهری / ناصر پور ارشد - شاپور نظریور .....  
۲۴ .....  
**مشاور حقوقی / حسین آحتشامی** .....  
۲۸ .....  
**تجربیات جهانی**  
مدیریت مواد زاید در بندر لامپونگ اندونزی / مرکز تحقیقات مدیریت شهری دانشگاه کانبرا .....  
۳۰ .....  
تجارب حذف خودرو از محله های مسکونی (آلمان و هلند) / هنریش کابلرت .....  
۳۵ .....  
تصویر شهر در فضای کودکان / اماز کوهن موز .....  
۳۸ .....  
**از نگاه شهردار**  
یک شهر، دو قانون / گفتگو با علی بازماندگان قمی - شهردار قسم .....  
۴۰ .....  
**آموزش**  
نقش حسابداری شهرتاری در برنامه ریزی و کنترل / اهور هنگ بهرامی .....  
۴۳ .....  
**شهرها و شهرداری های جهان**  
نیگوزا شهری نو آفریده و جدید، تمیز نگهداشتن شهرهای وسیله شهرتاری، استقرار مدیریت فضای سبز شهرتاری  
پاریس در باغی تاریخی .....  
۴۵ .....  
**گزارشهای خبری**  
ساماندهی و دفع آفت موش، چندان داری که از بین می رود (نگاهی به عملکرد شهرداری های کابل در زمینه  
گردشگری و جذب توریست)، راهکارهایی نو برای ساماندهی حمل و نقل و ترافیک درون شهری، ایجاد امکانات  
رفاهی مورد نیاز گردشگران در استانها، چهارمین نشست معاونین خدمات شهری شهرداریها  
پاریس در باغی تاریخی .....  
۴۶ .....  
**اخبار کوتاه**  
رابطین خبری نمونه «شهرداریها» .....  
۵۹ .....  
**شهر از نگاه آمار**  
با مخاطب  
«شهرداریها» و مخاطبان / فرهنگ حسین زاده .....  
۶۰ .....  
**تازه های نشر**  
فهرست انگلیسی .....  
۶۴ .....  
۶۶ .....

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات  
و شهردار یها، نیست.
- ۲- شهردار یها، در ویرایش و  
تکمیل مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه باز  
گردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از تمام مطالب و طرح های  
ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

- ♦ صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
- ♦ مدیر مسئول: احمد غم
- ♦ سردبیر: علی نورانیور
- ♦ معاون: سوزیل، نوید مهدوی و جوانی
- ♦ هیئت تحریریه: سرویس فرهنگ - اجتماعی (زهرا تشکر / سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا کاشانیان / سرویس حقوقی - بین المللی: محسن شامی)
- ♦ ویرایش: غلامرضا طالبی
- ♦ طبع و نشر: جمشید بیاری، شهردار
- ♦ تصویرساز: فرزاد آدینی
- ♦ همکاری: این شماره منتشر انجمنی، جشن پارتیان، سپیده زرین پناه، ظاهر حقوقی، بهار مومنی، زهره مقدم، علی نصیریان
- ♦ امور آگهی: مرصیه ناصحی
- ♦ امور توزیع: مرصیه ناصحی
- ♦ حروفچینی: فریده دارستانی، غزالی
- ♦ نمونه خوان: ایلا شاه بخش
- ♦ لیتوگرافی و چاپ: سازمان فردا



- مدیریت مواد زاید جامد شهرهای کشور عبارت‌اند از:
- ۱- عدم تفکیک زباله در مبدأ و فقدان آموزش در این زمینه.
  - ۲- شیوه‌های جمع‌آوری و حمل به صورت نیمه مکانیزه و غیربهداشتی.
  - ۲- اختلاط مواد زاید خطرناک (اعم از بیمارستانی و صنعتی) با مواد زاید خانگی.
  - ۲- فقدان مشارکت کامل و گسترده بخش خصوصی در مدیریت مواد زاید جامد.
  - ۵- فقدان سرمایه‌گذاری لازم در ایجاد صنایع بازیافت مواد اعم از بازیافت کاغذ، شیشه، فلز و نیز کارخانه‌های زباله سوز.
- به جهت رفع مشکلات و ایجاد مدیریت بهینه مواد زاید جامد شهری، مبتنی بر رهیافت‌های برنامه پنج‌ساله سوم توسعه کشور، توجه به موارد زیر ضروری است:
- ۱- تدوین قانون حفظ بهداشت محیط شهری به همراه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به مواد زاید جامد شهری.
  - ۲- ایجاد و تقویت ساختاری متناسب در ارتباط با مشارکت مردمی و بخش خصوصی.
  - ۲- تنظیم و اجرای برنامه‌های تفکیک زباله از مبدأ تولید به صورت گسترده، مستمر و پایدار.
  - ۲- تأکید بر اولویت دفن بهداشتی زباله در اکثر شهرها.
  - ۵- واگذاری تدریجی به همراه نظارت و امکان‌سنجی دقیق امور مربوط به جمع‌آوری، حمل و دفع زباله به بخش خصوصی.
  - ۶- جلوگیری جدی از اختلاط مواد زاید خطرناک (اعم از بیمارستانی و صنعتی) با مواد زاید خانگی.
  - ۷- تفکیک محل دفن مواد زاید خطرناک از سایر مواد زاید جامد شهری و بهسازی مکانهای دفن بر اساس استانداردهای بین‌المللی.
  - ۸- آموزش شهروندان و نیروهای خدماتی شهرداریها در ارتباط با شیوه‌های بازیافت از مبدأ تولید زباله توسط وزارتخانه‌های ذی‌ربط، آموزش و پرورش، کشاورزی، علوم، تحقیقات و فن‌آوری، کشور و سازمان محیط‌زیست.
  - ۹- ایجاد ارتباطات مناسب با مجامع و سازمانهای معتبر خارجی، برای استفاده از آخرین تجارب و تکنیک‌های مورد استفاده.
  - ۱۰- ایجاد زمینه‌های لازم برای شکل‌گیری شرکتهای خدماتی خصوصی بزرگ و معتبر جهت ارائه خدمات مربوطه.
- با توجه به اهمیت موضوع و گستردگی وظایف پیش‌رو، حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی در نظر دارد برای ایجاد هماهنگی، پشتیبانی، سیاست‌گذاری و تهیه برنامه‌های مناسب مدیریت مواد زاید جامد شهرهای کشور، ستاد بهداشت و نظافت شهرهای کشور را با ایجاد تشکیلاتی مناسب تأسیس نماید.

همزمان با افزایش تعداد شهرها، رشد جمعیت، ایجاد تغییرات در شیوه زندگی و معیشتی مردم، توسعه فیزیکی، اجتماعی و اقتصادی شهرها، تنوع و افزایش فعالیت‌های صنعتی، خدماتی و... مقدار مواد زاید جامد نیز افزایش یافته و از تنوع بیشتری برخوردار شده است که از آن جمله افزایش و اهمیت مواد زاید بیمارستانی، مواد زاید سمی و خطرناک و مواد زاید صنعتی را می‌توان ذکر کرد.

مطالعات و بررسیهای انجام شده نشان می‌دهد که سرانه تولید مواد زاید خانگی ۸ دهم کیلوگرم در روز است که در نتیجه روزانه در شهرهای کشور ۲۲ هزار و ۶۲۲ تن و سالانه ۱۹ میلیون و ۱۱۱ هزار و ۲۵ تن مواد زاید خانگی تولید می‌شود. روزانه ۴۷۲/۲ تن زباله‌های بیمارستانی و ۷۳۷/۶ تن مواد زاید صنعتی نیز تولید می‌شود. مقدار تولید سالانه زباله‌های بیمارستانی ۱۷۲ هزار و ۲۵۲ تن و زباله‌های صنعتی ۲۶۹ هزار و ۲۲۹ تن است. این ارقام اهمیت مواد زاید جامد شهری را از ابعاد روزنی و حجمی نشان می‌دهد که بر اساس آن ابعاد اقتصادی، زیست‌محیطی و بهداشتی آن را نیز می‌توان توجیه و تشریح نمود.

برآورد هزینه‌های مصرف شده توسط شهرداریها در این زمینه سالانه نسبتی معادل ۱۰ درصد کل بودجه است که اهمیت ابعاد اقتصادی مدیریت مواد زاید جامد را در جهت کاهش این هزینه‌ها و جلوگیری از افزایش بیشتر آن، مطرح می‌کند.

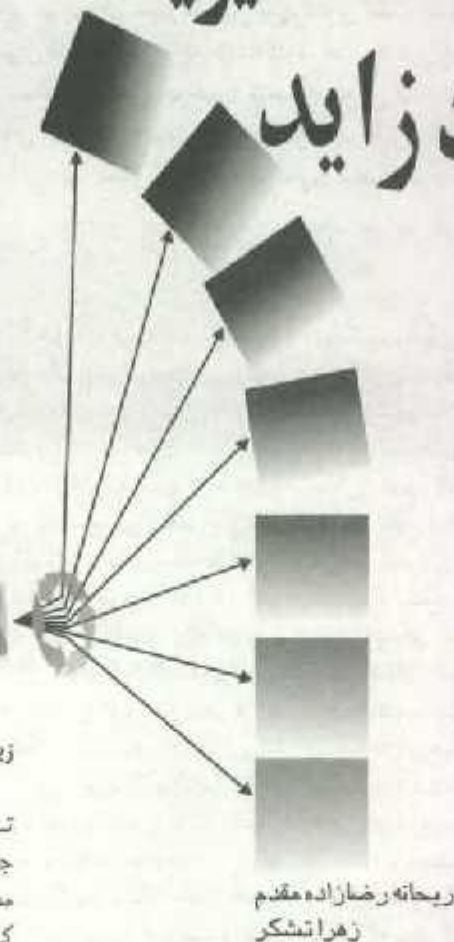
تولید سالانه حجم عظیم زباله و دفع آنها به طرق مختلف از جمله انباشت در محیط باز، دفن غیربهداشتی، ریختن در رودخانه‌ها، تیمات و عوارض سو، زیست‌محیطی و بهداشتی، بیانگر مدیریتی غیر کارآمد در این زمینه است. آلودگی منابع آبی، خاک، هوا و شیوع بسیاری از بیماری‌های عفونی از پدیده‌های ترسناک عوارض برخورد نامناسب در این زمینه است.

مشکلات و تنگناهای اساسی در بررسی و تحلیل وضعیت موجود

زباله جزء لاینفک سکونتگاههای زیستی بشر بوده است. هرگونه استفاده‌ای که انسان از طبیعت به عمل آورده، پس مانده‌هایی نیز از خود به جای گذارده است. این پس مانده‌ها گاه در پردازشی مجدد، دست ساخته‌هایی نو را پدید آوردند و نطفه بسیاری از هنرهای بومی و صنایع دستی در میان انبوه همین پس مانده‌ها بسته شد؛ از تارو پود قالیهایی که به پشمهای چیده شده معنا می‌داد و معزق که از استخوانها نقشهایی خیال‌انگیز می‌ساخت تا باورهای مقدسی که تنظیف کوچه و خیابان را به عملی آیینی تبدیل می‌نمود، آن گاه که زنان برای دیدن حفسوری متبرک، هر صبح پیش از طلوع آفتاب کوچه را آب و جارو می‌کردند....

تحولی که باورها و عناصر سنتی ما را کم‌رنگ نمود از رشد شهرنشینی آغاز شد. مسائل شهرداری‌ها دیگر نمی‌توانست با شیوه‌های فردی و سنتی حل شود و شهرداری‌ها نیازمند شیوه‌های جدیدی از مدیریت در همه امور از جمله دفع مواد زاید بودند. بویژه اینکه پس مانده‌ها اکنون به زباله تبدیل شده بودند؛ چیزی کثیف و دور ریختنی با میزانی که روز به روز افزایش می‌یافت. از زمانی که تنظیف معابر را به عهده بلدیّه گذاشتیم تا امروز که شهرداریها برای جمع‌آوری زباله ناچار به راه‌اندازی تشکیلاتی مستقل شده‌اند، مسائل زباله شهری ما همان است که بود، با حجم زیاد و پراکندگی بیشتر! گویی ما هنوز نتوانسته‌ایم خشتی بر خشت خام اول بگذاریم.

# حلقه‌های مفقوده در چرخه مدیریت مواد زاید



زباله، واقعیتی بادوبرخورد

تأیید از ورود صنعت، زباله‌های خانگی بیشترین حجم تولید زباله را به خود اختصاص می‌داد. اما صنعت گونه‌های جدید و متنوعی از پس مانده‌ها را ایجاد کرد که در ابتدا غیرقابل مصرف تلقی شدند، چرا که تمرکز بر «مصرف» آن چیزی بود که کارخانه‌های عظیم صنعتی تولید می‌کردند. تنها زمانی که فاجعه رخ داد، نگاهها به سمت چیزی رفت که «مصرف» «تولید» می‌کرد یعنی زباله!

زباله‌های صنعتی با پتانسیل بالای آلاینده‌گی، فجاجع  
چوران ناپذیری را در دنیا به وجود آورد. فاجعه میانامانی ژاپن  
که در آن بسیاری از مردم در اثر خوردن ماهیهای آلوده به  
مثیل مرکوری تخلیه شده در دریا جان خود را از دست دادند،  
توجه مسئولان را به جلوگیری از تکرار چنین فحاشی جلب  
نمود. وقوع حوادثی همچون فاجعه میانامانی ژاپن، اعلام  
حضور سرگبار زباله و آلودگی وسیع اکوسیستم‌های آبی و  
خاکی بود. تقابل از آن هرگز تصور نمی‌شد که زباله، این  
عنصری که با زندگی شهری این همه نزدیک بود، بتواند  
همچون بمبی جان هزاران نفر را بگیرد!  
اما با وجودی که زباله واقعی تنگاتنگ در زندگی  
شهری بود و چهره شهرها را زشت و آلوده می‌نمود،  
می‌توانست اینچنین فاجعه‌آفرین نباشد. با تفسیر زاویه دید  
نسبت به زباله از ماده‌ای کثیف به ماده اولیه در تولیدات جدید،

در واقع آنچه مسئله زباله را در کشور ما جدی نمود، ورود  
صنعت و تغییر بافت و سیمای شهرها و ایجاد محلات جدید  
بود. با افزایش سرعت روند تولید و مصرف، تولید پس‌مانده‌ها  
و ضایعات نیز روبه‌فزونی نهاد تا جایی که مدیریت سنتی  
نهفته در فرهنگ ما توان مقابله با هجوم زباله‌های جدید و  
صنعتی را نداشت. به این ترتیب بود که شهرها ضرورت  
برنامه‌ریزیهای قانونی و تشکیلات، سازمانی را در این زمینه  
بیش از پیش احساس کردند. در ابتدای فعالیت بلذرها،  
جمع‌آوری ضایعات و زباله توسط اشخاص صورت می‌گرفت.  
سیورها با گاریهای سه‌چرخ چوبی، زباله را از داخل کوچه و  
بازار جمع‌آوری می‌کردند و هر سیور زباله‌های خود را به  
گاریهای بزرگتری که توسط اسب یا قاطر حمل می‌شد،  
تحويل می‌داد و زباله به خارج از شهر هدایت می‌شد. با  
افزایش جمعیت و گسترش شهرها، این گاریها دیگر

گرچه از میان همه سازمانهای موجود در شهرها، این شهرداری است که وظیفه مرسوم  
ساماندهی زباله تولید شده از سوی شهروندان را به عهده دارد، اما شهرداریها با این وظیفه  
روزمره خود نیز توانستند به طور منطقی و اصولی برخورد کنند، به طوری که «مسئله زباله» در  
بسیاری از شهرها بویژه شهرهای شمالی و جنوبی کشور و نیز شهرهایی که جاذب جمعیت  
تورستی هستند، روز به روز مشکل‌تر و حادتر می‌شود

جوابگوی حمل زباله به خارج از شهر نبودند و با ورود اتوسیل  
و همگانی شدن استفاده از آن، شهرداریها نیز برای حمل زباله  
به خارج شهر، از کامیون استفاده کردند.

زباله‌های جمع‌آوری شده توسط سیورها، هر روز در  
محل تحويل کامیون‌های زباله‌کش می‌شد. بتدریج با  
افزایش حجم زباله و کمبود کامیون‌های زباله‌کش، رفتگران  
در محل تحويل زباله به کامیون دچار معطلی شده و چون  
ساعتها در انتظار رسیدن کامیون می‌ماندند، محموله گاریهای  
خود را در محل تحويل روی زمین تخلیه می‌کردند. این کار به  
سرور جنا افتاد و عادی شد، به طوری که مردم گوشه و کنار  
محلات مسکونی، صدارس، بیمارستانها و... هر روز شاهد  
زباله‌های چند روزمانده بودند؛ تصویری که هنوز هم در  
بسیاری از شهرهای کشور به چشم می‌خورد و از فرط تکرار  
دیگر برای مردم مسئله‌ای آزار دهنده نیست.

تزدیک به دو دهه است که مسئله زباله و جمع‌آوری و  
دفع آن، بیش از پیش برای شهرداریها بحران‌زا شده است، به  
طوری که برخی از آنها از جمله شهرداریهای شهرهای بزرگ  
به فکر چاره‌جوییهای اساسی‌تری افتادند. برخی از آنها با  
ساماندهی ابتدایی به تهیه کانتینرهای کوچک و نصب آنها در  
کنار برخی خیابانها و محلات پرداختند تا هم حمل زباله

الگوهای جدیدی از مدیریت مواد زاید می‌تواند ترسیم شود.  
در الگوی نوین مدیریتی، زباله منبع مهم درآمدی نیز  
محسوب می‌شود و صدالبته که این تغییر نگرش به سادگی  
باعث حل مشکل زباله نیست.

در مدیریت نوین مواد زاید جامد شهری، با کار سخت و  
کارشناسی، هر یک از عناصر زباله شناسایی و تفسیر می‌شود  
و قوانین دقیقی تدوین می‌گردد تا در اجزای برنامه‌ها کنترل  
لازم صورت گیرد و دیگر اینکه مردم نیز وادار شوند تا از کنار  
پس‌مانده‌ها بی‌اعتنا نگذرند. در مدیریت نوین زباله، هر کس  
می‌داند با زباله‌ای که تولید می‌کند چه باید بکند، در پرتو این  
تفسیر نگرش است که هم اکنون کشور ژاپن نیمی از ۳۰  
میلیون تن کاغذ مصرفی خود را به روشهای مختلف از زباله  
شهری جدا کرده و از درآمد حاصل از آن سالانه ۲ میلیارد دلار  
به هزینه‌های جمع‌آوری و دفع زباله‌های خویش کمک  
می‌نماید. این الگو روی دیگر سکه است: «زباله در چرخه  
مدیریت مواد زاید» نه چیزی کثیف است که باید از جلوی  
چشم دور کرد، بلکه عنصری اقتصادی و درآمدزاست و پیش  
از اینکه به سطهای زباله سراریز شود باید از آلودگی به دور  
باشد.

زباله در ایران

ریخته شده درون کانتینرها راحت تر صورت گیرد و هم تا حدی از زشتی منظره تل زباله در کنار محل زندگی مردم کاسته شود. برخی دیگر نیز به روشهای اساسی تری روی آورده و به سرمایه گذاریهای کلان در زمینه بازیافت دست زدند.

در هر صورت به نظر می رسد که گرچه از میان همه سازمانهای موجود در شهرها، این شهرداری است که وظیفه سرسوم ساماندهی زباله تولید شده از سوی شهروندان را به عهده دارد، اما شهرداریها با این وظیفه روزمره خود نیز نتوانستند به طور منطقی و اصولی برخورد کنند، به طوری که «مسئله زباله» در بسیاری از شهرها بویژه شهرهای شمالی و جنوبی کشور و نیز شهرهایی که جاذب جمعیت توریستی هستند، روز به روز مشکل تر و حادتر می شود. امروزه در شهرهای ما فقط سعی می شود زباله از جلوی دید شهروندان

پنهان نگه داریم، سپس مسائل مدیریت مواد زاید جامد را بر اساس مراحل مختلفی که از تولید تا بازیافت زباله وجود دارد، بررسی خواهیم کرد.

### از قانون بلدیه تا قانون زباله

در کشور ما از زمان تصویب قانون بلدیه یعنی از سال ۱۳۲۵ هجری قمری، نظامات شهری به عهده شهرداری گذاشته شده است. این وظیفه در تجدیدنظر در قانون و نیز در وضع قوانینی جدید، همچنان به عهده شهرداری باقی ماند و استمرار یافت. بر اساس قانون شهرداری (مصوب ۱۳۳۴) مواردی مانند نظافت، نگهداری و تسطیح معابر، نظافت و نگهداری فضلاب، انبارهای عمومی و مجاری آب، مراقبت در امور بهداشت و اقدامات مختلف برای نظافت و زیبای شهر که مستقیماً اموری مربوط به نظافت شهری هستند به عهده شهرداریها گذاشته شده است. همان طور که ملاحظه

امروزه در شهرهای ما فقط سعی می شود زباله از جلوی دید شهروندان دور شود. زباله در کشور ما چیز با ارزشی نیست، بلکه چیزی است که بسرعت باید از سز آن خلاص شد



می گردد گرچه می توان این گونه تفسیر کرد که جمع آوری و دفع زباله، یکی از اموری است که در حیطه موضوع نظافت شهری قرار دارد، اما این نکته را نیز باید در نظر داشت که در متن قانون آنچه به صراحت در مورد زباله آورده شده، این است که شهرداریها را فقط موظف به «تعیین محلتهای مخصوصی دفن زباله» دانسته است.

در هر حال امروزه می بینیم، یا وجودی که در قانون صراحتاً مراحل مختلف ساماندهی مواد زاید جامد شهری به عهده شهرداریها گذاشته نشده و علاوه بر این، در طول زمان، بخشی از وظایف مرتبط نیز به سازمانهای دیگر واگذار شده است، اما شهرداریها این وظیفه را از اصلی ترین وظایف خود می دانند و این در حالی است که در بیشتر کشورهای پیشرفته با اهداف زیست محیطی، قوانین خاصی در این باره وجود دارد. هایده شیرزادی گیلانی، دکترای اکولوژی و حفاظت محیط زیست، بخشی از مشکلات زباله را به مسائل قانونی مربوط می داند و در این باره می گوید: امروزه در اروپا «قانون زباله» یک کتاب چند صد صفحه ای است. هر گالامی جدیدی که وارد بازار می شود، مقداری زباله با خود به همراه دارد که همزمان برای دفع و بازیافت آن برنامه ریزی صورت می گیرد. ولی ما با وجودی که هنوز چنین قانونی نداریم و در متن مبهم

دور شود. زباله در کشور ما چیز با ارزشی نیست، بلکه چیزی است که بسرعت باید از سز آن خلاص شد. واحدهای خدمات شهری شهرداریها با گذشت سالان دراز از فعالیتشان، هنوز از دست زباله های شهری کلافه اند. هر گونه مشکل و توقف در کنار هر روزه نیز بسرعت نمود یافته و نارضایتی مردم رایج دنبال دارد.

در چنین وضعیت پرمشکلی، با یک نگاه حتی گذرا می توان دریافت که مواد زاید در کشور ما از تولید تا دفع، دچار کاستیهای فراوانی است. روشهای غلط تلنبار کردن زباله در مزخه تولید شیوه های نادرست جمع آوری و حمل، محلتهای نامناسبی که در خارج از شهر برای دفع زباله در نظر گرفته می شود و ایجاد مشکلات زیست محیطی، همه و همه به حدت و شدت مسئله کمک می کنند.

این تصویر گذرای است از وضعیتی که زباله در کشور ما آن مواجه است و قطعاً از واقعیتی که هر روز جریان دارد و شهرداریها با آن دست به گریبان اند، تلخ تر نیست. ما در ادامه مطلب برای ریشه یابی و بحث و بررسی دقیقتر در مورد زباله و مشکلات آن، ضمن اتکا به منابع و تحقیقات انجام شده و اظهار نظر صاحب نظران، ابتدا کسود کابوی در قوانین موجود شهرداری خواهیم داشت تا جایگاه قانونی حل مشکل زباله را

**امروزه در اروپا «قانون زباله»  
یک کتاب چند صد صفحه‌ای است.  
هر گالای جدیدی که وارد بازار می‌شود  
مقداری زباله با خود به همراه دارد که  
همزمان برای دفع و بازیافت آن  
برنامه‌ریزی صورت می‌گیرد**

است که براساس اصول مهندسی از اجزایی تشکیل شده که باید به شکلی اصولی در کنار هم قرار گیرند. ضمناً باید تشکیلات مناسب این سیستم را نیز ایجاد کرد، در حالی که حتی در کلانشهرهای ما نیز چنین مجموعه‌ای پیش‌بینی نشده است؛ مجموعه‌ای که در برگیرنده تعاضی نیازهای ساختاری اعم از تخصص، پرسنل، آموزش و... باشد. آنچه اکنون در شهرداریها در زمینه فعالیت‌های مربوط به زباله وجود دارد نوعی سوء مدیریت است. آنچه امروز تحت عنوان مدیریت در این باره وجود دارد در واقع نوعی رفع تکلیف است. مدیریت مواد زائد در اکثر شهرهای ما یعنی اینکه زباله را از سطح شهر جمع کنیم، از دسترس مردم خارج نماییم و به جایی که سروسنای مردم در نیاید منتقل کنیم، در حالی که مواد زائد جامد در شهر باید به روش اصولی مدیریت شود.

محمد حقانی در این باره می‌گوید: مشکل عمده مادر خدمات شهری این است که هرگز به مدیریت مواد زائد به عنوان یک سیستم منسجم نگاه نکرده‌ایم. مدیریت فعلی ما ادامه مدیریتی است که توسط نیروهای سنتی به شکلی تجربی اجرا می‌شود، در حالی که دوران این گونه مدیریتها مدت‌هاست سپری شده است. ما فاقد دستگاه ناظری بوده‌ایم که در کنار برنامه‌ریزی، این بخش فعالیت‌های انجام شده را نیز نظارت کند، در حالی که مادر این بخش نیازمند برخورد‌های علمی و اصولی هستیم تا بویژه در مسائل زیست‌محیطی در سطح شهرها و در سطح ملی بتوانیم با استفاده از تجارب گذشته، برنامه‌ریزی‌های فرا منطقه‌ای به عمل آورده و استانداردها را در این زمینه تدوین کنیم.

هم اکنون در کشور ما عناصر مدیریت مواد زائد دچار رشدی بی‌قواره شده‌اند، به گونه‌ای که قسمت عمده برنامه‌ریزیها در بخش حمل و نقل و دفن زباله متمرکز گردیده و سایر عناصر مانند بازیافت، با فاقد برنامه‌ریزی‌های موفق بوده‌اند و یا اصلاً مورد توجه قرار نگرفته‌اند. در حالی که روش اصولی مدیریت مواد زائد براساس آنچه در دنیا مورد قبول است، مدیریت صحیح تمام عناصر چرخه مواد زائد یعنی تولید، جابه‌جایی، پردازش اولیه، ذخیره در محل، جمع‌آوری و حمل و نقل، پردازش و بازیابی و نهایتاً دفع مواد باقیمانده است و دریلن هر یک از این حلقه‌ها در زنجیره‌ای به هم پیوسته و

قانون هم در این زمینه تغییری ایجاد نشده است اما شهرداری و تلیفه جمع‌آوری زباله را انجام داده و می‌دهد.

محمد حقانی، معاون خدمات شهری شهرداری تهران نیز به روشن نبودن قانون اشاره می‌کند و می‌گوید آنچه ما امروز در قانون داریم عمدتاً دو مشکل دارد: اول اینکه با وجود گذشت زمان و تغییر جامعه در همه ابعاد، آنچه در ماده ۵۵ قانون شهرداری اشاره شده نیاز به بازنگری دارد. در تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی نیز باید تجدیدنظر اساسی صورت گیرد. برخی از اعداد و ارقام تعیین شده برای جریمه تخلفات، پس از گذشت سالها اساساً نمی‌تواند تأثیرگذار باشد. مشکل دوم در این زمینه مشخص نبودن مکانیسم اجرایی جلوگیری از برخی تخلفات است، به عنوان مثال ریختن زباله در داخل نهر خلاف است و شخص خاطی باید تحت پیگرد قانونی قرار گیرد، اما چگونه؟ این سئوالی است که به آن پاسخ داده نشده، بنابراین عملاً نمی‌تواند به اجرا درآید.

البته به تازگی طرح اصلاحیه تبصره ۴ بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداریها (مصوب ۱۳۳۴) به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است که به موجب آن مدیریت مواد زائد جامد شهری در تمامی امور مربوط به محدوده و حریم قانونی شهرها برعهده شهرداریها قرار می‌گیرد. این طرح در صورتی که بتواند تمامی عناصر مدیریتی را برپایه اصول فنی ترسیم نماید، می‌تواند افق روشنی را فراروی مدیران شهری قرار دهد.



محمد حقانی

**مدیران یا مدیریت؟**

فقدان قوانین صریح باعث می‌شود مسئولان خدمات شهری در هر شهرداری، هر یک بنابه شرایط منطقه‌ای و تجارب شخصی خود راه‌چاره‌ای بیابند که تنها شرط ادامه یا خاتمه آن فقط و فقط تجربه است. یک الگوی تجربی در برخی مناطق به اجرا در می‌آید و همواره مشکلات بدون اندک تغییری تکرار می‌شود.

محمدعلی عبدالله، دکترای محیط‌زیست و استاد دانشگاه، در این باره معتقد است: مدیریت مواد زائد جامد مجموعه‌ای به هم پیوسته است و نیازمند آمادگیها و ایجاد ظرفیتهای خاصی است. این مدیریت در حقیقت سیستمی





مرتبط، بی تردید، بی تدبیری و تقصیر در توجه به هر یک از این مراحل بشدت در مرحله بعدی تأثیر گذار است. اقدامات اصولی در حلقه اول یعنی تولید زیاله مستقیماً در مرحله پایانی یعنی بازیافت خود را نشان می‌دهد.

#### تولید اولین عنصر

بر اساس آمار منتشر شده از سوی سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری تهران، ایران از نظر تولید روزانه زیاله در مرتبه دهم جهان قرار دارم در چنین شرایطی و با وجود تفاوت آشکار آب و هوا و شرایط زیست محیطی در مناطق مختلف کشور و نیز سبکها و فرهنگهای مختلف در شهرها، لزوم مطالعات دقیق در امر تولید، بیش از پیش احساس می‌شود. ضرورت آنالیز زیاله در ارزیابی و گزینش سیستم‌های مختلف جمع‌آوری و حمل و نقل و به طور کلی در برنامه‌ریزی و مدیریت مواد زاید، به خوبی خود را نشان می‌دهد. در واقع آنالیز زیاله نه تنها یافتن پتانسیل بازیافتی زیاله است، بلکه با مشخص کردن ترکیب و نوع زیاله می‌تواند در طراحی تمامی عناصر سیستم از جمع‌آوری تا دفع نیز مؤثر واقع شود.

در کشور ما علاوه بر مصارف نادرست و بی‌رویه‌ای که تحت تأثیر فرهنگ غلط وارداتی باب شده است، به دلیل وجود روشهای غلط، زیاله تولید شده بلافاصله غیرقابل بازیافت می‌شود. از سوی دیگر به این دلیل که جمع‌آوری و دفع کنندگان زیاله و برنامه‌ریزان در مرحله تولید نقشی مستقیم ایفا نمی‌کنند، بجز چند تجربه محدود، تولید زیاله به طور مناسب کنترل نمی‌شود، در حالی که مرحله تولید در مدیریت مواد زاید از اهمیتی فراوان برخوردار بوده و می‌تواند مانع استفاده بی‌رویه از تکنولوژی‌های وابسته‌ای شود که تناسبی با شرایط ویژه کشور ما ندارد. تجربه سالها رکود در کارخانه قدیم کمپوست در اصفهان و کارخانه کود گیاهی تهران و نیز هزینه‌های گزاف جمع‌آوری و دفع زیاله، نشان دهنده عدم توجه به تولید زیاله در کشور ماست.

#### جابه‌جایی

در مجموعه‌ای که فاقد مدیریت منسجم است، انتقال زیاله‌ها از پشت در منازل به معنای انتقال مواد سرمایه‌جواری است که روزانه میلیونها تومان را می‌بلعد، در حالی که طراحی دقیق می‌تواند در همین لحظه این توده‌های غش را به

عناصر درآمدزا تبدیل سازد.

در شرایطی که جمع‌آوری و حمل زیاله از قدیمی‌ترین فعالیت‌های شهرداریهاست ما همچنان شاهد مواردی همچون استفاده از گاریهای قدیمی، ایستگاههای موقت رویان زیاله در حواشی خیابان و زیاله‌های پشت درها و پخش شده در فضای شهر و به دنبال آن، هجوم جانوران و جوندگان هستیم. اگرچه نمی‌شود پیشرفت‌هایی را که در این زمینه صورت گرفته نادیده گرفت، اما بهبود کامل این مرحله با گذشت بیش از ۸۰ سال شاید توقع زیادی نباشد.

با اولین سؤال در مورد مشکلات جابه‌جایی زیاله، همان پاسخ همیشگی تکرار می‌شود: کمبود امکانات، ماشین‌آلات، کارگران آموزش دیده و... اما واقعیت نهفته در پشت قضیه چیز دیگری است. محمدعلی عبدلی در این باره می‌گوید: در یک سیستم مدیریتی صحیح، از ابتدا تا انتها تک‌تک عناصر ارزیابی می‌شوند و با در نظر گرفتن حداقلی، هر یک از آنها به میزان مناسب ارتقا می‌یابند. گاهی اوقات دیده شده که افراد مسئول جمع‌آوری زیاله در یک شهرداری نمی‌توانند از یک کاری دستی استفاده صحیح بکنند و هیچ‌گونه آموزشی نیز در این باره ندیده‌اند. آن وقت آن شهر برای حل مشکل زیاله‌اش (آن هم در یک شهر متوسط) کارخانه کمپوستی با ظرفیت بالای می‌زند و به این ترتیب بر مشکلات خود می‌افزاید.

واقعیت این است که مشکل ما تأمین هزینه جمع‌آوری و دفع زیاله نیست، بلکه نابسامانی در مدیریت مواد زاید است. اما گریه‌ها را که می‌توان در مراحل اولیه از جمله در تولید و در جمع‌آوری با دست باز کرد، باز نمی‌کنیم و زمانی می‌رسد که ناچار می‌شویم با صرف هزینه‌های گزاف همان گره را با دندان باز کنیم.

#### ذخیره در محل و پیامدهای انتظار غفن

این مرحله از فرآیند مدیریت مواد زاید، طولانی‌ترین دوره‌ای است که زیاله در داخل محیط شهری می‌ماند. دفع زیاله در این مرحله توسط شهروندان و کارکنان موظف شهرداریها انجام می‌شود. اگر مدیریت مواد زاید نتواند همکاری شهروندان را جلب کند، ذخیره نامناسب مواد زاید در محل تولید می‌تواند مشکلات متعددی برای شهروندان و نیز سیستم مدیریت مواد زاید به وجود آورد. مشکلات زیست محیطی و ایجاد آلودگی در اثر وجود شیرابه در زیاله‌های خانگی در اثر ذخیره نامناسب تشدید می‌گردد.

خدمات‌رسانی مناسب در این مرحله و کوتاه کردن زمان ذخیره زیاله در محیطهای شهری، علاوه بر منافع زیست محیطی، اعتماد و رضایت شهروندان را نیز به دنبال داشته و می‌تواند زمینه ساز همکاری مردم و شهرداریها در زمینه تولید و جمع‌آوری زیاله باشد. بویژه که خدمات شهری بشدت نیازمند این ارتباط و همکاری است. گرچه باید توجه داشت گش این جریان، جریانی دوسویه است و هم‌زمان به ارتقای فرهنگی مردم نیز بستگی دارد.

پردازش، عنصری از یادرفته

در فرهنگ سنتی ما، زباله اغلب در مبدأ تولید پردازش می‌شد، به طوری که هیچ جزء متبرکی از مواد غذایی در پس مانده‌ها دیده نمی‌شد. زنان مدیرانی بودند که پردازش مواد غذایی و کهنه پارچه‌ها را به عهده داشتند و به این ترتیب حجم ناچیزی از پس مانده‌ها باقی می‌ماند.

شاپور حکمی، مدیرعامل، معاون خدمات شهری شهرداری زرین شهر اصفهان، در این باره می‌گوید: واحدهای خدمات شهری شهرداریها تقریباً به مقوله بازیافت و تفکیک زباله از مبدأ تولید بی‌توجه بودند. به طوری که برخی از مدیران آن را کاملاً به دست فراموشی سپرده و در این زمینه سرمایه‌گذاری نکرده‌اند. این در شرایطی است که هر ساله هزینه‌های گزافی صرف حمل و دفع زباله می‌شود. در واقع فرهنگ مذهبی ما زمینه‌های اجرایی مناسبی را در این باره در خود دارد. هنوز هم بسیاری از مردم به واسطه همین اعتقادات، مواد غذایی خود را از سایر زباله‌ها جدا می‌کنند. در بسیاری از مناطق، فرهنگ خاص منطقه‌ای اشکال متفاوتی از این تفکیک و نحوه جمع‌آوری آن را پدید آورده است. وی معتقد است: شناخت این گونه آداب منطقه‌ای در امر تفکیک

از میسان شیوه‌های رایج دفع مواد زاید، رایج‌ترین آن در کشور ما دفن آنهاست. مشکلات دفن زباله در شهرهای ما به حدی است که طبق نظر کارشناسان در برخی از شهرها بویژه شهرهای شمالی کشور به فاجعه نزدیک می‌شود. تصور شهرداریها از دفن زباله، خروج زباله از شهرها و تلقین کردن آن در محلی است که از قبل به شهروندان اعلام شده است. ریختن چند بیل خاک اطراف محل دفن بر روی زباله‌ها گاه وظیفه‌ای اجباری و اضافی تلقی می‌شود. همین مسئله بارها باعث وارد آمدن خسارات زیادی در سواحل خلیج فارس و استانهای شمالی کشور شده است. با وجود این ما هنوز هم شاهد دفن غیراصولی و انتخاب راههای غیرعقلانی هستیم. خسارات زیست‌محیطی متعددی همچون آلودگی اکوسیستم‌های آبی و خاکی و از بین رفتن حیوانات و گیاهان و دهها خسارت دیگر نتیجه دفن غیربهداشتی است. با وجودی که همه خاطره مرگ و میر ساهبان رودخانه جاجرود (در اثر نفوذ شیرابه‌های زباله به سفره‌های آب زیرزمینی) را به یاد دارند، اما هنوز هم آنچنان که باید این مسئله جدی گرفته نشده و مواردی از این دست در سراسر کشور روز به روز بیشتر می‌شود.

برنجیان، شهردار بابل، به عنوان یکی از شهرداران شهرهای شمالی کشور که بشدت با مشکلات دفن زباله روبروست معتقد است: دفن زباله فعالیتی کاملاً تخصصی است که تمامی مراحل آن باید با مشاوره و مطالعه برنامه‌ریزی شود. مکان‌یابی و تعیین شیوه صحیح براساس شرایط جغرافیایی و توپوگرافی منطقه، می‌تواند مانع خسارات جانبی گردد. حال آنکه تصور بسیاری از دفن بهداشتی زباله، پوشاندن آن با خاک در محلی خارج از شهر است. علاوه بر این ضرورت مشاوره در این باره هنوز در شهرداریها احساس نشده است. رسیدن به چنین جایگاهی، نیازمند برنامه‌ریزیهای کلان است تا به دفن زباله به طور اصولی توجه شود. امروز استانهای شمالی به جهت موقعیت توپوگرافی زمین، سطح آبهای زیرزمینی و ارزش بالای زمین مشکل پیدا کرده است. فردا این مشکل می‌تواند در هر جای دیگری نیز اتفاق بیفتد. ما تاکی می‌توانیم نظم طبیعت را به هم نزنیم، تاکی می‌توانیم زباله را در کویر پنهان کنیم. کویر هرگز بی‌ارزش نبوده است. منتها تا زمانی که آلودگیهای آن به خوبی لمس نشود، به فکر چاره نخواهیم افتاد.

#### بازیافت، آزمون و خطا

مجموعه آنچه در مراحل قبل گفتیم ضرورت وجود سیستمی برای پردازش نهایی مواد زاید و استفاده مجدد از آنها را پدیدآوری می‌کند. کاهش حجم زباله‌های شهری از طریق بازیافت در واقع افزایش کارایی عناصر و مراحل دیگر مدیریت مواد زاید است. اما حتی این مرحله نیز می‌تواند نه تنها در عمل کارایی نداشته باشد، بلکه حتی باعث زیانهای زیست‌محیطی جدی نیز بشود و این چنگاسی است که مدیران شهری، بازیافت را در احداث کارخانه‌های بزرگ با



برنجیان

زباله می‌تواند در حراحتی شیوه‌های اجرایی گامی مؤثر باشد، تا راهکارهای متناسب با فرهنگ هر ناحیه گزینش شود و به مرحله اجرا در آید. این امر خود می‌تواند باعث جلب مشارکت مردم شود.

به این ترتیب یکی از مؤثرترین مراحلی که می‌تواند در آن سرمایه‌گذاری آموزشی، فرهنگی و اقتصادی صورت گیرد، پردازش اولیه زباله‌های خانگی است. همان طوری که در بسیاری از کشورها مرسوم است می‌توان با انجام اعمالی بر روی مواد زاید جامد در شکل فیزیکی، شیمیایی و یا بیولوژیکی آنها تغییراتی ایجاد کرد که رایج‌ترین روشهای آن، تهیه کمپوست خانگی و آسیاب کردن و جداسازی مواد در منازل است.

#### دفع مواد زاید



بالا خواهد برد.

سوم توسعه پایدار: پروژه‌های بازیافت باید با توجه به توسعه پایدار صورت پذیرد، به عنوان مثال اگر کمپوست سالم با احد متعارف فلزات سنگین و متعلق بنا استانداردهای بین‌المللی تهیه نشود، بخشی از فلزات سنگین از طریق کود و خاک به فرآورده‌های کشاورزی بازگشته و به مردم منتقل می‌شود و زمینه‌های بیماری را ایجاد می‌کند، همین تجربه در آلمان در دهه ۱۹۸۰ باعث ممنوعیت کمپوست گردید. در فرایند بازیافت و تهیه کمپوست نباید خاکمان را در درازمدت آلوده کرده و از بین ببریم.

**راهکارها**

تاکنون در خلال بحث موارد بسیاری ذکر شده است که می‌تواند راهکارهایی مناسب در ساماندهی مدیریت مواد زاید جامد تلقی شود. در پایان سخن به طور فهرست و به عنوان نتیجه بحث‌های قبلی برخی از پیشنهاد‌های مطرح شده از سوی کارشناسان را بیان می‌کنیم:

- وضع «قانون زباله»، تفسیر قانونی بخش‌های متفاوت مدیریت زباله و تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی براساس تجارب جهانی می‌تواند الگوی مدیریتی واحدی را فراروی مسئولان واحدهای خدمات شهری قرار داده و به این ترتیب موانع اعمال مدیریت‌های تجربی گردد.

- علاوه بر برخوردهای علمی و اصولی در بخش خدمات شهری شهرها، ضروری است بویژه در مسائل زیست‌محیطی با استفاده از تجارب گذشته، برنامه‌ریزی‌های فرا منطقه‌ای، منطقه‌ای و محلی صورت گرفته و استانداردهای مورد عمل هر سطح تدوین گردد.

- باید مردم را شناخت. نحوه برخورد با آنان را دریافت و براساس نظرات آنان برنامه‌ریزی نمود، تبلیغات جسته و گریخته و بدون برنامه راه چاره نیست. تبلیغ در واقع یک جریان یک سوپیه است. باید به مردم آموزش داد، چرا که آموزش برقراری ارتباط متقابل است و عکس‌العمل گیرنده، نتیجه آموزشها و شناخت فرستنده است. آموزش در مراکز رسمی، مهدکودک‌ها، دانشگاه‌ها، اطلاع‌رسانی از طریق رسانه‌های جمعی و افزایش آگاهی مردم از این طریق، هم در سطح ملی و هم در سطح محلی می‌توانند در کل سیستم مدیریت مواد زاید تأثیرگذار باشند.

- بالا بردن مشارکت مردم از طریق ایجاد اعتماد در آنان، کمک به تشکیل تشکلهای مردمی (NGO ها) و استفاده از همکاری تشکلهایی که با هدف حفاظت از محیط‌زیست ایجاد شده‌اند از راهکارهای اساسی در مدیریت مواد زاید است. یکی از مهمترین جنبه‌های جلب مشارکت مردمی این است که بازیافت زباله باید جنبه اقتصادی به خود بگیرد. زباله مجموعه‌ای از اشیای بی‌مصرف نیست، کالایی اقتصادی است و باید برای مردم و همچنین شهرداریها منفعت اقتصادی داشته باشد. این اصل اساسی بهبود سیستم مدیریت مواد زاید است.

هزینه بالا بدانند و منتظر درآمدهای کلانی باشند که از طریق بازیافت به دست آید و از این طریق بتوانند مشکلات سایر بخش‌های یجذ زباله را حل کنند.

بازیافت به معنی مجهز شدن به تجهیزات و امکانات نیست، بلکه عنصری است که باید بتواند در بستر مناسب خود قرار گیرد. محمدعلی عبدالی در این باره می‌گوید: اصولاً پردازش و بازیافت در سیستم مدیریت مواد زاید دو جایگاه دارد: اول به عنوان یکی از اجزای سیستم مدیریت مواد زاید جامد، یعنی یجمین عنصر این حلقه و دوم به عنوان عنصری که می‌تواند در محدوده تمام عناصر دیگر قرار گیرد. هدف از مورد دوم، بالا بردن کارایی سیستم است و وقتی هم که بازیافت را به عنوان یک مرحله خاص در نظر بگیریم، هدف اصلی تولید مواد و انرژی است؛ به این معنی که باز هم بازیافت و پردازش در کل مجموعه دیده می‌شود نه به عنوان عنصری جداگانه. با وجود تمام منافع بازیافت باید بین این عنصر و بقیه عناصر هماهنگی لازم را ایجاد نمود. بازیافت اصولاً یک چرخه است که باید آن را از ابتدا تا انتها دید. بازیافت فقط تولید مواد نیست. اگر تصور از بازیافت تصحیح

یکی از مهمترین جنبه‌های جلب مشارکت مردمی این است که بازیافت زباله باید جنبه اقتصادی به خود بگیرد. زباله مجموعه‌ای از اشیای بی‌مصرف نیست، کالایی اقتصادی است و باید برای مردم و همچنین شهرداریها منفعت اقتصادی داشته باشد. این اصل اساسی بهبود سیستم مدیریت مواد زاید است

نشود اشتباهات فاحشی رخ خواهد داد. بارها اتفاق افتاده که تنها به صرف اینکه بازیافت صورت گیرد، موادی جمع‌آوری شده و بعد روی دست متولیان مانده و از این رو مجبور شده‌اند مواد را دفن کنند.

هایده تیسزادی قابلیت اجرایی طرح‌های ارائه شده در زمینه بازیافت را متوط به سه ویژگی مهم می‌داند: اول انطباق‌پذیری طرح: طرح‌های پیشنهادی باید با شرایط، موقعیت و وضعیت درآمد و سرمایه‌گذاری در کشور ما انطباق داشته باشند.

دوم کارایی: بی‌توجهی به اصل انطباق موجبات عدم کارایی را فراهم می‌سازد. انتخاب طرح‌های اقتصادی و یا صرفه و متناسب با شرایط خاص هر منطقه، کارایی طرح‌ها را



ایا طرح‌های جامع تحقق پذیرند؟

(بخش پایانی)

منوچهر مزینی

# راهکارهای جایگزینی طرح‌های جامع

این پرسش را به سادگی می‌توان پاسخ داد و گفت آنچه می‌تواند جانشین «طرح جامع» شود، اول این است که «سرفا» طرح «و یا دقیقتر و صریحتر، نقشه‌ای رنگین نباشد، بلکه برنامه‌ای باشد که طرح برای ساماندهی، آبادی و گسترش کالبدی شهر - بر اساس مفهومی فرازمندی - جزء آن نباشد پس تصحیح و تغییر هم در واژه و اثر آن مهمتر، در مفهوم نیز باید صورت گیرد. دوم اینکه نیازی به «جامع» بودن این برنامه، به قسمی که تاکنون از این واژه استنباط شده نیست؛ زیرا چنان که دیدیم این جامعیت نه مقدور است و نه ممکن و نه اینکه با توجه به واقعیاتی که ذکر کردیم لازم. این «جامعیت» تقریباً در همه جا و بیشتر از همه در کشور ما ناسی بیش نیست، اما این پرسش بی‌جودتر از آن است که بتوان تنها با پاسخ‌های ساده به آن جواب گفت. اگر چه پاسخ ساده ما نیاز به دگرگونی در مفهوم و تصور این برنامه‌ها را روشن می‌کند، به راستی این پرسش به پاسخ‌های مفصل‌تر و توضیحات بیشتر نیاز دارد.

در کوشش برای یافتن پاسخی تفصیلی و قانع کننده‌تر، به اعتقاد من هر برنامه‌ای که برای سامان بخشیدن و یا دقیقتر، شهرسازی شهرها تهیه و تدوین می‌شود باید دارای دو کیفیت اصلی باشد: نخست، بر اساس مسائل و نیازهای اساسی شهر تدوین شود، یا به اصطلاح *problem oriented* باشد و دوم اینکه از آغاز، اهداف برنامه که سرانجام راه به پیشنهادها می‌برد با توجه به عملی بودن یا تحقق پذیر بودنشان تدوین شود و به اصطلاح *action oriented* باشد یا دقیقتر، برنامه‌هایی نباشد که فقط به درد پر کردن قفسه‌های کتابخانه‌ها و یا دفاتر برنامه‌ریزی شهردارها و مشاوران بخسورد. روزگار خواب و خیالهای طلایی و جملات دهان پرکن و توخالی شعارگونه گذشته است و مردم از این جملات و شعارها هم در کشورهای پیشرفته و هم در کشورهای جهان سوم خسته شده‌اند.

روشن است که مسائل و نیازهای شهرها و هم اقدامات شهرسازان‌های که باید در این شهرها صورت گیرند ماهیتی دوگانه دارند: هم روزمره و جاری‌اند و هم به اقدامات آینده شهردارها مربوط می‌شوند و نسبت به اسور روزمره و جاری، تحقیقاتان به زمانی درازتر نیاز دارند.

طبیعی است شهرداری که با امید فراوان مبالغی قابل توجه از بودجه گاه ناچیز خود را صرف تهیه برنامه توسعه می‌کند، انتظار دارد این برنامه پاسخگوی نیازهای شهری شهری - خاها جاری و خواهد آتی - باشد. اگر فرض شود نیازهای جاری در عرصه برنامه‌ریزی شهری جانی ندارد و بر آوردن آنها به تحقق هدفهای طرح جامعی منوط است که گستر جایی وسیع باید داشته باشد و در سطحی بالاتر از اسور روزمره باید کارگرفته خطاست و ناشی از تصورات و مفاهیم قدیمی است و تقریباً تملیق امر به محال است، به علاوه و مهمتر اینکه نیازهای جاری و آتی با هم ارتباطی قابل ملاحظه دارند.

به اعتقاد ما نیازهای اصلی و عمده جاری و آتی شهری شهرها را می‌توان در سه گروه دسته‌بندی کرد:

- ۱- نیازهای مالی و اقتصادی.
- ۲- نیازهای مدیریتی.
- ۳- نیازهای کالبدی.

البته هر یک از این نیازهای عمده، چند نیاز اصلی یا مسائل دیگر را نیز در دل خود دارد. فی‌المثل نیازهای کالبدی شامل نیازهای معماری و فنی نیز می‌شود و این هر سه نیاز عمده و اصلی یا مسائل حقوقی در ارتباط هستند. همچنین همراه و متصل به تعیین نیازها امکانات و مقدمات بر آوردن نیازها باید معلوم و فهرست‌بندی شوند.

پس شهرساز خوب آن است که در نخستین گام، برای تدوین برنامه توسعه و آبادانی شهر از نیازهای شهر و بویژه از نیازهایی که در سطور بالا یادآور شدیم آگاه شود و آنها را به صورتی سیستماتیک دسته‌بندی کند و با تکیه بر آمیخته‌های خود ببیند بر آوردن این نیازها تا چه میزان با امکانات شهر عملی است و کدامین نیاز مستلزم ابتکار و یافتن راه‌های تازه است و کدامین تحقیقش با امکانات موجود ممکن و کدامیک ناممکن است، نه آنکه بی‌هدف به شناخت مسائل کلی و غیر اساسی بپردازد و شناخت مسائل و امکانات اصلی را جا بگذارد.



کشورها بسیار زیاد است.

در تعیین و فهرست‌بندی امکانات، یک نکته اهمیت فراوان دارد و آن اینکه امکانات درونی و برونی هر دو مستجبه شود. این نکته در مورد هر سه دسته‌ای که یادآور شدیم صدق دارد و نمی‌تواند استثنا باشد. در مورد نیازها و امکانات مدیریتی شهر روشی به نظر می‌آید. آیا کار موجود شهر یا حکومت محلی برای تحقق برنامه کافی است و یا واجد صلاحیت لازم هست؟ به راستی در هر گام سوال یا سئوالهای اساسی باید این باشد:

۱- شهر در چه وضعیتی قرار دارد؟

۲- به چه وضعیتی می‌خواهد برسد؟

۳- چگونه می‌خواهد به وضعیت مقنن برسد؟

۴- آیا آمادگی لازم را برای رسیدن به وضعیت مقنن دارد؟

گام سوم، مقایسه نیازها و امکانات است و تعیین اینکه امکانات موجود چگونه می‌توانند پاسخگوی نیازهای تعیین شده و دست‌بندی شده باشند. اگر امکانات موجود کافی نیست و یا مدیرانه مورد استفاده قرار نمی‌گیرد، راه‌های مدیرانه چیست و چگونه می‌توان به آنها رسید. اما همراه با آن باید برای نیازها، بسته به

گفتیم که اولین مسئله و نیاز شهری هر شهر - و البته بسیاری از نیازهای دیگر نیز مالی و اقتصادی است. سریع و آشکار بگویم مردمی که برای نان شب محتاج‌اند و شغل و درآمدی ندارند، مهمترین مسئله برایشان تأمین معاش و داشتن شغلی مطمئن است و برنامه شهری برای ایشان در اولویت‌های بعدی قرار دارد. ممکن است تصور شود مسئله معاش و اشتغال در محدوده برنامه‌های شهری نمی‌گنجد و از این رو به بحث این برنامه‌ها ربط ندارد اما نباید پرسید مراد از تدوین برنامه‌های توسعه شهری چیست و این برنامه‌ها برای چیست؟ همین جا تفاوتی عظیم را که بین کشورهای پیشرفته صنعتی و کشورهای در حال توسعه وجود دارد باید دید و آن را در نظر گرفت. در کشورهای توسعه یافته غرب و نیز ژاپن - اگر استثنائات در کردیم - فقر و بیکاری به مراتب کمتر از کشورهای جهان سوم است و یا ممکن است دلایلی غیر از فقدان منابع طبیعی و انسانی و یا عدم موفقیت اقتصادی داشته باشند و فی‌المثل ممکن است برپیدا به رژیم سرمایه‌داری باشد که بر این کشورها حاکم است. ایالات متحده در این مورد مثالی روشن به دست می‌دهد. برعکس در هندوستان، با فقر نسبی که بر این

## بدون وجود امکانات مالی قدمی نمی‌توان برداشت. ممکن است امکانات مالی در هنگامی که برداشت و شناخت آغاز می‌شود فراهم نباشد، اما باید دید با چه راهی و با چه تمهیدات و تدابیری می‌توان آنها را فراهم کرد

کشور حاکم است و فقدان منابع طبیعی کافی، اولویت نیازها در تأمین رفاه و آسایش مردم که از نخستین وظایف برنامه‌ریزی شهری است تغییر می‌یابد. پس دومین گام پس از تعیین نیازها و دسته‌بندی سیستماتیک آنها، یافتن و ارزیابی امکانات است. امکانات را نیز می‌توان در همان سه گروهی که ذکر کردیم دسته‌بندی کرد. به نظر می‌رسد باز امکانات مالی و اقتصادی در صدر این دسته‌بندی قرار گیرد زیرا چنان که خان‌نوشان کردیم بدون وجود امکانات مالی قدمی نمی‌توان برداشت. ممکن است امکانات مالی در هنگامی که برداشت و شناخت آغاز می‌شود فراهم نباشد اما باید دید با چه راهی و با چه تمهیدات و تدابیری می‌توان آنها را فراهم کرد. به راستی آنچه لزوم برنامه‌ریزی را ایجاد می‌کند از جمله تدوین و تبیین نمایری است که بتواند امکانات را افزایش دهد و از امکانات موجود به نحو احسن استفاده کند و گرنه، اگر شهری از امکانات مالی برخوردار باشد و برنامه‌های برای استفاده از این امکانات نداشته باشد، این شهر کودکی را می‌ماند که ثروتی موروثی داشته باشد و ثروت خود را برای خرید و یا فراهم آوردن کالاها و امور بیهوده بر باد دهد.

کشورهای ثروتمند مانند ایالات متحده و یا نهادهای مالی بزرگ مانند بانک جهانی نیز در قبایل کم‌کمک‌های بلاعوض و یا وام‌های طویل‌مدت با بهره‌های نسبتاً قابل قبول، نخستین چیزی که از کشورهای دریافت‌کننده وام و یا کمک‌های بلاعوض می‌خواهند برنامه‌های مالی و یا عمران و توسعه است و گرنه، چنان که تجارب متعدد نشان داده است، احتمال وخرجی و یا مسازیر شدن این کمک‌های مالی به جیب صاحبان نفوذ و قدرت در این

شرایط موجود و ملاحظات برنامه‌ریزی اولویت قائل شد. ممکن است این اولویت‌بندی را گام چهارم بنامیم، اما باید دانست که احتمالاً مشکلترین گام برنامه‌ریزی را به وجود می‌آورد و نیاز به شمر قبوی برنامه‌ریزی و مصلحت‌اندیشی دارد. یک تازه‌وارد به عرصه برنامه‌ریزی شهری - یا به طور کلی برنامه‌ریزی - ممکن است تصور کند تعیین اولویت‌ها کار ساده‌ای است و به راستی نیز این امر، ممکن است در نگاه نخست ساده به نظر رسد؛ زیرا هر گاه نیازها و امکانات معلوم شود، اولویت‌ها را می‌توان برحسب آنها معین کرد اما واقعیت جز این است. اینجاست که ارتباط میان سیاستمدار و برنامه‌ریز آشکار می‌شود. آری، سیاست و برنامه‌ریزی با هم ارتباطی نزدیکی دارند. ممکن است این واقعیت به مذاق برخی از برنامه‌ریزان تلخ آید ولی هر چه هست انکارناپذیر و اجتناب‌ناپذیر است. یک تعریف ساده سیاست، تمثیت امور جامعه است به قسمی که سلامت و مصلحت جامعه به بهترین صورتی رعایت شود. این تعریف یا تعریف برنامه‌ریزی نزدیک است. برنامه‌ریزی را نیز می‌توان به سادگی گوشه‌هایی اندیشیده تعریف کرد که رفاه و آسایش مردم را تأمین می‌کند. آنجا که تفاوت بین این دو تعریف وجود دارد «مصلحت» جامعه است که به انگلیسی آن را expediency می‌نامند و برنامه‌ریزان و شهرسازان انگلیسی‌زبان در بحث‌های خود در سازه برنامه‌ریزی از آن فراوان سخن به میان می‌آورند. اما مصلحت جامعه را چه کسی تعیین می‌کند و چه کسی صلاحیت بیشتری برای شناخت مصلحت جامعه دارد؟ پاسخ «برنامه‌ریز» خواهد بود. می‌بایست مدار برای تعیین مصلحت جامعه ادعایش موجه‌تر است برای اینکه وی منتخب مردم است؛ یعنی اعضای جامعه به او رای داده‌اند که حافظ منافع و مصلحت آنان



# رویکرد جامعه‌شناختی به تخلف‌زایی ترافیکی در تهران

سازمان مشاوره‌فنی و مهندسی شهر تهران  
مهندسين مشاور سبزینة راه

بررسی نظری تخلفات و تصادفات رانندگی  
تعریف تخلف (۱): تخلف عبارت است از تجاوز انسان از حدود یا قوانین و مقررات تعریف و تصویب شده در هر قلمرو، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی که به منظور استفاده بهینه عناصر سیستم حمل و نقل در جهت حداکثر ایمنی، سرعت، صرفه اقتصادی، راحتی و حفظ محیط‌زیست عمومی افراد جامعه تهیه، تدوین و تصویب می‌شود به عنوان جزء لاینفک سیستم حمل و نقل و ترافیکی مطرح بوده و عدم مراعات این قوانین و مقررات از آنجا که اهداف عمومی ترافیکی را برای عموم مردم مختل و یا از سطح مطلوب آنها خارج می‌سازد به عنوان «تخلف» محسوب و مستوجب کیفر مناسب است.

تعریف تصادف: تصادف نتیجه غایی یک یا چند تخلف است که نسبت به جرم ایمنی در استفاده از تسهیلات حمل و نقل صورت گرفته است. تخلفات دیگری نیز در قلمرو بهره‌برداری از تسهیلات حمل و نقل وجود دارد که از طریق آنها به جرم سرعت، هزینه، راحتی و محیط‌زیست تجاوز می‌گردد و اگر چه این نوع تخلفات و تجاوزها به تصادف (فوتی، جرحی یا خسارتی) در رانندگی منجر نمی‌شوند اما به علت تجاوز به هزینه یا راحتی جابه‌جایی‌ها، نقل و انتقالات و یا تعادل و سلامت محیط‌زیست طبیعتاً مستوجب کیفر مناسب است.

انواع تخلفات: تخلفات را می‌توان به دو دسته «مرئی» و «نامرئی» طبقه‌بندی کرد. تخلفات مرئی خود به «تخلفات ترافیکی ساکن» (که از طریق پلیس راهنمایی و رانندگی مورد شناسایی، ثبت و جریمه قرار می‌گیرند) و «تخلفات ترافیکی جاری» (که از دایره عمل پلیس برکنارند) تقسیم می‌شوند.



امروزه ارتباطات بی‌شمار سبب ایجاد و افزایش روزافزون سفرهای شهری شده است و سفرها با افزایش حجم شهر گرایش پیوسته‌ای به سوی موتوریزه شدن و ایجاد تراکم در شبکه‌های ترافیک شهرها دارند. این امر پدیده‌ای به نام ترافیک را به وجود می‌آورد که سه عامل «انسان»، «محیط» و «وسيله نقلیه» را در ارتباط تنگاتنگ و پیچیده با یکدیگر قرار می‌دهد. تخلفهای رانندگی از عوامل مهم در بی‌نظمی عمومی ترافیک درون و بیرون شهری و عامل مستقیم اکثر تصادفها به شمار می‌آیند. تاکنون در کشور ما بررسیهای گوناگونی درباره تخلفها انجام گرفته و تلاش بر این بوده است تا به این پدیده از زوایای مختلف نگریسته شود. اما اکثر این بررسیها عموماً موضوع تخلف را از دریچه دید مهندسی ترافیک و طراحی وسیله مورد نظر قرار داده‌اند. به عبارت دیگر در این بررسیها فضا تقریباً در بعدی تکنولوژیک مورد توجه قرار گرفته و رابطه‌ها به «رابطه‌های قیضی» صرف محدود شده است. این نگرش بی‌شک لازم و مفید است اما باید توجه داشت که هر جای پای انسان به میان کشیده می‌شود بعدی به نام «بعد انسانی» مطرح می‌شود که به دلیل شکل‌زیستی انسانها بسرعت به بعدی اجتماعی تبدیل می‌گردد و بناچار به کارگیری نگرشی اجتماعی را ضروری می‌سازد. قالب کلی این مقاله بررسی ریشه‌ها و راه‌حلهای تخلفات رانندگی (نمونه شهر تهران) با تأکید بر جنبه‌های اجتماعی و فرهنگی آن است و هدف، ارائه چارچوبها و الگوی رفتاری قابل مشاهده در تخلفات رانندگی به صورت گرايشهای عمومی است.

متأسفانه اطلاعات موجود تخلفات که از طریق برگه‌های جرمانه قابل حصول است اطلاعات واقعی و درستی نیستند. زیرا از ۱۲۴ نسوج خلاف فقط ۲۰ مورد روی برگه‌های جریمه قابل ثبت است (جدول شماره ۱) و بسیاری از تخلفات ناشی حتی به دلیل تخفیف در مبلغ جریمه غیر از تخلفی است که به راستی اتفاق افتاده است.

انواع تصادفات: انواع تصادفات را بر حسب شدت آن می‌توان به سه دسته اصلی تصادفات فوتی، جرحی و خسارتی تقسیم کرد. اما از نظر عامل تصادف تنها ۶۶ عامل عمده مورد توجه کارشناس تصادفات را هتمایی و رواندگی در ایران است (جدول شماره ۲). متأسفانه قریب‌ترین کارشناسی مخصوص مورد کارشناسی تصادفات نیز به دلایلی نظیر نامشخصی مابین نقطه تصادف و عوامل کمکی آن، به هم خوردن اجباری صحنه تصادف تا زمان حضور پلیس و تکمیل نشدن اطلاعات فرم کارشناسی به طور کامل، اطلاعات روشنی برای ریشه‌یابی آن ارائه نمی‌دهد.

عوامل ایجاد تخلفات و تصادفات: تخلفات و تصادفات برآیند کارکرد سه عامل «انسان»، «وسيله نقلیه» و «محیط» است و شعاعاً در بررسیها و ارزیابیها نقش هر یک از این سه عامل مشخصاً مورد



### تخلف در رانندگی یعنی رفتاری که آگاهانه یا ناآگاهانه، به اختیار یا اجبار، از سوی رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده و یا هر فرد دیگری که در ترافیک شرکت می‌کند سرزند و برخلاف قوانین و مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل و نقل و ترافیک بوده باشد

جدول شماره ۱: فهرست اطلاعات رانندگان در شرح برگه جریمه

ردیف	شرح	تاریخ	مبلغ جریمه (تومان)
۱	عدم توجه به علائم و نشانه‌های راهنمایی	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۲	تجاوز از سرعت مجاز	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۳	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۴	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۵	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۶	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۷	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۸	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۹	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۰	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۱	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۲	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۳	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۴	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۵	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۶	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۷	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۸	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۹	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۲۰	عدم رعایت اولویت در تقاطع	۱۳۶۰	۵۰۰۰

جدول شماره ۲: فهرست عوامل ایجاد تصادفات در شرح برگه جریمه

ردیف	شرح	تاریخ	مبلغ جریمه (تومان)
۱	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۲	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۳	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۴	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۵	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۶	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۷	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۸	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۹	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۰	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۱	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۲	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۳	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۴	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۵	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۶	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۷	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۸	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۱۹	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰
۲۰	عدم رعایت اولویت	۱۳۶۰	۵۰۰۰

توجه قرار می‌گیرد. عناصر تفصیلی این عوامل را می‌توان در نمودار شماره ۱ مشاهده کرد.

### تکرش جامعه شناختی، روانشناختی و فرهنگ شناختی به تخلفات و تصادفات رانندگی

زندگی اجتماعی مستلزم هنجارها، ارزشها و قوانین است. هنجار یعنی رفتاری اجتماعی که در جامعه‌ای خاص از هر فردی انتظار می‌رود. مفهوم ارزش نیز در ارتباط مستقیم با هنجارهای جامعه مورد نظر است. به عبارت دیگر ارزش، شکل بنیور یافته هنجارها در طول زمان و خلال تاریخ جامعه است. قانون در معنی مورد نظر یعنی ضوابط عمومی برای رفتارها و هنجارهای مثبت اجتماعی با تکیه بر ارزشهای مثبت آن جامعه.

شرایط پذیرش قانون را می‌توان «ابنایست فرهنگی»، «ضرورت طبیعی و اجتماعی» و «عشارکت شهرت» دانست.

تخلف در رانندگی یعنی رفتاری که آگاهانه یا ناآگاهانه، به اختیار یا اجبار، از سوی رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده و یا هر فرد دیگری که در ترافیک شرکت می‌کند سرزند و برخلاف قوانین و مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل و نقل و ترافیک بوده باشد (۲).

تسام تخلفها و باطنی تصادفهای ناشی از آن، نه حاصل یک عامل بلکه نتیجه مجموعه‌ای پیچیده از عوامل و دست به دست دادن آنهاست؛ عواملی چون رشد جمعیت، روند صنعتی شدن، گسترش مهاجرت و شهرنشینی، رشد جمعیت شهری، گسترش و تنوع کاربرهای زمین و افزایش شرب سفرهای روزانه.

از میان سه عاملی که در یک تصادف دخالت دارند (انسان، محیط و وسیله نقلیه) انسان بی‌شک مهم‌ترین عامل است زیرا نه فقط موقعیت انسانی او از جنبه‌های گوناگون در ایجاد تخلف نقش اصلی دارد، بلکه این موقعیت تا اندازه زیادی به دو عامل دیگر نیز شکل داده و آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

### عوامل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی تخلف

الف - منظور از عامل فرهنگی درجه ابناست فرهنگی در یک جامعه است. ورود تکنولوژی در کشورهای در حال توسعه غالباً بدون ورود فرهنگ منطبق با آن تکنولوژی انجام گرفته است. این امر تأثیر مستقیمی بر رابطه انسان با وسیله و انسان با محیط دارد. تحویل رابطه انسان با وسیله نقلیه نیازمند تحول عمومی فرهنگ جامعه است تا انسان بتواند وسیله‌ای را که زیر بار دارد درک کند و با آن ارتباطی منطقی و به روز برقرار کند. جهش بسیاری از مردم کشورهای در حال توسعه برای عبور از مرحله استفاده از وسایل حمل و نقل ساده یا حیوانی به مرحله استفاده از اتومبیل‌های پیشرفته، تأثیر سونی در رفتار آنان در امر ترافیک باقی گذاشته است که بی‌شک اصلاح آن نیازمند برنامه‌ریزی اندیشیده شده، درازمدت و همه‌جانبه است.

ب - انسانهایی که وارد جریان ترافیک می‌شوند، همگی در خود حامل فشارهای گوناگون اجتماعی بوده و آنها را به طور مستقیم در رفتار خود به عنوان راننده، عابر یا سرنشین، دخالت می‌دهند. این فشارها در جامعه امر وری عمدتاً فشارهای اجتماعی هستند، اما عموماً شکل تظاهر آنها به صورت فردی است. نخستین شکل این فشارها، فشارهای اقتصادی است (مهمترین آنها یکساری پنهان یا آشکار، فقر عمومی و نیاز به تعدد مشاغل برای حداقل معیشت است). نتیجه مستقیم فشارهای اقتصادی به صورت فشارهای دیگر اجتماعی بر نقش آفرینان اجتماعی ترافیک وارد می‌آید.



بدون مدیریت صحیح و پیش‌بینی‌های لازم انجام گیرد، نه فقط کارایی لازم را نخواهد داشت بلکه خود باری خواهد بود بر مشکلات دیگر. این مشکل در کشور ما نیز چون بسیاری از کشورهای در حال توسعه وجود دارد و لازم است ریشه‌های آن را عمده‌تاً در بعد اجتماعی و فرهنگی آن سراغ گرفت. البته بعد تکنولوژیک را نمی‌توان نادیده گرفت اما طراحی و مهندسی نادرست نیز تا حدود زیادی حاصل فقدان نگرش اجتماعی مناسب و شناخت واقعی از جامعه در همه ابعاد آن است. چنین مشکلی را تنها با یک استراتژی درازمدت و مورد به مورد نمی‌توان گشود. راه حلها در چند خط عمومی می‌توانند مطرح گردند که طی آنها سه عامل عمده ترافیک (انسان، وسیله نقلیه و محیط) تحت پوشش قرار می‌گیرند.

**انسان: آگاهی رسانی، ارتقای فرهنگی و آموزش**

یکی از دلایل عمده مشکل ترافیک، بیگانه‌گی افراد با وسیله تکنولوژیک جدید (اتومبیل) در اشکال و کارکردهای متفاوت آن و با محیط تازه حاصل از روابط تکنولوژیک مدرن است. برای از میان بردن این بیگانه‌گی لازم است از خلال یک برنامه گسترده، آگاهی‌رسانی که تمامی مخاطبان اجتماعی را هدف می‌گیرد انجام یابد.

**باز یگران اجتماعی مختلف در تخلیفات و الگوی رفتار متقابل آنها:** این باز یگران عبارتند از رانندگان (رانندگان خودروهای شخصی، مسافر کش، اتوبوس و مینی‌بوس، کامیون، وانت، موتورسیکلت، وسائط نقلیه سستی یا غیر متعارف، مأموران راهنمایی و رانندگی و نیروهای انتظامی) و پیاده‌ها (عابران پیاده، مسافران پیاده، دوره گردها و مأموران). باز یگران اجتماعی ترافیک در ارتباط با یکدیگر و به نسبت وسیله نقلیه‌ای که از آن استفاده می‌کنند احساسها و رفتارهای الگواری از خود نشان می‌دهند که می‌توان آنها را بدون توجه به نقطه زمانی - مکانی تخلف نمایش داد (جدول شماره ۳). باید یادآور شد که این تعابه نمایشگر گرایشهای عمده و خطوط کلی و الگوهای کاهش دهنده واقعیت است.

**نتایج حاصل از بررسیهای اجتماعی - فرهنگی**

تعمایل به سوی جامعه مدرن و امکانات گوناگون تکنولوژیک آن، امری طبیعی است و با توجه به تبدیل شدن جهان به شبکه گسترده‌ای از ارتباطات و پیوندهای متقابل، این حرکت امری گریز ناپذیر به شمار می‌آید. ترافیک، به عنوان عامل ارتباطی درون بیرون شهری یک ضرورت اجتناب ناپذیر گشته، اما چنانچه این امر

**تحول رابطه انسان با وسیله نقلیه نیازمند تحول عمومی فرهنگ جامعه است تا انسان بتواند وسیله‌ای را که زیر پا دارد درک کند و با آن ارتباطی منطقی و به روز برقرار کند**



جدول شماره ۳ الگوی رفتار متقابل باز یگران اجتماعی ترافیک

	سوار نفا							پیاده‌ها					
	خودروی شخصی	مسافر کش	اتوبوس مینی‌بوس	کامیون وانت	موتور سیکلت	عقلمندی	رسمی	پایس	عابر	مسافر	دست فروشی	مأمور	پایس
سوار نفا	خودرو شخصی	+	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-
	مسافر کش	+	+	-	+	-	-	-	+	+	+	+	+
	اتوبوس - مینی‌بوس	+	-	+	-	-	-	-	+	+	+	+	+
	کامیون - وانت	+	+	+	+	-	-	-	+	+	+	+	+
	موتور سیکلت	-	-	-	-	+	+	+	-	-	-	-	-
	سایر	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	رسمی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	پایس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
پیاده‌ها	عابر	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	مسافر	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	دست فروشی	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	مأمور	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	پایس	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

کلید: + رابطه سلفه‌گری، - رابطه خصمانه، \* همکاری، \* مسافران، \* رعایت، \* مسافرپذیری، \* مسنگ بر تلافی، \* رابطه سلفه‌پذیری، \* تعارض، \* رابطه سلفه‌پذیری، \* جدول

**وسيله: طراحی جدید**

برنامه‌های توسعه اقتصادی باید بتواند فشاری را که در حال حاضر به دلیل کم‌نگی خودروها، کیفیت نازل تکنولوژیک آنها، نقایص فنی حاصل از عدم رسیدگی و تعمیرات درست و به موقع و بالاخره استفاده‌های ناپجا از آنها، بر شبکه ترافیک وارد می‌آید کاهش دهد این کار مستلزم آن است که از یک سو با ایجاد امکانات عملی و قانونی تمامی رانندگان را به انجام واقعی کنترل‌های تکنیکی اجباری و نادر نمود و از سوی دیگر از خط طراحی تکواری و بی تغییر تولید یا مونتاژ که در آن هیچ گونه توجهی به تحول روز به روز انسان و محیط نمی‌شود خارج شد.

**محیط: دفاع از محیط زیست**

امروزه پیش یا توجه به خطراتی که توسعه شتابزده تکنولوژیک او، چه برای طبیعت و چه برای موجودیت خود او ایجاد کرده است، تلاش می‌کند تا با فاصله گرفتن از روند تکنولوژیک کور کورانه، نظری دوباره بر آن انداخته و بتواند راه‌حلهایی مناسب آینده خود را بیابد امروزه تلاش می‌کند با طراحی محله‌هایی که تسهیلات لازم یک زندگی کامل شهری را دارنده نیاز به سفرهای طولانی و استفاده از حلیف گسترده و وسائط نقلیه موتورزی را کاهش دهند گسترش سیستم حمل و نقل عمومی و بویژه بالابردن کیفیت و تسویه اجتماعی از آن، گامی دیگر در جهت حمایت و حفاظت از محیط زیست است.

**رهنمودها و دستورالعمل‌هایی برای کاهش تخلفات و**

**تصادفات ترافیک (مورد تهران) (۳)**

اهم نتایج حاصل از مطالعات نظری و آماری تخلفات و تصادفات تهران:

الف - فقدان اطلاعات روشن، دقیق و به هنگام از تخلفات و تصادفات.

ب - هماهنگ نبودن «سیستم اطلاعاتی تخلفات و تصادفات» با شرایط تکنولوژیک و سطح موتوریزه شدن جامعه.

ج - فقدان عناصر سیستم اطلاعاتی تخلفات و تصادفات از قبیل سیستم نقشه دیجیتال واحد سیستم اطلاعات شبکه معابر، سیستم اطلاعات جغرافیایی، نرم افزارها و تکنیک‌هایی متناسب تجزیه و تحلیل، کادر فنی آموزش دیده و مدیریتهای برنامه ریزی و اجرایی و بهره‌برداری شایسته.

د - بالابودن سهم عامل «غیر مستقیم انسانی» در تخلفات و تصادفات (۹۵-۹۰ درصد).

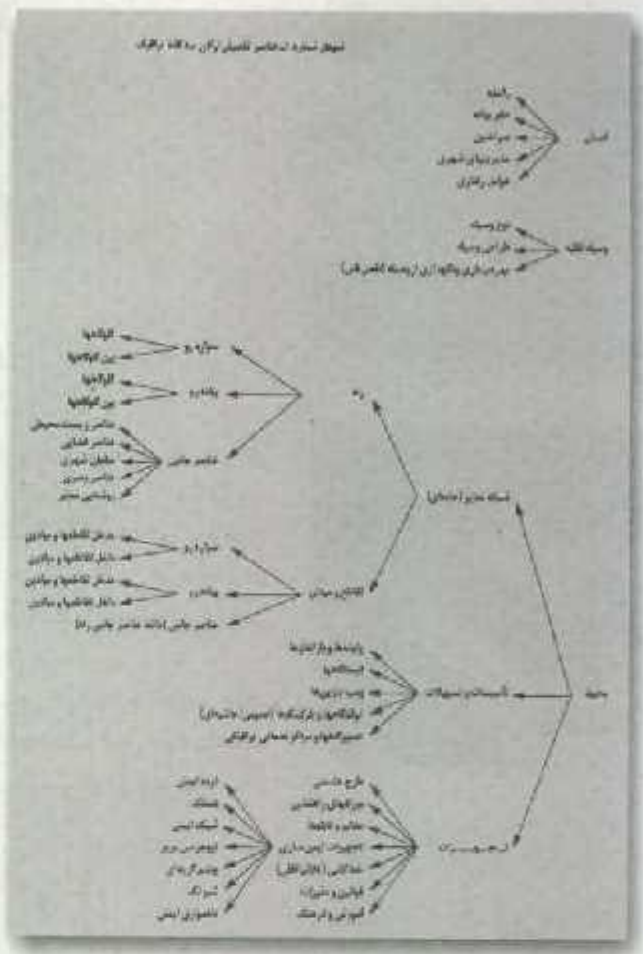
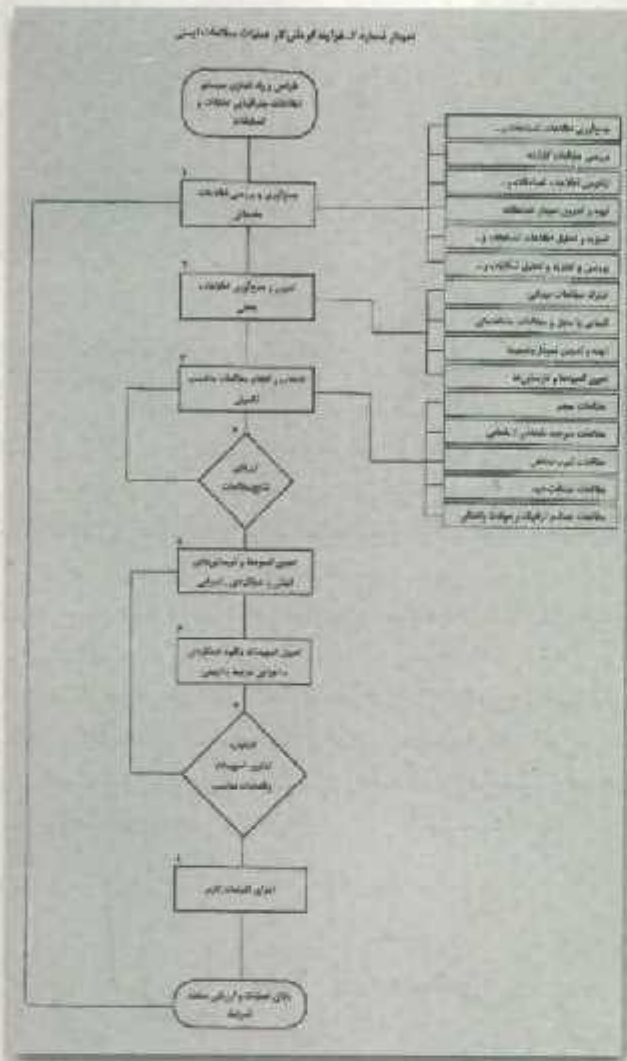
ه - نیازمند تغییر بودن مقررات راهنمایی و رانندگی، جدول انواع تخلفات، نوع کیفر تخلفات، مبلغ جریمه رانندگی و فواید کارشناسی تصادفات.

و - خارج از کنترل بودن بخش اعظم تخلفات ترافیکی.

ز - لزوم انجام اقدامات عمرانی و ایمن سازی ترافیکی شبکه معابر.

جدول شماره ۳: فرآیند عملیات اهداف و خروجی‌های مطالعات ایمن در جهت کاهش تخلفات و تصادفات رانندگی

مراحلته	خلاف	خسری و جسی
۱- جمع‌آوری و بررسی اطلاعات نظریاتی فناوری اول - جمع‌آوری اطلاعات تصادفات و تخلفات فناوری دوم - بررسی مشکلات گذشته فناوری سوم - تعیین تکلیفات تصادفات و تخلفات فناوری چهارم - تهیه و تدوین نمودار تصادفات و تخلفات (Causation Diagram) فناوری پنجم - تجزیه و تحلیل اطلاعات تصادفات و تخلفات فناوری ششم - بررسی و تجزیه و تحلیل شکایات و اطلاعات مربوط به نگهداری و باکال و سازه	- تعیین و تجزیه و تحلیل اطلاعات برای بررسی معیبه این اطلاعات تصادفات گزارش شده شامل: تصادفات و تخلفات تصادفات و سازگار طرحیاد شده توسط اطلاعات تصادفات و سایر موارد و تجزیه مشکلات با شرکتان و بررسی و تشکیل پرونده	۱- تعیین مشکلات انسانی ناشی از شبکه معابر معیبه ۲- تعیین وجه غالب اطلاعات شکایات و معیبه مشاهده شده ۳- تعیین اثرات اطلاعاتی اطلاعات مربوط به معیبه
۲- تعیین و جمع‌آوری اطلاعات نظری فناوری اول - طراحی اطلاعات معیبه فناوری دوم - تعیین و آزمایش معیبه و معیارهای اطلاعات و نسبت فیزیک و معیارهای اجرائی و جمع‌آوری اطلاعات برای تدوین نمودار تصادفات و تخلفات (Condition Diagram)	- تعیین وضعیت فیزیکی طراحی اطلاعات و معیبه معیبه معیبه انجام رنگی و آزمایش معیبه و معیارهای اطلاعات و نسبت فیزیک و معیارهای اجرائی و جمع‌آوری اطلاعات برای تدوین نمودار تصادفات و تخلفات (Condition Diagram)	۱- نسبت اکثری رانندگان به معیبه معیبه معیبه ۲- تعیین اطلاعات معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه ۳- تعیین اطلاعاتی معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه
۳- تکلیف و تدوین اطلاعات تکلیف معیبه فناوری اول - معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه فناوری دوم - معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه فناوری سوم - معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه فناوری چهارم - معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه (Traffic Control and Speed Studies)	- تعیین نوع معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه	۱- تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه
۴- ارزیابی نتایج معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه	تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه	تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه
۵- ارزیابی معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه	تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه	تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه تعیین معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه معیبه



**انسانهایی که وارد جریان ترافیک می‌شوند، همگی در خود حامل فشارهای گوناگون اجتماعی بوده و آنها را به طور مستقیم در رفتار خود به عنوان راننده، عابر یا سرنشین، دخالت می‌دهند**

ترافیک جاری، رهنمودها و دستورالعملهای فوری، شامل اقدام در سه زمینه زیر است:

الف - زمینه عامل انسانی: شامل آموزش و ارتقای سطح دانش و فرهنگ عمومی و اعمال جرایم مقررات راهنمایی و رانندگی.

ب - زمینه عامل وسیله نقلیه: شامل اتخاذ جرایم سیاست اولویت حمل و نقل عمومی، اعمال جرایم مقررات مربوط به معاینه فنی خودرو و حیاهنگی با کارخانه‌های تولید کننده داخلی.

ج - زمینه عامل محیط: شامل اقدامات در زمینه عامل شبکه یا معابر جاده‌ای، تأسیسات و تجهیزات.

رهنمودها و دستورالعمل استراتژیک و جامع، موارد مربوط به این بند را می‌توان به تفصیل در جدول شماره ۴ و نمودار شماره ۲ مشاهده کرد.

رهنمودها و دستورالعملها: این رهنمودها و دستورالعملها را می‌توان به رهنمودها و دستورالعملهای پایه، فوری و استراتژیک تقسیم نمود.

رهنمودها و دستورالعملهای پایه، شامل:

الف - راه اندازی واحد ایمنی ترافیک.

ب - طراحی سیستم اطلاعات جغرافیایی تخلفات و تصادفات: این سیستم نیازمند ابزارهای اصلی زیر است: سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)، نرم افزار و تجزیه و تحلیل تخلفات و تصادفات، فرآیند گردش اطلاعات تخلفات و تصادفات، اصلاح دیدگاه نسبت به اطلاعات تخلفات و تصادفات، ایجاد هماهنگی بین دست اندرکاران تخلفات و تصادفات، هماهنگ سازی مرز محدوده مناطق شهرداری و راهنمایی و رانندگی، تجدیدنظر در قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و تجهیز پلیس راهنمایی از نظر کنترل

- زیرگروهها
- ۱- دستورالعمل تعیین دوره‌های فنی تخلفات احتمالی به صورت...
  - ۲- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۳- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۴- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۵- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۶- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۷- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۸- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۹- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۰- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۱- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۲- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۳- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۴- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۵- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۶- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۷- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۸- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۱۹- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...
  - ۲۰- تعیین به صورت فنی مشخصات فنی تخلفات احتمالی و تابع...

در باره جواد مهدیزاده

جواد مهدیزاده، متولد ۱۳۳۱، پس از دریافت  
درجه کارشناسی ارشد علوم اجتماعی  
دانشگاه تهران در ۱۳۴۹ به تحصیل در دوره  
دکترای جامعه‌شناسی بر انگلیس پرداخت که  
در ۱۳۵۷ با تمام نصاب و نمره عالی و بر تقدیر  
مدرس بر پایه‌ریزی فراغت در دانشگاه، در  
تهیه طرح‌های شهری شرکت‌کننده به عنوان مدیر  
پژوهشی و کارشناس همکار مشارکت‌گرفته  
است که از میان آن‌ها می‌توان به مطالعات جامع  
ساماندهی گردشگاهی تهران - ۱۳۷۲،  
طرح‌های شهری دوره فرخنده تهران - ۱۳۷۶  
و طرح جامع توسعه کیش - ۱۳۷۷ اشاره  
کرد.  
از جوادزاده مقاله‌های نامشهوری در فراغت و  
گردشگری، در مجلات و مجله‌ها به طور مستقل  
چاپ شده است.



معیارگرایی در برنامه‌ریزی شهری سنتی یا همان توزیع اراضی و خدمات عمومی شهری بر مبنای  
رابطه کمی سطوح و سرانه‌ها، از زوایای گوناگون مورد انتقاد قرار گرفته است. برخی از منتقدان یا  
دیدگاه اقتصادی، معیارگرایی را بر خلاف تصور اولیه، موجب گسترش حاشیه‌نشینی و محروم ماندن  
اقتدار کم درآمد از تسهیلات و خدمات اولیه شهری می‌دانند. گروهی دیگر از منتقدان عقیده دارند  
معیارگرایی و نادیده گرفتن تنوع نیازهای استفاده‌کنندگان، از جمله نیازهای گذران فراغت، موجب  
تبعیض و بی‌عدالتی سنی و جنسی در برخورداری از فضاهای شهری و خدمات عمومی می‌شود.  
دیدگاه دوم اگرچه در جوامعی که توانسته‌اند به نیازهای اولیه فراغتی شهروندان پاسخ دهند و اینک  
در پی ارتقای کیفیت آن هستند معنادار تر می‌نماید، اما زمان طرح آن در جامعه ما نیز فرارسیده است.  
پرهیز از معیارگرایی در برنامه‌ریزی فضاهای فراغتی از جمله نکاتی است که در گفتگو با جواد  
مهدیزاده، پژوهشگر برنامه‌ریزی فراغت، بر آن تأکید شده است.

# گذران فراغت و فضاهای شهری

گفتگو با جواد مهدیزاده  
ناصر بزرگ پور

جامع گردشگری ملی، تاکسون چندین طرح برای مناطق و  
شهرهای بزرگ تهیه شده است. در مورد تهران نیز در نخستین  
طرح جامع که در ۱۳۴۷ تهیه شد بر توسعه پارک‌های جنگلی،  
ساماندهی دره‌های البرز و همچنین موضوع پیک‌نیک هدفکی  
شهروندان بسیار تأکید شده است.

● شما به دلایل جهانی شدن نحوه گذران فراغت اشاره  
کردید. بهتر است این موضوع را بیشتر باز کنیم و ببینیم  
اساساً ضرورت گذران فراغت چیست تا آن گاه به  
برنامه‌ریزی در مورد آن بپردازیم.

○ مطالعات شهری نشان می‌دهد با پیدایش کانوهای  
جمعیتی خیلی بزرگ یا کلانشهرنشینی، نیازهای فراغتی انسان  
دیگر مثل گذشته به طور طبیعی و خود به خودی ارض نمی‌شود؛  
یعنی امور ساده‌ای مثل قدم زدن، در قهوه‌خانه نشستن و با دیگران  
صحبت کردن، شنیدن صدای آب رودخانه، گشتی در باغ، میوه‌ای  
را به درخت دین و نظایر اینها به طور عادی برای شهرنشینان در  
دسترس نیست. این وضعیت اینجاب می‌کند که اقدام آگاهانه‌ای در  
این زمینه صورت گیرد، روستایی یا عشایری احتیاجی به  
برنامه‌ریزی فراغت ندارند خود زندگی اش فراغت است. آهنگ  
زندگی، فضای پیرامونی و نوع فعالیتی که دارد به طور متعادل،

● از برتر اندر اسل، فیلسوف و ریاضیدان معروف، نقل شده  
است که می‌گوید: «آخرین دستاورد تمدن، توانایی انسان  
در پر کردن هوشمندانه ایام فراغت است». به نظر شما این  
هوشمندی به جامعه ما هم راه یافته است؟

○ واقعیت این است که مسئله گذران فراغت، امروزه به دلیل  
شیوه جدید زندگی، رشد شهرنشینی و آیارتمان نشینی، گسترش  
استفاده از ماشین و وسایل سیمی و بصری به پدیده‌های جهانی  
تبدیل شده است، مثل خیلی از پدیده‌های دیگر نظیر ترافیک،  
آموزش و پرورش و... اما تجربه، آگاهی و برنامه‌ریزی ما در این  
زمینه همچون عرصه‌های دیگر است. طبیعتاً جهان پیشرفته‌ای که  
به طور کلی در برنامه‌ریزی تجربه‌ای فراوان دارد در برنامه‌ریزی  
فراغت نیز همین طور است. مثلاً می‌بینیم طرح ملی گردشگاه‌های  
آمریکا در ۱۹۳۶ تهیه شده است؛ یعنی آنها بیش از ۶۰ سال سابقه  
برنامه‌ریزی فراغت دارند. در این مدت با استفاده از امکانات سیمی  
که داشته‌اند منابع لازم را برای فراغت شناسایی و تجهیز کرده‌اند.  
اما کشورهایی در حال توسعه، هم آن امکانات را نداشته‌اند و هم  
خیلی سریع با پدیده شهرنشینی روبه‌رو شده‌اند. به همین دلیل  
مشکلات گذران فراغت در این کشورها بیشتر و پیچیده‌تر است. در  
عین حال در ایران، جدا از کوشش‌های انجام شده برای تهیه طرح



می شود مثل عادت به حل کردن جدول یا بازی با ماشین های مکانیکی. سرگرمی و وقت کشی که فایده شور مندی و آفرینش است در بین این فراغت مثبت و منفی قرار دارد. بعد از آن دیگر فراغت منفی شروع می شود و به پدیده های عدا جتماعی و بزه کاری می رسد. به همین دلیل رشته های به نام آسیب شناسی فراغت به وجود آمده است که به مسائلی مثل اعتیاد و ماجراجویی جوانان می پردازد.

● در تعریف انواع فعالیتهای فراغتی به تماشای فوتبال و یا بازی در آن اشاره کردید. قطعاً بین اینها تفاوت های مهمی وجود دارد و می توان اینها را به بسیاری از فعالیتهای مشابه تعمیم داد. نظر شما چیست؟

○ از یک دیدگاه فراغت را به دو دسته تقسیم می کنند: فراغت فعال یا پویا و فراغت منفعل یا ایست. فراغت فعال همان است که نبرد آگاهانه دست به آفرینش، آموزش، یادگیری و ایجاد رابطه می زند. در این حالت او نقشی فعال دارد. اما گاهی شخص فقط مصرف کننده است و به هیچ وجه در خلق اثر یا فعالیتی دخالت ندارد. مثلاً فقط موسیقی گوش می کند، یا کتابی می خواند و یا مسابقه فوتبال را تماشا می کند.

● منظور من بیشتر تفاوت های است که از لحاظ محیط گذران فراغت وجود دارد. تماشای هر بازی می تواند به صورت فردی و در خانه صورت گیرد، اما بازی و مشارکت در آن به صورت جمعی و در محیطی بیرون از خانه اتفاق می افتد. این تفاوتها چگونه توصیف می شود؟

○ کاملاً درست است. فراغت در قضا اتفاق می افتد و از این نظر بر با نام ریزی فضایی از تپایی نزدیک پیدا می کند. هر نوع فعالیت فراغتی مانند تماشای تلویزیون در خانه، رفتن به پارک، قدم زدن، دوچرخه سواری و بازدید آثار تاریخی به قضا مربوط می شود. بنابراین یکی از معیارهای طبقه بندی فراغت، سلسله مراتب فضایی آن است. از این دیدگاه می توان گفت فراغت از نظر مکانی به سه بخش عمده تقسیم می شود: گذران فراغت در محیط خانه، گذران فراغت در محیط شهر یا روستا و سرانجام گذران فراغت در محیطی بزرگتر یعنی عرصه کشور و عرصه بین المللی.

گذران فراغت در خانه یا جنبه فردی دارد مثل شنیدن موسیقی، تماشای تلویزیون، مطالعه و استراحت و یا جنبه گروهی مانند دیدار و گفتگو با دوستان، بازیهای خانوادگی، مطالعه دسته جمعی و کار تولیدی جمعی. در عرصه دوم یعنی محیط شهر، گذران فراغت یا در فضاهای بسته اتفاق می افتد و یا در فضاهای باز. فضاهای بسته، مکانهایی هستند که برای فعالیتهای مشخص در نظر گرفته شده اند مثل سینما، تئاتر، نوابشگاه، موزه، سالنهای ورزشی، کتابخانه و فرهنگسرا. این فضاها بیشتر متناسب با فراغت غیرفعال است. اما بخشی دیگر از گذران فراغت در محیط شهری مربوط به فضاهای باز است و معمولاً با فراغت فعال سروکار دارد. فعالیتهای مثل رفتن به پارک، قدم زدن، دوچرخه سواری، ورزش در میدانهای روباز، بازدید از مکانهای تاریخی یا رانته های شهری، حضور در هفته بازارها یا بازارهای مکاره و... در عرصه دوم صورت می گیرد. سرانجام فضایی گذران فراغت، عرصه بیرون شهرها را در برمی گیرد و یا مفهوم دیگری به نام گردشگری یا توریسم - داخلی و خارجی - ارتباط می یابد.

● در این طبقه بندی، چیزی که بیشتر مورد نظر این گفتگو و بررسی است عرصه دوم یا فضاهای عمومی شهری است؛

امیخته ای از کار و فراغت است. هر چه میزان شهرنشینی بالاتر می رود فاصله بین محل کار و مسکن و همچنین فاصله بین انسان و محیط طبیعی نیز افزایش می یابد و ضرورتاً موجب تنش و نا آرامی می شود. زیرا همه احساس می کنیم یا کار جبری انجام می دهیم یا در رفت و آمد و ترافیک گرفتار هستیم و در خانه هم فضای کافی برای فعالیت آزاد، استراحت و رفع خستگی نداریم. به این ترتیب برنامه ریزی برای گذران مناسب فراغت ضرورت می یابد که از عهده فرد خارج است و به اقدام آگاهانه و جمعی نیاز دارد.

● با وجود اینکه در یافت نسبتاً مشترکی از فراغت وجود دارد، اگر بخواهیم دقیقتر به موضوع نگاه کنیم و آن را به مقایسه ای مثل بازی، سرگرمی و تفریح پسندیم بفرمایید چه تعریفی از فراغت شده است؟

○ تعاریف گوناگونی از فراغت شده است. ولی به نظر من جوهر همه آنها کار دلخواه و آزاد است؛ یعنی فعالیتی که انسان با میل شخصی و فارغ از وظایف شغلی، تعهدات خانوادگی و نیازهای

از نکات مهم در برنامه ریزی فضایی فراغت این است که فضاهای فراغتی شهری بر اساس مخاطبان و استفاده کنندگان از آنها تعریف و طراحی شوند. در حالی که فضاهای شهری ما معمولاً برای انسان متوسط و معمولاً با خصوصیات مردانه در نظر گرفته شده است. طراحی فضاها، تسهیلات و تجهیزات طوری صورت می گیرد که کودکان، زنان و یا گروههای ویژه قادر به استفاده از آنها نیستند. باید توجه کرد که در شهر فقط با آدم بالغ مرد سروکار نداریم، در واقع شهر خانه همگان است

شخصی اولیه مثل خواب، خوراک، حمام و به طور کلی هر کاری که با آزادی درونی و با میل قلبی و باطنی انجام می دهد. این فعالیت سطوح مختلف دارد و از آفرینشهای علمی و هنری تا کارهای صدا جماعی را در برمی گیرد. اوج آن، فعالیت دانشمند، هنرمند، نویسنده یا فیلسوفی است که بنا بر نیاز درونی اش به تحقیق و آفرینش دست می زند. پس از آن فعالیتهایی مثل کتاب خواندن، رفتن به سینما، تماشای فوتبال یا بازی فوتبال و نظایر اینها قرار می گیرد و در پایین طیف، فراغت منفی و ناسالم است مثل نیه کاری اجتماعی، اعتیاد، بزه کاری و تشکیل باندها و گروههای صدا جماعی. در هر حال و با هر تعریفه امروزه گذران فراغت، به یکی از نیازهای اساسی و عالی انسان معاصر بدل شده و برنامه ریزی برای آن، جزئی جداناپذیر از برنامه ریزی فضایی و اجتماعی محسوب می شود.

پس ریشه اصلی فراغت، گذران دلخواه وقت و فعالیت بر اساس میل درونی است. حالاً این طیف از فعالیتهای را می توان بر اساس مفاهیم یاد شده طبقه بندی کرد. فراغت ناب بیشتر آفرینش و خلاقیت هنری، فکری و جستجوگری را شامل می شود. به فعالیتهایی که برای استراحت، نشاط و تجدید قوا و انرژی صورت می گیرد می توان تفریح گفت. شکل پایین تری از این فعالیتهای را هم سرگرمی می گویند که فقط برای وقت کشی و رفع ملال انجام

حالا فضاهای بسته یا باز آن چندان فرقی نمی‌کند. می‌خواهیم ببینیم وضعیت برنامه‌ریزی در زمینه فضاهای عمومی ویژه فراغت چگونه است؟ بهتر نیست سابقه برنامه‌ریزی فراغت در ایران را دوباره دقیقتر مرور کنیم؟

(۱) در دهه ۱۳۴۰ طرح جامع ملی گردشگری در ایران مطرح شد که مربوط به گذران فراغت در بیرون از شهر و حومه‌ها بود و در همان دوره سازمان ایرانگردی و جهانگردی به وجود آمد. اما از هنگامی که طرح‌های جامع شهری به میان آمد در شهرهای بزرگ، بویژه تهران، موضوع فراغت به نحوی در آنها گنجانده شد. در طرح جامع تهران پیش‌بینی شد که یکی از مسائل مهم آینده شهر، نحوه گذران فراغت مردم است. به همین دلیل بخش مهمی به تأمین فضاهای فراغتی اختصاص یافت. در آن طرح، خطی را در امتداد کوهپایه البرز به عنوان منطقه تفریحی در نظر گرفتند. اما قسمت عمده آن برخلاف پیشنهاد طرح جامع، اشغال شد و به ساختمان‌سازی اختصاص یافت.

● حتی به گمانیم در آن طرح ایجاد دهکده‌های فراغتی مثل فر حژاد و کن هم پیش‌بینی شده بود.

(۲) بله، اما متأسفانه شکل نگرفتند. از جمله مواردی که در طرح

ممکن است ساماندهی خیابان یا

فضای شهری با هدف فراغتی، در ابتدا

نیاز به سرمایه‌گذاری داشته باشد، اما

باعث جذب جمعیت و تحرک اقتصادی

نیز می‌شود و درآمدهای پیش‌بینی

نشده با خود به همراه می‌آورد



جامع به درستی پیشنهاد شد و تحقق یافت ایجاد پارک‌های جنگلی لویزان و چنگسر بود، اگر این جنگل‌ها نبود وضعیت تهران امروز تحمیل ناپذیرتر می‌شد.

غیر از اینها در اوایل دهه ۱۳۵۰ از دکیس‌دیس (شهرساز یونانی) دعوت شد تا طرحی برای تهران تهیه کند. در آن طرح نیز بر موضوع فراغت بسیار تأکید شده بود و پیشنهاد گردید بخش‌های عظیمی از اراضی با ارزش به ایجاد فضاهای فراغتی و گردشگاهی اختصاص یابد، اما آن هم در حد طرح باقی ماند و به اجرا در نیامد.

● به نظر می‌رسد با وجود اینکه در سالهای گذشته، فکر‌هایی شده و اقداماتی صورت گرفته، اما این اقدامات هیچ‌گاه تداوم نیافته است. به همین دلیل هنوز در جامعه ما

فراغت زمانی اهمیت می‌یابد که با پایان یافتن سال تحصیلی، سرگردانی دانش‌آموزان در فصل تابستان شروع می‌شود. با آغاز سال تحصیلی بعد، مسئله فراغت هم تا مدتی به فراموشی سپرده می‌شود. هر چند که مسئله فراغت در تابستان و در مورد دانش‌آموزان تشدید می‌شود، اما قطعاً فراغت به فصل خاصی و سنین خاصی منحصر نیست. به نظر شما چه عواملی در برنامه‌ریزی فضایی برای گذران فراغت اهمیت دارد؟

(۱) اگر بخواهیم به درک روشنی از برنامه‌ریزی فراغت برسیم باید محورهای عمده آن را تعیین کنیم. نخستین محور، تعریف نیازهای فراغتی است. در واقع هدف همه انسانها از زیستن رسیدن به کیفیت دلخواه خود از زندگی یا سعادت است و آن هم به طور عمده با فراغت تعریف می‌شود. همه آدمها به نحوی با این موضوع درگیر هستند و به همین دلیل نیازهای فراغت بسیار متنوع است. از کودکی که دست و پا می‌زند تا پیرمرد و یا پیرزنی که دوران کهنولت را طی می‌کند، احتیاج دارد و نقش را به صورت دلخواه و متفاوت بگذرانند. کودکان، زنان و مردان در سنین مختلف نیازهای فراغتی و برزای دارند که باید به آنها پاسخ داده شود و عدم ارضای آنها یعنی احساس بدبختی. چون نیازهای آدمی متنوع است و در طول زمان تغییر می‌کند، برنامه‌ریزی واحد و یکسان نمی‌تواند اعتبار داشته باشد. بنابراین یکی از نکات مهم در برنامه‌ریزی فضایی فراغت این است که فضاهای فراغتی شهری براساس محاطبان و استفاده‌کنندگان از آنها تعریف و طراحی شوند. در حالی که فضاهای شهری ما معمولاً برای انسان متوسط و معمولاً با خصوصیات سرداتسه در نظر گرفته شده است. طراحی فضاهای تسهیلات و تجهیزات طوری صورت می‌گیرد که کودکان، زنان و یا گروه‌های ویژه قادر به استفاده از آنها نیستند. باید توجه کرد که در شهر فقط با آدم بالغ مرد سروکار نداریم، در واقع شهر خانه همگان است.

محور دوم، برنامه‌ریزی فضایی فراغت از نظر زمانی است. همان‌طور که مثلاً نیاز به غذا دوره‌های زمانی مشخصی دارد، نیازهای فراغتی هم تفاوت زمانی دارند. از این بابت سه نوع نیاز فراغتی را می‌توان تشخیص داد: نخست، نیازهای روزمره و کوتاه‌مدت مانند میادین روی، دید و بازدید و نظایر آن، نوع دوم، نیازهای میان‌مدت مانند کوه‌نوردی و پیک‌نیک‌هایی که معمولاً یک روز یا تعطیلات آخر هفته را در برمی‌گیرد.

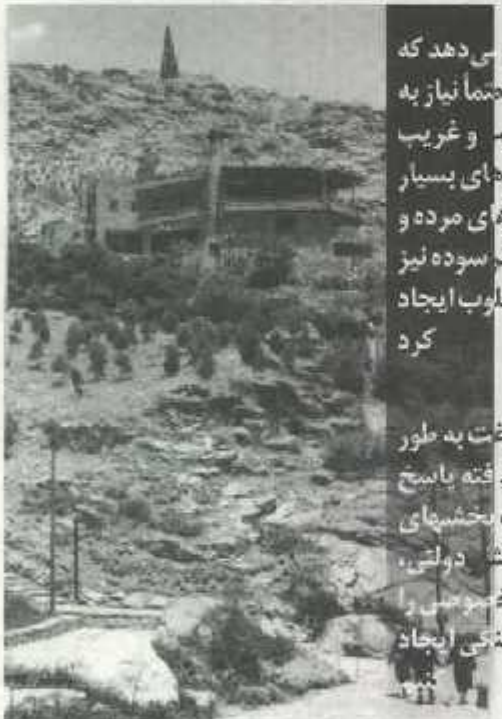
این نوع نیازها نسبت به نیازهای نوع اول به فضاها و تجهیزات گسترده‌تر نیاز دارد. سرانجام نیازهای بلندمدت یا سفرهای چندروزه است که به صورت سیروسیاحت و سفرهای چندروزه و بیشتر خود را نشان می‌دهد. بعد سوم در برنامه‌ریزی فراغت مربوط به برنامه‌ریزی اقتصادی، یعنی برآورد عرضه و تقاضا با توجه به انواع درآمدها و انواع هزینه‌های فراغتی است. بنابراین لازم است که انواع نیازها از نظر زمانی و همچنین طبق استفاده‌کنندگان شناخته شوند و برای آنها برنامه‌ریزی فضایی، اجتماعی و اقتصادی لازم صورت گیرد.

● ظاهراً تاکنون این ظرایف در برنامه‌ریزی و تهیه طرح‌های فراغتی دیده نشده است. در واقع هنوز با همان معیار گرایی شناخته شده، با موضوع تأمین فضاهای فراغتی و تفریحی شهری برخورد می‌کنیم.

(۲) شاید دلایل این باشد که نیازها آنقدر مبهم و فوری است که ضرورت پرداختن به کیفیت آنها و طبقه‌بندی فضاهای گوناگون حس نشده است.

● شما ضرورت برنامه‌ریزی فراغت را از ابعاد گوناگون، از جمله برنامه‌ریزی اقتصادی یادآوری کردید. قطعاً ایجاد فضاهای فراغتی مستلزم سرمایه‌گذاری و صرف هزینه‌های فراوان است، اما آیا این رابطه یک سویه است و به عبارت دیگر فقط باید هزینه کرد؟

ن هرگز، باید این تلقی اشتباه که فراغت را موضوعی تفتنی و هزینه برمی‌داند اصلاح کرد. با این تلقی ممکن است از آن مفره برویم چون فکر می‌کنیم فعالیتی غیراقتصادی است، ولی مسئله اشتباه مطرح شده است. باید توجه کرد که تمام فعالیتهای اقتصادی از نیاز شروع می‌شود، نیاز به کالاها اساس تولید، توزیع و مصرف است. امروزه در تمام دنیا به این نتیجه رسیده‌اند که فراغت یکی از نیازهای اساسی و اولیه زیستی است. بنابراین مردم اگر برای رفع نیازهای خود، کالایی متناسب ببینند به راحتی حاضرند هزینه‌های را بپردازند. ایجاد تسهیلات فراغتی را نباید صرفاً سرمایه‌گذاری بخش عمومی بدون برگشت دانست. اولاً در اینجا برگشت سرمایه، منفعتی اجتماعی است و به رشد روحی و افزایش توان و انرژی ملی کمک می‌کند؛ ثانیاً می‌تواند منشأ اشتغال و تولید نیز باشد و درآمد ایجاد کند. این نکته از دید مدیریت شهری ما پنهان مانده است



تجربه جهانی نشان می‌دهد که برنامه‌ریزی گذران فراغت حتماً نیاز به سرمایه‌گذاریهای عجیب و غریب ندارد. گاهی اوقات با کارهای بسیار ساده و با استفاده از فضاهای مرده و تأسیسات و تجهیزات فرسوده نیز می‌توان فضاهای فراغتی مطلوب ایجاد کرد

اگر بخواهیم به نیازهای فراغت به طور هماهنگ، آگاهانه و سازمان یافته پاسخ دهیم باید سطوح وظایف بخشهای مؤثر در این کار یعنی بخش دولتی، بخش عمومی و بخش خصوصی را بشناسیم و بین آنها هماهنگی ایجاد

چون فکر می‌کنند فراغت فقط هزینه می‌برد، بنابراین ترجیح می‌دهند دنبال ساختن مجتمعهای تجاری بروند تا اینکه خیابانی را ساماندهی کنند. در حالی که ممکن است ساماندهی خیابان یا فضای شهری با هدف فراغتی، در ابتدا نیاز به سرمایه‌گذاری داشته باشند، اما باعث جذب جمعیت و تحرک اقتصادی نیز می‌شود و درآمدهای پیش‌بینی نشده با خود به همراه می‌آورد. از طرف دیگر تجربه جهانی نشان می‌دهد که برنامه‌ریزی گذران فراغت حتماً نیاز به سرمایه‌گذاریهای عجیب و غریب ندارد. گاهی اوقات با کارهای بسیار ساده و با استفاده از فضاهای مرده و تأسیسات و تجهیزات فرسوده نیز می‌توان فضاهای فراغتی مطلوب ایجاد کرد. در هر شهر معمولاً تعدادی کارخانه مستهلک،

آب انبار یا یخچال متروک، چاپخانه قدیمی و... وجود دارد. این عناصر از چند نظر می‌توانند جذاب باشند: نخست اینکه یادآور تاریخ و هویت آن مکان هستند. همچنین با بازسازی مختصر می‌توانند فضای شهر را از نظر بصری زیبا کنند. مثلاً در کیتهاگ یکی از میدانهای معروف شهر، میدان کاه‌فروشان است. این میدان ۴۰۰ سال قبل و از دوران قرون وسطی محل کاه‌فروشی بوده است. حالا انسانهای امروزی در این فضای می‌توانند تاریخ و هویت شهر خود را بهتر بشناسند. همین اتفاق می‌توانست در تهران در مورد گشتارگاه روی دهد. اگر قسمتی از گشتارگاه قدیم حفظ و بازسازی می‌شد بعدها بخشی از تاریخ محل را بهتر و جذابتر به مردم معرفی می‌کرد. بنابراین با اقدامات ساده‌ای می‌توان فضاهای مردمی و آموزشی در شهرها ایجاد کرد، بدون اینکه هزینه فراوان بر در داشته باشد

● در پایان صحبت، اگر باز گردیم به نقل قول اولیه، به نظر شما برای برگردن هوشمندانه‌تر اوقات فراغت و ایجاد فضاهای مطلوب و مناسب چه می‌توان کرد؟

اگر بخواهیم به نیازهای فراغت به طور هماهنگ، آگاهانه و سازمان یافته پاسخ دهیم باید سطوح وظایف بخشهای مؤثر در این کار یعنی بخش دولتی، بخش عمومی و بخش خصوصی را بشناسیم و بین آنها هماهنگی ایجاد کنیم؛ بخش دولتی، مسئول تهیه طرحهای توسعه در بستر عمومی شهر است. این بخش باید در برنامه‌ریزیهای توسعه و عمران شهری، جایگاه و فصل مشخصی را به تأمین فضاهای تسهیلات لازم برای گذران اوقات فراغت اختصاص دهد. بنابراین باید از طریق طرحهای شهری به ایجاد و گسترش پارک‌های جنگلی، پارک‌های حومه‌ای، انواع پارک‌های شهری تعریف شده، مسیرهای دوچرخه‌سواری و کوهنوردی و تجهیز راسته‌های شهری و سایر فضاهای عمومی و فراغتی اقدام کند. همچنین ساماندهی مکانهای تاریخی، زیارتگاهها و آثار مشابه نیز از وظایف این بخش است.

بخش عمومی با شهرداریها و سازمانهای مشابه، وظایف و امکاناتی دارند که فراموش شده است. مثلاً بیمارستانها، مدارس، دانشگاهها و ادارات بزرگ، بخش نسبتاً وسیعی از سطح شهر را در برمی‌گیرند. تقریباً هر روزه جمعیت زیادی به سازمانهایی نظیر اداره راهنمایی و رانندگی، دادگستری و بیمارستانها مراجعه می‌کنند و یک روز پنج‌آور را در آنجا می‌گذرانند. تجربه جدید در جهان می‌گوید این سازمانها وظیفه قانونی دارند که فضاهای پیرامونی خود را محوطه‌سازی و تجهیز کنند تا مراجعان بتوانند اوقات خود را با آرامش سپری کنند. به همین دلیل امروزه در دنیا یکی از بهترین فضاهای تفریح عمومی، محوطه سازمانهای خدماتی عمومی است. بنابراین نباید به فکر ساختن پارک‌های عجیب و غریب بود، بلکه همین واحدهای اداری و سازمانهای نیمه عمومی نیز می‌توانند فضای مطلوبی را برای استراحت یا فراغت شهروندان فراهم کنند و در اختیار آنان بگذارند.

اما بخش آخر یعنی بخش خصوصی را باید برای تأمین نیازهای فراغتی تشویق و هدایت کرد. اگر کار گزاران این بخش بدانند سرمایه‌گذاری در برنامه‌ریزی فراغت، منفعت دارد حتماً از آن استقبال می‌کنند، ولی هدایت آنها ضروری است. می‌توان ایجاد مجتمعهای تجاری و خدماتی را به نحوی سازماندهی کرد که در پیرامون آنها محوطه‌های فراغتی شکل بگیرد. در این صورت هم کیفیت محیط ارتقا می‌یابد و هم باعث ایجاد اشتغال و افزایش باردهی اقتصادی خواهند شد. ● با سپاس از شما.

## شهر

از این کلمه (اصطلاح) قطعاً در علوم مختلف شهرسازی، جغرافیای شهری و... تعریفی وجود دارد. در قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۴۲/۴/۱۵ شهر چنین تعریف شده است: «محلّی است با حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده و از نظر پهنای ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل دارای سیمایی با ویژگیهای خاص خود بوده، به طوری که اکثریت ساکنان دائمی آن در مشاغل کسب، تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیتهای اداری اشتغال داشته و در عین خدمات شهری از خود کفایی نسبی برخوردار و کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ۱۰ هزار نفر جمعیت باشد».

از این تعریف نکات زیر استنباط می‌شود:

اولاً حدود یک شهر را قانون مشخص می‌کند. این عبارت حاکی از دو مطلب است: نخست اینکه منظور از قانون قانون به معنای خاص است، یعنی اینکه فقط مجلس باید حدود شهرها را مشخص و اعلام کند و دوم اینکه ممکن است منظور از قانون، قانون به معنای عام باشد که در این صورت قانون تجویزی می‌کند که چه مرجعی باید حدود شهرها را مشخص نماید. به نظر می‌رسد مطلب دوم اعمال شده، به فرض مثال در ماده ۲ قانون شهرداری، مراجع تعیین حوزه شهرداری را وزارت کشور، مسکن و شهرسازی دانسته است. سوم اینکه معلوم نیست رابطه شهر با قلمروهایی چون حوزه شهری، حریم شهر، محدوده قانونی شهر، محدوده خدماتی شهر و... چگونه است؟

آیا شهر حوزه شهری را هم در بر می‌گیرد یا خیر؟ در این صورت ممکن است شهر بر مکتبها و مزارع نیز اطلاق شود، در حالی که در مکان و مزرع یافت ساختمانی چندانی وجود ندارد. شاهد این ادعا بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری است. منظور از شهر در این بند چیست؟ آیا شهر صرفاً تا حریم شهر گسترش دارد و یا تا محدوده خدماتی و یا قانونی؟ آیا اگر کسی در حوزه شهری مثلاً در مزرعه قصد ساخت ویلا می‌داند باشد شهرداری باید به وی پروانه ساخت بدهد؟ (اگر حوزه شهری را جزء شهر بدانیم).

خوشخانه ماده ۱۰۰ همین قانون اطلاق این بند را با قید محدوده شهر و حریم شهر مقید ساخته است؛ یعنی صرفاً در این دو قلمرو شهرداری مبادرت به صدور پروانه ساخت می‌کند. چنین قیدی از یک جهت نیکوست، اما از این جهت که تکلیف سایر ساختمانها در حوزه شهری یا کدام مرجع است، چندان مستحسن نمی‌نماید. بویژه اینکه بدانییم حوزه شهری به دلایلی منطقی - که حکایت از آینده‌نگری علم شهرسازی و جغرافیای شهری دارد - به شهر و شهرداری ارتباط دارد. به عنوان مثال بعضی از شهرداریها از پروژه‌های تولیدی واقع در حوزه شهری عوارض دریافت می‌نمایند و این حکایت از آن دارد که قطعاً باید شهرداری در مقابل عوارض دریافتی سودی به صاحبان پروژه‌های عمرانی و تولیدی واقع در حوزه شهر برساند. البته این سود را شهرداریها از زاویه استفاده‌ای که صاحبان و کارکنان پروژه‌های عمرانی و تولیدی از خدمات شهری می‌برند توجه می‌نمایند، ولی به نظر می‌رسد که این استدلال به تنهایی کافی نیست، چرا که افراد بسیار دیگری از خدمات شهری یک شهر سود می‌برند، اما عوارض نمی‌دهند. به عنوان مثال انویس‌های بین شهری که از یک شهر به شهر دیگر

در قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ و الحاقات و اصلاحات آن بویژه در ماده ۵۵ اصطلاحات متواتری به کار رفته که در ایجاد و اسقاط حق و تکلیف علت تامه هستند، اما برخلاف انتظار فاقد صراحت در معنا و مفهوم هستند.

در مقاله حاضر پس از ذکر این اصطلاحات، به بیان مختصات و کاربرد قانونی آنها پرداخته و خلأهای قانونی و حقوقی آن را با نگاه به رفع نقائص آنها از طریق توسل به تأویل و توجیه بررسی می‌نماییم.

# نارسایی قانونی در محدوده‌های شهری

رفته و دائماً از شهری مشخص گذشته و در انجام ساختی استراحت و تفریح می‌نمایند.

## حوزه شهرداری

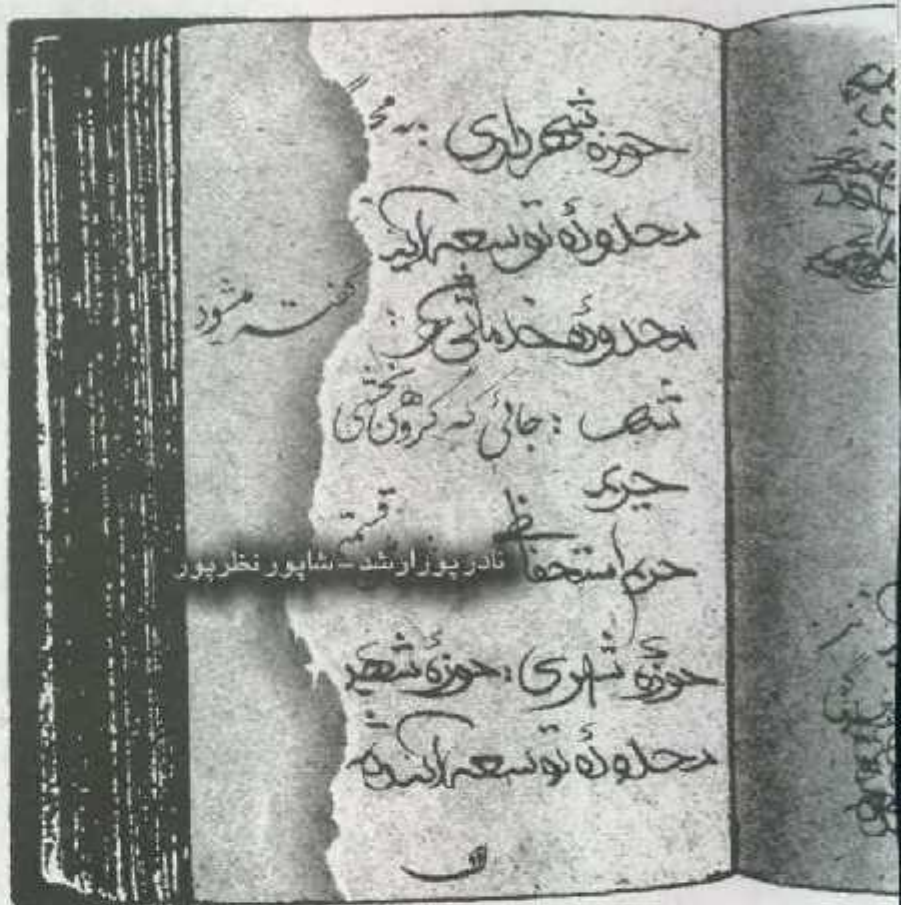
به نظر می‌رسد این اصطلاح حداقل به چند دلیل با اصطلاح حوزه شهری متفاوت باشد، آن هم به دلیل قفنی «اعمال کلام اولی من اهمالعه». از سوی دیگر شهر و شهرداری دو واژه‌ای هستند که به راحتی بتوانند به عنوان مترادف به کار روند.

در ماده ۲ قانون شهرداری با اصلاحات و الحاقات مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ اشاره‌ای به حوزه شهرداری شده است، اما این اصطلاح نیز مانند سایر اصطلاحات کاربرد بی‌تعیین ماهوی نشده و حتی به عنوان یک قلمرو، نحوه تعیین آن مشخص نشده است و صرفاً اشاره نموده که با تصویب انجمن شهر تعیین و پس از موافقت شورای شهرستان و تصویب وزارت کشور قابل اجراست.

جالب اینجاست که هیئت وزیران در این نامه مربوط به استفاده از اراضی واحداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده و حریم شهرها (شماره ۴۹۲۰-۲۵۳۵/۲/۲۷) نیز از این عبارت استفاده نموده و براساس مستفاد آن تعیین محدوده قانونی شهر را تجویز کرده است. بند ۱ ماده ۱ این نامه یاد شده گفته است چنانچه در شهرهایی که دارای طرح جامع یا طرح هادی هستند اگر حوزه شهرداری وسیعتر از محدوده توسعه آینده شهر باشد، محدوده اخیر محدوده قانونی خواهد بود. یعنی محدوده قانونی همان حوزه شهرداری است، اما چنانچه طرح جامع به تصویب رسیده باشد ولی حوزه شهرداری از محدوده توسعه آینده شهر کوچکتر باشد محدوده قانونی، محدوده خدماتی شهر به اضافه محدوده توسعه آینده شهر خواهد بود.

آنچه در خصوص حوزه شهری گفتنی است این است که حوزه شهرداری مبتنی بر چه عواملی تعیین می‌شود و ارتباط آن با سایر قلمروها و مرزبندی‌های یک شهر چیست؟





است. اطلاق آن به طور مفید تفسیر شده و حاکی از این است که منظور مقنن محدوده قانونی شهر است.

البته قرآنی هم حاکی از این است که منظور از محدوده شهر همان محدوده قانونی شهر است اگر چه هر سه عبارت در متن قانون شهرداری به کار رفته است.

هیئت وزیران در تصویب نامه مربوط به تعاریف محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهرها مورد عمل در قانون زمین شهری، به تفسیر ماده ۱ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ ارجاع می دهد و این حکایت از این دارد که هیئت وزیران محدوده شهر را محدوده قانونی شهر تلقی نموده است. اینکه محدوده شهر را محدوده قانونی شهر یا محدوده خدماتی آن تفسیر نماید دارای اثر عملی است. به فرض مثال در تبصره ۶ ماده ۱۶ قانون شهرداریها آمده است که:

ایجاد تأسیسات آبیاری از طرف وزارت آب و برق در بستر رودخانه ها واقع در محدوده شهرها بلا مانع است.

در مقال بالا اگر محدوده شهر را محدوده خدماتی شهر تلقی نماییم یا محدوده قانونی، عملاً موجد حق یا مسقط حق خواهد بود. یا اینکه طبق تفسیر اخیر الذکر، گویاستیهای واقع در محدوده شهر، ملک عمومی محسوب و در مالکیت شهرداری است.

در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری نیز محدوده شهر به طور عطفی آمده است. نتیجه اینکه عبارت محدوده شهر در ظاهر اطلاق داشته، اما در واقع محدوده قانونی شهر است.

در پایان لازم به ذکر است که محدوده هر شهر یا محدوده هر شهرستان تفاوت دارد. از نظر قانونی تعیین محدوده شهرستان به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران است. این مطلب در ماده ۱۳ نظام تقسیمات کشوری از قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ مندرج است. بدیهی است که در تعیین محدوده هر شهرستان علل و عوامل سیاسی نیز مدنظر است.

#### محدوده توسعه یافته شهر

در بند ۱ ماده ۱۶ همین نامه مربوط به استفاده از اراضی احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده و حریم شهرها مصوب هیئت وزیران (۴۹۴۰-۲۷/۲/۲۵۳۵) اشاره ای به محدوده توسعه یافته شهر شده است. محدوده توسعه یافته شهر در هیچ جای قوانین و مقررات تکرار نشده و هیچ تعریف قانونی و حقوقی از آن به دست نیامده است. معلوم نیست چرا هیئت وزیران در تصویب این نامه فوق و مبتنی بر کدام تعریف محدوده توسعه یافته شهر از این اصطلاح استفاده نموده است.

حتی اگر محدوده توسعه یافته شهر همان محدوده نفوذی باشد باز هم چون محدوده نفوذی یا استحفاظی تعریف نشده مشکل همچنان باقی خواهد بود. به فرض که بپذیریم محدوده توسعه یافته شهر همان محدوده نفوذی یا استحفاظی است، در این صورت نیز مشکل افزون خواهد شد، چرا که گاه محدوده خدماتی و محدوده توسعه یافته شهر روی هم محدوده قانونی شهر را می سازند. در این صورت اگر محدوده توسعه یافته شهر همان محدوده نفوذی باشد و محدوده نفوذی هم در شرایطی حریم شهر باشد در آن صورت شهرهایی را خواهیم داشت که محدوده قانونی و حریم آنها عملاً یکی است و این در حالی است که قاعدتاً می بایست هر شهر یک محدوده خدماتی، یک محدوده قانونی، یک حریم شهر، یک حوزه شهرداری و یک حوزه شهری داشته باشد و هر کدام از این اصطلاحات دارای معنا و قلمرو متفاوتی از دیگری باشد، چرا

#### محدوده شهر

ابتدا باید به این نکته اشاره نمود که محدوده خدماتی شهر یا محدوده قانونی شهر متفاوت است و محدوده خدماتی شهر جزئی از محدوده قانونی شهر است. از سوی دیگر در پارهای از موارد مقنن صرفاً عبارت محدوده شهر را آورده است. با توجه به اطلاق که عبارت محدوده شهر دارد، باید به کمک قرینه های منظور مقنن را از این اطلاق در ساقط؛ یعنی باید فهمید که آیا منظور از محدوده شهر همان محدوده قانونی شهر است یا محدوده خدماتی آن؟ اگر منظور از اطلاق، محدوده شهر محدوده خدماتی باشد، وضعیت متفاوت می شود، اما اگر منظور از محدوده شهر همان محدوده قانونی باشد، از آنجا که محدوده خدماتی را هم در بر می گیرد وضعیت چندان تفاوت نمی کند.

در قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۹/۳/۱۵ که قانون مرجع تقسیمات کشوری و شهری است اشاره ای به محدوده خدماتی و قانونی شهر نشده است. تبصره ۱ ماده ۴ این قانون می گوید: تعیین محدوده شهری به پیشنهاد شورای شهر و تصویب وزارتین کشور و مسکن و شهرسازی خواهد بود. از دو جهت به تبصره یاد شده ایراد وارد است:

ایراد اول اجمالی است که در اطلاق عبارت محدوده شهر وجود دارد. اگر چه اطلاق فی حد ذاته عیب نیست، اما از آنجا که به نظر می رسد اطلاق عبارت، منظور مقنن نبوده، بر آن ایراد وارد است.

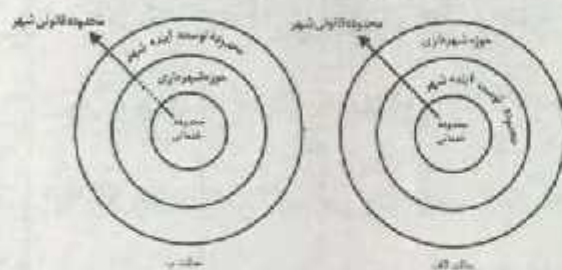
ایراد دوم دست ندادن ماهیت و تعریفی از محدوده شهر است؛ حتی مکانیزم تعیین محدوده شهر را نیز معین ننموده است بلکه صرفاً به بیان مقامات تعیین کننده محدوده شهر پرداخته است. اگر چه مقنن در جای دیگری تعیین محدوده شهر را آورده است با این حال به نظر می رسد منظور از محدوده شهر محدوده قانونی شهر باشد. اگر این فرض را بپذیریم که عبارت محدوده شهر مطلق

تأسیسات در خارج از محدوده و حریم شهرها مصوب هیئت وزیران (۲۹۲۰-۲۷/۲/۲۵۳۵) مکانیزم تعیین محدوده قانونی شهر را بیان نموده است:

الف - اگر طرح جامع یا هادی تصویب شده باشد دو حالت پیش می آید: حالت اول - اگر حوزه شهرداری که طبق ماده ۲ تعیین می شود و قطعاً با حوزه شهری متفاوت است و وسعت از محدوده توسعه آینده شهر باشد، در این صورت محدوده قانونی همان حوزه شهرداری خواهد بود.

حالت دوم - اگر حوزه شهرداری کمتر از محدوده توسعه آینده شهر باشد، در این صورت محدوده قانونی شهر، محدوده خدماتی شهر و محدوده توسعه آینده شهر خواهد بود.

نمودار این دو حالت به شکل زیر است.



که در سایر قوانین مربوط به شهر شاهد چنین تفکیکی هستیم. به عنوان مثال در ماده ۲ ضوابط اجرایی مربوط به چگونگی اجرای ماده ۱ لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹/۲/۱۱ شورای انقلاب آمده است: شهرداری در محدوده قانونی شهرها و حریم قانونی آن بنا به تقاضای ... پس باید برای این دو، دو تعریف و دو اندازه تفاوت وجود داشته باشد. در ماده ۱۰ همین قانون دوباره با دو اصطلاح محدوده قانونی و حریم شهر روبرو هستیم، البته می توان چنین توجیهی داشت که این دو اصطلاح گاه معطوق بر هم هستند و گاه هر کدام یک فاصله و اندازه ای را در برمی گیرند. مثال وتر در مثلث قائم الزامی که قاعدتاً از دو ضلع دیگر بزرگتر است، اما در مثلث متساوی الاضلاع وتر برابر با سایر اضلاع می شود.

### محدوده توسعه آینده شهر در هیچ جای قوانین و مقررات تکرار نشده و هیچ تعریف قانونی و حقوقی از آن به دست نیامده است

ب - شهرهایی فاقد طرح جامع یا هادی هستند. در این صورت محدوده قانونی شهر همان حدود حوزه شهرداری خواهد بود.

#### حریم شهر

حریم اصطلاحی حقوقی است که در هر یک از رشته های حقوقی معنای اصطلاحی خود را دارد، به فرض مثال قانون مدنی و بویژه در حیات مباحات حریم عبارت است از مقدار مشخص از اراضی همجوار اراضی حیزات شده که قانون مدنی این مقادیر را مشخص می نماید.

در حقوق جزا حریم به معنای ملک مورد احترام شخص و یا به اصطلاح چهار سواری او اطلاق می شود و اگر کسی به عطف وارد این حریم بشود مجازات خواهد شد.

واژه حریم در عسارت حریم شهرداری چنین معنایی که بر شمرده ایم ندارد. از حریم شهرداری نیز تعریف ماهوی حقوقی و قانونی به دست ندادند. در قانون شهرها مصوب ۱۳۳۲ واژه حریم شهرداری در ماده ۹۹ الحاقی تصریح شده است. این تصریح متأسفانه حکایت از تعریف قانونی حریم ندارد. قلمرو و حدود حریم شهرداری عملاً می تواند موجود و یا مسقط حق برای شهروندان و شهرداری باشند، از این رو نحوه تعیین آن و تعیین کننده یا تعیین کنندگان آن باید در یک پرداخت تقنینی اعلام شده باشند.

هر شهر دو حالت دارد: الف - طرح جامع یا هادی برای آن تهیه شده که در این صورت حریم شهر همان محدوده نفوذی یا استحقاقی است. اما سؤال اینجاست که محدوده نفوذی چیست؟ آیا محدوده نفوذی همان محدوده توسعه آینده شهر است؟ اگر چنین باشد در این صورت در بعضی مواقع حریم شهر و محدوده قانونی یکی می شوند و حتی در این صورت حریم داخل محدوده قانونی می شود و اگر قرار باشد این دو یکی باشند لازم نبوده که مقنن در پارامی سوارده به نحوی از این دو یاد کند که مخاطب آنها را متبادر از دو معنا بداند. ب - طرح جامع یا هادی برای آن تهیه نشده است و یا اگر تهیه شده محدوده نفوذی تعیین نشده است. در این صورت حریم شهر براساس ماده ۹۹ الحاقی به قانون

چنین قیاسی مع الفارق است، چرا که اولاً چنین مثالی از شدت اختلاط لفظی و معنوی اصطلاحات متواتر و کاربرد قانون شهر و دارها نخواهد داشت. صرف نظر از این، چنین قیاسی قادر نخواهد بود منطبق مقنن را در تقسیم بندی یک شهر بنمایاند. شاید ریشه ضعف اختلاط لفظی و معنوی اصطلاحات متواتر و پرکاربرد در عدم تمیز صحیح مقنن از علوم پایه ای چون شهرسازی و جغرافیای شهری باشد.

علوم شهرسازی و جغرافیای شهری ... که در ارتیاح یا شهرسازی هستند می باید با ارائه تعاریف علمی قلمروهای مختلف یک شهر را از نظر منطقی و یادآور دلیل از هم تفکیک نمایند.

#### محدوده خدماتی شهر

در قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲ و لایحه اجرایی آن، به محدوده خدماتی شهر و یا تعریفی از آن اشاره نشده است. در قانون شهرداری هم از تعریف آن خبری نیست. قطعاً محدوده خدماتی شهر باید تعریفی ماهوی در شهرسازی و جغرافیای شهری داشته باشد. بر همین اساس و با توجه به کاربرد این اصطلاح در قانون شهرها باید انتظار داشت که بافت شهری در محدوده خدماتی از سایر بافت های یک شهر متمایز باشد.

#### محدوده قانونی شهر

چنان که تبصره ۱ ماده ۲ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری تصریح نموده محدوده قانونی شهر باید توسط شورای شهر تعیین شده و به تصویب وزارت کشور، مسکن و شهرسازی برسد، تعریفی از ماهیت اعتباری محدوده قانونی شهر در دست نیست اگر چه کاربرد این عبارت در قوانین و مقررات شهرداری متواتر است. محدوده قانونی شهر دومین تقسیم بندی یا مرحله دومی است که از آغاز آن وضعیت و بافت شهر متفاوت می شود، چرا که با پایان محدوده خدماتی شهر، محدوده قانونی شروع می شود پس محدوده قانونی شهر باید وضعیتی متفاوت از محدوده خدماتی داشته باشد.

بند ۱ ماده ۱ این نامه مربوط به استفاده از اراضی احداث بنا و

شهرداریها تعیین می‌گردد.

### حریم استحفاظی

در تبصره ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداریها صرفاً اشاره‌ای به حریم استحفاظی شده و در هیچ جای قوانین از حریم استحفاظی تعریفی به دست نمانده است. معلوم نیست که آیا حریم استحفاظی همان حریم شهر است و از سوی دیگر این تردید وجود دارد که به چه دلیلی واژه استحفاظی به حریم اضافه شده است.

ما تاکنون با اصطلاح محدود نفوذی و محدوده استحفاظی آشنا شده بودیم اما با حریم استحفاظی خیر. از این گذشته با آن دو اصطلاح هم که آشنا بودیم نمی‌دانیم که واقعاً حوزه نفوذی به چه معناست و این اصطلاحات برای بیلی چه مقاصد و منظورهایی وضع شده‌اند.

قریب‌های در دست است که نشان می‌دهد منظور از حریم استحفاظی همان حریم است و استحفاظی یک وصف است که مفهوم مخالف ندارد و آن قرینه واژه حریم است که در قسمت اخیر تبصره ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری آمده است. البته با توجه به اینکه ماده ۹۹ قانون شهرداریها حکایت از حریم شهرداری می‌تواند نماید اما به عبارات این ماده را بر اساس عنوان ماده که حریم شهر می‌باشد تفسیر نمود. مثلاً در تبصره ۲ همین ماده آمده است که عوارضی که از عقد قرار دادها عاید می‌گردد باید به طور کامل به شهرداریهای محل اجرای قرارداد پرداخت گردد. نزاع اینجاست که محل اجرایی قرار داد باید در کدامیک از قسمت‌ها و قلمروهای شهری باشد تا مشمول پرداخت عوارض شود. آیا محل اجرای قرارداد باید در حریم شهر باشد یا در محدوده خدماتی و یا در محدوده قانونی؟ به نظر می‌رسد این ماده محل اجرای قرارداد را در صورتی که در حریم شهر باشد مشمول پرداخت عوارض دانسته است. در لایحه قانونی در زمینه لغو مالکیت اراضی واقع بین محدوده ۲۵ ساله قانونی شهر تهران و حریم استحفاظی آن مصوب ۱۳۵۹/۱/۱۶ شورای انقلاب اصطلاح حریم استحفاظی به کار رفته است که به نظر می‌رسد حریم استحفاظی در این لایحه همان حریم است.

در ادامه باید گفت اصطلاح دیگری نیز وجود دارد تحت عنوان حوزه استحفاظی و این اصطلاح هم در پرده ابهام باقی مانده است. متأسفانه اختلاط معنایی و عدم برداشت یکسان که ناشی از عدم تفسیر قانونی و یا حقوقی مسلمی از اصطلاحات مورد بحث است تا اداره حقوقی قوه قضائیه نیز سرایت نموده است. در این نظریه صراحتاً اجازه برداشتهای متفاوت از اصطلاحات مورد بحث حتی به شهرداریها هم داده شده است. در نظریه شماره ۷/۳۸۶ مورخه ۱۳۶۲/۱/۲۸ اداره حقوقی چنین اعلام نظر نموده است: «... و اگر محدوده استحفاظی عنوانی باشد که شهرداری به مناطق پیوسته به شهر ولی خارج از حریم بدهد... چنانکه مشاهده می‌شود در این نظریه ایجاد و اسقاط حق و حقوق شهروندان مبتنی براساساً و اگر فرض شده است و این خود تبلور یک حلاله قانونی در خصوص یک نیاز مندی است. وقتی که اداره حقوقی قوه قضائیه تعریف دقیقی از محدوده استحفاظی نداشته باشد از کارمندان عادی شهرداریها چه انتظاری می‌توان داشت!

### حوزه شهری

این اصطلاح گاه تحت عنوان حوزه شهر نیز به کار رفته است. حوزه شهری آخرین، بزرگترین و فراگیرترین تقسیمات مربوط به یک شهر است، چرا که سایر نقاط مربوط به شهر در متن آن قرار دارد. از ظاهر تبصره ذیل ماده ۱۶ این نامه اجرایی قانون تعاریف و

ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۷/۲۲ می‌توان دو موضوع را استنباط نمود:

الف - خارج از حوزه شهری تقاطعی دیگر هم وجود دارند که مرتبط با شهر بوده و قوانین شهرداریها آنها را به عنوان متغیری در ایجاد و اسقاط حق و تکلیف شناسایی و مؤثر دانسته‌اند.

ب - خارج از حوزه شهر نقاطی دیگر وجود ندارند که مرتبط با شهر باشند و آخرین نقاط یک شهر را که به آن شهر مربوط می‌شود حوزه شهری همان شهر مشخص می‌کند. دلایل این امر عبارت است از: اولاً ظاهر تبصره ذیل ماده ۱۶ این نامه اجرایی قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۷/۲۲ حکایت از معنای فوق دارد. تبصره فوق می‌گوید: در نقاطی که شهر شناخته می‌شود شهرداری تأسیس می‌گردد و نحوه تأسیس و اداره امور شهرداری را در محدوده قانونی شهر و سایر نقاط واقع در حوزه شهری، قانون تعیین می‌کند.

ثانیاً از ارتباط صدر و ذیل تبصره فوق این نتیجه به دست می‌آید که شهر و شهرداری حوزه‌ای دارد و به عبارت دیگر نهایی دارد. یعنی اینکه شهرداری وظایفش فقط تا این نهایت است که امتداد پیدا می‌کند و فراتر از آن هیچ‌گاه به شهرداری ارتباطی ندارد. مگر مزاحمت قانونی وجود داشته باشد. همین طور است عدم انجام وظیفه در داخل حوزه شهری که نیاز به نص دارد. یعنی انجام وظیفه توسط شهرداری در حوزه شهری اصل است. ثالثاً در قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲/۷/۱۵ در تبصره‌های ذیل ماده ۴ تمام قلمروها و اجزای یک شهر تقسیم شده و به ترتیب بیان شده‌اند و در تبصره ۴ یعنی آخرین مرحله حوزه شهری مورد تعریف قرار گرفته است.

حوزه شهری در ماده ۴ قانون فوق این گونه تعریف شده است: حوزه شهری به کلیه نقاطی اطلاق می‌شود که در داخل و خارج محدوده قانونی شهر قرار داشته و از حدود ثبتی و عرفی واحدی تبعیت می‌کنند.

از این تعریف نیز چنین مستفاد می‌گردد که نقطه شروع حوزه شهری، از مرکز شهر است؛ یعنی تمام محله‌ها و منطقه‌های یک شهر نیز جزء حوزه شهری همان شهر محسوب می‌شوند. به عبارت دیگر یک رابطه عموم و خصوص مطلق بین سایر تقسیمات و حوزه شهری برقرار است. به خاطر اینکه مجریان قانون در تلقی از تبصره فوق با ابهام روبرو نشوند این نامه اجرایی قانون یاد شده که مصوب ۱۳۶۲/۷/۲۲ هیئت وزیران است آن را در ماده ۵ خود مجدداً تعریف نموده ولی با این وجود چندان توفیقی در رفع ابهام ندارد و صرفاً به ذکر اوصاف خارج از محدوده قانونی شهر پرداخته که جزء حوزه شهر است.

این ساده در صدد بیان این مطلب است که وقتی گفته می‌شود حوزه شهر، منظور این نیست که نقاط واقع در حوزه شهری الزاماً اوصاف شهر از جمله خیابان‌کشی، ساختمان و... را داشته باشند بلکه حوزه شهری مکانها، مزارع، اراضی و عوارض طبیعی را هم در بر می‌گیرد، به شرط اینکه اراضی، عوارض طبیعی، مکانها و... از حیث مقررات ثبتی تابع حدود ثبتی و عرفی آن شهر باشند.

باید اضافه نمود که طبق تبصره ماده ۱۶ این نامه اجرایی قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب ۱۳۶۲، امور هر شهرداری تا انتهای نقاطی که حوزه شهری محسوب می‌شوند گسترش می‌یابد.

# مشاور حقوقی

حسین احنشامی

«مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه، ترکیبی از پاسخ به سئوالات شهروندان، شهرداریها و سایر سازمانهای ذی ربط است که به اداره کل حقوقی وزارت کشور منعکس شده است. سئوالات و پاسخها بنا تأکید بر «قوانین و مقررات محدوده‌های شهری» تنظیم شده و بخش دیگری از مشاوره حقوقی به «آنچه شهروندان و شهرداریها باید بدانند» اختصاص یافته است. بخش اول مشاوره حقوقی منعکس کننده دیدگاههای اداره کل حقوقی وزارت کشور است.»

شهرداری ایجاد می‌شود - صرفاً برای شهرداریها مفهوم پیدا می‌نماید و واحدهای تقسیماتی که جنبه سیاسی دارد در این مقاله مدخلیتی ندارد.

۲- اماکن و نقاطی که در اثر توسعه محدوده استحقاقی به بیکره شهر ملحق می‌شوند به همان کیفیت به دلیل اینکه قانون شهرداری در این باره قبلاً حاکمیت نداشته، پذیرفته می‌شود و کمیسیون‌های مانده صد نیز در صورت طرح مورد رأی سررطع تعرض خواهند داد. بدیهی است پس از الحاق چنانچه بنایی حادث گردد قوانین شهرداری حاکم است.

۳- حاکمیت قانونی شهرداریها با توجه به ماده ۲۲ قانون نوسازی و صدقانون شهرداری و عموماً سایر قوانین بر تمامی تقاطعی که در داخل محدوده قانونی و استحقاقی شهر هستند استقرار می‌یابد و از این رو هرگونه ساخت‌وساز در داخل محدوده‌های فوق می‌بایست قبل از شروع عملیات ساختمانی با شهرداری محل هماهنگی و موافقت و مجوز لازم را دریافت دارد.

۴- با توجه به قانون الحاق سه بند و یک تبصره به ماده ۹۹ قانون شهرداری ۸۰ درصد عوارض استحصالی از حریم شهرها، انحصاراً برای عمران و آبادی نقاط و روستاهای واقع در این منطقه مصرف خواهد شد.

## بخش اول

از نظر تقسیمات کشوری دو محدوده استحقاقی و خدماتی (قانونی) برای شهرها در نظر گرفته شده است و بر همین اساس شهرداریها به استناد قانون اقدام به ارائه خدمات در محدوده قانونی می‌نمایند، با توجه به اینکه در پی توسعه شهرها و در محدوده استحقاقی، افرادی بدون مجوز اقدام به ساخت و ساز واحدهای مسکونی و... می‌نمایند و در مواقعی شهرداریها هیچ‌گونه اشراف و نظارتی به این گونه اماکن ندارند و از سوی دیگر با مراجعه افراد ذی نفع به مراجع ذی ربط (بخشداریها و شهرداریها) به منظور تقاضای تسهیلات و خدمات، ارگانهای یادشده به دلیل فقدان دستورالعمل مدون قادر به پاسخگویی آنها نیستند و این روند موجب گردیده که شهرها به صورت غیراصولی و بدون رعایت ضوابط شهرسازی توسعه یابند و عملاً مالکان این گونه اماکن خود را محق ارائه خدمات بدانند، با عنایت به شرح مراتب در این خصوص ارائه طریق نمایم.

۱- کاربرد اصطلاحات حریم، محدوده استحقاقی و... در قالب طرحهای جامع و هادی - که در اجرای ماده ۹۹ قانون

با توجه به تعدد مراجع تصمیم‌گیری در نامگذاری معابر، میدان، خیابانها، کوچه‌ها و... وضعیت حقوقی اجرای این امر چگونه است؟

به موجب بند ۲۴ ماده ۷۱ قانون شوراهای محلی، نامگذاری معابر، میدان، خیابانها، کوچه و کوی در حوزه شهری و همچنین تغییر نام آنها با شورای اسلامی شهر است. شورا می‌بایست با رعایت مصوبه جلسه ۳۷۴ مورخ ۷۵/۲/۲۵ شوراهای عالی انقلاب فرهنگی با عنوان سیاست نامگذاری خیابانها و اماکن عمومی و مؤسسات اقدام به این امر نماید. در زمینه عدم رضایت اعضای شورای اسلامی شهر نسبت به عملکرد رئیس شورا و درخواست طریقه عزل وی از این سمت با توجه به سکوت قوانین در این زمینه ارائه طریق نمائید.

تعویض رئیس شورا قبل از اتمام مدت ۲ سال با گذراندن مصوبه توسط سایر اعضای شورا امکان‌پذیر است؛ زیرا ریاست شورا به موجب مصوبه بوده و شورا حق دارد هر زمان که لازم بداند نسبت به تعویض رئیس شورا و لغو مصوبه قبلی در این مورد اقدام نماید.

۱- با توجه به اینکه در قانون نحوه تقویم ابنیه و املاک و اراضی مورد نیاز شهرداریها (مصوب ۱۳۷۰) حکمی در باره حق کسب و پیشه ندارد، نحوه تقویم این گونه املاک چگونه است؛ آیا اعتراضات راجع به ارزیابی املاک و حقوق کسب و پیشه و میزان آن از طریق ماده ۸ قانون نوسازی امکان‌پذیر است؟

با توجه به اینکه قانون نحوه تقویم ابنیه و املاک و اراضی مورد نیاز شهرداریها (مصوب ۱۳۷۰) در مورد نحوه تعیین حق کسب و پیشه ساکت است و حکمی ندارد، از این رو در مورد موضوع یاد شده کماکان لایحه قانون نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی مصوب سال ۱۵۸۱ اعمال می‌گردد، رأی وحدت رویه شماره ۲۱۷/۷۳ مورخ ۷۳/۶/۱۵ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مؤید این مطلب است.

۲- با توجه به اینکه مطابق قسمت اخیر ماده ۷۴ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی... مصوب سال ۵۸ و تبصره یک ماده واحده قانون نحوه تقویم ابنیه و املاک... مصوب سال ۷۰ رأی اکثریت هیئت سه نفره کارشناسان رسمی دادگستری در تعیین حق کسب و پیشه و قیمت اراضی و ابنیه و املاک قطعی و لازم الاجراست و قوانین یاد شده نسبت به قانون نوسازی و عمران شهری مؤخر است، از این رو آن قسمت از ماده ۸ قانون نوسازی و عمران شهری که مربوط به رسیدگی به اعتراضات راجع به ارزیابی املاک و حقوق کسب و پیشه و میزان آن در خصوص اجرای طرحهای نوسازی و اصلاح توسعه معابر است منسوخ است.

آیا مطالبه عوارض از متقاضیان احداث گلخانه که عملکرد آنها صددرصد کشاورزی و در زمینه سیاست توسعه اقتصادی دولت است، اقدامی قانونی است؟

با توجه به اینکه مطابق ماده صد قانون شهرداری مالکان اراضی و املاک واقع در محدوده و حریم آن، باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند، از این رو متقاضیان احداث گلخانه نیز می‌بایست قبل از هر اقدامی از شهرداری پروانه اخذ نمایند و شهرداری در قبال صدور پروانه ساختمانی مطابق تعرفه‌های قانونی از متقاضیان عوارض دریافت می‌نماید و در این باره منعی ملاحظه نمی‌شود.

بخش دوم

آنچه شهرداریها و شوراهای باید بدانند

امتیاز نظارت بر انواع سرویس‌های تاکسی که در شهر فعالیت دارند، به موجب لایحه الحاقی یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تاکسیرانی و... به شهرداریها اعطا گردید و شهرداریها بر اساس حق امتیاز قانونی بسرعت اقدام به تأسیس تشکیلات سازمانی مربوط برای تمشیت امور محوله نمودند، با وجود این برخی از صاحبان اژانس گزایه اتومبیل به لحاظ حفظ استقلال خود و راهایی از انقیاد ضوابط مورد عمل سازمان تاکسیرانی و با وجود شفافیت حکم تبصره ۱ ماده ۲ قانون نظام صنفی که صراحتاً صنفی را که دارای مقررات خاص هستند از شمول قانون نظام صنفی مستثنی نموده است، مبادرت به طرح شکایت در هیئت عمومی دیوان عدالت اداری نمودند که به لحاظ اطلاع از نتیجه، مضمون رأی ذیلأ منعکس می‌گردد:

دادنامه شماره ۲۰۹

رأی هیئت عمومی

با توجه به تبصره الحاقی به ماده واحده قانون راجع به تصریح امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران (مصوب ۱۳۷۲/۵/۲۰ مجلس شورای اسلامی) که به موجب آن امور تاکسیرانی مشتمل بر انواع سرویس‌های تاکسی شهری به شهرداری محول شده است و اینکه تاکسی سرویس مورد ادعا نیز با عنایت به مهمترین نوع فعالیت رایج در زمینه نقل و انتقال مسافر در سطح شهر و توابع آن در زمره انواع مختلف تاکسی‌های شهری قرار دارد، ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی قانونی حقوق‌الذکر از حیت اطلاق سرویس فرودگاه و همچنین اتومبیل‌های سواری که تحت شرایط خاص و با اخذ پروانه از اتحادیه اژانس‌ها و سایر اتومبیل‌های سواری که در محدوده قانونی شهر... و حریم... و حوزه نظارت شهرداری... به حمل و نقل مسافر مشغول به کار می‌باشند، تابع ضوابط و مقررات موضوعه این آیین‌نامه و دستورالعملهای صادره می‌باشند «مخالف قانون تشخیص داده نمی‌شود».

رشد روزافزون شهرها در جهان سوم باعث تسریع تلاشهای حکومتیهای محلی در جهت فراهم آوردن خدمات اساسی برای شهروندان شده است. در اکثر شهرهای جهان سوم این امر به توزیع شدیداً نابرابر خدمات بهداشتی و سایر ضروریات شهری منتهی گردیده است، به حدی که گاه ممکن است این خدمات در بخشهای مسکونی ثروتمند و تجاری، بالاتر از استاندارد شهرهای ممالک غریبی باشد، اما همین خدمات در مناطق کم درآمد ناکافی است و در جاهایی که افراد بدون توجه به مقررات و قوانین، به صورت تصرف عدوانی اسکان یافته اند اصلاً وجود ندارد. فقدان آب سالم، فاضلاب، شبکه هدایت آبهای سطحی، حمل زباله و حداقل استاندارد لازم برای احداث ساختمان همراه با عدم علاقه عمومی نسبت به کنترل محیط زیست و آلودگی هوای شهر، منابع آبی و زمین همه دست به دست هم داده، زندگی در شهرهای جهان سوم را در پایان قرن بیستم به نمونه بارزی از انحطاط و تباهی محیط زیست تبدیل نموده است.

در بیشتر شهرهای جهان سوم، حمل زباله و انهدام آن مانند سایر خدمات بسیار ناکافی است. وقتی اقدامات مربوط به زباله به شکل صحیح انجام نگیرد، زباله تبدیل به یک مشکل می شود. اگر مردم راهی برای رهاشدن از شر زباله پیدا نکنند ممکن است زباله ها را جایی انبار کنند و یا در فضای باز رها کنند. با این عمل سطح بیرونی زمین آلوده خواهد شد و مواد آلاینده خاک به سفره های زیرزمینی و آبراهه ها نفوذ خواهد نمود. یا ممکن است زباله را بسوزانند که در آن صورت باعث آلودگی هوا خواهد شد. یا زباله ها را به جویها یا کانال ها بریزند که نتیجه اش آلودگی آب، ایجاد انسداد کانال ها و اختلال در جریان آب است.

با اینکه اندونزی در شمار کشورهای در حال توسعه به حساب می آید، مشکلات ارائه خدمات در این کشور کاملاً شبیه مشکلات کشورهای جهان سوم است. بندر لامپونگ به عنوان یک منطقه مرکزی در حال توسعه با مشکلاتی مواجه است که به آنها اشاره شد. مواد زاید آلاینده در حال افزایش و توان شهرداری در این زمینه بسیار محدود است.

# مدیریت مواد زاید در بندر لامپونگ اندونزی

دولت اندونزی با توسل به زیرساخت های توسعه شهری برای ارائه و احصال خدمات شهری گسترده است. برنامه های توسعه شهری در اکثر شهرهای در حال رشد و در بندر لامپونگ اجرا شده است. شهرداری بندر لامپونگ تا به حال سوز محوطه مواد زاید شهری را با کمک موسسه خاصی به نام موسسه حفاظت از اکثره، اسکان ناگسبان تلاشها محدود به انهدام مواد زاید با استفاده از دفن بهداشتی زباله بوده است.

پروژه تحقیقات مدیریت شهری  
دانشگاه کانبرا  
مروجع محلی و ملی

شهرستان بندر لامبونگ مشتمل بر سه بخش قمری (هکسامتسان) است که هر یک از این بخشها چندین روستا دارند. بخشهای نه گانه شهرستان بندر لامبونگ مجموعاً ۸۴ روستا دارند.

مانند سایر شهرهای بزرگ اندونزی، جمعیت بندر لامبونگ با سرعت زیادی افزایش می یابد. به حدی که جمعیت ۶۳۰ هزار نفری این شهر در ۱۹۹۰ حدوداً به موز ۸۰۰ هزار نفر در سال ۱۹۹۵ رسید. میزان رشد سالانه جمعیت حدود ۳/۱ درصد پیش بینی شده است. در نتیجه رشد سریع، جمعیت بندر لامبونگ طی ۷ سال آینده بالغ بر یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر پیش بینی می شود.

اقتصاد شهر نیز رشد فزاینده ای دارد. میانگین رشد اقتصادی طی سالهای ۱۹۸۹ تا ۱۹۹۳ حدود ۷ درصد و با به عبارتی بالاتر از رشد ۶ درصدی پیش بینی شده از سوی دولت بوده است. شالوده اقتصادی شهر را خدمات و صنایع مختلف تشکیل می دهد. بخشهای خدماتی و صنعتی در مجموع ۷۵ درصد اقتصاد این شهر را تأمین می نمایند.

ابعاد پیش بینی شده جمعیت در آینده پیامدهایی را برای ارائه خدمات شهری خواهد داشت. طبق پیش بینیهای به عمل آمده در ۵ تا ۷ سال آینده تولید روزانه مواد زاید به ۴۲۹۰ مترمکعب و آب زاید و بی مصرف خانگی به ۸۷ مترمکعب خواهد رسید.

#### ویژگیهای مواد زاید در بندر لامبونگ

اطلاعات رسمی درباره ترکیب مواد زاید بندر لامبونگ در دست نیست اما ترکیب این مواد با مبنای قرار دادن جاکارتا و آمار منتشر شده از سوی دولت اندونزی معین شده است.

یک محقق اندونزیایی ترکیب مواد زاید آلی را حدود ۶۰ الی ۷۰ درصد کل مواد زاید تولیدی تخمین زده است. در جاکارتا درصد مواد آلی موجود در کل مواد زاید ۷۴ درصد است. این نسبت در ۱۹۸۶ به حدود ۸۰ درصد افزایش حاصل نموده است.

طبق نظرات مؤسسه حفاظت محیط زیست اندونزی، مواد پلاستیکی زاید تولیدی در جاکارتا روزانه حدود ۴۱۹ مترمکعب است. در سایر شهرهای بزرگ تولید مواد پلاستیکی زاید به طور میانگین روزانه حدود ۱۸۸ مترمکعب است.

در بندر لامبونگ دو نوع منبع برای مواد زاید وجود دارد: یکی مواد زاید خانگی و دیگری مواد زاید غیر خانگی که منظور از آن مواد هر یک از ارگانها و یا سازمانها به شرحی که در جدول زیر آمده، عهددار و ضایعات اصلی خود هستند.

مسئولیت مدیریت مواد زاید	سازمان
مواد زاید بخش مناطق اطراف جادههای اصلی و مناطق اداری و تجاری	مؤسسه مواد زاید
زباله و اشغال بازارهای سنتی	مؤسسه بازارها
اشغال فاضلاب و کتال های سیلگیر	اداره امور عمومی
ضایعات پارکها، باغها و...	مؤسسه پارکها
حمل و نقل مواد زاید خانگی از مکانهای اختصاصی موقت به کورستان بهداشتی زباله	ادارات بخشهای قمری
مسئول مواد زاید خانگی به جز مواد زایدی که مؤسسه پاک و بهداشت جمع آوری می کند	واحد سازمان نظامی شهری (BOKU)

در برخی از کلانشهرها نیز، مواد زاید سوزانده می شود، اما هزینه سوزاندن آنها در مقایسه با دفن بهداشتی زباله بسیار گران تمام می شود. اخیراً دولت اندونزی و شهرداری بندر لامبونگ مشغول توسعه این شهر و مناطق اطراف هستند. برنامه توسعه این بندر شامل ارائه خدمات شهری ضروری نظیر تهیه آب سالم، دفع مواد زاید، فاضلاب، کانال کشی و کنترل سیلاب، خانه سازی و ساخت جاده های شهری است. برسیهای سازمانی و مالی نیز به عنوان مکمل این برنامه به حساب می آید.

به عنوان جزئی از خدمات شهری، این برنامه دفع مواد زاید را نیز ساماندهی می کند. هدف این مقاله ارائه شیوه های معقول در دفع مواد زاید در بندر لامبونگ اندونزی است و از این طریق تلاش می گردد با استفاده از دیدگاه کل نگرانه نسبت به مدیریت مواد زاید، نظریه به مسایل راهبردی و کلیدی نیز افکنده شود.

#### یافت شهرستان بندر لامبونگ

شهرستان بندر لامبونگ در جنوبی ترین قسمت جزیره سوماترا واقع شده است. این شهر از ادغام دو شهرستان به اسامی تانجونگ کارانگ و تلوک بوتانگ به وجود آمده است. بخشهایی از شهر که قبلاً تانجونگ کارانگ بوده، دارای پستی و بلندی زیادی است اما بخش تلوک بوتانگ در کنار دریا واقع شده است. ویژگیهای جغرافیایی این شهر از امتیازات به حساب می آید.

این شهر از نظر موقعیت مکانی، مزایایی دارد و به علت نزدیکی به جاکارتا از رشد ستان این کلانشهر تأثیر می گیرد. بندر لامبونگ دروازه جزیره سوماترا است و برای رفت و آمد به آن جزیره از نوعی قایق حمل کالا و مسافر به نام «قری» استفاده می شود.

بندر لامبونگ مرکز استان لامبونگ است و به خاطر همین اکثر فعالیتهای استانی دولت در بندر لامبونگ متمرکز است. در نتیجه این بندر از چند جنبه از فعالیتهای پر حجم سود می برد.

در ۱۹۸۲ شهرستان بندر لامبونگ یک منطقه ۴۸۰۰ هکتاری را پوشش می داد. اما به علت رشد سریع جمعیت و امکان آن، محدوده شهر مورد تجدید نظر قرار گرفته، و به ۱۹۲۰۰ هکتار افزایش یافت. اکثر این زمینها در متعلقه ای قرار دارد که با دریا هم سطح بوده، یا ۵۰ متر از سطح دریا ارتفاع دارد.

#### تخمین ترکیب مواد زاید بندر لامبونگ

نوع مواد	مقدار تولید روزانه به مترمکعب	تولید سالانه به مترمکعب
مواد آلی فاسد شدنی	۱۴۰۰-۱۵۰۰	۵۴۷۵۰۰
کاغذ پاره	۱۶۵-۲۰۰	۶۰۰۰۰-۷۴۰۰۰
پلاستیک	۱۱۰-۱۶۰	۴۰۰۰۰-۵۷۰۰۰
چوب / تخته	۷۵	۲۷۰۰۰
فلز	۴۰	۱۴۶۰۰
شیشه	۳۵	۱۳۰۰۰
سایر مواد	۲۵	۹۰۰۰-۲۴۰۰۰
جمع	۲۰۰۰	۷۳۰۰۰۰



زاید حاصله از فعالیتهای صنعتی و تجاری و فضولات ناشی از باغدازی است.

منبع اصلی ایجاد مواد زاید در بندر لامپونگ مواد زاید خانگی است. از آنجایی که هیچ گونه اطلاعات رسمی در این زمینه وجود ندارد، سازمان برنامه توسعه شهری بندر لامپونگ و مناطق اطراف (BLASA-UDP)، مسأله کنارگیری استانداردهای آلودگی برای کلاتشورها مقدار مواد زاید حاصله در بندر لامپونگ را تخمین زده است. مطابق با استانداردها، مسکوئیتگیهای انسانی در کلاتشورها برای آلودگی روزانه، روزانه آب زاید غیر قابل مصرف برای هر نفر ۲/۵ لیتر است. با در نظر گرفتن این امر مقدار مواد زاید جامد تولیدی در بندر لامپونگ روزانه ۲ هزار مترمکعب برای ۸۰۰ هزار نفر جمعیت آن تخمین زده شده است. از این مقدار مواد زاید تولید شده طبق برآورد هزار و ۵۰۰ مترمکعب و یا به عبارتی ۷۷٪ درصد کل مواد تولید شده به مواد زاید خانگی اختصاص دارد. بازارهای سنتی و سایر مراکز خرید ۱۱ درصد کل مواد زاید را تولید می کنند. همین مقدار مواد زاید را ادارات و سایر مناطق تجاری تولید می کنند. مناطق صنعتی فقط حدود ۵ درصد کل مواد را تولید می نمایند.

#### مؤسسات مسئول مدیریت مواد زاید در لامپونگ

مانند سایر کلاتشورهای اندونزی، تعداد زیادی از سازمانها درگیر مسائل مربوط به مواد زاید در بندر لامپونگ هستند. سازمانهای دخیل در مدیریت مواد زاید شامل مؤسسات یا ارگانهای



انواع دیگر زباله را مؤسسات خاصی جمع آوری می کند. اداره پارک، ضایعات پارکها را جابه جا می کند. اداره بازارها مسئول جمع آوری آشغال از بازارهای سنتی و مؤسسه پاکي و نظافت نیز مسئول مواد زاید ادارات و مناطق تجاری است.

از آنجا که معمولاً کانالها پر از زباله است اداره امور عمومی، مسئول جمع کردن زباله ها از کانالهاست.

بخشهای فرعی دیگر نیز درگیر امور انهدام مواد زاید هستند و مواد را از مکانهای موقت مخصوص جمع آوری زباله به گورستان بهداشتی مواد زاید حمل می کنند. این وظیفه را مؤسسه پاکي و نظافت به این ادارات واگذار می کند. برخی از ادارات مؤسسه پاکي و نظافت در حمل و نقل مواد زاید به این بخش کمک می کنند.

مؤسسه پاکي و نظافت علاوه بر نابودسازی مواد زاید امور مربوط به فاضلاب را نیز انجام می دهد و از مصرف کنندگان هزینه های مربوطه را دریافت می دارد. تعداد کارکنان این مؤسسه ۲۸۱ نفر است که اکثر آنها به طور نیمه وقت کار می کنند و از کل این افراد فقط ۵۴ نفر تمام وقت هستند. بیشتر کارکنان نیمه وقت خیابانها را جارو و زباله های خانگی را جمع آوری می کنند. این رفتارکنان مسئول جارو کردن ۲۴ بخش هستند.

مواد زاید خانگی اسانکن را به جز آنهایی که در پیرامون جاده های اصلی واقع شده اند، سازمانهای ناحیه ای مانند SOKLI جمع آوری می کنند. تقریباً به اکثر مناطق مسکونی، SOKLI خدمات می دهد.

جزیران امور تقریباً در همه مناطق نقاط مسکونی یکسان است. به جز آنها که SOKLI اداره می کند، مناطقی که SOKLI فعالیت می کند، سکنه زباله ها را به گنجه زباله پلاستیکی ریخته، آنها را طوسی منزلشان می گذارند. سپس کارکنان SOKLI با استفاده از چرخ دستی، زباله هر خانه واقع در منطقه استحقاقی مربوطه را جمع آوری می کنند. مأموران SOKLI این زباله ها را به اماکن موقت حمل می کنند. بعد از آن مأموران بخشها، زباله های جمع آوری شده را با استفاده از کامیون به گورستان بهداشتی زباله منتقل می سازند.

#### منبع اصلی ایجاد مواد زاید در بندر لامپونگ مواد زاید خانگی است



اجتماعی و دولتی هستند.

«مؤسسه پاکي و نظافت» مسئولیت برنامه ریزی، سازماندهی و کنترل مواد زاید در این شهر را با نظارت مؤسسه ای محلی به عهده دارد. اما در عمل مؤسسات زیادی وجود دارند که به امور مربوط به مواد زاید می پردازند.

دو مؤسسه اصلی برای جمع آوری مواد زاید خانگی وجود دارد. مؤسسه پاکي و نظافت مسئول جمع آوری مواد زاید در مناطق دور و پس جاده های اصلی و سازمان دیگر یعنی سازمان نظافتی داخل شهری (SOKLIS) عهده دار جمع آوری مواد زاید خانگی در مناطق مسکونی است. البته اسانکن و مناطق مسکونی حوالی جاده های اصلی مشمول خدمات این سازمان نیست.

در بیشتر مناطق مسکونی، جمع آوری اولیه فضولات و زباله ها را یک سازمان مرکب به نام SOKLI که متشکل از دو سازمان دیگر است، اداره و اجرا می کند. این دو سازمان، سازماندهی ساده ای دارند و کارکنان آن از سه هزار نفر تجاوز نمی کنند. این سازمان در باره نوع خدمات جمع آوری زباله خود تصمیم گرفته، هزینه های مربوطه را خودش پرداخت می کند.

معمولاً کارکنان SOKLI با چرخ دستی آنها را جمع آوری می کنند. حدود ۹۷٪ نفر از جمله آنها هستند که در ادارات بخشهای فرعی شاغل اند به جمع آوری مواد زاید اشتغال دارند. معمولاً یک گروه دو نفره با یک چرخ دستی مواد زاید شهر را جمع آوری می کند.



سازمان	فراست حاصله از ارائه خدمات
مؤسسه نفاذات	۲۶۸ میلیون روبیه
مؤسسه بازارها	۲۷۸ میلیون روبیه
ادارات بخشهای فرعی	۲۵۱۲ میلیون روبیه
جمع	۵۷۸ میلیون روبیه

هزینه عملیاتی مواد زاید بندر لامیونگ در ۱۹۹۷

سازمان	منبع هزینهها
مؤسسه نفاذات	۸۷۴ میلیون روبیه
مؤسسه بازارها	۲۲۲ میلیون روبیه
ادارات بخشهای فرعی	۲۶۰ میلیون روبیه
جمع	۱۵۷۶ میلیون روبیه



دو منبع مالی برای مدیریت مواد زاید در بندر لامیونگ وجود دارد که عبارتند از: ۱- درآمد ناشی از ارائه خدمات به شهروندان و مالیاتهای عمومی از طریق بودجه محلی دولتی. ۲- درآمدهای ناشی از ارائه خدمات

مؤسسه نفاذات برای جمع‌آوری زباله از سه روش استفاده می‌کند که در این زمینه شهر را به ۲۴ بخش تقسیم کرده است. نحوه جمع‌آوری بازارهای سنتی به شرح زیر است: زباله‌ها را در چرخها یا صندوقهای زباله جمع می‌کنند، صندوقهای زباله را با کامیونهای مخصوص به محل دفن زباله می‌برند و زباله‌های چرخها را به کامیون حمل و سپس به گورستان بهداشتی زباله منتقل می‌کنند.

در برخی مناطق شرکت‌های خصوصی زباله خودشان را جمع‌آوری و سپس آنها را به گورستان زباله منتقل می‌کنند. زباله‌های مخاری فضلاب و پست‌های نظارتی کنترل سیلاب را اداره امور عمومی جمع‌آوری و به محل دفن منتقل می‌کند.

#### دفن بهداشتی زباله در بندر لامیونگ

برای دفن زباله سه گورستان در بندر لامیونگ وجود دارد. اخیراً فقط از یک گورستان بهداشتی استفاده می‌شود و دو واحد دیگر به دلایل زیست‌محیطی تعطیل شده است. این گورستان ۱۲۷۴ هکتار مساحت دارد و قرار است برای دفن ۱/۸ میلیون مترمکعب مواد زاید برنامه‌ریزی شود. با وجود این مؤسسه نفاذات بر آورد کرده که در حال حاضر فقط نصف ظرفیت این گورستان قابل استفاده است و نیمه دیگر برای دفن زباله مناسب نیست.

در ابتدا گورستان بهداشتی زباله، دور از مناطق مسکونی قرار داشته، اما به علت توسعه شهر در مجاورت ساختمانها و مستعمراتی قرار گرفته که به تازگی احداث شده‌اند. تعداد این خانه‌ها ۱۸۵ باب است. گورستان بهداشتی زباله، در ۱۹۹۵-۱۹۹۶ افتتاح شد. به علت مشکلات ناشی از ثبت مواد آلوده به منازل جدید، حکومت محلی برای احداث یک گورستان بهداشتی دفن زباله دورتر از منطقه مسکونی، برنامه‌ریزی می‌کند.

#### تأمین بودجه در مدیریت مواد زاید

تشریح جریان بودجه‌بندی و مالی مشتمل بر تحلیل و بررسی

در برخی از نواحی، مردم زباله‌ها را خودشان در یک صندوق مخصوص زباله جمع می‌کنند. سپس مأموران مؤسسه نفاذاتی بخش، با استفاده از کامیون‌های خاص حمل صندوقهای زباله، آنها را به گورستان زباله منتقل می‌نمایند.

روشن است که در امور مربوط به جمع‌آوری مواد زاید همکاری و مشارکت وجود دارد. SOKI جمع‌آوری زباله را به تنهایی انجام نمی‌دهد بلکه کارکنان اداره بخش و رفتگران خیابانی مؤسسه نفاذاتی نیز به آن یاری می‌رسانند.

در اماکن همجوار با خیابانهای اصلی، مردم از کیسه‌های زباله استفاده می‌کنند. کارکنان مؤسسه نفاذاتی زباله‌ها را به کامیون منتقل کرده، آنها را به گورستان بهداشتی زباله حمل می‌کنند.

در مناطق تجاری، اداری و صنعتی از دو سیستم استفاده می‌شود. کیسه مواد زاید را به صندوق زباله می‌ریزند یا آنها را به مکان‌های موقت منتقل می‌کنند. در مورد اول برای حمل صندوقهای حاوی زباله به محل دفن از کامیون‌های مخصوص استفاده می‌شود. در مورد دوم برای حمل زباله به گورستان بهداشتی از ماشینهای تخلیه زباله استفاده می‌کنند.

زباله‌های خیابانها را رفتگران به چرخ دستی منتقل می‌نمایند و مؤسسه نفاذات آنها را جمع‌آوری کرده، به گورستان بهداشتی منتقل می‌سازد.



#### تامین بودجه در مدیریت موادزاید

تشریح جریان بودجه بندی و مالی مشتمل بر تحلیل و بررسی هزینه و درآمد است.

**مقدار مواد زاید جامد تولیدی در بندر لامپونگ روزانه ۲ هزار مترمکعب برای ۸۰۰ هزار نفر جمعیت آن تخمین زده شده است. از این مقدار مواد زاید تولید شده طبق برآورد هزار و ۵۰۰ مترمکعب و یا به عبارتی ۷۷/۶ درصد کل مواد تولید شده به مواد زاید خانگی اختصاص دارد**

#### الف - مالیات عمومی و درآمد خدماتی

دو منبع مالی برای مدیریت موادزاید در بندر لامپونگ وجود دارد که عبارتند از: ۱- درآمد ناشی از ارائه خدمات به شهروندان و مالیاتهای عمومی از طریق بودجه محلی دولتی، ۲- درآمدهای ناشی از ارائه خدمات سه سازمان مربوطه یعنی مؤسسه نظافت، مؤسسه بازارهای سنتی و SOKLI ها. حکومت محلی بودجه لازم برای هزینههای نگهداری مواد زاید را از طریق بودجه بندی مؤسسه تأمین می نماید.

همان طور که در بالا گفته شد، مؤسسه نظافت مسئول جمع آوری مواد زاید خانگی و غیر خانگی و نیز مسئول جمع آوری زباله از مناطق حوالی خیابانهای اصلی است و از این رو اختیار دارد و جوهی به عنوان درآمد خدماتی از استفاده کنندگان این خدمات یعنی ساکنان مناطق اطراف خیابانهای اصلی و نیز پایانه های اتوبوسی، مناطق اداری و تجاری (هتل ها و رستوران ها) و بندرها دریافت دارد.

مؤسسه بازارها اختیار دارد و جوه خدمات را از استفاده کنندگان (یعنی کسبه) که محل کسب آنها در بازارهای سنتی و مراکز خرید واقع شده، اخذ کند. SOKLI نیز می تواند و جوه مربوطه را از صاحبان متاری که در مناطق اطراف خیابانهای اصلی واقع شده اند، دریافت نمایند. جوهی که از این بابت گرفته می شود متفاوت است. به طور متوسط درآمد خدماتی دریافتی SOKLI حدود ۲ تا ۴ هزار روبیه

است.

SOKLI فقط در قبایل جمع آوری مواد زاید مناطق مسکونی که پیرامون خیابانهای اصلی قرار ندارند مسئول است. حمل مواد زاید به گورستان بهداشتی و نگهداری آن در حوزه مسئولیتی مؤسسه نظافت قرار دارد در نتیجه SOKLI برای حمل مواد از مکانهای اسفلت سوختی زباله به گورستان بهداشتی متحمل هزینه هایی می شود.

SOKLI درآمد ناشی از ارائه خدمات را مستقیماً به اداره بخش پرداخت نمی کند. هر SOKLI در محدوده گروهی یک اداره بخش قرار می گیرد. این اداره بخش در آمدهای خدماتی را از SOKLI ها جمع آوری کرده آنها را به اداره بخش فرعی پرداخت می کند. مبلغ پرداختی از بابت درآمد خدماتی به اداره بخش فرعی حدود ۳۰ هزار تا ۴۰ هزار روبیه است. از مجموع ۸۴ اداره بخش سالانه مبلغ ۲۵/۲ میلیون روبیه به عنوان کل هزینه حمل و نقل به اداره بخش فرعی پرداخت می شود.

#### ب - هزینه ها

هزینه ها به دوروش برآورد می شوند. روش اول احتساب مخارج عملیاتی SOKLI یا هزینه مستقیم است. هزینه هر SOKLI بر مبنای عملیات روزانه آن محاسبه می شود. روش دوم یا استفاده از بودجه حکومت محلی که به هر سازمان یا مؤسسه اختصاص یافته و یا به عبارتی هزینه غیرمستقیم، انجام می پذیرد.

در ۱۹۹۷ هزینه مؤسسه نظافت بابت نگهداری مواد زاید بیش از ۸۷۴ میلیون روبیه شد. مؤسسه بازارهای سنتی ۲۴۲ میلیون روبیه را به از بین بردن مواد زاید بازارهای سنتی و مراکز خرید اختصاص داد. ادارات بخشهای فرعی برای نگهداری به اداره بخش مبلغ ۴۶۰ میلیون روبیه بودجه اختصاص دادند. بودجه اختصاصی در هر اداره بخش یکسان نیست.

مجموع هزینه های اختصاص یافته از سوی هر یک از سازمانها و مؤسسات در جدول زیر نشان داده شده است:

در مجموع، هزینه های عملیاتی و حفاظتی مدیریت مواد زاید بندر لامپونگ حدود ۱/۶ میلیارد روبیه است که درآمد دریافتی دولت از خدمات ۶۰۰ میلیون روبیه است. از این رو میزان کمکیهای دولتی بیشتر از مالیاتی است که از سکنه دریافت می شود.

# تجارب حذف خودرو از محله‌های مسکونی (آلمان و هلند)

هنریش کابلرت  
ترجمه داوود حضرتی



این اثر است و انگیزه اصلی آن در پیاده‌روی و استفاده از وسایل نقلیه عمومی است. در این تصویر، یک زن و یک مرد در حال عبور از یک خیابان در آمستردام هستند. در پس‌زمینه، یک خودروی پارک شده در کنار یک ساختمان مسکونی دیده می‌شود. در این تصویر، یک زن و یک مرد در حال عبور از یک خیابان در آمستردام هستند. در پس‌زمینه، یک خودروی پارک شده در کنار یک ساختمان مسکونی دیده می‌شود.

حالیتر اینگونه این مردم در ایجاد موارد فوق هیچ نقشی ندارند. در ضمن بخشی از فضای محل مسکونی آنان را پارکینگ‌ها اشغال کرده و مشکلات مختلفی را به وجود آورده است. بنابراین بتدریج فکر ایجاد مناطق زندگی عاری از خودرو در ذهن ما قوت گرفته است. بسیاری از مردم خواهان استفاده از مزایای زندگی بدون خودرو مثل هوای پاکیزه، فضای کافی برای بازی کودکان، عدم وجود تصادف و... هستند.

## زندگی عاری از خودرو در مناطق شهری

در آغاز دهه ۹۰ تلاشهایی برای ایجاد مناطق عاری از خودرو آغاز شد. اولین طرح در این زمینه در بخشی از منطقه بروقی در شمال آلمان اجرا شد. البته این طرح در ۱۹۹۵ شکست خورد اما مدیران شهری و مسئولان مربوطه دلسرد نشدند و به بررسی علل عدم موفقیت طرح پرداختند. عیاشی‌های کلونوس، مشاور این طرح، اعلام کرد که منطقه در نظر گرفته شده برای این طرح مناسب نبوده، همچنین باید از بسیاری برنام‌های جالبی صرف‌نظر می‌شد، مثلاً علاوه بر ایجاد محو‌عمتهای مختلف باید کیفیتهای تشکیل منطقه عاری از خود را افزایش می‌یافت. البته در حال حاضر این مشکل برطرف شده است. ترس از بروز مشکل در زندگی به خاطر فقدان خودرو کنار زده شد و گام‌های اساسی برای جلوگیری از بروز کراسی در آوازه‌ها برداشته شد.

مدتی است که کشور آلمان طرحهایی را مانند «یکشنبه بدون استفاده از خودرو» و «سفر بدون خودرو» اجرا نموده است و از مزایای آن استفاده کرده که نتایج هر دو طرح بسیار مثبت بوده است. اما موضوع زندگی در مناطق عاری از خودرو اکنون مطرح شده و مورد توجه قرار گرفته است. در این طرح یک زندگی بدون استفاده از خودرو مطرح است. البته تصور این نوع زندگی برای بسیاری از مردم مشکل است. اما باید گفت که در حال حاضر در چند منطقه از خاک آلمان این گونه زندگی در جریان است. دست کم یک سوم مردم آلمان فاقد خودرو هستند که این رقم در شهرهای بزرگ ۳۰ تا ۴۰ درصد مردم را تشکیل می‌دهد. این شیوه زندگی برای این مردم مطلوب‌تر است. دلایل و انگیزه‌های زندگی در مناطق عاری از خودرو متفاوت است. بعضی فاقد خودروی شخصی هستند، بعضی معلول یا خیلی پیر هستند و بعضی دیگر اصلاً خواهشنامه رانندگی ندارند و بالاخره برخی از مردم اصلاً دوست ندارند که خودروی شخصی داشته باشند و ترجیح می‌دهند هزینه آن را برای کارهای دیگر خرج کنند. با وجود این، مردمی که دوست ندارند خودرو داشته باشند در شهرها و در محاصره هزاران خودرو زندگی می‌کنند و با اثرات منفی زندگی با خودرو مثل تصادف، آلودگی هوا، آلودگی صوتی دست و پنجه نرم میکنند.

فرایند تحقق و نهادینه شدن مدرنیسم در کشورهای صنعتی با فراز و نشیب فراوان، گونه‌ای بازگشت به تاریخ را تجربه می‌نماید. این بازگشت قدری الفت با انسان و طبیعت و رهایی از سیطره تکنولوژی را مورد آزمون قرار می‌دهد. زندگی ماشینی روابط بین فردی شهروندان کشورهای پیشرفته صنعتی را به اندازه‌ای مخدوش و آسیب‌پذیر نموده است که بازگشت حسرت‌بار به دوران پیش از استیلای عقلانیت ابزاری و تبعات منفی آن را صخه می‌گذارد. براساس چنین رویکردی است که مدیران، برنامه‌ریزان و سیاستگذاران شهری کشورهای غربی، پرهیز از آمیختگی و غرق شدن در ماشینیسم را سرلوحه برنامه‌ها و اقدامات خود قرار داده‌اند. مقاله‌ای که در زیر می‌خوانید تجربه‌ای مبتنی بر رویکرد فوق است که ایجاد مناطق مسکونی عاری از خودرو را در کشور آلمان و هلند نشان می‌دهد و هرچند برای کشورهای در حال توسعه اندکی نامانوس به شمار می‌آید، اما آرزمانی است که طرح آن در برنامه‌ریزیهای شهری، جالب و قابل تأمل است.

تجربه کشور هلند در مورد ایجاد مناطق مسکونی عاری از خودرو نشان می دهد افرادی که می خواهند بدون خودرو زندگی کنند، زندگی بسیار راحتی دارند. طبق بررسیهای انجام شده، بیشتر جمعیت این منطقه بین ۲۵ تا ۴۵ ساله هستند. اغلب آنان دارای فرزند، تحصیلات عالی و درآمد بالا هستند. آنان به دقت مزایا و مضرات زندگی بدون خودرو را سنجیده و زندگی در این مناطق را نسبت به هر جای دیگر ترجیح می دهند



رسانه‌های مستعدک در این مناطق تعداد بسیار کمی از کودکان دارند.

ارزش منازل این شهرک در مقایسه با سایر مناطق شدت افزایش یافته است. کیفیت زندگی در این منطقه به قدری بالاست که هیچ کس حاضر به تغییر منزل و اسباب کشی به جای دیگر نیست. تجربه کشور هلند در مورد ایجاد مناطق مسکونی عاری از خودرو نشان می دهد افرادی که می خواهند بدون خودرو زندگی کنند، زندگی بسیار راحتی دارند. طبق بررسیهای انجام شده، بیشتر جمعیت این منطقه بین ۲۵ تا ۴۵ ساله هستند. اغلب آنان دارای فرزند، تحصیلات عالی و درآمد بالا هستند. آنان به دقت مزایا و مضرات زندگی بدون خودرو را سنجیده و زندگی در این مناطق را نسبت به هر جای دیگر ترجیح می دهند. در یک نظر سنجی ساکنان این شهرها اعلام کرده اند که انگیزه اصلی آنان دستیابی به یک زندگی راحت با سروصدای کم و فضای سبز زیاد است و خرید خودرو و هزینه آن را برای ارتقای سطح زندگی اختصاص می دهند. نکته جالب اینکه نیمی از ساکنان شهرک دارای خودرو هستند که در هنگام ورود به شهر از آن استفاده نمی کنند البته بهتر است افراد طالب زندگی در این نوع شهرکها، ابتدا یک منزل اجاره کرده و سپس برای مالکیت آن درخواست بدهند. این کار به این دلیل است که قبل از یک زندگی طولانی، این نوع زندگی را تجربه کنند. چرا که زندگی در این شهرکها شرایط خاص خود را دارد. فرایبورگ، اولین شهر پیشقدم برای ایجاد منطقه عاری از خودرو در درون یک شهر

پس از اینکه در آلمان مدتهای زیادی فقط طرحهای کوچک شهرکهای بدون خودرو اجرا شد، اولین مناطق از این نوع در شهرهای فرایبورگ، هامبورگ و مونیخ در دستور کار قرار گرفت. همچنین اجرای طرحهای مشابه در شهرهای کلن و مونستر نیز در حال برنامه ریزی است.

پس از خروج قوای نظامی فرانسه از ۳۸ هکتار خاک آلمان، قرار است تا سال ۲۰۰۶ ۴۰۰۶ مناطق شهری عاری از خودروی شخصی برای زندگی حدود ۵ هزار انسان و ۶۰۰ محل کار ساخته شود. در اولین مرحله ساخت این منطقه تا پایان سال ۲۰۰۹ ۲۸۰ منزل مسکونی این مناطق ساخته شد. به این ترتیب، شهر فرایبورگ به مدنی مخلوط از یک شهر عاری از خودرو و شهر عادی تبدیل شد. در فرایبورگ یک منطقه بزرگ عاری از خودرو در بخش شرقی شهر ساخته شده و هر کس که قصد ورود به این منطقه را دارد، باید خودروی خود را در مکانهایی که به همین منظور در اطراف منطقه در نظر گرفته شده پارک کند.

وجود سروصدای زیاد حاصل از ترافیک شهری باعث شده تعداد درخواست کنندگان زندگی در چنین مناطقی ۵۰ درصد افزایش یابد.

به دلیل اینکه مردم علاقمند به زندگی در این مناطق، علاقه‌ای به داشتن خودروی شخصی ندارند، کنار احداث پارکینگ‌ها در حاشیه این مناطق تا تمام مانده، چرا که ۵۰ درصد پارکینگ‌های ساخته شده هنوز به فروش نرسیده است و شرکت ساختمانی فرایبورگ ساخت آن را یک ریسک می داند، زیرا اگر قرار باشد قیمت واقعی و تمام شده برای فروش آنها اعمال گردد، تقاضا برای خرید شدت کاهش خواهد یافت. یورگ تیمان لیندن، عضو هیئت مدیره باشگاه ترافیک آلمان معتقد است پارکینگ‌ها نه در کنار منازل بلکه باید در محلی در حاشیه شهر ساخته شوند. البته این عضو برنامه ریز شهری تأکید می کند که باید شرایط ارتباط با این محل برقرار باشد.

این شک همواره وجود داشت که شاید از طرح ایجاد منطقه عاری از خودرو استقبال نشود و نیز اینکه آیا افراد ساکن در این مناطق به تعهد خود مبنی بر عدم استفاده از خودرو پایبند می مانند یا خیر؟ مردم علاقمند به زندگی بدون خودرو با پشتکار و علاقه خود مشکلات فوق را حل کردند. آزادی استفاده از وسائط نقلیه موتوری در این مناطق لغو شد و مقررات سختی تنوین گشت و سرانجام طلسم ایجاد مناطق عاری از وسائط نقلیه موتوری ابتدا در منطقه‌ای در نزدیکی پایتخت هلند شکسته شد.

#### اولین تجربه موفق در کشور هلند

اولین بار هلندی‌ها ایجاد منطقه مسکونی عاری از خودرو را طی یک برنامه مدون در منطقه‌ای بزرگ و مسکونی آزمایش کردند.

۵ سال پس از ایجاد اولین طرح، در ۱۹۹۸ تقریباً هزار و ۵۰۰ نفر در ۶۰۰ منزل در منطقه فرایبورگ در نزدیکی شهر آمستردام (پایتخت هلند) سکونت یافتند. این منطقه در ۲ کیلومتری ایستگاه مرکزی قطار آمستردام است. ۷۰ درصد این شهرک، منازل مسکونی است و شرط ورود به داخل شهرک عدم استفاده از خودرو است. در حاشیه این شهرک حدود ۱۱۰ محل پارک در نظر گرفته شده که در اطراف شهرک ساخته شده‌اند. ساکنان این شهرک با صرف نظر از خیابانهای اضافی، صاحب یک هکتار زمین ویژه محل بازی کودکان، باغ و فضای سبز شده‌اند. وضعیت حمل و نقل و ترافیک در این شهرک واقعاً عالی است. در هر ساعت ۲ تا ۶ اتوبوس، قطار شهری و اتوبوس‌های ویژه شب برای ایجاد ارتباط بین نقاط مهم شهرک تردد می کنند. در سایر راهها و خیابانهای شهرک از دوچرخه استفاده می شود. استفاده از دوچرخه در کشور هلند بسیار مرسوم بوده و تقریباً ۳ برابر کشور آلمان است.

پس از گذشت ۲ سال از تأسیس این شهرک، اینکه کاراماز به بررسی نتایج تأسیس شهرک می پردازد نتایج حاصله بیانگر این مطلب است که بیشتر اهداف مورد نظر حاصل شده است. در ضمن



شهرک منازل مسکونی عاری از خودرو

نگهداری از معلولان نیز در این منطقه به وجود آمد. با وجود تقاضای زیاد برای ساخت مراکز تجاری خصوصی در این منطقه، ساخت این گونه مراکز به کلی ممنوع است. البته موقتاً فوق به راحتی به دست نیامد، بلکه انجمن «زندگی عاری از خودرو» از سال ۹۲ برای رسیدن به پدیده فوق تلاش طاقت فرسایی نمود. رئیس انجمن عوامل مهم موفقیت طرح را تمهد ساکنان این منطقه نسبت به رعایت اصول در نظر گرفته شده می‌داند. با همکاری همه خاتمه آنان، علاوه بر به وجود آمدن زندگی بهتر، قیمت این منازل تا ۱۵ درصد نیز افزایش خواهد یافت. واکنش رئیس انجمن، خیلی به خود اکتفا می‌کند که انجمن با همکاری اعضا توانسته تمامی هزینه‌ها را پرداخت نموده و استقلال خود را حفظ نماید.

#### شهر مونیخ نیز صاحب منطقه عاری از خودرو می‌شود

در حاشیه شرقی شهر مونیخ و در فاصله ۷ کیلومتری مرکز شهر، منطقه‌ای به منظور ایجاد منطقه عاری از خودرو در نظر گرفته شد. ۴ سال پس از این موضوع، ۱۴ خانوار به اولین منازل ساخته شده این منطقه اسباب کشی کردند. ۱۰ خانوار از ۱۴ خانوار یاد شده دارای فرزند بودند. این خانوارها قبلاً از قیمت به منازل جدید همگی اتومبیل‌های خود را فروختند. تعداد ۲۷ منزل دیگر نیز باید تا پایان پاییز سال ۲۰۰۰ ساخته شود. البته این پیشگامان ورود به این منطقه باید کمی صبور باشند تا بتدریج همه امکانات لازم یک زندگی راحت در اختیارشان قرار بگیرد. اگر چه امکانات ضروری مثل مدرسه، کودکان و ایستگاه قطار شهری به موقع حاضر شد، اما سرگز خرید هنوز آماده نیست. لازم به ذکر است این منطقه تا سال ۲۰۰۶ آماده خواهد شد.

#### ایالت نوردراین وست فالن به دنبال اجرای سیستم نوین

ایالت نوردراین وست فالن به دنبال اجرای سیستم جدیدی از طرح مناطق عاری از خودرو است. به همین دلیل مؤسسه تحقیقات شهری موسوم به ILS در شهر دورنموند در سال ۹۴ یک بانک اطلاعات درباره مناطق عاری از خودرو ایجاد نمود. این مؤسسه به تبادل اطلاعات درباره طرح‌های مختلف شهرسازی می‌پردازد. مؤسسه یاد شده به بررسی تمامی طرح‌ها و برنامه‌های معتبر مربوط به مسائل شهری در کشور آلمان پرداخته و شماره تلفن ۲۶۳-۹۰۵۱-۲۳۳۱ را در اختیار علاقمندان قرار می‌دهد. از طریق اینترنت ([www.hrw.de](http://www.hrw.de)) نیز می‌توان به اطلاعات مفیدی در باره این مؤسسه دست یافت.

در شهر مونستر و در نزدیکی مرکز شهر طرح منطقه مسکونی «باغ و ایستورگ» با ساخت ۲۲۰ منزل اجاره به شرط تعلیق و همچنین منازل شخصی ایجاد شد. با برگزاری مسابقه «زندگی عاری از خودرو» بین ایالات مختلف، طرح‌های جالبی از طرف علاقمندان و دست‌اندرکاران مربوطه ارائه شد. کورنر بلون، جامعه‌شناس معروف شهر برلین، معتقد است به زودی موضوع زندگی عاری از خودرو به مسئله‌ای عادی تبدیل خواهد شد. او این مسئله را به عنوان افزایش حق انتخاب برای مردم می‌داند. به نظر آلریکه رویتر، مسئول هماهنگ کننده طرح در مؤسسه تحقیقات مدیریت شهری و عضو باشگاه ترفلیک آلمان، بسیاری از سیاستمداران و مسئولان، قدرت تصور یک منطقه مسکونی عاری از خودرو را ندارند و نمی‌توانند بپذیرند که انسانها در یک منطقه بدون استفاده از خودرو راحت زندگی کنند. بنابراین ایجاد این مناطق کوچک کمک می‌کند تا ذهن‌ها برای ایجاد مناطق وسیعتر آماده گردد.

فرایبورگ بسیاری از قابلیت‌های لازم را برای ایجاد این مناطق دارد. فاصله این منطقه تا مرکز شهر و ایستگاه مرکزی قطار فقط ۳ کیلومتر است که می‌توان با اتوبوس یا دوچرخه طرف ۱۰ تا ۱۵ دقیقه به راحتی آن را طی کرد. تا سال ۲۰۰۶ یک خط قطار شهری نیز راه‌اندازی می‌گردد که یک ایستگاه برای آن در این منطقه در نظر گرفته شده است. اتحادیه خودروی فرایبورگ نیز به تقسیم‌بندی محله‌های پارک بر حسب نوع وسیله نقلیه پرداخته که مورد استقبال قرار گرفت. در این منطقه به دوچرخه‌سواران سبدهای ویژه حمل بار ارائه می‌گردد که از آنها می‌توان به عنوان آرایه دستی نیز استفاده نمود.

وجود منطقه مسکونی عاری از خودرو در شهر فرایبورگ، دلیلی برای مهاجرت هائس لینکه بود که از برلین به فرایبورگ نقل مکان نماید. او سالها در برلین به همراه انجمن آکواشادات برای ایجاد یک منطقه عاری از خودرو تلاش فراوانی نمود، اما زحمات او به جایی نرسید. حال او رویای خود را در شهر فرایبورگ می‌بیند. آقای لینکه معتقد است زندگی در اینجا واقعاً لذت بخش است. بچه‌ها بدون هیچ خطری می‌توانند در خارج از خانه به بازی بپردازند و همچنین در مسیر مدرسه نیز خطر تصادف آنان را تهدید نمی‌کند. البته هنوز کمبودهایی مثل عدم وجود یک بازار تره‌بار در این منطقه احساس می‌شود.

#### ایجاد مناطق عاری از خودرو در مرکز شهرها

در حالی که منطقه عاری از خودروی شهر فرایبورگ در حاشیه شهر بود، در شهر هامبورگ این طرح به نام طرح خیابان زارلند درست در وسط بخش توسعه یافته منطقه پارک با هر خورداری از بهترین امکانات عمومی، خرید، فرهنگی و هنری اجرا شد. به موجب این طرح بر روی ۳/۵ هکتار زمین، ساخت حدود ۲۲۰ منزل مسکونی و تعداد زیادی ساختمان مربوطه برنامه‌ریزی شد و ورود و خروج خودرو در آنجا به طور کلی ممنوع شد. پیمانکاران و معماران بنابر سلیقه خود، بناهای مختلفی را بنا نهادند. حتی مراکز ویژه

این مقاله ترجمانی از مجموع زیر است:  
Hirrich Kabiert, Grüne Gasse mit  
Urbanem Flair, Fairkehr,  
1.2000, PP.20-23.

# تصویر شهر در نقاشی کودکان

مارکو هوشن موزر

ترجمه لاطفه شاعری کوچکی

## کودکان و محیط اطراف

برای شناخت میزان درک کودکان امروزی کافی است نگاهی دقیقتر به اعمال آنان بیندازیم. ما این کار را انجام داده‌ایم. به همین منظور پروژه تحقیقاتی بزرگی در شهر زوریخ و شهرکهای اطراف آن، بر روی نقاشیهای کودکان در زمینه برداشت آنان از محیط اطراف و خیابانهای محل سکونتشان اجرا شد. نتیجه بیانگر این است که رشد و تربیت اجتماعی کودکان در قبال زندگی اجتماعی و ارتباط با جمع میسر است.

## زندگی روزمره از نگاه کودکان و انعکاس آن در نقاشیهای آنان

کودکان موقعیت زندگی خود را به خوبی درک می‌کنند و به آن واقفاند و این را می‌توان از نقاشیهای آنان استنباط کرد. اگر نقاشیهای آنان را که از محیط اطراف، دنیای ماشینی و خیابانها کشیده‌اند به دقت مورد تجزیه و تحلیل قرار دهیم، به نتایج بسیار مفیدی خواهیم رسید. برای مثال نقاشیهایی که کودکان ۲ تا ۴ سال از خیابانها می‌کشند نشانگر ترس و سرگردانی این گروه سنی در این محیط است. آنان همیشه خود را در میان ازدحام و ترافیک و وسائط نقلیه، هراسان و سرگردان به تصویر می‌کشند. نقاشیهای گروه سنی بعدی، یعنی کودکان ۴ تا ۵ سال کاملاً می‌شود. آنچه در نقاشیهای این گروه سنی مشاهده می‌شود افراد، حیوانات و اشیایی هستند که مورد علاقه آنان بوده، اما در آن سوی یک خیابان پررفت و آمد و شلوغ قرار دارند. یعنی برای رسیدن به آنچه دوست دارند باید خود را به مخاطره بیندازند. تصورات و تخیلات آنان برای گذشتن از چنین خیابانی نشان دهنده ترس آنان است. در واقع در ذهن و تصورات کودکان، محیط زندگی و سکونت آنان به شکل جزایر متعددی است که برای رسیدن به جزیره دیگر، خطر بزرگی آنان را تهدید می‌کند.

بی‌توجهی بر نامه‌برهای ترافیک شهری به نظرات و دیدگاههای کودکان

کودکان تصاویری از محیط اطراف و خیابانهای محل سکونت خود نقاشی می‌کنند که تا به امروز در برنامه‌ریزی شهری کمتر به آنها توجه شده است. آنچه در بعضی موارد به جزیره‌سازی ذهنی کودکان اشاره‌ای شده است، موضوع تشبیه مناطق مسکونی به جزایر متعدد، نشانگر این است که ساختار مناطق مسکونی، بسیار اولیه و قدیمی هستند. برای مثال اغلب بین محل کار و سکونت افراد، فاصله زیادی وجود دارد که همین امر موجب ترافیک شهری و رفت و آمد بسیار در سطح شهرها می‌شود. در نتیجه ترافیک سنگین خیابانها در نظر کودکان رعب‌انگیز می‌شود. همه اینها ناشی از زندگی مدرن امروزی است. سبک و روشی که رفته رفته انسانها را به قفس اسزوا و تنهایی می‌کشاند و آنان را به موجودات ماشینی تبدیل می‌کند.

در تحقیقی جامع، تأثیر منطقه‌بندی شهری بر زندگی روزمره و رشد کودکان مورد بررسی قرار گرفته. ما از تحقیقات خود به یک نتیجه مثبت دست یافتیم: وقتی کودکان، زمانی را خارج از خانه سپری می‌کنند و به بازی می‌پردازند، همسازیهایی بسیاری پیدا می‌کنند، بچه‌های بزرگتر با هم به گفتگو می‌پردازند، گردش و تفریح می‌کنند و یکدیگر را می‌شناسند و والدین در خانه و یا محل کار با مشکلات کمتری روبرو می‌شوند و آسوده‌خاطر به کارهای خود می‌رسند. آنان خیلی زود متوجه می‌شوند که گویی برای کودک ۵ ساله خود پرستار استخدام کرده‌اند. این نتیجه‌ای بود که با تحقیق بر روی ۲۰ خانوار سوئسی به آن دست یافتیم.

در مرحله بعد طی یک همه‌پرسی تلفنی و کتبی در شهر زوریخ و شهرکهای اطراف آن از تمامی خانواده‌هایی که کودک ۵ ساله داشتند، تحقیقی انجام پذیرفت و در این تحقیق نیز همان نتایج قبلی به دست آمد؛ یعنی زمانی را که کودکان در خارج از خانه با همسازیهایی خود می‌گذرانند، برای والدین زمان استراحت است و نیاز به مراقبت مداوم از آنان وجود ندارد.

نمای کودکانی که خیابانهای شلوغ و ترافیک‌کثرتی اطراف خانه‌های مسکونی آنان ریخته‌اند، برای عبور و مرور به والدین خود وابسته هستند و در واقع والدین آنان را همراهی و مشایعت می‌کنند



کنند، در حالی که کودکان باید این امکان را داشته باشند تا آزادانه در محیط زندگی خویش و خیابانهای محل سکونت خود بدون مشایعت و همراهی والدین، زمانی را سپری کرده و بازی کنند. به این ترتیب، رشد سالمی خواهند داشت، چرا که بازی از عوامل مهم رشد سالم در کودکان است و به همین دلیل است که باید امکانات لازم و تدابیر مؤثر پیش‌بینی شود تا حضور کودکان در محیط خارج از خانه امن بوده و ضربه‌های پیش‌آمدن حوادث ناخوشایند کاهش یابد.

### چه امکاناتی در محیط زندگی کودکان لازم است؟

مهمترین عاملی که والدین را بر آن می‌دارد تا از حضور کودکان خویش در محیط خارج از خانه جلوگیری کنند، ترافیک ناشی از عبور و مرور و وسائط نقلیه در خیابانهاست. در یک همه پرسی بیش از ۸۰ درصد از خانواده‌ها در بیان علت ترس خود از رها کردن کودکان خویش در محیط خارج از خانه، به همین موضوع اشاره کردند. اما اگر محیط زندگی این خانواده‌ها مطمئن و عاری از خطر باشد آنان در مورد کودکان خود حساسیت کمتری نشان می‌دهند.

کودکان از همان زمان طفولیت باید راه خارج شدن از خانه و بازگشت به آن را بدون مشایعت والدین یاد بگیرند. ممانعت از خروج کودکان باعث می‌شود آنان دیرتر توانایی‌های خود را یاد بگیرند. کم نیستند کودکانی که در آیار، نمان‌های چند طبقه زندگی می‌کنند و راه خروج آنان به محیط خارج از خانه مسدود است. بیش از ۴۶ درصد از خانواده‌های زوریخی که کودکان زیر ۱۰ سال دارند، آنان را در خانه‌ها محبوس می‌کنند و مانع از خروج آنان می‌شوند و حتی در خانه روی کودکان قفل می‌شود. ۱۶ درصد از کودکان ۵ ساله حتی دستشان به رنگ و کلید نمی‌رسد. برای ۱۲ درصد از این کودکان در خانه حکم شیشی تنومند و محکم را دارد که عبور از آن غیر ممکن است. این امر در دنیای آزاد و پیشرفته عصر حاضر به راستی فاجعه است.

با احداث زمینهای بازی و پارک‌ها در نزدیکی محله‌های مسکونی می‌توان فعالیت کودکان را در محیط بسته خانه و این فضاهای بازی با هم مقایسه کرد. انواع بازی‌هایی که برگرفته از تخیلات کودکان است و انواع بازی‌های دسته‌جمعی، کودکان را از دنیای یک نفره آنان بیرون می‌آورد و رفتار اجتماعی را در آنان رشد می‌دهد. دوچرخه، توپ و وسایلی از این قبیل در شکوفایی ذهن کودکان اثر کمتری دارند. در حالی که در بازی‌های دسته‌جمعی خیلی بهتر و بیشتر شاهد شکوفایی ذهن و تخیلات کودکان هستیم.

باید اعتراف کرد که برنامه‌ریزی ۲۰ ساله طراحان، مسئولان و متخصصان در جهت احداث زمینهای بازی برای کودکان و در پی آن به حال خود رها کردن مسئله ترافیک خیابانها، برنامه‌ریزی غلط و نادرستی است. چرا که در کنار احداث زمینهای بازی باید به وضعیت خیابانها و ترافیک شهری دقت نظر بیشتری نشان داد. تصویب ۲۰ کیلومتر به عنوان حداکثر سرعت مجاز در ساعت برای وسائط نقلیه در خیابانهای اطراف مناطق مسکونی از جمله تدابیری است که به راحتی برای برنامه‌ریزی‌های آینده قابل اجراست.

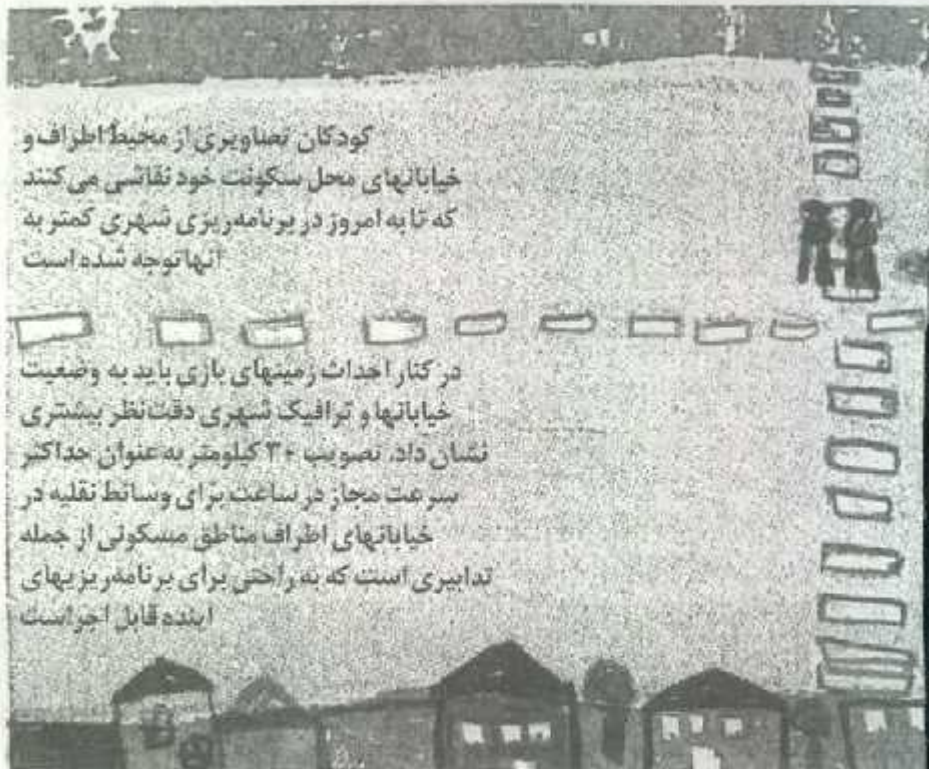
تحقیقات انجام شده وظیفه سنگینی بر دوش خیابانهای اطراف مناطق مسکونی گذارده است. وقتی یک قسمت از خیابان یا قسمتی از فضای سبز میتواند تا این اندازه در رشد اجتماعی کودکان مؤثر باشد، باید به وسیله تجهیزات مناسب مهله شود تا در جهت رسیدن به این هدف نقش خود را به خوبی ایفا کند. هماهنگ کردن خیابانها و زمینهای بازی برعهده طراحان و متخصصان ذی‌ربط است تا به این وسیله، همه از بروز حوادث و تصادفات احتمالی جلوگیری شود و هم ترس را از وجود کودکان و خانواده‌های آنان دور کنند.

### محیط زندگی و تربیت کودکان

تحقیقات ذکر شده نتایج دیگری نیز در برداشت و آن اینکه تمامی کودکانی که خیابانهای شلوغ و پرترافیک در اطراف خانه‌های مسکونی آنان زیاد است، برای عبور و مرور به والدین خود وابسته هستند و در واقع والدین آنان را همراهی و مشایعت می‌کنند و رفتاری که کودکان در ابتدای ورود به کودکانها دارند به خوبی نشانگر وابستگی آنان به والدین خودشان است. متأسفانه آنان رفتار اجتماعی ندارند.

عکس‌العملهای بعدی این کودکان نشان می‌دهد که آنان از وسائط نقلیه و خیابانها بسیار وحشت دارند و بازی‌های ماشینی کنار نیامده‌اند و این هم به دلیل عدم آموزش صحیح و به موقع است. واقعیت این است که بیشتر والدین برای پیشگیری از خطر و اجتناب از حوادث، ترجیح می‌دهند کودکان خود را در خانه محبوس کنند و اجازه ندهند که کودکان بدون مشایعت آنان از محیط خانه خارج شوند. این گونه والدین ترجیح می‌دهند کودکان خود را برای کس تجربه در محیط خارج از خانه و شناخت محیط زندگی همراهی

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است  
Marco Hubanmoser, Eine Entzerrung  
Insurre, Anthos, 3/ 1998, PP 5-9.



کودکان تصاویری از محیط اطراف و خیابانهای محل سکونت خود نقاشی می‌کنند که تا به امروز در برنامه‌ریزی شهری کمتر به آنها توجه شده است.

در کنار احداث زمینهای بازی باید به وضعیت خیابانها و ترافیک شهری دقت نظر بیشتری نشان داد. تصویب ۲۰ کیلومتر به عنوان حداکثر سرعت مجاز در ساعت برای وسائط نقلیه در خیابانهای اطراف مناطق مسکونی از جمله تدابیری است که به راحتی برای برنامه‌ریزی‌های آینده قابل اجراست.

# از نگاه شهردار

## یک شهر، دو قانون

کفتکویا علی بازماندگان قشمی - شهردار قشم

غلامرضا طالبی



جزیره قشم بزرگترین و پرجمعیت‌ترین جزیره ایران و خلیج فارس است و شهر قشم مرکز جزیره و مهم‌ترین بخش آن محسوب می‌شود. این جزیره به علت اهمیتی که از جهات مختلف از جمله کشاورزی، بازرگانی و نظامی داشته، شاهد جنگهای فراوان و حضور و استقرار نیروهای بیگانه در آن بوده است. نزدیکترین فاصله جزیره قشم تا خاک پیوسته ایران، حدود ۱/۸ کیلومتر است و طرح احداث بل ارتباطی در این نقطه در دستور کار سازمان منطقه آزاد قشم قرار دارد. در صورت احداث این بل، امکان ارتباط زمینی و راه‌آهن نیز به این جزیره فراهم می‌شود. حداقل دما در جزیره قشم ۷ و حداکثر آن ۴۶ درجه سانتی‌گراد است. آب و هوای این جزیره گرم و مرطوب و رطوبت هوا در برخی ماهها به ۹۰ درجه می‌رسد. فاصله ابتدا تا انتهای جزیره حدود ۱۳۰ کیلومتر و جمعیت کل جزیره ۷۵ هزار نفر است.

به راستی اگر قانونگذار با اشراف کافی، حساسیت لازم و گذرشناسی دقیق، قانونی جامع و مانع وضع می‌کرد، چنین وضعیتی برای این جزیره شمس‌الوزنک پیش می‌آمد؟

### ● آقای شهردار به طور دقیق، اختلاف شما و سازمان منطقه آزاد قشم در چیست؟

اختلاف ما در برخی کمبودهاست که قانونگذار به آنها توجه نکرده است. از جمله عدم تفکیک محدوده قانونی شهر و محدوده تحت پوشش سازمان منطقه آزاد که باعث سردرگمی حوزه عملکرد شهرداری شده است. حوزه قانونی منطقه آزاد، تمامی شهر را احاطه کرده و نصف شهر در محدوده تأسیسات این منطقه قرار گرفته است. پس از تأسیس منطقه آزاد در سال ۶۹ در قشم، قوانین این سازمان و قوانین شهرداری روی هم قرار گرفتند و مزاحمتهایی را برای یکدیگر و در نتیجه برای شهر و شهروندان به وجود آورده و می‌آورند.

### ● موقعیت جغرافیایی شهر قشم نسبت به منطقه آزاد چگونه است؟

شهر قشم با ۱۳ هزار نفر جمعیت و سازمانها و ادارات دولتی به طور کامل در داخل منطقه آزاد قرار گرفته و منطقه آزاد آن را محصور کرده است.

### ● آیا تبعات این مشکل تا به حال بیشتر متوجه شما بوده است یا منطقه آزاد؟

همه در آن سهیم بوده‌اند. منطقه آزاد هم هنوز تکلیفش را به روشنی نمی‌داند؛ حتی هنوز این مسئله برای آنان مطرح است که شهرداری بجایند یا حذف شود و خدمات رسانی را خود منطقه آزاد انجام دهد.

وجود سازمانهای مسوازی در شهرهای مایه معضلی بزرگ تبدیل شده و تشنه نامهاستگی‌ها و هزینه‌های بسیاری در پی داشته و در این معضل یوزها در جزیره قشم، با حضور سازمان منطقه آزاد قشم، چهار حادثه به خود گرفته است؛ چرا که در جزیره قشم وظایف سازمانهای مختلف باهم تداخل در کار یک سو منطقه آزاد بر اساس قوانین مصوب خود، موظف است تمامی امور منطقه تحت پوشش خود را سرو سامان دهد و از سوی دیگر سازمانها و ادارات این جزیره، از جمله شهر داری قشم نیز موظف به انجام همین امورند. آنجا که سازمان منطقه آزاد، مهم‌ترین مناطق این جزیره را به صورتی کاملاً ناهمگن و پراکنده، گلیچین و تملک نموده است، به نحوی که به عنوان مثال محدوده قانونی شهر قشم به طور کامل در در منطقه آزاد قرار گرفته و از این رو زمینه بلا تکلیفی و سردرگمی شهرداری قشم، بخشدارها، بخشداری مرکزی، شوراهای اسلامی، سازمانها، ادارات، ساکنان بومی و... فراهم شده و فرستهای مسوازی را میان عناصر و عوامل فعال این جزیره بین برده است. شهرداری قشم با سابقه‌ای ۴۰ ساله، ناگزیر است همواره بر سر محدوده عمل خود، منطقه آزاد چانه بزند. علی بازماندگان قشمی، شهردار قشم، در پی حل این معضل در محدوده وظایف و اختیارات خویش است. او حل این مشکل را در اولویت برنامه‌های شهرداری قرار داده و با هماهنگی و رایزنی به اینجا و آنجا و از جمله وزارت کشور مراجعه کرده و خواسته‌های شهرداری قشم از این بزرگ‌نست شده است.





شهر قسم باید به عهده شهرداری قسم باشد.

● **منظورتان از بافت جدید کجاست؟**

○ بافت جدید در واقع، بخش چسبیده به بافت قدیم است که ساخت و سازهای جدید در آن صورت گرفته و بومی‌ها نیز در آنجا هستند و داخل منطقه آزاد و محدوده قانونی شهر قسم قرار گرفته است.

● **چرا بافت قدیم شهر قسم اینقدر محروم است و چرا میان بافت قدیم و جدید به لحاظ توزیع امکانات، تسهیلات و لوازم زندگی امروزی این همه تفاوت وجود دارد؟**

○ جدیداً بنده به این نتیجه رسیدم که منطقه آزاد قسم معتقد است که باید بافت جدید را قوی کرد و بافت قدیم را به حال خود رها نمود تا ضعیف و ضعیف‌تر شود، تا اینکه ساکنان بافت قدیم آنجا را تخلیه کنند و یا پای خود به بافت جدید بیایند؛ مسئله‌ای که در لاز قدیم و جدید تجربه شد و جواب داد!

● **بعد هم که زمینه توجیه حذف شهرداری فراهم می‌شود.**

○ به همین دلیل ما اولین کاری که کردیم رفتم وزارت کشور و گفتیم تکلیف ما را روشن کنید و محدوده‌ها و وظایف رای به طور شفاف بررسی و ابلاغ نمایید.

● **این وضعیت قطعاً مردم را نیز دچار سردرگمی کرده است؟**

○ بله، مردم نمی‌دانند برای دریافت مجوز ساخت و ساز، کسب و پیشه و سایر امور اداری خود به کدام سازمان مراجعه کنند.

● **صدور مجوز تجاری، خدماتی و ساخت و ساز به عهده کیست؟**

○ بجز مجوز کسب، بقیه را منطقه آزاد انجام می‌دهد.

● **پس بحث درآمد شهرداری چه می‌شود؟**

● معمولاً محدوده مناطق آزاد به وسیله مرزهای طبیعی یا غیر طبیعی مشخص می‌شوند، عجیب است که در قسم هیچ گونه مرزی بین منطقه آزاد و شهر پیش‌بینی نشده است!

○ همین‌طور است، اینجا همه چیز درهم است؛ یعنی محدوده آنها محدوده ماست و محدوده ما محدوده آنها. ترا اینجا هیچ کدام نمی‌توانیم بر اساس مصوبات قانونی خود ادعا و عملکردی داشته باشیم؛ زیرا طرف مقابل نیز دقیقاً می‌تواند همان را به استناد مصوبات قانونی خویش ادعا کند.

● **بنابراین با منطقه آزاد مشکل ندارید، مشکل شما در عدم جامعیت قانون است.**

○ بله، سازمان منطقه آزاد این نامه مستقلی دارد که تمامی امور خدماتی، درمانی، آموزش و پرورش، بهداشت و درمان، راه و ترابری، صدور مجوز ساخت و ساز و پروانه کسب و... منطقه تحت نظر خود را خود سروسامان می‌دهد. در حالی که برخی از همین امور را قانون جزء وظایف قطعی شهرداری دانسته است!

● **آیا در جاهای دیگر ایران و یا سایر کشورها، تجربه‌ای مشابه وضعیت فعلی قسم تکرار شده است؟**

○ خیر، همه جا منطقه آزاد به طور کامل از سایر مناطق جداست و داخل هیچ منطقه آزادی، جایی به نام شهر وجود ندارد.

● **کار خدمات رسانی را در قسم چه کسی انجام می‌دهد؟**

○ شهرداری. منطقه آزاد از این مسئولیت شانه خالی کرده، زیرا معتقد است امور خدمات رسانی بویژه با توجه به بافتی که قسم دارد کساری دشوار است. خدمات رسانی بافت قدیم را قبلاً نیز شهرداری انجام می‌داد، خدمات رسانی بافت جدید را هم بنده جدیداً شروع کردم؛ زیرا متقدم بافت قدیم و جدید، هر دو شهر قسم است و امور



عهده شهرداری است. در این منطقه اگر افراد بخواهند حتی اجر روی اجبر بگذارند باید به شهرداری عوارض بدهند و ماسختگیری می کنیم. اما منطقه آزاد با صرف نظر از محاسبات دیگر، حتی برخی عوارض را نمی گیرند زیرا بعضی ساخت وسازها از عوارض معاف هستند.

● بنابراین مشکل دیگری از راه می رسد: تبعیض!

○ دقیقاً و به همین دلیل مردم شاکی هستند می گویند آن طرف شهر ایستادن و مجتمع تجاری می سازند و یک ریال هم عوارض نمی دهند بولی ما برای تعمیر جزئی هم باید به شهرداری عوارض بدهیم. معترضی اند که چرا شهر را به دو قسمت تقسیم کرده اند و تبعیض قائل شده اند!

● به طور کلی حضور منطقه آزاد برای بومی ها مثبت بوده یا منفی؟

○ جنبه های منفی آن بیشتر بوده است. بومیانی که توان مصوبی با شرایط جدید را داشتند خیلی رشد کردند؛ حتی متولی فعالترین مجتمع تجاری قسم (مجتمع ستاره) نیز شدند، ما بقیه خیلی عقب افتادند، بویژه که هزینه ها بالا رفت و آنان سر جای اول ماندند.

● ادارات و سازمانهای دیگر هم با منطقه آزاد مشکل دارند؟

○ بسیاری از ادارات و سازمانهای دیگر نیز مشکلاتی مشابه شهرداری دارند، به عنوان مثال فر قانون ذکر شده که منطقه آزاد موظف است امور درمانی منطقه تحت پوشش خود را تأمین کند، اما منطقه آزاد از این مسئولیت نیز شانه خالی می کند و سازمان دولتی مربوطه ناگزیر است به منطقه آزاد نیز سرویس بدهد.

اینجسه باید بوان تأکید نمود این است که مدیریت شهر ششم به طوره شفاف از منظر قانون به شهرداری قسمه و گذار شده، تا شهرداری سایر امکاناتی حاصله باخطری آسوده به ابتدائی و توسعه شهیر بپردازد نقطه شروع این کار، تفکیک و تبیین محدوده قانونی منطقه آزاد و شهر ششم و در نتیجه خارج نمودن شهرداری از سازمانها و ادارات دیگر جز بر ما از چمبره منطقه آزاد است بایسد برای شهرداری، هم ضمانت اجرایی مسئولیتهاش را فراهم نمود و هر زمسه و توفی آن را

شهرداری قسمت آکسون در زیر زمین یک ساختمان به صورت استیجاری مسئول فعالیت است و حتی حقوق پر سل خود را به سختی می دهد!

بسه و استی اگر شهرداری قسم همچنان از درآمد ساخت و ساز، عوارض، برگ سبز، اسکله و... محروم بماند، به کدام چشم انداز امیدوار کننده می توان دل خوش کند؟ آیا منطقه آزاد که حدود یک دهه است از این جزیره و بویژه از شهر قسم تقذیه می کند، نباید بهایی از سود حاصله را به شهرداری ببازد تا او نیز صرف امور شهر کند؟ آیا شهرداری باید همچنان برای شمار عناصر تزیینی شده در شهر و میهمانهای نامتوانده از محل اعتبارات دولتی، رهبری و با عوارضی ساکنان محروم شهر هزینه کند؟

شهرداری قسم نیز زمانی است در لایه ای آسوده سوال و ابهام، همچنان بلا تکلف و سر در گم روزگار می گذارند اما اکنون علی با ماندگان با گامهایی استوار تری طی این معامست او از بومیان همین جزیره است. از سوی شور انتخاب شده و لیسانس چتر ایاز دانشگاه تهران دارد.

● آقای شهردار از اینکه ما را پذیرفتید متشکرم.

○ ما همیشه هزینه هایمان بیش از درآمدمان بوده است. راه درآمدی شهرداری در اینجا مسدود است.

● نسبت محدوده جغرافیایی منطقه آزاد به کل جزیره و شهر قسم چقدر است؟

○ کل جزیره ۱۵۰۳ کیلومتر، شهر قسم ۱۴۵ کیلومتر مربع و منطقه آزاد ۳۰۰ کیلومتر است.

● نسبت تفاوت بودجه چگونه؟

○ تفاوت بودجه نیز بسیار زیاد است.

● منطقه آزاد در وضعیت فعلی، هزینه هایی را به شهرداری تحمیل می کند، از جمله جمع آوری زباله، بویژه در ایام خاص که جمعیت بسیاری برای خرید به منطقه آزاد می آیند و بر حجم زباله موجود می افزایند. آیا منطقه آزاد برای جبران این وضعیت درصدی از سود حاصله به شهرداری می دهد؟

○ خیر، در قانون چنین چیزی پیش بینی نشده است.

● درآمد حاصله از ساخت و ساز ساکنان بومی به شهرداری می رسد یا منطقه آزاد؟

○ این درآمد نیز به منطقه آزاد می رسد.

● این مسئله شامل تمام شهر می شود یا اینکه بخشی از ساخت و سازها در حوزه مسئولیت شهرداری است؟

○ ساخت و ساز بخشی از شهر (بخش کم درآمد و فقیر شهر) به

# نقش حسابداری شهرداری در برنامه ریزی و کنترل

پورنگ بهرامی

مالی برقرار می گردد و همین صورتهای و گزارشهای مالی هستند که اقتصاد و ارتساض بین شهر، شهروند و شهرداریها را ایجاد و برقرار می نمایند.

گزارشهای مالی که در شهرداریها براساس استانداردهای حسابداری و حسابرسی می باشد تهیه و تنظیم گردد عبارت اند از صورت درآمد و هزینه، صورت مازاد، صورت ترازنامه، صورت تفریق بودجه و یادداشتهای بیوست آن. صورتهای مالی اساسی مورد اشاره طبق اصول پذیرفته شده حسابداری شهرداریها به گونه ای طراحی شده است که امکان تجزیه و تحلیل آنها به صورت عمودی و یا افقی و تحلیلهای مدیریت امکان پذیر است. تا شهر وندان بدانند یا چه امکانات محدود، چه فعالیتها و برنامه های قابل ملاحظه ای انجام شده است و نسبت به لیافت و شایستگی گزار گزاران شهرداری قضاوت نمایند و حتی از موضوعات اجتماعی نیز آگاهی یابند. برای مثال مقایسه درآمد حاصل از جرائم راهنمایی و رانندگی در یک سال مالی با سالهای گذشته می تواند روند تخلفات و بی اعتنایی به مقررات اجتماعی را آشکار نماید. در صورتی که این روند سیر صعودی داشته باشد باید موضوع به وسیله کارشناسان مربوطه و جامعه شناسان مورد مذاقه جدی قرار گرفته و آن را تحت عنوان یک ناهنجاری اجتماعی، منتقدانه مورد بررسی قرار دهند و برعکس سیر صعودی در مورد دریافت عوارض پروانه ساختمانی، تحلیلی متفاوت از پرداخت فوق دارد.

آگاهی از این گونه موارد و موارد مشابه می تواند ست و سوی سیاستهای شهرداری را در جهت تسخیر مسائل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی تغییر دهد و این در صورتی امکان خواهد داشت که شهرداریها از یک سیستم حسابداری علمی براساس اصول متداول و پذیرفته شده برخوردار باشند. در این زمینه صورتهای مالی اساسی که در اجرای ماده ۷۹ و ۷۱ قانون شهرداریها منتشر می گردد می باشد نه تنها دارای ارزش اطلاعاتی کامل بوده، بلکه نشانگر فعالیتها، تلاش مدیران و کارکنان شهرداری نیز باشد. همچنین فعالیتهای سایر واحدهای اجرایی شهرداری نظیر مناطق و سازمانهای وابسته از قبیل سازمان ترافیک، پارکها، میادین و آتش نشانی نیز نباید نادیده گرفته شود.

کارشناسان و صاحب نظران فن حسابداری هدف نهایی حسابداری و گزارشگری مالی را تهیه و تنظیم صورتهای مالی برای اشخاص ذی نفع می دانند. این اشخاص به دو گروه متمایز تقسیم می شوند: الف - اشخاص ذی نفع بیرون سازمانی مثل مؤدیان مالیاتی و عوارض دهندگان و یا صاحبان سهام در مؤسسات پسازگانی. ب - اشخاص ذی نفع درون سازمانی نظیر مدیران در هر یک از سطوح مدیریت شامل مدیران عامل، میانی و یا عملیاتی. امروزه مؤسسات اعم از مؤسسات انتفاعی دارای سرمایه و مؤسسات غیر انتفاعی فاقد سرمایه از قبیل شهرداریها به وسیله افرادی اداره می شوند که تمام مدیر بر آنهاست. اهم وظایف این مدیران عبارت است از برنامه ریزی و کنترل، برنامه ریزی به معنای آینده نگری و خود را برای آینده مهیا کردن و کنترل یعنی مقایسه آنچه انجام شده

**اهم وظایف مدیران عبارت است از برنامه ریزی و کنترل، برنامه ریزی به معنای آینده نگری و خود را برای آینده مهیا کردن و کنترل یعنی مقایسه آنچه انجام شده است (عملکرد) با آنچه می بایست انجام می گردید (بودجه) و حسابداری حلقه ارتباطی بین برنامه ریزی و کنترل است**

است (عملکرد) با آنچه می بایست انجام می گردید (بودجه) و حسابداری حلقه ارتباطی بین برنامه ریزی و کنترل است. به عبارت دیگر منابع اطلاعاتی و قابل اتکای مدیران برای تصمیم گیریهای آینده و آگاهی از شرایط موجود و بازنگری عملکرد گذشته وجود یک سیستم اطلاعاتی حسابداری کارآمد و قابل قبول و متعلق با اصول متداول و پذیرفته شده حسابداری را می طلبد. مدیریت امکان پذیر نخواهد بود مگر براساس صورتهای حسابهای مالی که متعلق بر اصول، مفروضات و میانگینهای حسابداری تهیه شده باشد. رابطه بین مؤدیان و عوارض دهندگان از یک طرف و شهرداریها یا دولت از طرف دیگر به وسیله همین گزارشها و صورتهای حسابهای

هنگام نظری که قبلاً اشاره شد صورت‌های مالی اساسی که بیانگر تمامی فعالیتها و برنامه‌های شهرداری بوده و بتواند شریک انجمنان را در تصمیم‌گیری مدیران و قضاوت شهر و نمایان افزایش دهد، بر اساس اصول حسابداری و استانداردهای مربوطه به‌قرار زیر است:

الف - صورت درآمد و هزینه، ب - صورت مازاد، ج - صورت ترازنامه، د - صورت تفریح بودجه، ه - یادداشت‌های پیوست آن.

ما اینجا نداریم در این مختصر وارد بحث تخصصی حسابداری شهر داریم - که خود به عنوان یک رشته تخصصی در دنیا مطرح است - بشویم ولی بیانیتهای ساده می‌توان گفت «ترازنامه صورتی است که وضع مالی شهر را در تاریخ معین نشان می‌دهد» و در این صورت حساب می‌بایست دارای‌ها، بدهیها و مازاد، اوریگی قرضه و یا هر گونه سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت و بلندمدت در سایر مؤسسات از قبیل فروشگاههای زنجیره‌ای و مراکزهای انتفاعی و غیرانتفاعی به نحو مطلوب منعکس گردد و نسبت به آن تحلیل محاسباتی صورت پذیرد.

### صورت‌ها و گزارشهای مالی هستند که اعتماد و ارتباط بین شهر، شهروند و شهرداری را ایجاد و برقرار می‌نمایند

در تهیه و تنظیم گزارشهای مالی برای شهرداریها رعایت اصل وضوح، اختصار و نیز جامعیت باید مورد نظر قرار گیرد و باید دانست که گزارشهای مالی برای چه افرادی یا مقاماتی تهیه می‌شود، این افراد تا چه میزان به اصطلاحات و رویه‌های حسابداری آگاهی دارند و مورد استفاده گزارشهای مالی چیست

در انجام اغلب مراحل اداره سازمان مذکور مورد استفاده قرار می‌گیرد. اطلاعات مذکور شورای شهر، شهردار و مدیر امور اداری شهردار در تعیین خط مشی امور شهری، اداره سازمانها، اخذ تصمیمات مهم، تنظیم بودجه و نظایر آن یاری می‌کند. همچنین این قبیل اطلاعات در اخذ بسیاری از تصمیمات روزانه رؤسای ادارات و سایر کارکنان حکومت شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. صد در صد رؤسا و کارمندان عالی‌رتبه شهر از گزارشهای مالی و صورت حسابها برای انجام وظایف و مسئولیتهای خود به‌نجوی از اینها استفاده می‌کنند. در حدود یک سوم از این اطلاعات حاصله از صورت حسابها و گزارشهای مذکور را در بیش از ۶۰ درصد تصمیمات اداری خود به کار می‌بندند (۱).

به‌طور کلی اهم کاربرد صورت حسابهای تنظیم شده در یک شهرداری به‌قرار زیر است:

الف - جلب توجه مدیران شهری (اعضای شورای شهر، شهردار و مهندسان عملیاتی) به مسائل مهم و قابل توجه.

ب - تأمین خدمات و ارقام لازم برای اخذ تصمیم.

ج - تسهیل و کمک در برقراری سیستم شهری در شهرداریها.

د - آگاهی مردم از چگونگی فعالیتها و شهرداری.

یکی از شرایط لازم حکومت در جوامعی که دولتها ادعای پیروی از اصول دموکراسی را دارند این است که وسائل لازم برای آگاهی افراد جامعه از چگونگی فعالیتها و مؤسسات دولتی و برنامه‌هایی که توسط سازمانهای بالا شده اجرامی شود فراهم آید. مردمی که به‌عنوان مختلف مالیاتی از درآمد خود را در اختیار دولت می‌گذارند باید از نحوه مصرف این وجه نیز مطلع شوند و از این طریق نیز وسیله‌ای برای سنجش لیاقت و شایستگی طبقه حاکمه در اختیار داشته باشند. به این منظور باید گزارشهای مالی و صورت حسابهای عملکرد سازمانهای دولتی و شهرداریها سرعاً در اختیار تمامی افراد جامعه قرار گیرد. در تهیه و تنظیم گزارشهای مالی برای شهرداریها رعایت اصل وضوح، اختصار و نیز جامعیت باید مورد نظر قرار گیرد و باید دانست که گزارشهای مالی برای چه افرادی یا مقاماتی تهیه می‌شود، این افراد تا چه میزان به اصطلاحات و رویه‌های حسابداری آگاهی دارند و مورد استفاده گزارشهای مالی چیست (۲).

علاوه بر صورت حسابهای مالی اساسی که در پایان دوره مالی به وسیله واحد حسابداری، مدیریت امور مالی شهرداری تهیه و گزارش می‌گردد گزارشهای دیگری نیز به‌طور روزانه، ماهانه و یا هر سه ماه یک بار از دفتر کل و سایر منابع اطلاعاتی حسابداری شهرداری استخراج و ارائه می‌گردد که «صورتها و گزارشهای مالی جاری» نامیده می‌شود و معمولاً برای استفاده رؤسای مدیران ادارات تهیه و تنظیم می‌گردد. اهم این گزارشها عبارت‌اند از صورت وضعیت صندوق (خزانه)، صورت خلاصه وجه دریافتی و پرداختی، صورت پیش‌بینی وضعیت صندوق (خزانه)، مقایسه درآمدها و هزینه‌ها با بودجه مصوب، صورت ماهانه درآمدهای وصولی و مقایسه آن با درآمدهای پیش‌بینی شده، صورت ماهانه هزینه‌های واقعی و مقایسه آن با اعتبارات مصوب، صورت خلاصه هزینه‌ها و مقایسه آن با هزینه‌های سال قبل و ترازنامه‌هایی که طی سال تنظیم می‌گردد و نیز صورت حسابهای درآمد، هزینه و ترازنامه برای هر یک از حسابهای مستقل برای وجه شهرداری به‌طور جداگانه شامل حسابهای مستقل برای وجه عمرانی، حسابهای مستقل برای وجه جاری و حسابهای مستقل برای وجه امانی (۳).

صورت درآمد و هزینه سورتی است که به وسیله آن مازاد درآمد بر هزینه، یا مازاد هزینه در آمد حسب مورد شناسایی، اندازه‌گیری و نهایتاً به حساب مازاد تخصیص یافته منتقل می‌گردد و صورت مازاد به گزارش اطلاق می‌گردد که به وسیله آن حقوق و مالکیت شهرداری به عنوان شخصیتی حقوقی برای یک دوره مالی بر اساس اصول متداول و پذیرفته شده حسابداری مشخص می‌گردد و بالاخره مهمترین صورت حسابهای مالی، صورت تفریح بودجه و برنامه‌ها و طرحهای تصویری در جهت رسیدن به اهداف شهرداری است. تمامی صورت حسابها و گزارشهای مالی شهرداری دارای عنوان است و در سه سطح نشان داده شده که نام شهرداری و تاریخ صورت حسابهای مربوطه در دوره‌های مورد نظر را شامل می‌شود. صورت حسابهای فوق می‌بایست به صورت مقایسه‌ای تهیه گردند تا شهروندان بتوانند در مورد هر یک از اقلام منعکس شده در ترازنامه و صورت حسابهای مالی قضاوت نموده و از نحوه مصرف وجهی که بابت مالیات و یا عوارض پرداخته‌اند مطلع شوند (۴).

تحقیقاتی که در سازمان یک حکومت شهری در امر یک‌به‌عمل آمده است نشان می‌دهد که گزارشهای مالی و صورت حسابها

#### زیر نویسها:

- ۱- پیرونگ پورس، حسابداری شهرداری و صورت امور مالی، چاپ دوم انتشارات مرکز آموزش شهرت دولتی، تهران ۱۳۳۸.
- ۲- جان وینو، اصول حسابداری دولتی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، تهران ۱۳۳۱.
- ۳- همان کتاب، صفحه ۲۱۳.
- ۴- نظری و توفیق، امور مالی شهرداریها و حسابداری دولتی، چاپ اول، تهران ۱۳۳۵.

## □ نیکوزیا شهری از قدیم و جدید

نیکوزیا از قرن دهم میلادی پایتخت قبرس بوده است. این شهر قدیمی که با دیوارهای زیبا، کوهها و کلیسا احاطه شده، دارای نشانه‌هایی از یک شهر تروتند است. امروزه نیکوزیا پایتختی مدرن با تمامی امکانات و تسهیلات یک شهر مدرن اروپایی است و یادبودی به دو بخش قدیم و جدید تقسیم شده است. در شهر قدیمی خیابانها باریک و پر گل اند و مراکز خریدی پر از اجناس سنتی نیز در آنها وجود دارد که بسیار مورد توجه گردشگران است. اما در قسمت نیکوزیای مدرن، هتل‌های لوکس و

## □ تمیز نگهداشتن شهرها به وسیله شهروندان

دو میلیون شهروند امریکایی در بهار گذشته با هدف جلوگیری از پخش زباله، از بیاسازی و اصلاح شهرها در برنامه جامع پاکسازی شهر شرکت نمودند. شهرداری واشنگتن و مؤسسات وابسته به حکومت‌های منطقه‌ای، برای اولین بار با همکاری یکدیگر به شرکتی به نام «واشنگتن را تمیز نگهدارید» کمک می‌کنند تا مشارکت شهروندان را در اداره امور شهر تحقق بخشد.

## □ استقرار مدیریت فضای سبز شهری پاریس در باغی تاریخی

شهرداری پاریس مقر مدیریت فضای سبز شهر را در باغ «گلخانه‌ای اتوی» مستقر نموده است.



پرتجمع برای گردشگران و تجار ساخته شده است. گفتنی است که شهرداری نیکوزیا در اقدامی فرهنگی، نشریه‌ای ماهانه به نام «نیکوزیا» در این ماه منتشر می‌کند که تمامی جزئیات و اتفاقات ماهانه منطقه و همچنین تمامی آدرسها و برنامه‌های شهر در آن درج می‌شود. این نشریه اصلیترین راهنمای جهانگردانی است که از نیکوزیا در دستن می‌گردد و شهرداری به وسیله آن توانسته است گردشگران را به محلهای تعیین شده که برای گردشگران درآمذ زاینده است

برای اجرای مناسب پاکسازی شهر، بسیاری از شرکتها و سازمانهای اجتماعی شهر بر تاسه‌ریزی نموده‌اند و طی اطلاعیه‌هایی از شهروندان خواسته شده است که با جمع نمودن زباله‌های سبک از مکانهای عمومی محل سکونت خود در این برنامه مشارکت کنند. طبق این برنامه، زباله‌های جمع شده باید در ظروف مخصوص و با مکانهای ویژه جمع‌آوری زباله آپارتمان‌ها ریخته شوند و از طرفی ساکنان آپارتمان‌ها با بستن با مدیران

باغ گلخانه‌ای اتوی در سال ۱۸۹۸ افتتاح شد. اتوی، یکی از محلات پاریس و محل سکونت متمولان شهر است. در این مکان - که یکی از منحصربه‌فردترین باغهای فرانسه است - نمونه‌هایی از گیاهان بسیار عجیب و کمیاب از سراسر جهان گردآوری شده است. این باغ ۶ هزار هکتاری، خود از چندین باغ از جمله یک باغ زمستانی و گلخانه‌ای متعلق به اواخر قرن نوزدهم، باغی انگلیسی با بیچ و چمنهای فراوان، یک باغ ژاپنی و یک باغ مدیترانه‌ای تشکیل می‌شود. این باغ در ابتدا فقط مورد استفاده در پاریس فرانسه بود. اما از سال ۱۷۶۱ که شهرداری پاریس آن را در اختیار خود گرفت، به محل گلروشی شهر تبدیل شد و سپس برای استفاده عمومی شهروندان طراحی ساختار کلی باغ به ژان کمیل قور میژ، معمار ارشد فضای سبز، سپرده شد. گلروشی شهرداری به مدت ۱۳۶ سال تمامی نیازهای مربوط به گیاهان، درختان و بوته‌های مورد نیاز پارکها و باغهای پاریس را تأمین نموده و سپس به محلی برای بازدید عموم تبدیل شده است. گفتنی است این باغ در ابتدا فقط مساحتی ۹ هکتاری را در برداشت و به مرور

هسابت کند. همچنین شهرداری نیکوزیا سرزدهای اختصاصی به نام «موزه لوتیس» در این شهر بنا نهاده است که در آن تاریخ توسعه اجناسی شهر نیکوزیا از ۳ هزار سال قبل از میلاد تا کنون به معرض نمایش در آمده است. شهرداری نیکوزیا این موزه را در سال ۱۹۸۴ تاسیس نمود و با برنامه‌های آموزشی که هر ساله در آن اجرا می‌کند سعی دارد شهروندان و بویژه کودکان شهر را با هویت تاریخی نیکوزیا آشنا نماید.

ساختمانهای خود برای جمع‌آوری زباله‌ها به صورت عمده، به گفتگو بینند. در این برنامه، آخر هر هفته برای مشارکت شهروندان برنامه‌ریزی شده است و بر اساس آن همه مردم مسئول تمیز نگهداشتن منطقه خود هستند. در ماههای گذشته بیش از ۳ هزار نفر از ساکنان مناطق مختلف واشنگتن در شهرداری گرد هم آمدند تا در زمینه چگونگی نحوه مشارکت خود در تمیز نگهداشتن شهر مشاوره نمایند.

زمان به مساحت آن افزوده شد. در حال حاضر هر ساله بیش از سه میلیون گیاه در این باغ تولید می‌شود که در زیباسازی شهر پاریس مورد استفاده قرار می‌گیرد. از سال ۱۹۸۷ تا کنون مدیریت پارکهای شهرداری پاریس ۱۶ هکتار نهالستان در این باغ مورد کشت قرار داده است. طراحی قور میژ هنوز در این باغ دست نخورده باقیمانده است. او در این باغ ساختمانهایی پراکنده با معماری زیبا تعبیه نموده که در حال حاضر به عنوان ساختمانهای اصلی مدیریت پارکها و فضای سبز شهر پاریس مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین از محله‌های با آرزوی نیز در آن استفاده شده است. در قسمتهای مختلف این باغ با توجه به گیاهان استفاده شده، سعی شده است که شرایط آب و هوایی مختلف و مناسب به وجود آید، به نحوی که انواع درختان با نیازهای جغرافیایی متفاوت بتوانند به خوبی با محیط سازگار شوند. در گلخانه این باغ بیش از ۵ هزار نوع گیاه از انواع بسیار متفاوت به چشم می‌خورد. در حال حاضر این باغ از جاذبه‌های بسیار ارزشمند گردشگری در پاریس به حساب می‌آید.

# چشم اندازی که از بین می‌رود!

نگاهی به عملکرد شهر داروهای گیلان در سمت غرب کشور و چشم انداز روستا



گاه با آدمهایی روبه رو می‌شویم که رنج سفر را در نقاط مختلف ایران بر خود هموار می‌کنند تا مثلاً آرامگاه اویس قرنی را در کردستان ببینند، یا کشتی به گل تشسته یونانی را در ساحل کیش، خانقاهی قدیمی در دروازه قرآن شیراز، سرو هزار ساله‌ای در منجیل، آتشکده‌ای ویرانه در کرج و... هستند آدمهایی که تصمیم می‌گیرند فاصله رشت تا آستارا را قدم به قدم در جنگلهای طلی کنند و با قسه‌های عامیانه آشنا شوند. در واقع این گونه افراد برای روی آوردن به یک منطقه، به

پهانه‌های ساده و در عین حال ظریف نیاز دارند. یک درخت سرو و ناز که در دل آسمان تا نزدیک ماه قد کشیده است و یارهای جنگلی که میرزا کوچک خان از آن عبور کرده و در ابتدای آن روی تابلوی سفید بزرگی نوشته شده است «در این مسیر قهوه‌خانه‌ای بوده که میرزا همیشه در آنجا قلیان می‌کشیده»، همین کافی است تا گردشگران علاقمند به طبیعت، جغرافیا و تاریخ ایران را که به خلاقیت، تفکر و نیروی تخیل ارسته‌اند به سوی خود جذب کند.

شمال ایران یا سه استان گیلان، مازندران و گلستان هر سال میزبان بخش وسیعی از مردم نقاط مختلف کشور است. سفر کردن به این خطه، به برنامه‌های عادی هر ساله مردم تبدیل شده است.

حقدوست، شهردار این شهر می‌گوید: قصد داریم جزیره‌های روی دریاچه و سد ورودی منجیل در زیر نوربین‌های بادی بنا کنیم. در این جزیره، ستوران و هتل نیز احداث خواهیم کرد و همچنین پارک ساحلی، تاسا هر مسافری که می‌خواهد به رشت و بندر تازی برود، حتماً در این دریاچه و پارک که ساعتی را بگذراند. چنین اقدامی قطعاً برای شهرداری در امتداد این خواهد بود.

شهرداری عبوری معمولاً فاقد هتل و میهمان‌پذیر هستند، چرا که نه برای شهر داروهای و نه برای بخش خصوصی، دست که در مقطع فعلی در استان گیلان سال‌ها تبلیغات و عدم سرویس دهی بسیاری از شهرهای منطقه شمال به مسافران باعث شده تنها چند شهر خاص به عنوان شهرهای توریستی در ذهن مردم جایگزین شکستن این ذهنیه مستلزم برنامه‌ریزی چند ساله است. حتی هتل‌ها و میهمان‌پذیرهای شهرهای مرکزی در استان گیلان، بیش از نیمی از ماههای سال مرخص کنده‌های ندارند از سوی دیگر تعداد قابل توجهی از مردم هنوز از هتل‌ها استفاده نمی‌کنند. آنان چادر می‌زنند و یا برای استفاده از طبیعت شمال، در فضای باز می‌خوابند. از این گذشته، بخش عمده‌ای از مسافران شمال واقعاً متوسط یا پایین جامعه تشکیل می‌دهند که استطاعت پرداخت هزینه هتل را ندارند. برخی از افرادی که به شمال سفر می‌کنند، ترجیح می‌دهند از شهرها و میهمان‌پذیرهای محلی شمال دیدن کنند و در یک حاشیوه‌ای نداشتن امکانات همه این عوامل دست به دست هم می‌دهند تا هتل‌ها و میهمان‌پذیرها در استقبال خوبی در این شهرها روبرو نشوند. البته این استدلال به این معنا نیست که شهرهای بزرگ گیلان نیاز به هتل ندارند، به عنوان مثال شهری چون لاهیجان که از نظر رتبه‌بندی شهری و ظرفیتهای توریستی از مهم‌ترین شهرهای استان گیلان محسوب می‌شود، فقط یک میهمان‌پذیر و هتل در ۴ کیلومتری شهر دارد. قهرمانی، معاون عمرانی استانداری گیلان می‌گوید: ساخت هتل بودجه‌ای سنگین می‌خواهد. می‌توانیم از طریق گفتگو به بومیان محل، از تجربه ۶۵۰ میلیون تومانی وام

شمال فقط جنگلهای انبوه و دریاچه‌های بزرگ نیست. در پس این زیبایی‌ها، واقعیاتی از ده‌گونه خسته است که آرام آرام پنجه‌هایش را روی این خطه پهن می‌کند و جنگلهای و مراتع را می‌سوزاند و این ازدها، همان فقری است که مردم این ناحیه را به سوی قاچاق چوب و تخریب منابع طبیعی می‌کشاند؛ در خان چند دهه‌ساله‌ای که هنوز جوانند اما سرنگون می‌شوند، دیوارهای بتنی که نگاه را به ساحل کور می‌کند، خیابانهای بازیگری که محال بود پیش این همه خشکی را ندانند، کشته‌های گرسنگی و کارشان بی‌رونق است و مردمی که نیازمند حمایت‌ها، اما در طبیعت بکر شمال به آنان توجه نمی‌شود. چرا این همه توریستی که در ایام عید و فصل تابستان در این منطقه رفت و آمد می‌کند، شمال گیلان را هنوز جز مناطقی سیاه محروم است؟

شهرهای شمال از جمله استان گیلان، بسیار به هم نزدیک‌اند. با فاصله ۵۰ یا ۱۰۰ کیلومتر، فاصله بین شهرها در مراتع و جنگلهای بزرگ‌دهاند. مسافران چاره‌ای ندارند جز اینکه از خدمات داخل شهر استفاده کنند و روشن است که اگر سرویس دهی مناسبی به آنان ارائه شود، توریسم به عنوان جز امتزای برای اهالی شهر مثل خواهد شد. اما از ۶۶ شهر این استان فقط رشت به نام استانی آستارا و لاهیجان از موقعیت مناسبی برای جذب توریست برخوردار است و بقیه برای مسافرویی که به گیلان سفر می‌کنند، حکم شهرهای عبوری را دارند. در مسیر قزوین به رشت، لوئیس و منجیل، رودبار و رستم آباد شهرهای عبوری هستند. دو شهر توچکان و جیرنده که در مسیر جاده‌ای قرار بگیرند، منطقه محجور به کمتر مسافری از رشت رشتا و یا سنگر عبوری که در مسیر رشت تا آستانه به جز بندر تازی، شهرهای خمام، رضوانشهر، بره‌سر و تالش شهرهای عبوری هستند. البته عبوری بودن این شهرها نشان دهنده این بهره‌یونی آنها از جاذبه‌های توریستی نیست. در منجیل نیروگاه بادی با چندین هزار تن، فشاری رشت، چشمگیر و شاعرانه به شهر بخشیده است؛ شهری که در جانش به نایل آذای شدید همیشه سرب است.

بندیم تاسوئیت های کوچکی در محوطه خانه های خود بسازند؛ اگر در هر شهر تعدادی سوئیت احداث شود نیاز مسافران تا حدود زیادی تأمین خواهد شد. از سوی دیگر، درآمد صاحبان این منازل، فقط در تابستان به اندازه ای است که خواهد توانست پاسخگوی نیاز اقتصادی آنان در تمام سال بویژه زمستان که کمبود مسافر است، نیز باشد.

در شمال ایران مردم بومی با در دست گرفتن تابلویی با عنوان ویلا یا استاق در حاشیه جاده ها، مسافران را به منازل خود دعوت می کنند. این نکته جدا از اینکه مسافران را با نوسان در قیمت مسکن رو به رو می کند، مشکل اساسی دیگری نیز دارد و آن اینکه صاحبان منازل کزیهای، شناسایی شده نیستند. اخیراً در استان مازندران در اطلاعاتی از سوی سازمان ایرانگردی و جهانگردی از تمامی این افراد دعوت شده تا برای ادامه کار خود مجوز بگیرند. قهرست این منازل نیز به پنگاهای مسکن هر منطقه ارسال می شود تا مسافران با مراجعه به آنجا به راحتی بتوانند محل اقامت خود را تعیین کنند و نیز بتوانند به لحاظ اقتصادی برای مسافرت خود برنامه ریزی کنند و شناختی از قیمت اتاقی در شمال داشته باشند. قرار است در گیلان نیز چنین اتفاقی بیفتد.

#### پارک های جنگلی

در حال حاضر ایجاد پارک های کوچکی شبیه کمپ برای مسافران عبوری و نیز احداث پارک های جنگلی از اولویت بیشتری نسبت به احداث هتل و مهمانپذیر در استان گیلان برخوردار است، بویژه اینکه تمام شهرهای شمال برای احداث پارک های جنگلی مستعد هستند. عبوری بودن بسیاری از شهرهای منطقه نیز بستر مناسبی برای چنین شرایطی فراهم می کند. در زمینه بهره گیری از بیشترین امکانات طبیعی نیز پتانسیل اصلی شهر، همین پارک های جنگلی است. ظاهراً شهر دارپناه منطقه نیز سرانجام به این ضرورت پی برده اند.

در شهر استیلا ایجاد پارک جنگلی «چیک» شایع محله «از حلیه» سر حلیه است که به کمیته گردشگری وراثت کشور، برای دریافت وام ارائه شده است. شهرداری لاهیجان نیز طرح تکمیلی و بسیار بزرگی «سام سوز» که یکی از زیباترین نقاط گیلان محسوب می شود و اجزای طرح آن نیمه کمره رها شده را به کمیته گردشگری ارائه نموده است. بازارک سراوان در سنگر نیز یکی دیگر از این پارک ها است.

منوچهر باقری، شهردار سنگر می گوید: «با این همه مسافری که همه عبوری هستند و بیشتر برای خرید به این شهر سفر می کنند، ساختن مکان مناسبی برای اسراحت و اقامت آنان نداریم. فکر کردیم بهتر است زمینی را به عنوان کمپ درست کنیم.»

حسین شهری چون بندرانزلی یا جمعیتی حدود ۱۱ هزار نفر که در استان عربستان جمعیتش به ۳۰۰ هزار نفر می رسد، هنوز بازارک مناسبی ندارد و با کمی برای پوشش دادن به امکان موقت گردشگران قشر متوسط جامعه، بنا به گفته شهردار بندرانزلی، طرحی برای احداث پارکی به وسعت ۱۷۰ هزار متر مربع به کمیته گردشگری وزارت کشور برای گرفتن وام ارائه شده است.

شهردار خشکجنگار می گوید: «احداث بازارک و کمپ در شهرهای گیلان بیشتر مؤثر است تا هتل بویژه اینکه بخش خصوصی روی احداث بازارک به این دلیل که بازدهی مستقیم اقتصادی ندارد، سرمایه گذاری نمی کند. در واقع این وظیفه شهرداریهاست که تا به احداث پارک و کمپ اقدام کنند، تا با توجه به عبوری بودن بیشتر این شهرها در حد همان درنگ دو ساعته

مسافران، بتوانند پاسخگوی نیازهای آنان باشند و هم ترددشان در شهر باعث رونق کسب و کار افراد بومی شود. اکثر شهرهای شمال در حال حاضر چنین پارک هایی ندارند، روشن است که مسافران ترجیح می دهند منطقه دیگری را برای توقفی دو ساعته جهت صرف غذا ببینند. طرح ایجاد پارک و کمپ آنها را در شهرهای عبوری بلکه در بندرانزلی نیز در دست مطالعه است؛ اگر چه مشکلاتی برای تحقق آن وجود دارد. در شرایطی که مثلاً در استانی همچون سیستان و بلوچستان، زمین برای بهره برداریهای مختلف موجود است، در گیلان، اولین مشکل زمین است. هر قسمت تحت مالکیت یک نفر است، به عنوان مثال در شهر لشت نشا، بیشتر اراضی سه سازمان اوقاف تعلق دارد و شهرداری این شهر از کثیرآمدترین شهرداریهای منطقه است.

در واقع گیلان بیشترین جاذبه خود را مدیون جنگلهای است؛ جنگلهایی چون جنگل رضوانشهر و آبشار «ویژ مدار» اما مشکل این است که این جنگلهای بیشتر در اختیار سازمان منابع طبیعی هستند که اجازه هیچ گونه فعالیت را در آنها به شهرداریها نمی دهد. به نظر می رسد که ضرورت دارد سازمانهای مختلفی که گاه در برخی از موارد، اهداف مشترکی دارند به همکاری بیشتری یا یکدیگر بپردازند تا مناطقی که قابلیت تبدیل شدن به پارک را دارند زودتر به امکاناتی چون سرویس های بهداشتی و نمکت تجهیز شوند، چرا که ساحل و جنگلهای شمال، جزء مهم ترین جاذبه های توریستی گیلان محسوب می شود.

البته در مسیر شمال سرویس های بهداشتی وجود دارد، اما پس از احداث توسط بخشدارها و فرماندارها رها شده اند. یکی از مشکلاتی که در استان گیلان، مازندران و گلستان وجود دارد این است که تمامی طرحهایی که توسط بخش دولتی اجرا می شود به دلیل عدم نظارت و مراقبت، خیلی زود تخریب می شوند. شهرداریها و استانداردها سیستم خدمات رسانی شعبی دارند.

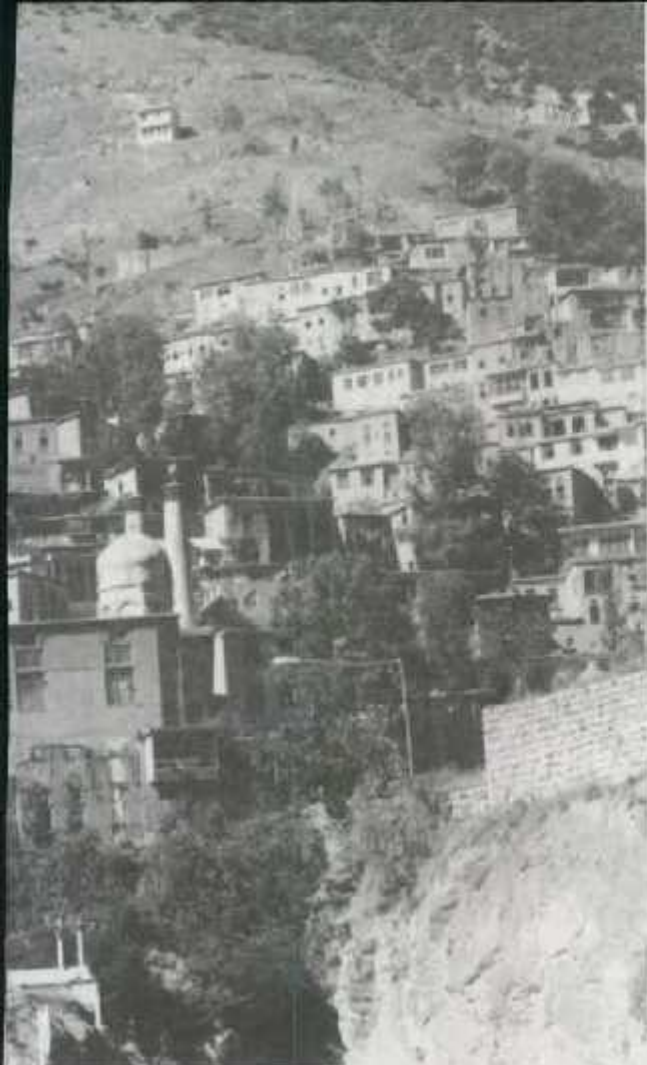
#### کمپ های و خیابانها

یکی از مشکلات اصلی شهرهای عبوری برای جذب توریست، خیابان بندرهای نامناسب آنهاست که باعث ایجاد ترافیک می شود و عبور و مرور مسافران را نیز با اشکال مواجه می کند. این مشکل حتی در شهر بندر انزلی نیز وجود دارد. در ایام توریستی به دلیل بازیگری خانان، شهر با بحران ترافیکی روبه رو می شود. شهر حمام فقط یک خیابان اصلی دارد که عرض آن نیز بسیار کم است. شهردار حمام می گوید: «اداره راهنمایی و رانندگی برای حل مشکل ترافیک در تنها خیابان شهر حمام، هر گونه توفیق را از این خیابان منوع کرده است. در نتیجه مسافران حتی برای خریدن مواد غذایی نیز به زحمت می افتند.»

با انحصار تجهیزات ترافیکی، توقفهای چند ساعته مسافران به کسب و کار فعالان حاشیه خیابانها و رونق بیشتری خواهد داد که خود در امتزای این شهرها مؤثر است.

شهر هومن نیز با همین مشکل درگیر است. در این رود در سال جاری برای رفع این معضل، طرحی را برای باورسازی تا منطقه «قهر پادگان» به کمیته گردشگری وزارت کشور ارائه نموده است. از سوی دیگر وزارت راه و ترابری برای حل مشکل ترافیک کمر بندرهای را طوایحی کرده است تا مسافران بتوانند بدون درگیر شدن در شهرهایی که فصلبندان نیست از آنها عبور کنند، اما همین عارض باعث شده است بسیاری از شهرهای کوچک و مهمچون همچنان مهجور بمانند.

شهردار کوچکمهمان می گوید: «کمپ های ما با یک شهر بسیار



از مسافران، به طور کلی به داخل شهر نیایند. ما بر این مقابله با این مشکل، در قسمتی از کمربندیها میدانهای ایجاد کرده‌ایم تا مسافران برای شناسایی راه دچار سوال شوند و در این حالت نباید دوری بر نند. و از داخل شهر نیز دین کنند. در واقع طراحی این کمربندیها اگرچه توانسته به مشکل ترافیک کمک کند ولی اقتصاد شهر را نسبت به قبل ضعیفتر کرده است. اما این فقط یک روی قضیه است زیرا از سوی دیگر، احداث کمربندیها امری غیر قابل اجتناب به نظر می‌رسد.

به گفته قهرمانی «گیلان به لحاظ آمار تصادفات درون استانی، سومین استان کشور بعد از تهران و مازندران محسوب می‌شود. بویژه در جاده قزوین - رشت، در شبکه‌های داخلی نیز شبکه‌های رشت به چابکسور و رشت به انزلی و رشت به فومن به شدت دچار این مشکل هستند. این تصادفات به دلیل ترافیک بالاست، به حدی که برخی از توریست‌های خارجی یا دیدن جاده باریک و سیل از دخام از ادامه سفر صرف نظر می‌کنند.

به همین دلیل طرح چهار بانده کردن جاده رشت - قزوین با مسئولیت استان گیلان و اعتبار ۹ میلیارد تومان در دست اجراست. همچنین مسیر چابکسور به رشت نیز تا سال آینده چهار بانده می‌شود.

به نظر می‌رسد برای خارج کردن شهرهای عبوری، از دور افتادگی و همچنین جلب توریست، نصب تابلوهای بزرگی که هم نقشه شهر باشد و هم بتواند اطلاعاتی در زمینه ساحل، میراث فرهنگی شهر، کسب و بارک‌های شهر و دیگر نقاط دیدنی آن به مسافران بدهند و این معضل را حل کند ضروری است. اما در حال حاضر، تمام شهرهای گیلان از این نظر ضعیف‌اند. نصب تابلوهای رنگین و زیبا، اگر چه در ظاهر بی‌اهمیت می‌نماید اما می‌تواند نقش زیادی علاوه بر معرفی شهر، در زیباسازی آن داشته باشد.

دیگر اینکه ایجاد پارکینگ‌های اتومبیل، طراحی برای عبور و مرور مسافری‌های کند و سنگین مثل تراکتور، تریلی و کامیون از خیابانهای کم عرض، طراحی برای نصب فلش عمومی در حاشیه جاده‌ها که نبود آن به ناامنی مسیر دامن می‌زند، عبور و مرور احتشام و پانسخ دادن به این سوال که اگر اقدام به جمع آوری این حیوانات در یک اسطبل شود آیا به یکی از جاده‌های توریستی گیلان ضربه وارد می‌شود یا خیر، از جمله نکاتی است که باید به آنها نیز توجه شود.

#### زیباسازی شهر

مشکل اصلی در منطقه گیلان این است که کمتر اثری از زیبایی‌های طبیعت شمال در شهرهای آن وجود دارد. این شهرها از چند شعف عمده رنج می‌برند که عامل بسیار مهمی در واژگنی توریست به حساب می‌آیند و موجب می‌شوند افراد اندکی برای سرگشتی به شهر ترغیب شوند.

الف - زباله‌هایی که در حاشیه جاده اصلی، کمربندیها و خیابانها ریخته شده و تمام شهرهای گیلان را در بر گرفته است؛ نه فقط شهرهای عبوری، بلکه حتی کساره تالاب بندر انزلی، جانب اینجاست که سازمان محیط زیست استامبولی، شهرداری و دیگری که به نام حمایت از فضای سبز در سطح ایران فعال هستند در این زمینه اقدامی نمی‌کنند.

بعد از بین رفتن فضای سبز داخل شهرها به دلیل رشد ناآمنانه‌ی شهر و کور شدن چشم‌اندازهای طبیعی، در سه استان شمال کشور، طراحی شهرکهای مسکونی فاقد منظر شهری سازی است و از رشد بی‌رویه‌ای برخوردار است.

قهرمانی با اشاره به کمیته ماده ۱۳ و مصوبات شورای عالی شهرسازی استان گیلان در این زمینه می‌گوید: «گیلان قابلیت‌های خوبی دارد. ما می‌توانیم شهرک‌هایی در ارتفاعات استان گیلان بسازیم؛ آن هم به گونه‌ای که حاشیه‌های توریستی منطقه تخریب نشود». میری، معاونت امور عمرانی مرکز گیلان نیز می‌گوید: «این شهرک‌ها یا بخشکالی‌های جنوب کشور نیز ارتباطی تنگاتنگ دارند. خشکسالی باعث مهاجرت می‌شود مهاجران وقتی با مقاومت روبه‌رو نمی‌شوند شروع به ساخت و ساز در مزارع می‌کنند.

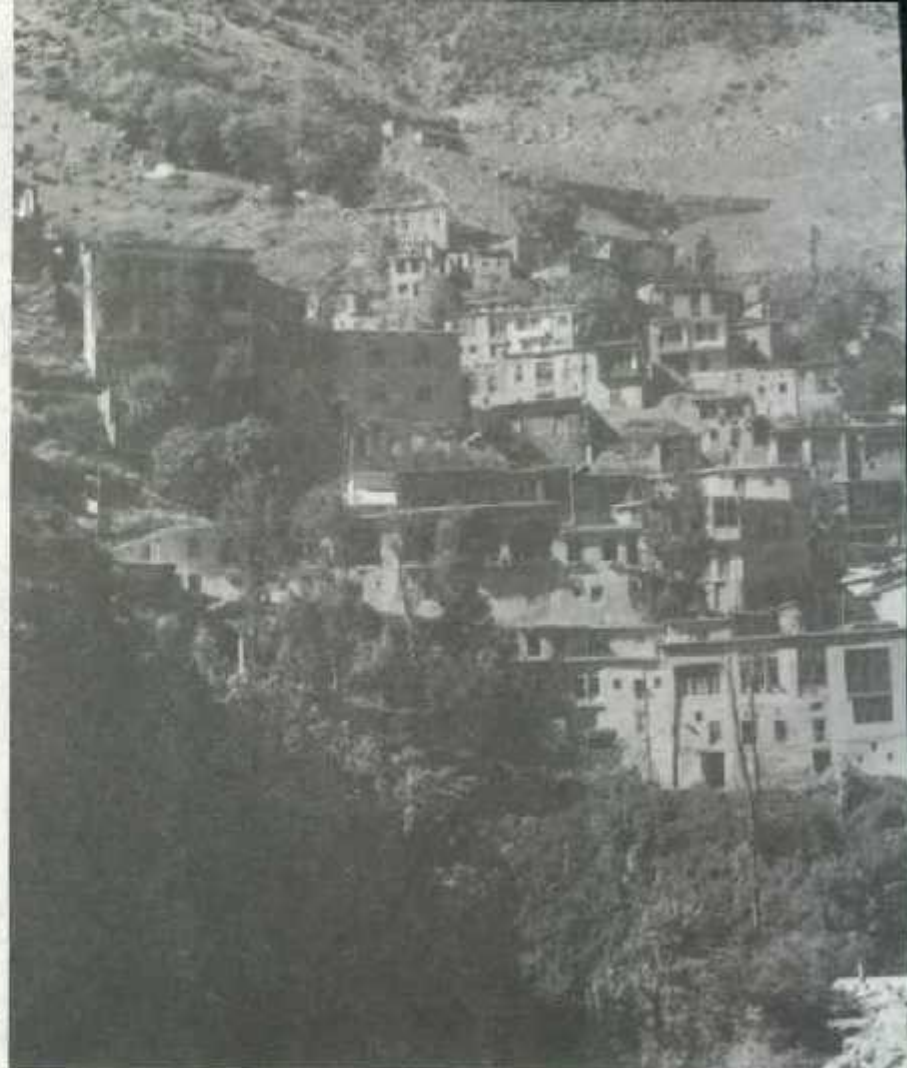
از آنجا که معمولاً این شهرها کوچک و تک‌حیاطی هستند، بیشتر ساخت و سازها از جمله مغازه‌ها، منازل و تعمیرگاه‌ها در حاشیه همین حیاطها قرار دارند که تجمع آلودگی برفضای سبز و بکری این شهرهاست.

شهر دار لاهیجان می‌گوید: «اگر شرایط به گونه‌ای طراحی شوند که تقسیم امکانات از مرکز شهر به اعماق شهرها برده شود و در واقع در سطح منطقه امکاناتی از جمله آب و برق توزیع شود و همه خیابان‌بندیهای شهر مورد توجه قرار گیرد، مشکل کم‌تر خواهد بود. این شهرها روی یک منطقه خاص - که باعث لطمه رساندن به فضای طبیعی آن می‌شود - از بین خواهند رفت.»

در حال حاضر استانداری در نظر دارد ساخت و سازها را هدایت کند تا باعث از بین رفتن زمینهای کشاورزی نشود.

چ - عدم استفاده از مصالح بومی و غلبه فضا‌های سیمانی و بتنی در شهر، چهره شهرهای استان گیلان را اغوش کرده است. ظاهراً بلوک سیمانی‌ها از آخرین مصالح در شمال کشور به حساب می‌آیند (قیمت موزائیک، سه برابر بتن است) بویژه اینکه در مقابل هوای مرطوب شمال نیز مقاومت بیشتری دارد. یک مقام مسئول





بندیهای نامناسبه میباید نازیباء عدم استفاده از گل و گیاه، مجسمه‌های زینت با قسمتهای نازیباء، از دیگر مشکلات شهرهای عبوری هستند که توریست را دازده می‌کنند. در حال حاضر در رشته لاهیجان واترلی تلاش بر این است که از فضای سبز در خیابانها بهر داری بیشتری شود و کابل‌های برق به زیر زمین منتقل شود. طراحی بلوارها و نیمکت‌های شهری نیز در دست اقدام است.

شهر دار خشکیچنار می‌گویند: «کسی که به شمال می‌آید در وهله اول می‌آید که از جنگل، کوهستان و سواحل دریا استفاده کند. اگر شهر دار بهیای گیلان قصد ساماندهی این شهرها را دارند باید روی این سه منطقه گیلان بیشتر سرمایه‌گذاری کنند؛ یعنی اگر سواحل، مکان مناسبی برای توقف توریست باشد، تأثیر خود را روی شهر نیز می‌گذارد. آن‌ها که از ساحل برای خرید به شهر می‌آیند به کسب و کار شهر نیز رونق می‌بخشند. در نتیجه شهرداری می‌تواند از کسبه، عوارض بیشتری بگیرد و آن را برای زیباسازی شهر هزینه کند. در واقع باید اولویت طرح ساماندهی استان گیلان، سواحل و پارک‌های جنگلی باشد.»

شهر دار سنگر می‌گویند: «از نظر زیباسازی شهری نباید توقعی که از بندر انزلی، لاهیجان یا رشت داریم از دیگر شهرهای استان گیلان نیز داشته باشیم. در حال حاضر همین چند شهر بیشتر توریست را به خود جذب می‌کنند و به همین دلیل درآمد بیشتری نیز دارند. طبیعی است که از این شهرها می‌توان توقع داشت که با کسب ذوق و برنامه‌ریزی در زیباسازی و طراحی مناسب میلمان شهر، خیابانها، پیاده‌روها و کف سازی ظرافت بیشتری به خرج بدهند. اما از شهرهای کوچک نمی‌توان چنین انتظاری داشته. مردم شهرهای کوچک، حتی پاسخگوی نیازهای اولیه خود نیستند. در حال حاضر لازم است زیباسازی شهرهای کوچک گیلان به وامهای دولت متکی باشد و گر نه تحقق این گونه امور غیر ممکن است.»

#### ساحل دریا

سواحل ایران در حال حاضر از چند نظر تخریب شده‌اند. آلودگی پیشروی آب دریا، تنها ساحلهای گیلان که در اثر پیشروی دریا تخریب نشده‌اند، جمخاله، چابکسر و خشکیچنار هستند. در این سواحل پلاژ سازی نیز صورت گرفته است. بعد در کل منطقه بویژه در شهرهایی که در حاشیه ساحل قرار گرفته‌اند، ساختمان سازی باعث شده سواحل دریا دیده نشوند و همین امر، جذب توریست را به این مناطق دچار مشکل کرده است. با خرید این مناطق از سوی سازمانهای دولتی و یا افراد معمولی برای ایجاد ویلا یا میهمانسرا و در نتیجه دیوار کشی، چشم‌اندازهای آن از بین رفته است. شهر دار بندر انزلی می‌گویند: «تصویب شد که تا ۶۰ متر در حریم ساحل، کسی اجازه ساخت و ساز نداشته باشد مگر اینکه قصدش احداث هتل، میهمانسرا، پلاژ و در کل سوئیس دهی به مردم باشد. با ساخت و سازهای بی‌رویه، گونه‌های گیاهی ساحل دریا نیز از بین می‌رود.»

چال‌سودگی ناشی از زباله بویژه در سواحل که در خارج از شهر قرار دارند و معلوم نیست که متولی آنها فرمانداری است یا بخش خصوصی و یا شهرداری. شهر دار بهر می‌گویند: «ما در مجموع ۶ کارگر خدمات شهری داریم که در شهری با جمعیت ۷ هزار نفر مشغول کار هستند و به همین دلیل، امکان نیرو گذاشتن برای پاکیزه سازی سواحل را نداریم.»

ه- پلاژهایی که در سواحل ساخته می‌شوند از کمترین زیبایی

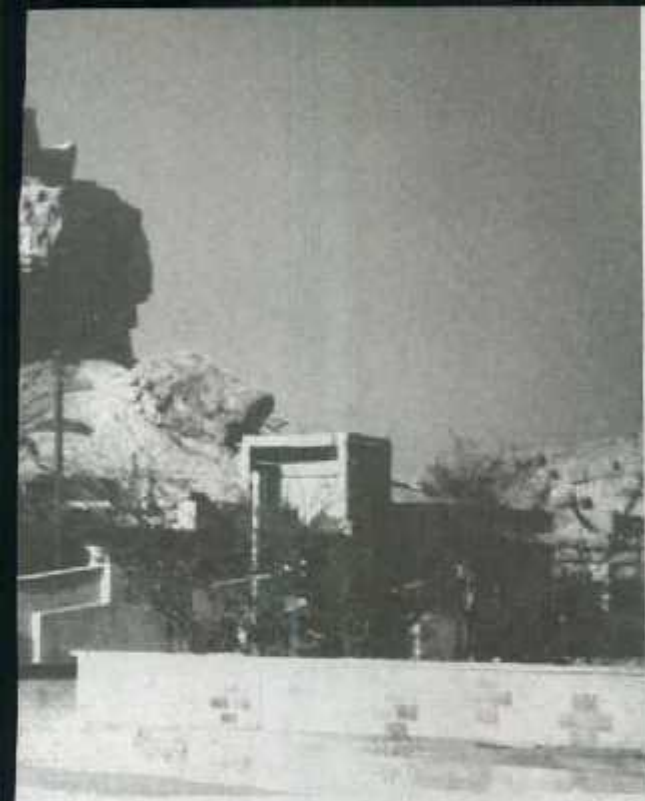
در امور شهری درباره اینکه چرا شهرداری به متازلی که فاقد روکار هستند، پایان کار می‌دهد می‌گویند: «مردم استطاعت پرداخت هزینه روکار را برای منازل خود ندارند، به همین دلیل شهرداری به آنان فشار نمی‌آورد.»

شهر دار خشکیچنار می‌گویند: «نباید توقعی که از بندر انزلی، رشت یا لاهیجان داریم از دیگر شهرهای استان گیلان نیز داشته باشیم. شهری مثل بندر انزلی که گمرک دارد و از این راه درآمد خوبی نیز کسب می‌کند می‌تواند در زیباسازی شهری نیز موفقتر باشد. زیباسازی شهرها به جز از طریق خودکفایی شهرداریها امکان پذیر نیست.»

قهرمانی می‌گویند: «قرار شده در هر شهر، از مصالح عمده شهر و معماری بومی آن استفاده شود. بخصوص از سفال که ویژه گیلان است. شمالی‌ها ساخت خانه‌های بدون شیروانی را از تهران و شهرهای بزرگ ایران تقلید می‌کنند. در حالی که سقف شیروانی تازه داشت در تهران رواج می‌یافت. کمیسیون زیباسازی استانداری این نکات را پیگیری می‌نماید. اما به هر حال نمی‌توان در استفاده از سفال در ساختمانها به مردم فشار آورد. چون استطاعت مالی آنها در همین حد فعلی است.»

ه- تعمیر گاهها و تمویض روغنیهای اتومبیل در حاشیه جاده و شهرها قرار دارند. قهرمانی می‌گویند: «استانداری گیلان در مورد ایجاد شهرکی برای تعمیر گاههاست تا بتواند آنها را از حاشیه خیابانها و جاده‌ها به محیطهای بسته هدایت کند. از آنجا که حضور این تعمیر گاهها چهره شهر را نازیبا می‌کند، قرار است مجوز احداث تعمیر گاه را در شهر و حتی در جاده‌های بین شهری به هیچ کس ندهیم.»

و- تیرهای چراغ برق کهنه، پیاده‌روهای خاکی، جدول



مرکزی فرهنگی نیز قلمداد شود.

شهردار لاهیجان درباره بی توجهی به میراث فرهنگی کشور می‌گوید: «مسئولان شهرسازی اینجا نیز مانند بسیاری از نقاط ایران به حفظ میراث فرهنگی توجهی نکردند. حمام گلشن در لاهیجان یک اثر تاریخی بود، اما چند دهه پیش شهرداری با افتخار و غرور برای افتتاح یک خیابان، کلنگ خرابی این اثر تاریخی را زد، در حالی که در کرمان مردم برای دیدن حمام گنجعلی خان بیست می‌خرند».

شهرهای آستانه اشرقیه، رضوانشهر، منجیل، فومن، لاهیجان، لست نشا و... دارای بضاعتی بسیار در این زمینه هستند، بویژه ماسوله. این شهر که از مشخصات یک شهر کامل برخوردار نیست شهری مینیاتوری محسوب می‌شود که هیچ گونه ساخت و سازی در آن صورت نمی‌گیرد. در نتیجه شهرداری آن از عوارض ساختمان‌بهر منند نمی‌شود، اما با این حال از مسافرانی که وارد شهر می‌شوند عوارضی را که می‌تواند صرف زیباسازی و بنیه عالی شهر شود دریافت می‌کند. شهردار ماسوله می‌گوید: «برای مسافرانی که برای دیدن ماسوله می‌آیند، باز کیشک مناسب نداریم. همچنین جاده باید عریض شود. در عرصه خدمات‌دهی به توریست‌ها ضعف داریم. در حال حاضر طرح احداث تله کابین را در دست اجرا داریم که شاید با راهاندازی و عوارض ناشی از آن کمی مشکلات این شهر حل شود».

یک حرکت مهم میراث فرهنگی در شهرهای گیلان می‌تواند این باشد که با نصب تابلو و نقشه در سطح شهر، مراکز مختلف میراث فرهنگی را به مسافران معرفی کند. نه اینکه ساختمانی قدیمی چون منزل علی امینی در شهر لشت نشا به زیاده‌دانی شهر تبدیل شود، اسکله پیربازار حخره‌به شود و اثری از آن باقی نماند و کاروانسرای شاه عباسی در رشت خرج نابولی برای مسافران مشتاق نداشته باشد.

شهردار لاهیجان می‌گوید: «اخیراً با یک سرمایه‌گذار خارجی صحبت کردیم که مایل بود در لاهیجان برای ایجاد تله کابین سرمایه‌گذاری کند. او منتظر بود تا مجلس ششم راه بیفتد و شرایط سیاسی کشور و طرح‌های ایران را برای جذب توریست بررسی کند. او می‌گفت: من تمام دنیا را گشته‌ام و کمتر مناظری به زیبایی شمال ایران دیده‌ام».

برخوردارند. از معدود سواحلی که روی زیبایی آن کار شده، ساحل جسرود است که زیر نظر فرمانداری رشت قرار دارد و اداره کل امور اجتماعی در آن سرمایه‌گذاری کرده است و دیگری ساحل گیسوم در تالش است که ساحل نمونه گیلان محسوب می‌شود و دارای ورودی طبیعی زیبا و امکانات رفاهی خوبی است. به نظر می‌رسد برای آماده‌سازی سواحل و ساخت پلاژ، مشارکت بخش خصوصی ضروری است. زیرا بخش خصوصی با انگیزه بهتر برداری اقتصادی، خود را ملزم به نگهداری از امکاناتی می‌داند که روی آنها هزینه نموده است. در ساحل چمخاله دو واحد خصوصی اقدام به ساخت مجموعه پلاژها و ویلاهای تفریحی نمودند که وضعیت مناسب آنها باعث شده حتی در ماه‌های مرده سال از نظیر گردشگری، توریست به آنجا جذب شود. نما در همین ساحل تعدادی پلاژ برای استفاده مردم از سوی شهرداری احداث شده که از نماسازی بسیار ناپختاری برخوردار است و چشم‌انداز ساحل را تازیانه نموده است. در واقع شهرداری و فرمانداری استیلاست نگرانی آنجا را در طول سال بازار امکانات ندارند. به همین دلیل چه به اجراء برنامه ریزی و چه به لحاظ اقتصادی، مراکزی که متعلق به دولت است در معرض آسیب‌هایی توجهی قرار دارد و درهای شکسته و تمیشه‌های خردشده حاکی از آن است که ضرر آنها بیش از سودشان است. در حال حاضر بیشتر تلاش‌های عمرانی استان گیلان همچون سازندگان به آماده‌سازی سواحل معطل‌شده از جمله ساحل شریعتی و صدف در آستارا، در این زمینه بیشترین مشکل آماده‌سازی این سواحل، متولیان آن است. در شمال، شهرها به یکدیگر نزدیک‌اند و گاه شهرهای هم‌جوار، بر سر مرز تحت فرمان خود و اینکه متولی آن چه کسی باشد، دچار مشکل می‌شوند. از این گذشته، اگر ساحل مورد نظر، فاصله زیادی از شهر داشته باشد، فرمانداری متولی آن می‌شود. از این رو به جز در چند شهر از جمله بندر انزلی، آستارا، چابکسر، رودسر و کلاچای که ساحل آنها در خود شهر قرار دارد، شهرهای دیگر این منطقه با مشکلات مدیریتی درگیر هستند که مانع ساماندهی مناسب آنها برای جذب توریست می‌شود.

یکی از عمده‌ترین کارهایی که برای ساماندهی امور مربوط به گردشگری در استان گیلان ضرورت دارد، همیاری سازمان‌های مختلفی است که در برخی از عرصه‌ها اهداف مشترکی دارند. از جمله منابع طبیعی، میراث فرهنگی، سازمان ایرانگردی و جهانگردی و در برخی موارد سازمان اوقاف. معاون امور عمرانی استانداری گیلان می‌گوید: «در حال حاضر در تمام شهرهای استان، سازمان ایرانگردی و جهانگردی مستقر است ولی عملاً بیشتر درگیر امور اداری هستند. دیگر اینکه حتی در حوزه شهرنارها نیز تقسیم وظایف در منطقه بحرانی شده است؛ مثلاً شهر دار حمام می‌گوید: «ساحل مروارید و گلشن به رشت تعلق دارد که آنها را در اختیار بندر انزلی قرار داده‌اند. تقسیمات برای برنامه‌ریزی منطقی به درستی صورت نگرفته است. باغی در داخل شهر حمام است که در اختیار بنیاد مستضعفان است و بنیاد مصرف‌مانده، در صورتی که ما می‌توانیم آن را تبدیل به پارکی برای جذب توریست کنیم».

به نظر می‌آید با توجه به اینکه منبع درآمد کشور ایران پس از نفت می‌تواند صنعت توریسم باشد، باید طرح بازسازی و توسعه امکانات گیلان را به عنوان طرح ملی اعلام کنند و تمام مراکزی را که همکاری مشترک دارند برای رسیدن به این هدف بسیج کنند. بویژه اینکه گیلان به جز یک مرکز تفریحی می‌تواند به عنوان منطقه‌ای با قدمت تاریخی و معتبر از نظر میراث فرهنگی،



کنیم، اما تورست‌های اروپایی تمایل چندانی برای سفر به شهرهای کشور ما ندارند. وی می‌افزاید: البته ما باید برای افزایش قدرت منطقه و ارتقای آن تلاش کنیم. بسیاری از تورست‌ها با پوشش‌های متفاوت به شهر اصفهان می‌آیند و تاکنون مشکلی پیش نیامده است. با آماده نمودن ذهنی مردم منطقه نسبت به این موضوع، از طریق جراید محلی و صدا و سیما می‌توان ضمن حفظ اصول، حساسیت موجود را از بین برد. مگر روزانه صداها تورست به اصفهان سفر نمی‌کنند اما مردم این شهر، هنوز مذهبی و معتقدند و بر ارزشهای خود تاکید دارند. شاید ما نیز باید با کمک صدا و سیما و بویژه رسانه‌های محلی شمال به چنین جایی برسیم».

\*\*\*\*\*

در یک جمع‌بندی کلی به نظر می‌رسد توسعه گردشگری در استان گیلان بدون توجه به نکات زیر ممکن نیست:

۱- آموزش شهروندان از طریق صدا و سیما می‌تواند برای توسعه گردشگری مناسب باشد. با گردشگران از نظر ضابطه‌مند بودن خرید و فروش کالا و بر خوردن‌های انسانی موجب بالا رفتن سطح رفاه اقتصادی مردم می‌شود.

۲- همگامی سازمانهایی که اهداف مشترکی در زمینه گردشگری دارند.

۳- تقسیم اعتبارات با توجه به اصول و ضوابط.

۴- استفاده از متخصصان و شناسایی پتانسیل‌های توریستی هر

شهر.

۵ - تهیه طرح جامع گردشگری برای استانهای دارای پتانسیل گردشگری.

اما با وجود تمام این توانایی‌های ذاتی منطقه، جدا از شهری چون استرا که به دلیل هم مرز بودن با شوروی و بازار آن، تورست‌های خارجی زیادی به آن شهر سفر می‌کنند، در شهرهای دیگر تعداد محدودی تورست وجود دارد.

مجیدی، معاونت امور عمرانی استانداری مازندران می‌گوید: «با توجه به پتانسیلی که در استان مازندران، گلستان و گیلان وجود دارد، می‌توانیم گردشگرهای غربی و حتی شرقی را به خوبی جذب

طراحی و ساخت انواع مدل و ماکت

**آتلیه ماکت سپید**

WebSite: [www.sepeed.com](http://www.sepeed.com)

۹۱۱۳۳۰۳۰۸ - ۷۶۳۳۵۳

لوازم بهداشتی

**ساختمانی**

فروشگاه **سکاکی**

تلفن: ۲۰۲۳۸۸۰

آدرس: خیابان بفر هاشم - نرسیده به بازارچه تکین

شرکت کار آرمینیوم

**کارال**

صنایع آرمینیوم در ساختمان

ارائه دهنده خدمات فروش و نصب در زمینه: نقاشی منظره، رنگ و روغن، نقاشی کتاب، آکرشک، دانه - باگل - زهلی

تمایزده رسمی فروش محصولات **کارال** (تایم دروینجره استاندارد شده ایران)

تهران، سعادت آباد، پل مدیریت، ساختمان شماره ۶۷، طبقه چهارم شمالی

تلفن: ۷۰۹۱۸۶۰ - ۷۰۹۱۸۸۰ فاکس: ۷۰۸۱۱۷۷

# ایجاد امکانات رفاهی مورد نیاز گردشگران در استانها

در اردیبهشت ماه گذشته، گردهمایی معاونان امور عمرانی استانداردهای سراسر کشور در شهر میگون برگزار شد.

در اولین روز این گردهمایی که با همت معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری برگزار شد، معاونان عمرانی به بیان مسائل و مشکلات خود پرداختند و در دومین روز طی نشست با مدیران سازمان ایرانگردی و جهانگردی نحوه همکاری شهرداریها و سازمان ایرانگردی و جهانگردی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در این نشست معزالدین، رئیس سازمان ایرانگردی و جهانگردی ضمن بیان دلایل تشکیل گردهمایی مشترک با معاونان عمرانی گفت: مهمترین مبحث در جهانگردی ایران، زیرساختهای آن است. در حال حاضر تلاش شده که شهرهای عمده کشور در این زمینه از استانداردهای جهانی برخوردار شوند. وی اشاره نمود که محورهای عمده توریستی کشور فاقد جاده‌های مناسب است و واحدهای پذیرایی بین راهی این محورها ساماندهی مناسب ندارند که خود از مهمترین معضلات پیش روی ایرانگردی است. معزالدین ابراز داشت: برای تقویت امکانات رفاهی گردشگری در ایران طی برنامه پنجساله سوم، اجرای حداقل ۳۰۰ واحد پذیرایی و استراحت پیش‌بینی شده است که با توجه به محدودیتهای سازمان ایرانگردی و جهانگردی، اجرای موفق آنها منوط به همکاری بین این سازمان و مدیران حوزه عمرانی شهرهاست. وی افزود: فعال نمودن چرخه ایرانگردی در استانهای مختلف کشور در رشد اقتصادی مناطق اقمی عمده دارد. با سرویس‌دهی مناسب به گردشگران در استانها، تعداد سفرها افزایش می‌یابد که به نوبه خود بر درآمد اقتصادی مناطق تأثیر مثبت

می‌گذارد. در حال حاضر بسیاری از مسیرها به علت نبود امکانات پذیرایی و سرویس‌های بهداشتی چندان مورد استفاده قرار نمی‌گیرند.

سرای رسیدن به سطح مطلوب گردشگری در داخل استانها چه برنامه‌ای را باید در پیش گرفت؟ مستوفی، معاونت آموزش و تحقیقات سازمان ایرانگردی و جهانگردی، با اشاره به این موضوع که شاخص توسعه دولتها می‌تواند بر اساس توسعه جهانگردی آن کشورها تعیین شود گفت: جهانگردی صنعتی فرابخش است و در ارتباط با تمامی سازمانهای عمرانی، سیاسی، خدماتی و فرهنگی دولتها قرار دارد. فعالیتهای این سازمانها باید با یکدیگر هماهنگ باشند تا جهانگردی بتواند پیشرفت کند؛ از این رو پیشرفت صنعت جهانگردی در یک کشور به معنی رشد و توسعه آن کشور در زمینه‌های عمرانی، خدماتی و... است.

وی در توضیح بیشتر این موضوع گفت: در کشورهای پیشرفته توجه به رشد جهانگردی در صدر برنامه‌ریزیهای اجتناب‌ناپذیر فرهنگی قرار دارد. کشورهای پیشرفته به این نتیجه رسیده‌اند که جدا از درآمدزایی صنعت گردشگری، این موضوع در ایجاد هویت ملی، افزایش اشتغال و کاهش حلقه و خودکشی نیز نقشی مؤثر دارد و می‌تواند از آن در مدیریت اوقات فراغت شهروندان استفاده‌ای مفید نمود. مستوفی افزود: شاخص امنیت از دیگر شاخصهایی است که با تقویت آن، جهانگردی هر کشور شکل مناسب خود را پیدا می‌کند و توجه گردشگران را جلب می‌نماید. وی تأکید نمود که نگاه جهان در صنعت گردشگری به منطقه آسیا معطوف است و کشور ایران می‌تواند جزء مقاصد عمده گردشگری در منطقه جنوب آسیا قرار گیرد. گفتنی است که سازمان ایرانگردی و جهانگردی با همکاری سازگان جهانی جهانگردی و برنامه عمران سازمان ملل متحد، اقدام به تهیه شرح خدمات برنامه ملی توسعه گردشگری در سطح کشور نموده است که براساس آن، یک گروه کارشناسی، مطالعات طرح جامع جهانگردی کشور را در سطح استانی و ملی شروع می‌کنند. در این طرح تأکید بر این است که مطالعات طرح جامع در مقیاس استانی توسط خود استانها انجام شود و سازمان ایرانگردی و جهانگردی بیشتر بر روی طرحهای ملی تأکید نماید. مستوفی

بر ضرورت تبدیل کاروانسراهای قدیمی بین‌جاهای به مراکز اقامتی تأکید نمود و گفت: توریسم فرهنگی به دنبال استفاده از هتل‌های ممتاز نیست، بلکه بیشتر به دنبال مکانهایی است که دارای هویتی فرهنگی باشند.

وی افزود: بر طبق مطالعات انجام شده روشهای تعیین سرمایه‌گذارهای هر استان و نمودار تفکیک نیازهای امکانات رفاهی گردشگران هر استان توسط سازمان ایرانگردی و جهانگردی در اختیار هر استان قرار می‌گیرد تا معاونان عمرانی بتوانند فعالیتهای خود را در زمینه گردشگری به صورت کارآمدی پیش ببرند. اساسی به حفظ هویت ملی و فرهنگی در طراحی استراحتگاههای بین‌راهی اشاره نمود و گفت: رستوران‌ها و مغازه‌های امروزی در بین جاه‌ها بدون هیچ‌گونه توجهی به معماری محیط خود شکل گرفته‌اند و فاقد تجهیزات لازم و کافی رفاهی هستند که در جذب توریست اثری منفی دارد. وی بر ضرورت ایجاد مجتمعهای رفاهی بین‌راهی که در آنها تمامی خدمات اعم از محل استراحت، رستوران، بیم‌بیتن، خدمات فنی اتومبیل و... ارائه شود، تأکید نمود و ادامه داد که سازمان ایرانگردی و جهانگردی با مطالعه در این زمینه به مکان‌یابی و طراحی این مجتمعهای رفاهی در استانهای مختلف پرداخته و در این زمینه بازسازی و مرمت کاروانسراهای قدیمی بین‌راهی نیز بررسی شده است. هدف جامع این مکان‌یابی عبارت است از برآوردن نیازهای رفاهی - مذهبی مطمئن در سفر، بهره‌برداری از منابع طبیعی، زیبایی‌ها و چشم‌اندازهای مطبوع، توزیع منطقی فعالیتهای رفاهی بین راهی در قالب مجتمعهایی در سطح کشور، بهره‌برداری صحیح از منابع فیزیکی، زمین، آب، جاده، انرژی و دستیابی سریع و آسان به نقاط مختلف، جلوگیری از ناآهنجاریها در سیمای جاه‌ها و برقراری امنیت و ایمنی آن.

گفتنی است ساماندهی این مجتمعهای رفاهی به شرکت توسعه «همانخانه‌های سیاهان» واگذار شده است که در آغاز فعالیت خود مجموعه‌های «ایس‌اوغلی درارومیه، ایلام، سه راهی جندق، شاه‌رود، پنج‌راه زنجان، اتوبان تهران - قم - چکنه، سه راهی رحیم‌آباد، اردستان، لوشان و آزادشهر را در برنامه دارد.

محور دیگر فعالیتهای توافقی این شرکت با سازمان میراث فرهنگی، ۱۵ نقطه از کاروانسراهای سازمان میراث فرهنگی است که در کنار محورهای اصلی قرار دارد، نظیر کاروانسرای گندوک، میان دشته، قهوشیرین و زمین الدین.

امامی گفت: این شرکت در نظر دارد در مرحله اول فعالیتهای خود برای هر استان سه نقطه در محورهای اصلی به اجرا، تکمیل و بهره برداری برساند. هزینه اجرای هر پروژه ۳۰۰ میلیون تومان برآورد شده است که اجرای متوسطه، قضای سبز، مسجد، سرویسهای عمومی، و شوخانه، فروشگاهها، اورژانس، کتابخانه، تأسیسات، رستوران، روشنایی، جاده های مسیر و دفع آبهای سطحی، تأمین آب و برق مورد نیاز را شامل می شود. وی اضافه نمود: با توجه به اینکه این مجتمعها در واقع جزء ملمان راهها به حساب می آیند لازم است سوبسید دولتی برای آنها پیش بینی شود، زیرا سپردن آنها به طور کامل به

بخش خصوصی طی چند سال اخیر باعث شده احداث این گونه مجتمعها با موفقیت رو برود و تشوید اعتبار مورد نیاز برای احداث ۵۰۰ مجموعه رقمی حدود یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون ریال است که با انجام آن ۲۵ هزار فرصت شغلی پیش می آید. امامی بر نقش حمایتی دولت در اجرای این پروژهها تأکید نمود و گفت: ایجاد جاذبه و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در احداث این بناها فقط با ارائه تسهیلات بانکی و تمرکز بر روی زیرساختها امکان پذیر است. امامی از معاونان عمرانی استاندارها خواست که در این مرحله از کار ۳۰ تا ۴۰ درصد از کل بودجه اجرای هر پروژه را استانیها تأمین نمایند تا پروژهها به مرحله پای بردند که بتوانند به جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی بپردازند.

در ادامه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور به روشن نبودن تکلیف استانها در قبال اجرای طرحهای

## چهارمین نشست معاونان خدمات شهری شهرداریها

ماه گذشته چهارمین نشست دوروزه معاونان خدمات شهری شهرداریها در محل مهمانسرای ایرانگردی - جهانگردی شهر سنج برگزار شد.

در این نشست که به همت شهرداری سنج و با حضور معاونان خدمات شهری شهرداریهای کرمانشاه، قزوین، همدان، زنجان، اردبیل، اراک و مدیران مناطق سنج برگزار شد، شاکری، شهردار سنج، ضمن اشاره به اهمیت جایگاه خدمات شهری در شهرداریها، به ضرورت برپایی چنین جاسانی اشاره نمود و گفت: «پروژه های نیمه تمام، تمهیدهای انجام نشده، خسارات پرداخت نشده، بی نظمی در شهر به جای نظم شهری و تراکم نیروی زیاد و نیروهای غیرمتخصص و غیر کیفی، سوق دادن شهرداری به سمت اجرای پروژهها به صورت آمانی و ایجاد ذهنیت نامطلوب در پرسنل شهرداری از بخش خصوصی و بیمانکاری و... مشکلاتی است

که به دلیل نبود برنامه ریزیهای طولانی مدت در سالهای قبل، گریبانگیر شهر سنج شده است و شاید این مشکلات در بیش از ۷۰ درصد شهرهای کشور وجود داشته باشد. وی افزود: تشتهای معاونان خدمات شهری قطعا در پیشبرد اهداف شهرداریها و رفع مشکلات مفید خواهد بود».

وی افزود: «رفع نواقص و معضلات شهری نیازمند برنامه ریزی دقیق و استفاده از تجربیات دیگران است. تاکنون در این نشستها معضلات اصلی شهرداریها از جمله جمع آوری زباله ها، واگذاری امور به بخش خصوصی، قضای سبز و نحوه نگهداری آن، ساماندهی ترافیک، بازیافت زباله و تفکیک از مبدأ بررسی شده است. امیدواریم با ادامه این نشستها و انجام بحثهای کارشناسی و علمی، به روشهای همسانی برای اجرای مسائل فوق در شهرهای کشور دست یابیم».

در ادامه جلسه وزیر، عضو شورای شهر، به معرفی جایگاه شهرداری در نظام کشوری و وظایف آن پرداخت و گفت: «از هنگامی که رشد و انفجار جمعیت افزایش یافته و مهاجرتهای بی رویه از روستا به شهر آغاز شده، باعث شده بافت سنتی شهرها به سوی شهرسازی مدرن پیش رود و با آشکار شدن این مشکلات، شهرداریها به عنوان متولی آرامش مردم جایگاهی ویژه

گردشگری پرداخت و گفت: در استانهایی که به صورت محوری مورد توجه توریست است باید برنامه های ویژه پیاده شود که لازمه آن تقسیم کار در برنامه های اجرایی است. وی افزود: در حال حاضر به طور واضح برنامه اجرایی هر استان و نحوه هدایت و کنترل بر سیاستهای اجرایی وظایف استانها مشخص نیست؛ از یک سو سازمان ایرانگردی و جهانگردی فعالیتهای خاص توسعه گردشگری را انجام می دهد و از سوی دیگر در شهرداریها نیز به همین موضوع پرداخته می شود.

وی بر ایجاد هماهنگی در این فعالیتهای و انجام اقدامات زیربنایی تأکید نمود و گفت: در استانهایی که بحث گردشگری جزء محورهای اولویت دار برنامه ریزی است لازم است سرمایه گذاری انجام شود و همچنین سعی شود بقیه منابع درآمدی نیز در آن سمت حرکت کنند.

یافتند. با نگاهی به شهرداریهای جهان می بینیم که آنها مرکز نقل شهرها هستند و در شهرداری نیز معاونت خدمات شهری به عنوان بازوی اجرایی شهردار و شورای شهر و قلب تپنده شهر محسوب می شوند.

وی ادامه داد: «امروز آثار امور شهرها علوم و تخصص ویژه ای را می طلبد که شهرداریها فاقد آن هستند؛ به عنوان مثال در شاخه خدمات شهری، مهندسی شهری، اقتصاد شهری، ترافیک، ایمنی و آتش نشانی، مسائل زیست محیطی و... مطرح است که هر کدام از این موارد یک سیستم تخصصی ویژه را می طلبد».

وزیری پیشنهاد نمود از طریق این جلسات به وزارت کشور و وزارت علوم و تحقیقات و فن آوری، ضرورت ایجاد دانشکده های تخصصی و تدریس رشته های مورد نیاز برای پرورش نیروهای متخصص شهرداری بسادآوری گردد. لو همچنین در پایان سخنانش خود به لزوم برنامه ریزیهای دراز مدت جهت پیش بینی و رفع مشکلات شهرها اشاره نمود.

گفتنی است در اولین روز این نشست، مشکلات اجرایی شهرداریها و موضوعات زیر مورد بحث و بررسی قرار گرفت: مدیریت مواد زاید جامد شهری، سد معبر، واگذاری بخشهای مختلف به بخش خصوصی (تلفات، قضای سبز، جمع آوری زباله ها و...)، هماهنگی بین مناطق،



شهری، اهمیت مشارکت در امر مدیریت شهری را یادآور شد. وی در زمینه واگذاری خدمات به بخش خصوصی گفت: «شهرداریها برای رهایی از بسیاری از بن‌بستها ناچار به مشارکت برنامه‌ریزی شده و منطقی با بخش خصوصی می‌باشند». وی همچنین گزارشی از عملکرد بخش خدمات شهری در زمینه‌های زباله و جمع‌آوری آن، زیباسازی، فضای سبز، تهیه طرح جامع کاشت و تصویب آن به جهت جلوگیری از سلبتهای عمل نمودن بحریان و طراحان فضای سبز و... در همدان ارائه کرد.

در ادامه این نشست، حکمی، معاون خدمات شهری شهرداری زوین شهر، بر اساس مطالعات و تجربیات خویش، راهکارهایی جهت نحوه جمع‌آوری و تفکیک زباله از مبدأ ارائه نمود و گفت: «افتقدان قانون بازیافت، بستر مناسبی است جهت پیروز تخلفات از سوی پیمانکاران و مجریان طرح و همین امر، ضرورت نظارت شهرداریها بر این مسئله را دو چندان می‌سازد». وی با توجه به تجربیات خود در زمینه بازیافت، مزایای طرح تفکیک از مبدأ را بر شمرده و توضیح داد: «با تفکیک از مبدأ می‌توان هزینه‌های دفن و جمع‌آوری را پایین آورده و با حفظ سرمایه‌های ملی و محیط زیست موجبات کاهش بحران زباله را فراهم آورده، حکمی در ادامه سخنان خود با تشریح طرح ساماندهی گروههای سنتی از سوی شهرداری، آن را راهکاری مناسب در جهت حل مشکلات امروز زباله دانست.

سپس علوی، معاونت خدمات شهری قزوین، ضمن مفید خواندن جلسات معاونان خدمات شهری، خواهان انتقال تجربیات موفق هر شهرداری به شهرداریهای دیگر شد و تأکید نمود که تجربیات منتقل شده باید در هر شهر با توجه به الگوهای خاص آن شهر هماهنگ شود و مورد استفاده قرار گیرد و صرف تقلید نباشد.

در پایان این نشست، شرکت کنندگان ضمن صدور بیانیه نهایی خود، خواستار دعوت از دبیر و مسئول کمیته خدمات شهری کلانشهرها و تشکیل جلسات طبق برنامه زمان بندی شدند. نشست آینده در همدان خواهد بود و محور تعیین شده میساجت جلسه آینده، زیباسازی شهری و خصوصی سازی است.

امور فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی شهر و فراهم نمودن اجرای این مقولات نیازمند همشرهایی است که با همکاری شورای شهر و شهرداریها بویژه معاونتهای خدمات شهری انجام می‌شود. در این زمینه شهرداری نیازمند مشارکتهای مردمی و بخش خصوصی است. به عنوان مثال زمینه مشارکتهای فوق را می‌توان در موارد زیر پیگیری کرد: تشویق مردم جهت سرمایه‌گذاری در ساخت مرکز فعالیتهای فرهنگی، ایجاد تشکلهای امدادی مردمی برای مبارزه با حوادث خرد و... که هدف تمامی موارد یاد شده، انجام وظیفه اصلی شهرداریها در تبدیل فضای ساکت وراکد شهرها به فضایی پویا، فعال و پر نشاط می‌باشند». احمدی بر ضرورت زیباسازی شهر نیز در سخنان خود تأکید نمود.

در ادامه جلسه قنبری، معاون خدمات شهری زنجان، با ارائه عملکرد خدمات شهرداری شهرداری این شهر به بیان مزایا و معایب استفاده از بخش خصوصی در انجام امور شهری پرداخت و گفت: «لزوم وجود تشریحاتی جهت شرايط ضروری و امدادی که در شهر بیش می‌آید ایجاد مشکلات اجتماعی از سوی پیمانکارها در صورت تأخیر در پرداختهای پیمانکار، در نظر گرفتن تورم و افزایش قیمتها در قراردادهای پیمانکاری و... از جمله مواردی است که باید به آن توجه ویژه داشت».

سپس مطهری، معاون خدمات شهری همدان، ضمن اشاره به لزوم آشنایی و استفاده از علوم و فن آوری روز در مدیریت

مدیریتها و بخشهای مختلف شهرداریها، استفاده بهینه از امکانات و ماشین آلات شهرداریها، کاهش هزینه شهرداریها، استفاده از کارشناسان و طراحان مبلغان شهری و ارائه طرحهای جدید و متنوع در مبلغان شهرها، پارکها و فضاهای سبز، ایجاد بستر مناسب جهت افزایش همکاری مردم و شهرداریها، تشکیل کمیته‌های تخصصی در زیر مجموعه‌های خدمات شهری، یوای جهت تبادل نظر و ارائه راهکارهای مناسب به بخشهای مختلف خدمات شهری، ارتباط میان شهرداریهای سراسر کشور و انتقال تجربیات موفق آنها در امور خدمات شهری، استفاده از تبلیغات مناسب در جهت اجرای طرحهای بازیافت و جمع‌آوری زباله، همکاری با اساتید و دانشجویان مربوطه، حضور مدیران مناطق در جلسات کمیته‌های خدمات شهری و...

\*\*\*\*\*

در روز دوم نشست معاونان خدمات شهری شهرداریها احمدی، عضو شورای شهر گفت: «از آنجا که طبق قانون، شورای شهر هیچ گونه دخالتی در زیر مجموعه شهرداریها و عزل و نصب مدیران آن ندارد در این نشست تنها به شرح وظایفی خواهیم پرداخت که به نوعی گفتیمان مشترکی است بین شوراهای شهر و معاونتهای خدمات شهری». وی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به بندهای ۶ و ۷ ماده ۷۱ قانون شوراها توضیح داد: «شهرداری تنها مجری امور عمرانی نیست، بلکه باید مجری تمام مقولات توسعه باشد. از جمله

# ساماندهی و دفع آفت موش

سپیده زرین پناه

به این جمله توجه کنید: «شهر ما خانه مسامت نه لانه موشها». در این جمله که روی تابلوهای شهری تهران نصب شده، هشدار جدی نهفته است. سه برابر جمعیت تهران، در این شهر موش وجود دارد. چیزی حدود ۲۵ میلیون، هر شهروند باید سه موش بکشد تا تهران بتواند از شر این حیوان آلوده رها شود. این مسئله فقط تهران و ایران را شامل نمی‌شود، در آمریکا نیز ۸ میلیون موش وجود دارد. موشها در سال ۴۸ میلیون تن غلات و مواد غذایی را در کل قاره آسیا از بین می‌برند علاوه بر این، عامل بروز بیماری‌های مهندسی نیز هستند. با همه اینها، موش در تهران برای مردم تبدیل به همسایه‌ای شده که اگر چه مزاحم است اما ظاهراً کمتر کسی حوصله برخورد جدی با او را دارد.

موشها در پیاده‌روی خیابانها، سائنه سائنه در کنار سان راه می‌روند و ما دیگر همچون یک دهه پیش از حضور آنها در شهر تعجب نمی‌کنیم. انگار وجه تهدیدآمیز خود را برای ما از دست داده‌اند و این برخورد از حضور خود این حیوان برای شهر تهدیدآمیز بر است!

## انواع موش در تهران

در تهران سه نوع موش وجود دارد: موش خانگی، موش سیاه و موش قهوه‌ای. موشهایی را که در گوشه و کنار شهر می‌بینیم از نوع موش قهوه‌ای هستند، با اندازه‌های حدود ۳۲۵ تا ۴۶۰ میلی‌متر و بیش از ۳ کیلوگرم وزن (یعنی اندازه یک گربه). این حیوان در طول سال ۵ یا ۶ بار تولید مثل می‌کند با دوران باروری کوتاه، در هر بار نیز حدود ۸ تا ۱۲ موش می‌زاید یعنی در شرایط مساعد، هر موش می‌تواند در سال حدود ۶۰ موش دیگر تولید کند که هر کدام نیز پس از گذشت ۳ ماه آماده باروری می‌شوند. روشن است که در چنین شرایطی، رقم افزایش موشها قابل ملاحظه می‌شود.

## ضرر اقتصادی و بهداشتی

موشها از نظر اقتصادی و بهداشتی برای جامعه زیانبار هستند.

الف - دندان هر موش در سال ۱۵ سانتی‌متر رشد می‌کند (به گفته کارشناسان به اندازه یک آجر معمولی). این حیوان مجبور است برای جلوگیری از این خصلت فیزیکی - که برای او تولید زحمت فراوان می‌کند - مدام در حال جویدن باشد تا از رشد دندان خود بکاهد که به همین دلیل ضربه اقتصادی فراوانی به جامعه وارد می‌کند. مثلاً در بیمارها و مراکز عمومی، باعث پارگی صندلی‌ها و درآنها، عامل تخریب وسایل چرمی، پلاستیکی و چوبی می‌شود.

ب - روی بدن موش، کک، گند و انگل‌هایی وجود دارد که با این حیوان همزیستی مسالمت‌آمیز دارند و به راحتی می‌توانند به پوست بدن هر جاندار دیگری از جمله انسان منتقل شوند. این موجودات ریز، ناقل بیماری‌هایی چون طاعون، مسمومیت، تب، سوکساری، براق، سالتک روستایی و بیش از ۳۰ نوع بیماری هستند. برای مبتلا شدن به این بیماری‌ها کافی است محیط زندگی و بویژه مواد غذایی ما آلوده به آب دهان، ادرار و مدفوع موش شود. به همین دلیل حتی پس از کشتن موش به وسیله سم یا تله، بلافاصله باید لاشه او از محیط جمع‌آوری شود؛ چرا که با سرد شدن بدن او کنگه‌ها و موجودات ریز از بدن او جدا می‌شوند تا محل مناسبی برای ادامه زندگی بیابند.

چرا موش همسایه ما شده است؟ موش، برای ادامه حیات خود نیازمند

سه عامل مهم است:

الف - لانه مناسب: موشها علاوه بر ذخیره مواد غذایی، علاقه عجیبی به جمع‌آوری اشیای مختلف دارند. به همین دلیل در لانه‌سازی و ایجاد محلی برای جمع‌آوری آنچه جمع‌آوری کرده‌اند، تبحر ویژه دارند. لانه موشها شامل تونلهای متعدد است. به همین دلیل هر گونه حفرة، چالته، شکستگی و درز در گوشه و کنار شهر، می‌تواند مکان مناسبی برای زندگی این حیوان باشد. یکی از دست‌اندرکاران شهرداری منطقه یک تهران می‌گوید: «بسیار مزاره با موش، حل مشکلات عمرانی شهرها بویژه در شهر تهران باید در رأس برنامه‌ها قرار گیرد، دیوارهای تخریب شده، شکستگی جدول شهرها، حفرة‌هایی که در پیاده‌روها ایجاد شده و تخریبهایی که در زیر پلهای شهری موجود است، مکان مناسبی برای زندگی موشهاست».

حقیقتاً، معاونت خدمات شهری شهرداری تهران نیز می‌گوید: «ایجاد نظم در میلمان شهری تهران به طور غیرمستقیم نقش بسیاری در کاهش تعداد موش در تهران دارد. ما باید به طور همزمان تلاش ویژه‌ای برای ساماندهی فیزیک شهر انجام دهیم».

ب - غذا: غذای موش بیشتر از زباله‌هایی که در معابر ریخته است تأمین می‌شود.

فناح رمضانلی، کارشناس ارشد محیطزیست در شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل می‌گوید: «همکاری با سازمان بازرگانی و مسووران شهرداری برای جمع‌آوری زباله می‌تواند در ریشه‌کن کردن موش در تهران، بسیار کمک کند. این همکاری بسیار ساده است: کافی است شهروندان زباله منازل خود را به موقع در بیرون منازل خود قرار دهند تا در وقت معین جمع‌آوری شده و در سطح معایر عمومی نمانند».

ج - آب: موش از طریق فاضلاب، آب موردنیاز خود را تهیه می‌کند. ساماندهی شکل شهرهای تهران، به‌طرف کردن شکستگی‌های داخل و کنیسن سرویس برای آنها، می‌تواند نیازهای جدی با حیات موش باشد.

همچنین مشارکت مردم برای جلوگیری از هدایت فاضلاب‌های خانگی، کارگاهی و دیگر مراکز به معابر و سطح شهر می‌تواند در رفع این مشکل مؤثر باشد.





### مبارزه با موش

مبارزه با حدود ۲۵ میلیون موش در سطح تهران و ریشه کن کردن آنها - به لحاظ اجرایی - در حوزه وظایف شهرداریها قرار دارد. شهرداری تهران طی دو ماه اردیبهشت و خرداد برای حل این مشکل فراگیر با مشارکت شرکت ساماندهی مشاغل، اقدام به اجرای طرح مبارزه ضربتی با موش کرده و در نخستین اقدامات در سطح شهر، تابلوهایی با شعارهای مختلف نصب نموده است: «اسانهایی پذیرند، موشها آسیب رساننده»، «مبارزه با موش آسان است اگر...»، «همشهریان گرامی، قطعاً بهترین راه‌رهایی از سبب موشهای تهران، رعایت نظافت و پاکیزگی و آموزش نکات لازم به کودکان است» و «معضل موشهای بزرگ تهران، معضلی است که جز با همکاری مردم و شهرداریها برطرف نخواهد شد».

اجرای این طرح در تهران سه مرحله دارد که تا به حال دو مرحله آن پشت سر گذاشته شده است. مرحله اول طی روزهای ۱۷ تا ۲۲ اردیبهشت ماه انجام شد که به اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی شهروندان اختصاص داشت. در این مرحله، چادرهایی در سراسر شهر تهران برپا شد. کسانی که در این چادرها حضور داشتند، با گفتگو و همچنین ارائه بروشور، اطلاعاتی در باره خسارت‌های اقتصادی - بهداشتی ناشی از حضور موش در شهر به مردم می‌دادند. وظیفه آنان در مجموع ارائه خدمات کارشناسی به مردم، نظارت، هماهنگی بین مناطق شهرداری و تهیه گزارش نهایی بود. نکته حائز اهمیت در این مرحله، علاوه بر پیامهای آموزشی که از طریق تابلوهایی شهری ارائه شده آموزش چهره به چهره مردم از طریق گفتگو بود.

به گزارش روابط عمومی معاونت خدمات شهری شهرداری تهران، در پایان این مرحله، ۲۰ هزار و ۴۰۰ نفر از شهروندان از طرح مبارزه با موش استقبال کردند و ۴۴۰ هزار نسخه بروشورهای حاوی اطلاعات و جزوات راهنمای طرح با شعارهای «شهر ما خانه ماست نه لانه موشها» و «موشها عامل انتقال بیماریهای بسیار خطرناک هستند» به مردم داده شد.

البته در اجرای این طرح مشکلاتی نیز وجود داشت: ۱- مردم می‌گویند ما بیشتر تبلیغهای شهری دیدیم تا برنامه‌های اجرایی برای مبارزه با موش.

در پاسخ رمضانعلی می‌گویند: «به لحاظ قانونی شهرداری تهران موظف است در امر مبارزه با موش فعالیت کند. از این حیث ما در مرحله‌ای هستیم که در وهله اول باید مردم را برای تحقق این مسئله علمی آگاه کنیم، چرا که رفع این معضل نیاز به مشارکت مردمی دارد. در واقع حرکت اگرچه در ظاهر علمی است اما نیاز به تحولات فرهنگی در سطح جامعه دارد. به همین دلیل تبلیغات می‌تواند بسیار مفید باشد، بویژه اینکه مردم کمتر شاهد اجرای طرح مبارزه با موش می‌شوند، چرا که این امر زمانی صورت می‌گیرد که تردد در سطح شهر کم باشد؛ هنگام غروب و شب. در ریزش‌ها یا در زیر پله‌ها و به دور از چشم مردم. به همین دلیل تبلیغات و اطلاع‌رسانی از طریق رسانه‌ها و صنایع‌سما در بالا بردن سطح آگاهی مردم، می‌تواند بسیار مفید باشد».

۲- بسیاری از کسانی که در چادرها و امر اطلاع‌رسانی فعالیت می‌کردند بیشتر در

حد، یک توزیع کننده بروشور و پرسشنامه مانندند. آنان در حوزه مبارزه با موش، کمتر دارای دانشی بودند که بتوانند آن را با مردم در میان بگذارند.

رضانعلی در باره این نکته نیز می‌گویند: «در منطبقه با یک بحث، تشش و... دانش دانشجویان رشته‌های بیولوژی، محیط‌زیست، علوم ارتباطات و دانشجویان دانشگاه آزاد تهران، شهید بهشتی، علامه طباطبائی، السهروردی، در چادرهای این مناطق مستقر بودند و به سئوالات مردم پاسخ می‌گفتند. این در حالی بود که بسیاری از مناطق به علت کمبود نیرو از پرسنل جمع‌آوری زباله در نواحی استفاده می‌کردند که نمی‌توانستند به شکل مؤثر نقش اطلاع‌رسانی را به جامعه ایفا کنند».

مرحله دوم - طرح ضربتی مبارزه با موشها از ۲۲ اردیبهشت ماه به مدت یک ماه در قالب، مبارزه شیمیایی اجرا شد. در این دوره به خدمات چادرها توزیع نیز افزوده شد که البته فقط ویژه اماکن عمومی، گذرگاهها، فضای سبز و کتابخانه‌ها بوده نه منازل مسکونی. حتی برای جلوگیری از هر حادثه احتمالی، هیچ‌گونه سمی در اختیار شهروندان قرار نگرفت و این امر فقط توسط همکاران این طرح انجام شد.

در این مرحله، محل سکونت موشها شناسایی و شهر طعمه‌گذاری شد. سپس لانه موشها جمع‌آوری و در کهریزک سوزانده و دفن شد.

### سم کلرات با فسفر دوزنگ

شهرداری مرکز ۵۰۰ میلیون تومان برای طرح ضربتی مبارزه با موش سرمایه‌گذاری کرده که بیشتر صرف خرید سم کلرات و انتشار تعدادی بوستر شده است. بنامه گفته مسعود خلیلی، مدیرعامل شرکت ساماندهی مشاغل، سمی که در این مبارزه استفاده می‌شود سم کلرات است که شهرداری تهران ۲۵۰ تن از آن را از کشور انگلستان (با وجودی که در داخل کشور نیز تولید می‌شود) خریداری کرده است. بنامه گفته معاونت خدمات شهری شهرداری تهران، سمومی که برای مرگ موشها ساخته می‌شوند معمولاً برای انسان نیز خطرناک‌اند و باید در مصرف آن دقت نمود. موشها چون خیلی باهوش‌اند، فوراً خطرها را درک می‌کنند و به آسانی سم را نمی‌خورند. از این رو سموم را با مواد غذایی مخلوط کرده و با نام طعمه (مخلوطی از پروتئین گیاهی و حیوانی) به موشها می‌دهند. وقتی موش این طعمه را بخورد، ۷ تا ۱۰ روز



خونریزی کرده و سپس می‌میرد. بیش از این برای مبارزه با موش از سم فسفر دوزنگ استفاده می‌شد و هنوز در باره اینکه کدامیک از این دو نوع سم مؤثرتر است اختلاف نظر وجود دارد.

رئیس‌اعلی می‌گوید: «عده‌ای معتقدند سم فسفر دوزنگ نه تنها ارزاتر بلکه مؤثرتر است. از ۱ کیلویی آن می‌توان ۱۰۰ کیلو طعمه ساخت. این سم برخلاف سم کلرات، یک روزه و ضربه‌ی موش را می‌کشد، اما دو اشکال دارد: اول اینکه برای انسان و کنار گزهایی که با آن کار می‌کنند بسیار خطرناک است، چون از راه پوست وارد بدن می‌شود. کارگران دانش و تخصص استفاده از این سم را ندارند و معمولاً در حین کار از دستکش، چکمه و بیلبچه استفاده نمی‌کنند.

دوم اینکه وقتی موشها به طور ضربه‌ی بمیرند، همدیگر را خیس می‌کنند و دیگر طعمه را نمی‌خورند. از این نظر سم کلرات که ظرف چند روز مؤثر واقع می‌شود بهتر است، اما این سم پایداری است و در طبیعت می‌ماند و روی حیوانات و گیاهان نیز تأثیر می‌گذارد و باعث آلودگی محیط‌زیست می‌شود.

مثلاً در منطقه پنج، این سم ظرف چند روز باعث کشته شدن ۲۰ موش شد، اما ۲۰ کلاغ نیز تلف شدند. این یعنی آسیب رساندن به محیط‌زیست. دیگر اینکه گران است: کیلویی ۷ هزار تومان».

حقایق در این زمینه می‌گوید: «سم کلرات مورد تأیید وزارت بهداشت و درمان است و اثرات زیست‌محیطی نامطلوب ندارد. وزارت کشاورزی می‌توانست سم فسفر دوزنگ را در اختیار ما بگذارد، اما وزارت بهداشت و درمان و سازمان محیط‌زیست با استفاده از آن در سطح شهر موافق نبودند و ما ناچار شدیم با وجود هزینه زیاد سم کلرات، آن را خریداری کنیم. البته برای دستیابی به یک راه حل مناسب، جدا از همکاری با مراکز نامبرده، در حال حاضر با انستیتو پاستور و چند مرکز تحقیقاتی در ارتباط هستیم. به عنوان مثال اخیراً تعدادی از کارشناسان کوبایی برای تبادل نظر به ایران سفر کردند. تلاش ما بر این است که از سموم غیر شیمیایی استفاده کنیم تا بتواند حالتی ساکت‌رایی و ایسدمی را برای از بین بردن موشها در بین آنها ایجاد کند. دیگر اینکه شهر دارها تشکیلات اجرایی هستند نه پژوهشی و این نوع کارها به طور ویژه و طبقه سازمان‌های دیگر است.»

یکی از دست‌اندرکاران شهرداری منطقه شش توضیح داد: «مشکلی که در طرح مبارزه ضربه‌ی موش وجود داشت این بود که مقدار سم توزیع شده در تمام مناطق تهران برابری است. در صورتی که تراکم موش در سطح شهر حالتی یکسان ندارد و بعضی از مناطق آلوده‌ترند. شهرداری باید نگاه کارشناسانه‌تری در امر توزیع سم و دیگر امکانات به مناطق داشته باشد.»

مرحله سوم یک سال زمان نیاز دارد تا برنامه‌های درازمدت آن اندک‌اندک تحقق یابد. از جمله ترمیم جویهای شکستگی خداول، پر کردن حفره‌های موجود در پیاده‌روها، ساماندهی و جمع‌آوری زباله و...  
**همکاری سازمانهای مختلف**

در حال حاضر وزارت بهداشت و درمان، انستیتو پاستور، وزارت کشاورزی، شهرداری، سازمان محیط‌زیست، سازمان بهداشت و... در امر مبارزه با موش وظایف مشترکی دارند و روشن است که تحقق طرحهای ملی نیز جز با مشارکت همگانی ممکن نخواهد بود. اگر قرار باشد از حد برنامه‌ریزی، ترسیم نمودار و بحثهای آماری، جلوتر برویم نیاز به ارتباط تنگاتنگ با تشکلهای همسو وجود دارد. در غیر این صورت حکایت بر نامه‌ریزها شبیه حکایت آن سه تن می‌شود که یکی چاله می‌کند، دومی نهال در چاله می‌گذارد و سومی چاله را پر می‌کند. روزی دومی نیامد، یکی چاله کند و دیگری پر کرد و به این ترتیب آنان از صبح تا غروب چاله‌ها کنند و پر کردند و غروب هیچ کاری انجام نشده بود.

حقایق می‌گوید: «همکاری سازمانهای مختلفی که وظایف مشترک دارند، ضروری است. متأسفانه ما کمتر در برنامه‌ریزیهای اجرایی می‌توانیم به این ارتباط تنگاتنگ برسیم. شهرداری در حال حاضر با انستیتو پاستور، وزارت بهداشت و درمان و سازمان محیط‌زیست در ارتباط است، اما کافی نیست و باید کاملتر شود.»

#### صداوسیما

مبارزه با موش، ساماندهی جمع‌آوری زباله در شهرها و هزار و یک مسئله دیگر اگر چه در ظاهر ربطی به فرهنگ جامعه ندارد، اما پیوندی ریشه‌ای با آن دارد. تا جامعه، فرهنگ حل این مشکلات را نیابد هیچ برنامه‌ریزی تحقق نخواهد یافت. برای تغییر و تحول فرهنگی نیز نیاز به برنامه‌ریزی مستمر و درازمدت وجود دارد و در این عرصه نقش رسانه‌ها بسیار پررنگ

است. بویژه صداوسیما که به بودجه ملی متکی است و این توقع وجود دارد که برای تحقق برنامه‌ریزیهای ملی و حل مشکلات ملی - که موش و مبارزه با آن نیز یکی از این مشکلات است - با تمام توان وارد عرصه شود.

حقایق می‌گوید: «ما تلاش می‌کنیم مردم را نسبت به اثرات سوء عدم رعایت بهداشت و ارتباط آن با زیاد شدن موش در شهرها متوجه کنیم. برای تحقق این امر نیز با تمامه‌ی جماعات، آموزش و پرورش و نیروی انتظامی وارد گفتگو شده‌ایم. ما می‌خواهیم به مردم بگوییم اگر همیاری نداشته باشید، مبارزه شیمیایی با موش تأثیری نخواهد داشت. اما برای اجرای این امر، نیاز به امکانات بیشتری داریم. متأسفانه صداوسیما در این عرصه همان گونه با شهرداری برخورد می‌کند که برای تبلیغ پیک نمکی با مشکل موش در شهرهای ایران یک مشکل ملی و بحران‌زاست و خاص تهران نیست. ما اگر چه در آینده تلاش خواهیم کرد تا همچون سازمان آب و فاضلاب و وزارت برق به ارائه پیامهایی در صداوسیما اقدام کنیم، اما وظایف این رسانه در امر آگاه‌سازی مردم چه می‌شود؟ آیا نباید برای این رسانه تعیین شود که روی چه مسائلی بدون چشمداشت اقتصادی حتی فعالیت کند؟»

#### نتیجه‌گیری

به نظر می‌آید شهرداری کمی کند است که هر یک به نوعی با معضلات موش هم‌رنگ هستند. لازم است قبل از شروع به فعالیت‌های اجرایی مبارزه با موش، اقدام به راه‌اندازی یک گروه مطالعاتی - مشورتی مشترک از کلیه سازمانهای مرتبط، شهری و روستایی، نمایندگانی از سازمان بهداشت و محیط‌زیست کنند. به نوعی که فعالیت زیست‌محیطی و بهداشتی روستاهای انتخاب شده شهر جزئی بررسی شود و با توجه به ظرفیتهای شهر، سیستم فاضلاب شهری، سیستم جمع‌آوری زباله و روش مناسب اتخاذ شود.

- جمع‌آوری به موقع زباله و حفظ پاکیزگی معابر و جویبارهای منطبق در کاهش تعداد موشها خواهد بود.

- ساماندهی وضعیت فضاهای خانگی و پاکیزگی که در جویبارهای سطح شهر جزئی هستند. برگزاری جلسات منظم آموزشی - مشورتی با مسوولان محلی، جلب مشارکت آنان در امر مبارزه با موش و رعایت پاکیزگی محلات.

- استفاده از امکانات صداوسیما برای آگاه‌سازی مردم، آموزش و جلب مشارکت آنان.

# راهکارهایی نو برای ساماندهی حمل و نقل و ترافیک درون شهری

گزارش جمع بندی مباحث  
چهارمین گردهمایی دبیران  
شورای هماهنگی ترافیک  
استانها و معاونان حمل و نقل و  
ترافیک شهر داریهای بزرگ

همان گونه که در شماره قبل ذکر شد چهارمین گردهمایی دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانها در ۲۸ و ۲۹ اردیبهشت ۷۹ در شیراز برگزار شد. در این گردهمایی مسائل حمل و نقل درون شهری کشور از ابعاد مختلف مورد بررسی قرار گرفت و مواردی به عنوان جمع بندی این مباحث، در محورهای پنجگانه قوانین و مقررات، حمل و نقل همگانی، مطالعات، آموزش و اطلاع رسانی و اعتبارات مطرح شد که گزیده هایی از مطالب آن نقل می شود:

## الف - قوانین و مقررات

- ۱- لزوم ایجاد جایگاه برای دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان در کمیته فنی شورای شهرسازی استان و کمیسیون ماده ۵ و عضویت در کمیته های فنی طرحهای هادی، جامع و تفصیلی شهرها.
- ۲- تعیین جایگاه قانونی دبیرخانه شورای هماهنگی ترافیک استان و پیگیری برای تصویب چارت سازمانی شورای به صورت لغت و یا تشکیلاتی مستقل که مستقیماً با معاون امور عمرانی استاندار در ارتباط باشد.
- ۳- بازنگری در قانون شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و پیش بینی توسعه اختیارات قانونی شوراهای هماهنگی ترافیک استانها و افزودن شهرداران و فرمانداران مراکز استانها به اعضای شورای هماهنگی ترافیک استان.
- ۴- مابطنه نمودن فعالیت خودروهای تاکسی بین شهری یداک سفید با همکاری سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور.
- ۵- بررسی و پیگیری تصویب اسامنامه سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر داریهای شهرهای بزرگ کشور و همچنین تصویب نمودار و پستهای سازمانی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهر داریهای شهرهای بزرگ کشور.
- ۶- کنترل بیشتر سلامت فنی خودروها توسط راهنمایان و رانندگی با توجه به تأثیر گذاری نقص فنی وسایط نقلیه در افزایش تصادفات و آلودگی هوا.
- ۷- پیگیری تصویب اصلاحیه این نامه

تاکسیرانی توسط هیئت دولت جهت حل مشکل مسافرهای شخصی.

۸- انجام بررسی لازم برای واگذاری بخشهایی از خدمات ارائه شده توسط راهنمایان و رانندگی ناچا یا بهره گیری از تجارب موفق سایر کشورهای همسایه بخش خصوصی با هدف کاهش تصدیی دولتی، کاهش هزینه ها و افزایش بهره وری.

۹- بازنگری اساسی در نحوه صدور گواهینامه رانندگی به منظور ارتقای سطح مهارت و پیشگیری از وقوع تخلفات و تصادفات با بهره گیری از تجارب موفق سایر کشورها.

۱۰- اختصاص عوارض ناشی از حذف پارکینگ، فقط برای احداث پارکینگهای عمومی.

## ب - حمل و نقل همگانی

- ۱- تأکید بر اختصاص ۱۰ درصد بودجه عمرانی شهر داریها به اتوبوسرانی ها و پایتاری آن در بودجه سالیانه شهر داری.
- ۲- مشخص کردن وظایف و مسئولیتهای شهر داریها (اتوبوسرانی ها) در ارتباط با گازسوز نمودن اتوبوس ها و نیز نحوه سرمایه گذاری و هزینه دو امر گازسوز کردن و تعمیر و نگهداری اتوبوس ها برای اعضای شورای اسلامی شهر.
- ۳- یکتسواخت نمودن نوع اتوبوس ها و تمرکز خرید قطعات و تعمیرات، با کاهش تنوع اتوبوس های در اختیار یک اتوبوسرانی به حداقل ممکن.
- ۴- اقدام وزارت کشور در تحویل و تخصص به موقع اتوبوس و اعتبارات.
- ۵- جایگزینی تاکسی های جدید به جای تاکسی های فرسوده برای بالابردن ضریب ایمنی سفرهای تریون شهری با هماهنگی دستگاههای ذی ربط.
- ۶- تسهیل شرایط اختصاص وام به مناقشیان خرید تاکسی از محل بصره ۲ قانون بودجه کشور، از جمله قرار دادن تاکسی ها جزو بخش خدمات (با سود ۲۵ درصد) تخصیص وام به آنها با سود کمتر، پیش بینی تمهیداتی از سوی وزارت کشور (حفاظت ۴ میلیون تومان وام با بهره زیر ۱۰ درصد) به جهت رونق دادن به تاکسیرانی ها طی دوره ای ۳ ساله.
- ۷- بهره گیری از تجارب و اطلاعات مربوطه نه شهر تهران، برای انجام اقدامات پیشگیرانه در جهت جلوگیری از بروز زدید و وارونگی هوا در سایر شهرهای بزرگ کشور.
- ۸- ایجاد تجهیزات و امکانات لازم در سطح شهرهای کشور برای معاینه فنی خودروها.
- ۹- بررسی موضوع واگذاری تعدادی از خطوط اتوبوسرانی های شهری کشور به بخش خصوصی، برای بهره گیری بهینه از خدمات اتوبوسرانی و کاهش تصدیی بخش دولتی.

۱۰- تبدیل شرکت های اتوبوسرانی به سازمان اتوبوسرانی به منظور بهره گیری بهینه از خدمات و همچنین کاهش برخی از هزینه ها مانند مالیات.

۱۱- تصمیم گیری در مورد بخت حمل و نقل ریلی درون شهری صرفاً بر اساس نتایج مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مصوب در شهرهای بزرگ.

۱۲- پیگیری تشکیل سازمانهای مینی بوسرانی برای شهرهای زیر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت و تسهیل شرایط و مقررات معین و مشخص در این زمینه.

## ج - مطالعات

- ۱- از بین بردن وقفه بین انجام مطالعات حمل و نقل همگانی و جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها و اجرای آنها.
  - ۲- تعیین سرمنشا و شاخصهای موجودی مطلوب حمل و نقل بویژه حمل و نقل همگانی.
  - ۳- ایجاد هماهنگی بین مطالعات حمل و نقل و ترافیک شهرها با طرحهای توسعه شهری (مشاور شهر ساز طرف قرارداد برای انجام مطالعات طرحهای توسعه شهری باید مطالعات بخش حمل و نقل و ترافیک این طرحها را با عقد قرارداد جداگانه ای به مشاور واحد صلاحیت و دارای رشته حمل و نقل و ترافیک واگذار نماید).
  - ۴- اقدام در مورد عقد قرارداد و شروع مطالعات مرحله دوم ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهرها بر اساس شرح خدمات اصلاح شده از سوی وزارت کشور با اولویت مطالعات ساماندهی سیستم حمل و نقل همگانی.
  - ۵- در اختیار گذاشتن کلیه اطلاعات مورد نیاز از سوی شهر داریها و سایر دستگاههای ذی ربط به مشاوران طرف قرارداد به جهت تسریع در روند انجام مطالعات حمل و نقل و ترافیک شهرها.
- ## د - آموزش و اطلاع رسانی
- ۱- ارسال نوارهای آموزشی و فیلم و کتب مناسب توسط دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برای شوراهای هماهنگی ترافیک استانها (چنانچه هر یک از استانها و شهر داریها در مورد آموزشهای سمعی و بصری نیز اقدامی داشته اند به دبیرخانه شورای عالی ارسال نمایند).
  - ۲- بررسی و پیگیری تأسیس دانشکده راهنمایان و رانندگی از سوی مسئولان ذی ربط.
  - ۳- تأکید بر حمایت استانی و شهر داریها و شوراهای همسایه از طرح «کده رقی» ارائه شده توسط وزارت پست و تلگراف و تهن و تلاش وافی در جهت آموزش شهروندان برای استفاده از کده مذکور.

اندیمشک شورای شهر اندیمشک از زمان شروع فعالیت خود تاکنون، اجرای ۱۳۰ پروژه عمرانی شهرداری را به تصویب رسانده و در همین مدت ۹۸ درصد از اجرای پروژه‌های یاد شده به اتمام رسیده است. همچنین این شورا در نظر دارد با توجه به مشارکت شرکت معادن چناره (متعلق به شرکت صنایع فولاد)، احداث کارخانه سیمان را در برنامه شهرداری قرار دهد. در حال حاضر این شورا آمادگی خود را در حمایت از سرمایه‌گذاری و ایجاد کارخانه‌های تولیدی در شهر اندیمشک اعلام نموده است.

منجیل توربین‌های بادی مستقر در منجیل ضمن تولید انرژی و برق، منظره‌ای بدیع جهت گردشگران این شهر فراهم آورده است. شهرداری منجیل اعلام نمود که



استفاده از این توربین‌ها بدون نیاز به سوخت نفتی، کمک شایانی به بهبود آلودگی هوا می‌کند. گفتنی است تمامی قطعات مورد نیاز این توربین‌ها در داخل کشور تولید می‌شود و جهت حفظ و نگهداری آنها نیازی به اِی‌راتور نیست، بلکه به وسیله سیستم کنترل از راه دور قابل هدایت و نگهداری است.

**گالیکش** شهرداری گالیکش با تشکیل مرکز تحقیقات و کامپیوتر توانسته است به ارتقای کیفی فعالیت‌های خود کمک نماید. این مرکز که از آذرماه سال گذشته فعالیت خود را شروع نموده است، واحدهای متعدد اطلاع‌رسانی، انتشاراتی و فرهنگی را در برمی‌گیرد.

**آذربایجان شرقی** از سوی شوراهای اسلامی شهرهای گوگان - کلیبر و قره‌آغاج، شهرداران جدید انتخاب شدند. به گزارش استانداری آذربایجان شرقی، محسن مشافزاده به عنوان شهردار جدید گوگان، مختار جمیلی به شهرداری کلیبر و علی محمدپور در قره‌آغاج از سوی شورای شهر انتخاب و معرفی شدند. همچنین غلامعلی محمدی اهری در سمت شهردار شهر اهر کار خود را آغاز نموده است.

هراغه شهرداری مراغه اقدام به تأسیس دفتر جذب مشارکتهای مردمی در محل شهرداری نموده است. هدف از تشکیل این دفتر، افزایش میزان مشارکتهای مردمی

شهروندان در طرحهای درآمدزای شهرداری و ساخت و ساز شهری است. شهرداری مراغه در صدد است با شکل‌گیری فعالیت‌های این دفتر، سرمایه‌های سرگردان شهروندان را جذب و امور بازرگانی شهر را در جهت کمک به توسعه شهر قرار دهد.

**الشتر** شهرداری الشتر در استان لرستان طی ماه‌های گذشته به منظور تقویت هویت فرهنگی شهر اقدام به نصب چندین تندیس در تقاطع‌های اصلی شهر نموده است. اجرا و نصب این تندیس‌ها ۲۵ میلیون ریال هزینه در برداشته است. همچنین این شهرداری به منظور افزایش سرانه فضای سبز شهر از میزان ۲/۱ متر مربع به ۴/۵ متر مربع، در بلوارهای سطح شهر، یک صد هکتار نهال ترون، غرس نموده و طرح احداث پارک صخره‌ای ۸ هکتاری را نیز در دست اقدام دارد.

رودسر شورای شهر رودسر اعلام نمود با توجه به وضعیت ناسانمان اقتصادی این شهر در صدد است با پیروزی و تقویت استعدادهای گردشگری و تفریحی این شهر، منابع درآمدی خوبی برای شهرداری و شهروندان رودسر فراهم آورد. در این زمینه شورا، عمق قابل توجهی از نوار ساحلی شهر را به اجزای طرح‌های مناسب گردشگری اختصاص داده است و ایجاد دو شبکه ارتباطی در نوار ساحلی یاد شده را در برنامه فعالیت‌های عمرانی شهرداری قرار داده است.

## تصویب طرح آیین‌نامه نامگذاری معابر در شورای شهر تهران

شورای شهر تهران در شصت و پنجمین جلسه علنی خود، طرح تهیه آیین‌نامه نامگذاری و تغییر نام معابر و اماکن عمومی شهر را به تصویب رساند. طبق ضوابط این طرح برای شهرکها، کوی‌ها، میدان، بازار، سرانجام، پردیس‌ها، پارک‌ها و اماکن عمومی از نام و برای

ملی - مذهبی کشور، تقویت کنند روابط دوستانه و صلح‌آمیز با کشورهای دیگر، احترام به شخصیت‌های سیاسی، فرهنگی، ملی ایران و سایر کشورهای دوست و احترام به حقوق بشر و عقرات بین‌المللی.

گفتنی است که طبق ماده ۵ این طرح، نامگذاری و تغییر نامها بدون طرح در کمیسیون مربوطه در شورا غیر قانونی است. ارائه پیشنهاد تغییر نام به کمیسیون نامگذاری آزاد است و دبیرخانه شورا موظف به دریافت و ثبت پیشنهادهاست. کمیسیون همچنین موظف است در نامگذاریها از مشارکت شهروندان و انجمنهای شورایی نیز در محلات استفاده کند.

خیابانها و معابر شهری، کوچه‌ها و بین‌بست‌ها از شماره ترکیبی و پایه طور ترکیبی از نام و شماره استفاده خواهد شد. در هر حال استفاده از شماره برای خیابانها و کوچه‌ها به تنهایی و یا همراه با نام الزامی است.

همچنین در نامگذاری می‌بایست از نامهای دائمی، ملیتی و حتی المقدور کوتاه استفاده شود. از طرفی باید متناسب با محل و سوابق تاریخی آنجا نیز باشد و از تغییر نامهایی که به تاریخ شهر تهران بستگی دارد، پرهیز شود. در این طرح آمده است که نام‌های انتخابی باید دارای یک یا چند ویژگی زیر باشند: برخوردار از ریشه تاریخی، سیاسی، مذهبی، فرهنگی، اجتماعی و یا اقتصادی، برگرفته از طبیعت، عدم تعارض با مشرکت نظام، متناسب با ارزشها و آرمانهای انقلاب، نشانگر هویت

## استانده از نیروهای وظیفه برای سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی

۲۳۰ نفر نیروی وظیفه دبلم و بالاتر  
جذب سازمان آتش نشانی تهران  
می شوند.

به گزارش دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی کشور با توجه به تجربیات جهانی، برای اولین بار در ایران زمینه جذب نیروهای وظیفه به سازمان آتش نشانی فراهم شده است. در این زمینه ۱۷ عنوان رشته تحصیلی دانشگاهی از جمله رشته های مهندسی ساختمان و عمران، معماری و برنامه ریزی شهری، کامپیوتر و حفاظت و ایمنی بهداشت کار در نظر گرفته شده است. فارغ التحصیلان این رشته ها می توانند پس از گذراندن مراحل آموزشی در سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی تهران، خدمت سربازی را بگذرانند و پس از پایان دوره خدمت نیز به عنوان نیروی آتش نشانی آموزش دیده و کارآمد مشغول کار شوند.

گفتی است در بسیاری از کشورهای نیروهای نظامی، نقش فعال در خدمات آتش نشانی بر عهده دارند، از جمله در کشور رومانی خدمات آتش نشانی بر عهده سپاه آتش نشانی است که بخش نظامی وزارت کشور رومانی محسوب می شود. سازمان خدمات آتش نشانی روسیه به دو قسمت نظامی و غیر نظامی تقسیم می شود و تمامی شهرهای بزرگ تحت پوشش خدمات آتش نشانی نظامی هستند. در سوئد مسئولیت خدمات آتش نشانی و نجات بر عهده وزارت دفاع است. در فرانسه خدمات آتش نشانی شهرهای بزرگی چون پاریس و مازسی به عهده واحدهای نظامی است و در ایتالیا بخشی از سربازان وظیفه به عنوان آتش نشان خدمت می کنند و پس از پایان دوره خدمت وظیفه به «نیروی خدمات آتش نشانی ذخیره» انتقال می یابند تا هر گاه نیاز مبرم بود به خدمت فرا خوانده شوند.

با توجه به اینکه بر اساس استانداردهای رایج بین المللی باید برای هر ۵۰ هزار نفر جمعیت یک ایستگاه آتش نشانی و برای هر ۲ هزار و ۵۰۰ نفر یک نیروی آتش نشانی پیش بینی شود، استفاده از نیروهای نظامی و احتکازی مناسب برای تأمین پرسنل مورد نیاز آتش نشانی است. در حال حاضر تعداد ایستگاههای موجود در شهرهای کشور ۲۳۹ ایستگاه است که تعداد ۷ هزار و ۹۰۹ نفر نیروی آتش نشانی در آنها به خدمت مشغول اند.

## شهر از نگاه آمار

\*\*\*\*\*

■ تاکنون تعداد ۷۵۶ شهر از نظر تقسیمات کشوری به ثبت رسیده است.  
■ در سال ۷۸ تعداد ۳۳ شهر به شهرهای کشور اضافه شد.  
■ نرخ رشد متوسط جمعیت شهری کشور بین سالهای ۷۸-۱۳۷۵، ۲/۴۴ درصد بوده است و در فاصله سالهای ۸۳-۱۳۷۸ به ۲/۵۸ درصد خواهد رسید. (بر اساس برآوردهای دفتر اقتصاد کلان سازمان برنامه و بودجه)  
■ نسبت شهرنشینی در سال ۷۸ (۶۷/۲ درصد)، سال ۸۰ (۶۴/۵ درصد)، سال ۸۳ (۶۶/۲ درصد) و سال ۸۵ (۶۷/۲ درصد) خواهد بود. (بر اساس برآوردهای دفتر اقتصاد کلان سازمان برنامه و بودجه)  
■ جمعیت کل کشور در سال ۶۳، ۷۹ میلیون و ۸۶۱ هزار و ۸۱۵ نفر است و در سال ۸۰ این تعداد به ۶۴ میلیون و ۹۰۶ هزار و ۷۰۲ نفر خواهد رسید. (بر اساس

برآوردهای دفتر اقتصاد کلان سازمان برنامه و بودجه)  
■ از ابتدای سال جاری، هیئت وزیران به استناد ماده ۱۳ قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری (مصوب سال ۴۲) تعیین شش نقطه دیگر را از کشور به عنوان شهر به تصویب رسانند. این شش شهر عبارتند از:  
● کشاورز: از توابع شهرستان شاهین دژ، استان آذربایجان غربی.  
● اساولوقلی: از توابع شهرستان خوی، استان آذربایجان غربی.  
● سرو: از توابع شهرستان ارومیه، استان آذربایجان غربی.  
● واسگند: از توابع شهرستان ایروانشهر، استان سیستان و بلوچستان.  
● حیلانچو: از توابع شهرستان آراک، استان مرکزی.  
● حراوه: از توابع شهرستان کلاهد، استان گلستان.

## رابطین خبری نمونه «شهردارها»

\*\*\*\*\*

سالگرد انتشار ماهنامه شهردارها به معرفی چند تن از رابطین فعال بهر دایره، امید است که استمرار همکاری این رابطین و دیگر همکاران در ارسال اخبار و گزارشات امکان اطلاع رسانی فراگیر تر را فراهم نماید.

در آغاز فعالیت ماهنامه شهردارها، نیاز به آخرین اطلاعات و مسائل شهرهای کشور باعث شد از معاونان عمرانی استاندارها خواسته شود که یک نفر رابط خبری به «شهردارها» معرفی نمایند. قرار بر این شد که این رابطین، بل از بهایلی بین ماهنامه و شهردارهای زیر پوشش هر استان باشند به منظور آشناسیدن آنان به نیازهای خبری شهردارها دوره ای آموزشی در محل ماهنامه برگزار شد و پس از مدتی از شهردارهای بالای ۵۰۰ هزار نفر در خواست شد که خود مستقلاً به معرفی رابط خبری اقدام نمایند. به این ترتیب اکنون حدود ۳۵ رابط خبری - که ناهدی با اصول خبرنگاری آشنا هستند - با ارسال خبر و گزارشات ماهنامه شهردارها را همراهی می نمایند. در این میان تعدادی از رابطین، اشتیاق بیشتری نسبت به درج مسائل شهر و استان خود در ماهنامه ابراز نموده و همکاری گسترده تری با ماهنامه داشته اند. از این رو بر آن شدیم که در اولین

- ۱
- استانداری ایلام: بهروز اسعدی
- استانداری خوزستان: اسماعیل زعیم
- استانداری سیستان و بلوچستان: محمد علی قراوند
- شهرداری گرگ: سید مصطفی قریشی
- استانداری کرمان: منصور جعفری
- استانداری گلستان: مهدی بندر آبادی
- دفتر ستاد امور ایمنی و حوادث غیر مترقبه: هدایت الله شاپوری
- استانداری همدان: ابراهیم پوینده

# «شهردارها» از نگاه خوانندگان

هیمه حسین زاده

بسه منظور سنجش مقدماتی عملکرد یکساله ماهنامه شهردارها، مصاحبه‌های کوتاهی با طیف متنوع خوانندگان این ماهنامه صورت گرفته. نمایندگان مجلس، شهرداران، اعضای شورای شهر، کارشناسان شهرداریها، مسئولان و مدیران سازمانهای وابسته به شهرداری، مهندسان مشاور شهرساز، اساتید و دانشجویان رشته‌های شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری و سرانجام خوانندگان علاقمند مسائل شهری در این طیف قرار می‌گیرند. در این مصاحبه‌ها، نظر خوانندگان در خصوص مطالب مختلف ماهنامه شهردارها، میزان سودمندی این مطالب، چگونگی عملکرد ماهنامه در حیات یکساله‌اش، جایگاه آن در عرصه مطبوعات تخصصی شهر و شهرسازی، آرایش موضوعی و آرایش گرافیکی ماهنامه شهردارها و... پرسیده شد. ملاک واقعی بودن نظرات مطرح شده، تصادفی بودن انتخاب پاسخگویان، تنوع آنان و ناگهانی بودن زمان مصاحبه است. فصل مشترک تمام صحبت‌های انجام شده، رعایت کلی است که در میان اظهارنظرهای خوانندگان وجود دارد و بالطبع ناشی از گامهای ماهنامه شهردارها در مسیر ویژه‌اش است. بدیهی است چگونگی طی این طریق نیز خالی از انتقاد نیست. پیشنهادها و انتقادات مصاحبه‌شوندگان، نشاتگر بر خورد سازنده انسان به کاستیهای قابل انتقاد حرکت ماهنامه طی یک سال گذشته است.

## من «شهردارها» را می‌خوانم

هر گروه از خوانندگان، از دیدگاه خاصی به مطالعه ماهنامه شهردارها می‌نشینند. با این حال همه بر این نظرند که این نشریه از جایگاهی خاص برخوردار است، چرا که توانسته است به بحث مهم مدیریت شهری و ارتباط مردم با این مدیریت بپردازد. هاشمی زاده، نماینده سابق مردم اهواز در مجلس شورای اسلامی و عضو فراکسیون شهردارها در مجلس، ماهنامه شهردارها را به این دلیل مطالعه می‌کند که تنها نشریه‌ای است که به امر حساس امور شهرداریها به عنوان مدیران شهری می‌پردازد. منوچهر مزینی، استاد دانشگاه شهردارها را به علت طرح بحث‌های مفید در حوزه مدیریت شهر و کارایی‌اش در تصحیح

و هدایت ذهنیت مسئولان، دانشجویان و شهروندان مطالعه و مباحث آن را دنبال می‌کند. علی ماندگار، شهردار اهرم، ماهنامه شهردارها را به علت اینکه نقش مهمی در آموزش خود وی و کارکنان شهرداری اهرم برعهده دارد، مطالعه می‌نماید. مهیار اردشیری، استاد دانشگاه شیراز، معتقد است که مطالعه شهردارها از این جهت ضرورت دارد که مطالب مربوط به مشارکت مردم و نوازها را به بحث می‌گذارد و مشارکت رمز رفیود سیستم‌های شهری است. مرتضوی، مدیرعامل شرکت مهندسی مشاور آهون، ماهنامه شهردارها را به علت توانایی‌اش در اطلاع‌رسانی در خصوص برنامه‌های آینده و پروژه‌های در دست اجرای شهرداری مطالعه می‌کند و سرانجام سیدحسین

شهردارها به علت طیف متنوع مباحثات بایست از جنبه‌های متفاوتی برای خوانندگان خود سودمند و مفید باشد و در این میان به نظر می‌رسد که مباحث مربوط به تجربیات شهردارهای ایران و جهان سودمندترند. مهیار اردشیری مطالب شهردارها را به صورت کاربردی برای مسئولان شهرداریها مفید می‌داند. مرتضوی، در این خصوص می‌گوید: «ماهنامه شهردارها به طور عام برای من مفید است. هنگام تصمیم‌گیری نیز پیش‌زمینه‌های ذهنی حاصل شده از مطالب نشریه‌ای چون ماهنامه شهردارها در عمل به کار می‌آید». هاشمی زاده بحث‌های تخصصی مربوط به مدیریت شهری را بسیار مفید می‌داند. وی می‌گوید: «چون متولی مدیریت شهری

## ماهنامه شهردارها حلقه اتصال شهردارها، اعضای شورای شهر و شهروندان است و می‌تواند ارتباط تعاملی مدیران شهری و شهروندان را به بحث بگذارد

### همه خوانندگان ماهنامه شهردارها بر این نظرند که «از شهردارها باید آموخت» نه اینکه آن را از سر تفنن مطالعه کرد

مشخص نیست و چندگانگی نظرات وزارت کشور و وزارت مسکن و شهرسازی در این مورد مشکلات فراوانی ایجاد می‌کند. مقاله منوچهر مزینی - که به درستی به تحلیل مطالب و شرایط فوق پرداخته - برای من بسیار مفید بود. علی پورسعید - دانشجو - گزارش‌تهیای خبری، بررسی قوانین شهردارها و بررسی مشکلات شهری را مفید می‌داند. فرخ فریبا، مدیرعامل مهندسی مشاور شهرداری می‌گوید: «بعد از یادداشت سردبیر و گزارش اصلی، مباحث مربوط به سازمانهای بین‌المللی و تجربیات جهانی و نیز مطالب شهردارها در سوز منتهای اسلامی را مفید می‌دانم. پس از اینها، مطالب گفتگو، اندیشه و پژوهش و عمارت نو را احاطه اهمیت می‌دانم». مریم یعقوبی، خانه‌دار و لیسانس برنامه‌ریزی شهری، مطالب مربوط به شوراهای بسیار مفید و جالب می‌داند و از نظر رمضان کیمیا، عضو شورای شهر تربت جام و علی ماندگار تمامی مطالب ماهنامه شهردارها سودمند هستند، اما آنچه در تصمیم‌گیریهای آنان نقش باری

حییبی، استاد دانشگاه تهران، بر این نظر است که ماهنامه شهردارها حلقه اتصال شهردارها، اعضای شورای شهر و شهروندان است و می‌تواند ارتباط تعاملی مدیران شهری و شهروندان را به بحث بگذارد. از این رو وی در پاسخ به این سؤال که معمولاً کدامیک از مطالب نشریه را زودتر می‌خوانید، گفته: «بدیهی است که دیدگاه‌های دو طرف این ارتباط تعاملی برایم از بیشترین اهمیت برخوردار است. به همین دلیل اول مطلب «از نگاه شهردار» را می‌خوانم و سپس به سراغ مطالب تخصصی مانند «گفتگو» یا «اندیشه و پژوهش» می‌روم». ماندگار، شهردار اهرم به دلیل نقش مجله در تجزیه و تحلیل قوانین شهرداریها، تخت به مباحث حقوقی و قانونی ماهنامه می‌پردازد. خوانندگان دیگر ماهنامه شهردارها همه تمایل مشترکی در مطالعه مطالب نشریه دارند. این محور مشترک، گزارش‌های مربوط به فعالیت‌های شهردارها در ایران و جهان است. با این حال طبیعی است که ماهنامه

می‌کنند، گزارشها و تجربیات شهرداریهای ایران و جهان و نیز طرح قوانین شهرداریهاست.

در مجموع می‌توان گفت وقتی یکی از خوانندگان شهرداریها می‌گویند: «من ماهنامه شهرداریها را می‌خوانم» در واقع می‌خواهد این نکته را بیان کند که وی ماهنامه شهرداریها را به علت پرداختن به واقعتهای جاری و زنده شهر و نیز پرداختن به ارتباط میان شهروندان و مدیران شهر می‌خواند. به عبارت دیگر خوانندگان این ماهنامه می‌خواهند در جریان برنامه‌های مدیران شهری و کیفیتهای لحظه به لحظه ارتباط شهروندان و مدیران شهری قرار گیرند. اکنون سؤال این است که در این زمینه

همچنین اگر توانایی این ماهنامه در گام برداشتن در زمینه این رسالت مورد شک بود، هرگز چنین انتظار ضمیمه‌های مطرح نمی‌شود. سیدمحسن حبیبی در این خصوص می‌گوید: «من هنوز امید دارم که ماهنامه شهرداریها در این زمینه حرکت کند؛ زیرا تجربه‌ای که توانسته است یک سال بی‌وقعه چنین نشریه‌ای را انتشار دهد، قطعاً از این توانایی نیز برخوردار است که امر مهم «حاکمیت شهری» را آموزش دهد». وی در توضیح نظر خود می‌افزاید: «با تشکیل شوراهای شهر در سال ۷۷، دوران اقتدار مدیران منتصب شهری و به عبارتی «حکومت شهری» به پایان رسید و نوران جدید «حاکمیت شهری» به مفهوم حضور مردم و تعامل

بسه مشارکت واقعی مردم در مسائل شهری هدایت کند و متذکر شود که مسائل شهری را هرگز نمی‌توان یک روزه حل کرد. از این دیدگاه دو وظیفه دیگر پیش روی شهرداریها قرار می‌گیرد: ارتقای فرهنگ شهرسازی و توضیح نکات عام.

هاشمی زاده وظیفه ماهنامه شهرداریها را در چارچوب نقش شهرداریها در جامعه تبیین می‌کند. وی بر این نظر است که ماهنامه باید نقاط ضعف ساختار گذشته شهرداری را که در حال حاضر دیگر توانایی همگامی با مقتضیات جوامع پیچیده کنونی را ندارد، شناسایی و مطرح کند و شیوه ترسیم این ساختار را روشن سازد. همچنین ماهنامه شهرداریها باید ضرورت افزایش اختیارات شهرداری در حوزه نفوذ شهری، ضرورت تنظیم دستورالعملهای اجرایی شهری، ضرورت آموزش کادر کنونی شهرداریها و به کارگیری نیروی انسانی کارآمد و سرانجام ضرورت توجه به سازمان شهرداریها را مطرح و مورد بحث و بررسی قرار دهد. پس از اینها، ماهنامه باید به گسترش افق دید شهرداران یاری رساند و واقعتهای شهری و چالشهای موجود میان شهر و شهردار را تجزیه و تحلیل کند و سرانجام شهرداریها باید این نکته را به مدیران شهری و شهروندان بیاموزد که شهر موجود زنده‌ای است که هر لحظه در معرض تغییر است و از این رو برنامه‌ریزی برای آن نیازمند درایت و دوراندیشی است.

در مجموع همه خوانندگان ماهنامه شهرداریها بر این نظرند که «از شهرداریها باید آموخت» - نه اینکه آن را از سرتفتن خطالعنه کرد این رسالتی است که خوانندگان ماهنامه شهرداریها بنابر نیازهای عاجل و اساسی جامعه بر عهدش می‌گذارند. از شهرداریها باید آموخت زیرا بهترین و شاید تنها نقش این ماهنامه آموزش و هدایت علمی شهروندان و مدیران شهر است.

#### «شهرداریها» هم جای انتقاد دارد

از آنجا که عملکرد هیچ نشریه‌ای خالی از نقص نیست، ماهنامه شهرداریها نیز به‌طور قطع دچار کاستیهایی در عملکرد یکساله خود بوده است. این کاستیها عمدتاً در ضعف آن در ایفای وظیفه و رسالت مورد انتظار خوانندگان خلاصه می‌شود. با این حال می‌توان گفت که خوانندگان انتظار اجرایی‌تر شدن

### شهرداریها می‌تواند در درازمدت مفهوم حاکمیت شهری را باز کند و موقعیت شوراها را در چارچوب مدیریت شهری روشن سازد و به عبارت دیگر در کاری مستمر و همیشگی، سطح دانش شهروندی را با زبان شهرداریها ارتقا دهد و چگونگی گذار از حکومت شهری به حاکمیت شهری را تسهیل نماید

چه وظیفه‌ای را برای ماهنامه شهرداریها تعریف می‌کنند

#### از «شهرداریها» باید آموخت

شاید چنین تصور شود که هر گروه از خوانندگان و طبقه خاصی برای ماهنامه شهرداریها قائل شده باشند، اما شباهت انتظارات آنان حکایت از ضرورتی دارد که تمامی اعضا و انتشار جامعه را در بر می‌گیرد. این ضرورت چیزی جز تحلیل و تعاضل شهروندان، شهرداریها، اعضای شورای شهر و دیگر مسئولان شهر در چارچوب مفهوم مشارکت، نیست. به نظر تمامی مصاحبه‌شوندگان، ماهنامه شهرداریها به این امر مهم کم توجه کرده است، در حالی که باید توجه اصلی خود را به آن معطوف دارد.

از طرف دیگر تعریف و ترسیم چارچوب وظیفه (بنا و غلاف) ماهنامه شهرداریها در واقع دیدگاه خوانندگان از رسالت این نشریه است. بدیهی است اگر اندکی در فراگیر بودن این ضرورت خدشه‌ای وجود داشت، هرگز تمامی خوانندگان به آن اشاره نمی‌کردند.

آنان با مدیران شهری و شورای شهر آغاز شد. ماهنامه شهرداریها می‌تواند در درازمدت مفهوم حاکمیت شهری را باز کند و موقعیت شوراها را در چارچوب مدیریت شهری روشن سازد و به عبارت دیگر در کاری مستمر و همیشگی، سطح دانش شهروندی را با زبان شهرداریها ارتقا دهد و چگونگی گذار از حکومت شهری به حاکمیت شهری را تسهیل نماید. بنابر این ماهنامه شهرداریها می‌تواند امر مشارکت را که برای ما تنها در رأی‌دانی در انتخابات شورای شهر خلاصه می‌شود، به‌طور واقعی محقق سازد و میان انتخاب‌کننده و انتخاب‌شونده ارتباط برقرار سازد.

از همین زاویه متوجه می‌شویم که می‌گوید: «ماهنامه شهرداریها وظیفه‌های روزگرن اطلاعات و آموخته‌های اعضای شورای شهر را بر عهده دارد. این ماهنامه باید روشن کند که در عرصه مدیریت شهری نقش شوراها و شهرداریها چیست و در کنار آن باید انتخابات شورای شهر را از عملی سیاسی

ماهنامه شهردارها و هماهنگ‌تر شدن مطالب آن را تأزند و نسبت به عملکرد ضعیف ماهنامه در این خصوص و در زمینه آموزش انتقاد می‌کنند.

علی ماندگار، نقطه ضعف ماهنامه شهردارها را در این می‌داند که بیشتر مطالب آن مختص شهرهای بزرگ و مسائل آنهاست و کمتر به مشکلات و مسائل شهرهای کوچک می‌پردازد.

هاشمی زاده بر این باور است که ماهنامه کمتر از نظرات کارشناسان مرتبط به مسائل شهردارها بهره برده است. ضمن اینکه بر این نکته اصلی باید توجه شود که به دلیل وسعت گستر شهرداری، مطالب ماهنامه شهردارها نیز نباید به طرح مطالبی چون عمارت‌نوی یا اصولاً مطالب عمرانی محدود شود، بلکه در صدد ارائه راه‌حلهای مناسب نیز باید باشد.

مریم یعقوبی نیز بر این عقیده است که راهکارها و بحثهای مطرح شده در نشریه باید عملی و اجرایی باشند و صرفاً به مباحث نظری محدود نشوند. رمضان کیمیایی جایی مباحث و مطالب مربوط به شهرهای کوچک را در ماهنامه شهردارها خالی می‌داند.

برخی از خوانندگان از جنبه‌هایی کاملاً ویژه ماهنامه شهردارها انتقاد دارند. فرخ قونبایی گوید: «باید به جنبه‌های فرهنگی موضوعات شهری بیشتر پرداخته شود. این نشریه کمتر به آموزش شهرنشینی و تجزیه و تحلیل قوانین شهری می‌پردازد».

علی پورسعید معتقد است جایی بحثهای مربوط به معماری و نمایی شهری، در ماهنامه کاملاً خالی است و مرتضوی همین انتقاد را چنین مطرح می‌کند: «یکی از بحثهای بسیار مهمی که جایش در نشریه خالی است، پرداختن به پوسته خیابانهای شهری است. در واقع ساختمانهای جدیدی که در شهر ساخته می‌شوند، نوسازی شهر نیستند بلکه تخریب آن را به عهده دارند. شهر ما در حال از دست دادن هویت معماری خود است و شهرداری هم هیچ کنترلی در خصوص معماری ساختمانها ندارد. به این ترتیب در تمام سطح ایران شکل معماری و با هماهنگی و تناسب شهر از لحاظ معماری تخریب شده است. بررسی و بحث در خصوص دلایل و ضوابط لازم در چنین وضعی بر عهده نشریه‌ای مانند شهردارهاست.

بهنیا، استاد دانشگاه تهران نیز از زاویه

دیگری از کمبود آمار و ارقامی که بحثها را ملموس و عینی می‌سازند، انتقاد می‌کند.

مهیار از شیرازی در انتقاد به ماهنامه شهردارها می‌گوید: «نقش سیاستهای عمران شهری در ماهنامه بسیار کم‌رنگ است. بانکیان، مدیرعامل شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهری، معتقد است ماهنامه کمتر به مسائل ریز و تخصصی شهرها می‌پردازد.

حبیبی با نگاهی کلی ماهنامه شهردارها را به تقد می‌کشد، ضمن اینکه همواره گوشزد می‌کند که این ضعفها به دلیل توانایی تحریریه و گردانندگان ماهنامه قطعاً قابل رفع است. وی در خصوص نکات ضعف ماهنامه می‌گوید: «انتشار شماره‌های اول و دوم ماهنامه شهردارها مرا بسیار خوشحال کرد؛ زیرا بخشی از جامعه که اتفاقاً چندان هم متخصص نیستند، فاقد نشویه‌ای بودند که آنان را در امر گذار از حکومت شهری به حاکمیت شهری همراهی کند، ولی عملکرد ماهنامه نشان داد که در تجزیه و تحلیل مدیریت شهر در مقیاس شهردارها و شورای شهر کمتر موفق بوده است و علت آن هم می‌تواند ناشی از گرایش دست‌اندرکاران آن به سوی تخصصی شدن باشد. در خصوص بیشتر مطالب ماهنامه همچون گزارش اصلی، بیشتر متخصصان نظر می‌دهند، در حالی که جای بحث، نظر و تجارب مردم عادی یا شهروندان و نیز کارشناسان جزء خالی است. به این ترتیب ماهنامه شهردارها روز به روز بیشتر به سمت تخصصی شدن و طرح مسائل تخصصی پیش می‌رود، در حالی که جایگاه آن و وظیفه و توانایی‌اش در پرداختن به مسائل خاص و اجرایی شهرها و بویژه شهرهای بزرگ، مشارکت مردم و شناساندن و اجرایی کردن این مسائل است. ادامه این راه ماهنامه شهردارها را از مخاطبان واقعی خود و وظیفه‌اش در تسهیل امر مشارکت و اجرایی کردن آن دور می‌کند».

در یک نگاه می‌توان گفت که خوانندگان ماهنامه شهردارها عملکرد نشریه را در خصوص هدایت علمی و عملی مدیریت شهری یا حاکمیت شهری صدمه‌موفق نمی‌دانند.

همه خوانندگان ماهنامه را دارای آرایش گرافیکی و موضوعی زیبا می‌دانند و بر این نظرند که در این خصوص ماهنامه شهردارها حرکتی رو به رشد داشته است.

### یک پیشنهاد

در پایان مصاحسه‌ای که با خوانندگان ماهنامه شهردارها صورت می‌گرفت، آنان بیشتر دلسوزانه و صمیمانه به طرح پیشنهادهایی جهت ارتقای کیفیت ماهنامه می‌پرداختند. بیشتر این پیشنهادها در عبارت عام «پرداخت بیشتر به مسائل شهر و مدیریت شهری» خلاصه می‌شود، اما در بیان آنها در پیشنهاد از اهیتی درخور توجه برخوردار است:

منوچهر مؤینی پیشنهاد می‌کند که ماهنامه از تقید همیشگی به ضوابط و محدودیتها دوری کند. به نظری ماهنامه می‌تواند به اقتضای مباحث خود مدتی به صورت یک جنگ و مدتی به صورت نشریه‌های کوچک موضوعی تفکیک شده انتشار یابد. سیال بودن شکل و قالب نشریه می‌تواند دست تحریریه و دست‌اندرکاران آن را در ارائه کیفیت بهتر مباحث باز بگذارد.

محسن حبیبی از دیدگاه دیگر پیشنهاد موضوعی شدن ماهنامه را مطرح می‌کند. به نظری طرح برخی از مباحث، کمتر به مخاطبان خاص این ماهنامه در امر هدایت شهر و مشارکت شهروندان در مسائل شهر سازی می‌کشد و از ابعاد آموزشی مباحث می‌گاهد، در حالی که ماهنامه شهردارها با موضوعی شدن می‌تواند طیفی از تخصصی ترین تا ساده ترین مطالب و مباحث را در خصوص یک مسئله ارائه دهد. بنابراین هنگامی که ضرورت پرداختن به موضوعی چون طرح توسعه شهر مطرح باشد، به جای بحث در خصوص ناکارایی این طرحها - که عملاً سرده و شهردارها خود با آن درگیرند - می‌توان این نکات را تسکافت که طرح توسعه یعنی چه، چگونه باید به آن پرداخت و چگونه باسدان را اجرا کرد و سرانجام نقش شهرداران و دیگر مدیران و متخصصان شهری در آن چیست.

در پایان باید گفت که ماهنامه شهردارها نشریه جوانی است که در طول حیات یکساله‌اش توانسته است در میان اقشار بسیاری جای خود را باز کند. اما به دلیل همین جوانی از خطاها و ضعفها مسنون نبوده است، هر چند نیروی جوانی و اشتیاق دست‌اندرکارانش در جهت کمک به سالم‌اندن مسائل شهری این ماهنامه را قادر می‌سازد تا در رفع کاستیهایش حرکت کند و نقش راستین خود را در هدایت علمی و عملی امور مدیریت شهری و تعامل میان شهروندان و مدیریت شهری ایفا نماید.

اجتماع لازم است برسانند. نیازهای مشترک مردم یک کشور را می‌توان به سه دسته عمده محلی، منطقه‌ای و ملی تقسیم کرد.

کتاب حاضر بنا به مطالب فوق آغاز می‌شود که در واقع تبیین‌کننده مبنای نظری مباحث آن بوده و در پی این است تا بنیان مالی سازمانهای محلی ایران را به عنوان متولی نیازهای محلی، تجزیه و تحلیل کرده و پیشنهادهایی را در زمینه تقویت و بهبود آن در قالب طرحی جامع ارائه نماید. هدف غایی کتاب این است که به صورت یک روته مشترک در سطح کشور بتواند راهنمای مناسبی برای شوراهای اسلامی بخش و شهر در اجرای ماده ۷۷ و بند ۱۶ ماده ۷۱ قانون شوراهای بوده و مرجع مناسبی نیز برای مدیران ذی‌ربط در تصویب عوارض جدید باشد.

«شهر دار بهسا» و «دهنلار بهسا» دو سازمان محلی عمده در ایران محسوب می‌شوند. از این رو مطالبات و پیشنهادهایی این کتاب به وضعیت درآمدی این دو نهاد اختصاص یافته است.

مباحث اصلی کتاب در پنج بخش تنظیم و ارائه شده که فشرده‌ای از این مباحث به شرح زیر ارائه می‌شود:

۱- تشخیص مسئله: در این بخش ابتدا فهرستی از وظایف هزینه‌های شهردار بهسا ارائه گردیده و سپس مشکلات و موانع اجرایی موجود در زمینه انجام این هزینه‌ها و کسب درآمدهای لازم بررسی شده است. از جمله این مشکلات می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: معایبها و بخشودگیهای متعدد و متنوع پرداخت عوارض، دخالتهای نهادهای قانونگذاری در جهت کاهش درآمد شهردارها، عدم تعادل در بیان اقتصادی شهرها و به تبع شهردارها، مسائل درون سیستمی شهردار بهسا و برخی موانع اجرایی (اقتصادی، حقوقی، فرهنگی و...).

۲- جمع‌آوری اطلاعات موجود: در این بخش ابتدا مبانی قانونی وضع و وصول عوارض و تخمین‌های وضع و وصول معرفی شده‌اند و سپس وضعیت تفصیلی منابع تأمین درآمدی موجود شهردارها به تفکیک سر فصلهای بودجه بر حسب مستندات وصول عوارض و وضعیت کنونی اخذ عوارض ارائه شده است.

۳- تنظیم مقرروضات، مقرروضات

طرح در دو قسمت تنظیم شده است. قسمت اول به قوانین و مقررات معتبر موجود اختصاص یافته و در قسمت دوم برخی قسروض عملیاتی در خصوص وظایف و اختیارات شهردارها ارائه شده است. مجموعه این قسرضیات مبنای تنظیم اهداف و ارائه پیشنهادها قرار گرفته‌اند.

۴- اهداف: این بخش با وجود عنوان آن عمده‌ا به ارائه پیشنهادها اجرایی در خصوص هر یک از منابع درآمدی اختصاص دارد. «اجرای قانون شهرداری» و «حرکت به سمت خودکفایی شهردارها» به عنوان اهداف طرح در نظر گرفته شده و راهکارهای ده‌گانه، تحقق آنها به شرح زیر دست‌بندی شده است:

۱- تبیین منابع درآمدی جدید  
 ۲- توزیع عادلانه عوارضهای ملی (عوارض ملی)، ۳- ارتقای عوارضهای موجود متناسب با تورم، ۴- سهولت در محاسبه وصول عوارض، ۵- حذف عوارضهایی که وصول آنها توجیه اقتصادی ندارد، ۶- بررسی منابع عوارضی که می‌توان به صورت غیر مستقیم وصول کرد، ۷- حذف بخشودگیها، معافیتها و استفاده از بخشودگی و معافیت صرفاً در مواردی که انجام آنها تحقق اهداف شهرداری و بهبود امور خدماتی را تسهیل می‌کند، ۸- ایجاد تسهیل در اعمال اختیارات شورای اسلامی در وضع عوارض، ۹- درصدی کردن تعرفه عوارض، ۱۰- اهتمام در تخصیص عوارضهای مرتبط به خدمات معین و مشخص.

۵- چگونگی رسیدن به اهداف تعیین شده: این بخش در دو قسمت تنظیم شده است. قسمت اول به توجیه مسئولان ذی‌ربط از ریاست جمهوری تا اعضای شوراهای در خصوص اهمیت موضوع اختصاص دارد و در همین قسمت متن پیشنهادی «این نامه اجرایی وصول عوارض و درآمد و بهای خدمات شهرداری» ارائه شده است. در قسمت دوم تشکیل کمیته دائم تأمین درآمد شهردارها در سه سطح شهردارها، استان و وزارت کشور پیشنهاد شده است.

مطالعه و نظهار نظر در مورد این کتاب به تمامی مدیران، مسئولان و کارشناسان شهردارها، شوراهای شهر و پژوهشگران امور شهری توصیه می‌شود.

**طرح جامع راهبردی عوارض شهردار بهسا و دهیار بهسای کشور / معاونان امور عمرانی استاندار بهسای اصفهان، ماز ندران، زنجان و گلستان - یاهمکاری اداره کل شهردار بهسای وزارت کشور / انتشارات سازمان شهردار بهسای کشور / ۱۳۷۹ / ۱۳۳ صفحه.**



«بنابه نظر به حاکمیت ملی که رایج‌ترین و پذیرفته شده‌ترین نظریه در دنیا می‌باشد، افراد یک اجتماع یا یک کشور، دارای اسال و آرزوها و نیازهای مشترکی می‌باشند که برای دستیابی صحیح‌تر و با صرفه‌تر به آنها اقدام به تأسیس حکومت یا دولت و نهادهای دولتی و عمومی نموده، به آنها اختیار می‌دهند تا برای برقراری نظم در اجتماع - که یکی از احتیاجات ضروری و اولیه افراد جامعه می‌باشد - تقاضای وضع و اجراء نمایند و برای تأمین نیازمندیهای عادی مشترک بین افراد اجتماع مالیات و عوارض وضع و مقرر نمود. به مصرف پرداخت هزینه‌هایی که به منظور برقراری نظم و تأمین سایر جوانج مادی



**کتاب سبز شهرداری - مواد  
زاید جامد شهری - جلد هفتم /  
احمد سعیدنیا / انتشارات  
سازمان شهرداریهای کشور /  
چاپ اول ۱۳۷۸ / ۱۱۴ صفحه.**

جلد هفتم از سری مجموعه کتاب سبز شهرداری که توسط مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور با همکاری معاونت پژوهشی دانشگاه تهران تدوین گردیده است، به موضوع «مواد زاید جامد شهری» اختصاص دارد.

شایان ذکر است که مجموعه کتاب سبز شهرداری با اهداف تدوین بین‌المللی نظری و عملی برنامه ریزی و مدیریت شهری به عنوان راهنمای شهرسازی شهرداریها از سوی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری منتشر می شود، رویکرد محتوایی و اصلی کتاب با توجه به اهداف انتشار مجموعه کتاب سبز، ارائه چارچوبی مختصر و مفید از مطالب و اجتناب از موضوعات تفصیلی و تکنیکی، برای همه دست‌اندرکاران امور شهری از جمله شهرداران، برنامه ریزان، مدیران و همچنین کارشناسان سایر حوزه‌های مرتبط است.

در کتاب حاضر ضمن تبیین انگاره‌های نظری و عملی مواد زاید جامد شهری، موضوعات و محورهای اساسی بحث در پنج بخش جداگانه به شرح زیر مورد بررسی قرار گرفته است:

**بخش اول - برنامه ریزی و مدیریت بهداشت و نظافت شهری:** در این بخش تعاریف مفاهیم مرتبط و تبیین وظایف و جایگاه شهرداری در مدیریت مواد زاید جامد شهری ارائه شده است.

**بخش دوم - تولید مواد زاید:** این بخش به بحث و بررسی عوامل مؤثر در میزان تولید و کنترل تولید زباله پرداخته است و عواملی از قبیل موقعیت جغرافیایی، تسول سال، سطح بازافت، وضعیت اقتصادی و مسائل فرهنگی مورد بحث قرار گرفته است. همچنین در این بخش، شیوه‌های مختلف جابه‌جایی مواد زاید و نکات مهم قابل توجه در این زمینه مورد بررسی قرار گرفته است.

**بخش سوم - جمع‌آوری و حمل و نقل:**

در این بخش برنامه ریزی عملیات جمع‌آوری، حمل و نقل مواد زاید و همچنین وسائل و روشهای حمل زباله به تفصیل تشریح شده است.

**بخش چهارم - دفع مواد زاید شهری:** تبیین روشهای غیر بهداشتی دفع زباله و شیوه‌های دفن بهداشتی و بازیافت در این بخش مورد بررسی قرار گرفته است.

**بخش پنجم - نظافت شهری:** از نکات قابل توجه کتاب، اختصاص بخش جداگانه‌ای به امر «نظافت شهری» است که کمتر مورد توجه سایر منابع قرار گرفته است. در این بخش، نظافت شهری به زدن سطوح شهر از انواع مواد و موجودات ناخواسته‌ای تعریف شده که محل بهداشت عمومی شهر به شمار می‌رود و از جمله مهمترین وظایف قانونی شهرداریها محسوب می‌گردد. در این حوزه اشاره مناسبی نیز به مشارکت شهروندان و تقسیم‌بندی فضاهای شهری از جمله فضاهای غیرقابل دفاع و چگونگی نظافت آنها شده است.

**مدیریت مواد زاید جامد شهری - دفع و بازیافت مواد زاید جامد شهری در جهان / محمد علی عبدلی / انتشارات سازمان شهرداریهای کشور / چاپ اول ۱۳۷۹ / ۱۵۵ صفحه.**

جلد اول از مجموعه ۳ جلدی مدیریت مواد زاید شهری که توسط سازمان شهرداریها منتشر می‌شود، به «دفع و بازیافت مواد زاید شهری» در جهان اختصاص دارد. این مجموعه، حاصل پروژه مطالعاتی تحت همین عنوان است که از سوی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و توسط دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران به عنوان مجری به انجام رسیده است.

در این کتاب با تأکید بر شیوه‌های دفن بهداشتی مواد زاید جامد، تجربیات جهانی نیز در این خصوص معرفی شده است. در کشورهای صنعتی با وجود آگاهی از مشکلات دفن زباله، روش دفن زباله را به ناچار حفظ کرده‌اند و در مقابل کاهش تولید، استفاده مجدد و بازیافت در رأس سیاستهای این کشورها قرار گرفته است.

جداسازی در عیناً و ایجاد صنایع بازیافتی به صورت جدی در این کشورها دنبال می‌شود و مواد زاید شهری به عنوان ماده‌ای با ارزش که منبع نیرو و ماده است مطرح می‌شود. همچنین بر اساس بدنه‌های مطالعاتی این پروژه - که در کتاب حاضر منعکس شده است - مدیریت مواد زاید شهری در کشورهای در حال توسعه نیز از ویژگیهای خاصی برخوردار است. این ویژگیها در فرهنگ، مذهب، سنتها، اقتصاد، رشد جمعیت و کمبود منابع ریشه دارد.

بخشهای اول تا پنجم این کتاب چگونگی دفع زایدات شهری در جهان و مدیریت مواد زاید جامد را در جمهوری فدرال آلمان، انگلستان، ایالات متحده آمریکا و در کشورهای رو به توسعه معرفی کرده است. سه بخش آخر به ترتیب به تصفیه زیستی در اروپا، روشهای دفع زایدات شهری و روشهای دفع زباله‌های بیمارستانی پرداخته است.

در انتهای کتاب به عنوان نتیجه‌گیری آمده است: «دفع مواد زاید بهداشتی - در مائسی علی‌رغم حجم کم این مواد در مقایسه با مواد زاید شهری، موضوع کاملاً بی‌جوده و حساسی است. این مواد در جایی تولید می‌شوند که محل تجمع و زندگی شهروندان است و از نظر بهداشتی می‌تواند مخاطرات زیادی را ایجاد کند. به نظر می‌رسد که در راهبرد دفع این مواد باید راههای مختلف را مورد توجه قرار داد. هزینه اصلی و کلید موفقیت این روشها در جداسازی و جمع‌آوری خنثی‌کننده مواد زاید است. وجود قوانین و ضوابط، تبیین اهداف و ترسیم راهبرد مبتنی بر واقعیات امکانات و توانایی‌ها از اهم مواردی است که باید مورد توجه و دقت کافی قرار گیرند.»

از نکات قابل توجه دیگر در این کتاب، ضمیمه شماره ۱ در انتهای کتاب است که به واژه‌نامه مدیریت مواد زاید جامد شهری اختصاص یافته و برای همه دست‌اندرکاران این امر ارزشمند و حائز اهمیت خواهد بود.

شایان ذکر است جلدهای دوم و سوم این کتاب تحت عناوین «وضعیت موجود مدیریت دفع و بازیافت مواد زاید جامد شهری ایران» و «گزینه‌های دفع و بازیافت مواد زاید جامد شهری در ایران» به زودی از سوی انتشارات سازمان شهرداریهای کشور منتشر و در اختیار علاقمندان قرار خواهد گرفت.



\* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

\* Managing Director: Ahmad Khorram

\* Editor - in -Chief : Ali Nozarpoor

# Contents

4	<b>Editor's Note</b>
	<b>Special Report</b>
5	Lost Rings in the Circle of Solid Waste Management : Ft. Rezazade Moghadam - Z. Tashakor
	<b>Idea &amp; Research</b>
12	Alternative Remedies of Comprehensive Plans Are Comprehensive Plans Prove to be True? (Last Part): M. Mozayani
15	Sociological Approach to Traffic Infringement in Tehran: Technical & Engineering Consultant Organization of Tehran
	<b>Dialogue</b>
20	Urban Spaces & Recreation: J. Mahdizade
	<b>Urban Law</b>
24	Legal Deficiency in Urban Boundaries: N. Pourmashed - Sh. Nazarpour
28	<b>Legal Counsel</b> H. Ehteshami
	<b>World's Experiences</b>
30	Solid Waste Management in Bandar Lampung - Indonesia: Research Center in Urban Management of Canberra University
35	Experiences of Omitting Vehicle in Residential Areas (Dutch & Germany): H. cabiert
38	Imagination of City in Children's Paint: M. Huter Mozer
	<b>Mayor's View Point</b>
40	One City, Two Law, Interview with Ali Bazmandegan, Mayor of Ghashm
	<b>Education</b>
43	Role of Accountancy in Municipality in the Planning & Control: P. Bahrami
45	<b>The World Cities &amp; Municipalities</b>
46	<b>News Reports</b>
59	<b>Brief News</b>
	<b>Readers</b>
61	"Shahrdarha" & Readers: F. Hoseinzade
64	<b>Books Review</b>



## فصلنامه

# مدیریت شهری

فصلنامه "مدیریت شهری" به منظور آگاهی صاحب نظران و دانش پژوهان رشته های شهرسازی، علوم اجتماعی، علوم سیاسی، اقتصاد، مدیریت، جغرافیا که مایل به درج مقالات خود در شماره های ۳ و ۴ سال ۱۳۷۹ و نیز شماره های ۵ تا ۸ سال ۱۳۸۰ فصلنامه هستند، محور های آتی فصلنامه را به اطلاع می رساند. مقالات می توانند به صورت "تألیف"، ترجمه و پژوهش "حول محور های ذیل تهیه گردند.

شماره ۳، پاییز ۷۹ : اقتصاد شهری

شماره ۴، زمستان ۷۹ : پایداری شهری

شماره ۵، بهار ۸۰ : مشارکت شهری

شماره ۶، تابستان ۸۰ : بهره وری شهری

شماره ۷، پاییز ۸۰ : فرهنگ شهری

شماره ۸، زمستان ۸۰ : زیبا سازی شهری

مهلت ارسال مقاله برای شماره های ۳ و ۴ به ترتیب

تا ۷۹/۵/۲۵ و ۷۹/۸/۲۵ است.

مهلت ارسال مقاله برای شماره های ۵ تا ۸ به ترتیب

تا ۷۹/۱۱/۲۵، ۸۰/۲/۲۵، ۸۰/۵/۲۵ و ۸۰/۸/۲۵ خواهد بود.

تهران، خیابان گاندی، کوچه پنجم، شماره ۱۶ مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور

تلفن و فاکس: ۰۶۱۳۱۲۶۱۰ - ۸۸۸۰۲۲۶ و ۸۷۹۸۵۳۷

- Lost Rings in the Circle of Solid Waste Management
  - Sociological Approach to Traffic Infringement in Tehran
  - Urban Spaces & Recreation
  - Legal Deficiency in Urban Boundaries
  - Experiences Of Omitting Vehicle in Residential Areas (Dutch & Germany)
- Imagination of City in Children's Paint
  - "Shahrdariha" & Readers

